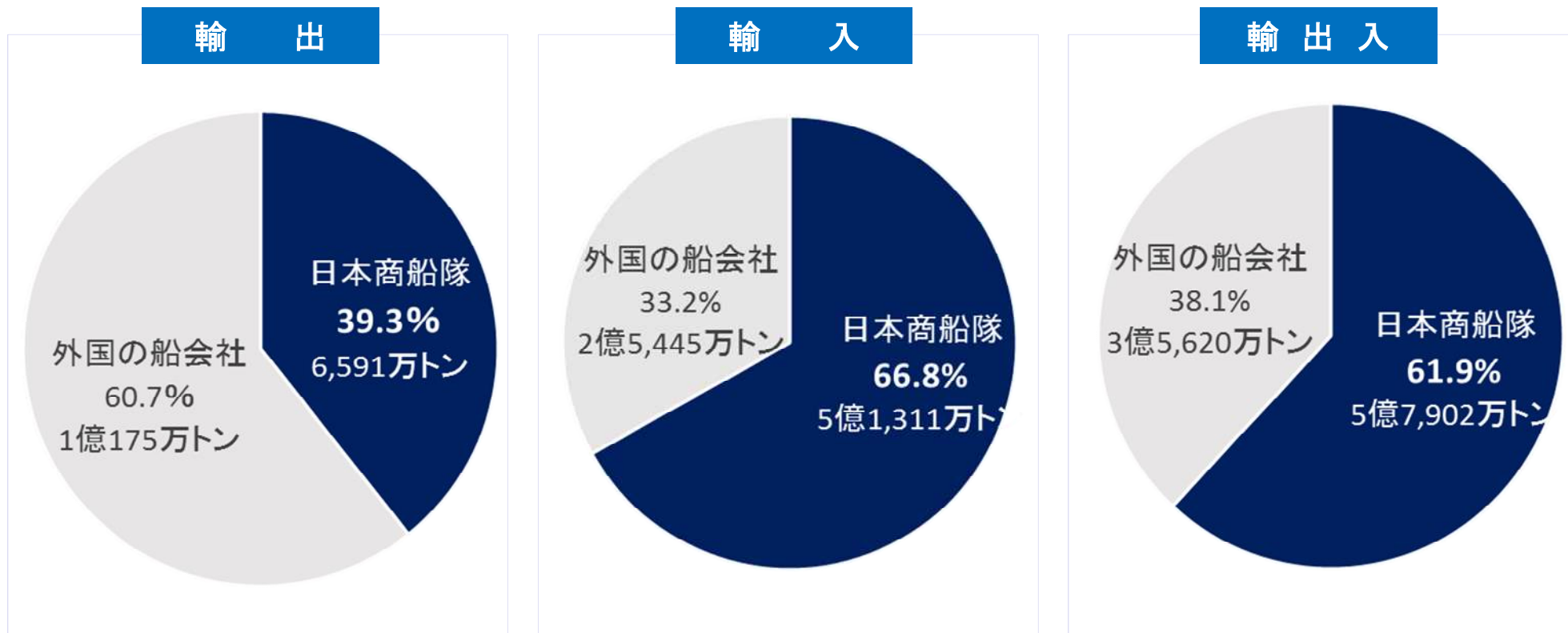


# 参考資料

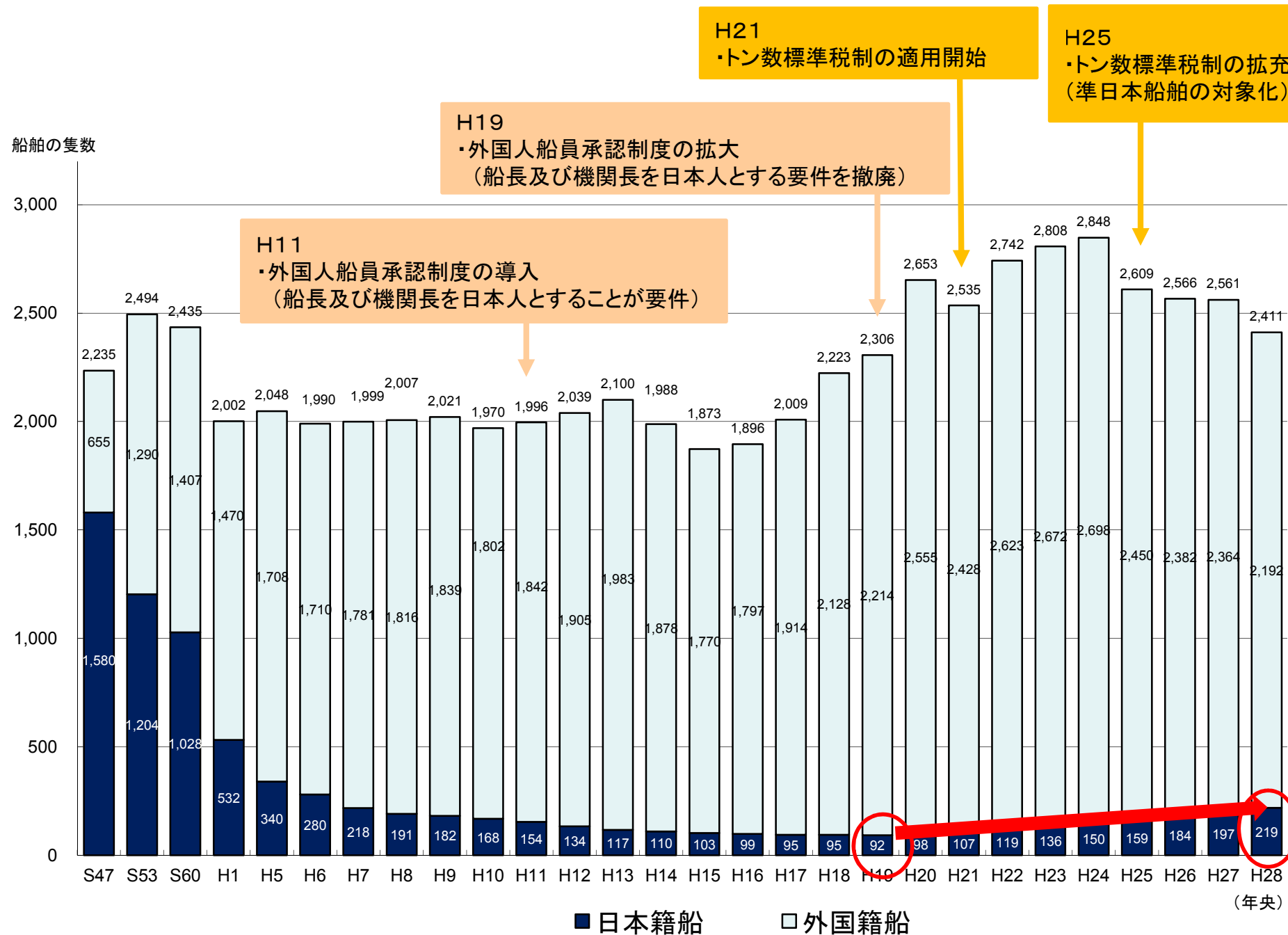
---

# 日本商船隊による日本輸出入貨物の輸送比率

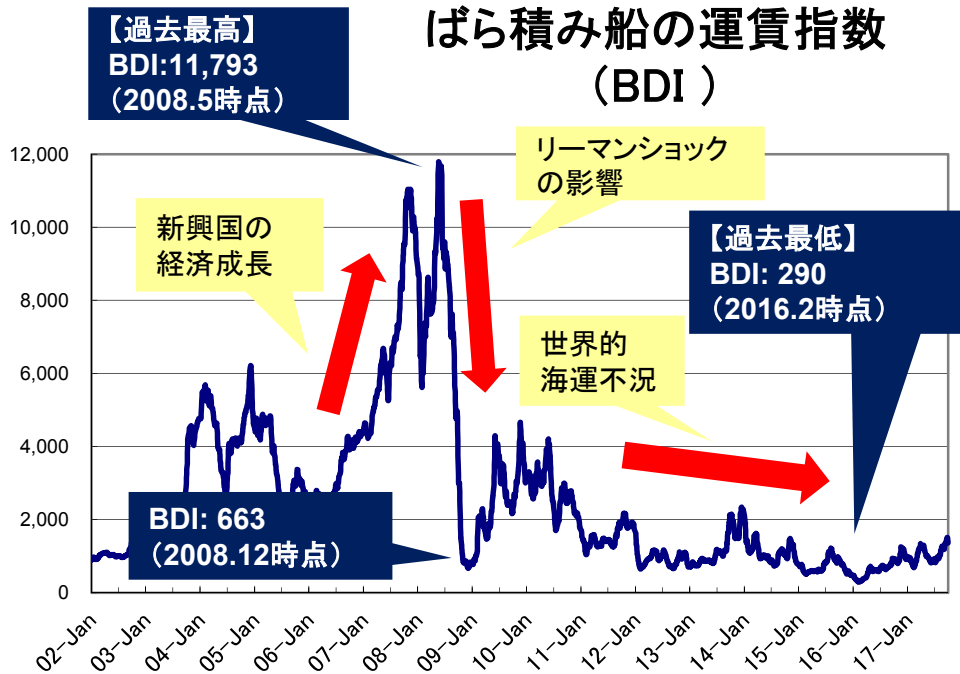
- 日本の輸出入貨物の約62%を日本商船隊が輸送しており、我が国経済安全保障に重要な役割を果たしている。



# 日本商船隊の運航隻数及び日本船舶数の推移

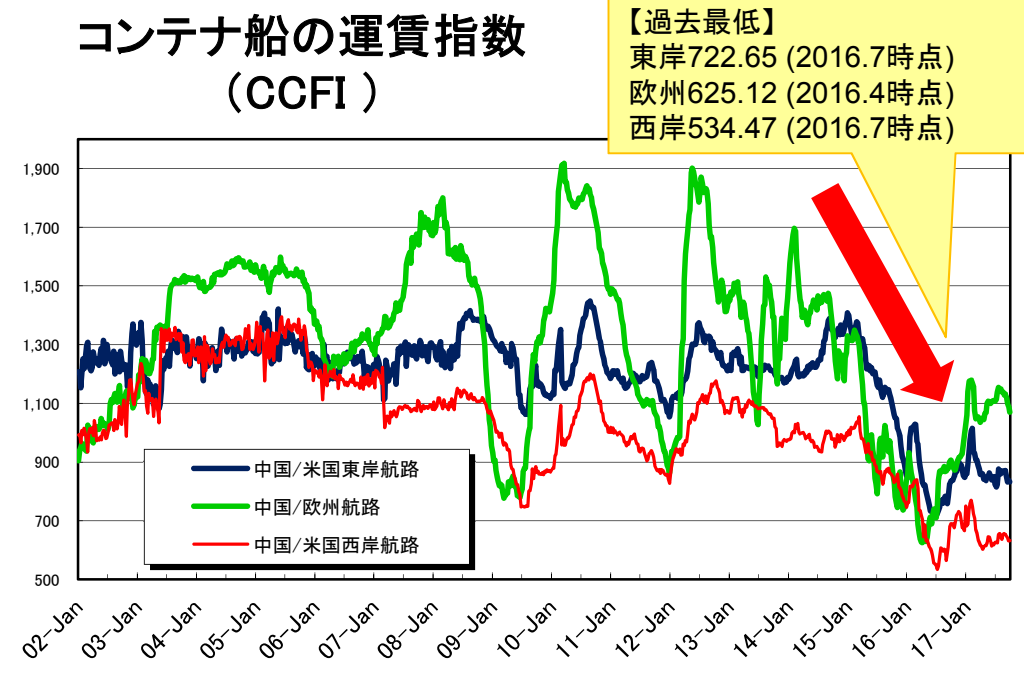


