

## 1. 外航海運

### (1) 外航海運の現状

平成24年の外航海運は、欧州の財政・金融問題等が新興国にも輸出減少の形で波及し世界的に景気減速の懸念が高まる中、市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により全体的に厳しい事業環境となった。

今後の外航海運市況の動向は、欧州経済は低迷する一方で、米国経済の緩やかな回復、新興国の堅調な経済成長により緩やかに回復が進むものと見込まれるが、為替変動、燃料油価格の動向も業績に影響を与えることが考えられ、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量

平成24年の世界の主要品目別海上荷動量は、トンベースで94億6,800万トン（対前年比4.0%増）となり、その内訳を見てみると、石油（原油及び石油製品）が29.0%で最も多く、次に、鉄鉱石、石炭、穀物が多く、これら3品目を合わせたシェアは26.7%を占めている。

トン数	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
H14	1,668	552	2,220	483	559	269	2,820	6,351
伸び率	0.2	0.7	0.3	6.4	2.4	1.9	8.1	4.4
H15	1,759	582	2,341	517	601	272	2,942	6,673
伸び率	5.5	5.4	5.5	7.0	7.5	1.1	4.3	5.1
H16	1,848	654	2,502	594	642	273	3,114	7,125
伸び率	5.1	12.4	6.9	14.9	6.8	0.4	5.8	6.8
H17	1,879	702	2,581	664	672	274	3,243	7,434
伸び率	1.7	7.3	3.2	11.8	4.7	0.4	4.1	4.3
H18	1,892	755	2,647	716	704	292	3,426	7,785
伸び率	0.7	7.5	2.6	7.8	4.8	6.6	5.6	4.7
H19	1,905	777	2,682	780	752	306	3,583	8,103
伸び率	0.7	2.9	1.3	8.9	6.8	4.8	4.6	4.1
H20	1,903	799	2,702	842	776	319	3,678	8,317
伸び率	▲0.1	2.8	0.7	7.9	3.2	4.2	2.7	2.6
H21	1,802	804	2,606	899	777	321	3,362	7,965
伸び率	▲5.3	0.6	▲3.6	6.9	0.1	0.6	▲9.6	▲4.2
H22	1,863	842	2,705	992	899	343	3,786	8,725
伸び率	3.4	4.7	3.8	10.3	15.7	6.9	12.6	9.5
H23	1,833	868	2,701	1,053	945	345	4,057	9,101
伸び率	▲1.6	3.1	▲0.1	6.1	5.1	0.6	7.2	4.3
H24	1,856	887	2,743	1,110	1,047	368	4,200	9,468
伸び率	1.3	2.2	1.6	5.4	10.8	6.7	3.5	4.0

（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」  
（注）平成24年の値は推計値である。

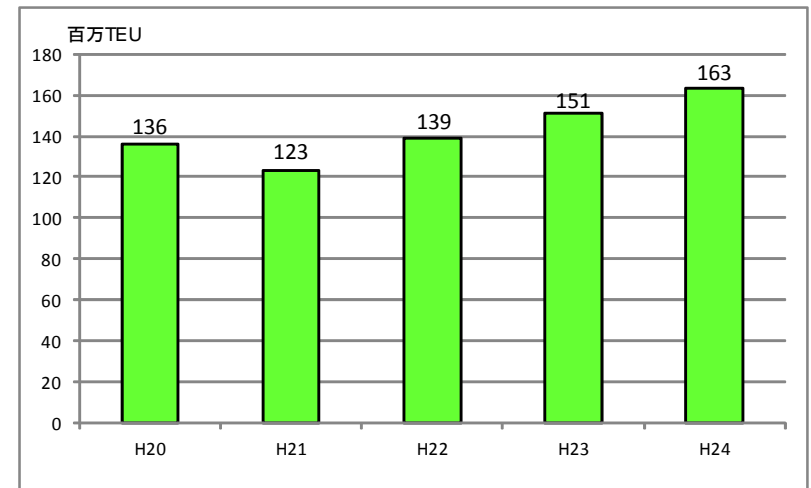
図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上輸送量

### ロ) 外航貨物定期輸送

#### い) 主要航路の輸送動向

平成24年は、米国では、リーマン・ショック後の景気低迷から緩やかに景気が回復し、欧州では政府債務問題への対策が進んだが、景気は足踏み状態が続いた。中国も欧州向け輸出が減少するなど経済成長が減速した。わが国では、消費刺激策で前半は景気が持ち直したが、後半は落ち込んだ。

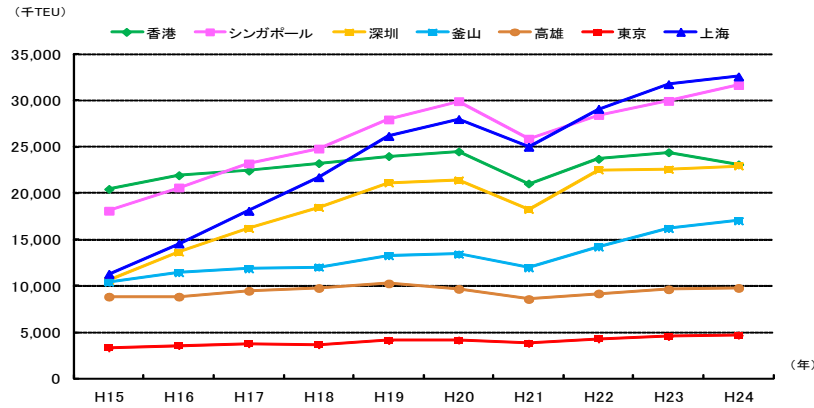
このような状況において、海運業における定期コンテナ船の動きをみると、北米向け・北米発の荷動き量は、前年とほぼ同水準、欧州向け荷動き量は減少したものの、欧州発の荷動き量は前年より増加を示した。



（出典）UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2012 より作成

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き

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。



※ H24年は速報値  
(出典) Containerisation International

図表 II - 1 - 3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移

順位	H23年 順位	港湾名	(国名)	H24年取扱量 (千TEU)	H23年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	上海	中国	32,575	31,740	2.6%
2	2	シンガポール	シンガポール	31,649	29,938	5.7%
3	3	ホンコン	中国	23,100	24,404	-5.3%
4	4	深圳	中国	22,941	22,570	1.6%
5	5	釜山	韓国	17,023	16,185	5.2%
6	6	寧波	中国	16,830	14,708	14.4%
7	7	広州	中国	14,744	14,400	2.4%
8	8	青島	中国	14,502	13,020	11.4%
9	9	ドバイ	UAE	13,280	13,031	1.9%
10	11	天津	中国	12,289	11,588	6.0%
11	10	ロッテルダム	オランダ	11,866	11,877	-0.1%
12	12	ポートケラン	マレーシア	10,001	9,759	2.5%
13	13	高雄	台湾	9,781	9,636	1.5%
14	14	ハンブルク	ドイツ	8,900	9,020	-1.7%
15	15	アントワープ	ベルギー	8,635	8,664	-0.3%
16	16	ロサンゼルス	アメリカ	8,078	7,941	1.7%
17	19	大連	中国	8,000	6,400	25.0%
18	17	タンジュンペラバス	マレーシア	7,720	7,540	2.4%
19	18	廈門	中国	7,193	6,461	11.3%
20	21	ブレーメン	ドイツ	6,280	5,915	6.2%
29	27	東京	日本	4,691	4,554	3.0%

※ H24年は速報値  
(出典) Containerisation International March 2013

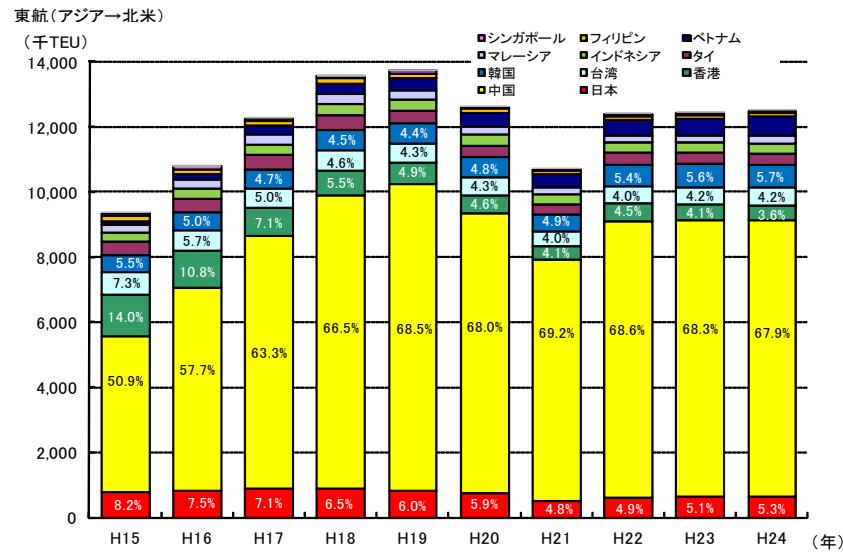
図表 II - 1 - 4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (平成24年)

## (a) 北米航路

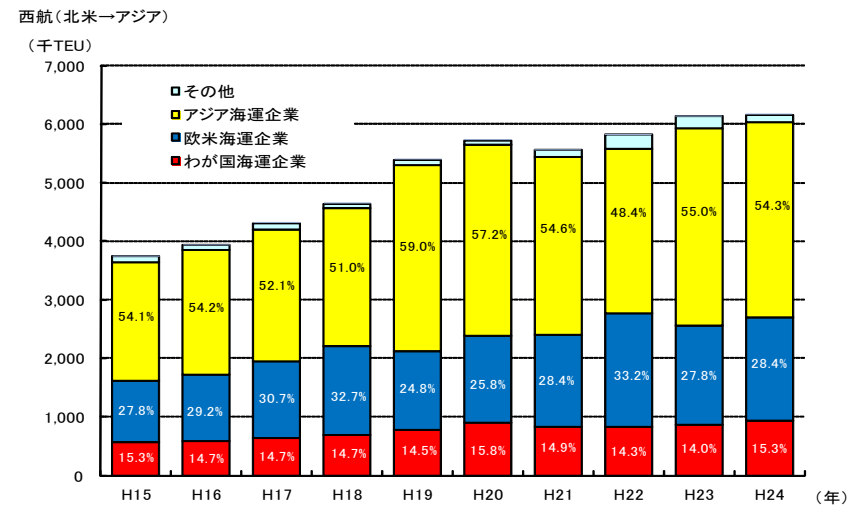
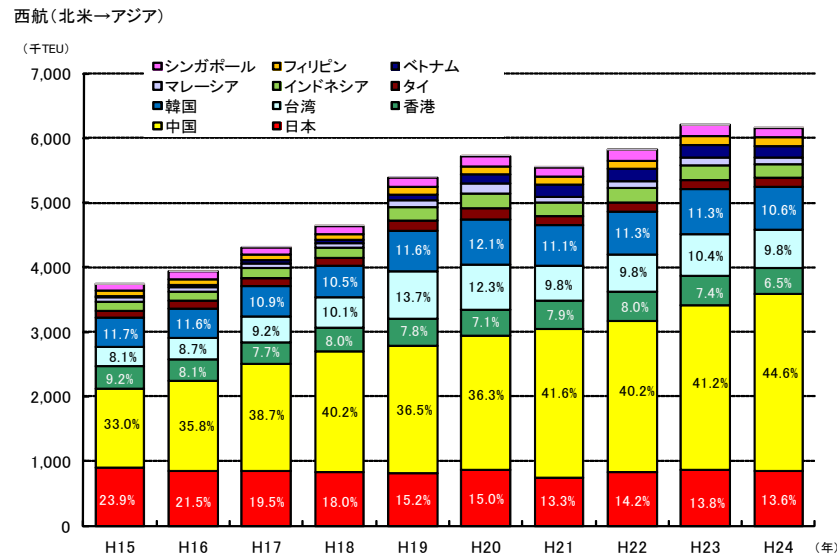
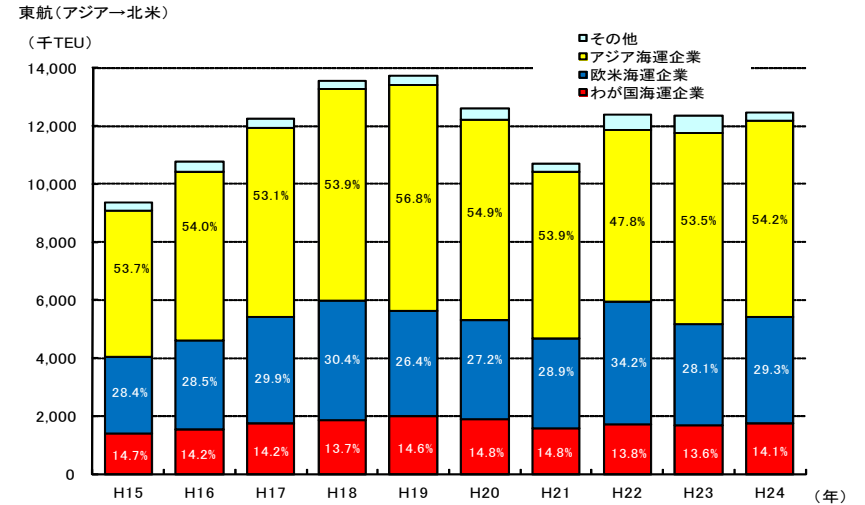
東航（アジア→北米）においては、平成20年秋以降の景気急減速の影響で平成21年の荷動きは大きく減少したが、平成21年夏以降は中国を初めとする新興国に牽引され、荷動きは徐々に回復し、平成24年は米国の住宅市場での需要が増加したこと等により、荷動き量は12,503千TEU(対前年比0.6%増)となった。東航の荷動き量を国別に見ると、中国発が最も多く全体の約7割を占める。なお日本の北米東航荷動き量は656千TEU(対前年比4.5%増)で全体の5%であった。

一方、西航（北米→アジア）においては、前年のほぼ横ばいの6,158千TEU(対前年比0.7%減)で、中国向けが最も多く約4割(2,744千TEU)を占めている。日本の北米西航荷動き量は839TEU(対前年比2.1%減)で全体の14%であった。

東航・西航の貨物量の差は、昨年と変わらず、東航2に対し西航1で、北米からアジア方面への空コンテナの輸送や空コンテナが不足すること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引き続き船会社の大きな負担となっている。



平成 24 年の北米東航の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の 14.1%、他のアジア諸国の海運企業が 54.2%、欧米の海運企業が 29.3%のシェアを持っており、近年これらのシェアはほぼ横ばいで推移している。



(出典) PIERS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

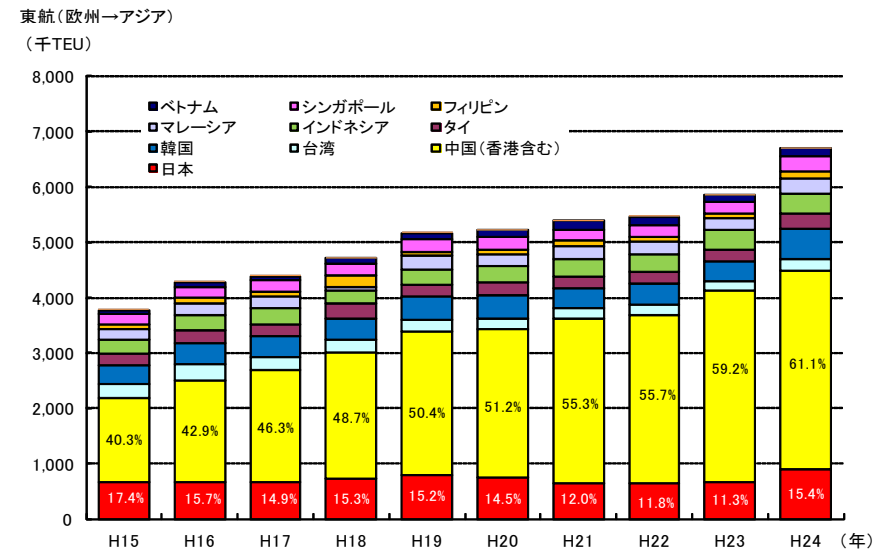
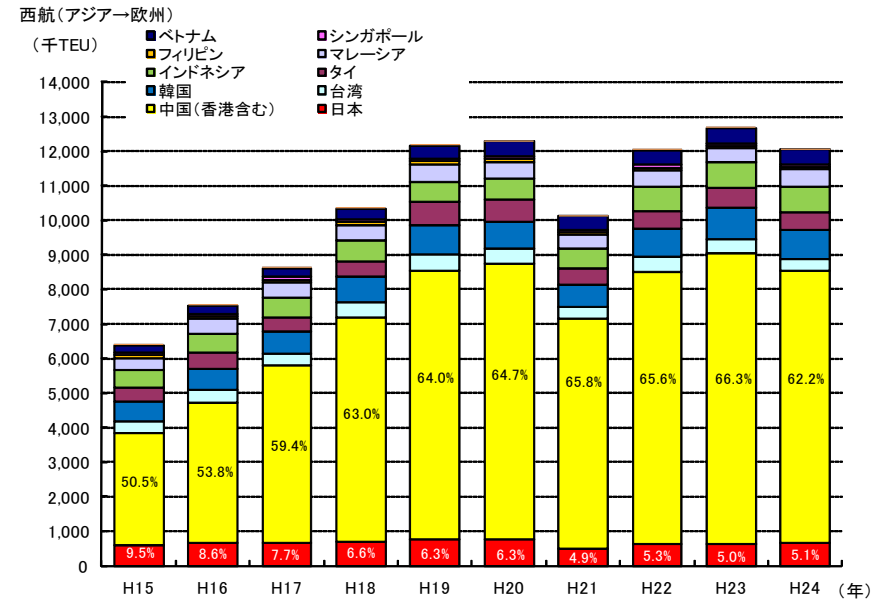
図表Ⅱ-1-5 北米航路コンテナ荷動量推移

(出典) PIERS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

図表Ⅱ-1-6 北米航路船社別コンテナ荷動量推移

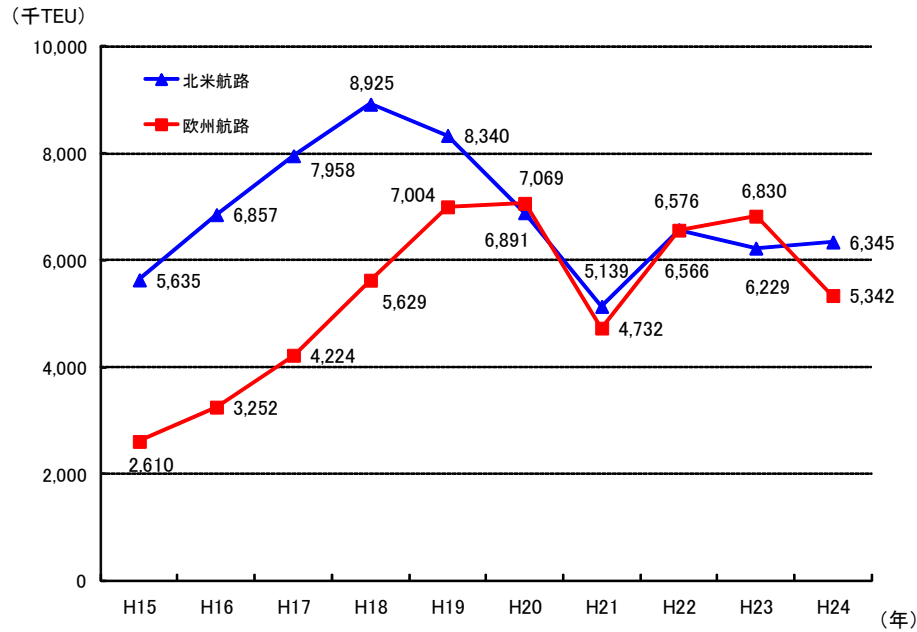
### (b) 欧州航路

平成24年の往復航合計は18,743千TEU、そのうち約6割は中国往復貨物輸送である。往復航別にみると、西航（アジア→欧州）が12,042千TEU、東航（欧州→アジア）が6,701千TEUとなっている。平成20年秋以降の世界的な景気低迷や急速なユーロ安の影響から、平成21年前半にかけて輸送量は急落。同年後半から西航、東航とも荷動きが徐々に回復し、平成23年前半も概ね好調に推移したが、同年後半は欧州経済の低迷により失速。平成24年に入り、西航は、政府債務危機の発生や、政府の財政引き締め等により、低調に推移したが、東航は、東南アジアの経済が好調であったことと等により増加した。



