

## 内航海運の競争基盤強化方策に係る主な論点について（案） ～ 船舶共有制度の活用による内航海運活性化～

### 1．内航海運を巡る様々な環境変化

長引く景気の低迷、国際競争の激化による産業界からの物流効率化（コスト低減）要請の高まり

京都議定書で 1990 年と比べて 6 % の CO2 削減が義務付けられるなど、環境保全に対する強い要請

・トラック・鉄道との競争の激化

内航船員の減少、高齢化など船員問題への対応

船腹調整事業（実質的な需給調整規制）の廃止（平成 10 年）など内航海運の競争的市場構造への転換

### 2．内航海運を取り巻く課題

内航船の投資負担の重さ

現下の厳しい経済情勢及び老朽船割合の上昇に伴う問題

地球温暖化問題に関する京都議定書への対応の必要性

海洋環境保全の観点からのタンカーに対する規制強化の動き

### 3．船舶共有建造制度の基本的方向性

「健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備」への対応

「効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築」への対応

#### 4 . 船舶共有建造制度を通じた支援の今後のあり方

内航海運は「船舶」という輸送手段を使用。

内航海運を支える船舶は多岐にわたる。

老朽船の代替建造への貢献は如何にあるべきか。

景気低迷の中で、内航船の代替建造は進まず。

競争環境の見直しだけでは船舶の代替建造は図られない。

#### 5 . 独立行政法人化（平成 15 年 10 月）後の業務の方向性

独立行政法人の経営努力による効率性の高い業務運営の実現

船舶共有建造業務、技術支援業務への重点化

政策効果のより高い船舶の建造の促進

貨物船について、「代替建造」の義務付けの廃止

#### 6 . 「物流高度化船」の整備の必要性（別紙）

政策目標の設定の仕方

「物流高度化船」

政策支援措置のイメージ

政策目標の達成はどのようになされるのか

## 6. 「物流高度化船」の整備の必要性（案）

政策目標として達成すべき項目は何が挙げられるか。

- ・ 物流効率化の促進  
内航海運による輸送機関分担率の引き上げ、物流コストの低減
- ・ モーダルシフト推進等によるCO<sub>2</sub>削減の環境対策  
京都議定書の目標達成への十分な寄与
- ・ 海洋環境保全  
油濁事故の発生の未然防止による海洋環境保全

物流高度化船の建造促進が必要ではないか。

（対象船舶の例）

- ・ モーダルシフト船（RORO船、コンテナ船、長・中距離フェリー等）
- ・ CO<sub>2</sub> 排出削減船
- ・ ダブルハルタンカー等
- ・ 物流効率化船
- ・ スーパーエコシップ

これらの政策目標は、「競争的事業環境を創出する」、「自律的な内航海運事業」を担う事業者自身の自助努力により達成することができないか。

- ・ 物流効率化による物流コストの低減、京都議定書等の目標達成のためのCO<sub>2</sub> 排出対策、二重船体構造船の整備による海洋環境保全対策が喫緊の課題。
- ・ 内航海運事業者のほとんどが中小企業、船舶建造の際の多額の投下資本という本来の構造に加え、現下の厳しい経済情勢により船舶建造が不振。  
政策支援の必要性

政策支援措置のイメージは何か。

- ・ 船舶共有建造制度の活用と工夫

[船舶共有建造制度]

内航海運事業者の申し込みにより、運輸施設整備事業団と事業者が財政融資資金等の長期・固定で低利な資金を活用して政策課題に適合する船舶を共有建造（事業団の分担割合：7～9割）する制度。

物流高度化船の建造に対する政策支援による政策目的達成の効果をどのように見るべきか。

- ・ CO<sub>2</sub> の削減  
モーダルシフト  
CO<sub>2</sub> 排出削減船
- ・ 海洋環境保全
- ・ 物流効率化
- ・ 利用者ニーズに適合した船舶かつ政策課題に対応した船舶の建造促進を通じた内航海運業界の競争力及び体質の強化を実現

# 物流高度化に資する内航船舶建造支援スキームについて

～ 運輸施設整備事業団の共有建造制度の活用～

## 1. 内航海運をめぐる現在の状況

環境保全に対する取り組みの必要性  
(地球温暖化対策推進大綱のCO<sup>2</sup>削減目標年次：平成22年)

モーダルシフトその他物流高度化の必要性  
(次期常会で関係法律を改正し、自由な事業環境を整備)

事業規模に比して  
投下資本が大きい  
中小零細事業者が多い

老朽船からの  
代替建造が困難

厳しい経済情勢

物流高度化に資する船舶建造促進の必要性

## 2. 建造促進のための支援

### 建造促進の対象船舶 (例)

モーダルシフト船

(ロールオンロールオフ船、コンテナ船、長・中距離フェリー等)

