

平成 2 9 年度

海 事 局 関 係
予 算 決 定 概 要

平成 2 8 年 1 2 月

国 土 交 通 省 海 事 局

目 次

I. 海事局関係予算の概要

1. 平成29年度予算のポイント・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2. 平成29年度予算総括表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

II. テーマ別主要個別事項

1. 海事生産性革命

- (1) 海事産業の生産性革命 (i-Shipping、j-Ocean)・・・・・・・・・・・・・3
- ① 船舶の建造・運航における生産性向上・・・・・・・・・・・・・5
- ② 新船型開発・設計能力の強化・・・・・・・・・・・・・7
- ③ 海洋開発関連技術開発に対する支援・・・・・・・・・・・・・9
- ④ エンジニアリング企業との協業に向けた技術開発に係る調査・・・・・・・・・・・・・9
- (2) 内航海運の生産性革命・・・・・・・・・・・・・10
- モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築・・・・・・・・・・・・・11

2. 人材の確保・育成

- (1) 船員の確保・育成体制の強化・・・・・・・・・・・・・12
- (2) 造船業における人材の確保・育成 (i-Shipping関係)・・・・・・・・・・・・・15
- (3) 海洋資源開発人材育成 (j-Ocean関係)・・・・・・・・・・・・・16

3. 海事分野の安全・安心、防災対策

- (1) フェリー火災に対応するための消火能力の強化・・・・・・・・・・・・・17
- (2) スマートフォンを活用した小型船舶の事故防止対策の強化・・・・・・・・・・・・・18
- (3) 検査・監査等執行体制の強化・・・・・・・・・・・・・19
- (4) 水素社会実現に向けた安全対策・・・・・・・・・・・・・19
- (5) 船舶油濁損害対策の推進・・・・・・・・・・・・・20
- (6) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策・・・・・・・・・・・・・21
- (7) 商法改正に伴う標準約款改正・ガイドライン策定関係経費・・・・・・・・・・・・・21

4. 海事振興

- (1) 海洋教育推進モデル実証事業 (ニッポン学びの海プラットフォーム関連)・・・・・・・・・・・・・22
- (2) 海の日を活用した海事振興の推進・・・・・・・・・・・・・22

〈 関連事項 〉

- (1) 離島航路の確保維持による地域の活性化・・・・・・・・・・・・・23
- (2) 内航海運の活性化・・・・・・・・・・・・・23
- (3) 船舶共有建造制度による代替建造の促進・・・・・・・・・・・・・24
- (4) イラン産原油を輸送するタンカーの運航支援・・・・・・・・・・・・・24
- (5) ASEANとの連携によるクルーズの振興・・・・・・・・・・・・・25

I. 海事局関係予算の概要

1. 平成29年度予算のポイント

一般会計総額 100.0 億円 (対前年度倍率 0.97倍)

海事局行政経費	25.6 億円 (0.89倍)
独立行政法人経費	74.4 億円 (0.99倍)

予算の重点施策

- ① 船舶の設計・建造から運航に至る全てのフェーズで生産性向上を図り、海事産業におけるコスト競争力・品質・サービスを革新
人材育成や技術開発支援等を通じ、今後成長が見込まれる海洋開発市場を獲得
内航海運の情報提供充実等による生産性向上
これらを通じ地域に根差す海事産業がGDP600兆円の実現と地域経済に貢献
- ② 海運を支える優秀な船員、造船・海洋資源開発を支える優秀な技術者の確保・育成
- ③ フェリーの消火能力の強化、小型船舶の事故防止対策等を通じた海事分野の安全・安心、防災対策の向上
- ④ 海洋教育の推進と「海の日」の活用を通じた海事振興、船旅を通じた観光振興
- ⑤ 離島航路の確保維持による地域の活性化

主な予算項目

○ 海事生産性革命	841 百万円
<ul style="list-style-type: none"> (1) 海事産業の生産性革命 (i-Shipping、j-Ocean) <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の建造・運航における生産性向上 486 百万円 ・ 新船型開発・設計能力の強化 124 百万円 ・ 海洋開発関連技術開発に対する支援 200 百万円 ・ エンジニアリング企業との協業に向けた技術開発に係る調査 (新規) 10 百万円 (2) 内航海運の生産性革命 <ul style="list-style-type: none"> ・ モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築 (新規) 21 百万円 	
○ 人材の確保・育成	423 百万円
<ul style="list-style-type: none"> ・ 船員の確保・育成体制の強化 176 百万円 ・ 造船業における人材の確保・育成 (i-Shipping関係) 87 百万円 ・ 海洋資源開発人材育成 (j-Ocean関係) 160 百万円 	
○ 海事分野の安全・安心、防災対策	781 百万円
<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー火災に対応するための消火能力の強化 (新規) 31 百万円 ・ スマートフォンを活用した小型船舶の事故防止対策の強化 30 百万円 	
○ 海事振興	21 百万円
<ul style="list-style-type: none"> ・ 海洋教育推進モデル実証事業 (新規) 11 百万円 	
○ 独立行政法人経費 (独立行政法人海技教育機構)	7,440 百万円
<関連事項>	
○ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営費交付金、施設整備費補助金 53億円の内数 	
○ 離島航路の確保維持による地域の活性化	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 島民生活に必要な不可欠な離島航路の確保・維持のための補助等 214億円の内数 	
○ ASEANとの連携によるクルーズの振興	
<ul style="list-style-type: none"> ・ JNTO (日本政府観光局) による訪日プロモーション事業を通じたクルーズの振興 78億円の内数 	

2. 平成29年度予算総括表

(1) 行政経費及び独立行政法人経費

(単位：百万円)

区 分	29年度	28年度	対前年度 倍率 (A/B)
	予算額 (A)	予算額 (B)	
1. 海事生産性革命	841	574	1.47
(1) 海事産業の生産性革命 (i-Shipping、j-Ocean)	820	574	1.43
① 船舶の建造・運航における生産性向上 (情報技術等の活用によるコスト競争力・品質・サービスの革新)	486	70	6.96
② 新船型開発・設計能力の強化 (船舶の高度性能評価システムの構築)	124	137	0.90
③ 海洋開発関連技術開発に対する支援	200	367	0.54
④ エンジニアリング企業との協業に向けた技術開発に係る調査	10	0	皆増
(2) 内航海運の生産性革命	21	0	皆増
モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築	21	0	皆増
2. 人材の確保・育成	423	480	0.88
(1) 船員の確保・育成体制の強化	176	221	0.79
(2) 造船業における人材の確保・育成 (i-Shipping関係)	87	88	0.99
(3) 海洋資源開発人材育成 (j-Ocean関係)	160	170	0.94
3. 海事分野の安全・安心、防災対策	781	837	0.93
(1) フェリー火災に対応するための消火能力の強化	31	0	皆増
(2) スマートフォンを活用した小型船舶の事故防止対策の強化	30	6	5.37
(3) 検査・監査等執行体制の強化	565	722	0.78
(4) 水素社会実現に向けた安全対策	29	35	0.81
(5) 船舶油濁損害対策の推進	80	42	1.91
(6) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	35	33	1.06
(7) 商法改正に伴う標準約款改正・ガイドライン策定関係経費	11	0	皆増
4. 海事振興	21	10	2.09
(1) 海洋教育推進モデル実証事業 (ニッポン学びの海プラットフォーム関連)	11	0	皆増
(2) 海の日を活用した海事振興の推進	10	10	1.00
5. その他	341	749	0.45
<義務的経費>			
6. 国際機関分担金等	148	211	0.70
小 計 (行政経費)	2,555	2,861	0.89
7. 独立行政法人経費	7,440	7,485	0.99
(1) 独立行政法人海技教育機構運営費交付金	7,368	7,406	0.99
(2) 独立行政法人海技教育機構施設整備費補助金	72	79	0.92
一般会計 合 計	9,995	10,346	0.97
<関連事項>			
国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所	53億円の内数	54億円の内数	
・国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所運営費交付金、施設整備費補助金			
離島航路の確保維持による地域の活性化	214億円の内数	229億円の内数	
・島民生活に必要な離島航路の確保・維持のための補助等			
ASEANとの連携によるクルーズの振興	78億円の内数	70億円の内数	
・JNTO (日本政府観光局) による訪日プロモーション事業を通じたクルーズの振興			

