

平成21年度

海 事 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成20年8月

国土交通省海事局

平成21年度海事局予算概算要求のポイント

目下の海事分野に係る課題に対応し、①安定的な国内海上輸送のための総合対策、②クール SHIPPINGの推進、③安全・安心な海上交通の実現、の3つの柱に沿って、以下のように総額約132億円の予算要求を実施。

- 近年の燃油価格高騰を踏まえ、離島航路のための補助金について制度改革による支援を要求するとともに、内航海運における燃費向上対策について取組を推進。
- 地球温暖化防止への取組が喫緊の課題となっている中、国際海運において新造船の燃費の30%向上を図る革新的省エネ技術の開発並びに世界に先駆けた船舶の実燃費指標の開発・国際標準化等の施策の総合的な展開を図る海洋環境イニシアティブを推進するとともに、国内海運において、優れた環境性能と経済性を有するスーパーエコシップ等の普及支援などクール SHIPPINGを推進。
- 頻発する海難事故を踏まえ、航行の安全確保を図るため、海上輸送・船舶の安全性確保・向上について、引き続き重点的に要求を実施。
- 日本人船員の確保・育成のため船員確保育成総合対策事業について引き続き重点的に要求を実施するとともに、優秀な外国人船員の確保を図るため、従来の船員教育のための開発途上国船員養成事業に加えて、アジア地域船員教育機関教育システム改革支援事業の増額を要求

安定的な国内海上輸送のための総合対策 約56.4億円

- 離島航路補助制度の改革 56億円【増額】
- 海上運送対策 0.4億円【一部新規（燃油高騰対策）を含む】

クール・SHIPPINGの推進（海運分野におけるCO₂排出削減） 約58.2億円

- 海洋環境イニシアティブ 18.2億円【増額】
 - ・ 革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発 14.2億円【新規】
 - ・ 海上輸送の環境性能向上のための総合対策（海の10モードを含む） 2.7億円
 - ・ 海洋環境技術基盤支援事業（人材育成） 0.6億円
 - ・ 外洋上プラットフォームの研究開発 0.8億円
- スーパーエコシップの普及支援 40.0億円

安全・安心な海上交通の実現 約12.4億円

- マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策 0.9億円【増額】
- 海上輸送・船舶の安全性確保・向上 7.4億円【増額】
 - ① 海上輸送の安全性向上のための総合対策 0.8億円【増額】
 - ② 検査・監査等執行体制の強化 6.0億円【増額】 等
- 船員の確保・育成を図るための総合対策 3.3億円【増額】
 - ① 船員確保・育成等総合対策事業 1.9億円【増額】
 - ② アジア地域船員教育機関教育システム改革支援事業 0.2億円【増額】 等

等

2.平成21年度海事局関係概算要求総括表

(1)行政経費

(単位：百万円)

区 分	21年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1.安定的な国内海上輸送のための総合対策	5,640	4,115	1.37
2.クール・ SHIPPING (海運分野におけるCO2排出削減)	5,824	4,271	1.36
3.安全・安心な海上交通の実現	1,235	1,037	1.19
4.その他	240	299	0.80
計	12,939	9,723	1.33
義務的経費 国際機関分担金	226	235	0.96
合 計	13,166	9,958	1.32

注)合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(2)独立行政法人経費

(単位：百万円)

区 分	21年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
海上技術安全研究所運営費交付金	2,988	2,961	1.01
海上技術安全研究所施設整備費補助金	601	549	1.09
海技教育機構運営費交付金	2,815	2,745	1.03
海技教育機構施設整備費補助金	122	118	1.03
航海訓練所運営費交付金	6,782	6,567	1.03
航海訓練所施設整備費補助金	0	52	0.00
合 計	13,308	12,993	1.02

注)合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(3)財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

資 金 内 訳 区 分	財 政 投 融 資			自 己 資 金 等 と の 合 計		
	21年度 要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	21年度 要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 海事勘定(共有建造業務経理)	25,000	22,700	1.10	80,056	94,881	0.84

3. 主要事項の概要

要求額(前年度予算額) 単位:百万円

(1) 安定的な国内海上輸送のための総合対策

離島航路補助制度改革	5,600	(3,827)	
・離島航路維持・構造改革支援制度			
海上運送対策	40	(20)	
・内航海運省エネ化促進調査事業	15	(新規)	等
内航海運暫定措置事業の着実な実施(政府保証)	53,000	(53,000)	

安定的な国内海上輸送のための総合対策

離島航路の維持・構造改革

離島航路の維持(欠損補助)

