

6章

国際基準等を踏まえた 総合的な環境対策・ 海上安全の推進

I. 環境対策

1 船舶からの排出物による環境への影響の現状と 国際的対応の枠組み



1. 国際海運分野における温室効果ガス(GHG)排出に係る現状

国際海運から排出される温室効果ガスは、そのほとんどがCO₂であり、2014年の国際海事機関(IMO)の調査によると、2012年の排出量は、約8億トンである。これは、世界全体から排出されるCO₂の総排出量の約2.2%であり、ドイツ1国分の排出量に相当する。また、世界経済の成長を背景に世界の海上輸送の需要は今後も増加傾向にあり、国際海運からのCO₂排出量についても増大すると予測されている。

世界全体の地球温暖化対策については、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)締約国会議(COP)において議論されており、国際海運からの温室効果ガス排出については、京都議定書第2条第2項に基づき、国連の専門機関であるIMOにおいて抑制・削減対策を検討している。具体的には、2013年には他の産業セクターに先駆けて、新造船を対象に世界共通の燃費規制が開始された。また、2019年からは全ての船舶を対象に燃料消費実績を「見える化」する燃料消費実績報告制度を開始することとされている。さらに、2018年4月には、国際海運からの温室効果ガス排出削減に向けた削減目標やその実現のための対策等を定める「GHG削減戦略」が採択され、単一の産業セクターとして世界で初めて、今世紀中の温室効果ガス排出ゼロにコミットすることとなった(詳細は④を参照)。

2. 内航海運分野における温室効果ガス(GHG)排出に係る現状

内航海運から排出されるCO₂排出量は、1051万トン(2015年度)である。国内全体からのCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は全体の約2割、うち、内航海運からの排出量は運輸部門の約5%を占めている。

2015年12月に開催された気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)において、2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組みとして、「パリ協定」が採択された。我が国は、2030年度に2013年度比26%削減という目標を含む約束草案を条約事務局に提出しており、その目標達成に着実に取り組むため、2016年5月、地球温暖化対策計画を閣議決定した。運輸分野の1モードを担う内航海運についても、「パリ協定」における我が国の約束の確実な実施に向けて相応の貢献が必要であり、今後、さらなる省エネルギー化やモーダルシフトの推進が求められている。

3. 船舶からのNO_x排出に係る現状

人体への悪影響や酸性雨等を引き起こす原因となる窒素酸化物(NO_x)等、大気汚染物質の排出が世界的な問題となっている。IMOでは、船舶から排出されるNO_xについて、1次規制(エンジンの定格回転数に応じ、定格出力当たりのNO_x排出量の上限値を設定)を2005年から、2次規制(1次規制より20%削減)を2011年から実施し、2016年から一部海域において更なる規制強化(3次規制、1次規制より80%削減)が講じられている。

4. 船舶からのSO_x排出に係る現状

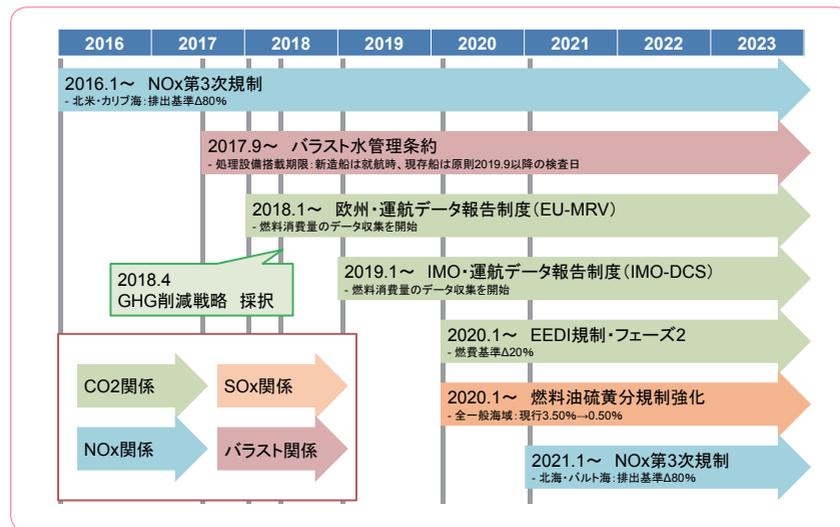
船舶からの排ガス中の硫黄酸化物(SO_x)は、呼吸器疾患など人体へ悪影響を及ぼす大気汚染物質である。排ガスに含まれるSO_xの量は、燃料油に含まれる硫黄分濃度に依存するため、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)で、燃料油中の硫黄分濃度を外航・内航問わず、世界一律に規制が講じられている。同条約では、船舶が航行する海域ごとに基準値が定められており、厳しい規制が適用される指定海域(北米・米国カリブ海及び北海・バルト海)では燃料油中の硫黄分濃度0.1%以下、それ以外の全ての海域(一般海域)では3.5%以下、さらに2020年1月1日以降は0.5%以下とすることが規定されている。

