

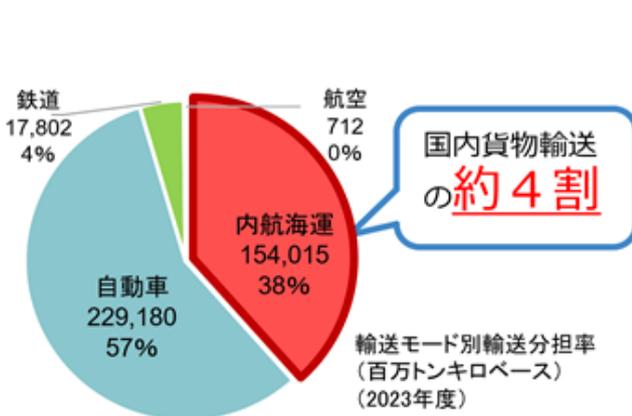
内航海運、 内航フェリー・旅客船の活性化

1 日本を物流を支える内航海運の安定と成長への取組

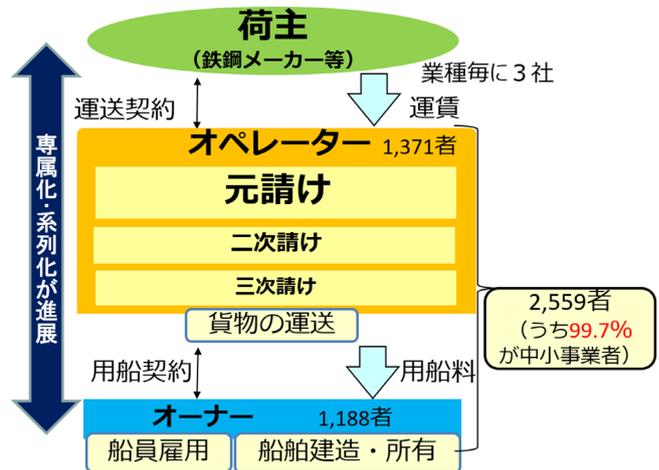
1. 内航海運業の現状と課題

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十分に発揮し、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1991年度のピーク時（248,203百万トンキロ）に比べ、約38%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4割以上を占める中で、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2-1 内航海運の現状



図表2-2 内航海運の課題

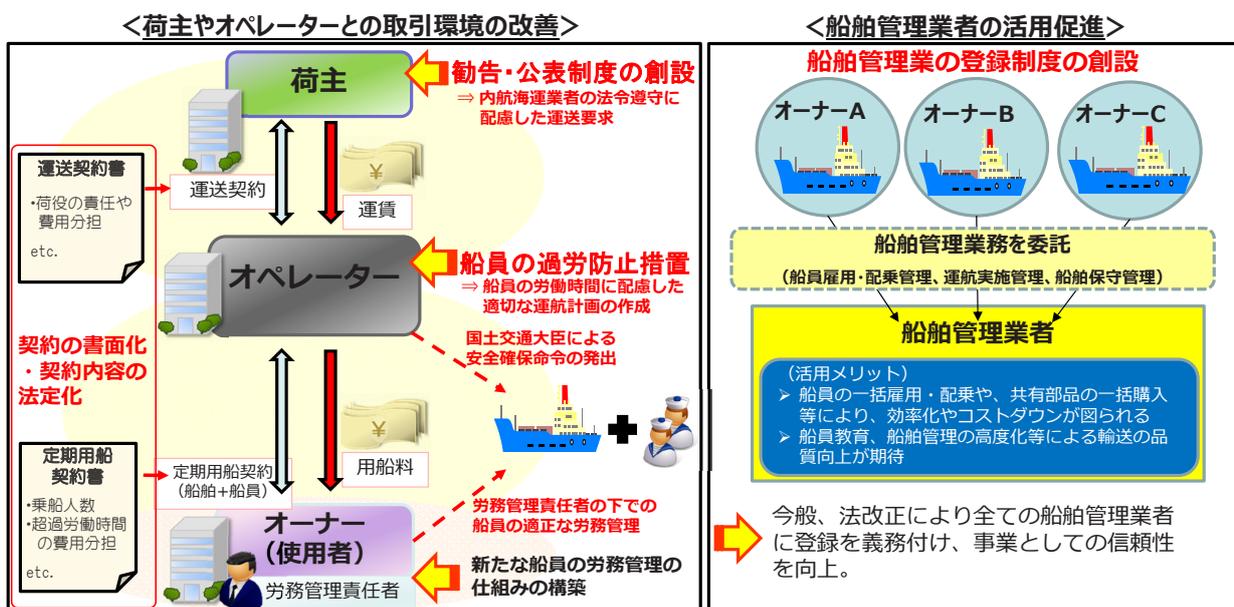
2. 内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

