

平成14年版「海事レポート」の概要

第 部 最近の海事政策の動き

1. 次世代内航海運ビジョン

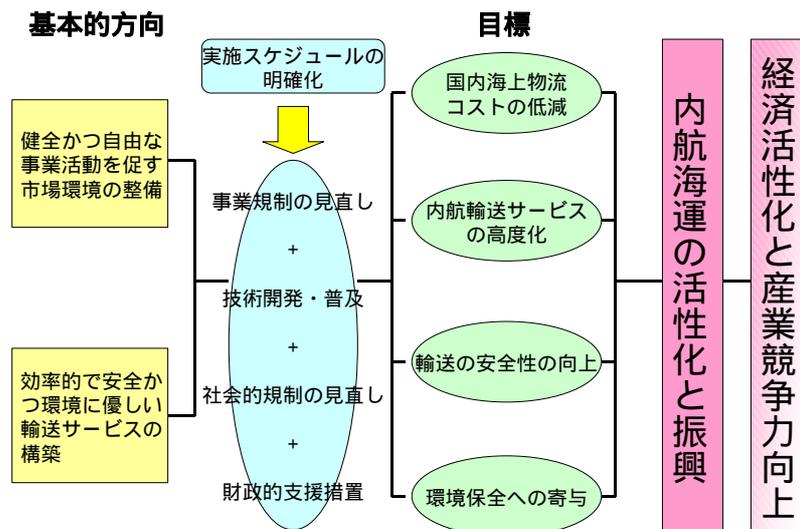
本年4月に「次世代内航海運ビジョン～21世紀型内航海運を目指して～」がとりまとめられた。その内容を解説。

(1) 21世紀型内航海運のあり方

環境負荷が小さく、輸送効率に優れたその特性を十分に発揮し、引き続き物流の大動脈として21世紀の我が国経済社会の発展に寄与していく必要があり、このために、21世紀型内航海運は、他の輸送モードとの連携を図りつつ、より効率的で環境に優しい輸送サービスの安定的な提供を目指す。

(2) 内航海運行政の取り組むべき課題

高度かつ全体効率的な物流システムの構築の観点から、輸送の安全の確保を前提としつつ、輸送コストの削減、輸送サービスの質の高度化や革新的サービスの創出を図ることに重点を置いた行政を展開していくことが必要。そのために、事業意欲のある事業者の支援や、公正で透明性の高い市場の整備、安全確保のための事後チェック体制の整備等の市場環境の整備推進のほか、次世代内航船の開発・普及等をはじめとした、高度・良質・効率的な輸送サービスの構築に向けて取り組む。



2. 環境問題への取り組み

(1) 地球温暖化対策（CO2排出量の削減）

京都議定書の受諾を受けて運輸部門では約4600万トンの二酸化炭素削減が必要とされているところ、国土交通省では本年度より、幹線物流についてモーダルシフト等の環境負荷低減に向けた実証実験を開始した。また、スーパーエコシップの開発や、各種規制の見直し、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備、海上ハイウェイネットワークの構築等の施策により、海事分野で、二酸化炭素排出量370万トン（炭素換算約100万トン）の削減を目指す。

次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発



(2) 交通に関する大臣会合

本年1月、東京で環境に優しい交通の実現をメインテーマとする「交通に関する大臣会合」が扇国土交通大臣議長のもと開催され、「海洋汚染の防止」に関する大臣共同声明及び各国が協力して取り組むべき具体的な行動計画が全会一致で採択された。このうち、特に、国際海事機関（IMO）が条約実施状況について各国を監査するプログラム、いわゆる「モデル監査スキーム」の創設については、本年6月、IMOにおいて関係国とともに提案し、検討が開始されることとなった。今後は同スキームの平成15年の承認・立ち上げを目指し、取り組みを進める。

3. 港湾の24時間フルオープン化とワンストップサービス化

我が国港湾の国際競争力の強化並びに国内海上輸送の効率化の観点から、港湾関係者による「港湾物流効率化推進調査委員会」を設置し検討を行ってきたところ、こうした検討も踏まえ、平成13年11月末に、荷役作業については、1月1日を除き364日24時間実施すること、ゲート作業については、土・日・祝日も平日と同様に8:30-20:00まで実施すること、について港運労使間で合意され、港湾荷役の364日24時間フルオープン化が実現した。平成14年度においても、引き続きゲートオープン時間の24時間フルオープン化についての検討を行うほか、港湾諸手続のワンストップサービス化についても、積極的に取り組みを進めている。

