

基本政策部会とりまとめ

～海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向 2015～

1. はじめに

1. 1 海事をめぐる内外の大きな状況変化と海事行政の使命

海洋立国日本¹——四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、経済や暮らしを支える海運・造船をはじめとする海事産業の果たす役割は極めて重要であり、また、海事分野に対する国民の理解と関心は海洋国家である我が国の存立と繁栄のベースである。

海運業が果たしている安定的な海上輸送の確保は、我が国経済や国民生活を支える基盤であるとともに、海運業に船舶を供給する造船業は、裾野の広い労働集約型産業として、地域の経済・雇用に大きく貢献している。さらに、我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」^(注)が形成されている。これにより、クラスター内での連携・協力による相乗効果が発揮され、我が国は海事分野で世界をリードする国となっている。

しかしながら、ますます激化する国際競争の中、我が国海事産業の競争力を高めていくための取組を不断に実施しなければ、こうした海事分野で世界をリードする地位を今後とも維持し続けることは困難である。さらに、我が国においては、今後、少子高齢化・人口減少のいっそうの進展、巨大災害の切迫、環境規制やエネルギーコスト等への対応による負担増など、海事産業の持続的発展において、大きな制約となる変化が生じてきている。また、東日本大震災からの復興の推進も引き続き重要な課題である。他方で、海洋資源開発市場の急成長、海洋再生可能エネルギー利用の増大、造船における省エネ・環境技術の需要の増大、平成 26 年に過去最高の 1,341 万人に上った訪日外国人旅行者数の更なる飛躍的拡大、パナマ運河拡張や北米におけるシェールガス・オイルの開発の進展、北極海航路の可能性等に伴う世界の物流の大きな変革等の成長をもたらす変化も見込まれている。

こうした中、国際競争を勝ち抜き、少子高齢化・人口減少等の制約を克服し、また、東日本大震災からの復興を進め、そして成長をもたらす変化を確実につかむことにより、我が国経済や国民生活を支える基盤としての海事産業の機能を引き続き発揮するとともに、世界トップクラスの我が国海事クラスターの強化や海事産業自体が成長産業となることを通じて経済再生や地方創生に貢献することにより、海洋立国日本を前進させることが、これから

¹ 海洋基本計画（平成 25 年 4 月閣議決定）においては、海洋立国日本の目指すべき姿が記載されており、具体的には「国際協調と国際社会への貢献」、「海洋の開発・利用による富と繁栄」、「海に守られた国」から「海を守る国」へ、「未踏のフロンティアへの挑戦」が掲げられている。

の海事行政の使命である。

(注) 海事クラスター

我が国の海運業は、その船舶の約 9 割を国内の造船所で調達し、また、我が国の造船業が建造する船舶も、6 割近くが日本商船隊向けであり、我が国の海運業と造船業は相互に緊密な依存関係にある。さらに、我が国においては、こうした海運業・造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業、金融保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連産業・関連機関の地理的な集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。こうした海事に関するほとんど全ての分野が国内にそろい、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を持つ国は世界に例がない。

この広く分厚い集積により、クラスター内での密接な連携・協力や活発な競争が生じて、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、研究開発も促進され、高度な技術力やニーズを的確に反映した技術開発が実現しており、こうした海事クラスターの存在が、海事分野において、我が国を世界トップクラスの国たらしめている大きな要因の 1 つと考えられる。

1. 2 とりまとめの趣旨

上述のような海事をめぐる内外の大きな状況変化を踏まえつつ、リーマンショックや東日本大震災による経済の劇的な落ち込みから日本経済を回復させ、本格的な成長軌道に乗せ、同時に、各地域がそれぞれの機能を活用した自立的で持続的な社会を創生するという政策を、政府全体で取り組んでいる中で、的確な海事行政を着実に推進するため、これからの海事行政の目指すべき方向を検討すべく、今般、交通政策審議会海事分科会に基本政策部会を新たに設置し、審議を行ってきた。

広範にわたる審議を踏まえ、同部会は、次の趣旨が実現されるよう留意しつつ、とりまとめを行った。

- ① 海事をめぐる内外の大きな状況変化を受けた、今後の海事行政全体の方向を分かりやすく示す。
- ② 我が国の現下の最重要課題である経済再生、地方創生に対して、海事行政としても積極的に寄与・貢献していく。
- ③ 2050 年を見据えて国土づくりの理念や考え方を示す「国土のグランドデザイン 2050」（平成 26 年 7 月公表）、交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月閣議決定）、海洋基本法に基づく「海洋基本計画」（平成 25 年 4 月閣議決定）に定められた海事行政の取組について、これを体系化しつつ、具体的な推進を図っていく。

- ④ 本年は 20 回目の「海の日」、国際海事機関（IMO）パラレルイベント開催年であることも踏まえ、本とりまとめを通じて、国民の海事に対する理解・関心をいっそう高める。

1. 3 海事行政の目指すべき方向

上述の海事行政の使命を果たすにあたって、これからの海事行政は、次の 5 つの方向を目指す。

安定的な輸送を確保し、経済や国民生活を支える。

外航海運については、エネルギー資源のほぼ 100%を海外からの輸入に依存するなど、貿易のほとんどを海運が担っている我が国にとって、経済・国民生活を支える物流基盤である。このため、我が国商船隊の国際競争力強化や日本籍船の増加とともに、基幹的な輸送ルートであるマラッカ・シンガポール海峡等の海上交通の要衝における航行の安全確保が必要である。また、エネルギー輸送ルートの新たな展開への対応として、拡張工事が行われているパナマ運河の円滑な利用や、拡張後のパナマ運河に対応する輸送効率の高い新形式の LNG 船の安全確保と導入促進等を図っていく必要がある。

内航海運については、国内貨物の 4 割、産業基礎物資の 8 割を輸送する国内物流の大動脈であり、内航フェリーも含めて活性化を図ることにより、引き続きその役割を発揮していく必要がある。また、大量輸送を可能とする海運へのモーダルシフトによる輸送の効率化・低炭素化、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた建設資材の輸送増等への対応も求められる。

国内旅客船については、離島航路をはじめ地域の足として機能しており、住民の日常生活に不可欠であることから、地域公共交通網形成計画と一体となり、その活性化・確保維持に取り組む必要がある。

また、国内輸送については、安全保障の確保の観点から国際的な慣行となっているカボタージュ制度²を堅持すべきである。

地域に根差したものづくりで、地方経済を押し上げる。

我が国の造船業は、良質な船舶の供給により安定的な海上輸送を支えるとともに、ものづ

² 自国内の物資又は旅客の輸送を自国籍船に限ることとする制度で、国家主権に基づくものであり、安全保障の確保、安定的な輸送の確保、自国海運業・自国船員の確保の観点から国際的な慣行として確立している。

くり産業の一角として、地方の経済・雇用を支えており、造船業が中核的産業となっている地域も多数存在する。今後とも、世界トップレベルの省エネ性能や品質の優れた船舶の供給により、造船産業の「稼ぐ力」を強化して、激しい国際競争を勝ち抜いていく必要がある。

新分野・新市場の需要をつかみとる。

観光立国の推進と海洋開発のための施策を推進する。観光立国の推進については、急増する訪日外国人の需要を取り込むため、日本各地において、外国人にも日本人にも手軽に楽しめる船旅を提供していく取組が求められている。こうした取組は地方創生にも資する上に、人口減少が進む中、海事産業の持続可能な発展を目指す上でも、必要不可欠である。

また、海洋開発の推進のためには、海洋からの石油・天然ガスの生産の増加にあわせて世界的に拡大する海洋開発市場の獲得が求められている。特にターゲットとすべきは、ブラジル沖、北海等の石油・天然ガスに関連する船舶や海洋構造物の受注獲得であり、そのためには、国際競争力の強化や人材の育成等の基盤整備に取り組む必要がある。

安全・安心を確保し、運航サービスを高度化する。

旅客・貨物、国際・国内ともに、船舶の航行安全の確保や、船舶に起因する環境負荷の低減は、安定的な海上輸送の大前提である。また、巨大災害の切迫、現に頻発する災害の中、フェリー等の有効活用等、災害時における海事産業の寄与・貢献も求められている。さらに、将来的には、通信環境の整備による IT の活用により、いっそう安全性や省エネに優れた運航が可能となることも考えられる。

支え・理解するひとを広げる。

海運・造船分野で活躍する人材の確保・育成や海に対する国民の理解と関心の醸成を進めるための施策を推進する。海運の安定輸送を支える船員・水先人や、地方の経済と雇用に貢献している造船・船用工業を支える人材の確保・育成は、少子高齢化・人口減少がますます進展する中で、喫緊の課題となっている。同時に、海に対する国民の理解と関心の醸成は、人材の確保のための前提であり、海事行政を推進し、海洋立国としての貢献を続けていくためにも必要不可欠であることは言うまでもない。

2. 海事行政が目指すべき方向と必要な取組

安定的な輸送を確保し、経済や国民生活を支える

2. 1 安定的な国際海上輸送の確保

(1) 方向性

天然資源に乏しい我が国では、原油、天然ガス、石炭等のエネルギー資源のほぼ 100%、また、食料の約 6 割を海外からの輸入に依存している。こうした原材料や食料の輸入に加え、機械類、自動車、電気製品、鉄鋼をはじめとする工業製品等の輸出など、多種多様な貨物の輸出入により、我が国経済と国民生活が成り立っている。これらの貿易物資のうち、99.7% (重量ベース)、約 9 億 7 千万トン (平成 25 年) を海上輸送が占めており、さらにそのうち約 60% を日本商船隊 (我が国の外航海運企業が運航する商船群) が担っている。このことから、日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保は、四面を海に囲まれた我が国のロジスティクスの根幹であり、また日本商船隊は、国民の生活、多種多様な産業を支える重要な物流インフラと位置づけることができる。

1) 日本商船隊の国際競争力強化や日本籍船の増加を通じた安定的な国際海上輸送の確保

日本商船隊は、世界単一市場を形成する外航海運において、外国の外航海運事業者との激しい競争の中で、サービスの高度化・事業の効率化等による、国際競争力の確保等に努めつつ、我が国発着輸送における基幹的役割を果たしている。また、最近では東アジアにおける製造工程間分業が進展する中で、三国間輸送を含むグローバル輸送ネットワークにより生産拠点を海外に展開する我が国企業の世界進出を支えている。今後、アジアを中心に海上荷動量が増加する中で、さらなる競争の激化が考えられる。これに対応するため、船型の大型化や巨大アライアンスの出現等、企業間の熾烈な競争が考えられるが、我が国としては、国際競争力を強化しつつ、同時に自由かつ公正な競争環境整備に努める必要がある。さらに、東日本大震災や原発事故を契機として、外国の船会社の一部は日本への寄港を取りやめるなど、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の重要性がより明確となった。こうしたことから、税制上の支援措置等の施策を推進し、日本商船隊の国際競争力の強化を図り、日本商船隊の中核を担う日本籍船の増加を通じた安定的な国際海上輸送の確保を図る必要がある。

2) 基幹輸送ルートにおける航行安全の確保・円滑化

中東の原油はホルムズ海峡、マラッカ・シンガポール海峡等を通航し、日本に輸入される。また、現在、パナマ運河、スエズ運河は、それぞれ我が国と北米東海岸、我が国と欧

州を結ぶ最短かつ重要なルートである。安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、これらの航路やチョークポイントの航行安全の確保や円滑化のための取組は極めて重要である。

(i) 輸送ルートの新たな展開への対応

パナマ運河については、拡張工事が平成 19 年に着工し、平成 28 年第 1 四半期の供用開始が見込まれているところであるが、通航可能船舶の大型化や通航料の上昇による国際物流への影響に対応することが必要である。

また、近年、北米からのシェールガス輸送という新たな海上物流ルートが見込まれているが、これを輸送する LNG 船については拡張後のパナマ運河を通航することが想定されている。

さらに、近年、夏季における北極海域の海氷面積が減少傾向にある中、北極海航路の利用が増加している。同航路を利用した場合、欧州から我が国への航行に際し、マラッカ・シンガポール海峡等のチョークポイントの通過を回避でき、より短い距離での航行が可能となる。

このような輸送ルートの新たな展開に対応し、安定的かつ効率的な輸送や円滑な利用を確保するため取組が必要である。

(ii) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡は世界有数の船舶交通が輻輳する海域である一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから、同海峡の航行には困難が伴う状況にある。さらに輸入原油の 8 割以上を中東に依存する我が国にとって、同海峡における航行安全の確保は重要な課題であることから、航行安全確保に係る国際協力を推進する必要がある。

