

第1章 海上輸送分野

第1節 外航海運

(1) 外航海運の現状

2015年の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、中国をはじめとする新興国の景気減速と船舶の過剰供給による運賃市況の低迷により全体としては厳しい事業環境となった。

今後の外航海運の動向については、燃料油価格が低い水準で引き続き推移していることや新興国の一部で景気回復の兆しが見られることから、事業環境の改善が見込まれるものの、中国、ブラジル等で景気の足踏み状態が継続しているといった懸念事項もあり、引き続き注視が必要である。

① 世界の外航海運の現状

イ) 世界の主要品目別海上荷動き量

2015年の世界の主要品目別海上荷動き量は、重量ベースで107億18百万トン（対前年比2.0%増）となり、その内訳を見ると、石油（原油及び石油製品）が27.0%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが27.5%となっている。

図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上荷動き量

(単位:百万トン、%)

| 年     | 石油    |       |       | 鉄鉱石   | 石炭    | 穀物   | その他   | 合計     |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|--------|
|       | 原油    | 石油製品  | 計     |       |       |      |       |        |
| 2005年 | 1,878 | 713   | 2,591 | 662   | 673   | 274  | 3,441 | 7,641  |
| 対前年比  | 1.6   | 9.9   | 3.7   | 11.6  | 4.7   | 0.4  | 4.2   | 4.5    |
| 2006年 | 1,892 | 771   | 2,663 | 713   | 710   | 292  | 3,634 | 8,012  |
| 対前年比  | 0.7   | 8.1   | 2.8   | 7.7   | 5.5   | 6.6  | 5.6   | 4.9    |
| 2007年 | 1,913 | 799   | 2,711 | 777   | 768   | 306  | 3,804 | 8,366  |
| 対前年比  | 1.1   | 3.6   | 1.8   | 9.0   | 8.2   | 4.8  | 4.7   | 4.4    |
| 2008年 | 1,903 | 825   | 2,728 | 841   | 793   | 319  | 3,897 | 8,578  |
| 対前年比  | ▲0.5  | 3.3   | 0.6   | 8.2   | 3.3   | 4.2  | 2.4   | 2.5    |
| 2009年 | 1,820 | 833   | 2,652 | 898   | 807   | 321  | 3,588 | 8,266  |
| 対前年比  | ▲4.4  | 1.0   | ▲2.8  | 6.8   | 1.8   | 0.6  | ▲7.9  | ▲3.6   |
| 2010年 | 1,872 | 882   | 2,754 | 991   | 930   | 343  | 4,013 | 9,031  |
| 対前年比  | 2.9   | 5.9   | 3.8   | 10.4  | 15.2  | 6.9  | 11.8  | 9.3    |
| 2011年 | 1,852 | 910   | 2,762 | 1,053 | 1,000 | 345  | 4,279 | 9,439  |
| 対前年比  | ▲1.1  | 3.2   | 0.3   | 6.3   | 7.5   | 0.6  | 6.6   | 4.5    |
| 2012年 | 1,906 | 915   | 2,822 | 1,110 | 1,123 | 375  | 4,411 | 9,841  |
| 対前年比  | 2.9   | 0.5   | 2.2   | 5.4   | 12.3  | 8.7  | 3.1   | 4.3    |
| 2013年 | 1,836 | 957   | 2,793 | 1,190 | 1,179 | 392  | 4,630 | 10,184 |
| 対前年比  | ▲3.7  | 4.6   | ▲1.0  | 7.2   | 5.0   | 4.5  | 5.0   | 3.5    |
| 2014年 | 1,805 | 965   | 2,770 | 1,338 | 1,212 | 432  | 4,760 | 10,512 |
| 対前年比  | ▲1.7  | 0.8   | ▲0.8  | 12.4  | 2.8   | 10.2 | 2.8   | 3.2    |
| 2015年 | 1,872 | 1,026 | 2,899 | 1,365 | 1,135 | 447  | 4,872 | 10,718 |
| 対前年比  | 3.7   | 6.3   | 4.7   | 2.0   | ▲6.4  | 3.5  | 2.4   | 2.0    |

(出典) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」に基づき海事局作成  
(注)2015年の値は推計値である。

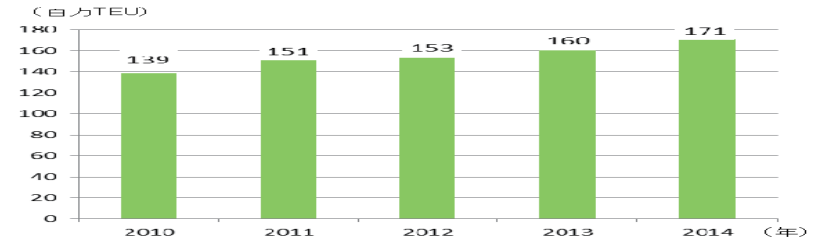
ロ) 外航貨物定期輸送

い) 主要航路の輸送動向

2015年の定期コンテナ船の動きを見ると、北米向け及び欧州発の荷動き量は前年より増加を示したが、北米発の荷動きは減少を示している。

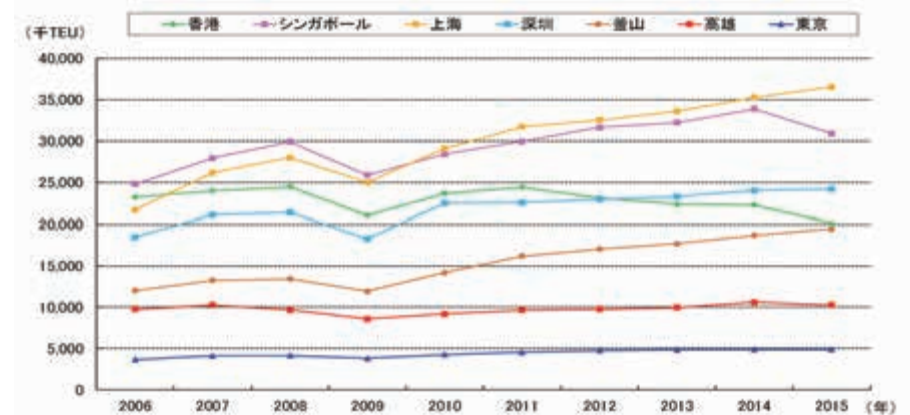
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング(図表Ⅱ-1-4)では、世界の物流拠点となっている中国を始めとするアジア諸国の港湾が上位の大半を占めている。

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き



(出典) UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2015に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL MARCH 2016に基づき海事局作成

(注) 1. 2015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

図表Ⅱ-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング（2015年）

| 順位 | 2014年 | 港湾名       | 国名     | 2015年取扱量<br>(千TEU) | 2014年取扱量<br>(千TEU) | 前年比   |
|----|-------|-----------|--------|--------------------|--------------------|-------|
| 1  | 1     | 上海        | 中国     | 36,540             | 35,285             | 3.6%  |
| 2  | 2     | シンガポール    | シンガポール | 30,992             | 33,869             | ▲8.5% |
| 3  | 3     | 深圳        | 中国     | 30,922             | 24,037             | 28.6% |
| 4  | 5     | 寧波        | 中国     | 20,620             | 19,430             | 6.1%  |
| 5  | 4     | 香港        | 中国     | 20,114             | 22,283             | ▲9.7% |
| 6  | 6     | 釜山        | 韓国     | 19,450             | 18,678             | 4.1%  |
| 7  | 7     | 青島        | 中国     | 17,510             | 16,624             | 5.3%  |
| 8  | 8     | 広州        | 中国     | 16,970             | 16,410             | 3.4%  |
| 9  | 9     | ドバイ       | UAE    | 15,592             | 15,249             | 2.2%  |
| 10 | 10    | 天津        | 中国     | 14,100             | 14,050             | 0.4%  |
| 11 | 11    | ロッテルダム    | オランダ   | 12,235             | 12,297             | ▲0.5% |
| 12 | 12    | ポートケラン    | マレーシア  | 11,887             | 10,946             | 8.6%  |
| 13 | 13    | 高雄        | 台湾     | 10,260             | 10,590             | ▲3.1% |
| 14 | 16    | アントワープ    | ベルギー   | 9,654              | 8,978              | 7.5%  |
| 15 | 14    | 大連        | 中国     | 9,450              | 10,128             | ▲6.7% |
| 16 | 17    | 廈門        | 中国     | 9,183              | 8,572              | 7.1%  |
| 17 | 18    | タンジュンペラバス | マレーシア  | 9,100              | 8,550              | 6.4%  |
| 18 | 15    | ハンブルク     | ドイツ    | 8,850              | 9,730              | ▲9.0% |
| 19 | 19    | ロサンゼルス    | アメリカ   | 8,160              | 8,341              | ▲2.2% |
| 20 | 20    | ロングビーチ    | アメリカ   | 7,192              | 6,865              | 4.8%  |
| 30 | 29    | 東京        | 日本     | 4,895              | 4,885              | 0.2%  |

（出典）CONTAINERISATION INTERNATIONAL MARCH 2016 に基づき海事局作成

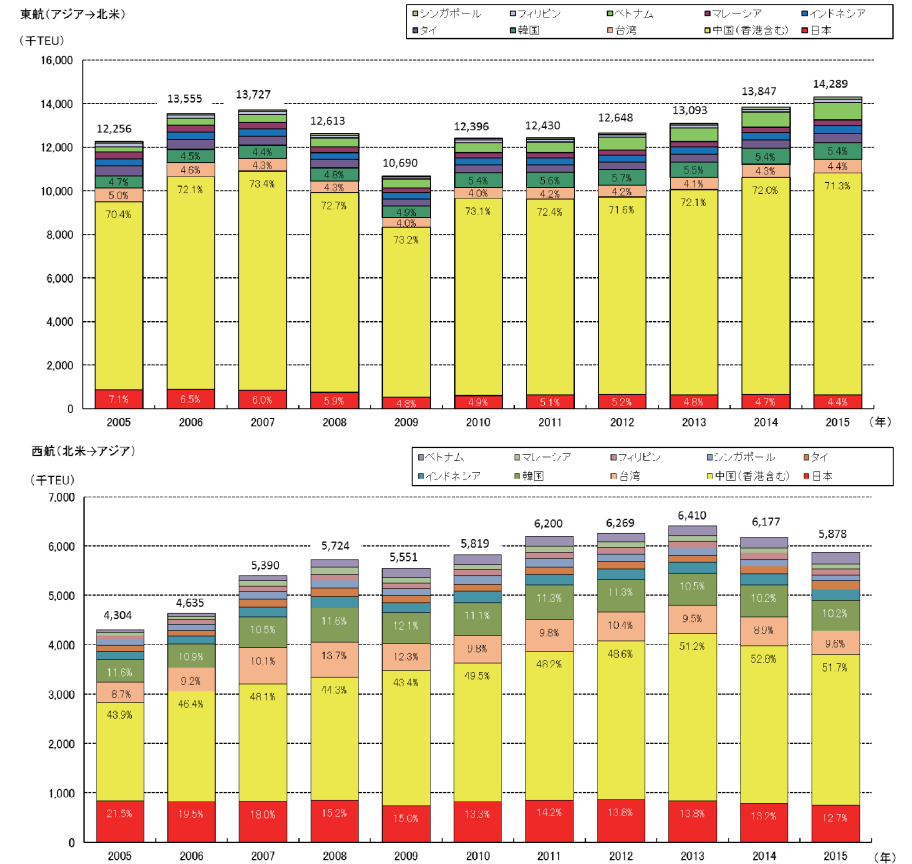
（注）2015年は速報値である。

（a）北米航路

2015年の北米航路の荷動き量は、東航（アジア→北米）では、前年に引き続き米国経済が堅調に推移しているため、14,289千TEU（対前年比3.2%増）と過去最大を記録した。

一方、西航（北米→アジア）では、前年後半より紙や木材、野菜・種苗類や金属スクラップの輸送量の減少が続いており、5,878千TEU（対前年比4.8%減）となった。

図表Ⅱ-1-5 北米航路コンテナ荷動量推移



（出典）PIERS データに基づき日本海事センターがまとめた。

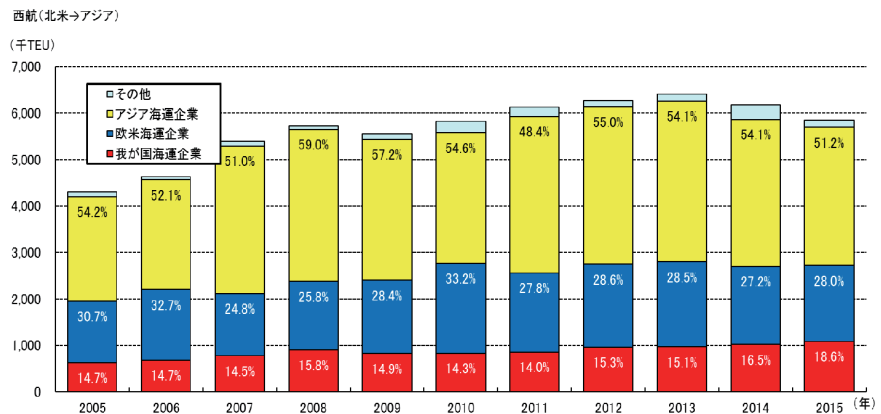
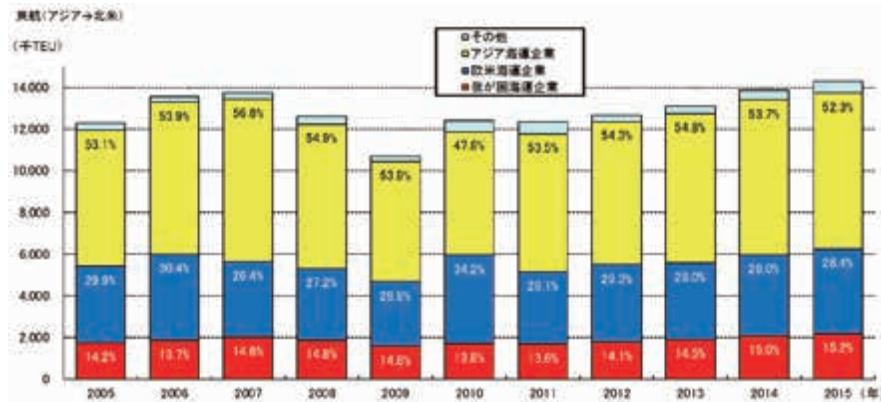
（注）2015年の値は暫定値である。

2015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15.2%、他のアジア諸国の海運企業が52.3%、欧米の海運企業が28.4%のシェアである。

一方、西航では、我が国海運企業が輸送量全体の18.6%、他のアジア諸国の海運企業が50.8%、欧米の海運企業が28.0%のシェアである。

東航・西航ともに、近年、同航路における船社別シェアは、全体の構成としては大きな変動はないが、我が国海運企業のシェアが少しずつではあるが上昇傾向にある。

図表Ⅱ-1-6 北米航路船社別コンテナ荷動量推移



(出典) PIERS データに基づき日本海事センターがまとめた。

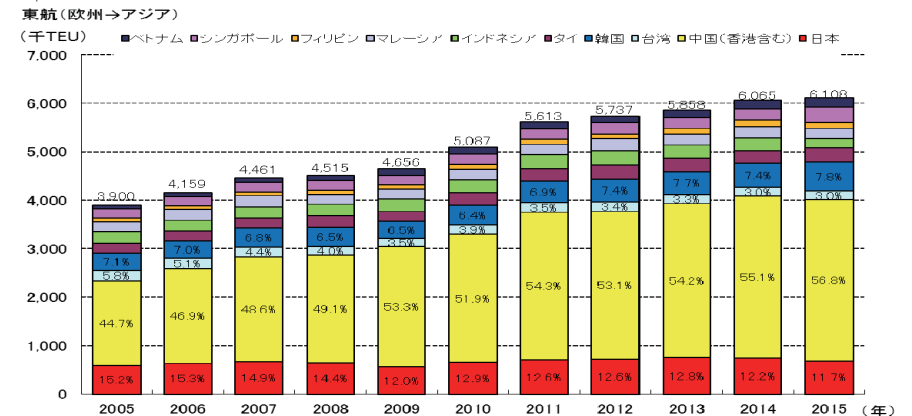
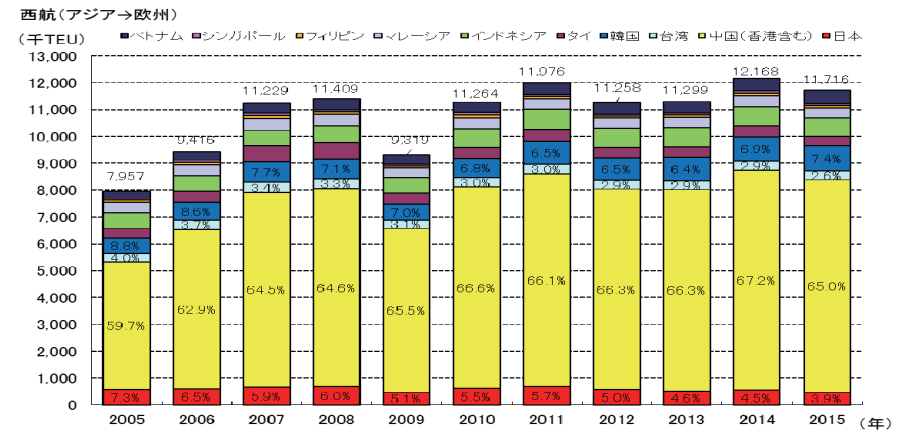
(注) 2015年の値は暫定値である。

(b) 欧州航路

2015年の欧州航路は、ECB（欧州中央銀行）の量的緩和政策で生じたユーロ安や原油安を背景に欧州経済は緩やかな回復傾向にあるものの、これが荷動きには反映されていない。

同航路の往復航合計は、17,824千TEUで、そのうち約6割は中国発着貨物輸送である。往復航別に見ると、西航（アジア→欧州）が11,716千TEU（対前年比3.7%減）、東航（欧州→アジア）が6,108千TEU（対前年比0.7%増）となっている。

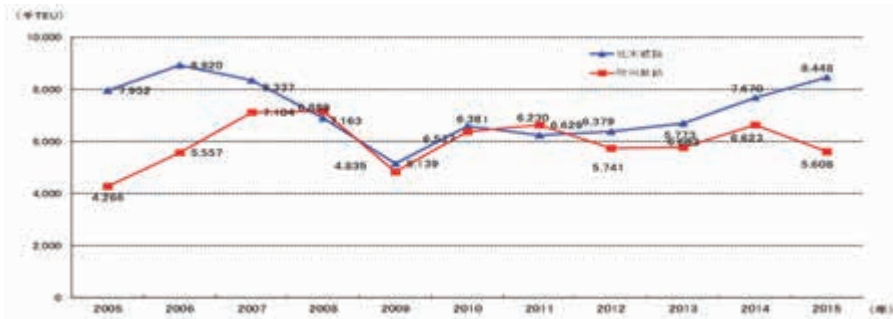
図表Ⅱ-1-7 欧州航路コンテナ荷動量推移



(出典) 日本海事センター

2015年の往航・復航の貨物量の差は、北米航路が、往航（東航）14,299千TEU、復航（西航）5,851千TEUで、その差が8,448千TEUであった。また、欧州航路は、往航（西航）11,716千TEU、復航（東航）6,108千TEUで、その差は5,608千TEUであった。このように、北米航路・欧州航路とも、貨物量は、ほぼ往航2に対し復航1であり、往航・復航のアンバランスは、大量の空コンテナの輸送の発生や空コンテナの不足を招き、船社にとって大きな負担となっている。

図表II-1-8 北米航路・欧州航路の往航、復航のアンバランス



(出典) 日本海事センターがまとめたデータに基づき海事局作成

(c) アジア域内航路

2015年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で3,975千TEU(対前年比約0.8%減)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

図表II-1-9 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



(出典) Marine netに基づき海事局作成

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、共同で定期航路の運航を確保することが多い。コンソーシアムは、当初、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、対象地域や業務提携の範囲が広がり、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。

こうした船社間提携の規模は拡大する様相を見せており、2012年には、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)が提携し、G6アライアンスを結成した。また、CKYHアライアンス(川崎汽船が参加)とEvergreen(台湾)が連携し、CKYHEアライアンスを結成したほか、Maersk(デンマーク)とMSC(スイス)が2Mを結成し、2015年1月よりサービスを開始している。

今後のアライアンス再編の動きとして、CMA CGM(フランス)、COSCO(中国)、Evergreen及びOOCL(香港)の4社によるオーシャン・アライアンスと、日本郵船、商船三井及び川崎汽船の邦船社3社とHanjin(韓国)、Hapag-Lloyd(ドイツ)及びYang Ming(台湾)の6社によるザ・アライアンスが結成され、2017年4月頃からサービスを開始する予定となっている。

