

第2章 船舶産業分野

第1節 船舶産業市場の動向

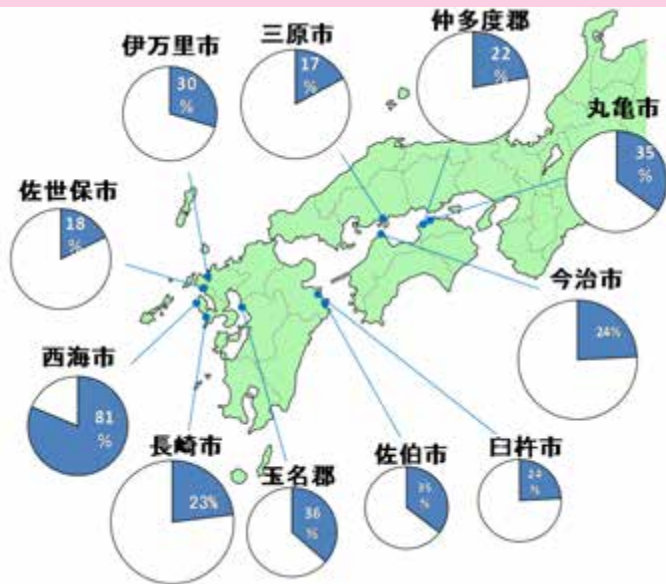
(1) 造船市場の動向

① 我が国造船業の現状

我が国の造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に船舶を安定的に供給し、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用にも貢献している非常に重要な産業である。家族で木船を建造している小規模な事業者から、総合重工業としての大規模な事業者に至るまで、約1,100の事業所が約8万人の従業員を雇用し、生産高は約2兆円規模である。

製造業の海外生産が進行する中、造船業は国内に生産拠点を維持し、その殆どが地方圏に存在する。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が地域の主要製造業として地域経済、雇用において中核的な役割を担っている地域が多数存在している。

図表Ⅱ-2-1 各地域における製造業の製品出荷額に占める造船業のシェア



出典：製造業全体は、経済産業省「工業統計調査」  
造船業は、海事局調べ

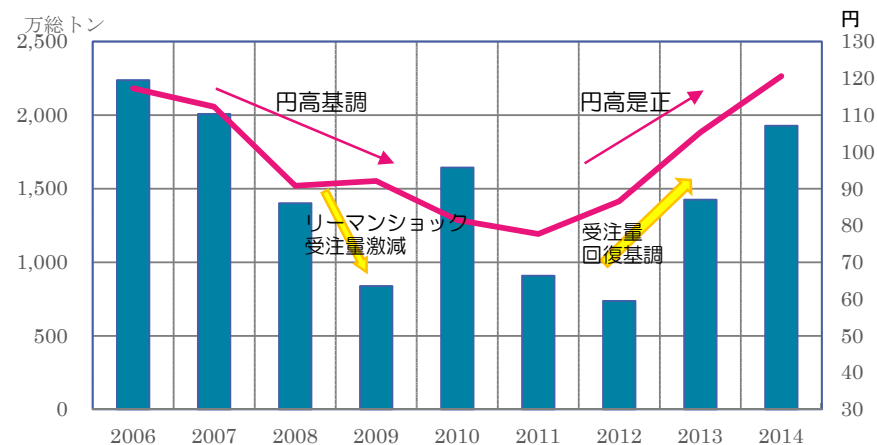
また、船用工業も、世界と比して高度な技術水準とともに、高品質やアフターサービス等により、我が国の造船業の発展を支えている重要な産業である。船用工業は、約1,080の事業所が約45,000人の従業員を雇用し、生産高は約8,700億円に達している。

これら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事クラスター」を形成しており、このような海事に関連する殆ど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事クラスターは世界に類がない。この広く層の厚い集積により、クラスター内での活発な競争や密接な連携が生じて、個々の企業活動から生じる効果の総和を上回る経済効果や雇用効果が発生するとともに、高度な技術力と生産性や、ニーズを的確に反映した技術開発が実現している。

② 造船市場の動向

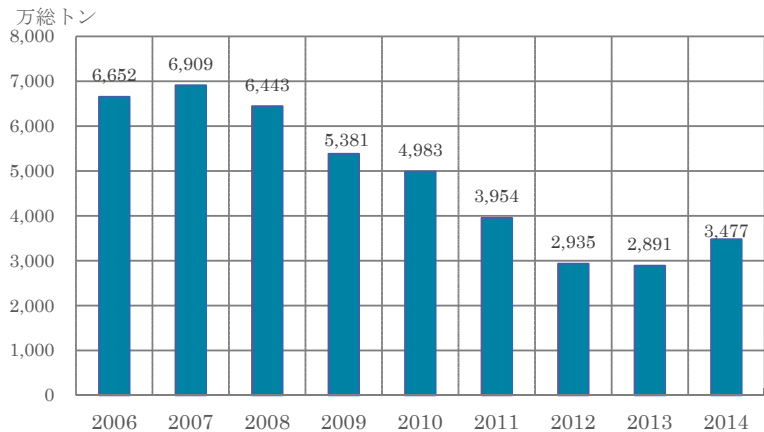
2000年代後半以降の我が国造船業は、リーマンショックを契機として世界的に造船需要が低迷したことに加え、一時1ドル76円台(2011年)まで進行した円高の影響により、韓国・中国との非常に厳しい競争環境下にあったが、近年では、2012年末からの円高是正等にも支えられ、我が国造船業の受注量は増加基調にあり、2012年の受注量738万総トンに対し、2013年1,426万総トン、2014年1,928万総トンと推移している。その結果、手持ち工事量についても、増加基調にあり、一定の工事量が確保されている。建造量については、数年前までの受注量低迷の影響が遅れて現れており、2014年も減少基調にあったが、近年の受注量の増加に伴い、今後は建造量も増加に転じることが見込まれる。

