

# 平成16年版 海事レポート（概要）

国土交通省海事局

# 「平成16年版 海事レポート」の内容

## 第Ⅰ部 主要政策課題への取組み

### 第1章 新外航海運政策の検討

### 第2章 港湾運送における規制緩和への取組み

### 第3章 船員・水先制度の見直し

1. 船員の乗組み体制の見直し
2. 水先制度の見直し
3. 船員の労働基準に係るILOにおける検討

### 第4章 国際環境問題への取組み

1. バラスト水管理に関する国際規制への取組み
2. 国際的なシップリサイクルへの取組み

### 第5章 質の高い船舶に対するインセンティブ・スキーム等の導入の検討

### 第6章 鉄道・運輸機構の独法化を踏まえた業務の今後の考え方

### 第7章 政策課題への更なる対応

1. 海事保安・安全対策
2. 放置座礁船対策等
3. 船舶起因の海洋・大気汚染対策
4. 海上運送事業等の活性化
5. 造船・船用工業の活性化

## 海事の1年（平成15年7月～平成16年7月）

## 第Ⅱ部 海事各分野の動向

### 第1章 海上輸送分野

1. 外航海運
2. 国内旅客輸送
3. 内航海運
4. 港運

### 第2章 造船業・船用工業分野

1. 造船業
2. 船用工業
3. 新技術の開発及び実用化

### 第3章 船員分野

1. 船員の現状と分析
2. 船員の教育・雇用
3. 労働環境の整備

### 第4章 海上安全・保安の確保と環境保全

1. 船舶の安全性の確保
2. 資格制度等による安全な航行の確保
3. 海洋・大気環境の保全施策
4. ポートステートコントロール制度
5. 海事保安対策

### 第5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対策
2. 海事思想の普及
3. モーターボート競走の現状

## 索引

## 第 I 部 主要政策課題への取組み

### ○ 新外航海運政策の検討

我が国経済社会の維持・発展を図っていくために、今後とも安定的な国際海上輸送を維持・確保していくことが不可欠であり、外航海運に関する施策のあり方について関係者間で引き続き議論を深めていく必要がある。

平成 16 年 6 月、日本船主協会との間に「外航海運政策推進検討会議」を設置し、①海運税制、②第二船籍制度、③サブスタンダード船対策、④マラッカ・シンガポール海峡問題等外航海運政策に関する総合的な意見交換を実施することとしている。

### ○ 港湾運送における規制緩和への取組み

平成 12 年 11 月より主要 9 港（京浜港、千葉港、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、事業免許制を許可制に、運賃・料金認可制を事前届出制にする等の規制緩和を先行実施しているところ。

「港湾運送事業の在り方に関する懇談会報告」等を踏まえ、地方港においても同様の規制緩和を行うほか、悪質な事業者の参入防止策としての欠格事由の拡充、過度のダンピング防止としての料金変更命令制度等を内容とする所要の法案を平成 16 年度中に提出予定。

### ○ 水先制度の見直し

港湾における国際競争力の確保のためのコスト低減への要請の強まり等水先を取り巻く経済社会情勢の変化に対応するため、平成 16 年 3 月に「水先制度のあり方に関する懇談会」を設置し、①水先区、②業務運営体制、③水先人の養成制度等水先制度全般を対象に、1 年間程度で結論を得るべく検討を実施中。

\*水先制度：船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域（39 の水先区、10 の強制水域）を航行する船舶に水先人（パイロット）が乗り組み、船舶を安全に導くもの

### ○ 船員の労働基準に係る ILO における検討

国際労働機関（ILO）においては、50 を超える船員の労働基準に係る条約等を整理・統合し、海上労働基準に関する一つの統合条約を策定することにより、国際的に広く受け入れられ、また、ポートステートコントロール（PSC）等により実効性が担保されるグローバルスタンダードを確立しようとする検討を行っている（我が国は関係会合の副議長に就任）。平成 17 年（2005 年）9 月の ILO 海事総会において採択予定。

