

海事分野における現状と取組

1. 海事生産性革命の深化(994百万円)

i-Shipping (537百万円)

1. 開発・設計(Design)

・生産設計を支援するAIのプロトタイプ構築

2. 建造(Production)

・革新的な生産技術の開発を支援、普及

3. 運航(Operation)

・IoT技術等を用いた先進船舶の研究開発を支援

海事産業の既存リソースを最大限に活用

相乗効果

新市場獲得で海事産業の
魅力・競争力向上

j-Ocean (378百万円)

1. 海洋開発における技術力・国際競争力の強化に向けた支援

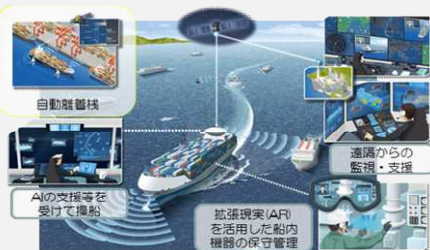
・海洋開発用施設に係るコストやリスクの低減に資する付加価値の高い製品・サービスの開発を支援

2. 海洋再生可能エネルギー市場の形成

・海のドローンの活用に向けた環境整備

・浮体式洋上風力発電施設の浮体構造や設置方法の簡素化

(自動運航船イメージ)



自動運航船 (79百万円)

○2025年までの実用化を目指し、取組を強化

・自動運航を実現する技術の実証

(海のドローン(AUV))



(パッケージ化の例)



2. 内航海運活性化(19百万円)

○「内航未来創造プラン」(平成29年6月)の着実な実施に必要な経費

1. 船舶管理事業者の普及促進

・登録船舶管理事業者制度の普及促進等検討調査

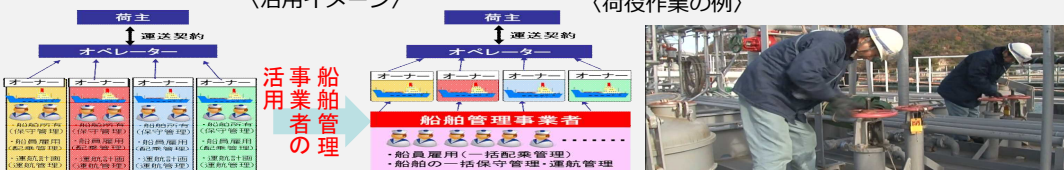
2. 船員の荷役作業の負担軽減

・荷役に係る運送契約実態や荷役作業の現状調査

等

(活用イメージ)

(荷役作業の例)



3. 海事人材の確保・育成(7,484百万円)

1. 独立行政法人海技教育機構経費

・海運業界のニーズが高い訓練の実施に向けた実習機材の整備等

2. 船員の確保・育成体制の強化

・若年船員の安定的な確保・育成等に向けた諸施策を実施

3. 造船業における人材の確保・育成

・持続的な人材確保・育成体制の構築、外国人材の適切な活用

(訓練イメージ)

(造船業人材)



設計・開発



鉄板曲げ加工(ぎょう鉄)



溶接

4. 国際基準を踏まえた安全・環境対策(794百万円)

1. 硫黄酸化物(SOx)の排出削減に向けた取組み

2. 船舶からの温室効果ガス排出削減に向けた国際戦略の推進

3. マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

等



5. 海事振興(17百万円)

1. 海洋教育推進事業

2. 海の日を活用した海事振興の推進



① 船舶に係る特別償却制度（拡充・延長）

[延長]（内航・外航）

- 環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度（18%等）

⇒ **2年の延長**

[拡充]（外航）

- 外航海運における先進船舶の導入促進に向けた措置

⇒ **特別償却率の拡充（18% → 20%等）**



環境負荷低減に資する船舶や先進船舶の普及促進による **我が国海事産業の国際競争力強化**

② 中小企業投資促進税制（延長）

※中小企業庁主管

[延長]（内航）

- 中小企業の取得する内航船舶に係る措置

- ・ 取得価額の特別償却（22.5%）又は
- ・ 税額控除（7%）

⇒ **2年の延長**

※内航海運事業者に占める中小企業の割合は99.6%



国民生活を支える内航海運

脆弱な中小の内航海運事業者の設備投資促進による経営基盤の強化

【外航】外航海運を巡るトピックス

我が国外航海運は、激しい国際競争にさらされる中、国際関係、保護主義的な政策等により影響を受けるおそれ。

➡ 競争環境・競争力の確保、シーレーンにおける安全航行の確保等を通じた安定的な輸送の確保が課題。

国際関係の動き

○米国のイラン制裁

米国によるイラン制裁再発動 (2018.11)

我が国海運会社が引き続きイランからの原油の輸送活動ができるよう関係省庁と共に米国政府に働きかけ

輸送再開 (2019. 1)

保護主義的な動き

○各国の貨物留保政策

(例) インドネシアの貨物留保政策

インドネシア政府が同国からの石炭等の輸送に関し、自国船社利用の義務付けを2018年4月から実施する計画 (2017.10)

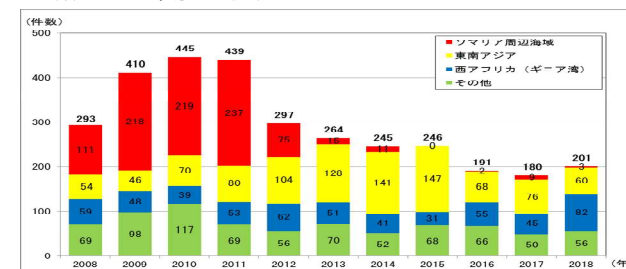
国土交通大臣が商業大臣に対し、規則撤廃の申し入れ (2018.4)

インドネシア政府は実施予定を2020年5月に延長 (2018.4)

