平成24年版　海事レポート

国土交通省海事局

平成２４年版

海事レポート

平成２４年７月１６日

国土交通省海事局

再生紙を使用しています。

平成２４年版

海事レポート

平成 24 年版「海事レポート」の内容に関するお問い合わせは、
国土交通省海事局総務課企画室あてご連絡ください。
電話番号（03）5253-8111（内線 44-434）

はじめに

昨年３月 11 日に発生した東日本大震災においては、多くの海運、造船業界の方々が被害にあわれました。謹んでお見舞い申し上げますとともに、復旧、復興のご努力に心から敬意を表します。他方で、今回の震災に際して、フェリーによる自衛隊員など災害復旧要員・機材の緊急輸送、タンカーによる燃料油等の緊急輸送などの被災地への支援、更には原発事故の影響による外国船社の日本寄港の忌避など、非常時における我が国海運の重要性が再認識されたところであります。

このため、本年は、海運、造船及び船員の三位一体の対応による「海事産業の競争力強化３法」により、我が国海事産業の一層の強化を図ります。具体的には、①日本商船隊の強化のためのトン数標準税制の拡充等に向けた海上運送法の改正、②船舶からのCO_2排出規制等を内容とする海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の改正、③船員の労働条件の向上等を内容とする船員法の改正を通常国会に提出しております。

また、我が国が引き続き海事分野における世界の一流国であり続けるため、これら３法案を含め、トン数標準税制の拡充、造船の国際競争力強化及び震災対応、国際海事機関（IMO）における議論のリード、内航海運、内航フェリー・旅客船の活性化等について重点的に取り組んでまいります。

以上のように、国土交通省海事局では、現下の社会的な要請に応えるべく、様々な課題に積極的に取り組むとともに、国民の皆様に海や海事産業を身近なものとしてご理解いただけるよう、広報活動の充実に努めています。

本年版の「海事レポート」では、第Ⅰ部、第Ⅱ部を通じて海事行政の幅広い各分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題への対応をまとめておりますが、第Ⅰ部において、この一年特に進展の見られた重要な課題である「安定的な国際海上輸送の確保」、「造船力の強化」、「環境問題への取り組み」、「内航海運・フェリー・国内旅客船の振興及び離島振興の確保維持」、「海事産業を担う人材の確保・育成」、「海上安全・保安の確保・育成への取り組み」についてご紹介しています。

本書をご覧いただいた皆様方からの忌憚のないご意見をいただくことにより、海事行政の一層の向上を図るとともに、本書の内容も更に充実したものにしていきたいと存じます。

目　次

はじめに

トピックで見る海事分野…… 1
　Ⅰ　イラン産原油輸送特別措置法の成立…… 2
　Ⅱ　震災関連からの復興関係トピックス…… 3
　　１．地域造船所の復旧・復興へ向けた取り組み…… 3
　　２．ヤマニシの被災と復旧…… 4
　　３．浮体式洋上風力発電の普及促進…… 5
　　　～安全確保のため技術基準を制定～
　Ⅲ　船舶からのCO_2規制導入 …… 6
　Ⅳ　海事関係３法案の提出…… 7
　Ⅴ　トン数標準税制拡充に向けた環境整備（海上運送法の改正） …… 8
　Ⅵ　国際海事機関（IMO）事務局長に関水氏就任…… 9
　Ⅶ　新造船政策の策定とその後の取り組み …… 10
　Ⅷ　船員（海技者）確保・育成に関する検討会のとりまとめ…… 11
　Ⅸ　内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドラインの策定… 12
　Ⅹ　離島航路における島民の利便性向上への取組み…… 13

第Ⅰ部　海事行政における重要課題 …… 15

第１章　安定的な国際海上輸送の確保…… 16
　１．本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化及び日本籍船・
　日本人船員の計画的増加に向けた取り組み…… 16
　　（１）日本籍船・日本人船員の状況…… 16
　　（２）交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申…… 16
　　（３）「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」の成立…… 17
　　（４）日本籍船・日本人船員の確保の目標…… 17
　　（５）トン数標準税制の概要…… 18
　　（６）日本船舶・船員確保計画の認定…… 20
　２．トン数標準税制拡充について…… 20
　３．交通政策審議会第２２回海事分科会の開催…… 20

第２章　造船力の強化…… 22
１．新造船政策検討会について…… 22
２．総合的な新造船政策の概要と現在の取り組み状況…… 23
（１）業界再編の促進…… 23
（２）受注力の強化…… 24
（３）新市場・新事業への展開…… 24
コラム；IHI MUとユニバーサル造船の経営統合 …… 26

第３章　環境問題への取り組み…… 28
１．国際海運におけるCO_2排出量削減・抑制対策 …… 28
（１）CO_2排出の現状と国際社会からの要請 …… 28
（２）CO_2排出削減・抑制に向けた国際的な枠組み …… 28
（３）CO_2排出削減・抑制に向けた技術開発（革新的な船舶の
省エネルギー技術の開発）…… 29
２．国際海運からの CO_2排出量削減に向けた国内環境整備
（海洋汚染等防止法等の改正）…… 31
（１）経緯…… 31
（２）改正内容…… 31
（３）改正の意義（国際海運における二酸化炭素排出削減効果
及び我が国海事産業に与える影響）…… 34
（４）施行日…… 35
３．シップリサイクルの推進…… 35
（１）シップリサイクルをめぐる現状…… 35
（２）シップリサイクル条約の採択…… 36
（３）先進国型シップリサイクルシステムの構築に向けた取り組み… 37
４．船舶からのNOx削減対策等の推進…… 38
（１）NOx排出問題とIMOの取り組み…… 38
（２）NOx排出削減に向けた舶用エンジンの開発…… 39
５．内航海運における環境問題への取り組み…… 40
６．浮体式洋上風力発電の導入促進…… 41
（１）再生可能エネルギーの利用促進…… 41
（２）浮体式洋上風力発電施設の必要性…… 41

（３）浮体式洋上風力発電普及の取り組み…… 41
コラム；環境にやさしい天然ガスを舶用燃料に！！…… 42

第４章　内航海運の活性化・フェリー・国内旅客船の振興及び離島航路の確保維持…… 44
１．内航海運の活性化…… 44
２．環境特性を活かしたモーダルシフトの推進…… 46
３．離島航路の確保・維持･改善と島民の利便性向上への取り組み …… 46
４．スーパーエコシップ（SES）の普及促進 …… 48

第５章　海事産業を担う人材の確保・育成…… 50
１．船員の確保・育成…… 50
２．船員の労働条件の改善に向けた環境整備（船員法の改正）…… 51
３．海事産業の次世代人材育成推進会議…… 51
コラム；練習帆船海王丸、麗水（ヨス）博覧会への参加 …… 53

第６章　海上安全・保安の確保への取り組み…… 54
１．海賊対策の積極的推進…… 54
（１）世界における海賊等被害の発生状況…… 54
（２）日本関係船舶における海賊等被害の発生状況…… 55
（３）ソマリア沖・アデン湾における海賊対策…… 55
２．海上安全対策の充実…… 56
（１）我が国周辺海域における海難の発生状況…… 56
（２）総合的な安全確保政策の実施…… 57
（３）重大事故への対応状況…… 59

第Ⅱ部　海事の現状とその課題…… 61

第１章　海上輸送分野…… 62
１．外航海運…… 62
（１）外航海運の現状…… 62
コラム；飛んでクルーズ北海道…… 99
（２）外航海運における主な取り組み…… 101

（３）わが国外航海運に関する支援措置…… 107
２．国内旅客輸送…… 110
（１）国内旅客輸送の現状…… 110
（２）国内旅客輸送における取り組み …… 117
３．内航海運…… 123
（１）内航海運の現状…… 123
（２）内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施…… 132
（３）鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度…… 133
４．港運…… 135
（１）現状と分析…… 135
（２）港運における取り組み…… 142

第２章　船舶産業分野…… 146
１．船舶産業市場の動向…… 146
（１）造船市場の動向…… 146
（２）舶用工業市場の動向…… 148
（３）舟艇産業市場の動向…… 151
２．船舶産業の競争力強化策 …… 154
（１）産業競争力の強化…… 154
（２）産業基盤の強化…… 155
（３）国際協調の推進…… 155
３．技術開発の実態…… 157
（１）船舶・舶用技術開発の方向性…… 157
（２）新技術の開発と応用…… 158

第３章　船員分野…… 160
１．船員の現状と分析…… 160
（１）船員数等の状況…… 160
（２）船員の需給動向…… 161
２．船員の確保・育成…… 162
（１）船員の確保・育成対策の概要…… 162
（２）海事広報活動の推進…… 164
（３）船員派遣事業制度の適正な実施の確保…… 166

（４）独立行政法人による船員の教育・育成…… 167
３．労働環境の整備…… 169
（１）適正な労働条件を確保するための取組み…… 169
（２）船員の労働安全衛生と船員災害防止活動…… 172
４．船員分野における国際協力…… 176
（１）ASEAN等アジア諸国との連携強化 …… 176
（２）乗船訓練環境促進プロジェクト…… 177
（３）開発途上国船員養成事業…… 177
（４）（独）国際協力機構（JICA）が実施する船員分野の政策アドバイス…… 178
５．行政改革の動き及び行政組織の見直し…… 178
（１）独立行政法人改革…… 178

第４章　国際的課題への対応…… 180
１．国際機関への対応…… 180
（１）IMO（国際海事機関）…… 180
（２）ILO（国際労働機関） …… 180
（３）OECD（経済協力開発機構） …… 181
２．国際協力の推進…… 181
（１）途上国支援…… 181
（２）二国間海事政策対話…… 182
３．国際ルールへの取り組み…… 183
（１）海洋汚染防止条約（MARPOL条約） …… 183
（２）バラスト水管理条約…… 184
（３）シップリサイクル条約…… 184
（４）海上労働条約…… 184

第５章　海上安全・保安の確保と環境保全…… 186
１．海上安全の確保対策…… 186
（１）船舶の安全性の確保…… 186
（２）資格制度等による安全な航行の確保…… 189
（３）運航労務監査・指導体制の強化…… 196
（４）運輸安全マネジメント評価の実施…… 197

２．保安の確保対策…… 199
（１）国際船舶・港湾保安法…… 199
（２）船舶の保安対策に関する検査…… 200
３．環境の保全対策 …… 200
（１）船舶による環境汚染の防止のための国際規制への取り組み… 200
（２）バラスト水管理に関する国際規制への取り組み…… 202
（３）船舶による油濁問題への取り組み…… 203
４．ポートステートコントロール（Port State Control） …… 205
（１）PSCの現状 …… 205
（２）地域協力におけるPSC …… 206

第６章　小型船舶の利用活性化と海事振興…… 208
１．小型船舶の健全な利用振興に向けた総合政策 …… 208
（１）マリンレジャーの利用環境整備のための施策…… 208
コラム；ジャパンインターナショナルボートショー2012 …… 211
（２）FRP船リサイクルシステムの普及 …… 212
（３）プレジャーボート保険の加入促進…… 213
（４）小型船舶の免許制度の周知・啓発…… 213
（５）ライフジャケット着用率向上のための施策…… 215
（６）小型船舶の登録制度と適正なトン数の確保に向けた取り組み 215
（７）小型船舶の検査制度の周知・啓蒙…… 215
２．モーターボート競走の現状 …… 216
（１）競走の目的…… 216
（２）競走の運営…… 216
（３）売上金の分配…… 216
（４）最近の動向…… 216

トピックで見る
海事分野

Ⅰ　イラン産原油輸送特別措置法の成立

平成 24 年 7 月 1 日以降、イラン産原油を輸送するタンカーについて、ＥＵ域内の企業による再保険の引受けが禁止されたことにより、対人・対物損害や油濁損害についての保険が機能しなくなることで、海運会社は運航を実質的にストップせざるをえなくなる。

イラン産原油は、我が国の原油総輸入量の 8.8％（2011 年）を占めている（第 4 位）。我が国は、イラン産原油の輸入が即時に途絶することによる国際原油市場の混乱や、それに伴う国民経済の円滑な運営への影響は回避する必要がある。

このため、政府はイラン産原油を輸送するタンカーの運航に伴い生ずる損害の賠償について、損害保険契約でカバーされる金額を超える金額を、政府が保険会社等に対し交付する契約（特定保険者交付金交付契約）を締結すること等を内容とした「特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法」を第 180 回通常国会に提出し、同法案は平成 24 年 6 月 20 日に成立した。

本法により 7 月 1 日以降も引き続き、イラン産原油の安定した我が国への輸送が可能となった。

Ⅱ　震災関連からの復興関係トピックス

１．地域造船所の復旧・復興へ向けた取り組み

東北地方の各地では、地域の様々な漁船の建造、修繕、整備を担う中小造船会社が多く存在し、エンジン整備や電気工事などの造船関連事業者と連携しながら、地域の基幹産業である地元水産業の発展を支えてきた。

この度の東日本大震災では、東北の太平洋側に位置する37の造船所全てと多くの造船関連事業者が壊滅的な被害を受けた。２万８千隻を超える多数の漁船が流出・損壊し、大きな打撃を受けた地元水産業の早期復興には、何よりも地域の造船産業の復旧・復興が不可欠である。

このため、国土交通省では、中小企業庁等、関係省庁との連携により、「中小企業等復旧・復興支援（グループ化）補助事業」の活用支援や、設備の早期復旧に必要な資機材の調達支援を行った。これにより、本年３月時点において、37造船所の内33社が限定的ながらも事業を再開している。

また、東日本大震災により被災した東北地域の造船関連産業の本格復興に向け、地方自治体及び造船事業者の要望等を踏まえ、気仙沼、南三陸、石巻の３地域において、被災した中小造船所の集約・協業化計画案を作成した。

さらに、被災地における漁船の供給能力を一層向上させることを目的とした、北海道・東北地域の4ヶ所で効率的かつ高い構造強度をもつFRP漁船の製造方法に関する技能講習会及び実技講習会を実施した。これら技能講習会及び実技講習会には、被災地域の8造船所からのべ338名の技能者が参加し、新たなFRP船建造技能を修取した。

被災した造船所の様子

復旧した造船所での進水式

２．ヤマニシの被災と復旧

被災直後のヤマニシの様子

宮城県石巻市に本社を置くヤマニシは、被災した造船所のうち、南東北における大型商船を建造できる唯一の造船所であり、単に船舶の供給にとどまらず、地域の海事産業の維持・発展に大きな役割を果たす企業である。

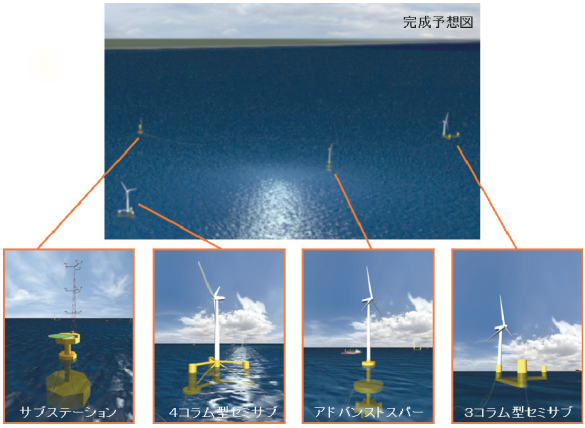
地域の漁船の建造・修繕を担う小規模・零細の造船事業者や舶用工業事業者を含め、南東北各地の造船関連事業者の多くにおいては、ヤマニシの事業をベースロードとし、広域的な取引ネットワークを形成することで、産業規模の維持と技術の向上が図られてきたところである。また、同社は石巻市において多数の地元企業と取引関係を持ち、同社自身のみならず、これら関係企業を通じて地域の雇用と経済を支えてきた重要企業である。

今般の震災により、同社はドック１基、船台５基を始めすべての設備、機器、建屋が壊滅的被害を受けた。現在、同社工場では一部残った船台を活用し、船舶の小規模修繕を再開した段階であるが、本格的な復旧には未だ至っていない。

この状況を受け、企業再生支援機構は平成24年２月９日、同社に対し支援・再建の計画を実施する旨を発表した。

同計画においては、本年９月までに施設を復旧し、翌平成25年３月に復旧後最初の新造船竣工を目指すこととしている。

３．浮体式洋上風力発電の普及促進
～安全確保のため技術基準を制定～



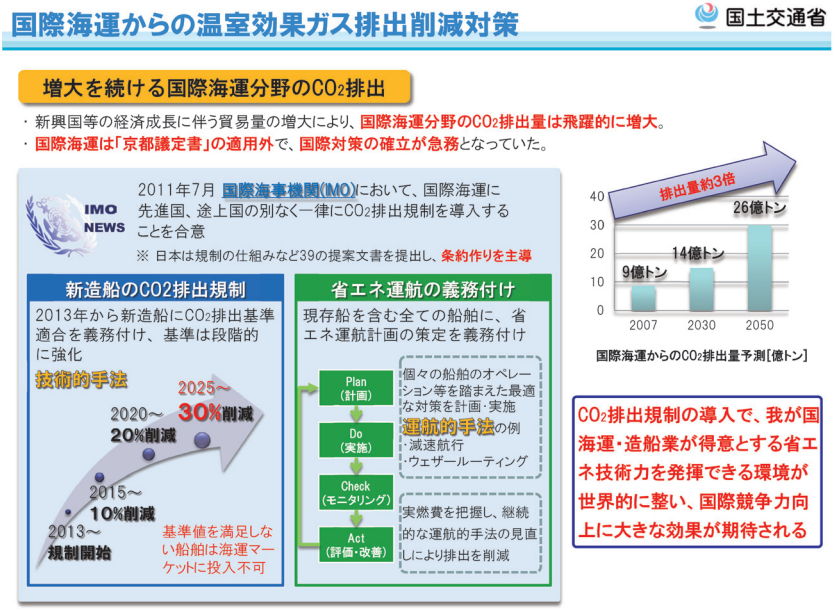
浮体式洋上ウィンドファーム実証研究事業のイメージ
（出典：福島洋上風力コンソーシアム）

風力発電は、エネルギー基本計画等によりその推進が位置づけられており、また、東日本大震災を踏まえ、その導入促進に大きな期待が寄せられている。特に、洋上は広大な空間と安定した風環境を有しており、かつ遠浅の海域が少ないなどの地形上の制約から、浮体式洋上風力発電のポテンシャルは非常に大きい。

このため、浮体式洋上風力発電の普及の前提となる安全確保の観点から、浮体・係留設備の安全性や耐久性に係る技術的検討を実施し、平成24年４月、船舶安全法に基づき構造や設備の要件を定めた技術基準を制定した。本基準を震災復興事業の１つとして福島沖で実施される浮体式洋上ウィンドファーム実証研究事業にも適用し、浮体式洋上風力発電施設の安全確保を図っていくこととしている。

今後は、引き続き関係省庁等の実証事業とも連携しつつ、具体的な設計手法をまとめた安全ガイドラインの作成及び我が国主導による国際標準化を進め、浮体式洋上風力発電の普及拡大及び関連産業の国際競争力強化に努めることとしている。（詳細は第Ⅰ部第３章参照）

Ⅲ　船舶からのCO_2規制導入



採択されたCO_2 排出規制の概要

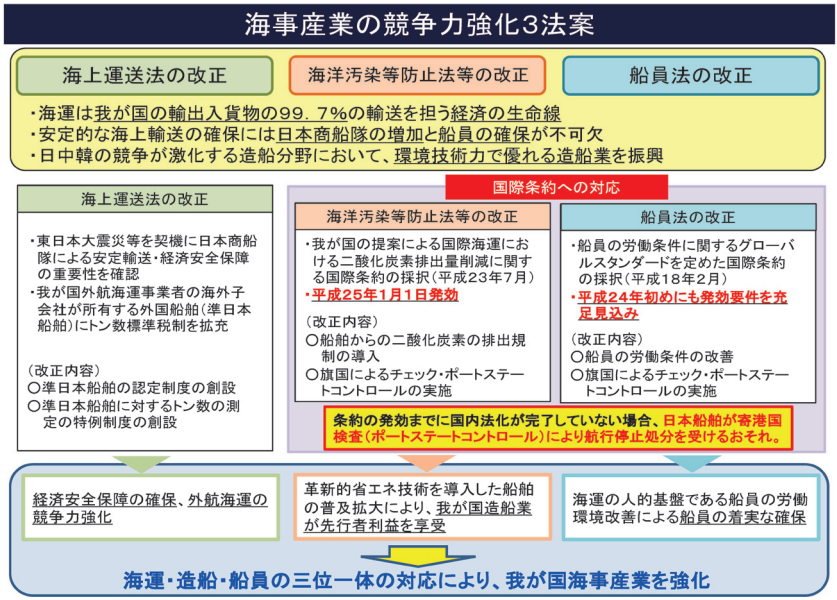
国際海事機関（IMO）第62回海洋環境保護委員会（MEPC62）が2011年７月11日から15日までロンドンのIMO本部で開催され、日本が主導的な立場で作成した国際海運におけるCO_2排出規制を世界で初めて導入するための海洋汚染防止条約（MARPOL条約）の一部改正案が採択された。

国際海運は、京都議定書の適用除外とされており、これまで温暖化対策が取られてこなかった分野だったが、今回の改正により、世界で初めて国際的な対策が行われることとなった。

今回導入される規制により、何らの対策も講じない場合に比べ、2030年には20%以上、2050年には約40%のCO_2排出量削減が期待される。

また、船舶からのCO_2排出規制導入により、我が国海事産業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整うことになり、我が国海事産業の国際競争力確保にとっても大きな効果が見込まれる。

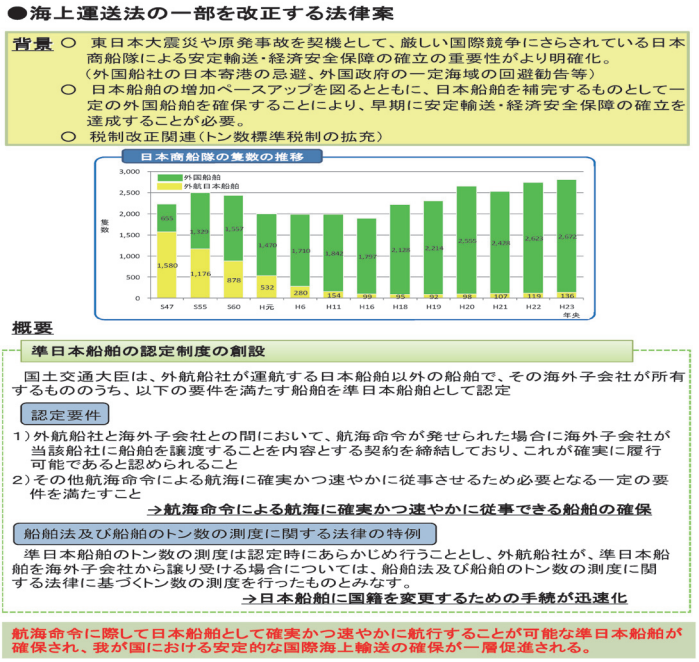
Ⅳ　海事関係３法案の成立



外航海運が輸出入貨物の輸送の99.7%を担う我が国において、安定的な海上輸送を確保することは、経済安全保障上極めて重要な課題となっており、そのためには日本商船隊の増加と海運の人的基盤である船員の確保が不可欠である。また、造船分野においては、日中韓の競争が激化する中で、環境技術力で優れる造船業を振興し、国際競争力の強化を図っていくことが求められている。

このような背景から、国土交通省では、海事関係３法案（海上運送法の一部を改正する法律案、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案、船員法の一部を改正する法律案）を平成24年１月に開会した第180回通常国会に提出し、我が国海事産業の強化を図ることとした。

Ⅴ　トン数標準税制拡充に向けた環境整備（海上運送法の改正）



東日本大震災や原発事故を契機として、厳しい国際競争にさらされている日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の重要性がより明確化されたこと等を背景に、平成24年度税制改正大綱において、トン数標準税制は、「日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配意しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充」することとされた。

こうした状況を踏まえ、我が国外航海運事業者が運航する外国船舶のうち、公共の安全の維持等に必要な場合に確実かつ速やかに日本船舶に転籍させることが可能なものをあらかじめ認定する「準日本船舶」制度の創設を目的とする、「海上運送法の一部を改正する法律案」を平成 24 年第 180 回国会に提出した。

Ⅵ　国際海事機関（IMO）事務局長に関水氏就任

事務局長席に座る関水氏（於：IMO本部）

2012年１月、日本人として初のIMO事務局長に関水康司氏が就任した。同氏は、IMOにおいて20年以上にわたって海洋環境保護、海上安全といった分野の要職を歴任するなど、技術的な専門知識と行政や国際問題に関する豊富な知見を兼ね備えた人物として評価が高く、事務局長としての手腕に注目が集まっている。今後、事務局長の強いリーダーシップの下、海賊対策や温室効果ガス削減問題といった国際海事社会の抱える様々な問題が解決に向けて大きく前進することが期待されている。

また今回、海運・造船の主要な担い手であるアジアから事務局長が選ばれたことで、「国際ルール作り」の分野でも我が国を含めたアジアの存在感が増すこととなり、今後のIMOにおける活動に対し一層の貢献が求められることとなる。

Ⅶ　新造船政策の策定とその後の取り組み

議論に参加する三井国土交通副大臣（左）及び市村国土交通大臣政務官（右）

昨今の世界経済動向及び中国・韓国による造船能力の大幅な拡大によって、我が国造船業を取り巻く国際動向は今後一層厳しさを増していくことが予想されている。平成23年7月、国土交通省では造船、舶用工業、海運、商社、金融機関等の有識者で構成する「新造船政策検討会」において、我が国海事産業の中核を成す造船産業の国際競争力を維持強化するための新たな政策として「受注力の強化」、「新市場・新事業への展開」、「業界再編の促進」を柱とする「総合的な新造船政策」を取りまとめた。

総合的な新造船政策が打ち出された後、日本船舶投資促進会社の設立、国際協力銀行の融資を活用した先進国への大型客船クルーズ船等の船舶の輸出、産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法を活用した企業の合併等の具体的な取り組みが進んでいる。

今後も、引き続き産学官が連携してこのような取り組みを推進していくため、本年5月に総合的な新造船政策のフォローアップのための検討会が開催されたところである。

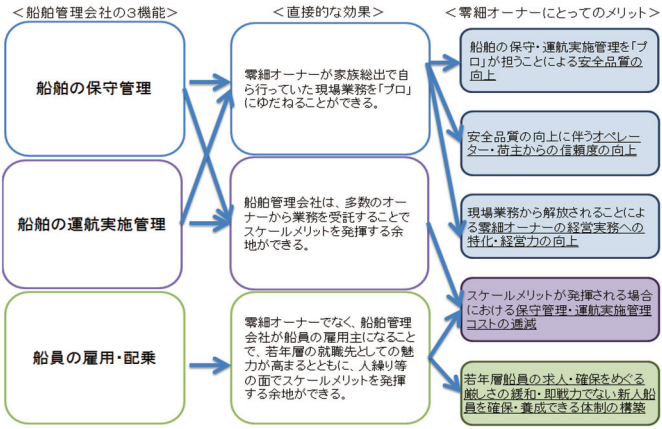
Ⅷ　船員（海技者）確保・育成に関する検討会のとりまとめ

（左）一同に会して議論を行うステークホルダー
（右）海技教育機構における訓練を視察される座長（杉山雅洋早稲田大学名誉教授）

四面を海に囲まれた我が国においては、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を果たしている。また、昨年３月の東日本大震災において、海上輸送が燃料や救援物資の大量輸送に重要な役割を果たしたこと、一部の外国船舶において日本への寄港がなされなかったことからも、海運の経済安全保障における重要性は一層高まっている。海運の安定輸送確保の観点からは、船員（海技者）の確保・育成は、海洋基本法にも位置付けられているとおり、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な課題である。

従って、今後の船員の効率的・効果的な養成のあり方について検討を行うため、船員(海技者)に関わる全てのステークホルダーが参加した「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」を平成23年５月に立ち上げ、即戦力を備えた船員を養成するための教育・訓練の見直しや、一般大学卒業生など幅広い供給源からの人材の活用による優秀な船員の確保策など、全てのステークホルダーが連携した今後の船員(海技者)の確保・育成策を平成24年３月に取りまとめた。（詳細は第Ⅰ部第５章参照）

Ⅸ　内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドラインの策定



内航海運の零細オーナーによる船舶管理会社活用のメリット

内航海運における代替建造の促進を図るために開催された「内航海運代替建造対策検討会」では、平成23年３月に「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」をとりまとめ、一杯船主などの零細オーナーが多い内航海運業者の競争力強化のためには、船舶管理会社の活用などの促進が重要であると指摘した。

外航海運の分野では既に広く普及している船舶管理会社の活用は、内航海運の分野ではまだ緒に就いたばかりの段階にあるが、中小零細のオーナーが自社所有の船舶について、保守管理、運航の実施管理及び船員の雇用・配乗を一括して船舶管理会社にアウトソーシングするビジネスモデルであり、特に零細オーナーにとっては上図のような様々なメリットが期待され、経営基盤の強化を通じた競争力の向上を図ることができる。

船舶管理会社の活用促進を効果的に進めていく上では、利用する側から見て、どのような場合にどのような船舶管理会社を活用すべきか等について十分な情報を提供することが不可欠であることから、海事局では平成23年12月に「内航船舶管理ガイドライン作成検討委員会（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）」を設置して検討を行い、船舶管理会社の定義や、内航海運業者における安全性や運航効率などの向上に資する各種要件を具体化した「内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定した。

X　離島航路における島民の利便性向上への取り組み

離島住民にとって、離島航路は島と本土を結ぶ生活航路であり、重要な役割を果たしているものの、その運賃水準は地方バスやJR運賃と比べ、割高な傾向にある。

このため、平成23年度より地域公共交通確保維持改善事業費において、離島補助対象航路について離島住民運賃割引制度を導入し、当該都道府県の県庁所在地などの地方バス等運賃の賃率を下限として引き下げ、当該引き下げに要する経費の２分の１を国が補助することで離島住民の運賃負担を軽減することとしたところである。

この新たな制度を活用した離島住民向けの割引運賃の適用が既に４航路（女川～気仙沼、父島～母島、串木野～甑島、喜界～知名）で始められており、24年10月からは新たに５航路でも活用が始められる見通しとなっている。

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．本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化及び日本籍船・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％（トン数ベース）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、92 隻（平成 19 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る。

（２）交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申

このような外航海運の現況を受け、グローバルな国際経済社会の中において、海洋国家として、また、貿易立国として、今後とも持続的成長を遂げていくために必要不可欠な安定的な海上輸送の確保方策について審議するため、平成19年２月に国土交通大臣から交通政策審議会に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされ、資源エネルギー等の貿易、金融、交通経済等の学識経験者など各界を代表し、幅広い知見を有する委員で構成する「国際海上輸送部会」が設置された。

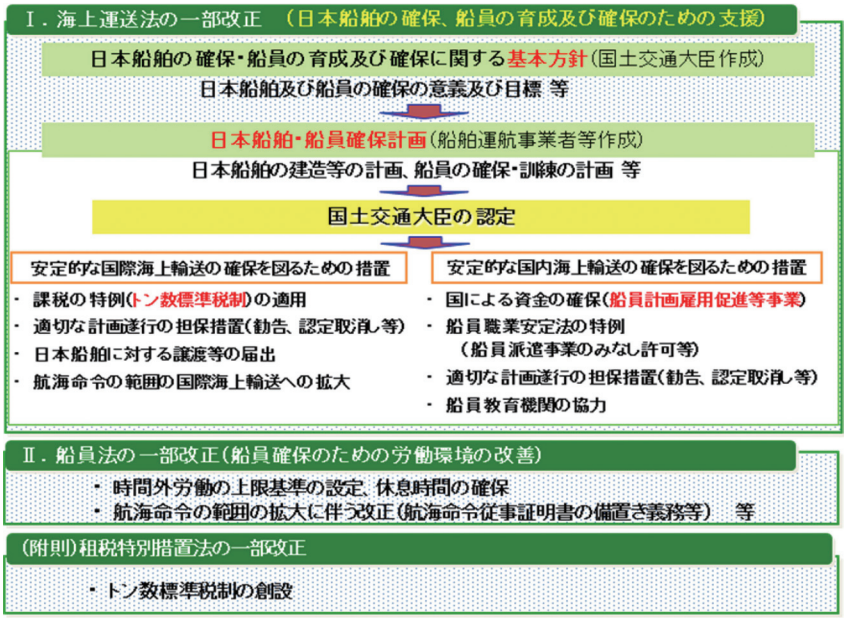
同部会においては、本邦対外船舶運航事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る観点から、トン数標準税制の早急な検討、日本籍船・日本人船員の確保のための法整備等を図

るべきとする答申が、19年12月にとりまとめられた。

（3）「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」の成立

交通政策審議会における当該答申も踏まえ、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法の一部を改正する法律



（4）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る。このため、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ている。

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ている。また、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ている。

（５）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る。

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ている。

図表Ⅰ－１－２　トン数標準税制度導入国

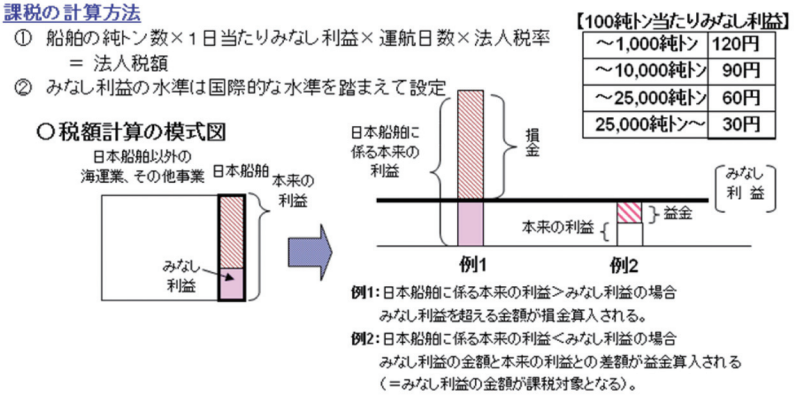
トン数標準税制導入国

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)、キプロス(2010)、台湾(2011)

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。

図表Ⅰ－１－３　課税の計算方法



（6）日本船舶・船員確保計画の認定

トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画について、現在認定を受けている計画は、以下のとおりである。

・認定事業者：10社
・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：77.4隻⇒161.8隻（約2.1倍）
・外航日本人船員の訓練計画：５年間 664人（うち社船実習268人）
・外航日本人船員の確保計画：1,072人⇒1,159人（約1.1倍）

第２期終了時（平成23年３月）においては、計画開始時と比して外航日本船舶は42.5隻、外航日本人船員は41人増加している。また、第1期における外航日本人船員の訓練実績は119人（うち社船実習は56人）となっている。

２．トン数標準税制拡充について

東日本大震災や原発事故を契機として、厳しい国際競争にさらされている日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確率の重要性がより明確化されたこと等を背景に、平成24年度税制改正大綱において、トン数標準税制は、「次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充」することとされた。

こうした状況を踏まえ、「準日本船舶」制度の創設を目的とする「海上運送法の一部を改正する法律案」を平成24年第180回国会に提出した（詳細は、トピックで見る海事分野「Ⅴ　トン数標準税制拡充に向けた環境整備（海上運送法の改正）」参照）。

３．交通政策審議会第２２回海事分科会の開催

平成 24 年 ３月27日、「交通政策審議会第22回海事分科会」が開催された。議事は以下の通り。

①　外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告

海上運送法第三十四条の規定に基づき、平成20年７月、交通政策審議会の答申により「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」定められた。基本方針では、日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策につい

て、実施状況を毎年度海事分科会に報告することとされており、本分科会では第一期平成22年度の報告を行った。

② 海事産業の競争力強化３法案の概要

海運・造船・船員の三位一体の対応により我が国海事産業を強化することを目的とした、海事産業の競争力強化３法案（海上運送法の一部を改正する法律案、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案及び船員法の一部を改正する法律案）の説明を行った。

③ 船員（海技者）の確保・育成に関する検討会の取りまとめ

海運業界が船員教育に求めるニーズ（船員の資質・即戦力の強化）の変化など、船員教育訓練を取り巻く情勢が大きく変化していることを踏まえ、「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」が平成23年５月に設置され、平成24年３月に取りまとめが行われたことについて報告を行った。

④ 国土交通省海洋政策懇談会の取りまとめ

平成20年３月に策定された海洋基本計画が見直し時期を迎えていること等を踏まえ国土交通省海洋政策懇談会を設置し当省が関連する事項など幅広い議論を行った。その取り組むべき海洋政策の方向性に関して、平成24年３月に取りまとめが行われたことについて報告を行った。

第２章　造船力の強化

１．新造船政策検討会について

昨今の世界経済動向や大型造船市場における日韓中の競合状況などを踏まえ、我が国造船産業を取り巻く国際動向は今後一層厳しさを増していくと予想されることから、三井辨雄副大臣及び市村浩一郎大臣政務官の下、柘植綾夫芝浦工業大学学長を座長として、造船、舶用工業、海運、商社、金融機関等の有識者で構成する「新造船政策検討会」を平成22年12月に設置し、我が国海事産業の中核を成す造船産業の国際競争力を維持強化するための新たな政策について検討を行うこととした。

検討会においては、目下の市場環境並びに長期的な経済のグローバル化及び海上輸送の拡大からして、①短期的対策として、2013～2015年に予想される極端な需要の低迷への対応、②中期的対策として、2015年以降の需要回復期における国際競争力の確保、という時期的に異なる２つの課題を念頭に、これら課題への具体的方策について議論を行い、平成23年７月に「業界再編の推進」、「受注力の強化」、「新市場・新事業への展開」を柱とする総合的な新造船政策（最終報告）がとりまとめられた。

図表Ⅰ－２－１　総合的な新造船政策

２．総合的な新造船政策の概要と現在の取り組み状況

（１）業界再編の促進

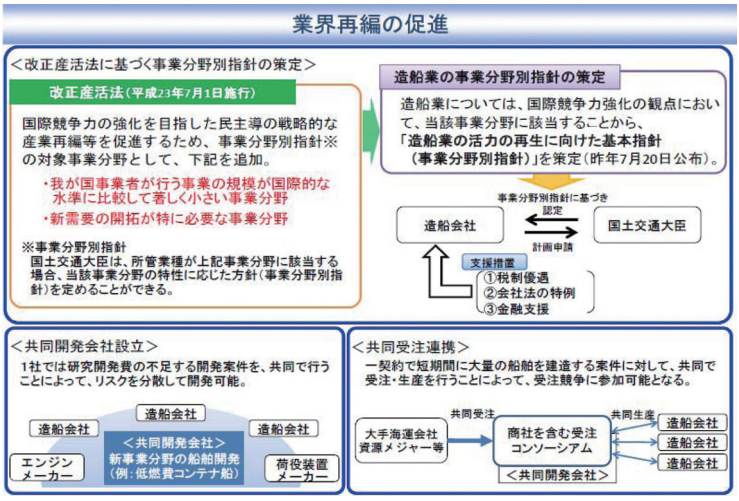
総合的な新造船政策において、事業の統合と再編を促すための産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法の活用、大量発注へ対応するための共同受注・共同生産を前提とした業務提携、技術開発等を共同で担うための開発会社等の設立が盛り込まれた。

国土交通省では、平成２３年７月に、造船業を、事業の規模が国際的な水準に比較して著しく小さく、かつ、新重要の開拓が特に必要な事業分野として、産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法（産活法）に基づく「事業分野指針」を定め、造船業の統合及び再編における産活法の活用のための環境整備を行った。

その後、本年１月、ＪＦＥホールディングス（株）と（株）ＩＨＩから、それぞれが傘下に持つユニバーサル造船（株）と（株）アイ・エイチ・アイ

マリンユナイテッドの経営統合に係る基本的事項の合意について発表があったところである。

図表Ⅰ－２－２　業界再編の促進の方向性



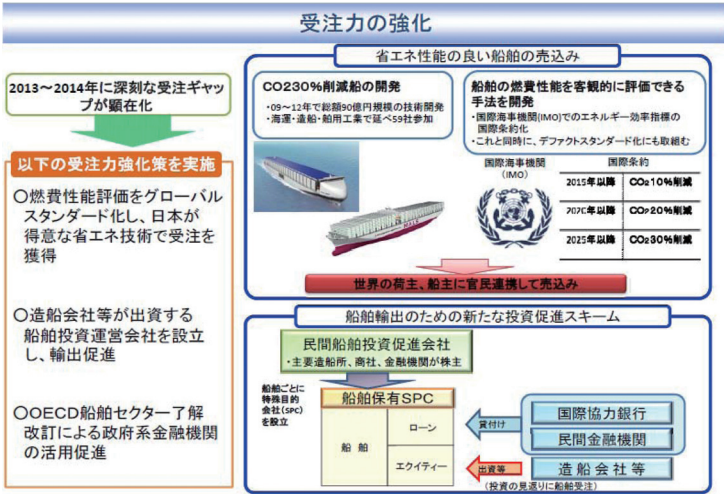
（2）受注力の強化

総合的な新造船政策において、我が国造船業の受注拡大のための輸出船用船舶投資ファンドの設立の検討、さらに使い勝手のよい融資制度のためのOECD船舶セクター了解の改訂等が盛り込まれた。

これを受け、国土交通省の働きかけにより造船会社、金融機関及び商社からの共同出資により、船舶輸出のための新たな投資促進スキームを支援するための会社である「日本船舶投資促進会社」が平成24年４月に設立されたところである。

これにより、これまで我が国での建造実績の乏しい船舶、特に、近年急速に市場が拡大している海洋開発分野の船舶や省エネなどの新技術を搭載した船舶の受注拡大に繋がるものと期待される。

図表Ⅰ－２－３　受注力の強化の方向性



（3）新市場・新事業への展開

総合的な新造船政策において、インドネシア、ベトナム等の新興国・途上国に対する官民を上げて密度の濃い持続的な接触・輸出促進の実施及びクルーズ旅客船等の付加価値の高い船舶の積極的な販路開拓及び海洋開発分野等の新分野への展開等が盛り込まれた。

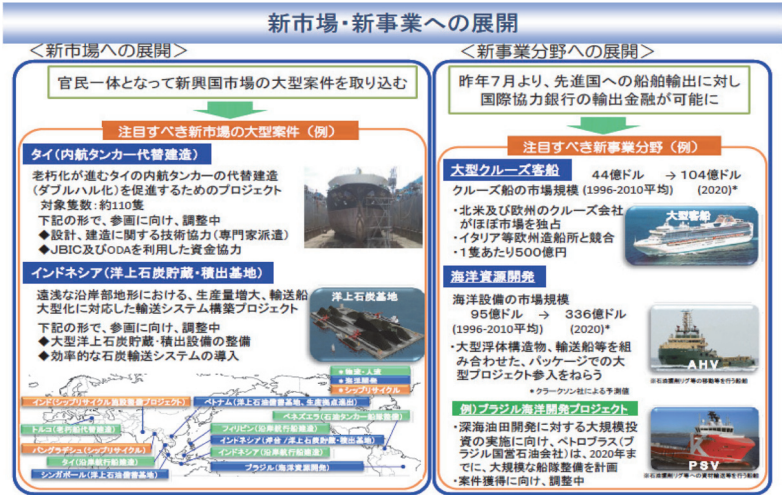
国土交通省では、海事局船舶産業課に海外事業戦略企画調整官及び海外事

業係長を配置するとともに、リオデジャネイロやスラバヤの領事館の人員を強化するなど、海外販路開拓のため、国内外において官側の人員体制の強化を行った。

また、2011年7月には国際協力銀行の融資対象として先進国の船舶輸出が追加され、当該融資を活用した大型クルーズ船舶等の輸出が実現している。

さらに、各国との緊密な協力と情報交換を促進するため、2011年7月にはノルウェー及びトルコと、2012年5月にはブラジルと政府間で海事技術及び海事産業に関する覚書を締結し、我が国の造船業の新市場・新事業への展開のための環境整備を行った。

図表Ⅰ－２－４　新市場・新事業への展開の方向性



コラム；

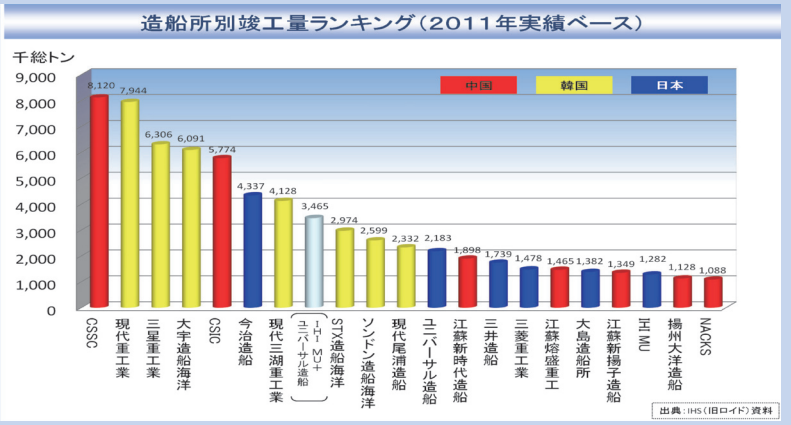
IHI MUとユニバーサル造船の経営統合

平成２４年１月３０日、鉄鋼大手のJFEホールディングス（株）と造船・重機大手の（株）IHIは、それぞれの傘下の造船子会社を同年１０月に合併することで基本合意したと発表した。

合併を行うのはJFEホールディングス（株）傘下のユニバーサル造船（建造量国内第２位）と（株）IHI傘下のアイ・エイチ・アイマリンユナイテッド（建造量国内第６位）であり、両社の２０１１年の建造量実績は計約３５０万総トンと、国内では今治造船（約４３０万総トン）に次ぐ第２位、世界では第８位の造船会社となる。

現在は、世界的な景気後退による新造船需要の減速とこれまでに積み上がった受注による大量の新造船竣工に伴う需給ギャップへの懸念、韓国・中国の生産能力拡大による国際競争の激化、円高に加えウォン・元安による為替差の拡大など、１社当たりの生産規模が小さい日本の造船業にとってその事業環境は非常に厳しい状況にある。そのような中で、当該合併は、両社がそれぞれ有する設計能力の結集による開発力の強化や造船所の特性を最大限に活かした最適生産体制の追求により、新造商船事業を中心にバランスのとれた競争力及び収益力の強化を図り、韓国及び中国の造船業との厳しい受注競争に打ち勝つことを図るためのものである。

日中韓3国における造船所別竣工量ランキング



第３章　環境問題への取り組み

１．国際海運におけるCO_2排出量削減・抑制対策

（１）CO_2排出の現状と国際社会からの要請

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CO_2であり、国際海事機関（IMO）の研究によると、2007年度の排出量は約8.7億トンと言われている。これは、世界全体のCO_2排出量の約3％であり、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CO_2排出量も増大する傾向にあるものと思われる。この様な状況の中、国際海運からのCO_2排出削減は喫緊の課題となっている。

（２）CO_2排出削減・抑制に向けた国際的な枠組み

国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の京都議定書においては、削減数値目標の対象を附属書Ⅰ国に掲げる先進国に限定しており、国際海運については、同議定書第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、CO_2排出量の抑制又は削減を追求することとされている。

国際海運からのCO_2排出抑制・削減策を検討する際には、便宜置籍、第三国間輸送等の国際海運における特有の事情、世界単一の市場構造及び世界経済の下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規制を適用し、新たな規制が市場を歪曲させないことが重要である。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、IMOにおいて船舶の燃費指標に関する提案を行うとともに、燃費規制についての議論を主導してきた。