CO<sup>2</sup>排出削減船 (CO<sup>2</sup>排出量を10%以上低減させる船舶)

ダブルハルタンカー等 (二重船体構造を有する油送船等)

物流効率化船

(積載能力が10%以上増加する船舶、速力が10%以上増加する船舶等)

船舶共有建造制度の活用と工夫

## 3. 支援による効果

支援措置

物流高度化船舶

その他の船舶

物流高度化船舶の  
建造の促進及び確実化

事業団共有建造船舶 (全体)

内航海運活性化のための物流高度化船舶の建造確保

CO<sup>2</sup>排出削減 - 内航海運全体として370万トンのCO<sup>2</sup>排出量削減に寄与  
輸送効率の向上 - 物流効率化、モーダルシフトに寄与  
海洋環境保全 - 海洋汚染防止に寄与

# 物流高度化船舶のイメージ（例）

## （1）CO<sub>2</sub>削減による環境対策

### イ）モーダルシフト船



【RORO船】

#### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 10,600G/T
- ・全長 166.9m
- ・載貨重量 6,000t
- ・航海速度 23ノット
- ・車両搭載台数 トレーラシャーシ160台  
乗用車 201台

同スペックの一般貨物船に比べ、  
船価は約10%上昇。



【コンテナ船】

#### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 499G/T
- ・全長 76.95m
- ・載貨重量 1,350t
- ・航海速度 13ノット
- ・コンテナ搭載個数 80個（20ft）  
乗用車 201台

内航フィーダー輸送の円滑化  
（荷役時間の短縮・荷役作業の効率化）



【長・中距離フェリー】

#### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 9,730G/T
- ・全長 161.28m
- ・載貨重量 4,829t
- ・航海速度 23.2ノット
- ・車両搭載台数 トラック 180台  
乗用車 99台

自動車貨物輸送における労働力  
不足に対応



【自動車専用船】

#### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 1,848G/T
- ・全長 84m
- ・載貨重量 1,727t
- ・航海速度 14.8ノット
- ・車両搭載台数 乗用車 448台

自動車貨物輸送における労働力  
不足に対応

## □) CO<sub>2</sub>削減船

CO<sub>2</sub>排出量が事業団の定める基準量と比べて10%以上下回る船舶



### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 749G/T
- ・全長 92.07m
- ・載貨重量 1,350t
- ・航海速力 16.5ノット

CO<sub>2</sub>排出量を11.10%削減  
省エネ設備設置により、在来船に  
比して船価は5～7%上昇

## (2) 海洋環境保全対策



【ダブルハルタンカー等(二重船体構造)】

### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 3,789G/T
- ・全長 99.74m
- ・載貨容積 6,420m<sup>3</sup>
- ・航海速力 14ノット

同スペックのシングルハル  
タンカーに比べ約5%船価上昇。

## (3) 物流効率化船

積載能力が被代替船と比べて10%以上  
増加する船舶、速力が被代替船と比べて  
10%以上増加する船舶等

(建造中につき写真無し)

### モデル船におけるスペック

- ・総トン数 4,800G/T
- ・全長 106m
- ・載貨重量 7,300t
- ・航海速力 13.5ノット

速力を12.5%、積載能力を11.9%  
増加させることにより、年間航海  
数を75航海から60航海に効率化

# 船舶共有建造業務制度改正概要

## 旅客船

### 旧制度

区 分	分担割合 の上限
離島航路に就航する船舶	8割
長・中距離フェリー	8割
その他の船舶	7割

### 現行制度

区 分	分担割合 の上限	対象船舶
離島航路の整備に資する船舶	9割	離島航路整備法第2条第1項に規定する航路に就航する船舶
環境対策に資する船舶 (モーダルシフト船)	8割	モーダルシフト化の向上に寄与する船舶(1)
	7割	長・中距離フェリー、その他モーダルシフトに資すると事業団が認めた船舶
少子高齢化対策に資する船舶(バリアフリー化船)	8割	バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶(2)
	7割	バリアフリー法基準を満たす船舶

- 被代替船と比べて貨物積載能力が増加しているもの  
被代替船と比べて速力が増加しているもの  
輸送力の増強等モーダルシフトの維持・向上に寄与すると事業団が認めたもの
- 事業団バリアフリー高度化船基準に適合していると事業団が認めたもの
  - 歩行障害者、車椅子対応通路
  - 高齢者対応型階段
  - 障害者客席景観確保
  - 車椅子全対応トイレ
  - 視覚障害者、高齢者等対応情報提供
  - その他

