

# 平成19年版 海事レポート（概要）

国土交通省海事局

## 「平成19年版 海事レポート」(概要)の目次

<b>第Ⅰ部 海事行政における重要課題</b>	4
<b>第1章 今後の安定的な海上輸送のあり方</b>	4
1. 安定的な国際海上輸送の確保について	4
2. 海事産業の健全な発展に向けた人材確保・育成に関わる取り組み	4
<b>第2章 安全・安心で環境にやさしい海上輸送の確保</b>	5
1. 安全確保対策の強化	5
2. 海上保安対策の強化	7
3. 環境問題への取り組み	8
<b>第3章 その他の主要政策課題への取り組み</b>	11
1. モーターボート競走事業の活性化の取り組み	11
2. 海事分野における海洋政策、地域活性化等への取り組み	11
3. 海上輸送の特性を生かした取り組み	12
4. 内航船舶の代替建造促進に関する取り組み	13
<b>第Ⅱ部 海事の現状とその課題</b>	14
<b>第1章 海上輸送分野</b>	14
1. 外航海運	14
2. 国内旅客船	21
3. 内航海運	24
4. 港運	26
<b>第2章 造船業・船用工業分野</b>	27
1. 造船業	27
2. 船用工業	29
3. 新技術の開発及び実用化	31
<b>第3章 船員分野</b>	33
1. 船員の現状と課題	33
2. 船員の教育・雇用	35
3. 労働環境の整備	35
4. 船員分野における国際協力	36
<b>第4章 海上安全・保安の確保と環境保全</b>	36
1. 海上安全の確保対策	36
2. 保安の確保対策	37
3. 環境の保全対策	37
4. アスベスト対策	38

5. ポートステートコントロール (Port State Control) . . . . . 38  
第5章 小型船舶の利用活性化と海事振興 . . . . . 38

## **第 I 部 海事行政における重要課題**

### **第 1 章 今後の安定的な海上輸送のあり方**

#### **1. 安定的な国際海上輸送の確保について**

##### **○ 本邦外航海運事業者の国際競争力の確保及び日本籍船・日本人船員の計画的増加に向けた取り組み [トン数標準税制の検討等]**

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、2月8日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5回に亘る審議を経た上で行われた6月28日の中間とりまとめにおいては、政策目的が「本邦外航海運事業者の国際競争力の確保」及び「日本籍船・日本人船員の確保」に大きく整理され、当該政策目的を実現するための施策内容として、①トン数標準税制の導入、②日本籍船・日本人船員の確保等のための法整備等が挙げられた。

今後、当該中間取りまとめに基づき、安定的な国際海上輸送の確保を図るための制度的枠組みの構築に取り組むこととしている。

#### **2. 海事産業の健全な発展に向けた人材確保・育成に関わる取り組み**

##### **○ 船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援する取り組み**

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い。今日、日本籍船及び日本人船員が乗組む船舶の航行の安全に係る評価は極めて高く、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。このことから、平成19年2月、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会が設置され、優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成策を中心に、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について調査・審議がなされ、船員を育て、集め、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援する、という4

つの施策を柱とした取り組みを要する旨の中間取りまとめが 19 年 6 月になされた。今後、所要の制度改正等を行う予定である。また、日本人船員（海技者）の確保・育成のため、平成 19 年 4 月より（社）日本船主協会、全日本海員組合、国土交通省の合意により外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会を設置し、平成 19 年 10 月から、実務経験を通じ即戦力となる船員（海技者）へのキャリア形成を図り、次世代の我が国海運を担う若年船員を育成する「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」が開始される予定となっている。

## ○ 造船産業次世代人材育成支援事業

我が国造船産業は、造船技能者の半数近くが 50 歳以上と高齢化しており、今後 10 年間に、かつて経験したことのない急速かつ大規模な世代交代の時期を迎えることとなるが、有効な対策を講じなかった場合、これまで我が国造船産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人材育成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て支援を行っている。平成 18 年には長崎地域に「長崎地域造船造機技術研修センター」が立ち上げられ、平成 19 年 4 月から育成事業が開始された。海事局では、今後も引き続き積極的な支援を行うこととしている。

## 第 2 章 安全・安心で環境にやさしい海上輸送の確保

### 1. 安全確保対策の強化

#### ○ 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おり、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。

また、運航労務監理官の広範な業務執行をよりの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。さらに、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。

## ○ 重大事故発生時の再発防止対策

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18年度においては、大洗港沖大型カーフェリー事故、鹿島港沖外航船座礁事故への対応等を行った。

## ○ 超高速船の安全対策

近年、我が国近海において、40ノット程度の高速で運航する水中翼型超高速船と鯨類等との衝突による事故が相次いで発生している。これらの状況に鑑み、国土交通省では、水中翼型超高速船の安全運航の確保について検討するため、「超高速船に関する安全対策検討委員会」を平成18年4月に設置し、同年8月に中間とりまとめを決定した。また、水中翼型超高速船の運航要員に対する訓練内容及び訓練期間に関し、統一的な指針を示し、訓練水準のレベルアップを図ることを目的として、平成19年度中を目途として「水中翼型超高速船の運航要員に対する訓練ガイドライン」を策定することとした。

## ○ 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、安全管理体制の強化を図るため「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第19号）が国会で成立し、平成18年10月より施行された。これによって、鉄道、航空等の交通分野とともに、海運分野についても運輸安全マネジメント制度が導入された。

## ○ IMO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。この背景として、旗国政府が自国籍船舶に対して国際基準を遵守するよう監視、監督する義務を十分に果たしていない現状が指摘されてきた。

このような状況に鑑みて、平成14年1月に東京で開催された「交通に関する大臣会合」において、我が国は旗国政府の条約の実施状況に対するIMOによる監査制度の創設を提唱し、IMOにおいて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、任意による I M O 加盟国同監査スキームの実施が採択され、平成 18 年 9 月から開始された。

我が国に対する監査は、平成 19 年 2 月に実施され、全般的に、日本の海事行政は、旗国、寄港国及び沿岸国の全ての観点から、国際条約による責務を果たすための業務を総合的かつ効率的に実施しているとの高い評価を受けたが、「海事品質管理システム」の構築や海事執行官の育成、P S C 実施体制の確立などに関し、優れた評価を受けるとともに、船級協会の海外事務所への監査や船級協会が定期的検査を実施している日本船舶への立入検査を強化すべきとされた。

今後は、サブスタンダード船を排除していくためには、開発途上国の同スキームへの参加が必須であるとの認識から、受入任意である同スキームの早期定着を促進するべく、監査受入の経験を生かし、同スキームの進展と実効性向上のために積極的に貢献していくこととしています

## ○ 水先制度の抜本改正

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（「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」）が公布（平成 18 年 5 月 17 日）された。

今後は、水先人の養成や登録水先免許更新講習を適確に監督することを通じて優秀な水先人を確保し、船舶交通の安全確保を図るとともに、水先人会及び日本水先人会連合会に対して適確に指導監督を実施することにより、水先業務の適確化を図り、また、水先料金の上限認可の際に適確に審査を行うことにより、コストを適正に反映した料金水準とされること等を通じて水先業務の効率化を図るなど、新水先制度を着実かつ適確に運用していく。

## 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安全・保安対策等の強化

海賊対策を推進するため、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。国土交通省では、これに基づき、関係機関・海運関係者等との連携及び国際社会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で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り組みとして、同海峡の船舶通航の実態把握のため、通航量調査等を実施した。調査の結果、同海峡の通航において、日本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となり、また通航隻数は2020年に1.5倍になるものと予測される。平成18年9月に開催された「クアラルンプール会議」では、航行安全・環境保全を推進するためのプロジェクトと協力メカニズムについて沿岸国から提案がなされ、そのプロジェクトや航行援助施設の整備・維持への資金提供メカニズムの確立に向けた協力等を内容とする「クアラルンプール声明」を採択した。我が国としては、主要な利用国として、航行援助施設基金の創設など新たな国際協力の枠組み構築に向けて、国際会議等における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。

### 3. 環境問題への取り組み

#### ○ 地球温暖化対策

京都議定書目標達成計画における削減目標に対応するべく、海運関係においては、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、平成22年度には年間のCO<sub>2</sub>排出量を約140万トン削減することを目標としており、海事局では当削減目標を達成するため「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。

