

平成 1 8 年版 海事レポート（概要）

国土交通省海事局

「平成18年版 海事レポート」(概要)の目次

第Ⅰ部 海事行政における重要課題	1
第1章 安全・安心で環境にやさしい海上輸送の確保	1
1. 安全確保対策の強化	1
2. 海事保安対策の強化	2
3. 環境問題への取組み	3
第2章 主要政策課題への取組み	4
1. 新たな海事行政の見直し	4
2. 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	5
第Ⅱ部 海事の現状とその分析	6
第1章 海上輸送分野	6
1. 外航海運	6
2. 国内旅客輸送	13
3. 内航海運	16
4. 港運	19
第2章 造船業・船用工業分野	20
1. 造船業	20
2. 船用工業	22
3. 新技術の開発及び実用化	24
第3章 船員分野	26
1. 船員の現状と分析	26
2. 船員の教育・雇用	27
3. 労働環境の整備	28
4. 船員分野における国際協力と連携	28
第4章 海上安全・保安の確保と環境保全	28
1. 海上安全の確保対策	28
2. 保安の確保対策	29
3. 環境の保全対策	29
4. アスベスト対策	30
5. ポートステートコントロール (Port State Control)	30
第5章 小型船舶の利用活性化と海事振興	30

第Ⅰ部 海事行政における重要課題

第1章 安全・安心で環境にやさしい海上輸送の確保

昨今、地震・津波等の自然災害の頻発、高速船の事故、海賊行為の多発など、海に関する「安全・安心」が脅かされる事態が生じている。また、世界的な環境問題への意識の高まりから、海上輸送の分野においても、二酸化炭素排出削減による地球温暖化防止や大気・海洋汚染の防止、さらに船舶関係の廃棄物の適切な処理など、環境にやさしい施策が求められている。

このような安全・安心で環境にやさしい海上輸送を実現していくことこそ、海事行政の使命であり、その使命を具現化するため、以下のような取り組みを実施している。

1. 安全確保対策の強化

○ 水先制度の抜本改革

近年における日本人船員の減少に伴い、近い将来、船長経験を有した水先人が不足することが予想され、船舶交通の円滑な運航が保てなくなる懸念があり、また、港湾の国際競争力の強化の観点から、港湾サービスの一環でもある水先業務の運営の効率化・適確化への要請が高まっていることから、「水先制度のあり方に関する懇談会」を設置し、水先制度のあり方について検討を行い、水先法の一部改正法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）が公布（平成18年5月17日）された。

○ 運航労務監査・指導体制の強化

適切な船舶の運航管理や船員の労働環境整備を通じた航行の安全確保が強く求められているため、平成17年4月の「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」（平成16年法律第71号）の施行に合わせて、各地方運輸局等に海事関係の執行官として運航労務監理官を設置し、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。

今後の運航労務監査業務に関連し、主要課題に重点的に取り組んでいくこととしている。

○ 運輸安全マネジメント

「安全最優先の意識の形骸化」「経営・現場間及び部門間における不十分な意思疎通・情報共有」「経営陣の安全確保に対する不十分な関与」等の背景により、

運航管理制度が組織内での確に機能を果していなかったことから、旧来の運航管理制度の内容に、P D C Aサイクル（計画－実行－内部監査－見直し）の考え方を取り入れた安全マネジメント体制の構築を併せて要求する「安全管理規程」の作成を義務付けることとした。

○ I M O加盟国監査の実施

タンカーによる大規模油流出事故等を契機として、サブスタンダード船（条約等の国際基準を満たさない船）の排除が世界的な喫緊の課題となった。旗国政府に条約上の責務の実施を徹底させるための手段及び監査制度の導入について検討が進められ、平成17年12月の第24回I M O総会において、同監査スキームの実施が採択された。

我が国は、任意の監査制度である同スキームの早期定着を推進するため、平成18年度内の監査受け入れに向けて準備を進めている。

2. 海事保安対策の強化

○ マラッカ・シンガポール海峡における海事保安対策等の強化

海賊対策を推進するため、従前の対策の強化及び今後の施策展開の在り方として、平成18年3月に「海賊・海上武装強盗対策の強化について」をとりまとめた。国土交通省・海上保安庁では、これに基づき、国内、海上法執行機関の連携及び国際社会の各分野における対応の強化を図り、海賊等による被害の減少のため、各種の施策をより一層強力に推進していくこととしている。

マラッカ・シンガポール海峡への国際協力の取組みとして、同海峡の船舶通航の実態把握のため、2004年の通航量調査を実施した。調査の結果、同海峡の通航において、沿岸国、東アジア諸国、欧米諸国及び産油国など我が国以外の多くの国々が、様々な形で受益していることが明らかになった。同海峡に係る新たな国際的協力の枠組みの構築に向け、我が国は今後の議論の進展に積極的に貢献していくこととしている。

○ 国際交通セキュリティ大臣会合

セキュリティの強化は、円滑かつ効率的な交通や物流を阻害するおそれがあり、両者の調和が重要な課題となっていることから、平成18年1月に、14カ国、欧州委員会及び3国際機関が参加し、東京において、国土交通省主催の「国際交通セキュリティ大臣会合」が開催され、大臣宣言並びに海事、航空、陸上交通及び鳥インフルエンザの各分野に関する大臣声明が採択された。

3. 環境問題への取組み

○ 地球温暖化対策

トラック輸送から内航海運へのモーダルシフトの促進等により、京都議定書における削減目標に対応するべく、CO₂排出量を約 140 万トン削減することを目指しており、削減目標を達成するために海運グリーン化総合対策を実施している。

また、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で、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スーパーエコシップ（SES）は、平成 13 年度から、技術開発を進めている。このうち、平成 16 年度までの成果を取り入れた SES フェーズ 1 について、平成 17 年度から鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を通じた普及支援を実施している。また、今後の研究開発として、大幅な船上作業の軽減を実現する省力化支援システム等平成 17 年度以降の研究開発成果をも搭載した SES フェーズ 2 の実証実験を、平成 18 年度末から平成 19 年度にかけて行うべく準備を進めている。

さらに、石油等を燃料として使用する自動車、船舶等運輸部門からの CO₂排出量の増加を防止するため、改正省エネ法が平成 18 年 4 月 1 日より施行されており、海運関係においては、一定規模以上の輸送能力（保有船舶が合計 2 万総トン以上）を有する海運事業者が対象となった。

○ 国際的なシップリサイクルシステムへの取組み

近年インド等の開発途上国で実施されているシップリサイクル（船舶の解撤）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）、国際労働機関（ILO）等の国際機関において、これら問題解決のための検討が進められている。特に、IMO では、2008～2009 年にシップリサイクルに関する新条約を策定することとしており、現在、条約案の議論が行われ、我が国も主要な海運・造船国の立場から、積極的にこれらの議論に参加しているところである。

海事局では、造船、海運、環境に関する有識者からなるシップリサイクル検討委員会を設置し、実効力のある条約づくりのための各国際機関における戦略的対応など、シップリサイクルに関する総合的な検討を行っている。

○ FRP 廃船高度リサイクルシステムの構築

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、平成 15 年度までの研究開発及び実証実験により、FRP 船のリサイクル・

リユース技術を確立したところであり、これらの成果を踏まえ、平成17年度に西瀬戸内・北部九州の10県においてリサイクルが開始され、引き続き全国展開に向けて、準備が進められているところである。

第2章 主要政策課題への取組み

1. 新たな海事行政の見直し

○ 新外航海運政策検討会

近年の我が国海外航海運は、中国の経済成長等に伴う世界的な貿易量の伸びに支えられ、かつて無い好況を示しているが、一方、世界的には、安全、環境、保安に対する取り組みの強化が求められているため、これからの外航海運政策のあり方を検討すべく、学識経験者等の有識者を中心とした「新外航海運政策検討会」を平成18年3月に設置し、①できる限り企業経営への国の介入を行わず、競争を通じた良好な輸送サービスの実現、②フェアで安定的な市場環境の確保、③安全・環境・保安対策の充実、を外航海運政策の基本的な考え方として外航海運政策を進めるべきであるとし、取り組むべき具体の施策として、我が国商船隊による安定輸送の確保、独占禁止法適用除外制度の適切な運用等外航海運の発展のための環境整備、安全・環境・保安対策の推進を柱とするとりまとめを6月に行った。

○ ILO海事労働条約の批准に向けた取組み

平成18年2月に開催された国際労働機関（ILO）第94回（海事）総会において、ILOが1919年の発足以来これまで採択してきた海事労働に関する約60に及ぶ条約等を整理・統合し、その内容を現代に即したものとするとともに、実効性を高めた2006年海事労働条約（Maritime Labour Convention, 2006）が採択された。

今後は、本条約の批准に向けて国内法の整備、旗国検査・PSC等に係る執行体制等所要の準備・検討を着実に進めるとともに、アジア・太平洋地域の国々の批准を促進するため、各国との連携・協力も進めていくこととしている。

○ 内航海運の活性化

近年、内航船舶の「少子高齢化」が急速に進む傾向にあることから、平成17年8月より「内航船舶の代替建造促進に関する懇談会」において審議が行われ、平成17年12月に、老朽船舶から社会的要請に適合した新造船への代替を促進するための方策に関する基本的方向性についての取りまとめが行われ、これを具

体化するために、平成 18 年 3 月には、内航海運に関わる関係者が取るべき行動計画等を示した「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」が策定されたところである。

