

平成27年度

海 事 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成26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27年度予算概算要求のポイント 1
- 2. 平成27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) 海洋産業の戦略的振興のための総合対策【一部特別枠】 3
- (2) 新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立【特別枠】 4
- (3) 海洋エネルギー活用・水素社会実現に向けた安全・環境対策【特別枠】 5
- (4) 船舶によるCO₂の海底貯留導入促進のための安全・環境対策【特別枠】 6
- (5) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤の強化【特別枠】 6

2. 海事分野における地域振興

- (1) 造船業における技術競争力の強化 7
- (2) 造船業における人材の確保・育成【特別枠】 7
- (3) 船員の確保、育成体制の強化【一部特別枠】【再掲】 8
- (4) 海洋観光の列島展開【一部特別枠】 8

3. 海事分野の安全・安心、防災対策

- (1) 船舶油濁損害対策の推進 10
- (2) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策 11
- (3) 検査・監査等執行体制の強化 11

4. 船員の確保・人材育成

- (1) 船員の確保、育成体制の強化【一部特別枠】 12
- (2) アジア地域における船員養成の支援等【特別枠】 14
- (3) 新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成【特別枠】 . 15

5. 海事局所管の独立行政法人について

- (1) 独立行政法人海技教育機構 16
- (2) 独立行政法人航海訓練所【一部特別枠】 16
- (3) 国立研究開発法人海上技術安全研究所【一部特別枠】 16

6. 関連事項

- (1) 離島航路の確保維持等による地域交通の活性化 17
- (2) 内航海運の活性化 17
- (3) 船舶共有建造制度による代替建造の促進 18
- (4) イラン産原油を輸送するタンカーの運航支援 19
- (5) 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援 19

I. 海事局関係予算概算要求の概要

1. 平成27年度予算概算要求のポイント

一般会計総額 160.6 億円 (対前年度倍率 1.18倍)

海事局行政経費	42.0 億円 (1.39倍)
独立行政法人経費	118.6 億円 (1.12倍)
うち 新しい日本のための優先課題推進枠 (特別枠)	35.0 億円

予算の重点施策

- ① 拡大を続ける世界の海洋資源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開発の支援及び技術者の育成システムの構築による海洋産業の戦略的育成
- ② LNG輸送の増加に対応するため、新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立
- ③ 地域経済を支える造船業における技術競争力の強化及び人材の確保・育成、海洋観光の推進等による地域の振興
- ④ 海事分野での輸送の安全の確保や、船舶油濁防止対策の推進
- ⑤ 優秀な船員の安定的な確保・育成
- ⑥ 離島航路の確保維持等による地域交通の活性化

主な予算項目

(注) 下線は特別枠

○ 海洋フロンティアへの挑戦 **20.2 億円**

- ・ 海洋産業の戦略的振興のための総合対策 (新規・拡充) **10.2 億円**
- ・ 新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立 (新規・拡充) **5.1 億円**
- ・ 海洋エネルギー活用・水素社会実現に向けた安全・環境対策 (新規・拡充) **2.9 億円**
- ・ 船舶によるCO2の海底貯留導入促進のための安全・環境対策 (新規) **1.0 億円**
- ・ 海洋構造物に係る研究開発のための基盤の強化 (新規) **10.4 億円**

※上記施策については、独立行政法人経費で計上。

○ 海事分野における地域振興 **6.9 億円**

- ・ 造船業における技術競争力の強化 **3.9 億円**
- ・ 造船業における人材の確保、育成 (新規) **2.1 億円**
- ・ 船員の確保、育成体制の強化 (新規・拡充) **2.1 億円**

※上記施策については、船員の確保、人材の育成で計上〔内航船員関係のみ再掲〕。

- ・ 海洋観光の列島展開 (新規) **0.9 億円**

○ 海事分野の安全・安心、防災対策 **7.0 億円**

- ・ 船舶油濁損害対策の推進 (拡充) **0.8 億円**
- ・ 検査・監査等執行体制の強化 **5.7 億円**

○ 船員の確保、人材の育成 **3.2 億円**

- ・ 船員の確保、育成体制の強化 (新規・拡充) **2.4 億円**
- ・ アジア地域における船員養成の支援等 (拡充) **0.4 億円**
- ・ 新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成 (新規) **0.4 億円**

○ 独立行政法人経費 **118.6 億円**

<関連事項>

○ 離島航路の確保維持等による地域交通の活性化

- 〔 ・ 地域公共交通確保維持改善事業 **363億円の内数** 〕

○ 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援

- 〔 ・ 基金 (159億円：平成25年度予算) により支援事業を推進 〕

2. 平成27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	27年度	前年度	対前年度 倍率 (A/B)
	要求額 (A)	予算額 (B)	
1. 海洋フロンティアへの挑戦	2,018	1,304	1.55
(1) 海洋産業の戦略的振興のための総合対策	1,024	1,012	1.01
うち、海洋資源開発関連技術の開発に対する支援	700	500	1.40
うち、海洋資源開発の基盤となる技術者の育成	320	0	皆増
(2) 新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立	510	159	3.20
うち、安全かつ効率的なシェールガス輸送の確保	310	159	1.94
うち、洋上LNG受入施設の国内事業化	200	0	皆増
(3) 海洋エネルギー活用・水素社会実現に向けた安全・環境対策	290	51	5.70
うち、海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策	150	51	2.95
うち、水素社会実現に向けた安全・環境対策	140	0	皆増
(4) 船舶によるCO2の海底貯留導入促進のための安全・環境対策等	100	0	皆増
2. 海事分野における地域振興	691	390	1.77
(1) 造船業における技術競争力の強化	390	390	1.00
(2) 造船業における人材の確保、育成	210	0	皆増
(3) 海洋観光の列島展開	91	0	皆増
うち、クルーズ・国内船旅・マリンレジャーツーリズムの推進	60	0	皆増
うち、世界海の日と連携して行う海事振興の推進	31	0	皆増
3. 海事分野の安全・安心、防災対策	699	695	1.00
(1) 船舶油濁損害対策の推進	76	42	1.79
(2) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	35	31	1.12
(3) 検査・監査等執行体制の強化等	572	545	1.05
4. 船員の確保、人材の育成	321	181	1.77
(1) 船員の確保、育成体制の強化	236	144	1.64
うち、内航船員就業ルート拡大支援事業	92	0	皆増
(2) アジア地域における船員養成の支援等	42	35	1.20
(3) 新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成等	41	0	皆増
5. 海事局行政経費	285	275	1.03
<義務的経費>			
6. 国際機関分担金	184	165	1.11
小 計 (行政経費)	4,197	3,011	1.39
7. 独立行政法人経費	11,864	10,625	1.12
(1) 独立行政法人海技教育機構 (運営費交付金、施設整備費)	2,436	2,385	1.02
(2) 独立行政法人航海訓練所 (運営費交付金、施設整備費)	5,492	5,397	1.02
うち、効果的な実習を実施するための施設整備	100	0	皆増
(3) 国立研究開発法人海上技術安全研究所 (運営費交付金、施設整備費)	3,927	2,834	1.39
うち、海洋構造物に係る研究開発のための基盤の強化	1,039	0	皆増
(4) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (運営費交付金) (海事勘定 環境技術等実用化支援業務経理)	8	9	0.97
一般会計 合 計	16,060	13,636	1.18
うち特別枠要望額	3,502	949	3.69
<関連事項>			
離島航路の確保維持等による地域交通の活性化 ・地域公共交通確保の確保・維持・改善の推進	※ 363億円の内数	306億円の内数	