4. プレジャーボートの利用振興

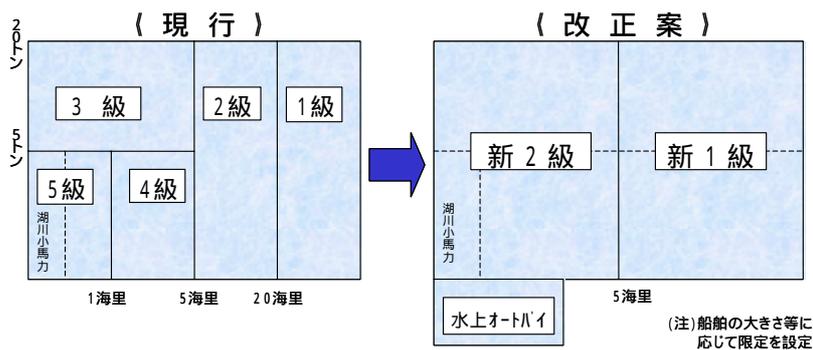
(1) 小型船舶の登録制度の創設

放置艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多重売買等のトラブルの防止や信用販売の円滑化等の点での不都合を解消するため「小型船舶の登録等に関する法律」を制定・施行し、総トン数20トン未満の船舶に対する登録制度を整備した。

(2) 小型船舶操縦士制度の見直し

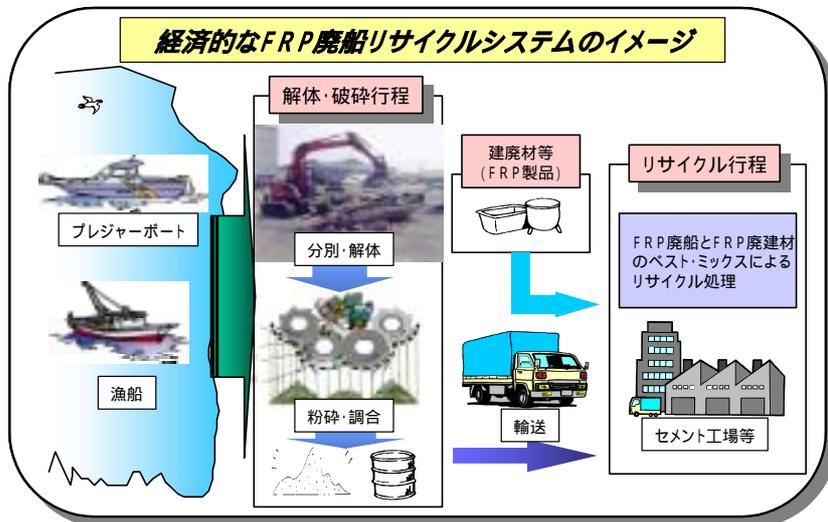
小型船舶の利用者ニーズに対応し、水上オートバイ専用免許の創設等小型船舶操縦士の資格区分の再編等制度の簡素合理化を図るとともに、危険操縦の禁止、救命胴衣の着用（子供、水上オートバイ）等小型船舶操縦者が遵守すべき事項を明確化し、より安全の向上を図ることを内容とした、船舶職員法の一部を改正する法律が平成14年6月7日に公布された。（来年6月から施行予定）また、小型船舶操縦士免許について、車イス利用者を含め身体障害者による免許取得の機会を大幅に拡大した。（平成13年11月から実施）

資格区分の再編成



(3) FRP 廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクトの推進

FRP 船の不法投棄に対処するため、リサイクル技術の確立、リサイクルシステムの事業化及びリユース技術の確立を目指す「FRP 廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」を実施。