(出典) 日本海事センター

図表Ⅱ-1-7 欧州航路定期コンテナ荷動量推移

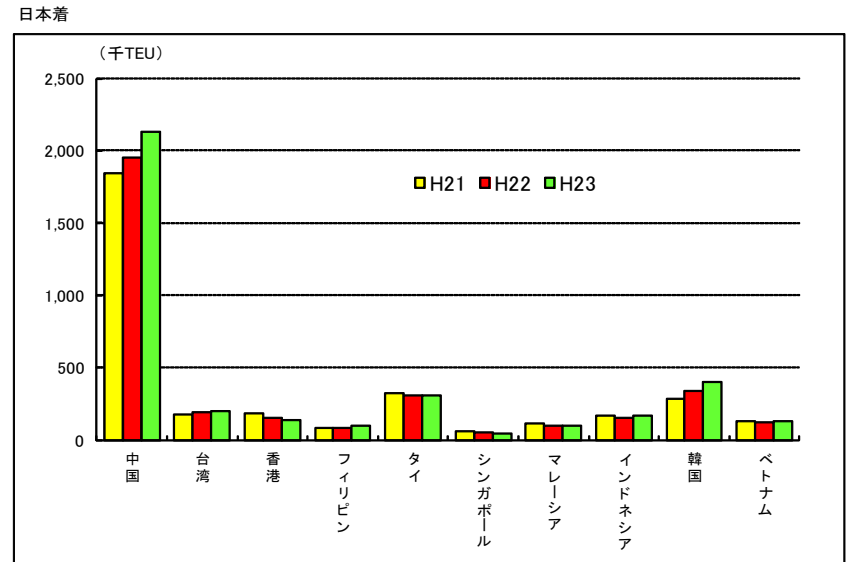
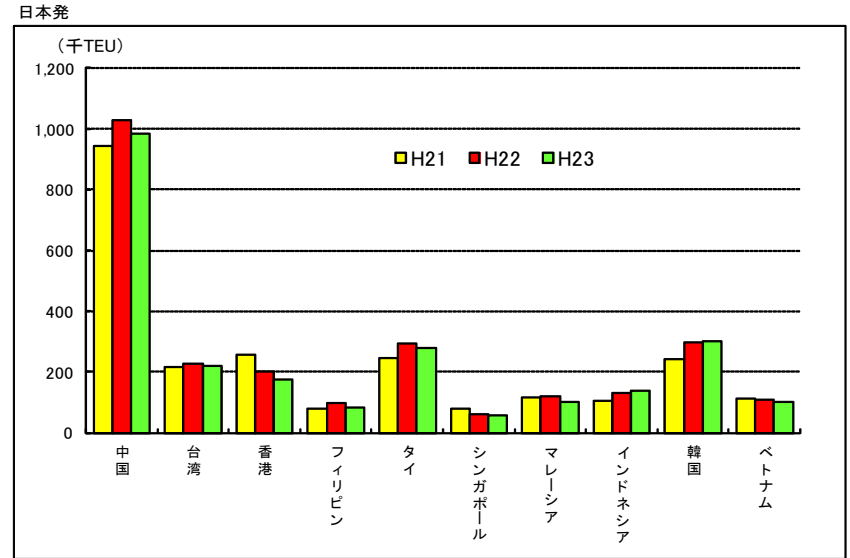


(出典) 国土交通省海事局作成。

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(不均衡)

### (c) アジア域内航路

図表Ⅱ-1-9をもとに平成23年のアジア域内の我が国発着貨物を見ると、発着合計で6,140千TEU(対前年比約2%増)であり、その約5割は日中間のものである。



国土交通省海事局調べ

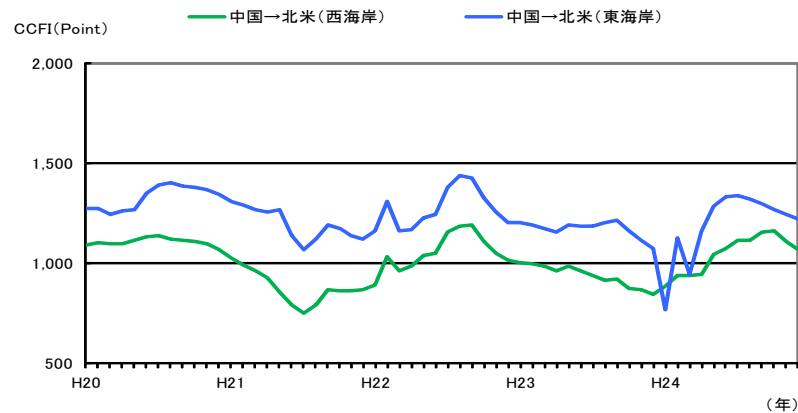
図表Ⅱ-1-9 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移

### ii) 市況

#### (a) 北米航路

北米航路は、平成18年からの運賃を見ると、西海岸、東海岸とも1200ポイント前後で比較的安定した推移を見せているが、平成19年4月からの運賃修復で、北米内陸鉄道運賃のコスト高騰を補填するためにインターモーダル貨物の上げ幅が大幅に上がったため、西海岸と東海岸の差がより明確となっている。アジア発北米向け海上コンテナ荷動きは、右肩上がりに堅調に推移してきたものの、平成20年9月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長が急速に鈍化。西海岸の運賃も平成21年7月に749ポイントまで下落。定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、平成20年冬季以降、サービスの合理化を進めることとなった。平成21年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。平成22年春先には、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫し、運賃は大きく改善されることとなり、西海岸は同年9月に1190ポイント、東海岸は同年8月に1439ポイントを付けた。平成23年は船腹供給が増加し、荷動きが伸び悩んだため、運賃は下落した。平成24年は、米国経済の緩やかな景気回復を受けて、運賃は上昇する傾向を見せたが、後半は「財政の壁」問題もあり、下降傾向を示した。

北米航路



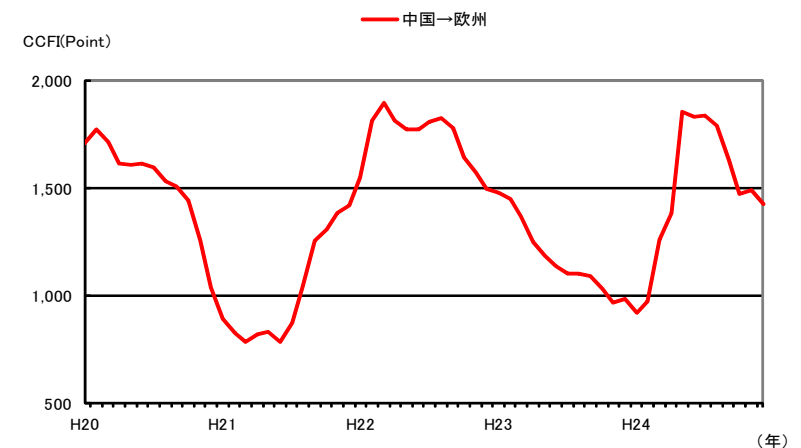
(出典) China (Export) Containerized Freight Index より作成  
※1998年1月1日=1,000point

図表Ⅱ-1-10 北米航路運賃推移

#### (b) 欧州航路

欧州航路は、平成19年にアジア発欧州向け海上コンテナ荷動きが前年比16.7%増の12,127千TEUと過去最高を更新したことを受け、年初から船腹需給の逼迫状態が続き、荷主がスペース確保を優先したことから運賃が高騰し、平成20年2月に1776ポイントを付けた。しかし、同年9月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長は急速に鈍化し、一方で大型コンテナ船の竣工が相次いだこともあり、運賃の軟化が進み、平成21年3月には788ポイントをつけ、1年で約1000ポイント下落することとなった。このため、定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、平成20年冬季以降、係船や減速運航などの合理化を進めることとなった。平成21年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。平成22年に入り、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫、運賃は高騰し、3月に1897ポイントをつけた。平成23年は低調な荷動きに加え、船腹供給過剰により運賃は下落し、平成24年も運賃修復等により一時的に高騰したが、下降した。

欧州航路



(出典) China (Export) Containerized Freight Index より作成  
※1998年1月1日=1,000point

図表Ⅱ-1-11 欧州航路運賃推移

### iii) 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を提供するために必要となる船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、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、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を確保することが多くなっている。当初コンソーシアムは北米航路など特定の航路におけるスペースチャーターに限定されていたが、その後、対象地域や業務提携の範囲が拡がり、コンテナターミナルの共同利用等も行われるようになるとともに、高度化する荷主のニーズに応じてグローバルに高頻度なサービスを提供すべく、世界規模の提携を行ういわゆるアライアンスが出現した。

さらに、経営効率を向上させ、単独の企業としてこれらのサービスを提供するために、大手船社間の合併、買収が活発化した。平成 17 年には、5 月にマースク（デンマーク）が P&O ネドロイド（英国／オランダ）を、8 月にハパクロイド（ドイツ）が CP シップス（英国）を、9 月に CMA-CGM（フランス）がデルマス（フランス）を買収する等、欧州を中心に大規模な大手海運企業の買収が相次ぎ、平成 18 年 2 月には、マースクと P&O ネドロイドの統合により、シェアにおいて 2 位以下を大きく引き離れたメガ・キャリアー、マースク・ライン（デンマーク）が誕生した。平成 19 年には、CMA-CGM が Cheng Lie Navigation（台湾）と U.S.Lines（米国）を、また Hamburg Süd（ドイツ）がコスタ・コンテナ・ラインズ（イタリア）を買収する等、定期船市場の寡占化が進んだ。

また、これら大手海運企業の合併・買収を契機として、既存のアライアンス間においても、グランド・アライアンス（日本郵船が参加）とザ・ニューワールドアライアンス（商船三井が参加）が平成 18 年春からアジア欧州航路及びアジア米国東岸航路において業務提携を開始する等、各社ともサービスの拡充に力を注いでいる。

平成 20 年 4 月からは、コンテナ船運航船腹量上位 3 社にランキングされているマースク、MSC（スイス）、CMA-CGM が 3 社で初の共同配船を北米航路で開始した。平成 20 年秋の景気後退による荷動き急減と運賃下落の影響を受け、平成 21 年には、多くの船社が巨額の赤字を計上し、CMA-CGM、Zim（イスラエル）、ハパクロイドは銀行などによる資金支援を受けることとなった。また、MISC（マレーシア）が平成 22 年 1 月 1 日付でアジアー欧州（地中海を含む）間のサービスから撤退し、グランド・アライアンスを

脱退した。

平成 22 年に入り、荷動き増加と運賃水準改善に加え、各社が合理化や減速運航の徹底などによるコスト削減を図った結果、海外主要船社の業績は急回復した。

平成 23 年は船腹過剰状況による運賃の低迷や燃料油高騰等運航コストの上昇による航路環境の悪化により、MISC がコンテナ船事業からの完全撤退を発表し、平成 24 年 6 月末で全サービスを休止した。各社は欧州航路での採算改善に向け、MSC と CMA-CGM、グランド・アライアンスとザ・ニューワールドアライアンス（=G6 アライアンス）、CKYH アライアンス（川崎汽船が参加）とエバーグリーン（台湾）（=CKYH - the Green Alliance）等が次々と提携することを発表した。

オペレーター	H24年末現在			
	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk Line (デンマーク)	1	590	2,485,360	15%
MSC (スイス)	2	414	2,149,054	13%
CMA CGM (フランス)	3	371	1,356,026	8%
COSCO (中国)	4	161	724,248	4%
Evergreen (台湾)	5	184	711,558	4%
Hapag-Lloyd (ドイツ)	6	144	661,188	4%
China Shipping Container Lines (CSCL, 中国)	7	132	570,936	4%
Hanjin Shipping (韓国)	8	105	558,720	3%
APL (シンガポール)	9	117	556,293	3%
商船三井	10	112	509,711	3%
Orient Overseas Container Line (OOCL, 香港)	11	98	425,523	3%
Hamburg Sud (ドイツ)	12	103	423,601	3%
日本郵船	13	90	396,077	2%
Yang Ming (台湾)	14	88	371,809	2%
川崎汽船	15	75	357,706	2%
Hyundai Merchant Marine (HMM, 韓国)	16	60	352,970	2%
Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	17	85	328,619	2%
CSAV (チリ)	18	60	275,862	2%
UASC (中東湾岸6ヶ国)	19	46	272,696	2%
Pacific International Lines (シンガポール)	20	123	270,577	2%
上記20社計	-	3,158	13,758,534	85%
その他	-	1,915	2,432,150	15%
合計		5,073	16,190,684	100%

出典：MDS2013年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

図表Ⅱ - 1 - 12 世界のコンテナ船運航船腹量上位 20 社

オペレーター	H24年末		メンバー船社
	隻数	TEU	
CKYH/Green Alliance	162	1,124,838	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin
Maersk	95	755,082	-
G6 Alliance	72	639,422	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL 商船三井 APL HMM
MSC	77	631,444	-
Grand Alliance	98	560,952	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL
Maersk/CMA-CGM	66	548,457	-
New World Alliance	80	444,208	商船三井 APL HMM
MSC/CMA-CGM	35	426,395	-
Evergreen	50	285,764	-
CMA-CGM	24	192,728	-

備考: 1. アライアンスの船腹量は、メンバー船社がアライアンス枠外で運航する場合を含まない。  
2. アライアンスとは別にオペレーター間の共同配船がみられるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

出典: MDS2013年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

図表Ⅱ-1-13

基幹航路におけるメガ・キャリアー/アライアンスの運航船腹量

## 八) 外航不定期輸送

### i) 主要貨物の輸送動向

貨物の市況を定期用船料の推移で見ると、平成15年から、中国などの新興国の原料需要増により、各サイズとも市況は堅調に推移。平成20年6月には積載量15万重量トン級のケーブサイズの日建て用船料が23万ドルを付け、過去最高を記録した。しかし、同年9月に起こったリーマン・ショック後の世界的な景気後退により、原料需要は減少し、市況も大幅に下落した。平成21年以降、世界の景気回復のほか、中国など新興国の原料需要の増加により、海上荷動量は増加したものの、平成22年の新造船竣工量が過去最大の水準となるなど、船腹過剰感が強まったことにより、乾貨物市況は低調に推移している。平成23年は船腹過剰感に加え、前半は豪州、ブラジルにおける大雨、洪水被害で鉄鋼原料の荷動きが落ち込みケーブサイズ市況が大幅に悪化した。平成24年は、中国向け鉄鉱石の輸送増加がみられたが、新造船の大量竣工による船腹過剰の影響から、不定期船市場は低迷を続けた。

品目	主要トレード	荷動量		
		10年(百万トン)	11年(百万トン)	前年比
原油	中東 → 日本	160	157	-1.9%
	中東 → 米国	86	102	18.6%
	中東 → 中国	113	130	15.0%
鉄鉱石	豪州 → 日本	76	80	5.3%
	豪州 → 中国	275	298	8.4%
	ブラジル → 中国	153	144	-5.9%
	ブラジル → 日本	37	37	0.0%
石炭	豪州 → 日本	118	105	-11.0%
	豪州 → 中国	37	33	-10.8%
	インドネシア → 日本	31	36	16.1%
	インドネシア → 韓国	40	40	0.0%
とうもろこし	米国 → 日本	15	14	-6.7%
大豆	ブラジル → 中国	19	21	10.5%

(出典) 商船三井 営業調査室

図表Ⅱ-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

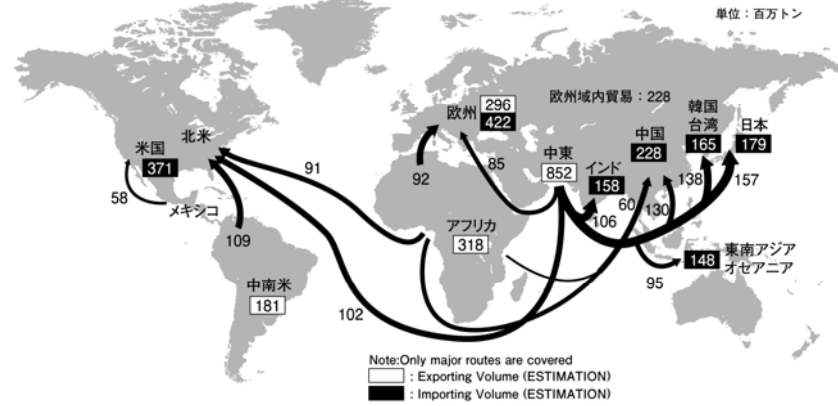


平成 23 年の主要航路における原油、鉄鉱石及び石炭の荷動きは図のとおり。

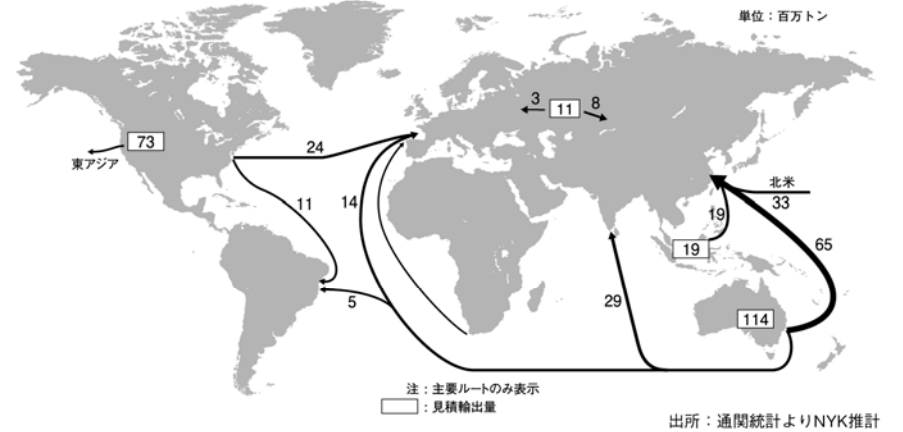
(原料炭)

(原油)

2011年 原油海上荷動き量

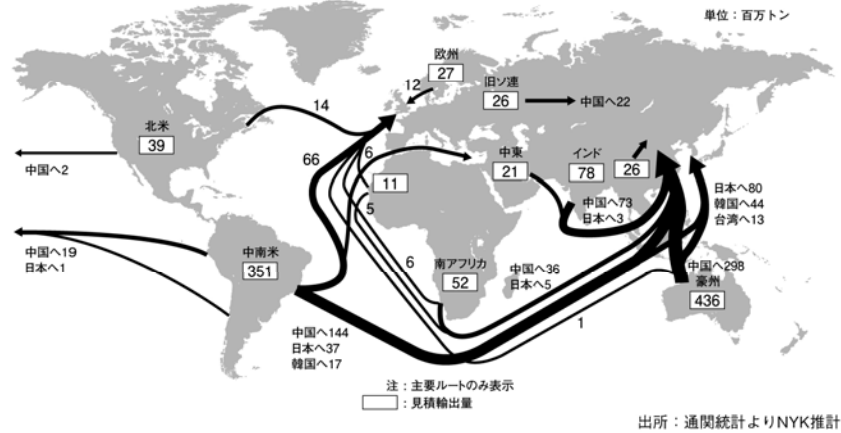


2011年 原料炭の海上荷動き量



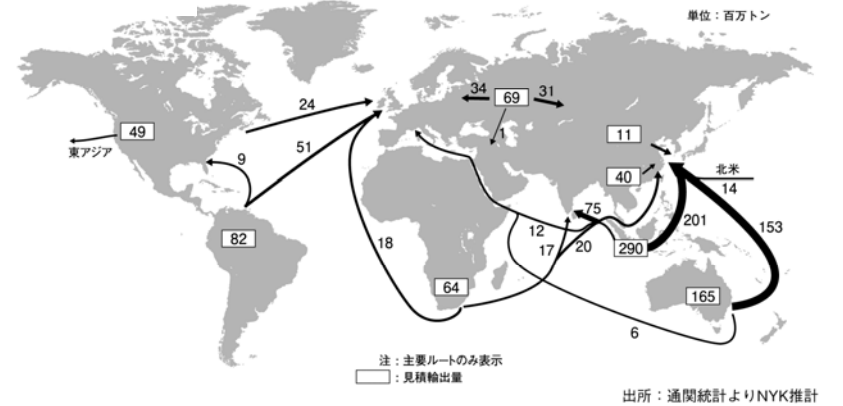
(鉄鉱石)

2011年 鉄鉱石の海上荷動き量



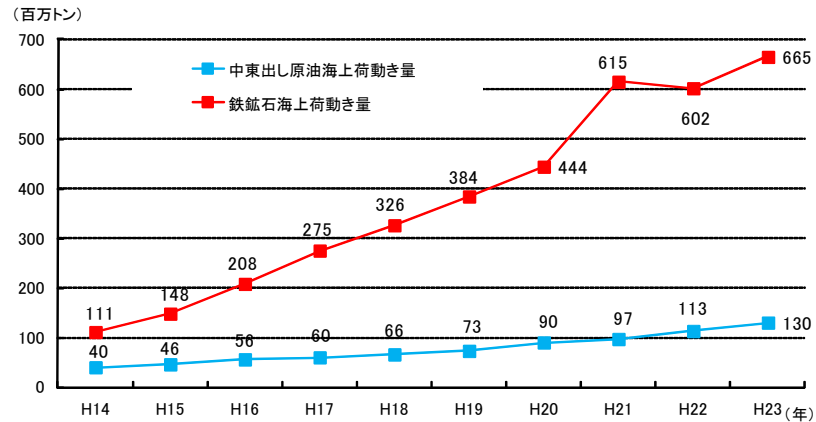
(一般炭)

