

平成17年度

海 事 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成16年8月

国土交通省海事局

# 目 次

## I. 平成17年度海事局関係概算要求の概要

1. 要求の基本的考え方	1
2. 概算要求総括表	2
3. 重点要求事項	
(1) 環境保全及び物流効率化	
・ 環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ・フェーズⅠ)の普及支援	3
・ スーパーエコシップ・フェーズⅡの研究開発	4
・ 港湾物流効率化推進事業(内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験)	5
(2) 海事保安・安全対策	
・ 物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究(電子タグ等を活用したコンテナの管理・輸送システムに関する実証実験の実施)	6
・ ポートステートコントロール体制等の整備	7
(3) 地域活性化	
・ 離島航路整備費補助	8

## II. テーマ別主要事項概要

1. 環境保全及び物流効率化	
・ 環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ・フェーズⅠ)の普及支援(再掲)	9
・ スーパーエコシップ・フェーズⅡの研究開発(再掲)	9
・ 港湾物流効率化推進事業(内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験)(再掲)	9
・ 船舶からの環境負荷低減(大気汚染、地球温暖化防止関連)のための総合対策	10
・ 放置座礁船対策の推進	11
・ 接岸中の旅客船に対する陸上電力供給に関する調査	12
2. 海事保安・安全対策	
・ 物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究(電子タグなどを活用したコンテナの管理・輸送システムに関する実証実験の実施)(再掲)	13
・ ポートステートコントロール体制等の整備(再掲)	13
・ 海事保安強化のための基盤システムの構築(船員データの電子化)	14
・ 海上安全及び海洋環境保全に対する国際的な取組みの強化	15
・ マラッカ・シンガポール海峡におけるセキュリティ及び航行安全対策	16

### 3. 造船産業と技術開発

・ 高度船舶技術開発	17
・ 造船産業人材育成支援事業	18
・ 先進安全航行支援システム (INT-NAV) の調査研究	19

### 4. 地域活性化

・ 離島航路整備費補助 (再掲)	20
・ 海洋性レクリエーション等を活用した沿岸地域活性化支援の推進	20

### 5. その他海運を巡る主要課題への対応

・ 内航海運暫定措置事業の着実な実施	21
・ 水先制度の見直しに係る諸施策の推進	22
・ 船員の雇用対策	23

### (参考) 主要連携施策

1. 環境にやさしく経済的な船舶 (スーパーエコシップ : SES) 関係	24
2. 港湾物流効率化推進事業 (内航フェリー輸送の利用促進に向けた社会実験)	24
3. 電子タグを活用した国際コンテナ物流のセキュリティ強化と物流効率化の両立	25
4. 海洋性レクリエーション等を活用した沿岸地域活性化支援の推進	25
5. 接岸中の旅客船に対する陸上電力供給に関する調査	25

# I. 平成17年度海事局関係予算概算要求の概要

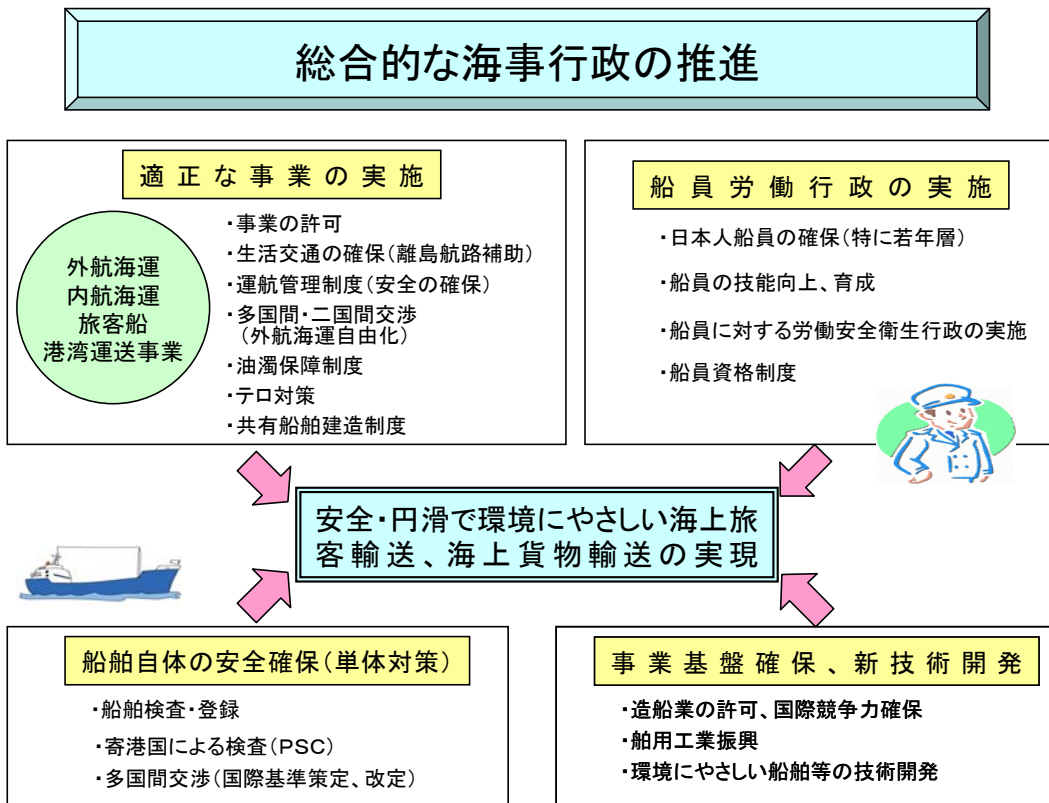
## 1. 要求の基本的考え方

平成13年1月に発足した海事局は、船舶、海運、船員に関連した総合的な海事行政を展開し、安全・円滑で環境にやさしい海上旅客輸送、海上貨物輸送を確保することが使命である。

海事局としては、船舶の製造・技術開発から海運事業に対するコントロール、海運に係る労働行政まで、海事関係業務を一貫して所管しているメリットを活かし、より効果的な施策の推進を図っていくこととする。

特に、17年度概算要求については、地球温暖化等環境問題に関する意識の高まり、コスト削減等物流効率化に対するニーズの高まり、テロ対策等セキュリティ確保に対するニーズの高まり等、昨今の社会経済情勢を踏まえた諸施策に重点的に取り組んでいくこととする。

その際、港湾や物流を所管する省内関係部局はもとより、関係各省とも連携して、施策の整合性を図るとともに、施策効果を高めていくこととする。



## 2. 平成17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	17年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 環境保全及び物流効率化	2,719	1,090	2.49
2. 海事保安・安全対策	556	447	1.24
3. 造船産業と技術開発	305	256	1.19
4. 地域活性化	3,984	3,917	1.02
5. その他の経費	1,759	1,670	1.05
合 計	9,324	7,382	1.26

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	17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	3,378	3,089	1.09
海上技術安全研究所施設整備費補助金	618	0	—
改革推進公共投資海上技術安全研究所施設整備資金貸付金償還時補助金	81	81	1.00
海技大学校運営費交付金	1,158	1,230	0.94
海技大学校施設整備費補助金	54	0	—
航海訓練所運営費交付金	6,958	6,666	1.04
航海訓練所船舶建造費補助金	0	1,137	0.00
海員学校運営費交付金	1,865	1,835	1.02
海員学校施設整備費補助金	163	213	0.77
合 計	14,275	14,251	1.00

### (3) 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

区 分	資金内訳			自己資金等との合計		
	17年度要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	17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 船舶勘定	26,900	26,900	1.00	120,867	116,924	1.03

### 3. 重点要求事項

#### (1) 環境保全及び物流効率化

環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ・フェーズⅠ)の普及支援 要求額 2,040百万円(新規)
○ 目的 これまでに開発されてきたスーパーエコシップに係る新技術を活用した、環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ(SES)フェーズ1)の建造を支援することにより、地球温暖化対策等の環境負荷低減と物流効率化を促進し、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フェーズ1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。

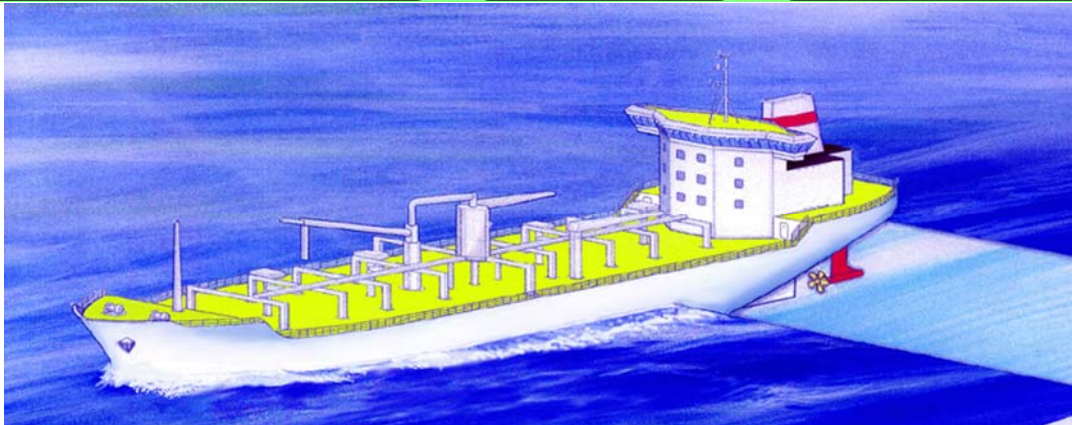
#### ○ 地球温暖化や地域環境対策、物流の効率化が緊急に必要

##### SESフェーズ1(電気推進システム採用船)の導入効果:

環境負荷低減 (NOx, SOx 33%減)  
単位貨物輸送量当たりの  
CO<sub>2</sub> 排出量 (12~17%減)

