

海運モーダルシフトの現状について

内航海運が中長期的に目指すべき方向性(将来像)について

- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で対策を講じる必要がある。
- このため、目指すべき将来像として「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点を軸として位置づけるとともに、その実現による目標を可能な限り明らかにし、評価に資するための指標を設定。

「安定的輸送の確保」

- ・若年・女性船員の確保・育成の促進
- ・円滑な代替建造の支援
- ・新たな輸送需要の掘り起こし
- ・船舶管理会社の活用促進等事業者の経営基盤の強化

「生産性向上」

- ・省エネ化・省CO2化の推進
- ・先進船舶等効率的な運航のための技術の開発・普及

目指すべき将来像

『 **たくましく** **日本を支え** **進化する** 』

生産性向上

安定的輸送の確保

行政・業界・全ての関係者が
変革し、未来創造

将来像(概ね10年後目途)

- 先進船舶による効率性向上
- 円滑な代替建造促進
- 若年船員の確保・育成促進

<目標>

- ・内航船の平均総トン数: **20%増**
- ・内航船員一人・一時間当たりの輸送量: **17%増**

- 事業基盤の強化
- 荷主等との連携強化

<目標>

- ・産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合: **5%増**
- ・内航海運の総積載率: **5%増**

- モーダルシフトの一層推進
- 省エネ化・省CO2化の推進

<目標>

- ・海運によるモーダルシフト貨物輸送量: **23%増**

荷主等との連携、技術革新を通じた「**安定的輸送の確保**」・「**生産性向上**」の実現

「内航未来創造プラン」で定めた将来像のための具体的施策

- 目指すべき将来像として位置付けた「**安定的輸送の確保**」と「**生産性向上**」の2点の実現に向け、「**内航海運事業者の事業基盤の強化**」「**先進的な船舶等の開発・普及**」「**船員の安定的・効果的な確保・育成**」等について、次のような具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。

1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
 - 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」（仮称）登録制度の創設・運用（H29～創設、H30～運用）
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
 - 「安定・効率輸送協議会」（仮称）の設置（H29～）
- **新たな輸送需要の掘り起こし**
 - 「海運モーダルシフト推進協議会」の設置（H29～）
 - モーダルシフト船の運航情報等の一括情報検索システムの構築（H29～）
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
 - 自動運航船（Auto-Shipping）の開発（H37目途）
- 円滑な代替建造の支援
 - （独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充（H30～）
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
 - 内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及（H29～暫定試行、H31～本格導入）
 - 代替燃料の普及促進に向けた取組（「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進）
- 造船業の生産性向上

3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
 - （独）海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革（養成定員拡大等）
- 船員のための魅力ある職場づくり
 - 499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和（H29～）
 - 船内で調理できる者の人材の確保
 - 船員派遣業の許可基準の見直し（H29～）等
- 働き方改革による生産性向上
 - 船員配乗のあり方の検討（H29～）等