2011年７月に開催されたIMOの第62回海洋環境保護委員会（MEPC62）においては、エネルギー効率設計指標（EDDI）の導入と当該指標に基づくCO_2排出規制の実施、及び船舶エネルギー効率マネージメントプラン（SEEMP）の作成を義務付ける、日本提案をベースとした海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書VIの一部改正案が採択され、この結果、国際海運分野に初めてCO_2排出規制が導入されることとなった。また、2012年２～３月に開催されたMEPC63においては、この改正MAROL条約の実施に不可欠なガイドラインが

採択され、来年１月に発効予定である規制の枠組みが整った。

また、経済的インセンティブを与えることにより上記施策の効果を高めるため、船舶燃料への課金や排出権取引等を活用した経済的手法についてもIMOで検討が行われており、我が国も積極的に提案・議論を行っている。

以上のように、国際海運からのCO_2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ところであるが、今後も引き続き、海事産業の発展と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、IMOにおける議論の中心的な役割を果たしていく。

（３）CO_2排出削減・抑制に向けた技術開発（革新的な船舶の省エネルギー技術の開発）

EEDIの国際基準化により、海運会社が船舶を建造する際に参考とする燃費指標が確立されることで、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促進が期待される。そこで、世界トップレベルにある我が国の造船技術を核とした国際競争力の向上を目指して、IMOにおけるEEDIや燃費規制の提案を行うと同時に、それに対応した技術開発を行うため、平成21年度より４ヶ年計画で、船舶から排出されるCO_2の30％削減を目指した民間の技術開発を支援する事業「船舶からのCO_2削減技術開発支援事業」を行っているところである。

技術開発の分野は、抵抗が少ない・推進効率の高い船型の開発（４件）、船体の摩擦抵抗の低減技術の開発（３件）、プロペラ効率の向上（３件）、ディーゼル機関の効率向上、廃熱回収（４件）、運航・操船の効率化（５件）、ハイブリッド推進システムの開発（３件）の合計６分野22件であり、メーカーや、造船、海運事業者等が連携して取り組んでいる。これらの中には、すでに成果が見えつつあり、高く評価される案件も現れてきている。

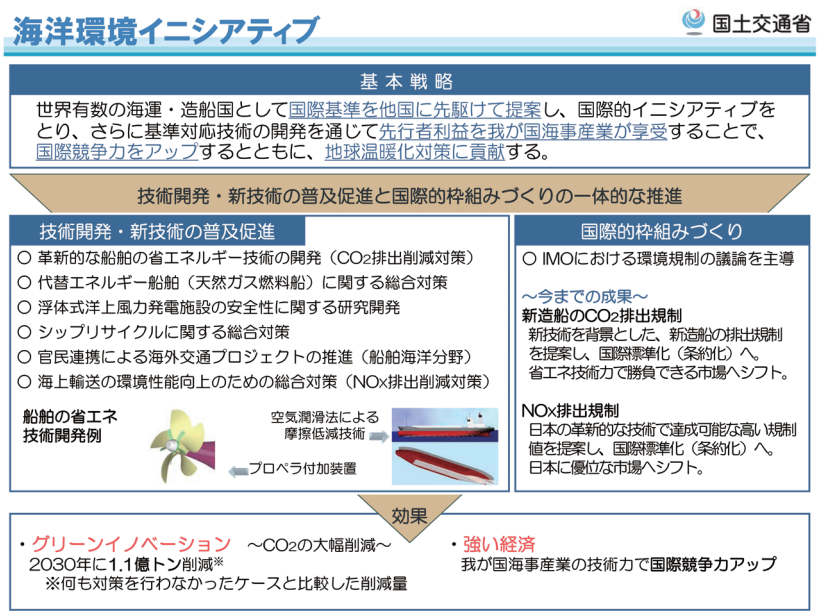
引き続き、この支援事業を推進することにより、船舶からの CO_2排出削減に向けた省エネルギー技術の開発を行うとともに、その普及のための国際的な枠組み作りを「海洋環境イニシアティブ」として一体的に推進していくこととしている。

図表Ⅰ－３－１　船舶からのCO_2削減技術開発支援プロジェクト一覧（22件）

技術分野	プロジェクトの概要	事業者（海運関係の協力者）
抵抗が少ない・推進効率の高い船型の開発	★空荷時に積載するバラスト水を少なくし、推進効率を高める船型の開発	名村造船所、大島造船所
	★二重反転プロペラの効率を有効に高める船型の開発	IHI-MU、IHI
	★波浪中の抵抗増加の少ないPCTC船向け船首形状の開発	内海造船
	省エネコンテナ船の開発	IHI-MU、ディーゼルユナイテッド
船体の摩擦抵抗の低減技術の開発	水中の船体を気泡で覆って船体の摩擦抵抗を低減する技術（空気潤滑法）の開発	大島造船所、IHI-MU、今治造船、MTI、川崎重工業、住友重機マリンエンジニアリング、常石造船、三井造船、三菱重工業、ユニバーサル造船
	★空気潤滑法による船体摩擦抵抗低減技術の浅喫水２軸船による実船実証	三菱重工業、日本郵船、MTI（日之出郵船）
	超低燃費型船底防汚塗料の開発	日本ペイント、日本ペイントマリン、商船三井
プロペラ効率の向上	プロペラ中心部の渦の低減・プロペラ翼面積比の減少による高効率プロペラの開発	ナカシマプロペラ（MTI、辰巳商會、ジェネック、四国フェリー）
	★プロペラ前後の流れを制御・活用しプロペラ効率を向上する省エネ付加装置の開発	新来島どっく
	可変ピッチプロペラと軸発電機を活用した負荷変動に対する推進制御装置の開発	日本郵船、MTI、寺崎電気産業、川崎重工業
ディーゼル機関の効率向上、廃熱回収	大型低速ディーゼル機関の燃焼最適化技術の開発	三井造船
	★小型ディーゼル機関の高効率廃熱回収システムの開発	ヤンマー、渦潮電機
	小型デュアルフューエルディーゼル機関の開発 （注）デュアルフューエル機関：重油とガスの両方の燃料を切り替えによって使用できる機関	新潟原動機
	舶用ハイブリッドターボチャージャーの開発 （注）ハイブリッドターボチャージャー：主機排ガスから船内電力を得る小型高速発電機付過給機	日本郵船、MTI、ユニバーサル造船、三菱重工業
運航・操船の効率化	★海気象・海流予報データを用いた低燃費最適航路探索システムの開発	ユニバーサル造船（商船三井、川崎汽船）
	船舶の運航情報、港湾での荷役待等の滞船情報をもとに最適の運航管理を行うシステムの開発	日本郵船、MTI
	自動車運搬船操船システムの開発	日本郵船、MTI、日本海洋科学
	★風や海流等の中で、最もロスの少ない最適操船情報を提供するシステムの開発	大島造船所、九州大学、流体テクノ、大島エンジニアリング
	★詳細運航データのモニタリングによる本船性能分析システムの開発	日本郵船、MTI、郵船商事、川重テクノロジー
ハイブリッド推進システムの開発	複数電源を有効利用するギガセル電池による給電システムの研究開発 （注）ギガセル電池：大容量・新型ニッケル水素電池	川崎重工業、日本郵船、MTI
	★高性能・高機能帆を用いた次世代帆走商船の研究開発	ユニバーサル造船
	太陽光発電パネル設置船にリチウムイオン電池を用いる給電システムの開発	商船三井、三菱重工業、三洋電機

★は平成23年度までに支援を終了した事業（10件）

図表Ⅰ－３－２　海洋環境イニシアティブ



２．国際海運からの CO_2排出量削減に向けた国内環境整備（海洋汚染等防止法等の改正）

（１）経緯

2011年７月、国際海事機関において、国際海運からの二酸化炭素排出量を削減するための「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」（以下「マルポール条約」という。）附属書Ⅵの改正が採択された。これに伴う規制が2013年１月１日に発効することに伴い、我が国においても、従来のマルポール条約関連規制の改正の場合と同様、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）の改正により国内法上の担保を行うこととした。

（２）改正内容

Ⅰ．二酸化炭素放出規制関係

マルポール条約附属書Ⅵの改正内容を踏まえたものであり、概要は以下のとおりである。

① 新造船を対象に、設計上における二酸化炭素排出量（１トンの貨物を１マイル輸送する際の排出量。以下「二酸化炭素放出抑制指標」という。）が適切に算定され、当該指標が一定の基準に適合していることについて、国土交通大臣の確認を受けることを義務付ける（規制対象船舶の詳細は図１を、二酸化炭素放出抑制指標の基準の例は図２を、それぞれ参照）。

② 新造船及び現存船を対象に、二酸化炭素排出削減のための航行上の措置を定めた手引書（以下「二酸化炭素放出抑制航行手引書」という。）を作成し、当該手引書について国土交通大臣の承認を受けることを義務付ける（規制対象船舶の詳細は図表Ⅰ－３－３を参照）。

③ 外国船舶に対しても、我が国の港にある間、上記の二酸化炭素放出抑制指標の基準等に関し、条約の要件に適合しているかどうかについて、必要な監督を行う。

④ 国土交通大臣は、二酸化炭素放出抑制指標の基準適合等の確認、二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認をしたときは、当該船舶の船舶所有者に対して、国際二酸化炭素放出抑制船舶証書を交付する。

⑤ 規制対象となる船舶は、有効な国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けているものでなければ、日本の排他的経済水域を越えて航行の用に供してはならない。

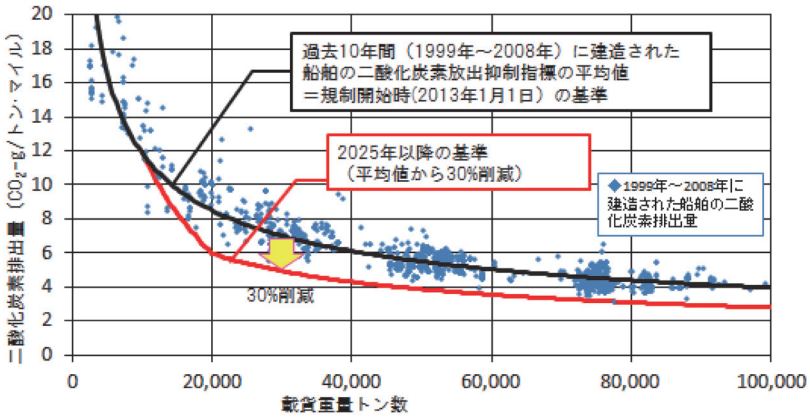
⑥　国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けた船舶所有者は、当該国際二酸化炭素放出抑制船舶証書及び国土交通大臣の承認を受けた二酸化炭素放出抑制航行手引書を当該船舶内に備え置かなければならない。

図表Ⅰ－３－３　規制対象船舶（日本の排他的経済水域を越えて航行する船舶のみ）

<table>
<tr><th>総トン数
（GT）</th><th colspan="2">船舶の用途</th><th>二酸化炭素放出抑制
航行手引書
＊現存船及び新造船</th><th>二酸化炭素放出
抑制指標の算定
＊新造船</th><th>二酸化炭素放出抑制
指標の基準適合
＊新造船</th></tr>
<tr><td>400GT 未満</td><td colspan="2">全ての用途</td><td colspan="3">適用外</td></tr>
<tr><td rowspan="5">400GT 以上</td><td rowspan="2">ばら積み貨物船
ガスタンカー
タンカー
コンテナ船
一般貨物船
冷凍貨物運搬船
兼用船</td><td>一定の大きさ以上※</td><td>適用</td><td>適用</td><td>適用</td></tr>
<tr><td>一定の大きさ未満※</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">一定サイズ未満の船舶、一部の用途の船舶については、基準適合は要求されない</td></tr>
<tr><td colspan="2">旅客船
ロールオン・ロールオフ船舶</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">上記以外の用途（漁船等）</td><td></td><td rowspan="2" colspan="2">航海の態様が特殊なもの、構造が特殊な推進機関を備える船舶は適用外</td></tr>
<tr><td colspan="2">ディーゼル電気推進等を有する船舶</td><td></td></tr>
</table>

※基準適合が要求される船舶の大きさは、船舶の用途毎に異なる。

図表Ⅰ－３－４　二酸化炭素放出抑制指標の基準（ばら積み貨物船の例）

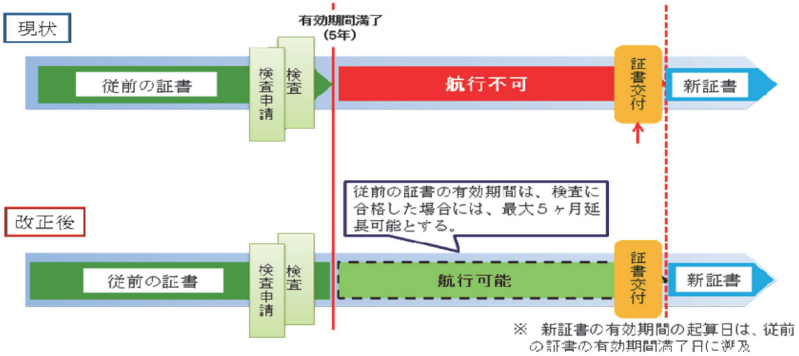


Ⅱ．その他所要の改正

上記のほか、二酸化炭素放出規制の円滑な導入等を図る観点から、現行の船舶検査制度についても以下のとおり所要の改正を行うこととしている。

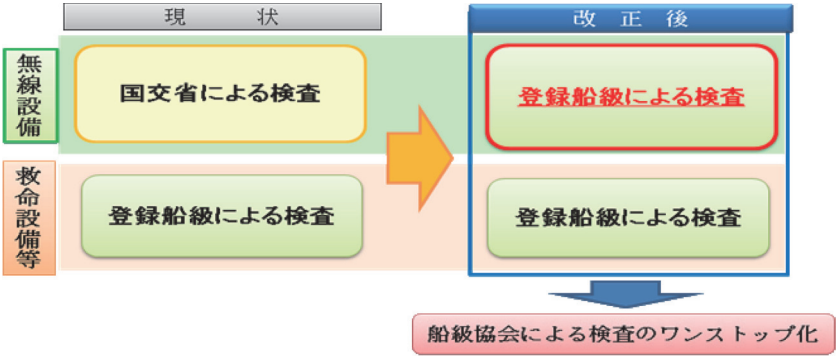
①　海防法、船舶安全法及び国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（海事保安法）に基づいて交付される証書について、定期検査に合格した際に新たな証書の交付を受けるまでの間において、検査終了後直ちに船舶が航行に復帰できるよう、従前の証書の有効期間を延長することを可能とする（図表Ⅰ－３－５参照）。

図表Ⅰ－３－５　証書の有効期間の延長に係る措置イメージ



② 国と船級協会との二重検査による受検者の負担を軽減するため、国土交通大臣の登録を受けた船級協会が行った検査を国が行った検査とみなすこと（みなし検査制度）の対象となる設備に、船舶安全法上の無線設備を追加する（図表Ⅰ－３－６参照）。

図表Ⅰ－３－６　みなし検査の対象設備の拡大



（３）改正の意義（国際海運における二酸化炭素排出削減効果及び我が国海事産業に与える影響）

Ⅰ．国際海運における二酸化炭素排出削減効果

国際海運からの2007年の二酸化炭素排出量は8.7億トンであるが、何の対策も取らない場合には、海上荷動量の増大に伴って増加を続け、2030年には14億トン、2050年には26億トンに達すると予想されている。今般の改正による二酸化炭素放出規制の導入により、2030年には14億トンから11億トンに削減（23％削減）され、また、2050年には26億トンから16億トンに削減（39％削減）されると試算されている。

Ⅱ．我が国造船業に与える影響

国際的単一市場である造船業においては、2000年代の世界的な造船需要の拡大期において、中国・韓国の新造船建造能力が拡大した結果、我が国造船業の建造量は世界第３位に後退している。当面の建造需要は、世界の造船業の建造能力の半分程度と考えられ、造船に係る国際競争は、より一層厳しいものとなることが想定される。

このような状況において、省エネ技術による我が国造船業の国際競争力強化が重要との考えを官民で共有し、国際海事機関における二酸化炭素放出規制の国際条約化と並行して、世界に先駆けた省エネ船舶の技術開発に官民で連携して取り組んできたところである。今般の規制は、国際的に一律・公平に実施されることから、燃費性能に優れた船舶で技術的優位に立つ我が国造船業の国際競争力の向上が期待される。

（4）施行日

今回の海防法の改正は、一部の規定を除き、マルポール条約附属書Ⅵの改正の発効日である平成25年１月１日から施行する予定である。

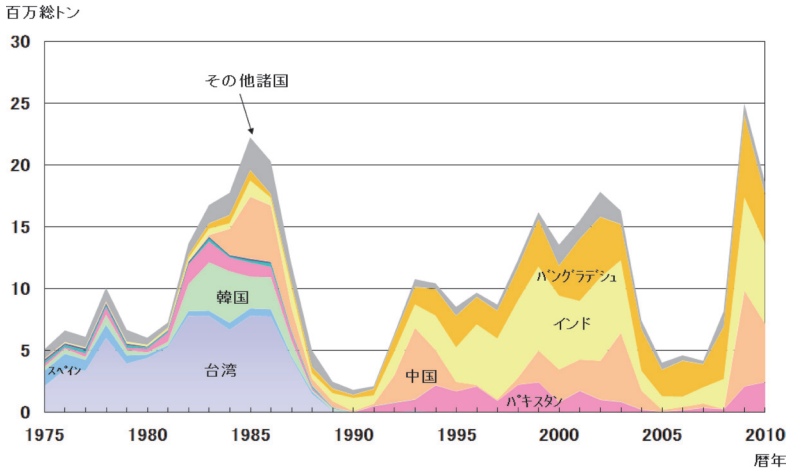
３．シップリサイクルの推進

（1）シップリサイクルをめぐる現状

大型船舶のリサイクル（シップリサイクル：寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鉄材として再活用される。）は、主にバングラデシュやインド等の発展途上国を中心に実施されてきており、船舶リサイクル施設において繰り返される死傷事故や海洋汚染等が問題視されてきた。

図表Ⅰ－３－７　開発途上国における船舶解体の様子

図表Ⅰ－３－８　世界主要解撤実施国別　船舶解撤実績の推移



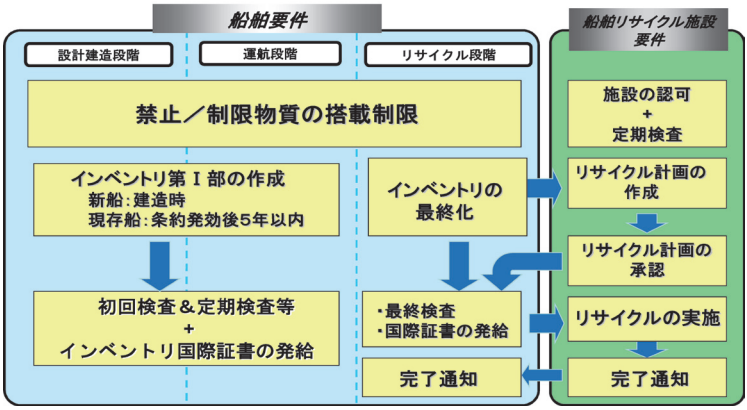
（２）シップリサイクル条約の採択

これらの問題を解決するため、国際海事機関（IMO）において、我が国主導の下、新条約策定作業が進められ、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）」（シップリサイクル条約）が採択された。

本条約においては、船舶と船舶リサイクル施設のそれぞれについて検査と証書の保持が義務付けられ、アスベストやPCB等の新規搭載の禁止、船舶に存在する各種有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した一覧表（インベントリ）の作成・備置・更新、船舶リサイクル施設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。

我が国においては、条約発効に備え、関係者と連携し、現存船及び新造船のインベントリの作成、国内におけるリサイクル能力の確保等に取り組んでいる。また、条約の早期発効に向けて、我が国が中心となり、条約の詳細要件を定めるガイドラインの策定作業を進めている。

図表Ⅰ－３－９　シップリサイクル条約の採択



（３）先進国型シップリサイクルシステムの構築に向けた取り組み

我が国においては、環境に配慮した先進国型のシップリサイクルシステムを構築するため、「シップリサイクル事業における効率的な解体手法及び工程管理手法並びに事業実施手法に係る調査」を実施した。

本事業では、船体ブロック切断の実証実験による、事業効率を高める解体手法及び工程管理の調査分析や、スクラップ鉄などの市場動向を踏まえた事業運営スキームの検討を行い、我が国におけるシップリサイクル事業の実現性評価を行った。

本事業を通じて、国内に先進国型シップリサイクルシステムを構築することにより、事業を期待している地域への後押しや、高品質の鉄資源確保及びCO_2削減が期待されている。

図表Ⅰ－３－10　船体ブロック切断（実証実験）

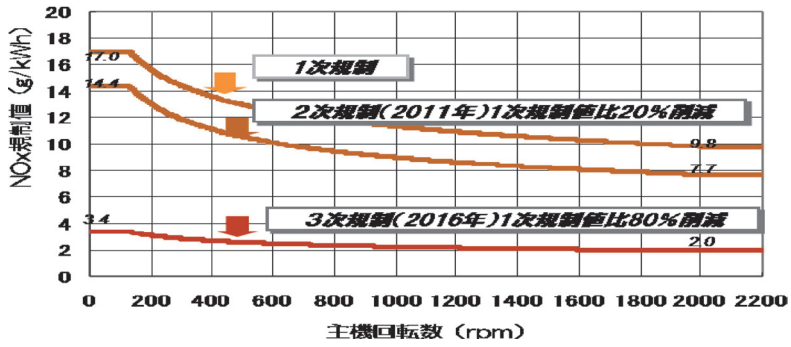
４．船舶からのNOx削減対策等の推進

（１）NOx排出問題とIMOの取り組み

近年、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（NOx）等大気汚染物質の排出が世界的な問題となっていることから、IMOでは、船舶から排出されるNOxについて、エンジン出力１kWhあたりNOx排出量を最大で17ｇに抑える１次規制を平成17年度に実施した上で、更なる規制強化の見直しを検討していたところである。

これを受け、IMO では２段階で規制強化を行うことが決定し、まず２次規制ではNOx規制値を１次規制値から20％削減することに決まったが、３次規制については、我が国より大気環境の改善が必要な特定の沿岸域に限定して、１次規制値から80％削減する地域規制を提案する一方、欧州からは全海域で１次規制値から40～50％削減する案が提出されたため、調整が図られていた。当初、議論は上記各案支持派に二分されて進んだが、我が国提案の地域規制の合理性が理解されるに至り、その結果、平成２０年１０月に我が国提案を取り入れた条約改正案が採択され、２次規制は平成23年１月から実施、３次規制は平成 28 年１月から実施することとなったが、平成24～25年に技術開発動向をレビューすることとなった。

図表Ⅰ－３－11規制ごとのNOx排出規制値



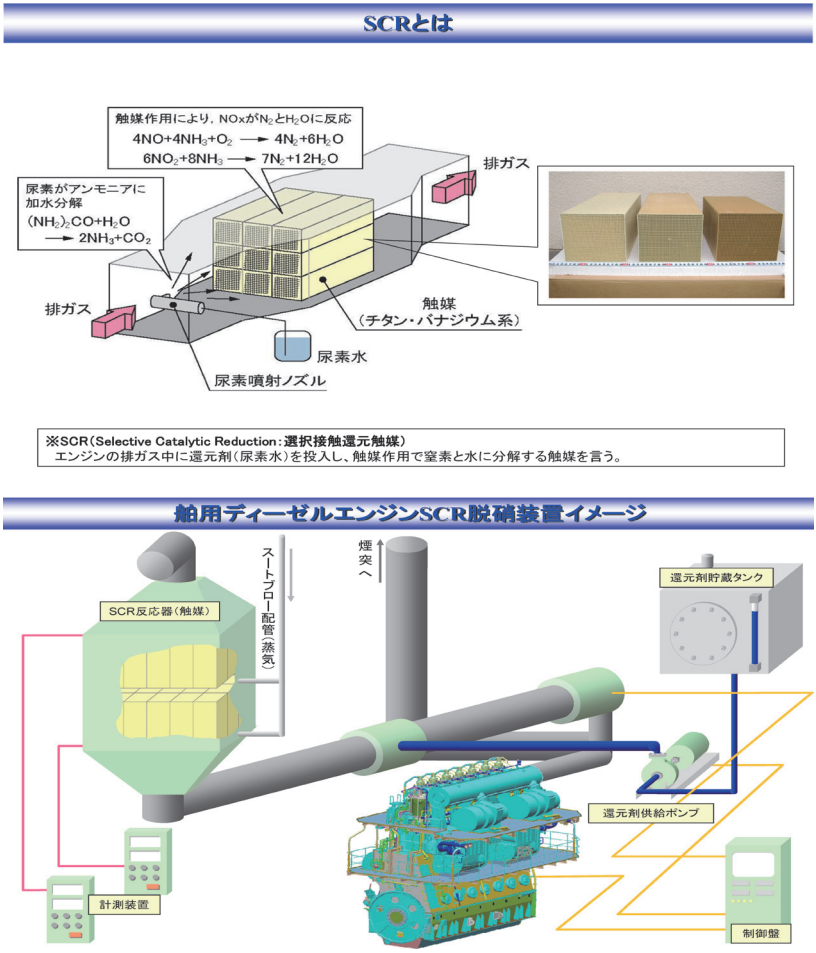
（２）NOx排出削減に向けた舶用エンジンの開発

我が国では３次規制に対応するため、産学官連携の下、平成19年度より５ヶ年計画で「船舶からの環境負荷低減に係る総合対策」として、NOx排出80％削減を目標とした、環境に優しい舶用エンジンの開発を行ってきた。

NOx排出はCO_2排出とトレードオフの関係にあるため、CO_2排出量に配慮しつつＮＯx排出量を３次規制値に対応させる技術として、排気ガス中に尿素等の還元剤を噴霧し、排気ガスと還元剤が混合された状態で、排気ガス管に備え付けられたチタンーバナジウム系の触媒を通過する際に、その触媒反応によってNOxをクリーンな窒素と水に分解するSCR脱硝装置（後処理装置）が最も有効とされている。SCR脱硝装置は、低温の排気ガスにおいては十分な脱硝性能が得られない特長があるが、陸上試験において、排気ガスの温度が300℃以下でも安定した脱硝性能が確認されたため、平成23年度の取り組みとしては、排気ガスの温度が比較的低い舶用２ストローク低速ディーゼル機関において、実船試験を実施し、脱硝性能の評価を行った。結果、脱硝率としては80%を超える値を確認することができ、SCRの脱硝性能の高さが示された。

今後は、IMO のレビュー対応として、これまでの技術開発の結果を踏まえたうえで、舶用SCR触媒の性能劣化評価方法の確立のための実験等、SCR 脱硝装置の認証実験を行っていく。

図表Ⅰ－３－12　SCR脱硝装置システムイメージ図



５．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、また中長期的な温室効果ガス排出量削減に向けて、地球温暖化防止への取組の強化が求められる中、CO_2排出量が少な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、国際海運における船舶からのCO_2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て、海運分野におけるCO_2排出削減対策の一体的な展開を図っているところである。

６．浮体式洋上風力発電の導入促進

（１）再生可能エネルギーの利用促進

太陽光発電、風力発電等の再生可能エネルギーについては、「新成長戦略（平成22年６月18日閣議決定）」、「エネルギー基本計画（平成22年６月18日閣議決定）」等において、我が国を挙げてその普及拡大を進めることとされているとともに、東日本大震災を受けた「東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年７月29日）」においても革新的技術開発の推進が求められ、また、「平成24年度科学技術重要施策アクションプラン（平成23年７月21日）」においては、「一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を2020年までに10%にするという目標を前倒しする」とされる等、その普及が大きく期待されている。

（２）浮体式洋上風力発電施設の必要性

風力発電は、2009年に全発電設備容量の10%を占めることとなった欧州を始め、世界的にその普及が拡大しており、我が国においても有力な再生可能エネルギーである。

一方、我が国は風力発電の設置に適した陸地面積が限られており、かつ、周辺に浅海域が少ないため、その普及拡大のためには、広大な空間と安定した風環境を有する洋上・沖合への展開が不可欠であることから、浮体式の洋上風力発電施設の実用化とその普及が期待されている。

（３）浮体式洋上風力発電普及の取り組み

浮体式洋上風力発電施設は、海上に浮遊する海洋構造物であり、陸上又は海底に基礎のある風力発電施設とはその特性が大きく異なっている。洋上という厳しい自然環境条件において浮体式洋上風力施設を安全に稼働させるため、2011年度より漂流、転覆、沈没等浮体特有の課題を抽出し、浮体・係留

設備の安全性に関する検討を行い、船舶安全法に基づき構造や設備の要件を定めた技術基準を制定した。

今後は、環境省、経済産業省の実施する実証事業との連携を図りつつ、技術基準を満足するための具体的な設計指針を示した「安全ガイドライン」を作成するとともに、浮体式洋上風力発電施設の国際標準化を我が国が先導し、海事産業の国際競争力の強化及び浮体式洋上風力発電の普及拡大を図ることとしている。

コラム;

環境にやさしい天然ガスを舶用燃料に！！

近年、環境問題への関心が高まる中、船舶の新たな燃料として天然ガスが注目を浴びています。

国際海運における環境規制のうち大気汚染防止の観点から、今後、NOx（窒素酸化物）、SO x （硫黄酸化物）に対して世界的に排出規制が強化されていきます。特に北海・バルト海・北米沿岸等はECA※として一般海域より厳しい規制が課せられます。

また、地球温暖化防止の観点から、2011年7月には世界初の国際海運におけるCO_2排出規制のための条約改正案が採択され、現在は更なる排出削減のため、国際的に議論がなされています。

このような状況の中、環境にやさしい燃料として天然ガスが注目を浴びており、北欧、特にノルウェーでは、既に内航船の天然ガス燃料船が多数就航しており、近い将来外航船の就航も見込まれているところです。

天然ガスへの燃料転換は、約100年前に船舶用燃料が石炭から重油へと移った時のように、海事業界全体に大きなインパクトを与えるものです。

我が国としても積極的に天然ガス燃料船の早期実用化に取り組んでいくこととしており、IMOにおける国際的な安全基準策定や、各国との連携によるシステムの構築などの推進を通じて、世紀の燃料転換に対して主導的な立場を果たしていきます。

※Emission Control Area　大気汚染物質排出規制海域

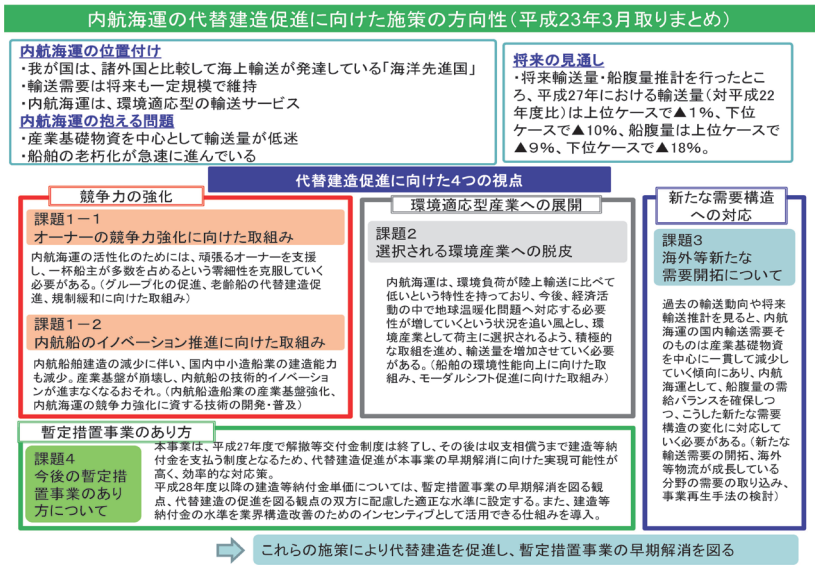
第４章　内航海運の活性化・フェリー・国内旅客船の振興及び離島航路の確保維持

１．内航海運の活性化

昨年の経済情勢は、平成21年上半期の景気の底から徐々に回復の兆しを見せているものの、欧州発の金融危機の影響もあり世界規模の景気低迷の先行きは依然として不透明なままであり、また、日本経済としてデフレからの脱却が遅れている中で、我が国の内航海運の輸送量は減少の一途を辿っており、運賃・用船料水準も低迷から未だ出口が見えない状況にある。製造業など荷主業界でも歴史的な円高水準が長期化する中で生産拠点の海外移転の動きが加速しており、輸送量の先行きの見通しは大変厳しくなってきている。

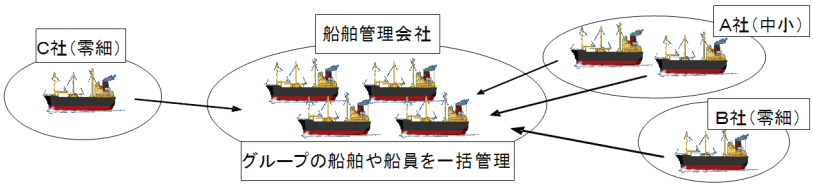
このような厳しい見通しの中で、内航海運が今後とも安全・安心かつ品質の高い輸送サービスを提供しながら健全に発展していくためには、個々の内航海運事業者の意識改革、業界全体の構造改革を進めながら、モードとしての競争力を強化し、今や船腹量の７割以上に達した老朽船の代替建造を促進していくことが何よりも重要であり、そのような取り組みを効果的に進めていくためには、内航業界のみならず、荷主や金融業界など幅広い関係者の理解、連携、協力が不可欠である。このため、一昨年から昨年３月にかけて「内航海運代替建造対策検討会（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）」を開催して、内航海運暫定措置事業のあり方も含めて代替建造の促進に向けた方策について検討を行い、最終的に内航海運が今後取り組むべき方向性として報告書をとりまとめたところであり、現在の各種取り組みの出発点となっている。

図表Ⅰ－４－１　内航海運の代替建造促進に向けた施策の方向性



特に、この「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」の中では、内航海運事業者の競争力強化に向けた必要な取り組みとして、グループ化の促進が掲げられているが、ここで言うグループ化とは、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管理するビジネスモデルである（図表Ⅰ－４－２参照）。これにより、共通する業務の一元化と船舶管理会社への共同外注化によるオーナー業務の効率化、安全品質の向上、零細オーナーの経営力の強化などを実現することができると考えられる。

図表Ⅰ－４－２　グループ化のイメージ



これまでも、国としては「グループ化のしおり」及び「マニュアル」の作成や、地方運輸局にグループ化相談窓口を設置するなど周知を図るとともに、平成20年度から、中小零細の内航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助成金を支給する船員計画雇用促進等事業を実施してきており、その結果、一部でグループ化の取り組みが行われているものの、船舶管理会社の定義や船舶管理会社が行う具体的業務が体系的に確立されておらず、利用する側から見て十分な情報が提供されていなかったため、幅広い活用には至っていない状況となっていた。

このため、平成23年度においては、「内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定に取り組みとりまとめたところであり、今般、国としてガイドラインの積極的な活用を働きかけていくこととしている（トピックⅨ参照）。また、船員計画雇用促進等事業について、平成24年度より、グループ化などを実施した事業者に対する雇用のインセンティブを拡充したところである。

２．環境特性を活かしたモーダルシフトの推進

海運は、CO_2排出原単位が営業用トラックの約５分の１であるなど、環境性能に優れた輸送手段であり、特にフェリーは地域の足としての役割やモーダルシフトを推進する物流体系の面でも、環境適応型社会の構築に向けて不可欠な輸送機関であり、その利用促進を図っていくことが必要である。しかしながら、長引く景気低迷等の影響により貨物・旅客ともに輸送量が大きく低下し、燃料油価格の高止まり等もあって厳しい経営状況が続いている。

これらの課題に対応するため、平成２４年度予算では、省エネ効果の高い機器の導入・船舶の改造に対する支援「低炭素化改造等事業（約2.6億円）」やモーダルシフトに資する船舶関連輸送機器（シャーシ）の導入に対する支援「内航海運船舶関連輸送機器導入事業（約0.8億円）」が計上された。また、平成24年度税制改正では、中小企業投資促進税制や軽油引取税の旅客船向け免除措置の延長が認められた。

３．離島航路の確保・維持･改善と島民の利便性向上への取り組み

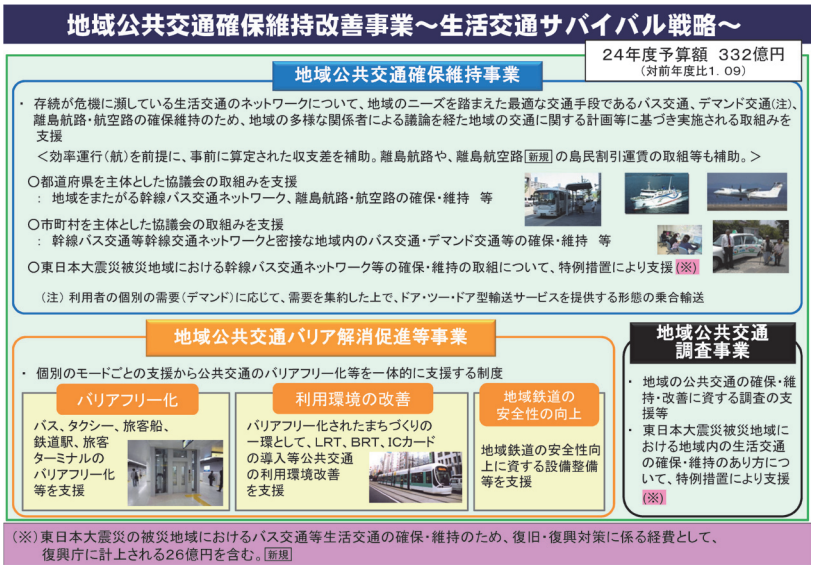
離島航路は、その多くが人口減少、高齢化等による輸送人員の減少により欠損が年々増大するなど厳しい経営状況にある。国土交通省では従来から赤字航路に対する運航費補助等を通じて航路の維持・改善に向けた取り組みを

支援して来ているが、23年度からは、地域公共交通部門に係る補助を統合し、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的として創設された「地域公共交通確保維持改善事業」の離島航路部分との新たな位置付けの下で、約305億円のうち離島航路分として約60億円を確保した上で、全体の補助充足率については旧制度において当初約40%程度であった充足率を50%に拡充を図った。さらに、航路運賃が本土と比べて割高な運賃水準（JR在来線の2.5倍程度）にあることから、離島住民の運賃負担の軽減のため、地域の協議会で決定された割引運賃に対し、1/2を国が補助する制度も創設した。

平成24年度予算においては、全体で約332億円のうち、離島航路部分で約68億円を確保した。また、平成24年度税制改正では、離島航路船舶を含む旅客船等に係る軽油引取税の減免措置の延長が認められた。

なお、現在継続審議中である交通基本法においては、離島の交通も含め、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等に必要な施策を講ずることが国の基本的施策として規定されているところである。

図表Ⅰ—4—3　離島航路の確保維持への補助



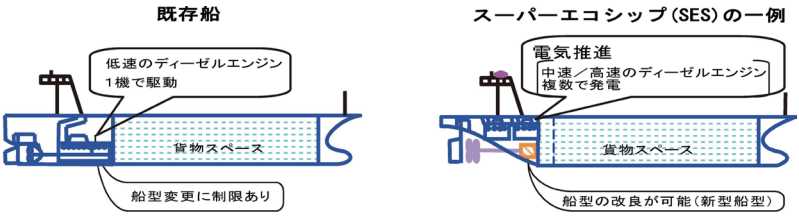
4．スーパーエコシップ（SES）の普及促進

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CO_2排出量20％程度削減、燃料消費20％程度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。

（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）において、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相当の船舶使用料を軽減する措置を平成17年度から平成21年度まで講じてきた。平成22年度以降は船舶使用料を算出する際に適用する事業金利を軽減する措置を行っており、平成24年度は0.3％を軽減する措置を行い、引き続きSESの建造支援を行うこととしている。

平成 24 年４月現在、20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、３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－４－４　既存船とスーパーエコシップの比較



図表Ⅰ－４－５　現在就航しているＳＥＳの例

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。このため、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の答申を踏まえ、海上運送法に基づく、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事業者に対する予算上の支援措置等を講ずる等の取組を推進してきた。

このような中、近年、船員供給源の多様化の進展、海運業界が船員教育に求めるニーズの変化、外航海運事業者の自社船舶による乗船実習の導入、独立行政法人の事務・事業の見直しの要請等、船員教育訓練を取り巻く情勢は大きく変化している。

このような状況の変化を踏まえ国土交通省海事局は、「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」を平成23年５月に立ち上げた。検討会では今後の船員(海技者)の確保・育成策についての検討結果を平成24年３月に取りまとめており、今後取りまとめを踏まえた各種船員(海技者)の確保・育成に関する施策を推進していく。

【検討会取りまとめ骨子】

○　海運の安定輸送確保のためには、これを支える船員（海技者）の確保・育成は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な課題。

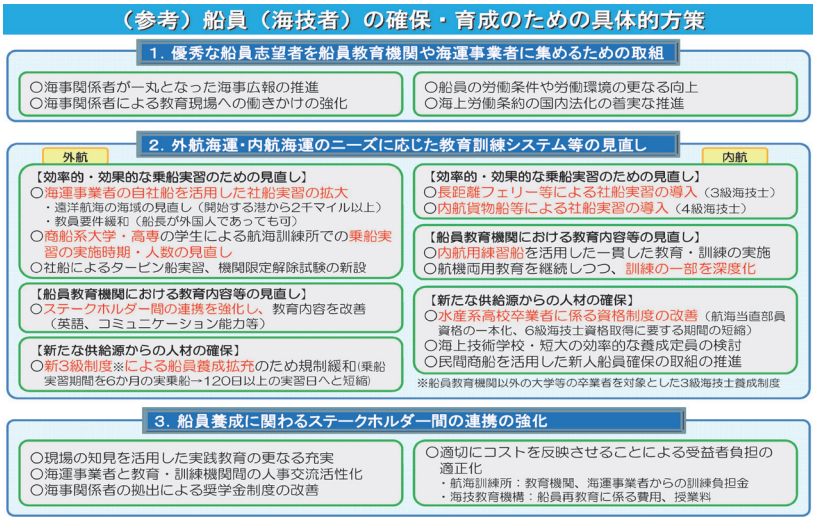
○　優秀な船員の効率的・効果的な養成について、限りあるリソースの活用で最大限の効果を上げるべく、全てのステークホルダーの真の連携が必要。

○　船員教育・訓練機関による教育・訓練を抜本的に見直し、真に船員を志望する者に対する重点的な教育・訓練を実施するとともに、海運事業者の自社船を活用した乗船実習を拡大させるなど海運業界と連携することにより、即戦力を備えた船員の養成を実現。

○　併せて、一般大学卒業生など、既存の枠にとらわれない幅広い供給源か

らの人材の活用により、多様で優秀な船員を確保

図表Ⅰ－５－１「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」具体的方策



２．船員の労働条件の改善に向けた環境整備（船員法の改正）

平成24年２月下旬、二千六年の海上の労働に関する条約の批准に当たって必要となる船員法の一部を改正する法律案を国会に提出した。

今般の船員法改正は、船員の労働条件や労働環境の改善を図り、その職業的魅力を一層向上させるものであり、日本人船員の確保・育成のための各種取り組みとあいまって、その増加に寄与すると考えられる。

（詳細は、第Ⅱ部第３章「３．労働環境の整備」参照）

３．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、少子高齢化による若年の労働力確保が喫緊の課題となっている。

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している。

同推進会議では、「海の仕事.com」（アクセス数は約20万件（平成24年３月末現在）、http://www.uminoshigoto.com）をはじめ青少年を中心とした国民各層の海や海事産業に対する興味・関心を喚起するための普及啓発事業に取り組むとともに、「海の日」「海の月間」はもとより年間を通じて、海の魅力を広く伝えるための活動を推進している。

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、地方の特色を活かした事業に取り組んでいるところである。

写真：操舵体験（（独）航海訓練所）

コラム;

練習帆船海王丸、麗水（ヨス）博覧会への参加

航海訓練所練習帆船海王丸は、「生きている海、息づく沿岸」をテーマとして韓国で開催の「2012 年麗水（ヨス）国際博覧会」に参加するため、５月30日～６月３日（６月２日ジャパンデー）に麗水に入港しました。停泊中、一般公開やセイルドリルを通して、海王丸の優雅な姿や海王丸実習生の訓練の様子を披露しました。

入港歓迎式

日本館館長へ絵画引き渡し

麗水港でのセイルドリル

全南大学校との交流

海王丸は、東日本大震災の被災地である岩手県釜石市の小学生が描いた絵画「わたしたちのまち釜石の未来」（釜石ユネスコ協会主催の絵画展入賞作品16点）を日本から博覧会会場の日本館へ運び、各国からの復興支援に感謝を伝えました。また、海王丸実習生は、現地の全南大学校学生との交流を図るなど、日韓の相互理解と親善に努めました。

第６章　海上安全・保安の確保への取り組み

１．海賊対策の積極的推進

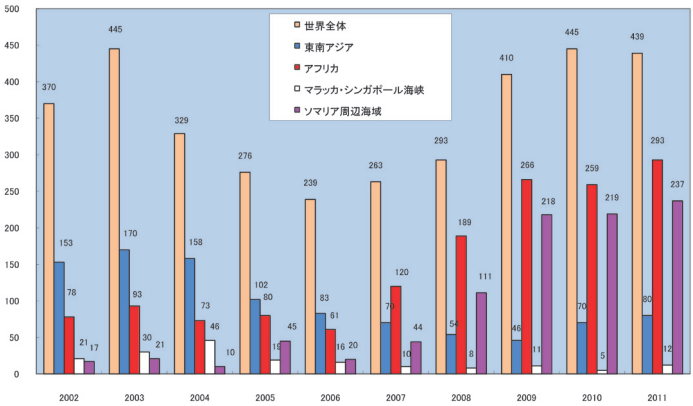
我が国においては、国民の安定的な経済・社会生活の基盤となる各種エネルギー資源や鉱物資源、漁業資源、農産物やその他の資源の多くを海外から輸入しており、貿易量の99.6％が海上輸送に依存していることから、船舶航行の安全確保は我が国経済及び国民生活にとって重要不可欠である。

（１）世界における海賊等被害の発生状況

国際海事局（IMB）年次報告書によれば、2011 年の海賊発生件数は、世界全体で439 件あり、2006 年以降増加傾向にある中で、前年の445件をピークとして減少に転じた。しかし、ソマリアの海賊によるものと推測される海賊等被害発生件数は237件であり、前年の219件と比べるとやや増加している。一方で、ハイジャックされた船舶は28隻（前年49隻）、人質は470人（前年1,016 人）であり、前年と比べるといずれも大きく減少している。同海域の海賊は、2008 年には、大部分がアデン湾に集中していたが、近年、ハイジャックした船舶を海賊の母船として活動海域を拡大し、ケニア・タンザニア沖や西インド洋北部までの広大な海域で海賊事案が発生するようになり、手口も年々巧妙化しつつある。