船型改善による  
燃料消費減  
(5~7%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

国からの出資金



鉄道・運輸機構



運用益による船舶使用料軽減



技術支援の実施

⇒ 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

スーパーエコシップ・フェーズⅡの研究開発

要求額 164百万円(前年度 564百万円)

○ 目的

環境負荷の低減、内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現するため、新技術の開発を引き続き推進する。

○ 内容

高効率船用ガスタービンエンジン、ガスタービン対応型新船型、電気推進式二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を採用入れた次世代内航船(スーパーエコシップ)を開発する。

次世代内航船推進システムの開発・実証

スーパーマリンガスタービン

環境負荷低減(NO<sub>x</sub> 90%減, SO<sub>x</sub> 60%減, CO<sub>2</sub> 25%減) 船上メンテナンスフリー  
従来型のガスタービンと比べ燃料消費量約30%減

二重反転ポッドプロペラ

推進効率10%増



※ 次世代内航船推進システムの採用により、理想の船型の採用(抵抗約10%削減+積載量20%増大)が可能になり、これにより、内航輸送コストの削減が図られる。

- ① 船単体としての環境負荷の低減
- ② 安全運航を確保しつつ省人化を促進
- ③ 内航輸送コストの削減



- 物流における環境負荷低減
- 物流効率化

開発スケジュール

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
新船型等	市場調査・基本設計			船型開発		省人化
ポッド	要素技術開発		実寸モデル製作・試験		次世代内航推進システム実証機設計・製造	
SMGT	(研究開発)		(耐久試験)			
						実証試験

港湾物流効率化推進事業(内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験)

要求額 45百万円(前年度 32百万円)

○ 目的

スーパー中樞港湾プロジェクトと一体となって、外航・内航コンテナ輸送の積替に係る時間短縮やコスト低減を図るため、コンテナターミナルにおける社会実験等を通じて、内航フィーダー輸送のサービス向上と利用促進を図り、我が国港湾の国際競争力の強化を目的とする。

○ 内容

内航フィーダー輸送の効率化及び輸送力強化に対応した港湾荷役効率化のための調査及び港湾荷役システムの構築を行う。

<社会実験の内容>

内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験

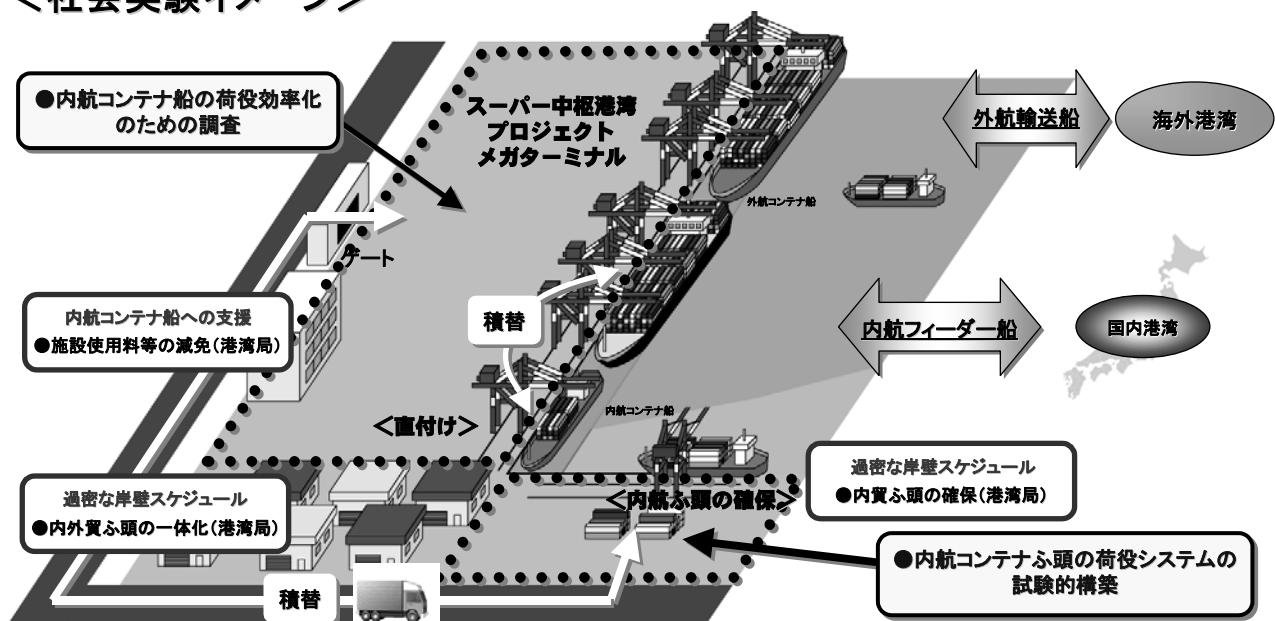
内航コンテナ取扱量の増加、内航コンテナ船の大型化  
に対応した荷役効率化が必要

- 内航コンテナ船の荷役効率化のための調査
- 内航コンテナふ頭の荷役システムの試験的構築  
(コンテナの蔵置・荷役等の移動情報管理システム)

<期待される成果>

- ・外航・内航コンテナ輸送の積替に係る時間の短縮及びコスト低減
- ・上記を通じた内航フィーダー輸送の利用促進によるスーパー中樞港湾の国際競争力強化

<社会実験イメージ>





## (2) 海事保安・安全対策

物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究  
(電子タグ等を活用したコンテナの管理・輸送システムに関する実証実験の実施)

要求額 19百万円(前年度13百万円)

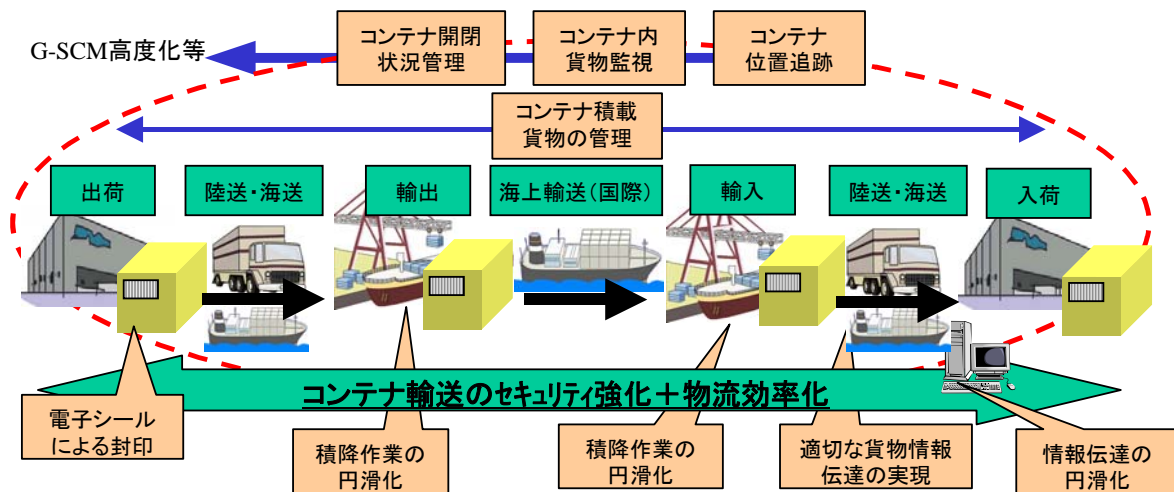
### ○ 目的

国際物流に関する政策群に基づく施策パッケージ(H16策定)の有効性の検証、官民一体となった電子タグを活用した管理システムの導入方策の確立及び対米輸出の円滑化、国内のセキュリティ強化を目的とする。

### ○ 内容

①国際海上コンテナの管理・輸送における電子タグ等の活用方策の実証実験(コンテナターミナル内)、②関連技術の実用性、物流セキュリティ面及び効率性向上面での有効性の検証、③安全かつ効率的な国際物流の実現のためのビジネスモデル導入方策の立案。