## ばら積み船の運賃指数 (BDI)

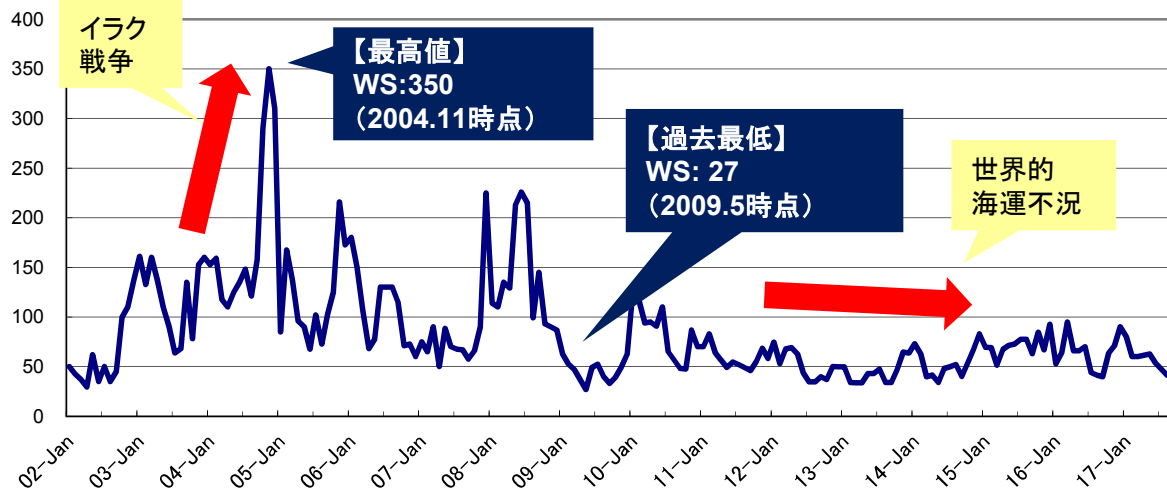


BDI: 英国バルチック海運取引所が公表するばら積み船の運賃指数。1985年1月4日の値を1,000としている。  
※ばら積み船: 鉄鉱石・石炭・穀物等を運搬する船舶のこと。

## コンテナ船の運賃指数 (CCFI)



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のこと。1998年1月1日の値を1,000としている。  
コンテナ船事業を営む世界の主要な船社から提供されるコンテナ運賃に基づき、毎週金曜日に公表されている。