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、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」に取り組む。

1 海事産業強化法

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、①契約の書面交付の義務付け・契約事項の法定化、②船員の労働時間を考慮した運航計画の作成、③荷主への勧告・公表制度、④船舶管理業の登録制度等を創設した。



図表2-3 内航海運業法改正の概要

2 「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」

国土交通省では、海事産業強化法に盛り込まれた各種制度を実効性のあるものにするため、2022年3月に、内航海運業者と荷主が遵守すべき事項等を「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」として取りまとめた。2025年3月には、2024年度に実施した「内航海運業における商慣習の実態調査」の結果を踏まえつつ、「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」(第2版)及び「内航海運における船員



<ガイドライン(第2版)>



<改善事例集>



▲詳しくは
国土交通省HP

▲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

の働き方改革・取引環境改善・生産性向上に向けた改善事例集」を取りまとめて公表・周知した。2025年度には、適正な運賃及び用船料の収受にあたって必要となる「標準的な考え方」を策定し、ガイドラインに反映していく予定である。

3 内航海運業界と荷主との対話

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。

4 「みんなで創る内航」推進運動

2024年6月に、内航海運における取引環境改善・生産性向上等の取組の一層の推進に向けた業界の機運醸成を図るため、「みんなで創る内航」推進運動を開始。本運動は、①「働き方改革」「取引環境改善」「生産性向上」に資する自主的な取組を行う内航海運業者が当該取組を実施する旨の「自主宣言」を行い、②国土交通省が「自主宣言」を行った事業者をHP等で公表して取組を積極的にPRし、③「自主宣言」を行った事業者が認証マークを用いて当該取組を積極的にPRするものであり、これによって内航海運業の魅力向上だけでなく、求職者等への訴求力向上も図る。2025年8月1日現在56事業者が推進運動に参加している。



▲「みんなで創る内航」推進運動マーク

5 内航海運業の生産性向上等に資する取組への支援

国土交通省では、船員の高齢化等の内航海運の諸課題を解決し、かつ物流DX等の新たな社会ニーズに貢献するため、「内航変革促進技術開発費補助金（NX補助金）」を通じて、内航海運の生産性向上等に資する技術開発・実証事業への支援を実施している。また、内航海運による安定的な海上輸送を確保するため、「内航海運輸送力向上事業費補助金」を通じて、内航海運の生産性向上等に資する設備投資等への支援を実施している。

補助対象の事業例

- ◆ 船員の労務負荷低減等の物流DXに関する技術開発



(係船・投錨時のウインチ作業の遠隔自動化)



(着岸・係船作業の遠隔自動化)
- ◆ 船舶の脱炭素化や更なる省エネ等の物流GXに関する技術開発



(バッテリー船の実証)

◀図表2-4 補助対象の事業例
(内航変革促進技術開発費補助金（NX補助金）)

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。

長期的には低下傾向にある国内旅客船事業の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により近年大きく落ち込んだものの、2023年度において73.7百万人と、前年度比約16.5%増となり、回復の途上にある。一方で、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272航路（2025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2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不可欠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。2025年度は約70.5億円の予算を確保し、補助対象127航路（2025年4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。

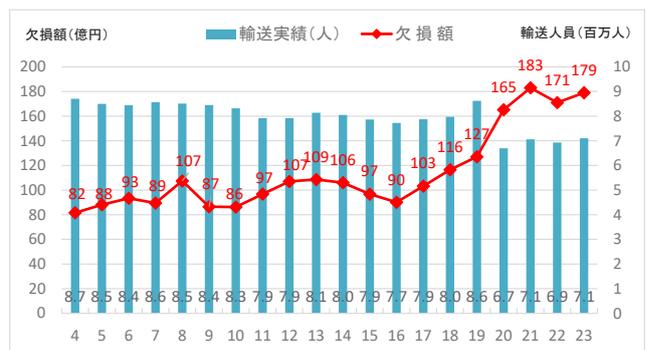
さらに、事業者向けの税制についても、固定資産税の軽減措置（離島航路事業者用船舶は課税標準の1/6、内航船舶は1/2に軽減）、軽油引取税の免税措置等が認められており、これらの制度を活用することで、離島航路の維持に努めているところである。

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。

補助対象は唯一かつ赤字の航路

- 離島航路運営費補助**
・欠損見込額全体に対する補助
- 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)
- 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】

