

第1章 海上輸送分野

第1節 外航海運

(1) 外航海運の現状

2017年の外航海運は、燃料油価格の上昇等、マイナス要因はあったものの、米国や中国等を中心とした世界全体での景気回復を背景に、全体としては海上荷動き量が増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。

今後の外航海運の動向については、世界経済が堅調に回復していくと予測されることから、事業環境の改善が見込まれるものの、地政学的緊張の高まりや自国保護貿易政策の動向、米国・欧州の金融政策の影響などといった懸念事項もあり引き続き注視が必要である。

① 世界の外航海運の現状

イ) 世界の主要品目別海上荷動き量

2017年の世界の主要品目別海上荷動き量は、重量ベースで115億87百万トン（対前年比3.9%増）となり、その内訳を見ると、主に石油（原油及び石油製品）26.7%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが27.5%となっている。

図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上荷動き量

年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2007年	1,913	799	2,711	773	761	306	3,928	8,479
対前年比	1.1	3.5	1.8	9.0	6.9	4.8	4.5	4.2
2008年	1,903	825	2,729	837	790	319	4,009	8,684
対前年比	▲0.5	3.3	0.7	8.3	3.8	4.2	2.1	2.4
2009年	1,820	833	2,653	897	804	321	3,668	8,343
対前年比	▲4.4	1.0	▲2.8	7.2	1.8	0.6	▲8.5	▲3.9
2010年	1,872	882	2,753	990	926	343	4,108	9,120
対前年比	2.9	5.9	3.8	10.4	15.2	6.9	12.0	9.3
2011年	1,852	914	2,766	1,050	998	344	4,359	9,517
対前年比	▲1.1	3.6	0.5	6.1	7.8	0.3	6.1	4.4
2012年	1,906	916	2,823	1,107	1,111	376	4,500	9,917
対前年比	2.9	0.2	2.1	5.4	11.3	9.3	3.2	4.2
2013年	1,836	956	2,792	1,188	1,183	391	4,703	10,257
対前年比	▲3.7	4.4	▲1.1	7.3	6.5	4.0	4.5	3.4
2014年	1,803	957	2,760	1,340	1,216	432	4,859	10,607
対前年比	▲1.8	0.1	▲1.1	12.8	2.8	10.5	3.3	3.4
2015年	1,872	1,022	2,894	1,364	1,137	460	4,968	10,823
対前年比	3.8	6.8	4.9	1.8	▲6.5	6.5	2.2	2.0
2016年	1,949	1,067	3,016	1,418	1,142	481	5,093	11,150
対前年比	4.1	4.4	4.2	4.0	0.4	4.6	2.5	3.0
2017年	1,999	1,096	3,095	1,474	1,201	513	5,304	11,587
対前年比	2.6	2.7	2.6	3.9	5.2	6.7	4.1	3.9

（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」に基づき海事局作成
（注）2017年の値は推計値である。

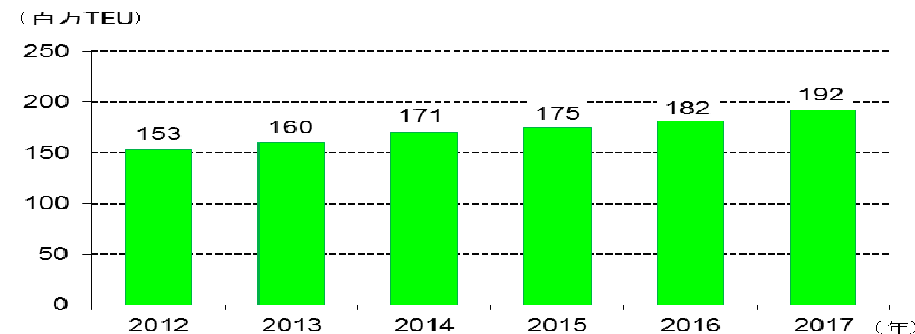
ロ) 外航貨物定期輸送

い) 主要航路の輸送動向

2017年の定期コンテナ船の動きを見ると、北米向け及び欧州向け・欧州発の荷動き量は前年より増加を示したが、北米発の荷動き量については減少している。

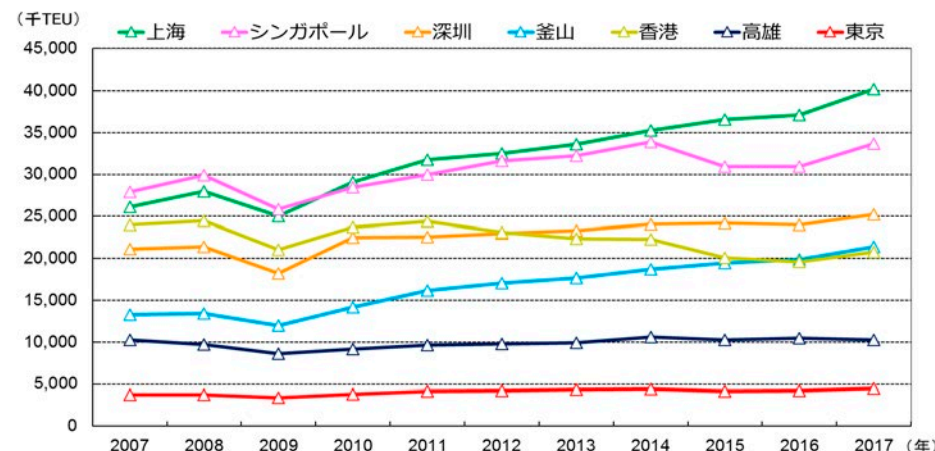
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング（図表Ⅱ-1-4）では、世界の物流拠点となっている中国の港湾が上位の大半を占めている。

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き



（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



（出典）Lloyd's List Top 100 Ports 等に基づき海事局作成

（注）2017年は速報値である。

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit: 20 フィートコンテナ換算) とは、コンテナ船の積載能力を示すための単位

図表Ⅱ-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (2017年)

順位	2016年	港湾名	国名	2017年取扱量 (千TEU)	2016年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	上海	中国	40,230	37,133	8.4%
2	2	シンガポール	シンガポール	33,670	30,904	9.0%
3	3	深圳	中国	25,210	23,979	5.2%
4	4	寧波舟山	中国	24,610	21,560	14.2%
5	5	釜山	韓国	21,400	19,850	7.9%
6	6	香港	中国	20,760	19,813	4.8%
7	7	広州	中国	20,370	18,858	8.1%
8	8	青島	中国	18,260	18,010	1.4%
9	9	ドバイ	UAE	15,440	14,772	4.6%
10	10	天津	中国	15,210	14,490	5.0%
11	12	ロッテルダム	オランダ	13,600	12,385	9.9%
12	11	ポートケラン	マレーシア	12,060	13,170	▲8.5%
13	14	アントワープ	ベルギー	10,450	10,037	4.2%
14	16	廈門	中国	10,380	9,614	8.0%
15	13	高雄	台湾	10,240	10,465	▲2.2%
16	15	大連	中国	9,710	9,614	1.0%
17	18	ロサンゼルス	アメリカ	9,340	8,857	5.5%
18	17	ハンブルク	ドイツ	9,000	8,910	1.1%
19	19	タンジュンペラパス	マレーシア	8,330	8,029	3.8%
20	21	レムチャパン	タイ	7,760	7,227	7.4%
(参考)		東京	日本	4,500	4,250	5.9%

(出典) Lloyd's List Top 100 Ports 等に基づき海事局作成 (注) 2017年は速報値である。

(a) 北米航路

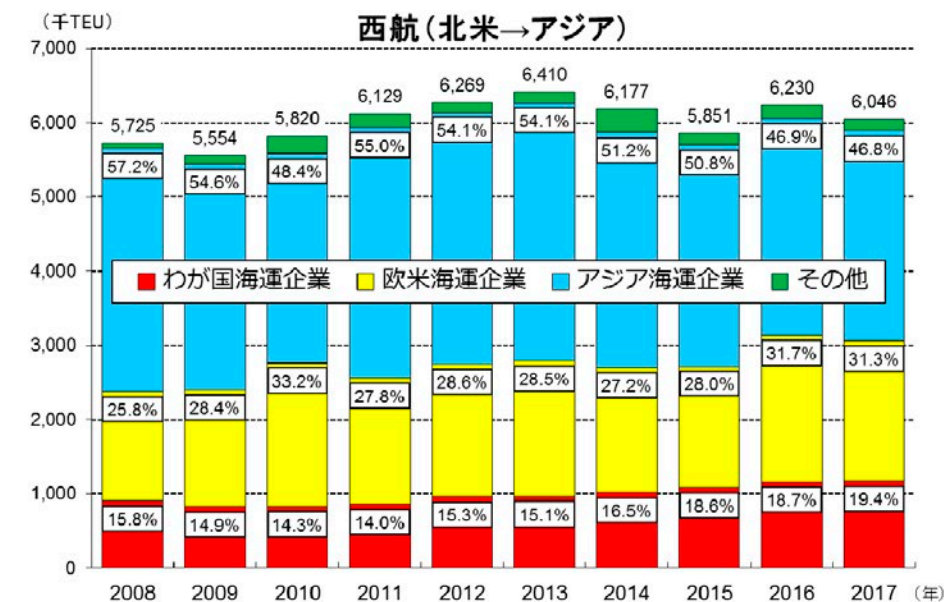
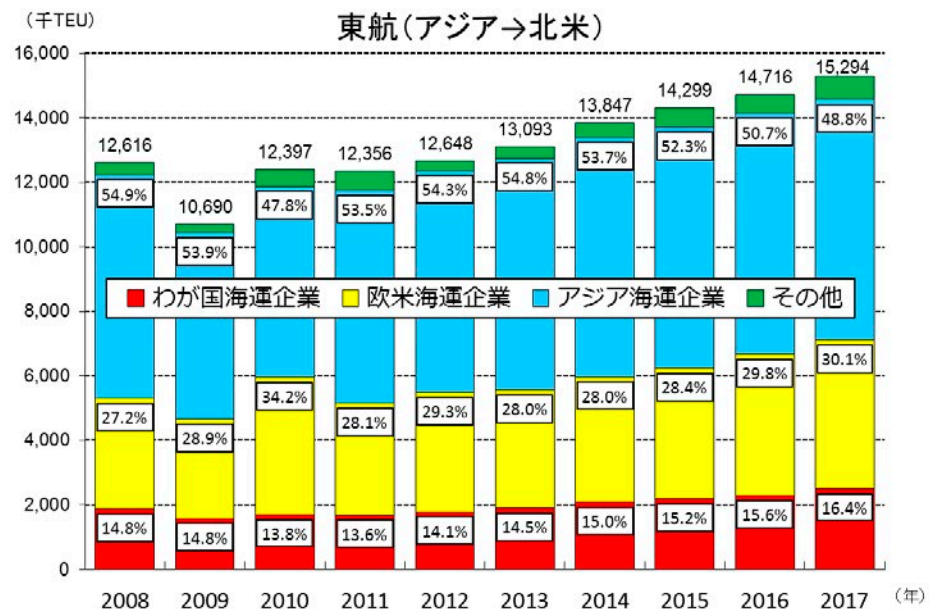
米国では、引き続き雇用環境の改善や、個人消費の伸長による堅調な景気拡大により、2017年の北米航路の荷動き量は、東航（アジア→北米）が15,294千TEU（対前年比3.9%増）、西航（北米→アジア）が6,046千TEU（対前年比3.0%減）となり、東航は過去最高を更新した。

2017年の北米航路の船社別シェアは、東航では、我が国海運企業が輸送量全体の16.4%、他のアジア諸国の海運企業が48.8%、欧米の海運企業が30.1%である。

一方、西航では、我が国海運企業が輸送量全体の19.4%、他のアジア諸国の海運企業が46.8%、欧米の海運企業が31.3%のシェアである。

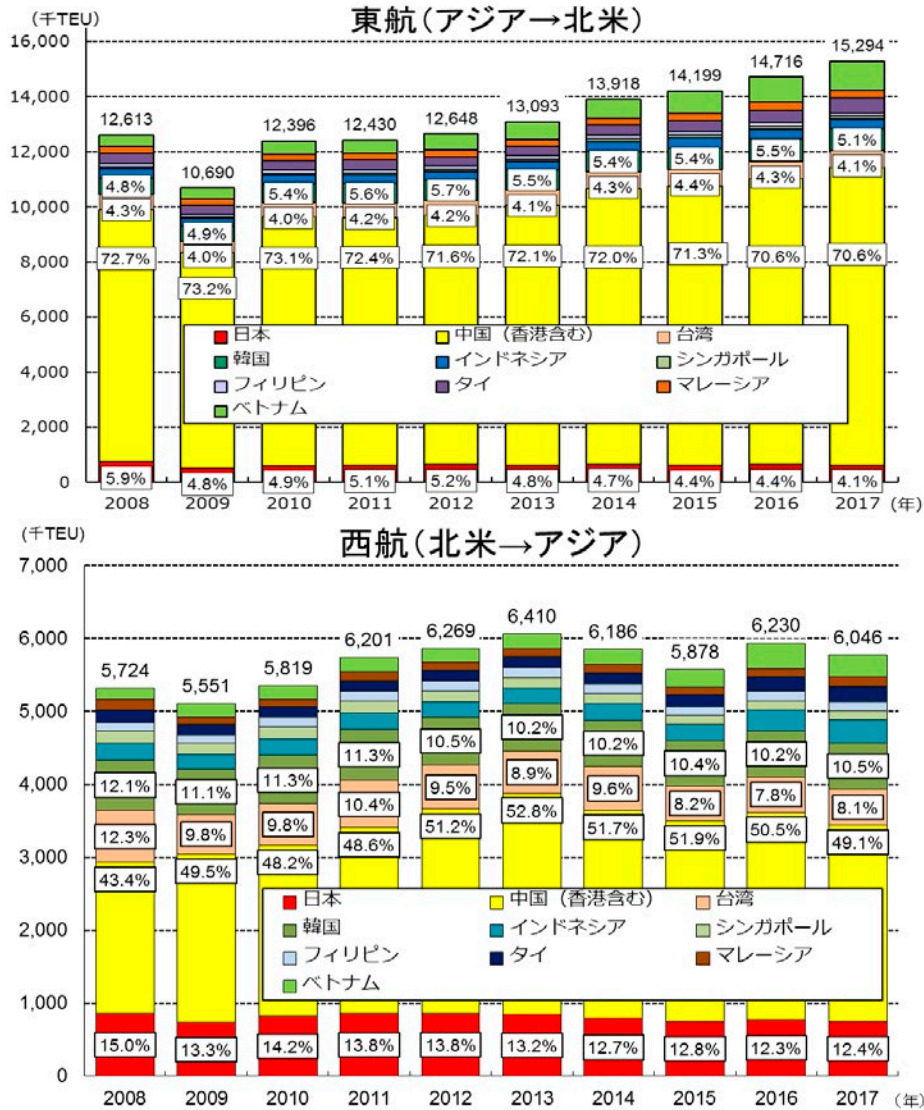
東航・西航ともに、近年、同航路における船社別シェアの構成に大きな変動はないが、我が国海運企業のシェアは上昇傾向にある。

図表Ⅱ-1-5 北米航路船社別コンテナ荷動き量推移



(出典) PIERs データに基づき日本海事センターがまとめた。(注) 2017年の値は暫定値である。

図表Ⅱ-1-6 北米航路コンテナ荷動き量推移



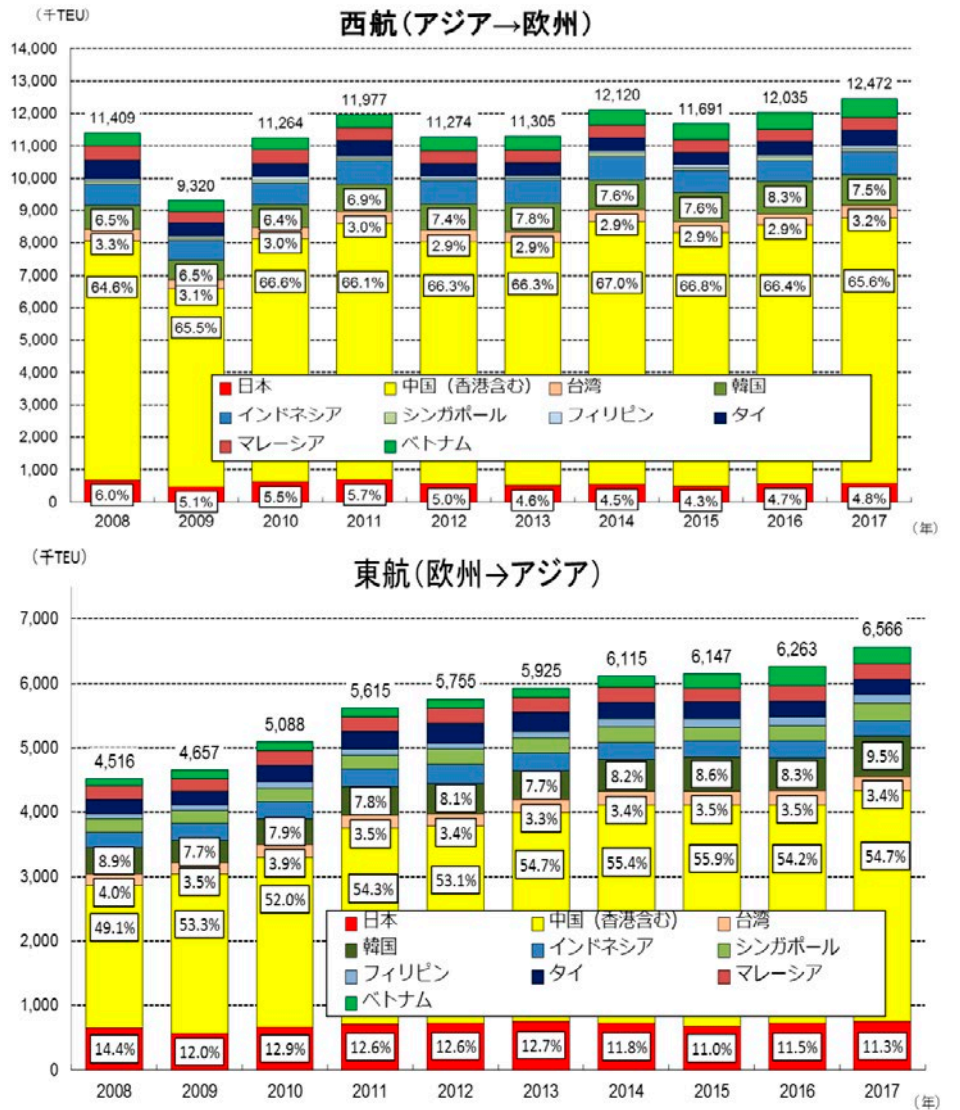
(出典) PERS データに基づき日本海事センターがまとめた。(注) 2017年の値は暫定値である。

(b) 欧州航路

欧州では、英国の景気に減退がみられたものの、ユーロ圏での好調な企業業況や個人消費に支えられ、2017年の欧州航路の荷動き量は、西航(アジア→欧州)が12,472

千TEU(対前年比3.6%増)、東航(欧州→アジア)が6,566千TEU(対前年比4.8%増)と回復を続けている。同航路のコンテナ取扱数の合計は、19,038千TEUで、そのうち約6割は中国発着である。

図表Ⅱ-1-7 欧州航路コンテナ荷動き量推移

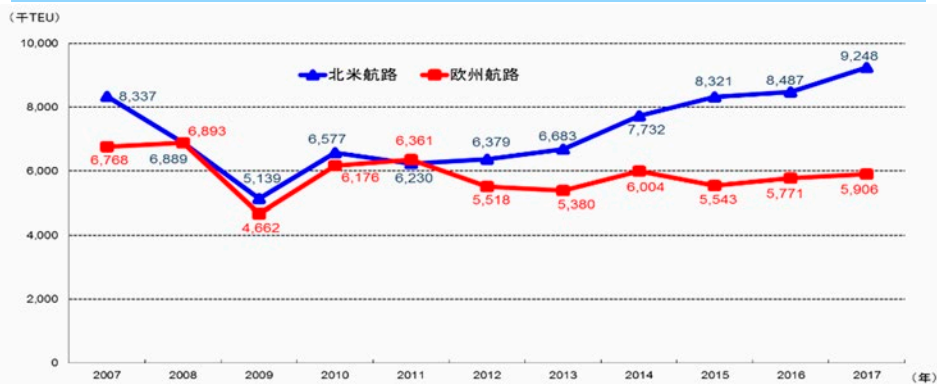


(出典) 日本海事センター

2017年の貨物量は、北米航路が、東航（往航）15,294千TEU、西航（復航）6,046千TEUで、その差が9,248千TEUであった。また、欧州航路は、西航（往航）12,472千TEU、東航（復航）6,566千TEUで、その差は5,906千TEUであった。

このように、北米航路・欧州航路とも、貨物量は、ほぼ往航2に対し復航1であり、往航・復航のインバランスは、例えば、北米からアジア方面へ空コンテナの輸送が発生するほか、空コンテナの不足によりアジアからの北米向け輸出貨物の輸送需要に円滑に対応できないなどの問題が発生し、船社の大きな負担となっている。