2011年 一般炭の海上荷動き量



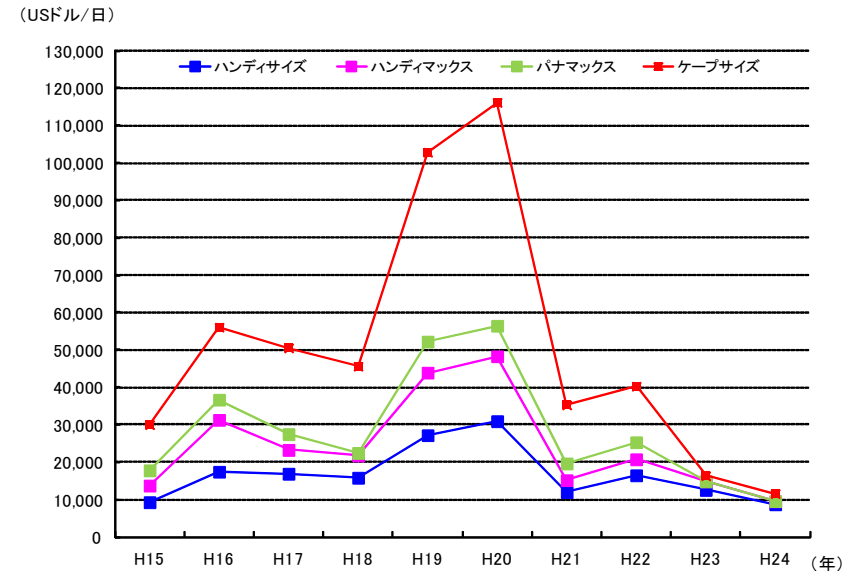
図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き（平成23年）《原油・鉄鉱石》

図表Ⅱ-1-16 主要航路の荷動き（平成23年）《原料炭・一般炭》



(出所) NYK “(2005-2012) Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets”  
 “図解海運市況の回顧と展望”の2003年版～2004年版より海事局が作成

図表Ⅱ-1-17 中国向け原油及び鉄鉱石海上荷動き



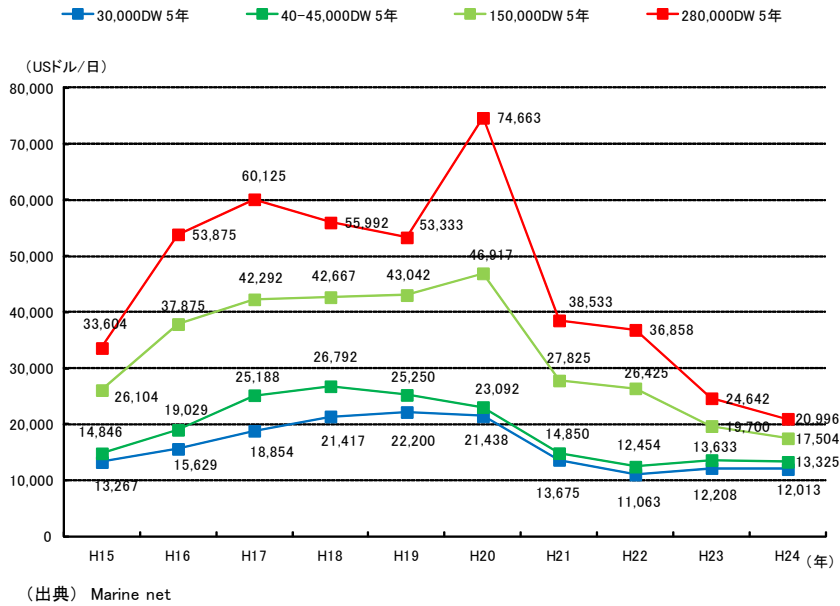
(出典) Marine net

図表Ⅱ-1-18 乾貨物定期用船料推移

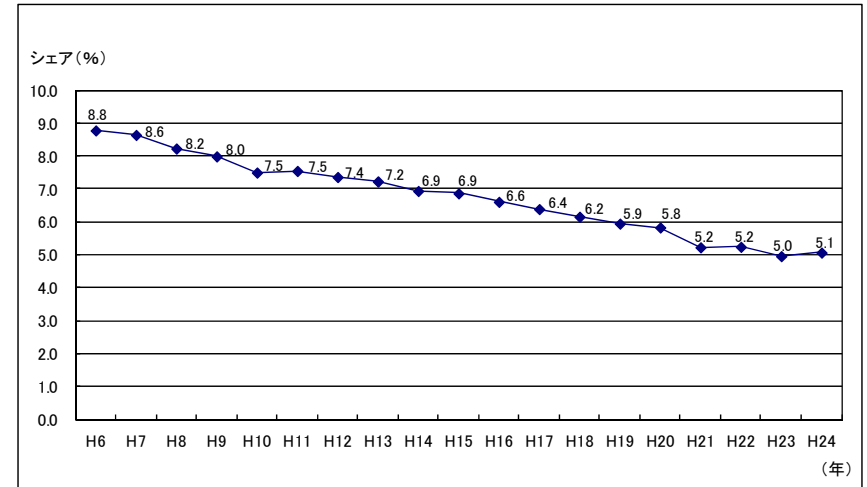
## ii) 市況

乾貨物の市況を定期用船料の推移で見ると、平成15年から、中国などの新興国の原料需要増により、各サイズとも市況は堅調に推移。平成20年6月には積載量15万重量トン級のケープサイズの日建て用船料が23万ドルを付け、過去最高を記録したが、同年9月に起こったリーマン・ショック後の世界的な景気後退により、原料需要は減少し、市況も大幅に下落した。平成21年以降、世界の景気回復のほか、中国など新興国の原料需要の増加により、海上荷動量は増加したものの、平成22年の新造船竣工量が過去最大の水準となるなど、船腹過剰感が強まったことにより、乾貨物市況は低調に推移した。平成23年は船腹過剰感に加え、前半は豪州、ブラジルにおける大雨、洪水被害で鉄鋼原料の荷動きが落ち込みケープサイズ市況が大幅に悪化した。平成24年は、中国向け鉄鉱石の輸送増加がみられたが、船腹過剰の影響から、8月にはケープサイズの日建用船料が2,644ドルを記録するなど、市況は低迷を続けた。

タンカーの市況を定期用船料の推移で見ると、平成20年に中国などの新興国の堅調な原油需要と船社がシングルハル・タンカーの解撤や減速航行を進めたことにより、船腹需給が逼迫し、積載能力15万重量トン級のスエズマックスや積載能力20万重量トン超級のVLCCなどの大型油送船の市況が高騰したものの、同年9月に起こったリーマン・ショック後の世界的な景気後退により石油需要は減少し、市況も大幅に下落した。平成21年以降も、欧米の石油需要が回復しなかったことに加え、新造船の竣工圧力による船腹過剰感から、市況は低迷した。平成22年に入って、世界の景気回復と共に石油需要は順調に回復し、原油・石油製品の海上荷動量も増加したものの、船腹過剰感が解消されておらず、平成23年は船腹過剰感に加え、欧州の金融不安などに伴う世界経済の減速により低調に推移し、複数の船社が既に破綻しており、減速航行や余剰船の解撤、プール運航等の対策に取り組んでいる。平成24年には、イランの核問題に端を発するイラン産原油全面禁輸から、一時的に市況は上昇したが、新造船の大量竣工等から全般的には低迷した。



図表Ⅱ-1-19 タンカー定期用船料推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 平成24年の値は推計値である。

図表Ⅱ-1-20 世界における我が国海上貿易量シェアの推移

## ②我が国海外航海運企業の輸送動向

### イ) 我が国の海上貿易量の動向

平成24年の我が国の海上貿易量は、9億6,011万トン(対前年比6.4%増)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1億6,107万トン(対前年比7.5%増)、輸入が7億9,904万トン(対前年比6.2%増)と、重量ベースでは輸入に偏った構成である(図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額参照)(以下、貿易量、輸送量はすべて海上分である)。なお、24年の世界の海上貿易量における我が国の比率は、5.1%である。

(単位: 1000トン、億円)

品目	年	平成23年		平成24年		対前年伸び率(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		902,516	911,406	960,111	1,029,352	6.4
輸出	総計	149,802	434,010	161,071	476,855	7.5
	鉄鋼	39,923	34,802	42,104	34,804	5.5
	セメント	9,787	266	9,730	292	▲ 0.6
	機械類	13,623	148,026	14,353	167,749	5.4
	乗用自動車	5,347	69,302	5,799	77,568	8.5
	電気製品	1,379	40,313	1,503	47,784	9.0
	肥料	794	160	711	156	▲ 10.5
	その他	78,949	141,141	86,871	148,502	10.0
輸入	総計	752,714	477,396	799,040	552,497	6.2
	乾貨物計	456,934	285,261	487,156	335,530	6.6
	鉄鉱石	128,399	17,079	131,097	15,262	2.1
	石炭	175,239	24,592	185,152	23,206	5.7
	燐鉱石	502	104	379	85	▲ 24.5
	塩	7,036	381	8,027	668	14.1
	銅鉱	4,387	9,168	5,136	9,170	17.1
	ニッケル鉱	3,653	283	4,685	276	28.3
	ボーキサイト	992	63	736	55	▲ 25.8
	木材	7,383	3,154	7,257	3,230	▲ 1.7
	パルプ	1,912	1,312	1,858	1,149	▲ 2.8
	チップ	11,787	2,120	11,136	2,022	▲ 5.5
	小麦	6,214	2,158	5,970	1,720	▲ 3.9
	米	742	466	630	373	▲ 15.1
	大麦・裸麦	1,313	353	1,319	329	0.5
	トウモロコシ	15,285	4,264	14,891	4,090	▲ 2.6
	大豆	2,831	1,443	2,727	1,445	▲ 3.7
	その他	89,259	218,321	106,156	272,450	18.9
	液体貨物計	295,780	192,135	311,884	216,967	5.4
	原油	176,503	114,041	180,147	122,441	2.1
	LNG	78,532	47,872	87,314	60,637	11.2
	LPG	12,474	8,915	13,200	10,217	5.8
	重油	5,180	3,290	9,072	6,176	75.1
	その他	23,091	18,017	22,151	17,496	▲ 4.1

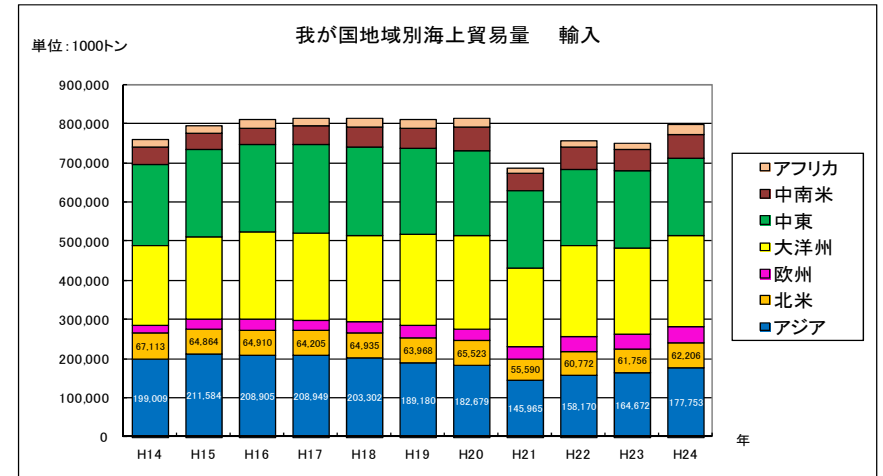
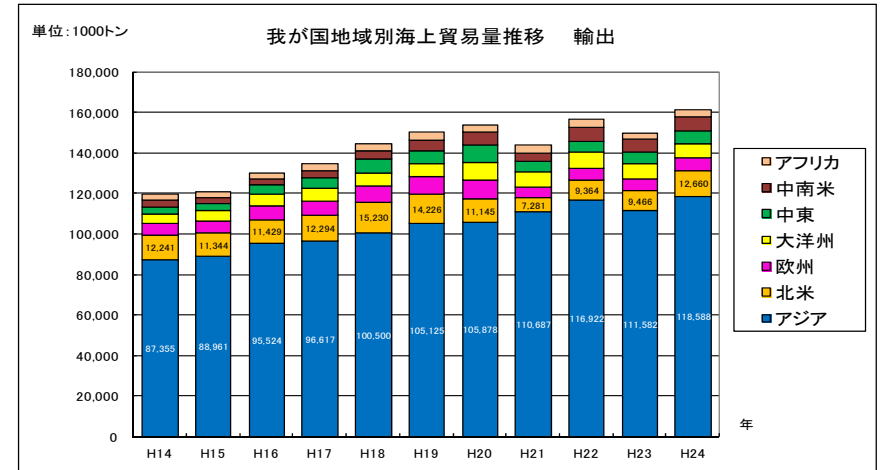
○財務省貿易統計を基に海事局作成

図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

海上貿易量を地域的に見ると、輸出についてはアジア地域との貿易量が平成24年は1億1,859万トン(対前年比6.3%増)となり、輸出量全体に対するシェアは73.6%となっている。

また、北米向けの貿易量は、24年は1,266万トン(対前年比33.7%増)で、全体のシェアでは7.9%となっている。

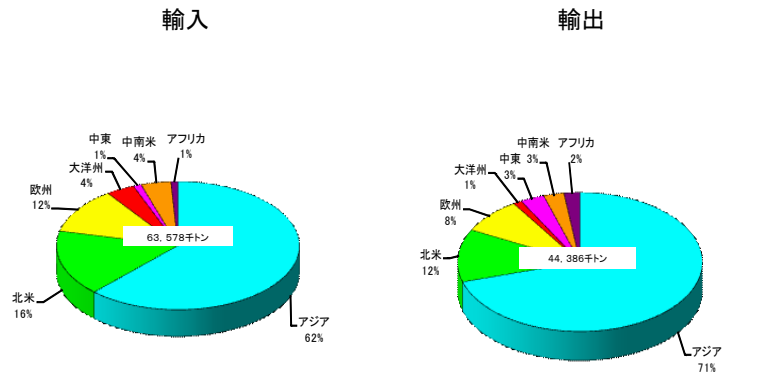
一方、輸入については、24年のアジア地域からの輸入量は1億7,775万トン(対前年比7.9%増)、北米からの輸入は6,221万トン(対前年比0.7%増)となっている。



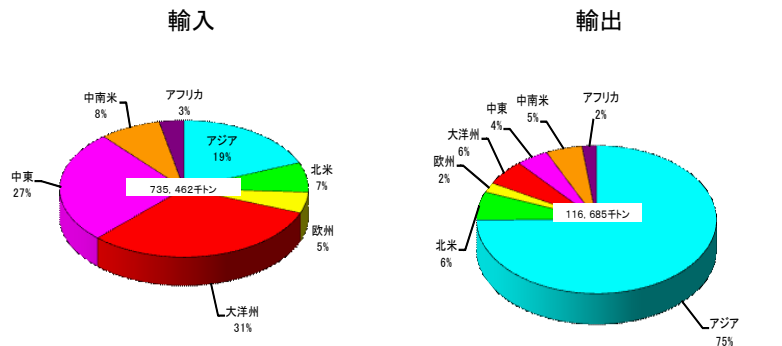
図表Ⅱ-1-22 我が国の地域別海上貿易量の推移

次に貨物の種類別に見てみると、コンテナ貨物は、輸出入ともアジア地域内との貿易が、それぞれ全体の半数以上を占め、最も多くなっている（図表Ⅱ-1-23 参照）。

不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州で半数以上を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内との輸出が最も多く占めている（図表Ⅱ-1-24 参照）。



図表Ⅱ-1-23 我が国の海上貿易量 コンテナ貨物 (平成24年)



図表Ⅱ-1-24 我が国の海上貿易量 不定期船貨物 (平成24年)

## ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成24年の我が国商船隊(※)による輸送量は、輸出入・三国間輸送(※※)の合計で974百万トン(前年比0.7%増)となった。

輸出は、24年は42百万トンと23年に比べ19.2%減少し、積取比率(我が国発着の全海上輸送量のうち我が国商船隊による輸送量の割合)は、24年は26.0%と前年に比べ8.6ポイント減少した。

輸入は、24年は522百万トンと23年に比べ2.6%減少し、積取比率は、24年は65.3%と5.9ポイント減少した。三国間輸送のシェアは、24年は、23年に比べ、重量ベースで8.3%増加し、運賃収入ベースで9.5%増加した。

(※) 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。

(※※) 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

年	平成23年			平成24年			対前年伸び率			
	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	310	12,581	12,891	66	10,311	10,377	▲78.7	▲18.0	▲19.5
	(うちコンテナ船)	20	1,376	1,396	8	1,331	1,339	▲60.0	▲3.3	▲4.1
		85	8,277	8,382	66	8,037	8,103	▲24.4	▲2.9	▲3.1
	不定期船	8	1,048	1,056	8	1,082	1,090	0.0	3.2	3.2
	(うちコンテナ船)	403	30,011	30,414	831	25,507	26,338	▲106.2	▲15.0	▲13.4
	不定期船	167	3,055	3,222	339	2,977	3,316	▲103.0	▲2.6	2.9
	油送船	589	7,969	8,558	218	4,965	5,183	▲63.0	▲37.7	▲39.4
		24	198	222	11	114	125	▲54.2	▲42.4	▲43.7
	計	1,302	50,561	51,863	1,115	40,783	41,898	▲14.4	▲19.3	▲19.2
		211	4,629	4,840	358	4,422	4,780	69.7	▲4.5	▲1.2
輸入	定期船	665	20,403	21,068	218	22,451	22,669	▲67.2	10.0	7.6
	(うちコンテナ船)	31	975	1,006	18	979	997	▲41.9	0.4	▲0.9
		195	19,102	19,297	218	21,868	22,086	11.8	14.5	14.5
	不定期船	16	934	950	18	963	981	12.5	3.1	3.3
	不定期船	33,755	300,065	333,820	38,278	286,074	324,352	13.4	▲4.7	▲2.8
	油送船	334	4,473	4,807	396	3,890	4,286	18.6	▲13.0	▲10.8
	油送船	40,936	140,153	181,089	42,527	132,300	174,827	3.9	▲5.6	▲3.5
		647	1,941	2,588	697	2,000	2,697	7.7	3.0	4.2
	計	75,356	460,621	535,977	81,023	440,825	521,848	7.5	▲4.3	▲2.6
		1,012	7,389	8,401	1,111	6,869	7,980	9.8	▲7.0	▲5.0
三国間	定期船	869	104,484	105,353	629	117,666	118,295	▲27.6	12.6	12.3
	(うちコンテナ船)	81	5,870	5,951	56	6,788	6,844	▲30.9	15.6	15.0
		869	104,277	105,146	629	117,647	118,276	▲27.6	12.8	12.5
	不定期船	81	5,855	5,936	56	6,784	6,840	▲30.9	15.9	15.2
	不定期船	11,102	195,387	206,489	17,895	217,003	234,898	61.2	11.1	13.8
	油送船	252	3,927	4,179	303	4,200	4,503	20.2	7.0	7.8
	油送船	5,193	61,822	67,015	4,509	52,444	56,953	▲13.2	▲15.2	▲15.0
		49	920	969	40	763	803	▲18.4	▲17.1	▲17.1
	計	17,164	361,693	378,857	23,033	387,113	410,146	34.2	7.0	8.3
		382	10,717	11,099	399	11,751	12,150	4.5	9.6	9.5
合計	定期船	1,844	137,468	139,312	913	150,428	151,341	▲50.5	9.4	8.6
	(うちコンテナ船)	132	8,221	8,353	82	9,098	9,180	▲37.9	10.7	9.9
		1,149	131,656	132,805	913	147,552	148,465	▲20.5	12.1	11.8
	不定期船	105	7,837	7,942	82	8,829	8,911	▲21.9	12.7	12.2
	不定期船	45,260	525,463	570,723	57,004	528,584	585,588	25.9	0.6	2.6
	油送船	753	11,455	12,208	1,038	11,067	12,105	37.5	▲3.4	▲0.8
	油送船	46,718	209,944	256,662	47,254	189,709	236,963	1.1	▲9.6	▲7.7
		720	3,059	3,779	748	2,877	3,625	3.9	▲5.9	▲4.1
	計	93,822	872,875	966,697	105,171	868,721	973,892	12.1	▲0.5	0.7
		1,605	22,735	24,340	1,868	23,042	24,910	16.4	1.4	2.3

