

## 1. 外航海運

### (1) 外航海運の現状

2013年の外航海運は、中国をはじめとする新興国における景気減速の動き、長引く欧州経済の低迷に伴う運賃市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により不安定な事業環境が続いたものの、米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、全体的には海上荷動きが増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境は改善が見られた。

今後の外航海運の動向については、欧州経済は緩やかに持ち直しの兆しを見せており、また、先進国の景気回復の進展による海上荷動きの堅調な増加が見込まれ、外航海運を取り巻く事業環境は更なる改善が見込まれるが、景気の足踏み状態が続く新興国における景気変動や燃料油価格の動向など、引き続き注視が必要である。

#### ① 世界の外航海運の現状

##### イ) 世界の主要品目別海上荷動量

2013年の世界の主要品目別海上荷動量は、トンベースで99億1,400万トン（対前年比3.7%増）となり、そのシェアの内訳を見ると、主に石油（原油及び石油製品）が28.6%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが27.0%となっている。

図表Ⅱ－1－1 世界の主要品目別海上荷動量

	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2003	1,759	587	2,346	516	601	272	2,941	6,676
伸び率	7.8	5.2	7.1	7.5	7.5	1.1	4.3	5.6
2004	1,848	656	2,504	593	643	273	3,114	7,127
伸び率	5.1	11.8	6.7	14.9	7.0	0.4	5.9	6.8
2005	1,879	708	2,587	662	673	274	3,243	7,439
伸び率	1.7	7.9	3.3	11.6	4.7	0.4	4.1	4.4
2006	1,891	767	2,658	713	704	292	3,427	7,794
伸び率	0.6	8.3	2.7	7.7	4.6	6.6	5.7	4.8
2007	1,905	794	2,699	777	753	306	3,583	8,118
伸び率	0.7	3.5	1.5	9.0	7.0	4.8	4.6	4.2
2008	1,903	819	2,722	841	777	319	3,677	8,336
伸び率	▲0.1	3.1	0.9	8.2	3.2	4.2	2.6	2.7
2009	1,813	829	2,642	898	778	321	3,363	8,002
伸び率	▲4.7	1.2	▲2.9	6.8	0.1	0.6	▲8.5	▲4.0
2010	1,867	886	2,753	991	900	343	3,787	8,774
伸び率	3.0	6.9	4.2	10.4	15.7	6.9	12.6	9.6
2011	1,857	914	2,771	1,052	947	345	4,058	9,173
伸び率	▲0.5	3.2	0.7	6.2	5.2	0.6	7.2	4.5
2012	1,901	927	2,828	1,109	1,062	370	4,193	9,562
伸び率	2.4	1.4	2.1	5.4	12.1	7.2	3.3	4.2
2013	1,863	971	2,834	1,186	1,114	377	4,403	9,914
伸び率	▲2.0	4.7	0.2	6.9	4.9	1.9	5.0	3.7

(出典) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」

(注) 2013年の値は推計値である。

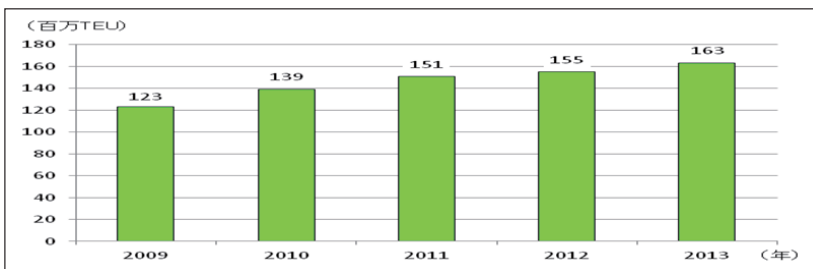
ロ) 外航貨物定期輸送

i) 主要航路の輸送動向

2013年の定期コンテナ船の動きを見ると、北米向け・北米発及び欧州向け・欧州発の荷動き量とも、前年より増加を示した。

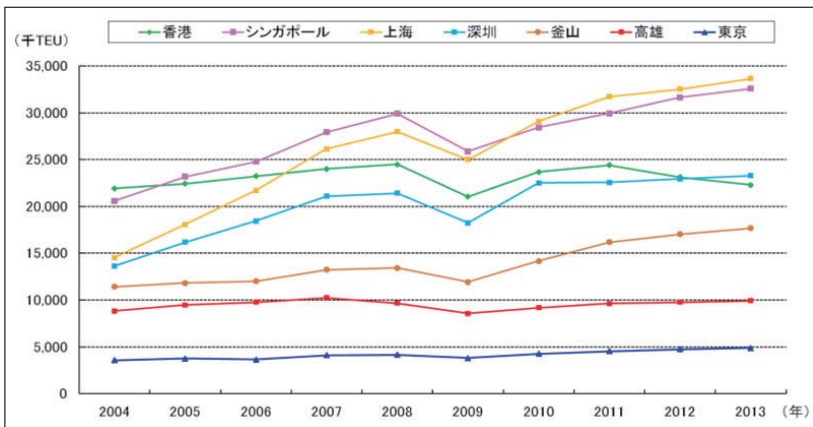
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング（図表Ⅱ-1-4）では、世界の物流拠点となっている中国の港湾が上位の大半を占めている。

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き



(出典) UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2013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 2014 に基づき海事局作成

(注) 2013年は速報値である。

※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（2013年）

順位	2012年	港湾名	国名	2013年取扱量 (千TEU)	2012年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	上海	中国	33,640	32,529	3.4%
2	2	シンガポール	シンガポール	32,578	31,649	2.9%
3	4	深圳	中国	23,278	22,940	1.5%
4	3	香港	中国	22,288	23,117	-3.6%
5	5	釜山	韓国	17,680	17,041	3.7%
6	6	寧波	中国	16,700	15,670	6.6%
7	8	青島	中国	15,520	14,503	7.0%
8	7	広州	中国	15,300	14,744	3.8%
9	9	ドバイ	UAE	13,641	13,280	2.7%
10	10	天津	中国	13,000	12,300	5.7%
11	11	ロッテルダム	オランダ	11,621	11,866	-2.1%
12	12	ポートクラン	マレーシア	10,350	10,001	3.5%
13	13	高雄	台湾	9,938	9,781	1.6%
14	17	大連	中国	9,912	8,060	23.0%
15	14	ハンブルク	ドイツ	9,300	8,892	4.6%
16	15	アントワープ	ベルギー	8,578	8,635	-0.7%
17	19	廈門	中国	8,008	7,202	11.2%
18	16	ロサンゼルス	アメリカ	7,869	8,078	-2.6%
19	18	タンジュンペラパス	マレーシア	7,620	7,700	-1.0%
20	21	ロングビーチ	アメリカ	6,731	6,045	11.3%
28	29	東京	日本	4,900	4,752	3.1%

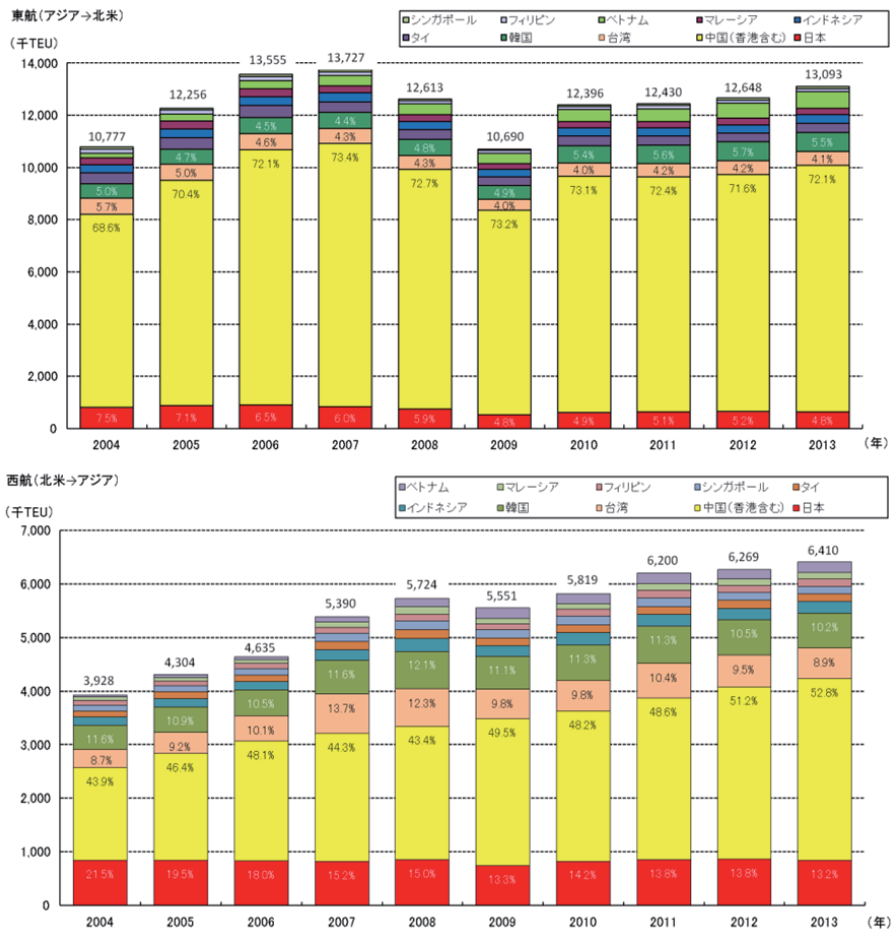
(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL MARCH 2014 に基づき海事局作成

(注) 2013年は速報値である。

#### (a) 北米航路

2013年の北米航路は、東航（アジア→北米）は、前年に引き続き米国の住宅市場の需要増加や個人消費の増加等を背景に、荷動き量は13,093千TEU（対前年比3.5%増）となった。一方、西航（北米→アジア）においては、前年とほぼ横ばいの6,410千TEU（対前年比2.2%増）であった。

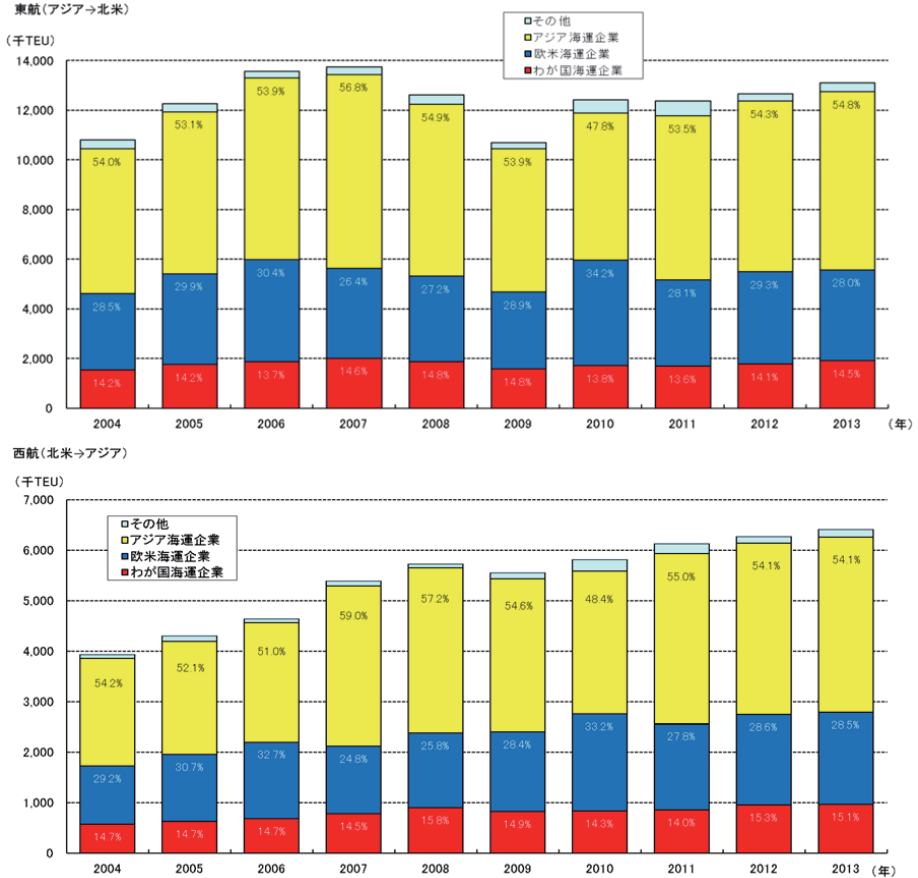
図表Ⅱ－1－5 北米航路コンテナ荷動量推移



(出典) PIERIS データを基に日本海事センターがまとめた

2013年の北米東航の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の14.5%、他のアジア諸国の海運企業が54.8%、欧米の海運企業が28.0%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

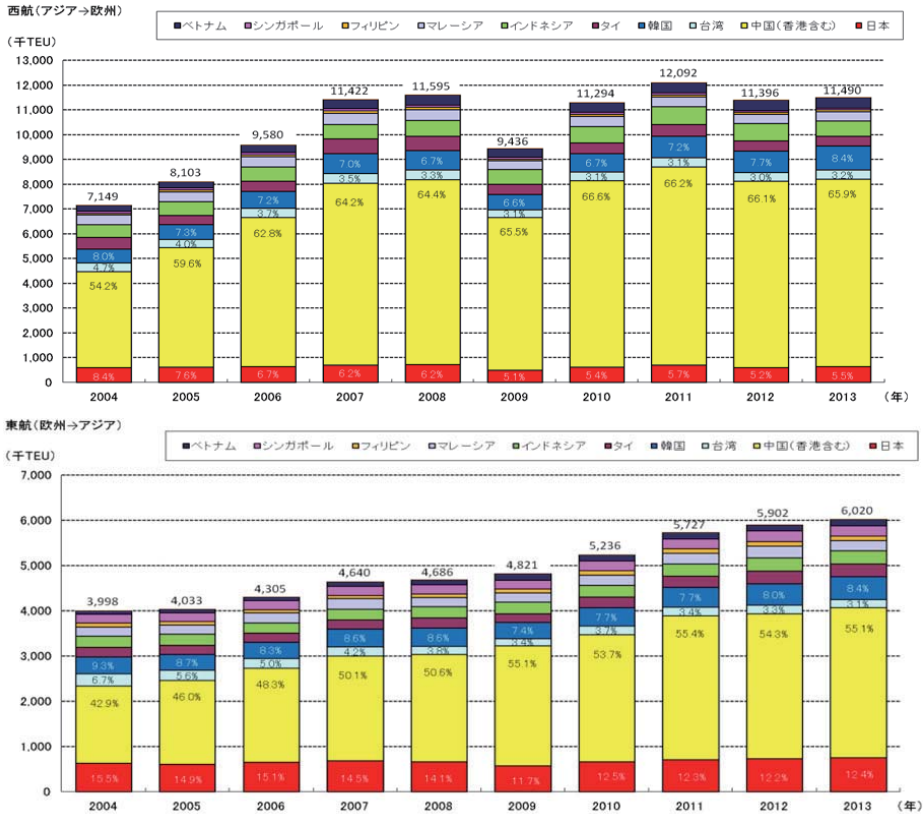


(出典) PIERS データを基に日本海事センターがまとめた

(b) 欧州航路

2013年の欧州航路は、欧州の緩やかな景気回復を反映して、西航・東航ともに荷動き量が回復基調となった。同航路の往復航合計は、17,510千TEUで、そのうち約6割は中国往復貨物輸送である。往復航別に見ると、西航（アジア→欧州）が11,490千TEU、東航（欧州→アジア）が6,020千TEUとなっている。

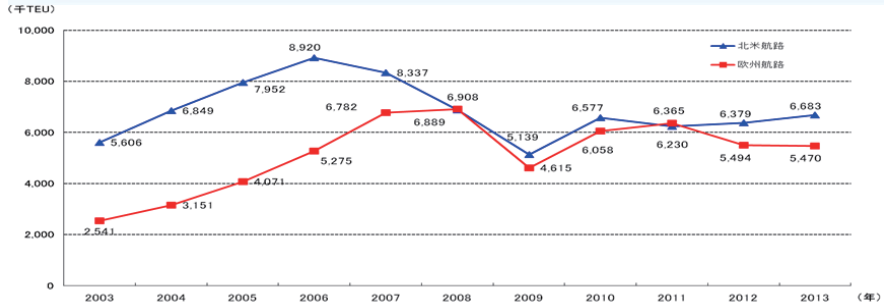
図表Ⅱ-1-7 欧州航路コンテナ荷動量推移



(出典) 日本海事センター

2013年の往路・復路の貨物量の差は、北米航路が、往路（東航）13,093千TEU、復路（西航）6,410千TEUで、その差が6,683千TEUであった。また、欧州航路は、往路（西航）11,490千TEU、復路（東航）6,020千TEUで、その差は5,470千TEUであった。このように、北米航路・欧州航路とも、貨物量は、ほぼ往路2に対し復路1であり、往路・復路のアンバランスは、例えば、北米からアジア方面へ空コンテナの輸送が発生すること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発生し、船会社の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



