

# 令和6年度 政策チェックアップ評価書

施策目標：36 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。

## 業績指標

指標番号	業績指標名
103	我が国造船業の船舶建造量 *
60	【再掲】内航船員1人・1時間当たりの輸送量

## 業績指標の分析

(103) 我が国造船業の船舶建造量 \*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	平成28年～令和元年の平均値	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
実績値	14百万総トン	13百万総トン	11百万総トン	10百万総トン	10百万総トン	9百万総トン	18百万総トン
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

### (事務事業等の実施状況)

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43号。以下「海事産業強化法」という。）に基づく計画認定制度において、令和6年度末までに42件の事業基盤強化計画を認定するなど造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進した。併せて、船舶の部品に係るサプライチェーンの強靱化事業では、令和5年度から6年度にかけて19件の事業を採択、ゼロエミッション船等の生産設備整備の支援では16件、DX推進のための技術開発・実証事業に対する支援では12件の事業を採択した。また、OECD造船委員会では、造船市場における公正な競争条件の確保に向けた取組等を行った。

### (その他の外部要因の状況)

国際競争の激化（中国造船業の拡大）、脱炭素化への対応、深刻な人手不足（新型コロナによる外国人労働者の帰国の影響も含む）、資機材の高騰 等

### (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、海事産業強化法におけるKPI（我が国造船業の建造量）との整合性を図るため、令和元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年度末に変更した。

なお、本指標は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ける「安定的な国際海上輸送を確保するための今後の造船業のあり方及び造船業の基盤整備に向けた方策について 答申」に基づき設定された。

### (指標に関する動向)

我が国の令和6年の新造船建造量は約900万総トンであり、現状において過去の実績値トレンドを大きく転換する因子は見当たらず、目標値の達成が困難であると見込まれるためBと評価した。建造量が伸び悩んでいる要因として、令和5年に建造された船舶を受注した令和2年頃は、世界の海運における船腹過剰によって新造船需要が激減した中にあった上、新型コロナ禍で外国人労働者が帰国し、我が国造船所において、操業度を下げた受注・生産計画や、修繕業への特化等による新造船事業の縮小を余儀なくされたことが挙げられる。令和6年までに建造需要が回復しているものの、我が国造船業においては、近年深刻化する人材不足に加え、時間外労働の上限規制もあり、建造量を増加

するに至っていない。

**(課題の特定)**

造船市場において、ここ数年は建造需要が回復しているものの、我が国造船業においては、近年深刻化する人材不足に加え、時間外労働の上限規制もあり、建造量を増加するに至っていない。

**(60) 【再掲】内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量**

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H30 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値 (トンキロ/ 人・時間)	4,019 トンキロ	3,608 トンキロ	3,918 トンキロ	4,119 トンキロ	3,898 トンキロ	集計中	4,919 トンキロ
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

**(事務事業等の実施状況)**

船舶共有建造制度や各種税制特例措置の活用等により、代替建造及び船員の安定的・効果的な確保・育成を推進した。

○船舶共有建造制度（令和 5 年度：15 隻）

○各種税制特例措置の活用（令和 5 年度：36 隻）

・環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度（令和 5 年度適用実績：1 件）

海上運送業を営む個人又は法人が、租税特別措置法（昭和 32 年法律第 26 号）等に定める環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合には、船舶の区分に応じて特別償却（所得税・法人税）を可能とすることで、エネルギー効率が高く環境に優しい船舶の建造投資を促進する。

・海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（令和 5 年度適用実績：6 件）

個人又は法人が、所有する船舶を譲渡し、新たに、租税特別措置法等に定める環境負荷低減に資する設備を取得した場合、譲渡益の 80% についての課税（所得税・法人税）の繰り延べを可能とすることで、船舶の代替を促進する。

・中小企業投資促進税制（令和 5 年度：29 件）

租税特別措置法等に定める船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合に、取得価額の 22.5% の特別償却（所得税・法人税）又は 5.25% の税額控除（所得税・法人税、資本金 3,000 万円以下の法人又は個人事業主のみ）の選択適用を可能とすることで、中小企業者等の設備投資を促進する。

また、令和 4 年 3 月に内航海運業者と荷主が遵守すべき事項等を取りまとめた「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」について、令和 6 年度に実施した「内航海運業における商慣習の実態調査」の結果や、内航海運業者・荷主・国が参加する安定・効率輸送協議会等での議論等を踏まえ、本ガイドラインを改定し、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」（第 2 版）として取りまとめた。