(2) 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

区 分	資金内訳	財政投融资			自己資金等との合計		
		29年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	29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)		14,800	18,700	0.79	53,410	60,752	0.88

II. テーマ別主要個別事項

1. 海事生産性革命

(1) 海事産業の生産性革命(i-Shipping、j-Ocean)

予算額 820百万円

【i-Shipping】

1. 国と地方を支える造船業

日本造船業は、高い国内生産比率と地方生産比率を維持することで、経済と雇用を支えている重要な産業であり、高品質・高性能な船舶を海運業に提供することを通じて、我が国の海上貿易を支えている。

日本造船の特徴

- 高い国内・地方生産比率と地方経済への寄与

国内生産比率

海外 15%

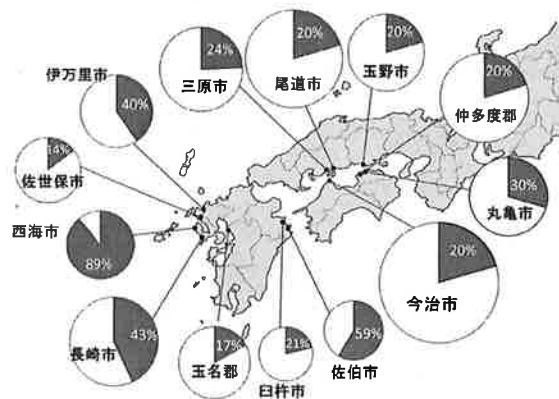


地方生産比率

大都市圏 7%



製造業の生産高に占める造船業のシェア



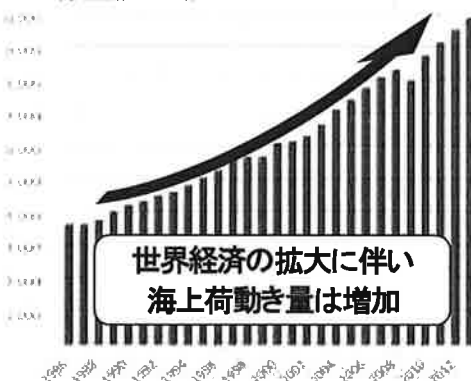
出典：製造業全体は、経済産業省「平成25年工業統計調査」
造船業は、国土交通省調べ

2. 伸びる市場の中で、シェア向上を目指す

世界の造船市場は中長期的に成長することが見込まれる中、近年、日本は受注シェアを拡大しており、この流れを確実なものとして世界の成長を日本の成長に取り込むため、産業基盤の強化を図ることが必要である。

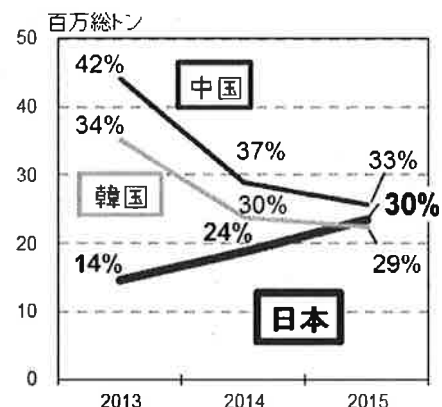
世界の造船市場

- 世界造船市場は中長期的に拡大
荷動量(百万トン)



世界の造船受注シェア

- 近年、日本は受注シェア拡大



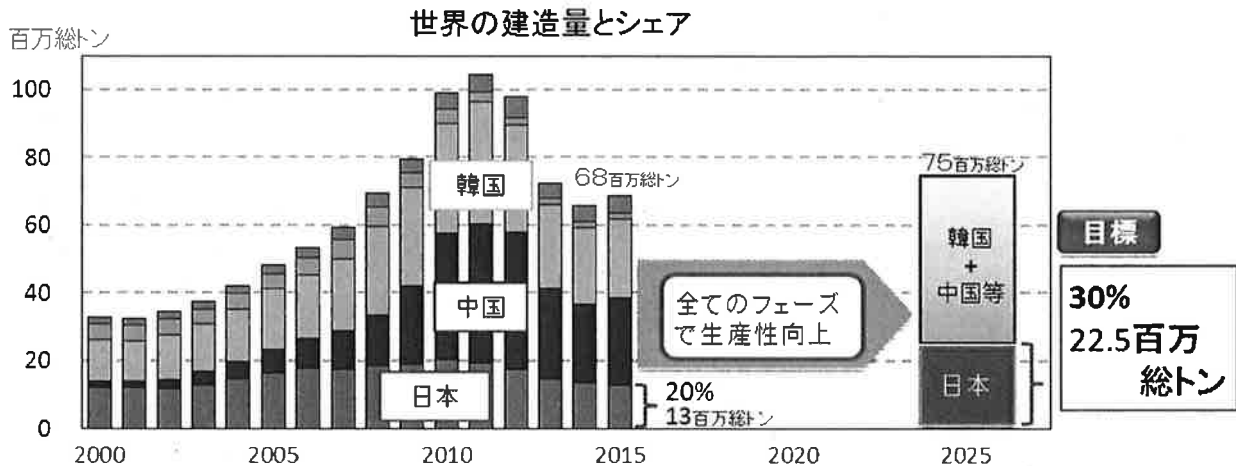
3. コスト競争力・品質・サービスを革新

IoTビッグデータ等の情報技術の活用により、船舶の開発・設計、建造から運航に至る全てのフェーズにおいて生産性向上を図り、海事産業のコスト競争力・品質・サービスを革新する。



4. GDP600兆円の実現と地域経済への貢献

日本造船業の世界シェアを建造量ベースで20%から30%に拡大するとともに、我が国の貿易を支える海運の効率化を可能とすることで、GDP600兆円の実現と地域経済への貢献を図る。



海運への効果

優れた日本建造船[※]の普及

世界の海上輸送燃料費: 年37百億円削減
 日本商船隊の燃料費: 年8百億円削減

※ 日本建造船の運航生産性が現在より10%向上する場合。

経済への効果

造船売上 2.4兆円 → 6兆円
 造船雇用^{※1} 1万人増
 経済波及効果^{※2} 45兆円

※1 建造量73%増に対して生産性50%増でも1万人不足。船用工業含む。
 ※2 2025年までの累積。

① - 1 船舶の建造における生産性向上

予算額 486百万円の内数(前年度 70百万円)

○ 内容

日本造船の生産量の増加、輸出の拡大による経済成長の押し上げと、海運のニーズに対応した船舶建造のスピードアップと品質向上に向けて、一人あたりの生産量で表される造船現場の生産性の50%増加を図るべく、IoT や自動化技術等を活用した革新的な生産技術の開発・実用化に挑戦する事業者を支援(1/2補助)する。

造船の生産工程

- 数百～数千もの人の手に委ねられる、数十～数百万点の部品の管理・組立。



- 船舶は単品で受注・生産するため、自動化が難しく、現状では平板切断や直線溶接のみ自動化。

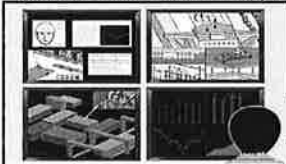


生産性向上が成長の重要課題

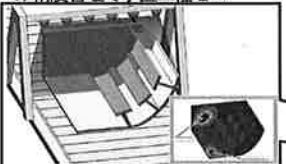
革新的な生産技術の開発を支援(1/2補助)

革新的生産技術の導入例(イメージ)

