

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

平成 21 年度（2009 年度）の外航海運は、2008 年 9 月のリーマンショックによる世界的な景気後退の影響で、全体的な海上荷動きは低迷し、各国の財政・金融政策による効果及び中国やインド等の新興国の経済成長を背景に、海上荷動きについても一部回復は見られるもの、本格的回復には至らず大変厳しい状況であった。

今後の外航海運市況の動向については、緩やかな景気回復により全体的な海上荷動きの回復や運賃改善が見込まれるが、円高等依然として厳しい環境にあり、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

平成 20 年（2008 年）の世界の海上荷動量は、トンベースで 77 億 4,500 万トン（対前年比 4.3%増）、トンマイルベースで 32 兆 7,460 億トン・マイル（同 4.2%増）となり、19 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。

世界の海上荷動量の内訳を見てみると、石油（原油及び石油製品）が 30.7%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 26.1%を占めている。

注. 世界の海上荷動量については、本編編集時点において、平成 21 年の統計が Fearnleys より公表されていないため、20 年の統計となっている。図表Ⅱ－1－1 世界の主要品目別海上輸送量、図表Ⅱ－1－14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード、図表Ⅱ－1－20 世界における我が国海上貿易量シェアの推移、図表Ⅱ－1－25—2 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送の推移も同じ。

図表Ⅱ－１－１ 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	
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	1,720	495	2,215	652	710	307	2,720	4,389	6,604
伸び率	▲ 1.9	7.4	0.0	10.7	6.9	30.1	▲ 2.5	2.6	1.7
2006	1,756	525	2,281	734	754	325	2,961	4,774	7,055
伸び率	2.1	6.1	3.0	12.6	6.2	5.9	8.9	8.8	6.8
2007	1,775	553	2,328	787	806	341	3,166	5,100	7,428
伸び率	1.1	5.3	2.1	7.2	6.9	4.9	6.9	6.8	5.3
2008	1,800	575	2,375	845	834	344	3,347	5,370	7,745
伸び率	1.4	4.0	2.0	7.4	3.5	0.9	5.7	5.3	4.3

(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	
2001	8,074	1,345	9,419	2,575	2,552	1,322	7,263	13,712	23,131
伸び率	▲ 1.3	2.0	▲ 0.8	1.2	1.7	6.3	1.9	2.1	0.9
2002	7,848	1,394	9,242	2,731	2,549	1,241	7,753	14,274	23,516
伸び率	▲ 2.8	3.6	▲ 1.9	6.1	▲ 0.1	▲ 6.1	6.7	4.1	1.7
2003	8,390	1,460	9,850	3,035	2,810	1,273	8,156	15,274	25,124
伸び率	6.9	4.7	6.6	11.1	10.2	2.6	5.2	7.0	6.8
2004	8,795	1,545	10,340	3,444	2,960	1,350	8,720	16,474	26,814
伸び率	4.8	5.8	5.0	13.5	5.3	6.0	6.9	7.9	6.7
2005	8,875	1,652	10,527	3,918	3,113	1,686	9,132	17,849	28,376
伸び率	0.9	6.9	1.8	13.8	5.2	24.9	4.7	8.3	5.8
2006	8,983	1,758	10,741	4,192	3,540	1,822	9,763	19,317	30,058
伸び率	1.2	6.4	2.0	7.0	13.7	8.1	6.9	8.2	5.9
2007	9,214	1,870	11,084	4,544	3,778	1,927	10,092	20,341	31,425
伸び率	2.6	6.4	3.2	8.4	6.7	5.8	3.4	5.3	4.5
2008	9,300	1,992	11,292	4,849	3,905	2,029	10,671	21,454	32,746
伸び率	0.9	6.5	1.9	6.7	3.4	5.3	5.7	5.5	4.2

出所:Fearnleys「REVIEW 2008」

(注)2008年の値は推計値である。

ロ) 外航貨物定期輸送

い) 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、21 年初めにかけて急落、アジア－米国、アジア－欧州間の航路を中心に、世界の各航路で荷動きが減少した。

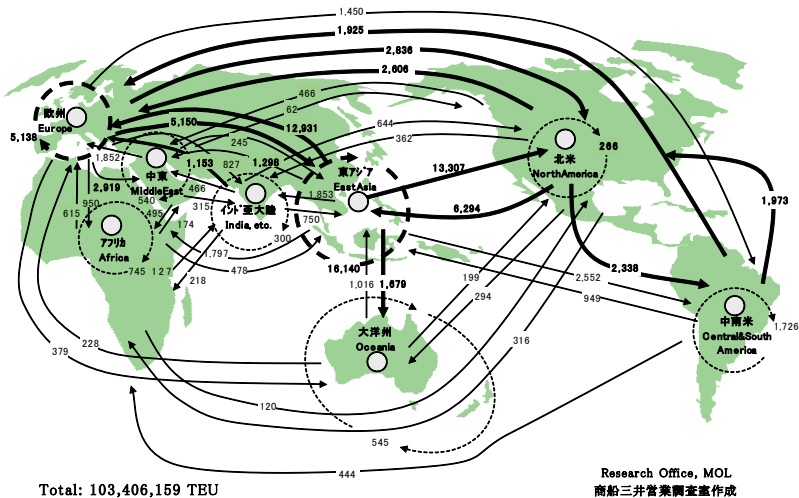
2008 年の世界の荷動きを表している図表Ⅱ－１－２をもとに世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船の輸送動向について見てみると、世界全体のコンテナの荷動量は、103,406 千 TEU となった。航路別に見ると、アジア発着の 3 航路－すなわち、①アジアと北米を結ぶ北米航路、②アジアと欧州を結ぶ欧州航路、及び③アジア域内航路－における輸送量が上位 3 位を占めているほか、これらの合計は世界のコンテナ輸送量の約 5 割強占めており、アジアがコンテナ貿易の中心となっている。

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。

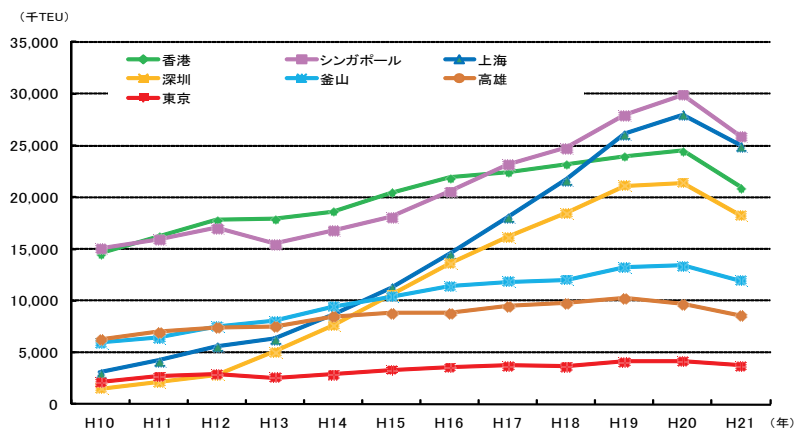
図表Ⅱ－１－２ 世界のコンテナの荷動き 平成 20 年

平成20年 世界のコンテナの荷動き(推定)
World Container Movement in 2008

Unit: 1,000TEU



図表Ⅱ－１－３ アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



※ 平成21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（平成21年）

順位	20年順位	港湾名	(国名)	21年取扱量 (千TEU)	20年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	シンガポール	シンガポール	25,870	29,920	-13.5%
2	2	上海	中国	25,000	27,980	-10.7%
3	3	香港	中国	20,980	24,490	-14.3%
4	4	深圳	中国	18,250	21,410	-14.8%
5	5	釜山	韓国	11,950	13,430	-11.0%
6	8	広州	中国	11,190	11,000	1.7%
7	6	ドバイ	UAE	11,120	11,830	-6.0%
8	7	寧波	中国	10,500	11,230	-6.5%
9	10	青島	中国	10,260	10,320	-0.6%
10	9	ロッテルダム	オランダ	9,740	10,800	-9.8%
11	14	天津	中国	8,700	8,500	2.4%
12	12	高雄	台湾	8,580	9,680	-11.4%
13	13	アントワープ	ベルギー	7,310	8,660	-15.6%
14	15	ポートケラン	マレーシア	7,300	7,970	-8.4%
15	11	ハンブルク	ドイツ	7,010	9,740	-28.0%
16	16	ロサンゼルス	アメリカ	6,750	7,850	-14.0%
17	18	タンジュンペラバス	マレーシア	6,000	5,600	7.1%
18	17	ロングビーチ	アメリカ	5,070	6,490	-21.9%
19	22	廈門	中国	4,680	5,040	-7.1%
20	21	レムチャバン	タイ	4,640	5,130	-9.6%

※ 平成21年は速報値

(出典) Containerisation International March 2010

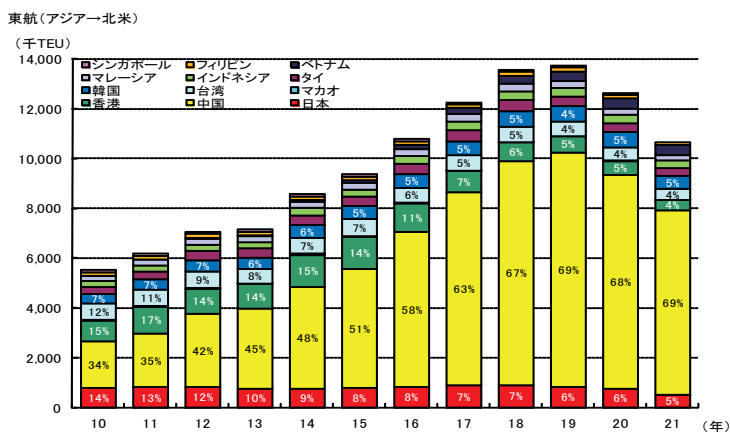
(a) 北米航路

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、荷動量は 10,691 千 TEU（対前年比 15.3% 減）となっている。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 514 千 TEU（対前年比 30.8% 減）で全体の 5% であった。

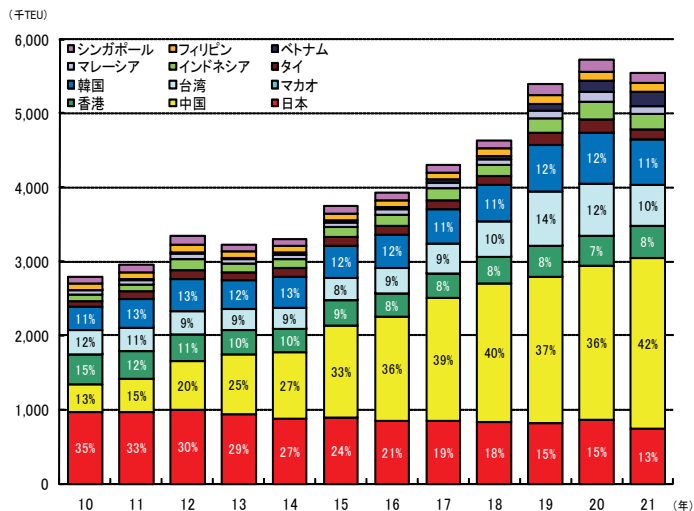
一方、西航（北米→アジア）においては、中国、香港、ベトナムが前年を上回る荷動きが見られたが、全体では前年をわずかに下回る 5,552 千 TEU（同 3% 減）を記録した。中国向けが最も多く 4 割強（2,309 千 TEU）を占めている。日本の北米西航荷動き量は 739 千 TEU（同 13.7% 減）で全体の 13% であった。

東航、西航ともに荷動きは減少したが、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



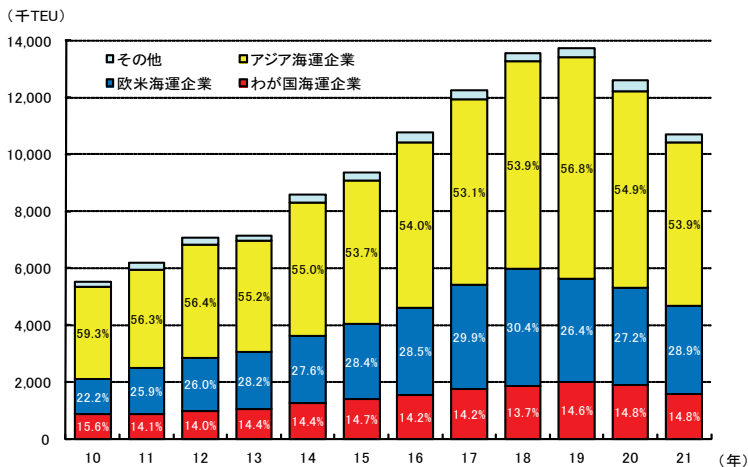
西航（北米→アジア）



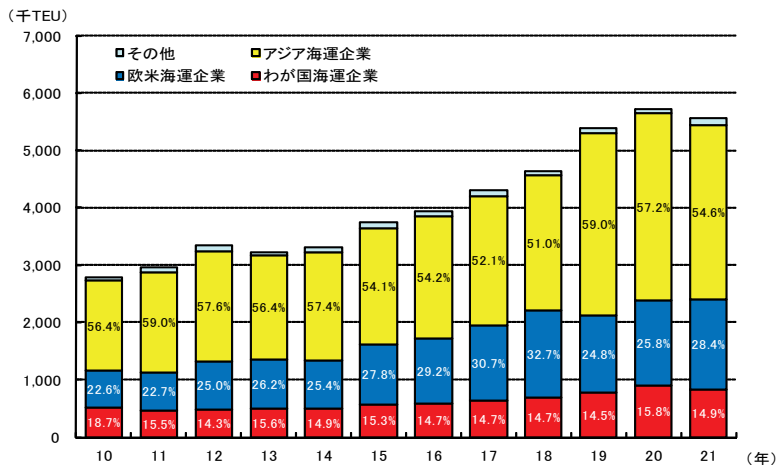
2009 年の北米東航の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の 14.8%、他のアジア諸国の海運企業が 53.9%、欧米の海運企業が 28.9%のシェアを持っており、近年これらのシェアはほぼ横ばいで推移している。

図表Ⅱ－１－６ 北米航路船社別コンテナ荷動量推移

東航（アジア→北米）



西航(北米→アジア)



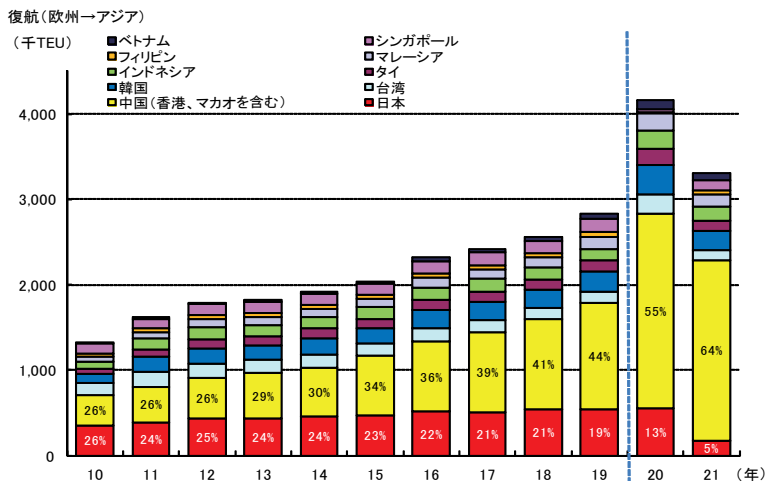
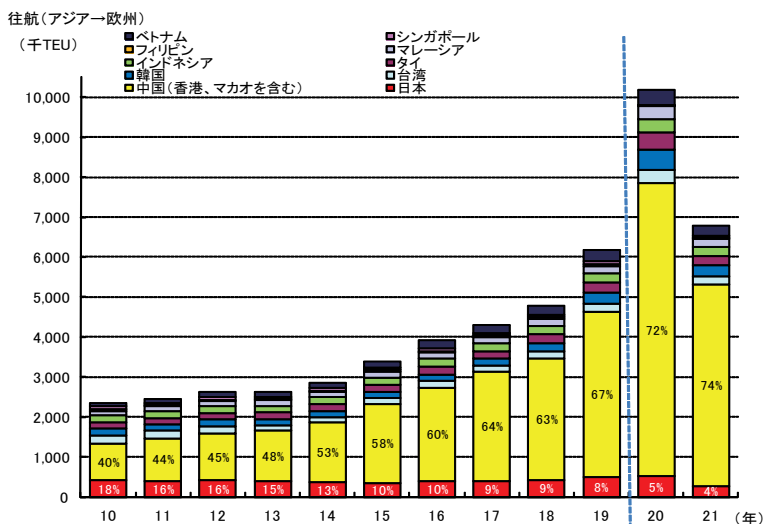
(出典) PIERIS データを基に(財)日本海事センターがまとめた。

(b) 欧州航路

2009年の往復航合計は10,098千TEU、そのうち約7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6,797千TEU、東航(欧州→アジア)が3,301千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で、2009年前半にかけて欧州の消費が冷え込み輸送量は急落した。年後半から西航、東航と荷動きが徐々に回復。これに各船社の船腹調整が重なり、需給逼迫状況が見られた。

図表Ⅱ－１－７ 欧州航路定期コンテナ荷動量推移



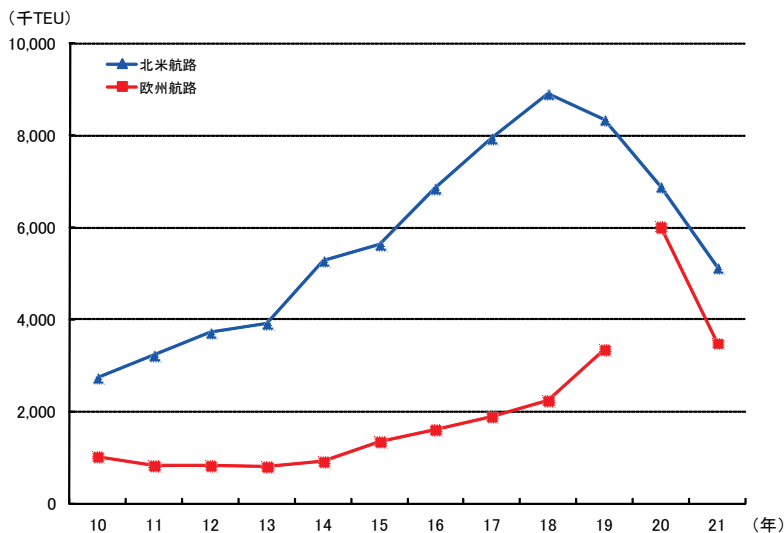
※ 2007年まではアジア/地中海航路を除く。

※ 2008年グラフからデータ元が異なるため、前年までのグラフ推移と連続性なし。

※ 2009年データは2008年と同じデータ元であるが、ELAAから離脱した船社の荷動きが含まれていない。

（出典）国土交通省海事局調べ。

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



※ 欧州航路は、平成19年までアジア/地中海航路を除く。

※ 欧州航路は、平成20年からデータ元が異なるため、前年までのグラフ推移と連続性なし。

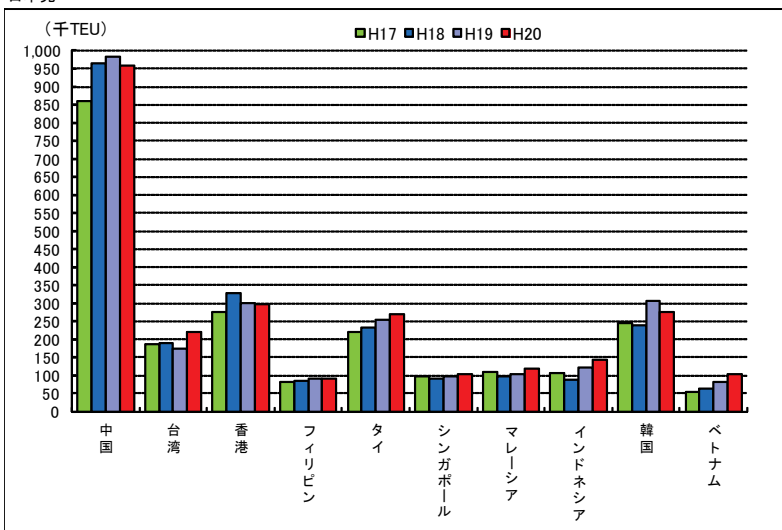
(出典) 国土交通省海事局調べ。

(c) アジア域内航路

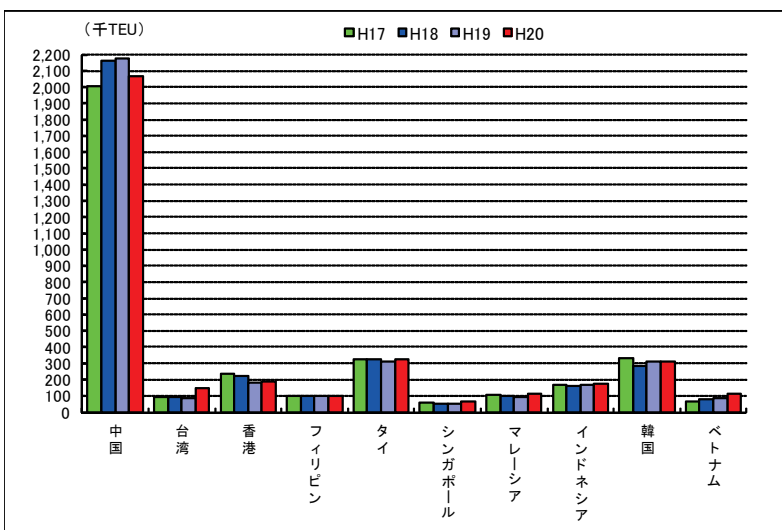
図表Ⅱ－１－９をもとに2008年のアジア域内のわが国発着貨物を見ると、輸出入ともに前年を若干上回り、発着合計で6,180千TEU(対前年比約2%増)であり、その約5割は日中間のものである。

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



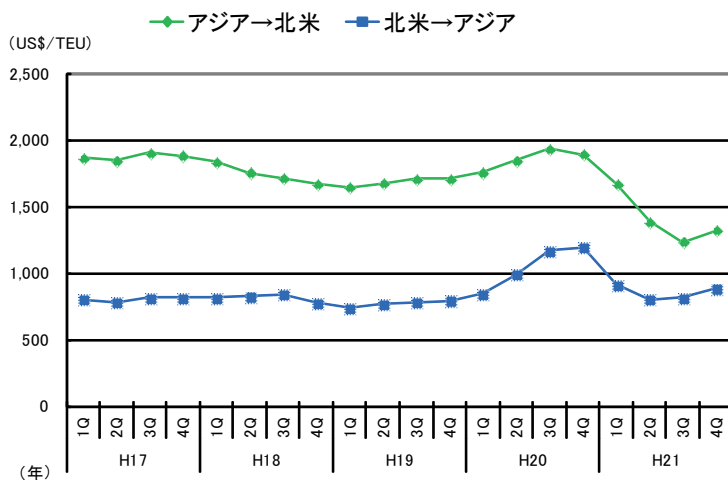
国土交通省海事局調べ

ii) 市況

(a) 北米航路

2008年に運賃は両航路で大きく上昇した。しかし、20年秋以降の世界経済の景気急減速による荷動き縮小と需給バランスの悪化により、東航、西航ともに2009年に入り運賃が急落、東航は第3四半期、西航は第2四半期まで大きく下落した。

図表Ⅱ－1－10 北米航路運賃推移

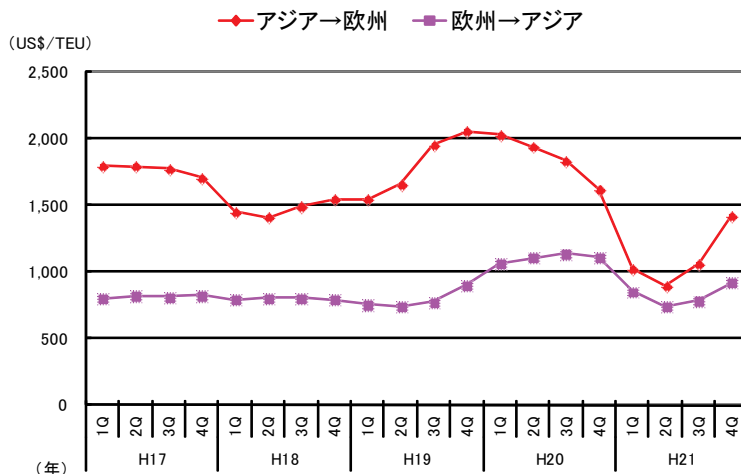


(出典) Containerisation International 'Freight Rate Indicators'より作成

(b) 欧州航路

2008年の西航運賃は下落の一途で、さらに世界経済の景気急減速などにより、2008年第4四半期から2009年第1四半期にかけて大幅に急落した。東航運賃は2008年初より緩やかに上昇していたが、2008年秋の景気減速の影響を受け2009年第2四半期まで下落した。荷動きの回復とともに、係船、スクラップや航路削減など、荷動きの急減に伴って過剰となった供給量を、船社が需要にあわせて調整したことも影響し、運賃修復の効果もあがって、運賃は両航路ともに第2四半期を底に上昇している。

図表Ⅱ－１－１１ 欧州航路運賃推移



(出典) Containerisation International 'Freight Rate Indicators'より作成

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じ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れたメガ・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 Süd (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・アライアンスとザ・ニューワールドアライアンスが 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。

2009 年は前年の景気後退による荷動き急減と運賃下落の影響を受け、多くの船社が巨額の赤字に陥った。主要船社では CMA CGM、Zim (イスラエル)、ハバクロイドが銀行などから資金支援を受けている。またマースクが、2004 年に脱退した太平洋航路安定化協定に 2009 年 12 月に再加入した。

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	21 年末現在			
	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk Line (デンマーク)	1	514	1,939,773	15%
MSC (スイス)	2	367	1,451,270	11%
CMA-CGM (フランス)	3	306	999,215	8%
Evergreen (台湾)	4	141	540,163	4%
APL (シンガポール)	5	128	518,566	4%
Hapag-Lloyd (ドイツ)	6	115	485,102	4%
COSCO (中国)	7	142	456,444	4%
China Shipping Container Lines (CSCL, 中国)	8	118	434,991	3%
Harjin Shipping (韓国)	9	87	407,142	3%
日本郵船	10	99	398,446	3%
川崎汽船	11	92	354,007	3%
商船三井	12	92	350,533	3%
Orient Overseas Container Line (OOCL, 香港)	13	71	338,807	3%
CSAV (チリ)	14	90	317,126	2%
Hamburg-Süd (ドイツ)	15	93	304,659	2%
Yang Ming (台湾)	16	72	294,539	2%
Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	17	82	257,929	2%
Hyundai Merchant Marine (HMM, 韓国)	18	49	252,231	2%
UASC (中東湾岸 6ヶ国)	19	49	207,152	2%
Pacific International Lines (シンガポール)	20	101	184,701	1%
上記20社 計	—	2,808	10,492,796	81%
その他	—	1,939	2,445,137	19%
合計		4,747	12,937,933	100%

出典：MDS2010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/アライアンスの運航船腹量

オペレーター	21年末		メンバー船社
	隻数	TEU	
Grand Alliance	110	690,762	日本郵船 Hapag-Lloyd(ドイツ) OOCL(中国)
CKYH the Green Alliance	153	888,934	川崎汽船 COSCO(中国) Yang Ming(台湾) Hanjin(韓国)
The New World Alliance	100	596,511	商船三井 APL(シンガポール) HMM(韓国)
Maersk Line(デンマーク)	127	901,254	－
MSC(スイス)	88	645,399	－
CMA-CGM(フランス)	74	503,378	－
Evergreen(台湾)	56	320,850	－
CSCL(中国)	27	183,400	－

備考：1. アライアンスの船腹量は、メンバ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：MDS2010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

い) 主要貨物の輸送動向

不定期船で運搬される主要なばら積み貨物は、2007年から引き続き中国を中心とする新興国の原料輸送需要が堅調であったが、2008年秋からの景気減速の影響で、各国で資源、エネルギー需要が急速に落ち込み、輸送量に影響が出た。そのなかでも中国は2009年の鉄鉱石輸入が6億トンを超え、各国の需要が低迷する中で、高い水準となった。

図表Ⅱ－１－１４をもとに2007年の世界の不定期船で運搬される主要な貨物（原油、鉄鉱石、石炭及び穀物）を見てみると、原油は前年比ほぼ変わらず、各貨物は堅調な伸びを示している。アジアなど新興国が順調に経済成長を続け、なかでもその牽引役である中国がアジア向け輸送量の増加に寄与している。

図表Ⅱ－１－１４ 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

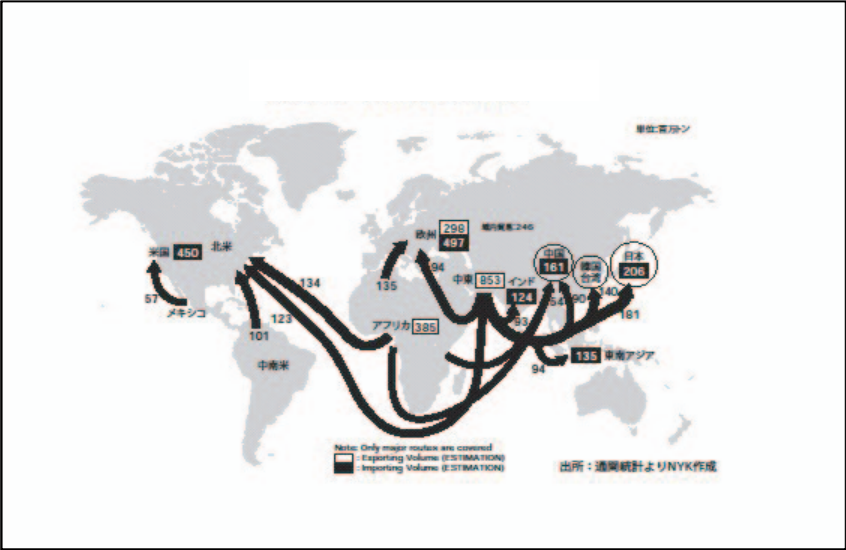
種別	主要トレード	荷動量			
		06年(百万トン)	07年(百万トン)	07年シェア	前年比
原油	中東 → アジア	613	575	32.4%	-6.2%
	中東 → 欧州	119	108	6.1%	-9.2%
	中東 → 北米	119	115	6.5%	-3.4%
	アフリカ → 欧州	115	105	5.9%	-8.7%
	その他	885	846	47.7%	-4.4%
	世界計	1,851	1,775	100.0%	-4.1%
鉄鉱石	大洋州 → アジア	244	270	34.3%	10.7%
	中南米 → 欧州	72	84	10.7%	16.7%
	中南米 → アジア	144	160	20.3%	11.1%
	アジア域内	101	110	14.0%	8.9%
	その他	173	163	20.7%	-5.8%
	世界計	734	787	100.0%	7.2%
石炭	大洋州 → アジア	144	151	18.7%	4.9%
	アフリカ → 欧州	41	33	4.1%	-19.5%
	北米 → 欧州	18	20	2.5%	11.1%
	北米 → アジア	15	17	2.1%	13.3%
	その他	536	585	72.6%	9.1%
	世界計	754	806	100.0%	6.9%
穀物	北米 → アジア	58	57	16.7%	-1.7%
	北米 → 中南米	38	40	11.7%	5.3%
	北米 → アフリカ	15	18	5.3%	20.0%
	北米 → 欧州	5	10	2.9%	100.0%
	その他	209	216	63.3%	3.3%
	世界計	325	341	100.0%	4.9%

