

# 貨物輸送における内航船舶の利用促進について

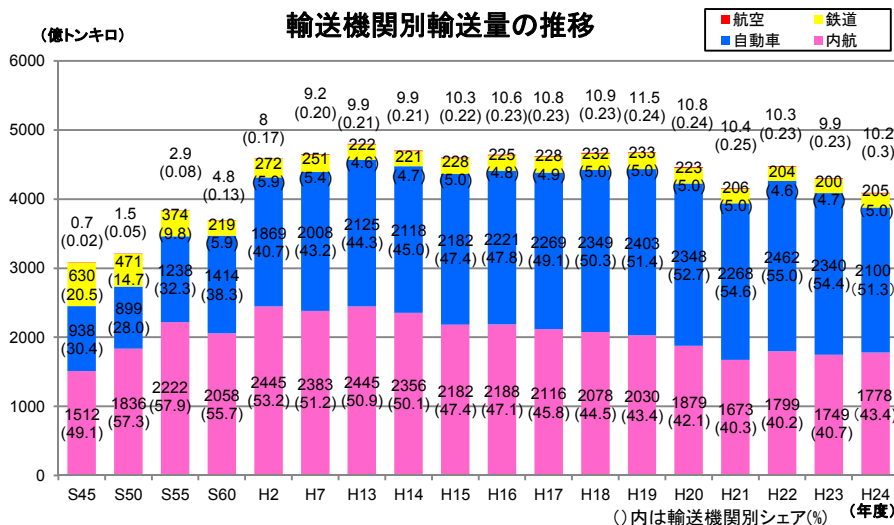
---

国土交通省海事局内航課  
平成27年2月

## 内航海運

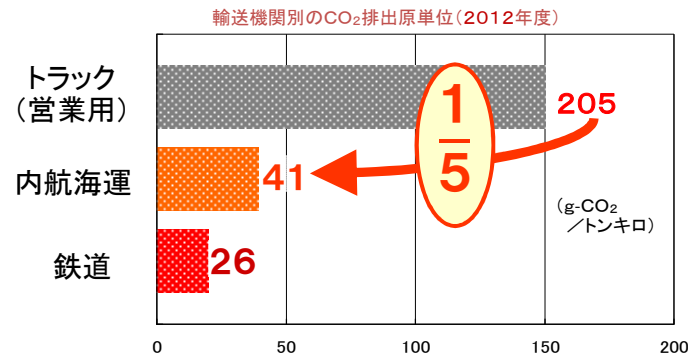
○内航海運は、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約6～8割を担う。

○環境に優しい輸送モード(排出原単位)である一方で、船舶の老齢化が進行。



### 内航船舶の環境性能

CO<sub>2</sub>排出原単位(1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO<sub>2</sub>の量)を比較すると、トラックに比べて内航海運は約4分の1



## 長距離フェリー

○海上交通ネットワークの中核を担い、モーダルシフトの受け皿

○近年、輸送実績は回復傾向にある。

(年間輸送量 8社11航路の合計、()内は対H20年度比)

	平成25年度	平成24年度	平成23年度	平成20年度
旅客	226万人(▲12%)	219万人	223万人	258万人
バス・乗用車	75万台(3%)	73万台	72万台	73万台
トラック	119万台(▲2%)	113万台	112万台	122万台

○長距離フェリーにおいては、自動車航送による運賃収入が、海運業収益の約8割を占める

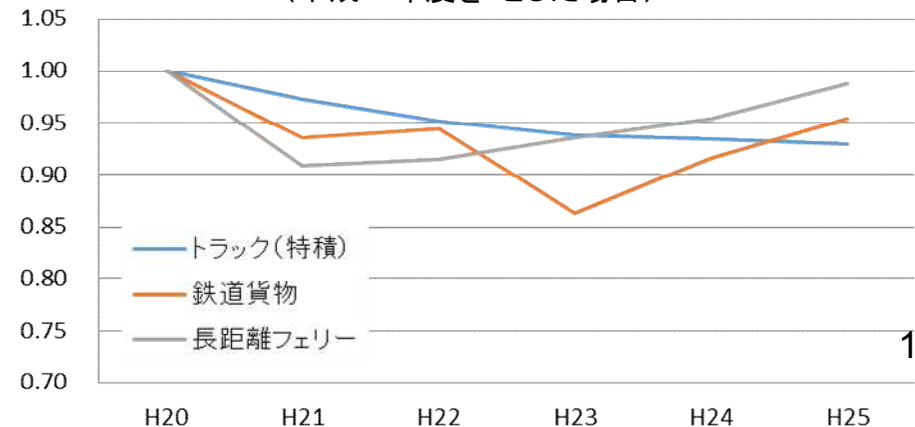
平成25年度自動車航送運賃:

