

## 第4期海洋基本計画に求めるもの

2022年8月  
日本船主協会

我が国海運は、安定的な海上輸送サービスの提供を通じて、我が国の国民生活や産業活動を支えるという使命を果たしてきており、それは海洋立国日本の経済安全保障の確保にもつながっているところである。

世界の海運市場は激しい競争の中にあり、我が国海外航海運が国際競争に勝ち残り、今後も使命を果たし続けていくためには、国際競争力を更に強化していくことが極めて重要である。

その国際競争力強化に向けては、カーボンニュートラルやデジタルトランスフォーメーション等の世界の動向への対応を日本がリードしていくこと、そのための次世代を担う海事人材の確保・育成、日本の技術力強化が重要である。

そして、日本の海運企業が世界で事業を営んでいく上では、世界中の海が平和で開かれ、安全な事業環境であることが大前提として必要である。

また、内航海運においては、経営環境が大きく変化し、経営基盤強化のための施策を講じなければならない状況にある。

こうした状況の中、第4期海洋基本計画に海運業界が求めたい政策を以下の通り整理した。

次期計画を進めていくにあたっては、各省庁、各業界に広くまたがるものも多くあることから、内閣府総合海洋政策推進事務局を中心に関係者間の調整を図りつつ、時代に即した実効性の高い施策がスピード感をもって講じられることを期待する。

- |  |
|--|
| <p>I. 我が国海外航海運の国際競争力強化と経済安全保障に向けて</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国際的な競争条件均衡化のための海運税制の整備</li> <li>2. 世界のGHG削減に向けた動きを日本がリードするために             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ゼロエミッション船の開発・導入・普及等を促進し、グリーンな船隊の整備</li> <li>(2) 代替燃料の生産・供給体制構築とカーボンニュートラル・ポート(CNP)の形成</li> <li>(3) 国際条約等ルール形成における、日本の主導的役割の確保</li> </ol> </li> <li>3. 海洋・オフショア関連事業の強化に向けて             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 海底資源の開発</li> <li>(2) 風力発電等の再生可能エネルギーへの展開</li> </ol> </li> <li>4. 海運、造船・船用工業を中核とする海事クラスターの総合力強化に向けて</li> </ol> <p>II. 海事クラスターを支える人材の確保・育成と技術力の強化</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 次世代を担う人材の確保・育成             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 海事人材育成の裾野の拡大</li> <li>(2) 乗船実習の実施時期の見直し等による教育の質の向上</li> <li>(3) 海事教育機関の教育資源の充実</li> </ol> </li> <li>2. デジタルトランスフォーメーションの推進             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 自律運航システムの開発・導入</li> <li>(2) 情報通信技術・ビッグデータ等を活用した運航支援・貨物管理システム等の開発・導入</li> <li>(3) シミュレーション共通基盤の構築と人材育成</li> <li>(4) デジタルトランスフォーメーションによる船舶の安全運航、労働環境の改善</li> </ol> </li> </ol> <p>III. 安全運航とセキュリティ対策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 船舶の安全運航の確保</li> <li>2. シーレーンにおける安定的輸送の確保             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 沿岸国との関係強化、国際情勢の安定化等による安定的輸送の確保</li> <li>(2) ソマリア沖・アデン湾等、シーレーン関係海域における海賊対策の実施</li> </ol> </li> <li>3. 船舶へのテロ対策、サイバーセキュリティ対策の実施</li> </ol> <p>IV. 内航海運における事業環境の整備</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 契約の適正化等をはじめとした事業環境の改善</li> <li>2. 船員の働き方改革、船員の安定的・効果的な確保・育成</li> <li>3. カーボンニュートラルに向けた取り組みのサポート</li> </ol> <p>V. 海運、海事、海洋に対する国民理解の増進</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 船と海を身近に感じるプロジェクトの更なる推進</li> <li>2. 子供や若者に対する海事教育の更なる深度化</li> <li>3. クルーズ船、フェリー、離島航路等による船の旅の振興</li> </ol> |
|--|

