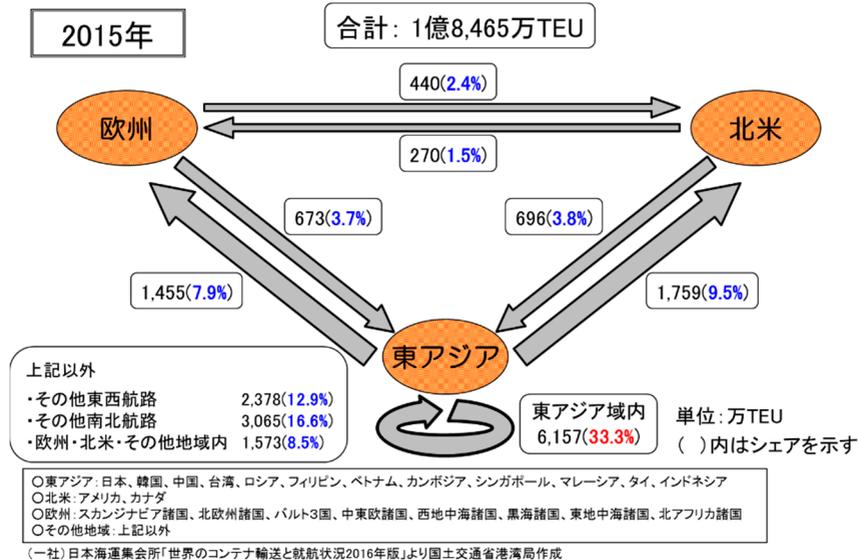


第5節 港運

(1) 我が国港湾をめぐる現状

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

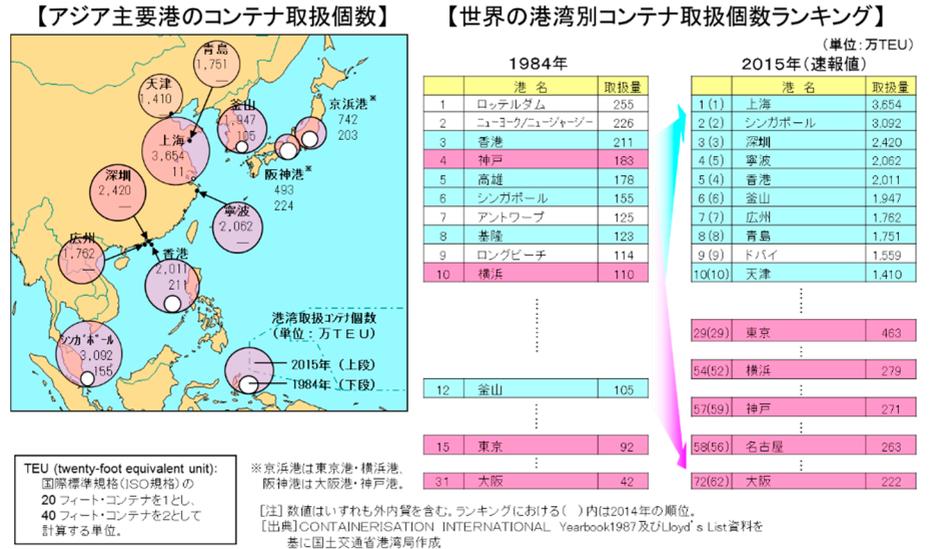
図表Ⅱ-1-78 世界の国際海上コンテナ荷動量



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

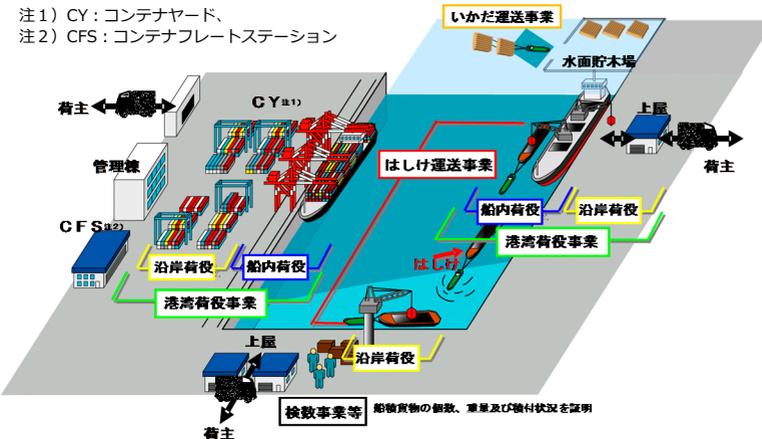
る。

図表Ⅱ-1-79 港湾荷役の作業形態



(2) 港湾運送事業の現状

