

最新の業況等



1. 外航海運

- (1) 最近の業況について
- (2) 外航海運を取り巻く状況について

2. 内航海運

- (1) 最近の業況について
- (2) 内航海運を取り巻く状況について

3. 造船・船用工業

- (1) 最近の業況について
- (2) 造船・船用工業を取り巻く状況について

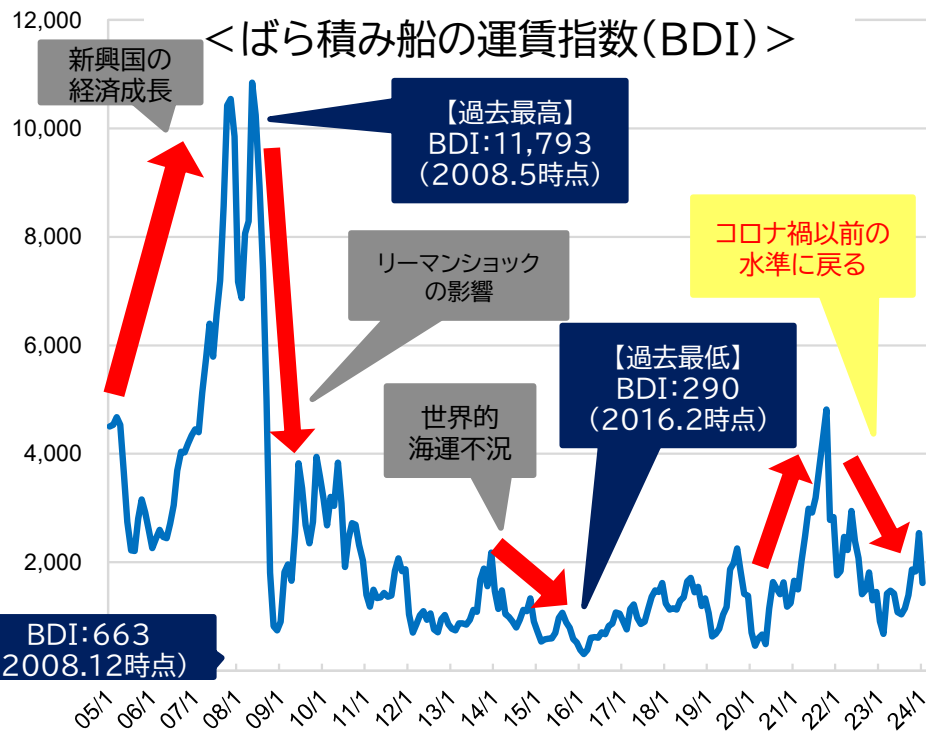
4. 安全・環境等に関する取組

- (1) 知床遊覧船事故を受けた対応
- (2) GX等に関する取組

1. 外航海運

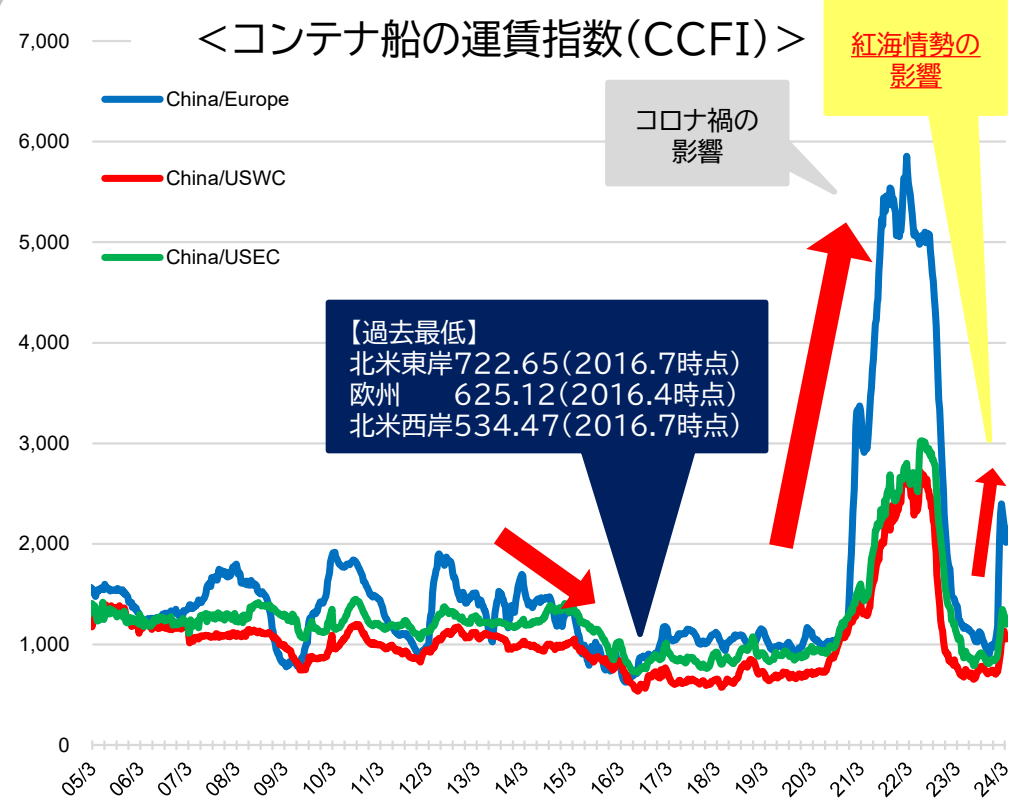
○ ばら積み船は、新型コロナ禍以前の水準にまで戻り、下げ止まりの傾向。コンテナ船は、紅海情勢の影響を受けて上昇したが、直近では、下落傾向。引き続き動向を注視する必要。

運賃市況の推移



BDI: 英国のバルチック海運取引所が公表するばら積み船の運賃指数。1985年1月4日の値を1,000としている。

出典: 日本海事センター公表データを基に海事局作成



CCFI: 上海航運交易所が算出・公表する中国出しコンテナを対象とした運賃指数。1998年1月1日の値を1,000としている。

出典: 上海航運交易所の公表指数を基に海事局作成

日本の会社が運航する船舶の拿捕事案

1. 事案概要
 日本郵船(株) より、11月19日、自社が運航する自動車運搬船「Galaxy Leader(バハマ船籍)」が紅海を南下中(イエメン沖をスエズ運河からインドに向かっていた際)に拿捕されたとの連絡が国土交通省にあった。

2. 船舶の概要
 船名: Galaxy Leader
 船籍: バハマ
 船舶所有者: Galaxy Maritime Ltd.(イギリス)
 船舶管理会社: Stamco Ship Management Co Ltd.(ギリシャ)
 運航会社: 日本郵船
 船種: 自動車運搬船(※本船は貨物を積載していなかった)
 総トン数: 48,710トン
 乗組員: 25名(※日本人は含まない)



出典: Marine Traffic

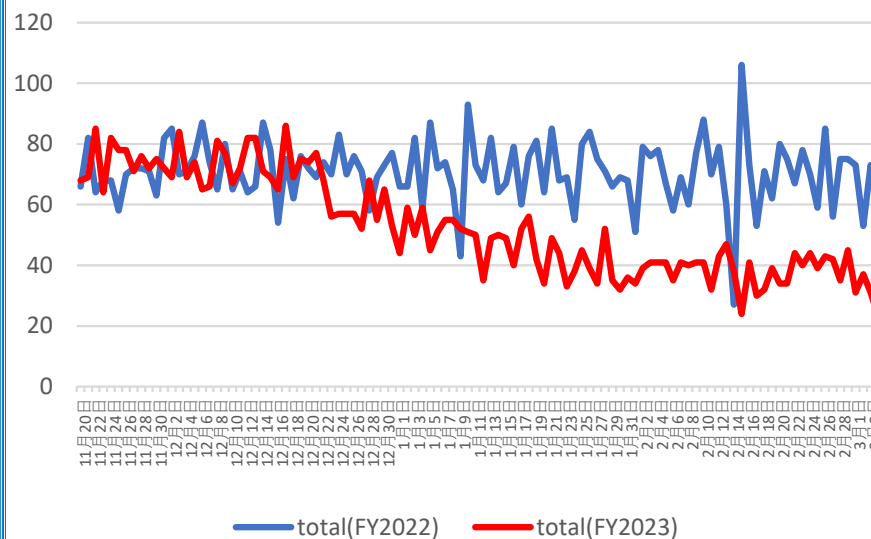
3. 発生場所
 イエメン沖

日本の海運会社の紅海エリア通航実績(2023年)

紅海・アデン湾 1,805航海
 (うち日本籍船 296航海)
 (主な内訳)
 自動車船 660航海
 (うち日本籍船は 196航海)
 コンテナ船 363航海
 (うち日本籍船は 86航海)
 ばら積み船 232航海
 (うち日本籍船は 6航海)
 ケミカルタンカー 207航海
 (うち日本籍船は 0航海)
 LNG船 176航海
 (うち日本籍船は 4航海)
 cf.スエズ運河の通航総数は約2万

スエズ運河の航行隻数

本年1/1-3/4で前年比約41%減(4,498隻→2,657隻)



(出典: IMF Port Watchより作成)

スエズ運河経由と喜望峰回り



出典: 日本船主協会HP

1. 外航海運 (2) 海事関係税制の概要

1. 経済安全保障の観点から外航日本船舶等を確保するための税制

トン数標準税制 (オペ向け)

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの



利益の変動に左右されず、安定的・計画的な船舶投資を促進

※期限: 令和9年度末

登録免許税 (オペ・船主向け)

- ・【新造船】特定船舶である国際船舶について、税率を2/1000
- ・【既存船】国際船舶について、税率を3.5/1000 (本則 4/1000)



国際船舶の登記にかかるコストを軽減

※期限: 令和8年度末

固定資産税 (オペ・船主向け)

国際船舶について、課税標準を1/18、特定船舶について、1/36とするもの (本則 1/6)



国際船舶の保有にかかるコストを軽減

※期限: 令和8年度末

2. 地方船主等による環境性能の高い船舶建造を促進するための税制

特別償却制度 (船主向け)

通常の償却に上乘せする形で、特別償却を可能とするもの

(外航)

- 【先進船舶】日本船舶: 20/100
- 【先進船舶】外国船舶: 18/100
- 【環境負荷低減船】日本船舶: 17/100
- 【環境負荷低減船】外国船舶: 15/100

(内航)

- 【高度環境低負荷船】: 18/100
- 【環境低負荷船】: 16/100

経済安全保障上の要件を満たす外航船舶について、特別償却率を引上げ

日本オペ向け: +12/100
海外オペ向け: +10/100

※期限: 令和7年度末

買換特例制度 (船主向け)