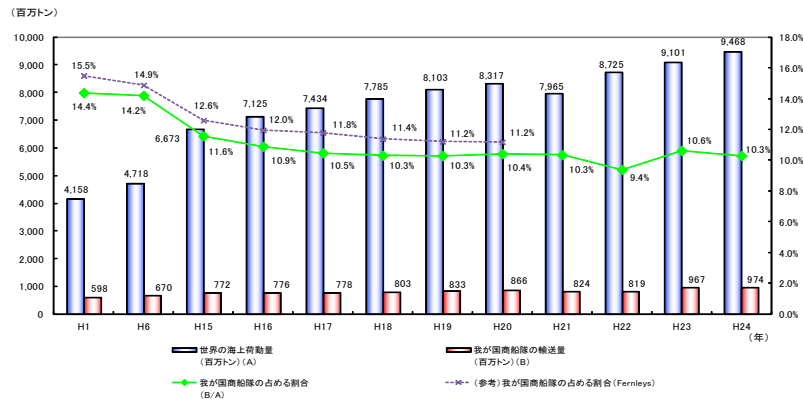
(出典)国土交通省海事局調べ

(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。

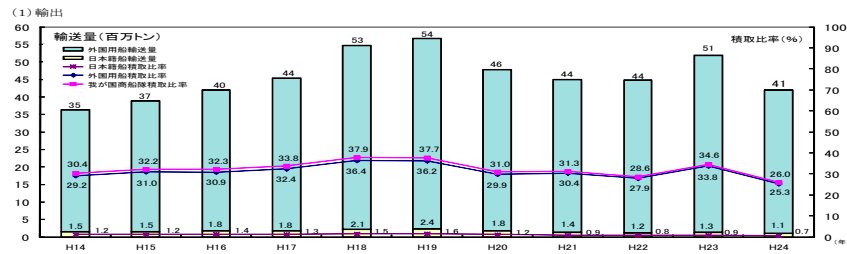
3. 平成24年の数値は暫定値である。

図表Ⅱ-1-25 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

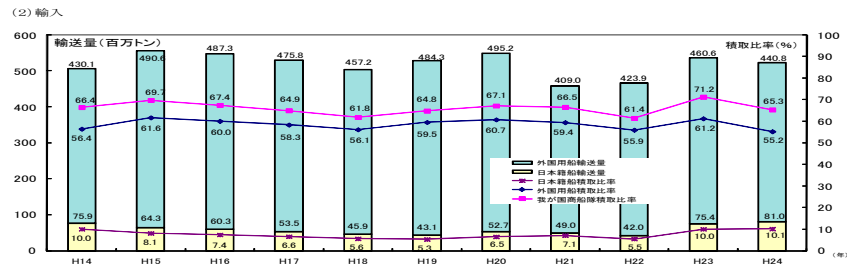


(出典) 国土交通省海事局調べ  
 (注) 1. 世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(平成24年の値は推計値)。  
 2. 平成24年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

図表 II - 1 - 26 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ  
 (注) 平成24年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。



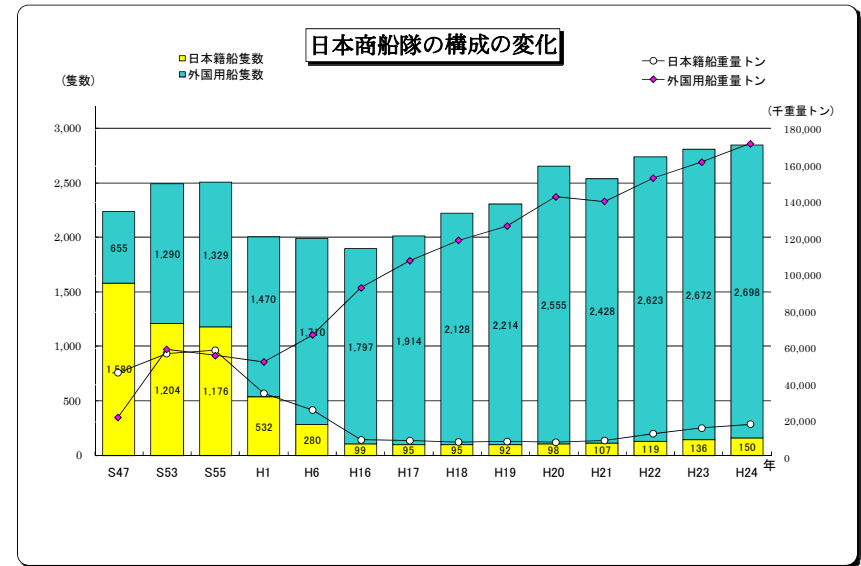
(出典) 国土交通省海事局調べ  
 (注) 平成24年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

図表 II - 1 - 27 日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率

### 八) 我が国商船隊の船腹量

平成 24 年の我が国商船隊の船腹量は、2,848 隻 (対前年比 40 隻増)、重量トンベースで 1 億 9,079 万トン (同 6.8% 増) となった (図表 II - 1 - 28 日本商船隊の構成の変化参照)。

我が国商船隊のうち日本籍船は 150 隻 (対前年比 14 隻増)、重量トンベースで 1,861 万トン (同 13.3% 増) であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで 5.3%、重量トンベースで 9.8% となっている。なお、外国用船については、2,698 隻、重量トンベースで 1 億 7,218 万トンであった。

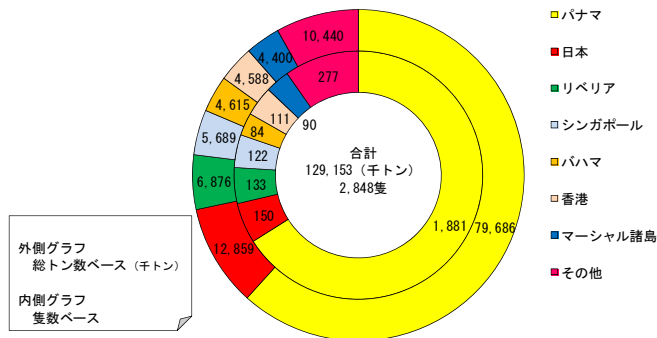


(出典) 国土交通省海事局調べ ※平成 24 年 6 月末日現在

図表 II - 1 - 28 日本商船隊の構成の変化

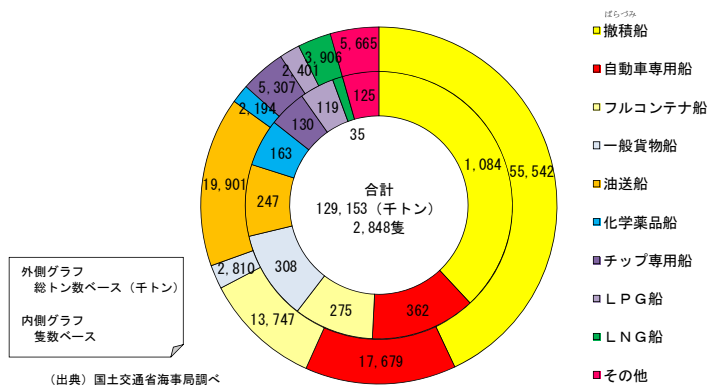
また、我が国商船隊を船籍別にみても、パナマ籍 1,881 隻（商船隊全体に対するシェア 66.0%）、7,969 万総トン（同 61.7%）など、いわゆる便宜置籍船がほとんどになっている（図表Ⅱ-1-28 我が国商船隊の船籍別一覧参照）。

船種別では、総トンベースで多い順にみても、ばら積船 1,084 隻（商船隊全体に対するシェア 38.1%）、5,554 万総トン（同 43.0%）、油送船 247 隻（同 8.7%）、1,990 万総トン（同 15.4%）、自動車専用船 362 隻（同 12.7%）、1,768 万総トン（同 13.7%）、フルコンテナ船 275 隻（同 9.7%）、1,375 万総トン（同 10.6%）となっている（図表Ⅱ-1-29 我が国商船隊の船種別一覧参照）。



(出典) 国土交通省海事局調べ

図表Ⅱ-1-29 我が国商船隊の船籍別一覧



(出典) 国土交通省海事局調べ

図表Ⅱ-1-30 我が国商船隊の船種別一覧

### ③ 我が国外航海運企業の現況

#### イ) 平成 24 年度の海運大手 3 社の経営状況

##### i) 概況

平成 24 年度の海運大手 3 社※の業績（単体ベース。以下同じ）を見ると、欧州の財政・金融問題等を背景に世界的に景気減速の懸念が高まる中、市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により全体的に厳しい事業環境となったものの、後半以降は米国経済の緩やかな回復や新興国の経済成長に伴う海上荷動きの回復が見られ、また、各社運航コスト削減を実施した結果、前年同期比で増収となり、赤字幅は全体的に縮小した。営業収益は、2兆9,440億円と2,257億円（対前年度比8.3%増）の増収、また、営業費用については、3兆0,022億円と1,092億円（同3.8%増）の増加となった。

この結果、営業利益は、▲582億円と赤字幅は1,165億円（同66.7%減）縮小し、経常利益も▲24億円と赤字幅は1,291億円（同98.1%減）縮小した。

（※）「海運大手3社」：日本郵船㈱、㈱商船三井、川崎汽船㈱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収入の約7割を占める主要海運企業である。

(単位: 億円)

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	
	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	対前年度増減率(%)	
23	▲ 7.3	▲ 4.9	▲ 1,747	▲ 200.4	▲ 1,315	▲ 165.8	▲ 1,336	▲ 232.5		
24	▲ 8.3	▲ 3.8	▲ 582	▲ 66.7	▲ 24	▲ 98.1	▲ 1,589	▲ 19.0		

○各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。

図表Ⅱ-1-31 損益状況推移

##### ii) 主な部門収益

###### (a) 定期船舶部門

定期船舶部門については、欧州航路は低調に推移したものの、北米航路は米国の住宅市場の需要が増加したこと等により荷動きは緩やかに回復し、アジア域内航路でも新興国の経済成長により荷動きが堅調に伸長したことを受け、営業収益は1兆1,378億円（対前年度比15.3%増）の増益となった。

## (b) 不定期船・専用船部門

不定期船部門については、新造船の竣工により市況が低迷したものの、自動車専用船部門は、東日本大震災及びタイ洪水の影響を受けた前年度に比べ完成車輸送が回復したことにより、営業収益は1兆1,600億円（対前年度比9.5%増）の増益となった。

## (c) 油送船部門

油送船部門については、景気減速の懸念を受け全体的に需要は伸び悩み、また、新造船の竣工による市況低迷の影響を受けたため、営業収益は1,028億円（対前年度比6.7%減）の減益となった。

(単位: %)

区分	平成22年度	平成23年度	平成24年度
営業収益	84.4	83.1	82.2
営業費用	70.2	71.1	71.6
乖離幅	14.2	12.0	10.6

○各社の決算資料をもとに海事局作成

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: 億円)

区分	平成23年度			平成24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	9,864	▲ 13.4	36.4	11,378	15.3	38.8
不定期・専用船	10,592	▲ 3.1	39.1	11,600	9.5	39.5
油送船	1,101	▲ 2.2	4.1	1,028	▲ 6.7	3.5
計	21,557	▲ 8.1	79.6	24,005	11.4	81.8
賃借料	4,802	▲ 5.0	17.7	4,532	▲ 5.6	15.4
その他	738	3.6	2.7	820	11.2	2.8
合計	27,096	▲ 7.3	100.0	29,358	8.3	100.0

○各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。

図表Ⅱ-1-32 営業部門別営業収益推移

## iii) 為替変動の影響

平成24年度の海運大手3社の営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の比率は、前年に比べ、営業収益が減少し、営業費用の比率が増加したため、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は、10.6%となった。

また、24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82.32円と前年度より3.38円の円安となったことから、3社全体では、約106億円の営業損益の黒字となった。

(単位: 億円)

区分	平成23年度			平成24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	27,183	▲ 2,068	285.3	29,440	995	293.7
営業費用	28,930	▲ 1,900	262.2	30,022	889	262.4
営業損益	-1,747	▲ 168	23.2	-582	106	31.3

○各社の決算資料をもとに海事局作成

(参考)3社の実績平均レート 2011年度1ドル=78.94円 2012年度1ドル=82.32円

(注)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。

図表Ⅱ-1-34 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

## ロ) 平成25年度の海運大手3社の業績見通し

平成25年度の海運大手3社の業績見通しは、欧州経済が低迷する一方、米国経済の緩やかな回復、新興国の堅調な経済成長により全体的には海上荷動きの回復が進むものと見込まれ、引き続き効率的配船、減速航行など運航効率改善を図ることにより、24年度に比して増益を見込んでいる。



## ④外国クルーズ及び外航旅客定期航路の状況

### イ) 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2011年（平成23年）の世界のクルーズ人口は約2,200万人となっており、我が国におけるクルーズ人口は世界全体の1%を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国と比較すると極めて少ない数値にとどまっており、近年もほぼ横ばいの状況が続いている。また、世界のクルーズの人口は、1990年（平成2年）から4.8倍に増加している。

(単位:千人)

国名(又はエリア)	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
アメリカ	3,500	6,900	9,500	11,200	11,200	11,350	13,500	13,500	13,500	13,500
カナダ	150	300	300	300	300	300	500	770	770	770
ブラジル	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800
イギリス	180	800	1,027	1,069	1,200	1,337	1,477	1,550	1,600	1,780
ドイツ	190	283	583	639	639	763	-	-	-	-
イタリア	-	250	353	514	514	640	-	-	-	-
フランス	75	223	250	233	252	252	-	-	-	-
その他欧州	180	325	325	325	901	967	3,175	3,175	4,175	4,150
オーストラリア	100	200	500	500	310	293	330	330	330	330
アジア(日本を除く)	75	800	600	600	600	600	600	600	600	600
日本	175	216	160	156	177	184	190	167	188	187
合計	4,625	10,297	13,598	15,536	16,093	16,686	19,772	20,092	21,163	22,117

注1: DOUGLAS WARD「Cruising & Cruise Ships 2013」より引用

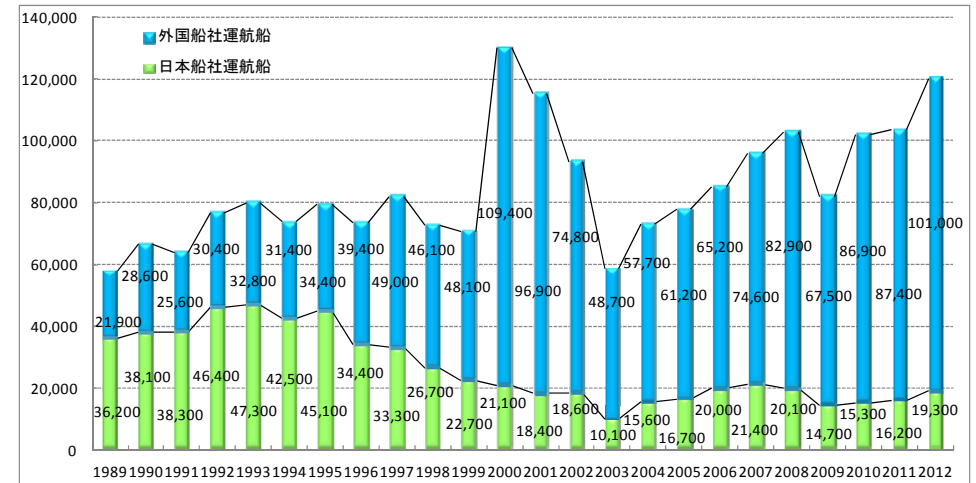
注2: 日本の数字は国土交通省海事局調べ

図表Ⅱ-1-35 世界のクルーズ人口の推移

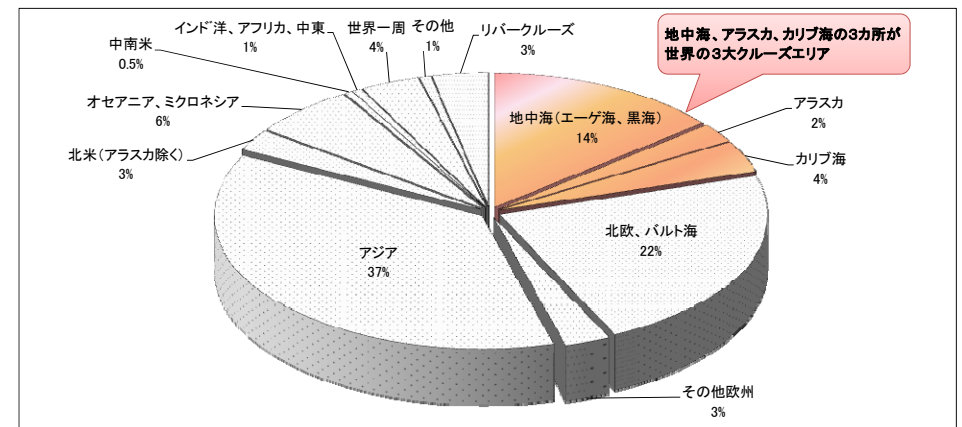
### ロ) 我が国クルーズの利用者状況

2012年（平成24年）の我が国のクルーズ人口\*は21.7万人となり、前年比16.2%増となった。日本船社運航の外航クルーズ船利用者は1.9万人、外国船社運航のクルーズ船利用者は10.1万人、合計では12万人となり、前年比16.1%増加している。エリア別シェアで見るとアジアが37%、北欧・バルト海が22%、地中海が14%の順となった。

※ クルーズ人口:外航クルーズと内航クルーズを合わせた日本人乗客数。船内1泊以上を対象とし、日帰りクルーズを除く。内航クルーズの乗客数は、日本籍外航クルーズ船による内航クルーズの乗客数に1997年（平成9年）より内航フェリーによるクルーズの乗客数を含めている。



図表Ⅱ-1-36 外航クルーズ船乗客数推移 (1989(平成元年)~2012年(平成24年))



図表Ⅱ-1-37 外航クルーズエリア別乗客数シェア (2012年(平成24年))

なお、外航クルーズ全体の人泊数は112万人泊と昨年より増加、平均泊数は9.3泊と昨年より増加し、目的別に見ると、レジャー目的の利用者が97%を占めている。

## 八) 外航クルーズの振興

(一社)日本外航客船協会(JOPA)では、客船事業振興のため、外航クルーズに関する正確な情報の提供、クルーズ振興のためのイベントの開催等数々の事業を行っており、国土交通省もこれらの事業を積極的に支援している。

2003年(平成15年)には、JOPAと(一社)日本旅行業協会の協力により、「クルーズアドバイザー認定制度\*」を創設、2013年(平成25年)3月末までに全国で4,007名がクルーズアドバイザーに認定された。クルーズアドバイザーは、クルーズに対する相談や問い合わせに的確に対応するとともに、クルーズ商品の販売を通じてクルーズの魅力を広く紹介することにより、我が国のクルーズの振興に寄与することが期待されている。

※ クルーズアドバイザー制度：旅行会社の店頭でクルーズ旅行販売にあたる社員にクルーズについての専門的な知識を身につけたスペシャリストの育成を目的として制度化されたもの。クルーズコンサルタントとより高度な知識を有するクルーズマスターの2種類で構成される。

2008年度(平成20年)には、JOPAにおいて、良質のクルーズ商品及びサービスの提供を目的とした「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」を創設し、一般消費者に対して良質のクルーズ旅行商品、サービスの提供を図っていくこととしている。

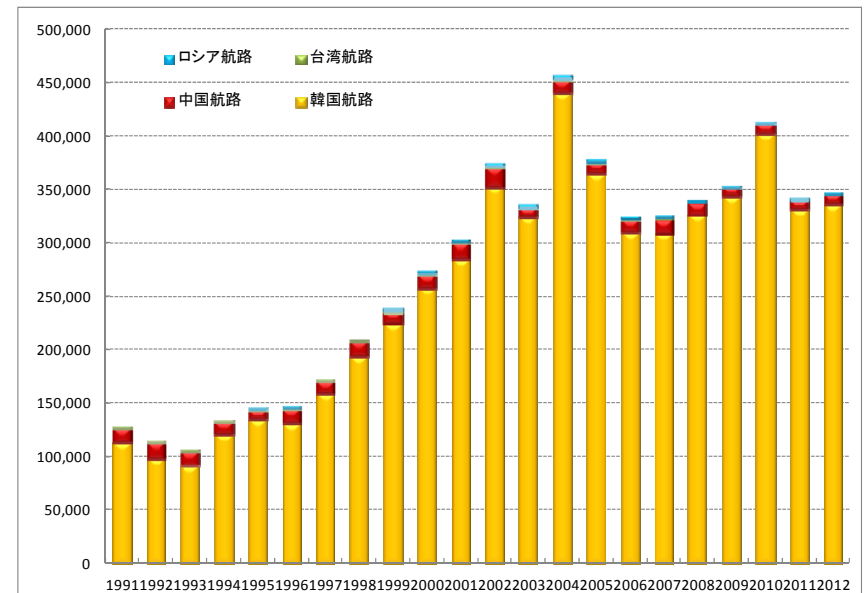
### ※2012年(平成24年)の「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」受賞商品等

- グランプリ：JTB100周年特別企画チャータークルーズ  
レジェンド・オブ・ザ・シーズで航く 横浜・神戸発着 濟州島・上海クルーズ(株)ジェイティービー)
- 優秀賞：クルーズのゆたか倶楽部(株)
- 優秀賞：新緑の日本一周・金環日食クルーズ(日本クルーズ客船(株))
- 特別賞：日本郵船 飛鳥IIでつなぐ東北復興応援クルーズ  
(日本郵船(株)、郵船トラベル(株)クルーズセンター)
- 特別賞：クラブツーリズム特別企画  
にっぽん丸チャータークルーズ 春の東北桜クルーズ  
(クラブツーリズム(株)クルーズワールド旅行センター)