(注) ※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	資金内訳			自己資金等との合計		
	財政投融资			自己資金等との合計		
	27年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	27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)						
〔 船舶使用料に係る利率について、若年船員の計画的な雇用に対する軽減利率の設定など政策要件や共有船建造事業者の信用に基づく増減率を改正 〕	27,200	25,400	1.07	114,590	85,814	1.34

※ (関連事項) この他、地域公共交通ネットワークの再構築 (ジェットフォイル等) の支援に関する財政投融资要求を行う。

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) 海洋産業の戦略的振興のための総合対策

【一部特別枠】要求額 1,024百万円（前年度 1,012百万円）

○目的

世界の拡大する海洋開発市場を我が国経済に取り込み、成長エンジンの一つとするため、海洋資源開発に関連する技術力を着実に高め、我が国の海洋産業の国際競争力を強化する。

○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強化するため、海洋資源開発関連技術の開発を支援するとともに、海洋資源開発の基盤となる技術者の育成システムを構築することにより、海洋産業の振興を官民一体となって戦略的に実施する。

背景

- エネルギー需要の増加に伴い、海洋開発市場は世界的に拡大
- 我が国企業による市場参入が進んでいるものの、海洋構造物の建造シェア等は、現時点で中国・韓国等に遅れ

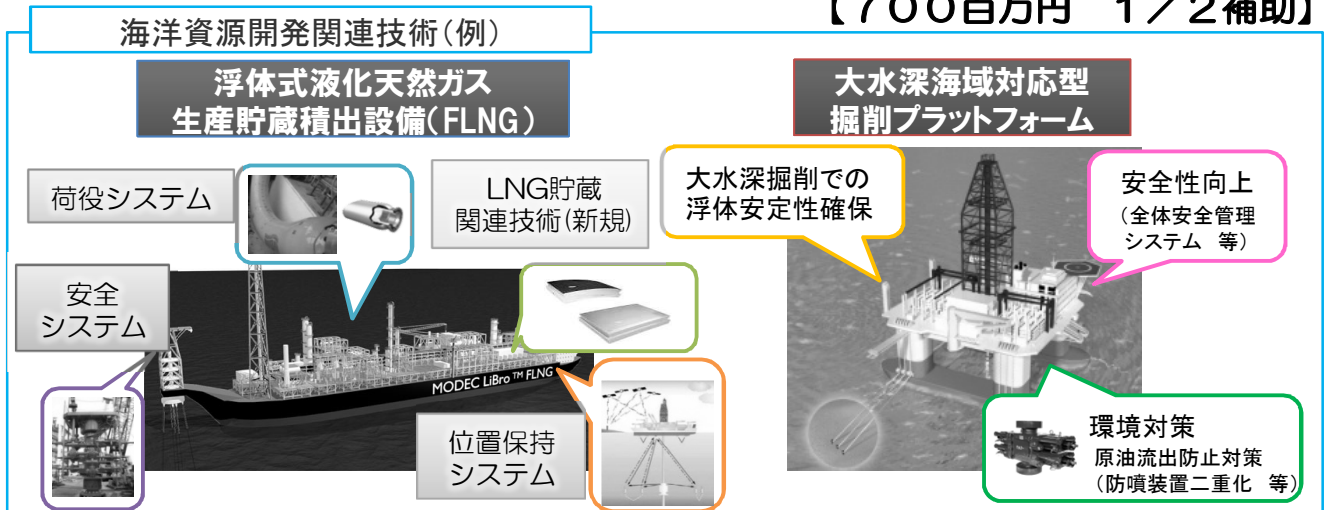
課題

- 我が国海洋産業の国際競争力を強化するためには、
 - 技術力の着実な向上
 - 基盤となる技術者の育成が必要

取組内容

①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するため、海洋資源開発関連技術の開発を支援。

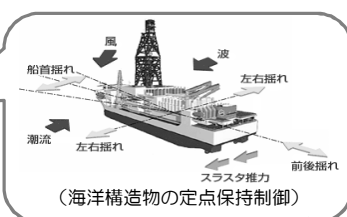
【700百万円 1/2補助】



②海洋資源開発の基盤となる技術者の育成システムの構築に向けた環境整備を実施。

【320百万円】

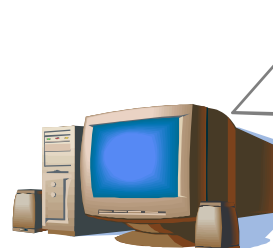
○専門カリキュラムの開発



○海外の大学等との連携



○挙動再現シミュレータプログラムの開発



(2) 新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立

【特別枠】 要求額 510百万円（前年度 159百万円）

○ 目的

シェールガスの輸送等、LNG輸送の増加に対応するため、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・受入体制を確立することにより、クリーンで経済的なエネルギーの安定的な供給を図る。

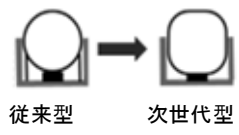
○ 内容

米国シェールガスの輸送需要等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LNG需要の増加とともに国内ニーズが高まっている洋上LNG受入施設に係る調査、安全基準の整備等を行う。

