

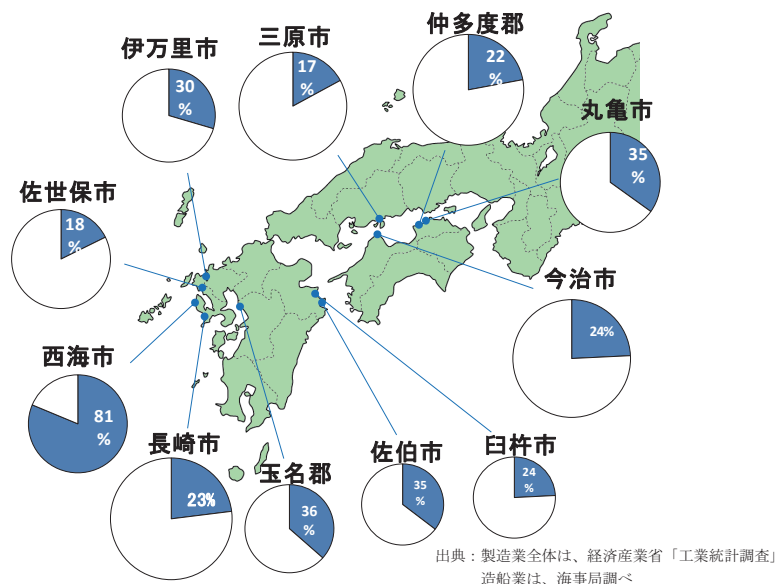
1. 船舶産業市場の動向

(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1,000あまりの事業所が約8万人の従業員を雇用している。製造業の海外拠点化が進行する中、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。年間売上高は、主要15社の合計で約2兆1,000億円であり、建造量としては、主要15社が国内全体の9割以上（総トン数ベース）を占める。

図表Ⅱ-2-1 各地域における造船業の製造業に占めるシェア



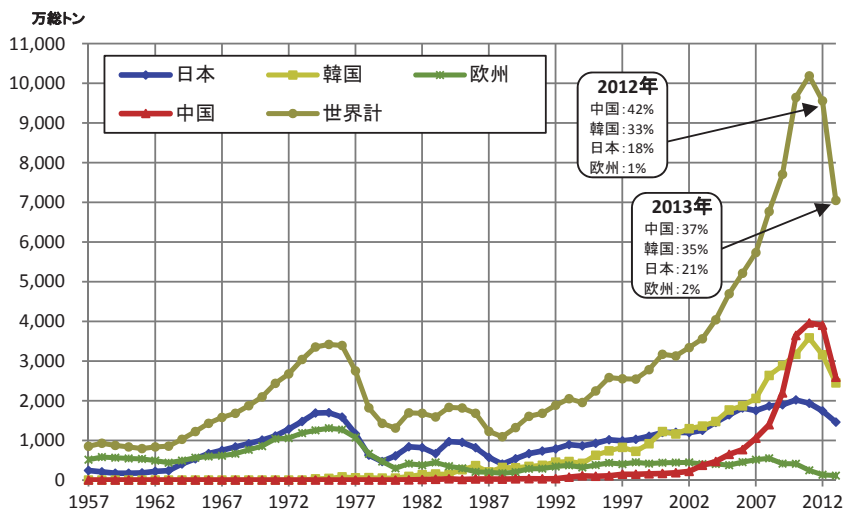
また、船用工業も、世界と比して高度な技術水準とともに、高品質やアフターサービス等により、我が国の造船業の発展を支えている重要な産業である。船用工業は、約1,100の事業所が約46,000人の従業員を雇用し、生産高は約9,500億円に達している。

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、殆ど全ての分野が国内に揃った海事クラスターは世界に類がない。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。これにより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、また、きめ細やかな付帯的サービスなどが実現されている。

②造船市場の動向

1980年代後半から旺盛な新造船発注により、造船業の建造量は増加傾向が続いていたが、2008年9月のリーマンショック以降は急激に減少（2009年の世界の新造船受注量は2007年比で約59%減少）したことに伴い、建造量も近年減少している。我が国造船業においては、一時1ドル76円台まで進行した円高の影響により、韓国・中国等の造船国との非常に厳しい競争環境下にさらされていた。しかしながら、2012年末からの円高是正等を背景として、受注量は急増しており、我が国造船業の2013年の受注量は、2012年の受注量885万総トンの1.5倍以上となる1,380万総トンまで達した。その結果、2013年の建造量の世界シェアは21%と、2012年と比べて3ポイント増加している。