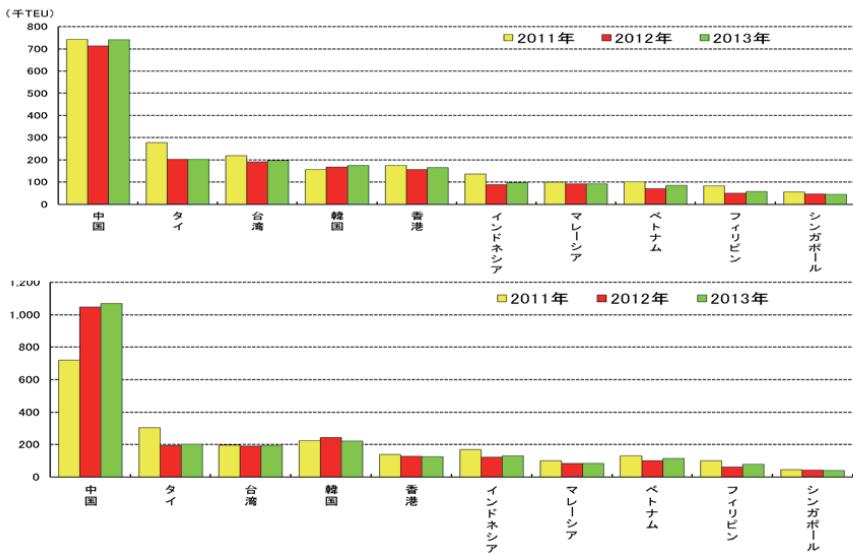
(出典) 日本海事センターがまとめたデータに基づき海事局作成

(c) アジア域内航路

2013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上回り、発着合計で4,138千TEU（対前年比約3.3%増）であり、日中間が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

日本発 → アジア各国向け



(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、「G 6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）とエバーグリーン（台湾）が提携し、「CKYH - the Green Alliance」を結成した。さらに、2013年5月からは、G 6アライアンスが提携範囲を新たに北米東岸航路にも拡大するなど、各社ともサービスの拡充に力を注いでいる。

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	2013年末現在			
	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk（デンマーク）	1	562	2,524,718	15%
MSC（スイス）	2	442	2,317,683	14%
CMA CGM（フランス）	3	402	1,509,953	9%
Evergreen（台湾）	4	202	849,119	5%
COSCO（中国）	5	168	802,909	5%
Hapag-Lloyd（ドイツ）	6	157	742,455	4%
Hanjin（韓国）	7	119	645,666	4%
APL（シンガポール）	8	119	638,081	4%
CSCL（中国）	9	118	573,560	3%
商船三井	10	108	541,545	3%
OOCL（香港）	11	93	463,516	3%
日本郵船	12	97	449,747	3%
Hamburg Sud（ドイツ）	13	100	441,947	3%
Yang Ming（台湾）	14	87	377,151	2%
PIL（シンガポール）	15	154	363,619	2%
川崎汽船	16	67	343,056	2%
ZIM（イスラエル）	17	85	328,942	2%
HMM（韓国）	18	57	328,449	2%
UASC（中東湾岸6カ国）	19	54	302,007	2%
CSAV（チリ）	20	52	257,950	2%
上記20社計		3,243	14,802,073	86%
その他		1,839	2,333,323	14%
合計		5,082	17,135,396	100%

（出典）MDS2014年1月版に基づき日本郵船にて集計



図表Ⅱ-1-1-1 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

船社またはアライアンス名	2013年末		メンバー船社	
	隻数	TEU		
CKYH	164	1,197,144	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin	
Evergreen	58	358,817	-	
Maersk	100	849,885	-	
Maersk	CMA CGM	58	510,427	-
MSC	CMA CGM	36	447,160	-
CMA CGM		23	189,190	-
MSC		74	619,571	
G6	103	946,901	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL 商船三井 APL Hyundai	
Grand Alliance (GA)	77	456,223	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL	
The New World Alliance (TNWA)	58	362,945	商船三井 APL Hyundai	

(出典) MDS2014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。

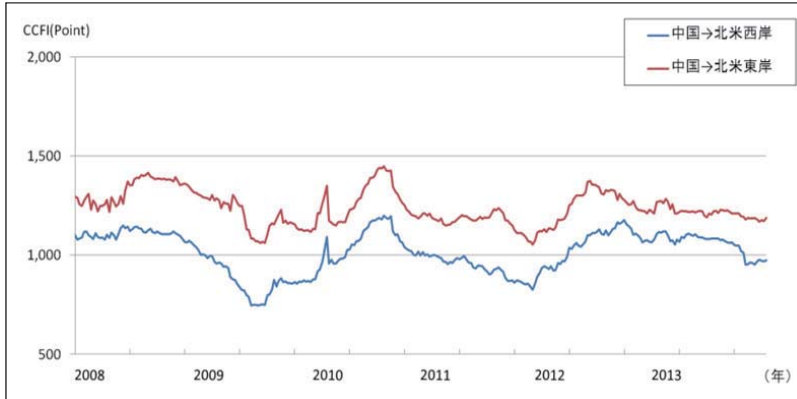
2. アライアンスとは別に、オペレーター間の共同配船がみられるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

iii) 市況

(a) 北米航路

2013年は、北米住宅市場が回復基調となり、また、米国の個人消費支出が堅調に推移したことから、荷動き量は増加した。しかしながら、欧州航路に1万TEUを超える超大型コンテナ船(ULCS: Ultra-Large Container Ship)が投入されたことに伴い、北米航路に8千TEU程度の大型コンテナ船が転配され、船型の大型化が進んだことなどから、当該航路における船腹量が供給過剰となり、運賃が大きく回復するには至らなかったものと推測される。

図表Ⅱ－1－1 2 北米航路運賃推移

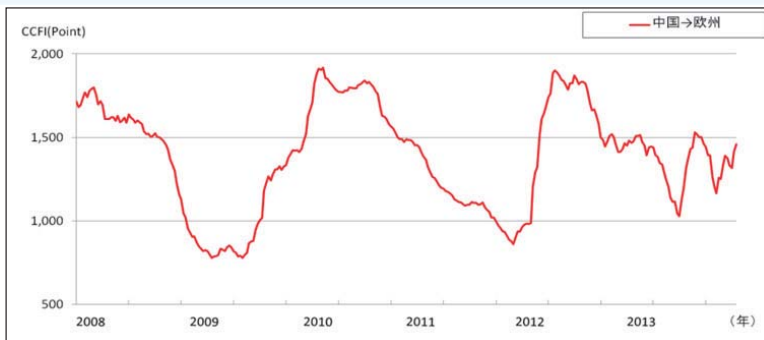


(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成  
(注) 1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

2013年は、欧州の緩やかな景気回復を反映して、西航・東航ともに荷動き量が回復基調となったが、欧州航路の運賃水準が乱高下し、修復と下落を繰り返した。過去に発注された新造船や ULCS が欧州航路に相次いで投入されるなど、船型の大型化が進み、船腹過剰状態が続いたことが影響しているものと推測される。

図表Ⅱ－1－1 3 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

八) 外航貨物不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2012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、中東から米国向けが117百万トンと、対前年比14.7%増加している一方、中東から日本向けは、153百万トンと、対前年比2.5%減少している。

鉄鉱石は、豪州から中国向けが352百万トン（対前年比18.1%増）、ブラジルから中国向けが170百万トン（対前年比18.1%増）と、それぞれ中国向けの荷動き量が大きく増加している。

原料炭は、世界最大の輸出国である豪州の2012年の輸出量が119百万トンであり、そのうち東アジア向けが67百万トンと最も多く、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2012年の輸出量が307百万トンであり、そのうち東アジア向けが162百万トンと最も多いが、対前年比19.4%の減少となった。一方で、インド向けが95百万トンで、対前年比26.7%増と大きな伸びを示している。

穀物は、南米から東アジア向けが44百万トンで、対前年比33.3%と大きく増加している。

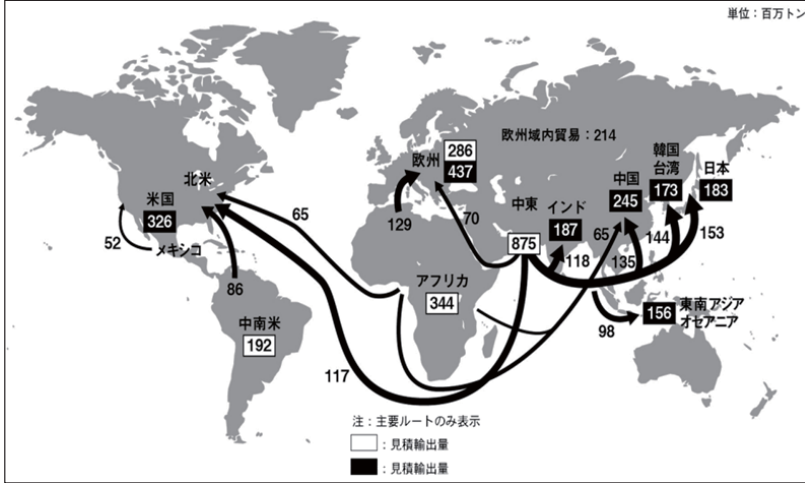
図表Ⅱ－1－14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2011年	2012年	前年比
原油	中東 → 日本	157	153	-2.5%
	中東 → 米国	102	117	14.7%
	中東 → 中国	130	135	3.8%
鉄鉱石	豪州 → 日本	80	81	1.3%
	豪州 → 中国	298	352	18.1%
	ブラジル → 中国	144	170	18.1%
	ブラジル → 日本	37	38	2.7%
原料炭	豪州 → 東アジア	65	67	3.1%
	北米 → 東アジア	33	33	0.0%
一般炭	豪州 → 東アジア	153	177	15.7%
	インドネシア → 東アジア	201	162	-19.4%
	インドネシア → インド	75	95	26.7%
穀物	北米 → 東アジア	65	59	-9.2%
	南米 → 東アジア	33	44	33.3%

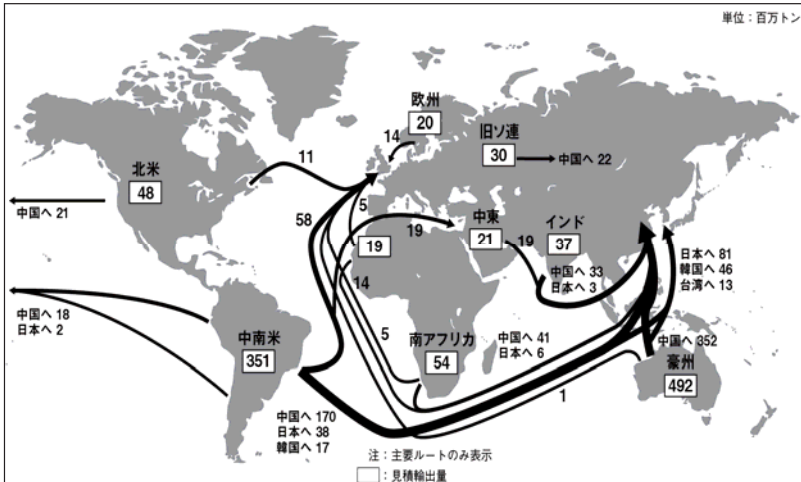
(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

図表Ⅱ－1－15 主要航路の荷動き（2012年）《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】



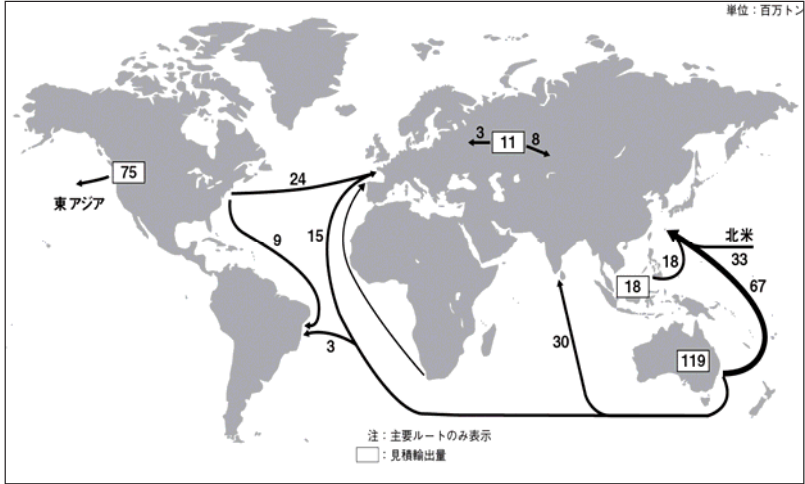
【鉄鉱石の海上荷動き量】



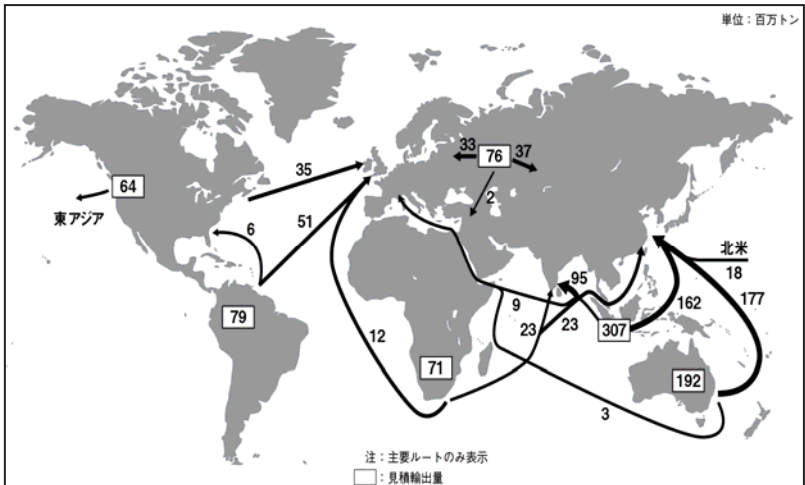
(出典) 通関統計より日本郵船にて推計

図表Ⅱ—1—16 主要航路の荷動き（2012年）《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】



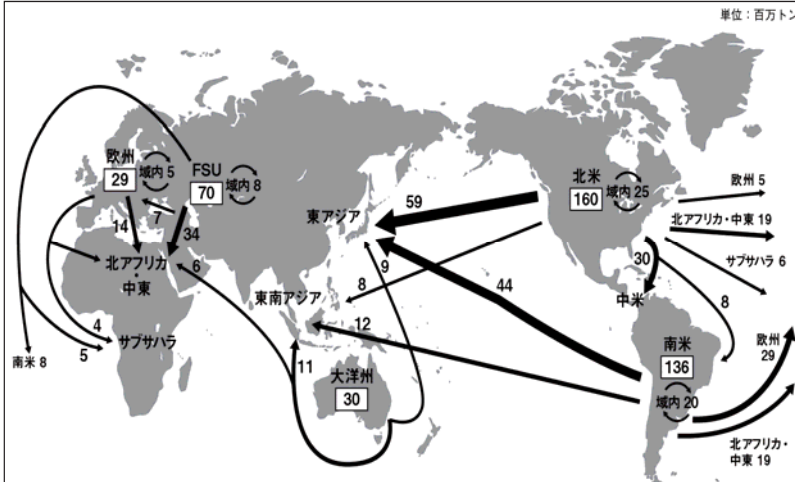
【一般炭の海上荷動き量】



(出典) 通関統計より日本郵船にて推計

図表Ⅱ－1－17 主要航路の荷動き（2012年）《穀物》

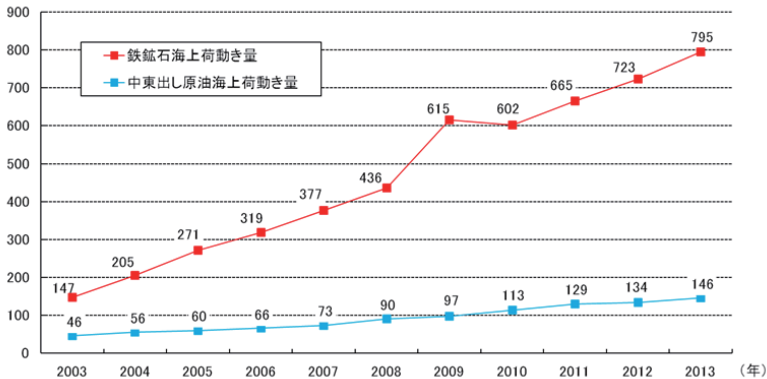
【穀物の海上荷動き量】



(出典) 通関統計より日本郵船にて推計

図表Ⅱ－1－18 中国向け原油及び鉄鉱石の海上荷動き

(百万トン)

