

第2章 船舶産業分野

第1節 船舶産業市場の動向

(1) 造船市場の動向

① 我が国造船業の現状

我が国の造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に船舶を安定的に供給し、また、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用にも貢献している非常に重要な産業である。家族で木船を建造している小規模な事業者から、総合重工業としての大規模な事業者に至るまで、約1,100の事業所が約8万人の従業員を雇用し、生産高は約2兆円規模である。

製造業の海外生産比率が高まる中、造船業は国内に生産拠点を維持し、その殆どが地方圏に存在する。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が地域の主要製造業として地域経済、雇用において中核的な役割を担っている地域が多数存在している。

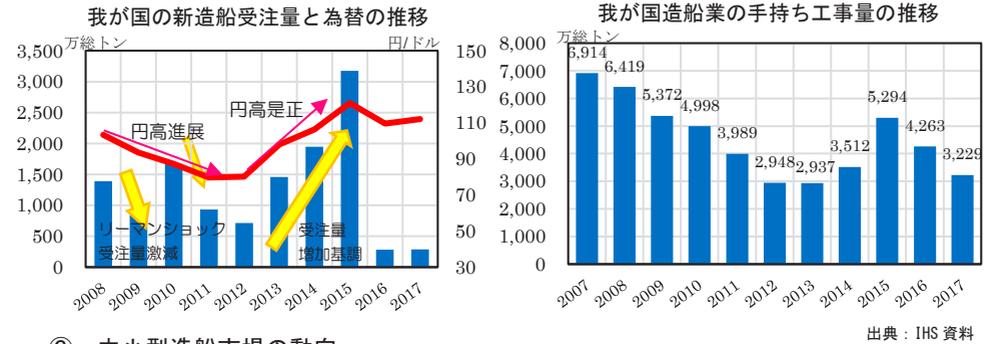
また、船用工業も、世界と比して高度な技術水準を有し、信頼性の高さやアフターサービスの充実も合わせて、世界トップレベルの産業として我が国の造船業の発展を支えており、約1,000の事業所が約48,000人の従業員を雇用し、生産高は約1兆円規模である。

我が国ではこれら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事クラスター」を形成している。海事に関連する殆ど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事クラスターは世界にも類がない。この広く層の厚い集積により、クラスター内での活発な競争や密接な連携が生じて、個々の企業活動から生じる効果の総和を上回る経済効果や雇用効果が発生するとともに、高度な技術力と生産性や、ニーズを的確に反映した技術開発を実現している。

② 造船市場の動向

2000年代後半以降の我が国造船業は、リーマンショックを契機として世界的に造船需要が低迷したことに加え、一時1ドル76円台(2011年)まで進展した円高の影響により、韓国・中国との間で非常に厳しい競争環境下にあった。2012年末以降は、円高是正等にも支えられ、また、高性能・高品質な日本建造船への回帰により、我が国造船業の受注量は、2015年において3,172万総トン(世界シェア31%)まで伸びたが、海運市況悪化の影響等により、2016年において284万総トン(同16%)、2017年において287万総トン(同5%)と激減することとなった。その結果、手持ち工事量につい

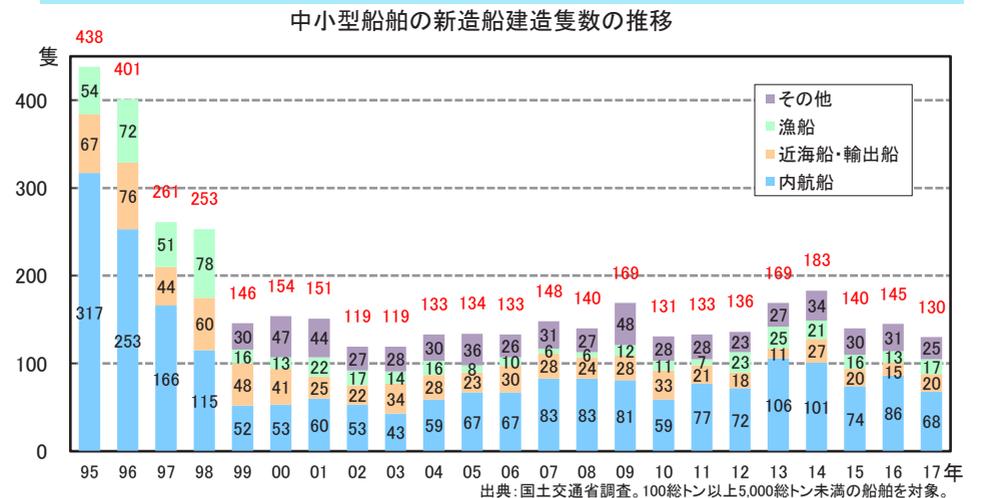
ても、2017年末において約2.5年分まで減少した(2015年末は約4.1年分)。建造量については、まだ十分な手持ち工事量を確保していることから、2018年は、ほぼ横ばいで推移することが見込まれる。