図表Ⅱ-1-8 北米航路・欧州航路の往航・復航のインバランス

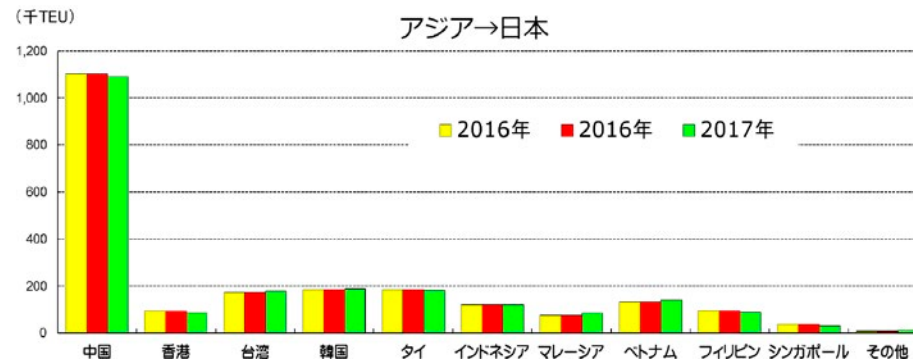
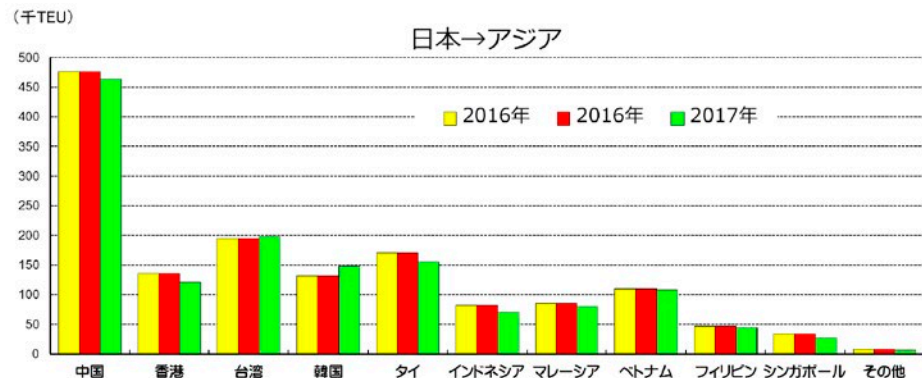


(出典) 日本海事センターがまとめたデータに基づき海事局作成

(c) アジア域内航路

2017年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で3,629千TEU（対前年比約0.2%減）となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

図表Ⅱ-1-9 アジアにおける日本発着コンテナ荷動き量推移

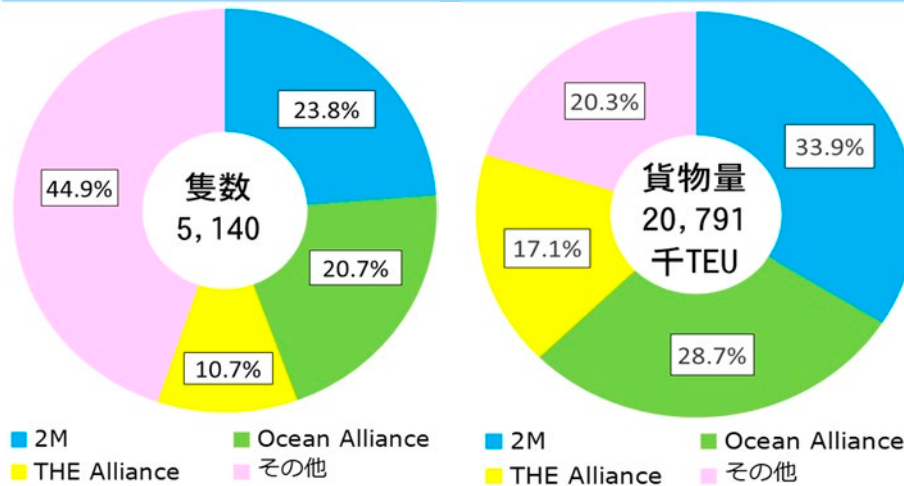


(出典) Marine netに基づき海事局作成。なお、ここで「アジア」は、中国、香港、台湾、韓国、タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、フィリピン、シンガポール、カンボジア、ミャンマーを指す。

ii) 外航海運企業の動向

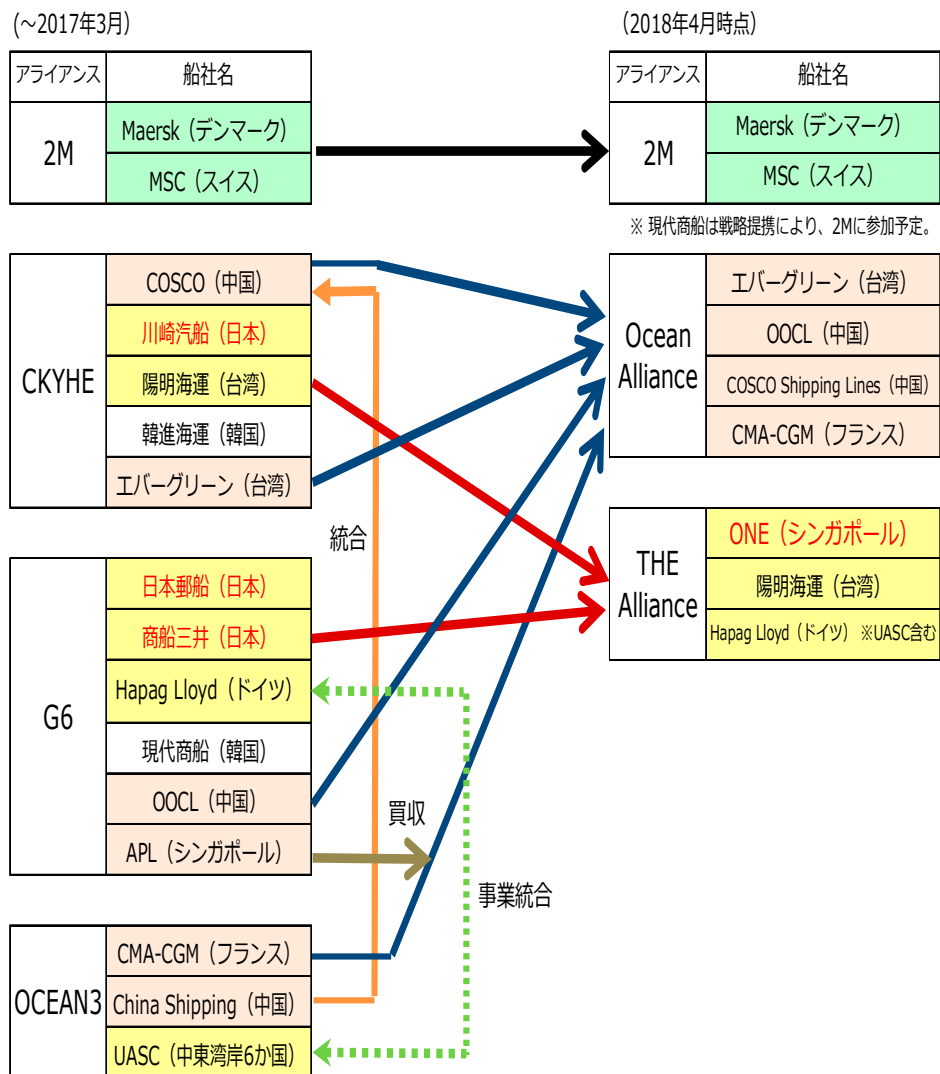
2017年7月17日、川崎汽船、商船三井及び日本郵船の3社の定期コンテナ船事業を統合した”Ocean Network Express”（ONE）が発足し、持株会社を日本に、事業運営会社をシンガポールに設立し、2018年4月1日から営業を開始した。邦船3社の事業統合によって、世界最大級の20,000TEU型船に代表される超大型コンテナ船31隻を含むおよそ240隻の船隊を運航し、世界90カ国を超える広範囲なネットワークを構築し、スケールメリットによる管理部門等の効率化やサービス向上が期待される。

図表Ⅱ-1-10 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



(出典) MDS2018年1月版に基づき日本郵船にて集計したものを海事局とりまとめ (注) 2017年末の数値をベースに作成。なお、端数処理のため、末尾の数値があわない場合がある。

図表II-1-11 アライアンス再編の動き



iii) 市況

(a) 北米航路

北米航路の運賃は、記録的な安値水準まで下落した2016年から回復をみせたが再び下落し、足踏み状態である。米国経済の回復は続いているものの、依然として供給過剰状態は続いており、本格的な運賃回復には時間を要する状況である。

図表II-1-12 北米航路運賃推移



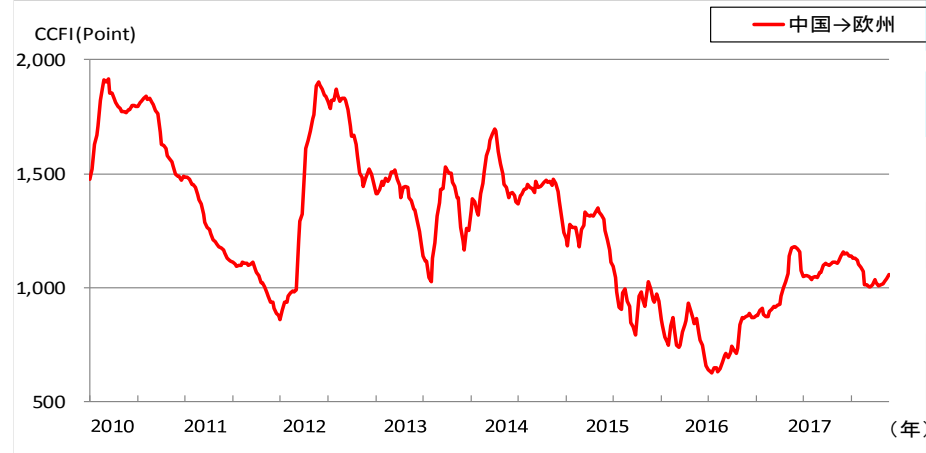
(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成

(注) 1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

欧州航路の運賃は、欧州経済の回復による好調な荷動きから上昇したが、夏場以降は下落傾向にあり、足踏み状態である。

図表II-1-13 欧州航路運賃推移



(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成

(注) 1998年1月1日=1,000point

ハ) 外航貨物不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2017年の外航貨物不定期輸送の動向を主要貨物別にみると、まず、原油は、日本向け輸送量は全体で162百万トン（2016年：166百万トン 対前年比2.6%減）であった。そのうち、中東からは141百万トン（2016年：144百万トン 対前年比2.5%減）で、中東からの輸送は全体の87%を占めている。

鉄鉱石は、日本向け輸送量は全体で126.6百万トン（2016年：130百万トン 対前年比2.6%減）で、そのうちオーストラリアから73百万トン、ブラジルから34.2百万トンであった。

石炭は、日本向け輸送量は全体で192.8百万トン（2016年：189.7百万トン 対前年比1.6%増）で、そのうち、オーストラリアから119百万トン、インドネシアから32百万トンであった。

なお、2016年のばら積み船の主要貨物の荷動き量は、以下のとおりである。

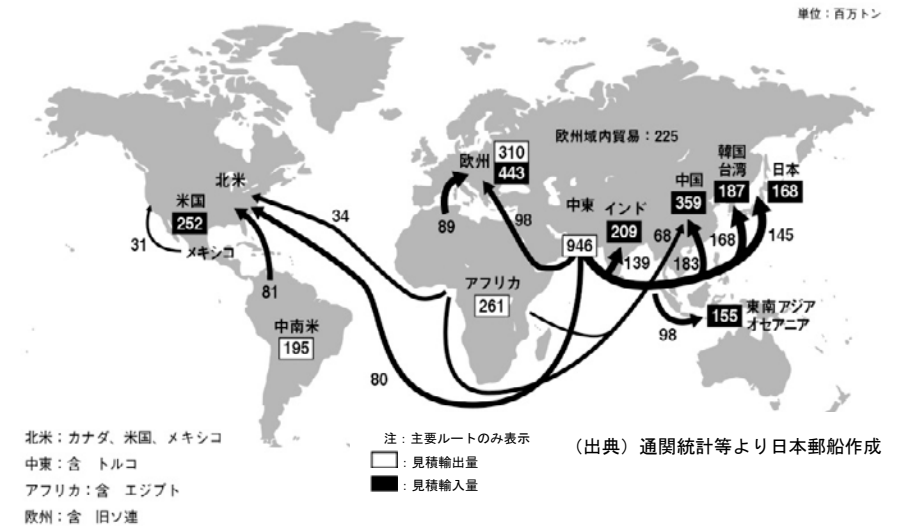
図表Ⅱ-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2015年	2016年	前年比
原油	中東 → 中国	170	183	7.6%
	中東 → 日本	138	145	5.1%
	中東 → 米国	80	80	0.0%
鉄鉱石	豪州 → 中国	607	640	5.4%
	豪州 → 日本	80	77	▲3.8%
	ブラジル → 中国	182	205	12.6%
	ブラジル → 日本	36	36	0.0%
原料炭	豪州 → 東アジア	86	87	1.2%
	北米 → 東アジア	26	24	▲7.7%
一般炭	インドネシア → 東アジア	155	181	16.8%
	インドネシア → インド	123	104	▲15.4%
	豪州 → 東アジア	201	193	▲4.0%
穀物	北米 → 東アジア	70	68	▲2.9%
	南米 → 東アジア	60	66	10.0%

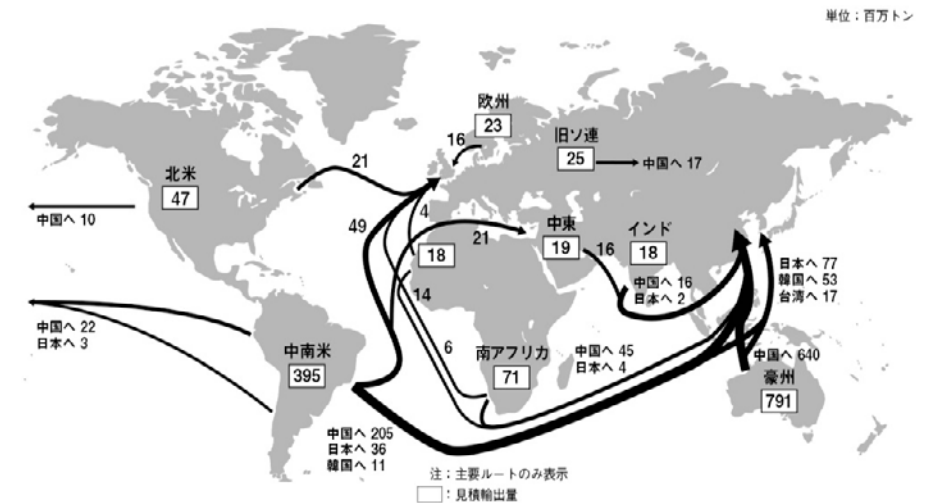
(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き(2016年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

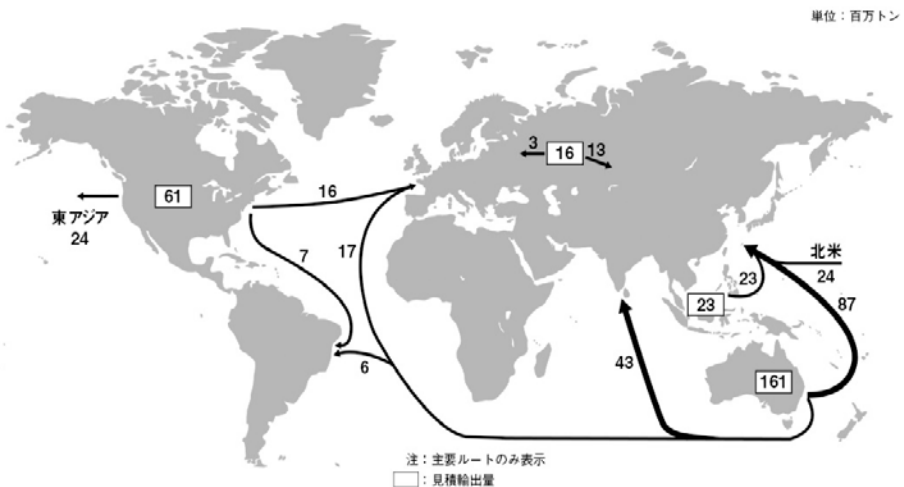


【鉄鉱石の海上荷動き量】



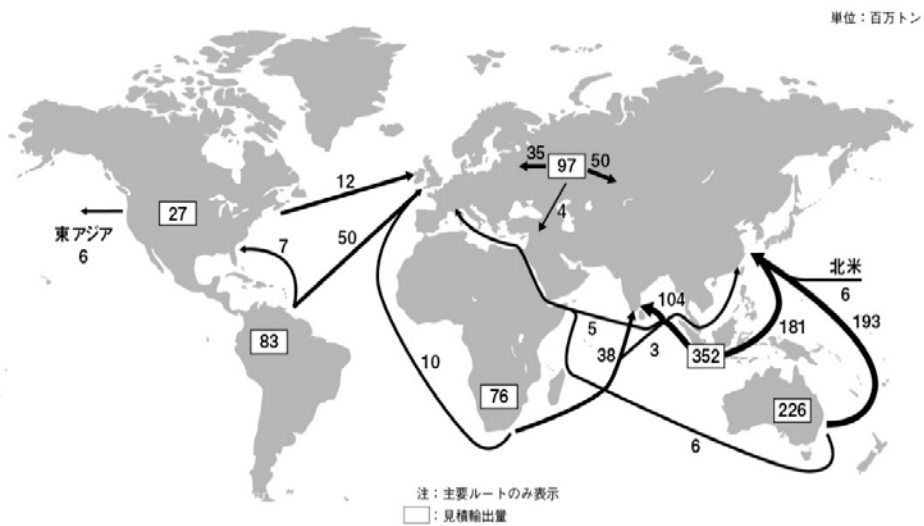
図表Ⅱ-1-16 主要航路の荷動き（2016年） 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】



