

第 I 部

海事行政における重要課題

第 1 章 安定的な国際海上輸送の確保

1. 日本籍船・日本人船員の計画的増加に向けた取り組み

(1) 日本籍船・日本人船員の状況

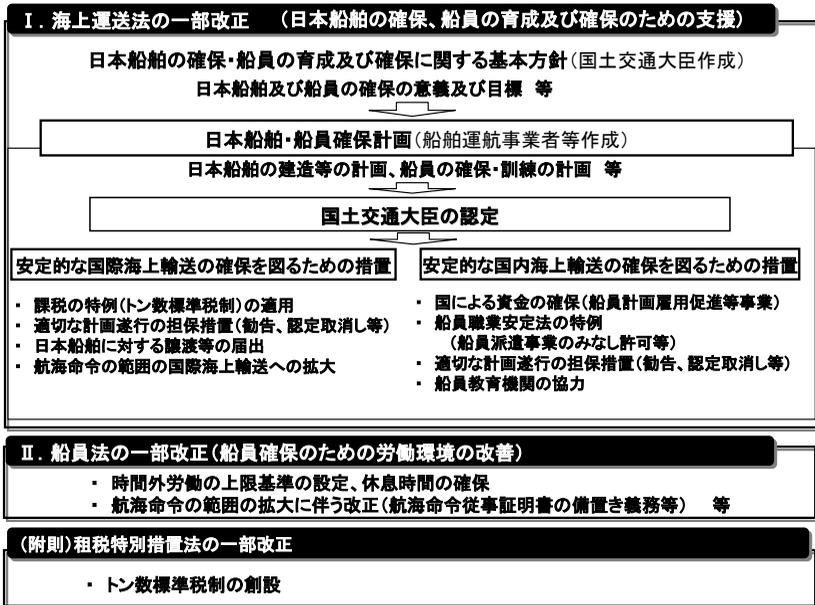
四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の 99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。この輸送の基盤である日本籍船・日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるとともに、海上輸送の安全の確保及び環境保全、海技の世代間の安定的伝承等の観点から重要である。

しかしながら、世界単一市場たる外航海運分野における国際競争が激化する中、我が国外航海運においては、昭和 60 年のプラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船は、最も多かった 1,580 隻（昭和 47 年）から、95 隻（平成 18 年）へ、日本人船員は、ピークであった約 5 万 7 千人（昭和 49 年）から、約 2,600 人（平成 18 年）に極端に減少した。こうした状況は、非常時における対応を含め、我が国経済・国民生活の向上にとって不可欠の安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況となっていた。

(2) 「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」の成立までの経緯

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会において、本邦対外船舶運航事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る観点から、トン数標準税制の早急な検討、日本籍船・日本人船員の確保のための法整備等を図るべきとする答申が、平成 19 年 12 月にとりまとめられた。当該答申も踏まえ、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本籍船の確保、船員の育成・確保を図るため、国土交通大臣による基本方針の策定、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合における対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置、計画の適切な履行の担保措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が第 169 回国会で成立

した。



図表 I-1-1 海上運送法及び船員の一部を改正する法律

（3）日本籍船・日本人船員の確保の目標

日本籍船・日本人船員の確保の目標については、交通政策審議会における答申において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、最低限必要な日本籍船は約450隻、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人とされた。一方、日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であり、特に船員の確保・育成については、効果が現れるまでに長期間を要するものと考えられ、海上運送法第34条に基づく日本籍船・日本人船員の確保に係る基本方針において、当面の目標として、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人船員の数を10年で1.5倍に増加させることを目標とすることとした。

なお、外航海運業界は、業界の総意として、トン数標準税制の導入により、

日本籍船を今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応するとともに、日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度という業界の目標を掲げ、全力で努力する旨を表明した。また、平成20年3月に閣議決定された海洋基本計画においても、業界のこのような取組みを促すこととされた。

（４）トン数標準税制の概要

①トン数標準税制の導入の効果

我が国経済、国民生活を支えるライフラインである外航海運については、激しい国際競争の中にあるが、諸外国を見ると、欧米、韓国等において、みなし利益課税のトン数標準税制が導入され、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用されており、今や世界標準となっている。この結果、本邦対外船舶運航事業者は競争条件が不均衡な状態におかれている。また、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員は、コスト競争力の喪失から極端に減少しており、憂慮すべき状態となっていた。

このような事態に対し、外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、本邦対外船舶運航事業者と外国の対外船舶運航事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図り、もって安定的な国際海上輸送を確保することとした。

ギリシャ（1939）、オランダ（1996）、ノルウェー（1996）、ドイツ（1999）、 英国（2000）、デンマーク（2001）、フィンランド（2002）、アイルランド（2002）、 フランス（2003）、スペイン（2003）、ベルギー（2003）、米国（2004）、 韓国（2005）、イタリア（2005）、インド（2005）、リトアニア（2007）、 ポーランド（2007）、日本（2008）

図表 I-1-2 トン数標準税制導入国

②トン数標準税制の主な内容

本邦対外船舶運航事業者が、日本籍船の確保及び日本人船員の確保・育成に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課

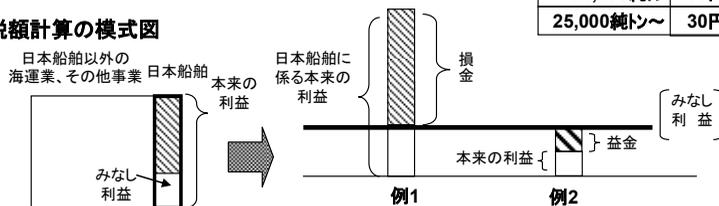
税を選択できる制度としている（法人住民税・法人事業税についても導入）。トン数標準税制の適用対象を日本籍船とすることにより、安定的な国際海上輸送の中核となる日本籍船の増加のインセンティブが高まることが期待されている。

課税の計算方法

- ① 船舶の純トン数×1日当たりみなし利益×運航日数×法人税率
 = 法人税額
- ② みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

～1,000純トン	120円
～10,000純トン	90円
～25,000純トン	60円
25,000純トン～	30円

○税額計算の模式図



- 例1:** 日本船舶に係る本来の利益 > みなし利益の場合
 みなし利益を超える金額が損金算入される。
- 例2:** 日本船舶に係る本来の利益 < みなし利益の場合
 みなし利益の金額と本来の利益との差額が益金算入される
 (=みなし利益の金額が課税対象となる)。

図表 I-1-3 課税の計算方法

(5) 日本船舶・船員確保計画の認定スキームの適切な運用

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案の成立を受け、トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画の認定申請が、平成21年1月末までに外航海運大手3社を含む10社の事業者からなされ、同年3月に当該10社に対して初の認定を行った。

認定を受けた10社(計)の計画は、

- ・計画期間：5年間（平成21年4月～平成26年3月）
- ・外航日本船舶の確保計画：76.4隻⇒159.8隻（約2.1倍）
- ・外航日本人船員の訓練計画：5年間 688人（うち社船実習352人）
- ・外航日本人船員の確保計画：1,050人⇒1,138人（約1.1倍）

となっている。

今後も、日本船舶・船員確保計画が適切に実施されることにより、日本籍船・日本人船員の着実な増加を図り、もって安定的な国際海上輸送の確保を図っていくこととしている。

2. 船舶に係る特別償却制度の延長

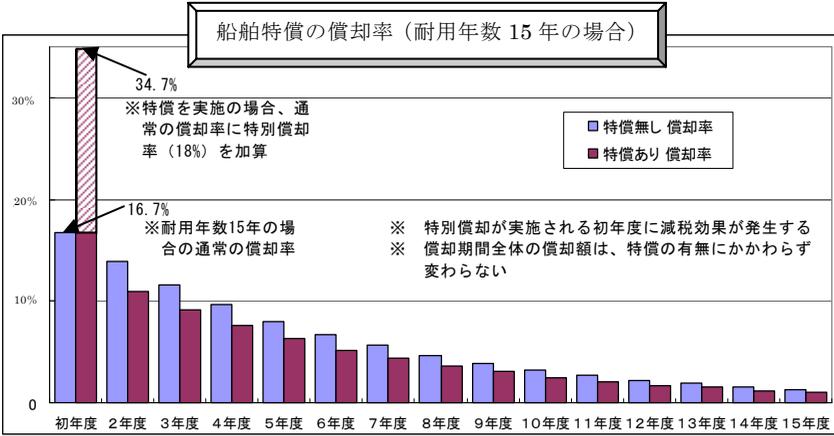
船舶の特別償却制度[※]は、世界単一市場において厳しい国際競争に晒されている外航海運において、国際競争条件の均衡化及び日本商船隊を国際競争力ある形で安定的に維持・確保を図ることに加え、経済安全保障の観点から、その中核となるべき日本籍船の増加をトン数標準税制（第Ⅰ部第1章1（4）参照）と相俟って推進すること並びに社会的・国際的要請である船舶の省エネ・環境負荷の低減という課題への対応を促進するための租税特別措置である。

本制度は、昭和26年に当時の我が国経済の再建を図る観点から、各分野への積極的な設備投資を促進することが求められていた中で創設され、昭和60年度には、円高傾向による日本籍船の競争力の低下、日本籍船の減少に対処し、船舶の近代化及び省力・省エネルギー化を促進するため、外航近代化船の特別償却制度を追加し、平成17年度には、環境への負荷低減に関する社会的な要請に応える観点から、CO₂やNO_x排出量の削減及び海洋汚染防止等に効果的な船舶の導入を促進するため、外航近代化船の特別償却制度を廃止し、新たに環境負荷低減船に対して特別償却制度を創設するなど、現在までに船舶の近代化や環境負荷の低減等の観点を踏まえ、償却率や対象船舶の要件の見直し等を行ってきた。

税制面で諸外国に劣後しない環境整備を図っていくことは、我が国外航海運政策の基本方針となっているが、諸外国においては、トン数標準税制が導入された後も加速度償却制度等の措置は存置されており、船舶取得後5年間で償却することができる資産の割合は、船舶の特別償却制度を利用したとしても諸外国に劣後した制度となっている現状に鑑み、諸外国と同様、船舶の特別償却制度を維持する必要があることから、トン数標準税制を導入した平成20年度以降、平成21年度の税制改正要望において、平成23年3月31日まで2年間の延長が認められた（償却率18%。ただし、トン数標準税制選択事業者（オペレーター）の海外子会社の保有する外国籍船については償却率16%に引下げ）。