## 実証実験のイメージ



### 主要実証項目

…セキュリティ・セーフティ管理等の高度な機能を有したコンテナの実現

- コンテナ開閉状況管理技術
- コンテナ積載貨物の管理技術
- 物流効率化(情報伝達の円滑化)手法の検証



### <期待される成果>

- ・国際コンテナ物流のセキュリティ強化
- ・コンテナターミナルにおける物流効率化

## ポートステートコントロール体制等の整備

要求額 132百万円(前年度 132百万円)

### ○ 目的

ポートステートコントロール(PSC:外国船舶への立入検査)を的確に実施することにより、国際基準を満たさない船舶を排除し、我が国近海の海上航行の安全及び海洋環境の保護を図る。

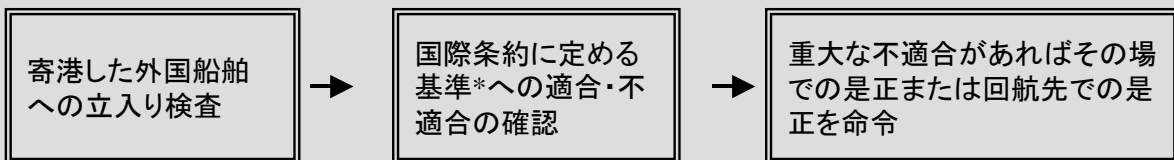
### ○ 内容

- ・ PSCを円滑かつ効果的に実施するために必要な機材等の整備を図る。
- ・ PSC検査隻数を増加させるとともに、欠陥率の高い国の船舶に対して集中的にPSCを実施する。

## ポート・ステート・コントロール(PSC)の実施

- PSCとは、安全及び海洋環境保護の観点から、寄港国によって外国船舶に対して行われる監督(立入検査)

その手続きは;



\* 船舶・船員への基準は条約(※)により国際的に統一されている。

- (※) ・海上人命安全条約・・・船舶のテロ対策措置の追加(H16年7月)  
・海洋汚染防止条約  
・満載喫水線に関する国際条約  
・船員の訓練・資格・当直基準に関する条約

アジア太平洋周辺諸国間の協力の枠組みである「アジア太平洋地域におけるPSCに関する覚書(東京MOU)」に基づき、周辺諸国と協力してPSCを実施している。

### ●我が国の実施体制

平成9年度より「外国船舶監督官」を全国に配置し、毎年その体制を強化  
(平成16年度末:43官署124名)



PSCの現場(救命艇の確認)

### (3) 地域活性化

離島航路整備費補助	要求額	3,967百万円
	離島航路補助	3,890百万円
	バリアフリー化建造費補助	76百万円
		(前年度 3,901百万円)

○ 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、船舶のバリアフリー化を推進することにより、生活交通の確保、高齢者等の移動の円滑化を図る。

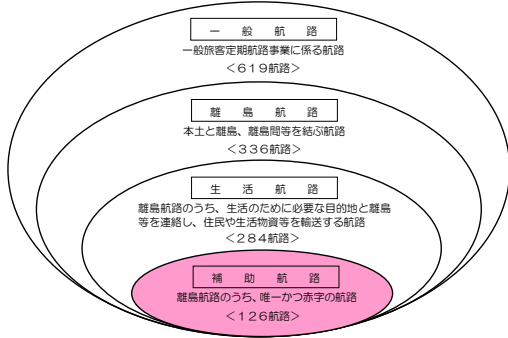
○ 内容  
離島航路事業者に対し、当該航路を維持するために必要な補助金を交付するとともに、離島航路就航船舶のバリアフリー化に要する費用の一部を補助する。

### 離島航路の維持・改善

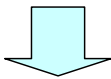
**補助対象航路**

離島への唯一航路  
他の交通機関によることが著しく不便

(平成17年度補助対象航路・事業者数: 123航路 118事業者見込み)



平成16年4月1日現在



### 離島航路補助金(離島航路整備法)

**離島航路補助**

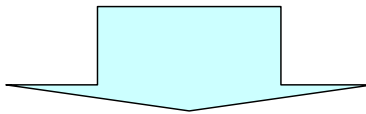
**バリアフリー化建造費補助**

欠損の一部補助

船舶のバリアフリー化  
補助率 バリアフリー化工事費の50%

3,890百万

76百万円



離島住民の唯一の交通手段である離島航路の維持・改善を図る

## Ⅱ. テーマ別主要事項概要

### 1. 環境保全及び物流効率化

環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ・フェーズⅠ)の普及支援  
要求額 2,040百万円(新規)

【再掲：3ページ参照】

スーパーエコシップ・フェーズⅡの研究開発  
要求額 164百万円(前年度 564百万円)

【再掲：4ページ参照】

港湾物流効率化推進事業(内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験)  
要求額 45百万円(前年度 32百万円)

【再掲：5ページ参照】

船舶からの環境負荷低減(大気汚染、地球温暖化防止関連)のための総合対策  
 要求額 147百万円(前年度 76百万円)

○ 目的

船舶からの排出ガスについて、環境基準等の規則の策定・実施と新技術の開発・普及を一体的に推進することにより、大気汚染・地球温暖化の防止を図ることを目的とする。

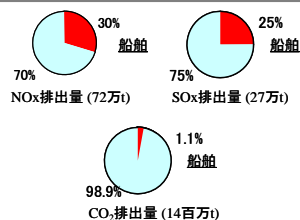
○ 内容

- ・MARPOL条約附属書VIの確実な実施、将来におけるCO<sub>2</sub>削減基準策定等の動きに向けたモニタリング調査
- ・船舶からの大気汚染・地球温暖化防止に関する新技術の調査・研究開発の推進。
- ・将来の環境規制導入へのロードマップ(導入シナリオ)を策定するための各種調査。
- ・新たな環境規制の実施手法に関する調査。

船舶からの環境負荷低減(大気汚染・地球温暖化防止関連)のための総合対策

船舶からの大気汚染の現状

- NO<sub>x</sub> …約72万トン  
(国内総排出量比:約30%)
- SO<sub>x</sub> …約27万トン  
(国内総排出量比:約25%)
- CO<sub>2</sub> …約14百万トン  
(国内総排出量比:約1.1%)



国際的な動き

- 船舶からの排出ガス等を規制するMARPOL条約附属書VIが平成17年5月19日に発効
- 国際海事機関における5年毎の規制値の見直し

さらなる環境保全に向けた技術開発の推進と新技術の普及促進が急務

MARPOL条約 附属書VIの国内法制化

- NO<sub>x</sub>の排出規制
- 燃料油の使用規制 等

NO<sub>x</sub>排出量  
約10%低減  
(現存船比)

技術開発等の推進

- ACF(活性炭繊維)を活用した高性能排煙処理システムの研究開発
- 超臨界水を活用した船用ディーゼルエンジンの調査研究 等

- NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>等の排出量の抜本的な低減
- 環境負荷低減技術の基盤を確立
- 我が国造船産業の国際競争力の強化

## 放置座礁船対策の推進

要求額 188百万円(前年度 133百万円)

### ○ 目的

一定の船舶に保険加入を義務付けるとともに、船舶の座礁等に伴う油回収に関し国の支援措置を講じることにより、船舶の事故等による損害の補償を確実なものとするとともに、座礁船等による油汚染の速やかな回収を促進することで海洋環境の保全を図る。

### ○ 内容

100トン以上の外航船(タンカーを除く)に保険加入を義務付ける制度の施行に必要な経費及び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

## 放置座礁船対策の概要

### 【放置座礁船問題】

- 保険未加入の外国船が、全国沿岸で座礁・放置
- やむを得ず地方公共団体が油防除や船舶撤去の場合も



### 【放置座礁船問題の原因】

- 保険加入が義務付けられていない  
→ 外国船の平均保険加入率 73%
- 資力不足等により、船主等が油濁防除措置や船体撤去を講じない

対策

### 【放置座礁船の概要】

- 100トン以上の外航船(タンカー除く※)に、保険加入を義務付け  
※タンカーについては、国際条約で義務付け済み  
→ H16.4に油賠法改正、H17.3より無保険船の入港禁止。  
→ 港湾EDIの導入等、法施行に必要な経費 要求額:90百万円
- 外国船による油濁損害の防除費用に対する補助金  
→ 自治体に対し、外国籍の座礁船等による油濁損害を防除するために要した費用の補助金(H16年度創設) 要求額:98百万円

## 接岸中の旅客船に対する陸上電力供給に関する調査

要求額 15百万円（新規）

### ○ 目的

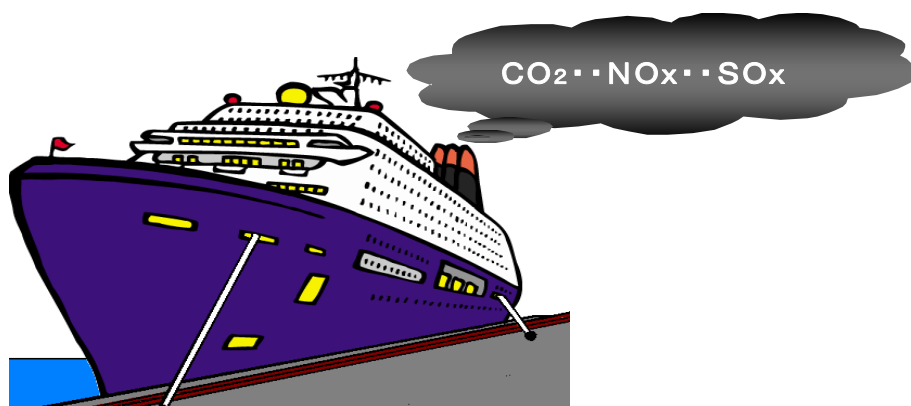
接岸中の旅客船から排出される温室効果ガス等の削減に向けた施策の構築等について調査、検討を行う。

