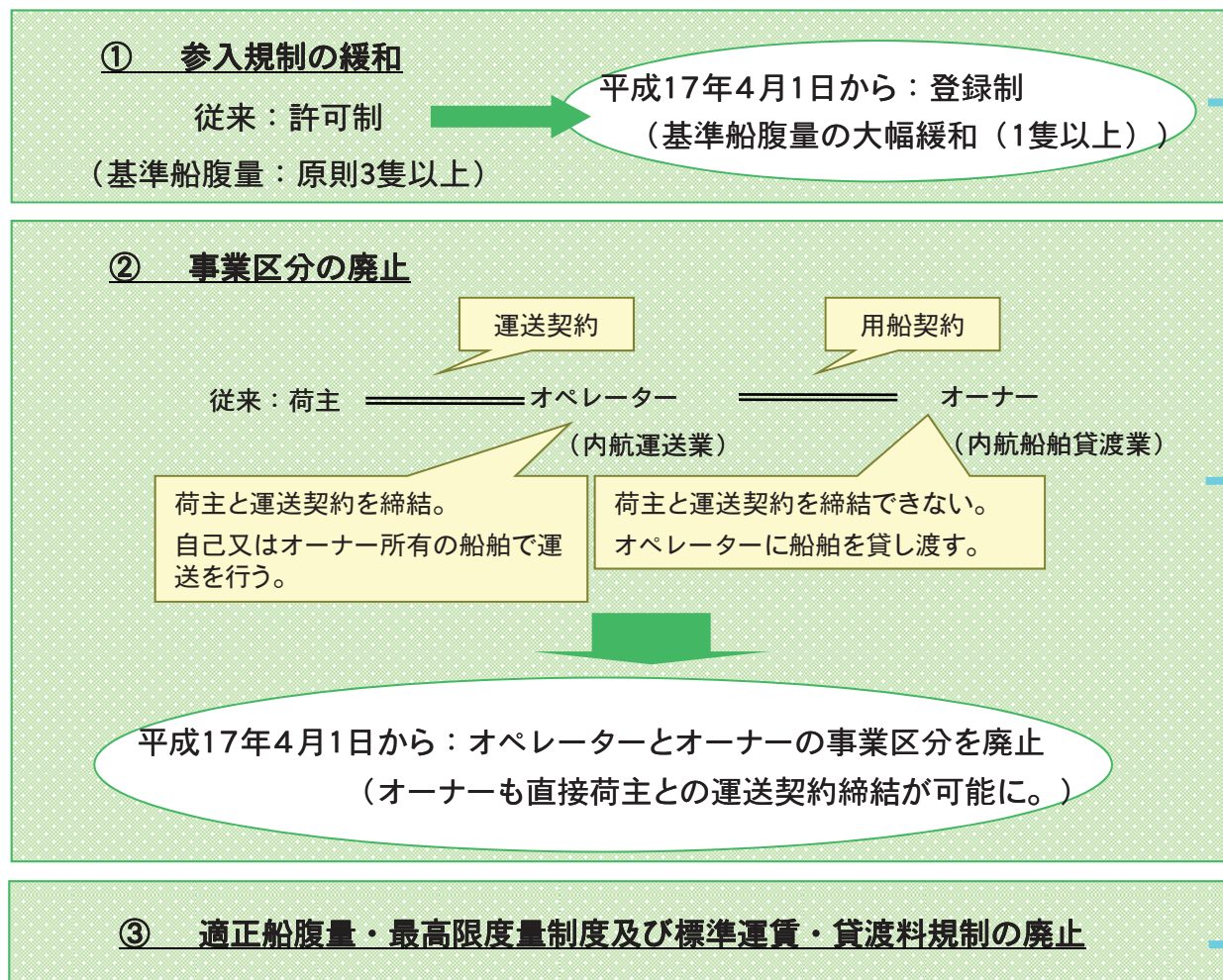


II 国の取組みについて

1. 近年の海上運送関係法令の改正の概要

事業者の創意工夫により質の高い海上輸送サービスを提供できる環境を整備するため、平成16年に内航海運業に係る参入規制の緩和等を行い、平成17年4月より施行しているところ。



○ 競争的市場環境を整備
○ 事業展開の多様化・円滑化

II 国の取組みについて

2. 最近行われた検討の概要

2-1 次世代内航海運ビジョン

検討時期：第1回（平成13年7月）～第6回（平成14年4月）

検討の経緯と概要：より競争的な市場構造への転換を図り、質の高い輸送サービスの提供が可能となるよう、内航海運活性化のための総合的な取組みを検討した。

内航海運の果たす大きな役割

1. 内航海運は、国内物流の4割を担い、我が国経済活動・国民生活を支える基幹的な輸送モードである。
2. 内航海運は、CO₂やNO_x対策等環境保全の観点からも、大きく貢献している。

内航海運を巡る様々な環境変化

1. 企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり
2. 環境保全の取り組みの強化
3. IT化の進展への対応
4. 船員問題への対応
5. 内航海運の競争的な市場構造への転換