図表Ⅱ－2－2 世界の新造船建造量の推移



出典：IHS(旧ロイド)資料

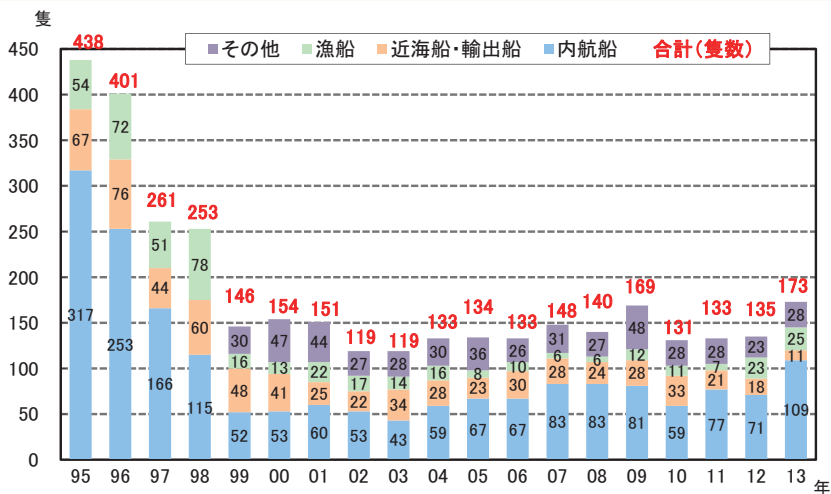
今後、世界経済の拡大に伴って海上輸送量が増加すると予測されており、輸送需要に対応した船隊増強が見込まれている。2017年頃より米国からのシェールガス輸出が本格化するなどLNGの海上輸送が増加する見通しで、邦船大手3社の事業計画によれば2020年までに数十から百隻規模のLNG運搬船の増強が予定されており、これらの新造船需要増も期待される。

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。

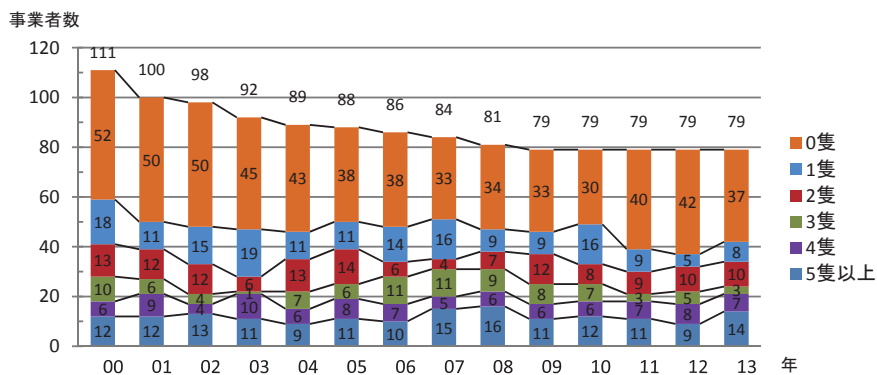
一方、昨年より国内景気の回復に伴い、内航船の新造船建造量が伸び始めている(2013年度は前年比で28%増加)。今後、これまで更新されてこなかった老朽船の代替建造が促進され、建造需要が増加することが期待される。

図表Ⅱ-2-3 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：海事局調べ
100総トン以上5,000総トン未満の船舶を対象。

図表Ⅱ—2—4 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。

(2) 船用工業市場の動向

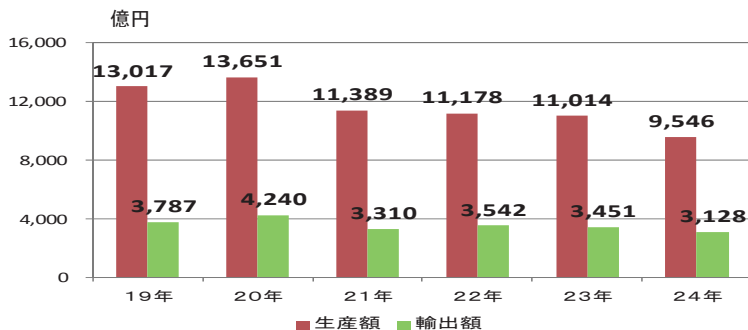
① 船用工業市場の動向

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。2012年の船用工業事業所数は1,118事業所、従業員数は約46,000人であり、造船所とともに地域の雇用創出、経済発展に貢献している。