シーレーン等の安全問題

○海賊等の発生

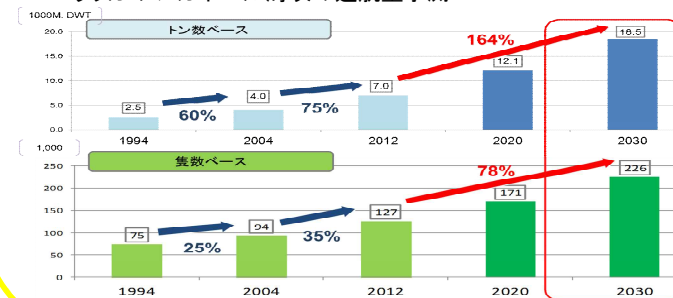
→発生件数は減少傾向にあるものの依然として脅威
海賊及び武装強盗事案の発生状況



○マラッカ・シンガポール海峡の航行安全

→航行量の増加による航行安全対策が必要

マラッカ・シンガポール海峡の通航量予測



出典：日本財団2012年調査

【外航】海運大手3社によるコンテナ船事業の統合

- 平成28年10月31日、日本郵船、商船三井及び川崎汽船の海運大手3社が、関係当局の許認可等を前提として、新たに定期コンテナ船事業統合を目的とした合併会社を設立し、3社の定期コンテナ船事業を統合することを発表。
- 平成29年5月31日、海運大手3社は持株会社を日本(東京)に、事業会社をシンガポールにそれぞれ設立し、提供するサービスの商標を「Ocean Network Express」とする予定である旨を発表。
- 平成29年7月10日、海運大手3社は7月7日に持株会社及び事業会社を設立したこと及び新会社の詳細を発表。
- 平成30年1月18日、新サービス開始に必要な各国・地域における競争法上の承認手続きが全て完了。
- 平成30年4月1日、事業開始。サービス開始直後は事務作業の混乱により一時的に輸送量は減少したものの、現在は従前の邦船3社の合計に近いシェアまで回復。



出資比率 31%



NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA

出資比率 38%



出資比率 31%

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

オーシャン ネットワーク エクスプレス
ホールディングス(株)

持株会社(東京)

Ocean Network Express Pte. Ltd.
[事業会社(シンガポール)]

統合の日程

契約締結日 : 平成28年10月31日

合併会社設立日: 平成29年7月7日

サービス開始日: 平成30年4月1日

出資額 3,000億円

事業内容 定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業を含む)

事業規模 約156万TEU 世界6位、グローバルシェア約7%に相当

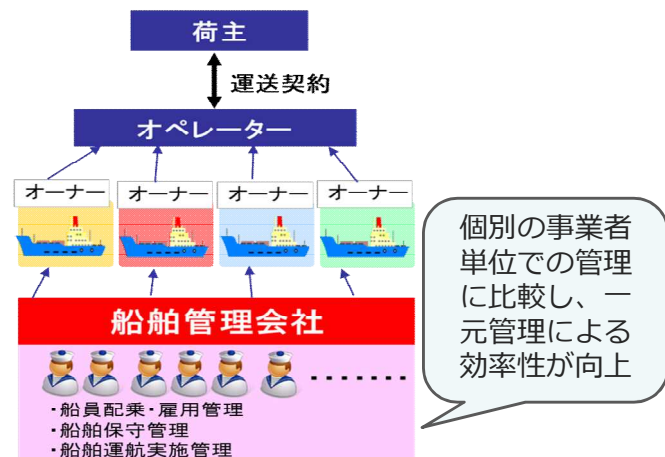
- 内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラ
- 内航海運の目指すべき将来像を実現する「内航未来創造プラン」（2017年6月）に位置づける各種取組の推進により、「安定的輸送の確保」「生産性の向上」を実現

「内航未来創造プラン」における取組状況の例

内航海運事業者の事業基盤の強化

○登録船舶管理事業者制度の創設 (2018.4~)

国の登録を受けた船舶管理事業者により品質の高い船舶管理を促進



登録船舶管理事業者**20事業者**
(2019.1現在)

先進的な船舶等の開発・普及

○内航船省エネルギー格付制度の構築 (2017.7~暫定的に導入)

内航船の省エネ・省CO₂効果を「見える化」（格付け）することで効率的な省エネ・省CO₂設備投資環境を整備し、海上物流の効率化を実現



暫定運用に基づき**19隻に格付けを付与**
(2019.1現在)

船員の安定的・効果的な確保・育成

○労働環境改善船の建造促進制度の創設 (2018.4~)

鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度の活用により、船員の快適な職場環境を実現

労働環境改善船設備の一例

通信環境設備

- 船陸間通信設備
船内LAN・Wi-Fi設備 等
⇒船員の居住環境を快適に



荷役関係設備

- 車両自動固縛装置 等
※車両荷役1台につき作業時間12秒短縮(作業時間約2割短縮)
⇒労働生産性向上



鉄道・運輸機構による労働環境改善船の共有建造
1隻竣工、2隻建造中
(2019.1現在)