図表II-1-10 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

| オペレーター            | 2015年末現在 |       |            |      |
|-------------------|----------|-------|------------|------|
|                   | 順位       | 隻数    | TEU        | シェア  |
| Maersk (デンマーク)    | 1        | 562   | 2,874,015  | 15%  |
| MSC (スイス)         | 2        | 480   | 2,669,838  | 14%  |
| CMA CGM (フランス)    | 3        | 424   | 1,802,375  | 9%   |
| Evergreen (台湾)    | 4        | 198   | 957,841    | 5%   |
| Hapag-Lloyd (ドイツ) | 5        | 170   | 910,415    | 5%   |
| COSCO (中国)        | 6        | 167   | 858,325    | 4%   |
| CSCL (中国)         | 7        | 128   | 725,129    | 4%   |
| Hanjin (韓国)       | 8        | 103   | 633,807    | 3%   |
| Hamburg Sud (ドイツ) | 9        | 123   | 611,993    | 3%   |
| 商船三井              | 10       | 102   | 574,667    | 3%   |
| OOCL (香港)         | 11       | 105   | 558,256    | 3%   |
| APL (シンガポール)      | 12       | 89    | 544,385    | 3%   |
| Yang Ming (台湾)    | 13       | 93    | 527,246    | 3%   |
| 日本郵船              | 14       | 96    | 483,747    | 2%   |
| UASC (中東沿岸6カ国)    | 15       | 55    | 476,304    | 2%   |
| 川崎汽船              | 16       | 72    | 407,515    | 2%   |
| HMM (韓国)          | 17       | 56    | 385,827    | 2%   |
| ZIM (イスラエル)       | 18       | 81    | 352,956    | 2%   |
| PIL (シンガポール)      | 19       | 134   | 344,287    | 2%   |
| Wan Hai (台湾)      | 20       | 91    | 203,475    | 1%   |
| 上記20社計            |          | 3,329 | 16,902,403 | 86%  |
| その他               |          | 1,885 | 2,788,301  | 14%  |
| 合計                |          | 5,214 | 19,690,704 | 100% |

(出典) MDS2016年1月版に基づき日本郵船にて集計

図表Ⅱ-1-11 基幹航路におけるメガ・キャリア／アライアンスの運航船腹量

| 船社またはアライアンス名 | 2015年末 |           | メンバー船社  |
|--------------|--------|-----------|---|
|              | 隻数     | TEU       |   |
| 2M           | 157    | 1,921,856 | Maersk<br>MSC   |
| CKYHE        | 209    | 1,792,152 | 川崎汽船<br>COSCO<br>Yang Ming<br>Hanjin<br>Evergreen     |
| G6           | 196    | 1,659,862 | 日本郵船<br>Hapag-Lloyd<br>OOCL<br>商船三井<br>APL<br>Hyundai |
| OCEAN3       | 125    | 1,343,447 | CMA-CGM<br>China Shipping<br>UASC                     |
| Evergreen    | 29     | 179,872   | -   |
| CMA CGM      | 10     | 49,764    | -   |

(出典) MDS2016年1月版に基づき日本郵船にて集計

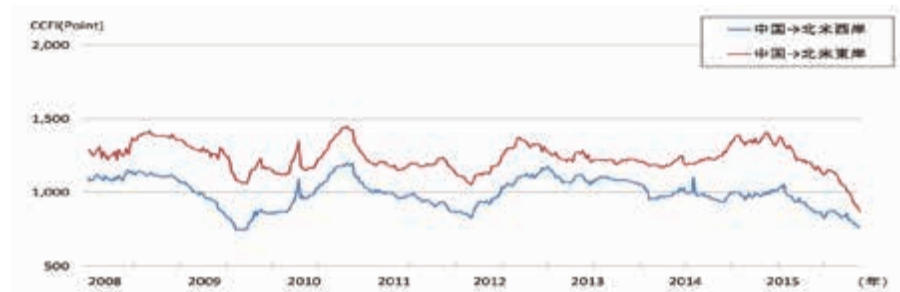
- (注) 1. アライアンスの船腹量は、メンバー船社がアライアンス以外で運航する場合を含まない。  
 2. アライアンスとは別に、オペレーター間の共同配船がみられるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

iii) 市況

(a) 北米航路

北米航路に関する運賃は、西岸港湾における北米西岸港湾労組（ILMU）と使用者団体の太平洋海事協会（PMA）との労働協約の更新が紛糾したこともあり、特に東岸向け航路において、2015年初時点の運賃は高い水準であった。しかし、労使問題が収束し、西岸港湾で荷役活動が正常化されたこと、また、欧州航路から大型船が北米航路に配置転換され、投入船腹量が増加したことにより運賃は下落傾向となっている。

図表Ⅱ-1-12 北米航路運賃推移

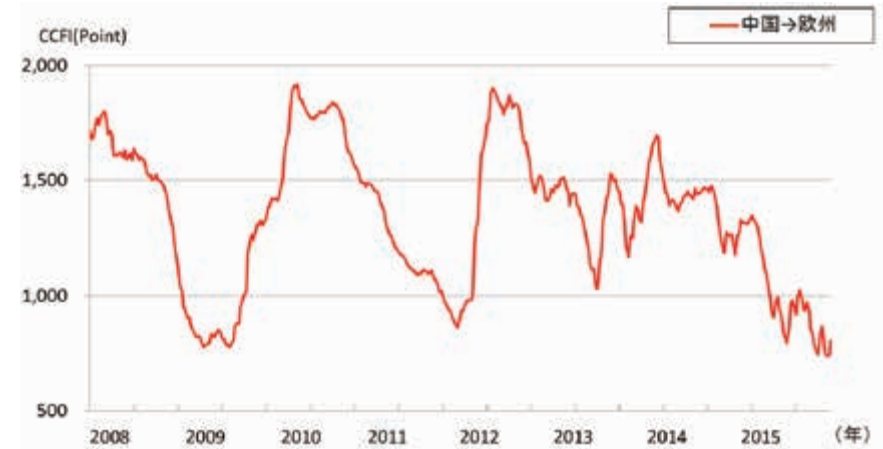


(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成  
 (注) 1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

欧州航路では、大型船投入と輸送減量が続いていることを背景に、各船社による運賃修復の効果が表れないことなどにより運賃は下落傾向となっている。

図表Ⅱ-1-13 欧州航路運賃推移



(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成  
 (注) 1998年1月1日=1,000point

ハ) 外航貨物不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2014年の外航貨物不定期輸送の動向を主要貨物別に見ると、まず、原油は、中東から中国向けが160百万トン（対前年比8.8%増）と増加している一方、中東から日本向けが143百万トン（対前年比5.9%減）と、米国向けが101百万トン（対前年比5.6%減）と減少している。

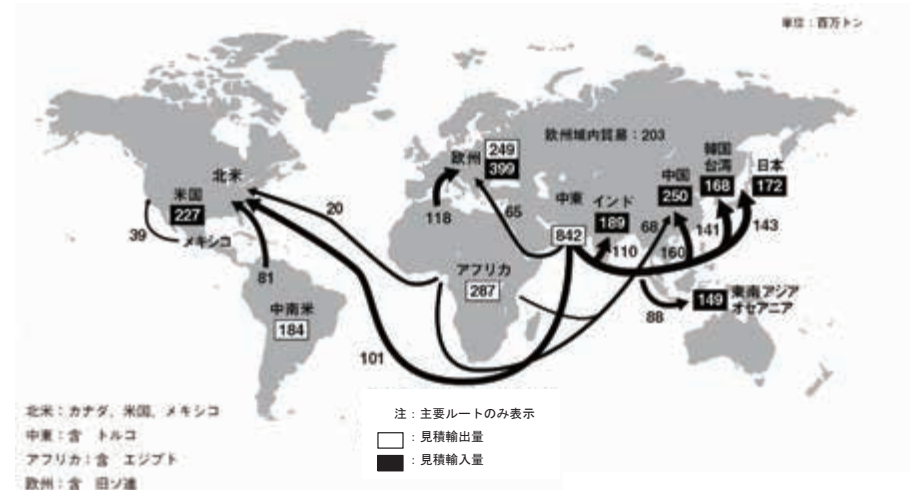
鉄鉱石は、豪州から中国向けが548百万トン（対前年比31.4%増）と増加し、日本向けが83百万トン（対前年比1.2%減）と減少している。一方、ブラジルから中国向けは173百万トン（対前年比11.6%増）、日本向けは37百万トン（対前年比2.8%増）とともに増加傾向にある。

原料炭は、世界最大の輸出国である豪州の2014年の輸出量が151百万トンであり、そのうち東アジア向けが89百万トンと最も多く、半数以上を占めている。また、一般炭は、世界最大の輸出国であるインドネシアの2014年の輸出量が380百万トンであり、そのうち東アジア向けが187百万トンと最も多く、対前年比17.6%の増加、インド向けが133百万トンで、対前年比10.8%の増加となっている。

穀物は、北米から東南アジア向けが66百万トン（対前年比43.5%増）と増加し、南米から東アジア向けが53百万トン（対前年比10.2%減）と減少している。

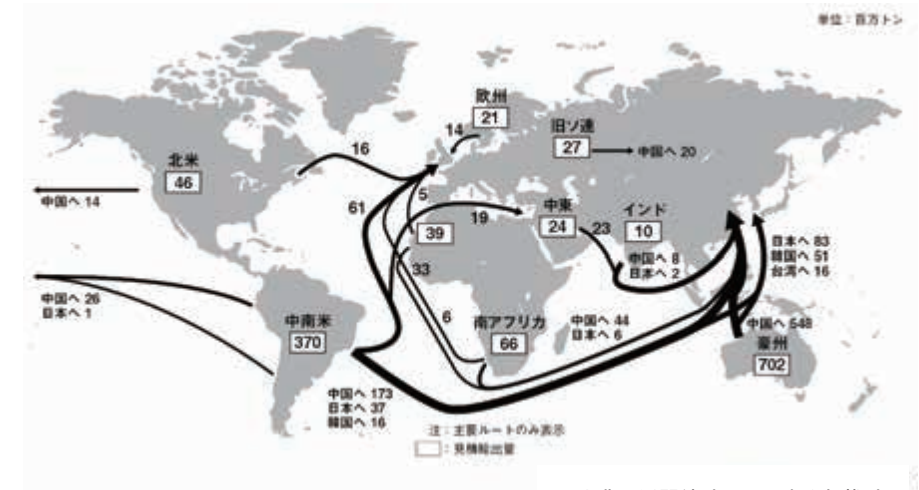
図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き（2014年） 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】



（出典）通関統計等より日本郵船作成

【鉄鉱石の海上荷動き量】



（出典）通関統計より日本郵船推計

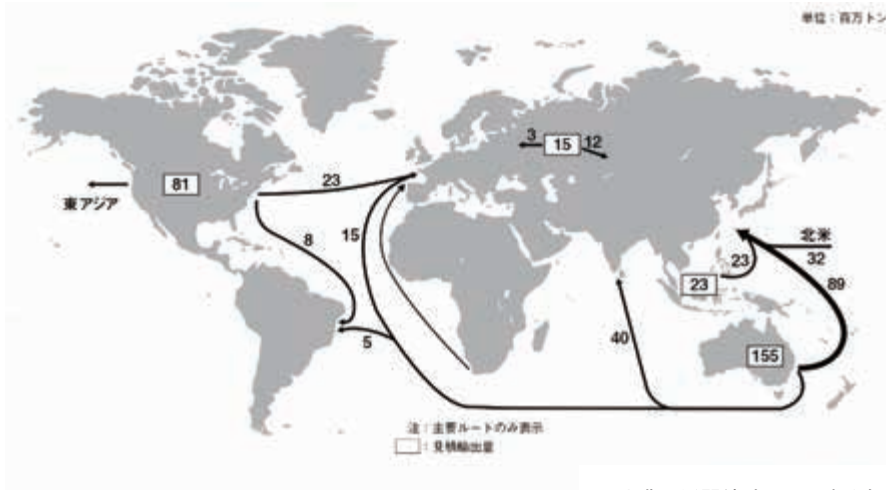
図表Ⅱ-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

| 品目  | 主要トレード        | 荷動き量(百万トン) |       |        |
|-----|---------------|------------|-------|--------|
|     |               | 2013年      | 2014年 | 前年比    |
| 原油  | 中東 → 中国       | 147        | 160   | 8.8%   |
|     | 中東 → 日本       | 152        | 143   | ▲5.9%  |
|     | 中東 → 米国       | 107        | 101   | ▲5.6%  |
| 鉄鉱石 | 豪州 → 中国       | 417        | 548   | 31.4%  |
|     | 豪州 → 日本       | 84         | 83    | ▲1.2%  |
|     | ブラジル → 中国     | 155        | 173   | 11.6%  |
|     | ブラジル → 日本     | 36         | 37    | 2.8%   |
| 原料炭 | 豪州 → 東アジア     | 88         | 89    | 1.1%   |
|     | 北米 → 東アジア     | 41         | 32    | ▲22.0% |
| 一般炭 | インドネシア → 東アジア | 159        | 187   | 17.6%  |
|     | インドネシア → インド  | 120        | 133   | 10.8%  |
|     | 豪州 → 東アジア     | 200        | 213   | 6.5%   |
| 穀物  | 北米 → 東アジア     | 46         | 66    | 43.5%  |
|     | 南米 → 東アジア     | 59         | 53    | ▲10.2% |

（出典）日本郵船のデータに基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-16 主要航路の荷動き（2014年） 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】



（出典）通関統計より日本郵船推計

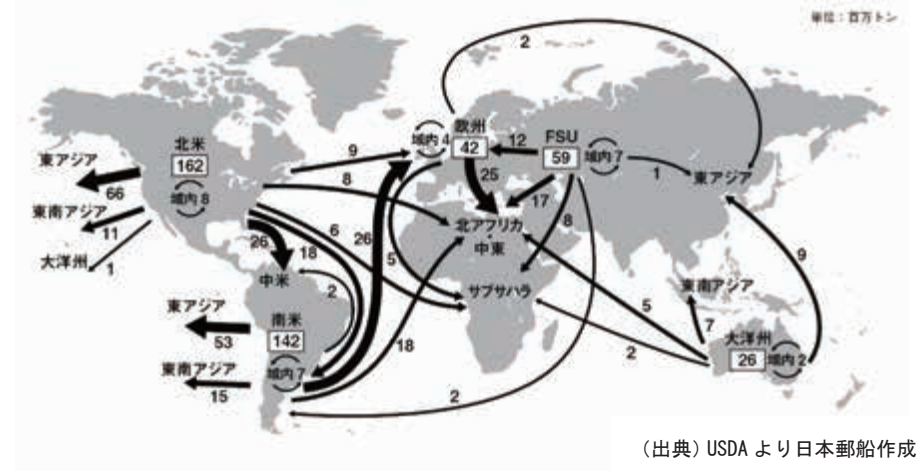
【一般炭の海上荷動き量】



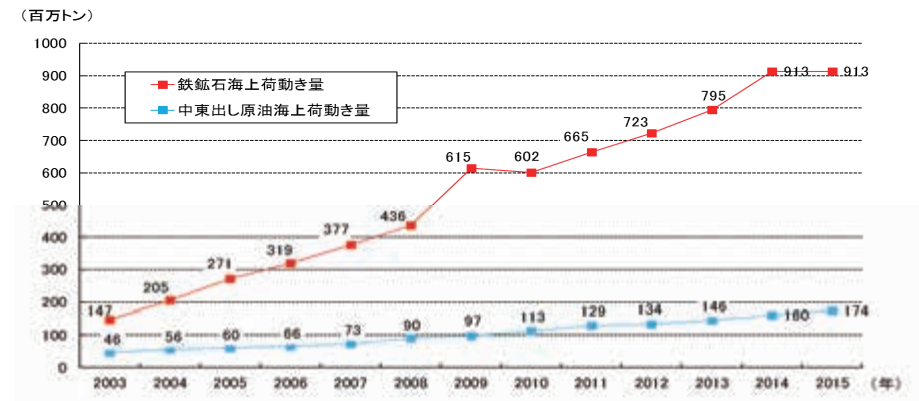
（出典）通関統計より日本郵船推計

図表Ⅱ-1-17 主要航路の荷動き（2014年） 《穀物》

【穀物の海上荷動き量】



図表Ⅱ-1-18 中国向け原油及び鉄鉱石の海上荷動き

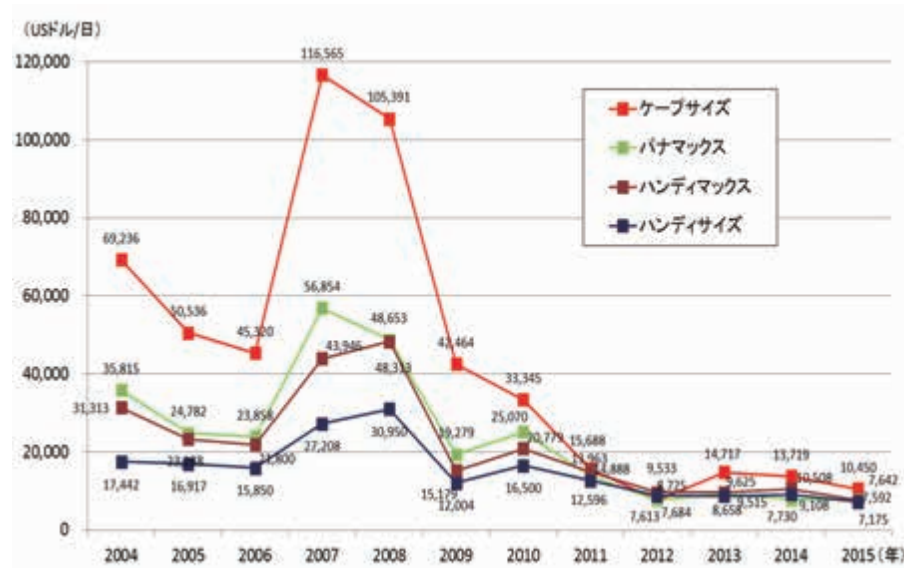


（出典）日本郵船のデータに基づき海事局作成

ii) 市況

2015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、中国の景気減速に伴い鉄鋼需要が停滞し、鉄鉱石輸入量が頭打ちとなったほか、例年見られる冬期の需要増加もほとんどなかったことから、年間平均の用船料は前年を下回る水準となった。パナマックス\*についても、中国の景気減速に伴う石炭輸入量の減少等により、用船料は低い水準で推移した。

図表Ⅱ-1-19 乾貨物定期用船料推移

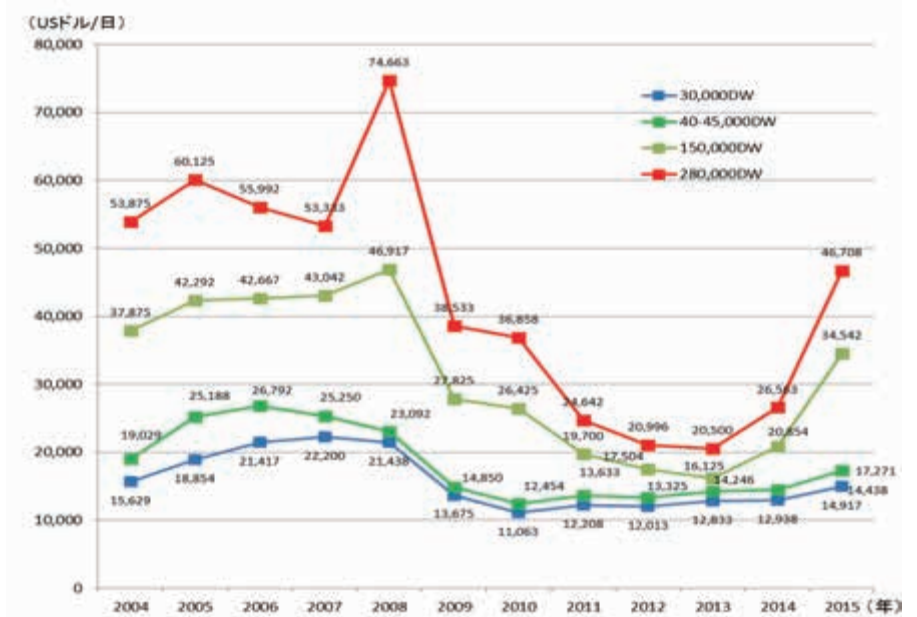


(出典) Baltic Exchange 公表値、Marine net に基づき海事局作成

※ばら積船の船型呼称は概ね下記のとおりであるが、厳密には定まっていない。  
 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峯回りとなる。  
 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