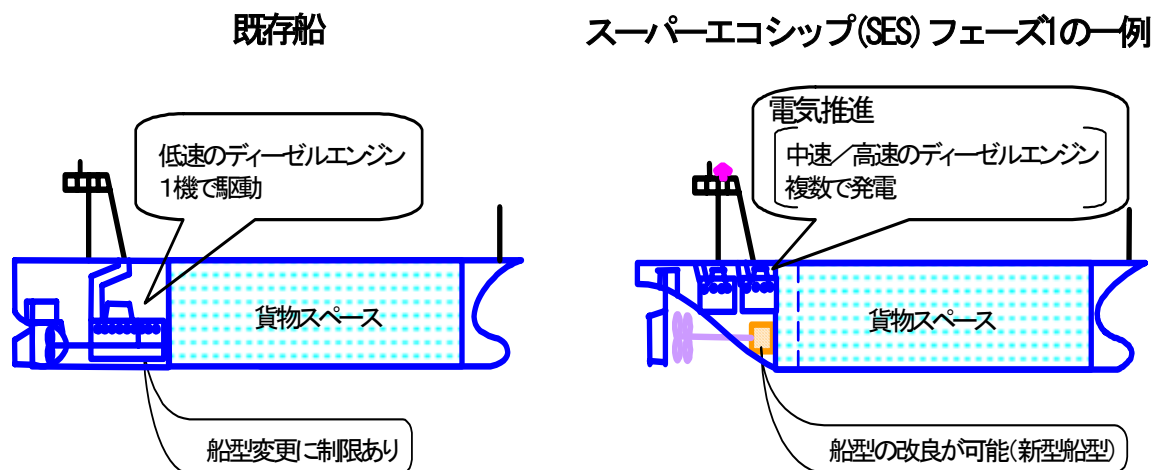
このうち、平成16年度までの技術開発成果を取り入れたSESフェーズ1については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を通じた普及支援を実施しており、平成19年6月現在、既に3隻のSESフェーズ1が就航し、燃費向上、操船性能の向上、船内環境の改善(振動・騒音の低減)等について高い評価を受けている。さらに、平成18年度には、4隻のSESフェーズ1の建造が決定しており、今後とも物流効率化、環境対策等に資する船舶として更なる普及が期待されている。



表 1 現在就航しているスーパーエコシップフェーズ 1

事業者名	船名	船種	総トン数	就航	主要航路
西日本旅客鉄道 (株)	みやじま丸	旅客フェリー	254	H18.5.23	宮島口～ 宮島
新島物産(株)	新衛丸	貨物船兼 油送船	492	H19.2.15	京浜～ 伊豆諸島
国鵬汽船(有)	第五日光丸	油送船 (ケミカル)	499	H19.6.4	京浜～ 瀬戸内

図 1 既存船とスーパーエコシップフェーズ 1 の比較



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 の実証船による実海域実証実験について、平成 18 年度で準備が完了し、平成 19 年度に実施する。

さらに、このような技術革新を踏まえた船員の乗り組み体制のあり方についても検討を進めている。

また、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 CO<sub>2</sub> 排出量の増加を防止するため、平成 17 年度に省エネ法が改正（平成 18 年 4 月 1 日施行）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を有する海運事業者（総船腹量が合計 2 万総トン以上の事業者）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り組み

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。

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、実行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

FRP船の適切な処理手段を確保し、循環型社会の形成等の社会的要請に応えるため、「FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」での研究開発及び実証実験により確立されたFRP船リサイクル技術の成果を踏まえ、国土交通省の支援の下、(社)日本舟艇工業会が主体となり、平成17年度から西瀬戸内・北部九州地域においてFRP船のリサイクルが開始され、平成19年度には全国展開される予定となっている。

## ○ ILO海事労働条約の批准に向けた取り組み

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年の海事労働条約（Maritime Labour Convention, 2006）が採択された。

今後の取り組みとして、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。

## 第3章 その他の主要政策課題への取り組み

### 1. モーターボート競走事業の活性化の取り組み

モーターボート競走事業は、平成3年度以降、競走の売上は長期的な低落が続いており、平成3年度に約2兆2千億円あった売上は、平成17年度には約9千7百億円まで落ち込んだ。その結果、施行者の収益状況の悪化はもちろんのこと、モーターボート競走の実施主体である各都府県モーターボート競走会の財政状況の悪化といった問題が顕在化している。

また、平成17年12月に閣議決定された「行政改革の重要方針」において、公営競技関係法人の見直しの一環として、組織の在り方とともに交付金制度の在り方及び使途の透明化等の事項について見直しが求められた。

このようなモーターボート競走を取りまく社会環境の変化に適確に対応し、公益事業の振興及び地方財政への寄与というモーターボート競走法の目的を達成していくためには、施行者の事業運営の効率化や、社会環境の変化に適確に対応した弾力的な事業の実施を可能とするための総合的な枠組みの見直しを行うことが必要となってきたことから、モーターボート競走法の改正（平成19年3月31日公布）を行った。

### 2. 海事分野における海洋政策、地域活性化等への取り組み

#### ○ 海洋基本法への対応

海洋政策に係わる基本理念、国・地方公共団体等の責務、基本的施策等を盛り込んだ海洋基本法案が本年4月20日に可決・成立した。（平成19年7月20日施行）

海事局としては、これまで国際的な競争環境の整備、安定した輸送の確保、海事産業の振興、各種研究開発の支援、また人材の育成・確保などの諸施策を推進してきたが、「海洋基本法」の施行を踏まえ、今後とも海洋立国実現に向けた諸施策が集中的かつ総合的に推進されていくものと認識しており、海事産業全体の更なる振興及びその国際競争力の更なる強化等に努めていくこととしている。

#### ○ 地域活性化への対応

地域における公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を通じて魅力ある地方を創出するため、市町村を中心とした地域関係者の連携による取り組みを、国が総合的に支援するとともに、

地域ニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置を講ずることを目的とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成19年5月に成立したところであり、海事局としても、地域公共交通活性化に取り組むこととしている。

### ○ アジア・ゲートウェイ構想への対応

平成18年秋に開会された臨時国会の内閣総理大臣所信表明演説において、ヒト・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となる「アジア・ゲートウェイ構想」が打ち出されており、海事局としても、マラッカ・シンガポール海峡等における安全対策等を推進するために航行援助施設の整備や新たな国際協力の枠組み構築に向けて、国際会議等においても積極的に貢献していくこととし、また、日本のみならずアジア地域全体での海上輸送の安全性・安定性並びに国際競争力を向上させるべく、「アジア人船員国際共同養成プログラム」を日本のイニシアティブのもとで今後策定し、アジア各国と連携しながら推進していくこととしている。同プログラムの策定に当たっては、航海訓練所の練習船等を用いたODAによる乗船実習を含めた「日本式乗船訓練の拡大」や、アジア各国における船員教育システム全体の改革を日本が支援する「船員教育システム改革支援」等を盛り込んでいく予定である。

## 3. 海上輸送の特性を生かした取り組み

### ○ 船旅の魅力向上や離島観光交流促進をはじめとした国内旅客船の振興

「船旅の魅力再生のための懇談会」で平成18年6月とりまとめられた中間提言を踏まえ、「船旅の魅力向上」と「離島観光振興」を18年度重点施策に位置付けた。「普段着の船旅」の魅力向上に向け、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。

また、離島の観光交流促進の実現に向け、平成19年3月に関係4局（総合政策局、都市・地域整備局、海事局、港湾局）が連携して離島地域観光交流促進委員会を設置した。本委員会では、主体的に観光交流促進に取り組む地域を支援していくこととしており、7月には中間提言を行った。

### ○ これからの内航海運ビジネスモデルの推進

内航海運業界では、船員の確保、船舶の代替建造、安全の確保など様々な問題を抱えている。しかし、大部分が中小零細企業で占められている内航海運事業者がこれらの問題に対し個々に対応することは難しいのが現状である。このような

状況下で、船舶管理会社を活用した内航海運事業者の緩やかなグループ化が注目を集めている。このようなグループ化は、安定的な海上輸送の確保や内航海運の活性化を図るためにも、これからの内航海運の新しいビジネスモデルとして推進していくことが重要である。このため、その普及・促進に向けて、国として積極的な取り組みを始めている。

#### ○ 荷主への働きかけ等を通じたモーダルシフトの促進

平成18年4月、輸送分野における省エネ対策を確実に実施し、エネルギー起源のCO<sub>2</sub>の排出量をより一層抑制するため、輸送部門における省エネ対策を義務づけることを内容とする改正省エネ法が施行され、同法に基づき、貨物輸送量が一定規模以上の荷主にも、モーダルシフト等の省エネ対策義務づけられた。

海事局においては、平成18年10月、フェリー、RORO船、コンテナ船の海上輸送事業者を構成メンバーとする「海上輸送モーダルシフト推進検討会」を設置し、海上輸送へのモーダルシフトの一層の推進のための取り組みを展開している。

