

内航海運の代替建造促進に向けた 施策の検討状況について 説明資料 (資料4)

2011年7月4日
海事局内航課

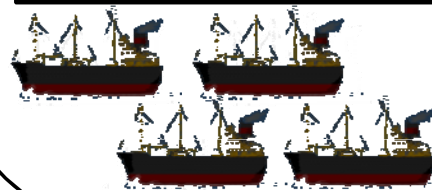
1. グループ化の促進に向けた取組みについて

様々な施策を組み合わせることによって、船舶管理会社を核としたグループ化を推進することにより、一杯船主が多数を占める業界構造を改善し、オーナーの競争力の強化を図る。

代替建造の促進

共有建造制度、税、暫定措置事業の建造等納付金など、グループ化等を行う事業者に対する船舶の代替建造のインセンティブの創設・拡充について検討

船舶管理会社



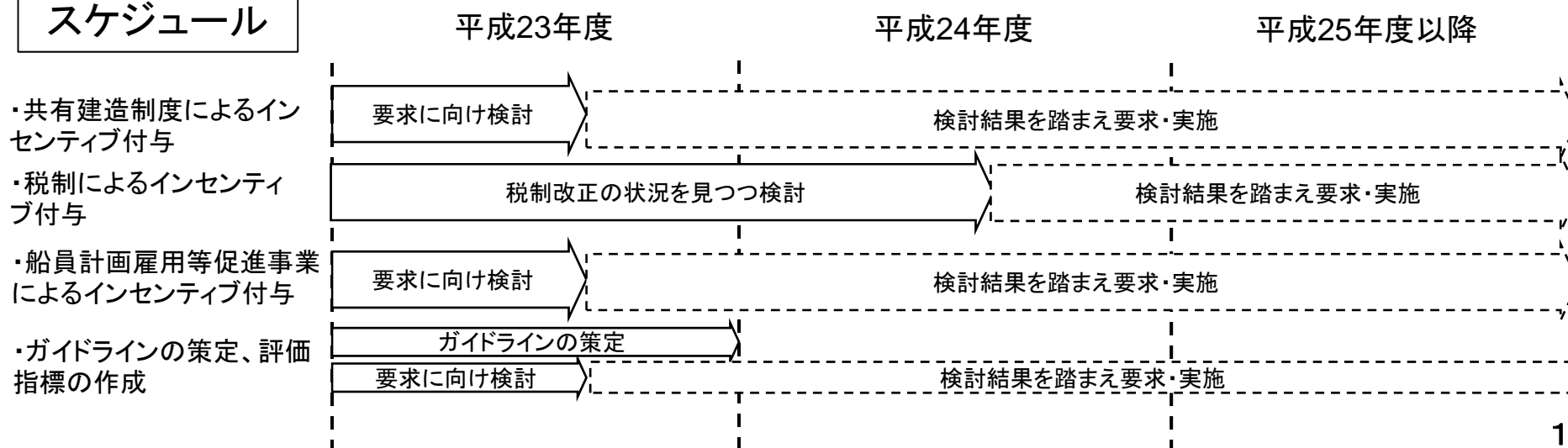
船員の育成

船員計画雇用促進等事業の活用など、グループ化を行う事業者に対する雇用のインセンティブの拡充について検討

管理会社を評価できる仕組み作り

船舶管理に関するガイドラインの作成や、船舶管理会社を客観的に評価する指標の作成などの検討

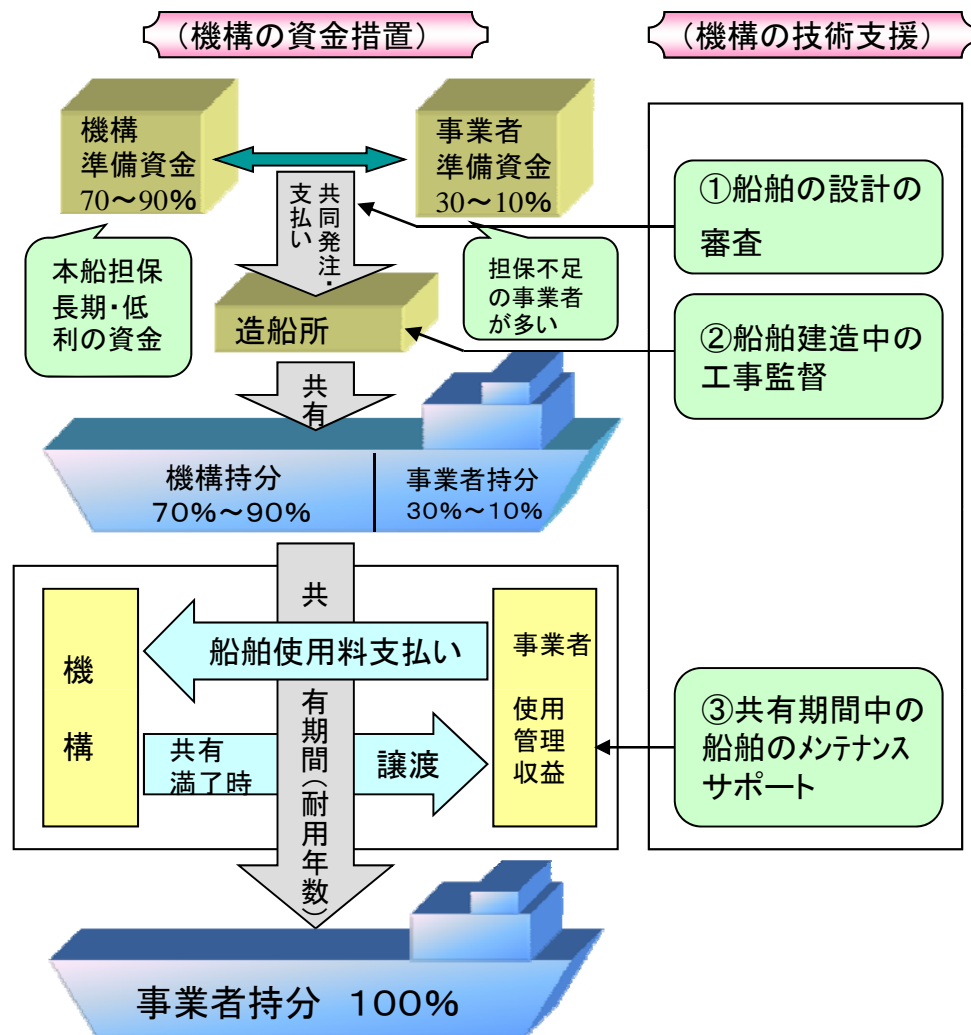
スケジュール



共有建造制度におけるグループ化促進に向けた取組