売却時の譲渡差益に対し、最大80%を損金算入

※期限: 令和7年度末

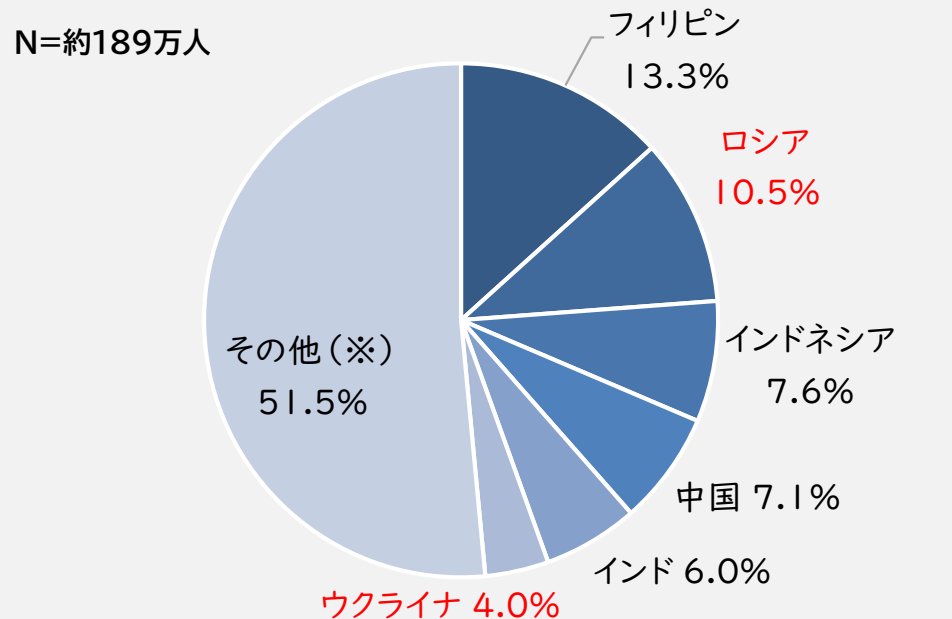
船舶取得に必要な自己資金の確保を通じ、環境に優しい船舶投資を促進

※上記のほか、「中小企業投資促進税制」等が存在

1. 外航海運 (2) 世界的な船員確保を巡る状況

船員確保を巡る状況

船員の国籍



※ アメリカ(3.1%)、マレーシア(1.8%)、ベトナム(1.8%)、日本(1.3%) 等

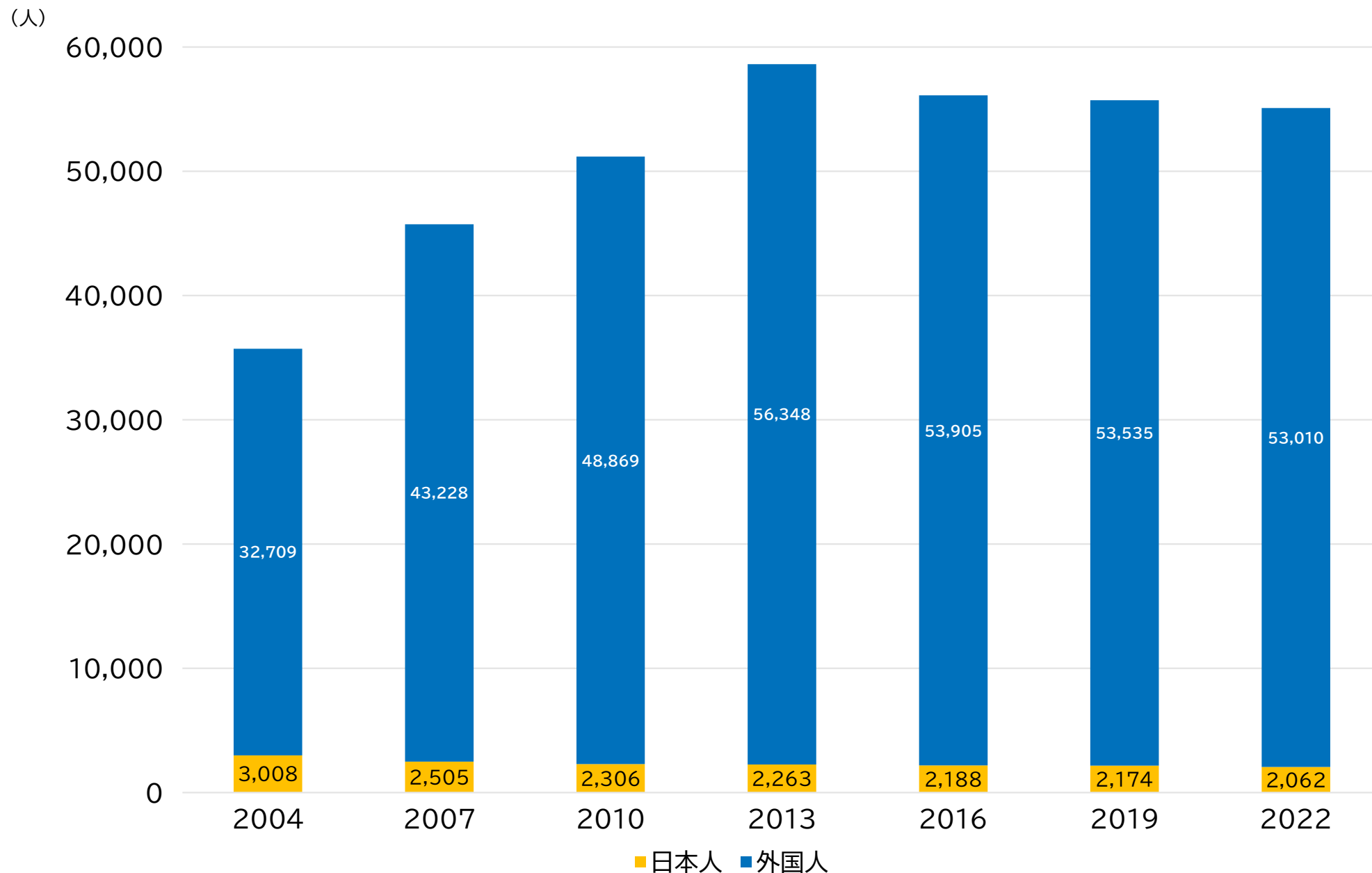
2023年1月時点で船員の供給に対する不足率は8.8%であり、2022年1月時点(5.4%)から急速に悪化。(英調査会社ドゥルーリー)

急速な不足率の上昇の背景には、新型コロナウイルス感染症による渡航制限のほか、ロシア、ウクライナの船員が帰国した影響もあるとの推測も。

【出典】UNCTAD, 2021年

世界的に船員が不足する傾向がある中、
日本商船隊における輸送の担い手となる船員の確保は重要な課題

1. 外航海運 (2) 日本商船隊の船員数の推移

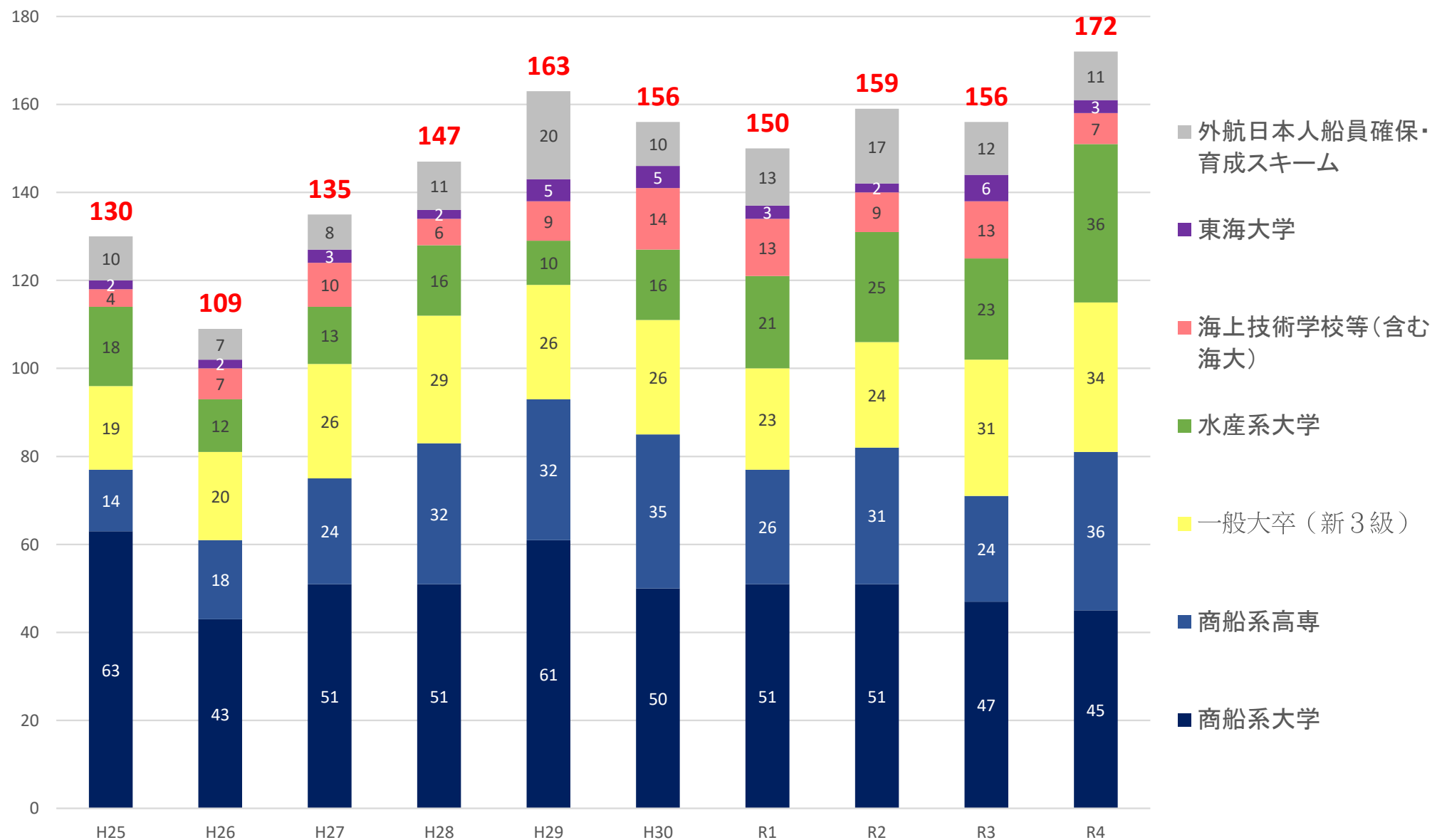


出典：全日本海員組合調べ(外国人)、船員法第111条事業状況報告(日本人)により海事局作成

※近年の女性船員の割合は、日本人船員全体の約8%(旅客に従事する船員のうち約33%/貨物に従事する船員のうち約2%)で推移。

1. 外航海運 (2) 外航日本人船員新規就業者数の推移

(人)



(卒業年度)

- ・海事局調べによる。
- ・海上技術学校等:海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校
- ・一般大卒(新3級)については、海大新3級課程の入学者数を計上

2. 内航海運

2. 内航海運 (1) 我が国内航海運業の現況について

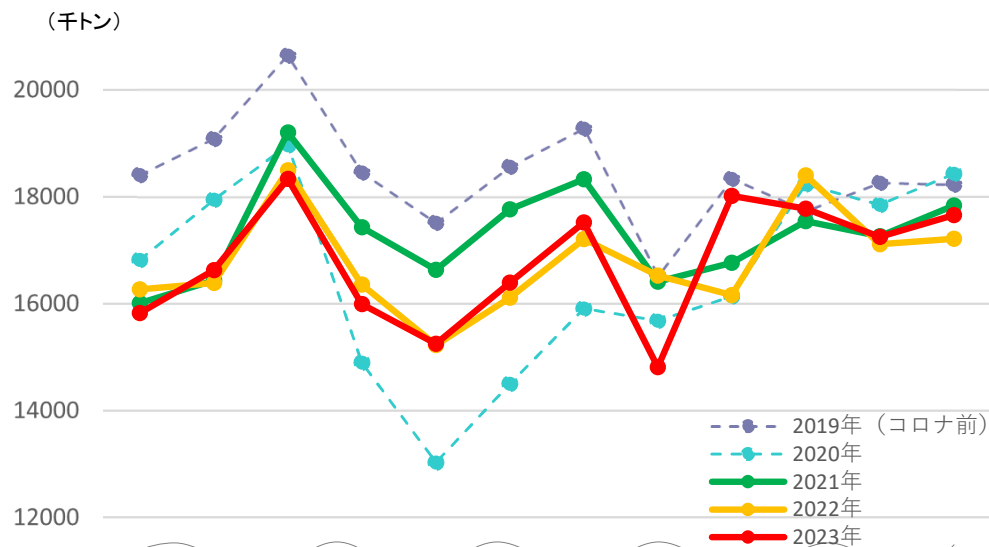
○ 内航貨物船

2023年の内航海運取扱貨物量（全体）は2022年と比較しほぼ横ばい。感染症流行前の2019年と比較するとやや減少（-8%）しており、主な原因はセメントや鉄鋼の需要減少。

○ 内航旅客船

2023年の旅客数（長距離フェリー）は2022年と比較して、各月とも100%を超えている。感染症の影響により落ち込んだ旅客数について、今後も更なる回復が期待されるところ。