(出典) Fearnleys「REVIEW2008」

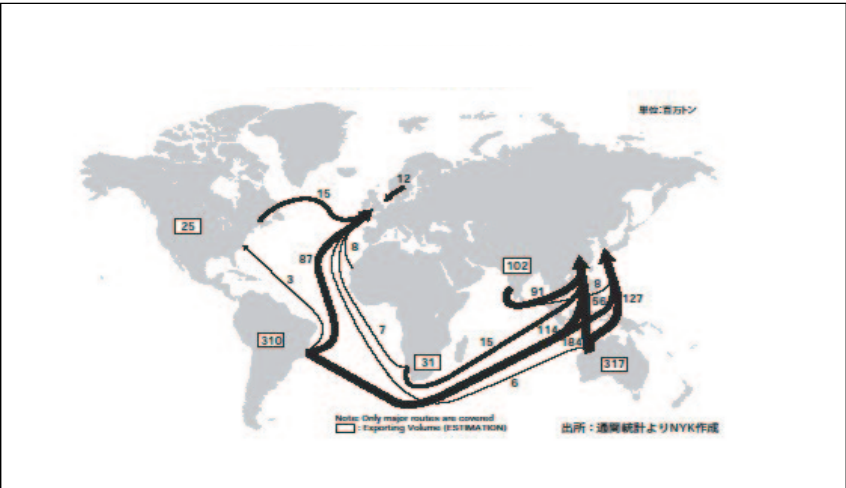
(注) 本編編集時点において、平成21年(2009年)の統計がFearnleysより公表されていないため、平成20年(2008年)の統計となっている。

2008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（2008年）《原油・鉄鉱石》
（原油）

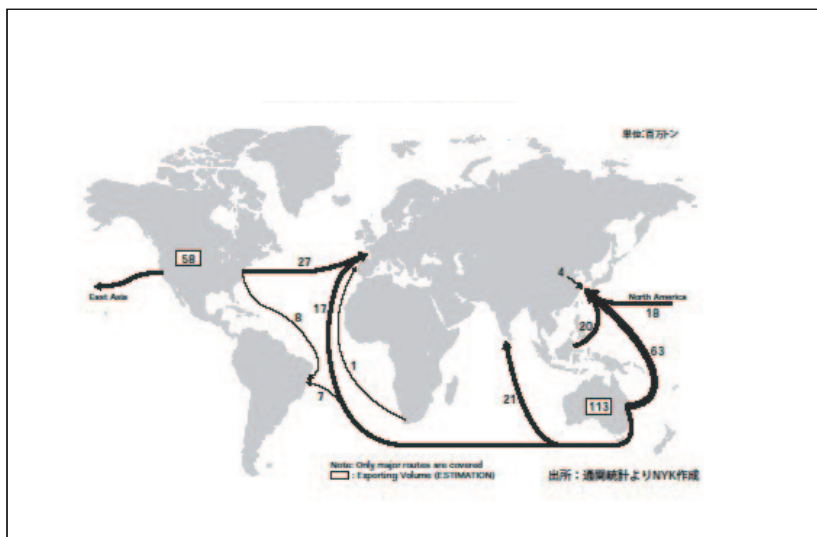


（鉄鉱石）

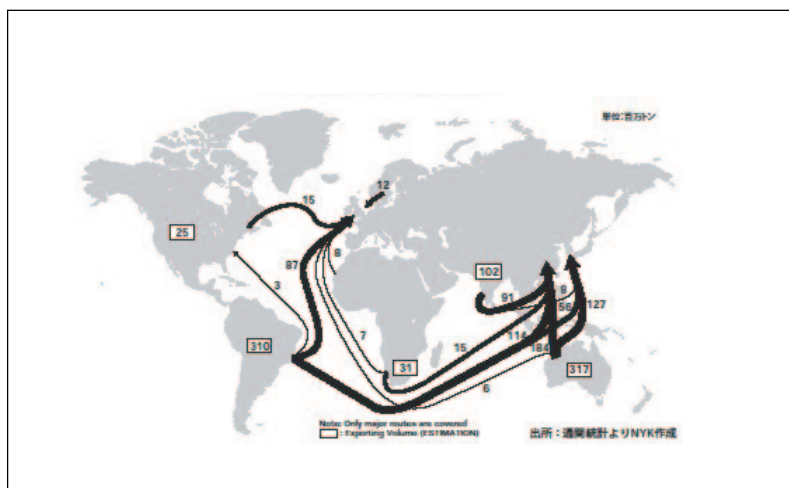


出所：NYK「2009 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」

図表Ⅱ－１－１６ 主要航路の荷動き（２００８年）《原料炭・一般炭》
（原料炭）

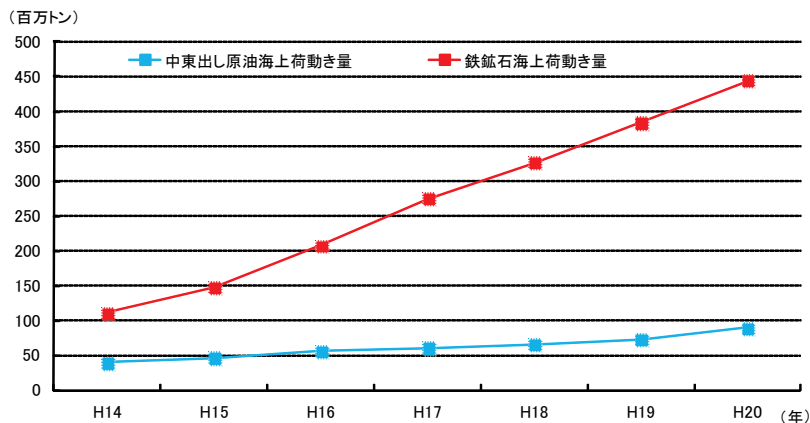


（一般炭）



出所: NYK「2009 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」

図表Ⅱ－１－１７ 中国向け原油及び鉄鉱石海上荷動き



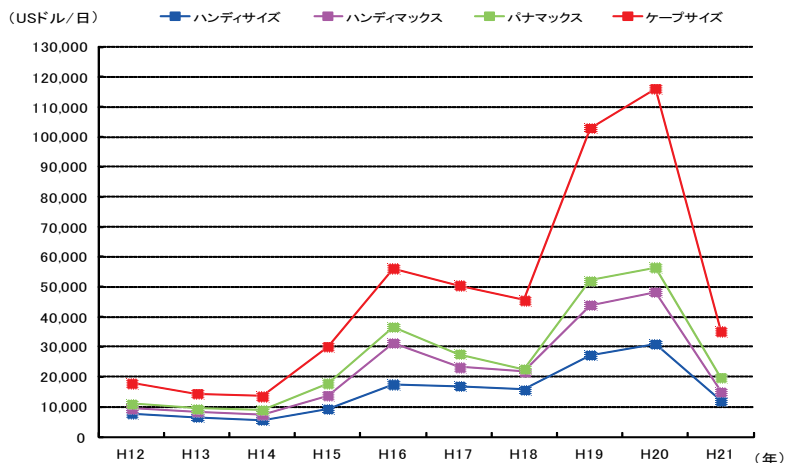
(出所) NYK “(2005-2009) Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets”
 “図解海運市況の回顧と展望”の2003年版～2004年版より海事局が作成

ii) 市況

乾貨物の市況を定期用船料の推移で見ると、中国など新興国の原料需要増により各サイズとも 2003 年から高騰がはじまり、一度軟化したものの、2008 年にはケープサイズを筆頭として上昇した。

2008 年は、ケープサイズ船用船市況が 6 月に 23 万ドル/日とこれまでの最高を記録したが、秋には世界的に急激な景気低迷により荷動きが低下したため数千ドルのレベルまで急降下した。2009 年は鉄鉱石の最大の輸入国である中国の活発な需要により、2008 年秋からの急落した市況から 5、6 月と回復、その後低迷するも、引き続き中国の鉄鉱石需要と日欧鉄鋼業の鉄鋼減産の緩和も影響し、11 月に再び上昇した。

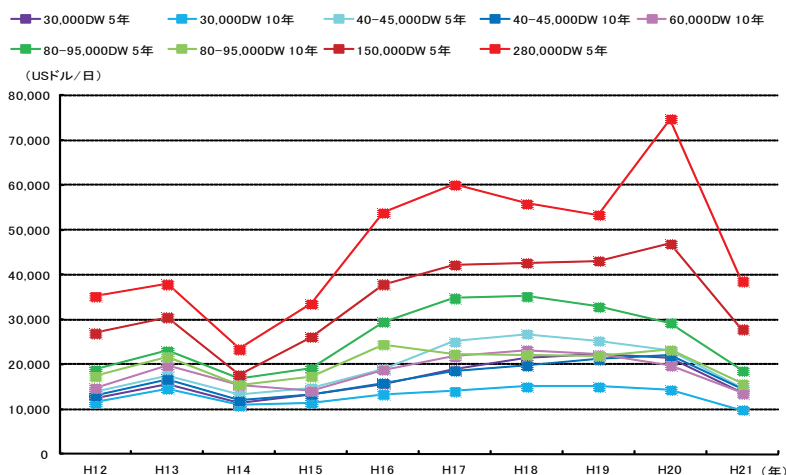
図表Ⅱ－１－18 乾貨物定期用船料推移



(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年は、原油需要の増加、ダブルハル船シフトによる船腹量調整により、前年から大幅に上昇したが、2009年は欧米での原油の消費が進まず需要が減少したことと、大量の新造船竣工も影響し、市況は低迷した。

図表Ⅱ－１－19 タンカー定期用船料推移



(出典) Marine net

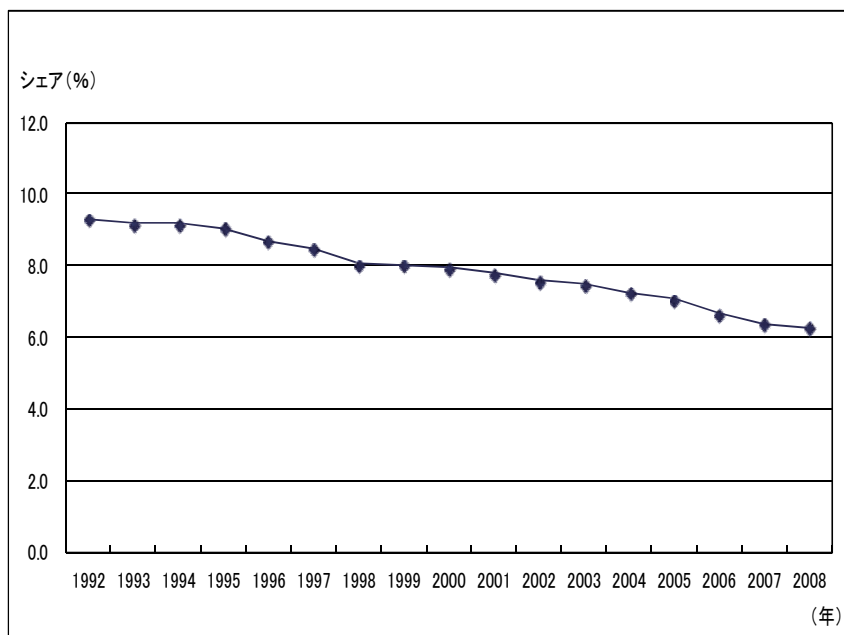
② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ) 我が国の海上貿易量の動向

平成 21 年の我が国の海上貿易量は、8 億 3,250 万トン（対前年比 14.2% 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 4,365 万トン（対前年比 6.7% 減）、輸入が 6 億 8,886 万トン（対前年比 15.6% 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、20 年度の世界の海上荷動量における我が国の比率は、6.3% である。

図表Ⅱ－１－20 世界における我が国荷動き量シェアの推移



（出典）国土交通省海事局調べ

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20年		平成21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		970,091	1,139,660	832,508	719,866	▲14.2%
輸出	総計	153,918	548,427	143,646	355,753	▲6.7%
	鉄鋼	36,701	42,915	33,261	26,933	▲9.4%
	セメント	10,921	357	10,709	344	▲1.9%
	機械類	15,971	171,061	10,029	106,607	▲37.2%
	乗用自動車	8,335	119,387	4,352	57,928	▲47.8%
	電気製品	1,634	48,224	1,244	34,573	▲23.9%
	肥料	791	231	656	90	▲17.1%
	その他	79,565	166,252	83,395	129,278	4.8%
輸入	総計	816,173	591,234	688,862	364,113	▲15.6%
	乾貨物計	507,300	349,921	410,306	243,427	▲19.1%
	鉄鉱石	140,351	13,683	105,471	8,110	▲24.9%
	石炭	191,671	30,505	161,811	20,569	▲15.6%
	燐鉱石	776	288	479	205	▲38.3%
	塩	9,013	438	7,545	532	▲16.3%
	銅鉱	4,941	10,392	4,776	7,678	▲3.3%
	ニッケル鉱	4,142	494	3,586	210	▲13.4%
	ボーキサイト	2,073	138	1,175	77	▲43.3%
	木材	7,900	3,898	6,129	2,585	▲22.4%
	パルプ	2,013	1,580	1,687	966	▲16.2%
	チップ	14,722	3,039	10,478	1,979	▲28.8%
	小麦	5,781	3,393	4,703	1,351	▲18.6%
	米	597	430	671	587	12.4%
	大麦・裸麦	1,295	601	1,391	275	7.4%
	トウモロコシ	16,460	5,776	16,294	3,517	▲1.0%
	大豆	3,711	2,448	3,390	1,633	▲8.6%
	その他	101,854	272,818	80,720	193,153	▲20.7%
	液体貨物計	312,643	243,759	278,556	120,686	▲10.9%
	原油	205,055	162,620	179,991	75,638	▲12.2%
	LNG	69,263	46,525	64,552	28,272	▲6.8%
	LPG	13,657	12,076	12,248	5,916	▲10.3%
	重油	5,941	4,572	2,625	1,080	▲55.8%
	その他	18,727	17,966	19,140	9,780	2.2%

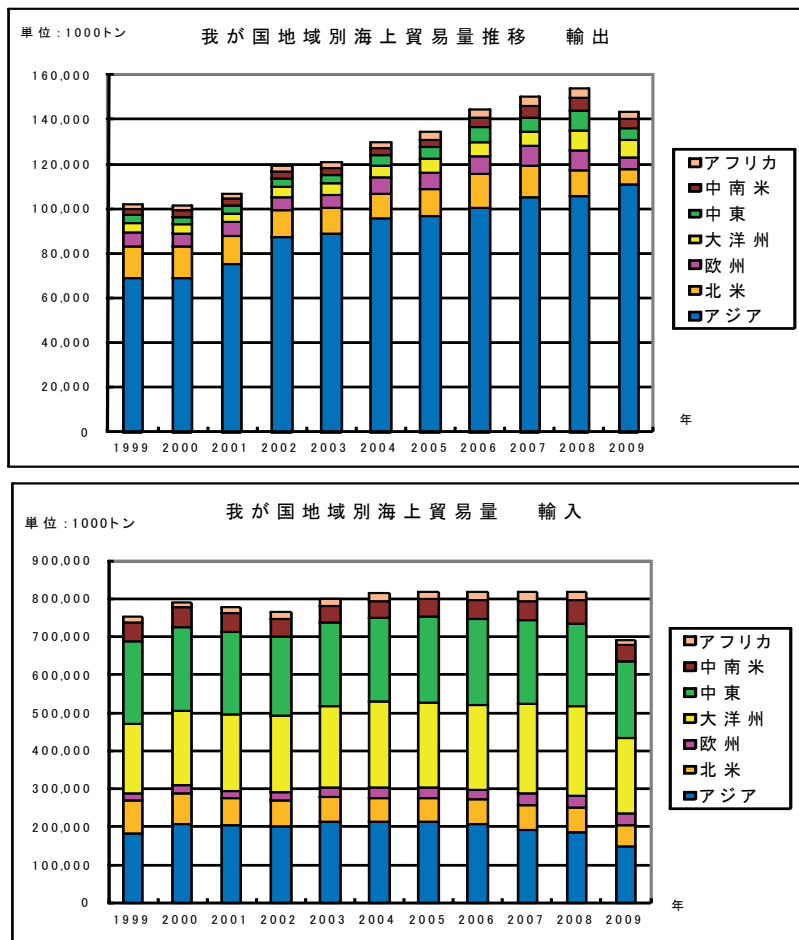
○財務省貿易統計を基に海事局作成

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21年は1億1,069万トン（対前年比4.5%増）となった（輸出量全体に対するシェア77.1%）。

また、北米向けの貿易量は、21年は、728万トン（同34.7%減）で、全体のシェアでは5.1%となっている。

輸入については、21年は、アジア地域からの輸入量は1億4,597万トン（同20.1%減）、北米からの輸入は5,559万トン（同15.2%減）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

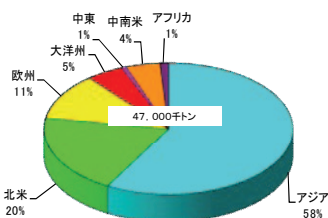


次に貨物の種類別に見てみると、コンテナ貨物は、輸出入ともアジア地域内との貿易が、それぞれ全体の半数以上を占め、最も多くなっている（図表Ⅱ－１－２３参照）。

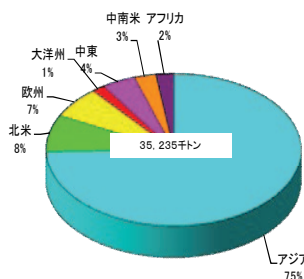
不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州で半数以上を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内との輸出が最も多く占めている（図表Ⅱ－１－２４参照）。

図表Ⅱ－１－23 我が国の海上貿易量 コンテナ貨物（平成 21 年）

輸入

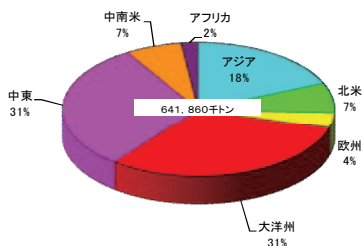


輸出

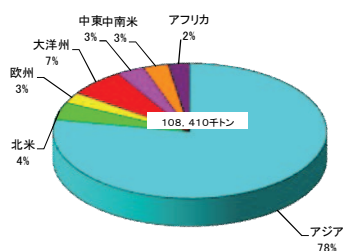


図表Ⅱ－１－24 我が国の海上貿易量 不定期船貨物（平成 21 年）

輸入



輸出



ロ）我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成 21 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 814 百万トン（前年比 6.0%減）となった。

輸出は、20 年は 43 百万トンと 20 年に比べ 9.9%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、21 年は 30.0%と前年に比べ 1 ポイント減少した。品目別では、乗用自動車や機械類等で輸送が減少した。

輸入は、21 年は 455 百万トンと 20 年に比べ 16.9%減少し、積取比率は、21 年は 66.1%と 1 ポイント減少した。品目別では、重油、ボーキサイト等で輸送が減少した。

三国間輸送のシェアは、21 年は、20 年に比べ、重量ベースで 16.6%増加し、運賃収入ベースで 31.4%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－１－２５－１ 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

区分	平成20年				平成21年				(単位:1000トン、億円、%)			
	日本籍船	外国用船	計	対前年伸び率	日本籍船	外国用船	計	対前年伸び率	日本籍船	外国用船	計	対前年伸び率
輸出	定期船	711.1	12,006	12,717	418	9,887	10,305	▲41.2	▲17.6	▲19.0		
	(うちコンテナ船)	89	1,444	1,533	42	785	827	▲52.8	▲45.6	▲46.1		
	不定期船	449	9,918	10,367	129	7,070	7,199	▲71.3	▲28.7	▲30.6		
	油送船	76	1,314	1,390	19	678	697	▲75.0	▲48.4	▲49.8		
	計	814	27,015	27,829	522	24,309	24,831	▲35.9	▲10.0	▲10.8		
	計	307	4,867	5,174	141	2,462	2,603	▲54.1	▲49.4	▲49.7		
輸入	定期船	263	9,272	7,235	315	7,579	7,894	19.8	9.7	9.1		
	(うちコンテナ船)	18	305	323	19	290	309	5.6	▲4.9	▲4.3		
	不定期船	1,788	45,993	47,781	1,255	41,775	43,030	▲29.8	▲9.2	▲9.9		
	油送船	414	6,616	7,030	202	3,537	3,739	▲51.2	▲46.5	▲46.8		
	計	1,462	19,711	21,173	849	15,775	16,524	▲41.9	▲20.0	▲21.5		
	計	69	1,089	1,158	42	694	736	▲39.1	▲36.3	▲36.4		
三 国 間	定期船	630	18,018	18,848	330	14,458	14,818	▲50.2	▲19.8	▲21.4		
	(うちコンテナ船)	49	1,011	1,050	23	647	670	▲53.1	▲38.0	▲38.6		
	不定期船	17,534	333,257	350,791	19,286	268,736	289,022	10.0	▲19.1	▲17.6		
	油送船	227	7,331	7,558	194	4,091	4,285	▲14.5	▲44.2	▲43.3		
	計	33,730	142,194	175,924	28,975	120,757	149,732	▲15.1	▲15.1	▲14.8		
	計	646	2,854	3,300	453	1,644	2,097	▲29.9	▲38.1	▲36.5		
合 計	定期船	52,726	495,162	547,888	49,110	406,258	455,378	▲6.9	▲19.0	▲16.9		
	(うちコンテナ船)	942	1,074	12,016	689	6,429	7,118	▲28.9	▲41.9	▲40.8		
	不定期船	1,425	86,372	87,797	1,301	88,184	89,485	▲8.7	2.1	1.9		
	油送船	160	7,629	7,789	82	4,931	5,013	▲48.8	▲35.4	▲35.6		
	計	1,424	86,197	87,621	1,301	87,970	89,271	▲8.6	2.1	1.9		
	計	1,573	50,100	51,673	864	59,222	60,088	▲45.1	18.2	16.3		
合 計	定期船	3,598	118,089	121,687	2,568	113,846	116,414	▲26.6	▲3.6	▲4.3		
	(うちコンテナ船)	318	10,184	10,480	186	8,410	8,578	▲47.8	▲38.4	▲37.3		
	不定期船	2,703	114,133	116,836	1,760	109,528	111,285	▲34.9	▲4.0	▲4.7		
	油送船	285	9,928	10,213	124	6,233	6,357	▲56.5	▲37.2	▲37.6		
	計	23,585	486,349	509,934	27,624	452,405	480,029	17.1	▲7.0	▲6.6		
	計	635	16,595	17,230	460	9,672	10,332	▲27.6	▲40.5	▲40.0		
合 計	定期船	35,566	199,266	234,832	30,154	187,558	217,712	▲15.2	▲5.9	▲7.3		
	(うちコンテナ船)	701	4,503	5,204	483	2,982	3,465	▲31.1	▲33.8	▲33.4		
	不定期船	62,749	803,704	866,453	60,346	753,809	814,155	▲3.8	▲6.2	▲6.0		
	油送船	1,654	31,260	32,914	1,109	19,264	20,373	▲33.0	▲38.4	▲38.1		
	計											
	計											

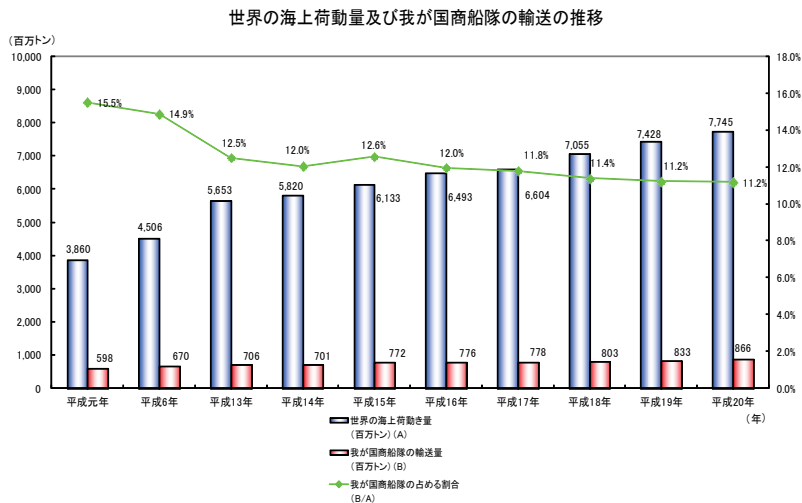
(出典) 国土交通省海事局調べ

(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。

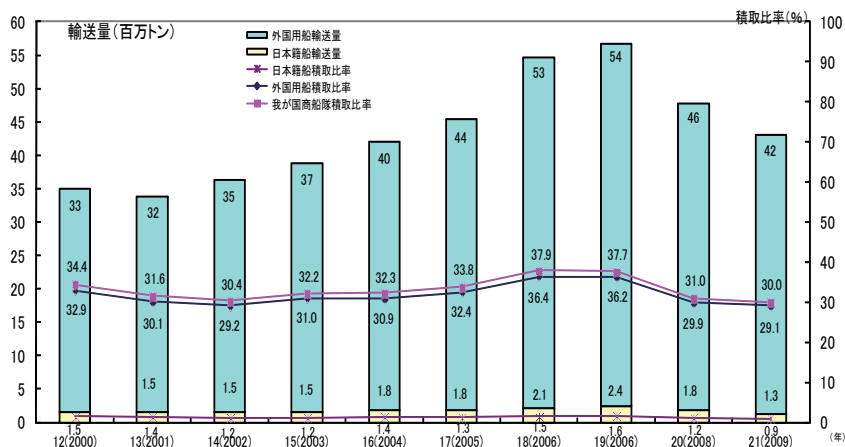
3. 平成21年数値は暫定値である。

図表Ⅱ－１－２５－２ 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送の推移

出典: 世界の海上荷動量はFearnleys「REVIEW2008」より。
我が国商船隊の輸送量は国土交通省海事局調べ。

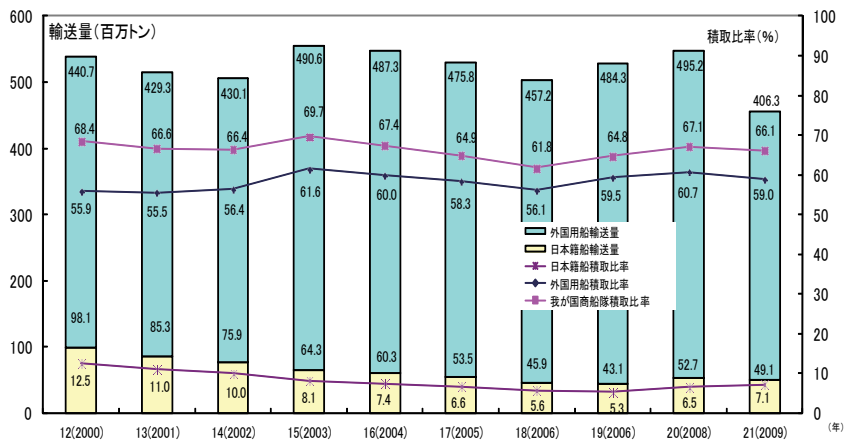
図表Ⅱ－１－26 日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率

(1) 輸出



(出典) 国土交通省海事局調べ
○平成21年数字は暫定値。他はいずれも確定値。

(2) 輸入



(出典) 国土交通省海事局調べ
○平成21年数字は暫定値。他はいずれも確定値。

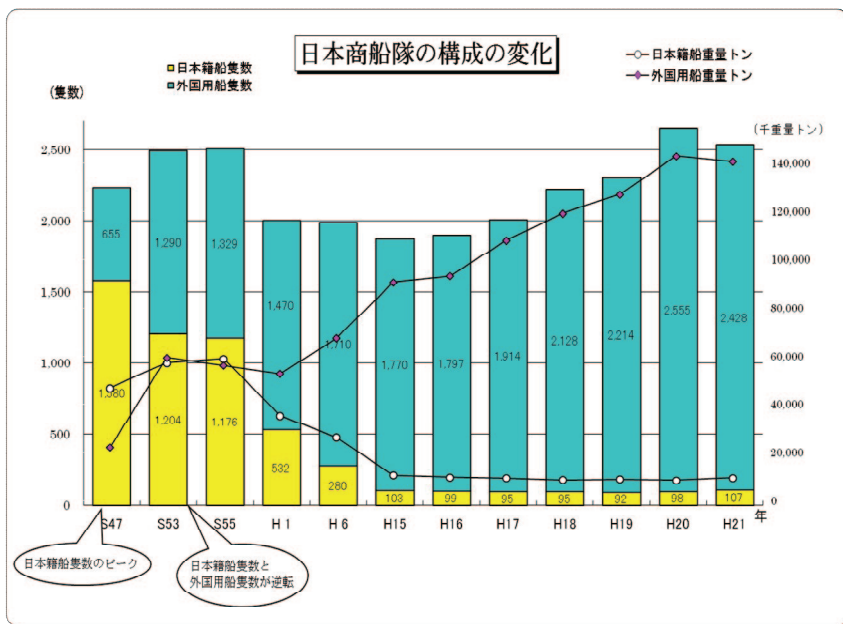
ハ) 我が国商船隊の船腹量

平成 21 年の我が国商船隊（※）の船腹量は、2,535 隻（対前年比 118 隻減少）、重量トンベースで 1 億 5,032 万トン（同 1.0%減）となった（図表Ⅱ－1－27 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 107 隻、重量トンベースで 964 万トン、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで 4.2%、重量トンベースで 6.4%となっている。なお、外国用船については 2,428 隻、重量トンベースで 1 億 4,068 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である。