欠損補助の拡充・見直し
 経営努力に対するインセンティブの導入
 唯一航路要件の見直し

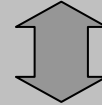
離島航路の構造改革支援

航路改善協議会(関係者の参加)
 離島航路の航路集約・需要喚起
 地域公共交通活性化・再生
 総合事業の積極的な活用
 公設民営化等の運営改革
 代替建造(省エネ船等)の推進
 就航率の改善、運航効率化
 港湾・漁港整備等との連携

内航・長距離フェリー等の省エネ化・その他構造改善

省エネ化促進調査事業

省エネ診断の実施・方法の確立
 省エネ操船技術の船員への普及
 (専門家派遣・研修)
 省エネ運航方法の実証運航



・共有建造(鉄道・運輸機構)
 ・NEDO(エネルギー使用合理化補助)
 ・船舶特償(税制)
 による本格的普及支援

構造改善の推進

内航海運暫定措置事業



- ・離島などの国民生活の不安の解消
- ・燃料油価格高騰の影響の緩和、内航の構造改善・物流効率化

(2) クール・ SHIPPING の推進(海運分野における CO2 排出削減)

海洋環境イニシアティブ	1,824	(320)
・革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発	1,424	(新規)
・海上輸送の環境性能向上のための総合対策	265	(248)
・海洋環境技術基盤支援事業(人材育成)	55	(11)
・外洋上プラットフォーム研究開発	80	(61)
環境にやさしく経済的な次世代内航船舶(スーパーエコシップ)の普及支援	4,000	(3,951)

クール・ SHIPPING の推進

国際海運からの CO2 削減にかかる枠組み作りを先導すべく、船舶の大幅な燃費向上を実現する革新的省エネ技術の開発、船舶実燃費指標の開発・国際標準化等を行うとともに、内航海運についてもスーパーエコシップの普及促進等に取り組むことにより、クール SHIPPING (海運分野の低炭素化) を推進。

現状

< 国際海運をめぐる現状 >

世界の CO2 排出量の約 3% 程度(独一国に相当)を排出と推定

海上輸送量の飛躍的伸び(年率約 4%)に伴う排出量増大

現在、国際海運は京都議定書の適用対象外。

< 内航海運をめぐる現状 >

環境負荷が小さい輸送モードである内航海運に対するモーダルシフト等の期待の高まり。

厳しい経営環境

対策と効果

海洋環境イニシアティブ
国際海運からの CO2 排出削減と造船業の国際競争力向上

高効率船舶の技術開発
海上輸送の燃費を 30% 向上する省エネルギー技術を開発

国際標準化等による新技術普及促進
船舶の燃費指標(海の 10 モード)環境エンジン等

人材(技術者)の育成・確保

海の 10 モード等の成果を内航海運へ活用

スーパーエコシップの普及促進等
内航海運からの CO2 排出量削減と内航海運の効率化、活性化

鉄道運輸機構を活用

モーダルシフトの推進

海運分野の低炭素化

(3)安全・安心な海上の実現

① マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	92 (25)
② 海上輸送・船舶のための総合対策	
・ 海上輸送の安全性向上のための総合対策事業	79 (31)
・ 検査・監査等執行体制の強化	602 (565)
③ 船員の確保・育成を図るための総合対策	
・ 船員確保・育成等総合対策事業	193 (161)
・ アジア地域船員教育機関システム改革支援事業	20 (4)



1. 安定的な国内海上輸送のための総合対策

(1) 離島航路補助制度の改革

要求額 5,600百万円 (前年度 3,827百万円)

目的

「離島航路整備法」に基づき、離島航路の維持・改善を図るとともに、生活交通の確保を図る。

内容

離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な交通手段である離島航路に、省エネ船の代替建造等の構造改善投資に対して支援するとともに、運航の結果生ずる欠損に対して補助を行う。

離島航路維持・構造改革支援制度

5,600百万円

離島航路補助

運航の結果生じた欠損の補填(拡充・見直し)

経営努力に対するインセンティブの導入

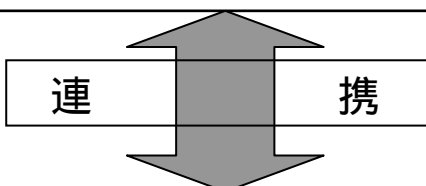
唯一航路要件の見直し

離島航路構造改革支援補助

航路改善協議会の設置、航路診断・経営診断、航路改善計画の策定

公設民営化、公営航路の民間委託等運営体制の改革

代替建造(省エネ船舶等)の推進



地域公共交通活性化・再生総合事業(20年度創設)の活用 (60億円の内数)

支援対象

需要喚起や寄港地集約等の実証運航、船舶設備・航路施設の改良・整備等

(参考)

