

## 政策評価調書（個別票①-1）

## 【政策ごとの予算額等】

政策名	海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		評価方式	総合(実績)事業	番号	9-39
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	9,841,152	9,478,112	9,206,589	8,856,889		
（ 補 正 後 ）	9,803,705	10,292,603	9,206,589			
前年度繰越額（千円）	0	3,023				
予備費使用額（千円）	0	0				
流用等増△減額（千円）	0	0				
歳出予算現額（千円）	9,803,705	10,295,626				
	<0>	<0>				
支出済歳出額（千円）	9,766,930	9,673,319				
翌年度繰越額（千円）	3,023	299,145				
不用額（千円）	33,752	323,162				
	<0>	<0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	個別表②に記載					
政策評価結果を受けて改善すべき点	・韓中の大幅な建造能力の急拡大、世界経済減速を背景とする新造船需要の急減による国際競争の一層の激化に対応して、国際市場環境の整備を促進する。					
評価結果の予算要求等への反映状況	・需給バランスの不均衡による過当競争のおそれを踏まえ、市場歪曲性を有する政府支援等を防止するための国際的枠組（OECD新造船協定）の確立を加速する。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名		海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る				番号	9-39		(千円)
	予 算 科 目								政策評価結果等 による見直し額
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	22年度 当初予算額	23年度 要求額		
対応表において● となっているもの	A	1	一般	国土交通本省	海事産業市場整備等推進費	船員雇用促進対策に必要な経費	426,079	200,040	-226,039
	A	2	一般	国土交通本省	海事産業市場整備等推進費	海事産業の市場環境整備・活性化等の推進に必要な経費	137,505	158,062	-26,603の内数
	A	3	一般	地方運輸局	地方運輸行政推進費	海事産業の市場環境整備・活性化等の推進に必要な経費	71,150	60,552	-26,603の内数
	A	4							
	小計							634,734 の内数	418,654 の内数
対応表において◆ となっているもの	B	1	一般	国土交通本省	独立行政法人航海訓練所運営費	独立行政法人航海訓練所運営費交付金に必要な経費	5,950,823	5,775,686	-36,475
	B	2	一般	国土交通本省	独立行政法人航海訓練所船舶建造費	独立行政法人航海訓練所船舶建造に必要な経費			
	B	3	一般	国土交通本省	独立行政法人海技教育機構運営費	独立行政法人海技教育機構運営費交付金に必要な経費	2,508,706	2,550,224	-14,616
	B	4	一般	国土交通本省	独立行政法人海技教育機構施設整備費	独立行政法人海技教育機構施設整備に必要な経費	112,326	112,325	
	小計							8,571,855 の内数	8,438,235 の内数
対応表において○ となっているもの	C	1					<	>	>
	C	2					<	>	>
	C	3					<	>	>
	C	4					<	>	>
	小計							の内数	の内数
対応表において◇ となっているもの	D	1					<	>	>
	D	2					<	>	>
	D	3					<	>	>
	D	4					<	>	>
	小計							の内数	の内数
合計							9,206,589 の内数	8,856,889 の内数	-303,733



政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

担当部局名:  
担当者(連絡先):

評価実施時期:平成 年 月

政策名	海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	番号	9-39
-----	----------------------------	----	------

**政策の概要**  
四面環海の我が国において、海運、造船等の海事産業は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている。このため、海事産業における船舶・舶用品生産の市場環境整備・活性化ならびに人的基盤(ヒューマンインフラ)である技能者・技術者及び船員(海技者)の確保・育成等は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な目標・課題である。

**【評価結果の概要】**  
**(総合的評価)**  
「海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る」については、平成21年における我が国の新造船建造量は過去最高を記録したが、中国・韓国の建造量が急増したことから、相対的に我が国の世界シェアは減少した。平成20年秋以降は世界的な景気低迷による海上荷動量の激減により、新造船需要が急減したことから、今後海外との国際競争は一層激化する見込みであり、これまでの施策を着実に実施するとともに、適正な国際市場環境の整備、産業基盤の強化等の施策を推進する必要がある。また、船員の確保・育成については、事業指標の実績値は目標の達成に向け順調に推移しており、目標の達成は十分可能であると評価できる。

**(必要性)**  
海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図ることは、海洋国家である我が国の社会・経済を支える上で極めて重要である。平成20年秋以降の世界的な景気の減速や国際競争力の激化により、適正な国際市場環境の整備や産業基盤の強化が一層必要な状況となっている。人材確保面においては、造船産業における熟練技術者・技能者や船員の高齢化が進んでおり、大量退職期の到来による技術基盤の低下や海事産業従事者の不足が生じることが懸念されている。よって、引き続き海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等に資する施策を推進する必要がある。

**(効率性)**  
従来より、海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等は、景気動向、雇用情勢により大きく左右されている。国や関係業界・事業者はそれぞれの役割分担に責任を持ち、連携しつつ景気動向等を的確に認識し、国際競争市場の情勢に機敏に対応することがもっとも効率的である。

**(有効性)**  
造船業・船用工業においては、世界の建造量シェアは減少しているものの、過去最高の建造量を記録しており、適正な国際市場環境の整備、船舶産業の基盤整備等の各施策が有効に機能してきたと評価できる。船員の確保・育成においては、現時点の業績指標は目標値を超え順調に推移しており、船員確保・育成等総合対策事業等、内・外航を通じ優秀な日本人船員を確保・育成していくための各種施策の効果によるものと評価できる。

**(反映の方向性)**  
今後も目標の達成に向け、造船市場における公正な競争条件を確保するため、平成22年に再開が合意された新造船協定の策定交渉を強力に推進するとともに、取組みの内容について見直しを行い、改善を図りながら、船員確保・育成等総合対策事業による雇用情勢の変化や国際経済環境の変化等に対しても適切に対応していく。

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

**【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】**

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	ポイント	1/3 17年度	0.31	0.28	0.25	1/3 21年度	我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア(トン数ベース)。シェアが確保できていれば、競争力を維持しているとみなすことができる。そこで、平成17年度末現在の国際競争力を維持することを目的に、日本の新造船建造量が世界の造船建造量の1/3のシェアを維持することを目標とする。
	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	ポイント	100 17年度	158	177	195 (速報値)	135 22年度	海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。
	船員災害発生率(千人率)	‰	11.8 18年度	11.3	11.5	集計中	9.3 24年度	平成20年度から平成24年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成18年度に比べ21%減少させる。 ①全国平均の災害発生率を上回っている地域(地方運輸局単位)においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とする。 ②全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とする。 ①及び②の考え方に基づき平成15~17年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)