

施策目標個票

(国土交通省2-36)

施策目標	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	
施策目標の概要及び達成すべき目標	四面環海の我が国経済と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・活性化及び人的基盤である技能者・技術者と船員(海技者)の確保・育成等を行う。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	<p>(各行政機関共通区分)</p> <p>③相当程度進展あり</p> <p>(判断根拠)</p> <p>指標129については、目標に向けて順調に推移しており、令和3年5月に公布された海事産業強化法に基づき、労務管理の適正化を含む船員の働き方改革の施策効果により目標達成可能と見込まれることからA評価と判断した。また、指標130については、各国との厳しい受注競争、新型コロナウイルス感染症による影響等もあり、令和2年度実績は初期値を下回る結果となったことからB評価としたが、令和3年度以降、本格的に同法に基づく予算・税制等の支援事業を実施していく。以上から、令和2年度は、海事産業強化法と新制度の創設等に取り組み、施策体系構築の成果を上げたことから、全体として「③相当程度進展あり」と判断した。</p>
	施策の分析	<p>指標129については、令和2年度の実績値は集計中であるものの、船員計画雇用促進等事業や若年内航船員確保推進事業の施策の結果、令和元年度の実績値は962人と目標値である令和9年度累計10,000人の船員確保に向けて順調に推移しており、今後新たに必要となる船員数が確保され则认为される。</p> <p>また、指標130については、これまで、AIやIoT技術等を活用することにより生産性向上を目指す取組「i-Shipping」に取り組み、建造・運航分野における革新的な技術やシステムの開発・実用化に係る支援事業において、研究開発等を実施した(令和2年度:建造14件、運航9件)。令和2年度においてはその一部を令和2年度第3次補正予算として先行実施し、当該補正予算による事業についても令和3年度に繰り越して引き続き実施中である。</p> <p>今後は、第204国会において成立した海事産業強化法案に関連するサプライチェーンの最適化及びデジタルトランスフォーメーション等の支援事業を実施していく。</p>
	次期目標等への反映の方向性	<p>指標129については、引き続き目標達成に向けて、船員の確保・育成政策を推進する。また、指標130については、令和7年度の目標達成に向け、予算・税制・財政投融资の支援措置等により生産性向上を一層進めるとともに、事業者間の協業・統合等を促進することで、造船業の事業基盤強化及び国際競争力の強化を行う。</p>

業績指標	129 海運業(内航)における新規船員採用者数(*)	初期値	実績値(累計)					評価	目標値
		H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R9年度
		912	-	-	-	1,874	集計中	A	10,000人
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
業績指標	130 日本における造船建造量(単位:百万総トン)(*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H27年~R1年の平均	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R7年度
		14	13	13	15	16	13	B	18
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参考指標	参102 海洋開発関連産業に専従する技術者数	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		約560人	約740人	約1040人	約700人	集計中	集計中		約2,400人
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額	
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	8,777	8,613	8,293	8,086	-	
		補正予算(b)	556	1,171	2,314	-		
		前年度繰越等(c)	317	522	1,249			
		合計(a+b+c)	9,650	10,306	11,856	8,086		
			<0>	<0>	<0>			
	執行額(百万円)		9,003	8,945				
	翌年度繰越額(百万円)		522	1,249				
不用額(百万円)		126	112					

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	海事局	作成責任者名	総務課企画室 (室長 忍海邊 智子)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-----	--------	-----------------------	----------	--------

業績指標 129

海運業（内航）における新規船員採用者数*

評 価

A	目標値：平成30年度からの累計で10,000人（令和9年度） 実績値：集計中（令和2年度）1,874人（累計）（令和元年度） 初期値：912人（平成30年度）
---	---

（指標の定義）

国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員について、今後必要な船舶数を予測し、それに乗り組む船員数から今後船員として残存すると見込まれる船員数の差を指標として設定。

（目標設定の考え方・根拠）

海上輸送の人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員のうち高齢化が顕著な内航船員について、今後新たに必要となる人数を確保するため、内航船舶数（予測値）に乗り組む船員数から残存が見込まれる船員数を差し引いた人数を確保することを目標とし、海運業（内航）に新規に就業する船員の確保により目標達成を図る。

- ① 国内輸送量の実績値等をもとに、今後の景気変動等も踏まえ、今後の輸送量及び船腹量の予測値を試算。
- ② ①より、今後必要となる船舶数の予測をした上で、今後必要となる船員数を算出。
- ③ 次に、船員数実績値をもとに死亡や病気、定年による退職等を勘案し、今後残存する船員数を算出。
- ④ ②から③を差し引いた船員数の概数を指標として設定。