本年の海賊事案は３月31日現在で102件（昨年同時期から40件減少。ハイジャックされた船舶は11隻）、212名の乗員が拘束されている。

図表Ⅰ－６－１　世界における海賊等事案の発生件数の推移



（注）国際海事局（IMB）の資料を基に作成

（2）日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2011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。）の被害発生件数は11件（前年：15件）であり、東南アジア周辺海域で９件（前年：９件）、インド洋及びアフリカ周辺海域で２件（前年：６件）の事案が発生した。インド洋及びアフリカ周辺海域で発生した２件については、いずれもソマリアの海賊等によるもので、１件目は、インド洋オマーン沖の公海上を航行中の原油タンカーが海賊に乗り込まれ、乗組員は船内のシタデル（避難所）に避難して救助を待ち、その後現場に展開する米軍等により救出されるという事案であり、２件目は、紅海を航行中のケミカルタンカーが海賊により追跡され、重火器らしきものによって発砲を受けて船体に被弾するも、回避操船を行い、追跡を振り切った事案であった。特に、前者の事案については、海賊は米軍等によって拘束後、日本に護送され、我が国国内法に基づき刑事手続きを取った初めての事例である。なお、いずれも事案も日本の船会社が運航する外国籍船ではあり、日本人は乗船していなかった。なお、東南アジアにおいては、錨泊中に乗り込まれ、長刀で武装した海賊に乗組員が拘束されることにより、金品等が奪われる事案が２件発生した。

図表Ⅰ－６－２　インド洋及びアフリカ周辺海域で発生した日本関係船舶の被害（2011年）

被害日時（日本時）	被害場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
3月5日 21:00頃	オマーン沖	航行中の乗り込まれ事案	機器類の損傷（船員にケガなし）	パハマ	57,462トン	タンカー	24名（クロアチア人2名、モンテネグロ人2名、ルーマニア人2名、フィリピン人16名）	燃料油
9月28日 21:30頃	紅海	航行中の追跡事案	船体に被弾（船員にケガなし）	パナマ	16,222トン	ケミカルタンカー	24人（船員バングラディシュ人）	化学製品

（3）ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

平成 21 年 3 月、防衛大臣から海上における警備行動が発令され、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。また、同年7月、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（以下、「海賊対処法」という。）」が施行され、海賊対処法に基づく海賊対処行動による護衛活動がアデン湾において開始されている。

国土交通省においては、船舶運航事業者等からの護衛対象船舶の申請受付

等、防衛省との連絡調整を行っている。平成 24 年 3 月 31 日現在までに302回の海賊対処法による護衛が実施されており、護衛対象船舶数は2,467隻（うち日本籍船は 14 隻、我が国の運航事業者が運航する外国籍船は 502 隻）となっている。

また、海賊対策の一環として世界各国で船舶に民間武装警備員を乗船させる事例が増加するようになっていることから、国際海事機関（IMO）においても、日本も参加して議論されており、平成23年 9 月に「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する船舶所有者、運航者、船長に対する改定暫定ガイダンス」、「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する旗国に対する改定暫定勧告」、「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する寄港国及び沿岸国に対する暫定勧告」、平成24年 5 月に「ハイリスクエリアを航行する船舶に民間武装警備員を派遣する民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」が作成された。

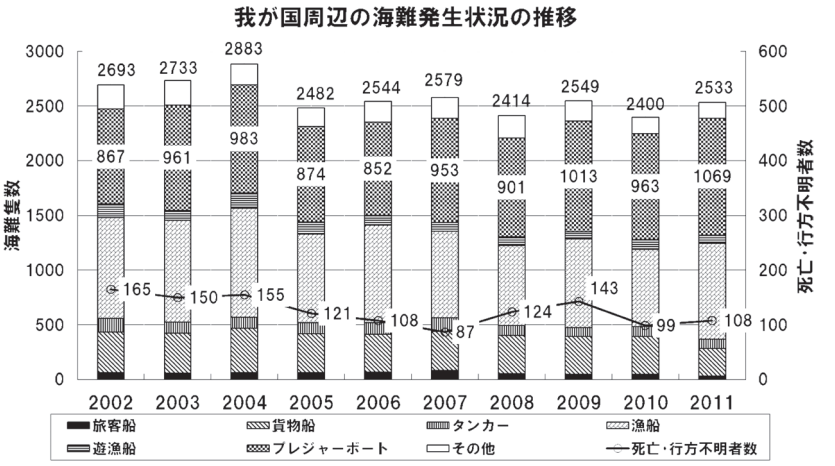
２．海上安全対策の充実

（１）我が国周辺海域における海難の発生状況

平成23年（2011年）の 1 年間に我が国周辺海域で海難（船舶事故）に遭遇した船舶は2,533隻、死亡・行方不明者数は108人であった。平成22年と比較すると、海難隻数、死亡・行方不明者数ともに増加していることから、引き続き、海難防止のための有効な対策の実施が喫緊の課題となっている。

また、海難隻数を船舶種類別でみると、プレジャーボートの海難隻数が過去10年でもっとも多くなっている（1,069隻）ことから、プレジャーボートに焦点を当てた有効な対策の実施が求められるところである。

図表Ⅰ－６－３　我が国周辺の海難発生状況の推移



※海上保安庁資料を基に海事局作成
※海難隻数、死亡・行方不明者数は船舶事故によるもののみ。

（２）総合的な安全確保政策の実施

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るために設置された安全・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、②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。

また、運輸安全委員会から船舶事故に係る意見等が述べられた場合は、その内容を踏まえ、適切な措置を速やかに実施することとしている。

こうした取り組みにより、P（安全政策立案）→D（安全政策実施）→C（安全政策評価）→A（安全政策改善実施）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。最近の主な取り組み事例は、以下のとおりである。

（ｉ）天竜川川下り船事故を受けた対応

平成23年８月に静岡県天竜川を航行していた川下り船「第十一天竜丸」が転覆し、５名の方が亡くなる事故が発生した。海事局では、同種事故の再発防止を図るため、事故直後より全国の川下り船事業者（96事業者）に対して、ライフジャケットの適切な着用などの安全措置を講じるよう周知・指導を実施した（詳細は次項（３）重大事故への対応状況を参照）。

さらに、平成24年度においても、川下り船のシーズンを迎えるゴールデンウィークから夏期休暇期間中にかけて、改めて同措置の実施の徹底を図るため、警察、海上保安庁などの協力を得て、川下り船事業者への訪船指導、リーフレット配布による周知・指導を実施している。

（ii）水上オートバイの事故防止に係る対応

平成２４年３月に、運輸安全委員会から国土交通省あてに、水上オートバイによる船舶事故の発生状況を踏まえ、関係法規の遵守について、改めて関係団体への周知及び指導を行うなど、引き続き操縦者等に対する周知啓発及び安全指導に努めるべきとの意見書が提出された。

このため、事故の発生状況を踏まえ、特に以下の関係施策について関係機関・団体の連携を図りながら実施している。

①　全国の各地方運輸局等の職員が、水上オートバイを対象としたパンフレットを活用して指導啓発活動を行うとともに、全国の海上保安庁、警察などと連携して、マリーナ等関係各所に対するパトロール、指導啓発を図る。

②　水上オートバイの操縦免許の取得、更新時に、指導啓発用資料を活用して、操縦者に対して関係法規の遵守及び海難防止のための意識の高揚啓発を図る。

③　水上オートバイの関係情報に詳しい関係団体と一層連携して、操縦者、

関係者に対してその販売時及びゲレンデ利用時の安全啓発を図る。

川下り事業者向けリーフレット

水上オートバイ利用者向け
パンフレット

（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23年８月、天竜川の川下り船「第十一天竜丸」が転覆し、幼児１名を含む乗客４名及び船頭１名の計５名が死亡する等の重大な結果をもたらす事故が発生した。

これを受け、中部運輸局において海上運送法に基づく特別監査を実施した結果、安全管理規程に定める安全管理体制の不備等の事実が明らかとなったことから、平成23年10月、船舶運航事業者に対し、海上運送法に基づき、代表取締役社長の主体的関与等、社内の安全管理体制を構築すること、救命胴衣の着用を徹底すること等の措置を講じること及び運航管理要員及び乗組員に対する適切な安全教育や訓練の実施体制を会社組織として構築し、徹底すること等を求める「輸送の安全の確保に関する命令」を発出した。

また、全国の川下り船事業者に対しては、転覆事故等の防止を図るため、慎重な操船の実施を徹底すること、年齢を問わず乗客への救命胴衣の着用を徹底すること及び乗船する小児の数に応じて、適切な小児用の小型船舶用救命胴衣を備え、着用を徹底すること等を内容とする安全指導を実施した。

特別監査を行う運航労務監理官と転覆した第十一天竜丸

第Ⅱ部
海事の現状とその課題

第１章　海上輸送分野

１．外航海運

（１）外航海運の現状

2011年の外航海運は、米国経済の景気回復の遅れ、欧州の財政・金融問題等を背景に世界経済が低成長に留まる中、市況の低迷、円高、燃料油価格高騰等により事業環境が大変厳しいものとなった。

今後の外航海運市況の動向については、新興国を中心に緩やかな景気の回復が進むものと見込まれるが、円高や燃料油価格高騰等、厳しい事業環境にあり、引き続き注視が必要である。

①　世界の外航海運の現状

イ）世界の海上荷動量

2010 年の世界の海上荷動量は、トンベースで89 億 4,700 万トン（対前年比 4.1％増）となり、その内訳を見てみると、石油（原油及び石油製品）が29.9％で最も多く、次に、鉄鉱石、石炭、穀物が多く、これら３品目を合わせたシェアは 26.5％を占めている。

図表Ⅱ－１－１　世界の主要品目別海上輸送量

トン数　　（単位：100万トン）

	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2001	1,665	553	2,218	454	546	260	2,609	6,087
伸び率	0.5	5.7	1.8	1.6	5.8	▲ 0.8	4.1	3.0
2002	1,668	556	2,224	483	559	269	2,758	6,293
伸び率	0.2	0.5	0.3	6.4	2.4	3.5	5.7	3.4
2003	1,759	586	2,345	517	601	265	2,882	6,610
伸び率	5.5	5.4	5.4	7.0	7.5	▲ 1.5	4.5	5.0
2004	1,848	636	2,484	594	641	273	3,053	7,045
伸び率	5.1	8.5	5.9	14.9	6.7	3.0	5.9	6.6
2005	1,883	691	2,574	664	672	273	3,179	7,362
伸び率	1.9	8.6	3.6	11.8	4.8	0.0	4.1	4.5
2006	1,892	754	2,646	716	703	290	3,354	7,709
伸び率	0.5	9.1	2.8	7.8	4.6	6.2	5.5	4.7
2007	1,905	780	2,685	779	752	302	3,505	8,023
伸び率	0.7	3.4	1.5	8.8	7.0	4.1	4.5	4.1
2008	1,903	796	2,699	841	776	323	3,599	8,238
伸び率	▲ 0.1	2.1	0.5	8.0	3.2	7.0	2.7	2.7
2009	1,793	771	2,564	898	778	317	3,281	7,838
伸び率	▲ 5.8	▲ 3.1	▲ 5.0	6.8	0.3	▲ 1.9	▲ 8.8	▲ 4.9
2010	1,858	812	2,670	992	898	338	3,693	8,591
伸び率	3.6	5.3	4.1	10.5	15.4	6.6	12.6	9.6
2011	1,840	837	2,677	1,053	938	344	3,935	8,947
伸び率	▲ 1.0	3.1	0.3	6.1	4.5	1.8	6.6	4.1

（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」
（注）2011年の値は推計値である。

ロ）外航貨物定期輸送

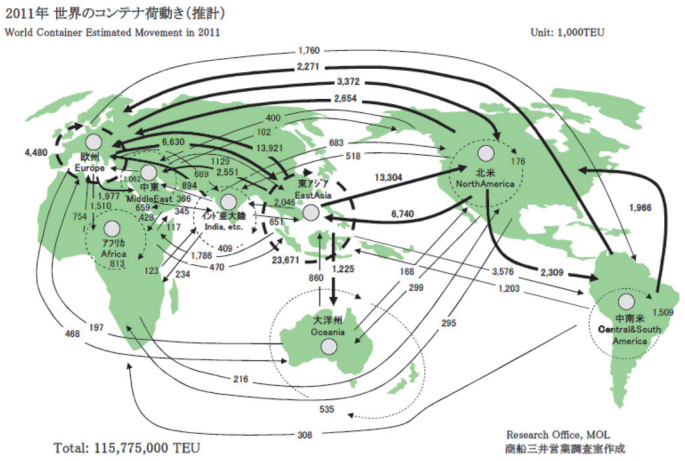
ｉ）主要航路の輸送動向

2008 年秋以降の景気急減速に伴い、世界の輸出入は、2009 年初めにかけて急落、世界の各航路で荷動きが減少したが、2009年夏以降は荷動きは徐々に回復し、2010年も堅調に推移した。しかし、2011年は欧米の景気減速によりアジア出し北米、欧州向けで荷動きが伸び悩んだ。

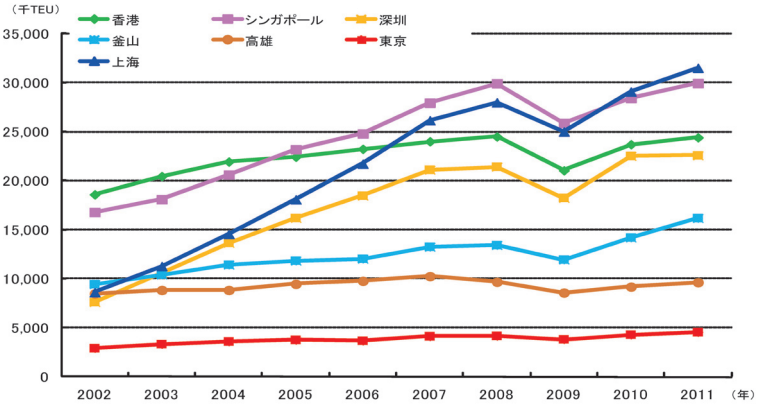
2011 年の世界の荷動きを表している図表Ⅱ－１－２をもとに世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船の輸送動向について見てみると、世界全体のコンテナの荷動量は、115,775千TEUとなった。航路別に見ると、アジア発着の３航路－すなわち、①アジアと北米を結ぶ北米航路、②アジアと欧州を結ぶ欧州航路、及び③アジア域内航路－における輸送量が上位３位を占めているほか、これらの合計は世界のコンテナ輸送量の約５割占めており、アジアがコンテナ貿易の中心となっている。

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

図表Ⅱ－１－２ 世界のコンテナの荷動き　2011年



図表Ⅱ－１－３　アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



※　2011年は速報値
（出典）　Containerisation International

図表Ⅱ－１－４　世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング（2011年）

順位	2010年順位	港湾名	（国名）	2011年取扱量（千TEU）	2010年取扱量（千TEU）	前年比
1	1	上海	中国	31,500	29,077	8.3%
2	2	シンガポール	シンガポール	29,938	28,431	5.3%
3	3	ホンコン	中国	24,404	23,699	3.0%
4	4	深圳	中国	22,570	22,510	0.3%
5	5	釜山	韓国	16,185	14,194	14.0%
6	6	寧波	中国	14,686	13,144	11.7%
7	7	広州	中国	14,400	12,550	14.7%
8	8	青島	中国	13,020	12,012	8.4%
9	9	ドバイ	UAE	13,000	11,600	12.1%
10	10	ロッテルダム	オランダ	11,900	11,146	6.8%
11	11	天津	中国	11,500	10,080	14.1%
12	13	ポートケラン	マレーシア	9,759	8,872	10.0%
13	12	高雄	台湾	9,636	9,181	5.0%
14	15	ハンブルク	ドイツ	9,020	7,900	14.2%
15	14	アントワープ	ベルギー	8,664	8,468	2.3%
16	16	ロサンゼルス	アメリカ	7,941	7,832	1.4%
17	17	タンジュンペラパス	マレーシア	7,500	6,530	14.9%
18	19	厦門	中国	6,461	5,820	11.0%
19	21	大連	中国	6,400	5,242	22.1%
20	18	ロングビーチ	アメリカ	6,061	6,263	−3.2%
27	27	東京	日本	4,554	4,285	6.3%
40	36	横浜	日本	3,080	3,281	−6.1%

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

（a）北米航路

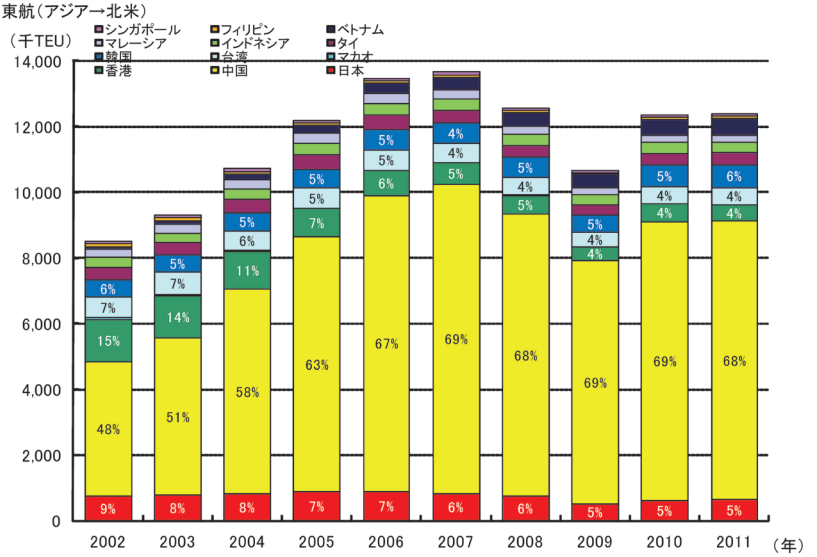
東航（アジア→北米）においては、2008年秋以降の景気急減速の影響で2009年の荷動きは大きく減少したが、2009年夏以降は中国を初めとする新興国に牽引され、荷動きは徐々に回復した。しかし、米国経済の先行き不透明感が強まる中、荷動きは伸び悩み、2011年の荷動量は前年比横ばいの12,430千TEU（対前年比0.3％増）であった。東航の荷動量を国別に見ると、中国発が最も多く全体の約７割を占める。なお日本の北米東航荷動き量は628千TEU（対前年比4.2%増）で全体の５％であった。

一方、西航（北米→アジア）においては、前年を上回る6,201 千 TEU（対前年比6.5％増）を記録した。中国向けが最も多く約４割（2,552 千 TEU）を占めている。日本の北米西航荷動き量は857 千 TEU（対前年比 3.8%増）で全体の 14％であった。

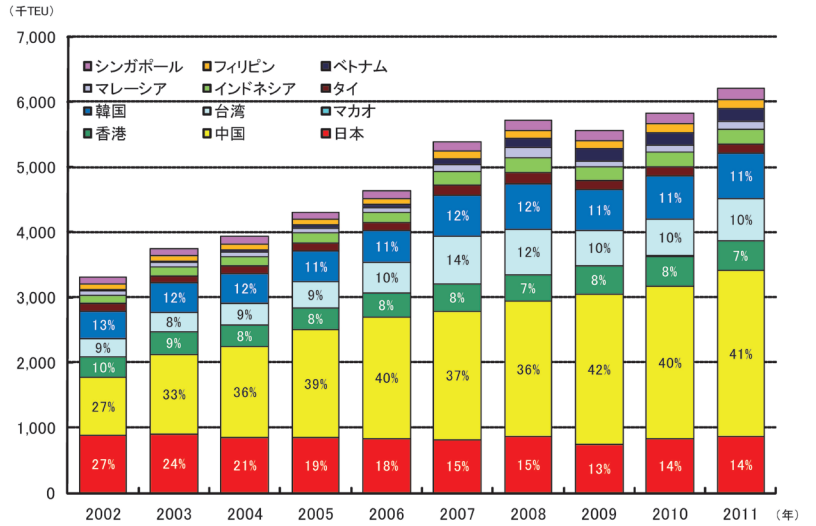
東航、西航ともに荷動きは増加したが、依然として、東航・西航の貨物量の格差は、東航２に対し西航１となっている。このため、北米からアジア方面への空コンテナの輸送や空コンテナが不足することによりアジアからの北米向け輸出貨物の輸送需要に円滑に対応できないなどの問題が引き続き船会社の大きな負担となっている。

図表Ⅱ－１－５　北米航路コンテナ荷動量推移

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）

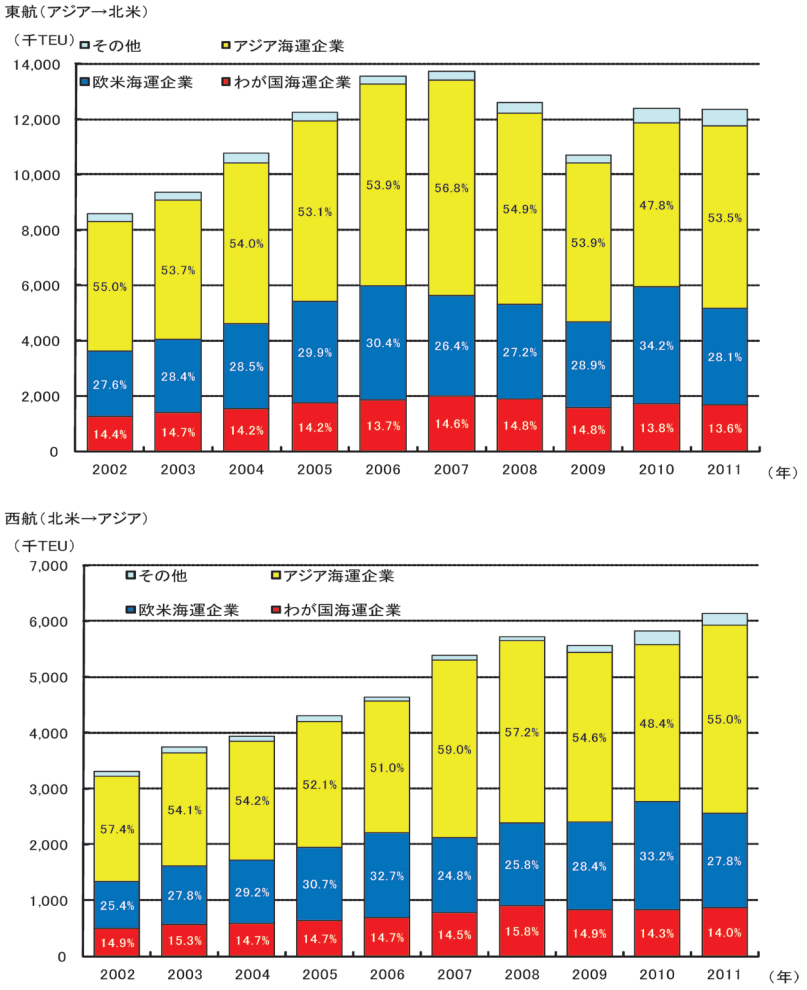


※2011年の数値は暫定値

（出典）　PIERS データを基に（財）日本海事センターがまとめた。

2011年の北米東航の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の 13.6%、他のアジア諸国の海運企業が53.5%、欧米の海運企業が 28.1%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



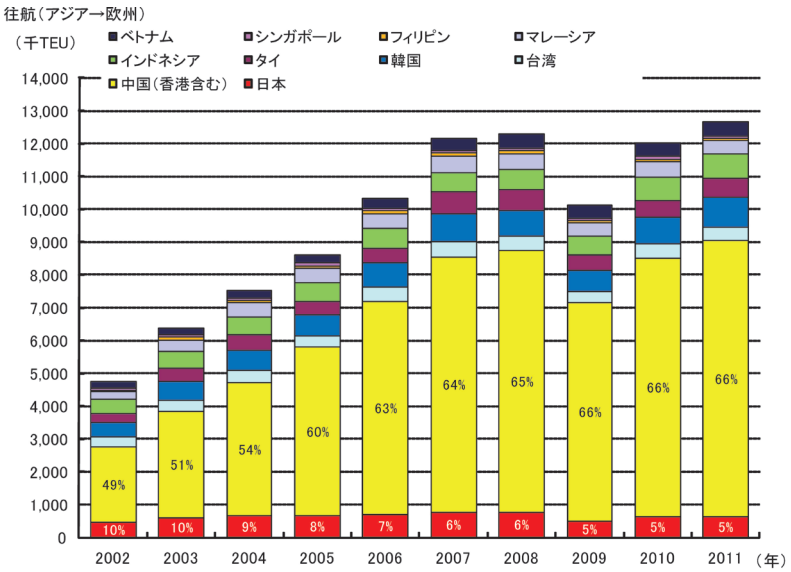
※2011年の数値は暫定値
（出典） PIERS データを基に（財）日本海事センターがまとめた。

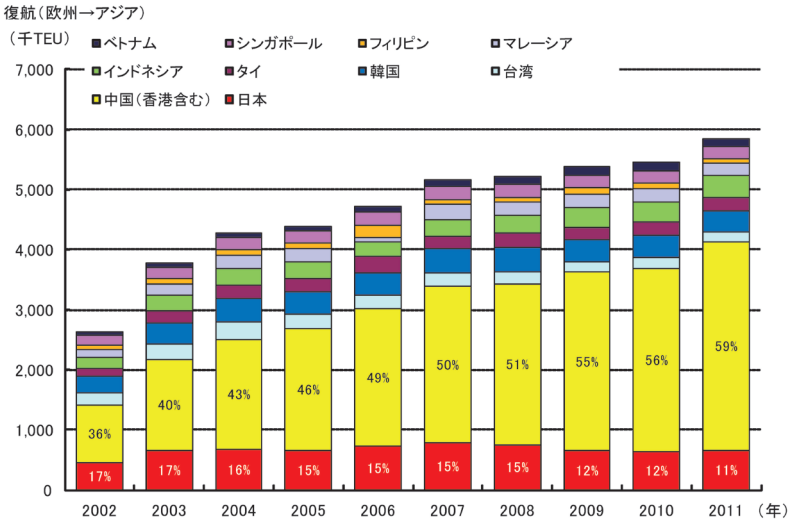
（b）欧州航路

2011年の往復航合計は18,530千TEU、そのうち約６割は中国往復貨物輸送である。

往復航別にみると、西航（アジア→欧州）が12,680千TEU、東航（欧州→アジア）が5,850 千 TEUとなっている。2008 年秋以降の世界的な景気低迷、急速なユーロ安の影響から、2009年前半にかけて輸送量は急落。同年後半から西航、東航とも荷動きが徐々に回復し、2011年前半も概ね好調に推移したが、同年後半は欧州経済の低迷により失速。

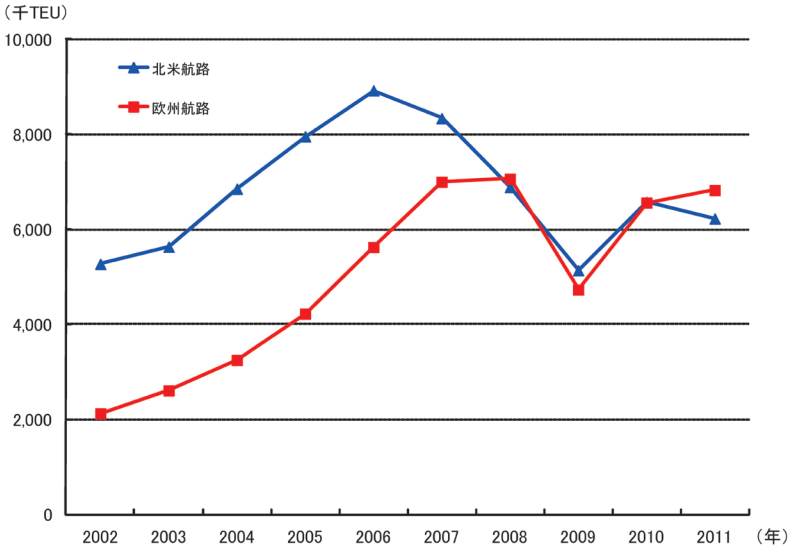
図表Ⅱ－１－７　欧州航路定期コンテナ荷動量推移





（出典）　Global Insight(株)「Navigator」より作成

図表Ⅱ－１－８ 北米航路・欧州航路の往航、復航のインバランス



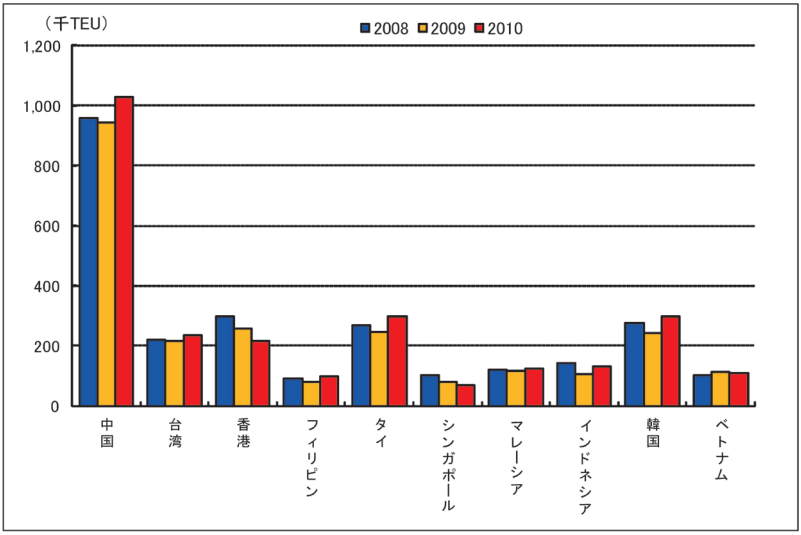
（出典） 国土交通省海事局作成。

(c) アジア域内航路

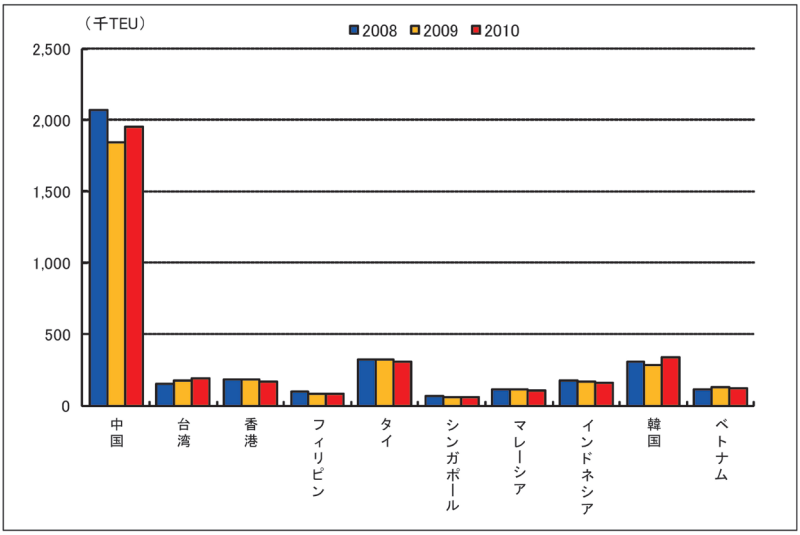
図表Ⅱ－１－９をもとに2010年のアジア域内の我が国発着貨物を見ると、輸出入ともに前年を上回り、発着合計で6,075千TEU（対前年比約６％増）であり、その約５割は日中間のものである。

図表Ⅱ－１－９　アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移

日本発



日本着



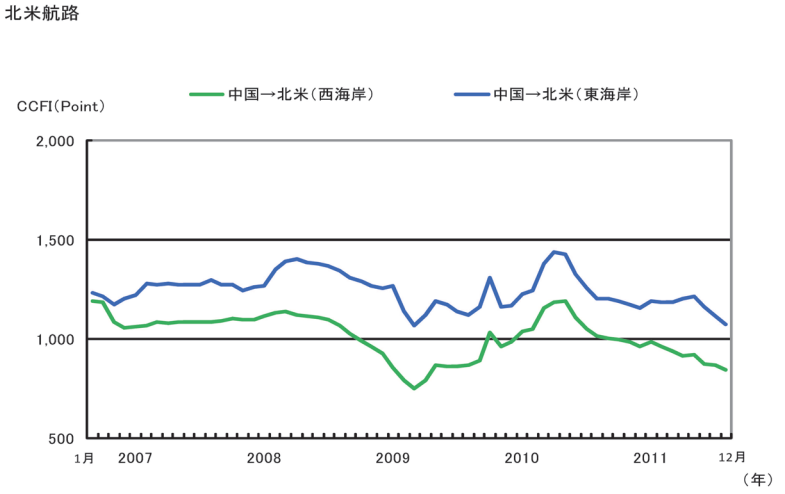
国土交通省海事局調べ

ii）市況

（a）北米航路

北米航路は、2006 年からの運賃を見ると、西海岸、東海岸とも1200 ポイント前後で比較的安定した推移を見せているが、2007年４月からの運賃修復で、北米内陸鉄道運賃のコスト高騰を補填するためにインターモーダル貨物の上げ幅が大幅に上がったため、西海岸と東海岸の差がより明確となっている。アジア発北米向け海上コンテナ荷動きは、右肩上がりに堅調に推移してきたものの、2008年９月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長が急速に鈍化。西海岸の運賃も2009 年７月に749ポイントまで下落。定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、2008年冬季以降、サービスの合理化を進めることとなった。2009年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。2010年春先には、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫。運賃は大きく改善されることとなり、西海岸は同年９月に1190ポイント、東海岸は同年８月に1439ポイントを付けた。2011年は船腹供給が増加したが、荷動きが伸び悩んだため、運賃は下落した。

図表Ⅱ－１－10 北米航路運賃推移



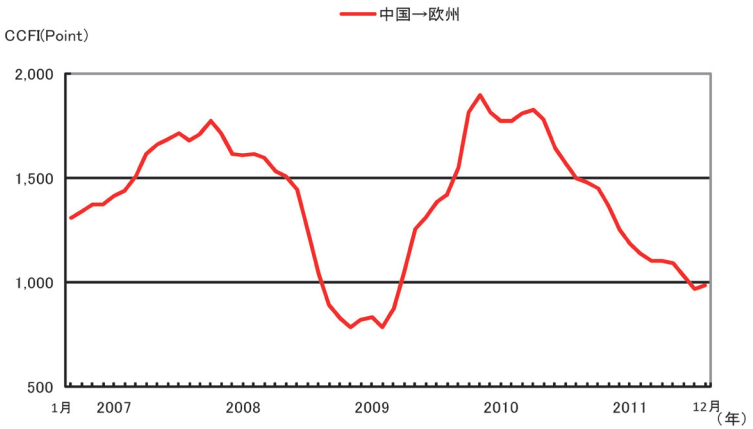
（出典）China （Export） Containerized Freight Index より作成
※1998年１月１日＝1,000point

（b）欧州航路

欧州航路は、2007 年にアジア発欧州向け海上コンテナ荷動きが前年比16.7％増の12,127千TEUと過去最高を更新したことを受け、年初から船腹需給の逼迫状態が続き、荷主がスペース確保を優先したことから運賃が高騰。2008年２月に1776ポイントを付けた。しかし、同年９月の米国発の金融危機に端を発した世界同時不況により荷動き成長は急速に鈍化。一方で大型コンテナ船の竣工が相次いだこともあり、運賃の軟化が進み、2009年３月には788ポイントを付け、１年で1000ポイント以上下落することとなった。このため、定航船社は、極めて厳しい航路経営を余儀なくされ、2008年冬季以降、係船や減速運航などの合理化を進めることとなった。2009年の夏以降は、荷動きが徐々に回復し、定航船社の合理化策と相俟って、運賃も回復基調を示すこととなった。2010年に入り、定航船社が実施したスラックシーズンの冬季合理化策に反し、予想を超えて需要が増加したために船腹需給が逼迫。運賃は高騰し、３月に1897ポイントを付けた。2011年は低調な荷動きに加え、船腹供給過剰により運賃は下落した。

図表Ⅱ－１－11 欧州航路運賃推移

欧州航路



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

ⅲ）外航海運企業の動向

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

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

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

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

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

2008年秋の景気後退による荷動き急減と運賃下落の影響を受け、2009年には、多くの船社が巨額の赤字を計上し、CMA-CGM、Zim（イスラエル）、

ハパクロイドは銀行などによる資金支援を受けることとなった。また、MISC（マレーシア）が2010年１月１日付でアジア－欧州（地中海を含む）間のサービスから撤退し、グランド・アライアンスを脱退した。

2010年に入り、荷動き増加と運賃水準改善に加え、各社が合理化や減速運航の徹底などによるコスト削減を図った結果、海外主要船社の業績は急回復した。

2011年は船腹過剰状況による運賃の低迷や燃料油高騰等運航コストの上昇による航路環境の悪化により、MISCがコンテナ船事業からの完全撤退を発表し、2012年６月末で全サービスを休止。各社は欧州航路での採算改善に向け、MSCとCMA-CGM、グランド・アライアンスとザ・ニューワールドアライアンス、CKYHアライアンス（川崎汽船が参加）とエバーグリーン（台湾）等が次々と提携することを発表した。

図表Ⅱ－１－12 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

オペレーター	2011年末現在			
	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk Line（ﾃﾞﾝﾏｰｸ）	1	587	2,346,663	15%
MSC（ｽｲｽ）	2	394	1,917,593	13%
CMA-CGM(ﾌﾗﾝｽ)	3	331	1,251,233	8%
COSCO（中国）	4	143	629,606	4%
Hapag-Lloyd(ﾄﾞｲﾂ)	5	138	623,986	4%
Evergreen（台湾）	6	158	584,811	4%
APL（ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ）	7	126	549,628	4%
China Shipping Container Lines（CSCL,中国）	8	126	519,825	3%
Hanjin Shipping（韓国）	9	90	447,889	3%
商船三井	10	100	441,533	3%
Hamburg-Sud(ﾄﾞｲﾂ)	11	105	388,831	3%
日本郵船	12	94	388,420	3%
CSAV（ﾁﾘ）	13	87	358,510	2%
Orient Overseas Container Line（OOCL,香港）	14	78	347,135	2%
川崎汽船	15	75	325,355	2%
Zim Integrated Shipping Services（ｲｽﾗｴﾙ）	16	91	321,667	2%
Yang Ming（台湾）	17	78	317,873	2%
Hyundai Merchant Marine（HMM,韓国）	18	52	273,515	2%
Pacific International Lines（ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ）	19	125	252,144	2%
UASC（中東湾岸6ヶ国）	20	53	228,344	1%
上記20社 計	－	3,031	12,514,561	82%
その他	－	2,025	2,804,189	18%
合計		5,056	15,318,750	100%

出典：MDS2012年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

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

オペレーター	2011年末		ﾒﾝﾊﾞｰ船社
	隻数	TEU	
Grand Alliance	127	817,116	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL
CKYH ｱﾗｲｱﾝｽ	169	1,090,122	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin
The New World Alliance	127	781,431	商船三井 APL HMM
Maersk Line	137	1,075,190	－
MSC	110	956,288	－
CMA-CGM	86	683,813	－
Evergreen	58	345,559	－
CSCL	36	268,630	－

備考：1. アライアンスの船腹量は、ﾒﾝﾊﾞｰ船社がｱﾗｲｱﾝｽ枠外で運航する場合を含まない。
2. アライアンスとは別にオペレーター間の共同配船がみられるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

出典：MDS2012年1月版をベースに日本郵船調査グループにて集計

ハ）外航不定期輸送

i）主要貨物の輸送動向（2010年）

原油は、世界の需要が停滞する中、中国が牽引し、中国への輸送量は２割増加した。鉄鋼石は、2008年秋からの世界同時不況の影響を脱し、先進国の鉄鋼需要が回復したため、日本への輸送量は増加。また、引き続き新興国の鉄鋼需要が増加したが、中国への輸送量は、輸入鉱石の高騰を受けて国産鉱石の使用を増やしたことから、前年比横ばい。石炭は、豪州等主要輸出国において粗鋼生産が回復し、豪州からの日本への輸送量は２割増加したが、中国への輸送量は、モンゴルからの陸上輸入が増加したため、海上荷動量は抑制された。穀物は、中国への大豆の輸送量が２割増加した。

図表Ⅱ－１－14　世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

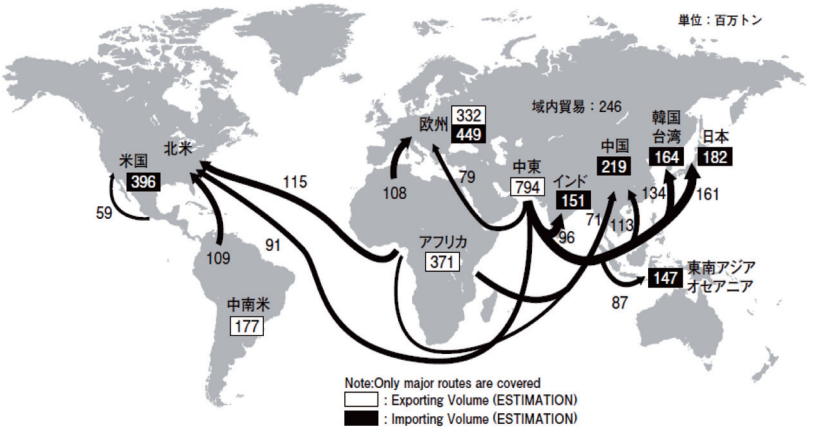
品目	主要トレード	荷動量		
		09年（百万トン）	10年（百万トン）	前年比
原油	中東 → 日本	163	160	−2.1%
	中東 → 米国	85	86	0.8%
	中東 → 中国	97	113	15.7%
鉄鉱石	豪州 → 日本	59	76	28.3%
	豪州 → 中国	267	275	2.9%
	ブラジル → 中国	145	153	5.4%
	ブラジル → 日本	25	37	47.6%
石炭	豪州 → 日本	101	118	16.3%
	豪州 → 中国	47	37	−22.0%
	インドネシア → 日本	32	31	−2.8%
	インドネシア → 韓国	33	40	18.6%
とうもろこし	米国 → 日本	15	15	1.5%
大豆	ブラジル → 中国	16	19	19.6%

（出典）商船三井　営業調査室　作成

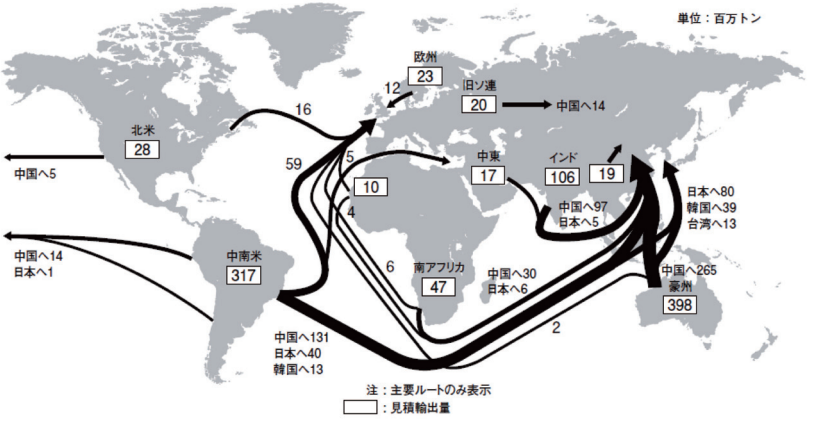
2010 年の主要航路における原油、鉄鉱石及び石炭の荷動きは図のとおり。

図表Ⅱ－１－15主要航路の荷動き（2010年）《原油・鉄鉱石》

（原油）



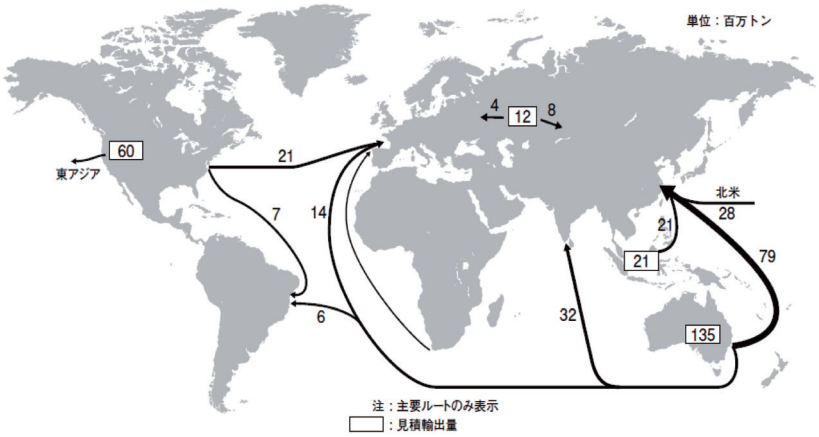
（鉄鉱石）



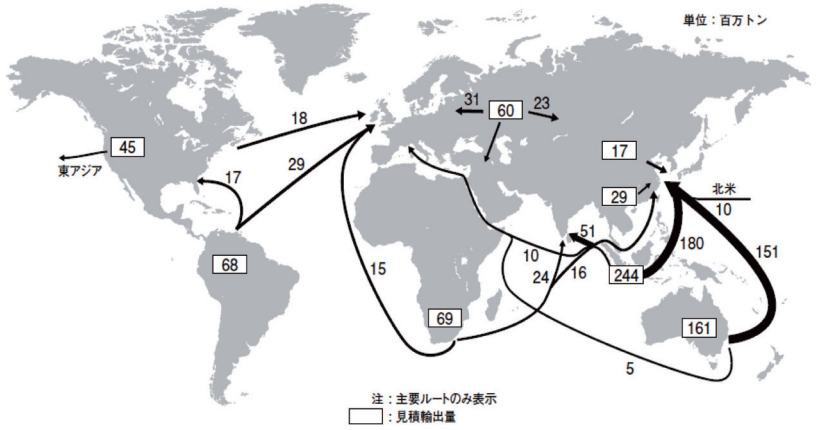
出所： NYK「2011 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shippig Markets」

図表Ⅱ－１－16主要航路の荷動き（2010年）《原料炭・一般炭》

（原料炭）

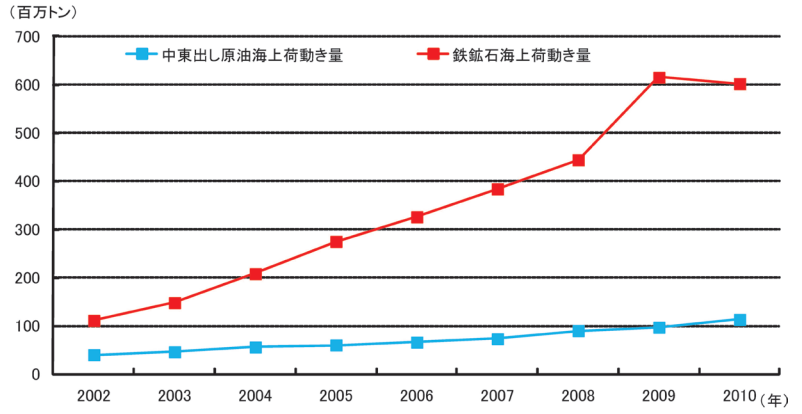


（一般炭）



出所： NYK「2011 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shippig Markets」

