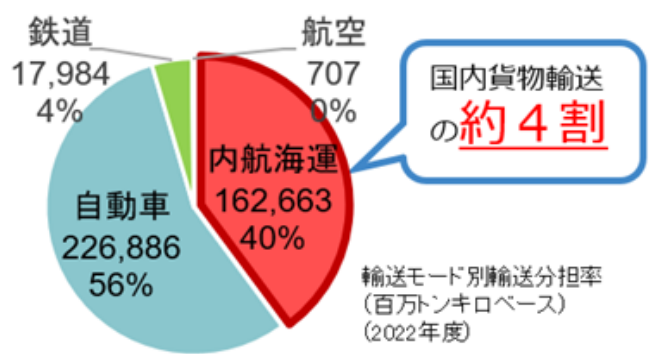


1 日本の物流を支える内航海運の安定と成長への取組

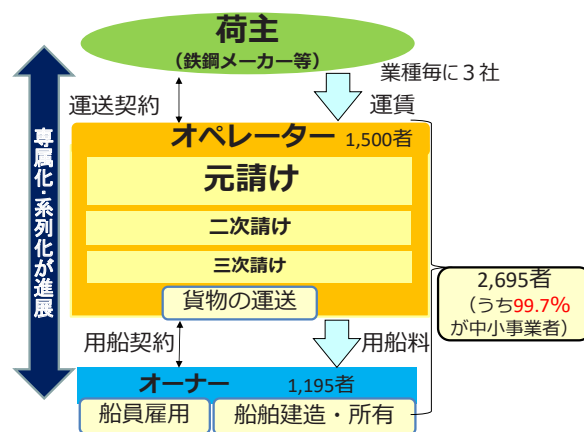
1. 内航海運業の現状と課題

内航海運は、国内貨物輸送の約4割を、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いわゆる「2024年問題」を背景に、モーダルシフトの受け皿としてより多くの貨物輸送を担っていくことが求められている。

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により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34%減少(トンキロベース)となっている。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。加えて、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る中で、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、更なるモーダルシフトの推進、地球環境問題や燃料油価格の高騰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. 内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

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関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等の事業環境の大きな変化を迎えている。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。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、