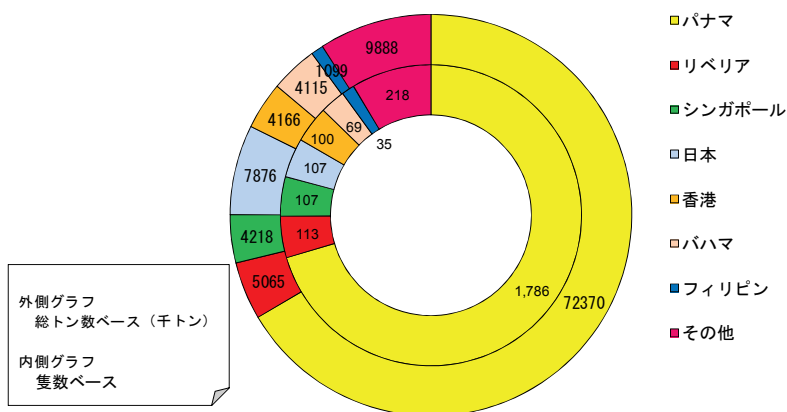
図表Ⅱ－1－27 日本商船隊の構成の変化



また、我が国商船隊を船籍別にみていくと、パナマ籍 1,786 隻（商船隊全体に対するシェア 70.5%）、7,237 万総トン（同 66.5%）、リベリア籍 113 隻（同 4.5%）、507 万総トン（同 4.7%）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）。

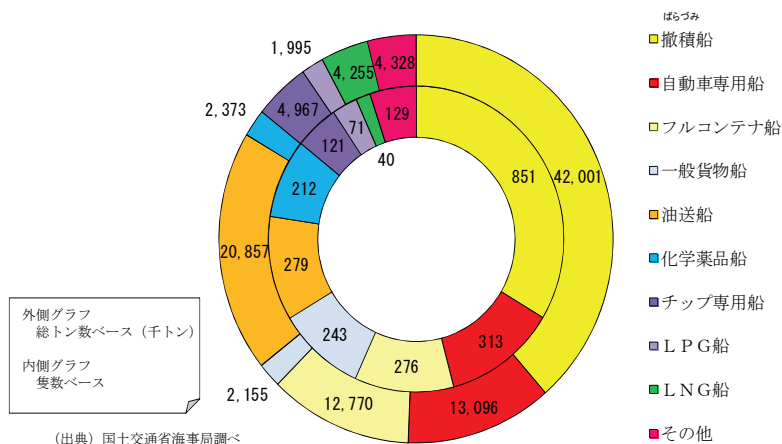
船種別では、総トンベースで多い順にみていくと、ばら積船 851 隻（商船隊全体に対するシェア 33.6%）、4,200 万総トン（同 38.6%）、油送船 279 隻（同 11.0%）、2,086 万総トン（同 19.2%）、自動車専用船 313 隻（同 12.3%）、1,310 万総トン（同 12.0%）、フルコンテナ船 276 隻（同 10.9%）、1,277 万総トン（同 11.7%）となっている（図表Ⅱ－１－29 我が国商船隊の船種別一覧参照）。

図表Ⅱ－１－28 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－１－29 我が国商船隊の船種別一覧



③ 我が国外航海運企業の現況

イ) 平成 20 年度の海運大手 3 社の経営状況

ⅰ) 概況

平成 21 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、20 年 9 月以降の景気後退による需要低迷により、コンテナ荷動きの低迷や運賃水準の低下、タンカー市況及び自動車輸送の荷動き低迷が大きく影響し、不定期船市況においては中国等の新興国による輸入増加で海上荷動きの回復が一部見られるものの、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 4,795 億円と 1 兆 2,493 億円（対前年度比 33.5% 減）の減収、また、営業費用については、2 兆 5,922 億円と 9,099 億円（同 26.0% 減）の減少となった。

この結果、営業利益は、▲1,126 億円と 3,392 億円（同 149.7% 減）の大幅減益、経常利益も▲681 億円と 3,750 億円（同 122.2% 減）の大幅減益と

なり、当期純利益は、▲558 億円と 1,662 億円（同 150.5%減）の大幅減益となった。

（※）「海運大手 3 社」：日本郵船(株)、(株)商船三井、川崎汽船(株)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－１－30 損益状況推移

(単位:億円)

	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(%)
20年度	37,288	▲6.0%	35,021	▲1.31%	2,266	▲45.4%	3,069	▲32.5%	1,104	▲64.2%
21年度	24,795	▲33.5%	25,922	▲26.0%	▲1,126	▲149.7%	▲681	▲122.2%	▲558	▲150.5%

○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、平成 20 年 9 月以降の世界的な景気後退の影響により、主要航路である北米、欧州航路での大幅な荷動きの減少や運賃の下落したことにより、営業収益は 8,438 億円（対前年度比 35.3%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、中国等への鉄鉱石や石炭の輸入の急増により、ばら貨物の荷動きが回復傾向にあるが、市況の歴史的な高騰であった前期に対して減益となった。また、自動車専用船部門も、景気悪化による自動車販売市場の冷え込み、自動車の減産により荷動きが減少したことから、営業収益は 9,159 億円（対前年度比 37.4%減）の減益となった。

(c) 油送船部門

油送船部門については、平成 20 年 9 月以降の世界的な景気後退による石油需要減少の影響による運賃市況低迷により、営業収益は 978 億円（対前年度比 34.0%減）の減益となった。

図表Ⅱ－１－31 営業部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分		平成20年度			平成21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	13,035	▲11.6%	35.1%	8,438	▲35.3%	34.2%
	不定期・専用船	14,631	▲3.7%	39.4%	9,159	▲37.4%	37.1%
	油送船	1,481	23.9%	4.0%	978	▲34.0%	4.0%
	計	29,147	▲6.4%	78.4%	18,574	▲36.3%	75.3%
	賃借料	7,153	▲4.9%	19.2%	5,445	▲23.9%	22.0%
その他		880	▲2.4%	2.4%	679	▲22.8%	2.7%
合 計		37,180	▲6.0%	100.0%	24,698	▲33.6%	100.0%

○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

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、平成21年度は、前年に比べ営業収益が減少し営業費用の比率も減少したため、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は、14.5%となった。

また、21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93.11円と前年度より7.54円の円高となったことから、3社全体では、約210億円の営業損益の赤字となった。

図表Ⅱ－１－32 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19年度	平成20年度	平成21年度
営業収益	87.1	88.5	81.9
営業費用	78.0	74.9	67.4
乖離幅	9.1	13.6	14.5

○各社の決算資料をもとに海事局作成

図表Ⅱ－１－33 平成21年における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20年度			平成21年度		
	実績額	為替変動による 影響額	1ドル当たり1 円変動による 影響額	実績額	為替変動による 影響額	1ドル当たり1 円変動による 影響額
営業収益	37,288	▲ 4,800	325.9	24,796	▲ 1,631	216.3
営業費用	35,022	▲ 3,831	260.2	25,922	▲ 1,421	188.5
営業損益	2,267	▲ 968	65.8	▲ 1126	▲ 210	27.8

○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 平成20年度1ドル=100.65円 平成21年度1ドル=93.11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22年度の海運大手3社の業績見通し

平成22年度の海運大手3社の業績見通しは、中国を初めとした新興国による経済成長に伴い、緩やかに景気回復による全体的な荷動きの回復が進むものと見込まれ、引き続き効率的配船、減速航行や高コスト船の返船などコスト削減合理化を進めて、21年度に比して増収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

世界のクルーズ人口は、約2千万人であり、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少ない数値にとどまっている。また、世界のクルーズ人口は、平成2年から約4倍に増加している。

図表Ⅱ－１－34 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	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
アメリカ	3,500	6,900	6,900	8,650	9,000	9,500	11,200	11,200	11,350	13,500
カナダ	150	300	300	300	300	300	300	300	300	500
イギリス	180	800	776	823	960	1,027	1,069	1,200	1,337	1,477
ドイツ	190	283	392	428	429	583	639	639	763	－
イタリア	－	250	250	250	250	353	514	514	640	－
フランス	75	223	225	225	250	250	233	252	252	－
その他欧州	180	325	325	325	325	325	325	901	967	3,175
オーストラリア	100	200	200	200	250	500	500	310	293	330
アジア(日本を除く)	75	800	849	800	600	600	600	600	600	600
日本	175	216	200	169	140	160	156	177	184	190
合 計	4,625	10,297	10,417	12,170	12,504	13,598	15,536	16,093	16,686	19,772

注1: DOUGLAS WARD「Cruising & Cruise Ships 2010」より引用

2: 日本の数字は国土交通省海事局調べ

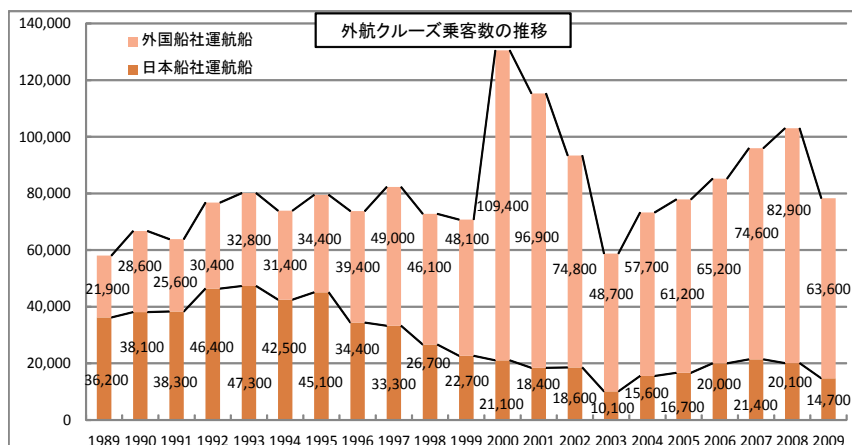
ロ) 我が国クルーズの利用者状況

平成21年の我が国のクルーズ人口(※)は約16.3万人で、前年比約14%減少した。日本船社運航の外航クルーズ船利用者は約1.5万人、外国船社運航のクルーズ船利用者は約6.4万人となり前年比約24%減少している。エリア別シェアで見るとバルト海、地中海を含む欧州地域が約43%、アジア地域が約29%の順となった。

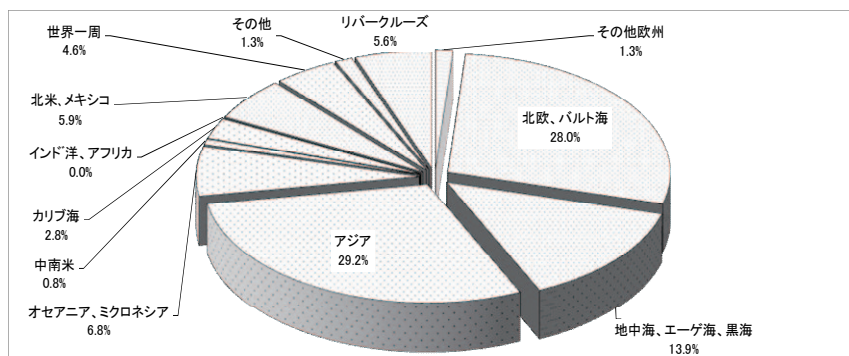
(※)「クルーズ人口」: 外航クルーズと内航クルーズを合わせた日本人乗客数。船内

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による内航クルーズの乗客数に平成9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－１－35 外航クルーズ船乗客数推移（平成元年～平成21年）



図表Ⅱ－１－36 外航クルーズエリア別乗客数シェア（平成21年）



なお、外航クルーズ全体の人泊数は、約 82 万人泊、平均泊数は 10.4 泊と昨年より増加し、目的別に見ると、レジャー目的の利用者が約 94%を占めている。

ハ) 外航クルーズの振興

社団法人日本外航客船協会（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 と社団法人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、旅行会社においてクルーズ商品の販売に携わる者を対象に試験及び研修を実施し、22 年 3 月末までに全国で 2,627 名が認定された。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。

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」を新たに創設し、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る。

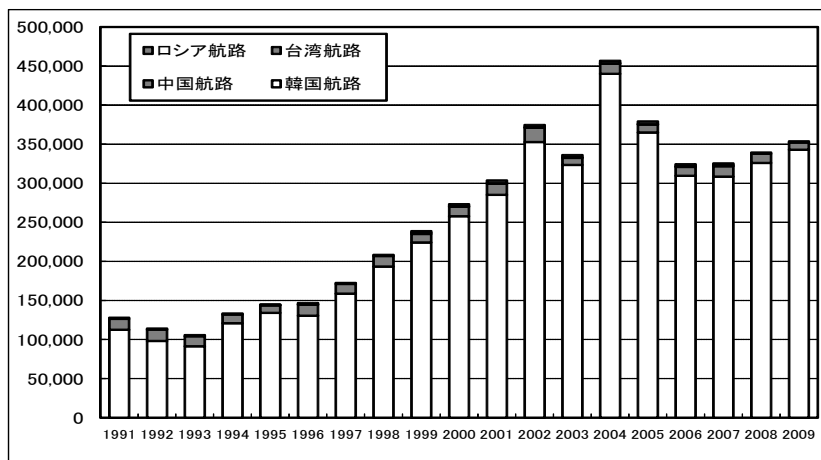
また、地方においては、クルーズ客船利用等を目的として、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄の 5 地区において、地方クルーズ振興協議会が設置され活動を行っている。これらの協議会では、船舶運航事業者、港湾関係者、観光事業者及び関係官庁等が会員になり、官民一体となって、外航クルーズ船の誘致及びクルーズ振興を通じた観光客の誘致方策等について検討を行っている。国土交通省としては、これまで各分野で推進してきた外航客船誘致や観光振興等の取組みをさらに進めるため、引き続き関係者と協力・連携をして、クルーズ振興を図ることとしている。

（※）「クルーズアドバイザー認定制度」：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クルーズマスターの 2 段階から構成される。

二）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 35.4 万人と対前年比約 4.2%増加した。

図表Ⅱ－１－37 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



図表Ⅱ－１－38 外航旅客定期航路の現況

(平成22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foil	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットfoil	
			ビートル3世	日本	ジェットfoil	
			ビートル5世	日本	ジェットfoil	
	未来高速㈱	韓国	コビー	韓国	ジェットfoil	毎日2～3往復
			コビーⅢ	韓国	ジェットfoil	
			コビーV	パナマ	ジェットfoil	
大阪～釜山	パンスタライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
厳原・比田勝～釜山	㈱大笠高速海運	韓国	シーファワ-2、ドリームファワ-	韓国	高速船	週6往復
神戸・大阪～上海	中日国際輸送有限公司	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
神戸～天津	チャイナエクスプレスライン㈱	日本	燕京	パナマ	フェリー	週1往復
下関～青島	オリエンツフェリー㈱	日本	ゆうとびあ	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	ゆうとびあ2	パナマ	フェリー	週1往復(421.10より旅客輸送休止)
境港～東海～マジノストク	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イースタンドリーム	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	アインズ宗谷	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。

（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、我が国は唯一マ・シ海峡の利用国として、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カ国に対してこれまで約 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、平成 17 年に我が国が実施したマ・シ海峡の通航量調査によれば、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おり、平成 32 年には同海峡の通航隻数が 16 年に比べ 1.5 倍に増加するなど今後の通航量の増加が予測されているため、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、I M O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関して、基金委員会で 22 年

は約 512 万米ドルの予算規模を決定した。日本からは、日本財団が拠出することを表明し、(社)日本船主協会、(社)石油連盟、(社)電機事業連合会、(社)日本ガス協会等の民間団体も(財)マラッカ海峡協議会を通じて 50 万米ドルを拠出することとした。我が国以外にもアラブ首長国連邦が 20 万米ドル、韓国が 1 億ウォン、非営利団体である中東航行援助サービス(MENAS)が 100 万米ドルの拠出を表明している。

また、21 年 10 月に開かれた第 2 回協力フォーラム／プロジェクト調整委員会、第 4 回航行援助施設基金委員会では、我が国は、協力メカニズムを持続可能な枠組みとするよう沿岸国・利用国・民間セクターが連携して更なる努力をしていくことが重要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)「協力フォーラム」：沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場

(※2)「プロジェクト調整委員会」：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)「航行援助施設基金」：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－１－３９



注: () は未定

② 国際的課題への対応

イ) 多国間協議

い) WTO (世界貿易機関)

(a) 最近の動きと今後の見通し

現在WTOにおいては、平成13年11月に開催された第4回閣僚会議(カタル・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、15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いる。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。現在、今次ラウンドの 22 年中の妥結を目標に議論が行われており、海運分野を含むサービス分野についても、前回ラウンド（ウルグアイ・ラウンド）の自由化約束を上回るレベルで最終合意すべく、積極的に協議が進められている。

（b）海運分野の状況

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。平成 20 年 7 月、シグナリング閣僚会合（サービス貿易交渉に関する閣僚会合）が開催され、各国より自国のサービス貿易の自由化の改善予定及び他国への期待が示され、ドーハ・ラウンドにおけるサービス貿易分野の交渉が全体として前向きに進展していることが確認された。これにより、海運サービスの自由化の拡大に向け、各国が今後より一層積極的に取り組んでいくことが期待される。

（※）「海運自由の原則」：海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や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原則。現実には国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることも多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

（c）自由貿易協定（FTA）／経済連携協定（EPA）交渉

我が国はWTOによる多角的な自由貿易体制を補完するものとして、FTA/EPA交渉を推進しており、海運分野ではこれまでに、フィリピンの海運代理店業にかかる外資規制の完全撤廃、ブルネイのLNGを含む外航貨物輸

送の自由化約束獲得等、一定の成果を得てきている。現在、インド、豪州、GCC（※）、ペルー及び韓国との間で交渉を行っており、海運分野においても、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。

（※）「GCC」：湾岸協力会議（Gulf Cooperation Council）の略。ペルシャ湾岸のサウジアラビア・クウェート・バーレーン・カタール・アラブ首長国連邦・オマーンから成る。昭和 56 年に結成。加盟国の緊密な協力と協調を前提とし、軍事、経済、文化などの分野で共通の制度を設置することを目的とした地域協力機構。

ii) 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「海事・港湾専門家会合」（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。

最近では、ソマリア沖の海賊行為の多発を契機として、海賊対策が主要なテーマとしてとりあげられているところ、平成 21 年 7 月にシンガポールにおいて開催された第 32 回交通WG海事・港湾専門家会合では、APECと我が国の共催により「ソマリア沖海賊行為に対するアジア太平洋内の連携強化のためのワークショップ」を交通WGにおけるイベントとして開催するとともに、専門家会合においても海賊対策に関し議論がなされた。また、海運自由化を目指しているボゴール目標に関するプロジェクトや港湾におけるCO₂排出対策のベストプラクティス集作成などが議論された。

（※）「ボゴール目標」：「先進国は遅くとも平成 22 年までに、途上国は遅くとも 32 年までに自由で開かれた貿易及び投資いう目標を達成する」というもので、平成 8 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。

iii) C S G (先進 18 ヶ国海運当局間会合)

C S G (Consultative Shipping Group: 先進 18 ヶ国海運当局間会合) は、海運自由の原則を推進する国々から構成され、海運全般に関する政策対話を行う場として活用されている。

平成 22 年 3 月には、韓国の釜山において C S G 会議が開催され、昨今の世界経済の状況と海運への影響、米国や開発途上国による海運規制、海賊対策、温暖化防止対策等、幅広い課題について議論が行われた。会議では、海運市況に回復の兆しは見られるものの、船舶の供給過剰懸念等により依然危機下にあるとの認識が示され、我が国より、保護主義の台頭を監視する法的枠組みの構築に向けた W T O 海運サービス交渉の重要性を訴えた。また、我が国の提案により、今後、海運に関する税制を中心とした各国の海運政策に係る情報交換を行っていくこととなった。

ロ) 二国間の課題

i) 米国

(a) 海事運輸保安法 (Maritime Transport Security Act of 2002)

平成 13 年 9 月の米国同時多発テロ事件以降の米国国内における海事テロ活動に対する懸念の高まりを受け、港湾等におけるセキュリティ対策を向上させることを目的として、船舶に対する入港許可前の積荷目録の提出、米国港湾に入港する船舶に米国沿岸警備隊 (U S C G) が乗船する権限の具体化等海上輸送テロ対策を内容とする海事運輸保安法が 2002 年 11 月に発効した。

本法に規定されている対策や措置を講じる上で必要とされる資金の確保に関連して、貨物や船舶への課徴金問題が再燃することのないよう動向を注視している。

(b) その他の米国におけるテロ対策について

米国においては、税関職員の相互派遣等によるコンテナのセキュリティ強化 (C S I : Container Security Initiative)、官民の協力によるサプライチェーン等の安全強化ガイドラインの実施 (C - T P A T : Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、米国税関への船積 24 時間前の積荷目録の

提出の義務付け、輸入される人用・動物用の食品の事前通告の義務付け、船員に対するビザについての面接制度の導入、コンテナのセキュリティ強化、物流の効率化を目的とした電子タグ等の活用等、海運における様々なセキュリティ対策を行っている。

2006年10月には、C-TPATとCSIの法令化、米国22港に2007年末までの核物質検出用の放射線探知技術の導入、1年以内に海外3港で米国向け全コンテナ検査の実験プログラムの実施等を主な内容とする港湾保安改善法案が成立した。

2006年12月には、米国税関・国境保護局（CBP）がセキュリティ対策として「10+2」ルールと呼ばれる輸入貨物に関する追加情報提出制度の導入を発表した。同ルールは荷主から10項目、船社から2項目の情報をCBPに提出させることにより、ハイリスク貨物の絞り込み、セキュリティ強化を図るとしている。1年の暫定規則施行期間を経て、2010年1月から完全実施されており、その動向を注視している。

また、2007年8月には、2012年7月までに原則全ての米国向けコンテナ貨物について、外国港にて積載前に検査を実施することを要求する条項を含む「9/11委員会勧告実施法」が成立した（2009年12月、国土安全保障省が2年後の実施延期を議会へ要請）。同条項は、その運用次第では、日本を含む世界から米国への物流を大きく阻害するおそれがあるため、我が国としては、あらゆる機会をとらえて、米国に円滑な物流を阻害しないことを確保するよう求めている。

（c） FMC制裁措置問題

1996年11月、米国連邦海事委員会（FMC）が、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度（※）等を問題として、我が国海運企業3社に対し課徴金を課した件については、その後の日米間の協議を経て、1999年5月になって、制裁措置を根拠づけたFMC規則はようやく形式的には撤回されたものの、未だ引き続き我が国の港湾慣行等について我が国船社に報告を求めている。さらに、2001年8月には、報告内容を強化するとともに、新たに外船9社に対しても報告を求める要求がなされている。我が国としては、当該制裁措置は日米友好通商航海条約に反する違法な措置であり撤廃するよう申し入れているとともに、今後の要求が違法な制裁措置の発効を前提とし

ているのか等米国の動向を注視している。

(※)「事前協議制度」：海運業界、港運業界、港湾労組の合意に基づき、コンテナ船の配船変更等における港湾における雇用調整システムとして、海運企業と（社）日本港運協会との間で協議が行われ、その後、日本港運協会と港湾労組との間で行われる協議

(d) 新運航補助制度（MSP:Maritime Security Program）

国家緊急時に徴用できる自国商船隊の整備を目的として、自国海運企業に対し運航費のうち一定額を補助する新運航補助制度（MSP）が1996年に創設され、今後も船社に対する補助の拡大が予定されている。我が国としては、かかる巨額の政府補助が、外航海運の自由かつ公正な競争を歪めるおそれがあることから、WTOサービス交渉や日米二国間協議等を通じて米国に撤回を申し入れている。

(e) アラスカ原油輸出禁止解除法

1995年アラスカ原油輸出禁止解除法は、アラスカ原油の国外への輸送にあたっては米国人が乗り組む米国籍船でなければならない旨規定している。これは、従来の軍及び政府貨物についての貨物留保措置に止まらず、原油という一般商業貨物に対してまで貨物留保措置を導入するものであり、極めて保護主義的性格が強いものであるため、あらゆる機会をとらえ、米国に撤回を申し入れている。

(f) 1998年外航海運改革法

1984年米国海運法の改正法として1999年5月より施行された外航海運改革法は、国際貨物定期輸送について運賃率表の届出を廃止するほか、同盟に関し構成員たる個々の海運企業の自由をより拡大する規律を内容としているが、これに加え、自国海運企業の利益を守るため外国海運企業の慣行等を一方的に規制する権限を有しているFMCが運賃設定のあり方にまで介入することを明確化している。FMCが海運マーケットの実情を無視して我が国を含む外国海運企業の運賃設定のあり方等を一方的に規制することのないよう、FMCの活動を注視している。

ii) EUの海運競争政策

欧州委員会（EC）は、海運同盟に対するEU競争法の包括適用除外を定めた理事会規則 4056/86 を 2008 年 10 月に廃止し、2008 年 7 月に公表されたEU競争法適用に関するガイドラインに基づいて、外航海運に競争法を適用している。しかし、2009 年 9 月、コンソーシアに対するEU競争法包括適用除外を規定する規則が 5 年間延長され、引き続き欧州においてもコンソーシアに対する競争法適用除外は維持されている。

国土交通省は、理事会規則 4056/86 の廃止が、運賃、サーチャージ類の料金や安定的なサービス提供にどのように影響しているか、またEU当局や、各国の競争法適用除外廃止に関する対応等を注視している。

iii) 中国

中国は、急速な経済成長を背景に貿易量が大きく増加しており、最も注目されている海運市場である。また、COSCO や China Shipping 等の大規模船社を有し、多くの船員を供給するなど、海運主要国としての地位を確立しつつある。このような状況の中、アジアの海運主要国である両国が、海事政策についての意見を共有するとともに、外航海運を取り巻く世界的な課題について相互理解を図るべく、平成 20 年より、官民合同による「日中海運政策フォーラム」を開催している。

21 年 11 月に北京で開催された第 2 回フォーラムでは、世界的金融危機下における海運政策について意見交換が行われたほか、中国におけるコンテナ運賃届出制度、ソマリア沖海賊対策等について情報交換が行われた。また、日中両国における海運シンクタンクの連携の可能性についてプレゼンテーションが行われ、研究成果の共有等、今後の交流を深めていくことが確認された。

iv) インド

急速に経済成長を遂げるインドは、我が国にとって重要なパートナーであり、我が国外航船社が新たな事業展開を視野に入れている一方、外国企業の

活動に一定の制約が存在する等の課題も存在している。また、インドはシップリサイクル（船舶の解体）の主要実施国であり、我が国もインドにおけるリサイクル施設の整備等に積極的に協力しているところである。このようなか、日印両国における外航海運に係る政策課題について意見交換を行うとともに、両国の海運当局・関係者間の連携を強化するため、両国の海運当局に加え、外航海運事業者等民間関係者の参加を得て、平成 22 年 2 月、東京において第 1 回日印海運政策フォーラムを開催した。

会議では、両国の海運政策に関し、インド側より最近の金融危機にもかかわらず海上輸送量は増加している一方、インド籍船の積取り比率の減少を懸念していることが表明され、日本側からは、公正な競争条件確保の重要性を強調するとともに、トン数標準税制の概要等について説明を行った。シップリサイクルに関しては、関係条約の早期発効の重要性と当該分野における両国の今後の協力について認識を共有した。また、外航海運における独占禁止法適用除外制度について意見交換を行い同制度の重要性を確認した。更に、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策に関し、同海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」の重要性と更なる連携強化について認識を共有するとともに、ソマリア沖海賊対策に関しては、インド海軍の護衛スケジュールの変更について円滑な情報提供を要望しつつ、同海域の安全確保に向けて、引き続き両国の海運当局の連携協力を図っていくこととなった。

なお、今後もフォーラムを毎年定期的で開催していくことが合意され、次回はインドで開催される予定となっている。

（３）我が国外航海運に関する支援措置

① 税制措置

図表Ⅱ－１－４０ ①外航海運への税制措置

事 項	対 象	率
船舶の特別償却	外航環境低負荷船	取得価格の 18%（※４）
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）	3/1000
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	1/6
	外国貿易船（※３）	1/10
	国際船舶（※２）	1/15
	外航用コンテナ	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、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 外国貿易船：１年間の稼働日数のうち、外航に従事した日数が 50%を超える船舶。

※４ 但し、トン数標準税制選択事業者（オペレーター）の海外子会社の保有する外国籍船については 16%

図表Ⅱ－１－４０ ②各国の外航海運における税制度比較

国 名	法人税実効率	減価償却	登録免許税（※３）	固定資産税	トン数標準税制導入の有無
日本	39.54%	特別償却（※１） （５年 68%償却）	100	課税	有
ノルウェー	28%	（５年 53%償却）	5~19	非課税	有

デンマーク	25%	特別償却 (5年76%償却)	1	非課税	有
ドイツ	30.18%	(5年76%償却)	10	課税 (不動産税)	有
オランダ	25.5%	特別償却 (5年 100%償却)	1～3	非課税	有
フランス	34.43%	特別償却 (5年 87.2%償却)	16~43	非課税	有
イギリス	28%	特別償却 (5年76%償却)	0.2~1	非課税	有
アメリカ	39.1% (※2)	特別償却 (5年84%償却)	0.1~0.3	州により 異なる	有
シンガポール	外航海運業 所得免除	100% (割増償却 年間取得価額の 1/3 可能)	課税	非課税	無
香港	外航海運業 所得免除	100% (環境に資 する設備は初年 度 100%償却可 能)	課税	非課税	無

(※1) 定率法、特別償却 18%を含む。

(※2) 連邦法人税率。

(※3) 日本の税額を 100 とした場合の指数

国土交通省海事局調査、(社)日本船主協会資料等をもとに作成

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「フラグging・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 22 年 4 月 1 日現在、964 事業者（対前年比 6 事業者減）によって 1,671 航路（同比 9 航路増）が経営され、これに就航している船舶は 2,281 隻（同比 52 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。しかしながら、旅客不定期航路事業については、隻数は減少しているものの、事業者数、航路数は増加している。

図表Ⅱ－１－４１ 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	18	456	637	1,332
	19	456	637	1,306
	20	436	592	1,260
	21	432	573	1,235
	22	426	568	1,207
特定旅客定期航路事業	18	9	12	12
	19	9	12	11
	20	7	9	12
	21	7	9	12
	22	6	8	10
旅客不定期航路事業	18	520	1,047	1,101
	19	520	1,047	1,090
	20	526	1,048	1,094
	21	531	1,080	1,086
	22	532	1,095	1,064
計	18	985	1,696	2,445
	19	985	1,696	2,407
	20	969	1,649	2,366
	21	970	1,662	2,333
	22	964	1,671	2,281
うちフェリー航路事業	18	162	203	388
	19	158	187	364
	20	146	169	350
	21	152	177	338
	22	149	173	317