③ 中小型造船市場の動向

国内経済の長期低迷により内航船の代替建造が抑制されてきたことから、中小型船舶の新造船建造隻数は低迷した状態が続いてきた。そのような中で、内航船の船齢構成については、船齢14歳以上の船舶が7割を超えているという状況にある。2013年及び2014年については、国内景気の回復に伴い、内航船の新造船建造は好調であったものの、内航タンカーの発注減の影響により2015年は建造量が減少し、2016年、2017年も大幅に回復するには至っていない。上述の通り、船齢の高い内航船の割合が高いことから、今後は、これら老朽船が使用限界に達することにより、代替建造需要が増加することが期待される。

図表Ⅱ-2-1 我が国における中小型船舶の新造船建造隻数の推移



(2) 船用工業市場の動向

① 船用工業市場の動向

我が国では船舶に必要な船用工業製品のほとんどを国内で生産しており、航海機器、カーゴポンプ*、プロペラなどは我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。

我が国船用工業製品の2016年の生産額は、9,757億円（対前年比4.5%減）となった。

また、我が国の船用工業製品は、技術水準の高さなどから海外に多く輸出されており、船外機を含めた船用機関や航海用機器が輸出の中心となっている。2016年の船用工業製品の輸出額は3,870億円（対前年比9.6%増、生産額に対する輸出比率：39.7%）である。

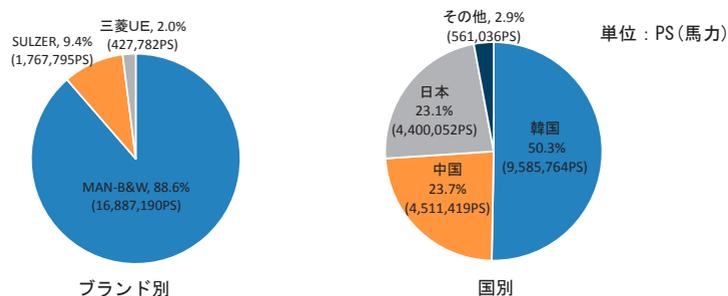
* 原油や液化天然ガスなどの液体貨物を船内のタンクから吸い上げて陸揚げするためのポンプ

② 船用機関市場の動向

船舶の心臓部である船用機関にはディーゼル機関、ガスタービン機関及び蒸気タービン機関がある。ガスタービン機関及び蒸気タービン機関は、高出力・コンパクトなどの特徴があるが、熱効率（燃費）がディーゼル機関と比べて劣るため、ほとんどの船舶にはディーゼル機関が搭載されている。ディーゼル機関には高出力が求められる大型船舶の主機関として搭載される2ストロークディーゼル機関と、コンパクトなサイズが求められる中小型船舶の主機関や発電用補機関として搭載される4ストロークディーゼル機関の2種類がある。

2ストロークディーゼル機関は、MAN Diesel & Turbo社の「MAN」、WARTSILA社の「WARTSILA」及び(株)ジャパンエンジンコーポレーションの「三菱UE」の世界3大ブランドで占められている。3社は生産のほとんどを機関製造メーカーへのライセンス供与や委託製造により行っており、日中韓で世界の97%を生産している。

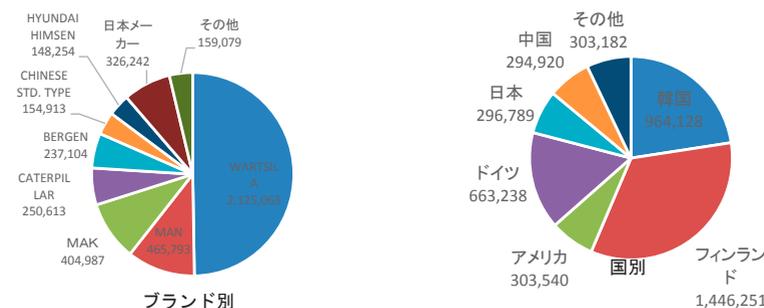
図表Ⅱ-2-2 2ストロークディーゼル機関のブランド・国別生産状況



4ストロークディーゼル機関は世界で20以上のブランドがあり、主機関として搭載される機関は、欧州のWARTSILA社の「WARTSILA」、MAN Diesel & Turbo社の「MAN」の2ブランドで世界の59%のシェアを占めている。我が国の主な機関製造メーカーは5社あり、それぞれ独自のブランドで生産し、世界シェアは約7%となっている。

