

第3節 海上交通

海上交通は、島国である我が国の国際貨物輸送（トンベース）の99.7%（図表1-2-1-12参照）、国内貨物輸送（トンキロベース）の44%を担っており（図表1-2-1-9参照）、国民経済を支える基盤となっている。

海上交通において、船舶が停泊して荷役や人の乗降を行う港湾は、国、地方公共団体、港湾運営会社等が整備し、船舶を運航する者が港湾と港湾の間を船舶で結ぶことで、海上交通ネットワークが形成されている。

このため、海上交通の動向を見るに当たっては、インフラである港湾の整備状況及びこれらにより形成されている海上交通ネットワークの状況と、船舶により行われる海上運送等の事業を分けて見ていくこととする。

まず、港湾及び海上交通ネットワークについて見た上で（（1）参照）、船舶による運送をはじめとする我が国の海事産業の構造及び規模について見る（（2）参照）。その上で、船舶による運送について、国際輸送を担う外航（（3）参照）、国内輸送を担う内航（（4）参照）に分けて、それぞれ見ていくこととする。

（1）海上交通ネットワーク

海上交通ネットワークは、港湾同士を船舶で結ぶことにより形成されている。ここでは、港湾の整備状況とそれにより形成されている海上交通ネットワークの状況について見る。

a. 我が国の港湾の整備状況

我が国の港湾のうち、主要なものは、国際戦略港湾（長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送ネットワークと国内海上貨物輸送ネットワークとを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾）、国際拠点港湾（国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送ネットワークの拠点となる港湾）、重要港湾（国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送ネットワークの拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾）の大きく3類型に分類され、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾の数の合計は125である（図表1-3-3-1）。

世界の船社は、従来から船社間でM&Aやアライアンスの形成・再編を繰り返し、2017年には3大アライアンスに再編したところであり（図表1-3-3-2）、我が国の海運大手3社（日本郵船、商船三井及び川崎汽船）も、合併会社を設立し、定期コンテナ船事業を統合した。このような中で、スケールメリットによる輸送コスト低減等のため、長距離の国際海上運送に従事するコンテナ船の大型化も進められてきている（図表1-3-3-3）。こうした動きに対応して、国際戦略港湾を中心に大水深バースの整備が進められており、現在我が国で最も水深の深いものは、2015年4月に供用が開始された横浜港南本牧ふ頭MC3コンテナターミナル（水深18メートル）である。また、我が国のコンテナターミナルのうち水深16メートル以上のものは5港に16バース（東京港1、横浜港6、名古屋港2、大阪港1、神戸港6）ある。

また、国土交通省では、訪日外国人旅行者の受入環境整備の一環として、旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める新しい制度を創設し、2017年7月、本制

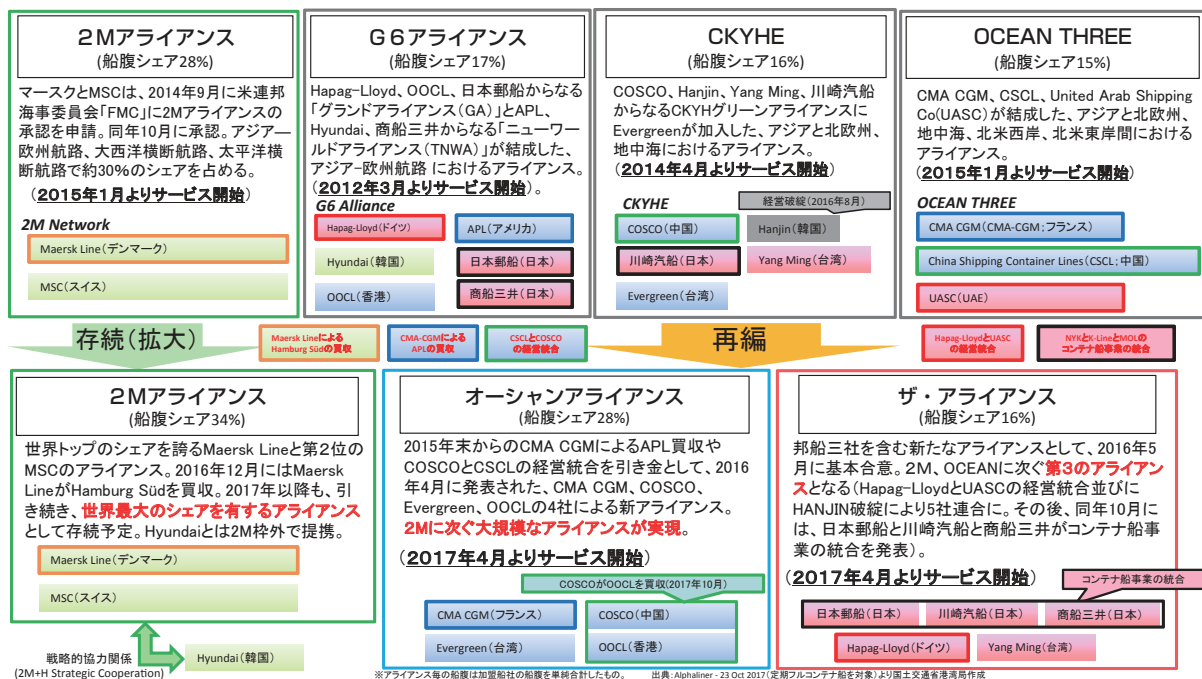
度を適用する「国際旅客船拠点形成港湾」として6港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港）を指定した。

図表1-3-3-1 全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の所在地及び名称



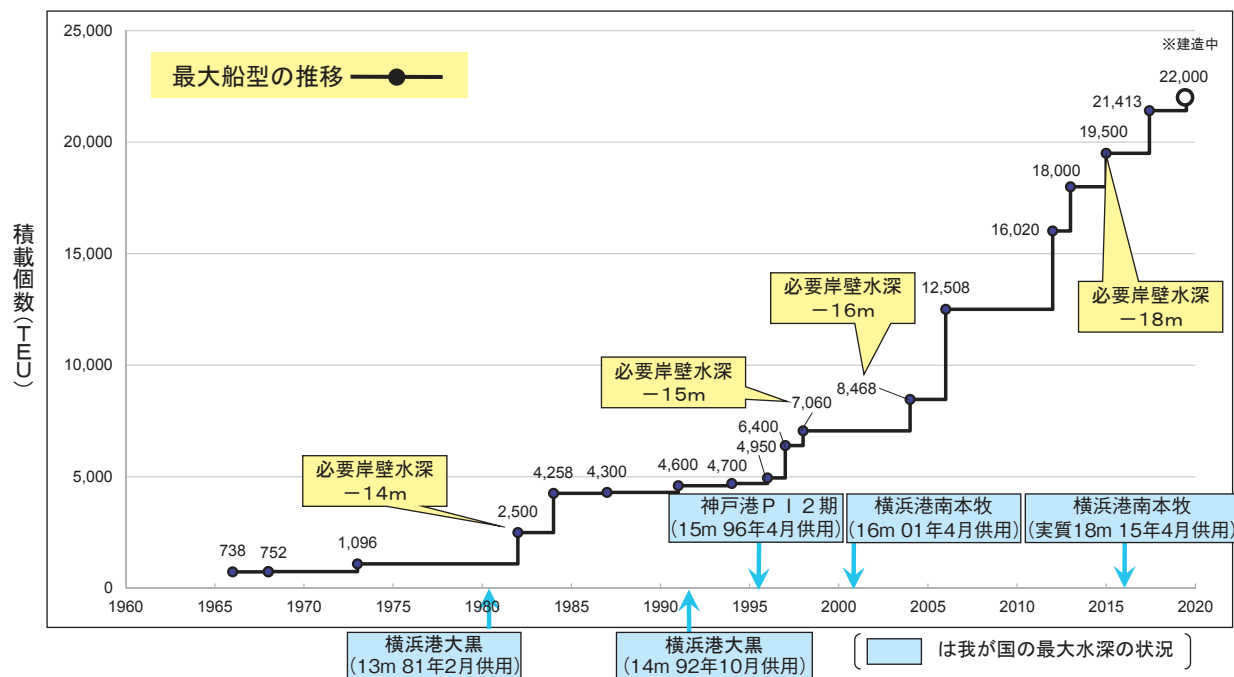
資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-2 世界の船社によるアライアンスの再編



資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-3 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



資料：2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等を基に国土交通省港湾局作成

b. 国際海上貨物輸送ネットワーク

我が国における国際貨物輸送の99.7%を担っている外航海運(図表1-2-1-12参照)について、海上運送により輸入する貨物を重量で見ると、2015年は合計960百万トンのうち、エネルギー資源が524百万トンで55%^(※1)、工業原料が158百万トンで16%^(※2)、生活物資が77百万トンで8%^(※3)を占めている。石炭、原油、LNG、LPG、鉄鉱石、穀物等の輸入に当たっては、それぞれの輸送に適した形の専用船やばら積み船が使われることが多く、不定期に世界各地と我が国を結んでいる(図表1-3-3-4)。

他方、海上運送により輸出する貨物を重量で見ると、合計293百万トンのうち、金属機械工業品^(※4)が168百万トンで57%、化学工業品^(※5)が66百万トンで22%を占めている。完成自動車、石油製品等の輸出に当たっても、それぞれ輸送に適した専用船が使われることが多い。

なお、衣類・身廻品・はきもの、電気機械、家具装備品等の輸入や、自動車部品、産業機械、再利用資材等の輸出には、定期運航されるコンテナ船が使われることが多い(次項参照)。

