

平成26年度
海事局関係
予算概算要求概要

平成25年8月
国土交通省海事局

目 次

I. 海事局関係予算概算要求の概要

- 1. 平成26年度予算概算要求のポイント 1
- 2. 平成26年度予算概算要求総括表 2

II. テーマ別主要個別事項

1. 海洋フロンティアへの挑戦

- (1) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策【一部特別枠】 3
- (2) 新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立【特別枠】 4
- (3) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策【特別枠】 5
- (4) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化【特別枠】 5
- (5) 船舶による環境汚染防止のための総合対策 6

2. 海事分野の安全・安心、防災対策

- (1) 大型コンテナ船の安全基準の確立【特別枠】 7
- (2) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進【特別枠】 8
- (3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策 9
- (4) 検査・監査等執行体制の強化 10
- (5) 船舶油濁損害対策の推進 10

3. 船員の確保・人材育成

- (1) 船員雇用促進対策事業費補助金 11
- (2) アジア地域における船員養成の支援【一部特別枠】 12

4. 海事局所管の独立行政法人について 13

<関連事項>

- (1) 離島航路の確保維持等による地域の活性化 14
- (2) 内航海運の活性化 14
- (3) イラン産原油を輸送するタンカーの運航支援 14
- (4) 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援 15

I. 海事局関係予算概算要求の概要

1. 平成26年度予算概算要求のポイント

一般会計総額 155.4 億円（対前年度倍率 1.15倍）

〔 海事局行政経費 46.4 億円（1.54倍）
独立行政法人経費 109.1 億円（1.04倍） 〕

うち **新しい日本のための優先課題推進枠(特別枠) 25.1億円**

予算の重点施策

- ① 拡大を続ける世界の海洋開発の成長を取り込むため、国際競争力の基盤となる技術力の向上による海洋産業の戦略的育成
- ② 海事分野での輸送の安全の確保や、大規模災害発生時における緊急輸送体制の構築
- ③ 優秀な船員の安定的な確保・育成と雇用促進
- ④ 離島航路の確保維持等による地域の活性化

主な予算項目

(下線部は優先課題推進枠要望事項)

○ 海洋フロンティアへの挑戦	29.5 億円
〔 ・ <u>海洋産業の戦略的育成のための総合対策（一部拡充）</u> 20.0 億円（拡充） ・ <u>新たなエネルギー輸送ルート</u> の海上輸送体制の確立 7.4 億円（新規） ・ <u>海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策</u> 1.0 億円（新規） ・ <u>海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化</u> 3.6 億円（新規※）	
※上記施策については、独立行政法人経費の内数で計上。	
○ 海事分野の安全・安心、防災対策	10.6 億円
〔 ・ <u>大型コンテナ船の安全基準の確立</u> 2.9 億円（新規） ・ <u>大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進</u> 1.2 億円（拡充）	
○ 船員の確保・人材育成	2.0 億円
〔 ・ 船員雇用促進対策事業費補助金 1.5 億円 ・ <u>アジア地域における船員養成の支援（一部拡充）</u> 0.4 億円（拡充）	
○ 独立行政法人経費	109.1 億円
〔 ・ (独)海技教育機構 23.8 億円 ・ (独)航海訓練所 54.8 億円 ・ (独)海上技術安全研究所 30.3 億円	
<関連事項>	
○ 離島航路の確保維持等による地域の活性化	
〔 ・ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 372 億円の内数	
○ 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援	
〔 ・ 平成25年度予算で設置した基金（159億円）により事業を推進	

2. 平成26年度予算概算要求総括表

(1) 行政経費及び独立行政法人経費

(単位：百万円)

区 分	26年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 海洋フロンティアへの挑戦	2,954	1,377	2.15
(1) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策	2,004	1,215	1.65
うち、大水深海域での海洋資源開発技術支援の拡充 【特別枠】	850	420	2.02
(2) 新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立 【特別枠】	740	0	皆増
(3) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策 【特別枠】	100	0	皆増
(4) 船舶による環境汚染防止のための総合対策	42	0	皆増
等			
2. 海事分野の安全・安心、防災対策	1,059	715	1.48
(1) 大型コンテナ船の安全基準の確立 【特別枠】	293	0	皆増
(2) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進 【特別枠】	120	14	8.52
(3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	32	34	0.94
(4) 検査・監査等執行体制の強化	553	597	0.93
(5) 船舶油濁損害対策の推進	45	56	0.80
等			
3. 船員の確保・人材育成	199	191	1.04
(1) 船員雇用促進対策事業費補助金	150	150	1.00
(2) アジア地域における船員養成の支援	47	39	1.22
うち、アジア人船員教育者育成事業 【特別枠】	44	35	1.24
等			
4. その他	277	580	0.48
<義務的経費>			
5. 国際機関分担金	147	145	1.02
小 計 (行政経費)	4,636	3,008	1.54
6. 独立行政法人経費	10,906	10,532	1.04
(1) (独)海技教育機構(運営費交付金、施設整備費)	2,383	2,200	1.08
(2) (独)航海訓練所(運営費交付金、施設整備費)	5,480	5,646	0.97
(3) (独)海上技術安全研究所(運営費交付金、施設整備費)	3,035	2,677	1.13
うち、海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化【特別枠】	360	0	皆増
(4) (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(運営費交付金)	9	8	1.04
(海事勘定 環境技術等実用化支援業務経理)			
一般会計 合 計	15,543	13,539	1.15
うち特別枠要望額	2,506	—	—
<関連事項>			
離島航路の確保維持等による地域の活性化	※1 372億円	333億円	
・地域公共交通の確保・維持・改善の推進	の内数	の内数	

(注) ※1：総合政策局との連携施策

(2) 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

区 分	財政投融资			自己資金等との合計		
	26年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	26年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
(独) 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)	36,000	21,000	1.71	94,826	65,626	1.44