5. バラスト水管理に係る現状

バラスト水とは、船舶が空荷になった時のバランス確保のため、「重し」として取水する水のことをいう。この「重し」として船舶に取水される水は、貨物の積載港で排出されることとなっている。これに伴い、船舶から排出されるバラスト水に含まれている生物が、従来生息していなかった海域で排出されることにより、生態系の破壊や産業・漁業等への被害を与えるという問題が1980年代末から顕在化した。

こうした状況を受け、1980年代後半からIMOにおいて、バラスト水による生態系破壊等の問題について議論が開始され、2004年2月には、バラスト水管理の義務化等について定める「2004年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（船舶バラスト水規制管理条約）」が採択され、2017年9月8日に発効した。

図表 I-6-1 国際海運における環境規制の動向



2 国際舞台の議論における我が国の主導的役割

IMOの海洋環境保護委員会 (MEPC: Marine Environment Protection Committee) では、船舶からの海洋汚染の防止・規制に係る事項の検討を行っている。特に、MARPOL条

約をはじめとする条約その他の規則の採択及び改正の審議を行っている。会合は2年で3回の頻度で開催され、温室効果ガス (GHG) のみならず、硫黄酸化物 (SOx) や窒素酸化物 (NOx) の排出削減、バラスト水管理や油汚染対策等の環境規制の審議を行っており、立場の異なる先進国と途上国の主張が異なる事案も多く、国際社会全体からも注目度が高い委員会である。

我が国は海洋環境の保全に貢献するとともに、我が国の強みである省エネ技術を活かして我が国海事産業の国際競争力を強化する観点から、積極的に国際基準の策定に取り組んでいる。MEPCにおいても、確かな技術的知見に基づいた合理的な国際基準案の提案を行っており、近年の提案文書数は、IMO加盟国でトップである。また、現在、MEPCの議長を国土交通省海事局の齋藤船舶産業課長が務めるほか、主要なワーキンググループ (IMO各委員会の下に設置され、議題ごとの詳細な技術的事項を検討する) の議長も国土交通省職員が務める等、国際議論を積極的に主導する役割を果たしている。今後とも我が国は、産学官公連携の下、海洋環境の保全と我が国海事産業の国際競争力強化の両立に向け、引き続きMEPCの議論を主導していく。



MEPCにおける審議の様子



議事進行を務めるMEPC議長 (国土交通省海事局 齋藤船舶産業課長)