※ 制度の内容：対象となる設備について、事業の用に供した最初の事業年度において、その資産の取得原価の一定割合を普通償却額に加算して償却できる制度。

※ 制度効果：初年度は費用が多く計上されるため課税が軽減されるが、将来の償却可能額は減少する。設備投資への投下資金の早期回収効果を持ち企業の資金繰りを安定させる効果がある。



注) 外航日本籍船（貨物船）の場合

図表 I - 1 - 4 船舶特償の償却率

第2章 海賊対策の積極的推進

1. 国際海上輸送の安全確保

我が国においては、国民の安定的な経済・社会生活の基盤となる各種エネルギー資源や鉱物資源、漁業資源、農産物やその他の資源の多くを海外から輸入しており、貿易量の99.7%が海上輸送に依存していることから、船舶航行の安全確保は我が国経済及び国民生活にとって死活的な問題である。

近年、欧州とアジアを結ぶ国際海上輸送路であるソマリア沖・アデン湾において、航行中の船舶が海賊にロケットランチャーやマシンガン等によって襲撃される事件が多発・急増しているが、日本と欧州間の海上貿易額は、我が国貿易総額約157兆円（平成19年）のうち9.2%（約14兆円）を占め、アデン湾は年間約2千隻（全体の約1割）の日本関係船舶が航行する、我が国の国益にとって経済的な意義が極めて大きい海域であるため、同海域の安全確保は喫緊の重要課題となっている。

2. 海賊等被害の発生状況

（1）世界における海賊等被害の発生状況

世界的に海賊被害は減少傾向にあるが、ソマリア沖・アデン湾における海賊事案は昨年の夏以降急増し状況が更に悪化している。同海域における本年の海賊事案は6月30日現在で146件（既に昨年の件数の約2割増。ハイジャックされた船舶は30隻）、11隻の船が抑留されており、約179名の乗員が人質となっている。

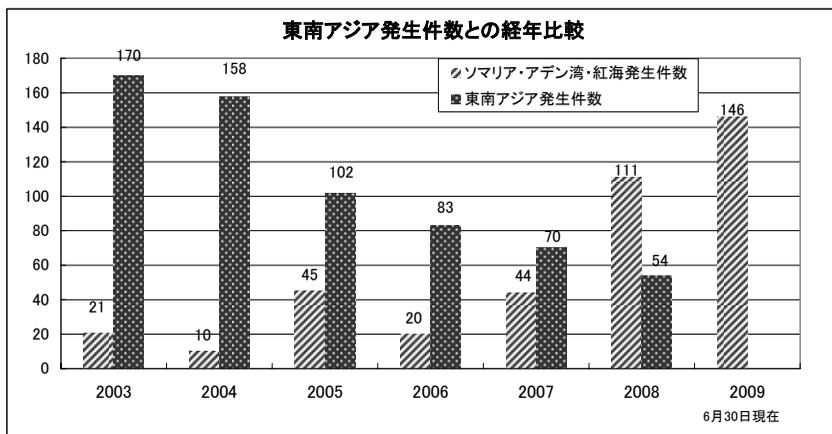
図表 I-2-1 最近の海賊等事案の発生状況

発生件数	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 第1四半期
東南アジア	170 (38.2%)	158 (48.0%)	102 (37.0%)	83 (34.7%)	70 (26.6%)	54 (18.4%)	5 (4.9%)
アフリカ 全体	93 (20.9%)	73 (22.2%)	80 (29.0%)	61 (25.5%)	120 (45.6%)	189 (64.5%)	74 (72.5%)
ソマリア沖 アデン湾 紅海	21 (4.7%)	10 (3.0%)	45 (16.3%)	20 (8.4%)	44 (16.7%)	111 (37.9%)	61 (59.8%)
全世界	445 <12>	329 <7>	276 <9>	239 <8>	263 <10>	293 <12>	102 <2>

(注1) 国際海事局 (IMB) の資料を基に作成。

(注2) () 内は全世界発生件数に占める割合。

(注3) <>内は海事局調査による日本関係船舶の被害。



(注) 2009年の東南アジアの件数は不明。(3月末現在: 3件)

図表 I-2-2 東南アジア発生件数との経年比較

(2) 日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

平成20年の1年間に日本関係船舶(日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船)が受けた海賊行為、武装強盗・窃盗等(以下「海賊等」という。)による被害発生件数は12件(前年:10件)であった。

このうち、ソマリア沖・アデン湾を航行中の船舶が海賊から銃火器らしきものによって発砲・追跡を受けるという事案が3件発生しており、いずれも回避操船等によって海賊の追跡から無事逃れている。その他の被害については、窃盗事案が殆どであり、乗組員への被害は発生していない。

図表 I-2-3 過去ソマリア沖・アデン湾で発生した日本関係船舶の被害

発生時期	事案概要
07年10月	アデン湾でケミカルタンカー「GOLDEN NORI」（パナマ船籍）が乗っ取られた。（07年12月解放。）
08年4月	アデン湾で原油タンカー「高山」（日本船籍）が高速艇に襲撃された。「高山」からの緊急通信を受けた独のフリゲート「エムデン」がヘリを緊急発進させ現場に急行。「高山」は、襲撃により船体に損傷が生じたが、回避操船により振り切った。
08年7月	アデン湾でケミカルタンカー（パナマ籍）が襲撃を受け、船体に損傷を受けたものの、回避行動により襲撃を振り切った。
08年8月	アデン湾で雑貨船（パナマ籍）が襲撃を受け、船体に損傷を受けたものの、回避行動により襲撃を振り切った。
09年3月	ソマリア沖で自動車運搬船「JASMINE ACE」（ケイマン諸島籍）が銃撃を受け、船体に損傷を受けたものの、回避行動により襲撃を振り切った。

3. ソマリア沖・アデン湾における海賊対策の積極的推進

（1）国際的な動き

ソマリア沖・アデン湾においては、重火器で武装した海賊に銃撃を受けるなど海賊等事案が多発することを受け、平成19年11月、国際海事機関（IMO）において、ソマリア沖の海賊及び武装強盗に対する総会決議を採択し、国連安全保障理事会に対し適当な措置の検討要請を行うなど国際的な働きかけが行われた。平成20年には国連安全保障理事会において、ソマリア沖・アデン湾の海賊等対策について、一定の条件のもと、ソマリア領海内での活動を承認する決議、艦船等の派遣を要請する決議等が採択され、我が国を含め20カ国以上の国が海賊対策のために同海域に艦船等を派遣している。また、平成21年1月には米国主導のもと、関係国等の調整の場として「コンタクトグループ」が立ち上がるなど、海賊対策の重要性が国際的に高まっている。

(2) 我が国の対策

我が国にとって重要な海上交通路であるソマリア沖・アデン湾において、銃火器で武装した海賊による事案が多発・急増していることを受け、政府内において同海域における海賊対策に関して検討を行った結果、新たな法制の整備の検討を進めるとともに、新法整備までの応急措置として、海上警備行動による自衛隊の派遣することとなり、平成 21 年 1 月 28 日ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のための準備に関する防衛大臣指示が発出された。この間、(社)日本船主協会及び全日本海員組合からも要請がなされ、また、平成 21 年 1 月に与党海賊対策等に関するプロジェクト・チームが設置されて精力的に議論が行われた。

平成 21 年 3 月 13 日、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律案」が閣議決定されるとともに、防衛大臣から海上警備行動が発令され、同年 3 月 30 日からアデン湾において護衛艦による日本関係船舶等の護衛活動が開始された。国土交通省においては海賊対策連絡調整室を海事局に設け、船舶運航事業者等からの護衛対象船舶の申請等、防衛省との連絡調整を行っている。平成 21 年 7 月 1 日現在までに 33 回の護衛が実施されており、護衛対象船舶数は 101 隻（うち日本籍船は 5 隻、日本人が乗船する船舶は 17 隻）となっている。

平成 21 年 6 月 19 日「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」が成立した。同法は国連海洋法条約の趣旨にかんがみ、国際社会の一員としての責務を果たすべく、海賊行為を我が国にとっての犯罪行為とし、その処罰規定を設けるとともに、保護対象を我が国のみならず、あらゆる国々の船舶に拡大したものである。また、平成 21 年 1 月には IMO 主導によるソマリア周辺海域における海賊及び武装強盗への対策に関する地域協力の枠組みを目指す会合が開催されたところであり、同会合にあわせ、国土交通省からの資金協力によるワークショップを開催し、日本主導で設立された東南アジアの地域協力の枠組み (RECAAP) など海賊被害減少に寄与した対策を紹介するとともに、海賊被害を低下させる提言を行った。

このように、ソマリア沖・アデン湾は、マラッカ・シンガポール海峡と同様に我が国経済や国民生活に必要な物資の安定輸送にとって非常に重要な海域であり、安全航行の確保は大変重要な課題であることから、我が国政府内、関係国、関係国際機関との緊密な連携を図りつつ、引き続き、

船会社による自主警備の強化や沿岸国への警備強化の要請など、日本関係船舶の安全確保対策に取り組んでいくこととしている。

第3章 内航海運・国内旅客船の振興

1. 内航海運・国内旅客船事業をめぐる環境変化と対応

内航海運・国内旅客船事業については、原油価格の急激な高騰により経営環境が悪化したことに加え、昨年9月の米国の大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破綻に端を発する米国の金融危機の煽りを受けた日本の国内経済の急速な後退により、貨物・旅客ともに輸送量が大きく低下した。これにより、内航海運については船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念されるとともに、国内旅客船事業については、航路の休止や撤退が起こるなど、その維持・存続が懸念されている状況である。

さらに、平成20年の9月・10月、平成21年3月の二度に渡って高速道路料金の引下げが行われ、特に平成21年3月の引下げは大幅なものとなり、陸上輸送に対するコスト競争力の急激な低下や逆モーダルシフトが懸念されている。

このような事態に対処するために、経営環境が厳しいフェリー事業者等への支援措置として、平成20年度第1次補正予算において40億円を計上し、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構との共有建造船を対象に省エネ性能向上に資する改造等を支援するとともに、第2次補正予算において4億円を計上し、省エネ化や運航コスト削減の実証運航に対する支援を行った。また、平成21年4月10日に策定された「経済危機対策」では、「内航海運・フェリーの活性化対策」が盛り込まれた。これを受け、平成21年度補正予算においては、省エネ等運航コスト削減に資する取組みや、フェリー事業者等の利用促進につながるサービス向上の取組みへの支援として30億円、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度を活用した環境性能向上等に資する代替建造・改造等への支援として250億円が計上された。また、船齢16年超船の解撤等を図るため、「内航海運老齢船処理事業」として100億円の政府保証を計上し、老齢船の代替建造の促進を支援することとした。また、あわせて船員に対する雇用調整助成金の導入など、雇用対策についても行われることとなった。

