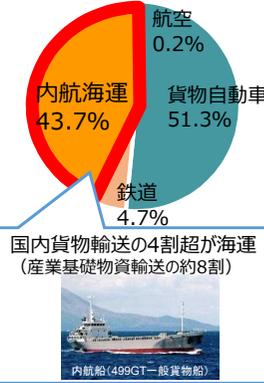


海事産業の役割・重要性

- 四面を海に囲まれた我が国において、**海上輸送は、貿易量の99.6%、国内貨物輸送の4割超（国内産業基礎物資輸送（石油製品、セメント等）の約8割）**を担っており、**国民生活や経済活動を支える経済インフラ**。
- 我が国の海上輸送は、**海運業**と、そのハード面の基盤である**船舶（造船業）**と、ソフト面の基盤である**船員（担い手）**が3分野一体となって支えており、**相互に密接に関連した海事産業**を構成。
- **造船は、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用に貢献**。（例えば、製造業生産高のうち、愛媛県今治市では約2割、長崎県西海市では約7割を造船・船用工業が占める）
- **船員は、エッセンシャルワーカーとして、コロナ禍においても我が国の海上輸送を担っている**。

※本資料は、来年度の制度改正に向けて検討中の内容を図示したものである。

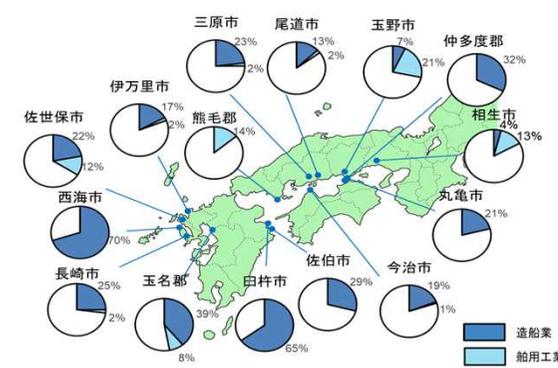
＜国内貨物輸送分担率＞



＜我が国海運・造船業の自国発注・建造比率＞



＜製造業の生産高に占める造船業・船用工業のシェア＞



現状・課題

＜造船＞産業規模：3.3兆円

- 我が国造船業は、建造船舶の**省エネ性能・品質等で国際的に高い評価**を得ており、新造船建造量では中・韓に次いで世界第3位。
- 一方、**近年、中・韓は自国の造船業を強力に支援**し、また、造船所の大規模化も進展。相対的に小規模な造船所の多い我が国の**国際競争力は低下し、船舶の安定的な供給にも支障のおそれ**。コロナ禍での受注減により手持工事量は1.05年（通常2年以上必要）まで激減。
- 日中韓3カ国で約9割の世界シェアを占める中、我が国の国際競争力が低下すると、**必要な船舶の供給（サプライチェーン）を中・韓に依存する状態に陥るおそれ**。また、**造船業が衰退すれば地域の経済の停滞・雇用喪失が生じるおそれ**。
- **事業再編や生産性向上等による競争基盤整備**が必要。

＜担い手＞

- 船員は陸上労働者に比べて給与月額が高く（内航船員は全産業平均の約1.4倍）、業界関係者の努力も相まって、**内航船員の新規就業者数は増加傾向**。
- 一方、特に内航海運は50歳以上の船員が46%と高齢化が顕著で（全産業平均は32%。70代以上の割合は全産業平均の4倍）、37%の事業者が**船員確保を理由に今後の事業継続に懸念**を抱えている。
- 今後、若手船員を着実に確保し、高齢船員等の疾病による休業リスクを回避していくことが必要。
- しかし、厳しい労働環境が敬遠され、**新人船員定着の阻害要因に**。適切な健康管理等も不十分。
- **船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境を整備**する必要。