\*統合条約の構成：第一レベル（権利・義務）、第二レベル（条約の主要な内容）、第三レベル（詳細な内容）及び第四レベル（勧告・ガイドライン）で構成。第一～第三レベルが強制規定

## ○ 国際環境問題への取組み

### ・ バラスト水管理条約の採択

平成 16 年（2004 年）2 月、国際海事機関（IMO）は、船舶のバラスト水・沈殿物の規制及び管理を通じて有害な水生生物の移動による環境、人の健康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」（バラスト水管理条約）を採択した。我が国は、条約に定めるバラスト水排出基準に適合する処理装置の開発及び早期実用化、当該装置の認証体制の構築のための取組みを実施中。

\*水生生物：動植物プランクトンや、コレラ菌等の細菌

### ・ 海洋汚染及び海上災害防止対策

大規模油流出事故を契機に、シングルハルトタンカー（一重船殻）のフェーズアウト（段階的排除）時期を 5 年前倒して平成 22 年（2010 年）とすること、シングルハルトタンカーによる重質油輸送の即時禁止等を内容とする海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）附属書 I の改正が平成 17 年 4 月に発効予定。我が国は、本年秋を目途に、改正内容について国内制度化を予定。

## ○ 海事保安・安全対策

### ・ 国際航海船舶等の海事保安対策

海上人命安全条約（SOLAS 条約）附属書第 X I - 2 章（保安対策）、船舶及び港湾施設の保安のための国際コード（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）が本年 7 月に全面的に施行。国際航海船舶には、船舶保安規程の作成、船舶警報通報装置の設置、船舶保安管理者の選任等を義務付け。

\*国際航海船舶：国際航海に従事する旅客船及び総トン数 500 トン以上の貨物船

### ・ 放置座礁船対策

放置座礁された外国籍船からの油防除や船体撤去等が社会問題となっていることから、「油濁損害賠償保障法」が改正され、平成 17 年 3 月以降、一般船舶に対し、燃料油による油濁損害及び座礁船撤去費用等の支払いを保障する保険への加入を義務付け。

\*我が国に入港した外国籍船舶の保険加入状況

船籍	入港回数	保険加入	保険加入
パナマ	45,400	39,987	88.1%
韓国	14,880	9,710	65.3%
中国	7,614	4,763	62.6%
ロシア	7,467	1,014	13.6%
ベリーズ	4,749	2,021	42.6%
カンボジア	4,603	1,171	25.4%
リベリア	4,137	3,740	90.4%
シンガポール	3,728	3,612	96.9%
バハマ	2,809	2,566	91.3%
セントヴィンセントグレナディーンズ	2,582	2,337	90.5%
キプロス	2,118	2,050	96.8%
香港	1,608	1,495	93.0%
ノルウェー	1,397	1,348	96.5%
フィリピン	1,387	1,337	96.4%
マーシャル諸島	1,290	1,256	97.4%
台湾	1,112	1,063	95.6%

国土交通省調べ。保険加入状況（平成 16 年 1 月現在の PI 保険への加入）は、Lloyd's Maritime Intelligence Unit（英）のデータに基づく。

## ○ 海上運送事業等の活性化

航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、内航海運をはじめとする海上運送事業の活性化を図るため、「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」が平成 16 年 6 月に公布され、現在その施行に向けて準備中。

### ・内航海運業法の一部改正

許可制から登録制への参入規制の緩和、内航運送業（オペレーター）と内航船舶貸渡業（オーナー）の事業区分の廃止等

### ・船員職業安定法の一部改正

国土交通大臣の許可を受けた者による常時雇用型船員派遣事業の制度化等

### ・船員法の一部改正

1 日 14 時間等を限度とする労使協定に基づく時間外労働等労働時間規制の見直し等

## 第Ⅱ部 海事各分野の動向

### ○ 外航海運

#### ・ 海上輸送量の動向

平成 15 年（2003 年）の世界の海上輸送量は約 58 億トン（対前年比 4.4 % 増）で過去最高を記録。そのうち、我が国の海上輸送量は約 9 億トン（同 4.0 % 増）で 15.7 %。また、我が国商船隊による輸送量は約 7 億トン（同 5.9 % 増）で 12 %。