一方、離島航路事業者に対しては、燃油高騰対策として平成20年度第1次補正予算において33億円が計上された。また、公設民営化方式による代替建造支援、資金不足により破綻が懸念される航路に就航する船舶を自治体が

買取る際の支援、省エネ船・小型船等の建造支援等の施策を講ずる上での必要追加経費として40億円を平成21年度補正予算として計上した。

さらに、平成21年度から創設された「地域活力基盤創造交付金」についても、道路整備と一体で行われる船舶の建造・改善等を対象とすることとなっている。

このほか、燃油高騰及び不況の影響で懸念される内航海運の資金繰り対策として、中小企業信用保険法に基づき金融機関からの融資時の保証額が倍に拡大される「セーフティネット保証第5号制度（緊急保証制度）」の業種指定を「沿海貨物海運業」については、平成20年4月に、「内航船舶貸渡業」については、平成21年2月に受けた。

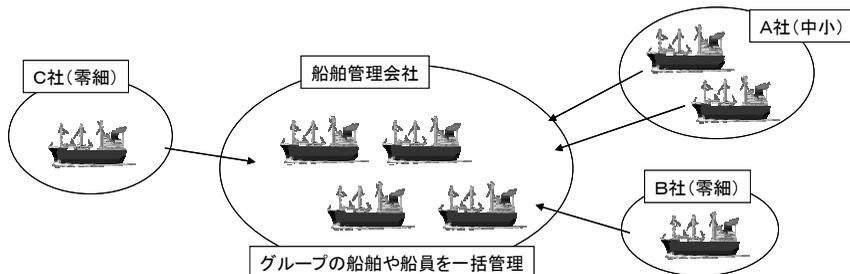
上記の取組みにより燃料油高騰や景気の悪化、高速道路料金の引下げといった当面の危機的な事態に対処するとともに、海運事業者、産業界、学識経験者等からなる「内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会」を開催し、内航海運業界の直面する船舶の老朽化、船員の高齢化、利用者ニーズの多様化に対応した輸送サービスの高度化、ポスト京都議定書の動向を見据えた地球温暖化問題への対応等の諸課題に対応し、今後の内航海運等の中長期的な方向性について検討を進めることとした。その際、インダストリアルキャリア、フェリー・RORO船等の定期船（コモンキャリア）、中短距離フェリーなど業態別の課題にも留意して検討を進めることとした。具体的な主な検討課題としては、環境対策、安全対策、技術開発・船舶の標準化、内航海運の構造改善を促進するグループ化、地域活性化等との連携、共有建造制度の一層の活用等について、検討を進めている。

2. 内航海運事業者のグループ化の普及・促進

内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れており、国内物流の約4割、特に産業基礎物資の約8割の輸送を担う基幹的な輸送機関である。しかしながら、99.6%が中小企業である内航海運事業者の多くは、船員の不足・高齢化、安全かつ安定的な運航の管理、船舶の老朽化等の課題に直面している現状にある。

近年、このような課題解決のために、船舶管理会社を活用した緩やかなグループ化を行っている事例がある。グループ化とは、中小零細の内航海運事業者などが共同で設立した船舶管理会社を活用して、所有する船舶や船員を

一括して（又は部分的に）管理するビジネスモデルである（以下のイメージ参照）。グループ化を行うことにより、船員の確保・育成の容易化、安全管理の質の向上、業務の効率化によるコスト削減等が可能となり、現在抱えている課題の解決に有効となる。また、必要に応じて船舶の保守管理や船員配乗等の業務を委託することができる上、グループ化しても個々の会社は残ることから、合併を前提とした集約・協業化に比べて取り組みやすく、穏やかな形態である。



図表 I-3-1 グループ化のイメージ

このようなグループ化は、安定的な海上輸送の確保や内航海運の活性化を図るためにも重要であることから、国としてもその普及・促進に積極的な取り組みを進めている。

平成 20 年度には、各地における説明会・意見交換会等の開催、事業者へのヒアリング・アンケート等を行ってきたところであり、グループ化件数は 13 件まで増加した。

その他に、中小海運事業者が共同でグループ化を通じて船員の計画的な確保・育成等を行う場合に、船舶管理会社等に対し、船員の教育訓練費用の一部助成を行う制度が新たに発足した。

また、海運事業者が実際にグループ化を行う際に有効な「内航海運グループ化のしおり」及び「マニュアル」の作成を行い、地方運輸局のグループ化相談窓口等にて配布を行った。

グループ化のしおりの表紙



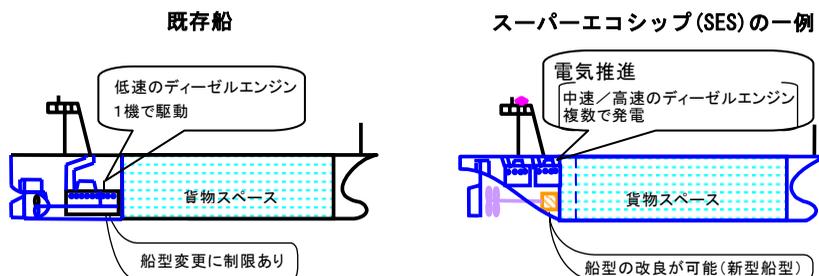
平成 21 年度も、更なるグループ化の普及・促進を図るため、引き続き説明会・意見交換会等の開催や「しおり」や「マニュアル」の配布を行っていく予定である。

3. スーパーエコシップ（SES）の普及・促進

スーパーエコシップ（SES）は抵抗の少ない新型船型、電気推進システム等を採用することにより、単位貨物輸送量当たりのCO₂排出量10%以上削減、燃料消費10%以上削減等優れた環境性能と経済性を有する次世代の内航船舶である。

平成 17 年度から、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）においては、鉄道・運輸機構が実施する船舶共有建造制度を利用してSESを建造する場合に、船価上昇分の2/3相当の船舶使用料の軽減措置を講じている。

平成21年6月現在、既に8隻のSESが就航しており、燃費向上、操船性能の向上、船内環境の改善（振動・騒音の低減）等について高い評価を受けている。これに加えて、既に11隻のSESの建造が決定しており、今後とも物流効率化、環境対策等に資する船舶として更なる普及が期待されている。



図表 I-3-2 既存船とスーパーエコシップの比較

図表 I-3-3 現在就航しているSES



船名:みやじま丸
 船種: 旅客フェリー
 総トン数: 254総トン
 就航日: H18.5.23
 主要航路: 宮島～宮島口



船名:国形丸
 船種: ケミカルタンカー
 総トン数: 1,065総トン
 就航日: H20.7.6
 主要航路: 瀬戸内～京浜



船名:新衛丸
 船種: 貨物船兼油送船
 総トン数: 492総トン
 就航日: H19.2.15
 主要航路: 京浜～伊豆諸島



船名:のじぎく
 船種: ケミカルタンカー
 総トン数: 499総トン
 就航日: H21.2.2
 主要航路: 関門～京浜



船名:第五日光丸
 船種: 油送船(ケミカル)
 総トン数: 499総トン
 就航日: H19.6.4
 主要航路: 京浜～瀬戸内



船名:安鷹
 船種: セメント船
 総トン数: 749総トン
 就航日: H21.4.25
 主要航路: 小倉～大阪



船名:なでしこ丸
 船種: 油送船
 総トン数: 749総トン
 就航日: H19.11.29
 主要航路: 宇部～九州



船名:第三ほうりん
 船種: ケミカルタンカー
 総トン数: 499総トン
 就航日: H21.5.9
 主要航路: 関門～京浜

4. 船舶に係る特別償却制度の延長・拡充

中小零細事業者がほとんどで船齢 14 年以上の老朽船の割合が 7 割近くに達している上、長期にわたる運賃低下や燃料油の高騰の影響などにより、厳しい経営環境にある内航海運は、事業規模に比べて多額な船舶への投資を必要とする特殊性を有しており、船舶の近代化が遅れる状況にある。

内航海運は、平成元年の隻数が約 9,300 隻、平成 20 年が約 5,800 隻と減少している一方、総トン数では平成元年が約 370 万トン、平成 20 年が約 360 万トンとほぼ横ばいであり、これは、代替建造時に大型化が図られていることを示している。また、本制度は、合理化船、近代化船から環境低負荷船に至るまで、省力化設備の設置が要件とされていることから、特別償却の効果として、省力化を伴う船舶の大型化を可能とし、経営基盤の強化に寄与しているものと考えられる。

平成 21 年度税制改正においては、要件の見直しを行った上で、従来の特別償却率（16%）を 2 年間延長し、さらに、スーパーエコシップ等のより環境性能の高い船舶については償却率を現行の 16%から 18%に拡充することが認められた。今後も引き続き、本制度により、老朽船から環境低負荷船への代替建造が円滑に促進されるものと見込まれている。

第4章 離島航路支援制度の改革

離島航路は、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段であるが、人口減少、高齢化、地方財政の悪化等により輸送人員が減少し、さらに近年の燃油価格の高騰により、欠損が増大し経営状況は悪化している。

このような状況に対し、離島航路事業者に対しては、燃油高騰による欠損の増大等を踏まえ、燃油高騰対策として、平成20年度第1次補正予算において欠損補助（「離島航路補助」）33億円を計上し、当初予算とあわせて約71億円を確保した。

一方、離島航路に対する現行の離島航路補助制度は、運航の結果生じた欠損を補填する制度で、欠損を抑制していく仕組が十分でなく、財政上の制約もあることから航路を将来も安定的に維持できる制度ではない、との関係者からの指摘がされている。

このため、離島航路補助制度について問題点を整理し、その改善方策について検討を行うため、昨年1月に海事局長の懇談会を設置し、有識者の方々に離島航路の維持についてご議論いただき、昨年8月に「中間とりまとめ」を行い、本年3月に「最終報告」をとりまとめた。

この「中間とりまとめ」を踏まえ、平成21年度予算要求においては補助制度の改正を要求した。具体的には、1点目として、国、地方公共団体、航路事業者など関係者による航路改善協議会の設置、航路改善計画の策定を新たに行うこととするとともに、2点目として、地方公共団体が経営状況の厳しい事業者から船舶の買い取りや事業者の代わりに船舶建造を行って航路維持を図る「公設民営化」を行う場合の支援、3点目として、省エネ船・需要規模にあった小型船・共同予備船（代船）等の建造支援、4点目として、経営努力して欠損を削減した事業者に対し、削減した欠損の最大5割をインセンティブ補助金として事業者に戻元する制度の創設等を要求し、全て認められた。