2015年のタンカー市況を定期用船料で見ると、年間平均では総じて上昇傾向であった。これは、原油価格の下落による実需の伸びや備蓄需要の増加により海上輸送需要が活発になったことが要因と考えられ、夏場の不需用期の影響等による急落があったものの、総じて好調であった。

図表Ⅱ-1-20 タンカー定期用船料推移



(出典) Marine net に基づき海事局作成

② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ) 我が国海上貿易量の動向

2015年の我が国の海上貿易量は、9億4,671万トン（対前年比1.2%減）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、輸出が鉄鋼、機械類を中心に、1億6,898万トン（対前年比3.5%増）、輸入が鉄鉱石、石炭、原油を中心に、7億7,774万トン（対前年比2.2%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Ⅱ-1-21）。



図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

| 品目    | 年      | 2014年   |           | 2015年   |           | 対前年比(%)<br>(数量ベース) |
|-------|--------|---------|-----------|---------|-----------|--------------------|
|       |        | 数量      | 金額        | 数量      | 金額        |                    |
| 輸出入合計 |        | 958,587 | 1,208,794 | 946,713 | 1,121,048 | ▲ 1.2              |
| 輸出    | 総計     | 163,215 | 540,229   | 168,977 | 545,750   | 3.5                |
|       | 鉄鋼     | 41,689  | 39,395    | 41,263  | 36,501    | ▲ 1.0              |
|       | セメント   | 9,085   | 383       | 10,196  | 479       | 12.2               |
|       | 機械類    | 13,963  | 183,420   | 13,268  | 182,847   | ▲ 5.0              |
|       | 乗用自動車  | 5,597   | 93,619    | 5,722   | 104,007   | 2.2                |
|       | 電気製品   | 1,514   | 52,292    | 1,433   | 52,130    | ▲ 5.3              |
|       | 肥料     | 648     | 120       | 607     | 136       | ▲ 6.3              |
|       | その他    | 90,720  | 171,000   | 96,488  | 169,651   | 6.4                |
| 輸入    | 総計     | 795,372 | 668,565   | 777,736 | 575,298   | ▲ 2.2              |
|       | 乾貨物計   | 499,081 | 414,587   | 488,980 | 414,585   | ▲ 2.0              |
|       | 鉄鉱石    | 136,379 | 16,836    | 130,955 | 11,243    | ▲ 4.0              |
|       | 石炭     | 188,409 | 20,855    | 190,644 | 19,743    | 1.2                |
|       | 燐鉱石    | 313     | 75        | 293     | 77        | ▲ 6.3              |
|       | 塩      | 7,009   | 454       | 7,115   | 482       | 1.5                |
|       | 銅鉱     | 5,084   | 10,458    | 4,816   | 9,460     | ▲ 5.3              |
|       | ニッケル鉱  | 4,612   | 395       | 4,395   | 357       | ▲ 4.7              |
|       | ボーキサイト | 233     | 30        | 38      | 15        | ▲ 83.6             |
|       | 木材     | 7,156   | 4,298     | 6,460   | 3,951     | ▲ 9.7              |
|       | パルプ    | 1,783   | 1,495     | 1,715   | 1,595     | ▲ 3.8              |
|       | チップ    | 11,656  | 2,396     | 11,904  | 2,687     | 2.1                |
|       | 小麦     | 5,759   | 2,085     | 5,531   | 2,000     | ▲ 4.0              |
|       | 米      | 669     | 464       | 688     | 614       | 2.9                |
|       | 大麦・裸麦  | 1,241   | 382       | 1,111   | 354       | ▲ 10.5             |
|       | トウモロコシ | 15,035  | 4,084     | 14,708  | 3,916     | ▲ 2.2              |
|       | 大豆     | 2,828   | 1,939     | 3,243   | 2,062     | ▲ 14.7             |
|       | その他    | 110,916 | 348,341   | 105,365 | 356,030   | ▲ 5.0              |
|       | 液体貨物計  | 296,291 | 253,978   | 288,755 | 160,713   | ▲ 2.5              |
|       | 原油     | 168,783 | 138,708   | 164,743 | 81,546    | ▲ 2.4              |
|       | LNG    | 88,506  | 78,509    | 85,044  | 55,141    | ▲ 3.9              |
|       | LPG    | 11,669  | 10,864    | 10,986  | 6,506     | ▲ 5.9              |
|       | 重油     | 5,415   | 4,242     | 4,987   | 2,535     | ▲ 7.9              |
|       | その他    | 21,917  | 21,655    | 22,995  | 14,985    | 4.9                |

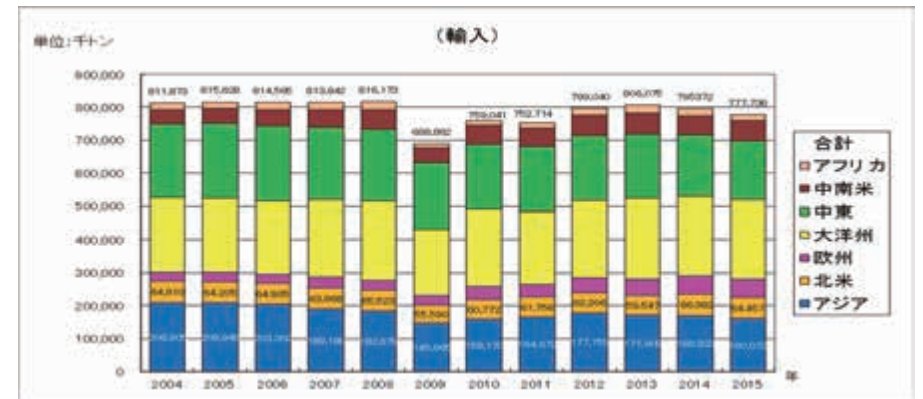
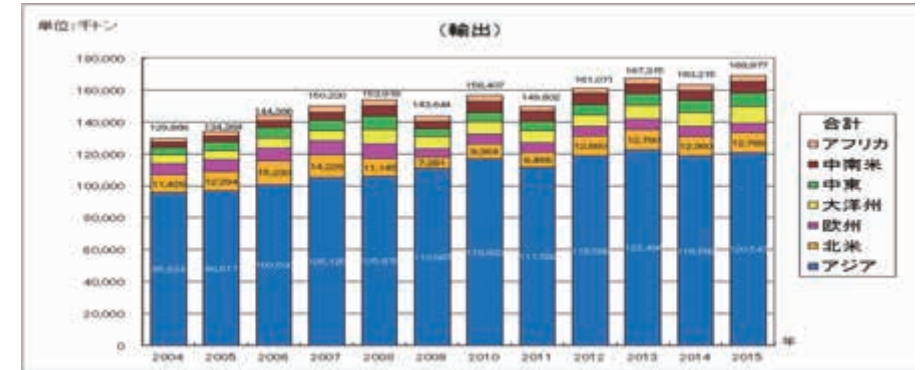
(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成

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量は、2015年は1億2,055万トン(対前年比1.7%増)、我が国の輸出量全体に占めるシェアは71.3%となっており、北米向けの輸出量は、2015年は、1,277万トン(対前年比3.3%増)、我が国の輸出量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、2015年のアジア地域からの輸入量は1億6,007万トン(対前年比5.2%減)、北米からの輸入量は6,446万トン(対前年比3.8%減)となり、我が国の輸入量全体に占めるシェアは、アジア地域からの輸入量が20.6%、北米からの輸入量

が8.3%となっている(図表Ⅱ-1-22)。

図表Ⅱ-1-22 我が国の地域別海上貿易量の推移



(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成

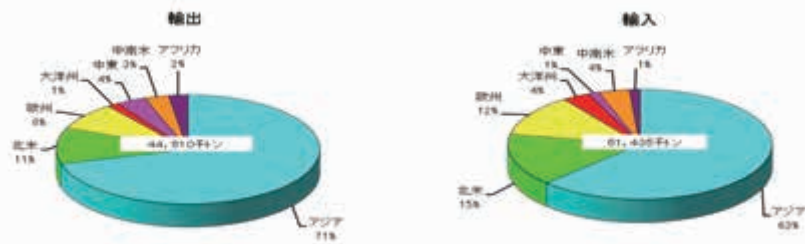
## 第Ⅱ部 海事の現状とその課題

## 第1章 海上輸送分野

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となっている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71%、輸入63%）を占めている（図表Ⅱ-1-23）。

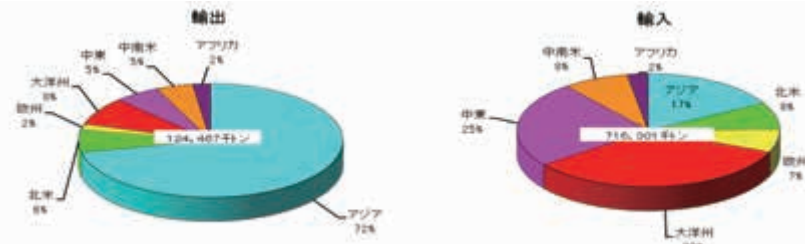
また、鉄鉱石、石炭や原油が主である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が半分以上（58%）を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く（72%）占めている（図表Ⅱ-1-24）。

図表Ⅱ-1-23 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）（2015年）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-24 我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）（2015年）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

### ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2015年の我が国商船隊<sup>※1</sup>による輸送量は、輸出入・三国間輸送<sup>※2</sup>の合計で1,056百万トン（対前年比2.0%増）となった（図表Ⅱ-1-26）。

輸出については、2015年は61百万トンと前年に比べ4.1%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、36.0%と前年に比べ0.2ポイント増加した。

輸入については、2015年は545百万トンと前年に比べ1.8%増加し、積取比率は、70.0%と前年に比べ2.7ポイント増加した（図表Ⅱ-1-25、図表Ⅱ-1-27）。

三国間輸送については、2015年は451百万トンと前年に比べ2.1%増加した。また、過去5年間の三国間輸送の推移を見ると、2010年は308百万トンだったが、2015年は451百万トンと143百万トン（46.4%）増加しており、近年、我が国海外航海運企業による三国間輸送の比重が増えていることがうかがえる（図表Ⅱ-1-25）。

- ※1 我が国商船隊：我が国海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
- ※2 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

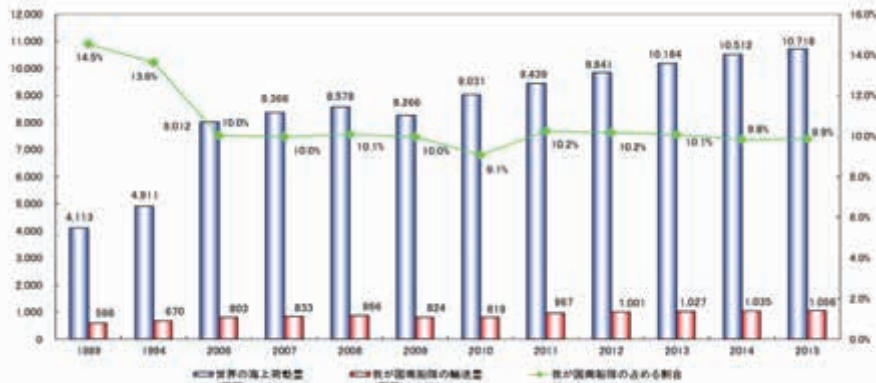
図表Ⅱ-1-25 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

| 年   |           | 2014年   |         |           | 2015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       | 60      | 12,728  | 12,789    | 142     | 16,442  | 16,583    | 136.7 | 29.2  | 29.7  |
|     | (うちコンテナ船) | 5       | 1,796   | 1,801     | 18      | 2,264   | 2,282     | 260.0 | 26.1  | 26.7  |
|     | 不定期船      | 60      | 7,682   | 7,743     | 61      | 7,992   | 8,052     | 1.7   | 4.0   | 4.0   |
|     | 油送船       | 5       | 1,393   | 1,398     | 9       | 1,543   | 1,551     | 80.0  | 10.8  | 10.9  |
|     | 計         | 1,139   | 36,221  | 37,361    | 1,121   | 37,218  | 38,339    | ▲1.6  | 2.8   | 2.6   |
|     | 定期船       | 388     | 4,550   | 4,938     | 418     | 4,228   | 4,646     | 7.7   | ▲7.1  | ▲5.9  |
|     | 油送船       | 241     | 8,042   | 8,282     | 159     | 5,722   | 5,881     | ▲34.0 | ▲28.8 | ▲29.0 |
|     | 計         | 14      | 242     | 257       | 11      | 179     | 189       | ▲21.4 | ▲26.0 | ▲26.5 |
|     | 計         | 1,440   | 56,991  | 58,431    | 1,421   | 59,381  | 60,802    | ▲1.3  | 4.2   | 4.1   |
|     | 計         | 408     | 6,589   | 6,996     | 446     | 6,671   | 7,117     | 9.3   | 1.2   | 1.7   |
| 輸入  | 定期船       | 207     | 28,372  | 28,579    | 231     | 28,551  | 28,782    | 11.6  | 0.6   | 0.7   |
|     | (うちコンテナ船) | 9       | 1,410   | 1,420     | 13      | 1,420   | 1,433     | 44.4  | 0.7   | 0.9   |
|     | 不定期船      | 207     | 27,306  | 27,512    | 132     | 27,634  | 27,767    | ▲36.2 | 1.2   | 0.9   |
|     | 油送船       | 9       | 1,358   | 1,368     | 9       | 1,359   | 1,368     | 0.0   | 0.1   | 0.0   |
|     | 計         | 59,884  | 291,223 | 351,107   | 70,960  | 289,110 | 360,070   | 18.5  | ▲0.7  | 2.6   |
|     | 定期船       | 776     | 4,895   | 5,671     | 913     | 4,190   | 5,103     | 17.7  | ▲14.4 | ▲10.0 |
|     | 油送船       | 31,201  | 124,357 | 155,558   | 32,947  | 122,902 | 155,850   | 5.6   | ▲1.2  | 0.2   |
|     | 計         | 606     | 2,109   | 2,715     | 630     | 1,998   | 2,629     | 4.0   | ▲5.3  | ▲3.2  |
|     | 計         | 91,293  | 443,952 | 535,244   | 104,138 | 440,564 | 544,702   | 14.1  | ▲0.8  | 1.8   |
|     | 計         | 1,392   | 8,414   | 9,806     | 1,556   | 7,608   | 9,164     | 11.8  | ▲9.6  | ▲6.5  |
| 三国間 | 定期船       | 316     | 134,793 | 135,109   | 305     | 125,464 | 125,769   | ▲3.5  | ▲6.9  | ▲6.9  |
|     | (うちコンテナ船) | 25      | 10,250  | 10,275    | 24      | 9,823   | 9,848     | ▲4.0  | ▲4.2  | ▲4.2  |
|     | 不定期船      | 316     | 134,097 | 134,413   | 305     | 123,447 | 123,752   | ▲3.5  | ▲7.9  | ▲7.9  |
|     | 油送船       | 25      | 10,176  | 10,201    | 24      | 9,699   | 9,723     | ▲4.0  | ▲4.7  | ▲4.7  |
|     | 計         | 34,391  | 234,124 | 268,515   | 40,911  | 250,444 | 291,354   | 19.0  | 7.0   | 8.5   |
|     | 定期船       | 673     | 5,580   | 6,252     | 699     | 4,877   | 5,576     | 3.9   | ▲12.6 | ▲10.8 |
|     | 油送船       | 2,624   | 35,315  | 37,939    | 3,556   | 29,960  | 33,516    | 35.5  | ▲15.2 | ▲11.7 |
|     | 計         | 22      | 1,008   | 1,031     | 37      | 915     | 952       | 68.2  | ▲9.2  | ▲7.7  |
|     | 計         | 37,330  | 404,232 | 441,563   | 44,772  | 405,868 | 450,639   | 19.9  | 0.4   | 2.1   |
|     | 計         | 720     | 16,838  | 17,558    | 760     | 15,615  | 16,376    | 5.6   | ▲7.3  | ▲6.7  |
| 合計  | 定期船       | 583     | 175,893 | 176,476   | 678     | 170,456 | 171,134   | 16.3  | ▲3.1  | ▲3.0  |
|     | (うちコンテナ船) | 39      | 13,457  | 13,496    | 55      | 13,507  | 13,562    | 41.0  | 0.4   | 0.5   |
|     | 不定期船      | 583     | 169,085 | 169,668   | 498     | 159,073 | 159,571   | ▲14.6 | ▲5.9  | ▲6.0  |
|     | 油送船       | 39      | 12,928  | 12,967    | 42      | 12,601  | 12,642    | 7.7   | ▲2.5  | ▲2.5  |
|     | 計         | 95,415  | 561,568 | 656,983   | 112,991 | 576,772 | 689,764   | 18.4  | 2.7   | 5.0   |
|     | 定期船       | 1,837   | 15,025  | 16,862    | 2,030   | 13,294  | 15,324    | 10.5  | ▲11.5 | ▲9.1  |
|     | 油送船       | 34,066  | 167,714 | 201,779   | 36,662  | 158,584 | 195,246   | 7.6   | ▲5.4  | ▲3.2  |
|     | 計         | 643     | 3,359   | 4,002     | 678     | 3,092   | 3,770     | 5.4   | ▲7.9  | ▲5.8  |
|     | 計         | 130,064 | 905,175 | 1,035,239 | 150,331 | 905,813 | 1,056,144 | 15.6  | 0.1   | 2.0   |
|     | 計         | 2,519   | 31,841  | 34,360    | 2,763   | 29,894  | 32,656    | 9.7   | ▲6.1  | ▲5.0  |

（出典）海事局調べ

- （注）1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
- 2. コンテナ船は定期船の内数である。
- 3. 2015年の数値は暫定値である。

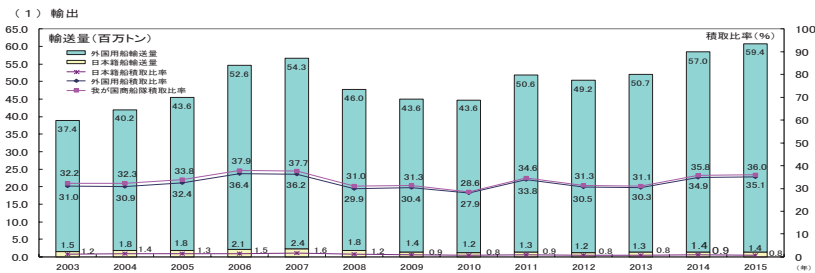
図表Ⅱ-1-26 世界の海上荷動き量に占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



(出典) 海事局調べ

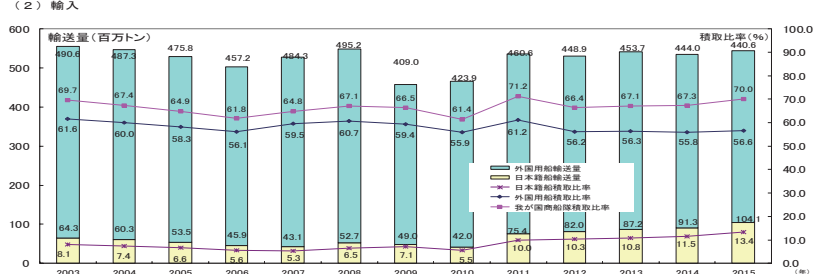
(注) 1. 世界の海上荷動き量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2015年の値は推計値)。  
2. 2015年の我が国商船隊の輸送量は暫定値である。

図表Ⅱ-1-27 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移



(出典) 海事局調べ

(注) 2015年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。



(出典) 海事局調べ

(注) 2015年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

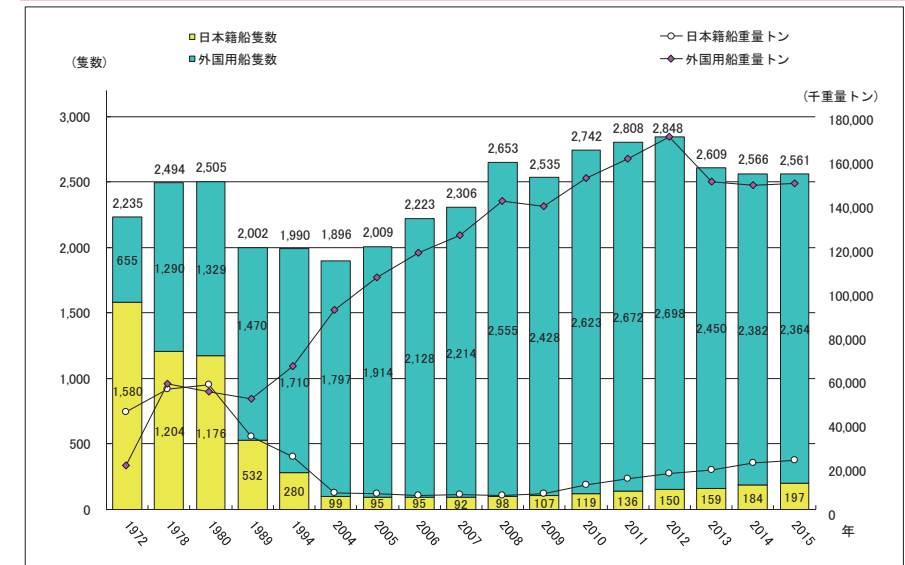
ハ) 我が国商船隊の船腹量

2015年の我が国商船隊の船腹量は、2,561隻(対前年比5隻減)、重量トンベースで1億7,597万トン(対前年比1.3%増)となった。

我が国商船隊のうち日本籍船は197隻(対前年比13隻増)、重量トンベースで2,491万トン(対前年比5.4%増)であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで7.7%、重量トンベースで14.2%となっている。