○ 高度船舶技術の実用化支援

内航海運の効率化に資する新技術の実用化については、中小造船事業者等の技術力不足、内航海運事業者の新技術導入に対するリスク敬遠、当該リスク敬遠による将来の受注への不確実性に端を発する一番船への新技術実用化コストの転嫁などの問題が存在しており、開発から普及に至るサイクルを円滑に進めるための対策が必要とされていたため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）の業務に高度船舶技術の実用化支援業務を追加し、中小造船事業者等に対する新技術の実用化促進のための助成を平成18年度より実施することとした。

○ 旅客船業の活性化

海事局においては、旅客船に求められている魅力あるサービス等について、総合的かつ効果的な方策を検討するため、海事局長の私的懇談会として「船旅の魅力再生のための懇談会」を設置し、幅広く情報・意見交換を行った。

○ モーターボート競走事業の活性化

モーターボート競走は、平成 3 年度をピークに売上げが年々減少し続けており、厳しい経営状況におかれている状況を踏まえ、将来にわたってモーターボート競走事業の健全な発展を図るため、今後のモーターボート競走事業の活性化方策など、そのあり方について検討することを目的として、平成18年 2 月に「モーターボート競走事業活性化検討委員会」を設置し、7 回にわたる審議を経て、同年 7 月に報告書「モーターボート競走事業の未来を拓く－KYOTEI・ルネッサンス・プラン－」が取りまとめられたところである。

2. 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

○ 船員教育制度の見直し

平成18年 4 月 1 日に、旧海技大学校と旧海員学校を統合した独立行政法人海技教育機構を発足し、現行の船員養成事業及び船員再教育事業を一体的に実施することとした新体制による教育が行われている。

○ 造船産業次世代人材育成支援事業

造船技能者の半数近くが 50 歳以上の高齢技能者となっており、今後 10 年間には、かつて経験したことのない大規模な世代交代の時期を迎えることから、有効な対策を講じなかった場合、これまで我が国造船業の国際競争力を支えてきた製造現場の技術レベルが一気に低下し、競争力を喪失することにつながりかねないため、平成 16 年度から、造船に関する「匠」の技能を円滑に伝承するための集中研修事業が開始されており、海事局では当該事業に対し、(社)日本中小型造船工業会を通じ、支援を行っている。平成 17 年度には東日本地域及び大分地域において集中研修事業が開始されたところである。

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

2004 年の世界の海上荷動量は、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、我が国の海上貿易量は 9 億 4,174 万トン（2.7 % 増）で約 14.4 %。また、我が国商船隊による輸送量は 7 億 8,900 万トン（2 % 増）で約 12 %。

表 1：世界の主要品目別海上輸送量

(1) 回数		(単位 100 万トン)							
	原油	石油 石炭品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	合計
1999	1,580	415	1,995	411	482	220	2,218	3,331	5,296
伸率	1.0	32	1.4	▲1.4	1.9	122	3.2	3.0	2.4
2000	1,608	419	2,027	454	523	230	2,361	3,568	5,595
伸率	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	2,365	3,636	5,653
伸率	▲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	2,637	4,020	6,133
伸率	5.4	6.3	5.5	8.3	8.6	▲2.0	4.7	5.3	5.4
2004	1,792	461	2,253	589	664	236	2,789	4,278	6,531
伸率	7.1	4.8	6.6	12.4	7.3	▲1.7	5.8	6.4	6.5
2005	1,820	488	2,308	650	690	242	2,894	4,476	6,784
伸率	1.6	5.9	2.4	10.4	3.9	2.5	3.8	4.6	3.9

(2) シンマイル

(単位 10億シンマイル)

	石油			貨物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1999	7,980	2,055	10,035	2,317	2,363	1,186	6,632	12,498	22,533
伸び率	1.2	4.3	1.8	0.5	▲2.3	11.5	4.1	2.8	2.3
2000	8,180	2,085	10,265	2,545	2,509	1,244	7,130	13,428	23,693
伸び率	2.5	1.5	2.3	9.8	6.2	4.9	7.5	7.4	5.1
2001	8,074	2,105	10,179	2,575	2,552	1,322	7,263	13,712	23,891
伸び率	▲1.3	1.0	▲0.8	1.2	1.7	6.3	1.9	2.1	0.8
2002	7,848	2,050	9,898	2,731	2,549	1,241	7,753	14,274	24,172
伸び率	▲2.8	▲2.6	▲2.8	6.1	▲0.1	▲6.1	6.7	4.1	1.2
2003	8,390	2,190	10,580	3,035	2,810	1,273	8,156	15,274	25,854
伸び率	6.9	6.8	6.9	11.1	10.2	2.6	5.2	7.0	7.0
2004	8,795	2,305	11,100	3,444	2,960	1,350	8,720	16,474	27,574
伸び率	4.8	5.3	4.9	13.5	5.3	6.0	6.9	7.9	6.7
2005	8,985	2,475	11,460	3,801	3,091	1,384	9,132	17,408	28,868
伸び率	2.2	7.4	3.2	10.4	4.4	2.5	4.7	5.7	4.7

出所: Fearnleys「REVIEW2005」

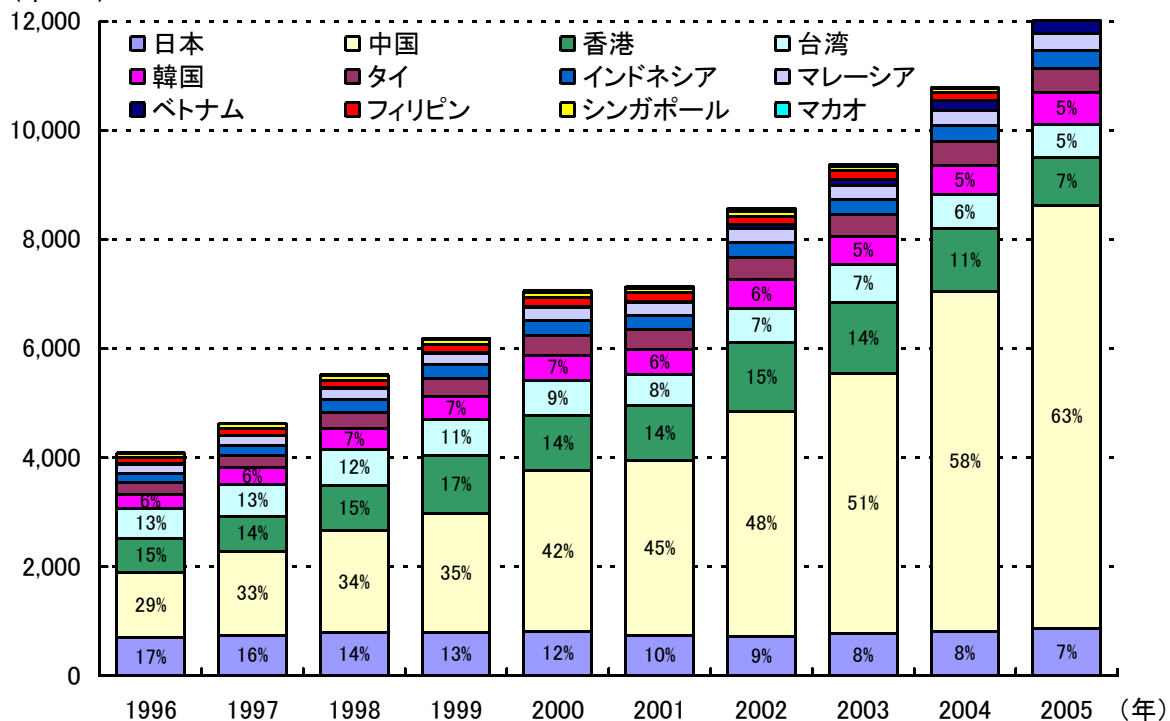
(注) 2005(平成17)年の値は推定値である。

北米航路は、米国の景気が引き続き好調なことから、東航（アジア→北米）の荷動量は 1,226 万 TEU（前年比 14 % 増）と増加した。東航の荷動量を国別に見ると、中国発が最も多く（前年比 25 % 増）、全体の 6 割を占めるに至っている。西航（北米→アジア）においても、431 万 TEU（前年比 10 % 増）と増加した。