世界の主要品目別海上輸送量 (単位：100 万トン)

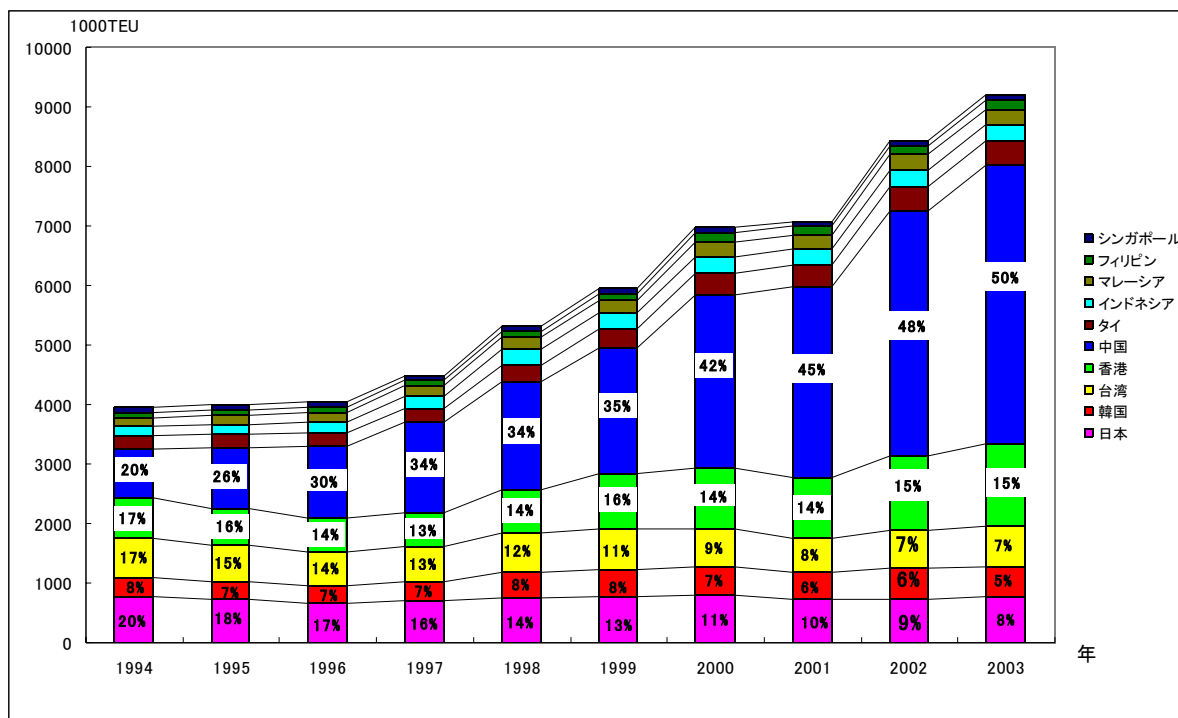
年	石 油			乾 貨 物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1993（平成 5）年	1,356	358	1,714	354	367	194	1,710	2,625	4,339
	3.3	6.9	4.0	6.0	▲ 1.1	▲ 6.7	3.0	2.0	2.8
1994（平成 6）年	1,403	368	1,771	383	383	184	1,785	2,735	4,506
	3.5	2.8	3.3	8.2	4.4	▲ 5.2	4.4	4.2	3.8
1995（平成 7）年	1,415	381	1,796	402	423	196	1,870	2,891	4,687
	0.9	3.5	1.4	5.0	10.4	6.5	4.8	5.7	4.0
1996（平成 8）年	1,466	404	1,870	391	435	193	1,970	2,989	4,859
	3.6	6.0	4.1	▲ 2.7	2.8	▲ 1.5	5.3	3.4	3.7
1997（平成 9）年	1,534	410	1,944	430	460	203	2,070	3,163	5,107
	4.6	1.5	4.0	10.0	5.7	5.2	5.1	5.8	5.1
1998（平成 10）年	1,524	402	1,926	417	473	196	2,050	3,136	5,062
	▲ 0.7	▲ 2.0	▲ 0.9	▲ 3.0	2.8	▲ 3.4	▲ 1.0	▲ 0.9	▲ 0.9
1999（平成 11）年	1,548	410	1,958	411	482	220	2,090	3,203	5,161
	1.6	2.0	1.7	▲ 1.4	1.9	12.2	2.0	2.1	2.0
2000（平成 12）年	1,608	419	2,027	454	523	230	2,200	3,407	5,434
	3.9	2.2	3.5	10.5	8.5	4.5	5.3	6.4	5.3
2001（平成 13）年	1,592	425	2,017	452	565	234	2,245	3,496	5,513
	▲ 1.0	1.4	▲ 0.5	▲ 0.4	8.0	1.7	2.0	2.6	1.5
2002（平成 14）年	1,588	414	2,002	484	570	245	2,294	3,593	5,595
	▲ 0.3	▲ 2.6	▲ 0.7	7.1	0.9	4.7	2.2	2.8	1.5
2003（平成 15）年 （推計値）	1,650	435	2,085	540	610	240	2,365	3,755	5,840
	3.9	5.1	4.1	11.6	7.0	▲ 2.0	3.1	4.5	4.4