図表Ⅱ-2-2 我が国の新造船受注量と為替の推移



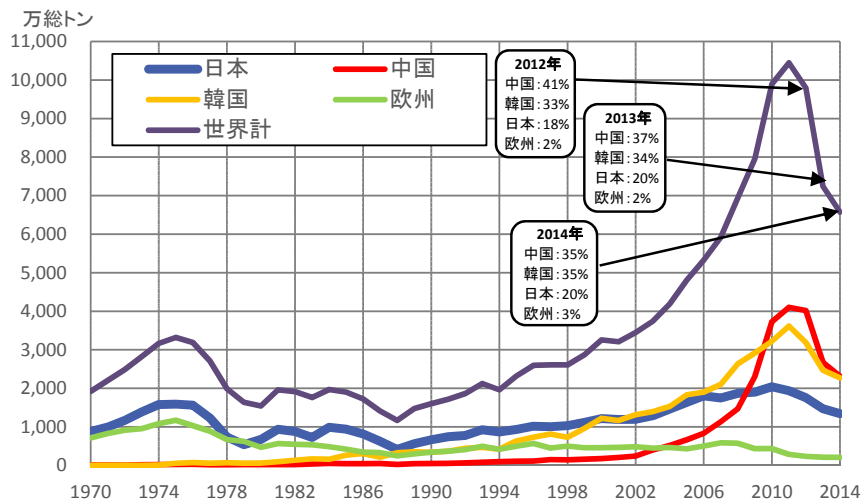
出典：IHS 資料

図表Ⅱ-2-3 我が国造船業の手持ち工事量の推移



出典：IHS 資料

図表Ⅱ-2-4 世界の新造船建造量の推移



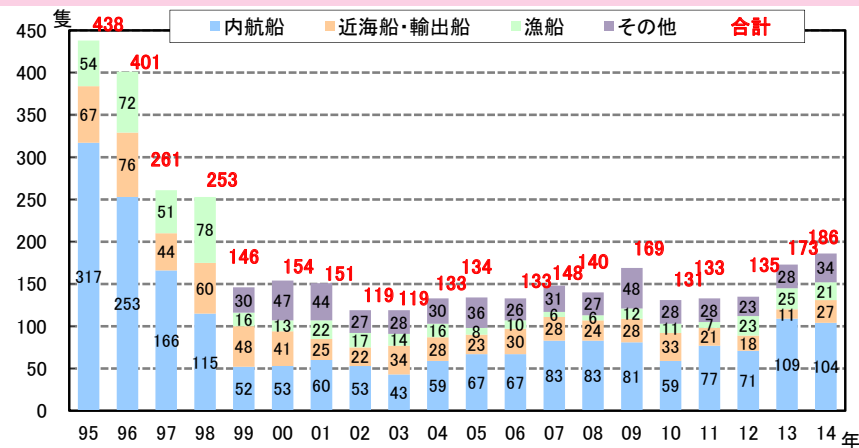
出典：IHS 資料

③中小型造船市場の動向

国内経済の長期低迷により内航船の代替建造が抑制されてきたことから、内航船の船齢構成については、船齢 14 歳以上の船舶が 7 割を超えているという状況にあり、中小型船舶の新造船建造隻数も低迷した状態が続いていた。

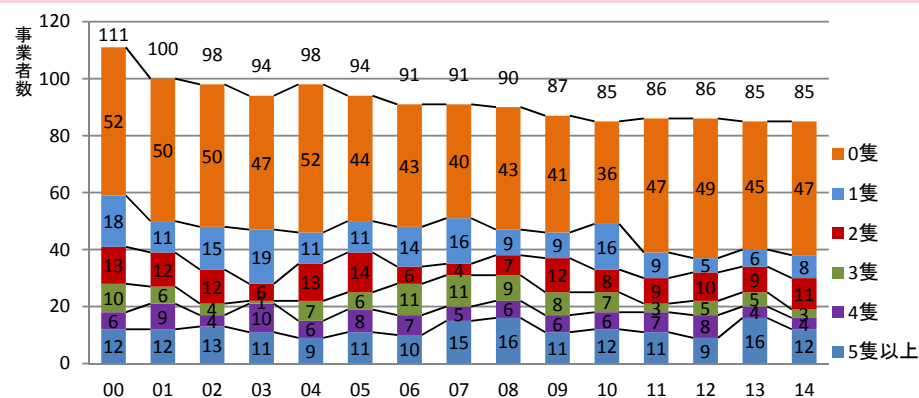
一方、2013 年から、国内景気の回復に伴い、内航船の新造船建造量が伸び始めている。今後、これまで更新されてこなかった老朽船の代替建造が促進され、建造需要が増加することが期待される。

図表Ⅱ-2-5 我が国における中小型船舶の新造船建造隻数の推移



出典：国土交通省調査。  
100総トン以上5,000総トン未満の船舶を対象。

図表Ⅱ-2-6 我が国の中小造船事業者数及び年間建造隻数の推移



・長さ 50m 以上の船舶を製造でき、かつ、製造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 トン以上の船舶。  
出典：海事局調べ

