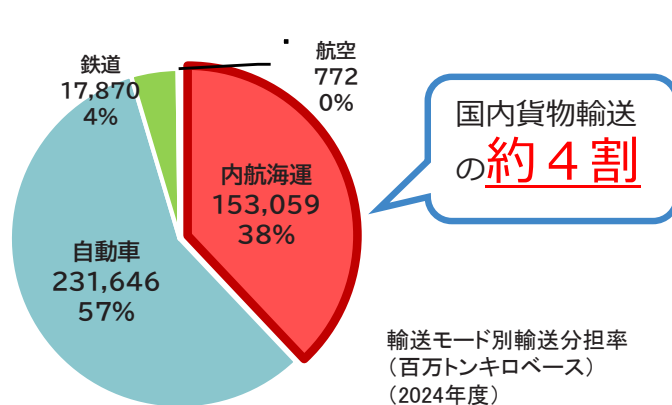


1 日本の物流を支える内航海運の安定と成長への取組

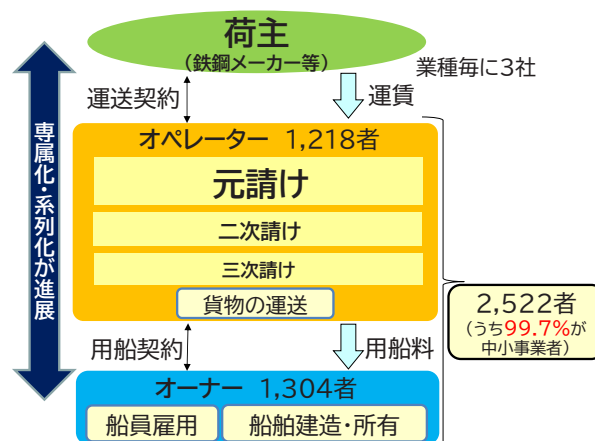
1. 内航海運業の現状と課題

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、トラックドライバー不足が深刻化する中で、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

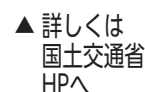
2. 内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

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。

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。



また、2026年1月より改正法が施行された「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」（令和7年法律第41号）に基づき、関係省庁等とも連携しながら、事業者間における価格転嫁及び取引の適正化を進めている。



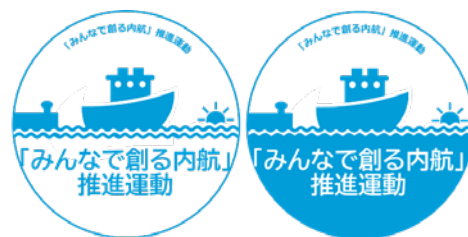
▲ 内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」の策定

③ 荷主業界と内航海運業界との対話

2018年2月に設置した、荷主業界と内航海運業界との連携強化を目的に、荷主企業と内航海運事業者との間で内航輸送に関する課題等を共有し、中長期的視野に立ってその改善策等に取り組んでいく場である「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、荷主業界と内航海運業界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。2026年6月1日現在68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、2024年度より、「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や船員の働き方改革等に資する技術開発・実証事業を支援しており、2025年12月には成果報告会を開催して内航海運業界に技術開発成果を周知した。また、内航海運による安定的な海上輸送を確保

するため、「内航海運船団輸送力向上事業費補助金」を通じて、オペレーターが主導となり、複数の内航船オーナー等と連携して船団全体の輸送力の向上を図る取組への支援を実施しているほか、2026年度には、内航船員の作業実態を調査したうえで、内航海運の作業効率化に向けた指針を作成し、内航海運業の更なる生産性向上を促進することとしている。

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。

国内旅客船事業の輸送人員は、2020年度の新型コロナウイルス感染症の感染拡大による落ち込み以降は回復傾向にあったが、2024年度において75.3百万人と、前年度比約2.2%増となり、前年度より伸び率が縮小している。燃油価格の高騰などが相まって、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、燃料の安定的な供給確保に向け適切に対応するとともに、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。

また、地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るため、船舶検査に伴う運航・減便による日常生活等への影響を回避するため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業（海上運送利便確保事業）を創設することなどを定めた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第35号）が2026年6月に公布され、同年10月16日に施行されることとなっている。