内航海運分野の将来像（概ねプラン策定後10年目処）

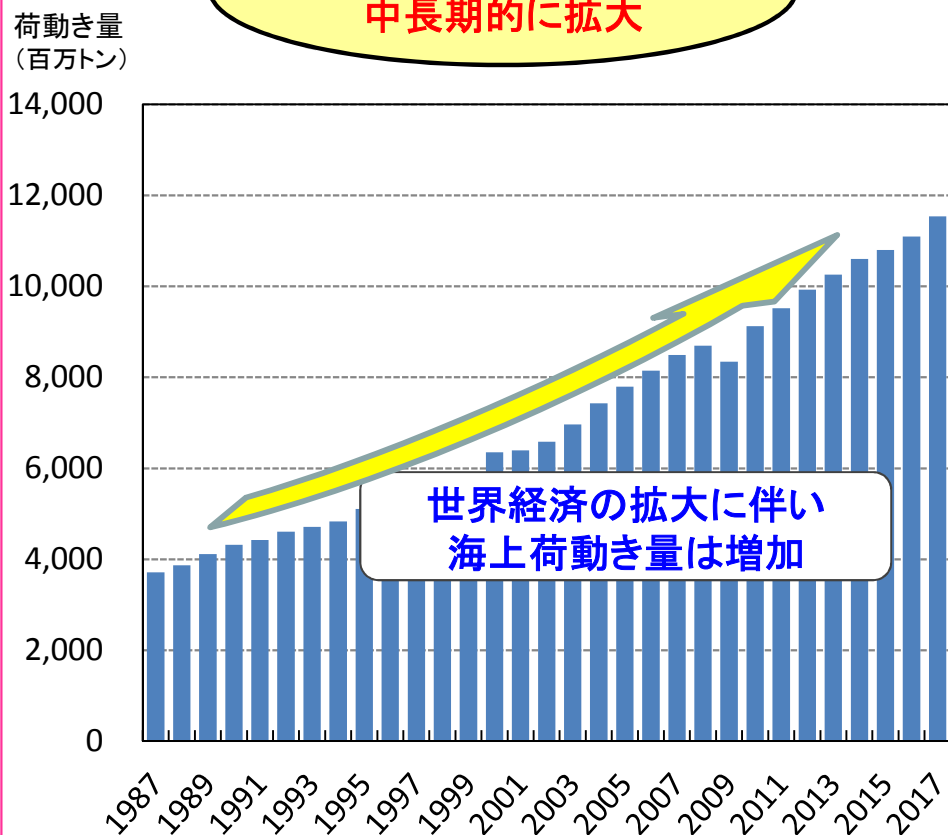
- ・産業基礎物資の内航海運での輸送量の割合：**5%増**
- ・内航海運の総積載率：**5%増**
- ・内航船員一人・時間当たりの輸送量：**17%増** 等

荷主等との連携、技術革新を通じた
「安定的輸送の確保」・「生産性向上」の実現

- 世界経済の拡大に伴い、海上荷動き量と新造船市場は中長期的に拡大。
- 世界のマーケットで、韓国・中国と競争(世界第3位)。
- 三大造船国が熾烈な競争を行っている中、我が国造船業が、今後とも輸出拡大・地方創生に貢献していくためには、世界市場において1/3程度(世界新造船建造量シェア3割)のプレゼンスを維持することが不可欠。

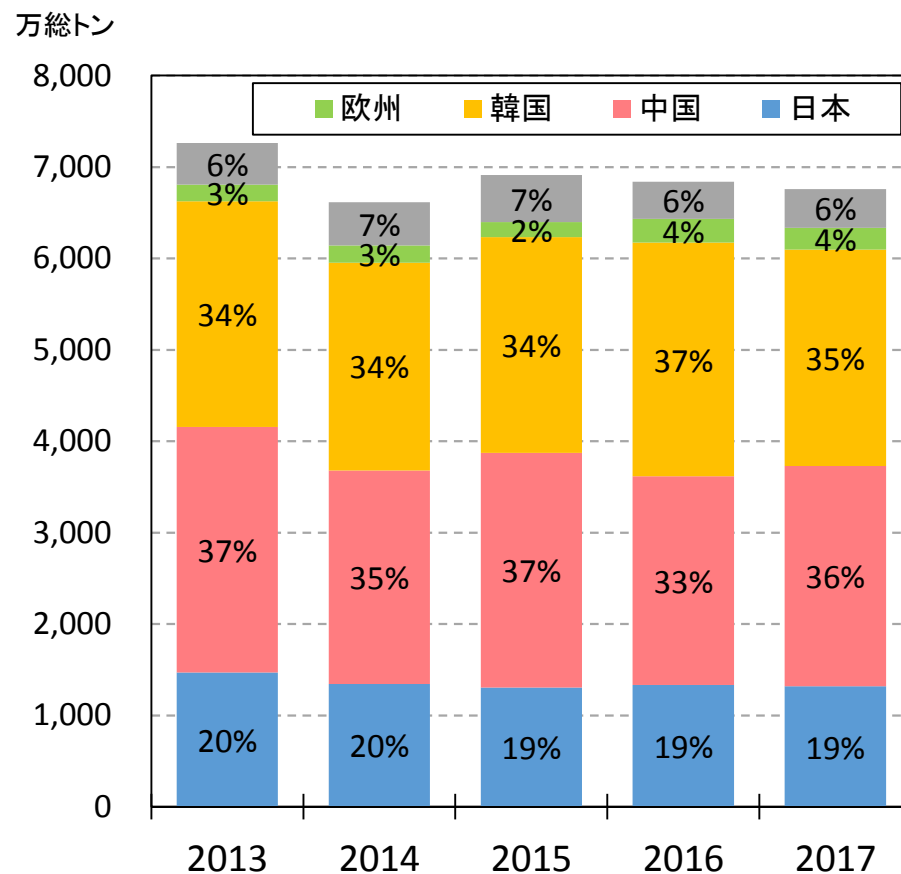
世界の造船市場の拡大

世界の造船市場は
中長期的に拡大



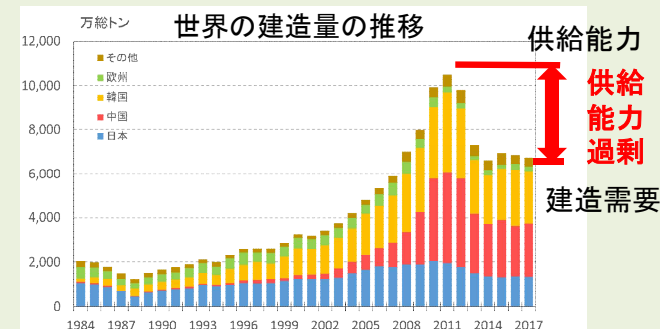
韓国・中国と競争

世界の造船建造量の推移



背景

- 世界の造船業は、リーマンショック前の韓国・中国における建造能力急増とその後の新造船発注の低迷により、供給能力過剰の状態。
- 近年、韓国・中国では自国の造船所支援のため、大々的な公的助成を実施。こうした助成は、著しい低船価での受注競争を助長するとともに、供給能力過剰の解消を遅らせ、日本の造船業にも悪影響。