(3) 舟艇工業の動向

図表Ⅱ-2-3 4ストロークディーゼル機関のブランド・国別生産状況



我が国の2017年の舟艇工業製品（※1）の総出荷額は、欧州の景気回復などにより船外機の輸出が好調だったことから、2,669億円となり、前年比3.9%増加した。ここ数年増加傾向を示しており、2008年のリーマンショック以前の出荷額に回復した。

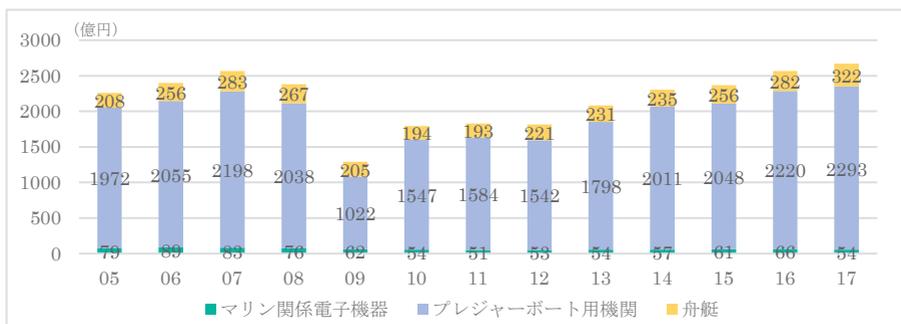
内訳を見てみると、輸出向けの出荷額は2,178億円となり、前年比2.8%増加した。輸出金額は、総出荷額の約8割を占め、増加傾向にある。輸出向け製品の大半を占めるプレジャーボート（※2）向けの船外機は、環境保全に係る国際的な規制強化の中で圧倒的な国際競争力を有している。2017年の船外機の輸出額は、1,781億円（前年比3.6%増）と伸びている。国内向け出荷（※3）についても、7メートル以上10メートル未満の中型艇の需要増加により、国内向け出荷額は491億円（前年比9.4%増）、国内出荷隻数は約8.0千隻となった。マリナー参加人口の減少などを受け、2011年には国内出荷隻数が約6.6千隻まで減少したが、近年は増加傾向にある。

（※1）舟艇工業製品とは、舟艇、マリンエンジン、マリン関係船用電子機器のことをいう。舟艇とはプレジャーボート、ローボート、業務艇及び小型漁船の船体部分のことをいう。マリンエンジンとは、船外機、船内機、船内外機及び水上オートバイ用エンジンのことをいう。マリン関係船用電子機器とは舟艇用の航海用機器や無線通信機器のことをいう。

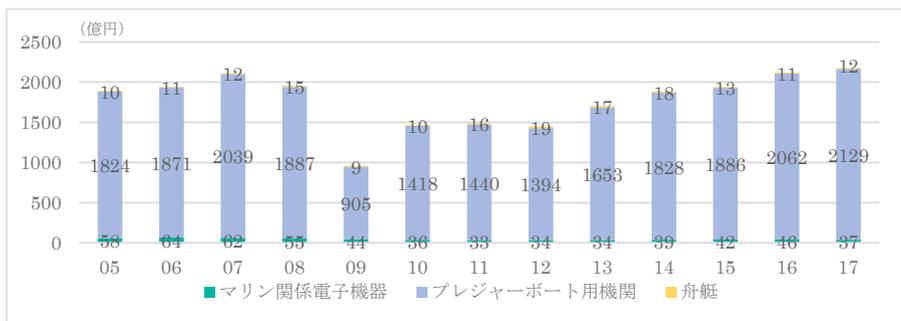
（※2）プレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ及びヨットのことをいう。

（※3）国内向け出荷とは、国産であって国内向けに出荷するもの及び海外から輸入して国内に出荷するものの合計のことをいう（日本メーカーであっても海外で生産した艇を国内で販売する場合は輸入扱いとなる）。

