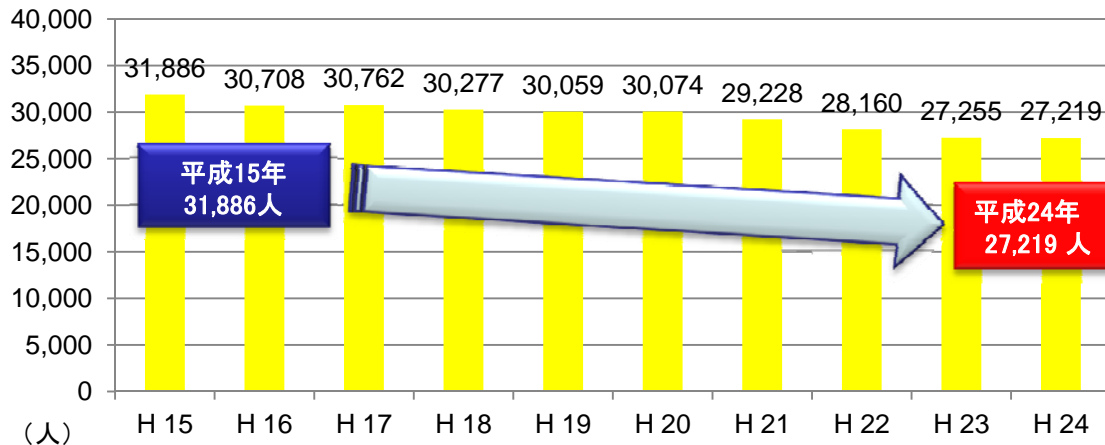


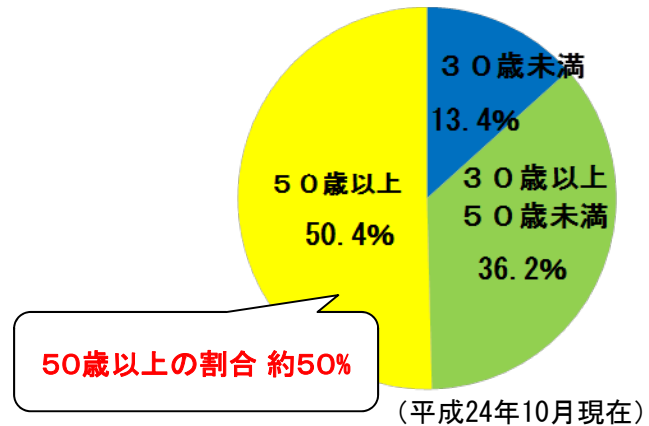
船員確保・育成の現状と課題

- 内航船員については高齢化が著しい（注：約半数が50歳以上）ことから、大量離職に伴う担い手不足が生じないよう、十分な数の若年船員の確保・育成が必要。
- 外航船員については、必要な数の日本人船員の確保・育成とともに、日本商船隊の太宗を占める優秀なアジア人船員の確保・育成が必要。