情報技術によるヒト・モノの一元管理(見える化)でムダ・ムリ・ムラを排除



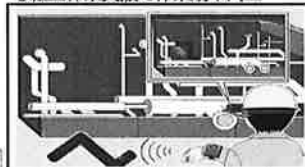
レーザ等を活用した部品寸法等の精度管理で手直し工程ゼロ



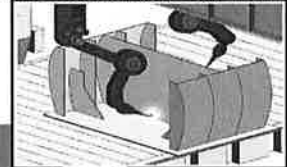
ICタグ・センサやドローン等を活用した部材管理で工程管理高度化



情報端末等を活用した3D 図面による組立作業支援で作業効率向上



3次元図面を基に作業するAI 自動溶接ロボットによる溶接作業効率の飛躍的向上



造船業における生産性向上に向けた技術競争を促し、生産性革命を加速

➡ 現場生産性(一人あたりの生産量) 50%増を目指す

- 生産量増により、輸出拡大、経済成長を押し上げ
- 海運のニーズに対応した船舶の建造のスピードアップ・品質向上

① - 2 船舶の運航における生産性向上

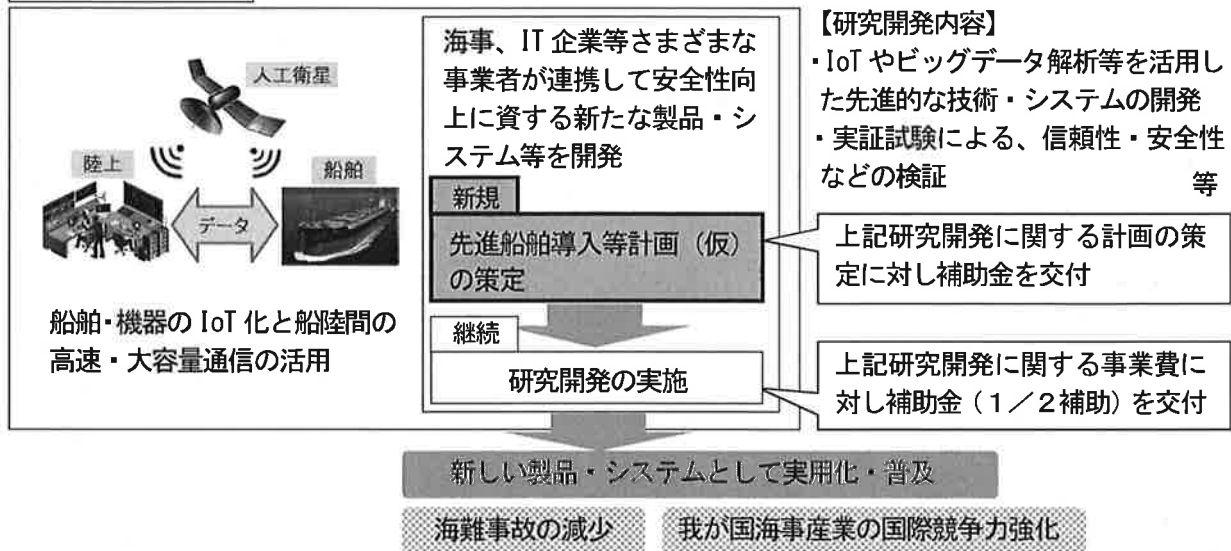
予算額 486百万円の内数(前年度 70百万円)

○ 内容

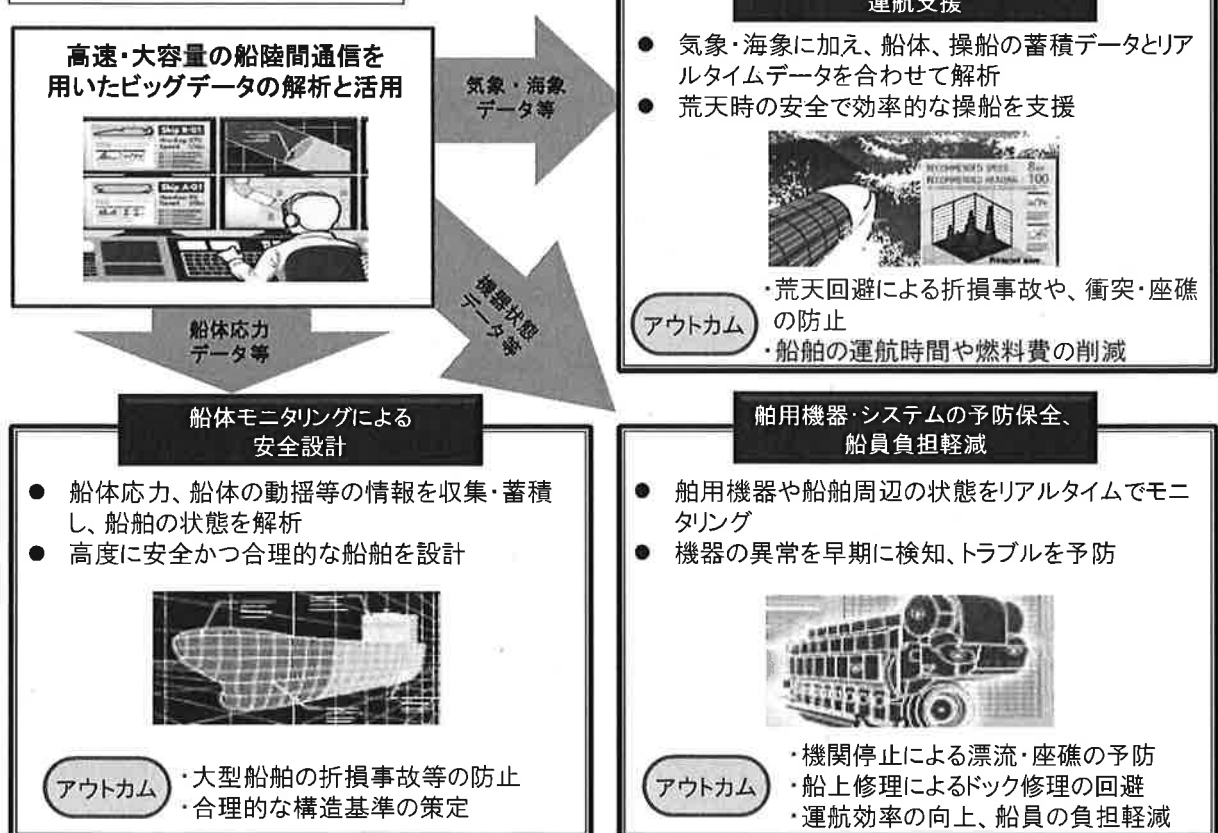
海上ブロードバンド通信の進展を背景に、船舶・船舶機器のインターネット化 (IoT) やビッグデータ解析等を活用し、船舶の安全性向上を実現する先進的な船舶・船舶機器やシステムの研究開発から導入までを促進する。このための法的な枠組みを整備し、研究開発に関する計画の策定を支援 (定額補助) するとともに、研究開発の実施を支援 (補助率上限 1/2) することにより、船舶の運航段階における生産性革命 (i-Shipping) を推進する。

※IoT (Internet of Things、モノのインターネット)

事業イメージ



先進船舶技術研究開発の例



② 新船型開発・設計能力の強化（船舶の高度性能評価システムの構築）

予算額 124百万円（前年度 137百万円）

○ 内容

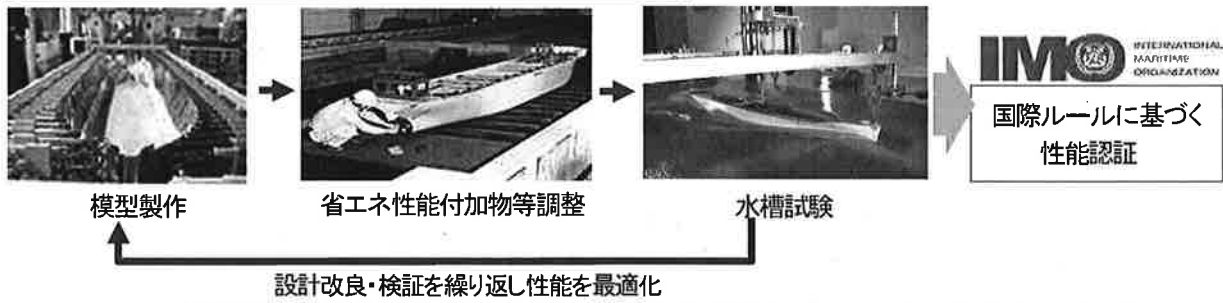
日本造船業が海運に供給する省エネ性能の優れた船舶は、試験水槽による性能検証と改良を繰り返すことで開発されている。高い省エネ性能を有する船舶の開発・供給は日本造船業の競争力の維持・向上に不可欠であるが、慢性的な試験水槽の不足による船舶の開発遅延が懸念されている。そのため、信頼性・精度の高い数値流体シミュレーション（高度CFD※）の実用化を図り、試験水槽による試験の一部を代替可能とすることで、開発期間の短縮を図るなど日本造船業の船舶開発能力を飛躍的に向上させる。※CFD（Computational Fluid Dynamics、複雑な流体の動きや力を計算によって算出、可視化。）