健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備

1. 事業展開の多様化・円滑化
・オペレーター、オーナーの事業区分にとらわれず、事業意欲のある事業者の事業展開を支援。
2. 市場機能の整備
・優越的地位の濫用の弊害を防止し、公正かつ透明性の高い市場の構築。
・内航海運暫定措置事業の実施
3. 輸送の安全の確保
・内航海運業の輸送の安全を確保するための事後チェック体制を整備。

効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築

4. 高度かつ効率的な輸送サービスの構築
・次世代内航船（スーパーエコシップ）の開発・普及の推進
・高度船舶安全管理システムの開発・普及の推進
・船舶や船員乗組み体制に関する規制の見直し
5. 良質な輸送サービスの円滑な提供体制の確保
・運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務の重点化
・船員労務供給事業への民間参入等
6. 全体効率的な物流システムの実現
・海陸一貫輸送サービスの充実
・海上ハイウェイネットワークの構築等によるモーダルシフトの推進
・静脈物流システムの構築

内航海運の活性化と振興
経済活性化と産業競争力向上

2-2 内航船舶の代替建造推進アクションプラン

検討時期：第1回（平成17年8月）～第4回（平成17年12月）

検討の経緯と概要：内航海運を支える船舶の「少子高齢化」が急速に進展し、造船所や船用工業も含めた海事産業の連鎖的な衰退等が懸念されたため、老朽船舶から社会的要請に適合した新造船船舶への代替を促進するための方策を検討した。

効率的な船舶運航を可能にする代替建造の促進

- ◎ 地球環境にやさしい省エネ型船舶の建造促進と運航効率の改善
 - スーパーエコシップ（SES）
 - 燃費が大幅に改善される省エネ船 } への支援
→ 鉄道・運輸機構によるSESの普及促進及び新技術実用化促進のための支援制度創設
- ◎ 船舶等の標準化と合理的な運航体制の検討
→ 鉄道・運輸機構において開発された、従来より積載効率の高い2000KL積み749総トン型ダブルハルトankerの標準船の普及
- 運航の低コスト化・船内労働環境の改善による代替建造意欲の喚起
- ◎ 内航船代替建造推進に資する中小造船業・船用業対策
- ◎ 事業者ニーズに応じた共有建造制度の金利改定（平成18年11月）

内航海運業界の体質強化による建造環境整備

- ◎ 暫定措置事業の着実な実施等
- ◎ 内航海運の新たなビジネスモデルの構築
 - グループ化による計画的な代替建造の促進
（平成19年度：事業者アンケート実施、相談窓口の設置）
（平成20年度：船員計画雇用促進事業の実施
グループ化のしおり、マニュアルの作成）

新技術の開発・実用化による建造意欲の喚起

- ◎ 新技術に対応した乗り組み制度の早期見直し
 - 船員の配乗の合理化
（平成21年度：SES船及び高度船舶安全管理システム搭載船の乗り組み制度見直し（検証運航）の実施）

内航ユニットロード輸送に係る対策

- ◎ フェリー、RORO船の利用促進
 - エコシップ・モーダルシフト事業の推進
→ エコシップマークの利用によるアピールや、優良事業者の認定によるモーダルシフトの推進

2-3 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会中間取りまとめ

検討時期：第1回（平成21年4月）～第3回（平成21年7月）

検討の経緯と概要：内航海運・内航フェリーについて、その経営をとりまく環境の大きな変化や、地球環境問題への要請の高まり等に対応し、海運、船舶、船員、港湾の各分野にわたる中長期的な取り組みについての基本的な考え方と、今後の具体的な取り組みの方策の方向性について検討した。

内航海運・フェリーを巡る環境変化

- 景気の低迷、グローバル化の進展に伴う産業再編や物流効率化
- 地球環境問題等の高まり
- 原油価格の急激な高騰や米国の金融危機の影響を受けた日本経済の急速な後退
- 高速道路料金の引下げの影響

内航海運・内航フェリーの役割と社会的意義

- 小さい環境負荷（CO2排出原単位が営業用トラックの約4分の1）
- 優れた物流効率（輸送コストがトラックの約10分の1）
- 海洋立国日本の礎、日本経済・社会を支える生命線
- 内航は環境産業のリーディング産業のひとつ

国内貨物輸送量の約4割
産業基礎物資の約8割

海運の衰退は我が国の繁栄にとって大きなマイナス要素

低炭素社会に対応した 選択される内航海運の実現 ～内航海運のグリーン化 （クールシッピング）の戦略的展開～

COP15で排出削減の枠組み

⇒「環境産業」としての優位性をさらに
発揮していくチャンス

- 省エネ内航船への代替建造の促進
 - ・CO2削減のレベルに応じた税制（特別償却）や共有建造制度等の各種支援措置の拡充
 - ・エコ格付け制度（仮称）や「海の10モード」の内航海運への展開などの環境整備を年内開始
- 省エネ運航の促進（船舶の大型化による効率改善等）
 - ・自主行動計画の検証、省エネ診断の実施、省エネ運航ガイドラインの整備
- モーダルシフトの推進
 - ・内航海運事業者の努力が適切に評価されるスキームにするため、事業者のCO2排出削減の取り組みを「見える化」
 - ・省エネ法の原単位のあり方の見直しの早期実施
 - ・エコシッピングマーク制度の活用