4. その他の課題への対応

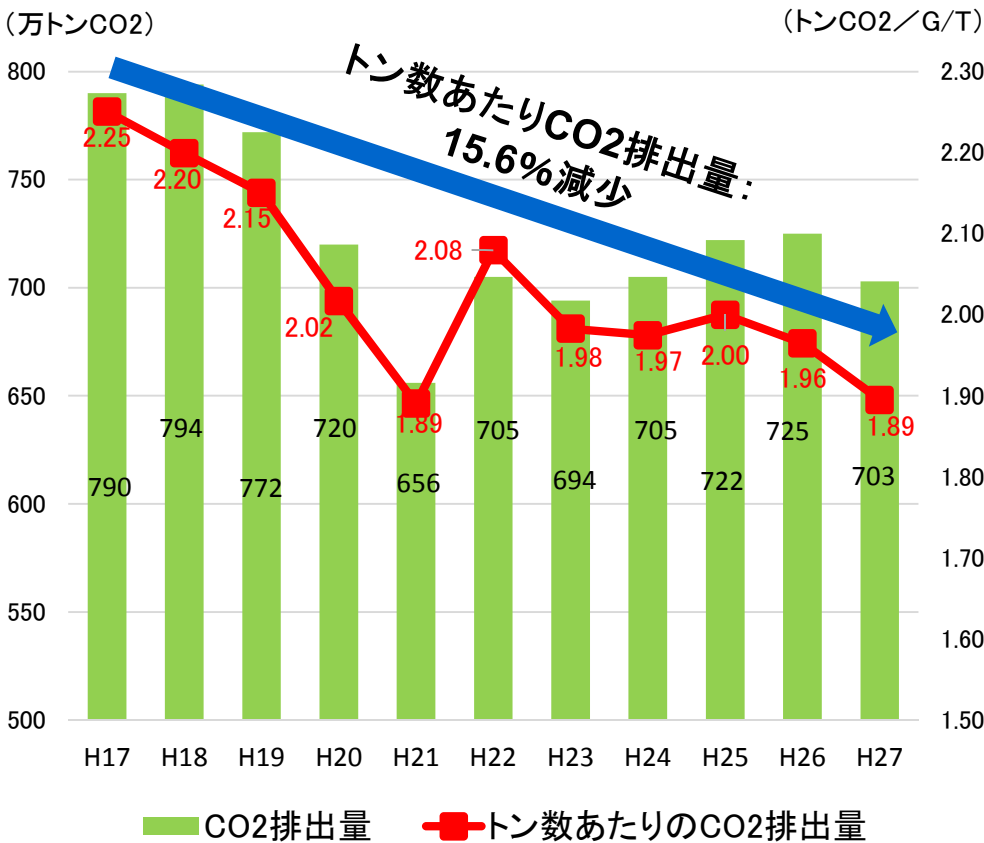
- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及

環境面での対応の必要性の高まり(CO2排出)

「第4回内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」資料より抜粋

- CO2排出量については、ここ10年程度の間では内航船舶全体で11%減少しており、また、トン数あたりのCO2排出量については2.25トンCO2/G/Tから1.89トンCO2/G/Tへと15.6%減少しており、船舶の省エネ性能の向上が進んでいる。
- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)に基づき、海運分野においては2030年度までに2013年度比で15%のCO2削減(157万トン-CO2)等が求められており、この目標の達成に向けた対策が必要となっている。

CO2排出量の推移



(出典)国土交通省海事局内航課調べ

地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)

○ COP21で採択されたパリ協定や昨年7月に国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、我が国の地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するための計画

◆ 船舶分野の省エネ化
省エネルギーに資する船舶等の普及促進

◆ 海運グリーン化総合対策
モーダルシフトの促進

目標

2030年度までに157万トン-CO2削減
(省エネ船舶の普及隻数1,190隻)

目標

2030年度までに172万トン-CO2削減
(内航海運の雑貨貨物輸送トンキロ367億トンキロ)
(2020年度までに)