#### 4. 内航船舶の代替建造促進に関する取り組み

内航海運は、国内物流の約4割、特に産業基礎物資（鉄鋼、石油、セメント等）の輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な物流産業であるが、近年、こうした活動を支える内航船舶の「少子高齢化」が急速に進む傾向にある。内航海運の活性化のためには、安定的かつ適切な規模での代替建造を実現していくことが重要であることから、平成18年3月、これらの問題解決のための「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。海事局をはじめとする関係者の取り組みの結果、平成18年度の内航新造船の建造申請隻数は126隻（前年度比約6割増）となり、極めて好調な回復基調となっている。今後とも、引き続き同アクションプランに沿った取り組みを続けていく。

また、平成18年11月、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造業務における事業金利水準の改定等を行った。今後も、引き続き、事業者ニーズに的確に対応した船舶共有建造制度の活用やSESへの建造支援等を通じて、代替建造の促進が図られるよう取り組んでいく。

## 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

平成18年(2006年)の世界の海上荷動量は、トンベースで69億8,000トン(対前年比4.8%増)、トンマイルベースで30兆6,680億トン・マイル(同5.5%増)となり、昨年に引き続きトンベース、トンマイルベースともに過去最高を記録した。

世界の海上荷動き量の内訳を見てみると、石油(原油及び石油製品)が33%で最も多く、次に、石炭、鉄鉱石、穀物が多く、これら3品目を合わせたシェアは24.7%を占めている。

表2 世界の主要品目別海上輸送量

(1)トン数

(単位:100万トン)

	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	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	2,637	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	1,754	461	2,215	589	664	236	2,789	4,278	6,493
伸び率	4.8	4.8	4.8	12.4	7.3	▲ 1.7	5.8	6.4	5.9
2005	1,784	495	2,279	652	710	251	2,770	4,383	6,662
伸び率	1.7	7.4	2.9	10.7	6.9	6.4	▲ 0.7	2.5	2.6
2006	1,814	517	2,331	711	755	262	2,924	4,652	6,982
伸び率	1.7	4.4	2.3	9.0	6.3	4.4	5.6	6.1	4.8

(2)トン・マイル

(単位:10億トン・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	9,239	2,510	11,749	3,711	3,124	1,385	9,125	17,345	29,094
伸び率	5.0	8.9	5.8	7.8	5.5	2.6	4.6	5.3	5.5
2006	9,516	2,635	12,151	4,120	3,372	1,436	9,608	18,536	30,686
伸び率	3.0	5.0	3.4	11.0	7.9	3.7	5.3	6.9	5.5

出所:Fearnleys「REVIEW 2006」

(注)2006(平成18)年の値は推計値である。

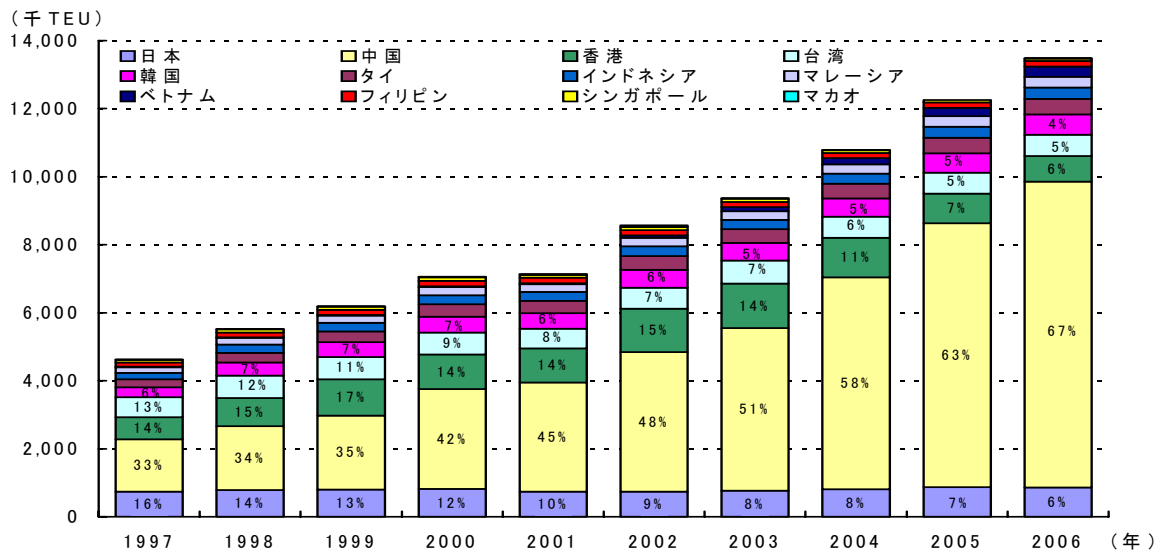
平成 18 年（2006 年）については、米国の景気が引き続き好調なことから、過去最高の年間荷動き量を更新した。

東航（アジア→北米）の荷動量は 1,348 万 TEU（対前年比 10%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（同 16%増）、全体の約 7 割を占めるに至っている。

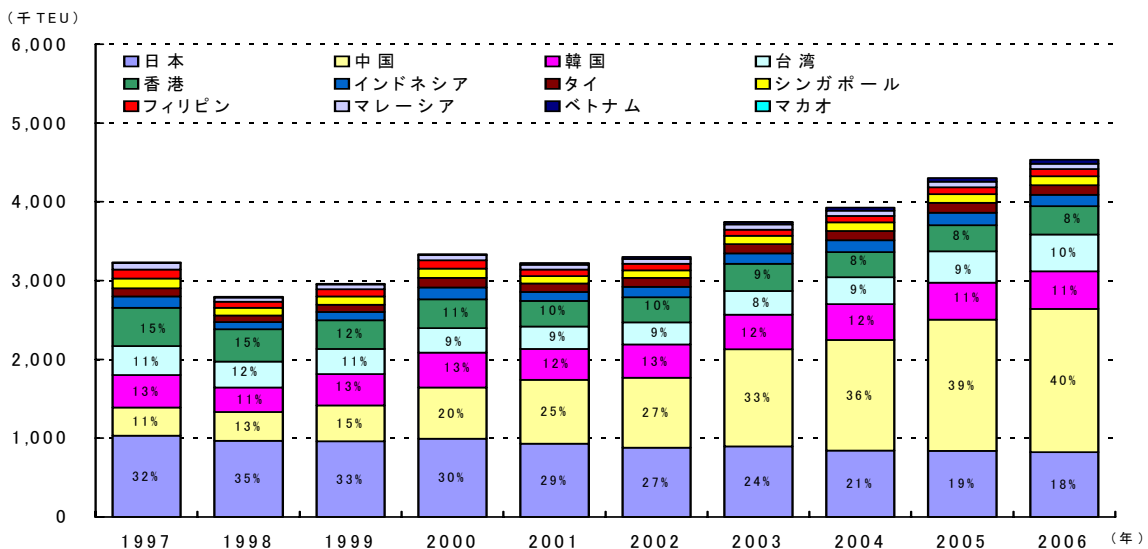
西航（北米→アジア）においても、454 万 TEU（同 5%増）と増加した。中国向けは依然増加が続いており（同 10%増）、東航同様際だった存在となっている。

図 2 北米航路国別コンテナ荷動量推移

東航（アジア→北米）



西航（北米→アジア）



(出典) PIERS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

表3 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17年		平成18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		949,993	870,961	958,932	1,025,878	0.9%
輸出	総計	134,365	456,066	144,367	526,206	7.4%
	鉄鋼	32,260	30,182	34,837	34,658	8.0%
	セメント	10,197	269	10,121	313	-0.7%
	機械類	13,908	166,092	15,024	181,558	8.0%
	乗用自動車	6,398	87,717	7,533	109,584	17.7%
	電気製品	1,615	48,292	1,633	53,192	1.1%
	肥料	898	120	869	121	-3.2%
	その他	69,089	123,393	74,350	146,780	7.6%
輸入	総計	815,628	414,895	814,565	499,671	-0.1%
	乾貨物計	505,609	285,717	501,706	330,283	-0.8%
	鉄鉱石	132,285	6,157	134,287	8,339	1.5%
	石炭	180,808	15,128	177,209	16,119	-2.0%
	燐鉱石	774	98	784	117	1.2%
	塩	8,298	354	8,895	413	7.2%
	銅鉱	4,320	5,321	4,633	10,667	7.3%
	ニッケル鉱	4,757	380	4,214	402	-11.4%
	ボーキサイト	1,814	78	1,688	78	-6.9%
	木材	12,839	5,205	12,218	5,802	-4.8%
	パルプ	2,360	1,415	2,365	1,671	0.2%
	チップ	14,112	2,264	13,776	2,454	-2.4%
	小麦	5,472	1,356	5,337	1,489	-2.5%
	米	787	354	607	352	-22.9%
	大麦・裸麦	1,430	298	1,383	303	-3.3%
	トウモロコシ	16,656	2,850	16,883	3,007	1.4%
	大豆	4,181	1,569	4,042	1,491	-3.3%
	その他	114,717	242,889	113,385	277,579	-1.2%
	液体貨物計	310,019	129,178	312,860	169,389	0.9%
	原油	210,813	88,253	209,141	115,351	-0.8%
	LNG	58,014	19,853	62,189	26,595	7.2%
	LPG	13,755	6,860	14,512	9,406	5.5%
	重油	3,892	1,515	3,934	1,940	1.1%
その他	23,545	12,697	23,084	16,097	-2.0%	