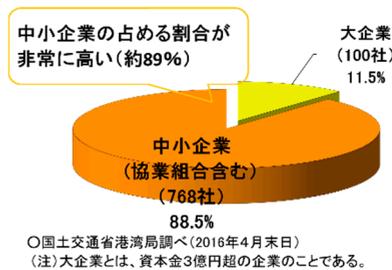
図表Ⅱ-1-80 港湾荷役の作業形態



2016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及び中小企業比率

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	599	1,174	868
港湾荷役事業	926		
はしけ事業	146		
いかだ事業	38	32	
検数事業	7		
鑑定事業	15		
検量事業	22		

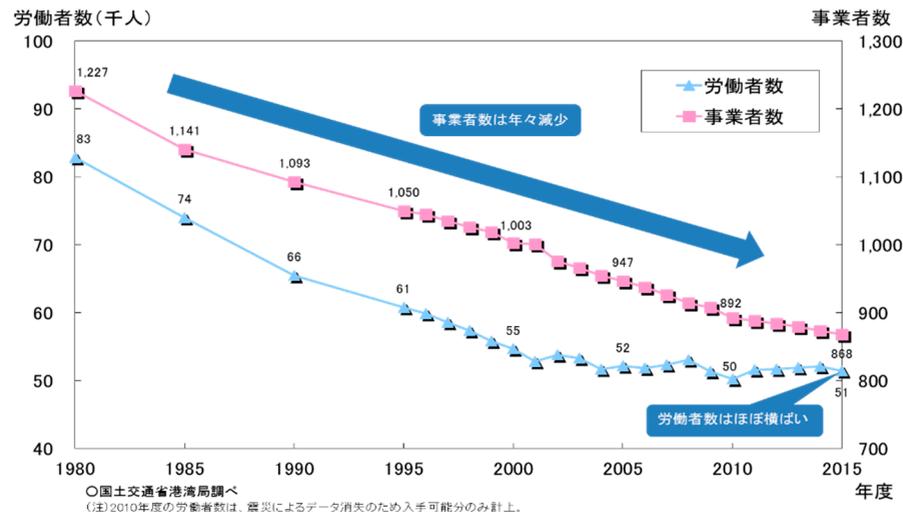


○国土交通省港湾局調べ(2016年3月末日)

