

最新の業況等について



1. 海事産業の概観
2. 外航海運
3. 内航海運
4. 造船・船用工業
5. 環境・安全等に関する取組
6. 海技人材の確保・育成
7. その他

1. 海事産業の概観

海運業

	外航※ (2022年度)	内航 (2022年度)
産業規模(兆円)	7.6	1.2
運航隻数(隻)	2,206	7,360
事業者数(事業者)	179	3,729

※ONE（日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社）含む。

約74%が日本関係船舶※

船舶の約73%を国内調達※

※2023年竣工船
(隻数ベース)

造船・舶用工業

	造船業 (2022年度)	舶用工業 (2021年)暦年
従業員(万人)	6.7※	4.6
産業規模(兆円)	2.9	0.9
事業者数(事業者)	900	約1,000

※外国人技能者約4,600人を含む。

安定的な供給

船員

内航 2.9万人(2023年10月末時点)
 外航 日本人 0.2万人(2023年10月時点)
 外国人 5.4万人(2023年7月時点)

船員の育成

- (独)海技教育機構
 - ・座学(8校 定員405人)(2024年4月時点)
 - ・乗船実習(練習船5隻)
- 商船系大学・高専
 - ・座学(7校 定員360人)

金融機関
地方銀行、信用金庫
都市銀行、ほか

港湾運送業

倉庫・物流

商社

人材派遣

損保会社

大学等教育機関

ブローカー、コンサル

卸売・小売

鉄鋼

製紙・パルプ

自動車

穀物

石油

家電

電気・ガス

非鉄金属

2. 外航海運

我が国外航海運業の現況について

- リーマンショック前の船舶の大量発注、その後の経済情勢等の影響で、船舶供給は過剰な状態が続き、運賃市況をトレンドでみると、近年は比較的低水準で推移。
- ばら積み船の運賃は、新型コロナ禍以前の水準にまで戻り、**現在は下落**の傾向。コンテナ船の運賃は、**紅海情勢の影響**による上昇が見られたが、現在は**下落**傾向。
- 海運市況は、**経済情勢、船腹需給等の影響を受けやすい**ため、引き続き**動向を注視する必要**。

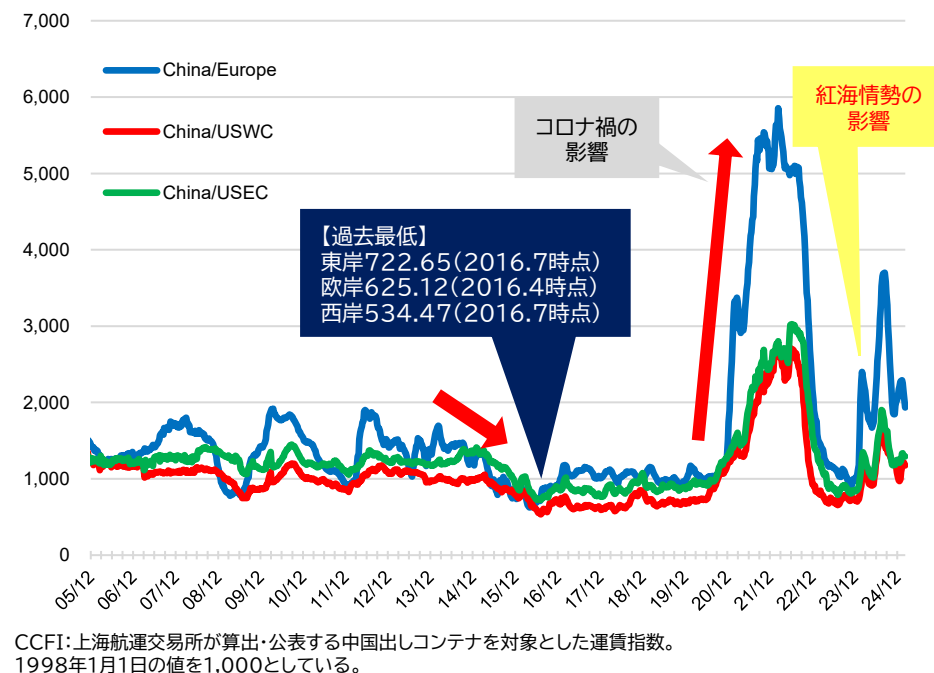
運賃市況の推移

<ばら積み船の運賃指数(BDI)>



出典: 日本海事センター公表データを基に海事局作成

<コンテナ船の運賃指数(CCFI)>



出典: 上海航運交易所の公表指数を基に海事局作成

紅海等におけるホーシー派の船舶に対する攻撃の影響

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)

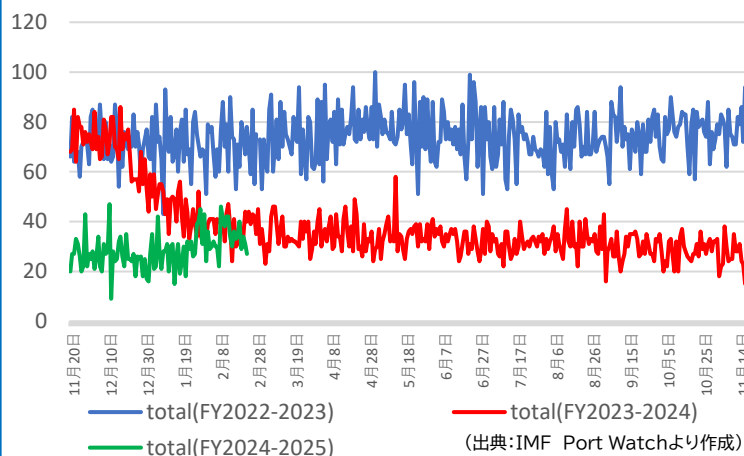
ケミカルタンカー 207航海
(うち日本籍船は 0航海)

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

2025年1月19日のホーシー派の宣言(攻撃の対象をイスラエル関係船舶に限定)以降においても、国内外の海運会社の多くは紅海等への航行を回避しており、スエズ運河の航行隻数は前年並みに留まっている。



スエズ運河経由と喜望峰回り



パナマ運河の渇水による通航制限

渇水による通航制限の経緯

○パナマ運河は、パナマ中央部にある人造淡水湖(ガトゥン湖)の水位まで船舶を持ち上げ、その後水位を下げて通航する構造上、船舶の通航の度に淡水湖の水が流出する仕組み

○2023年の記録的な少雨によりガトゥン湖の水位が下がり、水不足の危険性が高まったことから、パナマ運河庁はパナマ運河の通航制限を実施

●通航隻数枠/日の減少(2022年:35.6隻→最小24隻に減少※1)

●喫水制限の強化(通常喫水50ft→最小44ftに減少※2)

●通航予約に際してコンテナ船等の特定船種を優遇

→国土交通省から特定船種への差別的な運用の撤廃要請(一部撤廃)

○海運各社においては、通航予約の早期の確保、喜望峰ルートの選択等、我が国への国際物流に与える影響を最小化すべく、様々な対応を実施

通航制限の現状及び今後の見通し等

【雨期の水位回復による段階的な制限緩和】

●通航隻数枠/日:36隻に緩和(2024年9月1日施行)

●喫水制限:50ftに緩和(2024年8月15日施行)

