

第1章 海上輸送分野

① 外航海運

1. 外航海運の現状

2018年の外航海運は、燃料油価格の上昇といったマイナス要因はあったが、好調な米国経済や中国の経済成長等による世界経済の拡大を背景に、米中貿易摩擦を懸念した駆け込み需要や米国のイラン制裁を背景とする輸送トンマイルの増加等から、一部の貨物で海運市況は前年を上回り、海上荷動き量も増加するなど、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、世界経済の拡大は継続すると見込まれるものの、米中貿易摩擦の激化、英国のEU離脱問題、中東や東アジアにおける地政学的な緊張等、世界経済の成長に影響を及ぼす可能性のある事項があることから、引き続き注視が必要である。

① 世界の外航海運の現状

ア. 世界の主要品目別海上荷動き量

2018年の世界の主要品目別海上荷動き量は、重量ベースで118億32百万トン(対前年比2.6%増)となり、その内訳を見ると、主に石油(原油及び石油製品)26.1%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが27.1%となっている。

図表 2-1-1 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					
2008年	1,913	812	2,725	837	790	284	3,991	8,627
対前年比	▲0.3	3.8	0.9	8.3	3.8	2.5	2.2	2.5
2009年	1,807	819	2,625	897	804	297	3,648	8,271
対前年比	▲5.5	0.9	▲3.7	7.2	1.8	4.6	▲8.6	▲4.1
2010年	1,876	865	2,741	990	926	317	4,097	9,071
対前年比	3.8	5.6	4.4	10.4	15.2	6.7	12.3	9.7
2011年	1,844	899	2,743	1,050	998	315	4,361	9,467
対前年比	▲1.7	3.9	0.1	6.1	7.8	▲0.6	6.4	4.4
2012年	1,896	898	2,794	1,107	1,111	345	4,488	9,845
対前年比	2.8	▲0.1	1.9	5.4	11.3	9.5	2.9	4.0
2013年	1,824	939	2,763	1,188	1,183	363	4,696	10,193
対前年比	▲3.8	4.6	▲1.1	7.3	6.5	5.2	4.6	3.5
2014年	1,787	930	2,717	1,340	1,216	407	4,849	10,529
対前年比	▲2.0	▲1.0	▲1.7	12.8	2.8	12.1	3.3	3.3
2015年	1,862	998	2,859	1,364	1,136	429	4,961	10,749
対前年比	4.2	7.3	5.2	1.8	▲6.6	5.4	2.3	2.1
2016年	1,938	1,036	2,975	1,418	1,140	450	5,085	11,068
対前年比	4.1	3.8	4.1	4.0	0.4	4.9	2.5	3.0
2017年	2,004	1,055	3,059	1,473	1,200	477	5,320	11,529
対前年比	3.4	1.8	2.8	3.9	5.3	6.0	4.6	4.2
2018年	2,027	1,067	3,094	1,473	1,239	477	5,549	11,832
対前年比	1.1	1.1	1.1	0.0	3.3	0.0	4.3	2.6

(注) 2018年の値は推計値である。

資料) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より作成

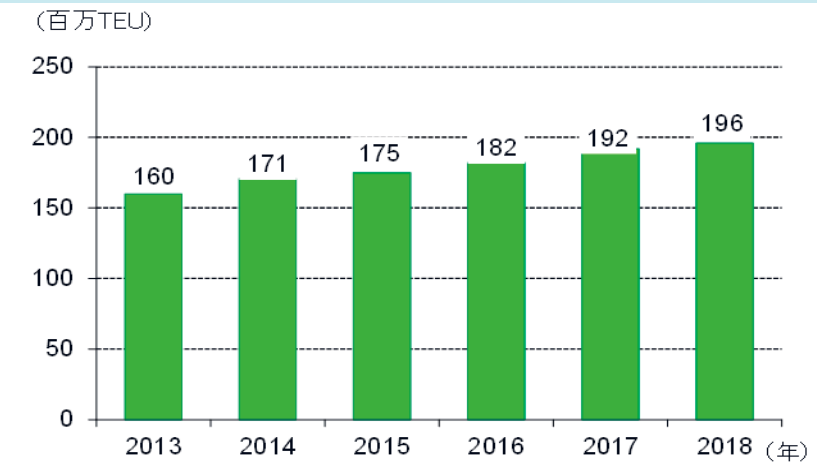
イ. 外航貨物定期輸送

i. 主要航路の輸送動向

2018年の定期コンテナ船の動きを見ると、世界全体の荷動き量は前年を上回り、東西基幹航路では、北米向け及び欧州向けの荷動き量は前年より増加したが、北米発及び欧州発の荷動き量は減少している。

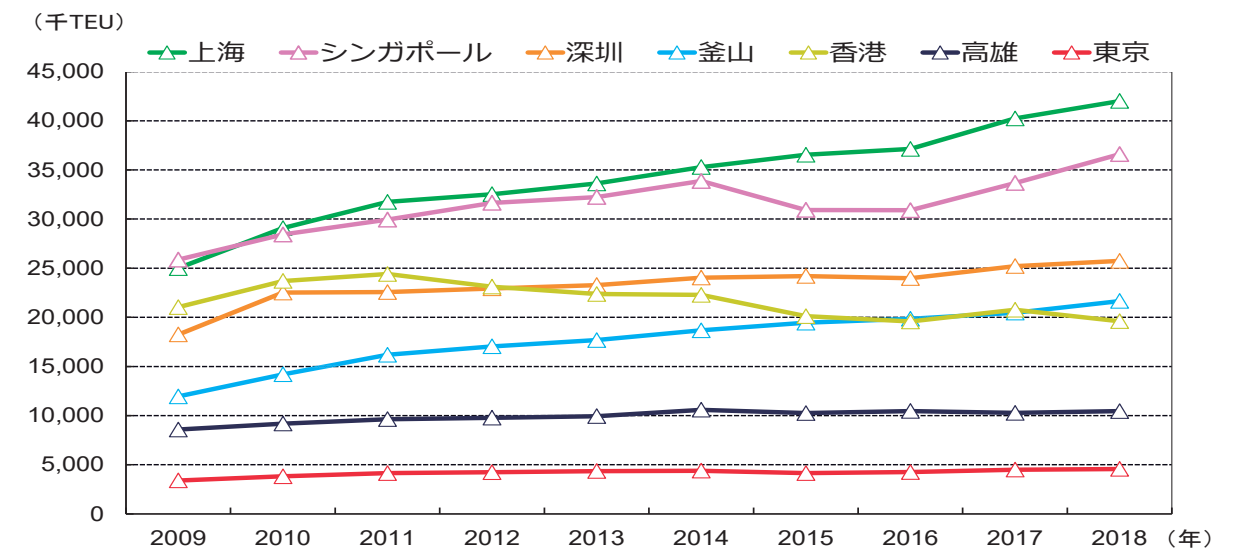
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング(図表2-1-4)では、世界の物流拠点となっている中国の港湾が上位の大半を占めている。

図表 2-1-2 世界のコンテナの荷動き



資料) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より作成

図表 2-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



(注) 1. 2018年は速報値である。

2. 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

資料) アルファライナー等より作成

図表 2-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング(2018年)

順位	2017年	港湾名	国名	2018年取扱量 (千TEU)	2017年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	上海	中国	42,010	40,233	4.5%
2	2	シンガポール	シンガポール	36,599	33,666	8.8%
3	4	寧波舟山	中国	26,350	24,607	7.1%
4	3	深圳	中国	25,736	25,209	2.1%
5	6	釜山	韓国	21,663	20,473	5.9%
6	7	広州	中国	21,623	20,372	6.2%
7	5	香港	中国	19,596	20,770	-5.7%
8	8	青島	中国	19,315	18,300	5.6%
9	9	LA/LB	アメリカ	17,550	16,888	4.0%
10	11	天津	中国	16,007	15,069	6.3%
11	10	ドバイ	UAE	14,954	15,444	-3.2%
12	12	ロッテルダム	オランダ	14,513	13,734	5.7%
13	13	ポートケラン	マレーシア	12,316	11,978	2.9%
14	14	アントワープ	ベルギー	11,100	10,451	6.3%
15	15	廈門	中国	10,702	10,381	3.1%
16	16	高雄	台湾	10,446	10,271	1.8%
17	17	大連	中国	9,767	9,707	0.7%
18	19	タンジュンペラパス	マレーシア	8,961	8,377	7.0%
19	18	ハンブルク	ドイツ	8,770	8,840	-0.8%
20	20	レムチャバン	タイ	8,075	7,785	3.8%
(参考)		東京	日本	4,571	4,500	1.2%

(注)1. 2018年は速報値である。

2. 「LA」はロサンゼルス、「LB」はロングビーチを指す。

資料)アルファライナー等より作成

(a) 北米航路

2018年の北米航路の荷動き量をみると、大幅減税を背景に、個人消費の伸長や雇用環境の改善等、景気が堅調に拡大したことから、東航(アジア→北米)は、16,527千TEU(対前年比6.0%増)と過去最高を更新したが、西航(北米→アジア)は、中国の環境規制の影響による古紙等の輸送の減少等から、5,845千TEU(対前年比5.2%減)となった。

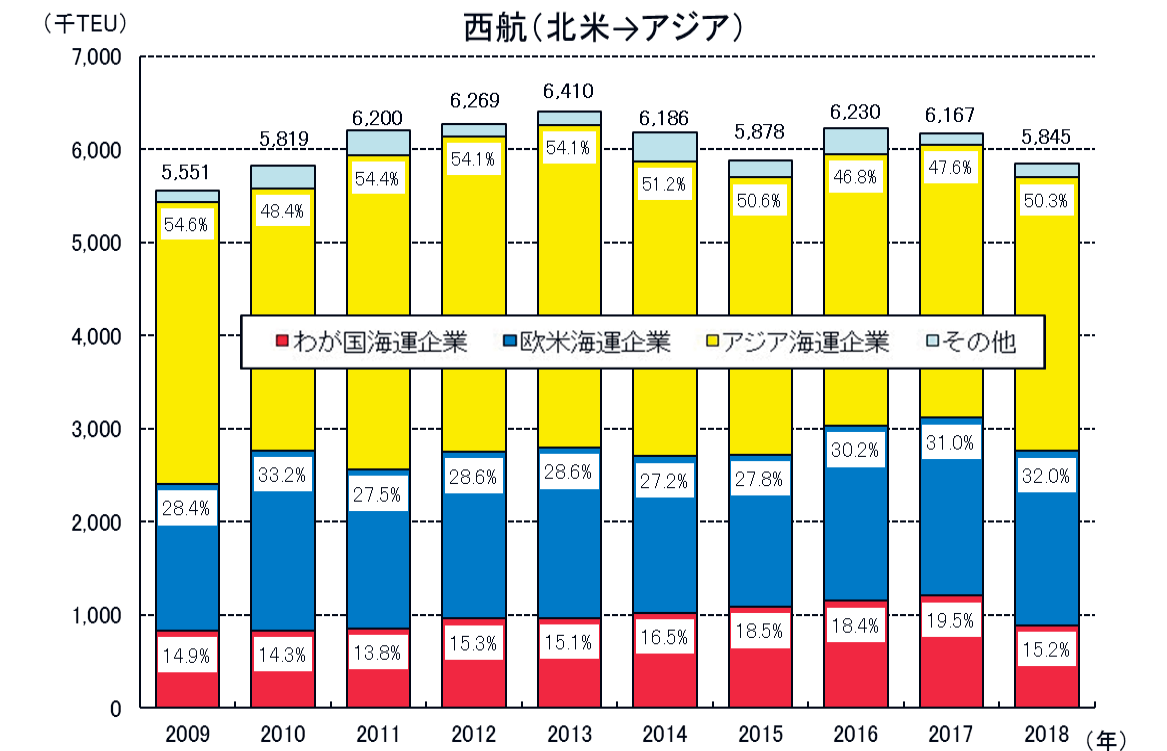
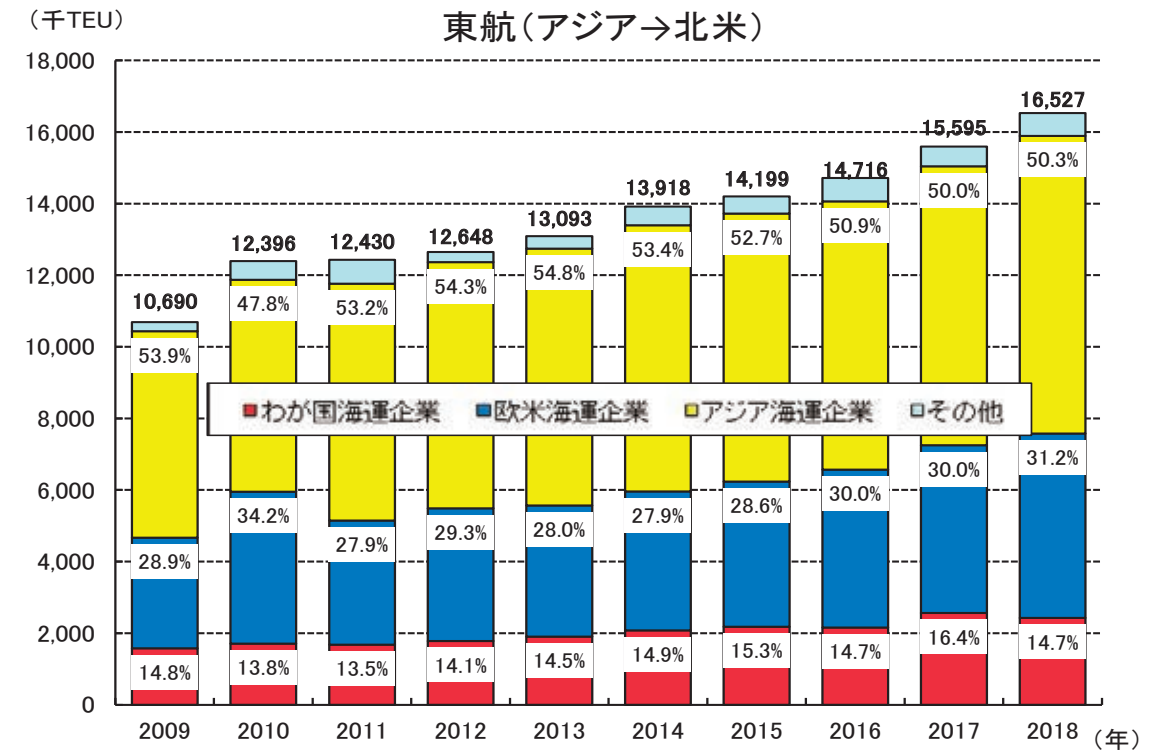
2018年の北米航路の船社別シェアは、東航では、我が国海運企業*が輸送量全体の14.7%、他のアジア諸国の海運企業が50.3%、欧米の海運企業が31.2%である。

一方、西航では、我が国海運企業が輸送量全体の15.2%、他のアジア諸国の海運企業が50.3%、欧米の海運企業が32.0%のシェアである。

同航路における我が国海運企業のシェアはここ数年上昇傾向にあったが、2018年4月から邦船3社のコンテナ船統合新会社「Ocean Network Express」(ONE)が営業を開始した直後の混乱による一時的な積高・消席率の落ち込み等も影響し、2018年は減少した。

*ONE(日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業統合会社)を含む。

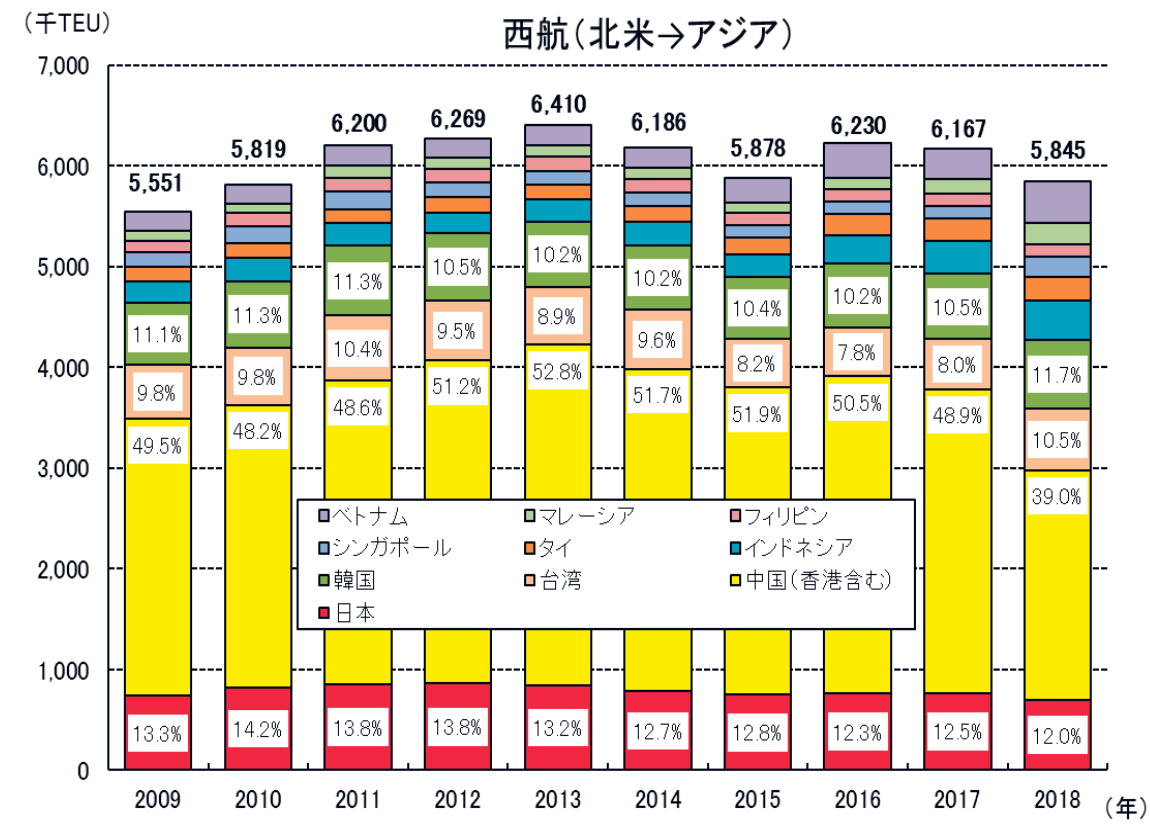
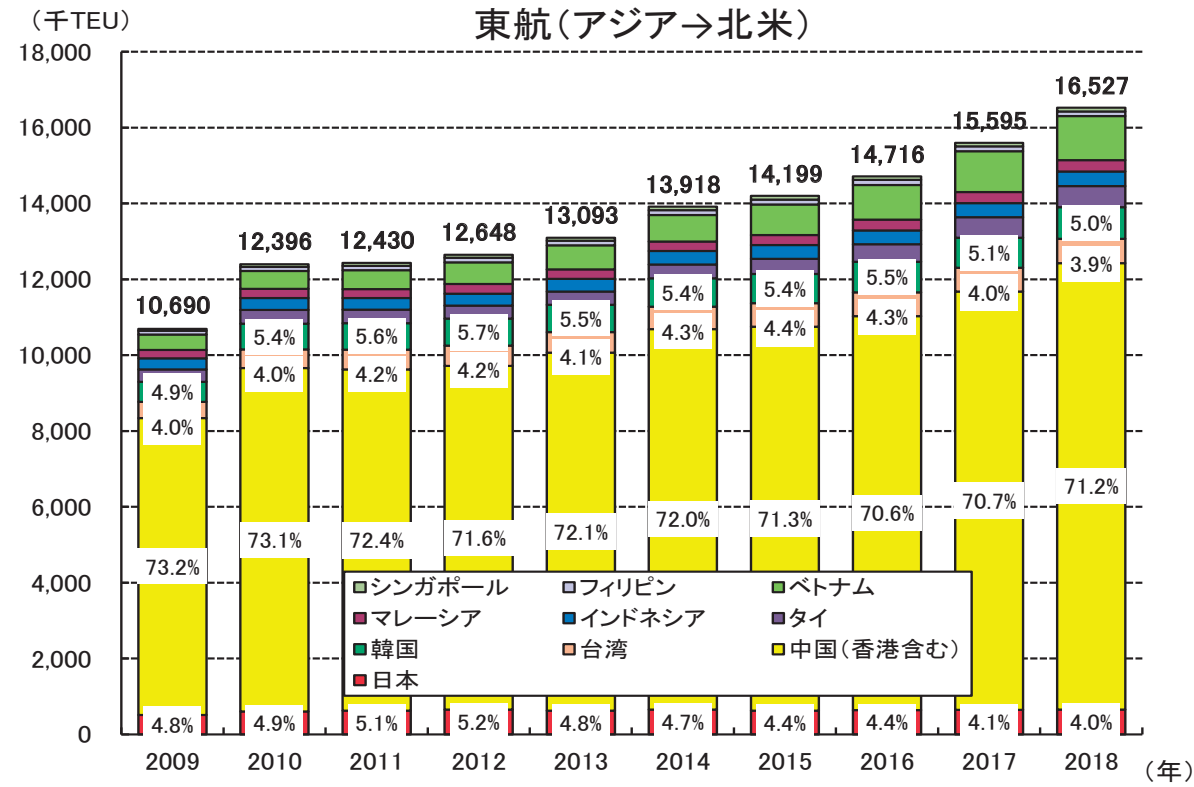
図表 2-1-5 北米航路船社別コンテナ荷動き量推移



(注)2018年の値は暫定値である。

資料)PIERS データより(公財)日本海事センター作成

図表 2-1-6 北米航路コンテナ荷動き量推移



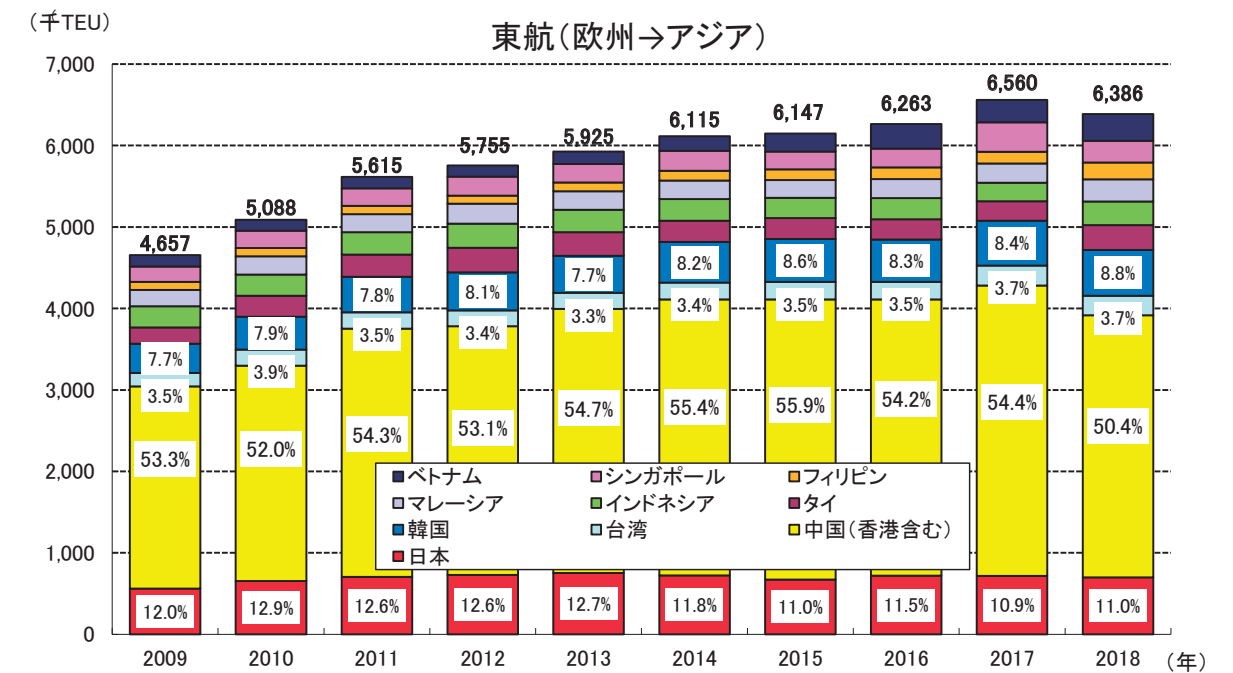
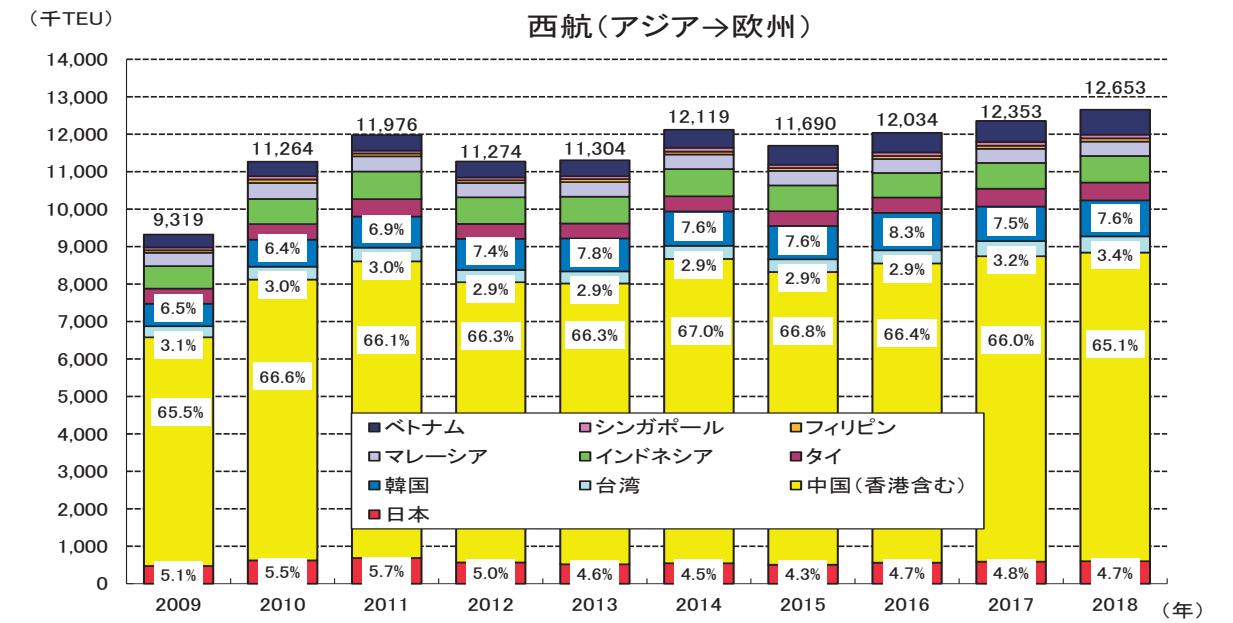
(注)2018年の値は暫定値である。