また、平成21年度当初予算においては、市町村等地域が主体となって行う航路の需要喚起や航路の再編、そのためのモニターツアーや実証運航、旅客施設や船舶の利便設備の更新・改造等を支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」（旅客船は44億円の内数）、欠航率の改善や経済的な入出港を実現する「港湾・漁港の整備」の予算も計上し、離島航路支援制度の全体の拡充が図られた。

さらに、欠損補助対象外の離島航路についても、平成 20 年度に燃油高騰の影響が大きい外海離島航路を中心に、省エネ化等合理化を支援する「離島航路運航高度化実証調査事業」（補正予算とあわせて 3.3 億円）を実施し、運航経費の節減やそれを反映した燃料油価格変動調整金（バンカーサーチャージ）の引き下げ・解消が図られた。

その後、離島航路については、昨年後半以降の世界同時不況、高速道路料金の引き下げに伴う旅客・貨物の利用の減少により厳しい経営状況となることが懸念されたことから、平成 21 年度補正予算において、公設民営化のための船舶の買取又は代替建造、航路事業者による省エネ船等の構造改革支援を強化することとし、40 億円を計上した。あわせて、「地域公共交通活性化・再生総合事業」も補正予算として 25 億円（旅客船はその内数）を計上し、離島航路対策の充実を図った。

なお、平成 21 年度補正予算では、「地域活性化・経済危機対策臨時交付金」（1 兆円）が新たに創設され、地方公共団体の判断で各種の施策等に交付金を充当することが可能となり、離島航路の運賃引下げに自治体独自の支援を行う事例も見受けられるようになり、例えば佐渡市などでは自動車航送運賃を約 2 ヶ月間 1,000 円に引き下げるなどの取り組みが行われ、観光客誘致に効果を上げている。

■離島航路補助制度改善検討会「最終報告」の主な内容

・航路改善協議会の設置

幅広い関係者により構成される「航路改善協議会」を設け、「航路診断・経営診断」などで問題点や課題を正確に把握した上で、「航路改善計画」に将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取り組みを盛り込む。

・公設民営化の推進

補助対象航路において、地方公共団体が船舶を民間事業者に代わって建造し、又は民間事業者から船舶を買い取る場合には、国は船価の最大 3 割を支援する。

・省エネ船舶等への代替建造の積極的な推進

補助対象航路において、省エネ船舶や輸送需要の実態に合った規模の船舶への代替建造等を行う場合、国は船価の 1 割を支援する。

・経営努力に対するインセンティブ制度の導入

需要喚起や割引・サービスの創意工夫などによる増収、航路の再編統合や省力化による費用削減により、前年度比で収支を改善した場合、その改善された分の最大5割を、事業者に交付する欠損補助金とは別に上乗せして交付することにより支援する。

以上の最終報告を踏まえ、補助要綱の改正を行い、それを受けて、各運輸局を中心として航路改善協議会を立ち上げ、航路改善計画の策定に向けて具体的な検討に入っていくこととなっている。

第5章 海事産業を担う人材の確保・育成

1. 船員の確保・育成

海洋国家である我が国の社会・経済にとって欠くことのできない海運は、船舶の運航に従事する船員及び陸上でこれを管理・支援する海技者により支えられている。海上輸送の安全・安定を確保する上で、人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の果たす役割は非常に大きく、優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成については、国が積極的に推進する必要がある。現在、外航日本人船員は厳しい国際競争の中、極端に減少し、内航船員は高齢化が進展し後継者不足が顕在化しつつあるなど、憂慮すべき事態となっており、平成19年2月の交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会の答申を踏まえ、将来の後継者不足等に対応し、船員の確保・育成対策を強化するため、「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」を平成20年7月に施行し、国土交通大臣が策定した基本方針に基づき、海運事業者が、日本船舶・船員確保計画を作成し、同大臣の認定を受けた場合における当該事業者に対する予算上の支援措置等を講ずる新たな制度を創設した。現在までに147事業者から計画の認定申請がなされ、全て国土交通大臣による認定を受けており、認定を受けた147事業者の計画では、計画期間（3～5年）中の採用予定者は2,170人、退職予定者は1,456人となり、714人の船員が純増となる予定である。

2. 造船業における次世代人材育成への支援

我が国の造船産業は、産業の空洞化が問題となる中、ほぼ100%の国内生産を維持しながら新造船建造量において半世紀近くにわたり世界第1位を維持し、現在も韓国とトップシェアを争っている希有な産業である。

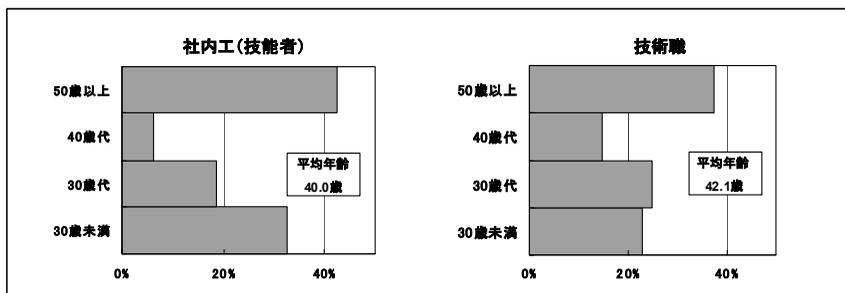
このように国際競争力を有している理由としては、多種にわたる船舶の建造経験とそのノウハウの蓄積による高度な設計技術を有していること、作業が複雑なために、工程の全自動化が困難な製造現場において、高度な判断と自己裁量性を有する優秀な人的資源を擁していること等が要因としてあげられる。

しかし、オイルショック後の造船不況期に各事業者が新規採用を控えたため、高度な技術・技能を有する熟練技術・技能者の半数近くが50歳以上と高

齢化し、一方で、生産の中核を担う40歳代の技術・技能者が非常に少なく、技術の継承が課題となっている。今後5年間に熟練技術・技能者が大量に定年退職を迎えることとなり、我が国造船産業の国際競争力を支えてきた高度な設計技術レベル及び製造現場の技能レベルが一気に低下し、我が国造船業が競争力を喪失することにつながりかねない状況にある。

このため、国際競争力を確保するために新規採用者を引き続き採用していくと共に、今後生産の中核を担っていく人材を育成していく必要がある。

図表 I-5-1 造船技術・技能者の年齢構成



このような状況の中、海事局では平成16年から平成19年にかけて、造船特有の「匠」の技能の伝承を円滑に推進するための支援を行った。本事業により（社）日本中小型造船工業会内に造船技能開発センターが、全国6ヶ所に地域研修センター（※1）が設置され、現在、各地域研修センターにおいて、新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修や中堅技能者への専門技能研修など、技能習得の各ステップにおいて効率的な訓練が実施されている。

また、産学官、地方自治体等との連携により、若手人材の確保を推進するための業界のPR等を行うとともに、技術者の育成を推進するための造船以外の他分野との連携を推進する研究基盤の整備、生産設計技術者の育成等についても検討を進めている。



図表 I-5-2 研修におけるぎょう鉄（※2）作業風景

- （※1）平成16年：因島地域、今治地域、
平成17年：大分地域、東日本地域、
平成18年：長崎地域、
平成20年：相生地域
- （※2）鋼板にガス火炎で線状に熱を加え、水冷することにより目的の3次元曲面に加工する造船特有の作業

3. 船員に係る緊急雇用対策

我が国の海上企業においては、未曾有の経済不況や昨年度末の高速道路料金の値下げ等の影響により、海上貨物及び旅客の輸送量が激減している状況にあり、特に、内航貨物船、旅客船等においては、減船等の事業規模の縮小が行われ、それに伴い離職を余儀なくされた船員が発生しており、今後も多くの離職船員の発生が見込まれている。

そのような状況に対処するため、平成21年度補正予算において予算措置を行い、船員に係る緊急雇用対策として、次の対策を平成21年6月10日より実施している。

（1）船員の雇用を維持するための対策

■船員に係る雇用調整助成金の創設

事業活動の縮小を余儀なくされた海運事業者が、平成21年4月1日以降にその雇用する船員を離職させずに一時的に休業、教育訓練又は出向をさせた場合に、休業、教育訓練又は出向に係る手当若しくは賃金等の一部を事業者に助成（船員保険特別会計により実施）する制度を創設した。

(2) 離職を余儀なくされた船員の再就職支援

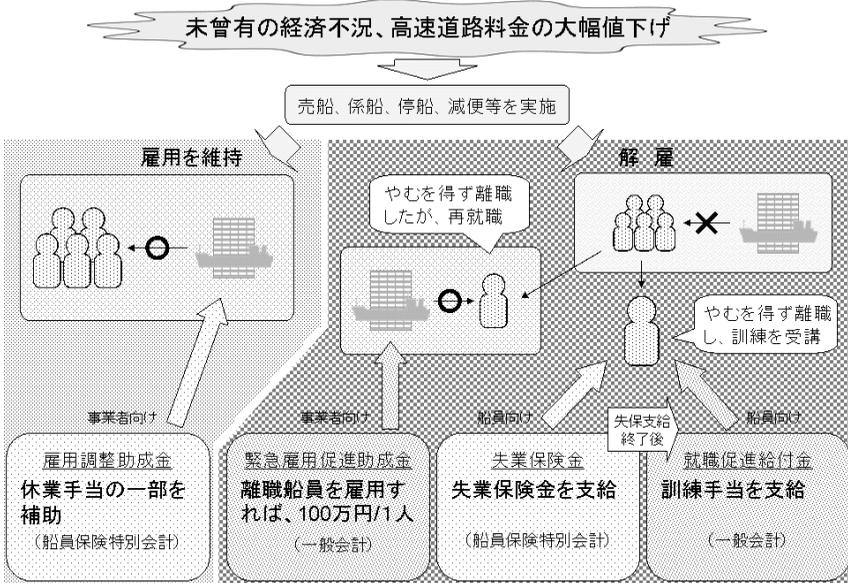
① 離職船員に対する就職促進給付金の支給

内航貨物船、旅客船等の減船等により平成 21 年 4 月 1 日以降に離職を余儀なくされた船員であって、再び船員となろうとする者が、船員保険の失業保険金支給終了後、なお、再就職できない場合に、当該船員に対し、再就職に必要な職業訓練にかかる費用に対する手当等を支給することとした。

