

2018年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果 確報）

国土交通省 海事局外航課
港湾局産業港湾課

国土交通省では、我が国のクルーズ等の動向を把握すべく、毎年、クルーズ船社や旅客船事業者、船舶代理店、旅行会社、全国の港湾管理者等を対象とした調査を実施しているが、このほど2018年（1～12月）の集計結果（確報）を発表した。

【調査内容】

1. クルーズ人口

- (1) 日本人のクルーズ人口
- (2) 日本発着の外航クルーズ乗客数

2. 外航旅客定期航路等乗客数

3. 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数（確報）

- (1) 我が国港湾へのクルーズ船寄港回数
- (2) 訪日クルーズ旅客数

【調査結果の概要】

1. クルーズ人口

(1) 日本人のクルーズ人口^{※1}

2018年の日本人のクルーズ人口は、外航クルーズ人口^{※2}が21.5万人（前年比9.1%増）、国内クルーズ人口^{※3}は、長期の外航クルーズが増加したことにより、相対的に

国内クルーズが減少した結果、10.6万人（前年比10.2%減）となり、合計は過去最多の32.1万人（前年比1.8%増）。

※1 船内1泊以上の外航クルーズ又は国内クルーズを利用した日本人乗客数の合計。

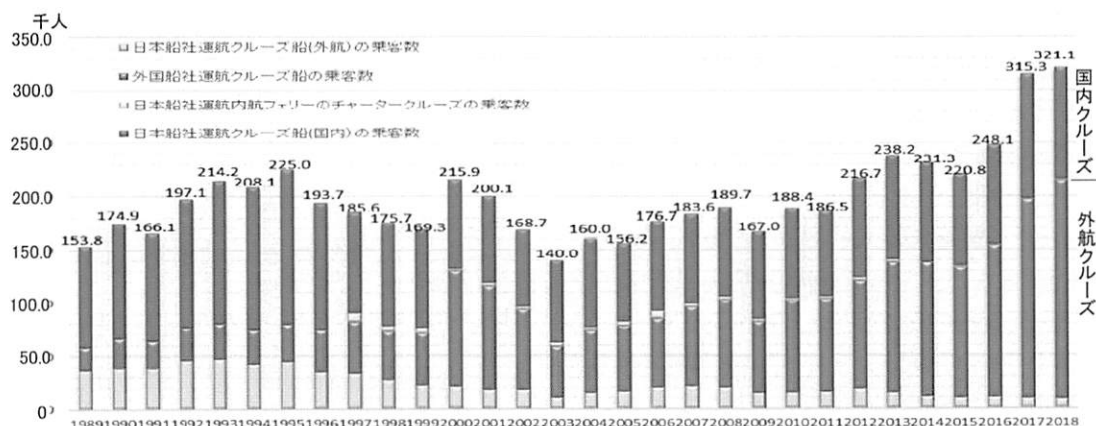
※2 乗船地、下船地又は寄港地のいずれかに海外が含まれるクルーズ（フライ&クルーズを含む）を利用した日本人乗客数。

※3 乗船地、下船地及び寄港地の全てが日本国内であるクルーズを利用した日本人乗客数。

（内航フェリーによるチャータークルーズの乗客数を含む。）

注1)クルーズ船社、旅客船事業者、旅行会社を対象に調査し、回答があったものについて集計。

注2)数値については、端数処理のため合計値が合わない場合がある。



外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移

(2) 日本発着の外航クルーズ乗客数

2018年の日本発着外航クルーズを利用した日本人乗客数は、10.2万人、外国人乗客数は、8.0万人。

注1)クルーズ会社、船舶代理店を対象に調査し、回答があったものについて集計。

注2)2017年までの調査方法から、より正確な人数を把握するため、2018年より調査方法を変更。

2. 外航旅客定期航路等乗客数

日本を発着する外航旅客定期航路等の乗客数は、日韓航路旅客数の増加により片道ベースで外国人乗客数が132.1万人(前年比0.5%増)、日本人乗客数が、14.2万人(前年比14.3%増)となり、合計は過去最多の146.3万人(前年比1.7%増)。

注1)旅客船事業者、船舶代理店を対象に調査し、回答があったものについて集計。

注2)端数処理のため合計値が合わない場合がある。

3. 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数

(1) 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

2018年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数^{※1}は、外国船社が運航するクルーズ船が1,913回、日本船社が運航するクルーズ船^{※2}が1,017回となり、合計では2,930回(前年比6.0%増)となった。