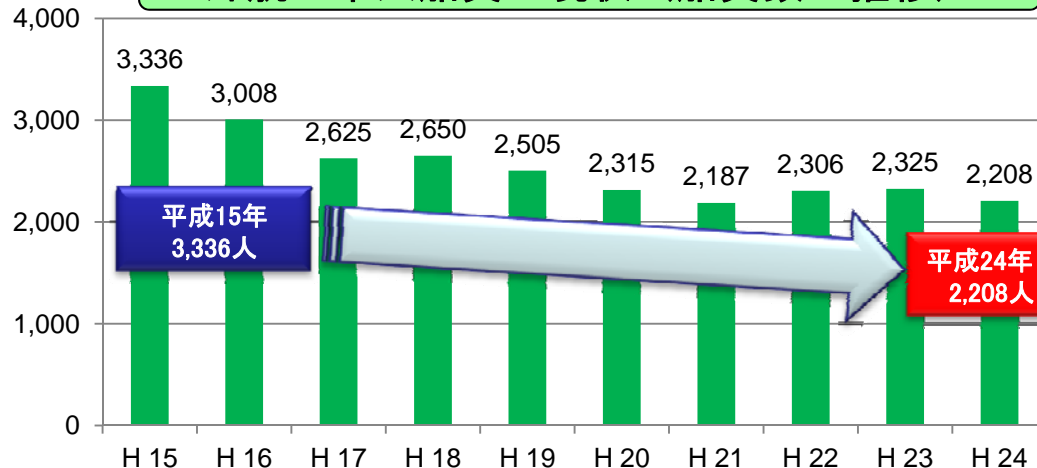
内航日本人船員の現状（船員数の推移）



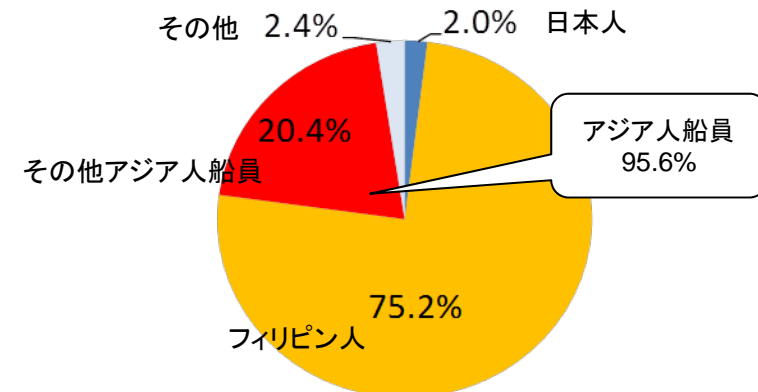
内航船員の年齢構成比



外航日本人船員の現状（船員数の推移）



我が国外航商船船員の国籍別状況



船員の確保・育成に向けた取り組み

海の魅力のPR

- 海洋少年団(注)の活動拡大
(注) 約2,800人(平成25年度)



- 海事広報の実施

※海フェスタ(注)の開催

(注) 平成26年度は京都舞鶴で実施予定
平成25年度来場者数 約113万人

※帆船一般公開

※体験乗船



海技教育機構と航海訓練所による新人船員育成

- 内航用練習船「大成丸」【H26.4 竣工】による乗船実習実施

- 内航船を活用した実践的訓練(社船実習)を開始

※内航貨物船(4級海技士)について平成25年10月から実施、内航フェリー(3級海技士)について平成26年7月から実施予定

※外航船を活用した社船実習について、実習区域及び教員の要件の見直しを実施(平成25年)

- 業界からの要望を受け、海技教育機構の入学定員を拡大

※平成26年度より海上技術学校20名増



就職機会の拡大

- 新卒者向け就職説明会の開催

※全国7カ所で「目指せ!海技者セミナー」を実施

【H25年度(実績) 146企業、学生等1,181名が参加】

- トライアル雇用助成金の支給

※若年船員をトライアル雇用する事業者に対し、6ヶ月間助成金(月6万円)を支給

- 外航日本人船員確保・育成スキーム

※就職活動中の船員教育機関卒業者等を対象に、実際の外航商船での乗船研修、座学実習を提供



入職後のキャリアアップ支援

- 新人船員による資格取得に対し、助成金を支給

※危険物取扱の資格等を取得する際の費用の1/2を助成

- 離職者への技能訓練提供

※船員としての再就職を希望する者に対し、シミュレータ訓練等は無償で提供

優秀なアジア人船員の確保・育成

- 東南アジア4カ国(フィリピン、ベトナム、インドネシア、ミャンマー)の船員教育者を日本に招聘し、座学研修及び乗船研修を実施

造船分野における人材の確保・育成の現状・課題と取組状況

現状と課題

- ・造船業においては、ぎょう鉄を始めとする高度な匠の技能の伝承が産業基盤の維持のために不可欠。
- ・今後見込まれる仕事量の増加、海洋資源開発分野等の新分野進出に対応するための人材の確保・育成の必要性が高まっている。

取組状況

造船技能開発センター

「ぎょう鉄」を始めとする高度な造船技能の伝承と次世代人材の育成を目的に、造船所が集積する6地域（横浜、相生、因島、今治、大分、長崎）に設置し、研修事業を実施。国交省も立ち上げを支援（平成16-19年度予算：計約1.8億円）。

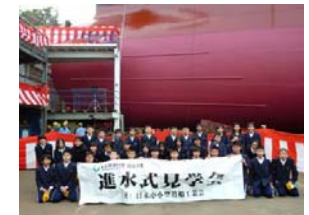


造船技術者社会人教育センター

造船、舶用、船級教会の若手・中堅の造船技術者の育成を目的とし、（一社）日本造船工業会、（一社）日本中小型造船工業会、（公社）日本船舶海洋工学会が造船関連8大学と連携し、講習事業を開催。

