

平成17年版 海事レポート（概要）

国土交通省海事局

「平成17年版 海事レポート」の構成

海事行政の基本5分野

4. 造船産業次世代人材育成支援事業

第Ⅰ部 海事行政における重要課題

海事の1年（平成16年7月～平成17年7月）

第1章 新外航海運政策の検討

第2章 内航海運政策の推進

1. 効率的で環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ）の普及促進
2. 事業法と船員法の有機的連携による事後チェックの充実・強化
3. 鉄道・運輸機構の船舶共有建造業務の改善

第3章 輸送サービスの高度化と安全の確保に向けた新たな取組み

1. ユニバーサル・デザイン
2. 水先制度の抜本見直し
3. IMO加盟国監査の実施

第4章 環境問題への取組み

1. 放置座礁船対策（一般船舶に対する保険義務付け制度の導入による被害者保護の充実）
2. 海洋汚染対策
3. 大気汚染対策
4. 地球温暖化対策、省エネルギー法の改正
5. リサイクルシステムの構築
6. 新技術の開発及び実用化

第5章 海事保安対策の推進

1. マラッカ・シンガポール海峡の海賊対策等
2. 国際船舶・港湾保安法
3. 電子タグ等 IT を活用した国際海上コンテナの管理・輸送システム
4. 国際交通セキュリティ大臣会合

第6章 海事産業の健全な発展に向けた人材確保・育成に関わる取組み

1. 船員の労働基準に係るILOにおける検討
2. 船員派遣事業
3. 船員の雇用・育成対策

第Ⅱ部 海事の現状とその分析

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
4. 船員分野における国際協力

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（Port State Control）
5. マラッカ・シンガポール海峡をめぐる現状と取組み

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

海事行政の基本5分野

海事局においては、①海上安全・保安の確保及び海洋汚染防止、②海上輸送の活性化、③海事ヒューマンインフラ（船員政策）、④造船・舶用工業の振興と技術開発、⑤小型船舶の利用適正化及び海事振興の基本5分野における行政課題の達成のために、関係機関と連携しつつ、政策企画立案を行い、地方運輸局等における海事産業政策等や、現場執行業務を通じて、施策の機動的遂行を図っている。

海事局の行政は、国際海事機関（IMO）、経済協力開発機構（OECD）、国際労働機関（ILO）等の国際的枠組みの下、多くの国際条約等の国際的取決めにその基礎を置いていることが大きな特徴である。

海事行政の基本5分野

※国際的枠組み(海事行政分野の多くは国際条約に基礎を置く)

海上輸送の活性化

- ・外航海運
- ・国内旅客船輸送
- ・内航海運
- ・港湾運送

※OECD自由化コード
※IOPC油濁条約

造船・船用工業の振興

- ・造船業
- ・船用工業
- ・新技術の開発及び実用化

※OECD造船協定

海上安全・保安の確保と海洋汚染防止

- ・船舶の安全性の確保
- ・海技資格制度等
- ・海洋・大気環境汚染の防止
- ・海事保安対策(海賊対策含む)

※IMO技術関係条約
・SOLAS条約
・MARPOL条約

小型船舶の利用及び海事振興

- ・小型船舶の健全な利用促進に向けた総合政策
- ・海事思想の普及
- ・モーターボート競走

海事ヒューマンインフラ (船員政策)

- ・船員教育・育成・雇用
- ・船員労働環境の整備

※船員関係条約
・ILO海事諸条約
・STCW条約

地方運輸局等

- ・地方における産業政策、地域振興、船員・海技資格関係業務等
- ・現場執行業務(船舶検査、PSC、船員労務監査等)

港湾局・各地方整備局(港湾インフラの整備等)

連携

連携

海上保安庁・各管区海上保安本部(海上における法令の執行、海難救助等)

第 I 部 海事行政における重要課題

第 1 章 新外航海運政策の検討

平成 16 年 6 月、海事局と日本船主協会とが共同で設置した「外航海運政策推進検討会議」において、海事局は、新外航海運政策の基本的考え方は、フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の日本企業の国際物流ニーズに、一層的確に対応して、高質かつ効率的、安定的な輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献することであると示した。