3 船舶における環境対策の取組

1. 国際海運分野における温室効果ガス (GHG) 排出削減の取組

国際海運分野におけるGHG排出削減のためのIMOにおける具体的な取組として、先進国、途上国の別なく世界一律に適用する燃費規制を導入するMARPOL条約の一部改正が我が国主導の下採択され、2013年1月から規制が開始された。同改正により、排他的経済水域を越えて航行する総トン数400トン以上の全ての船舶に対し、「船舶エネルギー効率マネージメントプラン」 (SEEMP:船舶の省エネ運航計画) の策定が義務付けられるとともに、一定サイズ以上の新造船に対しては「エネルギー効率設計指標」 (EEDI: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)が基準値に適合することが求められている。EEDI規制値は、規制開始以降、0次～3次の段階的に強化されることとなっており、2015年1月から2013年に策定したCO₂排出量の基準値から10%減を定める1次規制が実施され、基準値から20%減を定める2次規制は、2020年1月から実施されることとなっている。また、基準値から30%減を定める3次規制は、現在IMOにおいて、2次規制と同様に省エネルギー技術の開発状況等のレビューが実施されているが、規制の的確な実施を我が国海事産業の国際競争力強化につなげるため、我が国が各国調整の取りまとめ役としてこれを主導しているところである。

更に、IMOでは、国際海運全体のエネルギー効率の一層の改善を目指し、総トン数5,000トン以上の国際航海に従事する全ての船舶を対象に、燃料消費量、航海距離及び航海時間をIMOに報告することを義務付ける燃料消費実績報告制度(各船舶の燃料消費実績を「見える化」することで、船舶からの温室効果ガス削減を促す)を導入するMARPOL条約改正案が採択された。2019年1月から、この制度によるデータの収集・報告が開始される。

加えて、2018年4月には、GHG削減目標やその実現のための対策等を包括的に定める「GHG削減戦略」が採択された。この戦略は、単一の産業セクターにおいて、全世界的に今世紀中のGHG排出ゼロを目指すことに世界で初めてコミットしたものである。

GHG削減戦略の主なポイント

- ① 2008年をベースに、2030年までに国際海運全体の燃費効率を40%改善し、2050年までにGHG排出量を半減させ、最終的には、今世紀中のなるべく早期にGHG排出ゼロを目指すこと。
- ② ハード・ソフト両面での省エネの推進、経済的インセンティブ手法の実施、新たな燃料の導入・普及等、短・中・長期的に対策に取り組むこと(具体的な対策は今後決定)。
- ③ 船籍上の区別なく(先進国・途上国共通の)対策を講じること。ただし、開発途上国等に対し、必要な技術協力などを行うこと。

図表 I-6-2 国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減対策の概要



2. 内航海運分野における省エネルギー対策

内航海運分野における省エネルギー対策については、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度(二酸化炭素低減化船等に対し金利を優遇)や船舶に係る特別償却制度(環境性能に優れた船舶に対し税制を優遇)の活用に加え、経済産業省との連携による革新的省エネ技術の実証事業を実施している。2016年度に船舶共有建造制度や特別償却制度を活用して建造された省エネルギー船は30隻である。

また、内航海運における省エネ及び温室効果ガス排出量の削減のため、2017年度は「トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金」(経済産業省・国土交通省連携事業)を活用し、内航海運事業者等に対して、革新的省エネ技術のハード対策と運航計画や配船計画の最適化等のソフト対策を組み合わせた省エネ船舶の設計・建造等の経費等を支援した。

また、内航船舶について省エネ・省CO₂設備(燃料消費量及びCO₂排出量を削減する設備)への投資環境を整備するため、船舶の企画・設計段階における省エネ・省CO₂効果を「見える化」し、省エネ・省CO₂性能を客観的に評価する内航船「省エネ格付け」制度の暫定運用を2017年7月7日より開始した。当該制度の運用に基づき、2017年12月26日に8件の省エネ・省CO₂内航船舶に対し、格付けを行った。

3. 代替燃料船の普及に向けて

温室効果ガスの排出削減及び大気汚染防止を目的として、船舶における環境規制は今後強化されることとなっており、現在船用燃料として利用されている重油から、より環境負荷の低い代替燃料への燃料転換の期待が高まっている。