ものづくりの啓蒙

次世代を担う子供達や地域住民等を対象に、造船ものづくりの魅力の啓蒙を図るべく、進水式等の造船所の見学会を開催（（一社）日本中小型造船工業会等）。

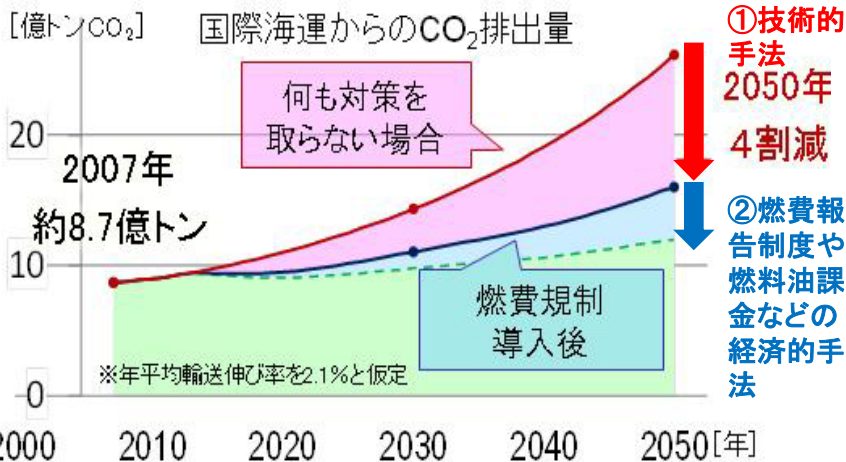


環境負荷の低減のための課題

課題

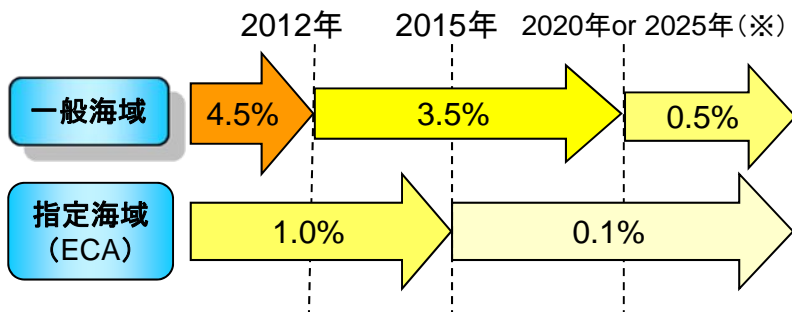
- 今後の海上輸送量の増大に伴い、地球温暖化、大気汚染が見込まれ、CO₂やSO_x等の抑制は喫緊の課題。そのため、様々な規制の強化や環境性能に優れた船舶の導入が求められている。
- 生物を含むバラスト水(船舶の安定のために取り入れる海水等)の排出による生態系破壊等を防止するため、船舶からの有害なバラスト水の排出を禁止する等の措置を講じる必要がある。

CO₂排出削減



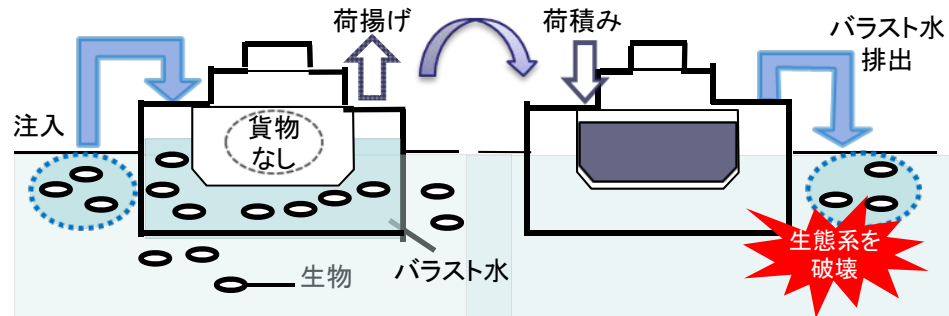
SO_x排出削減

段階的に硫黄分濃度規制の上限値を強化



※ただし、一般海域の0.5%の規制開始時期についてはIMOでレビューすることが規定されている。

バラスト水管理の適正化



バラスト水に含まれる生物が、バラスト水とともに本来の生息地ではない外国で排出されることにより、生態系破壊等の環境問題が顕在化

被害例



ゼブラガイによる発電所被害 (1989~2000 米国・五大湖)