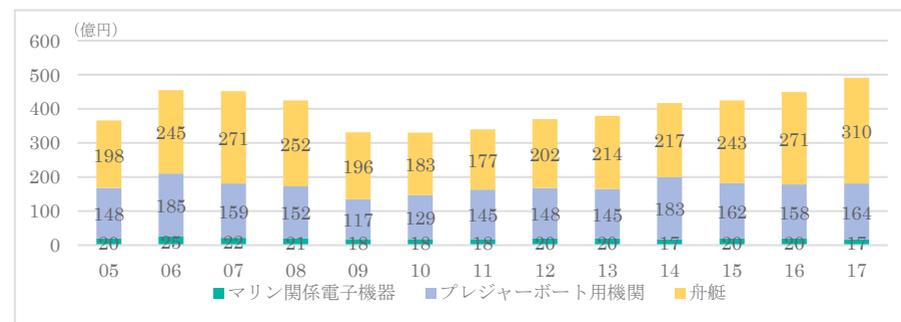
図表Ⅱ-2-4 舟艇工業における総出荷額の推移



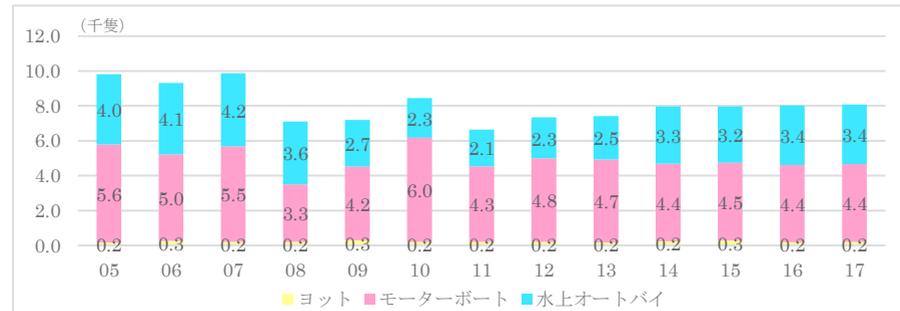
図表Ⅱ-2-5 舟艇工業における輸出金額の推移



図表Ⅱ-2-6 舟艇工業における国内向け出荷額の推移



図表Ⅱ-2-7 プレジャーボートの国内出荷隻数の推移



出展：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状」より海事局作成

第2節 船舶産業の発展のための取組

(1) 企業連携・事業統合の促進

我が国の造船業は、世界の造船市場における需給ギャップ、海運の船腹過剰に伴う新造船価の低迷、そして韓国・中国といった造船競合国との熾烈な受注競争の中で、厳しい状況に晒されている。このような状況においても、我が国造船業が基幹産業として持続的に発展するためには、これまで培ってきた技術力を活かし、韓国・中国との国際競争に勝ち残っていく必要がある。このため、造船業界においては、設計・開発等の技術力、受注のための営業力、資機材の調達力等の向上、生産体制の強化等を目的とする分社化、経営統合、新会社の設立、企業規模の拡大等、様々な取組が進められている。国土交通省としては、産業競争力強化法に基づく事業再編時の法人設立・増資に伴う登録免許税の軽減措置等により、企業連携・事業統合の取組を支援していくこととしている。(第Ⅰ部第4章 ②参照)

(2) 技術開発等への支援

海事産業分野の技術開発における最重要課題は、地球温暖化対策、大気汚染対策といった環境問題であり、船舶からの環境負荷低減に向けた様々な技術開発に取り組んできた。この技術を背景に、国際海事機関 (IMO) での国際基準策定において、その主導権をとってルール作りを行うことにより、環境問題への対応と我が国造船・海運の優位性の確保を目指している。

また、海事分野における ICT の活用について関心が一層高まっており、造船現場に

において、IoT・ビッグデータを活用することにより造船業の生産性の向上を図ることが重要であるため、国土交通省は海上技術安全研究所や大学、業界等との連携を一層強化しながら、海事生産性革命を推進するため、造船工程・船舶・船舶機器に係る技術開発等への支援を行っており、具体的には以下の施策を講じている。

① CFD 高度化

海事生産性革命（i-Shipping）の一環として、船舶の開発・設計段階の生産性向上を図るため、2016年度より、海上技術安全研究所や大学、業界等と連携して実船スケールで船舶回りの流体計算を可能とする世界最先端の実用的CFD（数値流体力学）の開発を目指している。（第Ⅰ部第1章 ②1. 参照）

② 革新的造船技術の研究開発

海事生産性革命（i-Shipping）の一環として、船舶の建造段階の生産性向上を図るため、2016年度より革新的な船舶の建造技術の研究開発に対して支援を行っている。（第Ⅰ部第1章 ②1. 参照）