（出典）Fearnleys [Review 2003]

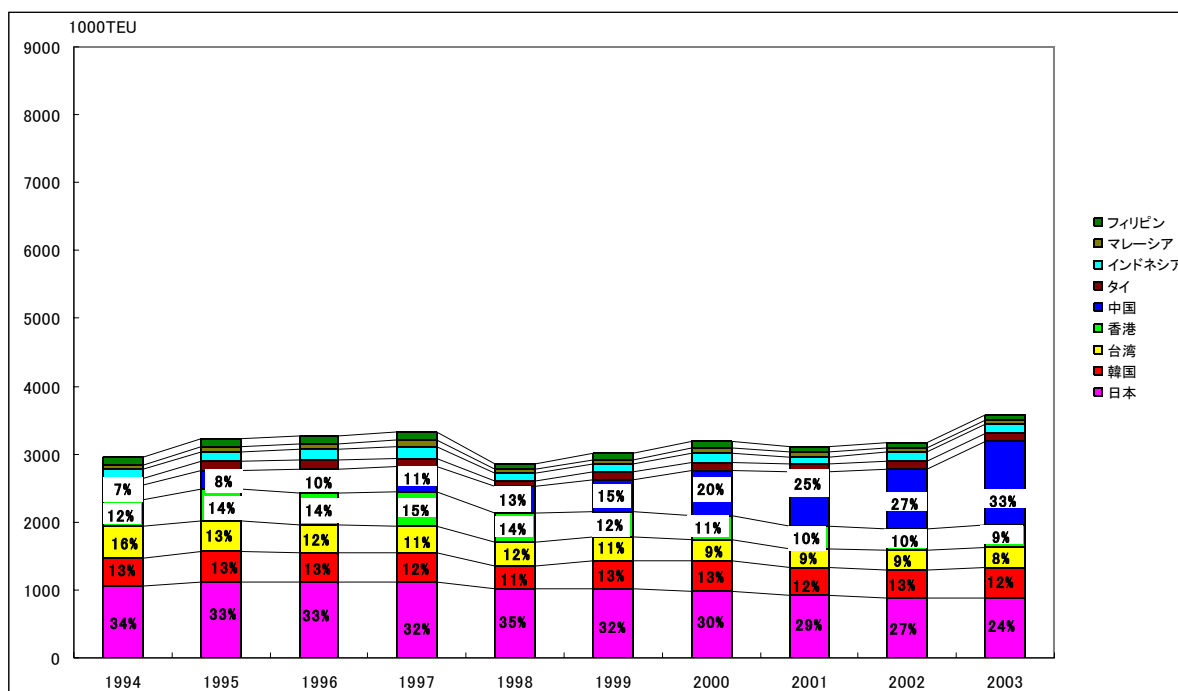
（注）下段は対前年伸び率（%）、2003（平成 15）年の値は推計値である。

北米のコンテナ航路は、米国の景気が引き続き好調なことから東航が、935万 TEU（対前年比9%増）と増加。そのほぼ半数を中国発貨物が占める。西航も372万 TEU（対前年比13%増）と増加。