(※1) エネルギー資源：ここでは、港湾統計の品種分類における石炭、原油、LNG、LPGを合計した値

(※2) 工業原料：ここでは、港湾統計の品種分類における鉄鉱石、金属鉱、りん鉱石、石灰石、原塩、非金属鉱物を合計した値

(※3) 生活物資：ここでは、港湾統計の品種分類における農水産品(とうもろこし、麦、羊毛、綿花を含む)、林産品(木材チップを含む)を合計した値

(※4) 金属機械工業品：港湾統計の品種分類であり、完成自動車、鋼材、自動車部品、産業機械などが含まれる。

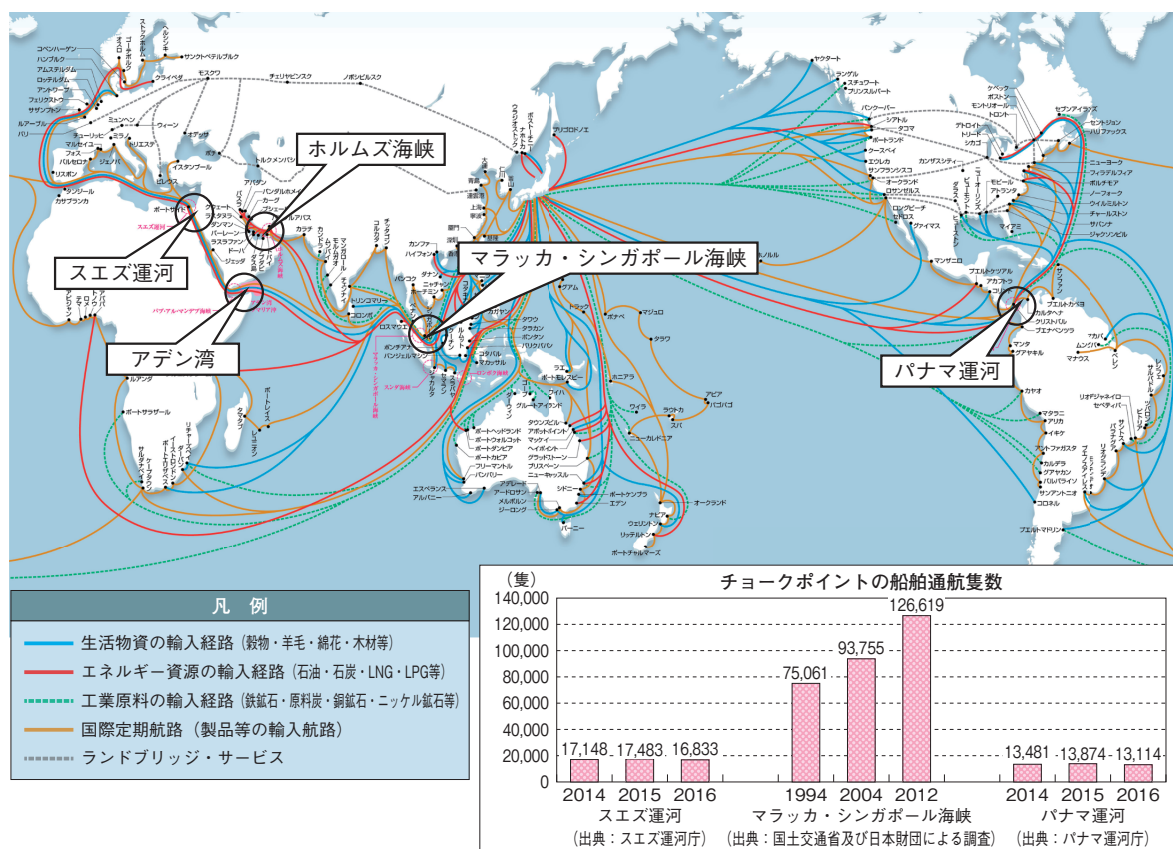
(※5) 化学工業品：港湾統計の品種分類であり、化学薬品、石油製品、セメントなどが含まれる。

輸入経路の多くが海峡や運河等を通過しているが、特にマラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻そうする世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても輸入原油の約8割が通航する極めて重要な海峡となっている。

また、2016年6月に拡張パナマ運河(新閘門)が開通し、これまで通航できなかった大型コンテ

ナ船やLNG船等が通航可能となり、輸送の効率化や新たなエネルギー輸送路としての活用が期待されている。

図表1-3-3-4 エネルギー資源等の輸入経路と、チョークポイントの船舶通航隻数



資料：日本船主協会「SHIPPING NOW 2016-2017」

c. 海上貨物コンテナ輸送の国際比較

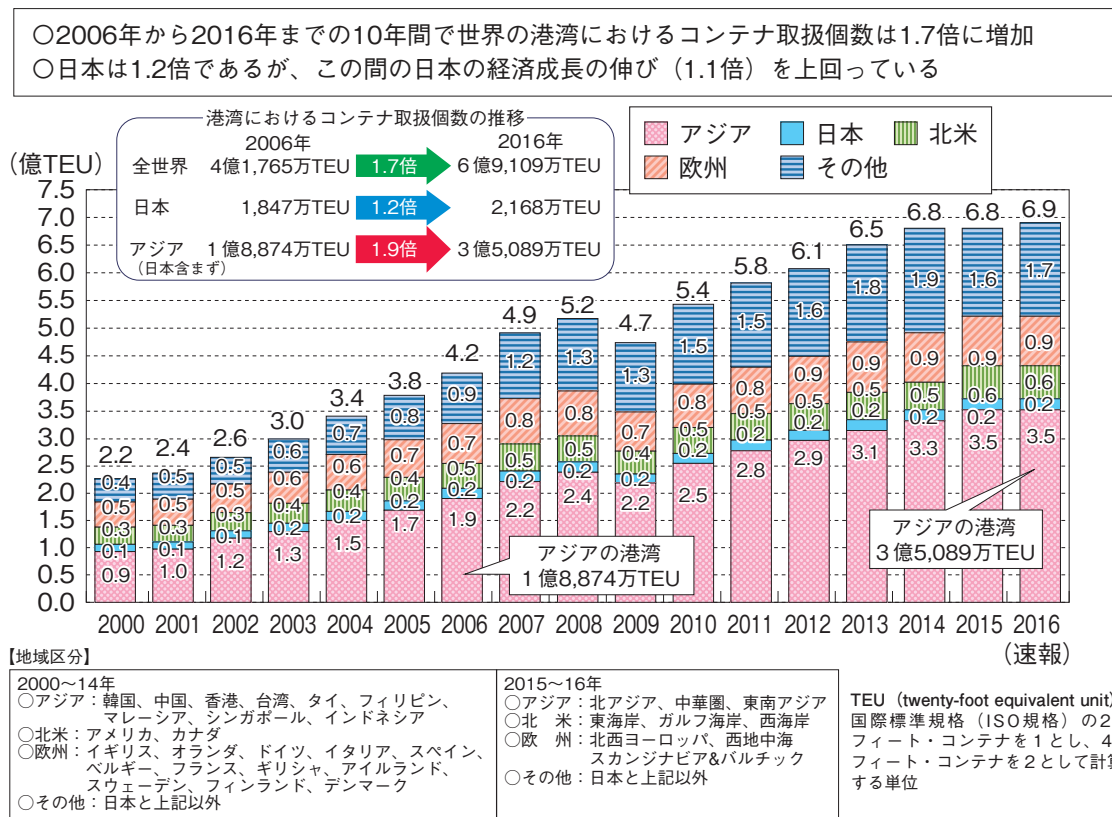
世界全体でのコンテナ荷動き量は年々増加傾向にあるが、中国や東南アジア諸国の輸出額及び輸入額の増加（図表1-1-1-38, 39参照）や大型港湾の整備等を背景に、アジアの港湾におけるコンテナ取扱個数の伸びが目立っている（図表1-3-3-5）。主要な港湾ごとに見ると、我が国の港湾は低い水準で横ばいが続いている一方で、中国の上海港や深圳港、東南アジアのシンガポール港、韓国の釜山港等が大きく増加しており、減少傾向にある香港港も依然として高い水準である（図表1-3-3-6）。1984年には、コンテナ取扱個数で世界のトップ10に2港が入っていた我が国の港湾も、今や順位を大きく落とし、アジアの主要港に後れを取っていることが窺われる（図表1-3-3-7）。

こうしたことを背景に、欧州航路は、日本に寄港せずシンガポール周辺、深圳・香港周辺、上海周辺までの航路となっているものが多く、荷動き量も中国や東南アジアのシェアが非常に高い（図表1-3-3-8）。北米航路は、日本に寄港するものも相当数あるが、日本の南の海上や津軽海峡を通過するものも多く、荷動き量も中国や東南アジアのシェアが高い（図表1-3-3-9）。

欧州航路と北米航路の寄港回数を主要な港湾ごとに見ると、大型化したコンテナ船による輸送の効率化に伴って寄港地は減らされる傾向にあり、取扱個数を伸ばしている上海港や釜山港でさえ寄港回数は横ばいであり、取扱個数が減少している香港港や横ばいの日本の主要港における寄港回数は減少している（図表1-3-3-10）。こうした中で、京浜港では、集貨・創貨・競争力強化の取組を