資料)PIERS データより(公財)日本海事センター作成

(b) 欧州航路

2018年の欧州航路の荷動き量をみると、欧州の雇用環境の改善により個人消費が安定的に推移し、西航(アジア→欧州)は、12,653千TEU(対前年比2.4%増)であったが、米中の貿易摩擦による先行きの不透明感の高まりによりユーロ圏の経済成長が鈍化したことから、東航(欧州→アジア)は、6,386千TEU(対前年比2.6%減)となっている。

図表 2-1-7 欧州航路コンテナ荷動き量推移



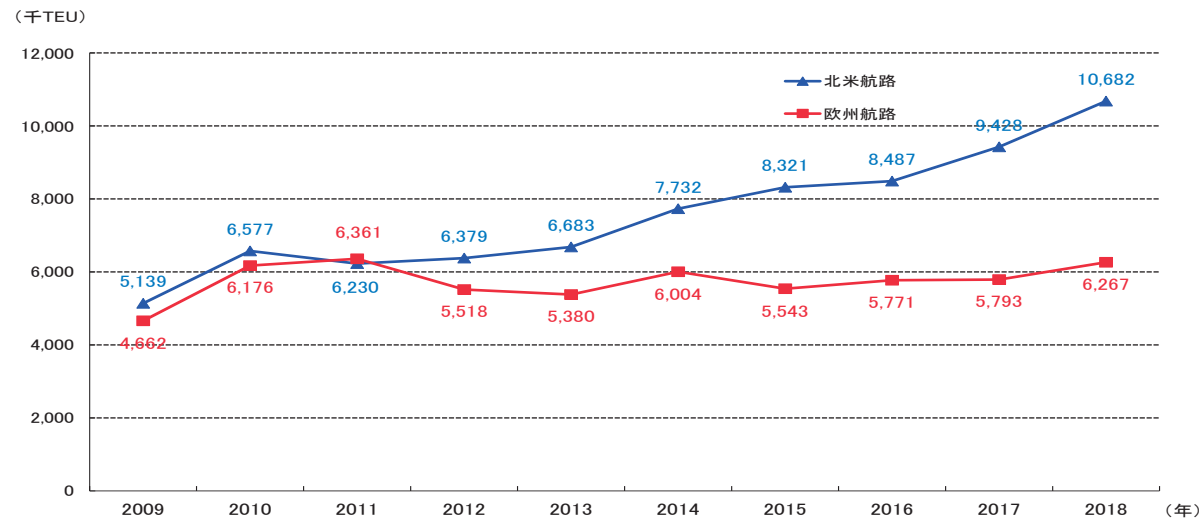
(注)2018年の値は暫定値である。

資料)(公財)日本海事センター作成

2018年の貨物量は、北米航路が、東航(往航)16,527千TEU、西航(復航)5,845千TEUで、その差が10,682千TEUであった。また、欧州航路は、西航(往航)12,653千TEU、東航(復航)6,386千TEUで、その差は6,267千TEUであった。

このように、北米航路・欧州航路では、貨物量が往航2~3に対し復航1となっており、往復航の間にインバランスが存在するため、アジアにおいて不足する空コンテナの輸送が必要であることから、依然として空コンテナの効率的な取扱いが課題となっている。

図表 2-1-8 北米航路・欧州航路の往航・復航のインバランス

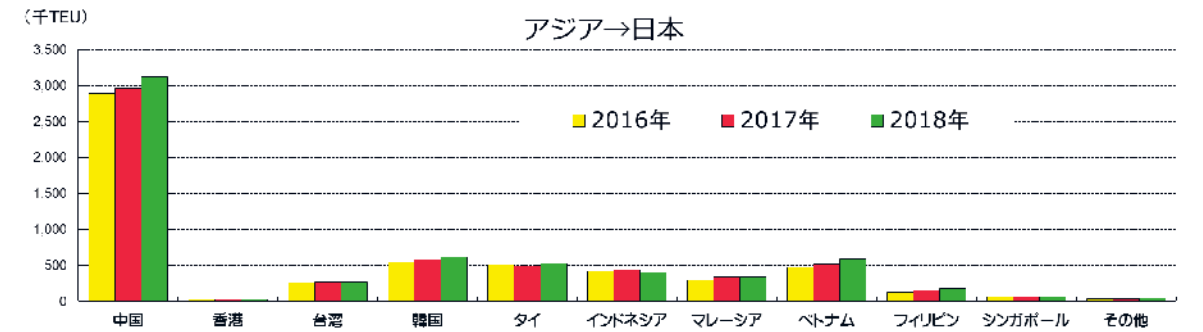
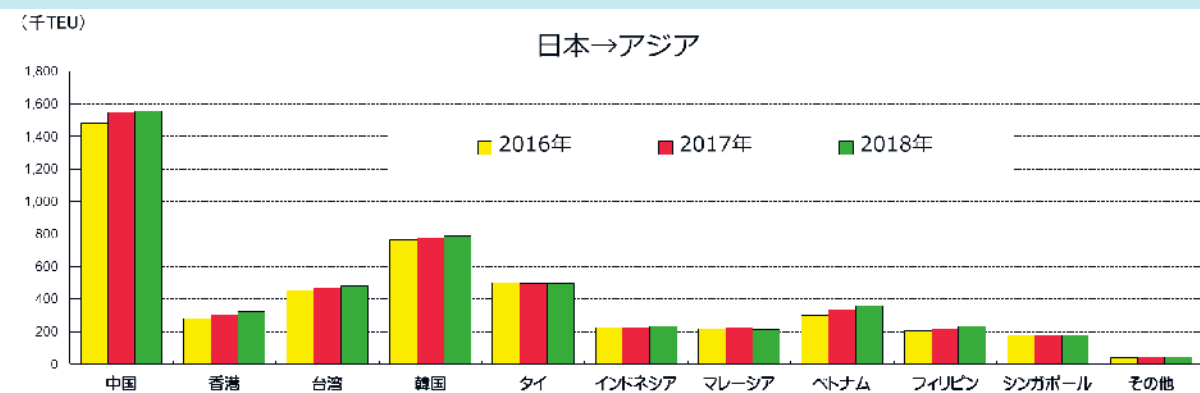


資料) (公財)日本海事センターがまとめたデータより国土交通省海事局作成

(c) アジア域内航路

2018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上回り、合計で11,057千TEU(対前年比約3.7%増)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の4割強を占めている。

図表 2-1-9 アジアにおける日本発着コンテナ荷動き量推移



(注)「アジア」とは、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。

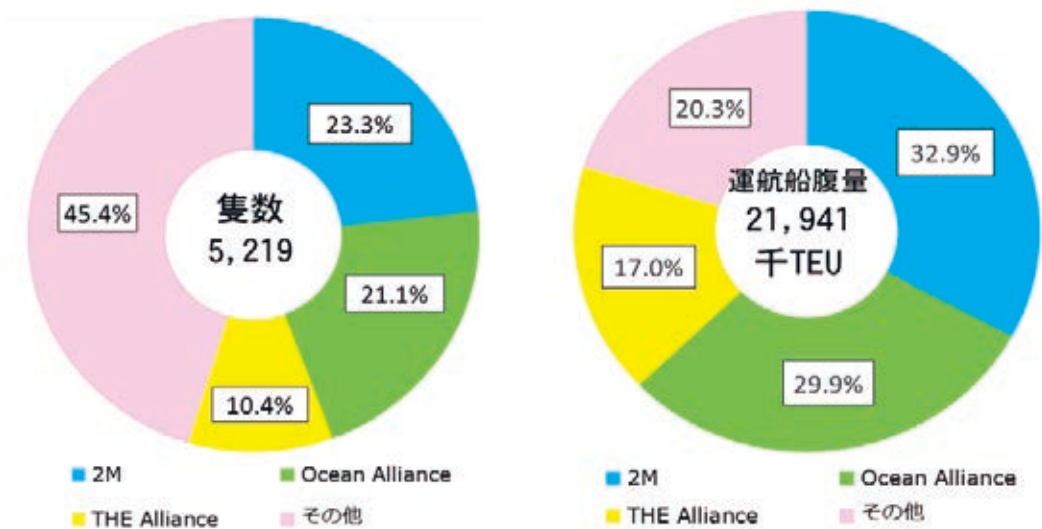
資料) (公財)日本海事センターがまとめたデータより国土交通省海事局作成

ii. 外航海運企業の動向

世界の主要コンテナ航路においては、荷主に対し良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業がコンソーシアム(企業連合)を形成し、多くの定期航路で共同配船等を行っている。また、高度化する荷主のニーズに応えるため、世界規模で提携する「アライアンス」が形成され、グローバルに高頻度なサービスが提供されている。アライアンスは2017年に3つに再編され、2018年時点では運航船腹量8割を占める状況となっている。

2018年の定期コンテナ船業界では、4月から邦船3社のコンテナ船統合新会社「Ocean Network Express」(ONE)が営業を開始、8月にはコスコによるOOCLの親会社OOILの買収の完了、9月には2Mの一部業務においてZIMが戦略的提携を行うなどの動きがあった。

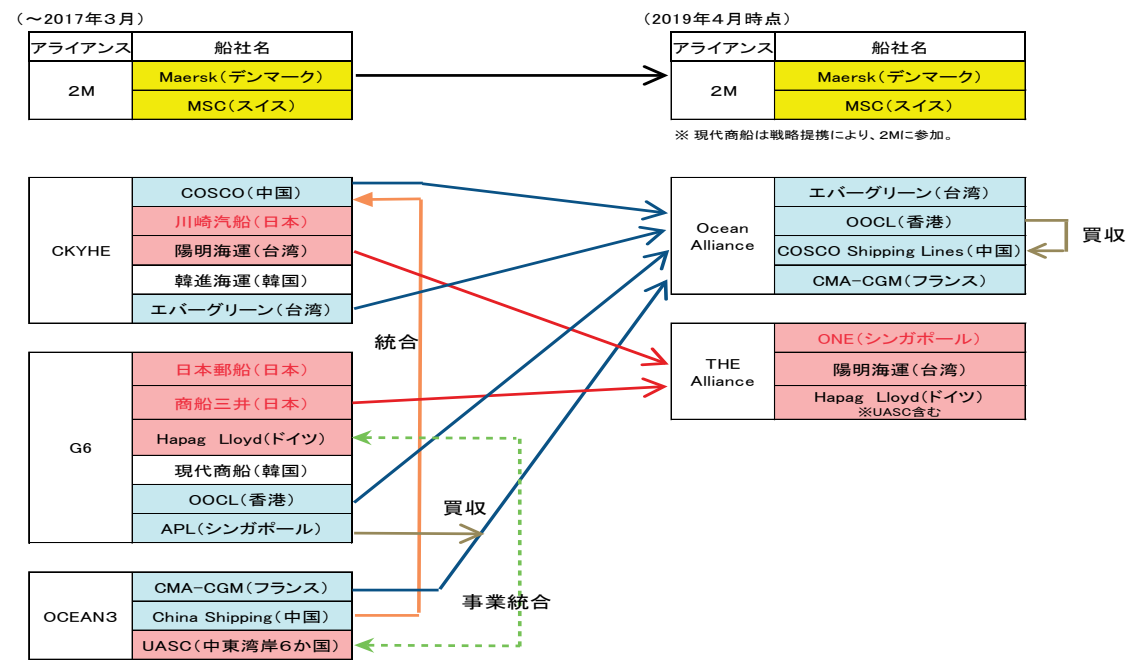
図表 2-1-10 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



(注)2018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。

資料)MDS、IHS-Fairplayより日本郵船にて集計したものにに基づき国土交通省海事局作成

図表 2-1-11 アライアンス再編の動き



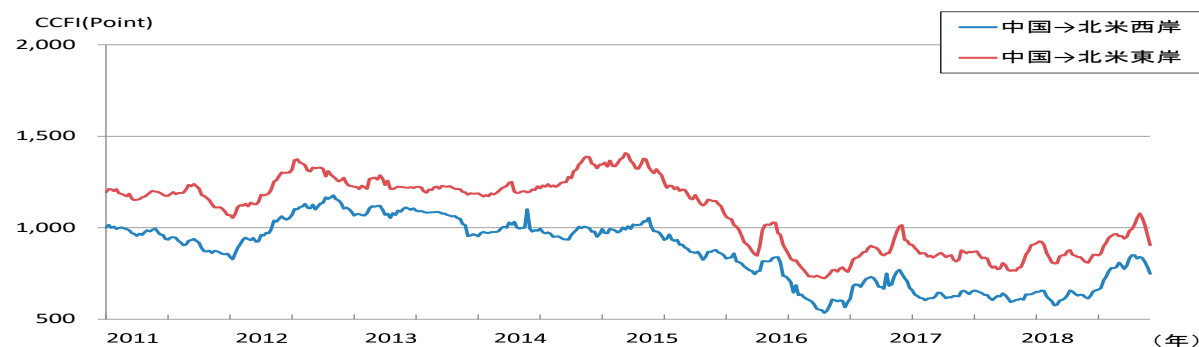
資料)国土交通省海事局

iii. 市況

(a) 北米航路

北米航路の運賃は、好調な米国経済を背景に輸送量は増加しているものの、船腹過剰の傾向が続く中、前半は下落気味で推移した。また、米中貿易摩擦による懸念から、駆け込み需要が発生し、11月頃にかけて上昇を見せたものの、その後下落傾向にある。

図表 2-1-12 北米航路運賃推移



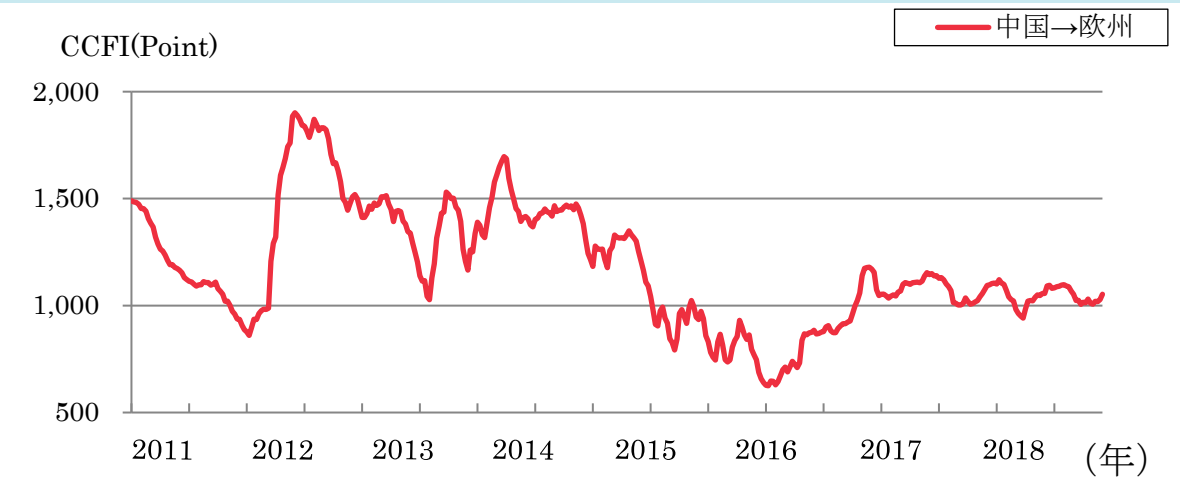
(注)1998年1月1日=1,000point

資料)China(Export)Containerized Freight Index より作成

(b) 欧州航路

欧州航路の運賃は、2018年は前年並みの輸送量に対して、超大型船の就航により船腹が拡大したことから、引き続き足踏み状態である。

図表 2-1-13 欧州航路運賃推移



(注)1998年1月1日=1,000point

資料)China(Export)Containerized Freight Index より作成

ウ. 外航貨物不定期輸送

i. 主要貨物の輸送動向

2018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149百万トン(2017年:159百万トン 対前年比6.4%減)であった。そのうち、中東からは131百万トン(2017年:138百万トン 対前年比5.1%減)で、中東からの輸送は全体の88%を占めている。

鉄鉱石は、日本向け輸送量は全体で124百万トン(2017年:127百万トン 対前年比2.4%減)で、そのうちオーストラリアから72百万トン、ブラジルから33百万トンであった。

石炭は、日本向け輸送量は全体で189百万トン(2017年:193百万トン 対前年比2.1%減)で、そのうち、オーストラリアから116百万トン、インドネシアから29百万トンであった。

なお、2017年のばら積み船の主要貨物の荷動き量は、以下の通りである。

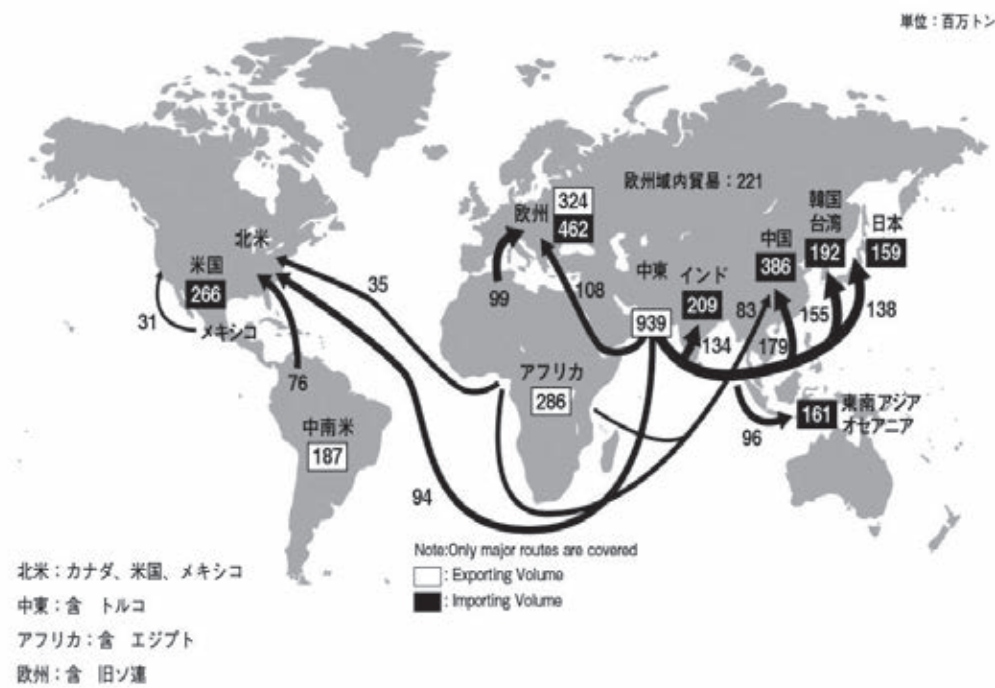
図表 2-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2016年	2017年	前年比(%)
原油	中東 → 中国	183	179	▲ 2.2
	中東 → 日本	145	138	▲ 4.8
	中東 → 米国	80	94	17.5
鉄鉱石	豪州 → 中国	640	669	4.5
	豪州 → 日本	77	73	▲ 5.2
	ブラジル → 中国	205	220	7.3
	ブラジル → 日本	36	34	▲ 5.6
原料炭	豪州 → 東アジア	87	92	5.7
	北米 → 東アジア	24	29	20.8
一般炭	インドネシア → 東アジア	181	190	5.0
	インドネシア → インド	104	96	▲ 7.7
	豪州 → 東アジア	193	191	▲ 1.0
穀物	北米 → 東アジア	68	80	17.6
	南米 → 東アジア	66	59	▲ 10.6