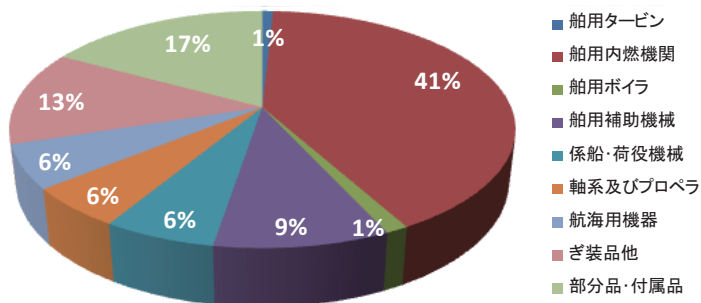
我が国船用工業製品の2012年の生産額は、9,546億円（対前年比13%減）と2011年から大きく減少する結果となった。主な要因としては、リーマンショックによる新造船受注量の大幅な減少が顕著に表れた年であり、また、低船価の影響で船用工業製品の納入価格が低下したことが影響している。しかしながら2013年に円高が改善され、新造船の受注環境も改善されつつあることから、今後の船用工業市場に期待感が高まっているところである。

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、欧米向けの船外機やプレジャーボート用の航海用機器等が中心となっている。2012年の輸出額は3,128億円（生産額に対する輸出比率：32.8%）、また船外機を除いた場合の輸出額は1,937億円（前年比18%減）である。

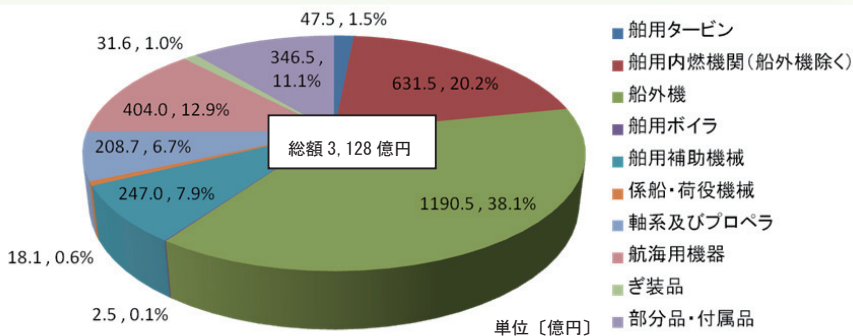
図表Ⅱ-2-5 船用工業製品生産額・輸出額の推移



図表Ⅱ-2-6 船用工業製品生産額の品目別割合 (2012年)



図表Ⅱ-2-7 船用工業製品の品目別輸出額及び割合 (2012年)



②船用エンジン市場の動向

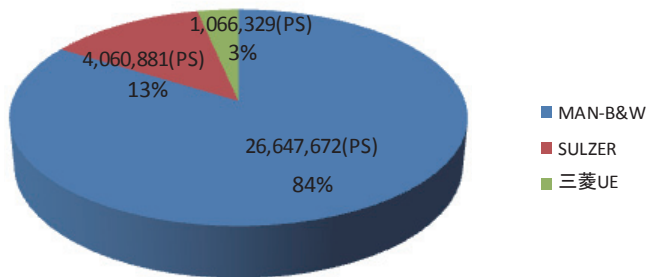
船舶の心臓部である船用エンジンにはディーゼルエンジンとガスタービンエンジンがあり、ほとんどの船舶にはディーゼルエンジンが搭載されている。ディーゼルエンジンには大型船舶の主機関として搭載される2ストロークディーゼルエンジンと、中小型船舶の主機関や発電用補機として搭載される4ストロークディーゼルエンジンの2種類がある。

2ストロークエンジンは、欧州のMAN-B&W、SULZER及び日本の三菱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エンジン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99%を生産している。

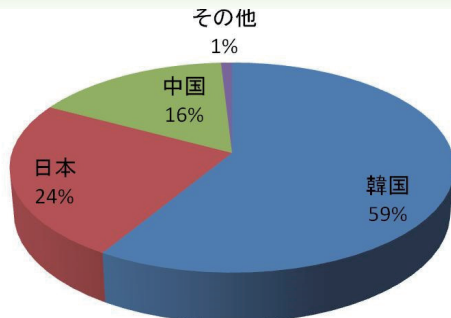
4ストロークエンジンは世界で20以上のブランドがあり、主機関として搭載されるエンジンは、欧州のWARTSILA、MANの2ブランドで世界の約50%のシェアを占めている。我が国の主なブランドメーカーは5社あり、主機関の世界シェアは約12%である。