II. テーマ別主要個別事項

1. 海洋フロンティアへの挑戦

(1) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策

【一部特別枠】 要求額 2,004百万円 (前年度 1,215百万円)

○ 目的

急成長する世界の海洋開発市場に参画し、2020年に我が国に2.5兆円規模の新市場を創成し、経済の成長及び雇用の創出につなげるとともに、将来、我が国のEEZ開発を自国の技術で行うための知見及び技術を蓄積できるよう、我が国の海洋産業を戦略的に育成する。

○ 内容

海洋開発分野における我が国産業界のビジネス拡大を図り、海洋産業の国際競争力を推進するため、海洋資源開発関連技術の開発を支援するとともに、洋上ロジスティックハブ※1やFLNG※2の安全要件策定のための調査研究を行う。

※1 洋上ロジスティックハブ: 多数の洋上施設への人員、機材の輸送をハブ・アンド・スポーク方式で行うための大型浮体構造物。

※2 FLNG: 浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備

国際競争力の基盤となる技術力の向上【1,520百万円】

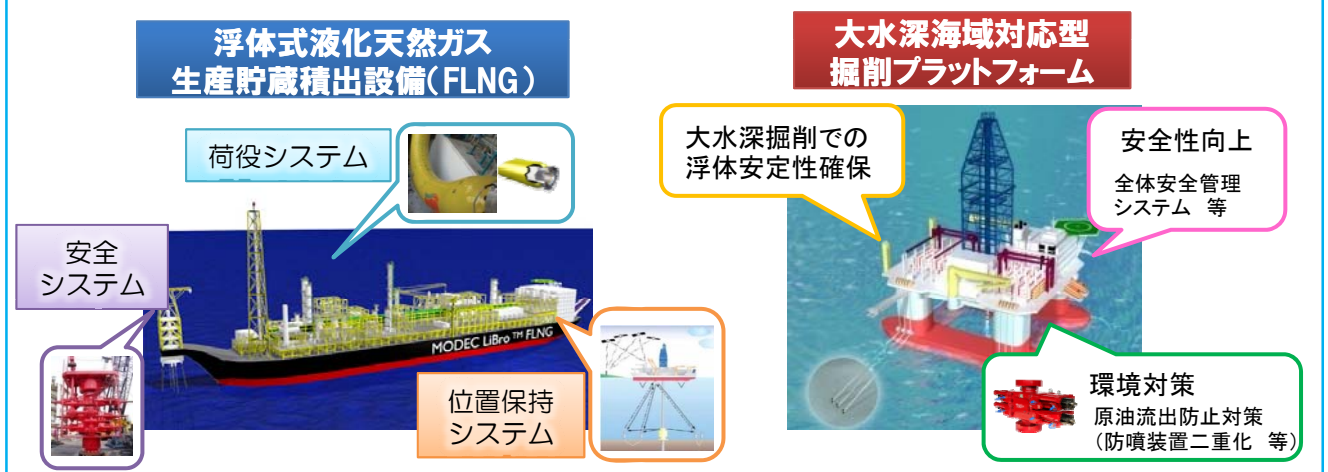
●我が国海事産業がこれまで培った技術を今後成長が見込まれる海洋資源開発に展開。

◆海洋資源開発関連技術の開発を支援 **【850百万円 1/2補助】** 【特別枠】

◆FLNG (浮体式LNG生産貯蔵積出設備) の安全要件策定のための調査研究

【70百万円】

海洋資源開発関連技術(例)【特別枠】



●船舶に係る環境規制が将来的に厳しくなることを見越し、船舶からのCO₂排出50%削減等を目標に、世界最先端の海洋環境技術開発を支援。 **【600百万円 1/3補助】**

