

# 内航海運、内航フェリー・旅客船の活性化

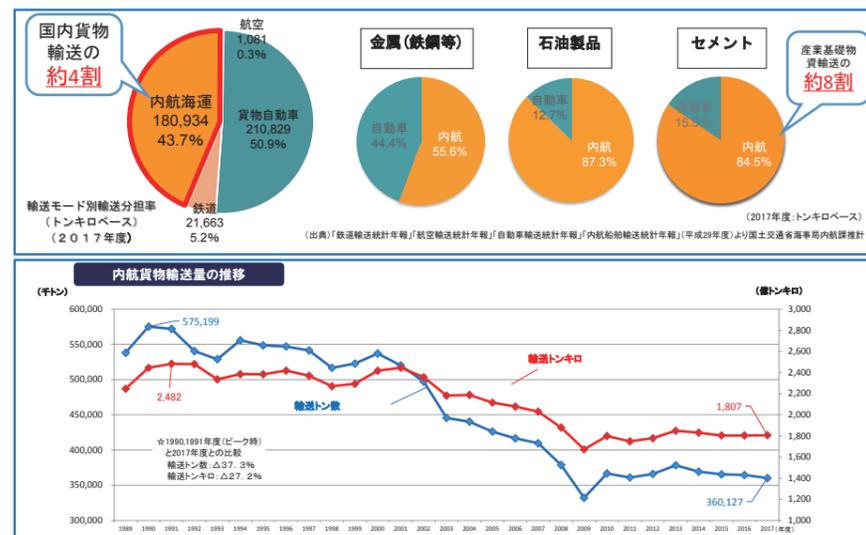
## 1 日本の物流を支える内航海運の安定と成長への取組

### 1. 内航海運業の現状と課題

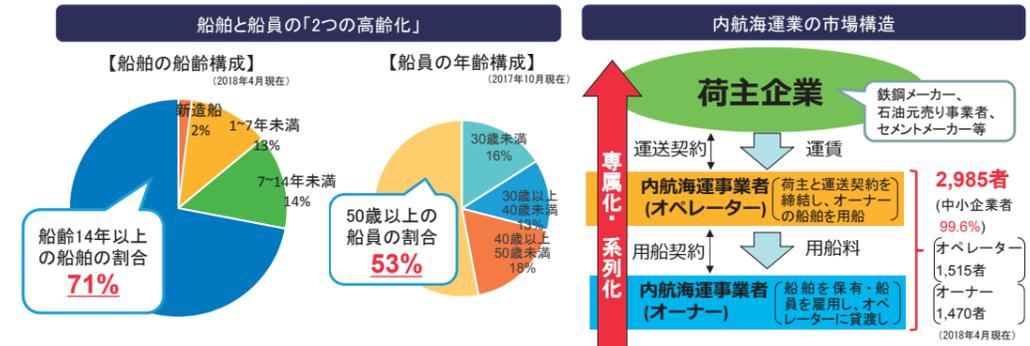
内航海運は、国内貨物輸送の約4割、また、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資輸送の約8割を担い、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして重要な役割を果たしている。また、昨今の災害時には緊急輸送等により陸上輸送の代替機能を存分に発揮し、その重要性が改めて認識されているほか、トラック運転手不足等の中、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っている。

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から内航貨物全体の輸送量は1990年度のピーク時に比べ、27%減少(トンキロベース)となっており、将来的にも輸送需要の大きな伸びは期待できない状況にある。さらに、内航海運業者の99.6%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ため、業界の自助努力のみによる輸送需要の増加には課題がある。加えて、船齢が法定耐用年数(14年)以上の船舶が全体の7割を占め、船員の年齢構成も依然として高齢者が多くを占める傾向が継続しており、船舶と船員の「2つの高齢化」などが構造的課題となっている。また、モーダルシフトの推進等(本章第3節)、地球環境問題への対応も求められている。

