

第4章 内航海運・フェリー・国内旅客船の振興

第I部

1. 内航海運・フェリー・国内旅客船事業をめぐる環境変化と対応

内航海運・フェリー・国内旅客船事業については、近年の燃料油価格の高止まりにより経営環境が悪化してきていることに加え、長引く景気の低迷、高速道路料金引き下げ等により、貨物・旅客ともに輸送量が慢性的に落ち込んでいる。これにより、内航海運については、船腹過剰とも相まった経営の悪化、さらには老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念されるとともに、フェリー・国内旅客船事業については、航路の休止や撤退の動きが拡大するなど、その維持・存続が懸念されている状況である。

このような事態に対処するために、経営環境が厳しいフェリー事業者等への支援措置として、平成22年10月に策定された「緊急総合経済対策」において「低炭素型内航海運船舶等の導入支援」が盛り込まれたことを受け、22年度補正予算においては、平成21年度第2次補正予算「海上交通低炭素化促進事業」に追加する形で、モーダルシフトの受け皿であるフェリー事業者等のシャーシ等輸送機器の導入の取り組みへの支援（内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業）として5億円が計上された。

2. 内航海運の代替建造促進対策等の推進

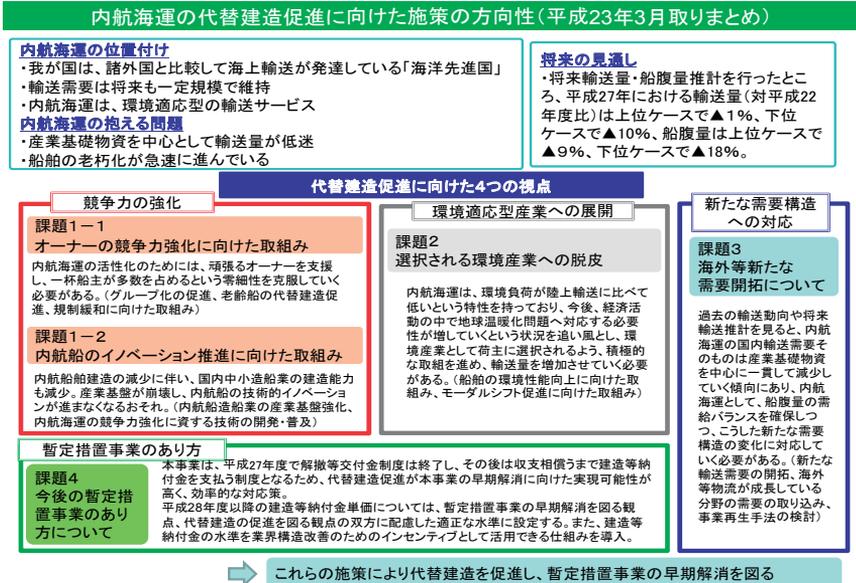
内航海運は、我が国経済活動にとって必要不可欠であるとともに、環境に優しく効率的な輸送機関であるが、近年、国内産業構造の変化や世界経済のグローバル化の加速などを受け、産業基礎物資を中心として輸送量が低迷する中で、更なる輸送効率化への対応を求められるなど、その経営を巡る環境は大変厳しくなっている。

こうした中、内航海運を支える船舶の老朽化が急速に進んでおり、今後も安定的な輸送量を供給し続けるためには代替建造の促進が喫緊の課題であること、加えて、昨年6月の行政刷新会議において、暫定措置事業の早期解消の必要性が指摘されたところであり、そのためには内航海運事業者の競争力を強化し、代替建造を促進することが必要であることを踏まえ、昨年11月に「内航海運代替建造対策検討会」を設置（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）し、本年3月に「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」を取り

まとめるとともに、内航海運暫定措置事業の資金管理計画を公表した。

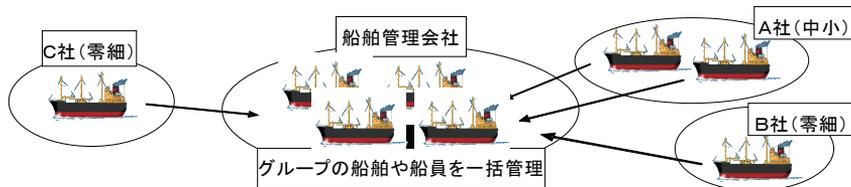
今後、これを受け、競争力の強化、環境適応型産業への展開、新たな需要構造への対応などの取り組みを具体化していくとともに、暫定措置事業についても上記の施策への政策的誘導として活用を図るなどの見直しを行っていく予定である。