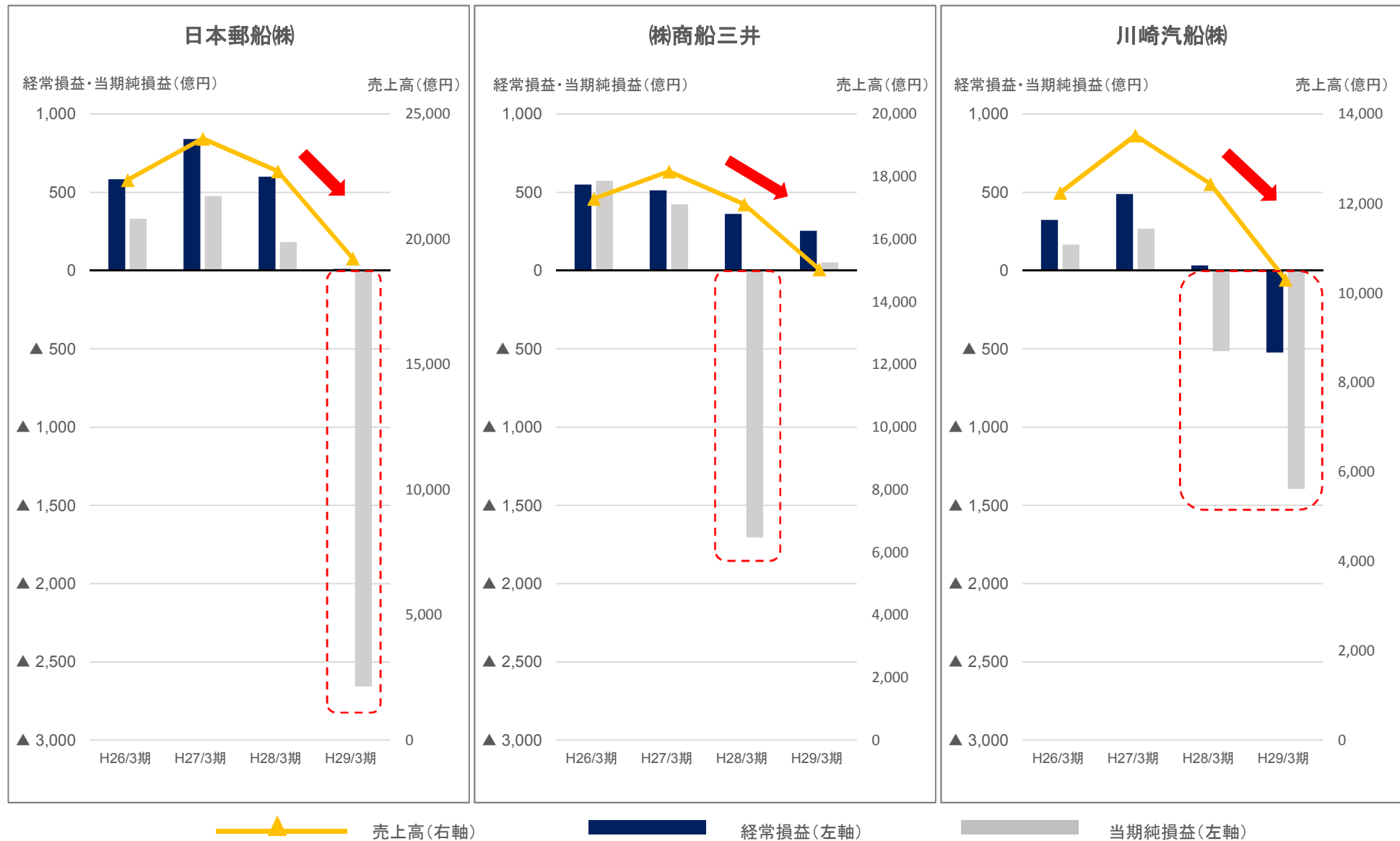


## タンカーの運賃指標 (WS)

WS: タンカー海運ブローカーの非営利組織であるワールドスケール協会が算出・公表する運賃指標のこと。基準船型(19,500重量トン、速力14ノット)における、1航海のトン当たりのドル建て運賃を基準運賃と呼び、100としている。  
基準運賃は、燃料費の変動等を勘案して年2回改訂されており、パーセンテージによって運賃を表すことが慣習になっている。

# 外航邦船3社の決算概要

■ 近年の海運市況の低迷の影響を受けて、外航邦船3社の経営は厳しい状況。



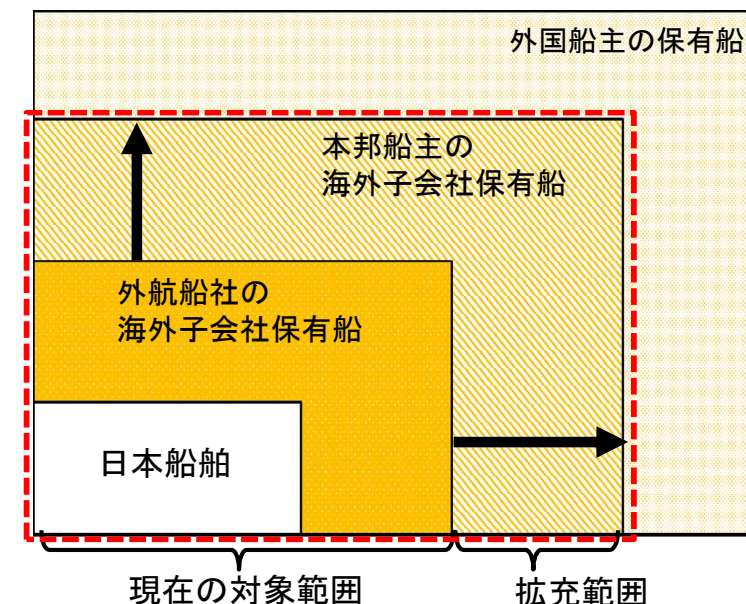
(出典)各社決算説明資料は各社公表ベース

## 準日本船舶の認定制度の概要

国土交通大臣は、外航船社が運航する外国船舶で、①外航船社の海外子会社が所有するもの又は②本邦船主の海外子会社が所有するものうち、以下の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定する。

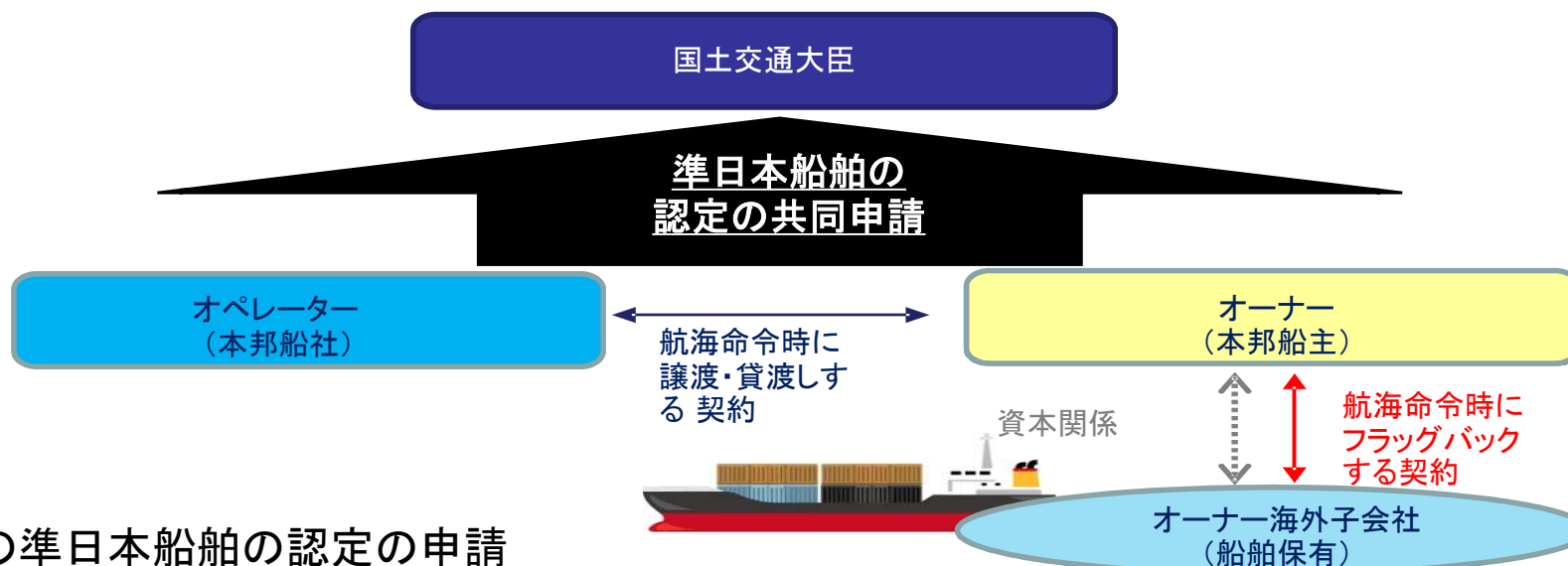
### 認定要件

1. 航海命令が発せられた場合に、外航船社と海外子会社との間において、海外子会社が当該船社に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
2. 航海命令が発せられた場合に、本邦船主と海外子会社との間において、海外子会社が当該本邦船主に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、かつ当該本邦船主が当該船社に当該船舶を譲渡又は貸渡しすることを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
3. その他航海命令による航海に確実にかつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件(大きさ等)を満たすこと