図1 北米航路国別コンテナ荷動量推移

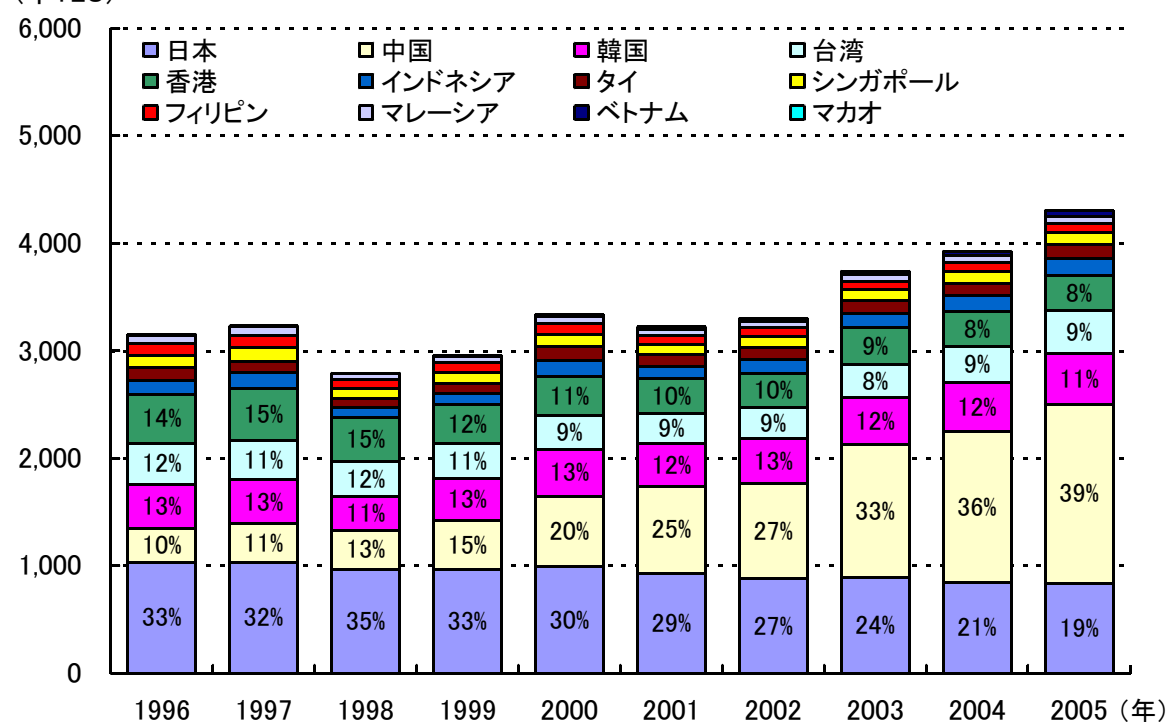
東航(アジア→北米)

(千TEU)



西航(北米→アジア)

(千TEU)



(出典) PERS データを基に日本海運振興会がまとめた。

表２：我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

(単位:100トン、億円)

品目	年	平成16年		平成17年		対前年伸び率(%)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		941,738	765,134	949,993	870,961	0.9%
輸出	総計	129,866	416,097	134,365	456,066	3.5%
	鉄鋼	34,972	25,012	32,260	30,182	-7.8%
	セメント	10,313	234	10,197	269	-1.1%
	機械類	13,387	153,828	13,908	166,092	3.9%
	乗用自動車	6,079	80,676	6,398	87,717	5.2%
	電気製品	1,498	45,962	1,615	48,292	7.8%
	プラスチック	5,522	12,544	5,710	14,607	3.4%
	肥料	909	112	898	120	-1.2%
	その他	57,186	97,729	63,379	108,786	10.8%
輸入	総計	811,873	349,037	815,628	414,895	0.5%
	乾貨物計	505,102	254,821	505,609	285,717	0.1%
	鉄鉱石	134,884	4,314	132,285	6,157	-1.9%
	石炭	179,939	10,935	180,808	15,128	0.5%
	燐鉱石	821	90	774	98	-5.6%
	塩	8,061	273	8,298	354	2.9%
	銅鉱	4,457	4,073	4,320	5,321	-3.1%
	ニッケル鉱	4,513	314	4,757	380	5.4%
	ボーキサイト	1,946	77	1,814	78	-6.8%
	木材	14,694	5,710	12,839	5,205	-12.6%
	パルプ	2,552	1,472	2,360	1,415	-7.5%
	チップ	13,976	2,097	14,112	2,264	1.0%
	小麦	5,490	1,382	5,472	1,356	-0.3%
	米	662	372	787	354	18.9%
	大麦・裸麦	1,439	287	1,430	298	-0.6%
	トウモロコシ	16,479	3,175	16,656	2,850	1.1%
	大豆	4,407	1,923	4,181	1,569	-5.1%
	機械機器	6,268	59,329	6,805	67,692	8.6%
	その他	104,515	158,999	107,912	175,197	3.3%
	液体貨物計	306,770	94,216	310,019	129,178	1.1%
	原油	207,647	60,642	210,813	88,253	1.5%
	LNG	56,971	16,498	58,014	19,853	1.8%
	LPG	13,947	5,643	13,755	6,860	-1.4%
	重油	2,770	809	3,892	1,515	40.5%
	その他	25,436	10,624	23,545	12,697	-7.4%

〇財務省貿易統計をもとに国土交通省海事局作成

表3：我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

(単位:1000トン、億円、%)

区分		平成16年			平成17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	625	12,221	12,846	499	14,894	15,393	▲20.2	21.9	19.8
		81	1,067	1,149	43	1,370	1,413	▲46.8	28.4	23.0
	(うちコンテナ船)	338	7,686	8,025	162	8,498	8,660	▲52.0	10.6	7.9
		69	870	940	29	1,121	1,150	▲58.2	28.9	22.3
	不定期船	775	23,339	24,115	632	21,914	22,547	▲18.4	▲6.1	▲6.5
		182	2,868	3,050	158	3,154	3,312	▲13.3	10.0	8.6
	油送船	411	4,600	5,010	671	6,693	7,364	63.3	45.5	47.0
		11	129	140	21	208	229	94.7	60.9	63.6
	計	1,810	40,160	41,971	1,803	43,500	45,303	▲0.4	8.3	7.9
		275	4,064	4,340	222	4,732	4,954	▲19.2	16.4	14.1
輸入	定期船	1,289	12,136	13,425	1,325	14,934	16,259	2.8	23.1	21.1
		71	747	818	62	976	1,038	▲12.3	30.6	26.9
	(うちコンテナ船)	450	10,695	11,145	282	12,778	13,060	▲37.3	19.5	17.2
		40	694	734	26	875	901	▲36.2	26.2	22.8
	不定期船	23,580	327,257	350,836	20,786	318,913	339,699	▲11.9	▲2.5	▲3.2
		186	4,768	4,953	179	4,271	4,449	▲3.9	▲10.4	▲10.2
	油送船	35,390	147,950	183,340	31,352	142,395	173,747	▲11.4	▲3.8	▲5.2
		535	1,871	2,406	514	1,825	2,339	▲3.9	▲2.5	▲2.8
	計	60,259	487,343	547,602	53,463	476,242	529,705	▲11.3	▲2.3	▲3.3
		792	7,386	8,178	755	7,071	7,826	▲4.7	▲4.3	▲4.3
三国間	定期船	785	41,483	42,268	863	55,019	55,881	9.9	32.6	32.2
		105	4,384	4,489	97	5,731	5,828	▲7.6	30.7	29.8
	(うちコンテナ船)	785	41,331	42,117	863	54,834	55,697	9.9	32.7	32.2
		105	4,367	4,472	97	5,710	5,807	▲7.6	30.8	29.9
	不定期船	1,870	87,113	89,003	1,858	92,802	94,660	▲0.6	6.5	6.4
		45	2,102	2,147	40	2,304	2,344	▲10.6	9.6	9.2
	油送船	4,062	51,193	55,255	3,096	50,462	53,558	▲23.8	▲1.4	▲3.1
		78	1,081	1,159	41	1,111	1,151	▲47.7	2.7	▲0.7
	計	6,717	179,809	186,526	5,817	198,282	204,100	▲13.4	10.3	9.4
		228	7,540	7,768	178	9,145	9,323	▲21.9	21.3	20.0
合計	定期船	2,699	65,840	68,539	2,687	84,846	87,533	▲0.5	28.9	27.7
		257	6,198	6,456	202	8,077	8,280	▲21.2	30.3	28.3
	(うちコンテナ船)	1,573	59,712	61,287	1,307	76,110	77,417	▲16.9	27.5	26.3
		214	5,931	6,147	151	7,707	7,858	▲29.2	29.9	27.8
	不定期船	26,225	437,709	463,934	23,276	433,629	456,906	▲11.2	▲0.9	▲1.5
		413	9,738	10,150	377	9,728	10,105	▲8.8	▲0.1	▲0.4
	油送船	39,863	203,743	243,605	35,120	199,549	234,669	▲11.9	▲2.1	▲3.7
		624	3,081	3,705	576	3,143	3,719	▲7.7	2.0	0.4
	計	68,786	707,312	776,999	61,083	718,025	779,108	▲11.2	1.5	0.4
		1,295	19,017	20,313	1,155	20,948	22,104	▲10.8	10.2	8.8