③ 先進船舶の研究開発

海事生産性革命（i-Shipping）の一環として、船舶の運航における安全性の向上を図るため、2016年度よりIoTやビッグデータ等の先進的な技術を活用した研究開発に対して支援を行っている。（第Ⅰ部第1章 ②2. 参照）

④ 海洋資源開発関連技術の研究開発

海事生産性革命（j-Ocean）の一環として、今後需要が見込まれる海洋資源開発の市場への参入のため、2013年度から5か年計画で、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）、大水深海域対応型掘削プラットフォーム等、海洋資源開発に関連する技術の研究開発に対して支援を行っている。（第Ⅰ部第1章 ③参照）

（3）海外展開の促進

我が国の質の高いインフラシステムの海外展開の促進や海事関係企業の海外市場への進出の支援のため、以下の施策を講じている。

① インフラシステム海外展開の促進

新興国を中心に拡大する世界のインフラ需要を巡り、受注獲得競争が激化する中、我が国の質の高いインフラシステムを海外展開するため、国土交通省は2018年3月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を改訂した。

本行動計画の海事分野には、ベトナム・フィリピンにおける巡視船建造・供与プロジェクト、フィリピンにおけるRORO船代替促進プロジェクト、ミャンマーにおける海洋石油開発物資供給基地整備・運営事業、IMOにおける船舶からの温室効果ガスの排出規制及び船舶に搭載する燃料電池のための安全基準、ASEAN諸国の内航船安全規則及び検査制度構築支援、造船分野の人材育成支援、等の記載が盛り込まれており、国土交通省は、本行動計画に沿って、我が国のインフラシステムの海外展開を行っていく。

② （株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）

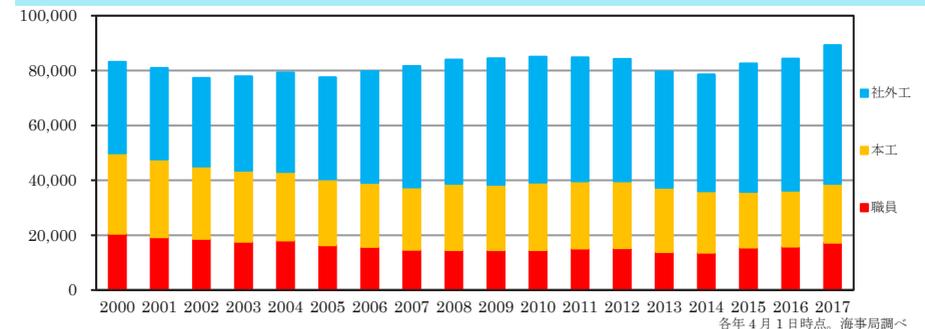
我が国の海運業、造船業、船用工業等を行う海事関係企業の多くが海外市場への進出を目指しているが、リスクを伴うため、事業者のみによる進出は困難な場合がある。そこで、海外市場への進出支援のため、①我が国事業者と共同で事業に出資を行う、②専門家（省庁職員や技術者等）を派遣する、③政府と共に相手国と交渉を行うことで我が国事業者が事業を実施しやすくする、等の支援を行う（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が2014年10月に設立された。今後、我が国海事関係企業が本機構を活用し、様々な市場へ参入していくことが期待される。

（4）造船業における人材確保・育成

「総合ものづくり」産業である造船業は、溶接、ぎょう鉄（鉄板の曲げ加工）、配管、塗装等の職種ごとに専門的で高度な技能を身につけた製造現場の技能者と、船主の多様なニーズに応える設計・開発を行う技術者によって支えられている。造船業界では、団塊世代の大量退職を控えた2000年頃から、人材の確保・育成の取組を強化してきた。

世界経済の成長により、中長期的に成長することが見込まれる造船市場で、日本造船業が発展していくためには、生産性向上やイノベーションによる競争力強化とともに、それを支える人材の確保・育成の取組を推進することが不可欠である。

図表Ⅱ-2-8 我が国造船業の従業員数の推移



■製造現場を支える技能者の育成

造船業の技能は、他の製造業にはない「船」特有のものが多いため、入社後の技能研修やOJTによる人材育成が必要である。そのため、大手・中手の造船企業を中心に自社での取組が行われ、経営規模の小さい中小造船企業や協会社では、単独での取組は困難であることから、全国6箇所（横浜、相生、因島、今治、大分、長崎）に造船技能研修拠点を設立し、企業共同による新人研修、専門研修などが行われてきている。