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

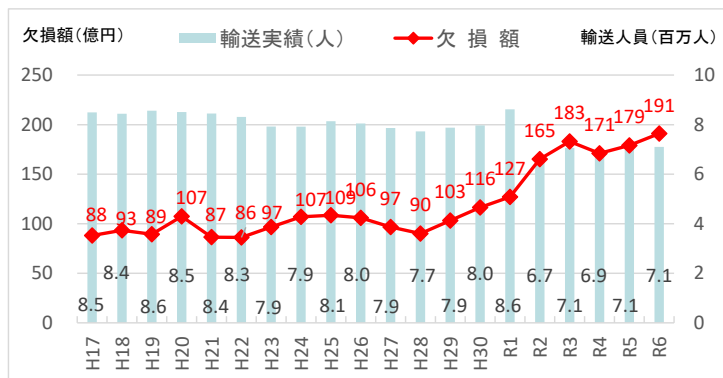
離島航路は、離島の住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な交通手段であり、これを確保・維持することは極めて重要である。国土交通省では、離島住民の日常生活に必要不可欠な航路を維持する観点から、1952年より、離島航路整備法に基づき、唯一かつ赤字の航路に対する運航費補助等を行っている。離島における深刻な少子高齢化に伴う人口減少等により補助航路における輸送人員がここ20年で全体として15.8%減少するなど、航路運営事業者や地方公共団体にとって厳しい経営環境にあり、航路の維持が困難な状況となっている。

このような状況に対応するため、2026年度は約70.5億円の予算を確保し、補助対象129航路(2026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

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】



出典：国土交通省海事局

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

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。

また、交通系にカード決済にかかる機器等の導入・更新や船舶の省エネエンジン等の導入など、交通DX・交通GXにより交通分野における省力化・利便性向上を通じた経営力強化を支援している。

3. 国内旅客船の観光利用促進のための取組

① 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、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、観光客の受入環境の整備を促進している。



図表2-6 交通サービスインバウンド対応支援事業の支援メニュー (抜粋)

② 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。2025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

船舶は輸送効率が良く環境に優しい輸送モードであり、トラックドライバー不足が深刻化する中で、従来からの海運へのモーダルシフトの取組をより一層強化する必要がある。また、令和8年3月、総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）が策定され、限られた輸送資源の中で陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モーダルシフト」を強力に推進していくことが必要とされた。

国土交通省では、次のような海運モーダルシフトへの取組を行っている。

- ・荷主企業及び海上運送事業者等の物流に係る関係者によって構成される協議会が、先進的なモーダルシフトの取組を実施する場合に、モーダルシフトの推進に資する機器の導入等を行う実証事業に要する経費の一部を補助。（2025年度海運モーダルシフト関係認定実績：23件）
（2025年4月～2025年8月累計）
- ・地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じて荷主・物流事業者のマッチングを行うとともに、地域物流の核となる拠点を整備することで、新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援。（海運モーダルシフト関係認定実績：5件）
（2025年5月～2025年11月累計）
- ・シャーシ・コンテナ位置管理等システムの効果検証により得られた成果等をガイドラインにまとめ周知するとともに、船舶運航事業者等によるシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化の取組を支援。
- ・2008年度から2025年度までに累計で荷主企業259者、物流事業者284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、2025年度においては荷主2者・物流事業者2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・更新。