図表Ⅱ－１－17 中国向け原油及び鉄鉱石海上荷動き

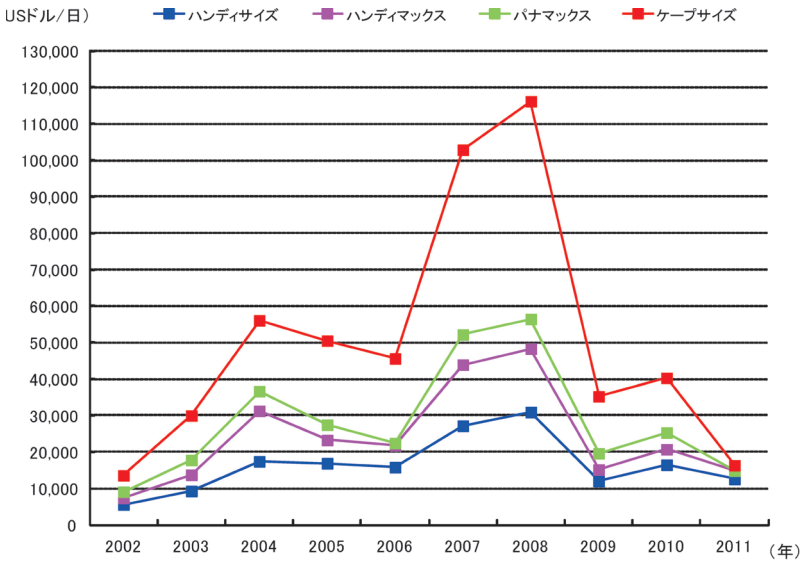


（出所）NYK "(2005-2011) Outlook for theDry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets"
"図解海運市況の回顧と展望"の2003年版～2004年版より海事局が作成

ii）市況

乾貨物の市況を定期用船料の推移で見ると、2003年から、中国などの新興国の原料需要増により、各サイズとも市況は堅調に推移。2008年６月には積載量15万重量トン級のケープサイズの日建て用船料が23万ドルを付け、過去最高を記録した。しかし、同年９月に起こったリーマンショック後の世界的な景気後退により、原料需要は減少し、市況も大幅に下落した。2009年以降、世界の景気回復のほか、中国など新興国の原料需要の増加により、海上荷動量は増加したものの、2010年の新造船竣工量が過去最大の水準となるなど、船腹過剰感が強まったことにより、乾貨物市況は低調に推移している。2011年は船腹過剰感に加え、前半は豪州、ブラジルにおける大雨、洪水被害で鉄鋼原料の荷動きが落ち込みケープサイズ市況が大幅に悪化した。

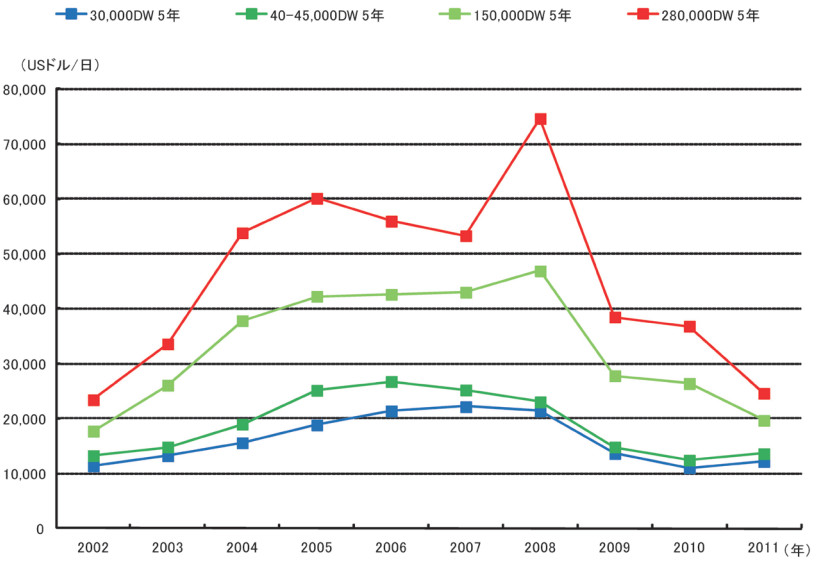
図表Ⅱ－１－18 乾貨物定期用船料推移



（出典） Marine net

タンカーの市況を定期用船料の推移で見ると、2008年に中国などの新興国の堅調な原油需要と船社がシングルハル・タンカーの解撤や減速航行を進めたことにより、船腹需給が逼迫し、積載能力15万重量トン級のスエズマックスや積載能力20万重量トン超級のVLCCなどの大型油送船の市況が高騰したものの、同年９月に起こったリーマンショック後の世界的な景気後退により石油需要は減少し、市況も大幅に下落した。2009年以降も、欧米の石油需要が回復しなかったことに加え、新造船の竣工圧力による船腹過剰感から、市況は低迷。2010年に入って、世界の景気回復と共に石油需要は順調に回復し、原油・石油製品の海上荷動量も増加したものの、船腹過剰感が解消されておらず、2011年は船腹過剰感に加え、欧州の金融不安などに伴う世界経済の減速により低調に推移し、複数の船社が既に破綻しており、減速航行や余剰船の解撤、プール運航等の対策に取り組んでいる。

図表Ⅱ－１－19 タンカー定期用船料推移



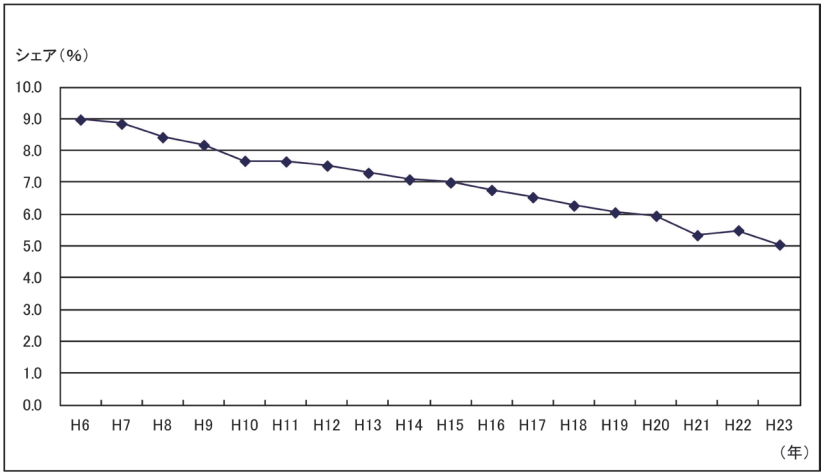
（出典） Marine net

② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ）我が国の海上貿易量の動向

平成 23 年の我が国の海上貿易量は、9 億 0,252万トン（対前年比 1.40.0％減）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、輸出が 1 億 4,980 万トン（対前年比 4.2％減）、輸入が 7 億 5,271 万トン（対前年比 0.8％減）と、重量ベースでは輸入に偏った構成である。（図表Ⅱ－１－21　我が国の品目別海上貿易量及び貿易額参照）（以下、貿易量、輸送量はすべて海上分である。）なお、23年の世界の海上荷動量における我が国の比率は、5.0％である。

図表Ⅱ－１－20　世界における我が国荷動量シェアの推移



（出典）国土交通省海事局調べ

（注）平成 23 年の値は推計値である。

図表Ⅱ－１－21　我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

（単位：1000トン、億円）

品目＼年		平成22年		平成23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		915,449	845,198	902,516	911,406	▲ 1.4
輸出	総計	156,408	438,135	149,802	434,010	▲ 4.2
	鉄鋼	42,031	34,813	39,923	34,802	▲ 5.0
	セメント	10,297	294	9,787	266	▲ 5.0
	機械類	13,310	140,738	13,623	148,026	2.4
	乗用自動車	5,762	78,875	5,347	69,302	▲ 7.2
	電気製品	1,398	40,118	1,379	40,313	▲ 1.4
	肥料	852	126	794	160	▲ 6.8
	その他	82,758	143,171	78,949	141,141	▲ 4.6
輸入	総計	759,041	407,063	752,714	477,396	▲ 0.8
	乾貨物計	471,440	255,488	456,934	285,261	▲ 3.1
	鉄鉱石	134,317	13,566	128,399	17,079	▲ 4.4
	石炭	184,560	21,107	175,239	24,592	▲ 5.1
	燐鉱石	310	61	502	104	61.9
	塩	7,567	536	7,036	381	▲ 7.0
	銅鉱	5,355	10,579	4,387	9,168	▲ 18.1
	ニッケル鉱	4,519	326	3,653	283	▲ 19.2
	ボーキサイト	1,158	83	992	63	▲ 14.3
	木材	7,128	3,000	7,383	3,154	3.6
	パルプ	1,839	1,297	1,912	1,312	4.0
	チップ	12,118	2,194	11,787	2,120	▲ 2.7
	小麦	5,476	1,460	6,214	2,158	13.5
	米	664	453	742	466	11.7
	大麦・裸麦	1,418	295	1,313	353	▲ 7.4
	トウモロコシ	16,188	3,463	15,285	4,264	▲ 5.6
	大豆	3,456	1,606	2,831	1,443	▲ 18.1
	その他	85,367	195,462	89,259	218,321	4.6
	液体貨物計	287,601	151,575	295,780	192,135	2.8
	原油	181,358	94,013	176,503	114,041	▲ 2.7
	LNG	70,008	34,718	78,532	47,872	12.2
	LPG	12,144	7,796	12,474	8,915	2.7
	重油	2,867	1,385	5,180	3,290	80.7
	その他	21,224	13,663	23,091	18,017	8.8

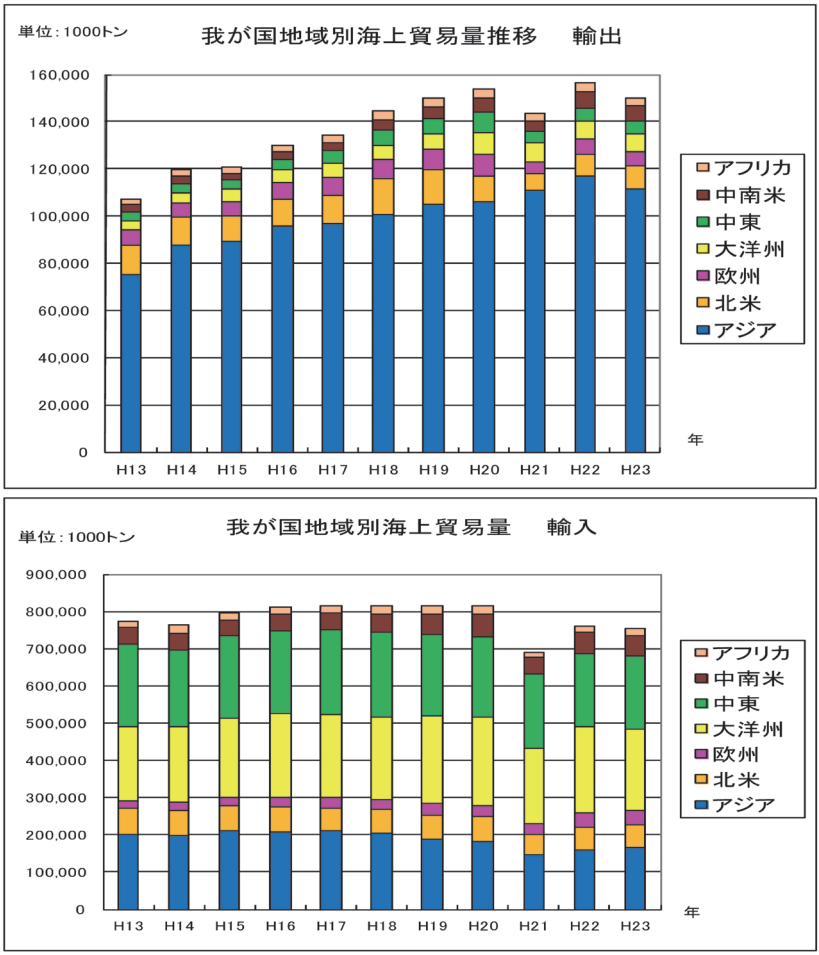
○財務省貿易統計を基に海事局作成

海上貿易量を地域的に見ると、輸出についてはアジア地域との貿易量は、平成 23 年は 1 億 1,158 万トン（対前年比 4.6%減）となった（輸出量全体に対するシェア 74.5%）。

また、北米向けの貿易量は、23 年は 947 万トン（対前年比 1.1%増）で、全体のシェアでは 6.3%となっている。

輸入については、23 年のアジア地域からの輸入量は1 億 6,467 万トン（対前年比 4.1%増）、北米からの輸入は 6,176 万トン（対前年比 1.6%増）となっている。

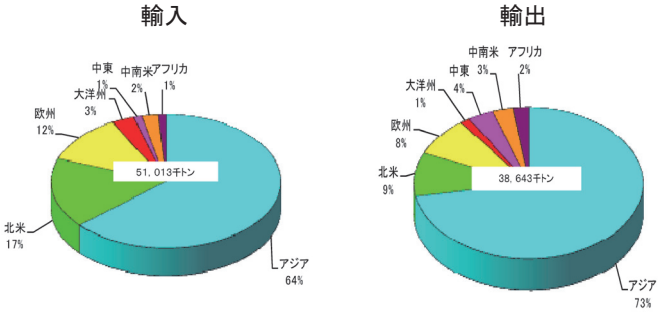
図表Ⅱ－１－22　我が国の地域別海上貿易量の推移



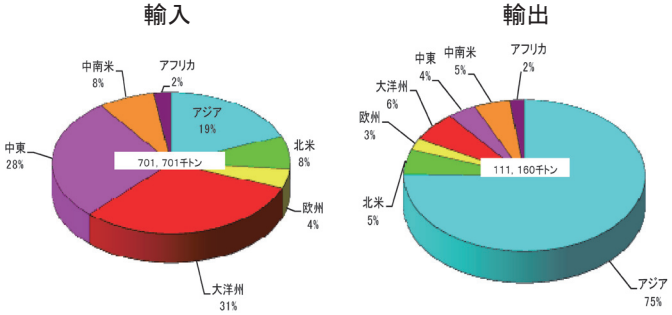
次に貨物の種類別に見てみると、コンテナ貨物は、輸出入ともアジア地域内との貿易が、それぞれ全体の半数以上を占め、最も多くなっている（図表Ⅱ－１－23参照）。

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

図表Ⅱ－１－23　我が国の海上貿易量　コンテナ貨物（平成23年）



図表Ⅱ－１－24　我が国の海上貿易量　不定期船貨物（平成23年）



ロ）我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成 23 年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送※の合計で 676 百万トン（前年比 17.5％減）となった。

輸出は、23 年は 35 百万トンと 22 年に比べ 21.0％減少し、積取比率（我が国発着の全海上輸送量のうち我が国商船隊による輸送量の割合）は、23 年は 23.6％と前年に比べ 5.0ポイント減少した。

輸入は、23 年は 375 百万トンと 22 年に比べ 19.5 ％減少し、積取比率は、23 年は 49.8％と 11.6 ポイント減少した。三国間輸送のシェアは、23 年は、22 年に比べ、重量ベースで 14.0％減少し、運賃収入ベースで34.7％減少した。

（※）三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

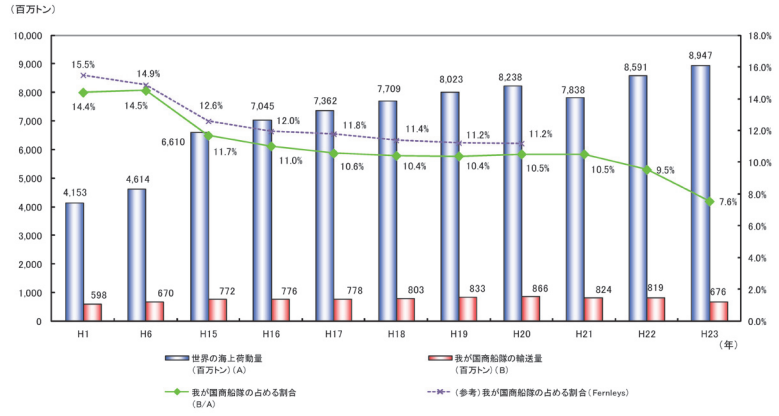
図表Ⅱ－１－25　我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

（単位：1000トン、億円、%）

	年	平成22年			平成23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	430	10,890	11,320	291	8,237	8,528	▲ 32.3	▲ 24.4	▲ 24.7
		60	1,172	1,232	19	939	958	▲ 68.3	▲ 19.9	▲ 22.2
	（うちコンテナ船）	123	8,318	8,441	84	7,497	7,581	▲ 31.7	▲ 9.9	▲ 10.2
		20	881	901	8	888	896	▲ 60.0	0.8	▲ 0.6
	不定期船	402	26,174	26,576	388	20,902	21,290	▲ 3.5	▲ 20.1	▲ 19.9
		195	2,854	3,049	160	2,399	2,559	▲ 17.9	▲ 15.9	▲ 16.1
	油送船	356	6,506	6,862	204	5,322	5,526	▲ 42.7	▲ 18.2	▲ 19.5
		26	290	316	13	147	160	▲ 50.0	▲ 49.3	▲ 49.4
	計	1,188	43,570	44,758	883	34,461	35,344	▲ 25.7	▲ 20.9	▲ 21.0
		281	4,316	4,597	192	3,485	3,677	▲ 31.7	▲ 19.3	▲ 20.0
輸入	定期船	649	18,916	19,565	613	16,407	17,020	▲ 5.5	▲ 13.3	▲ 13.0
		39	926	965	29	792	821	▲ 25.6	▲ 14.5	▲ 14.9
	（うちコンテナ船）	263	16,420	16,683	172	15,608	15,780	▲ 34.6	▲ 4.9	▲ 5.4
		21	844	865	15	770	785	▲ 28.6	▲ 8.8	▲ 9.2
	不定期船	21,610	276,769	298,379	25,374	218,836	244,210	17.4	▲ 20.9	▲ 18.2
		240	4,614	4,854	248	2,827	3,075	3.3	▲ 38.7	▲ 36.7
	油送船	19,702	128,252	147,954	12,900	101,015	113,915	▲ 34.5	▲ 21.2	▲ 23.0
		240	1,150	1,390	177	738	915	▲ 26.3	▲ 35.8	▲ 34.2
	計	41,961	423,937	465,898	38,887	336,258	375,145	▲ 7.3	▲ 20.7	▲ 19.5
		519	6,690	7,209	454	4,357	4,811	▲ 12.5	▲ 34.9	▲ 33.3
三国間	定期船	1,667	114,049	115,716	533	82,806	83,339	▲ 68.0	▲ 27.4	▲ 28.0
		110	8,238	8,348	53	4,580	4,633	▲ 51.8	▲ 44.4	▲ 44.5
	（うちコンテナ船）	1,667	113,553	115,220	533	82,670	83,203	▲ 68.0	▲ 27.2	▲ 27.8
		110	8,200	8,310	53	4,572	4,625	▲ 51.8	▲ 44.2	▲ 44.3
	不定期船	8,026	140,527	148,553	8,164	133,654	141,818	1.7	▲ 4.9	▲ 4.5
		183	3,187	3,370	213	2,672	2,885	16.4	▲ 16.2	▲ 14.4
	油送船	2,124	42,026	44,150	2,132	37,969	40,101	0.4	▲ 9.7	▲ 9.2
		24	636	660	25	534	559	4.2	▲ 16.0	▲ 15.3
	計	11,817	296,602	308,419	10,829	254,429	265,258	▲ 8.4	▲ 14.2	▲ 14.0
		317	12,061	12,378	291	7,786	8,077	▲ 8.2	▲ 35.4	▲ 34.7
合計	定期船	2,746	143,855	146,601	1,437	107,450	108,887	▲ 47.7	▲ 25.3	▲ 25.7
		209	10,336	10,545	101	6,311	6,412	▲ 51.7	▲ 38.9	▲ 39.2
	（うちコンテナ船）	2,053	138,291	140,344	789	105,775	106,564	▲ 61.6	▲ 23.5	▲ 24.1
		151	9,925	10,076	76	6,230	6,306	▲ 49.7	▲ 37.2	▲ 37.4
	不定期船	30,038	443,470	473,508	33,926	373,392	407,318	12.9	▲ 15.8	▲ 14.0
		618	10,655	11,273	621	7,898	8,519	0.5	▲ 25.9	▲ 24.4
	油送船	22,182	176,784	198,966	15,235	144,306	159,541	▲ 31.3	▲ 18.4	▲ 19.8
		290	2,076	2,366	215	1,419	1,634	▲ 25.9	▲ 31.6	▲ 30.9
	計	54,966	764,109	819,075	50,598	625,148	675,746	▲ 7.9	▲ 18.2	▲ 17.5
		1,117	23,067	24,184	937	15,628	16,565	▲ 16.1	▲ 32.2	▲ 31.5

（出典）国土交通省海事局調べ
（注）1．各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
2．コンテナ船は定期船の内数である。
3．平成23年の数値は暫定値である。

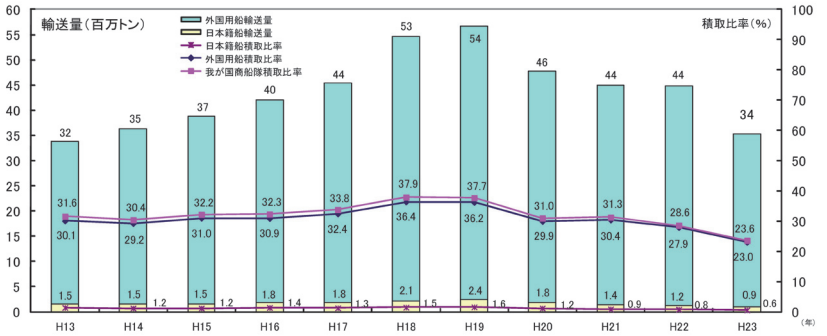
図表Ⅱ－１－26　世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送の推移



（出典）国土交通省海事局調べ
（注）1．世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より（平成23年の値は推計値）。
2．平成23年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

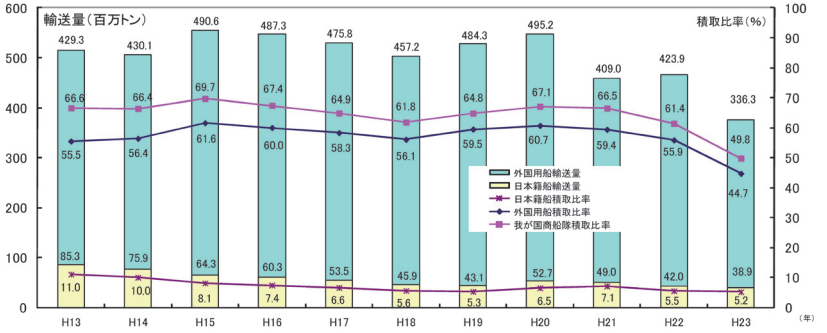
図表Ⅱ－１－27　日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率

(1)輸出



(出典) 国土交通省海事局調べ
(注) 平成23年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

(2)輸入



(出典) 国土交通省海事局調べ
(注) 平成23年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

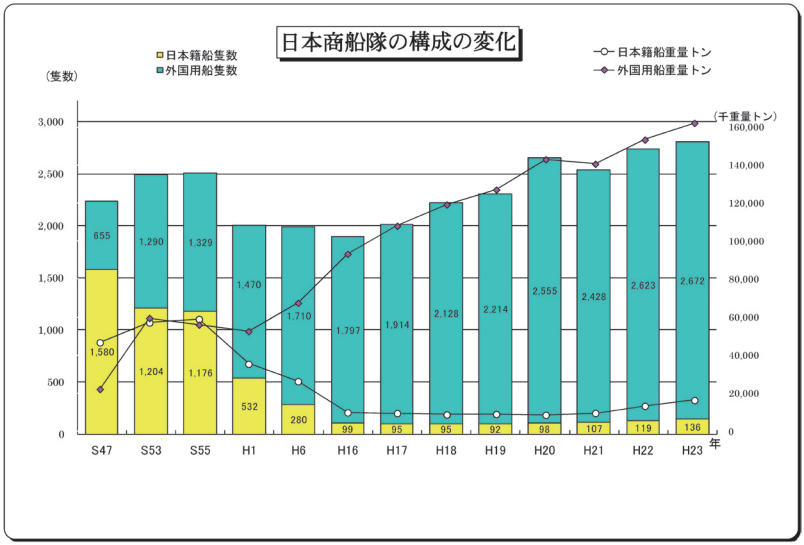
ハ）我が国商船隊の船腹量

平成23年の我が国商船隊（※）の船腹量は、2,808隻（対前年比66隻増）、重量トンベースで1億7,857万トン（同7.1％増）となった（図表Ⅱ－１－28 日本商船隊の構成の変化参照）。

我が国商船隊の日本籍船は136隻（対前年比17隻増）、重量トンベースで1,643万トン（同22.6％増）、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで4.8％、重量トンベースで9.2％となっている。なお、外国用船については2,672隻、重量トンベースで1億6,214万トンであった。

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

図表Ⅱ－１－28　日本商船隊の構成の変化



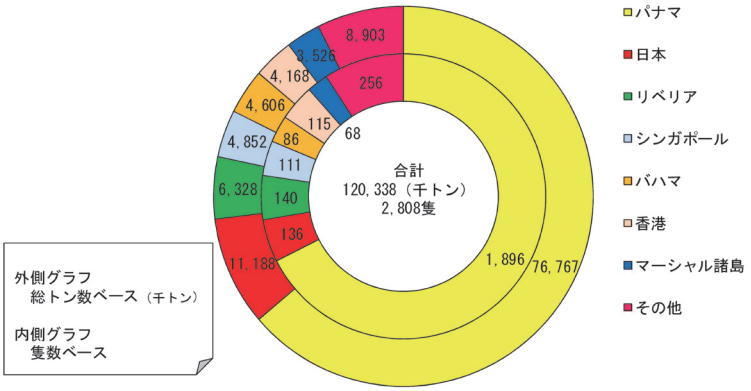
（出典）国土交通省海事局調べ

※平成 23 年 6 月末日現在

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

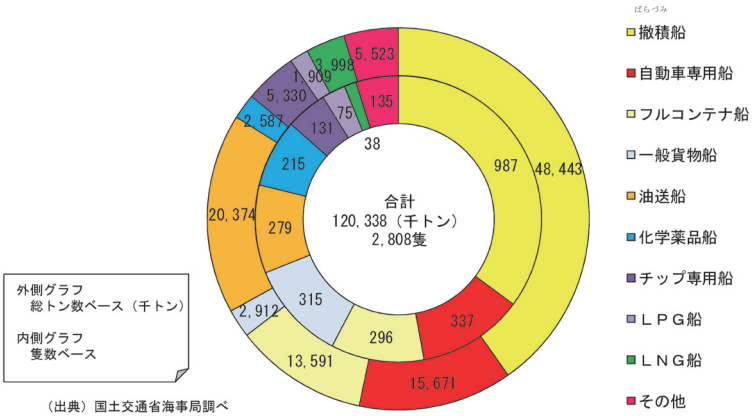
船種別では、総トンベースで多い順にみていくと、ばら積船911隻（商船隊全体に対するシェア33.2%）、4,648万総トン（同39.3%）、油送船289隻（同10.5%）、2,150万総トン（同18.2%）、自動車専用船329隻（同12.0%）、1,463万総トン（同12.4%）、フルコンテナ船279隻（同10.2%）、1,257万総トン（同10.6%）となっている（図表Ⅱ－１－29　我が国商船隊の船種別一覧参照）。

図表Ⅱ－１－29　我が国商船隊の船籍別一覧



（出典）国土交通省海事局調べ

図表Ⅱ－１－30　我が国商船隊の船種別一覧



（出典）国土交通省海事局調べ

③　我が国外航海運企業の現況

イ）平成23年度の海運大手３社の経営状況

ⅰ)概況

平成23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、米国経済の景気回復の遅れ、欧州の財政・金融問題等を背景に世界経済が低成長に留まる中、市況の低迷、円高、燃料油価格高騰等により事業環境が大変厳しかった結果、全体としては前年同期比で大幅な減収減益となった。営業収益は、2 兆 7,183 億円と 2,129 億円（対前年度比 7.3％減）の減収、また、営業費用については、2 兆 8,930 億円と 1,359 億円（同 4.9％増）の増加となった。

この結果、営業利益は、▲ 1,747 億円と 3,487 億円（同 200.4％減）の大幅減益、経常利益も▲ 1,315億円と 3,316億円（同 165.8％減）の大幅減益となり、当期純利益も、▲ 1,336 億円と2,344 億円（同 232.5％減）の大幅減益となった。

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

図表Ⅱ－１－31　損益状況推移

（単位：億円）

年度	営業収益	対前年度増減率(%)	営業費用	対前年度増減率(%)	営業損益	対前年度増減率(%)	経常損益	対前年度増減率(%)	税引後当期利益	対前年度増減率(%)
22	29,312	18.2	27,571	6.4	1,740	254.5	2,001	393.4	1,008	280.3
23	27,183	▲ 7.3	28,930	4.9	▲ 1,747	▲ 200.4	▲ 1,315	▲ 165.8	▲ 1,336	▲ 232.5

○各社の決算資料をもとに海事局作成
(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ⅱ)主な部門収益

（a）定期船部門

定期船部門については、燃料油価格高騰や円高等によるコスト上昇、新造船の竣工による市況低迷の影響を受けたため、減速航海の拡大、サービス合理化等のコスト削減策を実施するが、営業収益は兆 9,864億円（対前年度比 13.4％減）の減益となった。

（b）不定期船・専用船部門

不定期船部門については、新造船の竣工により市況が低迷した。また自動車専用船部門も、東日本大震災及びタイ洪水の影響により完成車輸送が大幅に減少したことから、営業収益は1 兆 0,592 億円（対前年度比 3.1％減）の減益となった。

（c）油送船部門

油送船部門については、新造船の竣工による市況低迷の影響を受けたため、営業収益は 1,101億円（対前年度比 2.2％減）の減益となった。

図表Ⅱ－１－32　営業部門別営業収益推移

（単位：億円）

区分		平成22年度			平成23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	11,393	35.0	39.0	9,864	▲ 13.4	36.4
	不定期・専用船	10,934	19.4	37.4	10,592	▲ 3.1	39.1
	油送船	1,126	15.1	3.9	1,101	▲ 2.2	4.1
	計	23,453	26.3	80.3	21,557	▲ 8.1	79.6
賃借料		5,053	▲ 7.2	17.3	4,802	▲ 5.0	17.7
その他		712	4.9	2.4	738	3.6	2.7
合　計		29,218	18.3	100.0	27,096	▲ 7.3	100.0

〇各社の決算資料をもとに海事局作成
（注）端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ⅲ）為替変動の影響

平成23年度の海運大手３社の営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の比率は、前年に比べ、営業収益が減少し、営業費用の比率が増加したため、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は、12.0％となった。

また、23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 78.94円と前年度より 7.25円の円高となったことから、３社全体では、約 168億円の営業損益の赤字となった。

図表Ⅱ－１－33　営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

（単位：%）

区分	平成21年度	平成22年度	平成23年度
営業収益	81.9	84.4	83.1
営業費用	67.4	70.2	71.1
乖離幅	14.5	14.2	12.0

○各社の決算資料をもとに海事局作成

図表Ⅱ－１－34　対ドル為替変動の営業損益に与える影響

（単位：億円）

区分	平成22年度			平成23年度		
	実績額	為替変動にる影響額	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	29,312	▲ 1,985	286.7	27,183	▲ 2,068	285.3
営業費用	27,572	▲ 1,572	227.0	28,930	▲ 1,900	262.2
営業損益	1,740	▲ 413	59.7	−1,747	▲ 168	23.2

○各社の決算資料をもとに海事局作成
（参考）3社の実績平均レート　2010年度1ドル＝86.19円　2011年度1ドル＝78.34円
（注）為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益、費用について試算した額である。

ロ）平成24年度の海運大手３社の業績見通し

平成 24 年度の海運大手３社の業績見通しは、新興国を中心とした緩やかな景気回復による全体的な海上荷動きの回復が進むものと見込まれ、定期船・油送船の市況の緩やかな回復が予想されることから、23年度に比して増益を見込んでいる。

④　外国クルーズ及び外航旅客定期航路の状況

イ）我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2010年の世界のクルーズ人口は、約 2,100万 人となっており、我が国におけるクルーズ人口は世界全体の約１％を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国と比較すると極めて少ない数値にとどまっており、近年もほぼ横ばいの状況が続いている。また、世界のクルーズの人口は、1990年か

ら約4.6倍に増加している。

図表Ⅱ－１－35　　世界のクルーズ人口の推移

（単位：千人）

国名（又はエリア）	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
アメリカ	3,500	6,900	9,000	9,500	11,200	11,200	11,350	13,500	13,500	13,500
カナダ	150	300	300	300	300	300	300	500	770	770
イギリス	180	800	960	1,027	1,069	1,200	1,337	1,477	1,550	1,600
ドイツ	190	283	429	583	639	639	763	－	－	－
イタリア	－	250	250	353	514	514	640	－	－	－
フランス	75	223	250	250	233	252	252	－	－	－
その他欧州	180	325	325	325	325	901	967	3,175	3,175	4,175
オーストラリア	100	200	250	500	500	310	293	330	330	330
アジア（日本を除く）	75	800	600	600	600	600	600	600	600	600
日本	175	216	140	160	156	177	184	190	163	188
合　計	4,625	10,297	12,504	13,598	15,536	16,093	16,686	19,772	20,088	21,163

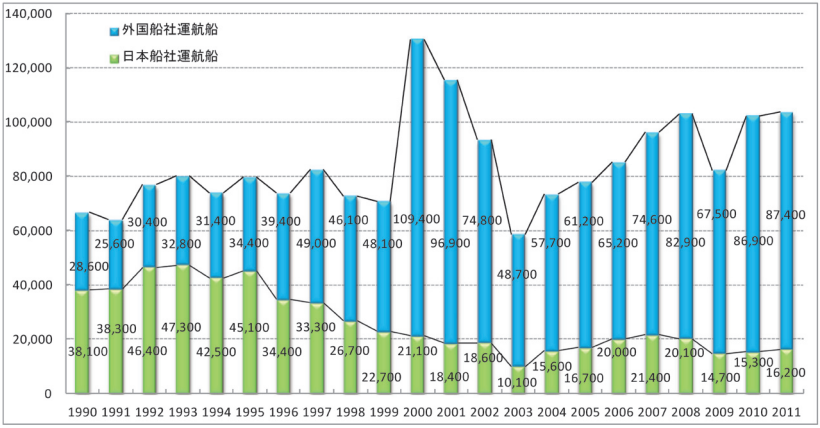
注1：DOUGLAS WARD「Cruising & Cruise Ships 2012」より引用
　2：日本の数字は国土交通省海事局調べ

ロ）我が国クルーズの利用者状況

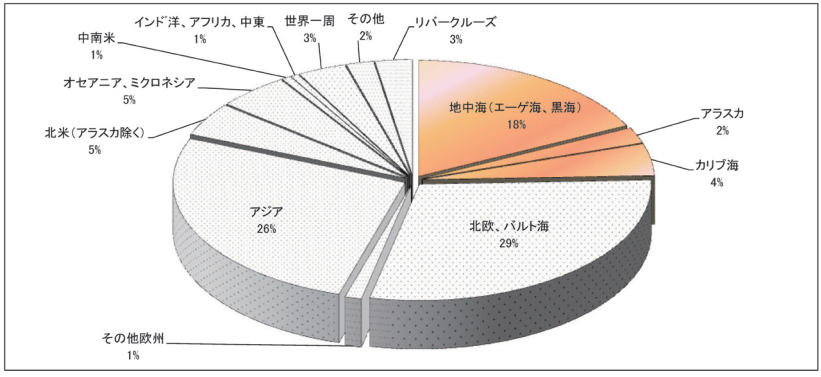
2011年の我が国のクルーズ人口※は、東日本大震災の影響が危惧されたが、約18.7万人となり、前年比約１％の減少に留まった。日本船社運航の外航クルーズ船利用者は約１.６万人、外国船社運航のクルーズ船利用者は約8.7万人となり前年比約1.4％増加している。エリア別シェアで見ると北欧・バルト海が約29％、アジアが約27％、地中海が約18％の順となった。

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

図表Ⅱ－１－36　外航クルーズ船乗客数推移（1990～2011年）



図表Ⅱ－１－37　外航クルーズエリア別乗客数シェア（2011年）



なお、外航クルーズ全体の人泊数は約85万人泊と昨年より減少、平均泊数は 8.3泊 と昨年より減少し、目的別に見ると、レジャー目的の利用者が約96%を占めている。

ハ）外航クルーズの振興

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

平成15年には、JOPAと（社）日本旅行業協会の協力により、「クルーズアドバイザー認定制度※」を創設、平成24年３月末までに全国で3,481名がクルーズアドバイザーに認定された。クルーズアドバイザーは、クルーズに対する相談や問い合わせに的確に対応するとともに、クルーズ商品の販売を通じてクルーズの魅力を広く紹介することにより、我が国のクルーズの振興に寄与することが期待されている。

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

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

※　平成23年の「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」受賞商品等

グランプリ：「飛鳥Ⅱ」 2011年世界一周クルーズ（郵船クルーズ㈱）

優秀賞：チャーター企画「ふじ丸」で航く 初夏と秋の日本一周クルーズ（㈱読売旅行クルーズ部）

優秀賞：「にっぽん丸」で航く 世界自然遺産推薦地「小笠原」クルーズ（㈱PTSクルーズ＆レジャー事業部）

優秀賞：「コスタ クラシカ」で行く アジアクルーズ済州島・上海クルーズ５日間（㈱H.I.S九州・中国営業本部）

特別賞：「ぱしふぃっくびいなす」で行く 青森港発着 利尻・礼文チャータークルーズ４日間（㈱JTB東北）

特別賞：「ぱしふぃっくびいなす」で行く！ 屋久島チャータークルーズ３日（沖縄ツーリスト㈱企画本部）

特別賞：「ふじ丸」チャーターによる東日本大震災被災者支援活動（㈱商船三井、ふじ丸乗組員一同）

ベストクルーズカップル：中尾彬・池波志乃夫妻

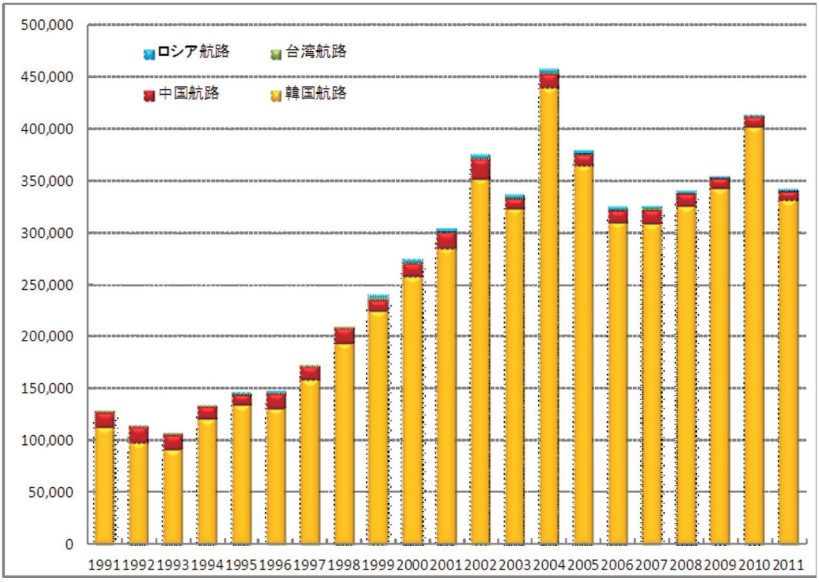
また、地方においては、クルーズ客船利用等を目的として、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄の５地区において、地方クルーズ振興協議会が設置され活動を行っている。これらの協議会では、船舶運航事業者、港湾関係者、観光事業者及び関係官庁等が会員になり、官民一体となって、外航クルーズ船の誘致及びクルーズ振興を通じた観光客の誘致方策等について検討を行っている。国土交通省と

しては、これまで各分野で推進してきた外航客船誘致や観光振興等の取組みをさらに進めるため、引き続き関係者と協力・連携をして、クルーズ振興を図ることとしている。

ニ）外航旅客定期航路の動向について

日本発着の外航旅客定期航路を利用した日本人乗客数は、約 34.2 万人と前年比約 17.2％減少した。特に、韓国航路は前年比約 17.6％減と落ち込みが目立っている。

図表Ⅱ－１－38　外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



図表Ⅱ－１－39　外航旅客定期航路の現況

外航旅客定期航路の現況

（平成24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	カメリアライン㈱	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル	日本	ジェットフォイル	毎日2～3往復
			ビートルⅡ世	日本	ジェットフォイル	
			ビートルⅢ世	日本	ジェットフォイル	
			ビートルⅤ世	日本	ジェットフォイル	
	未来高速㈱	韓国	コビー	韓国	ジェットフォイル	毎日2～3往復
			コビーⅢ	韓国	ジェットフォイル	
			コビーⅤ	韓国	ジェットフォイル	
	㈱大亜高速海運	韓国	ドリーム	韓国	高速船	週6往復
大阪～釜山	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
厳原・比田勝～釜山	㈱大亜高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週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	週7往復
			ビートルⅡ世	日本	ジェットフォイル	
			ビートルⅢ世	日本	ジェットフォイル	
			ビートルⅤ世	日本	ジェットフォイル	
厳原～釜山	未来高速㈱	韓国	コビー	韓国	ジェットフォイル	週6往復
			コビーⅢ	韓国	ジェットフォイル	
			コビーⅤ	韓国	ジェットフォイル	
神戸・大阪～上海	中日国際輪渡有限公司	中国	新鑒真	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
長崎～上海	HTBクルーズ㈱	日本	オーシャンローズ	パナマ	フェリー	週1往復
神戸～天津	天津津神客貨輪船有限公司	中国	燕京	中国	フェリー	週1往復
下関～青島	オリエントフェリー㈱	日本	ゆうとぴあ	パナマ	フェリー	週2往復
下関～蘇州(大倉)	上海下関フェリー㈱	日本	ゆうとぴあ4	パナマ	フェリー	週1往復(H21.10より旅客輸送休止)
境港～東海～ウラジオストック	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イーストアンドリーム	パナマ	フェリー	境港～東海：週2往復 境港～ウラジオ：週1往復
稚内～コルサコフ	ハートランドフェリー㈱	日本	アインス宗谷	日本	フェリー	年間28航海(6月～9月)

（注）1．国土交通省海事局調べ
　　2．運休中の航路は割愛した。

コラム；

飛んでクルーズ北海道

飛んでクルーズ北海道は、航空機とクルーズ船とを組み合わせて、にっぽん丸（商船三井客船㈱）が小樽港を起点として夏場に運航し、平成２３年で６年度目を迎えました。

小樽～利尻島（沓形港）～網走～礼文島（香深港）～小樽を周遊する３泊４日及び４泊５日のショートクルーズで北海道の景勝地・離島を巡るものとなっています。

また、小樽～利尻～網走（２泊３日）・網走～礼文～小樽（２泊３日）の片道乗船も可能（２コース）となっています。

～モニター参加者の感想文（一部抜粋）～

稚内市　藤山百合子様、中川節子様

親孝行になるかな？豪華客船に乗って・・と軽い気持ちで応募した今回の企画でした。私にとっては未知の世界だったので、送付していただいたクルーズガイドやインターネットで「にっぽん丸」について、少し理解したつ

もりでしたが想像を超えた感激でした。

１日目の夕食は洋食です。北海道の食材を沢山使用して素材の味が生きています。３食の他に、夜食やアイスクリーム、トウモロコシ、メロンなど用意されていましたが、とても食べきれるものではありません。

２日目の夕食は和食です。利尻から仕入れて来たであろう、うに丼もしっかりありました。一つ一つの食材が胸を張って、味がほころんでいるのがわかります。食後は「ソーランナイト＆ビンゴゲーム」。ビンゴゲームはやはり盛り上がります。今夜こそ、シアタールームに行こうと決めていたのですが、スケジュールの多さで諦めました。

忙しく充実した一日はあっと言う間に過ぎてしまい、明日はまだ行った事の無い知床岬。真っ赤な朝日で目が覚め、ゆっくりと知床岬・カムイワッカの滝・ウトロを通り網走が見え、ゆ～っくり・ゆ～ったりと網走港に着岸しました。”またご縁があれば”と別れを告げ、網走港に下りました。

365日 ～１年～は、あっという間に過ぎてしまいます。そんな日常のせわしさを開放してくれた３日間でした。時間を贅沢に使う洋上の旅。今度、東京へ行くときは「にっぽん丸」で『小樽発横浜行』ですね！！！

・・・・・これまでの乗船客数の実績・・・・・
○初年度目（平成18年度～２往復） 約 800人
○２年度目（平成19年度～３往復） 約1,200人
○３年度目（平成20年度～４往復） 約2,700人
○４年度目（平成21年度～４往復） 約2,800人
○５年度目（平成22年度～４往復） 約2,700人
○６年度目（平成23年度～４往復） 約1,580人
＊平成２３年度は、復路の網走乗船客数のダブルカウントは行っていない数字となっています。

（2）外航海運における主な取り組み

①　マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

イ）マラッカ・シンガポール海峡の重要性と同海峡が抱える課題

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

このため、我が国はマ・シ海峡の利用国として唯一、関係民間団体等を通じ、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理など、沿岸３カ国に対して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ところである。

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

ロ）国際的な協力メカニズムの創設と活動の開始

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

協力メカニズムに基づく航行援助施設基金に対して、我が国は、基金創設（平成21年）より、公益財団法人日本財団が各年予算の１/３を拠出しているほか、一般社団法人日本船主協会、石油連盟、一般社団法人日本損害保険協会、電機事業連合会、一般社団法人日本ガス協会、日本ＬＰガス協会の民間

団体も公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて各年50万米ドルを拠出している。我が国以外にも、基金創設よりアラブ首長国連邦、韓国、IMO、非営利団体である国際航行援助施設連盟（IFAN）（旧：中東航行援助サービス（MENAS））が資金拠出をしており、以降、中国、サウジアラビア、インドも資金拠出を行っている。

23年10月に開かれた第４回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、日本が行ってきている貢献などを説明し、基金の安定的な発展を図るためには、基金への拠出のあり方などについて今後とも継続的に検討を行うべきであると述べたところである。

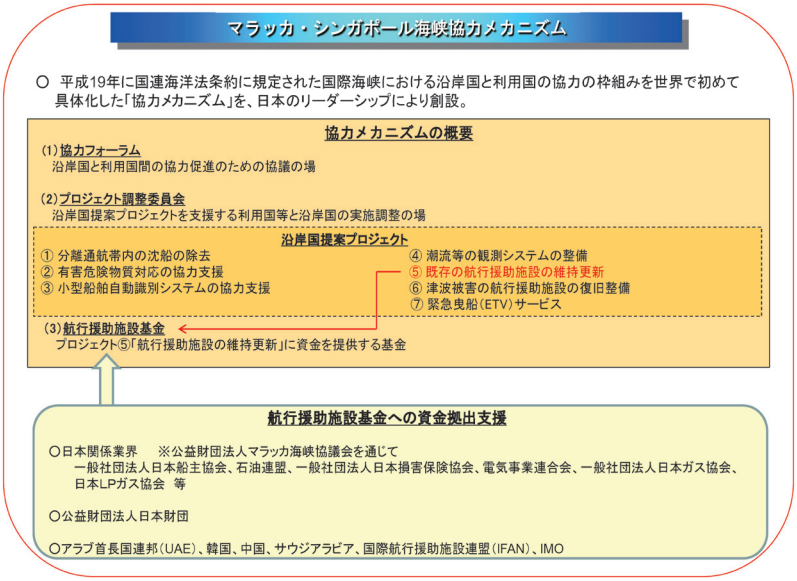
ハ）協力メカニズムのもとでの我が国の取り組みの方向性

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

同答申の趣旨を踏まえ、マ・シ海峡の第一の利用国である我が国は、これまでの長期にわたる協力の実績と、沿岸国との間で築かれた信頼関係を活かし、安全対策の支援協力において今後も国際的なリーダーシップを発揮することが必要である。すなわち、既存の航行援助施設の維持更新や平成23年度から新たに実施している航行援助施設の維持管理に係るキャパシティビルディングなど各プロジェクトへの支援や協力メカニズムへの参画等を通じて沿岸国への支援を継続するとともに、沿岸国と利用国間の利害調整など積極的に活動することとしている。また、協力メカニズムを有効に機能させるため、今後とも幅広い利用国に対して同メカニズムへの参加を促すこととしている。さらに、国内においても、これまで支援を実施してきた民間団体に加え、新たな民間支援者の拡大を促進すべく、関係方面に積極的に働きかけを行うこととしている。