また、公正な国際的競争環境の形成に向けた国際協議・交渉の取組み等を外航海運政策の主軸に据えて、これらの施策を更に強力に推進することに加え、公正な国際的競争を確保すること等の観点に立った具体的な施策案を日本船主協会に提示した。この施策案に対して、船主協会としては、あくまでトン数標準税制の導入を目指すとの立場を取っていること等から、実施に向けては消極的な立場を示したが、上記の基本的な考え方については、海事局と日本船主協会との間で共通認識が形成された。

第 2 章 内航海運政策の推進

○ 効率的で環境にやさしい船舶（スーパーエコシップ）の普及促進

スーパーエコシップが普及することで、内航海運の活性化、運輸分野からの環境負荷低減等大きく貢献することが期待できるため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度（船価上昇分の 2/3 相当の船舶使用料の軽減）、新エネルギー・産業技術総合開発機構の助成（省エネ設備搭載に対する補助）による普及を支援するとともに、省人化技術等の実証実験や、効率的な船員の乗組み体制を確立することとしている。

○ 事業法と船員法の有機的連携による事後チェックの充実・強化

平成 17 年 4 月施行の改正内航海運業法において、運航管理制度の導入、輸送の安全性確保のための是正命令制度のほか、船員法違反行為についても、内航海運業法に基づく事業停止及び登録の取消しの対象となり得る等、事業法と船員法の有機的連携を図る仕組みを導入した。また、法令の遵守の徹底を図るため、事業法（海上運送法及び内航海運業法）と船員関係法に関する監督権限を幅広く有する「運航労務監理官」を各地方運輸局等に設置した。

○ 鉄道・運輸機構の船舶共有建造業務の改善

物流効率化や地球温暖化対策の観点から、共有建造を通じた良質な船舶の提供が急務になっていることに加え、船舶勘定の厳しい財務状況にかんがみ経営体質

の強化を図る必要があることから、鉄道・運輸機構の業務改善等に加えて予算要求等国の措置を今後5年間に集中的に実施すること等の基本的な考え方・方向性を定めた「船舶勘定見直し方針」を平成16年末に策定・公表し、業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図ることとしている。

第3章 輸送サービスの高度化と安全の確保に向けた新たな取組み

○ ユニバーサル・デザイン

本格的な高齢社会の到来、少子化の一層の進展等が見込まれる中で、多くの人が利用する旅客船等についても、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた諸対策を立案・実施していく。

○ 水先制度の抜本見直し

水先制度について、船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、水先人後継者の確保・養成、利用者サービスとして相応しい業務運営の確保及び規制の合理化といった観点から、時代に即した制度となるよう抜本的な見直しを行っており、平成17年6月の「水先制度のあり方に関する懇談会報告」を踏まえ、適切に対応していく。

○ IMO加盟国監査の実施

第三国により構成される監査チームが各加盟国の SOLAS 条約等6条約の実施体制についてチェックを行う IMO 加盟国監査については、監査基準、手順の策定等最終的な検討・調整を行い、早ければ平成18年内に監査が開始されることとなっている。我が国は、監査開始後早期に加盟国の参加を定着させるべく、率先して監査を受け入れるための準備を進めている。

第4章 環境問題への取組み

○ 放置座礁船対策（一般船舶に対する保険義務付け制度の導入による被害者保護の充実）

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。

○ 海洋汚染対策

タンカーの油流出事故の防止のため、油流出時に回収の困難な重質油を運送する船舶については特に早期にダブルハル化とする等の MARPOL 条約附属書 I の改正を受け、国内では平成17年4月から実施されている。

また、汚染損害の被害者の保護を一層充実させるために、油濁損害賠償保障法を改正するとともに、大規模油濁事故において追加的な補償を行う追加基金議定

書を締結したが、同議定書は平成 17 年 3 月に発効した。

バラスト水が移動することによる生態系破壊の環境問題に係る抜本的対応策として、バラスト水を積載せずとも安全に航行できる新船型（ノンバラスト船）の研究開発等を進めている。