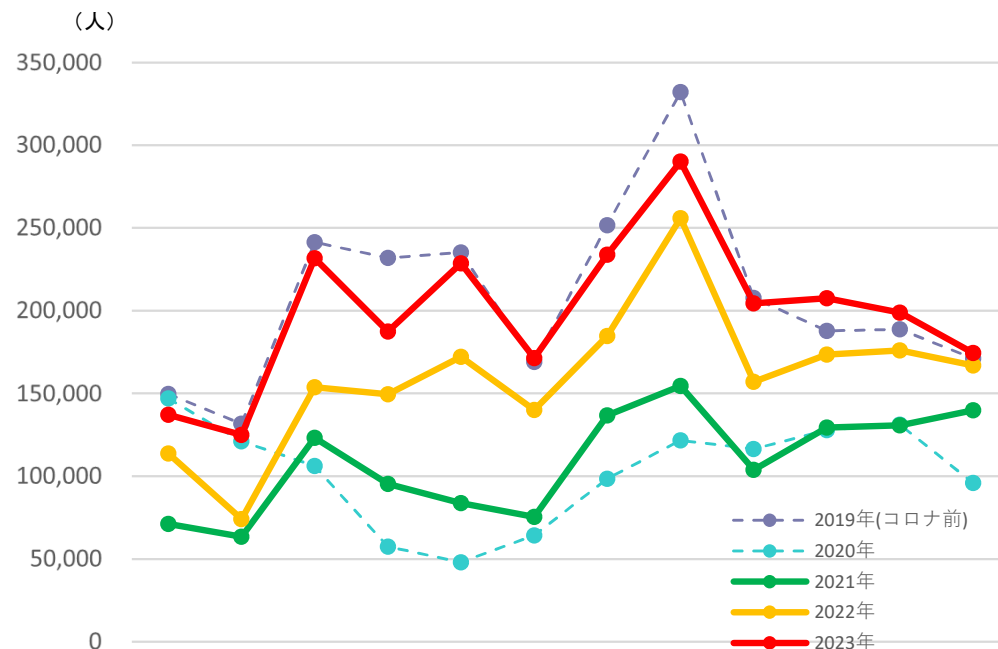
内航貨物船



1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

出典：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」より、海事局内航課作成。

内航旅客船（長距離フェリー）



1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

出典：長距離フェリー事業者の旅客輸送実績を基に海事局内航課作成。

2. 内航海運 (2) 2024年問題への対応①

- 荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備について、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を行うべく、「**物流革新に向けた政策パッケージ**」(令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)を策定。
- 「**物流革新緊急パッケージ**」(令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)では、2024年が迫る中、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、モーダルシフト推進に資する取組等について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととされた。

「物流革新に向けた政策パッケージ」

(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)(抄)

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】
また、トラック事業、**内航海運業**及び**倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。**

(2) 物流の効率化

- ⑤ 物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、厚労省、消費者庁】
(モーダルシフトの強力な促進)

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るためにコンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

(略)

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバの休息環境の整備を進める。



(トラクターヘッド)



(シャーシ)

「物流革新緊急パッケージ」

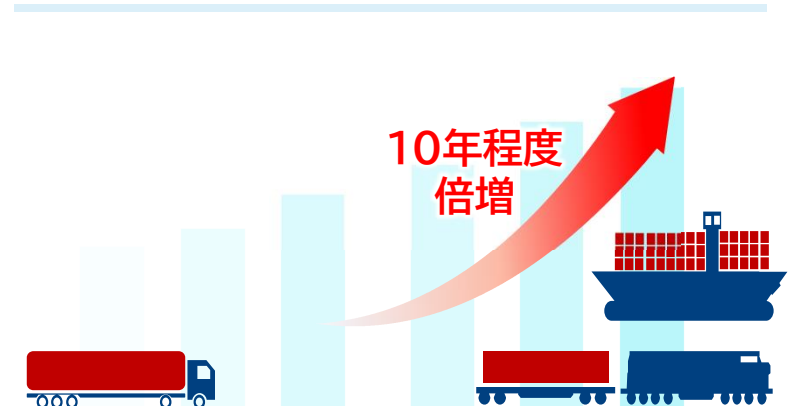
(令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)(抄)

1. 物流の効率化

- モーダルシフトの推進
・鉄道(コンテナ貨物)、**内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増**※

※トベースで5,000万トン→1億トン

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



2. 内航海運 (2) 2024年問題への対応②

船舶の空き状況の見える化等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。また、貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

自主行動計画の作成

○令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリーの積載率公表

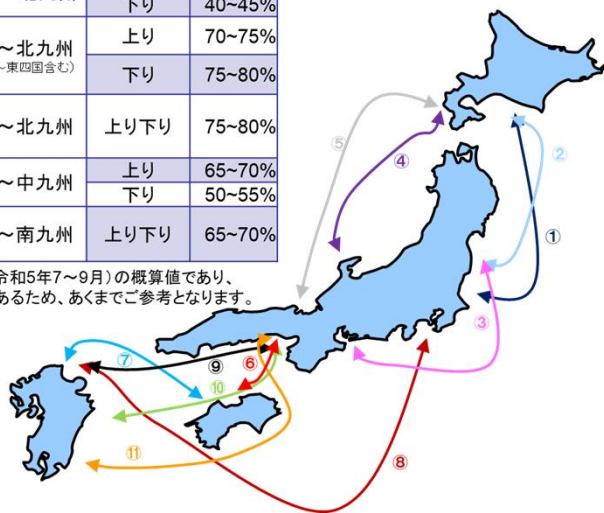
○令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	80～85%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	80～85%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	70～75%
	下り	85～90%		下り	75～80%
③中 京～東東北	上り	75～80%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75～80%
	下り	80～85%		⑩阪 神～中九州	上り
④北 陸～北海道	上り	70～75%	下り		50～55%
	下り	70～75%	⑪阪 神～南九州	上り下り	65～70%
⑤阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	55～60%			
⑥阪 神～北四国	上り下り	55～60%			



※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年7～9月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

シャーシ等輸送機器の導入促進

○貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援。



(トラクターヘッド)



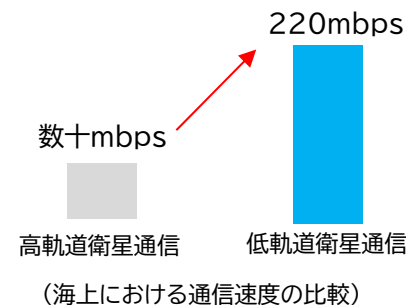
(シャーシ)

DXの促進

○船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



(船員労務管理システム)



- ◆ 輸送需要の更なる回復、旅客船事業における安定的かつ持続的な運航を確保するための各種支援策を実施中。
- ◆ 引き続き、旅客船事業の需要拡大に向けた支援が不可欠。

地域における受入環境整備促進事業

- 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。



Wi-Fi整備



キャッシュレス決済対応



多言語対応



段差解消
(エレベーター)



船内座席の個室寝台化

クルーズ等訪日旅客の受入促進事業

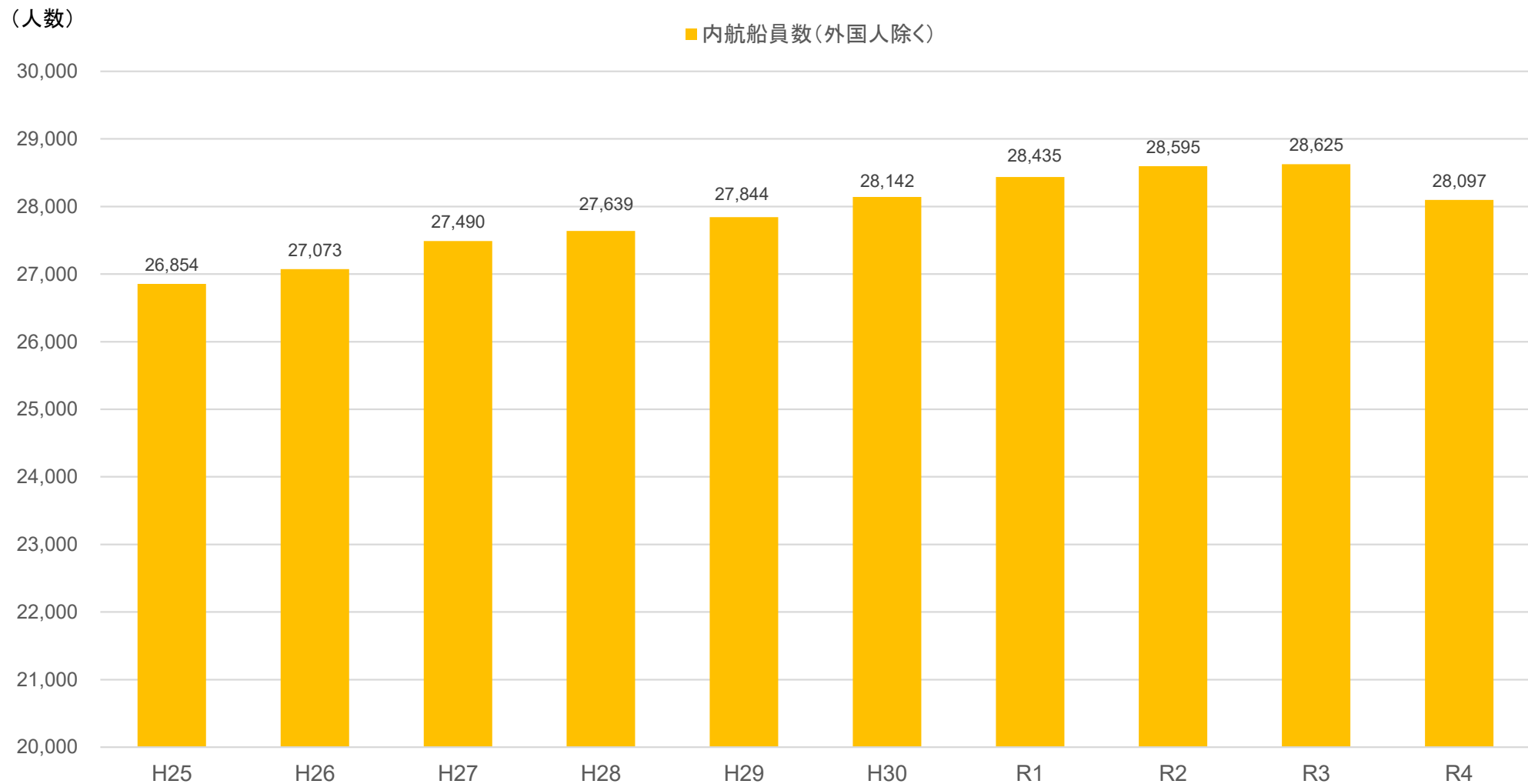
- 訪日旅客の需要を確実に取り込み、クルーズ再興を目指すとともに、訪日観光のポテンシャルを有している海洋周辺地域の魅力向上を図るため、ツアー実証やイベントの企画・運営等、海上観光等の造成を支援する。



海上観光ツアーの実証



イベントの企画・運営



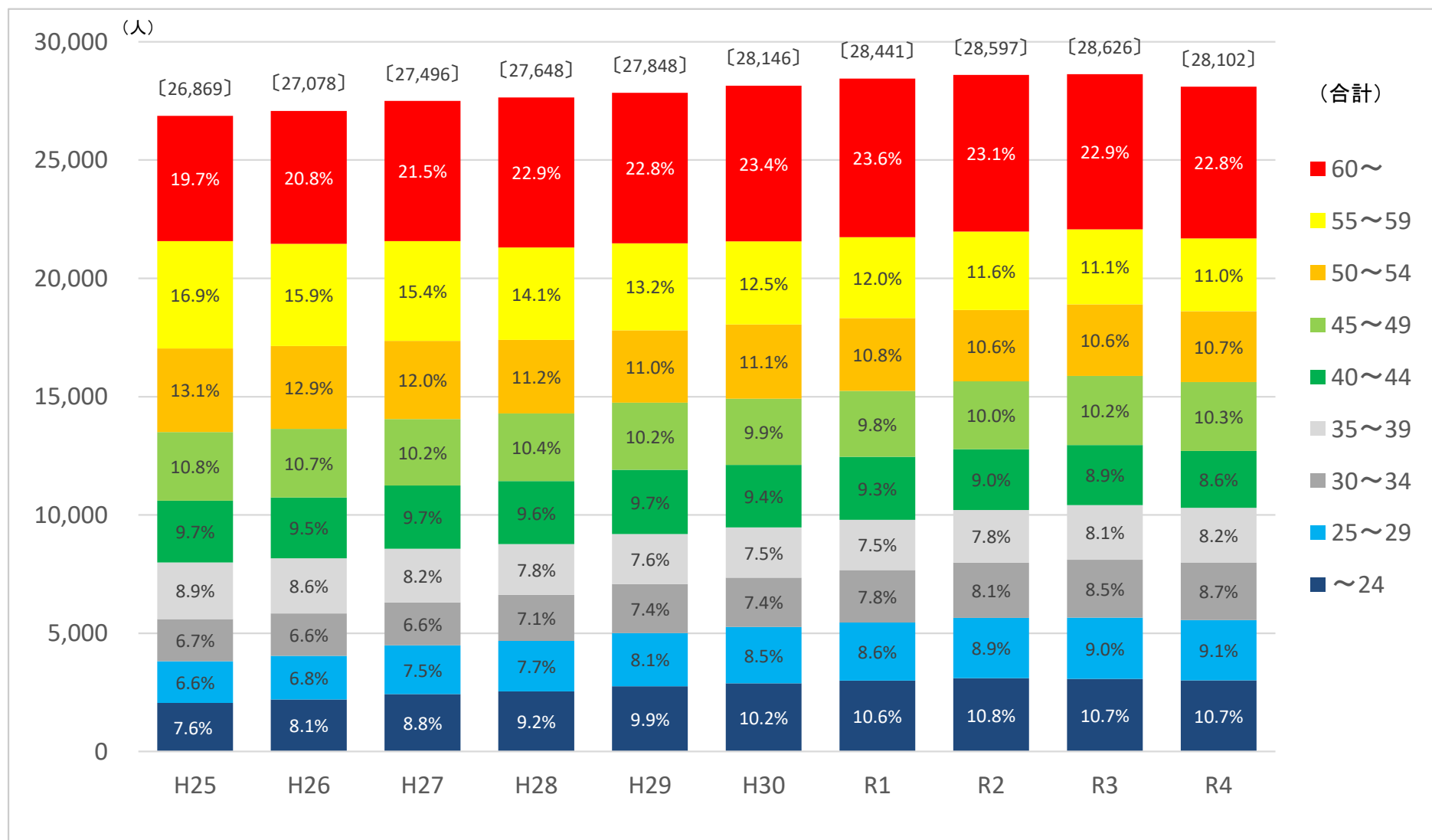
出典：海事局調べ。

注：船員数は、各年10月1日現在の乗組員数と予備船員数を合計したもので、非雇用船員を含んでいない数字であり、外国人(永住者等)を除いた数字である。

※近年の女性船員の割合は、全体の約2%(旅客に従事する船員のうち約7%/貨物に従事する船員のうち約1%)で推移。

2. 内航海運 (2) 内航船員の年齢階層別船員数の推移

- 内航船員全体に占める30歳未満の若年船員は近年増加(平成25年 14.2%→令和4年 19.8%)。
- 他方、50歳以上の船員の割合は近年は減少しつつも、依然として全体の半数近くを占めている状況。

