

第Ⅱ部
海事の現状とその課題

第1章 海上輸送分野

1. 外航海運

(1) 外航海運の現状

2010年の外航海運は、燃料油価格高騰や円高によるコストの上昇、オーストラリアで発生した洪水等による市況低迷の影響を受けたものの、先進国の緩やかな景気回復と中国・インド等新興国の堅調な経済成長による全体的な海上荷動きの回復が見られ、前年に比べて大幅に改善された。

今後の外航海運市況の動向についても、引き続き緩やかな景気回復により全体的な海上荷動きの回復が進むものと見込まれるが、東日本大震災による輸送量の減少や燃料油価格高騰等、厳しい環境にあり、引き続き注視が必要である。

① 世界の外航海運の現状

イ) 世界の海上荷動量

2010年の世界の海上荷動量は、トンベースで83億2,800万トン（対前年比6.8%増）となり、その内訳を見てみると、石油（原油及び石油製品）が32.9%で最も多く、次に、鉄鉱石、石炭、穀物が多く、これら3品目を合わせたシェアは26.5%を占めている。

図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上輸送量

トン数	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2001	1,684	553	2,237	450	550	260	2,530	6,027
伸び率	1.7	5.7	2.7	0.7	6.6	▲0.8	1.0	2.0
2002	1,667	556	2,223	479	573	269	2,670	6,214
伸び率	▲1.0	0.5	▲0.6	6.4	4.2	3.5	5.5	3.1
2003	1,770	586	2,356	515	617	265	2,795	6,548
伸び率	6.2	5.4	6.0	7.5	7.7	▲1.5	4.7	5.4
2004	1,850	636	2,486	584	660	273	2,957	6,960
伸び率	4.5	8.5	5.5	13.4	7.0	3.0	5.8	6.3
2005	1,885	691	2,576	654	686	273	3,078	7,267
伸び率	1.9	8.6	3.6	12.0	3.9	0.0	4.1	4.4
2006	1,933	754	2,687	714	725	290	3,227	7,643
伸び率	2.5	9.1	4.3	9.2	6.7	6.2	4.8	5.2
2007	1,984	780	2,764	776	770	303	3,341	7,954
伸び率	2.6	3.4	2.9	8.7	6.2	4.5	3.5	4.1
2008	1,964	796	2,760	835	799	323	3,433	8,150
伸び率	▲1.0	2.1	▲0.1	7.6	3.8	6.6	2.8	2.5
2009	1,892	767	2,659	907	805	316	3,112	7,799
伸び率	▲3.7	▲3.6	▲3.7	8.6	0.8	▲2.2	▲9.4	▲4.3
2010	1,956	788	2,744	978	890	337	3,379	8,328
伸び率	3.4	2.7	3.2	7.8	10.6	6.6	8.6	6.8

(出典)Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」
(注)2010年の値は推計値である。

ロ) 外航貨物定期輸送

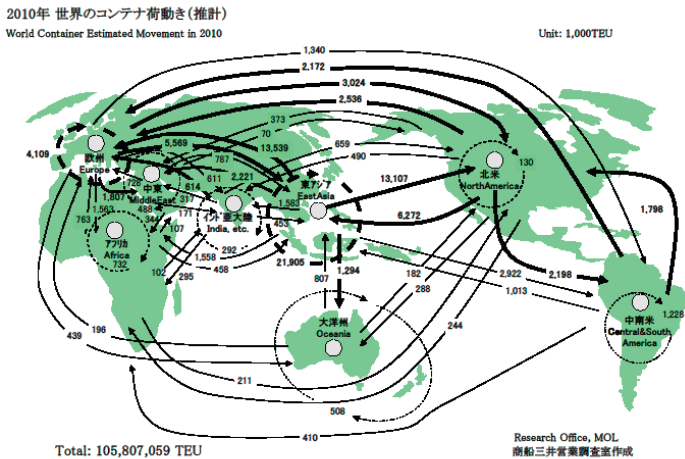
い) 主要航路の輸送動向

2008 年秋以降の景気急減速に伴い、世界の輸出入は、2009 年初めにかけて急落、アジア－米国、アジア－欧州間の航路を中心に、世界の各航路で荷動きが減少したが、2009 年夏以降は中国を初めとする新興国に牽引され、荷動きは徐々に回復し、2010 年も堅調に推移している。

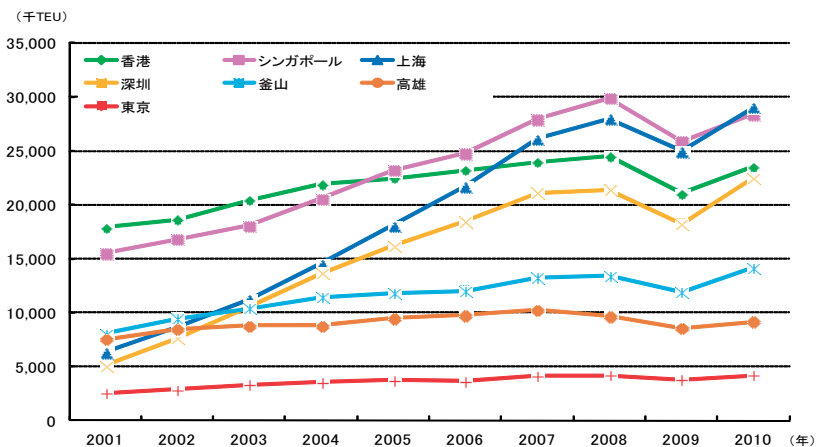
2010 年の世界の荷動きを表している図表Ⅱ－1－2 をもとに世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船の輸送動向について見てみると、世界全体のコンテナの荷動量は、105,807 千 TEU となった。航路別に見ると、アジア発着の 3 航路－すなわち、①アジアと北米を結ぶ北米航路、②アジアと欧州を結ぶ欧州航路、及び③アジア域内航路－における輸送量が上位 3 位を占めているほか、これらの合計は世界のコンテナ輸送量の約 5 割占めており、アジアがコンテナ貿易の中心となっている。

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

図表Ⅱ－1－2 世界のコンテナの荷動き 2010 年



図表Ⅱ－１－３ アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



※ 2010年は速報値
 (出典) Containerisation International

図表Ⅱ－１－４ 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (2010年)

順位	2009年順位	港湾名	(国名)	2010年取扱量 (千TEU)	2009年取扱量 (千TEU)	前年比
1	2	上海	中国	29,070	25,000	16.3%
2	1	シンガポール	シンガポール	28,430	25,870	9.9%
3	3	ホンコン	中国	23,530	21,040	11.8%
4	4	深圳	中国	22,510	18,250	23.3%
5	5	釜山	韓国	14,160	11,950	18.4%
6	8	寧波	中国	13,140	10,500	25.1%
7	6	広州	中国	12,550	11,190	12.2%
8	9	青島	中国	12,010	10,260	17.1%
9	7	ドバイ	UAE	11,600	11,120	4.3%
10	10	ロッテルダム	オランダ	11,150	9,740	14.4%
11	11	天津	中国	10,080	8,700	15.9%
12	12	高雄	台湾	9,180	8,580	7.0%
13	13	ポートケラン	マレーシア	8,870	7,310	21.3%
14	14	アントワープ	ベルギー	8,470	7,310	15.9%
15	15	ハンブルク	ドイツ	7,900	7,010	12.7%
16	16	ロサンゼルス	アメリカ	7,830	6,750	16.0%
17	17	タンジュンペラパス	マレーシア	6,530	6,020	8.5%
18	18	ロングビーチ	アメリカ	6,260	5,070	23.6%
19	19	廈門	中国	5,820	4,680	24.3%
20	21	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	5,280	4,560	15.7%

※ 2010年は速報値
 (出典) Containerisation International March 2011

(a) 北米航路

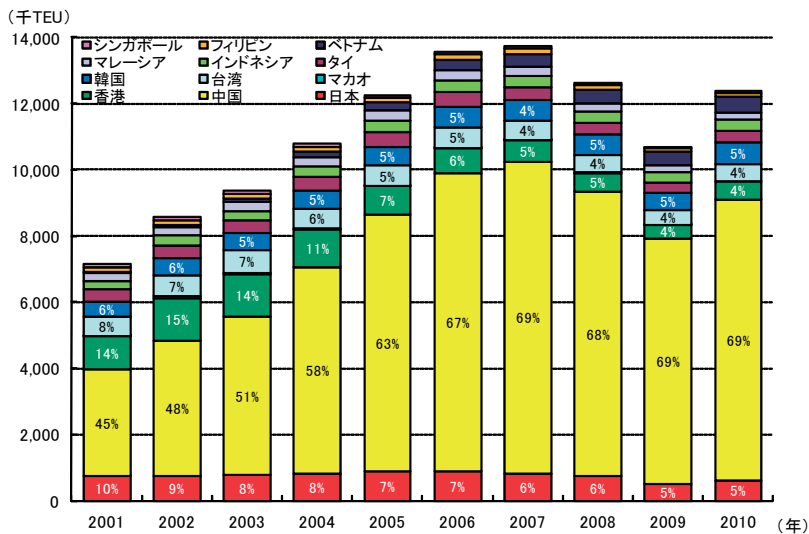
東航（アジア→北米）においては、2008年秋以降の景気急減速の影響で2009年の荷動きは大きく減少したが、2009年夏以降は中国を初めとする新興国に牽引され、荷動きは徐々に回復し、2010年も堅調に推移し、荷動量は12,396千TEU（対前年比15.9%増）であった。東航の荷動量を国別に見ると、中国発が最も多く全体の約7割を占める。なお日本の北米東航荷動き量は603千TEU（対前年比17.3%減）で全体の5%であった。

一方、西航（北米→アジア）においては、前年をわずかに上回る5,820千TEU（対前年比4.8%増）を記録した。中国向けが最も多く4割強（2,340千TEU）を占めている。日本の北米西航荷動き量は826千TEU（対前年比11.8%増）で全体の14%であった。

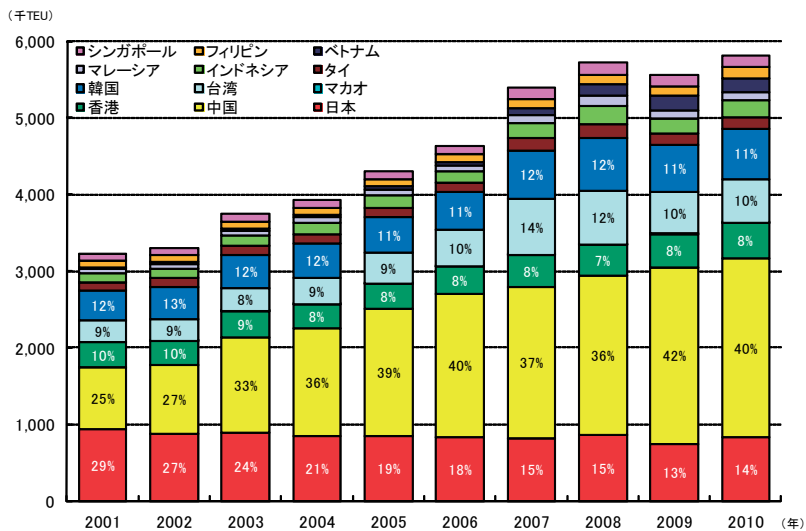
東航、西航ともに荷動きは増加したが、依然として、東航・西航の貨物量の格差は、東航2に対し西航1となっている。このため、北米からアジア方面への空コンテナの輸送や空コンテナが不足することによりアジアからの北米向け輸出貨物の輸送需要に円滑に対応できないなどの問題が引き続き船会社の大きな負担となっている。

図表Ⅱ-1-5 北米航路コンテナ荷動量推移

東航(アジア→北米)



西航(北米→アジア)



※2010年の数値は暫定値

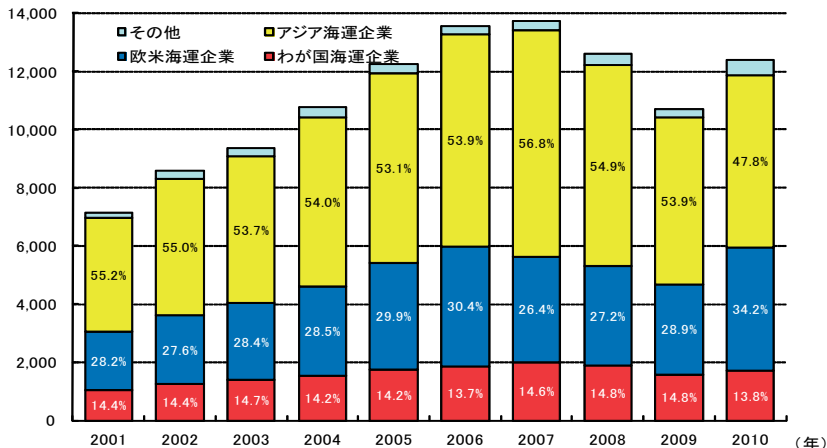
(出典) PIERS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

2010年の北米東航の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の13.8%、他のアジア諸国の海運企業が47.8%、欧米の海運企業が34.2%のシェアを持っており、近年これらのシェアはほぼ横ばいで推移している。

図表Ⅱ-1-6 北米航路船社別コンテナ荷動量推移

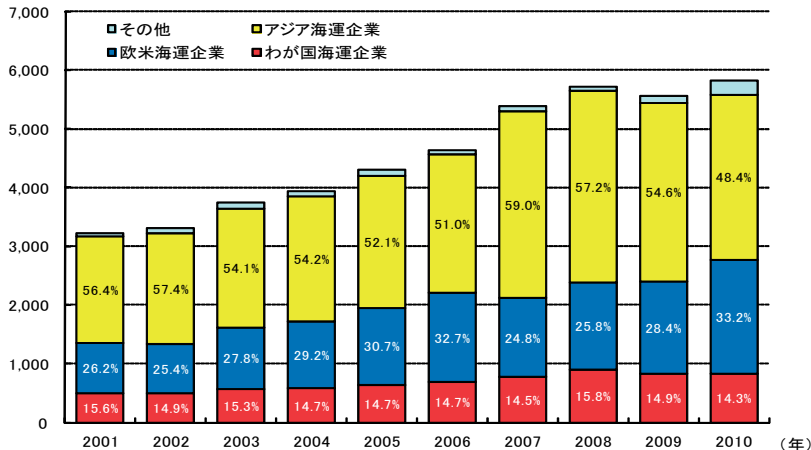
東航(アジア→北米)

(千TEU)



西航(北米→アジア)

(千TEU)



※2010年の数値は暫定値

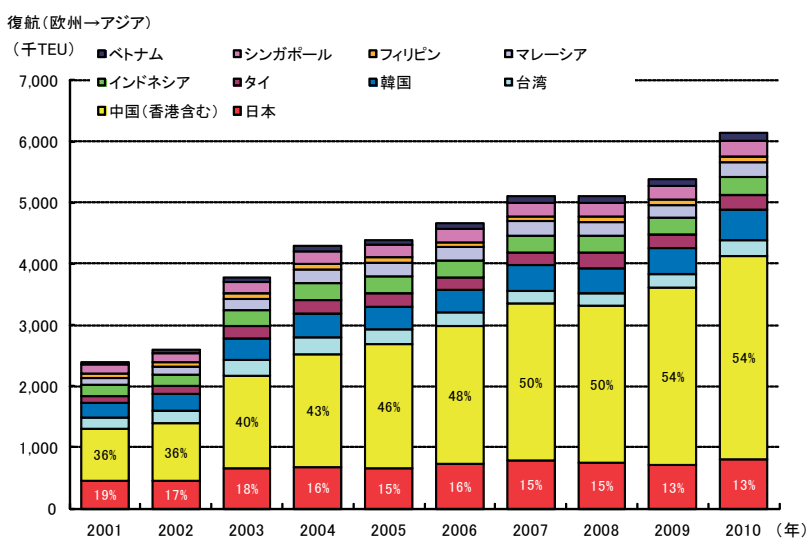
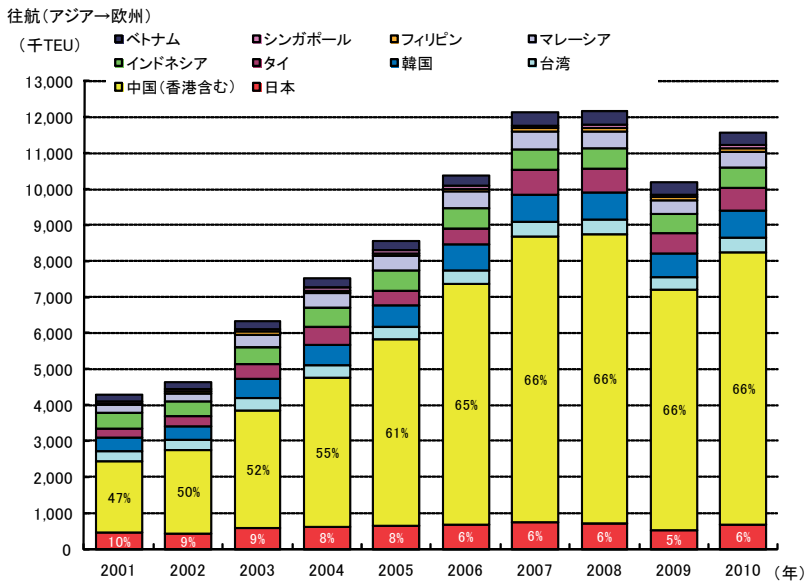
(出典) PIERS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

(b) 欧州航路

2010年の往復航合計は17,703千TEU、そのうち約6割は中国往復貨物輸送である。

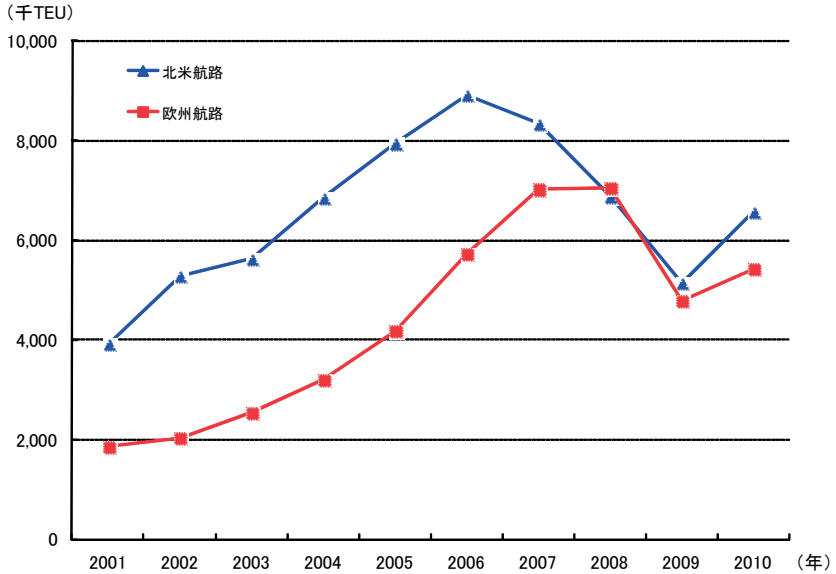
往復航別にみると、西航（アジア→欧州）が11,567千TEU、東航（欧州→アジア）が6,136千TEUとなっている。2008年秋以降の世界的な景気低迷、急速なユーロ安の影響から、2009年前半にかけて輸送量は急落。同年後半から西航、東航とも荷動きが徐々に回復したが、各船社の船腹供給が荷動きに対応しきれず、2010年春先には需給逼迫状況が見られた。