ロ) 輸送実績

平成 20 年度の輸送実績は、輸送人員で 9,903 万人（対前年度比 1.7%減）、輸送人キロで 35 億 1,027 万人キロ（同比 8.4%減）となった。

図表Ⅱ－１－４２ 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	輸送人*。	対前年度
			伸び率		伸び率
一般旅客定期航路事業	16	92.0	▲ 5.4	3,708	▲ 4.0
	17	94.0	2.2	3,870	4.4
	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
特定旅客定期航路事業	16	0.2	▲12.0	1	▲18.8
	17	0.2	▲9.1	1	▲53.8
	18	0.1	▲14.1	1	▲11.9
	19	0.1	▲ 19.3	0	▲ 23.3
	20	0.1	▲ 6.8	0	▲ 8.5
旅客不定期航路事業	16	8.7	▲ 10.3	160	1.3
	17	9.0	3.4	154	▲3.8
	18	9.5	5.5	151	▲1.9
	19	9.2	▲ 2.7	178	18.0
	20	9.5	3.3	147	▲ 17.4
計	16	100.9	▲ 6.0	3,869	▲ 3.9
	17	103.2	2.3	4,025	4.0
	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	▲ 8.4

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 4,797 千台（対前年度比 5.4%減）、乗用車・その他の輸送が 9,897 千台（同比 1.0%減）であり、台キロではトラックが 945 百万台キロ（同比 10.4%減）、乗用車・その他で 637 百万台キロ（同比 11.8%減）となった。

図表Ⅱ－１－４３ 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
16 台数	5,225	▲ 3.1	10,417	▲ 5.4	15,642	▲ 4.6
16 台キロ	1,086	2.5	771	▲ 2.8	1,857	0.3
17 台数	5,367	2.7	11,190	7.4	16,557	5.8
17 台キロ	1,119	3.0	809	4.9	1,928	3.8
18 台数	5,245	▲ 2.3	10,251	▲ 8.4	15,496	▲ 6.4
18 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
19 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
20 台キロ	945	▲ 10.4	637	▲ 11.8	1,582	▲ 11.0

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 21 航路増加しているが、営業収入は約 16 億円減少している。

営業損益及び経常損益については、前年度より赤字幅が増加しており、また、経常収支率についても 93.2%となり、依然として厳しい経営状況となっている。

図表Ⅱ－１－４４ 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	16	604	268,923	▲ 7,423	▲ 11,596	95.9
	17	517	262,769	▲ 1,408	▲ 16,320	94.3
	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
特定旅客定期航路事業	16	10	225	▲ 10	▲ 11	95.1
	17	4	102	9	6	106.2
	18	4	117	17	15	114.2
	19	4	113	18	16	116.6
	20	5	130	27	24	123.0
旅客不定期航路事業	16	726	20,785	▲ 381	▲ 494	97.7
	17	636	22,473	▲ 763	▲ 1,203	95.0
	18	687	24,754	▲ 15	22	100.1
	19	642	24,012	47	151	100.6
	20	665	23,054	▲ 349	▲ 351	98.5
計	16	1,340	289,933	▲ 7,814	▲ 12,101	95.7
	17	1,157	285,344	▲ 2,162	▲ 17,517	97.7
	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

（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 22 年 4 月 1 日現在、9 事業者で 11 航路が経営されており、就航船舶は 39 隻となっている。

ロ）輸送実績

平成 21 年度の長距離フェリーの輸送実績を見ると、航路数、航路距離、就航隻数の増減はなかった。

航送台数、航送台キロ、旅客については、前年度ほどの大幅な減少とはならなかったものの、依然として厳しい状況となっている。

図表Ⅱ－１－４５ 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20年度			平成21年度		
航路数 航路距離 就航隻数		11 航路 8,420 km 39 隻 (平成21年4月1日現在)			11 航路 8,420 km 39 隻 (平成22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	1,183	61.5%	-16.0%	1,090	60.7%	-7.9%
	乗用車・その他	740	38.5%	-16.2%	706	39.3%	-4.6%
	計	1,923	100.0%	-16.1%	1,796	100.0%	-6.6%
	8トントラック換算計	1,498		-15.7%	1,388		-7.3%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	744	62.8%	-13.7%	700	62.1%	-5.9%
	乗用車・その他	440	37.2%	-12.2%	428	37.9%	-2.7%
	計	1,184	100.0%	-13.1%	1,128	100.0%	-4.7%
	8トントラック換算計	933		-12.9%	883		-5.4%
旅 客	輸送人員	2,575 千人		-20.8%	2,328 千人		-9.6%
	輸送人キロ	1,364 百万人キロ		-15.8%	1,253 百万人キロ		-8.1%

(注) 1. 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。

2. 速報値である。

ハ) 経営状況

平成 21 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、営業費用ともに減少したが、営業費用の減少幅よりも営業収支の減少幅が大きかったことから、営業損益は約 24 億 3 千万円の赤字となった。

また、経常損益は約 36 億 5 千万円の赤字となった。

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厳しい状況である。

なお、21 年度末における財務状況は、図表Ⅱ－１－４７のとおりである。

図表Ⅱ－１－４６ 長距離フェリー事業者収支状況（９社）

(単位:百万円、%)

区分	平成20年度	平成21年度	対前年度比
営業収入	136,217	123,426	90.6%
営業費用	134,192	125,853	93.8%
営業損益	2,025	▲ 2,427	—
経常損益	309	▲ 3,646	—
当期損益	965	▲ 5,635	—

(注) 1. 決算期が12月のもの2社を含む。

2. 速報値である。

図表Ⅱ－１－４７ 長距離フェリー事業者財務状況（９社）

（単位：百万円、％）

区分		金額	構成比
資産	流動資産	28,698	19.4%
	固定資産	118,851	80.6%
	資産合計	147,549	100.0%
負債	流動負債	54,444	36.9%
	固定負債	63,639	43.1%
	負債合計	120,112	81.4%
純資産		27,437	18.6%
負債・純資産合計		147,549	100.0%

（注）１．決算期が１２月のもの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等

一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は平成 22 年 4 月 1 日現在 252 事業者によって 309 航路が経営されており、就航船舶は 579 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－１－４８ 事業者経営形態

区分	民営	第３セクター	公営	合計
事業者数	168	31	53	252

図表Ⅱ－１－４９ 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
20	321	603	229, 191	380
21	311	601	220, 476	369
22	309	579	204, 674	353

ロ) 輸送実績

平成 20 年度の旅客輸送実績は、輸送人員で 4,722 万人（対前年度比 3.3 % 減）、輸送人キロで 11 億 7,008 万人キロ（同 4.9%減）となっている。

図表Ⅱ－１－５０ 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
H18	48,708	0.3	1,227,849	▲ 2.6
H19	48,815	0.2	1,230,680	0.2
H20	47,220	▲ 3.3	1,170,082	▲ 4.9

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 20 年度の経常収支率は、84.5%となった。

図表Ⅱ－１－５１ 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
H18	88,107	▲ 14,214	▲ 14,294	86.4
H19	86,155	▲ 14,587	▲ 14,664	85.8
H20	86,870	▲ 16,201	▲ 16,311	84.5

二) 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－１－５２ 届出事業者数の推移

区 分	16年4月	17年4月	18年4月	19年4月	20年4月	21年4月	22年4月
届出事業者	2,299	2,464	2,695	2,681	2,913	3,033	3,178

(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

イ) 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。

図表Ⅱ－１－５３ 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
17	101	111	3,881
	(97)	(107)	(3,838)
	(4)	(4)	(43)
18	97	107	4,692
	(97)	(107)	(4,692)
	(0)	(0)	(0)
19	102	112	5,570
	(101)	(111)	(5,569)
	(1)	(1)	(1)
20	109	119	7,081
	(108)	(118)	(7,080)
	(1)	(1)	(1)
21	162	106	7,301
	(96)	(106)	(5,496)
	(66)	(74)	(1,805)

- (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18～21年度は補正予算額を含む

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構造改革補助を創設した。

その結果、21 年度は、補正予算を含め 73 億円を計上し、従来の欠損補助に加え、関係者による航路改善協議会の設置、航路改善計画の策定に係る経費等、離島航路の運営体制の抜本的な改革を行う離島航路補助事業者に対する支援を目的とした補助を行った。なお、22 年度当初予算は 21 年度とほぼ同額の 48 億円を計上したところである。

ロ) 活力ある離島航路の実現

離島航路においては、離島航路事業者が補助制度等を活用し航路の維持・整備に努めるとともに、航路の利便性の向上を図りつつ、より一層の経営改善に努めることが重要であるが、離島航路の維持については、運営主体である離島航路事業者に加え、関係地方公共団体等関係者が一体となって各地域の離島振興策に沿った観光客の誘致等の需要拡大策を講じることにより、活力ある離島航路の実現が期待されている。

このため、平成 20 年度より、市町村等地域が主体となって、離島航路の需要喚起や航路等の合理化、利便施設の整備、バリアフリー化等を支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設し、21 年度は当初予算で 44 億円、第 1 次補正予算で 25 億円、22 年度は 40 億円（いずれも旅客船はその内数）を計上して離島航路の活性化を図っているところである。

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、バリアフリー新法に基づき、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が18年12月20日に施行された。

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。

ロ) 旅客船に関するバリアフリー基準の基本的考え方

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づけられている。

ハ) 旅客船のバリアフリー化推進のための基本的な方針

旅客船においては、平成22年までに、総隻数約1000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るところであるが、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、21年3月末現在、906隻中149隻（16.4%）にとどまっている。

図表Ⅱ－１－５４

国内旅客船のバリアフリー化

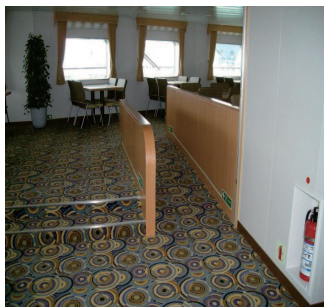
バリアフリーシャワー・トイレ

車椅子利用者や高齢者の方等が利用しやすいよう手すりを設けます。



レストラン

階段横にスロープを設置することにより車椅子利用者の移動の負担を軽減しています。



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、車椅子利用者の乗下船時の移動の負担を軽減しています。



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。

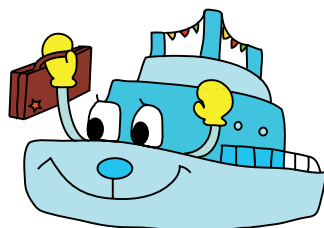
この状況を踏まえ、国内旅客航路の活性化を図るため、「船旅の魅力向上」を重要課題と位置付けると共に、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者等が連携し、一致協力して船の認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズにあった船旅商品の開発・販売促進等の取り組みを展開している。

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。

旅行業者に実際の船の旅を体験してもらう場として、21 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。

22 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、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。

★船旅王子★



3. 内航海運

(1) 内航海運の現状

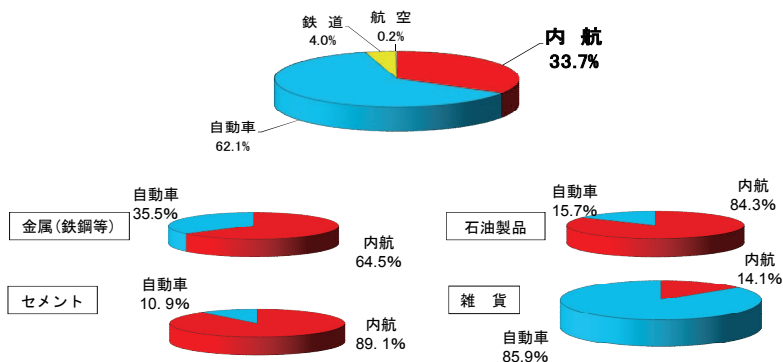
① 内航海運とは

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 33.7%（平成 20 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－１－５７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－１－５５ 輸送機関別シェア（平成 20 年度：トンキロベース）



○ 国土交通省資料より作成

図表Ⅱ－１－５６ 輸送機関別貨物輸送量の推移

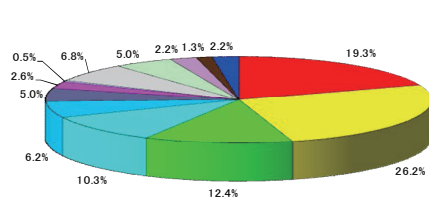
年度	輸 送 量 (万ト)					輸 送 活 動 量 (百万ト・%)					平均輸送距離(Km)			
	内 航	自動車	鉄 道	航 空	計	内 航	自動車	鉄 道	航 空	計	内 航	自動車	鉄 道	航 空
S45	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
50	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (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 (8.49)	611,357 (90.22)	8,662 (1.28)	87 (0.01)	677,626 (100)	244,546 (44.72)	274,244 (50.16)	27,196 (4.97)	799 (0.15)	546,785 (100)	425	45	314	918
7	54,854 (8.26)	601,657 (90.57)	7,693 (1.16)	96 (0.01)	664,301 (100)	238,330 (42.63)	294,648 (52.71)	25,101 (4.49)	924 (0.17)	559,002 (100)	434	49	326	963
14	49,725 (8.44)	533,949 (90.59)	5,659 (0.96)	100 (0.02)	589,433 (100)	235,582 (41.28)	312,028 (54.67)	22,131 (3.88)	991 (0.17)	570,732 (100)	474	58	391	991
15	44,554 (7.77)	523,407 (91.28)	5,360 (0.93)	103 (0.02)	573,426 (100)	218,190 (38.69)	321,862 (57.08)	22,794 (4.04)	1,027 (0.18)	563,874 (100)	490	61	425	997
16	44,025 (7.90)	507,588 (91.14)	5,222 (0.94)	107 (0.02)	556,941 (100)	218,833 (38.39)	327,632 (57.48)	22,476 (3.94)	1,058 (0.19)	569,999 (100)	497	65	430	989
17	42,615 (7.83)	496,587 (91.19)	5,247 (0.96)	108 (0.02)	544,558 (100)	211,576 (37.09)	334,979 (58.72)	22,813 (4.00)	1,075 (0.19)	570,443 (100)	496	67	435	995
18	41,664 (7.67)	496,133 (91.35)	5,187 (0.96)	110 (0.02)	543,094 (100)	207,849 (35.92)	346,534 (59.88)	23,192 (4.01)	1,094 (0.19)	578,669 (100)	499	70	447	995
19	40,969 (7.59)	493,254 (91.44)	5,085 (0.94)	115 (0.02)	539,423 (100)	202,962 (34.86)	354,800 (60.94)	23,334 (4.01)	1,145 (0.20)	582,241 (100)	495	72	459	996
20	37,871 (7.36)	471,832 (91.72)	4,623 (0.90)	107 (0.02)	514,432 (100)	187,859 (33.69)	346,420 (62.13)	22,256 (3.99)	1,078 (0.19)	557,613 (100)	496	73	481	1004

○ 国土交通省資料より作成。

(注) ①①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。

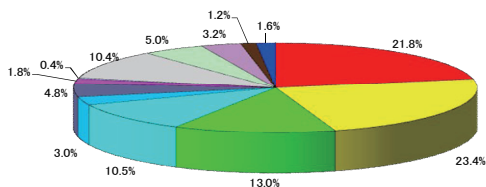
図表Ⅱ－１－５７ 輸送品目別シェア

トンベース：平成20年度



- 非金属鉱物
- 石油製品
- 金属
- セメント
- 砂利・砂・石材
- 化学薬品・肥料・その他
- 石灰
- その他産業原材料
- 製造工業品
- 特種品
- 機械
- 農林水産品
- その他製品等

トンキロベース：平成20年度



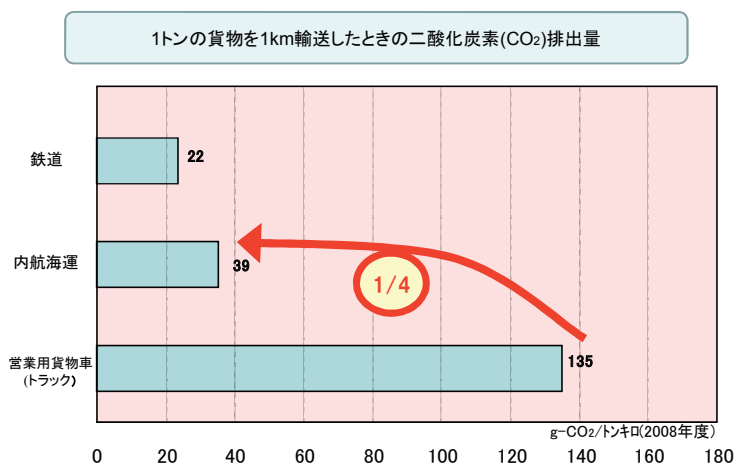
- 非金属鉱物
- 石油製品
- 金属
- セメント
- 砂利・砂・石材
- 化学薬品・肥料・その他
- 石灰
- その他産業原材料
- 製造工業品
- 特種品
- 機械
- 農林水産品
- その他製品等

○ 「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（CO₂）排出量は、営業用貨物車（トラック）と比較して約4分の1であるとともに、図表Ⅱ－1－59及び図表Ⅱ－1－60を見てもわかるとおり、20年度の従業員（内航船員）1人あたりの輸送トンキロは平成8年度と比較すると約2割増、また、21年度の1隻あたりの平均総トン数は平成5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。

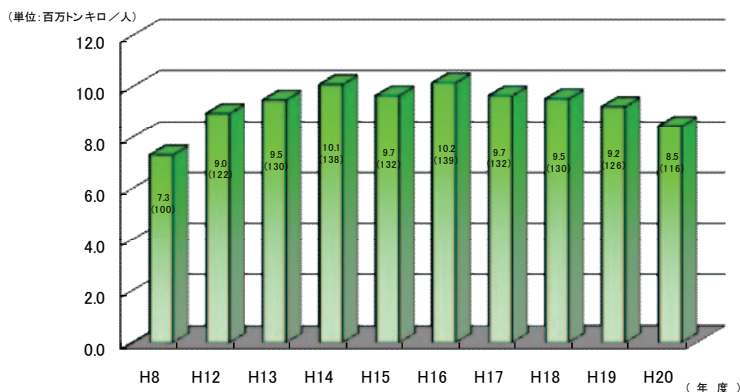
その一方、先述したとおり、内航海運によって輸送される貨物の多くは産業基礎物資がほとんどであり、市況変動による生産調整等で輸送需要が変動するのに対し、供給面での機動性を欠くため、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

図表Ⅱ－1－58 輸送機関別のCO₂排出原単位（平成20年度）



国土交通省資料より作成

図表Ⅱ－１－５９ 輸送効率性の推移



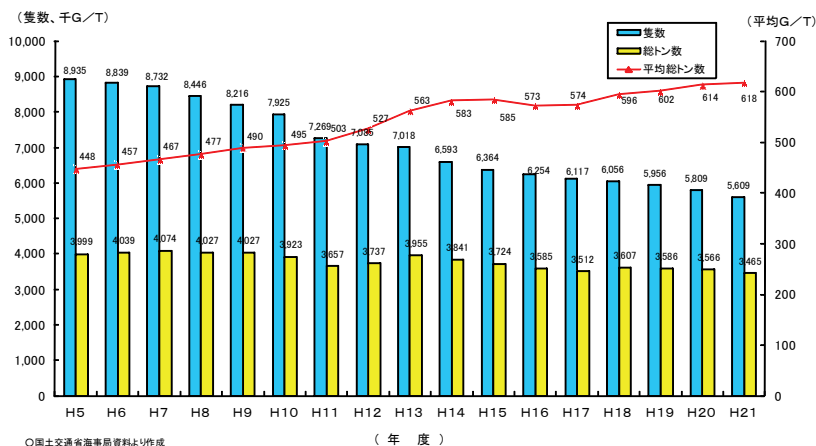
○ 国土交通省海事局資料より作成

(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－１－６０ 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

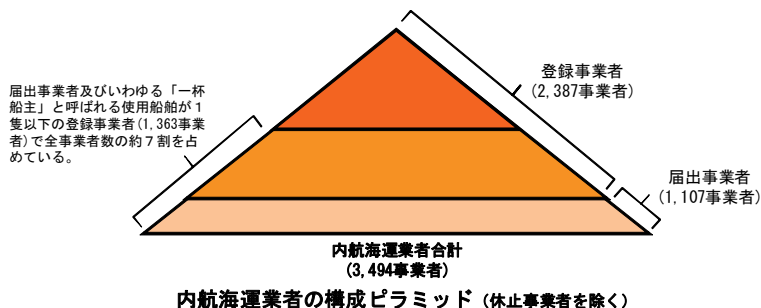
② 内航海運業者の現状

平成 22 年 4 月 1 日現在、登録事業者は 2,589 者、届出事業者は 1,351 者となっており、その 99.5%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－１－６１ 内航海運の事業構造

概要		
1. 内航海運業者数	3,940事業者（うち、休止事業者446者）	99.5%が中小企業
2. 登録事業者数	2,589事業者（うち、休止事業者202者）	
3. 届出事業者数	1,351事業者（うち、休止事業者244者）	
（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。		



○ 海事局資料より作成
（注）平成22年4月1日現在。

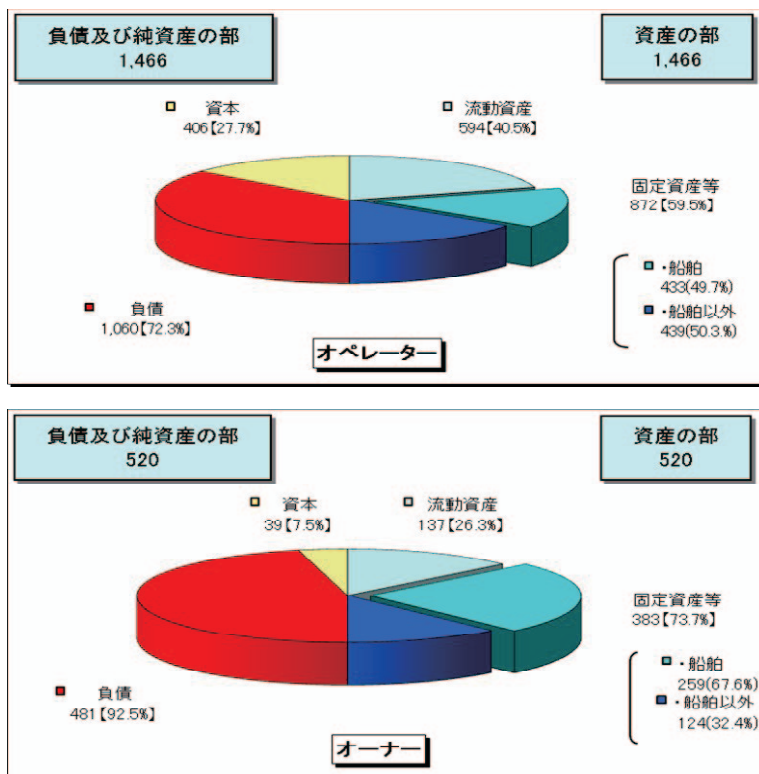
③ 財務状況

平成 19 年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 59.5%、オーナーが 73.7%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 27.7%、オーナーが 7.5%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－１－６２ 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 20 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 7.4%減少している。主要品目別（トンベース）では、石油製品は前年度比 6.6%、鉄鋼は前年度比 10.9%、石灰石は前年度比 8.2%、セメントは前年度比 4.8%、

石炭は前年度比 11.8%、砂利・砂・石材は前年度比 11.2%減少している。

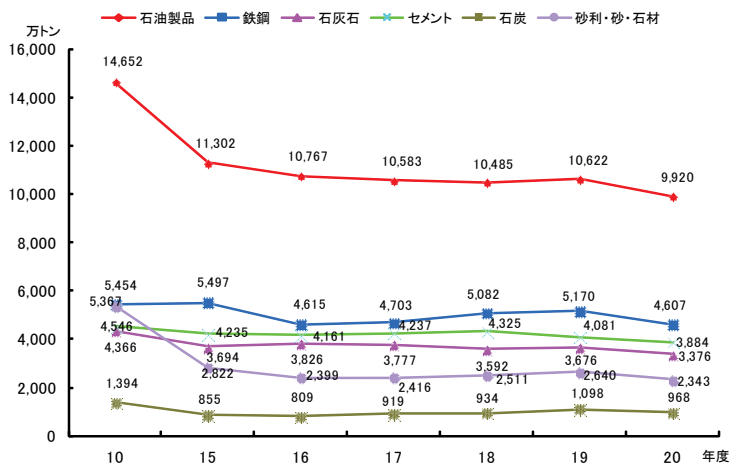
図表Ⅱ－１－６３ 内航貨物輸送量の推移

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
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
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

○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。

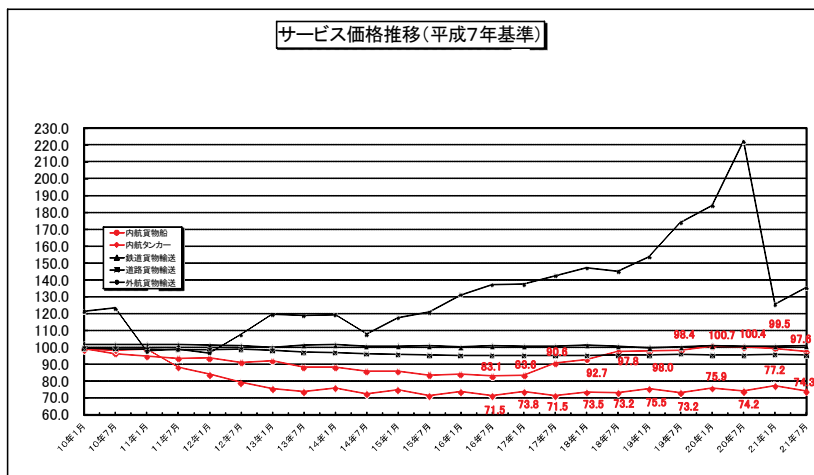
図表Ⅱ－１－６４ 主要品目別輸送量の推移



○ 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－１－６５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－１－６５ サービス価格推移（平成7年基準）



1隻あたりの平均総トン数と12年3月末のそれとを比較すると、12.8%から36.3%の増加となっている。

図表Ⅱ－１－６６ 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	平成12年3月31日		平成22年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	2,115 (29)	69,778 (2)	1,821 (32)	50,704 (1)
100総トン以上 200総トン未満	1,782 (25)	313,763 (9)	1,093 (19)	190,976 (6)
200総トン以上 300総トン未満	320 (4)	83,847 (2)	264 (5)	67,846 (2)
300総トン以上 400総トン未満	314 (4)	110,762 (3)	202 (4)	70,856 (2)
400総トン以上 500総トン未満	1,413 (19)	684,688 (19)	1,127 (20)	549,499 (16)
500総トン以上 700総トン未満	469 (6)	313,575 (9)	249 (4)	162,892 (5)
700総トン以上 1000総トン未満	275 (4)	236,814 (6)	337 (6)	277,385 (8)
1000総トン以上 2000総トン未満	222 (3)	325,960 (9)	154 (3)	228,938 (7)
2000総トン以上 3000総トン未満	129 (2)	352,688 (10)	85 (2)	231,140 (7)
3000総トン以上 4500総トン未満	126 (2)	463,578 (13)	146 (3)	539,359 (16)
4500総トン以上 6500総トン未満	67 (0.9)	352,930 (10)	54 (1)	279,966 (8)
6500総トン以上	37 (0.5)	348,680 (10)	77 (1)	815,779 (24)
合 計	7,269 (100)	3,657,063 (100)	5,609 (100)	3,465,341 (100)
平均総トン数	503		618	

○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－１－６７ 内航船の船種別船腹量

船 種	平成12年3月31日		平成22年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	4,279	1,494,160 (349)	3,596	1,711,142 (476)
土・砂利・石材専用船	928	455,797 (491)	481	277,814 (578)
セメント専用船	187	434,891 (2326)	150	393,443 (2623)
自動車専用船	59	218,678 (3706)	23	104,809 (4557)
油送船	1,369	816,987 (597)	1,028	778,642 (757)
特殊タンク船	447	236,553 (529)	331	199,491 (603)
合 計	7,269	3,657,066 (503)	5,609	3,465,341 (618)

○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

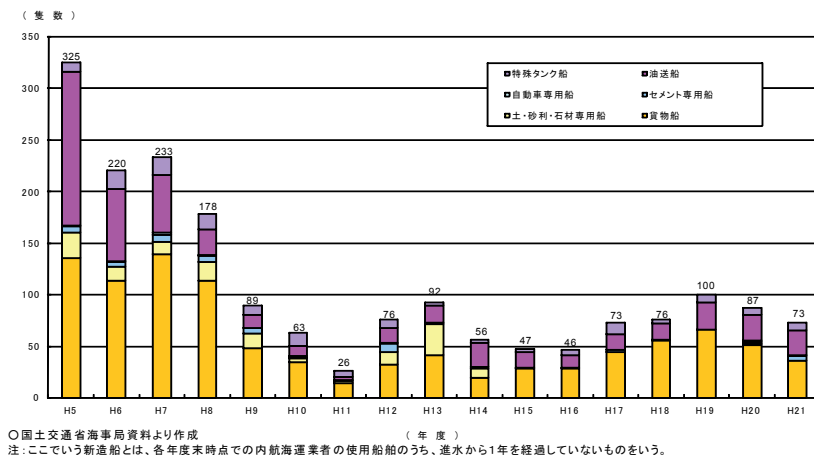
石油製品用許認可船は含まない。

2. ()は平均総トン数である。

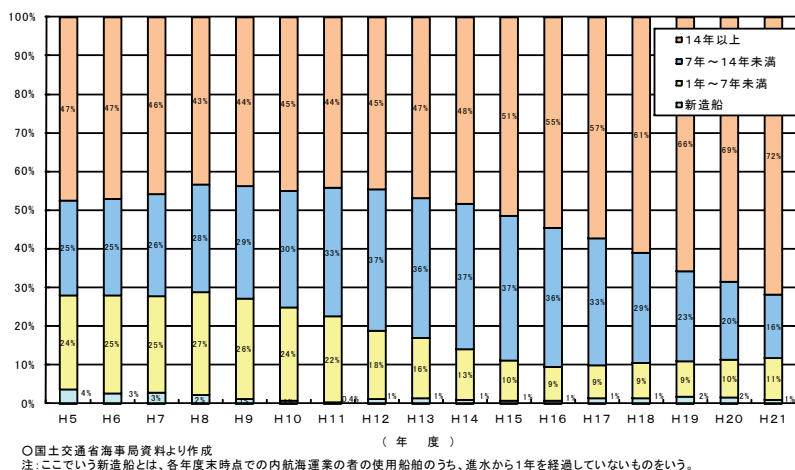
内航船舶の新造船隻数は、5年度には325隻を記録したが、21年度はピーク時の約22%に当たる73隻であった。これは、輸送需要の低迷に加え建造船価の高止まり等により代替建造が進んでいないことが背景にある。こうした中で船齢14歳以上の船舶が内航船舶に占める割合（老朽船比率）は、11