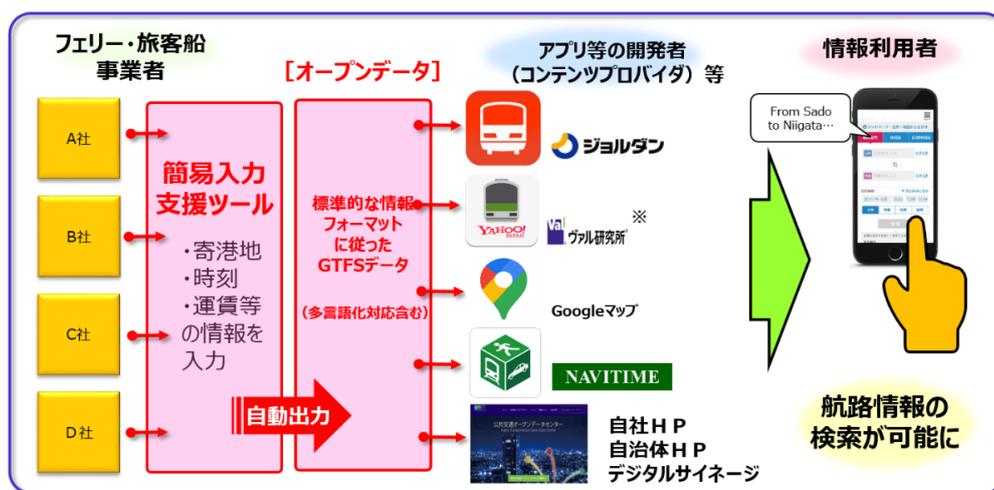



図表2-5 補助対象の離島航路における輸送人員・欠損額の推移

3. 国内旅客船の観光利用促進のための取組

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2019年4月よりウェブサイト上に公開している。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、2025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2-6 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2-7 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

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、海上観光の造成に向けた取組等を支援している。2024年度は、訪日外国人旅行者向けに鉄道と連携しつつ、観光広域周遊ルートの形成等新コースでの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。

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、バリアフリースイール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