我が国の船用エンジンの生産は、リーマンショック以降の新造船受注量の減少に伴い、2010年を境に減少傾向にあるものの、新造船受注量の増加に伴い、今後は回復傾向に向かうと期待されている。

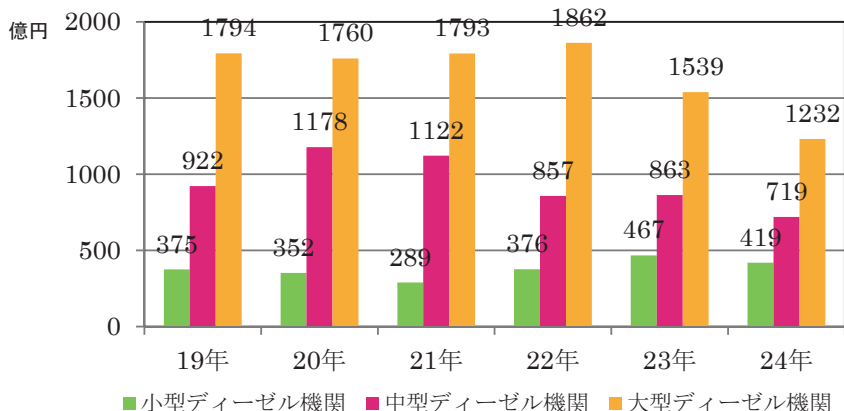
図表Ⅱ-2-8 2ストロークディーゼル機関のブランド別生産状況（2012年）



図表Ⅱ-2-9 2ストロークディーゼル機関の国別生産状況（2012年）



図表Ⅱ-2-10 ディーゼル機関の生産額推移



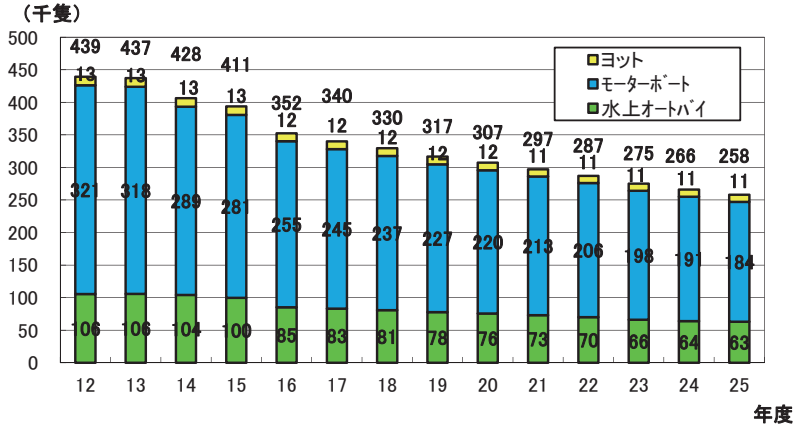
(3) 舟艇産業市場の動向

我が国のマリンレジャーの市場規模は、マリンレジャー参加人口の減少や、若者の海離れ等により減少し、加えて2008年のリーマンショックを受けプレジャーボートの出荷隻数は大幅に落ち込んだが、近年は回復の兆しが見られ、2013年度のプレジャーボートの国内出荷隻数は約7.4千隻（前年比4%増）、国内出荷金額は約120億円（前年比4%増）となっている。

輸出向けの出荷を中心とした船外機については、環境保全に係る国際的な規制強化の動向の中で圧倒的な国際競争力を有しており、我が国メーカーによる船外機の総出荷額は約1,395億円を計上し、そのうち輸出額は約1,342億円（2013年）にも達しており、世界シェアの約7割を占めている状況にある。我が国の主要な舶用工業製品メーカーの太宗は、総出荷額において輸出額が占める割合が高い傾向にあり、とりわけ船外機を中心とするマリンエンジンの輸出額は我が国舟艇産業の全輸出額の約8割を占めている。