（出典）通関統計より日本郵船推計

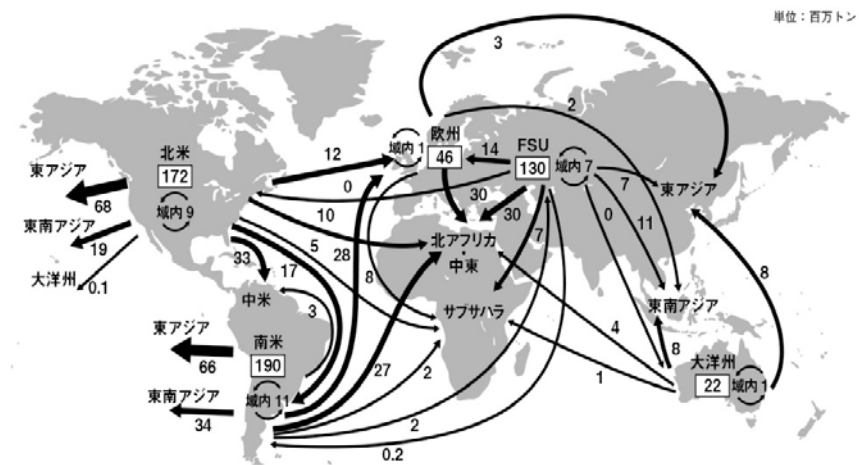
【一般炭の海上荷動き量】



（出典）通関統計より日本郵船推計

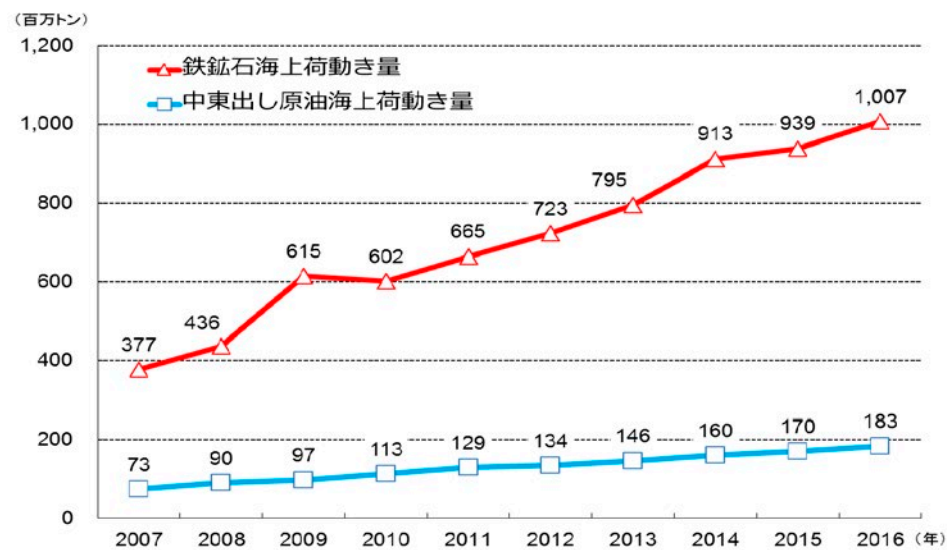
図表Ⅱ-1-17 主要航路の荷動き（2016年） 《穀物》

【穀物の海上荷動き量】



（出典）IGCより日本郵船作成

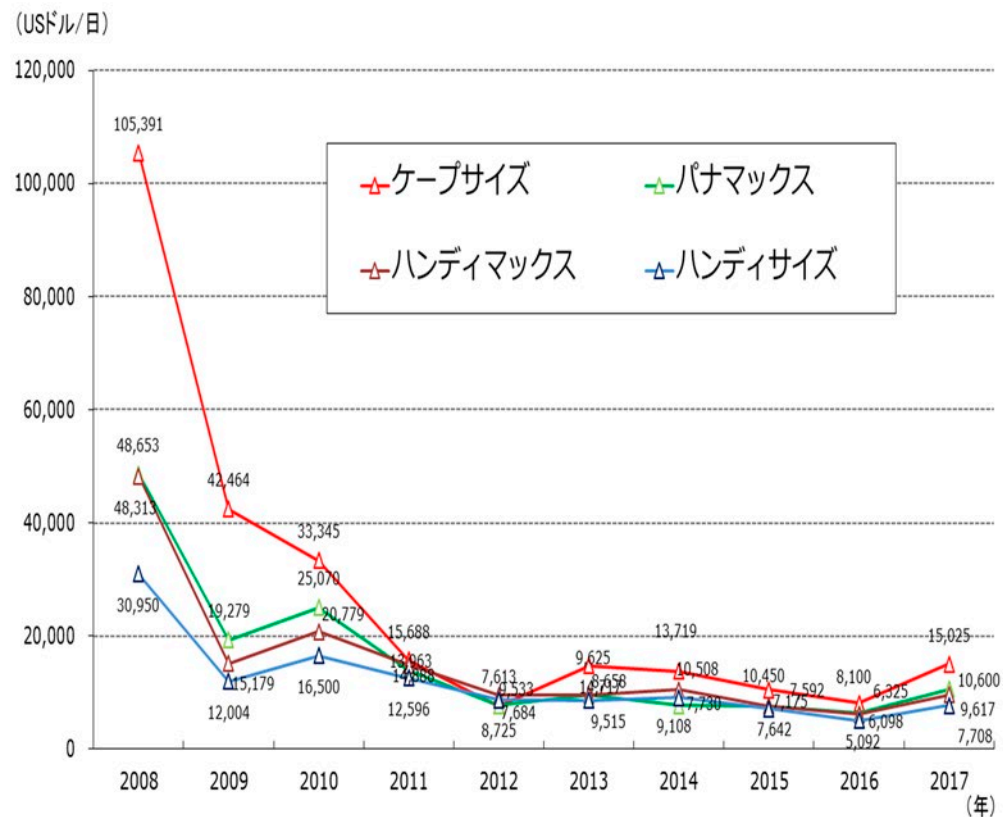
図表Ⅱ-1-18 中国向け原油及び鉄鉱石の海上荷動き



ii) 市況

2017年の乾貨物の市況を定期用船料で見ると、ケーブサイズ※については、豪州で発生したサイクロンによる出荷の影響が長引いたことや、ブラジル出しの鉄鉱石の出荷が戻らなかったこと等から下落したが、中国の旺盛な鉄鉱石需要を背景として、年末には上昇した。パナマックス※については、南米東岸積穀物貨の堅調な荷動きや、中国による石炭輸入の増加により、上昇基調を維持した。

図表Ⅱ-1-19 乾貨物定期用船料推移



(出典) Baltic Exchange 公表値、Marine net に基づき海事局作成

※ばら積船の船型呼称は概ね下記のとおりとされる。

ケーブサイズ：10～15万重量トン。スエズ運河を通航できず喜望峰回りとなる。

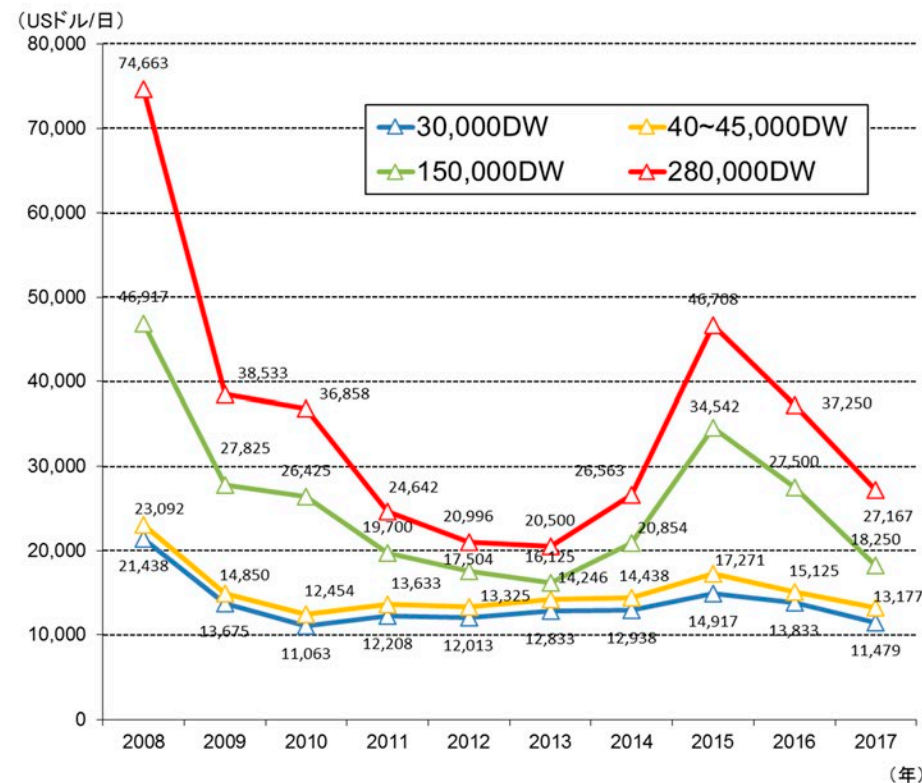
パナマックス：6万～7万重量トン。パナマ運河を通航できる最大船型

ハンディマックス：3万5,000～5万5,000重量トン

ハンディサイズ：1万5,000～3万5,000重量トン

2017年のタンカー市況を定期用船料で見ると、OPECの原油減産による輸送量の低迷、夏場の需要減退期による荷動きの減少、好況時に発注された新造船の竣工が続いたことによる船腹過剰感から引き続き下落傾向にある。

図表Ⅱ-1-20 タンカー定期用船料推移



(出典) Marine net に基づき海事局作成

② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ) 我が国海上貿易量の動向

2017年の我が国の海上貿易量は、9億3,302万トン（対前年比0.2%減）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、輸出が鉄鋼、機械類を中心に、1億6,516万トン（対前年比1.5%減）、輸入が鉄鉱石、石炭、原油を中心に、7億6,786万トン（対前年比0.0%）と、重量ベースで見ると輸入に偏った構成となっている（図表Ⅱ-1-21）。

図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

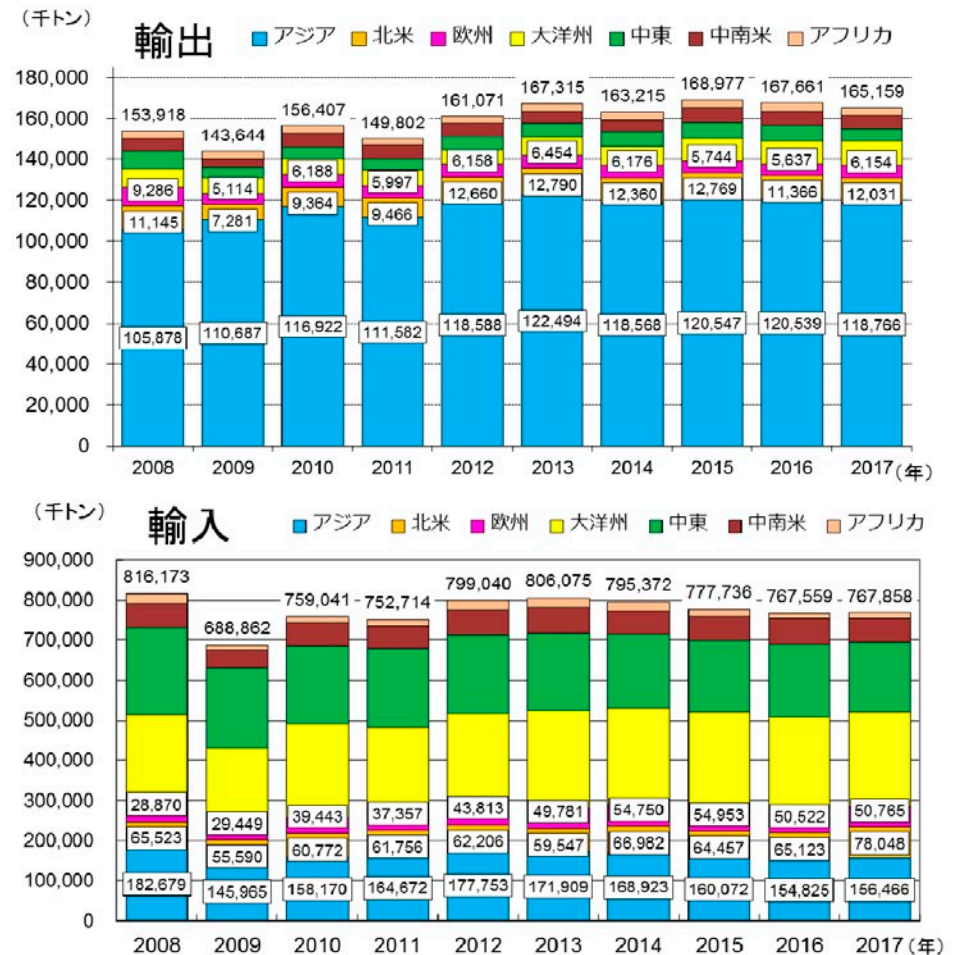
品目	年	2016年		2017年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		935,219	967,491	933,017	1,090,060	▲ 0.2
輸出	総計	167,661	498,370	165,159	548,600	▲ 1.5
	鉄鋼	40,818	28,261	37,718	32,611	▲ 7.6
	セメント	11,551	425	11,923	402	3.2
	機械類	12,633	169,328	13,340	190,887	5.6
	乗用自動車	5,796	99,688	6,006	104,629	3.6
	電気製品	1,462	48,571	1,503	51,798	2.8
	肥料	457	107	556	129	21.5
	その他	94,944	151,990	94,113	168,144	▲ 0.9
輸入	総計	767,559	469,121	767,858	541,460	0.0
	乾貨物計	486,253	366,445	489,812	410,218	0.7
	鉄鉱石	130,018	8,014	126,526	10,820	▲ 2.7
	石炭	189,732	16,652	192,839	25,703	1.6
	燐鉱石	244	53	261	55	7.0
	塩	7,320	448	7,382	335	0.9
	銅鉱	5,142	8,281	4,732	9,352	▲ 8.0
	ニッケル鉱	3,748	200	3,596	212	▲ 4.1
	ボーキサイト	35	10	37	12	7.9
	木材	6,854	3,667	6,629	3,845	▲ 3.3
	パルプ	1,660	1,283	1,813	1,523	9.2
	チップ	11,900	2,325	12,170	2,363	2.3
	小麦	5,447	1,480	5,706	1,715	4.8
	米	686	478	679	403	▲ 1.0
	大麦・裸麦	1,162	284	1,205	303	3.8
	トウモロコシ	15,342	3,331	15,306	3,457	▲ 0.2
	大豆	3,131	1,660	3,218	1,735	2.8
	その他	103,834	318,280	107,713	348,385	3.7
	液体貨物計	281,306	102,676	278,046	131,243	▲ 1.2
	原油	164,262	55,171	158,020	71,547	▲ 3.8
	LNG	83,340	32,816	83,632	39,173	0.4
	LPG	10,900	4,474	10,774	6,048	▲ 1.2
	重油	2,854	967	2,290	1,049	▲ 19.8
	その他	19,949	9,248	23,331	13,426	16.9

(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成
※端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

我が国の海上貿易量を地域別に見ると、輸出については、アジア地域への輸出货量は、2017年は1億1,877万トン(対前年比1.5%減)、我が国の輸出货量全体に対するシェアは71.9%となっており、北米向けの輸出货量は、2017年は、1,203万トン(対前年比5.9%増)、我が国の輸出货量全体に占めるシェアは7.3%となっている。

一方、輸入については、2017年のアジア地域からの輸入量は1億5,647万トン(対前年比1.1%増)、北米からの輸入量は7,805万トン(対前年比13.7%増)となり、我が国の輸入量全体に対するシェアは、アジア地域からの輸入量が20.4%、北米からの輸入量が10.2%となっている(図表Ⅱ-1-22)。

図表Ⅱ-1-22 我が国の地域別海上貿易量の推移

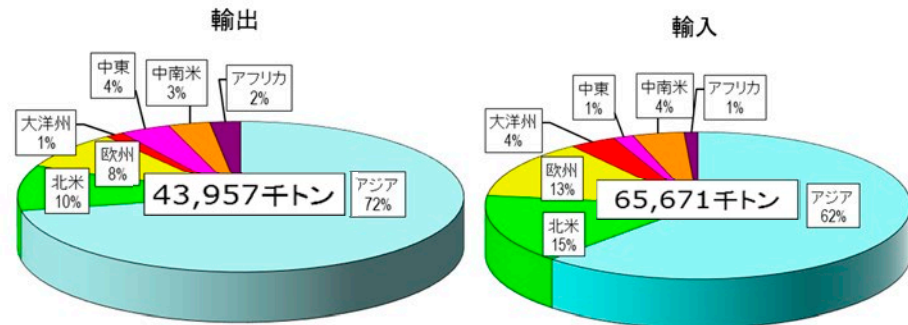


(出典)財務省貿易統計を基に海事局作成

次に、我が国の海上貿易量について、貨物の種類別・地域別のシェアを見ると、精密機械、電気機器や雑貨が主なコンテナ貨物については、輸出入ともにアジア地域内との貿易が大部分を占めており、それぞれ海上貿易量全体に占めるシェアは、半分以上(輸出72%、輸入62%)を占めている(図表Ⅱ-1-23)。

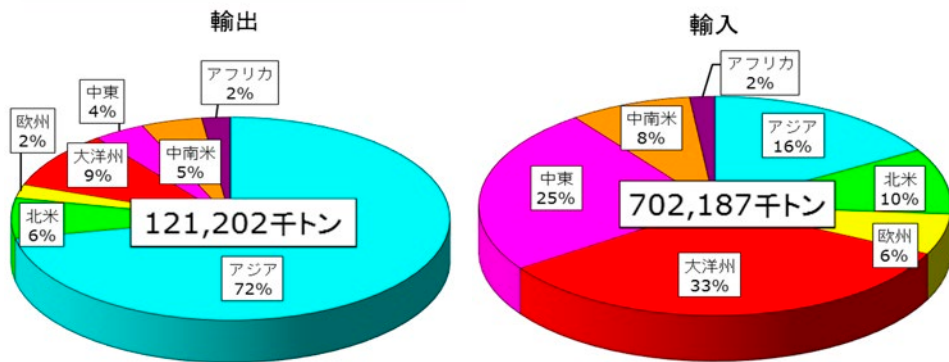
また、鉄鉱石、石炭や原油が主である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が半分以上(58%)を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く(72%)占めている(図表Ⅱ-1-24)。

図表Ⅱ-1-23 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）（2017）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-24 我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）（2017）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2017年の我が国商船隊^{※1}による輸送量は、輸出入・三国間輸送^{※2}の合計で997百万トン（対前年比2.1%減）となった（図表Ⅱ-1-25）。

輸出については、2017年は69百万トンと前年に比べ4.3%増加し、積取比率（我が国発着の全海上輸送量に占める我が国商船隊による輸送量の割合）は、41.6%と前年に比べ2.3ポイント増加した（図表Ⅱ-1-27）。

輸入については、2017年は511百万トンと前年に比べ0.5%減少し、積取比率は、66.5%と前年に比べ0.4ポイント減少した（図表Ⅱ-1-25、図表Ⅱ-1-27）。

三国間輸送については、2017年は418百万トンと前年に比べ5.0%減少した。

※1 我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念

※2 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

図表Ⅱ-1-25 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

年		2016年			2017年			対前年比		
		日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計
輸出	定期船	239	12,732	12,971	233	11,750	11,983	▲2.4	▲7.7	▲7.6
	(うちコンテナ船)	20	1,641	1,661	25	1,592	1,617	▲23.1	▲3.0	▲2.7
	不定期船	50	7,624	7,674	57	9,791	9,849	14.6	28.4	28.3
	(うちコンテナ船)	10	1,437	1,447	22	1,484	1,506	121.6	3.2	4.1
	不定期船	1,388	42,127	43,515	1,340	48,351	49,691	▲3.5	14.8	14.2
	油送船	398	3,767	4,165	396	3,925	4,321	▲0.6	4.2	3.7
	油送船	106	9,319	9,425	63	7,019	7,082	▲40.7	▲24.7	▲24.9
	計	8	241	249	5	195	200	▲34.6	▲19.2	▲19.7
	計	1,732	64,179	65,911	1,636	67,120	68,756	▲5.5	4.6	4.3
	計	425	5,650	6,075	426	5,712	6,137	0.1	1.1	1.0
輸入	定期船	489	28,156	28,645	2,331	25,440	27,771	376.6	▲9.6	▲3.1
	(うちコンテナ船)	22	1,358	1,380	52	1,285	1,337	138.0	▲5.4	▲3.1
	不定期船	155	27,067	27,221	1,983	24,807	26,790	1,179.5	▲8.4	▲1.6
	(うちコンテナ船)	7	1,323	1,330	49	1,246	1,295	606.4	▲5.8	▲2.6
	不定期船	73,367	268,651	342,018	73,622	239,924	313,546	0.3	▲10.7	▲8.3
	油送船	785	3,509	4,294	839	3,651	4,490	6.9	4.0	4.6
	油送船	38,336	104,115	142,451	65,547	103,904	169,451	71.0	▲0.2	19.0
	計	591	1,530	2,121	949	1,554	2,503	60.5	1.6	18.0
	計	112,192	400,922	513,114	141,500	369,268	510,768	26.1	▲7.9	▲0.5
	計	1,398	6,397	7,795	1,840	6,490	8,330	31.6	1.5	6.9
三国間	定期船	1,705	121,493	123,198	3,962	115,937	119,899	132.4	▲4.6	▲2.7
	(うちコンテナ船)	113	7,779	7,892	304	9,183	9,487	169.3	18.1	20.2
	不定期船	1,705	120,122	121,827	3,962	115,547	119,509	132.4	▲3.8	▲1.9
	(うちコンテナ船)	113	7,723	7,836	304	9,151	9,455	169.3	18.5	20.7
	不定期船	42,655	234,630	277,285	32,465	231,495	263,961	▲23.9	▲1.3	▲4.8
	油送船	561	3,954	4,515	616	4,357	4,973	9.8	10.2	10.1
	油送船	2,782	36,152	38,934	1,988	31,697	33,685	▲28.5	▲12.3	▲13.5
	計	35	983	1,019	28	963	991	▲19.6	▲2.1	▲2.8
	計	47,142	392,274	439,416	38,415	379,129	417,544	▲18.5	▲3.4	▲5.0
	計	709	12,716	13,426	948	14,503	15,451	33.8	14.0	15.1
合計	定期船	2,433	162,381	164,814	6,526	153,127	159,653	168.2	▲5.7	▲3.1
	(うちコンテナ船)	156	10,778	10,934	381	12,060	12,441	144.4	11.9	13.8
	不定期船	1,910	154,813	156,722	6,003	150,145	156,147	214.3	▲3.0	▲0.4
	(うちコンテナ船)	130	10,483	10,613	376	11,880	12,256	189.2	13.3	15.5
	不定期船	117,409	545,408	662,817	107,427	519,770	627,198	▲8.5	▲4.7	▲5.4
	油送船	1,743	11,231	12,974	1,851	11,933	13,784	6.2	6.3	6.2
	油送船	41,223	149,586	190,810	67,598	142,619	210,217	64.0	▲4.7	10.2
	計	634	2,755	3,389	982	2,711	3,693	54.9	▲1.6	9.0
	計	161,066	857,375	1,018,441	181,551	815,517	997,068	12.7	▲4.9	▲2.1
	計	2,533	24,763	27,296	3,214	26,705	29,918	26.9	7.8	9.6