（※１）：沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場
（※２）：沿岸国提案プロジェクト（下図参照）を支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
（※３）：航行援助施設の維持更新（下図プロジェクト５：）に資金を提供する基金

図表Ⅱ－１－40　マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム



②　海運をめぐる国際的動向

イ）マルチ及びバイの場を活用した海運交渉

ｉ）WTO（世界貿易機関）

現在WTOにおいては、2001 年 11 月に開催された第４回閣僚会議（カタール・ドーハ）における合意に基づき、新ラウンド（ドーハ開発アジェンダ）の貿易自由化交渉が行われている。サービス貿易分野の交渉は、リクエスト（自由化要求）・オファー（自由化約束）方式により進められており、2003年３月の各国の第１次オファー提出期限以降、主に二国間協議を通じて、実質的な自由化交渉が進められてきた。海運分野を含むサービス分野の自由化交渉は、農業分野等のモノの貿易自由化交渉等と併せた一括受諾（シングル・アンダーテイキング）の対象とされている。2010 年 11 月のG20サミット（韓国・ソウル）及びAPEC首脳会議（横浜）、並びに 2011 年１月の WTO 非公式閣僚会議（スイス・ダボス）において、新ラウンドの早期妥結を目指すことが確認され、2011年中の交渉妥結を目指し精力的に交渉を進めていたが、芳しい進捗が見られなかったことにより2011年中の妥結は見送りとなった。2011年12月に開催された第８回WTO閣僚会議の議長総括において、ドーハ・

ラウンド交渉の「新たなアプローチ」を模索する必要性について合意された。これを受けて、2012年１月に開催されたWTO非公式閣僚会議では、「新たなアプローチ」の具体的内容について議論がなされたが、具体的な合意には至らず、今後のジュネーブでの作業に委ねられることとなっている。

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、海運に関心の高いメンバーを集め、海運自由化推進国会合（通称、「海運フレンズ会合」）：日本、豪州、カナダ、中国、EU、香港、アイスランド、韓国、メキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スイス及び台湾の14カ国（地域）をメンバーとする）を主宰し、海運自由化に向けた議論を推進している。

※　「海運自由の原則」

海運事業に対する参入の自由を保証し、海上輸送に関して政府の介入による自国商船隊や自国籍船での輸送を優先させることなく、海運企業や輸送船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの考え方に基づく原則。

ⅱ）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、我が国は豪州、中国、韓国、EU等との間で交渉・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。

ⅲ）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。

2012 年 6 月には、第 35 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がタイ・バンコクにて開催された。同会合では、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」プロジェクトの継続実施の合意、②APEC全体として取り組んでいるサプライ・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に関するワークショップの計画の承認、③港湾を中心とした物流のボトルネック解消に関する最終報告書の承認がなされた。さらに、海事保安専門家サブ会合では、ISPSコード導入促進プログラムを中心に議論がなされた。

上記の「APEC海運政策研修」はAPECの事業予算を直接活用した第1回目の試みとして、2011年12月 6 日(火)～ 8 日(木)の日程で東京においてAPECメンバーのうち 9 カ国・地域（カナダ、中国、日本、パプアニューギニア、フィリピン、台湾、タイ、米国、ベトナム）から19名の海事当局政策立案者等の参加を得て開催された。

※　「ボゴール目標」

「先進国は遅くとも2010年までに、途上国は遅くとも2020年までに自由で開かれた貿易及び投資という目標を達成する」というもので、1994年11月にインドネシアのボゴール宮殿でのAPEC首脳会合で採択された。

ⅳ）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 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。

2012 年 4 月には、シンガポールにてCSG会議が開催され、同年 6 月には、米国・ワシントンD.C.にてUS-CSG会議が開催された。

これらの会議においては、米国におけるバラスト水地域規制問題、パナマ運河通航料値上げ問題など、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、米国のバラスト水地域規制に対してその実現可能性を質すとともに、実施する場合でもIMOでの審議状況との整合性を図るよう働きかけた。また、パナマ運河通航料値上げ問題に関して関係者の協調を促すなど、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

ロ）海運に関わる国際協力

インドネシア海運振興プロジェクト

インドネシアは約17,000の島々からなる島嶼国であり、ASEAN最大の人口（約２億４千万人：世界第４位）や豊富な天然資源を擁し、近年、著しい経済成長（2009 年：4.5%、2010 年：6.1%、2011 年：6.5%）を遂げており、我が国企業も多く進出している。同国においては、海運が人・物の輸送手段として重要な役割を果たしている一方で、海事産業の振興政策及び制度、船舶調達の経済力、技術力等の欠如により、安全性や経済性及び環境等の点について多くの問題を抱えたまま船舶を運航している場合が多い。

このため、同国からの要請に基づき、2002年より我が国主導で「内航海運及び海事産業マスタープラン策定調査」を行い、これを受けて、2006年から

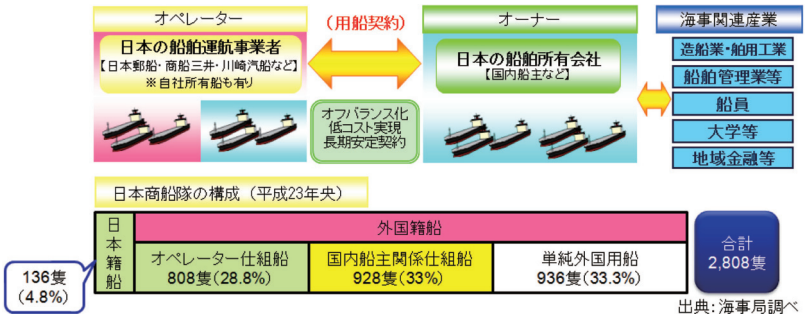
は長期専門家の派遣を含む技術協力プロジェクト「海運振興プロジェクト」を実施した。

以上により、資金調達が困難な同国の中小零細船主に対して、比較的低利で船舶を調達するための、我が国の援助を原資とした「公的船舶金融制度」と、船舶の安全性を確保して船舶の経済的価値を維持するための「船舶管理制度」をセットで提供するプロジェクトとして実を結んできており、派遣された専門家の助言等を得て、現在同国政府内で制度を構築するための準備が進んでいるところである。今後は、その制度実施に向けた国際協力を引き続き推進する予定である。

公的船舶金融制度は同国の造船所の設備の更新・増強にも活用されることになっており、同国の海事産業全体の振興が図られるとともに、物流の近代化、効率化を通じて同国の経済発展にも大きく寄与するものである。

（3）わ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３分の１にあたる928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。



出典：海事局調べ

① 税制措置

図表Ⅱ－１－41 ①外航海運への税制措置

事　　項	対　　象	特例措置の内容
船舶の特別償却	外航環境低負荷船	取得価格の 18%（※３）
買換え資産の課税の特例	圧縮記帳（※１）	譲渡差益の 80%
登録免許税の課税の特例	国際船舶（※２）	3.5／1000
船舶の特別修繕準備金	特別修繕費	3／4
固定資産税の課税の特例	外航船舶	課税標準　1／6
	国際船舶（※２）	課税標準　1／18
	外航用コンテナ	課税標準　4／5
トン数標準税制	認定事業者	みなし利益（※第Ⅰ部第１章第１（５）②参照）

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

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

※３　但し、外国籍船については16%。

図表Ⅱ－１－42 ②各国の外航海運における税制度比較

国　名	５年間の償却可能範囲（含特別償却率）	登録免許税又は登録料（※２）	固定資産税	トン数標準税制導入の有無
日本	61.3 (特別償却 18%含む)（※１）	100	課税	有
ノルウェー	53.00%	19.5	非課税	有
デンマーク	52.00%	47.8	非課税	有
ドイツ	76.00%	21.0	非課税	有
オランダ	100.00%	0	非課税	有

フランス	87.00%	0	非課税	有
イギリス	76.00%	0.5	非課税	有
アメリカ	84.00%	0.1	州により課税	有
シンガポール	100%	23.35	非課税	無
中国（香港）	100%	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「フラッギング・アウト」が加速され、また、外航海運に従事する日本人船員数の減少も進んだため、政府としては、日本船籍・日本人船員の維持・確保を図るべく、平成８年に「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する固定資産税や登録免許税の軽減措置（①参照）を講じている。

２．国内旅客輸送

（１）国内旅客輸送の現状

①　旅客船事業の現状

イ）旅客船事業の概況

旅客船事業は、平成 24 年 4 月 1 日現在、960事業者（対前年比 8 事業者減）によって 1,699 航路（対前年比 6 航路増）が経営され、これに就航している船舶は 2,287隻（対前年比 6 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及びフェリー航路事業については、事業者数、航路数、隻数とも減少しているが、旅客不定期航路事業については、事業者数、航路数、隻数ともに増加している。

図表Ⅱ－１－43　各航路事業の業種別概要数

区分	年	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	20	436	592	1,260
	21	432	573	1,235
	22	426	568	1,207
	23	424	571	1,197
	24	415	563	1,177
特定旅客定期航路事業	20	7	9	12
	21	7	9	12
	22	6	8	10
	23	6	7	8
	24	6	7	8
旅客不定期航路事業	20	526	1,048	1,094
	21	531	1,080	1,086
	22	532	1,095	1,064
	23	538	1,115	1,088
	24	539	1,129	1,102
計	20	969	1,649	2,366
	21	970	1,662	2,333
	22	964	1,671	2,281
	23	968	1,693	2,293
	24	960	1,699	2,287
うちフェリー航路事業	20	146	169	350
	21	152	177	338
	22	149	173	317
	23	147	171	306
	24	142	165	302

ロ）　輸送実績

平成 22 年度の輸送実績は、輸送人員で 8,505万人（対前年度比 7.7％減）、輸送人キロで30億383万人キロ（対前年度比2.3％減）となった。

図表Ⅱ－１－44　旅客輸送実績

（単位：百万人、百万人キロ、%）

区　　分	年度	輸送人員	対前年度伸び率	輸送人キロ	対前年度伸び率
一般旅客定期航路事業	18	89.6	▲ 4.7	3,631	▲ 6.2
	19	91.5	2.1	3,655	0.7
	20	89.4	▲ 2.3	3,363	▲ 8.0
	21	83.1	▲ 7.0	2,920	▲ 13.2
	22	76.8	▲ 7.6	2,872	▲ 1.6
特定旅客定期航路事業	18	0.1	▲14.1	1	▲11.9
	19	0.1	▲ 19.3	0	▲ 23.3
	20	0.1	▲ 6.8	0	▲ 8.5
	21	0.2	58.6	1	237.0
	22	0.2	17.7	2	140.5
旅客不定期航路事業	18	9.5	5.5	151	▲1.9
	19	9.2	▲ 2.7	178	18.0
	20	9.5	3.3	147	▲ 17.4
	21	8.9	▲ 6.3	152	3.4
	22	8.1	▲ 9.6	130	▲ 14.3
計	18	99.2	▲ 3.9	3,783	▲ 6.0
	19	100.8	1.6	3,834	1.3
	20	99.0	▲ 1.7	3,510	▲ 8.5
	21	92.2	▲ 6.9	3,073	▲ 12.5
	22	85.0	▲ 7.7	3,004	▲ 2.3

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3,922千台（対前年度比4.9%減）、乗用車・その他が 7,659 千台（対前年度比 7.3%減）となり、台キロではトラックが 870 百万台キロ（対前年度比 0.8%増）、乗用車・その他で 595 百万台キロ（対前年度比0.9%減）となった。

図表Ⅱ－１－45　自動車航送実績

（単位：千台、百万台キロ、%）

年度		トラック	対前年度伸び率	乗用車その他	対前年度伸び率	計	対前年度伸び率
18	台数	5,245	▲ 2.3	10,251	▲ 8.4	15,496	▲ 6.4
	台キロ	1,094	▲ 2.2	757	▲ 6.4	1,851	▲ 4.0
19	台数	5,072	▲ 3.3	9,992	▲ 2.5	15,064	▲ 2.8
	台キロ	1,055	▲ 3.6	722	▲ 4.6	1,777	▲ 4.0
20	台数	4,797	▲ 5.4	9,897	▲ 1.0	14,694	▲ 2.5
	台キロ	945	▲ 10.4	637	▲ 11.8	1,582	▲ 11.0
21	台数	4,122	▲ 14.1	8,258	▲ 16.6	12,380	▲ 15.7
	台キロ	863	▲ 8.7	600	▲ 5.8	1,463	▲ 7.5
22	台数	3,922	▲ 4.9	7,659	▲ 7.3	11,581	▲ 6.5
	台キロ	870	0.8	595	▲ 0.9	1,465	0.1

注）端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

ハ) 経営状況

旅客船事業全体の経営状況を見てみると、集計した航路数は前年度より７航路、営業収入は約２億円減少している。

営業損益及び経常損益については、前年度よりは赤字額が減少しているが、経常収支率は99.2%となり、依然として厳しい経営状況が続いている。

図表Ⅱ－１－46　旅客航路事業の収支状況の推移(航路損益)

（単位：百万円、%）

区　　分	年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
一般旅客定期航路事業	18	544	285,947	▲ 12,723	▲ 14,807	95.1
	19	503	282,841	▲ 13,174	▲ 14,841	95.1
	20	500	282,136	▲ 20,749	▲ 22,246	92.8
	21	527	239,400	▲ 4,259	▲ 4,732	98.1
	22	522	237,267	285	499	100.2
特定旅客定期航路事業	18	4	117	17	15	114.2
	19	4	113	18	16	116.6
	20	5	130	27	24	123.0
	21	7	252	12	10	104.1
	22	7	275	▲ 16	▲ 16	94.5
旅客不定期航路事業	18	687	24,754	▲ 15	22	100.1
	19	642	24,012	47	151	100.6
	20	665	23,054	▲ 349	▲ 351	98.5
	21	663	24,771	▲ 4,146	▲ 2,673	90.9
	22	661	26,706	▲ 2,620	▲ 2,664	91.0
計	18	1,235	310,818	▲ 12,721	▲ 14,770	95.5
	19	1,149	306,966	▲ 13,109	▲ 14,674	95.5
	20	1,170	305,320	▲ 21,071	▲ 22,573	93.2
	21	1,197	264,422	▲ 8,393	▲ 7,394	97.9
	22	1,190	264,249	▲ 2,354	▲ 2,183	99.2

（注）１．経営実態調査で報告のあった航路のうち無償航路を除く航路の航路損益を集計したものである。

２．端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

②　長距離フェリー事業の現状

イ) 長距離フェリー事業の概要

片道の航路距離が 300km 以上である長距離フェリー航路は、平成24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

平成23年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると、事業者の合併はあったものの、航路数、航路距離の増減はなかった。

また、輸送実績を見ると、航送台数は増加したものの、航送台キロ及び旅客輸送については減少している。

図表Ⅱ－１－47　長距離フェリー航路の輸送実績

（単位：千台、百万台キロ）

区分		平成22年度			平成23年度		
航路数		11 航路			11 航路		
航路距離		8,420 km			8,420 km		
就航隻数		35 隻			35 隻		
		（平成23年4月1日現在）			（平成24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	1,107	61.3%	1.6%	1,123	60.6%	1.4%
	乗用車・その他	703	38.7%	−0.4%	729	39.4%	3.7%
	計	1,809	100.0%	0.7%	1,852	100.0%	2.4%
	8トントラック換算計	1,402		1.0%	1,425		1.6%
航送台キロ	普通トラック	712	62.3%	0.2%	625	59.5%	−12.2%
	乗用車・その他	432	37.7%	0.9%	426	40.5%	−1.4%
	計	1,144	100.0%	1.4%	1,051	100.0%	−8.1%
	8トントラック換算計	895		1.4%	802		−10.4%
旅客	輸送人員	2,104	千人	−9.6%	1,939	千人	−7.8%
	輸送人キロ	1,171	百万人キロ	−6.5%	1,097	百万人キロ	−6.3%

（注）１．８トン換算は、乗用車2.5台を１台としたものである。

２．東日本大震災の影響により、一部において航路の変更が生じている。

３．速報値である。

ハ) 経営状況

平成23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、営業収入が約30億円増加し、営業損益は約34億３千万円、経常損益は約24億８千万円の黒字となった。

しかしながら、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、23年度末における財務状況は、図表Ⅱ－１－49のとおりである。

図表Ⅱ－１－48　長距離フェリー事業者収支状況（８社）

（単位：百万円、%）

区分	平成22年度	平成23年度	対前年度比
営業収入	126,249	129,219	102.4%
営業費用	123,671	125,788	101.7%
営業損益	2,578	3,432	―
経常損益	1,806	2,482	―
当期損益	507	891	―

（注）１．決算期が12月の2社を含む。

２．速報値である。

図表Ⅱ－１－49　長距離フェリー事業者財務状況（８社）

（単位：百万円、%）

区分		金額	構成比
資産	流動資産	31,635	22.1%
	固定資産	111,821	77.9%
	資産合計	143,456	100.0%
負債	流動負債	51,774	36.1%
	固定負債	61,050	42.6%
	負債合計	112,823	78.6%
純資産		30,633	21.4%
負債・純資産合計		143,456	100.0%

（注）１．決算期が12月の2社を含む。

２．速報値である。

③　離島航路事業の現状

イ）離島航路事業の概況

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は平成24年４月１日現在、242事業者によって300航路が経営されており、就航船舶は562隻（約20万総トン）となっている。

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

わっている。

図表Ⅱ－1－50　事業者経営形態

区分	民営	第３セクター	公営	合計
事業数	158	32	52	242

図表Ⅱ－1－51　就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
22	309	579	204, 674	353
23	307	578	200, 086	346
24	300	562	196, 538	350

ロ）輸送実績

平成23年度の旅客輸送実績は、輸送人員で4,198万人（対前年度比1.1 %増）、輸送人キロで10億2,890万人キロ（同1.3%増）となっている。

図表Ⅱ－１－52　離島航路の旅客輸送実績

（単位：千人、千人キロ、%）

年度	輸送人員	対前年度伸び率	輸送人キロ	対前年度伸び率
H20	47,220	▲ 3.3	1,170,082	▲ 4.9
H21	37,216	▲ 21.2	769,089	▲ 34.3
H22	41,977	1.1	1,028,901	1.3

ハ）経営状況

また、離島航路事業の経営状況は依然厳しく、平成22年度の経常収支率は、94.9%となった。

図表Ⅱ－１－53　離島航路の収支状況

（単位：百万円、%）

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
H20	86,870	▲ 16,201	▲ 16,311	84.5
H21	68,581	▲ 2,633	▲ 2,611	96.4
H22	69,071	▲ 4,204	▲ 3,843	94.9

ニ）小規模事業者の現状

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

図表Ⅱ－１－54　届出事業者数の推移

区　　分	18年4月	19年4月	20年4月	21年4月	22年4月	23年4月	24年4月
届出事業者	2,695	2,681	2,913	3,033	3,178	3,243	3,334

（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

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

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

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

図表Ⅱ－１－55　離島航路補助金交付実績等

（単位：百万円）

年　度	事業者	航路数	補助金交付金額
19	102 (101) (　1)	112 (111) (　1)	5,570 (5,569) (　　1)
20	109 (108) (　1)	119 (118) (　1)	7,081 (7,080) (　　1)
21	162 (96) (66)	106 (106) (74)	7,301 (5,496) (1,805)
22	115 (93) (22)	124 (102) (22)	4,771 (4,575) (　196)
23	109 (94) (15)	119 (104) (15)	6,000 (5,279) (　248)

（注）１．（　　）は内訳であり、上段は離島航路補助、下段はバリアフリー化建造費補助（平成21年度より離島航路構造改革補助）
２．平成19～21年度は補正予算額を含む
３．平成23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

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

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

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

24年度においては、地域公共交通確保維持改善事業の全体予算 332 億円のうち、離島航路事業として68億円を計上したところである。

②　旅客船のバリアフリー化の推進

イ）背景

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

こうした背景から、18 年６月 21 日にバリアフリー法が施行され、同法に

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

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

また、23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的方針

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

これまでの基本方針において旅客船は、平成22年までに、総隻数約 1,000隻のうち約 50％に当たる約 500隻（年間平均建造数が平均50隻より推計）をバリアフリー化されたものとする整備目標を掲げていたが、近年の旅客船事業の不振、燃料油価格の高止まり等の影響による費用負担増等により、使用船舶の建造が低迷していることから、23年３月末現在、753隻中136隻（18.1％）にとどまっている。

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

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

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

図表Ⅱ－１－56　国内旅客船のバリアフリー化

乗　船　口

乗船口にスロープを設置し、手すりを高低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よう空間を設けるとともに、手すりを設置しています。

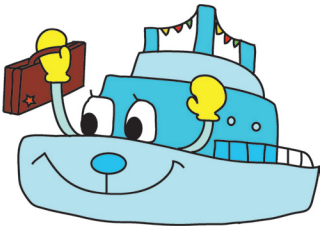
③　国内旅客航路の活性化

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

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

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

★船旅王子★



旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、23年10月にファムトリップ（体験航海）を開催し、船旅の具体的なイメージを今後の商品開発等に活用していくための貴重な機会を提供した。

24年度は、100選を活用して「船旅の魅力」を更に戦略的にＰＲすること、セミナーやファ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

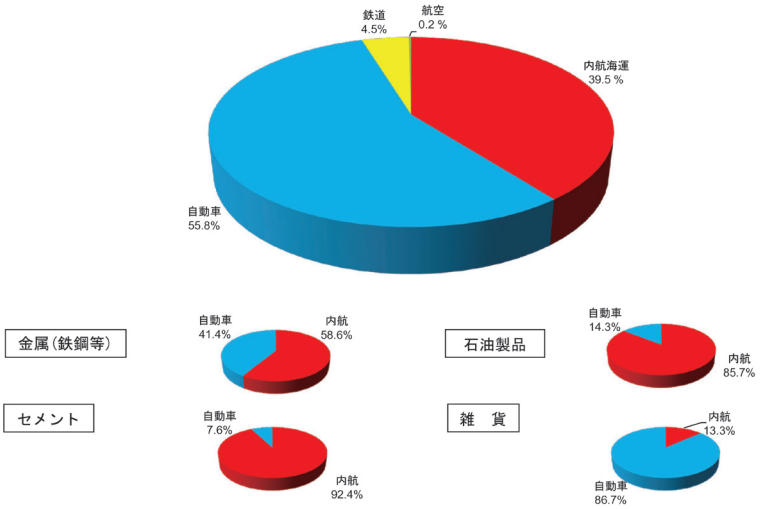
①　内航海運の概況

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 39.5％（平成 22 年度、トンキロベース）を担っており、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な、産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等については、その約８割を輸送している。

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

図表Ⅱ－１－57　輸送機関別シェア（平成22年度：トンキロベース）



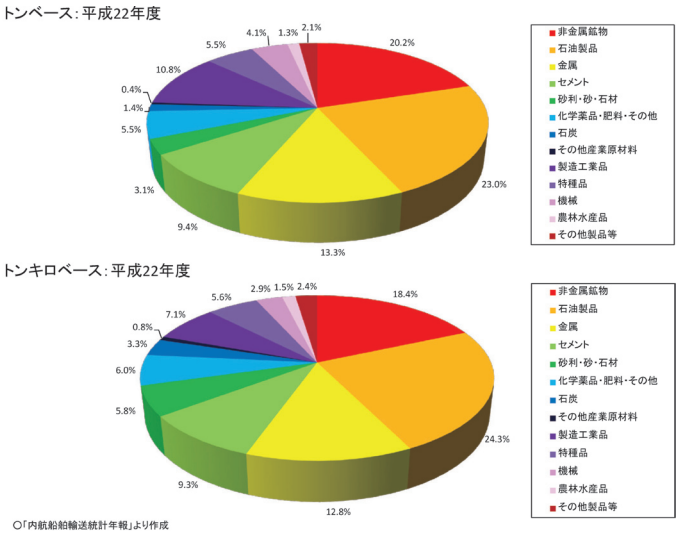
○　国土交通省資料より作成
（注）品目別輸送機関別シェアは、平成21年度の割合である。

図表Ⅱ－１－58　輸送機関別貨物輸送量の推移

年度	輸送量（万トン）					輸送活動量（百万トンキロ）					平均輸送距離（Km）			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
S45	37,665 (7.17)	462,607 (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
50	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
55	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,282 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
60	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
H2	57,520 (8.65)	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
7	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
12	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1075 (0.19)	576441 (100)	450	55	373	977
16	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
17	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
18	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
19	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)	580761 (100)	495	73	459	996
20	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
21	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
22	36,673 (7.34)	458,212 (91.76)	4,365 (0.87)	100 (0.02)	499,350 (100)	179,898 (39.50)	254,079 (55.79)	20,398 (4.48)	1,032 (0.23)	455,407 (100)	491	55	467	1,032

○　国土交通省資料より作成。
（注）①()は、輸送機関別のシェア（%）である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である。また、平成22年度からの調査・統計方法の変更に伴い、21年度以前の数値を遡及改定している。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内訳が一致し

図表Ⅱ－１－59　輸送品目別シェア（平成22年度）



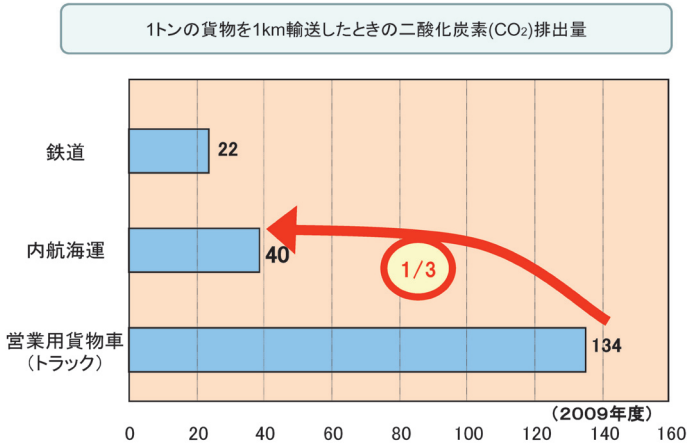
○「内航船舶輸送統計年報」より作成

内航海運は、１トンの荷物を１km運ぶ際の二酸化炭素（CO_2）排出量は、

営業用貨物車（トラック）と比較して約３分の１であるとともに、図表Ⅱ－１－61及び図表Ⅱ－１－62を見てもわかるとおり、平成21年度の従業員（内航船員）１人あたりの輸送トンキロは８年度と比較すると約１割増、また、22年度の１隻あたりの平均総トン数は６年度と比較すると約４割増となっており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れた輸送機関であるといえる。

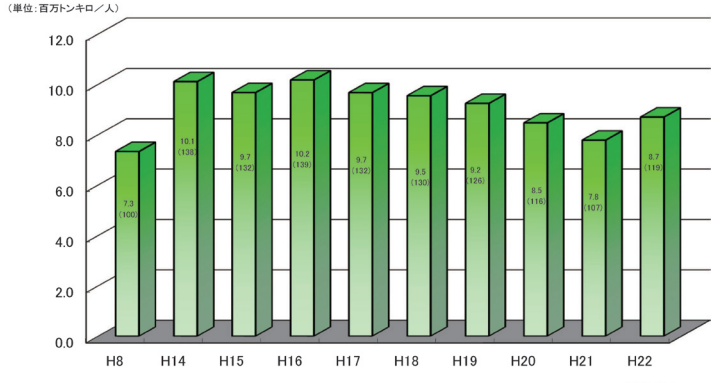
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ－１－60　輸送機関別のCO_2排出原単位（平成21年度）



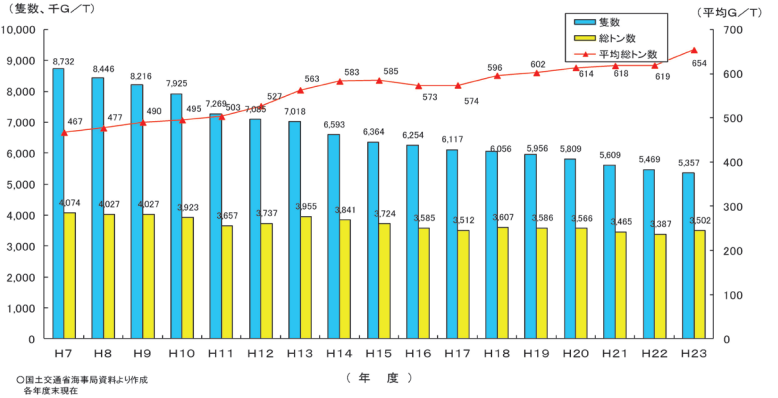
国土交通省資料より作成

図表Ⅱ－１－61　輸送効率性の推移



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

図表Ⅱ－１－62　内航船舶の推移



○国土交通省海事局資料より作成
各年度末現在

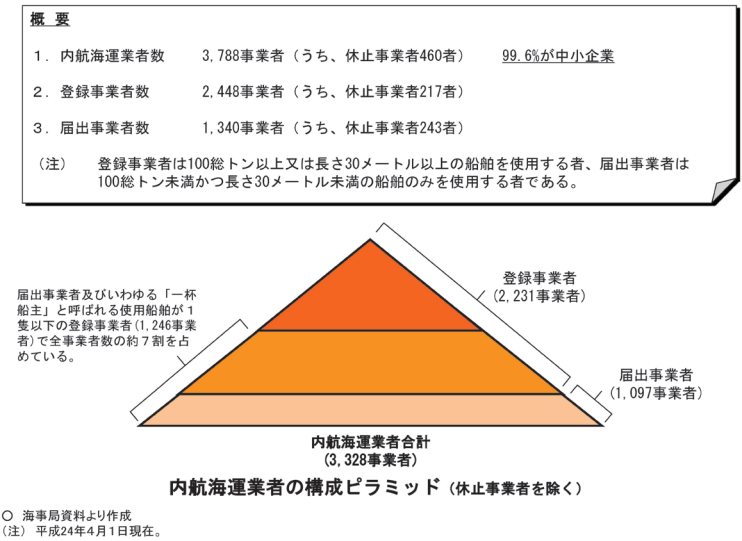
②　内航海運業者の現状

平成 24 年４月１日現在、登録事業者は2,448者、届出事業者は1,340者と

なっており、その99.6%が中小企業（資本金３億円以下または従業員300人以下の企業）となっている。

また、内航海運業法の改正による事業区分（内航運送業「オペレーター」と内航船舶貸渡業「オーナー」）の廃止後も、少数の荷主企業が特定オペレーターと元請運送契約を結び、その他のオペレーター及びオーナーは元請オペレーターの傘下で事業活動を営むといったピラミッド型の市場構造となっている。

図表Ⅱ－１－63　内航海運の事業構造



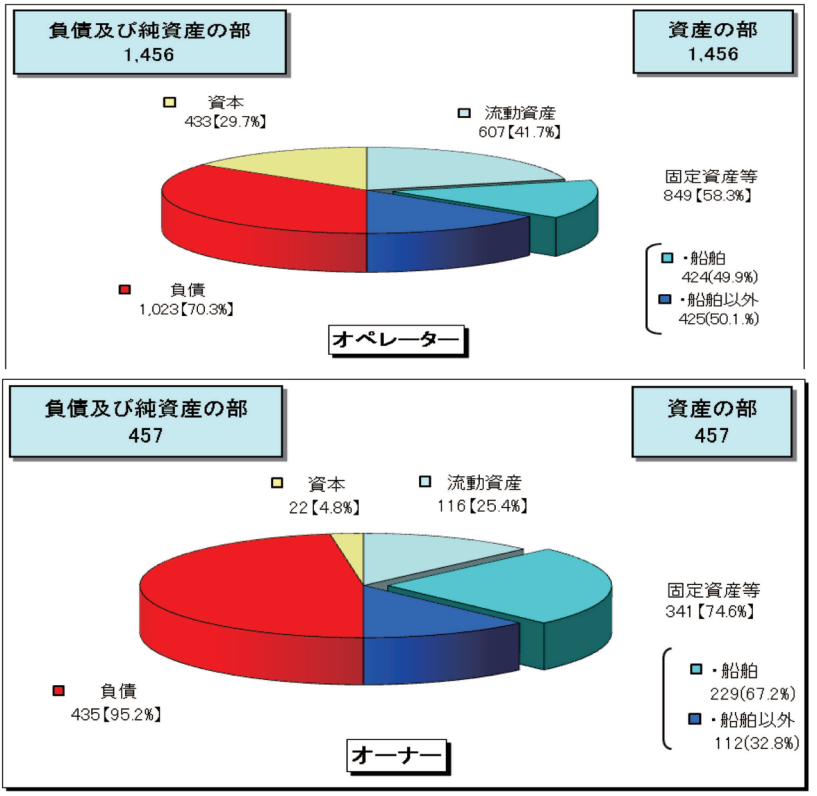
○ 海事局資料より作成
（注） 平成24年４月１日現在。

③　財務状況

平成 21 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58.3%、オーナーが74.6%であり、船舶等に依存した資産構成となっていること、②自己資本比率は、オペレーターが29.7%、オーナーが4.8%であり、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっていること等がわかる。

図表Ⅱ－１－64　内航海運の財務状況

（単位：百万円）



○国土交通省海事局資料より作成

注：【　】内は各部に対する割合

（　）内は固定資産等に対する割合

④　輸送動向・市況

平成 22 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7.5％増加している。 主要品目別（トンベース）では、石油製品は前年度比 0.8％減とほぼ横ばいだったものの、鉄鋼は同16.4％増、石灰石は同 13.8％増、セメントは同 7.1％増、石炭は同 50.1％増、砂利・砂・石材は同 14.8％増と全て

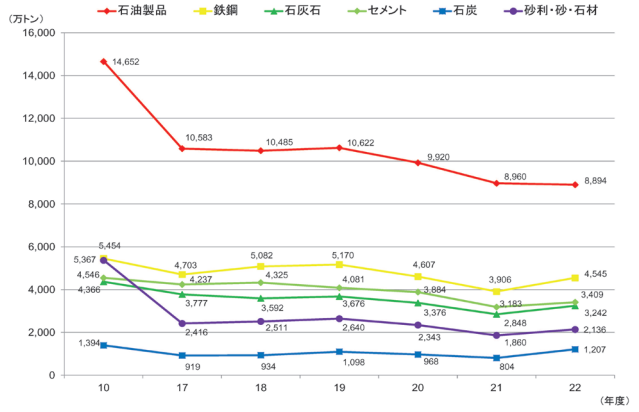
増加している。

図表Ⅱ－１－65　内航貨物輸送量の推移

年　度	輸送トン数（千トン）			輸送トンキロ（億トンキロ）		
		対45年度比	対前年度比		対45年度比	対前年度比
昭和45	376,647	100.0	－	1,512	100.0	－
50	452,054	120.0	90.2	1,836	121.4	95.4
55	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
60	452,385	120.1	100.5	2,058	136.1	98.0
平成2	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	111.1
7	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
12	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
14	497,251	132.0	95.6	2,356	155.8	96.4
15	445,544	118.3	89.6	2,182	144.3	92.6
16	440,252	116.9	98.8	2,188	144.7	100.3
17	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7
18	416,644	110.6	97.8	2,078	137.4	98.2
19	409,694	108.8	98.3	2,030	134.3	97.7
20	378,705	100.5	92.4	1,879	124.3	92.6
21	332,175	88.2	87.7	1,673	110.6	89.0
22	336,734	89.4	101.4	1,799	119.0	107.5

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。
（注）調査方法が昭和49年度から変更になったため、45年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

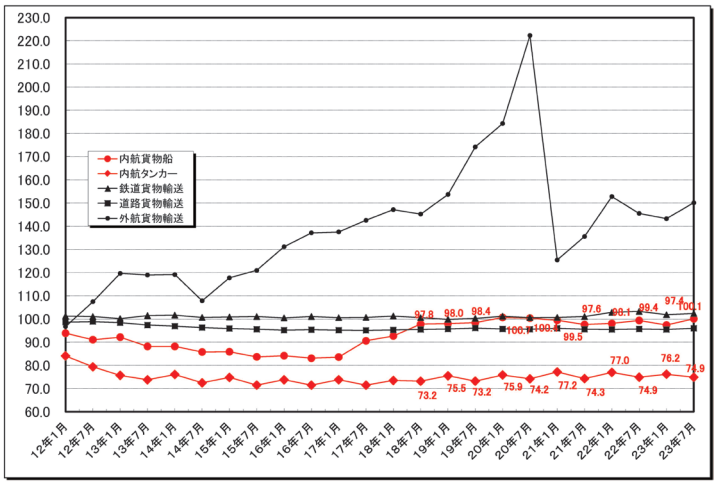
図表Ⅱ－１－66　主要品目別輸送量の推移



○　国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

一方、内航海運のサービス価格は、図表Ⅱ－１－67のとおり、国内景気の停滞や船腹過剰等によって長期間にわたり低迷を続けてきたが、内航貨物船については、17年後半から回復傾向となっている。ただし、内航タンカーについては、若干の回復傾向にあるものの、依然として低迷した状態が続いている。

図表Ⅱ－１－67　サービス価格推移（平成７年基準）



○平成7年（95年）平均＝100
○企業向けサービス価格推移（日銀調査）

平成 20 年秋以降、世界規模の景気低迷により先行きは依然として不透明であり、産業基礎物資を中心に貨物輸送量が急激していることから、引き続き経営に与える影響が懸念される。

⑤　内航船の現状

内航海運業者の所有する船舶の状況は、平成 24 年 3 月末現在で合計 5,357 隻（前年度比2.0％減）、3,502千総トン（前年度比3.4％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 79.8％を占めているが、総トン数ベースでは全体の25.1％となっている。一方、1,000 総トン以上の船舶は、 隻数ベースでは全体の 9.5％と少数ではあるが、総トン数ベースでは全体の62.7％と過半数を占めている。

船種別にみると、土・砂利・石材専用船を除き、各船種とも大型化が進んできており、24年 3 月末現在の 1 隻あたりの平均総トン数と14年 3 月末のそれとを比較すると、9.4％から39.1％の増加となっている。

図表Ⅱ－１－68　内航船の船型別船腹量

船型（総トン）	平成14年3月31日 隻数		総トン数		平成24年3月31日 隻数		総トン数	
100総トン未満	2,078	(30)	65,718	(2)	1,767	(33)	46,417	(1)
100総トン以上200総トン未満	1,647	(23)	288,311	(7)	977	(18)	170,914	(5)
200総トン以上300総トン未満	302	(4)	78,689	(2)	265	(5)	67,709	(2)
300総トン以上400総トン未満	287	(4)	101,197	(3)	196	(4)	68,678	(2)
400総トン以上500総トン未満	1,349	(19)	652,677	(17)	1,073	(20)	524,028	(15)
500総トン以上700総トン未満	397	(6)	265,115	(7)	221	(4)	143,516	(4)
700総トン以上1000総トン未満	274	(4)	232,843	(6)	348	(6)	284,359	(8)
1000総トン以上2000総トン未満	234	(3)	349,084	(9)	145	(3)	214,731	(6)
2000総トン以上3000総トン未満	161	(2)	436,132	(11)	72	(1)	195,340	(6)
3000総トン以上4500総トン未満	160	(2)	583,607	(15)	153	(3)	563,862	(16)
4500総トン以上6500総トン未満	77	(1.1)	402,782	(10)	60	(1)	308,726	(9)
6500総トン以上	52	(0.7)	498,384	(13)	80	(1)	913,474	(26)
合計	7,018	(100)	3,954,540	(100)	5,357	(100)	3,501,753	(100)
平均総トン数	563				654			

○国土交通省海事局調べ

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

2. (　　)は構成比(%)である。

図表Ⅱ－１－69　内航船の船種別船腹量

船　種	平成14年3月31日 隻数	総トン数		平成24年3月31日 隻数	総トン数	
その他貨物船	4,110	1,555,867	(379)	3,482	1,723,289	(495)
土・砂利・石材専用船	998	744,316	(746)	408	249,206	(611)
セメント専用船	185	446,150	(2412)	140	369,200	(2637)
自動車専用船	53	207,540	(3916)	20	96,168	(4808)
油送船	1,251	778,551	(622)	985	852,769	(866)
特殊タンク船	421	222,116	(528)	322	211,121	(656)
合　計	7,018	3,954,540	(563)	5,357	3,501,753	(654)

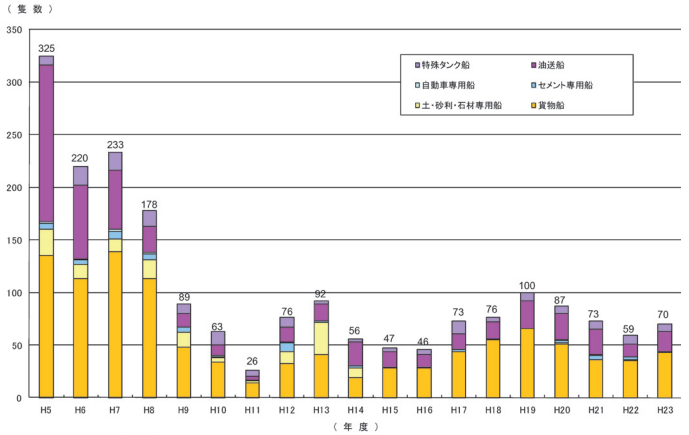
○国土交通省海事局調べ

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

2. (　　)は平均総トン数である。

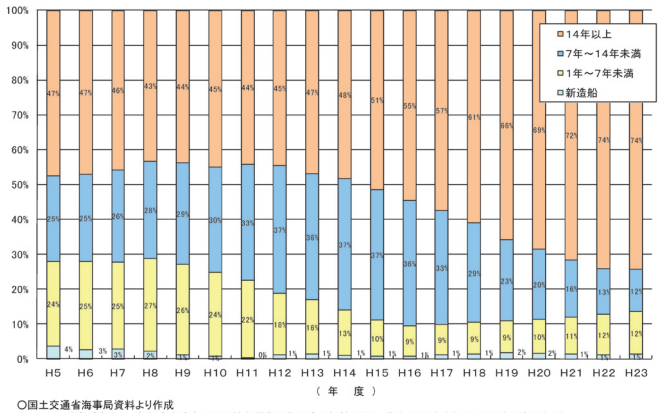
内航船舶の新造船隻数は、５年度には325 隻を記録したが、23年度はピーク時の約 22%に当たる70 隻であった。これは、輸送需要の低迷に加え建造船価格の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で、船齢 14 歳以上の船舶が内航船舶に占める割合（老朽船比率）は、11 年度の 44%以降上昇傾向にあり、23 年度末には全体の 74%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ－１－70　船種別新造船隻数の推移



○国土交通省海事局資料より作成
注：ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年を経過していないものをいう。

図表Ⅱ－１－71　船齢構成の推移



○国土交通省海事局資料より作成
注：ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業の者の使用船舶のうち、進水から1年を経過していないものをいう。

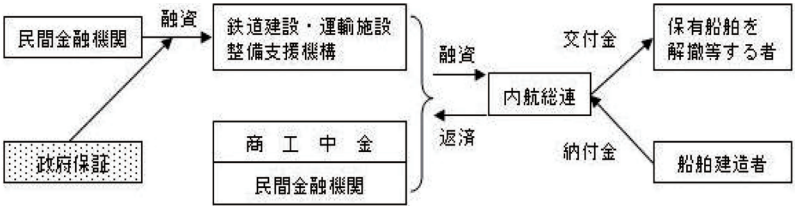
（2）内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

内航海運については、昭和41年から船腹過剰対策として実施してきたスクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、平成10年５

月、内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業を導入した。

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

図表Ⅱ－１－72　内航海運暫定措置事業の概要



実施状況は、交付金が1,744隻、206万対象トン、1,307億円、納付金が1,115隻、262万対象トン、853億円となっている（24年３月現在認定ベース）。

（３）鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度

①　制度の概要

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

・海上運送事業者の申込みに応じて、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同建造する
・竣工後、当該船舶を一定期間（おおむね耐用年数）共有し、鉄道・運輸機構は海上運送事業者に使用・管理させるとともに、海上運送事業者は、その対価として鉄道・運輸機構に対し使用料を共有期間を通じて支払う
・海上運送事業者が共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で機構の持分を買い取ることにより、海上運送事業者の100％所有船となる

等を内容とするものである。

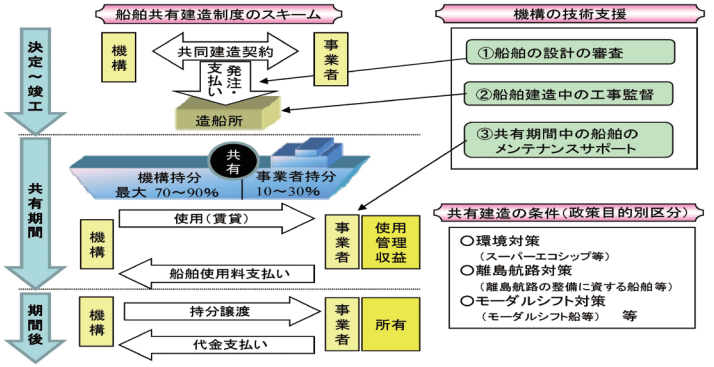
中小事業者が大多数を占める海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船の持分を直接所有するため原則として担保が不要であること、②

船種に応じて７～15年の長期の資金的支援が可能であること、③鉄道・運輸機構の技術支援が受けられること、等のメリットを享受できる。

すなわち、内航海運業は、大多数が中小事業者であり、一般に荷主等から受け取る運賃（用船料）水準が低いため、数億円から数十億円と高価な船舶の建造を行う際には、船舶以外の十分な担保または自己資金を求められるとともに、長期の資金的支援を受けることが困難な場合が多い。また、内航船舶は、航路や港の性状等に応じたオーダーメードで造られるため、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うことができる。

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

図表Ⅱ－１－73　船舶共有建造制度の概要



②　船舶共有建造制度を取り巻く現状

内航海運活性化による物流効率化のため、スーパーエコシップ等新技術を活用した船舶の普及促進が必要であることに加え、京都議定書の発効など地球温暖化対策の観点からモーダルシフトの促進が重要性を増していること、老朽船の増加に伴う代替建造需要の増加などにより、船舶共有建造制度を通じた良質な船舶の提供が急務となっている。

平成 23 年度における内航貨物船の新造建造量の約３割を機構共有船が占

める等船舶共有建造制度の必要性は依然として高い。

③　財務体質強化へ向けた取り組み

船舶共有建造制度を担ってきた鉄道・運輸機構の船舶勘定（現在、海事勘定）は独立行政法人の会計原則の下、財務体質強化への取り組みが求められたことから、平成17年度以降、５年間を重点集中改革期間として、未収発生防止、一般管理費削減等の諸施策を進めてきた。その結果、平成21年度末の重点集中改革期間終了時の目標であった債務超過の大半の解消及びその後速やかに債務超過から脱却することについては達成したところであるが、鉄道・運輸機構としては、引き続ききめ細かな債権管理によって未収金を回収しつつ、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するとともに、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に対する金利誘導の支援によって一定量の共有建造の確保等を図ることで海事勘定における繰越欠損金を着実に縮減するなど、財務体質の強化に向け、引き続き取り組んでいるところである。