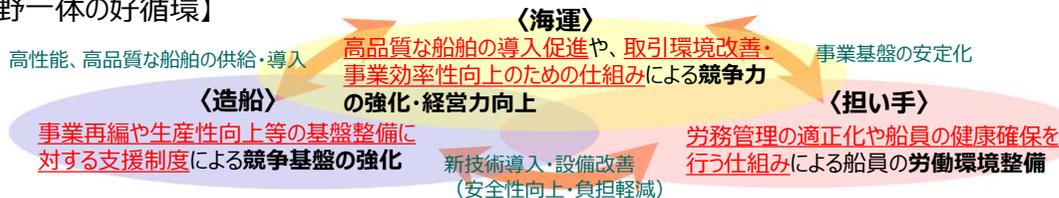
＜海運＞産業規模：4.5兆円

- ＜外航＞ ● 我が国の外航海運の船隊規模（保有船腹量）は世界第2位。世界の上位6社のうち3社が我が国海運事業者。
● 熾烈なグローバル競争の最中、コロナ禍による世界的貿易縮小に直面。
⇒ **造船業の競争基盤強化の実現には**、最大の需要者である我が国海運業に対して**船舶の導入を促進することが同時に必要**。我が国海運業にとっては、将来の環境規制にも対応可能な高性能かつ高品質な船舶が安定的に導入されることで、**国際競争力の更なる強化**が図られる。
- ＜内航＞ ● **事業基盤が脆弱**（99.7%が中小企業）で、船舶供給規制の終了（R3年）を控え、規制に頼らず事業収入で運営できる業界構造へ転換する必要。
● 少数・大規模化が進む荷主との硬直的關係の改善や事業基盤の強化が課題。
⇒ 取引環境の改善・事業効率性の向上による**内航海運業の事業の安定化・経営力の向上が必要**であり、**船員の労働環境改善、安定的な確保の実現にも資する**。

対策の方向性と目指すべき姿

コロナ禍等における危機的状況を乗り越える観点から、海事産業に関し、**制度改正を含む必要な措置を早急に講じる**。

【3分野一体の好循環】



【目指すべき姿】

我が国国民生活の安定と経済の持続的成長

＜海運＞ 安定的な海上輸送の確保
(安全・高効率・環境に優しい)

＜造船＞ サプライチェーン確保・地方創生

＜担い手＞ 安定的な船員の確保・育成

海運（内航）・担い手（船員）分野での課題と対応について

交通政策審議会海事分科会基本政策部会・船員部会とりまとめ（R2.9.24）より

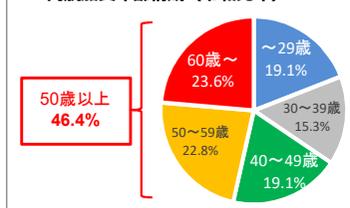
内航海運を取り巻く現状と課題

担い手（船員）

船舶運航の担い手である
船員の確保が困難

- 特に内航海運で船員の高齢化が顕著。
- 船内という閉鎖空間で24時間、労働と生活を繰り返す特殊な環境で、長時間労働や時間外労働の多さ、船内の人間関係等が敬遠され、新人船員定着の阻害要因に。
- 疾病発生率（休業3日以上）は陸上の2倍。高齢船員が多い中、疾病による休業が懸念。

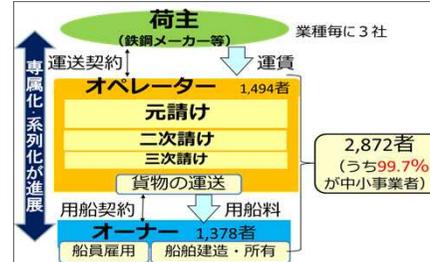
内航船員年齢構成（令和元年）



荷主との硬直的関係の下での
脆弱な事業基盤

- 荷主との硬直的関係・脆弱な事業基盤（99.7%が中小企業）という構造的課題を抱える。
- 契約に当たり適切な合意手続がなされていない事業者や荷主等から一方的に運賃等を提示される事業者も多い。
- 半数以上の事業者が現状の運賃等で必要コストを賄っていない。

海運（内航）の事業環境



環境の変化

人材確保競争の激化

- 使用者が労働時間等を把握し配置転換等につなげる仕組みについては、陸上分野と異なり船員分野では未整備。
- 今後、働き方改革が進む陸上分野との間で船員分野の人材確保が相対的にさらに厳しくなることが危惧。

暫定措置事業※の終了（R3.8）

- 船舶の供給規制の終了とこれによる船価低減（一般的な貨物船（499トンクラス）で約5000万円減）。
- これによる生産性向上（大型船投入、新技術活用）に資する投資、事業者間の競争が促進。
→ 稼げる内航海運への変革、新技術導入に向けた環境整備を図り後押し

具体的な対応

船員部会とりまとめ
（R2.9.24）

船員の働き方改革
（内航・外航）

基本政策部会とりまとめ
（R2.9.24）

労務管理の適正化

使用者が責任をもって船員の労務管理を行い各船員の状況に応じた措置（下船の前倒し等）を行う仕組みを構築

- 陸上事務所の労務管理責任者（仮称）の選任
- 陸上事務所で船員の労働時間等の記録・保存
- 法令違反を繰り返す事業者の求人申込みの不受理

船員の健康確保

各船員の健康状態を使用者が継続的に把握し、中長期的・客観的な視点から適切な健康管理等を行う仕組みを構築

- 船員の健康診断の実施（使用者責任の明確化）
- 船員向け産業医の選任やストレスチェック、長時間労働者への面接指導の実施
- 健康診断結果等を踏まえ措置（配置換、休暇付与等）等