また、外国用船については2,364隻(対前年比18隻減)、重量トンベースで1億5,106万トン(対前年比0.7%増)となっている(図表Ⅱ-1-28)。

図表Ⅱ-1-28 日本商船隊の構成の変化



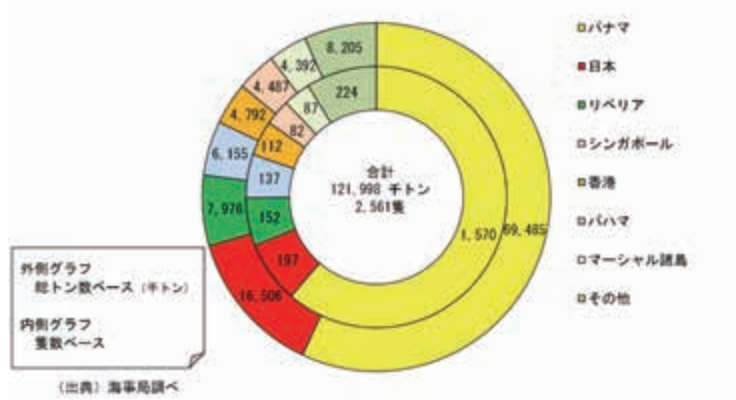
(出典) 海事局調べ

(注) 2015年6月末日現在

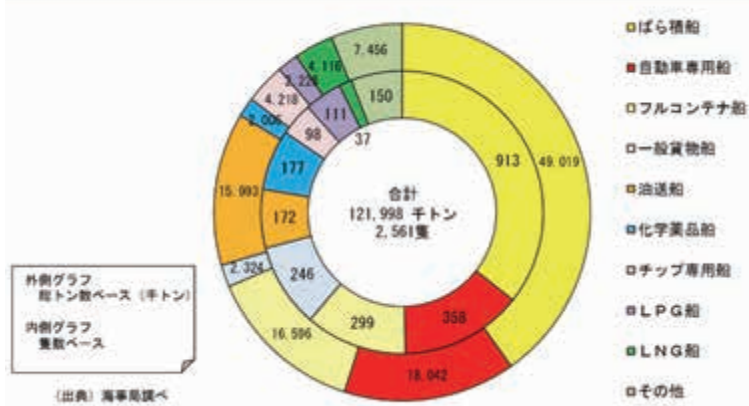
我が国商船隊の船籍国別の内訳は、パナマ籍が1,570隻(我が国商船隊に占める割合61.3%)、総トン数ベースで6,949万総トン(同57.0%)となっており、いわゆる便置籍船が大部分を占めている(図表Ⅱ-1-29)。

船種別では、総トンベースで多い順に見ると、ばら積船913隻(我が国商船隊に占める割合35.7%)、4,902万総トン(同40.2%)、自動車専用船358隻(同14.0%)、1,804万総トン(同14.8%)、フルコンテナ船299隻(同11.7%)、1,660万総トン(同13.6%)、油送船172隻(同6.7%)、1,599万総トン(同13.1%)となっている(図表Ⅱ-1-30)。

図表Ⅱ-1-29 我が国商船隊の船籍国別一覧



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) 2015年度の海運大手3社の経営状況

i) 概況

2015年度の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、中国を始めとする新興国の景気減速と船舶の過剰供給による運賃市況の低迷により全体として厳しい事業環境となった。

このような背景の下、同年度の海運大手3社\*の業績（単体ベース。以下同じ。）は、

コンテナ船及びばら積み船の運賃の下落など海運市況の大幅な変動の影響を受けて、営業収益は3兆3,889億円と2,120億円（対前年度比5.9%減）の減収となった。

また、運航コストの削減や、燃料油価格の低下により、営業費用は3兆4,211億円と1,577億円（同4.4%減）の減少となった。

この結果、2015年度の営業損益は、321億円の赤字と前年度より542億円の減益、経常利益は640億円と前年度より819億円の減益となった（図表Ⅱ-1-31）。

※海運大手3社：日本郵船㈱、㈱商船三井及び川崎汽船㈱の3社で、我が国の外航海運事業における全外航海運業収入の大部分を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ-1-31 海運大手3社の損益の推移

| 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(%) |         |       |
| 2014 | 36,009     | 7.4        | 35,788     | 7.7        | 221        | ▲29.2      | 1,459      | 63.5       | 694     | ▲18.6 |
| 2015 | 33,889     | ▲5.9       | 34,211     | ▲4.4       | ▲321       | -          | 640        | ▲56.1      | ▲2,184  | -     |

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

ii) 主な部門収益

(a) 定期船部門

定期船部門については、北米航路では米国経済が好調であったため海上荷動きが堅調に推移したものの、欧州航路では大型船投入が続いているため、低い水準で運賃が推移した結果、営業収益は1兆3,880億円（対前年度比6.3%減）となった。

(b) 不定期船・自動車専用船部門

不定期船部門については、中国の景気減速により石炭・鉄鉱石の輸入が減少したことなどから、運賃市況は低迷し、また、自動車専用船部門は、新興国向けの輸送の落ち込みが見られた結果、営業収益は1兆2,595億円（対前年度比9.2%減）となった。

(c) 油送船部門

油送船部門については、原油価格の低下に伴う実需の伸びや備蓄需要の増加により、運賃市況は好調に推移し、LPG船、LNG船についても中長期契約に基づき、安定的に稼働した結果、営業収益888億円（対前年度比18.7%増）となった。

図表Ⅱ-1-32 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

| 区分    | 2014年度  |            |        | 2015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(%) |      |
| 部門別運賃 | 定期船     | 14,815     | 13.7   | 41.2   | 13,880     | ▲ 6.3  | 41.0 |
|       | 不定期・専用船 | 13,872     | 3.6    | 38.6   | 12,595     | ▲ 9.2  | 37.2 |
|       | 油送船     | 748        | ▲ 20.5 | 2.1    | 888        | 18.7   | 2.6  |
|       | 計       | 29,435     | 7.6    | 81.9   | 27,364     | ▲ 7.0  | 80.9 |
| 賃借料   | 5,530   | 6.7        | 15.4   | 5,405  | ▲ 2.3      | 16.0   |      |
| その他   | 965     | 6.1        | 2.7    | 1,042  | 8.0        | 3.1    |      |
| 合計    | 35,932  | 7.4        | 100.0  | 33,813 | ▲ 5.9      | 100.0  |      |

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

iii) 為替変動の影響

2015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、前年度より減少し、ドル建て比率の乖離幅は、8.5%となった。(図表Ⅱ-1-33)。

また、同年度における為替変動の影響額は、海運大手3社の実績平均為替レートが120.73円と前年度より11.82円の円安となったことから、3社全体では、250億円の為替差益による黒字となった(図表Ⅱ-1-34)。

図表Ⅱ-1-33 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

(単位:%)

| 区分   | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 |
|------|--------|--------|--------|
| 営業収益 | 83.0   | 84.0   | 83.5   |
| 営業費用 | 74.6   | 75.1   | 75.0   |
| 乖離幅  | 8.4    | 8.9    | 8.5    |

(出典) 海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成

図表Ⅱ-1-34 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

(単位:億円)

| 区分   | 2014年度 |            |                  | 2015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 | 36,009 | 2,529      | 276              | 33,889 | 2,757      | 233              |
| 営業費用 | 35,788 | 2,256      | 246              | 34,211 | 2,507      | 212              |
| 営業損益 | 221    | 273        | 29               | ▲ 321  | 250        | 21               |

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2014年度1ドル=108.91円 2015年度1ドル=120.73円

2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

ロ) 2016年度の海運大手3社の業績見通し

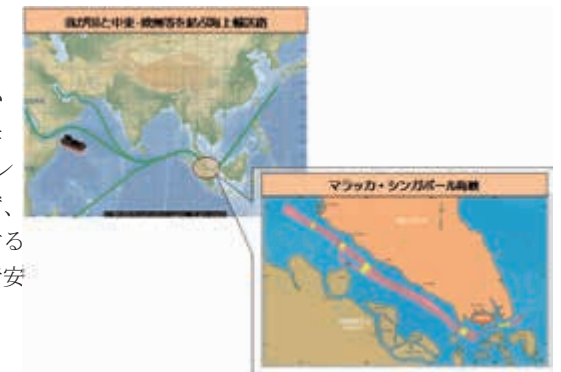
海運大手3社は、中国を始めとする新興国における景気の不透明感による影響等から、海上荷動き量の鈍化を懸念している。部門別収益では、コンテナ船部門、不定期船部門においては市況の低迷が続き、油送船部門においても新造船の竣工による船腹の需給バランスの悪化から、引き続き厳しい業績になると予想している。

(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、2012年において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、狭隘であり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、マレーシア及びシンガポール)や主要な海運国のみならず、輸入原油の約8割以上の輸送を依存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協力を行ってきた。

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<sup>※1</sup>、プロジェクト調整委員会<sup>※2</sup>及び航行援助施設基金委員会<sup>※3</sup>の3つで構成されている。

我が国は、これらのうちの航行援助施設基金に対して、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、荷主系等の民間団体から290万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、マ・シ海峡における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。

また、現行の海図が整備されて15年以上経過しており、複雑な潮流による海底地形の変化による浅瀬等の危険箇所が現れていることから、マ・シ海峡の共同水路再測量を日本が協力して実施することが、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、今後、公益財団法人マラッカ海峡協議会が窓口となって調整を図りつつ、共同水路再測量調査を進めていくこととしている。

※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 航行援助施設維持更新のための基金について運営調整する場

図表Ⅱ-1-35 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

### 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)(旧・MENAS)
  - IMO(ギリシャ、ノルウェー、ドイツ、EC、中国)

## ② 海運をめぐる国際的動向

### イ) WTO(世界貿易機関)

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。しかしながら、「海運自由の原則」を外航海運政策の基本とする我が国は、EU、ノルウェー等海運先進国による海運自由化推進国会合(通称、「海運フレンズ会合」)の議長国となるなど、先進的な役割を担ってきた。

一方、ドーハ・ラウンドの停滞、GATS 制定以降の時代に即した対応へ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自由化に関する新しい協定を策定するための議論が継続的に行われ、2013年6月には本格

的な交渉段階へと移り、継続的に交渉が行われている。

この新しいサービス協定は、TiSA(Trade in Services Agreement)と通称されており、現在、23の有志国・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)が議論に参加している。

#### ロ) 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組として、EPA/FTA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、14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、ペルー及び豪州)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・カナダEPA、日・コロンビアEPA、日中韓FTA、日・EU EPA、RCEP(東アジア地域包括的経済連携)、日・トルコEPA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、我が国海事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。

#### ハ) 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<sup>※</sup>」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っている。

2015年5月に、韓国・済州島で、2016年4月に、パプアニューギニア・ポートモレスビーにおいて交通ワーキンググループ港湾・海運専門家会合が開催された。これらの会合では、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、①APEC域内におけるクルーズ振興の促進を確認及び大洋州における港湾物流の重要性の確認、②我が国による域内の連結性強化のための新たな議題の提案、③APEC海運政策研修(キャパシティ・ビルディング)の取組み状況に関する報告等が行

われた。

※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。

#### 二) CSG会議(海運先進18ヶ国当局間会議)

CSG(Consultative Shipping Group)会議<sup>※</sup>は、海運自由の原則を目的としたOECD(経済協力開発機構)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。

2015年9月に、フランス・パリにてCSG会議が開催され、米国におけるLNG輸送に関わる問題を始めとする海運自由化の観点から懸念される諸問題や、各国の最新海運政策など、海運に関する多くのテーマについて活発な議論が行われた。主要海運国の一つである我が国は、海運自由化を阻害する問題の解決を呼びかけるとともに、船舶バラスト水規制管理条約の未締結国に対し早期締結を働きかけるなど、各種審議で積極的に意見表明するとともに、議場外での意見・情報交換を活発に行った。

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)が開催されており、2014年8月には、米国ワシントンD.C.において、パナマ運河拡張、米国からのLNG輸送、船舶バラスト水規制を含む環境問題など、米国とも関係の深い最新の海運問題について意見交換が行われた。

※CSGメンバー国：以下の18ヶ国の海運当局及びEU

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

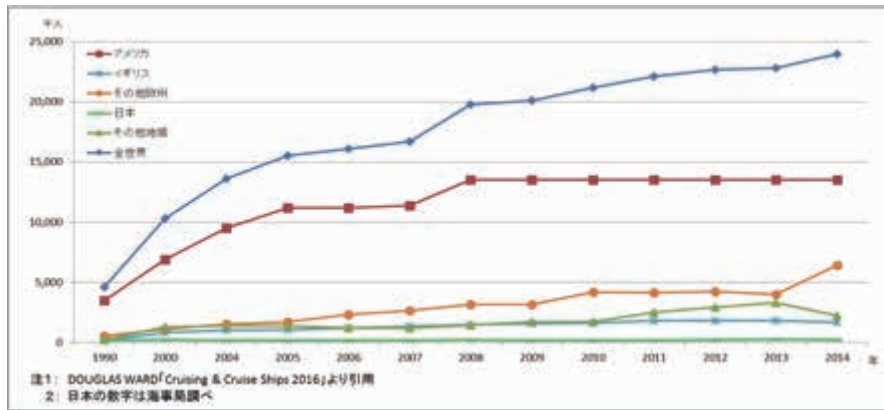
第2節 クルーズ・外航旅客定期航路

(1) クルーズ

① 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2014年の世界のクルーズ人口は、1990年の約5.2倍（約2,400万人）に増加したが、2014年の我が国におけるクルーズ人口は約23万人と、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国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。

図表Ⅱ-1-36 世界のクルーズ人口の推移



② 日本人のクルーズの利用状況

2015年の我が国のクルーズ人口<sup>\*</sup>は、外国船社の配船数の減少に伴う日本発着外航クルーズ数の減少や、日本船社の海外長期クルーズ数の増加に伴う合計クルーズ数の減少等により、22.1万人（前年比4.5%減）となった。このうち、外航クルーズについては、乗客数が13.4万人（同3.0%減）、人泊数が122.9万人泊（同0.2%減）と減少しているものの、日本船社が運航するクルーズ船<sup>\*</sup>の人泊数については、21.4万人泊（同25.9%増）と増加している。

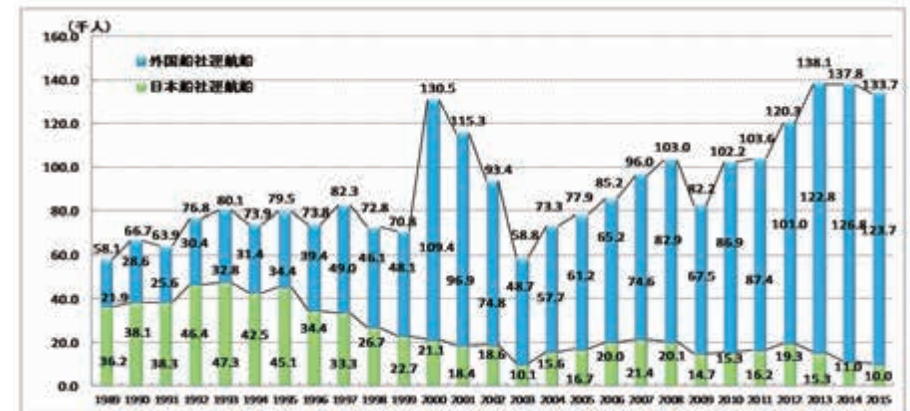
日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアを見ると、アジアが49%と前年の50%に引き続き大きな割合を占め、地中海の14%、北欧・バルト海の13%と続いている。

※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。

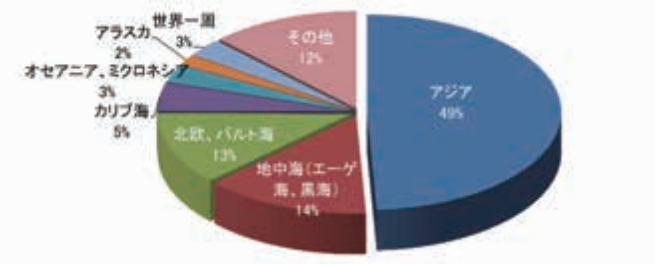
※日本船社が運航するクルーズ船：郵船クルーズ株の「飛鳥Ⅱ」、商船三井客船株の「にっぽん丸」及び日本クルーズ客船株の「ばしふいっくびいなす」の3隻。

図表Ⅱ-1-37 外航クルーズ船の日本人乗客数の推移



(出典) 海事局調べ

図表Ⅱ-1-38 外航クルーズエリア別の日本人乗客数のシェア（2015年）



(出典) 海事局調べ

③ 外国船社による大型クルーズ船時代の到来

2013年から、外国船社が運航する外航クルーズ船による日本発着クルーズが本格的に始まり、これまで、米国のプリンセス・クルーズ社を中心に、春から秋にかけて、日本発着クルーズが実施されてきた。2016年は、引き続き同社の「ダイヤモンド・プリンセス（115,875トン、乗客数：2,706名）」が配船されるほか、新たな動きとして、イタリアのコスタクルーズ社の「コスタ・ビクトリア（75,000トン、乗客数：2,394名）」が、7月から9月にかけて日本に配船されることとなっている。



新たに配船されるコスタ・ビクトリアは、カジュアルクラスのクルーズ船であり、プレミアムクラスのクルーズ船であるダイヤモンド・プリンセスとあわせて、多様なクラスのクルーズ船が日本に配船されることになり、今後の日本のクルーズ市場の拡大が期待されている。



コスタ・ビクトリア  
写真提供：コスタクルーズ日本支社

(2) 外航旅客定期航路

① 外航旅客定期航路の概況

日本発着の外航旅客定期航路として、2016年4月現在、韓国、中国及びロシアとの間に10社・7航路の定期航路が開設されている。これらの定期航路の2015年の乗客数は、117.9万人（前年比15.4%増）で、このうち、日本人が14.1万人（同35.8%減）、外国人が103.8万人（同38.9%増）となっている。

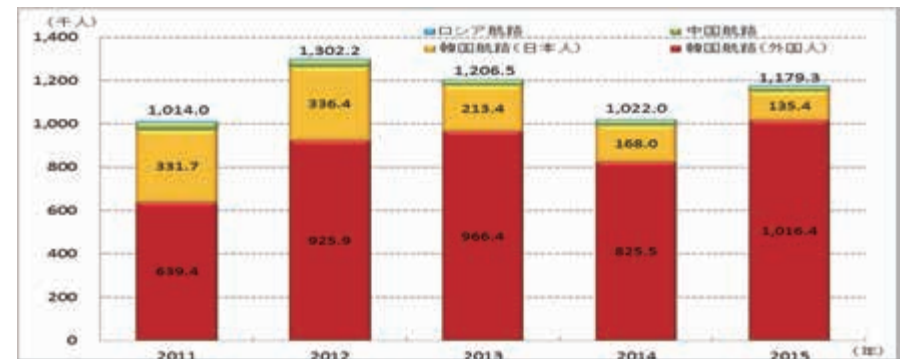
図表Ⅱ-1-39 外航旅客定期航路の現況

(2016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            | 毎日1往復                       |
| 博多～釜山         | JR九州高速船㈱     | 日本   | カリアライン㈱       | 日本       | フェリー            | 毎日1往復                       |
|               |              |      | ビートル          | 日本       | ジェットフォイル        | 毎日2～3往復                     |
|               |              |      | ビートル2世        | 日本       | ジェットフォイル        |                             |
|               | ビートル3世       | 日本   | ジェットフォイル      |          |                 |                             |
| 未来高速㈱         | 韓国           | コビー  | 韓国            | ジェットフォイル | 毎日1往復           |                             |
| 大阪～釜山         | パンスターライン㈱    | 韓国   | PANSTAR DREAM | 韓国       | フェリー            | 週3往復                        |
| 対馬(厳原・比田勝)～釜山 | 韓大亜高速海運      | 韓国   | オーシャンフラワー     | 韓国       | 高速船             | 週4往復(厳原～釜山)<br>週3往復(比田勝～釜山) |
|               |              |      | ビートル          | 日本       | ジェットフォイル        | 毎日1～2往復(比田勝～釜山)             |
|               | ビートル2世       | 日本   | ジェットフォイル      |          |                 |                             |
|               | ビートル3世       | 日本   | ジェットフォイル      |          |                 |                             |
| 未来高速㈱         | 韓国           | コビー  | 韓国            | ジェットフォイル | 週3往復(厳原～釜山)     |                             |
|               |              | コビーV | 韓国            | ジェットフォイル | 毎日1～2往復(比田勝～釜山) |                             |
| 神戸・大阪～上海      | 中日国際輸送有限公司   | 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    | 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<br>境港～ウラジオ:週1往復  |