(iii) 海賊対策

ソマリア沖・アデン湾においては、平成 20 年頃から平成 24 年頃にかけて、船員を人質とする凶悪な海賊事件の発生が急増した。ヨーロッパとアジアを結ぶ航路の要衝である同海域は、我が国にとって重要な海域である。また、近年では、東南アジアや西アフリカ・ギニア湾においても、ソマリア海賊と違って船舶の積荷等を盗まれる海賊事案も発生していることから、航行安全の確保を図るため、引き続き海賊対策に着実に取り組む必要がある。

(2) 必要な取組

1) 日本商船隊の国際競争力強化や日本籍船の増加を通じた安定的な国際海上輸送の確保

日本商船隊の国際競争力の強化を図るとともに、日本籍船の減少に歯止めをかけ、その増加を図るため、船舶の取得・買換のための特別償却や圧縮記帳に係る課税の特例措置

や、日本籍船の海外への譲渡・貸渡に届出制・中止勧告制をとる一方、税制上の支援措置を講じる国際船舶制度が設けられている。また、我が国外航海運企業と諸外国の企業の国際競争条件の均衡化、及び経済安全保障の観点から安定的な国際海上輸送を確保するため、日本船舶・日本人船員確保計画の認定を受けた事業者に対するトン数標準税制が導入され、さらに、準日本船舶を同税制の対象に追加し、非常時における、海上運送法に基づく航海命令を確実に履行可能な船舶の増加が図られた。その結果、日本籍船は 92 隻（平成 19 年央）から 159 隻（平成 25 年央）へ増加したところである。現在の国際的競争条件等を踏まえ、さらに引き続き、日本籍船を中核とした日本商船隊による国際海上輸送の確保を図るため、これらの税制等による支援措置を積極的に推進していく必要がある。

2) 基幹輸送ルートにおける航行安全の確保・円滑化

(i) 輸送ルートの新たな展開への対応

パナマ運河の拡張に伴う輸送の円滑化については、パナマ運河庁と海運業界との「新たな対話の場」が平成 24 年 12 月に設けられ、また、平成 26 年 11 月には、我が国とパナマ政府との関係強化を図るべく、両国政府間による海事政策対話が創設されたところである。引き続き、輸送の円滑化に関する諸要素に政策対話を通じた働き掛けや情報収集を行い、同運河の円滑な利用のための取組を図る必要がある。また、北米からのシェールガス輸送については、日本の造船会社が開発する輸送効率の高い新形式の LNG 船の安全確保と導入促進を図るため、安全性の評価基準の策定等を進めていく必要がある。

北極海航路については、ロシア当局に対し、砕氷船支援料等のコストや避難港インフラといった懸念・要請事項を伝達するとともに、北極海特有の事情を勘案した安全基準、環境基準、船員の資格の国際的な基準の策定に参画する等の取組を引き続き図る必要がある。

(ii) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡においては、沿岸 3 国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）と利用国との協働で航行安全対策が実施されているところであり、我が国は、航行援助施設管理のための基金に対する民間からの資金拠出とともに、政府としても、沿岸国の自立的な維持管理能力向上のためのキャパシティ・ビルディング等の支援を行っている。また、同海峡の海図が整備されてから 15 年以上経過し、浅瀬等の危険箇所が現れていることから、我が国と沿岸 3 国で水路再測量調査を実施し同海峡の海図の整備が予定されているところであり、今後とも同海峡の航行安全確保のため、利用国と沿岸国との協力の下、我が国が主導的な役割を果たしていく必要がある。

(iii) 海賊対策

ソマリア沖・アデン湾における海賊対策として、平成 21 年 3 月より海上保安官が同乗す

る護衛艦による護衛活動が開始されたほか、海賊多発海域において、民間武装警備員による乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」が平成 25 年 11 月に施行され、平成 26 年 1 月より運用が開始されている。同海域の海賊事案発生件数は、近年低い水準で推移しているが、海賊の脅威は依然として存在しており、また、東南アジアや西アフリカ・ギニア湾において新たな海賊事案が発生していることから、引き続き、海賊対策に着実に取り組む必要がある。

2. 2 内航海運・内航フェリーの活性化

(1) 方向性

内航海運は、国内物流の 43.9%（平成 25 年度、トンキロベース）を担うとともに、輸送量全体の 30～45%程度を占めるセメント・石油製品・金属（鉄鋼等）等の産業基礎物資に係る輸送は、臨海部への製造所等の立地集中に即した大量輸送機関として、長期にわたり、80～90%程度（トンキロベース）を占めており、我が国経済を支える基幹的な物流産業として、極めて重要な役割を担っている。

また、標準的な内航船舶（499 t）1 隻の輸送力は、10t トラックの概ね 160 台分に相当するなど、長距離・大量輸送機関に適している。このため、農林水産品や紙等の製造工業品の輸送を含めた内航海運による輸送量のシェア（トンキロベース）は、自動車の 51.3%に次ぐ 43.9%であると同時に、1 トンの貨物を 1km 運ぶ際の二酸化炭素排出量（排出原単位）は営業用トラックの約 5 分の 1 であるなど、輸送効率や環境性能に優れた輸送手段として、地球温暖化対策の観点から、海上輸送の果たすべき役割はますます重要となっている。

さらに、東日本大震災をはじめとした大規模災害においても、内航海運が被災地への支援物資、自衛隊、警察、消防等の要員や車両の緊急輸送を行うなど、その重要性が再認識されている。（→「⑦ 安全確保、環境負荷低減、防災・減災等」を参照）

このような内航海運が、今後とも安定的な輸送を確保し、物流の大動脈としての役割を發揮するため、国際的な慣行となっているカボタージュ制度³を維持するとともに、トラックの運転手不足による海上輸送の重要性の再認識の広がりや、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた建設需要への対応等、環境の変化に対応した取組が必要である。

1) 「2 つ(船舶、船員)の高齢化」の克服

内航海運事業者の所有船舶の船齢構成については、平成 10 年度の老齢船（船齢 14 年以

³ 自国内の物資又は旅客の輸送を自国籍船に限ることとする制度で、国家主権に基づくものであり、安全保障の確保、安定的な輸送の確保、自国海運業・自国船員の確保の観点から国際的な慣行として確立している

上の船舶)の割合は45%であったが、平成元年から平成8年前後まで年間建造隻数が100隻を大幅に上回る水準で推移していた影響もあり、平成25年度の老齢船の割合は72%に至っている。

これは、内航海運は長きにわたり、費用に占める固定経費の割合が高く、利益(内部留保)の計上が難しい経営実態にあり、代替建造が進展していない状況を反映している。

他方、かつての船腹調整事業のソフトランディングを図るための内航海運暫定措置事業⁴について、終了の見通しがついたことから、代替建造の進む環境が整ってきたところである。

このため、荷主が特定オペレーターと元請運送契約を結び、その他のオペレーター、オーナーが元請オペレーターの傘下で事業活動を営むという、ピラミッド型の多重取引構造に置かれるオーナーの実情に関し、荷主やオペレーター等の理解増進に係る取組の促進を図っていく必要がある。

加えて、船舶の老齢化がもたらす安全・環境面での負の影響や効率性の低下といった課題の克服に向け、船舶共有建造制度⁵や税制上の支援措置を着実に講じることにより、代替建造の促進を図っていく必要がある。

また、内航海運については、船員の高齢化が著しいことから、大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、十分な数の若年船員を確保・育成することが必要である。(→「2. 8 海運・造船分野での人材の活躍」を参照)

2) モーダルシフトの推進

内航海運は、大量輸送機関であり、二酸化炭素排出原単位が営業用トラックの約5分の1であるなど、輸送効率や環境性能に優れた輸送手段である。また、フェリーも地域の足としての役割に加え、モーダルシフトの推進による環境負荷の小さい物流体系の構築に不可欠な輸送機関である。

さらに、近年、トラックの運転手不足を背景として、更なる利用促進の機運が高まってきており、この需要を逃さずに積極的に取り込むことは、内航海運の持続的発展のためにも、また、環境負荷の小さい物流ネットワークの構築のためにも必要不可欠である。

3) 経営基盤の強化

平成25年度末現在、内航海運事業者の99.7%が資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業者であり、特にオーナーの70.6%はいわゆる「一杯船主」と呼ばれる保有

⁴ 日本内航海運組合総連合会が内航海運組合法に基づき実施する、保有船舶を解撤等する者に対して所定の交付金を交付し、その資金源として船舶建造者から納付金を納付させることを内容とする事業。船腹調整事業の廃止により、事実上の資産価値が生じていた船舶スクラップ権(新造船のためのスクラップとして引き当てられる既存船の引当資格)が無価値化することの経済的影響を考慮し、ソフトランディング策として導入した。

⁵ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構が海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、両者共有のうえ船舶を事業者が使用するとともに、船舶の建造、保守等の際には、機構が技術的援助を行い、事業者が機構分担費用を完済した後、船舶を事業者の100%所有とする制度

船舶が1隻のみの事業者であるとともに、500総トン未満の小型船が所有船の88%を占め、船内労働環境の課題等から船員の確保・育成が難しいなど、脆弱な産業構造となっている。

中小零細事業者が大宗を占める内航海運が、産業として持続可能なサービスの確保を実現するためには、内航海運事業者の競争力を高め、脆弱性を克服し、船舶の代替建造や船員の確保・育成に積極的に取り組めるよう、経営基盤を強化することが必要である。

(2) 必要な取組

平成25年4月に閣議決定された「海洋基本計画」や平成27年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」などの政府で掲げた施策を踏まえつつ、以下の取組を推進していくことが必要である。

1) 「2つ(船舶、船員)の高齢化」の克服

良質な輸送サービスを持続的に提供する事業環境を確保できるよう、多重取引構造を前提とした上で、船舶の高齢化を克服するための代替建造の環境づくりを進めていく必要がある。

例えば、計画的な船舶の代替建造に向けた荷主側への理解等を増進させるため、荷主とオペ間、オペ・オーナー間それぞれの取引内容についての荷主側の理解を深める方策の検討や、荷主とオペ・オーナー間の意見交換の場を設置することを進めるべきである。

また、国の制度的支援として、その時々求められる政策課題を反映しつつ、代替建造の促進に資するよう、船舶共有建造制度や税制上の支援措置を着実に講じていく必要がある。

さらに、後述するとおり、内航海運については、船員の高齢化が著しいことにより、大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、船員供給体制の強化や船員教育の高度化及び船員就業の促進を図っていくことが必要である。(→「2.8 海運・造船分野での人材の活躍」を参照)

2) モーダルシフトの推進

近年、トラックの運転手の不足等による基幹輸送の変化に伴い、モーダルシフトによる海上輸送の利用の動きがあるが、これまで厳しい経営環境が続いてきた中で、一部の事業者は船舶や航路を減少させるなどしており、現状、船腹の容量逼迫等により全ての期待に応えきれないわけではない。

また、近年の外部環境の変化による好機に甘んじることなく、持続的発展のためには、取り込むことが可能な貨物を積極的に取りに行き、海上輸送の特性を活かしたモーダルシフトの推進を図る必要がある。

こうした状況を踏まえ、船舶の大型化・省エネ化のさらなる推進による船腹の容量逼迫の解消及び省エネルギー対策に向けた施策等を講じるとともに、荷主のモーダルシフトの受け皿としての海上輸送への理解の増進や輸送する商品の特性や荷主の需要を踏まえた集荷

方法などに、もう一段の工夫を凝らしていくことが必要である。

例えば、荷主、陸運事業者等との連携を深め、陸上輸送で中心となっている 10 トントラックによる貨物輸送を海上輸送にシフトするためのトレーラーによる貨物の積み合わせや 31 フィートコンテナの活用等の方策を検討するなどにより、モーダルシフトによる海上輸送の需要をさらに喚起していくことが重要である。

3) 経営基盤の強化

「一杯船主」の脆弱性の克服をはじめ、船舶の代替建造や船員の確保・育成のための環境整備を図るにあたり、内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤の強化のさらなる推進が必要である。

グループ化や集約化にあたっては、専門的かつ高度な安全管理業務を担う船舶管理会社を活用する形態や、船員の確保・育成という共通の目的を有する船主自らが参画する相互扶助的な形態等、経営上共通の有効性（効用）や必要性（性質）に即したグループ化・集約化形態を設定し、その中から効果的な取組を見出し、推奨していく必要がある。

その際、オペレーターや地域金融機関、事業者団体との連携も考慮しながら、段階的に規模の拡大を進めていくことも重要である。

以上の取組みを進めるにあたっては、平成 10 年 5 月より実施されている内航海運暫定措置事業が、本年をもって交付金制度が終了し、また、遅くとも平成 36 年度までに累積債務を返済し、同事業の終了に向けた道筋が整ったことに留意する必要がある。