(2) 船用工業市場の動向

①船用工業市場の動向

我が国では船舶に必要な船用工業製品のほとんどを国内で生産しており、航海機器、カーゴポンプ※、プロペラなどは我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。2013年の船用工業事業所数は1,080事業所、従業員数は約45,000人であり、高品質で信頼性の高い製品の供給を通じて造船所を支えながら、地域の雇用や経済発展に貢献している。

我が国船用工業製品の2013年の生産額は、8,716億円(対前年比8.7%減)と2012年から減少する結果となった。主な要因としては、リーマンショックによる全世界的な新造船受注量の大幅な減少の影響が生産量の減少として前年に引き続き顕著に表れた年であったこと、また、低船価の影響で船用工業製品の納入価格が低下したことが影響している。しかしながら2013年に円高が是正され、我が国造船業の新造船の受注環境や船用工業製品の輸出環境が改善されたことから、今後の船用工業市場に期待感が高まっているところである。

我が国の船用工業製品は、技術水準の高さなどから海外に多く輸出されており、船外機を含めた船用機関や航海用機器が輸出の中心となっている。2013年の船用工業製品の輸出額は3,674億円(生産額に対する輸出比率:42.1%)であり、前年比17%増である。

※ 原油や液化天然ガスなどの液体貨物を船内のタンクから吸い上げて陸揚げするためのポンプ

図表Ⅱ-2-7 我が国の船用工業製品生産額・輸出額の推移



図表Ⅱ-2-8 我が国の船用工業製品の品目別生産額(2013年)



図表Ⅱ-2-9 我が国の船用工業製品の品目別輸出額(2013年)

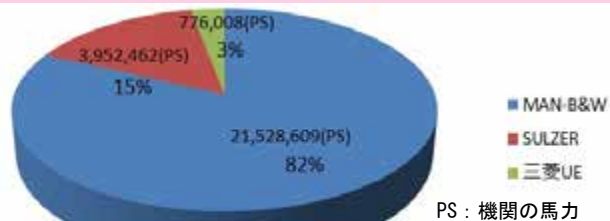


②船用機関市場の動向

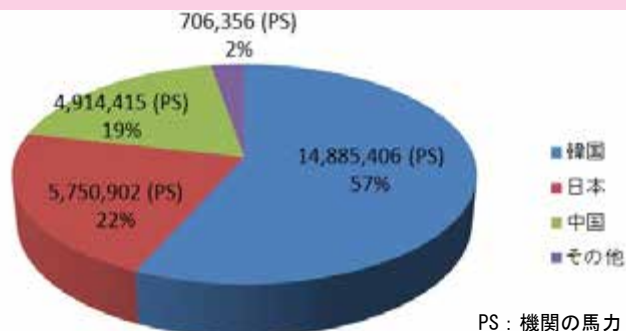
船舶の心臓部である船用機関にはディーゼル機関、ガスタービン機関及び蒸気タービン機関がある。ガスタービン機関及び蒸気タービン機関は、高出力・コンパクトなどの特徴があるが、熱効率(燃費)がディーゼル機関と比べて劣るため、ほとんどの船舶にはディーゼル機関が搭載されている。ディーゼル機関には高出力が求められる大型船舶の主機関として搭載される2ストロークディーゼル機関と、コンパクトなサイズが求められる中小型船舶の主機関や発電用補機関として搭載される4ストロークディーゼル機関の2種類がある。

2ストロークディーゼル機関は、MAN Diesel & Turbo社の「MAN-B&W」、WARTSILA社の「SULZER」及び三菱重工業㈱の「三菱UE」の世界3大ブランドで占められている。3社は生産のほとんどを機関製造メーカーへのライセンス供与や委託製造により行っており、日中韓で世界の98%を生産している。

図表Ⅱ-2-10 2ストロークディーゼル機関のブランド別生産状況（2013年）

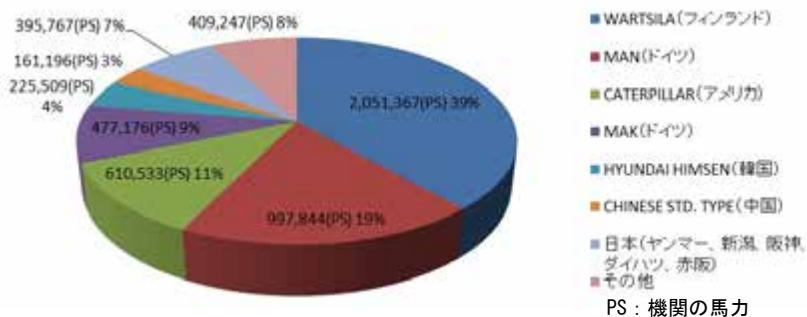


図表Ⅱ-2-11 2ストロークディーゼル機関の国別生産状況（2013年）

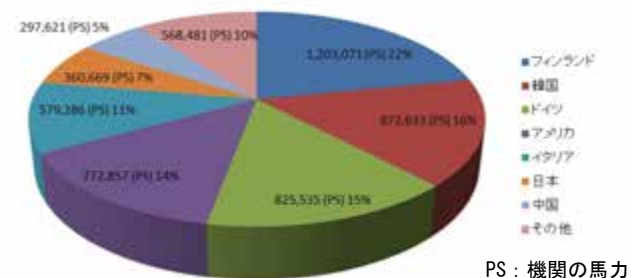


4ストロークディーゼル機関は世界で20以上のブランドがあり、主機関として搭載される機関は、欧州のWARTSILA社の「WARTSILA」、MAN Diesel & Turbo社の「MAN」の2ブランドで世界の58%のシェアを占めている。我が国の主な機関製造メーカーは5社あり、それぞれ独自のブランドで生産し、世界シェアは約7%となっている。