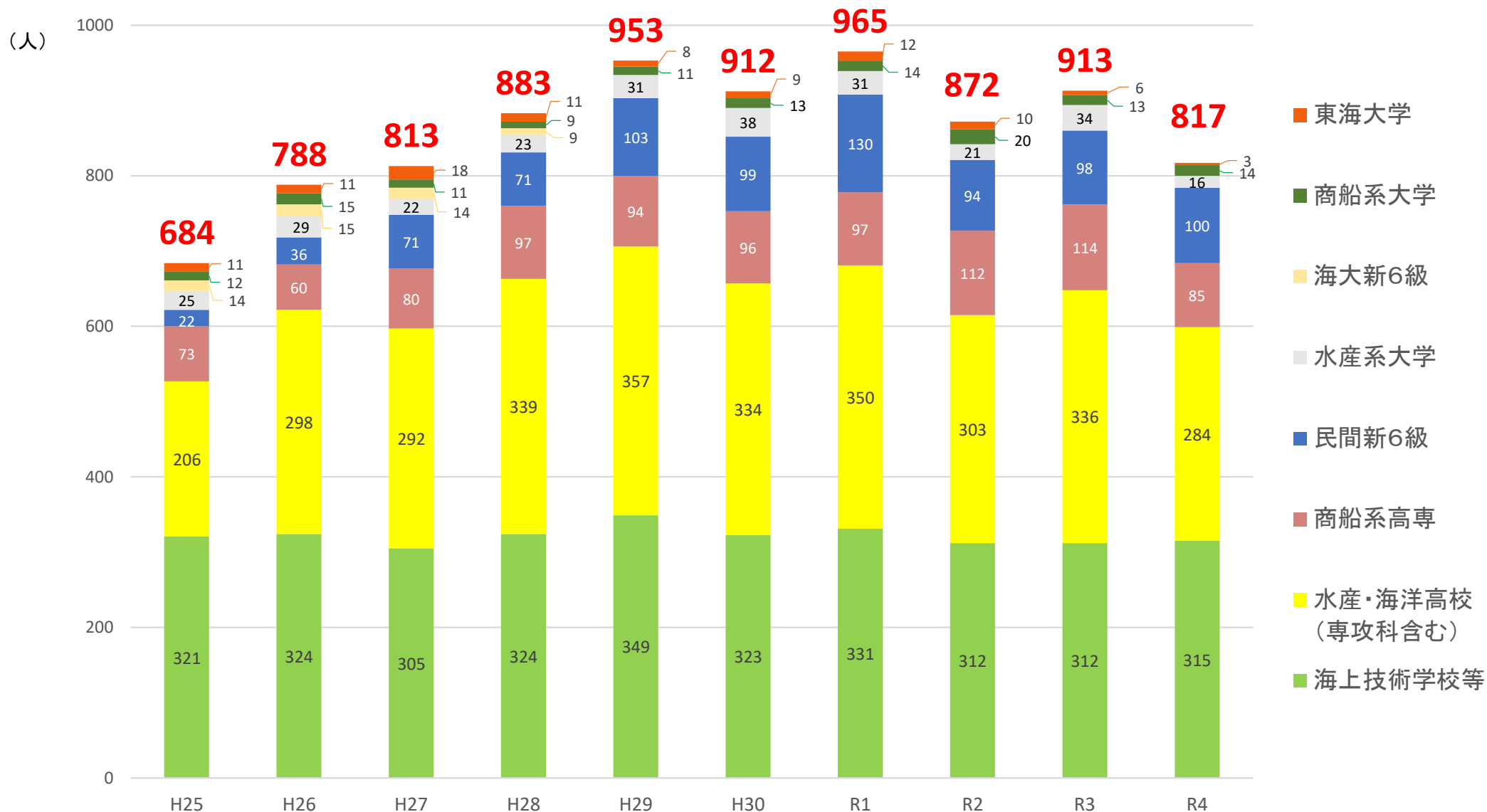


出典：海事局調べによる。

注：船員数は、各年10月1日現在の乗組員数と予備船員数を合計したもので、非雇用船員を含んでいない数字である。

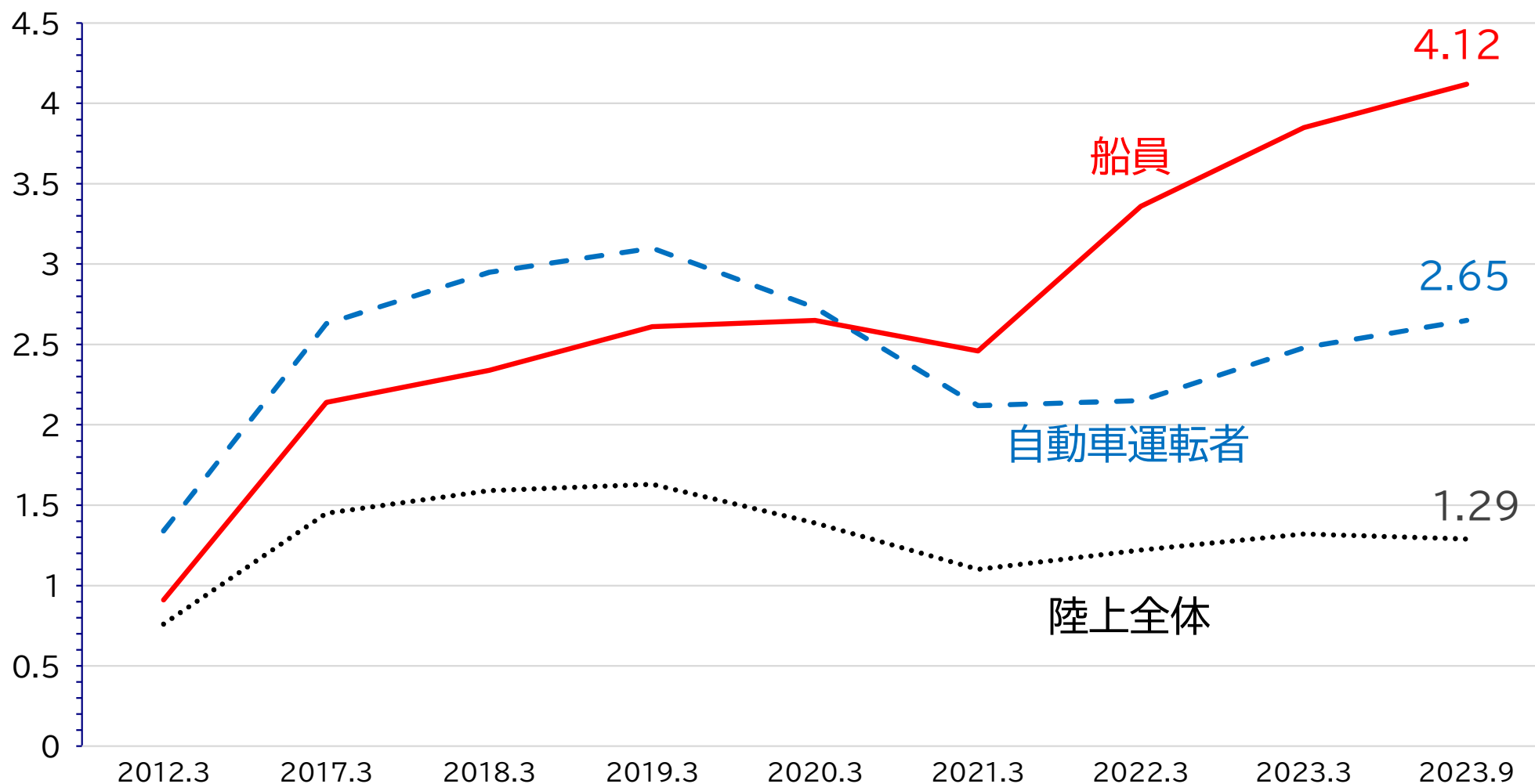
船員数は、外国人(永住者等)を含んだ数字である。

2. 内航海運 (2) 内航船員新規就業者数の推移



海事局調べによる。
 内航には旅客船を含む。
 海上技術学校等：海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校(海上技術学校・短大からの進学コース)
 海大新6級：海技大学校で実施していた6級コース(平成19年度～平成28年度)
 民間新6級：民間養成施設で実施している6級コース(平成21年度創設)

- 船員の有効求人倍率は、近年、上昇傾向にあり、4倍を超える倍率となっている。
(同時期の陸上労働者の有効求人倍率は約1.3倍)



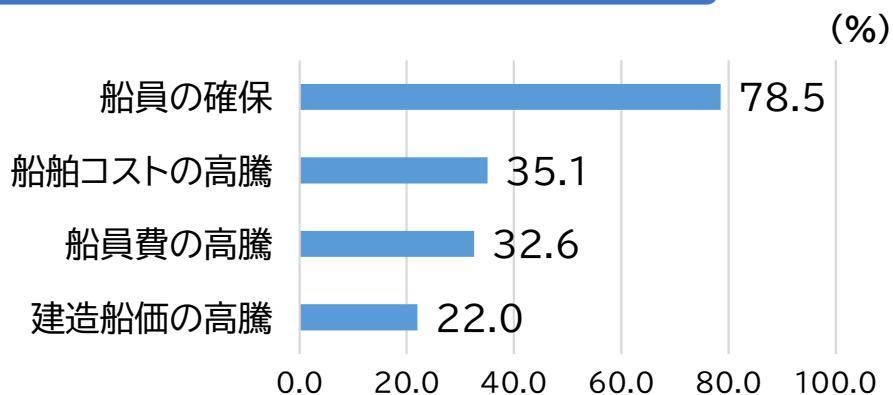
出典：陸上全体及び自動車運転者は厚生労働省「一般職業紹介状況」より海事局作成。
船員はサンプル調査による。

2. 内航海運 (2) 内航船員の確保に係る背景・課題②

- 内航海運業者の8割近くが内航海運業を営む上での最も大きな課題は「船員の確保」と指摘。
- 内航海運業者の約8割が船員の不足感を実感(常に不足、やや不足の合計)。
- 新人内航船員の定着率は下落傾向。船員不足対策の観点からも、労働環境の改善による定着率の改善が急務。

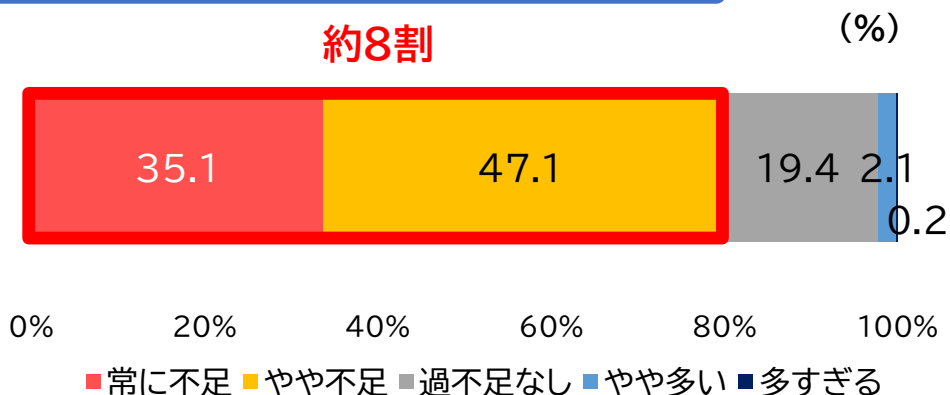
内航海運業者の認識

内航海運業を営む上での大きな課題



船員不足の状況

約8割



若者の定着率の低下

- 新人内航船員の定着率(※)は、平成27(2015)年以降、**下落** (2015年:85.0%→2022年:72.0%)
- 船員不足対策の観点からも、**労働環境の改善による定着率の改善が急務。**

