

第3節 国内旅客輸送

(1) 国内旅客輸送の現状

① 旅客船事業の現状

イ) 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2015年4月1日現在、953業者（対前年比3事業者増）によって1720航路（対前年比19航路増）が経営され、これに就航している船舶は2,226隻（対前年比3隻減）となっている。

業種別に見ると、一般旅客定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに減少しており、フェリー航路事業については、航路数、隻数が減少している。旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに増加している。

図表Ⅱ—1—40 各航路事業の業種別概要数

区分	年	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	2011	424	571	1,197
	2012	415	563	1,176
	2013	410	551	1,160
	2014	410	551	1,129
	2015	404	547	1,123
特定旅客定期航路事業	2011	6	7	8
	2012	6	7	8
	2013	6	7	8
	2014	6	7	8
旅客不定期航路事業	2011	538	1,115	1,088
	2012	539	1,129	1,088
	2013	534	1,124	1,106
	2014	534	1,143	1,092
	2015	543	1,166	1,095
計	2011	968	1,693	2,293
	2012	960	1,699	2,272
	2013	950	1,682	2,274
	2014	950	1,701	2,229
	2015	953	1,720	2,226
うちフェリー航路事業	2011	147	171	306
	2012	142	165	302
	2013	147	170	302
	2014	144	168	298
	2015	145	166	294

ロ) 輸送実績

2013年度の輸送実績は、輸送人員で8,802万人（対前年度比1.0%増）、輸送人キロで32億6,507万人キロ（対前年度比5.6%増）となった。

図表Ⅱ—1—41 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区分	年度	輸送人員		輸送人*	
			対前年度 伸び率		対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	2009	83.1	▲ 7.0	2,920	▲ 13.2
	2010	76.8	▲ 7.6	2,872	▲ 1.6
	2011	76.7	▲ 0.1	2,933	2.1
	2012	79.5	3.6	2,968	1.2
	2013	79.8	0.3	3,131	5.5
特定旅客定期航路事業	2009	0.2	58.6	1	237.0
	2010	0.2	17.7	2	140.5
	2011	0.2	▲ 4.6	2	▲ 0.6
	2012	0.2	▲ 2.7	2	▲ 1.0
旅客不定期航路事業	2009	8.9	▲ 6.3	152	3.4
	2010	8.1	▲ 9.6	130	▲ 14.3
	2011	7.2	▲ 11.5	112	▲ 13.9
	2012	7.4	4.0	123	9.5
	2013	8.1	8.2	132	7.9
計	2009	92.2	▲ 6.9	3,073	▲ 12.5
	2010	85.0	▲ 7.7	3,004	▲ 2.3
	2011	84.1	▲ 1.2	3,047	1.4
	2012	87.1	3.7	3,092	1.5
	2013	88.0	1.0	3,265	5.6

注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

一方、自動車航送実績では、台数でトラックが4,023千台（対前年度比0.3%増）、乗用車・その他が7,798千台（対前年度比5.6%減）となり、台キロではトラックが985百万台キロ（対前年度比7.9%増）、乗用車・その他で692百万台キロ（対前年度比6.0%増）となった。

図表Ⅱ—1—42 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キロ、%)

年度	トラック	対前年度	乗用車 その他	対前年度	計	対前年度
		伸び率		伸び率		伸び率
2009	台数	▲ 14.1	8,258	▲ 16.6	12,380	▲ 15.7
	台 ^キ ロ	▲ 8.7	600	▲ 5.8	1,463	▲ 7.5
2010	台数	▲ 4.9	7,659	▲ 7.3	11,581	▲ 6.5
	台 ^キ ロ	0.8	595	▲ 0.9	1,465	0.1
2011	台数	0.1	7,664	0.1	11,590	0.1
	台 ^キ ロ	1.9	617	3.7	1,504	2.6
2012	台数	2.1	8,263	7.8	12,272	5.9
	台 ^キ ロ	2.9	653	5.8	1,566	4.1
2013	台数	0.3	7,798	▲ 5.6	11,821	▲ 3.7
	台 ^キ ロ	7.9	692	6.0	1,677	7.1

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

八) 経営状況

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、集計した航路数は前年度より10航路減少、営業収入は約80億円増加している。

営業損益及び経常損益については、前年度より赤字額が増加しており、経常収支率は98.0%となり、依然として厳しい経営状況が続いている。

図表Ⅱ—1—43 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)

(単位：百万円、%)

区 分	年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
一般旅客定期航路事業	2009	527	239,400	▲ 4,259	▲ 4,732	98.1
	2010	522	237,267	285	499	100.2
	2011	519	237,464	▲ 4,237	▲ 2,646	99.0
	2012	515	239,451	▲ 197	303	100.1
	2013	509	250,415	▲ 8,801	▲ 6,507	97.5
特定旅客定期航路事業	2009	7	252	12	10	104.1
	2010	7	275	▲ 16	▲ 16	94.5
	2011	7	297	28	27	110.2
	2012	7	298	11	11	104.0
	2013	7	309	10	10	103.5
旅客不定期航路事業	2009	663	24,771	▲ 4,146	▲ 2,673	90.9
	2010	661	26,706	▲ 2,620	▲ 2,664	91.0
	2011	659	19,404	▲ 495	▲ 369	98.2
	2012	662	22,488	▲ 665	▲ 469	98.0
	2013	658	19,594	593	866	104.5
計	2009	1,197	264,422	▲ 8,393	▲ 7,394	97.9
	2010	1,190	264,249	▲ 2,354	▲ 2,183	99.2
	2011	1,185	257,165	▲ 4,703	▲ 2,987	98.9
	2012	1,184	262,237	▲ 851	▲ 155	99.9
	2013	1,174	270,317	▲ 8,197	▲ 5,631	98.0

(注) 1. 経営実態調査で報告のあった航路のうち無償航路を除く航路の航路損益を集計したものである。
2. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

②長距離フェリー事業の現状

イ) 長距離フェリー事業の概要

片道の航路距離が300km以上である長距離フェリー航路は、2015年4月1日現在、8事業者で11航路が経営されており、就航船舶は35隻となっている。

ロ) 輸送実績

2014年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると、航路数の増減はなく、航路距離は減少した。

航送台数、航送台キロ、旅客輸送人キロは4年ぶり、旅客輸送人員は2年ぶりに減少した。

図表Ⅱ-1-44 長距離フェリー航路の輸送実績

区分		2013年度			2014年度		
航路数		11 航路			11 航路		
航路距離		8,420 km			8,337 km		
就航隻数		35 隻			35 隻		
		(2014年4月1日現在)			(2015年4月1日現在)		
区分	輸送実績	構成比	対前年度 伸び率	輸送実績	構成比	対前年度 伸び率	
航送台数	1,189	60.9%	5.2%	1,165	62.1%	-2.1%	
普通トラック	763	39.1%	0.8%	710	37.9%	-6.9%	
乗用車・その他	1,952	100.0%	3.4%	1,875	100.0%	-4.0%	
計	1,506		3.9%	1,459		-3.1%	
8トントラック換算計	820	61.3%	12.3%	741	62.9%	-9.6%	
航送キロ	517	38.7%	9.3%	437	37.1%	-15.4%	
普通トラック	1,337	100.0%	11.1%	1,178	100.0%	-11.9%	
計	1,036		11.3%	922		-11.0%	
8トントラック換算計	2,262 千人		3.5%	2,106 千人		-6.9%	
旅客輸送人員	1,373 百万人キロ		12.2%	1,159 百万人キロ		-15.6%	
旅客輸送人キロ							

(単位：千台、百万台キロ)

(注) 1. 8トン換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。
2. 速報値である。

八) 経営状況

2014年度の長距離フェリー事業者の収支状況について見ると、営業収入、営業費用ともに増加し、営業損益は約85億6千万円と、4期連続の黒字となり、経常損益は約79億4千万円の黒字となった。