2021年5月に成立した海事産業強化法において「内航海運業法」を一部改正、2022年4月に施行し、主に以下のような制度を創設した。

①契約の書面交付の義務付け・契約事項の法定化

適切な契約締結の実効性を担保するため、契約内容の「見える化」を実現させる。

②船員の労働時間を考慮した運航計画の作成

船員の労働時間とオペレーターが作成する運航計画とは密接な関係にあることから、オペレーターにも船員の労働時間管理に関して一定の責任を付与し、船員の過労防止を図る。

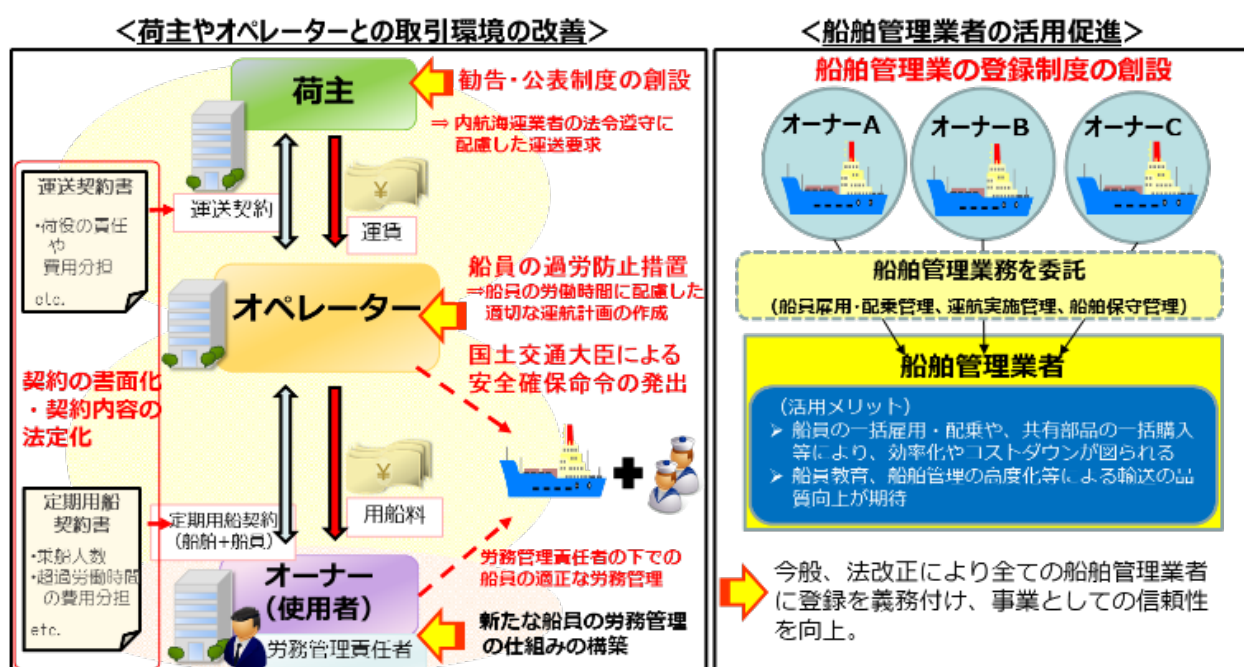
③荷主への勧告・公表制度

荷主に対してオペレーターの法令遵守への配慮を義務付けた上で、オペレーターの法令違反行為が荷主の行為に起因すること等が認められた場合、国土交通大臣が当該荷主に対して是正勧告をすることができ、かつ、勧告した際は公表する。

④船舶管理業の登録制度

船舶管理業の定義を明確化し、当該事業を営む者の登録を義務付けることで、事業としての信頼性を高め、船舶管理業者の活用を促進し、内航海運業の経営効率化を図る。

これらの制度を通じて、内航海運業者が適正な運賃・用船料を収受でき、持続可能な事業運営ができるよう「取引環境の改善」に取り組むとともに、輸送や経営の更なる効率化を図るなど、内航海運の「生産性向上」にも取り組んでいく。また、制度改正以外にも、2022年3月に公表した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の活用促進を図るとともに、2018年2月に設置した、荷主企業・内航海運業者・行政の間で内航輸送に関する情報共有や意見交換等を行うための「安定・効率輸送協議会」や、物流に関する意思決定において重要な役割を担う経営層（役員クラス）においても対話を通じて内航輸送の現状や課題等について共通の理解を持ち、意思決定への反映を促進させるための「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」の継続的な開催を通じ、両者の更なる連携強化を図っている。さらに、内航海運の取引環境改善・生産性向上に向け、商慣行の実態について把握し、その改善を図っていく。



図表3-3 内航海運業法改正の概要

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

我が国にとって、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、2022年度において63.3百万人と、前年度比28.8%増となり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による落ち込みから回復の途上にあるものの、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依然として厳しいものとなっている。このため、国土交通省では引き続き、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、モーダルシフトの推進や災害時の船舶の有効活用に向けた取組を行っている。

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276航路（2024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、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年で全体として約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。2024年度は約70.5億円の予算を確保し、補助対象125航路（2024年6月現在）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

補助対象は唯一かつ赤字の航路

1. 離島航路運営費補助

・欠損見込額全体に対する補助

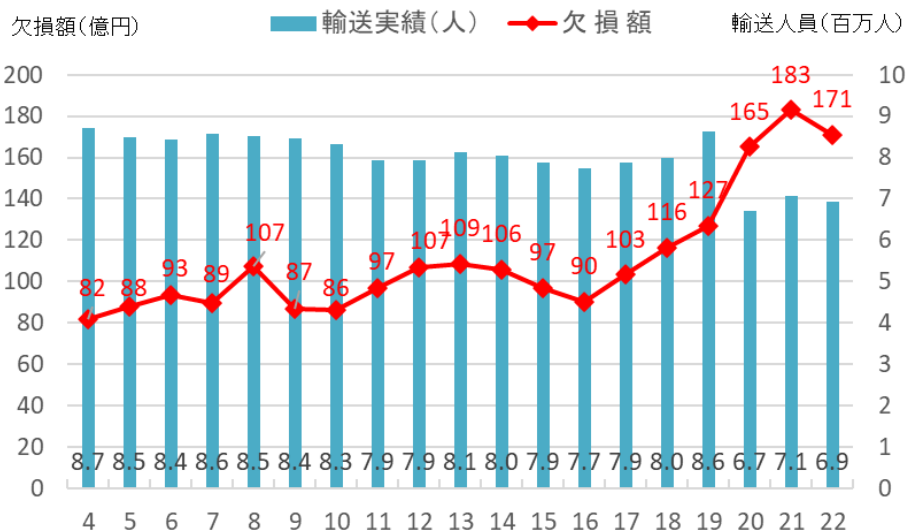
2. 離島住民運賃割引補助

・協議会の決定による離島住民運賃割引費用の1/2を支援(残り1/2は自治体等で負担)