背景

- ・ 米シェールガスの輸出、安価なガス供給への期待
- ・ 世界的に平成29年頃より輸入急増、**早急な船隊の増強（50-100隻増強→1-2兆円規模）が必要**
- ・ 我が国造船業界は、世界の先陣を切り、**次世代の高輸送効率な大型タンク LNG 運搬船を開発**
- ・ 土地等の制約を受けず低コスト・短期間で整備が可能な**洋上LNG受入施設**が世界的に増加、**我が国においても導入ニーズが上昇**

輸送効率を向上させるLNG運搬船のタンクの改良



従来型 → 次世代型

課題

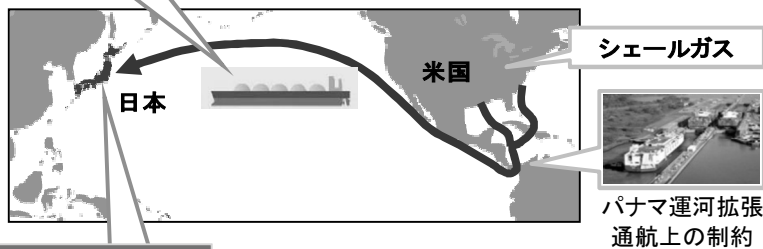
- ・ 新型船の安全性確保
- ・ 国産LNG運搬船の信頼性・優位性が評価される環境整備

取組内容

- ・ 新型船に対応した安全評価基準の策定
- ・ 関係国との協議等

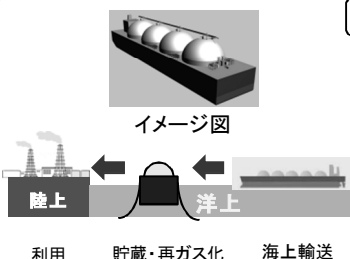
H25	H26	H27
<評価基準検討項目>		
設計強度		
工作品質・検査		
入出港操船		

次世代LNG運搬船



洋上LNG受入施設

イメージ図



陸上 ← 洋上

利用 貯蔵・再ガス化 海上輸送

課題

- ・ 国内事業化に必要な設置・長期係留等に係る指針の策定等の環境整備

取組内容

- ・ 設置海域・係留方法に応じた安全評価基準の確立
- ・ 津波等の緊急時対応指針の策定
- ・ 長期メンテナンス・検査手法の策定

H27	H28
安全評価基準等	事業化ガイドンス

(3)-1 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 150百万円 (前年度 51百万円)

○ 目的

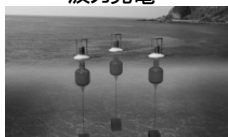
日本周辺の海洋エネルギー(波力、潮流等)の豊富なポテンシャルを踏まえ、浮体式発電施設の実現により、海洋エネルギーの活用促進を図る。

○ 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。

海洋エネルギーを利用した発電装置

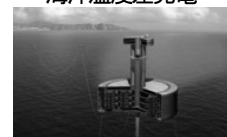
波力発電



潮流・海流発電



海洋温度差発電



課題

実用化の前提となる安全・環境面での課題の整理が必要

取組内容・効果

安全・環境ガイドラインを策定し、実用化を推進

H26	H27	H28
	波力発電装置のガイドラインの策定	
		潮流・海流及び海洋温度差発電装置のガイドラインの策定

(3)-2 水素社会実現に向けた安全・環境対策

【特別枠】 要求額 140百万円 (新規)

○ 目的

水素社会の実現に向け、燃料電池船の実用化を推進する。

○ 内容

船舶の安全ガイドライン策定のための調査を実施し、必要な環境整備を行う。

○水素燃料電池船の優位性

- 既存の内燃機関に比べ、高い環境特性。今後強化される環境規制強化 (NOx・SOx・CO2) に対応。
- モーター駆動による低振動・低騒音といった快適性。

東京オリンピック・パラリンピックにおける海上交通手段として、効果的な活用

- ゼロエミッション
- エンジン騒音なし



取組内容

- 動力系(駆動時の課題)、燃料供給系(塩害等の影響)の検証
- 水素燃料電池船の実証試験の実施
- 安全ガイドラインの策定(塩害対策、緊急時の対応等)

効果

燃料電池船の安全面を担保する制度を整備し、東京オリパラでの活用を通じて普及促進

H27	H28	H29
動力系、燃料供給系の検証		
船体構造設計・建造		
	実証試験	
	安全ガイドラインの策定	

(4) 船舶による CO2 の海底貯留導入促進のための安全・環境対策

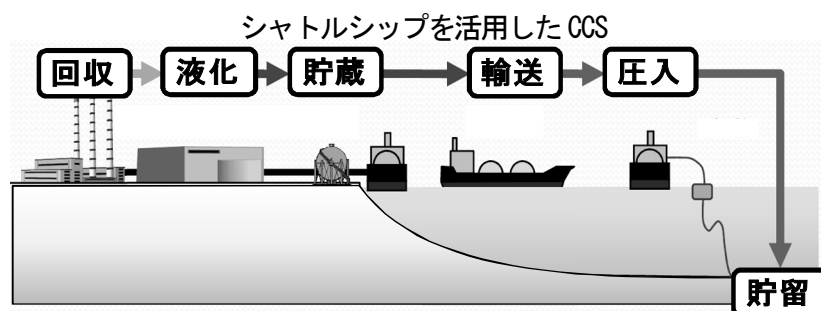
【特別枠】 要求額 100百万円 (新規)

○ 目的

温室効果ガス削減に係る我が国の長期目標である 2050 年 80%削減を実現するため、沖合海底下における船舶を利用した CCS (二酸化炭素回収・貯留) の導入促進を図る。

○ 内容

沖合海底下における CCS (二酸化炭素回収・貯留) の実現のため、船舶 (シャトルシップ) による液化 CO2 の輸送等に係る安全・環境要件を策定する。



取組内容

シャトルシップによる液化 CO2 の輸送等に係る安全・環境要件の整備を実施

- 液化 CO2 輸送用船舶の安全要件 (タンクの構造強度・船舶の復原性等) の策定
- 洋上パイプとの連結及び船舶からの CO2 圧入時の安全要件の策定

効果

- 【地球温暖化防止】 CCS の導入による CO2 排出量の大幅削減に貢献
- 【海洋産業の振興】 我が国海洋産業の技術力向上及び新たな市場の開拓

(5) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤の強化

【特別枠】 要求額 1,039百万円 (新規) (P2 の 7.(3)参照)

○ 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発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