（外部要因）

- ① 景気動向等に伴う輸送需要の増加の変動
- ② 船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の変動
- ③ 死亡率や疾病率等の変動

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・海洋基本計画（平成30年5月15日閣議決定）第2部9（1）ウ 船員等の育成・確保
 ○独立行政法人海技教育機構において外航・内航海運のニーズに応じた即戦力・実践力を備えた船員を養成するため、①関係者間での連携を強化し、海運事業者が運航する船舶の活用を通じて、より実践的な乗船訓練を可能とする社船実習の拡充等に取り組み、②船員に必要な知識要件への対応として、各種講習等を実施し、技能の習得に努めるなど、船員教育体制の見直しを含め、教育の高度化に取り組む。○船員の安定的・効果的な確保・育成のため、就業体験を実施するなど、国と内航海運事業者等の関係者とが連携して若年者の志望を増加させるための取組を推進するとともに、事業者が新人船員を雇用して、育成する取組を促進する。また、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、労働時間・負荷の軽減等の働き方改革による生産性向上に取り組む。

○若年船員を計画的に確保するため、女性船員の活躍促進に向け取り組むとともに、退職海上自衛官等が船員として就業するための環境整備を引き続き行う。

・交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）
 第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策
 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
 目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

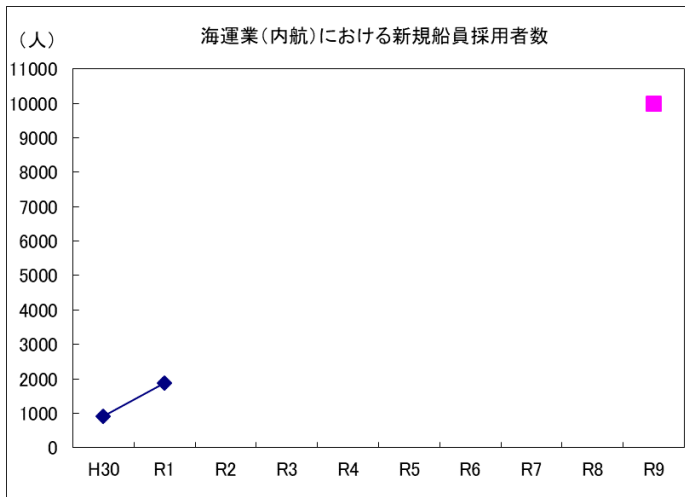
○航空機操縦士や航空機整備士、船員、バス・トラック運転手等、輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善に向けた施策を実施する。（航空機操縦士・航空機整備士の民間養成機関の供給能力拡充、船員のトライアル雇用助成金 等）

【閣決（重点）】

なし

【その他】

過去の実績値（累計）				（年度）	
H28	H29	H30	R1	R2	
-	-	912	1,874	集計中	



※各年度の実績については、累積の数値

主な事務事業等の概要

船員の確保・育成体制の強化

海洋基本法の成立及び海上運送法等の一部改正による船員確保育成対策の強化を踏まえ、安定的な海上輸送を確保する観点から、新規学卒者の他、退職自衛官、女子船員等新たな供給源からの船員確保・育成等の促進を図るため、船員計画雇用促進事業の実施や内航船員を志向する若年者を増加させるために若年内航船員確保推進事業の実施等、船員確保・育成等に係る総合的な対策を実施した。

予算額 1.1 億円 (令和3年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和2年度の実績値は集計中であるが、令和元年度(単年度)の実績値は962人であり、累計1,874人となったことから、令和9年度累計10,000人の目標に向けて順調に推移している。

(事務事業等の実施状況)

船員確保・育成等総合対策事業の実施

- 船員計画雇用促進事業

改正海上運送法に基づき国土交通大臣より日本船舶・船員確保計画の認定を受け、船員の計画的な確保・育成に取り組む海運事業者に対する支援制度を平成20年度に創設。令和3年度当初時点においては、250事業者(令和2年度当初時点:246事業者)が国土交通大臣による認定を受けている。

- 若年内航船員確保推進事業

内航船員の高齢化の進展による船員不足の解消に向け、関係機関と連携し、内航船員に関する情報が乏しいと思われる船員教育機関以外の学生等に対して、就業体験やキャリアパス説明会を実施することによって、内航船員を志向する若年者を増加させる取り組みを平成23年度から実施。令和2年度については全国で水産系高校6校、66人の若年者が就業体験に参加する等、内航船員を志向するよい契機となっている。