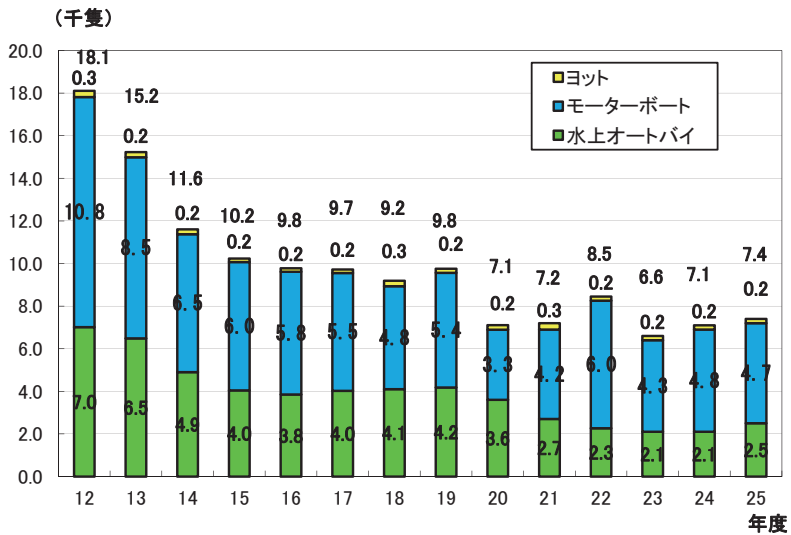
リーマンショック以降、北米や欧州のプレジャーボート市場が急速かつ大幅に縮小したことを受け、船外機の輸出額が1,659億円（2007年）から689億円（2009年度）と約4割まで減少し、これら主要メーカーの経営に大きな影響を与えたが、2010年の船外機の輸出額は約1,200億円と大幅に回復し、2013年は約1,300億円（前年比18%増）となり、回復基調が見られる。また2013年の舟艇産業の総出荷額は、船外機の輸出が米国向けを中心として好調であったことから、2,083億円（前年比15%増）となり、5年ぶりに2,000億円を超え、リーマンショック以前の金額に戻つつある。