船舶分野の省エネ化

2013年度 排出量基準 490隻
※2020年度 65万トン-CO2削減
2030年度 157万トン-CO2削減 1,190隻

15%省エネ性能を改善する必要

海運グリーン化総合対策

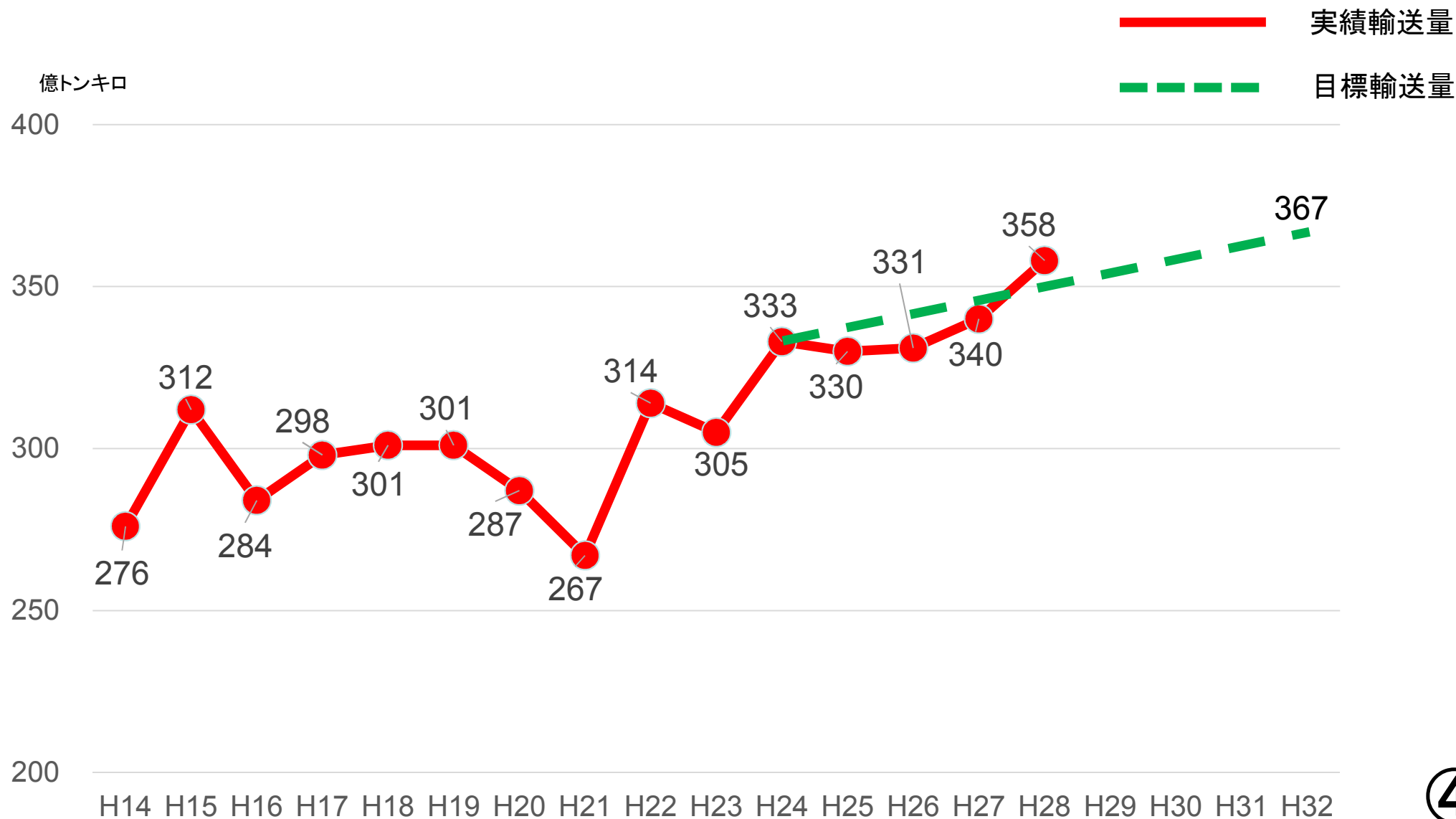
2013年度 排出量基準 367億トンキロ
※2020年度 78万トン-CO2削減
2030年度 172万トン-CO2削減

CO2排出量の大きいトラック輸送から排出量の小さい海運への転換により実現

※2020年度の目標値は2030年度に向けた進捗状況を確認するための目安である。

モーダルシフトの現状と目標

- 昨今のトラック運転手の不足傾向やトラック輸送における労働時間規制等から、雑貨貨物の輸送トンキロは直近10年間(平成17年度から平成26年度)までの間に11%増加している。
- 今後、「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)等に基づき、平成32年に平成24年度比で約1割増加に相当する367億トンキロを目標として、さらなるモーダルシフト促進に向けた取組を加速させていく必要がある。



主なRORO船定期航路

- ① 近海郵船(株) 敦賀/苫小牧
- ② " 常陸那珂/苫小牧
- ③ " 東京/大阪/那覇
- ④ 川崎近海汽船(株) 常陸那珂/苫小牧
- ⑤ " 日立/釧路
- ⑥ " 北九州(小倉)/常陸那珂
- ⑦ " 油津/細島/東京
- ⑧ " 清水/大分
- ⑨ 日本通運(株)・日本マリン(株) 東京/苫小牧/釧路/大阪
- ⑩ 日本通運(株)・日本海運(株) 東京/博多(松山/岩国/宇野)
- ⑪ 商船三井フェリー(株) 東京/博多(松山/岩国/宇野)
- ⑫ " 東京/御前崎/苅田/大分
- ⑬ 栗林商船(株) 苫小牧/釧路/仙台/東京/清水/名古屋/大阪
- ⑭ プリンス海運(株) 川崎/仙台/苫小牧/八戸
- ⑮ " 追浜/神戸/苅田
- ⑯ 大王海運(株) 千葉/大阪/宇野/四国中央
- ⑰ 八興運輸(株) 細島/堺泉北/宮崎
- ⑱ マツダロジスティクス(株) 千葉/広島
- ⑲ マルエーフェリー 東京/志布志/那覇
- ⑳ 琉球海運(株) 東京/大阪/那覇
- ㉑ " 博多/鹿児島/那覇/先島/高雄(台湾)
- ㉒ 鹿児島荷役海陸運輸(株) 大阪/那覇/博多/鹿児島
- 南日本汽船(株)