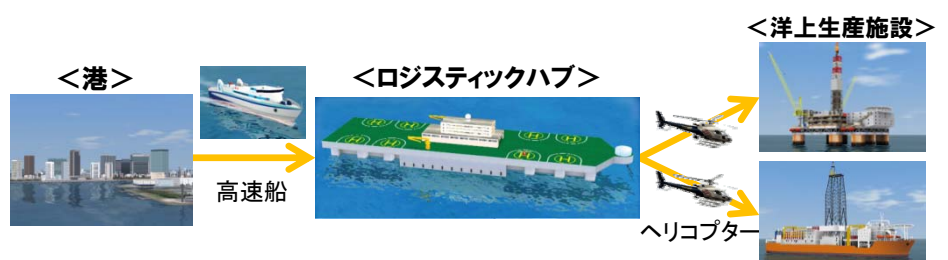
・バイオ燃料の利用 ・次世代廃熱回収システム ・船体抵抗削減等

海洋資源開発プロジェクトへの進出支援【480百万円】

新分野 (洋上ロジスティックハブ) への進出にあたって、解決すべき課題の調査研究を実施。

<調査研究項目>

- ◆浮体構造物の安全性・構造・機能・性能
- ◆船舶の基地への着積方式
- ◆搭載積卸の効率化



(2) 新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立

【特別枠】 要求額 740百万円（新規）

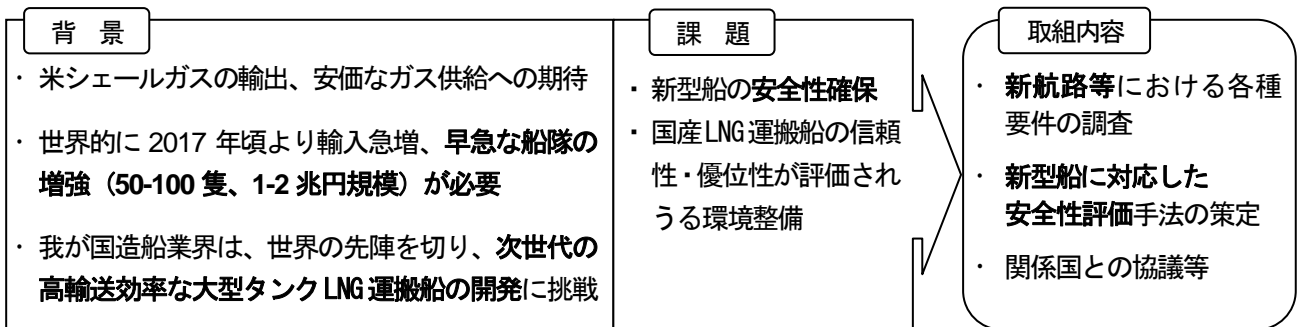
○ 目的

シェールガス革命や水素の需要拡大に対応し、新たなエネルギー輸送ルートにおける安全かつ効率的な輸入を可能とする海上輸送体制を確立することにより、東日本大震災以降の環境・エネルギー制約を克服し、クリーンで経済的なエネルギーの安定的な供給を図る。

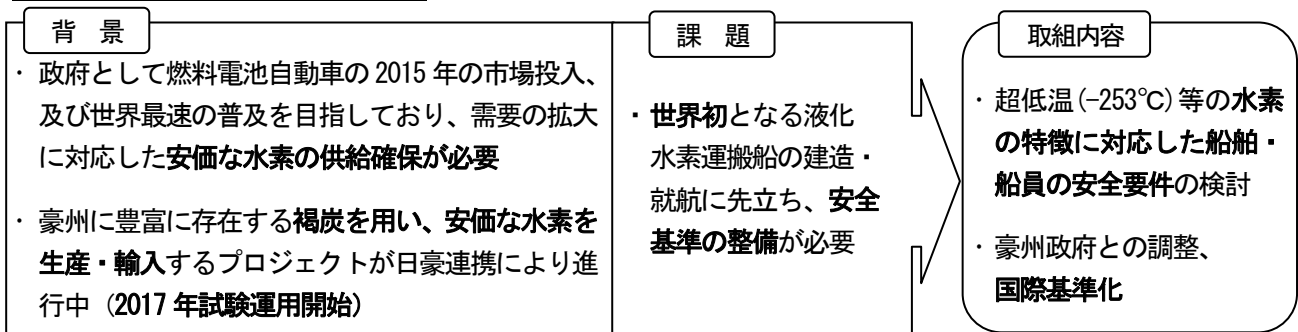
○ 内容

米国シェールガスの輸送需要に対応した大型で高い輸送効率を有する次世代の液化天然ガス(LNG)運搬船、及び海外からの安価な水素の輸入に必要な世界初の液化水素運搬船に係る調査、安全要件の整備、関係国との協議等を行う。

次世代国産 LNG 船によるシェールガス輸送の確保



世界初の液化水素運搬船の実現



※「低品位炭起源の炭素フリー燃料による将来エネルギーシステム（水素チェーンモデル）の実現可能性に関する調査研究」より

(3) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策

【特別枠】 要求額 100百万円（新規）

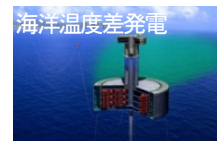
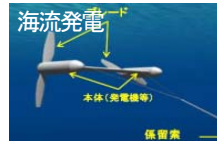
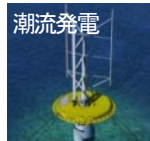
○ 目的

日本周辺の海洋エネルギー（波力、潮流等）の豊富なポテンシャルを踏まえ、浮体式等発電施設の実現により、海洋エネルギーの活用促進を図る。

○ 内容

海洋エネルギー浮体式等発電施設の安全・環境対策について、係留技術や非常時対策等の技術的検討を行い、安全・環境ガイドラインを策定する。

海洋エネルギー発電施設について、H26年度以降に関係省庁による実証実験が行われる予定



実用化の前提となる安全・環境
ガイドラインの策定が必要

平成26年度	波力・潮流発電の安全・環境評価	
平成27年度	波力・潮流発電の安全・環境ガイドライン策定	海流・海洋温度差発電の安全・環境評価
平成28年度	海流、海洋温度差発電の安全・環境ガイドライン策定	

安全面・環境面での課題を整理し、実用化を推進

<6. (3) 参照> 海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化

【特別枠】 要求額 360百万円（新規）

○ 目的

海洋資源・エネルギー開発のための海洋構造物に係る研究開発及び実用化に向けた動きが活性化していることを踏まえ、当該研究開発のための基盤を強化する。

○ 内容

独立行政法人海上技術安全研究所が保有する国内最大の海洋構造物試験水槽について、実際の波・潮流を再現する等、水槽性能向上のための高度化を実施する。

海洋エネルギーや海洋構造物に係る研究開発及び実用化に向けた動きが活性化

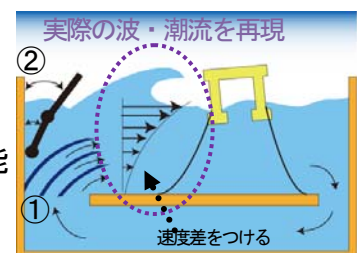
海洋構造物試験水槽（昭和51年竣工）の老朽化が進行

水槽性能向上のための高度化

- ①鉛直速度差潮流発生装置の導入
（垂直方向の潮流の速度差の発生が可能）
- ②ダブルフラップ型多分割造波機の導入
（複雑な不規則波の発生が可能）

併せて、送風装置等について機能を向上

実際の波・潮流を再現することが可能



海洋関係技術の向上に必要な技術基盤を確保

(4) 船舶による環境汚染防止のための総合対策

要求額 4 2 百万円 (新規)

○ 目的

北極海の利用拡大の動向を踏まえ、北極海域で問題になっている船舶から排出されるブラックカーボン(すす等の粒子状物質)による環境影響への対策を講じ、ブラックカーボン排出量が極めて少ない天然ガス燃料船等、我が国の優れた環境技術の国際展開を図る。