(出典) 海事局調べ  
(注) 運休中の航路は割愛した。

図表Ⅱ-1-40 外航旅客定期航路の乗客数の推移



(出典) 海事局調べ

② 日韓定期航路の活性化に向けた取り組み

日韓定期航路には、2016年4月現在、8社・5航路・11隻が就航しており、2015年の同航路の乗客数は115.2万人（前年比12.7%増）であるが、2014年4月に発生した旅客船事故等の影響等により乗客数が減少していたことから、2014年10月、同航路の利用者の回復を図るため、九州運輸局が中心となり、「日韓定期旅客航路活性化協議会」が発足した。

2014年10月15日に開催された第1回協議会においては、新釜山港国際旅客ターミナルの改善要望が提起され、2015年8月に供用が開始された。2016年3月16日には、第3回協議会が開催され、今後の課題について協議を行い、今後さらなる利用活性化を図っていくこととしている。

新釜山港国際旅客ターミナルの改善(ポンツーンの例)



写真提供：JR九州高速船㈱

第3節 国内旅客輸送

(1) 国内旅客輸送の現状

① 旅客船事業の現状

イ) 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2016年4月1日現在、952業者（対前年比1事業者減）によって1,732航路（対前年比12航路増）が経営され、これに就航している船舶は2,279隻（対前年比53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、航路数が減少しており、フェリー航路事業については、航路数、隻数が減少している。旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに増加している。

図表Ⅱ—1—41 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 | 2012 | 415  | 563   | 1,176 |
|            | 2013 | 410  | 551   | 1,160 |
|            | 2014 | 410  | 551   | 1,129 |
|            | 2015 | 404  | 547   | 1,123 |
|            | 2016 | 395  | 541   | 1,142 |
| 特定旅客定期航路事業 | 2012 | 6    | 7     | 8     |
|            | 2013 | 6    | 7     | 8     |
|            | 2014 | 6    | 7     | 8     |
|            | 2015 | 6    | 7     | 8     |
| 旅客不定期航路事業  | 2012 | 539  | 1,129 | 1,088 |
|            | 2013 | 534  | 1,124 | 1,106 |
|            | 2014 | 534  | 1,143 | 1,092 |
|            | 2015 | 543  | 1,166 | 1,095 |
|            | 2016 | 551  | 1,183 | 1,129 |
| 計          | 2012 | 960  | 1,699 | 2,272 |
|            | 2013 | 950  | 1,682 | 2,274 |
|            | 2014 | 950  | 1,701 | 2,229 |
|            | 2015 | 953  | 1,720 | 2,226 |
|            | 2016 | 952  | 1,732 | 2,279 |
| うちフェリー航路事業 | 2012 | 142  | 165   | 302   |
|            | 2013 | 147  | 170   | 302   |
|            | 2014 | 144  | 168   | 298   |
|            | 2015 | 145  | 166   | 294   |
|            | 2016 | 143  | 165   | 288   |

ロ) 輸送実績

2014年度の輸送実績は、輸送人員で8,629万人（対前年度比1.9%減）、輸送人キロで29億8,581万人キロ（対前年度比8.5%減）となった。

図表Ⅱ—1—42 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

| 区分         | 年度   | 輸送人員 | 対前年度<br>伸び率 | 輸送人*  | 対前年度<br>伸び率 |
|------------|------|------|-------------|-------|-------------|
|            |      |      |             |       |             |
| 一般旅客定期航路事業 | 2010 | 76.8 | ▲ 7.6       | 2,872 | ▲ 1.6       |
|            | 2011 | 76.7 | ▲ 0.1       | 2,933 | 2.1         |
|            | 2012 | 79.5 | 3.6         | 2,968 | 1.2         |
|            | 2013 | 79.8 | 0.3         | 3,131 | 5.5         |
|            | 2014 | 77.9 | ▲ 2.4       | 2,842 | ▲ 9.2       |
| 特定旅客定期航路事業 | 2010 | 0.20 | 17.7        | 1.65  | 140.5       |
|            | 2011 | 0.20 | ▲ 4.6       | 1.64  | ▲ 0.6       |
|            | 2012 | 0.19 | ▲ 2.7       | 1.63  | ▲ 1.0       |
|            | 2013 | 0.20 | 9.8         | 1.85  | 13.7        |
|            | 2014 | 0.18 | ▲ 10.3      | 1.70  | ▲ 8.1       |
| 旅客不定期航路事業  | 2010 | 8.1  | ▲ 9.6       | 130   | ▲ 14.3      |
|            | 2011 | 7.2  | ▲ 11.5      | 112   | ▲ 13.9      |
|            | 2012 | 7.4  | 4.0         | 123   | 9.5         |
|            | 2013 | 8.1  | 8.2         | 132   | 7.9         |
|            | 2014 | 8.2  | 1.7         | 142   | 7.6         |
| 計          | 2010 | 85.0 | ▲ 7.7       | 3,004 | ▲ 2.3       |
|            | 2011 | 84.1 | ▲ 1.2       | 3,047 | 1.4         |
|            | 2012 | 87.1 | 3.7         | 3,092 | 1.5         |
|            | 2013 | 88.0 | 1.0         | 3,265 | 5.6         |
|            | 2014 | 86.3 | ▲ 1.9       | 2,986 | ▲ 8.5       |

注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

一方、自動車輸送実績では、台数でトラックが3,854千台（対前年度比4.2%減）、乗用車・その他が7,490千台（対前年度比3.9%減）となり、台キロではトラックが901百万台キロ（対前年度比8.5%減）、乗用車・その他で604百万台キロ（対前年度比12.7%減）となった。

図表Ⅱ—1—43 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<br>その他  |             | 計     | 対前年度<br>伸び率 |             |        |
|------|------|-------------|-------------|-------|-------------|-------------|--------|
|      |      | 対前年度<br>伸び率 | 対前年度<br>伸び率 |       | 対前年度<br>伸び率 | 対前年度<br>伸び率 |        |
| 2010 | 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       | 0.1    |
| 2011 | 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       | 2.6    |
| 2012 | 台数   | 4,009       | 2.1         | 8,263 | 7.8         | 12,272      | 5.9    |
|      | 台キロ  | 913         | 2.9         | 653   | 5.8         | 1,566       | 4.1    |
| 2013 | 台数   | 4,023       | 0.3         | 7,798 | ▲ 5.6       | 11,821      | ▲ 3.7  |
|      | 台キロ  | 985         | 7.9         | 692   | 6.0         | 1,677       | 7.1    |
| 2014 | 台数   | 3,854       | ▲ 4.2       | 7,490 | ▲ 3.9       | 11,344      | ▲ 4.0  |
|      | 台キロ  | 901         | ▲ 8.5       | 604   | ▲ 12.7      | 1,505       | ▲ 10.3 |

注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ハ) 経営状況

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、集計した航路数は前年度より14航路減少、営業収入は約40億円増加している。営業損益及び経常損益については、ともに2年連続で黒字になり、経常収支率は101.1%となった。

図表Ⅱ—1—44 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 | 2010 | 522   | 237,267 | 285     | 499     | 100.2 |
|            | 2011 | 519   | 237,464 | ▲ 4,237 | ▲ 2,646 | 99.0  |
|            | 2012 | 515   | 239,451 | ▲ 197   | 303     | 100.1 |
|            | 2103 | 509   | 250,415 | 2,377   | 4,670   | 101.9 |
|            | 2014 | 497   | 252,301 | 2,186   | 3,013   | 101.2 |
| 特定旅客定期航路事業 | 2010 | 7     | 275     | ▲ 16    | ▲ 16    | 94.5  |
|            | 2011 | 7     | 297     | 28      | 27      | 110.2 |
|            | 2012 | 7     | 298     | 11      | 11      | 104.0 |
|            | 2013 | 7     | 309     | 10      | 10      | 103.5 |
|            | 2014 | 7     | 308     | 12      | 12      | 104.2 |
| 旅客不定期航路事業  | 2010 | 661   | 26,706  | ▲ 2,620 | ▲ 2,664 | 91.0  |
|            | 2011 | 659   | 19,404  | ▲ 495   | ▲ 369   | 98.2  |
|            | 2012 | 662   | 22,488  | ▲ 665   | ▲ 469   | 98.0  |
|            | 2013 | 658   | 19,594  | 593     | 866     | 104.5 |
|            | 2014 | 656   | 21,733  | ▲ 340   | ▲ 98    | 99.6  |
| 計          | 2010 | 1,190 | 264,249 | ▲ 2,354 | ▲ 2,183 | 99.2  |
|            | 2011 | 1,185 | 257,165 | ▲ 4,703 | ▲ 2,987 | 98.9  |
|            | 2012 | 1,184 | 262,237 | ▲ 851   | ▲ 155   | 99.9  |
|            | 2013 | 1,174 | 270,317 | 2,980   | 5,547   | 102.0 |
|            | 2014 | 1,160 | 274,342 | 1,858   | 2,927   | 101.1 |

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

②長距離フェリー事業の現状

イ) 長距離フェリー事業の概要

片道の航路距離が300km以上である長距離フェリー航路は、2016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

2015年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると航路数、航路距離ともに増減はなかった。

また、航送台数、航送台キロはともにほぼ横ばいであった一方で、輸送人員、輸送人キロに関しては2桁増となった。

図表Ⅱ—1—45 長距離フェリー航路の輸送実績

| 区分         |             | 2014年度        |             |             | 2015年度        |             |  |
|------------|-------------|---------------|-------------|-------------|---------------|-------------|--|
| 航路数        |             | 11 航路         |             |             | 11 航路         |             |  |
| 航路距離       |             | 8,341 km      |             |             | 8,341 km      |             |  |
| 就航隻数       |             | 35 隻          |             |             | 35 隻          |             |  |
|            |             | (2015年4月1日現在) |             |             | (2016年4月1日現在) |             |  |
| 区分         | 輸送実績        | 構成比           | 対前年度<br>伸び率 | 輸送実績        | 構成比           | 対前年度<br>伸び率 |  |
| 航送台数       |             |               |             |             |               |             |  |
| 普通トラック     | 1,165       | 62.1%         | -2.1%       | 1,162       | 61.3%         | -0.3%       |  |
| 乗用車・その他    | 710         | 37.9%         | -6.9%       | 732         | 38.7%         | 3.1%        |  |
| 計          | 1,875       | 100.0%        | -4.0%       | 1,894       | 100.0%        | 1.0%        |  |
| 8トントラック換算計 | 1,459       |               | -3.1%       | 1,466       |               | 0.5%        |  |
| 航送台キロ      |             |               |             |             |               |             |  |
| 普通トラック     | 741         | 62.9%         | -9.6%       | 735         | 62.0%         | -0.8%       |  |
| 乗用車・その他    | 437         | 37.1%         | -15.4%      | 450         | 38.0%         | 2.8%        |  |
| 計          | 1,178       | 100.0%        | -11.9%      | 1,185       | 100.0%        | 0.5%        |  |
| 8トントラック換算計 | 922         |               | -11.0%      | 922         |               | 0.0%        |  |
| 旅客         |             |               |             |             |               |             |  |
| 輸送人員       | 2,144 千人    |               | -5.2%       | 2,374 千人    |               | 10.7%       |  |
| 輸送人キロ      | 1,188 百万人キロ |               | -13.5%      | 1,308 百万人キロ |               | 10.0%       |  |

(単位：千台、百万台十口)

(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。

ハ) 経営状況

2015年度の長距離フェリー事業者の収支状況について見ると、営業収入、営業費用ともに減少したものの、営業損益は約110億4千万円と、5期連続の黒字となった。また、経常損益についても約101億2千万円の黒字となった。

なお、2015年度末における財務状況は、図表Ⅱ—1—47のとおりである。

図表Ⅱ—1—46 長距離フェリー事業者収支状況(8社)

(単位：百万円、%)

| 区分   | 2014年度  | 2015年度  | 対前年度比 |
|------|---------|---------|-------|
| 営業収入 | 142,743 | 130,914 | 91.7% |
| 営業費用 | 134,179 | 119,875 | 89.3% |
| 営業損益 | 8,564   | 11,039  | —     |
| 経常損益 | 7,942   | 10,123  | —     |
| 当期損益 | 5,230   | 6,628   | —     |

(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—47 長距離フェリー事業者財務状況(8社)

(単位：百万円、%)

| 区分       |      | 金額      | 構成比    |
|----------|------|---------|--------|
| 資産       | 流動資産 | 44,875  | 25.3%  |
|          | 固定資産 | 132,322 | 74.7%  |
|          | 資産合計 | 177,198 | 100.0% |
| 負債       | 流動負債 | 53,648  | 30.3%  |
|          | 固定負債 | 82,977  | 46.8%  |
|          | 負債合計 | 136,624 | 77.1%  |
| 純資産      |      | 40,573  | 22.9%  |
| 負債・純資産合計 |      | 177,198 | 100.0% |

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。  
2. 速報値である。

③ 離島航路事業の現状

イ) 離島航路事業の概況

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は2016年4月1日現在、231事業者によって292航路が経営されており、就航船舶は548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之一を公営又は第三セクターが運営しているが、これらの航路は経営環境が厳しいものの、離島住民の足として必要不可欠な航路であるという認識に立って、地方公共団体自らが運営に携わっている。

図表Ⅱ—1—48 事業者経営形態

| 区分  | 民営  | 第3セクター | 公営 | 合計  |
|-----|-----|--------|----|-----|
| 事業数 | 151 | 32     | 48 | 231 |

図表Ⅱ—1—49 就航船舶

| 年度   | 航路数 | 隻数  | 総トン数    | 平均総トン数 |
|------|-----|-----|---------|--------|
| 2013 | 285 | 549 | 200,092 | 364    |
| 2014 | 289 | 546 | 201,122 | 368    |
| 2015 | 292 | 548 | 195,123 | 356    |

ロ) 輸送実績

2014年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,281万人(対前年度比3.8%減)、輸送人キロで9億6,754万人キロ(同9.4%減)となっている。

図表Ⅱ-1-50 離島航路の旅客輸送実績

| 年度   | 輸送人員   | 対前年度伸び率 |       |
|------|--------|---------|-------|
|      |        | 輸送人員    | 輸送人キロ |
| 2012 | 43,743 | 4.0     | 0.6   |
| 2013 | 44,507 | 1.7     | ▲ 0.1 |
| 2014 | 42,809 | ▲ 3.8   | ▲ 9.4 |

(単位：千人、千人キロ、%)

ハ) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2014年度の経常収支率は、93.5%となった。

図表Ⅱ-1-51 離島航路の収支状況

| 年度   | 営業収入   | 営業損益    | 経常損益    | 経常収支率 |
|------|--------|---------|---------|-------|
| 2012 | 73,167 | ▲ 6,149 | ▲ 5,116 | 93.7  |
| 2013 | 75,954 | ▲ 6,079 | ▲ 4,105 | 95.1  |
| 2014 | 78,717 | ▲ 6,340 | ▲ 5,769 | 93.5  |

(単位：百万円、%)

二) 小規模事業者の現状

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

図表Ⅱ-1-52 届出事業者数の推移

| 区分     | 2010年4月 | 2011年4月 | 2012年4月 | 2013年4月 | 2014年4月 | 2015年4月 | 2016年4月 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 届出事業者数 | 3,178   | 3,243   | 3,334   | 3,496   | 3,624   | 3,772   | 3,942   |

(2) 国内旅客輸送における取り組み

① 活力ある離島航路の実現

イ) 航路の維持・整備のための公的補助

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

図表Ⅱ-1-53 離島航路補助金交付実績

(単位：百万円)

| 年度   | 事業者   | 航路数   | 補助金交付金額 |
|------|-------|-------|---------|
| 2011 | 109   | 119   | 6,000   |
|      | (94)  | (104) | (5,279) |
|      | (15)  | (15)  | (248)   |
| 2012 | 127   | 138   | 6,707   |
|      | (108) | (119) | (5,823) |
|      | (19)  | (19)  | (884)   |
| 2013 | 126   | 137   | 6,457   |
|      | (109) | (120) | (5,962) |
|      | (17)  | (17)  | (495)   |
| 2014 | 136   | 146   | 7,041   |
|      | (109) | (119) | (6,276) |
|      | (27)  | (27)  | (765)   |
| 2015 | 126   | 137   | 6,554   |
|      | (109) | (120) | (6,195) |
|      | (17)  | (17)  | (359)   |

(注) 1. ( ) は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路構造改革補助

2. 2012年度は補正予算を含む

3. 2011年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金305億円の内数

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

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

② 旅客船のバリアフリー化の推進

イ) 背景

我が国は、2016年には団塊の世代が全て65歳以上となると見込まれているなど、異次元の超高齢社会を迎えつつあり、全ての人が社会活動に参加できる社会の実現を図ることが急務である。特に高齢社会における移動の問題は、その中で生活を営む人々の基本的なニーズのみならず、生きがいや日本社会の活力にも大きな影響を与える極めて重要な問題となっている。このため、いつでも、どこでも、だれでも、安心して生活・移動できるユニバーサル社会を目指していく必要がある。

こうした中、旅客船のバリアフリー化については、旅客船の利用客の減少などに伴う厳しい経営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。そのため、2011年度から地域公共交通確保維持改善事業において、高度バリアフリー化船の建造及び船舶のバリアフリー化のための改造に要する経費の一部補助を実施して、バリアフリー化を推進する事業者を支援しているところである。

ロ) バリアフリー基準及び基本的方針

公共交通事業者等は、旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に、バリアフリー基準を遵守する必要がある。旅客船については以下のような基準が設けられている。

(例) 船舶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

- ① 通路の有効幅を80cm以上とすること
- ② 手すりが設けられていること
- ③ 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

また、旅客船のバリアフリー化を推進するため、バリアフリー基本方針(2011年3月31日改正)において、以下の整備目標を定めている。

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

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

これに対し、2015年3月末現在の達成状況は32.2%にとどまっているが、代替建造の際に順次対応してバリアフリー化を進めている。その中で、昨今新造船の投入が続いている長距離フェリーでは、子どもから高齢者まで誰でも快適に乗船できるように高水準のバリアフリー設備の導入が進められている。なお、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客船ターミナルについては、段差の解消等の整備目標を定めているところであるが、こちらについては100%目標達成(段差の解消)している。

国土交通省としては、今後も代替建造を予定する事業者に対して、補助事業等を通じて支援を行い、バリアフリー化を促進する。

図表Ⅱ-1-54 旅客船のバリアフリー設備

|  |  |
|--|--|
| <p><b>バリアフリー客室</b></p> <p>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。</p> | <p><b>バリアフリートイレ</b></p> <p>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。</p> |
|--|--|



③国内旅客航路の活性化

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

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

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

また、旅行者に実際の船の旅を体験してもらう場として、2015年度までにファミトリップ（体験航海）を合計9回開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。他にも旅行者も参加しての船旅活性化セミナーを定期的実施している。

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

加えて、2015年度には、国土交通省・観光庁、旅客船事業者、観光関係者等で構成する船旅活性化協議会を立ち上げ、島めぐりの旅、首都圏の舟運、大型フェリーによるクルーズをテーマとした商品化の具体化についての検討を開始した。

2016年度は、引き続き上記取組を継続するとともに、「船旅活性化モデル地区」を設けて旅客船事業の運用を弾力化するなど、国内旅客船の船旅の振興に向けた取り組みを進めていくこととしている。