→現在、渇水前の通航制限レベルに回復したが、今後も渇水問題が再発する可能性あり

【新貯水池の建設計画】

パナマ政府は、同運河の主要な水源であるガトゥン湖の根本的な渇水対策のため、新たな貯水池の建設計画の検討を開始※3

※3 2024年7月に就任したムリーノ大統領の主要インフラプロジェクトの一つ。総工費約20億ドル、法律改正や住民協議等を含めて完成までに約6年以上要する見込み



※1 2024/1/16-3/7の通航予約枠数 ※2 2023/6/25-2024/6/14の喫水制限

3. 内航海運

我が国内航海運業の現況について

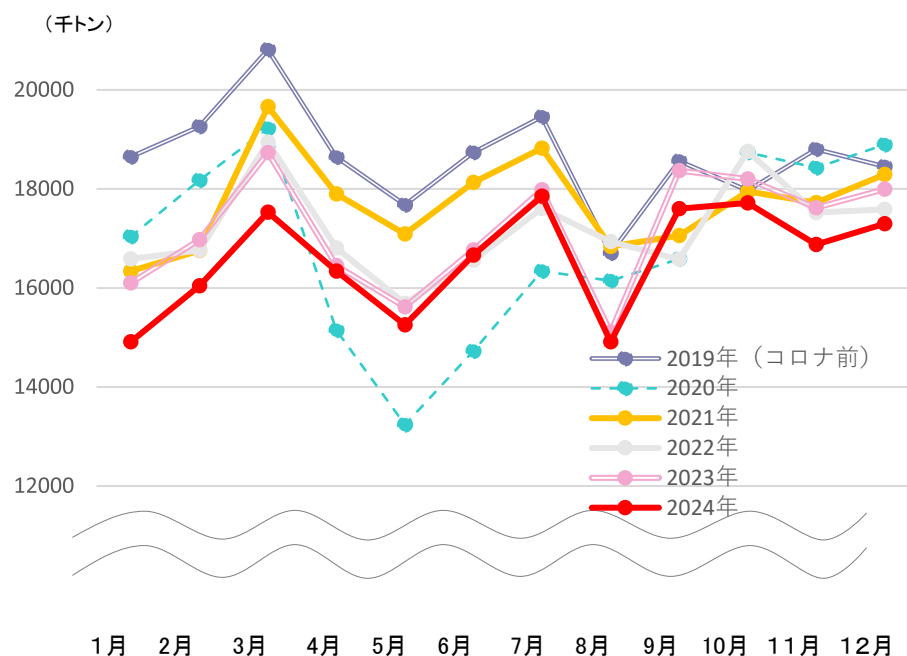
○ 内航貨物船

2024年1～12月の内航海運取扱貨物量は前年同月と比較して、平均3%減少している。主な原因はセメントの需要減少。

○ 内航旅客船

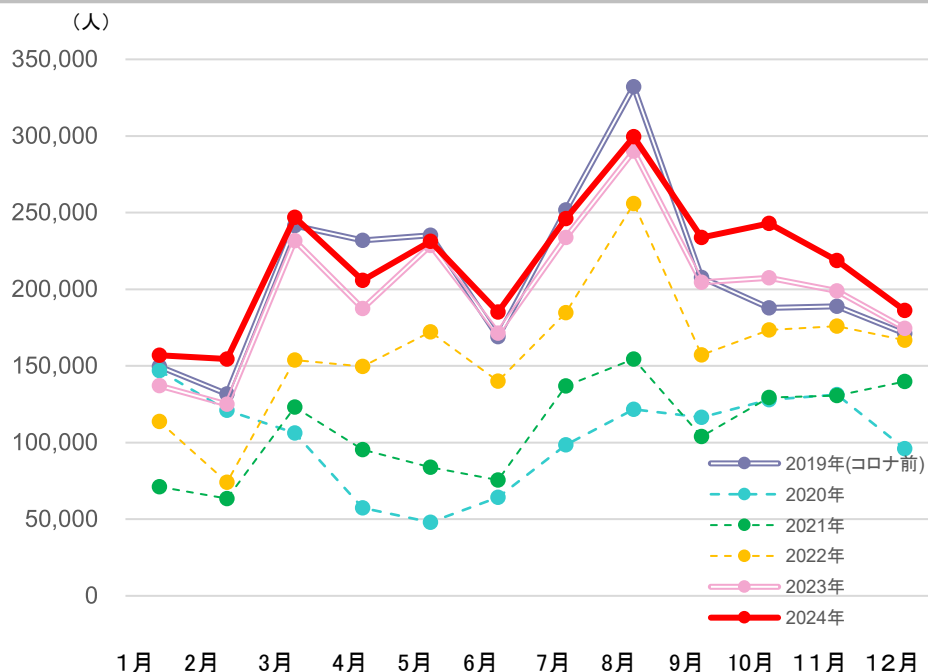
2024年1～12月の旅客数（長距離フェリー）は前年同月と比較して、これまで各月とも100%を超えている。今後も更なる旅客数の増加が期待されるところ。

内航貨物船



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）



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。

- 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収受・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・料金収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)

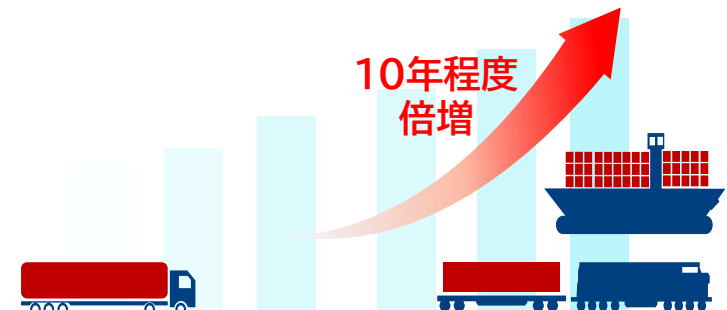
1. 物流の効率化

○ 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※**

※トーンベースで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



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・RORO船・コンテナ船の積載率公表

○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。現在は中・長距離フェリーに加えて、RORO船・コンテナ船の調査結果を年4回公表。

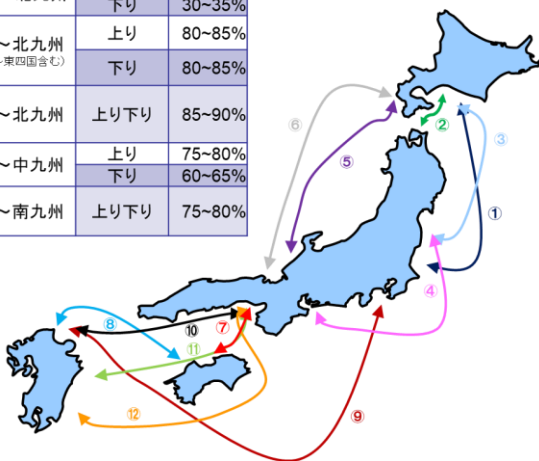
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【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	60～65%	⑧北四国～北九州	上り	25～30%
	下り	80～85%		下り	30～35%
②北東北～北海道	上り	40～45%	⑨京 浜～北九州	上り	80～85%
	下り	20～25%	(一部、京浜～東四国含む)	下り	80～85%
③東東北～北海道	上り	75～80%	⑩阪 神～北九州	上り/下り	85～90%
	下り	80～85%			
④中 京～東東北	上り	75～80%	⑪阪 神～中九州	上り	75～80%
	下り	75～80%		下り	60～65%
⑤北 陸～北海道	上り	65～70%	⑫阪 神～南九州	上り/下り	75～80%
	下り	65～70%			
⑥阪 神～北海道	上り	65～70%			
	下り	60～65%			
⑦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6年10～12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)



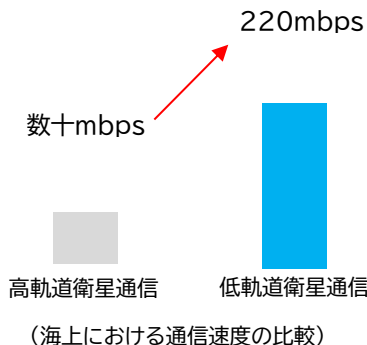
(シャーシ)

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。



船ごとの労働確認と入力
(船員労務管理システム)



新規需要調査の実施

○内航海運の利用促進に向けて、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。

- ◆ 旅客船事業は、地域の住民の移動手段や物流を担うとともに、観光分野からも地域経済を支える重要な事業。
- ◆ 他方、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には、旅客船事業の需要拡大や経営改善が重要であり、補助事業による各種支援を実施中。

オーバーツーリズム対策等の受入環境整備 (地域における受入環境整備促進事業)

R6補正予算額: 158億円の内数

- 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



船内座席の個室寝台化



サイクルシップ

新たなインバウンド層の誘致のための コンテンツ強化等 (クルーズ等訪日旅客の受入促進事業)

R7当初予算額: 25.2億円の内数

- 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。



トライアルツアーの実施



二次交通のトライアル実証



イベントの企画・運営

地域公共交通確保維持改善事業 (交通DX・GXによる省力化・経営改善支援)

R6補正予算額: 326億円の内数

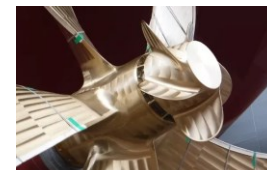
- 物価高騰等の影響により厳しい状況にある離島航路事業者がDX・GX等による省力化や経営改善を進めるため、インターネット予約システムの導入等のデジタル化、省エネエンジンの導入等グリーン化の取組を支援する。



QRスマート乗船システム
(旅客自らのチェックインが可能)



省エネエンジンの導入



省エネプロペラの導入

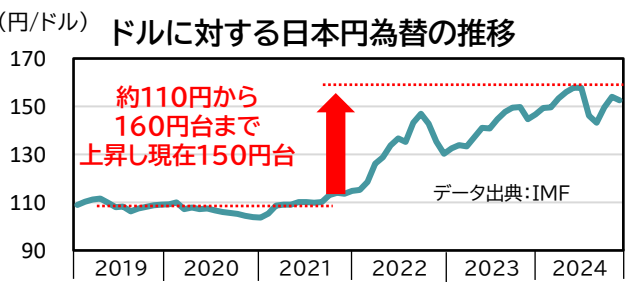
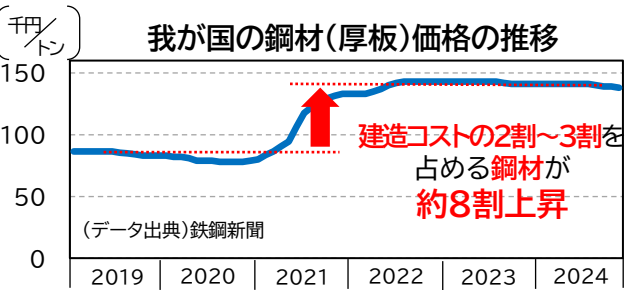
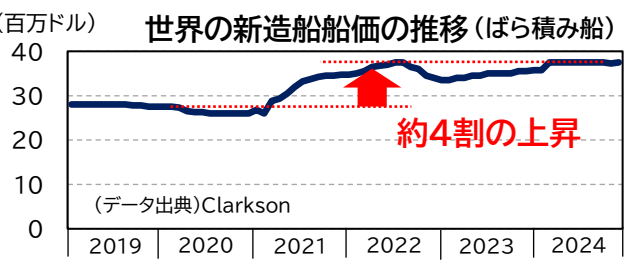
4. 造船・船用工業