全国の139の港湾にクルーズ船が寄港し、港湾別では、第1位：博多港279回(前年326回)、第2位：那覇港243回(前年224回)、第3位：長崎港220回(前年267回)となり、博多港が4年連続で最多、那覇港が2位、長崎港が3位となった。

(2) 外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数について

外国船社が運航するクルーズ船の寄港回

数は、1,913回(前年比5.0%減)となった。

港湾別では、第1位：博多港263回(前年309回)、第2位：那覇港236回(前年217回)、第3位：長崎港215回(前年262回)となり、博多港が5年連続で最多、那覇港が2位、長崎港が3位となった。

方面別に見ると、中国発のクルーズが999回(対前年比15.5%減)と減少し、台湾発のクルーズも247回(対前年比12.1%減)と減少した。一方、我が国発クルーズは589回(対前年21.9%増)と増加し、その他世界一周クルーズ等も78回(対前年比16.4%増)と増加した。

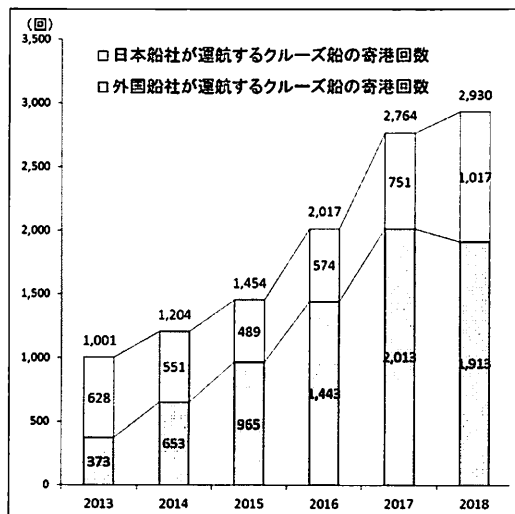
(3) 日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数について

日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数は、過去最多の1,017回(前年比35.4%増)となった。

港湾別では、第1位：ベラビスタマリーナ(広島県)122回(前年28回)[※]、第2位：横浜港98回(前年121回)、第3位：神戸港70回(前年73回)となった。

※ベラビスタマリーナの寄港回数増は、ガンツウが通年配船となったため。

我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



◇2018年 港湾別のクルーズ船の寄港回数

港湾別寄港回数			外国船社 寄港回数			日本船社 寄港回数		
順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数
1	博多	279	1	博多	263	1	広島県※	122
2	那覇	243	2	那覇	236	2	横浜	98
3	長崎	220	3	長崎	215	3	神戸	70
4	横浜	168	4	平良	142	4	宮島	62
5	平良	143	5	石垣	105	5	福山	48
6	神戸	136	6	佐世保	105	6	大三島	37
7	広島※	122	7	鹿児島	96	7	倉橋漁港	29
							名古屋	29
8	佐世保	108	8	横浜	70	8	—	—
9	石垣	107	9	神戸	66	9	金風呂漁港	25
10	鹿児島	100	10	広島	44	10	直島	24
	その他	1304		その他	571		その他	473
	合計	2930		合計	1913		合計	1017

※広島県＝ペラビスタマリーナ

◇2013～2018年 外国船社運航クルーズ船の寄港回数(上位3港)

順位	2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	石垣	59	博多	99	博多	245	博多	312	博多	309	博多	263
2	那覇	41	長崎	70	長崎	128	長崎	190	長崎	262	那覇	236
3	長崎	35	石垣	69	那覇	105	那覇	183	那覇	217	長崎	215

◇2013～2018年 日本船社運航クルーズ船の寄港回数(上位3港)

順位	2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	120	横浜	98	横浜	88	横浜	87	横浜	121	広島※	122
2	神戸	83	神戸	68	神戸	55	神戸	72	神戸	73	横浜	98
3	東京	36	名古屋	27	名古屋	30	名古屋	31	名古屋	30	神戸	70

(4) 訪日クルーズ旅客数について

我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は、約245.1万人(前年比3.1%減)となった。

方面別に見ると、最大のシェアを持つ中国発の訪日クルーズ旅客数が203.6万人(対前年比6.3%減)と減少、台湾発の訪日クルーズ旅客は前年並みの27.5万人(対前年比0.2%増)だった。一方、我が国発クルーズで入国した訪日クルーズ旅客は7.4万人(対前年比46.0%増)、その他世界一周クルー