## I. 我が国外航海運の国際競争力強化と経済安全保障に向けて

### 1. 国際的な競争条件均衡化のための海運税制の整備

- ・ 我が国を支えるサプライチェーン維持のためには、外航海運企業(運航企業・船主)が、国際競争力をもって使命を果たし続けていけることが不可欠。
- ・ そのため、5つの海運税制(トン数標準税制、外航船舶の特別償却制度および買換特例(圧縮記帳)制度、国際船舶に係る登録免許税、固定資産税の特例制度)の確保が極めて重要。
- ・ 各種税制は、諸外国との競争条件の均衡化の観点、経済環境の変化等を踏まえつつ、不断の見直しが肝要。
- ・ 日本籍船については、各種税制等を通じてその確保が図られているが、事業者にとってより使い勝手の良い船籍にしていくことが重要。

### 2. 世界のGHG削減に向けた動きを日本がリードするために

#### (1) ゼロエミッション船の開発・導入・普及等を促進し、グリーンな船隊の整備

- ・ GHG 排出削減・脱炭素化等の地球環境対策は世界の潮流であり、我が国海運業界も 2050 年ネットゼロをめざすことを表明。グリーンな船隊は、荷主ニーズ等に応える国際競争力の基盤。
- ・ ゼロエミッション船の開発・導入、普及を促進。特に今後は普及の促進が重要。
- ・ LNG 燃料船等環境に優しいブリッジソリューションとなる船隊も必要。
- ・ 高度な取り扱いを要する次世代船舶、新燃料を扱う船員の確保、育成等も必要。
- ・ 多様なエネルギー源の動向を踏まえた技術開発、新規導入への支援に加え、産業界の普及促進を加速させる、金融面も含めた施策が必要である。

#### (2) 代替燃料の生産・供給体制構築とカーボンニュートラル・ポート(CNP)の形成

- ・ ゼロエミッション船の開発・導入、普及の促進のためには、水素・アンモニア等の新燃料船の開発、国際ルール策定等とともに、新燃料の安定的供給体制の整備(サプライチェーン構築)が不可欠。
- ・ そのためには、海運、造船のみならず、エネルギー、商社、荷主、港湾など幅広い関係業界の協働、国・自治体との連携による取り組みが必要。
- ・ 新燃料の供給拠点となる国内港湾としてカーボンニュートラル・ポートの整備の促進も重要。

#### (3) 国際条約等ルール形成における、日本の主導的役割の確保

- ・ 国際海運における GHG 削減の目標、規制ルール等は、国際海事機関(IMO)において決定され、これまで日本は主導的役割。
- ・ 今後、GHG 削減のための経済的措置等を含め、ルール形成において、引き続き日本がリーダーシップを発揮していくことを期待。

### 3. 海洋・オフショア関連事業の強化に向けて

#### (1) 海底資源の開発

- ・ 我が国外航海運企業は、海外の海洋資源開発に積極的に参画しており、ここで培った経験が、我が国海域での海洋・海底資源開発の力となると期待。
- ・ 今後、天然ガス、石油、金属等の海底資源の開発や二酸化炭素回収・貯留(CCS)

等の技術の重要性はますます増大すると見込まれることから、産業界の積極的な事業展開が円滑に拡充していくよう、支援が求められる。

- ・ 地球深部探査船「ちきゅう」、三次元物理探査船「たんさ」を活用した効果的探査、試掘による各種海洋データ収集等の持続的取組も求められる。

## (2) 風力発電等の再生可能エネルギーへの展開

- ・ 洋上風力発電事業は、脱炭素化主力電源となる再生可能エネルギーへの期待の高まりを受け、今後その重要性はますます増大すると見込まれることから、積極的な事業展開が求められるとともに、我が国における海域利用や、船舶運用等について、事業が円滑に拡充していけるよう、支援が求められる。また、船舶の航行安全への配慮も必要。
- ・ 政府の洋上風力産業ビジョン「洋上風力の産業競争力に向けた基本戦略」（2020年12月）、特に、港湾インフラの計画的整備、船舶運用を含めた国内サプライチェーンの形成、浮体式洋上風力の次世代技術開発について、官民一体となって着実に施策を進めることが求められる。また、洋上風力発電向け船舶の国産化技術の育成が重要。

## 4. 海運、造船・船用工業を中核とする海事クラスターの総合力強化に向けて

- ・ 我が国海運企業が国際競争力を高める上では、我が国の海運、造船・船用工業を中核とした産業集積である海事クラスターがベースとなって、相乗機能を発揮していくことが重要であり、我が国の経済安全保障の確保にも資する。
- ・ 造船・船用工業は、我が国海運企業にとって重要なパートナーであることから、GHG削減に向けて、また、デジタルトランスフォーメーションも活用したさらなる技術力向上にも期待。
- ・ また、造船・船用工業は、国内を製造拠点として事業を展開していることから、地域経済に貢献していくことも期待。