日本造船業による多種多様な船舶の供給

- 各船主ニーズに対応した船種・船型を開発、建造することで世界市場でのシェア確保
- 高性能な官公庁船の設計、建造により、我が国の海洋の安全確保に貢献

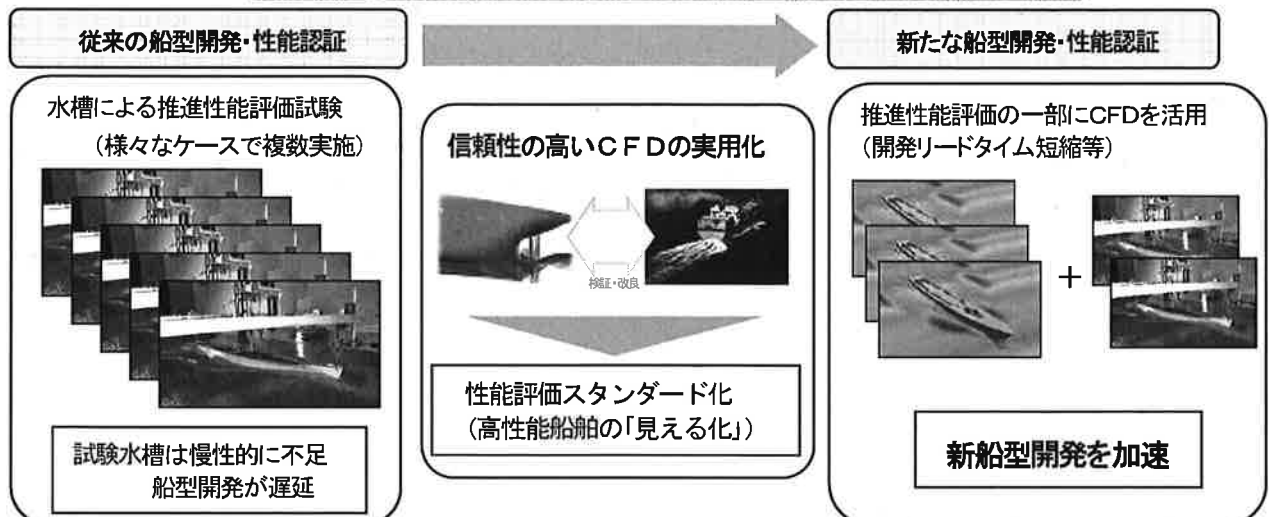


新船型の開発(水槽試験と性能認証)



- 環境規制の強化等による船型開発ニーズの増大
- 計算機速度の向上

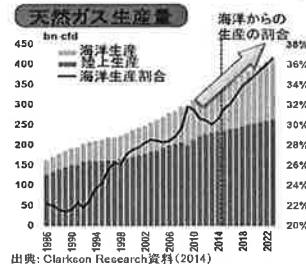
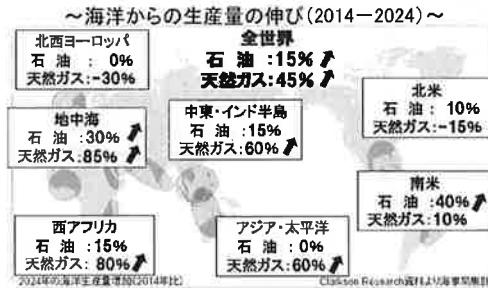
船舶の高度性能評価システムの構築



【 j-Ocean 】

1. 伸長が見込まれる海洋資源開発市場

エネルギーの需要の拡大に伴い、海洋からの石油・天然ガスの生産量・生産比率も増大の見込み。



2. 海洋開発で使用される船舶及び施設

海洋開発分野では多くの船舶が用いられるため、海事産業にとって重要である。また、1隻あたりの受注金額やそれに占める設計費の割合が高く、技術力に優れる企業にとっては魅力的である。



3. 日本の海洋開発の現状

国内には海洋資源開発のフィールドが存在せず、産業が育っていない。



4. 海洋開発市場の獲得に向けて

海洋開発関連技術開発に対する支援、エンジニアリング企業との連携等による市場参入促進及び海洋資源開発人材育成等に取り組み、海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまで、幅広い分野で我が国海事産業の技術力・生産性等の向上を図ることで、海洋開発市場の獲得を目指す。

③ 海洋開発関連技術開発に対する支援(j-Ocean 関係)


予算額 200百万円(前年度 367百万円)

○ 目的

海洋資源開発に関連する技術力を着実に高めることで、今後成長が見込まれる海洋資源開発分野に我が国海事産業がこれまで培った技術を展開する。

○ 内容

造船事業者、船用事業者等が行う海洋資源開発関連技術の開発を支援する。(1/2補助)

<p>浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備(FLNG)</p>  <p>動力系 消費電力の増大や急激な負荷変動に対応した大容量発電機を開発。</p> <p>制御系 プロペラや推進器をコンピュータ制御することにより、波浪の影響を打ち消し、船舶を高精度で同一の場所に保持するシステムを開発。</p> <p>LNG貯蔵関連技術 限られたスペースで、生成した天然ガスを効率よく、かつ、安全に液化する天然ガス液化装置等を開発。</p>	<p>大水深海域対応型掘削プラットフォーム</p>  <p>浮体安定性 大水深化対応により、掘削システム(掘削やぐら・ライザー管等)が大型化し、構造物の重心位置が高くなる中、浮体の転覆を防止し、安全性を確保するための技術を開発。</p> <p>環境対策 大水深化に伴いリスクが増大する原油流出を防噴装置(BOP)等により防止、制御する技術を開発。</p> <p>全体安全性 構造、防火、救命等、事故防止や事故発生時における避難等、安全性を確保するための総合システムを開発。</p>
---	--

④ エンジニアリング企業との協業に向けた技術開発に係る調査(j-Ocean 関係)

予算額 10百万円(新規)

○ 目的

海洋資源の生産設備の設計から操業に至るまですべてのフェーズに関わっており、同設備に関する技術ニーズ等を適切に把握しているエンジニアリング企業と我が国造船・船用事業者等との協業等を促進することで、海洋開発市場への参入促進を図る。

○ 内容

FPSO(浮体式洋上石油生産施設)をはじめとする既存の海洋資源生産施設の市場を獲得するため、エンジニアリング企業と我が国造船・船用事業者等との協業等のモデルケース構築を目指し、エンジニアリング企業側の具体ニーズの特定等に向けた調査を行う。



(2) 内航海運の生産性革命

予算額 21百万円

○ 目的

内航海運は、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約6～8割を担い、国民生活や経済活動を支える重要な輸送インフラである。安全・良質な輸送サービスを持続的に提供し、さらに、荷主をはじめとする日本産業全体の成長に貢献するため、陸上輸送からの新規需要を取り込み、内航海運の生産性の向上を図る。

○ 内容

モーダルシフトに資するフェリー、RORO船等の利用情報について、荷主にわかりやすく提示し、新規需要を取り込むための情報提供システムの整備に向けた実証実験を実施する。

内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 中間とりまとめ

- ・ 内航海運の諸課題（船舶と船員の2つの高齢化、99.7%を占める中小企業の脆弱な経営基盤への対応等）について、関係者間で議論すべきとの提言（※平成27年7月 交通政策審議会海事分科会基本政策部会）等を踏まえ、内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性について幅広い関係者で議論。
- ・ 関係者との意見交換等を通じて既に明らかになっている課題について、早急に着手すべき取組を議論し、産業構造強化、船員確保・育成、船舶建造、業務効率化、新規需要獲得の5テーマについて中間とりまとめとして整理（平成28年8月）。今後、中・長期的に目指すべき取組について議論し、平成29年6月を目途に最終とりまとめ。