**(その他の外部要因の状況)**

産業基礎物資等の輸送需要の減少

**(目標の達成状況に関する分析)**

石油製品をはじめとする産業基礎物資等の輸送需要が減少し、輸送量が低下していることが一因となって実績値が伸び悩んでいると考えられ、目標年度での目標値の達成に向けた進捗は順調ではないことから B と評価した。

**(課題の特定)**

内航海運は景気動向の影響を受けやすい業種であり、上述のように、産業基礎物資等の輸送需要の減少により、輸送量そのものが低下している（トンキロベースで令和 5 年度は前年度比-5.3%）。

内航船員の生産性向上に向けた、荷主と内航海運業者間での荷役作業の効率化等に関する対話や、生産性向上に対する業界全体の機運醸成、船員の労働生産性を高める設備投資に対する支援等を進めており、今後も各種施策を総動員し、輸送量増加に向けて取り組む。

## 評価結果

(目標達成度合いの測定結果)

⑤ 目標に向かっていない

(判断根拠)

業績指標 2 個のうち、B が 2 個であった。さらに、両指標とも初期値より実績値が減少しており、また前回評価以降も実績値の回復がなく減少傾向が続いているため、「⑤目標に向かっていない」と評価した。

(施策全体の総括分析・今後の取組の方向性)

業績指標 103 については、目標の達成に向け、これまでに、海事産業強化法に基づく計画認定制度を通じた造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等の推進をはじめとする各種の取組等を進めているが、足下の我が国の新造船建造量は約 900 万総トンであり、目標である 1,800 万総トンには未達の状況。

一方で、造船市場は拡大が続けると見込まれるところ、我が国造船業の建造量増加に向け、引き続き、上述の各種取組を通じ、設備・人材・生産性等の増強を推進する。その中で、今後の市場の鍵を握ると目される、新燃料船をはじめとする次世代船舶のシェア獲得にも注力していく。

業績指標 60 については、石油製品をはじめとする産業基礎物資等の輸送需要の減少等により内航貨物輸送量は減少傾向（トンキロベースで令和 5 年度は前年度比-5.3%）にあること、内航船員数が微増（令和 5 年度は前年度比+1.6%）する中で、その総労働時間はほぼ横ばいであることから実績値は伸び悩み、目標は未達の状況である。

今後の目標の達成に向け、

- ・船舶共有建造制度及び税制特例措置による内航貨物船の代替建造の促進による内航海運の輸送力の確保
- ・「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」（第 2 版）の周知
- ・内航海運業者・荷主、国が参加する「安定・効率輸送協議会」等における内航海運業の生産性向上に向けた議論の推進
- ・内航海運業者が適正な「運賃・用船料」を収受するための「運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の策定・周知
- ・内航海運の海上輸送需要の増加等に対応するため、内航海運の生産性向上を通じた海上輸送力向上に向けた支援である「内航海運輸送力向上事業費補助金」の実施
- ・内航海運業界における生産性向上に向けた業界全体の機運醸成のための取組である「みんなで創る内航」推進運動の推進

に取り組み、内航海運業の取引環境の改善及び生産性向上を図る必要がある。

上記の通り、施策の着実な実施を図ってきたところではあるが、目標達成にはより一層の取組が必要である。

## 外部有識者のコメント

施策目標の評価結果を「⑤目標に向かっていない」とすることについては、特段の問題はない。

なお、本施策目標の達成のためには、造船業の国際競争力の強化、産業基礎物資等の船舶輸送量の増加のための代替輸送手段とのコスト競争力の優位性の問題などが大きく影響するため、他の省庁の施策とのデマケを明確にしたうえで、国土交通省の所管の範囲内で可能な施策とコントロール可能な業績指標を再検討すべきではないかと思料する。  
(国土交通省政策評価会 白山 真一)