進めてきたところ、2017年4月に北米航路が週1便新規開設された。

図表1-3-3-5 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

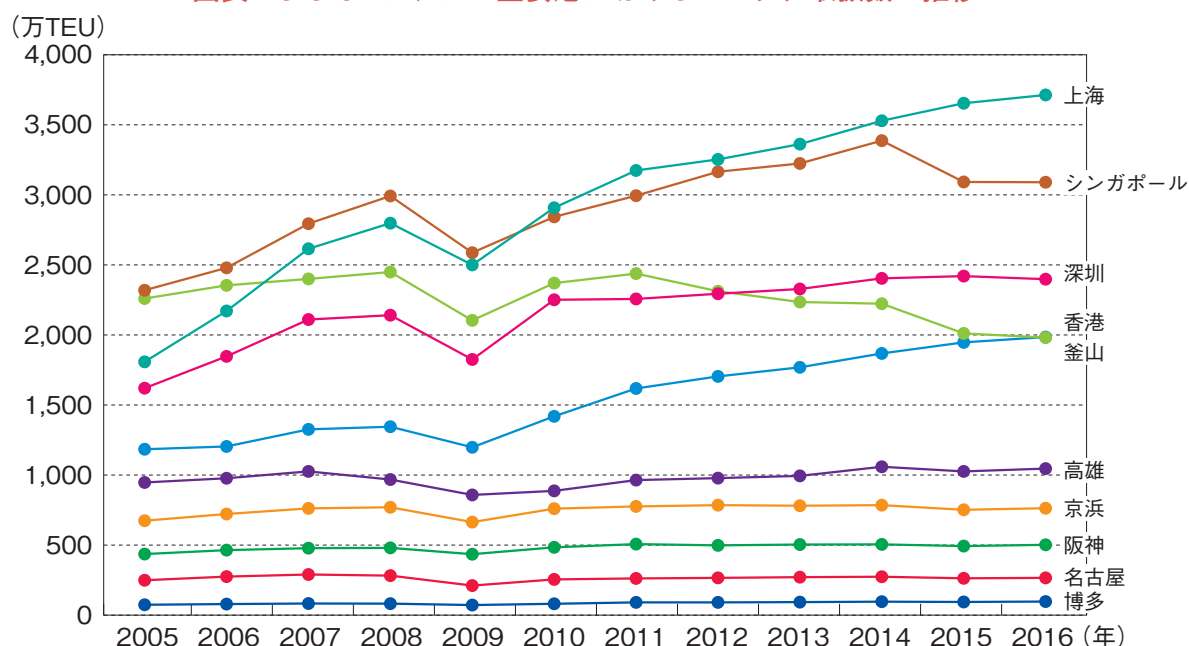


注: 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、2,005万TEU(2006年、港湾統計)から2,168万TEU(2016年、国土交通省港湾局調べ)に、10年間で1.1倍に増加している。

資料: 2000~14年はTHE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)

2015~16年はDrewry「Container Forecaster & Annual Review 2016/2017」から国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-6 アジアの主要港におけるコンテナ取扱数の推移

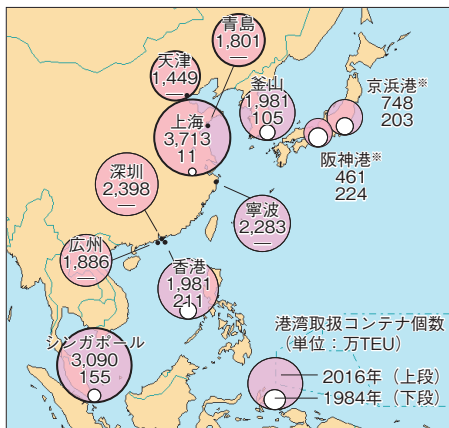


資料: 国内港湾: 港湾統計より国土交通省港湾局作成

海外港湾は「Containerization International yearbook」, 「Lloyd's List」から国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-7 アジア主要港のコンテナ取扱個数と世界の港湾ランキングの推移

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



TEU (twenty-foot equivalent unit) : 国際標準規格 (ISO規格) の 20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

*京浜港は東京港・横浜港、
阪神港は大阪港・神戸港。

注1: 数値はいずれも外内貿を含む。

注2: ランキングにおける () 内は2015年の順位。

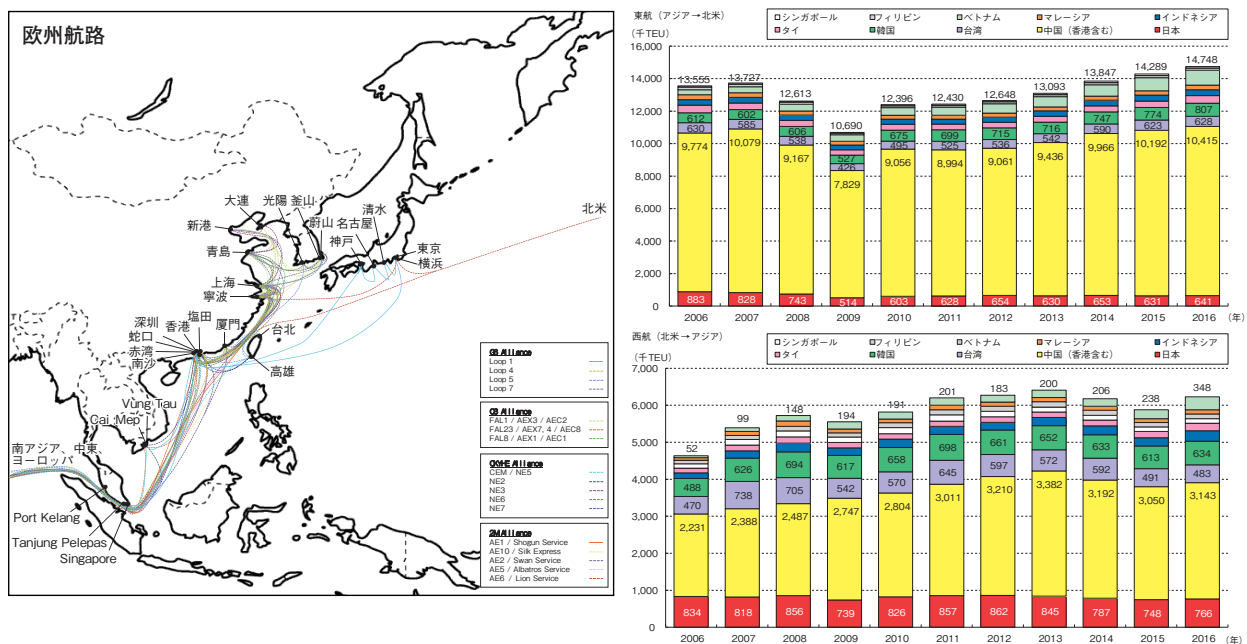
資料: 「CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook」から国土交通省港湾局作成

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

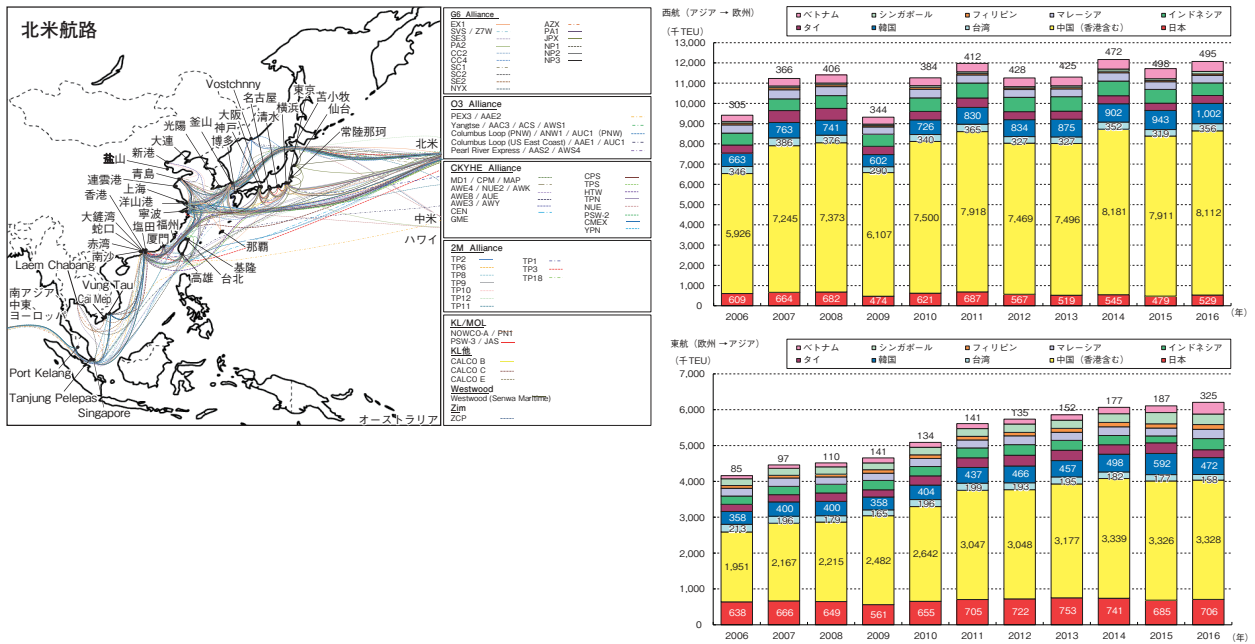
(単位: 万TEU)

1984年	港名	取扱量	2016年 (速報値)	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1 (1)	上海 (中国)	3,713
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2 (2)	シンガポール	3,090
3	香港	211	3 (3)	深圳 (中国)	2,398
4	神戸	183	4 (4)	寧波-舟山 (中国)	2,283
5	高雄	178	5 (6)	釜山 (韓国)	1,985
6	シンガポール	155	6 (5)	香港 (中国)	1,981
7	アントワープ	125	7 (7)	広州 (中国)	1,886
8	基隆	123	8 (8)	青島 (中国)	1,801
9	ロングビーチ	114	9 (9)	ドバイ	1,477
10	横浜	110	10 (10)	天津 (中国)	1,449
12	釜山	105			
15	東京	92	31 (29)	東京	470
31	大阪	42	55 (57)	神戸	280
			57 (54)	横浜	278
			59 (58)	名古屋	266
			83 (72)	大阪	195