内航海運事業者は、同事業の終了後、事業展開の自由度が増す環境へと変化することが想定されるが、上記の課題に対し、新たな環境への適応を見据え、どのように効果的な解決へとつなげていくことができるか、行政や事業者団体等の関係者間で議論・整理を行い、取り組むべき方向性を検討することが必要である。

2. 3 使いやすい地域公共交通の実現

(1) 方向性

本州、北海道、四国、九州及び沖縄本島を含めて 6 千 8 百余の島嶼を有する我が国では、そのなかの 4 百余の島嶼に人々が暮らしているが、特に離島航路は、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の生活の足及び生活必需品等を運ぶ輸送手段であり、生活や産業を支える地域の公共交通として極めて重要である。

地域公共交通に関しては、平成 25 年 12 月に施行された交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の基本的方針等を定めた交通政策基本計画が平成 27 年 2 月に閣議決定された。また、人口減少社会において地域の活力を維持・強化するため、コンパクトなまちづく

りと連携して、面的な公共交通ネットワークの再構築を図ることを目的とした、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成 26 年 5 月に公布され、同年 11 月に施行された。さらに、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を推進するために必要な支援として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく認定を受けた事業に対し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が出資等を行えるようにするため、地方公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律が平成 27 年 5 月 27 日に公布された。

国内旅客船航路は、離島をはじめ地域の足としての機能を果たしているが、同様に、人口減少に伴い、いかに航路の維持・活性化を図っていくかが重要な課題となっている。そのため、単に航路のあり方だけを考えるのではなく、他の交通機関とのネットワーク全体の中で、利用者の利便に配慮し、その地域の実情に即した取組を推進することが必要である。

1) 多様な交通ネットワークサービスの確保

国内旅客船航路は、過疎化による利用者の減少等により収支状況が厳しく、また、事業者の多くが中小零細事業者であり、経営基盤が脆弱である。

したがって、まずは、輸送サービスの安定的提供が重要であり、そのため、離島航路のうち唯一かつ赤字の航路については、地域協議会⁶において策定された生活交通確保維持改善計画をもとに補助金を交付し、航路の維持を図っている。また、旅客船事業者の基盤強化を図るため、船舶共有建造制度⁷や各種税制措置等により船舶の省エネ化に資する取組を支援している。

こうした中、今後、人口減少の影響が一層大きくなることを踏まえ、国土のグランドデザイン 2050 の基本的考え方や交通政策基本計画に基づき、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、各地域がネットワークで結ばれた「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めていくことが求められており、例えば、鹿児島県薩摩川内市に位置する離島「甬島」では、島内の寄港地集約に併せて島内バス交通網を再編することや、公設民営の新高速船就航に伴い高速船の本土側寄港地を串木野新港から川内港へ港を移設し、併せて川内港と JR 川内駅を結ぶ電気シャトルバスの運行を開始することで、海上と陸上の地域公共交通機関の再編を行ったが、離島と本土間でもまちづくり施策と連携した最適な航路経営のあり方が求められている。航路についても地域全体の公共交通網を構成するものとしてとらえ、地域公共交通網形成計画の策定をできる限り進めるとともに、公設民営方式やデマンド交通等の多様な手法も活用し、柔軟な対応を行うことで、支援を持続可能なものにすることが課題となっている。

⁶ 都道府県、市町村、離島航路事業者、地方運輸局等からなる地域公共交通の確保・維持・改善のための協議会

⁷ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造し、両者共有のうえ船舶を事業者が使用するとともに、船舶の建造、保守等の際には、機構が技術的援助を行い、事業者が機構分担費用を完済した後、船舶を事業者の 100%所有とする制度

また、離島航路以外の旅客船航路についても、地域の足としてのみならず、物流や観光等を支える重要な役割を担っていることから、地域関係者等による利用活性化等の取組みを進めていく必要がある。

2) 利用者の利便性向上

利用者の快適な移動ニーズにこたえるため、また、利用者の減少に歯止めをかけるため、利用者の移動ニーズに的確に対応した地域全体の交通網の再検討を行いつつ、利用者の利便性向上を確保するための取組が重要である。また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく基本方針において、平成 32 年度までに 1 日の平均利用者数が 3 千人以上のターミナルについては原則 100%バリアフリー化、船舶は一般旅客定期航路に就航する船舶の約 50%をバリアフリー化する目標が掲げられているが、特に船舶においては平成 25 年度末時点でバリアフリー化率が約 3 割にとどまるなど、バリアフリー化の加速化が必要となっている。

(2) 必要な取組

1) 多様な交通ネットワークサービスの確保

まず、離島航路補助等の支援を実施していくにあたり、利用者の立場に立って、陸上公共交通を含めた地域公共交通ネットワーク全体の中でより効果的な航路設定、ダイヤなどの運航体制を構築し、利便性を向上させつつ、離島航路の維持・活性化を図る必要がある。

また、その一環で、より利用者のニーズに即するものとして、デマンド運航（海上タクシー）の利便性を効果的に活用することも重要であり、離島航路補助対象航路においてデマンド運航（海上タクシー）を行う場合の支援が必要である（平成 27 年度より国庫補助の対象）。

その他にも、地域の観光資源の活用を通じた観光利用の増加等により、離島航路の維持・活性化に必要な取組みを検討すべきである。

さらに、離島航路以外の国内旅客船航路についても、物流や観光も含めた多様な海上輸送サービスの機能が発揮できるよう、船舶の更新や省エネ化の推進、利用客増加策等その活性化を図っていく必要がある。

なお、平成 27 年 5 月に、不定期航路事業を行う場合に、航路を事前に特定し届出を行う必要があったものを、一度区域を特定して届出を行うだけで都度航路を特定することを不要とする手続の弾力化を行っているが、これにより、旅客のニーズに応じて臨機応変に運航することが可能となり、利用客の増加が期待される。

2) 利用者の利便性向上

島と本土間を公共交通で移動する際には、船とバス等で乗り継ぐことが必要であるが、その海陸の接続問題解消のため、バスフロート船の実用化を目指して、昨年度末、海上運送法に基づき事業者が作成する安全管理規程の策定指針の改訂を行い、バスフロート船に求め

られる安全要件を明確化した。これにより、バスに乗船したまま、島＝本土間の移動も可能となることから、通院・通学の場面での活用が期待されるところであり、導入拡大に向けた施策の検討が求められている。

また、バリアフリーの加速化については、引き続き、地域公共交通確保維持改善事業補助金、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団の補助金制度を周知し、事業者の取組を支援する。1日の平均利用者数が3千人未満のターミナルについてもバリアフリー化対応の検討を要請するほか、船舶についても船舶の代替建造計画の前倒しや改造によるバリアフリー化対応について、事業者に対して積極的な検討を促していく必要がある。

地域に根ざしたものづくりで、地方経済を押し上げる

2. 4 優れた船舶の供給を通じた造船業の「稼ぐ力」強化

(1) 方向性

我が国造船業は、省エネ性能や品質の優れた船舶を安定的に供給することで、我が国経済や国民生活を支える海上輸送サービスに貢献している産業であり、世界の船舶の約2割（世界第3位）、我が国商船隊の約9割を建造している。また、製造業の海外移転が進行する中で、国内、特にそのほとんどが地方圏に生産拠点を維持し、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。さらに、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いる。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おり、船用工業事業所数は約1,080、従業員は約45,000人に上る。このように、我が国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運に船舶を安定的に供給するとともに、裾野の広い労働集約型産業として地域の雇用・経済に貢献している非常に重要な産業である。

世界の造船市場では、中国・韓国との競争下にあり、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ていたが、平成24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で推移してきた。その結果、現在は約2年分を上回る受注残（手持ち工事）を確保しており、今後は建造能力に見合った受注量を維持していく局面に移行するものと考えられる。

中長期的な市場見通しとしては、世界経済の発展に伴う海上荷動き量の増大により、造船市場は拡大していくことが見込まれる。我が国の造船業は、省エネルギー性能や品質の優れた船舶を設計・建造すること等により、国際的競争力の維持・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行くには、

- 1) 省エネ等の技術力強化、企業連携等による受注力強化
- 2) 新たなエネルギー輸送分野等、新市場への進出
- 3) ものづくりを支える人材の確保・育成

等を推進することが必要である。

また、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた東北の造船業が、漁船等の建造・修理を通じて、将来にわたり水産業及び地域の経済・雇用を支えていけるよう、経営基盤の強化による早急な復興を推進することが必要である。

(2) 必要な取組

1) 省エネ等の技術力強化、企業連携等による受注力強化

我が国造船業の競争力の更なる強化のためには、省エネルギーをはじめとする我が国が得意とする分野の技術力の強化を一層進めるとともに、その技術的優位性に基づき、国際海

事機関（IMO）等における国際基準化の推進をすることが重要である。（→「2. 7 安全確保、環境負荷低減、防災・減災等」を参照）

また、造船業界においては、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、様々な取組みを推進していくことが重要である。国土交通省は、これら業界の取組みに対して、産業競争力強化法等により支援することが求められる。

2) 新たなエネルギー輸送分野等、新市場への進出

我が国造船業が成長するためには、従来からの商船の造船分野における競争力の強化に加えて、海洋資源開発分野など、今後の成長が期待される市場への進出が不可欠である。（→「2. 6 海洋開発の推進」を参照）

また、北米シェールガスを始めとした新たなエネルギーの輸送需要等の増加や新たな輸送ルート拡大等が見込まれる中、多様なニーズに対応した新たな形式の船舶の開発に取り組むとともに、官民連携により、その導入の促進、世界的な普及拡大を推進していくことが重要である。

これらの取組みを通じて、世界の成長を、国内造船所における生産増として取り込み、地域の経済・雇用拡大を牽引していくことが期待される。

3) 地域に根ざしたものづくりを支える人材の確保・育成

我が国造船業の競争力強化や新市場への進出の基盤となるのは、全国に展開されている現場の造船所における人材の確保である。造船所が立地する地域における海事クラスターの連携をコアに、その地域に根差し、現場を担う「ものづくり」の技能者や設計開発を担う技術者などの人材確保・育成の取組みを推進することが重要である。（→「2. 8 海運・造船分野での人材の活躍」を参照）

また、そうした地域の女性や高齢者の人材活用のため、パワーアシストスーツをはじめとする様々な取組を推進する必要がある。

4) 東北造船業の早期復興

被災した造船事業者の本格的な復興を支援するため、国土交通省は、平成 25 年度予算により、集約化等による経営基盤の強化を図る造船事業者等による施設の整備に係る費用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」を創設した。現在、本制度を岩手県及び宮城県に立地する 8 グループ（造船事業者 17 社と関連事業者 2 社）が活用し、協業化・集約化のための施設等の整備事業を進めているところである。

本事業の着実な実施を図るとともに、地方自治体や関係省庁、その他関係機関と連携し、東北地域の早期復興に向け引き続き取り組んでいくことが必要である。

新市場・新分野の需要をつかみとる

2. 5 観光立国の推進

(1) 方向性

観光立国の推進は、政府全体の目標であり、平成 32 年年までに訪日外国人 2,000 万人を目指すとされている中で、従来、海事分野において、訪日外国人という視点に立脚した取組は十分だったとは言い難い。また、瀬戸内の多島美を始め、船や海辺から見る景観、船でこそ楽しめる旅など船旅の魅力は多々あるものの、日本人自身がそれを十分に楽しんでいるとは言えない状況にあるとともに、そうした魅力を国内外に発信するための取組も十分ではなかったと言える。しかしながら、今後、地方における人口減少のいっそうの進展が予想される中、急増する訪日外国人の需要や国内の観光需要（交流人口）を取り込むための取組を積極的に行っていくことは、地方創生を実現させる上でも、海事産業の持続可能な発展を目指す上でも、必要不可欠であると考えられる。

その際、日本各地に存在する豊富な海洋観光資源の魅力を積極的に発信し、その魅力を活かした船旅の活性化、具体的には、手軽に船旅を楽しめるサービスの創出や、訪日手段となっている外航クルーズや外航旅客定期航路の活性化が求められている。