ムラサキガイによる漁業被害 (1970年代~ 広島湾等)

- ・国際海事機関(IMO)において、生態系破壊等を防止するため、船舶バラスト水規制管理条約を採択(平成16年2月)
- ・平成26年内に条約の発効要件を充足する見込み(国内法令を今国会に提出中)

環境負荷低減に向けた取り組み

【国際的枠組み作りと技術研究開発・新技術の普及促進の一体推進】

新たな技術研究開発・新技術の普及促進

- 韓国・中国の追い上げを踏まえ、50%のCO₂削減を目指した世界最先端の海洋環境技術開発を推進
- 並行して、IMOにおけるCO₂排出削減規制に関する国際的枠組み作りを主導する



帆主機従ハイブリッド船

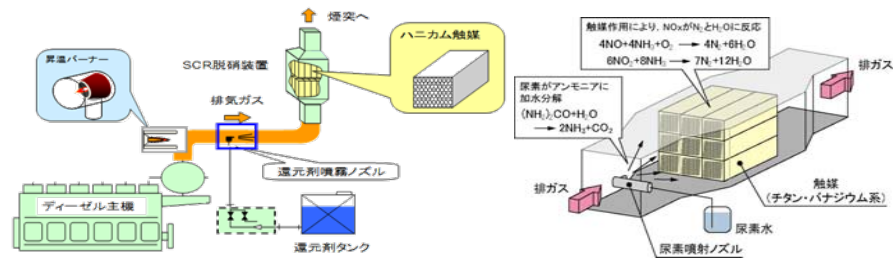


船用燃料電池システム



プロペラ最適制御

- NO_x3次規制に対応するべく、SCR脱硝技術の開発と実機を用いた実証を実施



【天然ガス(LNG)燃料船の実用化・普及拡大】

- 関係省庁との連携により、LNG燃料移送(燃料補給)に係る標準的な手順・安全対策等を確立(オペレーションガイドライン等の策定)
- ハード面の設計時の課題の整理・要件を確立 等



- ✓ LNG燃料補給の円滑な実施
- ✓ 造船所等による設計の効率化
- ✓ 国際基準の策定等を主導

⇒ 我が国海運・造船事業者による天然ガス燃料船の建造が決定

日本郵船: 天然ガス燃料艀船

- 2015年竣工予定(日本初の天然ガス燃料船)
- 「革新的な省エネ型海上輸送システムの実証事業」の対象事業



UECC: 天然ガス燃料自動車運搬船

- 日本郵船とワレニウスの共同株主(United European Car Carriers)が川崎重工業と造船契約
- 2016年後半竣工予定(世界初の天然ガス燃料自動車運搬船)



海事分野における防災・減災について

- ・平成23年3月11日の東日本大震災では、津波により沿岸部等において多くの人命が失われた。
- ・また、船舶運航事業者においても、港内での船舶の漂流、座礁及び陸上乗り上げ等の被害が発生。
- ・復旧・復興の段階においては、道路が寸断される中、船舶を活用した要員・緊急物資の輸送が大きく貢献。

<海事局における主な防災・減災施策>

津波救命艇の普及促進・有効活用

- 津波タワー等の避難施設への迅速な避難が困難な高齢者、幼稚園児等向けの避難対策として、津波救命艇の導入が期待。
- 四国運輸局において「津波救命艇ガイドライン」を策定し、試作艇を開発。
- 全国的に設置ニーズが拡大。各メーカーより多様な商品化の動き。
- 技術的要件を満たす信頼性の高い高品質な製品の流通、防災・安全交付金等を活用した自治体での導入等の普及促進が課題。



津波救命艇第1号艇
(高知県高知市内の遊園地)

船舶運航事業者の津波避難体制改善

- 東日本大震災では、津波により多くの船舶被害等が発生。平時から災害発生に備えることが重要。
- 海事局において、以下について、津波発生時を想定したマニュアル作成の手引きを策定。
 - ・旅客船ターミナルにおける旅客等の避難
 - ・船舶運航事業者による船舶の避難
- 今後手引きを周知し、津波避難マニュアル作成等の促進及び必要な協力・支援を実施。