② 緊急雇用促進助成金の創設

海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者が、当初予定の新規採用船員のほかに、内航貨物船、旅客船等の減船等により平成 21 年 4 月 1 日以降離職を余儀なくされた船員を追加採用した場合、当該認定事業者に対し、1 人当たり 100 万円を支給する制度を創設した。

船員に係る緊急雇用対策の概要



図表 I-5-3 船員に係る緊急雇用対策の概要

4. 海事産業の次世代人材育成推進会議

四面を海に囲まれる我が国にとって、海は重要な役割を果たしているが、海からの恩恵が広く国民に認識されるに至っていない。

一方、海運業、造船業などの海事産業においては、少子高齢化の到来により、労働力確保の課題に直面している。

このような状況の中で、平成19年12月の交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会答申や、平成19年7月に施行された海洋基本法の趣旨を踏まえ、国土交通省と海事関係団体等は、同年10月に「海事産業の次世代人材育成推進会議」を設置し、青少年に感動とロマンを与えるような強力な広報活動を一丸となって推進することとなった。

同推進会議では、「行動計画」を策定し、海の魅力を広く伝えるための活動を全国各地で展開している。また、地域レベルにおいても、各地方運輸局が中心となって、地域の海事関係者や教育機関等との連携により協議会を設立し、海事広報活動を推進している。



写真：海王丸体験教室の様様

（社）日本海洋少年団連盟、（財）海技教育財団

第6章 海運における環境問題への取り組み

1. 国際海運におけるCO₂排出量削減・抑制対策

国際海運から排出される温室効果ガスはそのほとんどがCO₂であり、国際海事機関（IMO）における研究によると、2007年度の排出量は約8.7億トンと推定されている。これは、世界全体のCO₂排出量の約3%、ドイツ1国分の排出量に相当する。世界経済の成長に伴い、世界の海上物流ニーズは今後とも増加していくものと考えられ、これに伴いCO₂排出量も増大する傾向にあるものと思われる。

国際海運におけるCO₂排出抑制・削減の取り組みについては、気候変動枠組条約（UNFCCC）京都議定書第2条第2項において、国連の専門機関であるIMOを通じた作業によって、CO₂排出量の抑制又は削減を追求することとされている。また、2007年12月にバリで開催された第13回UNFCCC締約国会議（COP13）において、京都議定書の約束期間（2008年～2012年）以降の枠組を2009年12月のCOP15で採択することが合意された。これらを踏まえ、国際海運からのCO₂排出抑制・削減策については、IMOで議論が行われており、その結果をCOP15に報告する予定である。

国際海運からのCO₂排出量削減・抑制の方法については、便宜置籍、第三国間輸送等国際海運特有の事情、世界単一の市場構造及び世界経済の支えをしている役割を勘案し、全ての外航船舶に対し一律に適用し、市場を歪曲させないことが重要であり、また、実際にCO₂排出の削減に直接効果がある対策を講じる必要がある。このような考えの下、我が国は、エネルギー効率の高い船舶を普及させていくことが最も効果的な対策であると考えているが、海運会社が船舶を建造する際に参考とする燃費指標が存在していない。

このような状況を受け、2008年3月末に行われたIMO第57回海洋環境保護委員会（MEPC57）において新造船の燃費指標の策定の提案を行い、設計段階で船舶のエネルギー効率を示す指標の有効性及び必要性が各国にも認識された。また、2008年10月に開催されたMEPC58において、当該指標の算出式を含む「エネルギー効率設計指標（EEDI）算出方法に関する暫定ガイドライン」の試行が承認されたことを受けて、試行により得られた経験に基づき、同ガイドラインの改善が行われており、我が国は関係業界と協力し、積極的に議論に参画している。その他、現存船対策として、個船の

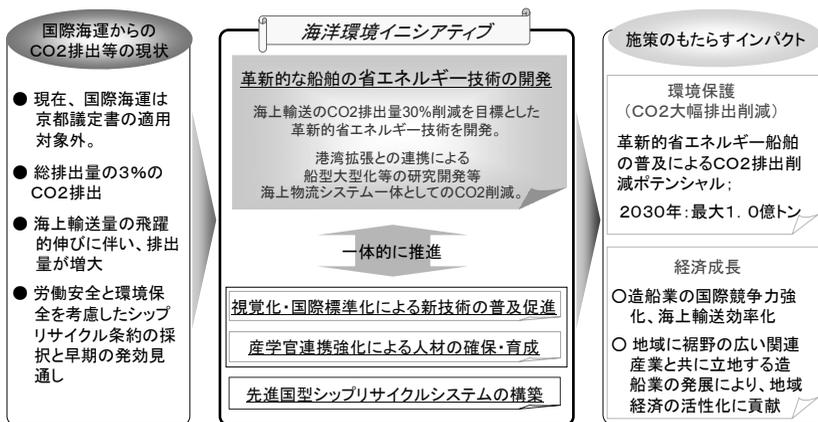
運航的手法を管理・支援するツールとしての「船舶効率マネジメントプラン」及び船舶燃料油への課金・排出権取引等の経済的手法についても検討が行われている。

以上のように、国際海運からのCO₂排出量削減・抑制の方法について様々な方策が検討されている。我が国はこれまで、EEDI関連の提案を数多く行い議論をリードしてきたが、今後は、世界の海運・造船の発展と高度な環境保全を両立するため、全体の制度設計や経済的手法に関する提案を行い、引き続き、IMOにおける議論の中心的な役割を果たしていくことを目指している。

また、EEDIの国際基準化により、国際海運市場においてエネルギー効率に優れた船舶の普及が促進されると期待されることから、世界トップレベルにある我が国の造船技術の更なる発展のため、今年度より、革新的省エネルギー技術の開発を支援している。引き続き国際海運からのCO₂排出削減に向けて、省エネルギー技術の開発とその普及のための国際的な枠組み作りを一体的に推進（海洋環境イニシアティブ）していくこととしている。また、今後、船型の大型化に係る技術開発への支援等、一層の省エネルギーの推進を検討している。

海洋環境イニシアティブ(外航海運からのCO₂削減)

現在京都議定書の枠外におかれ、排出量増大が懸念される国際海運からのCO₂排出削減を目指し、新技術開発の支援、普及等の施策を一体的に実施。



図表 I-6-1 海洋環境イニシアティブ

2. 内航海運における環境問題への取り組み

京都議定書の我が国削減約束の達成に向けて、地球温暖化防止への取り組み強化が求められる中、CO₂排出量が小さく環境に優しい輸送手段である内航海運への期待が高まるとともに、内航海運自体に対しても一層の省エネ・環境負荷低減に向けた対策の実施が求められている。

このような状況を受け、現在、①スーパーエコシップ（SES）等の省エネ内航船への代替建造促進、②エコシップマーク等の活用によるモーダルシフト施策の促進、③船舶の大型化による効率改善など省エネ運航の推進等、内航海運のグリーン化のための施策を総合的に進めるとともに、国際海運におけるCO₂排出量削減・抑制対策（省エネ技術の開発等）の推進及びその成果の内航海運への普及の取り組みとあわせ、「クール SHIPPING」として海運分野におけるCO₂排出削減対策の一体的な展開を図っている。

平成21年4月には、「内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会」を設置し、内航海運・フェリーの競争力強化に向けた施策とともに、クール SHIPPINGの更なる推進に向けて検討を行っている。今後、この懇談会で議論された意見をもとに関係者と連携しながら今後の施策に反映させることとしている。

■「エコシップマーク」認定企業の決定

昨年2月に開催された第2回「海上輸送モーダルシフト推進検討会」において、海上輸送を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当該企業にエコシップマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップ・モーダルシフト事業」の実施が決定した。12月12日には、第1回「エコシップ・モーダルシフト優良事業者選定委員会」が開催され、荷主12者と物流事業者13者の認定事業者が決定した。



図表 I-6-2 エコシップマーク

(認定基準)

原則 100Km 以上の航路（沖縄、離島、青函航路を除く）において、

- ・海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者
- ・前年度に比べ、海上貨物輸送量（トンキロ）のシェアが 10%以上改善した者
- ・海上貨物輸送を利用してCO₂排出量を 10%以上削減した者

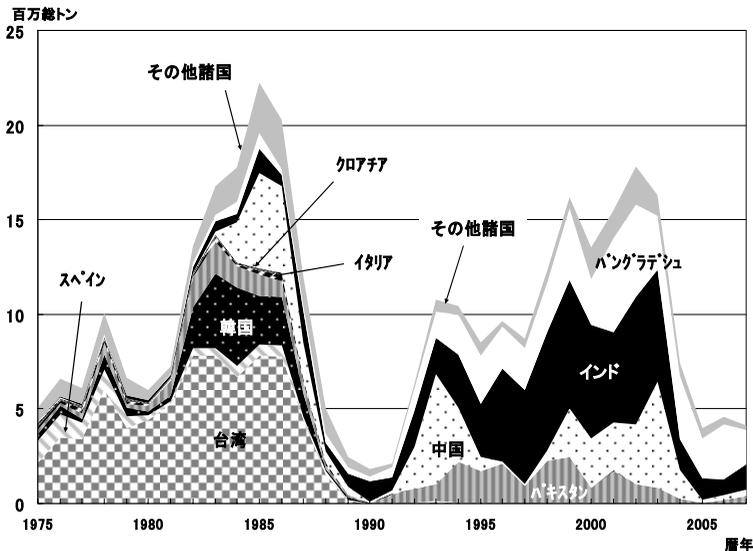
認定事業者について、右記のホームページを参照 (<http://www.ecoship.jp/>)

3. シップリサイクル新条約の締結とそれを踏まえた取り組み

(1) シップリサイクルに関する新条約の採択

シップリサイクル（船舶の解撤：寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鉄材などに再活用される。）は、再利用材・再生材の需要が近隣に存在し、かつ、労働コストの低い国を除いては経済的に成立しないため、近年、その中心はインドやバングラデシュなどの国々で実施されている。

図表 I-6-3 世界主要解撤実施国別船舶解撤実績の推移



しかし、これらの国では作業時の安全の確保や周辺環境の保全のために必要な措置が十分になされておらず、劣悪な労働環境やリサイクルヤードからの海洋汚染が問題視されているため、IMOにおいて、これらの問題を解決するために、強制力のあるシップリサイクルに関する新条約策定作業を我が国主導の下で行い、平成21年5月に「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）」を採択した。