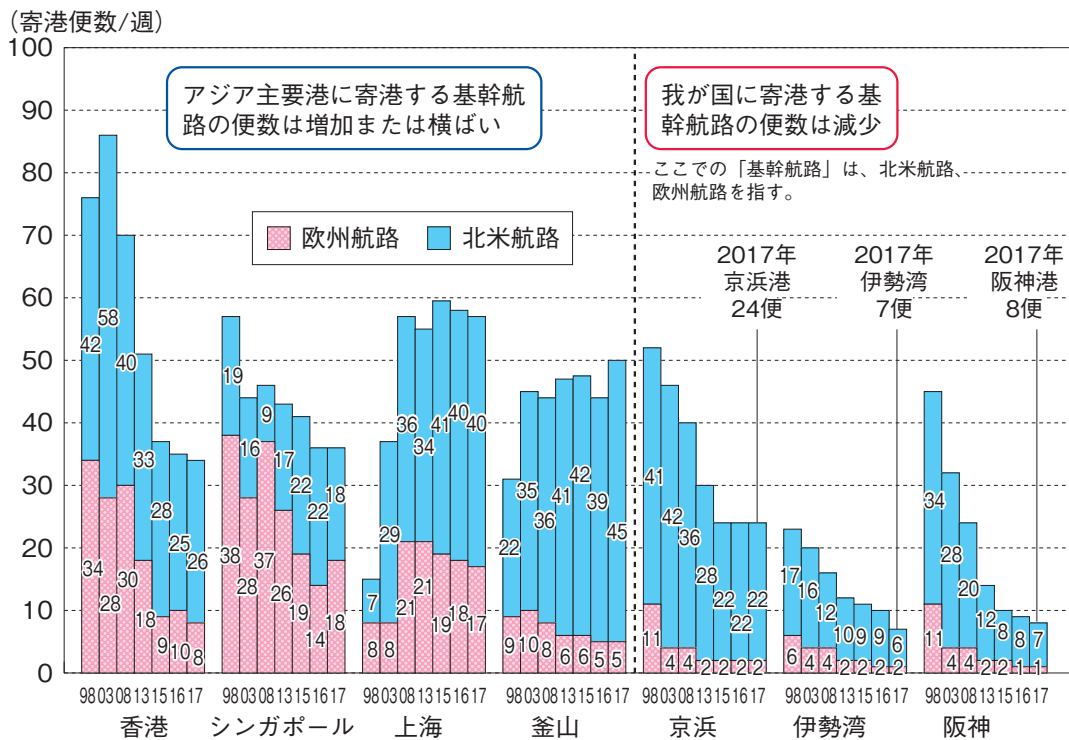
図表1-3-3-8 欧州航路の航路図 (左図) と荷動き量 (右図)



図表1-3-3-9 北米航路の航路図（左図）と荷動き量（右図）



図表1-3-3-10 アジア主要港と我が国港湾の欧州航路と北米航路の寄港便数の推移

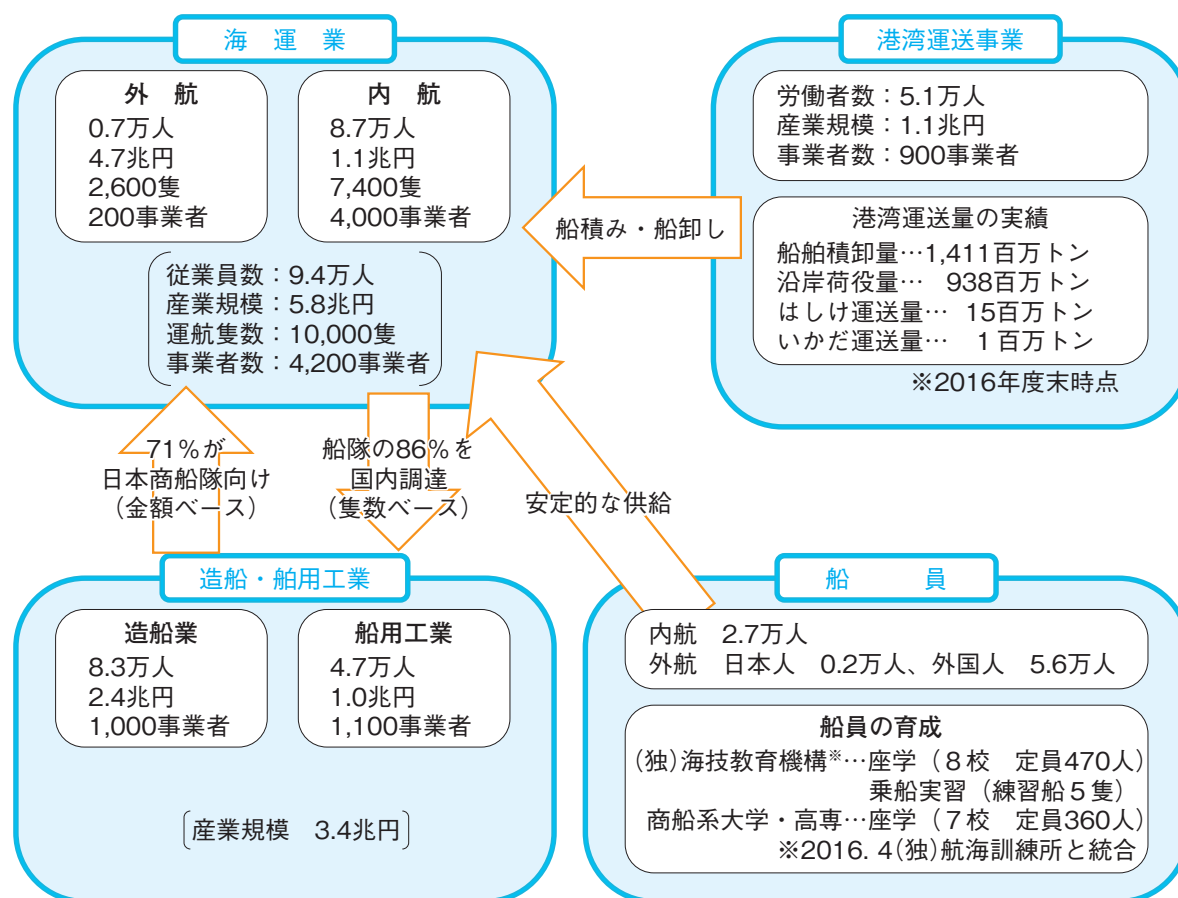


注：寄港便数は当該年の11月の値
資料：「国際輸送ハンドブック」から国土交通省港湾局作成

(2) 海事産業総論

我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられている（図表1-3-3-11）。

図表1-3-3-11 海事産業の構造及び規模（2016年度末時点）



資料：国土交通省海事局及び港湾局作成

(3) 外航

a. 我が国の外航海運事業（貨物輸送）

① 外航海運事業の事業環境

2016年の外航海運は、2015年後半からの米国や中国等を中心とした緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られたものの、運賃市況の歴史的低水準の影響を受け、全体としては厳しい事業環境となった。

2016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3,687千TEU（対前年比約4.0%減）となった。このうち、中国との間の荷動き量が全体の5割弱を

占めている（図表1-3-3-12）。なお、専用船やコンテナ船（欧州航路及び北米航路）の荷動き量については、（1）を参照。

② 外航海運事業者により運航される我が国商船隊^{（※1）}

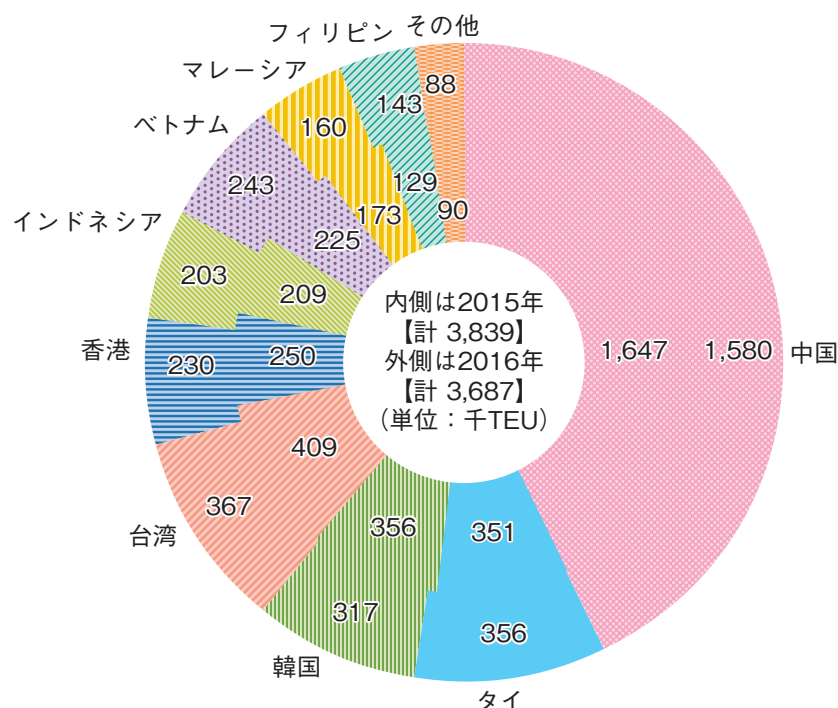
2016年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送^{（※2）}の合計で1,018百万トン（対前年比3.6%減）であり、世界の海上荷動量の9.2%を占めている（図表1-3-3-13）。