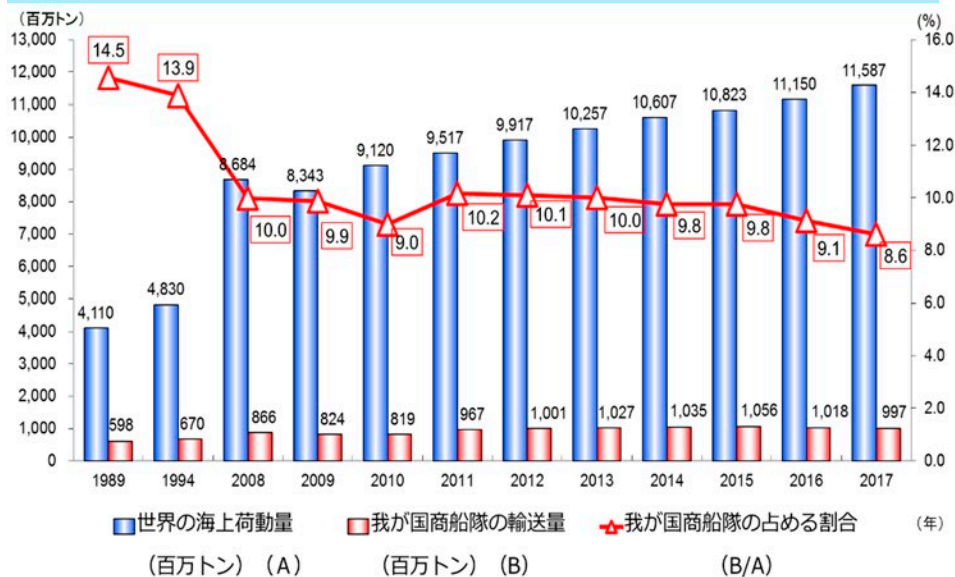
（出典）海事局調べ

（注）1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

3. 2017年の数値は暫定値である。

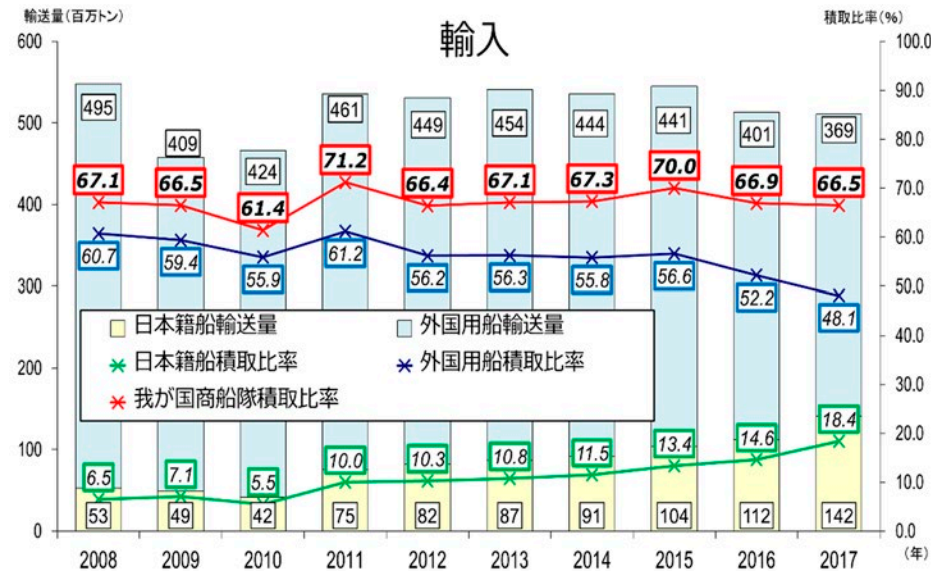
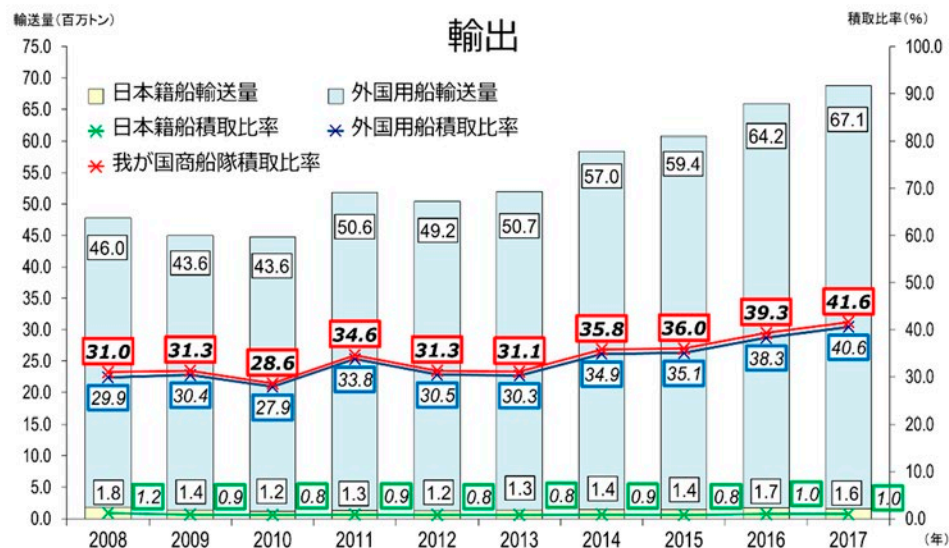
図表Ⅱ-1-26 世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



(出典) 海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動き量は Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2017年の値は推計値)。
2. 2017年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

図表Ⅱ-1-27 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移



(出典) 海事局調べ

(注) 2017年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

ハ) 我が国商船隊の船腹量

2017年の我が国商船隊の船腹量は、2,458隻(対前年比47隻増)、重量トンベースで1億7,329万トン(対前年比3.4%増)となった。

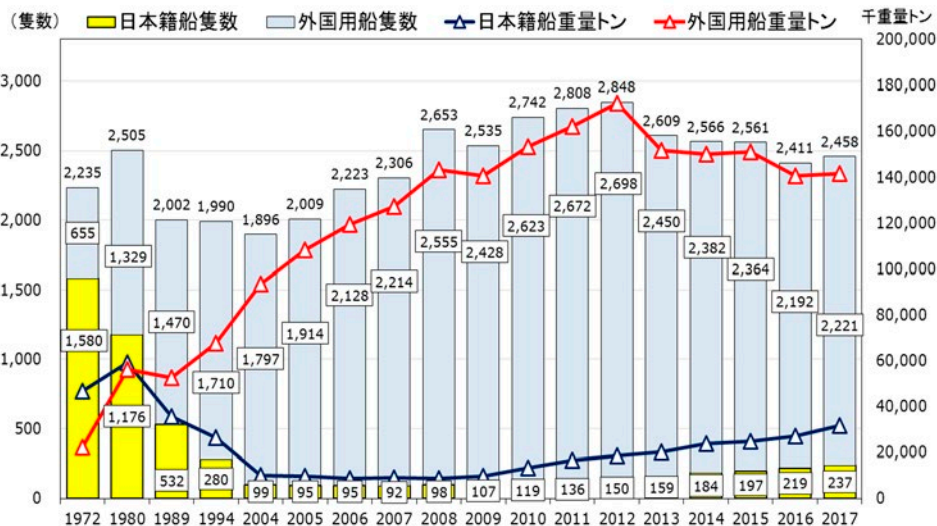
我が国商船隊のうち日本籍船は237隻(対前年比18隻増)、重量トンベースで3,172万トン(対前年比17.5%増)であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで9.6%、重量トンベースで18.3%となっている。

また、外国用船については2,221隻(対前年比29隻増)、重量トンベースで1億4,157万トン(対前年比0.7%増)となっている(図表Ⅱ-1-28)。

我が国商船隊の船籍国別の内訳は、パナマ籍が1,462隻(我が国商船隊全体に占めるシェア59.5%)、総トン数ベースで6,518万総トン(同54.6%)となっており、いわゆる便宜置籍船が大部分を占めている(図表Ⅱ-1-29)。

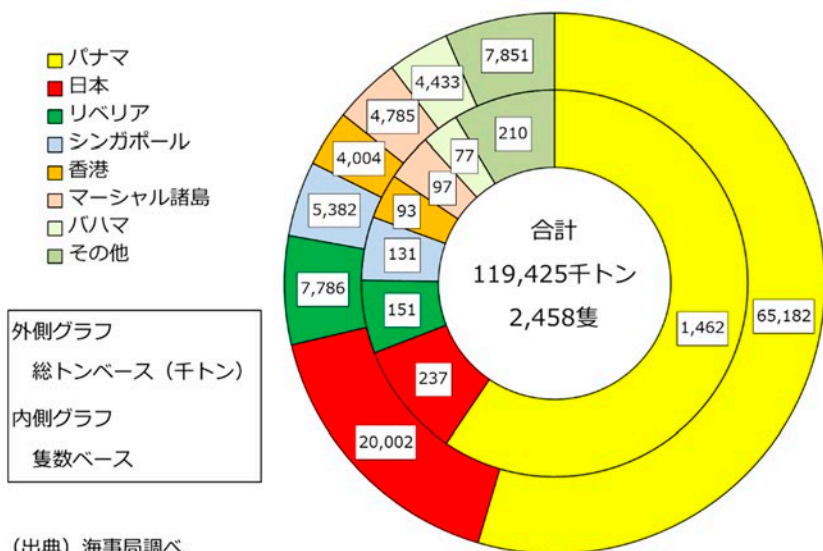
船種別では、総トンベースで多い順に見ていくと、ばら積船866隻(我が国商船隊全体に占めるシェア35.2%)、4,749万総トン(同39.8%)、自動車専用船344隻(同14.0%)、1,782万総トン(同14.9%)、フルコンテナ船265隻(同10.8%)、1,641万総トン(同13.7%)、油送船147隻(同6.0%)、1,460万総トン(同12.2%)となっている(図表Ⅱ-1-30)。

図表Ⅱ-1-28 日本商船隊の構成の変化



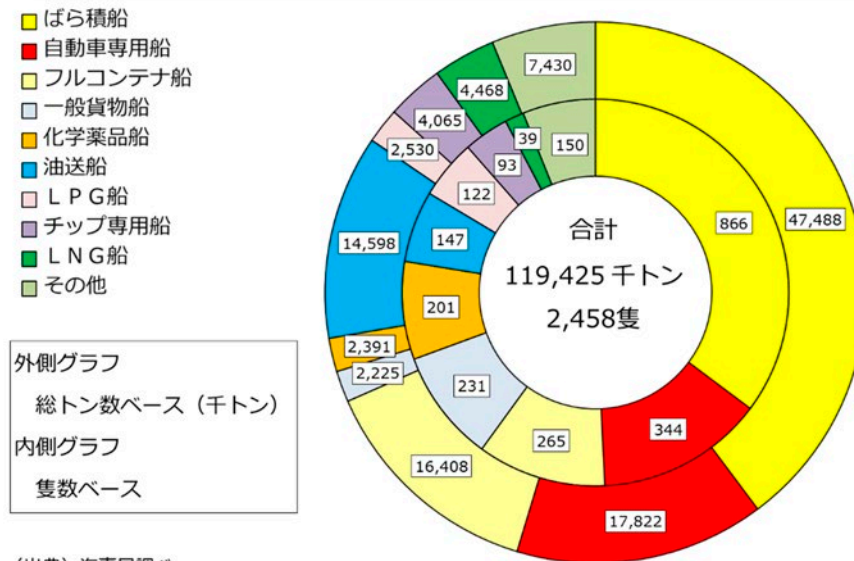
(出典) 海事局調べ
(注) 2017年6月末日現在

図表Ⅱ-1-29 我が国商船隊の船籍国別一覧



(出典) 海事局調べ

図表Ⅱ-1-30 我が国商船隊の船種別一覧



(出典) 海事局調べ

③ 我が国外航海運企業の現況

イ) 2017年度の海運大手3社の経営状況

i) 概況

2017年の外航海運は、燃料価格の上昇等、マイナス要因はあったものの、米国や中国等を中心とした世界全体での景気回復を背景に、全体としては海上荷動き量が増加するなど、取り巻く事業環境に改善が見られた。

このような背景の中、同年度の海運大手3社*の業績(単体ベース。以下同じ)は、コンテナ船の運賃市況が歴史的な低水準から脱したことをはじめ、運賃市況が回復したことを受け、営業収益は3兆2,310億円と4,317億円(対前年度比15.4%増)の増収となった。

他方で、燃料価格の上昇により、営業費用は3兆2,570億円と3,172億円(同10.8%増)の増加となった。

この結果、2017年度の営業損益は、260億円の赤字と前年度より赤字幅は1,145億円(同81.5%減)縮小し、経常利益は884億円の黒字と前年度より1,595億円の増益となった(図表Ⅱ-1-31)。

*海運大手3社: 日本郵船(株)、(株)商船三井及び川崎汽船(株)の3社で、我が国の外航船舶運航事業者における全外航海運業収入の大部分を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ-1-31 海運大手3社の損益の推移

(単位:億円)

年度	営業収益	対前年度増減率(%)	営業費用	対前年度増減率(%)	営業損益	対前年度増減率(%)	経常損益	対前年度増減率(%)	税引後当期利益	対前年度増減率(%)
	2016	27,993	▲ 17.4	29,398	▲ 14.1	▲ 1,405	-	▲ 711	-	▲ 4,381
2017	32,310	15.4	32,570	10.8	▲ 260	-	884	-	231	-

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成
(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ii) 主な部門収益

(a) 定期船部門

北米航路や欧州航路の荷動きに支えられ、スポット運賃が上昇したことで、営業収益は1兆3,202億円(対前年度比16.1%増)となった。

(b) 不定期船・自動車専用船部門

不定期船部門については、解撤よりも新造船の竣工数が上回り、供給圧力が残るなか、鉄鉱石や石炭、穀物などを中心に海上荷動きが拡大し運賃市況は堅調に推移した。また、自動車専用船部門は、主に資源国向けの荷動きが低調に推移したが、北米、欧州地域向けの輸送需要が堅調に推移したため、営業収益は1兆2,029億円(対前年度比15.1%増)となった。

(c) 油送船部門

新造船の竣工増加により運賃市況は悪化したが、一部の事業者においては、共同運航による運航効率の改善やコスト削減を行ったことから、営業収益は804億円(対前年度比10.3%)となった。

図表Ⅱ-1-32 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分	2016年度			2017年度		
	金額	対前年度増減率(%)	構成比(%)	金額	対前年度増減率(%)	構成比(%)
定期船	11,371	▲ 18.1	40.7	13,202	16.1	40.9
不定期・専用船	10,455	▲ 17.0	37.4	12,029	15.1	37.3
油送船	729	▲ 17.9	2.6	804	10.3	2.5
計	22,557	▲ 17.6	80.8	26,037	15.4	80.7
賃借料	4,544	▲ 15.9	16.3	5,287	16.3	16.4
その他	822	▲ 21.1	2.9	935	13.7	2.9
合計	27,924	▲ 17.4	100.0	32,259	15.5	100.0

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成
(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

iii) 為替変動の影響

2017年度海運大手3社の営業収益及び営業費用に占めるドル建て金額の比率は、前年度より共に増加し、ドル建て比率の乖離幅は11.7%となった。(図表Ⅱ-1-33)。

また、同年度における為替変動の影響額は、海運大手3社の実績平均為替レートが111.15円と前年度より2.45円の円安となったことから、3社全体では、79億円の為替差益による黒字となった(図表Ⅱ-1-34)。

図表Ⅱ-1-33 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

(単位:%)

区分	2015年度	2016年度	2017年度
営業収益	83.5	86.2	86.8
営業費用	75.0	72.8	75.1
乖離幅	8.5	13.4	11.7

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成

図表Ⅱ-1-34 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

(単位:億円)

区分	2016年度			2017年度		
	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり1円変動による影響額	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり1円変動による影響額
営業収益	27,993	▲ 2,668	221	32,310	6,193	252
営業費用	29,398	▲ 2,368	196	32,571	5,400	219
営業損益	▲ 1,405	▲ 300	24	▲ 260	79	32

(出典)海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注)1. 3社の実績平均為替レートは、2016年度1ドル=108.70円 2017年度1ドル=111.15円
2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

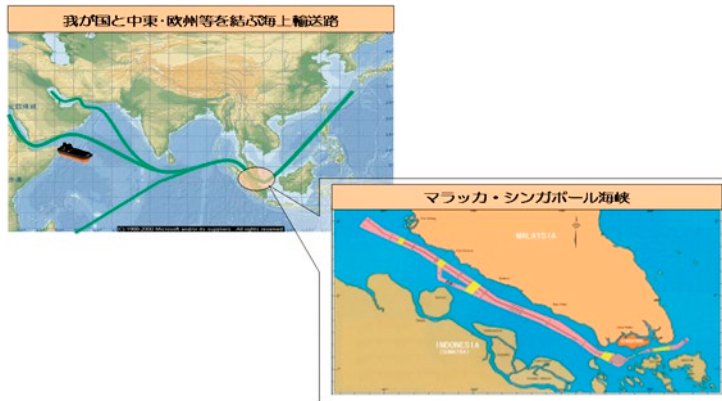
ロ) 2018年度海運大手3社の業績見通し

地政学的緊張の高まりや自国保護貿易政策の動向、米国・欧州の金融政策の影響などといった懸念事項はあるものの、世界経済の堅調な回復を背景に、海上荷動きは堅調に推移するものと見ており、効率的配船による運航効率の改善やコンテナ統合新会社ONEによる事業のスケールメリット等を活かした収益力強化により、2017年度に比して増益を見込んでいる。

(2) 外航海運における主な取組

① マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶交通が輻輳する海域であり、同じく海上交通の要衝であるスエズ運河の約7倍、パナマ運河の約9倍にあたる約127,000隻の船舶が通航している。



一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから、沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）や主要な海運国のみならず、輸入原油の約8割以上が通航する我が国にとっても同海峡における航行安全の確保は重要である。

このため、マ・シ海峡の航行安全の確保について沿岸国・利用国の協力は重要であり、我が国は、いち早く、利用国として唯一、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理などの支援を行ってきた。

このような中、2001年9月の米国同時多発テロ以降、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全の必要性が強く認識される中で、国際海事機関（IMO）を中心に議論が本格化し、2007年9月のシンガポール会議において「協力メカニズム」が創設された。これは、国連海洋法条約第43条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具現化したもので、協力フォーラム^{※1}、プロジェクト調整委員会^{※2}、航行援助施設基金委員会^{※3}の3委員会構成されている。

我が国は、「協力メカニズム」に基づく航行援助施設基金に対して、基金創設以降、公益財団法人日本財団から730万ドル、公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて一般社団法人日本船主協会及び荷主系等の民間団体から310万ドルを拠出する一方、政府としても航行援助施設の修理・代替のための事前調査等への継続的な支援を通じ、航行援助施設の整備・維持管理を推進方々、官民で一体、連携した支援を行ってきたところである。

2018年5月にマレーシアで開催された第20回航行援助施設基金委員会において、我が国より、上述の事前調査及び「航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナー」（キャパシティビルディングアドバンス事業）（2017年度）について報告を行った。沿岸国からはこれらの協力を高く評価するとともに謝辞が述べられるなど、我が国に

おけるマ・シ海峡に関する協力は、マ・シ海峡の安全確保に一定の貢献をしているところである。

また、現在の海図が整備されてから約20年近く経過しており、複雑な潮流による海底地形の変化で浅瀬等の危険箇所が現れていることから、同海峡の共同水路再測量を我が国の協力を得て実施することが2014年9月にマレーシアで開催された沿岸3国技術専門家会議において決定された。また、2016年7月に日ASEAN統合基金（JAIF）事業として当該測量調査事業が承認されたため、今後2018年から2020年にかけて測量調査を実施し、新たな電子海図を作成することとしている。

- ※1 沿岸国と利用国間の協力促進の協議の場
- ※2 沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
- ※3 航行援助施設維持管理・更新のための基金について運営調整する場

図表Ⅱ-1-35 マラッカ・シンガポール海峡協カメカニズム

マラッカ・シンガポール海峡協カメカニズム

○ 2007年に国連海洋法条約に規定された国際海峡における沿岸国と利用国の協力の枠組みを世界で初めて具体化した「協力メカニズム」を日本のリーダーシップにより創設。

協カメカニズムの概要

- (1) **協力フォーラム**（年1回開催）
沿岸国、利用国等の協力促進のための対話・意見交換
- (2) **プロジェクト調整委員会**（年1回開催）
沿岸国提案のプロジェクトに関する進捗状況の報告・今後の調整
* 日本は「既存の航行援助施設の維持更新」プロジェクトを支援
- (3) **航行援助施設基金委員会**（年2回開催）
「既存の航行援助施設の維持更新」を行うための基金に関する事業計画・予算決定

航行援助施設基金への支援

- マラッカ海峡協議会
 - ・ 日本船主協会
 - ・ 石油連盟
 - ・ 日本損害保険協会
 - ・ 電気事業連合会
 - ・ 日本ガス協会 等
- 日本財団
 - 韓国
 - UAE
 - サウジアラビア
 - 中国
 - インド
 - 国際航行援助施設基金【IFAN】(IB・MENAS)
 - IMO(ギリシャ、ノルウェー、ドイツ、EC、中国)

② 海運自由化をめぐる国際的動向

イ) 海運自由化交渉

我が国は、海運市場において自由で公平な競争環境を維持すべきという「海運自由の原則」に基づき、自由な競争環境の実現のため多国間・二国間の自由化交渉を行っている。

i) 世界貿易機関 (WTO)

1995年、WTOの発足に伴いサービス貿易に関する初めての多数国間協定であるWTOサービス貿易協定 (GATS) が発効した。しかし、海運サービスについては海運主要国間において自由化に対する総意の形成が図れなかったことなどから、GATSの枠外に置かれることとなり、未だ国際ルールが存在しない状況にある。