安全・効率的かつ持続可能な業態に向けた変革

「二つの高齢化」の深刻化と業態別の課題の先鋭化、顕在化

⇒業界、事業者は競争力強化のため最大限の努力、
国は環境整備を積極的に推進

- 内航海運の活性化・グリーン化を図るために必要な共有建造制度の改革
 - ・内航海運業界の構造改革、自立支援を促進するための政策誘導ツールとして積極的に活用
 - ・環境負荷レベルに応じた金利、グループ化支援のための金利、中短距離フェリー等に対する支援のための金利等の導入
 - ・鉄道・運輸機構の技術支援の仕組みと技術的ノウハウを積極的に活用 ⇒ 幅広い内航船舶に対して技術の普及、標準化促進等
- グループ化の推進
 - ・トップランナーを育成し、船舶管理会社を通じたビジネスモデル確立に対する支援
 - ・船舶管理会社の要件についても見直し、制度面からもグループ化を促進
- 内航船員の確保・育成
 - ・船員確保・育成等総合対策事業などの施策を着実に推進
 - ・経済危機に対応した雇用調整助成金、離職船員の再就職支援等

○技術の開発・普及の促進
・船舶の標準化

○規制緩和の推進
・短距離フェリー・旅客船
・航行区域の見直し
・トン数区分の見直し

規制緩和要望に係る
定期的な検討

○安全対策の積極的推進
・ヒューマンエラーの防止
・技術の効用に応じた規制の見直し

さらなる競争力の強化に向けた 幅広い関係者との連携

荷主や他の運送事業者との連携

【インダストリアル・キャリア】

- ・荷主、オペレーター、オーナーの協働によるグループ化推進
方策の検討

【長距離フェリー・RORO船・コンテナ船】

- ・「海上輸送モーダルシフト推進検討会」に荷主等を加え、事例の分析、サービス向上等に向けた取り組みを活性化
- ・省エネ法に基づく排出原単位の見直しや、CO2排出量の小さい交通機関が具体的に評価されるための仕組み作り

地域との連携

【中短距離フェリー】

- ・地方自治体と連携強化
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業等を活用

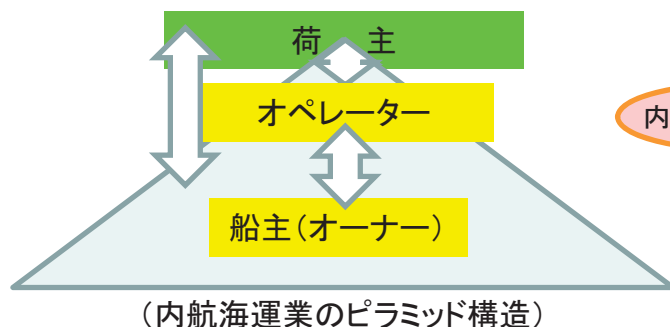
港湾政策との連携

- ・フェリー等での料金精算にETCシステムを導入するための技術的検証及び制度設計等
- ・船舶の自動係留装置に関する技術的検討及びその導入方策の検討
- ・幹脈物流の促進の観点からの廃棄物の海上輸送の効率化に向けた検討
- ・低炭素港湾づくりに向けた取り組みを推進するための枠組みの構築に向けた検討

