

第3章

内航海運、 内航フェリー・旅客船の活性化



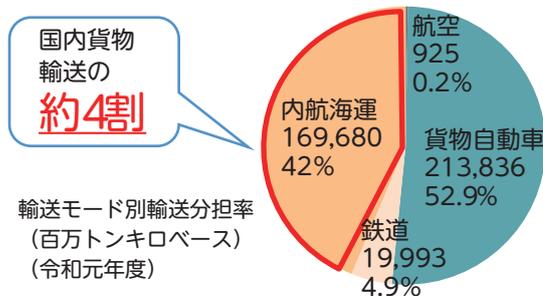
① 日本の物流を支える内航海運の安定と成長への取組

1. 内航海運業の現状と課題

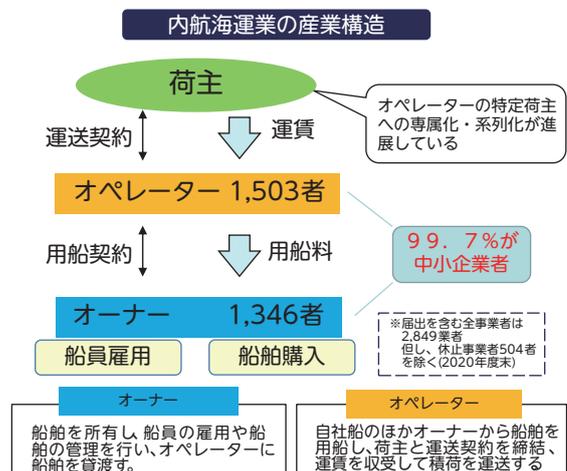
内航海運は、国内貨物輸送の約4割、また、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資輸送の約8割を担い、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして重要な役割を果たしている。また、昨今の災害時には緊急輸送等により陸上輸送の代替機能を存分に発揮し、その重要性が改めて認識されているほか、トラック運転手不足等の中、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っている。

一方で、産業基礎物資輸送が輸送需要の大部分を占めることから、人口減少、国内需要の縮小、国際競争の進展に伴う産業構造の変化等から内航貨物全体の輸送量は1990年度のピーク時(244,456百万トンキロ)に比べ、約31%減少(トンキロベース)となっており、将来的にも輸送需要の大きな伸びは期待できない状況にある。さらに、内航海運業者の99.7%が経営基盤の脆弱な中小企業であり、寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定化しているという業界構造になっているため、業界の自助努力のみによる輸送需要の増加には課題がある。内航船舶については、法定耐用年数(14年)以上の船舶が7割を占めているものの、平成のバブル期に大量に建造した船舶の撤退等により、船齢構成は徐々に平準化しつつある。また、担い手である船員については、50歳以上が半数近くを占めている一方で、30歳未満の割合が増加傾向にあるものの、若手船員の定着率が低下傾向にあることが課題である。また、モーダルシフトの推進等(本章③)、地球環境問題への対応も求められている。

図表3-1 内航海運の現状



図表3-2 内航海運の課題



2. 令和の時代の内航海運に向けて

内航海運業界は、前述の脆弱な経営基盤や荷主との硬直的關係等の構造的な課題に加え、船員の働き方改革の実現、環境規制等への対応、内航海運暫定措置事業の終了等の事業環境の大きな変化を迎えようとしている。これら事業環境の変化の中でも、社会に必要とされる輸送サービスを持続的に提供し続けるため、国土交通省では、2019年6月より、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運のあり方について総合的な検討を行い、その結果をまとめた「令和の時代の内航海運に向けて」を2020年9月に公表した。

このとりまとめでは、内航海運業を取り巻く状況を踏まえ、「内航海運が今後も荷主ニーズに応え、安定的輸送の確保を図ること」を施策の最終目標とし、これを実現するため、①内航海運を支える船員の確保・育成とそのために必要な船員の働き方改革の推進②荷主等との取引環境の改善③内航海運の運航・経営効率化や新技術の活用といった取組みを総合的に進めていくことが必要であるとしている。