この条約においては、船舶とリサイクルヤードそれぞれについて検査と証書発給が義務付けられ、アスベスト等を含む船舶設備の新規搭載の禁止、船舶に存在する有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した一覧表の作成・備置・更新、リサイクルヤードの環境汚染や労働災害を最小化するための適正な運営等が求められている。

図表 I-6-4 : (左) 香港における条約採択会議の議場の様子
(右) 採択の署名をする春田国土交通事務次官



なお、本条約は、①15ヶ国以上が締結し、②それらの国の商船舶腹量の合計が世界の商船舶量の40%以上となり、かつ、③それらの国の直近10年における最大の年間解体船腹量の合計がそれらの国の商船舶量合計の3%以上となる国が締結した日の24箇月後に効力を生じることとなっている。

本条約の発効までに、IMOで条約の施行に必要な各種ガイドラインの策定及び採択を行うこととなっており、現在、我が国が中心となってこれらのガイドラインの策定作業を行っている。

(2) シップリサイクルシステムの確立

これまで海事局は、造船、海運、環境に関する有識者からなるシップリサイクル検討委員会を設置し、実行力のある条約づくりのための各国際機関における戦略対応など、シップリサイクルに関する総合的な検討を行い、平成21年4月に「シップリサイクルシステム構築に向けたビジョン」を策定した。当ビジョンには、シップリサイクルを取り巻く現状や課題を踏まえ、短期的ビジョン（条約発効前後の対策）と中長期的ビジョンが示されている。短期ビジョンとしては条約発効に向けた法整備や事業者等の環境整備の必要性、先進国型シップリサイクルモデルの開発、中長期ビジョンとしては船舶3Rの推進や先進国型リサイクルシステムの確立を掲げている。

これにより、平成21年度補正予算として、「先進国型シップリサイクルシステム構築に関する調査－パイロットモデル事業－」を実施することとした。本事業は、世界に先駆け、我が国において先進国型のシップリサイクルシステムを構築し、国内における大型船のリサイクルを促進することを目的としており、船舶解体の実証実験、環境影響・事業性評価、新技術手法の調査研究を試行的に実施することとしている。また、我が国において先進国型のシップリサイクル産業を確立することを目指し、事業化へ向けた各種支援を行っていくこととしている。

4. 船舶からのNO_x削減対策等の推進

近年、地球温暖化など環境問題への関心が高まっている中、人体への悪影響や酸性雨等を引き起こす原因となる窒素酸化物（NO_x）など大気汚染物質の排出が世界的に大きな問題となっている。こうした中、船舶からのNO_x等大気汚染物質の排出については、MARPOL条約附属書VIにより、既にディーゼルエンジンの回転数に応じてNO_xの排出量を制限する規制が平成17年から実施されている。このNO_x規制は、より厳しい規制の実施に向け、5年毎の見直しが行われることとなっており、平成23年からは現行規制値の約20%を削減する2次規制が開始されることとなっている。更に次の3次規制についても議論が行われてきており、我が国は世界有数の船用エンジン生産国として環境問題への対応をリードするためにも、海域を指定して現行の規制値に対し80%削減する規制の提言を行い、その結果、平成20年10月に開催されたMEPC58において、我が国の提言を取り入れた3次規制案が採

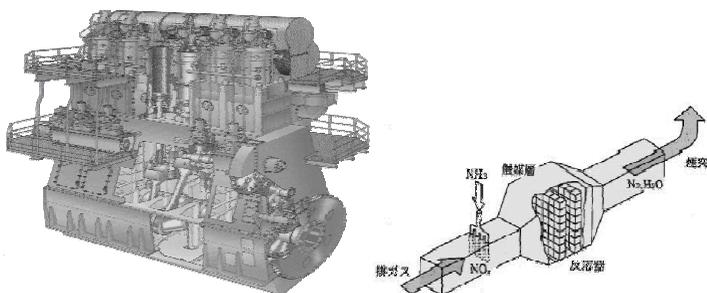
択された。

ディーゼルエンジンは、燃焼温度が低い程 NO_x の発生量が減少し、逆に二酸化炭素（ CO_2 ）の発生量が増加することや、陸上においては NO_x 削減技術が進んでいるものの、使用されている三元触媒等は硫黄成分が多いと有害物質を発生させてしまう特性があり、硫黄含有量の多い低質油を利用している船用エンジンでは、陸上の技術をそのまま船用に転用する事が不可能な事などの課題があり、船用エンジンにおいて NO_x の80%削減のためには、SCR脱硝装置（後処理装置）（※1）により、排ガス中から NO_x を削減する手法が最も有効とされている。

このため、我が国としては、現行規制値から NO_x を80%削減する規制の提言と平行して、これを達成する革新的な NO_x 削減技術を確認する事を目的として、平成19年から平成23年の5カ年計画で「船舶からの環境負荷低減に係る総合対策」の一環として、環境に優しい船用ディーゼルエンジンの開発（図表I-6-5）を実施している。

なお、 NO_x 3次規制の実施時期については、平成24年のIMOでのレビューにおいて、 NO_x 削減に係る技術開発の進捗状況をふまえて調整されることとなっている。

図表 I-6-5 環境に優しい船用ディーゼルエンジンの開発



- （※1）SCR脱硝装置：排ガス中に尿素等の還元剤を噴霧し、排ガスと還元剤とが混合された状態において、排ガス管に備え付けたチタン-バナジウム系の触媒を通過する際に、その触媒反応により、 NO_x をクリーンな水と窒素に分解する装置

第7章 国際的課題への対応

1. IMO60周年記念「国際海事専門家会合」の開催

平成20年は国際海事機関（IMO）条約の採択から60年目にあたることから、平成20年10月21、22日に「国際海事専門家会合」を開催した。ミトロプロスIMO事務局長、関水IMO海上安全部長、アジア主要国海事当局の方々により、「IMOの60年とこれから—アジアからの発信—」をテーマに基調講演をはじめ、我が国海事産業界代表を交えたパネルディスカッション等を実施し、海運の安全及び環境問題への取り組み等について意見交換を行った。

ミトロプロス事務局長からは、国際海運分野での温暖化対策、ソマリア沖海賊対策について基調講演が行われた。また、加納国土交通副大臣の特別講演においては、温室効果ガス（GHG）排出削減枠組みの必要性、ソマリア沖海賊対策の強化やIMOが中心となった対応の必要性などが述べられた。

パネルディスカッションでは、IMOに対する期待と課題等についてのプレゼンテーションが行われた。伊藤海事局長からは、ソマリア沖海賊対策、マラッカ・シンガポール海峡の協力メカニズム、GHG対策等を取り上げ、今後ともアジアの意見をIMOへ反映していくために、アジア各国が参加する国際フォーラムの継続的な開催の必要性を提案し、各国の賛同を得た。



2. IMO加盟国監査スキーム監査員養成研修の実施

平成21年3月2日から6日まで、横浜にて国際海事機関(IMO)加盟国監査スキーム監査員養成研修を開催した。

任意によるIMO加盟国監査スキームは、IMOのもとで、加盟国(被監査国を除く)により構成される監査チームがIMO条約等の実施体制についてチェックを行うものとなっている。平成18年9月より監査が開始され、平成21年6月1日現在、我が国を含めて29カ国の監査が行われており、今後、未監査国に対して監査を実施するためには、監査チームを構成する監査員が不足していることからその養成が求められている。この現状を受け、我が国は、IMOと連携して今回初めて研修を実施した。

研修にはバングラデシュ、カンボジア、中国、香港、インド、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、韓国、シンガポール、スリランカ、タイ、ベトナム、日本の計14カ国の海事当局者19名が参加し、5日間にわたって講義、ワークショップなどを受講し、監査員としてのスキルを身に付けた。



3. 官民の協力によるアジア人船員の養成の強化

世界的な船員不足が懸念されている中、我が国商船隊に乗り組む船員の97%は外国人船員、特にアジア人船員が多くを占めており、優秀なアジア人船員を確保・育成することは、喫緊の課題である。一方、アジア諸国の船員教育機関では、優秀な教官が不足しているとともに、施設整備の遅れや乗船実習機会の不足等のため、十分な育成を行うことができないのが現状である。こうした状況から、ODA事業等によりアジア各国から日本の(独)航海訓練所に研修生として受入れ、乗船実習を行ってきた。

今般さらに第6回日ASEAN交通大臣会合(2008年11月、フィリピン・マニラ)において、我が国が提唱した「日ASEAN船員共同養成プログラム」が承認され、我が国が中心となって関係国との間で官民が連携したアジア人船員教育の取り組みを行っていくこととなった。

その具体的施策として、フィリピンにおける乗船実習環境整備により優秀な船員を育成し、日本商船隊に受け入れていくことを目的とした「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」を推進していくこととなり、その実施に向けた協力関係強化のための覚書(Memorandum)を日比政府間で締結(2009年3月12日、東京)した。

初年度となる21年度は、150名程度のフィリピン人学生がこの国際共同養成プロジェクトにおいて、支援を受け実習訓練を行う予定である。また6月には、航海訓練所の教官2名をフィリピンに派遣し、乗船訓練実施状況を確認、現地の教官との意見交換や技術指導を実施している。引き続き、これらの事業を実施し、乗船実習環境整備支援を促進していく予定である。



写真：金子国交大臣(左)ロケ比国労働雇用長官(右)

4. ILO海事労働条約の批准に向けた取り組み

(1) 海事労働条約の採択

平成18年2月に開催された国際労働機関（ILO）第94回（海事）総会において、ILOが1919年の発足以来これまで採択してきた海事労働に関する60に及ぶ条約等を整理・統合し、その内容を時代に即したものとするとともに、実効性を高めた2006年の海事労働条約（Maritime Labour Convention, 2006）が採択された。この条約の策定過程において、我が国は、国際労働機関（ILO）第94回（海事）総会において、副議長国となってリーダーシップをとるなど、条約の採択に積極的に貢献してきた。

(2) 海事労働条約の意義

本条約は、雇用条件、居住設備、医療・福祉、社会保障等に係るグローバルスタンダードを確立することにより、船員の労働環境の向上及び国際海上輸送における公正な競争条件の確保を図るものである。また、旗国が自国籍船に対して検査を行い、本条約に適合しているものに証書を発給し、寄港国は、当該証書に基づきポートステートコントロール（以下「PSC」という。）を実施できる仕組みを導入することとしている。これは、旗国検査に加えPSCを行うことで本条約の基準が遵守されているかどうかを加盟各国が確認するものである。合わせて、No more favourable treatment（未批准国籍船が批准国籍船より有利な扱いを受けないとした概念）を導入することとされており、この制度によって、本条約未批准国の船舶に対してもPSCを実施することが可能となるため、未批准国のサブスタンダード船の排除につながるものと期待されている。