船員の安定的確保・育成による事業安定

内航海運業の
持続性確保

労働環境の改善に
資する業務運営、
設備投資

内航海運の取引環境の改善

契約の見える化や長時間労働の防止に向けたオペレーター・荷主の協力促進

- 内航海運業者による契約の書面（データ）化、契約内容の法定化
- オペレーターによる、船員の労働時間を考慮した運航スケジュールの設定
- 内航海運業者の法令違反が荷主に起因する場合の荷主への勧告・公表

内航海運の生産性向上

- 最適な事業形態を安心して選べる環境を整備
- 「遠隔監視技術」等の新技術の導入（→省力化）
- 大型船投入等による運航効率の向上

- 船舶管理業の法定化
- 遠隔監視されるエンジンに係る定期検査の緩和等

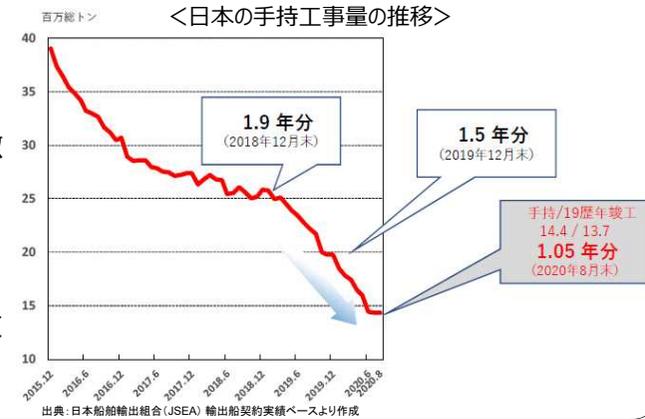
※内航船舶の新規建造に負担金を求めることにより、船舶の過剰供給を抑制する等の仕組み

安定的な船員の確保・育成と安定的な海上輸送の確保を同時に実現

(参考) 造船・海運分野での課題と対応について

造船・海運を取り巻く現状と課題

- 我が国造船業が、今後も船舶を安定的に供給できる体制を確保するためには、事業再編や生産性向上を通じて事業基盤を強化し、低環境負荷技術等の技術開発により、国内外の新造船需要を取り込めるような競争力強化が急務。
- 一方、公的支援を背景に中韓勢に強いられる低船価競争に加え、コロナ禍による一層の市況低迷及び手持ち工事量の激減等により、造船各社は事業再編や生産性向上等の基盤整備に必要となる大規模な資金調達に障壁。
- 基盤整備を促進するためには、造船会社による民間金融市場からの資金調達を政府系金融機関を通じて補完するとともに、税制特例を通じて投資を促進する環境を整備することが必要。
- また、我が国海運業における船舶の導入にも併せて取り組む必要。先行きの不透明さから船舶投資を躊躇している海運会社に対し、政府系金融機関による金融支援や税制特例等の措置を通じ、新造船発注を後押しする環境を整備することが必要。



具体的な対応 (検討中)

船舶産業基盤整備計画 (仮称) の認定制度の創設

造船事業者等は、船舶産業の基盤整備により競争力強化を図るため、事業再編や生産性向上等の計画を策定

大臣認定

＜支援措置＞

- 基盤整備に係る出融資等 (ツーステップローンを含め検討)
- 事業再編に係る登免税の軽減措置の適用、生産性向上に資する設備投資に対する固定資産税の軽減制度の創設
- 認定計画に基づく技術開発等に関する予算措置

創設

【造船法改正関係】

好循環を創出

特定船舶導入計画 (仮称) の認定制度の創設

海運会社等は、安全・低環境負荷で高品質な船舶 (特定船舶) の導入の促進を図るため、特定船舶の導入に関する計画を策定

※船舶産業基盤整備計画の認定を受けた造船所が建造する船舶であることを要件化

大臣認定

＜支援措置＞

- 特定船舶導入に係る出融資等 (ツーステップローンを含め検討)
- 特定船舶に係る特別償却
- 日本船舶の保有に伴う固定資産税等に関して、特定船舶 (国際船舶) について深堀り
- 内航船舶の建造支援の強化

拡充

【海上運送法改正関係】

船舶の供給側の造船業と需要側の海運業の両面からの総合的な施策により好循環を創出

共同での設計・営業・建造
大規模ロット対応、新鋭技術の搭載など船主のニーズに対応



製造体制の高度化
自動溶接ロボット等の導入による生産性向上



生産体制の抜本見直し
拠点ごとの役割を明確化し、複数拠点を一体運用



次世代技術の技術開発
低環境負荷技術、自動運航技術等の技術開発を促進



サプライチェーン確保・地方創生と安定的な海上輸送の確保を同時に実現