なお、2014年度末における財務状況は、図表Ⅱ-1-46のとおりである。

図表Ⅱ-1-45 長距離フェリー事業者収支状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分	2013年度	2014年度	対前年度比
営業収入	140,934	142,743	101.3%
営業費用	133,911	134,179	100.2%
営業損益	7,023	8,564	—
経常損益	6,676	7,942	—
当期損益	4,028	5,230	—

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。
2. 速報値である。

図表Ⅱ-1-46 長距離フェリー事業者財務状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	37,681	23.4%
	固定資産	123,632	76.6%
	資産合計	161,313	100.0%
負債	流動負債	59,292	36.8%
	固定負債	65,608	40.7%
	負債合計	124,900	77.4%
純資産		36,414	22.6%
負債・純資産合計		161,313	100.0%

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。
2. 速報値である。

③ 離島航路事業の現状

イ) 離島航路事業の概況

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は2015年4月1日現在、232事業者によって289航路が経営されており、就航船舶は546隻(約20万総トン)となっている。

また、離島航路事業全体のほぼ三分の一を公営又は第三セクターが運営しているが、これらの航路は経営環境が厳しいものの、離島住民の足として必要不可欠な航路であるという認識に立って、地方公共団体自らが運営に携わっている。

図表Ⅱ-1-47 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	151	31	50	232

図表Ⅱ-1-48 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2012	297	553	198,255	359
2013	285	549	200,092	364
2014	289	546	201,122	368

ロ) 輸送実績

2013年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,451万人(対前年度比1.7%増)、輸送人

キロで10億6,824万人キロ(同0.1%減)となっている。

図表Ⅱ—1—49 離島航路の旅客輸送実績

年度	輸送人員	輸送人キロ	
		対前年度伸び率	対前年度伸び率
2011	42,055	0.1	1,063,484
2012	43,743	4.0	1,069,821
2013	44,507	1.7	1,068,237

(単位:千人、千人キロ、%)

八) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2013年度の経常収支率は、95.1%となった。

図表Ⅱ—1—50 離島航路の収支状況

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
2011	73,764	▲ 7,865	▲ 6,519	92.2
2012	73,167	▲ 6,149	▲ 5,116	93.7
2013	75,954	▲ 6,079	▲ 4,105	95.1

(単位:百万円、%)

二) 小規模事業者の現状

旅客定員12名以下の船舶による事業(本土と離島間等において人と物の交流手段の一つとなっているいわゆる海上タクシーや各地域における観光遊覧船事業など)は、2000年の海上運送法改正以降、事業開始の届出を要することになったが、これらの小規模な事業者は遊漁船や漁船が季節的に稼働しているような特殊な形態も多く、輸送の安全の確保並びに利用者保護の観点等から、その事業実態の把握に努めるとともに、法令遵守の徹底を図ること等、地方運輸局を中心に当該事業者に対する指導・監督体制の強化を図ってきている。

図表Ⅱ—1—51 届出事業者数の推移

区分	2009年4月	2010年4月	2011年4月	2012年4月	2013年4月	2014年4月	2015年4月
届出事業者数	3,033	3,178	3,243	3,334	3,496	3,624	3,772

(2) 国内旅客輸送における取り組み

① 活力ある離島航路の実現

イ) 航路の維持・整備のための公的補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州及び沖縄本島を含めて6千8百余の島嶼を有しており、そのなかの4百余の島嶼に人々が暮らしている。離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。離島航路を運航する事業者の多くは、人口の減少、高齢化の進展等により厳しい経営状況にあるが、そのような離島航路事業者に対し、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、航路の維持・改善を図っている。

図表Ⅱ—1—52 離島航路補助金交付実績等

(単位:百万円)			
年度	事業者	航路数	補助金交付金額
2010	115	124	4,771
	(93)	(102)	(4,575)
	(22)	(22)	(196)
2011	109	119	6,000
	(94)	(104)	(5,279)
	(15)	(15)	(248)
2012	127	138	6,707
	(108)	(119)	(5,823)
	(19)	(19)	(884)
2013	126	137	6,457
	(109)	(120)	(5,962)
	(17)	(17)	(495)
2014	146	136	7,041
	(119)	(109)	(6,276)
	(27)	(27)	(765)

(注) 1. () は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路構造改革補助
 2. 2009、2012年度は補正予算額を含む
 3. 2011年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金305億円の内数
 4. 2012～2013年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金306億円の内数

また、2009年度より、増大する欠損を抑制しつつ持続的な航路運営を図るための離島航路構造改革補助制度を創設した。

更には、2011年度より離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道のそれぞれの支援制度を統合した「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、この事業のなかで引き続き航路維持を図ることとし、従来の運航欠損額の事後的な補填形式から、効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更することで、より効果的・効率的な支援を実施している。

② 旅客船のバリアフリー化の推進

イ) 背景

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、2035年には国民の3人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。また、近年、障害者が障害を持たない人と同等に生活し活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念に基づいて、障害者が障害を持たない人とともに活動しサービスを受けることができるよう配慮することが求められている。

こうした背景から、2006年6月21日に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)が施行され、同法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において2010年末までの整備目標等が定められていたが、目標期限が到来したことから、バリアフリー法施行の経験、各方面からの要請・指摘等を踏まえ、「スパイラルアップ」の考え方の下に、a)施設等の一層のバリアフリー化の促進、b)基本構想の作成促進、c)教育訓練・心のバリアフリーの促進を柱として基本方針を見直し、新たな整備目標等を定めた基本方針が2011年3月31日より施行された。

旅客船分野のバリアフリー化については、旅客船を取り巻く環境が、景気低迷や利用客の減少など厳しい状況にあることからなかなか進まず、高齢者や障害者等の旅客船利用時における利便性は必ずしも良好とは言えない状況にあるものの、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団の補助金制度等を活用して、バリアフリー設備を完備した旅客船の建造や改造、旅客船ターミナルの整備が進められてきている。

また、2011年度からは地域公共交通確保維持改善事業において、旅客船及び旅客船ターミナルのバリアフリー化に対する支援を新たに設けているところである。

ロ) バリアフリー基準及び基本方針

船舶の乗降からバリアフリー化された客席(バリアフリー客席)及び車いすスペースまでの一つ以上の乗下船経路において、介助者又は職員による補助を前提として、通路の有効幅を80cm以上確保すること、手すりの設置、昇降機の設置(乗下船経路が別甲板に渡る場合)等が義務付けられるとともに、バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備(便所、食堂、売店、遊歩甲板)までの一つ以上の船内移動経路において、原則として、高齢者、障害者等が独力で移動することを前提として、通路の有効幅を120cm以上確保すること、手すりの設置、エレベーターの設置(船内移動経路が別甲板に渡る場合)、通路途中の車いすの転回場所の設置等が義務付けられている。

これまでの基本方針において旅客船は、2010年までに、総隻数約1,000隻のうち約50%に当たる約500隻(年間平均建造数が平均50隻より推計)をバリアフリー化されたものとする整備目標を掲げていた。2011年3月31日より施行された改正基本方針においては、旅客船について、以下の通り整備目標を定めている。

総隻数約800隻のうち約50%に当たる約400隻について、2020年度までに、移動等円滑化を実施する。また、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、2020年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

図表Ⅱ-1-53 国内旅客船のバリアフリー化



③国内旅客航路の活性化

国内旅客船は、利用者の減少等により、厳しい経営状況が続く一方、四面を海に囲まれた我が国における貴重な交通モードとして、また、スローライフを満喫できる移動空間として、より多くのユーザーから期待されており、我が国の魅力を発信するツールとしても注目されている。

この状況を踏まえ、国内旅客航路の活性化を図るため、「船旅の魅力向上」を重要課題と位置付けると共に、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者等が連携し、一致協力して船の認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズにあった船旅商品の開発・販売促進等の取り組みを展開している。

これまでの取組として、2008年に旅客航路全体のイメージアップを図り、船旅の魅力を紹介するため、全国の旅客航路を対象にした「船から見る風景100選」の募集を行い、「ベストショット賞」「ベストコメント賞」を含んだ全100選を選定し、風景100選を活用した船旅の魅力向上に努めてきた。