その後、GATS発効から時間が経ち、時代に即した国際ルールの必要性が高まる中、2012年以降、WTOに加盟する有志国・地域により、海運を含むサービス貿易に関する新たな協定 (TiSA: Trade in Services Agreement)*の交渉が行われてきた。我が国も海運サービス推進国の1つとしてその議論を牽引してきたが、2016年末以降は米国の消極的姿勢により全体の議論が停止している。我が国は、外航海運の観点からはTiSA交渉の早期再開が必要と考えており、関係国に働きかけを行っている。

※TiSAの参加国・地域 (計23か国・地域)

日本、豪州、カナダ、チリ、台湾、コロンビア、コスタリカ、EU、香港、アイスランド、イスラエル、リヒテンシュタイン、ニュージーランド、ノルウェー、モーリシャス、メキシコ、パキスタン、パナマ、ペルー、韓国、スイス、トルコ及び米国

ii) 経済連携協定 (EPA) / 自由貿易協定 (FTA)

我が国はWTOによる多角的な自由貿易体制を補完する取組として、EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定) 交渉を推進しており、自由で公正な市場を、アジア太平洋地域をはじめ、世界に広げていくため、積極的に交渉を進めている。

これまでに、15の国・地域 (シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、豪州及びモンゴル) との間で協定が発効しているほか、2017年12月には日・EUとの協定が交渉妥結、2018年3月には環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定 (TPP11) が署名されたところである。

現在、我が国は、日・カナダEPA、日・コロンビアEPA、日中韓FTA、東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)、日・トルコEPA等の交渉・交渉を行っており、海運分野においては、外資規制や自国籍船への貨物留保等、我が国企業が事業を展開する上で障壁となっている規制の撤廃・緩和に向けて積極的に交渉を主導し、自由化を推進している。

ロ) アジア太平洋経済協力 (APEC)

APECは、極めて多様な様相を呈するアジア太平洋地域において経済・社会の共通利益の拡大と発展を目指す地域協力の枠組みであり、現在は21の国と地域が参加し、交通を含む複数のワーキンググループ (作業部会) が設けられている。海事分野は日本を議長とした「港湾・海事専門家会合」において、海運分野における「ボゴール目標*」の実現に向けた取組とともに、海上物流の効率化、環境保護・省エネ、船員育成を

含めた海上安全など海事分野全般を取り扱っている。

2017年4月に、第44回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合が台湾・台北にて開催された。第44回会合では、①APEC域内におけるクルーズの振興②コンテナターミナルの開放性・公平性確保③「危険物及びコンテナの海上輸送における事故の防止を目的としたワークショップ/セミナー及びキャパシティビルディング」などについて情報共有が図られた。2018年は4月に韓国・ソウルで、引き続き我が国から本年実施予定の③のセミナーについて情報共有を行った。

※ボゴール目標:「先進国は遅くとも2010年までに、途上国は遅くとも2020年までに自由で開かれた貿易及び投資という目標を達成する」というもので、1994年11月にインドネシアのボゴール宮殿でのAPEC首脳会合で採択された。

ハ) 海運先進18ヶ国当局間会議 (CSG会議)

CSG (Consultative Shipping Group) 会議*は、海運自由の原則を目的とした経済協力開発機構 (OECD) 共通海運原則を遵守している国々の政策対話のためのグループとして、1962年に発足された海運主要国間の会議体である。

発足当時より、主に米国の海運政策における規制問題に如何に対処するかを検討するとともに、必要に応じ、特定国の国際海運に関する規制政策に関する申し入れや対話を通じて、自由で公正な競争条件の確立に向けた取組を行ってきている。また、2年に一度、米国運輸省海事局とCSG参加国との間での政策対話 (US-CSG会議) を開催している。

2017年9月には、英国・ロンドンで海運先進国当局間会議が開催され、海運会社が公正な競争条件の下で自由に活動できる環境を確保するため、国際海運市場への自由なアクセスを阻害するおそれのある一部の国の措置や、国際条約と整合しない欧州のCO2地域規制や米国のバラスト水地域規制に関し、国際合意に基づかない地域規制の解消に向けて海運先進国当局が連携して取り組むよう呼びかけを行った。

※CSGメンバー国: 以下の18ヶ国の海運当局及びEU

デンマーク (議長、事務局)、日本、ベルギー、カナダ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、韓国、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、スペイン、スウェーデン、英国及びEU

第2節 クルーズ・外航旅客定期航路

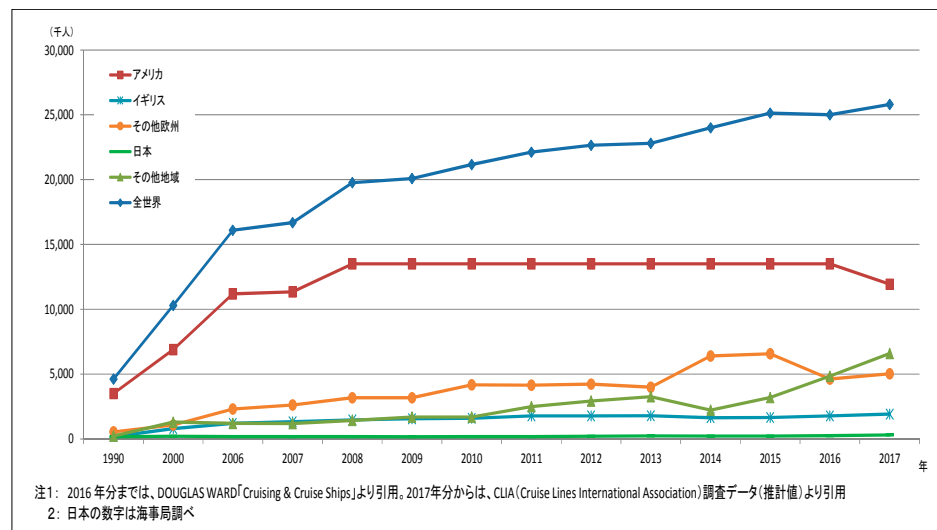
(1) クルーズ

① 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2017年の世界のクルーズ人口（推計値）は、1990年の約5.6倍（約2,580万人）に増加したが、2017年の日本人のクルーズ人口[※]においては、31.5万人（対前年度比約27.0%増）と増加したものの、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国（約1,194万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっている。

※クルーズ人口：外航クルーズと国内クルーズを利用した日本人乗客数（船内1泊以上を対象）。国内クルーズには、内航フェリーによるチャータークルーズの乗客数を含む。

図表Ⅱ-1-36 世界のクルーズ人口の推移

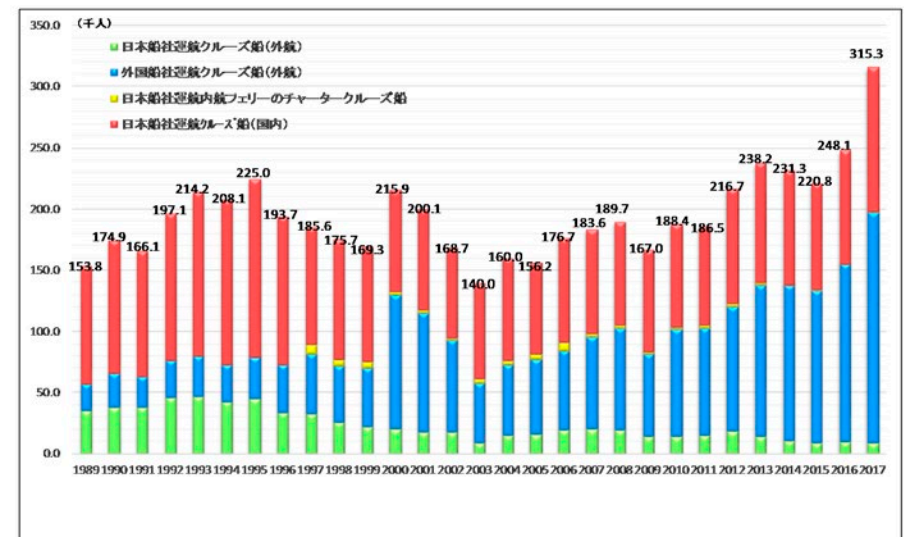


② 日本人のクルーズの利用状況

2017年の日本人のクルーズ人口は、外国船社の日本発着外航クルーズ数の増加等により、31.5万人と過去最多を記録した。このうち、外航クルーズの乗客数については19.7万人（同27.4%増）と過去最多を記録し、国内クルーズの乗客数についても11.9万人（同26.4%増）と前年より増加した。

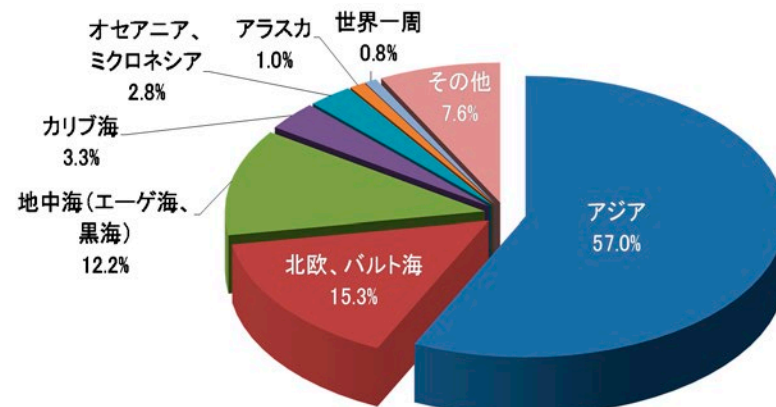
日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアを見ると、アジアが57.0%と大きな割合を占め、北欧の15.3%、地中海の12.2%と続いている。

図表Ⅱ-1-37 外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移



(出典：海事局調べ)

図表Ⅱ-1-38 外航クルーズエリア別の日本人乗客数のシェア（2017年）



(出典：海事局調べ)

③ クルーズ振興に向けた取組

現在、政府においては、2016年3月30日に「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長：内閣総理大臣）において策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、「観光先進国」の実現に向けた取組を進めている。本ビジョンでは、2020年に訪日外国人旅行者数を4,000万人、訪日クルーズ旅客数を500万人にする目標が掲げられている。

海事局においては、訪日外国人旅行者数4,000万人の達成に向けた取組の一環として、2014年11月の「日ASEAN交通大臣会合」で承認された「日ASEANクルーズ振興戦略」に基づき、日本船社による日本周遊クルーズ商品や近年拡大しつつある外国船社による日本発着クルーズ商品をASEANの旅行会社等にプロモーションするため、2017年1月にシンガポール及びタイ、2018年9月にマレーシア、年10月にフィリピンにおいて、現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催したところであり、今年度も引き続き、ASEAN地域において現地旅行会社を対象としたセミナーを開催することとしている。

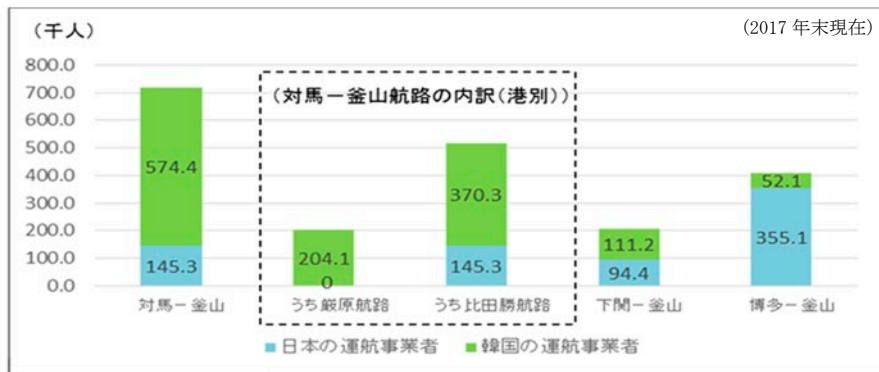


(2) 外航旅客定期航路

日本発着の外航旅客定期航路として、2018年4月現在、韓国、中国及びロシアとの間に13社・8航路の定期航路が開設されている。これらの定期航路の2017年の乗客数は、143.9万人（前年比16.5%増）で、このうち、日本人が12.4万人（同19.5%減）、外国人が131.5万人（同21.6%増）であり、割合で見ると日本人が8.6%、外国人が91.4%となっている。

特に乗客数の約99%を占める韓国航路については、対馬-釜山航路の乗客数が急増しているほか、平成29年度に新たに2社の参入（(株)スターライン、韓日高速海運）があるなど活況を呈しており、政府目標である訪日外国人旅行者数4,000万人の達成に向け、貢献していくことが期待される。

図表Ⅱ-1-39 日韓主要定期航路の乗客数の内訳



(出典:海事局調べ)

図表Ⅱ-1-40 外航旅客定期航路の現況

(平成30年4月現在)

航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
下関～釜山	関釜フェリー㈱	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復
	釜釜フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー	毎日1往復
博多～釜山	JR九州高速船㈱	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復
			ビートル	日本	ジェットフォイル	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットフォイル	
	ビートル3世	日本	ジェットフォイル			
未来高速㈱	韓国	コビーV	韓国	ジェットフォイル	休止中(H30.12まで)	
大阪～釜山	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
対馬(厳原・比田勝)～釜山	韓大亜高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週4～5往復(厳原～釜山)
			オーシャンフラワー2	韓国	高速船	週5～6往復(比田勝～釜山)
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル	日本	ジェットフォイル	毎日2往復(比田勝～釜山)
			ビートル2世	日本	ジェットフォイル	
			ビートル3世	日本	ジェットフォイル	
	未来高速㈱	韓国	コビーV	韓国	ジェットフォイル	毎日1往復
(株)スターライン	韓国	ニーナ	韓国	高速船	毎日1往復	
韓日高速海運	韓国	オーロラ	韓国	高速船	毎日1往復	
大阪・神戸～上海	中日国際輪渡有限公司	中国	新鑒真	中国	フェリー	週1往復
大阪～上海	上海フェリー㈱	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1往復
境港～東海～ラジ/オホク	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イースタンドリーム	パナマ	フェリー	週1往復
稚内～コルサコフ	サハリン海洋汽船㈱(SASCO)	ロシア	PENGUIN33	ドミニカ	旅客船	年間39往復(6～9月のみ)

(出典:海事局調べ)

図表Ⅱ-1-41 外航旅客定期航路の乗客数の推移



(出典:海事局調べ)

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、2018年4月1日現在、965業者（対前年比2事業者増）によって1,798航路（対前年比17航路増）が経営され、これに就航している船舶は2,221隻（対前年比25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者については、事業者数、隻数が減少しており、フェリー航路事業者については、隻数が減少している。旅客不定期航路事業者については、事業者数、航路数、隻数ともに増加している。

図表Ⅱ-1-42 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	2014	410	551	1,129
	2015	404	547	1,123
	2016	395	541	1,108
	2017	397	547	1,129
	2018	390	548	1,092
特定旅客定期航路事業	2014	6	7	8
	2015	6	7	8
	2016	6	8	8
	2017	6	8	8
	2018	6	8	8
旅客不定期航路事業	2014	534	1,143	1,092
	2015	543	1,166	1,095
	2016	551	1,183	1,107
	2017	560	1,226	1,109
	2018	569	1,242	1,121
計	2014	950	1,701	2,229
	2015	953	1,720	2,226
	2016	952	1,732	2,223
	2017	963	1,781	2,246
	2018	965	1,798	2,221
うちフェリー航路事業	2014	144	168	298
	2015	145	166	294
	2016	143	165	283
	2017	141	161	290
	2018	141	161	282

ロ) 輸送実績

2016年度の輸送実績は、輸送人員で8,746万人（対前年度比0.5%減）、輸送人キロで32億7,533万人キロ（対前年度比4.4%増）となった。

図表Ⅱ-1-43 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区分	年度	輸送人員	対前年度	
			伸び率	輸送人* ₁
一般旅客定期航路事業	2012	79.5	3.6	2,968
	2013	79.8	0.3	3,131
	2014	77.9	▲ 2.4	2,842
	2015	78.5	0.8	3,005
	2016	78.2	▲ 0.4	3,152
特定旅客定期航路事業	2012	0.19	▲ 2.7	1.63
	2013	0.20	9.8	1.85
	2014	0.18	▲ 10.3	1.70
	2015	0.20	11.5	2.00
	2016	0.26	30.0	2.05
旅客不定期航路事業	2012	7.4	4.0	123
	2013	8.1	8.2	132
	2014	8.2	1.7	142
	2015	9.3	12.8	131
	2016	9.0	▲ 3.4	121
計	2012	87.1	3.7	3,092
	2013	88.0	1.0	3,265
	2014	86.3	▲ 1.9	2,986
	2015	87.9	1.9	3,138
	2016	87.5	▲ 0.5	3,275

(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3,788千台（対前年度比1.6%増）、乗用車・その他が7,189千台（対前年度比1.9%減）となり、台キロではトラックが939百万台キロ（対前年度比5.2%増）、乗用車・その他で619百万台キロ（対前年度比0.2%増）となった。

図表Ⅱ—1—44 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 伸び率	乗用車 その他	対前年度 伸び率	計	対前年度 伸び率	
2012	台数	4,009	2.1	8,263	7.8	12,272	5.9
	台キロ	913	2.9	653	5.8	1,566	4.1
2013	台数	4,023	0.3	7,798	▲ 5.6	11,821	▲ 3.7
	台キロ	985	7.9	692	6.0	1,677	7.1
2014	台数	3,854	▲ 4.2	7,490	▲ 3.9	11,344	▲ 4.0
	台キロ	901	▲ 8.5	604	▲ 12.7	1,505	▲ 10.3
2015	台数	3,728	▲ 3.3	7,326	▲ 2.2	11,054	▲ 2.6
	台キロ	893	▲ 0.9	618	2.3	1,511	0.4
2016	台数	3,788	1.6	7,189	▲ 1.9	10,978	▲ 0.7
	台キロ	939	5.2	619	0.2	1,558	3.1

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ハ) 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33航路増加し、営業収入は約108億円増加している。

営業損益及び経常損益については、ともに4年連続で黒字になり、経常収支率は105.2%となった。

図表Ⅱ—1—45 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	2012	515	239,451	▲ 197	303	100.1
	2013	509	250,415	2,377	4,670	101.9
	2014	497	252,301	2,186	3,013	101.2
	2015	499	223,085	11,077	11,429	105.2
	2016	508	229,141	11,926	12,516	105.6
特定旅客定期航路事業	2012	7	298	11	11	104.0
	2013	7	309	10	10	103.5
	2014	7	308	12	12	104.2
	2015	7	392	50	50	114.5
	2016	7	236	▲ 6	▲ 6	97.1
旅客不定期航路事業	2012	662	22,488	▲ 665	▲ 469	98.0
	2013	658	19,594	593	866	104.5
	2014	656	21,773	▲ 340	▲ 98	99.6
	2015	660	18,464	694	804	104.5
	2016	684	23,359	135	240	101.2
計	2012	1,184	262,237	▲ 851	▲ 155	99.9
	2013	1,174	270,317	2,980	5,547	102.0
	2014	1,160	274,382	1,858	2,927	101.1
	2015	1,166	241,941	11,821	12,283	105.2
	2016	1,199	252,735	12,056	12,750	105.2

(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、2018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

2017年度の長距離フェリーの航路数、航路距離ともに増減はなかった。また、輸送実績については全ての区分において前年度より増加した。

図表Ⅱ-1-46 長距離フェリー航路の輸送実績

(単位：千台、百万台キロ)

区分		2016年度			2017年度		
航路数		11 航路			11 航路		
航路距離		8,341 km			8,341 km		
就航隻数		35 隻			35 隻		
		(2017年4月1日現在)			(2018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	普通トラック	1,227	62.4%	5.6%	1,244	61.4%	1.4%
	乗用車・その他	741	37.6%	1.2%	781	38.5%	5.4%
	計	1,968	100.0%	3.9%	2,026	100.0%	2.9%
	8トントラック換算計	1,535		4.8%	1,569		2.2%
航送台キロ	普通トラック	779	63.2%	6.0%	797	62.4%	2.3%
	乗用車・その他	454	36.8%	1.0%	481	37.6%	5.9%
	計	1,233	100.0%	4.1%	1,278	100.0%	3.6%
	8トントラック換算計	968		5.0%	997		3.0%
旅客	輸送人員	2,354 千人		-0.8%	2,385 千人		1.3%
	輸送人キロ	1,297 百万人キロ		-0.8%	1,318 百万人キロ		1.6%

(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. 2017年度分は速報値である。
3. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ハ) 経営状況

2017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、営業費用はともに増加し、営業損益は約98億9千万円と、7期連続の黒字となった。また、経常損益についても約90億4千万円の黒字となった。

なお、2017年度末における財務状況は、図表Ⅱ-1-48のとおりである。

図表Ⅱ-1-47 長距離フェリー事業者収支状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分	2016年度	2017年度	対前年度比
営業収入	126,640	134,226	106.0%
営業費用	117,016	124,338	106.3%
営業損益	9,628	9,888	—
経常損益	8,394	9,043	—
当期損益	7,269	8,701	—