※ 内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース。
 ※ 船社間で移籍している場合も、定着としてカウント (≠ 陸上のいわゆる転職率等)。

※ このため、最初に就業した船社内で働き続けている新人船員の割合はさらに低いことに留意

2. 内航海運 (2) 「船員の働き方改革」の推進

- 船員法改正により、これまで船内中心で行われていた船員の労働時間管理について、**陸上側の船舶所有者(使用者)の責務を明確化**。
- また、労務管理分野を含むDXを推進するため、関係省庁と連携し、海上における通信環境の改善に向けた環境整備を図る。

船員の労務管理の適正化

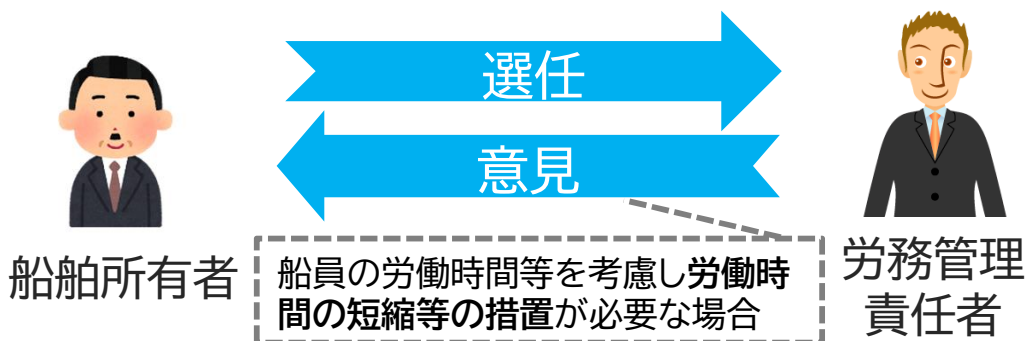
【R4.4.1 施行】

船舶所有者が選任する**労務管理責任者**の下で、船員の労働時間の状況を把握し、各船員の状況に応じた**適切な措置**(例:労働時間の短縮等)を講ずる仕組みを構築し、船員の労務管理の適正化を図る。

労働時間制度上の例外的な取扱いの見直し

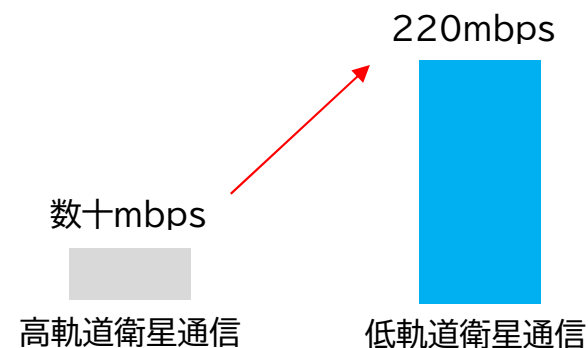
【R5.4.1 施行】

労働時間の上限規制等の対象外となっていた、航海当直の引継ぎや操練について、**例外的な取扱い**を見直す。



海上における通信環境の改善

船員労働環境改善の観点から、関係省庁と連携し、より高速・大容量の**海上ブロードバンドサービス**の普及に向けた**環境整備**を図る。



(海上における通信速度の比較)

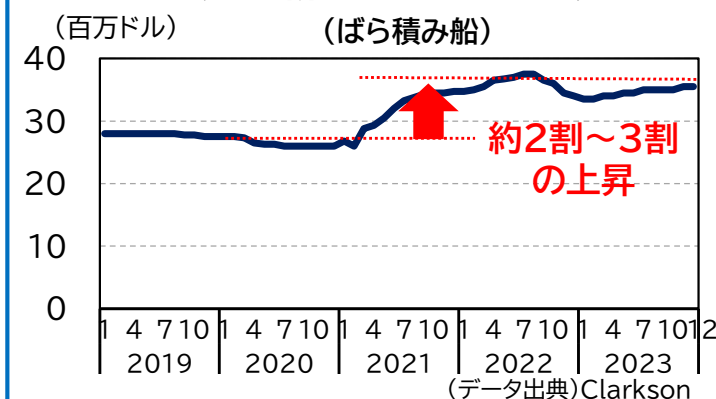
3. 造船・船用工業

3. 造船・船用工業 (1) 我が国造船業の現況について

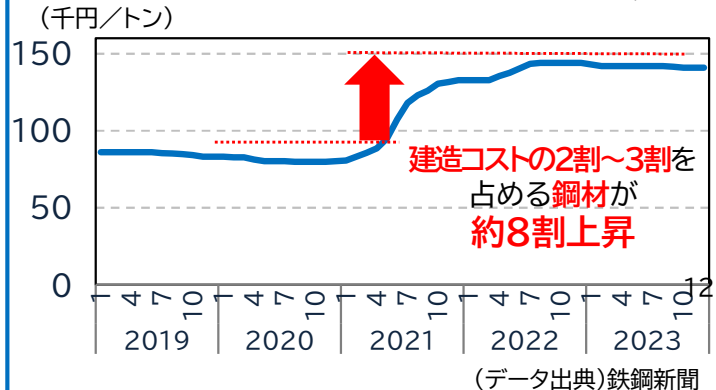
1. 市場価格の動向

- 建造コストの2～3割を占める **鋼材の価格**は、2021年に急騰し、**高止まり**する中、新造船市場における **船価**は **一定の回復** (約2～3割の上昇)