造船技能研修拠点の立上げに際しては2004～2007年度に、国土交通省及び(公財)日本財団が研修機材や教材の整備を支援し、研修の運営に対しても、地方自治体、(公財)日本財団（～2014年度）及び(一財)日本海事協会（2015年度～）が支援を行い、2017年度までに約4,700人（新人研修：約3,100人、専門研修：約1,600人）の技能者が育成された。

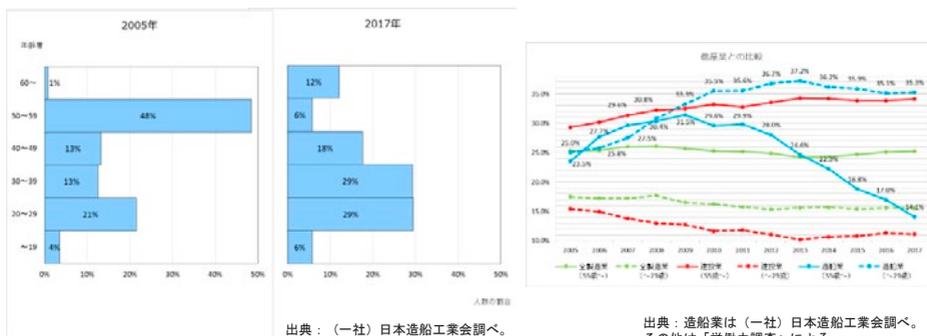
こうした取組の結果、造船技能者は、建設業や他の製造業において高齢化が進む中でも比較的順調に世代交代が進み、50歳以上世代が2005年の5割から2017年の3割に減少、40歳以下の世代が5割から7割に増加した。（技能者の平均年齢は、2006年の43歳から2017年には37歳に若返り。）

図表Ⅱ-2-9 技能者の育成（地域共同での造船技能研修）



研修の様子（溶接、ぎょう鉄（曲げ加工）、船殻組立、

図表Ⅱ-2-10 我が国造船業の技能者（社内工）の年齢構成の変化



■設計・開発を支える技術者の育成

造船工学の専門教育を実施している大学は全国に8つ*存在し、これらの大学において造船工学を修得した人材が中心となって、新船型の開発、船舶の性能や基本仕様に関する船主との交渉等、船舶の総合的な知識が要求される業務で中核的役割を担ってきた。2000年代は大学を取り巻く環境が変化し、8大学においても造船専門課程の教員数や研究室数は減少したが、そうした状況を補完すべく、造船企業等による大学への寄付講座の開設や、共同研究等の取組が行われてきた。また、造船系学科以外から造船企業等に就職した技術者を主な対象として、造船業界の共同による社会人教育や、海上技術安全研究所の所内研修の民間企業への公開等、技術者育成の取組が実施されている。

* 東京大、横浜国立大、東海大、大阪大、大阪府立大、広島大、九州大及び長崎総合科学大の8大学。東京大は、2000年に工学部内の学科が再編されたため、学部における造船工学の教育課程はなくなったが、造船・海洋系の研究室は維持。

■造船業の魅力などの情報発信

造船業を担う次世代の優秀な人材を確保するためには、造船業の魅力を広くアピールし、関心を深めてもらうための情報発信も重要である。このため、進水式の一般公開、小中高向けの造船所見学会や総合学習での造船の体験学習、出前講座等にも業界を挙げて取り組んできている。

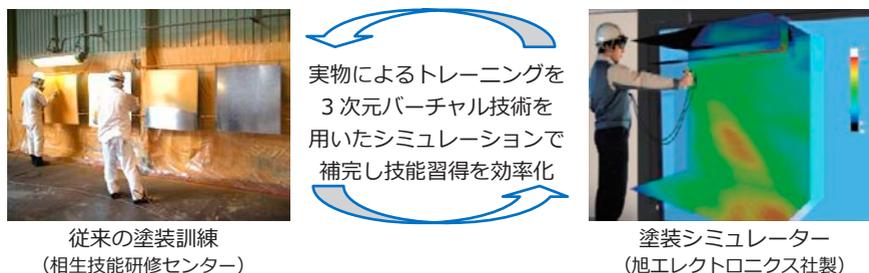
図表Ⅱ-2-11 進水式・造船所見学会、小中学校での造船の体験学習



■技能者育成の効率化・高度化

技能者育成を効率化し、育成体制を強化するための対策としては、近年進化している3次元のバーチャルリアリティ技術を用いた訓練シミュレーターを活用することが有効な手段の一つである。既に、塗装の訓練において導入が進みつつあるが、練習用資材が不要でコスト削減となるだけでなく、安全に反復練習や評価を行うことができるため、効率的な技能向上が期待される。その先進事例として、今治地域の造船技能研修拠点において、3次元CADや訓練シミュレーターの導入が地方創生加速化交付金（2015年度補正予算）を用いて進められ、係る研修プログラム開発・実施等が厚生労働省地域創生人材育成事業（2016-2018年度）として進められている。