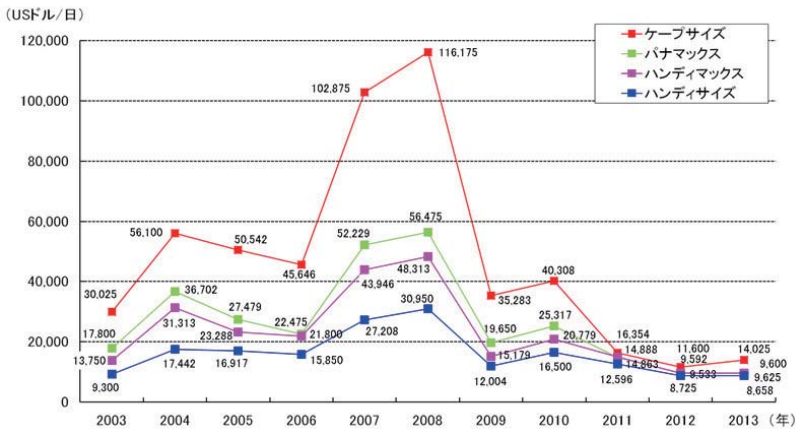


(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

ii) 市況

2013年の乾貨物の市況を定期用船料で見ると、前半は鉄鉱石の主な積み地であるブラジルが豪雨に見舞われ、設備補修を余儀なくされたことが影響し、市況が低迷した。しかしながら、夏以降には、中国向け鉄鉱石の荷動きの伸びや新造船竣工量の減少が顕著になったこと等を背景に、需給ギャップ改善の兆しが見え、ケーブルサイズ※を中心に用船料の回復が見られた。特に、ケーブルサイズについては、同年9月には2万ドル、12月には2.2万ドル（9月・12月ともに月間平均）を記録した。

図表Ⅱ－1－19 乾貨物定期用船料推移



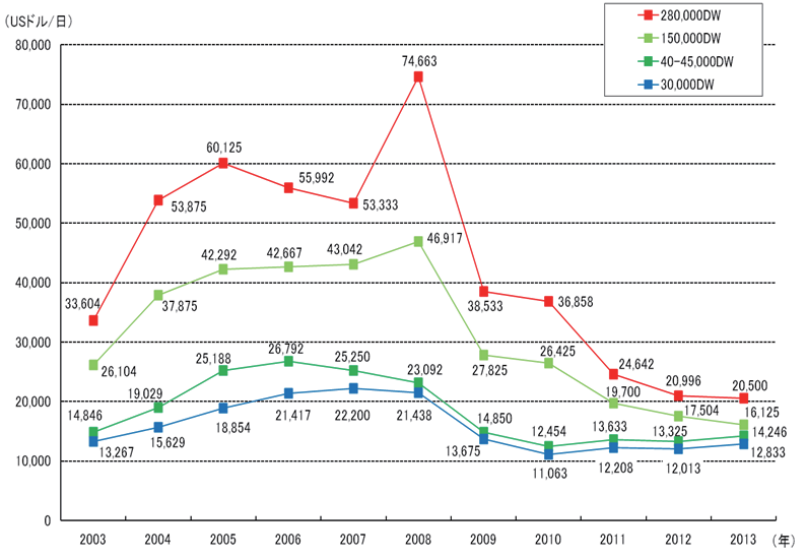
(出典) Marine net に基づき海事局作成

※ばら積船の船型呼称は概ね下記の通りであるが、厳密には定まっていない。  
 ケーブルサイズ：10～15万重量トン。スエズ運河が通航できず喜望峰回りとなる。  
 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

2013年のタンカーの市況を定期用船料で見ると、11月から12月にかけてVLCC※の用船料が上昇した。これは、中国などの極東向けの輸送需要の増加により、中東水域のVLCCの船数が減少したことから、需給ギャップが改善したためと見られる。

※VLCC：Very Large Crude Oil Carrierの略で、原油を輸送する大型タンカーで20万～30万重量トンのもの。

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) 我が国の海上貿易量の動向

2013年の我が国の海上貿易量は、9億7,339万トン（対前年比1.4%増）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、鉄鋼、機械類、自動車等の製品を中心に、輸出が1億6,732万トン（対前年比3.9%増）、鉄鉱石、石炭、原油等の原材料・エネルギー資源を中心に、輸入が8億608万トン（対前年比0.9%増）と、特に、重量ベースでは輸入に偏った構成となっている（図表Ⅱ－1－21）。

また、2013年の世界全体の海上貿易量に占める我が国の海上貿易量のシェアは4.9%であり、減少傾向が続いている（図表Ⅱ－1－22）。

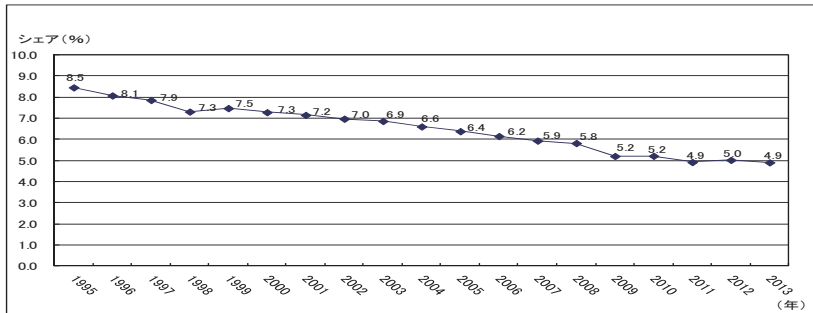


図表Ⅱ－1－2 1 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

品目	年	2012年		2013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		960,111	1,029,352	973,390	1,158,346	1.4
輸出	総計	161,071	476,855	167,315	523,498	3.9
	鉄鋼	42,104	34,804	43,059	37,761	2.3
	セメント	9,730	292	8,767	330	▲ 9.9
	機械類	14,353	167,749	13,614	176,205	▲ 5.1
	乗用自動車	5,799	77,568	5,728	89,266	▲ 1.2
	電気製品	1,503	47,784	1,491	51,066	▲ 0.8
	肥料	711	156	712	148	0.1
	その他	86,871	148,502	93,944	168,722	8.1
輸入	総計	799,040	552,497	806,075	634,848	0.9
	乾貨物計	487,156	335,530	498,426	385,182	2.3
	鉄鉱石	131,097	15,262	135,820	16,804	3.6
	石炭	185,152	23,206	191,544	23,073	3.5
	燐鉱石	379	85	363	90	▲ 4.2
	塩	8,027	668	7,780	468	▲ 3.1
	銅鉱	5,136	9,170	4,992	10,046	▲ 2.8
	ニッケル鉱	4,685	276	4,963	315	5.9
	ボクサイサイト	736	55	536	48	▲ 27.2
	木材	7,257	3,230	8,227	4,586	13.4
	バルブ	1,858	1,149	1,777	1,349	▲ 4.4
	チップ	11,136	2,022	11,015	2,180	▲ 1.1
	小麦	5,970	1,720	6,199	2,222	3.8
	米	630	373	692	480	9.8
	大麦・裸麦	1,319	329	1,324	429	0.4
	トウモロコシ	14,891	4,090	14,401	4,636	▲ 3.3
	大豆	2,727	1,445	2,762	1,838	1.3
	その他	106,156	272,450	106,031	316,620	▲ 0.1
	液体貨物計	311,884	216,967	307,650	249,666	▲ 1.4
	原油	180,147	122,441	178,861	142,448	▲ 0.7
	LNG	87,314	60,637	87,491	70,590	0.2
	LPG	13,200	10,217	12,120	10,722	▲ 8.2
	重油	9,072	6,176	6,906	5,115	▲ 23.9
	その他	22,151	17,496	22,272	20,791	0.5

(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ－1－2 2 世界の海上貿易量に占める我が国の海上貿易量のシェアの推移



(出典)海事局調べ

(注) 1. 世界の海上貿易量は Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より、我が国の海上貿易量は「財務省貿易統計」より、シェア (%) を算出した。

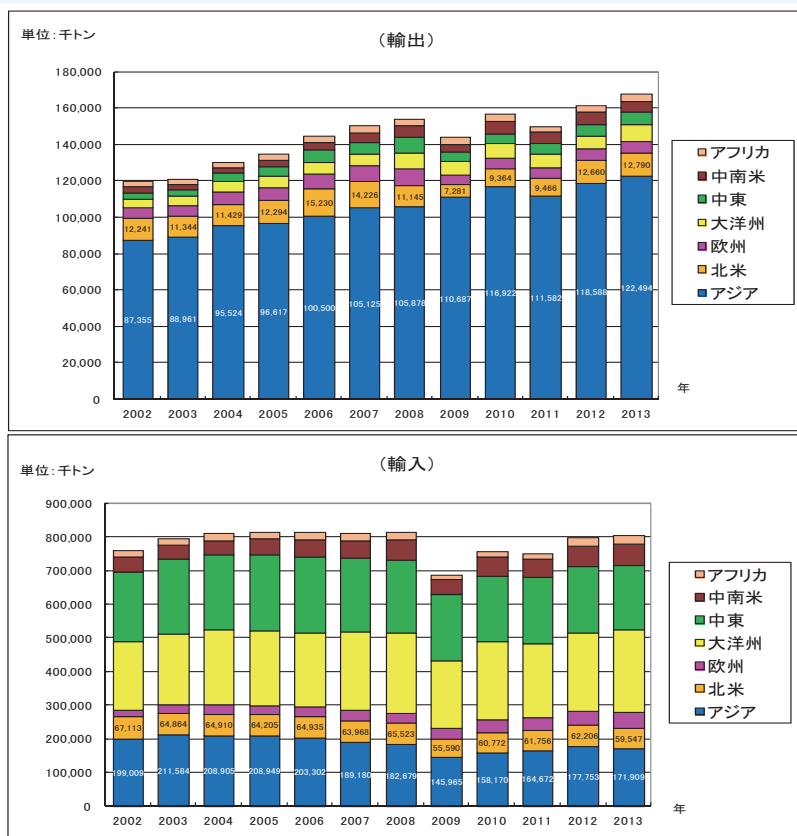
2. 重量トンベース
3. 2013 年は推計値である。

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、2013年は1億2,249万トン（対前年比3.3%増）となり、我が国の輸出量全体に対するシェアは73.2%となっている。

また、北米向けの輸出量は、2013年は、1,279万トン（対前年比1.0%増）であり、我が国の輸出量全体のシェアは7.6%となっている。

一方、輸入については、2013年のアジア地域からの輸入量は1億7,191万トン（対前年比3.3%減）、北米からの輸入量は5,955万トン（対前年比4.3%減）となり、我が国の輸入量全体に対するシェアは、アジア地域からの輸入量が21.3%、北米からの輸入量が7.4%となっている。

図表Ⅱ－1－23 我が国の地域別海上貿易量の推移

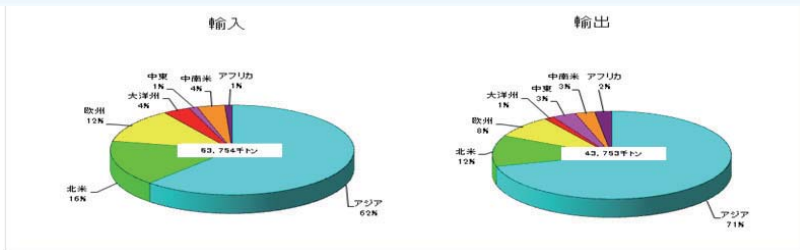


(出典) 財務省貿易統計に基づき海警局作成

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てみると、主に精密機械、電気機器や雑貨等の製品であ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対するシェアは、半分以上（輸出71%、輸入62%）を占めている（図表Ⅱ－1－24）。

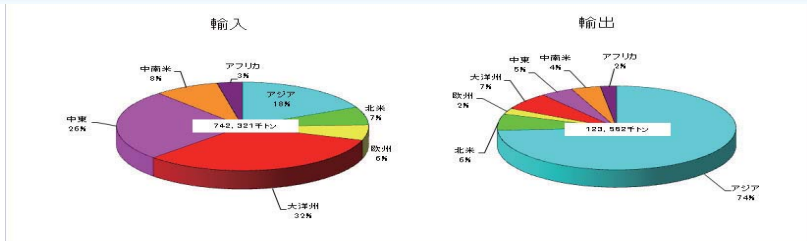
また、主に鉄鉱石、石炭や原油等の原材料・エネルギー資源である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が海上貿易量全体に対するシェアの半分以上（58%）を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く（74%）占めている（図表Ⅱ－1－25）。

図表Ⅱ－1－24 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）（2013年）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ－1－25 我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）（2013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

2013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1,022百万トン（前年比2.1%増）となった（図表Ⅱ－1－26、図表Ⅱ－1－27）。

輸出については、2013年は55百万トンと前年に比べ9.9%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、33.1%と前年に比べ1.8ポイント増加した。

輸入については、2013年は535百万トンと前年に比べ0.8%増加し、積取比率は、66.4%と前年とほぼ同率となった(図表Ⅱ-1-28)。

三国間輸送については、2013年は432百万トンと前年に比べ2.9%増加した。また、過去5年間の三国間輸送の推移を見ると、2008年は271百万トンだったが、2013年は432百万トンと161百万トン増加(2008年と比べ59.6%増加)しており、近年、我が国外航海運企業が三国間輸送に力を入れていることがうかがえる(図表Ⅱ-1-26)。

- ※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Ⅱ-1-26 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

年		2012年			2013年			対前年伸び率		
		日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計
輸出	定期船	173	10,915	11,089	13	10,117	10,129	▲92.5	▲7.3	▲8.7
		14	1,373	1,386	1	1,421	1,422	▲29.9	3.5	2.6
	(うちコンテナ船)	74	8,345	8,418	13	6,717	6,730	▲82.4	▲19.5	▲20.1
		9	1,107	1,116	1	1,251	1,253	▲88.9	13.0	12.3
	不定期船	831	33,101	33,931	816	37,540	38,356	▲1.8	13.4	13.0
		339	3,351	3,690	340	4,107	4,448	0.3	22.6	20.5
	油送船	218	5,176	5,394	183	6,744	6,927	▲16.1	30.3	28.4
		11	115	126	14	183	197	27.3	59.1	56.3
	計	1,222	49,192	50,414	1,012	54,401	55,412	▲17.2	10.6	9.9
		364	4,838	5,202	355	5,711	6,066	▲2.5	18.0	16.6
輸入	定期船	534	23,344	23,878	109	20,964	21,073	▲79.6	▲10.2	▲11.7
	(うちコンテナ船)	27	1,003	1,030	13	1,131	1,145	▲51.9	12.8	11.2
		254	22,533	22,787	109	20,388	20,496	▲57.1	▲9.5	▲10.1
		19	981	1,000	13	1,111	1,124	▲31.6	13.3	12.4
	不定期船	38,325	292,893	331,218	43,462	310,916	354,378	13.4	6.2	7.0
		398	4,054	4,452	514	4,829	5,343	29.1	19.1	20.0
	油送船	43,127	132,632	175,759	42,479	116,954	159,433	▲1.5	▲11.8	▲9.3
		701	2,006	2,707	715	1,780	2,495	2.0	▲11.3	▲7.8
	計	81,986	448,869	530,855	86,050	448,835	534,884	5.0	▲0.0	0.8
		1,126	7,063	8,189	1,242	7,741	8,982	10.3	9.6	9.7
三国間	定期船	635	122,041	122,677	478	121,543	122,021	▲24.7	▲0.4	▲0.5
	(うちコンテナ船)	57	7,047	7,103	55	8,233	8,288	▲3.5	16.8	16.7
		635	122,041	122,677	478	120,695	121,174	▲24.7	▲1.1	▲1.2
		57	7,043	7,099	55	8,209	8,264	▲3.5	16.6	16.4
	不定期船	17,895	221,568	239,462	24,368	239,387	263,755	36.2	8.0	10.1
		303	4,338	4,642	556	5,071	5,626	83.5	16.9	21.2
	油送船	4,509	53,194	57,703	1,645	44,752	46,396	▲63.5	▲15.9	▲19.6
		40	764	803	24	791	815	▲40.0	3.5	1.5
	計	23,039	396,822	419,861	26,491	405,682	432,172	15.0	2.2	2.9
		399	12,149	12,548	635	14,095	14,730	59.1	16.0	17.4
合計	定期船	1,343	156,319	157,662	600	152,624	153,223	▲55.3	▲2.4	▲2.8
	(うちコンテナ船)	97	9,423	9,520	70	10,785	10,855	▲27.8	14.5	14.0
		963	152,919	153,882	600	147,800	148,400	▲37.7	▲3.3	▲3.6
		85	9,131	9,215	70	10,571	10,641	▲17.6	15.8	15.5
	不定期船	57,051	547,561	604,612	68,646	587,844	656,489	20.3	7.4	8.6
		1,041	11,743	12,783	1,410	14,008	15,417	35.4	19.3	20.6
	油送船	47,854	191,002	238,856	44,307	168,450	212,756	▲7.4	▲11.8	▲10.9
		751	2,885	3,636	753	2,753	3,506	0.3	▲4.6	▲3.6
	計	106,248	894,882	1,001,130	113,552	908,917	1,022,469	6.9	1.6	2.1
		1,889	24,050	25,939	2,232	27,546	29,778	18.2	14.5	14.8