～ 海事一年 ～

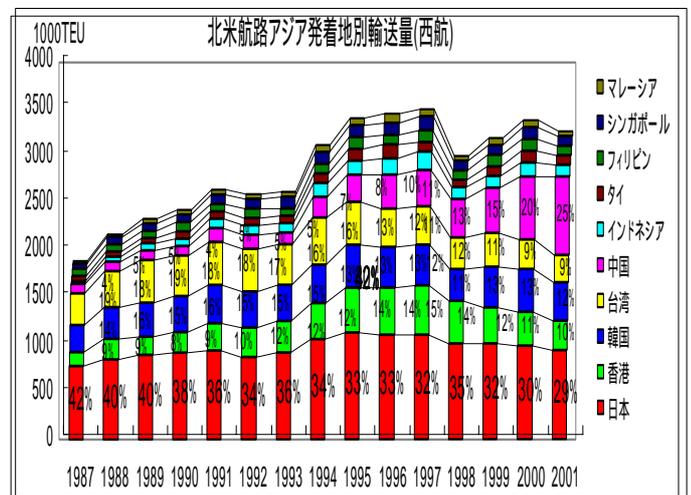
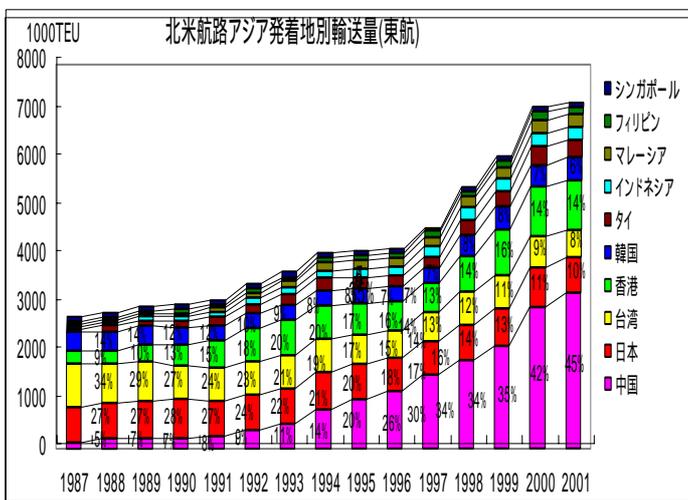
・平成13年7月～14年7月までの海事関係の主な出来事の時系列一覧と、主な項目の解説。

第 部 海事分野における現状と方向

1. 海上輸送の現状と方向

(1) 外航海運の現状と方向

- ・平成13年は米国の景気減速の影響を受けて、基幹航路の荷動きは頭打ちになったが、北米航路の東航では全体の荷動きの60%を中国発(香港含む)貨物が占め、西航でも唯一中国向けが大幅(約25%)に増加している。
- ・平成13年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送合計で6億8237万トン(前年比7.7%減)。我が国商船隊に占める日本籍船の割合は、年々減少を続け、平成13年で隻数ベースで5.6%、総トン数ベースで12.1%。
- ・平成12年の我が国クルーズ人口は22万6千人(前年比33.4%増)。
- ・我が国外航海運政策は「海運自由の原則」を基本とし、自由で公正な国際海運市場を形成すべく、WTO、OECD等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、中国、韓国等との間で二国間協議を行っている。



(2) 国内旅客船の現状と方向

- ・一般旅客定期航路事業については、参入規制の緩和により事業者数、航路数及び隻数が増加。
- ・平成12年度の輸送実績は、輸送人員・人キロとも減少。
- ・離島航路維持・整備の一環として、平成14年度より離島航路におけるバリアフリー化等の一定の条件を満たす船舶の代替建造に対し新たに補助を開始。
- ・交通バリアフリー法の規定に基づき、平成14年5月以降に新たに事業に供される船舶に対してバリアフリー基準が適用。

(3) 内航海運の現状と方向

- ・国内貨物輸送の4.2%(平成12年度、トンキロベース)を分担。輸送の効率化は着実に進展。
- ・次世代内航海運ビジョンの具体化に向けて内航海運業等事業規制や船員の乗り組み体制に係るものについては検討を行った上で、所要の措置を予定。
- ・内航海運暫定措置事業については、平成15年4月以降、船齢15年を越える船舶は交付金交付の対象としないこととする「シンデレラプロジェクト」を実施。