また、地方においては、クルーズ客船利用等を目的として、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄の5地区において、地方クルーズ振興協議会が設置され活動を行っている。これらの協議会では、船舶運航事業者、港湾関係者、観光事業者及び関係官庁等が会員になり、官民一体となって、外航クルーズ船の誘致及びクルーズ振興を通じた観光客の誘致方策等について検討を行っている。国土交通省としては、これまで各分野で推進してきた外航客船誘致や観光振興等の取組みをさらに進めるため、引き続き関係者と協力・連携をして、クルーズ振興を図ることとしている。

## 二) 外航旅客定期航路の動向について

日本発着の外航旅客定期航路を利用した日本人乗客数は、34.7万人と前年比1.6%増加した。



図表Ⅱ-1-38 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移

外航旅客定期航路の現況

(平成25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	
	釜関フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー		
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foil		毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットfoil		
	未来高速㈱	韓国	コビー	韓国	ジェットfoil	毎日2～3往復	
			コビーⅢ	韓国	ジェットfoil		
			コビーⅤ	韓国	ジェットfoil		
大阪～釜山	機大亜高速海運	韓国	ドリーム	韓国	高速船	週5往復	
	パンスタライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復	
厳原・比田勝～釜山	機大亜高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週6往復	
			ビートル	日本	ジェットfoil		週2～3往復
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル2世	日本	ジェットfoil		
	ビートル3世		日本	ジェットfoil			
	未来高速㈱		韓国	コビー	韓国	ジェットfoil	週2～3往復
		コビーⅢ		韓国	ジェットfoil		
コビーⅤ		韓国		ジェットfoil			
神戸・大阪～上海	中日国際輸送有限公司	中国	新鑾真	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	
下関～青島	オリエントフェリー㈱	日本	ゆうとびあ	パナマ	フェリー	週2往復	
下関～蘇州(大倉)	上海下関フェリー㈱	日本	ゆうとびあ4	パナマ	フェリー	週2往復(※21.10より旅客輸送休止)	
境港～東海～ウラジオ	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	境港～東海:週1往復 境港～ウラジオ:週1往復	
稚内～コルサコフ	ハートランドフェリー㈱	日本	アインズ祭谷	日本	フェリー	年間28航海(5月～9月)	

(注) 1. 国土交通省海事局調べ  
2. 運休中の航路は割愛した。

図表Ⅱ－1－39 外航旅客定期航路の現況

シンガポール)に対して協力メカニズム創設までに約147億円の支援協力を行ってきたところである。

しかしながら、近年のアジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の船舶の通航が増加していること、今後、海峡通航量の増加が予測されていることなどから、航行安全確保を沿岸国と我が国のみで継続していくことは限界がある。このため、日本以外の他の利用国も支援に参加する新たな国際的協力の枠組み構築が急務となっていた。

### ロ) 国際的な協力メカニズムの創設と活動の開始

従来マ・シ海峡に関する各国の協力のあり方については、沿岸国間、沿岸国と利用国間の利害が交錯し、結論が出ない状況にあったが、平成13年9月の米国同時多発テロを機に、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、IMOを中心に議論が本格化し、19年9月のシンガポール会議において「協力メカニズム」の創設が合意された。「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海峡利用国の協力のあり方を具体化したもので、協力フォーラム<sup>※1</sup>、プロジェクト調整委員会<sup>※2</sup>、航行援助施設基金委員会<sup>※3</sup>、の3要素で構成されている。また、同会議では、沿岸国が海峡利用国に協力を要請する6つのプロジェクトが決定された。

協力メカニズムに基づく航行援助施設基金に対して、我が国は、基金創設(平成21年)より、(公財)日本財団が各年予算の1/3を拠出しているほか、(一社)日本船主協会、石油連盟、(一社)日本損害保険協会、電気事業連合会、(一社)日本ガス協会、日本LPガス協会の民間団体も公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて各年50万米ドルを拠出している。我が国以外にも、基金創設よりアラブ首長国連邦、韓国、IMO、非営利団体である国際航行援助施設連盟(IFAN)(旧:中東航行援助サービス(MENAS))が資金拠出をしており、以降、中国、サウジアラビア、インドも資金拠出を行っている。

24年9月に開かれた第5回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、日本が行ってきている貢献などを説明し、基金の安定的な発展を図るためには、基金への安定した拠出を確保することが重要であり、そのためには、広く基金への拠出を募ることが大切であると述べたところである。

※1 沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場

※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 航行援助施設維持更新のための基金について運営調整する場

## (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

#### イ) マラッカ・シンガポール海峡の重要性と同海峡が抱える課題

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同海峡の航行には困難が伴う状況にある。輸入原油の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な関心事項である。

このため、我が国はマ・シ海峡の利用国として唯一、関係民間団体等を通じ、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理など、沿岸国(インドネシア、マレーシア、

## 八) 協カメカニズムのもとでの我が国の取り組みの方向性

マ・シ海峡における国際的な協力がようやく現実に動き出したが、これに関し、交通政策審議会答申（平成19年12月）では「我が国が40年間にわたり同海峡における安全対策を継続してきたことの成果」と評価するとともに、今後の課題・施策の方向性として、①幅広い利用国からの支援の確保、②官民一体となった我が国の取り組み等が示された。

同答申の趣旨を踏まえ、マ・シ海峡の第一の利用国である我が国は、これまでの長期にわたる協力の実績と、沿岸国との間で築かれた信頼関係を活かし、安全対策の支援協力において今後も国際的なリーダーシップを発揮することが必要である。すなわち、既存の航行援助施設の維持更新や平成23年から新たに実施している航行援助施設の維持管理に係るキャパシティビルディングなど各プロジェクトへの支援や協カメカニズムへの参画等を通じて沿岸国への支援を継続するとともに、沿岸国と利用国間の利害調整など積極的に活動することとしている。また、協カメカニズムを有効に機能させるため、今後とも幅広い利用国に対して同メカニズムへの参加を促すこととしている。さらに、国内においても、これまで支援を実施してきた民間団体に加え、新たな民間支援者の拡大を促進すべく、関係方面に積極的に働きかけを行うこととしている。

## ② 海運をめぐる国際的動向

### イ) マルチ及びバイの場を活用した海運交渉

#### i) WTO（世界貿易機関）

現在 WTO においては、2001 年 11 月に開催された第 4 回閣僚会議（カタル・ドーハ）における合意に基づき、新ラウンド（ドーハ開発アジェンダ）の貿易自由化交渉が行われている。サービス貿易分野の交渉は、リクエスト（自由化要求）・オファー（自由化約束）方式により進められており、2003 年 3 月の各国の第 1 次オファー提出期限以降、主に二国間協議を通じて、実質的な自由化交渉が進められてきた。海運分野を含むサービス分野の自由化交渉は、農業分野等のモノの貿易自由化交渉等と併せた一括受諾（シングル・アンダーテイキング）の対象とされている。2010 年 11 月の G20 サミット（韓国・ソウル）及び APEC 首脳会議（横浜）、並びに 2011 年 1 月の WTO 非公式閣僚会議（スイス・ダボス）において、新ラウンドの早期妥結を目指すことが確認され、2011 年中の交渉妥結を目指し積極的に交渉を進めていたが、芳しい進捗が見られなかったことにより 2011 年中の妥結は見送りとなった。2011 年 12 月に開催された第 8 回 WTO 閣僚会議の議長総括において、ドーハ・ラウンド交渉の「新たなアプローチ」を模索する必要性について合意された。これを受けて、我が国を含む有志国が中心となり、新たな協定の策定に向けた議論を継続的に行っている。

海運分野における自由化交渉は、ウルグアイ・ラウンド及びその後の継続交渉（1994～1996 年）において累次行われてきたが、各国の自由化約束の内容が不十分として米国が実質的に交渉に参加せず、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、WTO サービス貿易協定（GATS）の枠外に置かれることとなり、最恵国待遇を始めとするその主要規定が適用されていない状況にある。「海運自由の原則」

（※）を外航海運政策の基本とする我が国は、海運に関心の高いメンバーを集め、海運自由化推進国会合（通称、「海運フレンズ会合」：日本、豪州、カナダ、中国、EU、香港、アイスランド、韓国、メキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スイス及び台湾の 14 カ国・地域をメンバーとする。）を主宰し、海運自由化に向けた議論を推進している。

#### ※ 「海運自由の原則」

海運事業に対する参入の自由を保証し、海上輸送に関して政府の介入による自国商船隊や自国籍船での輸送を優先させることなく、海運企業や輸送船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの考え方に基づく原則。

## マラッカ・シンガポール海峡協カメカニズム

○ 平成19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「協カメカニズム」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) 協カフォーラム（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)

図表 II - 1 - 40 マラッカ・シンガポール海峡協カメカニズム

### ii) EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定)

我が国は WTO による多角的な自由貿易体制を補完する取り組みとして、EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定) 交渉を推進しており、特に東アジア諸国との協定の締結を戦略的課題と位置づけ、交渉を積極的に進めている。

これまでに、13 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、フィリピン、ASEAN、ベトナム、スイス、インド、ペルー) との間で協定が発効しており、海運分野では、フィリピンにおける海運代理店業にかかる外資規制の完全撤廃や、ブルネイにおける LNG を含む外航貨物輸送についての自由化約束を獲得する等、一定の成果を得てきている。

現在、日豪 EPA、日 EU EPA、RCEP、TPP 等の交渉・交渉前協議等を行っており、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推進し、海運サービスの自由化を求めている。

### iii) APEC (アジア太平洋経済協力)

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「港湾・海事専門家会合」 (議長国は我が国) として、海運分野における「ボゴール目標」 (※) の実現に向けた取り組みとともに、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い、その下にはサブコミッティーとして海事保安を取り扱う「海事保安専門家会合」が設置されている。

2013 年 4 月に、第 37 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がベトナム・ホーチミンにて開催された。同会合においては、港湾海事分野における環境政策の重要性が認識された (グリーンポートイニシアティブ) ほか、我が国が主導しているものとして、①海運分野の自由化の取り組みを促進するための「APEC 海運政策研修」プロジェクトの推進、②サプライ・チェーンの接続性向上に向けた海上コンテナ輸送の可視化の強化、③港湾環境政策に対する参加国間における共通した取り組みの必要性が認識され、関連プロジェクトを連携の上推進することの合意、④パナマ運河及びスエズ運河通航料問題では、運河利用者と両運河庁との間で事前の対話が重要であるとの認識を共有するとともに、引き続き情報の共有を図っていくこと、⑤ APEC 地域におけるクルーズの振興のために、同域内のクルーズターミナルの最新情報について、共同のウェブサイト等を通じ、クルーズ船社等に提供し、クルーズ産業及び同域内の相互観光の振興を図ることについて合意した。また、海事保安専門家サブ会合では、我が国から 2012 年 11 月にインドネシアで開催された日 ASEAN 交通大臣会合で、新しい「日 ASEAN 港湾保安向上行

動計画」が承認されたこと、また、その新しい計画に基づいて 2013 年 1 月にベトナムで第 10 回日 ASEAN 港湾保安専門家会合及び第 1 回監査デモンストレーションを開催したことなどの報告を行った。

#### ※「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。

### iv) CSG 会議 (海運先進 18 ヶ国当局間会議)

CSG (Consultative Shipping Group) 会議は、海運自由の原則を目的とした 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の場。

発足当時より、主に米国の国際海運に対す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り組みを行ってきている。近年は、海洋環境保護、航行安全、海賊問題等、海運に関する幅広い議題についても政策対話を行っている。

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。

2013 年 4 月には、ドイツ・ハンブルグにて CSG 会議が開催され、海運に関する環境問題、パナマ運河及びスエズ運河通航料問題など、海運に関わる最新のテーマについて議論が行われた。

主要海運国の一つである我が国は、我が国の海運分野の成長戦略に関するプレゼンテーションを行ったほか、パナマ運河及びスエズ運河通航料問題をとりあげ、それぞれの運河庁と海運業界とが双方にとって利益となるような建設的な協議の場が重要であるとの認識の共有を図るなど、各種審議に積極的に対応した。

#### CSG メンバー国：以下の 18 ヶ国の海運当局

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

### ロ) 海運に関わる国際協力～インドネシア海運振興プロジェクト

インドネシアは約 17,000 の島々からなる島嶼国であり、ASEAN 最大の人口 (約 2 億 4 千万人：世界第 4 位) や豊富な天然資源を擁し、近年、著しい経済成長 (2010 年：6.1%、2011 年：6.5%、2012 年：6.3%) を遂げており、我が国企業も多く進出している。同国

においては、海運が人・物の輸送手段として重要な役割を果たしている一方で、海事産業の振興政策及び制度、船舶調達の経済力、技術力等の欠如により、安全性や経済性及び環境等の点について多くの問題を抱えたまま船舶を運航している場合が多い。

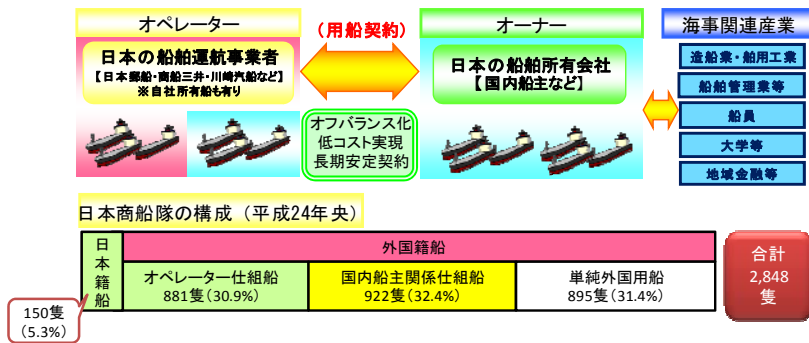
このため、同国からの要請に基づき、2002年より我が国主導で「内航海運及び海事産業マスタープラン」策定調査を行い、これを受けて、2006年からは長期専門家の派遣を含む技術協力プロジェクト「海運振興プロジェクト」を実施した。

以上により、資金調達が困難な同国の中小零細船主に対して、比較的有利で船舶を調達するための、我が国の援助を原資とした「公的船舶金融制度」と、船舶の安全性を確保して船舶の経済的価値を維持するための「船舶管理制度」をセットで提供するプロジェクトとして実を結んできており、派遣された専門家の助言等を得て、現在同国政府内で制度を構築するための準備が進んでいるところである。今後は、その制度実施に向けた国際協力を引き続き推進する予定である。

公的船舶金融制度は同国の造船所の設備の更新・増強にも活用されることになっており、同国の海事産業全体の振興が図られるとともに、物流の近代化、効率化を通じて同国の経済発展にも大きく寄与するものである。

### (3) 我が国外航海運に関する支援措置

船舶取得は投資金額が大きく、多大なリスクの処理が必要となるが、このリスク分散を果たしつつも長期安定で低コストな船舶の調達実現に寄与しているのが国内船主である。日本商船隊に定期用船等の形態で実に日本商船隊の約3分の1にあたる922隻もの船舶を提供して、日本商船隊の競争力の源泉となっている国内船主に対する税制等の整備も重要な課題である。



### ①税制措置

事項	対象	特例措置の内容
船舶の特別償却 (※1)	外航環境低負荷船 (※2)	取得価格の18% (外国籍船については16%)
買換資産の課税の特例	日本船舶	譲渡差益の80% (※3)
登録免許税の課税の特例	国際船舶 (※4)	税率 3.5/1000 (本則、4/1000)
船舶の特別修繕準備金	船舶安全法における定期検査を受ける船舶	定期検査に要する費用に係る修繕準備金の積立限度額 (3/4)
固定資産税の課税の特例	外航船舶	課税標準 1/6
	国際船舶 (※4)	課税標準 1/18
	外航用コンテナ	課税標準 4/5
トン数標準税制	認定事業者が運航する日本船舶及び準日本船舶	みなし利益課税 (※第I部 第1章第1(5)②参照)

※1 トン数標準税制適用事業者及びその海外子会社が新たに取得・建造する船舶については適用除外。

※2 EEDI (Energy Efficiency Design Index (二酸化炭素放出抑制指標) (1トンの貨物を1マイル輸送する際に放出される二酸化炭素量)) の値が、海洋汚染防止法により制限される船舶については、EEDI が海洋汚染防止法による基準値の93/100以下であること。

※3 船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては購入資産の簿価に対して一定額を減額することができる制度。

※4 国際船舶：所定の要件 (①総トン数2,000トン以上、②遠洋区域又は近海区域が航行区域、③専ら外航に使用されている船舶、④近代化船、混乗船、承認船員配乗船、LNG船、RORO船) に該当する日本籍の外航船。

図表II-1-41 外航海運への税制措置

国名	5年間の償却可能範囲(含特別償却率)	登録免許税又は登録料(※2)	固定資産税	トン数標準税制導入の有無
日本	61.3 (特別償却18%含む)(※1)	100	課税	有
ノルウェー	53.00%	19.5	非課税	有
デンマーク	52.00%	47.8	非課税	有
ドイツ	76.00%	21.0	非課税	有
オランダ	100.00%	0	非課税	有
フランス	87.00%	0	非課税	有
イギリス	76.00%	0.5	非課税	有
アメリカ	84.00%	0.1	州により課税	有
シンガポール	100%	23.35	非課税	無
中国(香港)	100%	1.1	非課税	無

(※1) 定率法の場合。

(※2) 日本の税額を100とした場合の各国の指数。

図表Ⅱ-1-42 各国の外航海運における税制度比較

## ②国際船舶制度

我が国では、外航海運事業者のコスト削減のため、日本籍船の海外への移籍等による海外流出、いわゆる「フラッグング・アウト」が加速され、また、外航海運に従事する日本人船員数の減少も進んだため、政府としては、日本船籍・日本人船員の維持・確保を図るべく、平成8年に「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する固定資産税や登録免許税の軽減措置(①参照)を講じている。

## 2. 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、平成25年4月1日現在、950事業者(対前年比10事業者減)によって1,682航路(対前年比17航路減)が経営され、これに就航している船舶は2,274隻(対前年比2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、航路数、隻数ともに減少しているが、フェリー航路事業については、事業者数、航路数が増加している。旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数が減少しているものの、隻数は増加している。

区分	年	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	21	432	573	1,235
	22	426	568	1,207
	23	424	571	1,197
	24	415	563	1,176
	25	410	551	1,160
特定旅客定期航路事業	21	7	9	12
	22	6	8	10
	23	6	7	8
	24	6	7	8
	25	6	7	8
旅客不定期航路事業	21	531	1,080	1,086
	22	532	1,095	1,064
	23	538	1,115	1,088
	24	539	1,129	1,088
	25	534	1,124	1,106
計	21	970	1,662	2,333
	22	964	1,671	2,281
	23	968	1,693	2,293
	24	960	1,699	2,272
	25	950	1,682	2,274
うちフェリー航路事業	21	152	177	338
	22	149	173	317
	23	147	171	306
	24	142	165	302
	25	147	170	302

図表Ⅱ-1-43 各航路事業の業種別概要数

### ロ) 輸送実績

平成23年度の輸送実績は、輸送人員で8,407万人（対前年度比1.2%減）、輸送人キロで30億472万人キロ（対前年度比1.4%増）となった。

（単位：百万人、百万人キロ、%）

区分	年度	輸送人員		輸送人*。	
			対前年度 伸び率		対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	19	91.5	2.1	3,655	0.7
	20	89.4	▲2.3	3,363	▲8.0
	21	83.1	▲7.0	2,920	▲13.2
	22	76.8	▲7.6	2,872	▲1.6
	23	76.7	▲0.1	2,933	2.1
特定旅客定期航路事業	19	0.1	▲19.3	0	▲23.3
	20	0.1	▲6.8	0	▲8.5
	21	0.2	58.6	1	237.0
	22	0.2	17.7	2	140.5
	23	0.2	▲4.6	2	▲0.6
旅客不定期航路事業	19	9.2	▲2.7	178	18.0
	20	9.5	3.3	147	▲17.4
	21	8.9	▲6.3	152	3.4
	22	8.1	▲9.6	130	▲14.3
	23	7.2	▲11.5	112	▲13.9
計	19	100.8	1.6	3,834	1.3
	20	99.0	▲1.7	3,510	▲8.5
	21	85.1	▲6.9	3,073	▲12.5
	22	85.0	▲7.7	3,004	▲2.3
	23	84.1	▲1.2	3,047	1.4

注) 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-1-44 旅客輸送実績

一方、自動車航路実績では、台数でトラックが3,926千台（対前年度比0.1%増）、乗用車・その他が7,664千台（対前年度比0.1%増）となり、台キロではトラックが887百万台キロ（対前年度比1.9%増）、乗用車・その他で617百万台キロ（対前年度比3.7%増）となった。

（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			
19 台数	5,072	▲3.3	9,992	▲2.5	15,064	▲2.8
	台キロ	1,055	▲3.6	722	▲4.6	1,777
20 台数	4,797	▲5.4	9,897	▲1.0	14,694	▲2.5
	台キロ	945	▲10.4	637	▲11.8	1,582
21 台数	4,122	▲14.1	8,258	▲16.6	12,380	▲15.7
	台キロ	863	▲8.7	600	▲5.8	1,463
22 台数	3,922	▲4.9	7,659	▲7.3	11,581	▲6.5
	台キロ	870	0.8	595	▲0.9	1,465
23 台数	3,926	0.1	7,664	0.1	11,590	0.1
	台キロ	887	1.9	617	3.7	1,504