(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。

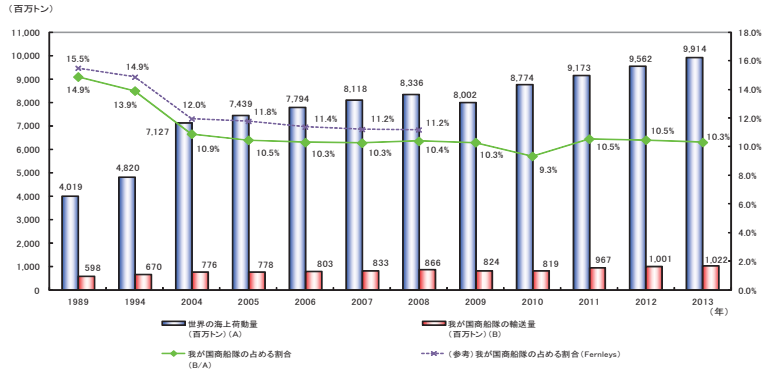
3. 2013年の数値は暫定値である。

# 第1章 海上輸送分野

# 第2章 船舶産業分野

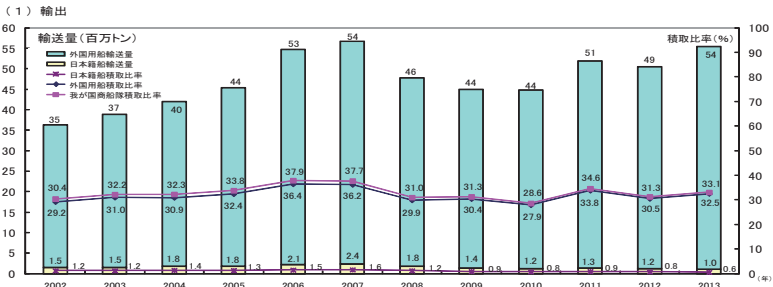
# 第3章 船員分野

図表Ⅱ-1-27 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

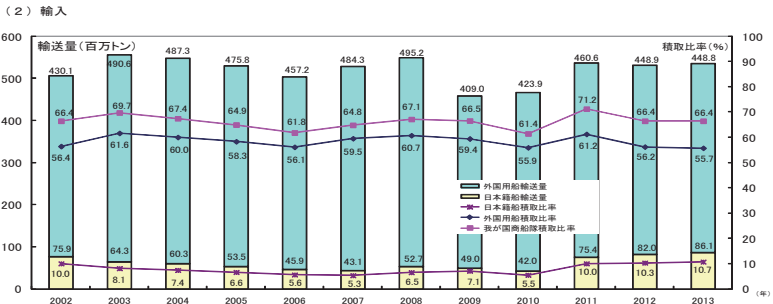


(出典) 海事局調べ  
 (注) 1. 世界の海上荷動量はClarksons' SHIPPING REVIEW DATABASEより(2013年の値は推計値)。  
 2. 2013年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

図表Ⅱ-1-28 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率



(出典) 海事局調べ  
 (注) 2013年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。



(出典) 海事局調べ  
 (注) 2013年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

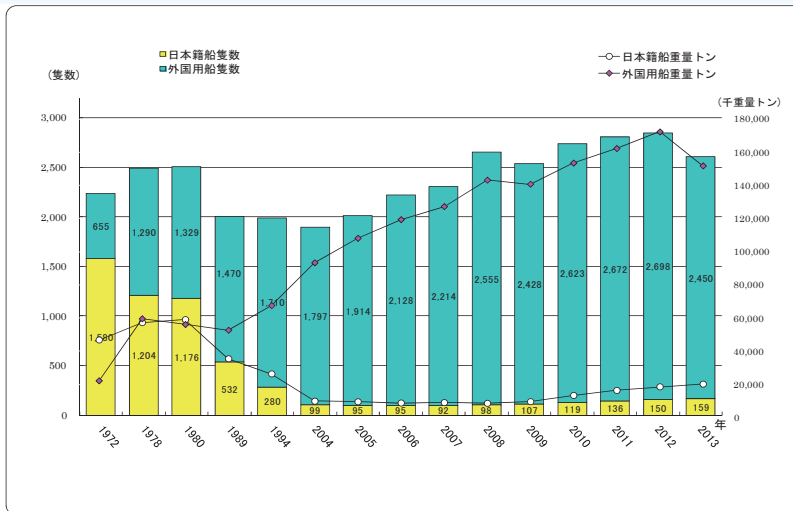
### 八) 我が国商船隊の船腹量

2013年の我が国商船隊の船腹量は、2,609隻（前年より239隻減）、重量トンベースで1億7,193万トン（対前年比9.9%減）となった。

我が国商船隊のうち日本籍船は159隻（前年より9隻増）、重量トンベースで2,023万トン（対前年比8.7%増）であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで6.1%、重量トンベースで11.8%となっている。

また、外国用船については2,450隻（前年より248隻減）、重量トンベースで1億5,170万トン（対前年比11.9%減）となっている（図表Ⅱ-1-29）。

図表Ⅱ-1-29 日本商船隊の構成の変化



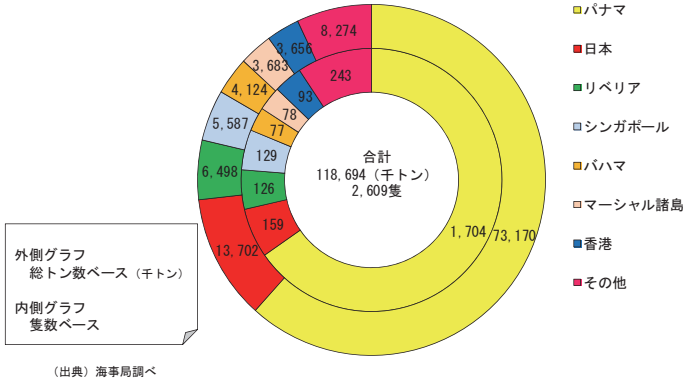
（出典）海事局調べ

（注）2013年6月末日現在

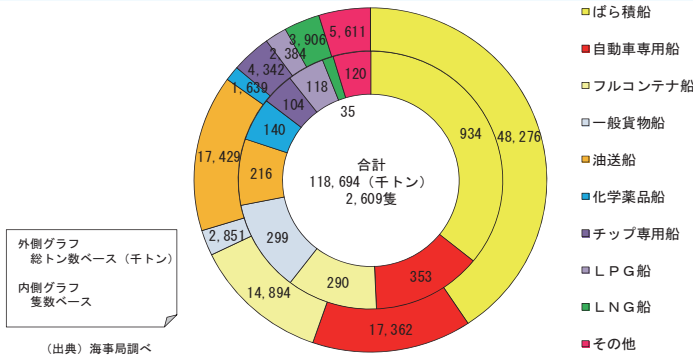
我が国商船隊を船籍国別に見ていくと、パナマ籍船が最も多く1,704隻（我が国商船隊全体に対するシェア65.3%）、総トン数ベースで7,317万総トン（同61.6%）など、いわゆる便宜置籍船がほとんどとなっている（図表Ⅱ-1-30）。

船種別では、総トンベースで多い順に見ていくと、ばら積船934隻（我が国商船隊全体に対するシェア35.8%）、4,828万総トン（同40.7%）、油送船216隻（同8.3%）、1,743万総トン（同14.7%）、自動車専用船353隻（同13.5%）、1,736万総トン（同14.6%）、フルコンテナ船290隻（同11.1%）、1,489万総トン（同12.5%）となっている（図表Ⅱ-1-31）。

図表Ⅱ－1－30 我が国商船隊の船籍国別一覧



図表Ⅱ－1－31 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) 2013年度の海運大手3社の経営状況

i) 概況

2013年度は、欧州経済の低迷、新興国における景気減速の動き、燃料油価格の高止まり等により不安定な事業環境が続いたものの、米国を中心とした先進国の景気回復が進み、年度後半以降は欧州経済も緩やかに持ち直しの兆しも見えてきた。このような背景の中で、同年度の海運大手3社\*の業績（単体ベース。以下同じ）を見ると、全体的に海上荷動きが増加したことにより、営業収益は3兆3,535億円と4,095億円（対前年度比13.9%増）の増収となった。

一方で、海運大手3社とも、減速航行や航路改編による効率的な配船など、運航コストの削減に取り組んだところであるが、海上荷動きの増加に伴い船舶の稼働回数が上昇し、運航コストが増加したため、営業費用は3兆3,223億円と3,201億円(同10.7%増)の増加となった。

この結果、2013年度の営業利益は、312億円と前年度より894億円の増益、経常利益も892億円と前年度より916億円の増益となった(図表Ⅱ-1-32)。

※海運大手3社：日本郵船(株)、(株)商船三井、川崎汽船(株)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業収入の大部分を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ-1-32 海運大手3社の損益の推移

(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(%)
	2012	29,440	8.3	30,022	3.8	▲582	-	▲24	-	▲1,589
2013	33,535	13.9	33,223	10.7	312	-	892	-	853	-

(出典)海運大手3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、大型新造船の竣工ラッシュにより船腹の供給過剰が続き、運賃市況は低迷したものの、米国を中心とした先進国の景気回復により、北米航路を中心に海上荷動きが堅調に増加したため、営業収益は1兆3,031億円(対前年度比14.5%増)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、鉄鉱石や石炭などの海上荷動きが拡大した。また、自動車専用船部門は、アジア域内を中心とした輸送力の強化や北米市場での好調な販売などから、これらの地域を中心に海上荷動きが増加したことにより、営業収益は1兆3,391億円(対前年度比15.4%増)となった。

### (c) 油送船部門

油送船部門については、船腹の需給状況は改善の兆しを見せ、また冬期の需要期に海上荷動きが活発化し、運賃市況は回復傾向となったものの、年度を通じて安定的な回復を見せるには至らず、営業収益は941億円(対前年度比8.4%減)となった。



図表Ⅱ－1－33 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分	2012年度			2013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	11,378	15.3	38.8	13,031	14.5	38.9
	不定期・専用船	11,600	9.5	39.5	13,391	15.4	40.0
	油送船	1,028	▲ 6.7	3.5	941	▲ 8.4	2.8
	計	24,005	11.4	81.8	27,364	14.0	81.8
	賃借料	4,532	▲ 5.6	15.4	5,183	14.4	15.5
	その他	820	11.2	2.8	910	11.0	2.7
	合計	29,358	8.3	100.0	33,457	14.0	100.0

(出典) 海運大手3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

2013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、前年度より併に増加したため、これによりドル建て比率の乖離幅は、8.4%となった。(図表Ⅱ－1－34)。

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99.76円と前年度より17.44円の円安となったことから、3社全体では、520億円の為替差益による黒字となった(図表Ⅱ－1－35)。

図表Ⅱ－1－34 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:%)

区分	2011年度	2012年度	2013年度
営業収益	83.1	82.2	83.0
営業費用	71.1	71.6	74.6
乖離幅	12.0	10.6	8.4

(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－1－35 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分	2012年度			2013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	29,440	995	293.7	33,535	4,850	278.1
営業費用	30,022	889	262.4	33,223	4,330	248.3
営業損益	-582	106	31.3	312	520	29.8

(出典) 海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成

(注) 1. 3社の実績平均レートは、2012年度1ドル=82.32円 2013年度1ドル=99.76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。

#### □) 2014年度海運大手3社の業績見通し

海運大手3社は、2014年度の業績見通しとして、新興国の景気の足踏みを予測するものの、欧州経済の緩やかな持ち直しや米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、海上荷動きは堅調に推移するものと見ており、引き続き航路改編による効率的配船、減速航行など運航効率の改善を進めることにより、2013年度に比して増益となることを見込んでいる。

#### (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、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（2012年通航量調査）。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通航には困難が伴う状況にあり、沿岸国や主要な海運国だけでなく、輸入原油の約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である。

このため、マ・シ海峡に関して沿岸国・利用国が協力をする必要性が高く、その協力のあり方については早くから議論が行われてきたところである。我が国は各国間の協力



の枠組み（「協力メカニズム」）が創設される前から、いち早く、そして利用国として唯一、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理など、沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）に対して「協力メカニズム」創設までに約147億円の支援協力を行ってきた。

各国間の協力の枠組みについては、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>、航行援助施設基金委員会<sup>\*3</sup>の3つの委員会で構成されている。

我が国は、「協力メカニズム」に基づく航行援助施設基金に対して、基金創設時より、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及び荷主系等の民間団体から280万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、航行援助施設の整備・維持管理に対する支援を行っているところである。

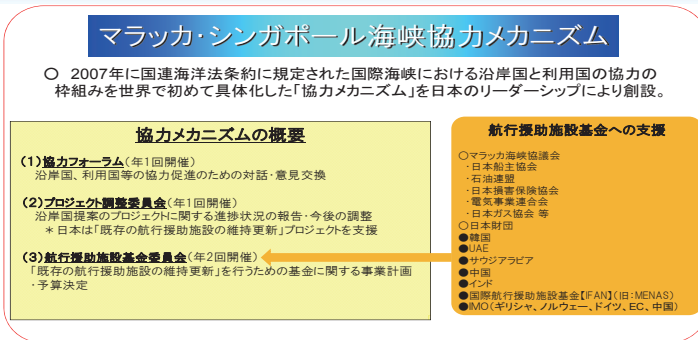
2014年4月に開催された第12回航行援助施設基金委員会において、我が国より、上述の事前調査及び「航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナー（キャパシティビルディング）」（2011年度から実施）について報告を行ったが、沿岸国からはこれらの協力を高く評価するとともに謝辞が述べるなど、我が国におけるマ・シ海峡に関する協力は、マ・シ海峡の安全確保に一定の貢献をしているところである。

※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－1－36 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム



## ②海運をめぐる国際的動向（マルチ及びバイの場を活用した海運交渉）

## 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。「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、「海運フレンズ国会合」）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、米、EU、豪州、カナダ、韓国、香港、台湾、パキスタン、イスラエル、トルコ、メキシコ、チリ、コロンビア、ペルー、コスタリカ、パナマ、パラグアイ、ニュージーランド、ノルウェー、スイス、アイスランド及びリヒテンシュタイン)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り組みとして、EPA（経済連携協定）/FTA（自由貿易協定）交渉を推進しており、特に東アジア諸国との協定の締結を戦略的課題と位置づけ、交渉を積極的に進めている。

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

現在、日本カナダ EPA、日本 EU EPA、RCEP（東アジア地域包括的経済連携）、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）等の交渉・交渉前協議等を行っており、海運分野においては、外資規制や自国籍船への貨物留保等、我が国企業が事業を展開する上で障壁となっている規制の撤廃・緩和に向けて積極的に交渉を推進し、海運サービスの自由化を求めている。

#### 八) APEC (アジア太平洋経済協力)

APECは、極めて多様な様相を呈するアジア太平洋地域において経済・社会の共通利益の拡大と発展を目指す地域協力の枠組みであり、現在は21の国と地域が参加し、交通を含む複数のワーキンググループ（作業部会）が設けられている。海事分野は「港湾・海事専門家会合」（議長国は我が国）として、海運分野における「ボゴール目標」\*の実現に向けた取り組みとともに、海上物流の効率化、環境保護・省エネ、船員育成を含めた海上安全など海事分野全般を取り扱い、その下にはサブコミッティーとして海事保安を取り扱う「海事保安専門家会合」が設置されている。

2013年7月に、第38回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がインドネシア・バリで、2014年4月に、第39回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がニュージーランド・クライストチャーチにて開催された。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、我が国が主導しているものとして、①海運分野の自由化の取り組みを促進するための「APEC海運政策研修」プロジェクトの推進、②サプライ・チェーンの接続性向上に向けた海上コンテナ輸送の可視化の強化、③パナマ運河及びスエズ運河通航料問題では、両運河の最新の情報提供を行い、引き続き今後の進展を見守ることになったこと、④APEC地域におけるクルーズの振興のために、同域内のクルーズターミナルの最新情報の提供、クルーズネットワークに関するプレゼンテーションを行い、クルーズ振興を図るためのワークショップ及び政策研修のIAPH（国際港湾協会）との連携による実施を内容とするプロジェクトを提案し、合意した。また、海事保安専門家サブ会合では港湾の保安向上等に関する議論が行われた。

※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\*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の場である。

発足当時より、主に米国の国際海運に対する規制問題に如何に対処するかを検討するとともに、必要に応じ、特定国の国際海運に関する規制政策に関する申し入れや対話を通じて、自由で公正な競争条件の確立に向けた取り組みを行ってきている。近年は、海洋環境保護、航行安全、海賊問題等、海運に関する幅広い議題についても政策対話を行っている。

また、2年に一度、米国運輸省海事局とCSG参加国との間での政策対話(US-CSG会議)を開催している。

2014年3月には、ノルウェー・オーレスンにてCSG会議が開催され、海運に関する環境問題、パナマ運河及びスエズ運河通航料問題など、海運に関わる最新のテーマについて議論が行われた。