図表Ⅱ-1-7 欧州航路定期コンテナ荷動量推移



(出典) Global Insight(株)「Navigator」より作成

図表Ⅱ－１－８ 北米航路・欧州航路の往航、復航のインバランス



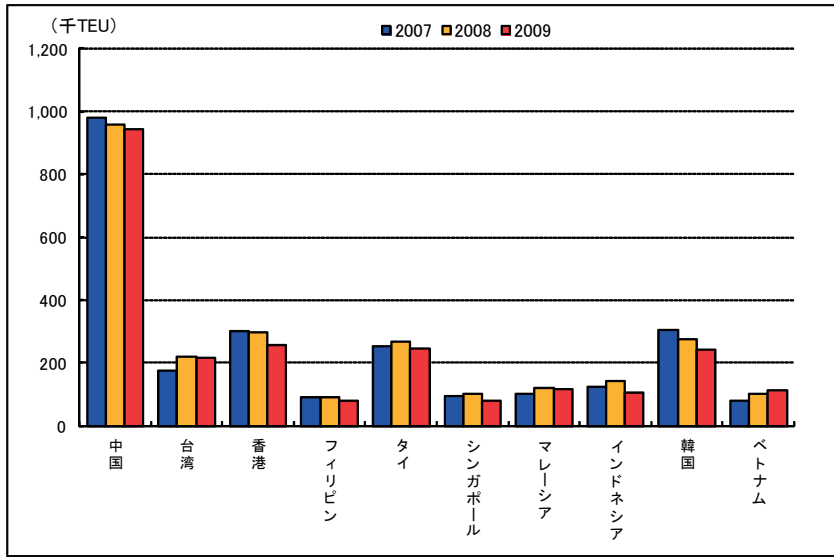
(出典) 国土交通省海事局作成。

(c) アジア域内航路

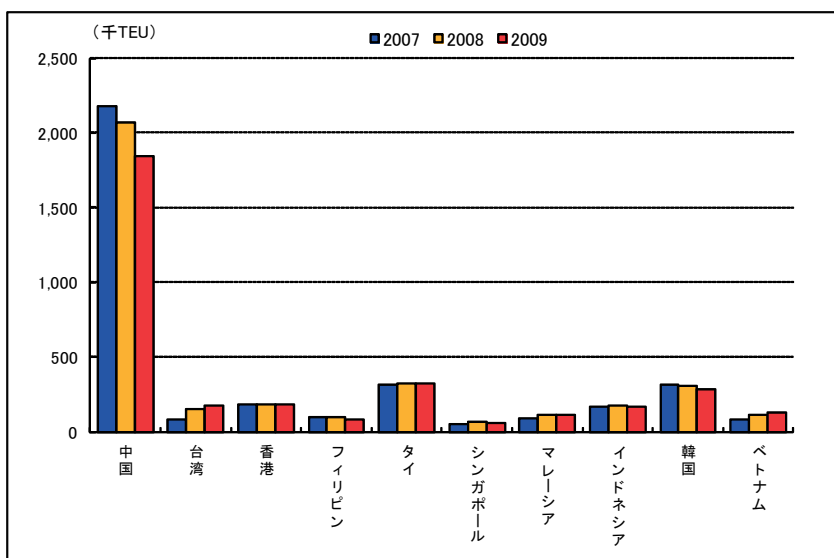
図表Ⅱ－１－９をもとに2009年のアジア域内の我が国発着貨物を見ると、輸出入ともに前年を下回り、発着合計で5,748千TEU（対前年比約7%減）であり、その約5割は日中間のものである。

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

日本発



日本着



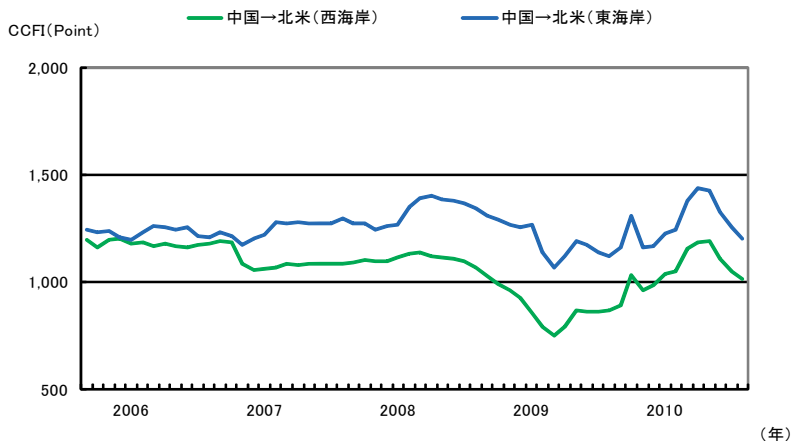
国土交通省海事局調べ

ii) 市況

(a) 北米航路

北米航路は、2006年からの運賃を見ると、西海岸、東海岸とも1200ポイント前後で比較的安定した推移を見せているが、2007年4月からの運賃修復で、北米内陸鉄道運賃のコスト高騰を補填するためにインターモーダル貨物の上げ幅が大幅に上がったため、西海岸と東海岸の差がより明確となっている。アジア発北米向け海上コンテナ荷動きは、右肩上がりに堅調に推移してきたものの、2008年9月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長が急速に鈍化。西海岸の運賃も2009年7月に749ポイントまで下落。定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、2008年冬季以降、サービスの合理化を進めることとなった。2009年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。2010年春先には、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫。運賃は大きく改善されることとなった。西海岸は同年9月に1190ポイント、東海岸は同年8月に1439ポイントを付けて以降は、冬季スラックシーズンに入り、運賃は軟化している。

図表Ⅱ-1-10 北米航路運賃推移

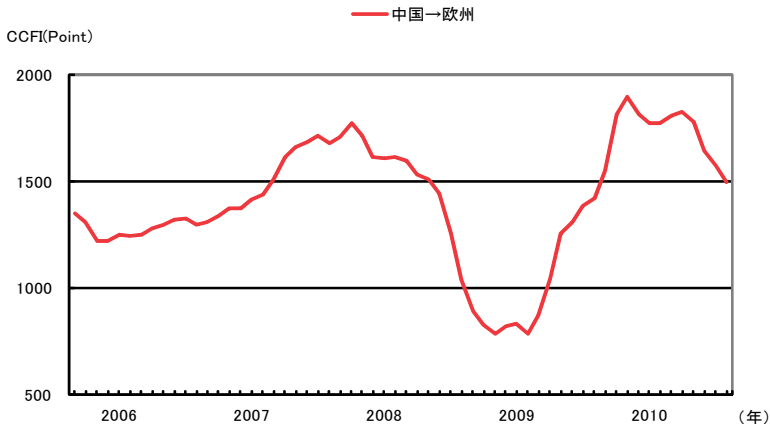


(出典) China (Export) Containerized Freight Index より作成
 ※1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

欧州航路は、2007年にアジア発欧州向け海上コンテナ荷動きが前年比16.7%増の12,127千TEUと過去最高を更新したことを受け、年初から船腹需給の逼迫状態が続き、荷主がスペース確保を優先したことから運賃が高騰。2008年2月に1776ポイントを付けた。しかし、同年9月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長は急速に鈍化。一方で大型コンテナ船の竣工が相次いだこともあり、運賃の軟化が進み、2009年3月には788ポイントを付け、1年で1000ポイント以上下落することとなった。このため、定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、2008年冬季以降、サービスの合理化を進めることとなった。2009年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。2010年に入り、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫。運賃は高騰し、3月に1897ポイントを付けた。4月以降は徐々に船腹需給も緩和され、ピークシーズンの8月に1828ポイントを付けて以降は、冬季スラックシーズンに入り、運賃は軟化している。

図表Ⅱ－1－11 欧州航路運賃推移



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

iii) 外航海運企業の動向

世界の主要コンテナ航路においては、荷主に対し良好なサービスを提供するために必要となる船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業がコンソーシアム（企業連合）を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を確保することが多くなっている。

当初コンソーシアムは北米航路など特定の航路におけるスペースチャーターに限定されていたが、その後、対象地域や業務提携の範囲が拡がり、コンテナターミナルの共同利用等も行われるようになるとともに、高度化する荷主のニーズに応じてグローバルに高頻度なサービスを提供すべく、世界規模の提携を行ういわゆるアライアンスが出現した。

さらに、経営効率を向上させ、単独の企業としてこれらのサービスを提供するために、大手船社間の合併、買収が活発化した。2005年には、5月にマースク（デンマーク）が P&O ネドロイド（英国／オランダ）を、8月にハパクロイド（ドイツ）が CP シップス（英国）を、9月に CMA CGM（フランス）が デルマス（フランス）を買収する等、欧州を中心に大規模な大手海運企業の買収が相次ぎ、2006年2月には、マースクと P&O ネドロイドの統合により、シェアにおいて2位以下を大きく引き離れたメガ・キャリアー、マースク・ライン（デンマーク）が誕生した。2007年には、CMA CGM が Cheng Lie Navigation（台湾）と U.S. Lines（米国）を、また Hamburg Sud（ドイツ）が コスタ・コンテナ・ラインズ（伊）を買収する等、定期船市場の寡占化が進んだ。

また、これら大手海運企業の合併・買収を契機として、既存のアライアンス間においても、グランド・アライアンスとザ・ニューワールドアライアンスが 2006年春からアジア欧州航路及びアジア米国東岸航路において業務提携を開始する等、各社ともサービスの拡充に力を注いでいる。

2008年4月からは、コンテナ船運航船腹量上位3社にランキングされているマースク、MSC（スイス）、CMA CGM が3社で初の共同配船を北米航路で開始した。

前年秋の景気後退による荷動き急減と運賃下落の影響を受け、2009年には、多くの船社が巨額の赤字を計上し、CMA CGM、Zim（イスラエル）、ハパクロイドは銀行などによる資金支援を受けることとなった。また、MISC（マレーシ

ア) が 2010 年 1 月 1 日付でアジア-欧州 (地中海を含む) 間のサービスから撤退し、グランド・アライアンスを脱退した。

2010 年に入り、荷動き増加と運賃水準改善に加え、各社が合理化や減速運航の徹底などによるコスト削減を図った結果、海外主要船社の業績は急回復し、マースク・ラインを擁する A・P・モラー／マースクは、当期純損益が 50 億 1800 万ドルの黒字となり、過去最高の黒字額を達成した。

図表Ⅱ－１－１２ 世界のコンテナ船運航船腹量上位 20 社

オペレーター	2010年末現在			
	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk Line(デンマーク)	1	545	2,029,206	14%
MSC(スイス)	2	394	1,748,944	12%
CMA-CGM(フランス)	3	348	1,171,998	8%
Evergreen(台湾)	4	158	606,235	4%
Hapag-Lloyd(ドイツ)	5	130	584,266	4%
APL(シンガポール)	6	137	570,038	4%
CSAV(チリ)	7	150	567,122	4%
COSCO(中国)	8	139	530,626	4%
Hanjin Shipping(韓国)	9	100	470,946	3%
China Shipping Container Lines(CSCL,中国)	10	119	430,559	3%
商船三井	11	98	396,610	3%
日本郵船	12	92	372,440	3%
Orient Overseas Container Line(OOCL,香港)	13	81	357,563	3%
Hamburg-Sud(ドイツ)	14	101	355,133	3%
川崎汽船	15	79	328,908	2%
Yang Ming(台湾)	16	79	318,791	2%
Zim Integrated Shipping Services(イスラエル)	17	87	305,576	2%
Hyundai Merchant Marine(HMM,韓国)	18	56	292,519	2%
Pacific International Lines(シンガポール)	19	130	252,500	2%
UASC(中東沿岸6ヶ国)	20	51	216,620	2%
上記20社 計	-	3,074	11,906,600	84%
その他	-	1,831	2,185,721	16%
合計		4,905	14,092,321	100%

出典：MDS2011年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

図表Ⅱ－１－１３ 基幹航路におけるメガ・キャリアー/アライアンスの運航船腹量

オペレーター	2010年末		メンバー船社
	隻数	TEU	
Grand Alliance	130	833,406	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL
CKYH アライアンス	181	1,101,133	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin
The New World Alliance	130	770,404	商船三井 APL HMM
Maersk Line	136	986,505	-
MSC	109	866,483	-
CMA-CGM	82	609,455	-
Evergreen	61	370,546	-
CSCL	31	207,923	-

備考：1. アライアンスの船腹量は、メンバー船社がアライアンス枠外で運航する場合を含まない。

2. アライアンスとは別にオペレーター間の共同配船がみられるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

出典：MDS2011年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

ハ) 外航不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2009年の海上輸送量は、2008年秋からの世界同時不況の影響から、日本、米国など先進国の海上荷動きが落ち込むなか、中国への鉄鋼石、石炭の海上荷動きが大幅に増加した。貨物ごとの海上輸送量では、原油は、日本への輸送量が1割、米国への輸送量が3割それぞれ減少したが、中国への輸送量は1割増加した。鉄鋼石は、日本への輸送量が3割減少したが、中国への輸送量は、中国の国内需要の増加と海外鉄鋼石の価格下落により国内産から輸入鉄鋼石へのシフトが進んだことから、5割近く増加した。石炭は、日本への輸送量は1割減少したが、中国への輸送量は、鉄鋼石と同じ背景から、12倍近く増加した。韓国への輸送量も3割増加した。穀物は、中国への大豆の輸送量が3割増加した。2010年は、中国の鉄鋼石輸入量の伸びが前年からわずかに減少したが、原油と石炭の輸入量が堅調に伸びていることから、引き続き、市況のけん引役となっている。

図表Ⅱ－1－14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

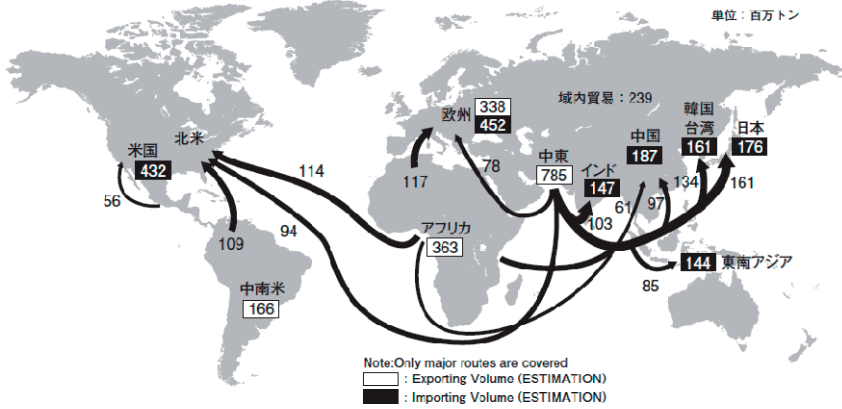
品目	主要トレード	荷動量		
		08年(百万トン)	09年(百万トン)	前年比
原油	中東 → 日本	181	163	-10.0%
	中東 → 米国	118	85	-27.8%
	中東 → 中国	90	97	8.7%
鉄鉱石	豪州 → 日本	77	59	-23.0%
	豪州 → 中国	184	267	45.2%
	ブラジル → 中国	96	145	50.2%
	ブラジル → 日本	36	25	-29.1%
石炭	豪州 → 日本	118	101	-14.1%
	豪州 → 中国	4	47	1247.2%
	インドネシア → 日本	36	32	-11.1%
	インドネシア → 韓国	26	33	26.8%
とうもろこし	米国 → 日本	15	15	0.5%
大豆	ブラジル → 中国	12	16	34.8%

(出典)商船三井 営業調査室 作成

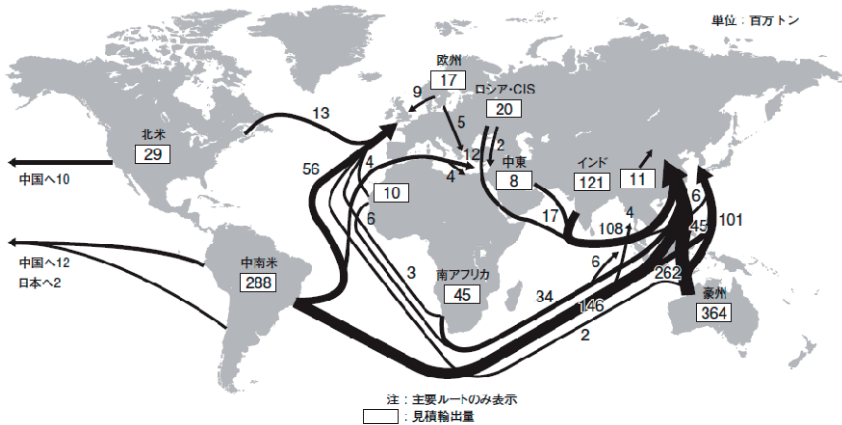
2009年の主要航路における原油、鉄鉱石及び石炭の荷動きは図のとおり。

図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き（2009年）《原油・鉄鉱石》

（原油）



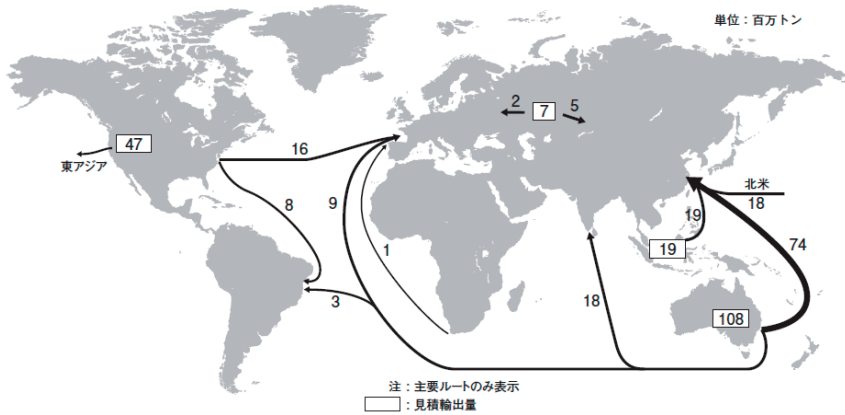
（鉄鉱石）



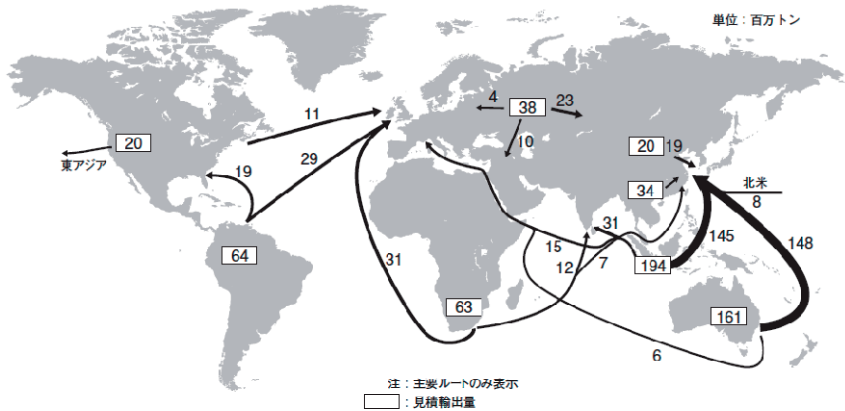
出所：NYK「2010 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」

図表Ⅱ－１－１６ 主要航路の荷動き（2009年）《原料炭・一般炭》

（原料炭）

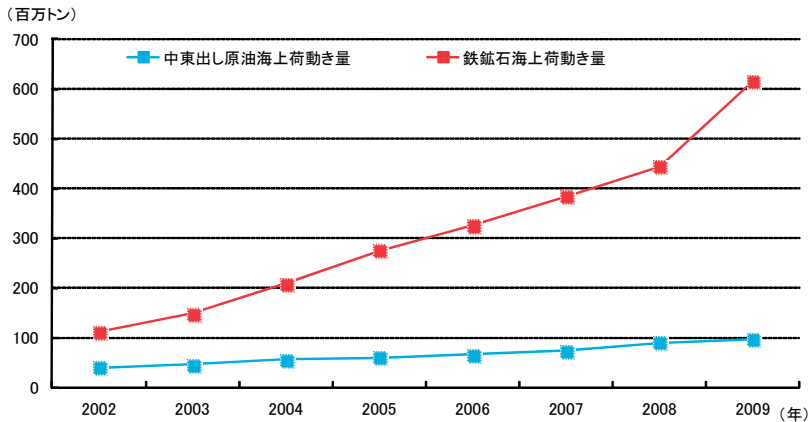


（一般炭）



出所：NYK「2010 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」

図表Ⅱ－１－17 中国向け原油及び鉄鉱石海上荷動き

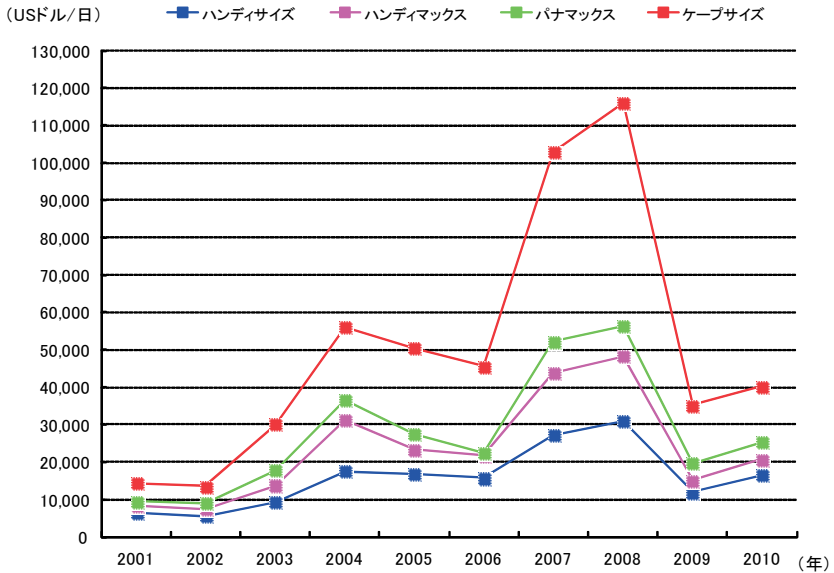


(出所) NYK “(2005-2010) Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets”
 “図解海運市況の回顧と展望”の2003年版～2004年版より海事局が作成

ii) 市況

乾貨物の市況を定期用船料の推移で見ると、2003年から、中国などの新興国の原料需要増により、各サイズとも市況は堅調に推移。2008年6月には積載量15万重量トン級のケープサイズの日建て用船料が23万ドルを付け、過去最高を記録した。しかし、同年9月に起こったリーマンショック後の世界的な景気後退により、原料需要は減少し、市況も大幅に下落した。2009年以降、世界の景気回復のほか、中国など新興国の原料需要の増加により、海上荷動き量は増加したものの、2010年の新造船竣工量が過去最大の水準となるなど、船腹過剰感が強まったことにより、乾貨物市況は低調に推移している。