II 国の取組みについて

3. 代替建造への支援

3-1 船舶特別償却制度

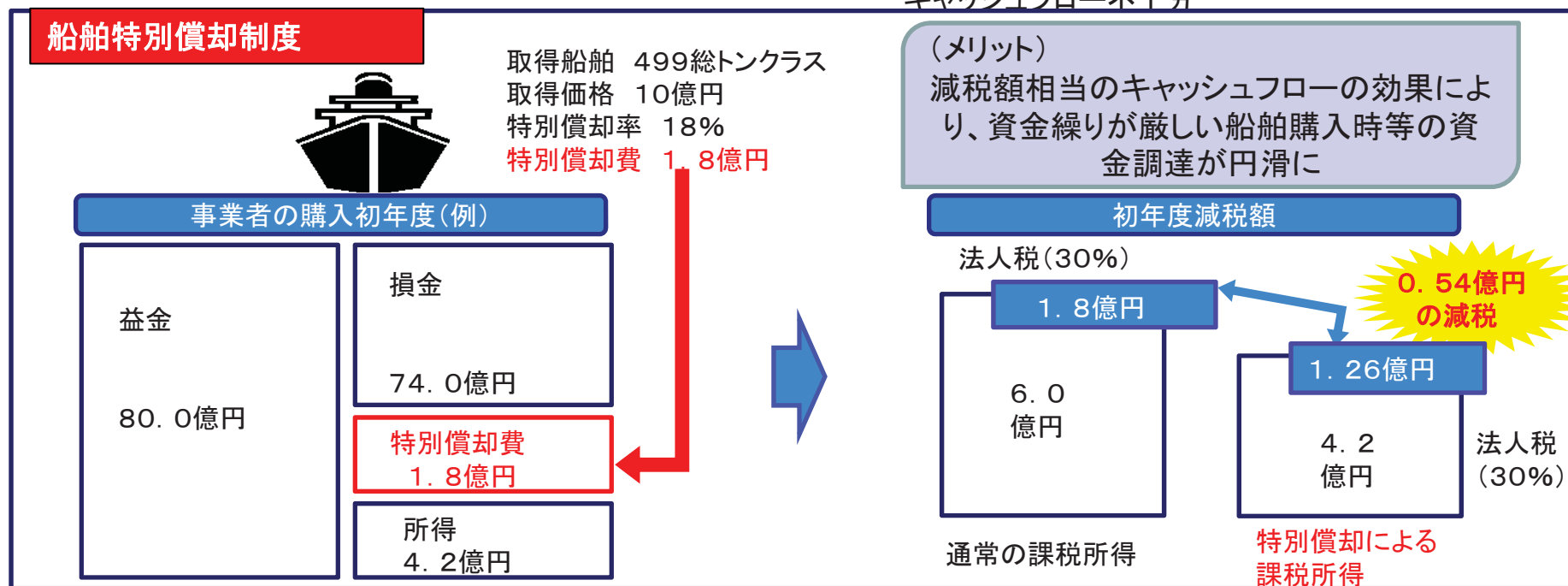


内航海運の実情

- ・荷主を頂点とする元請け・下請けの構造
- ・スーパーエコシップ(SES)等の高度環境低負荷船の登場

- ・運賃水準が低く、内部留保が困難
- ・環境低負荷船は一般船に比べ船価が高水準

環境低負荷船購入等のための
キャッシュフロー不十分

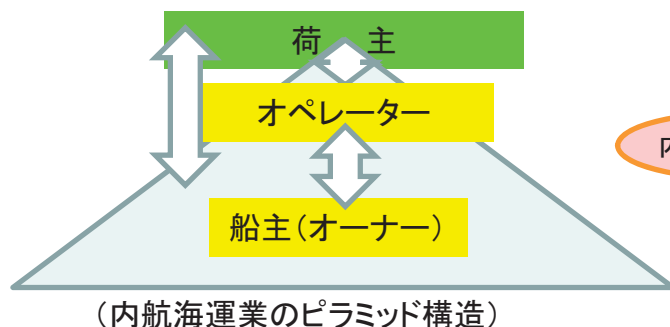


制度が廃止されると...