○ 内容

ブラックカーボン排出規制の検討に必要な技術的調査を実施するとともに、我が国の優れた船舶環境技術の強みを活かす排出規制の方法、基準値等の検討を行い、国際的な議論をリードする。

背景

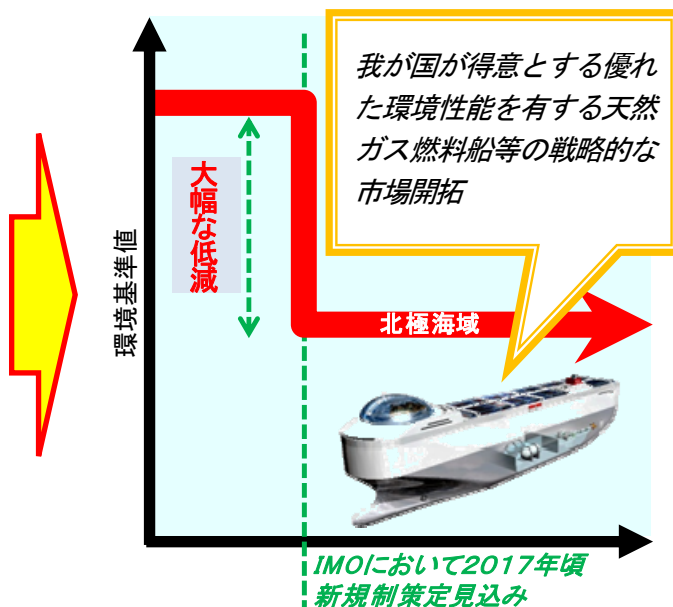
- 気候変動等による海氷減少により、欧州向け航路距離の大幅な短縮（3～4割減）が可能となる北極海航路の利用が将来増加と予想。
- 北極海域において、船舶から排出されるブラックカーボンが沈着することによる海氷の黒色化、海氷融解促進等の懸念が増加。



国際海事機関（IMO）において2012年よりブラックカーボン規制について検討を開始

取組内容

- ブラックカーボン排出状況の調査
- ブラックカーボン排出削減技術の調査
- ブラックカーボン排出規制の方法、基準値等を検討
- 国際的な規制の議論をリード



2. 海事分野の安全・安心、防災対策

(1) 大型コンテナ船の安全基準の確立

【特別枠】 要求額 293百万円 (新規)

○ 目的

近年急速に大型化が進む背景の中で発生した、コンテナ船の折損・損壊事故を受け、大型コンテナ船に係る新たな安全基準の策定及びその国際基準化を図ることにより、事故の再発を防止し、海上交通における国民の安全・安心とともに、我が国造船産業の国際競争力を確保する。

○ 内容

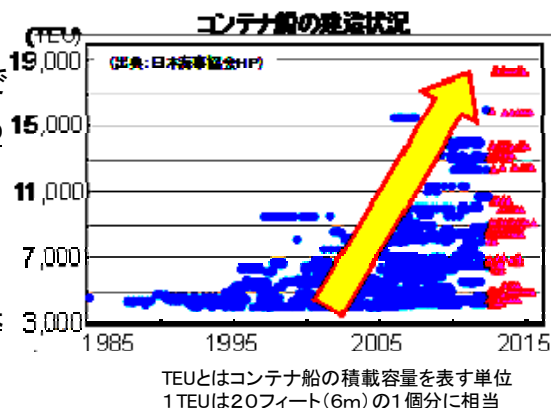
運航中の大型コンテナ船の各部に実際に働く力を計測して強度に問題のある箇所を特定し、その原因を分析することにより、新たな安全基準を策定するとともに、その国際基準化を図る。



＜事故例＞2013年6月：インド洋にて折損事故発生
2007年1月：英国南西部沖にて損壊事故発生

大型コンテナ船を巡る現状

- 近年急速に大型化が進んでいるコンテナ船で国際的な安全基準を満たしていたにもかかわらず折損・損壊事故が発生
- コンテナ船は主要な海上輸送形態の一つで、輸送量が近年倍増しており、その安全の確保は、極めて重要かつ緊急を要する課題



取組内容

《コンテナ船の大型化に対応できる安全基準を確立》

- 運航中の大型コンテナ船の各部に働く力を計測し、現行基準の問題箇所を特定
- 原因分析を踏まえ、新たな安全基準の策定とその国際基準化

効果

- 大型コンテナ船事故の再発防止 → 海上交通における国民の安全・安心の確保
- 我が国造船産業の国際競争力の確保

(2) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進

【特別枠】 要求額 120百万円（前年度 14百万円）

○ 目的

今後発災が予想される大規模災害において、船舶による緊急輸送、被災者生活支援等の活動を円滑に実施するために必要な緊急時の輸送要請に向けた事業者との調整や緊急時の活用ニーズに対応した利用可能な船舶情報の迅速な把握等の体制を強化し、船舶の活用を推進する。

○ 内容

1. 災害支援対応可能な船舶の確保に向けた具体的方策の検討

- (1) 平時の事業からの離脱を円滑化するための協力枠組の導入についての検討
- (2) 災害支援を実施する際の予約済みの旅客や車両に対する取扱い方針等に関する検討



自衛隊災害派遣隊を緊急輸送するフェリー「すずらん」
（新日本海フェリー(株)）

2. 大規模災害時における利用可能船舶の情報管理体制の構築

- (1) 既存の船舶検査情報データベースを機能拡張し、災害時において、輸送内容等の船舶活用ニーズと港湾施設の能力に対応した利用可能船舶を迅速に抽出
- (2) 各地域における船舶を活用した具体の防災計画の検討を促進