## 貨物船

### 旧制度

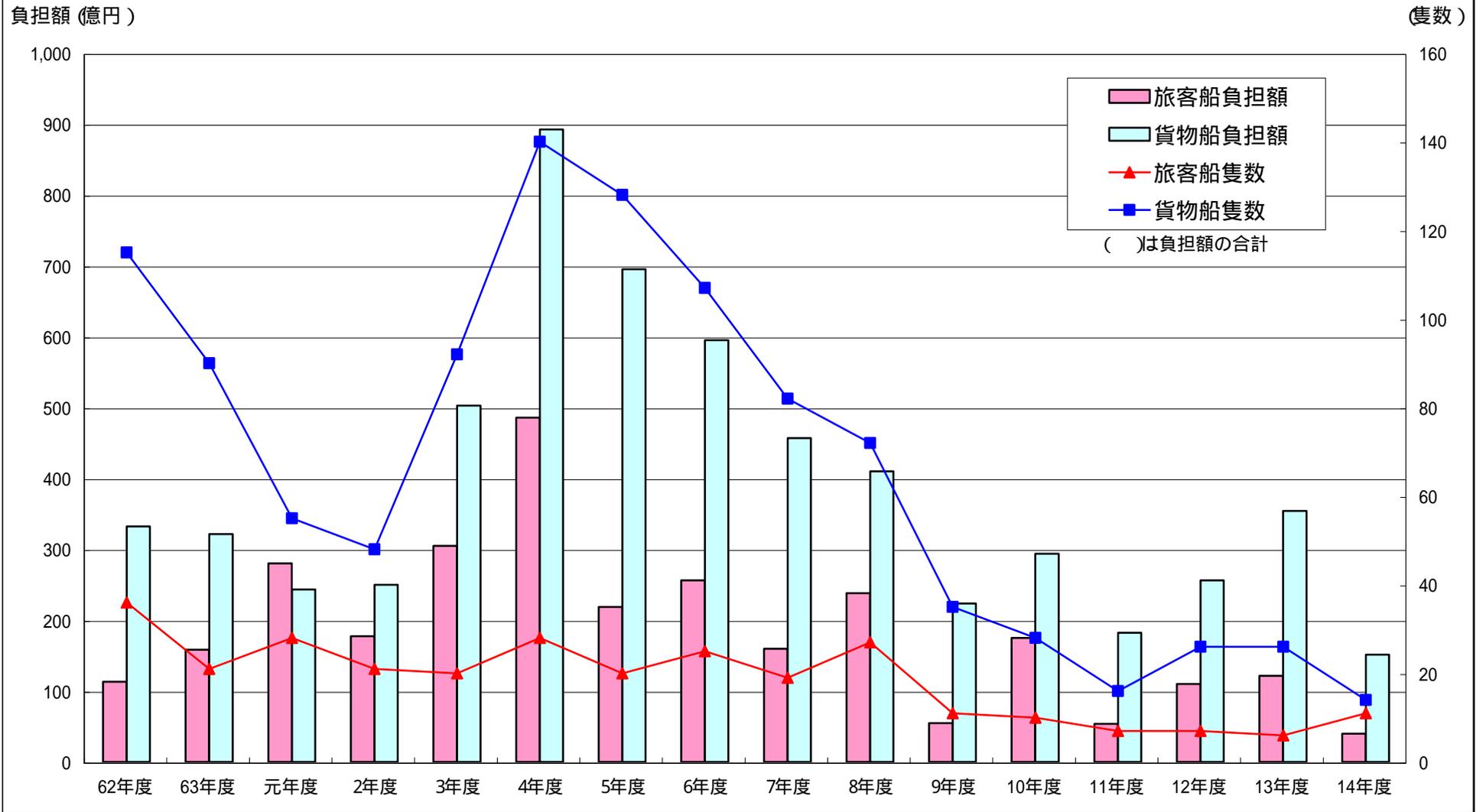
区 分	分担割合 の上限	
近代化船	油送船(二重底)	8割
	自動車専用船	
	一般貨物船	
	油送船(非二重底)	7割
セメント専用船		
特殊タンク船		
土・砂利・石材専用船		
その他	油送船(二重底)	7割
	自動車専用船	
	一般貨物船	
	油送船(非二重底)	6割
	セメント専用船	
	土・砂利・石材専用船	

### 現行制度

区 分	分担割合 の上限	対象船舶	
環境対策に資する船舶	モーダルシフト船	8割	モーダルシフトの向上に寄与する船舶( )
	e-シップ	7割	RORO船、自動車専用船、コンテナ船、その他モーダルシフトに資すると事業団が認めた船舶
		8割	CO <sub>2</sub> 排出量が事業団の定める量と比べて10%以上下回る船舶
	物流の効率化・高度化に資する船舶	8割	二重船体構造を有する油送船又は特殊タンク船
7割		積載能力が被代替船と比べて10%以上増加する船舶	
7割		速力が被代替船と比べて10%以上増加する船舶	
7割		IT技術を用いた高度管理船舶	
7割		荷役・運航に関し高度航海機器等を導入した船舶	
7割		船員労働環境改善に資する構造を有する船舶	
7.5割		上記 から1つ及び から1つを満たす船舶	
海運の集約・協業化に資する船舶	7割	合併若しくは協業化する海運事業者が建造する船舶又は建造船舶の隻数を上回る隻数の船舶を被代替船とする船舶	