ズ等で入国したクルーズ旅客も6.6万人(対前年比116.0%増)と増加した。

4. 要因と今後の見通し及び対応方針

中国発クルーズの減少は、中国のクルーズマーケット急拡大に伴い、各社が配船を急増させ競争が過熱した結果、マーケットが軟化し調整局面に入ったことによるものと考えられる。各社の計画によれば2019年も引き続き調整局面が続くと見込まれているが、各社は販売価格回復に向けた取り

組みを進めており、2020年に向けて中国マーケットへのクルーズ船の配船増加を表明している。このため、我が国においては

官民連携による国際クルーズ拠点の形成やクルーズ船寄港回数の増加に向けた取組みを進めることが必要となる。

◇我が国船社が運航する外航クルーズ船一覧

(平成31年4月現在)

船名	飛鳥Ⅱ	につぼん丸	ばしふいっくびいなす
運航会社	郵船クルーズ㈱	商船三井客船㈱	日本クルーズ客船㈱
総トン数	50,142	22,472	26,594
乗客定員(人)	872	524	644
航海速力(ノット)	21	18	18.5
乗組員(人)	470	230	220
就航年月	2006年3月(建造1990年7月)	1990年9月	1998年4月

(注)(一社)日本外航客船協会調べ

◇外航旅客定期航路等の現況

(平成31年4月現在)

航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
下関～釜山	関釜フェリー㈱	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復
	釜関フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー	
博多～釜山	カメラライン㈱	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	ジェットフォイル	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットフォイル	
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル3世	日本	ジェットフォイル	
大阪～釜山	未来高速㈱	韓国	コピーV	韓国	ジェットフォイル	運休中(H31.10末まで)
	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
対馬(厳原・比田勝)～釜山	韓国大亞高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週4～5往復(厳原～釜山)
			オーシャンフラワー2	韓国	高速船	週5～6往復(比田勝～釜山)
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル	日本	ジェットフォイル	毎日2往復(比田勝～釜山)
			ビートル2世	日本	ジェットフォイル	
			ビートル3世	日本	ジェットフォイル	
	韓国高速海運	韓国	オーロラ		高速船	平成30年2月2日～毎日1往復(比田勝～釜山)
	未来高速㈱	韓国	コピーV	韓国	ジェットフォイル	毎日1往復(厳原/比田勝～釜山)
(株)スターライン	韓国	ニーナ	韓国	高速船	平成30年3月23日～毎日1往復(厳原/比田勝～釜山)	
大阪・神戸～上海	中日国際輸送有限公司	中国	新響真	中国	フェリー	週1往復
大阪～上海	上海フェリー㈱	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1往復
境港～東莞～ウラジオストク	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イースタンドリーム	パナマ	フェリー	週1往復
稚内～コルサコフ	サハリン海洋汽船㈱(SASCO)	ロシア	PENGUIN32	ドミニカ	旅客船	6～9月頃

海事レポート2019より抜粋

国内旅客輸送と内航海運の現状と課題

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

ア. 旅客船事業の概況

旅客船事業は、2019年4月1日現在、972業者(対前年比7事業者増)によって1,806航路(対前年比8航路増)が経営され、これに就航している船舶は2,238隻(対前年比17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、隻数が増加しており、フェリー航路事業については、航路数、隻数が増加している。旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに増加している。

イ. 輸送実績

2017年度の輸送実績は、輸送人員で8,820万人(対前年度比0.8%増)、輸送人キロで31億9,072万人キロ(対前年度比2.6%減)となった。

旅客輸送実績 (単位：百万人、百万キロ)

年度	輸送人員(対前年度比)	輸送人 ^{キロ} (対前年度比)
2013	88.0(+1.0)	3,265(+5.6)
2014	86.3(▲1.9)	2,986(▲8.5)
2015	87.9(+1.9)	3,138(+5.1)
2016	87.5(▲0.5)	3,275(+4.4)
2017	88.2(+0.8)	3,191(▲2.6)