平成20年度の実績(3次募集分を除く)13件、約2億円 (隠岐、佐渡、三島、五島、甌島、鳥羽、笠岡等)
(今後募集予定含めて)約4億円

港湾・漁港整備等との連携

防波堤の整備による港内静穏度の確保(就航率の改善)

上屋整備・棧橋のバリアフリー化等

(2) 海上運送対策

要求額 40百万円 (前年度 20百万円)

目的

内航海運は老朽船が多く、省エネ・CO2排出抑制が十分進んでいないため、その普及と促進を図る。

内容

燃費向上・CO2削減効果のある設備、操船技術の普及促進に資する実証調査や人材の高度化、個別の省エネ診断方法確立の取組みを支援する。

内航海運省エネ化促進調査事業(新規)

省エネ診断の実施

船種、航路類型ごとに代表的な事業者で実施

専門家派遣・研修

各社のベテランやOBの船員を派遣し、省エネ操船や運航経費削減のノウハウを普及

実証運航の実施

省エネ効果がありながら普及していない機器や操船技術等による省エネを実証

船種・航路類型別のエネ対策確立
省エネ診断・省エネ計画の普及

省エネ操船ノウハウの普及
船員等の技術向上

普及すべき省エネ機器、省エネ操船の最適な組み合わせの確立

本格的な普及へ

エネルギー使用合理化補助
[NEDO]

共有建造方式
[鉄道・運輸機構]

船舶特別償却(税制)

支 援

省エネ船舶・省エネ運航の普及

(3) 内航海運暫定措置事業の着実な実施

政府保証契約の限度額の設定 530億円(前年度530億円)

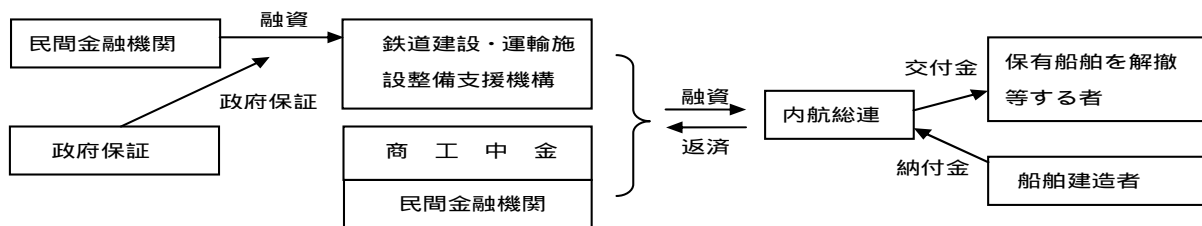
目的

内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業を円滑かつ着実に実施する。

内容

内航海運暫定措置事業の実施に必要な資金の一部について政府保証を行う。

< 内航海運暫定措置事業の概要 >



内航船舶の建造促進による暫定措置事業への効果

船舶の建造は、16、17年度に比べて、18年度申請分は126隻、19年度申請分は121隻と、約6割増加し、20年度においても前々年度、前年度同期並で推移しており、極めて好調な回復基調となっている。

2. クール・ SHIPPING の推進 (海運分野における CO2 排出削減)

(1) 海洋環境イニシアティブ

革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発

要求額 1,424百万円(新規)

目的

地球温暖化防止への取組が地球的規模で求められる中、新造船の燃費を30%向上させる省エネルギー技術の開発と普及を通じ、現在京都議定書の適用外とされている国際海運からの二酸化炭素の排出削減による地球環境対策への貢献とともに、海洋立国を目指す上で必要不可欠な我が国造船業の国際競争力の強化を図ることにより、地域経済をはじめ我が国経済の持続的発展に貢献する。

内容

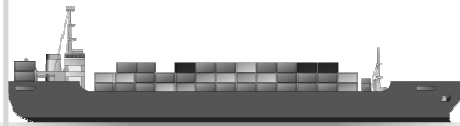
船舶の省エネルギー技術(高効率船舶)の開発を推進するため、新造船の燃費向上について民間事業者等が積極的に行う先進的な研究開発の取組みに対し、開発費用の一部を支援する。

国際海運からの CO2 排出の現状

- 国際海運は京都議定書の適用外。CO2排出削減の枠組みは未確立。
- 総排出量の3%(約8億トンドイツ国に相当)のCO2排出量
- 海上輸送量の飛躍的伸びに伴い、排出量が増大(海上輸送の伸び：年率約4%)
1995年：20兆トンマイル
2005年：29兆トンマイル