1) 手軽に船旅（「ふなたび」）を楽しめるサービスの創出

国内の船には、大型の定期航路の国内フェリー、離島航路や遊覧船、舟運、屋形船など多種多様な船があり、上記のとおり、大きな観光資源となる可能性を有しているが、現状では、船旅の魅力は、訪日外国人を含め十分に意識されていないと言える。これは、日本人にとっても手軽に船旅を楽しめる商品・サービスの提供が少ないことや、特に、外国人については情報発信も不十分であることが要因と考えられる。今後、日本人にとっても手軽に船旅を楽しめるサービスを一層充実させるとともに、訪日外国人を重要な顧客としてとらえ、外国人のニーズを踏まえた船旅の商品・サービスの開発、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた積極的な情報発信や案内表示の充実を図り、観光資源としての潜在力を最大限に引き出していく必要がある。

また、マリンレジャーについて、若年層を中心に興味は高いものの、「マリンレジャーを始めるきっかけがない」、「費用がかかる」等の理由から、外国人のみならず日本人にとっても、身近で手軽なレジャーとは言い難い面もある。したがって、日本人も含めて、「マリンレジャーを楽しむきっかけ作り」、「気軽に楽しめる環境整備」、「魅力の情報発信」が求められている。

2) 外航クルーズや日韓定期航路の振興

訪日外国人の交通手段としての航路は 2 つあり、外航旅客定期航路と外航クルーズであ

る。外航クルーズについては、平成 32 年までにクルーズ船で入国する外国人旅客数 100 万人を目指すこととしており、このための取組が求められている。外航旅客定期航路については、日韓、日中、日露の各航路が開設されているが、そのうち、利用者の大部分は日韓であり、また、距離や所要時間の点からも、外航航路の活性化のカギとなるのは、日韓航路である。今後、韓国人利用者のニーズを的確に把握し、必要な取組を行うことにより、さらなる拡大の余地があると考えられる。

(2) 必要な取組

1) 手軽に船旅(「ふなたび」)を楽しめるサービスの創出

(i) 国内フェリー、離島航路、遊覧船等の活用

我が国で建造している多様な船舶は、いわば個性を持ったミニクルーズ船という面がある。代替建造が進む国内フェリーに加えて、離島航路や遊覧船等についても、それぞれの利用層に合致する訴求力を有していることから、これらの十分な活用を検討すべきである。

(ii) 地域の魅力を活かした旅行商品の新たな開発

今後、日本人の潜在需要や外国人の利用を喚起するため、定期航路の船舶を利用し、定期検査でのドック入りする機会を活用したクルーズのような今までになかった事例を国内航路で活用することで、それぞれの地域の「強み」を活かし、利用者のニーズをとらえた商品開発を、全国の旅客船・フェリーを対象にして展開することが望まれる。

広域観光周遊ルート形成促進事業における形成計画の認定を受けたルートには多くの海路が含まれている。例えば、瀬戸内・四国広域ルートに含まれる高松～小豆島～岡山航路や高松～直島航路、「昇龍道」に含まれる鳥羽～伊良湖航路、京都北部「海の京都」に含まれる宮津～天橋立航路、九州広域ルートに含まれる熊本～島原航路であり、今後、広域観光周遊ルートの形成が進んでいく中で、観光ルート上の船についても単に交通手段としてだけでなく、魅力ある船旅「ふなたび」として観光客に楽しんでもらえるような工夫を検討すべきである。特に瀬戸内の多島美は景観だけでも高い訴求力を有しており、それ自体が十分な誘客素材となる。また、それらの島をつなぐルートそのものも観光資源の一つであり、その役割を旅客船・フェリーが担っていくことが望まれるため、首都圏や関西圏をゲートウェイとして、飛行機で訪れた観光客が瀬戸内でわざわざ旅客船・フェリーに乗り換えて多島美を堪能できるよう、官民が協力して旅客船・フェリー等を活用して瀬戸内海を周遊して楽しめる旅行商品の開発を進めるとともに、その定着を図ることが望まれる。

(iii) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた東京の水上交通バスの利用促進

外国人旅行者にもわかりやすい東京の水上交通(屋形船、水上バス等)の共通の航路マップを新たに作成するとともに、外国人等の視点を取り入れた、手軽に楽しめる企画商品を旅

行会社等と連携して開発していく必要がある。また、インバウンド商談会等の場を積極的に活用し、外国の旅行事業者を対象とした乗船体験等を行い、船旅の魅力を海外に発信する必要がある。

さらに、駅等から旅客船ターミナルまでのアクセス向上のため、関係部局や東京の鉄道事業者等と連携し、ピクトグラムを含む多言語案内表示の充実を図ることや、旅客船ターミナルの窓口等において、陸上交通との乗継情報、浅草、お台場等の周辺の観光情報等を外国語で提供する案内窓口の整備を促進することが望まれる。

こうした外国人旅行者を意識した取組は、日本人の小グループ・個人旅行の利用拡大につながるものであり、それを意識して取り組む必要がある。また、大阪等他の地区においても、多言語案内の整備や新たな航路開発等、訪日外国人 2,000 万人を万全に受け入れる体制を充実させることが必要である。

(iv) 船旅が身近になる取組の一層の推進

上述の日本の海の魅力を体験できる様々な船旅について、旅客船事業者、観光関係者等が集まって「船旅活性化協議会」（仮称）を立ち上げ、商品・サービスの充実を加速し、情報発信力を高め、キャンペーン等を通じて利用促進を図ることにより、船旅が身近になる取組を進める必要がある。その際には、昨今の旅客船での事故を踏まえ、船舶の安全確保にきちんと取り組んでいることについても、情報発信をして、利用者の不安を払拭していくことも重要である。

(v) マリンレジャーの振興

関連団体からなる協議会の活用、子供等の若年層にマリンレジャーの楽しさや海の学習を体験してもらう新たなイベントの開催及び新たなマリンレジャービジネスの創出を通じ、マリンレジャーを楽しむきっかけ作りや魅力の情報発信を推進する必要がある。また、プレジャーボート利用者が誰でも気軽に使用出来る拠点にするとともに、地域と連携した地域活性化の1つの拠点としても「海の駅」の周知・利用促進に取り組むことが望まれる。

(vi) 日 ASEAN 連携によるクルーズ商品の開発

ASEAN において、航空券とクルーズ（日本国内発着クルーズ、日本発 ASEAN 着クルーズ）を組み合わせた「フライ&クルーズ」商品の開発・販売が行われるよう、国内航路の活性化策と連携しつつ、現地の旅行会社向けのクルーズ知識習得のための研修やモデルルートの検討が望まれる。

2) 外航クルーズや日韓定期航路の振興

(i) 外航クルーズの振興

アジアにおけるクルーズ市場の拡大の中で、我が国の港湾はチェジュ島をはじめとする

隣国の港湾との誘致合戦にしのぎを削っている。そのため、港湾行政と連携の上、クルーズ船社が参加するシンポジウムや寄港地としての魅力を高めるための取組等、外航クルーズの振興を図っていく必要がある。例えば、船上において、訪日外国人の我が国訪問の期待感を醸成するため、文化・歴史・食等の我が国の魅力を発信する機会を設けることや、外航クルーズ船社、港湾関係者、旅行会社及び CIQ 関係省庁等で構成されるクルーズ振興地方協議会において、地域ごとにモニターツアー、歓迎イベント等を実施することが有用と考えられる。

(ii) 日韓定期航路の活性化

平成 26 年 10 月に両国の官民により設立された協議会を通じて利用者のニーズを把握し、同航路を活用した新たな旅行商品の造成を支援する他、港での公共交通への乗り継ぎ利便性の向上や双方向の観光交流拡大策の推進等活性化に向けた取組を進めていくことが望まれる。

2. 6 海洋開発の推進

(1) 方向性

新興国や発展途上国における人口増加や経済成長等に伴い、石油・天然ガスなど世界のエネルギー需要は年々増加しており、中でも、海洋からの生産が増加している。平成 26 年後半から原油価格が下落したものの、中長期的には需要の増加が見込まれている。具体的な海域としては、従来のメキシコ湾や北海での海洋資源開発に加え、今後は、ブラジル沖やアフリカ沖、地中海といった地域での海洋資源開発が増大する見通しとなっている。

海底の石油・天然ガス開発には、海底に井戸を掘るための掘削船・掘削リグ、石油等を洋上で一次処理・貯蔵するための浮体式の生産プラットフォーム (FPSO)、洋上で生産された原油を陸上の施設まで輸送するシャトルタンカー、資材や燃料等の運搬や各種作業を行う支援船など、多様な船舶・海洋構造物が必要となる。海洋資源開発の増大に伴い、こうした船舶・海洋構造物の市場も今後成長すると予測されている。

日本経済を再生し、我が国の成長による富の創出を図ることは喫緊の政策課題である中、海洋にはこのような無限の潜在力があることから、今後、海洋の開発・利用を進め、海洋分野のイノベーションを推進するとともに、海事分野における新たな産業の創出を図ることは、我が国の成長戦略の鍵となり得るものと期待される。

我が国の海運・造船産業は、海洋開発分野の成長を取り込むべく、近年、海上輸送分野において蓄積した経験と技術を活かした取組を開始しているが、克服すべき課題もある。造船事業者は、1970-80 年代には多くの掘削リグの建造実績を持っていたが、それ以降商船建造に特化していたため、昨今の海洋構造物の建造実績が乏しいことが、実績 (トラッ

ク・レコード)が重視される海洋開発市場参入へのハードルの一つとなっている。また、我が国海運企業は、掘削船、FPSO等の保有事業や、海外企業との合弁でチャトルタンカーの保有・運航事業に参入を始めているが、より大きな事業リスクの管理が必要となっている。さらに、今後の需要増加に対応して必要となる、開発や設計現場が必要とする実践的技術やノウハウを持った技術者が不足している。

このような状況において、ブラジル沖、北海等の海洋開発市場への参入を開始している我が国海事産業(海運・造船等)の受注獲得を支援することにより、世界の成長を取り込んでいく必要がある。

このため、第一線で市場開拓中のものから、これから海洋市場への進出を検討するものまで、様々なステージにある民間事業者のニーズに応じて柔軟に対応して行う「国際競争力強化」と、民間事業者の活動の基礎となる共通基盤を政策的に国が中心となって整備する「基盤整備」を同時並行的に実施することが重要である。

また、「日本再興戦略改訂2015」(平成27年6月閣議決定)等の政府の計画や、平成27年年5月にとりまとめられた「総合海洋政策本部参与会議意見書」においても、民間事業者の海洋資源開発関連分野への参入促進のための環境整備が重要との位置づけであり、これらを踏まえた取組を行っていく。

さらに、浮体式洋上風力発電について、我が国の周辺海域において、関係省庁により実証実験が行われるなど、普及に向けた取組が進んでいる。国土交通省においても、関係省庁と連携して、浮体式洋上風力発電施設に係る安全ガイドラインをとりまとめるとともに、国際標準化も併せて進めている。

(2) 必要な取組

1) 国際競争力強化

(i) 大水深化に対応した技術開発支援

海洋開発分野における我が国海事産業の国際競争力強化に向けて、これまで海事産業が培った技術を活かしつつ、海洋資源開発に事業展開することを支援するため、液化天然ガスの生産・貯蔵を行う船舶(FLNG)など、今後成長が見込まれる大水深域での海洋資源開発に対応した技術等の開発支援を行う必要がある。

(ii) トップセールスなど海洋資源開発国への我が国一体となった働きかけ

海外市場への参入にあたっては、民間のみでは対応できない相手国政府との関係強化やリスク分散が必要である。平成26年10月には、(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)が設立され、日本企業が海外において展開する交通事業、都市開発事業に関し、出資等の支援が新たに可能となった。これに加えて、海事分野協力覚書の締結、二国間官民ラウンドテーブル、政策対話、トップセールスなど、我が国一体となった働きかけを行う必要がある。

(iii) 海洋開発事業と海運・造船・船用工業との相乗効果の発揮

我が国の資源・エネルギーなどの安定的な輸送を確保する上では、国際市場の中での競争力を持つグローバルプレーヤーが必要である。我が国海事産業が、探査船、掘削船、洋上プラットフォーム、支援船の製造・運航などの資源・エネルギーの開発分野において培った技術力・事業化力を活かし、在来の海運・造船・船用工業において相乗効果を発揮することが期待される。将来、我が国 EEZ（排他的経済水域）における資源・エネルギーの開発の際に、我が国企業の国際競争力をより高めつつ、我が国企業の技術を活かした、自前の事業化が可能となるように、こうした取組を進めていく必要がある。

2) 基盤整備

(i) 産学官が連携した人材育成システムの構築

我が国産業が、成長する世界の海洋資源開発市場を獲得し、持続的な成長を遂げていくためには、海洋構造物（石油等の掘削を行う掘削リグ、生産等を行う FPSO 等）の設計、建造、オペレーション等の、海洋資源開発に関する技術・ノウハウを持った技術者の育成が必要である。このため、海洋開発事業に従事している企業等との連携による、海洋開発に従事する人材を効率的に育成できる枠組み構築に向けた環境整備を行う必要がある。