○ 大気汚染対策

船舶からの窒素酸化物、硫黄酸化物等の放出等について規制する MARPOL 条約の 1997 年議定書を平成 17 年 2 月に締結するとともに、環境モニタリング、環境影響評価及び新たな低減技術の開発等の実施により、更なる環境負荷低減のための取組みを進めていく。

○ 地球温暖化対策、省エネルギー法の改正

京都議定書（平成 17 年 2 月発効）における温室効果ガスの排出量の削減目標を達成するため、海運関係では、CO₂ 排出量を約 140 万トン削減することを目標とする海運グリーン化総合対策（平成 17 年 4 月「京都議定書目標達成計画」別表 1）を実施することとしている。

また、荷主と運輸事業者（内航海運事業者を含む。）をともに省エネルギー法の対象とし、省エネ対策を義務付けること等を内容とする改正法を平成 17 年通常国会に提出した。

○ リサイクルシステムの構築

・ 国際的なシップリサイクルへの取組み

シップリサイクル（船舶の解撤：寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鉄材等の再活用）については、劣悪な労働環境やリサイクルヤードからの海洋汚染が問題視されているため、国連環境計画（UNEP）、国際海事機関（IMO）等の国際機関においてその問題解決のための検討が進められている。

・ FRP 廃船高度リサイクルシステムの構築

舟艇の構造材料に広く用いられている FRP（繊維強化プラスチック）について、平成 12 年度から「FRP 廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」を実施しているが、本年度中のリサイクル開始を目指して、関係者と検討・調整等を実施している。

○ 新技術の開発及び実用化

船舶からの排出ガスに含まれる NO_x 等を規制する MARPOL 条約附属書 VI の発効等に対応するため、平成 16 年度から 3 ヶ年計画で新たな環境負荷低減技術の研究開発に取り組んでいる。

また、中小ガス田の開発を可能にし、天然ガスの安定供給確保に資する、天然ガスハイドレート（天然ガス分子をカゴ状の水分子が取り囲んだ固体物質）の海上輸送技術の開発を実施する。

第5章 海事保安対策の推進

○ マラッカ・シンガポール海峡の海賊対策等

平成 16 年の 1 年間の我が国関係船舶が受けた海賊等の被害は 7 件と前年の 12 件に比べ減少したものの、平成 17 年 3 月には、船長等 3 名が拉致される事件が発生したことから、省内に「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を設置し、これまでの対策の検証、今後の効果的な対策について検討し、更なる対策の充実強化を推進する。

○ 国際船舶・港湾保安法

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 月に全面的に施行された。国際航海船舶の船舶所有者に対し、船舶保安規程の作成等を義務付けている。

* 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

○ 電子タグ等 IT を活用した国際海上コンテナの管理・輸送システム

国際物流のセキュリティ強化と物流効率化の両立を図るため、電子タグ等の IT を活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの導入方策を確立する実証実験を行う。

○ 国際交通セキュリティ大臣会合

交通分野におけるセキュリティ対策と交通や物流の効率化のバランスをとるとの国際的課題に取り組むため、日、米、英等の主要な国の交通部門を担当する大臣及び IMO 等の国際機関の代表による国際会議を平成 18 年 1 月に我が国で開催する。

第6章 海事産業の健全な発展に向けた人材確保・育成に関わる取組み

○ 船員の労働基準に係る ILO における検討

海上労働基準に関する一つの統合条約を策定する取組みは、平成 17 年 4 月開催の会合において政労使による集中的な検討が行われ、条約草案の骨格がほぼ完成した。平成 18 年 2 月の ILO 海事総会において新統合条約を採択する予定。

○ 船員の雇用・育成対策

船員の年齢構成は、50 歳以上が約 4 割を占めている一方、海上運送事業は、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等による物流コスト削減の要請を受けて厳しい経営環境に直面している。このような状況から、船員の雇用の維持及びその育成を図るため、若年船員トライアル雇用助成事業、船員就業フェアの開催等の施策を推進している。