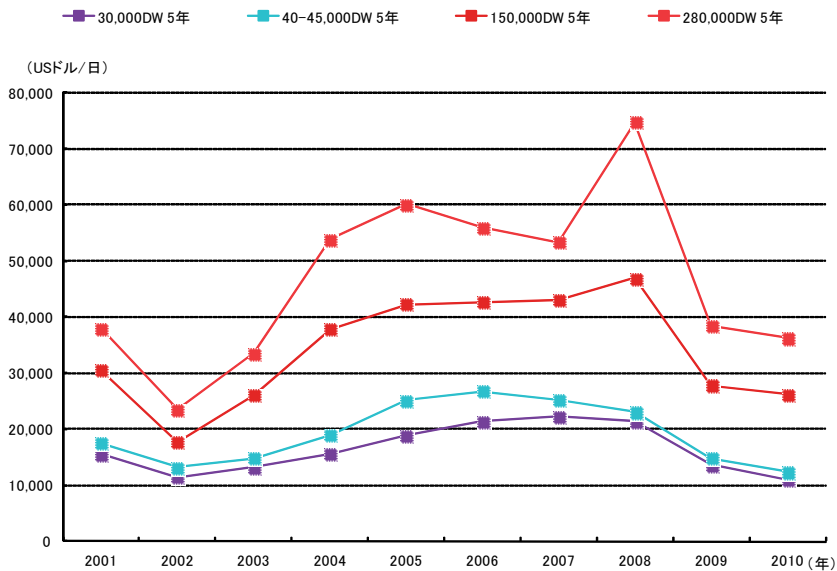
図表Ⅱ－１－18 乾貨物定期用船料推移



(出典) Marine net

タンカーの市況を定期用船料の推移で見ると、2008年に中国などの新興国の堅調な原油需要と船社がシングルハル・タンカーの解撤や減速航行を進めたことにより、船腹需給が逼迫し、積載能力15万重量トン級のスエズマックスや積載能力20万重量トン超級のVLCCなどの大型油送船の市況が高騰したものの、同年9月に起こったリーマンショック後の世界的な景気後退により石油需要は減少し、市況も大幅に下落した。2009年以降も、欧米の石油需要が回復しなかったことに加え、新造船の竣工圧力による船腹過剰感から、市況は低迷。2010年に入って、世界の景気回復と共に石油需要は順調に回復し、原油・石油製品の海上荷動量も増加したものの、船腹過剰感が解消されていないこともあり、タンカー市況は低調に推移している。

図表Ⅱ－１－１９ タンカ一定期用船料推移



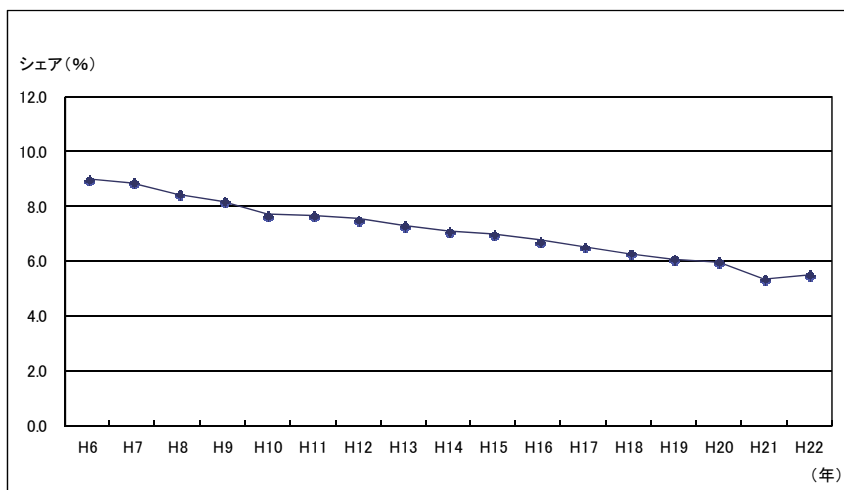
(出典) Marine net

② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ) 我が国の海上貿易量の動向

平成 22 年の我が国の海上貿易量は、9 億 1,545 万トン（対前年比 10.0% 増）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、輸出が 1 億 5,641 万トン（対前年比 8.9% 増）、輸入が 7 億 5,904 万トン（対前年比 10.2% 増）と、重量ベースでは輸入に偏った構成である。（図表Ⅱ－１－21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額参照）（以下、貿易量、輸送量はすべて海上分である。）なお、22 年の世界の海上荷動量における我が国の比率は、5.5% である。

図表Ⅱ－１－20 世界における我が国荷動量シェアの推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 平成 22 年の値は推計値である。

図表Ⅱ－１－２１ 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

(単位: 1000トン、億円)

品目	年	平成21年		平成22年		対前年伸び率(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		832,508	719,866	915,449	845,198	10.0
輸出		143,646	355,753	156,408	438,135	8.9
	総計	33,261	26,933	42,031	34,813	26.4
	鉄鋼	10,709	344	10,297	294	▲ 3.8
	セメント	10,029	106,607	13,310	140,738	32.7
	機械類	4,352	57,928	5,762	78,875	32.4
	乗用自動車	1,244	34,573	1,398	40,118	12.4
	電気製品	656	90	852	126	29.9
	肥料	83,395	129,278	82,758	143,171	▲ 0.8
	その他	688,862	364,113	759,041	407,063	10.2
輸入		410,306	243,427	471,440	255,488	14.9
	乾貨物計	105,471	8,110	134,317	13,566	27.3
	鉄鉱石	161,811	20,569	184,560	21,107	14.1
	石炭	479	205	310	61	▲ 35.3
	燐鉱石	7,545	532	7,567	536	0.3
	塩	4,776	7,678	5,355	10,579	12.1
	銅鉱	3,586	210	4,519	326	26.0
	ニッケル鉱	1,175	77	1,158	83	▲ 1.4
	ボーキサイト	6,129	2,585	7,128	3,000	16.3
	木材	1,687	966	1,839	1,297	9.0
	パルプ	10,478	1,979	12,118	2,194	15.7
	チップ	4,703	1,351	5,476	1,460	16.4
	小麦	671	587	664	453	▲ 1.0
	米	1,391	275	1,418	295	1.9
	大麦・裸麦	16,294	3,517	16,188	3,463	▲ 0.7
	トウモロコシ	3,390	1,633	3,456	1,606	1.9
	大豆	80,720	193,153	85,367	195,462	5.8
	その他	278,556	120,686	287,601	151,575	3.2
	液体貨物計	179,991	75,638	181,358	94,013	0.8
	原油	64,552	28,272	70,008	34,718	8.5
	LNG	12,248	5,916	12,144	7,796	▲ 0.8
	LPG	2,625	1,080	2,867	1,385	9.2
	重油	19,140	9,780	21,224	13,663	10.9
	その他					

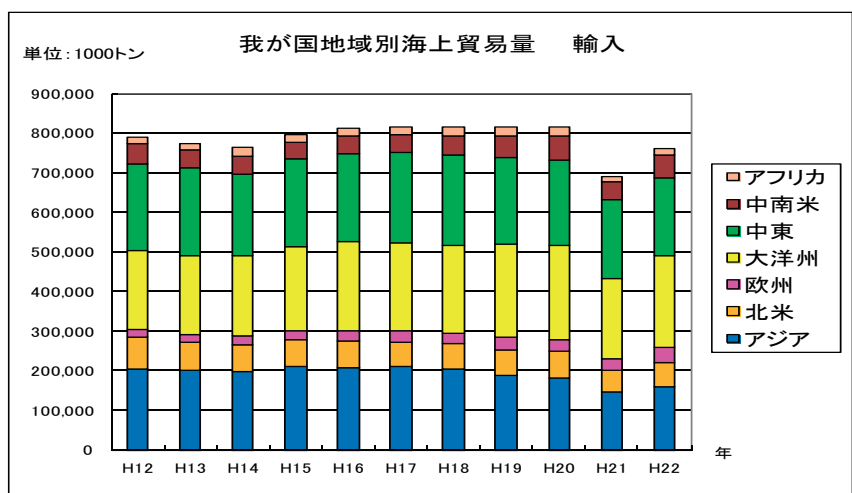
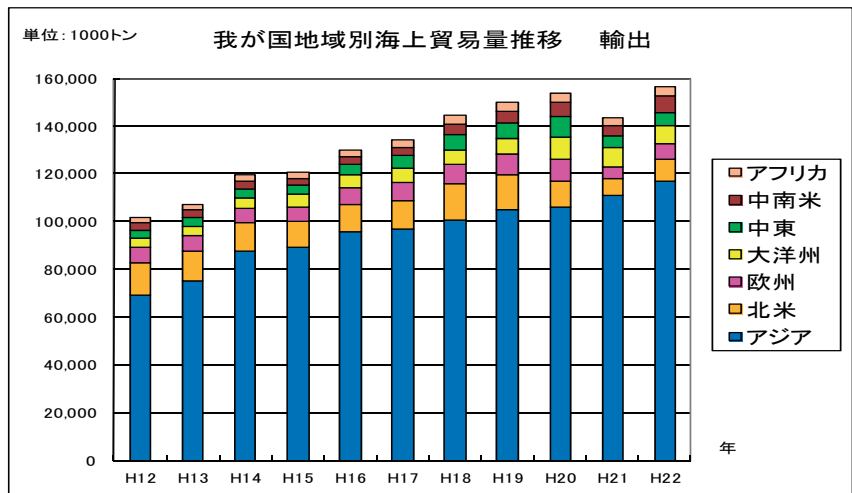
○財務省貿易統計を基に海事局作成

海上貿易量を地域的に見ると、輸出についてはアジア地域との貿易量は、平成22年は1億1,692万トン(対前年比5.6%増)となった(輸出量全体に対するシェア74.8%)。

また、北米向けの貿易量は、22年は936万トン(対前年比28.6%増)で、全体のシェアでは6.0%となっている。

輸入については、22年のアジア地域からの輸入量は1億5,817万トン(対前年比8.4%増)、北米からの輸入は6,077万トン(対前年比9.3%増)となっている。

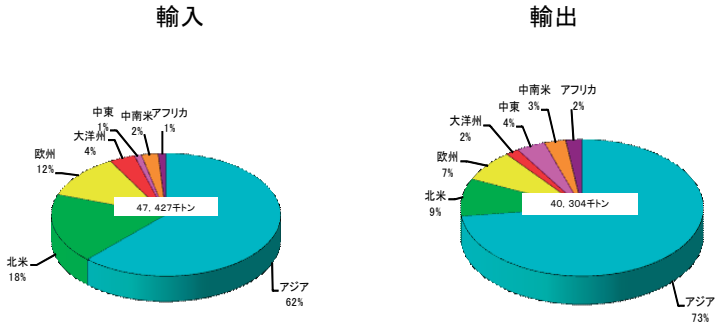
図表Ⅱ－１－22 我が国の地域別海上貿易量の推移



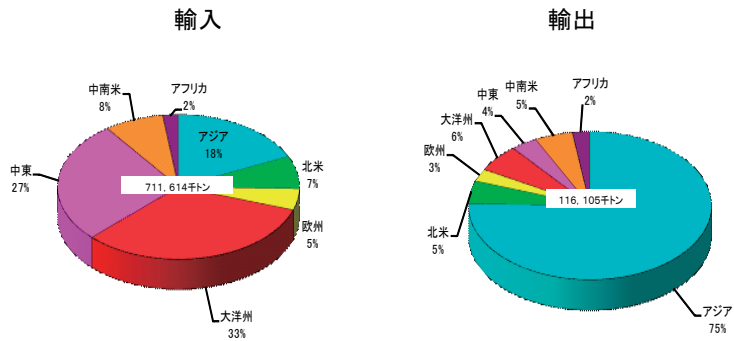
次に貨物の種類別に見てみると、コンテナ貨物は、輸出入ともアジア地域内との貿易が、それぞれ全体の半数以上を占め、最も多くなっている（図表Ⅱ－１－23 参照）。

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

図表Ⅱ－１－23 我が国の海上貿易量 コンテナ貨物（平成22年）



図表Ⅱ－１－24 我が国の海上貿易量 不定期船貨物（平成22年）



ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成22年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送※の合計で885百万トン（前年比7.4%増）となった。

輸出は、22年は55百万トンと21年に比べ21.8%増加し、積取比率（我が国発着の全海上輸送量のうち我が国商船隊による輸送量の割合）は、22年は35.0%と前年に比べ3.7ポイント増加した。品目別では、機械類や自動車等で輸送が増加した。

輸入は、22年は493百万トンと21年に比べ7.7%増加し、積取比率は、22年は65.0%と1.5ポイント減少した。品目別では、鉄鉱石やニッケル鉱等で輸送が増加した。

三国間輸送のシェアは、22年は、21年に比べ、重量ベースで4.9%増加し、運賃収入ベースで38.9%増加した。

（※）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

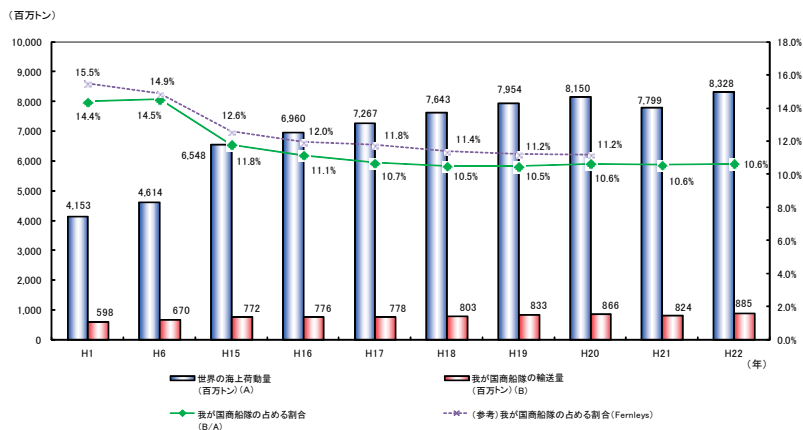
(単位: 1000トン、億円、%)

年	平成21年			平成22年			対前年伸び率		
	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	
輸出	定期船	426	10,510	10,936	468	11,842	12,310	9.9	12.7
	(うちコンテナ船)	42	807	849	56	1,091	1,147	33.3	35.2
	不定期船	140	7,696	7,836	133	9,004	9,137	▲5.0	17.0
	油送船	20	701	721	20	880	900	0.0	25.5
	計	484	24,589	25,073	485	31,555	32,040	0.2	28.3
輸入	定期船	139	2,465	2,604	195	2,853	3,048	40.3	15.7
	(うちコンテナ船)	448	8,506	8,954	539	9,857	10,396	20.3	15.9
	不定期船	20	302	322	25	280	305	25.0	▲7.3
	油送船	1,358	43,605	44,963	1,492	53,254	54,746	9.9	22.1
	計	201	3,574	3,775	276	4,224	4,500	37.3	19.2
三 国 間	定期船	847	16,956	17,803	688	20,060	20,748	▲18.8	18.3
	(うちコンテナ船)	41	715	756	39	926	965	▲4.9	29.5
	不定期船	329	15,665	15,994	277	17,291	17,568	▲15.8	10.4
	油送船	22	667	689	21	844	865	▲4.5	26.5
	計	19,557	272,878	292,415	22,704	290,775	313,482	16.2	6.6
合 計	定期船	194	4,103	4,297	241	4,614	4,855	24.2	12.5
	(うちコンテナ船)	28,627	119,151	147,778	21,174	137,836	159,010	▲26.0	15.7
	不定期船	446	1,591	2,037	410	1,962	2,372	▲8.1	23.3
	油送船	49,011	408,985	457,996	44,566	448,674	493,240	▲9.1	9.7
	計	681	6,409	7,090	690	7,502	8,192	1.3	17.1
三 国 間	定期船	1,371	89,971	91,342	1,683	115,131	116,814	22.8	28.0
	(うちコンテナ船)	82	4,768	4,850	110	8,269	8,379	34.1	73.4
	不定期船	1,371	89,773	91,144	1,683	114,635	116,318	22.8	27.7
	油送船	82	4,748	4,830	110	8,231	8,341	34.1	73.4
	計	7,826	160,380	168,206	8,026	140,523	148,549	2.6	▲11.7
合 計	定期船	126	3,342	3,468	183	3,187	3,370	45.2	▲4.6
	(うちコンテナ船)	1,024	60,320	61,344	3,430	67,865	71,295	235.0	12.5
	不定期船	11	1,044	1,055	47	1,226	1,273	32.3	17.4
	油送船	10,221	310,671	320,892	13,139	323,519	336,658	28.5	4.1
	計	219	9,154	9,373	340	12,682	13,022	55.3	38.5
三 国 間	定期船	2,644	117,437	120,081	2,839	147,033	149,872	7.4	25.2
	(うちコンテナ船)	165	6,290	6,455	205	10,286	10,491	24.2	63.5
	不定期船	1,840	113,134	114,974	2,093	140,930	143,053	13.8	24.6
	油送船	124	6,116	6,240	151	9,955	10,106	21.8	62.8
	計	27,847	457,847	485,694	31,215	462,856	494,071	12.1	1.1
合 計	定期船	459	9,910	10,369	619	10,654	11,273	34.9	7.5
	(うちコンテナ船)	30,099	187,977	218,076	25,143	215,555	240,701	▲16.5	14.7
	不定期船	477	2,937	3,414	482	3,468	3,950	1.0	18.1
	油送船	60,590	763,261	823,851	59,197	825,447	884,644	▲2.3	8.1
	計	1,101	19,137	20,238	1,306	24,408	25,714	18.6	27.5

(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
2. コンテナ船は定期船の内数である。
3. 平成22年の数値は暫定値である。

図表Ⅱ－１－26 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動量はClarksons SHIPPING REVIEW DATABASEより(平成22年の値は推計値)。

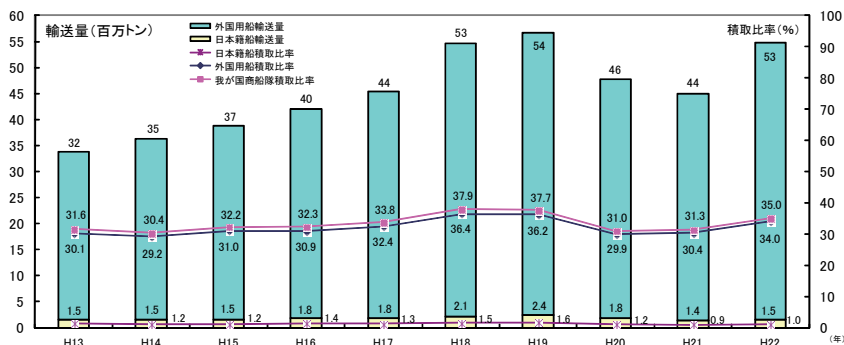
2. 平成22年の我が国商船隊の輸送量は暫定値である。

3. 平成20年まで、我が国商船隊の占める割合は、Fernleys REVIEW2008)の世界の海上荷動量の値を基に算出していたが、Fernleysが値を公表しなくなったことに伴い、Clarksons SHIPPING REVIEW DATABASE)の値を基に算出することとした。