775億円※(対H20年度比▲13%)

※8社11航路の合計値

### 幹線輸送モードの貨物輸送量の推移の比較

(平成20年度を1とした場合)



# 内航船舶運航事業への支援メニュー等の概要

## ①海上交通の競争力強化に資する予算措置

### ○モーダルシフト推進事業

- ・荷主企業及び物流事業者等で構成される協議会が、モーダルシフト等推進事業計画に基づく事業を実施し、有識者による評価結果を踏まえ補助対象事業者を認定し、運行経費を補助（補助率最大1/2）
- ・27年度予算 約0.4億円

### ○モーダルシフト促進事業（環境省連携事業）

- ・トラックから船舶にモーダルシフトする場合の物流の低炭素化に資する設備導入に係る補助
- ・27年度予算 約73億円の内数

### ○省エネ型ロジスティクス等推進事業（経済産業省連携事業）

- ・革新的な省エネルギー技術の導入により、船舶と運航システムの省エネ化・省CO2化を目指した実証事業を実施。（補助率：1/2以内）
- ・27年度予算 約51億円の内数

### ○エネルギー使用合理化事業者支援事業（経済産業省事業）

- ・事業者が計画した省エネルギーに係る取組のうち、「技術の先端性」、「省エネ効果」及び「費用対効果」を踏まえて政策的意義の高いものと認められる設備更新の費用について補助（補助率：1/3以内）
- ・27年度予算 約410億円

## 地元関係者間の協議促進

- 船舶運航事業者、地元経済界、地方自治体、国（地方運輸局、地方整備局）等による、航路の持続的な維持方策や利用促進策の検討

## ②地域公共交通確保維持改善事業 （バリア解消促進等事業）

- 旅客船、旅客ターミナルのバリアフリー化を推進する補助事業
  - ・既存船舶、新船建造、旅客船ターミナルのバリアフリー化に係る補助（補助率：1/3）
  - ・27年度予算 290億円の内数

## ③税制

### ○旅客船に係る主な税制

- ・軽油引取税の免除措置（27年度税制改正により3年間延長（大綱））
- ・船舶の特別償却（18/100）（27年度税制改正により2年間延長（大綱））
- ・買換特例（譲渡差益80%）（26年度税制改正により3年間延長）
- ・地球温暖化対策税（還付措置）（26年度税制改正により3年間延長）
- ・船舶の固定資産税（1/2）（恒久化）

## ④航路活性化

### ○旅客航路の活性化・利用促進を図るための「船旅の魅力向上」に関する官民連携

- ・旅行業者との連携によるファミトリップ（体験航海）を実施し、船旅を取入れた新たな旅行商品の開発

## ⑤地方自治体等による支援

- 港湾管理者による支援
  - ・港湾施設使用料の減免
  - ・船舶検査費用の補助
- 船舶共有建造制度の活用
  - ・27年度事業規模 406億円

# シャーシの導入に係る経費の補助

物流の低炭素化促進事業(環境省連携施策)

平成27年度予算額 7,300百万円の内数

## <概要>

幹線輸送におけるCO2排出の抑制に資する効果的な対策を促進するため、貨物自動車運送事業者等の物流事業者、荷主等によるモーダルシフトに資する設備・機器の導入に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

## <内容>

中距離、長距離輸送に関して、物流事業者等が連携して実施するモーダルシフトを促進するため、必要となる設備導入経費(トラクターヘッド、シャーシ等)について補助を行う。