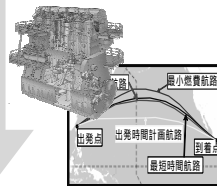
革新的な船舶の省エネ技術の研究開発

機関効率向上 推進効率向上



実海域性能向上 運航システム向上

機関燃費
廃熱回収
風波抵抗低減
ウェザールーティング
等



海上輸送の燃費を30%
向上させる革新的
省エネルギー技術を開発

施策のもたらすインパクト

環境保護

- (CO2排出大幅削減)
- 革新的省エネルギー船舶の普及によるCO2排出削減ポテンシャル(2030年：1.0億ト)

経済成長

- 造船業の国際競争力強化・海上輸送効率化
- 地域に裾野の広い関連産業と共に立地する造船業の発展により、地域経済の活性化に貢献

海上輸送の環境性能向上のための総合対策

要求額 265百万円（前年度 248百万円）

目的

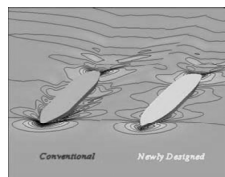
地球温暖化防止への取組が喫緊の課題となっている中、運航コストの低い船舶の選択・開発技術の差別化を可能とする実際の運航状態での船の燃費を設計段階で評価できる指標の開発（環境性能の視覚化）と国際標準化等を総合的に実施し、船舶からのCO₂排出削減の基盤を整備する。

内容

従来統一的手法がなかった実海域を航行する船舶の燃費を評価できる手法を開発し、これを基に、実際の海象・運航状態（海の10モード）における船舶の燃費（CO₂排出量）を示す指標を開発するとともに、指標の信頼性、公正性を担保するための認証システムを構築する。併せて、燃費性能の維持・向上を図りつつNO_xを劇的に削減する船用エンジンの開発、軽量性と十分な安全性を確保する新世代船体構造基準の開発を一体で推進する。

海の10モードプロジェクト(要求額90百万円)

水槽試験、シミュレーション計算等の組み合わせにより、従来統一の評価指標の無かった実海域における省エネ性能に対し、船舶の設計段階で標準的な海象、運航状況に対して、船舶の省エネ性能を評価できる指標（海の10モード指標）を開発・国際標準化

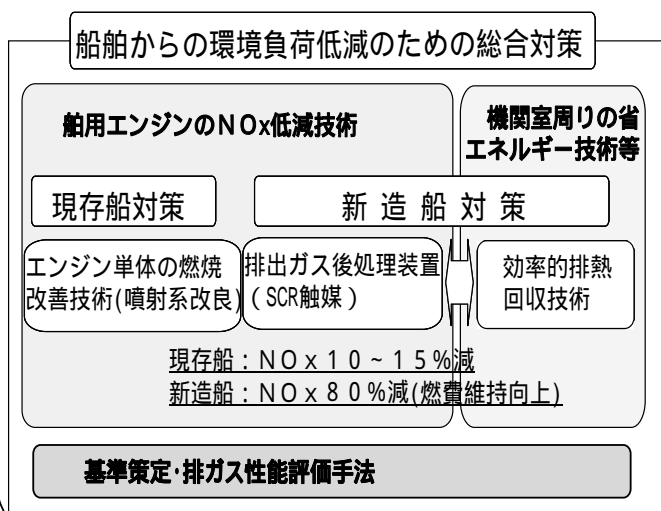


シミュレーション計算



波浪中試験

船舶からの環境負荷低減の推進 (要求額150百万円)



新しい概念に基づく船体構造強度基準の構築 (要求額25百万円)

我が国が主体となって新世代船体構造基準を構築

現状：＜仕様の構造基準＞

問題点

- ・重量増加による燃費、NO_x、SO_x性能悪化
- ・日本の先進設計・船型・新技術導入の障害

＜リスク評価に基づく構造基準(性能要件)＞

多様な新技術に対応した柔軟な基準(新世代船体構造基準)と、これに対応する船舶の構造強度評価手法(セーフティ・レベル・アプローチ)の策定に向け日本が世界をリード

利点

- ・船体軽量化による環境負荷の低減
- ・先進設計・新技術導入の促進

海洋環境技術基盤支援事業(人材育成)

要求額 55百万円 (前年度 11百万円)

目的

新たに開発される革新的海洋環境技術を駆使し、地球環境問題への対応を通じた世界への貢献と、我が国造船産業の競争力強化の基盤となる人材の育成に向けての産・学連携人材育成策を展開する。

内容

多様な分野が関係する新たな環境技術等を駆使した船舶の開発・研究人材の育成を支援するための異分野連携研究・教育システムの構築を図るとともに、こうした新たな技術等に対応し得る技術者の育成プログラムを開発する。