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。
2. 速報値である。

図表Ⅱ-1-48 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	49,607	23.6%
	固定資産	160,169	76.4%
	資産合計	209,776	100.0%
負債	流動負債	54,255	25.9%
	固定負債	96,430	46.0%
	負債合計	150,685	71.8%
純資産		59,091	28.2%
負債・純資産合計		209,776	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2018年4月1日現在、228事業者によって295航路が経営されており、就航船舶は546隻(約19万総トン)となっている。

また、離島航路事業全体のほぼ三分之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-1-49 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	148	31	49	228

図表Ⅱ-1-50 就航船舶

年	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2016	292	548	195,123	356
2017	296	548	195,518	357
2018	295	546	190,438	349

ロ) 輸送実績

2016年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,326万人(対前年度比1.0%増)、輸送人キロで9億7,069万人キロ(同1.3%増)となっている。

図表Ⅱ-1-51 離島航路の旅客輸送実績

(単位:千人、千人キロ、%)

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	対前年度伸び率
2014	42,809	▲ 3.8	967,539	▲ 9.4
2015	42,853	0.1	958,515	▲ 0.9
2016	43,263	1.0	970,692	1.3

ハ) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2016年度の経常収支率は、98.9%となった。

図表Ⅱ-1-52 離島航路の収支状況

(単位:百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
2014	78,717	▲ 6,340	▲ 5,769	93.5
2015	71,724	▲ 1,666	▲ 978	98.7
2016	72,349	▲ 1,386	▲ 833	98.9

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-1-53 届出事業者数の推移

区分	2012年4月	2013年4月	2014年4月	2015年4月	2016年4月	2017年4月	2018年4月
届出事業者数	3,334	3,496	3,624	3,772	3,942	4,149	4,395

(2) 国内旅客輸送における取り組み

① 離島航路の維持に向けた補助

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。離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足として、また、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、離島航路の維持を図っている。

図表Ⅱ-1-54 離島航路補助金の交付実績

(単位:百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2013	109	120	6,457
2014	109	119	7,085
2015	110	121	6,593
2016	109	121	6,722
2017	108	120	6,936

2011年度からは、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、この事業のなかで航路維持を図ることとし、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

我が国は、総人口に占める高齢者の割合が4分の1を超えるなど、超高齢社会を迎えているが、高齢者であるか否か、また、障害の有無に関わらず、全ての人が分け隔てなく共生できる社会の実現を目指しており、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通インフラの整備が求められているところである。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議（2017年2月20日）」でとりまとめられた「ユニバーサルデザイン2020行動計画」の取組としてユニバーサルデザインの街づくり等の施策が盛り込まれ、2018年1月に開催された第2回閣僚会議では、施策の更なる進展を図り、共生社会の実現に向けた取組の加速化を確認したところである。

また、2018年5月、全ての国民が共生する社会の実現に向けて、全国において更にバリアフリー化を推進するために「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）の一部を改正する法律」が成立した。

ロ) バリアフリー基準及び基本的方針

公共交通事業者等はバリアフリー法に基づき、旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（移動等円滑化基準）」を遵守する必要がある、旅客船については、以下のような基準が設けられている。

（例）旅客船の乗降口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路

- i) 通路の有効幅を80cm以上とすること
- ii) 手すりが設けられていること
- iii) 通路の末端付近の広さを車いすの転回に支障の無いものとする 等

こうした基準の着実な達成に向けて、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、施設毎に2020年度末までの整備目標を設定している。旅客船については、全体隻数の50%を基準適合船舶とすることを目標とし、その達成状況は2017年3月末現在で40.3%となっている。

また、1日当たりの平均利用者数3,000人以上の旅客施設についても、同様の整備目標を設定する等によりバリアフリー化を進めており、旅客船ターミナルについては、段差の解消についてはすべての施設で対応済みとなっている。

ハ) バリアフリー化の取組

このように、公共交通機関としてバリアフリー整備が求められる中、近年、新造される旅客船では、複数のエリアに触知案内版の設置や食堂のテーブルへの車椅子固定用具の設置、シャワー設備を搭載した多機能トイレの設置等、障害のある方にも配慮した旅客船が続々と就航してきている。

旅客船については2017年3月に旅客船事業者から優良事例を収集・公表したほか、エレベーター、スロープの整備等に対する補助制度等によりバリアフリー化を推進している。国土交通省としては、代替建造を予定する事業者等に対して、今後も上述の支援等を通じ、一層のバリアフリー化を推進することとしている。

図表Ⅱ-1-55 旅客船のバリアフリー設備



<乗降用設備>

<トイレ>

・タラップの幅は90cmを確保し、手すりを両側に設置

・非常呼出装置

・シャワー設備

<客席（客室）>

<食堂>

・車椅子移乗スペース（85cm以上）を確保

・非常呼出装置

・車椅子固定用具

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」を重要課題と位置づけると共に、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、旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、2017年度までにファミトリップ（体験航海）を合計11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ている。

更に、2013年度からは子どもの日と海の日に、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。

2016年度には、船旅活性化協議会の議論を受けて「船旅&サイクリング」として旅客船を利用する全国各地のサイクリングコースを紹介するとともに、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を通じて、「～水のまち・東京～舟運の楽しみ方ガイド」を作成し、旅行者等への配布やHPに掲載する等のPRを行った。

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を活用し、訪日外国人旅行者を対象に長距離フェリー（8社11航路）が最高6回まで乗船可能な企画乗船券「JAPAN FERRY PASS 21」を2017年度に発売するなど、訪日外国人旅行者の利用促進に向けた取り組みを行っている。

また、観光利用に特化した航路を「船旅活性化モデル地区」（2018年3月末現在、18地区）として、地区内での旅客船事業の運用を弾力化することで、船旅に係る新サービスの導入の促進を図っている。

2018年度は、引き続き「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」や「船旅活性化モデル地区」制度等を活用し、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

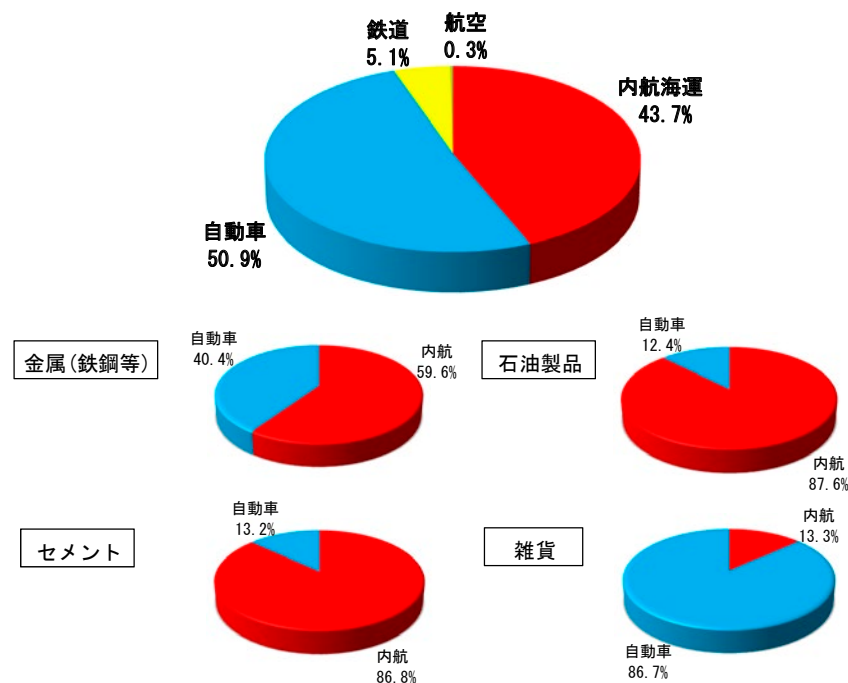
①内航海運の概況

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、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約4割（2016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-1-56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-1-56 輸送機関別シェア（2016年度：トンキロベース）



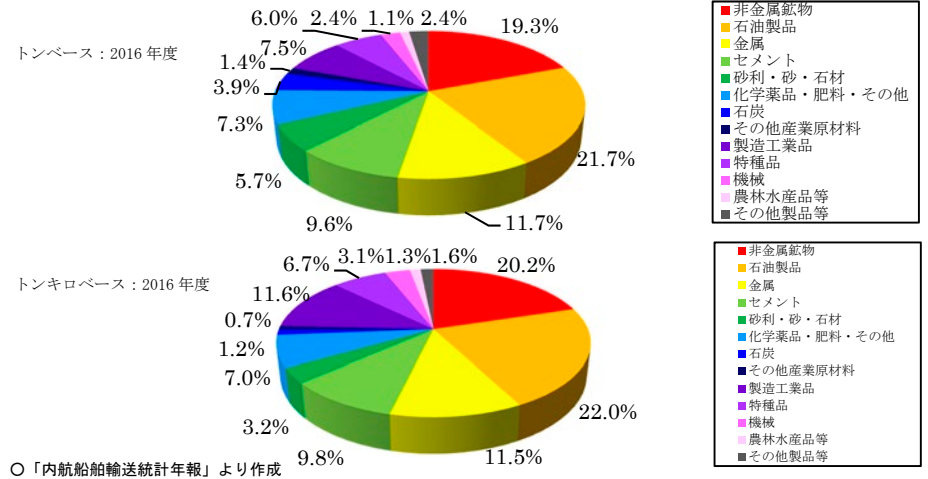
○国土交通省資料より作成
(注)雑貨輸送機関別シェアは、2009年度の割合である。

図表Ⅱ-1-57 輸送機関別貨物輸送量の推移

年度	輸送量(万t)					輸送活動量(百万t-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
1970	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
1975	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
1980	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
1985	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,829 (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
1990	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
1995	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
1996	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
1997	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
1998	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
1999	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)	1,039 (0.19)	558,612 (100)	439	53	384	980
2000	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)	1,075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977
2001	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
2002	49,725 (8.61)	521,973 (90.39)	5,859 (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
2003	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
2004	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
2005	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.82)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
2006	41,664 (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
2007	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
2008	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
2009	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
2010	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
2011	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
2012	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
2013	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
2014	36,930 (7.81)	431,584 (91.25)	4,342 (0.92)	106 (0.02)	472,962 (100)	183,120 (44.10)	210,008 (50.6)	21,029 (5.00)	1,125 (0.30)	415,282 (100)	496	49	484	1,061
2015	36,549 (7.78)	428,900 (89.58)	4,321 (0.90)	105 (0.02)	469,875 (100)	180,381 (44.28)	204,316 (49.46)	21,519 (5.21)	1,120 (0.27)	407,336 (100)	494	48	498	1,067
2016	36,449 (7.81)	437,827 (91.45)	4,409 (0.92)	100 (0.02)	478,785 (100)	180,438 (43.68)	210,316 (50.10)	21,265 (5.30)	1,046 (0.30)	413,065 (100)	495	48	482	1,046

○ 国土交通省資料より作成
 (注) ①()は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は1990年度より軽自動車を含む数字である(2010年度から家用貨物軽自動車の数字は除く)。2010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2011年3月及び4月の数値は含まれない。
 ④端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

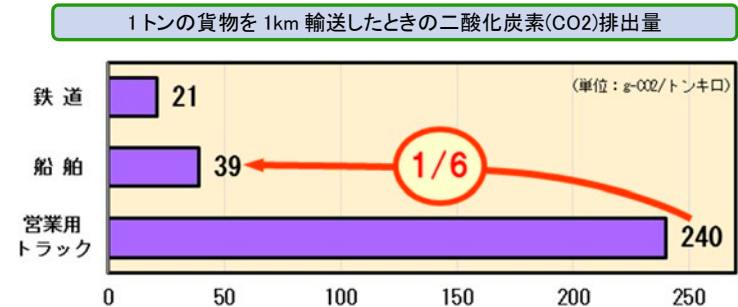
図表Ⅱ-1-58 輸送品目別シェア (2016年度)



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6分の1であるとともに、図表Ⅱ-1-60及び図表Ⅱ-1-61を見てもわかるとおり、2016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、2016年度の1隻あたりの平均総トン数は2000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。

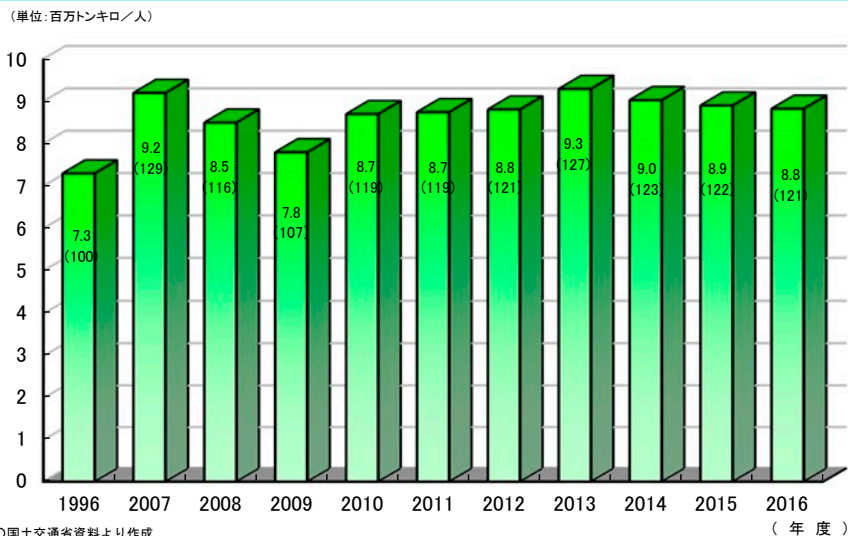
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ-1-59 輸送機関別のCO2排出原単位 (2016年度)



○ 国土交通省資料より作成

図表Ⅱ-1-60 輸送効率性の推移



②内航海運業者の現状

2018年4月1日現在、登録事業者は2,170者、届出事業者は1,291者となっており、その99.6%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。

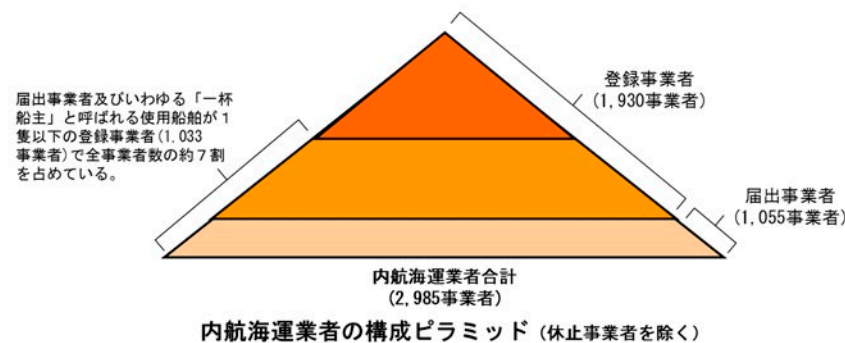
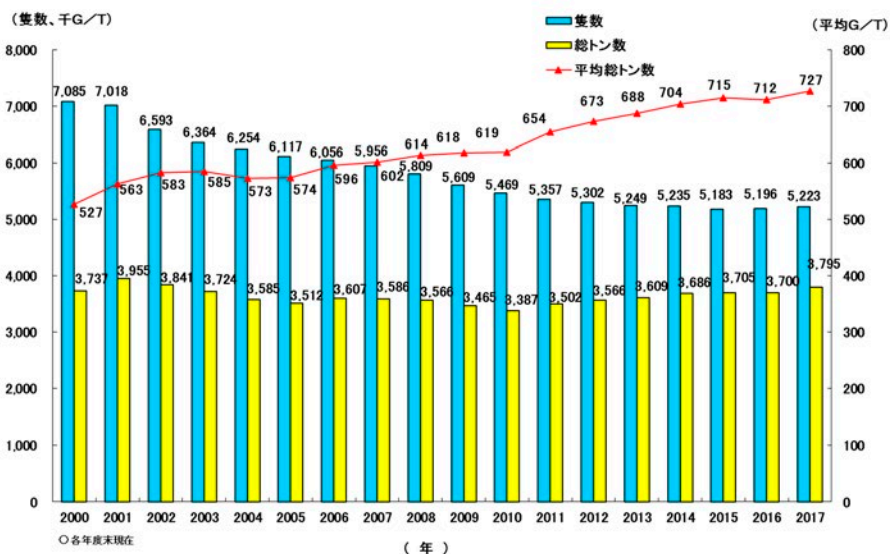
図表Ⅱ-1-62 内航海運の事業構造

概要

- 内航海運業者数 3,461事業者（うち、休止事業者476者） **99.6%が中小企業**
- （登録事業者数 2,170事業者（うち、休止事業者240者）
- 届出事業者数 1,291事業者（うち、休止事業者236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。

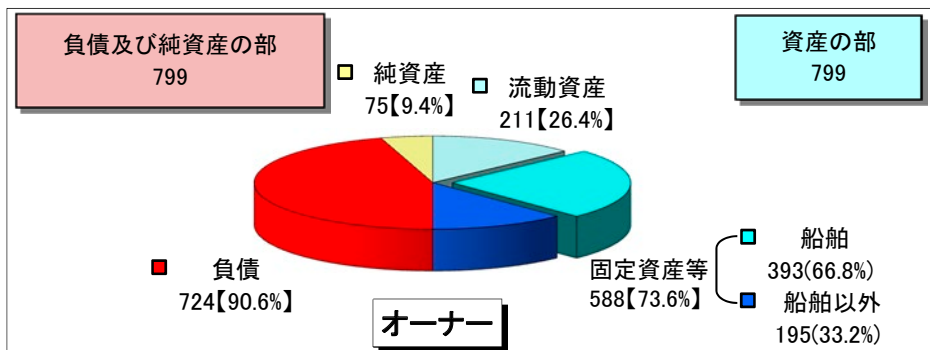
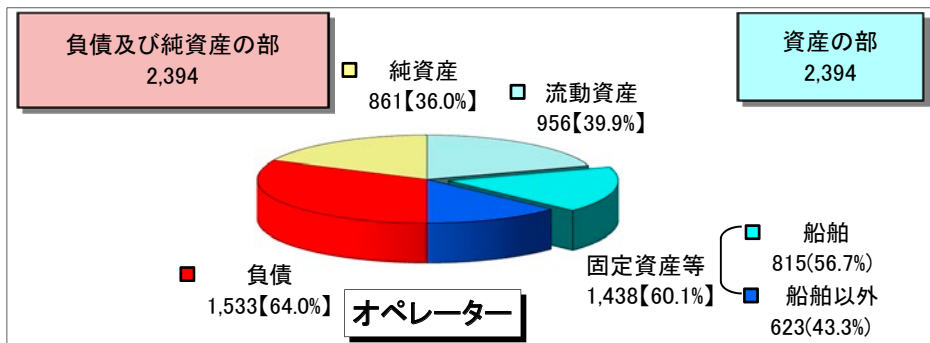
図表Ⅱ-1-61 内航船舶の推移



③財務状況

2016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60.1%、オーナーが73.6%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②純資産比率は、オペレーターが36.0%、オーナーが9.4%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-1-63 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

2016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100%と横ばいである。

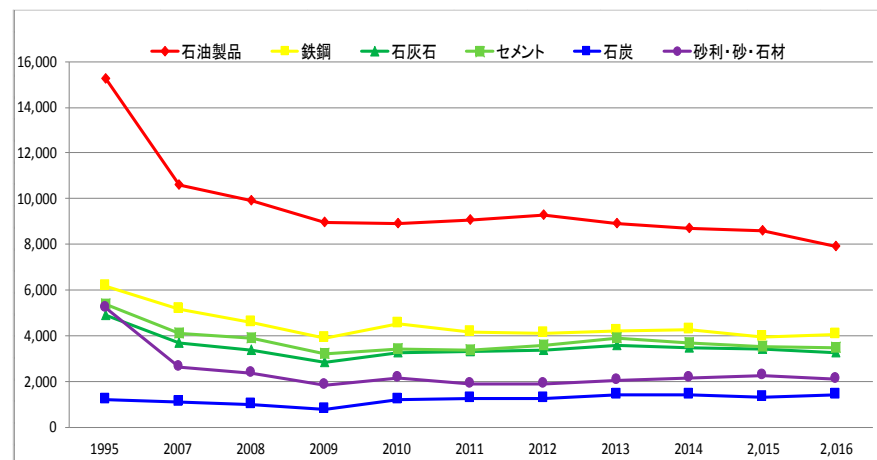
主要品目別(トンベース)では、鉄鋼及び石炭がそれぞれ2.9%、8.4%増加しているものの、その他の品目については減少傾向となっている。

図表Ⅱ-1-64 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1970年度比	対前年度比		対1970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
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	366,734	97.4	110.4	1,799	119.0	107.5
2011	360,983	95.8	98.4	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
2014	369,302	98.0	97.6	1,831	121.1	99.0
2015	365,486	97.0	99.0	1,804	119.3	98.5
2016	364,485	96.8	99.7	1,804	119.3	100.0

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成
 (注)調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