国立研究開発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 (深さ 2m) について、大水深の厳しい環境を再現し、より精緻な実験の実施を可能とするための機能向上等を図る。

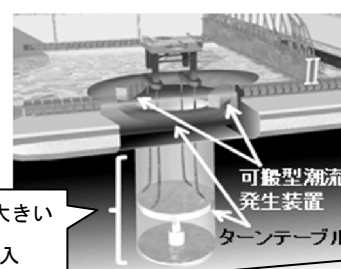
海洋エネルギーや海洋構造物に係る研究開発及び実用化に向けた動きが活性化

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 水槽ピット (深さ 15m) の導入 (大水深の環境を再現可能)
 - ② 潮流発生装置及びターンテーブルの整備 (波浪と潮流方向を自在に変更可能)
- その他、台車制御装置等の更新等の老朽化対策を実施

大水深(2,000m 程度)の環境を再現し、より精緻な実験が実施可能となる
※現状は 300m 程度



海洋関係技術の向上に必要な技術基盤を確保

2. 海事分野における地域振興

(1) 造船業における技術競争力の強化

要求額 390百万円（前年度 390百万円）

○ 目的

船舶の省エネルギー技術開発支援を行うことにより、我が国海事産業の国際的な競争力強化を後押しし、地域経済・雇用の拡大を図るとともに、国際海運からのCO2排出量50%削減を図る。

○ 内容

船舶、船舶用機関、船舶用品等に係る革新的な船舶の省エネルギー技術開発支援を行う。

次世代の省エネ技術開発支援（1/3補助）



電動可変
ピッチプロペラ



天然ガスエンジン



低摩擦
船底塗料



風力の利用

地方経済を支える造船業の競争力を強化

(2) 造船業における人材の確保・育成

【特別枠】 要求額 210百万円（新規）

○ 目的

国内地方圏に生産拠点を有する造船業の人材不足解消に資する対策を講じることにより、造船業の成長を後押しし、地域経済・雇用の拡大を図る。

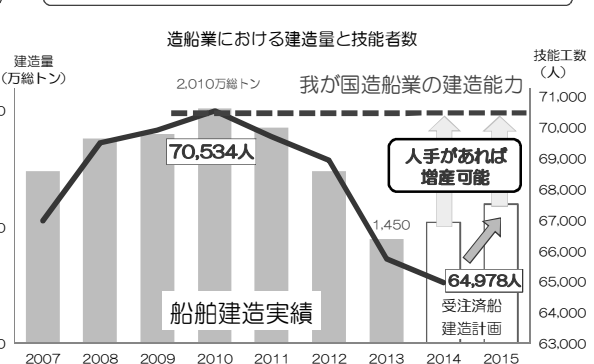
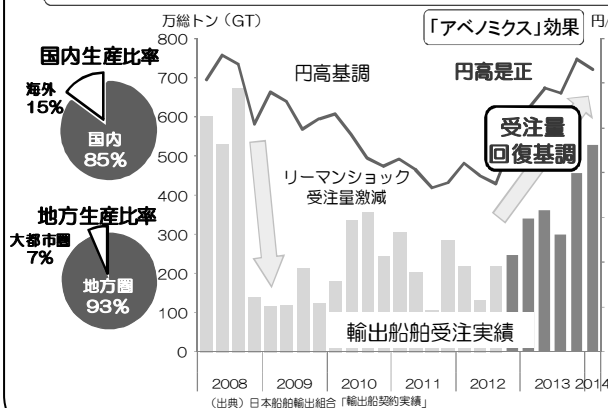
○ 内容

地域経済を支える我が国造船業が人材不足により成長の機会を失うことがないよう、産学官連携による技術者等の確保・育成、女性等の活躍推進に資する就労環境改善や、生産現場の省力化・効率化を図るための対策を実施するとともに、外国人材の適切な活用を図るための受入・監理体制を構築する。

背景

造船業は国内地方に立地する輸出産業、V字回復の局面

人手不足で、成長の機会を失いつつある

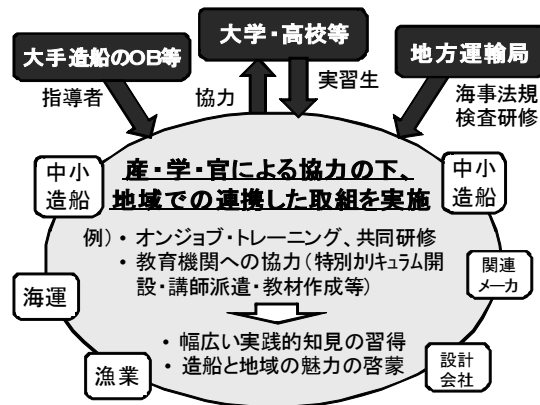


課題

- ・ 生産現場の技能者の確保・育成
- ・ 国際競争を勝ち抜くための技術者の確保・育成（省エネ船、新形式船等の設計開発人材）
- ・ 生産の省力化・効率化

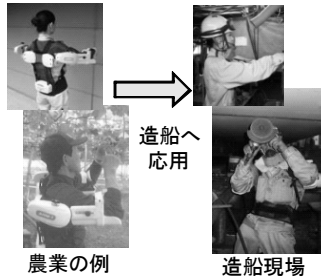
人材不足解消に資する対策を推進

■地域に根差す造船技術・技能者の確保



■女性等の活躍推進のための就労環境改善・効率化

①作業支援装置の開発



②女性の就労を考慮した安全作業や職場環境指針の策定

■人材育成の高度化・効率化

3Dバーチャルリアリティ技術を活用した作業シミュレータの開発



技能訓練(塗装の例)



■即戦力として外国人材(技能実習修了者)を受入

外国人造船就労者の

の監理体制の構築

・監理団体及び受け入れ企業に対して巡回指導等を実施

・外国人材の受け入れ状況・不正行為等の情報を共有する協議会の開催 等

(3) 船員の確保・育成体制の強化【再掲】

【一部特別枠】 要求額 212百万円(新規・拡充)

4. (1) 船員の確保、育成体制の強化

- ・船員計画雇用促進等事業
- ・内航船員就業ルート拡大支援事業(新規)を再掲。

(4) 海洋観光の列島展開

【一部特別枠】 要求額 91百万円(新規)

○ 目的

我が国の豊かな海洋の景観・歴史・文化・生活を観光資源として活かし、海洋観光の展開を推進することにより、都市部のみならず地方部への訪日外国人客数・国内旅行客数の増加を図り、地域の活性化・活力維持に寄与する。