外洋上プラットフォームの研究開発

要求額 80百万円 (前年度 61百万円)

目的

海洋に賦存している膨大な未活用の空間及び自然エネルギーの利活用を長期的に推進するため、海上空間利活用の基盤となる浮体技術を確立し、浮体構造物の信頼性向上、低環境負荷化、低コスト化、設計の効率化を実現することにより、我が国の海洋利用の進展を図る。

内容

多様な利用形態に柔軟に対応する大水深海域における浮体構造物について、安全性・経済性・環境影響の適切なバランスを図る調和設計法を開発する。

【外洋上プラットフォームのイメージ】



海洋自然エネルギー利用発電



海底資源開発



海洋牧場基地

(2)環境にやさしく経済的な次世代内航船舶(スーパーエコシップ)の普及支援
 要求額 4,000百万円 (前年度 3,951百万円)

目的

電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する船舶(スーパーエコシップ(SES))の建造を支援することにより、物流効率化と地球温暖化対策等の環境負荷低減を促進し、内航海運の活性化を図ることを目的とする。

内容

船舶共有建造制度を活用してスーパーエコシップを建造する場合において、船舶使用料の軽減を行うため、新たな資本金を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して出資する。

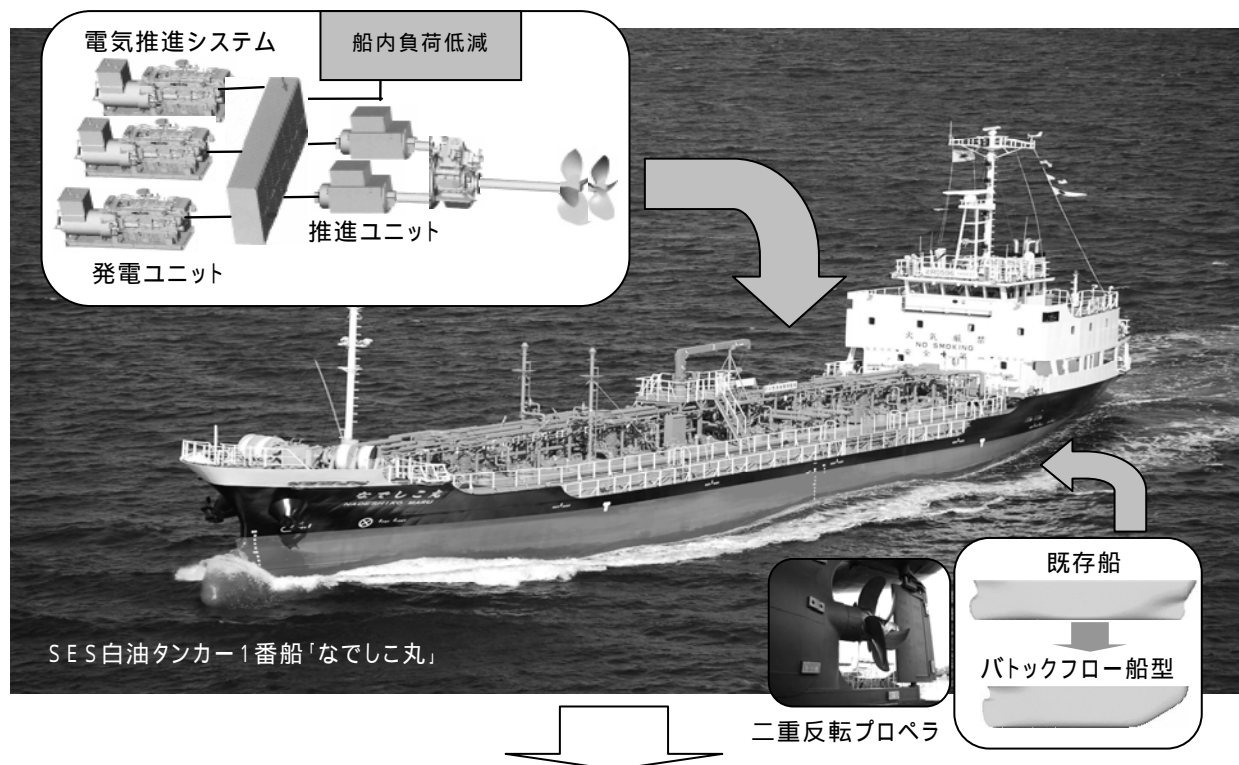
物流の効率化や地球温暖化、地域環境対策が緊急に必要

SES (電気推進システム採用船)の導入効果(目標値):

単位貨物輸送量当たりの
 CO₂ 排出量 (10%以上削減)
 NOx 排出量 (約3割削減)