環境負荷低減に取り組むトップランナー企業がいなくなり
SESをはじめとする高度環境負荷低減船の建造が停滞

内航海運の環境負荷低減への貢献度が低下

3-2 特定資産の買換特例制度

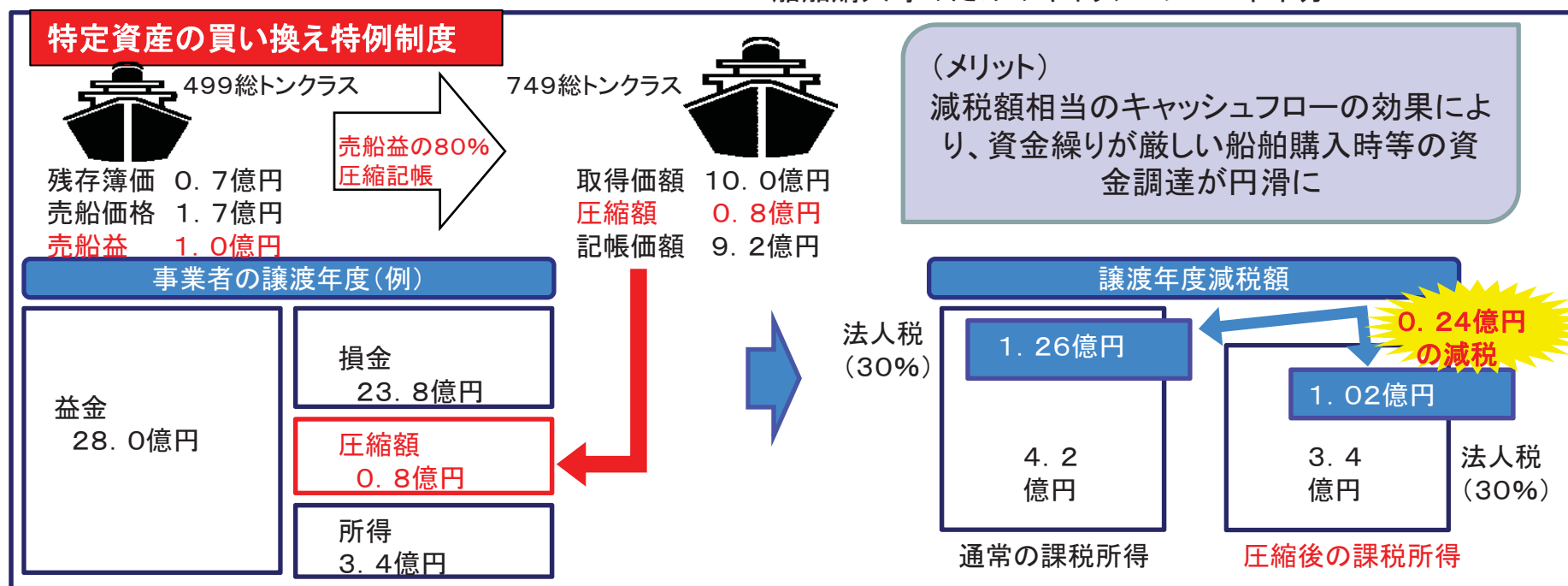


内航海運の実情

- ・荷主を頂点とする元請け・下請けの構造
- ・99.6%が中小事業者
- ・貸渡を行う一杯船主が7割

- ・運賃水準が低く、内部留保が困難
- ・環境負荷低減型の中古船購入ニーズ

船舶購入等のためのキャッシュフロー不十分

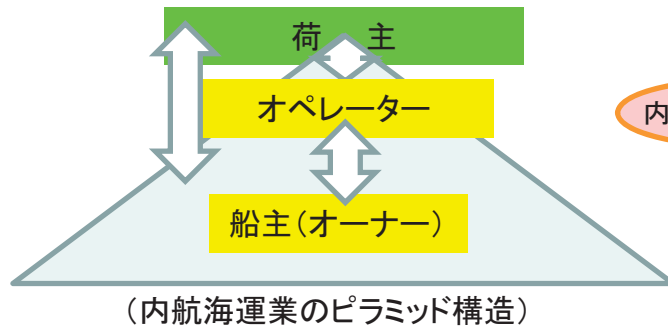


制度が廃止されると...

中小事業者等の船舶の代替が進まず、老朽化が一層深刻に
 早晚、中小事業者等が市場から退出
 オペレーターや荷主の輸送コストに影響

我が国産業の競争力、ひいては国民生活に悪影響

3-3 中小企業投資促進税制



内航海運の実情

- ・荷主を頂点とする元請け・下請けの構造
- ・99.6%が中小事業者
- ・貸渡を行う一船主が7割

運賃水準が低く、内部留保が困難

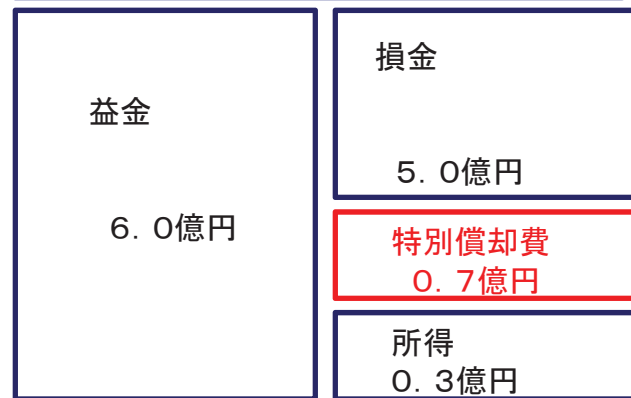
新造船購入等のためのキャッシュフロー不十分

中小企業投資促進税制



取得船舶 199総トンクラス
取得価格 3億円×75%=2.25億円
特別償却率 30%
特別償却費 0.7億円

事業者の購入初年度(例)



(メリット)

減税額相当のキャッシュフローの効果により、資金繰りが厳しい船舶購入時等の資金調達が円滑に

初年度減税額

法人税(30%)

0.3億円

1.0億円

通常の課税所得

0.21億円の減税

0.09億円

法人税(30%)

特別償却による課税所得

制度が廃止されると...

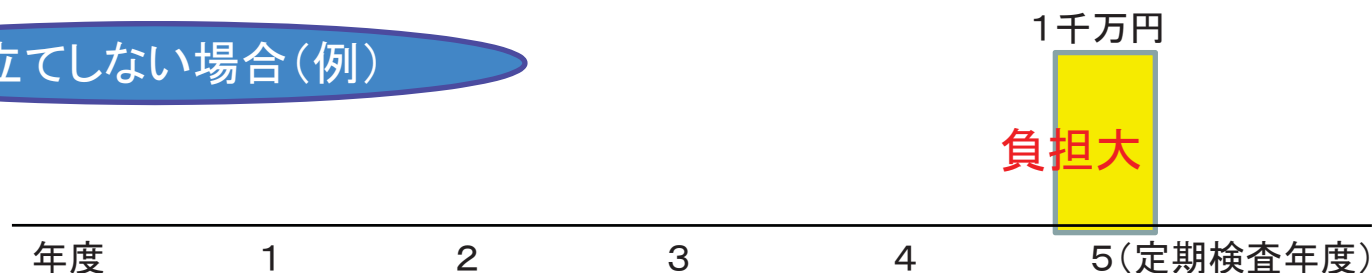
中小事業者等の船舶の代替が進まず、老朽化が一層深刻に
早晚、中小事業者等が市場から退出
オペレーターや荷主の輸送コストに影響