3. 離島航路構造改革補助

・公設民営化等による船舶の代替建造費用への支援

【離島航路に就航する船舶の例】



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

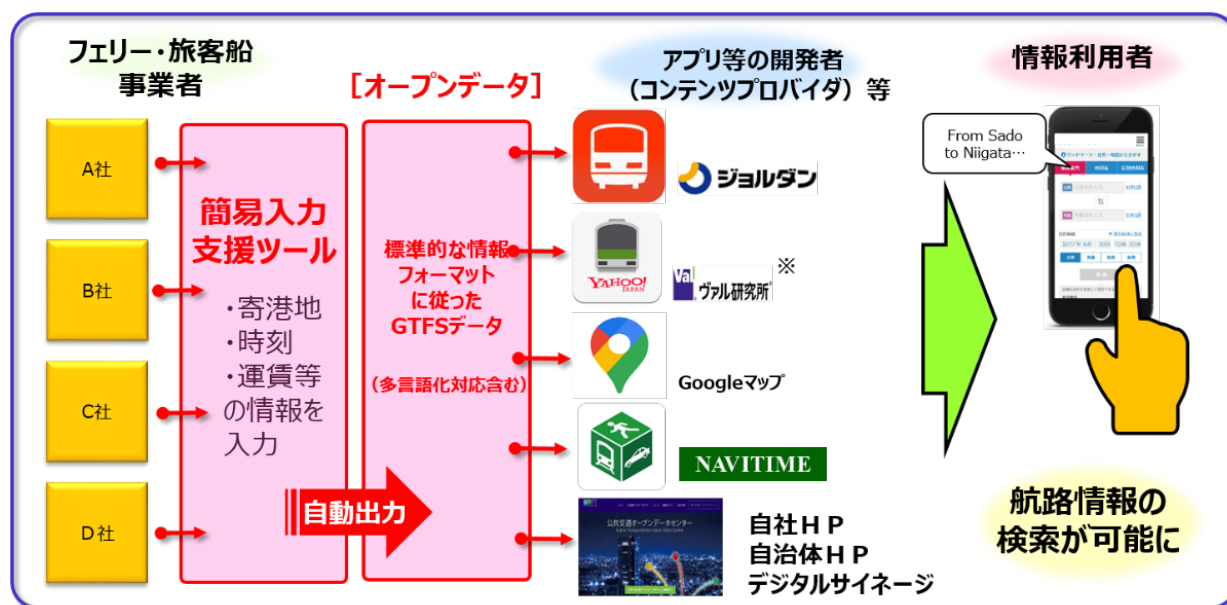
診断等で問題点や課題を把握した上、経営状況の改善や運航コストの削減に繋がる船舶の代替建造に対する補助)、公設民営化への補助(地方公共団体が船舶を保有し、これを事業者等に貸し渡すことでコスト削減につなげる取組に対する補助)、離島住民向け運賃割引への支援(離島住民の運賃を地方バス運賃並みまで低廉化する経費の一部補助)を行うこととしている。なお、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境地域の地域社会の維持に関する特別措置法」に基づく施策を推進するため、2017年度より措置されている「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」(内閣府所管)において、特定有人国境離島住民の運賃をJR運賃並みまで低廉化する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

3. 国内旅客船の観光利用促進のための取組

(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、2022年4月に最新バージョンを公表し改良や機能向上を図るとともに、講習会でツールの活用方法の周知を行い、ツール入力支援動画を作成するなどオープンデータ化の促進を図っている。



※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。

図表3-5 アプリ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

(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うなど、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 海や島々に関する観光コンテンツの磨き上げ

国土交通省では、訪日観光のポテンシャルを有している海洋周辺地域への訪日観光を促進し、魅力向上を図るため、観光コンテンツの磨き上げ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。2023年度は、訪日外国人旅行者向け新コースやマリナクティビティ等を組み合わせた実証運航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、2024年3月末時点で、8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、バリアフリー化に向けた取組を実施している。

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や2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用され、物流の停滞が懸念されるいわゆる「2024年問題」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組を行っている。