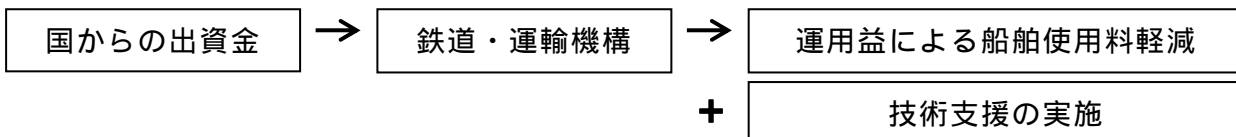
単位貨物輸送量当たりの燃料消費減
 (10%以上削減)

船上作業量・整備費削減
 機関複数化による
 信頼性の向上等



鉄道・運輸機構の経済的・技術的支援による普及促進の必要

国からの新規出資金を原資とした新しい型の共有建造の実施



これによって「環境にやさしい」「経済的な」船舶の早期普及を実現

3 . 安全・安心な海上交通の実現

(1) マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

要求額 92百万円 (前年度 25百万)

目的

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡で、我が国の輸入原油の8割以上が通航する極めて重要な海上輸送路である。同海峡の安全確保は我が国の経済・社会の重要課題である。近年、マ・シ海峡の安全確保に関する国際協力の推進や新たな国際協力の枠組みについて国際的議論が活発化し、昨年9月に開催されたマ・シ海峡に関する国際会議において、海峡沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」が創設された。我が国は、これまで約40年にかけてマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた唯一の国であり、海峡沿岸国と良好な関係を築き上げてきた。今後も、第一の海峡利用国である我が国は、これまで培った良好な関係と航行安全対策への知見を活かし、「協力メカニズム」の下で、リーダーシップを発揮し、海峡沿岸国から提案のあったプロジェクトを推進し、マ・シ海峡の安全確保に貢献する。

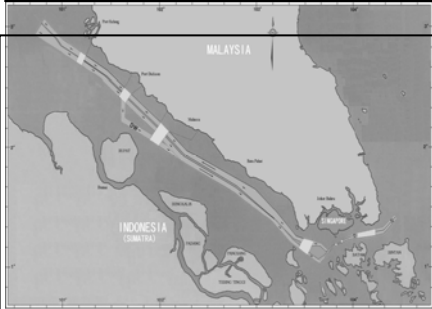
内容

マ・シ海峡の安全確保に必要な国際協力を推進する。

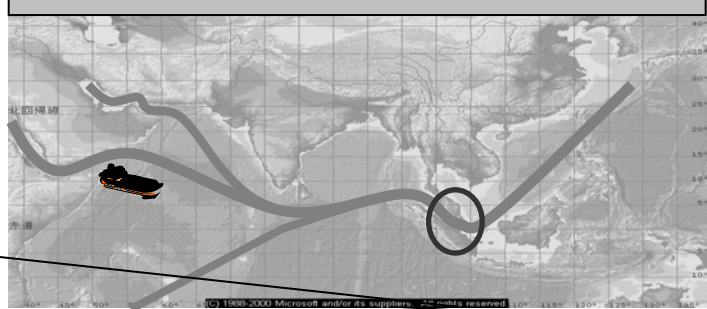
早急な整備が必要な航行援助施設に係る調査

小型船舶の動静把握に関する検討調査

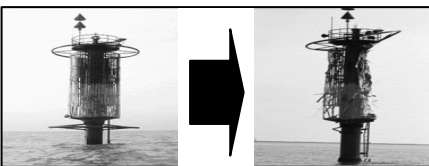
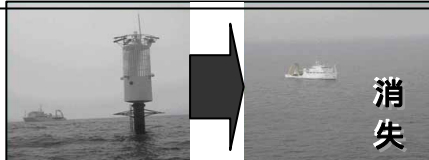
マラッカ・シンガポール海峡



船舶が輻輳し、通航船舶は今後も増加するものと予測



船舶事故の危険性が増大、航行安全対策の強化が必要!