世界の造船船価の推移



我が国の鋼材(厚板)価格の推移



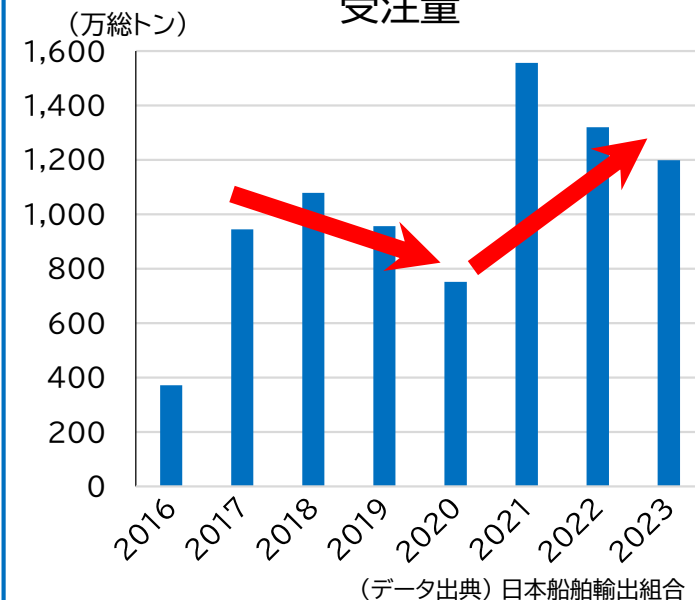
2. 受注の動向

- 受注量は2020年まで減少傾向であったが、コンテナ船・ばら積み船を中心に2021年頃から受注が増加

- **手持工事量**は、近年でピークの建造量(2019年)の**約2.0年分**相当

※ 足元の需要と生産・人員体制に基づく各造船所の生産計画上、概ね2年以上先まで工事量が**確保**されている。

受注量

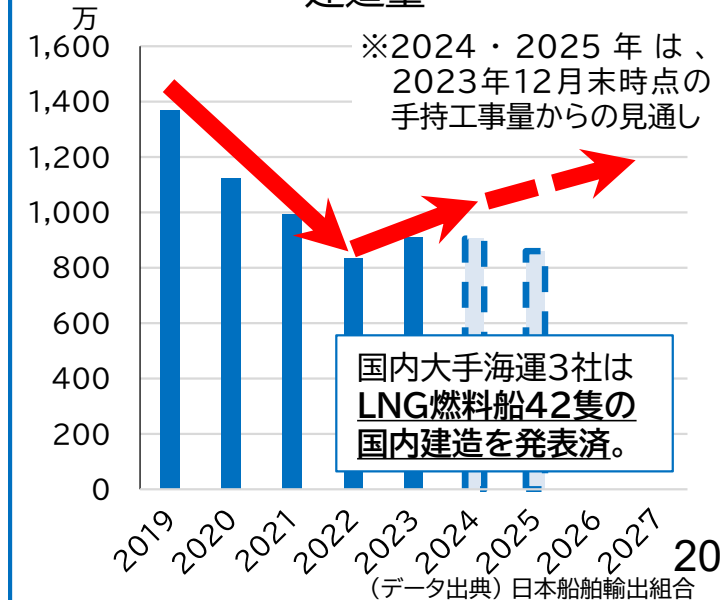


3. 建造の動向

- 我が国造船業の建造量は、近年の受注の動向を踏まえると、2022年を底に**2023年から回復基調の見込**

- 今後、LNG燃料船等の**ガス燃料船の建造**が開始・増加するところ、人材確保を含め**生産体制の急速な整備が必要**

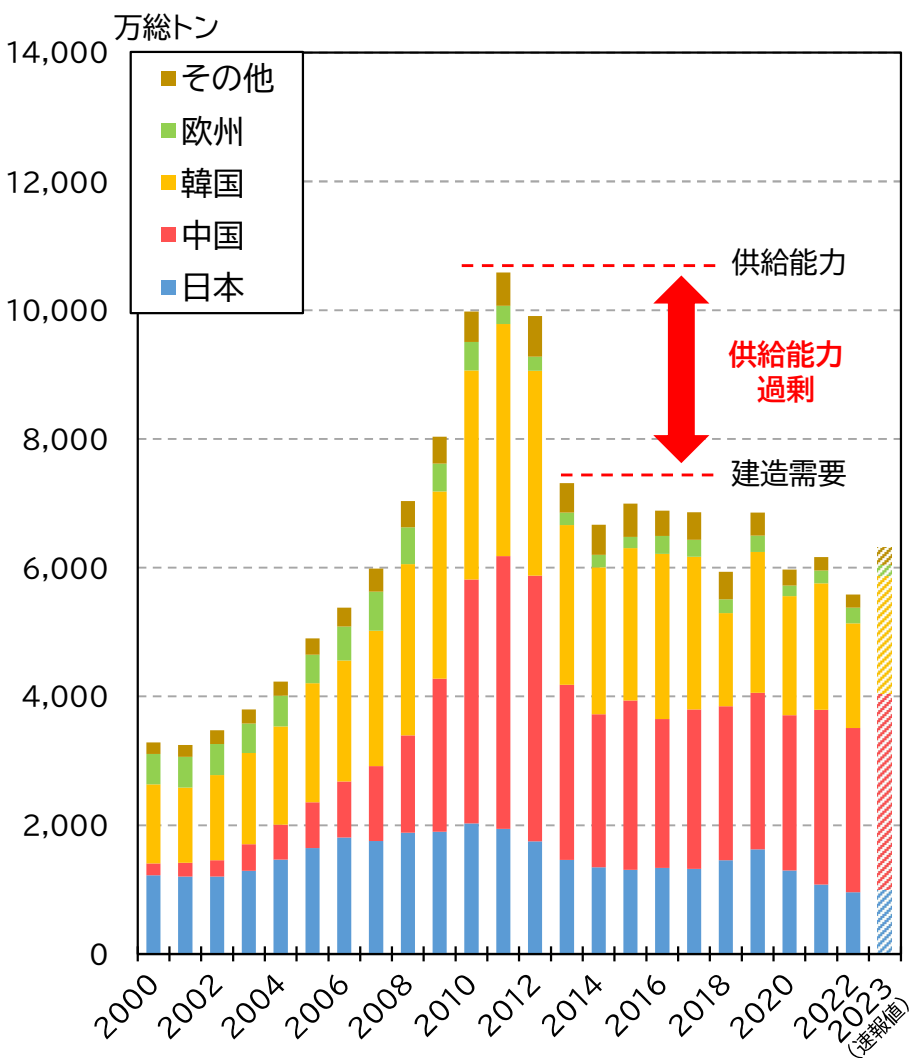
建造量



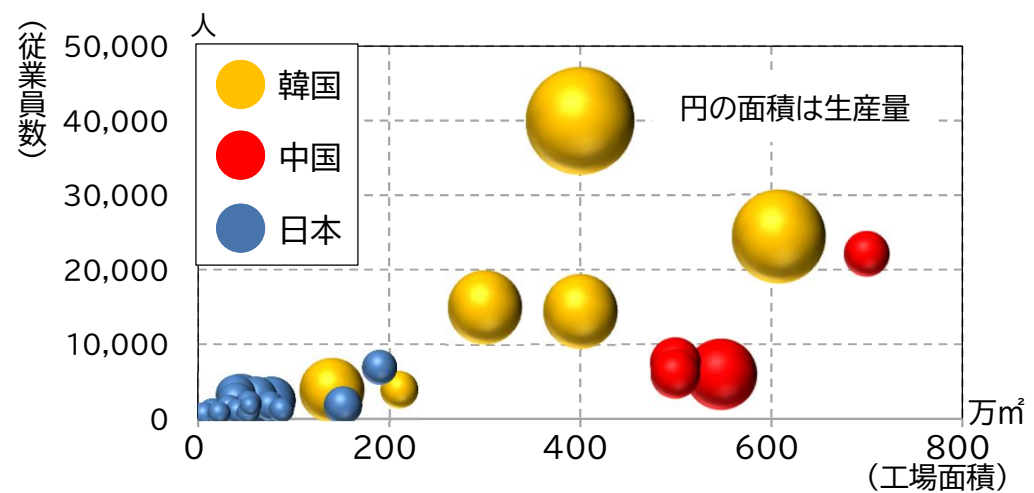
3. 造船・船用工業 (2) 我が国造船業の競争環境

- 世界の造船受注量がリーマンショック以降に激減したため、世界の造船建造量は2011年をピークに大きく落ち込み、供給能力過剰が続いている。
- 中国国営の2大グループが統合するなど、中・韓造船企業の規模が更に大きくなり、加えて大規模な公的支援を受ける中、**我が国造船業にとって、益々競争環境が厳しくなる見込み。**

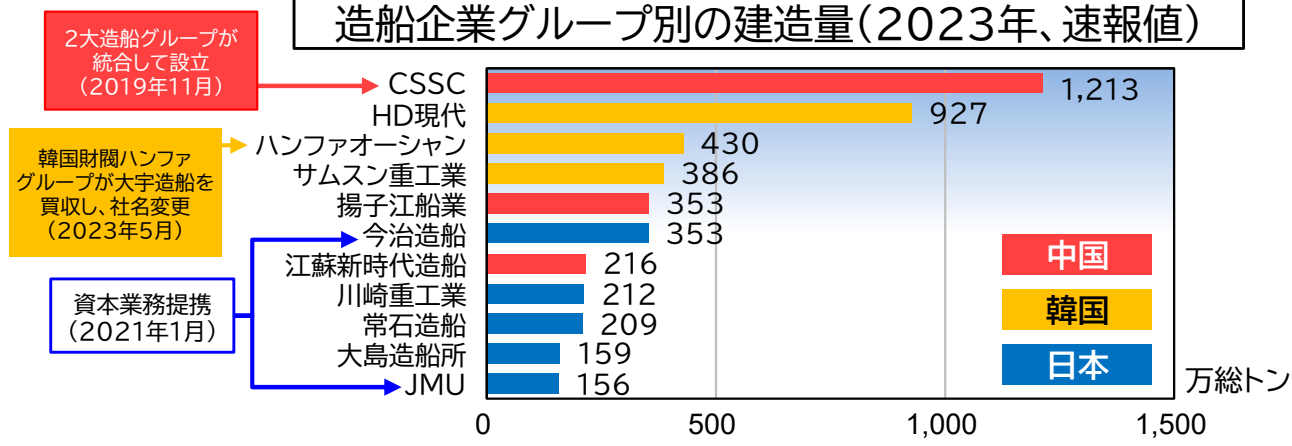
世界の建造量の推移



日中韓の主要な造船所の規模の比較



造船企業グループ別の建造量(2023年、速報値)



データ出典: IHS Markit(建造量)、各造船所HP等(従業員数、工場面積)

船舶関連機器のサプライチェーン強靱化

※ 経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律施行令(令和4年12月23日公布・施行)

- 経済安全保障推進法に基づき、船舶の基幹的な機器のうち、生産途絶等のおそれが顕在化している船舶用機関(エンジン)、推進器(プロペラ)及び航海用具(ソナー)を特定重要物資として指定※するとともに、そのサプライチェーンを強靱化するため、令和4年度から設備投資支援を開始。
- エンジンについて、指定済みの2ストロークのエンジンに加え、今般、**4ストロークのエンジンを支援対象に追加**。

	船舶用機関 (エンジン)	推進器 (プロペラ)	航海用具 (ソナー)
イメージ図			
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的な環境規制への対応に伴う試験工数の増加により生産能力低下 ・基幹的な部材 (クランクシャフト) の生産設備の老朽化と熟練工の高齢化・退職が進行 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産に高度な技能を要する一方、熟練工の高齢化・退職が進行しており、安定的な生産体制の確保に課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソナーの性能を左右する重要な原材料メーカーが撤退を表明しており、海外依存のおそれ
必要な設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジン性能試験設備の増設 ・クランクシャフト生産設備の更新・自動化 	<ul style="list-style-type: none"> ・プロペラ生産設備の自動化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソナー原材料の生産設備の構築

- 高性能・高品質な船舶・船用機器を安定的に生産できる体制の維持により、**我が国の防衛、海上保安体制の維持にも貢献**。

供給確保計画の認定状況: 8社(令和6年3月25日時点)

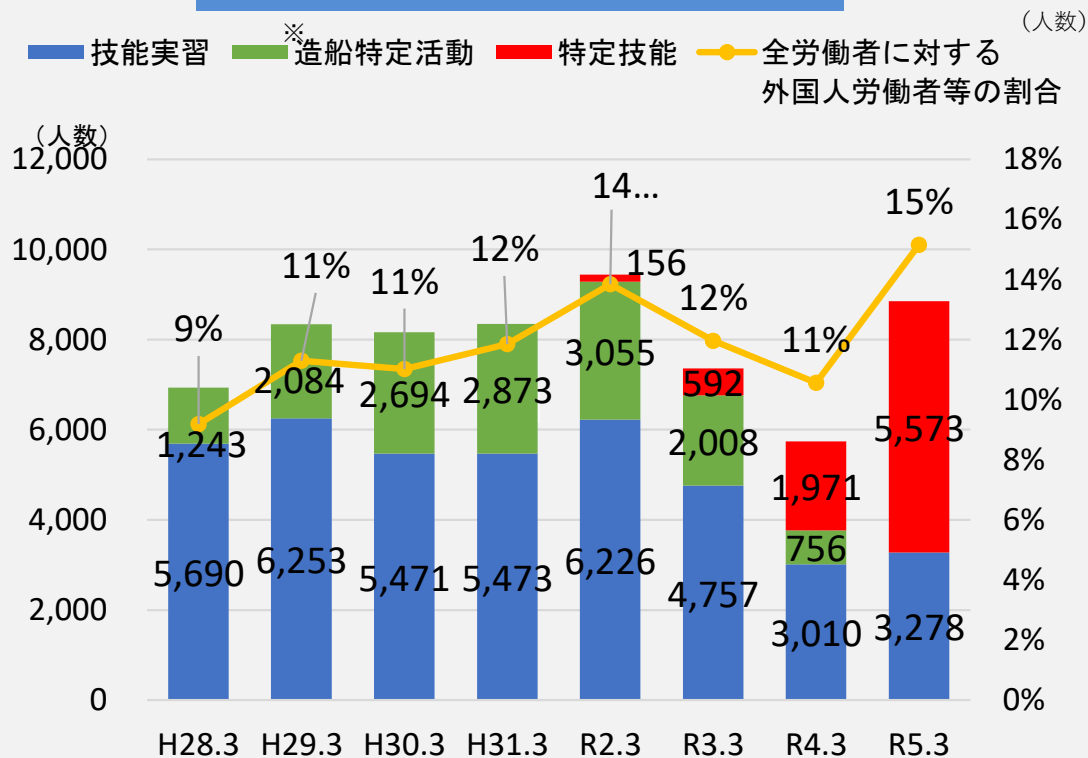
物資	事業者
エンジン	三井E&S、日立造船マリンエンジン、マキタ
エンジン (クランクシャフト)	佐世保重工業、神戸製鋼所

物資	事業者
プロペラ	かもめプロペラ、ナカシマプロペラ
ソナー	古野電気

3. 造船・船用工業 (2) 外国人材の受入れについて

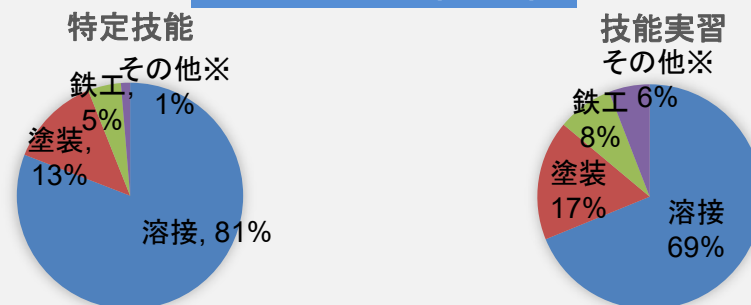
- コロナ禍の入国制限により過去2年間の外国人労働者数は減少傾向。その後、入国制限の緩和や造船事業者の操業度上昇に伴い、直近の特定技能外国人の受入れ数は増加傾向。(令和5年6月の特定技能外国人の受入れ数は、6,377人)
- 令和5年6月には、特定技能外国人制度の造船・船用工業関連5業務区分を追加(令和5年6月9日閣議決定)(既存の「溶接」に加えて、「塗装」、「鉄工」、「仕上げ」、「機械加工」、「電気機器組立て」が追加。)
- 有識者会議(事務局:入管庁)において、技能実習制度及び特定技能制度の在り方について見直しが行われたところ、令和6年2月9日に最終報告書を踏まえた政府方針が、外国人材の受入れ・共生に関する関係閣僚会議(議長:法務大臣)にて決定された。

外国人労働者等の推移



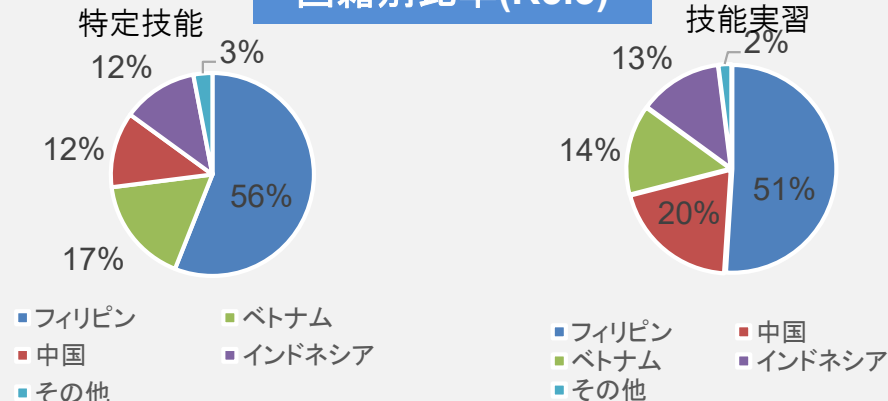
(※) 令和4年度に終了(新規受け入れは令和2年度末に終了済)。

職種別比率(R5.3)



(※) 仕上げ、機械加工、電気機器組立て

国籍別比率(R5.3)



(出典) 技能実習及び造船特定活動は国交省調べ(造船業のみ)。特定技能は入管庁調べ(速報値)。

技能実習は各年4/1時点。造船特定活動及び特定技能は各年3/31時点。外国人に係る数値は在留数。

4. 安全・環境等に関する取組

～安全対策を「重層的」に強化し、安全・安心な旅客船を実現～

① 事業者の安全管理体制の強化

法律事項

- ・安全統括管理者・運航管理者への**試験制度**の創設
 - ・事業許可更新制度の創設
 - ・届出事業者の登録制への移行
 - ・**運航の可否判断**の客観性確保
 - ・避難港の活用の徹底
 - ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上
- 等

② 船員の資質の向上

法律事項

- ・船長要件の創設
(事業用操縦免許の厳格化(修了試験の創設等)、
初任教育訓練、乗船履歴)
 - ・**発航前検査**の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む)
- 等

③ 船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備から**携帯電話を除外**
 - ・業務用無線設備等の導入促進
 - ・船首部の**水密性の確保**
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)
 - ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進
- 等