集約化・グループ化対応船舶の建造に伴う船舶使用料利率の軽減措置は、平成21年度補正から実施しており、現在も最高の軽減措置(0.3%)を実施しているところである。

共有建造制度について



グループ化促進の取組について

【平成21年度補正】

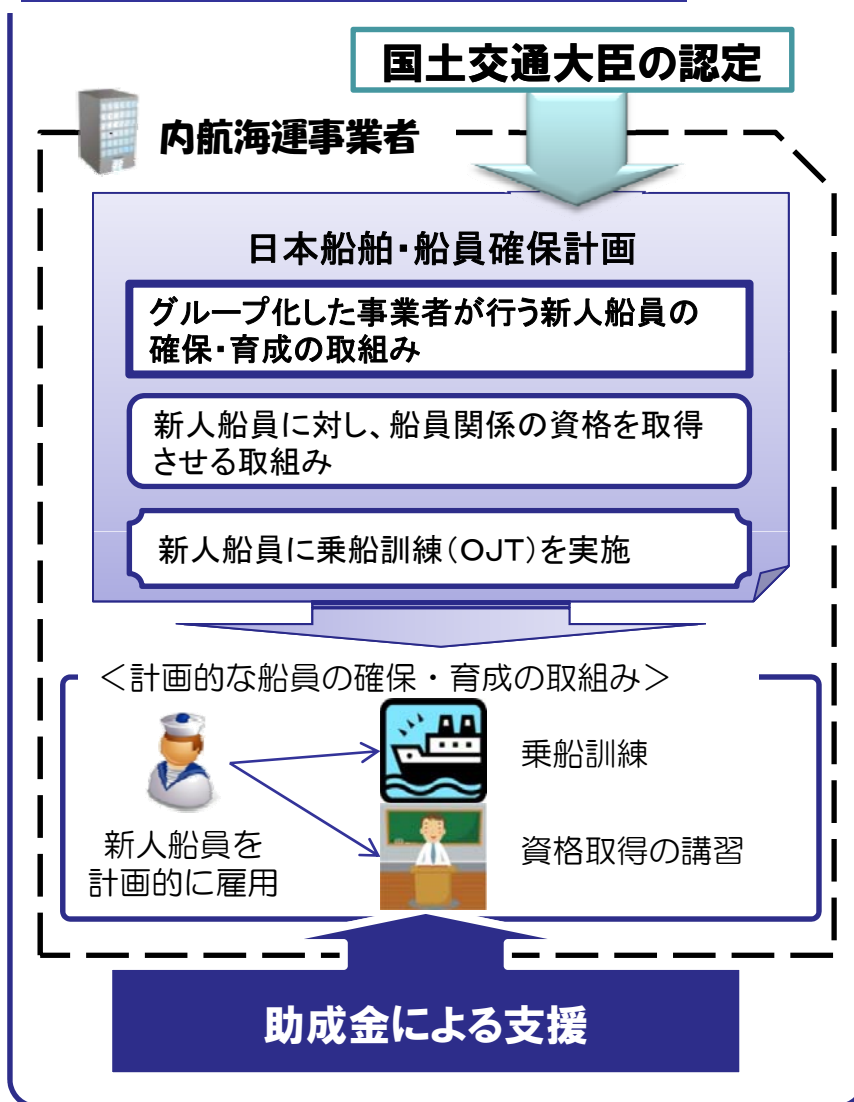
集約化・グループ化対応船舶の建造に伴う船舶使用料利率について、**0.6%の軽減利率**を適用【新規】
⇒2隻申請



【平成22年度～】

集約化・グループ化対応船舶の建造に伴う船舶使用料利率について、**0.3%の軽減利率**を適用
(軽減利率としては最高のもの)
⇒申請実績なし

◇ 船員計画雇用促進等事業の概要



◇ 助成金の概要

	内航海運事業者	グループ化した内航海運事業者
助成金の種類	2種類	3種類
	内定者又は試行雇用者1人当たり次のいずれか1つの助成金を支給	
		【共同型船員確保育成助成金】 最大27万円
		【新規船員資格取得促進助成金】 最大15万円
		【船員計画雇用促進助成金】 最大36万円
助成金額	最大36万円 / 1人	最大36万円 / 1人