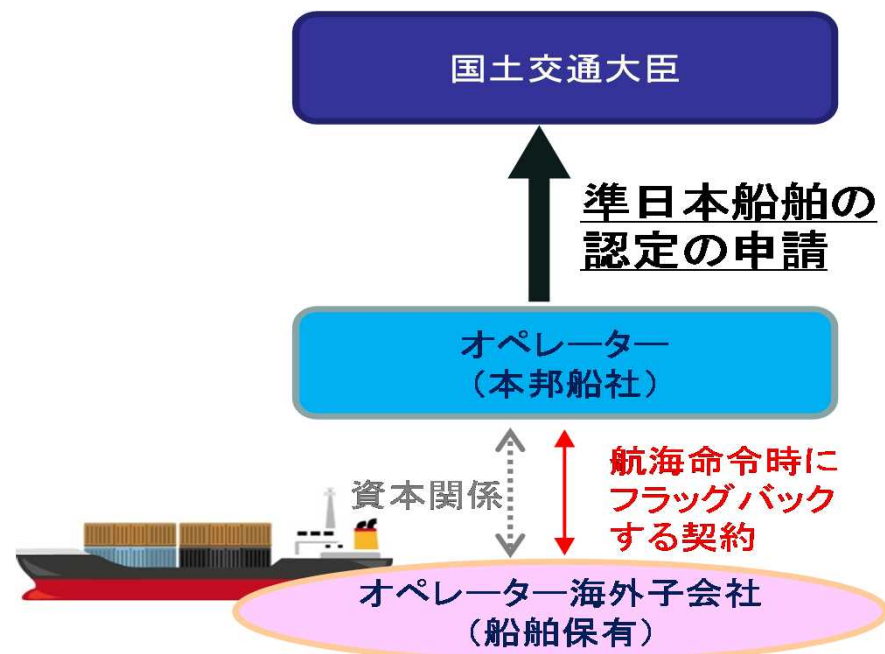


航海命令に際して日本船舶として確実にかつ速やかに航行することが可能な準日本船舶を確保することで、我が国における安定輸送・経済安全保障の早期確立を図る。

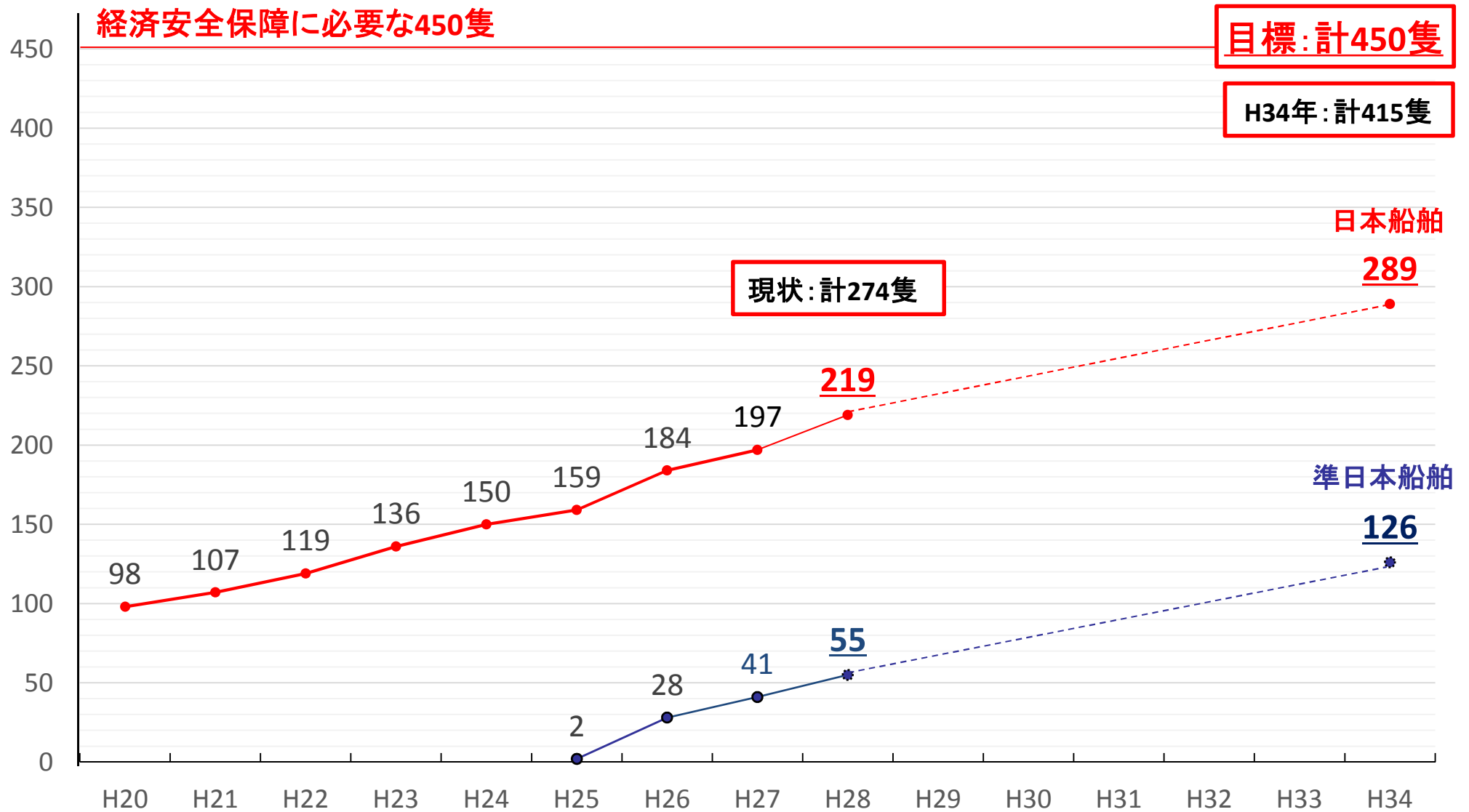
## 新たに対象となった準日本船舶の認定の申請（共同申請）



## （参考）現行の準日本船舶の認定の申請



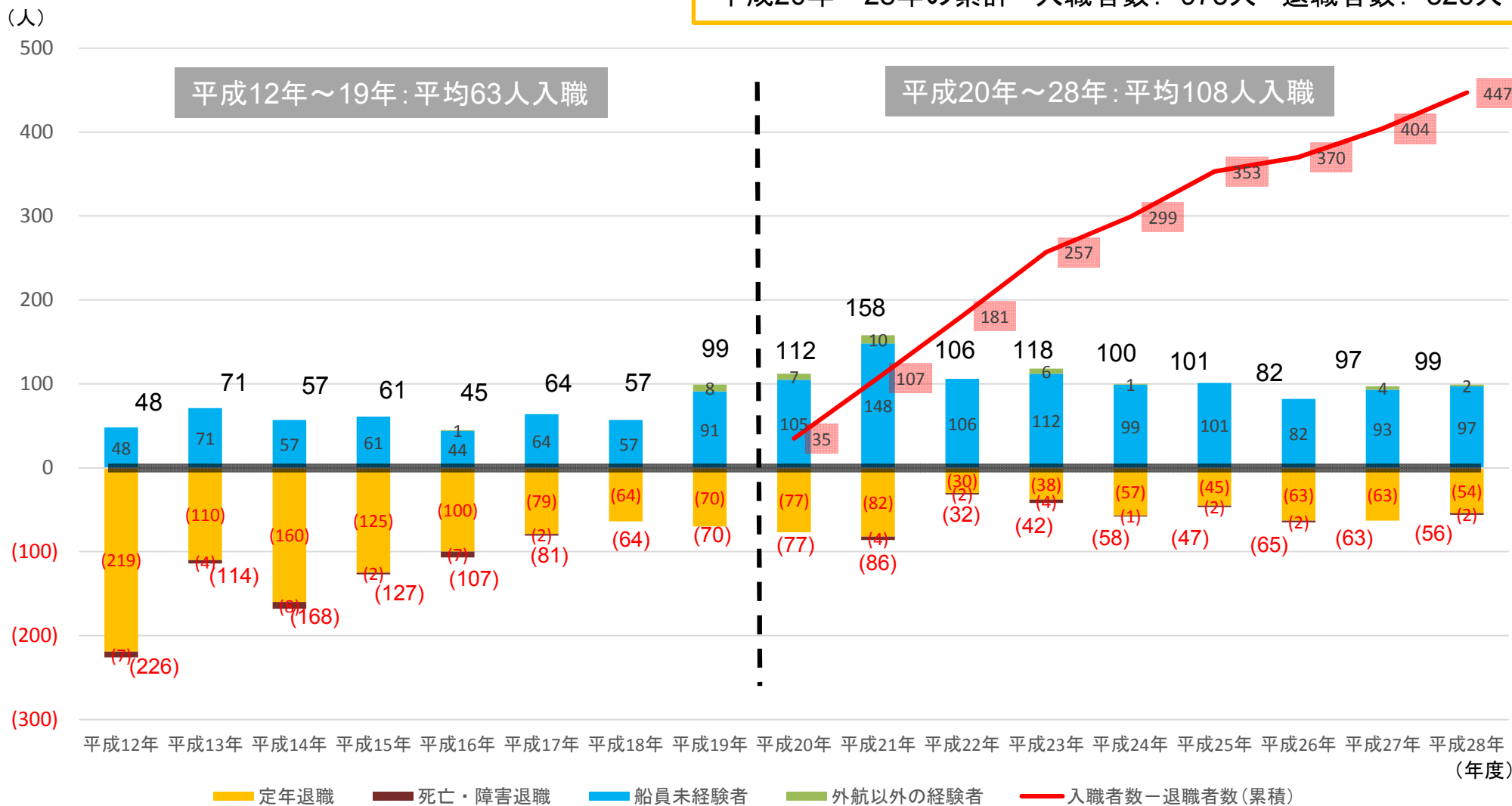






■ トン数標準税制を導入した平成20年を起点として算出(累計)すると、入職者(船員未経験者等)は973人、退職者は526人であり、入職者数から退職者数を減じた人数は、447人。

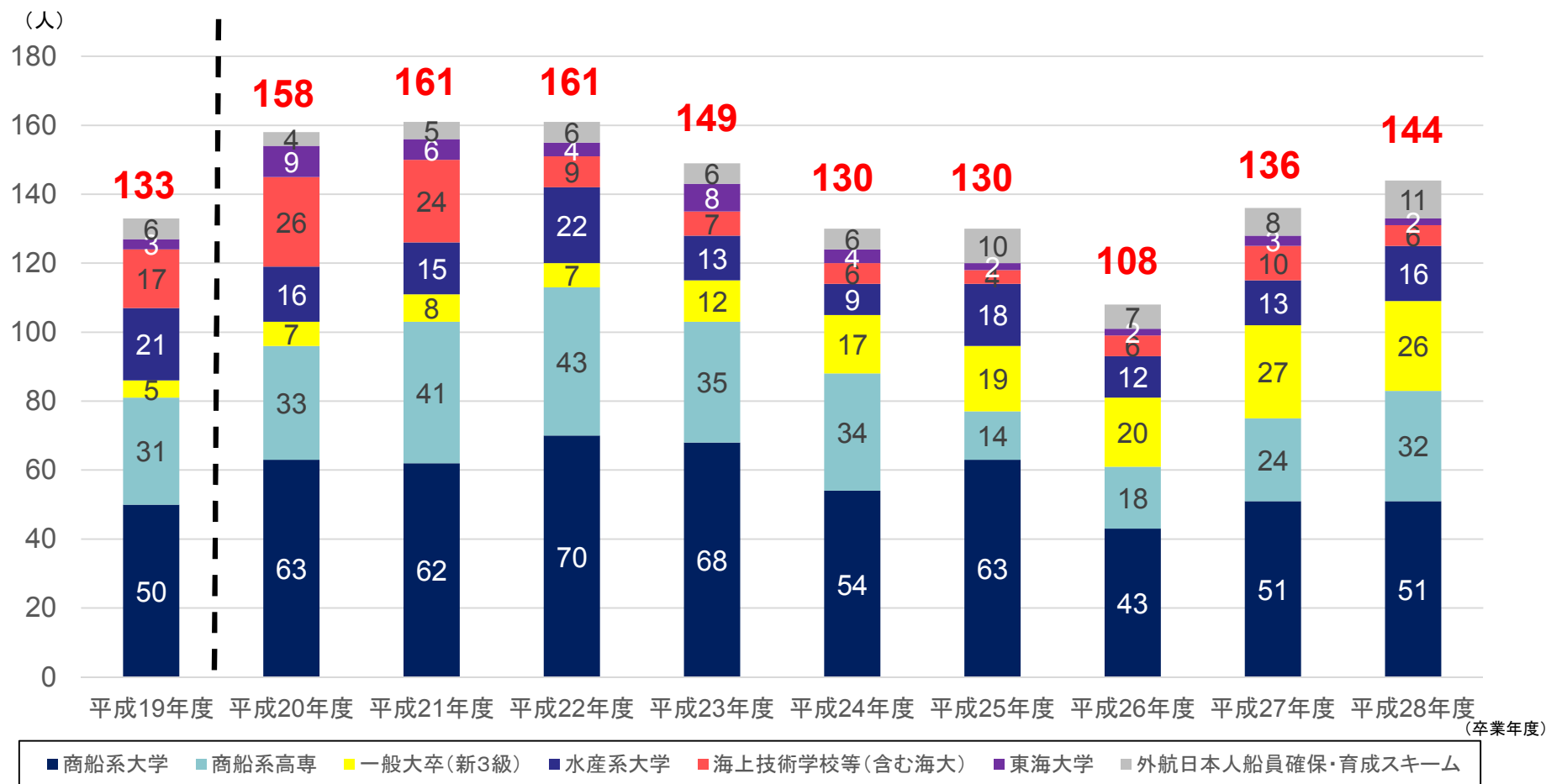