④ 監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革
(安全確保に向けた**徹底した意識改革**、**通報窓口**の設置、**抜き打ち・リモート**による監視の強化、**裏取り・フォローアップ**の徹底、**自動車監査等のノウハウ**吸収、**監査体制の強化**等)
 - ・行政処分制度の抜本的見直し
(**違反点数制度**、**船舶使用停止処分**の導入等)
 - ・罰則の強化(拘禁刑、法人重科等)
 - ・許可の欠格期間の延長(2年→5年)
- 等

法律事項

⑤ 船舶検査の実効性の向上

- ・国による**JCI(日本小型船舶検査機構)**の検査方法の**総点検・是正と監督の強化**(ハッチカバー等を含む)
- 等

⑥ 安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の**行政指導を公表**対象に追加
 - ・行政処分等の公表期間の延長(2年→5年)
 - ・安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設
- 等

⑦ 利用者保護の強化

- ・旅客傷害賠償責任**保険の限度額**引き上げ
 - ・**旅客名簿の備置き義務**の見直し
- 等

法律事項

4.(1) 海上運送法等の一部を改正する法律

(衆議院R5.4.13可決、参議院R5.4.28可決・成立、R5.5.12公布)

法案の概要

1. 旅客船の総合的な安全・安心対策

① 事業者の安全管理体制の強化

<海上運送法>

- ▶ 小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業（例：遊覧船等）を営もうとする者は、**安全人材確保計画を作成**するものとし、当該事業に係る許可について**更新制を導入**する。
- ▶ **安全統括管理者・運航管理者に係る資格者証制度・試験制度を創設**し、事業者は**資格者証を有する者から両管理者を選任**しなければならないこととする。
- ▶ 不適格な者の参入防止のため、事業参入が事前届出となっている人の**運送をする船舶運航事業**（例：海上タクシー）に**登録制を導入**する。

② 船員の資質の向上

<船舶職員及び小型船舶操縦者法、船員法、海上運送法>

- ▶ 小型旅客船の船長となるために必要な**特定操縦免許**について講習課程の内容を拡充し、国土交通大臣は、特定操縦免許を行う際は、**乗船履歴に応じて、船舶の航行区域を限定**することができることとする。
- ▶ 小型旅客船の船舶所有者は、船長等の乗組員に対し、**海域の特性等に関する教育訓練を実施**しなければならないこととする。
- ▶ 安全統括管理者は、**小型旅客船の船長となる者が、必要な①特定操縦免許を受けていること、②教育訓練を修了していることを確認**するものとする。

③ 行政処分・罰則等の強化

<海上運送法>

- ▶ 国土交通大臣は、法令違反があった事業者に対し、**事業のための船舶の使用等の停止を命ずることができる**こととする。
- ▶ 輸送の安全確保命令に従わない事業者に対する**懲役刑の導入、法人重科の創設等**を行う。
- ▶ 事業許可の**欠格期間を現行の2年から5年に延長**する。等

④ 旅客の利益保護の充実

<船員法、海上運送法>

- ▶ 一定の海域を航行する事業者には、**旅客名簿の作成・事務所等への備置きを義務付ける**。

2. 安定的な国際海上輸送の確保

<海上運送法>

- ▶ 国土交通大臣は、**外航船舶の確保等に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針を定める**。
- ▶ 日本船主（※）は、**外航船舶の確保等の目標及び確保等に関する取組等を記載した計画（外航船舶確保等計画）を作成**することができることとし、当該計画が方針に適合するものである場合等には、**国土交通大臣は、認定をするものとする**。（※）対外船舶貸渡業を営む者、対外船舶運航事業者等

安全統括管理者等の選任要件の拡充

現行

- ①一定の実務経験or ②同等の能力を有していること

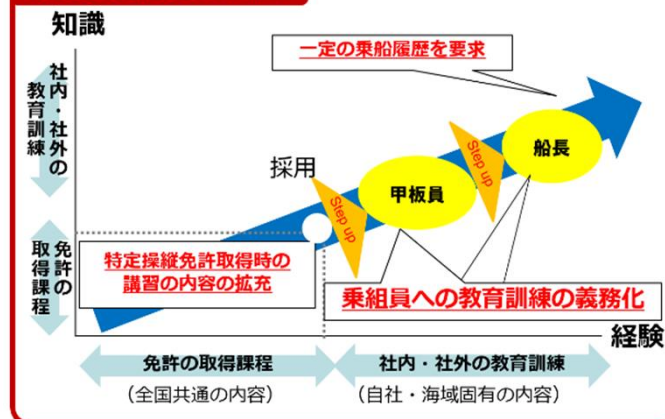


追加

試験（関係法令・海事知識等の必要な知識を確認）に合格

追加 資格者証を交付

船員の資質の向上



4.(1)「海上運送法等の一部を改正する法律」の施行日について

① 公布日(令和5年5月12日)から1月以内: 令和5年6月11日施行

- ・安全確保命令違反に対する量刑の引き上げ及び法人重科並びに欠格事由の拡充

※不適格な者を早期に市場から排除する必要性がある一方で、事業者側の準備期間等を確保する必要が無いことから、1月以内に設定

② 公布日(令和5年5月12日)から1年以内: 令和6年4月1日施行予定

- ・船舶等使用停止命令制度の創設(合わせて違反点数制度についても並行して準備)
- ・小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に係る許可更新制(経過措置3年)
- ・安全統括管理者及び運航管理者の試験制度・資格者証の交付
- ・特定操縦免許に係る講習課程の見直し、履歴限定の導入(経過措置2年)
- ・旅客名簿の作成・備置き

※政省令の整備や運輸局の審査体制の整備、試験・講習制度の構築、事業者への周知期間、事業者側の準備期間等を確保する必要があることから1年以内に設定

③ 公布日(令和5年5月12日)から2年以内

- ・登録制の導入(経過措置2年)

※運輸局等における登録システムの整備や登録の対象となる事業者の大半が零細な事業者であることを踏まえた十分な周知期間と事業者側の準備期間の確保を考慮し、2年以内に設定

④ 公布日(令和5年5月12日)から3年以内

- ・安全統括管理者及び運航管理者の選任義務関係(経過措置1年)

※試験制度の施行後(試験開始は令和7年度当初頃)、一定の資格者証保有者が存在するようになるまで、また、事業者において職務等の内容を踏まえた安全管理規程の変更を行うなど安全管理体制の構築までに一定期間が必要であることを踏まえ、3年以内に設定。

4.(1) 運安委報告書に係る国交省の対応状況について①

運安委報告書では、

- 国土交通省は、本事故後に設置された「知床遊覧船事故対策検討委員会」のとりまとめを受けて66項目に及ぶ措置を講ずることとしている(海上運送法等の改正を含む)が、これは再発防止策を包含するものとなっている
- 海上保安庁は、道東地域への配備の増強を行うとともに、災害派遣要請手続きの迅速化や関係機関との更なる連携強化を図ったとされている。

再発防止策

対応状況

● 船舶所有者(運航事業者)

① ハッチの閉鎖装置の安全基準(風雨密)への適合。

発航前検査の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認等)を**指導済**(R4.12~R5.3)。継続的に指導中。

② 知識・能力を有する者を安全統括管理者、運航管理者及び船長に選任。安全管理体制を構築。

安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度、小型旅客船の船長の要件を創設(R5.5改正法公布)。来年度の施行に向け**準備中**。

教育訓練及び船体・設備の整備等の継続的实施。

運輸安全マネジメントの取組を強化し**実施中**(R5.3~)。

③ 運航判断(出航中止、運航中止、避難港の利用など)や陸上支援が適切に行われるよう、運航管理体制の確立。

法施行に合わせ、運航可否判断の手順の具体化を含め安全管理規程ひな形の内容充実の**準備中**。

● 船長

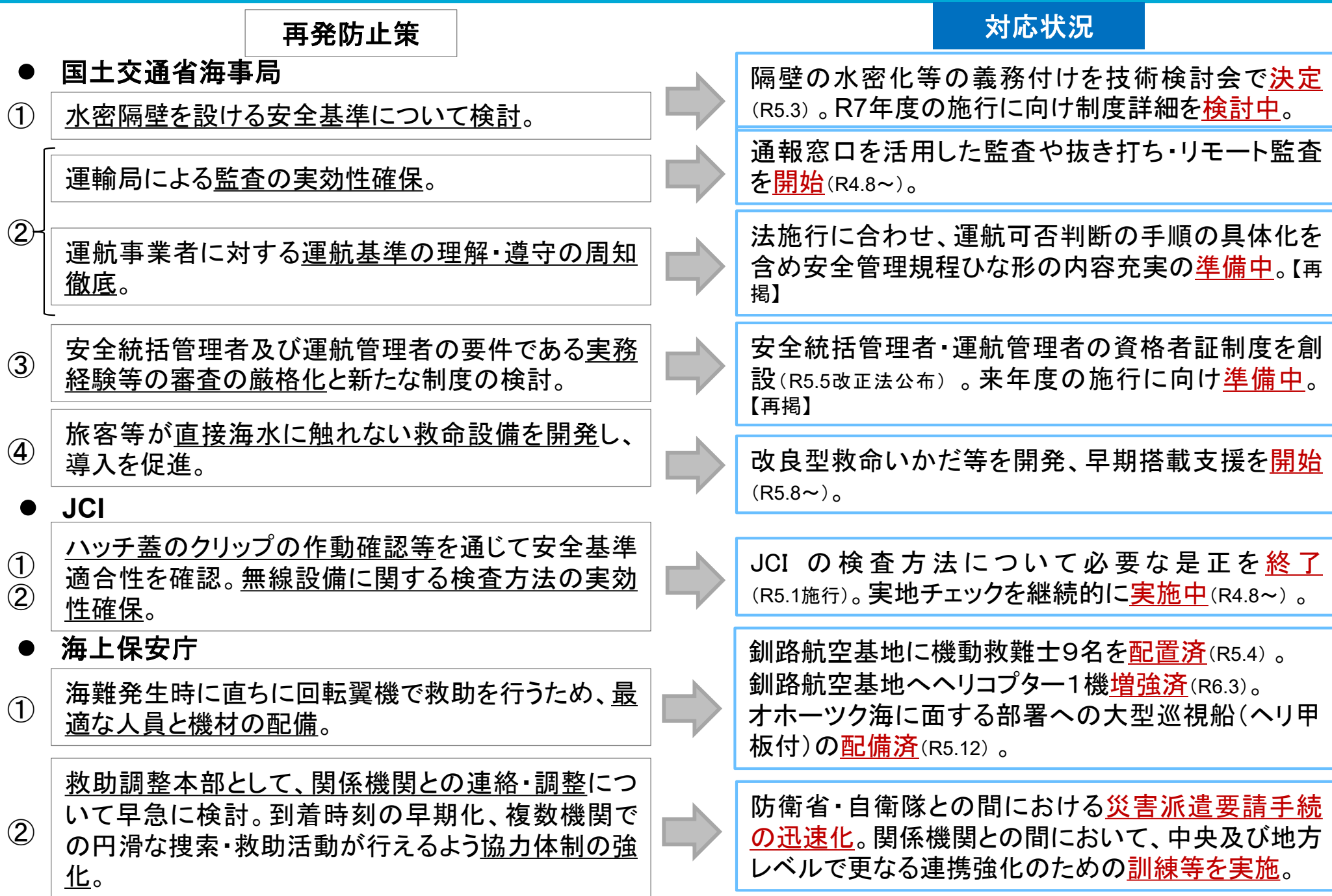
① 発航前点検でのハッチの閉鎖の確認。

発航前検査の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認等)を**指導済**(R4.12~R5.3)。継続的に指導中。【再掲】

② 運航基準を正確に理解して遵守。気象・海象の悪化が想定される場合、航行中に途中で引き返す判断をする前提での出航は不可。

法施行に合わせ、運航可否判断の手順の具体化を含め安全管理規程ひな形の内容充実の**準備中**。【再掲】

4.(1) 運安委報告書に係る国交省の対応状況について②



4.(1) 運安委報告書に係る国交省の対応状況について③

今後期待される施策

- ① 国土交通省が講ずることとした66項目の措置は、確実に実施・遵守されなければならない。
- ② 小型旅客船の隔壁の水密化(不沈性確保)や遭難時の非常用位置等発信装置の積付け(遭難位置特定)の義務化は、乗船者の生存確保、効果的な搜索救助の上で重要であり、特に早期実現が望まれる。
- ③ 運輸局やJCIの現場レベルで対策が徹底して実行されるよう、国土交通省海事局及びJCI本部は、人材育成、現場の実態把握などに努めるべき。