インセンティブの拡充

内航海運事業者のグループ化を促進し、新人船員の計画的な確保・育成を図る。

2. 規制緩和に向けた取組みについて

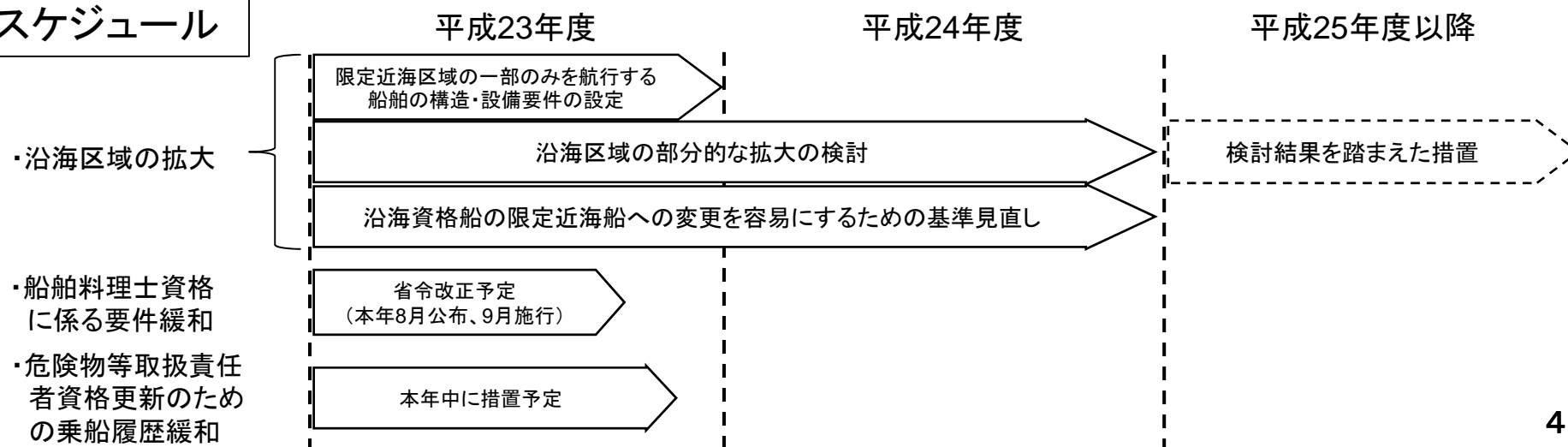
平成22年10月に海事局内に規制改革プロジェクトチームが発足。内航海運業界からヒアリングを行うなど、規制緩和要望についての検討を行っている。

《これまでの取り組み例》

沿海区域の拡大	①限定近海区域の一部のみを航行する船舶の構造・設備要件の設定 ②沿海区域の部分的な拡大の検討 ③沿海資格船の限定近海船への変更を容易にするための基準見直し
船舶料理士資格に係る要件緩和	陸上の調理師資格を有する者等一定の知識及び能力を有する者に対する船内調理業務経験期間の短縮。さらに、同措置の対象者であって、船舶料理士資格所持者の監督のもとに行われる船内教育を受けた者であれば船内調理業務経験を免除
危険物等取扱責任者資格更新のための乗船履歴緩和	5年ごとの資格更新の際に求められる乗船履歴を、従来の過去5年のうちの1年から過去5年のうちの3カ月に短縮

☆ 今後も引き続き規制改革プロジェクトチームを開催し、上記項目以外についても検討を行う予定

スケジュール



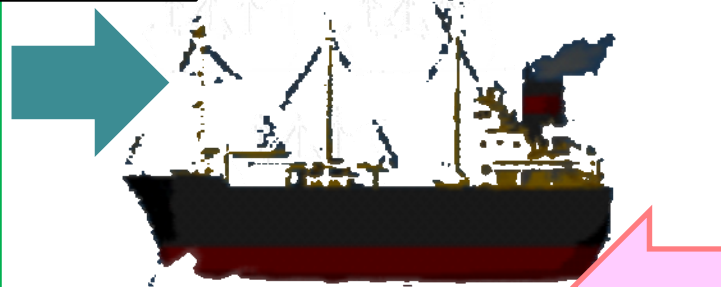
3. 省力化に向けた技術開発の取組みについて

内航海運の競争力強化に資する技術の開発・普及を図るとともに、これを踏まえた規制の緩和を併せて推進する。

人にやさしいブリッジの開発・検証

省力化可能なブリッジの構造改善に関する開発・検証など、甲板部の省力化技術の開発・普及を推進するとともに、安全性等の検証や関係者間の合意形成などを行いつつ、その省力化効果に応じた規制の見直しを行う。