平成20年～28年の累計 入職者数：973人 退職者数：526人



出典：船員需給総合調査結果報告書

注：外航海運業(平成28年においては13社)に係るものであり、トン数標準税制の適用を受ける7社以外の事業者も含まれる。

- 船員教育機関からの外航への新規就業者数は、平成20年度～28年度までの9年間で累計1,277人、年平均で約142人が就業。
- 一般大卒(新3級)や外航日本人船員確保・育成スキームからの就業者が増加する傾向にあり、外航船員の養成に重要な役割を果たしている。



出典:海事局調べによる

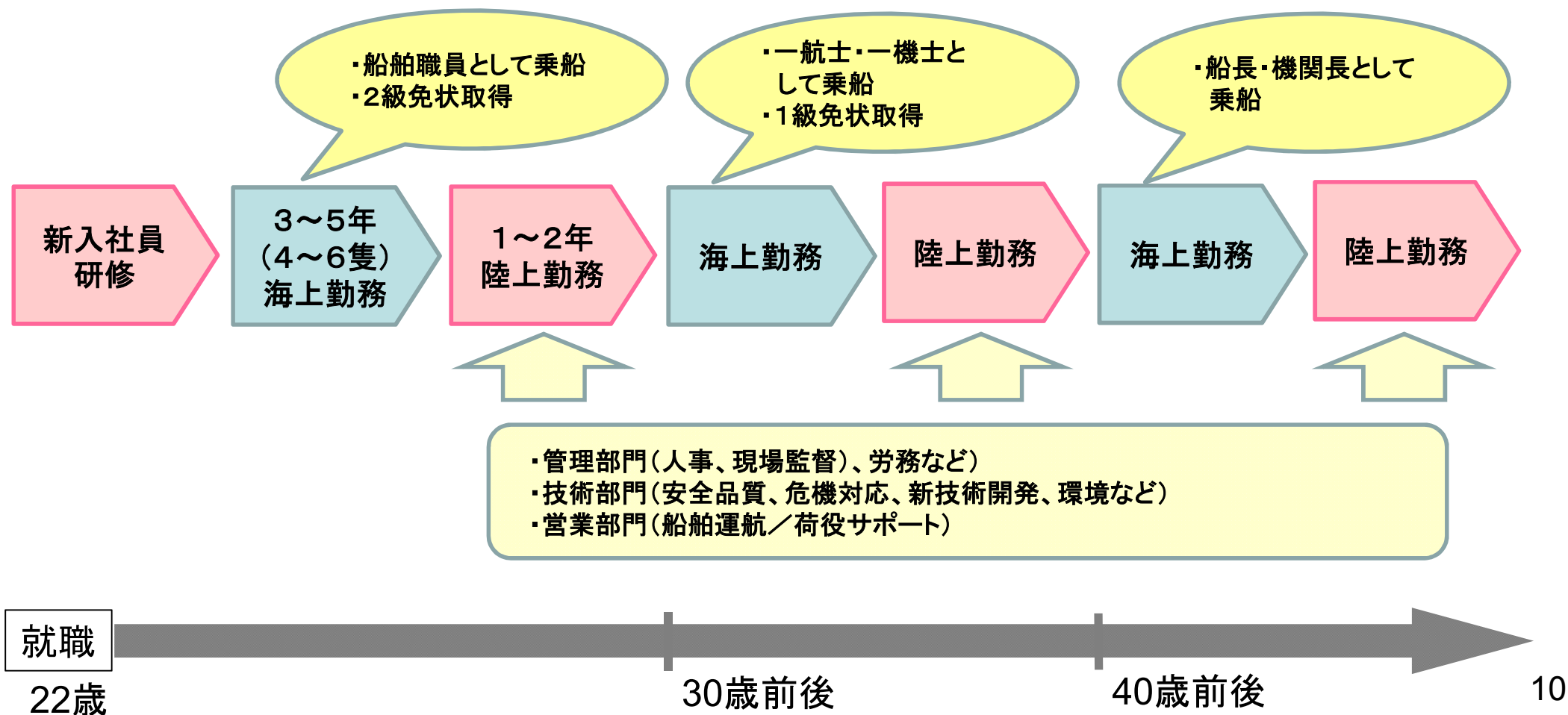
注:海上技術学校等:海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校