年度の 44%以降上昇傾向にあり、21 年度末には全体の 72%を占めるまでに至っている。

図表Ⅱ－１－６８ 船種別新造船隻数の推移



図表Ⅱ－１－６９ 船齢構成の推移



(2) 内航海運における主な取り組み

① 内航船舶の代替建造促進

内航海運は、輸送効率が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約3分の1、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輸送機関である。

経済のグローバル化・情報化が進展し、企業間の国際競争がますます激化する中、内航海運においても、産業競争力の強化に向けた更なる効率化への要請や、深刻化する地球環境問題への対応等の課題に的確に対応していくことが求められており、効率的で信頼性の高い良質な輸送サービスを安定的に提供していくことが不可欠となっている。

しかしながら、近年の燃料油価格の高止まりにより経営環境が悪化していることに加え、景気の低迷等により、貨物の輸送量が大きく低下している。これにより、内航海運については船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念されていた。

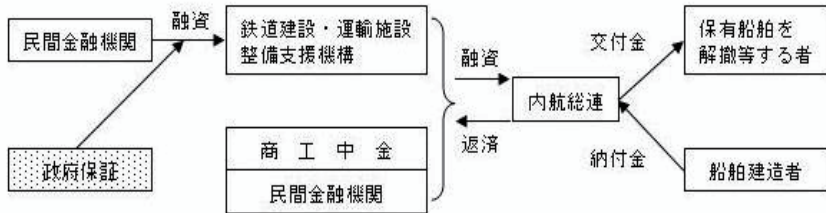
このような事態に対処するために、平成21年度第1次補正予算において、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度を活用した環境性能向上等に資する船舶への代替建造・改造等への支援として250億円が計上された。また、船齢16年超船の解撤等を図り、代替建造の促進を支援するため、「内航海運老齢船処理事業」に要する資金調達について100億円の政府保証が計上された。

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とともに、内航海運の構造改革の推進の観点から、船腹需給の適正化と競争の市場環境の整備を図るための事業である。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－１－７０ 内航海運暫定措置事業の概要



実施状況は、交付金が 1,714 隻、201 万対象トン、1,281 億円、納付金が 930 隻、221 万対象トン、744 億円となっている（22 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

独立行政法人鉄道建設・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。

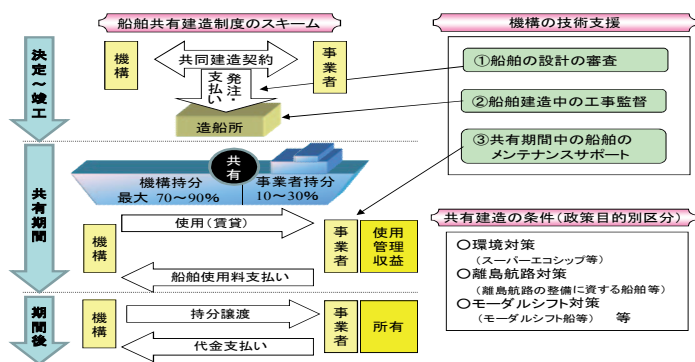
中小事業者が大多数を占める海上運送事業者にとっては、①鉄道・運輸機構が共有船の持分を直接所有するため原則として担保が不要であること、②船種に応じて 7～15 年の長期の資金的支援が可能であること、③鉄道・運輸

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イドで造られるため、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－１－７ 船舶共有建造制度の概要



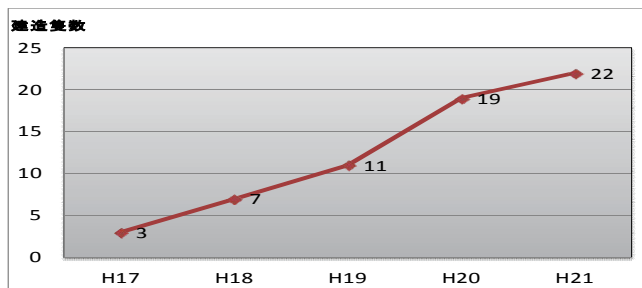
② 船舶共有建造制度を取り巻く現状

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。

21年度における内航貨物船の新造建造量の約7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。

図表Ⅱ－１－７２ スーパーエコシップの建造数の推移（累計）



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、極めて厳しい財務状況に陥ったことから、平成16年末、国土交通省と鉄道・運輸機構は連名で「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」（以下「見直し方針」という。）を策定した。見直し方針では、平成17年度から5年間で重点集中改革期間と位置づけ、国土交通省の予算要求等の国の施策と、鉄道・運輸機構の業務改善等の自助努力を集中的に実施し、その効果については、「船舶勘定見直しフォローアップに関する懇談会」を開催し、定量的な指標を用いて進捗状況を評価・公表してきた。具体的には、

- ・ 共有建造業務の対象を政策的な意義の高いものに重点化、全体的な事業金利水準の見直し、政策的に重要な船舶に関する金利軽減の実施、金利見直し型と固定型との選択制導入など、共有建造制度の抜本的見直し
- ・ 新規未収債権発生防止のための民間ノウハウを活用した審査厳格化、未収発生時の用船料直接受領の一般化等、既存債権の回収率を引き上げるための鉄道・運輸機構が買い取った船舶の貸渡しの実施など、未収発生防止、債権管理及び回収の強化策
- ・ 職員数削減、役員報酬削減等の人件費削減、経費節減による一般管理費

削減

- ・国土交通省による重点集中改革期間中の各年度における一般会計出資金要求など、財政・金融上の措置

に取り組み、これらにより、重点集中改革期間中に債務超過の大半を解消し、その後速やかに債務超過から脱却することとしてきた。

国土交通省及び鉄道・運輸機構においては、上記に掲げられた施策のすべてについて着実かつ精力的に実施し、平成 16 年度決算において約 458 億円となっていた債務超過額は、平成 20 年度決算においては約 61 億円、未収金も 481 億円から 263 億円にまで縮減した。

さらに、平成21年度においても使用料回収の強化及び経費の削減等に努めたことに加え、21年度第1次補正予算において、船舶共有制度を活用して船舶の建造、既存船の環境性能向上に資する改造等を支援することにより、内航海運の活性化を促進するため、250億円の一般会計出資金を受け入れた結果、債務超過状態は解消された。

鉄道・運輸機構としては、未収金について引き続ききめ細かな債権管理による回収の強化を図ることに加え、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を金利誘導によって支援することにより一定量の共有建造を着実に推進していくこと等によって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、取り組んでいるところである。

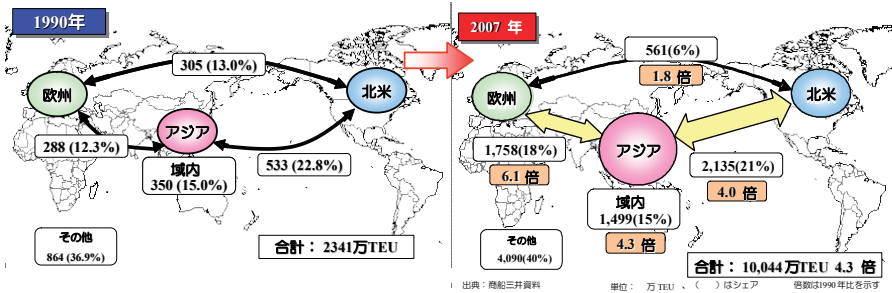
4. 港運

（１）現状と分析

① 我が国港湾をめぐる現状

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、2007 年では約 4,500 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 1,600 万 TEU、欧州－アジア間は約 1,500 万 TEU 増加し、また、アジア域内は約 1,200 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。

図表Ⅱ－１－７３ アジア・欧州・北米間
の海上コンテナ輸送に係る荷動き量の変化

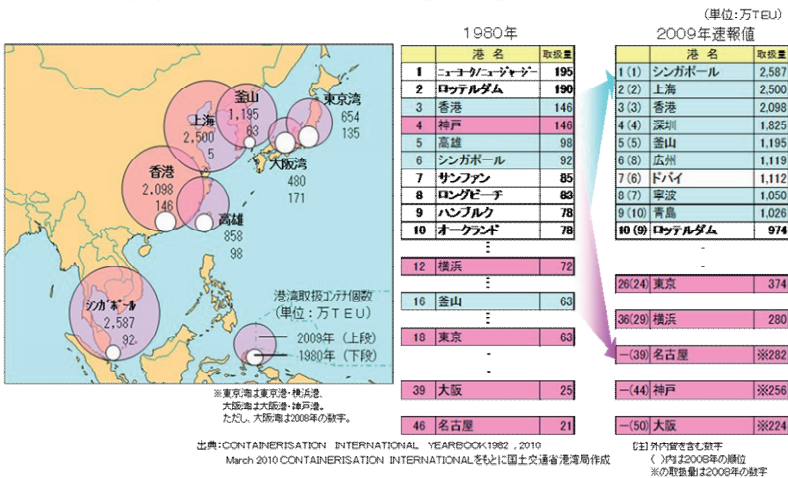


このような増大するアジアの貨物を中心として、我が国港湾の取扱貨物量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下してきている。1980年において神戸港は取扱量で世界第4位であったが、2008年において44位と急激にその地位は低下しており、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ24位となっている。これに対し、上位をシンガポール港、上海港、香港といったアジアの主要港が占めている。

図表Ⅱ－１－７４ 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】

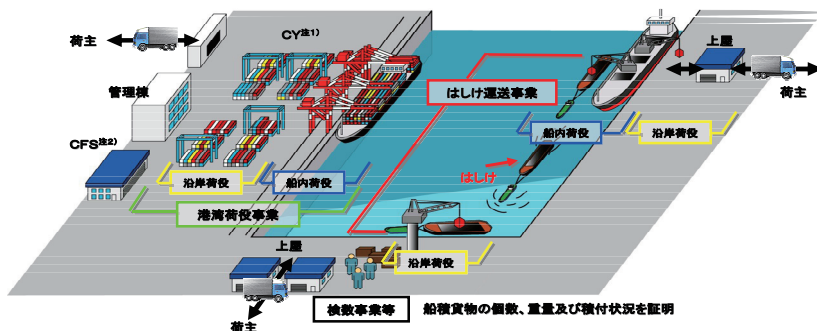
【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



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－１－７５ 港湾荷役の作業形態



注1) CY：コンテナヤード、注2) CFS：コンテナプレートステーション

平成21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。

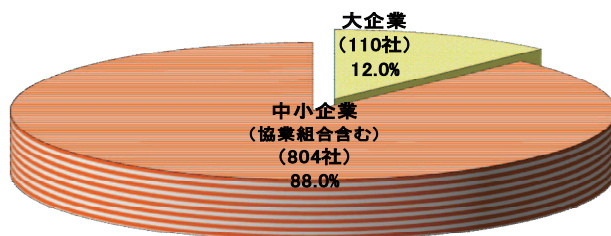
図表Ⅱ－１－７６ 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	609	1,229	914
港湾荷役事業	961		
はしけ運送事業	154		
いかだ運送事業	44		
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21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－１－７７ 港湾運送事業者の中小企業比率

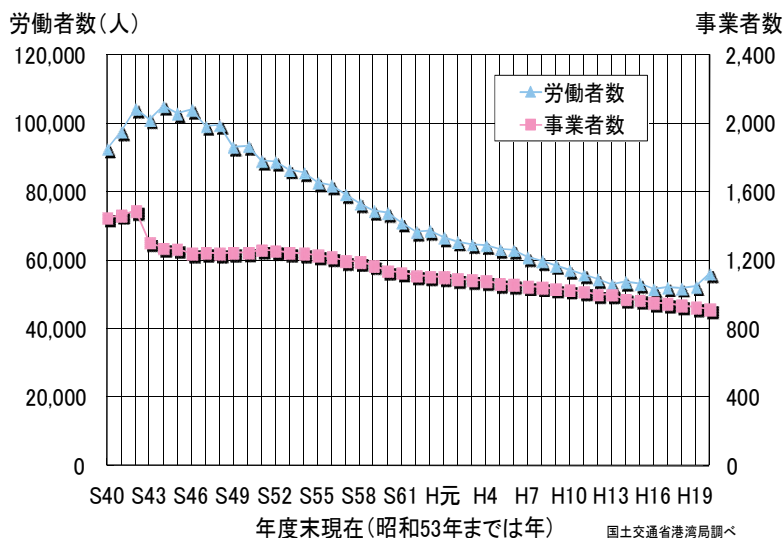


○国土交通省港湾局調べ(平成21年3月末日)

(注)大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

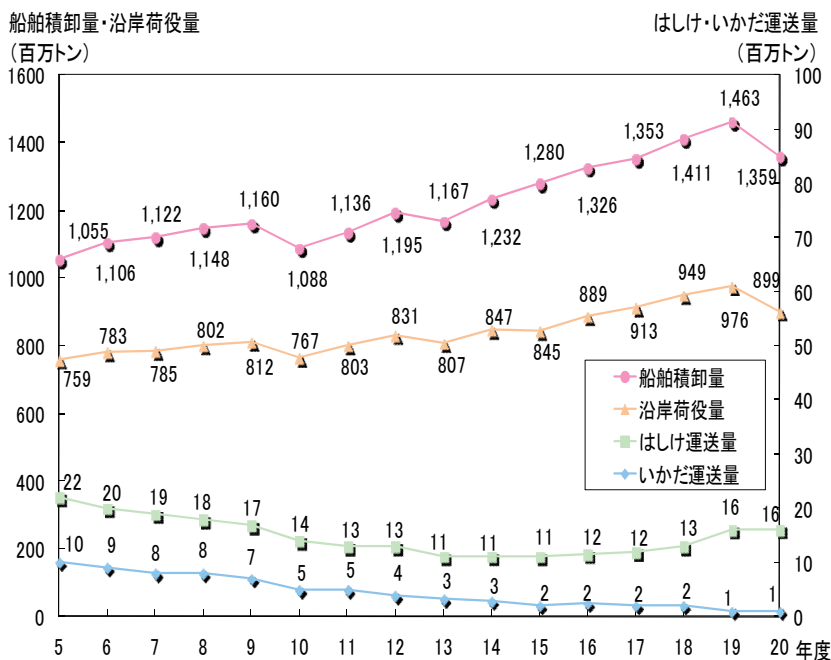
また、港湾運送事業の事業者数は減少傾向が続いているが、港湾運送事業の労働者数については、平成20年度末において約6万人と、2年連続増加している。

図表Ⅱ－１－７８ 事業者数・港湾労働者数の推移



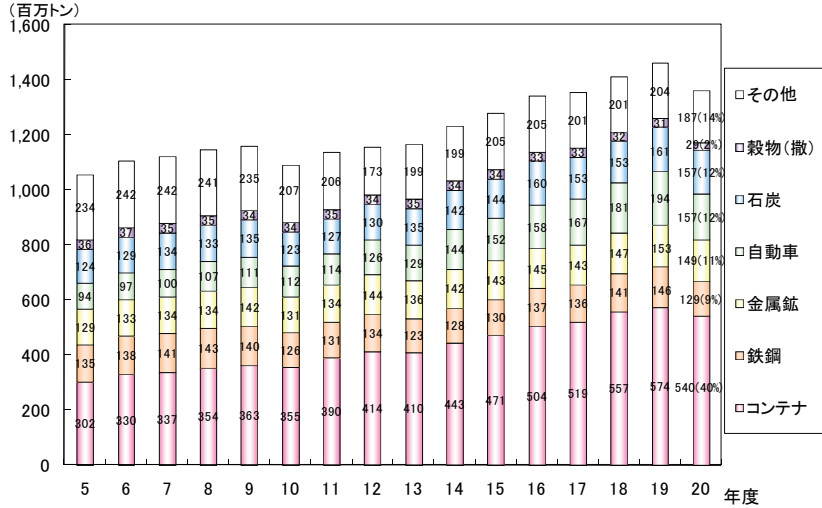
一方、港湾運送量（船舶積卸量）は、平成 20 年度、全国で約 13 億 5900 万トンと、10 年ぶりに減少に転じた。荷役形態別の動向を見ても、全体的に減少しており、これは、景気低迷による影響が原因と考えられる。

図表Ⅱ－１－７９ 港湾運送量の推移

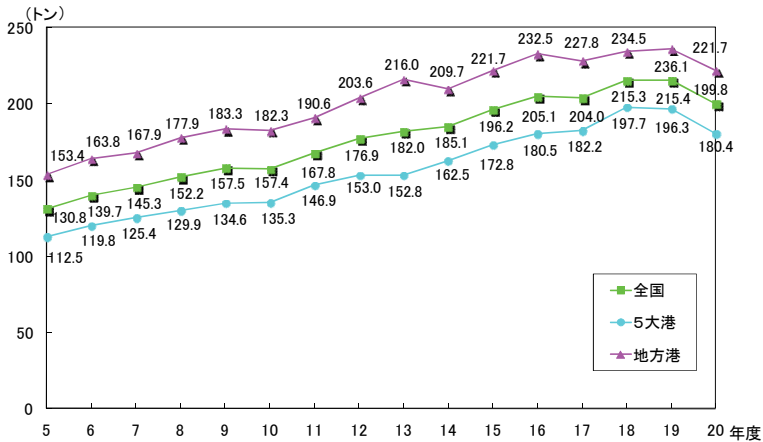


船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が平成 20 年度において 540 百万トン（対前年度比約 6 %減）であり、港湾運送量の約 40%を占め、我が国の港湾運送において重要な位置付けとなっている。また、コンテナ化の進展等によって港湾運送事業は効率化が図られており、労働者 1 人 1 日当たりの生産性は年々向上している傾向にある。

図表Ⅱ－１－８０ 品目別船舶積卸量の推移



図表Ⅱ－１－８１ 労働者１人１日当たり荷役量の推移



(注) １. 港湾荷役労働者１人１日当たり荷役量＝

$$\frac{【(船舶積卸量) - (沿岸荷役量の500トン未満の船舶に係る荷役量) + (沿岸荷役量)】}{(港湾荷役労働者雇用総延人数)}$$

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。

港湾運送事業者の平成 20 年度の収益は約 42 億円、収支率は 104.8%と、ここ数年で初めて前年期を下回った。これは、景気低迷による貨物量の減少によるものと考えられる。

図表Ⅱ－１－８２ 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

区 分		全 港		
		平成 19 年度	平成 20 年度	前年度比
港 運	収 益	4,565	4,245	93.0
	費 用	4,265	4,051	95.0
	損 益	300	195	65.0
	収支率%	107.0	104.8	—
兼 業	兼業収益	22,754	22,335	98.2
	兼業費用	21,958	21,631	98.5
営業損益		1,096	899	82.0
経常損益		1,139	927	81.4

○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－１－８３ 改正法の施行状況(平成22年4月1日現在)

(単位：件)

○国土交通省港湾局調べ

		新規許可	業務範囲変更	運賃料届出
関東	京浜港		33	119
	千葉港	6	37	42
中部	清水港	1	2	5
	名古屋港		16	91
	四日市港		3	10
近畿	大阪港	6	19	103
神戸	神戸港	1	9	32
九州	関門港	7	25	111
	博多港	1	4	27
地方港		7	43	231
合 計		29	191	771

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・民間開放推進三か年計画（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。

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する。

（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する。

（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を行う。

② スーパー中樞港湾プロジェクトの推進

スーパー中樞港湾は、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を図るため、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT 化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開することにより、港湾コストの約 3 割低減、リードタイムの 1 日程度への短縮を目標とするものである。

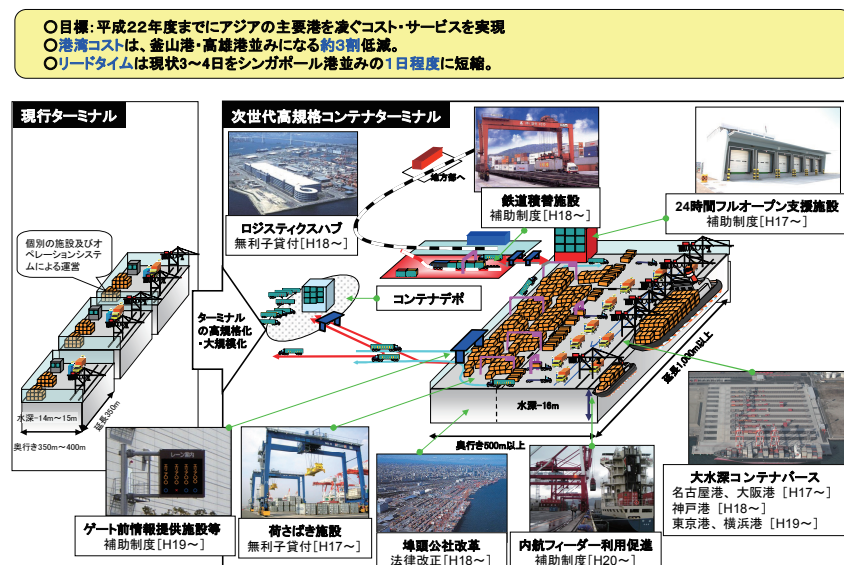
その推進に向けて、指定特定重要港湾（スーパー中樞港湾）を国土交通大臣が指定（京浜、名古屋及び四日市、大阪及び神戸）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始している。平成 18 年 10 月には、「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正

する法律」が施行され、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う外貿埠頭公社の株式会社化を可能とし、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図っている。また、平成 19 年度にはコンテナターミナルのゲート前の渋滞を緩和するためのゲート前状況監視施設等、平成 20 年度はさらに、国内ネットワーク等の強化を図るための内航フィーダー輸送強化支援施設等を港湾機能高度化施設整備費補助の対象施設に追加したところである。

港湾運送事業者は、ターミナル運営会社の主たる出資者として、大規模ターミナルの諸施設の整備、管理・運営に携わるとともに、実際の港湾運送に当たっても各事業者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ことが求められており、スーパー中枢港湾プロジェクトに関して、ハード・ソフト両面において重要な役割を果たすことが期待されている。

今後も、官民が一体となってスーパー中枢港湾プロジェクトを更に推進していくこととしている。

図表Ⅱ－１－８４ スーパー中枢港湾プロジェクトの推進



第2章 船舶産業分野

1. 船舶産業市場の動向

(1) 国際造船市場の動向

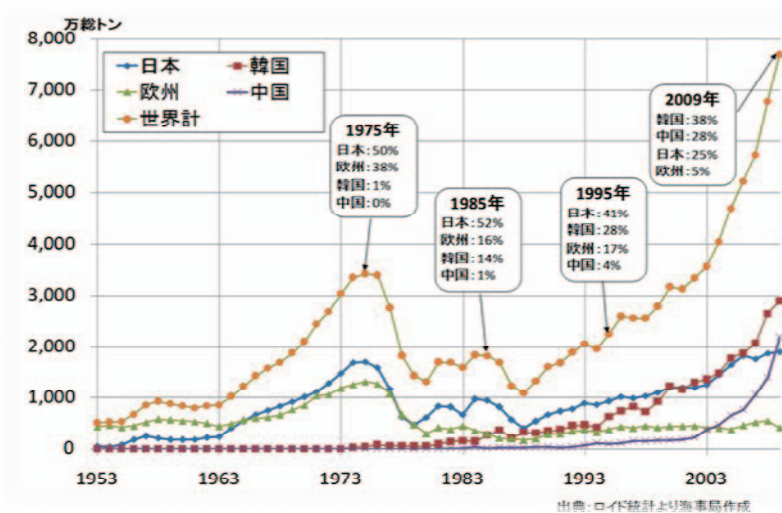
世界の造船市場は、2003年以降、中国経済の急成長に伴う海上輸送量の増加等を背景としてタンカーやバルクキャリアを中心に新造船需要が急増し、2009年の新造船建造量は7,691万総トン(対前年比13.6%増)と過去最高を更新した。我が国の新造船建造量については、過去最高の1,889万総トン(同1.2%増)を記録し、ほぼ建造能力の上限である高操業となった。

我が国造船業は、これまで一貫した生産技術の向上に取り組み、1956年から半世紀近くにわたり、国内生産体制を維持しつつ新造船建造量においてトップシェアを維持してきたが、近年は、中国における生産能力の急激な拡大に伴い、日韓中による競争が激化している。2009年の世界の新造船シェアは、世界的な建造量の急増と中国の急激な成長により、我が国のシェアは、相対的に低下し、韓国(38%)、中国(28%)、に次ぐ第3位(25%)となった。

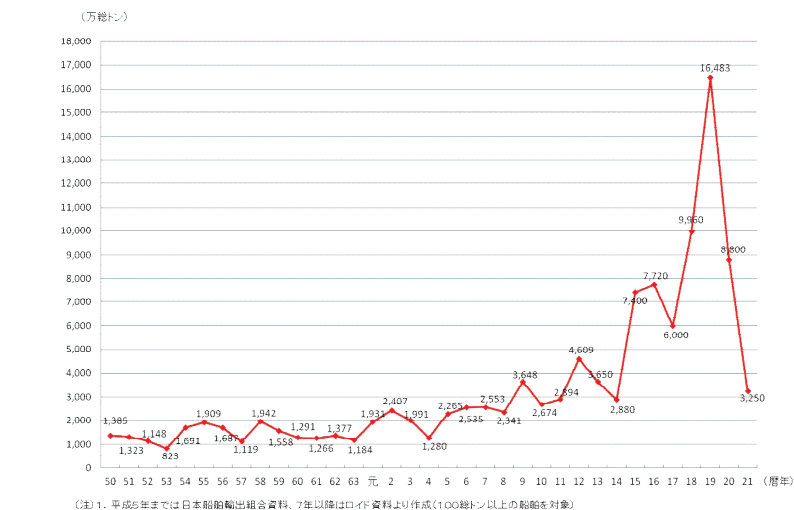
一方、2008年秋以降、リーマンショックを契機に世界的な経済の減速に伴って新造船受注が急落し、2009年の受注量は3,250万総トン(対前年比63.1%減)となった。我が国造船業は、多くの手持ち工事量を抱えており経営は比較的安定しているが、国際造船市場は先行きは不透明な状況となっている。

このような新造船受注の低迷に対し、韓国や中国などにおいては、余剰となった船舶を買い上げるファンドの設立等、種々の支援施策が講じられている。しかしながら、政府等による支援施策の拡大によって、世界の造船市場における公正な競争が阻害されることが懸念されており、OECD造船部会における議論等を通じて各国との政策協調に努めることによって、我が国造船業の安定的な発展のための競争条件整備の推進に努めている(詳細は第Ⅱ部第2章2.(3)参照)。

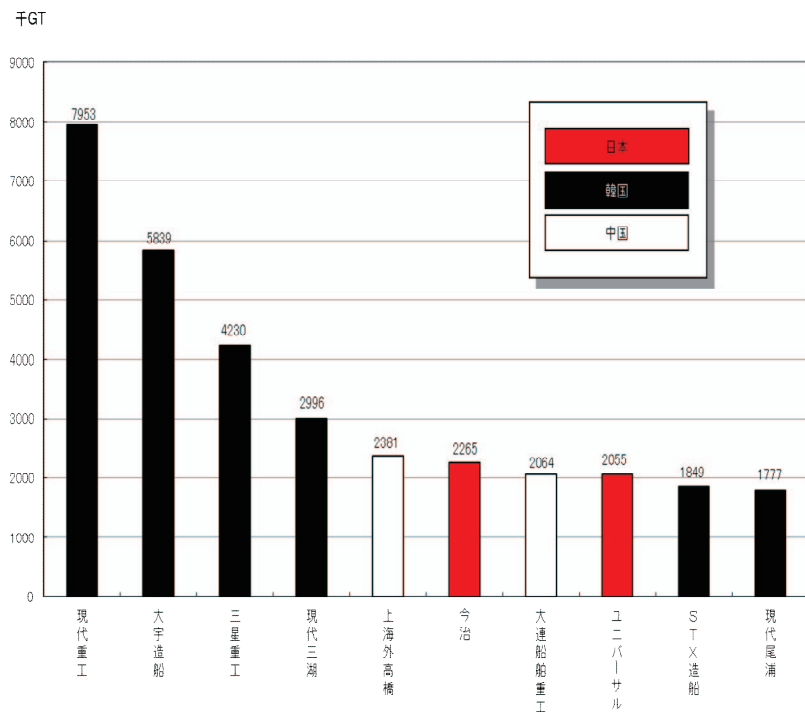
図表Ⅱ－２－１ 世界の新造船建造量の推移



図表Ⅱ－２－２ 世界の新造船受注量の推移



図表Ⅱ－２－３ 造船所ランキング

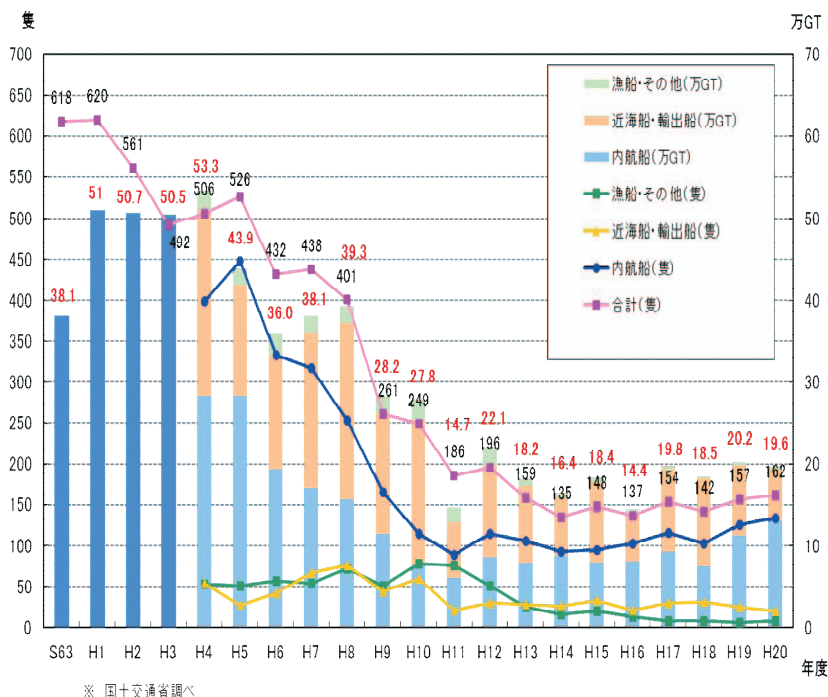


(注)1. ロイター資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象) 2. 竣工ベース。

(2) 中小型造船市場の動向

中小型造船市場のうち、内航船については、1998年以降、世界的に受注が低下していたが、近年は高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。しかし、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た。このままの受注状況が続いた場合、内航船主体の造船所では年内にも、また、近海船主体の造船所で来年中にも手持ち工事量が不足することが懸念されている。ただし、当面は、鋼材価格の下落等の影響もあり、経営状況は安定している。