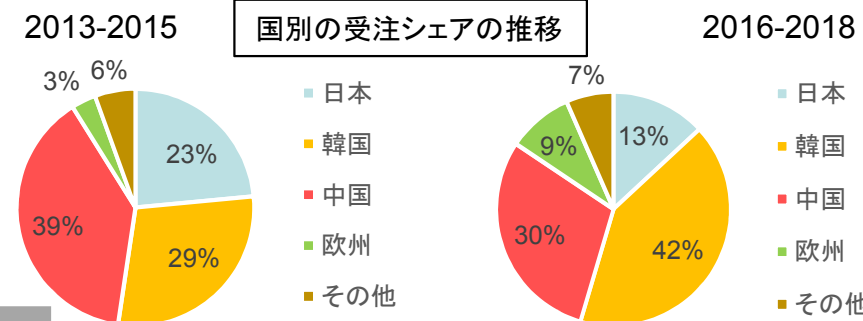


韓国による公的支援

- 経営破綻に陥った造船所(大宇造船海洋)への救済補助(約1.2兆円)
※ 2017年建造量世界第3位
 - 造船所の受注支援のための前受金返還保証の発給(赤字受注含む)
 - 船舶新造支援プログラム(官民ファンド)による新造船購入補助
 - エコシップ代替補助金(新造船価の一部を補助)
- ⇒これらの公的支援はWTO補助金協定違反のおそれ

日本の損害

- 市場船価が下落するとともに、日本のシェアが減少。



公正な競争環境整備に向けた我が国の対応

ハイレベルでの協議

- OECD閣僚理事会議長声明 (2018年5月)
造船業における公的支援の防止等に関する取組を奨励。
- 日中韓サミット (2018年5月)
安倍総理より、造船業における供給能力過剰問題について言及。

OECDでの国際ルール策定

- OECD造船部会において、中国を含む公的支援の防止に関する新しい国際規律の策定に向けて検討。
- 中国に協議参加を呼びかけ中。



WTO提訴(韓国)

- 韓国の助成開始後、再三にわたり撤廃を申し入れ。2018年10月の局長級協議で改めて強く要請するも韓国側は受け入れず。
- 11月6日、WTO協定に基づく紛争解決手続開始(二国間協議要請)。12月19日、韓国・ソウルにて協議実施。
- 引き続き、WTO紛争解決手続に則り、問題の解決を図る。



- 2018年12月末時点での外国人就労者数(造船特定活動)は2,709人であり、職種は溶接が約90%を占めている。
- 出身国は中国、フィリピン、ベトナムで90%以上を占めている。
- 外国人技能実習生は、2018年3月末時点で5,471人となっている。

1. 外国人造船就労者受入事業 (造船特定活動)

制度概要

期間：2015年度～2022年度末まで
(新規受入は2020年度末まで)

受入対象者：技能実習(第2号または第3号)修了者
(過去に修了し帰国した者を含む)