○ 内容

クルーズ振興、国内旅客船の船旅の魅力向上による航路の活性化及びマリンレジャー・ツーリズムの推進等により、海洋観光を列島に展開し、地域の活性化を図る。

アジア・クルーズ時代における我が国のクルーズの振興

背景・課題

- ・アジア諸国の経済発展により、クルーズ会社によるアジアへの配船が増加し、「アジア・クルーズ時代」が到来
- ・この機会を捉え、外航クルーズ船の日本寄港を増加させるためアジア諸国との連携を図ることが必要

取組内容

- ・「日ASEANクルーズ振興戦略」に基づき、ASEANと共同して、ASEANと日本をつなぐ新しいクルーズルートを探査・開拓し、その一環として海洋を通じてアジアとのつながりが強い国内の地方都市で「アジア・クルーズ・シンポジウム(仮称)」等を開催
- ・各国のクルーズ船社や、旅行会社、地方自治体等をパネリストとして招聘



2014年から日本発着クルーズに就航したダイヤモンド・プリンセス(プリンセス・クルーズ)

国内旅客船の船旅の魅力向上

背景・課題

- ・国内旅客航路は、生活の足となり、物流の一翼を担い、潜在的な観光資源ともなる多面的な機能を持つ交通モード
- ・2020年オリパラ東京大会の開催も見据え、増加する訪日外国人客等への的確な対応も求められている
- ・国内旅客航路の利用者減少傾向等を乗り越え、航路の持つポテンシャルを引き出す取組が必要

取組内容

- ・船の内外のデザイン改善や海上（水上）からでしか味わえない景色・体験を訴求する取組等を通じて、外国人も楽しめるフェリー・離島航路・水上バスの「船旅」の魅力向上を進め、先導事例を形成、情報発信を行って、航路の活性化を図る

⇒ 航路の活性化を通じた地方創生



瀬戸内海の多島美を楽しむフェリー・離島航路



セーヌ川等の水上バスに馴染んだ外国人に人気の水上バス

マリレジャー・ツーリズムの推進

背景・課題

- ・国民のマリレジャーへの関心が高まる（免許取得者数、海の駅の増加）一方、ボート隻数は減少
- ・我が国の豊かな海洋自然環境が、国民・外国人に対する観光資源として有効に利用されていない

取組内容

- ・新たなマリレジャービジネス創出のためのモデル事業の実施
- ・地方自治体や他産業と連携した観光モデルの実証

⇒ 海洋観光を通じたインバウンド振興、地域活性化の促進、舟艇産業の振興



クルー付チャーターヨット等新ビジネスを創出



海の駅やプレジャーボートを活用した観光モデルの実証

世界海の日と連携して行う海事振興の推進

世界海の日パラレルイベント

- ・国際海事機関（IMO）本部で開催する「世界海の日」とあわせ、加盟国で開催する国際イベント
- 2015年は、我が国が開催
- ・2015年の世界海の日テーマは「海事教育及び訓練（Maritime education and training）」

世界海の日パラレルイベント2015（日本開催）の概要

- ・海の日関連イベント（海フェスタ等）と連携して「海洋立国日本」を世界に発信
- ・セミナー、パネルディスカッション、視察等を開催
- ・併せて、地方運輸局とも連携し、日本各地の海事遺産（Maritime Heritage）を紹介



海事振興を図るため各地で公開される練習船。海王丸（手前）と大成丸（奥）



宮城県慶長使節船ミュージアムに展示公開中の海事遺産・復元船サン・ファン・パウティスタ

3. 海事分野の安全・安心、防災対策

(1) 船舶油濁損害対策の推進

要求額 76百万円（前年度 42百万円）

○ 目的

海洋汚染被害発生の未然防止・被害軽減を図るとともに、万一事故等が発生した場合の補償措置を講じる。

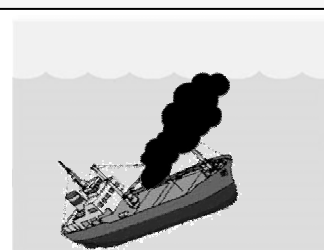
○ 内容

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、海難時の油流出防止対策や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を実施する。

海難時の油流出防止対策

背景・課題

- 我が国周辺では海難による油流出事故が多発
 - 海難による油流出事故の主な原因は沈船からの油流出
 - ひとたび大規模油流出が起きると甚大な被害
- ⇒ 被害軽減のためには沈船からの油流出防止対策が必要



取組内容

- 沈船からの油漏洩を防止するため、燃料油タンク開口部（空気管等）の自動閉鎖システムを開発
- 沈船からの油回収作業を簡素化するため、油回収ホースと燃料油タンクの連結システムを開発
- 上記両システムの国際基準化を推進

効果

- 油流出被害の減少及び沿岸環境の保全

外国船舶油等防除対策費補助金

制度概要

- 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。

(2) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

要求額 35百万円 (前年度 31百万円)

○ 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。

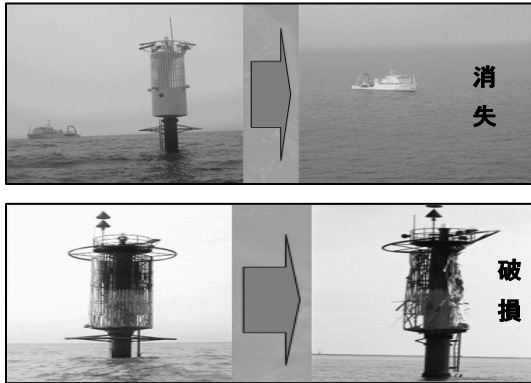
マ・シ海峡の最大の利用国である我が国としては、過去約40年にわたりマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた。今後ともこの実績を活かし、リーダーシップを発揮して、航行援助施設の維持管理等に積極的に参加し、海上輸送路の航行安全の確保に貢献する。

○ 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、沿岸国自身が航行援助施設の維持管理ができるようにするため、我が国による人材育成研修を行う。

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＞ → 代替に関する事前調査



＜人材育成研修＞



(3) 検査・監査等執行体制の強化

要求額 572百万円 (前年度 545百万円)