液化天然ガス燃料船(LNG燃料船)については、IMOによるECA(排出規制海域)が設定されている北欧を中心に内航フェリー、オフショア支援船等への導入が進んでおり、2017年12月時点で、世界では129隻就航している。今後、全海域において排ガス規制が強化される見通しであり、ますます導入が拡大するとみられている。こうした流れに伴い、日本国内においても、天然ガス燃料船の普及促進を図るため、2017年4月に海上運送法を改正し、LNG燃料船の導入を促進するための計画認定制度を創設した。今後は、当該計画認定制度を活用して引き続きLNG燃料船の普及を進めるとともに、大型船での技術実証とバンカリングなどの環境整備の一体的推進を、関係省庁と連携して実施していく。

また、水素についても、将来の燃料として期待されており、水素燃料電池船の実用化に向けた基盤整備の一環として、2018年3月に「水素燃料電池船の安全ガイドライン」及び「水素ガス用ポータブルタンク方式バンカリングのオペレーションガイドライン」を策定したところである。今後は、普及が見込まれる船舶を検討し、実用化における技術的課題、CO₂排出削減の可能性や、事業性等の検証を踏まえ、船舶における水素利用拡大に向けた指針を策定する。

4. 船舶からのSO_x排出削減対策

①4.の状況を踏まえ、海運業界と燃料油を供給する石油業界の両業界が2020年1月からの規制強化に円滑に対応するため、政府においては、国土交通省、経済産業省等の関係省庁や関係業界団体が構成する「連絡調整会議」を2017年3月に立ち上げ、関係者との情報交換や対策の調整等を行っている。2017年度末までに関連会議を含め10回開催し、規制開始後に供給される燃料油について、様々な種類、製造方法があるものの、船舶用の需要量に対しては供給可能との調査結果が石油業界より報告されている。

規制開始後に供給される燃料油の品質については、品質の確保及び使用可能な燃料の種類拡大を図るため、2018年度に燃料油の燃焼試験を実施することとしている。また、特

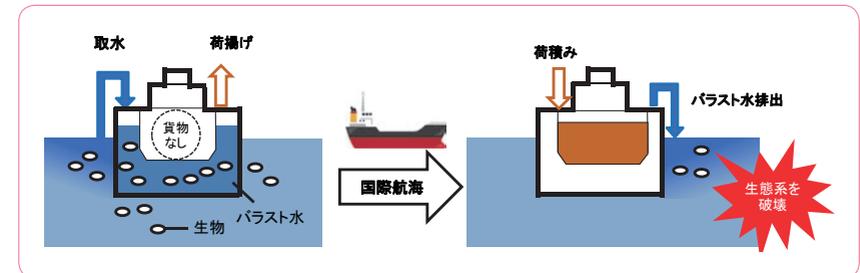
定の燃料油に需要が集中することを防ぐために、スクラバー(排煙を脱硫する装置)の使用を促進するため技術の評価・検証等の環境整備や、LNG燃料船など代替燃料船の導入促進などの対策を進め、船舶の燃料油の需給・価格の安定化を図っていくこととしている。

さらに、2018年2月に開催されたIMO第5回汚染防止・対応小委員会(PPR5)では、外航海運における公平な競争条件を確保する観点から、同規制に適合しない燃料油の不正使用等を防止するためのガイドラインの策定を我が国が提案したことを受け、SO_x規制の統一の実施のためのガイドラインを2019年夏までに策定することが合意された。

5. バラスト水の適切な管理による海洋生態系保全の推進

①5.のとおり、船舶バラスト水規制管理条約が2017年9月8日に発効した。本条約の適切な履行にむけて、2017年7月にIMO第71回海洋環境保護委員会(MEPC71)で最終決定されたバラスト水処理設備の設置期限等を取り入れるため、国内においても、条約発効に合わせて関連法令改正や船舶検査体制の整備等を行うとともに、日本船舶用のバラスト水処理設備の承認に係る審査を実施した。なお、本条約は、発効以降当面の間、今後の条約見直し等に向けてデータを収集・分析する経験蓄積期間を設けている。我が国も、条約の着実な履行と併せて経験蓄積期間中のデータ収集にも積極的に貢献していく。