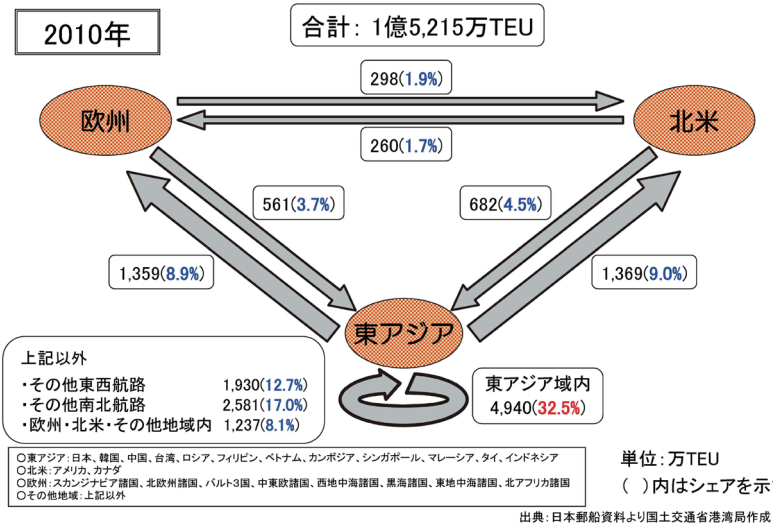
４．港運

（１）現状と分析

①　我が国港湾をめぐる現状

世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2010年は全世界合計で1億5,215万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が 558 万 TEU（世界の荷動量に占める割合は3.6%）、北米～東アジア間での荷動量が 2,015 万 TEU（同割合は13.5%）、欧州～東アジア間での荷動量が 1,920 万 TEU（同割合は12.6%）となっている一方、東アジア域内での荷動量は 4,940万TEU（同割合は32.5%）となっており、東アジアを中心としたコンテナ荷動量が世界のコンテナ荷動きにおいて非常に大きな地位を占めている。

図表Ⅱ－１－74　世界の国際海上コンテナ荷動量

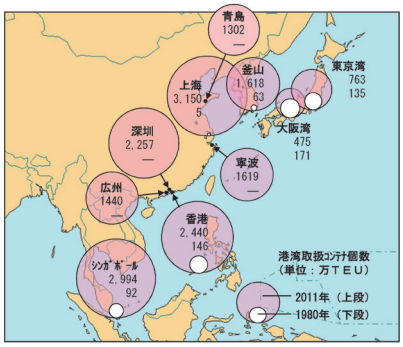


出典：日本郵船資料より国土交通省港湾局作成

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、1980年において神戸港は取扱量で世界第４位であったが、2010年において47位と急激にその地位は低下しており、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ25位となっている。これに対し、上位を上海港、シンガポール港、香港といったアジアの主要港が占めている。

図表Ⅱ－１－75　我が国の主要港湾の相対的地位の低下

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

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。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

（単位：万TEU）

1980年

	港　名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
⋮		
13	横浜	72
⋮		
16	釜山	63
⋮		
18	東京	63
・		
・		
39	大阪	25
⋮		
46	名古屋	21

2011年（速報値）

	港　名	取扱量
1 (1)	上海	3,150
2 (2)	シンガポール	2,994
3 (3)	香港	2,440
4 (4)	深圳	2,257
5 (5)	釜山	1,618
6 (6)	寧波	1,469
7 (7)	広州	1,440
8 (8)	青島	1,302
9 (9)	ドバイ	1,300
10 (10)	ロッテルダム	1,190
・		
・		
27(25)	東京	455
⋮		
40(36)	横浜	308
⋮		
47(48)	名古屋	255
⋮		
49(47)	神戸	247
⋮		
－(56)	大阪	(228)

※大阪港は上位50位以下のため順位不明

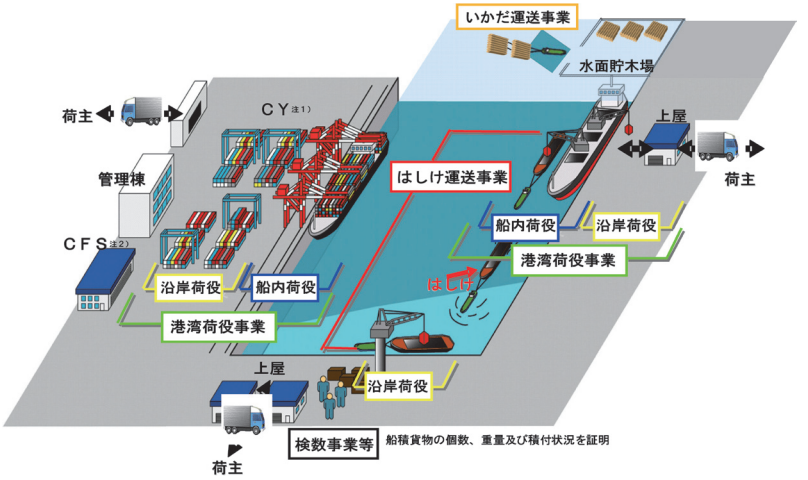
[注] 外内貿を含む数字
（ ）内は2010年の順位
大阪港については2010年の取扱量

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982
CONTAINERISATION INTERNATIONAL September 2011、March 2012をもと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－１－76　港湾荷役の作業形態



注１）　CY：コンテナヤード、注２）CFS：コンテナフレートステーション

平成 23 年３月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国 93 港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約88％と非常に高い。

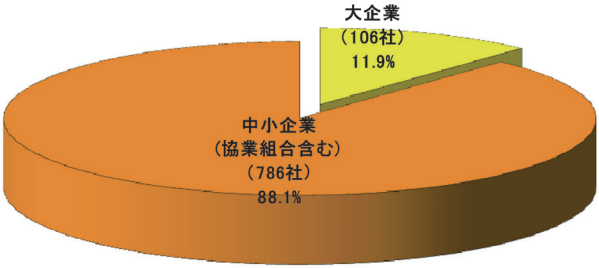
図表Ⅱ－１－77　港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	606	1,203	892
港湾荷役事業	945		
はしけ運送事業	150		
いかだ運送事業	42		
検数事業	7	32	
鑑定事業	15		
検量事業	23		

○国土交通省港湾局調べ（平成23年3月末日）

（注）事業者数は、各港湾毎（支店等含む。）の事業者数、純事業者とは全国（支店等を除く。）ベースの事業者数をいう。

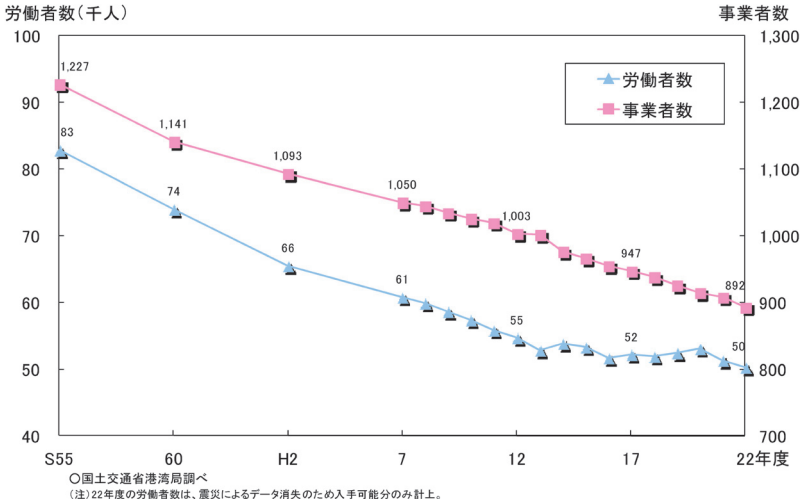
図表Ⅱ－１－78　港湾運送事業者の中小企業比率



○国土交通省港湾局調べ（平成23年3月末日）
（注）大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

また、港湾運送事業の労働者数については、平成22年度末において約5万人である。港湾運送事業の事業者数及び労働者数はともに減少している。

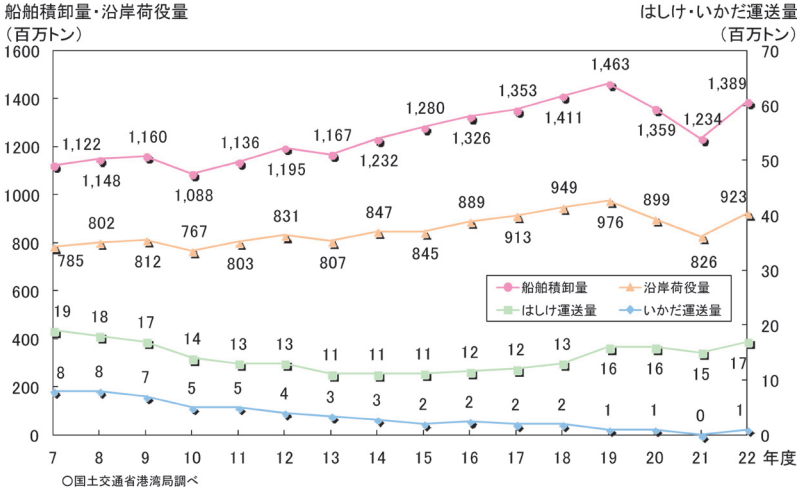
図表Ⅱ－１－79　事業者数・港湾労働者数の推移



○国土交通省港湾局調べ
（注）22年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

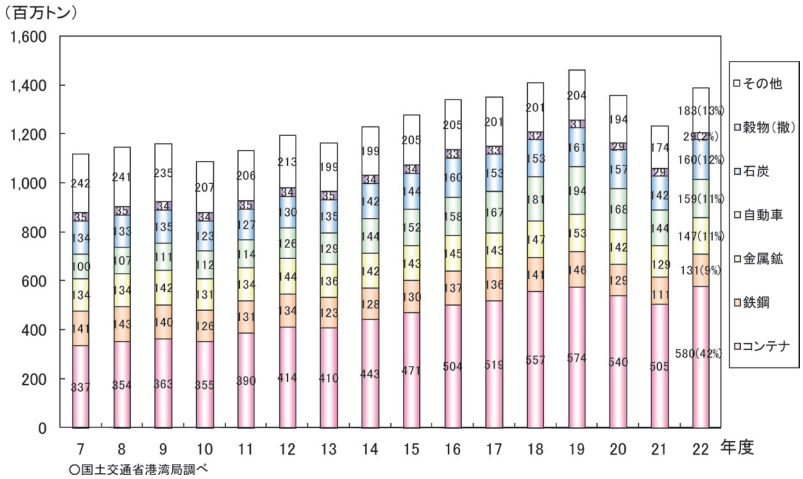
一方、港湾運送量（船舶積卸量）は、平成22年度、全国で約13億8900万トンと、前年度から増加に転じた。

図表Ⅱ－１－80　港湾運送量の推移



船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が平成 22 年度において580百万トン（対前年度比約 15%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－１－81　品目別船舶積卸量の推移



○国土交通省港湾局調べ

図表Ⅱ－１－82　労働者１人１日当たり荷役量の推移

○国土交通省港湾局調べ

（注）１．港湾荷役労働者１人１日当り荷役量＝【（船舶積卸量）－（沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係る荷役量）＋（沿岸荷役量）】／（港湾荷役労働者雇用総延人数）

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

３．22年度の港湾荷役労働者雇用総延人数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

港湾運送事業者の平成22年度の売上高は約42億円となり、前年度から増加に転じた。

図表Ⅱ－１－83　港湾運送事業者の収支状況

（単位：百万円）

区分		全港		
		平成21年度	平成22年度	前年度比
港運	収益	3,768	4,189	111.2
	費用	3,632	3,983	110.0
	損益	136	206	151.5
	収支率%	103.7	105.2	－
兼業	兼業収益	18,831	19,866	105.5
	兼業費用	18,196	19,107	105.0
営業損益		771	904	117.3
経常損益		817	964	118.0

○国土交通省港湾局調べ

（注）１．端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

２．本表は、一般港湾運送事業者（条件無し）の１社平均の金額である。

（２）港運における取り組み

①　港湾運送における規制緩和への取り組み

イ）規制緩和の経緯

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

このため、免許制を廃止して競争原理を導入し、また規制緩和と併せて事業規模拡大、企業体力の強化を図ることにより、港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るべきであるとの指摘がなされるようになった。

ロ）港湾運送事業法の規制緩和

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

図表Ⅱ－１－84　改正法の施行状況（平成24年４月１日現在）

（単位：件）

		新規許可	業務範囲変更	運賃料金届出
関東	京浜港		35	156
	千葉港	6	41	48
中部	清水港	1	2	6
	名古屋港		17	159
	四日市港		3	14
近畿	大阪港	6	24	128
神戸	神戸港	2	11	46
九州	関門港	7	28	164
	博多港	1	5	40
地方港		16	63	361
合　計		39	229	1,122

その後、主要９港以外の地方港の規制緩和については、「規制改革推進三か年計画」の方針に従い、平成14年度には地方港の実態調査、関係者のヒアリング等を実施し、平成15年度に設置した「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」の報告及び平成16年３月に閣議決定された規制改革・民間開放推進三カ年計画（閣議決定）を受け、港湾運送事業法の一部を改正する法律案が第162 回通常国会で可決、成立し、平成17年５月 20 日に公布され、平成 18 年５月15日に施行された。施行にあたっては港湾運送事業の規制緩和が円滑に実施されるように、悪質事業者の参入防止対策及び過度の運賃・料金ダンピング対策等の港湾の安定化のための措置（セーフティネット）を適切に実施することとなっている。

改正港湾運送事業法の内容

（１）一般港湾運送事業等の規制緩和を全国へ拡大

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

（２）検数人等の規制緩和

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

（３）その他

港湾運送の引受義務の廃止及び事業改善命令の改正等所要の改正。

②　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最も基幹的な航路である欧米基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要である。このため、平成16年度から港湾コストの３割低減、リードタイム（本船の入港から貨物引取りが可能となるまでの時間）１日への短縮を目標として掲げスーパー中枢港湾政策を実施してきた。その結果、平成20年度実績で港湾コストについては約２割低減、リードタイムについては概ね１日を達成するなど一定の成果を挙げている。

しかし、平成 18 年２月に供用開始した釜山新港などではさらなる港湾コストの引き下げが図られたことにより、我が国港湾への欧米基幹航路の寄港回数は依然として減少傾向にあり維持拡大には至っていない。さらに、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）も、近年その伸びが鈍化しているものの増加傾向は続いている。釜山新港の供用開始などにより、我が国を取り巻く国際海上コンテナ物流の状況は一層厳しさを増しており、我が国港湾の国際競争力の抜本的強化はまさに待ったなしの状況となっている。

こうした状況を踏まえ、「新成長戦略（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）」及び「国土交通省成長戦略（平成 22 年 5 月 17 日策定）」に基づき、「選択と集中」の考え方のもと、国際コンテナ戦略港湾検討委員会を立ち上げ、新しい我が国の国際海上コンテナ輸送に係る国際競争力強化のための議論が開始された。国際コンテナ戦略港湾の目標として、「2015 年までに国内貨物を集約して国内ハブを完成させ東アジア主要港でのトランシップ率を半減、2020 年までにアジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を実現」することとし、各港湾管理者等からの提案書について同委員会における有識者評価を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を、平成22年 8 月 6 日に選定した。

国家戦略として国際戦略港湾政策を推進するため、両港における直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充、港湾運営会社制度の創設等を規定した港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律が平成 23 年 3 月 31 日に成立・即日公布され、同年 12 月 15 日に全面施行された。

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

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

第２章　船舶産業分野

１．船舶産業市場の動向

（１）造船市場の動向

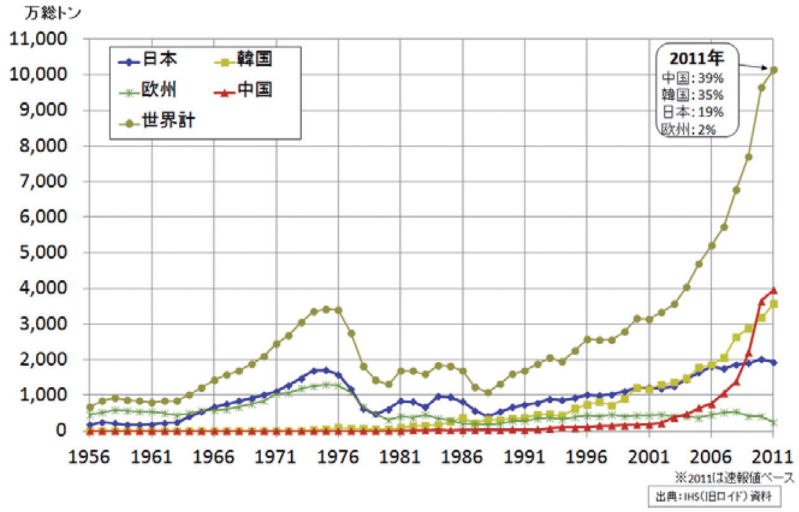
①　造船市場の動向

世界の造船市場は、新興国の経済の成長に伴う海上輸送量の増加等を背景とした新造船需要の急増により、2008年秋のリーマンショック前に膨大な受注が行われた。2011年の世界の新造船建造量は1億185万総トン(対前年比5.6％増)と1億総トンを超える一方、我が国の新造船建造量については、1,937万総トン（対前年比4.2%減）となっている。

リーマンショック後、新造船受注量は低迷しているが、2011年の世界の新造船受注量は5,680万総トン（対前年比31％減）、我が国の新造船受注量は769万総トン（対前年比35％減）にとどまっており、供給能力と新規受注に大きなギャップが生じている。また、記録的な円高の長期化により、我が国の造船業はとりわけ厳しい状況に置かれており、手持ち工事量は2010年の4,247万総トンから2011年には3,427万総トンへと減少している。

このような中、中国は、「国貨国輸国造」政策の下、自国船舶の自国造船所での建造を進めるだけではなく、「船舶産業基金」を創設して外国船主が中国造船所に発注するための資金融通を行うなど、海外からの受注獲得支援に積極的に取り組んでいる。また、韓国は、リーマンショック後に経営不振に陥った新興造船所を2009年に処理するとともに、船舶買取ファンドを創設して既発注船舶の建造を維持し、造船業の強化を図っている。

図表Ⅱ－２－１　世界の新造船建造量の推移

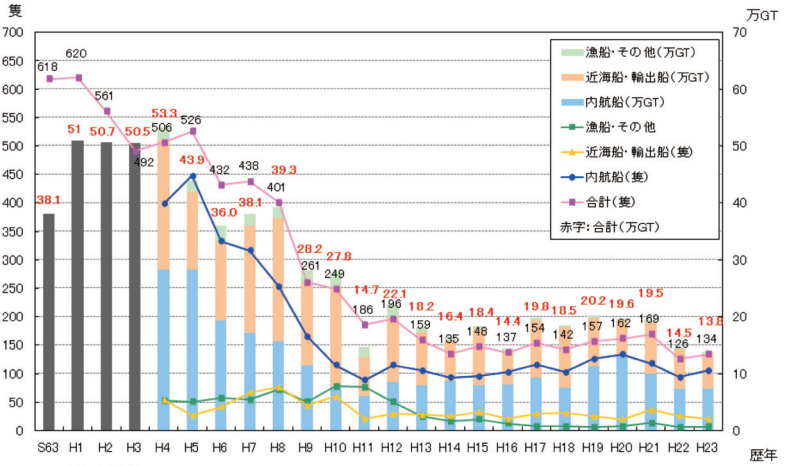


②中小型造船市場の動向

我が国造船業のうち、中小型造船市場における平成23年の建造量は、13.8万トン（対前年比 4.8% 減）となった。このうち、内航船については、老齢化した内航船の代替建造需要によって比較的安定していたが、2008年秋以降、世界的な経済の低迷とともに新造船受注が急落し、2011年も低水準となっている。

また、東日本大震災による代替エネルギー需要の増加等の復興需要に伴う、タンカー等の発注の動きがあったものの、内航船全体としては、現在の景気動向を踏まえると引き続き厳しい状況にある。

図表Ⅱ－２－２　中小型船の新造船建造量の推移



出典:国交省調べ
100総トン以上5,000総トン未満の船舶を対象

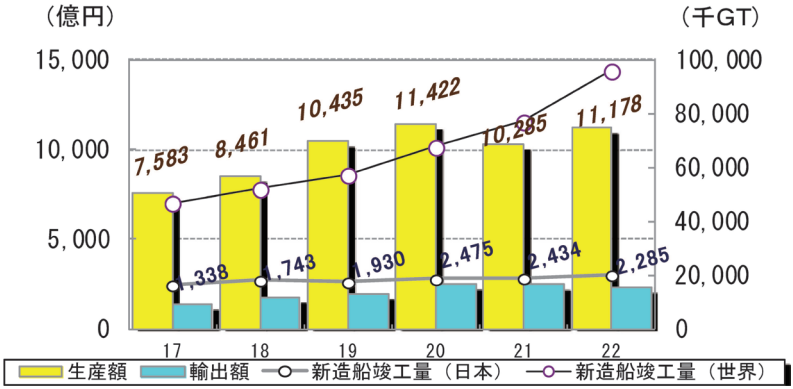
（2）舶用工業市場の動向

我が国舶用工業製品の平成22年の生産額は、1兆1,178億円（対前年比1.8％減）と平成21年の生産額とほぼ同水準の結果となった。傾向としては、リーマンショック以降の欧米におけるプレジャーボート市場の縮小による船外機等の生産額減少が回復傾向にあり、生産額は1,385億円と昨年と比較し71.4%増加した。その他は舶用ディーゼル機関や舶用ボイラ、さらにプレジャーボート向けの航海用機器生産額の減少等が影響している。なお、船外機等を除いた場合の生産額は9,793億円であり、前年比0.9％減である。

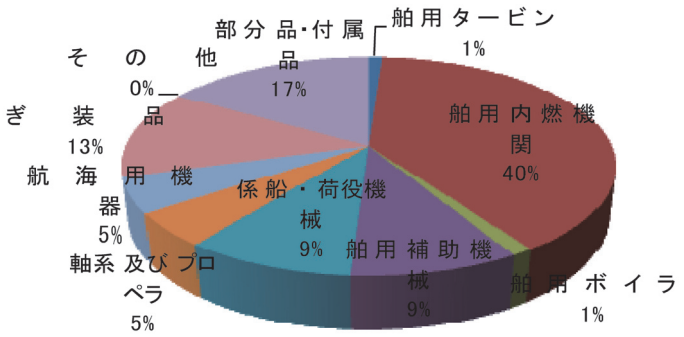
生産額の約４割を占める舶用内燃機関に関して、大型ディーゼル機関については、外航船建造量の増加に伴い生産額が昨年と比較し増加しているものの、中型ディーゼル機関に関しては、前年より減少している。中型ディーゼル機関については、リーマンショック以降近海ケミカル船の発注が控えられたこと等の影響を継続的に受けており、主機の需要は減少しているが、補機は外航船の建造量が堅調なため、生産額を維持している。小型ディーゼル機関は漁船及び内航船等の建造需要の低迷により継続的に減少していたが、平成22年は大幅な増加年が見られた。主な要因としては、モーターボート向けの船内機等の生産が増加したことが考えられる。

また、我が国舶用工業製品は、技術水準の高さなどから海外にも輸出されており、欧米向けの船外機やプレジャーボート向けの航海用機器等、中心となっている機器の生産がリーマンショックからの回復を見せていることから、平成22年の輸出額は3,542億円（生産額に対する輸出比率：31.7%）と、前年比 2.6%増となっている。但し、船外機等を除いた場合の輸出額は 2,401億円（前年比４％減）であり、ほぼ前年並みであった。

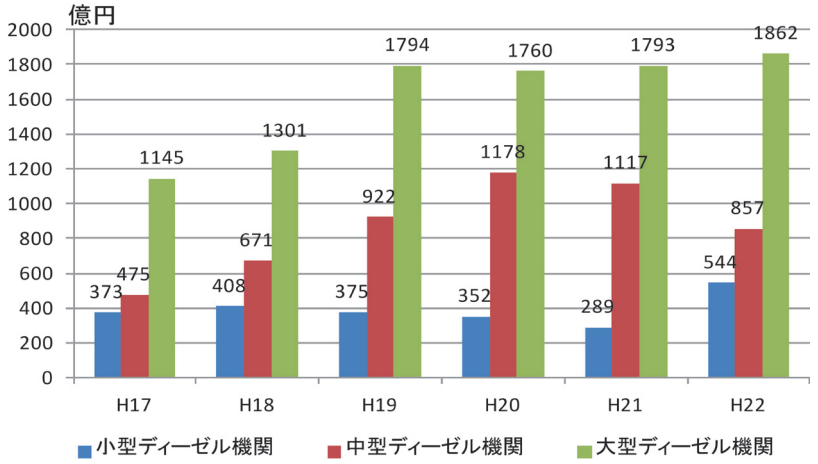
図表Ⅱ－２－３　舶用工業製品の生産額・輸出入額の推移



図表Ⅱ－２－５　舶用工業製品品目別構成比



図表Ⅱ－２－７　ディーゼル機関の生産額推移



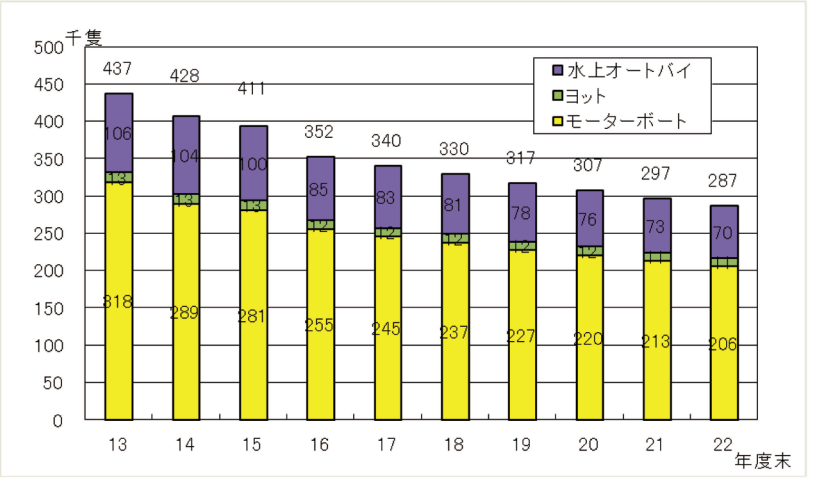
（3）舟艇産業市場の動向

我が国のマリンレジャーの市場規模は、近年縮小傾向にあり、マリンレジャー参加人口、プレジャーボート出荷隻数及びプレジャーボート保有隻数はピーク時から大幅に減少している。レジャー白書によると、マリンレジャー参加人口は、ピーク時の160万人（平成６年度）から80万人（平成21年）と大幅に減少した。プレジャーボート出荷隻数においても同様の減少傾向が見られピーク時の3.5万隻（平成2年）から8.5千隻（平成22年）と減少し、平成23年の出荷数は6.6千隻と低水準な値で推移している。出荷隻数の減少に伴い、保有隻数においても減少傾向が見られ、約44万隻（平成12年度）をピークに約29万隻（平成22年度）まで減少している。

一方で、輸出向けの出荷を中心とする、我が国主要メーカーの船外機については、環境保全に係る国際的な規制強化の動きの中で圧倒的な競争力を有しており、その総出荷額は約1,250億円で、そのうち輸出額は約1,200億円（平成23年）であり、世界シェアの約7割を占めている状況下にある。我が国主要メーカーの多くは、総出荷額に占める輸出額の割合が高く、中でも船外機を中心とするマリンエンジンの輸出額は我が国舟艇産業の全輸出額の約8割を占めている。

平成 20 年秋の金融危機により北米、欧州のプレジャーボート市場が急速かつ大幅に縮小したことを受けて、船外機の輸出額が 1,659 億円（平成 19 年度）から 689 億円（平成 21 年度）と1/2以下に減少し、これら主要メーカーの経営に大きな影響を与えたが、平成 22 年の船外機の輸出額は約 1,200 億円と回復が見られ、平成23年もほぼ横ばいであった。また東日本大震災により被災した小型漁船の代替建造により、国内向け船外機の出荷が増加したことから、舟艇産業の総出荷額は、1,801 億円（平成 22 年）から、1,832 億円（平成 23 年）と回復した。

図表Ⅱ－２－６　プレジャーボート保有隻数

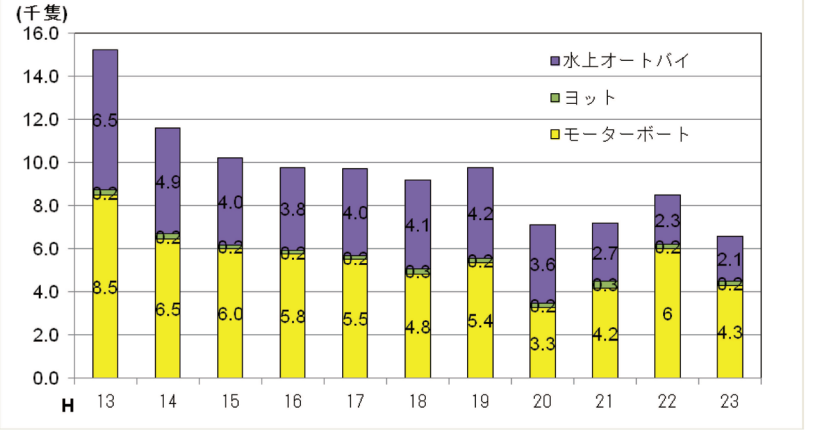


※　プレジャーボート＝モーターボート、ヨット及び遊漁船

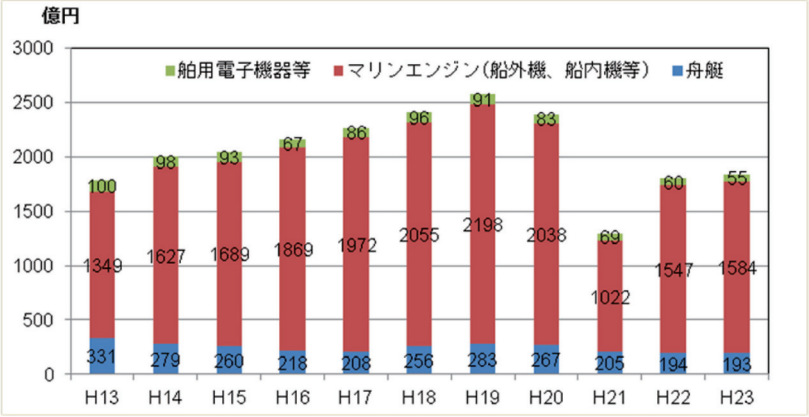
※　H15年度までは、船舶検査証書が有効なもの及び無効となって1年以内のものの合計

H16年度以降は、船舶検査証書が有効な船舶数

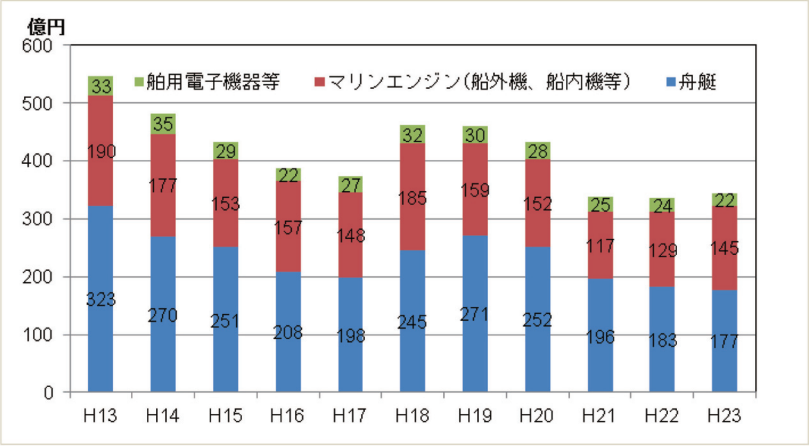
図表Ⅱ－２－７　プレジャーボート出荷隻数



図表Ⅱ－２－８　舟艇工業における総出荷額内訳
（国内向け及び輸出向け含む）

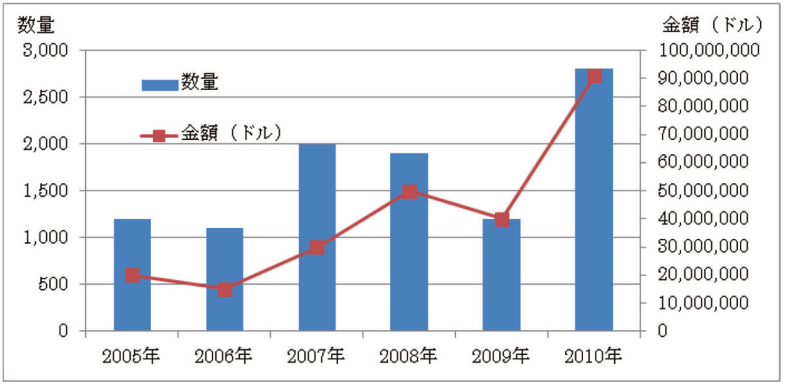


図表Ⅱ－２－９　舟艇工業における国内向け出荷額内訳



また、東アジア新興国では、富裕層の増加や国民機運の高まりにより、マリンレジャーへの関心が高まっており、特に中国においては国家戦略として、海南国際レジャーアイランド建設推進をすべきである旨が国務院より発表されている。また、同国は、マリンレジャーを行うことのできる水辺が豊富に存在することや、昨今の急速な経済発展に伴う生活水準の向上から、今後プレジャーボートを用いたレジャーが活発化することが見込まれる。このような状況下において、我が国舟艇企業の中国市場展開を促進するために、必要な中国市場の状況を把握し、中国参入の阻害要因を解決するため、中国舟艇市場や規制に関する調査を実施している。

図表Ⅱ－２－10　中国におけるプレジャーボート輸入統計



２．船舶産業の発展のための取り組み

（１）競争力の強化

我が国の造船業は、海洋立国である日本にとって必要不可欠な海上輸送の手段である船舶・海洋機器等を安定的に供給し、地域経済・雇用に貢献している非常に重要な産業である。また、舶用工業も、技術水準の高さ、価格競争力、納期の正確さ等により、我が国の造船業・海運業の発展を支えている重要な産業である。

また、我が国は、国内に造船業、舶用工業及び海運業が集積した「海事クラスター」が形成されており、これにより高い技術力と生産性、海運ニーズを的確に反映した技術開発、きめ細やかな付帯的サービスなどが実現されて

いる。

しかしながら、我が国の造船業は世界における造船市場の需給ギャップと、記録的な円高の長期化により、非常に厳しい状況が続いている。さらに、日韓中の競合状況などを踏まえると、我が国造船業を取り巻く国際動向は今後一層厳しさを増していくと予想されている。

平成 23 年 7 月には、新造船政策検討会において、総合的な新造船政策が策定されており、引き続き造船業の国際競争力強化に取り組んでいるところである。（詳細については、第Ⅰ部第２章参照）

（２）産業基盤の強化

船舶の建造は、鋼板の切断や溶接など、機械化・自動化を進め、生産効率を追求してきた。しかしながら、自動化が困難で高度な技能を必要とする作業工程が多数あるため、高度な判断力・技能を有する優秀な技能者によって、造船業の競争力が支えられている。

しかしながら、1970年代半ば以降続いた造船不況期に、新規設備投資の見送り、新卒者採用の抑制を行ってきたために、設備の老朽化、人材の高齢化が進んでいる。特に人材については、熟練技術者・技能者の大量退職時期の到来による技術基盤の低下が懸念されている。このため、熟練技能者の持つ「匠」の技能を次世代へ円滑に伝承するため、（社）日本中小型造船工業会が主体となって、地方自治体との連携により全国６カ所に地域研修センターが設置され、溶接やぎょう鉄といった造船特有の技能について効率的な訓練が実施されている。

また、造船業における労働災害は、士気の低下やイメージの悪化を招くため、業界団体と連携して労働災害防止に向けた取り組みを推進している。特に、2011年度は、造船業界における労働安全推進組織である全国造船安全衛生対策推進本部と連携し、造船所の製造責任者を対象に造船現場の統括安全衛生管理についてその意義と責任及び統括管理の具体的な進め方についての研修を全国３箇所で行い、約100人が参加した。

このほか、造船業及び舶用工業の産業基盤の強化を目的に、景気対応緊急保証における業種指定による資金繰り対策、全国各地での経営技術の近代化を目的とした講習会の開催などを行っている。

（３）国際協調の推進

大型外航船を中心とする国際造船市場は、世界単一市場を形成し、我が国をはじめ中国・韓国等の事業者が激しく競合している状態であり、各国の政策等は、市場の競争環境に直ちに影響するため、造船業の健全な発展のためには多国間での政策協調が不可欠である。このような認識のもと、我が国は韓国・中国等の主要造船国との政府レベルによる二国間対話に加え、造船政策に関する唯一の多国間協議の場であるOECD造船部会における各国との政策協調のための議論を継続的に実施してきたところである。近年の造船市場においては、2008年までの海運市場の活況によって膨大な量の受注残が積み上がったのに対し、リーマンショック以降の世界的な金融不安を受けて世界の新造船受注量が激減したことにより、目下で深刻な需給ギャップが発生している。このような状況下で各国が不公正な政府助成等を実施し、造船市場が歪曲されることを回避するため、国際的な政策協調の重要性は一層高まっている。

一方、OECD造船部会においては、造船市場における不当な政府助成等を排除し、公正な競争条件を確保するための市場規律である新造船協定の策定交渉が2002年より行われていたが、参加国間の意見の相違により、2005年をもって同交渉は中断されていた。近年、同交渉の再開機運が高まり、2010年4月の造船部会会合において交渉再開が合意されるも、同年11月会合において、一転して交渉再開が断念された。我が国としては、引き続き、公正な競争条件の整備を推し進めるため、供給能力の監視と供給過剰への対応方針の検討、及び政府助成等の市場歪曲的施策の調査と対応等につき、同部会において議論を進めていく所存である。これらの対策により我が国造船業の安定的な発展に資することとしている。

また、多くの開発途上国においては、船舶が物資や人員の輸送手段として経済活動や住民生活に欠かせない役割を果たしているにも関わらず、必要な船舶を調達する経済力及び技術力が欠如しており、先進国から中古船を購入し、十分な保守も出来ず、安全、採算や効率の点から多くの問題を抱えたまま運航しているのが現状である。

このため、開発途上国においては、造船に関する高い技術力を有している我が国の協力に対する期待が高まっており、我が国では船舶・造船分野に関する経済協力として、開発途上国政府又は造船所等に対する専門家の派遣、海運・造船プロジェクトに関する調査及び船舶・造船施設・教育機材の整備等に関する有償・無償の資金協力の他、造船技術一般・船舶検査等に関する

集団研修及び個別研修を実施している。

上述のように、我が国においては、競争と協力の両面において、国際協調の推進に努めている。

３．技術開発の実態

（１）船舶・舶用技術開発の方向性

現在の海事産業分野の技術開発における最重要課題は、地球温暖化対策、大気汚染対策といった環境問題であり、船舶からの環境負荷低減に向けた様々な技術開発に取り組んでいる。また、国際海事機関（IMO）への国際基準提案と技術開発に並行して取り組むことによって、国際的なイニシアティブと先行者利益の確保を目指している。

また、科学技術基本法に基づき策定された第４期科学技術基本計画（平成23～27年度）には海事分野の技術研究開発課題が多く盛り込まれており、海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画（平成20～24年度）においては、海洋産業の振興及び国際競争力の強化が謳われている。平成22年には、国土交通省成長戦略（平成22年５月発表）が策定され、造船力の強化及び海洋分野への展開が謳われている。このように、海事分野の技術開発及び実用化について関心が一層高まっていることから、今後も独立行政法人海上技術安全研究所や大学、業界等との連携を一層強化し、これらの研究開発課題に積極的に取り組むこととしている。

さらに、新技術の実用化に関し、平成１８年度に（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構に新たな助成制度を創設し、内航効率化に資する高度船舶技術を導入した船舶・舶用品の実用化を推進していくこととしており、この制度を活用し、これまでに８件の高度船舶技術が合計22隻に採用されている。

（2）新技術の開発と応用

①　革新的な船舶の省エネルギー技術の開発

海事局は、国際海運分野におけるCO_2削減対策推進のため、平成 21 年度から4カ年計画で、在来船に対して国際海運から排出されるCO_2の３０％削減を可能とする技術開発を支援する事業「船舶からの CO_2削減技術開発支援事業」を実施している（詳細は第Ⅰ部第３章１．（３）CO_2排出削減・抑制に向けた技術開発（革新的な船舶の省エネルギー技術の開発）を参照。）

②　環境に優しい舶用ディーゼルエンジンの開発

船舶のエンジン等からの排出ガスに含まれるNOx排出量を、1次規制値比80％削減するため、我が国は産学官連携のもと、技術開発を平成19年から５カ年計画で行っている。

（詳細は第Ⅰ部第３章４．船舶からのNOx削減対策等の推進を参照。）

第３章　船員分野

１．船員の現状と分析

（１）船員数等の状況

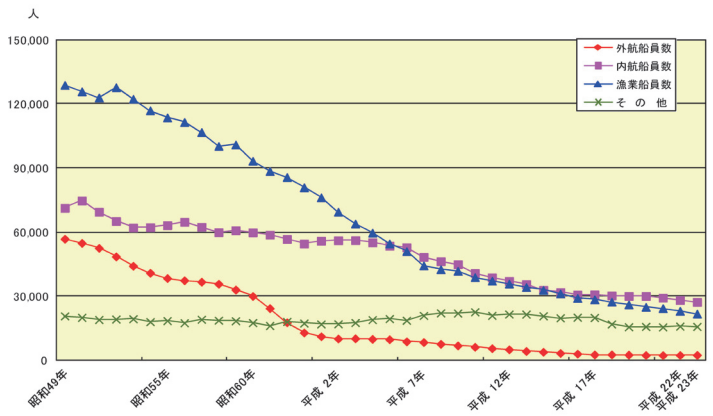
我が国の船員数（外国人船員を除き、予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和 49 年には約 27.8万人となって以降、減少傾向にある。平成 23 年の船員数は約 6.7 万人であり、前年に比べ 2320 人、率にして 3.3％の減少となっている。内訳を見ると外航船員が微増しているものの、内航船員、漁業船員、その他の船員については減少が続いている。

船員の年齢構成をみると、50 歳以上の割合が高く（平成 23 年 41.6％）、特に60歳以上の船員が増加傾向にある。

図表Ⅱ－３－１　我が国の船員数の推移

（単位：人）

	昭和49年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	2,625	2,650	2,545	2,370	2,312	2,369	2,408
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	30,762	30,277	30,059	30,074	29,228	28,160	27,251
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	28,444	27,347	26,101	24,921	24,320	23,060	21,749
そ の 他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	19,926	16,907	15,590	15,773	15,526	15,896	15,757
合　計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	81,757	77,181	74,295	73,138	71,386	69,485	67,165



○海事局調べによる（平成17年までは船員統計による）。
○船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、我が国の船舶所有者に雇用されている船員である。
○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数である。
○船員数は外国人船員を除いた数字である。

図表Ⅱ－３－２　年齢別船員数の推移

○国土交通省海事局調べによる。

（２）　船員の需給動向

平成23年の船員の労働需給を見ると、有効求人数は14,031人と対前年比3,668 人（35.39%）の増加、有効求職数は20,049 人と対前年比4,960人（19.83%）の減少となった。このため、有効求人倍率は0.70倍と対前年比0.29倍の増加となっている。

図表Ⅱ－３－３　船員職業紹介状況の推移

区分	新規求人数	A 有効求人数	新規求職数	B 有効求職数	C 成立数	A/B 求人倍率（倍）	C/B 就職率（%）	C/A 充足率（%）
昭和50年	30,339	52,868 (49,193)	38,510	120,580 (103,431)	10,681	0.44 (0.48)	8.86%	20.20%
昭和55年	65,206	106,545 (91,078)	31,519	132,924 (83,674)	7,768	0.80 (1.09)	5.84%	7.29%
昭和60年	10,540	18,305 (15,448)	22,465	93,377 (62,471)	4,475	0.20 (0.25)	4.79%	24.45%
平成4年	14,603	30,369 (25,397)	11,931	46,251 (32,064)	3,172	0.66 (0.79)	6.86%	10.44%
平成9年	7,018	14,042 (10,665)	11,485	43,393 (33,636)	2,431	0.32 (0.32)	5.60%	17.31%
平成14年	5,213	9,580 (8,172)	11,106	44,911 (32,989)	1,910	0.21 (0.25)	4.25%	19.94%
平成19年	7,556	17,755 (16,200)	6,283	20,058 (16,634)	1,185	0.89 (0.97)	5.91%	6.67%
平成20年	7,395	18,164 (16,666)	6,515	19,365 (16,192)	1,277	0.94 (1.03)	6.59%	7.03%
平成21年	5,014	11,538 (9,883)	7,942	27,616 (22,576)	911	0.42 (0.44)	3.30%	7.90%
平成22年	4,692	10,363 (8,491)	6,661	25,009 (21,275)	966	0.41 (0.40)	3.86%	9.32%
平成23年	6,148	14,031 (12,225)	5,561	20,049 (16,737)	1,130	0.70 (0.73)	5.64%	8.05%

（ ）内は商船

○国土交通省海事局調べによるもので、各地方運輸局等における業務取扱より算出

２．船員の確保・育成

（１）船員の確保・育成対策の概要

①　船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた内航海運事業者が実施する船員の計画的な確保・育成の取り組みを支援するため、新人船員１人当たり、次のいずれかの助成金を支給している。なお、平成24年度より、グループ化などを実施した事業者が、船員教育機関卒業生以外の者に対して、海技資格取得のための訓練等を実施した場合は、新人船員１人当たり両方の助成金を支給することとしている。

平成24年度は、国土交通大臣による認定を受けた177事業者が、船員の計画的な確保・育成を行うこととしている。

イ）新規船員資格取得促進助成金

新人船員に必要な資格の取得費用の一部を助成

ロ）船員計画雇用促進助成金

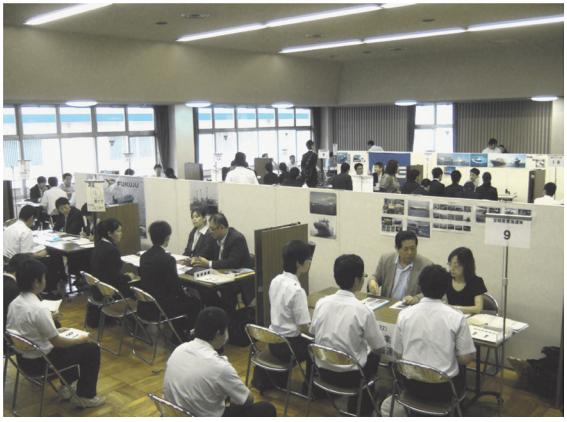
新人船員を試行雇用した場合に助成

②　海技者への就職支援

地方運輸局等において、海技者への就職を支援するための就職面接会・企

業説明会等を開催するとともに、あわせて退職自衛官の活用のためのセミナー等を実施している。平成 23 年度は、札幌、仙台、横浜、静岡、神戸、今治及び福岡の 7 箇所において開催したところ、計122事業者と802名の求職者及び学生の参加があり、そのうち24名の採用・内定が決定している。

なお、平成24年度についても、全国で 7 回程度の開催を予定しているところである。



写真：海運事業者による学生等に対する就職面接会・企業説明会の風景
【神戸中央港湾労働者福祉センターにて開催】

③　若年内航船員確保推進事業

平成20年度から、大分県佐伯市、愛媛県今治市、静岡県静岡市（清水地区）、広島県尾道市、兵庫県神戸市及び熊本県宇城市の 6 海事都市が中心となって地域性及び特殊性を活かして取組む「海のまちづくり」と連携した海事地域人材確保連携事業と、地方レベルで青少年を中心とする国民一般を対象に地域の特色を活かした海への興味・関心を高める次世代人材育成推進事業を通じて、海事産業にも興味・関心を高めてもらう取組みを行ってきた。