図表 I — 4 — 1 内航海運の代替建造促進に向けた施策の方向性



また、「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」の中で、内航海運事業者の競争力強化に向けた必要な取り組みとして、グループ化の促進が掲げられている。グループ化とは、中小零細の内航海運事業者などが共同で設立した船舶管理会社を活用して、所有する船舶や船員を一括して(又は部分的に)管理するビジネスモデルである(図表 I — 4 — 2 参照)。これにより、共通する業務の一元化と船舶管理会社への共同外注化による徹底した効率化・質の向上を行うことが可能となる。

図表 I-4-2 グループ化のイメージ



これまでも、国としては「グループ化のしおり」及び「マニュアル」の作成や、地方運輸局にグループ化相談窓口を設置するなど周知を図っており、平成 22 年度には、中小零細の内航海運事業者が共同でグループ化を通じて船員の計画的な確保・育成等を行う場合に、船舶管理会社等に対し、船員の教育訓練費用の一部を国が助成する支援を行っている。これらの取り組みもあり、グループ化件数は 22 年度 10 月時点で 10 件となっており、23 年度も「内航海運代替建造対策検討会」での検討結果を踏まえ、更なるグループ化の普及・促進に向け、積極的に取り組んでいく。

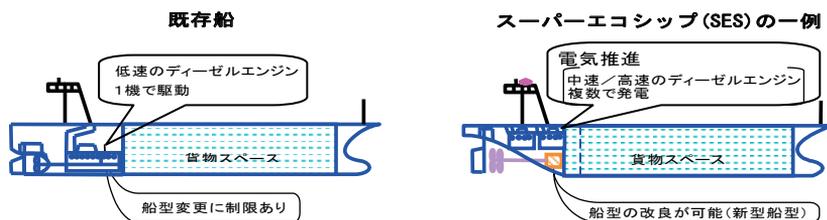
3. スーパーエコシップ (SES) の普及促進

スーパーエコシップ (SES) は抵抗の少ない新型船型、電気推進システム等を採用することにより、単位貨物輸送量当たりの CO₂ 排出量 20% 程度削減、燃料消費 20% 程度削減等優れた環境性能と経済性を有する次世代の内航船舶である。

平成 17 年度から、(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (鉄道・運輸機構) において、船舶共有建造制度を利用して SES を建造する場合に、船価上昇分の 2/3 相当の船舶使用料を軽減する措置を講じてきた。平成 22 年度においては船舶使用料を算出する際に適用する事業金利から 0.8% を軽減する措置を行い、平成 23 年度からは 0.3% を軽減する措置を行っており、引き続き SES の建造支援を行うこととしている。

23 年 5 月現在、既に 19 隻の SES が就航しており、燃費向上、操船性能の向上、船内環境の改善 (振動・騒音の低減) 等について高い評価を受けている。これに加えて、既に 3 隻の SES の建造が決定しており、今後とも物流効率化、環境対策等に資する船舶として更なる普及が期待されている。

図表 I-4-3 既存船とスーパーエコシップの比較



図表 I-4-4 現在就航している SES の例

	<p>船名: みやじま丸 船種: 旅客フェリー 総トン数: 254総トン 就航日: H18.5.23 主要航路: 宮島～宮島口</p>		<p>船名: 国册丸 船種: ケミカルタンカー 総トン数: 1,065総トン 就航日: H20.7.6 主要航路: 瀬戸内～京浜</p>
	<p>船名: 新衛丸 船種: 貨物船兼油送船 総トン数: 492総トン 就航日: H19.2.15 主要航路: 京浜～伊豆諸島</p>		<p>船名: 安慮 船種: セメント船 総トン数: 749総トン 就航日: H21.4.22 主要航路: 小倉～大阪</p>
	<p>船名: なでしこ丸 船種: 油送船 総トン数: 749総トン 就航日: H19.11.29 主要航路: 宇部～九州</p>		<p>船名: ろっこう 船種: ケミカルタンカー 総トン数: 499総トン 就航日: H21.12.3 主要航路: 水島～川崎</p>

4. 内航海運税制の概要

内航海運事業者は99.6%が中小零細企業であり、船舶のオーナーの約7割が船舶を1隻だけ所有している「一杯船主」となっている。また、船舶全体の約7割が環境性能の観点から劣後する耐用年数を超えた老朽船が占めている。一方、内航海運において、抜本的なコスト低減等による競争力強化や環境対策、フィーダー網の充実に向けて、船舶の大型化、環境性能向上の促進等の取り組みが急務となっている。

平成23年度税制改正においては、従来の特別償却率（高度環境低負荷船18%、環境低負荷船16%）の2年間の延長が認められた他、買換特例についても3年間の延長が認められ、今後も引き続き、本制度により、中小零細企業による老朽船から環境低負荷船への代替建造が円滑に促進されるものと見込まれている。