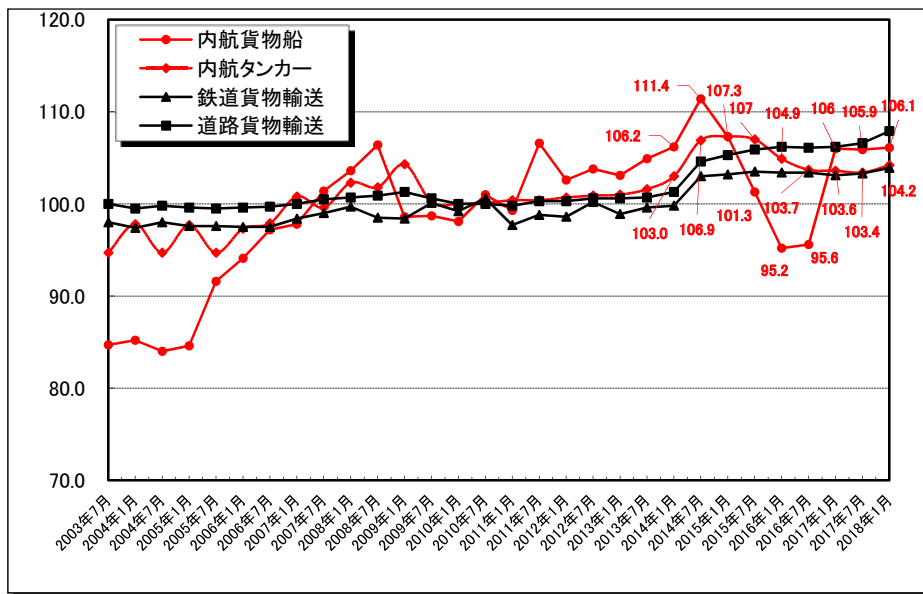
図表Ⅱ-1-65 主要品目別輸送量の推移



○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-1-66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-1-66 サービス価格推移（2010年基準）



1. 2010年 平均=100
 2. 日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」より作成
 注：2018年分は速報値である。

⑤内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2018年3月末現在で合計5,223隻（前年度比0.5%増）、3,795千総トン（前年度比2.6%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78.3%を占めているが、総トン数ベースでは全体の22.1%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10.2%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の65.9%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、2018年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2008年3月末のそれとを比較すると、最大で42.6%の増加となっている。

図表Ⅱ-1-67 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2008年3月31日		2018年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,902 (31.9)	53,437 (1.5)	1,780 (34.1)	43,934 (1.2)
100総トン以上200総トン未満	1,216 (20.4)	213,042 (5.9)	733 (14.0)	126,009 (3.3)
200総トン以上300総トン未満	267 (4.5)	68,978 (1.9)	334 (6.4)	86,868 (2.3)
300総トン以上400総トン未満	222 (3.7)	78,147 (2.2)	198 (3.8)	69,466 (1.8)
400総トン以上500総トン未満	1,191 (20.0)	580,127 (16.2)	1,046 (20.0)	513,074 (13.5)
500総トン以上700総トン未満	288 (4.8)	190,113 (5.3)	162 (3.1)	102,648 (2.7)
700総トン以上1000総トン未満	318 (5.3)	263,933 (7.4)	435 (8.3)	352,133 (9.3)
1000総トン以上2000総トン未満	173 (2.9)	256,924 (7.2)	127 (2.4)	187,509 (4.9)
2000総トン以上3000総トン未満	107 (1.8)	292,670 (8.2)	74 (1.4)	193,782 (5.1)
3000総トン以上4500総トン未満	138 (2.3)	508,962 (14.2)	182 (3.5)	673,533 (17.7)
4500総トン以上6500総トン未満	58 (1.0)	300,986 (8.4)	54 (1.0)	274,230 (7.2)
6500総トン以上	76 (1.3)	779,138 (21.7)	98 (1.9)	1,171,913 (30.9)
合計	5,956 (100)	3,586,457 (100)	5,223 (100)	3,795,099 (100)
平均総トン数		602		727

(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帰に係る。石油製品用許認可船は含まない。
 2. ()は構成比(%)である。
 3. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

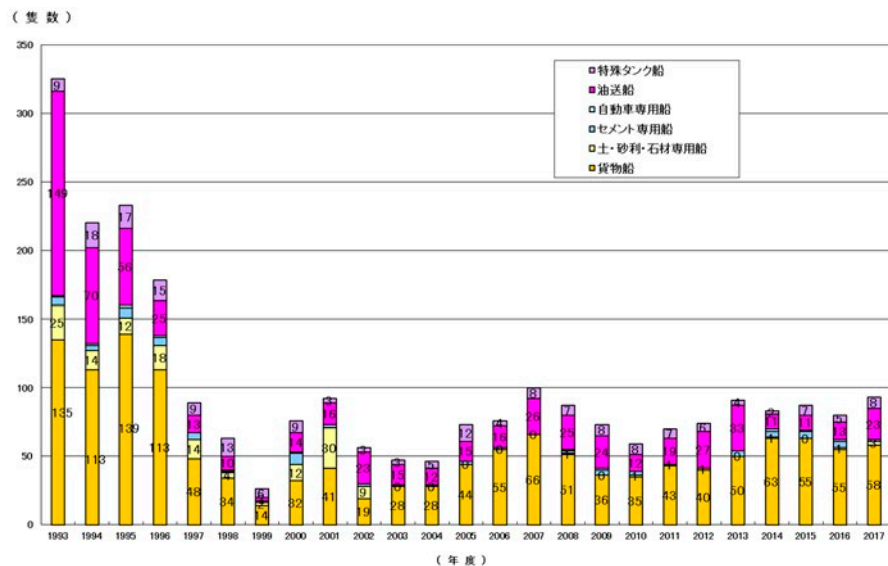
図表Ⅱ-1-68 内航船の船種別船腹量

船種	2008年3月31日		2018年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,767	1,729,578 (459)	3,499	1,980,470 (566)
土・砂利・石材専用船	561	344,917 (615)	346	222,027 (642)
セメント専用船	154	394,713 (2563)	137	390,155 (2848)
自動車専用船	33	142,687 (4324)	12	54,893 (4574)
油送船	1,089	772,106 (709)	939	949,362 (1011)
特殊タンク船	352	202,456 (575)	290	198,191 (683)
合計	5,956	3,586,457 (602)	5,223	3,795,098 (727)

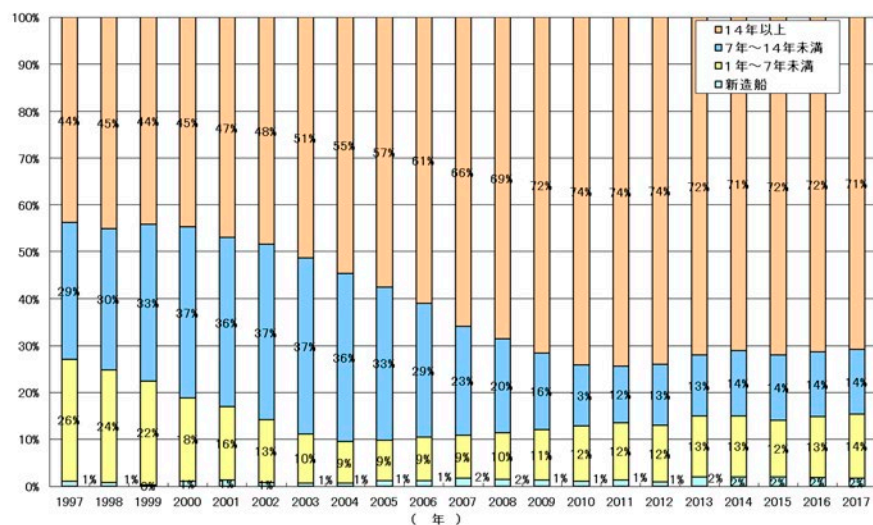
(注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る。石油製品用許認可船は含まない。
 2. ()は平均総トン数である。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2017年度はピーク時の約29%に当たる93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年度に44%を記録して以降上昇傾向にあり、2017年度末は全体の71%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ—1—69 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ—1—70 船齢構成の推移

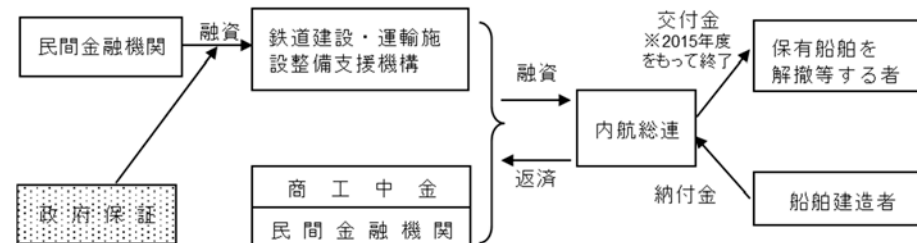


(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

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—71 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(2015年度を以て終了)、納付金が1,791隻、419万対象トン、1,339億円となっている(2018年3月現在認定ベース)。2015年度に同事業の柱の一つである解撤等交付金制度が終了するとともに、2016年度より新たな建造等納付金単価の適用が開始され、同事業の終息に向けた道筋が整った状況にある。

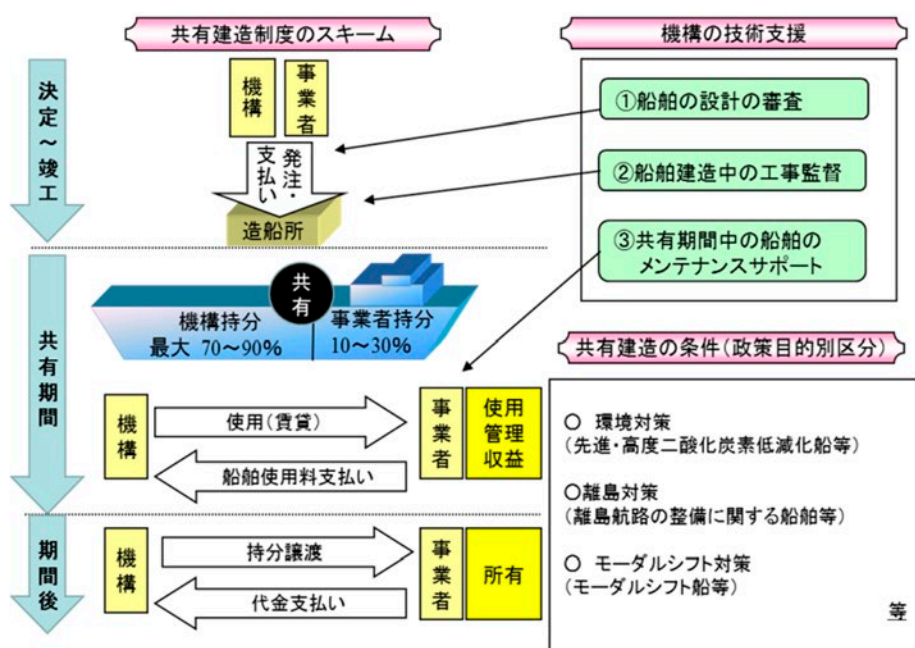
(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

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内航船舶の建造促進を図っている。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、共有期間中、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）を買い取るにより、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。

図表Ⅱ—1—72 船舶共有建造制度の概要



海上運送事業者は共有期間中を通し、機構持分額に利息を加えた額を船舶使用料として機構に支払う。その際、財投金利等を基にした基準利率に政策要件別軽減利率及び海上運送事業者の信用力に基づく軽減利率（海上運送事業者の財務諸表及び過去の未収実績等を考慮したもの）を加味した利率が適用される。

また、2018年度より、政策要件別軽減利率について①国内クルーズ船②労働環境改善船の創設、③事業基盤強化に資する船舶の要件見直しを行った。

図表Ⅱ—1—73 船舶共有建造制度の船舶使用料に係る適用利率

○適用利率の計算方法

$$\text{基準利率} \pm \text{政策要件別増減利率 (下記表参照)} \pm \text{信用力に基づく増減利率 (-0.4\%~+0.2\%)} = \text{適用利率}$$

共有期間15年(固定型)の船舶の基準利率: 1.52%(2018年4月11日現在)

○対象船舶一覧並びに政策要件別軽減利率及び分担割合の上限

船舶の種類 (政策要件)	機構負担割合の上限		基準利率からの増減利率	
	中小企業者	中小企業者以外	中小企業者	中小企業者以外
旅客船・貨物船共通	内航海運のグリーン化に資する船舶			
	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶 (スーパージョイント)		80%	-0.3%
	二酸化炭素低減化船		80%	-0.3%
旅客船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)		80%	-0.2%
	高度二酸化炭素低減化船(12%以上)		70%	-0.1%
	10%低減化船		80%	±0.0%
	物流効率化に資する船舶			
	モーダルシフト船 (中・長距離フェリー)		80%	70%
	高度モーダルシフト船		80%	-0.3%
	上記以外		80%	±0.0%
	地域振興に資する船舶			
	離島航路の整備に資する船舶		90%	-0.1%
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶 (バリアフリー化を要件とする)		80%	-0.1%
高度バリアフリー化船		80%	70%	
高度バリアフリー化船以外		80%	±0.0%	
国内クルーズ船		80%	±0.0%	
海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶		80%	-0.1%	
貨物船	内航海運のグリーン化に資する船舶			
	海洋汚染防止対策船		80%	-0.2% (義務化を除く)
	二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船		70%	+0.2%
	物流効率化に資する船舶			
モーダルシフト船 (RORO, コンテナ船, 自動車専用船)		80%	70%	
高度モーダルシフト船		80%	-0.3%	
内航フィーダーの充実に資する船舶		80%	-0.3%	
上記以外		80%	±0.0%	
○上記に上乗せできる政策要件 (上記の政策要件を満たす増減率の上乗せであり、単独での適用は不可)				
船員雇用対策に資する船舶				
35歳未満の若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶		他の政策要件に準ずる		-0.1%
35歳未満の女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶		他の政策要件に準ずる		-0.2%
労働環境改善船		他の政策要件に準ずる		-0.1%
労働環境改善船 (荷役作業軽減設備を含む)		他の政策要件に準ずる		-0.2%
事業基盤強化に資する船舶				
第一種登録船舶管理事業者と全ての管理において3年以上の管理契約を締結する又は合併する事業者の船舶		他の政策要件に準ずる		-0.2%
第一種登録船舶管理事業者もしくは第二種登録船舶管理事業者と船舶保守管理について3年以上の管理契約を締結する事業者の船舶		他の政策要件に準ずる		-0.1%

図表Ⅱ-1-74 対象船舶の共有期間

旅客船			貨物船		
船種	共有期間(最大)	共有期間(最大)	共有期間(最大)		
			2,000総トン以上	2,000総トン未満	
鋼船	2,000総トン以上	15年	貨物船	15年	
	2,000総トン未満のフェリー	11年	セメント専用船・自動車専用船	15年	
	2,000総トン未満のフェリー以外	14年	油送船	13年	
木船		10年	特殊タンク船(薬品送船を除く)	13年	
軽合金船		9年*	薬品送船	10年	
強化プラスチック船		7年	鋼製引船	14年	
			鋼製はしけ	12年	

*軽合金旅客船(ジェットフォイル)については最長6年間の延長制度あり。

海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船舶を機構持分について直接所有するため、原則として担保が不要であること、②長期・固定・低利の資金的支援を受けられること、③鉄道・運輸機構の技術支援を受けられること、等のメリットを享受できる。

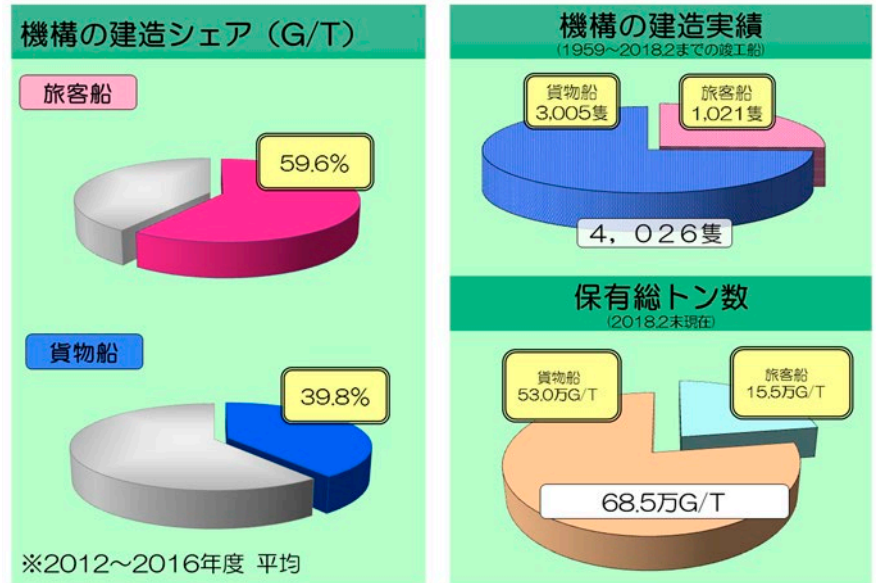
海上運送事業者は、大多数が中小事業者であり、数億円から数十億円と高価な船舶の建造を行う際には、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多く、市中の金融機関から長期の資金的支援を受けることが困難な場合が多い。また、中小事業者である船主には建造に当たっての工務監督等に関する技術的ノウハウが必要とされるが、建造機会が少ないことから工務監督等に関する十分なノウハウを有していない事業者が多い。このため、船舶共有建造制度は重要なサポートツールとして活用されており、同制度は我が国の内航海運の実情を踏まえた制度といえる。

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。(2018年3月末現在)

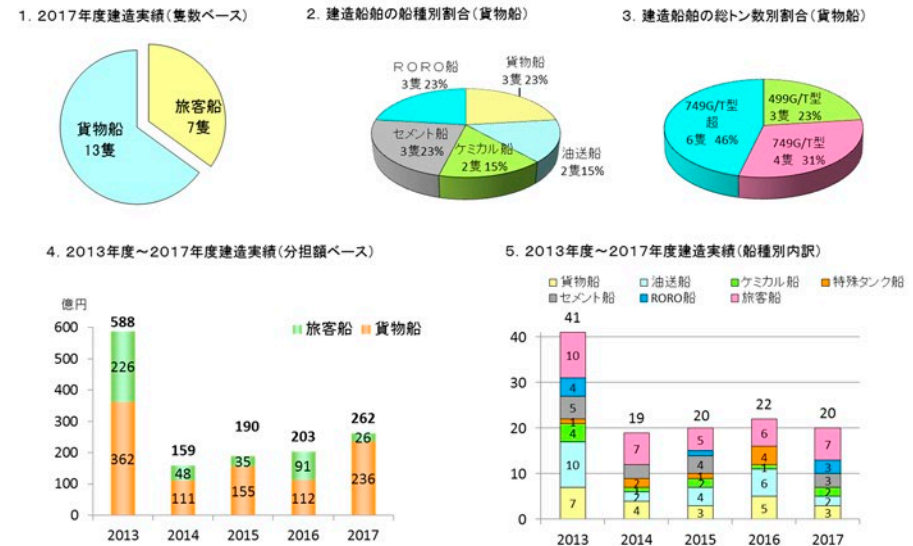
② 船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航海運においては、物流の効率化や産業競争力の強化に加え、より環境に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-1-67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。

図表Ⅱ-1-75 内航海運における、鉄道・運輸機構の共有船のシェアと建造実績及び保有総トン数



図表Ⅱ-1-76 昨年度及び直近5年間の建造実績



③ 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（スーパーエコシップ）や二酸化炭素低減化船（先進二酸化炭素低減化船、高度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。また、鉄道・運輸機構では、専門的技術サポートを行うことで、SESの就航後支援も行っている。先進二酸化炭素低減化船とは、水槽試験の実施により開発された、船体抵抗の少ない高性能な船型であって、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、2018年3月末現在、貨物船18隻、旅客船2隻、合計20隻が竣工しているところである。

また高度二酸化炭素低減化船とは、燃料消費率が低減され、推進効率を改善する設備等を備えることにより、1990年代初頭の船舶と比べて12%以上のCO2排出量を削減する船舶であり、軽減利率を適用することで建造の促進を図っている。

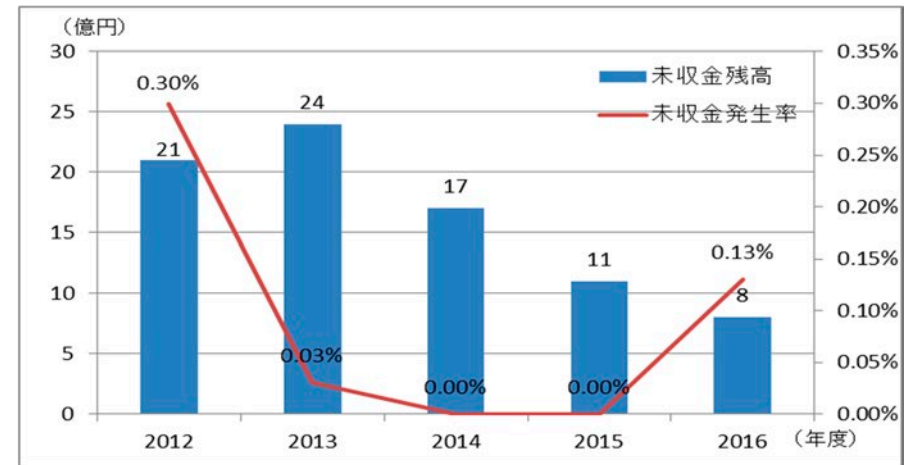
2017年度には、高度二酸化炭素低減船8隻を建造決定し、2018年度以降も引き続き、これら環境性能に資する船舶の建造促進を図る。