(ii) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤整備

海洋資源開発は、年々水深が深い海域で開発が行われるようになっており、今後、海洋構造物等の実験水槽についても、このような大水深に対応した設計や安全性評価が求められる。このため、産学官の連携による効率的な研究開発体制の構築や、国立研究開発法人の保有する海洋構造物試験水槽等の実験水槽の機能強化によって、大水深下の厳しい環境を的確に再現し、高精度の試験実施を可能にするなど、海洋構造物に係る研究開発のための基盤整備を行う必要がある。

安全・安心を確保し、運航サービスを高度化する

2. 7 安全確保、環境負荷低減、防災・減災等

2. 7. 1 船舶の安全確保

(1) 方向性

海上輸送における船舶の航行安全を確保することは、我が国産業の発展や国民生活の質の向上を図っていく上での大前提である。一たび海上における船舶事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもとより、我が国の経済と自然環境にも甚大な影響を与えかねないことから、船舶事故を未然に防止するために次の取組を行う必要がある。

1) 総合的な安全対策の実施

港湾局、海難審判所、気象庁、運輸安全委員会、海上保安庁、総務省、水産庁等の関係機関と連携しつつ、船舶所有者、船員、運航事業者に対してハード・ソフト両面から規則の遵守を求める総合的な安全対策を推進しているところ、我が国周辺で発生した船舶事故による死者・行方不明者数は減少している。一方で、船舶事故の隻数は、長期的には減少しているが、近年は年間概ね 2,200～2,500 隻で、横ばいで推移している。商船（貨物船、タンカー、旅客船）の事故が約 2 割を占めるのに対し、小型船（プレジャーボート、漁船）の事故が約 7 割と大半を占めている。

我が国では、第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年 3 月中央交通安全対策会議決定）において、平成 27 年度までに船舶事故隻数を 2,220 隻以下（第 8 次計画期間の年平均と比較して約 1 割の削減）とする目標を定めており、同目標を達成するためには、船舶事故の傾向を分析して課題を特定した上で、これに対応する安全対策を実施することが重要である。

2) ヒューマンエラーの防止

過去 10 年間に発生した船舶事故を分析したところ、船舶種類別の主な事故の原因は、次のとおりである。

- (1) プレジャーボート：機関取扱不良、船体機器整備不良、見張り不十分
- (2) 漁船：見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良
- (3) 商船：操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良

どの船舶種類においてもヒューマンエラーが大半を占めており、これを如何にして未然に防止するかが重要な課題である。

(2) 必要な取組

1) 総合的な安全対策の充実・改善

船舶の航行安全を確保するため、従来から船舶の構造・設備、船員の労働環境、事業者の

運航管理体制に関する規則の策定とその遵守状況の確認を目的とした定期的な検査や監査等の総合的な安全対策を実施してきたところであるが、今後は、その充実と改善を図るため、随時の立ち入りにより運航時においても法令遵守が確実に行われていることを確認することが求められる。

2) ヒューマンエラーの防止

さらに、ヒューマンエラーを未然に防止するため、船舶種類別に、事故の原因に応じた具体的な対策を講じていく必要がある。このためには、船舶の航行に携わる関係者の自主性の向上、スマートフォンの活用等の技術的な対策、船舶の航行に携わる関係者の安全意識の向上を図る必要があり、次の具体的な施策を推進すべきである。

(i) 自主的な安全対策の促進

プレジャーボートにおいては、機関取扱不良や船体機器整備不良が原因の事故が多いことから、発航前点検の実施促進が必要である。さらに、万が一海上で機関等に不具合が発生してしまった場合においても、操縦者自らが対処を行い、陸まで航行することができれば深刻な事故に繋がることを防ぐことができる。

そのため、使いやすい発航前点検リストを配布することなどにより小型船舶操縦者の自主的な発航前点検の実施を促進するとともに、トラブルシューティングマニュアルを配布することにより自主的な対処を促進すべきである。

これらの施策に加えて、商船の運航事業者による自主的な船員教育の推進や、プレジャーボートや漁船の操縦者による自主的な点検・整備の促進も重要であり、施策の推進にあたっては、より安全に寄与する取組みを行う者に規制面、経済面等の優遇を与えることによる導入への動機付けの仕組みの活用を検討すべきである。

(ii) スマートフォンの活用等の技術の活用と普及

これまで、プレジャーボートや漁船等の衝突事故を未然に防ぐため、簡易型の船舶自動識別装置⁸等の搭載を推奨してきたところであるが、近年のスマートフォンの普及を踏まえて、これを活用した他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等を実現するようなソフトやシステムの開発を民間企業に促すことにより、ユーザーのコスト面の負担を軽減しつつ、船舶の衝突防止を図ることが必要である。

これら技術の普及にあたっては、総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁が協力して実施している漁船への簡易型の船舶自動識別装置の普及施策も参考にして、より安全に寄与する取組みを行う者に規制面、経済面等の優遇を与えることによる導入への動機付けの仕組みの活用を検討すべきである。

⁸ 船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を自動的に送受信し、お互いの位置、針路等を容易に確認できるようにする装置

(iii) 情報提供・注意喚起を通じた安全意識の向上

安全意識を向上させるためには、効果的な情報提供や注意喚起を地道に行うことも重要である。そのため、これまでは関係機関・団体がそれぞれ行っていた船舶事故の原因・傾向等の分析と再発防止策等の情報提供を、効果的に分かりやすく伝えるために連携して行うとともに、船舶の航行に携わる関係者に効果的に情報が届くよう、情報提供ルートを確立することが重要である。

具体的には、運航中船舶への訪船による情報提供や、運輸安全マネジメント評価の機会を活用したきめ細やかな指導を推進するなど、国や関係団体の職員による効果的な情報提供や注意喚起を充実・強化していく必要がある。また、沿岸域情報提供システム (MICS)⁹ や船舶事故ハザードマップなどインターネットを活用した効果的な情報提供や、海域利用者による自主的な海域情報等の発信、小型船舶操縦者の資質を向上させるための、免許証更新講習の内容充実も必要である。

2. 7. 2 環境負荷の低減

(1) 方向性

地球温暖化、生態系破壊等、海事分野が直面する環境問題は多様で、国境を越えた対応が必要であることに加え、海運が国際的な活動であることから、海運に係る環境規制は世界的に統一された国際ルールにより実施すべきである。このため、国際海事機関 (IMO) において、海運に係る環境規制を検討し多数の国際条約等を策定している。

我が国海事産業が有する世界トップレベルの技術力を背景として IMO における国際基準策定を主導することと合わせて、省エネルギー技術を核とする技術開発及び普及促進を一体的に進めることは、環境問題への解決に貢献するとともに、海事産業の国際競争力強化の観点から大変重要である。

現在、IMO においては、地球温暖化対策、大気汚染対策及びその他に関する国際的な議論が行われているが、それぞれの現状及び課題は以下のとおりである。

1) 地球温暖化対策

国際海運からの年間二酸化炭素 (CO₂) 排出量 (約 8 億トン (世界全体の約 2.2%)) (平成 24 年) は、海上輸送需要の増大に伴い、今後も増加が不可避の状況である。世界の海運市場発展と CO₂ 排出抑制の両立のためには、我が国が得意とする省エネルギー技術の活用

⁹ プレジャーボート、漁船などの船舶運航者や磯釣り、マリンスポーツなどのマリンレジャー愛好者に対して、気象・海象、海上工事、漁業活動など「海の安全に関する情報」をリアルタイムに提供するシステム

よる、個船の輸送活動に伴うエネルギー効率の向上が効果的であり、我が国海事産業の国際競争力強化にも資するものである。

このような観点から、我が国主導の下、エネルギー効率設計指標（EEDI）¹⁰及びエネルギー効率マネジメントプラン（SEEMP）¹¹を義務付ける MARPOL 条約（船舶による汚染の防止のための国際条約）改正を行ったほか、EEDI 規制の段階的強化及び燃費報告制度策定に係る審議を主導している。

他方、UNFCCC（気候変動枠組条約）においては、京都議定書に続く新たな枠組（ポスト京都議定書）の策定について議論されているが、排出削減目標の対象外となっている国際海運については、IMO が排出削減目標を設定するとの合意を UNFCCC で行うべきとの意見も出されている。国際海運からの排出削減対策は、現在、京都議定書において IMO で検討することとされており、我が国としては、今後も引き続き専門的知見を有する IMO において検討すべきとの立場である。

また、UNFCCC に基づく排出削減に対しては、運輸分野の一モードである内航海運も相応の貢献が必要であり、省エネルギー化、モーダルシフトの推進が求められることとなる。

2) 大気汚染対策

船舶からの窒素酸化物（NOx）及び硫黄酸化物（SOx）の排出を規制する MARPOL 条約の改正が平成 17 年に発効し、今後規制が段階的に強化されることとなっている。

NOx 排出規制に関しては、世界有数の船用エンジン生産国である我が国が船用ディーゼル機関の技術開発を推進しながら IMO での議論を主導した結果、3 次規制（排出規制海域において規制導入時より排出量 80%削減）が平成 28 年から実施されることとなっている。国内では NOx 放出量を大幅に削減する船用ガス後処理装置の技術開発や、エンジン本体における燃焼改善手法の開発等による環境に優しい船用ディーゼル機関の研究開発を推進し、確立した技術を実船で実証し、NOx 放出量の 80%低減を達成することを確認している。

SOx 排出規制に関しては、全ての海域（特定の海域を除く）による燃料油硫黄分規制が現行の 3.5%（燃料油に含まれる硫黄分濃度）から早ければ平成 32 年に 0.5%に強化されることとなっている。燃料油硫黄分規制が強化された場合には、船舶からの SOx 排出量の大幅な削減が期待できる一方、海運業界は燃料油の転換（C 重油→低硫黄 A 重油）や排ガス洗浄装置の新規設置などの対応が必要となる。

3) その他（油タンカー油濁損害対策、生態系保全対策、シップリサイクル対策）

油タンカー油濁損害対策に関しては、タンカーのダブルハル化が進んだこと等により、世界的に船舶の衝突事故が発生した場合における油流出事故の発生割合は減少しているものの、ひとたび油濁事故が発生した場合の甚大な被害に対する確実な補償のため、事故を生じ

¹⁰ 1 トンの貨物を 1 マイル輸送する際の CO₂ 排出量を評価する指標

¹¹ 船舶の省エネ運航計画

させた船舶の所有者が行う賠償に加え、国際条約に基づき設置された、油の受取人からの拠出で賄われる国際的な基金（国際油濁補償基金）から被害者に対する補償が行われる仕組みとなっている。

生態系保全対策に関しては、船舶のバラスト水¹²を介した水生生物の越境移動を防止し海洋の生態系を保全することを目的に、平成 16 年に IMO で船舶バラスト水規制管理条約が採択された。我が国は同条約の実施に必要な法令整備等を行い、平成 26 年 10 月に同条約を締結した。海洋の生態系の保全の観点から、船舶バラスト水規制管理条約を早期に発効させ、国際的に統一の取れた規制を実施していく必要があることから、同条約の未締結国に対し、早期締結するよう働きかけを行っている。

シップリサイクル対策に関しては、主にインドやバングラデシュなどの開発途上国で行われている船舶の解体を安全かつ環境に配慮して行うことを目的とするシップリサイクル条約が、IMO において平成 21 年 5 月に採択されたが、発効要件を満たしていないため未だ発効していない。

（２）必要な取組

1) 地球温暖化対策

IMO において、EEDI 規制の段階的強化、燃費報告制度の策定を引き続き主導するとともに、UNFCCC に対して IMO の取組・成果をアピールし、引き続き IMO 主導のもと個船のエネルギー効率向上を軸とした CO₂ 排出抑制に係る議論を推進する必要がある。また、国際競争における優位性を維持するため、国際海運からの更なる CO₂ 排出削減を図ることを目的とした民間の技術開発の支援を引続き推進すべきである。

また、環境負荷の抜本的な低減を図るため、天然ガス燃料船の導入に向けた取組、水素社会実現に向けた取組を進めるべきである。

2) 大気汚染対策

NO_x 排出規制に関しては、3 次規制対応技術が既に開発されているが、更なる国際競争力の強化を図るため、関連技術の開発を推進すべきである。

SO_x 排出規制に関しては、規制強化に適切に対応するために、関係業界への周知を確実に行っていくべきである。また、IMO において、規制強化の開始時期に関する検討のための規制適合燃料油の需給調査を行う予定であるが、同調査の運営委員会に参画する等適切に対応することが望まれる。