・「物流総合効率化法」に基づく、モーダルシフトの認定を受けた事業について、海運チャーシ

や大型コンテナ等の荷役機器の導入経費の支援や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：64件)(2016年10月～2023年12月累計)

・2008年度から2023年度までに累計で荷主企業213者、物流事業者239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。

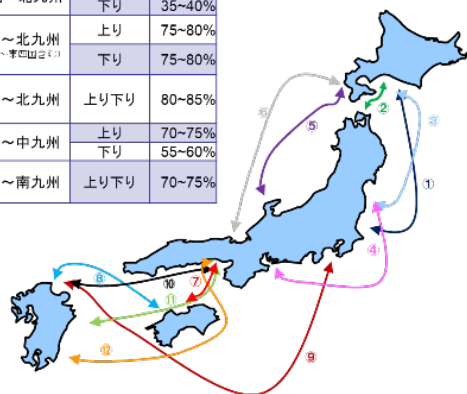
・海運モーダルシフトへの先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等に対する新たな表彰制度「海運モーダルシフト大賞」を2019年度に創設、2023年度においては荷主2者・物流事業者1者の表彰を実施。

・中長距離フェリー及び、RORO船のトラック輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を公表。

中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。
【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】
【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率
①北関東～北海道	上り	80～85%	⑧北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	85～90%		下り	35～40%
②北東北～北海道	上り	35～40%	⑨京 浜～北九州	上り	75～80%
	下り	20～25%		下り	75～80%
③東東北～北海道	上り	80～85%	⑩阪 神～北九州	上り下り	80～85%
	下り	80～85%			
④中 京～東東北	上り	60～65%	⑪阪 神～中九州	上り	70～75%
	下り	70～75%		下り	55～60%
⑤北 陸～北海道	上り	70～75%	⑫阪 神～南九州	上り下り	70～75%
	下り	70～75%			
⑥阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	60～65%			
⑦阪 神～北四国	上り下り	50～55%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年10～12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



RORO船航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

航 路	上り／下り	積載率	航 路	上り／下り	積載率
東東北～北海道	上り	50～55%	阪 神～北四国	上り	85～90%
	下り	55～60%	南中国～北四国	下り	60～65%
北 陸～北海道	上り	75～80%	北 陸～北九州	上り	25～30%
	下り	85～90%		下り	55～60%
京 浜～北海道	上り	80～85%	京 浜～北九州	上り	75～80%
	下り	90～95%		下り	80～85%
京 浜～東東北	上り	95～100%	中 京～北九州	上り	70～75%
	下り	95～100%		下り	80～85%
中 京～東東北	上り	90～95%	阪 神～北九州	上り	65～70%
	下り	65～70%		下り	30～35%
京 浜～阪 神	上り	95～100%	京 浜～南九州	上り	85～90%
	下り	85～90%		下り	80～85%
京 浜～北四国	上り	60～65%	阪 神～南九州	上り	85～90%
京 浜～南中国	上り	80～85%		下り	80～85%
	下り	65～70%			
阪 神～南中国	下り	60～65%			

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。
※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年10～12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

図表3-7 中長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向調査について(2023年10月～2023年12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を踏まえつつ、海運における脱炭素化の推進等の観点から、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。

2024年度税制改正においては、軽油引取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。2024年度末には、中小企業投資促進税制が適用期限を迎える。

中小企業投資促進税制	地球温暖化対策税の還付措置
○適用期限：令和7年3月31日 (内航貨物船) 中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、特別償却もしくは税額控除の適用 ※特別償却は、取得額の7.5%×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(税額控除7%)	○適用期限：令和8年3月31日 (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
船舶の買換特例(圧縮記帳)制度	軽油引取税の免税措置
○適用期限：令和8年3月31日 船舶から船舶への買換及び交換をした場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延	○適用期限：令和9年3月31日 内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税 (1キロリットル当たり32,100円)の免税
船舶の特別償却制度	固定資産税の課税標準の特例
○適用期限：令和8年3月31日 高度な環境負荷低減設備を搭載した新建造船舶を取得した場合において、船舶の区分に応じた特別償却の適用 高度環境低負荷船：18%(加算償却額) 環境低負荷船：16%(加算償却額)	○恒久措置 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

※各制度毎に用途、総トン数等の詳細な適用条件がある。

図表3-8 内航貨物・旅客輸送に係る税制特例措置

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(鉄道・運輸機構)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。