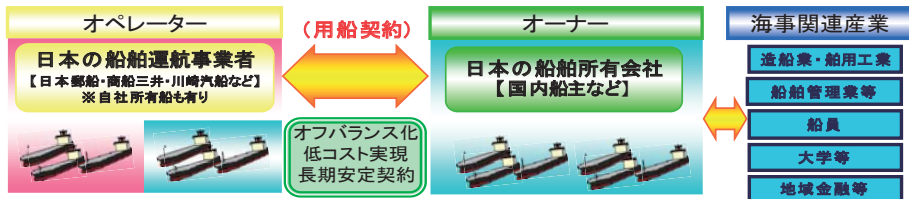
主要海運国の一つである我が国は、我が国のクルーズ戦略に関するプレゼンテーションを行ったほか、グローバル・サプライチェーンにおけるパナマ・スエズ運河の重要性及び船舶の燃料油に含まれる硫黄分規制に対する我が国の基本的考え方について問題意識の共有を図るなど、各種審議に積極的に対応した。

※CSGメンバー国：以下の18ヶ国の海運当局

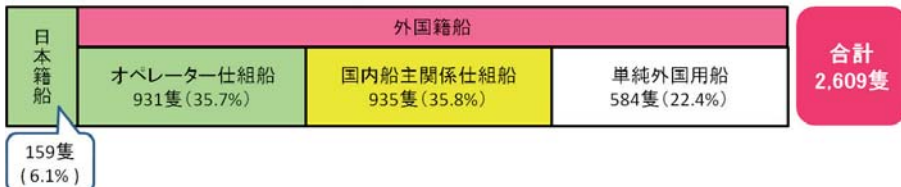
デンマーク(議長、事務局)、日本、ベルギー、カナダ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、韓国、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、スペイン、スウェーデン、英国

### (3) 我が国外航海運に関する支援措置

船舶取得は投資金額が大きく、多大なリスクの処理が必要となるが、このリスク分散を果たしつつも長期安定で低コストな船舶の調達実現に寄与しているのが国内船主である。日本商船隊に定期用船等の形態で実に日本商船隊の約3分の1にあたる935隻もの船舶を提供して、日本商船隊の競争力の源泉となっている国内船主に対する税制等の整備も重要な課題である。



日本商船隊の構成(2013年央)



①税制措置

図表Ⅱ－1－37 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 <sup>(※1)</sup>	外航環境低負荷船 <sup>(※2)</sup>	取得価額の18% (外国籍船については16%)
買換資産の課税の特例	外航船舶	譲渡差益の80% <sup>(※3)</sup>
登録免許税の課税の特例	国際船舶 <sup>(※4)</sup>	税率3.5/1000 (本則、4/1000)
船舶の特別修繕準備金	船舶安全法における定期検査を受ける船舶	定期検査に要する費用に係る修繕準備金の積立限度額(3/4)
固定資産税の課税の特例	外航船舶 国際船舶 <sup>(※4)</sup> 外航用コンテナ	課税標準 1/6 課税標準 1/18 課税標準 4/5
トン数標準税制	認定事業者が運航する日本船舶及び準日本船舶	みなし利益課税 <sup>(※第1部第2章2)</sup>

- ※1 トン数標準税制適用事業者及びその海外子会社が新たに取得・建造する船舶については適用除外。
- ※2 EEDI (Energy Efficiency Design Index (二酸化炭素放出抑制指標：1トンの貨物を1マイル輸送する際に放出される二酸化炭素量))の値が、海洋汚染防止法により制限される船舶については、EEDIが海洋汚染防止法による基準値の93/100以下であること。
- ※3 船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、個人にあつては譲渡所得を減額し、法人にあつては購入資産の簿価に対して一定額を減額することができる制度。
- ※4 国際船舶：所定の要件 (①総トン数2,000トン以上、②遠洋区域又は近海区域が航行区域、③専ら外航に使用されている船舶、④近代化船、混乗船、承認船員配乗船、LNG船、RORO船のいずれか) に該当する日本籍の外航船舶。

図表Ⅱ－1－38 各国の外航海運における税制度比較

国名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の導入有無
日本	61.3% (特別償却18%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有
ノルウェー	53%	無	19.5	非課税	有
デンマーク	52%	売却益の100%を 損金算入可能	47.8	非課税	有
ドイツ	41.7%	無	21	非課税	有
オランダ	100%	売却益の100%を 損金算入可能	0	非課税	有
フランス	84%	無	0	非課税	有
イギリス	76%	売却益の100%を 損金算入可能	0.5	非課税	有
アメリカ	80%	無	0.1	州により課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	23.35	非課税	無
中国(香港)	100%	売却益非課税	1.1	非課税	無

※1 定率法の場合

※2 日本の税額を100とした場合の各国の指数

## 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、1996年に「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する固定資産税や登録免許税の軽減措置（①参照）を講じている。



## 2. 国内旅客輸送

### (1) 国内旅客輸送の現状

#### ① 旅客船事業の現状

##### イ) 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2014年4月1日現在、950事業者（対前年比増減なし）によって1,701航路（対前年比19航路増）が経営され、これに就航している船舶は2,229隻（対前年比45隻減）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、隻数が減少しており、フェリー航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに減少している。旅客不定期航路事業については、隻数が減少しているものの、航路数は増加している。

図表Ⅱ－1－39 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	2010	426	568	1,207
	2011	424	571	1,197
	2012	415	563	1,176
	2013	410	551	1,160
	2014	410	551	1,129
特定旅客定期航路事業	2010	6	8	10
	2011	6	7	8
	2012	6	7	8
	2014	6	7	8
旅客不定期航路事業	2010	532	1,095	1,064
	2011	538	1,115	1,088
	2012	539	1,129	1,088
	2013	534	1,124	1,106
	2014	534	1,143	1,092
計	2010	964	1,671	2,281
	2011	968	1,693	2,293
	2012	960	1,699	2,272
	2013	950	1,682	2,274
	2014	950	1,701	2,229
うちフェリー航路事業	2010	149	173	317
	2011	147	171	306
	2012	142	165	302
	2013	147	170	302
	2014	144	168	298

#### ロ) 輸送実績

2012年度の輸送実績は、輸送人員で8,713万人（対前年度比3.7%増）、輸送人キロで30億918万人キロ（対前年度比1.5%増）となった。

図表Ⅱ—1—40 旅客輸送実績

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	2008	89.4	▲ 2.3	3,363	▲ 8.0
	2009	83.1	▲ 7.0	2,920	▲ 13.2
	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
特定旅客定期航路事業	2008	0.1	▲ 6.8	0	▲ 8.5
	2009	0.2	58.6	1	237.0
	2010	0.2	17.7	2	140.5
	2011	0.2	▲ 4.6	2	▲ 0.6
	2012	0.2	▲ 2.7	2	▲ 1.0
旅客不定期航路事業	2008	9.5	3.3	147	▲ 17.4
	2009	8.9	▲ 6.3	152	3.4
	2010	8.1	▲ 9.6	130	▲ 14.3
	2011	7.2	▲ 11.5	112	▲ 13.9
	2012	7.4	4.0	113	0.3
計	2008	99.0	▲ 1.7	3,510	▲ 8.5
	2009	92.2	▲ 6.9	3,073	▲ 12.5
	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

(単位：百万人、百万人キロ、%)  
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4,009千台(対前年度比2.1%増)、乗用車・その他が8,263千台(対前年度比7.8%増)となり、台キロではトラックが913百万台キロ(対前年度比2.9%増)、乗用車・その他で653百万台キロ(対前年度比5.8%増)となった。

図表Ⅱ—1—41 自動車航送実績

年度	トラック	乗用車 その他		計	
		対前年度 伸び率	対前年度 伸び率	対前年度 伸び率	対前年度 伸び率
2008	台数	4,797	9,897	14,694	▲ 2.5
	台*。	945	637	1,582	▲ 11.0
2009	台数	4,122	8,258	12,380	▲ 15.7
	台*。	863	600	1,463	▲ 7.5
2010	台数	3,922	7,659	11,581	▲ 6.5
	台*。	870	595	1,465	0.1
2011	台数	3,926	7,664	11,590	0.1
	台*。	887	617	1,504	2.6
2012	台数	4,009	8,263	12,272	5.9
	台*。	913	653	1,566	4.1

(単位：千台、百万台キロ、%)  
注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

## 八) 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1航路減少、営業収入は約50億円増加している。

営業損益及び経常損益については、前年度より赤字額が減少しているが、経常収支率は99.9%となり、依然として厳しい経営状況が続いている。

図表Ⅱ－1－42 旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)

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	2008	500	282,136	▲ 20,749	▲ 22,246	92.8
	2009	527	239,400	▲ 4,259	▲ 4,732	98.1
	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
特定旅客定期航路事業	2008	5	130	27	24	123.0
	2009	7	252	12	10	104.1
	2010	7	275	▲ 16	▲ 16	94.5
	2011	7	297	28	27	110.2
	2012	7	298	11	11	104.0
旅客不定期航路事業	2008	665	23,054	▲ 349	▲ 351	98.5
	2009	663	24,771	▲ 4,146	▲ 2,673	90.9
	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
計	2008	1,170	305,320	▲ 21,071	▲ 22,573	93.2
	2009	1,197	264,422	▲ 8,393	▲ 7,394	97.9
	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

(単位：百万円、%)

(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、2014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

2013年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると、航路数、航路距離の増減はなかった。

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

図表Ⅱ－1－43 長距離フェリー航路の輸送実績

区分		2012年度			2013年度		
航路数		11 航路			11 航路		
航路距離		8,420 km			8,420 km		
航就隻数		35 隻			35 隻		
		(2013年4月1日現在)			(2014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	1,130	59.9%	0.6%	1,189	60.9%	5.2%
	乗用車・その他	757	40.1%	3.8%	763	39.1%	0.8%
	計	1,887	100.0%	1.9%	1,952	100.0%	3.4%
	8トントラック換算計	1,450		1.8%	1,506		3.9%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	730	60.7%	0.3%	820	61.3%	12.3%
	乗用車・その他	473	39.3%	4.0%	517	38.7%	9.3%
	計	1,203	100.0%	1.7%	1,337	100.0%	11.1%
	8トントラック換算計	931		1.5%	1,036		11.3%
旅 客	輸送人員	2,187	千人	-1.9%	2,085	千人	-4.7%
	輸送人キロ	1,224	百万人キロ	-0.8%	1,292	百万人キロ	5.6%

(単位：千台、百万台キロ)

(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。

## 八) 経営状況

2013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、営業費用ともに増加し、営業損益は約70億2千万円と、3期連続の黒字となり、経常損益は約66億8千万円の黒字となった。

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、2013年度末における財務状況は、図表Ⅱ－1－45のとおりである。

図表Ⅱ－1－44 長距離フェリー事業者収支状況（8社）

区分	2012年度	2013年度	対前年度比
営業収入	136,568	140,934	103.2%
営業費用	131,141	133,911	102.1%
営業損益	5,427	7,023	—
経常損益	4,154	6,676	—
当期損益	5,212	4,028	—

(単位：百万円、%)

(注) 1. 決算期が12月の1社を含む。

2. 速報値である。

図表Ⅱ－1－45 長距離フェリー事業者財務状況（8社）

区分		金額	構成比
資産	流動資産	43,654	27.9%
	固定資産	112,807	72.1%
	資産合計	156,461	100.0%
負債	流動負債	50,734	32.4%
	固定負債	71,226	45.5%
	負債合計	121,960	77.9%
純資産		34,501	22.1%
負債・純資産合計		156,461	100.0%

（単位：百万円、％）

- （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2014年4月1日現在、233事業者によって285航路が経営されており、就航船舶は549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－1－46 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	50	233

図表Ⅱ－1－47 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2011	300	562	196,538	350
2012	297	553	198,255	359
2013	285	549	200,092	364

ロ) 輸送実績

2012年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,374万人（対前年度比4.0%増）、輸送人キロで10億6982万人キロ（同0.6%増）となっている。

図表Ⅱ—1—48 離島航路の旅客輸送実績

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
2010	41,977	1.1	1,028,901
2011	42,055	0.1	1,063,484
2012	43,743	4.0	1,069,821

(単位：千人、千人キロ、%)

#### 八) 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2012年度の経常収支率は、93.7%となった。

図表Ⅱ—1—49 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
2010	69,071	▲ 4,204	▲ 3,843	94.9
2011	73,764	▲ 7,865	▲ 6,519	92.2
2012	73,167	▲ 6,149	▲ 5,116	93.7

(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—50 届出事業者数の推移

区 分	2008年4月	2009年4月	2010年4月	2011年4月	2012年4月	2013年4月	2014年4月
届出事業者数	2,913	3,033	3,178	3,243	3,334	3,496	3,624

(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－1－51 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
2009	162	106	7,301
	(96)	(106)	(5,496)
	(66)	(74)	(1,805)
2010	115	124	4,771
	(93)	(102)	(4,575)
	(22)	(22)	(196)
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)

- (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. 2009、2012年度は補正予算額を含む  
 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  
 4. 2012～2013年度は地域公共交通確保維持改善事業費補助金306億円の内数

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、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、航路の構造改革に資する船舶代替建造、公設民営化等への補助を行う「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、2015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、2006年6月21日に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（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2010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2011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ある自主的な取り組みが行われている。

また、2011年度からは地域公共交通確保・維持改善事業において、旅客船及び旅客船ターミナルのバリアフリー化に対する支援を設けている。

### ロ) バリアフリー基準及び基本方針

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、2010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おり、2011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、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。

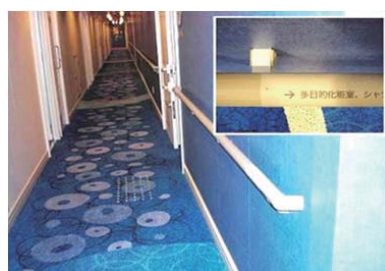
船舶における移動等円滑化の状況については、近年の旅客船事業の不振、燃料油価格の高止まり等の影響による費用負担増等により、使用船舶の建造が低迷していることから、2013 年 3 月末現在、706 隻中 173 隻 (24.5%) にとどまっている。

図表Ⅱ－1－5 2 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、手すりを高低列に配置することにより、車椅子使用者等の乗下船時の移動の負担を軽減しています。



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



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



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



### 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。

これまでの取組として、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、「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、2013 年度までにファムトリップ（体験航海）を合計 6 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。

加えて、2013 年度からは子どもの日と海の日に、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。

2014 年度は、旅客船の小学生運賃の無料キャンペーンを引き続き実施すること、ファムトリップを継続して開催することにより旅行業界との連携を更に強化するなど、引き続き国内旅客船の活用に向けた取り組みを進めていくこととしている。



### 3. 内航海運

#### (1) 内航海運の現状

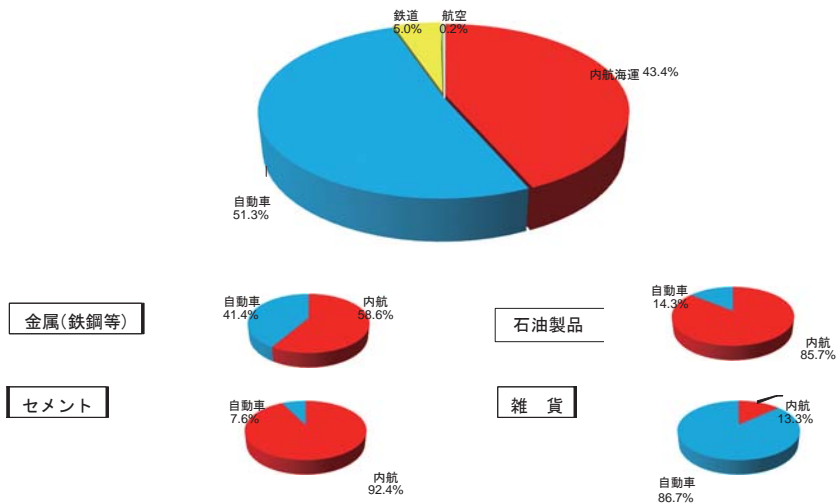
##### ①内航海運の概況

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43.4%（2012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-1-53 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-1-53 輸送機関別シェア（2012年度：トンキロベース）



