

「海上輸送へのモーダルシフト推進における規制緩和効果の検討」

学籍番号：2002715 氏名：検崎 朴郎

指導教官：鶴田 三郎 教授

黒川 久幸 助教授

1. 序章

現在、温室効果ガスによる地球温暖化の抑制対策が、世界的規模で実施されている。我が国における運輸部門ではモーダルシフト対策が実施され、推進のための研究等が活発になされているが、モーダルシフトは、推進されているとは言いがたい状況である。

そこで本研究では、従来の研究で十分な検討がされていない法律・規制という視点からモーダルシフトの推進効果を検討する。具体的には、規制緩和による輸送費用の削減効果を推計し、これによる船舶輸送貨物量の増加、そして CO₂ 削減量を試算する。また、この試算を基にモーダルシフト対策としての中距離における海上輸送の可能性について示す。

2. 従来の研究の特徴

従来の研究は、モーダルシフトの推進策として規制緩和の必要性を言及しているにとどまり、その効果を定量的に検討・試算しているものはほとんどない。このため規制緩和策の実現可能性の検討が十分なされてこなかった。

3. 規制の現状と規制緩和への要望

近年、荷主の多様なニーズや規制に対する考え方の変化により規制の見直しが図られ、いくつかの緩和が行われた。しかし、内航海運や港湾運送事業においては、シャーシに関わる問題等、見直しが必要とされている規制が数多くある。規制緩和の要望が強い規制のまとめを表 1 に示す。

4. 輸送費、排出量削減効果の検討

前章で検討した規制について 3 つのケースを設定した。ケース 1 は固定資産税、建造納付金、港湾使用料等が緩和された場合、ケース 2 はケース 1 に加え、シャーシに関する自動車税等を含めた場合、ケース 3 はケース 2 に加えて石油税を含めた場合である。そして、どの程度輸送費用が削減できるかを東京一名古屋間の RORO 船を例に検討した。この結果を図 1 に示す。図より、ケース 3 の場合、最大 5,411 円の輸送費用が削減できることが分かった。そして、輸送費用の変化による海上へのモーダルシフト量を推測し、モーダルシフトによる CO₂ 排出量の削減効果を検討した。この結果を図 2 に示す。図より、モーダルシフト量の増加によって約 5 万トンの CO₂ が削減できることが分かった。

また、削減できる輸送費用は距離によらない固定費であることから、距離が短いほど規制緩和の効果が期待できると考えられる。

以上のことから、中距離における海上輸送の可能性があると考えられる。

5. 結論

モーダルシフト推進の観点から規制緩和の効果について定量的に示した。また、具体的な規制緩和の実施効果の検討として、中距離における海上輸送を対象に検討し、モーダルシフト推進の可能性を示した。

表 1 規制緩和への要望一覧

規制内容	担当省庁	緩和の効果	懸念される問題
シャーシの車検制度	国土交通省自動車交通局	維持費低減	・内航海運だけの優遇措置として(長距離トラックやタクシー業界等)から批判
シャーシの自動車税	各地方自治体	維持費低減	・海上輸送用シャーシの区別ができるか
シャーシの車庫	国土交通省	維持費低減	・違法駐車
船舶の固定資産税	各地方自治体	維持費低減	
内航海運の石油税	経済産業省	運航費低減	・内航海運だけの優遇措置として批判
認定条件関係 距離条件 積荷条件 船型条件 対象トン数 寄港地数	国土交通省 海事局 次世代内航海運懇談会 暫定措置事業部	建造納付金低減	・暫定措置事業終了の遅延
港湾運送事業関係 参入規制 価格規制	国土交通省 海事局	競争的市場の促進	・悪質事業者の参入 ・過度なダンピング ・労働環境の悪化
港湾使用料の見直し スーパー中核港湾導入	国土交通省 港湾局	競争的市場の促進 港湾使用者の利便性向上	該当港湾との格差の拡大

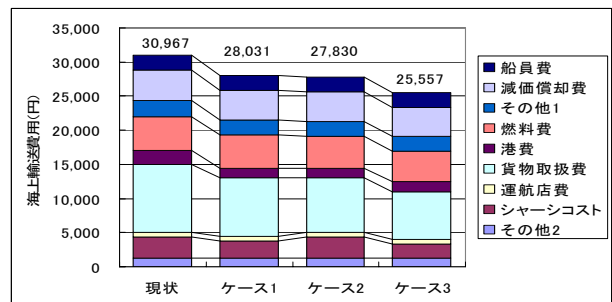


図 1 規制緩和による運賃の変化

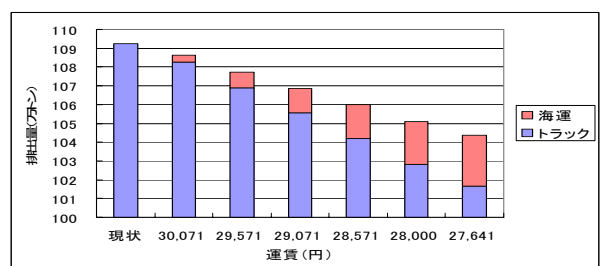


図 2 運賃の変化による CO₂ 排出量の推移