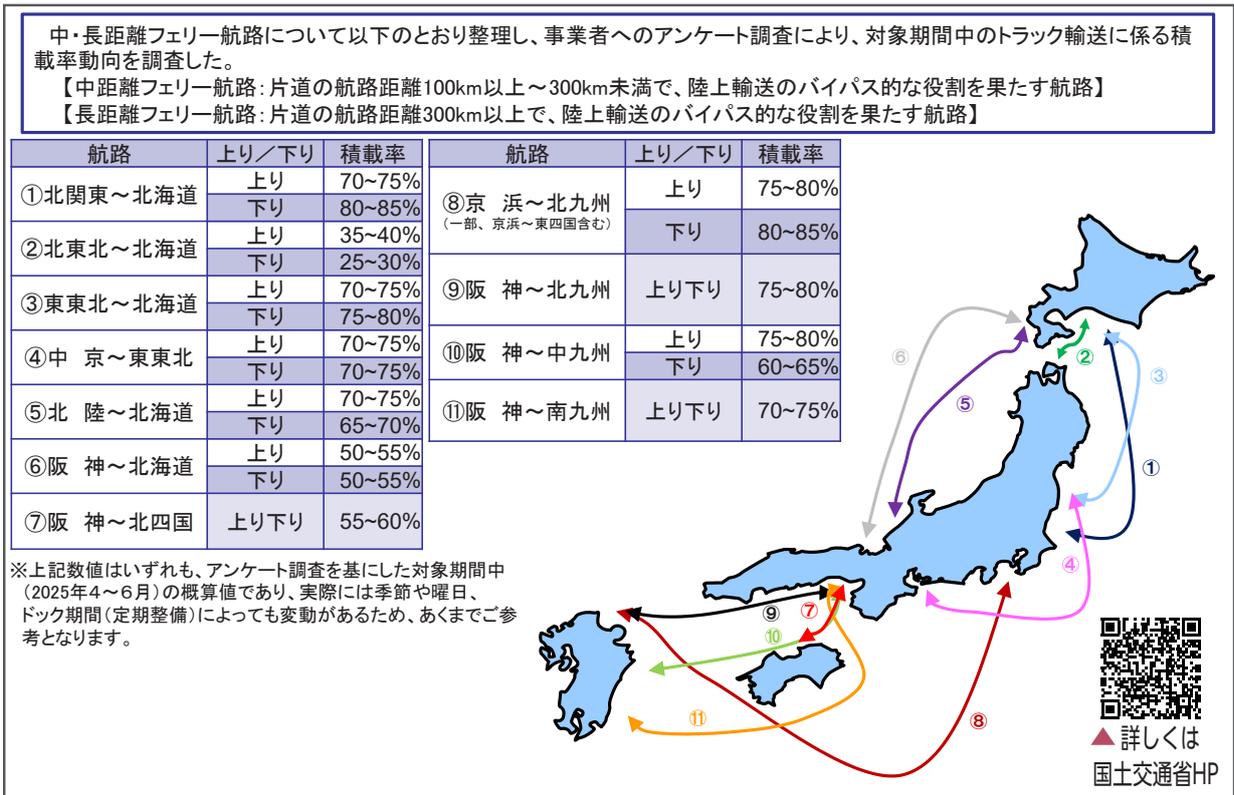
1. モーダルシフト

船舶は輸送効率が高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、海運シ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：117件）（2016年10月～2024年6月累計）
- 2008年度から2024年度までに累計で荷主企業235者、物流事業者261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年度に創設し、2024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、内航コンテナ船の輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を公表。

- 新規需要調査を実施するとともに、本調査結果を踏まえて、「内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド」及び「航路情報一覧」を公表。



図表2-8 積載率動向調査について (2025年4月～2025年6月)

2. 税制面の支援措置

内航船舶については、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、海運におけるカーボンニュートラル推進への対応等の観点から、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。

2025年度税制改正においては、中小企業投資促進税制について2年間の延長が認められた。2025年度末には、船舶買換特例制度、船舶特別償却制度及び地球温暖化対策税の還付措置が適用期限を迎える。

<p>中小企業投資促進税制</p> <p>○適用期限：令和9年3月31日</p> <p>(内航貨物船)</p> <p>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</p> <p>※特別償却は、取得額の75%×特別償却30%</p> <p>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%)</p>	<p>地球温暖化対策税の還付措置</p> <p>○適用期限：令和8年3月31日</p> <p>(内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油)</p> <p>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</p> <p>※原油・石油製品(1klあたり)</p> <p>石油石炭税2,040円に760円を上乗せ</p>
<p>船舶の買換特例(圧縮記帳)制度</p> <p>○適用期限：令和8年3月31日</p> <p>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</p>	<p>軽油引取税の免税措置</p> <p>○適用期限：令和9年3月31日</p> <p>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</p>
<p>船舶の特別償却制度</p> <p>○適用期限：令和8年3月31日</p> <p>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</p> <p>高度環境低負荷船 : 18% (加算償却率)</p> <p>環境低負荷船 : 16% (加算償却率)</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</p> <p>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。

図表2-9 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。

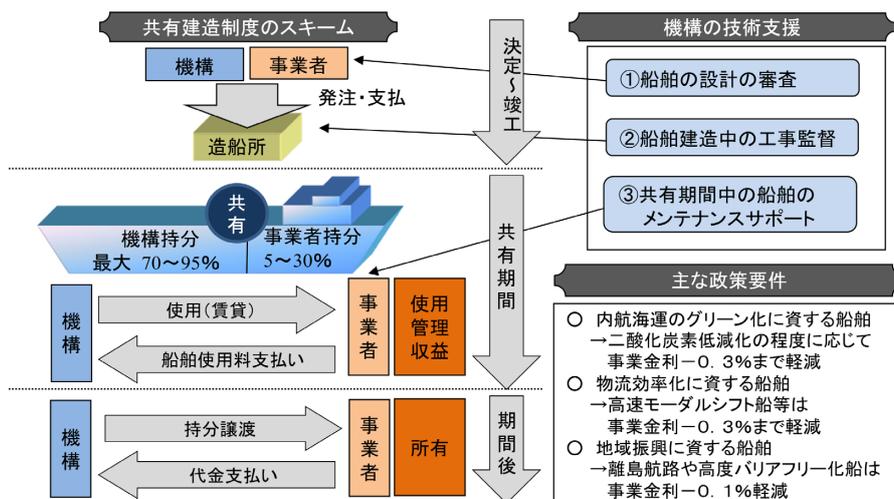
国内海運事業者は、大多数が中小事業者であり、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多い中で、数億円から数十億円に及ぶ高額な船舶の建造を行う際、市中の金融機関の融資だけでは困難な状況となっている。そこで、船舶共有建造制度では、鉄道・運輸機構が、共有という形で船舶を直接所有することで、原則として担保を不要としているうえ、財政融資資金を活用することで、低利・長期資金の供給を可能としている。

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、離着舷や荷役の際の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1,083隻、貨物船3,091隻、合わせて4,174隻に上る船舶を建造してきた（2025年3月現在）。



図表2-10 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、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未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化等を図り、繰越欠損金の削減に取り組んでいる。（2023年度末までに195億円まで削減。現在の目標は、2023年度から2027年度までの間で20億円、187億円程度までの削減。）