○ 国土交通省資料より作成  
(注) 品目別輸送機関別シェアは、2009年の割合である。

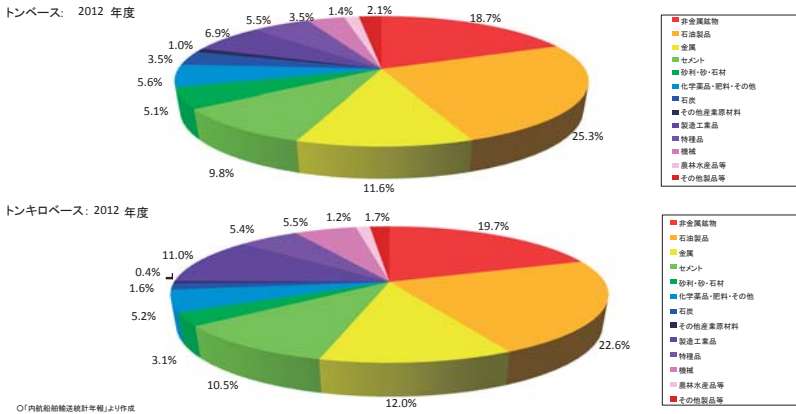
図表Ⅱ-1-5-4 輸送機関別貨物輸送量の推移

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
1970	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
1975	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
1980	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
1985	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
1990	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918
1995	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,693 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963
1996	54,691 (8.21)	604,209 (90.67)	7,356 (1.10)	100 (0.02)	666,356 (100)	241,756 (42.30)	303,896 (53.17)	24,968 (4.37)	962 (0.17)	571,582 (100)	442	50	339	962
1997	54,144 (8.27)	593,451 (90.66)	6,923 (1.06)	101 (0.02)	654,619 (100)	237,018 (41.78)	304,691 (53.71)	24,618 (4.34)	981 (0.17)	567,308 (100)	438	51	356	971
1998	51,665 (8.24)	569,080 (90.78)	6,037 (0.96)	102 (0.02)	628,884 (100)	226,980 (41.27)	299,125 (54.39)	22,920 (4.17)	985 (0.18)	550,010 (100)	439	53	380	966
1999	52,260 (8.27)	573,607 (90.78)	5,869 (0.93)	106 (0.02)	631,842 (100)	229,432 (41.07)	305,600 (54.71)	22,541 (4.04)	1039 (0.19)	558,612 (100)	439	53	384	980
2000	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624,348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977
2001	52,007 (8.62)	545,455 (90.39)	5,867 (0.97)	102 (0.02)	603,431 (100)	244,451 (42.20)	311,599 (53.79)	22,193 (3.83)	994 (0.17)	579,237 (100)	470	57	378	975
2002	49,725 (8.61)	521,973 (90.39)	5,659 (0.98)	100 (0.02)	577,457 (100)	235,582 (41.38)	310,614 (54.56)	22,131 (3.89)	991 (0.17)	569,318 (100)	474	60	391	991
2003	44,554 (7.94)	511,348 (91.09)	5,360 (0.95)	103 (0.02)	561,365 (100)	218,191 (38.79)	320,466 (56.97)	22,794 (4.05)	1,027 (0.18)	562,478 (100)	490	63	425	997
2004	44,025 (8.08)	495,325 (90.94)	5,222 (0.96)	107 (0.02)	544,679 (100)	218,833 (38.49)	326,215 (57.37)	22,476 (3.95)	1,058 (0.19)	568,582 (100)	497	66	430	989
2005	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.62)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
2006	41,664 (7.85)	483,702 (91.15)	5,187 (0.98)	110 (0.02)	530,663 (100)	207,849 (36.01)	345,035 (59.78)	23,192 (4.02)	1,094 (0.19)	577,170 (100)	499	71	447	995
2007	40,969 (7.77)	481,189 (91.25)	5,085 (0.96)	115 (0.02)	527,358 (100)	202,962 (34.95)	353,320 (60.84)	23,334 (4.02)	1,145 (0.20)	580,761 (100)	495	73	459	996
2008	37,871 (7.53)	460,075 (91.53)	4,623 (0.92)	107 (0.02)	502,676 (100)	187,859 (33.78)	344,939 (62.02)	22,256 (4.00)	1,078 (0.19)	556,132 (100)	496	75	481	1,007
2009	33,218 (7.04)	433,954 (92.02)	4,325 (0.92)	103 (0.02)	471,600 (100)	167,315 (32.05)	333,181 (63.82)	20,562 (3.94)	1,043 (0.20)	522,101 (100)	504	77	475	1,013
2010	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032
2011	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100)	485	51	501	1,033
2012	36,599 (7.66)	436,593 (91.43)	4,234 (0.89)	98 (0.02)	477,524 (100)	177,791 (43.44)	209,956 (51.30)	20,471 (5.00)	1,017 (0.25)	409,235 (100)	486	48	483	1,038

○ 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。

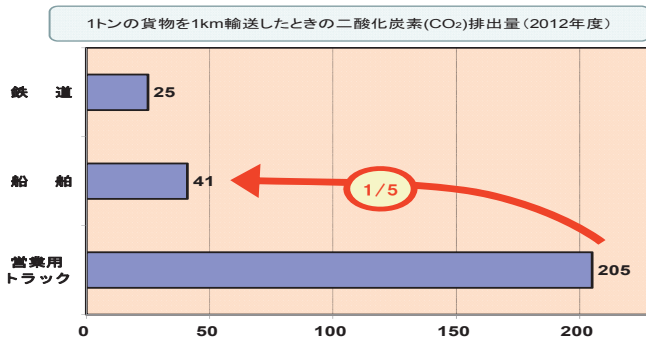
図表Ⅱ－1－55 輸送品目別シェア（2012年度）



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－1－57及び図表Ⅱ－1－58を見てもわかるとおり、2011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、2013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。

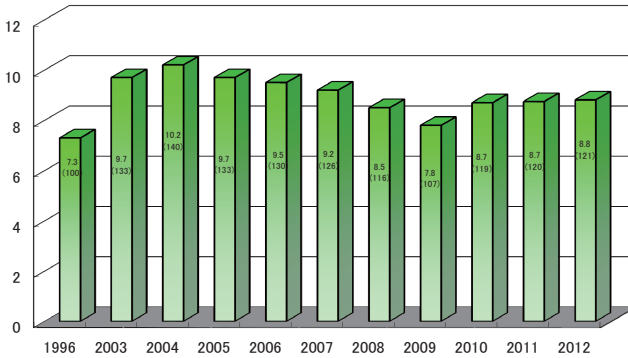
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ－1－55 輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出原単位（2012年度）



図表Ⅱ－1－57 輸送効率性の推移

(単位:百万トンキロ/人)



○ 国土交通省海事局資料より作成

注1. 従業者1人あたりの輸送トンキロ

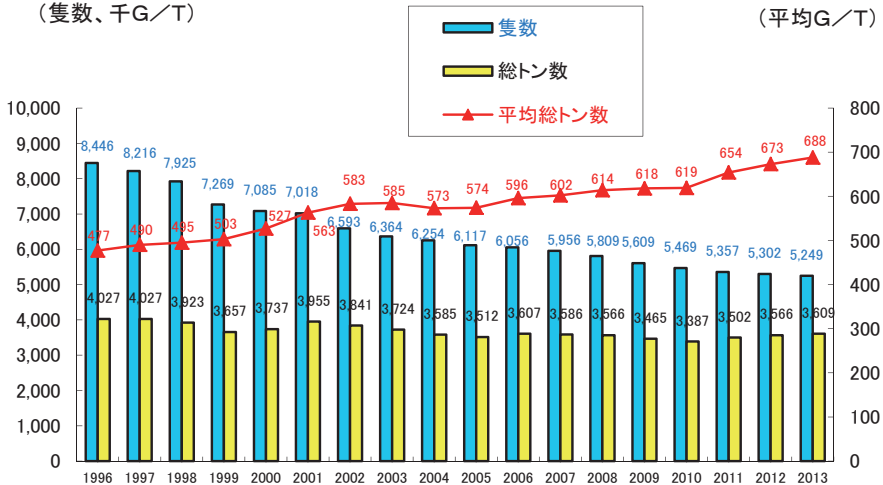
注2. ( ) 内は1996年度を100とした場合の指数

( 年 度 )

図表Ⅱ－1－58 内航船舶の推移

(隻数、千G/T)

(平均G/T)



○ 国土交通省海事局資料より作成

( 年 度 )

②内航海運業者の現状

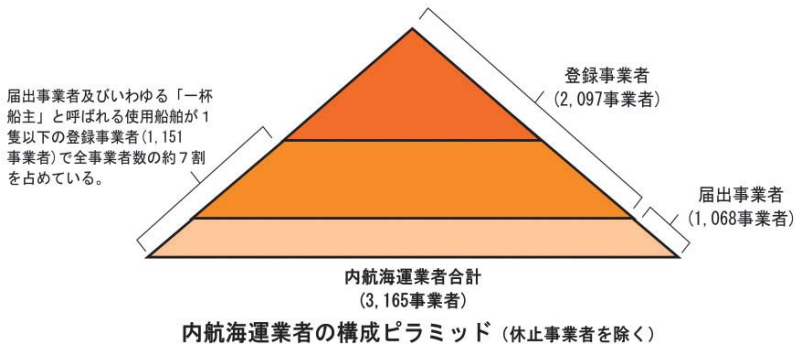
2014年4月1日現在、登録事業者は2,330者、届出事業者は1,311者となっており、その99.7%が中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下の企業）となっている。

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-1-59 内航海運の事業構造

概要		
1. 内航海運業者数	3,641事業者（うち、休止事業者476者）	99.7%が中小企業
2. 登録事業者数	2,330事業者（うち、休止事業者233者）	
3. 届出事業者数	1,311事業者（うち、休止事業者243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。

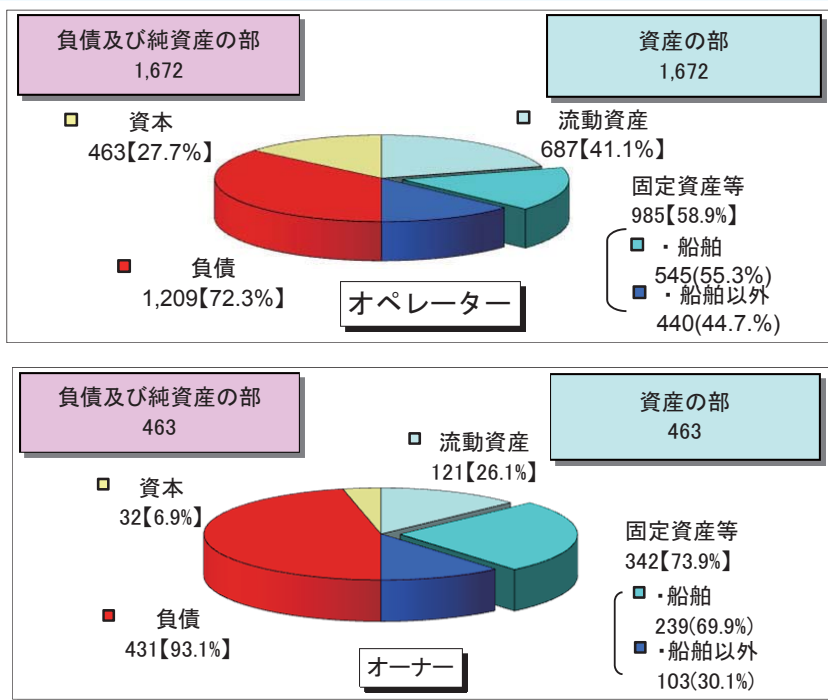


○ 海事局資料より作成  
(注) 2014年4月1日現在。

③財務状況

2011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58.9%、オーナーが73.9%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②自己資本比率は、オペレーターが27.7%、オーナーが6.9%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—60 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

2012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1.7%増加している。主要品目別（トンベース）では、鉄鋼は同1.6%減、砂利・砂・石材は同1.2%減と減少しているものの、その他の品目については、石油製品は前年度比2.1%増、石灰石は同1.9%増、セメントは同6.3%増、石炭は同1.2%増、と、ほぼ横ばいから増加傾向となっている。

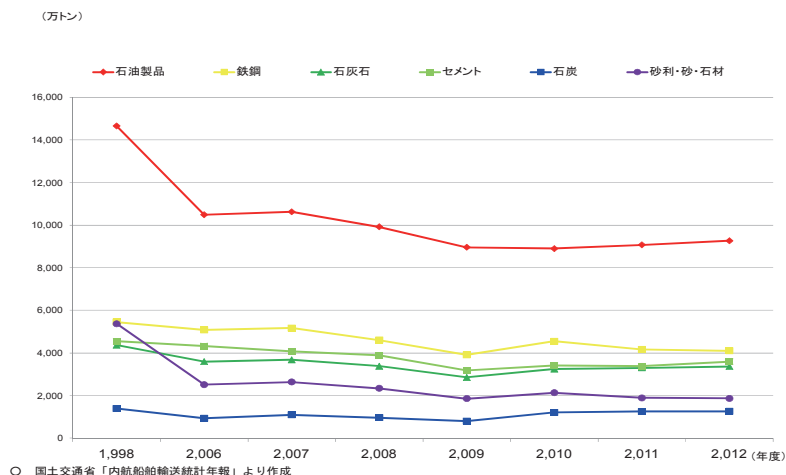
図表Ⅱ－1－61 内航貨物輸送量の推移

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	対前年度比	対45年度比	対前年度比	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
2003	445,544	118.3	89.6	2,182	144.3	92.6
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

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

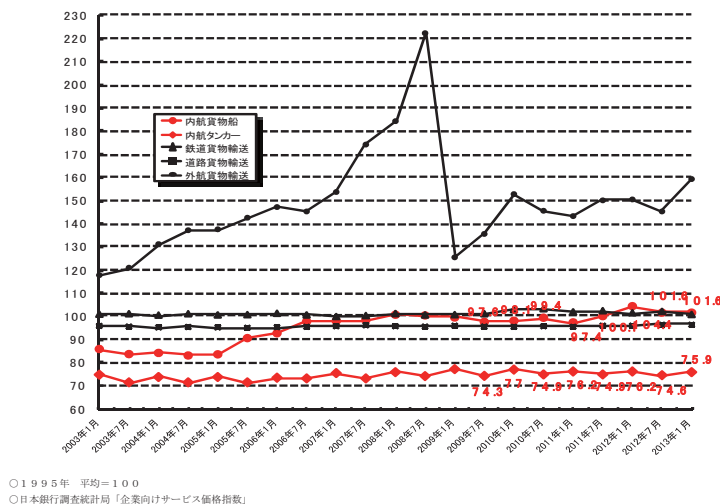
(注)調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

図表Ⅱ－1－62 主要品目別輸送量の推移



一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ-1-63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。ただし、内航タンカーについては、若干の回復傾向にあるものの、依然として低迷した状態が続いている。

図表Ⅱ-1-63 サービス価格推移（1995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、2014年3月末現在で合計5,249隻（前年度比1%減）、3,609千総トン（前年度比1.2%増）となっている。

船型別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の79.0%を占めているが、総トン数ベースでは全体の23.0%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64.9%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、2014年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2004年3月末のそれとを比較すると、6.3%から54.1%の増加となっている。

図表Ⅱ－1－64 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2004年3月31日		2014年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,995 (31)	59,666 (2)	1,788 (34)	45,357 (1)
100総トン以上200総トン未満	1,401 (22)	244,995 (7)	863 (16)	149,930 (4)
200総トン以上300総トン未満	278 (4)	72,213 (2)	293 (6)	75,246 (2)
300総トン以上400総トン未満	251 (4)	88,292 (2)	194 (4)	67,935 (2)
400総トン以上500総トン未満	1,199 (19)	582,104 (16)	1,018 (19)	497,811 (14)
500総トン以上700総トン未満	330 (5)	219,553 (6)	193 (4)	124,259 (3)
700総トン以上1000総トン未満	284 (4)	238,958 (6)	377 (7)	307,293 (9)
1000総トン以上2000総トン未満	210 (3)	314,421 (8)	138 (3)	203,847 (6)
2000総トン以上3000総トン未満	136 (2)	368,062 (10)	73 (1)	193,225 (5)
3000総トン以上4500総トン未満	148 (2)	544,280 (15)	168 (3)	618,620 (17)
4500総トン以上6500総トン未満	68 (1.1)	350,805 (9)	60 (1)	307,438 (9)
6500総トン以上	64 (1.0)	640,603 (17)	84 (2)	1,018,064 (28)
合計	6,364 (100)	3,723,952 (100)	5,249 (100)	3,609,025 (100)
平均総トン数		585		688

○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－1－65 内航船の船種別船腹量

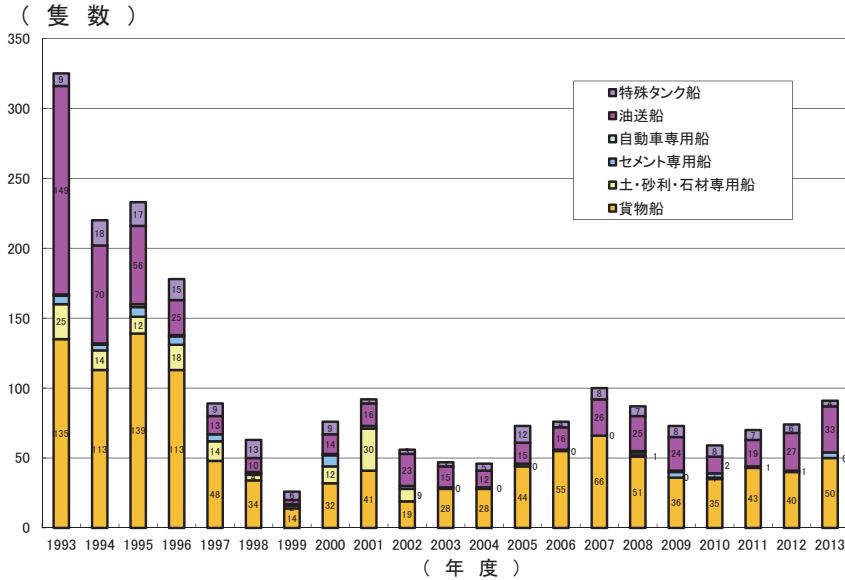
船種	2004年3月31日		2014年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,813	1,580,139 (414)	3,445	1,746,235 (507)
土・砂利・石材専用船	809	593,626 (734)	374	231,178 (618)
セメント専用船	167	428,374 (2565)	141	384,561 (2727)
自動車専用船	45	182,528 (4056)	18	91,851 (5103)
油送船	1,145	732,012 (639)	971	956,359 (985)
特殊タンク船	385	207,273 (538)	300	198,841 (663)
合計	6,364	3,723,952 (585)	5,249	3,609,025 (688)