被災者への食事、入浴、通信等の支援を行う客船「ふじ丸」
（(株)商船三井）

3. 災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化

- (1) 災害時における船舶を活用する際の対応手順のマニュアル化等の検討
- (2) 情報伝達訓練や実船舶を使用した訓練の実施
- (3) 船舶を活用した関係事業者の事業継続計画や地域の防災計画等に反映

南海トラフ巨大地震におけるフェリー活用イメージ

【活用目的】

- ↔ 短距離フェリーによる離島への緊急輸送
- ↔ 短距離フェリーによる本四間輸送を代替する緊急輸送
- ← 中・長距離フェリーによる緊急輸送（近畿から瀬戸内へ）
- ← 中・長距離フェリーによる緊急輸送（被災地外からの支援（支援物資の仕分け、補完等）を近畿、九州地区で想定）



(3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

要求額 32百万円 (前年度 34百万円)

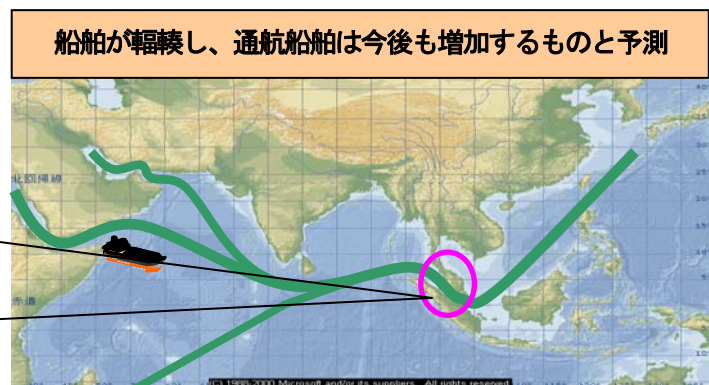
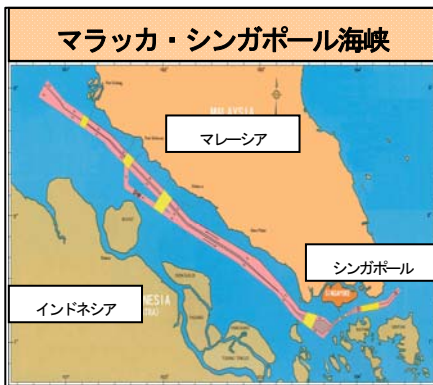
○ 目的

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)やアラビア海は、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。

マ・シ海峡の最大の利用国である我が国としては、インドネシア、マレーシア及びシンガポールの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」の下、過去約40年にわたりマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた。今後ともこの実績を活かし、リーダーシップを発揮して、航行援助施設の維持管理等に積極的に参加し、海上輸送路の航行安全の確保に貢献する。

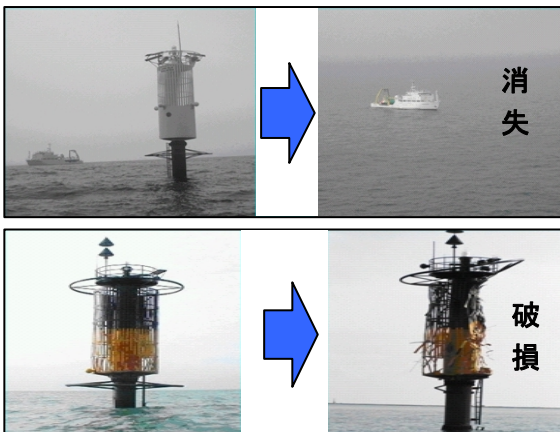
○ 内容

船舶の衝突などによって破損・消失し、早急な代替が必要な航行援助施設について、代替整備に係る事前調査を行う。また、沿岸国自身が自主的に既存の航行援助施設の維持管理できるようにするため、我が国による人材育成研修(キャパシティ・ビルディング)を行う。



船舶事故の危険性が増大、航行安全対策の強化が必要

<海峡内の航行援助施設> → 早期補修



<人材育成研修>



【参考 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズムにおけるプロジェクト】

- ① 分離通航帯内の沈船の除去
- ② 有害危険物質対応の協力支援
- ③ 小型船舶自動識別システムの協力支援
- ④ 潮流等の観測システムの整備

- ⑤ 既存の航行援助施設の維持更新 ← 支援
- ⑥ 津波被害を受けた航行援助施設の復旧整備
- ⑦ 緊急曳船(ETV)サービス
- ⑧ 船底下余裕水深リアルタイムモニター概念研究