資料)日本郵船のデータより国土交通省海事局作成

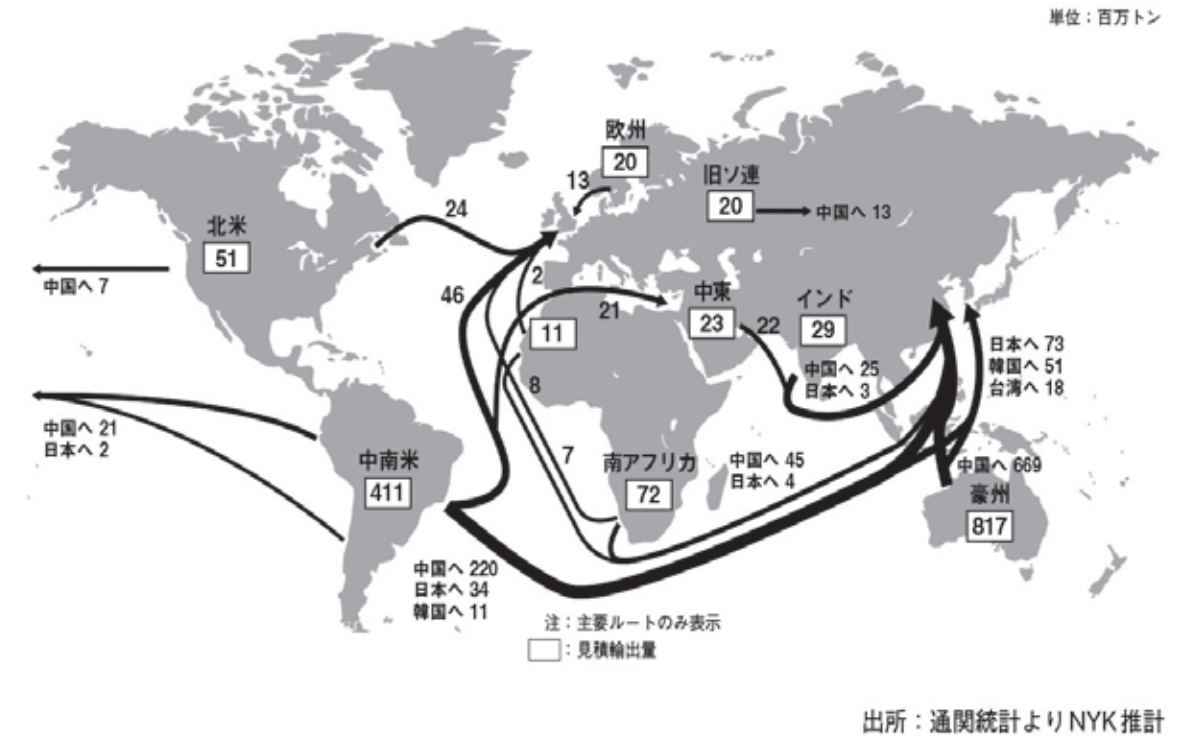
図表 2-1-15 主要航路の荷動き(2017年)《原油》

【原油の海上荷動き量】

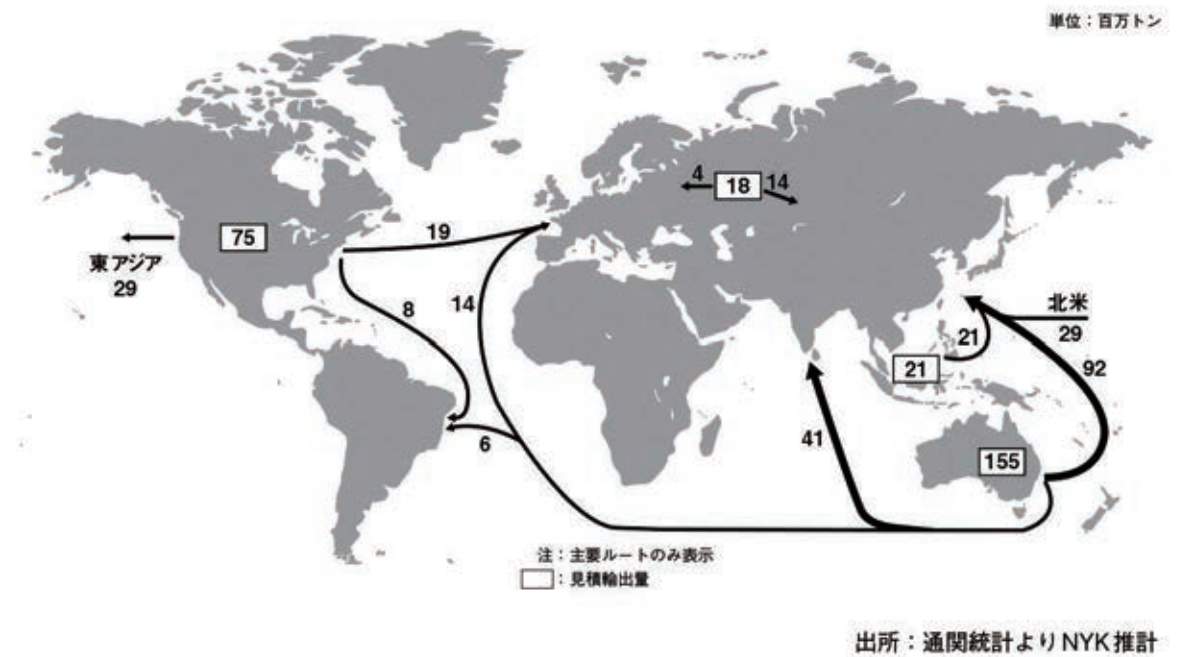


図表 2-1-16 主要航路の荷動き(2017年)《鉄鉱石・原料炭》

【鉄鉱石の海上荷動き量】

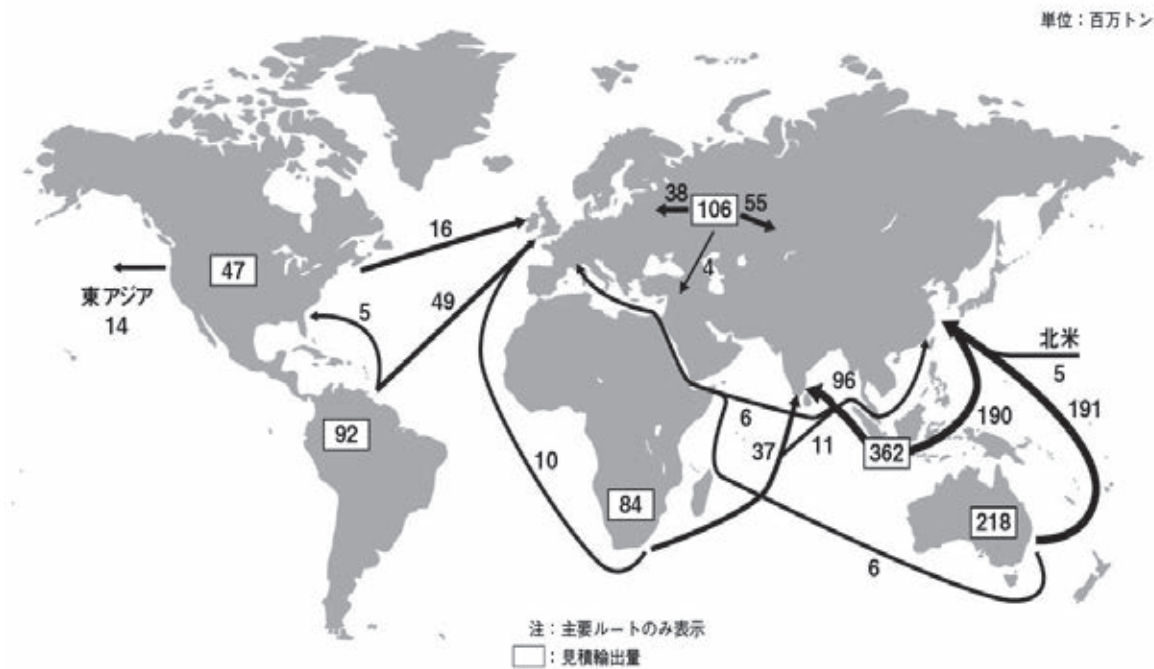


【原料炭の海上荷動き量】



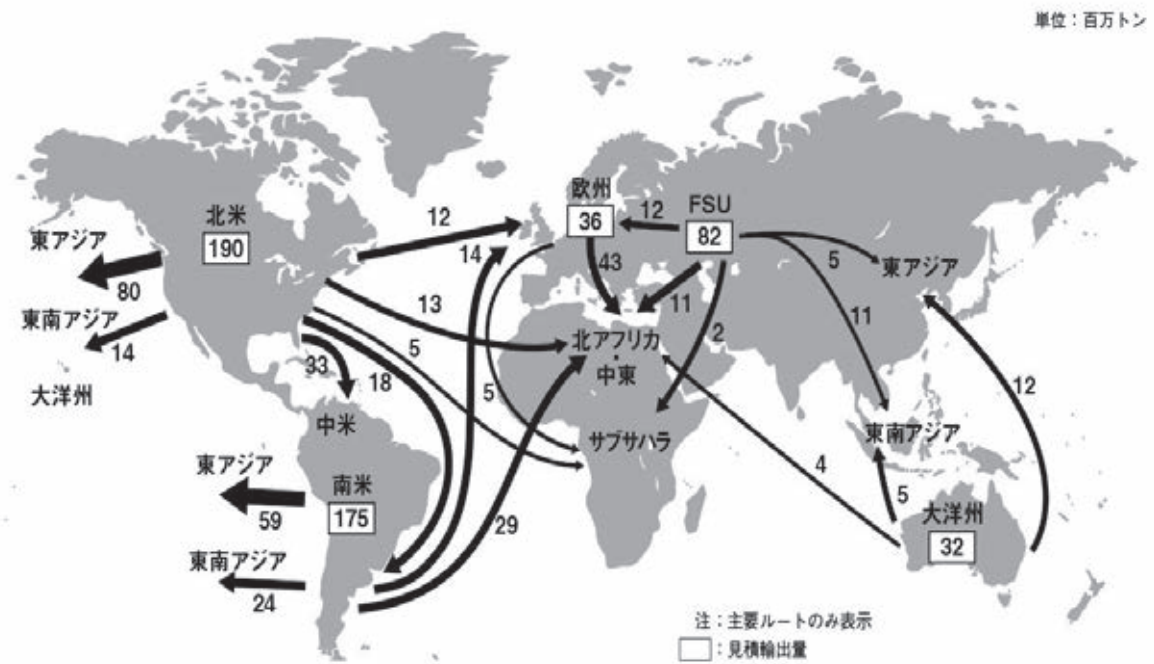
図表 2-1-17 主要航路の荷動き(2017年)《一般炭・穀物》

【一般炭の海上荷動き量】



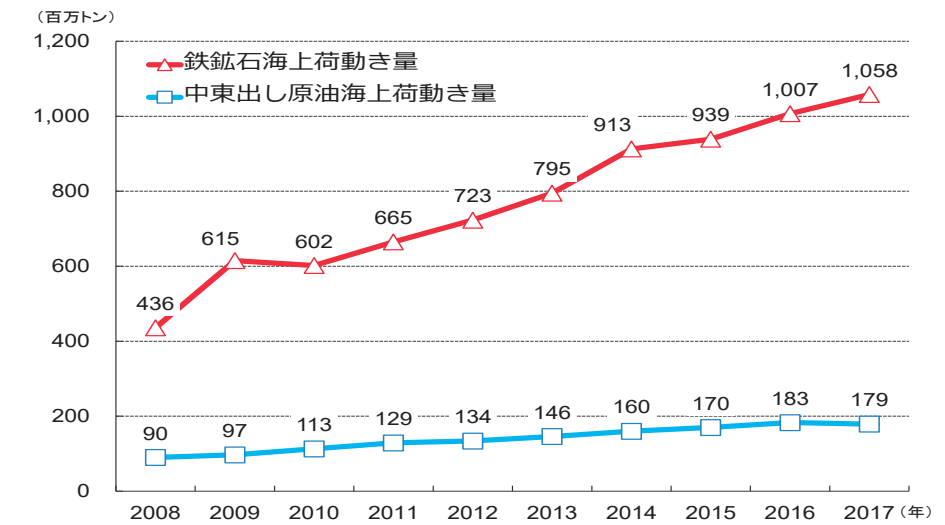
出所：通関統計よりNYK推計

【穀物の海上荷動き量】



出所：IGCからNYK作成

図表 2-1-18 中国向け原油及び鉄鉱石の海上荷動き

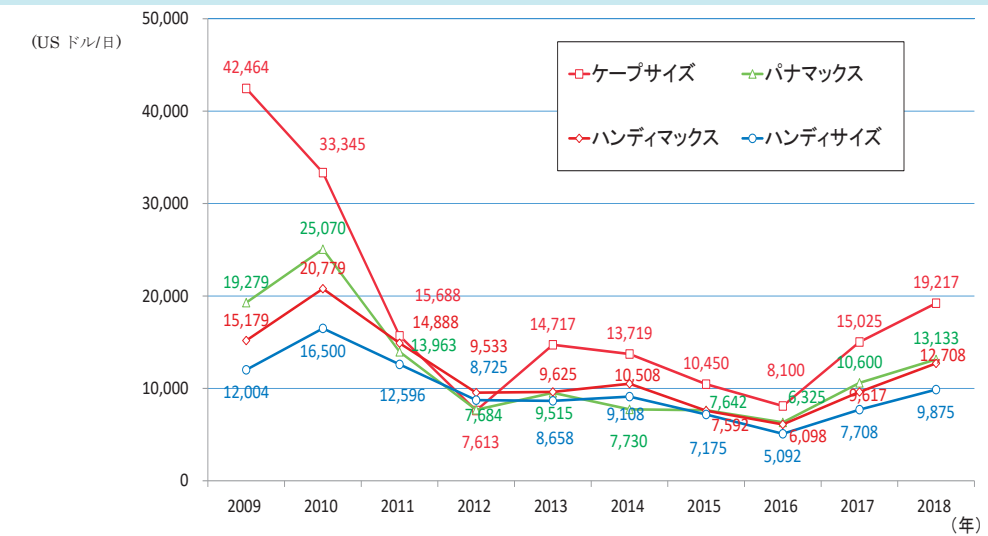


資料)日本郵船のデータより国土交通省海事局作成

ii. 市況

2018年の乾貨物の市況を定期用船料で見ると、ケープサイズについては、下期に豪州の貨物列車事故の影響により鉄鉱石生産が減少したものの、中国の旺盛な鉄鉱石需要を背景にブラジル出しの輸送が堅調に推移したこと、また、パナマックスについては、一時軟化する場面もあったが、インドなどの猛暑による石炭需要の増加や、南米出し穀物等の荷動きが堅調であったこと等から、各サイズともに前年より改善が見られた。

図表 2-1-19 乾貨物定期用船料推移



(注)ばら積船の船型呼称は概ね下記のとおりとされる。

ケープサイズ: 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

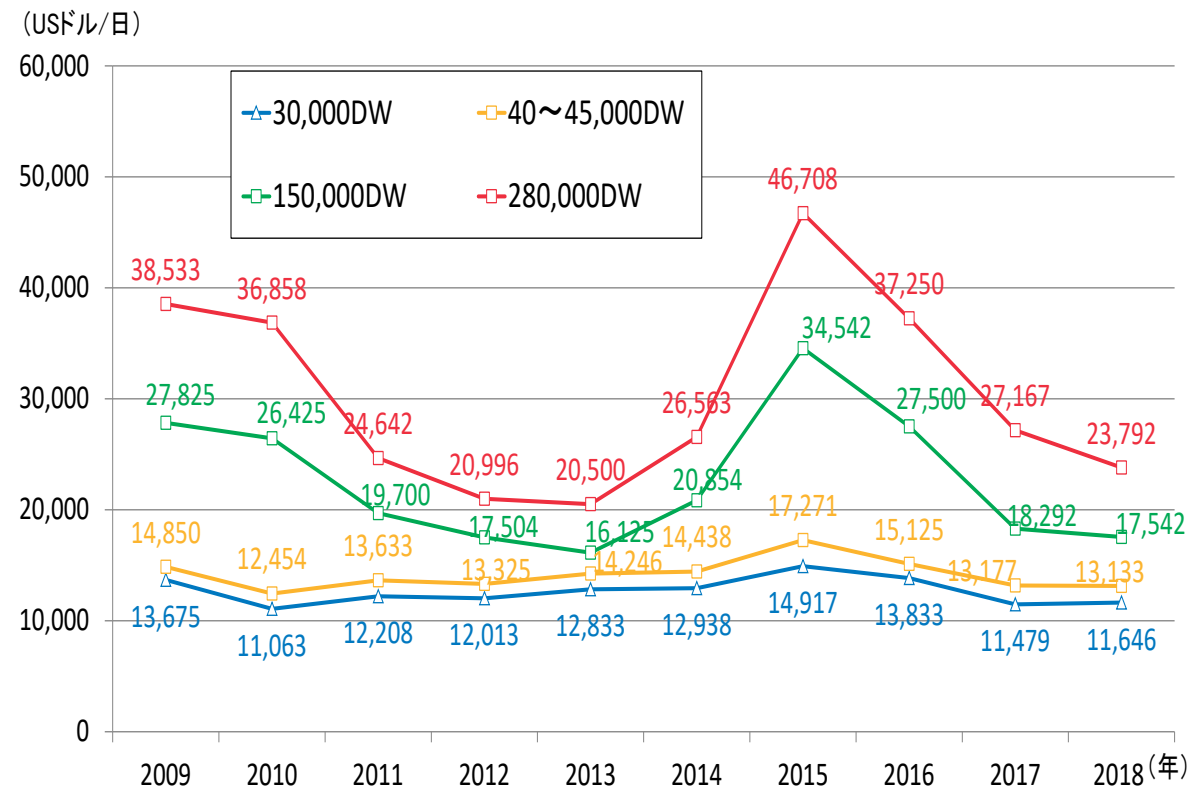
ハンディマックス: 3万5,000~5万5,000重量トン

ハンディサイズ: 1万5,000~3万5,000重量トン

資料)Baltic Exchange 公表値、Marine net より国土交通省海事局作成

2018年のタンカー市況を定期用船料で見ると、上期は前年の低迷した市況が継続したが、下期は老齢船の解撤の進行や、イラン産原油の代替ソースとして西アフリカや北米からの原油輸送量が増加したこと等から、前年と比較して状況に改善が見られ、下落幅が縮小している。

図表 2-1-20 タンカー定期用船料推移



資料)Marine net より国土交通省海事局作成

② 我が国外航海運企業の輸送動向

ア. 我が国海上貿易量の動向

2018年の我が国の海上貿易量は、9億1,984万トン(対前年比1.4%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、1億6,163万トン(対前年比2.1%減)、輸入が鉄鉱石、石炭、原油を中心に、7億5,820万トン(対前年比1.3%減)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2-1-21)。

図表 2-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

品目	年	2017年		2018年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		933,017	1,090,060	919,843	1,174,616	▲1.4
輸出	総計	165,159	548,600	161,637	574,323	▲2.1
	鉄鋼	37,718	32,611	36,113	34,167	▲4.3
	セメント	11,923	402	10,653	361	▲10.7
	機械類	13,340	190,887	13,621	197,062	2.1
	乗用自動車	6,006	104,629	6,201	109,329	3.2
	電気製品	1,503	51,798	1,494	53,778	▲0.6
	肥料	556	129	476	120	▲14.3
	その他	94,113	168,144	93,079	179,506	▲1.1
輸入	総計	767,858	541,460	758,206	600,293	▲1.3
	乾貨物計	489,812	410,218	488,294	437,405	▲0.3
	鉄鉱石	126,526	10,820	123,852	10,296	▲2.1
	石炭	192,839	25,703	189,320	28,121	▲1.8
	燐鉱石	261	55	219	47	▲16.2
	塩	7,382	335	7,301	308	▲1.1
	銅鉱	4,732	9,352	5,248	10,407	10.9
	ニッケル鉱	3,596	212	3,661	240	1.8
	ボーキサイト	37	12	43	21	13.9
	木材	6,629	3,845	6,425	4,072	▲3.1
	パルプ	1,813	1,523	1,713	1,702	▲5.6
	チップ	12,170	2,363	12,449	2,520	2.3
	小麦	5,706	1,715	5,652	1,811	▲0.9
	米	679	403	672	543	▲1.1
	大麦・裸麦	1,205	303	1,264	385	4.9
	トウモロコシ	15,306	3,457	15,802	3,721	3.2
	大豆	3,218	1,735	3,236	1,701	0.6
	その他	107,713	348,385	111,361	371,470	3.4
	液体貨物計	278,046	131,243	269,912	162,888	▲2.9
	原油	158,020	71,547	148,957	89,036	▲5.7
	LNG	83,632	39,173	82,852	47,389	▲0.9
	LPG	10,774	6,048	10,734	6,908	▲0.4
	重油	2,290	1,049	2,536	1,423	10.8
	その他	23,331	13,426	24,834	18,131	6.4

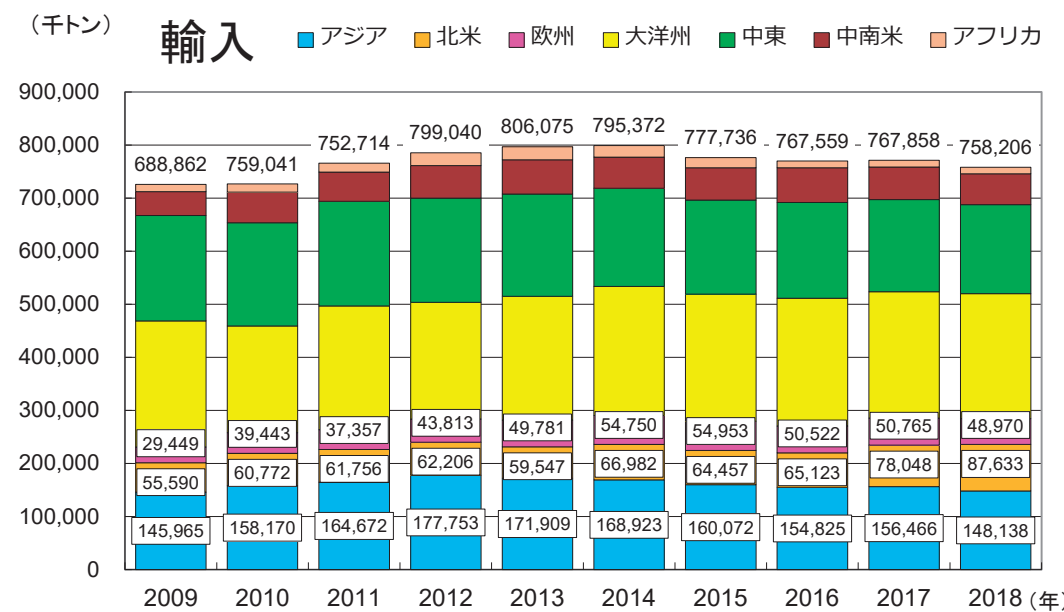
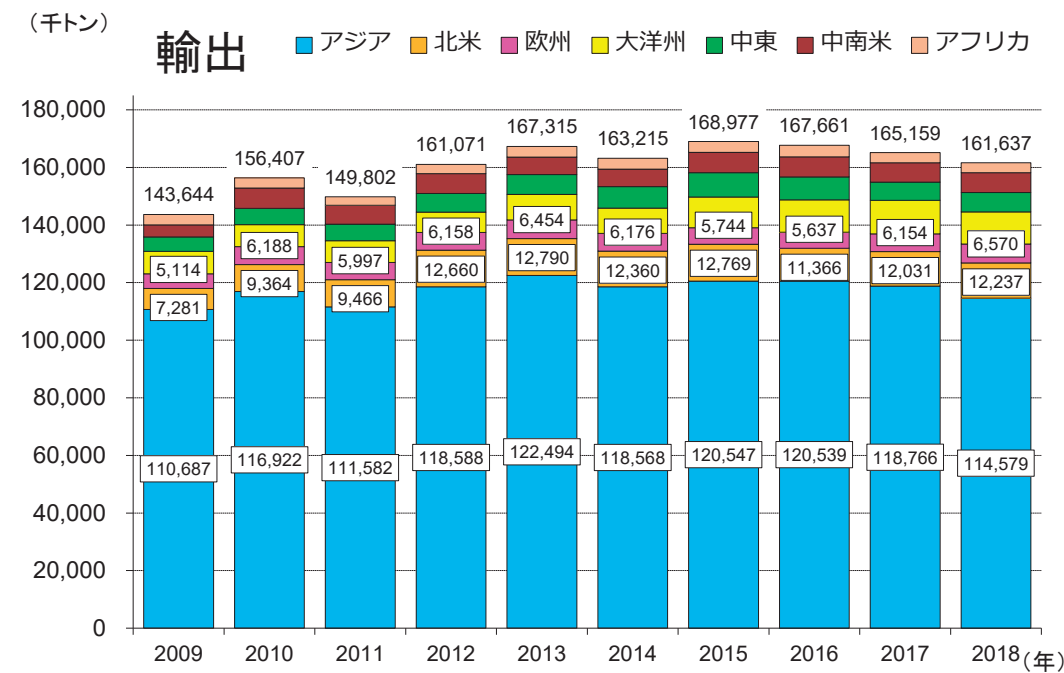
(注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

資料)財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

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力は、2018年は1億1,458万トン(対前年比3.7%減)、我が国の輸出力全体に対するシェアは70.9%となっており、北米向けの輸出力は、2018年は、1,224万トン(対前年比1.7%増)、我が国の輸出力全体に占めるシェアは7.6%となっている。

一方、輸入については、2018年のアジア地域からの輸入量は1億4,813万トン(対前年比5.6%減)、北米からの輸入量は8,763万トン(対前年比10.9%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19.5%、北米からの輸入量が11.6%となっている(図表2-1-22)。

図表 2-1-22 我が国の地域別海上貿易量の推移

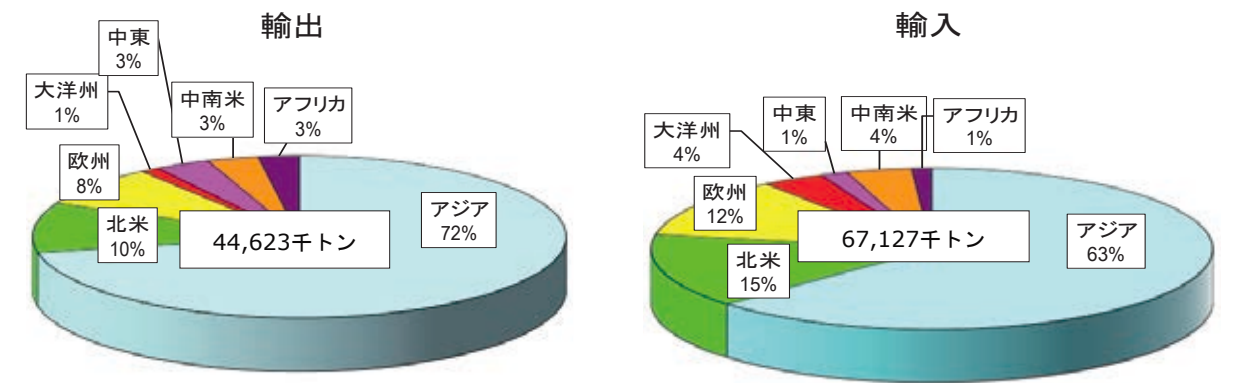


資料)財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

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 63%)を占めている(図表2-1-23)。

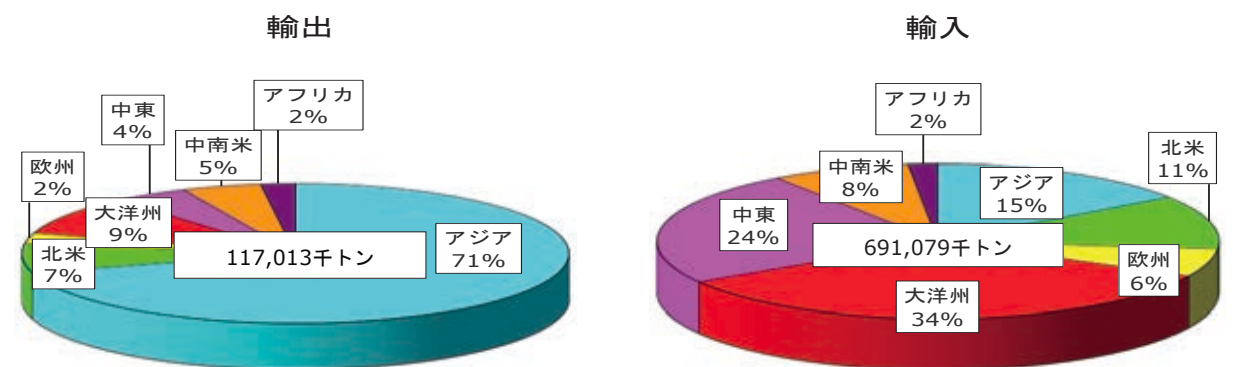
また、鉄鉱石、石炭や原油が主である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が半分以上(58%)を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く(71%)占めている(図表2-1-24)

図表 2-1-23 我が国の海上貿易量の地域別シェア(コンテナ貨物)(2018年)



資料)財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

図表 2-1-24 我が国の海上貿易量の地域別シェア(不定期船貨物)(2018年)



資料)財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

イ. 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2018年の我が国商船隊^{※1}による輸送量は、輸出入・三国間輸送^{※3}の合計で10億3200万トン(対前年比3.5%増)となった(図表2-1-25)。

輸出については、2018年は7900万トンと前年に比べ14.5%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、48.7%と前年に比べ7.1ポイント増加した(図表2-1-27)。

輸入については、2018年は5360万トンと前年に比べ5.0%増加し、積取比率は、70.7%と前年に比べ4.2%ポイント増加した(図表2-1-27)。

三国間輸送については、2018年は4170万トンと前年に比べほぼ横ばいであった。

※1 我が国商船隊:我が国海外航運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。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 ONE(日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業統合会社)を含む。

