

平成23年度個別施策ヒアリング資料(優先度判定)【国土交通省】

施策番号	28104	施策名		海洋環境イニシアティブ			
新規／継続	継続	領域	グリーン・イノベーション	国際的位置付け	世界最先端	AP施策	
競争的資金		e-Rad		社会還元			
施策の目的及び概要	今後の増大が懸念される国際海運からの温暖化ガスの排出量の削減を目指すと同時に海洋立国実現に不可欠な我が国の造船・船用産業の国際競争力の強化を図る。						
達成目標及び達成期限	船舶からのCO2排出量の30%削減を目標とした、船舶の革新的な省エネルギー技術の短期集中開発(4ヶ年)及び普及促進を行うことで、世界の喫緊の課題である地球温暖化問題に貢献する。 さらに、開発した技術を、船舶の環境分野での国際基準として戦略的に普及させることにより、我が国の造船・船用産業の国際競争力の強化を図る。これにより、裾野の広い造船産業・船用産業の発展を通じて、地域経済の活性化、我が国経済の持続的発展を図る。						
研究開発目標及び達成期限	・新造船の省エネ効率30%を達成する新技術を開発する。(2012年まで)						
23年度の研究開発目標	本施策により、平成23年度中に、 ・進捗状況等の評価結果を踏まえ、技術開発を実施。 ・排ガス基準、認証ガイドラインのための実証実験を実現する。						
施策の重要性	国際海運からのCO2排出量は、現在、年間約9億トン(ドイツ国の排出量相当)であり、さらに、近年のアジアを中心とする海上物流量の増加に伴い、今後の排出量の増大は確実視されており、ポスト京都議定書の議論においても、国際海運からの排出抑制は大きな課題。我が国はコペンハーゲン合意に関して、2020年に1990年比で25%の排出削減目標を掲げており、国際海運からの排出削減は地球温暖化対策において喫緊の課題。我が国は世界有数の造船・海運国であり、国際海運の温暖化対策に積極的に取り組む責務がある。						
実施体制	国が支援する民間等の技術開発プロジェクトについては、省エネ効果の高い技術開発課題を公募により選定し、進捗状況及び成果を把握・評価するため、学識経験者等の外部有識者からなる委員会を国土交通省内に設置し、事業のマネジメントの透明性を確保している。 また、プロジェクトは民間等の開発費に対して国がその資金の1/3を補助することとしており、開発者側にも相当の負担を求めている。						
H22予算額(百万円)				H23概算要求額(百万円)			
817				831			
独立行政法人名(運営費交付金施策のみ)							
H23概算要求額の内訳	高効率船舶の技術開発 ・技術研究開発謝金 0.4 ・調査旅費 0.7 ・委員等旅費 0.2 ・調査外国旅費 1.1 ・調査費 7.5 ・技術研究開発費補助金 740.0						
	国際標準化戦略 ・技術研究開発謝金 0.4						

	・調査旅費 0.8 ・委員等旅費 0.3 ・調査外国旅費 1.7 ・調査費 7.4 ・技術研究開発委託費 68.0		
期間	H20～H24	資金投入規模(億円)	124
これまでの成果 (継続のみ)	プロジェクトにより詳細は異なるが、大宗の事業はシミュレーション・模型実験等の基礎研究を終了し、今後は実証実験に移行する段階。 また、現在までの技術開発の成果・見通しを踏まえて、国際海事機関(IMO)において国際環境基準を提案中。		
社会情勢・技術の変化(継続のみ)	昨年末のコペンハーゲン合意において、我が国は25%の温暖化ガスの排出削減目標を掲げており、温暖化対策は喫緊の課題。 また、国連の気候変動枠組条約会合においても、国際海運への規制が引き続き議論されているところ。 また、政府の新成長戦略(2010年6月閣議決定)の工程表において造船業の国際競争力の強化が盛り込まれ、次期通常国会に提案予定である「交通基本法」においても、国及び事業者が環境負荷の低減に努めることが責務とされる予定であり、さらに、国土交通省が2010年5月に発表した「国土交通省成長戦略」においても、造船力の強化がうたわれている。		
昨年度優先度判定 (継続のみ)	着実	優先度判定時の指摘への対応(継続のみ)	本施策を着実に実施すべきである、との議員からのご指摘を踏まえ、船舶の高効率化に関する技術開発を着実に推進するとともに、我が国の技術を反映した新たな国際環境基準について戦略的に取り組んできたところ。また、本年度予算についても、ご指摘を踏まえ要求時に適切に反映したところ。
国民との科学・技術対話推進への対応(対象施策のみ)			