内航海運業法改正（平成17年4月）後の内航海運を取り巻く状況の変化

【事業者の状況】

- ・ 輸送量：約13%減少
- ・ 事業者数：約21%減少
（オペレーター：約8%減少、
オーナー：約30%減少）
- ・ 船舶数（隻）：約14%減少

【船員の状況】

- ・ 船員数：約7%減少
（50歳以上の割合：約5%減少、60歳以上の割合：約2倍に増加、30歳未満の割合：約70%増加）

【その他】

- ・ 1航海当たりの輸送ロットの減少傾向
- ・ 内航海運暫定措置事業が今後の道筋がある程度見通せる段階に

早急に着手すべき取組

産業構造強化

良質な輸送を持続的に提供するため体力の強い船団の育成等が必要

全内航海運事業者を対象とした経営実態・船員の労務実態等の調査を実施（～H28.9）

船員確保・育成

高齢船員の大量離職に備えて若年船員を確保・育成する必要

・ 商船系高専生の面接機会拡大等の船員供給体制強化
・ 船員派遣制度を活用した事業者間連携の促進、事業者への支援を検討

船舶建造

良質な輸送を持続的に提供するため計画的に船舶建造を進める必要

省エネ技術を活用した船舶の建造、省エネ機器の導入に係る誘導・支援方策を検討
・ プロペラ機器等
・ 気象情報と連携した運航支援システム等

業務効率化

産業全体の成長に貢献するため効率化による生産性向上が必要

業務効率化・コスト削減に効果的な設備・機械等の導入促進に係る支援方策を検討
・ 気象情報と連携した運航支援システム等
・ ローディングアーム・ディーゼルポンプ等

新規需要獲得

トラック輸送されている貨物が海上輸送に転換しやすい工夫が必要

新規荷主が利用しやすいよう、RORO船・コンテナ船とフェリーによる連携体制構築・利用情報一括提供サイト構築を検討

○ 目的

貨物トラックの運転手の不足等に伴い、モーダルシフトによる海上輸送の利用の重要性が高まっているところであり、このような外部環境の変化をとらえて、陸上貨物の取込みを進めるため、新規の荷主が海上輸送を利用しやすい環境を整備する。

○ 内容

新規荷主が海上輸送を利用しやすいよう、フェリー、RORO船等の船種共通で運航ダイヤ等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行い、その効果を検証する。

背景・課題

現状では、陸上輸送からの転換がしやすいフェリー、RORO船等の運航航路やダイヤ、空きスペース等の情報は、各社HPや直接の問い合わせ等で確認しなければ判然としない状況

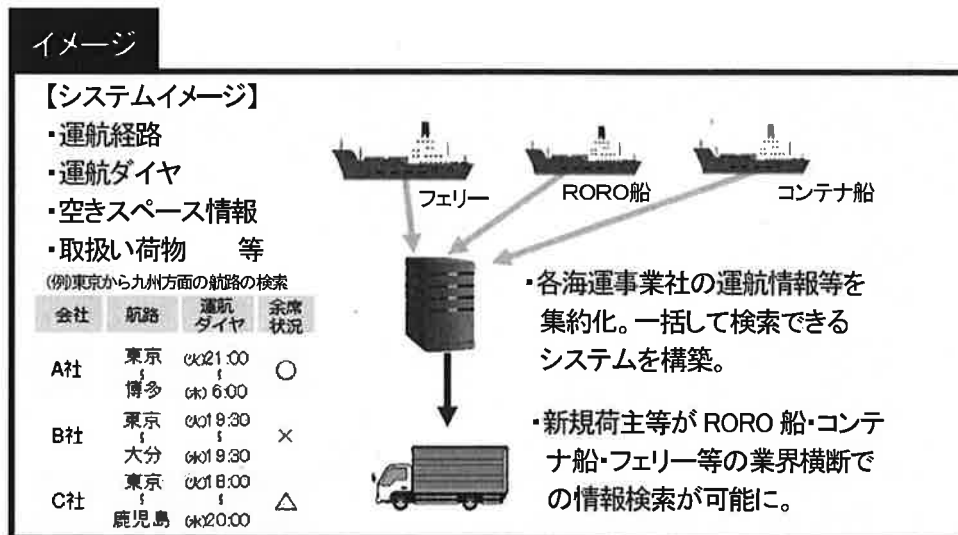
➡ 新規荷主が利用しがたく、海上輸送への転換に係る機会損失の一因に

新規荷主の利便を考えた、RORO船・コンテナ船、フェリー等の業界横断の新規需要獲得に係る連携体制や新たな情報提供の仕組みづくりが必要

取組内容

フェリー、RORO船等の利用情報を一括して荷主に提供するシステムの構築に向けた実証実験の実施

- ・新規荷主等が運航経路や運航ダイヤ、空きスペースの有無等の情報を容易に入手・比較するための仕組み（情報収集ルール、システムの内容等）の検討
- ・フェリー、RORO船等共通の情報提供サイトを構築・運営に係る実証実験の実施
- ・船会社とフォワーダー事業者、荷主等のマッチングを進めるための説明会の開催



実証実験結果を踏まえ、民間により業界横断での一括情報検索システムの運営

陸上輸送からの新たな転換需要の取込みによる海上輸送の活性化

2. 人材の確保・育成

(1) 船員の確保・育成体制の強化

予算額 120百万円(前年度 140百万円)

○ 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

計画的に若年内航船員を雇用・育成した事業者等に対し助成金を支給することにより、自立的な船員の確保・育成体制の構築や内航海運業界の産業構造強化を促進する。

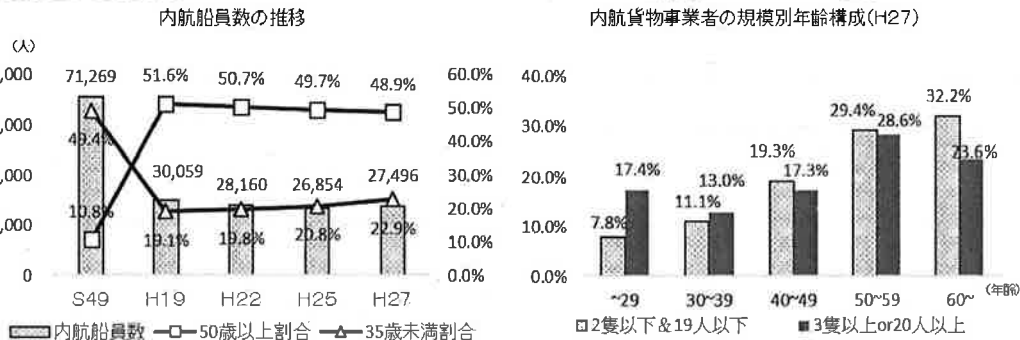
具体的には、海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画に従い、①船員を試行雇用した場合に最大36万円を支給する「船員計画雇用促進助成金」、②事業者間の連携や規模拡大により船員を雇用・育成する事業者[※]に最大36万円を支給する「事業者連携・雇用促進助成金」(併給により最大72万円を支給)を講じる(定額補助)。

※35歳未満の運航要員に限る。

背景

- ・平成20年度から実施している本事業の効果等により、内航海運業界全体としては年齢構成に若返りの兆しが見られる。
- ・しかし、内航海運業界は全体の7割以上が小規模事業者[※]であり、脆弱な産業構造。
- ・小規模事業者は新人船員を教育する余裕が少ないことから、新人船員の採用が進まず、高齢化は依然として深刻。

※管理船舶2隻以下かつ雇用船員19人以下の事業者
内航貨物事業者の規模別年齢構成(H27)



課題

自立的な船員の確保・育成体制構築のため、業界の産業構造強化へのインセンティブが働く施策が必要

取組内容

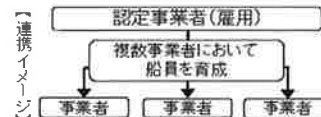
① 船員計画雇用促進助成金

- ・一般教育機関出身者(女性、退職自衛官含む) : 6万円×6月=36万円/1人
- ・船員教育機関(海技教育機構除く)出身者 : 4万円×3月=12万円/1人

② 事業者連携・雇用促進助成金【新設】

事業者間の連携や規模拡大に取り組む事業者が船員を試行雇用した場合に、助成金を追加支給

- ・一般教育機関出身者(女性、退職自衛官含む) : 6万円×6月=36万円/1人
- ・船員教育機関(海技教育機構含む)出身者 : 4万円×3月=12万円/1人



効果

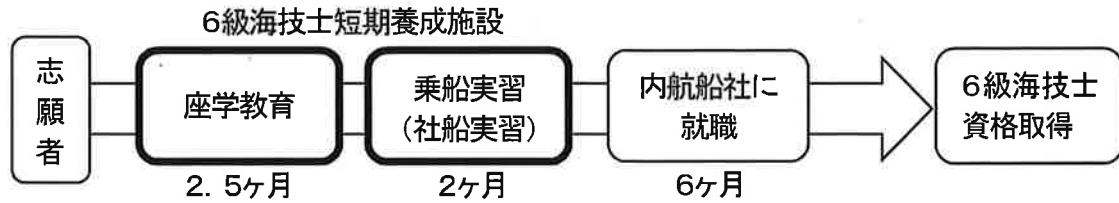
強靱な産業構造の実現により...