※3 三国間輸送:積地・揚地とも日本以外の国である輸送

図表 2-1-25 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

年		2017年			2018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	233	11,603	11,836	358	13,356	13,714	53.5	15.1	15.9
	(うちコンテナ船)	25	1,587	1,612	74	1,640	1,713	196.0	3.3	6.3
	不定期船	57	9,645	9,702	60	10,898	10,958	4.7	13.0	12.9
	(うちコンテナ船)	22	1,478	1,500	13	1,515	1,528	▲ 41.3	2.5	1.9
	不定期船	1,340	48,497	49,837	1,619	56,144	57,763	20.8	15.8	15.9
	油送船	396	3,930	4,326	536	4,311	4,675	35.5	9.7	8.1
輸入	定期船	63	7,019	7,082	114	7,125	7,240	81.5	1.5	2.2
	(うちコンテナ船)	5	195	200	5	226	231	▲ 4.4	16.0	15.5
	不定期船	1,636	67,120	68,756	2,091	76,625	78,717	27.8	14.2	14.5
	油送船	426	5,712	6,137	614	6,176	6,619	44.3	8.1	7.8
	計	776	22,561	23,337	448	18,425	18,873	▲ 42.3	▲ 18.3	▲ 19.1
	(うちコンテナ船)	33	1,232	1,265	51	1,246	1,297	54.5	1.1	2.5
三 国 間	定期船	429	21,861	22,290	245	16,956	17,200	▲ 42.9	▲ 22.4	▲ 22.8
	(うちコンテナ船)	31	1,192	1,223	21	1,201	1,222	▲ 32.3	0.8	▲ 0.1
	不定期船	75,178	242,672	317,850	75,768	255,663	331,432	0.8	5.4	4.3
	油送船	858	3,704	4,562	985	5,251	6,236	14.8	41.8	36.7
	計	65,547	104,035	169,582	73,271	112,595	185,866	11.8	8.2	9.6
	(うちコンテナ船)	949	1,555	2,504	1,099	1,793	2,891	15.9	15.3	15.5
合 計	定期船	141,500	369,268	510,768	149,487	386,684	536,171	5.6	4.7	5.0
	(うちコンテナ船)	1,840	6,490	8,330	2,135	8,289	10,423	16.0	27.7	25.1
	不定期船	3,372	111,046	114,418	2,850	88,844	91,694	▲ 15.5	▲ 20.0	▲ 19.9
	油送船	293	9,124	9,417	350	8,469	8,819	19.5	▲ 7.2	▲ 6.4
	計	3,372	110,656	114,028	2,850	88,313	91,163	▲ 15.5	▲ 20.2	▲ 20.1
	(うちコンテナ船)	293	9,092	9,385	350	8,435	8,785	19.5	▲ 7.2	▲ 6.4
合 計	定期船	33,055	236,041	269,096	40,137	252,103	292,240	21.4	6.8	8.6
	(うちコンテナ船)	627	4,412	5,039	694	4,808	5,502	10.7	9.0	9.2
	不定期船	1,988	32,041	34,029	1,287	32,227	33,514	▲ 35.3	0.6	▲ 1.5
	油送船	28	966	994	17	942	959	▲ 39.6	▲ 2.5	▲ 3.5
	計	38,415	379,129	417,544	44,274	373,175	417,449	15.3	▲ 1.6	▲ 0.0
	(うちコンテナ船)	948	14,503	15,451	1,061	14,219	15,280	11.9	▲ 2.0	▲ 1.1
合 計	定期船	4,381	145,210	149,591	3,657	120,625	124,282	▲ 16.5	▲ 16.9	▲ 16.9
	(うちコンテナ船)	351	11,943	12,294	475	11,354	11,829	35.3	▲ 4.9	▲ 3.8
	不定期船	3,858	142,162	146,020	3,154	116,167	119,321	▲ 18.3	▲ 18.3	▲ 18.3
	油送船	346	11,762	12,108	384	11,150	11,534	10.9	▲ 5.2	▲ 4.7
	計	109,573	527,210	636,783	117,524	563,910	681,435	7.3	7.0	7.0
	(うちコンテナ船)	1,881	12,046	13,927	2,215	14,369	16,412	17.8	19.3	17.8
合 計	定期船	67,598	143,095	210,693	74,672	151,948	226,620	10.5	6.2	7.6
	(うちコンテナ船)	982	2,716	3,698	1,120	2,961	4,081	14.1	9.0	10.4
	不定期船	181,551	815,517	997,068	195,853	836,483	1,032,337	7.9	2.6	3.5
	油送船	3,214	26,705	29,918	3,810	28,683	32,322	18.5	7.4	8.0
	計									

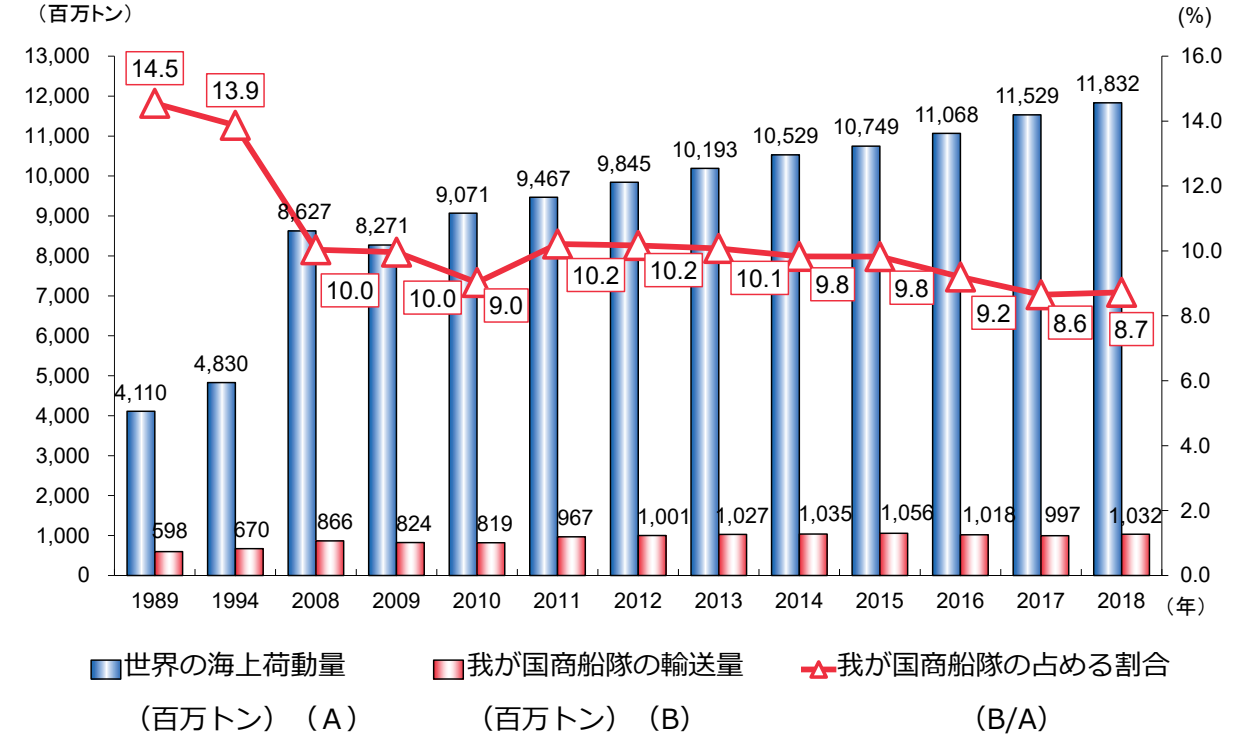
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

3. 2018年の数値は暫定値である。

資料) 国土交通省海事局

図表 2-1-26 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

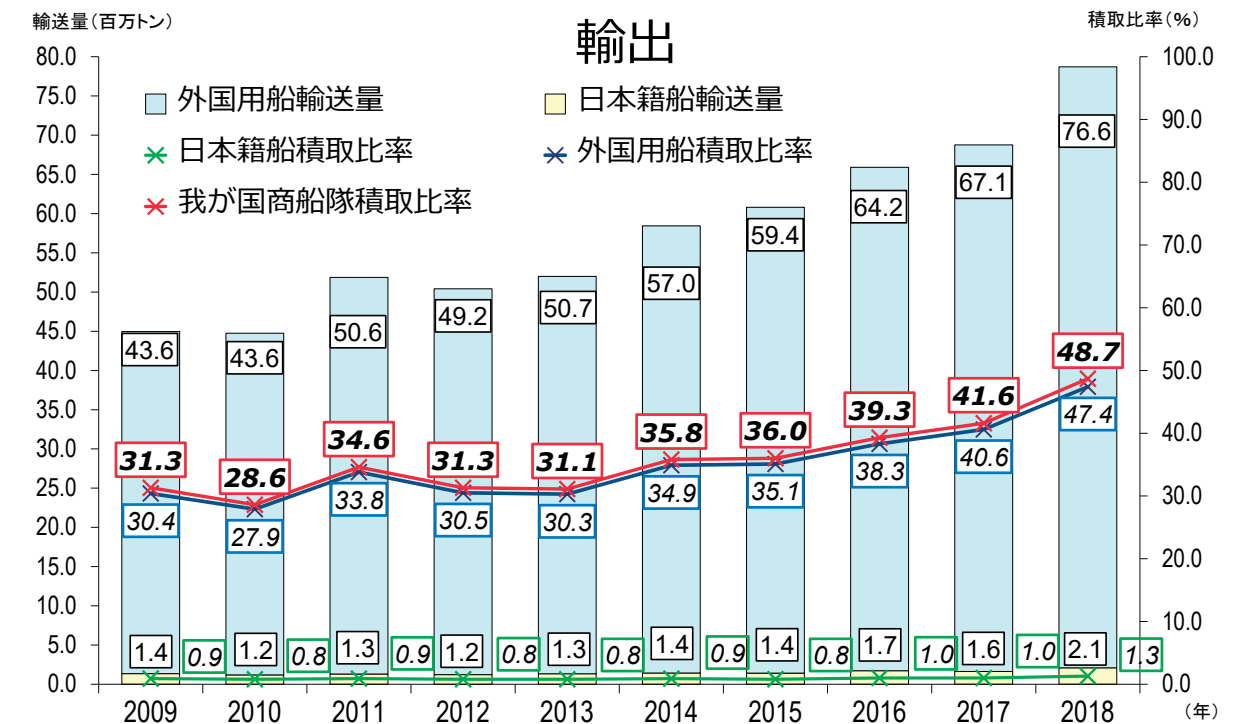


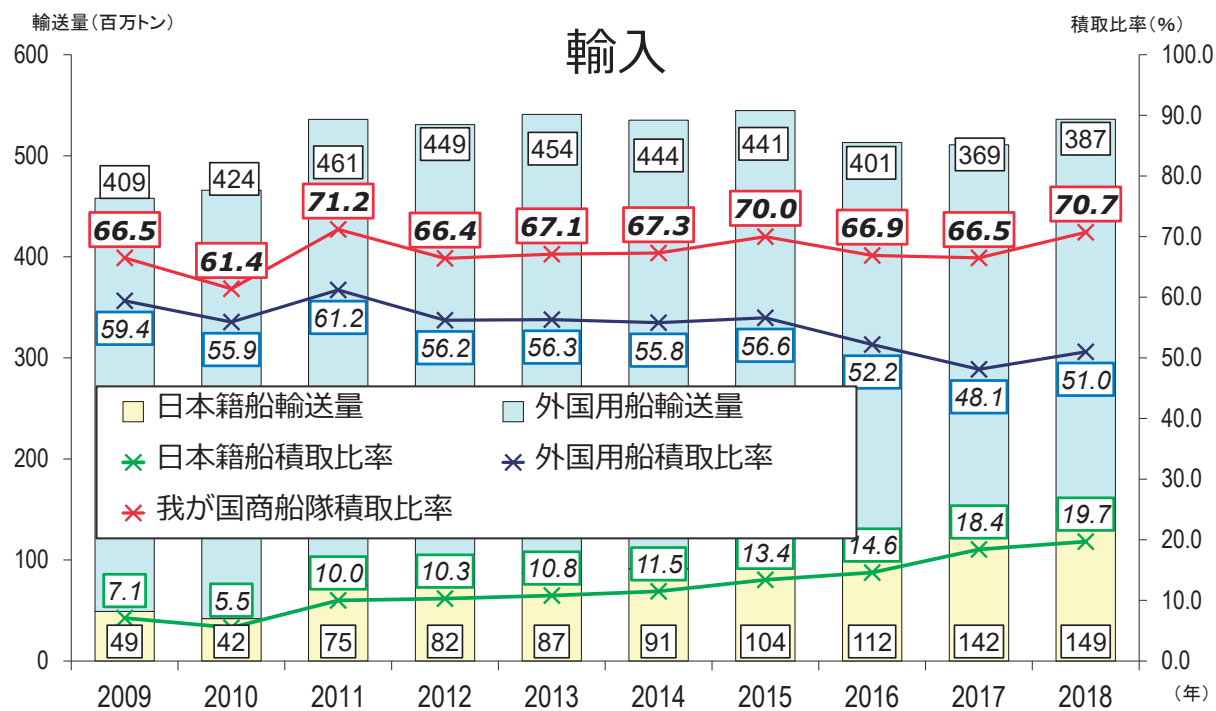
(注) 1. 世界の海上荷動きは Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2018年の値は推計値)。

2. 2018年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料) 国土交通省海事局

図表 2-1-27 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移





(注)2018年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

資料)国土交通省海事局

ウ. 我が国商船隊の船腹量

2018年の我が国商船隊の船腹量は、2,496隻(対前年比38隻増)、重量トンベースで1億8,025万トン(対前年比4.0%増)となった。

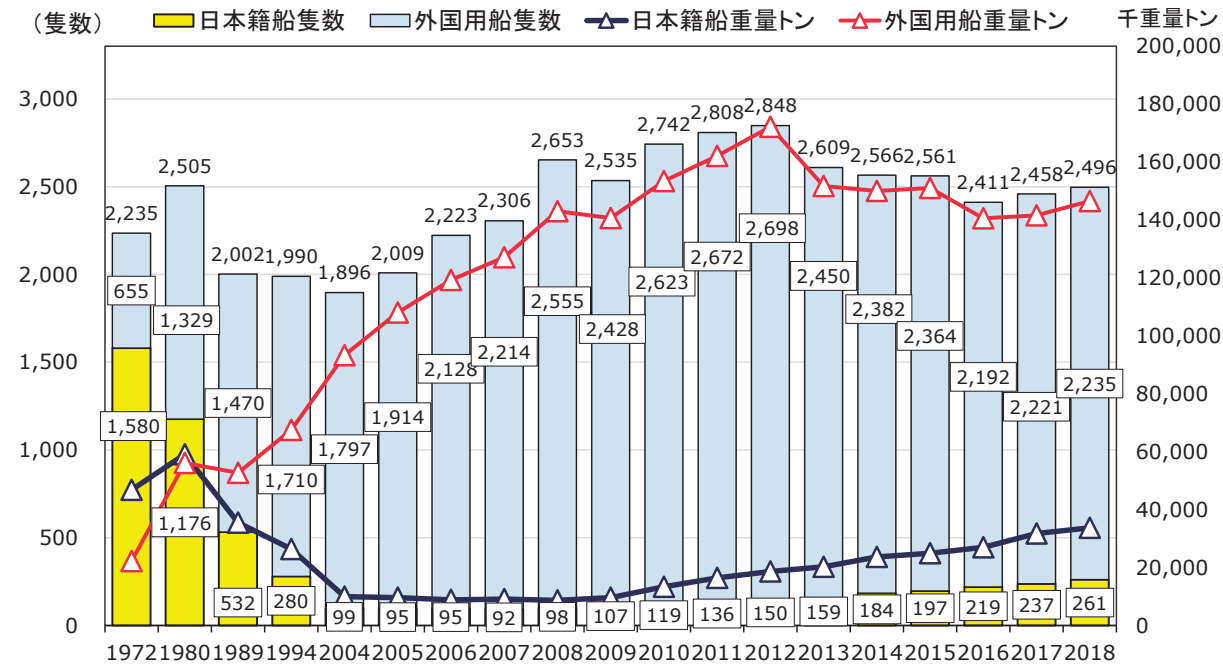
我が国商船隊のうち日本籍船は261隻(対前年比24隻増)、重量トンベースで3,370万トン(対前年比6.3%増)であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで10.5%、重量トンベースで18.7%となっている。

また、外国用船については2,235隻(対前年比14隻増)、重量トンベースで1億4,655万トン(対前年比3.5%増)となっている(図表2-1-28)。

我が国商船隊の船籍国別の内訳は、パナマ籍が1,433隻(我が国商船隊全体に占めるシェア57.4%)、総トン数ベースで6,459万総トン(同51.9%)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2-1-29)。

船種別では、総トン数ベースで多い順に見ていくと、ばら積船909隻(我が国商船隊全体に占めるシェア36.4%)、5,076万総トン(同40.8%)、自動車専用船352隻(同14.1%)、1,851万総トン(同14.9%)、フルコンテナ船252隻(同10.1%)、1,720万総トン(同13.8%)、油送船142隻(同5.7%)、1,440万総トン(同11.6%)となっている(図表2-1-30)。

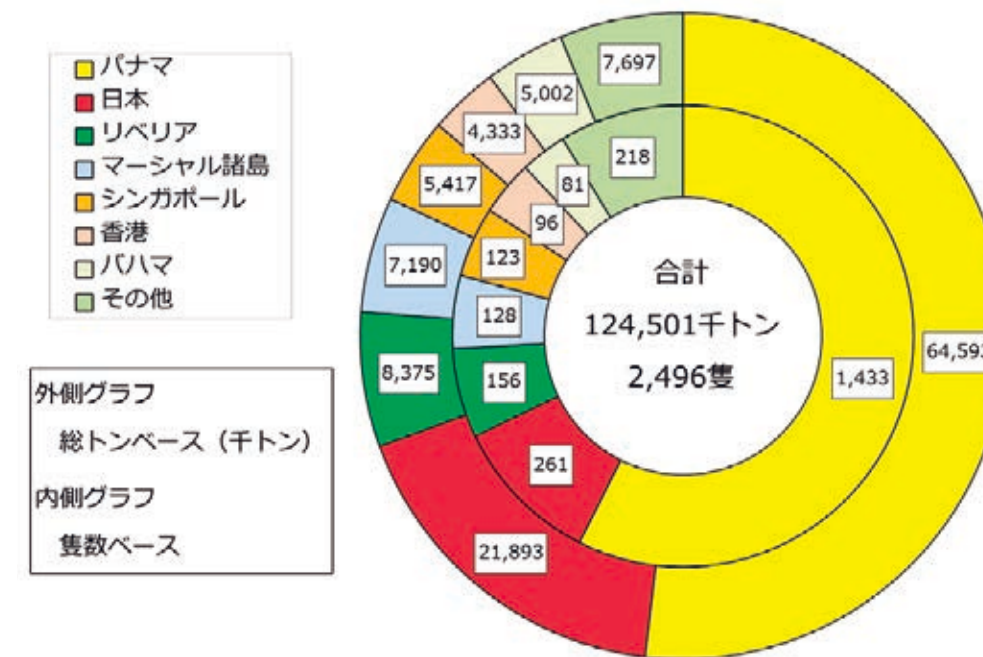
図表 2-1-28 日本商船隊の構成の変化



(注)2018年6月末日現在

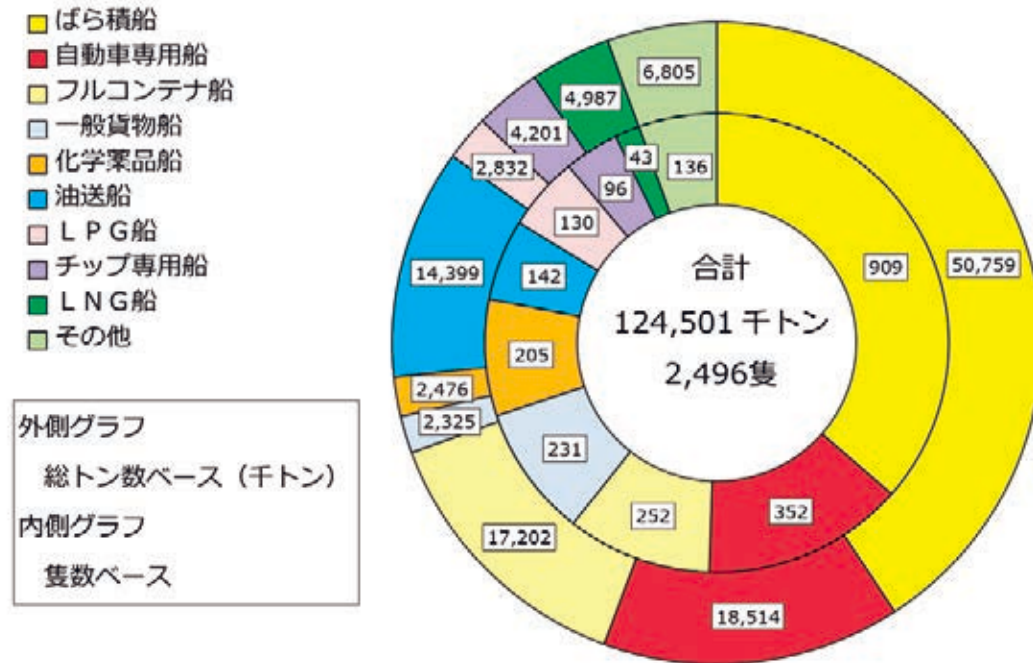
資料)国土交通省海事局

図表 2-1-29 我が国商船隊の船籍国別一覧



資料)国土交通省海事局

図表 2-1-30 我が国商船隊の船種別一覧



資料)国土交通省海事局

③ 我が国外航海運企業の現況

ア. 2018年度の海運大手3社*の経営状況

i. 概況

2018年の外航海運は、引き続き燃料油価格の上昇といったマイナス要因はあったが、好調な米国経済や中国の経済成長等による世界経済の拡大を背景に、全体的には堅調な荷動きや、前年を上回る海運市況など、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、営業収益は2兆496億円、他方、営業費用は2兆946億円となった。

この結果、2018年度の営業損益は、450億円の赤字、経常利益は417億円の黒字となった(図表2-1-31)。

なお、3社のコンテナ船部門をONE社に移行したことにより、営業収益及び営業費用は大幅に減少している。

*海運大手3社:日本郵船株、商船三井及び川崎汽船株の3社で、我が国の外航船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 2-1-31 海運大手3社の損益の推移

年度	営業収益		営業費用		営業損益		経常損益		税引後当期利益	
	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)
2017	32,310	15.4	32,570	10.8	▲260	-	884	-	231	-
2018	20,496	▲36.6	20,946	▲35.7	▲450	-	292	-	▲586	-

(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

資料)海運大手3社の決算資料より作成

ii. 主な部門収益

(a) 不定期船・自動車専用船部門

不定期船部門については、鉄鉱石や石炭、穀物等の主要貨物の堅調な荷動きの中、米中貿易摩擦や資源供給国における大規模な事故等の影響もあり、市況は軟化しているものの、昨年度よりも高い水準で推移した。また、自動車専用船部門は、一部地域での販売減少や国内における自然災害による一時的な出荷減少等があったものの、欧米向けの輸送需要は堅調に推移し、営業収益は1兆2,828億円(対前年度比6.6%増)となった。

(b) 油送船部門

冬場の荷動き量が活発化したこと等から市況は前年度の水準を上回り、営業収益は813億円(対前年度比1.0%増)となった。

図表 2-1-32 海運大手3社の部門別営業収益推移

区分	2017年度			2018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	13,202	16.1	40.9	484	▲96.3	2.4
不定期・専用船	12,029	15.1	37.3	12,828	6.6	62.7
油送船	804	10.3	2.5	813	1.0	4.0
計	26,037	15.4	80.7	14,125	▲45.8	69.1
賃借料	5,287	16.3	16.4	4,880	▲7.7	23.9
その他	935	13.7	2.9	1,447	54.7	7.0
合計	32,259	15.5	100.0	20,451	▲36.6	100.0

(注)1. 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

2. 定期船部門の大幅減は3社の定期船部門をONE社に統合したことによるもの。

資料)海運大手3社の決算資料より作成

iii. 為替変動の影響

2018年度の海運大手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、前年度より共に減少し、ドル建て比率の乖離幅は13.2%となった。(図表2-1-33)。

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110.66円と前年度より0.49円の円高となったことから、3社全体では、10億円の為替差損による赤字となった(図表2-1-34)。

図表 2-1-33 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

区分	2016年度	2017年度	2018年度
営業収益	86.2	86.8	85.4
営業費用	72.8	75.1	72.2
乖離幅	13.4	11.7	13.2

資料)海運大手3社の決算資料より作成

図表 2-1-34 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

区分	2017年度			2018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	32,310	619	252	20,496	▲78	158
営業費用	32,570	540	220	20,946	▲67	136
営業損益	▲260	79	32	▲450	▲10	21

(注)1. 3社の実績平均為替レートは、2017年度1ドル=111.15円 2018年度1ドル=110.66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。