平成23年度からは、より実効性のある取組みに見直しを行い、これまでの取組み等を通じて一定程度、海への興味・関心を有する若年者を対象に、実際に運航している内航船に乗船する就業体験、管内の学校の進路指導担当教員を対象とした内航船員の職業キャリアパス説明会又は教育関係者や保護者を対象とした海事産業セミナー等、内航船員を志望するための取組みを国と関係者が連携して実施している。

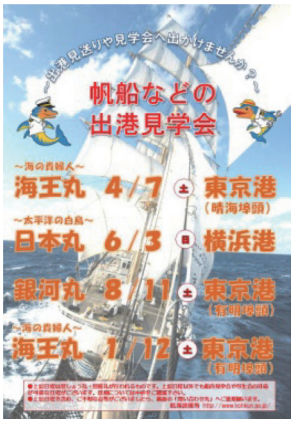
写真：水産高校生を対象とした
就業体験の様子

写真：水産高校生を対象とした
セミナー

（2）海事広報活動の推進

①　「海の月間」の取り組み

平成８年より国民の祝日「海の日」が制定され、さらに平成15年から「海の日」が７月第三月曜日になり三連休化されたことを契機として、国民の祝日「海の日」を中心とした広い活動を展開していくため、７月を「海の月間」として、独立行政法人航海訓練所の練習船の一般公開等、官民一体となり活発な広報活動を展開している。その中でも最大のイベントとして、「海の日」本来の意義を再認識し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起するため、毎年、全国主要港湾都市において「海フェスタ」を開催しており、平成24年は広島県尾道市を中心とする３市（尾道市・福山市・三原市）において海をテーマにした様々なイベントが開催される。なお、平成25年は秋田県男鹿市を中心とする５市町村（男鹿市・秋田市・潟上市・三種町・大潟村）において開催される予定である。



写真：独立行政法人航海訓練所の練習船の一般公開に関するチラシ

写真：海フェスタおのみちのポスター

第Ⅱ部

② 海洋立国推進功労者表彰の実施

海洋政策を強力に推進し、新たな海洋立国日本の実現を図るためには、海洋に関する国民の理解の増進を図ることが不可欠であり、海洋基本法においても、国がそのための普及啓発活動等に取り組むべきことが規定されている。このため、科学技術、水産、海事、環境など海洋に関する幅広い分野における普及啓発、学術・研究、産業振興等において顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績をたたえ広く世に知らしめることにより、国民が海洋に対する理解を深めていただく契機とするため、平成20年より国土交通省をはじめ５省庁が共同で内閣総理大臣表彰として、「海洋立国推進功労者表彰」を実施している。

平成24年の第５回表彰では、「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野及び「海洋に関する顕著な功績」分野において５名３団体が受賞している。

イ）「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野

・「普及啓発・公益増進」部門
片田　敏孝（群馬大学大学院工学研究科社会環境デザイン工学専攻）

・「普及啓発・公益増進」部門
さかなクン

・「普及啓発・公益増進」部門
びわ湖フローティングスクール（滋賀県教育委員会）
・「科学技術・学術・研究・開発・技能」部門
上　真一（国立大学法人広島大学理事・副学長）
ロ）「海洋に関する顕著な功績」分野
・「海洋に関する科学技術振興」部門
深澤　理郎（独立行政法人海洋研究開発機構）
・「水産振興」部門
日本海北部ニシン栽培漁業推進委員会
・「海事」部門
星野　二郎（三井造船㈱元社長）
・「自然環境保全」部門
特定非営利活動法人黒潮実感センター

（3）船員派遣事業制度の適正な実施の確保

厳しい経営環境に直面している中小内航海運業者をはじめとした各海運企業においては、予備船員まで含めた船員を自社において教育・訓練することが困難な状況となっているため、事業者間での船員労働力の円滑な移動に対するニーズが高まっている。また、優良な技術を有している離職船員に再度船員としてその能力を発揮できるような職場をスムーズに提供していくことが必要であり、それにより航行の安全や効率的な運航の確保等にも資するものである。

このため、求職者の能力に応じて、その能力を十分に生かすことのできる職場を紹介することにより、求職者と求人者との間における求職と求人のミスマッチを解消する等、海上労働力の移動の円滑化を図るための施策を講じているところである。

平成17年４月から導入した国土交通大臣の許可制による常用雇用型の船員派遣事業制度においては、雇用関係は派遣元の事業者にのみ存在するため、労働条件の設定、船員保険関係手続き等の雇用者責任は派遣元の事業主に一元化されたほか、派遣船員の適正な就業環境を確保するため、船員職業安定法において派遣元の事業者及び派遣先の事業者が講じなければならない必要な措置が定められた。

これにより、これまで事業者における一時的・臨時的な船員労働力の需要

に応じて必要な乗組員を確保するために、他の事業者から船員を転籍させることに伴い事業者が行っていた煩雑な対応や転籍に伴う船員の労働条件の変更が解消されることになり、船員の雇用の安定と労働保護を図りながら船員を事業者間で移動させることが可能となった。

平成24年４月１日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、233事業者である。

また、官労使による船員派遣事業等フォローアップ会議を毎年２回開催し、本制度の適正な実施の確保を図っているところである。

（４）独立行政法人による船員の教育・育成

船員として必要な知識・技能は、国際条約（「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約））を基準として定められており、これらの知識・技術を習得させるための基盤を整備することは国の責務である。このため、平成22年５月に策定された国土交通省成長戦略においては、優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備等の諸施策が取りまとめられた。

我が国において海上輸送は国民生活・経済に重要な役割を果たしており、海上輸送の安全を支える船員の確保・育成は、喫緊の課題となっている。

国土交通省が所管する船員教育機関として、（独）海技教育機構と（独）航海訓練所の二つが設置されている。（独）海技教育機構は、内航新人船員の最大の供給源であり、海上技術短期大学校（３校）及び海上技術学校（４校)を全国に広く配置し、４級海技士資格を取得させるための教育（座学）を実施するとともに、海技大学校においては、海運会社のニーズに対応して、就労船員を対象とした上級の海技資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用して船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施している。

（独）航海訓練所は、商船系船員教育機関15校（（独）海技教育機構（８校）、商船系大学（２校）及び商船系高等専門学校（５校））の学生等に対し、保有する５隻の練習船を活用し、海運業界のニーズを踏まえながら国際条約や国内法に基づく乗船実習訓練を一元的かつ効果的に行っている。

現在、航海訓練所練習船「大成丸」は既に船齢３０年を超えており、代替船として平成２６年度中の就航を目指して内航用の小型練習船の建造に着手したところである。同船では、内航海運業界が求めている即戦力としての人材を養成することに主眼を置き、内航船の運航実態に近い実践的な乗船訓練

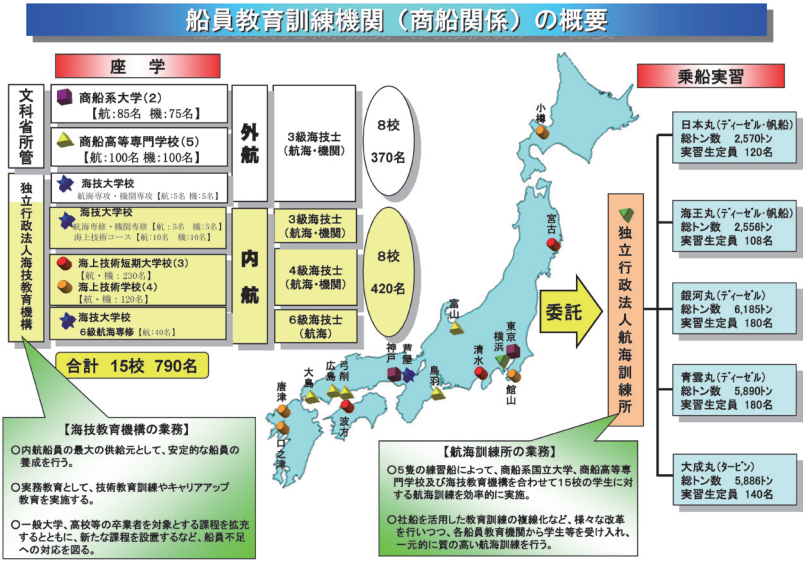
を効果的・効率的に実施することとしている。

近年、船員供給源の多様化、海運業界が船員教育に求めるニーズ（船員の資質・即戦力の強化）の変化、実践的な教育・訓練を実施するための外航海運事業者の自社船舶による乗船訓練（社船実習）の実施など船員の教育や訓練を取り巻く環境は大きく変化している。また、（独）海技教育機構及び（独航海訓練所の業務に関しては、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月７日閣議決定）及び「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年１月20日閣議決定）において、船員養成の効率的・効果的実施に向けて海運業界と船員教育・訓練機関それぞれの間において連携を強化すること、独立行政法人の効率的な運営の観点から自己収入や受益者負担を拡大することについて、独立行政法人改革の一環としての更なる取り組みが求められている。

こうした情勢の変化を踏まえ、国土交通省海事局においては、平成23年５月に有識者、船員教育・訓練機関、海運事業者、関係団体及び国（国土交通省、文部科学省）で構成する「船員（海技者）の確保・育成に関する検討会」を設置し、平成24年３月にその検討結果がとりまとめられた。この報告を踏まえ、次代を担う優秀な船員を効率的に確保・育成することを目的に、船員教育機関・海運業界をはじめとする関係機関との連携のもと、必要な方策の実現に向けて取り組むこととしている。

（トピック「Ⅷ　船員（海技者）確保・育成に関する検討会のとりまとめ」参照）

図表Ⅱ－３－４　船員教育機関訓練機関の概要



３．労働環境の整備

船舶が安全に航行するためには、乗り組む船員が必要な知識及び能力を有するだけではなく、これらを十分に発揮するための労働環境が整備されなければならない。しかしながら、船員は、陸上から隔絶され船内で共同生活を営むとともに、船舶は気象、海象の影響を受けやすく、常に危険と背中合わせの状況に置かれている。

この海上労働の特殊性により、船員の労働は肉体的・精神的に過酷なものとならざるを得ず、船員の労働時間等の労働条件の適正化、乗組み定員等の安全運航に必要な体制の確保、船員の労働災害の防止など、船員の労働環境の整備を進めていくことが重要である。

（１）適正な労働条件を確保するための取組み

海上労働の特殊性を踏まえ、船員の適正な労働環境を確保するため、労働時間、休日、賃金等の労働条件や乗組み体制については、船員法等において必要な基準を定めており、時代の要請に応じた見直しに取り組んでいる。

①　平成20年船員法改正

海事局では、平成20年５月に船員法を改正し、同年７月（一部は平成21年４月）より施行した。本改正では、労使協定に基づく時間外労働の上限について国土交通大臣が基準を定めることとしたほか、１日の休息時間の３分割以上の禁止及び６時間以上の連続休息時間の確保、通常配置表の船内掲示義務、労働時間等を記載した船内記録簿の写しの交付による労働条件の明確化等を定め、船員に係る労働条件の改善を図った。

② 平成24年船員法改正（予定）

平成24年２月下旬に、二千六年の海上の労働に関する条約の締結に伴い、イ）船員の労働条件を改善するとともに、ロ）国際航海に従事する日本船舶及び我が国に寄港する外国船舶に対する船員の労働条件についての検査に関する制度を創設することを内容とする、船員法の一部を改正する法律案を国会に提出した。本法案の主要な改正事項は以下の通りである。

イ） 船員の労働条件等に関する規定の整備

ⅰ） 船員の労働時間等に関する規制を船長等にも適用することとする。

ⅱ） 船員の休息時間に関する規制等について、一定の要件を満たす労使協定に基づく例外を認めることとする。

ⅲ） 船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、労働条件等に関する一定の事項について雇入契約の相手方に対し書面を交付して説明し、雇入契約が成立したときは、これらの事項について書面に記載して船員に交付しなければならないこととする。

ⅳ） 漁船を除く船舶の船員の最低年齢を15歳から16歳に引き上げることとする。

ⅴ） その他、船員の労働条件等に関する規定について、本条約に対応した所要の改正を行う。

ロ） 法定検査（旗国による検査）及びポートステートコントロール（寄港国検査）

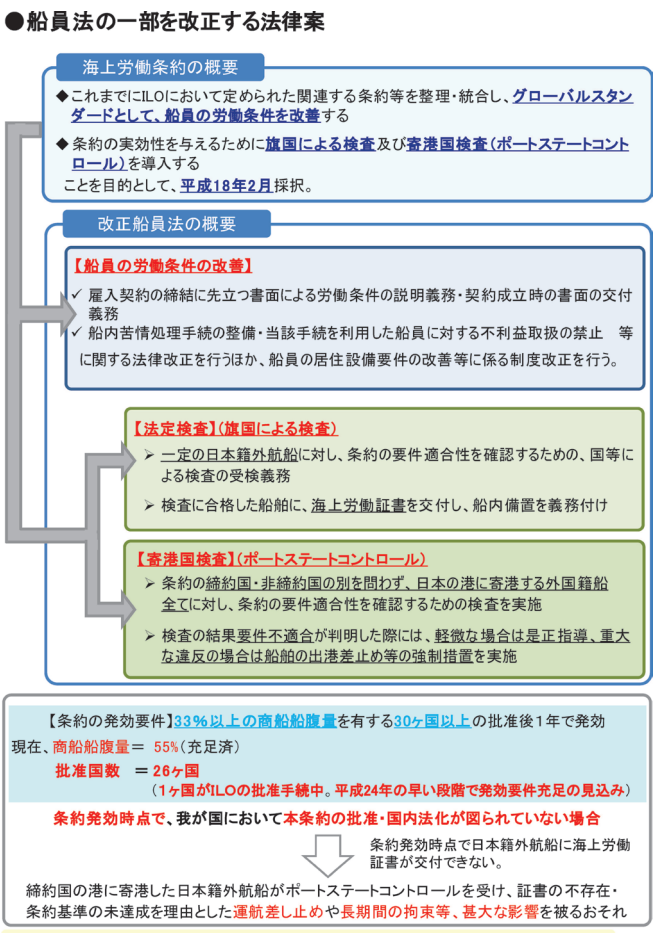
ⅰ） 国際航海に従事する一定の日本船舶の船舶所有者に対し、当該船舶に係る船員の労働条件について、法定検査（旗国による検査）を受けることを義務づける。法定検査の結果、本条約の要件に適合すると認めたときは、国土交通大臣は、海上労働証書等を交付することとする。

ⅱ） 国土交通大臣は、外国船舶が国内の港にある間、船員の労働条件に関し、本条約に定める要件に適合しているかどうかについて、その職員に検査を行わせることができることとする。検査の結果、本条約の

要件に適合していないと認めたときは、国土交通大臣は、当該船舶の船長に対して当該要件に適合するために必要な措置をとるべき旨の通告及び当該船舶の航行の停止命令又は差止めを行うことができることとする。

ハ）　その他所要の規定を整備する。

図表Ⅱ－３－５　改正船員法の概要



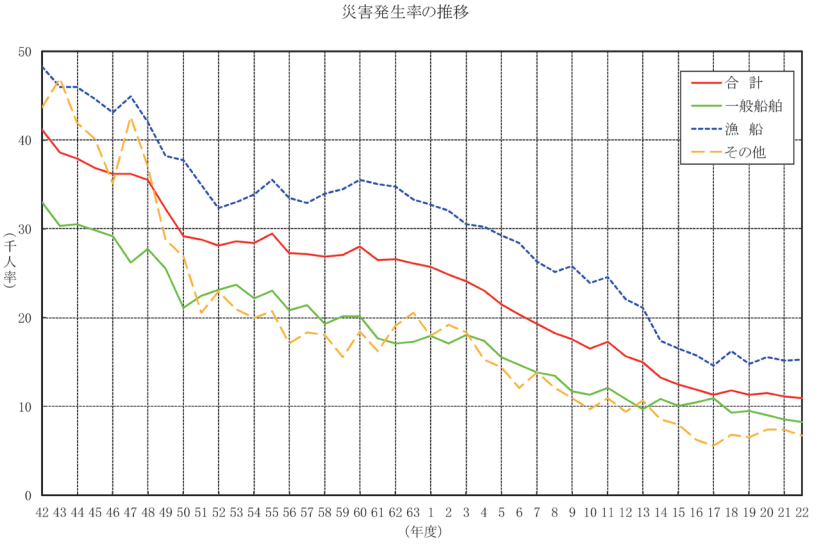
また、船員の労働条件や乗り組み体制、船内の安全衛生に関する事項について必要な指導や監督を行うため、運航労務監理官を全国に181名配置し（平成23年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

（2）船員の労働安全衛生と船員災害防止活動

①　船員災害の発生状況

船員災害の発生状況は、昭和 43 年度を初年度とする第1次船員災害防止実施計画の実施以降、大幅に減少している。平成22年度の船内及び船内作業に関連し、船舶と密接した場所で発生した死傷災害（休業日数３日以上、行方不明、職務外を含む。）の発生状況を発生率（千人率）でみると10.9であり、昭和42年度当時に比べて３分の１以下になっているが、近年低下傾向が鈍化してきている。

図表Ⅱ－３－６　船員の死傷災害発生率の推移



また、船員の死傷災害の発生率（職務上災害、休業日数４日以上）は全産業と比較して高率となっており、林業、鉱業に次いで高い発生率を示している。中でも漁船では、死傷災害の発生率が 13.8 と非常に高い値を示している。

図表Ⅱ－３－７　船員の死傷災害発生率

単位：千人率

年(度)別		平成 22 年(度)	
業種別	死傷別	職務上死亡又は休業4日以上	左表のうち職務上死亡
船員	全船種	9.8	0.2
	一般船舶	7.5	0.2
	漁船	13.8	0.2
	その他	6.0	0.2
陸上労働者	全産業	2.1	0.1
	林業	28.6	0.1
	鉱業	13.9	0.2
	港湾業	4.7	0.1
	陸上貨物取扱業	7.0	0.1

１．船員の災害発生率は、船員災害疾病発生状況報告（船員法第111条）による。同報告は年度内の休業３日以上を対象としているが、上表では、陸上労働者との比較のため、職務上４日以上休業の数値を用いている。
２．陸上労働者の災害発生率は、厚生労働省労働基準局による統計値から算出。また、同災害発生率は暦年である。

②　船員災害防止のための措置

船員法では、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持の義務を船舶所有者、船員の双方に課しており、その具体的措置については、船員労働安全衛生規則に定めている。同規則により、船内の安全衛生確保や船長及び船員が作業時等に遵守すべき最低基準を定めるとともに、船長の統括管理の下に、安全担当者、消火作業指揮者、衛生担当者等を置いて、上記義務の履行を求めている。

また、船員災害防止活動の促進に関する法律により、船員災害（労働又は船内生活により船員が負傷し、疾病にかかり又は死亡すること）を未然に防止するため、船舶所有者及び船員による船員災害防止に係る自主的な活動を求めている。

これらの法律に基づき、国は、運航労務監理官による監査を行うほか、船

員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、５年ごとに、船員災害の防止に関する基本事項を定めた「船員災害防止基本計画」を作成するとともに、基本計画の確実な実施のため、毎年度「船員災害防止実施計画」を定めている。

平成24年度は、平成20年度を初年度とする第９次船員災害基本計画の最終年にあたり、基本計画で策定した目標を確実に達成するため、海中転落や作業基準等の不遵守による死傷災害、死傷災害の多数を占める「転倒」、「はさまれ」の防止、高年齢船員の増加に伴う死傷災害の抑制、感染症及び生活習慣病を中心とした疾病予防対策等について重点的に取り組み、更なる船員災害防止施策の推進を図っている。

図表Ⅱ－３－８　平成24年度船員災害防止実施計画の概要

さらに、同法に基づき設置された船員災害防止協会においては、船舶所有者及び船員の自主的な船員災害防止活動を支援するために、船員の技能講習、情報の収集及び提供等を実施している。

このほか、船員災害防止に向けた船舶所有者の自主的な努力を評価するため、平成18年７月に創設した船員労働災害防止優良事業者（一般型）認定制度については、現在、１級 54 社（外航２社、内航 24 社、旅客 15 社、その他13 社）２級67 社（内航 33 社、旅客 14 社、その他 20 社）（平成 23 年度末）が認定されており、今後とも同制度の周知と適確な運用を図ることとしている。

③　船員災害防止のための今後の取組み

船内における船員災害の防止は、これまで船長や甲板部・機関部の長等の安全担当者や衛生担当者をはじめとするベテラン船員の経験則的な取組みにより支えられていた面が大きい。したがって、今後、安全衛生管理のノウハウを蓄積した団塊世代のベテラン船員が大量に退職する時期を迎え、船内における安全衛生管理のノウハウが十分に継承されないことにより、船内の安全衛生水準が低下し、船員災害の発生が増加することが懸念される。

このため、死傷災害の防止に向けた安全管理体制の整備の一環として、船内の危険要因を特定・評価し、それに基づき安全衛生計画を作成、実施、評価する「船内労働安全衛生マネジメントシステム」のガイドラインを平成21年３月に取りまとめた。

同マネジメントシステムを各事業者が導入することにより、船内労働安全衛生水準の向上に効果的な管理体制が構築されることはもとより、各事業者において既に導入されている船舶の安全に関する管理システムと同様に運用することにより、安全文化の進展に相乗効果をもたらすことが期待される。

今後は、国、船員災害防止協会が中心となって、船員災害防止協会の講習会を通じて普及啓蒙に努めるとともに、中小事業者向けの簡便な安全管理手法の作成、同マネジメントシステムの導入を促進するためのインセンティブのあり方等について、引き続き検討を行う。

４．船員分野における国際協力

我が国を含め、世界の商船隊には、アジア地域の船員が多く乗り組んでいる。アジア地域における優秀な船員の養成は、船員の出身国だけではなく、我が国海運の発展に大きな影響を与えるとともに、我が国周辺海域も含めた世界の海域での船舶の安全航行及び海上安全の確保並びに海洋環境の保全に大きく寄与している。

このため、我が国がもつ船員に関する知見を広く国際協力に活用し、開発途上国の船員養成の発展に貢献することを目的として、船員分野の国際協力を積極的に行っている。

（１）ASEAN等アジア諸国との連携強化

平成14年、小泉元首相が、ASEAN歴訪の際に「日ASEAN包括経済連携構想」

を提唱したことを受けて、国土交通省では交通分野における日ASEAN連携強化の取り組みを行ってきた。この「日ASEAN交通連携」の一環として、海事局では、船員に関する各国の政策及び見解について意見交換を促進するための「日ASEAN船員政策フォーラムプロジェクト」を実施している。

その一環として第６回日・ASEAN 交通大臣会合（平成20年11月7日、フィリピン・マニラ）において、我が国が提唱した「アジア人船員国際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組みを行っていくこととなった。その具体的施策の一つとして、わが国の主たる船員供給国であるフィリピンとの間で、連携強化のための覚書（Memorandum）を締結し（平成21年３月12日、東京）、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プロジェクトを推進している。

（２）乗船訓練環境促進プロジェクト

我が国の外航商船隊に乗り組む船員のうち、９割以上を外国人船員が占めており、中でもフィリピン人船員は全体の75%を占め、日本外航商船隊にとって不可欠な存在となっている。一方フィリピンにおいては、練習船の不足などの理由により、乗船訓練の機会が極めて少なく効率的な船員養成がなされていないのが現状である。

このような状況を踏まえ、フィリピンにて「乗船訓練環境促進プロジェクト」を実施することとなった。具体的にはアジア太平洋海事大学：MAAP（Maritime Academy of Asia and the Pacific）所有の練習船を有効活用し、学生に対し基礎乗船訓練を行い、官民連携の下、海技資格取得に必要な乗船履歴を付与し、我が国商船隊に帰着させるというものである。

平成23年度は、乗船訓練システム構築のため、航海訓練所の教官を２回フィリピンに派遣し（10月、３月）、乗船訓練手法についてフィリピン人教官に対し技術協力を実施している。

平成24年度についても、引き続き乗船訓練システム構築のため、航海訓練所の教官をフィリピンに派遣し、技術支援を実施していく予定である。

（３）開発途上国船員養成事業

開発途上国においては、船上実務訓練を行える練習船が不足していることなどの理由から、乗船訓練の機会が極めて少ないのが現状である。

そのため、平成２年から、国土交通省の補助事業として、（財）日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）を受入機関として、フィリピン、インドネシア、ベトナム及びバングラデシュの優秀な船員志望者を我が国に迎え入れ、必要な乗船履歴を付与することを目的とした研修を実施してきた。本事業開始以来、前述の４国から合計1,210名（平成24年４月現在）の研修生の受け入れを行ってきたが、平成23年度より新たな受入れは行わず、より効果的、効率的に養成する観点から、開発途上国の船員養成機関の教官を日本に招き、（独）航海訓練所と（独）海技教育機構海技大学校において OJTを基軸として研修を行い、教官のスキルアップを図るとともに各教育機関のレベルアップを目指した「船員教育者受入事業」に移行している。

平成 23 年度の船員教育者受入事業は専門研修のみのコースと乗船研修＋専門研修のコースの２コースで実施したが、全ての参加者に対して乗船研修を行って欲しいという各国からの要望もあり、平成24年度からは全ての参加者に対して乗船研修（５週間）＋専門研修（５週間）のコース（計１０週間）での実施となっている。

（４）（独）国際協力機構（JICA）が実施する船員分野の政策アドバイス

JICAでは開発途上国の船員教育関係者を対象とした集団研修（「情報技術応用海事教育（航海）」）を（独）海技教育機構海技大学校において実施しているが、平成24年度に見直し時期を迎え、現在研修を行っていない機関士に対しての研修の再開を含めて研修内容の見直しを行う。海事局はこの研修の実施にも協力している。

５．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24年１月に「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」が閣議決定され、制度について法人の事務・事業の特性に着目した類型化とガバナンスの構築とともに、国の関与の強化や法人の主体的な経営努力を促進する仕組みの強化等、新たな法人制度に共通するルールの整備が行われた。また、組織について国への移管、民営化又は統合等、法人ごとに個別に講ずべき措置が示され、平成26年４月に新たな法人制度及び組織に移行することを目指すこととされた。

海事局所管の独立行政法人に係る主なものとしては、（独）海上技術安全

研究所について、（独）土木研究所、（独）建築研究所、（独）港湾空港技術研究所及び（独）電子航法研究所と組織を統合することとされたほか、（独）航海訓練所及び（独）海技教育機構について、組織を統合することとされており、今後、これらの実施に必要な措置を速やかに講じ、新たな法人について、その政策実施機能が最大限に発揮されるよう取り組んでいくこととされている。

第４章　国際的課題への対応

１．国際機関への対応

海事に関係する国際機関としては国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）、経済協力開発機構（OECD）、気候変動枠組条約（UNFCCC）、国際水路機関（IHO）、大陸棚の限界に関する委員会（CLCS）等がある。ここでは、主に３つの機関（IMO、ILO、OECD）について紹介する。

（１）IMO（国際海事機関）

IMOは海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事問題に関する政府間の協力を推進するために1958年に設立された国連の専門機関であり、2012年３月現在で加盟国170カ国、香港等の３つの地域が準加盟国となっている。我が国は設立以来継続して理事国となっており、その活動に積極的に参加している。また、2012年の分担金においては全加盟国中10位（全体の3.3％）を負担している。IMOではこれまで、船舶の構造設備の基準・船舶保安の確保等を定めた「海上人命安全(SOLAS)条約」、船舶からの有害物質による汚染の防止を目的とした「海洋汚染防止(MARPOL)条約」等に代表される海上安全や海洋環境保護分野を中心に活動してきているが、最近では海賊対策や海事テロ対策等にまで活動範囲を広げており、ソマリア沖海賊問題に関するジブチ会合を開催し、各国の行動の調整や情報共有等について定めたジブチ行動指針を策定する等、重要な役割を果たしている。

2011年６月に開催された第106回理事会で行われたIMO事務局長選挙では、我が国が擁立した関水康司候補が当選を果たし、2012 年１月より事務局長に就任した（任期は１期４年で最長２期８年まで）。

（２）ILO（国際労働機関）

ＩＬＯは世界の労働者の労働条件と生活水準の改善を目的として1919年に創設された国連最初の専門機関であり、2012年３月現在で183カ国が加盟している。ＩＬＯでは、設立当時から海上労働の特殊性に着目し、一般の国際労働総会とは別に、船員労働のみを議題とし、海上労働に関する条約・勧告などを採択する海事総会が約10年に１度、開催されている。2006年２月に開催された第94回海事総会では、船員労働に関する国際的基準を定める「2006

年の海上の労働に関する条約」が採択された。

（3）OECD（経済協力開発機構）

OECDに設けられている造船部会は、造船に関する唯一の政府レベルの多国間フォーラムとして、世界造船市場の公正な競争条件の確保を目指し、主要国間の造船政策の調整（公的融資条件の規定等）や相互監視（各国の補助金や造船施策のレビュー等）を行っている。本部会は1963年に設立され、現在19カ国が加盟している。昨年度は、我が国より低環境負荷船の普及促進のための公的輸出金融のルールの緩和について提案し、今後、対象となる船舶や具体的金融条件についての検討を進めてゆくことが合意された。

2．国際協力の推進

（1）途上国支援

①　官民の協力によるアジア人船員の養成の強化

現在、我が国商船隊に乗り組む船員の97％は外国人船員であり、世界的な船員不足が懸念されている中、優秀な外国人船員を確保・育成することは、我が国外航海運の安全性、安定輸送を確保するうえで、喫緊の課題である。しかし、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訓練機会の不足等のため、十分な教育を行うことができていないのが現状である。

こうした状況から、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「アジア人船員国際共同養成プログラム」が承認され、フィリピンへの船員養成事業を展開している。（詳細は第Ⅱ部第３章４．船員分野における国際協力を参照）

その事業を促進する目的として両国の官労使での会合の場を設けており、2012年２月15日に第３回会合を東京にて開催し、本会合のＴＯＲ（取決事項）の採択等を行った。会合では我が国より、海賊被害に遭ったフィリピン人船員とその家族へのカウンセリングに対し、民間から資金を支出する取組を提案し、2012年６月には運用に向けて委員会が設置された。

また、アジア太平洋海事大学：MAAP（Maritime Academy of Asia and the Pacific）の学生３９名を、学術協定のもとに、航海訓練所練習船に受け入れ、乗船訓練を行った（2011年４～５月）。

写真：日比船員政策三者会合（2012年２月15日・日本、東京）

②　インドネシアにおける内航海運振興プロジェクト

ASEAN最大の人口（約２億４千万人：世界第４位）や豊富な天然資源を擁するインドネシアは、近年、著しい経済成長（2011年：6.5%）を遂げており、我が国企業も多く進出している。約17,000の島々からなる島嶼国である同国においては、海運が人・物の輸送手段として重要な役割を果たしているが、海事産業の振興政策及び制度、船舶調達の経済力、技術力等の欠如により、安全性や経済性及び環境等の点について多くの問題を抱えたまま船舶を運航している場合が多いのが現状である。

このため、同国からの要請に基づき、2002年より我が国主導で「内航海運及び海事産業マスタープラン」策定調査を行い、これを受けて、2006年からは長期専門家の派遣を含む技術協力として「海運振興プロジェクト」を実施した。

こうした取組は、資金調達が困難な中小零細船主に対し低利の融資を行うための「公的船舶金融制度」と、安全性の確保によりして船舶の経済的価値を維持するための「船舶管理制度」をセットで提供する形で成果を挙げつつあり、派遣された専門家の助言等を踏まえて、現在同国政府内で制度の構築が進められているところである。

我が国の援助を原資としている「公的船舶金融制度」は、船舶の調達のみならず同国の造船所の設備の更新・増強にも活用されることになっており、海事産業全体の振興が図られるとともに、物流の近代化、効率化を通じて同国の経済発展にも大きく寄与するものである。

（２）二国間海事政策対話

①　日中海運政策フォーラム

アジアの主要海運国である日本と中国が、海事政策全般について意見交換を行うことにより、両国間の政策課題に係る相互理解を促進し、課題解決に繋げることを目的として、2008年より官民参加による「日中海運政策フォーラム」を年１回開催している。

2012年３月に北京で開催された第４回フォーラムでは、我が国より海事関連３法案（海上運送法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法、船員法）の改正等の海事政策の概要を紹介し、中国からはCO_2排出削減問題について密に情報交換して対応したいとの発言があった。

また、両国の海賊対策について情報交換を行い、引き続き両国で協力していくことを確認した。また、武装警備員による乗船警護については今後、IMOを中心に議論を進めていくことを確認した。

②　日ＥＵ海事政策対話

日EU海事政策対話は、日本とEUの海事当局間で双方の海事政策について意見交換し、相互理解と連携強化を図ることを目的として、2005年から年１回開催されている。2012年３月にブリュッセルで開催された第７回会合では、我が国より海事関連３法案等の概要を紹介し、EUからは、昨今の欧州金融危機の影響の中、トン税を含む国家補助ガイドライン等、現在の法律的な枠組の堅持が重要との立場で取り組んでいることが示された。

また、船舶からの温室効果ガス排出削減に関し、EUが独自に地域規制の導入を検討中であることについては、我が国より、地域規制ではなくIMOにおけるグローバルな解決策の検討に注力するよう要請した。また、シップリサイクル条約の発効に向けて日EUが協力していくこと、船級協会の認定に関するEU規則等について日EU間で議論を継続することが確認された。

３．国際ルールへの取り組み

（１）海洋汚染防止条約（MARPOL条約）

MARPOL条約は船舶による汚染の防止を目的として1973年にIMOにおいて採択された。今般、船舶からの温室効果ガスの排出削減を目的として、我が国が主導的な立場で作成した同条約の附属書VI改正案が2011年７月にIMOにおいて採択された。本改正案には船舶への燃費規制の導入等が定められており、国際海運分野に初めてCO_2排出規制が導入されることとなった。さらに2012年３月には、本改正案の実施に不可欠な各種ガイドラインが採択され、

規制の枠組みが整った。

現在IMOでは、船舶の省エネ対策にさらなるインセンティブを与える仕組み（経済的手法）の導入に関する議論が行われている。

（2）バラスト水管理条約

船舶のバラスト水の移動に伴う有害水生生物の越境移動の防止を目的として、バラスト水管理の義務化等について定めるバラスト水管理条約が2004年２月にIMOにおいて採択された。

本条約の発効要件は、批准国30カ国以上かつ船腹量35%以上となっているが、2012年３月時点では、批准国は33カ国であるものの、船腹量が約26%であるため発効していない。

現在IMOでは、バラスト水のサンプリング手法に関するガイダンスについて検討が行われている。

（3）シップリサイクル条約

大型船舶の解撤に伴う死傷事故や海洋汚染等の防止を目的として、シップリサイクル条約が2009年５月にIMOにおいて採択された。

本条約においては、船舶と船舶リサイクル施設のそれぞれについて検査と証書の保持が義務付けられ、船舶に存在する各種有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した一覧表（インベントリ）の作成・備置・更新、船舶リサイクル施設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。

我が国においては、条約発効に備え、関係者と連携し、現存船及び新造船のインベントリの作成、国内におけるリサイクル能力の確保等に取り組んでいる。また、条約発効に向けて、我が国が中心となり、条約の詳細要件を定めるガイドラインの策定作業を進めている。

（4）海上労働条約

2006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、二千六年の海上の労働に関する条約が採択された。本条約は、これまでにILOにおいて採択された船員の労働に関する既存の条約等を整理・統合し、世界的に統一された基準として船員の労働条件を定めるとともに、当該基準に実効性を付与するための旗国及び寄港国による検査制度を創設するものであり、

国際海運分野において平等な競争条件を確保しつつ、船員の労働環境を改善することを目的としている。また、本条約は、30以上の加盟国であってその商船船腹量の合計が総トン数で世界の33パーセント以上となる国々の批准後12箇月で効力を生じる。2012年６月１日現在批准した国の数及びその商船船腹量の合計は、それぞれ26か国、約55％となっている。

我が国では、2006年９月に官労使による「ILO海事労働条約国内法化勉強会」を立ち上げ、2010年７月に本条約の批准のための国内法化の方針を整理した最終とりまとめを行った。

これに沿って船員法の改正作業が進められた結果、政府は、2012年の通常国会に船員法の一部を改正する法律案及び本条約を提出した。今後は、諸外国の動向を注視しつつ、国会審議後、できる限り速やかに国内実施体制の準備を進め、批准書を寄託することを目指す。

第５章　海上安全・保安の確保と環境保全

１．海上安全の確保対策

（１）船舶の安全性の確保

①　船舶の安全基準の整備

船舶の安全基準は、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）等に定められており、技術の進歩や社会状況の変化に対応するため、国際海事機関（IMO）において適宜見直し作業が行われている。最近では、以下のようなSOLAS条約附属書の改正が採択されている。

・タンカーの二重船殻部分等への固定式炭化水素ガス検知装置の設置義務化等（2010年５月採択、2012年１月発効）

・電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載義務化等（2009年６月採択、2012年７月発行）

・救命艇離脱フックの基準改正（2011年５月採択、2013年１月発効予定）

現在、IMOでは，次世代非損傷時復原性要件の作成、水素燃料電池自動車の海上輸送に係る船舶安全基準の作成や次世代の航海支援システム構築に向けたe-Navigation戦略などの検討が進められており，我が国は、世界有数の造船・海運国として、技術的な検証等に基づき、IMOに提案を行う等積極的に対応してきている。

また、各船舶の安全に係る情報の透明化を図るための国際的データベース（EQUASIS）の構築によるサブスタンダード船の排除など、ソフト面における政策にも積極的に取り組んでいる。

②　船舶の検査、登録及びトン数の測度

船舶の航行中に海難事故が発生した場合には、人命及び船舶の損失、海洋汚染等多大な影響を社会に及ぼすこととなる。このため関係法令において、船舶が航行するために必要な構造、設備等に関する技術基準に適合していることを国等が確認することとなっている。これを受け海事局では、本省及び地方運輸局等に配置されている船舶検査官が人命及び船舶の安全確保、海洋環境の保全を目的とした検査を実施している。

近年の技術革新、海上輸送の多様化に応じた従来の設計とは異なる船型を有する船舶の増加、保安体制の確認等の新たな行政ニーズ等に対応した効果

的な検査の実施と事故対策等を目的に頻繁に改正される国際的な技術基準を逐次検査に取り入れていく必要がある。このような状況に対応するため、引き続き制度や体制の合理化、効率化に取り組み、適確な検査の実施に努めている。

一方、船舶に課せられる各種法的な規制は、船舶の国籍、船舶の大きさを表す指標となる総トン数等に応じて適用されている。このため、総トン数の測度等を行い、日本船舶としての登録及び国籍証明をすることにより、海事関係の各種法的な規制の適正な運用の基盤を形成している。

また、最近では、平成18年９月より開始されたIMO加盟国監査（※）の監査基準において、加盟国に対し品質管理に係る国際標準であるISO9001レベルの品質管理体制を要求し、英国をはじめ諸外国の船舶検査当局においてもISO9001認証を取得する等、船舶検査等の業務執行体制を取り巻く環境は変化している。また、行政改革及びそれに伴う業務効率化に対応するために同年7月より船舶検査官、船舶測度官、外国船舶監督官（技術系）を統合する海事技術専門官制度に移行したが、国際的に船舶の安全及び保安並びに海洋環境保護に係る規制が強化される中で、船舶検査等の行政サービスのレベルの維持向上を図りつつも円滑な制度運用を進めていくことが重要である。このような背景から、船舶検査、登録及びトン数測度並びに外国船舶監督執行部門では、それぞれの業務執行に係る品質管理システムである海事QMS（Quality Management System）を構築し、平成17年12月よりシステム運用を開始し、平成18年６月にISO9001の認証を取得した。平成19年２月我が国海事行政組織はIMO加盟国監査を受け入れ、その結果、海事QMSは継続的に改善するしくみ（PDCAサイクル）をした効率的なものであると高い評価を受けた。今後はISO9001認証を維持することにより、船舶検査、登録及びトン数測度並びに外国船舶監督業務について、継続的改善を図り行政サービスを維持向上させていくこととしている。

なお、我が国では、これまで（一財）日本海事協会のみが船級協会として登録されていましたが、平成22年5月に英国のロイドレジスターを外国船級協会として初めて登録しました。

（※）IMO加盟国監査制度：我が国が2002年に交通大臣会合において提唱し、創設された制度であり、旗国政府の条約の実施状況に対するIMOによる監査制度である。2011年11月７日までに、50 カ国が同制度による監査受入を表明し、実際に監査が行われた。日本は第７番目に受け入れた。

③　危険物運送等に係る安全対策

一般に危険物と呼ばれるガソリン、硫酸、火薬等の輸送は経済活動上不可欠である。基準に適合したドラム缶、プラスチック缶等の容器に入れて一般貨物船やコンテナ船で、あるいは、ケミカルタンカー、LPG船、LNG船に直接積載することにより、危険物は大量に海上運送されている。

また、原子力発電所から発生する使用済核燃料等放射性物質の運送に関しては、高い安全性を有する核燃料物質等専用船で運送することが義務付けられている。

危険物の海上運送にあたっては、運送される物質の危険性について充分な配慮が必要であり、国際海事機関（IMO）で国際海上危険物規程（IMDGコード）、国際バルクケミカルコード（IBCコード）、核燃料物質等専用船の基準（INFコード）等の国際的な安全基準が定められている。IMOではこれらの基準の改正のための審議が継続的に行われており、我が国も積極的に参画して安全確保に向け国際的に貢献している。

我が国はこれらの国際基準に基づき、容器、表示等の運送要件及び船舶の構造、設備等の技術基準を、船舶安全法に基づく危険物船舶運送及び貯蔵規則（危規則）等で定めている。さらに危険物を運送する船舶に対して運送前の各種検査や立入検査を行うことで、海上運送における事故防止に万全を期している。

また、固体ばら積み貨物の海上運送にあたっては、貨物の液状化のおそれや化学的危険性に対する配慮が必要でることから、平成23年１月１日から「国際海上固体ばら積み貨物コード（IMSBCコード）」が強制化された。この基準を、特殊貨物船舶運送規則等で定めて運用している。

④　船舶の安全管理の向上

船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理規則（ISMコード）がSOLAS条約に導入され、国際航海に従事する船舶のうち、旅客船、油タンカー等については平成10年７月から、その他の貨物船等については平成14年７月から適用されている。

これを受け、ISMコードを国内法令に取り入れ、同コードで要求される安全管理体制の適合性を審査している。

一方、このような国際的な基準追加を踏まえ、内航船舶についても、同コードと同様の内容の安全管理体制を求める動きが事業者に広まってきており、特に油タンカーについては、荷主が同コードに準じた安全管理体制の構築に関して第三者の認証を得ることを用船の条件とすることが一般的となっており、更にこのような動きは、他の貨物船にも広がっていく傾向にある。これら要望に応えるため、申請者が任意に構築した安全管理システムを認証するスキームとして「船舶安全管理認定書等交付規則（告示）」を平成12年７月に制定し、運用しているところである。近年では、特に旅客船事業者を中心にISMコードに準じた安全管理体制の構築がヒューマンエラー防止のために効果的であることが再認識され、旅客船事業者における任意ISM取得の動きが広まってきているところ、旅客船事業者用にISMマニュアル（ひな形）を作成し、任意のISM認証取得に関する啓蒙活動を実施している。

任意 ISM 取得船舶は平成24年３月現在、約250社・約550隻（船級船舶を含む）となっている。

このように、従来からの検査に加え、海運事業者における安全運航管理体制を認証することにより、船舶の安全の確保及び海洋の汚染の防止に努めている。

⑤　小型船舶の安全確保

船舶の海難事故の多くは小型船舶によるものであり、また、小型船舶における死者・行方不明者の中には海中転落によるものも少なくない。

このような状況を踏まえ、構造及び設備等のハード面での安全対策に加え、ライフジャケットの着用率向上を目的としたソフト面での安全対策を講じ、小型船舶の海難事故及び海中転落による死者・行方不明者の低減を図っている。

また、プレジャーボートの船体構造、復原性などの基準に関し、国際標準化機構（ISO）において策定された規格との整合化を行っている。

（２）資格制度等による安全な航行の確保

①　安全確保の柱としての資格制度

イ）船舶職員に関する資格制度の概要

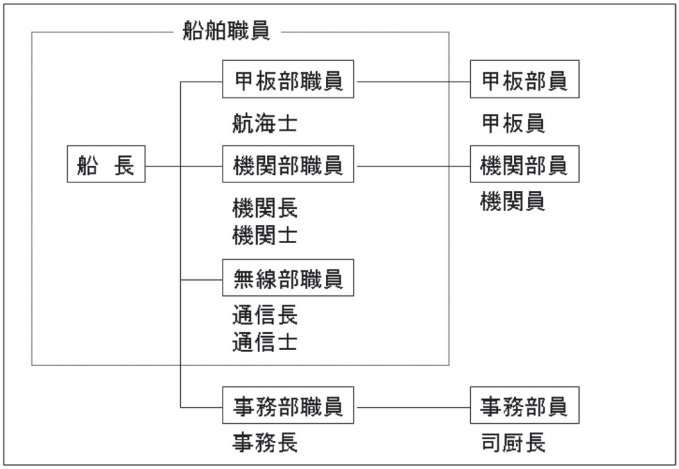
船舶の航行の安全は、複数の乗組員が、甲板における業務、機関室における業務、無線通信の業務などを組織的に行うことにより確保されている。船

船職員とは、これらの乗組員のうち、船長、機関長、航海士、機関士など船内における各種の業務の責任者である。

船舶職員には、航海、機関、電子通信等の分野ごとに区分された海技士の免許が必要であり、平成24年３月末の海技免許受有者数は約38万人（うち、現在有効な海技免状を有している者は約８万人）となっている（図表Ⅱ－５－２※２）。また、船舶所有者等は、船舶の大きさ、航行区域などに応じた乗組み基準に従って船舶職員を乗り組ませることとなっている。

船舶職員の資格制度は、船舶の航行の安全を確保するための制度であり、国際的にも「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約）において、統一的な基準が定められている。

図表Ⅱ－５－１　船員の乗組み体制（例）



図表Ⅱ－５－２　海技免許受有者数

（人）

資格区分	1級	2級	3級	4級	5級	6級	計	合計
航海	12353 (3511)	7433 (2610)	30387 (10610)	33619 (13856)	69687 (9602)	34162 (4477)	34162 (4477)	382127 (82442)
機関	9327 (2269)	6469 (2004)	24512 (7452)	27384 (10688)	63944 (7626)	39425 (2397)	171061 (32436)	
通信	7580 (828)	4095 (331)	6041 (120)	－	－	－	17716 (1279)	
電子通信	98 (88)	1158 (623)	3245 (2752)	1208 (598)	－	－	5709 (4061)	

※１　（）内は有効な海技免状受有者数

※１　平成24年３月末現在

※２　海技免許受有者に交付された海技免状は５年毎の更新制となっているが、海技免許受有者382,127人のうち、現在、更新し有効な海技免状を持っている者は82,442人、更新をせず海技免状が失効している者は299,685人である。

※３　電子通信とは、GMDSS無線設備（従来のモールス設備を主体とする通信システムに代わるテレックスや無線電話を主体とする通信システム等）を有する船舶に乗り組むための資格。

ロ）小型船舶操縦者に関する資格制度の概要

小型船舶においても、航行の安全を確保するため、船長（小型船舶操縦者）には小型船舶操縦士の免許が必要であり、平成24年３月末の操縦免許受有者数は約327万人（うち、現在有効な操縦免許証を有している者は約161万人）となっている（図表Ⅱ－５－３）。また、船舶所有者は、船舶の航行区域、構造などに応じた乗船基準に従って小型船舶操縦士を乗船させることとなっている。