○ 造船産業次世代人材育成支援事業

技能者の半数近くが 50 歳以上の高齢者となっており、今後急速な世代交代を迎える。その中で有効な対策を講じなかった場合、製造現場の技術レベルが一気に低下することとなり、国際競争力が内部的要因で劣化する可能性が高い。そのため、新卒・中途採用者の即戦力化のための研修等に対する支援を実施している。

第Ⅱ部 海事の現状とその分析

○ 外航海運

・ 海上輸送量の動向

平成 16 年（2004 年）の世界の海上輸送量は、トンベースで 65 億トン（前年比 6.7 %増）で昨年に引き続き過去最高を記録。そのうち、我が国の海上輸送量は 9 億 4,174 万トン（同 2.7 %増）で約 14.4 %。また、我が国商船隊による輸送量は 7 億 89 百万トン（同 2 %増）で 12 %。

世界の主要品目別海上輸送量 (単位：100 万トン)

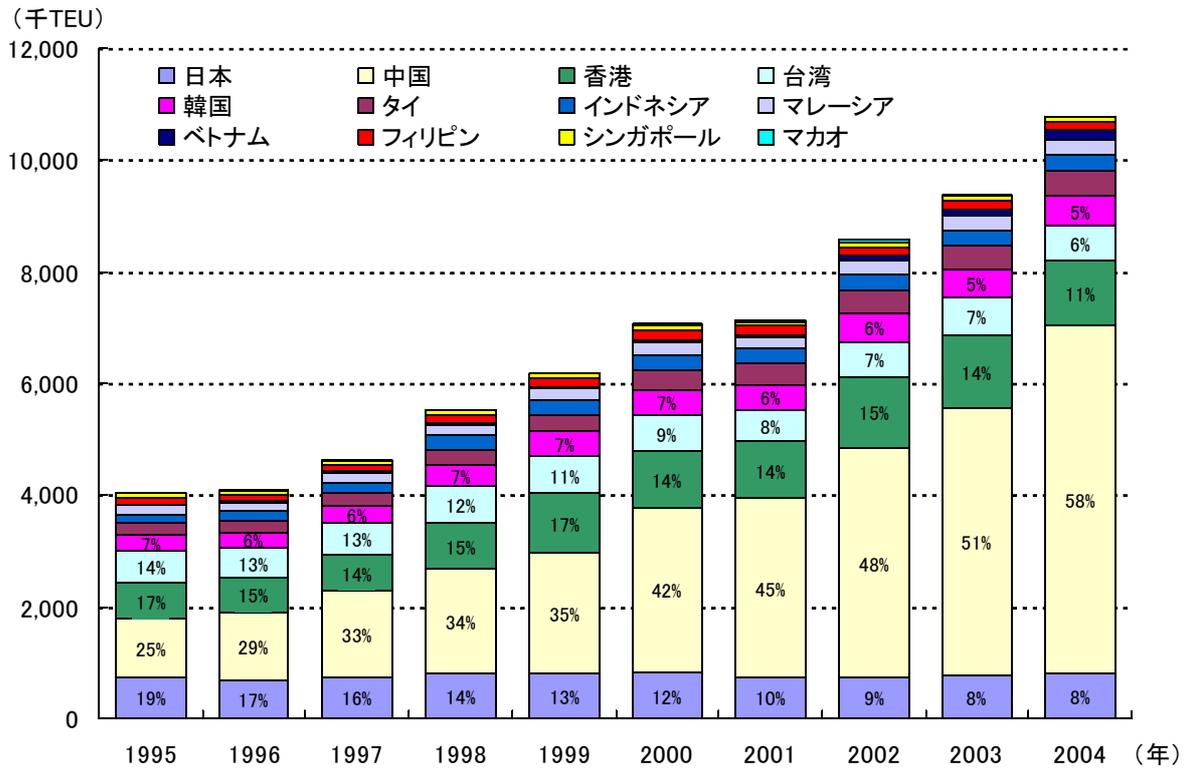
	石 油			貨 物				計	合 計
	原 油	石油製品	計	鉄鉱石	石 炭	穀 物	その他		
1998	1,535	402	1,937	417	473	196	2,149	3,235	5,172
伸び率	1.1	▲ 2.0	0.4	▲ 3.0	2.8	▲ 3.4	0.1	▲ 0.1	0.1
1999	1,550	415	1,965	411	482	220	2,218	3,331	5,296
伸び率	1.0	3.2	1.4	▲ 1.4	1.9	12.2	3.2	3.0	2.4
2000	1,608	419	2,027	454	523	230	2,361	3,568	5,595
伸び率	3.7	1.0	3.2	10.5	8.5	4.5	6.4	7.1	5.6
2001	1,592	425	2,017	452	565	234	2,385	3,636	5,653
伸び率	▲ 1.0	1.4	▲ 0.5	▲ 0.4	8.0	1.7	1.0	1.9	1.0
2002	1,588	414	2,002	484	570	245	2,519	3,818	5,820
伸び率	▲ 0.3	▲ 2.6	▲ 0.7	7.1	0.9	4.7	5.6	5.0	3.0
2003	1,673	440	2,113	524	619	240	2,367	4,020	6,133
伸び率	5.4	6.3	5.5	8.3	8.6	▲ 2.0	4.7	5.3	5.4
2004	1,800	465	2,265	590	650	250	2,787	4,277	6,542
伸び率	7.6	5.7	7.2	12.6	5.0	4.2	5.7	6.4	6.7