(出典)国土交通省海事局調べ

(注)1. 各項目の上段の数は輸送量で、下段の数は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

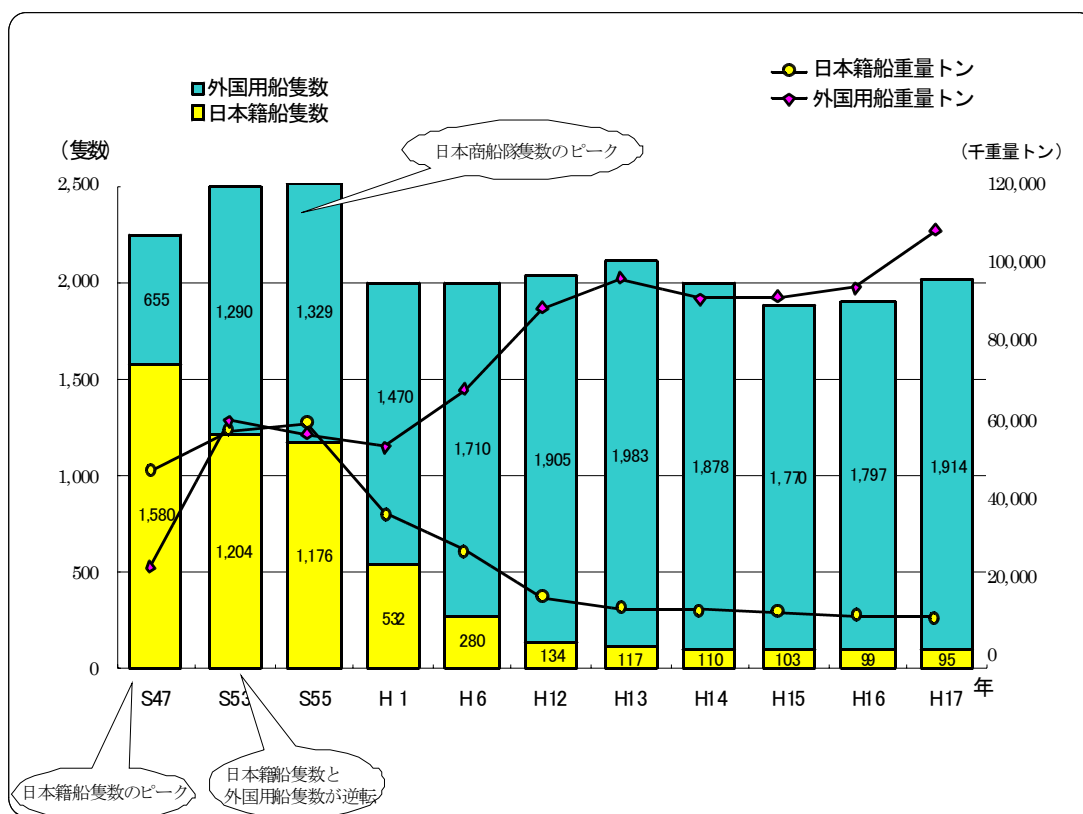
3. 平成17年数は暫定数である。

○ 我が国商船隊の船腹量

2005年の我が国商船隊の船腹量は、2,009隻（対前年比113隻増加）、重量トンベースで1億1,766万トン（同14%増）となった。

我が国商船隊の日本籍船は95隻、重量トンベースで957万トンとなっており、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで4.7%、重量トンベースで8.1%となっている。外国用船については、1,914隻、重量トンベースで1億808万トンであり、いわゆる便宜置籍船がほとんどとなっている。

図2：日本商船隊の構成の変化



○ 海運大手3社の経営状況

2005年度の海運大手3社の業績（単体ベース）を見ると、①米国、欧州、中国への堅調な荷動き、②油送船、専用船における好調な運賃市況、③各社の営業努力等から、営業利益は2,573億円と716億円（対前年度比21.8%）の減益、経常利益は2,717億円と674億円（同19.9%）の減益、税引後利益では、1,709億円の利益を計上した。

表4 海運大手3社の損益状況

(単位: 億円)

	営業 収益	対前年 増減 率(%)	営業 費用	対前年 増減 率(%)	営業 損益	対前年 増減 率(%)	経常 損益	対前年 増減 率(%)	税引後 当期利益	対前年 増減 率(%)
16年度	24,427	14.9	21,138	9.6	3,289	66.7	3,391	79.4	1,790	93.3
17年度	27,905	14.6	25,412	20.2	2,573	▲ 21.0	2,717	▲ 19.9	1,709	▲ 4.5

○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。

○ 外航クルーズの状況

世界のクルーズ人口は、約1,360万人であり、我が国におけるクルーズ人口は世界全体の約1.1%を占めるに過ぎない。

このため、地方におけるクルーズ客船利用等を目的として設置した地方クルーズ振興協議会において、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している。

また、2003年度より開始されたビジットジャパンキャンペーンにおいても、海事・港湾・観光関係者が連携して官民一体となって、クルーズ船誘致事業に取り組んでいる。

表5：世界のクルーズ人口の推移

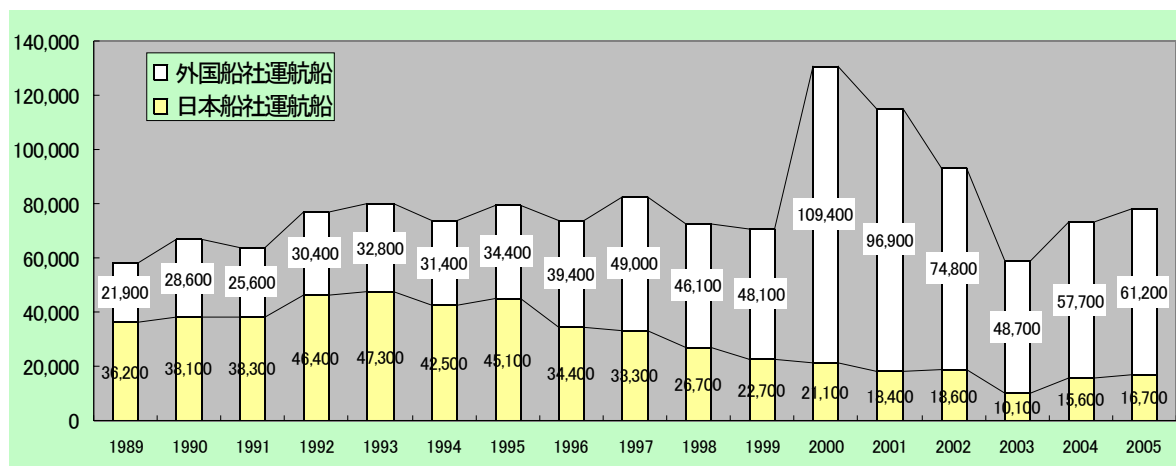
(単位: 千人)

国名 (又はエリア)	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
アメリカ	3,500	4,600	5,500	6,280	6,900	6,900	8,680	9,000	9,500
カナダ	150	250	250	250	300	300	300	300	300
イギリス	180	400	635	746	800	776	823	960	1,027
ドイツ	190	309	283	283	283	392	428	429	583
イタリア	—	250	250	250	250	250	250	250	353
フランス	75	200	165	223	223	225	225	250	250
その他欧州	180	250	120	120	250	250	250	250	250
オーストラリア	100	150	200	250	200	200	200	250	500
キプロス	—	75	75	75	75	75	75	75	75
アジア (除く日本)	75	450	800	800	800	849	800	600	600
日 本	175	225	176	169	216	200	169	140	160
合 計	4,625	7,239	8,454	9,416	10,297	10,417	12,170	12,504	13,506

(注) 1. DOUGLAS WARD 「Ocean Cruising & Cruise Ships 2005」より引用

2. 日本の数字は国土交通省海事局調べ

図 3：日本人外航クルーズ利用者数の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

○ WTO（世界貿易機関）

海運サービス分野は、ウルグアイ・ラウンド等これまでの交渉を通じて自由化合意が成立せず、最恵国待遇を始めとする WTO サービス貿易協定（GATS）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、今次ラウンドでの合意を目指して、海運に関心の高いメンバーを集め、海運関心国会合（海運フレンズ：豪、カナダ、中国、E C、香港、アイスランド、日本、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））を主宰し、活発な議論を重ねている。

2005 年 12 月には香港で第 6 回閣僚会議が開催され、2006 年末の交渉妥結に向けた今後の交渉の作業計画等を内容とする閣僚宣言が採択された。これを受けて、今後、サービス分野においては、これまでのリクエスト・オファー方式による二国間協議に加えて、プルリ（複数国間）交渉を実施することとなった。

2006 年 3 月及び 5 月に、第 1 回、第 2 回のプルリ交渉が行われ、多くの国からオファーの改善に向けて努力する等肯定的な反応が示された。

2. 国内旅客輸送

旅客船事業は、平成 18 年 4 月 1 日現在、985 事業者（対前年比 18 事業者増）によって 1,696 航路（対前年比 46 航路増）が経営され、これに就航している船舶は 2,445 隻（対前年比 41 隻増）となっている。

表 6：各航路事業の業種別概要数

区 分	年度	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	14	460	618	1,405
	15	457	620	1,321
	16	454	626	1,327
	17	461	641	1,307
	18	456	637	1,332
特定旅客定期航路事業	14	11	17	15
	15	10	14	14
	16	10	13	15
	17	9	12	12
	18	9	12	12
旅客不定期航路事業	14	497	937	1,037
	15	484	949	1,065
	16	489	977	1,052
	17	497	997	1,085
	18	520	1,047	1,101
計	14	968	1,572	2,457
	15	951	1,583	2,400
	16	953	1,616	2,394
	17	967	1,650	2,404
	18	985	1,696	2,445
(うちフェリー航路事業)	14	163	200	375
	15	163	208	387
	16	161	207	392
	17	163	202	384
	18	162	203	388

2004年度の輸送実績は、輸送人員で1億90万人（対前年度比6.0%減）、輸送人キロで38億6,900万人キロ（対前年度比3.8%減）となった。

表 7：旅客輸送実績

(単位:百万人、百万人キロ、%)