さらに、以下のような具体的施策が盛り込まれている。

①内航海運を支える船員の確保・育成とそのために必要な船員の働き方改革の推進

船員の働き方改革の実現に向けた議論が行われた交通政策審議会海事分科会船員部会において2020年9月にとりまとめられた「船員の働き方改革の実現に向けて」に示された方向性を踏まえた具体的な取組み

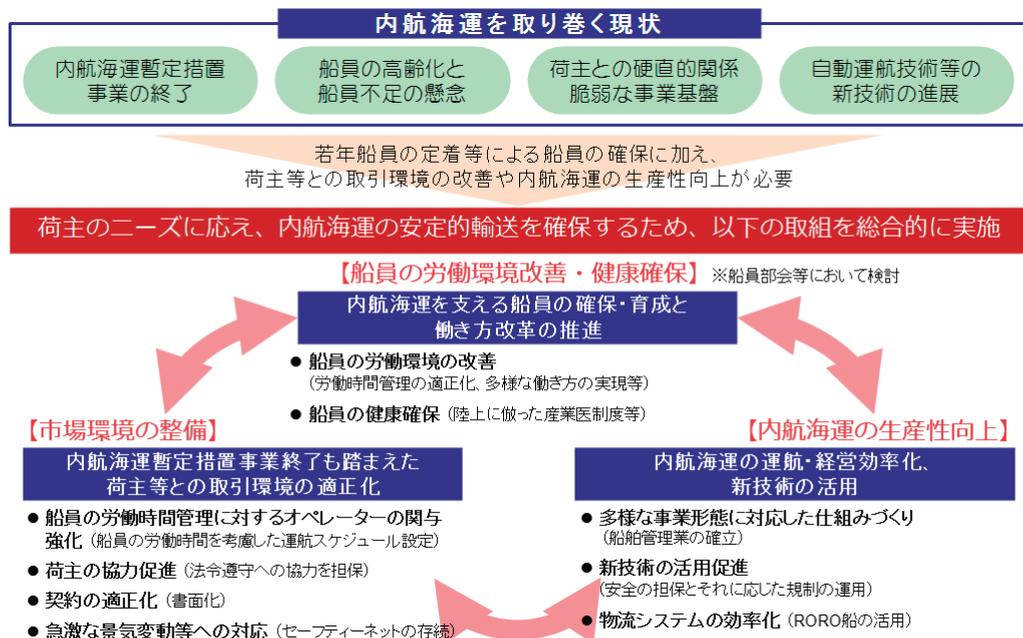
②荷主等との取引環境の改善

船員の労働時間管理に対するオペレーターの責任を強化するための取組、内航海運業者の法令遵守について荷主に協力を求める仕組み、契約の書面化や契約事項の明確化といった契約の適正化のための取組み

③内航海運の運航・経営効率化や新技術の活用

船舶管理業の確立、生産性向上のための新技術の活用促進、船舶の大型化等による物流システムの効率化等の取組み

図表3-3 とりまとめの全体像



そして、本とりまとめに盛り込まれた具体的施策のうち制度改正を伴うものについて、海事産業強化法において「内航海運業法」を一部改正し、船員の労働時間を考慮した運航計画の設定や荷主への勧告・公表制度、船舶管理業の登録制度等を創設した（特集を参照）。また、制度改正以外にも、取引適正化のためのガイドラインの作成や、「内航未来創造プラン」（2017年6月）にも盛り込まれている船員育成船舶（特集を参照）に関する取組等についても、引き続き取り組んでいく。加えて、内航海運の生産性向上のために、新技術の導入を促進し、運航の効率化等を図ることが重要であるとの観点から、技術の進展に応じて乗組み基準の見直しを進めることが求められており、2021年1月に、2012年以来となる「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」を再開した。同検討会においては、信頼性等の向上が期待される高度船舶安全管理システム※を導入した船舶に関し、実船での検証等を行い、機関部職員1名＋補助者1名体制（従来は機関部職員2名体制）で安全に運航できるか検証しているところ。