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。

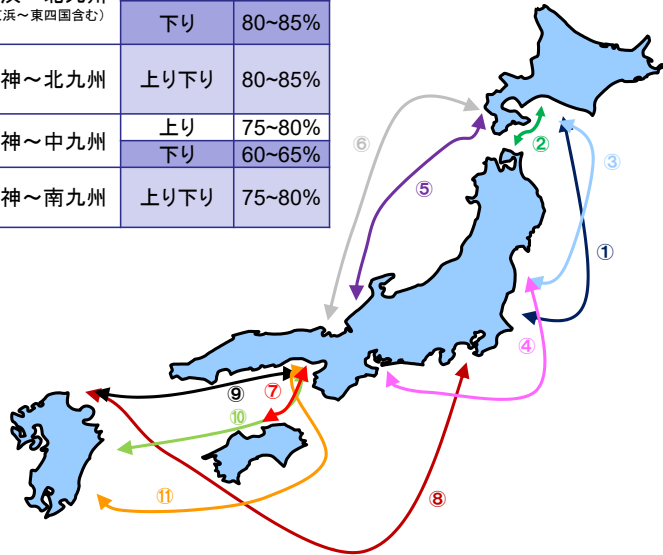
【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【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
①北関東～北海道	上り	75～80%
	下り	85～90%
②北東北～北海道	上り	45～50%
	下り	40～45%
③東東北～北海道	上り	75～80%
	下り	75～80%
④中 京～東東北	上り	75～80%
	下り	75～80%
⑤北 陸～北海道	上り	70～75%
	下り	70～75%
⑥阪 神～北海道	上り	60～65%
	下り	55～60%
⑦阪 神～北四国	上り下り	55～60%

航路	上り／下り	積載率
⑧京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	85～90%
	下り	80～85%
⑨阪 神～北九州	上り下り	80～85%
⑩阪 神～中九州	上り	75～80%
	下り	60～65%
⑪阪 神～南九州	上り下り	75～80%

※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8年4～6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2-7 積載率動向調査について（2026年4月～2026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。

2026年度税制改正においては、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について3年間の延長の延長が認められた。2026年度末には、中小企業投資促進税制及び軽油引取税の免税措置が適用期限を迎える。

中小企業投資促進税制 ○適用期限：令和9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3.0% 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%）	地球温暖化対策税の還付措置 ○適用期限：令和11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 ○適用期限：令和11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	軽油引取税の免税措置 ○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15,000円）の免税
船舶の特別償却制度 ○適用期限：令和11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）	固定資産税の課税標準の特例 ○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2-8 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。

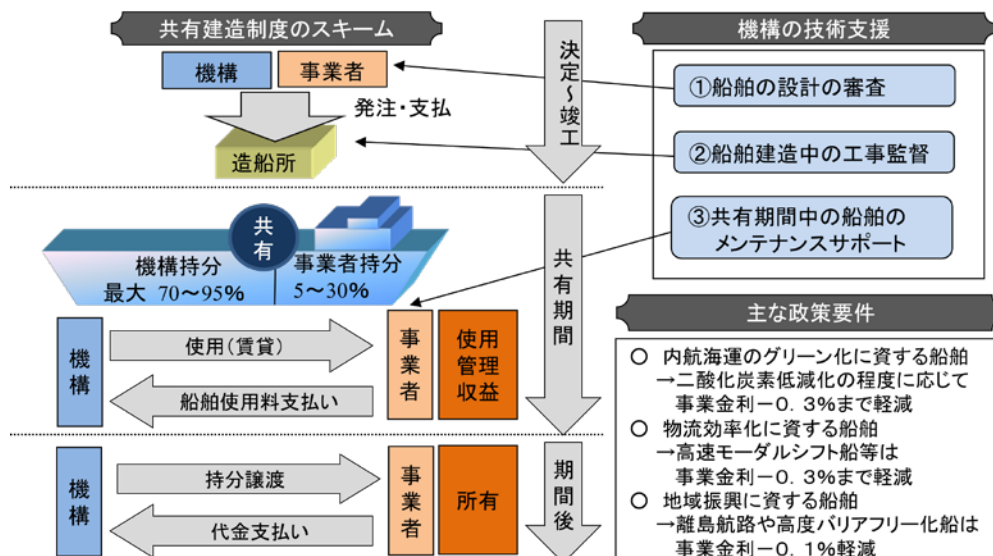
さらに、地方自治体等、技術的ノウハウを十分に有していない船主に対して、計画、設計、建造の各段階での技術支援を行うほか、就航後の技術支援も行い、船舶の効率的な運航を支援している。

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、離着桟や荷役の際の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)。

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を図り、繰越欠損金の削除に取り組んでいる。(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、187億円程度まで削減。)



図表2-9 船舶共有建造制度の概要