○ 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。

検査・監査等執行体制の強化

船舶検査等

- 船舶検査・測度実施体制の整備
- 検査官等の効率的な業務執行のための研修実施
- 放射性物質等の海上輸送の安全性向上
- 船級協会の登録審査及び監査の実施

運航労務監査

- 運航労務監査実施体制の整備
- 運航労務監理官の効率的・効果的業務執行のための研修の実施

- PSC実施体制の整備 (H25年立入隻数:5,365隻)
- 外国船舶監督官の効率的・効果的な業務執行のための研修の実施

- 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)

運輸安全マネジメント

海上輸送・船舶の安全性確保・安全・安心な海上交通の実現

4. 船員の確保・人材育成

(1) 船員の確保・育成体制の強化

【一部特別枠】 要求額 236百万円（前年度 144百万円）

○ 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とともに、育成に必要な訓練設備を整備する。

○ 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. 内航船員就業ルート拡大支援事業

内航船員の就業ルート拡大のため、①船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業、②海上業務から離れた船員の復帰を支援する。

3. 外航基幹職員養成事業

外航船員を目指す若年者を対象に、外航海運事業者への就職に向けたキャリア形成を支援する外航基幹職員養成費の一部を補助する。

4. 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。

5. 効果的な実習を実施するための施設整備

航海訓練所練習船に改正条約に対応した訓練に資するエンジンルームシミュレータを整備する。（独立行政法人経費で計上）

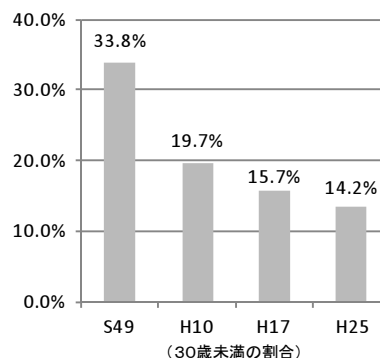
船員計画雇用促進等事業

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



取組内容

◇海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画に従って、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）

効果

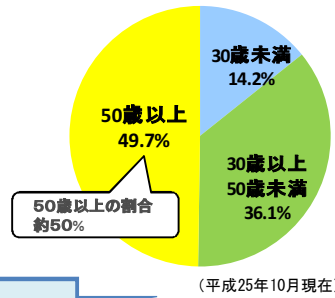
- ◆若年船員を集中的に確保・育成。
- ◆中期的な人材育成を確立して船員不足を解消し、海上輸送の安定を確保。

内航船員就業ルート拡大支援事業

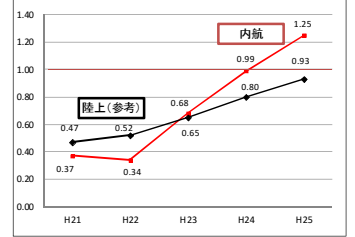
背景

- 50歳以上の割合が49.7%(平成25年10月現在)と、若干の改善傾向にあるものの依然として高齢化が深刻
- 最近の経済状況の改善等を反映し、有効求人倍率は陸上を上回るペースで上昇(内航船員1.25、陸上0.93(平成25年))

内航船員の年齢構成比



有効求人倍率の推移(陸上との比較)



こうした状況に対し十分な数の船員を確保するため、内航船員の実業就業ルート拡大に取り組むこととし、

- ①船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業
 - ②海上業務から離れた船員の復帰
- を支援する。

取組内容

(1)内航船員育成支援事業

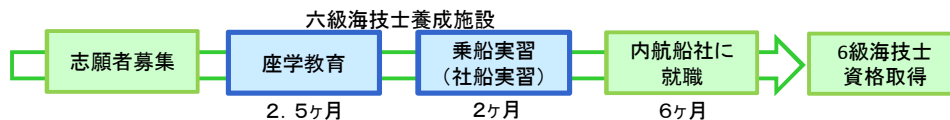
◇新たな船員就業ルートとして、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業を促進するため、未経験者が短期で海技免状を取得できる6級海技士短期養成制度について、

○航海に加え機関の短期養成制度を新設

短期養成課程(4.5ヶ月)卒業者は

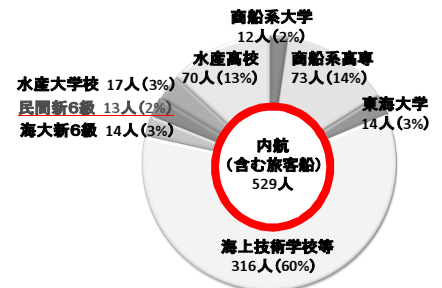
- ・資格取得に必要な乗船履歴を2年→6ヶ月に短縮
- ・国家試験の筆記試験免除(身体検査のみ)

○新たなシステムとして、制度の安定・拡大に必要な支援等を実施



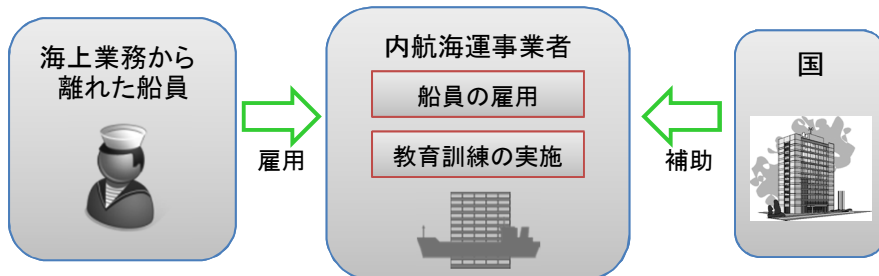
- ・志願者の募集に係る費用への補助(新規)
- ・社船提供船社に対する社船実習費用への補助(新規)
- ・若年船員を雇用した内航船社に対する助成金の支給(拡充)
- ・6級海技士(機関)短期養成制度の新設に係る海技資格制度事務処理システムプログラム改修(新規)
- ・将来ニーズ等に関する調査(新規)

各教育機関卒業業者数の比率(%)



(2)内航船員就業復帰支援事業

◇海上業務から離れた船員を内航船の即戦力として活用するため、こうした船員を雇用し復帰のための教育訓練を行う内航海運事業者に対して必要な支援を行う。

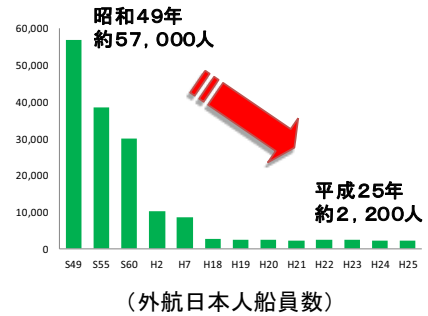


- ・内航海運事業者が教育訓練を実施した際の経費・賃金の一部を補助(新規)