(4) 港湾運送事業の現状と方向

- ・平成12年11月に主要9港の規制緩和を実施。その他の地方港の規制緩和についても、平成

14年度に検討を開始し、15年度中に結論を得る予定。

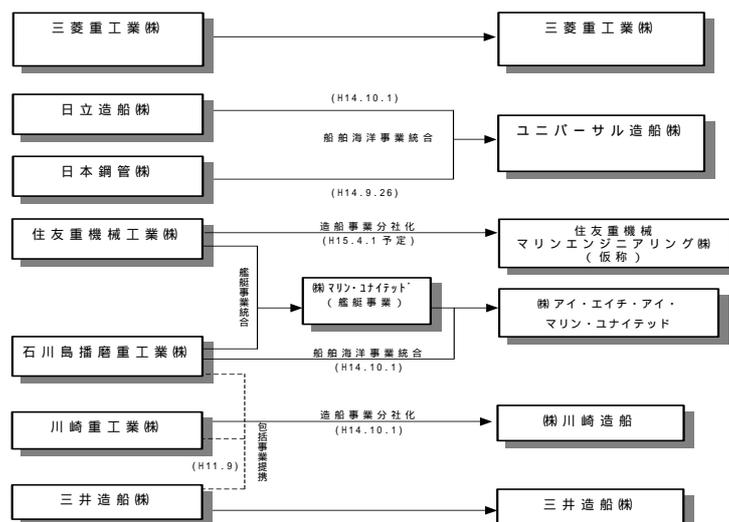
- ・平成12年度の港湾運送量は、12.0億トンであり、前年度比5.2%増加。事業者のうち92.6%が中小企業。

2. 造船・船用工業の現状と方向

(1) 造船産業の現状と動向

- ・昨年9月の米国テロにより多少、世界の造船市場は多少影響を受けたものの、その後は回復の兆し。
- ・韓国の設備拡張により世界的な設備過剰に。今後は建造需要の減退、船価の低下、中国造船業の台頭等を背景に国際競争は一層、激化するものと予想。
- ・平成13年の我が国新造船建造量は韓国を抜き、再び首位に。一方、大幅な業況の回復は望めない状況。このため、我が国の造船業界の再編が進行中。
- ・「ものづくり基盤技術」の高度化に向けて、技能伝承の方策や教育システムのあり方の検討、高度技能のデジタル化による生産システムの向上等の取り組みを行っている。

日本国内大手造船業界再編の動き



(2) 船用工業の現状と方向

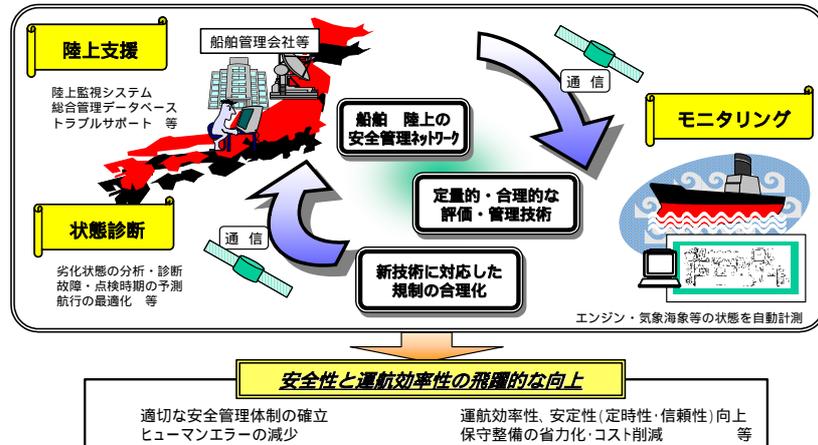
- ・我が国船用工業は、平成11年、12年と2年連続で生産額が減少していたが、平成13年には若干回復の兆し。
- ・我が国船用工業の産業基盤の強化、高い国際競争力の維持を図るため、経営基盤の強化、高度情報化の推進、環境対策に向けた取り組み(NOx 排出量の低減等)を実施。
- ・内航・漁船に搭載されるディーゼルエンジンをNOx低排出型に段階的に切り替える行動計画を策定しており、同計画の周知・啓蒙活動を実施。着実に成果を上げているところ。

(3) 新技術の開発・実用化

- ・「キャッチアップ型産業技術」から「フロンティア創造型産業技術」への変革が急務。
- ・TSL、メガフロート、スーパーエコシップ、高度船舶安全管理システム、萌芽的基礎研究等の幅広い技術開発・研究と実用化を実施及び支援。

高度船舶安全管理システムの研究開発

(船舶の状態を陸上から遠隔監視し、通航管理を高度化・最適化)



3. 船員制度の現状と方向

(1) 優良な船員の教育・育成・雇用

- ・省内に設置の「内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会」より、「乗船体験制度」や「インターンシップ制度」及び「トライアル雇用制度」の創設等を内容とした提言が、本年5月になされたところ。今後、これらの実現に向けて取り組んでいく。
- ・海上労働力の移動の円滑化のため、船員労務供給事業等への民間参入について検討を進めるとともに、求人・求職情報のIT化も推進する。