④ 財務体質強化へ向けた取組

2003年度末には鉄道・運輸機構の船舶勘定（共有建造業務を行う海事勘定の前身）において、未収金が473億円、繰越欠損金が445億円、債務超過が283億円という状況にあった。そこで2004年12月に「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」を国土交通省において策定し、共有建造制度の抜本的見直し、未収金の防止、債権管理及び回収強化等を行った。

以降、鉄道・運輸機構はきめ細かな債権管理によって未収金防止・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、未収金の発生残高は着実に減少している。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でいる。

図表Ⅱ—1—77 直近5年間の未収金残高及び発生率の推移

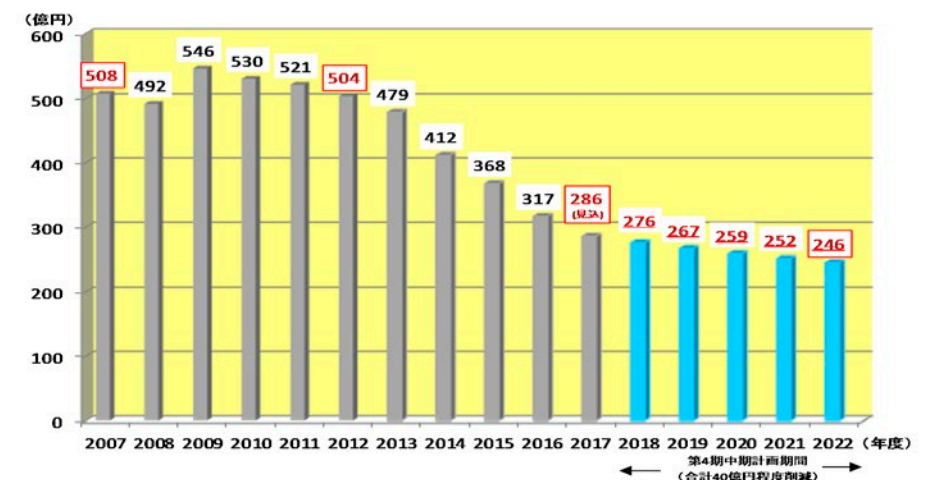


⑤ 繰越欠損金削減計画の策定

鉄道・運輸機構は、着実に繰越欠損金の削減を進めるため、2018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）を定めており、削減目標額を合計40億円程度とし、さらなる削減に取り組んでいる。

図表Ⅱ—1—78 2007年度以降の繰越欠損金額削減計画の推移

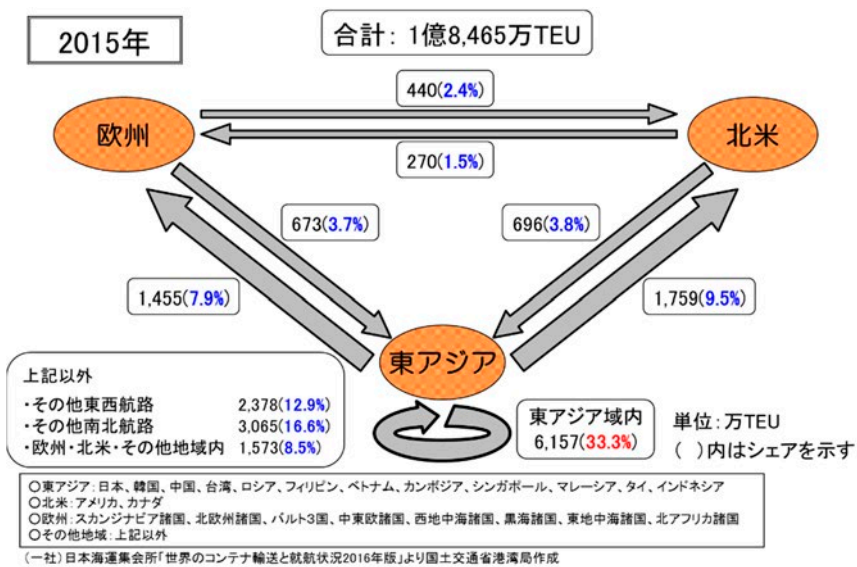


第5節 港運

(1) 我が国港湾をめぐる現状

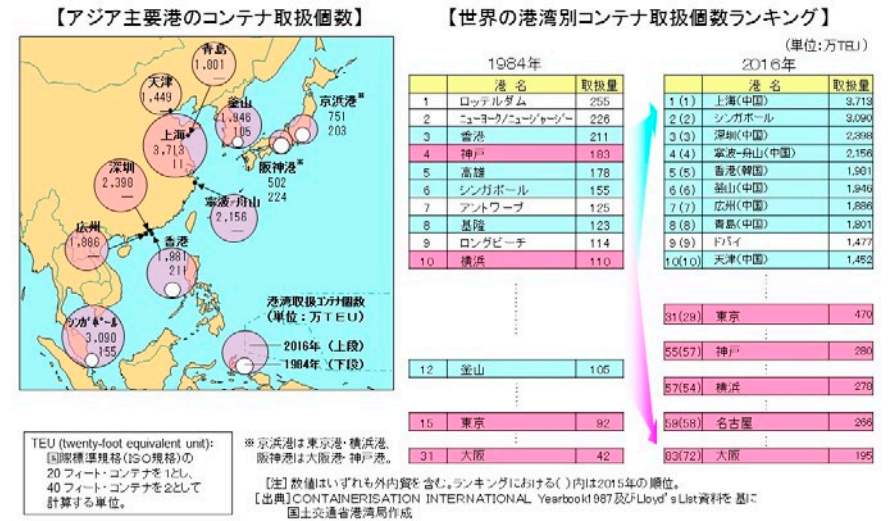
世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2015年は全世界合計で1億8,465万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が710万TEU（世界の荷動量に占める割合は3.9%）、北米～東アジア間での荷動量が2,455万TEU（同割合は13.3%）、欧州～東アジア間での荷動量が2,128万TEU（同割合は11.6%）となっている一方、東アジア域内での荷動量は6,157万TEU（同割合は33.3%）となっており、東アジアを中心としたコンテナ荷動量が世界のコンテナ荷動きにおいて非常に大きな地位を占めている。

図表Ⅱ—1—79 世界の国際海上コンテナ荷動量



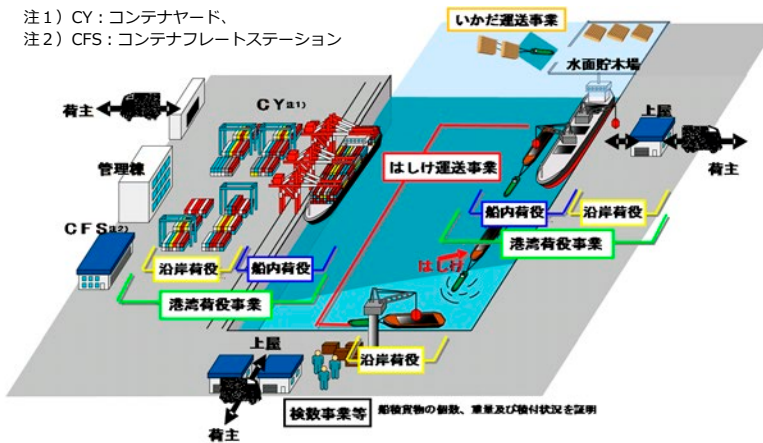
このようなアジアにおける貨物量の増大を背景に、我が国港湾におけるコンテナ貨物取扱量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下してきている。また、世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでみると、1984年において神戸港は取扱量で世界第4位であった。しかし、2016年においては30位にもランクインできておらず、急激にその地位は低下している。また、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ31位となっている。これに対し、上位を上海港、シンガポール港、深圳港といったアジアの主要港が占めている。

図表Ⅱ—1—80 アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物



(2) 港湾運送事業の現状

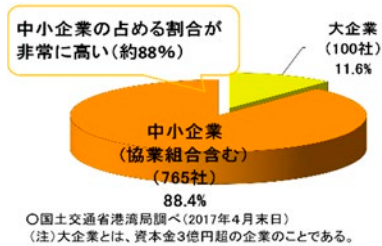
図表Ⅱ—1—81 港湾荷役の作業形態



2017年3月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国93港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約88%と非常に高い。

図表Ⅱ-1-82 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数及び中小企業比率

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	594	1,167	865
港湾荷役事業	920		
はしけ事業	145	31	
いかだ事業	38		
検数事業	6		
鑑定事業	15		
検量事業	22		

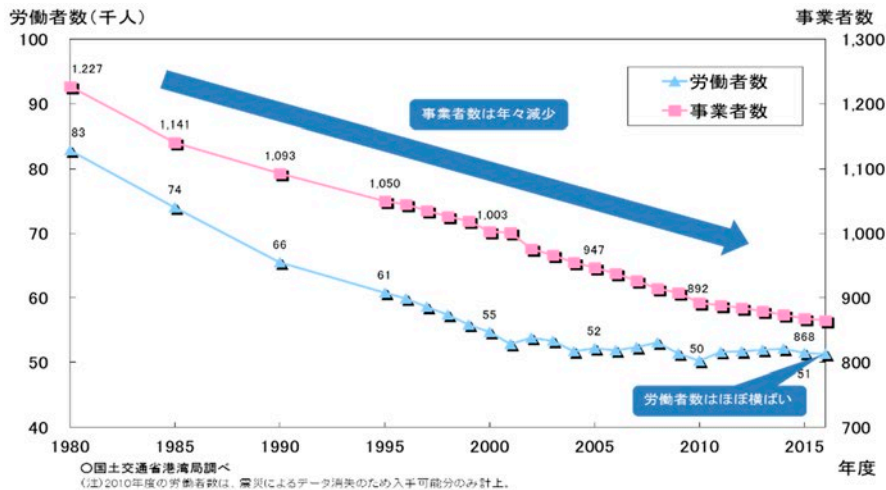


○国土交通省港湾局調べ(2017年3月末日)

(注)事業者数は、各港湾毎(支店等含む。)の事業者数、純事業者数とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

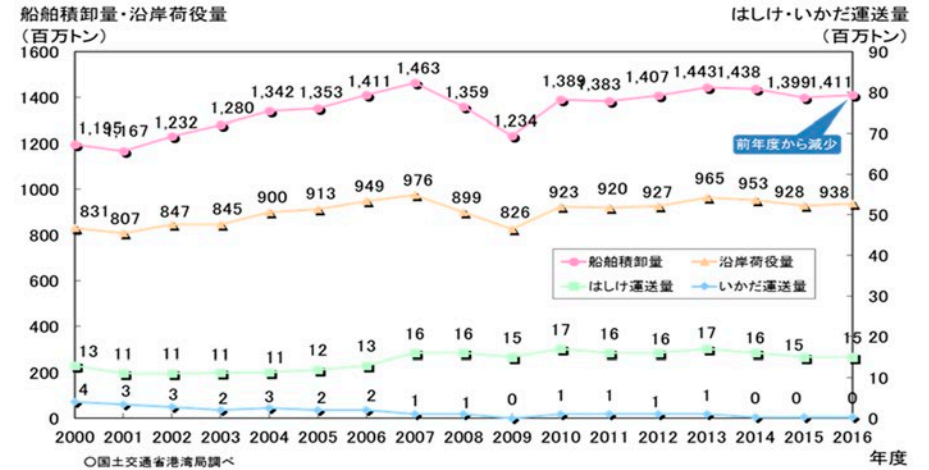
また、港湾運送事業の労働者数については、2016年度末において約5万1千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表Ⅱ-1-83 事業者数・港湾労働者数の推移



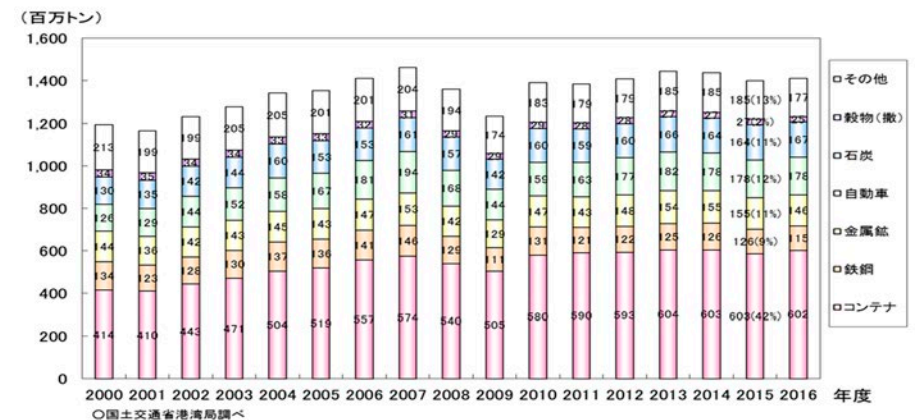
一方、港湾運送量(船舶積卸量)は、2016年度、全国で約14億1,100万トンと、前年度比0.9%増となっている。

図表Ⅱ-1-84 港湾運送量の推移



船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が2016年度において602百万トン(前年度比0.2%減)であり、港湾運送量の約43%を占め、我が国の港湾運送において重要な位置付けとなっている。

図表Ⅱ-1-85 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2016年度の平均売上高は約41億円と、前年度比0.7%減となっている。

図表Ⅱ-1-86 港湾運送事業者の収入状況

(単位：百万円)

区分		全港		
		2015年度	2016年度	前年度比
港運	収益	4,079	4,052	99.3%
	費用	3,822	3,779	98.9%
	損益	257	270	105.1%
	収支率%	106.8	107.2	—
兼業	兼業収益	19,966	19,103	95.7%
	兼業費用	19,247	18,438	95.8%
営業損益		976	936	95.9%
経常損益		1,114	1,105	99.2%

○国土交通省港湾局調べ

(注) 1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

2. 本表は、一般港湾運送事業者(条件無し)の1社平均の金額である。

(3) 国際コンテナ戦略港湾政策

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持していくことが必要である。このため、国土交通省は、2010年8月、国際コンテナ戦略港湾として阪神港(神戸港、大阪港)、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)を選定し、両港において大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。

しかし、この間にも、コンテナ船の更なる大型化や船会社同士のアライアンス再編の進展により、国際基幹航路の寄港地絞り込みが進んでいる状況を踏まえ、2014年1月に、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」において、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資等による「競争力強化」の3本柱の施策からなる「最終とりまとめ」を公表した。

阪神港においては、国も出資した「阪神国際港湾株式会社」による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が68便/週から101便/週へ約5割増加し、神戸港においては、2017年のコンテナ貨

物取扱個数が約292万TEUとなり、過去最高を更新するなど成果が現れ始めているところである。

京浜港においても、国も出資した「横浜川崎国際港湾株式会社」による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、東日本諸港と京浜港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が33便/週から48便/週へ約5割増加し、2017年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めている。

他方、2018年4月には邦船三社の定期コンテナ船事業統合により設立された「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)」がサービスを開始するなど、海運情勢はめまぐるしく変化している。こうした中、これまでの取組を強化するため、今後はさらに、アジア地域等の広域集貨を図るとともに、近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoTを活用したターミナルオペレーションの最適化により世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する「AIターミナル」の実現にも取り組むことにより、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

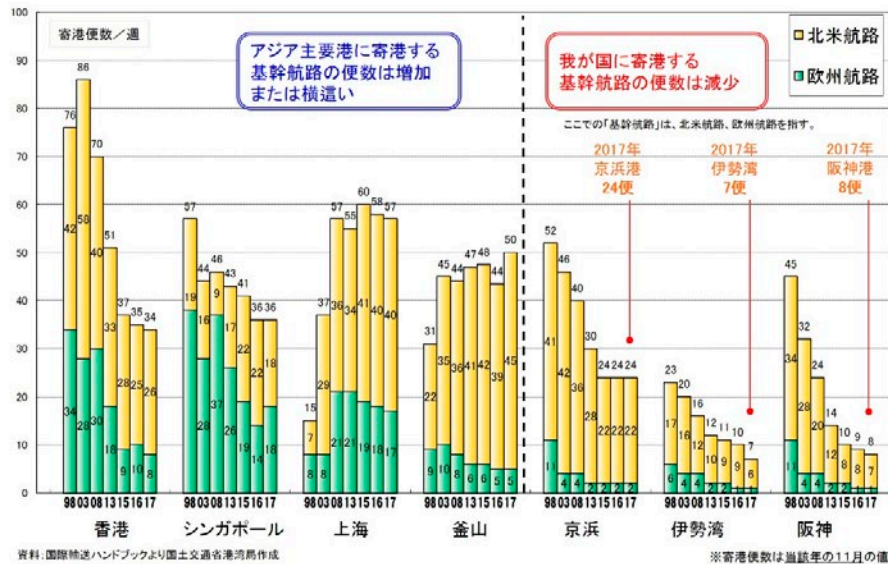
引き続き、我が国の国際競争力強化につながるよう、阪神港・京浜港において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる施策に取り組むことで、国際基幹航路の維持・拡大を図っていく。

(4) LNGバンカリング拠点の形成

2016年10月に国際海事機関(IMO)において一般海域におけるSOx規制が2020年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンなLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGバンカリング(燃料供給)拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が港湾に近接して立地していること等から、国土交通省港湾局は横浜港をモデルケースとしたLNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を2016年6月に設置し、同年12月にとりまとめを行った。また、国際的には、世界最大の重油バンカリング拠点であるシンガポールとLNGバンカリング拠点の世界的なネットワーク構築に向けた取組を推進している。

引き続き、太平洋に面しアジアの東側のゲートウェイに位置する我が国港湾に、アジア地域で先駆けてLNGバンカリング拠点を形成することにより、太平洋等を航行する船舶の我が国への寄港増加を図り、港湾の国際競争力を強化していく。

図表Ⅱ-1-87 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



図表Ⅱ-1-88 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出**

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るといサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク、傷みのリスク**等も懸念される。

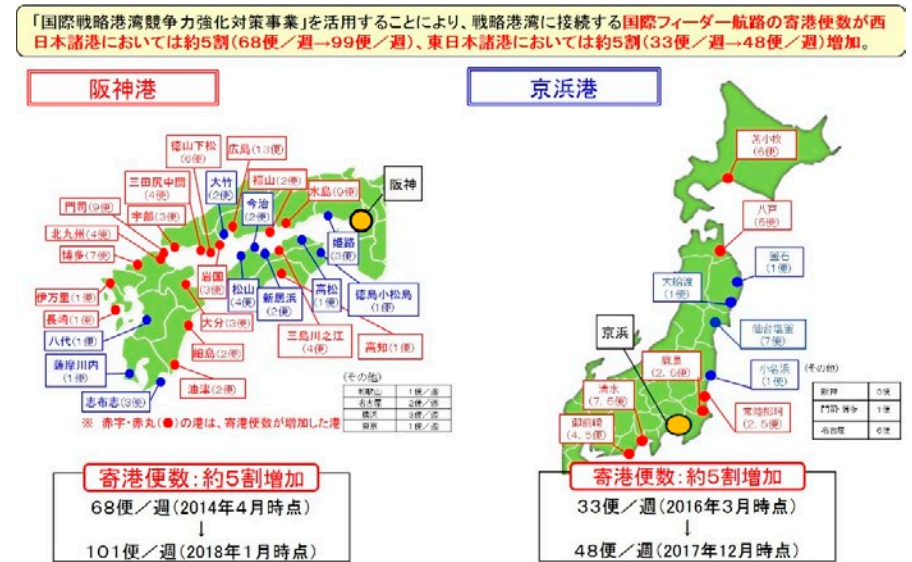
平成26年から、概ね5年以内
国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、**アフリカ、南米、中東・インド**といった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

平成26年から、概ね10年以内
国際コンテナ戦略港湾において、**グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実**する。

主な施策

<p>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う国内外からの集貨活動に対する支援</p>	<p>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援</p>	<p>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p> <p>○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化</p> <p>○AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資</p>
---	--	---

図表Ⅱ-1-89 国際戦略港湾競争力強化対策事業による国際フィーダー網の拡大



図表Ⅱ-1-90 LNGバンカリング拠点の形成

建造が進む大型LNG燃料船

出典：CMA-CGM HP、MSC Cruises HP

LNG燃料大型コンテナ船のイメージ (CMA CGM社、2020年9月竣工予定、22,000TEU)

LNG燃料大型クルーズ船のイメージ (MSC Cruises社、2022年1月、24,818総トン、200,000GRH)

我が国は世界最大のLNG輸入国

2019年 日本は年間約8,300万トン、日本全体で世界の約1/3

シンガポールと連携したLNGバンカリング拠点ネットワークの形成

LNG燃料供給船、LNG燃料船、LNGバンカリングのイメージ

既存船舶燃料油では世界最大のバンカリング拠点(世界シェア約2割)

シンガポール

LNGバンカリングを巡るトピックス

【日・シンガポール共同調査】(平成29年8月29日調査開始)
WG構成員
K LINE
MOL 商船三井
日本郵船
MPA 国土交通省

【国際MOU(覚書)の署名】
LNGバンカリング推進に向けて国土交通省港湾局を含め7カ国8者の港湾当局間で覚書に署名。
平成29年7月には新たに3カ国3者が署名。
平成29年10月5日 覚書署名