図表 I-6-3 バラスト水による環境問題の概要



4 安全で環境に優しいシップ・リサイクルの実現に向けた取組

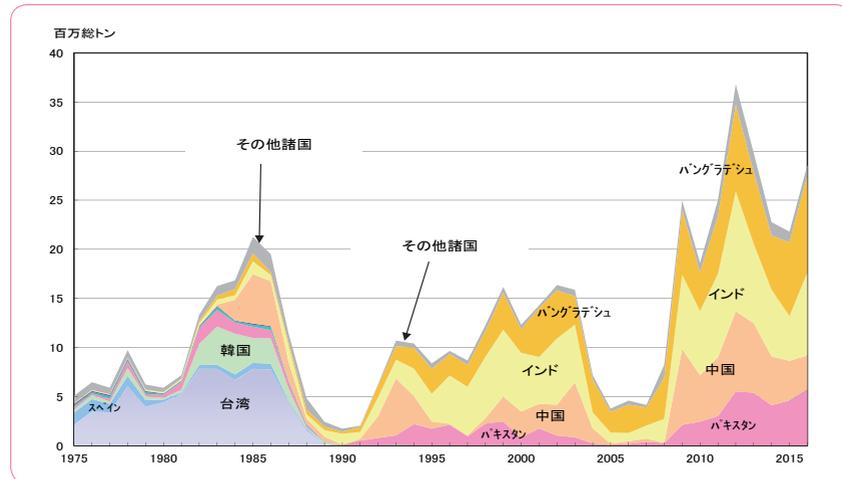


1. シップ・リサイクルにおける課題

数十年という寿命を終えた船舶は、解体され、その大部分は鉄材として再利用される。この一連の工程を総称してシップ・リサイクルと言い、大型船舶は、主にインド、バングラデシュ、パキスタン等の開発途上国においてリサイクルされている。

しかし、開発途上国は安全・環境対策が不十分であるため、シップ・リサイクル施設における労働者の死傷事故や海洋汚染が多発し、問題視されてきた。

図表 I-6-4 世界におけるシップ・リサイクルの国別実績



図表 I-6-5 開発途上国における不十分な安全・環境対策



2. シップ・リサイクル条約の概要

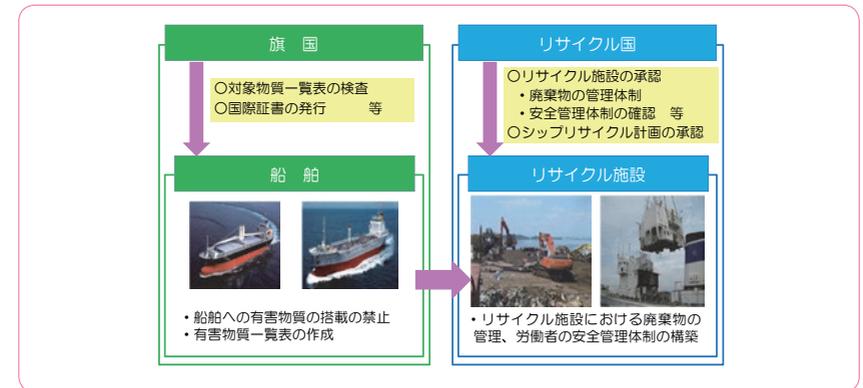
条約の内容

④1.の問題を解決するため、造船・海運大国である我が国主導の下、IMOにおいて新条約の策定作業が進められ、2009年5月、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約」(以下「シップ・リサイクル条約」という。)が採択された。この条約は、

- ・船舶へのアスベスト、オゾン層破壊物質等の新規搭載禁止
- ・船舶に搭載済の有害物質(水銀、鉛等)の所在、量を記した一覧表(インベントリ)の作成
- ・シップ・リサイクル施設における適切な労働災害対策と環境汚染対策
- ・国による定期的な船舶の検査、シップ・リサイクル施設の検査