我が国商船隊の船腹量は2,411隻（対前年比150隻減）となった。我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶や準日本船舶（我が国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実にかつ速やかに航行することが可能なもの）の確保が図られているところであるが、日本船舶は219隻（対前年比22隻増）であり、我が国商船隊に占める割合は9.1%（対前年比1.4ポイント増）となっている。また、我が国商船隊のうち外国用船については2,192隻（対前年比172隻減）となっており（図表1-3-3-14）、パナマ籍のものが1,477隻で最も多い。

（※1）我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。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。

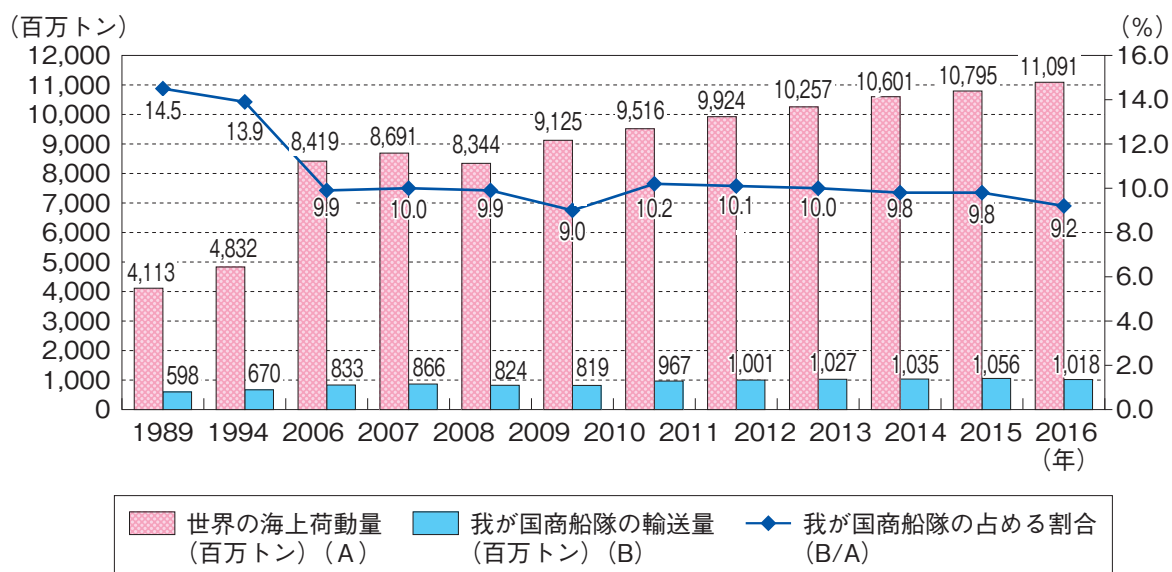
（※2）三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送。

図表1-3-3-12 アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移



資料：「Marine Net」から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-13 世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合

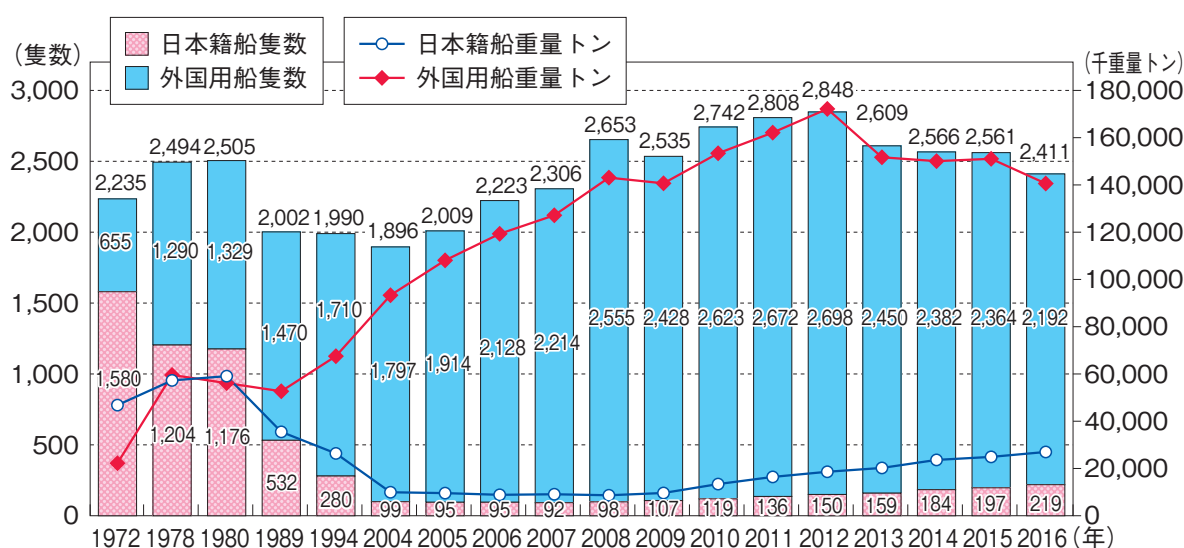


注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2016年の値は推計値）

注2：2016年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-14 日本商船隊の構成の変化



注1：世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（2016年の値は推計値）

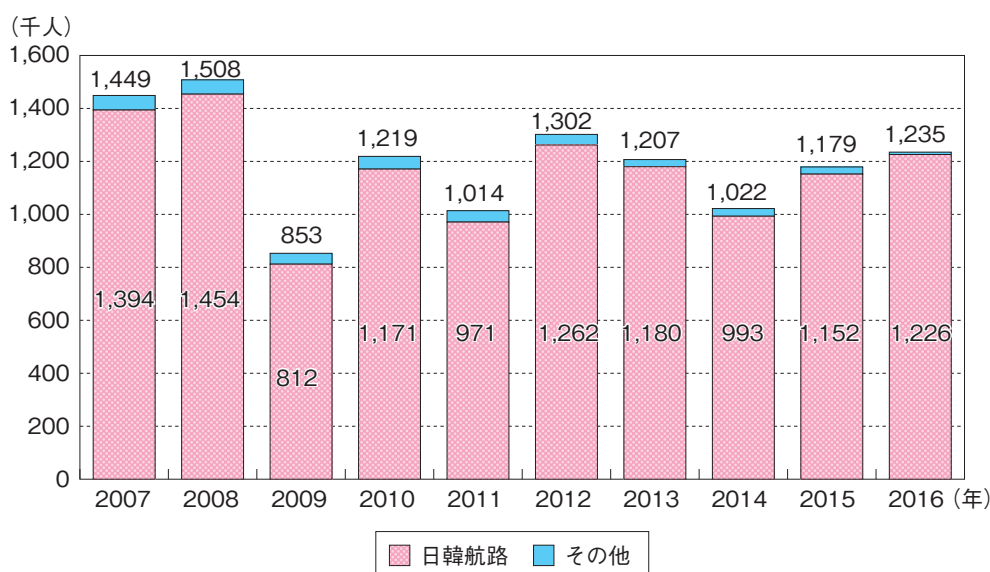
注2：2016年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

資料：国土交通省海事局作成

b. 外航旅客定期航路

日本発着の外航旅客定期航路として、2017年4月現在、韓国、中国及びロシアとの間に11社8航路が就航している。これらの定期航路の利用者数は、123.5万人（前年比4.7%増）で、このうち、日本人が15.4万人（同9.5%増）、外国人が108.1万人（同4.1%増）であり、割合で見ると日本人が12.5%、外国人が87.5%となっている（図表1-3-3-15）。日韓航路のシェアは99%を超えている。

図表1-3-3-15 日本発着の外航旅客定期航路事業の利用者数



資料：国土交通省海事局作成

c. 外航クルーズ

① 日本人のクルーズの利用状況

2016年の世界のクルーズ人口（各国におけるクルーズ船の乗客数）は、1990年の約5.4倍（約2,500万人）に増加したが、日本人のクルーズ人口（24.8万人）は世界全体の約1%を占めるに過ぎず、クルーズ先進国である米国（約1,350万人）と比較すると極めて少ない数値にとどまっている。

それでも、2016年の日本人のクルーズ人口は、外国船社の配船数の増加に伴う日本発着外航クルーズ数の増加等により過去最多を記録した。このうち、外航クルーズの乗客数については15.4万人（前年比15.5%増）と過去最多を記録し、国内クルーズの乗客数についても9.4万人（同7.6%増）と前年より増加した（図表1-3-3-16）。