図表 1-3-1 内航海運の現状



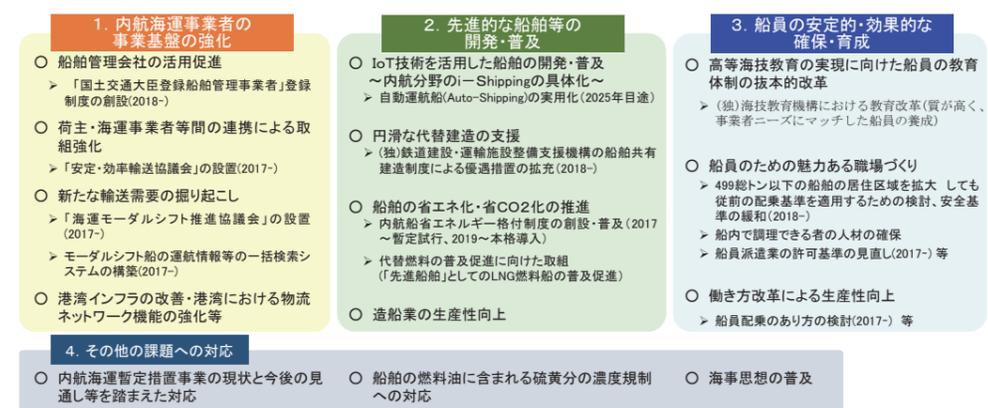
図表 1-3-2 内航海運の課題



## 2. 「内航未来創造プラン」の推進

このような状況のもと、国土交通省では、内航海運に関する新たな産業政策をとりまとめた「内航未来創造プラン」(2017年6月)に基づき、各施策の実現を着実に推進している。同プランにおける主な施策例および進捗状況は以下の通り。

図表 1-3-3 内航未来創造プラン①具体的施策



### ①船舶管理会社の活用促進

船舶管理会社を活用した集約的な船舶管理は、内航海運業者の効率的な事業運営に資するとともに、その事業基盤強化に係る方策の選択肢を広げることにつながる。一方、現状においては、具体的な効果が不明確であることや、管理レベルへの不安がある等の懸念から、船舶管理会社の活用は一部に止まっている。

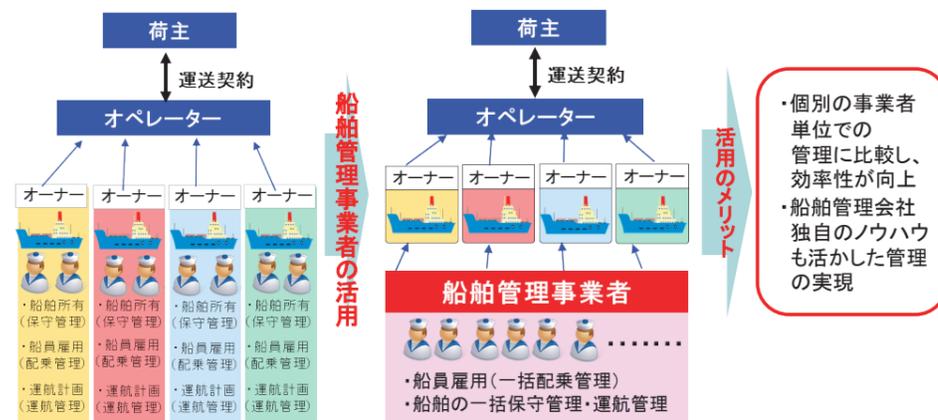
このため、国土交通省では、船舶管理会社と船舶管理契約を締結する内航海運業者の増加に向けて、2018年4月より船舶管理会社の登録制度である「登録船舶管理事業者制度」を創設・運用開始し、2018年度末時点で22事業者の登録を行った。

また、同制度においては、任意の登録により一定水準の船舶管理サービスを提供する船舶管理事業者を「見える化」し、その品質確保を図るとともに、登録を受けた船舶管理事業者が、登録を受けた業務を適切に実施しているかどうかについて、次回の更新時まで自己及び第三者による評価を

実施し、国土交通大臣にその結果を報告することとなっている。

この一環として、2019年1月より「登録船舶管理事業者評価制度検討会」を開催し、登録事業者の船舶管理業務の品質確保の観点、安全品質や遵守事項の確保状況等を踏まえ、評価の実施のあり方について具体的に検討し、2019年6月に「登録船舶管理事業者評価制度」をとりまとめた。