## II. 海事クラスターを支える人材の確保・育成と技術力の強化

### 1. 次世代を担う人材の確保・育成

#### (1) 海事人材育成の裾野の拡大

- ・ 今後求められる、時代の変化に即した優秀な日本人海技者（船員、船員資格を有し陸上業務を行う人材）の確保に向けては、教育の門戸を拡げ、育成の裾野の拡大が必要。
- ・ また、海技者を、他産業と比較して魅力ある職業とするための施策も必要。

#### (2) 乗船実習の実施時期の見直し等による教育の質の向上

- ・ 大型練習船による乗船実習を一層効果的・効率的なものにするため、多科配乗の緩和・改善が必要。
- ・ 複数の商船系学校、複数の教育コースの訓練を組み合わせることであり、現在、配乗期間の集中による多科多人数状態が生じているため、「商船系大学における海事人材育成に関する懇談会」（文部科学省）において関係者間で合意された乗船実習の配乗時期等の見直しに従って、海技教育機構（JMETS）が取組を進めるにあたり、所管省庁である国土交通省が主体的に取り組んでいくこと、今後、国土交通省と協力して内閣府がその進捗状況を確認していくことが確認されてい

るが、この取組を強力に進めていくべき。

- ・ 加えて、現在の海技者教育体制の強化、質の向上について、JMETS、商船系学校、産業界、国等の関係者により、不断の見直しが必要。

### (3) 海事教育機関の教育資源の充実

- ・ 時代に即した教育プログラム、それに対応した実習機器の整備、実船に近い実習教材の導入等、JMETS、商船系学校、産業界、国が連携し、教育資源の充実を図ることが必要。
- ・ JMETS、商船系学校の教育の質を確保するため財務基盤の充実も求められる。

## 2. デジタルトランスフォーメーションの推進

### (1) 自律運航システムの開発・導入

- ・ 自律運航システムの開発・導入を促進するため、さらなる要素技術の開発、実証実験のための海域利用の円滑化、実用化にあたっての法的側面、運航・資格に関する制度面等の検討を進めることが必要。現在始まっている動きを、関係者の連携の下、継続・強化することが重要。
- ・ また、自律運航に関わる国際ルール策定を日本がリードしていくことも重要。

### (2) 情報通信技術・ビッグデータ等を活用した運航支援・貨物管理システム等の開発・導入

- ・ 安全・効率的な運航・貨物管理に向けて、船陸通信技術の向上、センシング技術等の開発、機器導入や、ビッグデータを収集し活用するための基盤の整備について、官民連携して取り組むことが必要。

### (3) シミュレーション共通基盤の構築と人材育成

- ・ 海洋産業におけるデジタル化時代への対応のため、民間が主体となり「シミュレーション共通基盤」を開発し、国際競争力強化に向けて、海洋産業のエンジニアリングレベルを引き上げることが必要。
- ・ 国は、シミュレーション共通基盤を活用して、設計・開発・建造・運用が行われる今後の新たな船舶について、その安全性・信頼性を担保していく上で必要となる、規格基準・国際基準の策定等の取組が求められる。
- ・ また、人材確保・育成の観点から、海洋産業に必要な高いシミュレーション技術を持つ研究者や学生が海洋産業で活躍できるよう、産学官の連携を図ることが必要。

### (4) デジタルトランスフォーメーションによる船舶の安全運航、労働環境の改善

- ・ デジタルトランスフォーメーション等テクノロジーの活用により、船舶運航の基礎である安全の確保をより強化していくことや、船陸通信を含め、船内の労働環境の改善を図り、人材確保等につなげていくことも重要。

## III. 安全運航とセキュリティ対策

### 1. 船舶の安全運航の確保

- ・ 海運にとって、船舶の航行の安全は、生命、財産にかかわるものであるとともに、海難事故は海洋環境汚染等の被害にも及ぶことから、安全の確保は何よりも重

要であり、事業の基礎・基本である。

- ・ これまで、国際条約、関係法令等に基づき、海運企業は、海難事故の防止について努力を行ってきたが、今後もしっかりと継続。
- ・ 世界の海域での航行の安全について、IMO の国際ルールの下、安全基準に満たないサブスタンダード船への PSC(寄港国の立ち入り検査)の強化等、世界各国の連携した取り組みも継続。
- ・ あわせて、デジタルトランスフォーメーション等、最新の技術を活用した安全の向上も必要。