ブリッジ

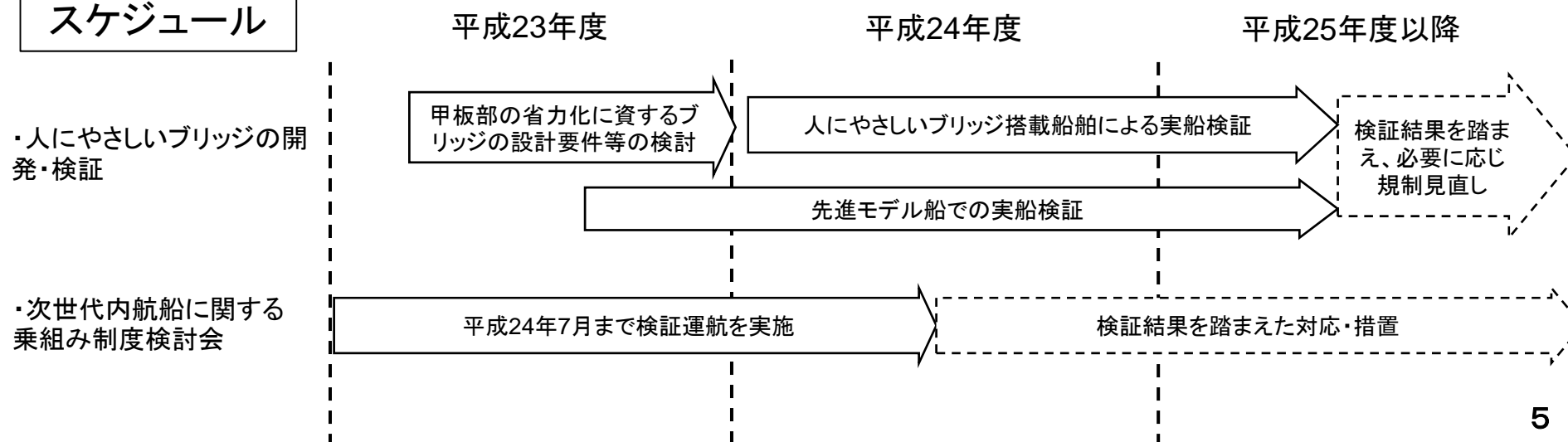


次世代内航船に関する乗組み制度検討会

スーパー・エコ・シップ及び高度船舶安全管理システム搭載船について進められてきた検証運航について、今後とも一層の推進を図る。

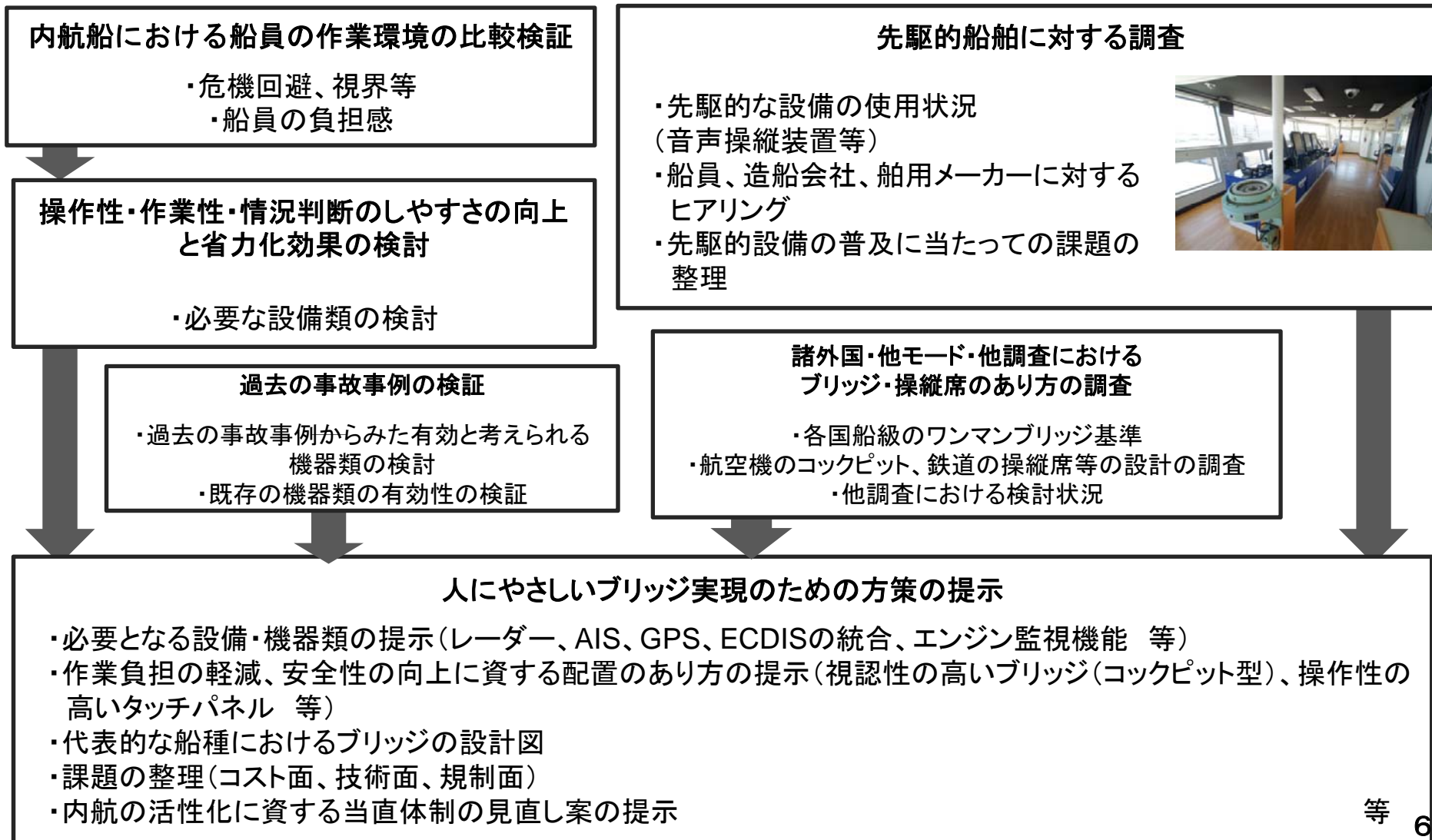
エンジン

スケジュール



新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定

省力化可能なブリッジの構造改善に関する開発・検証など、甲板部の省力化技術の開発・普及を推進するとともに、安全性等の検証や関係者間の合意形成などを行いつつ、検証された省力化効果に応じた規制の見直しを図る。



背景

次世代内航海運ビジョン（平成14年4月）

- ◆地球温暖化対策：京都議定書における対応等、地球的規模での環境保全の取組の強化
- ◆高度かつ効率的な輸送サービスの構築：技術革新の進展や経済社会情勢の変化に適切に対応し、一体的かつ総合的な社会的規制の見直しが必要。

検討経緯

- ◆平成16年8月より、官公労使で構成される「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、次世代内航船（新技術を導入した船舶）に適した効率的な乗組み体制のあり方について検討を開始
- ◆第8回の同検討会（H21年7月）で、SES（スーパーエコシップ）、高度船舶安全管理システム（陸上から機関の運転状態を監視するシステム）の配乗見直しに関する基本方針（機関部職員の1名化を可能とする運用）が決定

SES、高度船舶の検証運航に係る手続き (平成21年12月より運用開始)

高度船舶は海事局の認定が必要
(SESは認定不要)

実船検証
(シャドープレーでの検証)
1ヶ月間

検証運航
(機関部職員1名での検証運航が可能)
船舶職員法第20条の特例許可
(初回は6ヶ月間、それ以降は1年毎に更新)

平成24年7月末※

※その後の取扱いは、これまで蓄積された実績を踏まえて、同検討会で検討

【これまでの実績】 高度船舶4隻が実船検証を終了、そのうち2隻が検証運航を実施中

4. 船舶の環境性能向上に向けた取組みについて

二軸SESなど廉価なSESの標準船型開発・普及や排出原単位の精緻化等、ハード面の性能向上に向けた取組みや、省エネ運航の推進などソフト面の性能向上に向けた取組みを一体的に行う。