図表Ⅱ-2-12 4ストロークディーゼル機関のブランド別生産状況（2013年）



図表Ⅱ-2-13 4ストロークディーゼル機関の国別生産状況（2013年）



(3) 舟艇工業の動向

我が国の2014年の舟艇工業製品の総出荷額は、円安効果などにより船外機の輸出が好調であったことから、2,225億円となり、前年比7%増加した。ここ数年増加傾向を示しており、2008年のリーマンショック以前の出荷額に戻りつつある。

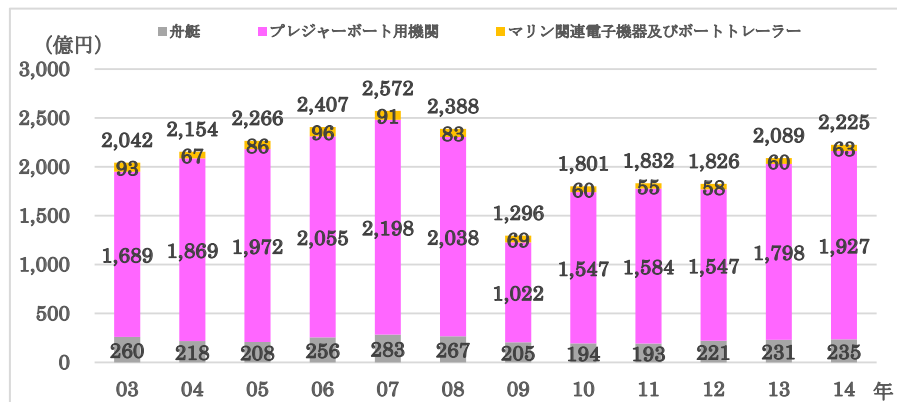
内訳を見てみると、輸出向けの出荷額は1,833億円となり、前年比8%増加した。輸出金額は、総出荷額の8割を占め、額・割合共に増加傾向にある。輸出向け製品の大半を占めるプレジャーボート(\*1)向けの船外機は、環境保全に係る国際的な規制強化の中で圧倒的な国際競争力を有している。2014年の船外機の輸出額は、円高の是正や欧米における需要回復等を反映し、1,528億円(前年比14%増)と大きく伸びている。

(\*1) プレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ及びビヨットのことをいう。

国内向け出荷(\*2)についても、消費税増税の影響を受けたものの、近年の国内景気の改善や低価格の水上オートバイの登場等による需要増加により、国内出荷隻数は約8.0千隻(前年比7%増)、国内出荷金額は約134億円(前年比12%増)となった。マリレジャー参加人口の減少などの影響を受け、2011年には国内出荷隻数が約6.6千隻まで減少したが、近年は増加傾向にある。

(\*2) 国内向け出荷とは、国産であって国内向けに出荷するもの及び海外から輸入して国内に出荷するものの合計のことをいう(日本メーカーであっても海外で生産した艇を国内で販売する場合は輸入扱いとなる)。