地域における安全文化の醸成に向けて

- ① 事業者は、経営トップから現場の全ての要員まで全体で安全運航を確保していこうとする安全文化を醸成していくことが必要。
- ② 他の事業者、地域の行政機関、救助機関、漁業者等と協力して地域ごとに特異な危険要素に適切に対応した安全管理活動を実行していくことが有効。国土交通省が活動を支えていくことも重要。
- ③ 全ての事業者が自ら培った安全文化を基礎として、安全確保の取組を自律的、継続的に進めていくことが求められている。

対応状況

「旅客船の総合的な安全・安心対策」の内容を迅速かつ着実に**実施中**。

隔壁の水密化等の義務付けを技術検討会で**決定**(R5.3)。R7年度の施行に向け制度詳細を**検討中**。
【再掲】
非常用位置等発信装置の早期搭載支援を**開始**(R5.4~)。来年度の積付け義務化に向け**準備中**。

研修やマニュアルの充実、他地方運輸局との共同監査等を通じた運航労務監理官の専門性向上に**取組中**(R4.6~)。
JCIの検査方法について必要な是正を**終了**(R5.1施行)。実地チェックを継続的に**実施中**(R4.8~)。
【再掲】

対応状況

運輸安全マネジメントの取組を強化し**実施中**(R5.3~)。
【再掲】

地域旅客船安全協議会の組織体制及び取組内容に関する**通達を发出**(R5.10)。**3件の設置届出受理**(R6.3時点)。

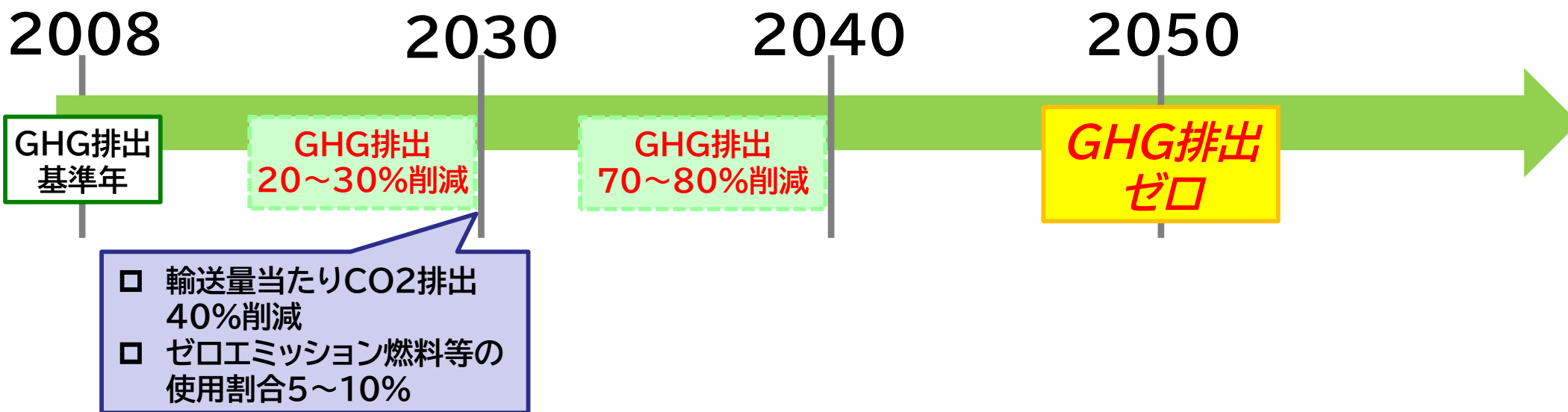
運輸安全マネジメントの取組を強化し**実施中**(R5.3~)。
【再掲】

4.(2) 国際海運GHG排出ゼロ目標

- 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し、「GHG削減戦略※」を改定** ※ 2018年4月採択
- 今後、この目標を達成するための**中期対策の2025年採択**に向けた議論が本格化する予定



国際海運からのGHG排出削減目標



参考:2018年GHG削減戦略の削減目標



- 2050年カーボンニュートラルへの貢献に向けた先進的な取組の支援を実施。

バッテリー船

- 日本初のリチウムイオン電池を搭載した内航貨物船が2019年に就航【エネ庁エネ特補助】
- 日本初のフルバッテリー船である小型旅客船が2019年に就航
- **世界初のフルバッテリー推進タンカーが2022年3月に就航**【海上運送法に基づく先進船舶導入等計画に認定】



出典: NSユニテッド海運・HP
バッテリー搭載内航貨物船「うたしま」



出典: 大島造船所・HP
フルバッテリー小型旅客船「e-Oshima」



出典: 旭タンカー・HP
フルバッテリー推進タンカー「あさひ」

水素FC船

- 国土交通省の「水素燃料電池船の安全ガイドライン」に初めて準拠した船舶として、**プレジャーボート**による実証試験を**2021年**に実施
- **日本初**の商用運航に向け**水素FC旅客船**などの開発を実施中(**2024年**に就航予定)【NEDO事業等】



出典: ヤンマー・HP
水素FC実証試験船



岩谷産業(株)提供
水素FC旅客船



出典: 商船三井テックリード・HP
水素FC洋上風車作業船

LNG燃料船

- 日本初のLNG燃料貨物船が2020年に就航【環境省エネ特補助】
- **日本初**の**LNG燃料フェリー**が**2023年1月**に**就航**【エネ庁エネ特補助】



出典: 商船三井内航・HP
LNG燃料貨物船「いせみらい」



出典: 商船三井・HP
LNG燃料フェリー「さんふらわあくれない」

水素燃料船

- 水素・軽油**混焼エンジン**による**世界初の商用運航**小型旅客船が**2021年**に就航
- **水素専焼エンジン**による運航に向け**タンカー**等の開発を実施中(**2027年**に就航予定)



出典: ツネインクラフト・HP
水素・軽油混焼小型旅客船「ハイドロびんご」

- 我が国造船業は、大型構造物の設計・建造等の技術力や、海に面した広い敷地・製造設備等を活かして、**浮体式洋上風力発電の普及拡大に貢献可能。**
- 国土交通省は、令和5年3月に、**浮体の設計のガイドラインを安全性と経済合理性の両立を目指した内容に改定**するとともに、日本周辺海域の気象海象に合った**作業員輸送船の設計ガイドラインを策定し、公表。**

造船業等が有する 技術力・設備等の活用

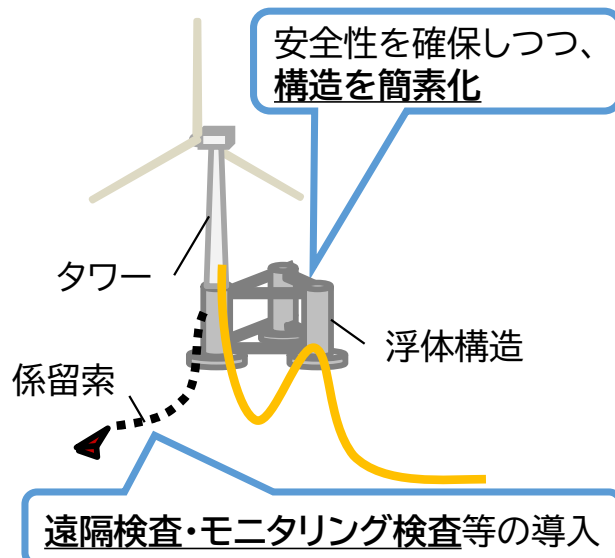
海事産業強化法に基づく支援



参考イメージ
(大島造船所香焼工場)
(出典:長崎新聞社)

浮体の安全ガイドライン

安全性と経済合理性を両立する
技術基準・ガイドラインの策定



作業員輸送船のガイドライン

作業員輸送船の開発・建造のため
の設計ガイドラインの策定

日本の海域に合わせた耐航性、
転落防止対策等の指針



洋上風車に作業員を輸送する船舶

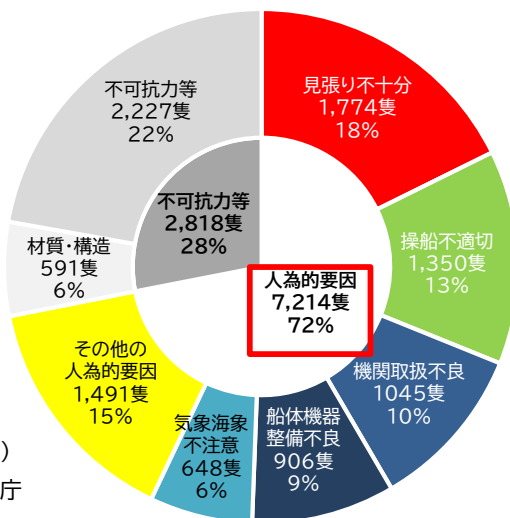
■ デジタイゼーションの進展に伴い、近年注目を集める**自動運航船**について、**海難事故の減少**、**船員労働環境の改善**、我が国海事産業の**国際競争力強化**を目的として、その実用化を目指す。

自動運航船への注目の背景と実用化による効果等

課題

- 海難事故の約7割はヒューマンエラーに起因(右図)
- 船員の高齢化を踏まえ、若手船員の確保・育成が急務
- 造船業の競争激化

(2018年~2022年)
出典: 海上保安庁



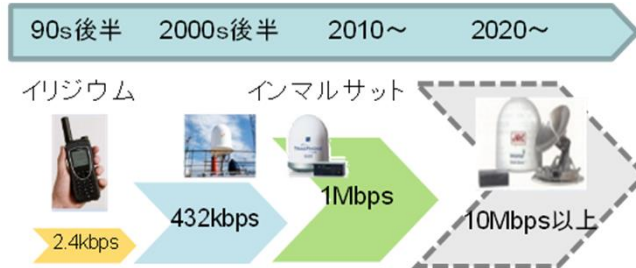
自動運航船への注目

- ✓ **ヒューマンエラー**起因**海難事故の減少**
- ✓ 船員**労働環境改善**・**職場の魅力向上**
- ✓ 日中韓の競争が激化するなか、省工
性能に続く我が国造船・舶用工業の競
争優位性の確立



技術革新

- 海上ブロードバンド通信の発展 (右図)
- IoT・AI技術等の急速な進歩
- 自動船舶識別装置(AIS)、電子海図等の普及等



ロードマップ

-2020

-2025

-2026

-2028

-2030

国

自動運航船の要素技術開発の支援・実証事業 (2016~)

技術開発・実証

民間

自動操船機能

自動操船システムの安全確保に必要な知見の収集整理



遠隔操船機能

船舶から陸上に送信すべき情報とその量、通信途絶等の緊急時の安全対策等を整理



自動離着岸機能

自動離着岸システムの健全性の評価手法に必要なデータの収集等



無人運航船プロジェクト

MEGURI 2040

日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

Stage 1

内航船6隻による実証航行を実施

大型船による、
・船舶交通が非常に多い海域の自動航行
・長距離・長時間の自動航行
等を世界で初めて実証



Stage 2

内航船4隻による、特定条件下での完全自動操船の実証、長期間の実証航海等を実施



複数船舶の陸上遠隔支援



自動運航船の商用運航の実現

基準・制度等

国内制度

I M O

ガイドラインの策定

自動運航船に関する安全ガイドライン

令和4年2月
国土交通省海事局

成果

国内制度の検討・整備

- 条約の国内法制化
- 機器・システムの認証制度の構築
- 船上と陸上の役割分担の整理

発効

採択

提案、検討への貢献

取り入れ

国際ルール策定の検討

- 自動運航システムが有すべき機能要件の策定
- 船上と陸上の役割分担の整理

改正すべき条約規定の洗い出し

4.(2) 旅客船等の海事行政DXを巡る課題と対応策

課題

情報の個別管理

事業者、船舶、船員等の情報を個別に管理

関係者の情報共有や連携が困難

アナログな行政手続

窓口への出頭や多数の添付書類等が必要

手続が事業者・船員・行政の大きな負担

利用者への情報提供不足

行政処分情報等の一部のみ閲覧可能

利用者が事業者を評価・選択するための情報が不足

対応策

デジタル技術を積極的に活用し、海事行政のDXを進め、旅客船等の安全・安心対策や行政手続の合理化を推進

情報の一体管理

旅客船等(※)に関する様々な情報を全てデータベース化

(※)旅客船・貨物船・遊漁船

安全対策に活用

(監査・処分の強化、船舶検査の実効性向上)

行政手続のデジタル化

行政手続を大胆にデジタル化

事業者、船員、行政の負担軽減
(業務効率化・生産性向上)

利用者への情報提供の充実

利用者ニーズの高い情報の提供

安全な事業者の選択等を促進