### ○ 内容

旅客船の設備、運航形態、接岸中の機関稼働等の状況、排出ガスの量及び陸上電力供給の実態等を調査し、実行上の課題の整理及び対策を検討する。

# 接岸中の旅客船への陸上電力供給

～ 船舶版アイドリングストップへ向けて～



接岸中の電源確保のため機関稼働  
(港湾地域の大气汚染)

※12,000G/T型の長距離フェリーの場合  
CO<sub>2</sub>年間排出量  
約1,800トン

接岸中の電源確保対策・・・陸上からの送電

CO<sub>2</sub>年間排出量  
約700トン



大幅に低減！

接岸中の機関停止

CO<sub>2</sub>年間排出量  
約1,100トンの削減  
CO<sub>2</sub>年間総排出量  
約60,000トンの約1.8%に相当

地域環境・国内環境の保全に貢献

## 2. 海事保安・安全対策

物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究  
(電子タグなどを活用したコンテナの管理・輸送システムに関する実証実験の実施)

要求額 19百万円(前年度 13百万円)

【再掲：6ページ参照】

ポートステートコントロール体制等の整備

要求額 132百万円(前年度 132百万円)

【再掲：7ページ参照】



海事保安強化のための基盤システムの構築(船員データの電子化)

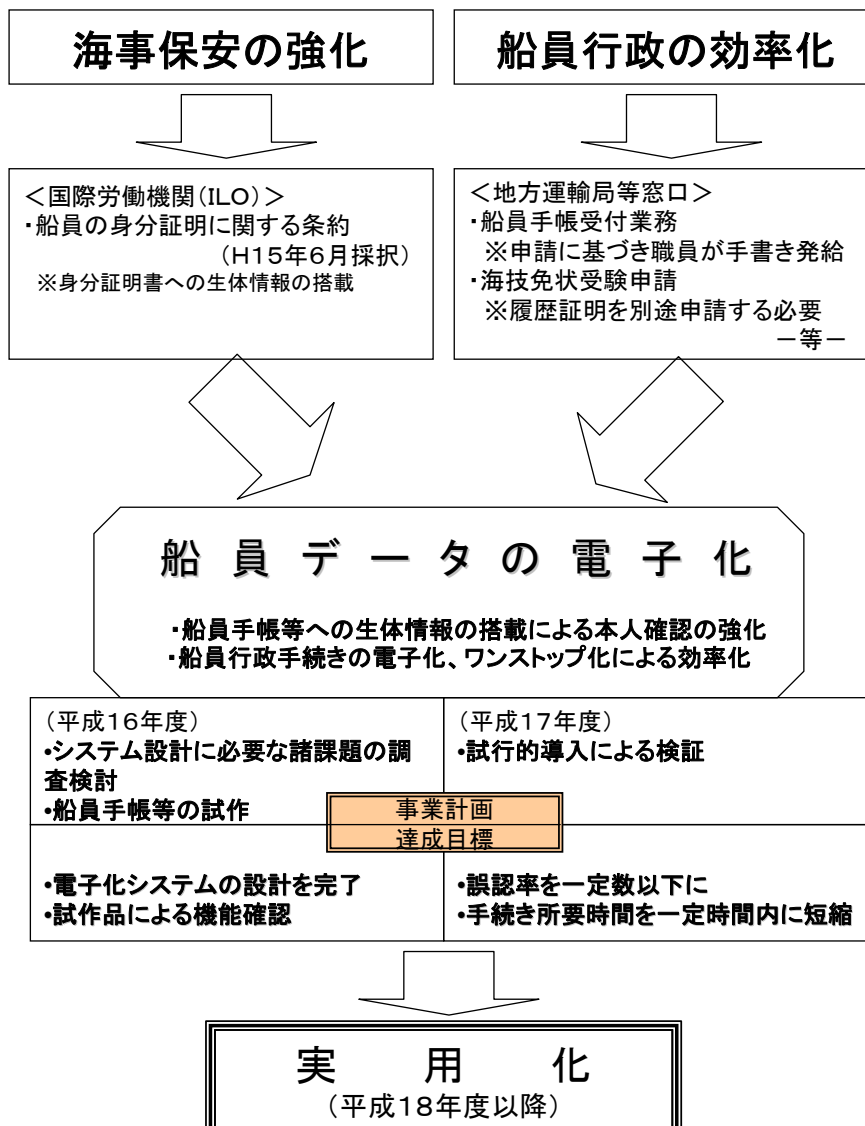
要求額 155百万円(前年度 80百万円)

○ 目的

船員が受有する船員手帳等に記載されている船員に関するデータをバイオメトリクスを取り入れた上で電子化することにより、偽造、成りすましの防止を図るとともに、船員行政を効率化する。

○ 内容

- ① 平成16年度に行っている基本設計に基づき、試行的導入に必要な船員データ電子化システムを構築する。
- ② ①により構築したシステムを実際に地方運輸局職員が運用し、管内の船員をモニターとして、船員手帳等の交付、雇入契約の届出、船員労務監査、海技試験受験申請等の事務を試行的に行う。
- ③ 政策目標として掲げられている数値目標が達成されているかを確認するため、バイオメトリクス認証の誤認率、船員手帳交付事務処理時間等について検証し、結果を取りまとめる。



## 海上安全及び海洋環境保全に対する国際的な取組みの強化

要求額 69百万円(前年度 70百万円)