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

外航日本人船員確保・育成スキームについては、平成19年度のみ若年船員養成プロジェクトによる就業者数を計上

- 各船社において、独自の育成システムに基づき、運航要員としてのキャリアアップ、運航船舶のマネジメント・営業支援・海技者の教育者の育成を実施。
- 外航日本人船員は単なる運航要員ではなく、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割が期待されている。
- 海陸両方で主戦力となり得る海技者の育成には15年～20年程度は必要。

## 商船系大学の卒業生の例(採用時に3級海技士免状受有)



	商船大学	商船高専	新3級	一般大卒者 (現状)
修業年限	4年6月	5年6月	2年	2年(海技短大) 2年(海大)
入学年齢	18歳	15歳	22歳	22歳
卒業年齢	22歳	20歳	24歳	26歳
身分	学生	学生	船社社員	学生
乗船履歴	練習船1年*	練習船1年*	練習船6月 社船6月	練習船9月(海技短大) 練習船6月(海大)

\*:社船実習の導入により練習船6月+社船6月も行われている。

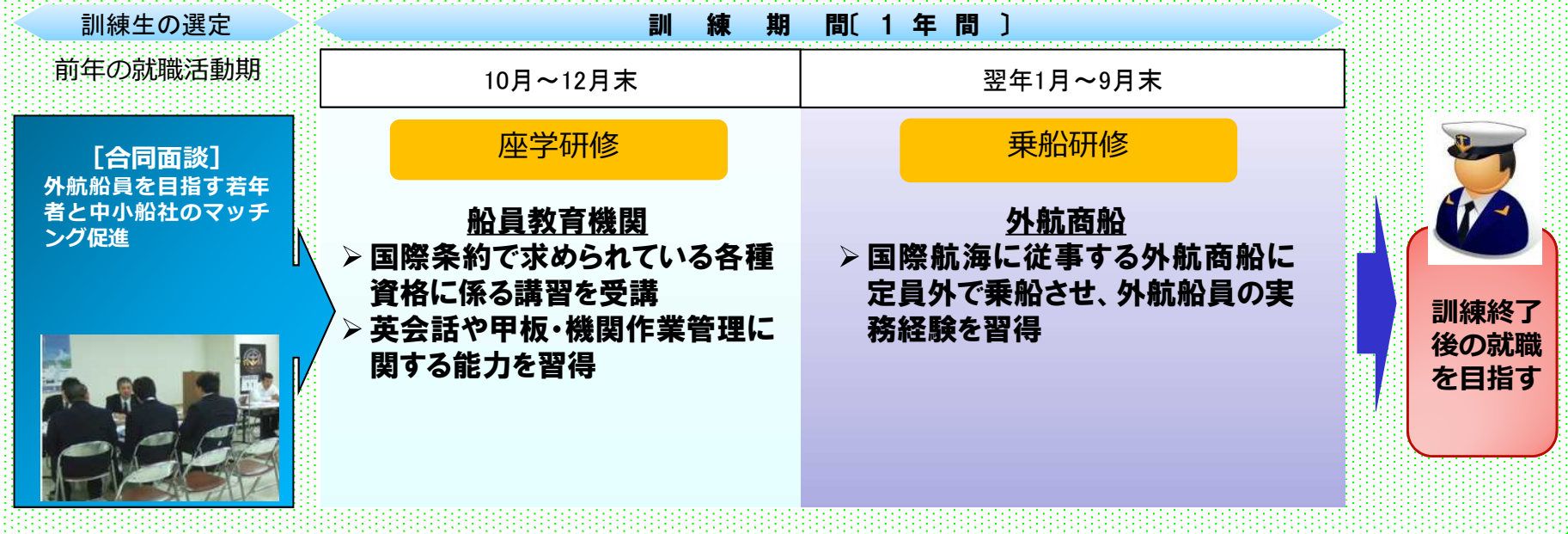
- ・現状、一般大卒者が3級を取得するためには、海上技術短大2年(4級課程・履歴9月)を修了し、更に、海技大学校2年(履歴6月)が必要。
- ・海上技術短大には、毎年20名程度の一般大卒者が入学している状況。

→ このような状況を踏まえ、船員(海技士)となるための裾野を広げる観点からも、既存の課程の他に一般大卒者向けの3級課程設置について、関係者のニーズも確認しつつ検討する。

- 中小外航船社の即戦力ニーズに応え、外航船員を目指す若年者のキャリア形成を支援し、採用を促進するため、国交省、全日本海員組合、日本船主協会、国際船員労務協会が協力し、平成19年度から実施（事務局：日本船員雇用促進センター（SECOJ））。

## 確保・育成スキーム

外航船員を目指す若年者に対し、即戦力として求められるキャリア形成を支援するための訓練（座学研修と乗船研修）に係る支援を行うことにより、外航船員としての雇用促進を図る。また、合同面談会において、雇用に関する情報交換等も行っている。



→ 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについて、船社のニーズも踏まえ、**カリキュラムの見直し等を行う。**

- 外航日本人船員(陸上海技者を含む)は運航要員としてのみならず、船社における運航管理業務全般への対応や営業支援要員としての役割も期待されている。
- 業界からは、高い技能を有する人材の輩出が求められている。

## 求められる外航日本人船員(海技者)像

運航要員としてのみならず、陸上においても海技者として活躍することが期待されており、

- 広い視野
- 高い基礎学力(語学力含む)
- 旺盛な探究心・積極性・提案力
- 優秀な海技者になるための強い意志
- 新たな海洋事業分野などを担う能力を持った人材が求められている。



## 求められる教育

高い技能を有する人材を養成するための施策として、

- 論理的思考を養う基礎教育(一般教養(含 経営学の基礎)等)の強化
- 英語教育の強化
- コミュニケーション能力・リーダーシップを育む教育の強化
- 新たな海洋事業分野などへの対応等が考えられる。

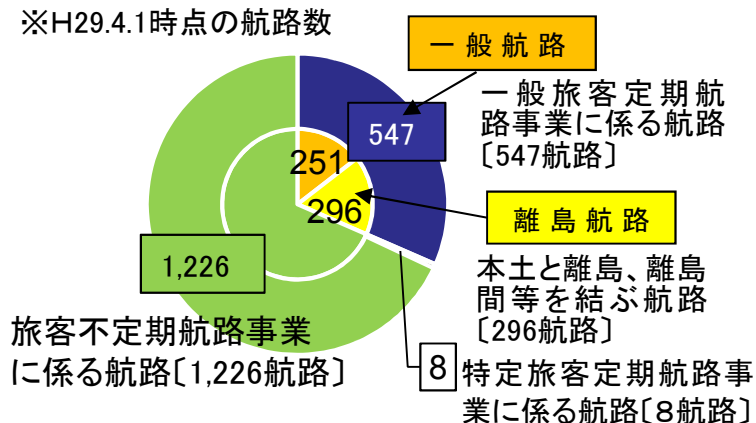
→ 高い技能を有する外航日本人船員を養成するため、関係者のニーズも確認しつつ教育内容の改善等を行う。