図表Ⅱ－２－４ 中小型船の新造船建造量の推移

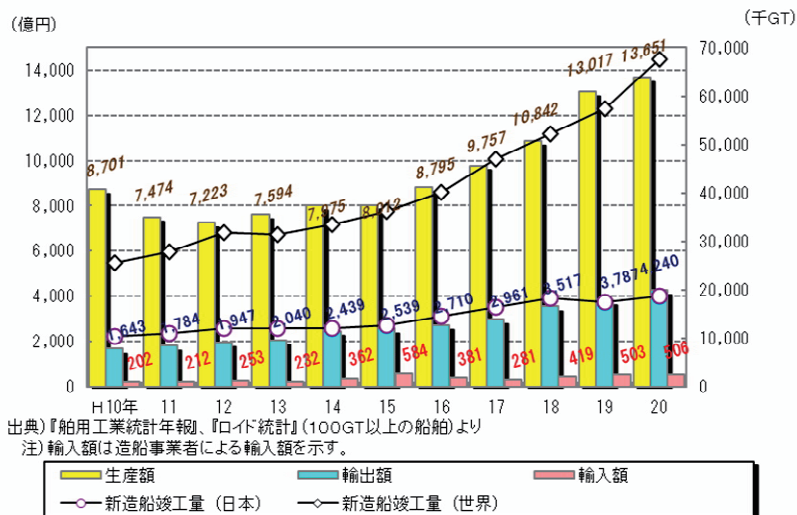


(3) 船用工業市場の動向

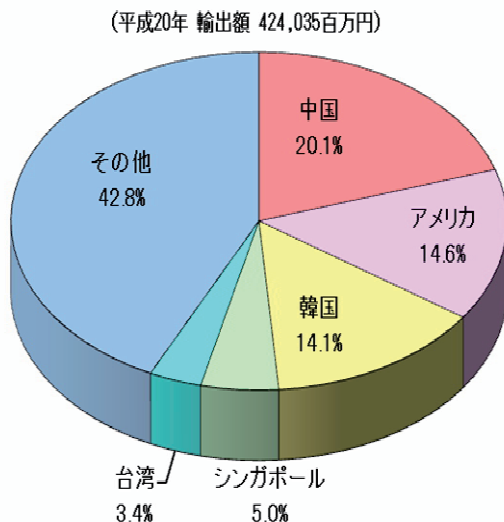
船用内燃機関が 4 割近くを占める、我が国船用工業製品の平成 20 年の生産額は、新造船建造量の拡大に伴い、1 兆 3,651 億円（対前年比 4.9%増）と昨年に引き続き過去最高を更新した。

また、我が国船用工業製品の多くは国内建造船舶に使用されるが、製品の技術水準の高さなどから、船外機や航海用機器等を中心に、海外に輸出されており、平成 20 年の輸出額は、4,240 億円（生産額に対する輸出額の比率：31%）と、対前年比 12%増となっている。近年は、中国における新造船建造量の増加を背景に中国向け輸出が増加しており、平成 20 年の中国向け輸出額は、851 億円（国別輸出額シェア：20.1%）となっている。

図表Ⅱ－２－５ 船用工業製品の生産額・輸出入額の推移



図表Ⅱ－２－６ 船用工業製品の国別輸出額シェア



2. 造船業及び船用工業の競争力強化

(1) 産業競争力の強化

我が国造船業は、資源・エネルギーが乏しく、そのほとんどを輸入に頼っている日本にとって生命線とも言える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、海洋立国を支えるとともに、製造業離れ・産業空洞化が懸念される中で国内立地を維持し地域経済・雇用に貢献している我が国にはなくてはならない重要な産業である。また、船用工業は、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。

我が国は、国内に造船業、船用工業及び海運業が集積し、いわゆる「海事クラスター」を形成している。この関係業界が相互に連携することにより、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、我が国の造船業及び船用工業は、世界単一市場で激しい国際競争を展開しており、今後も競争力を確保していくため、我が国が有する高い技術力、とりわけ、先端を行く環境技術を更に強化し、また、これを国際ルールとのパッケージで世界的に展開していくことが重要である。

具体的には、近年は輸送分野における地球温暖化対策、大気汚染対策として海運からも CO_2 ・ NO_x の排出削減が求められており、さらに燃料油高騰対策としても省エネ船舶の開発への期待が高まっている。こうしたグローバルな社会的要請に答えつつ、我が国造船産業が競争力を強化していくための技術力の強化を図ることを目的として、船舶の排ガス中の大気汚染物質を低減させるための技術開発や、船舶からの CO_2 の大幅削減に資する技術開発を支援するとともに、これらの技術開発を前提に、国際海事機関（IMO）において船舶の排ガス規制や国際海運に関する CO_2 排出規制の策定を推進するなど、国際的なイニシアティブを発揮している（革新的な船舶の省エネルギー技術の開発は第Ⅰ部第2章1.（3）参照）。

また、船舶産業全体に係る生産性の向上を図るため、ICTタグ等を利用した効率的な生産システムの構築のための調査研究を、平成21年度に実施した。

さらに、船用工業製品の輸出が拡大する中、模倣品製造・流通の問題が顕在化しているところ、被害状況の実態把握や関係国の政府機関との協議などを進めている。

（２）産業基盤の強化

船舶の建造には、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が、我が国には高度な判断力・技能を有する優秀な技能者が数多く存在し、造船業の競争力を支えている。

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、溶接や撓鉄（プレスやガス加熱により鋼板を所定の形状に曲げる作業）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、2009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8か所で行い、約200人が参加した。

このほか、造船業及び船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た。我が国は、新造船協定の策定を通じて、造船市場における公正な競争条件を確保し、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拘わらず、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・無償の資金協力のほか、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。

以上のように、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. 新技術の開発及び実用化

(1) 船舶・船用技術開発の方向性

現在の海事産業分野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3期科学技術基本計画（平成18～22年度）などに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）で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。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年度に独立行政法人鉄道建設・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CO₂削減対策推進のため、平成21年度から4ヶ年計画で、在来船に対して国際海運から排出されるCO₂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CO₂削減技術開発支援事業」を実施している（詳細は第I部第2章1. 国際海運におけるCO₂排出量削減・抑制対策を参照）。

② 環境に優しい船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NO_x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2章3. 船舶からのNO_x削減対策等の推進を参照）。

③ 海の10モードプロジェクト

現在、国際的な燃料費の高騰や地球温暖化問題への意識の高まりなどから、燃費に優れた船舶を建造・運航することが造船・海運業界の大きな課題の一つとなっている。しかしながら、これまでは波や風や潮流の影響を受ける実際の海域での燃費性能を評価する手法が無く、実際に就航するまで、運航時の燃費性能を評価することは困難であった。

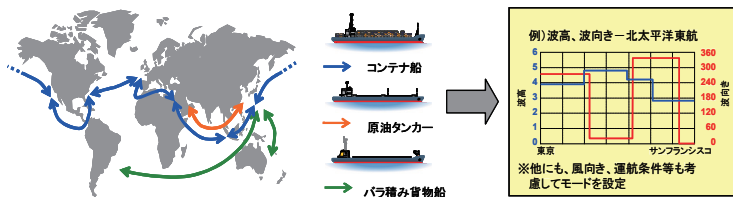
このため、実海域における燃費性能を設計段階で評価できる客観的な指標（実燃費指標）を開発し、船主が燃費で船舶を選ぶことを可能とすることにより、実海域性能に優れた船舶の普及を促進し、船舶からの CO2 排出量の低減を図っていく。

平成 20 年度から、実燃費指標を算定するためのシミュレーション計算法と水槽試験法（実海域性能評価手法）の開発、実際の船で計測されるデータによる算定結果の検証及び、指標算出のためのガイドラインの作成に取り組んでいるが、これまでの成果の一部を活用して、コンテナ船の環境性能鑑定サービスが、財団法人日本海事協会（NK）において平成 21 年 7 月より開始された。今後も引き続き、主要な船種に適用可能な実海域性能評価手法の確立に取り組んでいく。

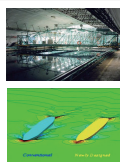
図表Ⅱ-2-7 海の10モードプロジェクトの概要

● 実海域性能の評価技術

船の種類に応じた主要な航路を想定し、当該航路での標準的な波、風、貨物の積載状態等を考慮した運航モードを設定。



- 実燃費指標の開発 実燃費指標の算定にあたり、実運航時の速力と燃料消費量について、水槽試験法とシミュレーション計算法による推定手法を開発。



試験水槽の品質管理・実験方法

シミュレーション計算法

実燃費指標

● 指標算出のためのガイドラインの作成

民間の第三者機関が、実燃費指標の算定プロセスの信頼性、客観性を確認できるようにするためのガイドラインを作成。国際標準化して、世界中で使用されることを目指す。

④ 外洋上プラットフォームの研究開発

地球温暖化や中国等の成長に伴うエネルギー問題や食糧問題の顕在化、IT 機器等に不可欠なレアメタル等海底鉱物資源開発への世界的な関心等、海

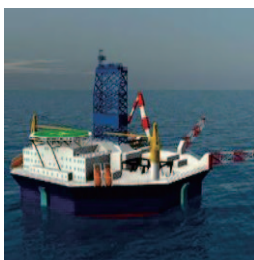
洋に関する水産・鉱物・資源等の適切な保全及び管理並びに持続可能な利用の重要性が高まっている。このような背景の下、海洋に賦存する膨大な未活用の空間及び自然エネルギーの利活用を長期的に推進するため、海上空間利活用の基盤となる浮体技術を確認し、浮体構造物の信頼性向上、低環境負荷化、低コスト化、設計の効率化を実現することにより、我が国の海洋利用の進展を図る目的で、平成 19 年度から 22 年度までの 4 年計画で外洋上プラットフォームの研究開発を開始した。

具体的には、多様な利用形態に柔軟に対応する大水深海域における浮体構造物について、安全性・経済性・環境影響の適切なバランスを図る調和設計法を開発する。

図表Ⅱ-2-8 外洋上プラットフォームのイメージ



海洋自然エネルギー利用発電



海底資源開発



海洋牧場基地

⑤ 協調型航行支援システムの調査研究

近年発生している海難について、約 5 割を衝突事故が占めているが、その原因の大半は見張り不十分、判断の誤り、船舶間の不十分な意思疎通等ヒューマンエラーに起因している。そのため、相手船の操船意思を把握する等航行支援することにより、更なる安全性の向上が図られるが、従来の航行支援機器では不十分であるため、新たな航行支援方策が求められている。

そこで、海事局では、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強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い、平成 21 年度は実船に同システムを搭載して、有効性の評価を行った。

その結果、協調型航行支援システムの開発を達成し、今後は IMO への提案等により同システムを活用した海難防止に努めていくこととしている。

第3章 船員分野

1. 船員の現状と分析

(1) 船員数等の状況

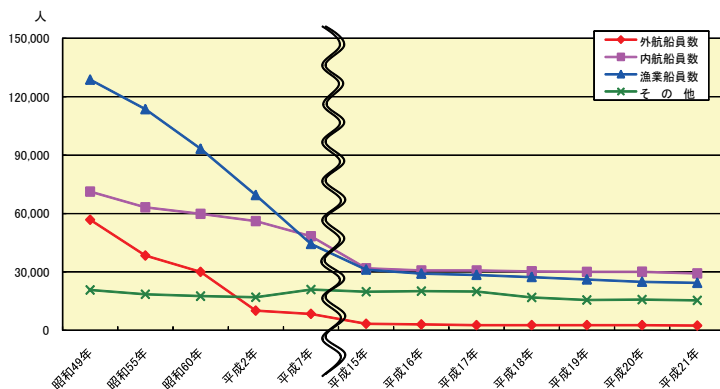
我が国の船員数（予備船員を含む。）は、ピーク時の昭和49年には約27.8万人であったが、平成21年10月には約7.1万人となっており、外航船員、内航船員、漁業船員、その他の船員といずれの船員数も減少しており、全船員数でみると前年に比べ2052人減、率にして2.8%の減少となっている。

船員の年齢構成をみると、45歳以上の中高年齢者の占める割合が高く（平成21年53.4%）、特に55歳以上の高年齢者の占める割合が平成11年14.4%から平成21年28.6%に増加し、高齢化が進んでいる。

図表Ⅱ-3-1 我が国の船員数の推移

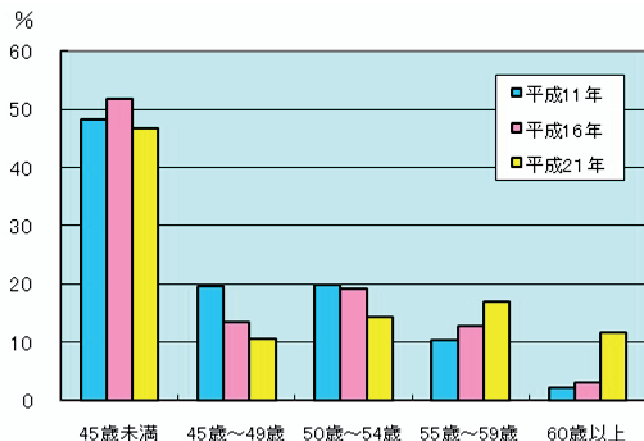
(単位:人)

	昭和49年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
外航船員数	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	3,336	3,008	2,625	2,650	2,649	2,621	2,384
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	31,886	30,708	30,762	30,277	30,059	30,074	29,228
漁業船員数	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	31,185	29,099	28,444	27,347	26,101	24,921	24,320
その他	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	19,801	20,077	19,926	16,907	15,590	15,773	15,405
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	86,208	82,892	81,757	77,181	74,399	73,389	71,337



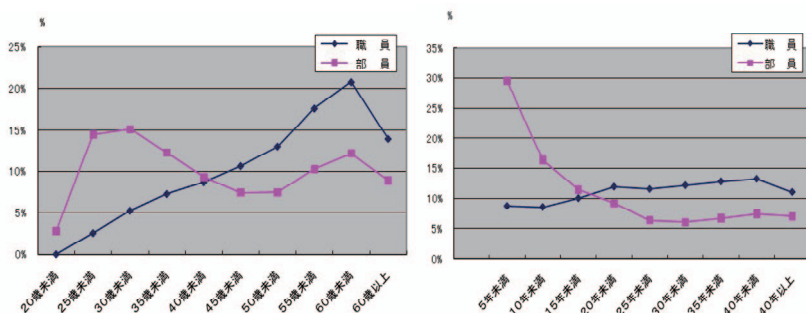
○海事局調べによる（平成17年までは船員統計による）。
 ○船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、我が国の船舶所有者に雇用されている船員である。
 ○その他は引船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数である。
 ○船員数は外国人船員を除いた数字である。（過去にさかのぼって数値の変更をした。）

図表Ⅱ-3-2 年齢別船員数の推移



○海事局調べによる（平成11年及び平成16年は船員統計による）。

図表Ⅱ-3-3 年齢別・経歴別船員数構成比



○国土交通省海事局調べによる。

(2) 船員の需給動向

平成21年の船員の労働需給をみると、有効求人数は11,538人と対前年比6,626人(36.5%)の大幅な減少、有効求職数は27,616人と対前年比8,251人(42.6%)の大幅な増加となった。このため、有効求人倍率は0.42倍と対前年比0.52ポイントの大幅減となっている。

図表Ⅱ－３－４ 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2年	16,879	33,431 (28,306)	12,341	47,573 (31,311)	3,690	0.70 (0.90)	7.76%	11.04%
平成7年	7,541	14,477 (10,952)	12,170	47,712 (36,917)	2,502	0.30 (0.30)	5.24%	17.28%
平成12年	4,958	8,926 (7,332)	11,231	51,073 (39,148)	2,001	0.17 (0.19)	3.92%	22.42%
平成17年	5,957	12,275 (11,167)	7,565	27,331 (20,580)	1,556	0.45 (0.54)	5.69%	12.68%
平成18年	6,920	15,460 (14,202)	7,114	24,633 (18,390)	1,410	0.63 (0.77)	5.72%	9.12%
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%

()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) 船員確保・育成等総合対策事業の概要

海上運送法改正による制度整備を踏まえ、平成 20 年度から船員関係の予算上の支援措置を従来の離職者対策から海上輸送の発展に必要な不可欠なヒューマンインフラとしての次世代を担う船員の確保・育成へ転換し、主に以下の取り組みを実施している。

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事業者が新たに船員となろうとする者に特定の訓練及び資格取得等を受けさせた場合に、次からなる助成金を平成 20 年度より支給している。現在までに 190 事業者から計画の認定申請がなされ、全て国土交通大臣による認定を受けている。

イ) 共同型船員確保育成事業

共同でグループ化を通じて船員の計画的確保・育成を行う事業者を支援

ロ) 新規船員資格取得促進事業

一般高卒者への裾野拡大等に積極的に取り組む事業者を支援

ハ) 船員計画雇用促進事業

船員未経験者を計画的に採用し、効果的な訓練を実施する事業者を支援

② 海へのチャレンジフェア

地方運輸局等において、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等のための船員就職セミナーの開催等海事産業のPRを積極的に実施している。平成21年度は、神戸、福岡、小樽、今治、仙台、東京及び静岡の7箇所において開催したところ、計140事業者と1,050名の求職者及び学生の参加があり、そのうち17名の採用・内定が決定している。

③ 人材確保育成事業

イ) 海事地域人材確保連携事業（海のまちづくり）

人材の確保のための各種事業が行われると認められた地域における活動の一部を国の直轄事業として実施している。現在までに大分県佐伯市、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箇所において「海のまちづくり」に取り組むための協議会を設置し、人材確保育成に取り組んでいる。

ロ) 次世代人材育成推進事業

海事産業の将来を担う青少年に海の仕事の魅力や重要性などについて理解を深めてもらうための施策について、国と関係者が連携して事業を実施している。同事業の実施のため、平成19年10月に国土交通省と海事関係団体等により海事産業の次世代人材育成推進会議を設置した。

図表Ⅱ－３－５ 船員確保・育成等総合対策事業

○船員確保・育成等総合対策事業

概要

改正海上運送法による船員確保育成対策の強化を踏まえ、船員の計画的雇用、外航日本人船員の確保・育成等を推進するとともに、海事地域における人材確保連携事業等を実施する。

〈船員を取り巻く状況〉

- 内航船員は、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。
- 外航日本人船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。

〈船員の確保・育成の考え方〉

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援するとともに、海事地域の振興を図るための施策を講ずる。

〈船員確保・育成等総合対策事業の主な内容〉

船員計画雇用促進事業

(海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画認定が要件)

船員を試行雇用(一部内定者を含む。)した事業者に助成。

共同型船員確保育成事業【グループ化の促進】

中小海運事業者が、船舶管理会社等によるグループ化を通じて船員の計画的確保育成を行う場合に、船員の教育訓練費用の一部を助成。

新規船員資格取得促進事業【船員志望者の裾野拡大】

船員の資格取得のための講習費用の一部を助成。

船員計画雇用促進事業【船員の計画的な採用・訓練を促進】

船員を最大半年間試行的に雇用した場合に助成金を支給。

海へのチャレンジフェアの実施

地方運輸局等において、現行の就職面接会等に加え、退職自衛官の活用等のための船員就職セミナーの開催等海事産業のPRを積極的に推進。

海事地域人材確保連携事業

○海事地域人材確保連携事業
特定の海事産業集積地域において、地域の関係者が海事関係の人材確保・育成に取り組む場合に、国も共同事業実施主体として参画。
○次世代人材育成推進事業
海事産業の将来を担う青少年に海の仕事の魅力や重要性などについて理解を深めてもらうための施策について、国と関係者が連携して事業を実施。

船員の計画的な確保・育成による後継者不足の解消

(2) 海事広報活動の推進

① ポータルサイト「海の仕事.com」

「海事産業の次世代人材育成推進会議」は、行動計画に基づき、平成 20 年 4 月に、青少年や教育者・保護者に海運業、造船業など海の仕事について情報提供を行うポータルサイト「海の仕事.com」を開設した。

同サイトを通じて、青少年をはじめとした多くの人々に海や海の仕事への関心を持つきっかけとなることが期待されており、同サイトは平成 22 年 3 月現在でアクセス件数が約 12 万件に達している。

○インターネットで「海の仕事」と検索

○ホームページアドレス <http://www.uminoshigoto.com>

② 「海の日」を中心とした取り組み

平成 8 年に国民の祝日「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ることとなった。これを契機として、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」として官民一体となり活発な広報活動を展開しているところである。

その中でも最大のイベントとして、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 22 年は長崎県長崎市を中心とする 2 市 1 町（長崎市・五島市・新上五島町）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。

また、平成 20 年より、「海の日」「海の月間」を中心に、地方運輸局と民間関係者が協力して海や海の仕事の魅力を P R するための取り組みとして「「海の日」関連プロジェクト」が実施されているところであるが、同事業は平成 21 年度より新たに「次世代人材育成推進事業」として実施されており、「海の日」「海の月間」はもとより通年の広報活動を目指して地域の特色を生かした様々な取り組みが進められているところである。



写真：航海体験セミナーの様様
【ロープワーク教室の風景】
（中国運輸局）



写真：フェリー見学会の様様
【操舵室での説明会風景】
（近畿運輸局）

③ 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」を創設した。

平成 22 年の第 3 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 2 団体の受賞が決定した。

イ)「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野

(海洋に関する普及啓発、科学技術振興、産業振興、地域振興等の特別な功績)

石原 義剛(海の博物館館長)

静岡県立焼津水産高等学校

上原 春男(元佐賀大学長)

石田 啓(金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授)

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

高橋 孝三(九州大学教授)

水産部門 近畿大学水産研究所

海事部門 中村 庸夫(海洋写真家)

※今年度の自然環境保全部門は該当なし

(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よるのみ存在するため、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 22 年 4 月 30 日現在、船員派遣事業の許可を受けた事業者は、183 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

①（独）海技教育機構（船員教育の実施）

（独）海技教育機構は、内航新人船員の最大の供給源として、海上技術短期大学校（３校、高卒対象、修業期間：２年）、海上技術学校（４校、中卒対象、修業期間：乗船実習科を含め３年６月）を全国に配置し、４級海技士（航海及び機関）資格を取得させるための船員養成を行っている。また、海

技大学校を兵庫県芦屋市に配置し、就労船員等を対象として、上級免許を取得させる資格教育及び海運会社のニーズに対応した実務教育を実施している。

今期中期計画（平成 18～22 年度）では、海上技術短期大学校及び海上技術学校については、内航船員労働市場の需要や応募状況を勘案し、養成規模の適正化及び海上技術短期大学校における養成への重点化等に取り組んでいる。また、海技大学校については、需要や応募状況を勘案し、同一の教育内容を含む複数の課程の一体的な実施による効率化等に取り組むとともに、操船シミュレータコース、機関実務コース等をはじめとする実務教育について、海運会社との連絡会議等を通じて教育内容の充実に努めている。

②（独）航海訓練所（航海訓練の実施）

5 隻の練習船隊を活用して、商船系大学、商船系高等専門学校、（独）海技教育機構の学生等に対し、各船員養成機関の養成目的、海運業界のニーズ等に対応した乗船実習を安全かつ効果的に行っている。

今期中期計画（平成 18～22 年度）では、内航・外航の海運業界のニーズを反映させるとともに、職員研修及び自己評価体制を充実させること等により、乗船実習の質的向上を図っている。

（５）船員の教育・育成のあり方の見直し

日本海運を取り巻く環境は、船舶に関する技術革新、国際的な安全基準の強化、保安意識の高まりなど著しく変化しているが、外航の分野では混乗化の進展による日本人船員の減少と役割の変化、内航の分野では船員の高齢化と後継者や即戦力となる船員の不足が進んでいる。

こうした環境の変化を踏まえ、優秀な日本人船員の確保・育成等を図るため、学識経験者、船員教育機関、外航・内航船社等からなる「船員教育のあり方に関する検討会」において、長期的視野に基づいた具体的な検討が行われ、平成 19 年 3 月に報告が取りまとめられた。この報告を踏まえて、船員教育の改革が進められている。

① 外航海運事業者による社船実習の実施

外航船社の船員教育のニーズの多様化を踏まえて訓練の複線化を図る等の観点から、従来（独）航海訓練所の練習船によってのみ実施さ

れていた商船系大学及び商船系高等専門学校の学生に対する 1 年間の乗船実習のうち後半 6 か月について、トン数標準税制の適用を受ける外航海運事業者が、自らの責務として、自ら運航する船舶（社船）によって実施する乗船実習（社船実習）を平成 21 年 4 月から実施している。社船実習については、関係者で構成する社船実習連絡協議会を毎年開催し、実施状況を踏まえて充実・改善を図ることとしている。

② 内航用練習船の建造に係る検討

（独）航海訓練所の練習船大成丸が船齢約 30 年に達し老朽化が進んでいることから、その代船建造について、内航船員の高齢化の著しい進展と後継者不足の顕在化を踏まえ、即戦力となる新人船員の効果的な養成に向け、できる限り内航船に類似した船型の内航用練習船を導入すべく、内航業界の意見等も踏まえながら検討を進めている。

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、さらに、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。特に、目前に迫った船員不足時代において船員を確保するためには、船員に係る労働条件を改善し、職業としての魅力を向上させ、船員になろうとする者

を確保する必要がある。

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、平成 18 年 9 月に設置された「船員に係る労働契約・労働時間法制検討会」の最終とりまとめを受け、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。

なお、労使協定に基づく時間外労働の上限については、「船員法第 64 条の 2 第 1 項の協定で定める労働時間の延長の限度に関する基準」を平成 21 年 3 月 18 日に制定し、同年 4 月 1 日より施行した。

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 179 名配置し（平成 21 年度末定員）、船員法関連法令の遵守の徹底を図っている。

図表Ⅱ-3-6 改正船員法の概要

船員法の一部改正の概要

最近における船舶運航事業を取り巻く社会経済情勢の変化に対応し、安定的な海上輸送の確保を図るため、船員の労働環境の改善のための措置等の所要の改正を行う。

施策の背景

外航海運において日本籍船・日本人船員が激減し、内航海運において船員の高齢化・人手不足が深刻な問題となる中で、若者が安心して海の職場を選べるようにするためには、船員の労働環境の改善が必要。

施策の目的

船員の職業としての魅力の向上のための**労働環境の改善**

船員の労働環境の改善のための措置

○ 時間外労働の上限基準の設定並びに船員の休息及び健康の確保

①時間外労働の上限基準の設定

労使協定による時間外労働の限度について上限基準を定める。

②1日6時間以上の連続休息時間確保

船舶所有者に対し、休息時間を1日について3回以上に分割して海員に与えることを禁止するとともに、2回に分割する場合には、長い方の休息時間を6時間以上とすることを義務付ける。

③年少船員の深夜休息の確保

船舶所有者に対し、年少船員への付与を義務付けている午前0時の前後にわたる9時間の休息について、午前0時から5時までを含む9時間に改める。

④健康証明書の義務付け

やむをえない場合に認められている健康証明書なしでの乗船を禁止する。

○ 労働条件の明確化に関する規定の整備

①労働時間等を記録した帳簿の写しの交付

船長に対し、労働時間、補償休日、休息時間及び割増手当に関する事項を記載した帳簿の写しを海員に交付することを義務付ける。

②通常配置表の備置義務付け

船長に対し、海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表を定め、これを船員室その他適当な場所に掲示しておくことを義務付ける。

○ 航海命令の範囲の拡大(海上運送法の一部改正)に伴う改正

①航海命令証明書の船内備置の義務付け

船長に対し、国土交通大臣より交付された航海命令による航海である旨の証明書を船内に備え置くことを義務付ける。

②雇入契約における航海命令の明示

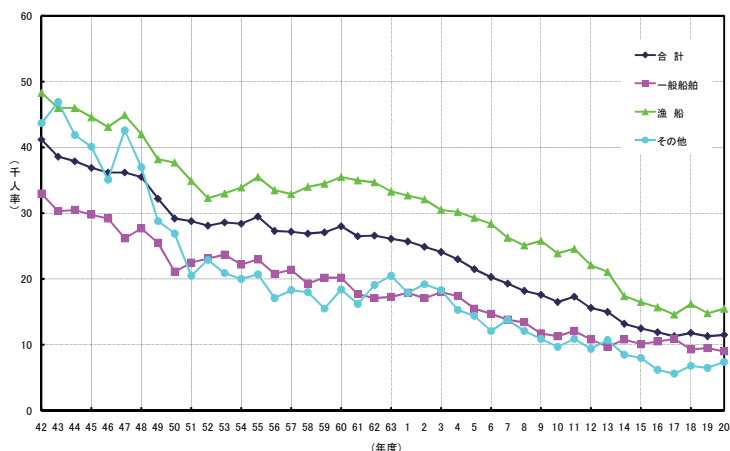
船舶所有者に対し、船員の雇入契約に際し、航海命令による航海であるときはその旨を明示することを義務付ける。

（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、船員災害防止活動を通じて長期的には低下傾向にある。これを職務内外を問わず船内及び船内作業に関連して船舶と密接した場所で発生した平成 20 年度の死傷災害（休業日数 3 日以上、行方不明を含む。）の発生状況を発生率（千人率）でみると 11.5 であり、第 1 次船員災害防止基本計画策定の前年度である昭和 42 年度当時と比べて 3 分の 1 以下になっているが、このところ低下傾向が鈍化してきている。

図表Ⅱ-3-7 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）は陸上の労働災害と比較すると依然として高率となっており、中でも漁船では、死傷災害の発生率が 14.7 と非常に高い上に、死亡災害（行方不明を含む）の発生率も 1.1 と高い値を示している。

(単位：千人率)