3) その他（生態系保全対策、シップリサイクル対策）

生態系保全対策に関しては、船舶バラスト水規制管理条約の早期発効に向け、IMO の中で連携しつつ未締結国への働きかけを行っていく必要がある。また、IMO における同条約

¹² 船舶が空荷になった時の安全確保のため、「重し」として取水する水

の技術基準の見直し、海洋生態系保全及び規制の合理性の視点から適切に行われるよう対応していく必要がある。

シップリサイクル対策に関しては、条約の発効を促す取組みを進めつつ、我が国が条約締結を行うための国内法制化の準備を、関係省庁と連携して、進めていく必要がある。また、早期に主要な解体国において条約の実施体制が整うよう、引き続き支援を行っていく必要がある。

2. 7. 3 防災・減災

(1) 方向性

1) 大規模災害時におけるフェリー・内航貨物船の有効活用

近年の国内における災害において、船舶は有効に活用されている。主な事例は次のとおりである。

(i) 東日本大震災

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、陸路による輸送も困難な中、震災直後の3月12日から緊急支援物資や自衛隊員、緊急車両の輸送において内航貨物船や旅客船が活用されるとともに、被災地へ燃料油等をすみやかに供給すべく、日本海側港湾への緊急輸送が行われた。さらに、21日の仙台塩釜港の啓開に合わせた太平洋側ルートによる被災地へのタンカー輸送が始まるなど、内航貨物船・旅客船は重要な役割を果たした。

(ii) 伊豆諸島土石流災害

平成25年10月16日の伊豆諸島土石流災害では、伊豆大島の島民の避難やボランティアの輸送のために旅客船の臨時便が、救助車両や重機などの輸送には内航貨物船が活躍した。

(iii) 口永良部島噴火

平成27年5月29日の鹿児島県口永良部島の噴火では、島民避難においてフェリーは大きな役割を果たした。

大規模災害においては、広域にわたる被害地域に対して救援活動や支援物資輸送などが必要になるため、平時の船舶運航事業への影響を抑えつつ、災害時に内航貨物船・旅客船による輸送量を増やす方策について、船舶運航事業者をはじめとする関係者間であらかじめ検討を進めることが必要である。

2) 船舶運航事業者の津波避難体制改善

一方で、東日本大震災においては、大津波により、沿岸部等において多くの人命が失わ

れるとともに、船舶運航事業者は、港内での船舶の漂流、座礁及び乗り揚げ等の甚大な被害を受けた。大規模地震に伴う津波が発生した際には、まず、旅客や船舶への被害を最小限に抑えることが求められるため、船舶運航事業者ごとの実情に合わせて津波から避難する体制を準備しておく必要がある。

3) 津波救命艇の普及・促進

また、大規模地震に伴う津波が発生した際には、津波から身を守ることも重要である。そのため、津波救命艇の普及・促進など各地域や施設の実情に応じて津波から身を守る手段を準備しておくことが効果的であると考えられる。

今後、東日本大震災と同じく広範な地域で甚大な被害をもたらす恐れのある南海トラフ地震など、巨大地震の発生が危惧されており、それを踏まえた防災・減災対策が喫緊の課題となっている。

これに対して政府は、特別措置法¹³や国土強靱化に関する計画等¹⁴を定めて防災・減災対策を行っている。国土交通省としても対策計画¹⁵を定めて、災害時における海上輸送ネットワークの確保や津波避難体制の整備を平時から準備しておくべき事項として位置づけ、着実な推進を図っている。

(2) 必要な取組

1) 大規模災害時におけるフェリー・内航貨物船の有効活用

(平時事業からの離脱円滑化)

- (i) 災害時に船舶を活用したいとの依頼があった場合に、活用ニーズに応じた船舶の候補を迅速に抽出することを目的とするマッチングシステム（平成27年度より運用）について、防災訓練等での活用を通じ、データ内の情報の質の向上や運用の改善を常に図っていくべきである。
- (ii) 災害時の船舶の活用には、定期航路でのスペースチャーター（緊急物資等を数便に分散して船舶のスペースを貸し切ること）や増便、寄港地の追加などの手法により、既存の航路と利用者への影響を抑えつつ災害対応のための輸送力を確保することが必要である。また、災害時の柔軟な活用が期待される予備船の保有に向けた支援策の検討も必要である。

¹³ 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（平成14年法律第92号）、首都直下地震対策特別措置法（平成25年法律第88号）

¹⁴ 国土強靱化基本法（平成25年法律第95号）、国土強靱化基本計画（平成26年6月3日閣議決定）、国土強靱化アクションプラン2015（平成27年6月16日国土強靱化推進本部決定）

¹⁵ 国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画、国土交通省首都直下地震対策計画（平成26年4月1日策定）

(iii) さらに、既存航路から一時的に船舶を離脱させて災害対応を行わせる際には、特定の事業者には負担が偏らないよう、輪番制の採用も検討すべきである。

(iv) 上記(ii)、(iii)を万一の際に円滑に進めるためには、航路近傍の事業者間で、あらかじめ具体的な協議を行い、調整を終えておくことが必要である。

(大規模災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化)

船舶を迅速かつ有効に活用するために、船舶が出港して入港するまでの一連のプロセスを基に、留意すべき項目、必要とする情報、調整すべき関係者の役割等を実務手順とした「災害時の船舶活用マニュアル」を自治体等が作成するためのガイドラインが海事局において策定されている。今後、自治体等にマニュアルの作成を促すだけでなく訓練等により継続的に点検し改訂していくことで緊急時の実効性を担保しておくよう、自治体等と十分に連携を図っていく必要がある。

2) 船舶運航事業者の津波避難体制改善

地震とそれに伴う津波による旅客や船舶への被害を最小限にするためには、船舶の津波対応行動に係る判断フローや、船長や管理者の判断に必要な情報の収集方法を事前に準備、検討することが必要である。

海事局において、通常運航する航路、ターミナルの立地、周辺環境等の個船ごとの実情に合わせて「津波避難マニュアル」を作成するための手引きが策定されている。これまでに、各事業者や関係団体に対する説明会や個別相談の実施を通じて津波避難マニュアル作成に必要な支援を行っているが、主要な旅客船事業者の策定率は27%と低調であった(平成27年3月)。早期に全事業者において津波避難マニュアルが策定されるよう、今後は引き続きの説明会や個別相談を実施するとともに、既に作成されている津波避難マニュアル(実例サンプル)も用いて個別支援等を進めていく必要がある。

また、津波避難マニュアルの作成に加え、普段から様々なシナリオでの避難訓練を実施することで、マニュアルの実効性を高めていくことが重要であることから、特に11月5日の「津波防災の日」の機会を捉えて、津波避難マニュアルに基づく津波避難訓練の実施を呼びかけるなどの取組みを推進するべきである。

3) 津波救命艇の普及・促進

津波からの避難対策の確立が求められている中、海事局において「浮いて生き延びる」をコンセプトに、船舶用の救命艇をベースにした津波救命設備「津波救命艇」が開発されるとともに、津波救命艇に必要な強度、復原性、艇内の安全装置等の機能要件や品質管理体制をまとめた「津波救命艇ガイドライン」が策定されている。

これまで、3社により同ガイドラインに適合した津波救命艇が開発・販売されているものの、導入はまだ5艇と少ないことから、自治体や民間企業等に対し、津波救命艇の有用性や公的助成制度等を周知し、普及の促進を図るべきである。

2. 7. 4 IT技術の活用

(1) 方向性

船陸間通信の歴史はモールス信号から始まり、衛星通信を使った音声通信、データ通信と進展し、現在では船舶の航行安全、海上輸送の効率化にはかかせないものとなっている。特に、現在導入が進んでいるVSAT (Very Small Aperture Terminal) ¹⁶以降の衛星通信は、常時接続、定額制が基本となっており、メールやインターネット (画像、動画) 等、海上ブロードバンド通信環境は陸上通信環境に近づいてきている。

このような海上ブロードバンド通信の進展に伴い、常時接続、通信容量拡大等が図られ、今までは送受信できなかった様々な大容量データを船陸間で送受信可能 (距離のゼロ化) となる。これらの取得データ (船舶ビッグデータ) を処理、活用することにより、安全性、省エネ、経済性に優れた船舶運航の高度化の可能性が広がってきている。

欧州においては、このような海上ブロードバンド通信の進展を踏まえ、EUの研究開発支援パッケージの一環として自律船の研究開発を行う「MUNIN プロジェクト」等、様々な先進的取り組みが始まっている。これらのプロジェクトは「自律船」、「無人船」をシンボルとして掲げているが、「舶用機器のインターネット化」、「センシング技術の開発」、「機関や推進システムの信頼性向上」といった要素技術の開発とサービスのビジネス化が主眼となっている。

一方、我が国においては、業界を中心に舶用機器の船陸間通信フォーマットのISO化などの規格化は進めているものの、メーカー等による先進的な要素技術の開発やサービスの作り込みの動きは未だ低調である。また、海運会社は運航モニタリング等の取組を始めているが、未だ限定的である。

また、陸上分野では、近年、情報通信の高度化により、製品開発、生産プロセスから消費行動の全てに渡りデータの利活用やネットワーク化による高度化が図られている。それに伴い生産者と消費者をつなぐ物流サービスについても、生産者や消費者のニーズに応じて、ビッグデータ、IoT (Internet of Things) を活用した高度化が進んでいる。さらにはアマゾンのドローンヘリコプターによる商品配送サービス計画など、産業間の垣根が低下することによる産業の変革が起こっている。

¹⁶ 静止衛星を利用する双方向通信システムのひとつ。Ku帯の周波数を使用することにより、海上と陸上を高速・大容量でインターネット等の通信を行なうことが可能

こうした状況の中、海運分野においても、海上ブロードバンド通信の進展を背景に、陸上分野におけるサービスの高度化に対応したサービスの向上を図る「海事産業の変革」の動きが始まりつつある

そこで、我が国において、海上ブロードバンド通信の進展を活用した船舶運航の高度化により、例えば、船舶・機器を状態監視することによる異常の早期検出、運航状態を監視することによる航路・速力の変更の助言、機器トラブルに対する陸上からの復旧支援、船員の家族とのコミュニケーション等、様々なサービスが提供されることが必要である。これらサービスにより、高齢化、人口減少に伴い質の良い船員や海事技術者・技能者の確保が課題となっている中においても、ヒューマンエラー防止による安全性向上、最適運航等による経済性向上、陸上からの機器の復旧支援による輸送効率化等が図られ、海上輸送の安全や海事産業の国際競争力の維持、強化につながることを期待される。

(2) 必要な取組

海上ブロードバンド通信を活用した船舶運航の高度化を進めるためには、センシング技術の高度化、船舶・船用機器のインターネット化によるデータ取得・処理により、様々な技術サービスを作り込んで行くことが必要となる。これらの技術サービスの作り込みには、海運会社のみならず造船所、船用メーカーも連携した取り組みが必要であり、国としてもその取り組みを支援する必要がある。あわせて、グローバル市場を念頭に、技術サービスを構成する要素技術やシステムの国際基準・規格化を推進する必要がある。

支え・理解するひとを広げる

2. 8 海運・造船分野での人材の活躍

2. 8. 1 船員

(1) 方向性

我が国の内航海運及び外航海運は、船舶の運航に従事する船員により支えられている。

また、海上のみならず陸上においても、船員の持つ高度な船舶運航技術等が必要となる業務が数多く存在し、多数の船員経験者が「陸上海技者」として活躍している。

我が国海運の人的基盤であって、高度な技術者である船員の確保・育成は、今後、生産労働人口が減少することが見込まれる中、海運の安定性・安全性・信頼性の確保、海技の世代間の安定的な伝承等の観点から、「海洋国家」である我が国にとって益々その重要性が高まっている。

こうしたことから、内航・外航船員それぞれ以下のような現状に対応した政策を行う必要がある。

(内航船員)

内航船員については、船員教育機関の卒業生を中心としながら、外航、漁業分野からそれぞれ固有の事情により離職者が多数発生し、それを内航が吸収する形で船員が供給されてきたこと、職業選択において若者の船員志向が十分でなかったこと等を背景に船員の高齢化が進展した。平成 25 年において総数約 2 万 7 千人のうち 50 歳以上が約 50%、60 歳以上が約 20%と高齢化が著しいことから、大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、十分な数の若年船員を確保・育成することが必要である。

そのため、1) 船員供給体制の強化や、2) 船員教育の高度化及び船員就業の促進を柱に取り組むことが必要である。

(外航船員)