第Ⅱ部

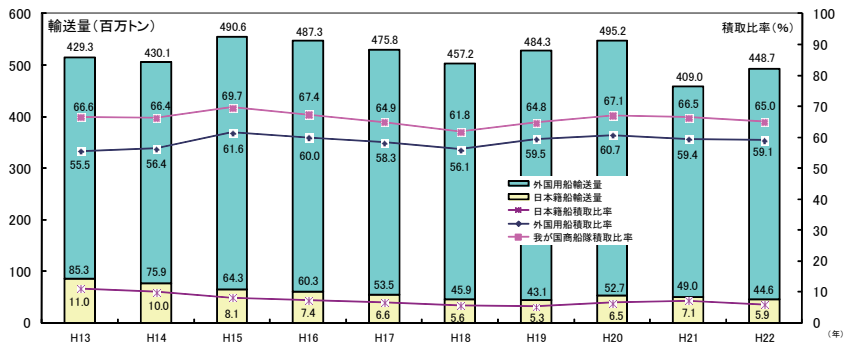
図表Ⅱ－１－２７ 日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率

(1) 輸出



(出典) 国土交通省海事局調べ
(注) 平成22年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

(2) 輸入



(出典) 国土交通省海事局調べ
(注) 平成22年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

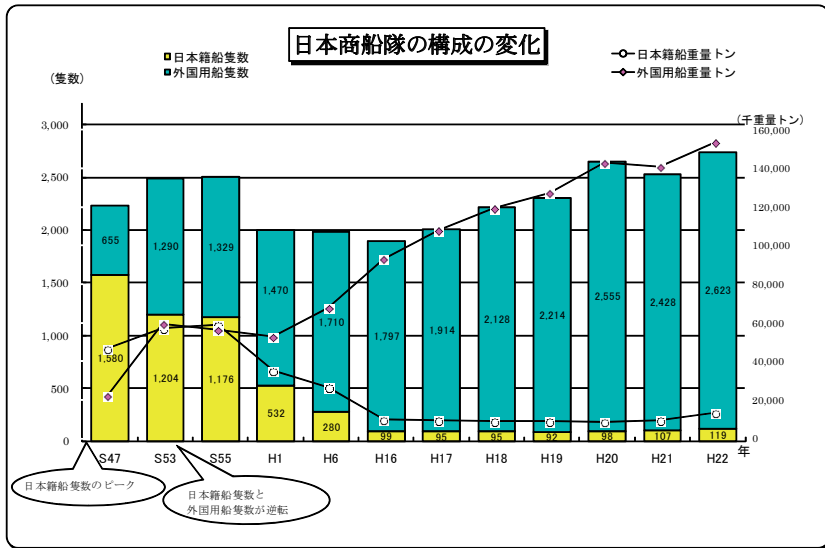
ハ) 我が国商船隊の船腹量

平成 22 年の我が国商船隊(※)の船腹量は、2,742 隻(対前年比 207 隻増)、重量トンベースで 1 億 6,680 万トン(同 11.0%増)となった(図表Ⅱ-1-28 日本商船隊の構成の変化参照)。

我が国商船隊の日本籍船は 119 隻(対前年比 12 隻増)、重量トンベースで 1,340 万トン(同 39.1%増)、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで 4.3%、重量トンベースで 8.0%となっている。なお、外国用船については 2,623 隻、重量トンベースで 1 億 5,340 万トンであった。

(※) 我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する 2,000 総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も合わせた概念。

図表Ⅱ-1-28 日本商船隊の構成の変化

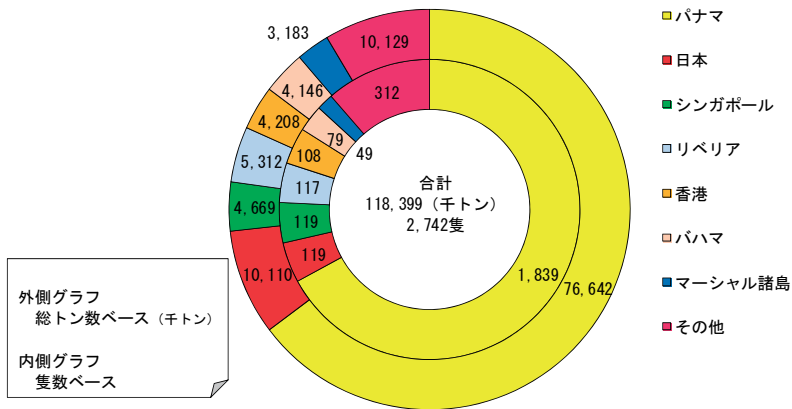


(出典)国土交通省海事局調べ

また、我が国商船隊を船籍別にみていくと、パナマ籍 1,839 隻（商船隊全体に対するシェア 67.1%）、7,664 万総トン（同 64.7%）など、いわゆる便宜置籍船がほとんどになっている（図表Ⅱ－1－28 我が国商船隊の船籍別一覧参照）。

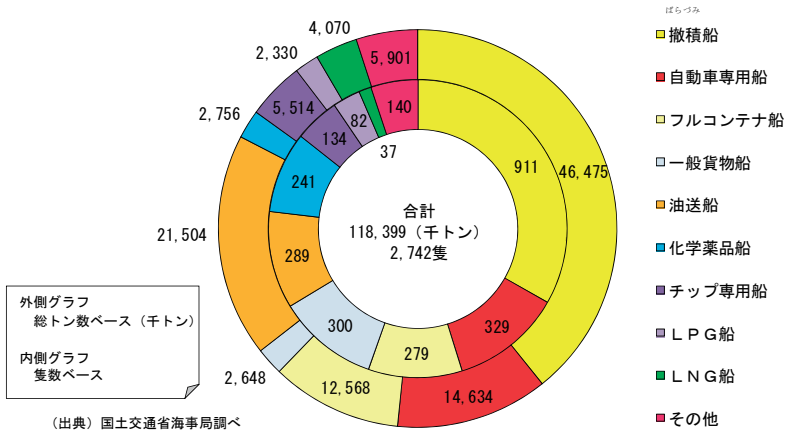
船種別では、総トンベースで多い順にみていくと、ばら積船 911 隻（商船隊全体に対するシェア 33.2%）、4,648 万総トン（同 39.3%）、油送船 289 隻（同 10.5%）、2,150 万総トン（同 18.2%）、自動車専用船 329 隻（同 12.0%）、1,463 万総トン（同 12.4%）、フルコンテナ船 279 隻（同 10.2%）、1,257 万総トン（同 10.6%）となっている（図表Ⅱ－1－29 我が国商船隊の船種別一覧参照）。

図表Ⅱ－1－29 我が国商船隊の船籍別一覧



（出典）国土交通省海事局調べ

図表Ⅱ－１－３０ 我が国商船隊の船種別一覧



③ 我が国外航海運企業の現況

イ) 平成 22 年度の海運大手 3 社の経営状況

i) 概況

平成 22 年度の海運大手 3 社※の業績（単体ベース。以下同じ）を見ると、燃料油価格高騰や円高等によるコストの上昇、オーストラリアで発生した洪水や新造船の大量竣工による市況低迷の影響を受けたものの、先進国の緩やかな景気回復と中国・インド等新興国の堅調な経済成長に伴う全体的な海上荷動きの回復が見られ、また、各社コスト削減策の実施により、全体としては前年同期比で大幅な増収増益となった。営業収益は、2兆9,312億円と4,517億円（対前年度比18.2%増）の増収、また、営業費用については、2兆7,571億円と1,649億円（同6.4%増）の増加となった。

この結果、営業利益は、1,740億円と2,866億円（同254.5%減）の大幅増益、経常利益も2,001億円と2,682億円（同393.4%減）の大幅増益となり、当期純利益も、1,008億円と1,566億円（同280.3%減）の大幅増益となった。

（※）「海運大手3社」：日本郵船㈱、㈱商船三井、川崎汽船㈱の3社で、我が国の外航船舶運航事業者における全外航海運収入の約7割を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ－1－31 損益状況推移

（単位：億円）

年度	営業収益	対前年度増減率(%)	営業費用	対前年度増減率(%)	営業損益	対前年度増減率(%)	経常損益	対前年度増減率(%)	税引後当期利益	対前年度増減率(%)
	21	24,795	▲ 33.5	25,922	▲ 26.0	▲ 1,126	▲ 149.7	▲ 681	▲ 122.2	▲ 558
22	29,312	18.2	27,571	6.4	1,740	▲ 254.5	2,001	▲ 393.4	1,008	▲ 280.3

○各社の決算資料をもとに海事局作成

（注）端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ii) 主な部門収益

(a) 定期船部門

定期船部門については、燃料油価格高騰や円高等によるコスト上昇の影響を受けたが、景気回復に伴う海上荷動きの回復や、減速航海の拡大、サービス合理化等のコスト削減策の実施により、営業収益は1兆1,393億円（対前年度比35.0%増）の増益となった。

(b) 不定期船・専用船部門

不定期船部門については、上期は先進国の緩やかな景気回復と新興国の鉄鉱石や石炭需要により、ばら貨物の海上荷動きも堅調に推移していたが、下期はオーストラリアで発生した洪水等の影響により海上荷動きは落ち込み、市況も下落した。自動車専用船部門は、新興国向け需要を中心に完成車の海上荷動きが増加したことから、営業収益は1兆0,934億円(対前年度比19.4%増)の増益となった。

(c) 油送船部門

油送船部門については、新造船の大量竣工に伴う市況低迷の影響を受けたものの、世界経済の緩やかな回復とともに石油需要の増加に伴う原油等の海上荷動きが増加したことから、営業収益は1,126億円(対前年度比15.1%増)の増益となった。

図表Ⅱ－1－32 営業部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分	平成21年度			平成22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	8,438	▲ 35.3	34.2	11,393	35.0	39.0
	不定期・専用船	9,159	▲ 37.4	37.1	10,934	19.4	37.4
	油送船	978	▲ 34.0	4.0	1,126	15.1	3.9
	計	18,574	▲ 36.3	75.2	23,453	26.3	80.3
	賃借料	5,445	▲ 23.9	22.0	5,053	▲ 7.2	17.3
	その他	679	▲ 22.8	2.7	712	4.9	2.4
	合計	24,698	▲ 33.6	100.0	29,218	18.3	100.0

○各社の決算資料をもとに海事局作成

(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

iii) 為替変動の影響

平成22年度の海運大手3社の営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の比率は、前年に比べ、営業収益が増加し、営業費用の比率も増加したため、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は、14.2%となった。

また、22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86.19円と前年度より6.92円の円高となったことから、3社全体で

は、約 413 億円の営業損益の赤字となった。

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

区分	平成20年度	平成21年度	平成22年度
営業収益	88.5	81.9	84.4
営業費用	74.9	67.4	70.2
乖離幅	13.6	14.5	14.2

○各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	平成21年度			平成22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	24,796	▲ 1,631	216.3	29,312	▲ 1,985	286.7
営業費用	25,922	▲ 1,421	188.5	27,572	▲ 1,572	227.0
営業損益	▲ 1,126	▲ 210	27.8	1,740	▲ 413	59.7

○各社の決算資料をもとに海事局作成

(参考)3社の実績平均レート 2009年度1ドル=93.11円 2010年度1ドル=86.19円

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

ロ) 平成 23 年度の海運大手 3 社の業績見通し

平成 23 年度の海運大手 3 社の業績見通しは、引き続き先進国の緩やかな景気回復と中国・インド等新興国の堅調な経済成長による全体的な海上荷動きの回復が進むものと見込まれるが、東日本大震災による輸送量の減少や不定期船・油送船の市況低迷及び燃料油価格高騰等が収支を圧迫するものと予想されることから、22 年度に比して減益を見込んでいる。

④ 外国クルーズ及び外航旅客定期航路の状況

イ) 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2009 年の世界のクルーズ人口は、約 2 千万人となっており、我が国におけるクルーズ人口は世界全体の約 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いる。また、世界のクルーズの人口は、1990年から約4倍に増加している。

図表Ⅱ－1－35 世界のクルーズ人口の推移

(単位:千人)

国名(又はエリア)	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
アメリカ	3,500	6,900	8,650	9,000	9,500	11,200	11,200	11,350	13,500	13,500
カナダ	150	300	300	300	300	300	300	300	500	770
イギリス	180	800	823	960	1,027	1,069	1,200	1,337	1,477	1,556
ドイツ	190	283	428	429	583	639	639	763	-	-
イタリア	-	250	250	250	353	514	514	640	-	-
フランス	75	223	225	250	250	233	252	252	-	-
その他欧州	180	325	325	325	325	325	901	967	3,175	3,175
オーストラリア	100	200	200	250	500	500	310	293	330	330
アジア(日本を除く)	75	800	800	600	600	600	600	600	600	600
日本	175	216	169	140	160	156	177	184	190	170
合 計	4,625	10,297	12,170	12,504	13,598	15,536	16,093	16,686	19,772	20,101

注1: DOUGLAS WARD「Cruising & Cruise Ships 2010」より引用

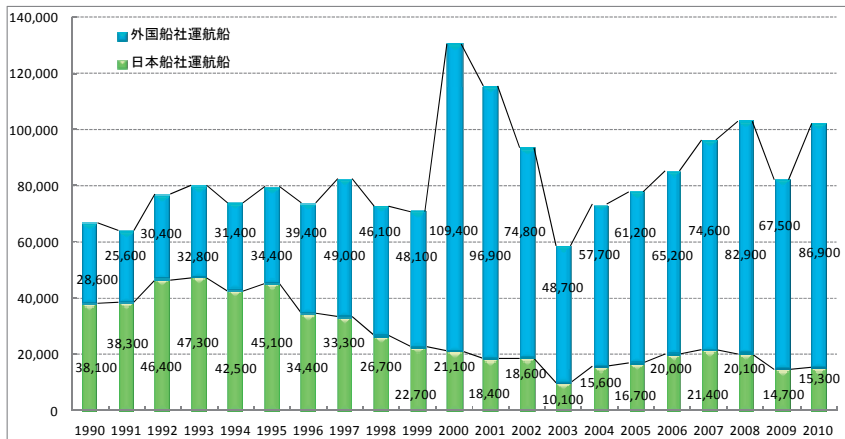
2: 日本の数字は国土交通省海事局調べ

ロ) 我が国クルーズの利用者状況

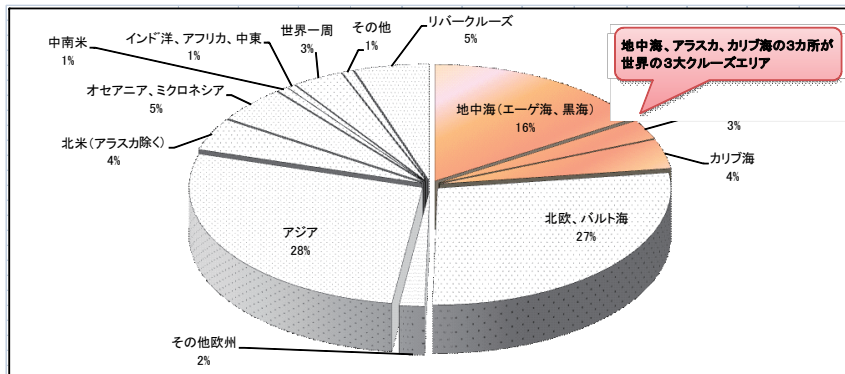
平成22年の我が国のクルーズ人口[※]は約18.8万人で、前年比約13%増加した。日本船社運航の外航クルーズ船利用者は約1.5万人、外国船社運航のクルーズ船利用者は約8.7万人となり前年比約24%増加している。エリア別シェアで見ると欧州が約29%、アジア地域が約28%、地中海地域が約16%の順となった。

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

図表Ⅱ－１－36 外航クルーズ船乗客数推移（1989～2010年）



図表Ⅱ－１－37 外航クルーズエリア別乗客数シェア（2010年）



なお、外航クルーズ全体の人泊数は約88万人泊と昨年より増加、平均泊数は8.6泊と昨年より減少し、目的別に見ると、レジャー目的の利用者が約95%を占めている。

ハ) 外航クルーズの振興

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

平成 15 年には、JOPA と（社）日本旅行業協会の協力により、「クルーズアドバイザー認定制度※」を創設、旅行会社においてクルーズ商品の販売に携わる者を対象に試験及び研修を実施し、平成 23 年 3 月末までに全国で 3,019 名が認定された。クルーズアドバイザーは、クルーズに対する相談や問い合わせに的確に対応するとともに、クルーズ商品の販売を通じてクルーズの魅力を広く紹介することにより、我が国のクルーズの振興に寄与することが期待されている。

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

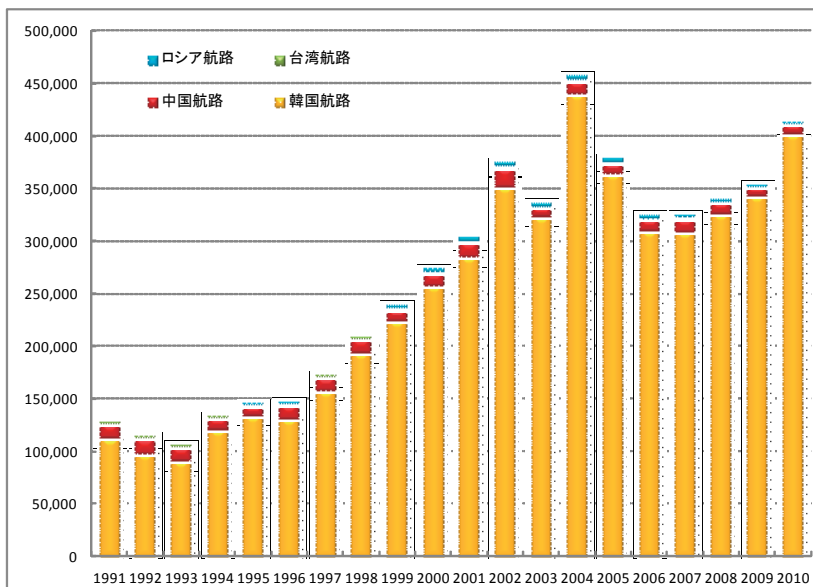
また、地方においては、クルーズ客船利用等を目的として、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄の 5 地区において、地方クルーズ振興協議会が設置され活動を行っている。これらの協議会では、船舶運航事業者、港湾関係者、観光事業者及び関係官庁等が会員になり、官民一体となって、外航クルーズ船の誘致及びクルーズ振興を通じた観光客の誘致方策等について検討を行っている。国土交通省としては、これまで各分野で推進してきた外航客船誘致や観光振興等の取組みをさらに進めるため、引き続き関係者と協力・連携をして、クルーズ振興を図ることとしている。

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

二) 外航旅客定期航路の動向について

日本発着の外航旅客定期航路を利用した日本人乗客数は、約 41.3 万人と前年比約 16.7%増加した。

図表Ⅱ－1－38 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



図表Ⅱ－1－39 外航旅客定期航路の現況

(平成23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～光陽	光陽フェリー	韓国	光陽ビーチ	韓国	フェリー	週2往復(H23.1より運航開始)	
下関～釜山	関釜フェリー一社	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復	
	釜関フェリー一社	韓国	星希	韓国	フェリー		
博多～釜山	カメリアライン一社	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復	
			ビートル	日本	ジェットfoil		毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットfoil		
	JR九州高速船	日本	ビートル5世	日本	ジェットfoil	毎日2～3往復	
			コビーⅢ	韓国	ジェットfoil		
未来高速船	韓国	コビーV	韓国	ジェットfoil	毎日2～3往復		
大阪～釜山	パンスターライン一社	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復	
神戸・大阪～上海	中日国際輸送有限公司	中国	新釜真	中国	フェリー	週1往復	
大阪～上海	上海フェリー一社	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1往復	
神戸～天津	天津津神客貨輪船有限公司	中国	燕京	中国	フェリー	週1往復	
下関～青島	オリエントフェリー一社	日本	ゆうとびあ	パナマ	フェリー	週2往復	
下関～蘇州(大倉)	上海下関フェリー一社	日本	ゆうとびあ24	パナマ	フェリー	週1往復(H21.10より旅客輸送休止)	
境港～東海～ウラジオック	DBSクルーズフェリー一社	韓国	イースタンドリーム	パナマ	フェリー	境港～東海:週2往復 境港～ウラジオ:週1往復	
稚内～コルサコフ	ハートランドフェリー一社	日本	アインズ宗谷	日本	フェリー	年間28航海(6月～9月)	