また、自動車航送実績では、台数でトラックが3,843千台(対前年度比1.5%増)、乗用車・その他が7,316千台(対前年度比1.8%増)となり、台キロではトラックが960百万台キロ(対前年度比2.2%増)、乗用車・その他で651百万台キロ(対前年度比5.2%増)となった。

ウ. 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11航路増加し、営業収入は約160億円増加している。営業損益及び経常損益については、ともに5年連続で黒字になり、経常収支率は104.1%となった。

② 長距離フェリー事業の現状

ア. 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、2019年4月1日現在、9事業者で12航路が経営されており、就航船舶は36隻となっている。

イ. 輸送実績

2018年度は長距離フェリーの航路数、航路距離ともに増加した。また、輸送実績については全ての区分において前年度より増加した。

ウ. 経営状況

2018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、営業費用はともに増加し、営業損益は約140億円と、

8期連続の黒字となった。また、経常損益についても約128億3千万円の黒字となった。

③ 離島航路事業の現状

ア. 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2019年4月1日現在、224事業者によって296航路が経営されており、就航船舶は552隻(約19万総トン)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。

イ. 輸送実績

2017年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,395万人(対前年度比1.6%増)、輸送人キロで9億9,443万人キロ(同2.4%増)となっている。

ウ. 経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、2017年度の経常収支率は、96.4%となった。

2. 国内旅客輸送における取り組み

① 離島航路の維持に向けた補助

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。離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足として、また、生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしている。離島航路を運航する事業者の多くは、人口の減少、高齢化の進展等により厳しい経営状況にあるが、そのような

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

2011年度からは、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、この事業のなかで航路維持を図ることとし、支援を実施している。

② 旅客船のバリアフリー化の推進

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた「ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議(2017年2月20日)」でとりまとめられた「ユニバーサルデザイン2020行動計画」の取組としてユニバーサルデザインの街づくり等の施策が盛り込まれ、2018年12月に開催された第3回閣僚会議では、障害当事者等が過半を占める「ユニバーサルデザイン2020評価会議」を設置・開催し、行動計画の実行を加速したところである。

また、2019年4月1日から一般旅客定期航路事業の用に供する旅客船に加えて旅客不定期航路事業の用に供する旅客船も新たに法の適用対象となった。

バリアフリー化を推進するため「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、施設毎に2020年度末までの整備目標を設定している。旅客船については、全体隻数の50%を基準適合船舶とすることを目標とし、その達成状況は2018年3月末現在で43.8%となっている。

また、1日当たりの平均利用者数3,000人以上の旅客施設についても、同様の整備目標を設定する等によりバリアフリー化を進めており、旅客船ターミナルについては、段差の解消についてはすべての施設で対応済みとなっている。

このように、公共交通機関としてバリアフリー整備が求められる中、近年、新造される旅客船では、複数のエリアに触知案内版の設置や食堂のテーブルへの車椅子固定用具の設置、シャワー設備を搭載した多機能トイレの設置等、障害のある方にも配慮した旅客船が続々と就航してきている。

旅客船については2017年3月に旅客船事業者から優良事例を収集・公表したほか、タラップ、エレベーター、多機能トイレの設置等に対する補助制度等によりバリアフリー化を推進している。国土交通省としては、代替建造・改造等を予定する事業者等に対して、今後も上述の支援等を通じ、一層のバリアフリー化を推進することとしている。

③ 国内旅客航路の活性化

国内旅客航路の活性化を図るため、「船旅の魅力向上」を重要課題と位置づけると共に、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者等が連携し、一致協力して船の認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズにあった船旅商品の開発・販売促進等の取り組みを展開している。これまでの取組として、2008年から、旅行者に実際の船の旅を体験してもらう場としてファミトリップ(体験航海)を開催し、2018年度までに合計12回開催するなど、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ている。

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を経験してもらうため、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。

2016年度には、船旅活性化協議会の議論を受けて「船旅&サイクリング」として旅客船を利用する全国各地のサイクリングコ

ースを紹介等するとともに、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を通じて、「～水のまち・東京～舟運の楽しみ方ガイド」を作成し、旅行者等への配布やHPに掲載する等のPRを行った。