○国土交通省海事局調べ

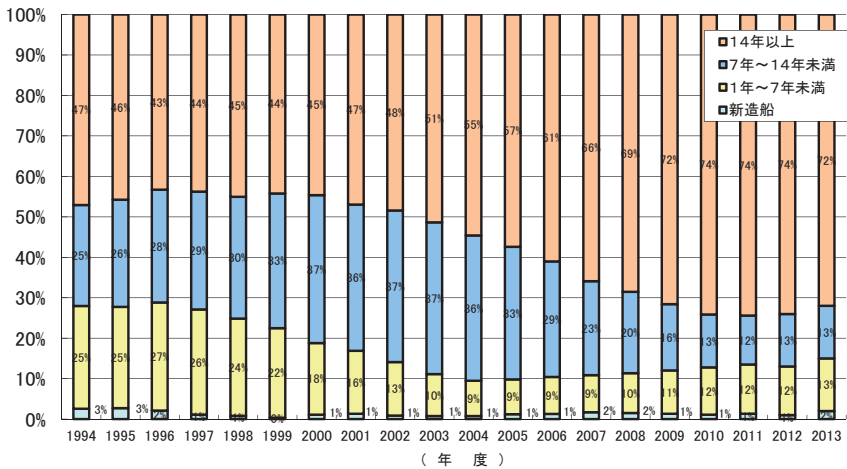
- (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。  
2. ( )は平均総トン数である。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2013年度はピーク時の約28%に当たる91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、1999年度の44%以降上昇傾向にあり、25年度末には全体の72%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ-1-66 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ-1-67 船齢構成の推移

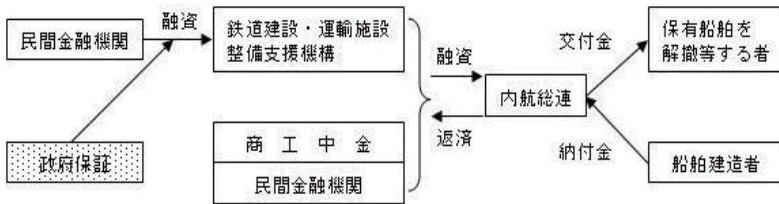


(2) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

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—68 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1,337隻、311万対象トン、989億円となっている（2014年3月現在認定ベース）。

2013年12月には、交付金制度が終了する2016年度以降の建造等納付金単価が決定したことにより、船舶投資に対する見通しが立て易くなったことから、代替建造の一層の促進が期待されている。

(3) 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

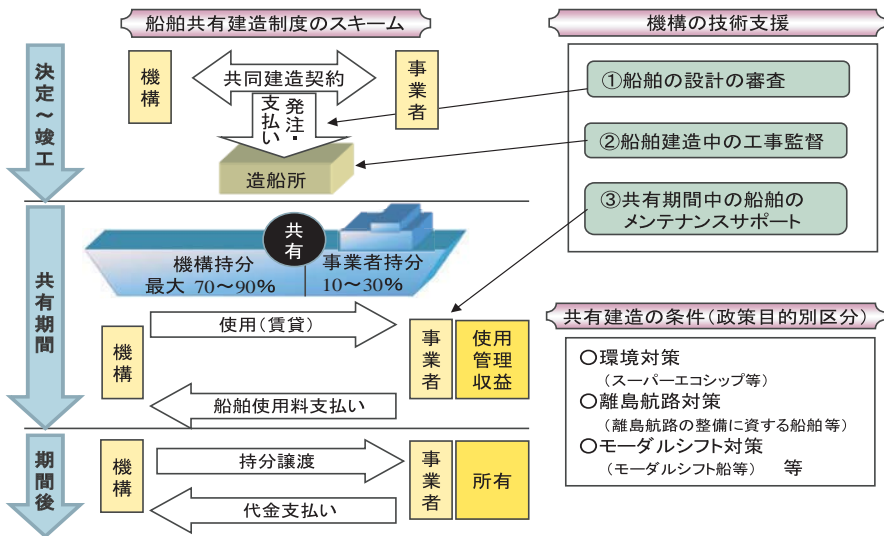
① 制度の概要

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を使用・管理させるとともに、海上運送事業者は、その対価として鉄道・運輸機構に対し使用料を共有期間を通じて支払う
- ・海上運送事業者が共有期間満了時に機構の持分（残存簿価）を買い取ることで、海上運送事業者の100%所有船となる

等を内容とするものである。

図表Ⅱ-1-69 船舶共有建造制度の概要

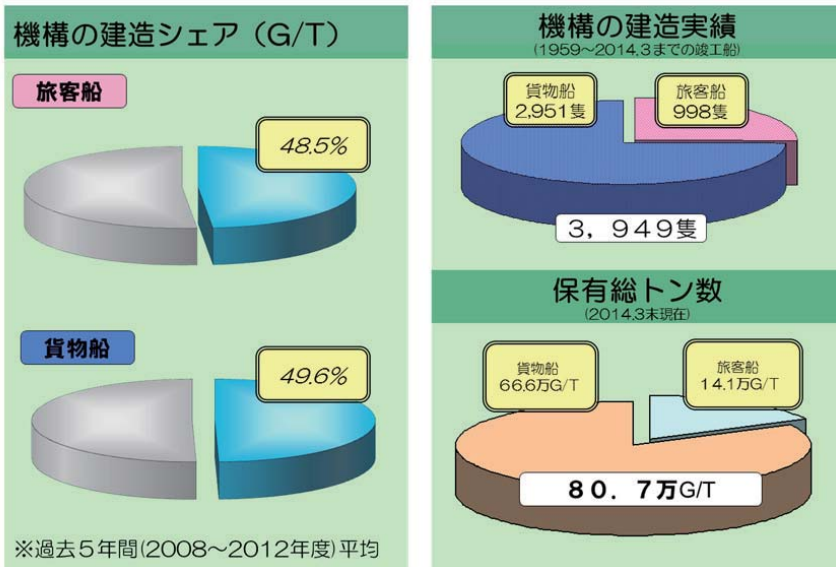


中小事業者が大多数を占める海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船の持分を直接所有するため原則として担保が不要であること、②船種に応じて7～15年の長期の資金的支援が可能であること、③鉄道・運輸機構の技術支援が受けられること、等のメリットを享受できる。

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

鉄道・運輸機構ではこれまで、旅客船約1,000隻、貨物船約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）

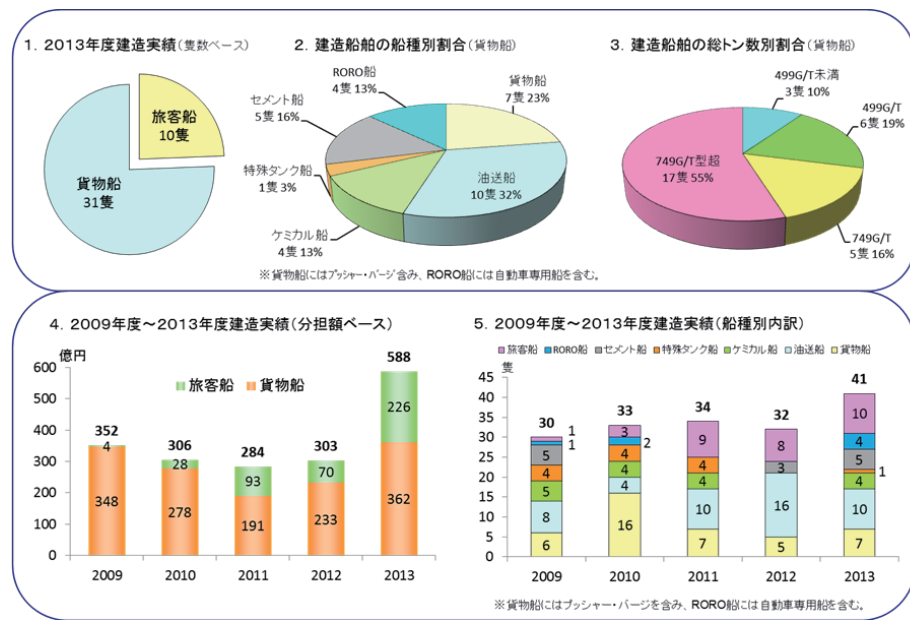
図表Ⅱ－1－70 鉄道・運輸機構による共有建造船の内航船舶におけるシェアと、建造実績及び保有総トン数



②船舶共有建造制度を取り巻く現状

我が国の内航分野においては、物流の効率化や産業競争力の強化といった重要な課題に加え、環境により優しい内航海運業の実現、離島航路の維持・活性化といった問題が引き続き存在している。また、内航船の老朽化は非常に高い水準に達しており(図表Ⅱ-1-67 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である中、2013年度においては復興需要等による船舶建造需要の高まりが見られた。そこで船舶共有建造制度を通じて当該建造需要に対応するため、2013年度補正予算を活用してセメント船等の建造を推進した結果、共有船全体の建造実績は、前年度比約3割増(隻数比)(図表Ⅱ-1-71 昨年度及び直近5年間の建造実績)となったところである。

図表Ⅱ-1-71 昨年度及び直近5年間の建造実績



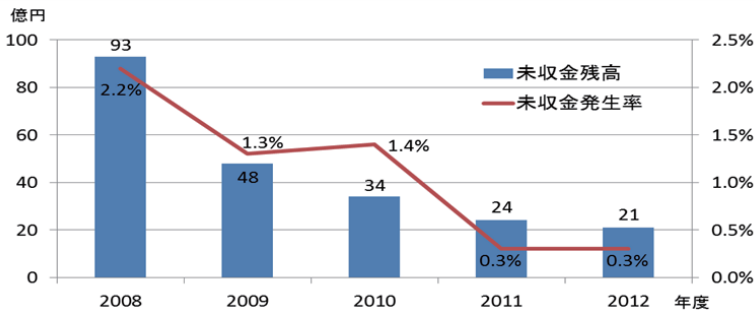


③財務体質強化へ向けた取組

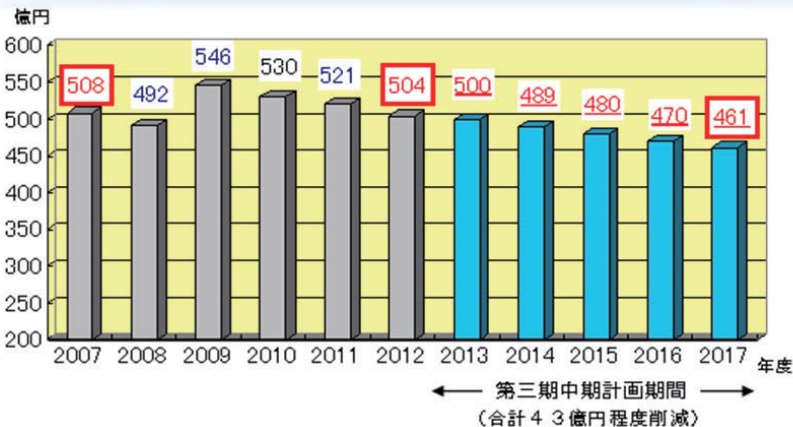
鉄道・運輸機構としては、引き続ききめ細かな債権管理によって未収金発生防止・回収強化を図りつつ、海上運送事業者の信用リスクに応じた金利制度の創設等によってリスク管理を強化している。同時に、内航海運のグリーン化対策や離島航路の維持・活性化対策等政策目的に合致した新船の建造を行う海上運送事業者に対して、金利優遇等の支援を行い、一定量の共有建造の確保を図ること等により、財務体質の改善強化に取り組んだ結果、未収金の残高は着実に減少を続けた。

2012年度には、国土交通大臣は鉄道・運輸機構が2013年度から5年間に達成すべき業務運営に関する目標である「第3期中期目標」を策定し、同機構は財務内容の一層の改善を進めることとなっている。

図表Ⅱ－1－72 直近5年間の未収金残高および発生率の推移



図表Ⅱ－1－73 2007年度以降の繰越欠損金額の推移



④繰越欠損金削減計画の策定

鉄道・運輸機構は、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(2013-17年度：43億円程度)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)を定めることにより、着実に繰越欠損金の削減を進めることとしている。

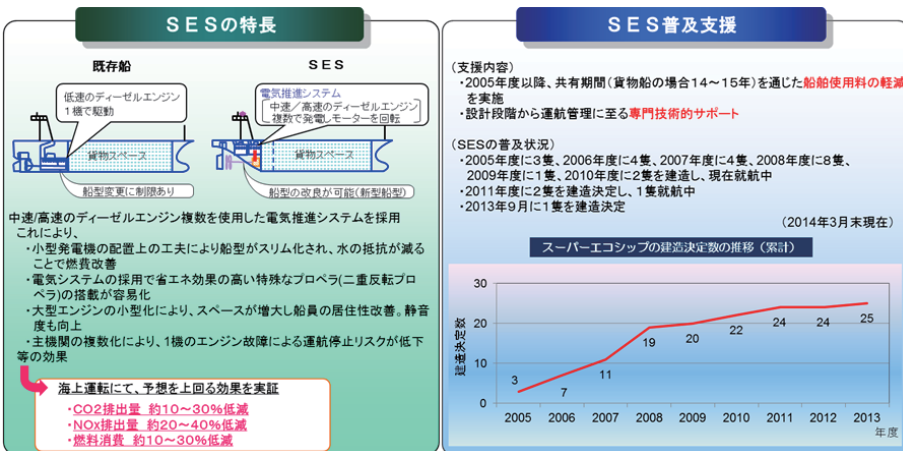
⑤環境性能に優れた船舶の建造

鉄道・運輸機構においては、SESと先進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2隻と貨物船21隻の合計23隻のSESが竣工している。

先進二酸化炭素低減化船は、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO<sub>2</sub>排出量を削減する船舶であり、2014年3月末現在、11隻の貨物船が竣工しているところである。

図表Ⅱ-1-74 SESの特長と普及支援の内容



# 新・大型貨客船



2014年6月27日、東海汽船(株)の新鋭大型貨客船である「橘丸」(5681トン)が東京・竹芝桟橋から出航し、伊豆諸島航路に就航しました。鮮やかな黄色に伊豆七島の深緑を思わせるラインが入ったユニークなデザインは、賑やかな東京湾でもひときわ目立ちます。このカラーリング、「アングルトリス」(ウイスキー・トリスのキャラクター)をデザインした柳原良平氏によるもの。氏は大の船好きでも知られ、東海汽船(株)の名誉船長も務めており、船内には柳原氏の手になるキャラクターが随所に展示されており、船旅に華を添えてくれます。

「貨客船」と書いたように、この船、実は最新鋭の客船というだけではなく、貨物船でもあります。急峻な火山島地形のために、大規模な港湾設備の建設が困難で船が外波に晒される伊豆諸島では、カーフェリーの就航は困難であり、東海汽船(株)の貨客船が生鮮食品や生活物資の輸送を担い、住民の日常生活を支える大黒柱でもあります。「橘丸」の船体前部にも荷役用のクレーンがついていますが、伊豆諸島の大動脈を担っている証しでもあるのです。



22年ぶりの新造船ということで、船内の快適性も一段と向上。定員2名の特等室を10室に増やしたほか、新たに定員4名の和室も新設し、グループや家族旅行が楽しくなりそうです。また、大部屋(定員8名)も間仕切りやロッカーを設けるなど、プライバシーが向上。もちろん、バリアフリー対策も万全です。

また、「橘丸」はスーパーエコシップという、環境性能に特に優れた船舶でもあります(詳しくは次頁をご覧ください)。皆さんも、「橘丸」で伊豆七島にお出かけの際は、このコラムの内容を思い出しつつ、船旅を楽しんでいただければ幸いです。



# 「橘丸」就航!!

## ■鉄道・運輸機構 技術担当者からの一言 共有船舶建造支援部技術支援課長 土屋岳彦

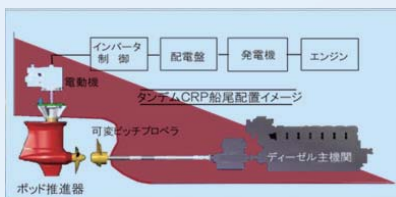
東海汽船㈱と鉄道・運輸機構の共有旅客船である「橘丸」が2014年6月に就航しました。鉄道・運輸機構は、共有事業者として「橘丸」の建造工事の監督や海上試運転の立ち合いといった技術支援及び建造資金の分担を通して「橘丸」の建造に関わってきました。その技術担当者として本船の概要・特長を紹介します。