(注) 1. 国土交通省海事局調べ
2. 運休中の航路は割愛した。

（２）外航海運における主な取り組み

① マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

イ) マラッカ・シンガポール海峡の重要性と同海峡が抱える課題

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶交通が輻輳する海域である一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから同海峡の航行には困難が伴う状況にある。輸入原油の８割以上が通航する我が国にとっても同海峡における航行安全の確保は重要な関心事項である。

このため、我が国はマ・シ海峡の利用国として唯一、関係民間団体等を通じ、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理など、沿岸３カ国に対してこれまで約147億円の支援協力を行ってきたところである。

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

ロ) 国際的な協力メカニズムの創設と活動の開始

従来マ・シ海峡に関する各国の協力のあり方については、沿岸国間、沿岸国と利用国間の利害が交錯し、結論が出ない状況にあったが、平成13年9月の米国同時多発テロを機に、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全の必要性が強く認識され、IMOを中心に議論が本格化し、19年9月のシンガポール会議において「協力メカニズム」の創設が合意された。「協力メカニズム」は、国連海洋法条約第43条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と海峡利用国の協力のあり方を具体化したもので、協力フォーラム※1、プロジェクト調整委員会※2、航行援助施設基金※3、の3要素で構成されている。また、同会議では、沿岸国が海峡利用国に協力を要請する6つのプロジェクトが決定された。

協力メカニズムに基づく航行援助施設基金に対して、我が国は、基金創設（平成21年）より、日本財団が各年予算の1/3を拠出しているほか、（社）日本船主協会、石油連盟、（社）日本損害保険協会、電機事業連合会、（社）日本ガス協会、日本LPガス協会の民間団体も（財）マラッカ海峡協議会を通じて各年50万米ドルを拠出している。我が国以外にも、基金創設よりアラ

ブ首長国連邦、韓国、IMO、非営利団体である中東航行援助サービス（MENAS）が資金拠出をしており、2年目（22年）には更に中国、サウジアラビアも資金拠出を行っている。

22年10月に開かれた第3回協力フォーラムにおいて、我が国は、今後も航行援助施設基金が安定的な発展を行うためには、基金への安定した拠出を確保すること、沿岸国にとって利用しやすいものであること、沿岸国への協力が重要であると述べたところである。

ハ) 協力メカニズムもとの我が国の取り組みの方向性

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

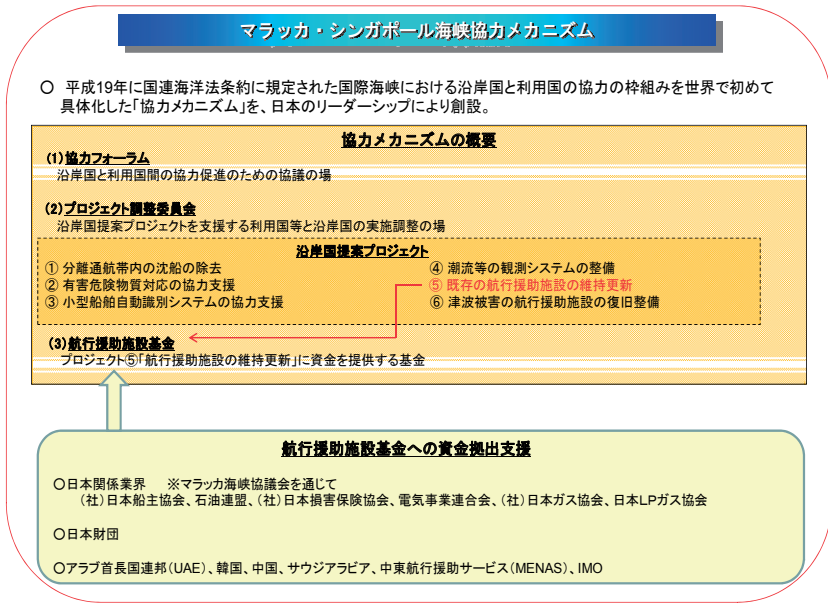
同答申の趣旨を踏まえ、マ・シ海峡の第一の利用国である我が国は、これまでの長期にわたる協力の実績と、沿岸国との間で築かれた信頼関係を活かし、安全対策の支援協力において今後も国際的なリーダーシップを発揮することが必要である。すなわち、既存の航行援助施設の維持更新など各プロジェクトへの支援や協力メカニズムへの参画等を通じて沿岸国への支援を継続するとともに、沿岸国と利用国間の利害調整など積極的に活動することとしている。また、協力メカニズムを有効に機能させるため、今後とも幅広い利用国に対して同メカニズムへの参加を促すこととしている。さらに、国内においても、これまで支援を実施してきた民間団体に加え、新たな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

（※1）：沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場

（※2）：沿岸国提案プロジェクト（下図参照）を支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場

（※3）：航行援助施設の維持更新（下図プロジェクト5：）に資金を提供する基金

図表Ⅱ－１－４０ マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム



② 国際的課題への対応

イ) 多国間協議

i) WTO (世界貿易機関)

(a) 最近の動きと今後の見通し

現在 WTO においては、2001 年 11 月に開催された第 4 回閣僚会議(カタール・ドーハ)における合意に基づき、新ラウンド(ドーハ開発アジェンダ)の貿易自由化交渉が行われている。サービス貿易分野の交渉は、リクエスト(自由化要求)・オファー(自由化約束)方式により進められており、2003 年 3 月の各国の第 1 次オファー提出期限以降、主に二国間協議を通じて、実質的な自由化交渉が進められている。海運分野を含むサービス分野の自由化交渉は、農業分野等のモノの貿易自由化交渉等と併せた一括受諾(シングル・アンダーテイキング)の対象とされている。現在、今次ラウンドの 2011 年中の妥結を目標に議論が行われており、海運分野を含むサービス分野についても、前回ラウンド(ウルグアイ・ラウンド)の自由化約束を上回るレベルで最終合

意すべく、積極的に協議が進められている。

(b) 海運分野の状況

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において累次行われてきたが、各国の自由化約束の内容が不十分として米国が実質的に交渉に参加せず、海運主要国間において自由化に対する総意の形成が図れなかったことなどから、WTO サービス貿易協定（GATS）の枠外に置かれることとなり、最恵国待遇を始めとするその主要規定が適用されていない状況にある。「海運自由の原則」（※）を外航海運政策の基本とする我が国は、海運に関心の高いメンバーを集め、海運関心国会合（海運フレンズ：豪、カナダ、中国、EC、香港、アイスランド、日本、韓国、メキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スイス及び台湾の14カ国（地域））を主宰し、活発な議論を重ねている。2008年7月、シグナリング閣僚会合（サービス貿易交渉に関する閣僚会合）が開催され、各国より自国のサービス貿易の自由化の改善予定及び他国への期待が示され2010年11月G20ソウルサミットにおいて、ドーハ・ラウンド早期妥結に向けた横断的な交渉を推進することが確認された。

米国が何ら自由化約束をしておらず、サービス分野で最恵国待遇規定が適用されていない状況にある海運分野においては、米国に対して自由化約束の提出の可能性を探りつつ、米国が最終的に海運分野で自由化約束を行わない場合の対応として、米国を各国の自由化約束の対象外とすることで暫定的に対応する案について、2011年初より具体化の検討を精力的に行った。また、二国間協議において、我が国の主要関心国（ブラジル、中国、インド、インドネシア、マレーシア、タイ）に対し、貨物留保措置（貨物運送を自国籍船に限定する措置）や外資規制撤廃を求めた。これらの一連の交渉により、海運サービスの自由化の拡大に向け、各国が今後より一層積極的に取り組んでいくことが期待される。

※ 「海運自由の原則」

海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。

(c) 自由貿易協定(FTA)／経済連携協定(EPA)交渉

我が国は WTO による多角的な自由貿易体制を補完するものとして、FTA/EPA 交渉を推進しており、海運分野ではこれまでに、フィリピンの海運代理店業にかかる外資規制の完全撤廃、ブルネイの LNG を含む外航貨物輸送の自由化約束獲得等、一定の成果を得てきている。現在、豪州、GCC (※) 及び韓国との間で交渉を行っており、海運分野においても、外資規制や自国籍船への貨物留保等、我が国企業が事業を展開する上で障壁となっている規制の撤廃・緩和に向けて積極的に交渉を推進し、海運サービスの自由化を求めている。

※ GCC

湾岸協力会議の略。ペルシャ湾岸のサウジアラビア・クウェート・バーレーン・カタール・アラブ首長国連邦・オマーンから成る。1981年に結成。加盟国の緊密な協力と協調を前提とし、軍事、経済、文化などの分野で共通の制度を設置することを目的とした地域協力機構。

ii) 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「海事・港湾専門家会合」（議長国は我が国）として、海運分野における「ボゴール目標」（※）の実現に向けた取り組みとともに、海上物流の効率化、環境保護・省エネ、船員育成を含めた海上安全など海事分野全般を取り扱い、その下にはサブコミッティーとして海事保安を取り扱う「海事保安専門家会合」が設置されている。

2011年6月には、第34回交通WG海事・港湾専門家会合がオーストラリア・ブリズベン市にて開催された。同会合では、専門家会合において、定期船に関する APEC ガイドライン案に関する議論がなされ、一括して了承後、交通WG全体会合で採択された。また、我が国より提案した、包括的に各国の自由化の取り組みの一層の促進を図るため、開発途上国の海事当局の政策立案者を対象とした「APEC 海運共通原則研修」について、2011年5月に APEC 予算管理委員会 (BMC) の仮承認を既に得ているところ、正式申請書を BMC へ提出することが承認された。

※ 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。

iii) CSG（先進18ヶ国海運当局間会合）

CSG（Consultative Shipping Group：先進18ヶ国海運当局間会合）は、海運自由の原則を推進する国々から構成され、海運全般に関する政策対話を行う場として活用されている。

2010年6月には、CSGと米国との会合（US-CSG）が米国ワシントンDCにおいて開催され、WTO海運サービス交渉、ソマリア沖海賊対策、米国の100%コンテナスキャニング、シップリサイクル、メキシコ湾原油流出事故等について意見交換が行われた。また、翌日には環境問題に関するセミナーが開催され、業界団体や政府における環境問題への取り組みと課題等についてプレゼンテーションが行われた。

ロ) 二国間の課題

i) 米国

(a) 海事運輸保安法（Maritime Transport Security Act of 2002）

2001年9月の米国同時多発テロ事件以降の米国国内における海事テロ活動に対する懸念の高まりを受け、港湾等におけるセキュリティ対策を向上させることを目的として、船舶に対する入港許可前の積荷目録の提出、米国港湾に入港する船舶に米国沿岸警備隊（USCG）が乗船する権限の具体化等海上輸送テロ対策を内容とする海事運輸保安法が2002年11月に発効した。

本法に規定されている対策や措置を講じる上で必要とされる資金の確保に関連して、貨物や船舶への課徴金問題が再燃することのないよう動向を注視している。

(b) その他の米国におけるテロ対策について

2006年12月、米国税関・国境保護局（CBP）がセキュリティ対策として「10+2」ルールと呼ばれる輸入貨物に関する追加情報提出制度の導入を発表した。同ルールは荷主から10項目、船社から2項目の情報をCBPに提出させることにより、ハイリスク貨物の絞り込み、セキュリティ強化を図るとしている。1年の暫定規則施行期間を経て、2010年1月から完全実施されており、その動向を注視している。

また、2007年8月には、2012年7月までに原則全ての米国向けコンテナ

貨物について、外国港にて積載前に検査を実施することを要求する条項を含む「9/11 委員会勧告実施法」が成立した（2010年12月、国土安全保障省が2年後の実施延期を議会へ要請）。同条項は、その運用次第では、日本を含む世界から米国への物流を大きく阻害するおそれがあるため、我が国としては、あらゆる機会をとらえて、米国に円滑な物流を阻害しないことを確保するよう求めている。

(c) FMC制裁措置問題

1996年11月、米国連邦海事委員会（FMC）が、我が国の民間における港湾慣行等を問題として、我が国海運企業3社に対し課徴金を課した件については、その後の日米間の協議を経て、1999年5月になって、制裁措置を根拠づけたFMC規則はようやく形式的には撤回されたが、2001年8月には、報告内容を強化するとともに、新たに外船9社に対しても報告を求める命令がなされた。当該報告命令は、2011年1月に停止されたものの、制裁措置にかかる1920年商船法（ジョーンズ法）については未だ改正されていない。我が国としては、当該制裁措置は日米友好通商航海条約に反する違法な措置であり撤回するよう申し入れている。

(d) 新運航補助制度（MSP:Maritime Security Program）

国家緊急時に徴用できる自国商船隊の整備を目的として、自国海運企業に対し運航費のうち一定額を補助する新運航補助制度（MSP）が1996年に創設され、今後も船社に対する補助の拡大が予定されている。我が国としては、かかる巨額の政府補助が、外航海運の自由かつ公正な競争を歪めるおそれがあることから、WTO サービス交渉や日米二国間協議等を通じて米国に撤回を申し入れている。

(e) アラスカ原油輸出禁止解除法

1995年アラスカ原油輸出禁止解除法は、アラスカ原油の国外への輸送にあたっては米国人が乗り組む米国籍船でなければならない旨規定している。これは、従来の軍及び政府貨物についての貨物留保措置に止まらず、原油という一般商業貨物に対してまで貨物留保措置を導入するものであり、極めて保護主義的性格が強いものであるため、あらゆる機会をとらえ、米国に撤回を申し入れている。

(f) 1998 年外航海運改革法

1984 年米国海運法の改正法として 1999 年 5 月より施行された外航海運改革法は、国際貨物定期輸送について運賃率表の届出を廃止するほか、同盟に関し構成員たる個々の海運企業の自由をより拡大する規律を内容としているが、これに加え、自国海運企業の利益を守るため外国海運企業の慣行等を一方的に規制する権限を有している FMC が運賃設定のあり方にまで介入することを明確化している。FMC が海運マーケットの実情を無視して我が国を含む外国海運企業の運賃設定のあり方等を一方的に規制することのないよう、FMC の活動を注視している。

(g) バラスト水規制

バラスト水管理に関する規制に関し、米国には国際的基準よりもはるかに厳格な基準が存在する。

米国水質浄化法 (Clean Water Act) により、米国沿岸で排出されるバラスト水について、2012 年より IMO バラスト水管理条約 (未発効) と同程度の処理、さらに 2016 年より同条約以上の処理が要求される。さらに、ニューヨーク州およびカリフォルニア州については、それぞれ 2012 年、2020 年より IMO 基準よりもはるかに厳しい規制値 (水生生物を限りなくゼロ) を要求する規則を独自に制定し、実施しようとしている。

このような IMO 基準を遙かに上回る規制は、海運サービスの提供者に対し過大な負担となるとともに、円滑な貿易を阻害することにも繋がるため、国際的に調和した統一的基準とすることを求めている。

ii) EU**(a) 日・EU 海事政策対話**

日・EU (欧州連合) 海事政策対話は、有力な海運国である日本と EU の海事当局間で、相互に関心のある「海事政策」及び「海上安全」に関する事項について、意見交換及び情報交換を行うことを目的としている。

2011 年 4 月 7 日に東京で開催された第 6 回政策対話では、自国籍船及び自国籍船員確保のための施策、WTO 海運サービス交渉における協力等の海事政策及び外航海運における温室効果ガスの削減、シップリサイクル等の環境・安全問題について意見を交換した。

(b) EU の海運競争政策

欧州委員会（EC）は、海運同盟に対する EU 競争法の包括適用除外を定めた理事会規則 4056/86 を 2008 年 10 月に廃止し、同年 7 月に公表された EU 競争法適用に関するガイドラインに基づいて、外航海運に競争法を適用している。しかし、2009 年 9 月、コンソーシアに対する EU 競争法包括適用除外を規定する規則が 5 年間延長され、引き続き欧州においてもコンソーシアに対する競争法適用除外は維持されている。

国土交通省は、理事会規則 4056/86 の廃止が、運賃、サーチャージ類の料金や安定的なサービス提供にどのように影響しているか、また EU 当局や、各国の競争法適用除外廃止に関する対応等を注視している。

iii) 中国

中国は、急速な経済成長を背景に貿易量が大きく増加しており、最も注目されている海運市場である。また、COSCO や China Shipping 等の大規模船社を有し、多くの船員を供給するなど、海運主要国としての地位を確立しつつある。このような状況の中、アジアの海運主要国である両国が、海事政策についての意見を共有するとともに、外航海運を取り巻く世界的な課題について相互理解を図るべく、2008 年より、官民合同による「日中海運政策フォーラム」を開催している。

2011 年 1 月に東京で開催された第 3 回フォーラムでは、税制等両国の海運振興策について意見交換が行われたほか、中国におけるコンテナ運賃届出制度、外航海運の独禁法適用除外制度、シップリサイクル等について情報交換が行われた。

iv) インド

急速に経済成長を遂げるインドは、我が国にとって重要なパートナーであり、我が国外航船社が新たな事業展開を視野に入れている一方、外国企業の活動に一定の制約が存在する等の課題も存在している。また、インドはシップリサイクル（船舶の解体）の主要実施国であり、我が国もインドにおけるリサイクル施設の整備等に積極的に協力しているところである。このような中、日印両国における外航海運に係る政策課題について意見交換を行うとともに、両国の海運当局・関係者間の連携を強化するため、2010 年より、官民

合同による「日印海運政策フォーラム」を開催している。

2010年12月にデリーにて開催された第2回フォーラムでは、船腹量が不足しているインド内航海運の振興を図りたいとして、インド側より我が国の内航海運政策について質問があり、我が国より、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の概要を説明したところ、インド側より強い関心が示された。また、日本側民間事業者よりインド側に対し、各主要港湾や内陸輸送におけるインフラ整備の状況について情報提供を求めるとともに適時適切な整備を依頼した。シブプリサイクルに関しては、関係条約の早期発効の重要性と当該分野における両国の今後の協力について認識を共有した。また、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策に関し、同海峡における「協力メカニズム」の重要性について認識を共有するとともに、インド政府及び民間セクターからの資金協力を求めた。

(3) わが国外航海運に関する支援措置

① 税制措置

図表Ⅱ-1-41 ①外航海運への税制措置

事 項	対 象	特例措置の内容
船舶の特別償却	外航環境低負荷船	取得価格の18% (※4)
買換え資産の課税の特例	圧縮記帳 (※1)	譲渡差益の80%
登録免許税の課税の特例	国際船舶 (※2)	3/1000
船舶の特別修繕準備金	特別修繕費	3/4
固定資産税の課税の特例	外航船舶	課税標準 1/6
	外国貿易船 (※3)	課税標準 1/10
	国際船舶 (※2)	課税標準 1/15
	外航用コンテナ	課税標準 4/5
トン数標準税制	認定事業者	みなし利益 (※第I部第1章第1(5)②参照)

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

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

※3 外国貿易船：1年間の稼働日数のうち、外航に従事した日数が50%を超える船舶。

※4 但し、外国籍船については16%。

図表Ⅱ-1-42 ②各国の外航海運における税制度比較

国名	法人税実効税率	5年間の償却可能範囲(含特別償却率)	登録免許税又は登録料(※3)	固定資産税	トン数標準税制導入の有無
日本	39.54%	67.5 (特別償却18%含む)(※1)	100	課税	有
ノルウェー	28%	53.00%	17.5	非課税	有
デンマーク	25%	52.00%	47.8	非課税	有
ドイツ	30.18%	76.00%	26.4 (ヘッセン州の税率)	非課税	有
オランダ	25.5%	100.00%	0	非課税	有
フランス	34.43%	87.00%	0	非課税	有
イギリス	28%	76.00%	0.6	非課税	有
アメリカ	39.1% (※2)	84.00%	0.1	州により課税	有
シンガポール	外航海運業所得免除	100%	22.9	非課税	無
中国(香港)	外航海運業所得免除	100%	1.2	非課税	無