- ・業界による自律的・持続的・安定的な船員の確保・育成体制が構築される
- ・内航海運業者の健全な発達及び安定的な海上輸送機能の確保

2. 内航船員就業ルート拡大支援事業

内航船員の高齢化による中長期的な大量離職に対し十分な数の船員を確保するため、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。

具体的には、船員未経験者が短期で海技資格を取得できる6級海技士短期養成制度について、社船実習協力事業者に対し支援(1人/月あたり4万円)する(定額補助)。



3. 外航基幹職員養成事業

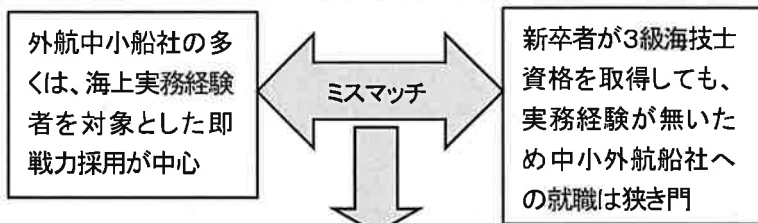
外航船員を目指す若年者を対象に、外航船員としてのキャリア形成を支援することにより、外航船員への就業を促進する。

具体的には、シミュレータ訓練等による座学研修と、民間商船による乗船研修(合計1年間)を実施し、このうち座学研修に要する費用を支援する(定額補助)。

なお、本事業を運営する官労使協議会の意見を踏まえ、事業内容の拡大・見直しを図る。

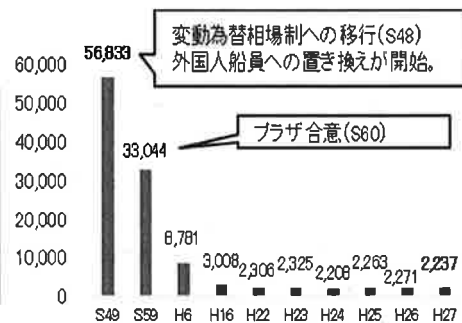
背景・課題

外航日本人船員は激減しているが、経済安全保障等の観点から、平時より一定規模確保することが必要。



外航中小船社と学生との雇用ミスマッチが存在

外航日本人船員数の推移



取組内容

協議会

・近年、訓練志願者が増加しており、より多くの訓練生を確保できるようにすべき。
・より実践的な訓練となるよう、訓練内容を精査し、重点化を図るべき。

・訓練生の定員を1.5倍に拡大(16人→24人)
・座学期間の短縮(5月→3月)
・乗船期間の延長(7月→9月)



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
・経済安全保障の確立、国際海上輸送の安全確保及び海技の世代間の安定的伝承

4. 技能訓練事業

離職船員の雇用を促進するため、知識又は技能の習得及び向上に必要な訓練費を支援する(1/2補助)。

(1)ー2 船員離職者職業転換等給付金

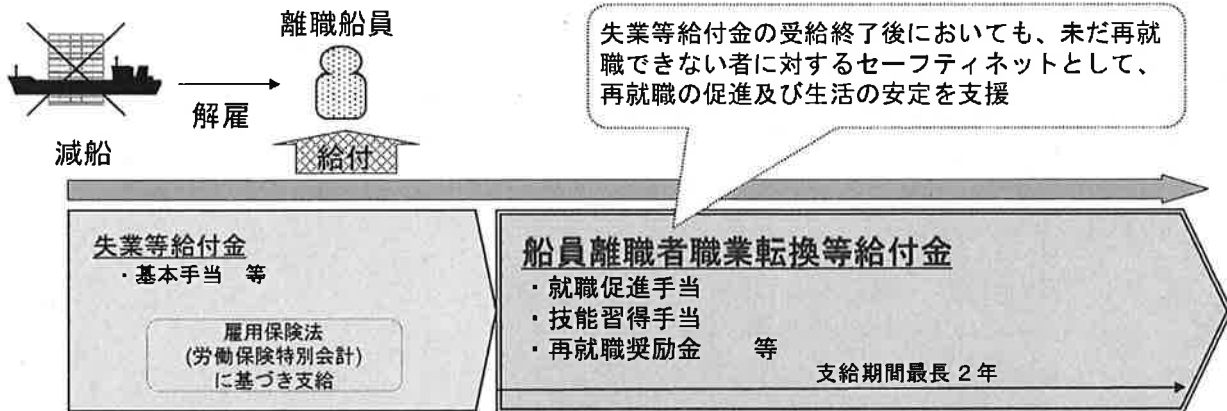
予算額 22百万円(前年度 45百万円)

○ 目的

漁業をめぐる国際環境の急激な変化の影響による減船等に伴い離職した船員に対して、船員としての再就職を促進するための支援を行う。

○ 内容

「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」等に基づき、離職を余儀なくされた船員に対して、船員への再就職の促進及びその生活の安定を図るため、船員離職者職業転換等給付金を支給する。



(1)ー3 アジア地域における船員養成の支援等

予算額 34百万円(前年度 36百万円)

○ 目的

アジア地域における船員教育を支援し、教育の質を向上させることにより、優秀なアジア人船員の養成・確保を図るとともに、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、支援国との関係強化を図る。

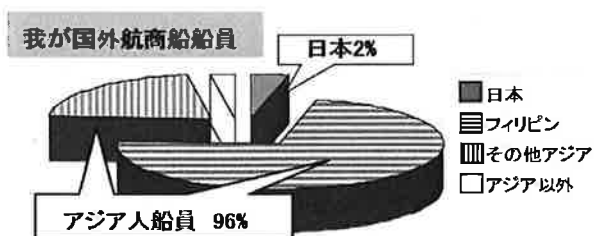
○ 内容

アジア地域の船員教育機関の教官を日本に招請し、国内の船員養成機関において、教育現場における実務内容に即した最適な研修(座学(5週間)+乗船(5週間))を実施する。

また、同教官が所属する現地船員教育機関の教育レベル・質を評価し、研修内容を改善するための調査を行う。

背景・課題

- ・我が国外航海運は、外国人船員に大きく依存。
- ・特に約96%がフィリピン人船員を始めとするアジア諸国の船員が外航海運の運航に不可欠。
- ・アジア地域における優秀な船員の養成・確保は、重要課題。



(2) 造船業における人材の確保・育成 (i-Shipping 関係)

予算額 87百万円 (前年度 88百万円)

○ 目的

造船業における人材の確保・育成の取組みを推進することにより、造船業の持続的な発展と地域経済・雇用の拡大を図る。

○ 内容

我が国造船業を支える開発技術者や現場技能工の持続的な確保・育成のため、工業高校の造船教員の養成等による造船教育体制の強化、インターンシップ推進等の教育機関と造船事業者等のネットワークの構築に取り組みとともに、緊急的な時限措置として受入れている外国人材の適正な監理を実施する。

背景

- 造船の世界シェア3割の獲得(生産量7割増)による輸出拡大と地方創生を目指す「海事生産性革命(i-Shipping)」を実現するためには、現場生産性の向上等に加え、人材の確保・育成が不可欠。
- 造船業の成長に対応し、造船集積地域では工業高校等に造船コース創設のニーズが増大。



課題

- 持続的な人材確保・育成体制の構築
 - ・教育内容の更新・充実と造船教員の養成
 - ・地域における産学ネットワークの構築
- 緊急的な人材確保
 - ・外国人材の受入と適正な監理