我が国産業の競争力、ひいては国民生活に悪影響

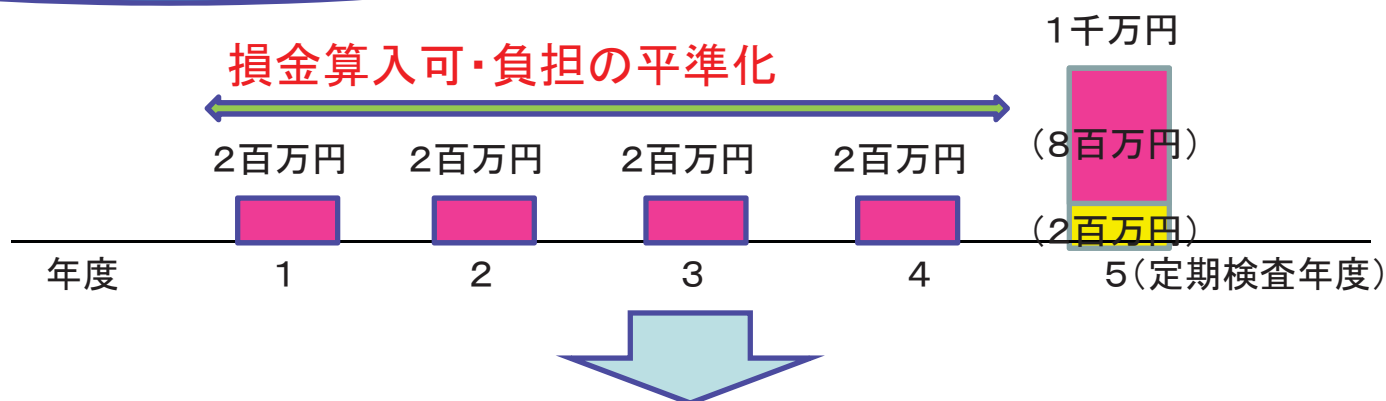
3-4 特別修繕準備金

内航海運について、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図るため、5年以内に1回、船舶の特別修繕を行うことが不可欠

積み立てしない場合(例)



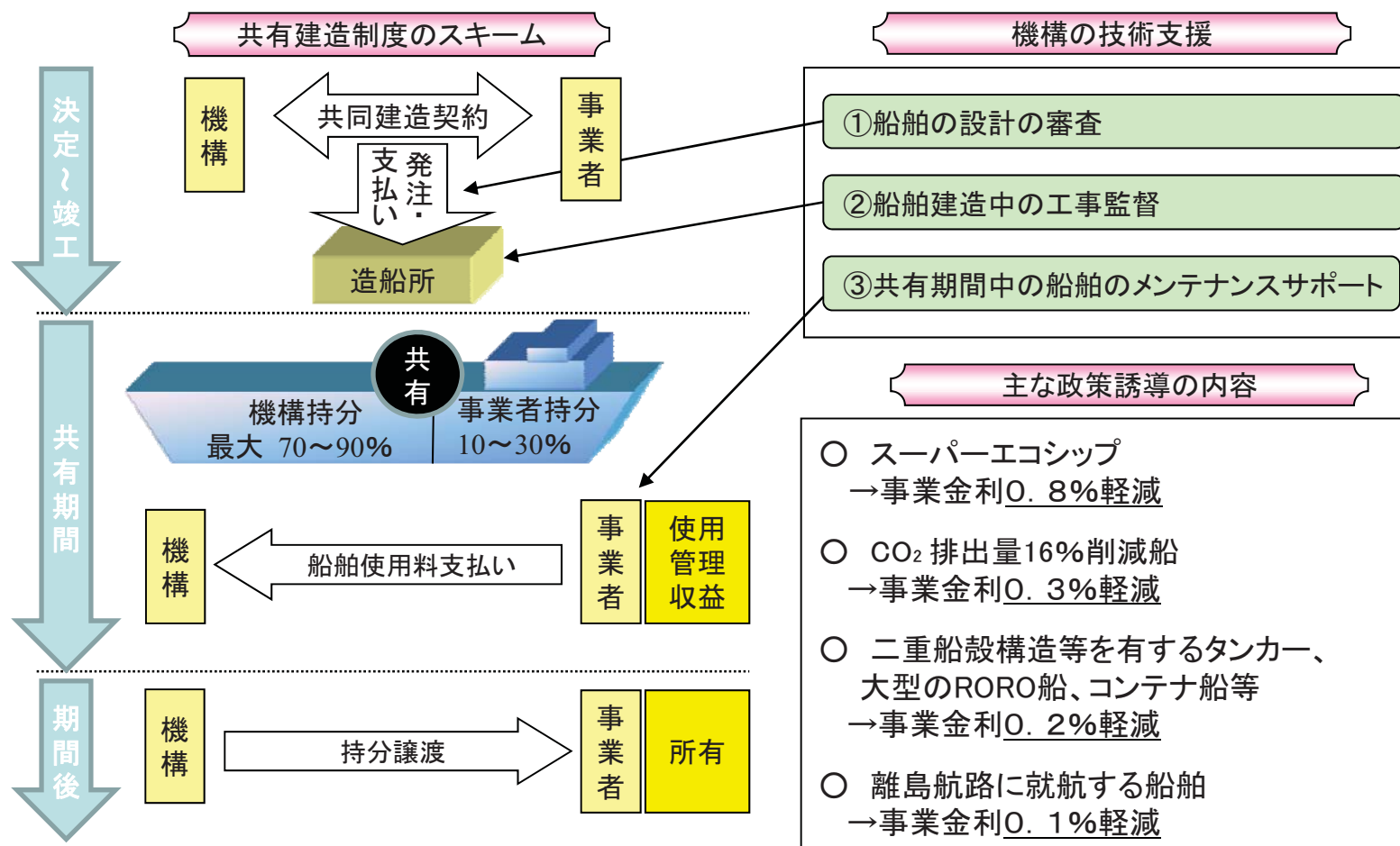
積み立てする場合(例)