我が国造船業の現況について

1. 市場価格の動向

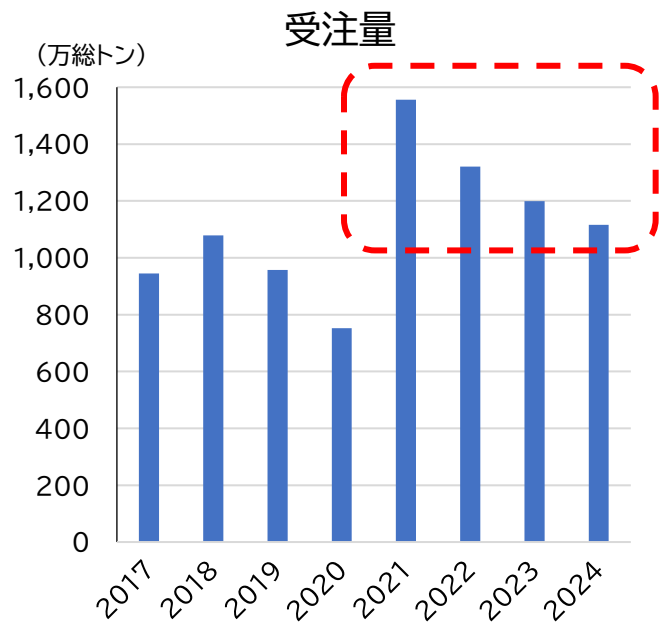
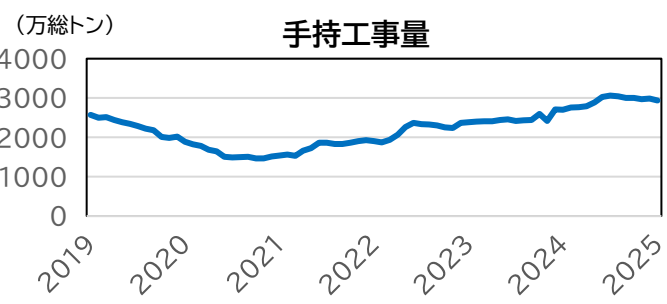
○ 建造コストの2～3割を占める鋼材の価格は、高止まりする中、新造船市場における船価は一定の回復（2020年比で約4割上昇）

○ 外貨建ての船価は、円安も追い風



2. 受注の動向

○ 受注量は2020年頃まで低迷したが、コンテナ船・ばら積み船を中心に2021～24年にかけて高水準が継続。

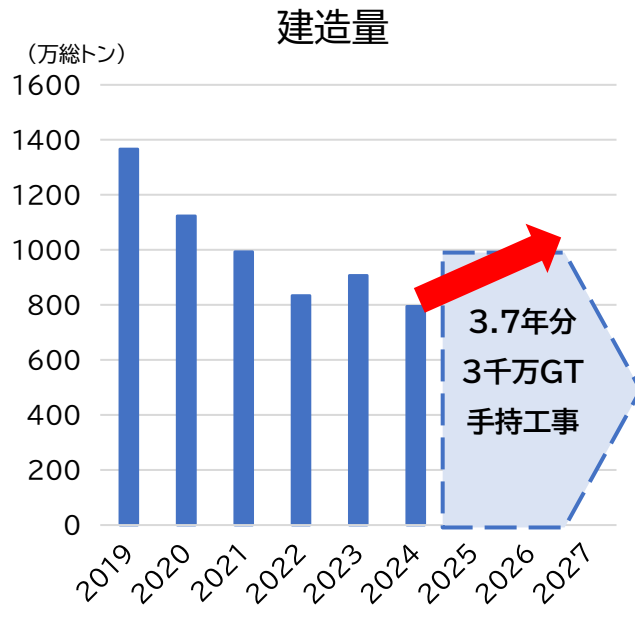


3. 建造の動向

○ 近年の旺盛な受注により、現在は約3.7年分※の手持工事量(約3千万総トン)を確保。

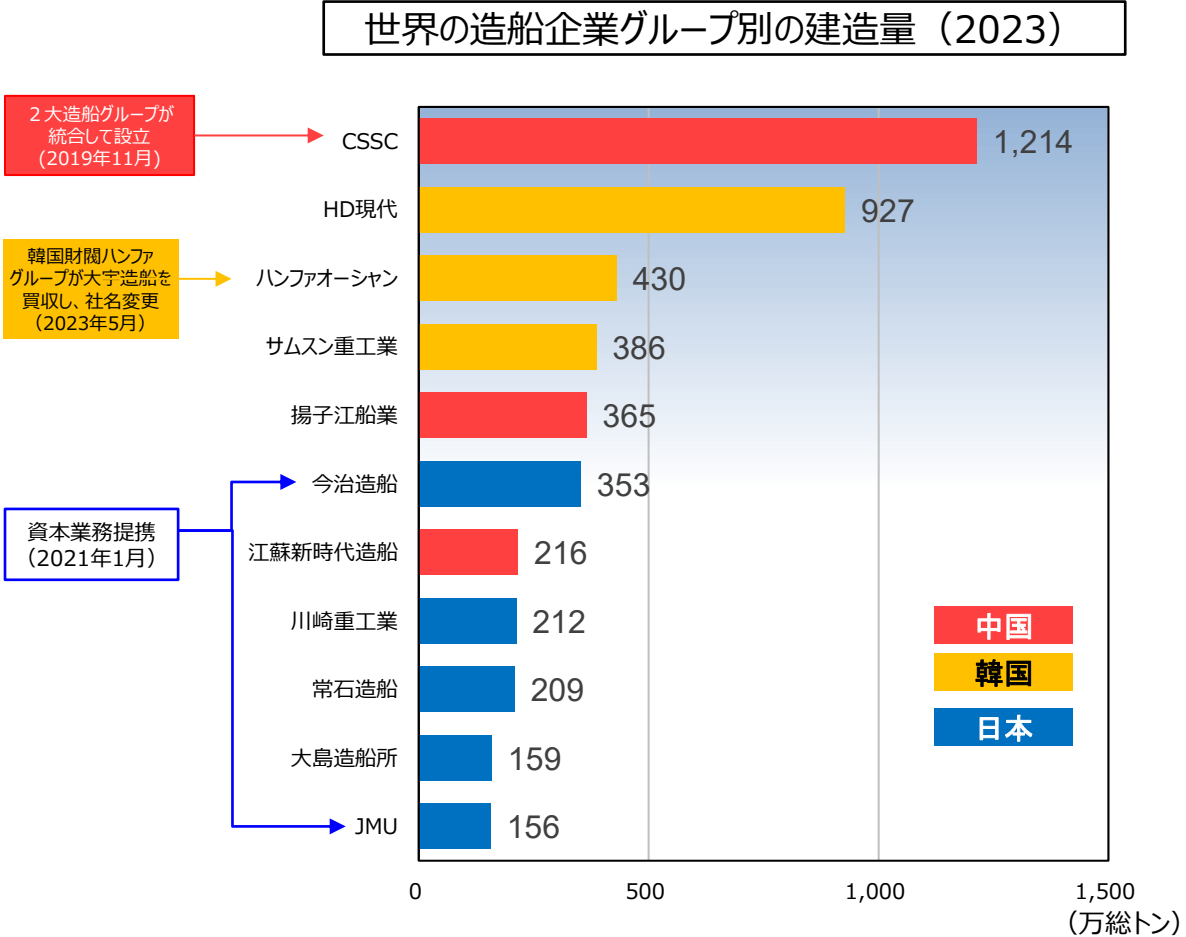
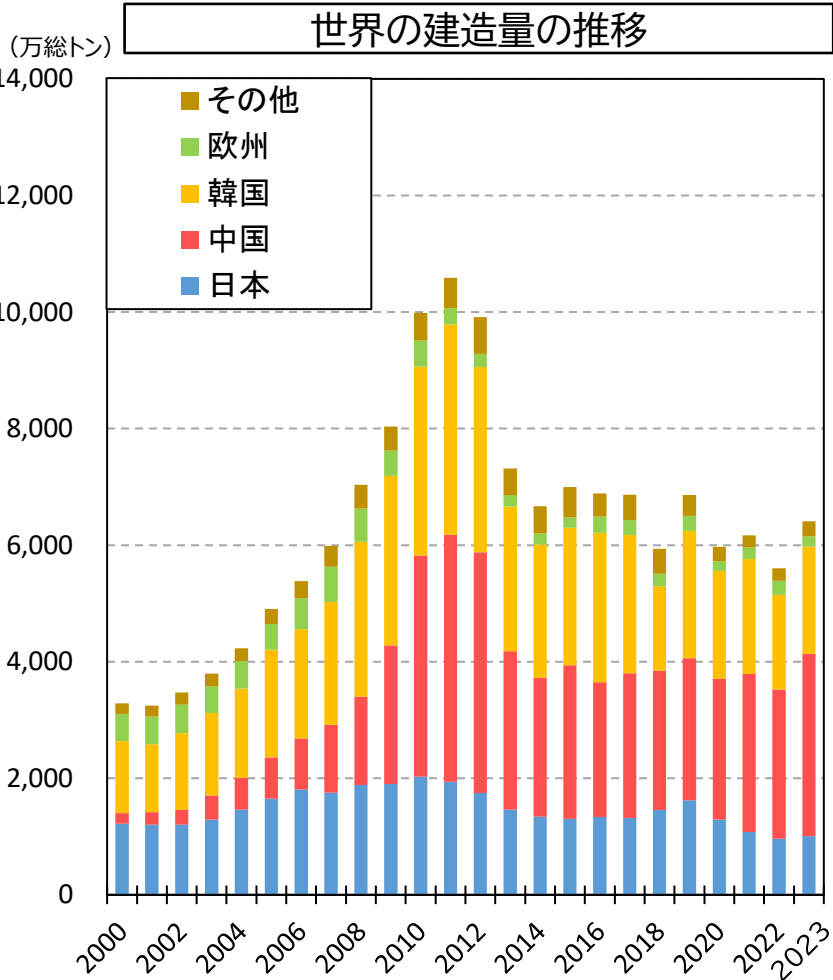
※ 直近12カ月の建造量ベース
(参考) 中国: 約4.0年分 (約1億6千万総トン)
韓国: 約2.9年分 (約6千万総トン)