図表Ⅱ-2-12 シミュレーターの活用による技能訓練の効率化



■造船業における女性等活躍促進

造船業においても、労働力の確保の観点だけでなく、これまでにない多様な柔軟な発想や意思決定により新たな発展を目指す上で、女性やシニア層等幅広い人材層からの人材確保が必要である。一方で、現場監督、工程管理を行う職長、主任クラスへの女性の登用や、社内保育所や女性専用の寮・更衣室・トイレなど働きやすい職場環境の整備に取り組む造船事業者も増加しており、女性の活躍の場が増えてきている。このような業界の動きに弾みをつけるべく、国土交通省では、「輝け！フネジョ[※]」プロジェクトとして、女性が活躍している造船所、船用工業事業所の取組事例を海運事業（船員）とともに取りまとめ、ホームページで公表した。本取組事例集が業界内の意識改革の促進や好事例の共有のほか、業界外にも広く宣伝され、造船業界のイメージアップにつながることを期待している。

※フネジョ… 船員や造船・船用工業など海事分野で働く女性を幅広く象徴する造語。イタリア語の「アダージョ」（「くつろぐ」、「ゆっくりと」等の意）の語感を込め、母なる大洋を船舶が優雅にゆっくりと航行する姿を想像させ、職場を寛がせるイメージ。

図表Ⅱ-2-13 女性の活躍促進の取組



現場の管理者への登用の事例

海事産業における女性活躍推進の取組事例集（2018年4月公表）

■現場の技能者の確保のための外国人材を活用した緊急措置

造船分野においては、2015年4月より、緊急かつ時限的な措置として、「日本再興戦略（改訂2014）」（2014年6月24日閣議決定）に基づき、約3年間の技能実習期間を終了した即戦力となる外国人材を受け入れる制度（外国人造船就労者受入事業）を実施している。具体的には、「外国人造船就労者受入事業に関する告示」（2014年国土交通省告示1199号）に基づき、外国人造船就労者の受入に係る計画等について国土交通大臣の認定を受けることにより、最長で3年間の受入が可能となるものであり、2018年3月末時点で2,694名の外国人造船就労者が造船現場で就労している。

国土交通省としては、国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、引き続き本制度の適正な推進を通じて、造船業の成長を後押しすることとしている。

また、政府全体でも、外国人材の活用について様々な検討・措置がなされているところであり、その一つに、2017年11月に施行された「外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律」（2016年法律第89号）が挙げられる。この法律により、これまで最長3年間であった技能実習期間が、一定の条件のもとで最長5年間まで延長できることとなった。

少子高齢化、生産年齢人口の減少が急速に進む我が国においては、これら外国人材の活用を含め、安定的かつ持続的な労働力確保策を検討していく必要があるが、そのような中で、外国人材との共生との観点から、造船業が優良モデルケースとなることが期待される。

(5) 国際協調の推進

① OECD での取組

国際造船市場は世界単一市場を形成し、我が国をはじめ中国・韓国・欧州等の造船事業者が激しく競合している。また、2000年代後半の中国及び韓国による過剰設備投資の結果、需要に比べ供給能力が過剰な状態となっている。加えて、海運業における船舶過剰問題や海洋開発市場の低迷等の影響を受け、近年では、新造船受注量が著しく減少しており、造船企業の経営は逼迫している。特に韓国においては、韓国産業銀行（KDB）や韓国輸出入銀行（KEXIM）などの政府系金融機関により、経営難に陥った造船企業に対して巨額の金融支援が行われている。2015年10月には、大宇造船海洋（DSME）に対し、KDB及びKEXIMによる4.2兆ウォン（約4,100億円）の支援が決定され、また2017年3月には、社債償還等の資金繰りに窮した同社に対し、両行による4.5兆ウォン（約4,400億円）の追加支援の発表があった。さらに、2018年1月には政府系金融機関による前受金返還保証（RG）の発給に関するガイドラインの大幅緩和（赤字受注の許容）、2018年4月には、政府支援により2020年までに200隻を国内造船所に新規発注するという内容を含む「造船産業の発展戦略」及び「海運再建5ヵ年計画」と、多くの造船支援策が打ち出されている。