また、旅行者に実際の船の旅を体験してもらう場として、2014年度までにファミトリップ（体験航海）を合計7回開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。他にも旅行者も参加しての船旅活性化セミナーを定期的に行っている。

更に、2013年度からは子どもの日と海の日、子どもたちに普段あまりなじみのない旅客船による船旅の魅力体験してもらうため、旅客船の小学生運賃を無料とするキャンペーンを全国規模で実施している。

2015年度は、引き続きファミトリップや船旅活性化セミナーを継続して開催すること等により旅行業界との連携を更に強化して、船旅の魅力を戦略的にPRし、国内旅客船の船旅の振興に向けた取り組みを進めていくこととしている。

第4節 内航海運

(1) 内航海運の現状

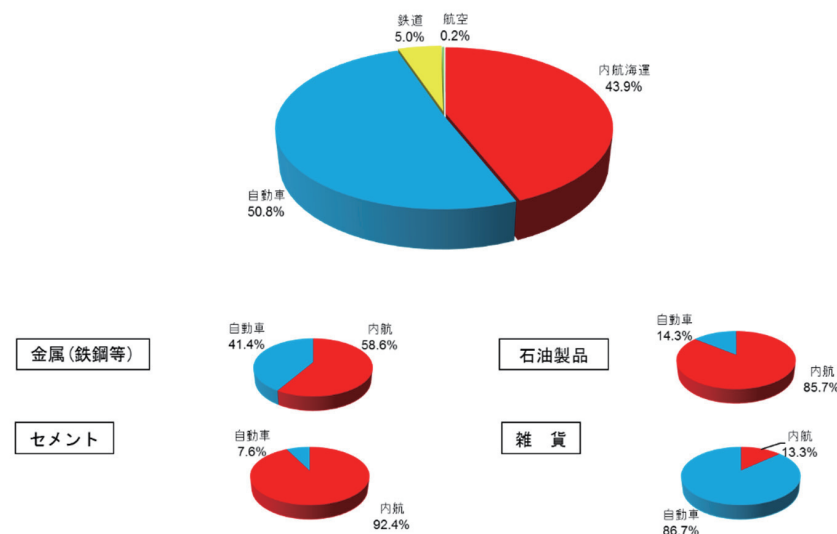
①内航海運の概況

我が国と外国との間の航海を「外航」と呼ぶのに対し、国内間における航海を「内航」と呼び、輸送対象によって内航貨物輸送と内航旅客輸送に区分される。このうちの、内航貨物輸送を一般に「内航海運」と呼んでいる。

内航海運は国内貨物輸送の43.9%（2013年度、トンキロベース）を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な、産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等については、その約8割を輸送している。

また、図表Ⅱ-1-54を見てもわかるように、内航海運によって輸送される品目の多くが産業基礎物資で占められている。

図表Ⅱ-1-54 輸送機関別シェア（2013年度：トンキロベース）



○ 国土交通省資料より作成
 (注) 品目別輸送機関別シェアは、平成21年度の割合である。

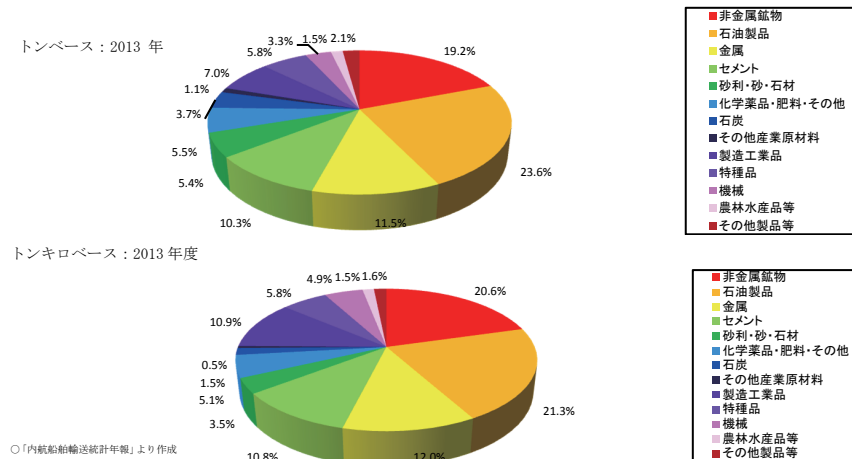
図表Ⅱ-1-55 輸送機別貨物輸送量の推移

年度	輸送量(万ト)					輸送活動量(百万ト・km)					平均輸送距離(Km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
昭和45	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
50	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
55	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
60	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
平成2	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918
7	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,693 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963
8	54,691 (8.21)	604,209 (90.67)	7,356 (1.10)	100 (0.02)	666,356 (100)	241,756 (42.30)	303,896 (53.17)	24,968 (4.37)	962 (0.17)	571,582 (100)	442	50	339	962
9	54,144 (8.27)	593,451 (90.66)	6,923 (1.06)	101 (0.02)	654,619 (100)	237,018 (41.78)	304,691 (53.71)	24,618 (4.34)	981 (0.17)	567,308 (100)	438	51	356	971
10	51,665 (8.24)	569,080 (90.78)	6,037 (0.96)	102 (0.02)	626,884 (100)	226,980 (41.27)	299,125 (54.39)	22,920 (4.17)	985 (0.18)	550,010 (100)	439	53	380	966
11	52,260 (8.27)	573,607 (90.78)	5,869 (0.93)	106 (0.02)	631,842 (100)	229,432 (41.07)	305,600 (54.71)	22,541 (4.04)	1039 (0.19)	558,612 (100)	439	53	384	980
12	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624,348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977
13	52,007 (8.62)	545,455 (90.39)	5,867 (0.97)	102 (0.02)	603,431 (100)	244,451 (42.20)	311,599 (53.79)	22,193 (3.83)	994 (0.17)	579,237 (100)	470	57	378	975
14	49,725 (8.61)	521,973 (90.39)	5,659 (0.98)	100 (0.02)	577,457 (100)	235,582 (41.38)	310,614 (54.56)	22,131 (3.89)	991 (0.17)	569,318 (100)	474	60	391	991
15	44,554 (7.94)	511,348 (91.09)	5,360 (0.95)	103 (0.02)	561,365 (100)	218,191 (38.79)	320,466 (56.97)	22,794 (4.05)	1,027 (0.18)	562,478 (100)	490	63	425	997
16	44,025 (8.08)	495,325 (90.94)	5,222 (0.96)	107 (0.02)	544,679 (100)	218,833 (38.49)	326,215 (57.37)	22,476 (3.95)	1,058 (0.19)	568,582 (100)	497	66	430	989
17	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.62)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
18	41,864 (7.85)	483,702 (91.15)	5,187 (0.98)	110 (0.02)	530,663 (100)	207,849 (36.01)	345,035 (59.78)	23,192 (4.02)	1,094 (0.19)	577,170 (100)	499	71	447	995
19	40,969 (7.77)	481,189 (91.25)	5,085 (0.96)	115 (0.02)	527,358 (100)	202,962 (34.95)	353,320 (60.84)	23,334 (4.02)	1,145 (0.20)	580,761 (100)	495	73	459	996
20	37,871 (7.53)	460,075 (91.53)	4,623 (0.92)	107 (0.02)	502,676 (100)	187,859 (33.78)	344,939 (62.02)	22,256 (4.00)	1,078 (0.19)	556,132 (100)	496	75	481	1,007
21	33,218 (7.04)	433,954 (92.02)	4,325 (0.92)	103 (0.02)	471,600 (100)	167,315 (32.05)	333,181 (63.82)	20,562 (3.94)	1,043 (0.20)	522,101 (100)	504	77	475	1,013
22	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032
23	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100)	485	51	501	1,033
24	36,599 (7.66)	436,593 (91.43)	4,234 (0.89)	98 (0.02)	477,524 (100)	177,791 (43.44)	209,956 (51.30)	20,471 (5.00)	1,017 (0.25)	409,235 (100)	486	48	483	1,038
25	37,833 (7.93)	434,575 (91.12)	4,410 (0.92)	102 (0.02)	476,920 (100)	184,860 (43.90)	214,092 (50.84)	21,071 (5.00)	1,049 (0.25)	421,072 (100)	489	49	478	1,028