東日本大震災における船舶乗り上げ被害状況

大規模災害時における船舶の有効活用

- 過去の大規模災害時において、船舶は被災地への支援物資、自衛隊等の要員や車両の緊急輸送など極めて重要な役割を果たした。
- 今後予想される大規模災害発生時において船舶の活用等に関する具体的な取り組み・今後の方向性を調査検討会でとりまとめた。
- 今後、対応可能船舶を確保するための具体的方策の検討や活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムの構築等を実施。

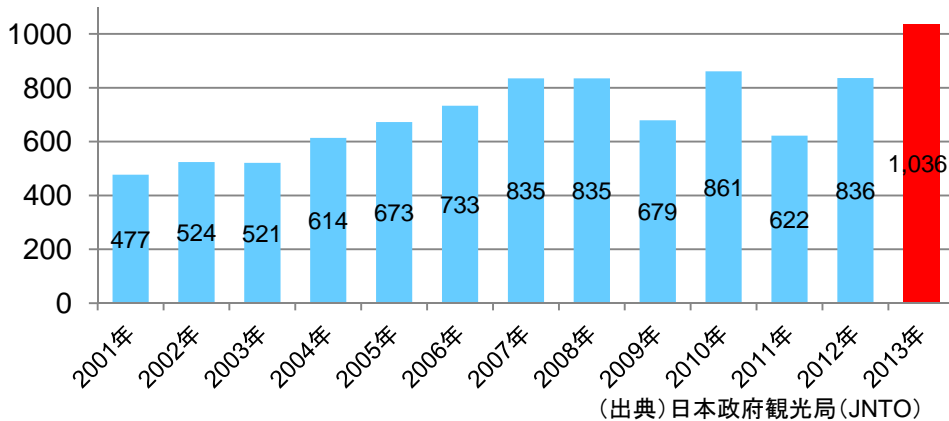


東日本大震災時のフェリーによる自衛隊等の要員、車両の輸送

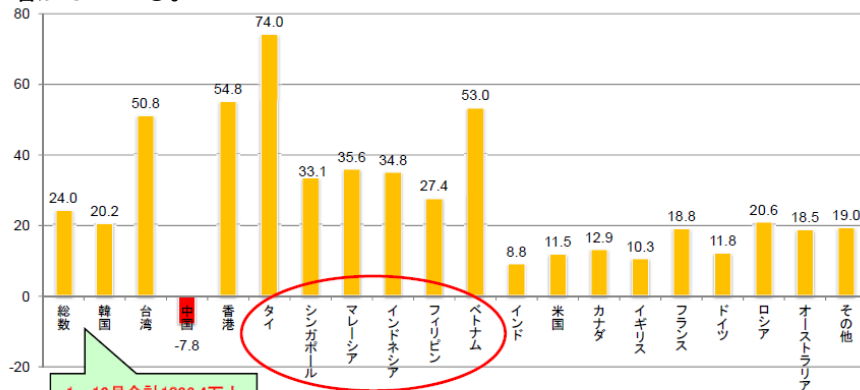
観光立国の推進

○国交省は2003年にビジット・ジャパン事業を開始し、**インバウンド1000万人**を目指し取り組んできた。
 ○SARS、リーマンショック、東日本大震災等による落ち込みを乗り越え、**2013年に初めて1000万人を達成**。