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）



## ・平成 15 年度の海運大手 3 社の経営状況

①中国の経済成長、米国、欧州の景気回復等に支えられた活発な荷動き、②定期船、不定期船部門の運賃市況の大幅な上昇等から、営業損益は 1,973 億円と 996 億円（対前年度比 101.8 %）の増益、経常損益は 1,890 億円と 1,009 億円（同 114.4 %）の増益、税引後当期利益では 926 億円（同 236.7 %）の利益を計上。

損益状況推移

（単位：億円）

	営業		営業		営業		営業外	経常		税引後 当期損 益
	収 益	対前年度 増減率	費 用	対前年度 増減率	損 益	増減率		損 益	対前年度 増減率	
14 年度	19,101	1.01	18,123	0.6	978	7.6	▲ 96	882	8.3	275
15 年度	21,259	1.3	19,286	6.4	1,973	101.8	▲ 83	1,890	114.4	926

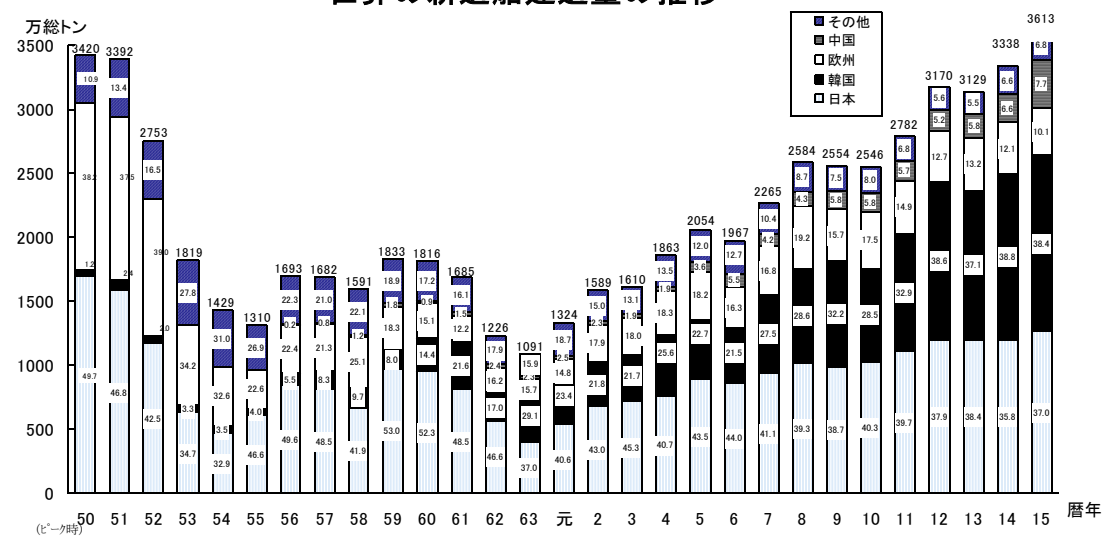
○各社の決算資料をもとに海事局作成

## ○ 造船業

### ・国際造船市場の動向

1990 年代後半からの大型タンカーの代替期を迎えたこと、国際的な規制の強化に伴う需要等により、平成 15 年（2003 年）の世界の新造船建造量は、3,613 万トンに達し、過去最高を記録。建造シェアは我が国 37.0 %、韓国 38.4 %となり、韓国が二年連続で首位。今後は、外航船の代替建造が一巡するため建造需要が低下するほか、中国が積極的な設備投資により造船能力を拡充しており、国際競争が激化する見通し。

世界の造船建造量の推移



(注) 1. ロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象) 2. 竣工ベース。  
3. 棒グラフの中の数値は構成比を示す。