※船舶の推進機関の状態を陸上で監視・診断を行うことにより重大な故障等を未然に防止するシステム

3. 内航海運暫定措置事業の終了

1998年4月に導入された「内航海運暫定措置事業」が、本年8月の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構への借入金返済をもって収支が相償い終了する。これにより、昭和41年から実施されてきた「船腹調整事業」を含め、約50年間続いた船腹の供給に関する規制が終了することになり、内航海運業界にとって大きな事業環境の変化となる。

本事業は、内航海運組合法の規定に基づいて日本内航海運組合総連合会（内航総連）が実施している事業であり、船舶を建造等する者は内航総連に納付金を納付し、船舶を解撤等する者に内航総連が交付金を交付し、収支が相償った時点で終了するとしている。

本事業は、引当資格を有していた船舶を解撤等する者に交付金を交付することにより、船腹調整事業の解消により無価値化した引当資格の精算機能を担ってきた。2015年度に引当資格を有していた交付金対象船舶が消滅したことで、本事業の主目的である船腹調整事業の解消に伴う経済的混乱を最小限に抑えるためのソフトランディング策としての役割は果たした。また、その他にも、①船腹量の引き締め、②船舶の大型化・近代化、③円滑な市場からの撤退の確保といった効果をもたらした。

本事業終了後は、納付金の納付義務がなくなることによる実質的な船価の低減や、本事業に付随して行われていた積荷制限等がなくなることにより、代替建造の促進や事業者間の競争促進等の活性化が期待される。

② 地域の生活・観光を支える国内旅客航路

1. 国内旅客航路の現状と課題

四面を海に囲まれた日本にとって、国内旅客船は、地域住民の移動手段や生活物資の輸送手段として不可欠な交通インフラである。また、フェリーは、輸送効率が良く、環境に優しい輸送機関であることから、海上輸送へのモーダルシフトの受け皿としても期待されている。

さらに、災害時には緊急輸送手段としても重要な役割を担うほか、海洋の魅力等を活かした観光資源へのアクセス手段として、地域の活性化はもとより訪日外国人旅行者の取り込みにも大きく寄与することが期待されている。

一方で、長期的には低下傾向にある中で近年はほぼ横ばいであった国内旅客船事業の輸送人員は、2019年度において80.2 百万人（前年度比8.5%減）と、新型コロナウイルス感染症拡

大の影響を受けて大きく減少し、近年の燃油価格の変動などの諸要素も伴って、旅客船事業者の経営環境は一層厳しいものとなっている。このため、国土交通省では、観光資源としての国内旅客航路の利用促進、離島航路の維持・確保、海運モーダルシフトのための環境整備（本章③）や災害時の船舶の有効活用（第5章Ⅱ）に向けた取組みを行っている。

2. 島民の生活を支える離島航路の維持・確保のための取組

全国に291航路（P）（2021年4月現在）存在する離島航路は、離島の住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な地域交通手段であり、これを確保・維持することは極めて重要である。一方で、その多くは離島における深刻な少子高齢化に伴う人口減少等により輸送人員がここ20年で約3割減少するなど、航路運営事業者や地方公共団体にとって厳しい経営環境にあり、航路の維持が困難な状況となっている。