(3) 現在までの批准に向けた取り組み

海事局では、本条約の批准に向けて着実に準備を進めるべく、平成18年9月、「ILO海事労働条約国内法化勉強会」（公労使による検討の場）を立ち上げ、本条約の国内法化に向けた主要論点についての議論を行った結果、平成19年2月に中間とりまとめを決定した。その中で示された主要な制度改正事項は以下のとおりである。

- ①船員の最低年齢を15歳から16歳に引き上げ

- ②一日 10 時間以上の休息をすべての船員に付与
- ③船長及び航海当直をしない機関長等を原則として労働時間規制の適用対象とした上で、船長について労使の合意により労働時間の包括適用除外が可能な手続を導入
- ④給与明細書及び労働時間の記録の写しを船員に交付することを義務化
- ⑤業務予定及び最長労働時間を記載した船内配置表の船内掲示を義務化

本中間とりまとめにおいては、旗国検査及びPSC等の事項について、具体的な制度改正内容が示されていないが、今般、平成 20 年 9 月に在ジュネーブILO本部においてPSC監督官向けガイドライン及び旗国検査ガイドライン策定会議が開催され、両ガイドラインが採択されたことから、国内法化に向け、今後の勉強会において検討していくとともに、検査体制について各国との連携・協力を進めていくこととしている。

（４）船員法の改正による国内法化への取り組み

海事労働条約の国内法化については、交通政策審議会海事分科会（ヒューマンインフラ部会）においても船員不足の顕在化に対応した船員の労働環境の改善の観点から審議がなされ、平成 19 年 12 月の答申では、労働環境の改善に資する事項について労使合意の下、先行的に国内法化する旨の内容が盛り込まれた。

これを踏まえて、国土交通省では、平成 20 年 7 月 1 日（一部は平成 21 年 4 月 1 日）に施行された「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」により、船員法が改正され、海事労働条約の国内法化事項として、休息時間の確保、通常配置表の掲示、船内記録簿の交付等が盛り込まれた。

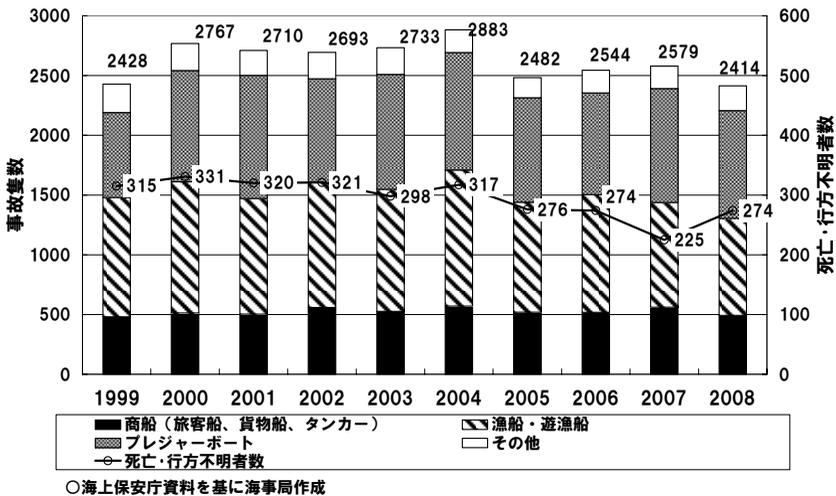
なお、海事労働条約の批准に向けては、今後、新たに措置することが必要な課題が残されていることから、引き続き定期的に勉強会を開催し、中間とりまとめにおいて示されなかった事項を包括した最終とりまとめを決定するべく、所要の制度改正について議論を進めていくこととしている。

第 8 章 その他の主要政策課題への取り組み

1. 海上安全対策の充実

(1) 我が国周辺海域における海難の発生状況

平成 20 年の 1 年間に我が国周辺海域で海難に遭遇した船舶は 2,414 隻、海難等による死亡・行方不明者数は 274 人であった。近年の海難発生傾向を見ると、海難隻数は約 2,500 隻、死者・行方不明者は約 300 人程度で推移しており、概ね横ばいとなっており、海上交通の安全性向上のための有効な対策の実施が喫緊の課題となっている。



図表 I-8-1 我が国周辺の海難発生状況の推移

(2) 総合的な安全確保政策の実施

平成 20 年 7 月に新設された安全・環境政策課においては、海運行政・船員行政・船舶安全行政のすべての安全確保に関する政策を連携し効率的に推進することを目指し、局内関係課とともに総合的な安全確保政策を実施している。

同政策の内容は大別して、海難が発生した場合の迅速な情報収集及び初期対応と、海難の分析結果に基づく再発防止策の企画の2つである。このうち海難の情報収集については、救助捜索当局より情報を得た場合には、併せて、関係する船舶の船舶検査やPSCの状況、商船の場合には運航事業者の業務実施状況、またはプッシャーバージが関係する場合には一体型であるか等、海事局の他の行政政策内容との関連を付加価値として把握することとしており、その後必要となる対応が迅速にとれるよう期している。

一方、再発防止策の企画については、①超高速船の運航に関連する海難の場合には海難関係者のみならず超高速船の操船に関する業界の全ての関係者を対象とする安全ガイドラインを策定するような、業界全体への再発防止効果を期すること、②AIS（船舶自動識別装置）導入による海難防止効果の推計等防止策の効果が明確になるよう努めること、③被害としては軽微な海難であってもその原因に着目し、これまでの知見では原因が明確にならないようなものには格別の注意を払う、などの観点により実施している。

こうした取り組みにより、P（安全政策）→D（海難等発生）→C（政策評価）→A（再発防止策）のサイクルが安全確保の分野でよく機能するよう図っている。

また、最近運輸分野全体を対象に総合的な安全確保政策を戦略的に実施するべく検討が進んでおり、海事局としてこの趣旨に沿って、より戦略的・機能的な安全確保政策を目指すこととしている。

《参考》安全対策充実のための組織・体制の強化

- ①海事局に安全・環境政策課を設置し、海事局が取り組む安全政策の企画立案及び総合調整を実施するための体制強化を図った。（平成20年7月）
- ②独立行政法人海上技術安全研究所に「海難事故解析センター」を設置し、海難事故解析を速やかに実施し関係機関に提供するための体制を整備した。（20年9月）
- ③地方運輸局に海事保安・事故対策調整官を設置し、地方運輸局における海難事故発生時の対応等を実施するための体制強化を図った。（20年10月）
- ④運輸安全委員会を設置し、海難原因等の究明、関係者に対する再発防止策の勧告等を適確に実施するための体制を整備した。（20年10月）

(3) 重大事故への対応状況

重大な船舶事故が発生した場合には、海上保安庁等と連携しつつ、迅速に監査を行い、原因の究明、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底等に向けた法令に基づく関係者の処分や指導、全国における同種事故の再発防止対策等を実施している。平成20年度において取り組んだ主要な事例は、以下のとおりである。

①石巻沖旅客船等衝突事故への対応

平成20年5月、宮城県石巻市沖を濃霧の中で航行中の旅客船「ドリーム」と海上タクシー「第11住吉丸」が衝突する事故が発生した。この事故により、両船合わせて旅客13名、乗員1名の計14名が負傷した。

運航労務監理官による特別監査の結果、安全管理体制に不備が認められたため、同年6月、両船の船舶運航事業者に対し、海上運送法に基づき、視界制限下におけるレーダーの適切な使用及び十分な減速、運航開始前における気象・海象情報の確実な入手等を求める「輸送の安全確保に関する命令」を发出した。

また、事故発生海域は濃霧が発生しやすいことから、同海域を運航する他の船舶運航事業者に対しても同様の注意喚起を行い、同種事故の再発防止を図っている。

②松島嵯峨溪岩場衝突事故への対応

平成20年5月、宮城県松島周辺を周遊中の遊覧船「やまびこ」が、景勝地である松島嵯峨溪の狭隘な海域で、風による船体の圧流等により岩場に衝突し、乗客乗員計10名が軽傷を負った。

運航労務監理官による特別監査の結果、安全管理体制に不備が認められたことから、同年7月、船舶運航事業者に対し厳重注意を行うとともに、事故再発防止のための安全対策を求める文書指導を実施した。

③明石海峡におけるフェリーと漁船の衝突事故への対応

平成20年6月、明石海峡航路西口付近で、大型フェリー「さんふらわあにしき」と漁船「住吉丸」が、濃霧の中で衝突し、相手漁船が転覆、漁船の乗組員3名は救助されたが、内1名は軽傷を負った。

運航労務監理官による特別監査の結果、事故発生直前、濃霧の発生により狭視界になっていたが、船橋における見張り等が十分でなかったことが認められたことから、同年7月、船舶運航事業者に対し嚴重注意を行うとともに、事故再発防止のための安全対策を求める文書指導を実施した。

2. 危機管理対策

(1) 北朝鮮によるミサイル発射事案

平成21年3月、北朝鮮当局から国際海事機関（IMO）等に対して「試験通信衛星」の打ち上げのための事前通報がなされたことから、海上保安庁は太平洋及び日本海に設定された危険区域に関する航行警報を発出した。これを受けて、海事局は海運事業者団体に注意喚起を行うとともに、船舶の安全確保に向け海運事業者団体等との連絡会を開催し、互いに情報の共有を図るなど連絡体制を強化した。また、危険区域内を航行する予定の船舶運航事業者に対して、臨時航路を選択すること等により危険区域を回避するよう指導を行った。

4月5日午前11時30分頃、北朝鮮からミサイルが発射された。海事局は、「1. 日本の領域の安全確認と航空機及び船舶の安全確認、2. 情報収集態勢の強化、3. 国民への迅速な情報提供」との内閣総理大臣指示及びこれを受けて出された船舶や航空機の安全確保に係る国土交通大臣指示を受け、速やかに被害情報の収集を行い船舶の安全を確認した。

(2) 新型インフルエンザ

平成21年4月25日、世界保健機関（WHO）は、メキシコ及び米国における豚由来H1N1のA型インフルエンザウイルスの人への感染が発生していることを受け、緊急委員会を開催し、「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」と認定した。さらに、WHOは4月28日、ヒトヒト感染が増加していることの証拠があることを示す「フェーズ4」を宣言した。これを受けて、我が国では厚生労働省が新型インフルエンザ等感染症発生を宣言するとともに、政府は新型インフルエンザ対策本部を設置し、当面の基本対処方針を決定した。