(4) 検査・監査等執行体制の強化

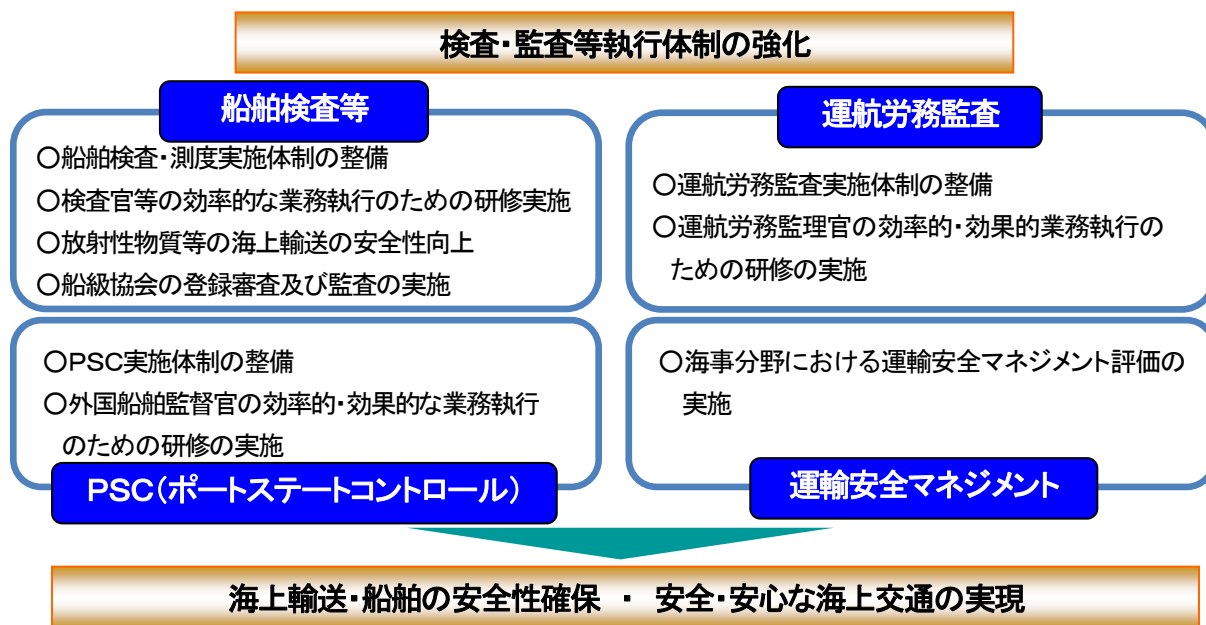
要求額 553百万円（前年度 597百万円）

○ 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、経済活動の阻害等大きな影響が引き起こされるため、ハード・ソフト両面から船舶の安全対策を強化する。

○ 内容

船舶の安全性を確保することにより、安全・安心な海上交通を実現するために、船舶検査等、運航労務監査、外国船舶監督業務、運輸安全マネジメント等の効率的・効果的な実施を図る。



(5) 船舶油濁損害対策の推進

要求額 45百万円（前年度 56百万円）

○ 目的

一定の船舶に保険加入を義務付けた船舶油濁損害賠償保障法の適確な運用を図るとともに、船舶の座礁等に伴う油防除に関し国の支援措置を講じることにより、海洋汚染被害の発生の未然防止及び万一事故等が発生した場合の補償措置を講じる。

○ 内容

外国船の座礁等による油濁損害の防除費用に対する地方自治体への補助金 等

外国船舶油等防除対策費補助金の概要

○ 概要

補助先：地方公共団体

採択基準：2,000万円以上

補助率：2分の1

対象：船舶の燃料油により生じた油濁の防除

○ 交付対象

外国船舶(油タンカーを除く)の座礁等による油流出事故において船主等が油防除を行わず、法律に基づく海上保安庁の要請により地方公共団体が油防除を実施した後、その費用を船主等から回収できなかったときに、事業費に対して1/2の補助を行う。

3. 船員の確保・人材育成

(1) 船員雇用促進対策事業費補助金

要求額 150百万円（前年度 150百万円）

○ 目的

内航船員の著しい高齢化及び外航日本人船員の激減等に対応するため、船員の計画的な確保・育成及び雇用促進を図る。

○ 内容

1. 船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づき認定を受けた日本船舶・船員確保計画に従って、内航船員を計画的に雇用し、訓練する海運事業者に対し、助成金を支給する。

2. 外航基幹職員養成事業

外航船員を目指す若年者が外航海運事業者に就職するにあたって、合同面接会の開催及びキャリア形成・育成を支援する。

3. 技能訓練事業

電子海図情報表示装置（ECDIS）シミュレータ訓練など、船員として再就職するために必要な技能訓練費の一部を補助する。

船員計画雇用促進等事業

<背景>

- 内航船員は著しく高齢化（約5割が50歳以上）。
- 内航海運事業者の99.6%は中小企業。有効な若年船員育成スキームを持っていない。



<課題> 若年船員の計画的雇用及び育成が必要

<事業内容>

◇計画に従って、船員を計画的に雇用する内航海運事業者に、次のいずれかの助成金(※)を支給。

(1) 船員計画雇用促進助成金

→新人船員を試行雇用(最大6ヶ月)した場合に助成。

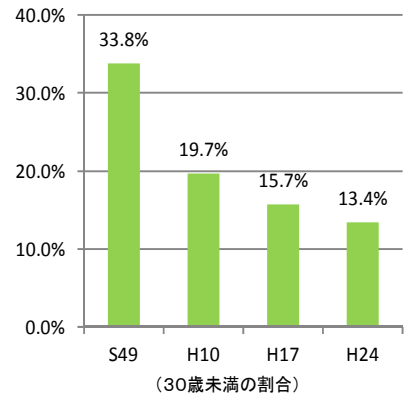
船員教育機関卒業生	4万円×6月=24万円/1人
その他	6万円×6月=36万円/1人

(2) 新規船員資格取得促進助成金

→新人船員に必要な資格(海技士や危険物取扱など)の取得費用の1/2を助成。

上限 15万円/1人

※グループ化などを実施した場合、両方の助成金を支給(最大 51万円)



新規見直しポイント

- ◆対象者を30歳未満
- ◆計画期間を5年間に統一



効果

- ◆若年船員を集中的に確保
- ◆中期的な人材育成システムの確立
→自主的な船員育成へ

外航基幹職員養成事業

<背景>

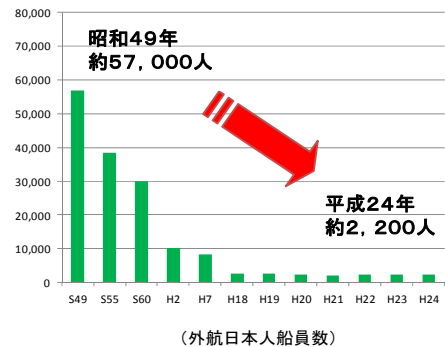
- 外航日本人船員は激減
- 外航中小船社の多くは、実務経験者を対象とした採用が中心であり、学生による外航船社への就職は狭き門