○ 国土交通省資料より作成。

(注) ①()は、輸送機別別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は平成22年度より軽自動車を含む数字である(平成22年度から自家用貨物軽自動車の数字は除く)。平成22年度からの調査・統計方法の変更。東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の23年3月及び4月の数値は含まれない。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

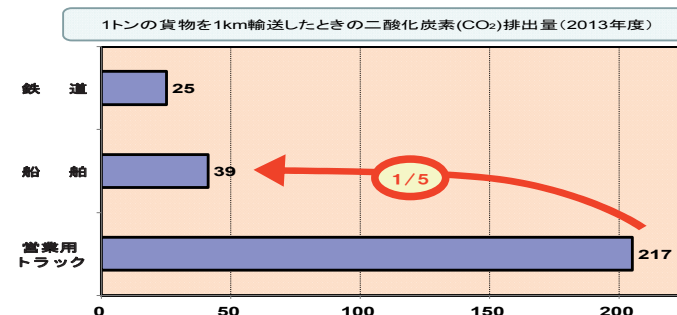
図表Ⅱ-1-56 輸送品目別シェア(2013年度)



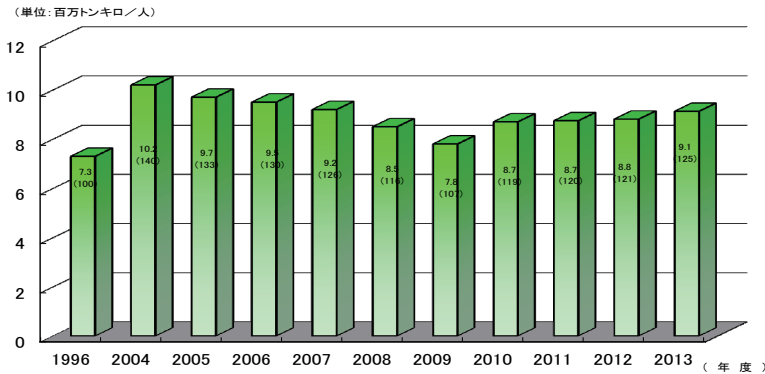
内航海運は、1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素(CO₂)排出量は、営業用貨物車(トラック)と比較して約5分の1であるとともに、図表Ⅱ-1-58及び図表Ⅱ-1-59を見てもわかるとおり、2011年度の従業員(内航船員)1人あたりの輸送トンキロは1996年度と比較すると約2割増、また、2014年度の1隻あたりの平均総トン数は1997年度と比較すると約4割増となっており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れた輸送機関であるといえる。

その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ-1-57 輸送機別のCO₂排出原単位(2013年度)

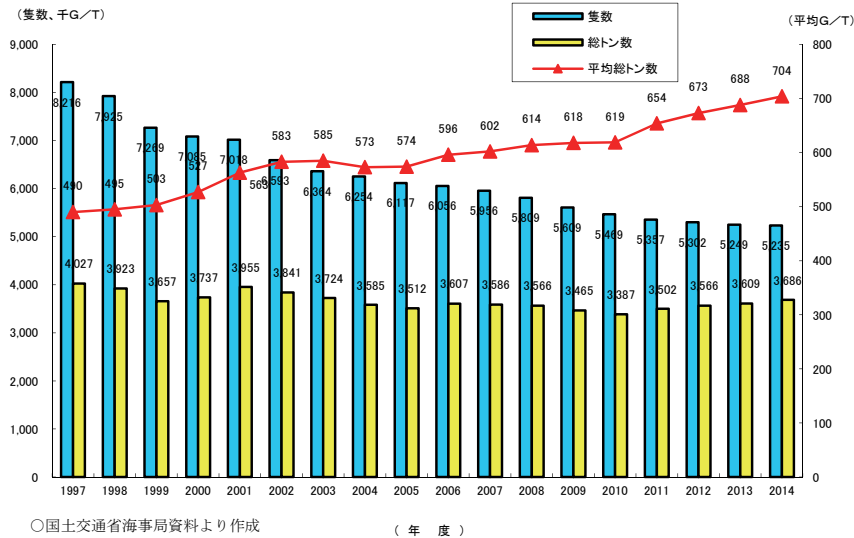


図表Ⅱ—1—58 輸送効率性の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成
 注1. 従業員1人あたりの輸送トンキロ
 2. ()内は88年度を100とした場合の指数

図表Ⅱ—1—59 内航船舶の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成
 各年度未現在

②内航海運業者の現状

2015年4月1日現在、登録事業者は2,258者、届出事業者は1,297者となっており、その99.7%が中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下の企業）となっている。

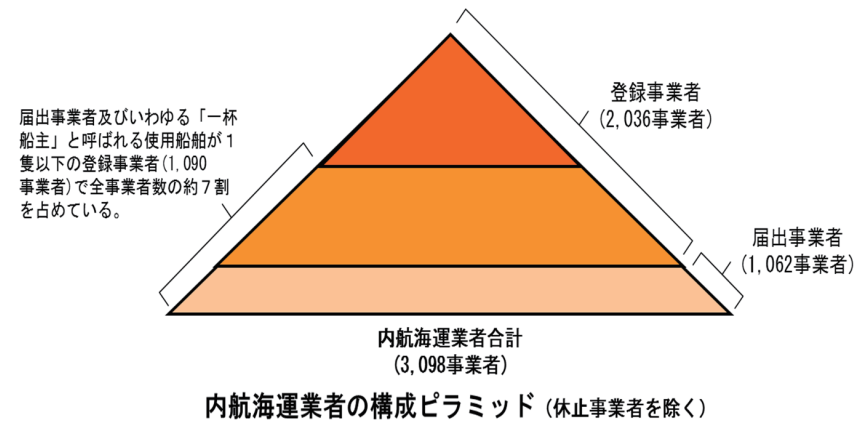
また、内航海運業法の改正による事業区分（内航運送業「オペレーター」と内航船舶貸渡業「オーナー」）の廃止後も、少数の荷主企業が特定オペレーターと元請運送契約を結び、その他のオペレーター及びオーナーは元請オペレーターの傘下で事業活動を営むといったピラミッド型の市場構造となっている。

図表Ⅱ—1—60 内航海運の事業構造

概要

- 内航海運業者数 3,555事業者（うち、休止事業者457者） **99.7%が中小企業**
- 登録事業者数 2,258事業者（うち、休止事業者222者）
- 届出事業者数 1,297事業者（うち、休止事業者235者）

（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。

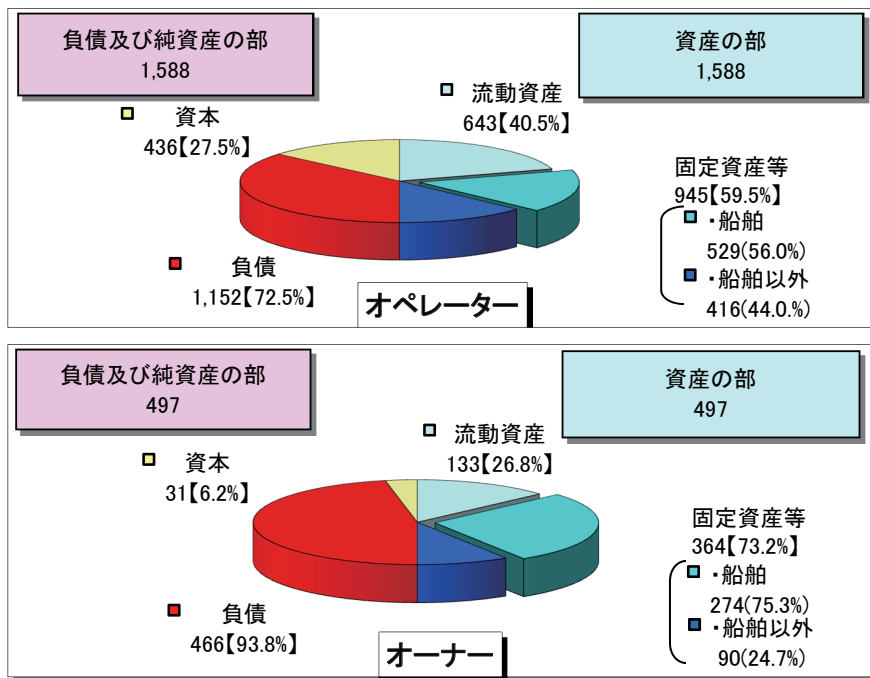


○ 海事局資料より作成
 （注）2015年4月1日現在。

③財務状況

2012年度の内航海運業者の財務状況をみると、①資産に占める固定資産の割合は、オペレーターが59.5%、オーナーが73.2%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②自己資本比率は、オペレーターが27.5%、オーナーが6.2%であり、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっていること等がわかる。