区 分	年度	輸送人員		輸送人 ^{キロ}	
			対前年度 伸び率		対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	12	91.0	▲ 7.4	4,090	▲ 3.8
	13	99.6	9.5	3,836	▲ 6.2
	14	100.0	0.4	3,747	▲ 2.3
	15	97.3	▲ 2.7	3,864	3.1
	16	92.0	▲ 5.4	3,708	▲ 4.0
特定旅客定期航路事業	12	0.4	▲25.0	3	▲36.2
	13	0.4	▲ 3.1	2	▲11.5
	14	0.3	▲25.0	3	25.0
	15	0.3	▲ 16.7	2	▲ 46.7
	16	0.2	▲ 12.0	1	▲ 18.8
旅客不定期航路事業	12	18.7	▲ 11.8	211	▲ 6.2
	13	10.8	▲ 42.2	168	▲ 20.3
	14	8.5	▲ 21.3	143	▲ 14.9
	15	9.7	14.1	158	10.5
	16	8.7	▲ 10.3	160	1.3
計	12	110.1	▲ 8.3	4,304	▲ 3.9
	13	110.8	0.6	4,006	▲ 6.9
	14	108.8	▲ 1.8	3,893	▲ 2.8
	15	107.3	▲ 1.4	4,024	3.4
	16	100.9	▲ 5.9	3,869	▲ 3.8

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 5,225 千台（対前年度比 3.1 % 減）、乗用車・その他の輸送が 10,417 千台（対前年度比 5.4 % 減）であるが、台キロではトラックが 1,086 百万台キロ（対前年度比 2.5 % 増）、乗用車・その他で 771 百万台キロ（対前年度比 2.8 % 減）となった。

○ 航路の維持・整備のための公的補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州を含めて 7 千余の島嶼を有し、そのなかの 4 百余の島嶼に人々が暮らしているが、過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向にあり、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にある。

このため、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。2005 年度には、97 事業者、107 航路に対し、約 38 億 4 千万円の欠損補助が行われた。

2004 年度より、本土と比べ高齢化率の高い離島において、バリアフリー化船の推進を図るため、補助対象航路に就航する船舶の代替建造又はバリアフリー化改造工事を行う場合にバリアフリー化に係る工事費の 50 %を補助することとしている。

○ 旅客船のバリアフリー化の推進

船舶の乗降からバリアフリー客席又は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、昇降機の設置等が義務付けられるとともに、客席から便所、食堂、遊歩甲板までの経路において、高齢者、身体障害者等が独力で移動することを前提とした設計が義務付けられることとなった。旅客船においては、2010 年までに、総隻数約 1,100 隻のうち約 50 %に当たる 550 隻をバリアフリー化されたものとする目標を掲げているところであるが、2006 年 3 月末現在にあっては 1,131 隻中 90 隻(8.0 %)となっている。

3. 内航海運

内航海運は国内貨物輸送の38.4%（2004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。

表 8：輸送機関別貨物輸送量の推移

年度	輸送量(万ト)					輸送活動量(百万トン)					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
45	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100.00)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100.00)	402	29	252	617
50	45,205 (9.00)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100.00)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100.00)	406	30	261	800
55	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,282 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100.00)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100.00)	444	34	230	879
60	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,628 (1.72)	54 (0.01)	559,727 (100.00)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100.00)	455	41	228	883
H2	57,520 (8.49)	611,357 (90.22)	8,662 (1.28)	87 (0.01)	677,626 (100.00)	244,546 (44.72)	274,244 (50.16)	27,196 (4.97)	799 (0.15)	546,785 (100.00)	425	45	314	918
7	54,854 (8.26)	601,657 (90.57)	7,693 (1.16)	96 (0.01)	664,301 (100.00)	238,330 (42.71)	294,648 (52.80)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	558,079 (100.00)	435	49	326	963
12	53,702 (8.43)	577,362 (90.62)	5,927 (0.93)	110 (0.02)	637,102 (100.00)	241,671 (41.81)	313,118 (54.17)	22,136 (3.83)	1,075 (0.19)	578,000 (100.00)	450	54	374	977
13	52,007 (8.45)	557,823 (90.59)	5,867 (0.95)	102 (0.02)	615,798 (100.00)	244,451 (42.10)	313,072 (53.91)	22,193 (3.82)	994 (0.17)	580,710 (100.00)	470	56	378	975
14	49,725 (8.44)	533,949 (90.59)	5,659 (0.96)	100 (0.02)	589,433 (100.00)	235,582 (41.28)	312,028 (54.67)	22,131 (3.88)	991 (0.17)	570,732 (100.00)	474	58	391	991
15	44,554 (7.77)	523,407 (91.28)	5,360 (0.93)	103 (0.02)	573,426 (100.00)	218,190 (38.69)	321,862 (57.08)	22,794 (4.04)	1,027 (0.18)	563,873 (100.00)	480	62	425	997
16	44,025 (7.91)	507,588 (91.14)	5,219 (0.94)	107 (0.02)	556,939 (100.00)	218,833 (38.39)	327,632 (57.48)	22,449 (3.94)	1,058 (0.19)	569,972 (100.00)	497	65	430	989

○ 国土交通省「陸運統計要覧」より作成。

(注) ①は輸送機関別のシェア(%)である。②航空は超長距離貨物郵便を含む。③自動車は平成2年度より軽自動車を含む数字である。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と増減が一致しない場合もある。

2006年4月1日現在、登録事業者は3,183者、届出事業者は1,465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。

2004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0.3%増加している。主要品目別（トンベース）では、石油製品が省エネルギー推進による脱石油策等の影響により、前年度比4.7%の減少、セメントは公共事業減少の影響により、前年度比1.7%の減少、石灰石については、セメントと同様に公共事業減少による影響はあるものの、製鉄所、ガラス工場向け需要の増加や企業の在庫調整等により、前年度比3.5%の増加となっている。

表 9：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	112.6	1,836	121.4	95.4
55	500,258	132.8	97.2	2,222	147.0	98.4
60	452,385	120.1	90.4	2,058	136.1	92.6
平成2	575,199	152.7	127.1	2,445	161.7	118.8
7	548,542	145.6	95.4	2,383	157.6	97.5
8	546,909	145.2	99.7	2,418	159.9	101.5
9	541,437	143.8	99.0	2,370	156.7	98.0
10	516,648	137.2	95.4	2,270	150.1	95.8
11	522,602	138.8	101.2	2,294	151.7	101.1
12	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.4
13	520,067	138.1	96.8	2,445	161.7	101.2
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

○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。

一方、内航海運のサービス価格は、国内景気の停滞、船腹過剰等により近年低下傾向にあったが、2003年度後半頃から下げ止まりつつある。

内航海運業者の所有する船舶の状況は、2006年3月末現在で合計6,117隻（前年度比2.2%減）、3,512千総トン（前年度比2.0%減）となっている。

○ 内航海運業法の改正

2005年度には、事業者内部における輸送の安全の確保のための組織管理を強化することによる輸送の安全性の向上を目的として、イ) 安全管理規程の作成及び届出の義務づけ、ロ) 安全統括管理者の選任及び届出の義務づけ、ハ) 国及び事業者による安全に関する情報の公表の義務づけ、ニ) 輸送の安全性の向上に関する努力義務等を内容とする内航海運業法の一部改正を行った。（平成18年10月施行予定）

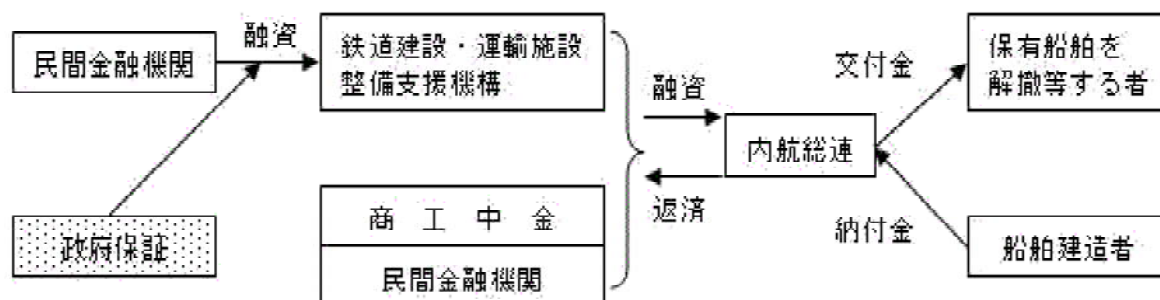
○ 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施

1966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、1998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。

実施状況は、交付金が2,168隻、258万対象トン、1,216億円、納付金が546隻、131万対象トン、425億円となっている（平成2006年3月現在認定ベース）。

図4：内航海運暫定措置事業の概要



4. 港運

○ 我が国港湾をめぐる現状

アジア・北米・欧州間の海上コンテナ輸送に係る荷動き量の変化を比較すると、1990年が合計で約1,100万TEUであったのに対し、2004年では約3,500万TEUとなっている。中でも、北米－欧州間の荷動きの増加は、約300万TEU程度であるが、北米－アジア間は約1,100万TEU、欧州－アジア間は約1,000万TEU増加し、また、アジア域内は約900万TEUの増加と、アジアを中心としたコンテナ輸送量が顕著な伸びを示している。