第4節 内航海運

(1) 内航海運の現状

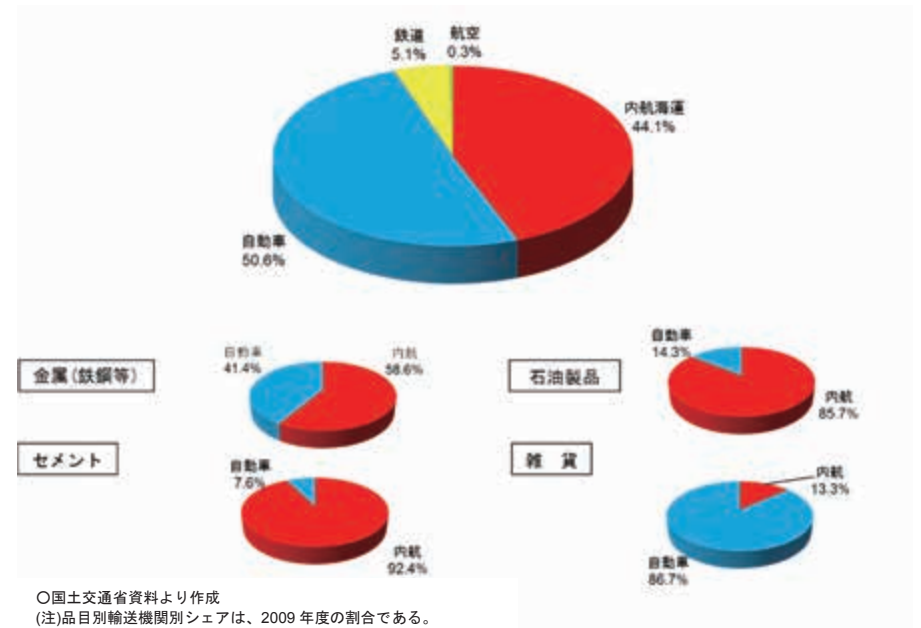
①内航海運の概況

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

内航海運は国内貨物輸送の44.1%（2014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-1-55を見てもわかるように、内航海運によって輸送される品目の多くが産業基礎物資で占められている。

図表Ⅱ-1-55 輸送機関別シェア（2014年度：トンキロベース）

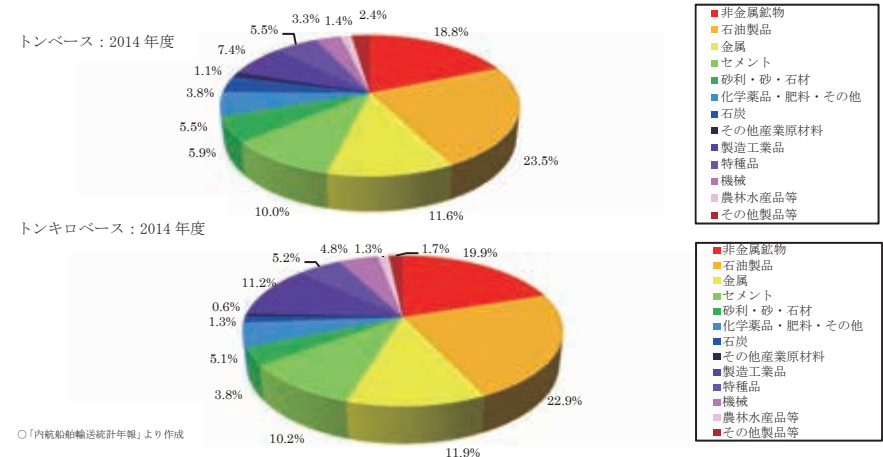


図表 II-1-56 輸送機関別貨物輸送量の推移

| 年度   | 輸送量(万トン)         |                    |                  |               |                  | 輸送活動量(百万%)         |                    |                   |                 |                  | 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<br>(7.17) | 462,607<br>(88.06) | 25,036<br>(4.77) | 12<br>(0.00)  | 525,319<br>(100) | 151,243<br>(43.18) | 135,916<br>(38.80) | 63,031<br>(18.00) | 74<br>(0.02)    | 350,264<br>(100) | 402        | 29  | 252 | 617   |
| 1975 | 45,205<br>(8.99) | 439,286<br>(87.41) | 18,062<br>(3.59) | 19<br>(0.00)  | 502,572<br>(100) | 183,579<br>(50.92) | 129,701<br>(35.98) | 47,058<br>(13.05) | 152<br>(0.04)   | 360,490<br>(100) | 406        | 30  | 261 | 800   |
| 1980 | 50,026<br>(8.36) | 531,795<br>(88.91) | 16,283<br>(2.72) | 33<br>(0.01)  | 598,136<br>(100) | 222,173<br>(50.63) | 178,901<br>(40.77) | 37,428<br>(8.53)  | 290<br>(0.07)   | 438,792<br>(100) | 444        | 34  | 230 | 879   |
| 1985 | 45,239<br>(8.08) | 504,805<br>(90.19) | 9,629<br>(1.72)  | 54<br>(0.01)  | 559,726<br>(100) | 205,818<br>(47.41) | 205,941<br>(47.43) | 21,919<br>(5.05)  | 482<br>(0.11)   | 434,160<br>(100) | 455        | 41  | 228 | 893   |
| 1990 | 57,520<br>(8.65) | 598,479<br>(90.03) | 8,662<br>(1.30)  | 87<br>(0.01)  | 664,748<br>(100) | 244,546<br>(44.86) | 272,579<br>(50.00) | 27,196<br>(4.99)  | 799<br>(0.15)   | 545,120<br>(100) | 425        | 46  | 314 | 918   |
| 1995 | 54,854<br>(8.43) | 587,720<br>(90.37) | 7,693<br>(1.18)  | 96<br>(0.01)  | 650,363<br>(100) | 238,330<br>(42.76) | 293,001<br>(52.57) | 25,101<br>(4.50)  | 924<br>(0.17)   | 557,356<br>(100) | 434        | 50  | 326 | 963   |
| 1996 | 54,691<br>(8.21) | 604,209<br>(90.67) | 7,356<br>(1.10)  | 100<br>(0.02) | 666,356<br>(100) | 241,756<br>(42.30) | 303,896<br>(53.17) | 24,968<br>(4.37)  | 962<br>(0.17)   | 571,582<br>(100) | 442        | 50  | 339 | 962   |
| 1997 | 54,144<br>(8.27) | 593,451<br>(90.66) | 6,923<br>(1.06)  | 101<br>(0.02) | 654,619<br>(100) | 237,018<br>(41.78) | 304,691<br>(53.71) | 24,618<br>(4.34)  | 981<br>(0.17)   | 567,308<br>(100) | 438        | 51  | 356 | 971   |
| 1998 | 51,665<br>(8.24) | 569,080<br>(90.78) | 6,037<br>(0.96)  | 102<br>(0.02) | 628,884<br>(100) | 226,980<br>(41.27) | 299,125<br>(54.39) | 22,920<br>(4.17)  | 985<br>(0.18)   | 550,010<br>(100) | 439        | 53  | 380 | 966   |
| 1999 | 52,260<br>(8.27) | 573,607<br>(90.78) | 5,869<br>(0.93)  | 106<br>(0.02) | 631,842<br>(100) | 229,432<br>(41.07) | 305,600<br>(54.71) | 22,541<br>(4.04)  | 1039<br>(0.19)  | 558,612<br>(100) | 439        | 53  | 384 | 980   |
| 2000 | 53,702<br>(8.60) | 564,609<br>(90.43) | 5,927<br>(0.95)  | 110<br>(0.02) | 629,448<br>(100) | 241,671<br>(41.92) | 311,559<br>(54.05) | 22,136<br>(3.84)  | 1075<br>(0.19)  | 576,441<br>(100) | 450        | 55  | 373 | 977   |
| 2001 | 52,007<br>(8.62) | 545,455<br>(90.39) | 5,867<br>(0.97)  | 102<br>(0.02) | 603,431<br>(100) | 244,451<br>(42.20) | 311,599<br>(53.79) | 22,193<br>(3.83)  | 994<br>(0.17)   | 579,237<br>(100) | 470        | 57  | 378 | 975   |
| 2002 | 49,725<br>(8.61) | 521,973<br>(90.39) | 5,659<br>(0.98)  | 100<br>(0.02) | 577,457<br>(100) | 235,582<br>(41.38) | 310,614<br>(54.56) | 22,131<br>(3.89)  | 991<br>(0.17)   | 569,318<br>(100) | 474        | 60  | 391 | 991   |
| 2003 | 44,554<br>(7.94) | 511,348<br>(91.09) | 5,360<br>(0.95)  | 103<br>(0.02) | 561,365<br>(100) | 218,191<br>(38.79) | 320,466<br>(56.97) | 22,794<br>(4.05)  | 1,027<br>(0.18) | 562,478<br>(100) | 490        | 63  | 425 | 997   |
| 2004 | 44,025<br>(8.08) | 496,325<br>(90.94) | 5,222<br>(0.96)  | 107<br>(0.02) | 544,679<br>(100) | 218,833<br>(38.49) | 326,215<br>(57.37) | 22,476<br>(3.95)  | 1,058<br>(0.19) | 568,582<br>(100) | 497        | 66  | 430 | 989   |
| 2005 | 42,615<br>(8.01) | 484,223<br>(90.99) | 5,247<br>(0.99)  | 108<br>(0.02) | 532,193<br>(100) | 211,576<br>(37.18) | 333,524<br>(58.62) | 22,813<br>(4.01)  | 1,075<br>(0.19) | 568,988<br>(100) | 496        | 69  | 435 | 995   |
| 2006 | 41,664<br>(7.85) | 483,702<br>(91.15) | 5,187<br>(0.98)  | 110<br>(0.02) | 530,663<br>(100) | 207,849<br>(36.01) | 345,035<br>(59.78) | 23,192<br>(4.02)  | 1,094<br>(0.19) | 577,170<br>(100) | 499        | 71  | 447 | 995   |
| 2007 | 40,969<br>(7.77) | 481,189<br>(91.25) | 5,085<br>(0.96)  | 115<br>(0.02) | 527,358<br>(100) | 202,962<br>(34.95) | 353,320<br>(60.84) | 23,334<br>(4.02)  | 1,145<br>(0.20) | 580,761<br>(100) | 495        | 73  | 459 | 996   |
| 2008 | 37,871<br>(7.53) | 460,075<br>(91.53) | 4,623<br>(0.92)  | 107<br>(0.02) | 502,676<br>(100) | 187,859<br>(33.78) | 344,939<br>(62.02) | 22,256<br>(4.00)  | 1,078<br>(0.19) | 556,132<br>(100) | 496        | 75  | 481 | 1,007 |
| 2009 | 33,218<br>(7.04) | 433,954<br>(92.02) | 4,325<br>(0.92)  | 103<br>(0.02) | 471,600<br>(100) | 167,315<br>(32.05) | 333,181<br>(63.82) | 20,562<br>(3.94)  | 1,043<br>(0.20) | 522,101<br>(100) | 504        | 77  | 475 | 1,013 |
| 2010 | 36,673<br>(7.41) | 453,810<br>(91.69) | 4,365<br>(0.88)  | 100<br>(0.02) | 494,948<br>(100) | 179,898<br>(40.20) | 246,175<br>(55.01) | 20,398<br>(4.56)  | 1,032<br>(0.23) | 447,503<br>(100) | 491        | 54  | 467 | 1,032 |
| 2011 | 36,098<br>(7.28) | 455,747<br>(91.90) | 3,989<br>(0.80)  | 96<br>(0.02)  | 495,930<br>(100) | 174,900<br>(40.69) | 233,956<br>(54.43) | 19,998<br>(4.65)  | 992<br>(0.23)   | 429,846<br>(100) | 485        | 51  | 501 | 1,033 |
| 2012 | 36,599<br>(7.66) | 436,593<br>(91.43) | 4,234<br>(0.89)  | 98<br>(0.02)  | 477,524<br>(100) | 177,791<br>(43.44) | 209,956<br>(51.30) | 20,471<br>(5.00)  | 1,017<br>(0.25) | 409,235<br>(100) | 486        | 48  | 483 | 1,038 |
| 2013 | 37,833<br>(7.93) | 434,575<br>(91.12) | 4,410<br>(0.92)  | 102<br>(0.02) | 476,920<br>(100) | 184,860<br>(43.90) | 214,092<br>(50.84) | 21,071<br>(5.00)  | 1,049<br>(0.25) | 421,072<br>(100) | 489        | 49  | 478 | 1,028 |
| 2014 | 36,930<br>(7.81) | 431,584<br>(91.25) | 4,342<br>(0.92)  | 106<br>(0.02) | 472,962<br>(100) | 183,120<br>(44.10) | 210,008<br>(50.8)  | 21,029<br>(5.00)  | 1,125<br>(0.30) | 415,282<br>(100) | 496        | 49  | 484 | 1,061 |

○ 国土交通省資料より作成。  
 (注) ①( )は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は1990年度より軽自動車を含む数字である(2010年度から家用貨物軽自動車の数字は除く)。2010年度からの調査・統計方法の変更。東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の2011年3月及び4月の数値は含まれない。  
 ④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。

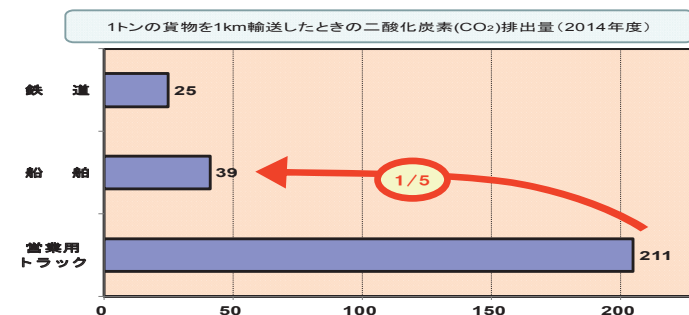
図表 II-1-57 輸送品目別シェア (2014 年度)



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-1-59及び図表II-1-60を見てもわかるとおり、2014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、2015年度の1隻あたりの平均総トン数は1996年度と比較すると約4割増となっており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れた輸送機関であるといえる。

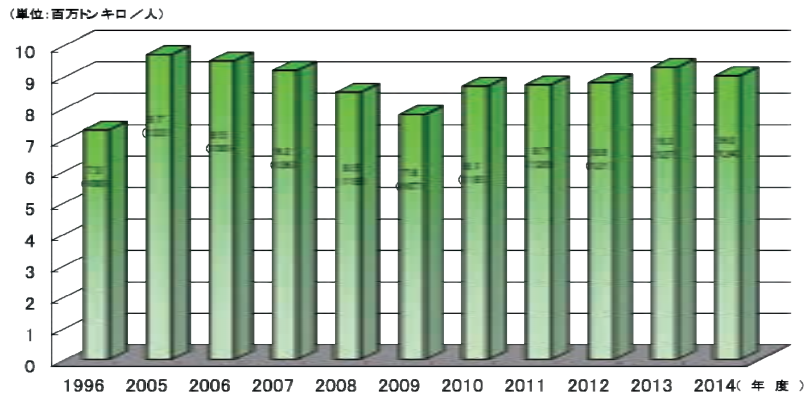
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表 II-1-58 輸送機関別の CO<sub>2</sub> 排出原単位 (2014 年度)



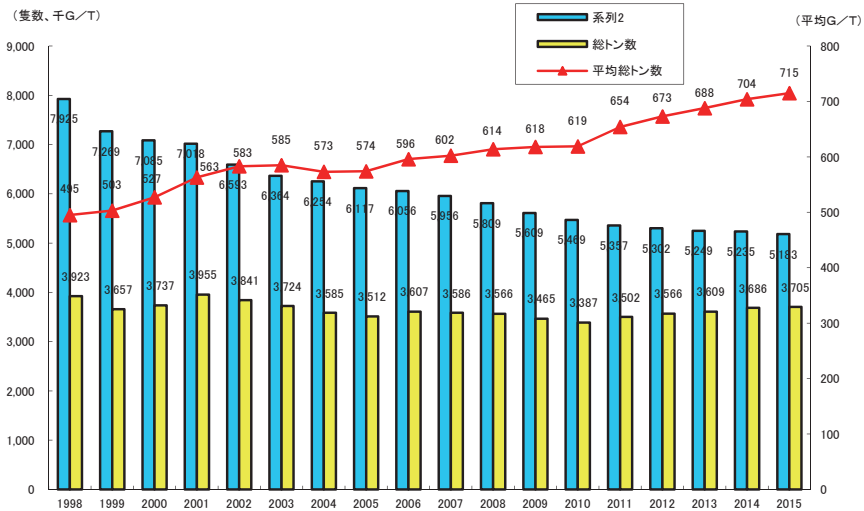


図表Ⅱ-1-59 輸送効率性の推移



○ 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Ⅱ-1-60 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

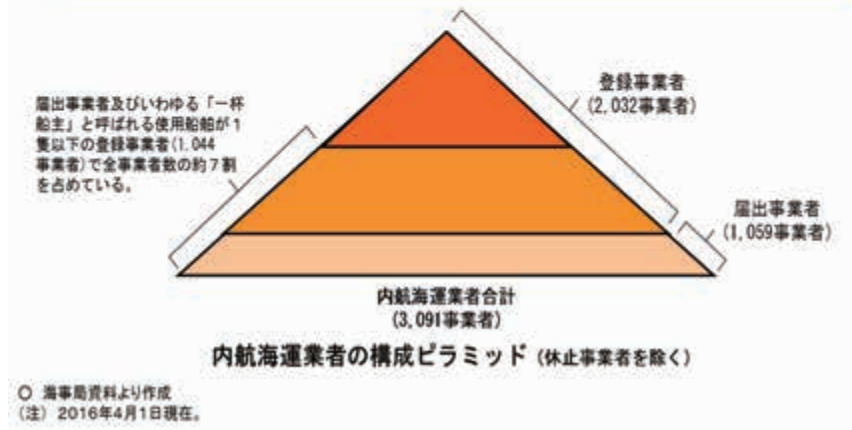
2016年4月1日現在、登録事業者は2,269者、届出事業者は1,292者となっており、その99.6%が中小企業(資本金3億円以下または従業員300人以下の企業)となっている。

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

図表Ⅱ-1-61 内航海運の事業構造

| 概要         |                         |            |
|------------|-------------------------|------------|
| 1. 内航海運業者数 | 3,561事業者 (うち、休止事業者470者) | 99.6%が中小企業 |
| 2. 登録事業者数  | 2,269事業者 (うち、休止事業者237者) |            |
| 3. 届出事業者数  | 1,292事業者 (うち、休止事業者233者) |            |

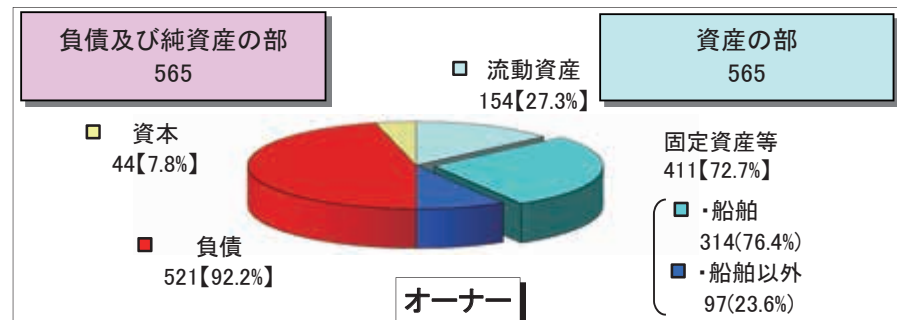
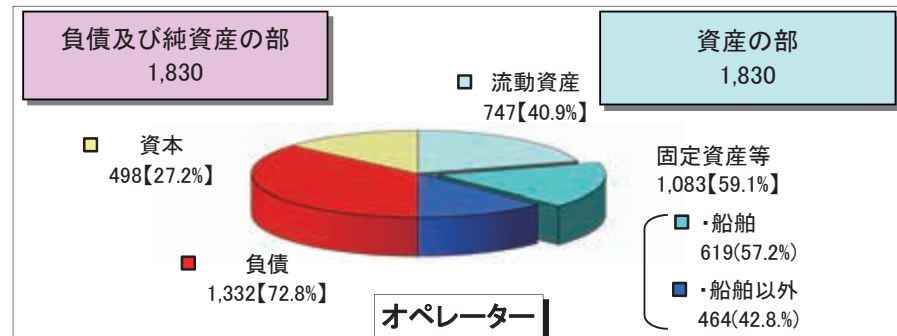
(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。



③財務状況

2013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59.1%、オーナーが72.7%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②自己資本比率は、オペレーターが27.2%、オーナーが7.8%であり、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっていること等がわかる。

図表Ⅱ-1-62 内航海運の財務状況



(単位：百万円)