図表Ⅱ—1—61 内航海運の財務状況



(単位：百万円)

○国土交通省海事局資料より作成

注：【 】内は各部に対する割合

()内は固定資産等に対する割合

④輸送動向・市況

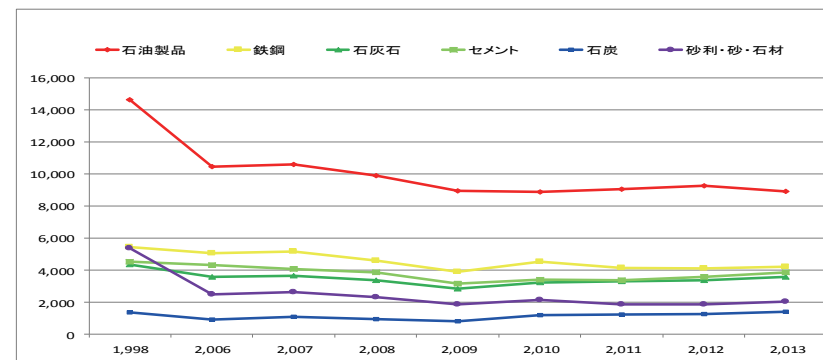
2013年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で4.0%増加している。主要品目別（トンベース）では、石油製品は同3.7%減少しているものの、その他の品目については、鉄鋼は同2.6%増、石灰石は同6.4%増、セメントは同8.4%増、石炭は同12.0%増、砂利・砂・石材は同8.9%増と増加傾向となっている。

図表Ⅱ—1—62 内航貨物輸送量の推移

年度	輸送トン数(千トン)			輸送トンキロ(億トンキロ)		
	対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比	
1970	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
1975	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
1980	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
1985	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
1990	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	111.1
1995	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
2000	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
2003	445,544	118.3	89.6	2,182	144.3	92.6
2004	440,252	116.9	98.8	2,188	144.7	100.3
2005	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
2006	416,644	110.6	97.8	2,078	137.4	98.2
2007	409,694	108.8	98.3	2,030	134.3	97.7
2008	378,705	100.5	92.4	1,879	124.3	92.6
2009	332,175	88.2	87.7	1,673	110.6	89.0
2010	336,734	89.4	101.4	1,799	119.0	107.5
2011	360,983	95.8	107.2	1,749	115.7	97.2
2012	365,992	97.2	101.4	1,778	117.6	101.7
2013	378,334	100.4	103.4	1,849	122.3	104.0

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

図表Ⅱ—1—63 主要品目別輸送量の推移

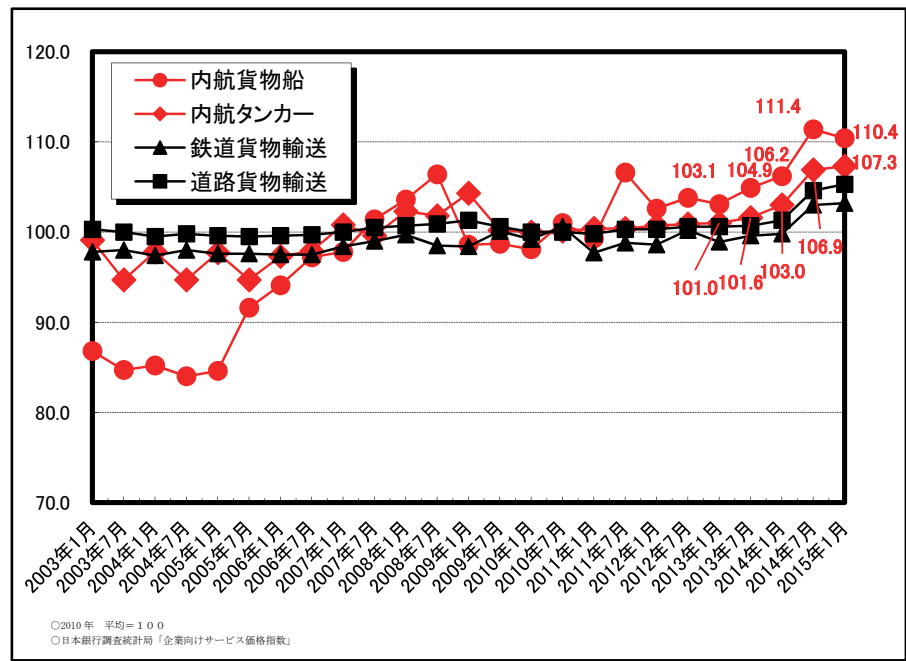


○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

(年度)

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ-1-64のとおり、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については、2005年後半から回復傾向となっている。

図表Ⅱ-1-64 サービス価格推移（2010年基準）



⑤内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2015年3月末現在で合計5,235隻（前年度比0.3%減）、3,686千総トン（前年度比2%増）となっている。

船型別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の79.0%を占めているが、総トン数ベースでは全体の23.0%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の10%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の66%と過半数を占めている。

船種別にみると、全船種とも大型化が進んできており、2015年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2005年3月末のそれとを比較すると、最大で59.1%の増加となっている。

図表Ⅱ-1-65 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2005年3月31日		2015年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,997 (32)	59,015 (2)	1,781 (34)	44,754 (1)
100総トン以上200総トン未満	1,362 (22)	238,228 (7)	827 (16)	143,034 (4)
200総トン以上300総トン未満	267 (4)	69,277 (2)	297 (6)	76,463 (2)
300総トン以上400総トン未満	240 (4)	84,334 (2)	195 (4)	68,242 (2)
400総トン以上500総トン未満	1,197 (19)	581,444 (16)	1,019 (19)	498,460 (14)
500総トン以上700総トン未満	324 (5)	215,520 (6)	186 (4)	119,191 (3)
700総トン以上1000総トン未満	281 (4)	236,106 (7)	393 (8)	320,323 (9)
1000総トン以上2000総トン未満	197 (3)	295,743 (8)	137 (3)	202,815 (6)
2000総トン以上3000総トン未満	125 (2)	340,095 (9)	74 (1)	194,673 (5)
3000総トン以上4500総トン未満	138 (2)	508,737 (14)	178 (3)	655,461 (18)
4500総トン以上6500総トン未満	62 (1)	319,971 (9)	61 (1)	311,354 (8)
6500総トン以上	64 (1)	636,273 (18)	87 (2)	1,051,499 (29)
合計	6,254 [※] (100)	3,584,743 [※] (100)	5,235 [※] (100)	3,686,269 (100)
平均総トン数		573		704

○国土交通省海事局調べ
 (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復興に係る石油製品用許認可船は含まない。
 2. ()は構成比(%)である。
 3. 単位未満の端数については端数処理のため、合計と内計が一致しない場合もある。