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、海上実務経験者を対象とした即戦力採用が中心。
- 船員教育機関卒業者が3級海技士資格を取得しても、実務経験が無いため、中小外航船社への就職は狭き門

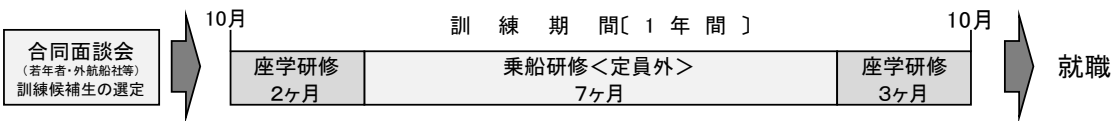


課題

外航中小船社と学生との雇用ミスマッチが存在

取組内容

◇シミュレータ訓練等による実務教育と民間商船による乗船訓練を通じて、即戦力として活躍できる船員へとキャリア形成。



効果

◇外航中小船社と学生との雇用ミスマッチを解消し、雇用を促進。

効果的な実習を実施するための施設整備

【特別枠】 要求額 100百万円(新規) 〈P2 7.(2)参照〉

背景・課題

船員教育機関には改正条約に対応したシミュレータが必要

取組内容

航海訓練所練習船(銀河丸、青雲丸)にエンジンルームシミュレータを整備することにより、必要な能力を備えた優秀な船員の育成を図る。

効果

実機訓練とシミュレータ訓練の相互補完により能力向上に大きな効果



【シミュレータの例】

(2) アジア地域における船員養成の支援等

【特別枠】 要求額 42百万円(前年度 35百万円)

○ 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、我が国海外航海運の海上輸送の安全性と安定性及び我が国海外航海運の国際競争力の確保、支援国との関係強化を図る。

○ 内容

乗船研修機関・座学研修機関において、船員教育者に対し、教育現場における実務内容に即した研修を行い、各国における船員教育の向上を図る。平成27年度においては、業界等のニーズを踏まえ、フィリピンについて、高度な研修内容を一部含めるとともに、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。

(3) 新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成

【特別枠】 要求額 41百万円（新規）

○ 目的

新たなエネルギー輸送の増加に対応するための船員の確保・養成に必要な調査を行う。

○ 内容

1. LNG船の船員に必要な要件の検証

LNG船を運航する船員に荷主が求めている要件について、我が国外航船社の負担軽減に資する代替案を検討、国際団体との交渉等について戦略を策定する。

2. 新たなエネルギー輸送に対応する船員養成体制の確立

海技教育機構における訓練課程構築のための調査を行う。

背景

LNG需要急増により平成32年度までに約55～70隻のLNG船増加見込み
(現在の150～170%)

運航のために330～420人の職員
(有資格者)の確保が必要

新たなエネルギー輸送の増加
・LNG（シェールガス）輸送
・液化水素輸送

船員に対する新たな教育・訓練が必要

取組内容

LNG船の船員に必要な要件の検証に関する調査

○船員の乗船履歴に関する課題
法令で定められた危険物輸送船としての船員資格に加え、**荷主からLNG船の訓練・乗船履歴の要件について一定の追加要件**を求められており、船員養成のコストが高い。

この追加要件は、個々の船員の知識・技能に関わらず、**一律乗船履歴のみが判断基準**となっており、必ずしも合理的な考え方に基づいているとはいえない。

・国際団体等が求める**訓練・乗船履歴の要件の現状把握妥当性**を検証する。
・我が国外航船社の**負担軽減に資する代替案**を検証する

訓練課程構築のための調査

- 新たなエネルギー輸送のための船員養成における課題
- ①LNGを燃料として運航する際の機関管理技術
 - ②北極海航路における安全な運航技術
 - ③液化水素輸送に対応する荷役及び水素管理技術
 - ④上記を踏まえた安全対策技術、危機管理能力と非常時への対応訓練