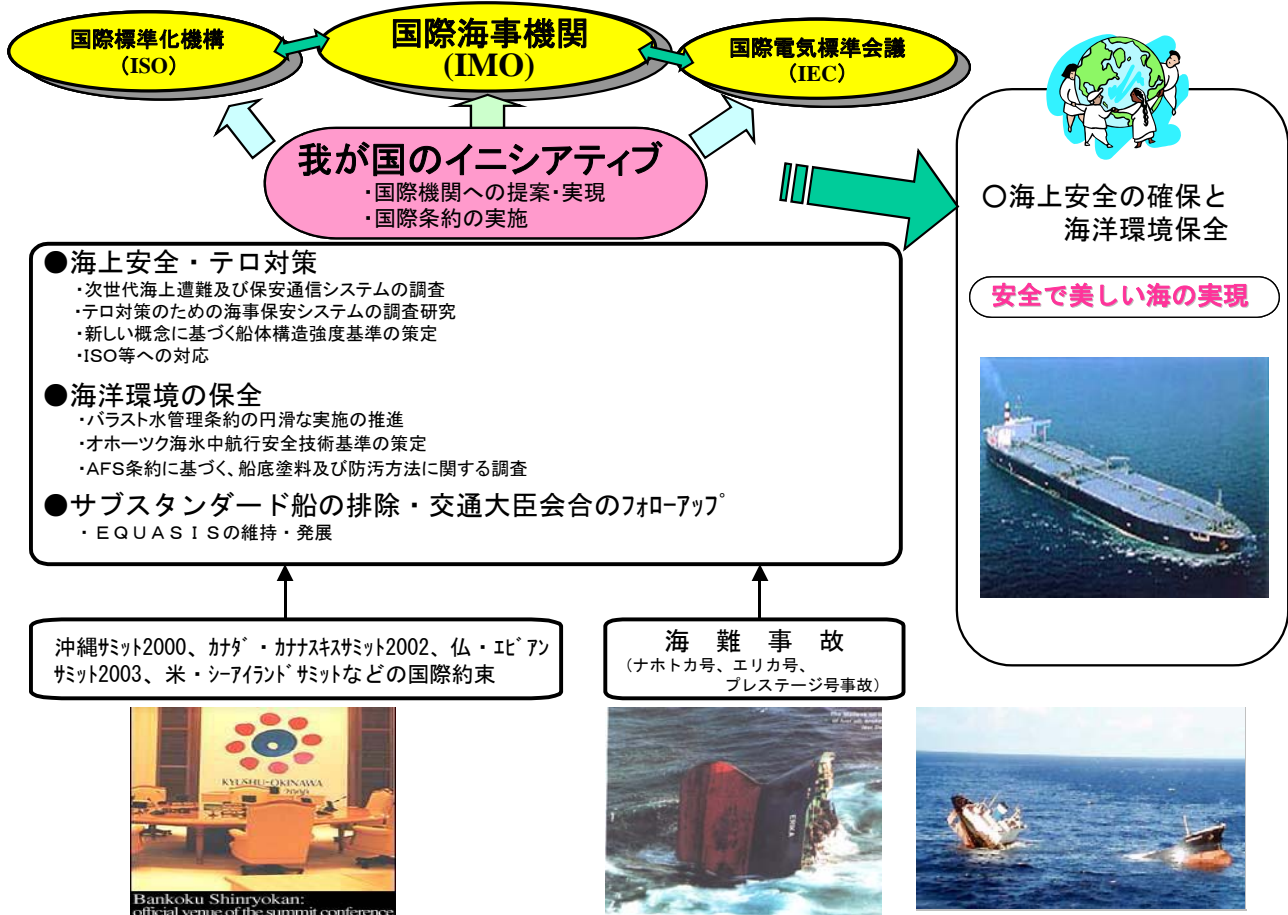
### ○ 目的

世界有数の海運・造船国である我が国が、IMO(国際海事機関)等における国際的検討をリードし、世界的な海上安全の向上・海洋環境の保全に貢献する。

### ○ 内容

- ・ 次世代海上遭難及び保安通信システムの構築
- ・ テロ対策のための海事保安システムの構築
- ・ バラスト水管理条約の円滑な実施の推進
- ・ オホーツク海水中航行安全技術基準の策定
- ・ AFS条約に基づく船底塗料及び防汚方法に関する調査
- ・ 国際的機構(ISO等)への対応

## 海上安全及び海洋環境保全に対する国際的な取組みの強化



## マラッカ・シンガポール海峡におけるセキュリティ及び航行安全対策

要求額 27百万円（前年度 19百万円）

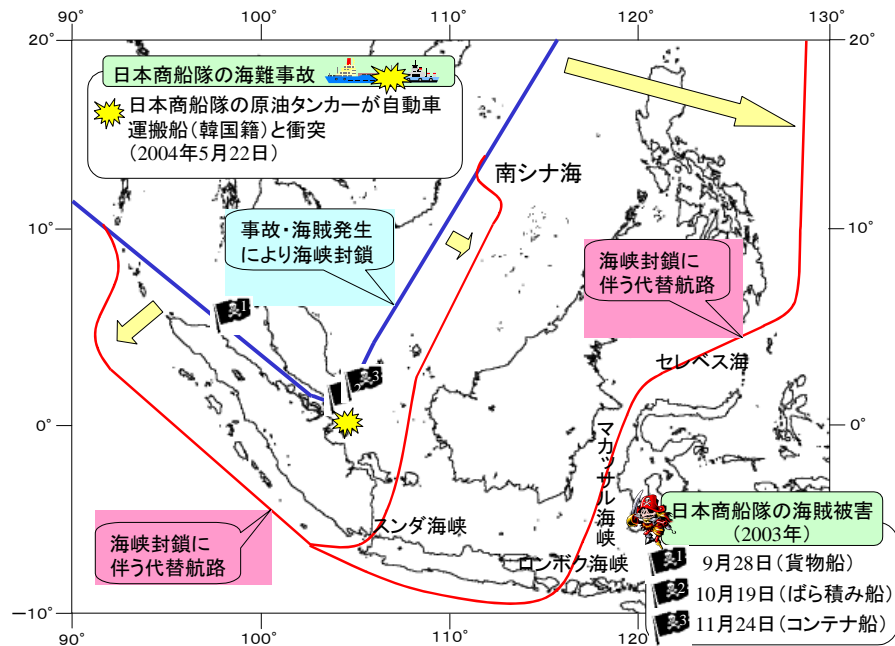
### ○ 目的

マラッカ・シンガポール海峡は、我が国にとっても輸入原油の8割超が通航する極めて重要な海峡であるが、船舶交通が輻輳し、また、海賊行為が多発し、テロの発生も懸念されている。このため、同海峡の航行安全対策、海賊、海上テロ対策等を推進する。

### ○ 内容

- ・ 同海峡の航行安全対策に関する沿岸国及び利用国の公平な負担のあり方に係る検討に資するよう、船籍、運航者、輸出輸入先別通航量を調査
- ・ 海賊・海上テロ対策に効果的な船上訓練の手引きを作成・配布 等

## マシ海峡の現状



### 1. 海峡航行安全対策に対する沿岸国及び利用国の公平な負担

同海峡を通航する船舶の船籍・運航者・輸出輸入先別通航量を調査、結果に基づき沿岸国と協力して日本以外の利用国・利用者に応分の負担を要請

### 2. 海賊・海上テロに対する自主警備の強化

船上訓練マニュアルの作成、日本船社に配布

### 3. 造船産業と技術開発

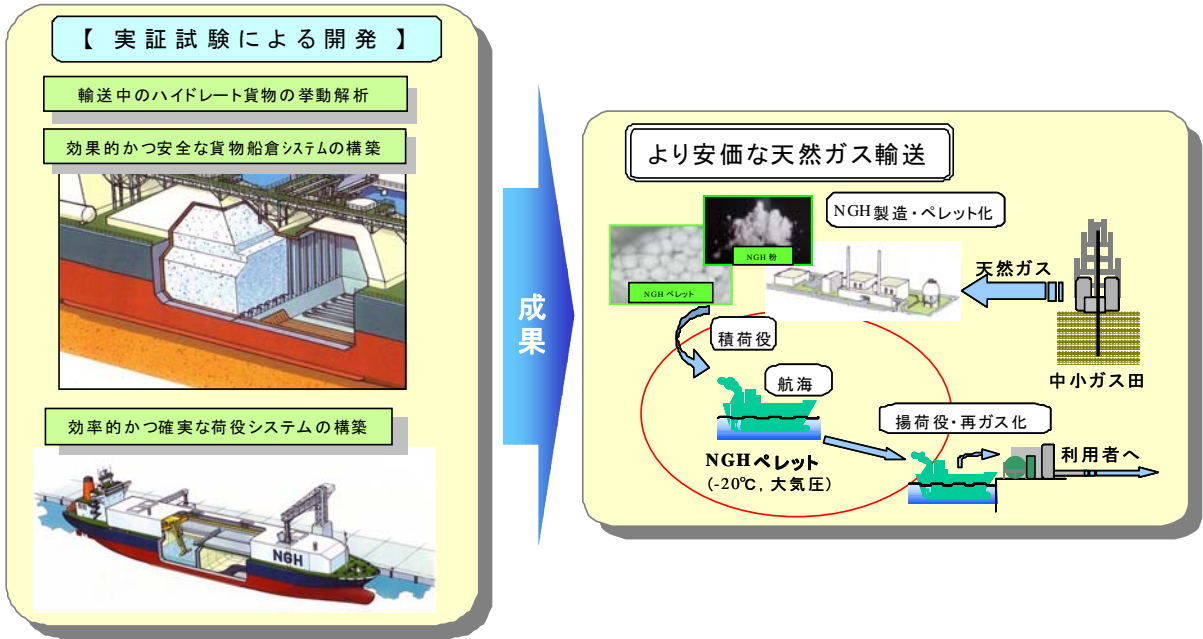
**高度船舶技術開発**

要求額 142百万円 (前年度 67百万円)

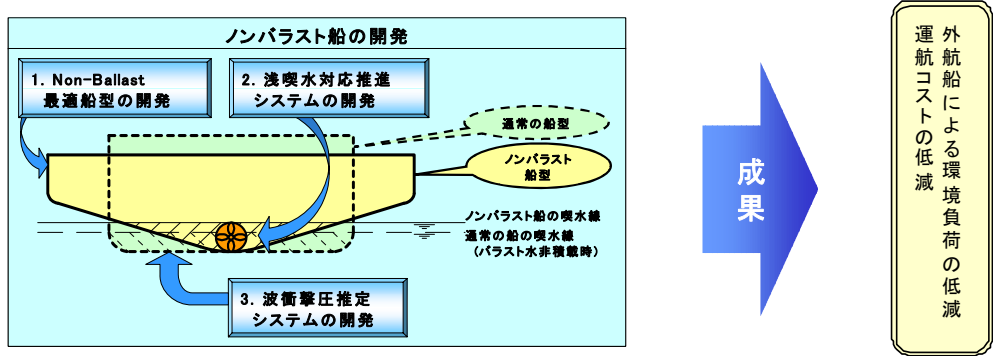
○ 目的  
船舶に求められている要請に応じた技術開発を行うことにより、さらなる国際的な貢献を行うとともに、我が国造船業の国際競争力の強化に資することを目的とする。

○ 内容  
LNG やパイプラインによる輸送に適さないといわれる中小ガス田の開発を可能にするため、天然ガスハイドレート(カゴ状の水分子が、その中心に天然ガスを取り囲んだ、水和物と呼ばれる固体物質)の輸送船を開発する。また、バラスト水の海域間移動による外来性生物拡散の防止を図るため、ノンバラストによる航行に最適な新船型を採り入れた外航船を開発する。