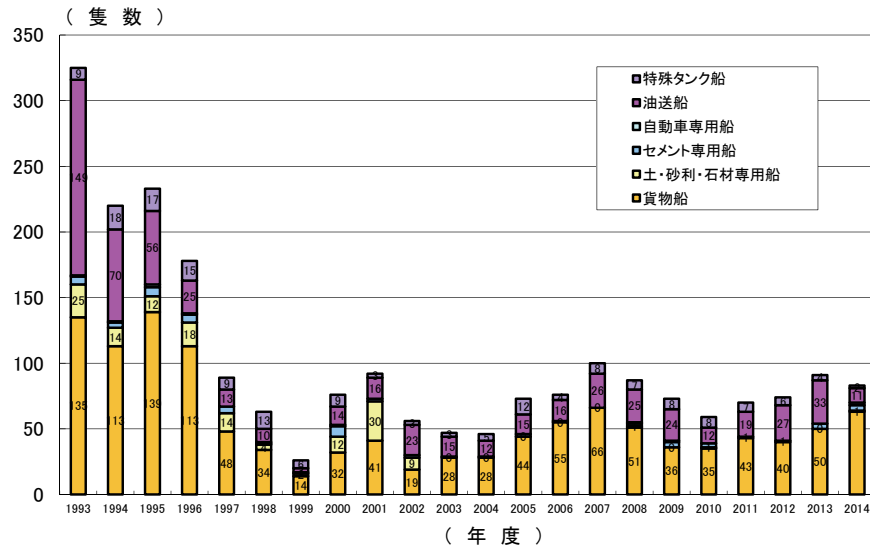
図表Ⅱ-1-66 内航船の船種別船腹量

船種	2005年3月31日		2015年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,796	1,555,443 (410)	3,449	1,780,643 (516)
土・砂利・石材専用船	731	497,790 (681)	367	229,077 (624)
セメント専用船	164	408,812 (2493)	144	404,204 (2807)
自動車専用船	44	178,960 (4067)	18	88,678 (4927)
油送船	1,141	733,754 (643)	961	983,285 (1023)
特殊タンク船	378	209,983 (556)	296	200,382 (677)
合計	6,254	3,584,742 (573)	5,235	3,686,269 (704)

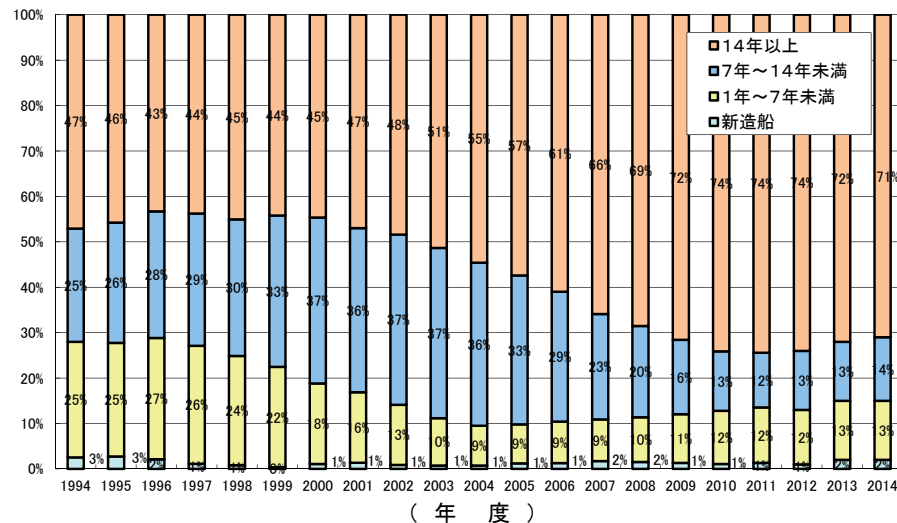
○国土交通省海事局調べ
 (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復興に係る石油製品用許認可船は含まない。
 2. ()は平均総トン数である。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2014年度はピーク時の約26%に当たる83隻であった。これは、建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合（老朽船比率）は、1999年度の44%以降上昇傾向にあったが、2014年度末は全体の71%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ-1-67 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ-1-68 船齢構成の推移

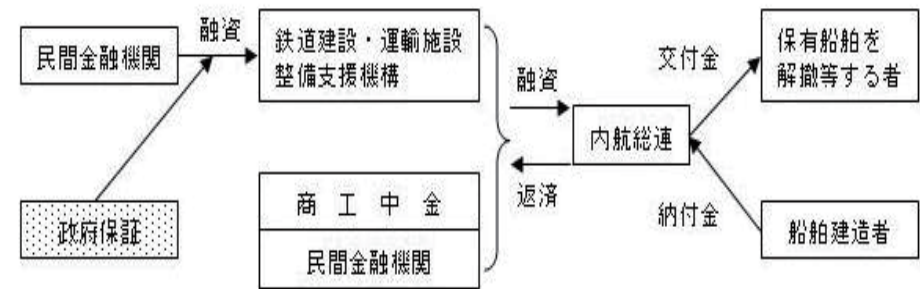


(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

内航海運については、1966年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、1998年5月、内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業を導入した。

この内航海運暫定措置事業は、競争制限的との批判が強かった保有船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策である。なお、国土交通省としては、内航海運暫定措置事業に要する資金調達の一部について政府保証を行っている。

図表Ⅱ-1-69 内航海運暫定措置事業の概要



実施状況は、交付金が1,746隻、207万対象トン、1,310億円、納付金が1,435隻、333万対象トン、1,068億円となっている(27年3月現在認定ベース)。2013年12月には、交付金制度が終了する2016年度以降の建造等納付金単価が決定したことにより、船舶投資に対する見通しが立て易くなったことから、代替建造の一層の促進が期待されている。

(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

① 制度の概要

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）では、船舶共有建造制度を通じて、環境問題等、政策課題に対応した良質な内航船舶の普及促進を図っている。具体的には、

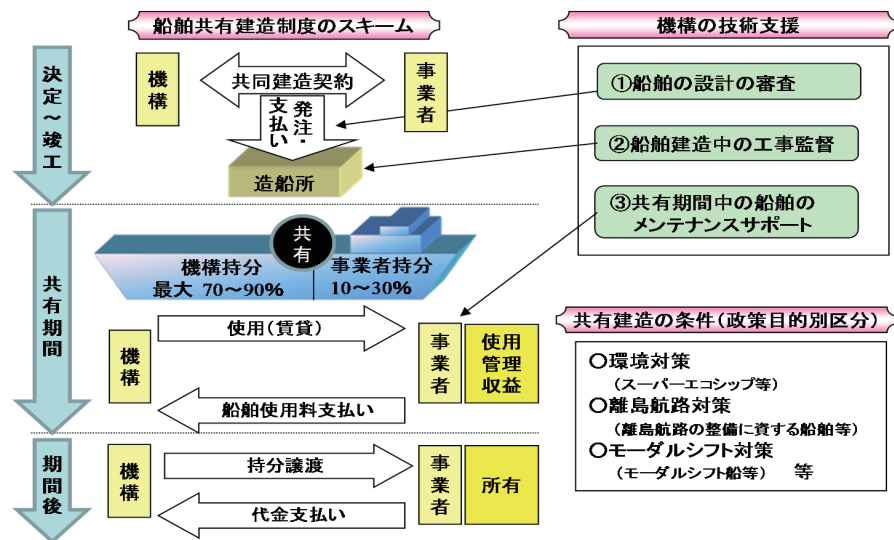
- ・海上運送事業者の申込みに応じて、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同建造する
 - ・竣工後、当該船舶を一定期間（おおむね耐用年数）共有し、鉄道・運輸機構は海上運送事業者で使用・管理させるとともに、海上運送事業者は、その対価として鉄道・運輸機構に対し使用料を共有期間を通じて支払う
 - ・海上運送事業者が共有期間満了時に機構の持分（残存簿価）を買取ることにより、海上運送事業者の100%所有船となる
- 等を内容とするものである。

中小事業者が大多数を占める海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船の持分を直接所有するため原則として担保が不要であること、②船種に応じて7～15年の長期の資金的支援が可能であること、③鉄道・運輸機構の技術支援が受けられること、等のメリットを享受できる。