- フェリー・旅客船は日本の各地で地域の住民の移動手段や物流を担う重要な交通インフラ、また、地域の魅力を活かした船旅が各地で実施されており、観光分野からも地域経済を支えている。
- 国内旅客航路は、一般旅客定期航路事業(547航路)と旅客不定期航路事業(1,226航路)及び特定定期航路事業(8航路)から成る。事業者数に大きな変動は見られないものの、本四架橋や高速道路料金引下げの影響等により、輸送人員は長期的に低下傾向にあり、約40年間で1/2以下となっている。
- 航路維持が大きな課題であり、訪日外国人を含む観光需要の取り込みが航路活性化に向けて重要。

## 主な国内航路事業の航路数

※H29.4.1時点の航路数

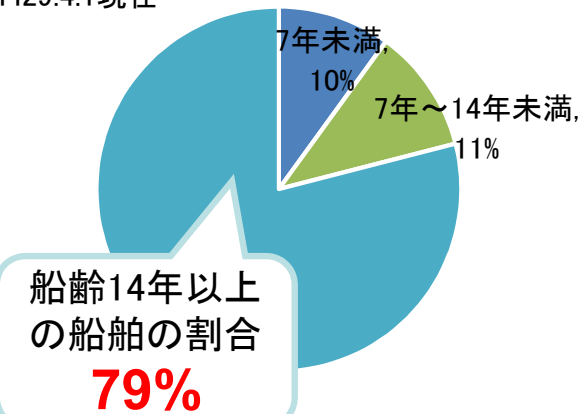


一般旅客定期航路事業	航路を定めて定期的に運航 例)長距離フェリー・離島航路等
特定旅客定期航路事業	特定の者の需要に応じて、航路を定めて定期的に運航 例)スクールボート等
旅客不定期航路事業	航路を定めて不定期に運航 例)屋形船・遊覧船等

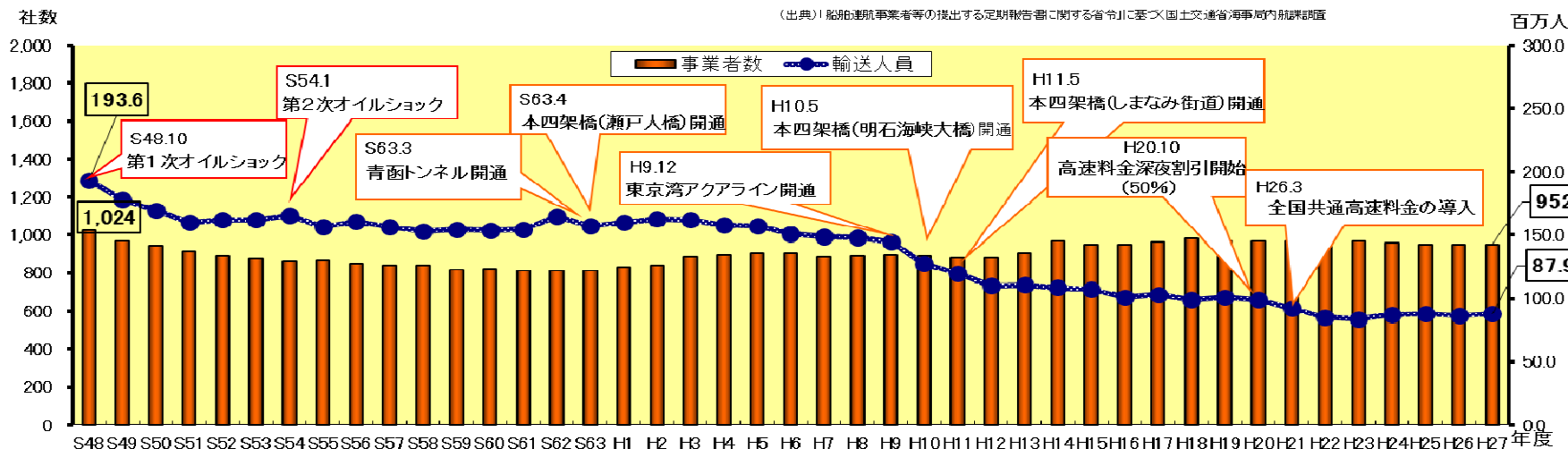
(出典)国土交通省海事局内航課調べ

## 旅客船の船齢構成

※H29.4.1現在



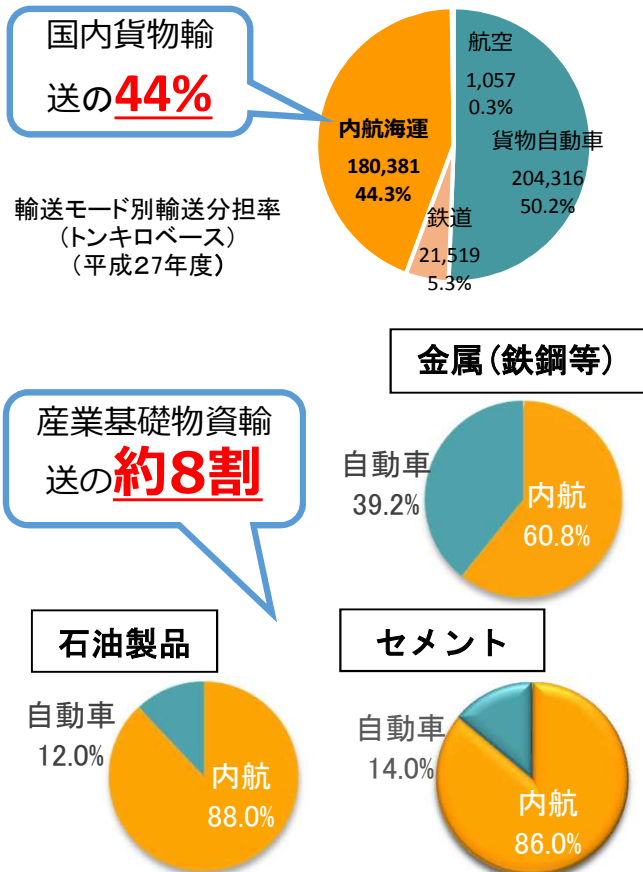
## 国内旅客船事業の輸送量の推移





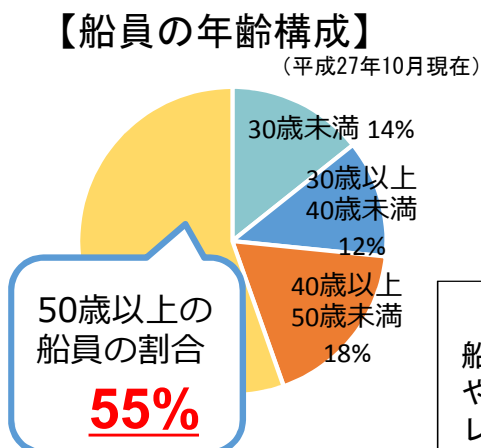
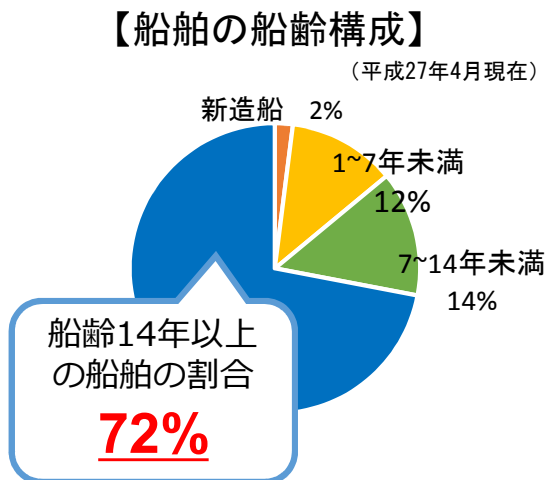
- 内航海運は、国内貨物輸送全体の44%、産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 内航海運は船齢14年(法定耐用年数)以上の船舶が全体の7割を占めるという「船舶の高齢化」、50歳以上の船員の割合が5割を超えるという「船員の高齢化」の「2つの高齢化」という構造的課題を抱えている。
- 内航海運の市場構造は、寡占化された荷主企業-オペレーター-オーナーの専属化・系列化が固定化しており、事業者の99.6%は中小企業であり、その事業基盤は脆弱。