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

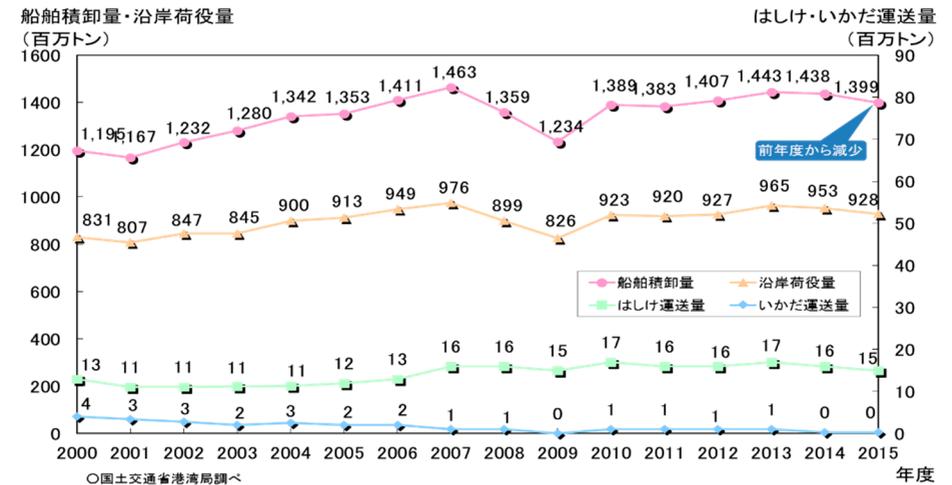
また、港湾運送事業の労働者数については、2015年度末において約5万1千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表Ⅱ-1-82 事業者数・港湾労働者数の推移



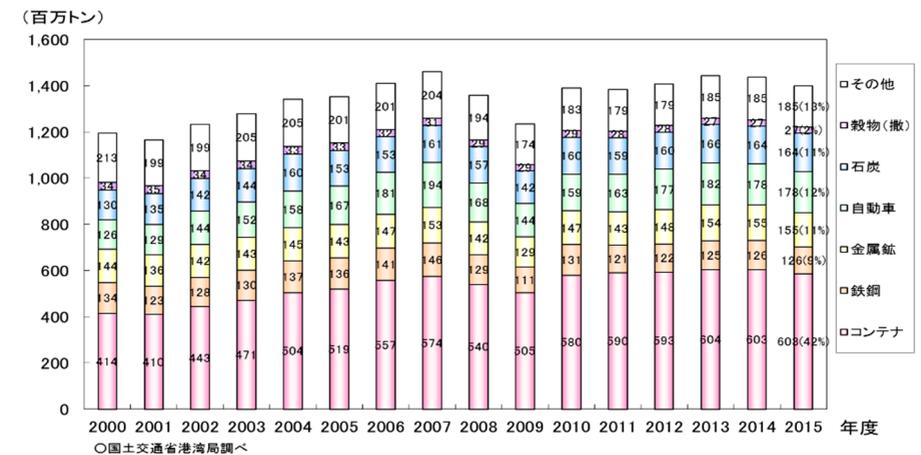
一方、港湾運送量(船舶積卸量)は、2015年度、全国で約13億9,900万トンと、前年度比2.7%減となっている。

図表Ⅱ-1-83 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-1-84 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2015年度の平均売上高は約41億円と、前年度比3.3%減となっている。

図表Ⅱ—1—85 港湾運送事業者の収入状況

(単位：百万円)

区分		全港		
		2014年度	2015年度	前年度比
港運	収益	4,219	4,079	96.7%
	費用	3,893	3,822	98.2%
	損益	326	257	78.8%
	収支率%	108.4	106.8	—
兼業	兼業収益	20,889	19,966	95.6%
	兼業費用	20,228	19,247	95.2%
営業損益		987	976	98.9%
経常損益		1,141	1,114	97.6%

○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、国も出資した「阪神国際港湾株式会社」による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が68便/週から99便/週へ約5割増加し、神戸港においては、2016年のコンテナ貨物取扱個数が約280万TEUとなり、1995年の阪神・淡路大震災以降過去最高を2年連続で更新するなど成果が現れ始めているところである。

京浜港においても、国も出資した「横浜川崎国際港湾株式会社」による集貨事業が

開始され、2017年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めている。

他方、2016年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増しており、こうした中、これまでの取組を強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