国土交通省では、離島住民の日常生活に必要な航路を維持する観点から、1952年より離島航路整備法に基づき、赤字航路に対する運航費補助等を行っている。

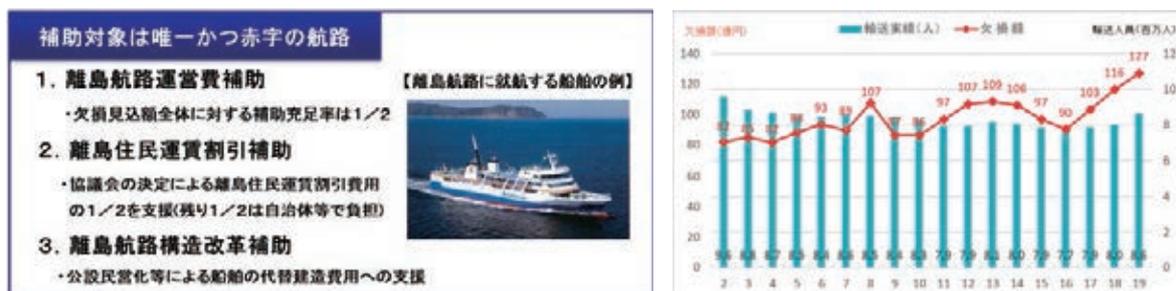
2021年度は約70.2億円の予算を確保し、補助対象127航路の事業者に対し、運航費補助（欠損に対する補助）をはじめ、構造改革補助（経営診断等で問題点や課題を把握した上、経営状況の改善や運航コストの削減に繋がる船舶の代替建造に対する補助）、公設民営化への補助（地方公共団体が船舶を保有し、これを事業者等に貸し渡すことでコスト削減につなげる取組に対する補助）、離島住民向け運賃割引への支援（離島住民の運賃を地方バス運賃並みまで低廉化する経費の一部補助）を行うこととしている。なお、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境地域の地域社会の維持に関する特別措置法」に基づく施策を推進するため、2017年度より措置されている「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」（内閣府所管）において、特定有人国境離島住民の運賃をJR運賃並みまで低廉化する経費の一部補助が行われている。

さらに、事業者向けの税制についても、固定資産税の軽減措置（離島航路事業者用船舶は課税標準の1/6、内航船舶は1/2に軽減）、軽油引取税の免税措置等が認められており、これらの制度を活用することで、離島航路の維持に努めているところである。

第3章

内航海運、内航フェリー！・旅客船の活性化

図表3-4 補助対象の離島航路における輸送人員・欠損額の推移



3. 国内旅客船の観光利用促進のための取組

近年、日本の美しい海や島々には国内外から観光資源として注目が高まっており、海事観光分野は、我が国全体の観光振興に資する大きなポテンシャルを有している。また、経営環境の厳しい旅客船事業においても、訪日外国人旅行者を含む観光需要の取り込みは重要な取組である。

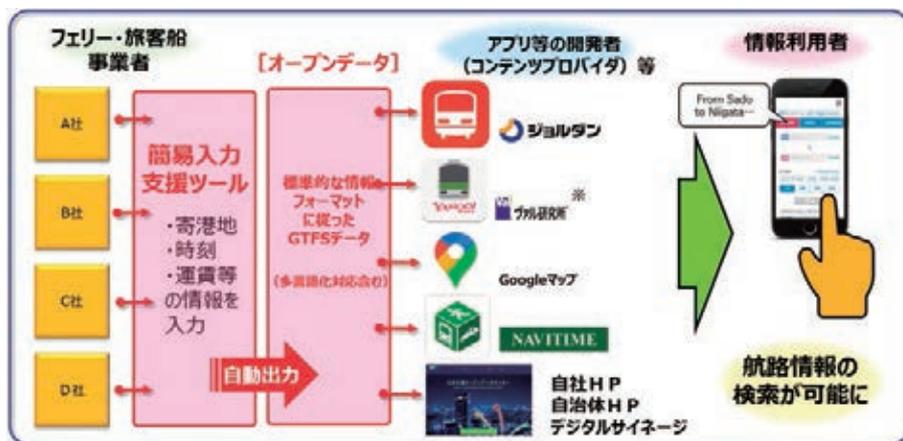
現在、国土交通省においては、2019年6月に多業界の関係者により構成する海事観光推進協議会を設置する等、海事観光の推進に向けた取組の必要な環境整備の具体方策について検討

を進めている。また、海事観光の推進に際して、特に訪日外国人旅客を念頭に重点的に取り組むべき事項として、（１）航路情報のオープンデータ化の推進、（２）訪日外国人を含む旅行者の受入環境整備の推進、（３）島などの目的地や船旅自体の魅力向上を軸とし、関連施策を実施している。

（１）航路情報のオープンデータ化の推進

国土交通省では、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」、「簡易入力ツール」等をウェブサイト上に公開した。（2019年4月）これにより、旅客船事業者による自社の航路情報のオープンデータ化が容易となり、コンテンツプロバイダ等における航路情報データの共有が推進され、航路の認知度が向上することにより、訪日外国人旅行者をはじめとする航路利用の増加が期待される。また、フォーマット、ツールについては、旅客船事業者からのニーズ等を踏まえ、毎年、改良や機能向上を図るとともに、ツール入力支援動画の作成等オープンデータ化の促進を図っている。