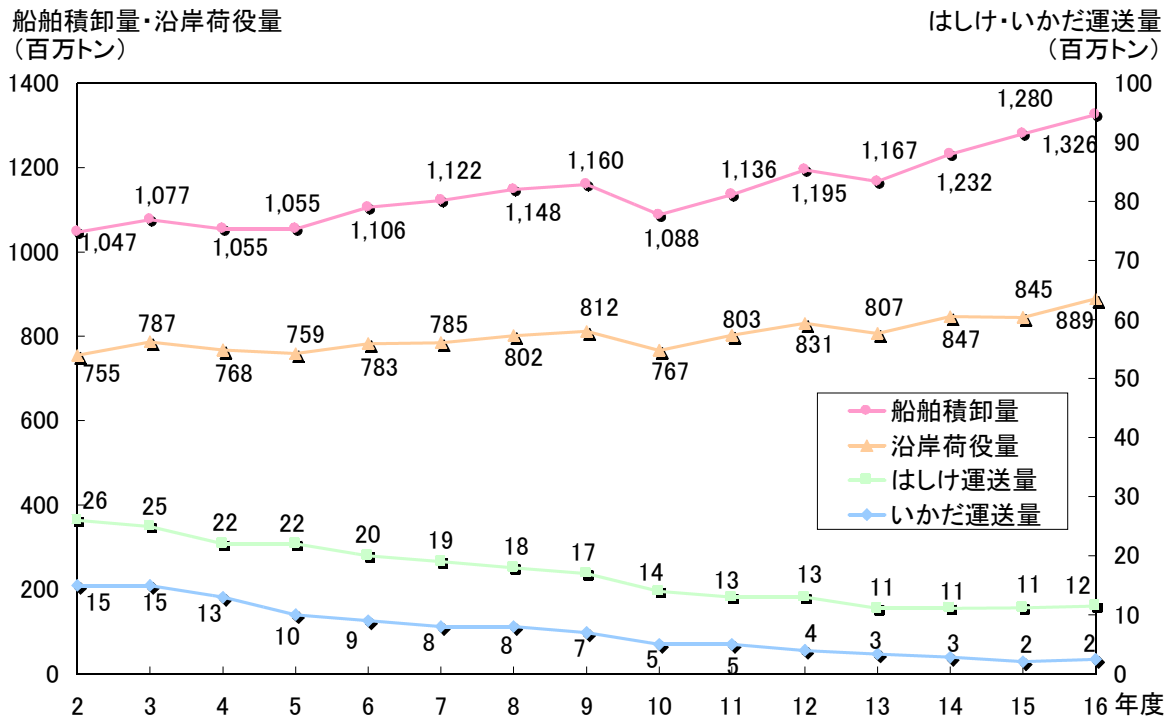
○ 港湾運送事業の現状

港湾運送事業のうち一般港湾運送事業等は、2005年3月末において、港湾運送事業法の対象となる全国94港の指定港で行われており、免許・許可数は1,893、事業者数は989である。事業者数及び港湾労働者数は、近年減少傾向が続いている。

○ 港湾運送量の動向

港湾運送量（船舶積卸量）は、2004年度、全国で約13億2600万トンであり、前年度に比べ約3%増加した。

図 5：港湾運送量の推移



○ 港湾運送における規制緩和への取組み

平成 18 年 5 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、博多港）以外の地方港において、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とする等の規制緩和が実施された。

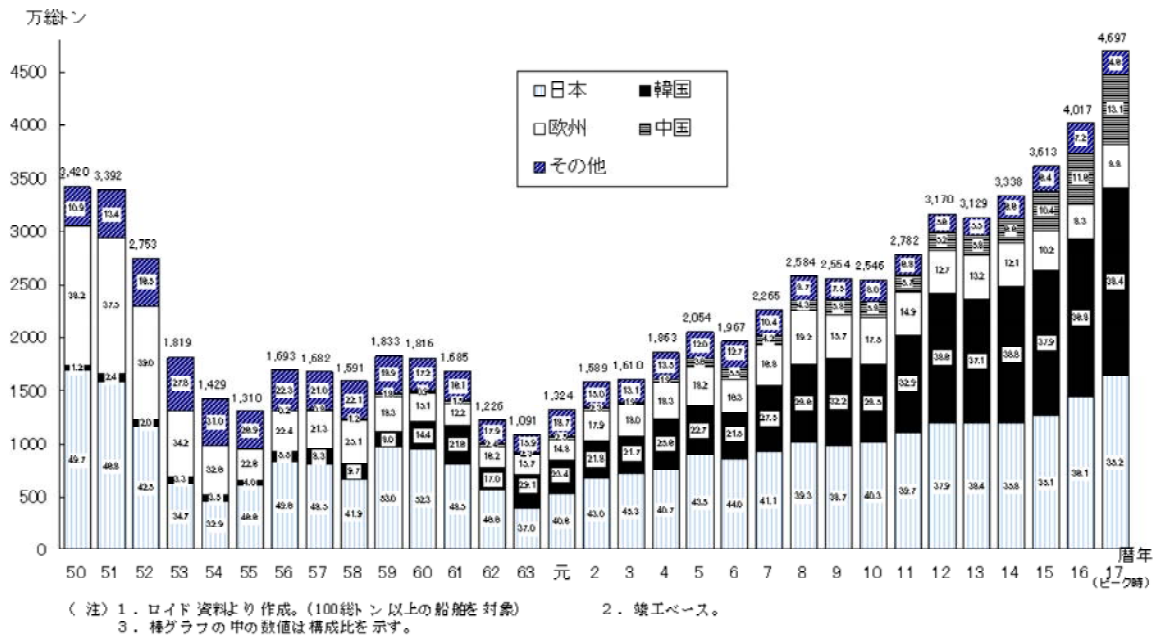
第 2 章 造船業・船用工業分野

1. 造船業

世界の造船市場は、最近の中国の鉄鉱石等ばら積み貨物や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である。世界の新造船建造量は平成 17 年には昨年引き続き過去最高を更新し、4,697 万総トンを記録した。近年では中国経済の急成長や活発な米国経済による海上輸送の活発化などにより、船価は上昇し、高値を維持している。

一方、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ものと思われる。

図 6：世界の新造船建造量の推移

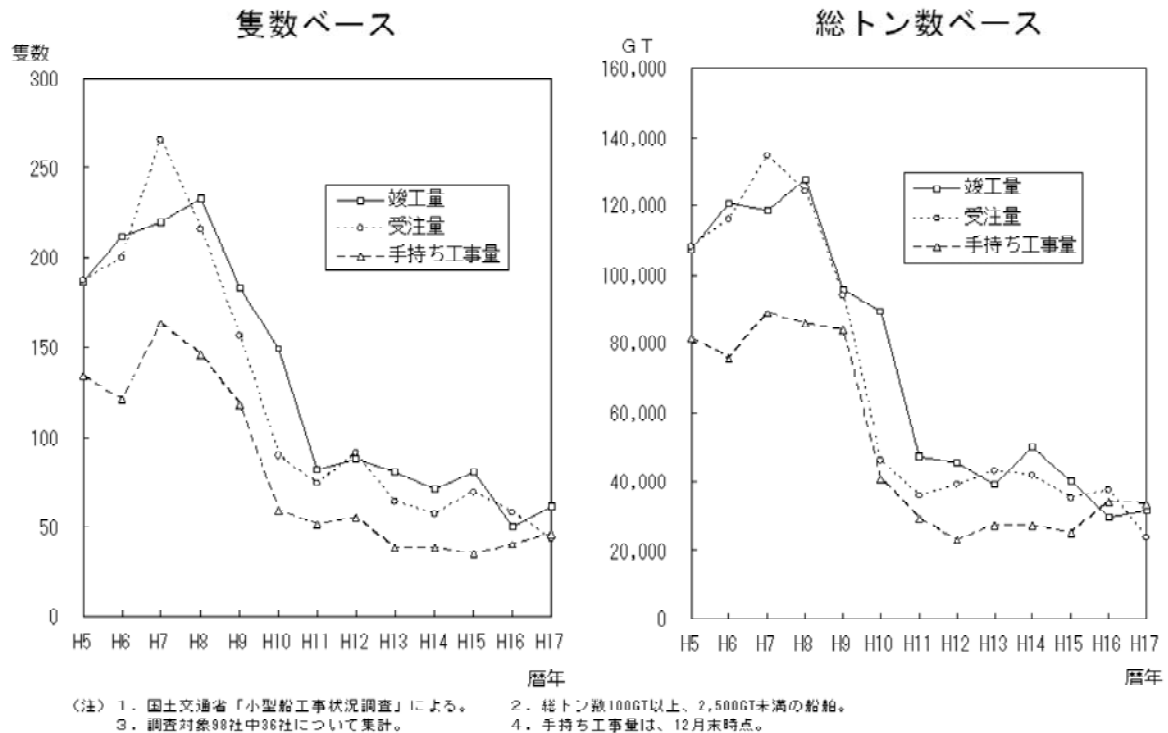


○ 我が国造船市場の動向

我が国造船業は、新造船建造量において、韓国とともに世界の4割弱を占めている。現在建造中の船舶は船価の低迷期に受注したものであり、さらには鋼材等の資機材価格の上昇などが影響し、収益性は低いものの、世界的な造船需要の増大により手持ち工事量は高水準である。

また、内航海運や漁船を支える中小造船業については、運賃・用船料が引き続き低水準にあることなどによる内航船の建造需要の低迷や、国際的な漁業規制による漁船減船の影響により、平成17年度の新造船建造量（隻数ベース）は引き続き低水準であり、深刻な状況が続いている。

図 7：中小型船の生産状況



○ 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、限られた規模の需要を各造船国が分け合う世界単一市場になっており、一国の政策、造船事業者等の受注慣行が、国際造船市場における競争環境に直ちに影響する。しかし、各国における政府助成の存在等により、競争条件は必ずしも同一ではないことから、造船業の健全な発展のためには多国間での政策協調が必要不可欠である。このため、我が国は、政府レベルでの二国間及び多国間協議等を通じて、市場に対する共通認識の醸成と施策協調に努めていくこととしている。