○ 今後、ゼロエミ船等の新造船需要の中長期的な増加が見込まれる中、生産基盤整備、DXによる生産性向上、人材確保等による体制強化が必要。



我が国造船業の競争環境

- 中国がシェアを増大し、韓国が建造量を維持する中で、近年の日本の建造量は1000万総トン前後を推移。
- 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。



2024年

2029年

2030年～

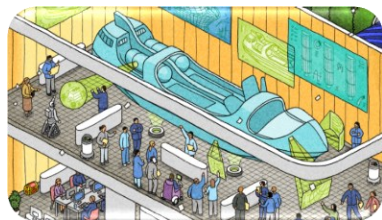
船舶産業の変革ロードマップ

◆技術開発・標準化・設備増強により競争力ある次世代船舶を供給する産業に変革

- ・ 次世代船舶に係るコア技術及び周辺船用機器の開発
- ・ ゼロエミッション船等の建造に必要な設備投資
- ・ 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化
- ・ 次世代燃料対応機器の標準化 ・ 事業の集約化・再構築

◆デジタル技術を駆使し、ニーズに対応できる抜本的に生産性が高い産業に変革

- ・ 上流から下流までシステムインテグレートするバーチャルエンジニアリング等を導入し、多様化する顧客ニーズに対応した高性能な船舶の開発・設計・建造期間の短縮



<商談・設計・建造に、AI、VR、AR、人協調型・自律走行搬送ロボット等を取り入れた造船業の未来像>

◆待遇改善・魅力向上により十分な人材を確保できる産業に変革

- ・ 他産業に劣後しない処遇確保、環境改善
- ・ 魅力ある動画等の作成、SNS等を活用したPR
- ・ 地域内、あるいはメーカーとユーザが連携した専門研修
- ・ 外国人向けテキスト作成、海外での研修活動 等



(今治工業高校作成CMより)

◆国・船級協会による環境整備により他国と同等の競争環境を実現

- ・ 戦略的な国際基準の策定、公正な国際競争環境の整備

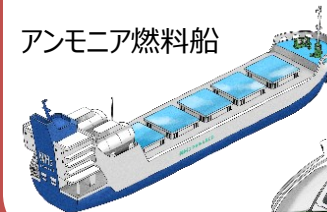
船舶産業が目指す目標

2030年に

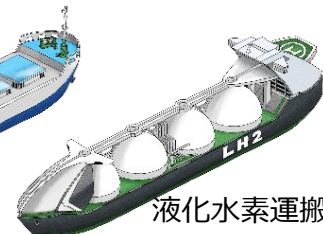
我が国海事産業が次世代船舶の受注量におけるトップシェアを確保

次世代船舶の例

アンモニア燃料船



液化水素運搬船



船舶産業が目指す姿

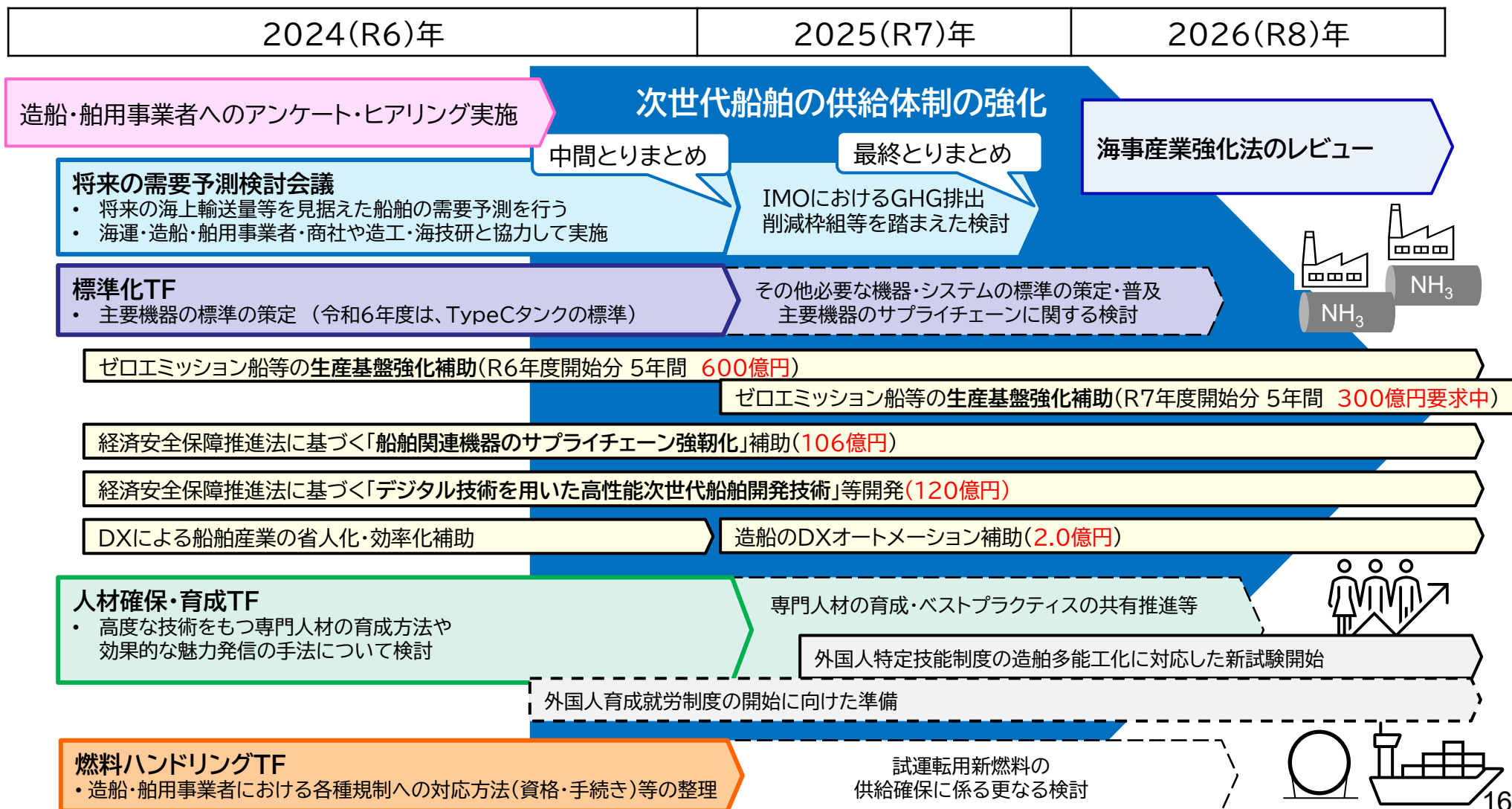
新燃料船等の次世代船舶で世界をリードすることで、世界市場で存在感を確保

コア技術・部品への先行投資や船のライフサイクル全体への関与を通じて
価値を生む産業に変革

日本の経済・国民生活・安全を支える

2024年7月に船舶産業の変革実現のための検討会において取りまとめられた「我が国海事産業が次世代船舶の受注量におけるトップシェアを確保」の実現に向けて、以下の施策を実施。

2025年春～夏を目途に検討会を開催し、各施策の中間とりまとめを実施予定。



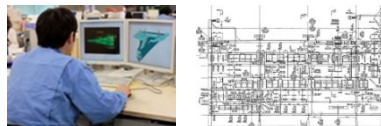
- 経済安全保障重要技術育成プログラム(K Program)は、令和4年5月に成立した経済安全保障推進法に基づき、経済安全保障にとって重要な技術に係る研究開発に対し、政府がその資金を拠出する仕組み。
- 第2次研究開発ビジョンにおいて、「安定的な海上輸送の確保」が支援テーマに追加。(5年間で120億円)
- 上流から下流までシステムインテグレートするバーチャルエンジニアリング等を導入し、高性能な船舶の開発・設計・建造期間を短縮