川崎近海汽船(株)と共同運航
琉球海運(株)と共同運航
近海郵船(株)と共同運航

商船三井フェリー(株)と共同運航
日本通運(株)・日本海運(株)と共同運航

近海郵船(株)と共同運航

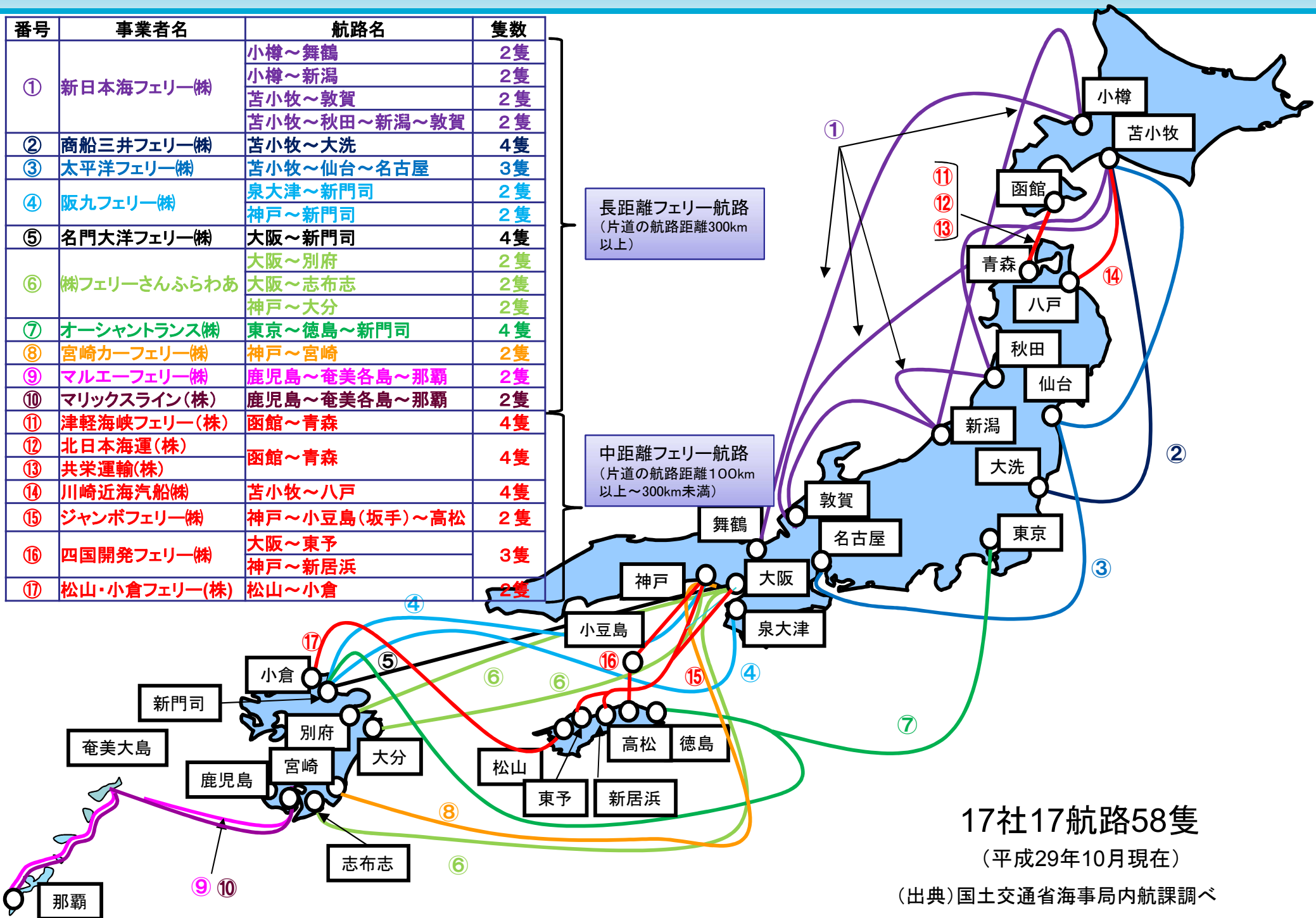


26社56航路73隻
(平成30年5月現在)