(※1) 定率法の場合。

(※2) 連邦法人税率。

(※3) 日本の税額を100とした場合の各国の指数。

② 国際船舶制度

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

コラム:

世界の海で戦う日本商船隊

海洋立国である日本では、古くから外航海運業が発達してきました。

外航海運業は、

- ①船舶を運航して貨物を運送することにより運賃収入を得る「船舶運航事業者(オペレーター)」と、
- ②船舶を建造・保有し、オペレーターに貸し渡すことにより用船料収入を得る「船舶貸渡事業者(オーナー)」

に大きく分けることができます。

オペレーターは、自社又は自らの海外子会社で船舶を保有するほか、他のオーナーが保有する船舶を長期契約により借り受け運航しています。日本のオペレーターには、昨年大河ドラマ「龍馬伝」にも登場した岩崎弥太郎が創業した日本郵船をはじめ、商船三井、川崎汽船といった大手3社を中心に約200社あり、これらのオペレーターが運航する船舶から構成される「日本商船隊」は、2,742隻(平成22年6月末日時点)と世界有数の船隊規模を誇っています。

一方で、オーナーは、ビルを建てて管理し、賃貸する不動産業に例えられます。古くは村上水軍の拠点だったことなどから歴史的に海運業が盛んな土地柄である瀬戸内海地方を中心に多くが所在しており、その中でも四国を拠点とするオーナーは、「四国船主」「愛媛船主」と呼ばれ、世界の海運業界に広く知られています。特に、愛媛県今治市は、古くからオーナーをはじめ造船業・船用工業等の海事産業が数多く集まり、「海事産業クラスター」を形成しており、近年は、「海事都市」として海事産業の発展に力を注いでいます。

外航海運業は、世界でひとつの市場であり、厳しい国際競争に晒されていますが、日本商船隊は、オペレーターがオーナーから船舶を長期契約・低コストで借り受けて船隊規模を維持するといった日本独特のシステムにより、世界の海で活躍しています。

【参考】愛媛県今治市ホームページ(海事都市 今治)

<http://www.kajitoshi-imabari.jp/>

2. 国内旅客輸送

(1) 国内旅客輸送の現状

① 旅客船事業の現状

イ) 旅客船事業の概況

旅客船事業は、平成 23 年 4 月 1 日現在、968 事業者（対前年比 4 事業者増）によって、1,693 航路（対前年比 22 航路増）が経営され、これに就航している船舶は 2,293 隻（対前年比 12 隻増）となっている。

業種別に見ると、一般旅客定期航路事業については、事業者数、隻数は減少しているものの、航路数は微増している。しかしながら、フェリー航路事業については、事業者数、航路数、隻数とも減少しており、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－1－43 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	19	456	637	1,306
	20	436	592	1,260
	21	432	573	1,235
	22	426	568	1,207
	23	424	571	1,197
特定旅客定期航路事業	19	9	12	11
	20	7	9	12
	21	7	9	12
	22	6	8	10
	23	6	7	8
旅客不定期航路事業	19	520	1,047	1,090
	20	526	1,048	1,094
	21	531	1,080	1,086
	22	532	1,095	1,064
	23	538	1,115	1,088
計	19	985	1,696	2,407
	20	969	1,649	2,366
	21	970	1,662	2,333
	22	964	1,671	2,281
	23	968	1,693	2,293
うちフェリー航路事業	19	158	187	364
	20	146	169	350
	21	152	177	338
	22	149	173	317
	23	147	171	306

ロ) 輸送実績

平成 21 年度の輸送実績は、輸送人員で 9,218 万人（対前年度比 6.9%減）、輸送人キロで 30 億 7,322 万人キロ（対前年度比 12.5%減）となった。

図表Ⅱ－１－４４ 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区 分	年度	輸送人員	輸送人*		
			対前年度 伸び率	輸送人*	対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	17	94.0	2.2	3,870	4.4
	18	89.6	▲ 4.7	3,631	▲ 6.2
	19	91.5	2.1	3,655	0.7
	20	89.4	▲ 2.3	3,363	▲ 8.0
	21	83.1	▲ 7.0	2,920	▲ 13.2
特定旅客定期航路事業	17	0.2	▲9.1	1	▲53.8
	18	0.1	▲14.1	1	▲11.9
	19	0.1	▲ 19.3	0	▲ 23.3
	20	0.1	▲ 6.8	0	▲ 8.5
	21	0.2	58.6	1	237.0
旅客不定期航路事業	17	9.0	3.4	154	▲3.8
	18	9.5	5.5	151	▲1.9
	19	9.2	▲ 2.7	178	18.0
	20	9.5	3.3	147	▲ 17.4
	21	8.9	▲ 6.3	152	3.4
計	17	103.2	2.3	4,025	4.0
	18	99.2	▲ 3.9	3,783	▲ 6.0
	19	100.8	1.6	3,834	1.3
	20	99.0	▲ 1.7	3,510	▲ 8.5
	21	92.2	▲ 6.9	3,073	▲ 12.5

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、自動車航送実績では、台数でトラックが 4,122 千台（対前年度比 14.1%減）、乗用車・その他が 8,258 千台（対前年度比 16.6%減）となり、台キロではトラックが 863 百万台キロ（対前年度比 8.7%減）、乗用車・その他で 600 百万台キロ（対前年度比 5.8%減）となった。

図表Ⅱ－１－４５ 自動車航送実績

(単位：千台、百万台キロ、%)

年度	トラック	対前年度	乗用車 その他	対前年度	計	対前年度
		伸び率		伸び率		伸び率
17 台数	5,367	2.7	11,190	7.4	16,557	5.8
台キロ	1,119	3.0	809	4.9	1,928	3.8
18 台数	5,245	▲ 2.3	10,251	▲ 8.4	15,496	▲ 6.4
台キロ	1,094	▲ 2.2	757	▲ 6.4	1,851	▲ 4.0
19 台数	5,072	▲ 3.3	9,992	▲ 2.5	15,064	▲ 2.8
台キロ	1,055	▲ 3.6	722	▲ 4.6	1,777	▲ 4.0
20 台数	4,797	▲ 5.4	9,897	▲ 1.0	14,694	▲ 2.5
台キロ	945	▲ 10.4	637	▲ 11.8	1,582	▲ 11.0
21 台数	4,122	▲ 14.1	8,258	▲ 16.6	12,380	▲ 15.7
台キロ	863	▲ 8.7	600	▲ 5.8	1,463	▲ 7.5

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27航路増加しているが、営業収入は約409億円減少している。

営業損益及び経常損益については、前年度よりは赤字額が減少しているが、経常収支率は97.9%となり、依然として厳しい経営状況が続いている。

図表Ⅱ－１－４６ 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	17	517	262,769	▲ 14,084	▲ 16,320	94.3
	18	544	285,947	▲ 12,723	▲ 14,807	95.1
	19	503	282,841	▲ 13,174	▲ 14,841	95.1
	20	500	282,136	▲ 20,749	▲ 22,246	92.8
	21	527	239,400	▲ 4,259	▲ 4,732	98.1
特定旅客定期航路事業	17	4	102	9	6	106.2
	18	4	117	17	15	114.2
	19	4	113	18	16	116.6
	20	5	130	27	24	123.0
	21	7	252	12	10	104.1
旅客不定期航路事業	17	636	22,473	▲ 763	▲ 1,203	95.0
	18	687	24,754	▲ 15	22	100.1
	19	642	24,012	47	151	100.6
	20	665	23,054	▲ 349	▲ 351	98.5
	21	663	24,771	▲ 4,146	▲ 2,673	90.9
計	17	1,157	285,344	▲ 14,838	▲ 17,517	97.7
	18	1,235	310,818	▲ 12,721	▲ 14,770	95.5
	19	1,149	306,966	▲ 13,109	▲ 14,674	95.5
	20	1,170	305,320	▲ 21,071	▲ 22,573	93.2
	21	1,197	264,422	▲ 8,393	▲ 7,394	97.9

（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、平成 23 年 4 月 1 日現在、9 事業者で 11 航路が経営されており、就航船舶は 39 隻となっている。

ロ) 輸送実績

平成 22 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、就航隻数の増減はなかった。

航送台数、航送台キロについては、前年度とほぼ同数であったものの、旅

客輸送については大幅な減少が生じ、依然として厳しい状況が続いている。

図表Ⅱ－１－４７ 長距離フェリー航路の輸送実績

(単位：千台、百万台キロ)

区 分		平成21年度			平成22年度		
航路数		11 航路			11 航路		
航路距離		8,420 km			8,420 km		
就航隻数		37 隻			37 隻		
		(平成 22 年4月1日現在)			(平成 23 年4月1日現在)		
区 分		輸送 実績	構成比	対前年度 伸び率	輸送 実績	構成比	対前年度 伸び率
航 送 台 数	普通トラック	1,090	60.7%	-10.6%	1,107	61.3%	1.6%
	乗用車・その他	706	39.3%	-7.1%	698	38.7%	-1.1%
	計	1,796	100.0%	-9.2%	1,805	100.0%	0.5%
	8トントラック 換算計	1,388		-10.0%	1,401		0.9%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	700	62.1%	-5.9%	712	62.3%	1.7%
	乗用車・その他	428	37.9%	-2.7%	431	37.7%	0.7%
	計	1,128	100.0%	-4.7%	1,143	100.0%	1.3%
	8トントラック 換算計	883		-5.4%	883		0.0%
旅 客	輸送人員	2,328	千人	-12.3%	1,236	千人	-46.9%
	輸送人キロ	1,253	百万人キロ	-11.1%	686	百万人キロ	-45.3%

(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. 東日本大震災の影響により、一部において航路の変更が生じている。

3. 速報値である。

ハ) 経営状況

平成 22 年度の長距離フェリー事業者の収支状況について見ると、営業収入は昨年度よりも微増し営業費用は減少したため、営業損益は約 3 億 9 千万円と、2 期ぶりの黒字となったが、経常損益は約 1 億 5 千万円の赤字となっ

た。

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

なお、22年度末における財務状況は、図表Ⅱ－1－49のとおりである。

図表Ⅱ－1－48 長距離フェリー事業者収支状況（9社）

（単位：百万円、％）

区分	平成21年度	平成22年度	対前年度比
営業収入	122,479	123,253	100.6%
営業費用	125,074	122,859	98.2%
営業損益	▲ 2,595	394	—
経常損益	▲ 3,813	▲ 148	—
当期損益	▲ 5,801	▲ 1,628	—

（注）1. 決算期が12月の2社を含む。

2. 速報値である。

図表Ⅱ－1－49 長距離フェリー事業者財務状況（9社）

（単位：百万円、％）

区 分		金額	構成比
資 産	流動資産	28,697	19.8%
	固定資産	115,697	79.8%
	資産合計	144,921	99.6%
負 債	流動負債	47,910	33.1%
	固定負債	67,217	46.4%
	負債合計	117,311	80.9%
純資産		27,610	19.1%
負債・純資産合計		144,921	100.0%

（注）1. 決算期が12月の2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、離島航路事業は平成 23 年 4 月 1 日現在、248 事業者によって 307 航路が経営されており、就航船舶は 578 隻（約 20 万総トン）となっている。

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

図表Ⅱ-1-50 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	165	31	52	248

図表Ⅱ-1-51 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
21	311	601	220,476	369
22	309	579	204,674	353
23	307	578	200,086	346

ロ) 輸送実績

平成 21 年度の旅客輸送実績は、輸送人員で 3,722 万人（対前年度比 21.2%減）、輸送人キロで 7 億 6,909 万人キロ（同 34.3%減）となっている。

図表Ⅱ-1-52 離島航路の旅客輸送実績

（単位：千人、千人キロ、%）

年度	輸送人員		輸送人キロ	
		対前年度伸び率		対前年度伸び率
H19	48,815	0.2	1,230,680	0.2
H20	47,220	▲ 3.3	1,170,082	▲ 4.9
H21	37,216	▲ 21.2	769,089	▲ 34.3

ハ) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、平成 21 年度の経常収支率は、96.4%となった。

図表Ⅱ－１－５３ 離島航路の収支状況

(単位：百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
H19	86,155	▲ 14,587	▲ 14,664	85.8
H20	86,870	▲ 16,201	▲ 16,311	84.5
H21	68,581	▲ 2,633	▲ 2,611	96.4

二) 小規模事業者の現状

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

図表Ⅱ－１－５４ 届出事業者数の推移

区 分	17年4月	18年4月	19年4月	20年4月	21年4月	22年4月	23年4月
届出事業者	2,464	2,695	2,681	2,913	3,033	3,178	3,243

(2) 国内旅客輸送における取り組み

① 活力ある離島航路の実現

イ) 航路の維持・整備のための公的補助

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

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

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

図表Ⅱ－１－55 離島航路補助金交付実績等

(単位:百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付金額
18	97	107	4,692
	(97)	(107)	(4,692)
	(0)	(0)	(0)
19	102	112	5,570
	(101)	(111)	(5,569)
	(1)	(1)	(1)
20	109	119	7,081
	(108)	(118)	(7,080)
	(1)	(1)	(1)
21	162	106	7,301
	(96)	(106)	(5,496)
	(66)	(74)	(1,805)
22	115	124	4,771
	(93)	(102)	(4,575)
	(22)	(22)	(196)

(注) 1. () は内訳であり、上段は離島航路補助、下段はバリアフリー化建造費補助(平成21年度より離島航路構造改革補助)
 2. 平成18～21年度は補正予算額を含む

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

22年度の補助金の実績としては、離島航路補助(欠損補助)と公設民営化に係る構造改革補助とあわせて48億円の補助を行った。

23年度より離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道のそれぞれの支援制度を統合した「地域公共交通確保維持改善事業」を創設し、この事業のなかで引き続き航路維持を図ることとした。

23年度においては、「地域公共交通確保維持改善事業」を創設し、全体予算305億円のうち、離島航路事業として60億円を計上したところである。

ロ) 活力ある離島航路の実現

離島航路においては、離島航路事業者が補助制度等を活用し航路の維持・整備に努めるとともに、航路の利便性の向上を図りつつ、より一層の経営改善に努めることが重要であるが、離島航路の維持については、運営主体である離島航路事業者に加え、関係地方公共団体等関係者が一体となって各地域

の離島振興策に沿った観光客の誘致等の需要拡大策を講じることにより、活力ある離島航路の実現が期待されている。

このため、平成 20 年度より、市町村等地域が主体となって、離島航路の需要喚起や航路等の合理化、利便施設の整備、バリアフリー化等を支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設し、21 年度は当初予算で 44 億円、第 1 次補正予算で 25 億円、22 年度は 40 億円（いずれも旅客船はその内数）を計上して離島航路の活性化を図っているところである。

② 旅客船のバリアフリー化の推進

イ) 背景

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

こうした背景から、18 年 6 月 21 日にバリアフリー法が施行され、同法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において 22 年末までの整備目標等が定められていたが、目標期限が到来したことから、バリアフリー法施行の経験、各方面からの要請・ご指摘等を踏まえ、「スパイラルアップ」の考え方の下に、a) 施設等の一層のバリアフリー化の促進、b) 基本構想の作成促進、c) 教育訓練・心のバリアフリーの促進を柱として基本方針を見直し、新たな整備目標等を定めた基本方針が 23 年 3 月 31 日より施行された。

旅客船分野のバリアフリー化については、旅客船を取り巻く環境が、景気低迷や利用客の減少など厳しい状況にあることからなかなか進まず、高齢者や障害者等の旅客船利用時における利便性は必ずしも良好とは言えない状況にあるものの、最近では、地域公共交通活性化・再生のための地域公共交通活性化・総合事業でバリアフリー設備を完備した旅客船の建造を推進するなど地域の創意工夫ある自主的な取り組みが行われている。

ロ) バリアフリー基準及び基本的方針

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

これまでの基本方針において旅客船は、平成 22 年までに、総隻数約 1,000 隻のうち約 50%に当たる約 500 隻（年間平均建造数が平均 50 隻より推計）をバリアフリー化されたものとする整備目標を掲げていたが、近年の旅客船事業の不振、燃料油価格の高止まり等の影響による費用負担増等により、使用船舶の建造が低迷していることから、22 年 3 月末現在、791 隻中 142 隻（18.0%）にとどまっている。

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

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

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

図表Ⅱ－１－56 国内旅客船のバリアフリー化

乗船口

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



通路

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



バリアフリー客室

車椅子による移動を容易にするための空間を設け、通報装置を設置しています。



バリアフリースイートイレ

車椅子使用者や高齢者等が利用しやすいよう空間を設けるとともに、手すりを設置しています。



③ 国内旅客航路の活性化

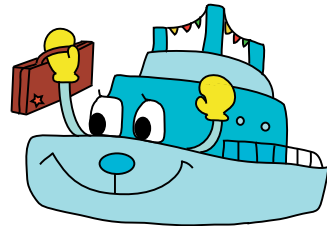
国内旅客船は、利用者の減少・景気の後退等により、厳しい経営状況が続く一方、四面を海に囲まれた我が国における貴重な交通モードとして、また、スローライフを満喫できる移動空間として、より多くのユーザーから期待されており、我が国の魅力を発信するツールとしても注目されている。

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

そのひとつとして、旅客航路全体のイメージアップを図り、船旅の魅力を紹介するため、全国の旅客航路を対象にした「船から見る風景 100 選」の募集を行い、平成 20 年度までに、全 100 選を選ぶとともに「ベストショット賞」「ベストコメント賞」を選定した。

★船旅王子★

旅行業者に実際の船の旅を体験してもらおう場として、22 年 10 月にファミトリップ（体験航海）を開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。



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

コラム；

東京スカイツリー®と下町を巡る観光船

東京スカイツリー（東京都墨田区押上）は、平成20年7月14日より着工され、23年3月18日には完成時高さ634mに到達、24年5月22日に開業が予定されている、自立式電波塔としては世界一の高さ、人工建造物としても世界第2位の高さを誇る。

その東京スカイツリーのそばを流れる隅田川を起終点とする航路は、浅草・両国エリアからお台場エリア等を巡り、東京港内を周遊する水上バスや、屋形船といった観光船が多数存在し、利用者数は毎年120万人以上にのぼる。



隅田川に架かる吾妻橋付近を航行する水上バスと東京スカイツリー®

（画像提供：東京水辺ライン）

乗船すれば、四季折々の景色や東京スカイツリーの姿を船から堪能できる。船からの景色は、陸上から眺める景色とは違い、毎日の慌ただしい生活から開放された、ゆったりとした時間が流れ、更なる観光気分を味わうことができるだろう。

新たな観光資源として期待される東京スカイツリーの開業により、旅客輸送量の増加とともに周辺地域と連動した経済の活性化が期待される。



隅田川沿いの夜景に浮かび上がる東京スカイツリー[®]

(CG画像提供：東武鉄道株式会社、東武スカイツリー株式会社)

(東京スカイツリー[®]の概要)

タワーの高さ	634m
施設内容	展望施設、第1展望台、第2展望台、放送施設等
第1展望台	高さ350m。大パノラマが目の前に広がり、美しい景色を眺めながら楽しむレストラン、気軽に立ち寄れるカフェやショップ等が用意されている。
第2展望台	高さ450m。関東一円を見渡す広大なビューが楽しめる。ガラスで覆われた空中回廊では、空中散歩をしているような体験ができる。

3. 内航海運

(1) 内航海運の現状

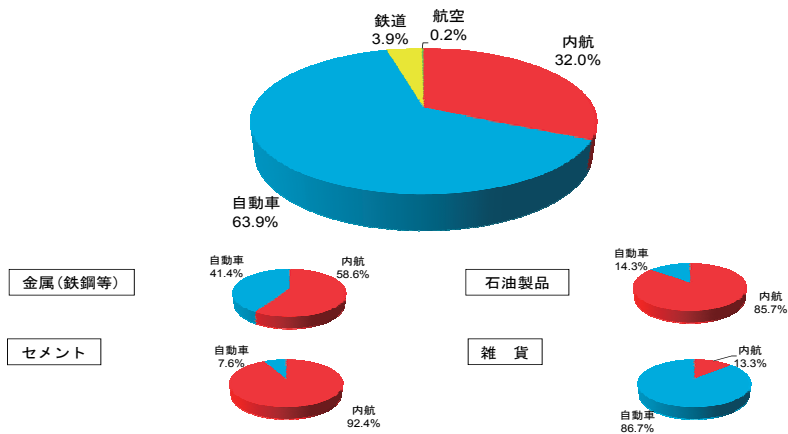
① 内航海運の概況

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

内航海運は国内貨物輸送の32.0%（平成21年度、トンキロベース）を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な、産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等については、その約8割を輸送している。