## 2. シーレーンにおける安定的輸送の確保

### (1) 沿岸国との関係強化、国際情勢の安定化等による安定的輸送の確保

- ・ エネルギー・食糧の輸入、製品の輸出入等の太宗を海上輸送に頼る我が国にとって、シーレーンの安定的利用を確保し、サプライチェーンの維持を図ることは、国民生活と経済にとって極めて重要であり、経済安全保障上も重要な要素。
- ・ マラッカ・シンガポール海峡、ホルムズ海峡、スエズ運河・パナマ運河、南シナ海等の重要なシーレーンは、チョークポイントとして、国際的動向の影響を受けやすく、また一度事故等が生じると、輸送阻害の影響も大きい(ホルムズ海峡での攻撃、スエズ運河の事故、ロシアのウクライナ侵攻等)。
- ・ その安定的利用のためには、国際協力等による沿岸国との関係強化(マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設整備に対する日本の協力等)、我が国のプレゼンスの向上、外交による国際情勢の安定化等に取り組むことが重要。

### (2) ソマリア沖・アデン湾等、シーレーン関係海域における海賊対策の実施

- ・ 同海域における海賊被害のリスクは依然として続いていることから、安全に航行できるよう、自衛隊、海上保安庁による護衛活動の継続を要望。
- ・ また、東南アジア等関係海域においても、引き続き対策の実施が必要。

## 3. 船舶へのテロ対策、サイバーセキュリティ対策の実施

- ・ 船舶等に対する国際テロ対策を引き続き実施するとともに、近年、世界的に拡大するサイバーテロに対して、抑止技術の普及や官民の情報共有等を含め連携して対策に取り組むことが必要。

## IV. 内航海運における事業環境の整備

### 1. 契約の適正化等をはじめとした事業環境の改善

- ・ 改正内航海運業法による契約適正化の確実な実施を含む事業環境改善に向け、荷主企業との継続的な対話の確保を通じて、荷主企業と内航海運企業が連携した取り組みが図られるよう支援が求められる。

### 2. 船員の働き方改革、船員の安定的・効果的な確保・育成

- ・ 労働時間管理の適正化等改正船員法等による船員の働き方改革について、荷主の理解を得つつ、効果的・確実に進めていけるよう支援が求められる。
- ・ また、船員の働き方改革には「船員の安定的・効果的な確保・育成」が不可欠であることから、引き続き官民連携の取り組みを継続。

### 3. カーボンニュートラルに向けた取り組みのサポート

- ・ 内航海運に係る2030年のCO2排出削減目標の達成に向け、省エネ船の開発・普及や、バイオ燃料の活用等に官民が連携して取り組むことが必要。

## V. 海運、海事、海洋に対する国民理解の増進

### 1. 船と海を身近に感じるプロジェクトの更なる推進

- ・ 国民の海運、海事、海洋への理解と関心は、海運がその使命を果たしていくベースであり、子供や若者を始めとする多くの人々が、船、海を身近に感じ、興味と関心をもってもらうことが重要。
- ・ そのため、本物の船を実感できる大型船等の見学会、各種イベント、HPや動画等のヴァーチャル媒体等、船、海に親しむ機会を増やすことが大事である。
- ・ また、こうした取り組みは、海の日、海の月間等の機会を生かしつつ、海事関係業界・団体、国、自治体等が、連携し一体となって取り組むことが重要。

### 2. 子供や若者に対する海事教育の更なる深度化

- ・ 小中高の新学習指導要領の実施により、それぞれ社会科の教科書に海運の記述が加わったことを契機に、その指導にあたる教員の方々、子供たちへ、海運、海事の紹介素材の提供、船、造船所、港等の海事施設見学会の実施等を展開することが重要。

### 3. クルーズ船、フェリー、離島航路等による船の旅の振興

- ・ 旅行や日常生活で、クルーズ船、フェリー、離島航路等、実際の船舶に乗ることは、船や海に親しむよい機会となる。また、クルーズ船は国内各地に寄港する等、船の旅・観光を通じて、地域の発展にもつながる。
- ・ こうした船を安全に楽しむ旅を振興していくことは重要。

以上