船舶の省エネ化

在来型のSES(1軸)より廉価な2軸型SESの標準船型の開発を推進し、コスト縮減を図る

SESの更なる普及促進

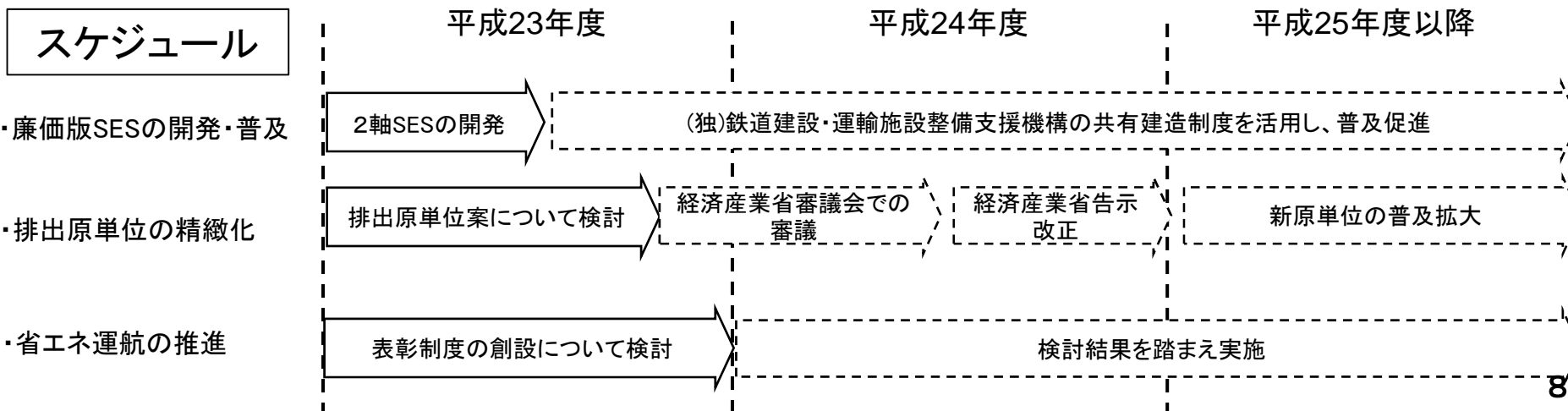
現在1種類しか定められていない船舶のCO2排出原単位を精緻化し、環境性能の「見える化」を推進

将来的には支援措置とも連動環境性能の優れた船舶が選好される仕組みに

ハード・ソフト一体となり環境性能の向上を促進

運航の省エネ化

従来から行われてきた省エネ運航の取組み(航路に即した減速運航の推進など)を客観的に評価することで更なる推進を図る



二軸SESの標準船型開発について

SESの更なる普及促進による船舶の環境性能向上のため、インバータを不要とすること等により建造・メンテナンスコストを抑制しつつ、一定の省エネ効果を確認した2軸型SESの開発を行う。