図表Ⅱ-2-1-1 プレジャーボートの保有隻数推移

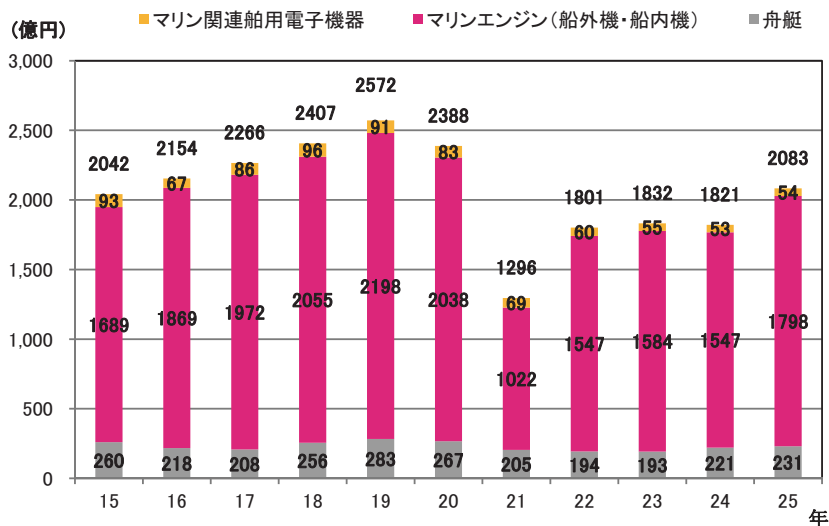


※ 15年度までは、船舶検査証書が有効なもの及び無効となって1年以内のもの合計であり、16年度以降は、船舶検査証書が有効な船舶数のみを対象としている。

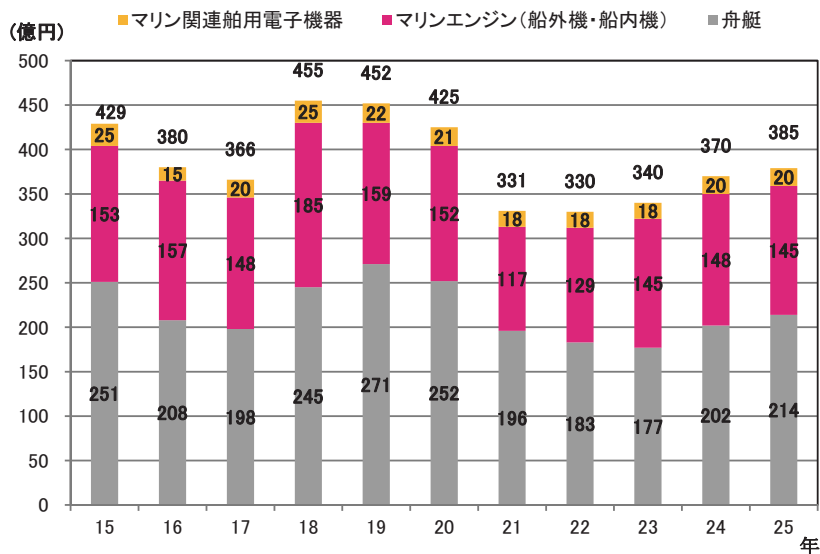
図表Ⅱ-2-1-2 プレジャーボートの出荷隻数推移



図表Ⅱ—2—1 3 舟艇工業における総出荷額の内訳



図表Ⅱ—2—1 4 舟艇工業における国内向け出荷額の内訳



2. 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、2012年末まで続いた記録的な円高、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、新会社の設立等、様々な取り組みが進められている。

- ・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月に実施予定。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)

これまで、「産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法」(産活法)に基づく支援を講じてきたが、2014年1月、同法は廃止され、「産業競争力強化法」へと拡充された。これに伴い、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。

(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)への国際基準提案も並行して取組むことにより、国際的な主導権と先行者利益の確保を目指している。

また、科学技術基本法に基づき策定された第4期科学技術基本計画(2011~2015年度)には海事分野の技術研究開発課題が多数盛り込まれており、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CO₂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CO₂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、船舶から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、CO₂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、大水深海機対応型掘削プラットフォームに関連する民間の技術開発の支援を実施している。

③ 環境に優しい船用ディーゼルエンジンの開発

船舶のエンジン等からの排出ガスに含まれるNO_x排出量を、1次規制値比80%削減するため、我が国は産学官連携のもと、2007年度から5カ年計画で技術開発に取り組み、さらに、2012年度から2カ年計画でNO_x排出量削減技術の認証に係る技術開発を行った。

④ 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円滑に促進するためには、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・工作品質や航行性能の評価手法の整備等に取り組んでいる。

⑤ 内航船に係る新技術の実用化支援

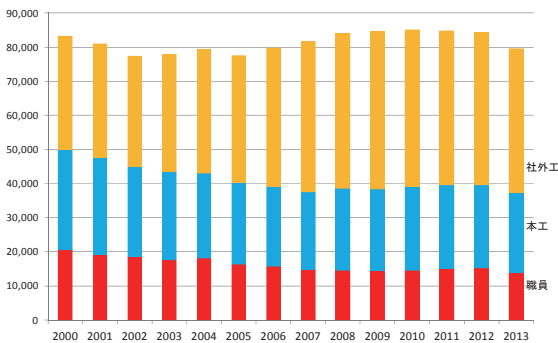
2006年度より（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構において助成制度を創設し、内航効率化に資する高度船舶技術を導入した船舶・船用機器の実用化を推進しており、本制度を活用し、これまでに9件の高度船舶技術が合計39隻に採用されている。

(3) 造船業における人材育成・確保

① 造船業の雇用動向

2008 (H20) 年のリーマンショック以降、世界の新造船の受注量が減少し、我が国造船業も手持工事量が 2014 (H26) 年で枯渇することが危惧された。このため、造船事業者は操業度(竣工量)を低下させて事業の継続を図りつつ、新規採用の抑制や早期退職などにより、従業員規模の縮小を進めた事業者もある。離職者の中には、陸上の他業種や震災復興関連事業への転職した者も多く、一年で 5.4%減少(2012年:84千人→13年:80千人)している。

図表Ⅱ-2-15 我が国造船業の従業員数の推移

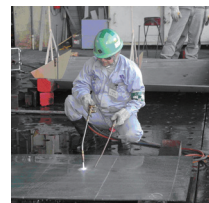


一方、2012 年末以降の円高是正等の効果により、2013 年から受注量が急増しており、前年比で 56%増加している。今後、造船事業者は増産体制に入る局面であり、技能労働者を含めた人材の確保・育成が課題となっている。

② 人材確保・育成に向けた取組

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 3 次元の曲げ加工を行う「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



高度な匠の技能(ぎょう鉄)