② 外国人旅行者による訪日クルーズ等

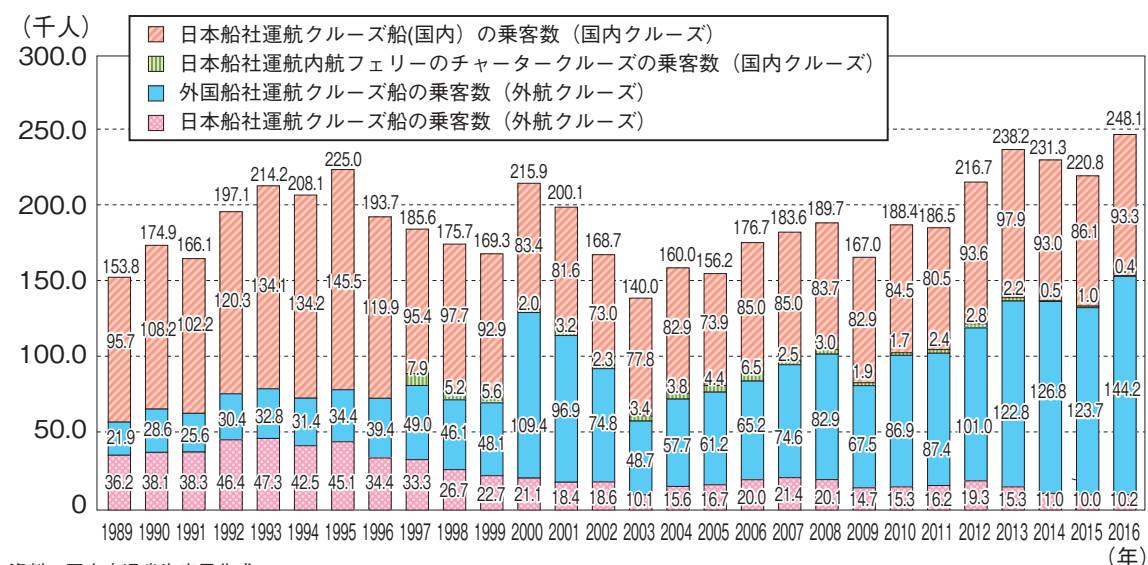
2016年3月にとりまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」において、訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人とする、という目標が掲げられたことを受け、クルーズ船の受入環境の改善等に向けた取組が進められており、2017年の訪日クルーズ旅客数は前年比27%増の253.3万人（速報値）に達した（図表1-3-3-17）。

中国からのクルーズ船の寄港数の増加や、外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加等により、外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数は2,014回（速報値）となり、日本船社が運航するクルーズ船を含めると過去最高の2,765回（速報値）となった（図表1-3-3-18）。

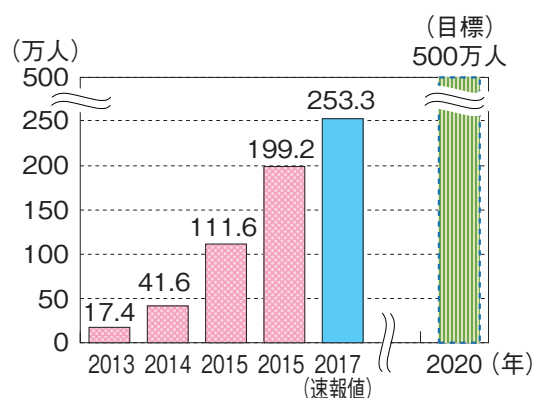
クルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で130港に及んでおり、外国船社が運航する10万トン（2千人～4千人超乗り）以上の大型クルーズ船の寄港は前年（532回）の約1.5倍に増加し、806回（速報値）となった（図表1-3-3-19, 20）。

また、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が「みなとオアシス」として登録している（2018年3月31日時点、107箇所）（図表1-3-3-21）。

図表1-3-3-16 クルーズを利用した日本人乗客数の推移



図表1-3-3-17 クルーズ船による外国人入国者数（概数）



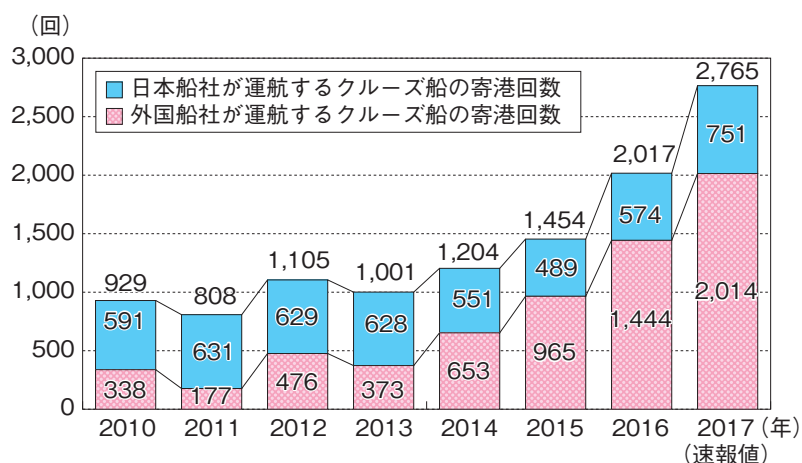
大型クルーズ船（酒田港）

注1：法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

注2：1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

資料：国土交通省港湾局作成

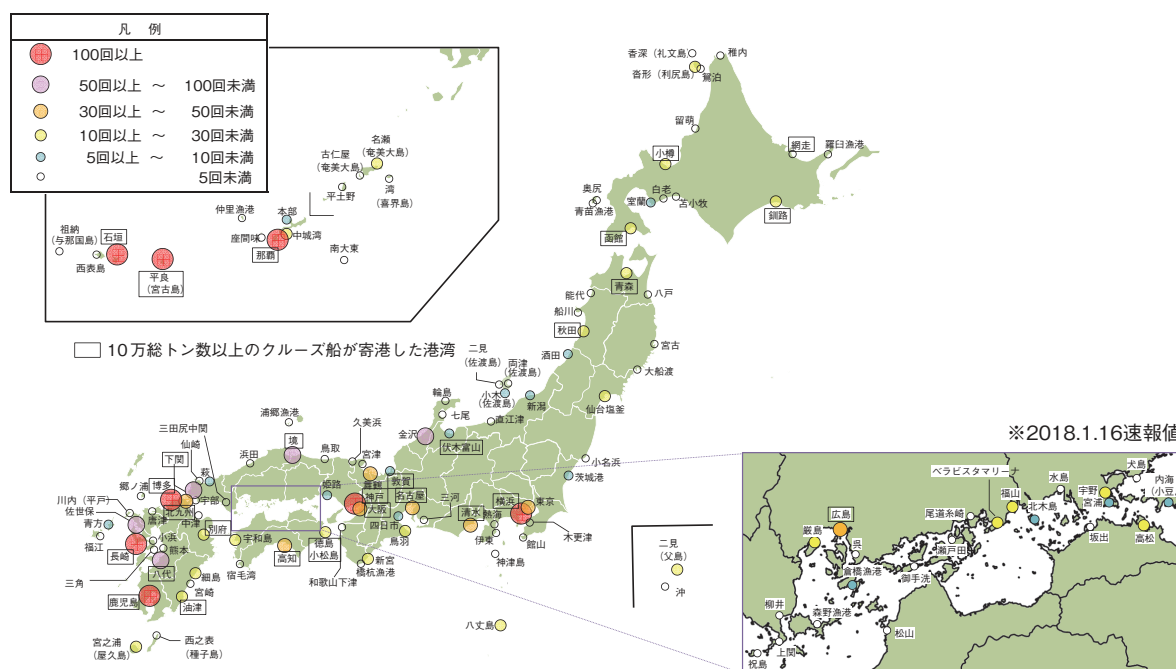
図表1-3-3-18 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



注）2017年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある

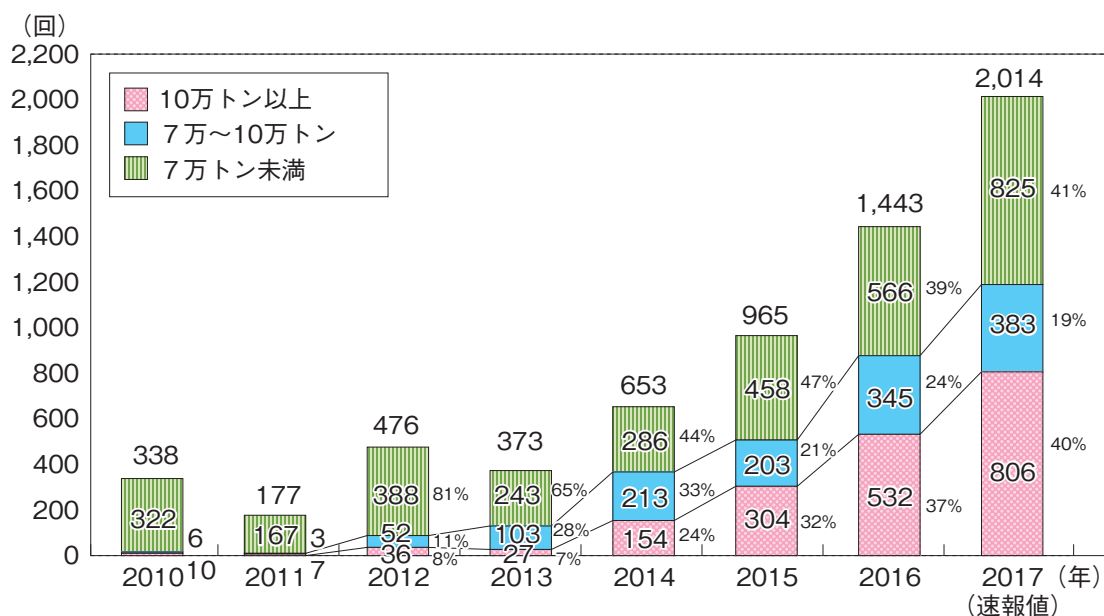
資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-19 クルーズ船の寄港する港湾（2017年）