また、図表Ⅱ-1-59を見てもわかるように、内航海運によって輸送される品目の多くが産業基礎物資で占められている。

図表Ⅱ-1-57 輸送機関別シェア（平成21年度：トンキロベース）



○ 国土交通省資料より作成

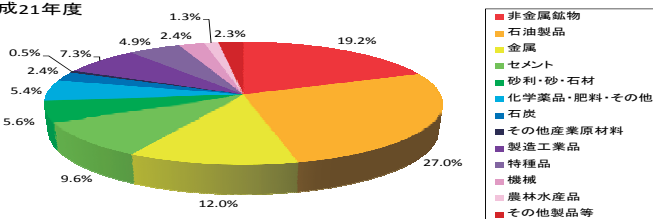
図表Ⅱ－１－58 輸送機関別貨物輸送量の推移

年度	輸送量(万ト)					輸送活動量(百万ト・%)					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
S45	37,665 (7.17)	462,807 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,519 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
50	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
55	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,282 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
60	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
H2	57,520 (8.49)	611,357 (90.22)	8,662 (1.28)	87 (0.01)	677,626 (100)	244,546 (44.72)	274,244 (50.16)	27,196 (4.97)	799 (0.15)	546,785 (100)	425	45	314	918
7	54,854 (8.26)	601,657 (90.57)	7,693 (1.16)	96 (0.01)	664,301 (100)	238,330 (42.63)	294,648 (52.71)	25,101 (4.49)	924 (0.17)	559,002 (100)	434	49	326	963
15	44,554 (7.77)	523,408 (91.28)	5,360 (0.93)	103 (0.02)	573,428 (100)	218,191 (38.69)	321,862 (57.08)	22,794 (4.04)	1,027 (0.18)	563,874 (100)	490	61	425	997
16	44,025 (7.90)	507,588 (91.14)	5,222 (0.94)	107 (0.02)	556,941 (100)	218,833 (38.39)	327,632 (57.48)	22,476 (3.94)	1,058 (0.19)	569,999 (100)	497	65	430	989
17	42,615 (7.83)	496,587 (91.19)	5,247 (0.96)	108 (0.02)	544,557 (100)	211,576 (37.09)	334,979 (58.72)	22,813 (4.00)	1,075 (0.19)	570,443 (100)	496	67	435	995
18	41,664 (7.67)	496,133 (91.35)	5,187 (0.96)	110 (0.02)	543,094 (100)	207,849 (35.92)	346,534 (59.88)	23,192 (4.01)	1,094 (0.19)	578,669 (100)	499	70	447	995
19	40,969 (7.59)	493,254 (91.44)	5,085 (0.94)	115 (0.02)	539,423 (100)	202,962 (34.86)	354,800 (60.94)	23,334 (4.01)	1,145 (0.20)	582,241 (100)	495	72	459	996
20	37,871 (7.36)	471,832 (91.72)	4,623 (0.90)	107 (0.02)	514,432 (100)	187,859 (33.69)	346,420 (62.13)	22,256 (3.99)	1,078 (0.19)	557,613 (100)	496	73	481	1007
21	33,218 (6.88)	445,403 (92.21)	4,325 (0.90)	103 (0.02)	483,048 (100)	167,315 (31.96)	334,667 (63.92)	20,562 (3.93)	1,043 (0.20)	523,587 (100)	504	75	475	1013

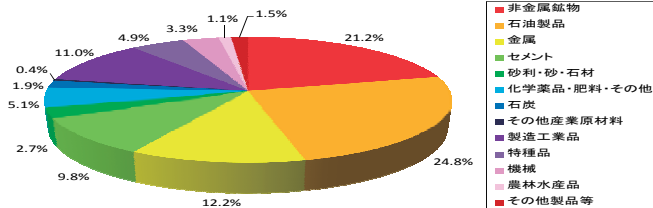
○ 国土交通省資料より作成。
 (注) ①①は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

図表Ⅱ－１－59 輸送品目別シェア(平成21年度)

トンベース：平成21年度



トンキロベース：平成21年度

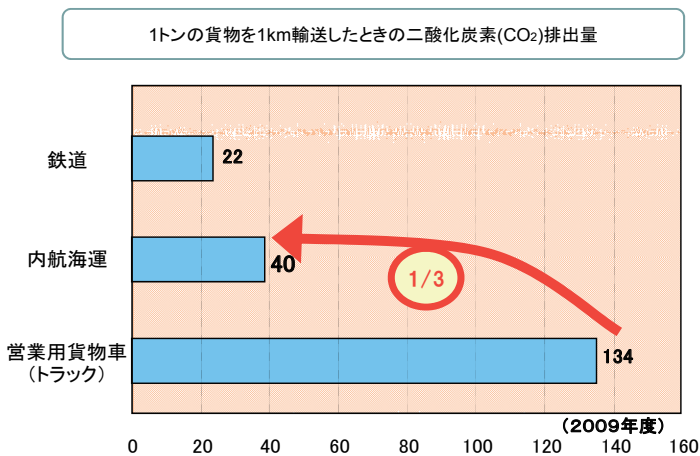


○「内航船舶輸送統計年報」より作成

内航海運は、1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素(CO₂)排出量は、営業用貨物車(トラック)と比較して約3分の1であるとともに、図表Ⅱ-1-61及び図表Ⅱ-1-62を見てもわかるとおり、平成21年度の従業員(内航船員)1人あたりの輸送トンキロは8年度と比較すると約1割増、また、22年度の1隻あたりの平均総トン数は6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。

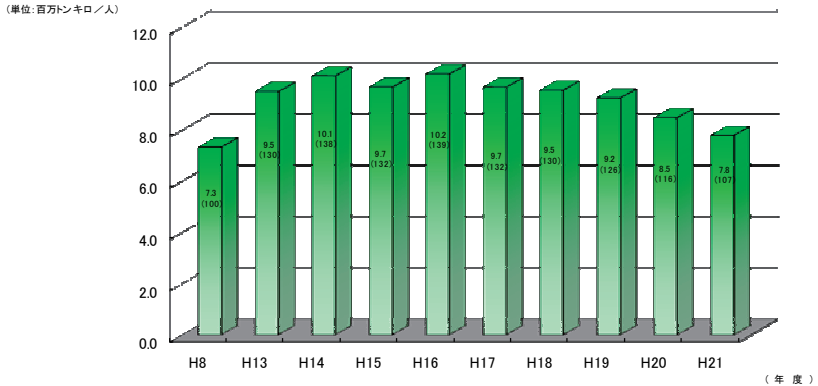
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ-1-60 輸送機関別のCO₂排出原単位(平成21年度)



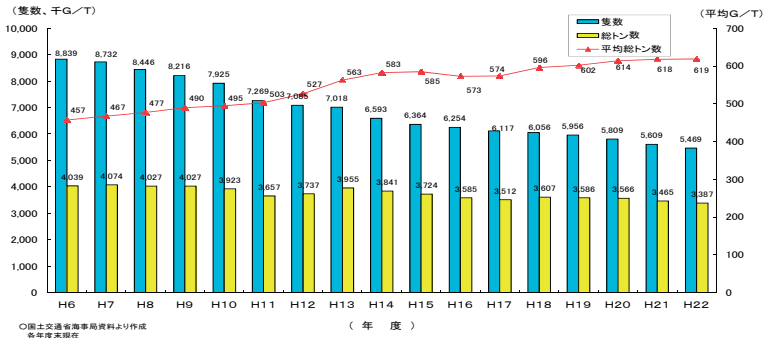
国土交通省資料より作成

図表Ⅱ－１－61 輸送効率性の推移



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

図表Ⅱ－１－62 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

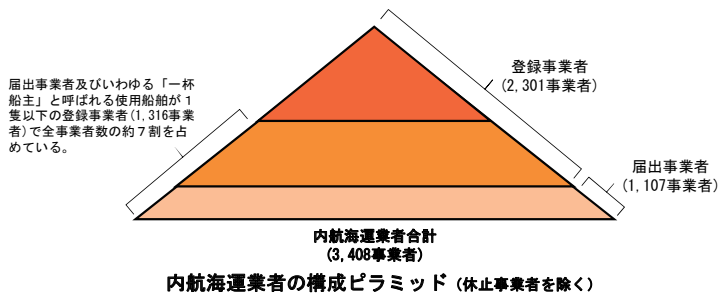
② 内航海運業者の現状

平成23年4月1日現在、登録事業者は2,523者、届出事業者は1,347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－１－63 内航海運の事業構造

概要		
1. 内航海運業者数	3,870事業者（うち、休止事業者462者）	99.6%が中小企業
2. 登録事業者数	2,523事業者（うち、休止事業者222者）	
3. 届出事業者数	1,347事業者（うち、休止事業者240者）	
(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。		



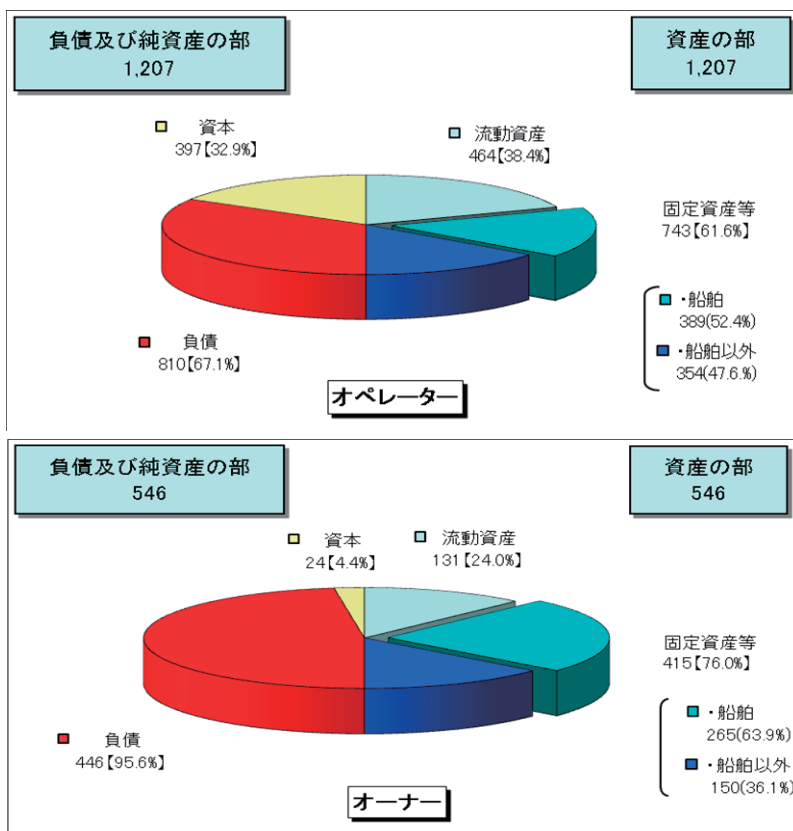
○ 海事局資料より作成
 (注) 平成23年4月1日現在。

③ 財務状況

平成20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61.6%、オーナーが76.0%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32.9%、オーナーが4.4%であり、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっていること等がわかる。

図表Ⅱ－１－64 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

平成 21 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 11.0% 減少している。主要品目別（トンベース）では、石油製品は前年度比 9.7% 減、鉄鋼は同 15.2% 減、石灰石は同 15.6% 減、セメントは同 18.0% 減、石

炭は同 16.9%減、砂利・砂・石材は同 20.6%減と全て減少している。

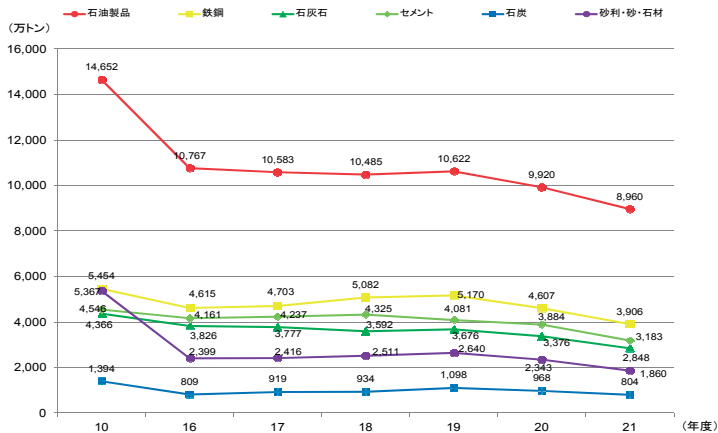
図表Ⅱ－１－65 内航貨物輸送量の推移

年 度	輸 送 ト ン 数 (千 ト ン)			輸 送 ト ン キ ロ (億 ト ン キ ロ)		
		対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比
昭和45	376,647	100.0	—	1,512	100.0	—
50	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
55	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
60	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
平成2	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	111.1
7	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
12	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
13	520,067	138.1	96.8	2,445	161.7	101.2
14	497,251	132.0	95.6	2,356	155.8	96.4
15	445,544	118.3	89.6	2,182	144.3	92.6
16	440,252	116.9	98.8	2,188	144.7	100.3
17	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
18	416,644	110.6	97.8	2,078	137.4	98.2
19	409,694	108.8	98.3	2,030	134.3	97.7
20	378,705	100.5	92.4	1,879	124.3	92.6
21	332,175	88.2	87.7	1,673	110.6	89.1

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

(注) 調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

図表Ⅱ－１－66 主要品目別輸送量の推移

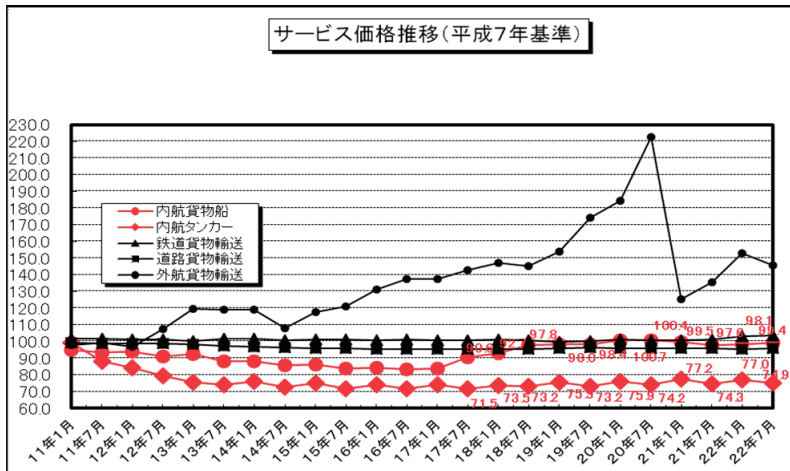


○ 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ－１－67のとおり、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については、17年後半から回復傾向となっている。ただし、内航タンカーに

については、若干の回復傾向にあるものの、依然として低迷した状態が続いている。

図表Ⅱ－１－67 サービス価格推移（平成7年基準）



○平成7年（95年）平均＝100

○日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」

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

⑤ 内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、平成23年3月末現在で合計5,469隻（前年度比2.5%減）、3,387千総トン（前年度比2.3%減）となっている。

船舶別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の80.4%を占めているが、総トン数ベースでは全体の26.7%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の9.2%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の60.8%と過半数を占めている。

船舶別にみると、全船種とも大型化が進んできており、23年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と13年3月末のそれとを比較すると、5.8%から58.2%の増加となっている。

図表Ⅱ－１－68 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	平成13年3月31日		平成23年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	2,132 (30)	70,034 (2)	1,812 (33)	50,134 (1)
100総トン以上200総トン未満	1,693 (24)	297,695 (8)	1,030 (19)	179,606 (5)
200総トン以上300総トン未満	295 (4)	77,136 (2)	265 (5)	68,232 (2)
300総トン以上400総トン未満	293 (4)	103,168 (3)	201 (4)	70,522 (2)
400総トン以上500総トン未満	1,369 (19)	663,069 (18)	1,093 (20)	533,468 (16)
500総トン以上700総トン未満	431 (6)	288,780 (8)	227 (4)	147,855 (4)
700総トン以上1000総トン未満	270 (4)	230,432 (6)	339 (6)	277,337 (8)
1000総トン以上2000総トン未満	209 (3)	306,725 (8)	148 (3)	219,616 (6)
2000総トン以上3000総トン未満	141 (2)	386,398 (10)	77 (1)	207,457 (6)
3000総トン以上4500総トン未満	135 (2)	494,820 (13)	146 (3)	538,267 (16)
4500総トン以上6500総トン未満	71 (1.0)	375,959 (10)	55 (1)	285,301 (8)
6500総トン以上	46 (0.6)	443,042 (12)	76 (1)	808,862 (24)
合計	7,085 (100)	3,737,257 (100)	5,469 (100)	3,386,657 (100)
平均総トン数	527		619	

○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。

図表Ⅱ－１－69 内航船の船種別船腹量

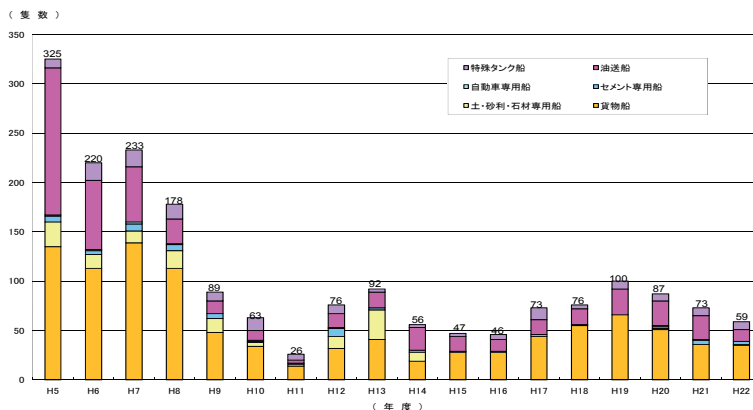
船種	平成13年3月31日			平成23年3月31日		
	隻数	総トン数	()	隻数	総トン数	()
その他貨物船	4,168	1,581,756	(380)	3,547	1,699,440	(479)
土・砂利・石材専用船	924	521,150	(564)	438	261,441	(597)
セメント専用船	186	449,160	(2415)	141	368,331	(2612)
自動車専用船	54	160,702	(2976)	22	103,582	(4708)
油送船	1,320	797,420	(604)	991	746,044	(753)
特殊タンク船	433	227,067	(524)	330	207,819	(630)
合計	7,085	3,737,255	(527)	5,469	3,386,657	(619)

○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、5年度には325隻を記録したが、22年度はピーク時の約18%に当たる59隻であった。これは、輸送需要の低迷に加え建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合(老朽船比率)は、11年度の44%以降上昇傾向にあり、22年度末には全体の74%を占めるまでに至っている。

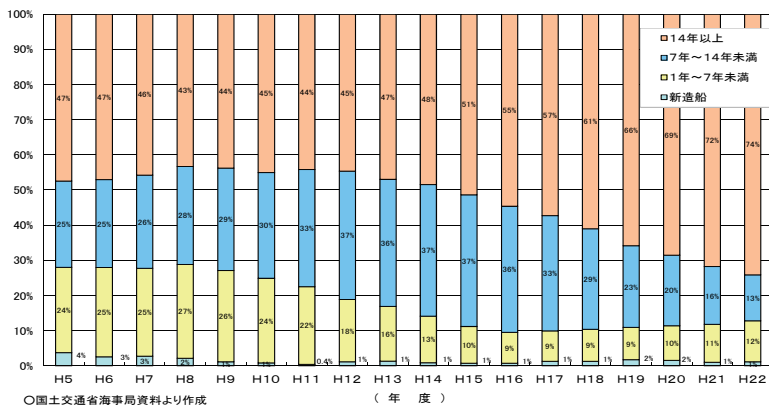
図表Ⅱ－１－70 船種別新造船隻数の推移



○国土交通省海事局資料より作成

注:ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年を経過していないものをいう。

図表Ⅱ－１－71 船齢構成の推移



○国土交通省海事局資料より作成

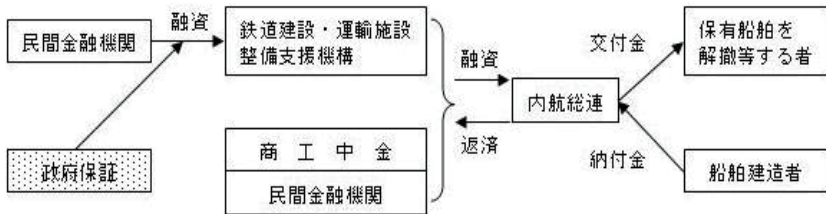
注:ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の者の使用船舶のうち、進水から1年を経過していないものをいう。