アジア・ゲートウェイ構想(最重要項目)

マ・シ海峡等における航行援助施設整備等に関する国際協力を推進し、安全確保等に貢献。

経済成長戦略大綱(国際競争力の強化)

マラッカ・シンガポール海峡における「協力メカニズム」に参画し、航行援助施設の維持管理等に協力するなど、国際協力を推進する。

海洋基本法

海上輸送等の安全確保や海洋に関する国際的な連携確保のために必要な措置を講ずる。

国連海洋法条約

航行安全と環境汚染防止対策について、利用国と沿岸国の協力。

【協力メカニズム: 協力フォーラム 沿岸国提案プロジェクト

分離通航帯内の沈船の除去

小型船舶自動識別システムの協力支援

【韓国、豪州 - 支援表明】

既存の航行援助施設の維持更新

【韓国、UAE - 支援表明】

日本が支援

プロジェクト調整委員会、

航行援助施設基金】

有害危険物質対応の協力支援

【中国、米国 - 着手済、豪州 - 支援表明】

潮流等の観測システムの整備

【中国、米国 - 支援表明】

津波被害の航行援助施設の復旧整備

【中国 - 着手済】

(2) 海上輸送・船舶の安全性確保・向上

海上輸送の安全性向上のための総合対策

要求額 79百万円 (前年度 31百万円)

目的

各種安全対策の実施にも関わらず、海難隻数は概ね横ばいであり、そのうちの約半数を占める衝突の多くは人的要因に起因している。こうした状況を踏まえて、人的要因等の事故の背景にある船舶を取り巻く社会環境の変化をも考慮した効果的な安全対策をソフト・ハード一体となって総合的に推進することで、続発するヒューマンエラーによる海上衝突事故を防止し、海上輸送の安全性向上を図る。

内容

- ・ ヒューマンエラー事故の事例及び人間工学等に基づくその原因分析・対策を広く共有するためのDVD教材の作成制作やDVD教材を用いた講習会等の開催等のソフト面の施策
- ・ 操船リスクシミュレーターを用いて各種航海機器の設置や新技術による機器の影響評価を行い、それを踏まえて電子航海機器の一層の活用を通じた事故防止を図るといったハード面の施策

海上輸送の安全性向上のための総合対策事業

【現状】

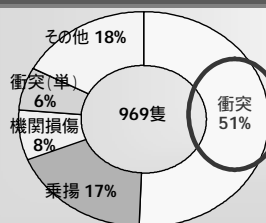
- ・ 各種の安全対策の実施にもかかわらず、海難隻数は近年横ばい。
- ・ 近年様々な分野で安全・安心に対する関心が高まる中、結果の出る安全施策の実施が必要

< 最近社会問題化した衝突事故 >

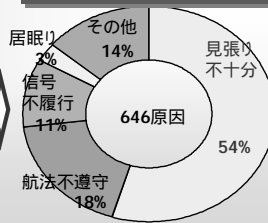
- ・ 平成20年2月19日：千葉県自衛艦「あたご」と小型漁船「清徳丸」の衝突事故
- ・ 平成20年3月5日：明石海峡航路で「ゴールドリダー」等貨物船3隻の二重衝突事故



海難種類別発生隻数



衝突の原因



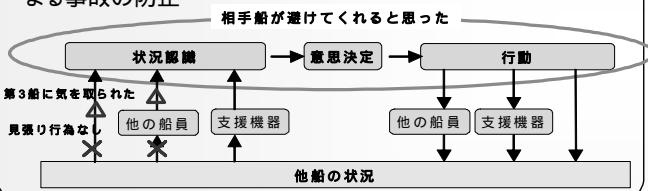
人的な要因で事故発生
各種船舶に対する効果的な対策
の評価・最適化が必要

【具体的施策】

ソフト面の対策

海難原因となるヒューマンエラーの防止

- ・ 認知・意思決定・行動・機器作動に至るまでのプロセス(時間、技能・経験等の暗黙知)の定量化によるヒューマンエラー発生要因を視覚化したDVD教材の作成(船橋、機関、甲板を順次作成)
- ・ 再現・分析映像を用いた疑似体験・共有化・指導(講習会等)による事故の防止



ハード面の対策

電子航海機器の一層の活用による事故防止

- ・ 新技術を活用した航海支援機器の開発(海のウィンカーの開発)
- ・ ECDIS(電子海図表示システム)、居眠り防止装置等の新たな航海支援機器導入による海難リスク低減
- ・ 人的要因の評価・定量化によるヒューマンエラーを抑制する機器設計指針の作成

操船リスクシミュレーターを用いて機能・効果を分析・評価



検査・運航労務・外国船監督の執行体制等の充実

海難事故を未然に防止
海上輸送の安全・安心を確保

検査・監査等執行体制の強化

要求額 602百万円 (前年度 565百万円)

目的

海上交通は万一事故が発生した場合、人命救助の困難性、海洋汚染の発生、経済活動へのダメージ等大きな影響が引き起こされるため、船舶の検査・監査等を通じハード・ソフト両面から安全対策を強化する必要がある。