2軸型SES
完成予想図



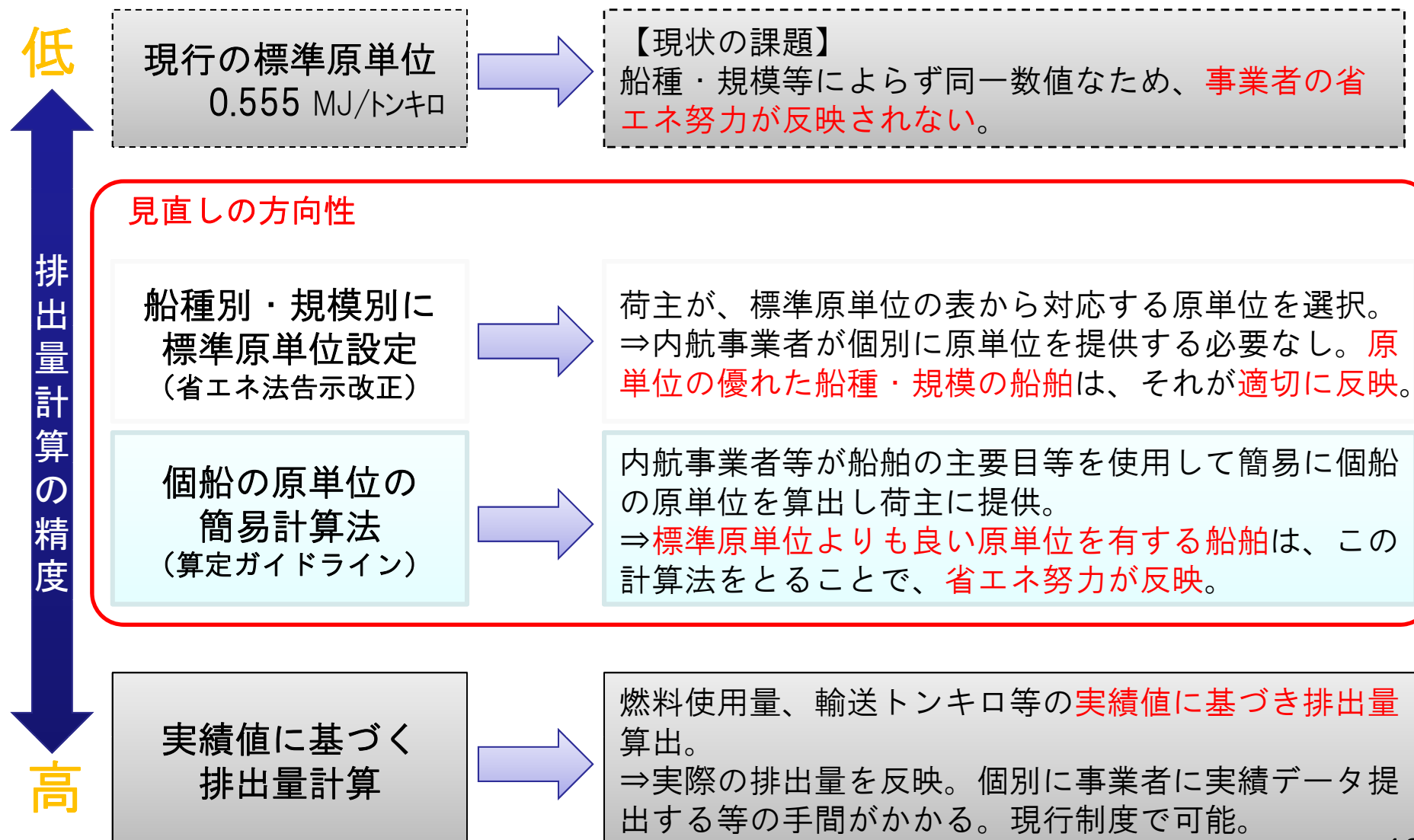
開発目標

省エネ効果	在来船比約10~15%向上 (1軸型SESは在来船比20%程度向上)
建造コスト	1軸型SESの10%減 (在来船比コスト差10%以内)
メンテナンス	汎用機器の使用で 在来船以下

開発スケジュール	平成21年度		平成22年度				平成23年度	
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
調査・検討	→							
方針・目標策定			→					
基本計画				749型タンカー →				
					749型セメント船 →			
						499型タンカー →		
水槽試験							→	
基本設計							→ 9	

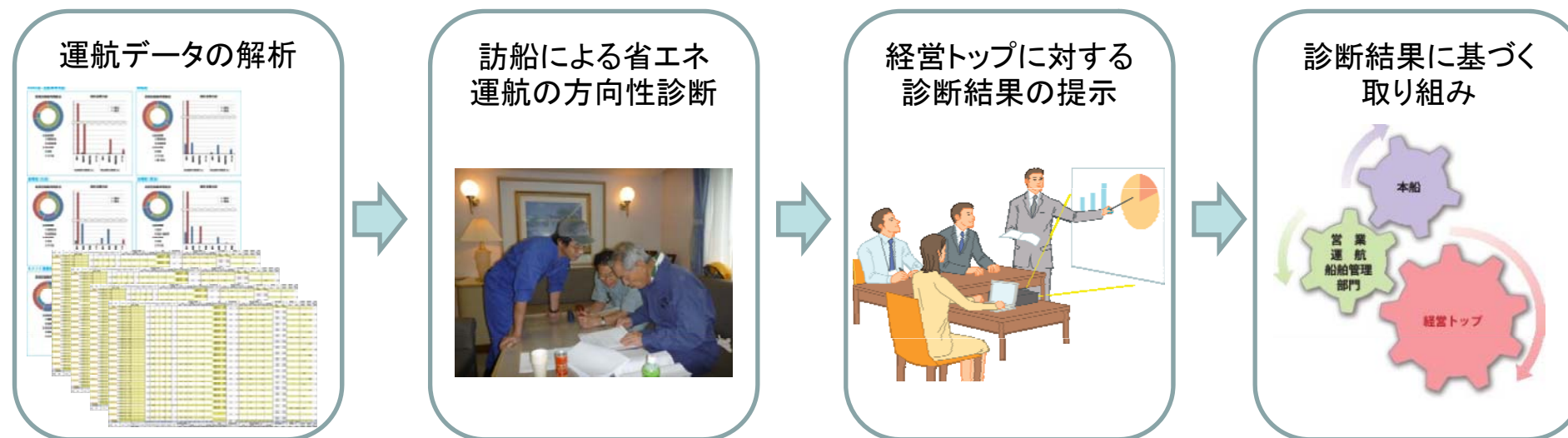
排出原単位の精緻化に向けた取組みについて

現行では、船種、大きさに関わらず一種類しか規定されていない省エネ法(荷主規制)における内航船原単位について、以下のとおり精緻化等を行うことにより、内航海運の更なる省エネ化を推進する。



省エネ運航の推進について

船舶の運航データの解析及び個別訪船により、省エネ運航の方向性診断を行い、経営トップに対し診断結果を提示。経営トップは診断結果に基づく取り組みを指示することにより省エネ運航を実現。



省エネ運航の実現 ⇒ 燃料消費量の削減(経費削減)
 フォローアップし、効率の高い省エネ運航の取組みを行っている船舶を表彰

5. 海外等新たな需要開拓に向けた取組みについて

造船業の海外展開について

船隊整備や我が国固有技術を活かした洋上施設の設置の可能性があり、又は、我が国の造船所や船用メーカーが工場進出する可能性がある新興国・途上国に対し、官民を上げて密度の濃い持続的な接触・輸出促進を行う。

具体的には以下の取組みを推進

- ・政府間で、海事技術及び海事産業に関する包括的な協力の覚書を結ぶなど協力関係を樹立。
- ・官側の人員体制強化。
- ・国際協力銀行の融資や国際協力機構の政府開発援助(ODA)を積極的に活用。