などを義務付けるものである。

図表 I-6-6 シップ・リサイクル条約の仕組み



条約の発効要件

シップ・リサイクル条約の発効要件は、①締結国が15ヶ国以上、②締結国の商船舶腹量の合計が世界の40%以上、③締結国の解体力(1年間にシップ・リサイクルが可能な商船舶腹量)が締結国の商船舶腹量の3%以上、という3要件である。2018年3月現在、これらの要件については、①締結国は6ヶ国(ノルウェー、コンゴ共和国、フランス、ベルギー、パナマ、デンマーク)、②締結国の商船舶腹量は約20%、③締結国の解体力は0.04%(註: 締結国の商船舶腹量の合計が世界の商船舶腹量の40%と仮定)となっており、未発効である。主要シップ・リサイクル国であるインド、バングラデシュ、中国、パキスタンの上位4カ国が世界の

シップ・リサイクル量の90%以上を占めているため、③の要件を充足させるためこれらの国の締結が不可欠である。

シップ・リサイクル条約の発効により、途上国における安全で環境に優しいシップ・リサイクルを実現するとともに、船舶の建造から解体、鉄材の再利用に至るまでの循環を健全に機能させ、海事産業の持続的な発展に寄与することが期待される。

3. シップ・リサイクル条約の発効に向けた我が国の取組

我が国では、シップ・リサイクル条約の発効に向けて、我が国の条約締結に向けた国内法制化及び他国の締結促進を進めている。

我が国の条約締結に向けた国内法制化

我が国は、2013年以降、学識経験者、海運、造船、シップ・リサイクル業、船級協会などの関係者からなる検討会において国内法制度のあり方の検討を進めてきた。そして、2018年6月13日、「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」が成立した。

他国の締結促進

我が国は主要なシップ・リサイクル国であるインドに対して、早期締結に向けた働きかけや支援を進めてきた。2017年9月に開催された日印首脳会議においては、条約の早期締結に向けた両国の意思を確認すると共に、我が国はインドに対し、シップ・リサイクル施設を改善するための支援（ODA事業：円借款額85.2億円）を行うことを決定した。

II. 安全対策

1 我が国周辺の船舶事故の動向

2017年に我が国周辺で発生した船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下本節において同じ。）は1,959隻で、前年より48隻減少し、過去10年で最も少なかった。船舶種類別では、プレジャーボートと漁船で約7割を占めている。一方、海難に伴う死者・行方不明者数をみると、2017年は47人で、前年より1人減少したが、2015年から横ばいで推移している。船舶種類別では、プレジャーボートと漁船で約7割を占めている。

このように、我が国周辺で発生した船舶事故隻数は減少傾向にあるものの、プレジャーボートや漁船の安全対策のさらなる取組が必要であると考えられる。

図表 I-6-7 我が国周辺の船舶事故の動向



2 国際的な審議における我が国の主導的役割

国際航海船舶の安全基準は、海上人命安全条約（SOLAS条約）等により世界的に統一されており、これらの条約は技術進歩や社会状況の変化に応じて随時見直しが行われている。特に、海上の安全に関する条約の見直しは、IMOの海上安全委員会（MSC）及びその傘下の小委員会で行われているところ、我が国は、確かな技術的知見に基づいた合理的な国際基準案の提案を行うなど、以下i及びiiの事項を含め、その審議に積極的に参画している。また、我が国は、MSC傘下の船舶設備（SSE）小委員会の議長を2014年から輩出している（国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所 太田進 氏／右写真）他、小委員会に設置される作業部会の議長や、会期間に電子メールを活用して審議を行う通信部会のコーディネーターも輩出しており、IMOにおける国際的な審議において人的な