基本計画・設計



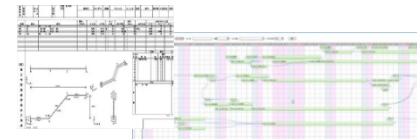
従来からの知見や水槽試験結果を基に、建造船の仕様等を決定。

詳細設計



基本設計を基に、実際の建造ができるように船の詳細部分まで設計。

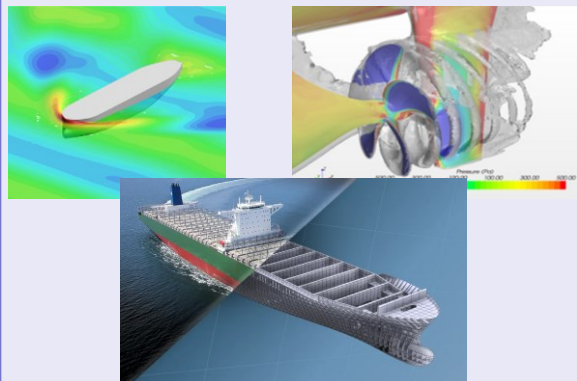
生産設計・建造



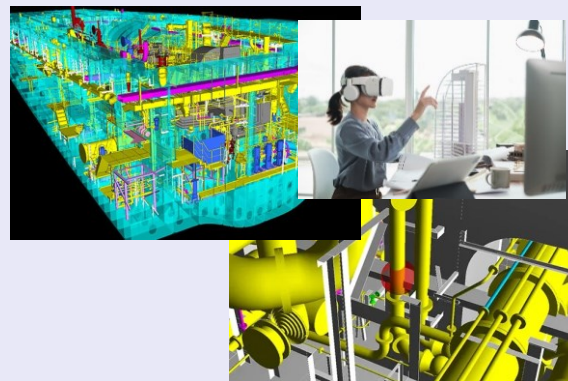
造船所の生産設備を加味し、建造に必要な部品設計や作業工程を作成。

バーチャル・エンジニアリング等の導入

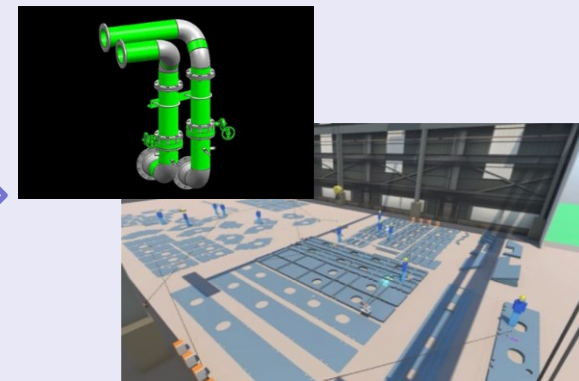
バーチャル空間に再現した船舶で試作と検証を繰り返し、高性能な次世代船舶の効率的な開発・設計を実現



燃料種類、推進方式、船体形状など
無数の組合せから最適解を選択。



AIによる自動設計等により、
高品質な設計をスピーディーに実現。



効率的かつ短期間な建造を実現すべく、
作業工程等を最適化

5. 環境・安全等に関する取組

①技術開発・実証
(GI基金※1による開発)

※1 グリーンイノベーション基金

➤ 水素・アンモニア等を燃料とする
ゼロエミッション船等の開発・
実証(※2)

- (※2) ・GI基金393.4億円(令和3年～最長10年間)
- ・大型アンモニア燃料船
2026年より実証運航開始、
2028年までに商業運航実現
- ・水素燃料船
2027年より実証運航開始、
2030年以降に商業運航実現

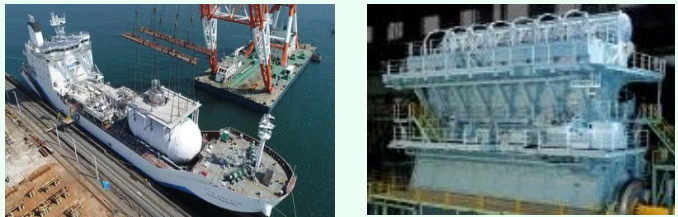
- ✓ 令和5年4月、IHI原動機が4ストロークエンジンとして世界初の商用実機でのアンモニア燃焼試験開始
- ✓ 令和5年5月、J-ENGが2ストロークエンジンとして世界初のアンモニア燃焼試験開始
- ✓ 令和6年8月、国産エンジンを搭載した世界初の商用アンモニア燃料船(タグボート)が運航開始。

ゼロエミッション船



②生産基盤の構築、新造船発注
(GX経済移行債等による支援)

➤ 造船・舶用：生産設備整備支援
※令和6～10年度 総額 600億円
令和7～11年度 総額 300億円を
R7年度予算案に計上



エンジン、燃料供給システム、燃料タンク等の生産設備や
艀装設備(クレーン)等の導入・増強

➤ 海運：ゼロエミッション船等の導入を促進



アンモニア燃料船

水素燃料船



バッテリー船

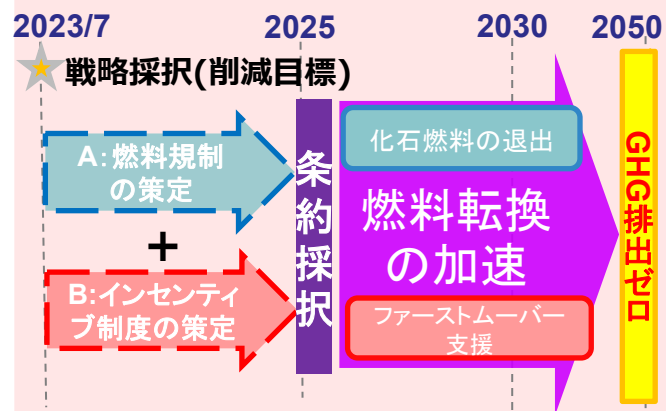
③戦略的な国際基準の策定

➤ゼロエミッション船の導入に向けた国際
基準の整備等

※令和7年度政府予算案:1.4億円

GHG削減に向けた国際戦略の推進

2023年7月、IMOにて、国際海運「2050
年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標に合意。
2025年中の国際基準策定に向けて交渉中。



水素、アンモニアの海上輸送に係る環境整備等

大量輸送する際の安全基準策定に係る調査

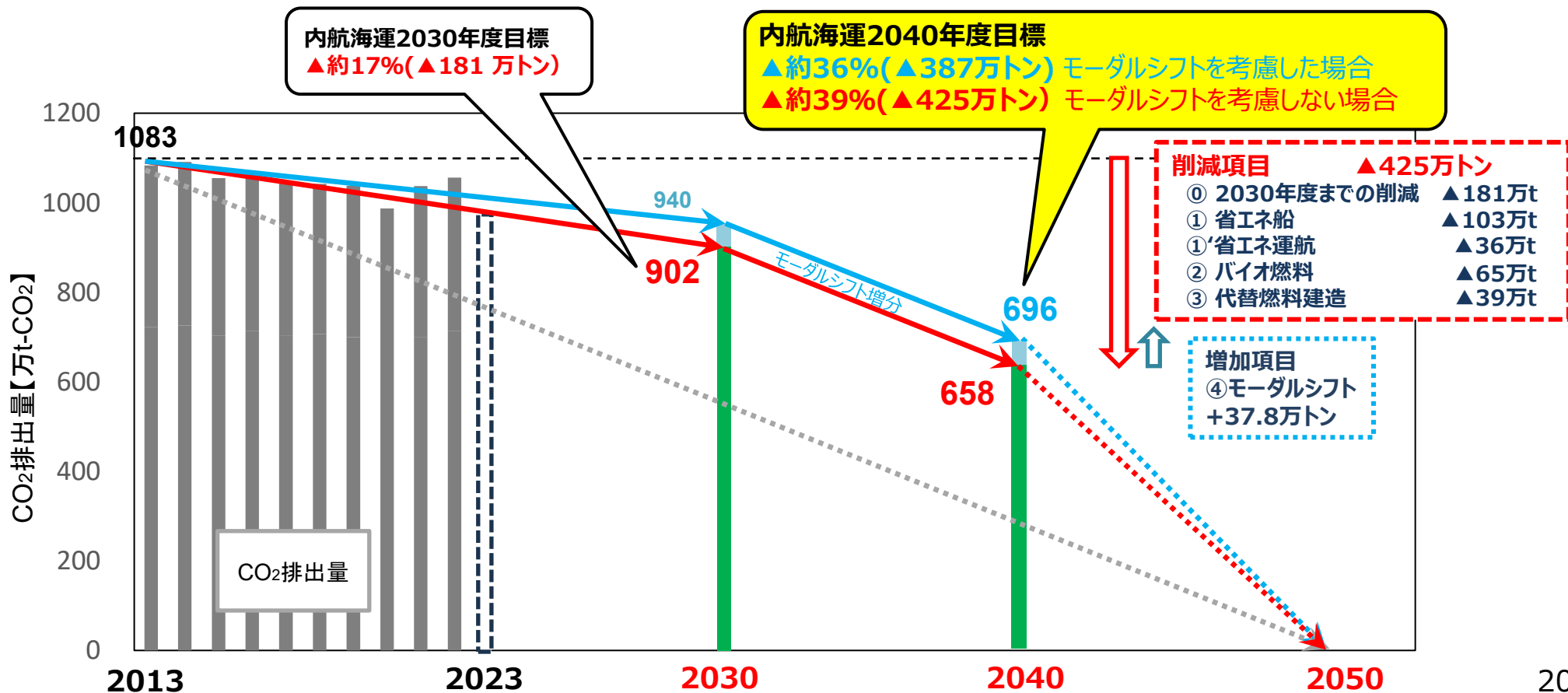
内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標