図表3-5 アプリ等の開発者等への情報提供及びオープンデータ化フローイメージ



※ヴァル研究所では、検索エンジン、交通情報データの提供のみ行っており、アプリ自体は外部企業が開発している。

（２）訪日外国人旅行者の利便性向上のための支援

国土交通省では、訪日外国人旅行者の入国から目的地までの移動に係る受入環境の整備の支援を目的として、旅客船及び旅客船ターミナルにおける多言語化、無料公衆無線LAN環境（Wi-Fi）の整備、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応、非常用電源装置等の整備、移動等円滑化設備の整備等に取り組む事業者への補助を行っている。また、2021年度より、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策も補助対象として新たに追加するなど、観光需要の回復に向けた基盤整備を促進している。

図表3-6 訪日外国人旅行者受入環境整備事業の支援メニュー（抜粋）



(3) 島などの目的地や船旅の魅力向上

① 海や島々に関係する観光コンテンツの磨き上げ

国土交通省では、航路・ターミナル・目的地等を整備するため、観光コンテンツの磨き上げと受入環境整備を行う意欲的な地方自治体・事業者の取組を支援している。2020年度は、新クルーズ船の投入を契機とし、旅行会社、鉄道会社等と連携した旅客船事業者が実施する新しい海事観光商品の企画販売、ツアー実施等の取組を支援することにより、大きなポテンシャルを有している海洋周辺地域の観光資源の魅力を引き出し、地方部・島嶼部への訪日外国人旅行者の誘客の実現を図っている。

② インバウンド船旅振興制度

国土交通省では、2019年4月より、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれ、周辺の旅客船事業者の航路に悪影響を及ぼさないと認められる航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設し、旅客船事業における新規航路開設等の新サービス創出の支援を行っており、2021年3月末時点で、5航路の承認等を行っている。

4. 国内旅客船のバリアフリー化の推進

公共交通事業者等は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令（公共交通移動等円滑化基準省令）」等に基づき、取組を実施している。

2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（「東京2020大会」）を見据えて、公共交通機関としてより一層のバリアフリー整備が求められる中、近年、新造される旅客船では、高齢者、障害者等にも配慮した旅客船が就航している。国土交通省では、今後も旅客船の代替建造・改造等に関し、タラップ、エレベーター、多機能トイレの設置等に係る事業者への補助制度等を通じて、高齢者、障害者等にも配慮した設備等の充実を図り、一層のバリアフリー化を推進する。

③ 海運へのモーダルシフトの推進のための取組

1. モーダルシフト

船舶は輸送効率が良く環境に優しい輸送モードであり、また近年のトラック運転手不足等を背景に、海運へのモーダルシフトを更に推進することが求められている。モーダルシフトの重要な受け皿である中長距離フェリー・RORO船航路においては、近年新規航路開設や代替建造等による輸送力増強が図られているところである。