**天然ガスハイドレート(NGH)輸送船の開発 (H17年度～H19年度)**



**ノンバラスト船の開発 (H15年度～H17年度)**



造船産業人材育成支援事業

要求額 60百万円 (前年度 55百万円)

○ 目的

次世代を担う人材に効率的な訓練を施して造船に関する「匠」の技能を円滑に伝承するとともに、技能者に係る人材データベースを構築してその活用を促進することにより、造船業の技術基盤を維持し国際競争力を確保し、もって地域経済活性化と雇用創出を図る。

○ 内容

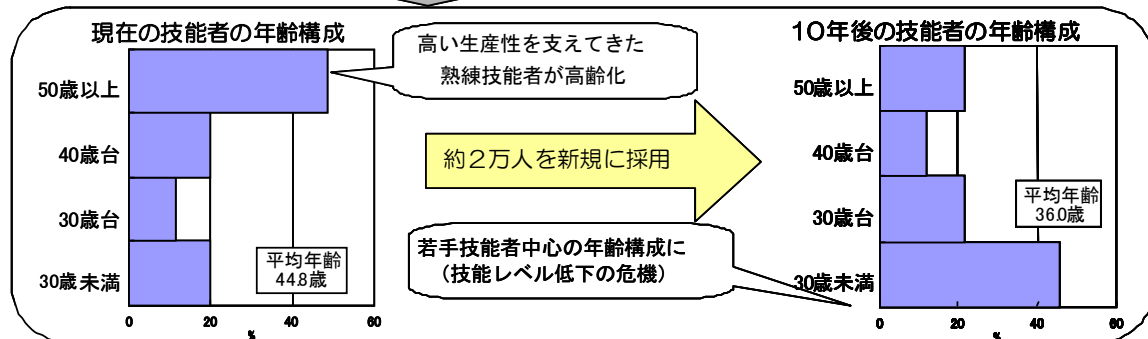
新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修、技能人材データベースの構築・運用といった造船業における就業・研修サービスを支援する。

製造業の多くが空洞化する中、国内生産比率ほぼ100%、半世紀近く世界シェアトップ  
我が国造船産業は、国内生産拠点を維持しながら今後も発展していくべき重要な産業



我が国造船産業のビジョン  
2010年頃において、世界シェア1/3の生産体制の国内維持  
(『造船産業競争戦略会議より』)

工程の全自動化ができない造船業では、現場の優秀な技能者が生産性と品質の鍵



- かつて存在しなかった構造的問題に直面
- ・技能者の高齢化 (わが国造船技能者の約5割が50歳以上)
  - ・下請け依存率が拡大 (主要造船所の社外工比率は65%に)
  - ・新卒者の教育基盤の脆弱化 (工業高校造船科は12校(S50代)→3校(H16))
  - ・中小は研修、OJTの余裕無し

**人材育成支援事業による円滑な技能伝承 (国費補助)**

- ・造船集積地での研修等による新規採用技能者の早期育成
- ・人材データベースの構築による高齢技能者の指導者としての活用

・競合国に対抗できる人的資源を確保し、国内生産を守りつつ、世界トップの産業競争力を維持  
・今後10年間で約2万人の技能者の雇用を創出し、地域経済を活性化

# 先進安全航行支援システム (INT-NAV) の調査研究

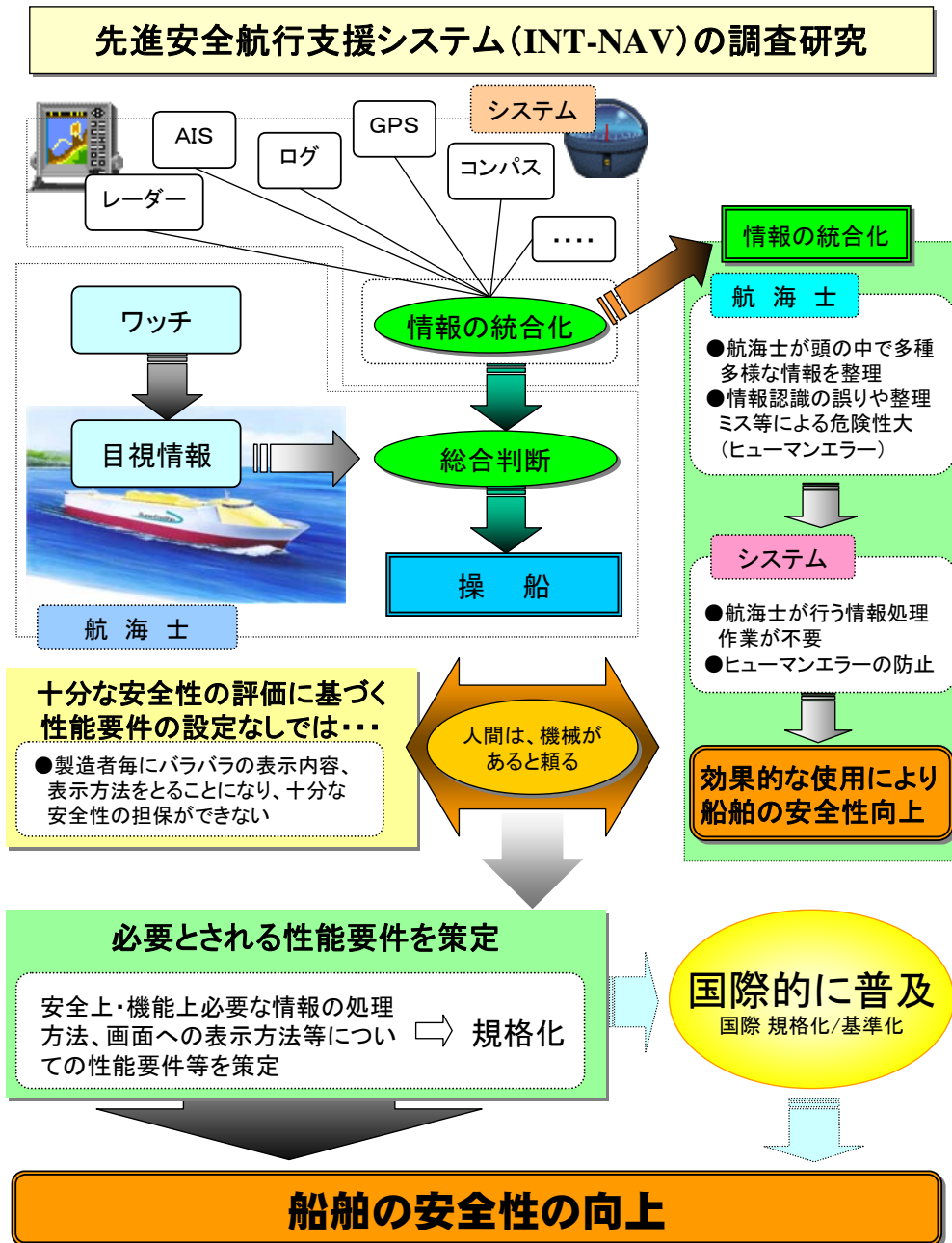
要求額 16百万円 (新規)

## ○ 目的

船舶に搭載されている各種航行支援装置 (レーダー、AIS等) から得られる情報を有効に活用し、他船との衝突・座礁の危険性を示し、衝突回避の判断のための情報を、船員 (航海士) に負担なく的確に伝達する航行支援システムの開発を支援すると共に、こうした新しい機器の安全性及び有効性を評価する手法を確立し、海上交通の安全性の向上を図る。

## ○ 内容

- ・先進安全航行支援システム (INT-NAV) の性能要件策定のための調査
- ・評価指標の策定及びシミュレーション実験



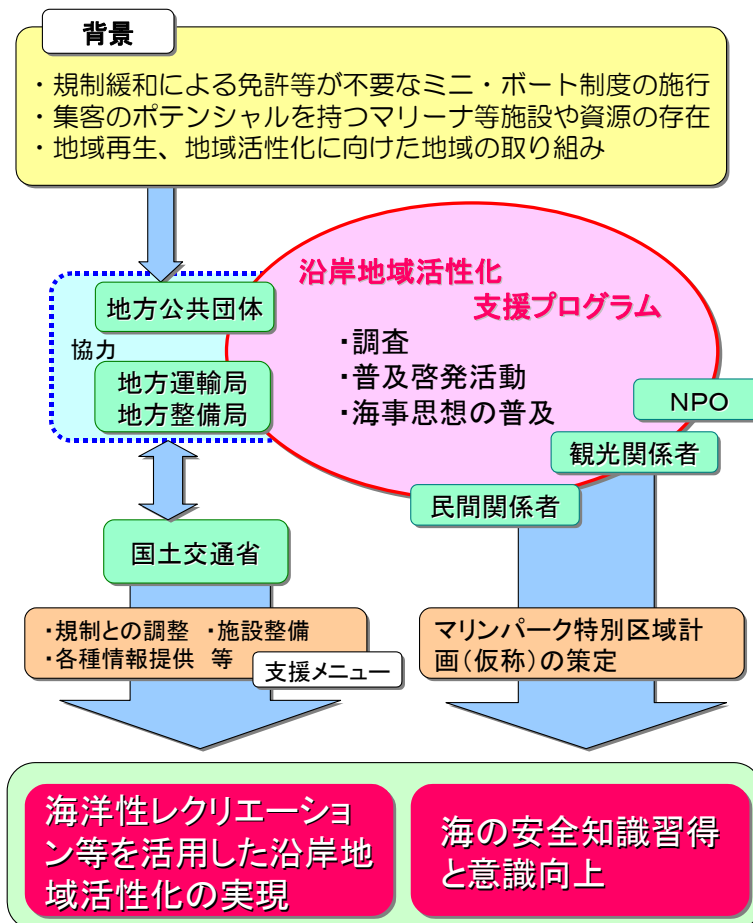
## 4. 地域活性化

離島航路整備費補助	要求額	3,967百万円
	離島航路補助	3,890百万円
	バリアフリー化建造費補助	76百万円
	(前年度)	3,901百万円)

