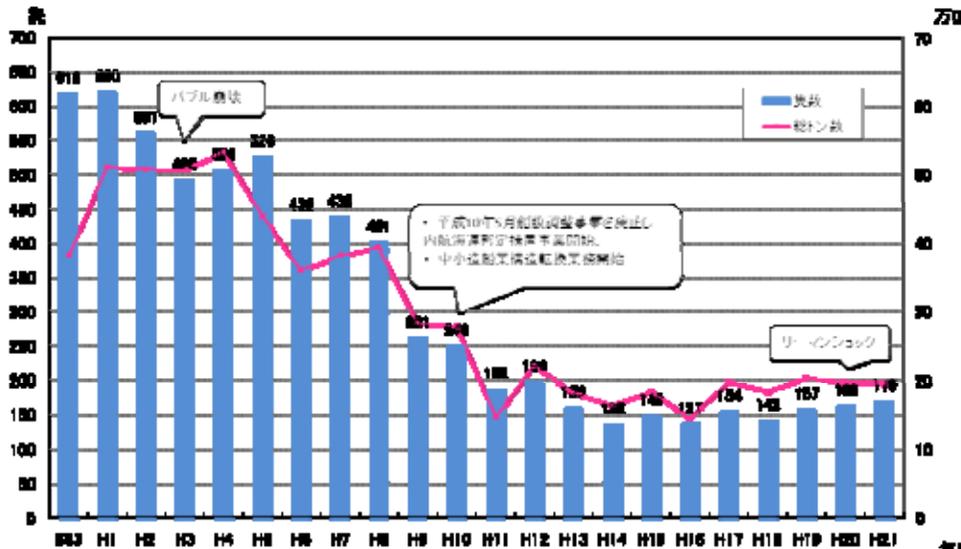


中小造船業の概要

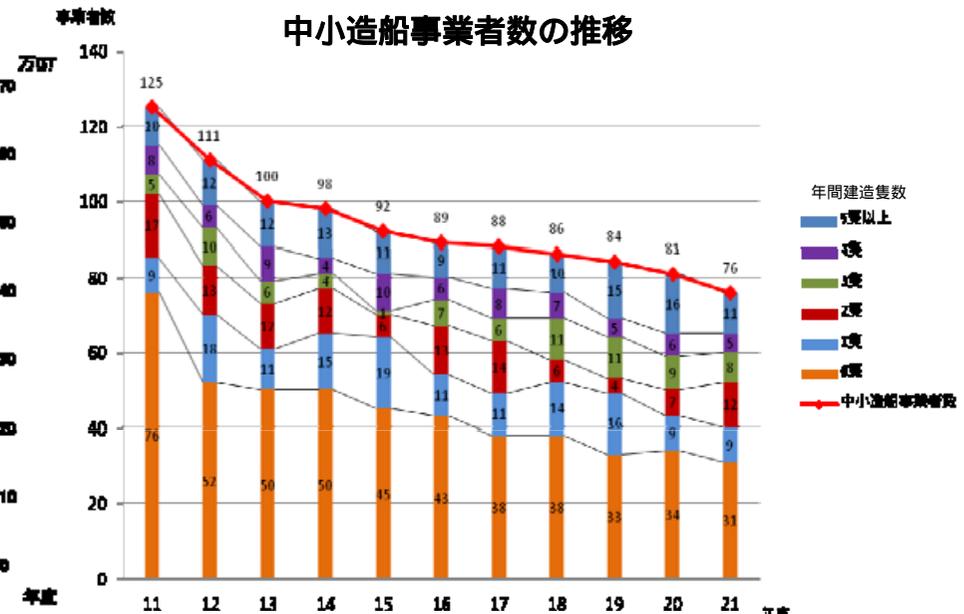
主に内航船、近海船、漁船等を建造する事業者で、大半が中小零細事業者。
 平成11年度以降建造量は激減し、低水準で横ばい。長期にわたる中小型船舶の建造需要の低迷により、事業者数は大幅に減少し、従業員数も3分の2に減少。

中小型船舶の建造量の推移



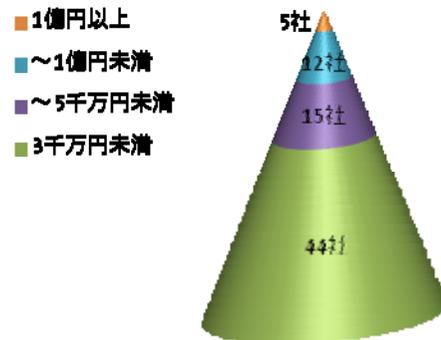
出典: S63～H3年度、H14年度以降は国土交通省総合政策局情報管理部「造船造機統計」より海事局作成。
 H4～H13年度までは(財)日本海運集会所資料、海事局資料、水産庁資料より海事局作成。
 100総トン以上5,000総トン未満の船舶

中小造船事業者数の推移



出典: 「造船造機統計」より海事局作成。
 ・長さ50m以上の船舶の製造をすることができ、かつ、製造することができる最大の船舶の総トン数が1万トン未満である船台又はドックを使用する事業者。
 ・総トン数100トン以上1万トン未満の船舶。

資本金別 中小造船事業者数内訳 (H21年度 76社について)



出典: 海事局調べ

中小造船事業者従業員数(人)

	職員 (設計含む)	社内工	社外工	合計
平成11年4月1日時点 (125社)	2,665	3,942	8,641	15,248
平成21年4月1日時点 (76社)	1,519	2,051	6,180	9,750