資料：国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-20 寄港するクルーズ船の船型（外国船社）



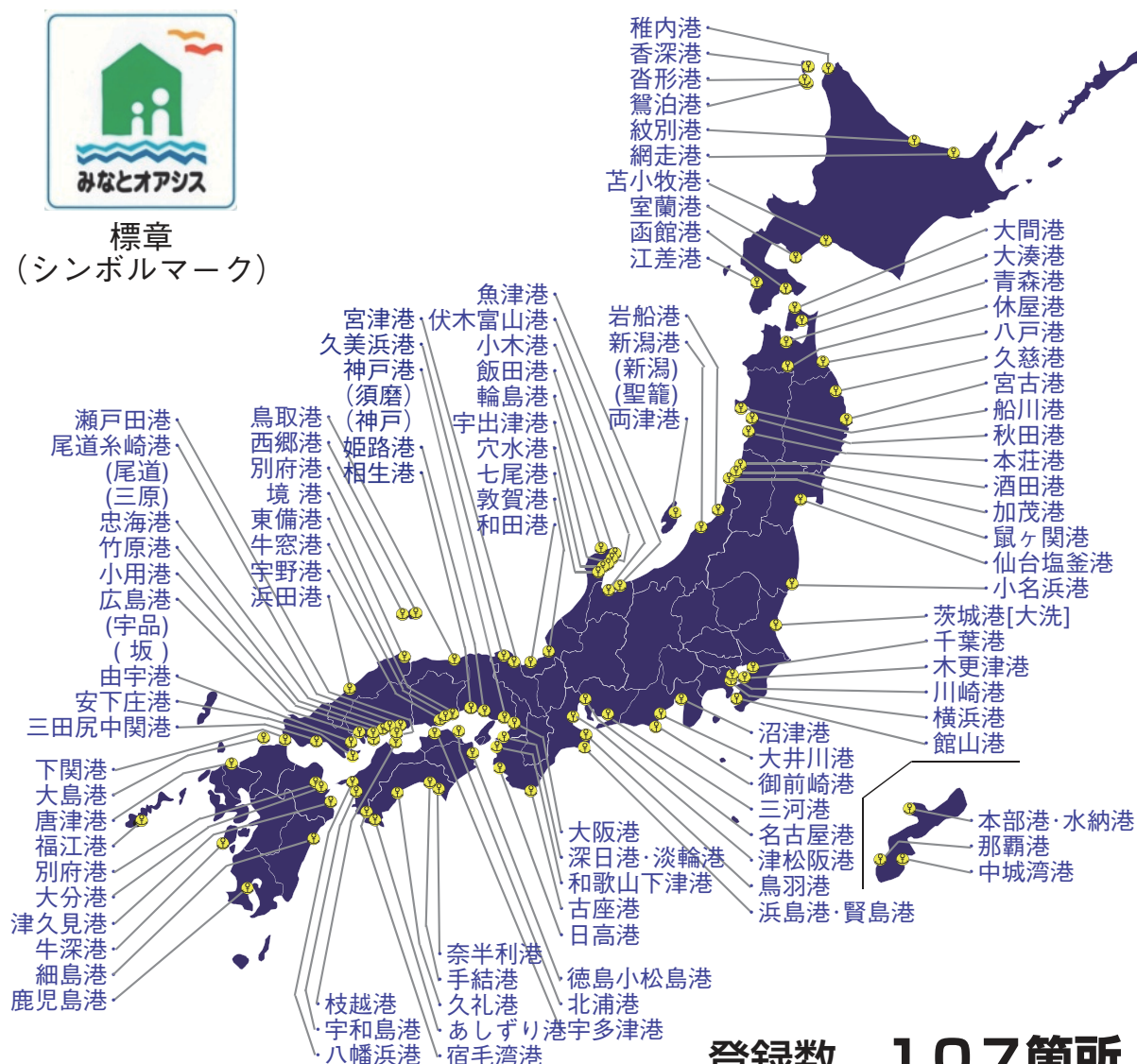
資料：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

図表1-3-3-21 全国のみなとオアシス

みなとオアシス所在港湾の一覧



標章
(シンボルマーク)



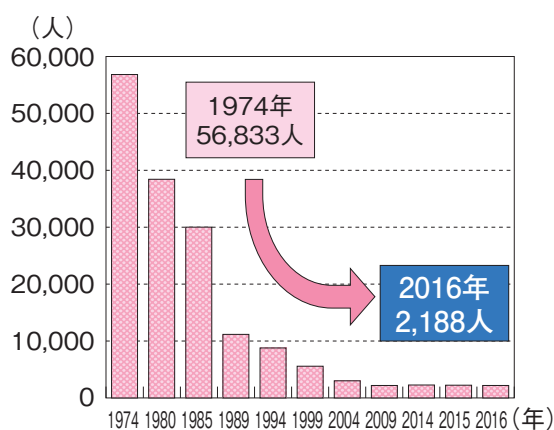
資料：国土交通省港湾局作成

d. 外航船員

外航日本人船員は、ピーク時の約57,000人から大きく減少し、近年その数は横ばい傾向にあり、2016年時点で約2,200人となっている（図表1-3-3-22）が、我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶等の確保とともにそれらに乗り組む船員の育成・確保も図られている。

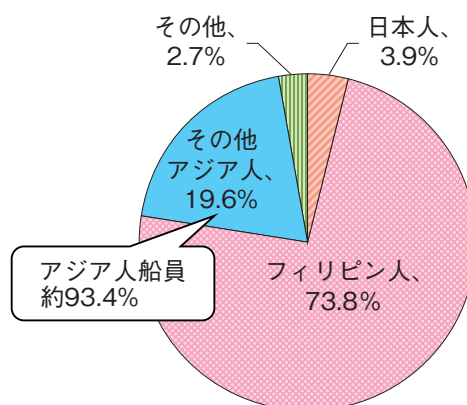
外国用船も含む我が国商船隊の船員の9割以上は、フィリピン人をはじめとするアジア人船員となっている（図表1-3-3-23）。

図表1-3-3-22 外航日本人船員数の推移



資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-23 日本商船隊における国籍別船員比率



資料：全日本海員組合調べから国土交通省海事局作成

(4) 内航

a. 内航海運事業（貨物輸送）

2016年度の内航貨物輸送量は、輸送トンベースでは前年度比で0.3%減少、輸送トンキロベースは横ばいとなっている（図表1-3-3-24）。

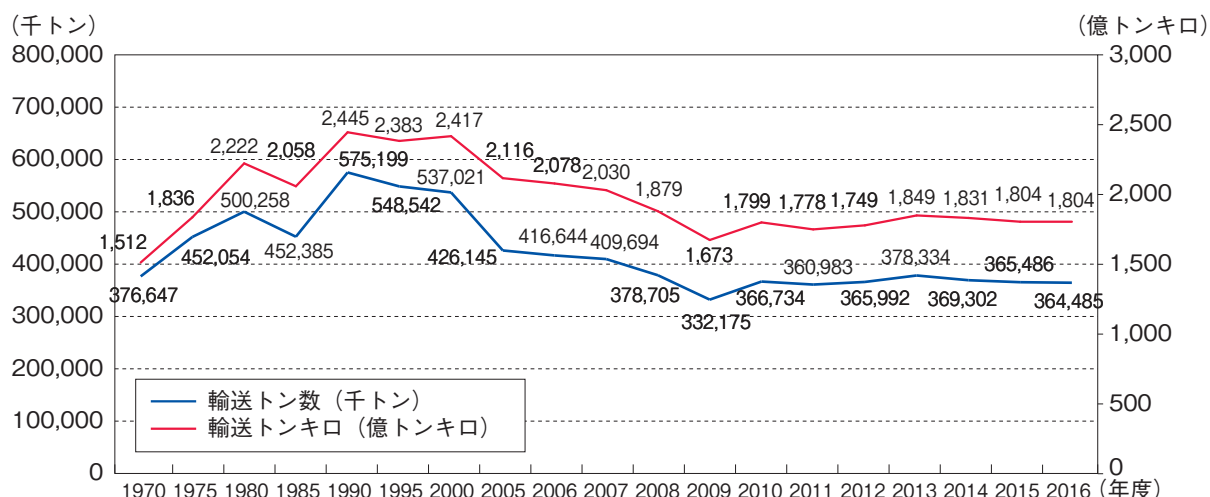
主要な輸送品目別に見ても、輸送量はいずれも減少または横ばいであるが、中でも石油製品は長期にわたり減少を続けている（図表1-3-3-25）。

それでも、国内貨物輸送量全体が減少している（図表1-2-1-7左図参照）中で、内航海運のシェア（トンキロベース）は、最もシェアが低くなった2009年度の40.2%から2016年度の43.7%へと、近年わずかながら上昇傾向にある（図表1-2-1-9参照）。

内航海運業者数は、2017年4月1日時点で3,466事業者（うち、休止事業者462者）であり、そのうち99.6%は中小企業となっている。

内航海運に従事している船舶については、ここ10年で隻数が14%減少した一方で、総トン数は3%増加しており、船舶の大型化（1隻あたりの平均総トン数は20%増の712総トン（2016年度））が進んでいる。