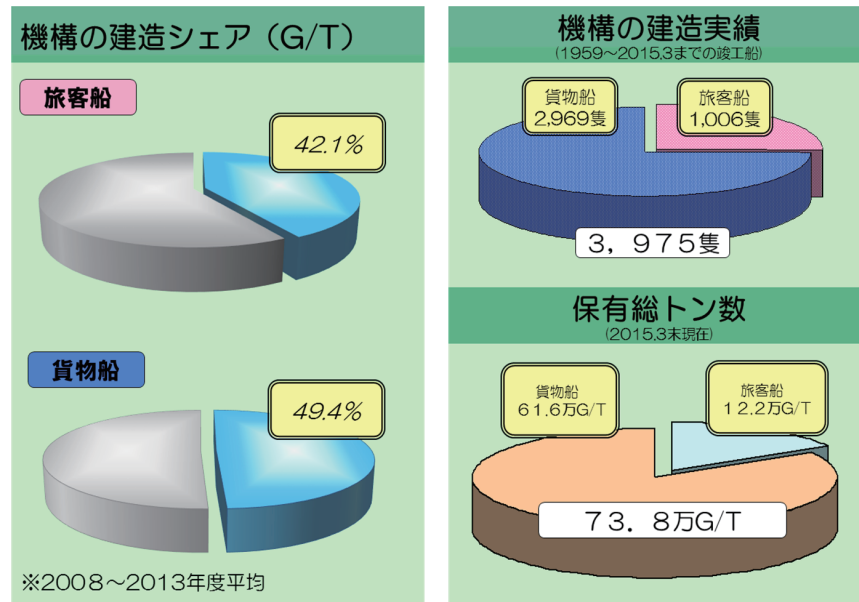
すなわち、内航海運業は、大多数が中小事業者であり、一般に荷主等から受け取る運賃（用船料）水準が低いため、数億円から数十億円と高価な船舶の建造を行う際には、船舶以外の十分な担保または自己資金を求められるとともに、長期の資金的支援を受けることが困難な場合が多い。また、内航船舶は、航路の性質や港の形状等に応じたオーダーメイドで造られるため、船主には建造に当たっての工務監督等に関する技術的ノウハウが必要とされるが、建造機会が少ないことから十分なノウハウを有していない事業者が多い。このため、船舶共有建造制度は重要なサポートツールとして活用されており、同制度は我が国の内航海運の実情を踏まえた制度といえることができる。

鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約3,000隻、合わせて約4,000隻、金額ベース（機構持分額）で約1兆7000億円に上る船舶を建造してきた。（本年3月末現在）

図表Ⅱ—1—70 船舶共有建造制度の概要



図表Ⅱ—1—71 鉄道・運輸機構による共有建造船の内航船舶におけるシェアと、建造実績及び保有総トン数



②船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航海運業においては、物流の効率化や産業競争力の強化に加え、環境により優しい内航海運業の実現、離島航路の維持・活性化といった重要な課題が引き続き存在している。また、内航船の老朽化は非常に高い水準に達しており(図表Ⅱ-1-68 船齢構成の推移)、こうした船舶をより経済性や環境性能に優れた良質な船舶に代替することが急務となっている。

2013年度においては、復興需要等による船舶建造需要に対応するため、2013年度補正予算を活用してセメント船等の建造を推進した結果、共有船全体の建造実績は、前年度比約3割増(隻数比)となった。

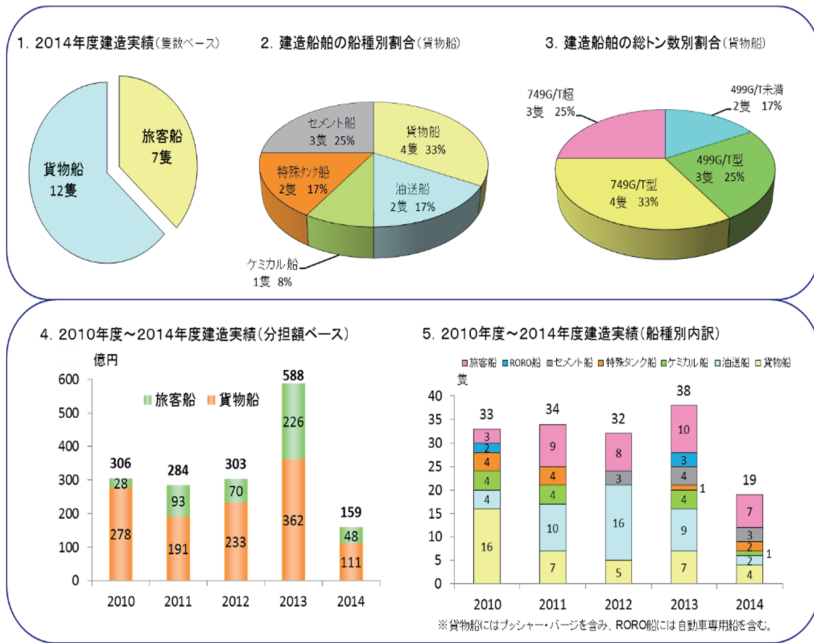
2014年度については、震災からの復興需要等によりセメント船の建造は引き続きあるものの、大型タンカーの建造需要が一段落する等の理由により、共有船全体の建造実績は、前年度比半減(隻数比)となった。

③財務体質強化へ向けた取組

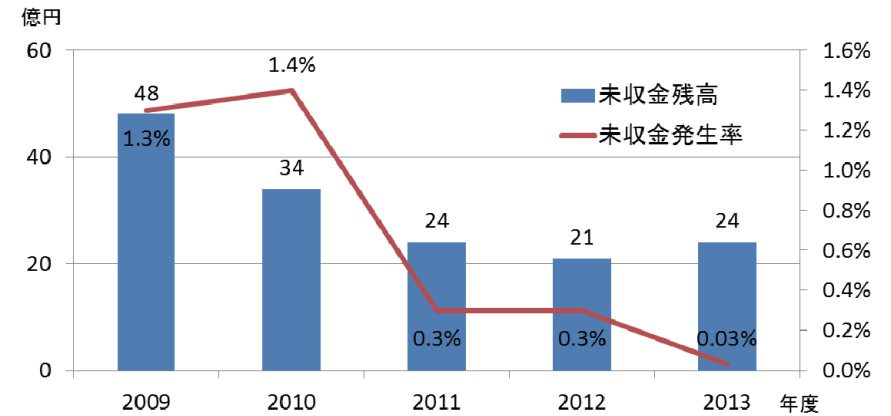
鉄道・運輸機構としては、引き続ききめ細かな債権管理によって未収金発生防止・回収強化を図りつつ、海上運送事業者の信用リスクに応じた金利制度の創設等によってリスク管理を強化している。同時に、内航海運のグリーン化対策や離島航路の維持・活性化対策等政策目的に合致した新船の建造を行う海上運送事業者に対して、金利優遇等の支援を行い、一定量の共有建造の確保を図ること等により、財務体質の改善強化に取り組んだ結果、未収金の残高は着実に減少を続けた。

2012年度には、国土交通大臣は鉄道・運輸機構が2013年度から5年間に達成すべき業務運営に関する目標である「第3期中期目標」を策定し、同機構は財務内容の一層の改善を進めることとなっている。

図表Ⅱ-1-72 昨年度及び直近5年間の建造実績



図表Ⅱ-1-73 直近5年間の未収金残高および発生率の推移

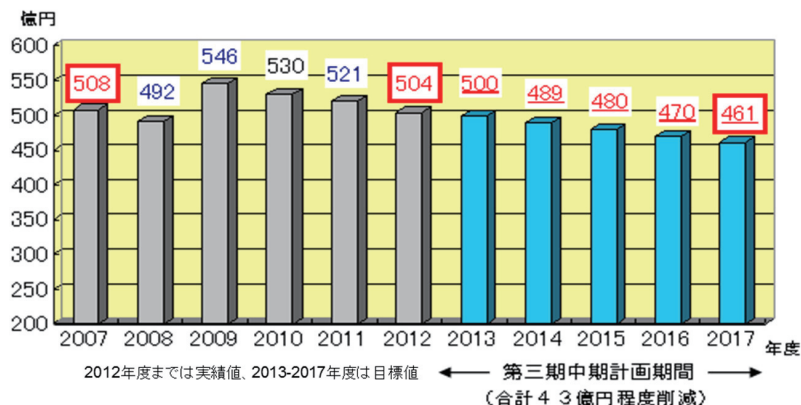


④繰越欠損金削減計画の策定

鉄道・運輸機構は、着実に繰越欠損金の削減を進めるため、2014年3月「繰越欠損金削減計画」を策定した。

同計画では、繰越欠損金の発生要因と現状を分析した上で、繰越欠損金の削減目標額(2013-17年度:43億円程度)及び具体的な削減方法(事業量の確保、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策)を定めている。