図表 1-3-4 内航未来創造プラン②船舶管理会社の活用促進



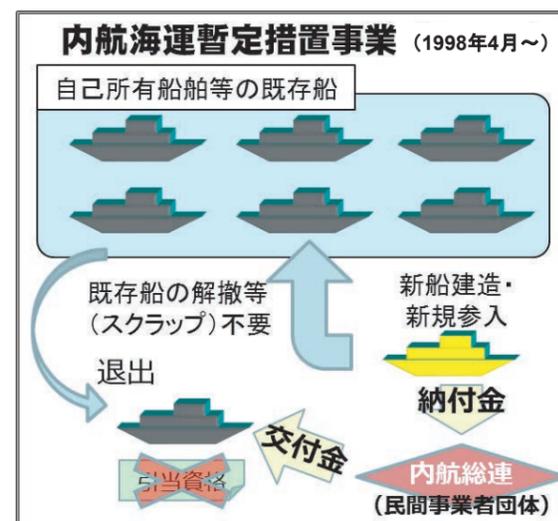
## ②荷主・内航海運業者等間の連携による取組強化

国土交通省では、荷主企業、内航海運業者の間での課題の共有・意思疎通等の連携を一層強化していくため、内航海運における様々な構造的課題を共有し、中長期的に取り組む場として、荷主企業、内航海運業者、行政機関で構成する「安定・効率輸送協議会」及び具体的な議論の場として、個別の産業基礎物資の輸送品目（鉄鋼、石油製品、石油化学製品）に即した3つの部会を2018年2月に発足させた。

## 3. 内航海運暫定措置事業

内航海運における船腹の需給調整終了に伴う経済的影響を考慮したソフトランディング策として、1998年度より、日本内航海運組合総連合会が「内航海運暫定措置事業」を実施している。同事業は、保有船舶を解撤等した者に対して交付金を交付するとともに、船舶を建造等する者から納付金の納付を受け、収支が相償った時点で終了することとなっている。解撤等交付金の交付は2015年度をもって終了しており、現在は、建造等納付金の納付が継続している。

図表 1-3-5 内航海運暫定措置事業



## 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

四面を海に囲まれた日本にとって、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、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。

一方で、2017年度の国内旅客船事業の輸送人員は88百万人（前年度比0.8%増）であり、近年は横ばいであるものの、長期的には低下傾向にあり、約40年間で半分以下に減少し、燃油価格の変動なども伴って、旅客船事業者の経営環境は厳しい状況にある。このため、国土交通省では、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、海運モーダルシフトのための環境整備（本章3節）や災害時の船舶の有効活用（第6章II.）に向けた取組を行っている。

### 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

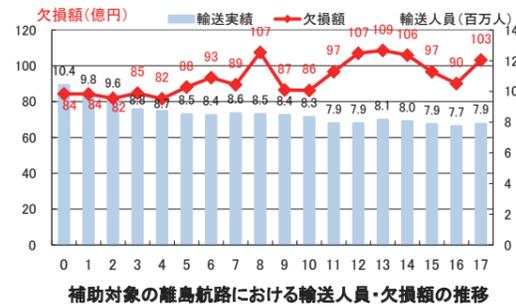
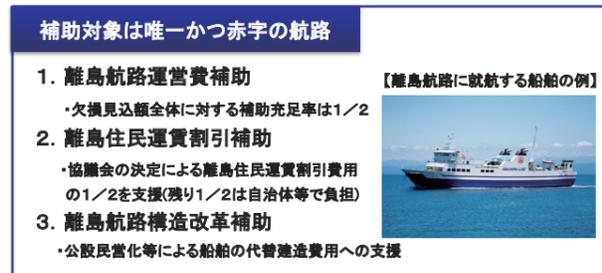
全国に296航路（2019年4月現在）存在する離島航路は、離島の住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な地域交通手段であり、これを確保・維持することは極めて重要である。一方で、その多くは離島における深刻な少子高齢化に伴う人口減少等により輸送人員がここ20年で約3割減少するなど、航路運営事業者や地方公共団体にとって厳しい経営環境にあり、航路の維持が困難な状況となっている。

国土交通省では、離島住民の日常生活に必要な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、赤字航路に対する運航費補助等を行っている。

2019年度は約70.5億円の予算を確保し、補助対象126航路の事業者に対し、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。

図表 1-3-6 補助対象の離島航路における輸送人員・欠損額の推移



### 3. 国内旅客船の観光利用促進のための取組

「観光先進国」への新たな国づくりに向けて、政府は2016年3月、「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、訪日外国人旅行者数を2020年までに4000万人、2030年までに6000万人とする政府目標を設定した。同ビジョンを踏まえた行動計画である「観光ビジョン実現プログラム2019」において、国内旅客船分野については、船旅の魅力向上や新しい海事観光コンテンツの創出、フェリー・旅客船の航路情報のオープンデータ化環境整備、新規航路開設等の新サービス創出の支援などを推進することとしているなか、海事観光分野で観光先進国の実現に貢献すること等を目的として2018年9月に設置した「海事観光戦略実行推進本部」において、これらの施策を含め取組の深化を着実に推進している。