<課題> 外航日本人船員の育成及び雇用確保が必要

<事業内容>

- ◇シミュレータ訓練等、即戦力として活躍できる船員の育成を目的とした訓練を提供する。
- ◇外航中小船社と学生とのマッチング機会を提供する。



(2) アジア地域における船員養成の支援

【一部特別枠】 要求額 47百万円 (前年度 39百万円)

○ 目的

アジア地域における船員教育を支援することにより優秀なアジア人船員を養成・確保し、我が国外航海運の海上輸送の安全性と安定性及び我が国外航海運の国際競争力の確保を図る。

○ 内容

1. アジア人船員教育者育成事業 【特別枠】

航海訓練所・海技大学校においてOJT(On the Job Training)により教官に対する研修を行い、各国における船員教育の向上を図る。平成26年度においては、船社ニーズが高い、ミャンマーからの受入人数を拡大していく。

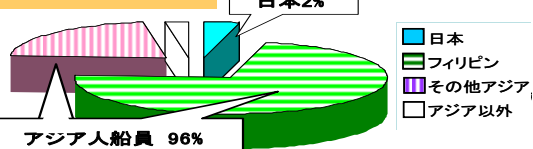
2. アジア人船員国際共同養成プロジェクト

我が国から教官を派遣し、乗船訓練に関するカリキュラムの作成などにより、乗船訓練に関する技術移転を行う。

現 状

- ◇日本外航は外国人船員に大きく依存
→ 約96%がフィリピン他アジア諸国

我が国外航商船船員



- ◇海上輸送量増大→世界的な船員不足
△3.0万人の見込み(2015年)
- ◇欧州との間で優秀なアジア人船員の困り込み
激化(世界船員の約44%がアジア人船員)

- ◇アジアの船員教育の現状
・貧弱な船員教育機関 ・乗船実習機会の不足
→船員供給のボトルネックに

我が国として、優秀なアジア人船員の確保に積極的に関与することが急務

事業内容

我が国教育機関への受入

教育者育成事業

練習船研修 + 座学研修

平成26年度からミャンマーの受入増加

我が国からの教官派遣

アジア人船員国際共同養成プロジェクト
(乗船訓練システム技術移転事業)

教材の整備、教育手法の伝授

効果

- ・海上輸送の安全性・安定性確保
- ・我が国外航海運の国際的競争力確保

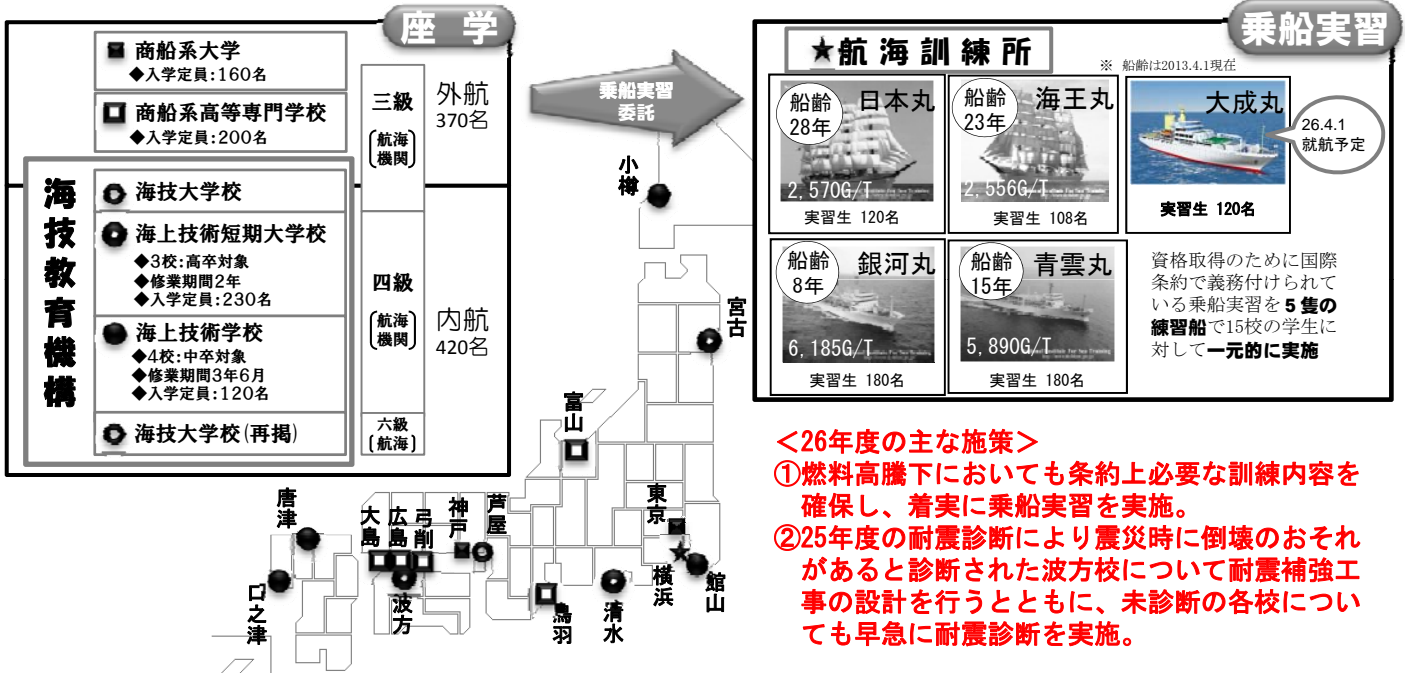
4. 海事局所管の独立行政法人について

(独)海技教育機構

- 国内の産業基礎物資である鉄鋼、石油、セメント等の8割を輸送する**内航海運を支える船員の最大の供給源**として、海上技術学校及び海上技術短期大学を全国に配置し、**新人船員の養成**を実施する。
- 既存の船員等を対象として、海技大学校においては、**上級の海技資格取得を目的とする教育**を実施し、新人教育や海運会社のニーズに対応した再教育を総合的に実施する。