注) 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-1-45 自動車航路実績

### 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5航路減少、営業収入は約70億円減少している。

営業損益及び経常損益については、前年度より赤字額が増加し、経常収支率は98.9%となり、依然として厳しい経営状況が続いている。



(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	19	503	282,841	▲ 13,174	▲ 14,841	95.1
	20	500	282,136	▲ 20,749	▲ 22,246	92.8
	21	527	239,400	▲ 4,259	▲ 4,732	98.1
	22	522	237,267	285	499	100.2
	23	519	237,464	▲ 4,237	▲ 2,646	99.0
特定旅客定期航路事業	19	4	113	18	16	116.6
	20	5	130	27	24	123.0
	21	7	252	12	10	104.1
	22	7	275	▲ 16	▲ 16	94.5
	23	7	297	28	27	110.2
旅客不定期航路事業	19	642	24,012	47	151	100.6
	20	665	23,054	▲ 349	▲ 351	98.5
	21	663	24,771	▲ 4,146	▲ 2,673	90.9
	22	661	26,706	▲ 2,620	▲ 2,664	91.0
	23	659	19,404	▲ 495	▲ 369	98.2
計	19	1,149	306,966	▲ 13,109	▲ 14,674	95.5
	20	1,170	305,320	▲ 21,071	▲ 22,573	93.2
	21	1,197	264,422	▲ 8,393	▲ 7,394	97.9
	22	1,190	264,249	▲ 2,354	▲ 2,183	99.2
	23	1,185	257,165	▲ 4,703	▲ 2,987	98.9

(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。

図表Ⅱ-1-46 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)

### 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、平成25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

平成24年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると、航路数、航路距離の増減はなかった。

航送台数、航送台キロについては、前年度より増加したものの、旅客輸送については減少が生じ、依然として厳しい状況が続いている。

(単位:千台、百万台キロ)

区分	平成23年度			平成24年度		
	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
航路数	11 航路			11 航路		
航路距離	8,420 km			8,420 km		
就航隻数	35 隻			35 隻		
	(平成24年4月1日現在)			(平成25年4月1日現在)		
区分	輸送実績	構成比	対前年度伸び率	輸送実績	構成比	対前年度伸び率
航送台数	1,852	100.0%	2.4%	1,887	100.0%	1.9%
普通トラック	1,123	60.6%	1.4%	1,130	59.9%	0.6%
乗用車・その他	729	39.4%	3.7%	757	40.1%	3.8%
8トントラック換算計	1,425		1.6%	1,450		1.8%
航送台キロ	1,183	100.0%	3.4%	1,203	100.0%	1.7%
普通トラック	728	59.5%	2.2%	730	60.7%	0.3%
乗用車・その他	455	40.5%	5.3%	473	39.3%	4.0%
8トントラック換算計	917		2.5%	931		1.5%
旅客輸送人員	2,229 千人		5.9%	2,187 千人		-1.9%
旅客輸送人キロ	1,234 百万人キロ		5.4%	1,224 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. 速報値である。

図表Ⅱ-1-47 長距離フェリー航路の輸送実績

### ハ) 経営状況

平成24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、営業収入は前年度よりも増加し営業費用は減少したため、営業損益は約55億8千万円と、2期連続の黒字となり、経常損益は約42億9千万円の黒字となった。

しかしながら、主要燃料油価格の高止まり等により、長距離フェリー事業者を取り巻く環境は依然として厳しい状況である。

なお、24年度末における財務状況は、図表Ⅱ-1-49のとおりである。

(単位：百万円、%)

区分	平成23年度	平成24年度	対前年度比
営業収入	130,151	131,616	101.1%
営業費用	126,854	126,034	99.4%
営業損益	3,297	5,582	—
経常損益	2,303	4,290	—
当期損益	837	2,661	—

(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収支状況(8社)

(単位：百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	34,734	22.5%
	固定資産	119,481	77.5%
	資産合計	154,215	100.0%
負債	流動負債	55,877	36.2%
	固定負債	65,768	42.6%
	負債合計	121,645	100.0%
純資産		32,570	21.1%
負債・純資産合計		154,215	100.0%

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。

2. 速報値である。

図表Ⅱ-1-49 長距離フェリー事業者財務状況(8社)

### 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、離島航路事業は平成25年4月1日現在、240事業者によって297航路が経営されており、就航船舶は553隻(約20万総トン)となっている。

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

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	156	32	52	240

図表Ⅱ-1-50 事業者経営形態

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
23	307	578	200,086	346
24	300	562	196,538	350
25	297	553	198,225	359

図表Ⅱ-1-51 就航船舶

#### ロ) 輸送実績

平成23年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,206万人(対前年度比0.1%増)、輸送人キロで10億6,348万人キロ(同0.1%増)となっている。

(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
H21	37,216	▲ 21.2	▲ 34.3
H22	41,977	1.1	1.3
H23	42,055	0.1	0.1

図表Ⅱ-1-52 離島航路の旅客輸送実績

#### ハ) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、平成23年度の経常収支率は、92.2%となった。

(単位：百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
H21	68,581	▲ 2,633	▲ 2,611	96.4
H22	69,071	▲ 4,204	▲ 3,843	94.9
H23	73,764	▲ 7,865	▲ 6,519	92.2

図表Ⅱ-1-53 離島航路の収支状況

### 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、平成 12 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。

区 分	19年4月	20年4月	21年4月	22年4月	23年4月	24年4月	25年4月
届出事業者数	2,681	2,913	3,033	3,178	3,243	3,334	3,496

図表Ⅱ-1-54 届出事業者数の推移

### (2) 国内旅客輸送における取り組み

#### ① 活力ある離島航路の実現

##### イ) 航路の維持・整備のための公的補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州及び沖縄本島を含めて6千8百余の島嶼を有しており、そのなかの4百余の島嶼に人々が暮らしている。

離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向をたどっており、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況下にある。

そのような離島航路事業者に対し、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、航路の維持・改善を図っている。

(単位:百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付金額
20	109	119	7,081
	(108)	(118)	(7,080)
	( 1)	( 1)	( 1)
21	162	106	7,301
	( 96)	(106)	(5,496)
	( 66)	( 74)	(1,805)
22	115	124	4,771
	( 93)	(102)	(4,575)
	( 22)	( 22)	( 196)
23	109	119	6,000
	( 94)	(104)	(5,279)
	( 15)	( 15)	( 248)
24	127	138	6,922
	(108)	(119)	(5,823)
	( 19)	( 19)	( 893)

(注) 1. ( ) は内訳であり、上段は離島航路補助、下段はバリアフリー化建造費補助（平成21年度より離島航路構造改革補助）  
 2. 平成19～21、24年度は補正予算額を含む  
 3. 平成23年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金305億円の内数  
 4. 平成24年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金332億円の内数

図表Ⅱ-1-55 離島航路補助金交付実績等

また、離島の人口減少や地域経済の衰退も進み、安定的な航路の維持が難しくなってきたことから、平成 21 年度より、増大する欠損を抑制しつつ持続的な航路運営を図るための離島航路構造改革補助制度を創設した。

更には、23 年度より離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道のそれぞれの支援制度を統合した「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、この事業のなかで引き続き航路維持を図ることとし、従来の運航欠損額の事後的な補填形式から、効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更することで、より効果的・効率的な支援を実施している。

#### ② 旅客船のバリアフリー化の推進

##### イ) 背景

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、平成 27 年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。また、近年、障害者が障害を持たない人と同等に生活し活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念に基づいて、障害者が障害を持たない人とともに活動しサービスを受けることができるよう配慮することが求められている。

こうした背景から、18年6月21日にバリアフリー法が施行され、同法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において22年末までの整備目標等が定められて

いたが、目標期限が到来したことから、バリアフリー法施行の経験、各方面からの要請・ご指摘等を踏まえ、「スパイラルアップ」の考え方の下に、a)施設等の一層のバリアフリー化の促進、b)基本構想の作成促進、c)教育訓練・心のバリアフリーの促進を柱として基本方針を見直し、新たな整備目標等を定めた基本方針が23年3月31日より施行された。

旅客船分野のバリアフリー化については、旅客船を取り巻く環境が、景気低迷や利用客の減少など厳しい状況にあることからなかなか進まず、高齢者や障害者等の旅客船利用時における利便性は必ずしも良好とは言えない状況にあるものの、バリアフリー化を促進するため、23年度からは地域公共交通確保・維持改善事業において、旅客船及び旅客船ターミナルのバリアフリー化に対する支援を設けている。

### ロ) バリアフリー基準及び基本的方針

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

これまでの基本方針において旅客船は、平成22年までに、総隻数約1,000隻のうち約50%に当たる約500隻（年間平均建造数が平均50隻より推計）をバリアフリー化されたものとする整備目標を掲げていたが、近年の旅客船事業の不振、燃料油価格の高止まり等の影響による費用負担増等により、使用船舶の建造が低迷していることから、24年3月末現在、727隻中150隻（20.6%）にとどまっている。

なお、23年3月31日より施行された改正基本方針においては、旅客船について、以下のとおり整備目標を定めている。

総隻数約800隻のうち約50%に当たる約400隻について、平成32年度までに、移動等円滑化を実施する。また、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、平成32年度までに、原則として全て移動等円

滑化を実施する。

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

**乗船口**  
乗船口にスロープを設置し、手すりを高低別に配置することにより、車椅子使用者等の乗下船時の移動の負担を軽減しています。



**通路**  
点字等案内表示を加え、端部を突起しない構造にした手すりや段差が生じる箇所にはスロープ等を設置し、車椅子使用者等の移動負担を軽減しています。



**バリアフリー客室**  
車椅子による移動を容易にするための空間を設け、通報装置を設置しています。



**バリアフリートイレ**  
車椅子使用者や高齢者等が利用しやすい空間を設けるとともに、手すりを設置しています。



図表Ⅱ-1-56 国内旅客船のバリアフリー化

### ③国内旅客航路の活性化

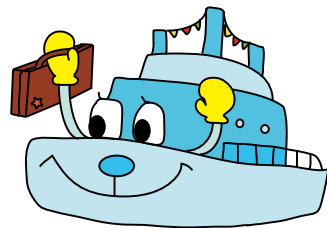
国内旅客船は、利用者の減少・景気の後退等により、厳しい経営状況が続く一方、四面を海に囲まれた我が国における貴重な交通モードとして、また、スローライフを満喫できる移動空間として、より多くのユーザーから期待されており、我が国の魅力を発信するツールとしても注目されている。

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

そのひとつとして、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、平成 20 年度までに、全 100 選を選ぶとともに「ベストショット賞」「ベストコメント賞」を選定した。

旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、23 年 10 月にファミトリップ(体験航海)を開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。

25 年度は、100 選を活用して「船旅の魅力」を更に戦略的にPRすること、セミナーやファミトリップを継続して開催することにより旅行業界との連携を更に強化するなど、引き続き国内旅客船の活用に向けた取り組みを進めていくこととしている。



★船旅王子★

## 3. 内航海運

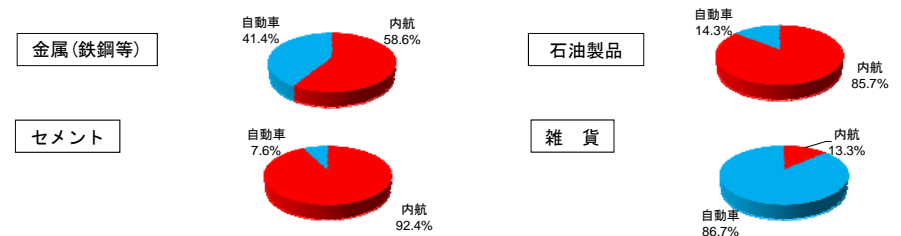
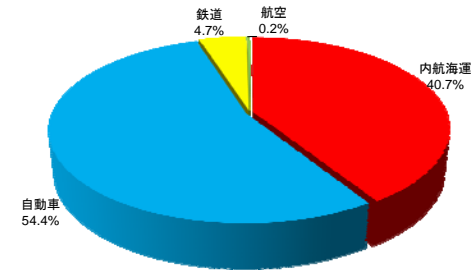
### (1) 内航海運の現状

#### 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 40.7% (平成 23 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-1-59 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。



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

図表Ⅱ-1-57 輸送機関別シェア (平成 23 年度：トンキロベース)

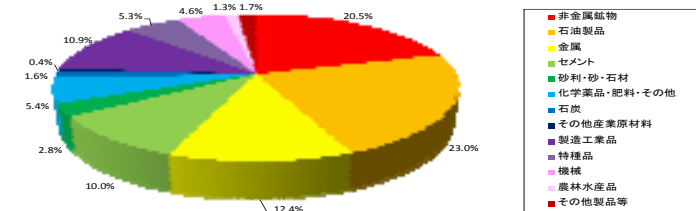
年度	輸送量(万t)					輸送活動量(百万t・km)					平均輸送距離(Km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
昭和45	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
50	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
55	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
60	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
平成2	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918
7	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,893 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963
8	54,691 (8.21)	604,209 (90.67)	7,356 (1.10)	100 (0.02)	666,356 (100)	241,756 (42.30)	303,896 (53.17)	24,968 (4.37)	962 (0.17)	571,582 (100)	442	50	339	962
9	54,144 (8.27)	593,451 (90.66)	6,923 (1.06)	101 (0.02)	654,619 (100)	237,018 (41.78)	304,691 (53.71)	24,618 (4.34)	981 (0.17)	567,308 (100)	438	51	356	971
10	51,665 (8.24)	569,080 (90.78)	6,037 (0.96)	102 (0.02)	626,884 (100)	226,980 (41.27)	299,125 (54.39)	22,920 (4.17)	985 (0.18)	550,010 (100)	439	53	380	966
11	52,260 (8.27)	573,607 (90.78)	5,869 (0.93)	106 (0.02)	631,842 (100)	229,432 (41.07)	305,600 (54.71)	22,541 (4.04)	1,039 (0.19)	558,612 (100)	439	53	384	980
12	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.10)	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
13	52,007 (8.62)	545,455 (90.39)	5,867 (0.97)	102 (0.02)	603,431 (100)	244,451 (42.20)	311,599 (53.79)	22,193 (3.83)	994 (0.17)	579,237 (100)	470	57	378	975
14	49,725 (8.61)	521,973 (90.39)	5,659 (0.98)	100 (0.02)	577,457 (100)	235,582 (41.38)	310,614 (54.56)	22,131 (3.89)	991 (0.17)	569,318 (100)	474	60	391	991
15	44,554 (7.94)	511,348 (91.09)	5,360 (0.95)	103 (0.02)	561,365 (100)	218,191 (38.79)	320,466 (56.97)	22,794 (4.05)	1,027 (0.18)	562,478 (100)	490	63	425	997
16	44,025 (8.08)	495,325 (90.94)	5,222 (0.96)	107 (0.02)	544,679 (100)	218,833 (38.49)	326,215 (57.37)	22,476 (3.95)	1,058 (0.19)	568,582 (100)	497	66	430	989
17	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.82)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
18	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
19	40,969 (7.77)	481,189 (91.25)	5,085 (0.96)	115 (0.02)	527,358 (100)	202,962 (34.95)	353,320 (60.84)	23,334 (4.02)	1,145 (0.20)	580,761 (100)	495	73	459	996
20	37,871 (7.53)	460,075 (91.53)	4,623 (0.92)	107 (0.02)	502,676 (100)	187,859 (33.78)	344,939 (62.02)	22,256 (4.00)	1,078 (0.19)	556,132 (100)	496	75	481	1,007
21	33,218 (7.04)	433,954 (92.02)	4,325 (0.92)	103 (0.02)	471,600 (100)	167,315 (32.05)	333,181 (63.82)	20,562 (3.94)	1,043 (0.20)	522,101 (100)	504	77	475	1,013
22	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032
23	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100)	485	51	501	1,033

○ 国土交通省資料より作成。

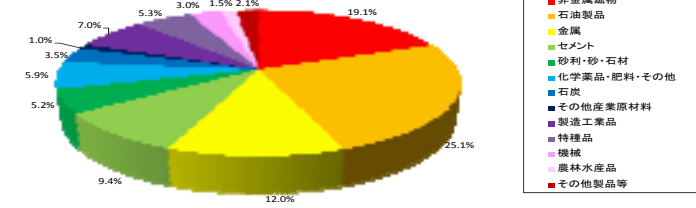
(注) ①( )は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である(平成22年度から家用貨物軽自動車の数字は除く)。平成22年度からの調査・統計方法の変更、東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の23年3月及び4月の数値は含まれない。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

図表Ⅱ-1-58 輸送機関別貨物輸送量の推移

トンベース：平成23年度



トンキロベース：平成23年度



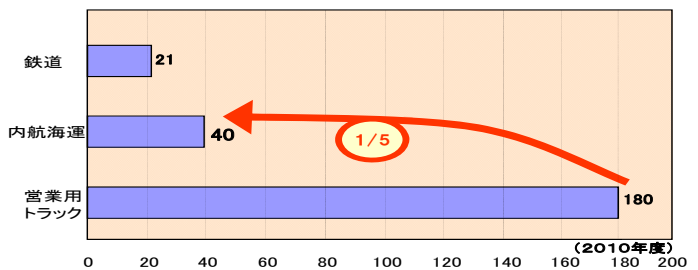
○「内航船舶輸送統計年報」より作成

図表Ⅱ-1-59 輸送品目別シェア(平成23年度)

内航海運は、1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は、営業用貨物車(トラック)と比較して約5分の1であるとともに、図表Ⅱ-1-61及び図表Ⅱ-1-62を見てもわかるとおり、平成23年度の従業員(内航船員)1人あたりの輸送トンキロは8年度と比較すると約2割増、また、24年度の1隻あたりの平均総トン数は7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。

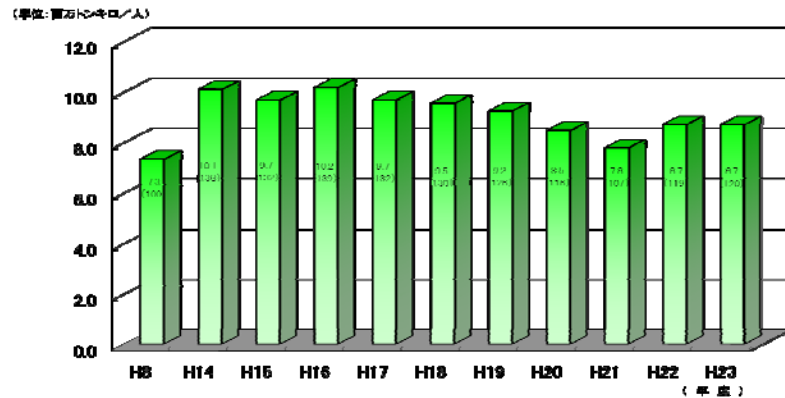
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

1トンの貨物を1km輸送したときの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量



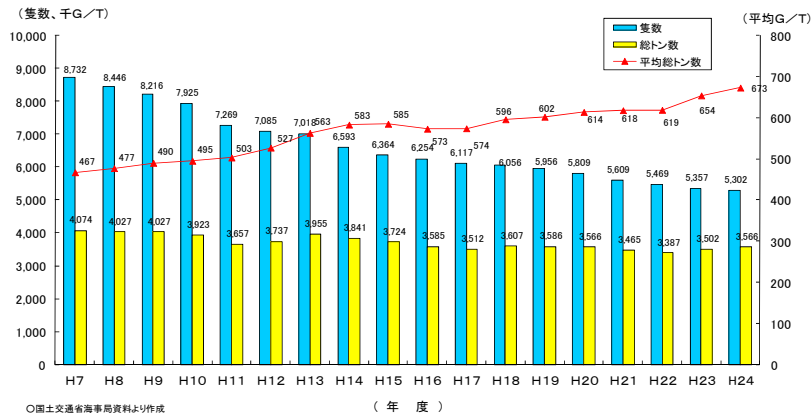
国土交通省資料より作成

図表Ⅱ-1-60 輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出原単位(平成22年度)



○ 国土交通省海事局資料より作成  
 (注)  
 1. ( ) 内はH8年度を100とした場合の指数。  
 2. 従業員1人あたりの輸送トンキロ。

図表 II - 1 - 61 輸送効率性の推移



○ 国土交通省海事局資料より作成  
 各年度末現在

図表 II - 1 - 62 内航船舶の推移

### ②内航海運業者の現状

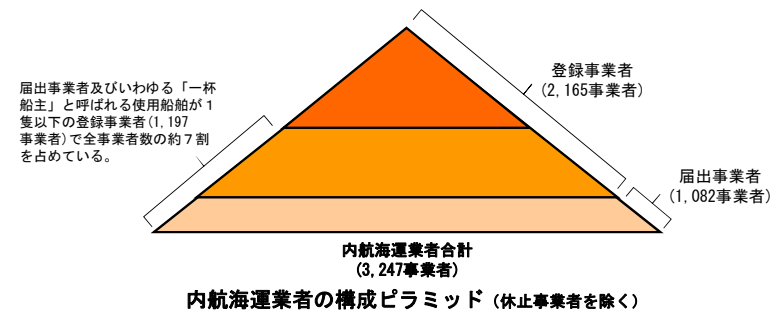
平成 25 年 4 月 1 日現在、登録事業者は 2,380 者、届出事業者は 1,327 者となっており、その 99.6%が中小企業（資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下の企業）となっている。