また、近年、造船に関する高い技術を有している我が国の協力に開発途上国の期待が高まっていることから、我が国では、船舶・造船分野に関する経済協力として、船舶検査等に関する研修員の受入、開発途上国政府等に対する専門家派遣、海運・造船プロジェクトに関する調査及び船舶・造船施設・教育機材に関する有償・無償の資金協力を実施している。

2. 舶用工業

平成16年の我が国舶用工業製品の生産額は、外国大型船の好調な建造需要に支えられ8,795億円（前年比9.78%増）となった。舶用ディーゼル機関について見てみると、大型ディーゼル機関（出力1万馬力以上）が927億円（前年比16.3%

増)、590万馬力、中型ディーゼル機関（出力1,000馬力以上1万馬力未満）が442億円（同13.0%増）、239万馬力（同12.3%増）と生産額、生産出力ともに増加した。小型ディーゼル機関（出力1,000馬力未満）は359億円（同13.9%増）、363万馬力（同8.0%減）と生産額は増加したが生産出力は減少した。

平成16年の船用工業製品の輸出額は、北米、アジア地域への輸出が引き続き好調であったことなどから、2,710億円と前年比6.7%増となっている。また、輸入額は、381億円と前年比34.8%減となっている。

図8：我が国船用工業製品の生産額・輸出入額の推移

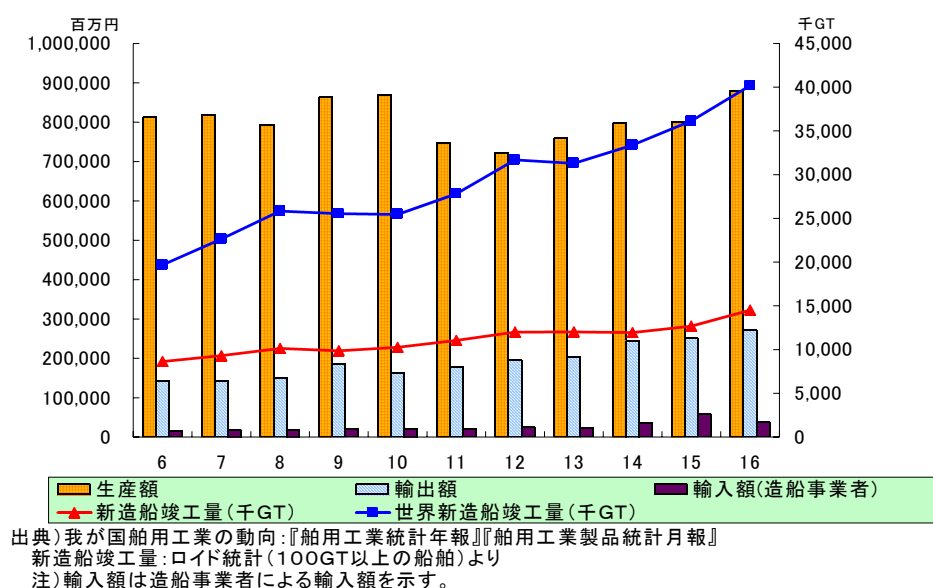
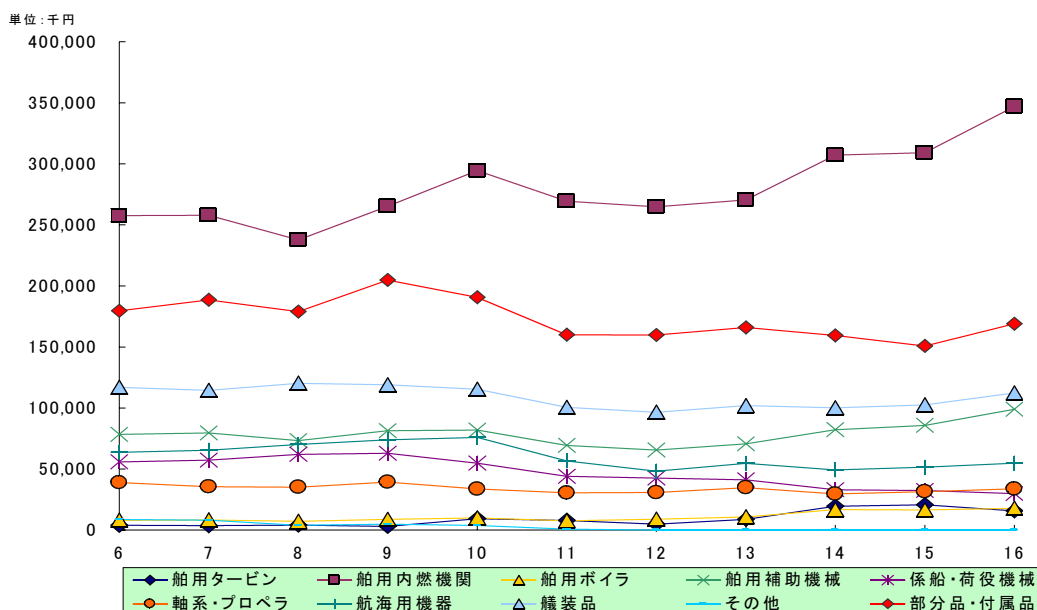


図9：船用工業製品の品目別生産額の推移



3. 新技術の開発及び実用化

現在、国際競争力強化が大きな課題となっている我が国海事産業技術の目指すべき方向は、造船技術を核とし、21世紀型物流システムを構築するための技術、環境・エネルギー問題への対応技術、海洋の高度利用に資する技術、未開発の新分野を切り開く創造的技術等への明示的な取組みの強化であり、その実現のために、目下、スーパーエコシップ等新技術を活用した船舶等の開発・普及・実用化を推進しているところである。

○ スーパーエコシップの開発

平成13年度より研究開発が開始されている次世代内航船（スーパーエコシップ）は、二重反転ポッドプロペラ等を用いた画期的な新型船である。同船は、従来の内航船と比較して、CO₂が4分の3、NO_xが10分の1、SO_xが5分の2と環境負荷が低く、経済性でみても約20%の貨物艙の増加及び約10%の総合効率の向上が可能で、その他にも騒音が100分の1、船上メンテナンスがフリー、真横移動可能で離着岸が容易などの船内労働環境・操船性に関し大幅な改善が期待される。スーパーエコシップの開発・実用化により、内航海運の活性化、モデルシフトの進展、運輸分野からの環境負荷低減等に大きく貢献することが期待される。平成17年度末をもって二重反転ポッドプロペラ等の試験体の製作が完了し、実海域実証実験を開始すべく準備を進めている。

○ 天然ガスハイドレート（NGH）輸送船の開発

天然ガスハイドレート（NGH）は、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ことである。NGHによる天然ガスの輸送は、液化天然ガス（LNG）による輸送と比較して、プラントや船舶の初期投資等を抑えることが可能であるため中小ガス田の活用を可能にし、将来の需要拡大に対応しうる方法として考えられている。

NGH輸送船は、「製造」、「海上輸送」、「再ガス化」から成るNGHの輸送チェーンのうち、「海上輸送」を担う技術として開発が期待され、平成13年度から15年度に行われた基礎的研究に引き続き、平成17年度から4ヶ年で、船倉システム及び荷役システム開発、輸送システムの最適化等を行うこととしている。

○ 先進安全航行支援システム（INT-NAV）の調査研究

船舶の衝突、座礁事故はヒューマンエラーに起因するものが大半であり、適切な対策が求められている。特に操船時の情報収集、状況認識、操船判断に係るヒ

ューマンエラーを防止する対策の推進が急務となっている。

海事局では、船舶に搭載されている各種航行支援装置（レーダー、A I S等）より得られる情報から自船の針路上にある危険領域を特定し、ブリッジ（船橋）から見た海上の景観情報と合わせて統合的に表示することにより、衝突回避のために必要な他船舶の動向等を操船者に的確に伝達し、輻輳海域における船舶の安全な航行を確保するための航行支援システム「先進安全航行支援システム（INT-N AV）」の調査研究を平成17年度から開始しており、シミュレーター、実船等によるシステムの安全性、有効性の総合的な評価を行う。

○ 船舶からの環境負荷低減技術の開発

船舶からの排出ガスに含まれる窒素酸化物（ NO_x ）、硫黄酸化物（ SO_x ）等の排出を規制する「海洋汚染防止条約附属書VI」が平成17年5月に発効した。その後、国際海事機関（IMO）では大気汚染防止の二次規制に向けた検討が開始されており、規制が大幅に強化される見通しとなっている。

海事局では、これら規制強化に向けた動向に対応するため、平成16年度から3ヶ年計画で、「船舶からの環境負荷低減のための総合対策」の一環として、新たな環境負荷低減技術の研究開発に取り組んでいる。具体的には、活性炭素繊維の活用により排出ガス中に含まれる SO_x を大幅に削減する高機能排煙処理装置の開発や、超臨界水の活用により一般にトレードオフの関係にある NO_x と CO_2 の排出を同時に削減させる将来有望なディーゼル機関の研究開発を実施している。

○ メガフロートの実用化

メガフロートは、地震に強く環境に優しい等の特長を持つ我が国発の最先端技術であり、海洋空間の有効利用による社会資本の円滑な整備を促進するため、平成7年度から12年度にかけて研究開発が行われた。