海技教育機構における**訓練課程構築**のための調査を行う。

効果

今後の我が国への安定的なエネルギーの輸送に貢献

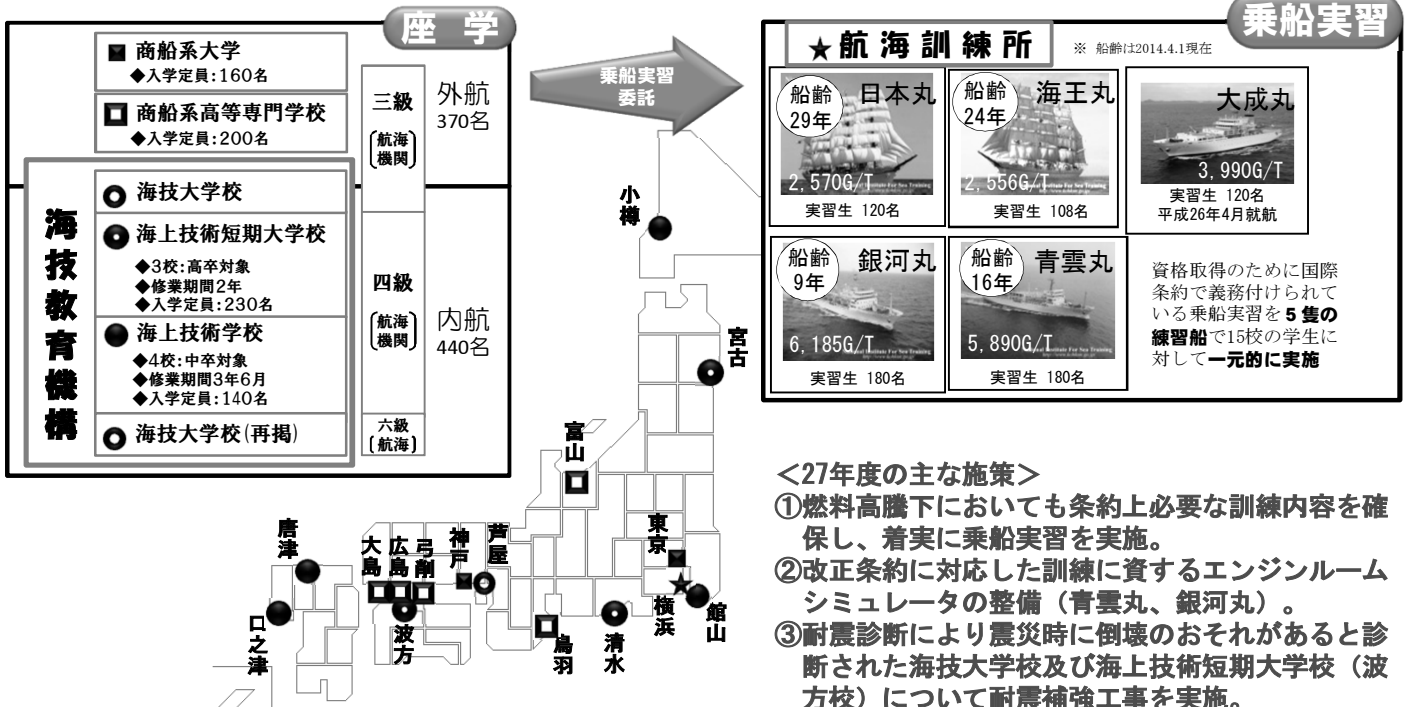
5. 海事局所管の独立行政法人について

(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校を全国に配置し、**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。



<27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。
- ②改正条約に対応した訓練に資するエンジンルームシミュレータの整備（青雲丸、銀河丸）。
- ③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海技大学校及び海上技術短期大学校（波方校）について耐震補強工事を実施。

国立研究開発法人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、実験施設を活用し、社会・行政・産業が抱える**技術的課題の解決**を図る。

研究所の行政への貢献

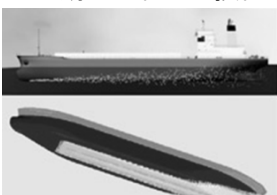
◆安全・環境基準策定

- 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29件の提案（H25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制化に対応し、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

<27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交通の活性化

地域の公共交通ネットワークの再構築

要求額 36,320百万円（前年度 30,560百万円）

- 改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援する。

< 主な内容 >

1. 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バス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航



2. 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

3. 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

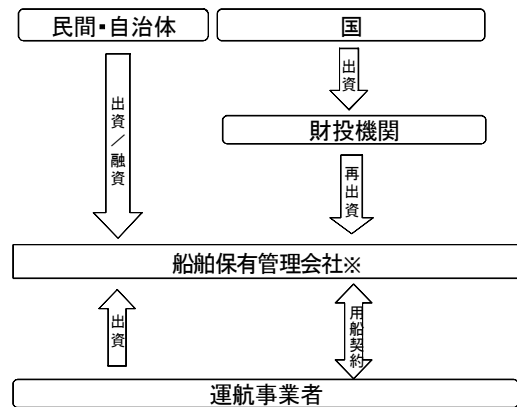
- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

4. 地域公共交通ネットワーク再編の促進

国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく以下の事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- バス路線の再編
- デマンド型等の多様なサービスの導入等

【関連事項】財政投融资による支援制度の創設要求
財政投融资の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。



※老朽化したジェットフォイルの代替建造等

(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 413億円（前年度 439億円）

（内航海運暫定措置事業 393億円、内航海運老齢船処理事業 20億円）

- 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) 船舶共有建造制度による代替建造の促進

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による代替建造の促進
財政投融资計画要求額 272億円(前年度 254億円)

・船舶共有建造制度を通じて、良質な内航船舶への代替建造の促進を図る。

<内容>

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を円滑に実施するため、財政融資資金の借入を行い、中小企業が大半である内航海運事業者に対し、船舶建造に必要な低利・長期の資金を供給する。

平成27年度要求では、船員の確保・育成等の課題に対応するため、船舶使用料に係る利率について、若年船員の計画的な雇用に対する軽減利率の設定など政策要件別の増減率を見直すとともに、過去に未収を発生させていない等の一定の要件を満たす事業者を対象に、信用力に基づく軽減利率を拡充する。

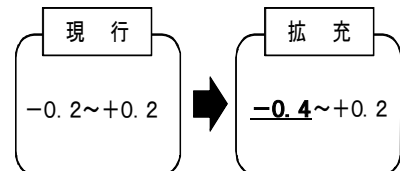
【政策要件別の基準利率からの増減率の見直し】

船舶の種類		基準利率からの増減率	
旅客船	内航海運のグリーン化に資する船舶		
	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶(スーパーエコシップ)		-0.3%
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	-0.3%
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)	-0.2%
		10%低減化船	±0
	離島航路等の維持・活性化に資する船舶		
	離島航路の整備に資する船舶		-0.1%
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶(バリアフリー化を要件とする)	高度バリアフリー化船	-0.1%
		高度バリアフリー化船以外	±0
	海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶		-0.1%
【新規】若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶(※1)		-0.1%	
【新規】女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶(※2)		-0.1%	

船舶の種類		基準利率からの増減率	
貨物船	内航海運のグリーン化に資する船舶		
	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶(スーパーエコシップ)		-0.3%
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	-0.3%
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)	-0.2%
		10%低減化船	±0
	海洋汚染防止対策船	二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船	-0.2% <small>義務化を踏く</small>
		二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船	+0.2%
	モーダルシフト船(RORO, コンテナ, 自動車専用船)	平均的な総トン数以上	-0.2%
		内航フィーダーの充実に資する船舶	-0.2%
			↓【拡充】
±0			
産業競争力強化に資する船舶としてグループ化等を実施する内航海運事業者により建造される船舶		-0.3%	
【新規】若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶(※1)		-0.1%	
【新規】女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶(※2)		-0.1%	

+

信用力に基づく軽減利率



注：※1及び※2の政策要件は、他の政策要件を満たす増減率の上乗せ要件であり、※1及び※2の要件のみでの適用は不可。また、※2の要件は※1の上乗せ要件であり、※2が適用される場合の増減率は「-0.2%」。

(4) 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26年度 11兆4534億円)

- ・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。

(5) 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。

制度概要

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

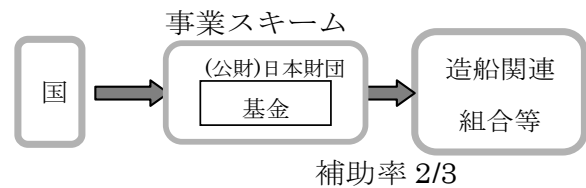
対 象 施 設：事業者により共有される建造・修繕施設 等

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



制度適用案件

- ・平成26年2月 佐藤造船所・及川電機合同会社(宮城県石巻市)が行う事業に対し交付決定



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)