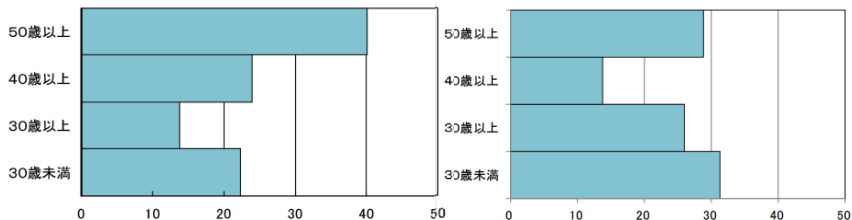
能の伝承が造船業の産業基盤の維持のためには不可欠であることから、緊急的対策が必要であることが顕在化した。このため、熟練技能者の持つ「匠」の技能を次世代へ円滑に伝承するため、造船事業者・協力事業者が共同で人材育成が実施できるよう、2004（H16）年度から4カ年かけて、造船技能開発センターの設置のための機材整備等を国土交通省が支援（計1.8億円）した。同センターは、（社）日本中小型造船工業会が事務局となって、地方自治体との連携により全国6カ所で運営されている。

図表Ⅱ－2－16 造船技能開発センター（左）、同センターにおける専門研修（右）



造船技能開発センターでは新採職員の研修や、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3千人を上回る技能者が受講している。同センターの活動を始めとする業界の取組により、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ている。

図表Ⅱ－2－17 造船業における年齢構成（左：2001年、右：2012年）



国内経済の回復や新興国の成長等に伴い、新造船需要が増加する見通しであり、また、海洋資源開発等の新分野進出にも対応する必要のあることから、人材の確保・育成は引き続き重要な課題である。今後少子化が更に進み、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、魅力的な雇用条件が提示

できるよう、産業としての収益力を高めるとともに、働きがいのある職場としてのアピールを広く行っていくことが重要である。

このため、人材の確保・育成にあたっては、離職者の再雇用や造船技能開発センターによる効率的な育成、造船関連の技能大会等を通じた技能修得の振興等を一層強化していくことが課題である。また、進水式の公開や、生徒・学生等の造船所見学の受入れによる啓蒙活動にも取り組んでいくことが必要である。



造船事業者における技能大会



造船分野の啓蒙（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、産官学連携の下、造船技術者の育成と、更なるレベルアップに向けた取組が促進されるよう支援をしている。

具体的には、(独)海上技術安全研究所において、所内研修の民間事業者への公開の他、大学と連携した造船技術に関する講座の開設など、様々な取組が進められている。

我が国では、少子高齢化・人口減少社会の進行により、生産年齢人口は今後減少の一途を辿ることが見込まれている中、政府において外国人材の活用について検討が進められている。2014年6月には、法務大臣の私的懇談会である第6次出入国管理政策懇談会・外国人受入れ制度検討分科会より、外国人技能実習制度の見直しについて「技能実習制度の見直しの方向性に関する検討結果」が報告された。

同報告では、外国人技能実習制度の趣旨・目的に沿って技能等の修得・移転が確保されることを前提として、優良な受入れ機関に対し、実習期間の延長や受入れ人数枠の拡

大などを認めていくこととされている。

このような本制度の見直しの機運の高まりを受け、2015年度中に、受入れ機関の管理監督体制の抜本的強化を図りつつ、対象職種の拡大、技能実習期間の延長（最大3年間→最大5年間）、受け入れ枠の拡大等を行うことが「日本再興戦略（改訂2014）」（2014年6月24日閣議決定）において決定された。

さらに、同日本再興戦略において、円高是正等により急速に回復してきた新造船受注量に伴う成長の機会を逃さないよう、建設業において導入することとされていた、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の緊急措置（2015年度初頭から2020年度まで、技能実習を終了した外国人材を最大3年間雇用）につき、造船業においても同様の措置を講ずることが決定された。

造船業においては毎年千人を上回る外国人技能実習生を受け入れており、国土交通省としては、日本人雇用強化策を推進することを前提に、技能実習制度及び「特定活動」による外国人材活用を通じて、造船業の成長を後押しすることとしている。

（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、各国が不公正な政府助成等を実施し、造船市場が歪曲されることを回避するため、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、造船政策に関する唯一の多国間協議の場である経済協力開発機構（OECD）造船部会における各国との政策協調のための議論を継続的に実施してきた。

現在、OECDでは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と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いる。

一方、造船業の需要供給構造については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。

また、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。さらに、本年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、CO₂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。

2014 年は我が国が OECD に加盟して 50 周年にあたる。このため、Sea Japan2014 の機会を捉え、海事分野におけるグリーン成長をテーマとした OECD 日本国加盟 50 周年記念セミナーを開催した。同セミナーでは、OECD 事務局科学技術産業局のワイコフ局長からのビデオメッセージの他、OECD の造船部会担当者が OECD のグリーン成長の取組に関して講演を行った。