在留資格：特定活動

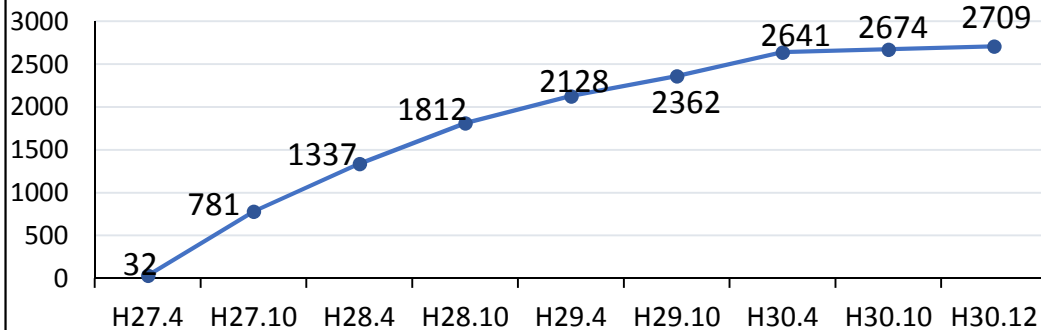
在留期間：2年以内

※本特定活動開始までの間に、本国に1年以上帰国した者は3年以内

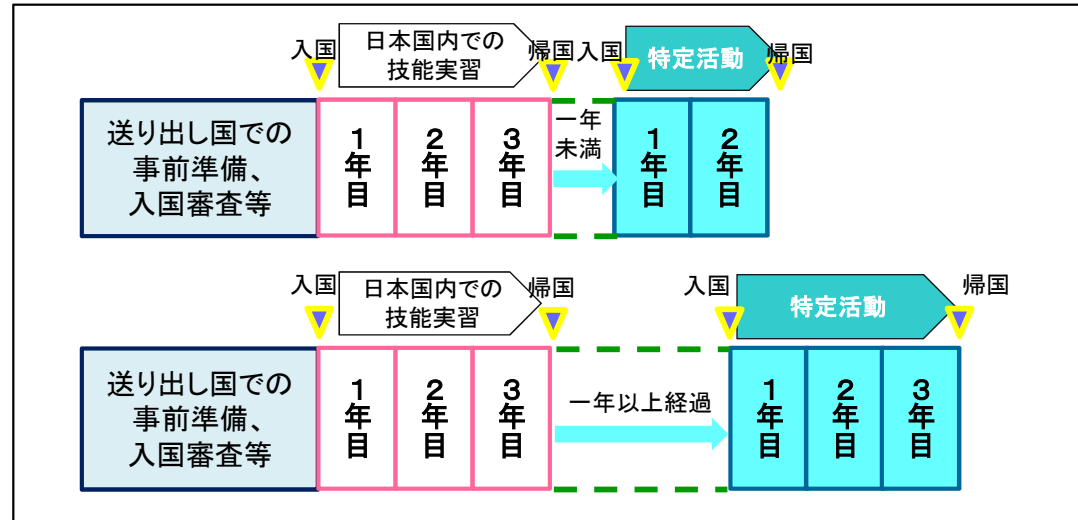
事業実施状況

○2018年12月末時点の就労者数 2,709人

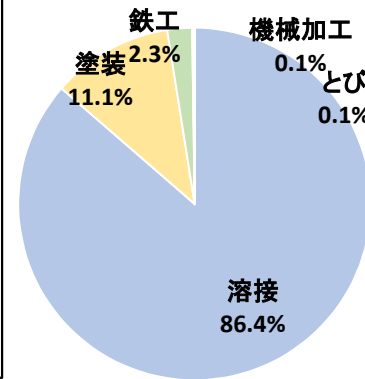
外国人造船就労者数(各月末時点)



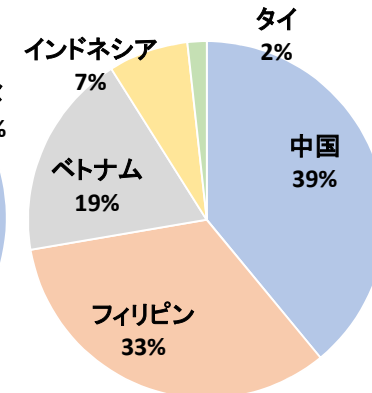
＜造船特定活動への受入れの流れ＞



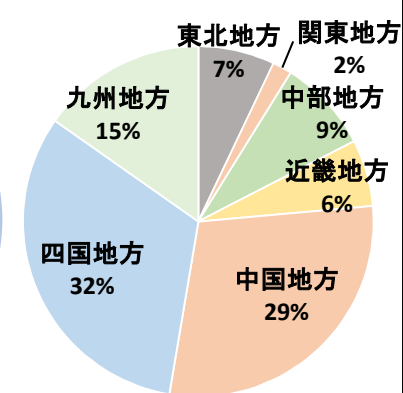
職種別比率



出身国別比率



就労地域別比率



2. 外国人技能実習制度

○2018年3月末時点の技能実習生数 5,471人

現状

- 昨年12月8日、臨時国会において「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」が成立。一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、新たな在留資格「特定技能」が4月に創設。
- 海事局は、外国人造船就労者受入事業（特定活動）で受入対象としている造船業に加え、船用工業も受入対象分野と位置づけられるよう、関係省庁等と調整を行ってきた。
- 昨年12月25日、特定技能外国人を受け入れる分野が具体的な運用を定める分野別運用方針について、「造船・船用工業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」が閣議決定された。

在留資格「特定技能」の創設

- 新たな在留資格として、人手不足分野において、相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格「特定技能1号」と、同分野において熟練した技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格「特定技能2号」を新設する

1. 受入れ対象分野

- 生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお、外国人材の受入れが必要と認められる分野

2. 受入れ対象者

- 一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人材
- ある程度日常会話ができ、生活に支障がない程度の日本語能力を有することが基本

3. 外国人材への支援

- 「特定技能1号」の外国人材に対し、受入れ機関又は登録支援機関において、我が国での活動を安定的・円滑に行うことができるようにするための日常生活上、職業生活上又は社会生活上の支援を行う

4. 受入れ機関

- 受入れ機関は、所要の基準に適合した契約を締結し、当該契約の適正な履行を確保するなど所要の基準を満たさなければならない

5. 登録支援機関

- 登録支援機関は、所要の基準を満たした上で、出入国在留管理庁長官の登録を受けて支援を行う

6. その他

- 「特定技能1号」は、在留期間の上限を通算5年とし、家族の帯同を基本的に認めない

造船・船用工業分野において受入れる外国人材

<特定技能1号>

業務区分：溶接、塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組立て
対象者：技能実習2号修了者
日本海事協会が実施する試験する試験等の合格者

<特定技能2号>

業務区分：溶接
対象者：日本海事協会が実施する試験の合格者であって、監督者としての実務経験を2年以上有する者

IMOの概要

- 船舶の安全、船舶からの環境汚染の防止等、海事に関する国連の専門機関(1958年設立、本部ロンドン、加盟国数177カ国(準加盟3地域を含む))。
- 船舶の構造・設備の基準を定めた海上人命安全(SOLAS)条約、船舶からの環境汚染防止のための海洋汚染防止(MARPOL)条約、船員の訓練要件等を定めた船員の訓練・資格証明・当直基準(STCW)条約等、これまでに約60の条約を策定。
- 最近では、船舶からの温室効果ガス排出削減、極海を航行する船舶の設備基準、アフリカ・ソマリア沖を始めとする海賊対策等の重要課題に積極的に取り組んでいる。
- この他、各国政府や団体が各条約に基づいて実施している船舶検査の国際的な統一や、外国船舶監督(ポートステートコントロール:PSC)による条約不適合船の排除についても議論されている。

国際条約の内容(例)

シップ・リサイクルの適正な実施

- 船舶のリサイクルにより生ずる人の健康及び環境に対する悪影響を防止するため、2009年に新たな条約を採択。(条約に基づいた国内法が6月20日に公布。)