資料)海運大手3社の決算資料より作成

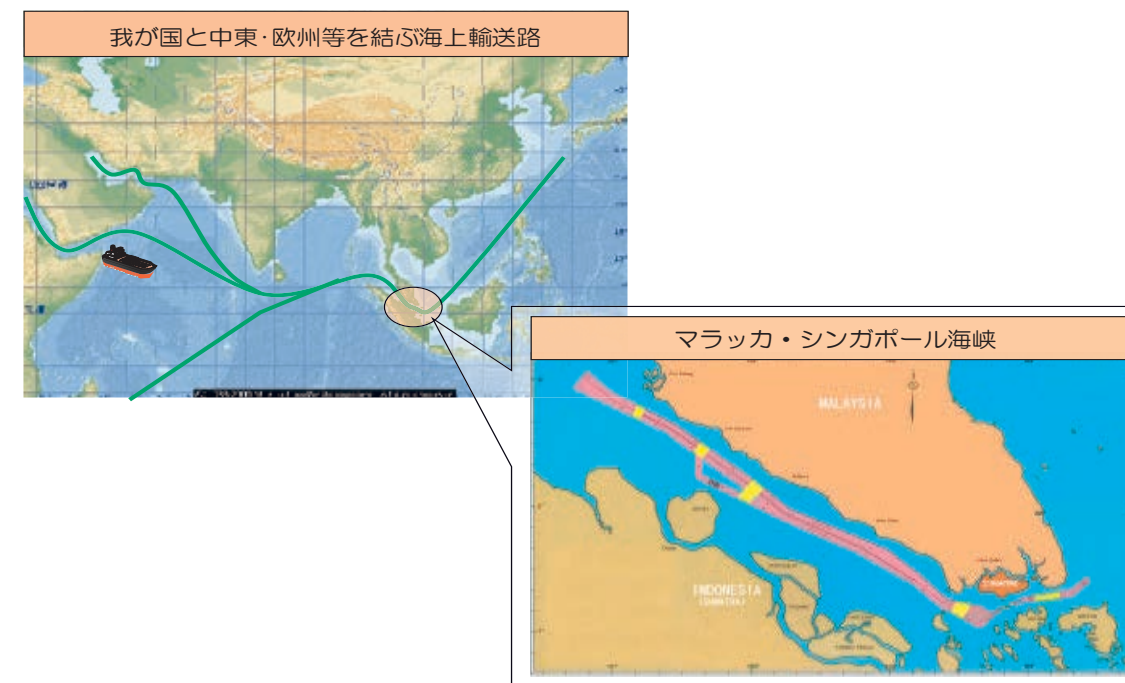
イ. 2019年度の海運大手3社の業績見通し

米中貿易摩擦や英国のEU離脱問題など世界経済の不透明感が増しているものの、不定期船部門や油送船部門において海上荷動き量の増加が見込まれるとともに、新たな環境規制施行に伴う解撤船の増加により船腹需給バランスの改善効果も期待されることから、ONE社の積高・消費率の回復等による黒字転換も見込み、2018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り組み

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。「協力メカニズム」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320万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・維持管理に対する支援を行ってきているところである。

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日本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 2-1-35 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

○ 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。

協力メカニズムの概要

- (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)

資料)国土交通省海事局

② 海運自由化をめぐる国際的動向

ア. 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みとして、EPA/FTA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、2018年12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)が発効し、2019年2月には日・EUとの協定が発効したところである。

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規制の撤廃・緩和を目指している。

イ. 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みとともに、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。

2018年10月に、第46回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がペルー・リマにて開催された。第46回会合では、①APEC海運政策研修、②危険物の海上輸送における事故防止のためのキャパシティビルディングのセミナー・ワークショップ、③船員の能力構築に関する国際セミナー等について情報共有が図られた。また、2019年4月に第47回交通ワーキンググループ港湾・海事

専門家会合がカナダ・バンクーバーにて開催され、我が国から、2018年11月に東京で開催した②のセミナーについて実施報告を行った。

※ ポゴール目標:「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ポゴール宮殿でのAPEC首脳会合で採択された。

ウ. 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みを行ってきている。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。

2018年10月には、カナダ・モントリオール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、我が国は、一部の国々で保護主義的な海事政策が広まっていることにつき懸念を表明し、同会議メンバーで連携して今後さらなる働きかけを行うことを確認した。

※ 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

② クルーズ・外航旅客定期航路

1. クルーズ

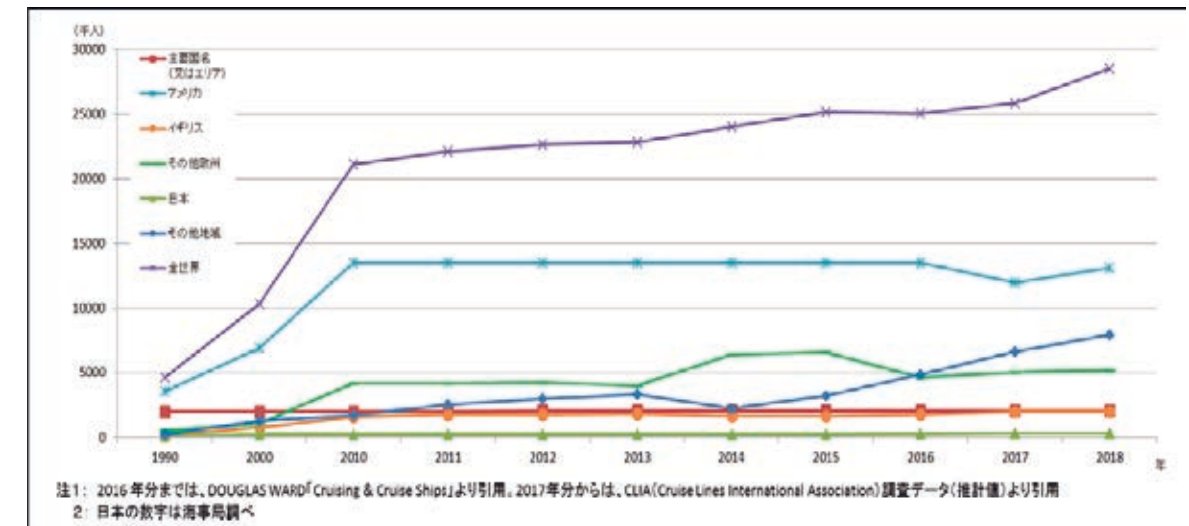
① 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

ア. 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2018年の世界のクルーズ人口(推計値)は、1990年の約6.2倍(約2,852万人)に増加したが、2018年の日本人のクルーズ人口[※]においては、32.1万人(対前年度比約1.8%増)と増加したものの、世界全体の約1.1%を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国(約1,309万人)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 2-1-36 世界のクルーズ人口の推移

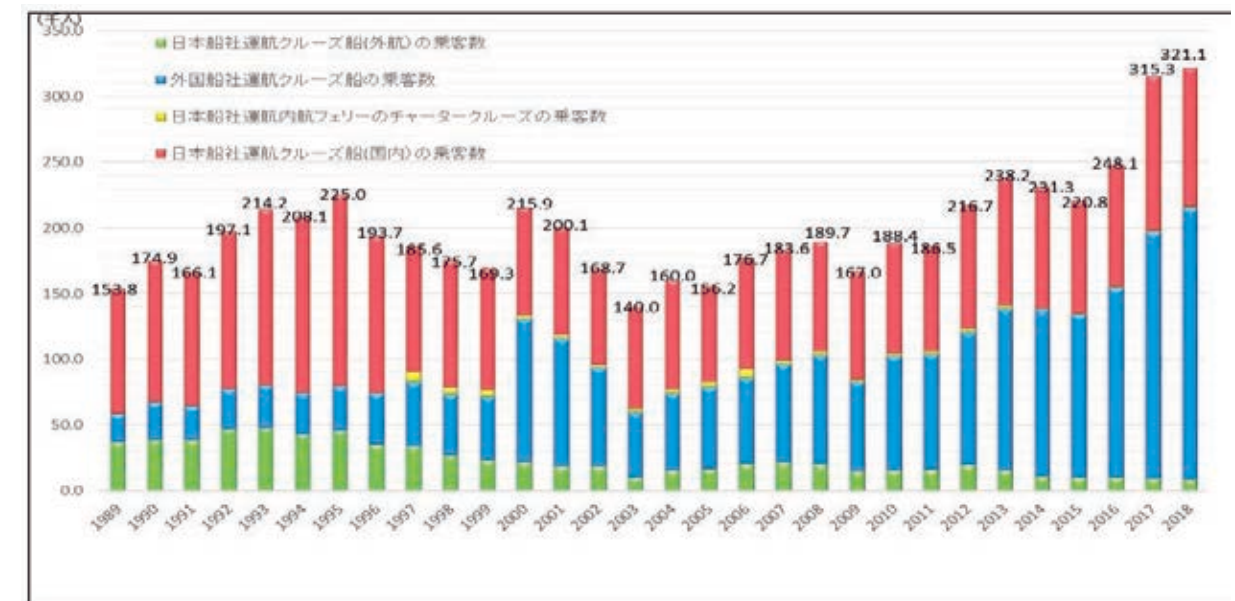


イ. 日本人のクルーズの利用状況

2018年の日本人のクルーズ人口は32.1万人となり、2年連続で30万人を越え、過去最多を更新した。このうち、外航クルーズの乗客数については21.5万人(同9.1%増)、国内クルーズの乗客数については、長期の外航クルーズが増加したことにより、相対的に国内クルーズが減少した結果、10.6万人(同10.2%減)と前年より減少した。

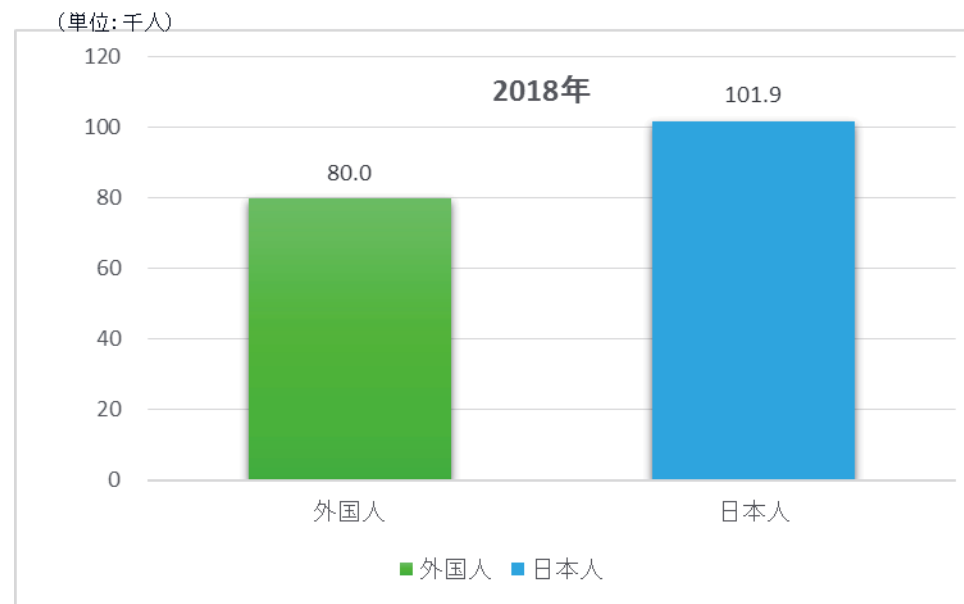
なお、外航クルーズにおける訪日クルーズ客の日本発着クルーズ利用者数については、2018年に8.0万人に達した。

図表 2-1-37 外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移



資料)国土交通省海事局

図表 2-1-38 日本発着の外航クルーズ乗客数



資料)国土交通省海事局

ウ. クルーズ振興に向けた取組み

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みを進めている。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、海事観光分野で観光先進国の実現に貢献すべく、訪日外国人旅行者数4,000万人の達成に向けた取組みの一環として、2018年9月に「海事観光戦略実行推進本部」を設置し、日本発着フライ&クルーズを推進するための取組みを実施していくこととした。

また、日本発着クルーズの振興を図るため、2018年度からは(一社)日本外航旅客船協会が実施する「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」のグランプリに国土交通大臣賞を付与することとした他、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、日本発着クルーズ商品をプロモーションするため、2018年10月にインドネシアにおいて、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る。

2. 外航旅客定期航路等

日本発着の外航旅客定期航路及び不定期航路として、2019年4月現在、韓国、中国及びロシアとの間に14社・8航路が開設されている。これらの定期航路等の2018年の乗客数は、146.3万人(前年比1.7%増)で、このうち、日本人が14.2万人(同14.3%増)、外国人が132.1万人(同0.5%

増)であり、割合で見ると日本人が9.7%、外国人が90.3%となっている。

特に外航旅客定期航路等の乗客数の約99%を占める、韓国航路について、引き続き堅調に推移している。

図表 2-1-39 外航旅客定期航路等の現況

(平成31年4月現在)

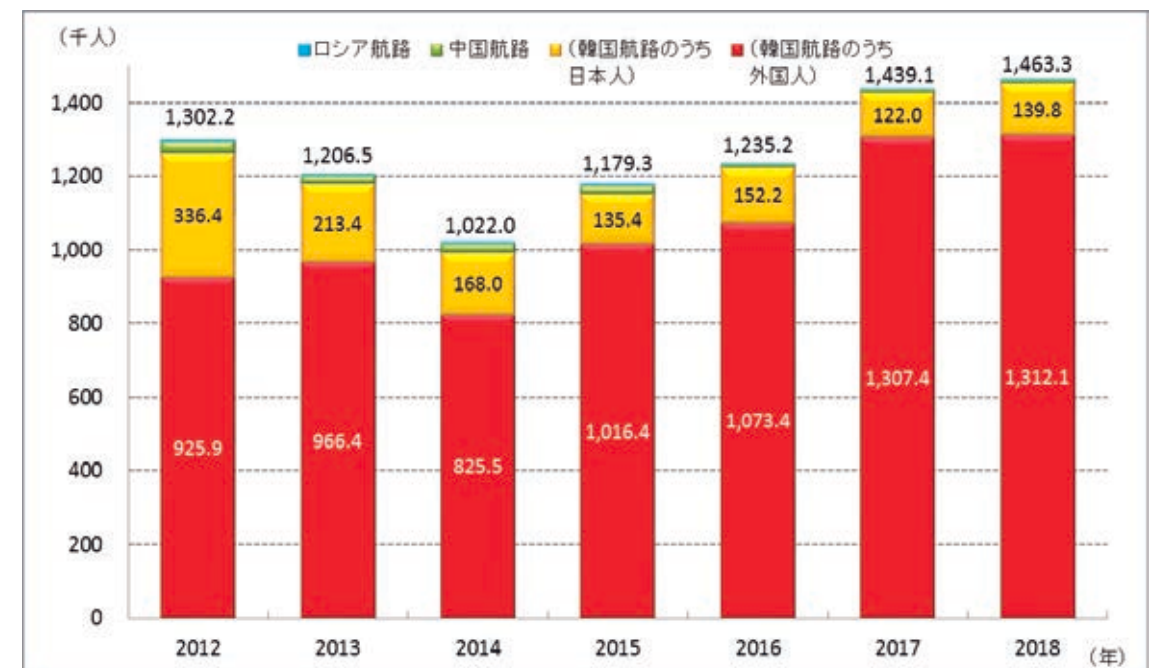
航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
下関～釜山	関釜フェリー㈱	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復
	釜釜フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー	毎日1往復
博多～釜山	カメリアライン㈱	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル	日本	ジェットフォイル	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットフォイル	
			ビートル3世	日本	ジェットフォイル	
未来高速㈱	韓国	コビーV	韓国	ジェットフォイル	運休中(H31.10末まで)	
大阪～釜山	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
	㈱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)	
対馬(厳原・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	
	韓日高速海運	韓国	オーロラ		高速船	平成30年2月2日～毎日1往復(比田勝～釜山)
	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(厳原/比田勝～釜山)
	(株)スターライン	韓国	ニーナ	韓国	高速船	平成30年3月23日～毎日1往復(厳原/比田勝～釜山)
大阪・神戸～上海	中日国際輪渡有限公司	中国	新鑿真	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～ウラジオストク	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	PENGUIN32	ドミニカ	旅客船	6～9月頃

【人の運送をする外航不定期航路】

航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
対馬(厳原)～釜山	(株)対伸	日本	BLUE TSUSHIMA	パナマ	フェリー	平成30年2月24日～不定期(厳原～釜山)

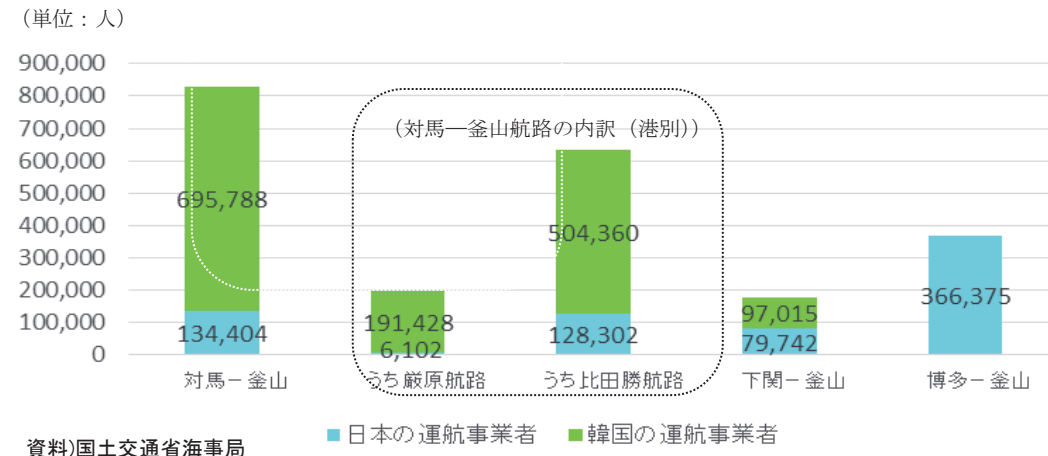
資料)国土交通省海事局

図表 2-1-40 外航旅客定期航路の現況



資料)国土交通省海事局

図表 2-1-41 外航旅客定期航路等の乗客数の推移



③ 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

ア. 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2019年4月1日現在、972業者(対前年比7事業者増)によって1,806航路(対前年比8航路増)が経営され、これに就航している船舶は2,238隻(対前年比17隻増)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、隻数が増加しており、フェリー航路事業については、航路数、隻数が増加している。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 2-1-42 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	2015	404	547	1,123
	2016	395	541	1,108
	2017	397	547	1,129
	2018	390	548	1,092
	2019	391	546	1,100
特定旅客定期航路事業	2015	6	7	8
	2016	6	8	8
	2017	6	8	8
	2018	6	8	8
	2019	6	8	7
旅客不定期航路事業	2015	543	1,166	1,095
	2016	554	1,183	1,107
	2017	560	1,226	1,109
	2018	569	1,242	1,121
	2019	575	1,252	1,131
計	2015	953	1,720	2,226
	2016	952	1,732	2,223
	2017	963	1,781	2,246
	2018	965	1,798	2,221
	2019	972	1,806	2,238
うちフェリー航路事業	2015	145	166	294
	2016	143	165	283
	2017	141	161	290
	2018	141	161	282
	2019	141	163	285

イ. 輸送実績

2017年度の輸送実績は、輸送人員で8,820万人(対前年度比0.8%増)、輸送人キロで31億9,072万人キロ(対前年度比2.6%減)となった。

図表 2-1-43 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区分	年度	輸送人員		輸送人*	
		対前年度伸び率	対前年度伸び率	対前年度伸び率	対前年度伸び率
一般旅客定期航路事業	2013	79.8	0.3	3,131	5.5
	2014	77.9	▲2.4	2,842	▲9.2
	2015	78.5	0.8	3,005	5.7
	2016	78.2	▲0.4	3,152	4.9
	2017	78.5	0.4	3,053	▲3.1
特定旅客定期航路事業	2013	0.20	9.8	1.85	13.7
	2014	0.18	▲10.3	1.70	▲8.1
	2015	0.20	11.5	2.00	17.7
	2016	0.26	30.0	2.05	2.5
	2017	0.27	3.8	2.08	1.5
旅客不定期航路事業	2013	8.1	8.2	132	7.9
	2014	8.2	1.7	142	7.6
	2015	9.3	12.8	131	▲7.4
	2016	9.0	▲3.4	121	▲7.7
	2017	9.4	4.8	136	12.1
計	2013	88.0	1.0	3,265	5.6
	2014	86.3	▲1.9	2,986	▲8.5
	2015	87.9	1.9	3,138	5.1
	2016	87.5	▲0.5	3,275	4.4
	2017	88.2	0.8	3,191	▲2.6

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

また、自動車航送実績では、台数でトラックが3,843千台(対前年度比1.5%増)、乗用車・その他が7,316千台(対前年度比1.8%増)となり、台キロではトラックが960百万台キロ(対前年度比2.2%増)、乗用車・その他で651百万台キロ(対前年度比5.2%増)となった。

図表 2-1-44 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キロ、%)

年度	トラック	乗用車 その他		計			
		対前年度伸び率	対前年度伸び率	対前年度伸び率	対前年度伸び率		
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
2017	台数	3,843	1.5	7,316	1.8	11,159	1.6
	台キロ	960	2.2	651	5.2	1,611	3.4

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ウ. 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11航路増加し、営業収入は約160億円増加している。

営業損益及び経常損益については、ともに5年連続で黒字になり、経常収支率は104.1%となった。

図表 2-1-45 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	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
	2017	509	246,439	9,343	9,958	104.1
特定旅客定期航路事業	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
	2017	8	435	33	32	107.8
旅客不定期航路事業	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
	2017	693	21,817	691	761	103.6
計	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
	2017	1,210	268,691	10,067	10,751	104.1

(注)1. 経営実態調査で報告のあった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

ア. 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、2019年4月1日現在、9事業者で12航路が経営されており、就航船舶は36隻となっている。

イ. 輸送実績

2018年度は長距離フェリーの航路数、航路距離ともに増加した。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 2-1-46 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		2017年度			2018年度		
航路数 航路距離 就航隻数		11航路 8,341 km 35隻 (2018年4月1日現在)			12航路 8,686 km 36隻 (2019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	1,244	61.4%	1.4%	1,263	61.4%	1.5%
	乗用車・その他	781	38.5%	5.4%	794	38.6%	1.7%
	計	2,026	100.0%	2.9%	2,056	100.0%	1.5%
航 送 台 キ ロ	8トントラック換算計	1,569		2.2%	1,591		1.4%
	普通トラック	797	62.4%	2.3%	812	62.6%	1.9%
	乗用車・その他	481	37.6%	5.9%	486	37.4%	1.0%
計	1,278	100.0%	3.6%	1,298	100.0%	1.6%	
旅 客	8トントラック換算計	997		3.0%	1,013		1.6%
	輸送人員	2,385千人		1.3%	2,407千人		0.9%
	輸送人キロ	1,318百万人キロ		1.6%	1,329百万人キロ		0.8%

(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. 2018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。

ウ. 経営状況

2018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140億円と、8期連続の黒字となった。また、経常損益についても約128億3千万円の黒字となった。

なお、2018年度末における財務状況は、図表2-1-48のとおりである。

図表 2-1-47 長距離フェリー事業者収支状況(9社)

(単位：百万円、%)

区分	2017年度	2018年度	対前年度比
営業収入	134,226	187,886	140.0%
営業費用	124,338	173,883	139.8%
営業損益	9,888	14,002	—
経常損益	9,043	12,832	—
当期損益	8,701	9,335	—

(注)1. 決算期が12月のもの1社を含む。

2. 速報値である。

図表 2-1-48 長距離フェリー事業者財務状況（9社）

(単位：百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	64,623	23.7%
	固定資産	208,401	76.3%
	資産合計	273,024	100.0%
負債	流動負債	61,951	22.7%
	固定負債	120,498	44.1%
	負債合計	182,448	66.8%
純資産		90,575	33.2%
負債・純資産合計		273,024	100.0%

(注) 1. 決算期が12月のもの1社を含む。

2. 速報値である。

③ 離島航路事業の現状

ア. 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2019年4月1日現在、224事業者によって296航路が経営されており、就航船舶は552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 2-1-49 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業者数	146	30	48	224

図表 2-1-50 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2017	296	548	195,518	357
2018	295	546	190,438	349
2019	296	552	190,246	345

イ. 輸送実績

2017年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,395万人(対前年度比1.6%増)、輸送人キロで9億9,443万人キロ(同2.4%増)となっている。

図表 2-1-51 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	対前年度伸び率
2015	42,853	0.1	958,515	▲ 0.9
2016	43,263	1.0	970,692	1.3
2017	43,949	1.6	994,428	2.4

ウ. 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2017年度の経常収支率は、96.4%となった。

図表 2-1-52 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
2015	71,724	▲ 1,666	▲ 978	98.7
2016	72,349	▲ 1,386	▲ 833	98.9
2017	78,141	▲ 3,617	▲ 3,071	96.4

エ. 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 2-1-53 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 2-1-54 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
2014	109	119	7,085
2015	110	121	6,593
2016	109	121	6,722
2017	108	120	6,918
2018	108	120	7,244

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

ア. 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、全ての人々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12月に開催された第3回閣僚会議では、障害当事者等が過半を占める「ユニバーサルデザイン 2020 評価会議」を設置・開催し、

行動計画の実行を加速したところである。

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、2019年4月1日から一般旅客定期航路事業の用に供する旅客船に加えて旅客不定期航路事業の用に供する旅客船も新たに法の適用対象となった。

イ. 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が、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2018年3月末現在で43.8%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。

ウ. 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、タラップ、エレベーター、多機能トイレの設置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・改造等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 2-1-55 旅客船のバリアフリー設備



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年から、旅行者に実際の船の旅を体験してもらう場としてファミトリップ(体験航海)を開催し、2018年度までに合計12回開催するなど、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。

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を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等するとともに、「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。