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。

#### 概要

1. 内航海運業者数 3,707事業者（うち、休止事業者460者） **99.6%が中小企業**
2. 登録事業者数 2,380事業者（うち、休止事業者215者）
3. 届出事業者数 1,327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。

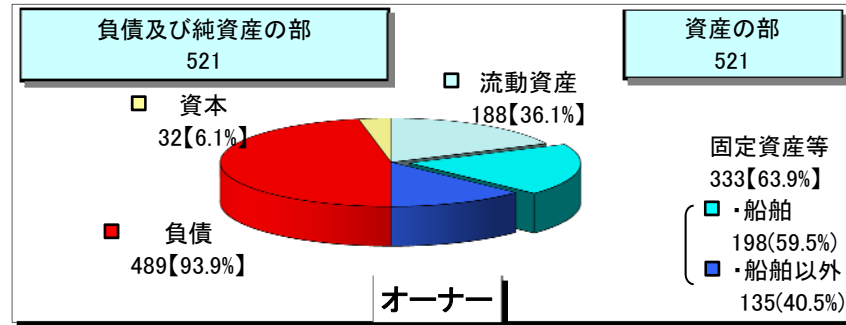
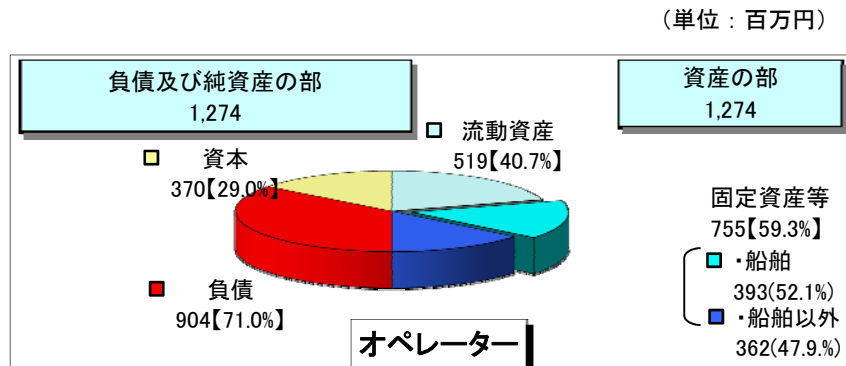


○ 海事局資料より作成  
 (注) 平成25年4月1日現在。

図表 II - 1 - 63 内航海運の事業構造

### ③財務状況

平成22年度の内航海運業者の財務状況をみると、①資産に占める固定資産の割合は、オペレーターが59.3%、オーナーが63.9%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②自己資本比率は、オペレーターが29.0%、オーナーが6.1%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。



○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

図表Ⅱ-1-64 内航海運の財務状況

### ④輸送動向・市況

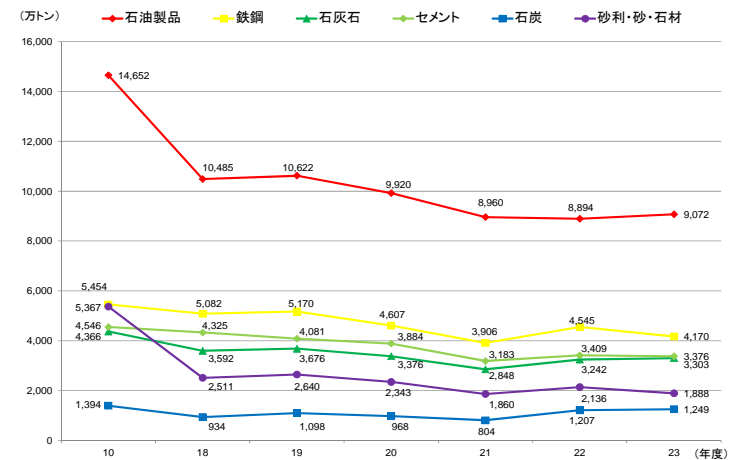
平成23年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で2.8%減少している。主要品目別（トンベース）では、鉄鋼は同9.3%減と減少しているものの、その他の品目については、石油製品は前年度比2.0%増、石灰石は同1.9%増、セメントは同1.0%減、石炭は同3.5%増、砂利・砂・石材は同1.2%減と、ほぼ横ばいとなっている。

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	
昭和45	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
50	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
55	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
60	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
平成2	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	111.1
7	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
12	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
15	445,544	118.3	89.6	2,182	144.3	92.6
16	440,252	116.9	98.8	2,188	144.7	100.3
17	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
18	416,644	110.6	97.8	2,078	137.4	98.2
19	409,694	108.8	98.3	2,030	134.3	97.7
20	378,705	100.5	92.4	1,879	124.3	92.6
21	332,175	88.2	87.7	1,673	110.6	89.0
22	336,734	89.4	101.4	1,799	119.0	107.5
23	360,983	95.8	107.2	1,749	115.7	97.2

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

(注) 調査方法が昭和49年度から変更になったため、45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 内航貨物輸送量の推移



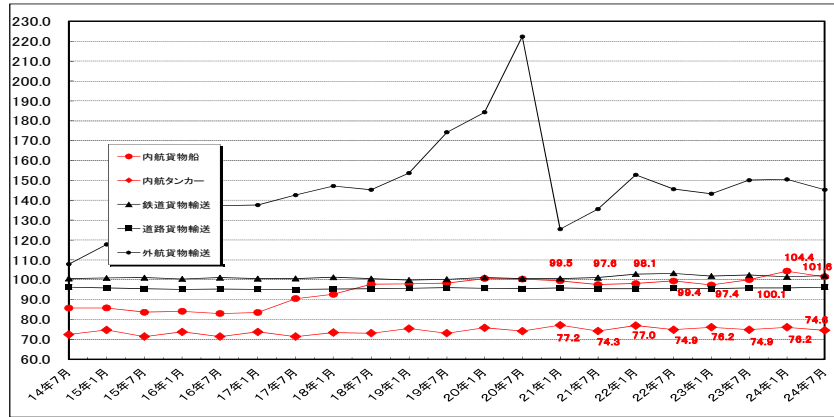
○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

図表Ⅱ-1-66 主要品目別輸送量の推移



# 第1章 海上輸送分野

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ-1-67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、17年後半から回復傾向となっている。ただし、内航タンカーについては、若干の回復傾向にあるものの、依然として低迷した状態が続いている。



○平成7年(95年)平均=100  
○日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」

図表Ⅱ-1-67 サービス価格推移(平成7年基準)

平成20年秋以降は、世界的な不況に伴い、産業基礎物資を中心に貨物輸送量が急減しており、経営に与える影響が懸念される。

## ⑤内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、平成25年3月末現在で合計5,302隻(前年度比1.9%減)、3,566千総トン(前年度比1.8%増)となっている。

船型別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の79.6%を占めているが、総トン数ベースでは全体の24.0%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の9.7%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の64.0%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、25年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と15年3月末のそれとを比較すると、5.0%から49.5%の増加となっている。

船型 (総トン)	平成15年3月31日		平成25年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,992 (30)	60,355 (2)	1,782 (34)	45,675 (1)
100総トン以上200総トン未満	1,486 (23)	259,554 (7)	927 (17)	161,788 (5)
200総トン以上300総トン未満	296 (4)	76,944 (2)	275 (5)	70,482 (2)
300総トン以上400総トン未満	264 (4)	93,030 (2)	195 (4)	68,379 (2)
400総トン以上500総トン未満	1,257 (19)	608,710 (16)	1,043 (20)	509,811 (14)
500総トン以上700総トン未満	355 (5)	236,358 (6)	205 (4)	132,436 (4)
700総トン以上1000総トン未満	280 (4)	236,412 (6)	362 (7)	295,420 (8)
1000総トン以上2000総トン未満	226 (3)	339,144 (9)	143 (3)	210,842 (6)
2000総トン以上3000総トン未満	145 (2)	392,701 (10)	72 (1)	192,789 (5)
3000総トン以上4500総トン未満	160 (2)	586,191 (15)	157 (3)	578,236 (16)
4500総トン以上6500総トン未満	73 (1.1)	378,404 (10)	58 (1)	298,073 (8)
6500総トン以上	59 (0.9)	572,791 (15)	83 (2)	1,002,415 (28)
合計	6,593 (100)	3,840,594 (100)	5,302 (100)	3,566,347 (100)
平均総トン数	583		673	

○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. 単位未満の端数については端数処理のため、合計と内計が一致しない場合もある。

図表Ⅱ-1-68 内航船の船型別船腹量

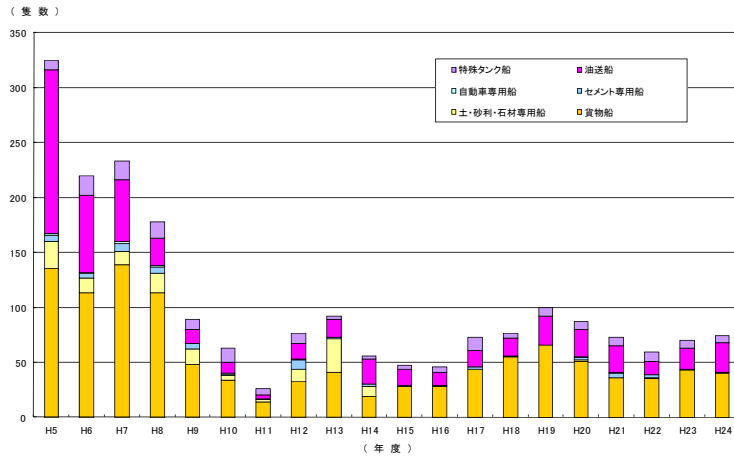
船種	平成15年3月31日		平成25年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,879	1,534,105 (395)	3,463	1,725,280 (498)
土・砂利・石材専用船	921	713,877 (775)	387	239,254 (618)
セメント専用船	177	437,473 (2472)	139	360,879 (2596)
自動車専用船	49	197,871 (4038)	20	96,168 (4808)
油送船	1,166	746,911 (641)	980	938,733 (958)
特殊タンク船	401	210,357 (525)	313	206,033 (658)
合計	6,593	3,840,594 (583)	5,302	3,566,347 (673)

○国土交通省海事局調べ

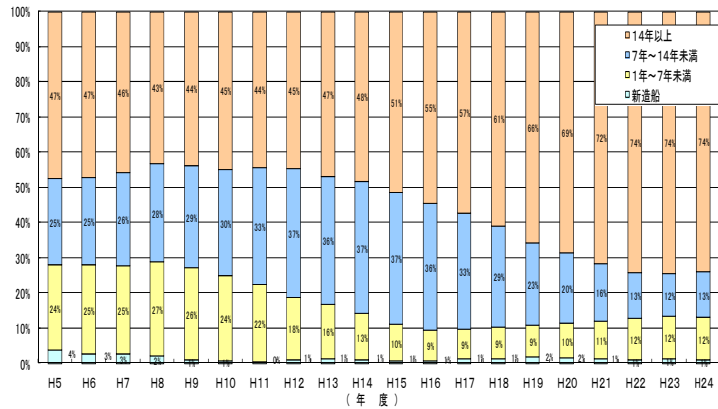
- (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。  
2. ( )は平均総トン数である。

図表Ⅱ-1-69 内航船の船種別船腹量

内航船舶の新造船隻数は、5年度には325隻を記録したが、24年度はピーク時の約23%に当たる74隻であった。これは、輸送需要の低迷に加え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、11年度の44%以降上昇傾向にあり、24年度末には全体の74%を占めるまでに至っている。



図表 II - 1 - 70 船種別新造船隻数の推移

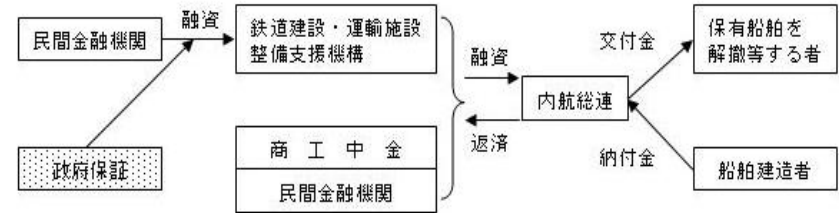


図表 II - 1 - 71 船齢構成の推移

### (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、昭和 41 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、平成 10 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 - 72 内航海運暫定措置事業の概要

実施状況は、交付金が 1,746 隻、207 万対象トン、1,310 億円、納付金が 1,222 隻、284 万対象トン、909 億円となっている (25 年 3 月現在認定ベース)。

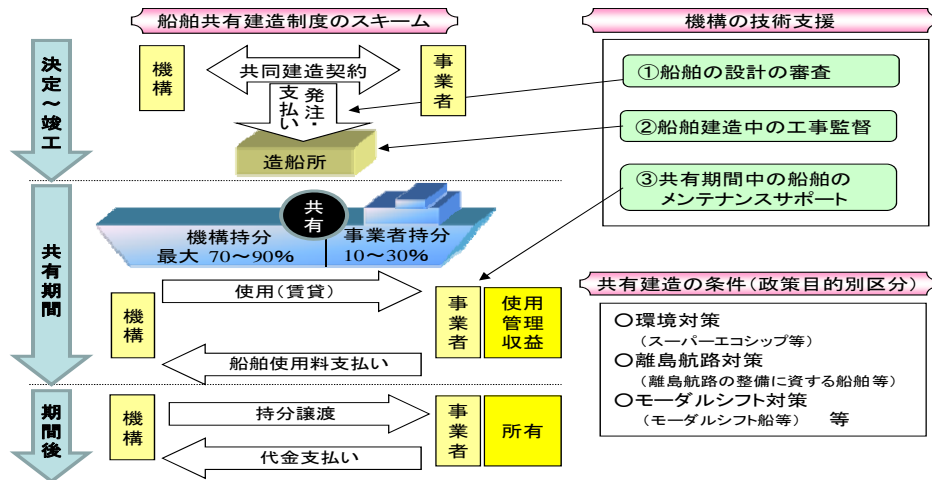
## (3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

### ①制度の概要

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

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

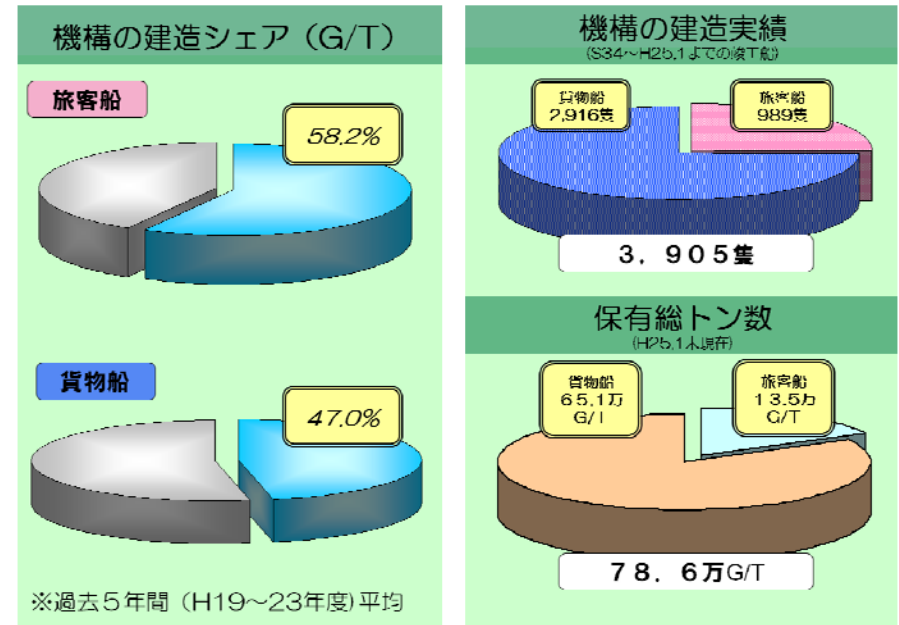


図表Ⅱ-1-73 船舶共有建造制度の概要

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

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

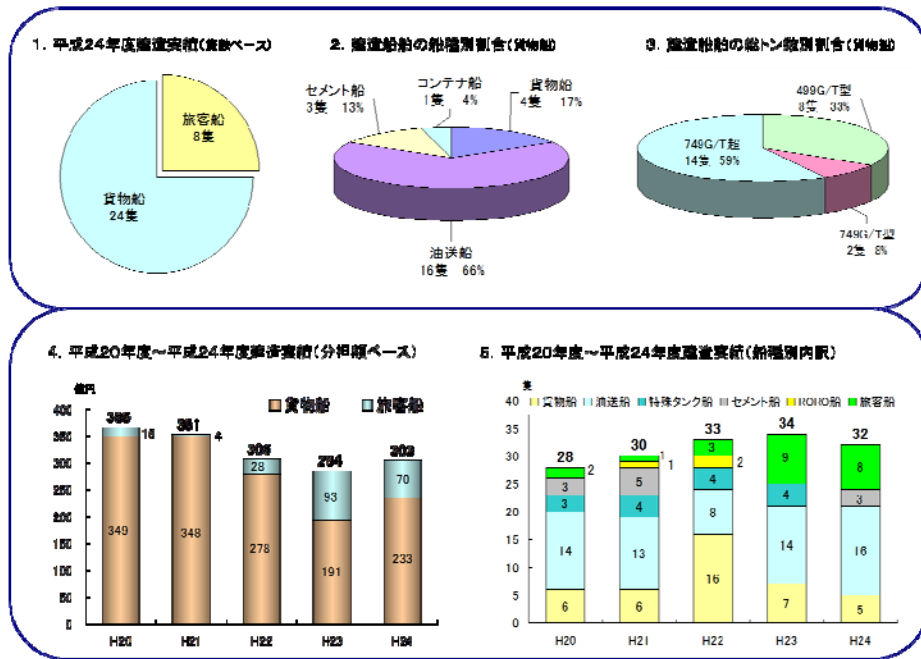
鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約2,900隻、合わせて約3,900隻を、金額ベース（機構持分額）で約1兆6,000億円に上る船舶を建造してきた。



図表Ⅱ-1-74 鉄道・運輸機構による共有建造船の内航船舶におけるシェアと、建造実績及び保有総トン数

## ②船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航海分野においては、物流の効率化や産業競争力の強化といった重要な課題に加え、環境により優しい内航海運業の実現、離島航路の維持・活性化といった問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-1-71 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新造船で代替することは不可欠である。こうした政策課題の解決に資する内航船舶を建造していく上で、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度は、今後も重要な政策手段として、大きな役割を果たしていくことが期待される。

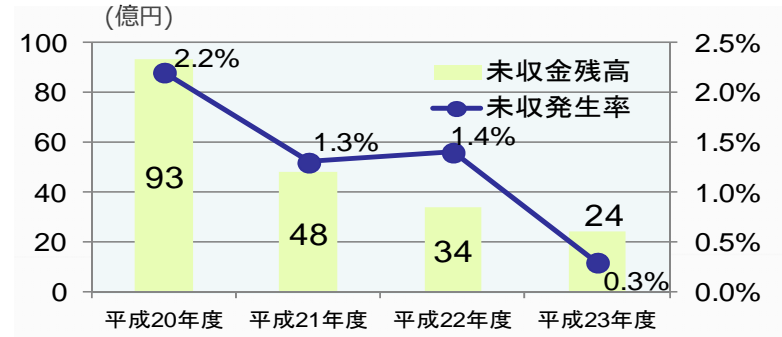


図表Ⅱ-1-75 昨年度及び直近5年間の建造実績

## ③財務体質強化へ向けた取組

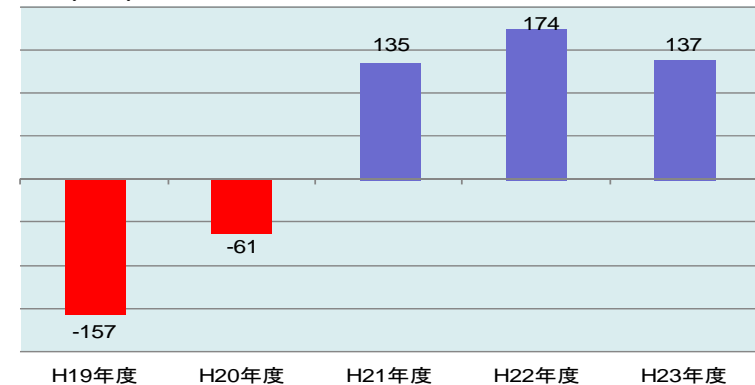
鉄道・運輸機構としては、引き続ききめ細かな債権管理によって未収金発生防止・回収強化を図りつつ、海上運送事業者の信用リスクに応じた金利制度の創設等によってリスク管理を強化している。同時に、内航海運のグリーン化対策や離島航路の維持・活性化対策等政策目的に合致した新船の建造を行う海上運送事業者に対して、金利優遇等の支援を行うことにより、一定量の共有建造の確保等を図ることで海事勘定における繰越