(独)航海訓練所

- 5隻の練習船で、**商船系船員教育機関15校の学生等に対し航海訓練を実施する唯一**の機関。
- **一元的に質の高い航海訓練（資格取得のために国際条約で義務づけ）**を実施。



<26年度の主な施策>

- ①燃料高騰下においても条約上必要な訓練内容を確保し、着実に乗船実習を実施。
- ②25年度の耐震診断により震災時に倒壊のおそれがあると診断された波方校について耐震補強工事の設計を行うとともに、未診断の各校についても早急に耐震診断を実施。

(独)海上技術安全研究所

- **海上輸送の安全確保、海洋環境の保全、海洋の開発、海上輸送の高度化**を重点研究分野とし、蓄積した知見、実験施設と研究者により、**技術ソリューション**を提供する。

研究所の行政への貢献

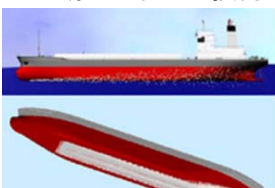
◆ 安全・環境基準策定

- 国際海事機関(IMO)における合理的な基準の策定に貢献(復原性、温室効果ガスの抑制等の分野で38件の提案(H24年度))

例) CO₂排出削減の枠組み作りに貢献し、国際条約の発効支援

- ✓ H25年1月からのCO₂排出規制の国際条約による強化に対応し、民間企業との共同の船型開発、認証試験等を実施

- 画期的な省エネ技術の開発(空気潤滑法)



船底を空気で覆い摩擦低減



シップ・オブ・ザ・イヤー2012受賞「SOYO(双洋)」

◆ 海洋の開発

国の再生エネルギー開発への参画

- ✓ 大型試験設備等を利用し、浮体式洋上風力発電施設のガイドライン策定や福島沖、五島列島沖のプロジェクトに貢献



世界最大の風車マスト模型による水槽実験

<26年度の主な施策>

- ①安全・環境基準策定に資する研究開発の実施
- ②IMOにおける我が国提案実現のための技術的貢献
- ③海難事故再発防止に資する事故原因分析の実施

<関連事項>

(1) 離島航路の確保維持等による地域の活性化 (復興庁予算に計上した国土交通省関係事業を含む)

- 地域公共交通の確保・維持・改善の推進～生活交通サバイバル戦略～

要求額 37,203百万円

- ・地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。

<主な内容>

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

- ・過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・離島航路・航空路の運航
- ・バス車両の更新等

快適で安全な公共交通の構築

- ・鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

- ・地域の関係者間の適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るための新たな計画の策定に資する調査等

地域公共交通の充実を図るための新たな制度的枠組みの構築（地域公共交通活性化・再生法の改正）

- (1) 官民の連携による地域交通網の再編等に係る交通計画の策定と合意形成を促進
- (2) 計画の実現力を高めるための措置（関係法令の特例等）
- (3) 安全かつ効率的な輸送サービスを確保するための措置

期待される効果

- 高齢者・学生をはじめとする地域住民の移動手段の確保
- 地域経済・社会の活性化、コンパクトシティの実現等

【今後の進め方（予定）】

- 9月以降、交通政策審議会地域公共交通部会にて審議

(2) 内航海運の活性化

- 内航海運暫定措置事業等の着実な実施

政府保証契約の限度額の設定 507億円（前年度 516億円）

（内航海運暫定措置事業 483億円、内航海運老齢船処理事業 24億円）

- ・内航海運の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業等を円滑かつ着実に実施する。

<内 容>

内航海運暫定措置事業等の実施に必要な資金の一部について政府保証を行う。

(3) イラン産原油を輸送するタンカーの運航支援

- 特定保険者交付金交付契約の締結

特定保険者交付金限度額：今後の国際水準等により設定

（平成25年度 9兆5831億円）

- ・イラン産原油を輸送するタンカーの運航を確保するため、特定保険者交付金交付契約の締結を行う。

<内 容>

EUによる対イラン措置により再保険を受けられないイラン産原油を輸送するタンカーについて、再保険相当額を保険者に対し政府が交付する契約を締結するための前提となる限度額を設定する。

(4) 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援

造船業等復興支援事業

平成25年度で設置した基金額 15,904百万円
(基金による平成28年度までの継続事業)

○ 目的

東日本大震災津波被災地域における造船所の復興と経営基盤の強化の両立を図り、被災地の復興を加速させる。

○ 内容

被災した造船事業者等が経営基盤の強化のために造船所の施設を集約化するに当たり、必要となる経費の一部を支援する。

事業内容

対象主体：主として漁船の建造又は修繕を行う造船関連中小企業者等からなる協同組合 等

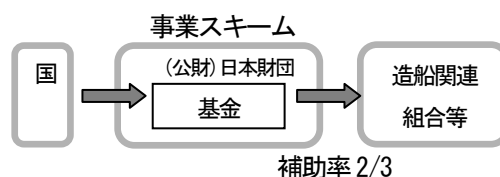
対象施設：事業者により共有される建造・修繕施設 等

対象経費：調査設計費、施設費、移転費 等

補助率：2/3以内

申請期間：平成26年度末まで

事業実施期間：平成28年度末まで



これまでの進捗

- ・ 6月25日 公募、第三者委員会による選定を経て、(公財)日本財団への基金設置を決定
- ・ 8月1日 (公財)日本財団による補助申請の受付開始



(例) 気仙沼における集約化による造船の復興

関係事業者、宮城県、気仙沼市、国土交通省等による「気仙沼造船施設高度化検討会」にて作成された造船所の集約・協業化案のイメージ。

現在、関係者間で実現に向けた具体的な計画を調整中。