出所：Fearnleys [REVIEW 2004]

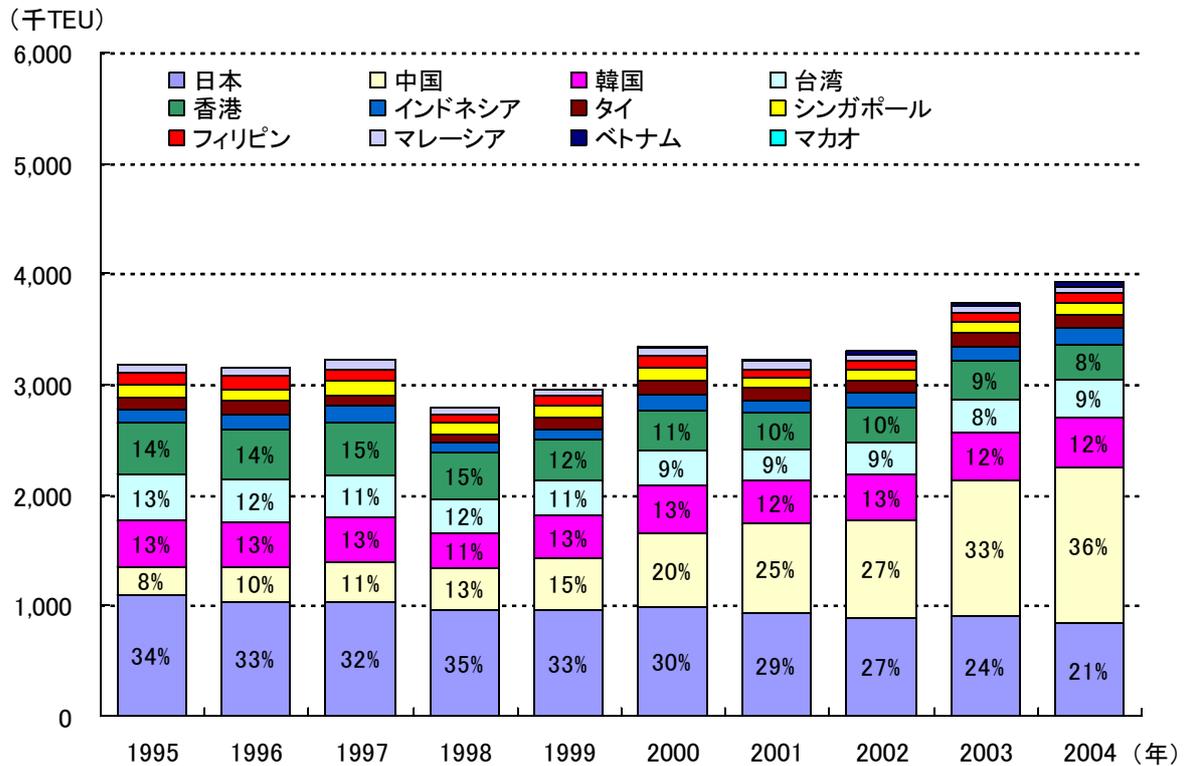
(注) 2004 (平成 16) 年の値は推計値である。

北米航路は、米国の景気が引き続き好調なことから東航の荷動量は 1,079 万 TEU (前年比 15 %増) と増加。そのほぼ半数を中国発貨物が占める。西航も 393 万 TEU (対前年比 5 %増) と増加。

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）



・ 平成 16 年度の海運大手 3 社の経営状況

①引き続き中国、米国及び欧州の景気に支えられた堅調な荷動き、②定期船、不定期・専用船及び油送船の全部門における運賃市況の好調、③各社の営業努力等から、営業利益は 3,289 億円と 1,316 億円（前年度比 66.7 %）の増益、経常利益は 