出典: 海事局調べ

平成21年、国が中心となって現存船の船型をベースとして改良を行い、省エネ性能に優れたモデル船型を開発。成果を内航海運事業者に提供することで、設計・開発費の負担なく、省エネ性能に優れた船舶建造を行うことが可能に。

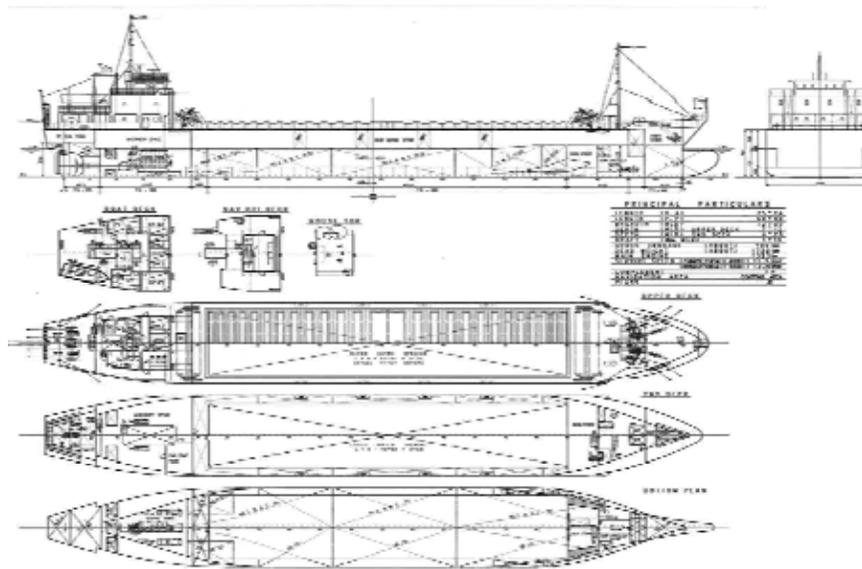
モデル船型開発事業の概要

- ✓ 内航船主・中小造船所等内航海運関係者は、省エネ性能に優れた船舶への代替建造に関心を有しているが、開発・導入時の高コストや技術開発力不足が阻害要因となり、開発・導入に躊躇しているのが現状



国が中心となって省エネ性能に優れたモデル船型を開発し、成果を幅広く内航海運事業者に提供

- 499総トン型鋼材運搬船を対象（隻数ベースで内航船の約16%を占める）
- 90年代初頭の同型船に比べ、トンマイル・ベースで約18%のCO2排出削減を達成
- 「海の10モード」の技術を用いて実海域での性能も評価
- 開発した成果は（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度の活用等を通じて広く提供中



< 開発したモデル船型 >

新技術導入に伴う省力化効果を踏まえた規制緩和

平成16年8月より乗組み体制のあり方について検討を開始。第8回次世代内航船に関する乗組み制度検討会(平成21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)を決定**

スーパー・エコ・シップ(SES)、高度船舶安全管理システム搭載船(高度船舶)の要件

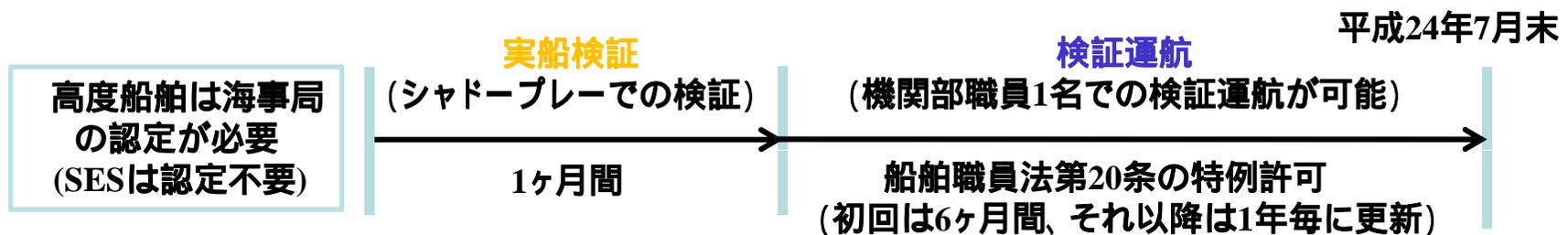
【SES】

- 平水区域、沿海区域又は限定近海区域を航行区域とする貨物船であること
- 機関区域無人化船であること
- 複数の発電機による電力のみで推進する船舶であること

【高度船舶安全管理システム搭載船】

- 平水区域、沿海区域又は限定近海区域を航行区域とする貨物船であること
- 機関区域無人化船であること
- 高度船舶安全管理システム(以下を条件とする)を導入した船舶であること
 - 同システムは、船舶の推進機関の状態を陸上で監視・診断を行うとともに適切な保守管理を行うことにより全ての重大な故障等を未然に防止するシステムであること(通達で各基準(船舶、運航会社、陸上支援会社)を設定)
 - 国土交通省海事局安全・環境政策課で基準適合の認定を受けていること

SES、高度船舶の検証運航に係る手続(平成21年12月より運用開始)



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

- 【実績】**
- ・実船検証については、高度船舶3隻が終了し、高度船舶1隻が実施中。
 - ・検証運航については、そのうち2隻が実施中。
 - ・その他、SES7隻が実船検証に向けて検討中。