図表Ⅱ-1-74 2007年度以降の繰越欠損金額の推移



⑤環境性能に優れた船舶の建造

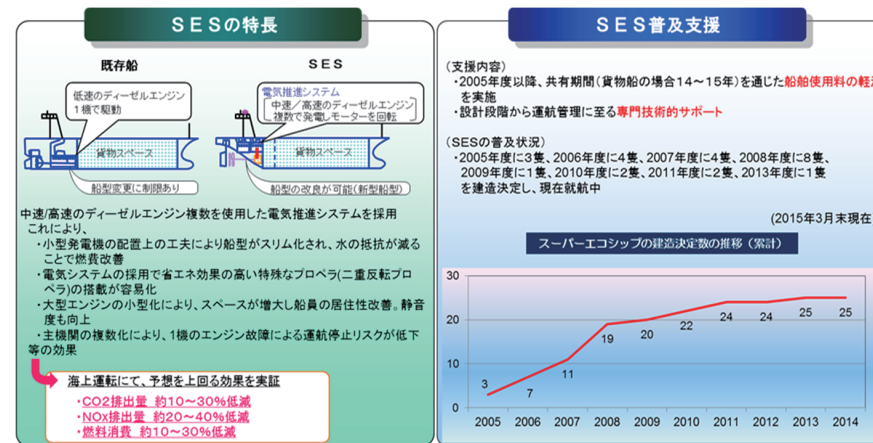
鉄道・運輸機構においては、SES や先進二酸化炭素低減化船等、内航海運のグリーン化に資する船舶の建造促進を行っている。

SES は抵抗の少ない船型や電気推進システムを採用することにより、優れた経済性や環境負荷の低減、船内環境の改善をもたらす次世代の内航船舶である。本年3月末現在、旅客船4隻と貨物船21隻の合計25隻のSESが竣工している。

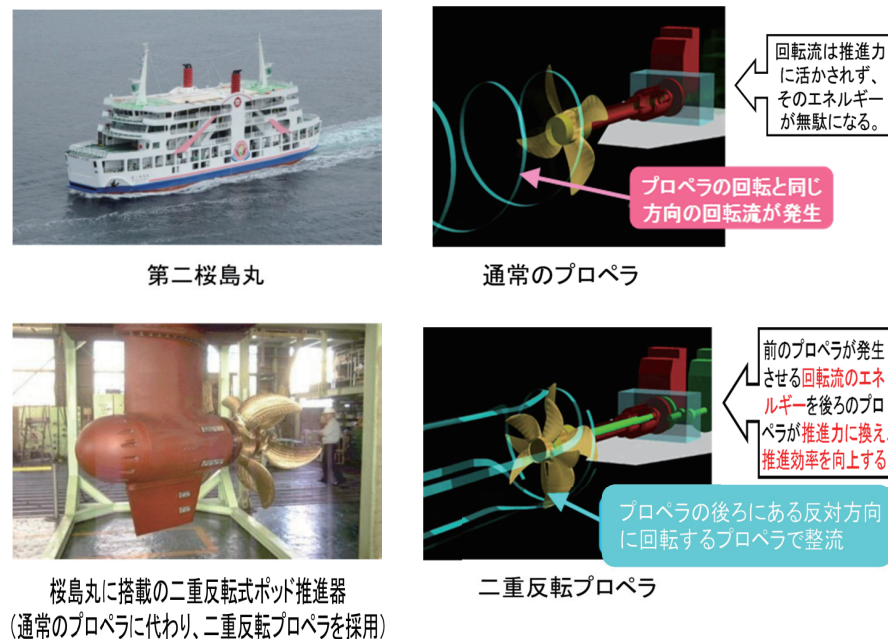
2015年3月には、25番目のSESとなる旅客フェリー「第二桜島丸」が竣工し、4月より鹿児島市の中心市街地に位置する鹿児島港と対岸の桜島港との間を結ぶルートで運航されている。本船は、高効率の二重反転ポッド推進器を2式採用することにより、在来船に比べて省エネを実現するとともにポッド推進器が360度回転可能なことから安全かつ迅速な離着岸が可能となった。また、在来船で使用する大型のディーゼル主機関の代わりに3台の小型ディーゼル発電機関を採用したことで、低振動、低騒音となり、旅客室での高い静粛性を確保した。また、3台の発電ユニット、4台の推進電動機等を有することから、一部に故障が生じた場合でも航行可能であり、安全性が格段に向上した。

また、先進二酸化炭素低減化船は、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO2排出量を削減する船舶であり、本年3月末現在、11隻の貨物船が竣工しているところである。

図表Ⅱ-1-75 SESの特長と普及支援の内容



図表Ⅱ-1-76 第二桜島丸の概要



⑥船舶共有建造制度の船舶使用料に係る利率の見直し

2015年度より、船舶共有建造制度のさらなる活用促進を図るため、船舶共有建造制度の船舶使用料に係る利率の見直しを行った。具体的には、船員の確保・育成等の課題に対応するため、船舶使用料に係る利率について、若年船員の計画的な雇用に対する軽減利率の設定など政策要件別の増減率を見直すとともに、過去に未収を発生させていない等の一定の要件を満たす事業者を対象に、信用力に基づく軽減利率を拡充した。

図表Ⅱ—1—77 船舶共有建造制度の船舶使用料に係る利率の見直し

① 政策要件別の基準利率からの増減率の見直し

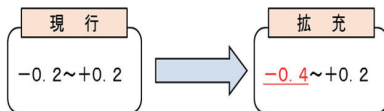
(赤字が見直し箇所)

政策要件	基準利率からの増減率	
離島航路等の維持・活性化対策（旅客船）		
離島航路に就航する旅客船	-0.1%	
離島航路に準じる生活航路に就航する旅客船	-0.1%	
バリアフリー高度化船	±0	
海上運送活性化・再生対策（航路経営の合理化等を行う旅客船）		
	-0.1%	
内航海運のグリーン化に資する船舶（旅客船・貨物船）		
スーパーエコシップ	-0.3%	
二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	±0
	高度二酸化炭素低減化船(12%以上)	-0.2%
海洋汚染防止対策船	-0.2%~+0.2%	
モーダルシフト船（RORO船・コンテナ・自動車専用船）		±0~ -0.2%
	内航フィーダーの充実に資する船舶	-0.2% ↓ -0.3%
産業競争力強化対策（グループ化等を実施する事業者が建造する貨物船）	-0.3%	
若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶（※1）	-0.1%	
女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶（※2）	-0.1%	

注：※1及び※2の政策要件は、他の政策要件満たす増減率の上乗せ要件であり、※1及び※2の要件のみでの適用は不可。
また、※2の要件は※1の上乗せ要件であり、※2が適用される場合の増減率は「-0.2%」。

② 信用力に基づく軽減利率の拡充

事業者の財務内容等のみならず、過去に未収を発生させていない等の要件への適合性を基準として、信用力に応じた軽減利率を拡充する。



利率の見直し後の増減率の適用例

船舶使用料に係る適用利率は、以下のように決定される。

$$\text{基準利率} \pm \text{政策要件別軽減利率} \pm \text{信用力に基づく軽減利率} = \text{適用利率}$$

したがって、例えば、スーパーエコシップを建造し、若年の女性船員を計画的に雇用する事業者で、かつ、極めて高い信用力を有する事業者であれば、基準利率から最大で「-0.9%」の軽減が可能。

(内訳)

政策要件別軽減利率	} 合計：-0.9%
スーパーエコシップ：-0.3%	
女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶：-0.2% (左表の「注」参照。)	
信用力に基づく軽減利率	}
過去に未収を発生させていない等：-0.4%	