外航日本人船員については、急速な円高等によるコスト競争力の喪失から外国人船員への置き換えが進み、昭和 49 年の 56,833 人をピークに大きく減少してきた。近年その数は横ばい傾向にあるものの、我が国商船隊における割合は約 4%に過ぎず、経済安全保障等の観点から、一定数の確保・育成が必要である。また、新たなエネルギー輸送増加に対応するため、必要な能力等を有する船員を育成することが必要である。更には、我が国商船隊の約 90%を占めるアジア人船員についても、優秀な船員を確保することが必要である。

そのため、海上運送法に基づく「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」等を踏まえた外航日本人船員の確保・育成に取り組むとともに、外国人船員の安定的な確保に取り組むことが必要である。

(船員一般)

船員を安定的に確保し、定着を図るためには、魅力ある職場を確保する必要があり、船員は、陸上から隔絶され長期間船内で共同生活を営む等、特殊な労働環境に置かれていることも踏まえ、給与・休暇等の労働条件を改善することや、さらに、厳しい労働環境にある漁船員も含めた船員の労働環境の整備に引き続き取り組む必要がある。

(2) 必要な取組

(内航船員)

1) 船員供給体制の強化

(i) 船員教育機関の定員拡大

海技教育機構の入学定員について、平成 26 年度に 20 名、平成 27 年度に 10 名拡大したところ、平成 28 年度にさらに 10 名増やし、390 名まで拡大する予定である。なお、さらなる増員については、学生の応募条件や船社による採用の状況も踏まえ、また学校の施設や教員の数、練習船の収容人数等の制約要因がある中で、どのようなことが可能か産業界など関係者の意見も聞きながら検討を進める必要がある。

(ii) 民間短期養成制度の拡充等による就業ルートの拡大

海技資格のうち、最も初級である 6 級海技士の資格が短期間で取得できる短期養成制度について、既存の 6 級海技士（航海）に加え 6 級海技士（機関）短期養成制度を平成 26 年 10 月に新設し、例年 20～30 名程度であった養成人数が平成 27 年度に約 80 名まで拡大する予定である。また、水産高校等からの就業を促進するため、内航船の職場を体験するインターンシップ等を行い、船員という職業の認識を深めているが、こうした施策をさらに進めることにより、船員の専門教育機関以外からの就業拡大に取り組む必要がある。

2) 船員教育の高度化及び船員就業の促進

(i) 実践的な船員教育の実施

平成 28 年 4 月に海技教育機構と航海訓練所が統合され、学科と乗船実習を一貫して行う船員総合養成機関となる予定である。統合後は、一貫カリキュラムにより教育内容の高度化を進めるとともに、産業界のニーズも踏まえ、より実践的な船員教育に取り組むことや、内航船員育成に特化した練習船「大成丸」の就航や内航船を用いた社船実習の実施など、優秀な人材の育成に引き続き取り組むことが必要である。

(ii) 新人船員の就職支援

新人船員の就職機会の拡大を図るため、計画的に新人船員を雇用する事業者への助成金の支給（船員計画雇用促進等事業）、新卒者向け就職面接会の開催等に引き続き取り組む必

要がある。

なお、船員計画雇用促進等事業については、担い手確保のために新人船員の採用拡大が必要となる中、より効果的な支援を行うため、支給対象の重点化を図るなど、制度の見直しを行うことが望まれる。

(iii) 船員のキャリアアップ

入職後の船員の更なる育成を図るとともに、若者にとっての船員の魅力を増大させるため、海技大学校による実務教育等を通じ、入職後のキャリアアップに資する取り組みを引き続き行う必要がある。

(外航船員)

1) 日本人船員の確保・育成

(i) トン数標準税制を通じた支援

外航日本人船員の確保・育成については、トン数標準税制を通じた支援による「日本船舶・船員確保計画」の着実な推進や、船員教育機関卒業生のスキルアップ教育等を通じた採用の促進に引き続き取り組む必要がある。また、日本人船員確保・育成のための関係者の各種取組や制度等について、日本人船員の量的確保の観点から検証等を行うため、関係者により「日本人船員の量的観点からの確保・育成検討会」が設置されたところであり、こうした場における検討が進められることが望まれる。

(ii) 新たなエネルギー輸送の増加に対応した船員の育成体制の強化

シェールガス等 LNG 輸送の増加に伴い、LNG を燃料とする次世代ディーゼル機関を有する LNG 輸送船が開発されることから、こうした船舶の機関管理技術を有する船員を養成するため、訓練課程の構築に取り組むことが必要である。

2) 外国人船員の安定的な確保

我が国商船隊の約 90%を占める外国人船員の安定的な確保については、船社の需要等を反映し、アジア地域における船員教育者に対して研修等を実施する ODA 事業も活用しながら、船員供給国と戦略的に政策対話等を行う必要がある。

2. 8. 2 水先人 (パイロット)

(1) 方向性

水先業務は、船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域 (全国 35 水先区) において、船舶をきょう導することにより船舶の交通の安全を確保する国際的な制度である。その

担い手である水先人は海運の現場を支える重要な役割を担っているが、水先人を安定的に確保・育成するための取り組みを進める中で新たに課題が生じてきている。

これまでの取組としては、平成 17 年 11 月、水先人の主要供給源である日本人外航船長が減少する中、交通政策審議会の答申を受け、以降、水先人の安定確保の見地から、免許制度・試験制度の改革と養成教育制度の導入等の措置が講じられてきた。

具体的には、平成 19 年、水先人となるための資格要件につき船長経験を必須とはせず、水先人となろうとする者の経歴等を勘案した上で、1 級から 3 級まで等級毎に扱える船舶の大きさ等を定めた等級別免許制が導入された。また、船長経験を有しない者も水先人となることが可能となるよう、併せて、養成教育制度が新たに導入された。

平成 19 年以降、上記の取り組みは着実に成果を生んできているが、一方で、近年、水先人全体で見て、高齢化による廃業者数が新規就業者数を上回り始め、また、特に、業務実態の厳しい内海水先区、業務量が少ない小規模水先区においては、免許取得者数が募集人数に満たない状況となっている。若年の船長未経験者の水先人養成のために導入した 3 級水先人資格の取得者も伸び悩みを見せている。

団塊の世代の廃業も控える中、将来必要となる水先人を安定的に確保するための施策が求められる。

(2) 必要な取組

水先人の安定的な確保・育成、特に、内海水先区及び中小水先区における業務実施体制の確保、若年水先人の確保のために、平成 27 年 4 月、国土交通省海事局に、学識経験者、水先業界団体、船主団体、関係団体等から成る「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」が設置され検討が行われているところであるが、年度内に行われるとりまとめに基づいて、必要な施策を実施していくべきである。

2. 8. 3 造船業

(1) 方向性

我が国造船業は、高い国内生産率を維持して我が国の輸出を支えるとともに、船舶の部品や舶用機器等を製造する関連産業が地域に集積する裾野の広い労働集約産業として、地方の経済と雇用の支柱となっており、引き続きこのような役割を担っていくためには次の取組が求められる。

1) 技術競争力の強化に必要な人材の確保・育成

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、国際的競争力の維持・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、人材の確保・育成の取組を推進することが必要である。

しかしながら、近年では、大学や高校等における造船関連の学科やコースが減少し、それに伴い、教育機関と造船業界の関係が疎遠となりつつある。世界に誇る優れた匠の技を持つ現場の技能者や、世界に先んじて高性能な新型船の開発・設計を行う技術者（エンジニア）が支える、我が国造船業の卓越した「ものづくり技術」の実態や、その仕事としての魅力を知る教員や進路指導者が少なくなっている。このことは学生や生徒の造船業に対する関心の低下につながると考えられ、将来の優秀な人材を獲得していくためには、大学や高校等の教育機関と造船業界のネットワークを再構築していく必要がある。

2) 目下の増産に対応するための外国人技能実習修了者の受け入れ

一方、足下の造船市場については、平成 22 年以降、新造船需要が激減したが、平成 24 年末からの円高是正にも支えられ、我が国造船業の受注量は増加基調で推移し、概ね 2 年分を上回る仕事量を確保して増産局面にある。しかしながら、平成 22 年以降の受注量減に対応して操業量・人員を縮小してきところ、現在は、東北の復興や国内経済の再生に伴い増加している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。

(2) 必要な取組

我が国造船業全体が長期的に成長し続けていくためには、技術競争力強化の基盤となる人材の確保・育成への対応と当面の造船需要の増大への的確な対応の、両輪の対策が不可欠であることから、次の取組を実施する。

1) 技術競争力の強化に必要な人材の確保・育成

我が国造船業を長期的に担う国内人材の確保・育成については、平成 26 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」が設置され、次の基本的方針が取りまとめられている。

- (i) 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。

- (ii) 人材を確保するためには、「造船業の魅力向上」、「採用活動の充実」、「処遇の改善」、「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。
- (iii) 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。
- (iv) 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。
- (v) 海洋開発の基盤となる技術者については、その育成システムを構築する。

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が重要である。その際、国としては、地域の創意工夫や連携による取組や、先駆的な取組を後押しし、それを業界に広く普及させるための方策を検討するべきである。

例えば、地域に集積する造船所や関連企業等の連携の下で、進路指導の教員や将来を担う学生・生徒等を実習生等として受入れ、造船業における設計や現場の「ものづくり」の魅力を理解してもらうためのプログラムの企画・実施を、モデル事業として国が公募・支援するなど、造船関連の学科の減少等により疎遠になりつつある大学や高校等の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ための施策を早急に進めるべきである。

(海洋開発の基盤となる技術者の育成については、「2. 6 海洋開発の推進」を参照)

2) 目下の増産に対応するための外国人技能実習修了者の受け入れ

当面の造船需要の増大への対応については、「日本再興戦略」改訂 2014（平成 26 年 6 月 24 日閣議決定）において、緊急かつ時限的措置として、即戦力となる外国人材を、平成 32 年度末まで造船業に受け入れる措置の導入が決定された。これに基づき、国土交通省は、平成 27 年 4 月から技能実習修了者を最大 3 年間、「特定活動」の在留資格をもって造船事業に従事する就労者として受入れるための制度を制定し、平成 26 年 12 月末に告示した。これにより、外国人材の活用により生産拡大を図りたい造船事業者等は、国土交通省より計画認定を受け、外国人就労者の受け入れを平成 27 年 4 月から順次開始している。

今後は、業界と関係省庁等が協力して、受け入れた外国人の適正な管理体制の強化を図るとともに、造船現場の労働安全衛生向上を図ることが必要である。本制度の適正な推進

を通じて、我が国造船業は、受注・増産の機会を逃さず、地方経済の成長を後押ししていくことが重要である。

2. 9 海に対する国民の理解と関心の醸成

(1) 方向性

海に対する国民の理解と関心の醸成は、海洋立国である我が国が、存続発展していく基礎をなすものであり、同時に、海事産業の発展、海事行政の進展にとっても重要な推進力となる。今後、少子化がますます進み、人材の確保に係る産業間の競争が激化することが予想される中、次世代を担う若年層の海への関心が高まることにより、我が国の経済活動や国民生活を支える海事産業における安定的かつ良質な人材の確保に繋がることも期待される。

海洋基本法に基づく海洋基本計画においては、海洋に関する国民の理解と関心を喚起するため、「海の日」や「海の月間」等に機会を通じて、多様な取り組みを産学官等で連携・協力の下、実施するとされている。国民に対しては、引き続き、海に対する国民の理解と関心の醸成のため、以下の取組をいっそう進めていく必要がある。

1) 第20回「海の日」の機会を捉えた積極的な広報の展開

「海の日」は、国民世論の高まりを受けた大運動の成果を受け、平成7年に議員立法により祝日法が改正され、平成8年より「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」として国民の祝日となったものである。

世界には、「海の日」を制定している国は10数カ国程度あるものの、国民の祝日として制定しているのは我が国だけであり、海への理解と関心を広めるという観点からも、極めて大切な日である。

毎年、この「海の日」を中心に7月を「海の月間」として、海への親しみ、海の仕事への関心を高めるため、全国各地で、政府機関、各地方自治体、海事関係団体により、主に小中学生を対象とした、体験乗船会や造船所見学会といったイベントが実施されてきているところである。

さらに、海への関心を広く高めていくため、特に、本年は「海の日」制定20回目の節目の年にあたることから、次世代を担うこととなる子供たちが更に多数、積極的に参加できるような魅力的なイベントを展開するなど、「海の日」のより一層効果的な活用に取り組むべきである。