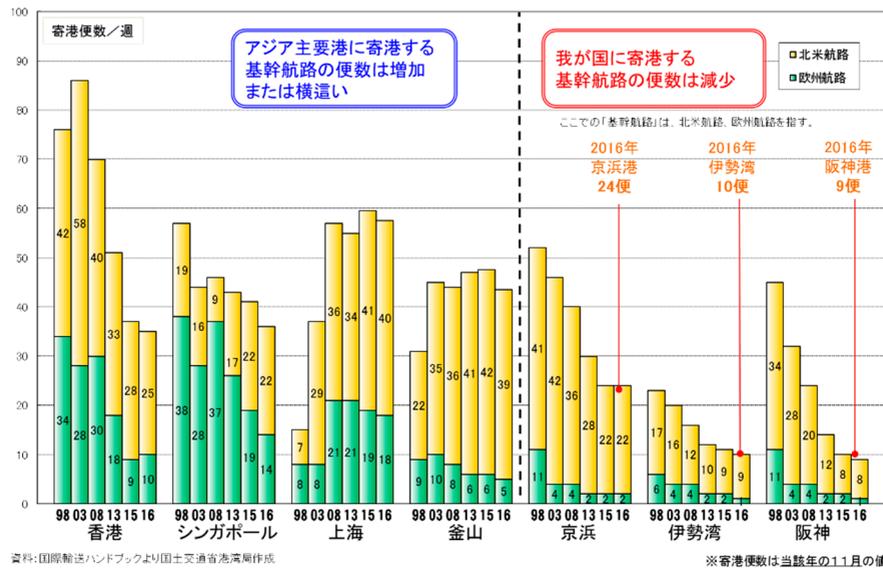
引き続き、我が国産業の国際競争力強化につながるよう、阪神港・京浜港において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策に取り組むことで、国際基幹航路の維持・拡大を図っていく。

(4) LNGバンカリング拠点の形成

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

引き続き、世界最大の重油バンカリング港であるシンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図っていく。

図表Ⅱ-1-86 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-1-87 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直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク、荷傷みのリスク**等も懸念される。

政策目標

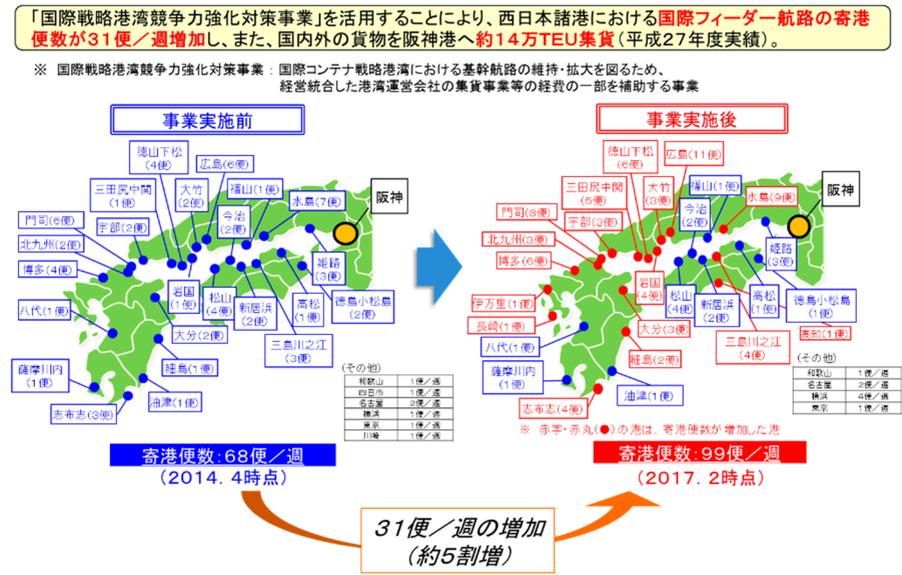
平成26年から、概ね5年以内
国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

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

<p>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援</p>	<p>国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援</p>	<p>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p> <p>○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化</p> <p>○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</p> <p>○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資</p>
--	--	---

図表Ⅱ-1-88 阪神国際港湾株式会社による集貨の取組



図表Ⅱ-1-89 LNGバンカリング拠点の形成