労働安全・環境対策がなされていない途上国の解体施設

船舶による汚染等損害への被害者補償

- 海難事故等に伴う第三者損害については、その損害の種類によって、国際的な枠組みが存在。燃料油汚染損害の民事責任条約(燃料油汚染)、難破物除去ナイロビ条約(座礁船残骸)等の早期批准と国内法制化が必要。



日本のEEZで炎上、沈没したSANCHI号(2018年1月)

船舶の排出ガス基準

- 2020年より、船舶からの硫黄酸化物(SOx)、PM排出削減のため、燃料油中の硫黄分規制強化。
- 2018年4月に、国際海運からのGHG輸送単位排出量を2030年に40%以上削減、今世紀中早期ゼロ排出を目指すことに合意。



LNG燃料等によるクリーン化

安全・環境に関する法令の整備

- ・ 船舶の構造・設備に関する法令
- ・ 運航業務に関する法令
- ・ 船員に関する法令



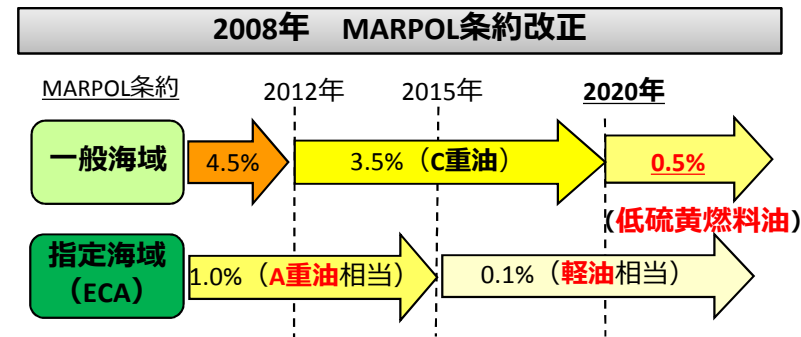
地方運輸局職員による監査・検査

- ・ 船舶検査、入港外国船舶監督
- ・ 運航安全監査
- ・ 船員労務監査



SOx規制概要

- 国際海事機関(IMO)における、2008年の海洋汚染防止条約の改正により、2020年より、船用燃料油中の硫黄分濃度規制が3.5%以下から0.5%以下へ全世界的に強化。
- 我が国としては、船舶からのSOxの排出による人の健康や環境への悪影響の低減に取り組むもので、環境先進国として適切な対応が必要。

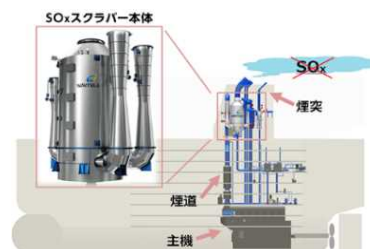


手段1 燃料油



硫黄分
0.5%以下

手段2 スクラバー (排ガス洗浄装置)



従来の高硫黄C重油を使い、
船上で排ガスを脱硫

手段3 LNG



LNG燃料中は硫黄分濃度が0

国土交通省は、経済産業省、海運業界、石油業界等と連携し、以下の取組を実施している。

【1】適切な品質性状の規制適合燃料油の安定供給の確保

- ・低硫黄化に際して燃料油の品質性状（動粘度※1、流動点※2）が大きく変わると船舶（エンジン、燃料配管等）での安全な使用に影響を与えるおそれ
- ・一方、品質性状は他の要素（供給量、コスト等）と相反するものであることに留意が必要

※1 粘り気
※2 固まり始める温度

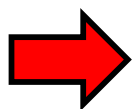
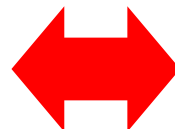
燃料油の品質性状に関して議論する協議会を設置

海運

石油

船舶で使用可能な規制適合燃料油の品質性状の範囲を調査

安定供給可能な規制適合燃料油の品質性状の範囲について検討

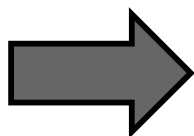


- ・海運業界・石油業界の双方とも対応可能な規制適合燃料油の品質性状の範囲を見いだす
- ・他社製油間での混合安定性を確認予定

【2】需給・価格の安定化

新たに供給される規制適合燃料油に需要が集中しないよう、A重油専焼船の建造支援、スクラバー（従来の廉価な高硫黄C重油を使用）の導入促進、LNG燃料船の導入促進等の施策を実施

【3】燃料サーチャージ等ガイドラインの策定



SOx規制強化は、地球規模での人の健康や環境の保護のための取り組みであり、そのコストは社会全体で負担することが必要

背景及び必要性

- 現行では、入港船舶(100トン以上の外航船舶)に対し、損害(燃料油による汚染、座礁船等の撤去費)を補償するための保険加入の義務付け等を措置。
- しかしながら、近年、海難事故において、**保険金が支払われない事案**が発生。**被害者保護のため更なる対策を講ずる必要**。

近年、我が国において、保険金が支払われなかった事案

- 青森県深浦沖における**座礁及び燃料油汚染**事故
(カンボジア籍貨物船 アンファン8号、2013年3月)



座礁船の状況

船舶所有者の保険契約違反※
(保険が機能せず)



青森県による防除措置

※船舶所有者が、損害を最小限に留めるための措置を怠った
(船舶所有者の撤去可否の判断が遅れ、座礁船の状態が悪化し損害が拡大)

→青森県の負担で油膜の防除措置及び座礁船の撤去を実施

- 兵庫県淡路島における**座礁**事故
(タイ籍クレーン台船 ネプチューン号、2016年5月)



船舶所有者の保険契約違反※
(保険が機能せず)