○財務省貿易統計を基に海事局作成



表4 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7年			平成8年			対前年増減率			
	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	499	14,894	15,393	513	14,318	14,831	27	▲3.9	▲3.7
		43	1,370	1,413	54	1,549	1,603	25.4	13.0	13.4
	(うちコテナ船)	162	8,498	8,660	152	8,473	8,625	▲6.4	▲0.3	▲0.4
		29	1,121	1,150	39	1,309	1,348	35.2	16.7	17.2
	不定期船	632	21,914	22,547	1,153	30,603	31,756	82.3	39.6	40.8
		158	3,154	3,312	167	4,149	4,316	5.8	31.6	30.3
	油漕船	671	6,693	7,364	470	5,545	6,015	▲29.9	▲17.1	▲18.3
		21	208	229	22	185	207	2.7	▲10.9	▲9.6
	計	1,803	43,500	45,303	2,136	50,466	52,601	18.5	16.0	16.1
		222	4,732	4,954	242	5,883	6,125	8.9	24.3	23.6
輸入	定期船	1,325	14,934	16,259	1,081	17,217	18,298	▲18.4	15.3	12.5
		62	976	1,038	50	1,109	1,159	▲19.7	13.6	11.6
	(うちコテナ船)	282	12,778	13,060	275	14,736	15,011	▲2.5	15.3	14.9
		26	875	901	25	962	987	▲2.0	9.9	9.5
	不定期船	20,786	318,913	339,699	17,859	307,288	325,147	▲14.1	▲3.6	▲4.3
		179	4,271	4,449	148	4,274	4,422	▲17.2	0.1	▲0.6
	油漕船	31,352	142,395	173,747	25,988	124,635	150,623	▲17.1	▲12.5	▲13.3
		514	1,825	2,339	436	1,924	2,360	▲15.2	5.4	0.9
	計	53,463	476,242	529,705	44,928	449,140	494,068	▲16.0	▲5.7	▲6.7
		755	7,071	7,826	635	7,307	7,942	▲15.9	3.3	1.5
三 国 間	定期船	863	55,019	55,881	1,278	78,670	79,948	48.2	43.0	43.1
		97	5,731	5,828	156	7,478	7,634	60.7	30.5	31.0
	(うちコテナ船)	863	54,834	55,697	1,278	78,411	79,689	48.2	43.0	43.1
		97	5,710	5,807	156	7,411	7,567	60.7	29.8	30.3
	不定期船	1,858	92,802	94,660	5,087	103,020	108,107	173.7	11.0	14.2
		40	2,304	2,344	86	2,781	2,867	113.9	20.7	22.3
	油漕船	3,096	50,462	53,558	2,975	53,742	56,717	▲3.9	6.5	5.9
		41	1,111	1,151	47	1,358	1,405	15.2	22.3	22.0
	計	5,817	198,282	204,100	9,341	235,433	244,774	60.6	18.7	19.9
		178	9,145	9,323	289	11,617	11,906	62.3	27.0	27.7
合 計	定期船	2,687	84,846	87,533	2,873	110,205	113,078	6.9	29.9	29.2
		202	8,077	8,280	260	10,136	10,396	28.5	25.5	25.6
	(うちコテナ船)	1,307	76,110	77,417	1,706	101,620	103,326	30.5	33.5	33.5
		151	7,707	7,858	219	9,724	9,943	44.6	26.2	26.5
	不定期船	23,276	433,629	456,906	24,099	440,911	465,010	3.5	1.7	1.8
		377	9,728	10,105	401	11,203	11,604	6.5	15.2	14.8
	油漕船	35,120	199,549	234,669	29,434	183,922	213,356	▲16.2	▲7.8	▲9.1
		576	3,143	3,719	505	3,467	3,972	▲12.4	10.3	6.8
	計	61,083	718,025	779,108	56,405	735,039	791,444	▲7.7	2.4	1.6
		1,155	20,948	22,104	1,166	24,807	25,973	0.9	18.4	17.5

(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。

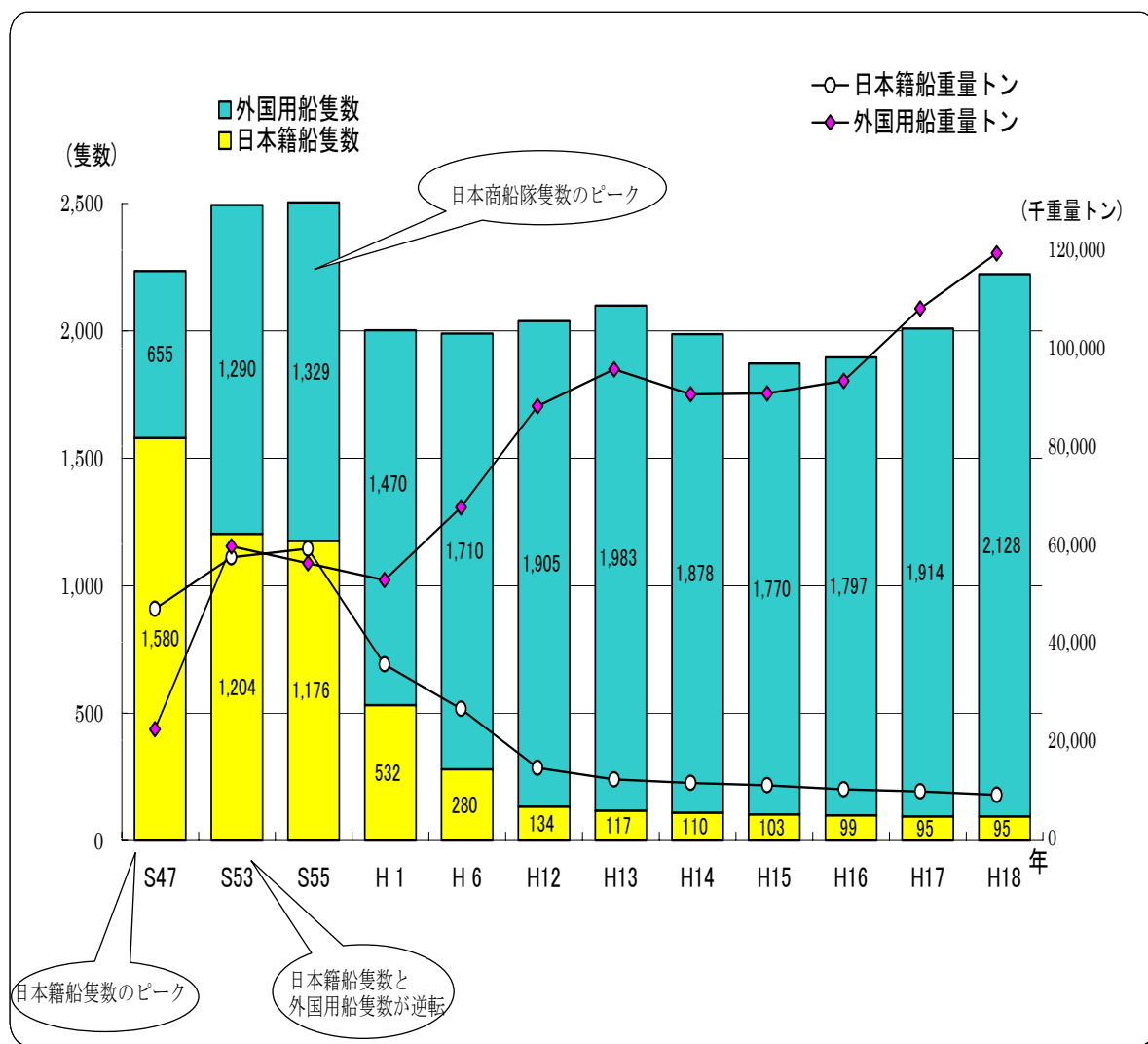
2. コテナ船は定期船の内数である。

3. 平成18年数値は推定値である。

### ○ 我が国商船隊の船腹量

我が国商船隊を船籍別にみていくと、パナマ籍 1,563 隻（商船隊全体に対するシェア 70.3%）、6,106 万総トン（同 68.7%）、リベリア籍 109 隻（同 5.0%）、443 万総トン（同 5.0%）など、いわゆる便宜置籍船がほとんどになっている。