船舶購入時に多額の負債を負う資本構造の特質を踏まえ、計画的に修繕費用を積み立てることで、事業者の円滑なキャッシュフローの確保が可能。

3-5 共有建造制度

1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料として支払い
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取ることで、当該船舶の所有権が事業者に移転



○目的

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）の船舶共有建造制度を活用して、代替建造、既存船の環境性能向上に資する改造等を支援することにより、今回の世界的な経済危機の影響からの早期の脱却と長期的な成長力の強化を図り、内航海運の活性化を促進する。

○内容

鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用して環境対策等一定の政策目的に合致した代替建造を行う場合、当該制度を活用して建造された共有船舶について環境性能向上に資する改造等を行った場合等において、船舶使用料の軽減等を行う。

鉄道・運輸機構 船舶共有建造制度 (経済的支援+技術的支援)

代替建造支援

①～③の政策目的別グループの要件に合致する共有建造について、船舶使用料の一定割合を軽減する。

- ①環境対策(CO₂16%以上排出削減船等の建造)
- ②海上運送活性化・再生対策(航路改善計画等に基づく代替建造)
- ③産業競争力強化対策(集約化、グループ化等を併せて講じる代替建造)

環境性能向上支援

共有船舶について、陸電設備の設置、スクリューの推進効率を改善する装置の取付、低摩擦塗装を施す等の環境性能を向上させる改造等を行う事業者に対し、船舶使用料の一定割合を軽減する。

経営環境改善支援

機構に対する未払金がなく、かつ事業経営改善計画を提出する共有事業者に対し、船舶の共有期間を3年延長することを認め、毎年度の船舶使用料の支払額の軽減措置を講じる。

これにより、内航海運の活性化を促進する

○目的

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）の船舶共有建造制度を活用して、内航海運の船舶建造投資を促進することにより、今回の円高や海外経済等による景気下振れリスクに対応しつつ内航海運の活性化を図り、あわせて新成長戦略としての国際戦略港湾の競争力強化を図る。

○内容

鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、内航海運の省エネ対策や国際戦略港湾の競争力強化のための内航フィーダーの充実に資する船舶の建造を行う場合に船舶使用料の軽減を行う。

鉄道・運輸機構 船舶共有建造制度 (資金的支援+技術的支援)

- ・鉄道・運輸機構と船舶を**共有建造する海運事業者**を対象に、
- ・**①省エネ対策及び②内航フィーダーの充実に資する共有建造について、**
- ・**船舶使用料の一定割合を軽減**

政策目的	対象船舶	金利軽減
①省エネ対策	(1) CO ₂ 12%以上排出削減船 (2) CO ₂ 16%以上排出削減船 (3) スーパーエコシップ(SES)	▲0.4% ※(2)は更に▲0.2% ※(3)は更に▲0.6%
②内航フィーダーの充実	国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)に就航する内航フィーダー用コンテナ船	▲0.2%

※①及び②は重複適用可能

船舶使用料軽減の効果

- ・約63億円の船舶投資誘発
- ・船舶関連産業への波及効果を含めると約74億円
- ・全産業への波及効果を含めると約166億円
- ・船舶関連産業における雇用創出効果約207人
- ・全産業における雇用創出効果約710人