- モーダルシフトを考慮しない場合の2040年度削減目標は **▲425万トン (▲約39%)**

2030年目標に向けた取り組みを進めた上で、2040年に向けて以下に取り組む

- ✓ 省エネ船への転換を継続して実施 (▲103万トン)
- ✓ 運航改善による省エネ (▲36万トン)
- ✓ 既存船のCO₂削減に寄与する バイオ燃料の利用拡大を行う (▲65万トン)
- ✓ 代替燃料船の導入 (▲39万トン)

- モーダルシフトを考慮した場合の2040年度削減目標は **▲387万トン (▲約36%)**



(参考)海運におけるゼロエミッション燃料等の適用

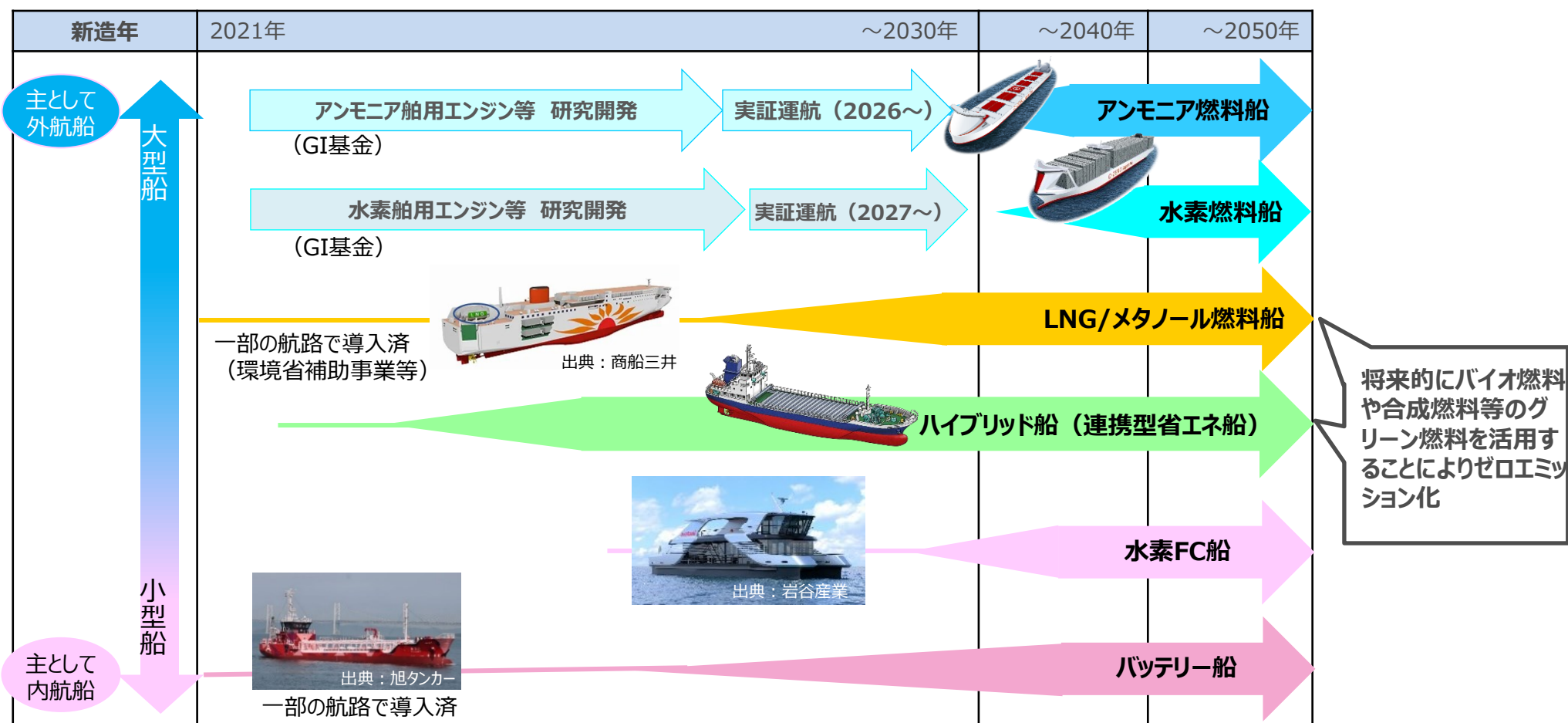
カーボンニュートラルに向けた新燃料等のラインナップは複数あり、船舶のサイズ等に応じた新燃料等が適用されていく。

大型の船舶：LNG、アンモニア、水素等のガス燃料

小型の船舶：バッテリーや水素FC(※1)を用いた電気推進（技術進展・コストダウン等で中型等への適用拡大が期待）

中型の船舶：当面はバッテリーに発電機を組み合わせたハイブリッド船

(※1) 水素燃料電池



注）給電や燃料補給施設等のインフラや経済合理性等の条件も実際の適用可能性に大きく影響

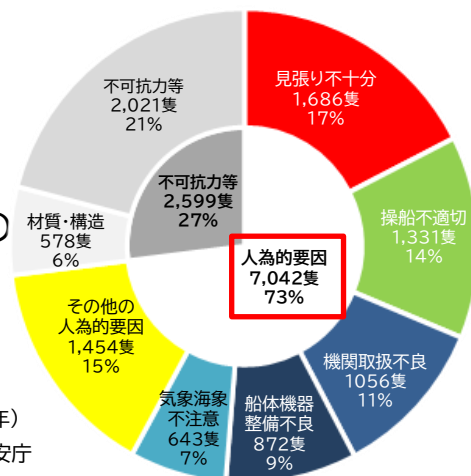
自動運航船の意義

- デジタイゼーションの進展に伴い、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への期待から、自動運航船が注目。