○国土交通省海事局資料より作成  
注：【 】内は各部に対する割合  
( )内は固定資産等に対する割合

④輸送動向・市況

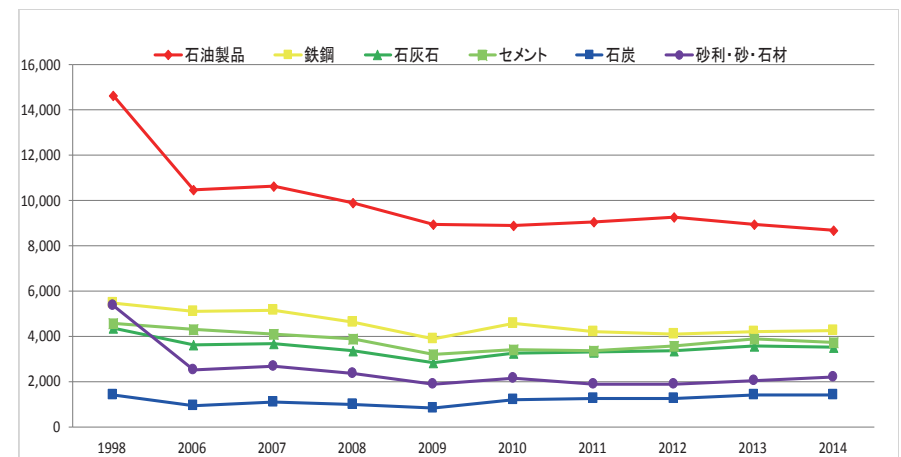
2014年度の内航貨物輸送量は、トンキロベースでは前年度比で1.0%減少している。主要品目別（トンベース）では、石油製品、石灰石及び石炭はそれぞれ同2.7%減、セメントは同4.9%減と減少しているものの、その他の品目については、鉄鋼は同1.1%増、砂利・砂・石材は同7.1%増と増加傾向となっている。

図表Ⅱ-1-63 内航貨物輸送量の推移

| 年度   | 輸送トン数(千トン) |       |       | 輸送トンキロ(億トンキロ) |       |       |
|------|------------|-------|-------|---------------|-------|-------|
|      | 対1970年度比   | 対前年度比 |       | 対1970年度比      | 対前年度比 |       |
| 1970 | 376.647    | 100.0 | -     | 1,512         | 100.0 | -     |
| 1975 | 452.054    | 120.0 | 90.2  | 1,836         | 121.4 | 95.4  |
| 1980 | 500.258    | 132.8 | 97.2  | 2,222         | 147.0 | 98.4  |
| 1985 | 452.385    | 120.1 | 100.5 | 2,058         | 136.1 | 98.0  |
| 1990 | 575.199    | 152.7 | 106.9 | 2,445         | 161.7 | 111.1 |
| 1995 | 548.542    | 145.6 | 98.7  | 2,383         | 157.6 | 99.9  |
| 2000 | 537.021    | 142.6 | 102.8 | 2,417         | 159.9 | 105.4 |
| 2004 | 440.252    | 116.9 | 98.8  | 2,188         | 144.7 | 100.3 |
| 2005 | 426.145    | 113.1 | 96.8  | 2,116         | 139.9 | 96.7  |
| 2006 | 416.644    | 110.6 | 97.8  | 2,078         | 137.4 | 98.2  |
| 2007 | 409.694    | 108.8 | 98.3  | 2,030         | 134.3 | 97.7  |
| 2008 | 378.705    | 100.5 | 92.4  | 1,879         | 124.3 | 92.6  |
| 2009 | 332.175    | 88.2  | 87.7  | 1,673         | 110.6 | 89.0  |
| 2010 | 336.734    | 89.4  | 101.4 | 1,799         | 119.0 | 107.5 |
| 2011 | 360.983    | 95.8  | 107.2 | 1,749         | 115.7 | 97.2  |
| 2012 | 365.992    | 97.2  | 101.4 | 1,778         | 117.6 | 101.7 |
| 2013 | 378.334    | 100.4 | 103.4 | 1,849         | 122.3 | 104.0 |
| 2014 | 369.302    | 98.0  | 97.6  | 1,831         | 121.1 | 99.0  |

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

図表Ⅱ-1-64 主要品目別輸送量の推移

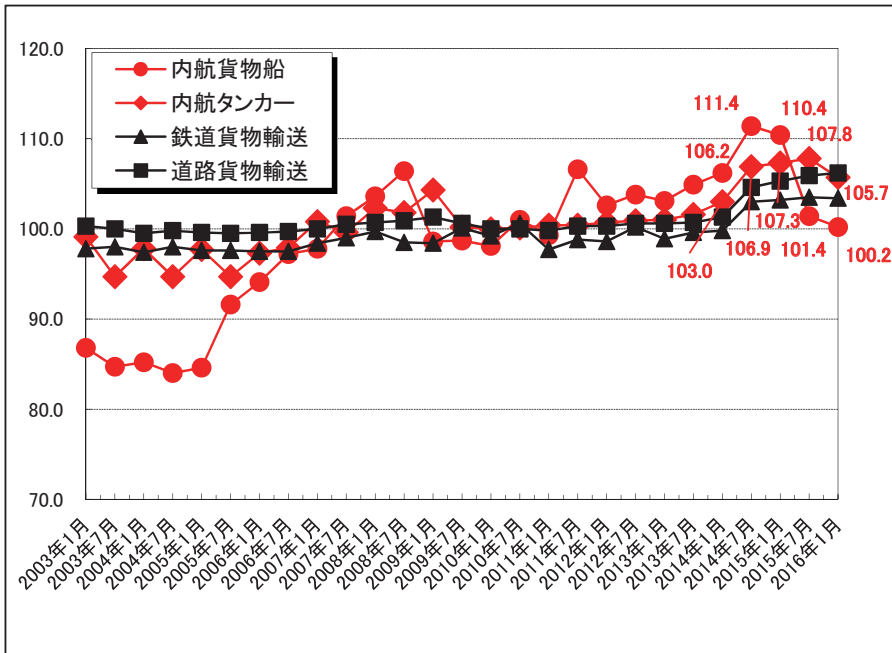


○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

(年度)

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ-1-65のとおり、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については、2005年後半から回復傾向となっている。

図表Ⅱ-1-65 サービス価格推移（2010年基準）



⑤内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2016年3月末現在で合計5,183隻（前年度比0.1%減）、3,705千総トン（前年度比0.4%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78.0%を占めているが、総トン数ベースでは全体の22.0%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の10%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の66%と過半数を占めている。

船種別にみると、全船種とも大型化が進んできており、2016年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2006年3月末のそれとを比較すると、最大で62.3%の増加となっている。

図表Ⅱ-1-66 内航船の船型別船腹量

| 船型<br>(総トン)        | 2006年3月31日  |                 | 2016年3月31日  |                 |
|--------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
|                    | 隻数          | 総トン数            | 隻数          | 総トン数            |
| 100総トン未満           | 1,957 (32)  | 57,432 (2)      | 1,770 (34)  | 44,119 (1)      |
| 100総トン以上200総トン未満   | 1,300 (21)  | 227,486 (6)     | 779 (15)    | 134,272 (4)     |
| 200総トン以上300総トン未満   | 270 (4)     | 69,662 (2)      | 305 (6)     | 78,644 (2)      |
| 300総トン以上400総トン未満   | 233 (4)     | 81,794 (2)      | 191 (4)     | 66,925 (2)      |
| 400総トン以上500総トン未満   | 1,193 (20)  | 580,007 (17)    | 1,018 (20)  | 498,552 (13)    |
| 500総トン以上700総トン未満   | 316 (5)     | 209,669 (6)     | 173 (3)     | 110,469 (3)     |
| 700総トン以上1000総トン未満  | 292 (5)     | 244,380 (7)     | 416 (8)     | 337,973 (9)     |
| 1000総トン以上2000総トン未満 | 182 (3)     | 272,835 (8)     | 131 (3)     | 193,934 (5)     |
| 2000総トン以上3000総トン未満 | 118 (2)     | 321,553 (9)     | 68 (1)      | 177,900 (5)     |
| 3000総トン以上4500総トン未満 | 132 (2)     | 486,033 (14)    | 181 (3)     | 666,658 (18)    |
| 4500総トン以上6500総トン未満 | 58 (1)      | 298,550 (9)     | 63 (1)      | 322,124 (9)     |
| 6500総トン以上          | 66 (1)      | 662,105 (19)    | 88 (2)      | 1,072,953 (29)  |
| 合計                 | 6,117 (100) | 3,511,505 (100) | 5,183 (100) | 3,704,523 (100) |
| 平均総トン数             |             | 574             |             | 715             |

○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。

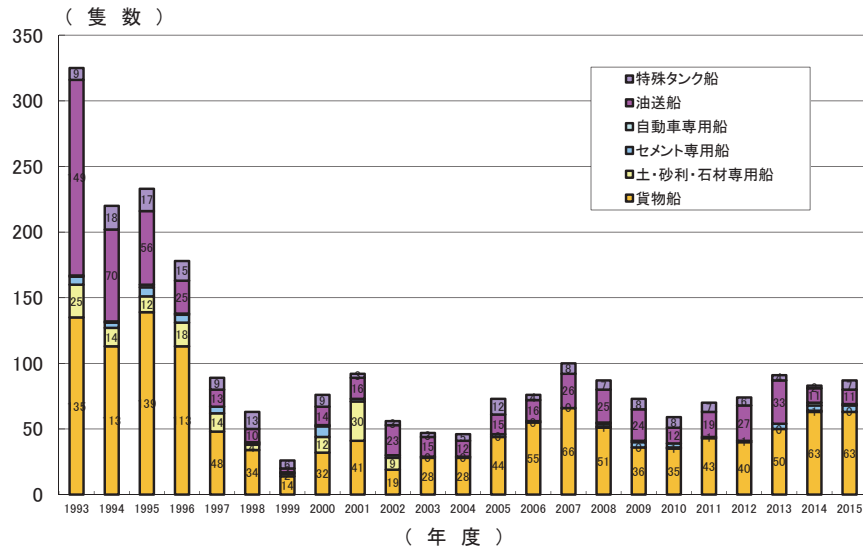
図表Ⅱ-1-67 内航船の船種別船腹量

| 船種         | 2006年3月31日 |                 | 2016年3月31日 |                 |
|------------|------------|-----------------|------------|-----------------|
|            | 隻数         | 総トン数            | 隻数         | 総トン数            |
| その他貨物船     | 3,813      | 1,580,139 (414) | 3,438      | 1,819,421 (529) |
| 土・砂利・石材専用船 | 809        | 593,626 (734)   | 353        | 222,536 (630)   |
| セメント専用船    | 167        | 428,374 (2565)  | 145        | 414,547 (2859)  |
| 自動車専用船     | 45         | 182,528 (4056)  | 16         | 73,162 (4573)   |
| 油送船        | 1,145      | 732,012 (639)   | 942        | 977,179 (1037)  |
| 特殊タンク船     | 385        | 207,273 (538)   | 289        | 197,678 (684)   |
| 合計         | 6,364      | 3,723,952 (585) | 5,183      | 3,704,523 (715) |

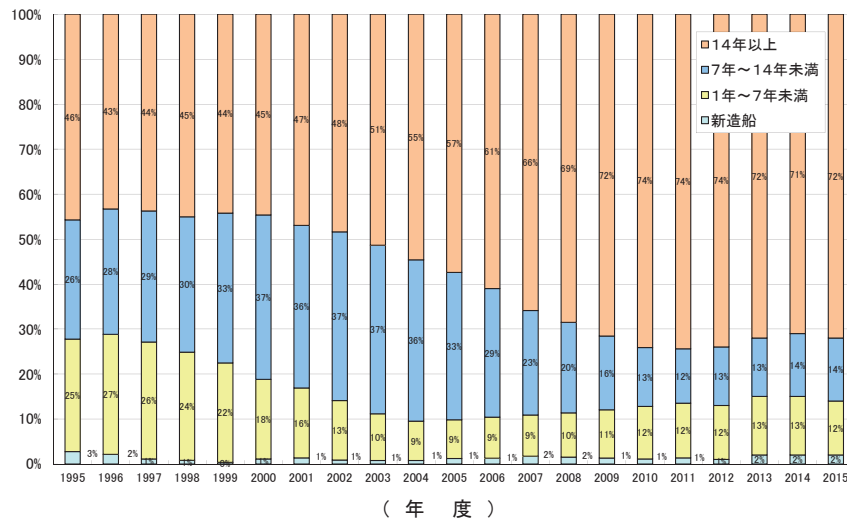
○国土交通省海事局調べ  
 (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。  
 2. ( )は平均総トン数である。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2015年度はピーク時の約27%に当たる87隻であった。これは、建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合（老朽船比率）は、1999年度の44%以降上昇傾向にあったが、2014年度末は全体の72%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ-1-68 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ-1-69 船齢構成の推移



(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

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

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

図表Ⅱ-1-70 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1,566隻、359万対象トン、1,154億円となっている（2016年3月現在認定ベース）。

2015年度に同事業の柱の一つである解撤等交付金制度が終了するとともに、2016年度より新たな建造等納付金単価の適用が開始され、同事業の終息に向けた道筋が整った状況にある。

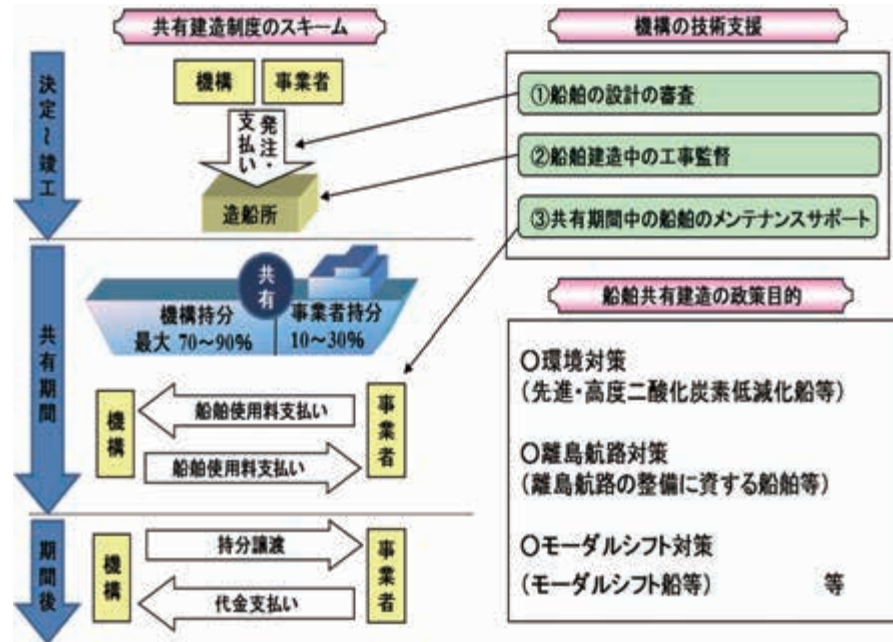
(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

①制度の概要

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

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

図表Ⅱ—1—71 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率及び海上運送事業者の信用力に基づく軽減率（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。

図表Ⅱ—1—72 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率及び分担割合の上限

| 船舶の種類  | 機構分担割合の上限                              |                       | 基準利率からの増減率 |       |       |
|--|--|-----------------------|------------|-------|-------|
|  | 中小規模事業者                                | 中小規模事業者以外             |            |       |       |
| 旅客船  | 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） | 80%                   |            | -0.3% |       |
|  | 二酸化炭素低減化船                              | 先進二酸化炭素低減化船（16%以上）    | 80%        |       | -0.3% |
|  |  | 高度二酸化炭素低減化船（12%以上）    |            |       | -0.2% |
|  | 10%低減化船                                | 80%                   | 70%        | ±0    |       |
|  | 離島航路等の維持・活性化に資する船舶                     |                       |            |       |       |
|  | 離島航路の整備に資する船舶                          | 90%                   |            | -0.1% |       |
|  | 離島航路に準じる生活航路に就航する船舶（バリアフリー化を要件とする）     | 80%                   |            | -0.1% |       |
|  | 高度バリアフリー化船                             |                       |            | ±0    |       |
|  | 高度バリアフリー化船以外                           | 80%                   | 70%        | ±0    |       |
| 海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶 | 80%                                    |                       | -0.1%      |       |       |
| 貨物船  | 内航海運のグリーン化に資する船舶                       |                       |            |       |       |
|  | 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） | 80%                   |            | -0.3% |       |
|  | 二酸化炭素低減化船                              | 先進二酸化炭素低減化船（16%以上）    | 80%        |       | -0.3% |
|  |  | 高度二酸化炭素低減化船（12%以上）    |            |       | -0.2% |
|  | 10%低減化船                                | 80%                   | 70%        | ±0    |       |
|  | 海洋汚染防止対策船                              | 二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船 | 80%        |       | -0.2% |
|  |  | 二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船 | 70%        |       | +0.2% |
|  | モーダルシフト船（RORO、コンテナ、自動車専用船）             | 平均的な総トン数以上            | 80%        | 70%   | -0.2% |
|  |  | 内航フィーダーの充実に資する船舶      |            |       | -0.3% |
|  | その他のモーダルシフト船                           |                       |            | ±0    |       |
| 産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶     | 80%                                    |                       | -0.3%      |       |       |
| (注)  | 若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶（※1）                | 他の政策要件に準ずる            |            | -0.1% |       |
|  | 女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶（※2）               |                       |            | -0.1% |       |

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

図表Ⅱ-1-73 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  | 網裂引船            | 14年        | 14年        |
|           |                   |     | 網裂はしけ           | 12年        | 12年        |

※軽合金旅客船(ジェットfoil)については最長6年間の延長制度あり。

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

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

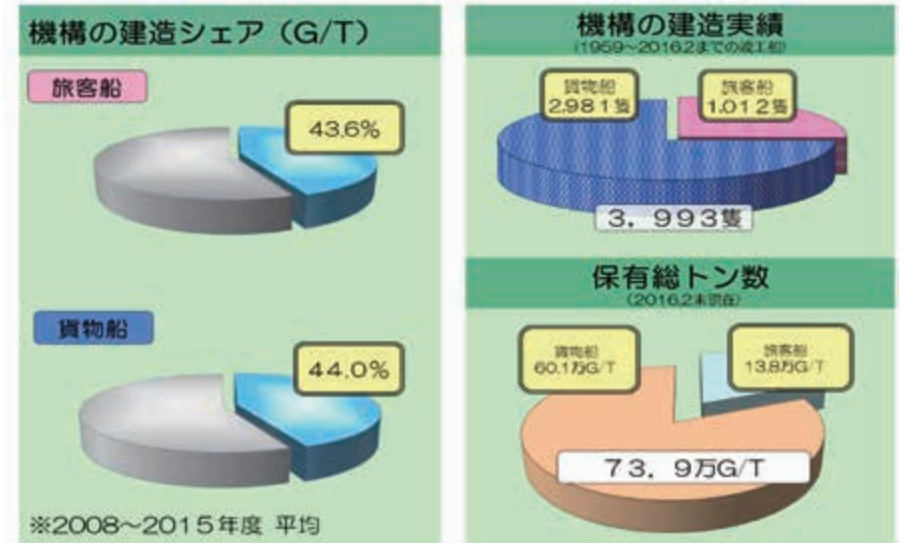
鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約3,000隻、合わせて約4,000隻、金額ベース(機構持分額)で約1兆7000億円に上る船舶を建造してきた。

(本年3月末現在)

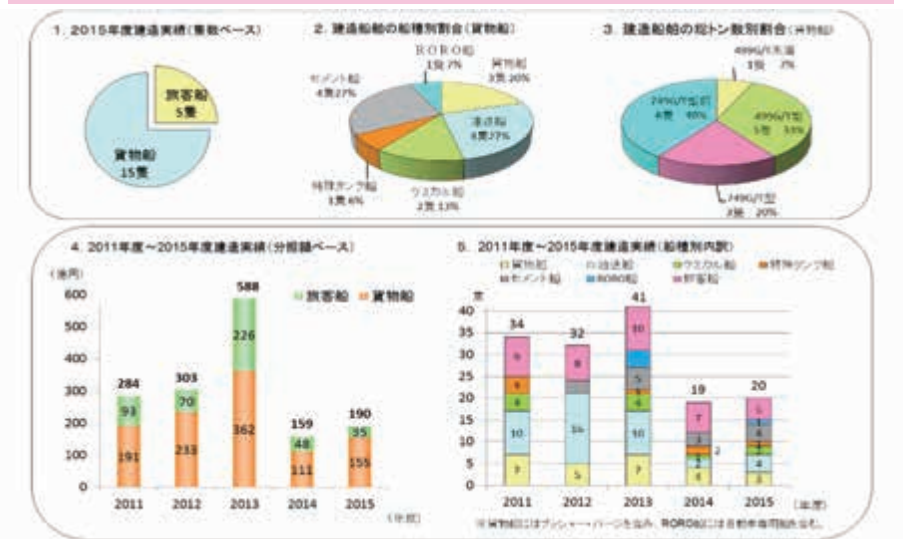
②船舶共有建造制度を取り巻く現状

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業の実現、離島航路の維持・活性化といった重要な課題が引き続き存在している。また、内航船の老朽化は非常に高い水準に達しており(図表Ⅱ-1-67 船齢構成の推移)、こうした船舶をより経済性や環境性能に優れた良質な船舶に代替することが急務となっている。