図3 日本商船隊の構成の変化



(出典)国土交通省海事局調べ

## ○ 海運大手3社の経営状況

2006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専用船における好調な運賃市況、③燃料油価格の高騰等から前年同期比増収減益となり、当期純利益は、1,448億円の利益を計上した。

表5 海運大手3社の損益状況

(単位:億円)

	営業収益		営業費用		営業損益		経常損益		税引後当期利益	
		対前年度増減率(%)		対前年度増減率(%)		対前年度増減率(%)		対前年度増減率(%)		対前年度増減率(%)
17年度	27,985	14.6	25,412	20.2	2,573	-21.8	2,717	-19.9	1,709	-4.5
18年度	31,714	13.3	29,852	17.5	1,862	-27.6	2,133	-21.5	1,448	-15.3

○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。

## ○ 外航クルーズの状況

世界のクルーズ人口は、約1,600万人であり、我が国におけるクルーズ人口は世界全体の約1%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狭少なものとどまっている。また、世界のクルーズの人口は、この10年間でほぼ倍増以上の伸びを示している。

表6 世界のクルーズ人口の推移

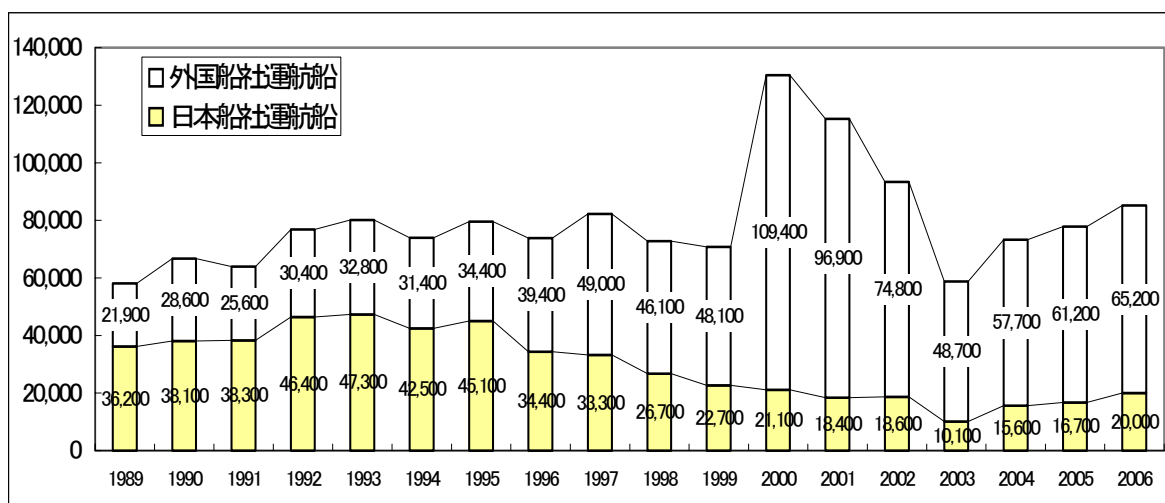
(単位:千人)

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	6,250	6,900	6,900	8,650	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	13,598

(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4 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、EC、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月に香港で開催された第6回閣僚会議で2006年末の交渉妥結を目指すこととなり、それ以降、サービス分野においては、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) 交渉を実施してきている。

しかしながら農業・NAMA分野において妥協点が見出せなかった為、2006年7月に交渉は一旦中断した。その後、交渉再開に向けた調整が進められ、2007年1月以降、同年末の妥結に向けた交渉が再開されている。

## 2. 国内旅客船

旅客船事業は、平成 19 年 4 月 1 日現在、964 事業者（対前年比 21 事業者減）によって 1,659 航路（対前年比 37 航路減）が経営され、これに就航している船舶は 2,385 隻（対前年比 10 隻減）となっている。

表 7 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	15	457	620	1,321
	16	454	626	1,327
	17	461	641	1,307
	18	456	637	1,332
	19	444	609	1,298
特定旅客定期航路事業	15	10	14	14
	16	10	13	15
	17	9	12	12
	18	9	12	12
	19	8	11	11
旅客不定期航路事業	15	484	949	1,065
	16	489	977	1,052
	17	497	997	1,085
	18	520	1,047	1,101
	19	512	1,039	1,076
計	15	951	1,583	2,400
	16	953	1,616	2,394
	17	967	1,650	2,404
	18	985	1,696	2,445
	19	964	1,659	2,385
うちフェリー航路事業	15	163	208	387
	16	161	207	392
	17	163	202	384
	18	162	203	388
	19	158	187	366

平成 17 年度の輸送実績は、輸送人員で 1 億 320 万人（対前年度比 2.3%増）、輸送人キロで 40 億 2,500 万人キロ（対前年度比 4.0%増）となった。

表8 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 <sup>キ</sup> <sub>ロ</sub>	対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	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
	17	94.0	2.2	3,870	4.4
特定旅客定期航路事業	13	0.4	▲3.1	2	▲11.5
	13	0.3	▲25.0	3	25.0
	14	0.3	▲16.7	2	▲46.7
	15	0.2	▲12.0	1	▲18.8
	17	0.2	▲9.1	1	▲53.8
旅客不定期航路事業	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
	17	9.0	3.4	154	▲3.8
計	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
	17	103.2	2.3	4,025	4.0

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5,367千台（対前年度比2.7%増）、乗用車・その他の輸送が11,190千台（対前年度比7.4%増）であるが、台キロではトラックが1,119百万台キロ（対前年度比3.0%増）、乗用車・その他で809百万台キロ（対前年度比4.9%増）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、離島航路整備法に基づいて、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。平成18年度には、97事業者、107航路に対し、約46億9千万円の欠損補助が行われた。

また、平成16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（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、バリアフリー客席又は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。

旅客船においては、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目標を掲げているが、近年の旅客船事業の不振、原油価格高騰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、平成19年3月末現在、939隻中108隻（11.5%）にとどまっている。

### 3. 内航海運

内航海運は国内貨物輸送の37.1%（平成17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9 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 (100.00)	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	893
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
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)	490	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
17	42,615 (7.83)	496,588 (91.19)	5,247 (0.96)	108 (0.02)	544,558 (100.00)	211,576 (37.09)	334,979 (58.72)	22,813 (4.00)	1,075 (0.19)	570,443 (100.00)	497	68	435	996

○ 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。④単位未満の端数については四捨五入しているため、合計と内計が一致しない場合もある。

平成18年度(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。

平成17年度(2005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3.3%減少している。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エネルギー転換政策等の影響により、3年連続での減少で前年度比1.3%の減、セメントは新設住宅着工戸数増加等の影響により、前年度比1.8%の増加となっている。



表10 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
9	541,437	143.8	98.7	2,370	156.7	99.5
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
17	426,145	113.1	96.8	2,116	139.9	96.7

○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等より作成。

(注) 1. 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。

2. 平成9年度以前の対前年度比は表示された前年度との比較である。

一方、内航海運のサービス価格は、国内景気の停滞や船腹過剰等によって近年低下傾向にあったが、内航貨物船については、平成17年後半から上昇傾向となっている。ただし、内航タンカーについては、依然として横ばいの状態が続いている。

