

内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性（概要）

内航海運の位置付け

- 我が国は、諸外国と比較して海上輸送が発達している「海洋先進国」
- 輸送需要は将来も一定規模で維持
- 内航海運は、環境適応型の輸送サービス

内航海運の抱える問題

- 産業基礎物資を中心として輸送量が低迷
- 船舶の老朽化が急速に進んでいる

将来の見通し

- 将来輸送量・船腹量推計を行ったところ、平成27年における輸送量（対平成22年度比）は上位ケースで▲1%、下位ケースで▲10%、船腹量は上位ケースで▲9%、下位ケースで▲18%。

代替建造促進に向けた4つの視点

競争力の強化

課題1-1 オーナーの競争力強化に向けた取り組み

内航海運の活性化のためには、頑張るオーナーを支援し、一杯船主が多数を占めるといふ零細性を克服していく必要がある（グループ化の促進、老齢船の代替建造促進、規制緩和に向けた取り組み）。

課題1-2 内航船舶のイノベーション推進に向けた取り組み

内航船舶建造の減少に伴い、国内中小造船業の建造能力も減少。産業基盤が崩壊し、内航船舶の技術的イノベーションが進まなくなるおそれ（内航船舶造船業の産業基盤強化、内航海運の競争力強化に資する技術の開発・普及）。

環境適応型産業への展開

課題2 選択される環境産業への脱皮

内航海運は、環境負荷が陸上輸送に比べて低いという特性を持っており、今後、経済活動の中で地球温暖化問題へ対応する必要性が増していくという状況を追い風とし、環境産業として荷主を選択されるよう、積極的な取り組みを進め、輸送量を増加させていく必要がある（船舶の環境性能向上に向けた取り組み、モーダルシフト促進に向けた取り組み）。

新たな需要構造への対応

課題3 海外等新たな需要開拓について

過去の輸送動向や将来輸送推計を見ると、内航海運の国内輸送需要そのものは産業基礎物資を中心に一貫して減少していく傾向にあり、内航海運として、船腹量の需給バランスを確保しつつ、こうした新たな需要構造の変化に対応していく必要がある（新たな輸送需要の開拓、海外等物流が成長している分野の需要の取り込み、事業再生手法の検討）。

暫定措置事業のあり方

課題4 今後の暫定措置事業のあり方について

平成28年度以降は、解撤等交付金の対象船舶の消滅により同交付金が廃止されるが、建造等納付金自体は収支相償うまで続くことになっており、これを前提に今後の暫定措置事業のあり方を考えていく必要がある。

➡ これらの施策により代替建造を促進し、暫定措置事業の早期解消を図る