**【補助対象】**  
 ・設備導入経費(トラクターヘッド、シャーシ等)

**【補助率】**1/2

**【イメージ】**  
 ・シャーシを導入し、トラック輸送から船舶にモーダルシフト



## シャーシの導入による効果

### ○ドライバー不足の解消

トラックと比較して積載できる貨物の量が増え、さらにシャーシであればトラックドライバーは船に乗る必要がないため、ドライバー不足の解消につながる。

### ○コスト削減

同じ長さのトラックとシャーシを比較すると、輸送費が同じでも、積載量はシャーシの方が多いため、単価で見るとシャーシの方がコストが小さい。



**トラクターヘッド**

シャーシを牽引するための車両



**ウイングシャーシ**

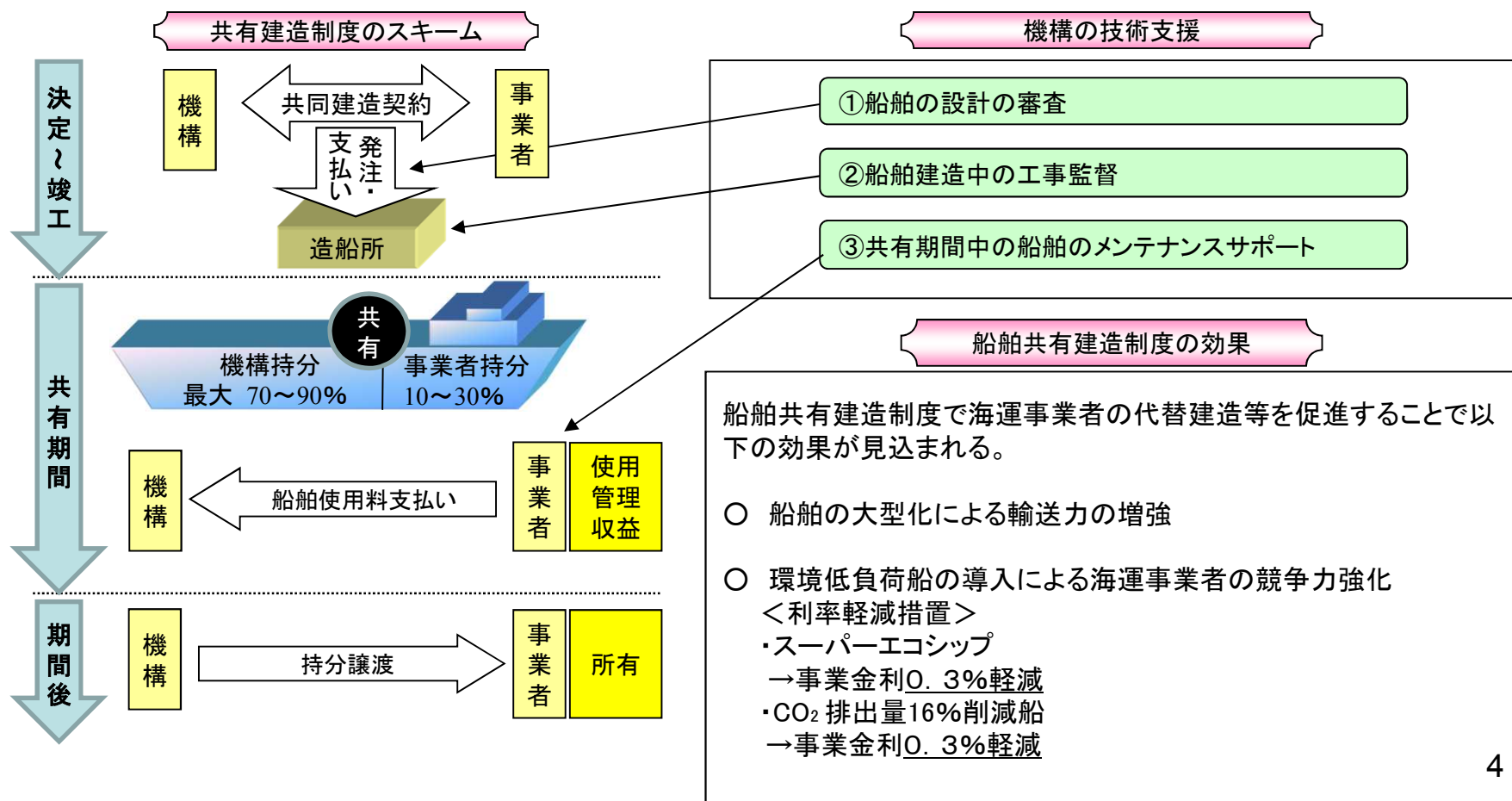
ボディの側面から天井の半分まで完全に解放できるトレーラー



海上輸送への転換が図られる

# 船舶共有建造制度について

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により、当該船舶の所有権が事業者完全に移転



# 船舶特別償却制度(内航)について

## 目的

事業者が総トン数300トン以上のスーパーエコシップ等を購入する場合の資金調達負担を軽減することで、環境性能に優れた内航船舶(環境低負荷船)への代替建造を促進し、内航海運について環境負荷の一層の低減及び輸送モードとしての競争力の向上を図る。

## 背景

- ◇内航海運は、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担っているが、環境低負荷船への代替を促進していくことによって、モーダルシフトの受け皿としての役割をさらに拡大することが可能。
- ◇営業用トラックの約5分の1とされる内航船舶のCO<sub>2</sub>排出量は、例えばスーパーエコシップ化すればさらに16%削減が可能。CO<sub>2</sub>排出量の多い大型船を環境低負荷船に代替させていくことが、地球温暖化対策推進の観点から効果的。

## 特例措置の延長による効果

### 措置内容

- 高度環境低負荷船に対する特別償却: 18%
- 環境低負荷船に対する特別償却: 16%

### 事業者への効果

- 特別償却により生じる手元資金によって資金調達負担を軽減
- これにより、一層の環境低負荷船導入を促進

### 政策的な効果

- ※いずれも平成32年度時点の達成目標
- 省エネ化、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の排出削減
    - CO<sub>2</sub>: 平成16年度比25%削減
    - NO<sub>x</sub>: 平成22年度比22%削減