## ○ 内航海運業法の改正

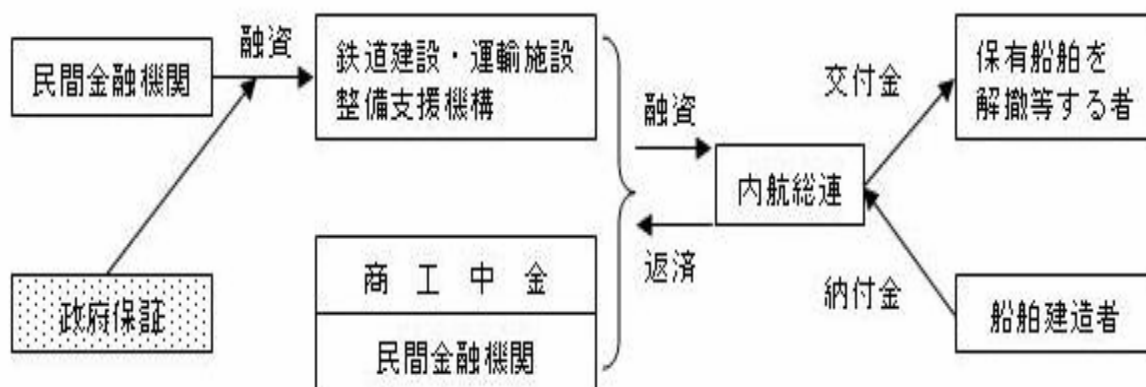
2005年度には、事業者内部における輸送の安全の確保のための組織管理を強化することによる輸送の安全性の向上を目的として、イ) 安全管理規程の作成及び届出の義務づけ、ロ) 安全統括管理者の選任及び届出の義務づけ、ハ) 国及び事業者による安全に関する情報の公表の義務づけ、ニ) 輸送の安全性の向上に関する努力義務等を内容とする内航海運業法の一部改正を行った。(平成18年10月施行)

## ○ 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1,630隻、186万対象トン、1,227億円、納付金が668隻、158万対象トン、521億円となっている(平成19年3月現在認定ベース)。

図5 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（平成2年）が合計で約1,100万TEUであったのに対し、2004年（平成16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。

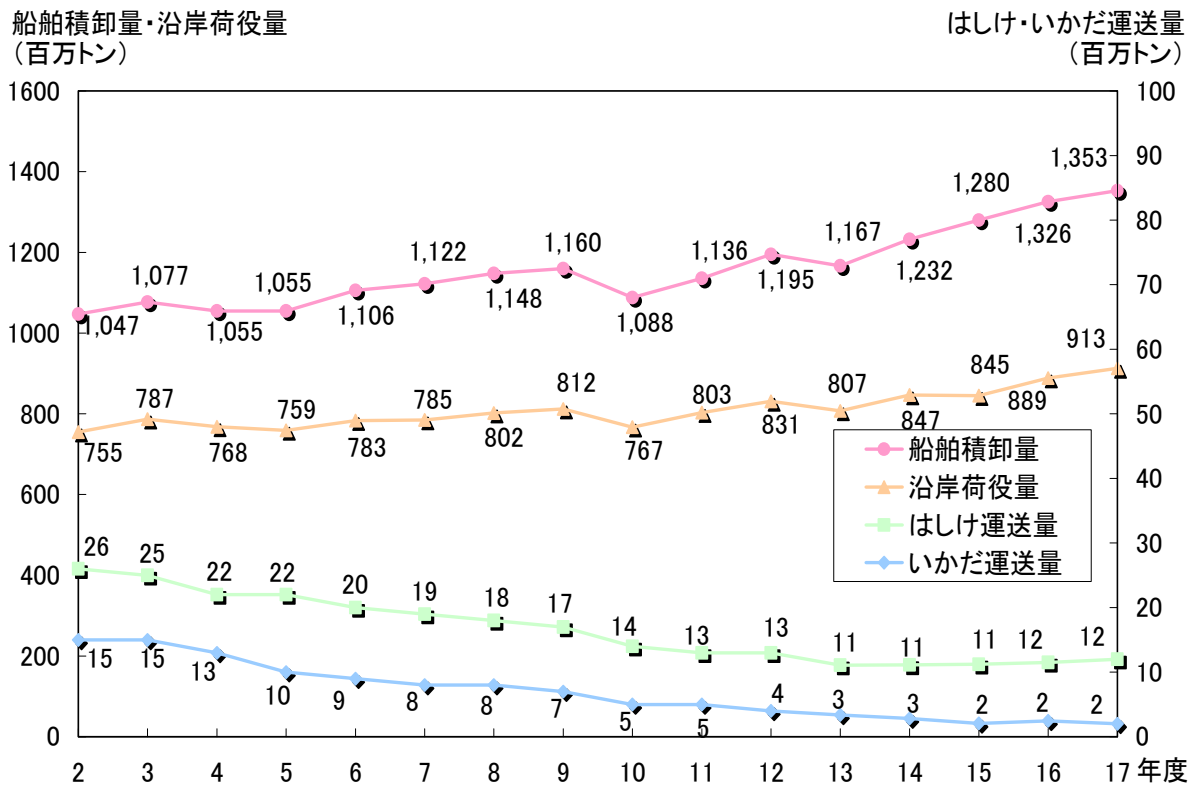
##### ○ 港湾運送事業の現状

平成18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免許・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89%と非常に高くなっている。

##### ○ 港湾運送量の動向

港湾運送量（船舶積卸量）は、平成17年度、全国で約13億5300万トンであり、前年度に比べ約1%増加した。

図6 港湾運送量の推移



○ 港湾運送における規制緩和への取り組み

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。

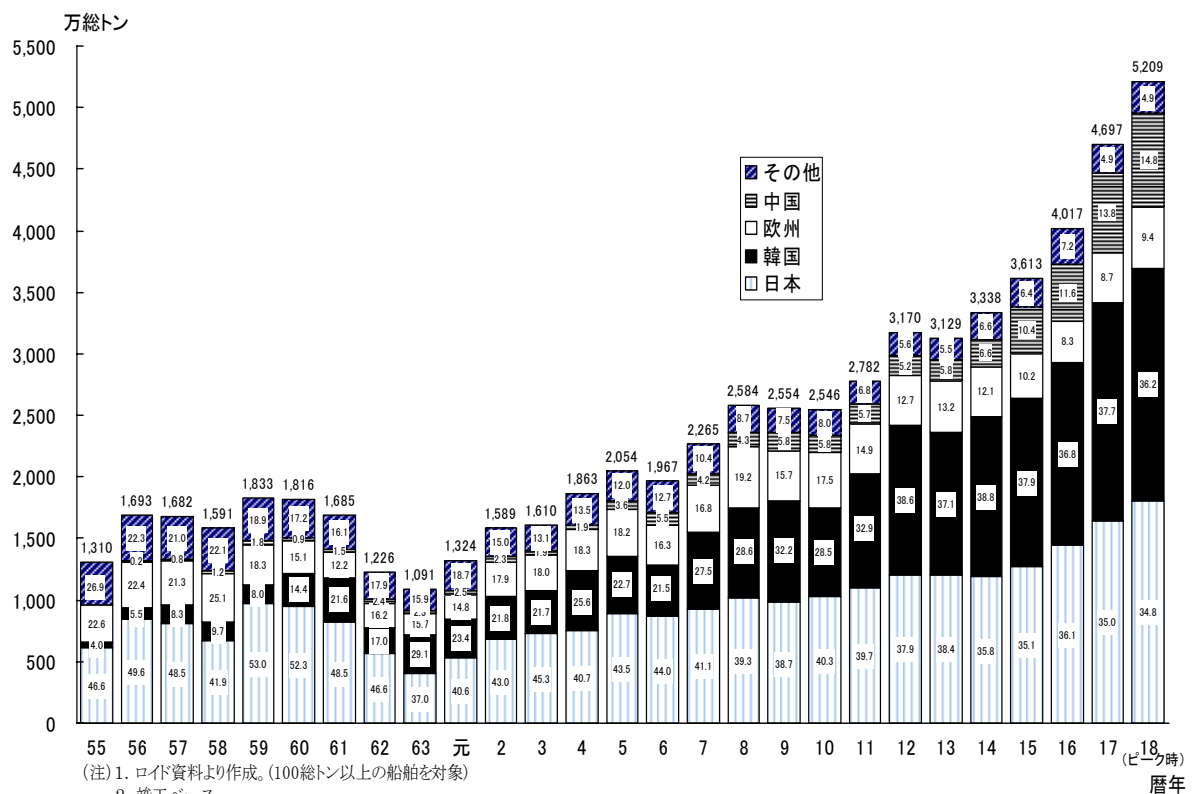
## 第2章 造船業・船用工業分野

### 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が拡大しており堅調な状況にある。世界の新造船建造量は平成18年には昨年引き続き過去最高を更新し、5,209万総トンを記録した。この高い建造需要等を受けて、船価も上昇し、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7 世界の造船建造量の推移



