

第3章 内航海運・内航フェリーの活性化

第1節 環境特性を生かしたモーダルシフトの推進

内航海運は、国内貨物輸送の43.9%（2013年度、トンキロベース）を担っているほか、鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資についてはその8割を輸送する等、我が国経済を支える基幹的な物流産業である。

また、大量輸送が可能であるとともに、CO₂排出原単位が営業用トラックの約5分の1であるなど、輸送効率が良く、環境性能に優れた輸送手段であり、我が国にとって必要不可欠な社会基盤インフラであると言える。とりわけ、フェリー事業等は、地域の足としての役割に加え、モーダルシフトの受け皿として、環境適応型社会の構築に向けて不可欠な輸送機関である。例えば、ある荷主企業・物流事業者は、福岡県から和歌山県までの輸送において、トラック輸送からフェリー輸送にモーダルシフトすることにより、3,942トン/年（削減率62.2%）のCO₂排出量の削減に成功している。また、最近ではトラックドライバー不足を背景として更なる利用増の機運が高まっている。

このような内航海運が、今後とも安定的な輸送を確保し、物流の大動脈としての役割を發揮するため、国際的な慣行となっているカボタージュ制度を維持するとともに、輸送効率がよく、環境にやさしい輸送モードである船舶がより選択される環境を整えるべく、予算や税制措置を講じ、モーダルシフトに向けた取組みを推進している。

【2015年度税制改正】

老朽化した船舶の代替建造を促進し、環境負荷の少ない船舶の普及を支援

■ 船舶に係る特別償却制度の2年間延長

内航船舶の代替建造等を支援する税制措置

	大企業	中小企業(資本金1億円以下)
新造船の追加 又は 新造船への買換	船舶の特別償却 (環境トップファンを支援) 高航トン数300トン以上の船舶が対象 高度環境低負荷船 特別償却:1.8% ・スーパーエコシップ等の特に環境負荷削減が著しい船舶 環境低負荷船 特別償却:1.0% 適用期間:2017年3月31日	中小企業投資促進税制 (中小企業の設備投資の促進) 内航貨物船のみ対象 特別償却:22.5% 又は 税額控除:7% (資本金3千万円以下の企業に限定) を選択利用 適用期間:2017年3月31日
	買換特例 (売却船価の高い時でも代替投資を促進) 売却船価 譲渡差益の80% 適用期間:2017年3月31日	
新造船、中古船 への買換		

【2015年度予算】

■モーダルシフト等推進事業として0.4億円(物流関係者で構成される協議会がモーダルシフト等推進事業計画を認定し、事業に要する経費の一部を補助)

■国土交通省連携事業として、環境省の「低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金」により、物流事業者、荷主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)について補助するなどの「物流の低炭素化促進事業(73億円の内数)」

物流の低炭素化促進事業(モーダルシフト促進事業)

中距離・長距離輸送の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)の一部を補助(補助率:1/2)



また、荷主企業や消費者に対する普及啓発を図る観点から、海上輸送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選定し、地球環境に優しい海上輸送を一定以上利用している企業であることを消費者に対してPRすることができる「エコシップマーク」の使用を2年間認めるとともに、特に貢献度の高い優良事業者に対しては海事局長による表彰を行っている。更に、海上輸送へのモーダルシフトの推進にあたって、荷主企業の海上輸送に対する理解増進は重要であるため、各地域において荷主企業等を対象とした相談会を実施している。今後もこれらの取組を通じて、海上輸送へのモーダルシフトの更なる推進を図っていく。

エコシップマークの認定基準、認定事業者数

- 認定基準
 - 原則100km以上の航路(沖縄、離島、青函航路を除く)において、
 - 海上貨物輸送量(トンキロ)20%以上を利用した者
 - 前年度に比べ、海上貨物輸送量(トンキロ)のシェアが10%以上改善した者
 - 海上貨物輸送を利用してCO₂排出量を10%以上削減した者
- これまで(2008年度~2014年度)の認定事業者数
 - 荷主:94者、物流事業者:110者
 - なお、エコシップマーク制度や認定事業者の詳細については以下のURLをご覧ください。
<http://www.ecoship.jp/index.html>



エコシップマーク