#### ①観光利用活性化のための取組

国土交通省では2019年4月に旅客船事業者による訪日外国人旅客向けの取組をまとめた「海事分野におけるインバウンド対応ベストプラクティス集」を公開し、好事例の横展開を図るとともに、「フェリー・旅客船の航路情報データ化の標準フォーマットおよび入力ツール」を作成し、航路情報のオープンデータ化に向けた環境整備を実施している。また、基幹航路である中長距離フェリー航路に関する受入環境整備の現状と、同航路における受入環境整備の2020年度までの目標を設定公表し、目標の達成に向けてフェリー・旅客船分野での受入環境整備の推進を図ることとしている。

#### ②インバウンド船旅振興制度

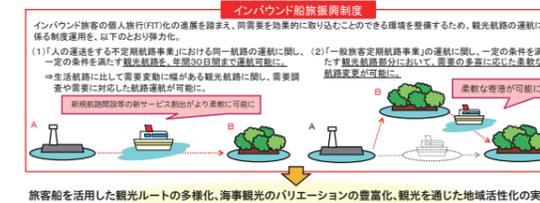
国土交通省では、2019年4月より、インバウンドをはじめとする観光需要が見込まれる観光航路において、旅客船事業の制度運用を弾力化する「インバウンド船旅振興制度」を創設し、旅客船事業における新規参入の促進や新規航路開設等の新サービス創出の支援を行っている。

#### ③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、2016年度より、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無料公衆無線LAN環境(Wi-Fi)の整備、案内標識等の多言語化、船内座席の個室寝台化等の導入等に取り組む事業者への補助を行っている。また、2018年度より、船内等のトイレの洋式化や多言語化対応としてのタブレット端

末の導入等を補助対象に追加し、さらに、2019年度より、QRコード決済等への対応、非常用電源装置等の整備、旅客船の移動等円滑化設備の整備を、補助対象として新たに追加することで、旅客船事業者の取組みを後押し、受入環境整備を促進するべく施策等の充実を図っている。

図表 1-3-7 インバウンド船旅振興制度の概要



図表 1-3-8 訪日外国人旅行者受入環境整備事業の支援メニュー(抜粋)



### 4. 地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通の再編(デマンド型運航の推進)

2014年度に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地方公共団体は、事業者の同意を得て、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する事業を定めた地域公共交通再編実施計画を作成し、国土交通大臣に認定された場合、同計画に基づく支援を受けることが可能となった。

離島航路の補助対象は原則として旅客定期航路事業であるが、同計画に基づき旅客定期航路事業からデマンド型運航(海上タクシー)事業に転換する場合には、効率的な運航により経費の削減が図られることから、引き続き、同計画に基づく支援として離島航路補助の対象とした。

これにより、2016年度に長崎県五島市(浦～前島航路及び富江～黒島航路)において、全国初の事例となるデマンド型運航への転換が実施された。

## ③ 海運へのモーダルシフト推進等の環境整備

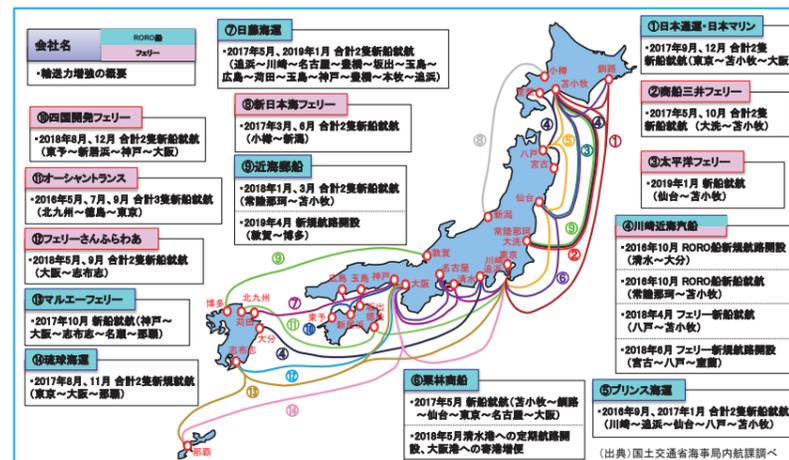
### 1. モーダルシフト

#### ①海運の役割

船舶は、大量輸送が可能であるとともに、同重量の貨物を運ぶ際に排出するCO<sub>2</sub>量がトラックの1/6であるなど、輸送効率が高く環境に優しい輸送モードとして、モーダルシフト貨物量の約6割(2017年度)を担っている。近年、トラックドライバーの不足等を背景として、更なる海運の利用促進の機運が高まっている。また、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)では、2020年度までに海運によるモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(2012年度比10%増)とする目標が定められており、モーダルシフトを更に推進することが求められている。