  - 環境低負荷船等の普及・促進  
年間建造隻数に占める割合35%

# 買換特例制度(法人税、所得税)について

## 目的

船価高騰により新造船建造や中古船取得が困難な市場環境においても、新造船や良質な中古船への代替促進を図ることにより、モーダルシフトの担い手としてふさわしい競争力がある省エネ型の輸送システムを構築する。

## 背景

◇内航海運の担い手の多くは中小事業者であり、長期に渡る運賃水準の低迷や燃料油高騰の影響を受け、船舶の代替建造を行うために必要な内部留保の確保が困難な状況であり、安全・安定かつ効率的で環境に優しい輸送サービスを確保するにあたり非常に厳しい環境。

◇船価高騰により新造船建造や中古船の取得が困難な市場環境においても、老朽船の代替建造を促進させていくためには、政策的誘導が必要。

## 特例措置の延長による効果

### 措置内容

- 船舶譲渡差益の80%の圧縮記帳。
- 国土交通省告示にて規定された環境要件を満たす新造船及び中古船※が適用対象。

※譲渡船舶より船齢が低い中古船に限定

### 事業者への効果

- 圧縮記帳により生じる手元資金により資金調達負担軽減。
- 発注量等に対応した適正な輸送能力の維持。

### 政策的な効果

- モーダルシフトの推進による省エネ化。(CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>排出量の削減)
- 老齢内航船舶の代替促進により、安全運航を確保。

# 地球温暖化対策税還付制度について

## 地球温暖化対策税の創設

地球温暖化対策を進める観点から、現在の石油石炭税の税率に上乗せされる「地球温暖化対策税」が創設され、平成24年10月1日より段階的に適用させることとなった。

【「地球温暖化対策のための課税の特例」の税率】

課税物件	現行税率	H24年10/1～H26年3/31	H26年4/1～H28年3/31	H28年4/1～
原油・石油製品 [1kℓ当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1kℓ当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)
石炭 [1kℓ当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)

※( )は石油石炭税の税率

## 地球温暖化対策税の還付制度

運輸部門に関しては、環境負荷の少ない大量輸送機関としての活用や公共交通機関としての国民生活上の重要性等に配慮し、**海運、鉄道、航空分野において平成24年10月1日から平成29年3月31日までに以下の特定の用途に供した石油製品につき、地球温暖化対策税が還付される制度を創設。**