年(度)別		平成 20 年(度)	
死傷別 業種別		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	10.4	0.5
	一 般 船 舶	8.1	0.2
	(内 航)	9.0	0.2
	(外 航)	1.6	0.0
	漁 船	14.7	1.1
	その他	6.6	0.1
陸 上 労 働 者	全 産 業	2.3	0.1
	林 業	29.9	0.6
	鉱 業	14.0	0.3
	港 湾 業	6.3	0.2
	陸上貨物取扱業	7.9	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

止するために不可欠な船舶所有者及び船員の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、これに基づき毎年度、船員災害の防止に関し重点を置くべき船員災害の種類、主要な対策等を定めた「船員災害防止実施計画」を定めている。

平成19年11月には、平成20年度を初年度とする第9次船員災害基本計画を作成し、これに基づく平成22年度船員災害防止実施計画（平成22年2月作成）において、死傷災害の多数を占める「転倒」、「はさまれ」の防止、海難防止対策等による死傷災害の抑制等に重点的に取り組むとともに、若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策等の更なる船員災害を防止するための施策の推進を図っている。

図表Ⅱ-3-8 平成22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36社(外航1社、内航18社、旅客12社、その他5社)2級78社(外航2社、内航36社、旅客14社、漁船1社、その他25社)(平成21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り組み

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り組みにより支えられていた面が大きく、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の船員が大量に退職する時期を迎えて、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、平成 20 年 8 月に「船内労働安全衛生マネジメントシステム検討会」を設置し、第 9 次船員災害防止基本計画で示された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作成するため、船舶所有者から船内の労働安全衛生の管理に関するヒアリングを実施するとともに、4 回にわたり検討会を開催し、検討を行い、平成 21 年 3 月にガイドラインがまとめられた。

同マネジメントシステムを各事業者が導入すれば、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されることにより、会社の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、同検討会においては、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。アジア地域において優秀な船員を養成することは、船員の出身国だけでなく、我が国の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する。

このため、我が国が有する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。

この一環として第 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「日 ASEAN 船員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。その具体的施策として、フィリピンにおける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「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」を推進していくこととなり、わが国の主たる船員供給国であるフィリピンとの間で、その実施に向けた協力関係強化のための覚書（Memorandum）を締結した（平成 21 年 3 月 12 日、東京）。

（２）アジア人船員国際共同養成プロジェクト

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 71%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、「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」のもと、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 21 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 3 回フィリピンに派遣し（6 月、9 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。

また、関係する海事団体（国際船員労務協会、全日本海員組合、日本船主協会、航海訓練所等）を集めて「アジア人船員国際共同養成プロジェクト実施計画検討会」を10月に開催し、プロジェクトに関して意見交換を行った。さらに平成22年2月3日に日比船員政策三者会合を東京にて開催し、実務者レベルでの委員会構成等、今後の協力体制について協議を行った。

平成22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いる。具体的には、

（独）海技教育機構海技大学校での2か月の初期導入研修を行った後、（独）航海訓練所の練習船「青雲丸」で3か月の乗船基礎訓練を実施し、その後、民間海運企業の協力を得て実際の運航船舶における9か月の乗船実務訓練を行っている。本事業開始以来、前述の4国から合計1,198名（平成22年4月現在）の研修生を受け入れている。また、本事業については平成22年度より現行の船員志望者にたいする研修に加え、開発途上国・船員養成機関の教官にたいする研修を実施予定である。

（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（独）海技教育機構海技大学校における集団研修を実施しており、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 21 年 12 月に閣議決定された「独立行政法人の抜本的な見直しについて」を受けて、今後各独立行政法人の事務・事業について見直しが行われることとなっている。

平成 21 年 11 月に行政刷新会議が実施した「事業仕分け」では、航海訓練所及び海技教育機構の運営費交付金が仕分け対象となり、前者については訓練負担金、後者については授業料をそれぞれ段階的に引き上げるとの見直しを行う評決結果となった。また、今後事業仕分けの対象とならなかった海上技術安全研究所、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（海事関連）を含む各独立行政法人の事業についても、保有資産の抜本的見直し、事業実施の主体・手法等に関する見直し等を横断的に実施することとなっている。

独立行政法人の役員人事に関しては、平成 21 年 9 月に閣議決定された「独立行政法人等の役員人事に関する当面の対応方針について」を受けて、海技教育機構及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構において役員の公募を実施し、外部有識者による選考委員会等を経て新役員を任命した。

その他、随意契約等の見直しに関する取り組みを進めており、各独立行政法人において契約監視委員会を設置し、独法の契約状況の点検・見直しを実施するなど、各独立行政法人において無駄の排除や事務・事業の見直しにより効率的な運営を図っている。

（２）船員労働委員会の廃止及び船員部会の設置

行政組織のあり方として、「簡素で効率的な政府の実現」を推進する中で、船員労働委員会の担う紛争処理件数は減少しており、その整理統合が検討され、その結果、船員労働委員会が担う事務の重要性は変わらないため、その事務を既存の組織に移管した上で、平成 20 年 9 月 30 日に廃止した。

① 船員労働委員会の主な事務とその移管先

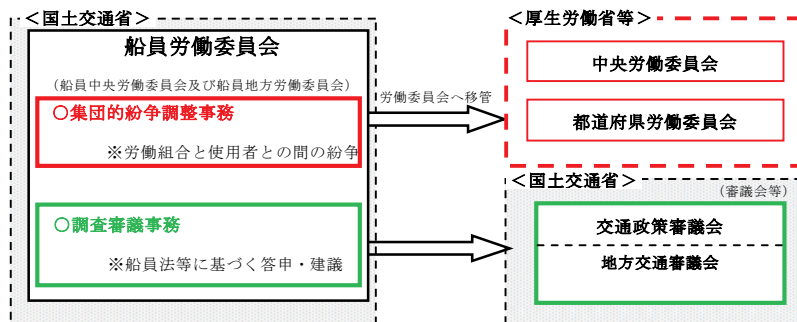
イ）集团的紛争調整事務

不当労働行為の審査、労働争議の解決のための、あっせん、調停及び仲裁の事務は、厚生労働省に設置されている中央労働委員会と各都道府県に設置されている労働委員会に移管した。

ロ) 調査審議事務

国土交通大臣又は地方運輸局長の諮問に応じ、船員の労働条件に関する基準等の改正について意見を述べる（答申）等の事務は、国土交通省と各地方運輸局に設置されている交通政策審議会及び地方交通審議会に移管した。

図表Ⅱ－３－９ 船員労働委員会の廃止とその事務の移管先について



② 船員部会の設置

船員労働委員会の廃止により、これまで同委員会が担っていた調査審議事務を引き継ぐとともに、船員政策全般に関する調査審議を行う機関として本省に交通政策審議会海事分科会船員部会を、各地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む）に地方交通審議会船員部会を設置し、平成 20 年 10 月から審議を行っている。

特に交通政策審議会海事分科会船員部会では、船員派遣事業の許可、船員災害防止実施計画や船員関係法令の改正に関する調査審議に加え、海事広報、外国人船員に関する事項など、これまでになく幅広い船員政策に関する事項を取り上げており、今後とも船員部会を有効に活用して船員政策に反映していく。

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

(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、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。

- ・非常用えい航手順書類の備付け(附属書第Ⅱ-1章第3-4規則の改正、2008年5月採択、2010年1月発効)
- ・船舶への乗降設備の設置(附属書第Ⅱ-1章第3-9規則の追加、2008年5月採択、2010年1月発効)
- ・現存船に備え付けられている固定式鎮火性ガス消火器の要件強化(附属書第Ⅱ-2章第10規則第4.1.5項の改正、2008年5月採択、2010年1月発効)
- ・車両区域、Ro-Ro 区域、特殊貨物区域の排水設備の要件追加(附属書第Ⅱ-2章第20規則の改正、2008年5月採択、2010年1月発効)
- ・旅客船の海難時の安全寄港等の要件導入(附属書第Ⅱ-1、Ⅱ-2章の改正、2006年12月採択、2010年7月発効予定)

現在、IMO では、貨物油タンクの腐食を防ぐための防食基準の作成、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、目標指向型の新しい構造基準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 I M O 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 I S O 9001 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 I S O 9001 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。さらに、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（P D C A 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 I S O 9001 認証を維

持することにより、船舶検査、登録及びトン数測定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。

(※)「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 I M O による監査制度である。2009 年 6 月 1 日までに、50 カ国が同制度による監査受入を表明し、その内 29 カ国において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、L P G 船、L N G 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十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。更に、平成 20 年には、これまで非強制的勧告であった「固体ばら積み貨物の安全実施コード（BCコード）」を一部改正し「国際海上固体ばら積み貨物コード（IMSBCコード）」として、平成 23 年 1 月 1 日から強制化されることになっており、同コードを国内規則に取り入れることにしている。

なお、平成 21 年 3 月からウラン・プルトニウム混合酸化物燃料返還輸送（MOX 燃料返還輸送）が 8 年ぶりに開始され、国内 3 カ所の原子力発電所への輸送が行われた。この返還輸送に関し、我が国は危規則に基づく輸送物の安全確認及び運送方法の安全確認を適切に実施した。

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きた。さらに、このような動きは、他の貨物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 取得の動きが広が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 22 年 3 月現在、281 社・569 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、常時着用により適したライフジャケットの技術基準を導入するなど、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

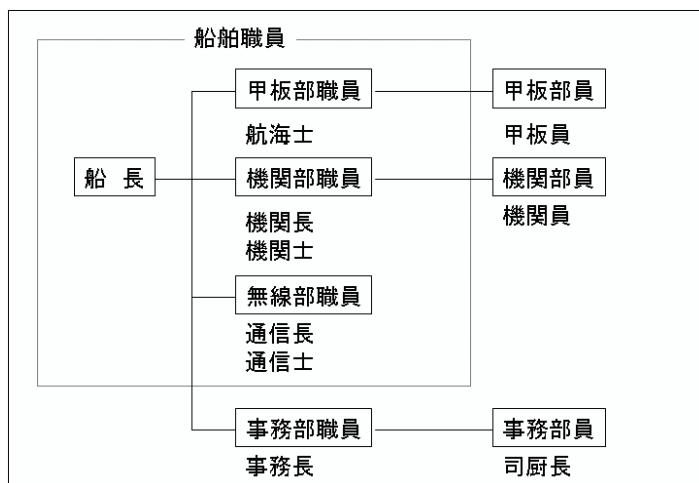
イ）船舶職員に関する資格制度の概要

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を基本として運航されている。船舶職員とは、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。

船舶職員となるためには、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を有する必要がある。平成２２年３月末の海技免許受有者数は約 38 万人（うち、現在有効な免状を持っている者は約 8 万人）となっている（図表Ⅱ－４－２※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基礎となる制度の一つであり、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－４－１ 船員の乗組み体制（例）



図表Ⅱ－４－２ 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	12,165	7,338	29,819	32,637	69,338	33,746	185,093	376,700
機関	9,234	6,365	24,087	26,538	63,734	39,208	169,166	
通信	7,567	4,097	6,042	-	-	-	17,706	
電子通信	78	1,138	2,336	1,183	-	-	4,735	

※ 1 平成 21 年 3 月末現在

※ 2 海技免許受有者に交付された海技免許は 5 年毎の更新制となっているが、海技免許受有者 376,700 人のうち、現在、更新し有効な海技免許を持っている者は

84,406 人、更新をせず海技免状が失効している者は 292,294 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）船舶操縦者に関する資格制度の概要

小型船舶を操縦するためには、小型船舶操縦士の免許を受けた小型船舶操縦者が乗船する必要がある。平成 22 年 3 月末の操縦免許受有者数は約 320 万人（うち、現在有効な免許証を持っている者は約 166 万人）となっている。

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 17 年 5 月の第 80 回海上安全委員会（MSC80）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 22 年 5 月現在）。

現在、「承認船員制度の在り方に関する検討会報告」（平成 20 年 11 月）に基づき、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を締結するよう作業中である（同報告に基づき、ミャンマーは平成 21 年 5 月に、スリランカは同年 6

月に、モンテネグロは平成 22 年 1 月に、バングラデシュ、韓国及び英国は同年 3 月に、パキスタンは同年 5 月に締結)。

- ※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

平成 11 年 5 月には、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)を導入し、15 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つては、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新たに追加する改正を行い、2 か国を対象国として指定している。

平成 22 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、3,847 名に上っている。

また、平成 20 年 11 月 28 日に取りまとめられた「承認船員制度等の在り方に関する検討会」の報告を受け、承認試験を受ける機会の拡大や利便性の向上による円滑化を図るため、承認試験の実施回数の増加、国内海事法令講習の合理化等の改善措置を講じたところである。さらに、平成 22 年 1 月 29 日に「承認船員制度等運用改善ワーキンググループ」の報告を受け、従来の海技試験官による承認試験に加え、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たところである。

② 航行安全を支えるパイロット業務

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（全国で 35 区）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た複雑な水域事情等に精通した船舶航行の専門家であり、その数は、平成 22 年 3 月末現在、全国で 676 人である。水先は、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、港湾機能の保全、海洋汚染防止等にも寄与している。

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、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、平成19年4月（一部は平成20年4月）から施行されたが、新制度の定着に向けて、さらなる努力を必要とする課題もまだ残されている。このため、新制度下における水先を巡る様々な運用上の問題について、関係者のみならず第三者も含めた幅広い観点から検討を行うため、交通政策審議会海事分科会船員部会に水先小委員会を設置し、平成21年2月より検討を行っている。

【水先人の大型船への乗船】

**ロ）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、サービスを楽しむ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・届出料金制が平成 20 年 4 月 1 日から実施された。

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合計で 16.8% 引き下げられているが、現在、水先小委員会における関係者の合意に基づき、適切な市場環境の整備に向けた取り組みが進められており、新制度の下で、

さらにユーザーの意向を反映した割引料金の設定等が図られてきているところである。

ハ) 水先人の人材確保・養成の現状

将来にわたって水先人の安定的な確保を図るため、新たに導入した等級別免許制のうち、一級水先人（従来の水先人と同等）の船長経験を従来の3年から2年に短縮し、養成課程（9月）を設置するとともに、新たに、船長経験を必要としない三級水先人（業務範囲に限定あり）制度を創設、養成課程（2年6月）を設置し、若年者の確保に努めている。

なお、三級水先人の養成については、平成20年10月から全国3箇所の水先人養成施設で水先人を志望する新規学卒者や船長未経験の若年船員に対し、養成教育を行っており、平成23年度には最初の三級水先人が誕生する見込みであることを踏まえ、これら新人水先人の安全かつ円滑な水先業務の遂行に資する観点から、適切で効果的な実務教育のあり方について検討を行っているところである。

（3）運航労務監査・指導体制の強化

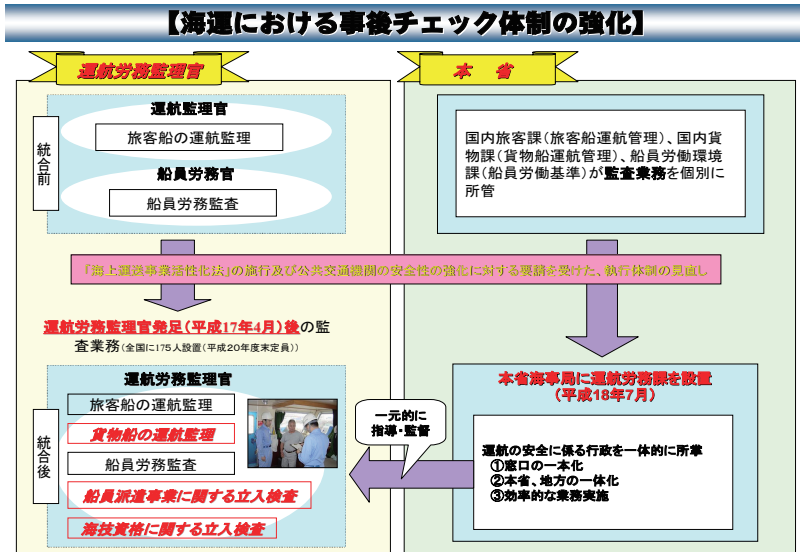
近年、内航貨物船や超高速船を始めとする船舶の事故が発生している中で、適切な船舶の運航管理や船員の労働環境整備等を通じた航行の安全確保が強く求められている。

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。

図表Ⅱ-4-3 海運における事後チェック体制の強化

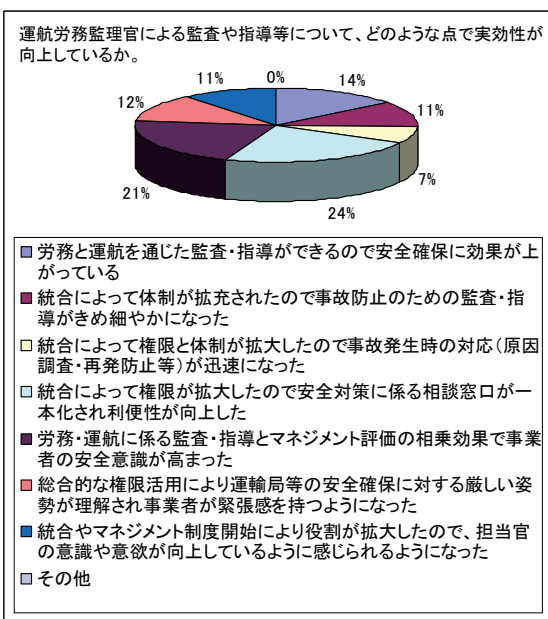
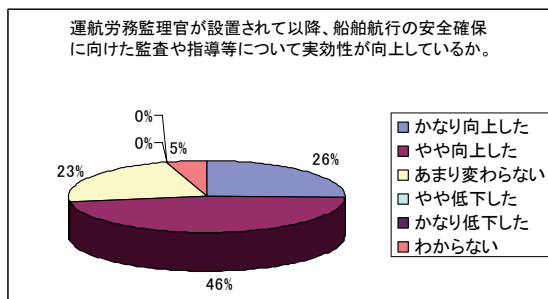


このような体制の下、運航労務監理官は、幅広い権限を生かしつつ、日頃から船舶や事業場において監査を行うとともに、監査手法の改善に努め、その充実を図っている。また、事故発生時には速やかに特別監査を行い、原因究明を図るとともに、これを踏まえた行政処分や再発防止対策等に取り組んでいる。

平成 20 年 1 月に、運航労務監理官の活動状況について船舶運航事業者に調査した結果、船舶運航の安全確保に向けた監査や指導の実効性が向上しているとの評価が得られている。具体的には主に以下のとおりとなっており、期待される役割を概ね果たしてきている。

- ・ 安全対策に係る相談窓口が一本化され利便性が向上した。
- ・ 監査・指導とマネジメント評価の相乗効果で事業者の安全意識が高まった。
- ・ 労務と運航を通じた監査・指導ができるので安全確保に効果が上がっている。

図表Ⅱ-4-4 船舶運航事業者へのアンケート調査結果



(備考) 海事局実施のアンケート調査結果による。

(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

ト制度が導入された。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が図られた。

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上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づけられ、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

運航労務監理官は、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り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、同評価を有効かつ効率的に実施できるように、運航労務監理官の資質向上を目的とした研修を実施するとともに、同制度のさらなる浸透、定着に向け各船舶運航事業者の安全統括管理者等に対しても講習会を開催している。

以上のような取り組みを通じて、船舶運航事業者による自主的な安全管理体制の構築とそのレベルアップが着実に推進され、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 22 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 22 年 4 月 1 日現在、約 200 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 22 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 21 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21年は、同法に基づく立入検査の件数は4,123件であり、同法違反による検挙件数は11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。

平成19年10月、一定レベルの核物質防護上の措置が必要な使用済核燃料運搬船（原子力発電所において照射された使用済核燃料を再処理工場まで海上運送する船舶）に対し、同規則に基づき内航船としては初めて船舶保安認定書を交付した。

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

平成 20 年 10 月 6 日から 10 日まで英国ロンドンで開催された IMO 第 58 回海洋環境保護委員会（MEPC58）において、船舶からの排出ガス規制強化のための条約（MARPOL 条約附属書 VI）の改正が採択された。同改正は、指定海域において、排出ガス後処理装置等により窒素酸化物（ NO_x ）の排出規制値を現行比で 80%削減するとの我が国提案が各国の支持を受け、改正された条約に盛り込まれたものであり、 NO_x 3 次規制として 2016 年からの実施が予定されている。また、我が国における指定海域の指定の必要性等につき検討を行っている。（204 ページのコラム参照）

図表Ⅱ-4-5

改正MARPOL条約附属書VIの概要

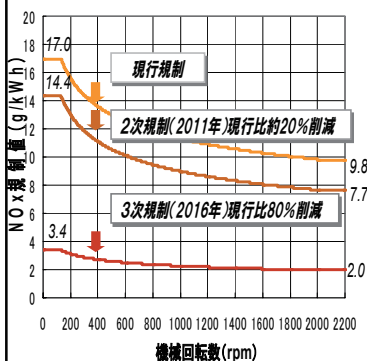
NOx新造船規制

■ 2次規制

- 2011年から実施
- 現行規制値より15%~22%削減

■ 3次規制

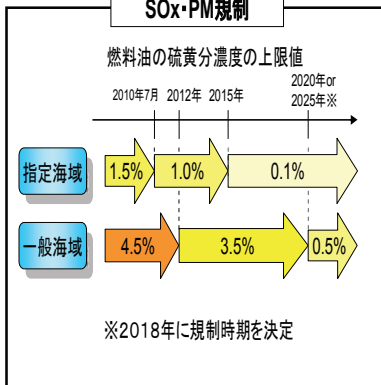
- 2016年から実施
- 指定海域において現行規制値より80%削減



NOx現存船規制

	対象エンジンのうち、アップグレードキット(規制に適合させるための改造手法)が認証されたもののみ規制
規制対象範囲	1990年以降建造の現存船のシラガ-容積90L以上かつ出力5000kW超のエンジン
規制値	現行規制値
規制実施時期	いずれかの主管庁がアップグレードキットの認証をIMOに通報してから1年後の最初の定期検査

SOx・PM規制



コラム：

船舶からの大気汚染物質放出規制海域（ECA）に関する技術検討を開始

平成 20 年 10 月に開催された国際海事機関(IMO)第 58 回海洋環境保護委員会(MEPC58)において、船舶からの排出ガス中の大気汚染物質(NO_x 、 SO_x 及び PM)を削減するための今後の新たな規制の枠組みが合意され、MARPOL 条約附属書Ⅵの改正案が採択された。本改正は平成 22 年 7 月に発効することとなっている。

本改正では、 NO_x 、 SO_x 及びPMについて一般海域よりも厳しい規制が課せられる大気汚染物質放出規制海域(ECA)について、各国からの提案に基づき、定められた基準及び手続きへの適合性をIMOで審議の上、MARPOL条約附属書Ⅵの改正により指定することができることとなっている。

ECA域内を航行するためには、 NO_x 低減のための脱硝装置の搭載、 SO_x 低減のための低硫黄燃料の使用等の措置が必要になると考えられることから、IMOへのECA指定提案をする場合には、ECA指定による健康影響・生態系影響に加えコストへの影響等を総合的に検討してECAの範囲を慎重に定めるとともに、MARPOL条約附属書Ⅵに定める指定基準を満たすに十分なデータを提供する必要がある。

このため、①我が国における NO_x 、 SO_x 及びPMによる大気汚染状況の評価、②大気シミュレーションの実施によるECA指定の効果予測(濃度寄与、健康影響、生態系影響)等を行い、ECA設定の必要性、必要な場合の適切なECA指定範囲を含めた我が国からIMOに対するECA指定提案のベースを検討することを目的として「船舶からの大気汚染物質放出海域(ECA)に関する技術検討委員会」が設置され、平成22年2月26日に第1回委員会が開催された。今後平成23年度末までに指定の必要性、指定が必要な場合のECA範囲等について検討される予定である。

(2) バラスト水管理に関する国際規制への取り組み

船舶が空荷状態で航行する場合などには、安全性を確保するため必要に応じ、海水をバラスト水として積載して航行しているが、このバラスト水に含まれて移動す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ことから、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。

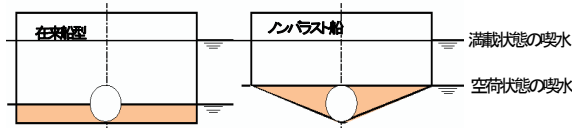
なお、平成20年1月より、バラスト水管理条約に規定されるバラスト水管理システムに係る型式承認制度に準じ、我が国においてバラスト水管理システムの承認制度の運用を開始した。平成22年4月現在、我が国では1つのシステムが承認を受けている。

また、我が国では、バラスト水に関する問題に対応する抜本的な解決策として、バラスト水を積載しなくても推進性能、船体運動性能、強度等について従来船と同等の性能を有し、安全に航行できる「ノンバラスト船（船底傾斜船型）」が開発されている（平成15年度より3ヵ年の間、研究開発を支援）。今後は、技術要件を満たすバラスト水管理システムの開発がまだ少ない状況を踏まえ、日本発の研究の成果を世界に普及していくことが期待されている。

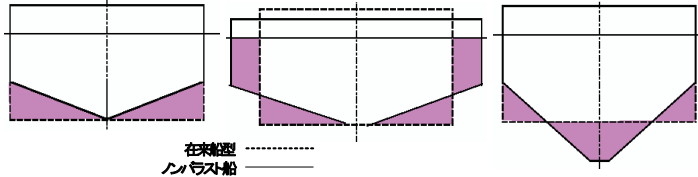
図表Ⅱ－４－６ ノンバラスト船の開発

ノンバラスト船(船底傾斜船型)

バラスト水を積まなくとも空荷状態の喫水が確保出来る船型
→ 大きな船底傾斜を有する船型



船底傾斜による満載排水量(載貨重量)減少を
大型化(長さ増加、船幅増加、満載喫水増加)で補う



(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）」（平成22年3月31日現在の締結国：123か国）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）」（平成22年3月31日現在の締結国：104か国）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。

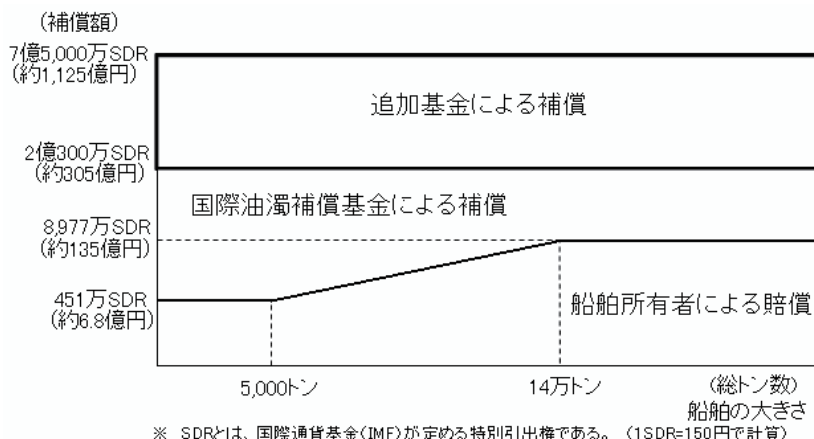
この制度により、油タンカーによる油濁損害が発生した場合、船舶所有者は責任限度額までは原則として無過失責任を負うが、責任限度額を超える補償については、被害者が国際油濁補償基金に定められた補償限度額以内において求めることができる。

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）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 22 年 3 月 31 日現在の締結国：26 か国）。

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-4-7 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） アスベスト対策

① 船舶へのアスベストを含む材料の使用禁止

船舶においては、国際条約により、2002年7月1日以降、一部の例外を除いてアスベスト含有材料の新規使用が原則禁止されており、これに合わせ我が国でも船舶設備規程等の国内法令の改正を行っている。

政府は平成17年に各業界における被害状況の把握と今後の対策を検討するための「アスベスト問題に関する関係閣僚による会合」を設置し、翌18年に、「アスベスト含有製品について、遅くとも平成20年までに全面禁止を達成するため代替化を促進するとともに、全面禁止の前倒しも含め、さらに早期の代替化を検討する。」との方針を発表した。これを踏まえ、船舶へのアスベスト使用の全面禁止について検討を行ったところ、例外とされている部品がアスベストを使用せずに製造可能であること、例外とされている部品を使用することなく船舶が建造可能であることが判明した。このため、18年9月に例外を認める規定を削除し、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。また国際的には、我が国から国際海事機関（IMO）に条約改正の提案を行い、2011年以降、すべての船舶にアスベスト含有材料の新規設置を全面禁止するという条約改正案がIMOの第86回海上安全委員会で採択された。

② 船員に対するアスベスト対策

船内で労働を行う船員に対しても、アスベストが原因となる健康被害を防止する観点から、国は、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。

具体的には、関係者に対して、アスベストを取り扱う作業に従事する者及び従事していた者に対する健康管理についての注意喚起を行い、船内においてアスベストを取り扱う作業に従事させる場合の船舶所有者の講ずべき措置等について周知・指導している。

また、船員に係る健康管理制度を平成17年12月より導入しており、元船員で業務によりアスベスト粉じんを吸引したことが原因とみられる所見が見つかった者及びアスベストを取り扱う業務に一定期間以上従事していた者を対象に船員健康管理手帳を交付し、定期的な無料健康診断を実施している。

なお、アスベスト等を製造又は取り扱う業務の周辺で別の業務（以下「周辺業務」という。）に従事していた陸上の労働者に関しても胸膜プラークや

中皮腫等のアスベストに係る疾病が認められることが指摘されたことに伴い、船内においても同様に、周辺業務に起因して発症する疾病を早期発見し、アスベスト作業及び周辺業務に従事した元船員の健康管理を行うために、平成21年4月1日より、周辺作業に相当する業務に従事した者であって、アスベスト粉じんを吸引したことが原因とみられる所見が見つかった者に対しても船員健康管理手帳を交付し、定期的な無料健康診断を実施している。

4. ポートステートコントロール (Port State Control)

(1) P S Cの現状

ポートステートコントロール（以下「P S C」という。）は、外国船舶の構造・設備等が国際条約の基準に適合しているか否かを確認するために行う寄港国の立入検査であり、国際条約に基づく権利として実施される制度である。船舶の国際基準への適合性確認は、本来旗国の責務であるが、十分にその役割を果たしていない旗国もあることから、P S Cがこの役割を補完することにより、船舶の安全の確保及び海洋環境の保全に貢献している。