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。

② 開発途上国に対する取組

また、多くの開発途上国においては、船舶が物資や人員の輸送手段として経済活動や住民生活に欠かせない役割を果たしているにも関わらず、必要な船舶を調達する経済力及び技術力が欠如しており、先進国から中古船を購入し、不適切な改造を施したり、十分な保守も出来ず、安全性、採算性、そして効率性の観点からも多くの問題を抱えたまま運航されているのが実状である。

このため、開発途上国においては、我が国の支援に対する期待が高まっており、我が国では船舶・造船分野に関する経済協力として、開発途上国政府又は造船所等に対する専門家の派遣、海運・造船プロジェクトに関する調査及び船舶・造船施設・教育機材の整備等に関する有償・無償の資金協力の他、造船技術一般・船舶検査等に関する集団研修及び個別研修を実施している。

このうち、2013 年度においては、フィリピンにおける船舶の安全基準の策定をサポートするために専門家を派遣したほか、大洋州諸国における公共交通機関である船舶を無償で供与した。

また、国際海事機関（IMO）で定められた船舶の安全に関する国際条約について、開発途上国の船舶検査官、PSC 検査官や海事行政官に習得させることを目的として、2000 年から国際条約の内容や船舶検査の実務等を内容とした「海事国際条約及び船舶安全検査」研修を実施している。

同研修には、これまで延べ 127 ヶ国から 170 名が参加しており、世界各国の国際条約及び船舶安全検査に関する知識の向上に寄与している。



2013 年「海事国際条約及び船舶安全検査」研修風景

(5) 東日本大震災からの本格復興

①震災からの復旧

東北地方では、多くの造船所が地域のニーズ等に対応した漁船の建造・修理を行っており、地元水産業を始め、地域経済の発展に大きく貢献してきたが、2011年3月に発生した東日本大震災により、造船所のほとんどが壊滅的な被害を受けた。

国土交通省では、東北運輸局が中心となって被害状況を把握するとともに、関係省庁、業界団体とも連携し、各種支援制度の活用を通じて、被災造船所の早急な復旧を支援してきた。これらの取り組みを通じ、被害を受けた主要37造船所のうち、一部の造船所を除きそのほとんどの造船所が復旧し、操業を再開している。



被災直後の様子（気仙沼地区）



一部復旧した造船所での進水式（石巻地区）

②本格的な復興に向けての取組

前述の取り組みにより、被災造船所は応急的な復旧により事業を再開しているものの、多くの造船所では、地盤沈下により船台（船を陸上に据える施設）が一部水没したままである、あるいは、防潮堤等の公共工事による制約を受ける等、震災前の状態に復旧するには支障があり、本格的な復興には至っていないのが現状である。

被災地域における基幹産業は水産業であるが、その復興にあたっては、漁業関連船舶の建造・修繕を行う造船業の復興が不可欠であり、早急な復興が必要とされている。

しかしながら、被災地域の造船所は、経営基盤の脆弱な中小企業がほとんどであり、これら造船所を復興するためには、将来を見据えた地域の造船事業の効率化や経営基盤の強化等を目的とした造船所等の集約・協業化を行うことが必要である。



造船所の集約・協業化のイメージ図

このため、国土交通省としては、被災した造船所の復興を支援するため、2013年度予算により、造船所の施設・設備等を整備する事業費の一部を補助する制度として「造船業等復興支援事業費補助金（造船業等復興支援基金）」を創設し、2013年7月より補助対象事業を募集している。

2014年2月には、宮城県石巻市に所在する被災造船所が行う復興事業に対して補助金交付決定を行ったところである（事業費総額：約3.8億円、補助金交付決定額：約2.5億円）。

〔補助金制度の概要〕

- ・補助金額：160.24億円
- ・基金設置法人：公益財団法人 日本財団
- ・対象主体：主として漁船の建造又は修繕を行う造船関連中小企業等からなる組合等
- ・対象施設：事業者により共有される建造・修繕施設等
- ・対象経費：調査設計費、施設費、移転費等
- ・補助率：2／3以内
- ・申請期間：2014年度末まで
- ・事業実施機関：2016年度末まで

国土交通省としては、本補助金の活用を推進していくとともに、地方自治体や関係省庁、その他公的機関と連携し、各種支援制度の活用を図りつつ、東北地方における被災地の早期復興に向け引き続き取り組んでいくこととしている。