【還付対象となる特定用途と石油製品】

- **内航運送の用に供する軽油及び重油**
- **一般旅客定期航路事業の用※に供する軽油及び重油**
- 鉄道事業の用に供する軽油
- 国内定期航空運送事業の用に供する航空機燃料

※ 遊覧の用は除く



# エコシップマークの使用事例及び取得による効果

## エコシップマークの使用事例



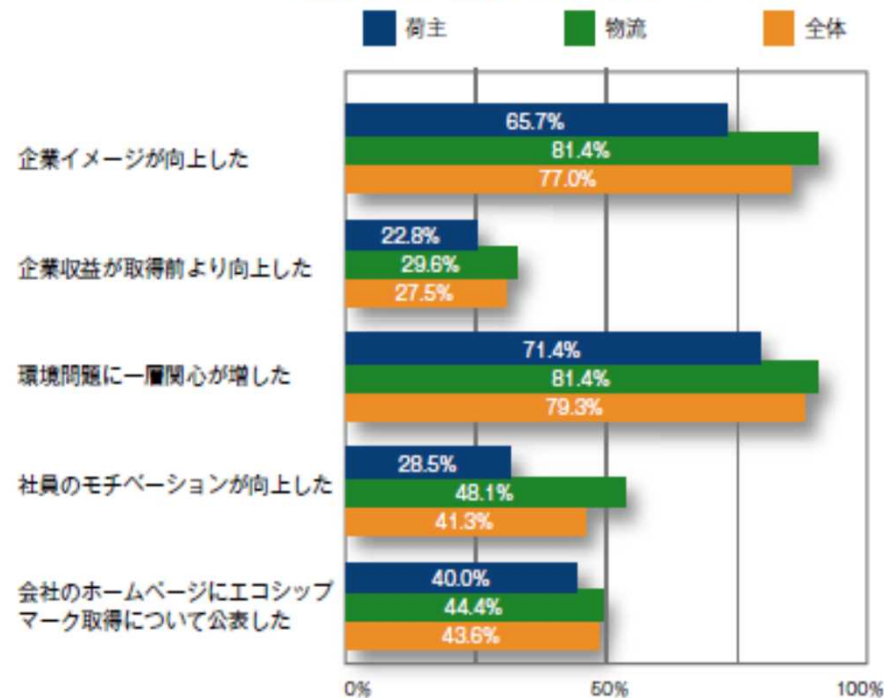
- ・ 運送車両に貼付したり、商品の外装に表示する等、事業者間の運送の際に使用されている。

## エコシップマーク取得による効果

(例) <エコシップマーク取得後の企業活動の変化>

- ・ 取得後は「企業イメージが向上した」、「環境問題に一層関心が増した」と回答した事業者が共に7割を超えており、企業活動にプラスの効果をもたらしている。
- ・ モーダルシフトへのアピールにも貢献している。

◆取得後の企業活動の変化◆ <複数回答>



出典：エコシップモーダルシフトに関するアンケート調査  
(平成26年：エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会)

## ○ リコージャパン(株)

リコージャパン(株)では、物流業務を委託しているリコーロジスティクス(株)と協同で物流の効率化を実施。

⇒ モーダルシフトは、物流効率化のための取組の一環として1993年から実施。

静岡県から北海道・九州地区への輸送について、海上輸送へのモーダルシフトを積極的に推進。

## ○ 味の素物流(株)

味の素物流(株)では、2014年6月以降、東西2拠点(埼玉県久喜市、兵庫県西宮市)による物流体制に移行。

⇒ 上記により発生する新規の500km以上の長距離区間については、全て船舶での輸送を実施し、モーダルシフト率のアップに貢献。

例: 埼玉県久喜市 ⇒ 北海道札幌市  
兵庫県西宮市 ⇒ 福岡県福岡市

## 海上輸送へのモーダルシフトで想定される課題

### ◇リードタイム

- ・ 決められたダイヤによる運航
  - ・ 運航本数の制限
  - ・ 陸上輸送のための待機時間
- いかに海上輸送を拡大できるのかが課題

### ◇運賃

- ・ 長距離であれば、トラック輸送に比べ割安となるケースがある一方、港湾からの集配距離が長くなる場合には割高となる。

### ◇その他

- ・ 帰りの出航時間に合わせた帰り荷の確保が重要。