メガフロートについては、平成13～14年度、メガフロート空港利用調査検討会及び羽田空港再拡張事業工法評価選定会議において浮体空港の建設が可能であるとの結論が得られるとともに、「メガフロート情報基地機能実証実験」により、低廉かつ高信頼の情報基地として利用可能であると実証された。

国土交通省は、空港、情報バックアップ基地のほか、コンテナターミナル等の港湾施設、エネルギー基地、レジャー施設等、様々な用途が考えられているメガフロートの実用化・普及を推進する。

○ 高度船舶安全管理システムの実用化

船舶機関の安全性・信頼性の向上等の観点から、陸上からの支援により舶用機関の状態診断や故障予知等を行う「高度船舶安全管理システム」の研究開発を実

施し、機関部作業の軽減、機関保守整備の合理化などに寄与することを確認した。現在は、内航海運活性化を支援する観点から、機関部職員の省人化を実現するため、乗組み制度に係る検討が進められている。また、(独)鉄道運輸機構の内航海運効率化等新技術の実用化支援制度を利用して本システムを搭載する一番船に係る設計費用、初期故障対応費用に対する助成を行うなど普及に向けた環境整備を進めている。

第3章 船員分野

1. 船員の現状と分析

○ 船員数等の状況

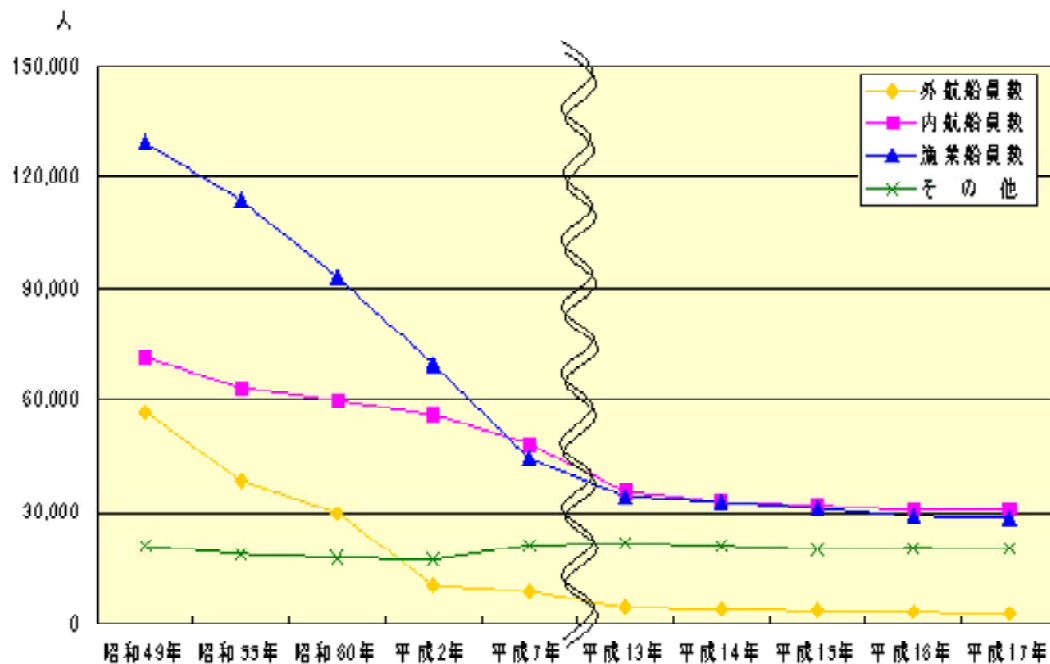
我が国の船員数（予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成17年10月には約8.2万となっており、内航船員は、近年、若干の増加があるものの、外航船員及び漁船員ともに減少傾向が続いており、この要因は、外航海運における国際競争の激化や国際的な漁業規制の強化による漁船の減船等によるものである。

また、船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高年齢者が平成7年では49.1%であったが、平成17年では47.9%となっており、高齢化の傾向が続いている。

表 10：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13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	4,233	3,880	3,336	3,008	2,625
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	35,606	32,860	31,886	30,708	30,762
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	34,267	32,897	31,185	29,089	28,444
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	21,541	20,765	19,801	20,077	19,926
合 計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	95,647	90,402	86,208	82,892	81,757



○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。(過去にさかのぼって数値の変更をした。)

2. 船員の教育・雇用

○ 船員の教育・育成

一層の効率的かつ効果的な運営を図りながら、海事産業全体のニーズにより的確に対応した船員教育機関の組織・業務の見直しを進めていく必要があるため、平成18年4月1日に独立行政法人海員学校と独立行政法人海技大学校を統合した独立行政法人海技教育機構を発足させた。

○ 船員雇用対策

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。

3. 労働環境の整備

○ 適正な労働条件及び乗組み体制を確保するための取組み

乗組み定員等の安全運航に必要な体制の確保のため、平成18年4月1日より、平水区域を航行区域とする船舶、総トン数20トン未満の船舶及び漁船を除く船舶においては、船橋航海当直部員として、6級海技士（航海）以上の海技免状を持つ船員を少なくとも1人乗り組ませなければならないこととし、当該義務付けに併せ、6級海技士資格取得促進のため、実務講習と免許講習の一体的な実施、受講定員の増枠、臨時試験の機動的な実施等、取得機会の拡大に資する施策を講じている。

○ 船員の労働安全衛生と船員災害防止活動

平成18年度船員災害防止実施計画においては、「海中転落」等の防止による死亡災害の減少、多発する「転倒」「はさまれ」の防止、高年齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策、生活習慣病の予防や睡眠時無呼吸症候群（S A S）及び石綿（アスベスト）による健康被害防止対策の周知・指導を重点対策として、船員災害防止の推進を図ることとしている。

4. 船員分野における国際協力及び連携

我が国が有する船員行政及び船員養成に関する知見を広く国際協力に活用し、開発途上国における船員政策及び船員養成システムの構築、並びに国際的な海事教育の発展に大きく貢献している。また、A S E A N諸国との情報交換及び意見交換を通じた船員政策等に関する連携を促進している。

第4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

○ 船舶の安全性の確保

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において、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Q M S（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年内には、ISO9001の認証を取得することとしている。（＊平成18年6月23日にISO9001の認

証を取得した。)

また、危険物の海上運送における国際基準については、IMOにおいて改正のための審議が継続的に行われており、我が国も積極的にその審議に参画して危険物の海上運送の安全確保に向け国際的に貢献しているところである。

○ 資格制度等による安全な航行の確保

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。平成 18 年 3 月末の海技士免許受有者数は約 37 万人となっている。

水先業務は、国土交通大臣の免許を受けた水先人（全国で661人：平成18年3月末現在。平成17年度には42名が水先人の免許を取得した。）が実施しており、利用者の利便やサービス水準の確保のため水先人会を組織し、パイロットボート（水先人が水先区内を移動する際に使用する小型船）等を共同で使用して業務を実施している。

2. 保安の確保対策

○ 国際船舶・港湾保安法

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18年4月1日現在、185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17年7月1日現在、全国の126の港湾について埠頭保安規程が作成されている。

3. 環境の保全対策

○ 船舶による環境汚染の防止のための国際規制への取組み

我が国は昭和 58 年(1983 年)に「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)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。

○ バラスト水管理に関する国際規制への取組み

「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、我が国を含め世界的にバラスト水処理装置の開発が積極的に行われている。

また、平成15年度より3ヵ年、バラスト水が移動することによる環境問題の抜本的対策として、バラスト水を積載しなくても安全に航行できる新船型（ノンバラスト船）の開発を推進した。

○ 船舶による油濁問題への取組み

「油濁損害賠償保障法」の一部改正により、入港船舶の保険加入状況を確認するため、原則として国土交通省の交付する証明書の船内備え置き義務や入港の際には事前に保険加入状況を通報する義務が導入され、また、燃料油の油濁損害が発生した場合、船舶所有者等が原則として無過失責任を負うこととなった。

4. アスベスト対策

「石綿による健康被害の救済に関する法律」が平成18年3月23日に施行され、事業者、国及び地方自治体が全体で費用負担を行い、石綿による健康被害者の間に隙間を生じないように迅速且つ安定した救済の実現が図られることとなった。

船内で労働を行う船員においても、アスベストが原因となる健康被害を防止する観点から、アスベストを取り扱う作業時における注意事項及び防止対策の指導徹底を図るとともに、過去にアスベストに関わる作業に従事していた者に対する健康相談等を実施している。

5. ポートステートコントロール（Port State Control）

我が国では、全国43官署125名（平成18年度）の外国船舶監督官によりPSCを実施している。さらに、東京MOUの枠組みのもと、近隣諸国と協力してPSCを実施しており、その技術協力プログラムには、我が国も積極的に貢献している。

第5章 小型船舶の利用活性化と海事振興

○ 小型船舶の健全な利用振興に向けた総合対策

いまやマリレジャーは国民の余暇活動の一つとなっており、マリレジャーの需要は一層拡大していくことから、係留場所の不足、FRP廃船の処理など利用環境問題等に対処した整備を図ることが必要である。そのためには地域の実情を踏まえた取り組みが重要であり、各地方運輸局等において「舟艇利用振興対策連絡会議」を開催し、地方自治体等関係機関の連携、情報交換等の強化を行うと

ともに、「プレジャーボート相談窓口」を設置し利用者への情報提供等を行い、また、酒酔い等操縦や危険操縦の禁止、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、プレジャーボート等の安全で健全な利用の促進を図ることにより、小型船舶の免許制度の周知・啓蒙を行っている。