図表Ⅱ-1-74 鉄道・運輸機構による共有建造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



図表Ⅱ-1-75 昨年度及び直近5年間の建造実績



③環境性能に優れた船舶の建造

鉄道・運輸機構においては、SES（スーパーエコシップ）や二酸化炭素低減化船（先進二酸化炭素低減化船、高度二酸化炭素低減化船）等、内航海運のグリーン化に資する船舶の建造促進を行っている。

SESは抵抗の少ない船型や電気推進システムを採用することにより、優れた経済性や環境負荷の低減、船内環境の改善をもたらす次世代の内航船舶である。本年3月末現在、旅客船4隻と貨物船21隻の合計25隻のSESが竣工している。また、鉄道・運輸機構では、専門的技術サポートを行うことで、SESの就航後支援も行っている。

先進二酸化炭素低減化船とは、水槽試験の実施により開発された、船体抵抗の少ない高性能な船型であって、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO2排出量を削減する船舶であり、本年3月末現在、貨物船17隻、旅客船1隻、合計18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。

2015年度には、高度二酸化炭素低減船13隻を建造決定し、2016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Ⅱ—1—76 直近5年間の未収金残高および発生率の推移



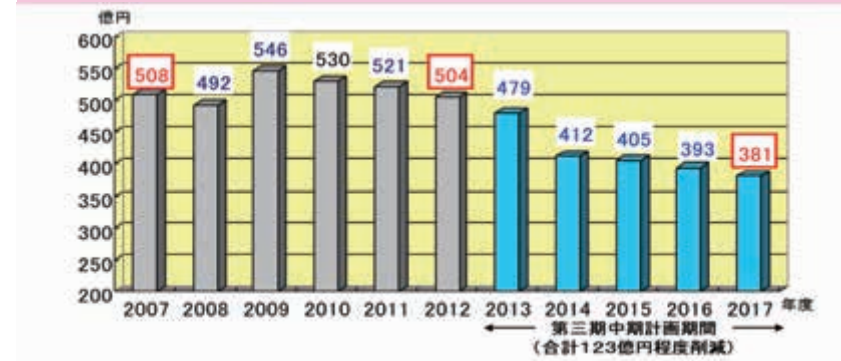
⑤繰越欠損金削減計画の策定

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

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

当初、2013-17年度において43億円の繰越欠損金の削減を目標（目標額461億円程度）としていたところ、2014年度においては、貸倒引当金の戻入益等により67億円の純利益があったため、同額繰越欠損金を削減し、削減目標額を合計123億円程度に変更し、さらなる削減に取り組んでいる。

図表Ⅱ—1—77 2007年度以降の繰越欠損金額の推移

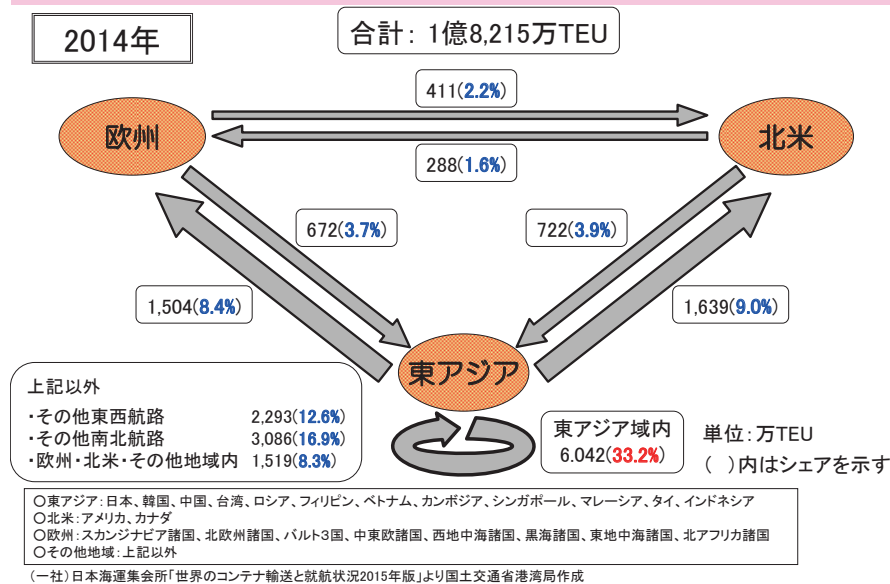


第5節 港運

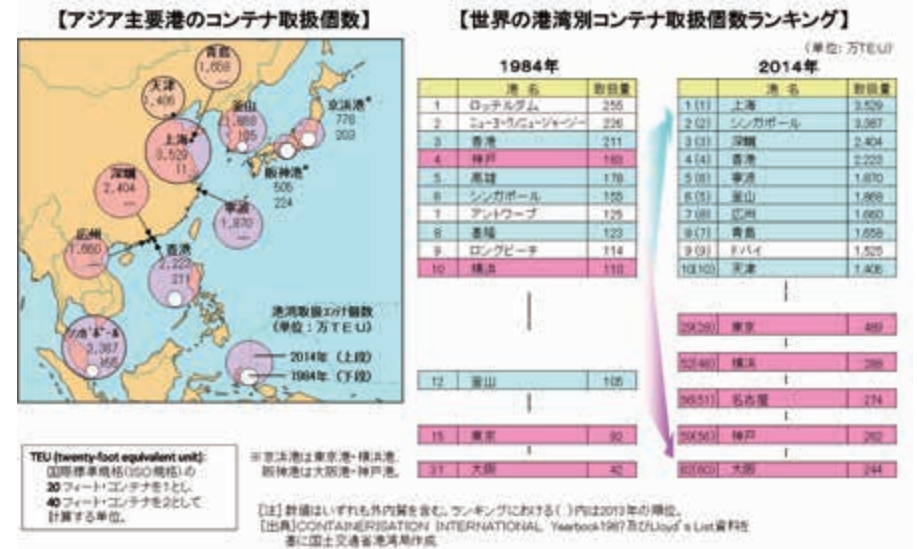
(1) 我が国港湾をめぐる現状

世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2014年は全世界合計で1億8,215万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が699万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2,361万TEU(同割合は12.9%)、欧州～東アジア間での荷動量が2,176万TEU(同割合は12.1%)となっている一方、東アジア域内での荷動量は6,042万TEU(同割合は33.2%)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—78 世界の国際海上コンテナ荷動量



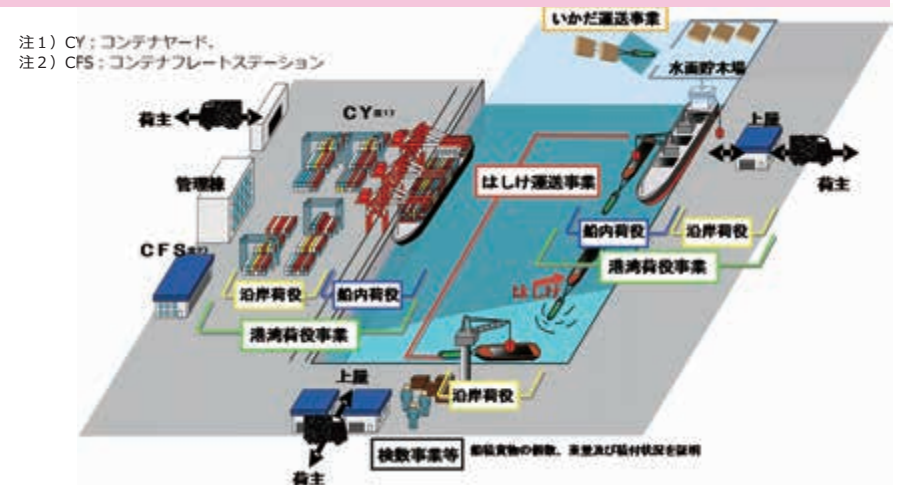
図表Ⅱ—1—79 我が国の主要港湾の相対的地位の低下



(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。

図表Ⅱ—1—80 港湾荷役の作業形態



このようなアジアにおける貨物量の増大を背景に、我が国港湾におけるコンテナ貨物取扱量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下してきている。また、世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでみると、1984年において神戸港は取扱量で世界第4位であった。しかし、2014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、深圳港といったアジアの主要港が占めている。



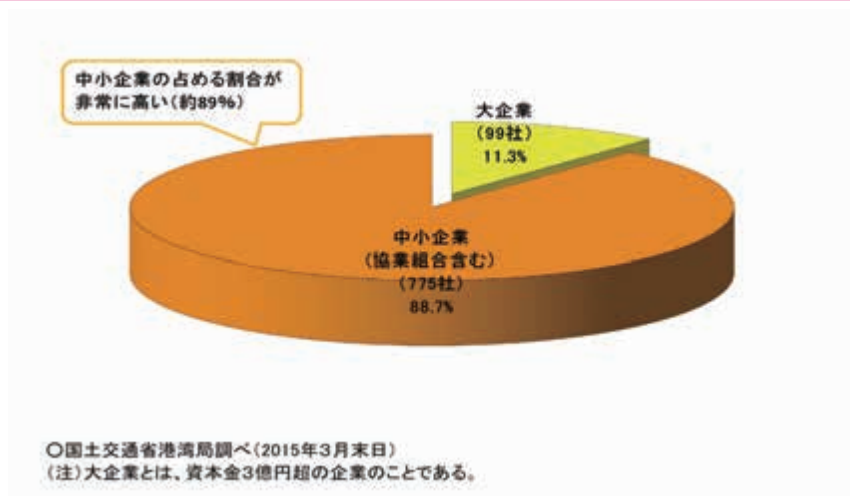
2015年3月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国93港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約89%と非常に高い。

図表Ⅱ-1-81 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

| 区分       | 許可数 | 事業者数  | 純事業者数 |
|----------|-----|-------|-------|
| 一般港湾運送事業 | 602 | 1,180 | 874   |
| 港湾荷役事業   | 927 |       |       |
| はしけ運送事業  | 147 |       |       |
| いかだ運送事業  | 39  |       |       |
| 検数事業     | 7   | 33    |       |
| 鑑定事業     | 15  |       |       |
| 検量事業     | 23  |       |       |

○国土交通省港湾局調べ（2015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。

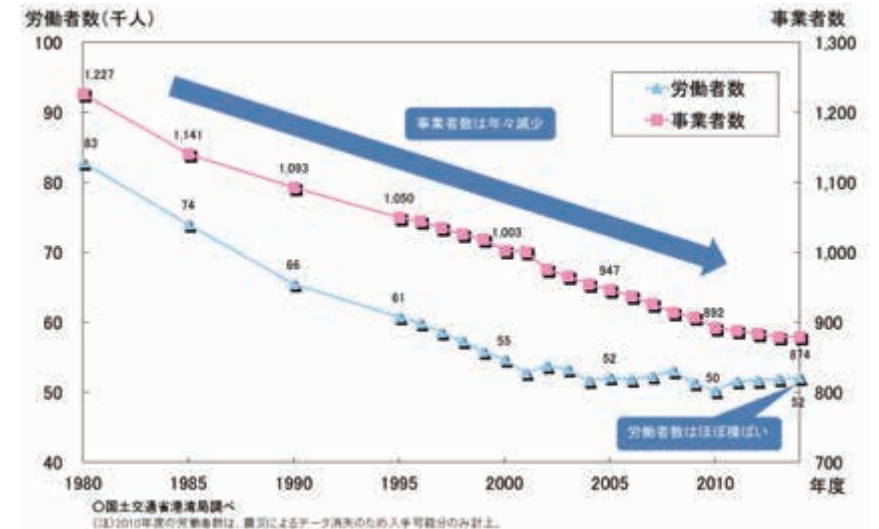
図表Ⅱ-1-82 港湾運送事業者の中小企業比率



また、港湾運送事業の労働者数については、2014年度末において約5万2千人である。

港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表Ⅱ-1-83 事業者数・港湾労働者数の推移



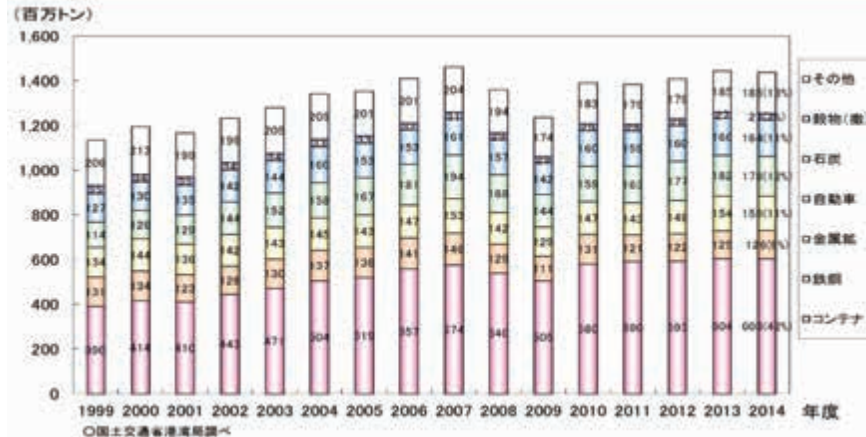
一方、港湾運送量（船舶積卸量）は、2014年度、全国で約14億3,800万トンと、前年度比0.3%減となっている。

図表Ⅱ-1-84 港湾運送量の推移



船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が2014年度において603百万トン（前年度比0.2%減）であり、港湾運送量の約42%を占め、我が国の港湾運送において重要な位置付けとなっている。

図表Ⅱ—1—85 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2014年度の平均売上高は約42億円と、前年度比1.0%増となっている。

図表Ⅱ—1—86 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

| 区分   | 全 港    |        |        |       |
|------|--------|--------|--------|-------|
|      | 2013年度 | 2014年度 | 前年度比   |       |
| 港運   | 収 益    | 4,123  | 4,219  | 102.3 |
|      | 費 用    | 3,848  | 3,893  | 101.2 |
|      | 損 益    | 275    | 326    | 118.5 |
|      | 収支率%   | 107.2  | 108.4  | —     |
| 兼業   | 兼業収益   | 19,248 | 20,889 | 108.5 |
|      | 兼業費用   | 18,657 | 20,228 | 108.4 |
| 営業損益 |        | 867    | 987    | 113.8 |
| 経常損益 |        | 990    | 1,141  | 115.3 |

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

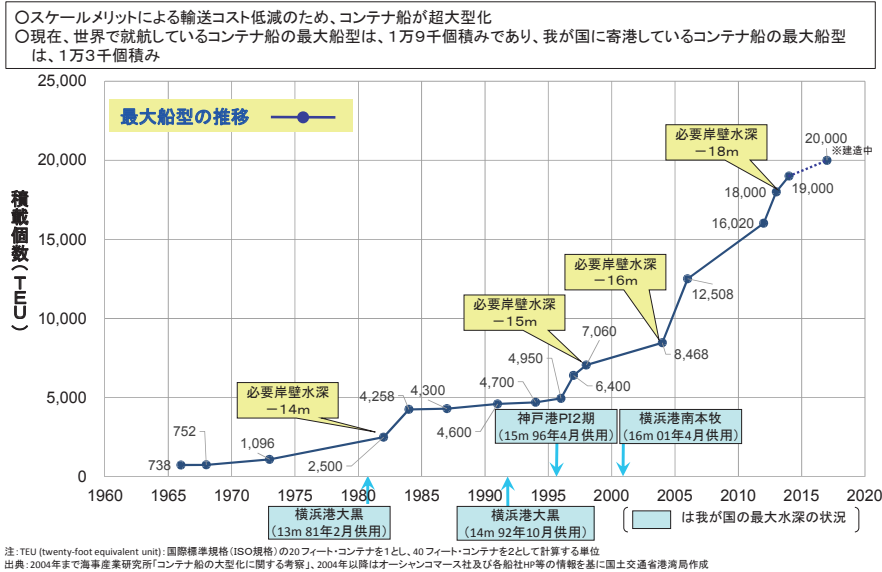
阪神港においては、2014年10月には、「阪神国際港湾株式会社」が設立され、同年11月には同社を港湾運営会社として指定し、同年12月には、同社に対して国から出資を行った。また、「国際戦略港湾競争力強化対策事業(※)」の活用により、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が約4割増加し、平成27年度は約14万TEUを阪神港へ集貨した。この結果、神戸港においては、2015年のコンテナ貨物取扱個数が約271万TEUとなり、1995年の阪神・淡路大震災以降過去最高を記録するなど成果が現れ始めているところである。

京浜港においても、2015年4月に横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルが供用を開始したほか、2016年1月には横浜港と川崎港において先行して「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立され、同年3月には同社を港湾運営会社として指定するとともに、同社に対して国からも出資を行った。これにより、阪神港に続き、京浜港においても国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

引き続き、我が国産業の国際競争力強化につながるよう、両港において「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総動員するとともに、国・港湾管理者・民間が一体となって、オールジャパンの体制で取組を加速していく。

※港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する事業

図表II-1-87 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



図表II-1-89 「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**

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

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

**政策目標**

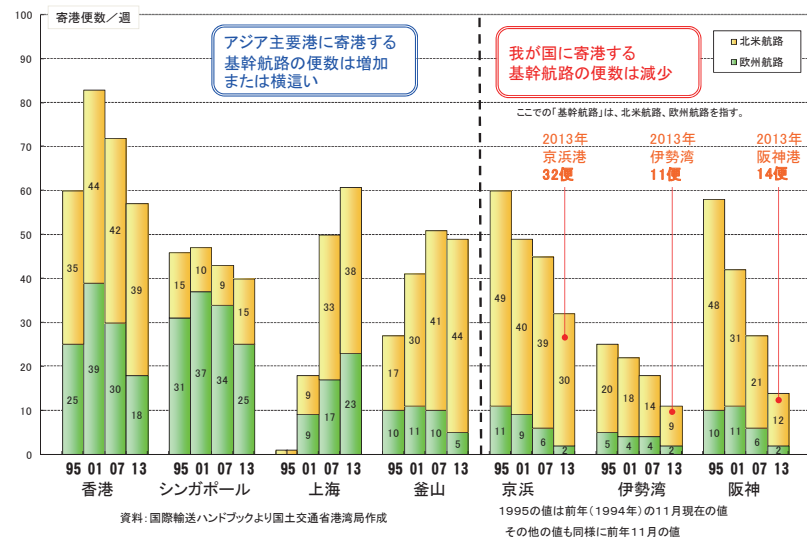
平成26年から、概ね5年以内  
 国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

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

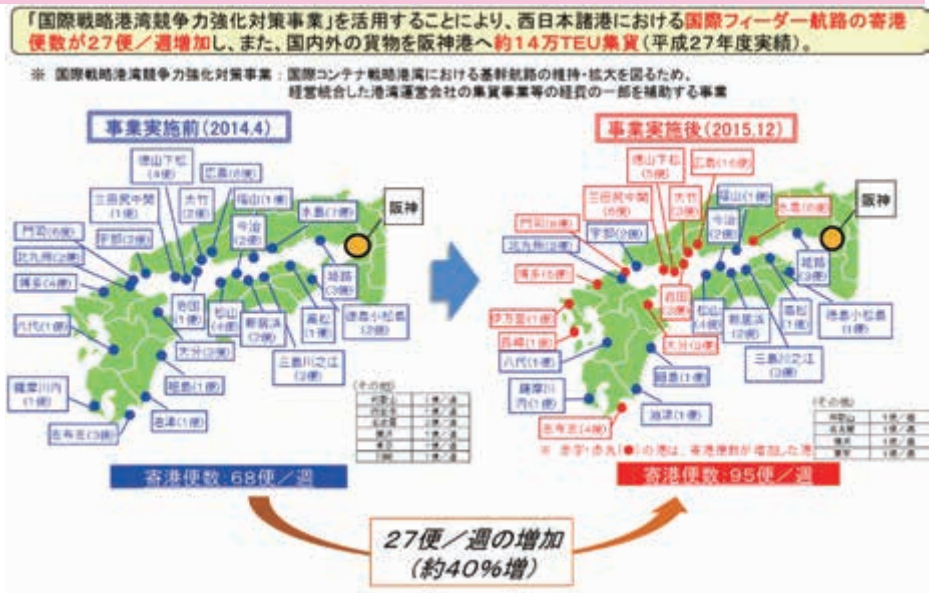
**主な施策**

| 国際コンテナ戦略港湾への「集積」           | 国際コンテナ戦略港湾前後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」  |
|----------------------------|---------------------------------|---|
| ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集積支援 | ○国際コンテナ戦略港湾前後に立地する物流施設の整備に対する支援 | ○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化            |
|                            |                                 | ○荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、利便性向上のための取組の推進 |
|                            |                                 | ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資                                |

図表II-1-88 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



図表II-1-90 阪神国際港湾株式会社による集貨の取組



図表Ⅱ-1-91 特定港湾運営会社の概要