効果的な海外売船について

現状 内航船舶は、海外に中古で売船されることが大半だが、個々のブローカーが売船を行っており、必ずしも効率的でない。

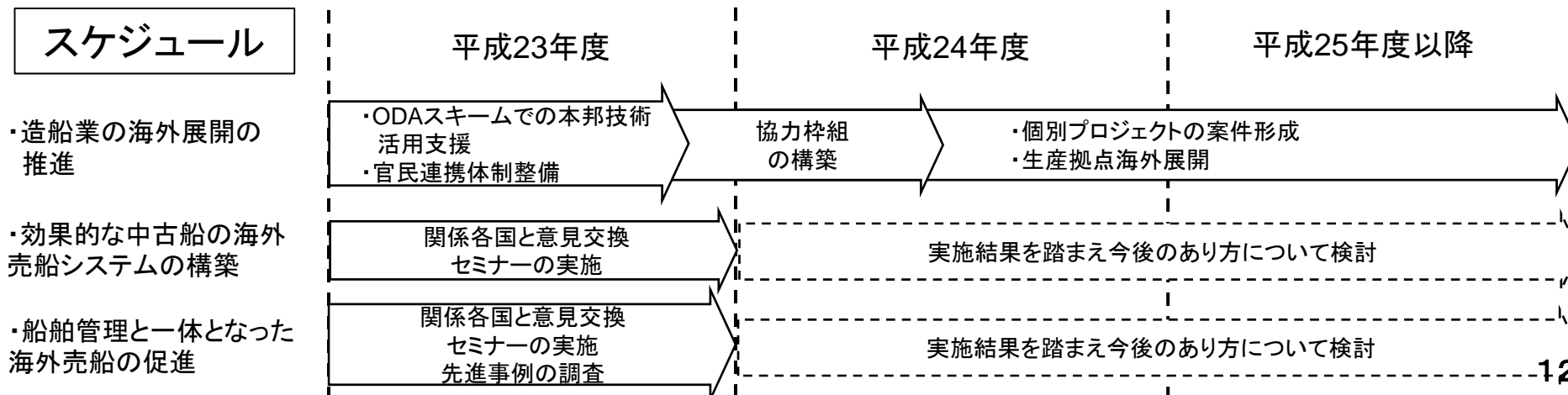
以下の取組みの推進に向け、検討を開始

海外売船の効率化

インドネシアを初めとした東南アジア向けの海外売船について、政府との意見交換や売船セミナーの実施を通じた関係の構築を図り、将来的には売船システムの構築を目指す。

船舶管理と一体となった海外売船

中古船の売船と一体として、船舶管理というソフト面についても海外展開ができないか、先進的な事例を調査しつつ検討を行う。



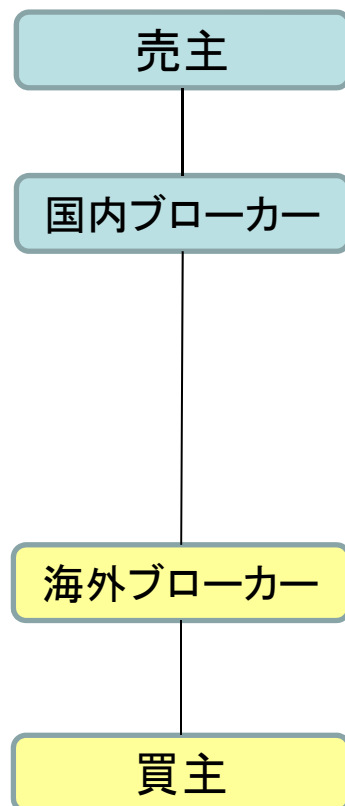
官民連携による海外沿岸航行船代替プロジェクトに対する取り組み

国	概要	これまでの取り組み	
トルコ	トルコ沿岸を航行する老朽貨物船(船隊規模約100隻)の代替	2011年3月	トルコ海事庁との官民合同会議(課長級)を実施(於:アンカラ)
		2011年5月	トルコ海事庁長官と海事局長による海事分野に係る協力覚書に署名(於:アンカラ)
		2011年5月	トルコ側プロジェクト担当者を招聘し技術セミナーを実施(於:東京)
インドネシア	全体の約4割(約3,000隻)を占める老朽内航船の代替	~2011年6月	ODAを活用した公的ファイナンススキームを構築すべく案件形成(JICAによる協力準備調査実施中) 海運総局との協議
		2011年6月	JRTTによる中古船売却セミナーを実施(於:ジャカルタ)
タイ	老朽化した内航貨物船(100隻超のタンカー等)の代替	2011年3月	タイ運輸省海事次長出席の下、内航船に係る官民合同技術セミナーを実施(於:バンコク)
		2011年6月	タイ運輸省との課長級会議を実施。(於:バンコク)

中古船の海外売船の促進について

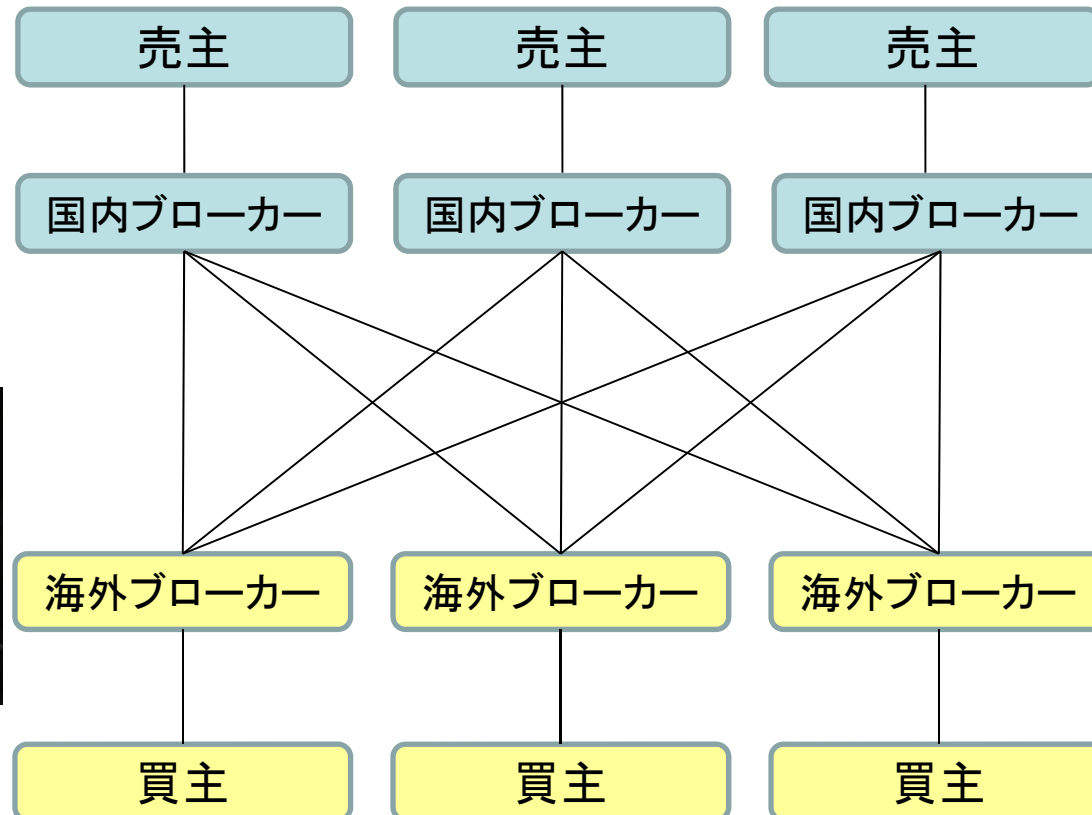
外航船の場合、バルティック・海運取引所(ロンドン)のような売船相場を把握できる市場が存在するが、内航船においては、日本側ブローカーと外国側ブローカーの個人的なつながりで売買を行っているところ、売主側と買主側のニーズをマッチングする情報提供システムの構築が必要。