2) 本物・現場による子供たちの原体験形成の促進

幼少期に体験する「原体験」は、自ら学び、自ら考える力などの生きる力の基盤、子どもの成長の糧としての役割が期待されているが、現代の子供たちは、その様な原体験を受けられる機会が著しく低下している。海について言えば、臨海学校は大きく減少していること、東日本大震災の際の津波被害による海への恐怖心、港湾地区の立入制限の強化、レジャーの多様化等による海水浴客の減少等による「海離れ」に加え、日本人船員の減少により、海の仕事について話を聞ける方が身近に見つからなくなっている。次世代を担う若年層の海への関心を高める方策として、まずは海辺にでかけてもらい、船そのものを見る機会である体験乗船や造船所見学等の「原体験」の機会を拡大すべきである。

3) 学校教育との連携の強化

学校教育における学習や体験は、そこで学ぶ子供たちに大きな影響を与えるものの、従来、海事行政から学校教育に対する働きかけは十分だったとは言いがたい。主権者としての意識を高めるための「主権者教育」があるように、今後、海洋立国日本の国民の一員としての意識を高めるための「海洋教育」について、今後、文部科学省と十分連携をして学校教育における海事分野の学習や体験の取組を全国に広げていくべきである。その際、学習指導要領における海洋の記述を充実する中での海事分野の取扱いを検討すべきである。

例えば、現在、船長が全国の小中学校・高等学校を訪れ、児童や生徒に海運業や船員の仕事について講話する出前講座「子どもたちに海と船を語る」や、広島県呉市や岡山県倉敷市、兵庫県神戸市等の小学校の授業において、地元の海事産業に関する副教材などを作成し使用する取組が行われているが、さらに広がりを持たせることが必要である。

また、体験乗船会や造船所見学会は、引率する親の参加はあっても、教師の方々に参加を働きかけることは少なかったため、海への興味、関心を喚起するための方策を学校教育と連携して取り組むべきである。

一方、将来の海洋国日本の時代の担い手を育てる、海洋少年団の活性化についても、平成26年、海フェスタ京都が開催された舞鶴では、休眠状態であった舞鶴海洋少年団が市教育委員会等からの協力を得て、見事に復活を果たした実績を踏まえ、今後とも各地において、教育関係者との連携を深め海洋少年団の活性化を図る必要がある。

(2) 必要な取組

1) 第20回「海の日」の機会を捉えた積極的な広報の展開

(i) IMO イベントの開催

海運の安全や海洋環境の保護等の重要性についての社会の認識を高めるため、昭和52年に国際海事機関(IMO)において「世界海の日」が制定されている。毎年9月にIMO本部(ロンドン)で「世界海の日」を祝う式典が開催される以外に、毎年、何れかの加盟国とIMOの共催で、国際シンポジウムの開催を通じ、特定の政策テーマについて議論

し、国際社会の認識を深める「パラレルイベント」が開催されており、平成 27 年は 7 月 20 日、及び 21 日に東京・横浜で開催される。

これを「海の日」の意義や「海の日」への国民の理解と関心を喚起する絶好の機会ととらえ、国際シンポジウムにおいては、その討議内容やパネリストとして招へいする国内外のオピニオンリーダーや専門家について工夫を凝らし、国内外のメディアによる取材、発信に結びつけるとともに、慣例となっている開催国の海事遺産の紹介の方策として、国内外の参加者に日本の海事遺産（Maritime Heritage）を紹介する写真集を発行、配布するほか、海事遺産関係施設の視察等を実施し、更に、討議内容について、参加者でなくても国内外から容易に知り得る仕組みを構築することにより、国民が海への関心を深める機会とすべきである。

(ii) 海フェスタの充実・強化

海フェスタについては、毎年、国内の海にゆかりのある自治体で、港を舞台として、海の総合展、帆船や艦船等の一般公開、海産物のグルメ・物販イベント等が開催されており、従来は比較的、海事関連に限定したイベントに偏りがちであったが、平成 26 年の「海フェスタ京都」から多くの人がフェスタを訪れるため、交流人口の増加による開催地域の活性化を図ることとし、インバウンドを含む観光施策の一環としても位置づけ、イベント内容にも工夫を凝らしてきたところである。

今年の「海フェスタくまもと」においても、引き続き、観光業界等と連携し、開催地の観光資源を十分に活用し、イベント等もより充実させ、内容の強化を図ることが必要である。

また、平成 26 年の海フェスタ京都のポストイベントとして、同じ開催自治体において同時期に「海の京都博」が開催されることとなっており、海フェスタを一過性のイベントとさせず、継続して開催地域の活性化を図っていくことが重要である。

(iii) 新たな取組と既往のイベントの強化

子供たちや若者を中心として、全国の様々な人が海への親しみや大切さを伝えるため、平成 27 年から新たな取組として行われることとなった（公財）日本財団の「あなたのまちなかの海の日をサポートプログラム」等を活用し、平成 27 年に実施される、全国各地の海、船、港等の歴史や文化を楽しく学べる「第 20 回「海の日」記念特別展『日本全国、海、船、港の博物館大集合』」や、海に関連する人や物や場所を題材に町おこし宣伝ポスターを作るコンテスト「海のポスターグランプリ『うみぼす GP』」等の新たな取組を踏まえながら、さらに斬新な取組を一層、推進していくべきである。

また、海洋に関する分野で顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績をたたえる海洋立国推進功労者表彰については、国民的に知名度が高い受賞者を発掘する等して同表彰制度の一層の周知を図り、海への理解と関心を深めることが必要である。

(iv) 広報活動の充実強化

従来型の広報（ポスター、リーフレット等）では、広報活動にも限界が見られることから、これに加えて、国民の興味を引く、アニメ、ゲーム、ドラマ、或いは、最近の広報ツール（ホームページや Facebook、LINE 等の SNS）の導入に努めることとする（平成 26 年は海の日にあたり、首相官邸の総理 Facebook を活用し総理から直接国民に呼びかけていただいた）。

特に、平成 26 年から海事関係者、観光、学識経験者等の有識者を委員として開催している「海洋観光・海を身近に懇談会」では、水辺で懇談会を開催し、実際にヨットやクルーズ船等を楽しんでもらい、有識者から聴取した意見やその模様をホームページや Facebook で紹介するという新たな試みに挑戦をした結果、沢山の国民から関心を寄せられており、こうした試みをはじめ、今後、海の魅力を発信するための様々な取組を積極的に展開していくべきである。

また、国民が海事関連イベントに参加をし、海に親しむ機会を増大するため、全国各地で開催されている練習船の一般公開や体験乗船会、造船所見学会等の海事関連イベントの情報についても、関心を持った国民が情報を容易に取得できるよう、一元化した総合情報サイトを設けるなどして、積極的に情報発信していくべきである。

2) 本物・現場による子供たちの原体験形成の促進

(i) 帆船を含む、練習船の活用

全国に存在する練習船を所有する団体（航海訓練所、地方自治体、学校関係等）と小中学生の海洋教育推進・普及について連携し、その団体が有する練習船に、学校教育関係者を研修者として受け入れるなど、より一層有効活用するべく検討すべきである。

また、海フェスタや港を中心に開催されている海のイベントにおいて、学校活動の一環として、先生及び生徒らによる帆船や練習船の一般公開や体験乗船等の原体験の機会を増やすべく、国や海事関係団体から働きかける必要がある。

(ii) 造船所見学、体験乗船会の実施

現在、各団体・企業が行っている造船所見学会を通じて「船」という巨大な建造物のスケールの大きさを体感させ、また、フェリー等の体験乗船会などでは「星空教室」で大自然の魅力との出会い等の活動を進め、子供たちに船や海の魅力、さらには海事産業に従事する者への憧憬の念を抱かせる機会とすることが必要である。

また、これらの事業を行うに当たっては、共同で取り組めるものについては、集約化を図り効率化することにより、規模の拡大や PR 活動の増進を図ることを検討する必要がある。

3) 学校教育との連携の強化

(i) 既存の取組の普及

現在、出前講座「子どもたちに海と船を語る」を行っているところであるが、キャリア教育の一環として小・中学校が行う土曜授業に海事関係団体が出前授業の講師として参加し、子供たちに海事産業への職業意識の喚起を図る取組や、さらには海洋少年団への協力要請など、教育委員会や学校等地域と一体となって活動を進めることが必要である。

こうした現在の取組について、広く普及させるための方策を講じていくべきである。

(ii) 学習内容等の明確化

さらにこうした取組の効果を高めるため、子供たちに訴えるべき内容は何か、そのための効果的な手段は何か（教科書、副教材、実体験、講話等）、減少しつつある臨海学校の復活等も含め、どのように学校現場に伝えていくか等について明確化するための検討作業を行い、こうした検討結果に基づく実行が求められている。

3. おわりに

このとりまとめは、平成 27 年（2015 年）時点における海事をめぐる社会経済情勢や現下の最重要政策課題を踏まえて、海事行政の取組を棚卸し、総点検を行った結果に基づくものであり、海事行政の出発点、現在地を明確にしつつ、今後の進むべき道筋や方向、いわば羅針盤として作成したものである。

これまでの基本政策部会における議論を踏まえた今回のとりまとめにおいては、政策の目標年限を定め、政策の成果を測定するための指標を設定する、いわゆる目標達成型の計画とはしていない。今後、次のステップとして、このとりまとめで示した方向に基づいて、できる限り目標年限等を明示した計画を策定し、いわゆる PDCA サイクルを回していくことが望まれる。

その際、新たな課題を取り込みつつ、効果的かつ柔軟に施策を推進するための検討を継続するとともに、取組の進捗状況を確認し、その充実・強化を不断に検討する必要がある。

また、海洋立国の推進のためには、海事行政に対する国民の関心・理解を深めていく必要がある。そこで、「海の日」の事業（イベント）や海事レポートなど、様々な機会や媒体を通じて、海事産業の意義・重要性を含めて、海事行政の取組についての周知を行うべきである。

基本政策部会の開催状況について

交通政策審議会海事分科会においては、これまで、船員部会におけるこれまで船員中央労働委員会で行っていた審議機能を引き継いだ審議、船舶交通安全部会における船舶交通安全対策の検討・審議が行われてきたが、海運・造船・船員に係る海事行政の政策を同時、横断的に検討・審議する機会はなかったことから、基本政策部会が新たに設置され、審議が行われた。

第1回（平成26年4月23日）

- ・基本政策部会における検討の進め方
- ・海事分野を取り巻く社会経済状況
- ・海事行政の取り組み状況
- ・使いやすい地域公共交通の実現に向けて（その1）

第2回（平成26年6月30日）

- ・使いやすい地域公共交通の実現に向けて（その2）
- ・海事産業を支える人材の確保・育成（その1）

第3回（平成26年8月27日）

- ・海事産業を支える人材の確保・育成（その2）
- ・国民の海への親しみ、理解の向上（その1）
- ・海事分野における新産業創出（その1）

第4回（平成26年10月29日）

- ・国民の海への親しみ、理解の向上（その2）
- ・海事分野における新産業創出（その2）
- ・船舶の航行安全確保対策（その1）

第5回（平成27年1月29日）

- ・船舶の航行安全確保対策（その2）
- ・我が国産業を支える安定的・効率的な物流（外航海運）（その1）

第6回（平成27年3月12日）

- ・我が国産業を支える安定的・効率的な物流（外航海運）（その2）

- ・我が国産業を支える安定的・効率的な物流（内航海運）（その1）
- ・観光立国の推進（その1）

第7回（平成27年4月23日）

- ・我が国産業を支える安定的・効率的な物流（内航海運）（その2）
- ・観光立国の推進（その2）
- ・環境負荷の低減
- ・IT技術の活用

第8回（平成27年6月23日）

- ・基本政策部会とりまとめ（案）

交通政策審議会海事分科会基本政策部会
委員名簿

【委員】

浅野正一郎 情報・システム研究機構名誉教授
河野真理子 早稲田大学法学学術院教授
篠原 文也 政治解説者、ジャーナリスト
竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授
野川 忍 明治大学法科大学院法務研究科教授

【臨時委員】

池田 良穂 大阪府立大学 21 世紀科学研究機構最先端船舶技術開発研究所特認教授
大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
鈴木 一行 三菱商事（株）新産業金融事業グループ物流本部長
関川由都子 トラベルジャーナリスト（元旅行雑誌編集長）
多部田 茂 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
鍋山 徹 （一財）日本経済研究所地域未来研究センター長
藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授
宮崎 恵子 （独）海上技術安全研究所運航・物流系運航解析技術研究グループ長
若林亜理砂 駒澤大学法科大学院教授

（敬称略、五十音順、第 8 回基本政策部会開催時点）