自動運航船への注目の背景と実用化による効果等

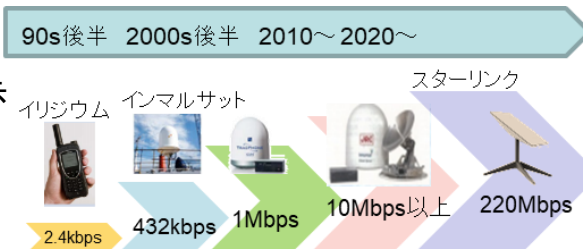
課題

- 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



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



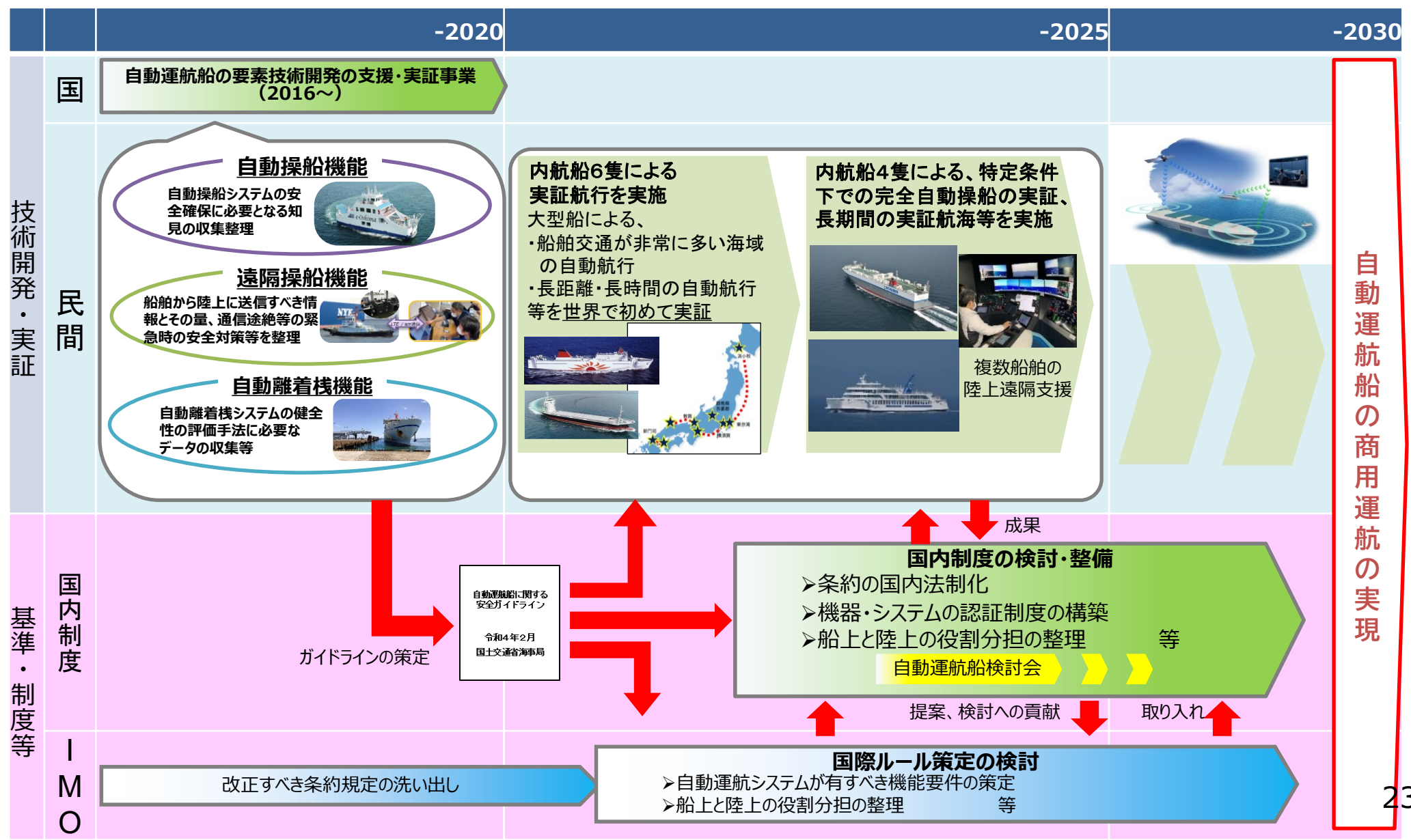
自動運航船への注目

- ✓ ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止の期待
- ✓ 船員の労働負担の軽減の観点から、船員労働環境改善・職場の魅力向上の期待
- ✓ 日中韓の競争が激化するなか、省エネ性能に続く我が国造船・船用工業の競争優位性の確立



自動運航船の実現に向けたロードマップ

- 2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、**2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得る**とともに、**自動運航技術の進展に対応した国際ルール**の策定を主導。



○令和4年4月の知床遊覧船事故を踏まえ、同年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会において取りまとめた「旅客船の総合的な安全・安心対策」の実行に取り組んでいるところ。

～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

- ・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

- ☆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

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**保険の限度額引上げ**
- ☆旅客名簿の備置き義務の見直し 等

（注） ☆は令和7年3月12日時点で実施中又は実施済の案件

(参考)+ONEマーク(プラスワンマーク)制度の概要

目的

- ① 利用者が事業者の**安全性向上**の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の**安心に資する**制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、**安全性の向上**のための事業者の取組を促進する。

制度の位置づけ

事業者の申請に基づく**任意**の制度。事業者単位で評価。

対象者

不定期航路事業者



評価方法

評価認証団体による書類審査。評価認証団体の要件は次のとおり。

- ① 旅客船事業についての知見を有すること
- ② 被評価者である事業者に対し中立的であること
- ③ 全国的組織を有し、多数の申請に対応できること

認証期間

3年（上位マーク取得事業者は6年）

評価認証の方法

〈申請要件〉

- ① 事業許可取得（又は届出）後、3年以上経過していること。
- ② 過去3年間に、行政処分又は安全の確保に係る行政指導を受けていないこと
- ③ 過去に認証の取消しを受けた際の欠格期間に該当していないこと。

〈評価項目〉

大項目

I. 安全性に対する取組状況

・「**海難防止**」「**救命**」「**乗客への情報提供**」の3つの観点から評価。

II. 運輸安全マネジメントの取組状況

評価基準は、安全性を評価するものではなく、事業者が法令遵守していることを確認した上で、それを超える上乗せの**安全性向上に積極的に取り組んでいる**ことを評価。

○マークを取得している事業者が、次の申請において再び左記の条件を満たした場合は、上位マークを付与。

○上位マークを取得した事業者は、マークの有効期間を延長する。その次の更新で、再び左記の条件を満たした場合は、上位マークを付与。

〈認証の取消し〉

○認証事業者が以下のいずれかに該当した場合は、認証の取消しを行う。

○認証を取り消された事業者は3年間申請できない。

ア.不正申請等により認証を受けたことが確認された場合

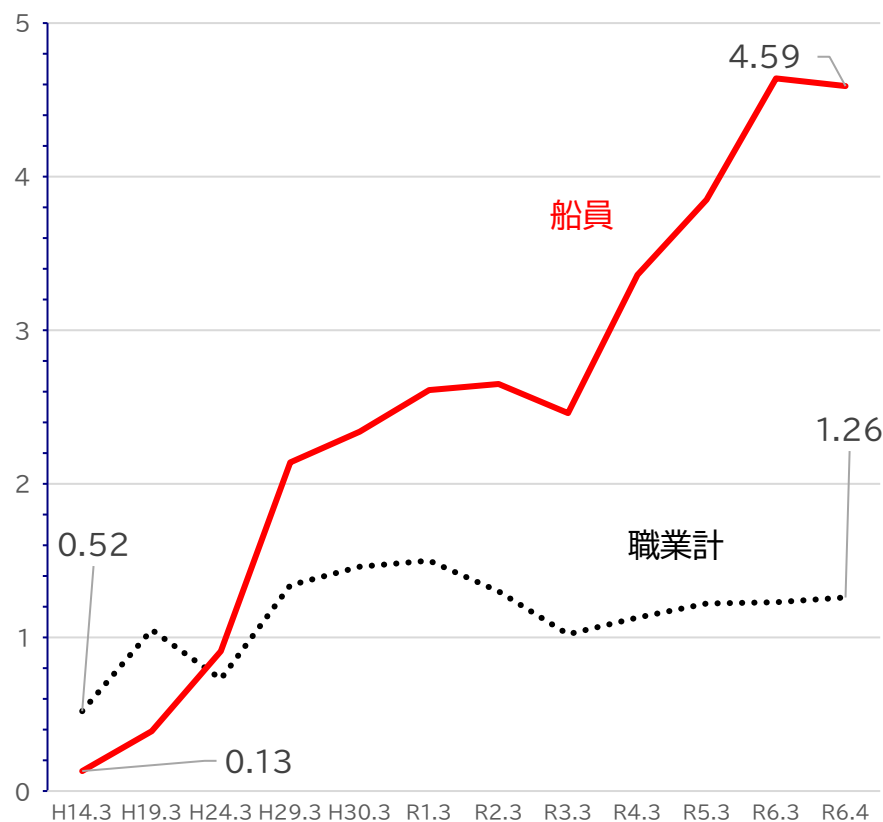
イ. 認証期間内に認証事業者が行政処分又は安全の確保に係る行政指導を受けた場合

6. 海技人材の確保・育成

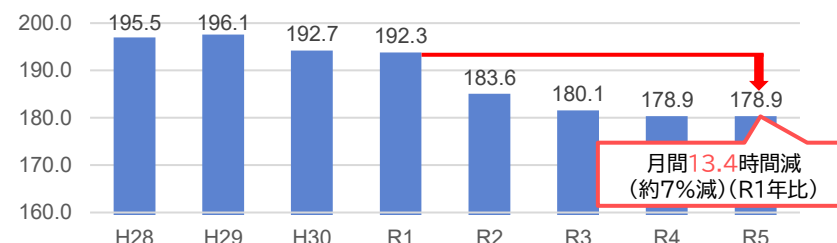
船員不足の深刻化への対応：現状と課題

- ・ 近年、船員の有効求人倍率は大きく上昇し、4倍を超える状況。また、船員一人当たりの総労働時間は減少。
- ・ 現在の船員養成ルートは、中学・高校の卒業生が中心。近年、各船員養成機関の志願者は減少傾向。
- ・ 船員の働き方改革が着実に進展する一方、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。

船員の有効求人倍率の推移



船員一人当たりの月間総労働時間の推移



船員養成ルートの現状

船員として就業するには、船員養成機関において船舶運航に関する知識や技能を学び、必要な資格を取得するのが一般的

【主な船員養成ルート】



船員不足の深刻化等の環境変化を踏まえ、我が国の国民生活・経済を支える海上輸送を、将来にわたって安定的に確保していくためには、その担い手となる海技人材の確保の今後のあり方として、5つの方向性に沿って対応策を講じていくことが必要

5つの方向性と対応策

①海技人材の養成ルートの強化

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

- 一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化
✓ (独)海技教育機構海技大(3級(一般大卒))の拡大
- 水産高校との連携強化(4級・5級)
✓ 入学志願者の拡大に向けた取組 等
- 陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化
✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大 等

②海技人材確保の間口の拡充

今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口を拡充。

- 船員職業安定制度の見直し
✓ 地方公共団体の無料職業紹介事業の導入
✓ 求人情報等の的確表示の義務付け 等
- ハローワークとの連携強化
- 退職海上自衛官の活用推進 等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

海技人材の担い手となるための養成を受け就業していく者の拡大を図るため、官労使が一体となって情報発信等を強化。

- 船員の養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略(仮称)の策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化 等