取組内容

取組	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. 地域中小造船が連携したインターンシップの推進	モデル事業実施	ガイダンス作成	成果の普及 (産学/地域による主体的な取組)			
2. 工業高校等の造船学科向けの新教材の作成		新教材の作成				
3. 造船教員の養成プログラムの構築			カリキュラム作成	研修の実施・検証		
4. 外国人材の適正な監理の実施		巡回指導	関係者による協議会の運営等			

(3) 海洋資源開発人材育成(j-Ocean 関係)

予算額 160百万円(前年度 170百万円)

○ 目的

海洋開発分野の人材育成システムの構築を図り、我が国の海洋産業の国際競争力強化の基盤を整備する。

○ 内容

技術者の育成システムの構築に向けて、海洋開発に必要な知識を体系的・包括的にカバーする専門教材等の開発・整備を行う。

また、海外大学等にインターン生や留学生を派遣できる環境を整備するため、受入れ可能性のある企業・大学を把握し、実際に派遣する際に必要となる要件の整理等を行うための調査を行う。

○海洋開発事業に従事している企業等との連携により専門カリキュラム・教材を開発



海洋開発ビジネス概論



海洋開発産業概論



海洋開発工学概論

○海洋構造物特有の操船状況(定点保持など)を再現し、設計・操船等に必要の基礎的知識を習熟させるための挙動再現シミュレータを開発

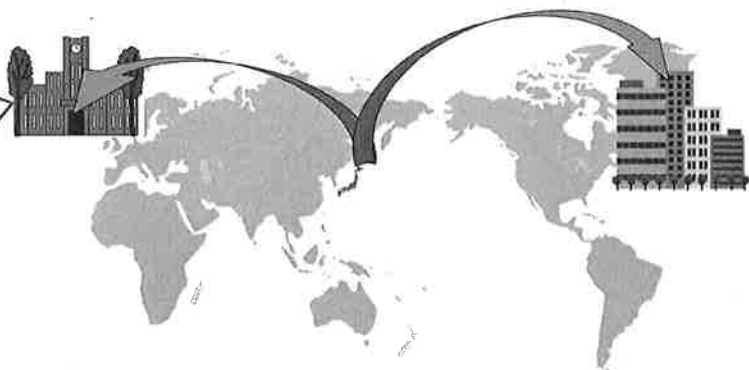


海洋構造物の定点保持

○海外企業・大学にインターン生・留学生を派遣するための連携体制の構築に向けた調査



海外大学へのインターンシップ等



3. 海事分野の安全・安心、防災対策

(1) フェリー火災に対応するための消火能力の強化

予算額 31百万円(新規)

○ 目的

平成27年7月、北海道苫小牧沖を航行中のフェリーで火災が発生したが、鎮火できなかったことを教訓として、フェリーにおける消火能力を向上させる。

○ 内容

消防車等で使用されている「圧縮空気泡消火装置」を船舶に導入するための技術開発を行い、船舶における消火装置の能力を向上させるとともに、この装置を用いた安全で最適な消火方法を確立する。

事故発生



- 平成27年7月、北海道苫小牧沖を航行中のフェリー「さんふらわあだいせつ」に積載された車両から火災が発生
- 乗員による消火活動が行われたが鎮火できず、乗員乗客全員(93名)が退船、乗員1名が死亡

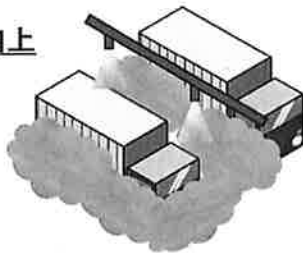
原因

- 特別監査の結果、適切な消火活動ができていなかったことが認められた
- あらかじめ適切な消火装置・消火方法を検討し、乗組員1人1人が実戦的な訓練を積んでおくことが必要

対策

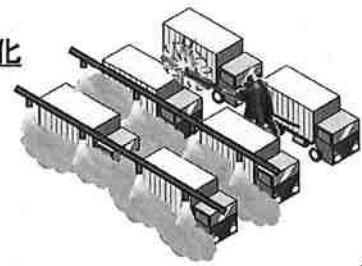
消火装置の能力向上

フェリーに適した新たな消火装置の開発



消火方法の最適化

最適な消火方法を確立し、経済性向上も図る



(2) スマートフォンを活用した小型船舶の事故防止対策の強化

予算額 30百万円(前年度 6百万円)

○ 目的

スマートフォンアプリを活用して小型船舶の事故防止を図ることにより、ユーザーへの費用負担を最小限に抑えつつ、海上交通における国民の安全・安心を確保する。

○ 内容

複数のアプリが存在する場合に、アプリ間で船舶の位置情報が共有できないという課題を解決するため、複数の会社で船舶の位置情報を共有するシステム構築の検証を行う。さらに、蓄積した小型船舶の位置情報を事故防止に効果的に活用するための調査・検討を行う。



高価な機器の代わりにスマートフォンを活用することで、小型船舶の安全性を飛躍的に向上

～平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
民間企業が、スマートフォン内蔵GPSの位置情報を使い、小型船同士の事故を防止するアプリを開発	実証実験を行いアプリが守るべき要件を策定	船舶位置情報の活用方法・効果を検証	民間企業によるアプリの運用開始
アプリの出現	安全確保	活用方法の検証	実用化

(3) 検査・監査等執行体制の強化

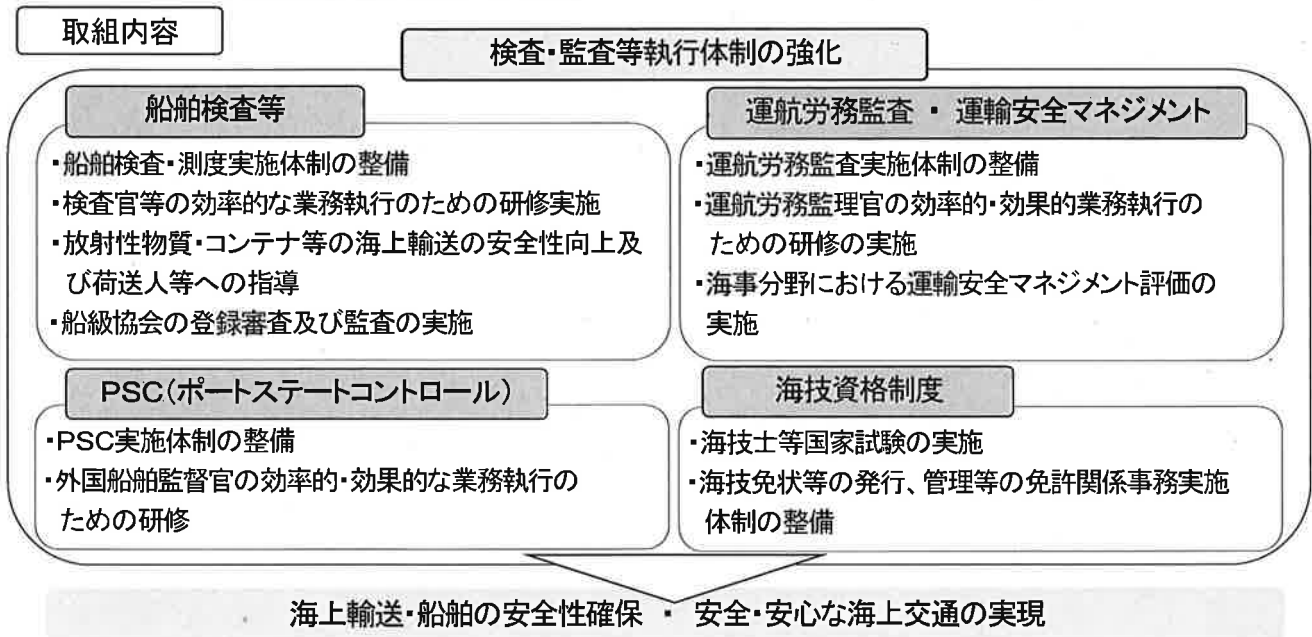
予算額 565百万円(前年度 722百万円)

○ 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社会的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。

○ 内容

船舶検査、運航労務監査、運輸安全マネジメント、外国船舶監督業務、海技資格制度等のハード・ソフト両面での効率的・効果的な実施を通じて、船舶の安全対策を強化する。



(4) 水素社会実現に向けた安全対策

予算額 29百万円(前年度 35百万円)