(2) 安全かつ適正な労働環境の整備

- ・船員の乗組み体制についても経済社会情勢の変化等に応じ、総合的に見直しを行うための検討を進めている。
- ・船員災害の発生状況は長期的に低下傾向にあるものの、死傷災害の発生率は依然として高率。そのため、船員災害防止基本計画、同実施計画に基づき様々な対策を推進。
- ・多数の条約・勧告等に分散しているILOの関係諸条約を整理・統合し一本の新条約を策定するための取り組みが開始される。我が国も統合作業に積極的に貢献していく。

(3) 船員労働マーケットの現状

- ・45歳以上の中高齢者が全体の48.9%(平成13年)を占め、高齢化の傾向が続く。

4. 安全と環境分野の取り組み

(1) 船舶の安全性の確保及び海洋環境の保全

- ・我が国はIMO等を通じ、船舶の安全・環境分野において国際社会で積極的に貢献。有機スズ系の船底塗料の使用を禁止する条約や、バラスト水中の有害水生生物の移動を防止するための新条約案の検討においても、主導的な役割を果たす。
- ・「船舶の総合的安全評価」の推進のため、データベースの充実等の評価体制の整備を進めるとともに、事故情報の分析等による安全評価を実施していく。

(2) 海事分野におけるテロ対策等について

- ・昨年9月に発生した米国同時多発テロ事件を踏まえ、国内における対応として、民間海事関係

者に対し、不審物・不審者等の警戒の強化を始めとする自主警備の強化を指導する等適切に対応。

- ・国際的な対応としては、テロ対策は各国が協力・協調して取り組みを進めていくことが重要との認識の下、IMOにおいて、船舶自動識別装置（AIS）の前倒し、船舶保安計画の策定等の対策について検討が進められている。また、本年1月の「交通に関する大臣会合」においてIMOにおける取り組み等を支持すると共に、さらに、本年6月のG8カナナスクス・サミットにおいてSOLA条約改正を支持する等を内容とする「交通保安に関するG8協調行動」が採択された。我が国としても、IMOにおける国際的な取り組み等に引き続き積極的に参画していく予定。
- ・平成13年の海賊の発生は、我が国の関係船舶についてみると前年に比べ、大幅に減少しているものの、世界的には依然として発生件数が多い状況にあるとともに、東南アジア海域で依然高い割合を占めている。このため、国内関係省庁及び民間海事関係者との連携強化のための取り組みを進めるとともに、東南アジア諸国との連携強化のため、本年3月「海事政策当局等による専門家会合」を開催する等引き続き海賊対策について取り組みを進めていく。
- ・我が国の船舶交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策について、今後も国際的な協力のあり方について検討していく。

5．海事振興

- ・多様化するニーズに対応したプレジャーボートが自動車並みの低価格で市場に登場したことにより、プレジャーボート利用者の裾野が拡大。保有隻数及び免許取得者数についても、毎年着実に増加している。
- ・水中転落時の死亡事故防止のため、ライフジャケット着用率向上のための啓蒙・啓発活動を推進
- ・モーターボート競走の売り上げの減少には下げ止まりの傾向が見られる。

第 部 海事行政の体制

平成13年1月の省庁再編を機に、海運分野を担当する海上交通局と、船舶及び船員分野を担当する海上技術安全局を海事局に統合したところであるが、今年7月1日をもって、海事行政のさらなる一体的、総合的な推進を目指し、本省及び地方支局において以下の組織改編を実施した。

(1) 本省海事局組織の見直しについて

本省海事局に置かれていた船員部を廃止し、新たに次長を設けた。これにより、海運・船舶・船員各分野に係る総合的かつ一体的な行政を強力に推進していく体制が強化された。

(2) 国土交通省の地方組織の再編

地方運輸局において、陸・海・空にわたる交通政策と観光行政を総合的に展開し、地域と一体となった公共交通・観光行政の推進を図るため組織再編を実施したところであり、その一環として、海事行政を所掌する「運航部」、「船舶部」及び「船員部」の各部を「海事振興部」及び「海上安全環境部」の横割りの体制に見直しを図った。加えて、海運支局においても、陸運支局と統合し、「運輸支局」を設置する等の組織再編を行った。