2017年度からは、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 FERRYPASS 21」を発売するなど、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。

2018年度は、海事局に設置した「海事観光戦略実行推進本部」において、海事観光分野で観光先進国の実現に貢献すべく、インバウンド観光促進を主とした3つの視点(1. 地方誘客・消費拡大への貢献、2. 受入環境整備、3. 多様な魅力の発信強化)により、重点的に進める取組事項等について取りまとめを行ったところ、2019年度は、訪日外国人旅行者受入環境整備に対する補助事業や同年より開始した「インバウンド船旅振興制度」等により、観光資源としての船旅の認知度向上や利用の促進のため、海事観光推進に向けた取組を進めていく。

④ 内航海運

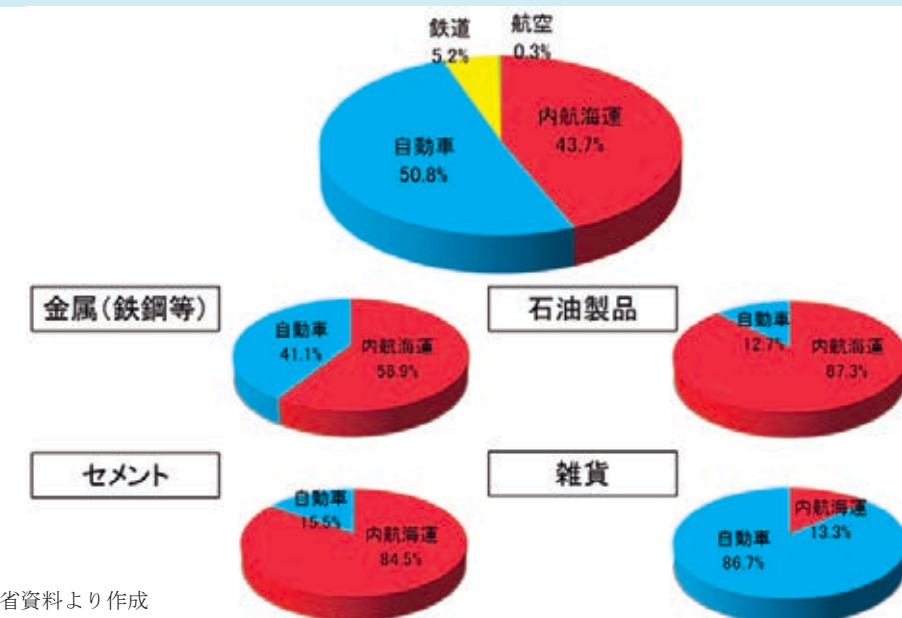
1. 内航海運の現状

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約4割(2017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2-1-56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 2-1-56 輸送機関別シェア(2017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。

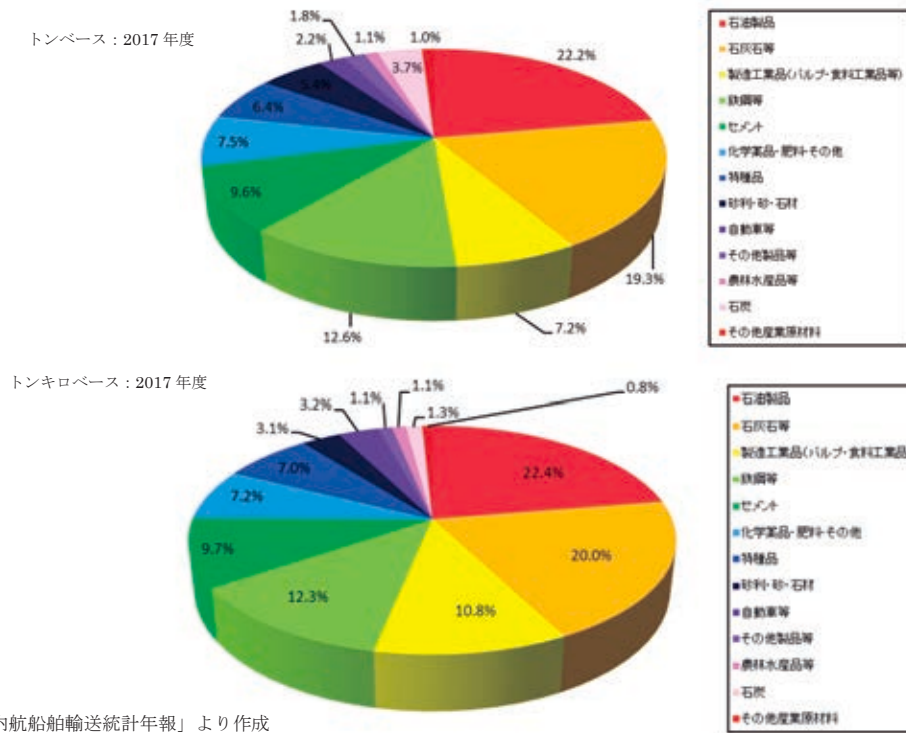
図表 2-1-57 輸送機関別貨物輸送量の推移

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
1970	37,665	462,607	25,036	12	525,319	151,243	135,916	63,031	74	350,264	402	29	252	617
1975	45,205	439,286	18,062	19	502,572	183,579	129,701	47,058	152	360,490	406	30	261	800
1980	50,026	531,795	16,283	33	598,136	222,173	178,901	37,428	290	438,792	444	34	230	879
1985	45,239	504,805	9,629	54	559,726	205,818	205,941	21,919	482	434,160	455	41	228	893
1990	57,520	598,479	8,662	87	664,748	244,546	272,579	27,196	799	545,120	425	46	314	918
1995	54,854	587,720	7,693	96	650,363	238,330	293,001	25,101	924	557,356	434	50	326	963
1996	54,691	604,209	7,356	100	666,356	241,756	303,896	24,968	962	571,582	442	50	339	962
1997	54,144	593,451	6,923	101	654,619	237,018	304,691	24,618	981	567,308	438	51	356	971
1998	51,665	569,080	6,037	102	626,884	226,980	299,125	22,920	985	550,010	439	53	380	966
1999	52,260	573,607	5,869	106	631,842	229,432	305,600	22,541	1039	558,612	439	53	384	980
2000	53,702	564,609	5,927	110	624,348	241,671	311,559	22,136	1075	576,441	450	55	373	977
2001	52,007	545,455	5,867	102	603,431	244,451	311,599	22,193	994	579,237	470	57	378	975
2002	49,725	521,973	5,659	100	577,457	235,582	310,614	22,131	991	569,318	474	60	391	991
2003	44,554	511,348	5,360	103	561,365	218,191	320,466	22,794	1,027	562,478	490	63	425	997
2004	44,025	495,325	5,222	107	544,679	218,833	326,215	22,476	1,058	568,582	497	66	430	989
2005	42,615	484,223	5,247	108	532,193	211,576	333,524	22,813	1,075	568,988	496	69	435	995
2006	41,664	483,702	5,187	110	530,663	207,849	345,035	23,192	1,094	577,170	499	71	447	995
2007	40,969	481,189	5,085	115	527,358	202,962	353,320	23,334	1,145	580,761	495	73	459	996
2008	37,871	460,075	4,623	107	502,676	187,859	344,939	22,256	1,078	556,132	496	75	481	1,007
2009	33,218	433,954	4,325	103	471,600	167,315	333,181	20,562	1,043	522,101	504	77	475	1,013
2010	36,673	453,810	4,365	100	494,948	179,898	246,175	20,398	1,032	447,503	491	54	467	1,032
2011	36,098	455,747	3,989	96	495,930	174,900	233,956	19,998	992	429,846	485	51	501	1,033
2012	36,599	436,593	4,234	98	477,524	177,791	209,956	20,471	1,017	409,235	486	48	483	1,038
2013	37,833	434,575	4,410	102	476,920	184,860	214,092	21,071	1,049	421,072	489	49	478	1,028
2014	36,930	431,584	4,342	106	472,962	183,120	210,008	21,029	1,125	415,282	496	49	484	1,061
2015	36,549	428,900	4,321	105	469,875	180,381	204,316	21,519	1,120	407,336	494	48	498	1,067
2016	36,449	437,827	4,409	100	478,785	180,438	210,316	21,265	1,046	413,065	495	48	482	1,046
2017	36,013	438,125	4,517	101	478,756	180,934	210,829	21,663	1,081	414,507	502	48	480	1,070

○ 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年度から自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 2-1-58 輸送品目別シェア (2017年度)

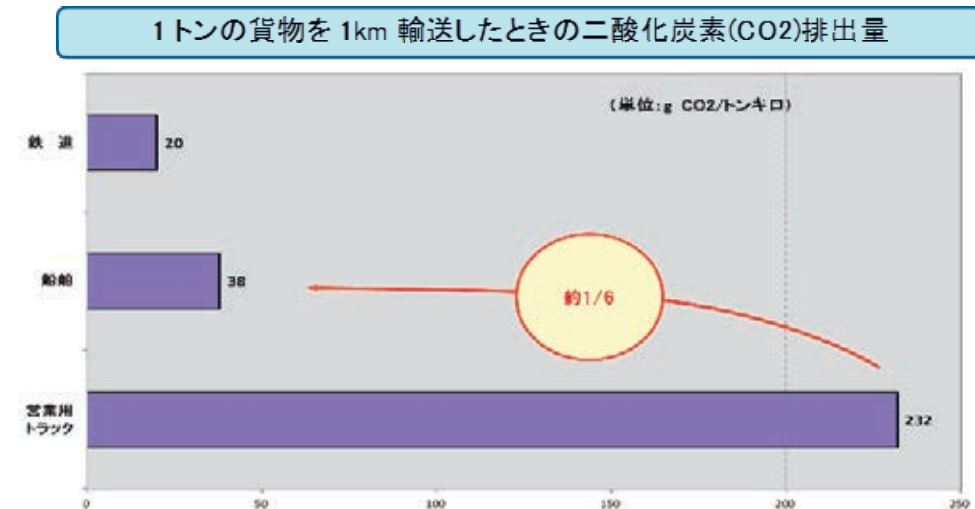


○ 「内航船舶輸送統計年報」より作成

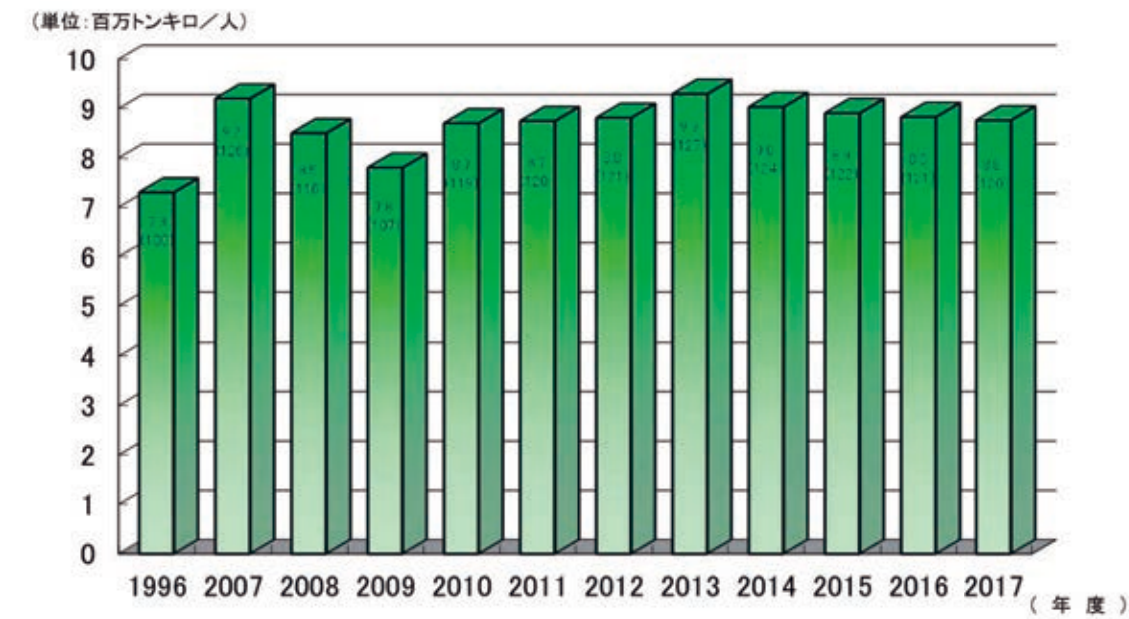
内航海運は、1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素(CO2)排出量は、営業用貨物車(トラック)と比較して約6分の1であるとともに、図表2-1-60及び図表2-1-61を見てもわかるとおり、2017年度の従業員(内航船員)1人あたりの輸送トンキロは1996年度と比較すると約2割増、また、2017年度の1隻あたりの平均総トン数は2000年度と比較すると約4割増となっており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れた輸送機関であるといえる。

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 2-1-59 輸送機関別のCO2排出原単位 (2017年度)

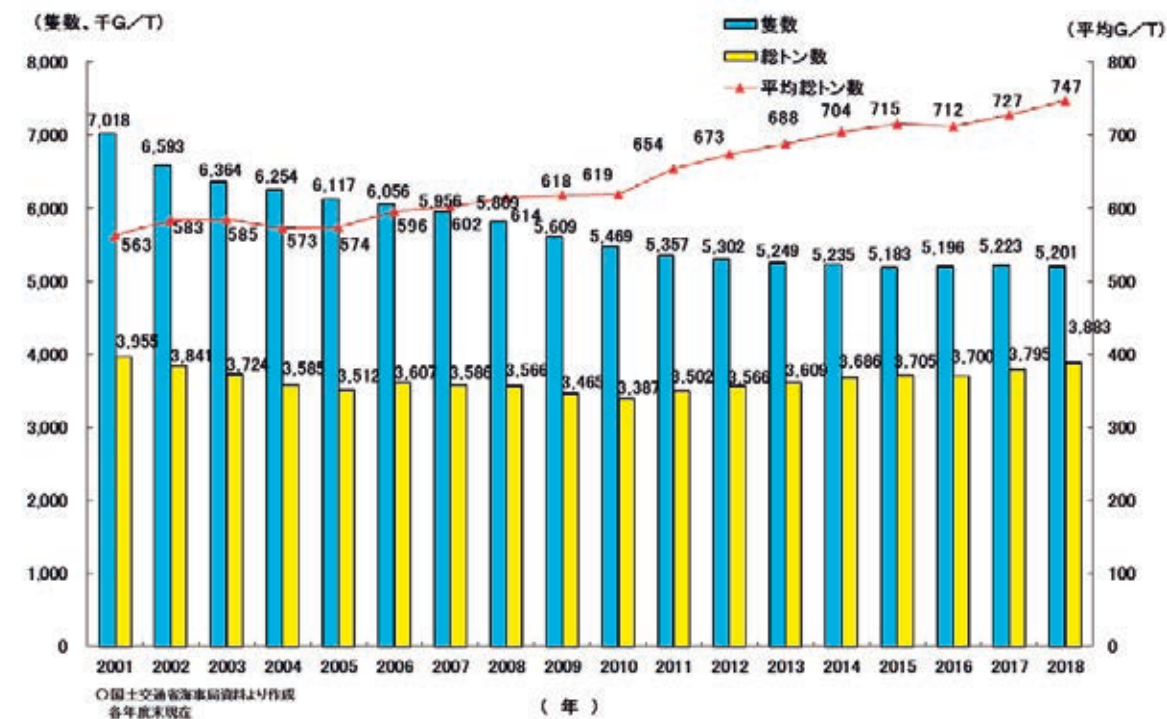


図表 2-1-60 輸送効率性の推移



○ 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1996年度を100とした場合の指数

図表 2-1-61 内航船舶の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成
 各年度末現在

② 内航海運業者の現状

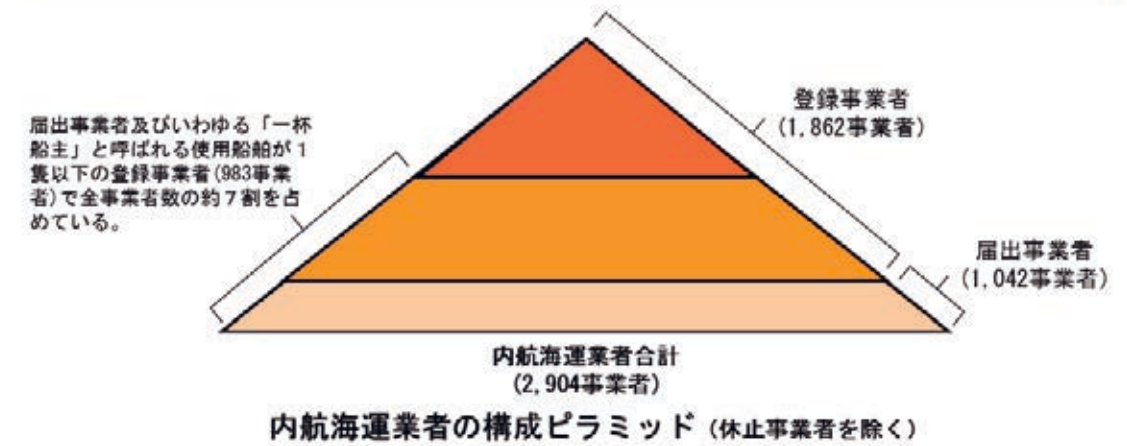
2019年4月1日現在、登録事業者は2,121者、届出事業者は1,287者となっており、その99.7%が中小企業(資本金3億円以下または従業員300人以下の企業)となっている。

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 2-1-62 内航海運の事業構造

概要		
1. 内航海運業者数	3,408事業者 (うち、休止事業者504者)	99.7%が中小企業
2. 登録事業者数	2,121事業者 (うち、休止事業者259者)	
3. 届出事業者数	1,287事業者 (うち、休止事業者245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。

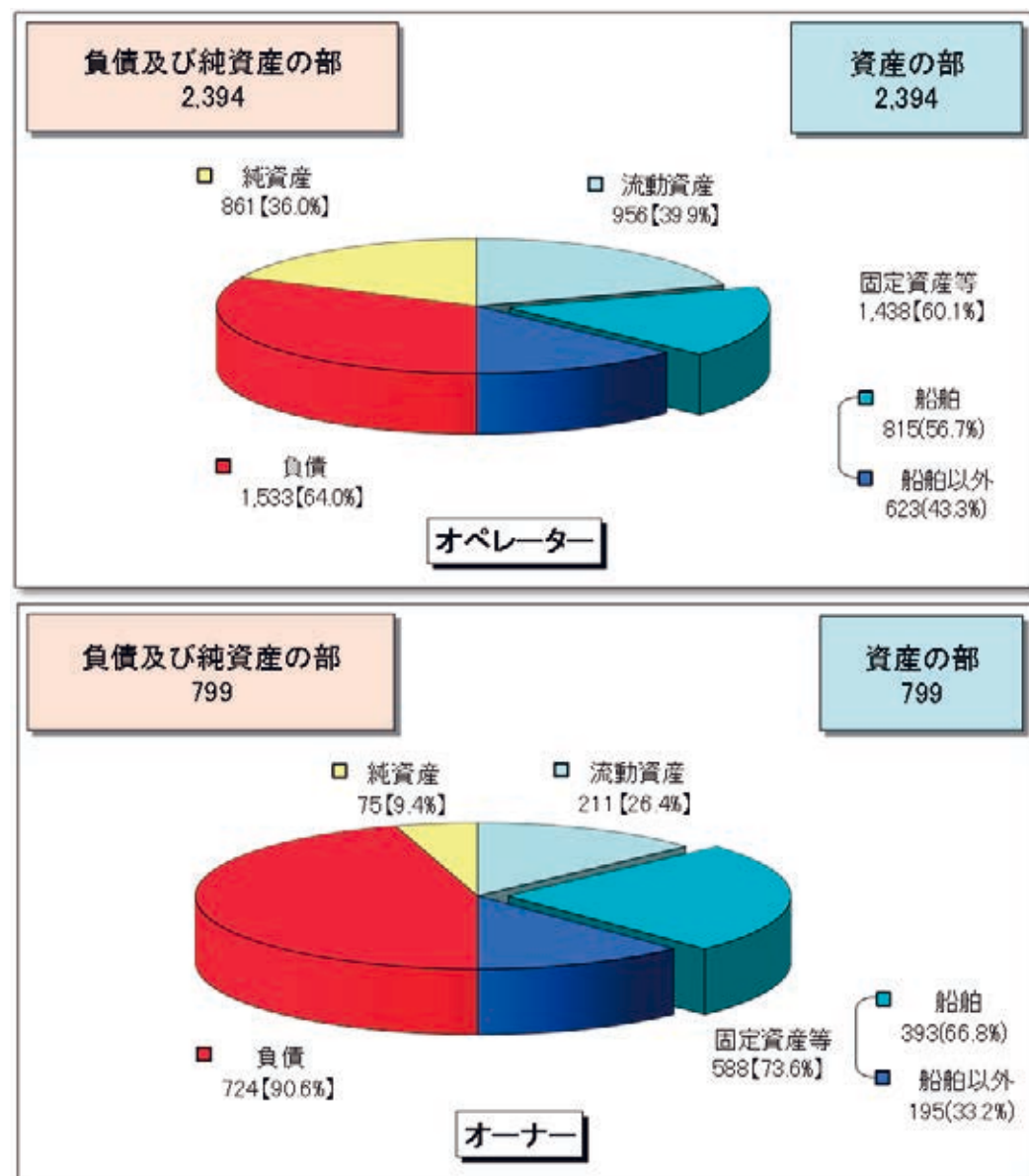


○ 海事局資料より作成
 (注) 2019年4月1日現在。

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 2-1-63 内航海運の財務状況 (2016年度)



(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

2017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100.3%とほぼ横ばいである。主要品目別(トンベース)では、鉄鋼、石炭、石油製品がそれぞれ対前年度比で7.0%、1.6%、1.0%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。

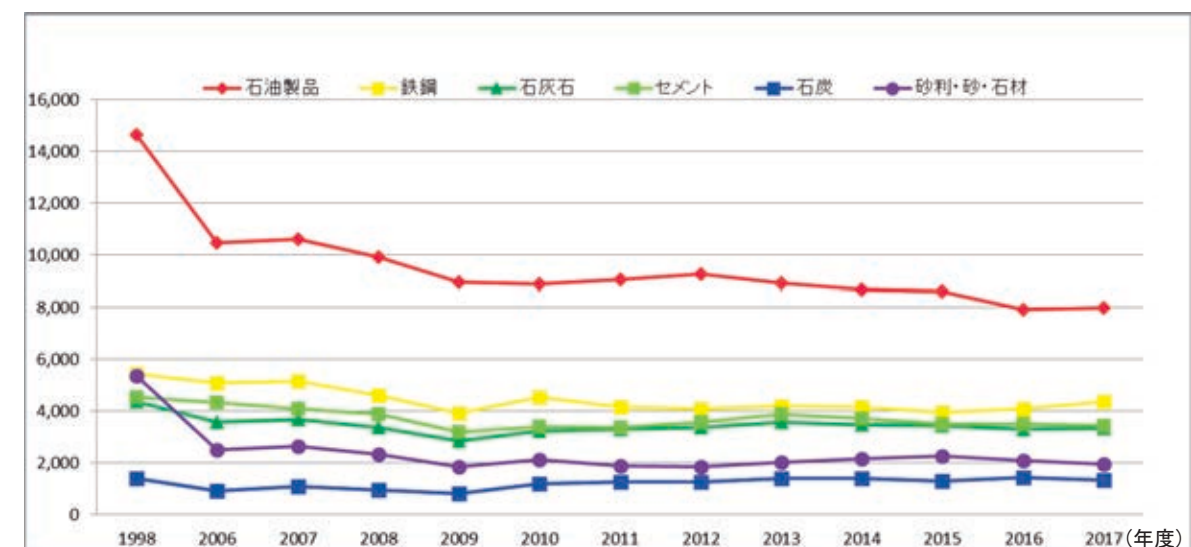
図表 2-1-64 内航貨物輸送量の推移

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	1,836	121.4
1980	500,258	132.8	2,222	147.0
1985	452,385	120.1	2,058	136.1
1990	575,199	152.7	2,445	161.7
1995	548,542	145.6	2,383	157.6
2000	537,021	142.6	2,417	159.9
2005	426,145	113.1	2,116	139.9
2006	416,644	110.6	2,078	137.4
2007	409,694	108.8	2,030	134.3
2008	378,705	100.5	1,879	124.3
2009	332,175	88.2	1,673	110.6
2010	366,734	97.4	1,799	119.0
2011	360,983	95.8	1,749	115.7
2012	365,992	97.2	1,778	117.6
2013	378,334	100.4	1,849	122.3
2014	369,302	98.0	1,831	121.1
2015	365,486	97.0	1,804	119.3
2016	364,485	96.8	1,804	119.3
2017	360,127	95.6	1,809	119.6