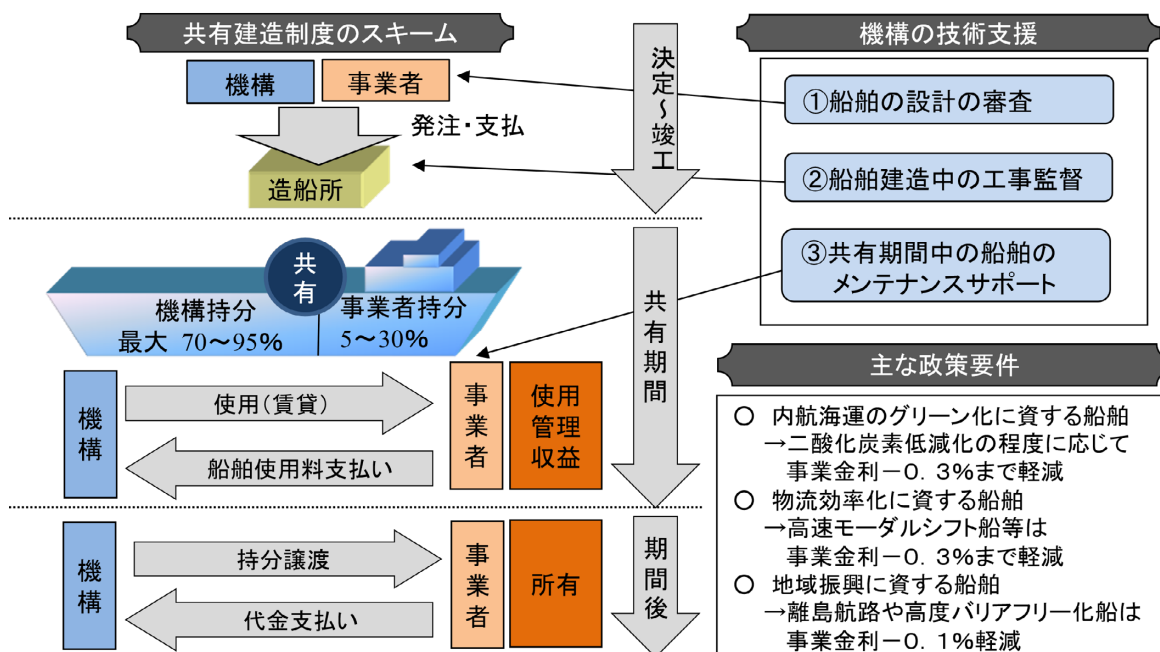
国内海運事業者は、大多数が中小事業者であり、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多い中で、数億円から数十億円に及ぶ高額な船舶の建造を行う際、市中の金融機関の融資だけでは困難な状況となっている。そこで、船舶共有建造制度では、鉄道・運輸機構が、共有という形で船舶を直接所有することで、原則として担保を不要としているうえ、財政融資資金を活用することで、低利・長期資金の供給を可能としている。

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、物流の効率化等の政策要件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。

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、建造の各段階での技術支援を行うほか、就航後の技術支援も行い、船舶の効率的な運航を支援している。

2023年4月からは鉄道・運輸機構の共有建造制度の政策要件である「先進二酸化炭素低減化船」について、離着岸や荷役の際のCO₂低減効果を合算できるようにするとともに、必要なCO₂低減率を16%以上から18%以上に変更した。

鉄道・運輸機構では、これまで、旅客船1,078隻、貨物船3,081隻、合わせて4,159隻に上る船舶を建造してきた(2024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（2023年までに総額202億円まで削減し、現在の目標は、2023年度から2027年度までの間で20億円程度、総額187億円程度まで削減）、この削減に取り組んでいる。

4 令和6年能登半島地震における物資等の海上輸送支援

令和6年能登半島地震発災後、被災地をはじめとした関係者のニーズの摺り合わせ等も行いながら、民間船舶による物資等の海上輸送支援を実施した。具体的には、RORO船「フェリー栗国」による灯油や軽油、シャワールーム等の支援物資輸送、液体苛性ソーダ運搬船「東駿丸」による水や保存食等の支援物資輸送等が行われた。加えて、民間の長距離フェリー等による緊急車両や物資等の広域輸送が実施された。また、本年5月には、被災地の復旧・復興に極めて顕著なご尽力をいただいた海運事業者に対し、海事局長の感謝状を贈呈し、その御功績に感謝の意を表した。