(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

内航海運については、昭和 41 年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、平成 10 年 5 月、内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業を導入した。

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

図表Ⅱ－1－72 内航海運暫定措置事業の概要



実施状況は、交付金が 1,736 隻、206 万対象トン、1,305 億円、納付金が 1,008 隻、236 万対象トン、784 億円となっている(23 年 3 月現在認定ベース)。

(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

① 制度の概要

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

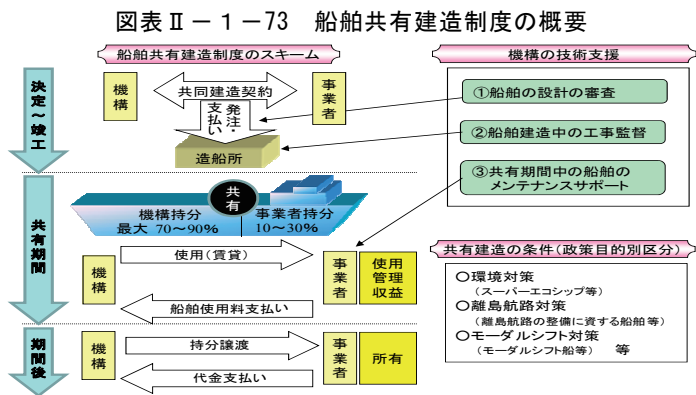
- ・海上運送事業者の申込みに応じて、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同建造する
- ・竣工後、当該船舶を一定期間(おおむね耐用年数)共有し、鉄道・運輸機構は海上運送事業者で使用・管理させるとともに、海上運送事業者は、その対価として鉄道・運輸機構に対し使用料を共有期間を通じて支払う
- ・海上運送事業者が共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で機構の持分

を買い取ることにより、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。

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

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

鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約2,800隻、合わせて約3,800隻を、金額ベース（機構持分額）で約1兆5,000億円に上る船舶を建造してきた。



② 船舶共有建造制度を取り巻く現状

内航海運活性化による物流効率化のため、スーパーエコシップ等新技術を

活用した船舶の普及促進が必要であることに加え、京都議定書の発効など地球温暖化対策の観点からモーダルシフトの促進が重要性を増していること、老朽船の増加に伴う代替建造需要の増加などにより、船舶共有建造制度を通じた良質な船舶の提供が急務となっている。

22年度における内航貨物船の新造建造量の約7割を機構共有船が占める等船舶共有建造制度の必要性は依然として高い。

③ 財務体質強化へ向けた取り組み

船舶共有建造制度を担ってきた鉄道・運輸機構の船舶勘定（現在、海事勘定）は独立行政法人の会計原則の下、財務体質強化への取り組みが求められたことから、平成17年度以降、5年間を重点集中改革期間として、未収発生防止、一般管理費削減等の諸施策を進めてきた。その結果、平成21年度末の重点集中改革期間終了時の目標であった債務超過の大半の解消及びその後速やかに債務超過から脱却することについては達成したところであるが、鉄道・運輸機構としては、未収金について引き続ききめ細かな債権管理による回収の強化を図ることに加え、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金利誘導によって支援することにより一定量の共有建造を着実に推進していくこと等によって海事勘定における繰越欠損金を着実に縮減するなど、財務体質の強化に向け、引き続き取り組んでいるところである。

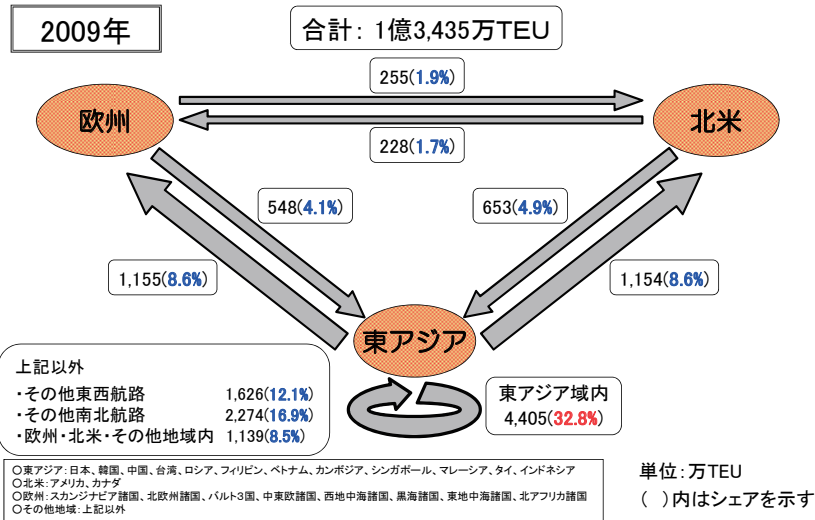
4. 港運

（1）現状と分析

① 我が国港湾をめぐる現状

世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2009年は全世界合計で1億3,435万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が483万TEU（世界の荷動量に占める割合は3.6%）、北米～東アジア間での荷動量が1,807万TEU（同割合は13.5%）、欧州～東アジア間での荷動量が1,703万TEU（同割合は12.7%）となっている一方、東アジア域内での荷動量は4,405万TEU（同割合は32.8%）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。

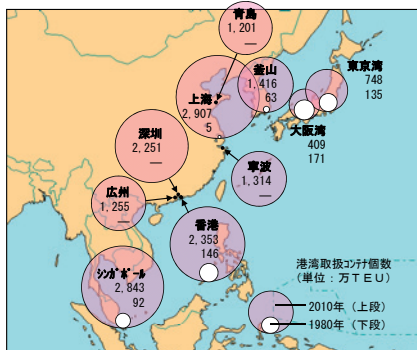
図表Ⅱ－１－74 世界の国際海上コンテナ荷動量



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見ると、1980年において神戸港は取扱量で世界第4位であったが、2009年において46位と急激にその地位は低下しており、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ25位となっている。これに対し、上位をシンガポール港、上海港、香港といったアジアの主要港が占めている。

図表Ⅱ－１－75 我が国の主要港湾の相対的地位の低下

【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。

※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。ただし、大阪湾は2009年の数字。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK1982, 2011
March 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに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)

1980年		2010年 (速報値)			
港名	取扱量	港名	取扱量		
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1 (2)	上海	2,907	
2	ロッテルダム	2 (1)	シンガポール	2,843	
3	香港	3 (3)	香港	2,353	
4	神戸	4 (4)	深圳	2,251	
5	高雄	5 (5)	釜山	1,416	
6	シンガポール	6 (6)	寧波	1,314	
7	サンフランシスコ	7 (6)	広州	1,255	
8	ロンクビーチ	8 (8)	青島	1,201	
9	ハンブルク	9 (7)	ドバイ	1,180	
10	オーストラリア	10 (10)	ロッテルダム	1,115	
13	横浜	72	27(25)	東京	420
16	釜山	63	36(38)	横浜	328
18	東京	63	46(46)	神戸	※225
39	大阪	25	51(51)	名古屋	※211
46	名古屋	21	56(56)	大阪	※184

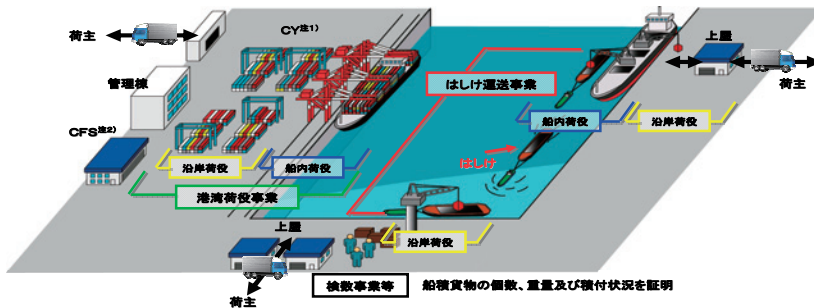
[注] 外内貨を含む数字 ()内は2009年の順位 ※の取扱量は2009年の数字

第Ⅱ部

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－１－76 港湾荷役の作業形態



注1) CY: コンテナヤード、注2) CFS: コンテナフレートステーション

平成22年3月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国93港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約88%と非常に高い。

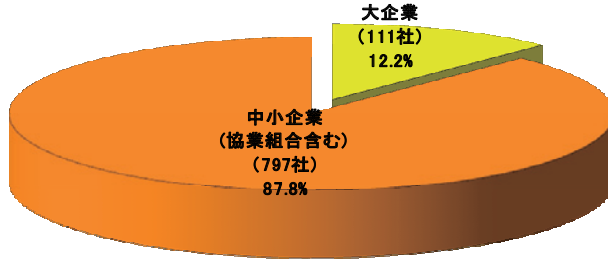
図表Ⅱ－１－77 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	606	1,219	908
港湾荷役事業	953		
はしけ運送事業	154		
いかだ運送事業	43		
検数事業	7	32	
鑑定事業	15		
検量事業	23		

○国土交通省港湾局調べ（平成22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。

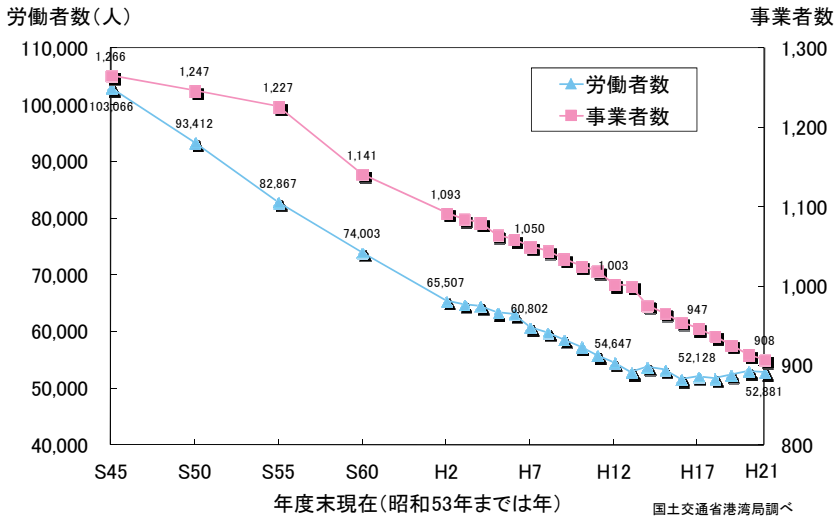
図表Ⅱ－１－78 港湾運送事業者の中小企業比率



○国土交通省港湾局調べ(平成22年3月末日)
 (注)大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

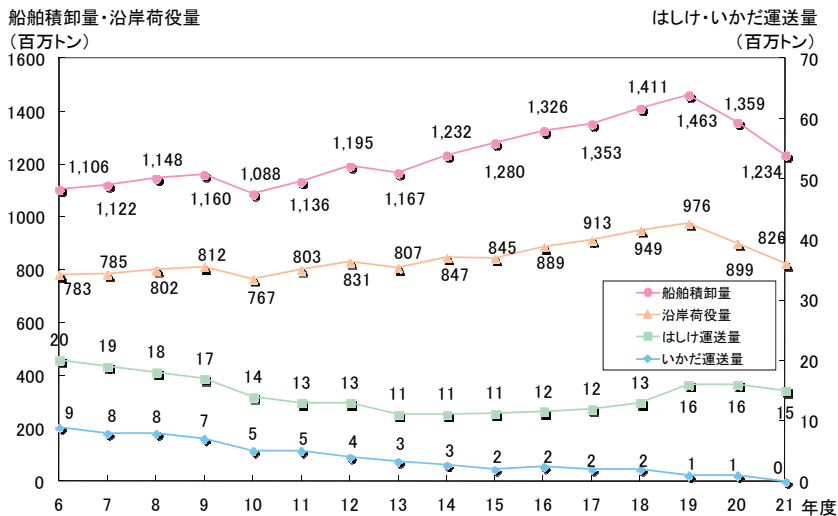
また、港湾運送事業の労働者数については、平成 21 年度末において約 5 万人である。港湾運送事業の事業者数及び労働者数はともに減少している。

図表Ⅱ－１－79 事業者数・港湾労働者数の推移



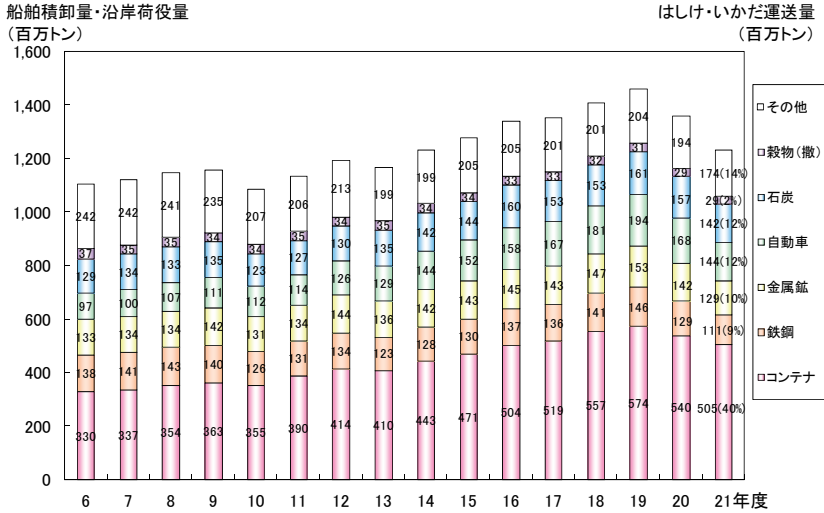
一方、港湾運送量（船舶積卸量）は、平成 21 年度、全国で約 12 億 3400 万トンと、2 年連続減少した。荷役形態別の動向を見ても、全体的に減少しており、これは、景気低迷による影響が原因と考えられる。

図表Ⅱ－１－80 港湾運送量の推移

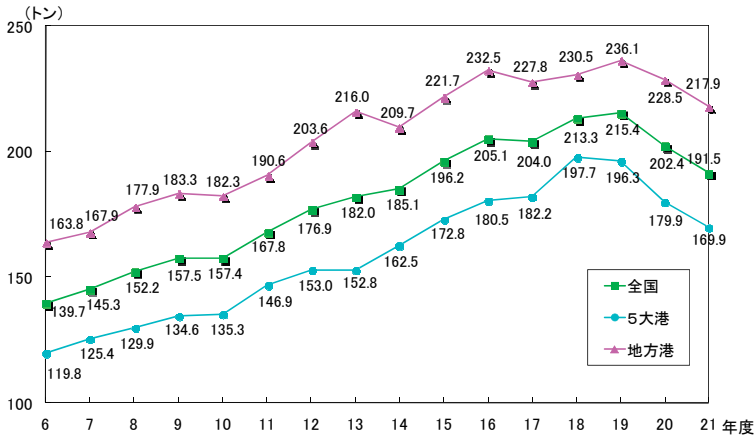


船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が平成 21 年度において 505 百万トン（対前年度比約 7%減）であり、港湾運送量の約 40%を占め、我が国の港湾運送において重要な位置付けとなっている。また、コンテナ化の進展等によって港湾運送事業は効率化が図られており、労働者 1 人 1 日当たりの生産性は年々向上している傾向にある。

図表Ⅱ－１－81 品目別船舶積卸量の推移



図表Ⅱ－１－82 労働者1人1日当たり荷役量の推移



(注) 1. 港湾荷役労働者1人1日当り荷役量＝

$$\frac{[(\text{船舶積卸量}) - (\text{沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係る荷役量}) + (\text{沿岸荷役量})]}{(\text{港湾荷役労働者雇用総延人数})}$$

2. 港湾荷役労働者雇用総延人数は常用労働者雇用延人員と日雇労働者雇用延人員の合計値である。

港湾運送事業者の平成 21 年度の収益は約 37 億円、収支率は 104.1%と、昨年度に引き続き、前年を下回った。これは、景気低迷による貨物量の減少によるものと考えられる。

図表Ⅱ－１－83 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

区 分		全 港		
		平成 20 年度	平成 21 年度	前年度比
港 運	収 益	4,245	3,717	87.6
	費 用	4,051	3,569	88.1
	損 益	195	148	75.9
	収支率%	104.8	104.1	—
兼 業	兼業収益	22,335	18,925	84.7
	兼業費用	21,631	18,301	84.6
営業損益		899	772	85.9
経常損益		927	849	91.6

○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。

(2) 港運における取り組み

① 港湾運送における規制緩和への取り組み

イ) 規制緩和の経緯

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

このため、免許制を廃止して競争原理を導入し、また規制緩和と併せて事

業規模拡大、企業体力の強化を図ることにより、港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るべきであるとの指摘がなされるようになった。

ロ) 港湾運送事業法の規制緩和

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

図表Ⅱ-1-84 改正法の施行状況(平成23年4月1日現在)

(単位:件)

○国土交通省港湾局調べ

		新規許可	業務範囲変更	運賃料金属出
関東	京浜港		35	147
	千葉港	6	40	43
中部	清水港	1	2	5
	名古屋港		17	103
	四日市港		3	10
近畿	大阪港	6	23	116
神戸	神戸港	1	10	38
九州	関門港	7	27	129
	博多港	1	4	35
地方港		12	49	302
合計		34	210	928

その後、主要9港以外の地方港の規制緩和については、「規制改革推進三か年計画」の方針に従い、平成14年度には地方港の実態調査、関係者のヒアリング等を実施し、平成15年度に設置した「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」の報告及び平成16年3月に閣議決定された規制改革・民間開放推進三か年計画（閣議決定）を受け、港湾運送事業法の一部を改正する法律案が第162回通常国会で可決、成立し、平成17年5月20日に公布され、平成18年5月15日に施行された。施行にあたっては港湾運送事業の規制緩和が円滑に実施されるように、悪質事業者の参入防止対策及び過度の運賃・料金ダンピング対策等の港湾の安定化のための措置（セーフティネット）を適切に実施する。

改正港湾運送事業法の内容

(1) 一般港湾運送事業等の規制緩和を全国へ拡大

主要9港以外の地方港における一般港湾運送事業等の事業免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）、運賃・料金認可制を事前届出制にする。

(2) 検数人等の規制緩和

検数事業等の免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）、料金認可制を事前届出制に、検数人等の登録制度を廃止する。

(3) その他

港湾運送の引受義務の廃止及び事業改善命令の改正等所要の改正を行う。

② 国際コンテナ戦略港湾政策

平成16年度に開始したスーパー中枢港湾プロジェクトは、アジアの主要港の躍進により相対的な地位が低下している我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、港湾コストの約3割低減、リードタイム（注1）の1日程度への短縮を目指し、大規模ターミナルの一体運営やIT化等の施策を先導的に官民一体で展開してきた。

本プロジェクトは、平成22年度までに、港湾コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、一定の成果を収めつつある。一方、基幹航路寄港回数については、平成12年から平成20年にかけて、本プロジェクト

により幾分緩和されているものの、なお減少傾向にあり、我が国産業の国際競争力への影響が懸念される状況にある。

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ確実に輸送できるネットワークを構築することが必要不可欠であり、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけていかなければならない。

これらを踏まえ、「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」及び「国土交通省成長戦略（平成22年5月17日策定）」に基づき、「選択と集中」の考え方のもと、国際コンテナ戦略港湾検討委員会を立ち上げ、各港湾管理者等からの提案書について同委員会における有識者評価を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を、平成22年8月6日選定した。また、「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」（平成23年法律第9号）において、国際コンテナ戦略港湾を、新たな港格である「国際戦略港湾」として規定した。

港湾運送事業者は、「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」により新たに規定された港湾運営会社との間で良好な関係を構築しつつ、実際の港湾運送に当たって各事業の創意工夫によって作業の効率化、サービスの高度化を進める事が求められており、国際コンテナ戦略港湾施策において重要な役割を果たす事が期待されている。

今後は、選定された国際コンテナ戦略港湾に対し、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととしている。

（注1）リードタイム：本船の入港から貨物引取りが可能となるまでの時間。