○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。

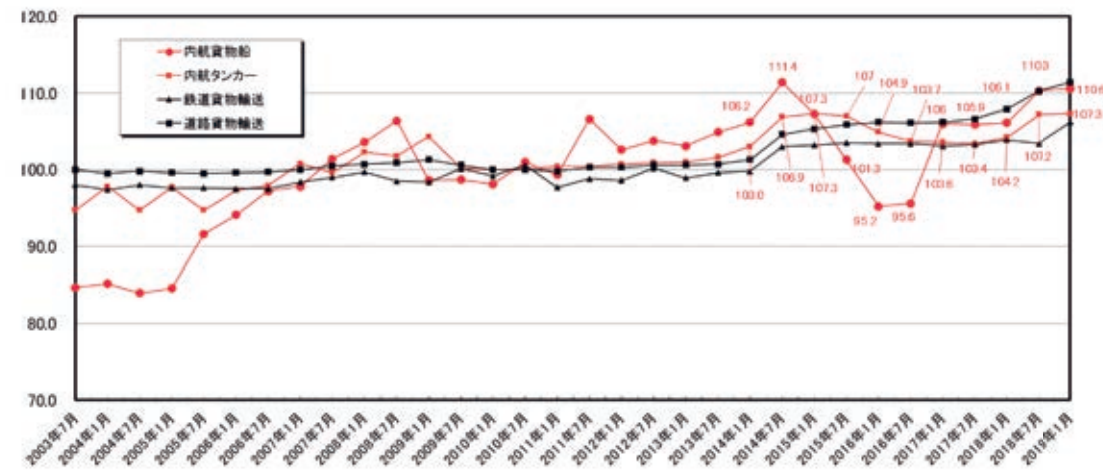
図表 2-1-65 主要品目別輸送量の推移



○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

一方、内航海運のサービス価格は、図表2-1-66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 2-1-66 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。

④ 内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2019年3月末現在で合計 5,201 隻(前年度比 0.5%減)、3,883 千総トン(前年度比 2.3%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 78.1%を占めているが、総トン数ベースでは全体の 21.7%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 10.3%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の 66.6%と過半数を占めている。

船種別にみると、自動車専用船を除いた全船種において大型化が進んできており、2019年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2009年3月末のそれとを比較すると、最大で38.2%の増加となっている。

図表 2-1-67 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2009年3月31日		2019年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,831 (31.5)	51,420 (1.4)	1,774 (34.1)	43,623 (1.1)
100総トン以上200総トン未満	1,163 (20.0)	203,483 (5.7)	690 (13.3)	118,472 (3.1)
200総トン以上300総トン未満	269 (4.6)	69,264 (1.9)	339 (6.5)	88,179 (2.3)
300総トン以上400総トン未満	212 (3.6)	74,436 (2.1)	199 (3.8)	69,526 (1.8)
400総トン以上500総トン未満	1,186 (20.4)	578,409 (16.2)	1,062 (20.4)	521,292 (13.4)
500総トン以上700総トン未満	274 (4.7)	180,280 (5.1)	156 (3.0)	97,961 (2.5)
700総トン以上1000総トン未満	333 (5.7)	274,463 (7.7)	443 (8.5)	358,181 (9.2)
1000総トン以上2000総トン未満	161 (2.8)	239,294 (6.7)	130 (2.5)	190,248 (4.9)
2000総トン以上3000総トン未満	104 (1.8)	283,642 (8.0)	69 (1.3)	181,640 (4.7)
3000総トン以上4500総トン未満	144 (2.5)	533,002 (14.9)	178 (3.4)	663,509 (17.1)
4500総トン以上6500総トン未満	55 (0.9)	285,457 (8.0)	56 (1.1)	288,456 (7.4)
6500総トン以上	77 (1.3)	792,445 (22.2)	105 (2.0)	1,261,828 (32.5)
合計	5,809 (100)	3,565,595 (100)	5,201 (100)	3,882,915 (100)
平均総トン数		614		747

○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。

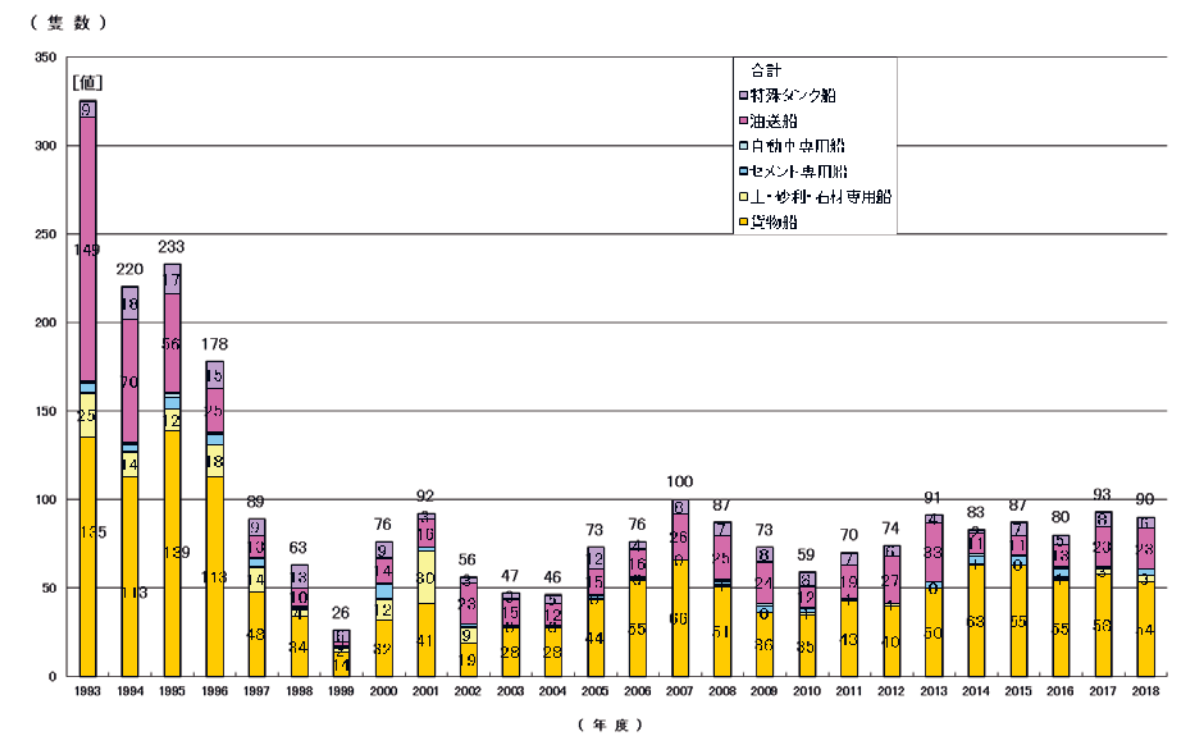
図表 2-1-68 内航船の船種別船腹量

船種	2009年3月31日		2019年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
其他貨物船	3,697	1,745,958 (472)	3,500	2,096,231 (599)
土・砂利・石材専用船	517	313,929 (607)	333	213,849 (642)
セメント専用船	155	396,586 (2559)	135	386,967 (2866)
自動車専用船	30	130,271 (4342)	12	49,569 (4131)
油送船	1,065	774,146 (727)	934	938,230 (1005)
特殊タンク船	345	204,706 (593)	287	198,069 (690)
合計	5,809	3,565,596 (614)	5,201	3,882,915 (747)

○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。

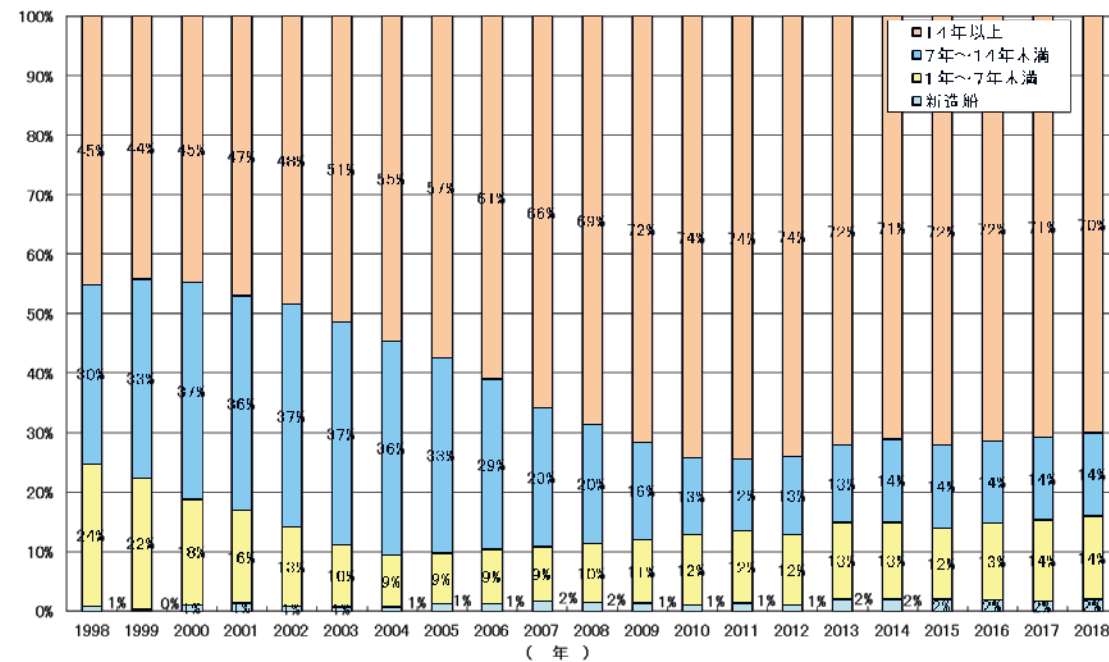
内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2018年度はピーク時の約28%に当たる90隻であった。これは、建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合(老朽船比率)は、1999年度に44%を記録して以降上昇傾向にあり、2018年度末は全体の70%を占めるまでに至っている。

図表 2-1-69 船種別新造船隻数の推移



○国土交通省海事局資料より作成

図表 2-1-70 船齢構成の推移

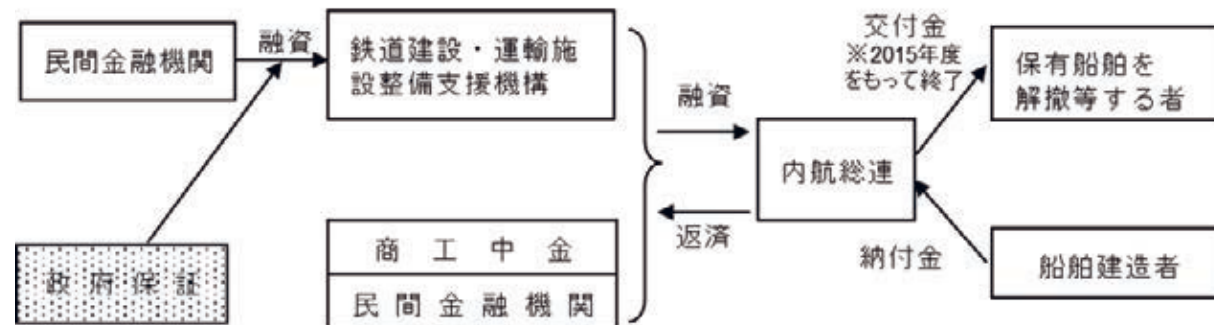


2. 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

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 2-1-71 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1,890隻、440万対象トン、1,418億円となっている(2019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。

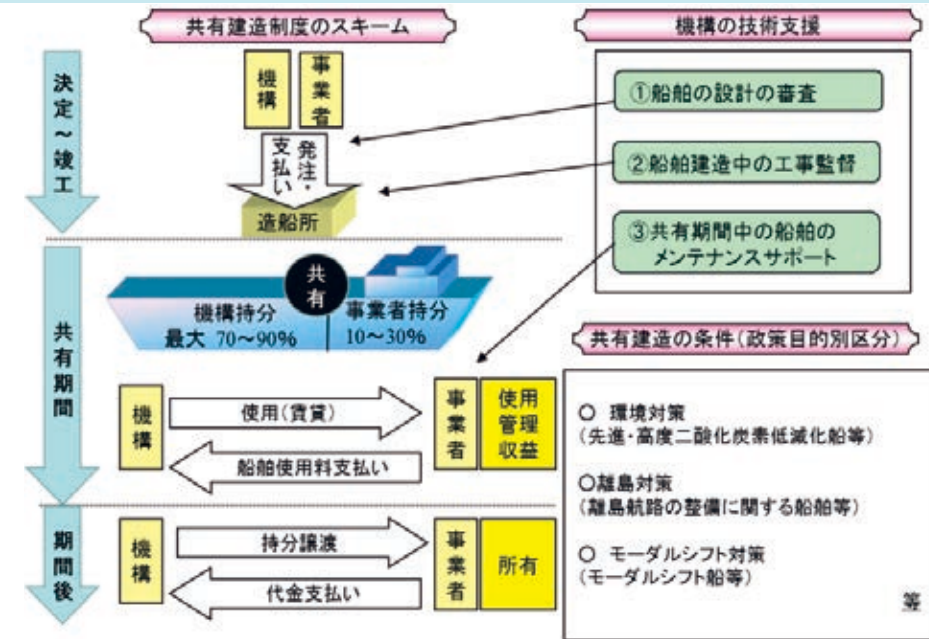
3. 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

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に使用・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 2-1-72 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、2019年度より、①スクラバーを設置した既存共有船に対する金利軽減、②LNG燃料船の新規位置付けを行った。

図表 2-1-73 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



○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)	分担割合の上限		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
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 (スーパーエコシップ又はLNG燃料船)	80%		-0.3%	
二酸化炭素低減化船	80%		-0.3%	
先進二酸化炭素低減化船(1%以上)			-0.2%	±0.0%
高度二酸化炭素低減化船(2%以上)				±0.0%
10%低減化船	80%	70%		±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%	-0.3%	
上記以外				±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%	70%	-0.1%	
高度バリアフリー化船以外				±0.0%
国内クルーズ船	80%			±0.0%
海上運送効率化・再生に資する船舶として、異中継プランに基づき一定の航路経路の合理化等を行う船舶	80%			-0.1%
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% (最悪化を除く)	
二重船殻構造を有する油圧船及び特殊タンク船	70%		+0.2%	
二重船殻構造を有する油圧船及び特殊タンク船				
物流効率化に資する船舶				
モーダルシフト船 (ROP、コンテナ船、自動車専用船)	80%	70%	-0.3%	
高度モーダルシフト船			-0.3%	
内航フェリーの充実に資する船舶			-0.3%	
上記以外				±0.0%
○上記の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				
25歳未満の若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶				-0.1%
25歳未満の女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶				-0.2%
労働環境改善船(労働作業軽減設備を含む)				-0.1%
労働環境改善船(労働作業軽減設備を含む)				-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併存する事業者の船舶				-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				-0.1%

図表 2-1-74 対象船舶の共有期間

旅客船			貨物船		
船種	共有期間(最大)		船種	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	14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	14年
	2,000総トン未満のフェリー以外	14年	油送船	13年	11年
木船		10年	特殊タンク船(薬品送船を除く)	13年	11年
軽合金船		9年	薬品送船	10年	10年
強化プラスチック船		7年	綱引船	14年	14年
			綱製はしけ	12年	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。

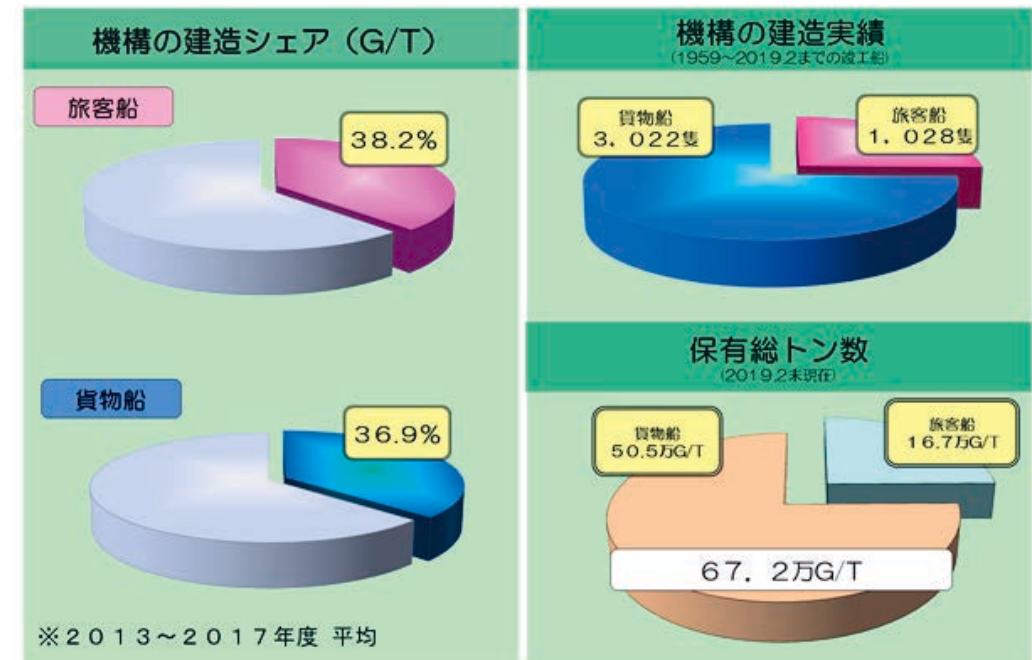
海上運送事業者は、大多数が中小事業者であり、数億円から数十億円と高価な船舶の建造を行う際には、船舶以外の十分な担保を有していない場合が多く、市中の金融機関から長期の資金的支援を受けることが困難な場合が多い。また、中小事業者である船主には建造に当たっての工務監督等に関する技術的ノウハウが必要とされるが、建造機会が少ないことから工務監督等に関する十分なノウハウを有していない事業者が多い。このため、船舶共有建造制度は重要なサポートツールとして活用されており、同制度は我が国の内航海運の実情を踏まえた制度といえる。

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1兆7800億円に上る船舶を建造してきた。(2019年3月末現在)

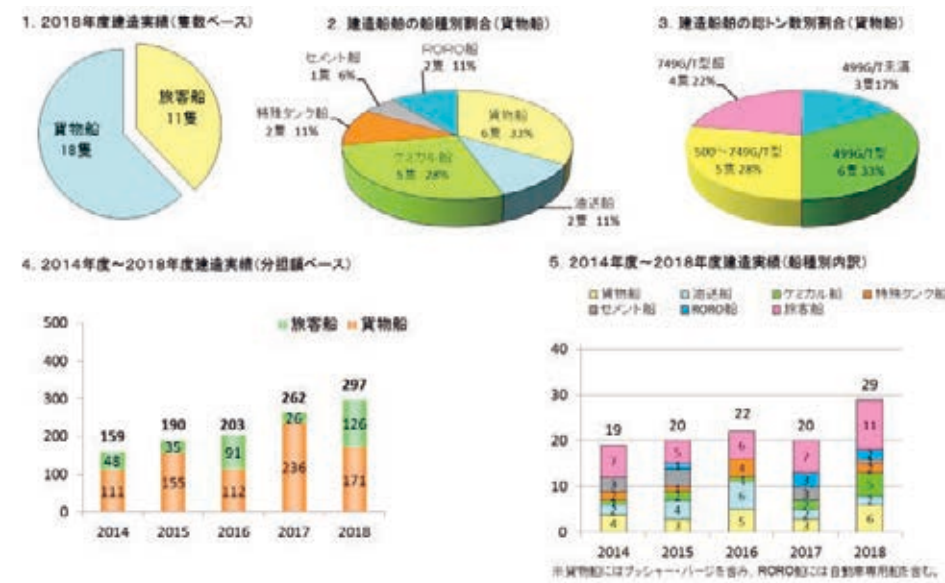
② 船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航分野においては、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2-1-70 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 2-1-75 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対象船舶の共有期間



図表 2-1-76 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。2019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、2019年3月末現在、貨物船20隻、旅客船2隻、合計22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。

2018年度には、高度二酸化炭素低減船15隻を建造決定し、2019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。

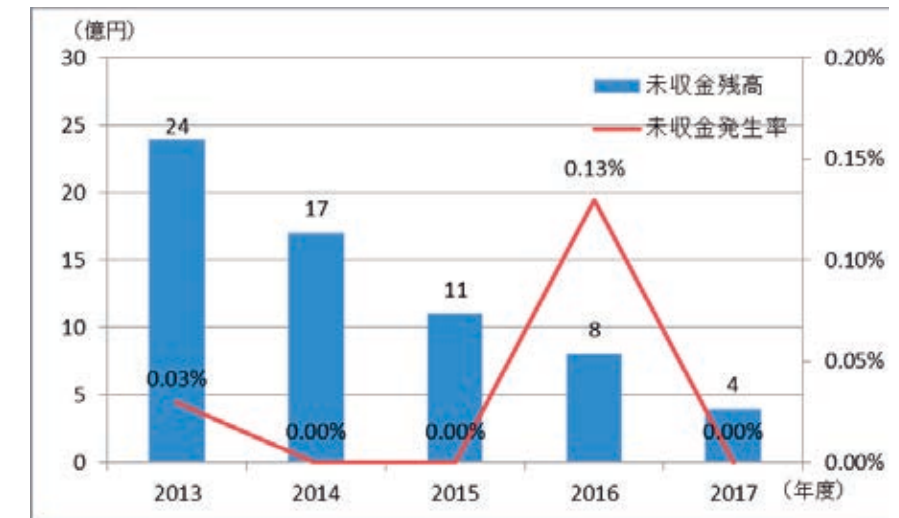
④ 財務体質強化へ向けた取組

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、未収発生防止、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 2-1-77 直近5年間の未収金残高及び発生率の推移

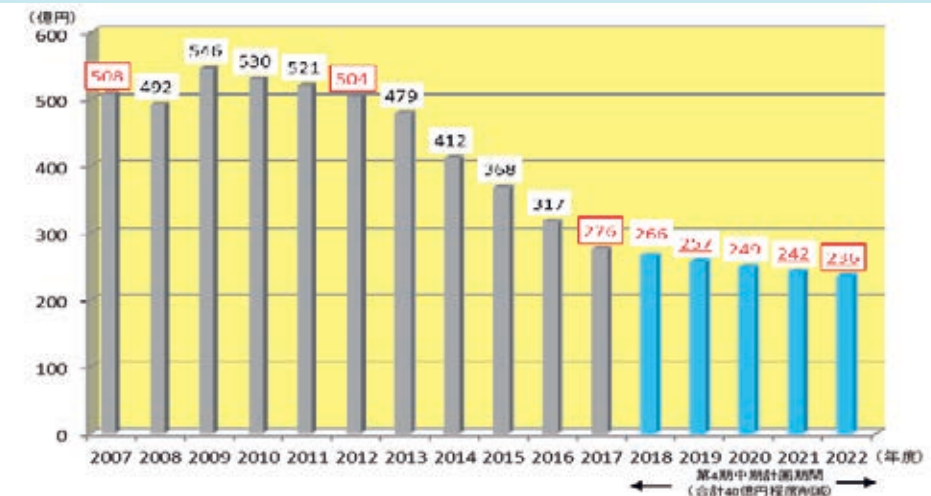


⑤ 繰越欠損金削減計画の策定

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 2-1-78 2007年度以降の繰越欠損金額削減計画の推移

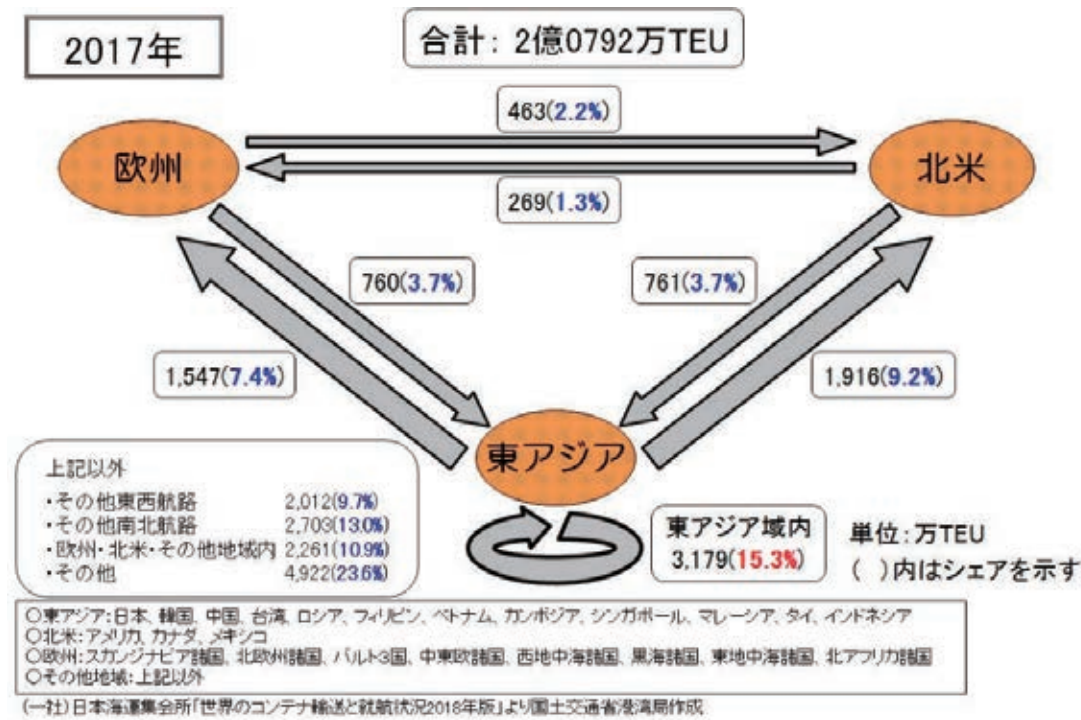


5 港運

1. 我が国港湾をめぐる現状

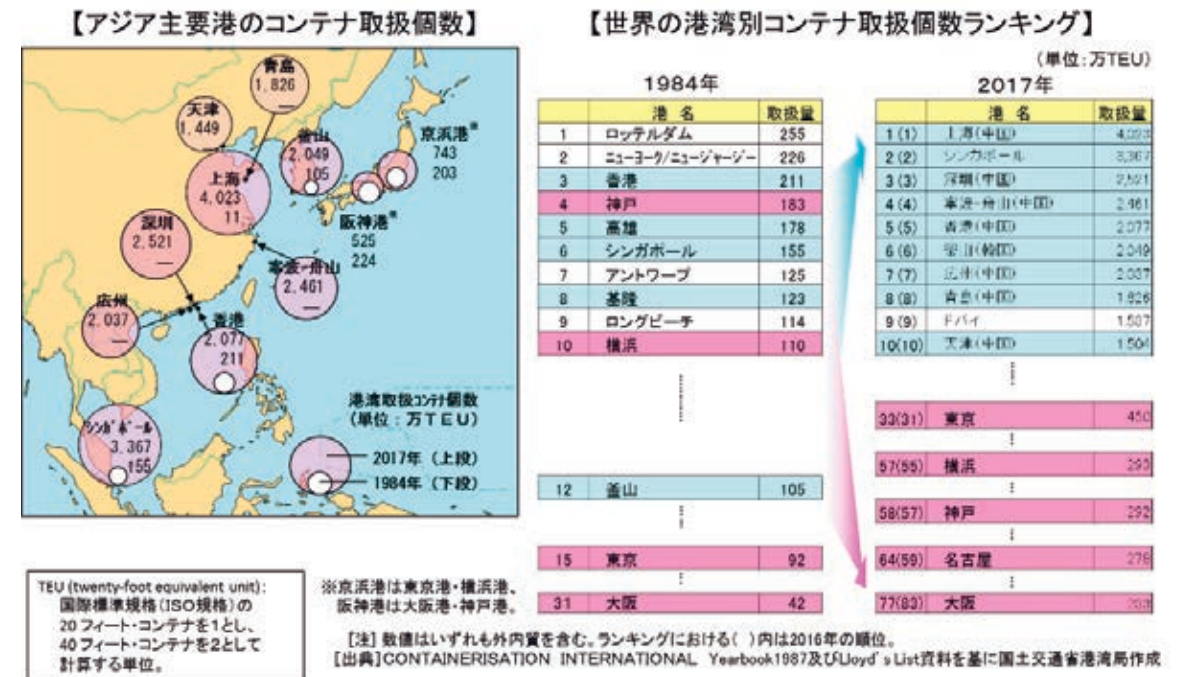
世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2017年は全世界合計で2億0,792万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が732万TEU(世界の荷動量に占める割合は3.5%)、北米～東アジア間での荷動量が2,677万TEU(同割合は12.9%)、欧州～東アジア間での荷動量が2,307万TEU(同割合は11.1%)となっている一方、東アジア域内での荷動量は3,179万TEU(同割合は15.3%)となっており、東アジアを中心としたコンテナ荷動量が世界のコンテナ荷動きにおいて大きな地位を占めている。

