

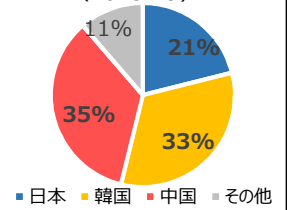
● 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

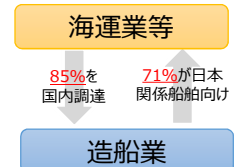
< 予算関連法律案 >

- 我が国の造船業は、公的支援を背景とした中韓勢から低船価競争を強いられるとともに、コロナ禍による一層の市況低迷により手持ち工事量が激減(通常2年分以上必要なところ1.03年)。
- 造船業が今後も地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するため、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が急務。同時に、海運業における新造船発注を喚起する環境整備が必要。
- 船員は高齢化が顕著(内航船員の46%が50歳以上)で、若手船員の定着が課題。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整備が必要。併せて、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善・生産性向上を促すことが必要。
- 海事産業(海運と、これを支える物的基盤(造船)と人的基盤(船員))の基盤強化のための措置を一体的に講じることが不可欠。

< 世界の建造量シェア >
(2015-19)



< 我が国海外航海運・造船業の
 自国発注・建造比率 >



法案の概要

① 造船・海運分野の競争力強化等

造船関係 < 造船法改正 >

- 事業基盤強化計画認定制度の創設(※予算関連)
 - 国土交通大臣が認定した計画に基づく生産性向上や事業再編等を支援

【主な支援措置】

- ・認定計画に関する予算措置(計画の作成支援、技術開発補助等)
- ・日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- ・税制の特例措置 等

外航・内航海運関係 < 海上運送法改正 >

- 特定船舶導入計画認定制度の創設
 - 国土交通大臣が認定した計画に基づく、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶(特定船舶)の導入を支援

【主な支援措置】

- ・日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- ・税制の特例措置
- ・内航船の建造支援 等

- この他、クルーズの再開に向けた環境整備方策等として、
 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定を創設

② 船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

船員関係 < 船員法・船員職業安定法改正 >

- 船員の労務管理の適正化
 - 使用者による労務管理責任者の選任
 - 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理
 - 労働時間等に応じた適切な措置の実施(乗船サイクルの調整等)



内航海運等関係 < 内航海運業法・船舶安全法改正 >

- 内航海運の取引環境の改善・生産性向上
 - 船員の労働時間に配慮した運航計画作成
 - 荷主への勧告・公表制度の創設
 - 船舶管理業の登録制度の創設
- 新技術の導入促進
 - エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度の創設

【造船】

事業基盤強化促進基本方針

・国土交通大臣等が策定

大臣認定

事業基盤強化計画

・造船・船用事業者が作成
(←補助金、政策融資、税制等により支援)

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

抜本的な生産性向上
造船所におけるデジタルトランス
フォーメーション(DX)の実現



【海運】

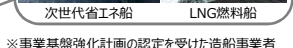
特定船舶導入促進基本方針

・国土交通大臣等が策定

大臣認定

特定船舶導入計画(※)

・海運事業者等が作成
(←政策融資、税制等により支援)



※事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が船舶を建造する計画が対象

【目標・効果】

- 造船関係: サプライチェーンの確保(安定的な船舶供給)を図るとともに、地方創生・我が国の安全保障に貢献
(KPI) 我が国造船業の船舶建造量 14 [百万総トン](2015~2019年の平均) → 18 [百万総トン](2025年)
 - 船員関係: 安定的な船員の確保・育成
(KPI) 新人内航船員の定着率(内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース) 79%(2019年) → 85%(2027年)
 - 海運関係: 安定的な海上輸送の確保
(KPI) 外航海運: 日本商船隊の輸送量 960 [百万トン](2019年) → 1,100 [百万トン](2025年)
内航海運: 船員1人・1時間当たりの輸送量 4,019 [トンキロ](2018年) → 4,919 [トンキロ](2025年)
- ⇒ 海事産業の基盤強化を図り我が国国民生活の安定と経済の持続的成長を実現