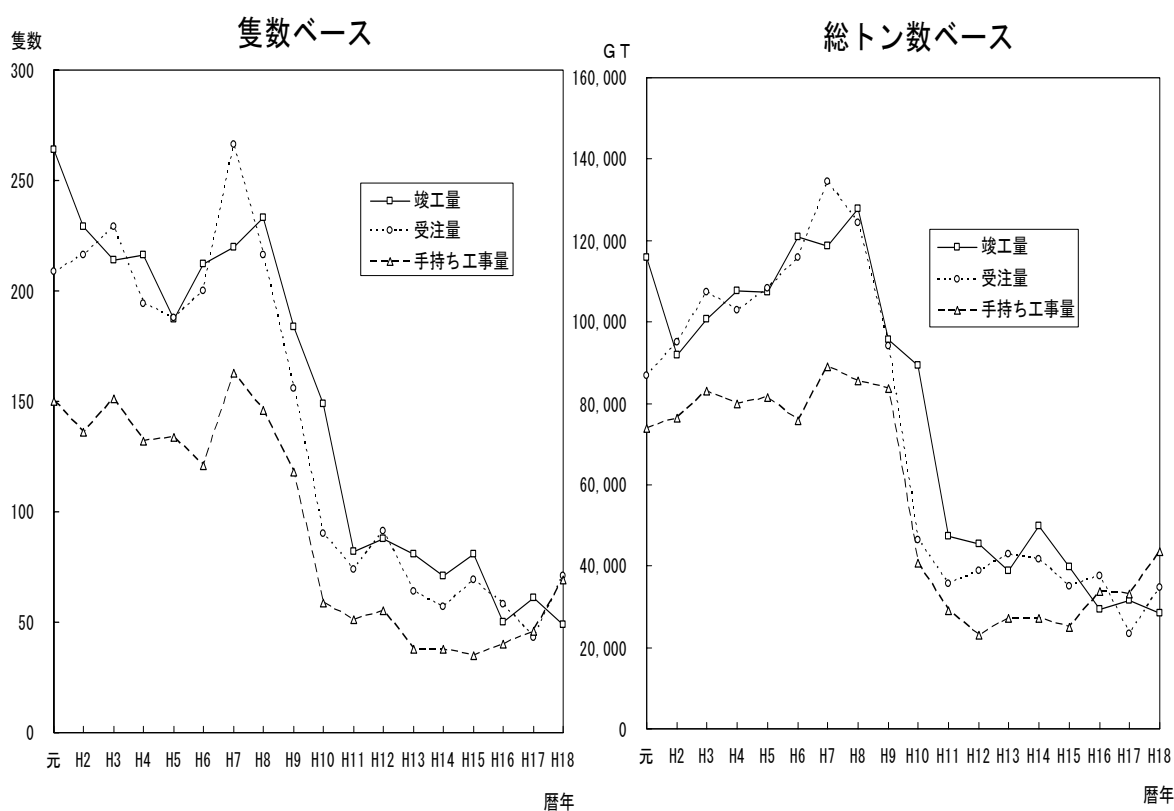
### ○ 我が国造船市場の動向

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。平成18年度中頃まで建造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、収益性は低かったが、世界的な造船需要が引き続き継続し手持ち工事量は高水準であり、また、現在は高水準の船価で受

注した船舶を建造しており、業況は好転したといえる状況にある。

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、長期間業況が悪く深刻な状況にあったが平成18年度の新造船建造量（隻数ベース）は平成17年度に比べ増加しており、また、最近では海上輸送量の増加に伴い、内航海運事業者の代替建造意欲が回復しつつあることから、今後、建造需要は上向いていくものと思われる。

図8 中小型船の生産状況



(注) 1. 国土交通省「小型船工事状況調査」による。 2. 総トン数100GT以上、2,500GT未満の船舶。  
3. 実績のある47について集計 4. 手持ち工事量は、12月末時点。

## ○ 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、世界単一市場であるため、各国の事業者が激しく競争しており、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。今後、新興造船国における設備の拡張等により、国際造船市場における競争環境は更に厳しくなっていくものと見込まれており、国際的な政策協調の重要性は一層増している。このため、我が国は、政府レベ

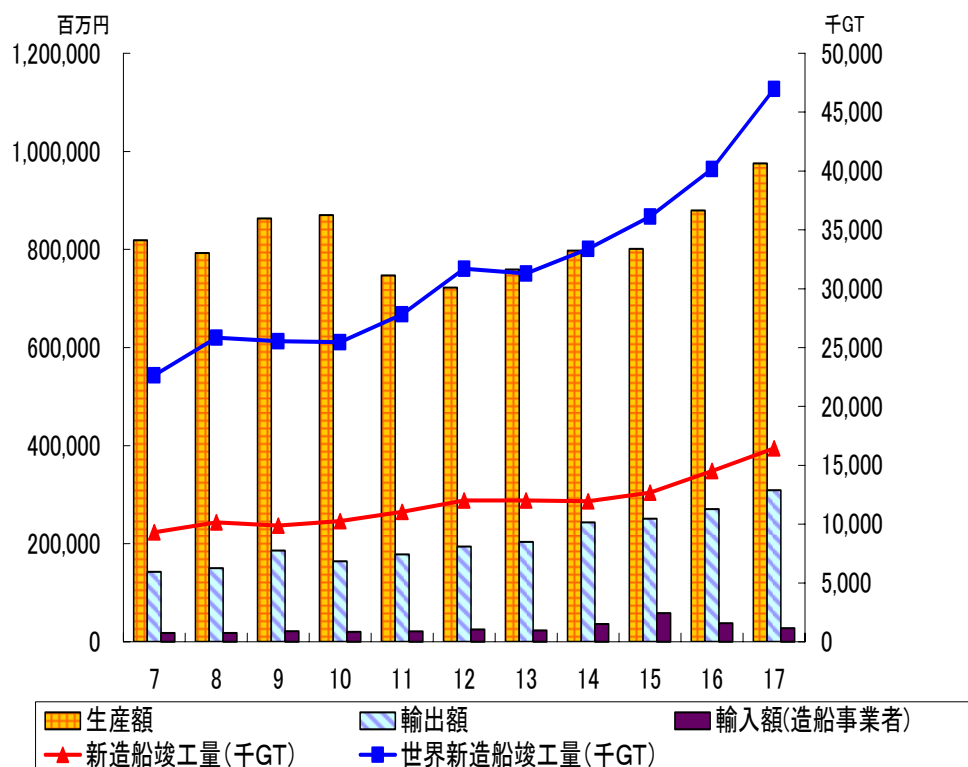
ルでの二国間及び多国間協議等を通じて、市場に対する共通認識の醸成と施策協調に努めていくこととしている。

## 2. 船用工業

平成 17 年の我が国船用工業製品の生産額は、9,757 億円（対前年比 11.1%増）と大幅に増加している。船用ディーゼル機関については、大型ディーゼル機関（出力 1 万馬力以上）が 1,145 億円（同 23.5%増）、711 万馬力（同 20.5%増）、中型ディーゼル機関（出力 1,000 馬力以上 1 万馬力未満）が 475 億円（同 7.5%増）、262 万馬力（同 9.6%増）、小型ディーゼル機関（出力 1,000 馬力未満）は 373 億円（同 3.9%増）、384 万馬力（同 5.8%増）と各ディーゼル機関の生産額、生産出力ともに増加している。

平成 17 年の船用工業製品の輸出額は、アジア、欧州地域への輸出が好調であったこと等から 2,961 億円と対前年比 9.3%増となっている。また、輸入額は、281 億円と対前年比 26.2%減となっている。