2017年度からは、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業を活用し、訪日外国人旅行者を対象に長距離フェリー(8社11航路)が最高6回まで乗船可能な企画乗船券「JAPAN FERRY PASS 21」を発売するなど、訪日外国人旅行者の利用促進に向けた取り組みを行っている。2018年度は、海事局に設置した「海事観光戦略実行推進本部」において、海事観光分野で観光先進国の実現に貢献すべく、インバウンド観光促進を主とした3つの視点(1. 地方誘客・消費拡大への貢献、2. 受入環境整備、3. 多様な魅力の発信強化)により、重点的に進める取組事項等について取りまとめを行ったところ、2019年度は、訪日外国人旅行者受入環境整備に対する補助事業や同年より開始した「インバウンド船旅振興制度」等により、観光資源としての船旅の認知度向上や利用の促進のため、海事観光推進に向けた取組を進めていく。

内航海運

1. 内航海運の現状

① 内航海運の概況

内航海運は国内貨物輸送の約4割(2017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、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。

輸送機器別輸送量の推移

年度	輸送トン数(百万トン)				輸送トンキロ(億トンキロ)				平均輸送距離(km)		
	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道	計	内航	自動車	鉄道
1975 S50	452 (8.99)	4,393 (87.41)	181 (3.59)	5,026 (100)	1,836 (50.92)	1,297 (35.98)	471 (13.05)	3,605 (100)	406	30	261
1980 S55	500 (8.36)	5,318 (88.91)	163 (2.72)	5,981 (100)	2,222 (50.63)	1,789 (40.77)	374 (8.53)	4,388 (100)	444	34	230
1985 S60	452 (8.08)	5,048 (90.19)	96 (1.72)	5,597 (100)	2,058 (47.41)	2,059 (47.43)	219 (5.05)	4,342 (100)	455	41	228
1990 H2	575 (8.65)	5,985 (90.03)	87 (1.30)	6,647 (100)	2,445 (44.86)	2,726 (50.00)	272 (4.99)	5,451 (100)	425	46	314
1995 H7	549 (8.43)	5,877 (90.37)	77 (1.18)	6,504 (100)	2,383 (42.76)	2,930 (52.57)	251 (4.50)	5,574 (100)	434	50	326
2000 H12	537 (8.60)	5,646 (90.43)	59 (0.95)	6,243 (100)	2,417 (41.92)	3,116 (54.05)	221 (3.84)	5,764 (100)	450	55	373
2008 H20	378.7 (7.53)	4,601 (91.53)	46.23 (0.92)	5,027 (100)	1,879 (33.78)	3,449 (62.02)	223 (4.00)	5,561 (100)	496	75	481
2010 H22	366.7 (7.41)	4,538 (91.69)	43.65 (0.88)	4,949 (100)	1,799 (40.20)	2,462 (55.01)	204 (4.56)	4,475 (100)	491	54	467
2011 H23	361.0 (7.28)	4,557 (91.90)	39.89 (0.80)	4,959 (100)	1,749 (40.69)	2,340 (54.43)	200 (4.65)	4,298 (100)	485	51	501
2012 H24	366.0 (7.66)	4,366 (91.43)	42.34 (0.89)	4,775 (100)	1,778 (43.44)	2,099 (51.30)	205 (5.00)	4,092 (100)	486	48	483
2013 H25	378.3 (7.93)	4,346 (91.12)	44.10 (0.92)	4,769 (100)	1,849 (43.90)	2,141 (50.84)	211 (5.00)	4,211 (100)	489	49	478
2014 H26	369.3 (7.81)	4,316 (91.25)	43.42 (0.92)	4,730 (100)	1,831 (44.10)	2,100 (50.6)	210 (5.00)	4,153 (100)	496	49	484
2015 H27	365.5 (7.78)	4,289 (91.28)	43.21 (0.92)	4,699 (100)	1,804 (44.28)	2,043 (50.16)	215 (5.28)	4,073 (100)	494	48	498
2016 H28	364.5 (7.61)	4,378 (91.45)	44.09 (0.92)	4,788 (100)	1,804 (43.68)	2,103 (50.10)	213 (5.30)	4,131 (100)	495	48	482
2017 H29	360.1 (7.52)	4,381 (91.51)	45.17 (0.94)	4,788 (100)	1,809 (43.65)	2,108 (50.86)	217 (5.23)	4,145 (100)	502	48	480

(注)国土交通省資料により作成 ①()は輸送機関の機関別シェア(%) ②輸送量の計は航空を含む
 ③自動車は平成2年度より軽自動車を含む。東日本大震災の影響により北海道、東北運輸局の23年3月、
 4月の数値は含まれない ④端数処理のため合計と内計が一致しない場合がある