内容

- ・ 運航労務監理官の監査の効率的・効果的实施のための研修制度の強化や監査実施体制の整備
- ・ 船舶検査官等が効果的な検査を実施するための研修制度の充実、ISO9001 品質認証の推進や船舶検査実施体制の整備
- ・ 船級登録日本籍船への立入強化及び船級協会海外事務所への監査の実施
- ・ 海事分野における運輸安全マネジメント評価の実施
- ・ PSC (ポートステートコントロール)の強化

等

検査・監査等執行体制の強化

船舶検査等

船舶検査官等が効果的な検査を実施するための研修制度の充実、品質認証の推進
船舶検査実施体制の整備
船級登録日本籍船への立入強化及び船級協会海外事務所への監査の実施

運航労務監査

運航労務監理官の監査の効率的・効果的な実施のための研修制度の強化
運航労務監査実施体制の整備

海事分野における運輸安全
マネジメント評価の実施

運輸安全マネジメント

AFS 条約への対応(船体塗料検査)等
PSCの強化

PSC (ポートステートコントロール)

海上輸送・船舶の安全性確保

安全・安心な海上交通の実現

(3) 船員の確保・育成を図るための総合対策

船員確保・育成等総合対策事業

要求額 193百万円 (前年度 161百万円)

目的

内航船員の高齢化等に伴う人手不足や外航日本人船員の激減等に対応し、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するとともに、海事地域の振興を図る。

内容

改正海上運送法による船員確保育成対策の強化を踏まえ、船員の計画的雇用、外航日本人船員(海技者)の確保・育成等を推進するとともに、海事地域における人材確保連携事業等を実施する。

船員を取り巻く状況

内航船員は、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。

外航日本人船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。

船員の確保・育成の考え方

船員を 集め、 育て、 キャリアアップを図り、 陸上海技者への転身を支援するとともに、 海事地域の振興を図るための施策を講ずる。

船員確保・育成等総合対策事業の主な内容

船員計画雇用促進等事業 (海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画認定が要件)

共同型船員確保育成事業

日本船舶・船員確保計画の認定を受けた中小海運事業者が、共同でグループ化を通じて船員の計画的確保育成を行う場合に、船舶管理会社等に対し、内定者及び試行雇用者たる船員の教育訓練費用の一部を助成。

新規船員資格取得促進事業

船員志望者の裾野拡大等を図るため、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者を対象に、内定者及び試行雇用者の資格取得のための講習費用の一部を助成。

船員計画雇用促進事業

船員の計画的な採用及び訓練を促進するため、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者が、船員を一定期間試行的に雇用した場合に助成金を支給。

海へのチャレンジフェアの実施

地方運輸局等において、就職面接会・企業説明会等を開催するとともに、あわせて退職自衛官の活用等のための船員就職セミナーの開催等海事産業のPRを積極的に実施。

海事地域人材確保連携事業

特定の海事産業集積地域(例:今治市、尾道市)において、地域における様々な関係者が連携して海事関係の人材確保・育成に取り組む場合に、国も共同事業実施主体として参画する。

船員の計画的な確保・育成による後継者不足の解消

アジア地域船員教育機関教育システム改革支援事業

要求額 20百万円 (前年度 4百万円)

目的

世界的な外航船員の不足の拡大に対応すべく、アジア各国(フィリピン等)と連携して優秀な船員を育成することにより、海上輸送の安全性と安定性の確保及びわが国外航海運の国際競争力の確保を図る。

内容

アジア諸国においては、乗船実習の設備とノウハウが不足しているため、練習船教育の導入による乗船訓練機会の拡大、教官の育成支援及びわが国教官の派遣による人的ネットワークの構築を図る。

< 国際海運の現状 >

日本外航は外国人船員に大きく依存(約94%がフィリピン他アジア諸国)
海上荷動き量の増大による世界的な船舶職員不足(2015年に 2.7万人の見込み)
欧州との間で優秀なアジア人船員の囲い込みが激化(世界の船員の約44%がアジア人)

< アジアの船員教育の現状 >

貧弱な船員教育機関及び乗船実習機会の不足 船員供給のボトルネック

< アジア地域船員関係教育機関教育システム改革支援事業の主な内容 >

アジア諸国との協調

- 練習船教育システムの導入により、乗船訓練機会の拡大を図る。
- わが国の教官の派遣及びアジア諸国における教官の育成支援を行うことにより、質の高い船員教育の実現を図る。

官民の協力・連携

国の役割

船員教育システムの構築支援のための調査
教官育成支援、教官派遣
承認試験制度の合理化

等

民間の役割

アジア人学生に対する
奨学金の支出
練習船の提供

等

海上輸送の安全性・安定性の確保及びわが国外航海運の国際競争力確保