図表 2-1-79 世界の国際海上コンテナ荷動量



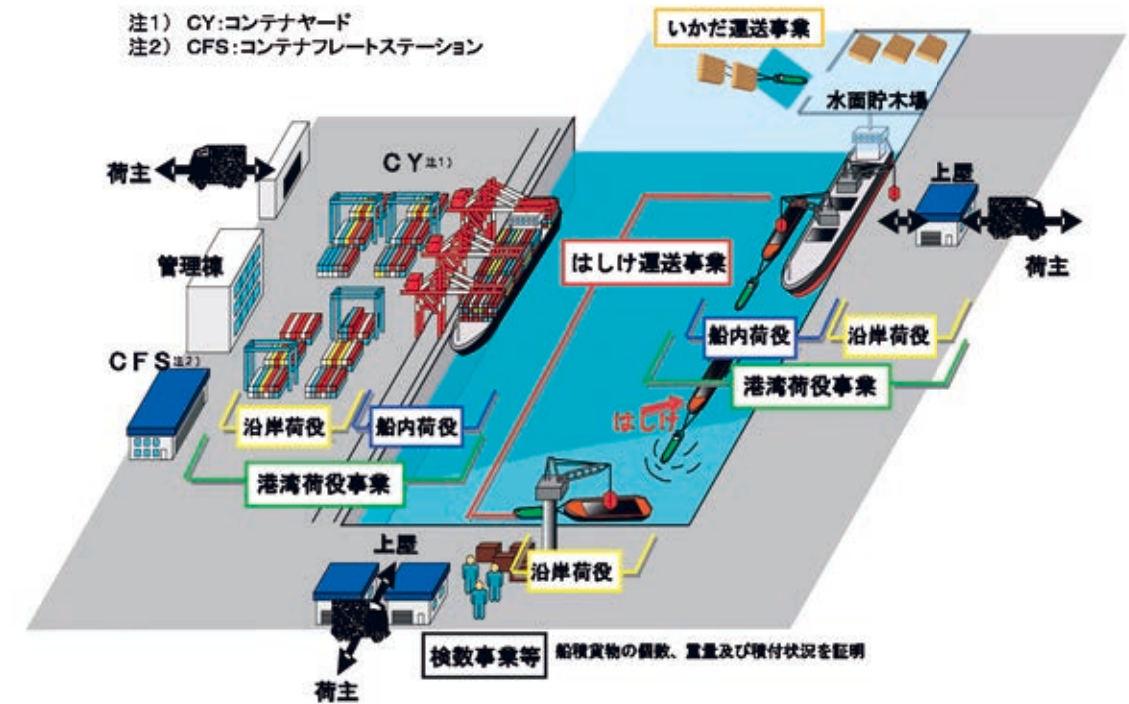
このようなアジアにおける貨物量の増大を背景に、我が国港湾におけるコンテナ貨物取扱量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下してきている。また、世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでみると、1983年において神戸港は取扱量で世界第4位であった。しかし、2017年においては30位にもランクインできておらず、急激にその地位は低下している。また、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ28位となっている。これに対し、上位を上海港、シンガポール港、深圳港といったアジアの主要港が占めている。

図表 2-1-80 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 2-1-81 港湾荷役の作業形態

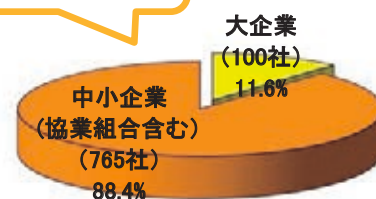


2018年3月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国93港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約88%と非常に高い。

図表 2-1-82 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	1,162	861
港湾荷役事業	916		
はしけ事業	145	30	
いかだ事業	36		
検数事業	6		
鑑定事業	15		
検量事業	21		

中小企業の占める割合が非常に高い(約88%)



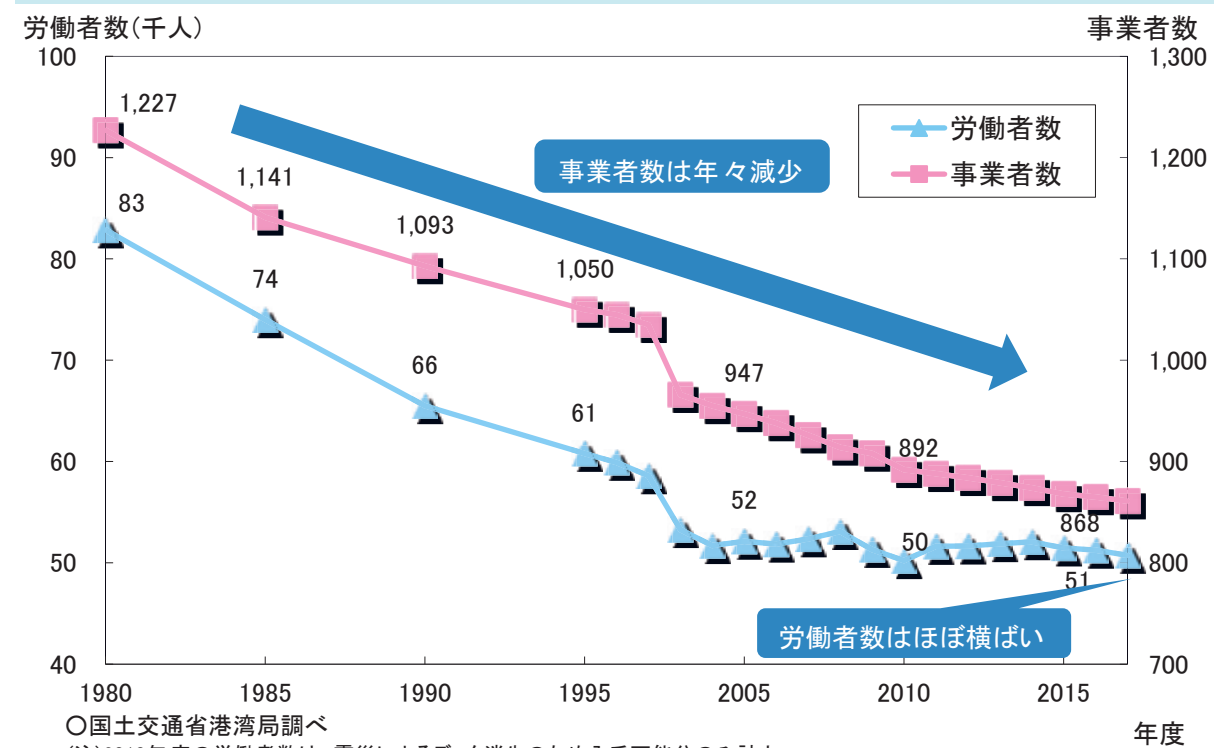
○国土交通省港湾局調べ(2018年3月末日)
(注)大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

○国土交通省港湾局調べ(2018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

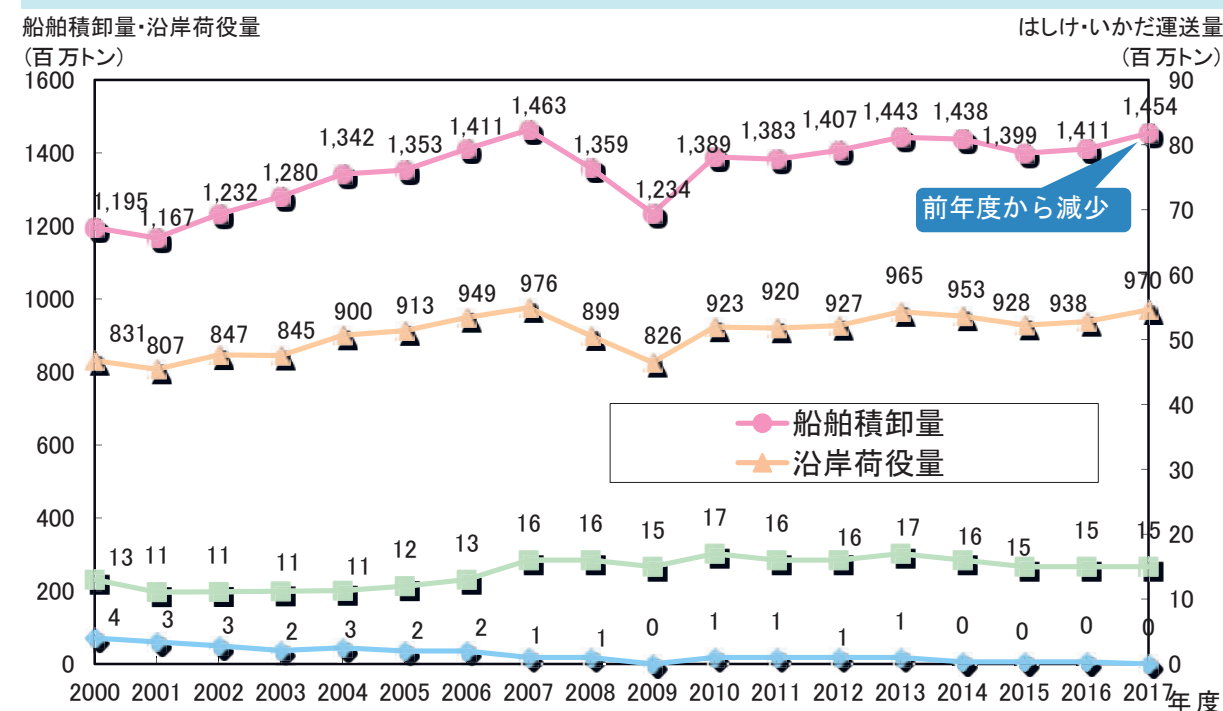
また、港湾運送事業の労働者数については、2017年度末において約5万1千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表 2-1-83 事業者数・港湾労働者数の推移



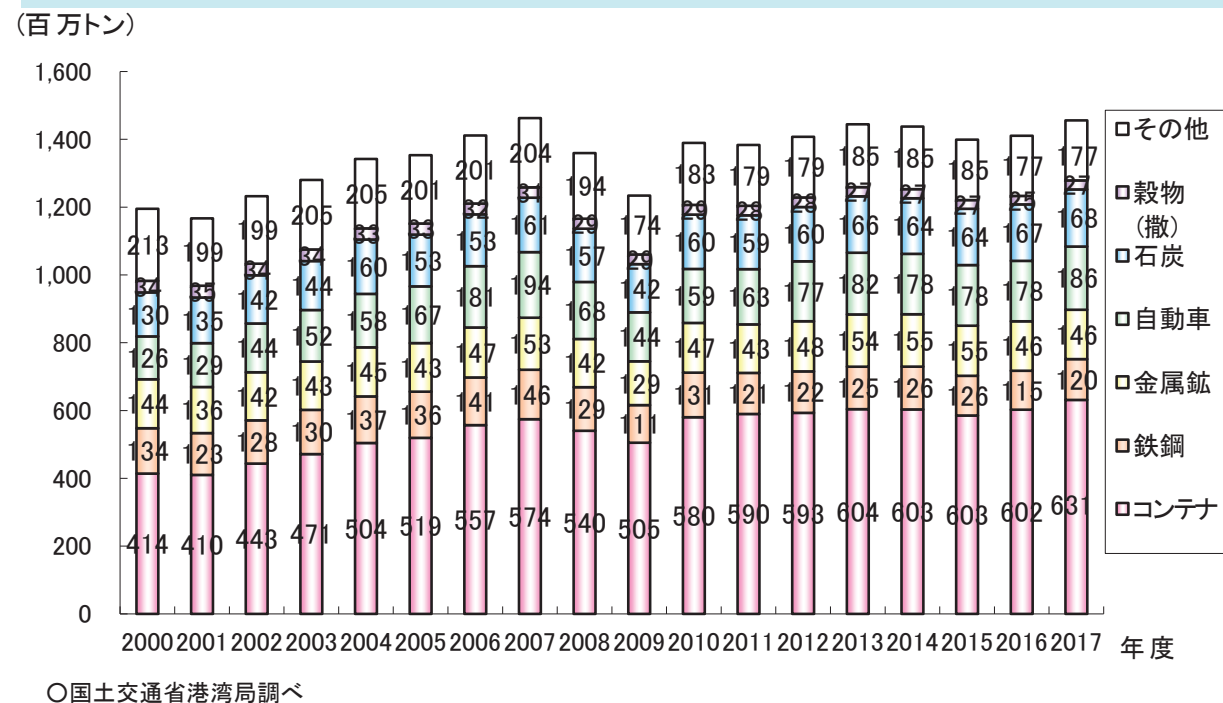
一方、港湾運送量(船舶積卸量)は、2017年度、全国で約14億5,486万トンと、前年度比0.9%増となっている。

図表 2-1-84 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2017年度において631百万トン(前年度比5%増)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 2-1-85 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2017年度の平均売上高は約44億円と、前年度比8%増となっている。

図表 2-1-86 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

区分		全港		
		2016年度	2017年度	前年度比
港運	収益	4,052	4,400	108,6%
	費用	3,779	4,007	106,0%
	損益	270	393	145,6%
	収支率%	107,2	117,5	109,6%
兼業	兼業収益	19,103	20,382	106,7%
	兼業費用	18,438	19,239	104,3%
営業損益		936	1,143	122,1%
経常損益		1,105	1,148	128,3%

○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集約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「集貨」、国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」、国際コンテナ戦略港湾の「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。「最終とりまとめ」に基づき、京浜港及び阪神港の各港湾運営会社に対して国が出資を行い、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築するとともに、運営会社が行う集貨事業への支援制度の創設等各種施策に取り組んできた。

こうした取り組みにより、神戸港においては、2018年のコンテナ貨物取扱個数が約294万TEUとなり過去最高を更新し、横浜港においては、2017年4月、2018年8月に、相次いで北米航路が新規

開設され、2018年9月には、中南米航路が新規開設されるなど、具体的な成果が出ている。また、欧州航路についても、2019年5月より、アジア～欧州航路での横浜港への寄港を再開した。

「最終とりまとめ」以降5年が経過したことから、2019年3月に、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、AI、IoT、自動化技術の発展等の状況の変化を踏まえて、政策目標と個別施策の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として公表した。今後は、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標とし、「Cargo Volume(貨物量)」「Cost(コスト)」「Convenience(利便性)」の3つの観点で備えた国際コンテナ戦略港湾を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取り組みを引き続き推進していく。

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、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。

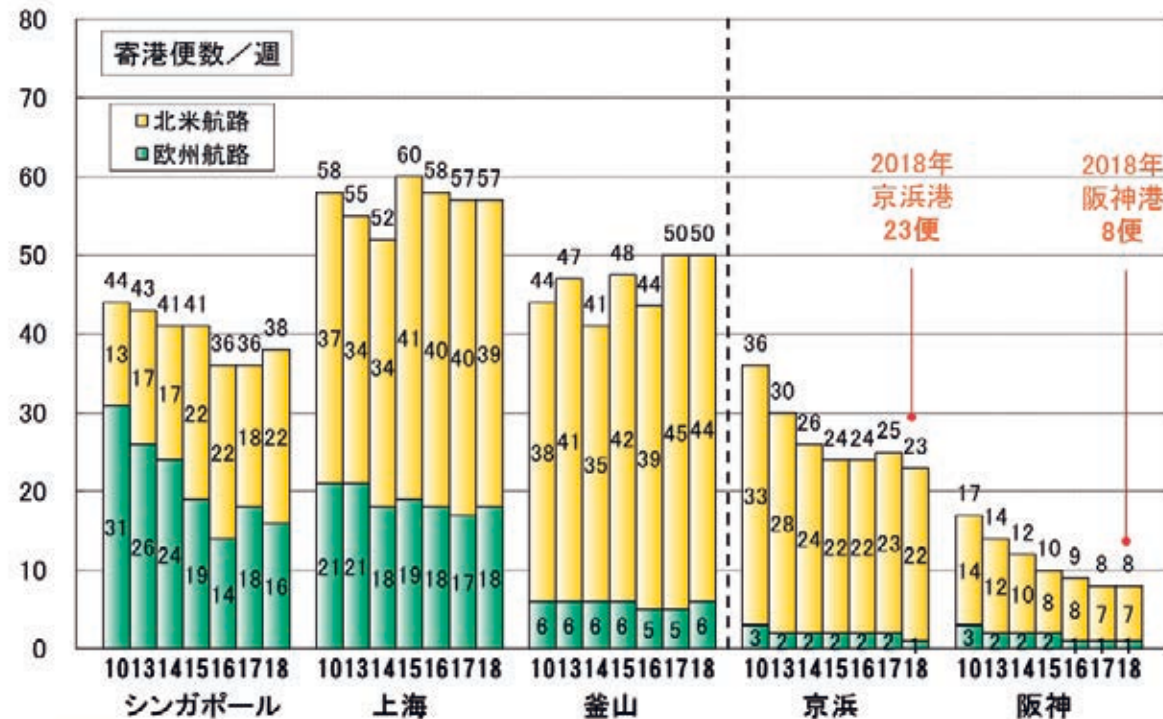
大型LNG燃料船へのLNGバンカリングはShip to Ship方式(岸壁・棧橋に係留中又は錨泊中のLNG燃料船にLNGバンカリング船が接触(横付け)してLNG燃料を供給する方法)によるオペレーションが効率的であり、LNGバンカリング拠点の形成に際してはLNGバンカリング船の建造やLNG基地の改修など多額の初期投資が必要となる。他方で、2020年の規制開始当初は船舶燃料としてのLNG需要に限られることからLNGバンカリング事業の採算性を確保することが困難と見込まれることが、LNGバンカリング拠点の形成が進まない一因となっている。

こうしたことから、2018年度よりLNGバンカリング拠点の形成に向けた支援制度を創設し、2018年6月には「伊勢湾・三河湾LNGバンカリング事業」、「東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業」を採択したところであり、2020年度中には我が国においてLNGバンカリング拠点が2カ所で形成されることとなる。

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、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 2-1-87 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

欧米航路寄港便数の比較

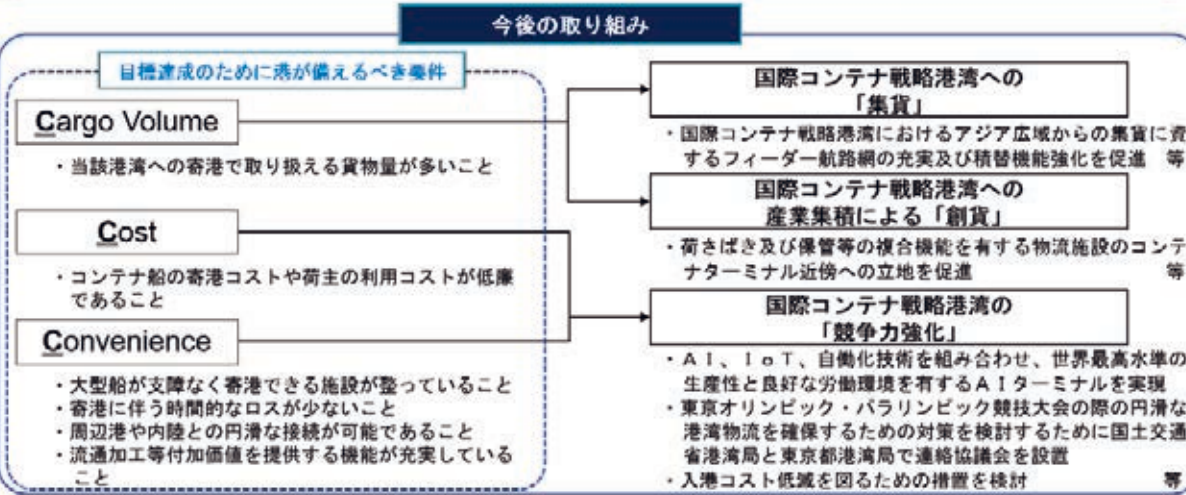


資料: 国際輸送ハンドブック、サイバーシッピングガイドより国土交通省作成 ※寄港便数は当該年の11月の値

図表 2-1-88 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

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

政策目標
○平成31年から概ね5年以内
国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等**多方面・多頻度の直航サービスを充実**させることで、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貢献する



図表 2-1-89 LNGバンカリング拠点の形成

LNGバンカリング拠点の形成

○2020年の船舶燃料への規制強化に伴い、LNG燃料船の導入が進展することが見込まれている。これを契機とし、世界最大のLNG輸入国である我が国の強みを活かし、シンガポールとも連携して、アジア地域で先駆けてLNGバンカリング拠点を形成する。

国際的な排出ガス規制

NO_x (排出規制) 2015年1月1日施行
CO₂ (排出規制) 2020年1月1日施行

建造が進む大型LNG燃料船

LNG燃料大型コンテナ船のイメージ (CMA-CGM社、2023年竣工予定、22,800TEU)
LNG燃料大型クルーズ船のイメージ (MSC Cruises社、2022年1月、24万1千総トン、200,000GRT)

我が国は世界最大のLNG輸入国

2017年 世界LNG総輸入量 約2億8900万トン

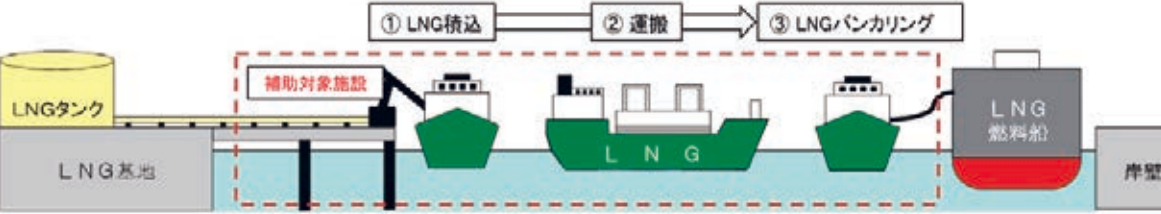
日本の調達量 年間約8,400万トン

日本全体で世界の約3割

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

【日・シンガポール 官制合設】 LNGバンカリング拠点の整備に向けた両国間の協力を推進。

LNGバンカリング (Ship to Ship) のイメージ



平成30年度 港湾機能高度化整備事業 (LNGバンカリング拠点形成施設支援)

	伊勢湾・三河湾LNGバンカリング事業	東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業
事業者	セントラルLNG SHIPPING (株主: 日本郵船、川崎汽船、中部電力、豊田通商) 中部電力株式会社	エコバンカー SHIPPING (株主: 住友商事株式会社、上野トランステック株式会社、横浜川崎国際港湾株式会社)
対象事業	LNGバンカリング船の建造 中部電力川越火力発電所の改修	LNGバンカリング船の建造
政策的意義	日本を代表するものづくり産業の集積地である伊勢湾・三河湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。	国際コンテナ戦略港湾及び国際旅客船拠点形成港湾を有し、外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。

※中部電力は、平成31年4月に(株)JERAへ事業を継承