## ・テクノスーパーライナー（TSL）の実用化

平成 17 年春の TSL 実用化第一船の就航により、東京－小笠原航路の片道約 26 時間が約 17 時間と大幅に改善され、島民の利便性向上や小笠原の活性化に寄与。

## ○ 船員

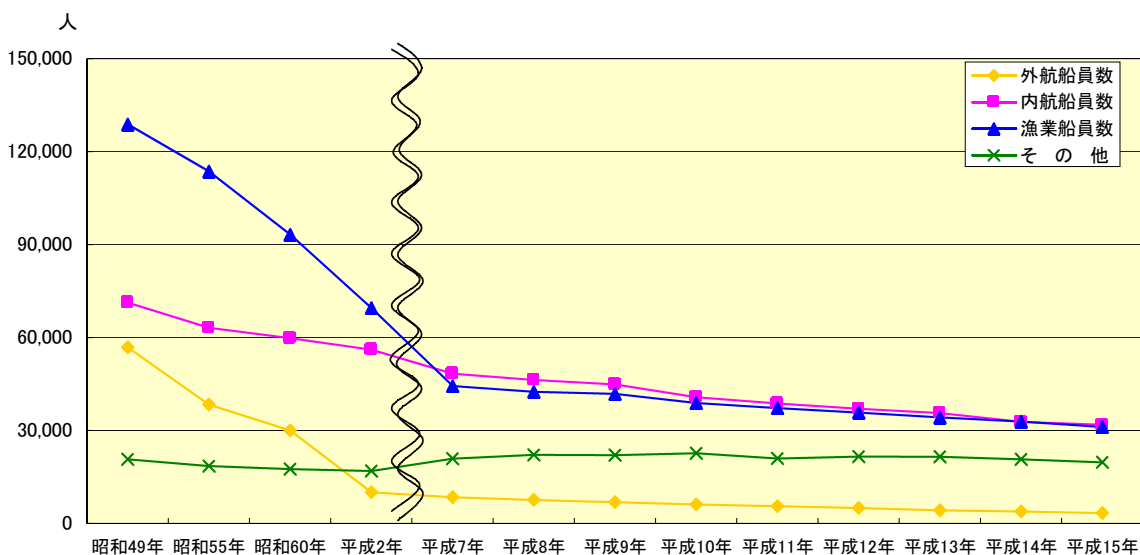
### ・ 船員数等の状況

平成 15 年 10 月の我が国の船員数は約 8.6 万人となり、ピーク時（昭和 49 年。約 28 万人）の約 31 %。外航海運における国際競争の激化、国際的な漁業規制の強化による減船等により、特に外航船員、漁船員が減少。45 歳以上の中高年齢が平成 5 年では 46 %であったが、平成 15 年では 48.6 %と高齢化が継続。

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8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	7,611	6,862	6,219	5,573	5,030	4,233	3,880	3,336
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	46,288	44,949	40,805	38,716	37,058	35,606	32,860	31,886
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	42,538	41,805	38,873	37,192	35,857	34,267	32,897	31,185
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	22,127	22,020	22,644	20,971	21,575	21,541	20,765	19,801
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	118,564	115,636	108,541	102,452	99,520	95,647	90,402	86,208



○船員統計による。

○船員数は乗組員数と予備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。(過去にさかのぼって数値の変更をした。)

- ・ **船員雇用対策**

船員職業紹介業務の効率化等のため求人・求職情報を IT 化。若年船員の育成・確保対策を実施中。

- **海上安全・保安の確保と環境保全**

- ・ **ポートステートコントロール（PSC）**

人命の安全の確保、海洋環境の保全等の観点から、国際基準を満たさない船（サブスタンダード船）を排除するための PSC 実施のため、全国の運輸局に専従の「外国船舶監督官」124 名を配置。平成 15 年 8 月の新潟港における北朝鮮籍船「万景峰 92 号」に対する PSC 実施に際しては、社会的に注目され、その重要性が広く認識されたところ。