OECD造船部会は、造船政策に関する唯一の多国間協議の場であり、公正な競争条件の確立を目的として議論を行っている。これまで我が国をはじめとする参加国より、韓国の公的支援に関し、「世界の造船市場を歪曲させる可能性がある」と問題提起を行い、継続して議論を行っている。2018年5月に開催された第126回会合では、我が国をはじめ多くの参加国より、政府系金融機関によるRGの発給に関するガイドラインの大幅緩和、「造船産業の発展戦略」及び「海運再建5ヵ年計画」について、これらの支援の詳細説明を要求するとともに、造船業の公正な競争条件を歪曲する恐れがあると懸念を伝えた。

また、第123回会合より、造船業における公的支援の規律である、「造船産業における正常な競争条件を阻害する措置を漸進的に取り除くための一般取極」及び「造船政策に関する一般指導原則」（いずれも1983年改正、紳士協定）の抜本的見直しの検討が開始されている。第126回会合では、造船業における市場歪曲的な公的助成の防止等に向け、国際規律の法的位置付けや規律の交渉項目について議論を行い、国際規律を法的拘束力のあるものとして、交渉項目とともに中国に速やかに伝達し、中国の参加を呼びかけることが合意された。我が国としては、これまでの韓国の公的支援に関する議論や、中国の参加の必要性、法的拘束力の付与も念頭におきつつ、実効性のある規律の策定に向け対応を行うこととしている。

② 開発途上国に対する取組

2015年末に経済共同体（AEC）を発足させたASEAN諸国においては、今後域内海上輸送の連結性を高めることを目指しており、海上輸送量の拡大が見込まれている。こうした中、国土交通省海事局では、ASEAN諸国の海上交通の安全向上及び環境負荷の低減のため、様々な支援をしている。

■ASEAN諸国における低環境負荷船（グリーンシップ）普及促進プロジェクト

ASEAN域内では、今後予想される海上輸送量の拡大に伴い、環境負荷の低減や輸送コスト削減のため、省エネ船へ代替していく必要性が高まっている。2015年11月には、ASEAN大臣会合で採択されたASEAN戦略的交通計画（KLTP：ASEAN交通分野における2016年～2026年のASEAN地域交通政策の指針を示したもの）に、「環境負荷の少ない船舶の普及促進」が盛り込まれた。こうした動向を踏まえ、国土交通省海事局は2016年4月のASEAN海上交通ワーキンググループにおいて、「ASEAN低環境負荷船普及戦略」を策定することを日ASEAN交通連携の新規プロジェクトとして提案し、同年11月の日ASEAN交通大臣会合でプロジェクトの承認を受けた。ASEAN域内における低環境負荷船の普及に係る課題を議論するための実務者会合を設置し、2017年9月には第1回会合を開催した。第1回会合においては、戦略の骨子について概ね合意が得られたところである。今後、2019年秋の日ASEAN交通大臣会合での戦略承認を目指し、2018年度中に戦略の最終化を行う予定である。当該戦略案の策定に携わることにより、ASEAN域内における環境負荷低減に貢献するとともに、優れた省エネ技術を有する我が国造船業によるASEAN市場への参入を支援していく方針である。

■我が国の技術を活かしたODAによる国際協力

開発途上国における海上保安能力向上や海上交通輸送改善等を目的として、外務省・国際協力機構（JICA）と連携し、海事分野における政府開発援助（ODA）を推進している。特に、フィリピン、ベトナム、スリランカ、ミャンマー等の東南アジア各国を中心に、我が国の造船技術を活かした巡視船・旅客船等の建造・供与や技術協力に力を入れており、2017年にはミャンマー・ラカイン州への中古船2隻の引渡し、フィリピン向け巡視船の建造・引渡しを行った（2018年8月末までに全10隻引渡し予定）。

■その他の国際協力

造船に関する高い技術力を有している我が国の協力に対するASEAN諸国の期待は高い。例えば、船舶の老朽化が深刻になっている国々において、船舶の代替建造と造船業振興を促進するための支援が日本に求められている。また、ASEAN諸国以外に対しても、開発途上国政府への専門家派遣、船舶・造船施設・各種機材の整備等に関する有償・無償の資金協力、船舶安全に関するJICA集団研修等を実施している。このうちJICA集団研修には、国土交通省海事局からも講師を派遣し、開発途上国の船舶検査担当者等に対して講義を行い、我が国の制度及び基準の周知を図っている。