3,391 億円と 1,501 億円（同 79.4 %）の増益、当期純利益では 1,790 億円の利益を計上。

損益状況推移

（単位：億円、%）

	営業		営業		営業		経常		当期	
	収益	対前年度 増減率	費用	対前年度 増減率	利益	対前年度 増減率	利益	対前年度 増減率	純利益	対前年度 増減率
15 年度	21,259	11.3	19,286	6.4	1,973	101.8	1,890	114.4	926	236.7
16 年度	24,427	14.9	21,138	9.6	3,289	66.7	3,391	79.4	1,790	93.3

○各社の決算資料をもとに海事局作成

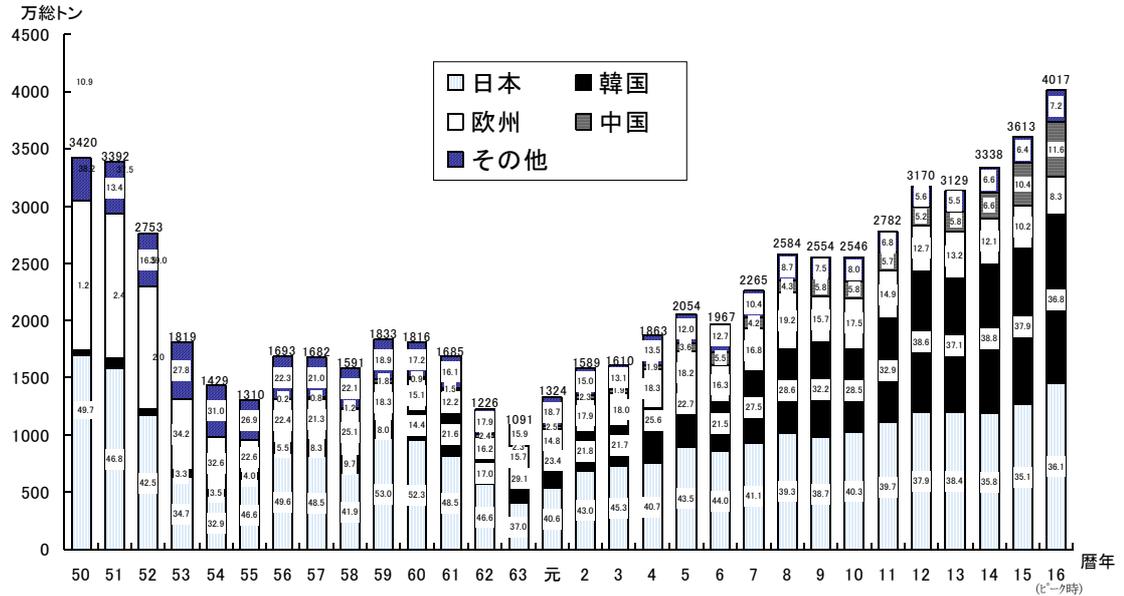
（注）端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