放置された座礁船

※出国前の保険会社による検査の際に指摘された事項
の修理未実施

→兵庫県の負担で撤去を実施

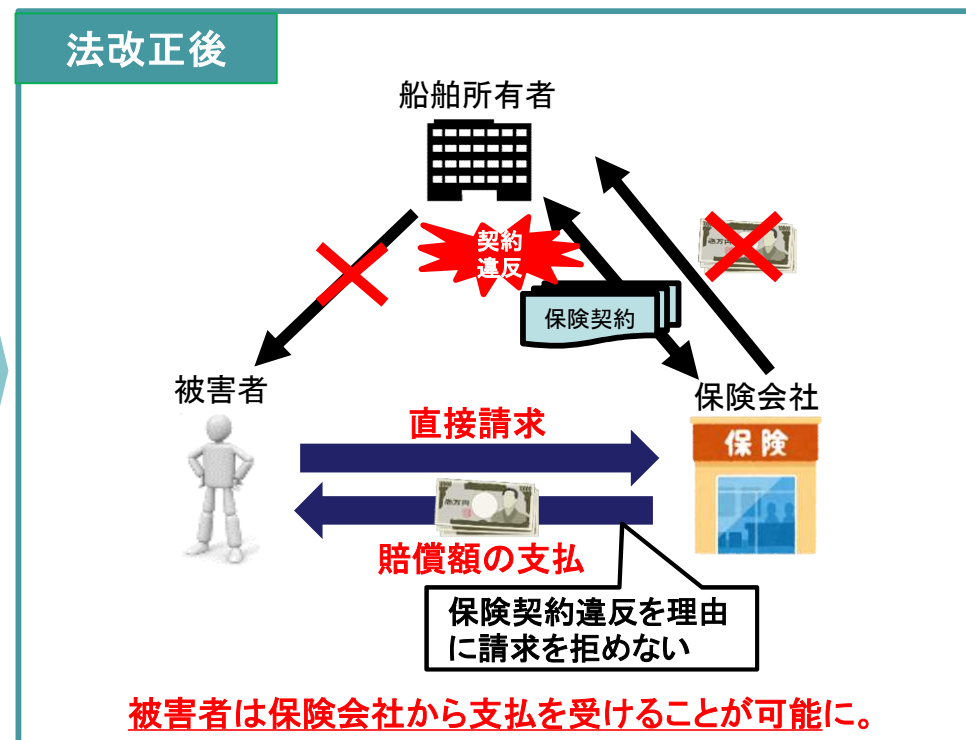
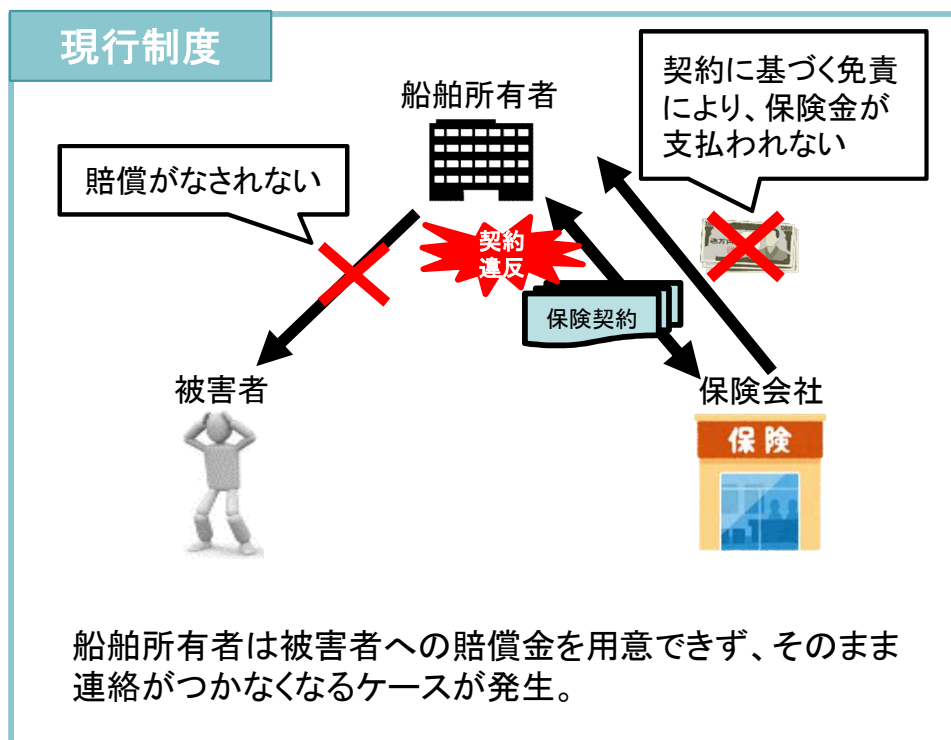
燃料油汚染損害の民事責任条約及び難破物除去ナイロビ条約の国内法制化により、損害を受けた被害者が保険会社に対して、損害賠償額の支払を直接請求可能とする等の措置を講じ、海難による汚染等損害の**被害者補償の充実**を図る。13

【環境対策】被害者補償の充実(1)(保険会社への直接請求権の付与等)

保険会社への直接請求権の付与

- 損害※を受けた被害者が保険会社に対して、損害賠償額の支払を直接請求可能とする。
- 保険会社は船舶所有者の契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めないこととする(直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容を制限。)

※燃料油による汚染損害、難破物除去等の費用に係る損害



外国の裁判判決の効力

- 燃料油汚染損害の民事責任条約では、条約締約国の裁判所が下す判決の、締約国間の相互承認を規定。(日本の判決が他の締約国で有効となり、財産の差押えが可能。被害者は外国で裁判をすることなく賠償の確保が図られる。)
- このため、本改正法では、条約の義務履行のため、他の締約国の裁判所が下す判決が我が国でも効力を有する旨を規定。