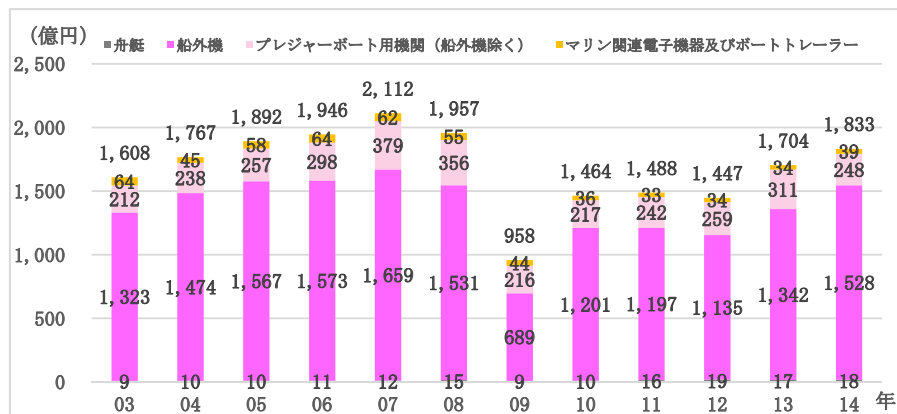
図表Ⅱ-2-14 舟艇工業における総出荷額の推移



出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状より」海事局作成

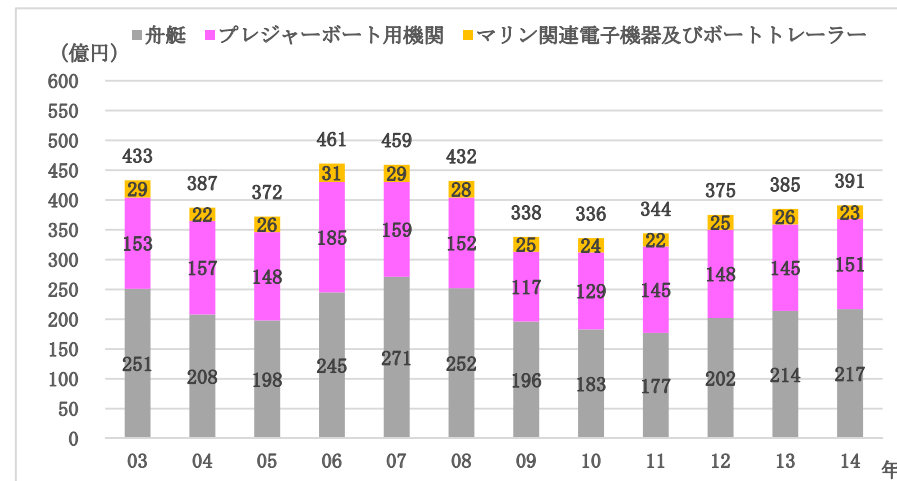
- ※ 舟艇とは、プレジャーボート、ローボート、業務艇及び小型漁船のことをいう。
- ※ プレジャーボート用機関とは、船外機、船内機、船内外機及び水上オートバイ用エンジンのことをいう。
- ※ マリン関連電子機器とは、プレジャーボート用の航海用機器や無線通信機器のことをいう。

図表Ⅱ-2-15 舟艇工業における輸出入額の推移



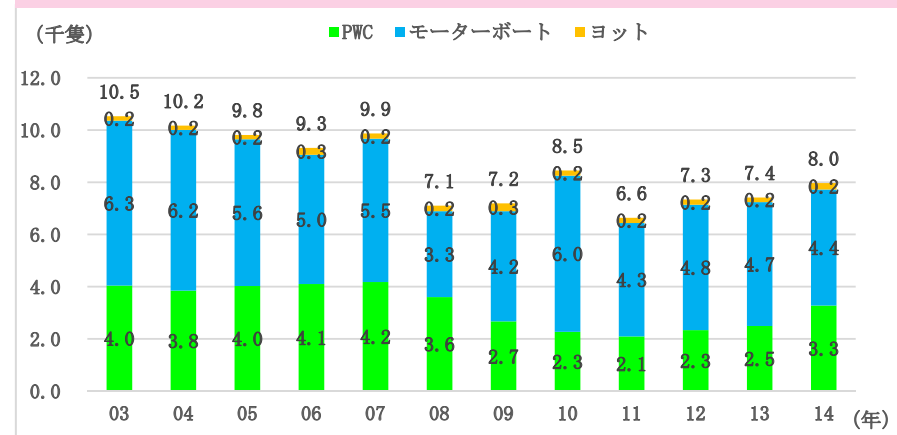
出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状より」海事局作成

図表Ⅱ-2-16 舟艇工業における国内向け出荷額の推移



出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状より」海事局作成

図表Ⅱ-2-17 プレジャーボートの国内出荷隻数推移



出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状より」海事局作成

## 第2節 船舶産業の発展のための取組

## (1) 企業連携・事業統合の促進

我が国の造船業は、世界の造船市場における需給ギャップ、海運の船腹過剰に伴う新造船価の低迷、そして中国・韓国といった造船競合国との熾烈な受注競争の中で、厳しい状況に晒されている。このような状況においても、我が国造船業が基幹産業として持続的に発展するためには、我が国造船業がこれまで培ってきた技術力を活かし、中国・韓国との国際競争に勝ち残っていく必要がある。このため、造船業界においては、以下のような設計・開発等の技術力、受注のための営業力、資機材の調達力等の向上、生産体制の強化等を目的とする分社化、経営統合、新会社の設立、企業規模の拡大による受注力の強化等、様々な取り組みが進められている。国土交通省としては、産業競争力強化法に基づく事業再編時の法人設立・増資に伴う登録免許税の軽減措置等により、企業連携・事業統合の取組を支援していくこととしている。

- ・三菱重工業（株）及び今治造船（株）が、LNG 運搬船の共同受注・設計を担う「MI LNG カンパニー」を設立（2013年4月）。
- ・大島造船所、新来島どつく、サノヤス造船、常石造船、日本郵船及び日本海事協会が、研究開発・設計を共同で行う「マリタイムイノベーションジャパン (MIJAC)」を設立（2013年4月、その後、今治造船、日本政策投資銀行、渦潮電機、太陽電機、寺崎電気産業、ナカシマプロペラ、ヤンマー、ダイハツディーゼルが参加）。
- ・名村造船所による佐世保重工業の完全子会社化（2014年5月に合意書を締結。株主総会を経て、2014年10月に実施。両社の合計建造量は2013年度総トン数ベースで国内第3位）。
- ・今治造船（株）が、傘下の幸陽船渠を吸収合併（2014年2月）。
- ・2013年9月、常石造船は多度津工場を分社化（2013年9月）。今治造船（株）に譲渡（2015年1月）。
- ・三井造船（株）と川崎重工（株）が船舶修繕専門工場を共同運営会社化し、修繕事業分野で協業（2015年4月）。

## (2) 受注力の強化

現在の海事産業分野の技術開発における最重要課題は、地球温暖化対策、大気汚染対策といった環境問題であり、船舶からの環境負荷低減に向けた様々な技術開発に取り組んでいる。また、これら技術開発とともに国際海事機関（IMO）での国際基準策定において、その主導権をとってルール作りを行うことにより、環境問題への対応と我が国造船・海運の優位性の確保を目指している。また、海洋基本法に基づき2013年4月に閣議決