欠損金を着実に縮減するなど、財務体質の強化に向け引き続き取り組んでいるところである。上記の取組の成果として、未収金の残高は着実に減少を続けており、平成21年度には債務超過から資産超過に転じるなど、財務体質の強化に一定の結果を出しているところである。



図表Ⅱ-1-76 直近4年間の未収金残高および発生率の推移

## 資産(債務)超過額



図表Ⅱ-1-77 平成19年度以降の資産(債務)超過額の推移

## ④第3期中期目標の策定

本年2月末、国土交通大臣は鉄道・運輸機構に対して、新たな中期目標を指示した。この第3期中期目標は、2013年度から2017年度までの向こう5年間の業務の指針となるものである。

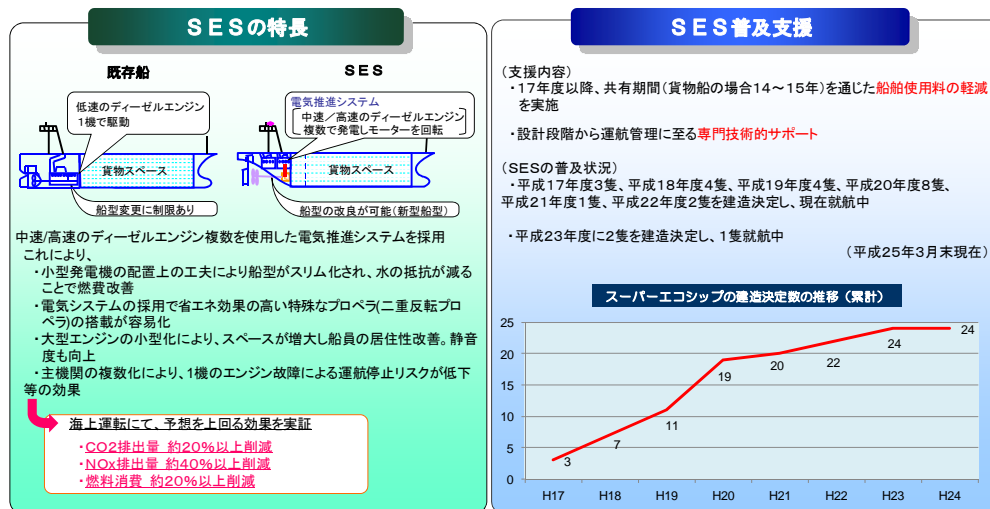
中期目標の策定に際しては、政策評価・独立行政法人評価委員会からの勧告を踏まえ、その対応を明記している。すなわち、船舶共有建造業務に関する主な内容としては、第一に、代替建造の促進に当たっては、環境性能に優れた船舶(スーパーエコシップ<SES>や先進二酸化炭素低減化船など)の建造に、より重点化することとした。第二に財務内容の一層の改善を進め、中期目標期間終了時において未収金の残高を31億円以下とすること、繰越欠損金についても解消に向けた具体的な削減計画を鉄道・運輸機構において早期に定めることとした。

## ⑤環境性能に優れた船舶の建造

鉄道・運輸機構においては、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。その代表的な存在がSESと先進二酸化炭素低減化船である。

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2隻と貨物船21隻の合計23隻のSESが竣工しており、その威力を発揮している。また、SESの省エネ効果を一定程度維持しつつ、可変ピッチプロペラ等の汎用機器の活用により、コストの上昇を在来船比で10%程度に抑制する新形式2軸型SESの船型開発を行っており、その1番船となる貨物船「新進丸」が昨年6月に竣工したところである。

先進二酸化炭素低減化船は、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO<sub>2</sub>排出量を削減する船舶であり、本年1月現在、7隻の貨物船が竣工しているところである。



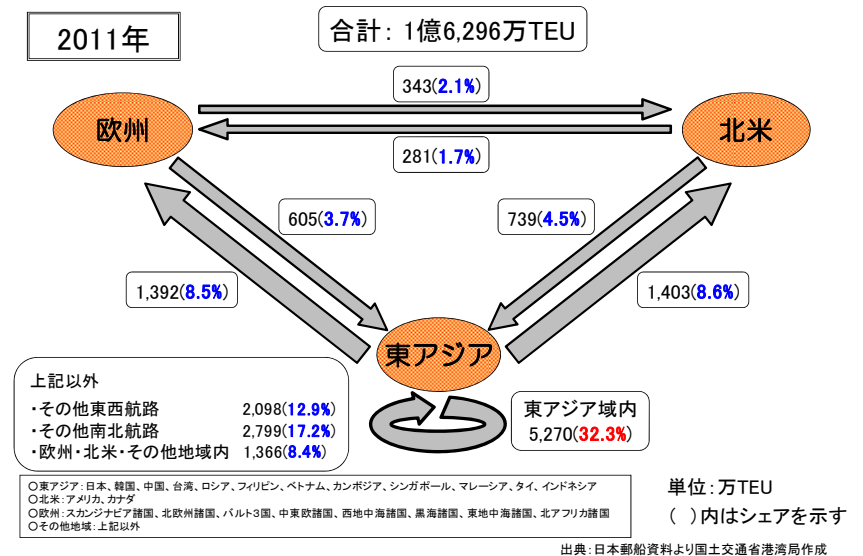
図表Ⅱ-1-78 SESの特長と普及支援の内容

## 4. 港運

### (1) 現状と分析

#### 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、2011年は全世界合計で1億6,296万TEUとなっており、北米~欧州間での荷動量が624万TEU(世界の荷動量に占める割合は3.8%)、北米~東アジア間での荷動量が2,142万TEU(同割合は13.1%)、欧州~東アジア間での荷動量が1,997万TEU(同割合は12.2%)となっている一方、東アジア域内での荷動量は5,270万TEU(同割合は32.3%)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。

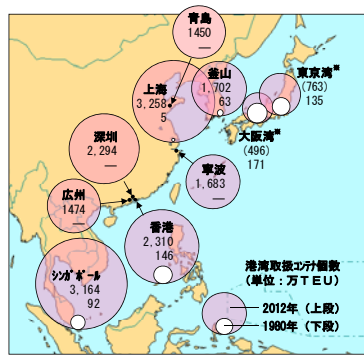


図表Ⅱ-1-79 世界の国際海上コンテナ荷動量

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、1980年において神戸港は取扱量で世界第4位であったが、2012

年において 53 位と急激にその地位は低下しており、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ 29 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、香港といったアジアの主要港が占めている。

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

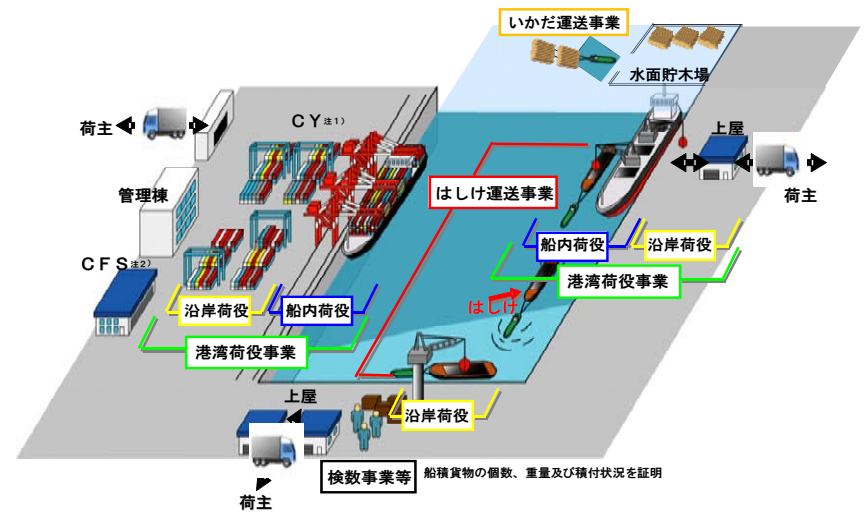
1980年		2012年 (速報値)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	195	1 (1) 上海	3,258
2 ロッテルダム	190	2 (2) シンガポール	3,165
3 香港	146	3 (3) 香港	2,310
4 神戶	146	4 (4) 深圳	2,294
5 高雄	98	5 (5) 釜山	1,702
6 シンガポール	92	6 (6) 寧波	1,683
7 サンファン	85	7 (7) 廣州	1,474
8 ロングビーチ	82	8 (8) 青島	1,450
9 ハンブルク	78	9 (9) ドバイ	1,328
10 オークランド	78	10 (11) 天津	1,229
13 横濱	72	29 (27) 東京	469
16 釜山	63	40 横濱	308
18 東京	63	47 名古屋	262
39 大阪	25	52 大阪	249
46 名古屋	21	53 神戸	247

※東京港は東京港・横浜港、大阪港は大阪港・神戸港、上記の数値はともにも2011年の取扱量  
 [注] 数値はいずれも外内貨を含む。  
 ランキングにおける( )内は2010年の順位。また、2012年の30位以下については2011年の取扱量。  
 港海統計(2011)におけるコンテナ取扱個数は東京港464万TEU、横浜港308万TEU、名古屋港262万TEU、大阪港245万TEU、神戸港263万TEUである。  
 出典:「CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook 1982及びUloyd's List」資料を基に国土交通省港湾局作成

図表 II - 1 - 80 我が国の主要港湾の相対的地位の低下

### ②港湾運送事業の現状

港湾運送事業は、港湾において船積貨物の積み卸し、はしけ及びいかだによる運送、上屋その他の荷さばき場への搬出入及び一時保管を行う事業であり、①一般港湾運送事業、②港湾荷役事業、③はしけ運送事業、④いかだ運送事業、⑤検数事業、⑥鑑定事業、⑦検量事業で構成される。



CY: コンテナヤード、注2) CFS: コンテナフレートステーション

図表 II - 1 - 81 港湾荷役の作業形態

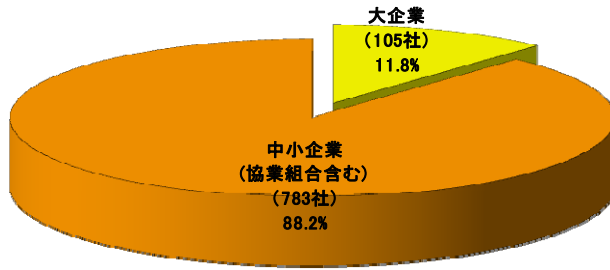
平成 24 年 3 月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国 93 港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約 88%と非常に高い。

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	605	1,198	888
港湾荷役事業	942		
はしけ運送事業	150		
いかだ運送事業	41	32	
検数事業	7		
鑑定事業	15		
検量事業	23		

○国土交通省港湾局調べ(平成 24 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、純事業者とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

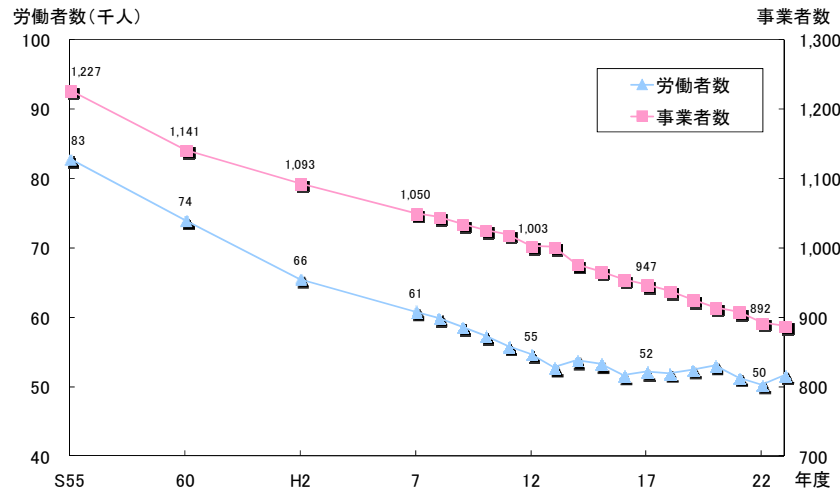
図表 II - 1 - 82 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数



○国土交通省港湾局調べ(平成24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。

図表Ⅱ-1-83 港湾運送事業者の中小企業比率

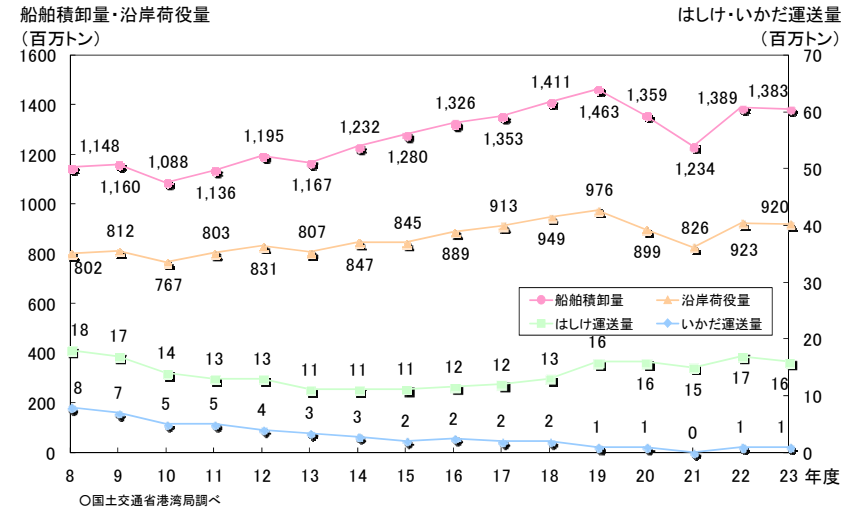
また、港湾運送事業の労働者数については、平成23年度末において約5万1千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は増加している。



○国土交通省港湾局調べ  
 (注)22年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能なみ計上。

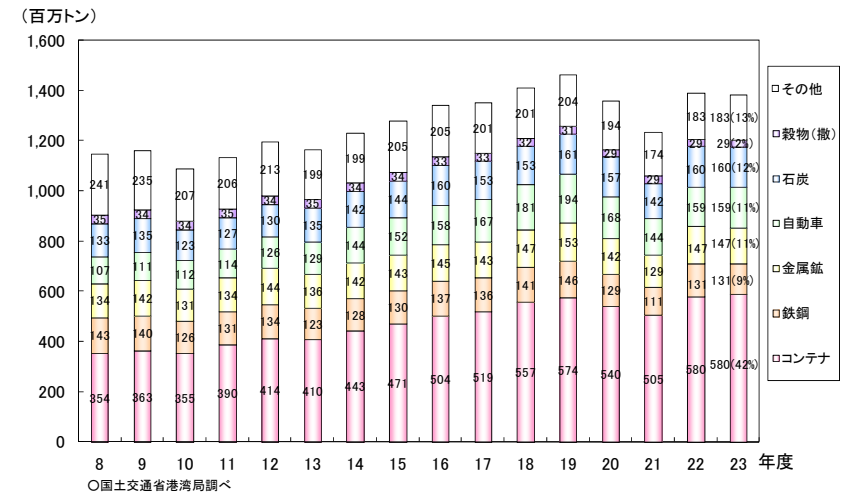
図表Ⅱ-1-84 事業者数・港湾労働者数の推移

一方、港湾運送量(船舶積卸量)は、平成23年度、全国で約13億8300万トンと、前年度から減少に転じた。

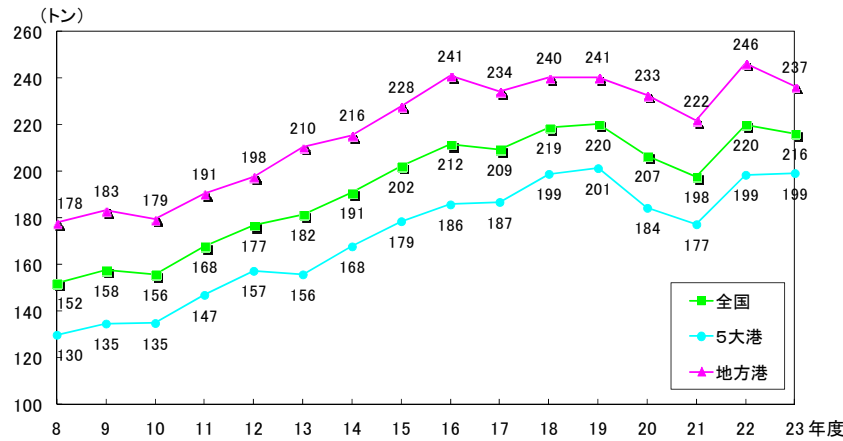


図表Ⅱ-1-85 港湾運送量の推移

船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が平成23年度において590百万トン(対前年度比約2%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Ⅱ-1-86 品目別船舶積卸量の推移



○国土交通省港湾局調べ  
 (注) 1. 港湾荷役労働者1人1日当たり荷役量 = 【(船舶積卸量) - (沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係る荷役量) + (沿岸荷役量)】 / (港湾荷役労働者雇用総延人数)  
 2. 港湾荷役労働者雇用総延人数は常用労働者雇用延人員と日雇労働者雇用延人員の合計値である。  
 3. 22年度の港湾荷役労働者雇用総延人数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

図表Ⅱ-1-87 労働者1人1日当たり荷役量の推移

港湾運送事業者の平成23年度の売上高は約43億円となり、前年度から増加に転じた。  
 (単位: 百万円)

区分	全 港			
	平成22年度	平成23年度	前年度比	
港 運	収 益	4,189	4,301	102.7
	費 用	3,983	4,043	101.5
	損 益	206	257	124.8
	収支率%	105.2	106.4	—
兼 業	兼業収益	19,866	20,195	101.7
	兼業費用	19,107	19,496	105.0
営業損益		904	956	105.8
経常損益		964	1,049	108.8

○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。

図表Ⅱ-1-88 港湾運送事業者の収支状況

## (2) 港運における取り組み

### ① 港湾運送における規制緩和への取り組み

#### イ) 規制緩和の経緯

戦後、港湾運送の安定化が強く要請された時代には、需給調整規制を伴う免許制が大きな役割を果たしていたが、アジア諸港の港勢の伸長により、コンテナの取扱量などにおいて我が国港湾のアジアにおける相対的地位が低下するなど港湾運送を巡る情勢が大きく変化する中では、免許事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという問題や、多数の中小事業者の存在が維持された結果、波動性や日曜荷役、夜間荷役などについて柔軟に対応できないという問題が生じてきた。

このため、免許制を廃止して競争原理を導入し、また規制緩和と併せて事業規模拡大、企業体力の強化を図ることにより、港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るべきであるとの指摘がなされるようになった。

#### ロ) 港湾運送事業法の規制緩和

このような状況を踏まえ、行政改革委員会最終意見(平成9年12月)、運輸政策審議会答申(平成11年6月)に基づき、事業免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、運賃・料金認可制を事前届出制にすること等を内容とする規制緩和が、平成12年11月より主要9港(千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港)において先行して実施された。



(単位：件)

		新規許可	業務範囲変更	運賃料金属出
関東	京浜港		38	171
	千葉港	7	44	58
中部	清水港	1	2	7
	名古屋港		17	180
	四日市港		3	14
近畿	大阪港	6	29	146
神戸	神戸港	3	12	60
九州	関門港	7	28	198
	博多港	1	5	55
地方港		17	91	420
合計		42	269	1,309

○国土交通省港湾局調べ

図表Ⅱ－1－89 改正法の施行状況（平成25年4月1日現在）

### ② 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拡大していくことが必要である。しかし、よりコスト競争力の高い釜山新港の供用開始やコンテナ船の更なる大型化に伴い、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少や海外トランシップ率（日本発着貨物のうち海外の港湾で積み替えられて輸送される貨物の比率）の増加など、我が国港湾を取り巻く状況は引き続き厳しい状況に置かれている。このように、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について更なる「選択と集中」を図り、国際競争力を強化していくため、国土交通省は、平成22年8月、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定した。

国際コンテナ戦略港湾として選定された阪神港、京浜港においては、ハード

面の施策として、コンテナ船の大型化に対応した大規模なコンテナターミナルの整備、ソフト面の施策として、フィーダー輸送網強化による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約、港湾運営会社による阪神港、京浜港における一体運営の促進等の取組を行い、我が国港湾の国際競争力を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図ることとしている。

それぞれの施策の進捗状況としては、ハード面の施策では、阪神港、京浜港の両港において水深16m以上の岸壁を供用させるべく、現在整備を実施しているところである。ソフト面の施策では、海外でトランシップされている貨物を国際コンテナ戦略港湾経由のフィーダー輸送へ転換するための内航航路や鉄道路線の事業立ち上げを支援する「フィーダー機能強化事業」を平成23年度より実施している。また、「民」の視点を活かした効率的な港湾運営の実現のために港湾運営会社制度を創設し、平成24年10月には神戸港・大阪港において、同年12月には横浜港において、それぞれ特例港湾運営会社を指定し、当該会社によるコンテナターミナル等の運営が開始されているところである。今後、特例港湾運営会社の経営統合により、京浜港、阪神港において、港湾の広域的な一体運営が実現される見込みである。