これにより、船舶建造投資を促進し内航海運の活性化等を図る

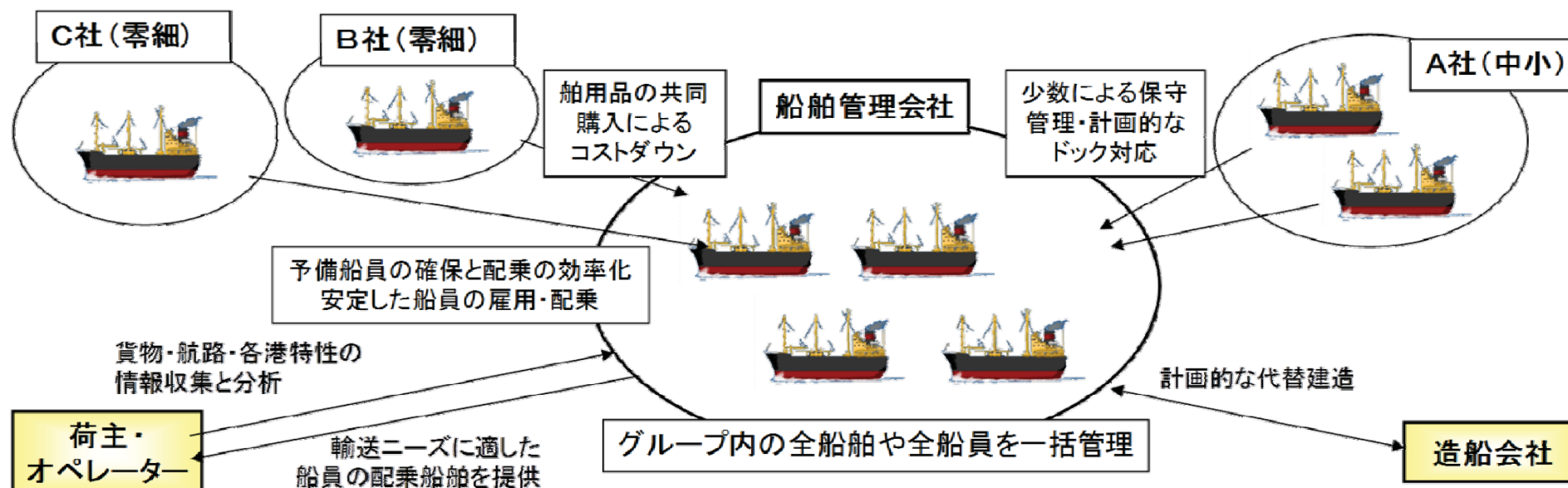
II 国の取組みについて

4. グループ化の取組みと現状

4-1 グループ化の取組

船舶管理会社を活用したグループ化

1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社に一元化して外注委託
2. 船舶管理会社・・・事業者から請け負って、様々なサービスを提供



船舶管理会社を活用したグループ化の特徴と長所

- ・グループ化しても個々の会社は残る。(一国一城の主のまま。)
- ・必要と考えている業務についてのみグループとして取り組むことが可能。

緩やかな
グループ化
の形態

グループ化の長所

- ① 船員規模の拡大による若年船員の確保の容易化
- ② 船舶の保守管理、船用品の共同購入によるコストダウン
- ③ 規模拡大による専門家配置、予備船員の確保の容易化
- ④ 荷主ニーズとグループ内の情報の一元管理による船舶の提供・船員配乗のサービス、ニーズに対応する安全確保水準の向上
- ⑤ コストの外部化に伴う経営の近代化
- ⑥ 計画的な代替建造の推進(造船所との交渉力の向上)

4-2 グループ化の普及・促進に関する取組

平成19年度の取り組み

- グループ化相談窓口の設置（神戸運輸監理部、中国運輸局、九州運輸局）
- 説明会・意見交換会の開催
（国土交通省主催のものだけで18件のべ700人以上に説明）
- 事業者へのヒアリング・アンケートの実施

平成20年度の取り組み

- 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教育訓練費用の一部を助成（改正海上運送法の計画認定を受けた場合）
- 内航海運グループ化のしおり及びマニュアルを作成し、地方運輸局等で配布
- その他、引き続き説明会・意見交換会の開催等を行った。

平成21年度の取り組み

- グループ化等経営合理化を行う船主が鉄道・運輸機構の共有建造制度を利用して船舶建造を行った場合、船舶使用料の軽減を行う



配布を行っているグループ化のしおり、マニュアル

4-3 船舶管理会社を中心としたグループ化の実例

船舶管理会社	所在地	代表者	資本金	設立年月	陸員数	船員数	管理 船舶数	グループ会社数及び会社名	備考
(株)イコース	山口県周南市	藏本由紀夫	2,950万円	平成12年4月	14名	169名	32隻		
つばさ海運協業組合	山口県防府市	中野英樹	1,000万円	平成14年8月	5名	60名	10隻	5社 (有)上野汽船 菊政正義 (有)末富海運 中野汽船(有) 御蔵文則 日伸運輸(株) 邦洋海運(株)	
(株)デュカム	東京都港区	宮本栄吉 内藤吉起	5,000万円	平成13年6月	9名	83名	6隻	2社	
シーポートライン(有)	香川県小豆郡	福村 忠司	1000万円	平成15年4月	2名	40名	6隻	3社 三福海運(有) 幸泉汽船(株)	シーポートライン(有)は、出資者は2社。出資はしていないが、山樹海運(株)を含む3社の2隻ずつをマンニングしている。ただし、今のところ船舶管理は各船主が行っている。
三興船舶管理(株) (三興海運(株)主導)	大阪府大阪市	磯合信之		平成20年10月	4名	17名	5隻	3社 吉村秀雄 (有)勸角海運 三栄タンカー(株)	
(株)旗山マリン	徳島県小松島市	芝 敏廣	1000万円	平成18年4月	4名	86名	3隻	2社 (有)芝海運 (株)官正	(株)旗山マリンは、所有船が1隻、マンニングが2隻。管理船舶数はフル管理を行っていない船舶も含む。
(株)共進 (株)辰巳商会主導)	愛媛県今治市			平成20年4月	2名	16名	3隻	3社 (有)西本海運 (有)中川海運 弘中海運(有)	
四国中央汽船(有)	愛媛県四国中央市	合田 浩史	800万円	平成18年4月	4名	32名	2隻	8社 合田汽船(株) 仁野汽船(株) 三照汽船(株) 友祥海運(株) 亜星海運(株) 飛航丸(株) 勇喜汽船(株) 日東運輸(株)	四国中央汽船(有)は所有船が1隻。他に1隻を管理している。
マリンジャパン(株) (片山汽船(有)主導)	広島県呉市	堀部泰博	1,000万円	平成20年5月	-	15名	1隻	4社 愛鷹海運(株) 片山汽船(有) 西本汽船(株) 宮本海運(有)	
熊本マリン・ロジスティクス(株)	熊本県宇城市	浦辺真	1,050万円	平成15年4月	3名	5名	1隻	5社 昭和物流(株) (有)千原合同汽船 (有)三協海運 山中海運(有) みゆき海運(有)	

*地方運輸局等からの聞き取り調査により海事局内航課にて作成