【再掲:8ページ参照】

海洋性レクリエーション等を活用した沿岸地域活性化支援の推進	要求額 15百万円(新規)
<p>○ 目的</p> <p>プレジャーボート等小型船舶や港湾等の関連施設を活用し、地域の活性化を図ろうとする地方公共団体等関係者の取り組みを支援することにより、地域振興、健全で安全な海洋性レクリエーションの振興、海事思想の普及を図ることを目的とする。</p> <p>○ 内容</p> <p>① ケーススタディー調査</p> <p>② マリンパーク特別区域設定の為の調査</p>	

### 海洋性レクリエーション等を活用した沿岸地域活性化支援の推進



## 5. その他海運を巡る主要課題への対応

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

### ○ 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。

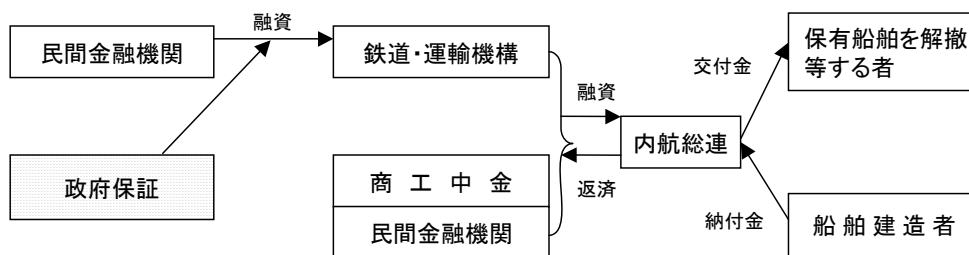
### ○ 内容

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について

#### 1. 内航海運暫定措置事業の概要

- ・平成10年5月、内航海運の活性化を図るため、導入。
- ・① S & B方式による船腹調整事業解消に伴い、無価値化した引当資格の経済的影響を考慮したソフトランディング策
- ・② 船腹需給の適正化等を図る構造改革策



#### 2. 暫定措置事業に係る内航総連の所要資金額

(単位:億円)

	13年度 (当初)	13年度 (補正)	14・15年度 (当初)	16年度 (当初)	17年度 要求
資金枠	700	800	900	1,100	1,100
<b>政府保証枠</b>	<b>210</b>	<b>290</b>	<b>370</b>	<b>530</b>	<b>530</b>

#### 3. 船舶建造・解撤の実績(平成10年からの累計。平成16年5月現在の認定ベース)

	トン数(隻数)	金額
解撤	▲237万トン(▲2,006隻) (注)	交付金 1,292億円
建造	101万トン( 406隻)	納付金 336億円
差引	▲136万トン(▲1,600隻)	——

(注)代替建造等による解撤分を含む



水先制度の見直しに係る諸施策の推進

要求額 30百万円(新規)

○ 目的

近年における日本人船員の減少、港湾関係諸経費低減への要請の強まり等の水先を取り巻く情勢の変化に対応するため、航行安全の確保に留意しつつ、時代に即した水先制度のあり方について、関係者で議論しているところ。そのため、所要のデータ収集等を行い、適切な議論に資することを目的とする。

○ 内容

船舶の航行の安全性を確保しつつ、時代に即した制度とするため、水先制度の見直しに当たり、技術面からの安全性等の検証を実施する。

## 水先制度の見直し

- 水先とは船舶が輻輳する港等の交通の難所において、水先人が乗り込み、船舶を導くこと。
- 船舶交通の安全の確保及び運航能率の増進のため、国際的に実施されている制度。
- 全国で特に交通の難所とされる港又は水域10ヶ所で、国土交通大臣の免許を有する水先人の乗船を義務付けている。(強制水先)

※水先人の主な供給源である**日本人船長の減少傾向**  
※港湾関係**諸経費低減への要請の強まり** 等

水先を取り巻く経済社会情勢の変化  
に対応し、時代に即した制度となるよう  
**抜本的な見直しが必要**

### 【水先制度の見直しにおける主要な論点】

- 水先区・強制対象船舶の範囲のあり方
- 水先人免許制度・水先人の養成・懲戒等
- 水先人会・水先業務の運営のあり方
- 水先に対する国の関与のあり方

船舶航行の  
安全性の確保に留意

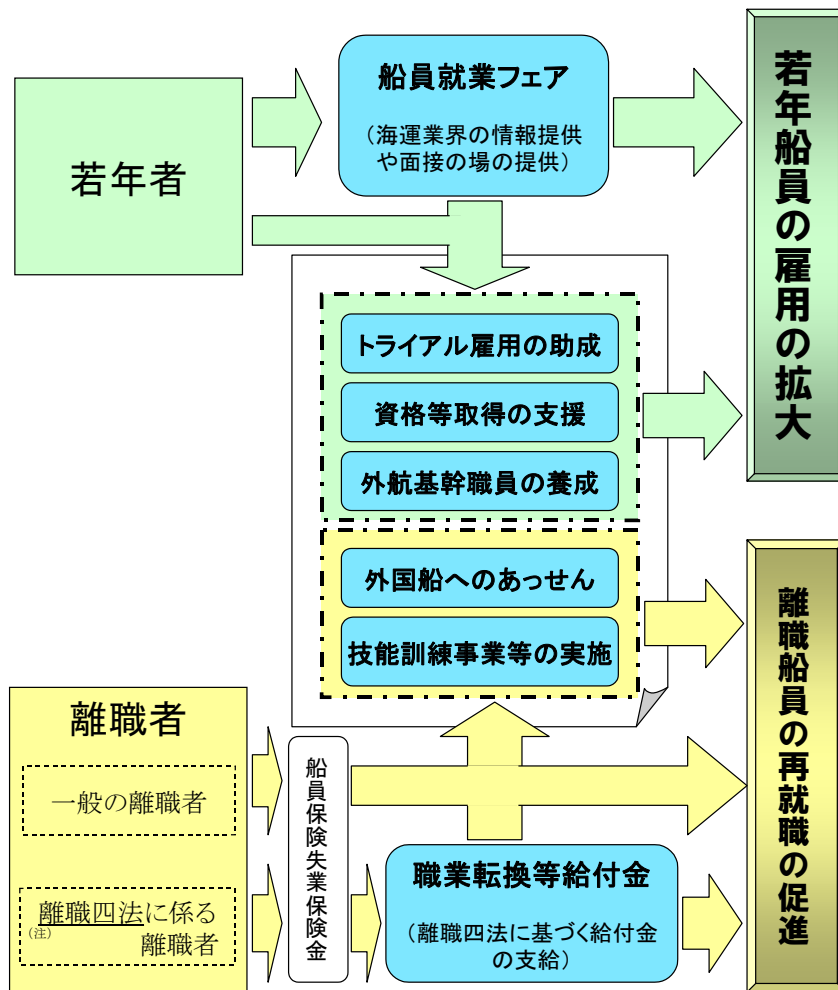
→ 水先制度のあり方に関し  
制度全般にわたり議論

主要港の交通量調査等  
必要なデータ収集・検証

**船舶交通の安全の確保**   **船舶の運航能率の増進**   **海洋環境の保護**

船員の雇用対策		要求額 617百万円
		船員雇用促進対策 69百万円
		船員離職者職業転換等給付金 464百万円
		船員雇用促進対策事業費補助金 84百万円
		(前年度 655百万円)
○ 目的		
若年船員及び離職船員の雇用促進を図るため、雇用促進事業、職業転換等給付金の支給等を実施する。		
○ 内容		
若年船員の雇用の拡大に向けて、船員就業フェアを実施するとともに、船員雇用促進センターが行うトライアル雇用助成等の雇用促進事業等に対し、費用の一部を補助する。		
離職を余儀なくされた船員のうち、未就職者を対象として船員職業転換等給付金を支給する。		