定された第2期海洋基本計画においても、海洋産業の振興及び国際競争力の強化が謳われている。このように、海事分野の技術開発及び実用化について関心が一層高まっていることから、今後も独立行政法人海上技術安全研究所や大学、業界等との連携を一層強化し、これらの研究開発課題に積極的に取り組むこととしている。

現在、船舶・船用機器に係る技術開発等への支援として以下を実施している。

## ①革新的な船舶の省エネルギー技術の開発

海事局は、国際海運分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策推進のため、2009年度から4カ年計画で、船舶から排出されるCO<sub>2</sub>の30%削減を目指した民間の技術開発の支援を実施してきた。さらに、船舶の環境規制が将来的に厳しくなることを見越し、2013年度から5ヶ年計画で、CO<sub>2</sub>排出50%削減を目標に、世界最先端の海洋環境技術開発を推進している。

## ②海洋資源開発関連技術の開発

今後需要が見込まれる海洋資源開発の市場への参入のため、2013年度から5ヶ年計画で、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）、大水深海域対応型掘削プラットフォーム等、海洋資源開発に関連する民間の技術開発の支援を実施している。

## ③新型LNG運搬船の開発及び導入促進に向けた環境整備

我が国造船業界では、北米シェールガスの輸送需要等に対応した大型で高い輸送効率を有する次世代の液化天然ガス（LNG）運搬船の開発に取り組んでいる。今後、新型船の市場への投入を促進するためには、安全性・信頼性が確保されていることが必要であることから、国土交通省としては、新型船の設計強度・工作品質の評価手法の整備等に取り組んでいる。

また、新形式のLNGタンクを有するLNG運搬船や従来入港していたLNG船よりも大型化したLNG船が、LNG受入基地に初めて入港する場合、各LNG受入基地において地域関係機関等からなる評価委員会を開催し、航行安全性などの評価が行われている。今後、大型化した新形式LNG運搬船が増加することが見込まれることから、海事局と海上保安庁の連携の下、「シェールガス輸送に向けた新形式LNG運搬船に係る航行安全及び海上防災の評価手法検討調査委員会」を設置し、入港手続の円滑化に向けた検討を行っている。具体的には、評価委員会が必要となる「大型化」あるいは「新形式」についてその判断基準を策定するとともに、各LNG基地における評価委員会において、重複した評価項目（操船性能等）は、全国の基地共通で検討可能とするスキームの検討を進めている。

2015年度は、我が国造船事業者によって開発が進められてきた新形式LNG運搬船をモデル船型として用いて、複数のLNG基地において、試行的に航行安全性の評価を行い、前年度検討されたスキームの検証を行いつつ、手続きの詳細を決定する予定である。

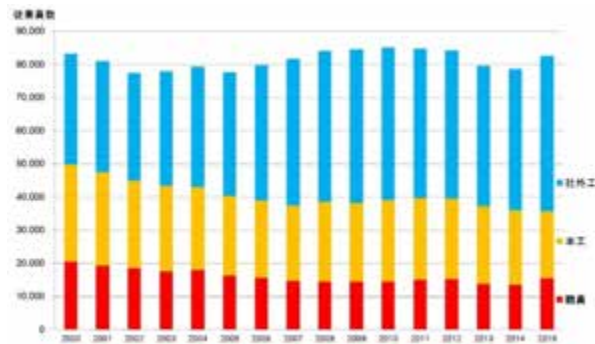
(3) 造船業における人材確保・育成

① 造船市場の成長見通しと人材対策の必要性

造船市場は、世界経済の発展に伴う海上荷動量の増大により、中長期的に拡大していくことが見込まれる。我が国造船業は、韓国・中国との熾烈な受注競争の中でも、省エネ性能や品質の優れた船舶を設計・建造すること等により、国際競争力の維持・向上を図ってきているが、この世界の成長を取り込み、更なる発展に結びつけていくには、持続的な競争力の向上が不可欠である。そのためには、産学官連携の下で、省エネルギーをはじめとする技術力の更なる強化、海洋資源開発などの新分野への進出、エネルギー変革や輸送ニーズの多様化への対応等とともに、それを支える人材の確保・育成の取組みを推進することが必要である。

一方、足下の造船市場については、我が国の新造船受注量は、2013年以降は増加基調で推移し、一定の工事量を確保して増産局面にある。しかしながら、リーマンショック後の受注量減に対応して操業量・人員を縮小してきたところ、現在は、東北の復興や東京オリンピック・パラリンピックに向けた建設需要等による日本全体としての現場の担い手不足などの構造的要因により、増員増産できず、市場の成長を取り込む機会を失いかねない状況にある。このため、現場の技能者確保のための対策が急務となっている。

図表Ⅱ-2-18 我が国造船業の従業員数の推移



各年4月1日時点。海事局調べ

② 技能者・技術者の確保・育成の取組み

船舶の建造工程においては、鋼板の切断や溶接などの高度化を進め、生産効率を追求していくことが競争力を確保する上で必要である。しかしながら、建造工程の中には、鋼材の複雑な3次元曲面の曲げ加工を行う「ぎょう鉄」など自動化が困難で高度な技能を必要とする作業工程も多数ある。我が国造船業による品質の高い船舶の供給は、高度な判断力・技能を有する優秀な技能者によって支えられている。2000年代に入り、団塊