- 内航船員就業ルート拡大支援事業

船員の専門教育機関を卒業していない者が短期で海技資格を取得するために受講する6級海技士短期養成課程について、当該過程における乗船実習の場を提供する事業者に対する支援制度を平成27年度に創設し、令和2年度の支援事業者数は71者であった。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は海運業(内航)における新規船員採用者数であり、令和2年度の実績値は集計中であるものの令和元年度(単年度)の実績値は962人であり、目標値である令和9年度累計10,000人の船員確保に向けて順調に推移している。また、令和3年5月に公布された海事産業強化法に基づく労務管理の適正化を含む船員の働き方改革の実現に向けた取組みにより、船員という職業の魅力の向上が図ることで、それらの効果が発現され目標年度における目標を達成できると見込まれることから「A」と評価した。引き続き、令和3年度においても目標達成に向け、船員の確保・育成政策を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 海事局船員政策課(課長 谷口 礼史)

関係課: 海事局総務課海洋教育・海事振興企画室(室長 小沼 勝之)

業績指標 130

日本における船舶建造量*

評 価

B

目標値：18 百万総トン（令和 7 年）
 実績値：13 百万総トン（令和 2 年）
 初期値：14 百万総トン（平成 27 年～令和元年の平均値）

(指標の定義)

日本における造船業の新造船建造量

【初期値：H27～R01 の平均】 $14,069,938 = (13,027,223+13,337,209+13,197,546+14,551,631+16,236,079)/5$

(目標設定の考え方・根拠)

過去における我が国造船業の最大値である 20 百万総トン（2010 年）に、その後の建造拠点の役割変更や設備の変更等を反映し、現在の建造能力の最大値である 18 百万総トンを、政策による基盤強化を通じて我が国造船事業者がその建造能力を最大限、効率的かつ効果的に活用した場合の建造量と考え、2025 年の目標としている。

(外部要因)

海運市場の状況、金融市場の動向、為替の動向

(他の関係主体)

造船事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 4 3 号）
- ・ 経済財政運営と改革の基本方針 2020（令和 2 年 7 月 17 日）

グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。（5.（3）サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築）

- ・ 成長戦略フォローアップ（令和 2 年 7 月 17 日）

海運業と造船業が共に成長できる環境整備に向けて、企業間連携や投資の促進に必要な方策を制度改正も含め 2020 年度中に取りまとめ、速やかに実施する。（5.（2）vi）③）

諸外国との海洋産業協力の深化として、シーレーン沿岸国との関係強化の観点から、主要港湾等への開発運営に係る協力を戦略的に推進するとともに、安定的な国際海上輸送確保のため、我が国海外航海運業・造船業の国際競争力強化の取組を更に推進する。（6.（2）ii）①）

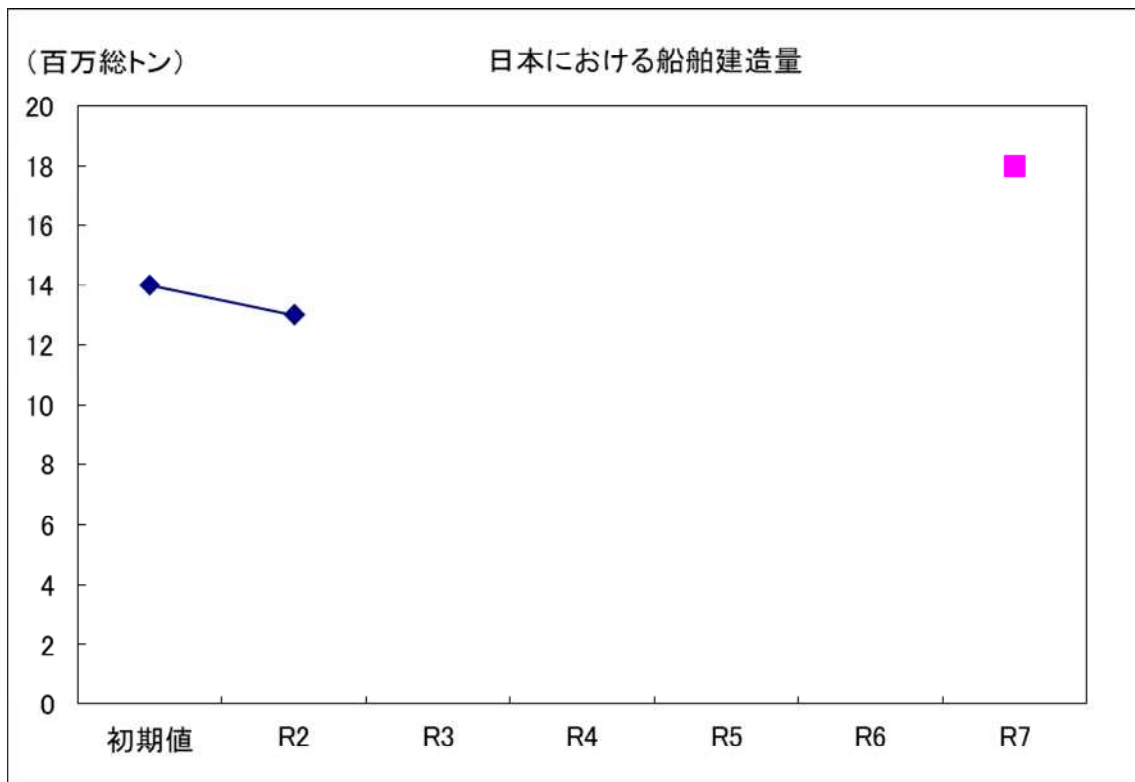
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値	(単位：百万総トン)				(年)
H27～R1 平均 (初期値)	R 2	R 3	R 4	R 5	
14	13				