## 貨物輸送におけるシェア

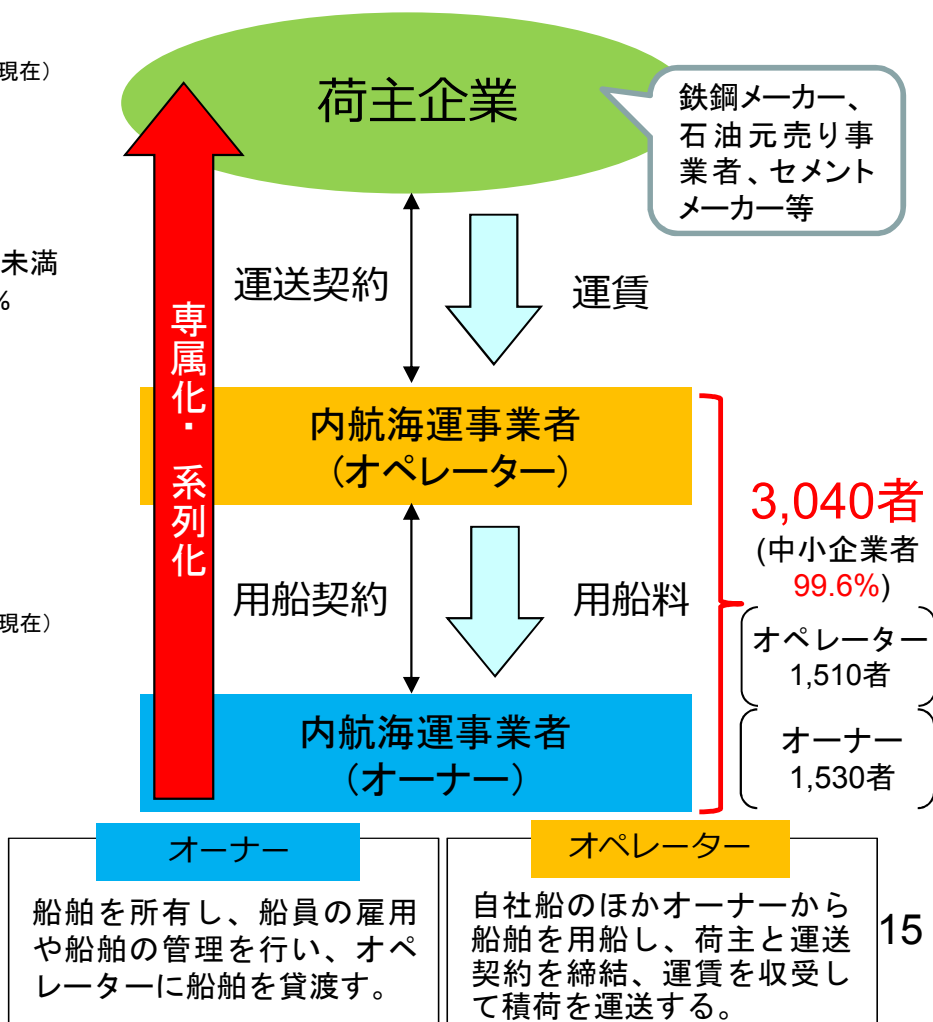


(平成27年度:トンキロベース)  
 (出典)「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」(平成27年度)より国土交通省海事局内航課推計

## 船舶と船員の「2つの高齢化」



## 内航海運の産業構造



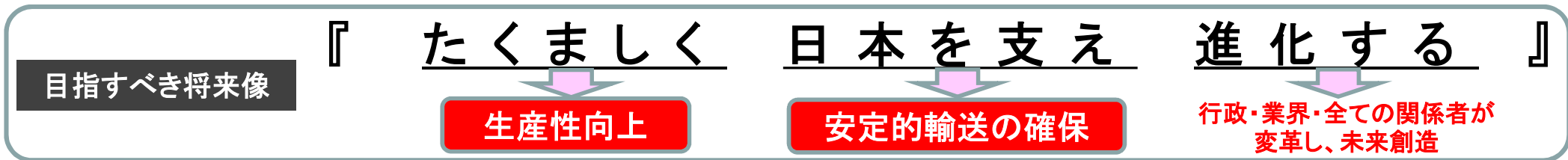
- 内航海運が今後も産業基礎物資の輸送やモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして機能する必要があること、社会全体で生産性向上が求められていることから、現下の内航海運を巡る諸課題の早期解決のために、まず、内航海運が目指すべき将来像を明確化した上で対策を講じる必要がある。
- このため、目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点を軸として位置づけるとともに、その実現による目標を可能な限り明らかにし、評価に資するための指標を設定。

## 「安定的輸送の確保」

- ・若年・女性船員の確保・育成の促進
- ・円滑な代替建造の支援
- ・新たな輸送需要の掘り起こし
- ・船舶管理会社の活用促進等事業者の経営基盤の強化

## 「生産性向上」

- ・省エネ化・CO2化の推進
- ・先進船舶等効率的な運航のための技術の開発・普及



### 将来像(概ね10年後目途)

- 先進船舶による効率性向上
- 円滑な代替建造促進
- 若年船員の確保・育成促進

#### <目標>

- ・内航船の平均総トン数: **20%増**
- ・内航船員一人・一時間当たりの輸送量: **17%増**

- 事業基盤の強化
- 荷主等との連携強化

#### <目標>

- ・産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合: **5%増**
- ・内航海運の総積載率: **5%増**

- モーダルシフトの一層推進
- 省エネ化・省CO2化の推進

#### <目標>

- ・海運によるモーダルシフト貨物輸送量: **23%増**

荷主等との連携、技術革新を通じた「**安定的輸送の確保**」・「**生産性向上**」の実現



- 目指すべき将来像として位置付けた「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点の実現に向け、「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等について、次のような具体的施策を盛り込むとともに、それぞれの施策についてスケジュールを明示。

## 1. 内航海運事業者の事業基盤の強化

- 船舶管理会社の活用促進
  - 「国土交通大臣登録船舶管理事業者」（仮称）登録制度の創設(H30~)
- 荷主・海運事業者等間の連携による取組強化
  - 「安定・効率輸送協議会」（仮称）の設置(H29~)
- 新たな輸送需要の掘り起こし
  - 「海運モーダルシフト推進協議会」（仮称）の設置(H29~)
  - モーダルシフト船の運航情報等の一括検索システムの構築(H29~)
- 港湾インフラの改善・港湾における物流ネットワーク機能の強化等

## 2. 先進的な船舶等の開発・普及

- IoT技術を活用した船舶の開発・普及～内航分野のi-Shippingの具体化～
  - 自動運航船(Auto-Shipping)の開発(H37目途)
- 円滑な代替建造の支援
  - (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による優遇措置の拡充(H30~)
- 船舶の省エネ化・省CO2化の推進
  - 内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及(H29~暫定試行、H31~本格導入)
  - 代替燃料の普及促進に向けた取組（「先進船舶」としてのLNG燃料船の普及促進）
- 造船業の生産性向上

## 3. 船員の安定的・効果的な確保・育成

- 高等海技教育の実現に向けた船員の教育体制の抜本的改革
  - (独)海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革(養成定員拡大等)
- 船員のための魅力ある職場づくり
  - 499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、安全基準の緩和(H29~)
  - 船内で調理できる者の人材の確保
  - 船員派遣業の許可基準の見直し(H29~)等
- 働き方改革による生産性向上
  - 船員配乗のあり方の検討(H29~) 等

## 4. その他の課題への対応

- 内航海運暫定措置事業の現状と今後の見通し等を踏まえた対応
- 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制への対応
- 海事思想の普及