世代の大量離職を控え、高度な匠の技能の伝承が造船業の産業基盤の維持のためには不可欠であることから、緊急的対策が必要であることが顕在化した。このため、熟練技能者の持つ「匠」の技能を次世代へ円滑に伝承するため、造船事業者・協力事業者が共同で人材育成が実施できるよう、2004(H16)年度から4カ年かけて、造船の技能研修センターの機材整備等を国土交通省が支援(計1.8億円)し、(一社)日本中小型造船工業会が事務局となつて、(公財)日本財団と地方自治体の支援により全国6カ所で運営されてきた。2015(H27)年度からは、(一財)日本海事協会と地方自治体の支援により運営されている



高度な匠の技能(ぎょう鉄)

図表Ⅱ-2-19 技能研修センター(左)、同センターにおける専門研修(右)



技能研修センターでは新採職員の研修や、一定年数の経験を積んだ技能者向けに、ぎょう鉄、溶接、塗装などの専門技能について効率的な訓練が実施されており、これまで約3千3百人が受講している。同センターの運営を始めとする業界の取組みにより、造船業における技能喪失といった危機的状況は回避され、現在は造船業の年齢構成も改善されつつある。

図表Ⅱ-2-20 造船技能者の年齢構成(左:2005年、右:2013年)



出典:(一社)日本造船工業会調べ

今後は少子化が更に進み、若手労働者人口が減少してゆく中で、産業を担う人材の確保は、国内各産業間での競争となるため、働きがいのある職場としてのアピールを広く行うことも重要である。このため、造船の技能大会等を通じた、若手技能者のモチベーションや技能尊重機運の向上等が期待される取組みや、進水式の一般公開、生徒・学生等の造船所見学の見学等の造船業の魅力を発信する活動も、業界を中心に組み込まれている。



造船事業者における技能大会



造船分野の魅力（左：進水式、右：造船所見学）



また、造船業の更なる発展のためには、我が国の技術力の優位性を強化する観点から、造船技術者の確保・育成も重要である。このため、国立研究開発法人海上技術安全研究所による民間事業者への所内研修の公開、大学と連携した造船技術に関する講座の開設など、産官学連携による造船技術者の育成・レベルアップの取組みも行われている。これらに加えて、今後は、造船系の学科の減少等により疎遠になりつつある教育機関と造船業界のネットワークの再構築を推進する取組みの必要性が一層高まっている。

このような取組みを総合的かつ戦略的に実施するため、2014年8月に、造船、海運、教育機関、研究機関、労働組合、自治体、国等の産学官の関係者で構成される「造船業・海洋産業における人材確保・育成方策に関する検討会」を立ち上げ、我が国造船業を長期的に担う国内人材の確保・育成について検討を行い、次の基本的方針を取りまとめている。

- ・ 造船業の担い手を拡大するべく、従来以上に、採用のターゲットを拡大していくことが重要であり、特に、女性等の受け入れやシニア戦力の活用も視野に入れた人材の確保や、機械科を始めとする教育機関の教員等が造船業を就職先の選択肢とし

て紹介・推奨できるような環境づくり等に向けた新たな対策を産学官や地域が連携して取り組む。

- ・ 人材を確保するためには、①造船業の魅力向上、②採用活動の充実、③処遇の改善、④就労環境の改善に資する方策があり、これらを体系的に推進することが重要であり、それぞれの方策に応じて、地域の事業者が共同して取り組む。
- ・ 人材の育成については、既存の研修機関を最大限に有効活用しつつ、企業の枠を越えた共同研修や新たな技術を用いた効率的な育成方式等を積極的に取り入れる。
- ・ 生産・設計の効率化は、人手不足に貢献することから、人材確保・育成と併せて推進していく。

本基本的方針を踏まえ、各種施策の具体化を進めるとともに、産学官が連携を強化しながら、それぞれの役割を着実に果たし、造船業の人材確保・育成を集中的に推進していくこととしている。

### ③ 現場の技能者の確保のための外国人材を活用した緊急措置

2013年以降の受注増加による今後の増産への緊急的対応については、「日本再興戦略（改訂2014）」（2014年6月24日閣議決定）に基づき、建設分野と同様の、入管法に基づく「特定活動」の在留資格を適用した外国人材活用を行うこととした。これは、2015年度初頭から2020年度まで、技能実習を修了した外国人材を最大3年間雇用できる制度である。具体的には、「外国人造船就労者受入事業に関する告示」（2014年国土交通省告示1199号）を制定し、それに基づき、2015年1月より外国人造船就労者の受入に係る計画等の申請受付を開始し、2015年4月1日より受入れを開始した。

国土交通省としては、国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、本制度の適正な推進を通じて、造船業の成長を後押しすることとしている。

また、政府全体でも、外国人材の活用について様々な検討が進められているところである。その一つが日本再興戦略2014に盛り込まれた外国人技能実習制度の見直しであり、2015年3月6日に「外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律案」が閣議決定されたところである。適正な技能実習の実施を担保するため、技能実習を監理する監理団体を許可制とし、実習実施者である事業者が技能実習計画の作成と国或いは法律で定められた外国人技能実習機構の認定を受けること等を規定している。このように、監理体制を強化する一方で、優良な受け入れ機関（要件は省令等により定められる予定）については、実習期間の延長や受け入れ人数枠の拡大などを認めることとしている。政府としては、同法律案による新しい技能実習制度は、27年度中に開始する方針としている。