側面からも主導的役割を果たしている。

i) 自動運航船

最新のICT技術を活用した自動運航船の開発が世界的に進む中、関連する国際ルールの検討のため、我が国等の提案に基づき、IMOにおいて2018年5月から議論が開始されている。自動運航船は、事故原因の大部分を占めるヒューマンエラーの低減など、船舶の安全性の向上が期待できるものであるが、ここでも我が国は議論を促進するために文書の提出を行うなど、積極的にIMOでの議論に関わっている。また、国内においては、自動運航船の円滑かつ早期実用化の観点から、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会において、自動運航船の2025年実用化(特集「船上のIT革命」参照)に向けて、IMOにおける国際ルールの策定に取り組んで行く方針が示された(「海事産業の生産性革命の深化のために推進すべき取組について～平成28年6月3日答申のフォローアップ～報告書:2018年6月」)。この一環として、IMOにおける議論を促進・主導するために、2018年5月に自動運航船に関わる国際ワークショップをIMO本部で開催した。

ii) 係船作業の安全対策

大型船舶の係船ロープ破断による死傷事故が国内外で多発していることを受け、IMOで係船ロープの点検・保守に関する条約改正等の審議が行われている。2018年1月に開催された第5回船舶設計・建造小委員会において、係船ロープの点検・保守要件等を条約に規定すべきとの我が国の提案内容が支持され、同内容を規定するSOLAS条約改正案がまとめられた。

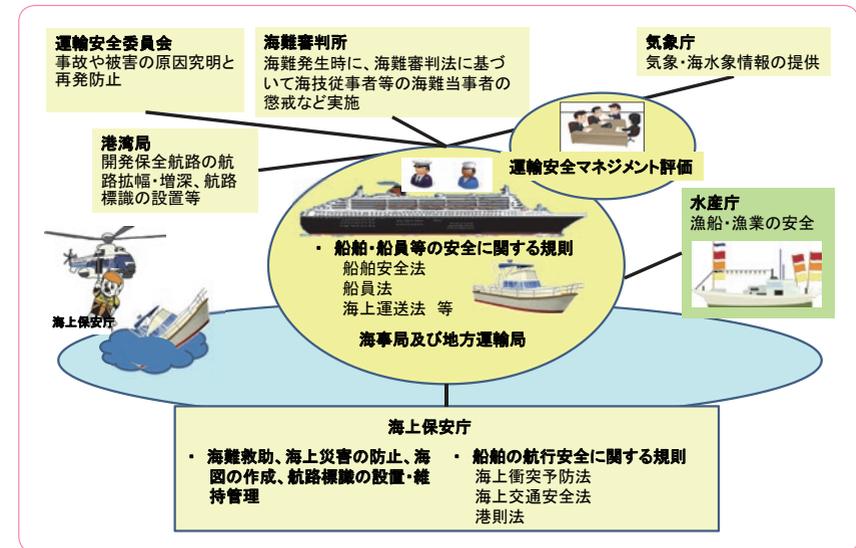
3 海上における安心・安全確保のための取組

1. 海事行政の総合力の発揮

第10次交通安全基本計画(2016年3月11日中央交通安全対策会議決定。計画期間:2016年度～2020年度)では、2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く)を第9次計画期間(2011年度～2015年度)の年平均(2,256隻)から約半減(約1,200隻)することを目指すとともに、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を2020年までに少なくとも2,000隻未満とすることなどを目標として定めている。

国土交通省では、船舶、船員、運航という3つの分野を横断的に捉え、安全基準の策定、立入検査の実施、事故等への機動的な対応、事故原因を踏まえた安全対策の推進など、ハード・ソフト両面からの施策を推進するため、関係機関と連携・協力して海上安全確保のための総合的な取組を進めている。

図表 I-6-8 海上安全確保のための関係機関との連携



2. フェリー火災対策

2015年7月の北海道苫小牧沖で発生したフェリー「さんふらわあだいせつ」の火災事故を受け、フェリー事業者による消火活動の備えを強化するための有効な消火手順、消火設備の特性、訓練の方法などをまとめた手引書を2016年3月に公表した。

これを受けて、全国のフェリー事業者に対して説明会等を開催するとともに、手引書を活用した指導を行ったところ、2018年4月1日までにフェリー事業者15社において消火プランが作成され、これに基づく訓練が実施されている。

3. 船舶の津波避難態勢の改善

2011年3月11日に発生した東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、今後高い確率で南海トラフ地震等の大地震の発生が見込まれることから、