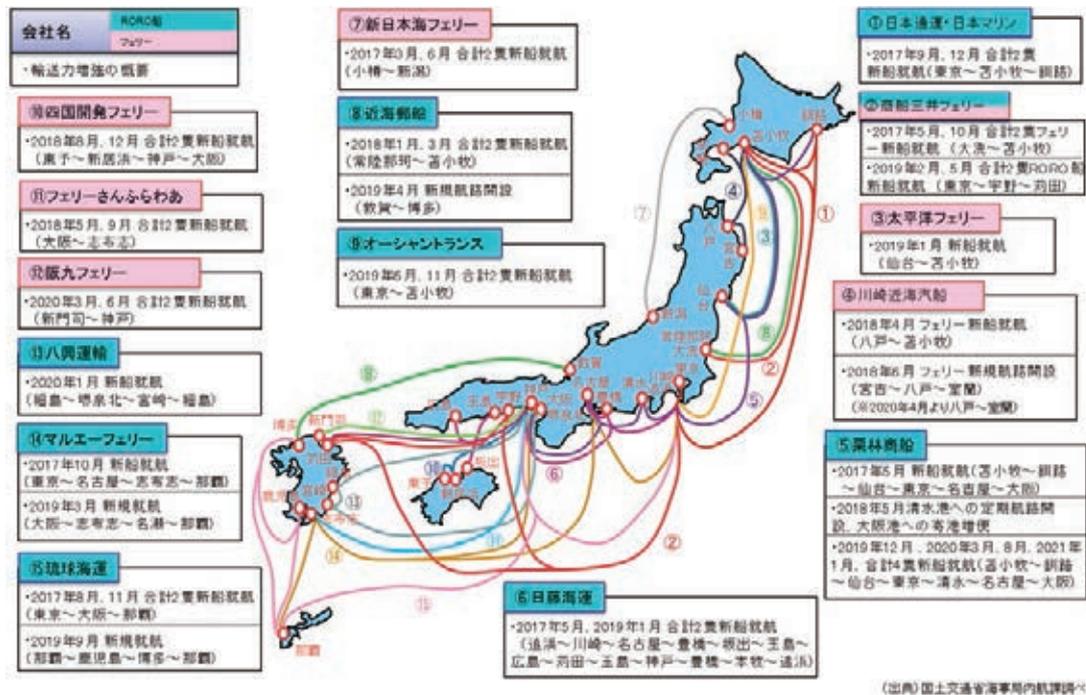
国土交通省では、次のようなモーダルシフトへの取り組みを行っている。

- 「物流総合効率化法」に基づく、環境負荷低減等に資する二以上の者が連携した輸送の効率化等を図る事業の支援。（海運モーダルシフト関係認定実績：42件）（2016年10月～2021年3月累計）
- 2008年度から2021年度までに累計で荷主企業167者、物流事業者190者を海運モーダルシフトに貢献する優良事業者である「エコシップマーク認定事業者」として認定。



- 海運モーダルシフトへの先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等に対する新たな表彰制度「海運モーダルシフト大賞」を2019年度に創設、荷主・物流事業者各1者の表彰を実施。

図表3-7 中長距離フェリー・RORO船の主な輸送力増強の動き (2017年3月～2021年3月)



2. 税制面の支援措置

内航船舶については、中小零細企業が大宗を占めるという業界の特殊性や、海運における環境対応等の観点に鑑み、各種税制特例措置が講じられており、内航海運において必要不可欠な制度となっている。

2021年度税制改正においては、船舶の特別償却制度の延長及び内航貨物船に係る中小企業投資促進税制の延長が2年間、軽油取引税の課税免除の特例措置について3年間の延長が認められた。2022年度末には、船舶の買換特例、船舶の特別償却制度及び中小企業投資促進税制が適用期限を迎える。

図表3-8 内航貨物・旅客輸送に係る税制特例措置

| | |
|---|---|
| <p>船舶の買換特例(圧縮記載)制度</p> <p>船舶から船舶への買換及び交換 船舶の譲渡差益の80%を圧縮記載 ○適用期限: 令和5年3月31日</p> | <p>地球温暖化対策税の還付措置</p> <p>(内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油) 石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付 ※原油・石油製品(1klあたり) 石油石炭税2,040円に760円を上乗せ ○適用期限: 令和5年3月31日</p> |
| <p>船舶の特別償却制度</p> <p>○適用期限: 令和5年3月31日</p> <p>高度環境低負荷船: 18% 環境低負荷船: 16%</p> <p>※「航海支援システム」を搭載した内航環境低負荷船は18%の特別償却率を適用(平成29年度一部拡充)</p> | <p>中小企業投資促進税制</p> <p>○適用期限: 令和5年3月31日</p> <p>(内航貨物船) 特別償却22.5% 又は 税額控除5.25% ※特別償却は、取得額の75%×特別償却30% 税額控除は、資本金3千万円以下の企業に限定</p> |
| <p>軽油取引税の免税措置</p> <p>○適用期限: 令和6年3月31日</p> <p>内航海運、国内旅客船に係る軽油取引税 (1キロリットル当たり32,100円)の免税</p> | <p>固定資産税の課税標準の特例</p> <p>○恒久措置</p> <p>内航貨物船、国内旅客船 : 課税標準1/2 離島航路用の船舶 : 課税標準1/6</p> |