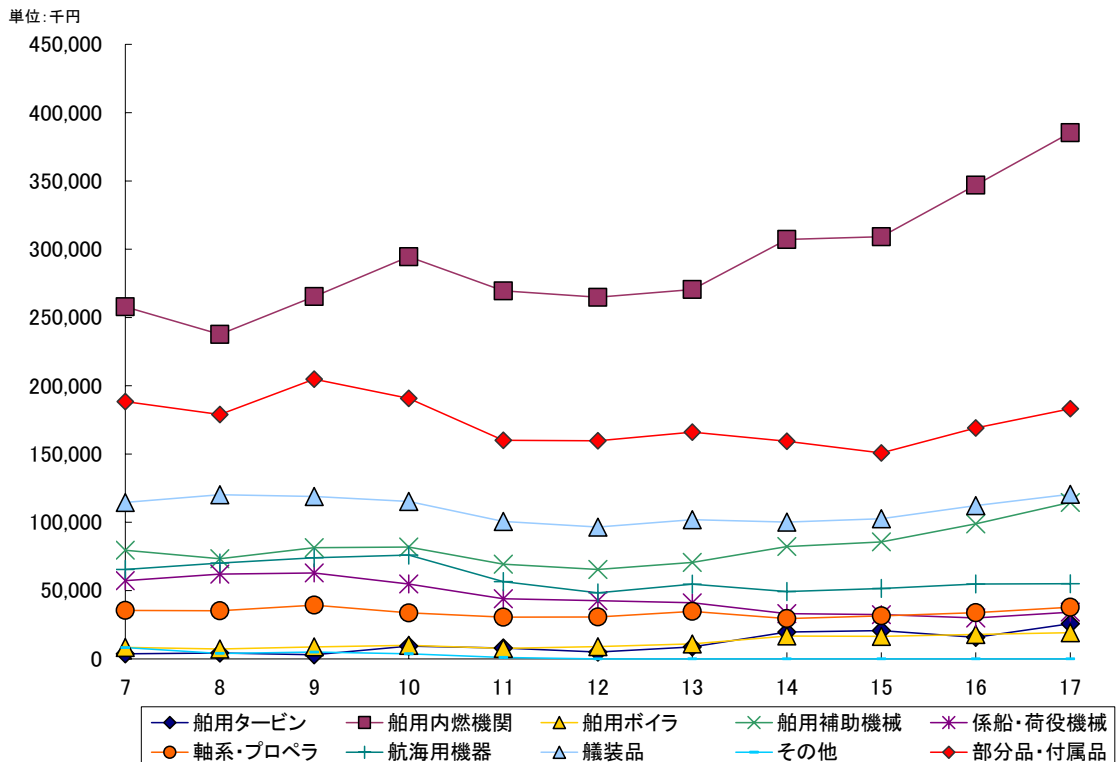
図 9 我が国船用工業製品の生産額・輸出入額の推移



出典『船用工業統計年報』、『ロイド統計』(100GT以上の船舶)より

注) 輸入額は造船事業者による輸入額を示す。

図 10 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り組みの強化であり、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。

#### ○ スーパーエコシップの開発

海上輸送の新生を目指して、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、ガスタービン対応型新船型及び電気推進式二重反転ポッドプロペラ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、CO<sub>2</sub>が4分の3、NO<sub>x</sub>が10分の1、SO<sub>x</sub>が5分の2と環境負荷が低く、経済性でみても約20%の貨物倉の増加及び約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、モーダルシフトの進展、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。

開発された要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験については、平成 18 年度をもって準備が完了し、平成 19 年度は実海域実証実験を実施する。

## ○ 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：Natural Gas Hydrate＝天然ガス分子をカゴ状の水分子が取り囲んだ固体物質）は、マイナス 20℃で安定的な固体になるため、マイナス 162℃の液化天然ガス（LNG：Liquefied Natural Gas）に比べて製造プラントや輸送する船舶の初期投資等を抑えることが可能であり、オセアニア・東南アジア海域に多く存在する未開発中小ガス田の開発を可能とし、将来の需要拡大に対応しうる有望な技術である。

本開発では、NGHの海上輸送に必要なシステムの最適化等を行い、製造・海上輸送・再ガス化からなるNGH輸送チェーンを完成させ、今後の天然ガスの安定供給の確保に資することを目的としている。

平成 19 年度は、貨物倉のシステム開発及び荷役システムの開発に向けた検討等を実施する。

## ○ 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（NOx）、硫黄酸化物（SOx）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、平成 19 年度から 5 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、省エネにも配慮しつつ、船舶の排出ガス中に含まれる NOx を大幅に削減するための船用排ガス後処理装置の技術開発や、現存船の燃焼解析を実施し、NOx 削減のための燃料噴射量や燃料噴射タイミング等の改善手法の開発など、「環境にやさしい」船用ディーゼル機関の研究開発を実施している。

## ○ 協調型航行支援システムの調査研究

相手船に操船意思を早期かつ確実に伝達することにより相手船と協調することができる協調型航行支援システムを構築するため、平成 19 年度より調査研究を行っている。



## ○ 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

近年、安全、環境に対する国民意識の高まりや我が国産業競争力の強化の観点から、内航海運にも物流の安全性の向上と効率化が強く求められている。

このため海事局では、平成13年度から4ヶ年で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革新的な安全管理技術「高度船舶安全管理システム」の研究開発を実施しており、平成17年度以降には、本システムの普及に向けた環境整備の取り組みを行っている。

## 第3章 船員分野

### 1. 船員の現状と課題

#### ○ 船員数等の状況

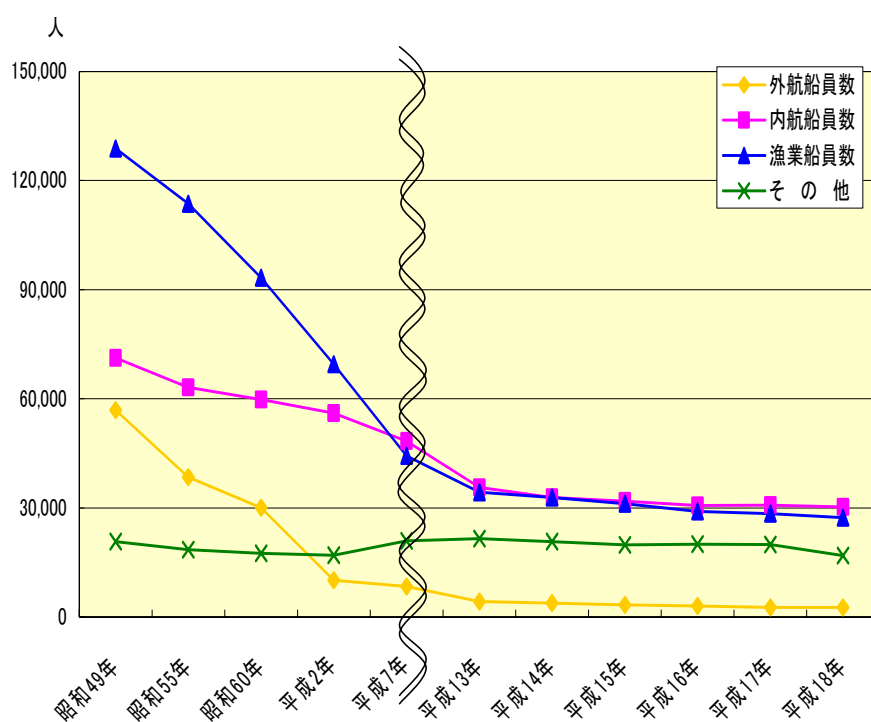
我が国の船員数（予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成18年10月には約7.7万となっており、外航船員及び漁船員ともに減少傾向が続いており、この要因は、外航海運における国際競争の激化や国際的な漁業規制の強化による漁船の減船等によるものである。

また、船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高齢者が平成7年では49.1%であったが、平成18年では55%となっており、高齢化の傾向が続いている。

表 1 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13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18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	2,650
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	30,277
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	34,267	32,897	31,185	29,099	28,444	27,347
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	21,541	20,765	19,801	20,077	19,926	16,907
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	95,647	90,402	86,208	82,892	81,757	77,181



- 海警局調べによる(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。(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の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と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り組み

海上労働の特殊性を踏まえ、船員の適正な労働条件、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。

また、乗組み定員等の安全運航に必要な体制を確保するための対策としては、平成18年4月より、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の施策を講じている。

### ○ 船員の労働安全衛生と船員災害防止活動

平成19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、若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実、生活習慣病の予防や石綿（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

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、ASEAN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、登録及びトン数測定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。

##### ○ 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19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。

水先制度とは、船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域を水先区（全国35区）として設定し、水先区を航行する船舶に国土交通大臣の免許を受けた水先人（パイロット。平成19年3月末現在、全国で643人。平成18年度には38名が水先人の免許を取得した。）が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くものである。水先業務運営の効率化・適確化及び養成教育の充実強化等、水先サービスを安定的に利用者に提供する体制を確保することにより、船舶運航の一層の安全性の向上を図っている。

#### 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19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 18 年 7 月 1 日現在、全国の 127 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り組み

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り組み

「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 ヶ年、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)の研究開発に対して支援を行った。その結果、船底傾斜船型が開発され、ノンバラスト船は在来船と比較しても、十分な性能を有していることが確認されたことから、今後は実用化・普及のための取り組みを実施する予定である。

#### ○ 船舶による油濁問題への取り組み

「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 27 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。

現在、我が国では、アスベスト含有材料の船舶への新規使用を全面的に禁止している。また、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 127 名（平成 19 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、さらにレンタルボートや、「海の駅」の全国展開など、国民各層への親水機会の拡大により、マリレジャーの需要は一層拡大していくと思われる。今後、更なる小型船舶の利用振興を促進するため、係留場所の不足の改善、FRP 船リサイクルシステムの普及、プレジャーボート保険の加入率の増加等、利用環境のさらなる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との連携、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、広く一般利用者への情報提供等を行っている。また、水上オートバイ乗船時のライフジャケットの着用等の義務付け等、及び小型船舶の免許制度の周知・啓蒙を行い、小型船舶の安全で健全な利用の促進を図っている。