## 評価実施時期

令和 7 年 8 月

## 担当部局名・作成責任者名

・施策目標 36  
海事局総務課企画室 室長 宮元 康一

・業績指標 103  
担当課：海事局船舶産業課（課長 吉田 正則）

・業績指標 60  
担当課：海事局内航課（課長 叶 雅仁）

**関連事務事業等**

番号	事業名	予算事業 ID
1	船員雇用促進対策事業費	004434
2	船員の確保・育成等総合対策の推進に必要な経費	004435
3	船舶産業の競争力強化に必要な経費	004436
4	経済協力開発機構造船部会分担金	004437
5	シップ・リサイクルに関する総合対策	004438
6	独立行政法人海技教育機構運営費交付金	004439
7	造船業における人材の確保、育成	004440
8	独立行政法人海技教育機構施設整備費補助金	004441
9	船舶の建造・運航における生産性向上（情報技術等の活用によるコスト競争力・品質・サービスの革新）	004443
10	海洋開発市場の獲得に向けた海事生産性革命の前進に必要な経費	004444
11	船舶産業におけるサプライチェーンの最適化	004445
12	デジタル改革による DX 造船所の実現	004446
13	技術のトップランナーを中核とした海事産業の集約・連携強化	004604
14	独立行政法人海技教育機構船舶建造費補助金	004663
15	ガス燃料船の競争力強化	004664
16	基盤強化及び導入促進円滑化業務に係る事業費	004665
17	経済安全保障の強化のための船舶のサプライチェーン強靱化	007333
18	海事産業の連携による強い内航海運の実現	007439

## 参考指標の達成状況

施策目標：36 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

### 参考指標

(参 179) ①海上技術学校、②海上技術短期大学校、③海技大学校（海上技術コース）の海技士国家試験の合格率

	初期値	実績値					目標値
	H28年度からR2年度の平均	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	毎年度
実績値	①82.9% ②98.1% ③99.2%	①65.8 ②100.0 ③100.0	①73.8 ②97.4 ③100.0	①82.7 ②97.8 ③97.5	①88.5 ②97.4 ③100.0	①88.1 ②91.9 ③97.9	①85%以上 ②95%以上 ③95%以上
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

### 担当部局名・作成責任者名

・参考指標 179

担当課：海事局海技課（課長 西畑 知明）

## 業績指標登録票

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
【施策目標】	36 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		
【業績指標】	(103) 我が国造船業の船舶建造量	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		14百万総トン (平成28年～令和元年の平均値)	18百万総トン (令和7年)
【指標の定義】	我が国造船業の新造船建造量 【初期値:H28～R1の平均】 $14,330,616 = (13,337,209 + 13,197,546 + 14,551,631 + 16,236,079)/4$		
【目標設定の考え方・根拠】	過去における我が国造船業の新造船建造量の最大値である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】	海運市場の市況(新型コロナウイルス感染症の影響含む)、金融市場の動向、為替の動向、資機材価格の高騰 等		
【他の関係主体】	造船事業者(事業主体)		
【重要政策】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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年度法律第43号)</li> <li>・経済財政運営と改革の基本方針 2022(令和4年6月7日) 我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化に向けた環境整備のため、(中略)造船・海運業等の競争力強化等に取り組む。(2.(3)分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)</li> <li>・成長戦略フォローアップ(令和4年度6月7日) 海運業・造船業の国際競争力の強化のため、脱炭素のニーズに応える 環境性能の高い船舶の導入を一層促進する措置を 2022 年度中に検討し、所要の措置を講ずる。また、造船業の DX やサプライチェーンの強靱化を推進するため、2022 年度に船舶の開発・設計、建造、メンテナンス等における船舶に係るデータ連携に関するロードマップの策定等を行う。(IV. 3.)</li> </ul>		
【備考】	本指標は、第2次交通政策基本計画の重点指標とされている指標である。 また、実績値は毎年集計する。		
【担当課】	船舶産業課		
【関係課】	海洋・環境政策課		

## 業績指標登録票

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
【施策目標】	36 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		
【業績指標】	(60)【再掲】内航船員1人・1時間当たりの輸送量	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		4,019トンキロ (平成30年度)	4,919トンキロ (令和7年度)
【指標の定義】	内航船員1人・1時間当たりの内航海運の輸送量(トンキロ)。		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>内航船員の労働生産性を向上させる観点から、内航船員1人・1時間当たりの輸送量を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているか評価する。具体的には、「日本再興戦略(改訂2015)」(平成27年6月30日閣議決定)において、サービス産業全体の目標として労働生産性の伸び率を令和2年度までに2%とするとされていること、これまでの平均伸び率は1.3%(平成27年時点)であることを考慮し、令和元年度までは毎年1.3%ずつ、以降令和7年度までは毎年2%ずつ伸びることとし、10年間でこの伸び率と同程度の目標値を達成するため、令和2年9月にとりまとめた「令和の時代の内航海運について(中間とりまとめ)」において、令和7年度までに平成27年度の内航船員1人・1時間当たりの輸送量の実績値の17%増とする指標を掲げているところ、本指標においても、同様の値(4,919トンキロ)を目標値として設定することとする。</p>		
【外部要因】	景気の動向		
【他の関係主体】	民間事業者(事業主体)		
【重要政策】	・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43号)		
【備考】			
【担当課】	海事局内航課		
【関係課】			