### 概要

「橘丸」は、東京の竹芝桟橋と三宅島、御蔵島、八丈島、大島を結ぶ定員1,000名（八丈島までは596名）の貨客船です。本船は、鉄道・運輸機構が普及・促進を進めているスーパーエコシップ（SES）であり、高い経済性や操船性といったハード上の特徴があります。

### 特徴①：経済性

SESには4つの推進方式がありますが、橘丸は2基のプロペラを前後向かい合わせに取り付け、前部の可変ピッチプロペラをディーゼルエンジンで、後部の固定ピッチプロペラを電動モーターで駆動するタンデムハイブリッド方式を採用しています。この2つのプロペラを前後逆方向に回転させることによる二重反転効果により推進効率が上昇し省エネ運転に貢献します。これとあわせ、最適船型の採用やディーゼルエンジンと推進用電動モーターの出力配分の自動調整により、本年4月に行われた海上試運転では同航路を就航している貨客船「さるびあ丸」に比べて約15%の燃費改善が確認されました。



### 特徴②：操船性能

橘丸の後部プロペラは360度旋回するポッド推進器になっています。これを使用することで従来船に比べて操船性能が格段に向上し、横移動やその場回頭を容易に行うことが可能となりました。本船の就航している航路のうち、とりわけ御蔵島は港の桟橋状況が厳しく、天候や海況によって寄港できない場合が約5割に上る場合があります。「橘丸」の就航によって離着岸率が向上し、就航航路の安定した輸送が行われることにより、島民の利便性が向上することが期待されます。

### 特徴③：快適性

SESの特徴である騒音・振動の低減、フィンスタビライザーによる動揺の低減、エレベーターや車いす対応のトイレの採用によるバリアフリー対策の向上、柳原良平氏のキャラクターをあしらった遊び心あふれるパブリックスペースが、快適な船旅を提供してくれます。

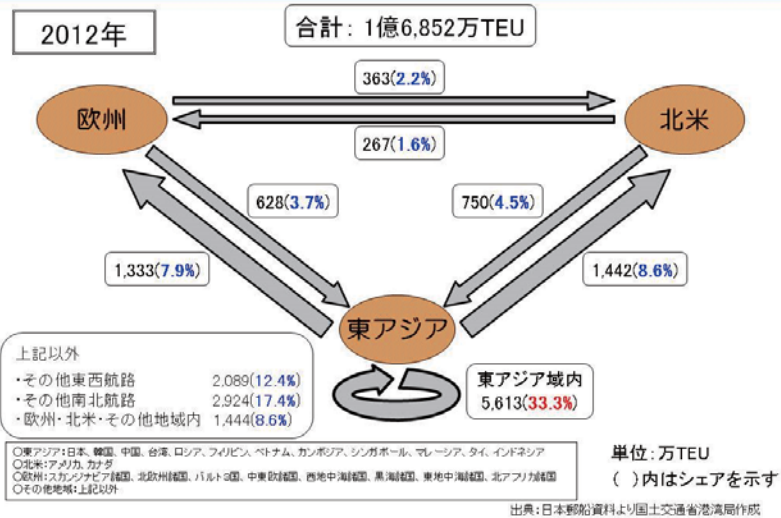
橘丸は、機構がSESの建造促進に取組み始めた平成17年度以降24隻目のSESとなり、共有旅客船として建造された1,000隻目の船舶にもなりました。省エネ効果、環境負荷低減、操船性の向上等について高い評価を頂いているSESの普及促進に今後も努めてまいります。

## 4. 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、2012年は全世界合計で1億6,852万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が630万TEU（世界の荷動量に占める割合は3.7%）、北米～東アジア間での荷動量が2,192万TEU（同割合は13.0%）、欧州～東アジア間での荷動量が1,961万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5,613万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。

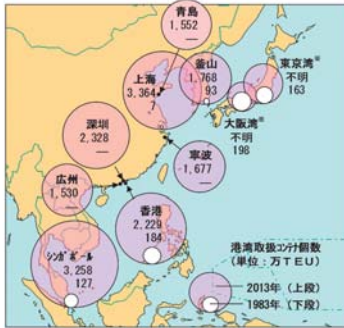
図表Ⅱ－1－75 世界の国際海上コンテナ荷動量



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、1983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、2013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28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-1-76 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】



【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1983年		2013年速報	
港名	取扱量	港名	取扱量
1	ロッテルダム 231	1(1)	上海 3,364
2	ニューヨーク/ニュージャージー 207	2(2)	シンガポール 3,258
3	香港 184	3(4)	深圳 2,328
4	神戸 162	4(3)	香港 2,229
5	高雄 148	5(5)	釜山 1,768
6	シンガポール 127	6(6)	寧波 1,677
7	アントワープ 100	7(8)	青島 1,552
8	シアトル 95	8(7)	広州 1,530
9	基隆 94	9(9)	ドバイ 1,364
10	ハンブルグ 93	10(10)	天津 1,300
11	横浜 93	28(28)	東京 490
13	釜山 88	※以下の港は上位30位以下のため順位不明	
19	東京 70	(43)	横浜 305
33	大阪 36	(50)	名古屋 266
		(52)	神戸 257
		(57)	大阪 241

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

※東京港は東京港・横浜港、大阪港は大阪港・神戸港。

【注】数値はいずれも外内貿を含む。

ランキングにおける( )内は2012年の順位。

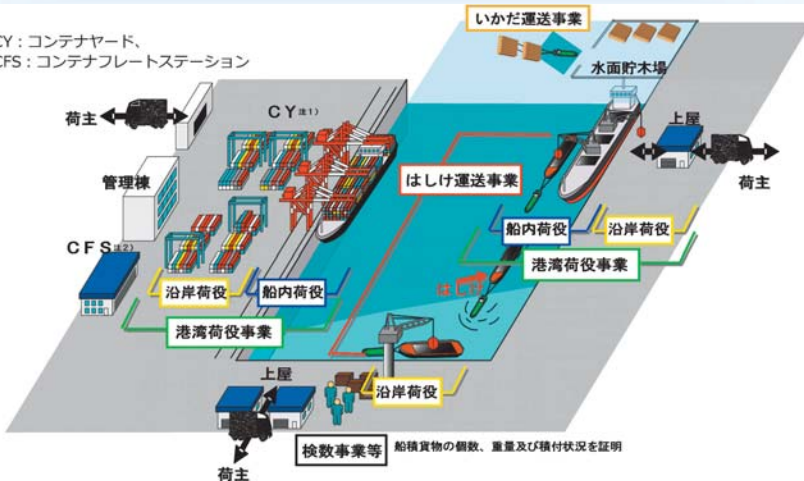
出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1985及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

(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-1-77 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



2013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。

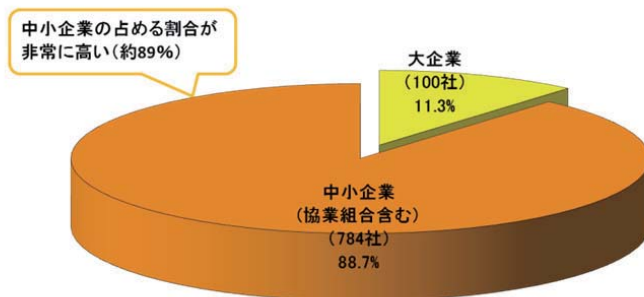
図表Ⅱ—1—78 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	606	1,194	884
港湾荷役事業	937		
はしけ運送事業	149		
いかだ運送事業	41		
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（2013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—79 港湾運送事業者の中小企業比率

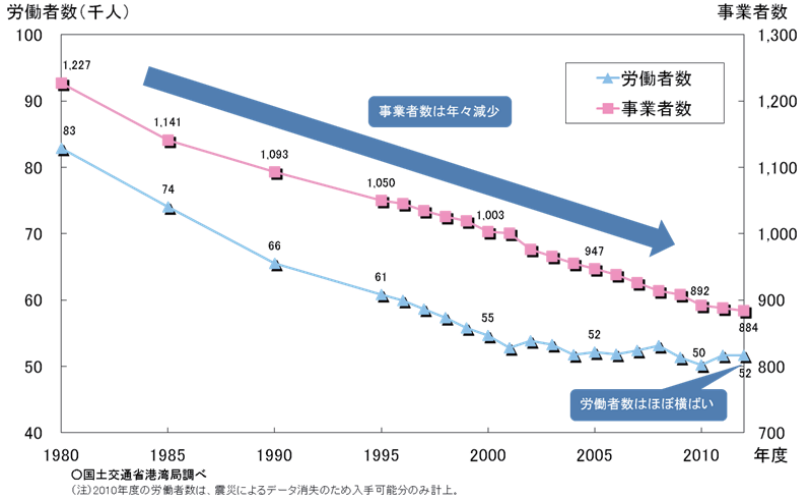


○国土交通省港湾局調べ（2013年3月末日）

（注）大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

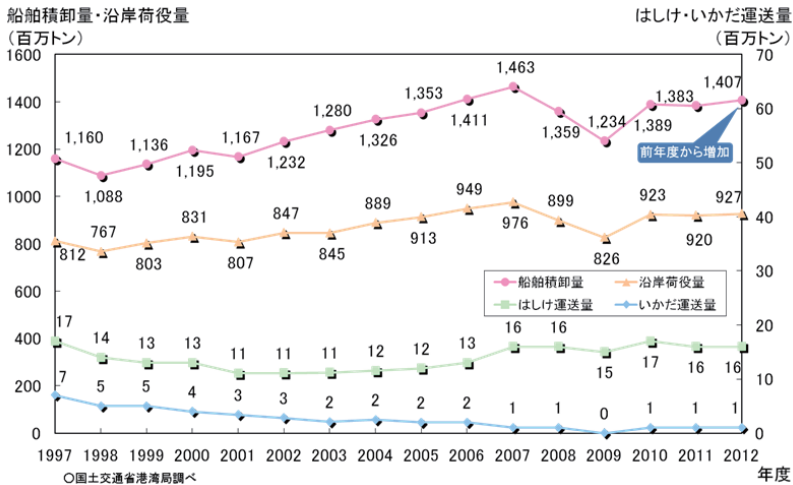
また、港湾運送事業の労働者数については、2012年度末において約5万2千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表Ⅱ—1—80 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、2012年度、全国で約14億700万トンと、前年度から増加に転じた。

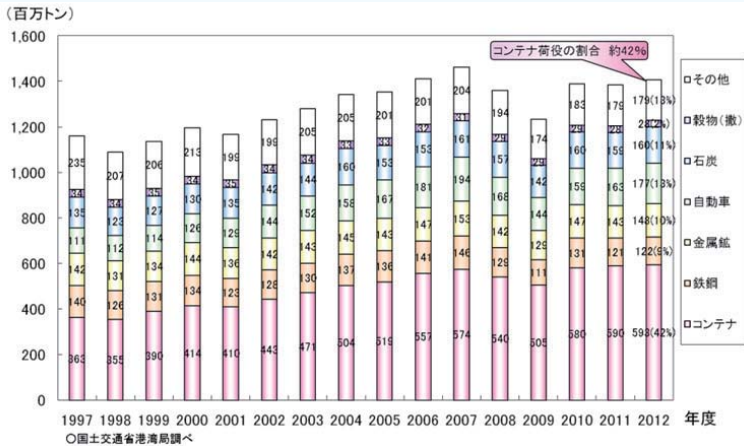
図表Ⅱ—1—81 港湾運送量の推移





船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が2012年度において593百万トン（対前年度比約1%増）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-1-82 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2012年度の売上高は約43億円となり、前年度比でほぼ横ばいとなっている。

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			
	2011年度	2012年度	前年度比	
港 運	収 益	4,301	4,259	99.0
	費 用	4,043	4,030	99.7
	損 益	257	229	89.1
	収支率%	106.4	105.7	—
兼 業	兼業収益	20,195	19,013	94.1
	兼業費用	19,496	18,400	94.4
営業損益		956	842	88.1
経常損益		1,049	947	90.3

○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。しかしながら、よりコスト競争力の高い釜山新港の供用開始やコンテナ船の大型化に伴い、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少や海外トランシップ率（日本発着貨物のうち海外の港湾で積み替えられて輸送される貨物の比率）の増加など、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。このように、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、コンテナ港湾の「選択と集中」を図り、国際競争力を強化していくため、国土交通省は、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）を選定した。

阪神港及び京浜港においては、ハード・ソフト一体となった施策を集中し、ハード面では、水深16m以上の岸壁を供用させるとともに、ソフト面では、海外でトランシップされている貨物を国際コンテナ戦略港湾経由のフィーダー輸送へ転換するための内航航路や鉄道路線の事業立ち上げを支援する「フィーダー機能強化事業」を2011年度から2013年度まで実施してきた。また、「民」の視点を活かした効率的な港湾運営のために港湾運営会社制度を創設し、阪神港・京浜港毎に一つの港湾運営会社を指定するまでの暫定措置として、2014年1月までに、各港湾管理者単位で特例港湾運営会社を指定した。各特例港湾運営会社においては、積極的なポートセールスの実施等、民間人社長のもと効率的な港湾運営が行われている。

一方で、この間、コンテナ船の更なる大型化や船会社同士の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢は大きく変化するとともに、「経済財政運営と改革の基本方針について」（2013年6月14日閣議決定）、「日本再興戦略」（2013年6月14日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（2013年6月25日閣議決定）といった政府の決定において、国際コンテナ戦略港湾政策の推進が盛り込まれた。

このような状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、国、港湾管理者、港湾運営会社、港湾関係者それぞれが取り組むべき課題を明確化し、具体的な取組を加速していくため、2013年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、2014年1月に、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」を施策の3本柱とする「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、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を可能とするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」

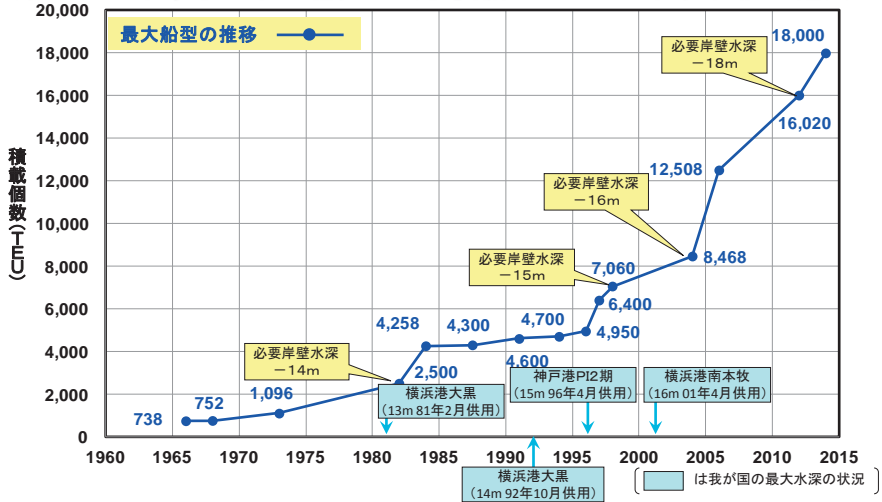
が2014年4月に成立し、同年5月に公布、同年7月に施行された。

今後は、2014年10月に、阪神港の特例港湾運営会社の経営統合が予定されるなど、国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナル等の広域的な一体運営が順次実現される見込みである。

日々変化する国際物流の潮流の中で、我が国産業の国際競争力強化につながるよう、「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。

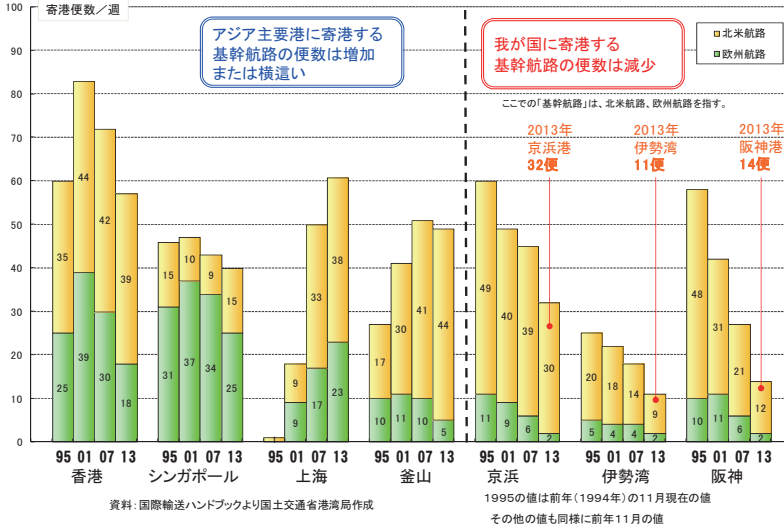
図表Ⅱ-1-84 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化



注：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  
 マースクが18,000TEU積みコンテナ船20隻の建造契約を韓国の大宇造船海洋に発注 (2011年6月27日発表 MAERSK LINE HP情報より) するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み  
 出典：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等の情報を基に国土交通省港湾局作成

図表Ⅱ－1－85 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－1－86 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

政策目的

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

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 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制度の創設
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 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の拡充



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- 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
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、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制度の創設