(出典)国土交通省海事局内航課調べ

主な中・長距離フェリー航路

| 番号 | 事業者名 | 航路名 | 隻数 |
|----|---------------|---------------|----|
| ① | 新日本海フェリー(株) | 小樽～舞鶴 | 2隻 |
| | | 小樽～新潟 | 2隻 |
| | | 苫小牧～敦賀 | 2隻 |
| | | 苫小牧～秋田～新潟～敦賀 | 2隻 |
| ② | 商船三井フェリー(株) | 苫小牧～大洗 | 4隻 |
| ③ | 太平洋フェリー(株) | 苫小牧～仙台～名古屋 | 3隻 |
| ④ | 阪九フェリー(株) | 泉大津～新門司 | 2隻 |
| | | 神戸～新門司 | 2隻 |
| ⑤ | 名門大洋フェリー(株) | 大阪～新門司 | 4隻 |
| | | 大阪～別府 | 2隻 |
| ⑥ | (株)フェリーさんふらわあ | 大阪～志布志 | 2隻 |
| | | 神戸～大分 | 2隻 |
| ⑦ | オーシャントランス(株) | 東京～徳島～新門司 | 4隻 |
| ⑧ | 宮崎カーフェリー(株) | 神戸～宮崎 | 2隻 |
| ⑨ | マルエーフェリー(株) | 鹿児島～奄美各島～那覇 | 2隻 |
| ⑩ | マリックスライン(株) | 鹿児島～奄美各島～那覇 | 2隻 |
| ⑪ | 津軽海峡フェリー(株) | 函館～青森 | 4隻 |
| ⑫ | 北日本海運(株) | 函館～青森 | 4隻 |
| ⑬ | 共栄運輸(株) | 函館～青森 | 4隻 |
| ⑭ | 川崎近海汽船(株) | 苫小牧～八戸 | 4隻 |
| ⑮ | ジャンボフェリー(株) | 神戸～小豆島(坂手)～高松 | 2隻 |
| ⑯ | 四国開発フェリー(株) | 大阪～東予 | 3隻 |
| | | 神戸～新居浜 | 3隻 |
| ⑰ | 松山・小倉フェリー(株) | 松山～小倉 | 2隻 |