モーダルシフトの受け皿として重要な役割を特に期待されている中長距離フェリー・RORO船航路においては近年新規航路開設や代替建造等による輸送力増強が図られているところである。

図表 1-3-9 中長距離フェリー・RORO船の主な輸送力増強の動き (2016年4月～2019年4月)



## ②推進のための取組

### ア. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づく総合効率化計画の活用

2016年10月に改正・施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）」に基づき、二以上の者が連携した輸送の効率化等に関する幅広い取組みについて、同法に基づく総合効率化計画の認定を受けることが可能となった。海運へのモーダルシフト関係では、運送事業者間の連携によりフェリーにおけるトラックの無人航送を行う事業など、これまでに31件（2019年5月時点）が認定されている。

主な支援内容であるモーダルシフト等推進事業において、総合効率化計画の策定のための経費及び同計画に基づき実施するモーダルシフト等の事業に要する運行経費の一部を補助している。

### イ. エコシップマークの活用

海運へのモーダルシフトを推進するためには、モーダルシフトの意義やメリットのPRが重要である。このため、2008年度より、地球環境に優しい海上貨物輸送を一定以上利用し、海運へのモーダルシフトに貢献する荷主企業及び物流事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、「エコシップマーク」の使用を認めている。これにより、一般消費者に対して環境にやさしい企業としてPRすることができるとともに、認定事業者のうち、特に貢献度の高い優良事業者に対しては表彰を行っている。2008年度から2017年度までの期間に荷主は146者、物流事業者は164者が認定されており、そのうち2017年度に認定されたのは40者（荷主19者、物流事業者21者）である。



### ウ. 海運モーダルシフト推進協議会

「内航未来創造プラン」の一環として、海運事業者や荷主企業、行政機関等からなる「海運モーダルシフト推進協議会」を2017年11月に発足させ、海運モーダルシフトの更なる推進に向けた議論を進めている。発足以降2018年度までに以下の2つのテーマを設定し議論を行った。

### i. モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築

現状では、荷主が海運を利用するにあたって必要な情報が十分に提供されておらず、海運を利用しにくい状態となっている。荷主にとって、海運をより利用しやすくするため、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ・空きスペース等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を2017年度及び2018年度に実施し、2019年3月にシステムの内容をとりまとめ、2019年夏頃の本格運用を目指している。

### ii. 海運モーダルシフト大賞制度の創設

モーダルシフトに係る優良事例を全国に共有・展開を図るため、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等への新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」の方向性を2019年3月に整理した。

## 2. 税制面の支援措置

内航船舶については、中小零細企業が大宗を占めるという業界の特殊性や、内航海運における環境対応等の観点に鑑み、各種税制特例措置が講じられている。2019年度税制改正においては、船舶の特別償却制度及び中小企業投資促進税制について2年間の延長が認められた。また、船舶の買換特例制度及び地球温暖化対策税の還付措置（図表1-3-10赤枠）については2019年度末に適用期限を迎える。内航船舶の新造船全体の6割が税制特例措置を活用しており、各種税制特例措置は内航海運に必要不可欠な制度となっている。

図表 1-3-10 内航貨物・旅客輸送に係る税制特例措置

<b>船舶の買換特例制度（～2019年度）</b> 船舶から船舶への買換及び交換 <b>船舶の譲渡差益の80%を圧縮記帳</b>	<b>地球温暖化対策税の還付措置（～2019年度）</b> 内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油 <b>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</b>
<b>固定資産税の課税標準の特例</b> 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	<b>軽油引取税の免税措置（～2020年度）</b> 内航海運、国内旅客船に係る軽油 <b>軽油引取税の免税</b>
<b>船舶の特別償却制度（～2020年度）</b> 300総トン以上の内航船舶の建造 高度環境低負荷船 : 18% 環境低負荷船 : 16%	<b>中小企業投資促進税制（～2020年度）</b> 中小企業者が建造する内航貨物船 特別償却22.5% (取得価格の75%×30%) <b>又は</b> <b>税額控除7%</b>

※各制度毎に用途、総トン数等の詳細な適用要件がある。