主な事務事業等の概要

造船業、船用工業における企業間連携やデジタル化の促進、システムインテグレーション能力の強化、OECD や WTO の枠組を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むことで、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

予算：17 億円（令和 2 年度第 3 号補正）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（本指標について）

本業績指標については、海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 4 3 号）（以下「海事産業強化法」という。）における KPI（我が国造船業の建造量）との整合性を図るため、昨年度まで採用していた評価指標である「建造量の世界シェア」から「日本における船舶建造量」に令和 2 年度末に変更をしたところ。

（指標の動向）

世界の造船市場は供給過剰状態である中、我が国造船業は中国・韓国と厳しい受注競争を強いられている。加えて、韓国においては、造船事業者に対して巨額の公的支援が行われたほか、信用力の低い造船事業者への市場で得られないような公的な保証の付与による受注支援が行われており、我が国造船業に著しい損害を及ぼしている。

また、直近では、新型コロナウイルス感染症の影響により、海運企業の発注意欲の減退、人の移動制限による新造船商談の停滞等により、元々少なかった受注量が大幅に減少し、通常 2 年以上必要な手持工事が約 1 年とかつてない危機的経営状況に陥り、工事量の枯渇による雇用の喪失を防ぐため、造船事業者は受注した工事を先延ばしにするなど、建造量を調整して対応している。

これらの影響などにより、令和 2 年度の日本における造船建造量は、初期値を下回る結果となったため、B 評価としている。

ただし、本指標に係る施策としては、令和 3 年 5 月に公布された海事産業強化法に基づき、予算・税制・財政投融资を総動員した施策を令和 3 年度より実施していくこととしており、令和 2 年度においてはその一部を令和 2 年度第 3 次補正予算として先行実施している段階であることに加え、当該補正予算による事業についても令和 3 年度に繰り越して引き続き実施中であることから、施策の効果が十分に本指標に反映されていないことに注意する必要がある。

（事務事業等の実施状況）

令和 3 年度以降、本格的に海事産業強化法に基づく予算・税制・財政投融资などの支援事業を実施していく。

なお、変更前の業績指標「建造量の世界シェア」に係る令和 2 年度施策としては、船舶の開発・設計、建造、運航に至る全ての段階で AI や IoT 技術等を活用することにより生産性向上を目指す取組「i-Shipping」に取り組み、建造分野及び運航分野における革新的な技術やシステムの開発・実用化に係る支援事業において、研究開発等を実施した（令和 2 年度は建造分野で 14 件、運航分野で 9 件）。建造分野、運航分野に係る支援事業については、令和 2 年度をもって終了し、令和 3 年度 9 月の評価委員会にて施策の評価が行われる予定である。これに加えて、開発・設計分野の支援事業も実施しており、こちらも令和 3 年度に事業が終了し、評価委員会にて施策の評価が行われる

予定となっている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

我が国造船所は中国・韓国に比べて造船所の規模が小さく、大規模発注において不利な面があるなどの課題を抱えているところ、海事産業強化法案に基づき、予算・税制・財政投融资の支援措置等により生産性向上を一層進めるとともに、事業者間の協業・統合等を促進することで、造船業の事業基盤強化及び国際競争力の強化を行う方針。

担当課等（担当課長名等）

担当課：船舶産業課（課長 今井 新）

関係課：海洋環境政策課（課長 田村 顕洋）