また、引き続き、4月30日、WHOは「フェーズ4」から、かなりの数

のヒトヒト感染があることの証拠があることを示す「フェーズ5」への引き上げを決定した。海事局においては、4月28日、政府対策本部において決定された基本対処方針に基づき、水際対策の徹底を図るため、船舶事業者に対して、検疫機関等から検疫強化に関し対応を求められた場合には、これに協力するよう要請した。

その後、5月16日、兵庫県において国内発生例として初の新型インフルエンザ感染者が確認された。

海事局は、同日、所管事業者に対して、旅客等に対し、マスク着用、咳エチケット等の呼びかけを行うとともに、輸送力の確保等事業継続に向けた取組や事業者の職場等における感染拡大防止対策の措置をとるよう要請し、感染予防を図りつつ公共交通機関による円滑な移動の確保に努めた。

3. 水先制度の着実な推進

(1) 水先について

水先とは、船舶交通の輻輳する水域等、交通の難所（全国で35区）において、水先人が乗り組み、船舶を安全かつ速やかに導くものであり、特に厳しい船舶交通の難所とされる10の水域では、当該水域を航行する一定の船舶に対し水先人の乗船が義務付けられている。

水先人は、水先区における複雑な水域事情等に精通した船舶航行の専門家であり、現在約670人の水先人が、船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上のために活躍している。

(2) 水先小委員会

①設置の背景と経緯

水先制度については、近年の日本人船員の減少傾向に伴う水先人の供給不足への懸念、水先業務の運営の効率化・適確化への要請の高まり等を踏まえ、等級別免許制（一級～三級）の導入、料金規制の緩和（上限認可・届出制）等の抜本的な制度改革が行われ、平成19年4月（一部は平成20年4月）から施行されたが、新制度の定着に向けて、さらなる努力を必要とする課題もまだ残されている。

一方、将来にわたって水先人の安定的な確保を図るための方向性や、育成が開始されている三級水先人の将来的な教育の在り方等、新制度を円滑に機能させるために不可欠な事項に関する議論を行うことも必要である。

また、「規制改革推進のための3か年計画（再改定）」（平成21年3月閣議決定）においては、水先業務の新たな引受ルールや三級水先人養成コースの拡充について検討することとされている。

以上を踏まえ、新制度下における水先を巡る様々な問題について、関係者のみならず第三者も含めた幅広い観点から検討を行うため、交通政策審議会海事分科会船員部会に水先小委員会を設置し、平成21年2月より検討を開始した。

②適切な市場環境の整備に向けた取り組み

イ) 現状と課題

水先人には、ユーザーから求めがあれば、船舶に赴き、誠実に水先を行わなければならないという義務（応召義務）（水先法（昭和24年法律第121号）第40条及び第42条）があり、「あらゆる船舶にいつでも水先業務が提供されること」について、法的に担保されているところであり、新制度下においても、従前どおり実務的に水先業務の提供を担保する手段が必要である。

そのような手段として、あらかじめ定められた当直表に基づいて水先業務を提供する仕組み（輪番制）が長年かけて確立され、効率的な水先の取次・引受システムとして機能してきた。

一方、新制度下においては、水先料金に係る規制が緩和（上限認可・届出制）されており、ユーザーと水先人があらかじめ水先業務の提供に関する契約（事前指名契約）を締結し、当該契約に基づいて水先人が水先業務を提供する仕組み（指名制）が確立されれば、当事者間における水先料金の柔軟な設定が可能となる。このような状況下にあつて、指名が有効に機能するような水先の取次・引受の確立を求めるユーザーの要請が高まっている。

しかしながら、そのような指名制は確立されているとはいえず、事前指名契約が締結された事例はわずかであり、水先料金が上限認可額に張り付いた状態となっていることから、新制度の定着に向けて、適切な市場環境の整備が求められている。

以上を踏まえ、応召義務を果たしつつ、競争原理が機能する適切な市場環境を整備するとの観点から、指名制と輪番制の両立の具体化に取り組む必要がある。

ロ) 指名制トライアル事業の実施

このような認識の下に、指名に関するユーザーのニーズに応えつつ、あらゆる船舶にいつでも効率的に水先業務を提供していく実務上の手段について、検討・検証を行うとともに、指名制が有効に機能し、料金等に関する交渉が進めやすくなる環境の整備を図るため、平成 21 年 6 月に開催された第 4 回水先小委員会において報告が取りまとめられ、平成 21 年度中に「指名制トライアル事業」が実施されることとなった。

今後、主要な水先区において本事業を実施した上、その結果を関係者間でレビューし、指名制の履行状況について問題点があれば、引受事務要領等を手直しすることとしており、最終的には、引受事務要領を各水先人会の会則の一部に位置付け、当直輪番制と指名制の両立を一般化することとしている。

4. 行政改革の動き及び行政組織の見直し

(1) 独立行政法人改革

独立行政法人改革については、平成 19 年 12 月に独立行政法人整理合理化計画が閣議決定され、本計画に基づき、(独)海上技術安全研究所と他の交通分野の 3 研究機関(交通安全環境研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所)の統合に向けた検討、(独)航海訓練所における大型タービン練習船の小型練習船への代替建造等の検討、(独)海技教育機構における海技大学校児島分校の廃止及び教育機能の同大学校本校等への統合、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構における高度船舶技術開発等に係る利子補給及び債務保証の廃止等の検討など、事務・事業や組織の見直しを進めている他、随意契約の見直し等を行うなど、無駄を排除し効率的な運営を図っている。

(2) 船員労働委員会の廃止及び船員部会の設置

行政組織のあり方として、「簡素で効率的な政府の実現」を推進する中で、船員労働委員会の担う紛争処理件数は減少しており、その整理統合が検討さ

れ、その結果、船員労働委員会が担う事務の重要性は変わらないため、その事務を既存の組織に移管した上で、平成 20 年 9 月 30 日に廃止した。

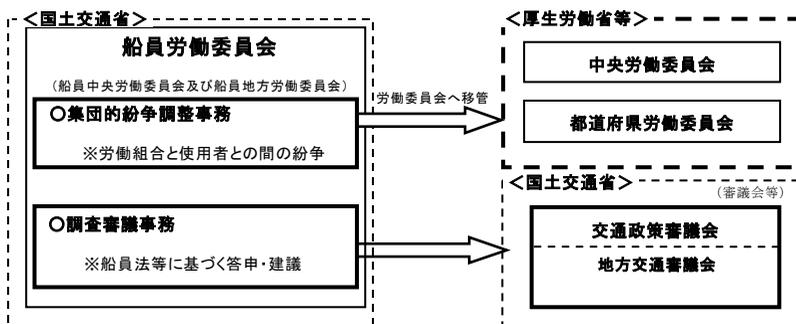
①船員労働委員会の主な事務とその移管先

イ) 集団的紛争調整事務

不当労働行為の審査、労働争議の解決のための、あっせん、調停及び仲裁の事務は、厚生労働省に設置されている中央労働委員会と各都道府県に設置されている労働委員会に移管した。

ロ) 調査審議事務

国土交通大臣又は地方運輸局長の諮問に応じ、船員の労働条件に関する基準等の改正について意見を述べる（答申）等の事務は、国土交通省と各地方運輸局に設置されている交通政策審議会及び地方交通審議会に移管した。



図表 I-8-2 船員労働委員会の廃止とその事務の移管先について

②船員部会の設置

船員労働委員会の廃止により、これまで同委員会が担っていた調査審議事務を引き継ぐとともに、船員政策全般に関する調査審議を行う機関として本省に交通政策審議会海事分科会船員部会を、各地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）に地方交通審議会船員部会を設置し、平成 20 年 10 月から審議を行っている。

特に交通政策審議会海事分科会船員部会では、海事広報、外国人船員に關

する事項など、これまでにない幅広い船員政策に関する事項を取り上げており、今後とも船員部会を有効に活用して船員政策に反映していく。

5. 海洋基本計画への対応

平成19年7月20日、海洋政策を一元化し総合的かつ計画的に推進することを目的とした海洋基本法が施行された。同法では、海洋が人類等の生命を維持する上で不可欠な要素であるとともに海洋法条約等に基づく国際的協調の下、新たな海洋立国を実現することが重要であることに鑑み、海洋政策の6つの理念（①海洋の開発利用と海洋環境の保全との調和、②海洋の安全の確保、③海洋に関する科学的知見の充実、④海洋産業の健全な発展、⑤海洋の総合的管理、⑥海洋に関する国際的協調）が定められ、さらに、これら基本理念の下で国が実施すべき12の基本的施策を具体的かつ計画的に推進していくこと等を明示した海洋基本計画が平成20年3月18日に閣議決定された。

海洋基本計画において明示されている「政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」のうち、海事局では、「海洋環境の保全」、「海上輸送の確保」、「海洋の安全の確保」、「海事産業の振興及び国際競争力の強化」及び「海洋に関する国民の理解の増進と人材育成」など海洋政策の非常に幅広い分野を担当しており、海洋立国実現に向けた諸施策が集中的かつ総合的に推進されていく中で、海事産業全体の更なる振興及びその国際競争力の更なる強化等に向け、今後とも努めていくこととしている。

海洋基本計画の概要

政策目標

- 目標1: 海洋における全人类的課題への先導的挑戦
- 目標2: 豊かな海洋資源や海洋空間の持続可能な利用に向けた礎づくり
- 目標3: 安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献

第1部 基本的な方針

- ① 海洋の開発及び利用と
海洋環境の保全との調和
- ② 海洋の安全の確保
- ③ 科学的知見の充実
- ④ 海洋産業の健全な発展
- ⑤ 海洋の総合的管理
- ⑥ 海洋に関する国際的協調

第2部 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

- ① 海洋資源の開発及び利用の推進
- ② 海洋環境の保全等
- ③ 排他的経済水域等の開発の推進
- ④ 海上輸送の確保
- ⑤ 海洋の安全の確保
- ⑥ 海洋調査の推進
- ⑦ 海洋科学技術に関する研究開発の推進
- ⑧ 海洋産業の振興及び国際競争力の強化
- ⑨ 沿岸域の総合的管理
- ⑩ 離島の保全等
- ⑪ 国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- ⑫ 海洋に関する国民の理解の増進と人材育成

図表 I-8-3 海洋基本計画の概要