○昨年、我が国のインバウンドは、はじめて1000万人を突破。

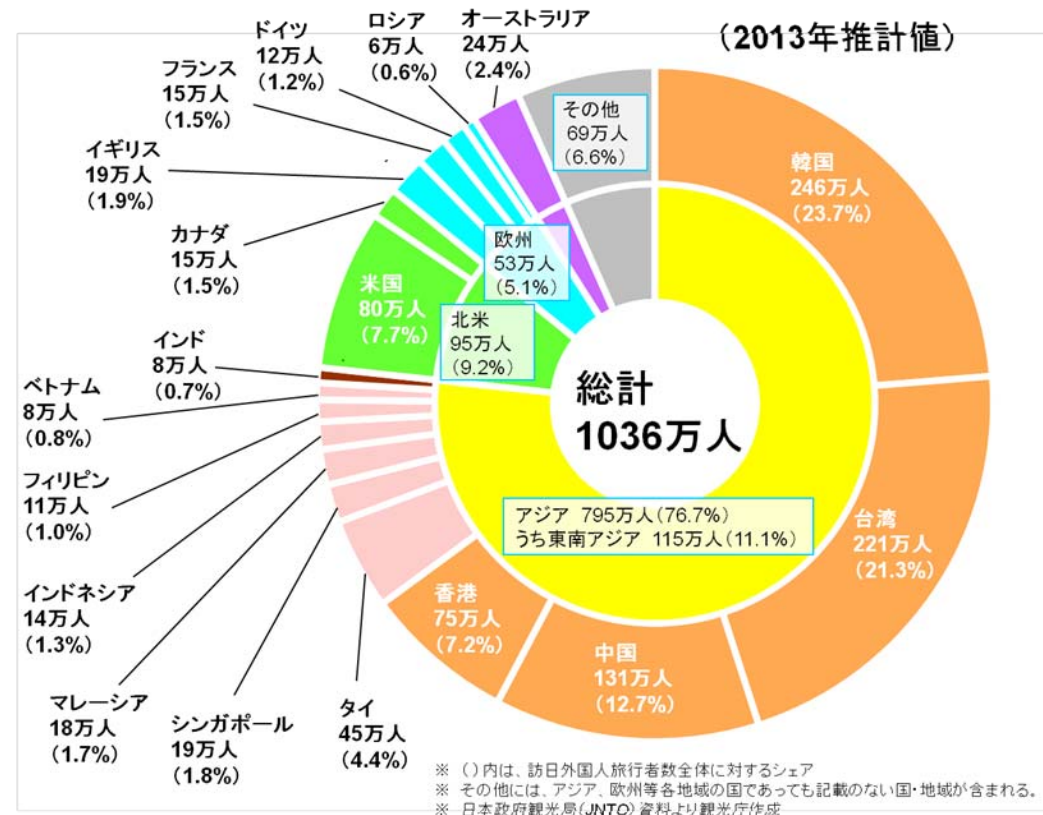


○ASEAN諸国等、ビザ要件を緩和した国からは、訪日観光客が大きく増加している。



2013年の国・地域別訪日外国人増減率(2012年比)

○インバウンド1036万人の内訳は、韓国・台湾・中国等、近隣国からの訪問者が太宗を占める。

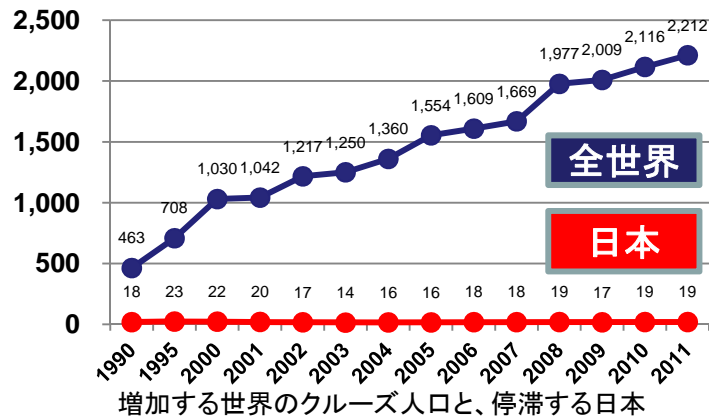


2013年の国・地域別訪日外国人の人数・割合

海洋観光の振興

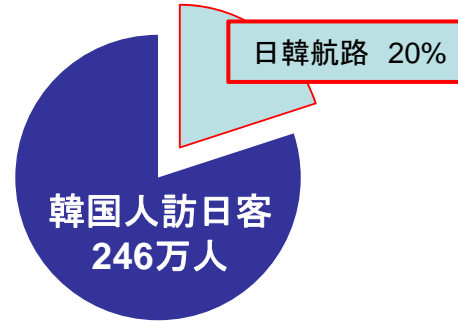
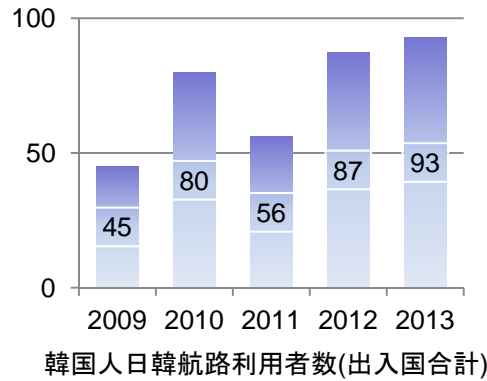
- 海洋を活用した観光は、①クルーズ船から屋形船まで広がる「船旅の再発見」、②離島や海岸の風景・歴史・文化を観光資源とした「海からのおもてなし」、③海が有する豊かな自然を活用したマリンレジャーで「海を楽しむ」等多岐にわたる。
- 2020年に訪日観光客2000万人の高みを目指すという新たな目標を実現するため、海事局としても政策を総動員。