既に、タンカー積載油による汚染損害については、同様の枠組みを、油汚染損害の民事責任条約(日本締結済み)に基づき、船舶油濁損害賠償保障法において導入済み。

【環境対策】被害者補償の充実(2)(保険契約締結の義務化)

保険契約締結の義務化

- 条約の義務を履行し、被害者の保護を図るため、保険契約締結の義務付け範囲を一定の内航船舶等にも拡大

現 行

<燃料油による汚染損害・難破物除去等の費用に係る損害>

- 一定の外航船舶に義務付け(内航船舶等には義務付けなし)

拡大

改 正 後

- 条約の規定に合わせ、以下のとおり義務付け範囲を拡大

<燃料油による汚染損害>

総トン数1,000トン超の内航船舶等※にも義務付け

<難破物除去等の費用に係る損害>

総トン数300トン以上の内航船舶等※にも義務付け

※実体的に保険に加入していたためにこれら条約が求める保険の義務付け対象としていなかった外航タンカーについても、今般義務付け。

**89%の内航船舶※は、条約が求める保険金額を満たす保険に加入済み。
当該義務付けについて業界も理解。**

※日本籍船全体(外航船舶を含む。)の、条約が求める保険金額を満たす保険の加入率は90%。

(外航船舶)



(内航船舶)



国際条約に基づくこれらの措置により、損害を被った被害者の保護が図られる。

海事観光分野で「観光立国」という政府目標に貢献すべく、官民一体で、取組を実施中。

○海事観光推進の状況

外航・内航クルーズの推進

- 国内フェリー各社がカジュアルクルーズ等を実施
- インバウンド向け受入環境整備を実施
- 外航訪日クルーズセミナーを外国で実施



フェリー「さんふらわあきりしま」(内航)



インバウンド受入環境整備
(案内標識等の多言語化)



(Wi-Fi環境の整備)



飛鳥Ⅱ(外航)

「海の駅」を活用した観光振興

マリンレジャー等を通じた「体験する」「遊ぶ」「味わう」による海事観光の実現(全国167駅)



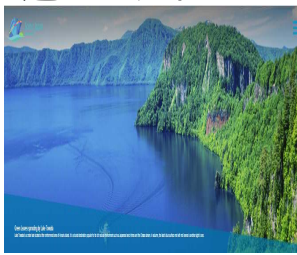
みはらの海の駅
(広島県三原市)



おのちの海の駅
(広島県尾道市)

海事観光の魅力発信

インバウンド向け・国内向けに「船に乗る」「海に行く」の魅力を発信



“Scenic Japan from the Water”
ウェブサイトの画面
(外国人向け)



情報発信サイト「海ココ」
(国内向け)

○海事観光戦略実行推進本部の設置

海事分野における観光施策についての取組を加速化させ、その状況を戦略的に発信することを目的として、海事局に「**海事観光戦略実行推進本部**」を設置(平成30年9月28日)

- 観光庁等とも連携しつつ、海事観光の取組について、対応策のあり方を総合的に検討・推進
- 「海に行く」「船に乗る」等をテーマとした「C to Seaプロジェクト」を官民一体で推進しており、今後、同プロジェクトとも一体的に海事観光を推進

《検討事項の例》

- ・「C to Sea プロジェクト」と連携した情報発信
- ・ターミナルや船内における多言語化・Wi-Fi環境整備などの受入環境整備
- ・海事分野に係るマーケティング等
- ・瀬戸内海や離島など地域の特性を活かした海事観光の推進

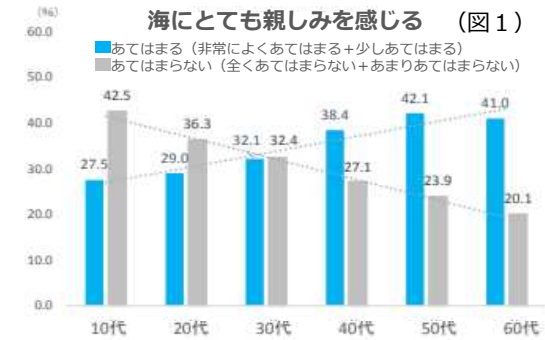


第1回海事観光戦略実行推進本部

背景

四面を海に囲まれた海洋国日本にとって、海事分野で働く人材の確保、海洋に関する諸施策に関する国民の理解は必要不可欠である。

しかし昨今、国民が海水浴・海洋レジャーを含め、海を訪れることが減少しているなど、いわゆる「国民の海離れ」という傾向が見られる。そしてこの傾向は特に10代～20代の若者に顕著に見られる。



プロジェクト概要

海離れが指摘されている子どもや若者を始めとした国民全体に対して、海・船への興味・関心をより一層高めるとともに、海洋レジャーの市場拡大と国民の接点を拡大していくため、**海や船に触れる機会の創出**と、**海事・海洋に関する情報発信**を行う官民一体の取組「C to Seaプロジェクト」を平成29年夏に開始。

※「C to Seaプロジェクト」は国土交通省や日本財団等を中心に産学官民共同で行う「海と日本プロジェクト」の一環です。

【シンボルマーク】



「国民 (Citizen)、子供達 (Children)、文化 (Culture) などの様々な「C」を「Sea (海)」につなげる。

施策実績

海や船に触れる機会の創出



子どもや若者を対象とした
海事関係施設の見学会
(2017年夏～)



「海の駅」を拠点にクルーズ
観光周遊のモデルルート制作
(2018年3月～)



マリンレジャー無料体験
プロジェクト (2018年5月～)
(主催: リクルート)

海事・海洋に関する情報発信



「C to Seaプロジェクト」
アンバサダーとしてSTU48が就任
(2018年2月～)



各種啓発グッズ
配布
(2018年7月～)



ポータルサイト「海ココ」及び各種
SNSの運用 (2018年4月～)