17社17航路58隻

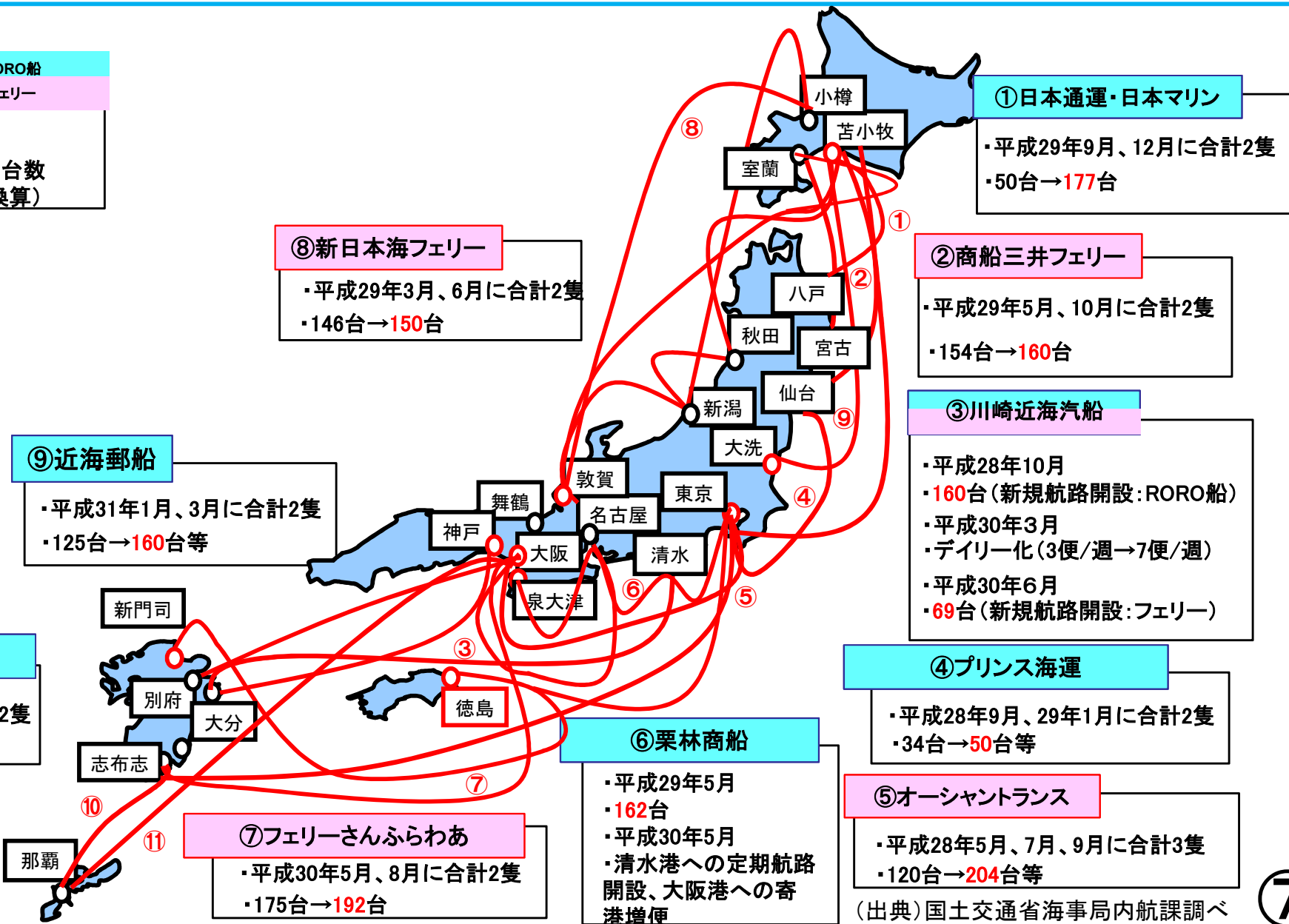
(平成29年10月現在)

(出典)国土交通省海事局内航課調べ

長距離フェリー・RORO船の建造等の動き(平成28～30年度)

○ 近年、11社21隻で代替建造等による輸送力増強が図られている。

| 会社名 | RORO船 |
|------------------------------|-------|
| | フェリー |
| ・投入時期 | |
| ・1隻あたりトラック積載台数 (12メートル換算) | |



①日本通運・日本マリン
 ・平成29年9月、12月に合計2隻
 ・50台→**177台**

②商船三井フェリー
 ・平成29年5月、10月に合計2隻
 ・154台→**160台**

③川崎近海汽船
 ・平成28年10月
 ・**160台**(新規航路開設:RORO船)
 ・平成30年3月
 ・デイリー化(3便/週→7便/週)
 ・平成30年6月
 ・**69台**(新規航路開設:フェリー)

④プリンス海運
 ・平成28年9月、29年1月に合計2隻
 ・34台→**50台等**

⑤オーシャントランス
 ・平成28年5月、7月、9月に合計3隻
 ・120台→**204台等**

⑥栗林商船
 ・平成29年5月
 ・**162台**
 ・平成30年5月
 ・清水港への定期航路開設、大阪港への寄港増便

⑧新日本海フェリー
 ・平成29年3月、6月に合計2隻
 ・146台→**150台**

⑨近海郵船
 ・平成31年1月、3月に合計2隻
 ・125台→**160台等**

⑦フェリーさんふらわあ
 ・平成30年5月、8月に合計2隻
 ・175台→**192台**

⑩マルエーフェリー
 ・平成29年10月
 ・121台→**148台**

⑪琉球海運
 ・平成29年8月、11月に合計2隻
 ・29台→**177台**

(出典)国土交通省海事局内航課調べ