※各制度毎に用途、総トン数等の詳細な適用条件がある。
※赤枠は2022年度末に適用期限を迎えるもの。

3. 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

(1) 制度の概要

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）では、船舶共有建造制度による低利・長期資金の供給及び技術支援を通じて、国内海運における政策課題に対応した船舶の建造促進を図っている。

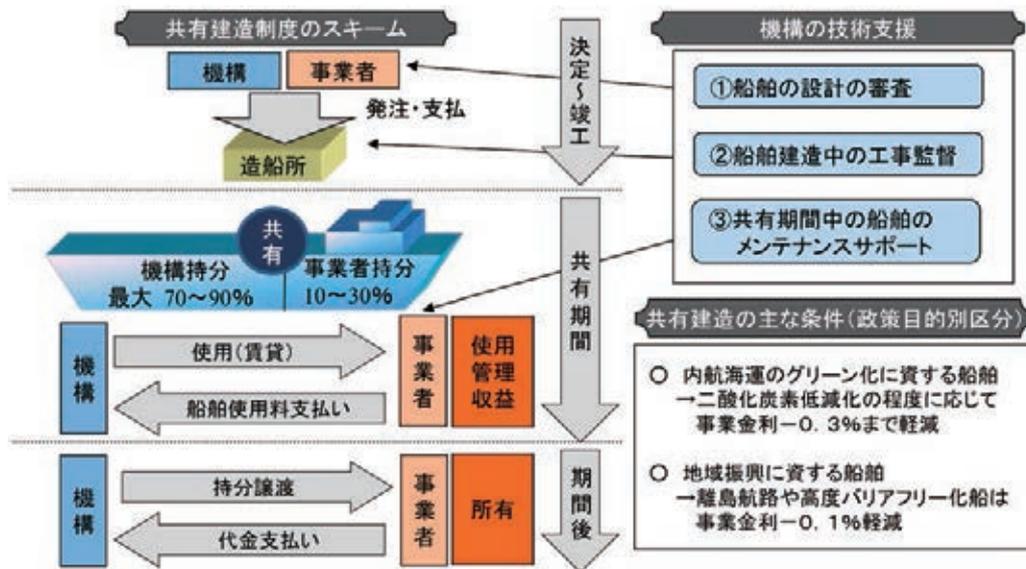
国内海運事業者は、大多数が中小事業者であり、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多い中で、数億円から数十億円に及ぶ高額な船舶の建造を行う際、市中の金融機関の融資だけでは困難な状況となっている。そこで、船舶共有建造制度では、鉄道・運輸機構が、共有という形で船舶を直接所有することで、原則として担保を不要としているうえ、財政融資資金を活用することで、低利・長期資金の供給を可能としている。

また、事業者は、共有期間中を通じ、機構持分額に利息を加えた額を船舶使用料として鉄道・運輸機構に支払うことになるが、内航海運のグリーン化、離島航路の維持・活性化、物流の効率化等の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶に対して金利優遇を措置することで、こうした船舶の建造を促進している。令和3年度においては、海事産業強化法の施行に伴い「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」について、機構との共有比率及び金利優遇を行う制度拡充を行った。

さらに、地方自治体等、技術的ノウハウを十分に有していない船主に対して、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を行うことで、船舶の効率的な運航を支援している。

鉄道・運輸機構では、これまで、旅客船約1,050隻、貨物船約3,050隻、合わせて約4,100隻に上る、船舶を建造してきた（2021年3月現在）。

図表3-9 船舶共有建造制度の概要



(2) 財務体質強化へ向けた取組

鉄道・運輸機構の船舶共有建造業務は、繰越欠損金が最大で619億円（2004年度）という状況にあった。そこで、債権管理による未収金防止・回収強化を図りつつ、2013年度より「繰越欠損金削減計画」を策定し、同計画において削減目標を定め（現在の目標は、2018年度から2022年度までの間で40億円程度）、この削減に取り組んでいる。