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

船員の就職希望者の増加や若手船員の定着等を図るため、女性を含む幅広い層にとって働きやすく魅力ある職場環境形成のための取組等を促進。

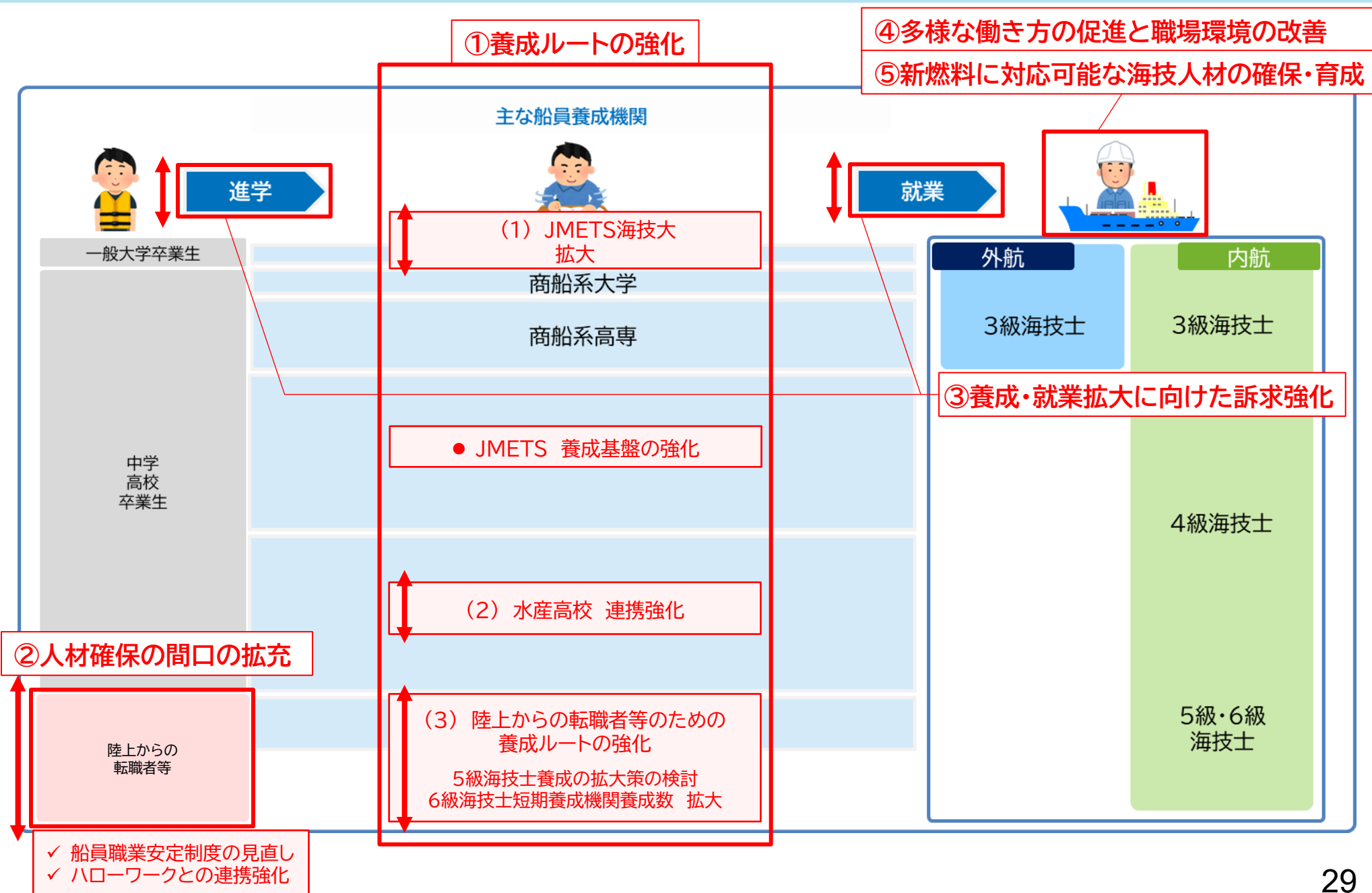
- 快適な海上労働環境形成の促進
- 女性特有の健康問題への対応 等

⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

国際基準の整備を待つことなく、我が国として新燃料(アンモニア・水素等)に対応可能な船員の教育訓練体制を整備するための基本的考え方を整理。

- 新燃料に対応可能な船員教育訓練体制の基本的考え方の整理
✓ 国際ルールの設定を待つことなく、我が国独自の船員教育訓練の体制を暫定的に整備 等

(※)「自動運航船に対応可能な海技人材の確保・育成」「(独)海技教育機構の中期的なあり方」「船員の確保・労働環境改善のための原資の確保(内航海運業の事業基盤強化、荷主や一般社会の理解醸成)」は別途の検討の場において検討。



(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会

背景等

- (独)海技教育機構は、全国8校の学校と5隻の大型練習船を擁する我が国の基幹的な船員養成機関。
- 平成13年の独法化以降、養成規模の維持・拡大等に取り組み、1万人以上の優秀な船員を輩出。
- 一方、学校施設・練習船の老朽化やキャパシティの不足、教員・乗組員の不足、運営費交付金の逡減等に直面。
- 令和8年度を期首とする次期中期目標の策定に当たり、「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」を開催し、持続可能な船員養成の実現に向け、学識経験者及び関係者のご意見を聴取。

論点

- 海技教育機構と採用船社との間における役割分担のあり方
- 海技教育機構における今後の学校運営のあり方
- 海技教育機構における今後の練習船隊のあり方
- 海技教育機構の教員(教官)・乗組員の確保
- 海技教育機構が船員を持続的に養成するための財務基盤の安定

スケジュール

- 令和6年 6月 第1回 (海技教育機構の現状)
9月 第2回 (業界団体・教育機関ヒアリング)
10月 第3回 (論点整理)
12月 第4回 (骨子案)
令和7年 春頃 第5回 (方向性まとめ)
夏～冬 令和8年度概算要求、次期中期計画の策定等

見直しの方向性(骨子)

1. 海技教育機構と採用船社の役割分担

- ・ 海技教育機構による乗船実習と社船実習の両方の強みを活かした訓練を実施
- ・ 国においても必要な制度上の措置等を実施

2. 学校運営のあり方

- ・ 海上技術学校等は、集約化など、学校運営のあり方を見直すことはやむを得ないが、全体として養成規模は維持

3. 練習船隊のあり方

- ・ 養成規模を維持しつつ、帆船を含め、大型練習船の減船はやむを得ない
- ・ 全体としては、減船しつつも、練習船の代替建造は必要
- ・ 校内練習船の大型化により、乗船実習においても活用

4. 教員(教官)・乗組員の不足解消

- ・ 事業者等との人事交流拡大のため、教官等の採用要件等を見直す

5. 財務基盤の安定化

- ・ 船員養成の基幹的な役割を担う海技教育機構が、質の高い船員を養成していく上で、関係者が協力して取り組んでいくことが重要
- ・ 国は、引き続き安定的な予算確保に向けて努力
- ・ 海技教育機構は、1～4に示された方向性を確実に実施
- ・ 海運事業者等は、財務基盤の安定化への協力について検討

7. その他

- ＜造船・舶用分野＞造船・舶用事業者が作成する生産性向上や事業再編等に係る計画の認定・支援制度を創設。
- ＜海運分野＞海運事業者等が作成する、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)の導入に係る計画の認定・支援制度を創設。令和5年7月には、日本船主が作成する、我が国の経済安全保障上重要な外航船舶の確保等に係る計画の認定・支援制度を創設。
- ⇒ 供給側の造船・舶用工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。
※法の施行後5年を経過した場合において、必要があると認めるときは、所要の措置を講ずるものとする旨の規定あり。

造船・舶用分野



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・舶用事業者が作成)

<支援措置>

- 長期・低利融資
- 税制の特例措置(登録免許税) 等

38グループ・56社を認定

好循環を創出

海運分野



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※1

(海運事業者等が作成)

※1 事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者の建造する船舶が対象

<支援措置>

- 長期・低利融資
- 税制の特例措置
(固定資産税・登録免許税)
- 内航船の建造支援(JRTT) 等

53件・55隻の特定船舶を認定

外航船舶確保等基本方針

(国土交通大臣が策定)

大臣認定

外航船舶確保等計画

(日本船主が作成)

<支援措置>

- 税制の特例措置
(特別償却率を最大12%上乘せ※2)

※2 事業基盤強化計画の認定舶用事業者が製造する舶用品(主機エンジン、プロペラ及びノナー)を搭載し、かつ、認定造船事業者により建造された船舶が対象

5グループを認定・10隻の外航船舶に適用※3

※3 各認定件数は令和7年2月28日時点 32

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

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

国際船舶について、税率を0.35%、特定船舶について、税率を0.2%とするもの（本則0.4%）



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

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

通常の償却に上乗せする形で、特別償却を可能とするもの（外航）

【先進船舶】日本船舶：20/100、外国船舶：18/100

【環境負荷低減船】日本船舶：17/100、外国船舶：15/100

上記船舶のうち経済安全保障に資する一定の要件を満たす場合

日本オペレーターが運航する船舶：+12/100

海外オペレーターが運航する船舶：+10/100

（内航）

【高度環境負荷低減船】：18/100

【環境負荷低減船】：16/100

※期限：令和7年度末

買換特例制度

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

3. その他

地球温暖化対策税の還付措置

石油石炭税（本則2040円/kl）に上乗せされている地球温暖化対策税（760円/kl）の還付

還付対象：内航に係る軽油・重油の元売業者

※期限：令和7年度末

軽油引取税の課税免除

船舶の動力源の用途に供する軽油引取税の課税免除

※期限：令和8年度末

中小企業投資促進税制による特別償却制度

内航貨物船に係る取得価額の特別償却（22.5%）又は税額控除（5.25%）

※期限：令和8年度末

(参考) 海事関係の主な法・税制に係るスケジュール