(4) 国際協調の推進

① OECD 造船部会での取組

国際造船市場は世界単一市場を形成し、我が国をはじめ中国・韓国・欧州等の造船事業者が激しく競合している中、各国の不当な政府助成等による市場歪曲を回避するため、国際的な政策協調の重要性は一層高まっている。このような認識のもと、国土交通省は造船政策に関する唯一の多国間協議の場である OECD 造船部会における各国との政策協調のための議論に積極的に参加してきた。この活動を通し、各国の造船政策の健全性を評価する政策レビュー（ピアレビュー）の実施や、各国の金融支援等の状況を取りまとめた政策支援一覧表（インベントリー）の作成により、各国政府による支援施策の透明性確保に努めてきた。

また、2014年5月に開催された OECD 閣僚理事会の議長サマリーにおいて製造業の過剰供給問題が取り上げられ、同閣僚理事会の成果文書（Overview paper）においても鉄鋼業とともに造船業の供給過剰問題が重要課題として閣僚レベルで認識されるに至った。これを受けて、2014年6月に開催された第118回造船部会では、今後、造船部会で過剰供給問題について継続的に議論していくという認識を共有した。

さらに、近年 OECD 造船部会では低環境負荷船の普及促進策の検討を進めている。2011年3月に開催された第113回造船部会において我が国から OECD 輸出信用アレンジメント船舶セクター了解（SSU）を活用した低環境負荷船の普及促進策を提案した。これは、SSU で定められている低環境不可船については公的な輸出信用（※）の条件を柔軟化することにより、船主にとって低環境負荷船を用いる財務上のインセンティブを与えようというもの。さらに、2014年5月の閣僚理事会の気候変動に関する閣僚声明において、「気候変動に対して、輸出信用が如何に貢献可能かという議論を継続する。」と明記され、CO<sub>2</sub>排出削減のため輸出信用の活用が期待されている。我が国としては、我が国造船・船用事業者が国際競争力を有する低環境負荷船及びその船用機器の普及促進を図るべく、引き続き OECD において SSU など実効性を確保できる普及促進策の検討を進めていく。

このように、OECD 造船部会では、公平な競争条件の確保に向けた取組を継続するとともに、過剰供給問題への対応や低環境負荷船の普及促進策の検討を含め、各国との政策協調のための議論を継続的に実施していくこととしている。

（※）公的輸出信用機関（JBIC/NEXI）による融資・保険等であり、公平な競争条件の確保や民業補完の原則の観点から OECD において供与条件（金利、償還期間、頭金等）を規定している。

② 開発途上国に対する取組

現在 ASEAN 各国が定めている船舶安全規則は、船舶の安全性を確保するために十分でない場合が多く、老朽船の増加や船舶検査制度の未整備・未実施等により、船舶事故が

多発している。これと同時に、2015年中の経済共同体設立を目指す ASEAN 諸国においては、人やモノの流れを円滑化し、域内の経済的一体性を高める「連結性強化」が急務となっており、船舶安全規則の改善による「安全性の向上」と、規則の域内調和による「連結性強化」という2つが課題となっていた。これら課題に対応するため、我が国は2012年に「ASEAN 諸国における船舶の安全規制及び船舶検査の改善及び調和プロジェクト」の実施を ASEAN 諸国に提案し、その調和の実現に対する支援を行ってきた。

■航行区域策定ガイドラインの作成

ASEAN 諸国には我が国から多くの中古船が輸出されているが、輸出先国において日本で定められた最大定員や航行海域と大幅に異なる運航がなされていることも、域内における船舶事故発生の一因となっている。そのため、我が国の船舶安全規則が基盤として「航行区域」の概念やその重要性について理解を促進し、ASEAN 諸国における航行区域の導入がスムーズに行われるよう、航行区域の策定方法をマニュアル化し、「ASEAN 諸国における航行区域策定ガイドライン」として各国に配布した。

■実務者会合開催（2014年11月、2015年1月）

プロジェクトの具体的な推進を図るため、2014年11月（マニラ）と2015年1月（東京）に実務者会合を開催した。

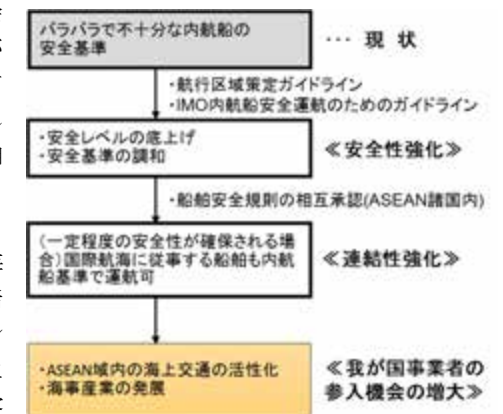


（第二回会合 於 東京）

2015年1月に東京で開催した第二回会合では、我が国が提案したガイドラインが最終化されると共に、国家間輸送であっても、条約非適用船舶であれば内航船と同じ基準で運航できるよう、船舶安全基準の相互承認制度の導入を目指すことがフィリピンより提案された。

この提案は、翌2月に開催された ASEAN 海上交通 WG で正式に合意され、今後 ASEAN 諸国においては、航行区域策定ガイドラインや、船舶安全基準の相互承認制度、さらには IMO（国際海事機関）が作成した内航旅客船の安全運航ガイドラインなどを盛り込んだ MOU の締結を目指すこととなっている。

我が国としても、より充実した成果に繋がるよう、技術的支援を継続していく予定である。



プロジェクトにより期待される効果