図表Ⅱ-５-３　操縦免許受有者数

（人）

資格	1級	2級	特殊	1級及び特殊	2級及び特殊	計
小型船舶操縦士	73113 (67266)	230390 (143831)	103432 (84544)	829915 (424027)	2037163 (891415)	3274013 (1611083)

※4　（）内は有効な操縦免許受有者数

※4　平成24年３月末現在

ハ）STCW条約の実施について

船員の訓練及び資格証明等の基準を定めたSTCW条約に基づき、国際海事機関（IMO）は、各締約国の国内制度が同条約を適切に遵守しているか否かについて、IMOの有識者パネルによる審査を行い、適切と認められた締約国のリスト（ホワイトリスト）を公表している。またIMOは、各締約国の自国船員に係る訓練、能力評価並びに資格証明及びその裏書・更新に関する制度が資質基準制度に基づき、適切に実施・運用されているかどうかについて審査し、その結果を公表している。

我が国は平成12年よりホワイトリストに掲載されるとともに、我が国の資質基準制度が適切に運営されている旨、有識者パネルの審査を経て、平成22年５月の第87回海上安全委員会（MSC87）にて確認された。

またSTCW条約は、締約国間で個別に取極めを結ぶことにより、相手国の船員の資格証明書を自国の船員に相当する資格として承認することができ

る制度を設けている。我が国はこれまでに、日本籍船に乗り組む外国人船員の資格証明書を日本政府側が承認する二国間の取極めを16か国（※１）と締結し、外国籍船に乗り組む日本人船員の資格証明書を外国政府側が承認する二国間の取極めを14か国（※２)と締結している（平成24年４月現在）。

世界的に船員の需要が高まるなか、資質の高い外国人船員を十分に確保することができるよう、※１の国のほか、日本籍船に乗り組む予定のある外国人船員の出身国についても二国間の取極めの締結について検討中である。

※１　フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア、クロアチア、ルーマニア、ブルガリア、ミャンマー、スリランカ、モンテネグロ、バングラデシュ、韓国、英国、パキスタン

※２　バヌアツ、シンガポール、パナマ、バハマ、マルタ、リベリア、マーシャル諸島、キプロス、マレーシア、ツバル、セントビンセント及びグレナディーン諸島、モンゴル、韓国、キリバス

二）外国人船員承認制度

外国船員資格の受有者を国土交通大臣の承認の下、日本籍船の船舶職員として受け入れる制度（外国人船員承認制度）を平成11年５月に導入し、16か国と承認及び取決めを締結している。

また、平成15年12月には、従来の海技試験官による承認試験制度に加え、我が国が指定する締約国の資格証明書を受有する船員にあっては、試験に代えて船長による能力確認等を行うことで承認できる制度を追加し、現在は６か国を対象国として実施している。平成22年１月からは、民間においても承認船員になろうとする者の知識・能力の確認を行えることとし、民間による審査が実施されている。

さらに、平成23年３月に取りまとめられた「成長戦略船員資格検討会」の報告により、外国人船員が日本籍船に乗り組む場合に学習すべき我が国海事法令講習のE-Learningを活用した船上等での実施や適切な船員教育を行っている船員教育機関を卒業した者については、試験等を要せずに承認を行うことができる制度（機関承認制度）を創設し、平成23年８月に３校のフィリピンの船員教育機関を承認したところである。

なお、平成24年４月１日現在で有効な承認証を受有している外国人船員は、5,352名となっており年々増加している。

② 航行安全を支える水先業務

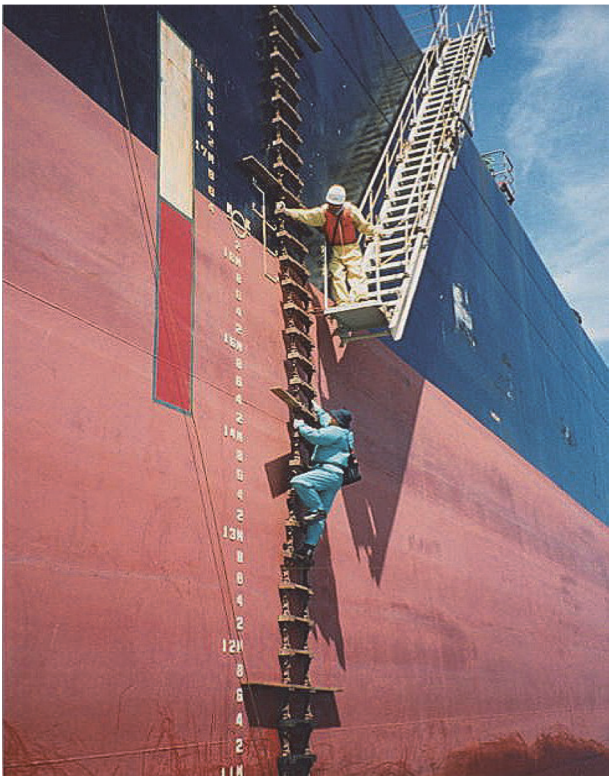
イ） 水先制度の概要

水先とは、船舶交通の輻輳する水域等、交通の難所において、水先人（パイロット）が乗り組み、船舶を安全かつ速やかに導くものである。世界各国においても実施されており、船舶交通の安全確保のほか、港湾機能の維持向上及び海洋汚染防止等を図るために極めて重要な制度である。我が国においては、全国で35の水先区が設定されており、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づけられている。水先人は、国土交通大臣の免許を受け各水先区において水先を行う者であり、複雑な水域事情等に精通した船舶航行の専門家である。その数は、平成24年３月末現在、全国で693人である。

なお、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、平成18年６月の水先法改正により、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、新制度は平成19年４月（一部は平成20年４月）から施行されている。

ロ）水先人の人材確保

水先人を将来にわたり安定的に確保していくため、上記のとおり等級別免許制を導入し、従来の水先人の免許を一級水先人免許とした上で船長経験を３年から２年に短縮し、また、船長経験を必要としない二級水先人及び三級水先人（いずれも業務範囲に限定あり）の免許の創設等を行い、水先人の門戸拡大を図った。その一方で、水先人の安全レベルの確保等を図るため、水先人免許の要件として、養成教育を行うこととし、現在、一級水先人に係る養成課程（９月）や三級水先人に係る養成課程（２年６月）が設置、実施され、新たな免許制度による水先人が誕生している。平成23年６月には三級水先人の第１号が誕生しており、引き続き、水先人の安定的な供給が図られるよう努めていくこととしている。



写真：水先人の大型船への乗船

ハ）新水先料金制度の動向

水先料金は、水先業務の公益性の高さにかんがみ、公平・公正で透明性があることが必要であるところ、これまで国が全国一律な基準で設定していたが、コストを適正に反映することにより水先業務の運営効率化を促すため、不当に高額な料金を予め防止するとともに、サービスを享受するユーザーの意向を踏まえ多様な料金設定を自由に行うことを可能とする上限認可・届出料金制を導入し、平成20年４月１日から実施している。

水先料金の水準は、平成15年以降、数次にわたる改定により引き下げを行ってきたが、現在、上限認可・届出料金制の下で、指名制の導入による割

引料金が設定される等、ユーザーの意向を反映した料金の設定が図られてきているところである。

（3）運航労務監査・指導体制の強化

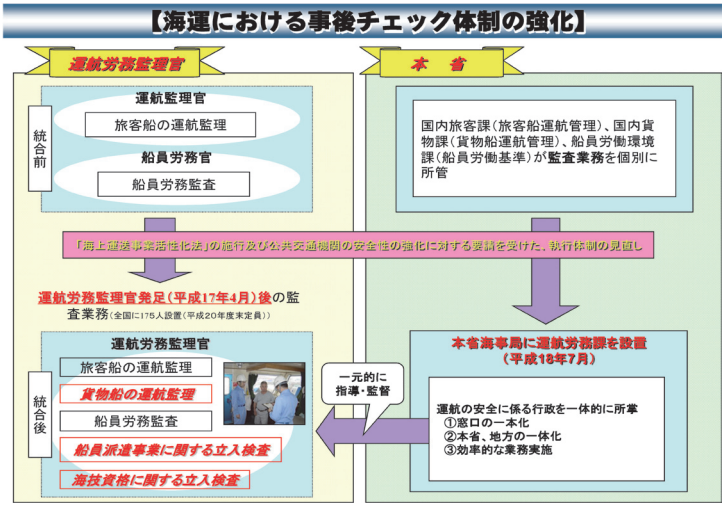
近年、内航貨物船や超高速船をはじめとする船舶の事故が発生している中で、適切な船舶の運航管理や船員の労働環境整備等を通じた航行の安全確保が強く求められている。

船舶の航行の安全確保は、平成17年４月に旅客船・貨物船の運航管理に関する監査を行う運航監理官と、船員の労働条件に関する監査を行う船員労務官を統合して各地方運輸局等に設置した運航労務監理官が担っている。また、本省海事局においても、運航労務監理官の行う業務について一元的な企画・立案及び指導を行うため、平成18年７月に運航労務課を設置した。

これらにより、事業法（海上運送法、内航海運業法）と船員関係法（船員法、船員職業安定法、船舶職員及び小型船舶操縦者法）に関する監督権限を幅広く有する執行官による効率的かつ機動的な監査が可能となった。

さらに、運航労務監理官の業務執行をより的確なものとするため、研修体制を強化するとともに、その監査時に過去の監査状況や違反の有無等を現場で随時照会することができる監査システムを整備している。

図表Ⅱ－５－４　海運における事後チェック体制の強化



このような体制の下、運航労務監理官は、幅広い権限を生かしつつ、日頃から船舶や事業場において監査を行うとともに、監査手法の改善に努め、その充実を図っている。また、事故発生時には速やかに特別監査を行い、原因究明を図るとともに、これを踏まえた行政処分や再発防止対策等に取り組んでいる。

（４）運輸安全マネジメント評価の実施

①　運輸安全マネジメント制度の導入

国民の公共交通機関の安全性に対する信頼が大きく揺らいでいる状況に対応し、平成18年10月、陸海空の交通モード横断的に運輸安全マネジメント制度を導入した。海事分野については、海上運送法及び内航海運業法の改正により、旅客船・貨物船の船舶運航事業者について導入を図った。

この制度は、経営トップ主導による現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図る具体的な手法として、PDCAサイクル（輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、見直しのサイクル）を経営トップ主導で適切に機能させ、輸送の安全のための取組みを継続して実施させることにより、事業者自らが安全風土・文化の確立の構築・定着を図ることを求めるものである。

また、各船舶運航事業者には、安全管理体制を構築するうえで必要な事項を定めた安全管理規程を作成するとともに、安全管理体制を統括管理する者として経営中枢レベルの安全統括管理者を運航管理者に加え選任することが義務付けられ、安全管理規程の遵守と安全管理体制の構築について中心的な役割を果たすこととなっている。

② 運輸安全マネジメント評価の実施と期待される効果

航労務監理官は、従来の保安監査の実施と併せて、各船舶運航事業者の経営トップへのインタビュー等を通じて、安全管理体制に関する基本的な理解及び実施状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けた助言等を行う運輸安全マネジメント評価を行っている。

これまで実施した同評価の結果、大手事業者については、全般的に安全管理体制に係る各種取り組みの改善がなされており、特にISMを認証取得している事業者については、既に、安全管理体制を構築し、全社的なマネジメントシステムとして機能させている事業者が多く見受けられた。

一方、法律改正を期に、新たに安全管理体制の構築に取組み始めた中小事業者に対しては、運輸安全マネジメント制度の理解が不十分な事業者が見受けられるため、同制度の意義、手法等を十分理解し、安全管理体制の充実・強化を進めていくことができるように、よりわかりやすく丁寧に運輸安全マネジメント評価を実施しているところである。

また、運航労務監理官の資質向上を目的とした研修を行うなど当該評価の有効かつ効率的な実施ができるよう努めている。

以上のような取組みを通じて、船舶運航事業者による自主的な安全管理体制の構築と継続的改善が図られることによって、船舶の安全運航の確保と海難事故の防止に大きく寄与するものと期待される。

２．保安の確保対策

（１）国際船舶・港湾保安法

①　概要

平成16年４月、海上人命安全条約（ＳＯＬＡＳ条約）附属書第XI-2章及び船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ＩＳＰＳコード）を国内法化した「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（国際船舶・港湾保安法）が公布され、同年７月１日より全面的に施行された。同法は、船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、条約の適用対象となる船舶（以下「国際航海船舶」という。）及び港湾施設（以下「国際港湾施設」という。）の保安の確保のために必要な措置並びに国際航海船舶の入港に係る規制に関する措置について規定するものである。

②　国際船舶・港湾保安法の施行の現況

同法に基づき国土交通大臣が設定する自己警備のレベル（国際海上運送保安指標）は、レベル１（平常時）が設定されている。（平成24年４月１日現在）

同法は、国際航海船舶の船舶所有者に対し、保安の確保のために必要な事項について記載した船舶保安規程を作成し、国土交通大臣の承認を受けること及び承認を受けた場合に国土交通大臣より交付する船舶保安証書を船内に備え置くこと等を義務付けている。平成24年４月１日現在、237隻の日本籍船について船舶保安証書を交付している。

港湾施設については、国際港湾施設の管理者に保安の確保のために必要な事項について記載した埠頭保安規程の作成等を義務付けた。平成24年４月１日現在、全国の130の港湾について埠頭保安規程が作成されている。

また、我が国に寄港する国際航海外国船舶に立ち入り、保安の確保のために必要な措置が適確に講じられているかどうかについてその物件を検査し、又はその乗組員に質問した結果、平成23年は、当該措置が適確に講じられていないと認めた2隻の船長に対し、当該措置をとるべきことを命じた。（ポートステートコントロール）。

さらに、国際航海船舶が本邦の港に入港しようとするときは、船長は、船舶保安情報を海上保安庁長官に通報しなければならないこととされ、この船舶保安情報のみでは保安の確保のための必要な措置が適確に講じられているかどうか明らかでないときは、海上保安庁長官は、船長に対し、情報の提供

を更に求め、又はその職員に立入検査をさせることができ、船長が情報の提供又は立入検査を拒否したときは、入港の禁止を命ずることができる。平成23年は、同法に基づく立入検査の件数は3,575件であり、同法違反による検挙件数は5件である。また、入港禁止等の強制措置は0件である。（いずれも速報値）。

（2）船舶の保安対策に関する検査

平成16年7月から施行されている国際船舶・港湾保安法により、一定の国際航海船舶には、国土交通大臣により承認された船舶保安規程の備置、船舶警報通報装置の設置及び船舶保安管理者の選任等当該規程に定めた保安に係る措置を講じることが義務づけられている。船舶において当該保安に係る措置が適切に実施されていることを確認した場合には船舶保安証書を交付するとともに、その後においても保安措置が適切に維持されていることを定期的に検査している。

また、同法が適用されない船舶にあっても、同法と同等の保安措置を任意に講ずるケースがあり、これらの船舶所有者から船舶保安証書と同様の認定書を交付して欲しいとの要望があった。このため、平成17年4月から船舶保安認定書等交付規則を施行し、同等の保安措置が実施されていることを確認した場合には船舶保安認定書を交付している。

3．環境の保全対策

（1）船舶による環境汚染の防止のための国際規制への取り組み

海洋・大気環境の保全は、地球規模の課題であり、国際海事機関（ＩＭＯ）では、「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書によって修正された同条約」（ＭＡＲＰＯＬ条約）を策定し、逐次、改正を行っている。

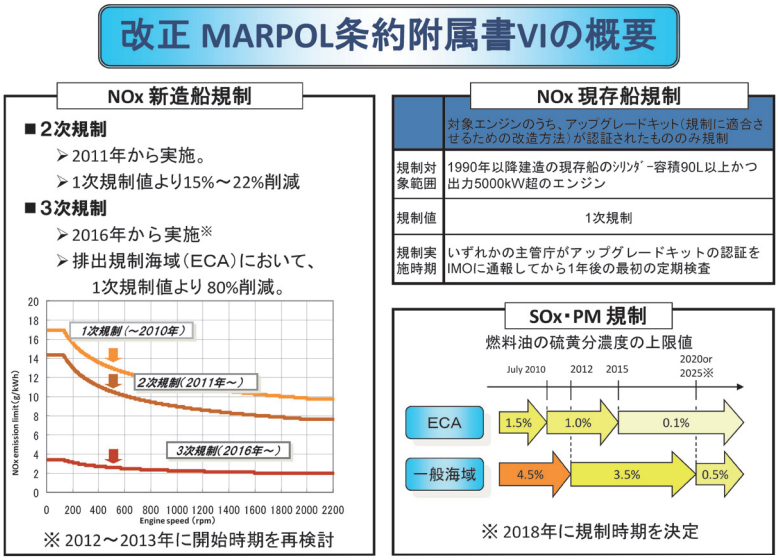
ＭＡＲＰＯＬ条約は、船舶からの油、有害液体物質等の流排出による海洋汚染及び大気汚染を防止するための基準・検査等を定めており、我が国は、昭和58年(1983年)に同条約に加入し、国内法である「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（海防法）を制定して対応している。

IMOの国際会議

様々な環境保全対策が実施されているが、中でも船舶から排出される窒素酸化物（ＮＯｘ）及び硫黄酸化物（ＳＯｘ）の規制はそれぞれ段階的に実施されている。ＮＯｘについては平成23年より２段階目の規制にあたる、ＮＯｘ排出２次規制が実施されている。この規制により、船舶からのＮＯｘの排出規制値は平成22年以前の規制値と比べて15％～22％削減されることとなった。また、ＳＯｘについては燃料油に含まれる硫黄分の量を規制することにより、船舶から排出されるＳＯｘを制限している。平成24年からは、いままでの規制値である 4.5％から 3.5％に変更されており、平成32年からは、更に規制が強化され、燃料油に含まれる硫黄分の規制値が 0.5％まで強化される。

今後、排出規制海域（ＥＣＡ）において更に規制値を規制する、ＮＯｘ３次規制が平成28年から実施される予定である。この規制によって、ＥＣＡ内を航行する船舶のＮＯｘ排出規制値は平成２２年規制値比で約80％削減されることになる。またＳＯｘについては、既にＥＣＡ内での規制が開始されており、ＥＣＡ内を航行する船舶の燃料油に含まれる硫黄分は 1.0％に規制されており、平成 27 年には 0.1％に規制値が変更される。現在、我が国におけるＥＣＡの指定の必要性等につき、国土交通省に委員会を設置し、有識者、海事団体、関係官庁とともに検討を行っている。

図表Ⅱ－５－５　改正MARPOL条約付属書Ⅵの概要



（２）バラスト水管理に関する国際規制への取り組み

バラスト水とは、船舶が空荷になった時の安全確保のため、「おもし」として取水する海水のことをいう。この「おもし」として空荷となった船舶に取水された海水は、貨物の積載港で排出される。このバラスト水に含まれている水生生物及び病原体が、排出先の生態系や海洋環境等に悪影響を及ぼし、人の健康や経済活動に被害をもたらすおそれがあるとの指摘がなされた。これをきっかけに、ＭＥＰＣにおいて、船舶バラスト水による有害水生生物の規制について検討が開始された。その後、国際的に統一した規制の枠組を創設するための必要性の検討を行った結果、バラスト水及び沈殿物の規制及び管理を通じて有害な水生生物及び病原体の移動による環境等への危険を防ぐことを目的とした、「2004年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（バラスト水規制管理条約）」が平成16年２月にＩＭＯで採択された。この条約実施のためのガイドラインについては、2004年2月以降、順次審議、採択が行われ、2008年10月に全てのガイドライン項目の採択が終了している。

我が国はこれまで、規制の目的や海運業界、造船業界等に与える影響を

総合的に考慮しつつ、ＩＭＯでの検討に積極的に対応してきたところであり、今後も、船上に搭載されるバラスト水管理システムの開発状況を含めた世界の取組み状況を把握しつつ、条約実施に向けた検討を積極的に行っていく予定である。具体的な検討項目としては、全ての条約適用船舶に搭載可能なバラスト水管理システムの種類が不足していることや世界的な供給体制の遅れ、更には各種ガイドラインの円滑な実施のために必要不可欠なガイダンスの策定などがある。

なお、バラスト水管理条約に規定されるバラスト水管理システムに係る型式承認制度に準じ、我が国においてバラスト水管理システムの承認制度の運用を平成20年１月より開始していたが、外国において製造されたバラスト水管理システムの承認を円滑に行う等のため、平成23年11月に承認制度を改正した。平成24年４月現在、我が国では海外メーカーが開発したものを含めて４つのシステムが承認を受けている。

（３）船舶による油濁問題への取り組み

① 放置座礁船対策

平成14年12月に茨城県日立港において外国籍の貨物船が座礁した事故において、船舶所有者等が責任ある対応を行わず、やむを得ず茨城県が油防除や船体撤去等を実施したが、それに要した費用が回収できないという事態が生じたことから、放置座礁船が大きな社会問題となった。

その背景には、船舶所有者等が事故による油濁損害や船体撤去等の費用に関し、十分な対応を果たすための保険に加入していないことや、船舶所有者等が海外に所在する為に責任追及が困難であることがあった。

このようなことから「油濁損害賠償保障法」を改正し、原則として燃料油の油濁損害が発生した場合、船舶所有者等に無過失責任を課し、油濁損害や船体撤去等の費用をてん補する有効な保険を持たない外航船舶の我が国への入港を禁止すること等を内容とする「船舶油濁損害賠償保障法」を平成17年３月から施行している。

一方、保険義務付けの法規制が及ばない無害通航船（領海を通過するのみの船舶）等の事故により、船舶所有者等に代わりやむを得ず油防除等を行った地方公共団体に対しては、国が一定の支援を行う制度を設けている。

１．一般船舶に対する保険加入義務づけ等の概要

・油タンカー以外の船舶（一般船舶）のうち、国際総トン数100トン以上

の外航船舶について保障契約（燃料油による油濁損害及び船体撤去費用等の支払いを保障する契約）の締結義務付け
・有効な保障契約を締結していない外航船舶は入港禁止
・入港前に保障契約情報の通報の義務化
・違反船舶には航行停止等の命令、罰則により対処

２．国による支援制度の概要

・外国船舶の座礁等による排出油等の防除作業を船舶所有者等に代わり、やむを得ず地方公共団体が実施した場合に、当該防除に要した費用について、一定の条件の下、国が予算の範囲内で補助を行う。

②　国際油濁補償基金への的確な対応

油タンカーによる油濁損害の被害者の保護やタンカーによる油輸送の健全な発達のため、船舶所有者等の責任を定めた「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（民事責任条約）（CLC条約）」（平成24年３月31日現在の締結国：127ヵ国）や石油会社等の荷主による基金の創設を定めた「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約（国際基金条約）（FC条約）」（平成24年３月31日現在の締結国：109ヵ国）に基づき、賠償や補償を行う国際的な制度が確立されている。

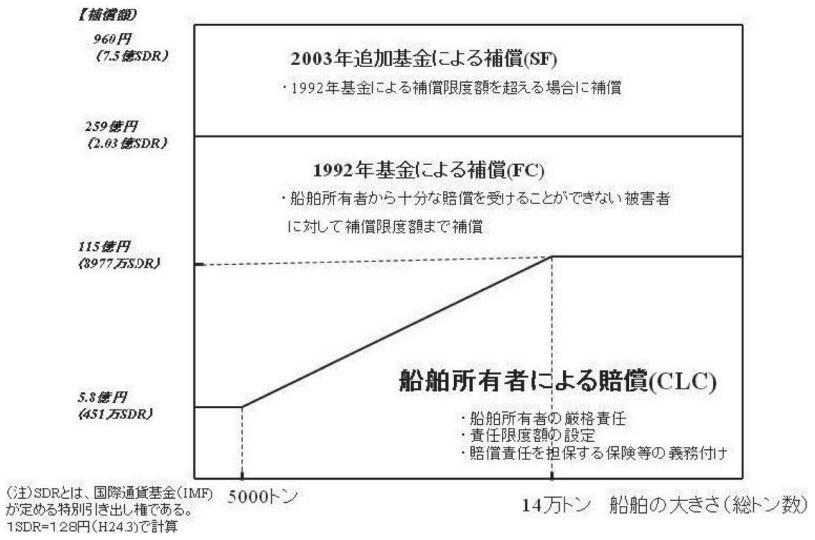
この制度により、油タンカーによる油濁損害が発生した場合、船舶所有者は責任限度額までは原則として無過失責任を負うが、責任限度額を超える補償については、被害者が国際油濁補償基金に定められた補償限度額以内において求めることができる。

しかし、平成９年のナホトカ号事故、平成11年のエリカ号事故などの大規模油濁事故において、国際油濁補償基金の補償限度額を超える油濁被害が生じたことから、追加的な補償を行う国際基金の設立を内容とする議定書（追加基金議定書）（SF）が平成15年５月に採択された。

追加基金議定書を締結することは、汚染損害の被害者の保護を一層充実させるものであることから、我が国は平成16年7月に同議定書を締結し、平成17年３月に発効した（平成24年３月31日現在の締結国：28ヵ国）。

これら油タンカーによる油濁損害に関する国際的な制度の内容は、「船舶油濁損害賠償保障法」で担保している。

図表Ⅱ－５－６　タンカー油濁損害に対する補償



③　その他の取り組み

有害危険物質（HNS物質）による汚染事故についても油濁事故の場合と同様の賠償及び補償制度を規定した「1996年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」（HNS条約）が採択された。その後、条約の締結が進まないことから、条約締結の障害を取り除き条約発効を促進するための改正議定書案が2007年から検討され、2010年４月のIMO外交会議において審議・採択された。

４．ポートステートコントロール（Port State Control）

（１）PSCの現状

1970年代後半になって大型船舶の海難が多発し、そのような船舶の多くが、旗国による監督が不十分であり、国際条約の基準に適合していないサブスタンダード船であったことから、航行の安全の確保、海洋環境の保全等の目的のためには、サブスタンダード船を排除することが必要であるとの機運が高まり、旗国による監督を補完するものとして、寄港国による監督（ポートステートコントロール（以下「PSC」という。））の重要性が国際的に認識

された。1982年、パリMOUが締結され、欧州諸国が協力してPSCを始めたことを契機に、世界的にPSCが始まり、我が国でも1983年（昭和58年）からPSCを始め、平成９年度には、専従の外国船舶監督官が発足し、全国14官署の地方運輸局等に46名が配置された。その後、逐次その強化を図った結果、平成24年度は全国に139名の外国船舶監督官が配置される。特に、平成15年８月に新潟港に入港した北朝鮮籍船「万景峰92号」へのPSCを契機に、社会的関心を集め、我が国においてもPSCに対する注目度がより高まっている。

PSCは、海上における船舶の安全及び海洋環境の保護等の観点から国際的な取決めに基づいて寄港国の権利として実施しているものであるが、各国でのPSCの実施により全世界的に条約の実効性がより担保されることが期待されており、その対象範囲は拡大している。

具体的には、海上人命安全条約（SOLAS条約）、海洋汚染防止条約（MARPOL条約）、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）及び船舶防汚方法規制条約（AFS条約）等に基づく船舶の構造・設備基準、乗組員に対する資格要件等及び船底塗料等の有機スズ系化合物規制について確認を行っている。また、近年、ヒューマンエラー等に起因する海難も多く見られることから、PSC検査において、乗組員がその船の設備に対して操作等を適切に行えるかなどの操作要件、国際安全管理規則（ISMコード）に基づく船舶の運航管理体制等及び国際海事保安コード（ISPSコード）に基づく船舶の保安要件の確認など、ソフト面に関するPSCも重要な項目となっている。

（２）地域協力におけるPSC

一般に外航船舶は多国間を航行することから、PSCを一国で実施するよりも近隣諸国と協力して実施する方がより一層の効果が期待できることから、世界各地域での協力体制が構築されている。アジア太平洋地域では、我が国のイニシアティブにより、1993年12月に締結された「アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書（東京MOU）」（18カ国参加）の枠組みのもとでPSCが実施されている。

東京MOUは、域内のPSC途上国のPSC検査官を養成するための研修及びPSCの技術の向上、各国とのPSCの調和を図るためのPSC先進国間でのPSC検査官の相互派遣等の事業を行っており、我が国はこれらに積極的に取り組み、PSC分野でも多くの国際的な貢献を行っている。

第６章　小型船舶の利用活性化と海事振興

１．小型船舶の健全な利用振興に向けた総合政策

小型船舶の健全な利用振興を図るためには、利用拠点の拡大等により地域活性化を図ると共にマリンレジャーの魅力を向上させること、マナー向上や安全確保などを通じて地域社会と調和したレジャーとしての定着を図ること、循環型社会の形成や環境保全などの社会的要請に応えていくことなど、小型船舶の適正な利用の基盤を整備していくことが不可欠であり、海事局としては、以下の施策を推進している。

（１）マリンレジャーの利用環境整備のための施策

①　マリンレジャー利用環境の整備

ア．「海の駅」における活動の活性化

マリンレジャーの魅力を向上させていくためには、利用者の環境を整備することが必要である。誰でも、気軽に、安心して、楽しめる施設として「海の駅」は、陸と海とをつなぐ接点としての機能に加え、マリンレジャーを体験するために必要な情報、施設、機材を保有しており、マリンレジャー振興の「核」となる存在である。このため、海事局では、「海の駅」の設置を推進している。平成14年に最初の海の駅が登録されてから平成24年３月末現在、135駅が登録（平成23年度は計９箇所の新規登録）されており、「海の駅」では、訪れた人が楽しめるよう、レンタルボートを利用したクルージングや海産物の販売、漁業体験等、地域の特性を活かした様々な取組が進められているところである。「海の駅」の設置拡大と並行して、その魅力の増大、活動の活性化、認知度の向上、防災・救難拠点として活用するなど、地域と連携した活動の推進を図っている。

イ．漁港の利活用

全国で約2,900存在する漁港は、立地に優れ、レジャー・観光資源が豊富であるなど、マリンレジャーの拠点として大きな魅力を有しており、その利用に対するプレジャーボート利用者からの要望は強い。しかしながら、一部の利用者のマナー欠如によるトラブル、放置艇等の問題が障害となり、利用できる漁港は限られているのが現状である。このような状況において、海事

局では、水産庁との連携のもと、漁港にビジターで立ち寄る際に遵守すべきルールとマナーをまとめた利用者向けのガイドブックを作成し、モデル地域での検証を行ったところである。海事局としては、引き続き、水産庁や関係者と連携し、プレジャーボートの適正な利用を通じた漁港の利用拡大を図っていく。

ウ．プレジャーボート放置艇対策

各地の港湾・河川・漁港にある放置艇は、船舶の航行障害や景観の悪化などの原因となっている。その状況を踏まえ、国土交通省及び水産庁では、平成８年度より、定期的に全国実態調査を実施し、放置艇問題の現状を把握しつつ放置艇の減少に努めてきたところである。これまでの対策の実施により徐々に放置艇は減少してきているものの、プレジャーボートのおよそ半数が未だ放置艇となっており、更なる対策の推進が必要となっている。そこで、放置艇対策を加速し、放置艇の実効的かつ抜本的な解消を図るため、水域の利用環境改善や地域振興を目的とした「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を平成23年８月にとりまとめ、引き続き地方自治体及び関係者に周知を図る予定である。

エ．ミニボートの安全対策

近年、急速に普及しているミニボート（長さ3m未満、機関出力1.5kW未満の検査･免許が不要なボート）の安全な利用を推進するため、有識者及びマリン関係者により構成される、ミニボートの安全対策に関する検討委員会での議論をふまえ、以下を内容とする「ユーザー向け安全マニュアル（ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備）」

（国交省HP：http://www.mlit.go.jp/maritime/senpaku/miniboat/に掲載）と、同内容の安全啓発DVD

（You Tube：http://www.youtube.com/user/Syuteishitsu?feature=watchに掲載）を作成した。これらを活用しユーザーへの周知・啓発を図っているところである。

図表Ⅱ－６－１　ユーザー向け安全マニュアル

【マニュアル概要】
・ミニボートの海難　・ミニボートの安全常識
・乗船中の注意事項　・落水時、転覆時の対処法
・船外機に関する注意　・関連情報入手先
・管理型揚降場所リスト　・技術基準適合標示について
・海上・水上の交通ルール、マナー

②　マリンレジャーの魅力の発信の強化

海に親しむ環境の減少や少子化の進行などの影響により、近年、マリンレジャーは縮小の傾向にある。このような状況の中、海事局では、海をより身近に感じられる社会の実現を目指し、マリン関連15団体からなる「ＵＭＩ協議会」と連携し、マリンレジャー総合ポータルサイト「ＵＭＩちゃんねる（http://www.uminiikou.com）」の開設、マリンレジャー未経験の女性で構成された「海なでしこ」によるマリンレジャーの魅力の発信などの取組（「ＵＭＩ（海に（U）みんなで（M）行こう（Ｉ））キャンペーン」）を進めているところである。

写真：ボートクルージングを楽しむ「海なでしこ」

コラム;

ジャパンインターナショナルボートショー2012

平成24年３月１日（木）～４日（日）の４日間、パシフィコ横浜及び横浜ベイサイドマリーナにおいて、「ジャパンインターナショナルボートショー2012」が（社）日本舟艇工業会主催により開催され、入場者数は35,060名となりました。今回は初の本格的フローティング会場と屋内の２会場での開催を実現し、計172社・団体が多種多様なボート、ヨット、水上オートバイ等164隻の出展中心に、総合マリンレジャーショーとしての魅力を全国に発信致しました。開会式は室井政務官のご挨拶をはじめ、さかなクンや海事関係有識者がテープカッターを務めたほか、ミス海の日も出席し盛大に行われました。

写真：開会式（パシフィコ横浜）

屋内展示場のパシフィコ横浜では、ボート、ヨット、水上オートバイ等の展示に加え、ダイビングコーナーやマリンパラダイスコーナー等、海の楽しさを体験できるプログラムが展開された他、「東北元気プログラム」として、東北3県の物産展やチャリティオークションが実施されました。また今年より新たに屋外に設置されたベイサイドマリーナでは、最大で72ftの大型クルーザー、ヨット、ボートなど約40隻がフローティング展示されたほか、４つの体験乗船プログラムが用意され、約1000人の来場者が実際に船の楽しさを体験しました。

写真：第２会場（横浜ベイサイドマリーナ）

海事局では、UMI協議会と連携してブースを出展し、UMI協議会の活動実

績や平成24年度に各会員が開催予定のイベント紹介などを実施しました。

写真：UMI 協議会ブース

またUMI協議会のオフィシャルサポーターである海なでしこと、救命胴衣着用推進マスコットのウクゾウとともに、３月２日（金）～４日（日）の３日間、イベントステージにおいて「ミニボート安全講習会」を開催し、200名以上の受講者に対し、ミニボートの安全利用の周知啓発を行いました。

写真：ミニボート安全講習会

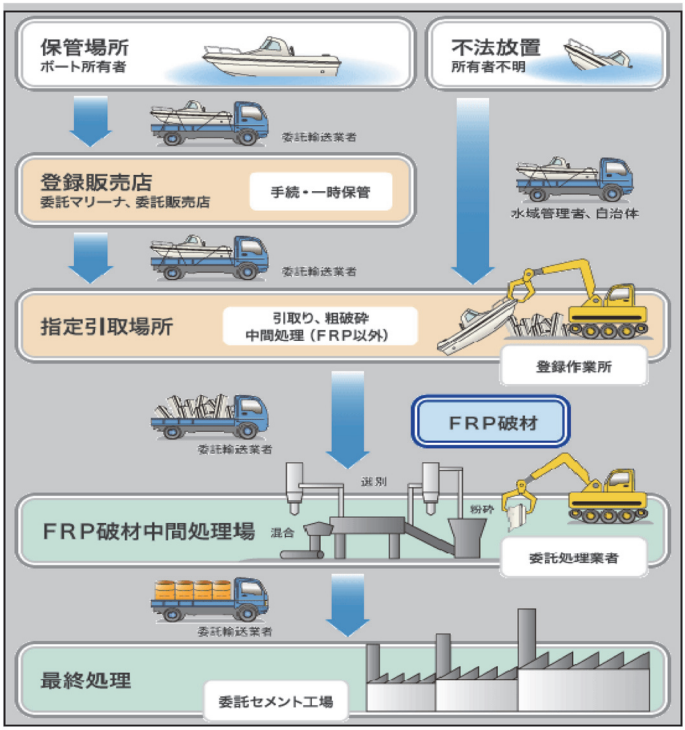
（２）FRP船リサイクルシステムの普及

FRP（繊維強化プラスチック）船は、廃棄処理の困難性に加え、処理ルートが存在しなかったことから、ユーザーによる適正処理が進まず、結果として不法投棄や沈廃船化を招く要因の一つとなっていた。

このため、海事局としては、ユーザーによる適正処理を促進するため、廃船処理技術を確立するとともに、処理ルートの構築に向けた取組を行ってきたところである。

これらの取組の成果を活用し、(社) 日本舟艇工業会が主体となり、平成20年度より「ＦＲＰ船リサイクルシステム」の本格運用が全国で開始された。海事局では当該システムの周知普及を図っている。

図表Ⅱ－６－２　FRP船リサイクルのフロー図



出典：(社) 日本舟艇工業会

（3）プレジャーボート保険の加入促進

プレジャーボートによる人身事故や物損等のトラブルに対処するため、海事局では、パンフレットを作成し、小型船舶に関する安全キャンペーンや小型船舶検査機構での検査受験に合わせ配布しており、プレジャーボート保険の加入促進に向けた周知広報を図っている。

（4）小型船舶の免許制度の周知・啓発

プレジャーボートや水上オートバイ等を操縦するためには、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に基づく操縦免許が必要である。

同法では、小型船舶の船長の遵守事項として、酒酔い等操縦及び危険操縦の禁止、免許者の自己操縦及び乗船時のライフジャケットの着用等を義務付け、

プレジャーボートや水上オートバイ等の安全で健全な利用の促進を図っている。

また、マリンレジャーが盛んになるシーズン中のビーチや湖川において、地方運輸局の職員が、海上保安部や警察署等と合同でパトロール活動及び周知啓発活動を行っている。

図表Ⅱ－６－３　小型船の遵守事項

ビーチでのパトロール活動

マリーナでの周知・啓発活動

（5）ライフジャケット着用率向上のための施策

小型船舶からの海中転落による海難事故防止策としてライフジャケットの着用は有効であることから、平成15年６月に施行した船舶職員及び小型船舶操縦者法により、水上オートバイの乗船者、12歳未満の小児、連絡手段を有さずに一人で漁ろうに従事する者について、ライフジャケットの着用が義務化され、さらに、平成20年４月からは一人で漁ろうに従事している者は連絡手段の有無にかかわらずライフジャケットの着用が義務化されている。また、これら以外の者についても、暴露甲板に乗船する場合はライフジャケット着用の努力義務が規定されている。

ライフジャケットの着用率向上を目的として、関係省庁・団体と連携し「小型船舶に対する安全確保対策」を実施するとともに、パンフレット等による周知啓蒙を行っている。

（6）小型船舶の登録制度と適正なトン数の確保に向けた取り組み

小型船舶を航行の用に供するためには、「小型船舶の登録等に関する法律」に基づき小型船舶登録原簿に登録をしなければならないことになっている。

また、登録事項である総トン数は、船舶の安全・環境をはじめ様々な法律の適用基準として用いられていることから、海事関係法令のコンプライアンスを確保するため、地方運輸局においては、特にヒトやモノの往来が活発化する夏期や年末年始に立入検査等を行うことにより、適正なトン数の確保に努めている。

（7）小型船舶の検査制度の周知・啓蒙

近年、船舶安全法に基づく船舶検査を適切に受検しない小型船舶が毎年相当数に及ぶことが明らかになっている。このような小型船舶を放置すると、船体・機関の整備不良の可能性も高まり海上の人命の安全に重大な支障を及ぼすことが懸念される。

こうした状況を踏まえ、平成24年４月23日から同年８月31日までの間、マリーナ、漁港等において、船舶検査制度の周知啓蒙を実施するとともに、海上保安部及び警察署と連携して、地方運輸局等の職員が船舶検査受検について確認し、船舶検査を適切に受検していない船舶に対し船舶検査の受検を指導している。

２．モーターボート競走の現状

（１）競走の目的

モーターボート競走（以下「競走」という。）は、（ア）造船関連事業、海難防止事業等の振興、（イ） 観光・体育事業等の公益事業の振興、（ウ）地方財政の改善を図ることを目的として、昭和26年に制定されたモーターボート競走法（以下「競走法」という。）に基づき、27年から実施されている。

（２）競走の運営

競走は、国土交通大臣の許可を受けて設置された、全国に24ある競走場で実施されており、その実施は、都道府県又は総務大臣の指定を受けた市町村（以下「施行者」という。）が行っている。現在、施行者数は36（県１、市19、施行組合15（構成市町村数84）、町１：施行自治体数105）あり、年間延べ4,400日を超える競走が行われている。

競走に出場する選手や競走に使用するボート、モーターの検査、競走の審判等、競走の競技に関する事務については、競走法に基づく競走実施機関として指定を受けた（一財）日本モーターボート競走会（以下「競走会」という。）が、施行者から委託を受けて実施している。

（３）売上金の分配

競走の売上金は、競走法に基づき、75％が舟券的中者へ払い戻され、残りの25％については、約2.6％が造船関連事業等の振興及び公益事業の振興等の原資として、競走法に基づく船舶等振興機関として指定を受けた（公財）日本財団（以下「日本財団」という。）へ交付され、約1.0％が地方公共団体金融機構へ納付され、約1.3％が競走の競技に関する事務の委託費として競走会へ交付されている。これらの法定経費を売上金から差し引いた残額（売上金の約20％）から競走の開催経費等を差し引いた金額が、施行者収益となる。

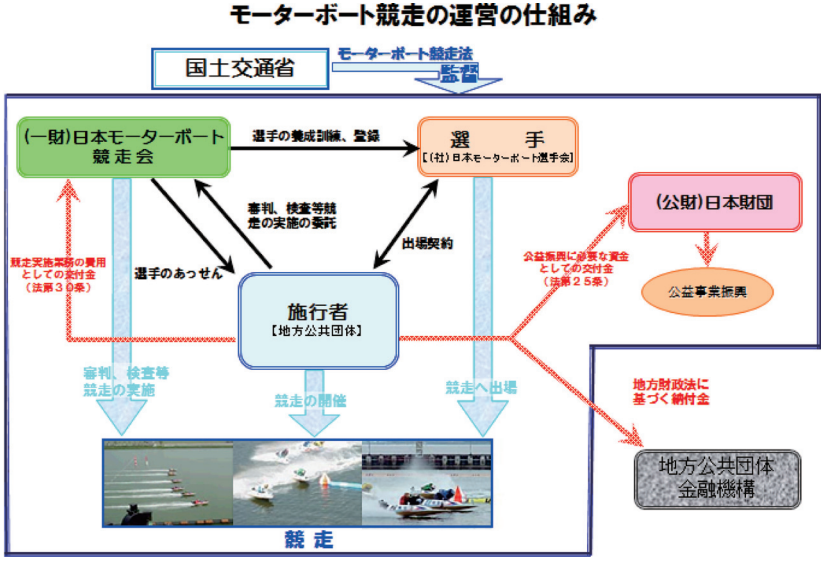
（４）最近の動向

競走の売上額は、平成３年度に約２兆２千億円を記録して以来減少傾向にあるところ、23年度は、22年度に比べ開催日数が大幅に拡大したこと等から、約 9,198 億円（対前年度比９％増）となり、４年ぶりに前年度を上回ったが、これはピーク時の売上額の約42％であった。

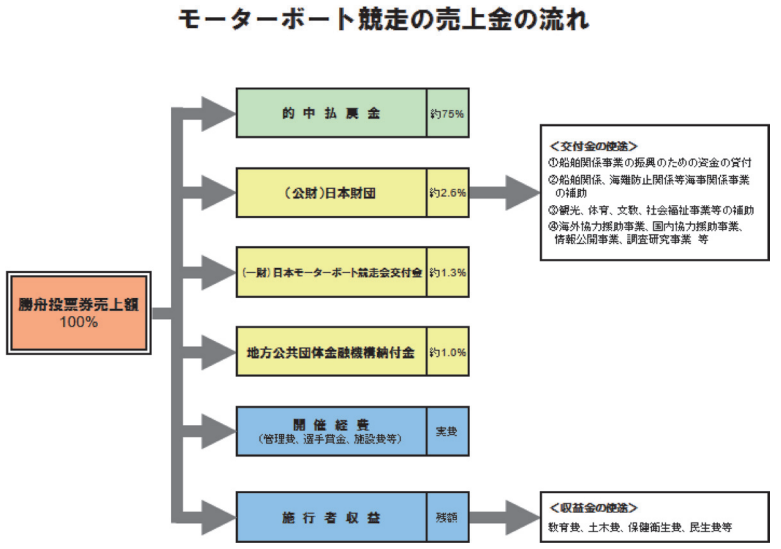
近年の厳しい売上げ状況が続く中、施行者、競走会等の競走に係る関係者は、公営競技の中で最も早く競走を開催するモーニングレースの実施や開催日数の拡大、場間場外の発売日数の増加、場外舟券発売場の新設（23年度は６ヶ所）、インターネットや携帯電話を活用した広域発売の推進に加え、プロペラの交換状況が明確でレース予想がしやすい新プロペラ制度の導入、場外舟券発売所等における舟券発売締切時間の延長、的中した舟券の払戻しを全国どこでも受けられる全国総合払戻の開始等、ファンの利便性向上のための施策を積極的に展開し、売上げの更なる向上を図っているところである。

なお、競走業界は、24年７月に開催のロンドンオリンピックに参加する日本代表選手団を支援するため、公益財団法人日本オリンピック委員会（JOC）へ協賛し、選手団の育成・強化を支援するとともに、競走の認知度向上を図っているところである。

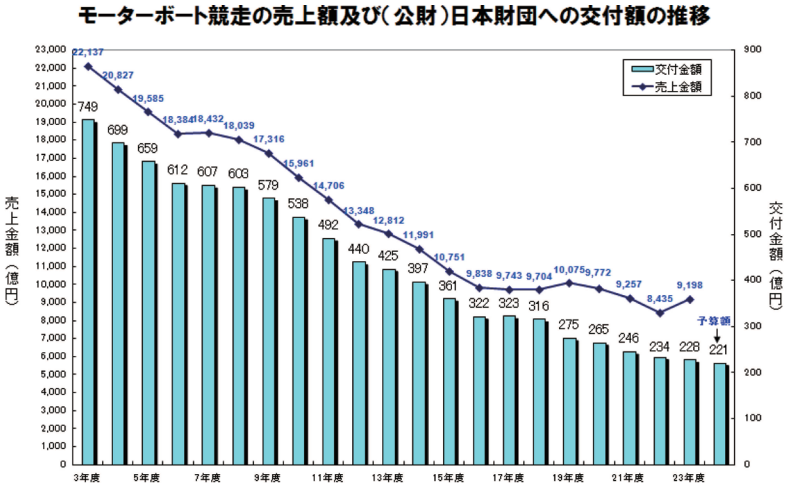
図表Ⅱ－６－４　モーターボート競走の運営の仕組み



図表Ⅱ－６－５　モーターボート競走の売上金の流れ



図表Ⅱ－６－６　モーターボート競走の売上額及び
（公財）日本財団への交付額の推移



平成23年10月にオープンしたミニボートピア山口あじす

新プロペラ制度

舟券発売締切時間の延長

全国総合払戻

BOAT RACEは、ロンドンオリンピック日本代表選手団を応援しています。

ロンドン五輪日本代表選手団への支援