② 内航海運業者の現状

2019年4月1日現在、登録事業者は2,121者、届出事業者は1,287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。

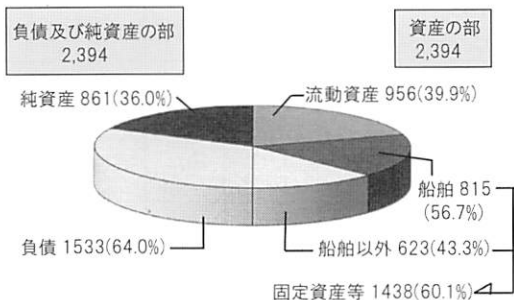
また、内航海運業法の改正による事業区分(内航運送業「オペレーター」と内航船舶貸渡業「オーナー」)の廃止後も、少数の荷主企業が特定オペレーターと元請運送契約を結び、その他のオペレーター及びオーナーは元請オペレーターの傘下で事業活動を

営むといったピラミッド型の市場構造となっている。

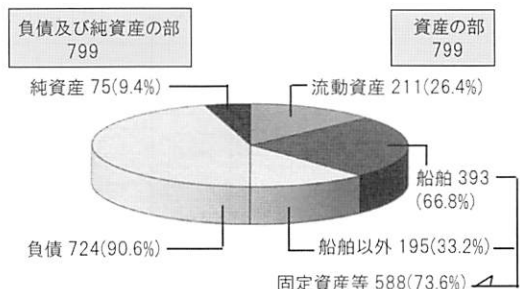
③ 財務状況

【オペレーター】

(単位：百万円)



【オーナー】



2016年度の内航海運業者の財務状況を見ると、①資産に占める固定資産の割合は、オペレーターが60.1%、オーナーが73.6%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②純資産比率は、オペレーターが36.0%、オーナーが9.4%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。

④ 輸送動向・市況

2017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100.3%とほぼ横ばいである。主要品目別(トンベース)では、鉄鋼、石炭、石油製品がそれぞれ対前年度比で7.0%、1.6%、1.0%増加しているものの、その他の品目については減少傾向となっている。

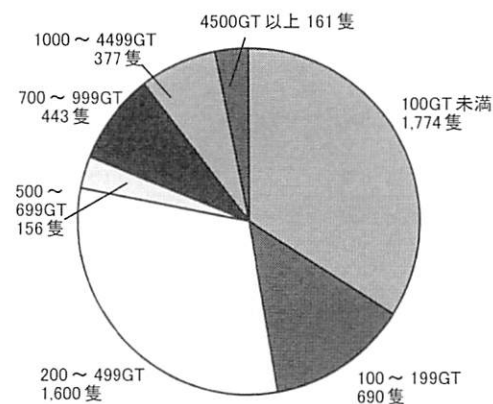
一方、内航海運のサービス価格は、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については2005年後半から回復傾向となっている。

⑤ 内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2019年3月末現在で合計5,201隻(前年度比0.5%減)、3,883千総トン(前年度比2.3%増)となっている。

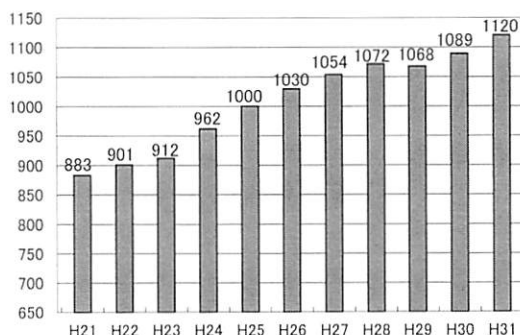
船型別にみると、500総トン未満の船舶は隻数ベースでは全体の78.1%を占めているが、総トン数ベースでは全体の21.7%となっている。一方、1,000総トン以上の船舶は、隻数ベースでは全体の10.3%と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の66.6%と過半数を占めている。

船型別船腹量の割合(隻数別)



1隻当たりの平均トン数の推移(100GT以上)

(各年の3月31日現在)



船種別にみると、自動車専用船を除いた全船種において大型化が進んできており、2019年3月末現在の1隻あたりの平均総トン数と2009年3月末のそれとを比較すると、最大で38.2%の増加となっている。