クルーズ人口の拡大



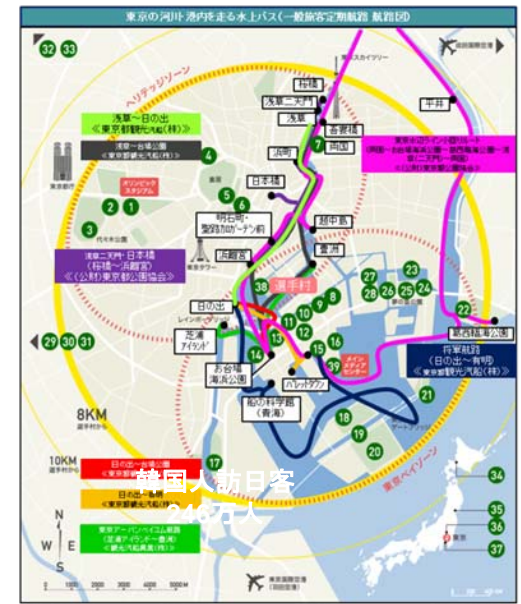
手の届くクルーズを発信し、クルーズ利用者を富裕層中心から中間層まで拡大する。

日韓定期旅客航路



昨年93万人の韓国人が日韓定期旅客航路を利用。インバウンド2000万人に向けたさらなる貢献が必要

水のまち東京における舟運活性化



国際海事機関(IMO)の概要と我が国の取り組み

- ・IMOは、海事に関する世界共通のルールを策定を行う国連の専門機関。
- ・我が国は主要な海運・造船国としてIMOの議論を主導。
国際ルールの策定を主導することにより、我が国海事産業の国際競争力に大きく貢献。例えば、我が国の提案に基づき、船舶からのCO2排出規制が2013年から開始され、我が国の省エネ技術の競争力に結びつく環境を整備。
- ・平成24年には事務局長を輩出。



主な条約

SOLAS条約－安全

- ・船舶の構造・設備の基準を定める条約
- ・1912年の「タイタニック号」の沈没事故を契機として策定

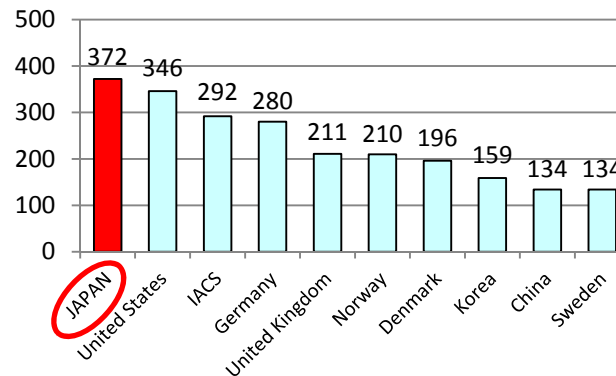
MARPOL条約－海洋汚染

- ・船舶に起因する汚染防止のための条約
- ・1989年の「エクソン・バルディーズ号」や1997年の「ナホトカ号」の油流出事故を受けて規制を強化

提案文書数

主要委員会への提案文書数上位10カ国
(団体を含む。)

※2008年4月から2013年3月の間の5年間



- ・IMOへの提案文書数は**日本が一番**。
- ・我が国は創設以来**理事国**としてIMOにおける**議論を主導**。

日本人の事務局長就任

・**IMO事務局長**に**関水康司氏** (旧運輸省出身)が就任(任期はH24.1.1からの4年間、最長2期8年まで)。

・**日本人が同機関の事務局長に就くのは初めて**。

➡ 我が国の**国際発言力・プレゼンス**が更に高まると同時に、果たすべき責任も**重大**に。