平時から船舶運航事業者において津波防災対策を行うことが重要である。

これを踏まえ、国土交通省では、大規模津波発生時における船舶の適切な避難行動を促進するため、船舶運航事業者による「船舶津波避難マニュアル」等の作成を推進している。2016年には、中小規模の船舶運航事業者が容易に津波対策を実施出来るよう津波避難に必要な主要ポイントを選定した新たなマニュアル様式「津波対応シート」、同年9月には、「津波対応シート」を5カ国語で公表した。

2017年は、関係事業者に対する説明会を開催し、船舶ごとの具体的な「津波対応シート」作成のために必要な支援を行った他、日本に寄港する外国船舶の津波避難対策を促進するため、各地の船舶代理店を通じ、外国船舶に対する「津波対応シート」外国語版の周知を行った。また、マニュアル作成とともに、船舶運航事業者による津波防災対策の定着のため、津波避難訓練の実施等を呼びかけた。

今後も、引き続き関係事業者に対する説明会等を通じ、船舶津波避難対策への意識向上や津波避難訓練の実施等を呼びかけていくとともに、マニュアル作成のために必要な支援を行う。

4. 大規模災害時の船舶の有効活用

地震大国である我が国において大規模災害時の船舶の有効活用は重要である。

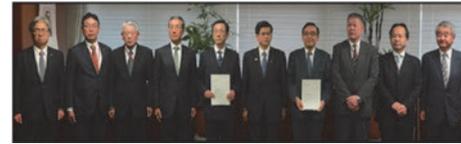
東日本大震災の際にも再認識されたとおり、被災地への支援物資や自衛隊、警察、消防等の要員や、車両の緊急輸送に活用されるなど、船舶が極めて重要な役割を果たしている。2016年4月に発生した熊本地震の際には、民間船舶が被災者の避難、自衛隊等の要員の輸送、被災者への給水に活用された他、防衛省の事業として、同省がPFI方式により契約している民間船舶「はくおう」が被災者の休養施設として提供された。

また、国土交通省では、警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者と連携し、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時に民間フェリーで広域応援部隊を迅速に輸送するため、①海上運送事業者に対する発災時の広域応援部隊の優先的輸送への協力の事前要請、②海上運送事業者におけるスペース確保のための運用方針の策定、③関係省庁・事業者による定期的な合同図上訓練の実施等を定める「広域応援部隊進出における海上輸送対策」を2016年10月にまとめ、同年12月には、人命救助のために重要な発災から72時間を考慮した迅速な広域応援部隊の輸送を実現させるため、国土交通大臣から旅客船事業者

団体等に対して発災時の広域応援部隊の優先的輸送への協力の事前要請を行ったほか、2018年2月には、関係省庁・事業者による合同図上訓練を行い、連携の強化を図った。



津波避難訓練の様子



国土交通大臣より協力要請書を手交



フェリーに積み込まれる自衛隊の緊急車両(東日本大震災時)

このほか、国土交通省では、大規模災害時における船舶の有効活用を図るため、船舶活用ニーズと活用可能な船舶の迅速なマッチングを可能とする民間船舶マッチングシステムの活用などにより、地方自治体の防災計画等への船舶活用の反映を促すなど、災害時の円滑な船舶活用に向けた取組を進めている。

5. 船員安全・労働環境取組大賞(SSS)の創設及び表彰

第10次船員災害防止基本計画(2013年～2017年)の取組の一環として、2014年度から、船員や船舶所有者等が実施又は実施しようとしている船員労働災害防止に関する先進的で優良な取組を募集、選定し「船員安全取組大賞」として表彰してきた。2017年度は名称や制度を見直し、これまでの「労働災害防止」の取組のほか、「安全運航」、「健康管理」、「労働支援」を加えて募集し、大賞に作業省略撲滅による無事故・無災害達成に取り組んだ浪速タンカー(株)、特別賞にアジアパシフィックマリン(株)と(株)Aシップが選ばれ、海事局長より表彰状が授与された。