内航船舶の新造船隻数は、1993年度には325隻を記録したが、2018年度はピーク時

の約28%に当たる90隻であった。これは、建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合(老朽船比率)は、1999年度に44%を記録して以降上昇傾向にあり、2018年度末は全体の70%を占めるまでに至っている。

船 型 別 船 腹 量

船 型	2009年3月31日		2019年3月31日	
	隻数(%)	総トン数(%)	隻数(%)	総トン数(%)
100G/T未満	1,831 (31.5)	51,420 (1.4)	1,774 (34.1)	43,623 (1.1)
100～199G/T	1,163 (20.0)	203,483 (5.7)	690 (13.3)	118,472 (3.1)
200～499G/T	1,667 (28.7)	722,109 (20.3)	1,600 (30.8)	678,997 (17.5)
500～699G/T	274 (4.7)	180,280 (5.1)	156 (3.0)	97,961 (2.5)
700～999G/T	333 (5.7)	274,463 (7.4)	443 (8.5)	358,181 (9.2)
1000～4499G/T	409 (7.0)	1,055,938 (29.6)	377 (7.2)	1,035,397 (26.7)
4500G/T以上	132 (2.3)	1,080,124 (30.1)	161 (3.1)	1,550,284 (39.9)
合 計	5,809 (100)	3,565,595 (100)	5,201 (100)	3,882,915 (100)
平均トン数		614 G/T		747 G/T
100G/T以上	3,978 (68.5)	3,514,175 (98.6)	3,427 (65.9)	3,839,292 (98.9)
平均トン数		883 G/T		1120 G/T

国交省海事局調べ (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繩復帰にかかると石油製品用許可船は含まない

内航船の船種別船腹量

船 種	2009年3月31日		2019年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,697	1,745,958 (472)	3,500	2,096,231 (599)
土・砂利・石材専用船	517	313,929 (607)	333	213,849 (642)
セメント専用船	155	396,586 (2,559)	135	386,967 (2,866)
自動車専用船	30	130,271 (4,342)	12	49,569 (4,131)
油 送 船	1,065	774,146 (727)	934	938,230 (1,005)
特殊タンク船	345	204,706 (593)	287	198,069 (690)
合 計	5,809	3,565,596 (614)	5,201	3,882,915 (747)

国交省海事局調べ (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繩復帰にかかると石油製品用許可船は含まない ② () は平均トン数

2. 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

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。

実施状況は、交付金が1,746隻、207万対象トン、1,310億円(2015年度を以て終了)、納付金が1,890隻、440万対象トン、1,418億円となっている(2019年3月現在認定ベース)。

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

3. 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

① 制度の概要

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

・海上運送事業者の申込みに応じて、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同建造する

・竣工後、当該船舶を一定期間(おおむね耐用年数)共有し、鉄道・運輸機構は海上運送事業者の使用・管理させるとともに、共有期間中、海上運送事業者は、その対価と

して鉄道・運輸機構に対し使用料を支払う
・海上運送事業者が共有期間満了時に機構の持分(残存簿価)を買い取ることにより、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。

海上運送事業者は共有期間中を通し、機構持分額に利息を加えた額を船舶使用料として機構に支払う。その際、財投金利等を基にした基準利率に政策要件別軽減利率及び海上運送事業者の信用力に基づく軽減利率(海上運送事業者の財務諸表及び過去の未収実績等を考慮したもの)を加味した利率が適用される。

また、2019年度より、①スクラパーを設置した既存共有船に対する金利軽減、②LNG燃料船の新規位置付けを行った。

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

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

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1兆7800億円に上る船舶を建造してきた。(2019年3月末現在)

② 環境性能に優れた船舶の建造

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

SESは抵抗の少ない船型や電気推進システムを採用することにより、優れた経済性や環境負荷の低減、船内環境の改善をもたらす次世代の内航船舶である。2019年3月末現在、旅客船4隻と貨物船21隻の合計25隻のSESが竣工している。また、鉄道・運輸機構では、専門的技術サポートを行うことで、SESの就航後支援も行っている。

先進二酸化炭素低減化船とは、水槽試験の実施により開発された、船体抵抗の少ない高性能な船型であって、1990年代初頭の船舶と比べて16%以上のCO₂排出量を削減する船舶であり、2019年3月末現在、貨物船20隻、旅客船2隻、合計22隻が竣工しているところである。