### 船員雇用促進対策の概要



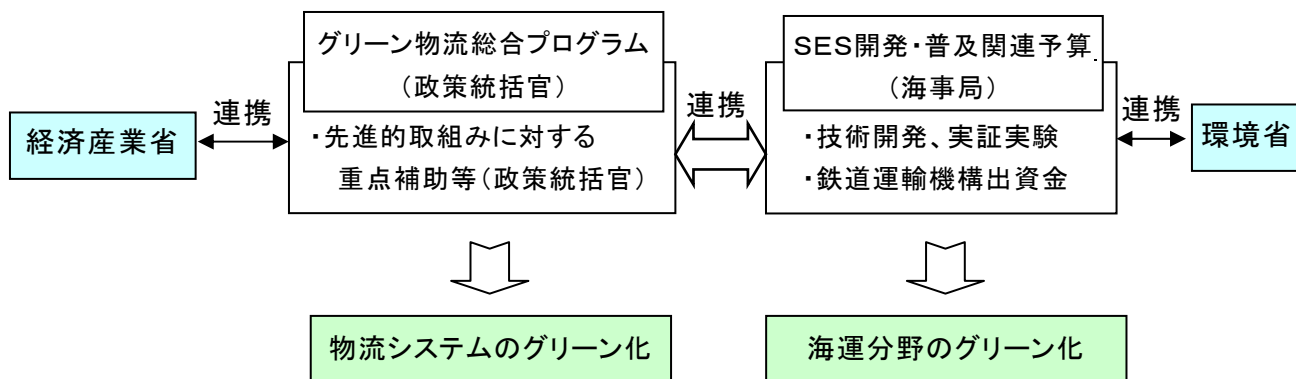
注:離職四法は以下のとおり

- 漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法(漁特法)
- 国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法(漁臨法)
- 船員の雇用の促進に関する特別措置法(船特法)
- 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(本四法)

## (参考) 主要連携施策

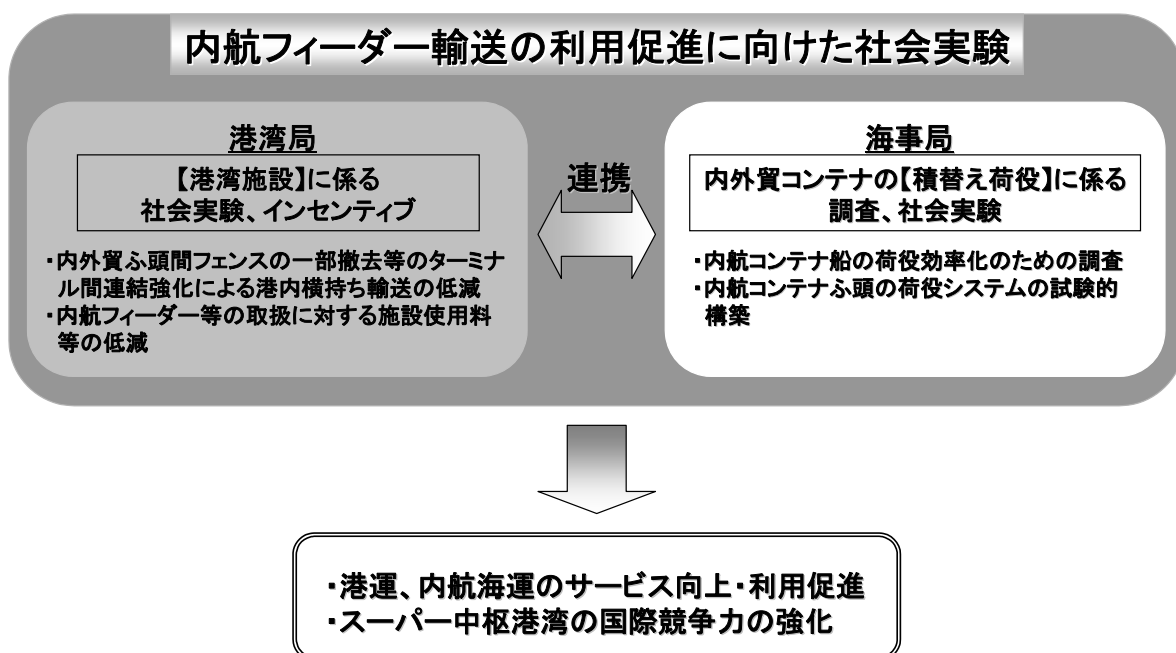
### 1. 環境にやさしく経済的な船舶(スーパーエコシップ:SES)関係

(海事局要求分:2,204百万円)



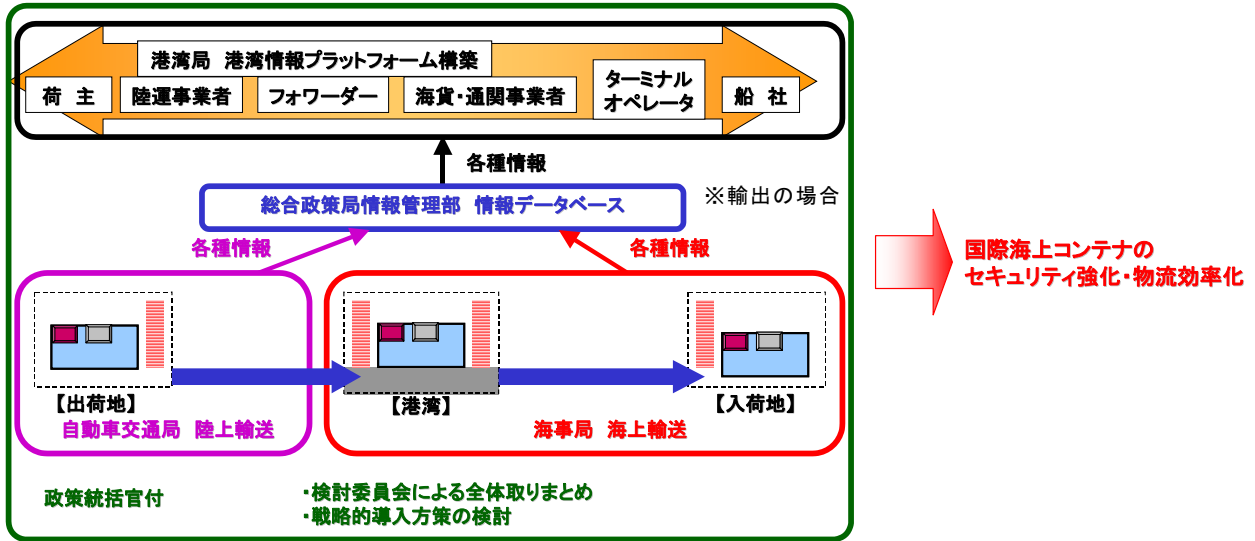
### 2. 港湾物流効率化推進事業(内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験)

(海事局要求分:45百万円)

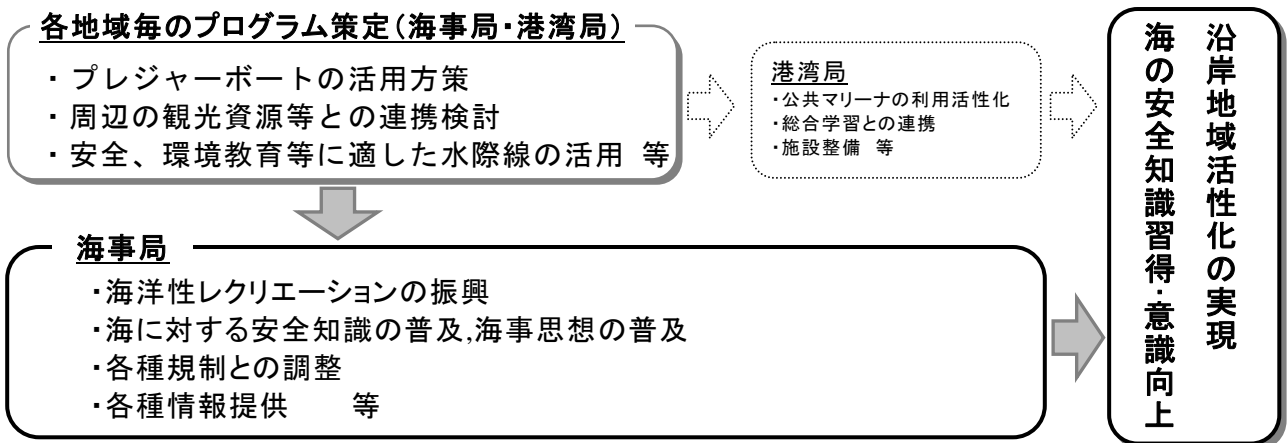


3. 電子タグを活用した国際コンテナ物流のセキュリティ強化と物流効率化の両立  
 (海事局要求分:19百万円)

【実証実験連携イメージ】



4. 海洋性レクリエーション等を活用した沿岸地域活性化支援の推進  
 (海事局要求分:15百万円)



5. 接岸中の旅客船に対する陸上電力供給に関する調査 (海事局要求分:15百万円)