【現状】



日本の内航船の効果的な再活用に関するワークショップの様子(23/6/23ジャカルタ)

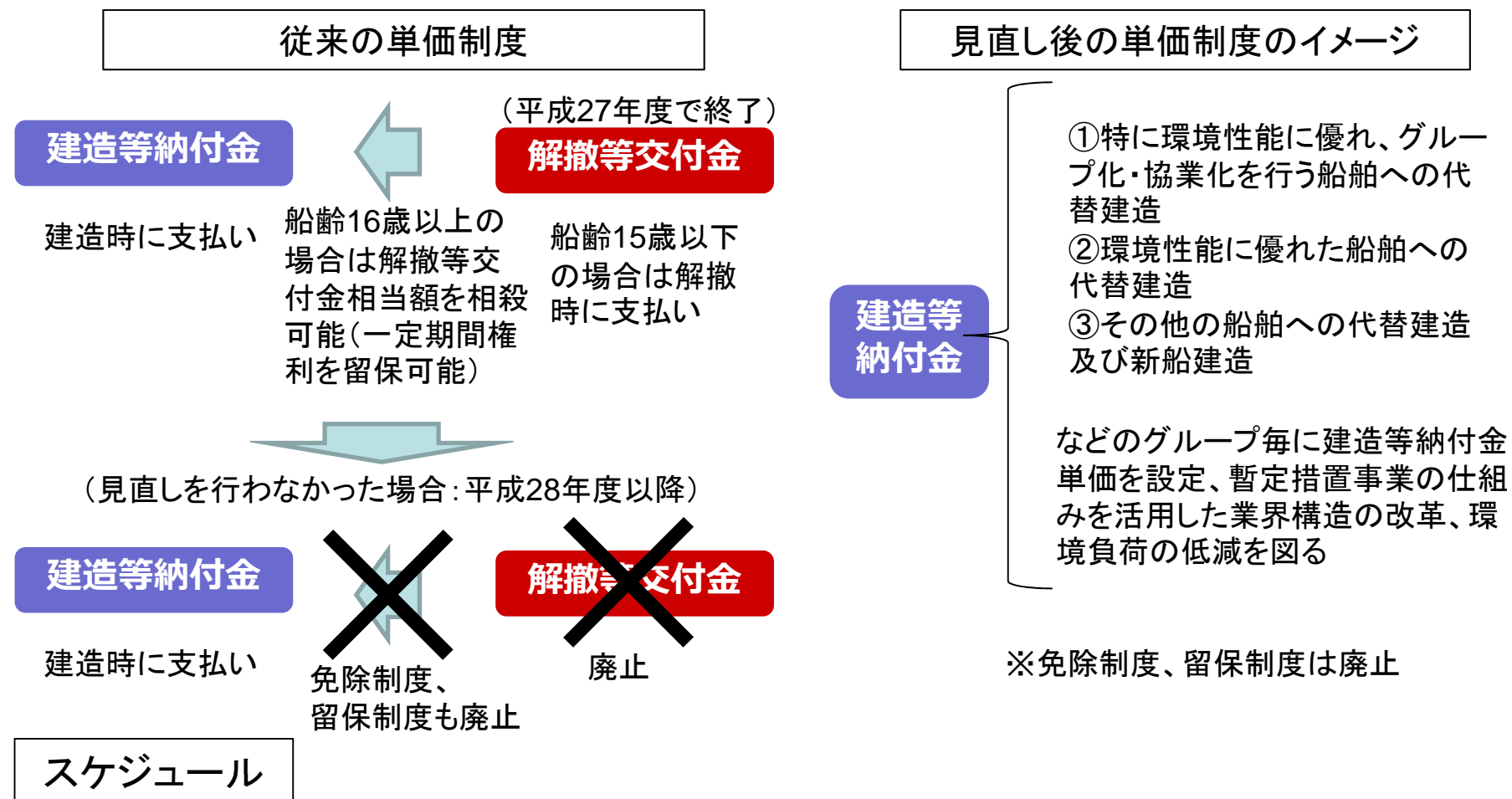
【売主、買主、ブローカーとの情報共有】



相手国においてセミナーを開催、意見交換を行うことにより買船のリクエストを把握

6. 暫定措置事業の見直しについて

暫定措置事業については、平成27年度で解撤等交付金、免除制度、留保制度がなくなることとなっており、平成28年度以降について、環境負荷の低減、業界構造の改革に向けたインセンティブとなるような制度へと見直しを行う。



・平成23年度内に内容の検討を行い、規程改正に向けた調整を行う。