また高度二酸化炭素低減化船とは、燃料消費率が低減され、推進効率を改善する設備等を備えることにより、1990年代初頭の船舶と比べて12%以上のCO₂排出量を削減する船舶であり、軽減利率を適用することで建造の促進を図っている。

2018年度には、高度二酸化炭素低減化船15隻を建造決定し、2019年度以降も引き続き、これら環境性能に資する船舶の建造促進を図る。

③ 財務体質強化へ向けた取組

2003年度末には鉄道・運輸機構の船舶勘定(共有建造業務を行う海事勘定の前身)において、未収金が473億円、繰越欠損金が445億円、債務超過が283億円という状況にあった。そこで2004年12月に「内航海運効率化のための鉄道・運輸機構船舶勘定見直し方針」を国土交通省において策定し、共有建造制度の抜本的見直し、未収発生防止、債権管理及び回収強化等を行った。

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

④ 繰越欠損金削減計画の策定

鉄道・運輸機構は、着実に繰越欠損金の削減を進めるため、2018年3月「繰越欠損金削減計画」を策定した。

同計画では、繰越欠損金の発生要因と現状を分析した上で、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法(事業量の確保、未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策)を定めており、削減目標額を合計40億円程度とし、さらなる削減に取り組んでいる。

れ、これによって潮待ち・風待ちによる航海日数の短縮など運航能力は格段に改善されます。また、時代とともに船体も大型化し、2,000石の帆船(積載トンは350トン程度)も現れ、一度に3,000樽も運んでいたと

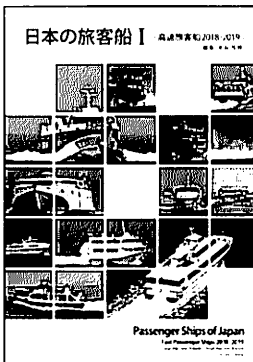
いうことです。

航海日数は、江戸初期には平均で1か月以上かかっていたましたが、江戸末期には平均で12~13日、順風のときは3~4日と飛躍的に改善されました。

《新刊案内》

日本の旅客船 I 「高速旅客船2018・2019」

編集 池田良穂



(はじめに)

本書では、今後継続的な発行を計画している「日本の旅客船」シリーズの第1弾として、2018-2019年に稼働している日本の高速旅客船を写真とデータで網羅的に紹介しています。

高速船の定義にはいろいろあります。かつて日本政府が旅客船の運賃を認可制にしていた頃には、高速料金がとれるのは22ノット以上だったので、これが高速旅客船の1つの定義になっていました。一方、船の技術者はノット数ではなく、フルード数と呼ばれる無次元数を高速船の指標として使っており、この場合にはスピードだけでなく、船の長さによっても高速船が変わってきます。また、高速旅客船の国際ルールであるIMO(国際海事機関)のHSC(High Speed Craft Code)では、このルールが適用されるのは最高スピードが $3.7 \times$ 満載排水量 $\times 0.1667$ 以上の船と定義しています。すなわち、船の大きさ(排水量)によって高速船の定義が異なる

ることになります。

またスピードとして最高速力をとるか、航海速力をとるかでも違いがでます。最高速力は造船所で建造されたときに、試運転でエンジンを最高出力にした時の速力の記録です。一方、航海速力は必ずしも明確な定義はなく、計画時のシーマージンを考慮した速力、運航時に実際に航海している速力など様々に使われています。

このように高速船の定義はいろいろなので、本書では大型船と小型船に分けて、100m以上の大型船では航海速力が26ノット以上、100m以下の小型船では航海速力が20ノット以上の船をとりあげることにしました。ただし、航海速力の定義は船会社によって様々なようで、かなりあいまいな分類になっていますことをご了承ください。

本書に取り上げた高速旅客船は268隻に上り、日本各地の様々な航路で住民および観光客の足として活躍しています。

日本クルーズ&フェリー学会 事務局長

池田良穂

頒価/4,200円 編集/池田良穂

発行/日本クルーズ&フェリー学会

郵便振替 00930-8-322203

(日本クルーズ&フェリー学会)

〒543-0024

大阪市天王寺区舟橋町2-2 OUEL研究センター3F

池田研究室内

Email tyi00716@osakafu-u.ac.jp

※ご入り用の方は、郵便振替(上記)に必要な事項をご記入の上、代金4,200円をご送金下さい。