我が国においては、昭和58年からP S Cを実施し、平成9年度には、専従の外国船舶監督官組織が発足し、全国14官署の地方運輸局等に46名が配置された。その後の体制強化の結果、平成22年度には全国に134名の外国船舶監督官が配置されている。特に、平成15年8月の新潟港における北朝鮮籍船「万景峰92号」への立入を契機としてP S Cが広く社会に認知され、更に近年、交通機関の安全確保及び環境への影響低減に関する国民の意識の高まりを背景に、海上交通モードにおける船舶の安全の確保及び海洋環境の保全の一翼を担うP S Cの役割は一層重要なものとなってきている。

現在、P S Cは、S O L A S条約、海洋汚染防止条約（M A R P O L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（S T C W条約）及び船舶防汚方法規制条約（A F S条約）等に基づき船舶の構造・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、ヒューマンエラー等に起因する海難が多く見られる現状を踏まえ、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（I S M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（I S P Sコード）に基づく船舶の保安要件

の確認などの、ソフト面に関するP S Cも重要な項目となっている。

（２）地域協力におけるP S C

一般に外航船舶は多国間を航行するので、一国でP S Cを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、欧州諸国において、1982年にパリMOUの締結したことを契機として世界の各地域でP S Cを実施する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P S Cの協力体制に関する覚書（東京MOU）」（18カ国参加）の枠組みの下でP S Cが実施されている。

東京MOUでは、域内のP S C途上国のP S C検査官を養成するための研修及びP S Cの技術の向上、域内の検査内容の平準化、P S C情報の共有を図るためのP S C先進国間でのP S C検査官の相互派遣等の事業を行っており、我が国はこれら事業に積極的に取り組み、P S C分野でも多くの国際的な貢献を行っている。

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

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22年3月末現在、125駅が登録されており、「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り組み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、認知度の向上等を図るため、ネットワーク化の推進、海洋教育の場としての活用、災害時に「海の駅」を防災・救難拠点として活用する「多機能化」などの検討を行った。

また、全国で約2,900存在する漁港は、立地条件に優れ、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。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、漁港の利用拡大を図っていく。

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 12 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.umiikou.com>)」の開設、マリンレジャー未経験の女性で構成される「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。

図Ⅱ－５－１ ジャパンインターナショナルボートショー2010
（横浜）において活動する「海なでしこ」



（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。

これらの取り組みの成果を活用し、(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」の本格運用が開始された。海事局においては、当該システムの周知普及を図っている。

(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・啓蒙

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づけ、プレジャーボート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では地方運輸局の職員が、海上保安部や警察署等と合同して、ライフジャケットの着用（平成 20 年 4 月 1 日から小型漁船の救命胴衣着用義務範囲の拡大を実施）や危険操縦の禁止についてパトロール活動及び周知啓蒙活動を行っている。

【遵守事項】を守りましょう！

ボートを安全に利用するために



酒酔い等操縦の禁止

酒酔い状態等での操縦は禁止です。



危険操縦の禁止

遊泳者等の付近での横走等は禁止です。



免許者の自己操縦

港内や水路内（水上オートバイは全ての水域）では、免許者が直接操縦しなければなりません。



救命胴衣等の着用

子供や水上オートバイの乗船者等は、救命胴衣等を着用しなければなりません。

その他の遵守事項

発航前点検の実施

適切な見張りの実施

事故時の対応

遵守事項違反点数

違反の内容	点数
酒酔い等操縦、自己操縦、危険操縦	3点
救命胴衣等の着用義務違反	2点

※違反により、他人を危害させた場合は2点加算。

行政処分基準

過去3年以内の処分	過去1年の累積点数
なし	5点
あり	3点



ビーチでのパトロール活動



マリーナでの周知・啓蒙活動

（５）ライフジャケット着用率向上のための施策

プレジャーボート及び小型漁船からの海中転落事故が依然として多数発生している中、ライフジャケットを着用していれば助かったのではないと思われる事例も少なくない。

そのため、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、連絡手段を有せずに一人で漁労に従事する者はライフジャケットの着用が義務となった。また、これら以外の者で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を規定している。なお、平成20年4月に小型漁船の着用義務範囲を拡大したことに

より、一人で漁労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となっている。

ライフジャケットの着用については、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トン数適正化に向けた取り組み

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・環境を始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、船舶の不法改造を排除し、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、特に人や物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、トン数の適正化を図っている。

（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 22 年 4 月 29 日から 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 37（県 1、市 20、施行組合 15（構成市町村数 90）、町 1：施行自治体数 109）あり、年間延べ 4,000 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（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（財）日本船舶振興会へ交付され、約 1.1%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、施行者の収益となる。

（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り、21 年度の売上額は約 9,300 億円となり、2 年連続して減少し、ピーク時の売上げの約 42%と依然として厳しい状況が続いている。

このため、施行者、競走会等の競走に係る関係者は、ナイターレースの開催場及び開催日数の拡大、場間場外の発売日数の増加（特にナイターレースにおける発売）、場外発売場の新設（21 年度には 6 か所の場外発売場を開設し、全国で 42 か所設置済み）、インターネットや携帯電話を活用した広域発売の推進等、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。

図Ⅱ－５－３

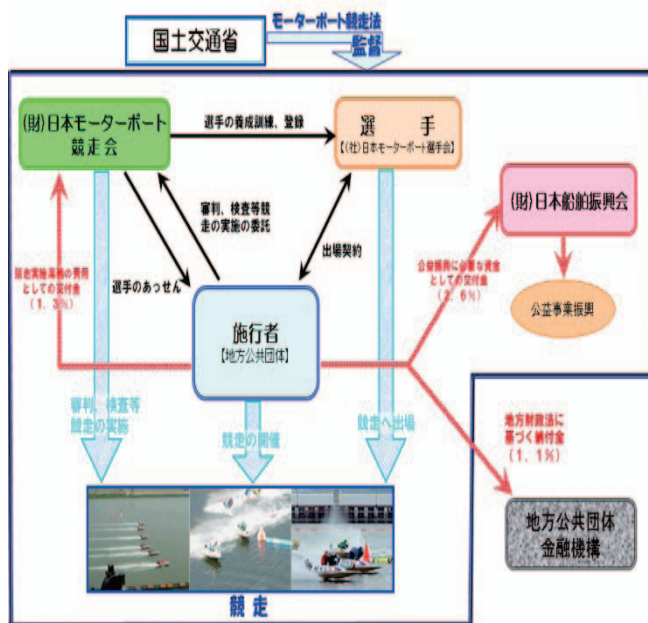


平成 21 年 4 月にナイトレースを開始した丸亀競走場（香川県）



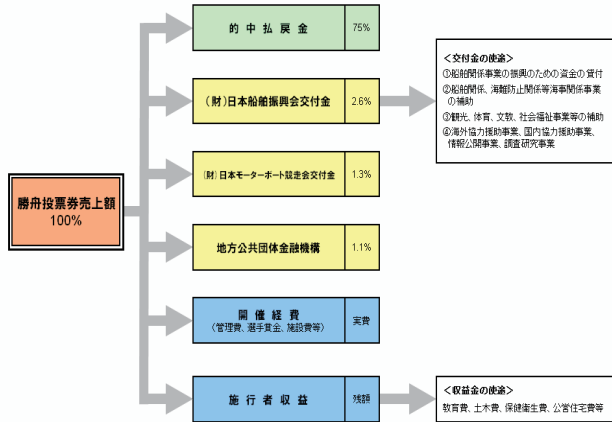
平成 22 年 2 月にオープンした
ボートピア栗橋（埼玉県）

モーターボート競走の運営の仕組み



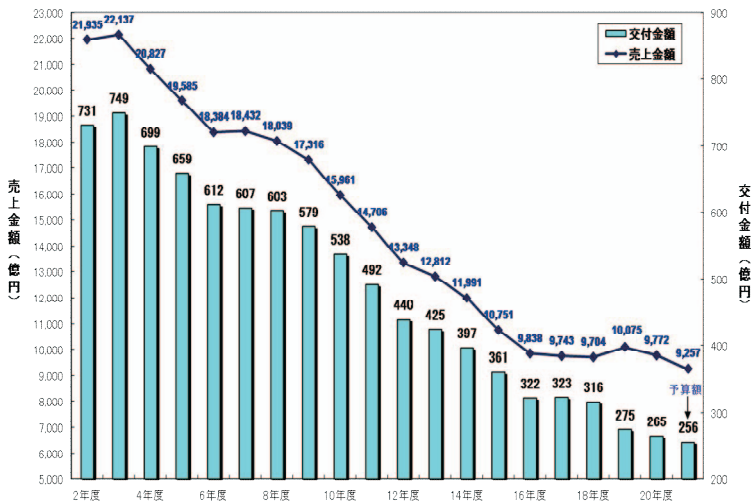
図表Ⅱ－５－４

モーターボート競走の売上金の流れ



図表Ⅱ－５－５

モーターボート競走の売上額及び(財)日本船舶振興会への交付額の推移



3. 最近の消費動向を踏まえた舟艇産業及びモーターボート競走事業 の分析

(1) 舟艇産業

① 舟艇産業の現状

イ) マリンレジャーの市場動向

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（ヨット・モーターボート）参加人口、免許新規取得者数、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 40 万人（平成 20 年）と 1/4 に、また免許新規取得者数は、ピーク時の 12 万人（平成 3 年度）から 4 万人（平成 20 年度）と 1/3 に、プレジャーボートの保有隻数は、ピーク時の 44 万隻（平成 12 年度）から 32 万隻（平成 20 年）と 3/4 程度に減少した。

ロ) 生産・輸出動向

プレジャーボート出荷隻数は、ピーク時の 3.5 万隻（平成 2 年度）から 7 千隻（平成 20 年度）と 1/5 に、小型漁船の出荷隻数は、3 千隻（平成 9 年度）から 3 百隻（平成 21 年度）と 1/10 に減少した。このような状況において、舟艇造船所は、中小メーカーを中心に大幅に減少するとともに、我が国舟艇産業の中核となる大手メーカーも工場の集約・再編を行ってきた。

一方、我が国大手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、全世界で圧倒的な競争力を有しており、その出荷額の世界シェアは約 7 割を占めている。我が国大手メーカーの多くは、全出荷額に占める輸出の割合が高く、中でも船外機は輸出額のうち約 8 割を占め、さらに船外機の輸出先の約 6 割が北米、欧州向けとなっている。

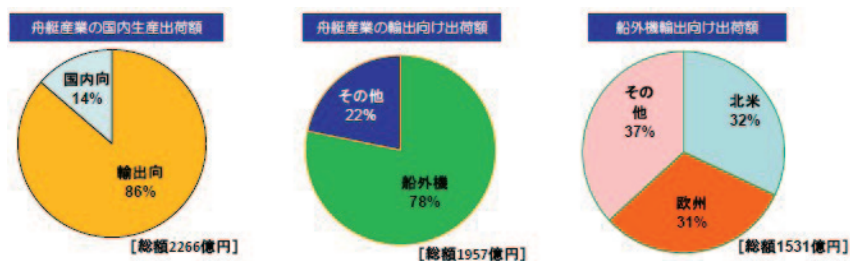
しかしながら、平成 20 年の金融危機により北米、欧州のプレジャーボート市場が急速かつ大幅に縮小したことを受けて、船外機の輸出額が 1,659 億円（平成 19 年度）から 689 億円（平成 21 年度）と 1/2 以下に減少しており、売上げに占める船外機の輸出額の割合が高い、我が国大手メーカーの経

営状況に大きな影響を与えた。

図表Ⅱ－５－６ 市場動向

項目	ピーク時（ピーク年度）	現在（平成20年度）
マリンレジャー参加人口	160万人（平成6年度）	40万人
免許新規取得者数	12万人（平成3年度）	4万人
プレジャーボート保有隻数	44万隻（平成12年度）	32万隻
プレジャーボート出荷隻数	3.5万隻（平成2年度）	7千隻
小型漁船出荷隻数	3千隻（平成9年度）	3百隻
船外機の輸出額	1659億円（平成19年度）	689億円（平成21年度）

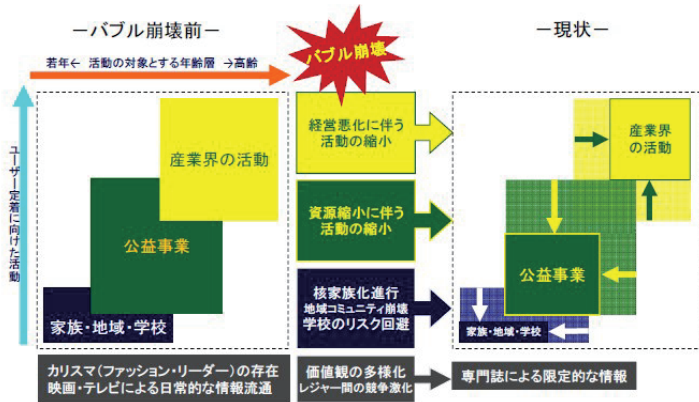
図表Ⅱ－５－７ 我が国大手メーカーの平成21年度輸出状況



② 現状を踏まえた分析と課題

我が国の舟艇産業をめぐる環境は、社会構造や意識、経済事情の変化に大きく左右されている。本節では近年のマリンレジャー離れ、プレジャーボート市場の縮小の原因を多角的に分析する。

図Ⅱ－５－８ マリンレジャー振興の枠組み



イ) マリンレジャー振興の枠組み

我が国のプレジャーボートの市場は、高度成長期にあたる昭和 40 年代に急速に拡大した。この時期には、マリンレジャーは豊かさの一つの象徴的なものとして、多くの国民の憧れの存在であり、映画、テレビ、雑誌等あらゆるメディアで情報が発信され、国民的なファッションリーダーも存在した。また、臨海学校や海水浴等、学校、家族、地域のコミュニティによる活動も活発であり、海に関わる「原体験」を有する子供が成長し、マリンレジャーに参加するという成長サイクルを形成していたといえる。

また、国民の海に対する関心の高まりを受けて、青少年の健全な育成を図る観点から、マリンスポーツの振興活動等を行う公益法人が数多く設立され、産業界も市場拡大のための活動を活性化させた。

その結果、あらゆる世代に対して、多角的なイベント展開と多様なサービス提供がなされ、海に対する関心を向上・定着させ、マリンレジャー需要を拡大するという有機的な枠組みが構築された。このような枠組みは、二度の石油危機に起因する産業構造の転換と低成長時代への移行という情勢変化にあっても機能し、マリンレジャーやプレジャーボートの需要は一定の水準で推移し、バブル期にその絶頂を迎えた。

しかしながらバブル崩壊後、我が国経済の低迷に伴いプレジャーボートの需要は頭打ちとなり、平成 9 年以降、急激な減少に転じた。他方、マリンレ

ジャーの参加人口は、ウェイクボード（※）やバスフィッシング等のブームもあり一定の規模で推移したが、平成 17 年以降急激に減少した。このような急激な減少は、単に経済情勢の悪化によるものではなく、社会構造や意識の変化を含む構造的な要因であり、かつてマリレジャーの振興を支えた、学校や地域の活動と公益法人や産業界の活動につなげる有機的な振興の枠組みが崩壊したことに起因すると考えられる。

（※）「ウェイクボード」：スノーボード状の板に乗り、モーターボートに引かれて水面を滑り、ボートの引き波に乗って楽しむスポーツ。

ロ）マリレジャー振興の枠組みが変化した原因

平成 21 年度に（財）日本海事センターが実施した「海に関する国民意識調査」によると 7 割強が「海が好き」と回答している一方で、若年層になるに従って海への関心は低下しており、少子化の進展も伴って、海に関心のある若者は減少している。また、平成 17 年度に（独）国立オリンピック記念青少年総合センターが小・中学生に実施した子ども調査によれば、平成 17 年度では「4 割の子どもが魚釣り・貝取りの経験がなく」、実際に体験するに至らない若者も多い。

図表Ⅱ－５－９

（独）国立オリンピック記念青少年総合センター子ども調査（平成 17 年度）

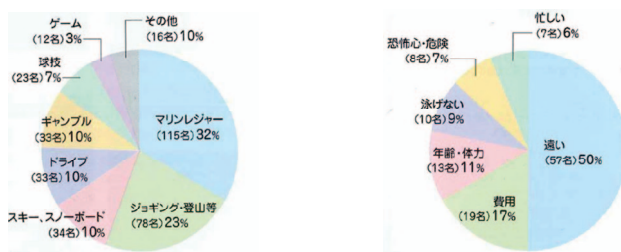
項目	平成10年度	平成17年度
海や川で泳いだことが殆どない。	10 %	26 %
海や川で貝を取ったり、魚を釣ったことが殆どない。	22 %	40 %

このような状況において、全体としてマリレジャーに参加する人口は減少し、例えば大学や高校のヨット部、民間のヨット教室等の減少につながり、関心のある者に体験やサービスを提供する受皿を少なくする原因となっている。また公益法人の活動についても、経済情勢の変化の影響、参加人口の減少等により、活動規模の縮小、活動内容の制約を余儀なくされており、関心を定着させる上で、真に効果的な活動となっているかは不透明な状況となっている。加えて産業界の活動は、経営状態に大きく依存し、長期的視点に立った振興活動は激減しており、販売に直結した活動に限定されているのが実情である。

ハ) ユーザーサイドの状況

平成 21 年度に実施した、一般を対象としたマリンレジャーのイメージに関するアンケートによると、「今後体験してみたいレジャー」として、約 3 割が「マリンレジャー」と回答した。その一方で、「マリンレジャーを経験するにあたって障害となるもの」として、「遠い」、「お金がかかる」、「難しい」、「危険」を挙げており、マリンレジャーに対する関心はあるが、ハードルが高く身近に感じていないことがわかる。

図表Ⅱ－５－１０ 平成 21 年度に実施したマリンレジャーのイメージに関するアンケート調査



今後体験してみたいレジャーは何ですか？ マリンレジャーを体験しようとするときの障害は？

プレジャーボートの販売については、経済指標の一つである家計貯蓄率と強い相関があり、近年の経済情勢を反映し、新艇出荷隻数は減少している。他方、中古艇販売隻数の傾向を示す指標である、移転登録件数は増加傾向にあり、また民間の会員制レンタルボートクラブでは会員数が増加するなど、マリンレジャーに対する相応の需要は存在している。

図表Ⅱ－５－１１

図 家計貯蓄率とプレジャーボート国内出荷隻数の推移

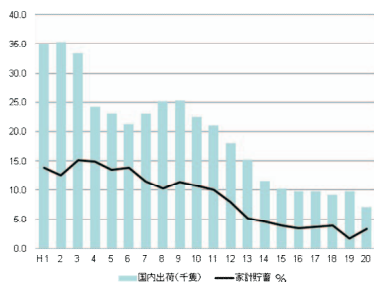
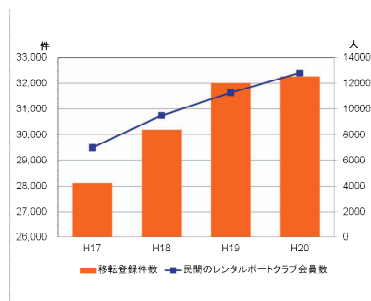


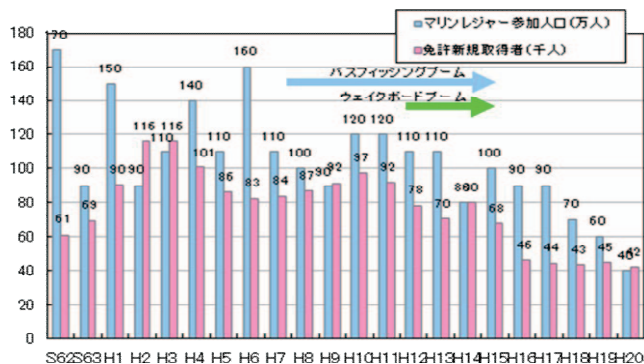
図 移転登録件数（中古艇販売隻数推計値）※、民間のレンタルボートクラブの会員数の推移



免許新規取得者については、マリンレジャー参加人口と相関関係があり、マリンレジャー参加人口が増加すると、免許新規取得者は増加する。また、平成 21 年度に（財）日本海洋レジャー安全・振興協会が実施した調査によると、「免許取得者の 2 割が親水イベントへの参加者」であり、親水イベントへの参加が免許取得のきっかけとなっている。

また、平成 15 年頃までウェイクボードが、平成 12 年から平成 15 年頃までバスフィッシングが「遊びのブーム」となっており、これらブームの時期には大規模な需要を創出したが、近年ではこのような新たな提案がなされていない。

図表Ⅱ－５－１２ マリンレジャー参加人口と免許新規取得者の相関関係



③ 今後の舟艇産業の活性化策のあり方

イ) マリンレジャーの振興の方向性

舟艇産業の活性化を図るためには、前述のとおり、社会構造や意識、経済情勢の変化の中で崩壊したマリンレジャー振興の枠組みを、新たな時代にマッチした形で再構築していく必要がある。

前節で分析した、今日のマリンレジャー沈滞の原因は、次のように整理さ

れる。

- 海に関する「原体験」を与える、家庭、学校、地域のコミュニティーの活動が縮小
- 各世代に多様な体験を供与してきた、公益法人や産業界の活動は、資金的・人的資源の制約等から縮小
- これらにより、「海に対する関心」はあるものの、実体験に至らない者が増大
- 「マリンレジャーへの参加」に対するハードルは、「遠い」、「お金がかかる」が最も大きい。また、「難しい」、「危険」という意識も存在
- マリンレジャー参加人口や体験乗船数の増大が、振興（例えば免許取得者数）に直結

これらを勘案すると、今後の活性化対策の方向性は、次のようなものと考えられる。

- 関係者の有機的な連携により、効果的・効率的に対策を進める体制を整備すること
- マリンレジャーを体験できる身近な拠点を整備すること
- ユーザーが体験したいマリンレジャーの深度に相応する多様なサービスが提供される環境を整備すること

このため、海事局としては、マリン関連の公益法人等により構成される「U M I 協議会」を設置し、情報発信の強化、連携事業の展開等による振興推進体制の整備を図るとともに、海の駅の設置推進、漁港の利活用促進による「身近な利用拠点」の確保に努めてきているところである。

今後の課題としては、ユーザーに提供するサービスの質・量の向上であり、また、体験者数を効率的・効果的に増大させるための新たなビジネスモデルの構築とその普及促進である。具体的な方向性としては、教育、観光、福祉、地域交流等との連携等があり、以下に、先進的な海の駅で実施されている事例を紹介する。

図Ⅱ－５－１３

- 海洋教育プログラム (写真１)
- スナメリ観察クルージング (写真２)
- バリアフリー祭り (写真３)

写真 1



写真 2

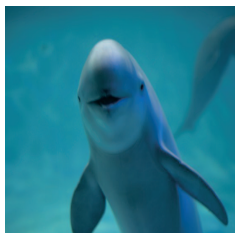


写真 3



これらの活動については、地域の歴史的資源、観光資産、水産資源を有効に利用した特有のプログラムを開発することで、マリンレジャーの活性化のみならず、地域活性化にもつながる可能性が高く、その普及促進を図ることが効果的である。

このようなプレジャーボートを活用した新たなビジネスの拡大は、使用する舟艇の需要を増大させ、例えば、休日に需要が集中するレンタルボートの稼働率の向上により、レンタルボートが普及促進され、提供するサービスの向上にもつながるものと考えられる。

ロ) 新たな市場の開拓

上記のようなマリンレジャーの振興の対策を展開していく上で、舟艇産業の経営基盤の安定化は不可欠である。

我が国舟艇産業の中核的海外市場である北米、欧州が、世界的な金融不安による景気低迷にあって、急速かつ大幅にその市場規模を縮小させている中、韓国、中国、インド等アジア諸国において、マリンレジャー市場活性化の動きが顕在化しつつある。

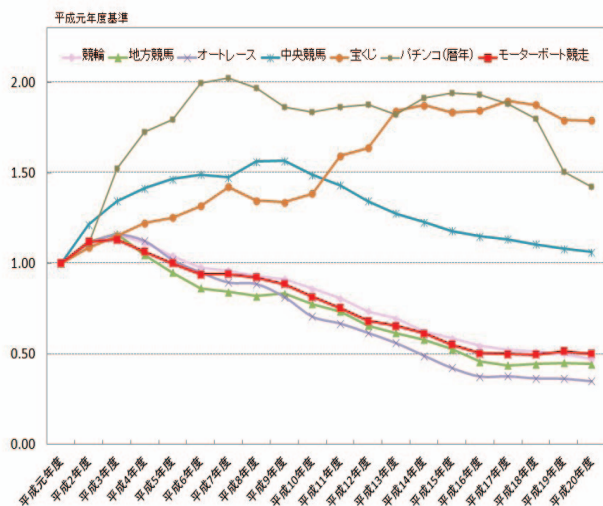
これらの新興舟艇市場の胎動期において、基準・規格や制度、マナー・ルール等についての相互の理解を深めることは、健全な市場発展と我が国舟艇産業の円滑な市場参入の基盤となるものであることから、国際協力を含む協調関係の構築に取り組むことが必要である。

（２）モーターボート競走事業

① モーターボート競走を含む公営競技等の売上げ推移

モーターボート競走、競輪、地方競馬、オートレース、中央競馬、宝くじ及びパチンコ（以下「公営競技等」という。）の売上げ推移について、平成元年度を基準として示したものが図表Ⅱ－５－１４となる。

図表Ⅱ－５－１４ 公営競技等の売上げ推移



モーターボート競走、競輪、地方競馬及びオートレース（以下「公営４競技」という。）の売上げ推移は、いずれも平成３年度以降減少傾向が続き、16年度以降は減少率が鈍化している。また中央競馬については、９年度をピークに減少傾向を示し、パチンコについても、７年度以降高水準で横ばいであ

ったが、18年度以降は減少傾向を示している。

一方、宝くじについては、全体的に増加傾向となっており、数字選択式宝くじ「ミニロト（最高賞金額約1,000万円）、ロト6（最高賞金額4億円）」の発売が開始された11年度以降は顕著な増加を示している。

② 各種経済指標と公営競技等売上の相関関係について

平成元年度以降の各種経済指標（実質GDP、可処分所得、失業率及びジニ係数）と公営競技等の売上げの相関係数を図表Ⅱ－5－15に示す。

図表Ⅱ－5－15 各種経済指標と公営競技等売上げの相関係数

	実質GDP	可処分所得	失業率	ジニ係数
モーターボート競走	-0.903	0.399	-0.849	-0.973
競輪	-0.908	0.445	-0.815	-0.976
オートレース	-0.905	0.385	-0.856	-0.972
地方競馬	-0.917	0.339	-0.834	-0.946
中央競馬	-0.377	0.968	-0.225	-0.633
宝くじ	0.889	-0.296	0.890	0.957
パチンコ	0.350	0.577	0.520	0.465

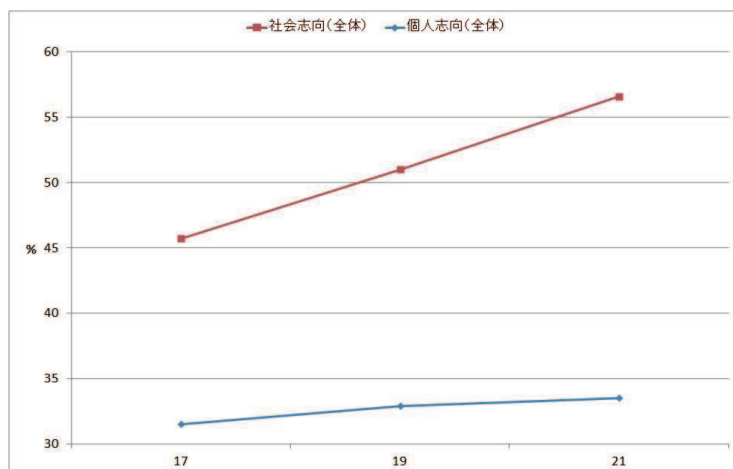
上記の数値、すなわち相関係数が0.8以上あるのか、符号はどうかにより以下の傾向が見受けられる。

- ・ 家計における可処分所得の増加（減少）に対し、中央競馬の売上げは増加（減少）するが、公営4競技や宝くじの売上げへの影響は大きくない。
- ・ 失業率の増加（減少）に対し、公営4競技の売上げは減少（増加）するが、宝くじの売上げは増加（減少）する。
- ・ ジニ係数が大きくなる（小さくなる）、すなわち所得格差が大きくなる（小さくなる）につれて、公営4競技の売上げは減少（増加）し、宝くじの売上げは増加（減少）する。
- ・ パチンコの売上げは、この分析に使用した経済指標にはほとんど影響されない。

③ 国民の社会意識の変化について

内閣府が毎年実施している、「社会意識に関する世論調査」を基に、平成17年以降の国民の社会意識の変化についてグラフ化したものが図表Ⅱ－5－16である。グラフ中の社会志向は「国や社会のことにもっと目を向けるべきだ」を、個人志向は「個人生活の充実をもっと重視すべきだ」との選択肢を選んだ人々の全体に占める割合を示す。

図表Ⅱ－5－16 国民の社会意識の変化



これによると、17年以降では、社会志向の割合が個人志向に比べ顕著な上昇を示しており、公共・公益に関する意識が高まっていることがわかる。

④ モーターボート競走の活性化に向けて

上記公営競技の売上推移等の指標からは、平成元年度から20年度までの経済状況と公営競技等売上げの関係から、失業率の増加や所得格差が拡大する経済状況のもとでは、身近で手軽に参加ができ、少額でも高額賞金が狙える宝くじの人気の高まっていることが見受けられる。

したがって、現在のような経済状況が継続するという前提のもとでは、モ

ーターボート競走業界においても、場外発売場の設置・運営や多様な発売チャンネルの開拓・整備などにより、モーターボート競走の身近さや手軽さをアピールするとともに、高額配当が獲得できる重勝式の導入等により魅力の向上を図ることが活性化につながるものと期待される。

また、経済状況に左右されずモーターボート競走の活性化を図るためには、現在業界において取り組んでいるスター選手育成や魅力ある番組編成、キャッシュレスカードの導入等に加え、一部の競走場で実施し始めている舟券購入額に応じた付加価値の提供（関連グッズや豪華賞品の提供等）などの顧客サービス向上策を強化していくことが、既存顧客だけでなく新規顧客に対する来場促進策として重要である。

さらに、上記③で見たように、国民の社会意識に関し公共・公益に対する意識が高まっている状況にかんがみ、モーターボート競走の収益金が地方自治体の財源として教育費・保健衛生費等に充てられるとともに、振興会を通じて海洋環境の保全や航行の安全を始め、地域福祉拠点・福祉車両の整備等に活用されている事実をアピールし、舟券購入と社会貢献との関連性を更に訴求することも有効と考えられる。

図Ⅱ－５－１７



(BOATRACE振興会HPより)