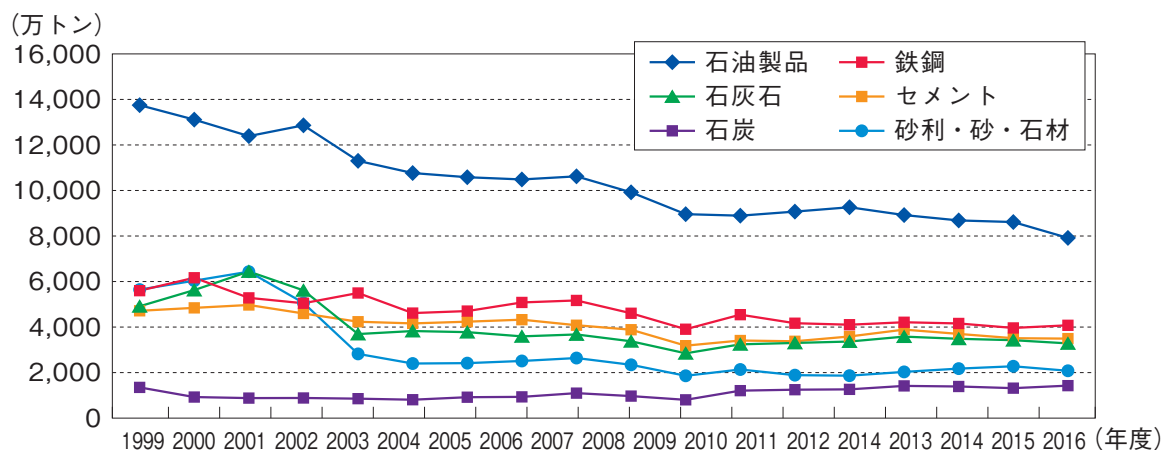
図表1-3-3-24 内航貨物輸送量の推移



注：調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

資料：「内航船舶輸送統計年報」等から国土交通省海事局作成

図表1-3-3-25 主要品目別輸送量の推移



資料：「内航船舶輸送統計年報」から国土交通省海事局作成

b. 内航旅客船事業

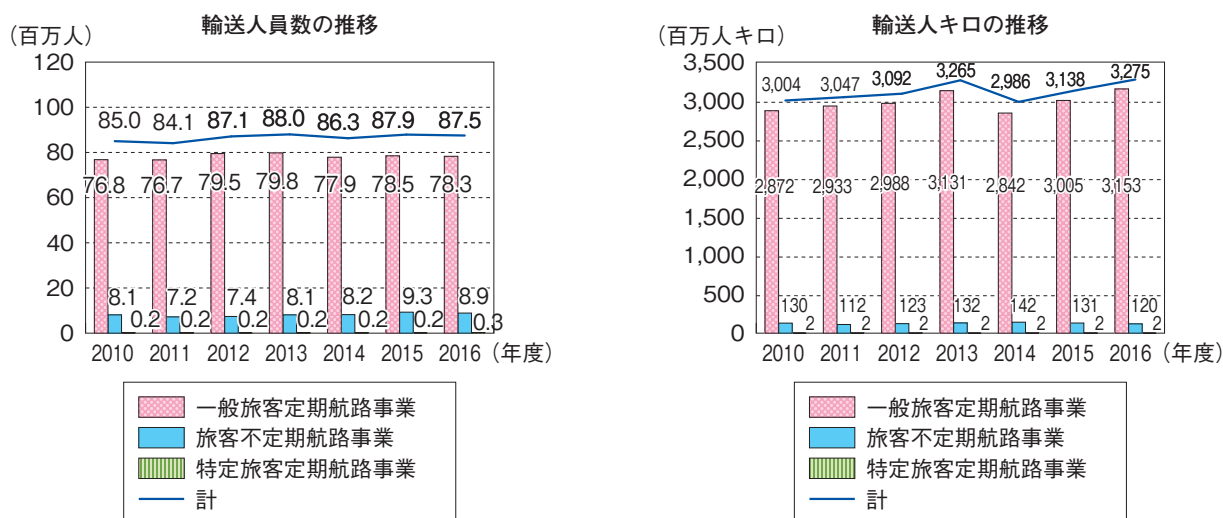
① 内航旅客船事業の現況

内航旅客輸送量は、近年横ばいの状況が続いており、2016年度は人ベースでは8,746万人、人キロベースでは32億7,533万人キロとなっている（図表1-3-3-26）。

旅客船事業は、2017年4月1日時点で、963事業者（対前年比11事業者増）によって経営され、これに就航している船舶は2,246隻（対前年比23隻増）となっている。

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、2016年度では、集計した航路数は1,199航路（対前年度比33航路増）であり、営業収入は約2,527億円（対前年度比約108億円増）となっている。営業損益及び経常損益については、4期連続の黒字となり、経常収支率は105.2%となっている（図表1-3-3-27）。

図表1-3-3-26 内航旅客輸送量の推移



注1：端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

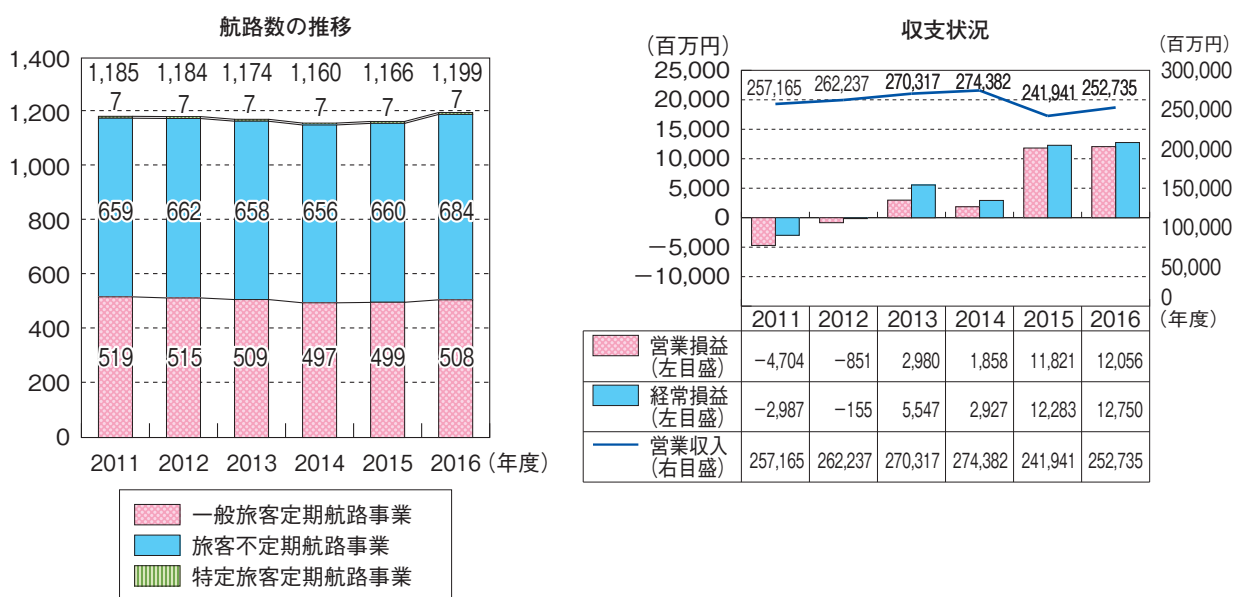
注2：一般旅客定期航路事業：旅客定期航路事業（旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶。以下同じ。）により、人の運送をする定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業。以下同じ。））。以下同じ。）のうち、乗合旅客や貸切旅客（特定旅客（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の旅客。以下同じ。）以外の旅客）の運送を行うもの。

特定旅客定期航路事業：旅客定期航路事業のうち、特定旅客の運送を行うもの。

旅客不定期航路事業：不定期航路事業（定期航路事業以外の船舶運航事業。）。のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行うもの。

資料：国土交通省海事局作成

図表1-3-3-27 旅客航路事業の収支状況の推移（航路損益）



注：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。

資料：国土交通省海事局作成

② 離島航路

離島航路は、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。少子高齢化に伴う人口減少等の進行から利用者数はここ20年で約3割減少している。

2016年度末時点の離島航路数は296航路、就航船舶は548隻（約20万総トン）である。離島航路事業のほぼ1/3を公営又は第三セクターの事業者が運営しており、2016年度の経常収支率は98.9%と

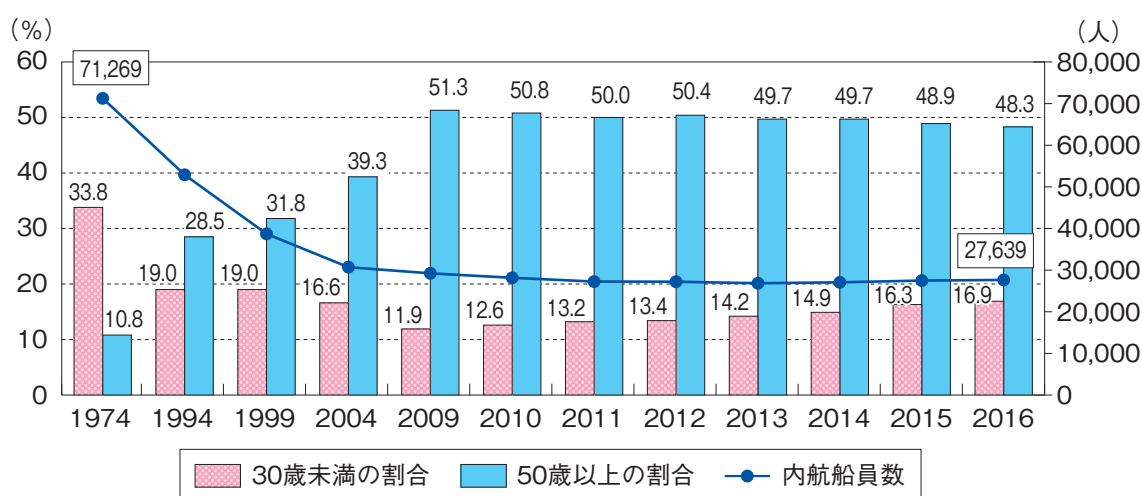
なっている。

離島航路事業者の多くは厳しい経営状況にあるが、補助対象121航路の事業者に対して国庫補助を行うことで、離島航路の維持を図っている。

c. 内航船員

内航船員は、近年は横ばいで推移しており、2016年時点で約27,000人となっている。近年、50歳以上の高齢船員の割合が5割程度を占め続けており、近い将来担い手不足が懸念されているが、若年船員確保に向けた官民の取組の効果もあり、30歳未満の若年船員の割合が年々増加する傾向にある（図表1-3-3-28）。

図表1-3-3-28 内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



資料：国土交通省海事局作成