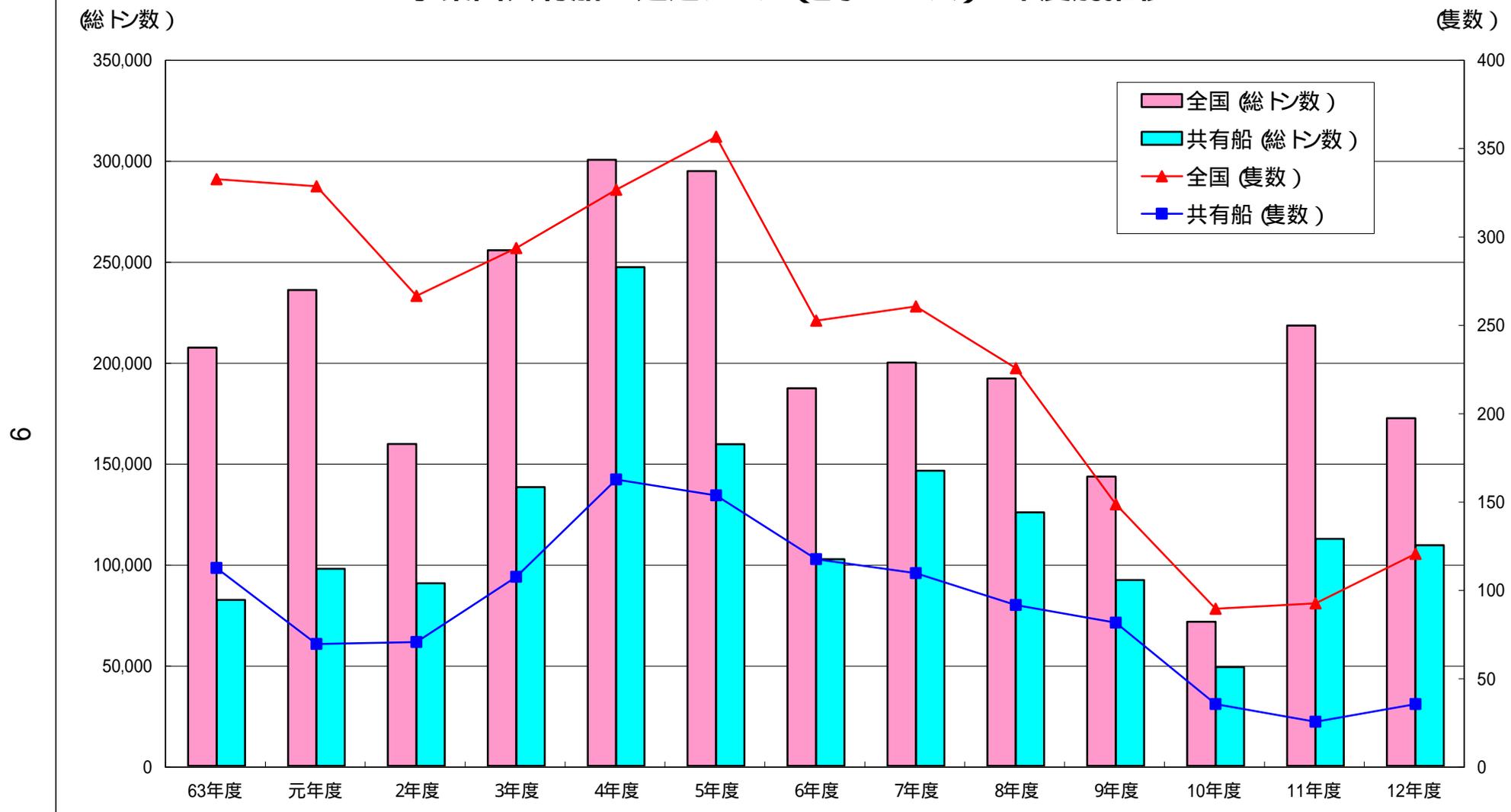
- 被代替船と比べて貨物積載能力が増加しているもの  
被代替船と比べて速力が増加しているもの  
輸送力の増強等モーダルシフトの維持・向上に寄与すると事業団が認めたもの  
モーダルシフト船以外を被代替船とするもの  
新規航路に就航するもの

## 共有建造業務にかかる事業費 (建造決定ベース)の年度別推移



- (注) 1.各年度の対象隻数は建造決定ベースである。  
 2.負担額は竣工時のもの (14年度は建造決定時のもの)である。

## 事業団共有船の建造シェア (進水ベース)の年度別推移



(注) 各年度の対象は進水ベースである。