○ 造船業

・ 国際造船市場の動向

最近の中国の鉄鉱石・原油などの輸入拡大等による海上輸送の増加を背景にタンカーやバルクキャリアを中心に新造船需要は堅調。平成 16 年の世界の新造船建造量は昨年引き続き過去最高を更新し、初の 4,000 万総トン超を記録（4,017 万総トン）。近年では、中国経済の急成長による海上輸送の活性化等により、バルクキャリア、タンカーの船価は急激に上昇。人件費の安さを強みとする中国が積極的な設備投資により造船能力を拡充し、現在世界の竣工量の約 1 割を占めるようになっており、今後、国際競争が一層激化する見通し。

世界の造船建造量の推移



○ 船員

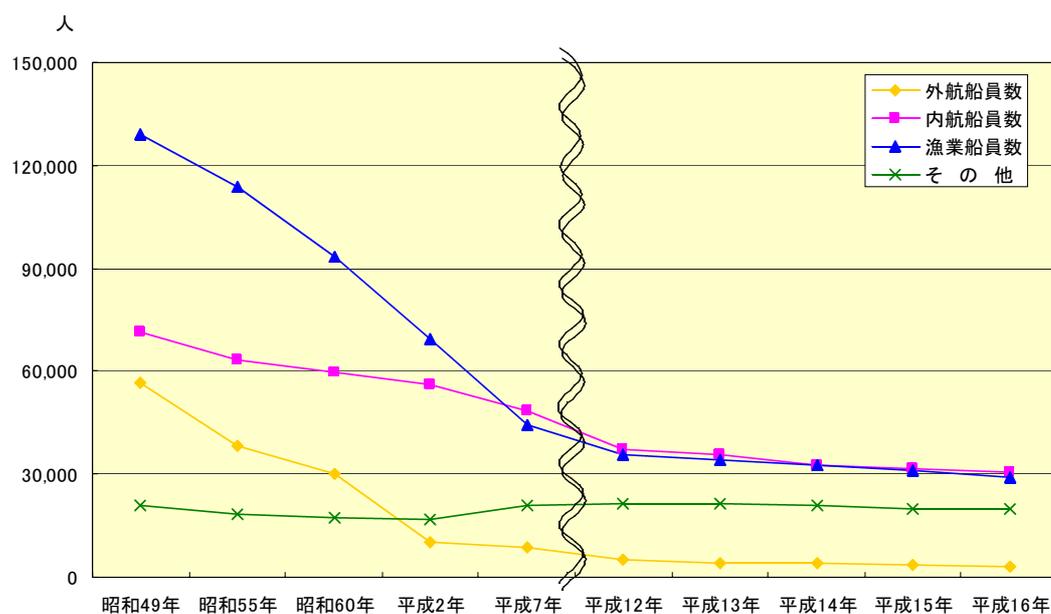
・ 船員数等の状況

ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成16年10月の我が国の船員数は約8.3万人。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、外航船員、漁船員が減少。45歳以上の中高年齢者が平成6年では47.4%であったが、平成16年では48.2%と高齢化傾向が継続。

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12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	5,030	4,233	3,880	3,336	3,008
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	37,058	35,606	32,860	31,886	30,708
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	35,857	34,267	32,897	31,185	29,099
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	21,575	21,541	20,765	19,801	20,077
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	99,520	95,647	90,402	86,208	82,892



○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、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。)

・ 船員の教育・雇用

船員教育機関である独立行政法人海員学校、独立行政法人海技大学校、独立行政法人航海訓練所では、業界等のニーズも踏まえた教育訓練の実施に努めている。

また、船員職業紹介業務の効率化等のため求人・求職情報の IT 化、若年船員の確保のためのトライアル雇用助成事業等を実施している。