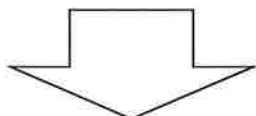
○ 目的

水素社会の実現に向け、燃料電池船の実用化を促進する。

○ 内容

燃料電池船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
- 従来の内燃機関に比べ、高い環境特性(ゼロエミッション)
 - 低振動・低騒音といった快適性

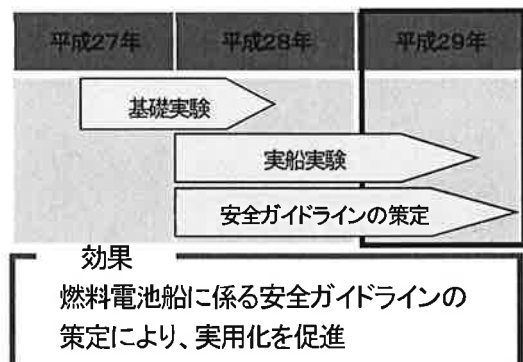


取組内容

水素燃料電池船の安全面に係る技術的課題を整理し、その成果を踏まえてガイドラインを取りまとめる。

主な技術的検討項目

- 海上大気中に含まれる塩分による燃料電池の性能損失等に対する安全対策(塩害対策)
- 船舶の動揺・衝撃による燃料電池及び周辺機器の破損等(水素漏洩)に対する安全対策
- 非常時(水素漏洩による爆発事故等)に対する安全対策等



(5) 船舶油濁損害対策の推進

予算額 80百万円(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。

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：1/2
- 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。

船舶保険データベース強靱化：より安心安全な海上物流の実現

船舶保険データベース

船舶油濁損害賠償保障法に基づき、外国から日本に入港しようとする特定船舶の船会社等から通報される保障契約情報等の受付・管理を行うためのデータベース。年間12万件程度の通報を処理。

海事三局連携データベース

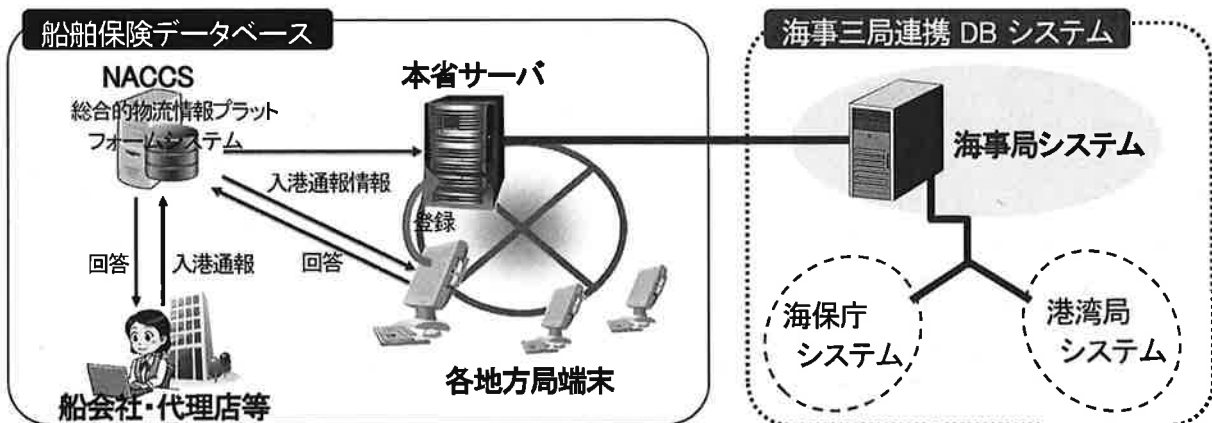
海事三局(海事局、港湾局、海上保安庁)それぞれが保有するデータベースの情報を、ネットワークを介しリアルタイムでの共有を可能にするシステム。

リスク

- ・システム停止又はデータの消失で通報処理が遅れると多数の船舶入港が遅滞
- ・機密情報を扱っており、流出した場合、国の信用を喪失

改良

システムの
統合・強靱
化を実現



(6) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

予算額 35百万円(前年度 33百万円)

○ 目的

我が国への海上輸送路としても極めて重要なマラッカ・シンガポール海峡の航行安全を確保するため、我が国が主導的な役割を担い、沿岸国による航行援助施設の早急な代替整備や適切な維持管理を支援する。

○ 内容

船舶の衝突等により損傷・消失した航行援助施設について、代替整備に向けた事前調査(現況調査、代替施設の設計等)を行うとともに、沿岸国による航行援助施設の維持管理の適切な実施を確保するための研修を行う。

背景

- ・マラッカ・シンガポール海峡は、年間約17,000隻の日本関係船舶が通航するなど我が国への海上輸送路として極めて重要。
- ・船舶の航行安全に必要な航行援助施設の早急な代替整備や適切な維持管理のため、沿岸国に対する技術支援が必要。



船舶が通航する

マラッカ・シンガポール海峡

取組内容

- ・航行援助施設の代替整備に関する事前調査



損傷した浮体式灯標



調査船



底質調査



座学研修



実地研修

- ・沿岸国の維持管理能力の向上

沿岸国による航行援助施設の代替整備・維持管理の実施

(7) 商法改正に伴う標準約款改正・ガイドライン策定関係経費

予算額 11百万円(新規)

○ 目的

商法改正に係る要綱に対する適切な対応を盛り込んだ海上運送法・内航海運業法に基づく標準運送約款の改訂を行うとともに、事業者に対するガイドラインを策定する。

○ 内容

商法改正に係る標準運送約款改訂のための商慣行等実態調査を実施し、有識者、消費者、海運事業者、荷主関係者によるルール検討委員会開催等により、商法改正への対応を進める。

背景

- ・法制審議会において運送法制全般、海商法制の見直しを内容とする商法改正に係る要綱がとりまとめられ(平成28年2月)、改正法案が第192回国会に提出されたところ。
- ・改正法案には、国内海上輸送について大幅なルール変更が盛り込まれており、このルール変更に対する適切な対応を盛り込んだ海上運送法・内航海運業法に基づく標準運送約款の改訂や、事業者向けガイドラインの策定を行う必要がある。

取組内容

- ・商法改正項目に係る海上旅客運送、貨物運送の商慣行等の実態調査を実施
- ・標準運送約款上のルール設定等について、有識者、消費者、海運事業者、荷主関係者等による検討委員会を開催

4. 海事振興

(1) 海洋教育推進モデル実証事業(ニッポン学びの海プラットフォーム関連)

予算額 11百万円(新規)

○ 目的

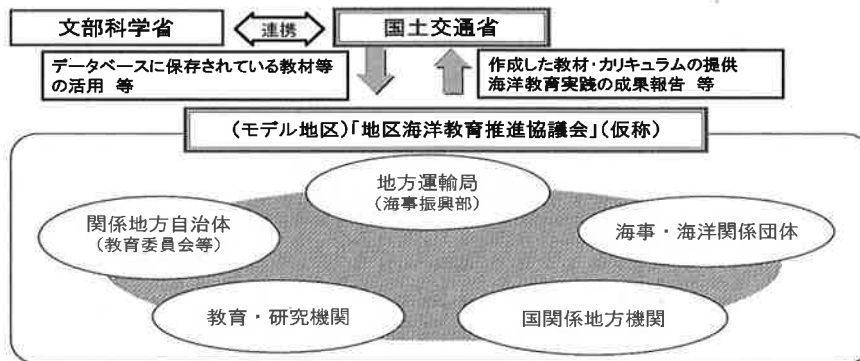
平成28年7月18日の「海の日」を迎えるにあたっての安倍総理大臣メッセージにおいて、海洋教育組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」の立ち上げと、全ての市町村で海洋教育が実践されることを目指すこととされた。

これを踏まえ、海洋教育を効率的に全国展開するための教育プログラムを開発し、海洋教育の推進を図る。

○ 内容

海洋教育に関する教育素材及びカリキュラムの収集・分析を実施し、教育プログラムとして体系化する。また、当該教育プログラムを実施する海洋教育推進のモデル地区を選定する。

・海洋教育推進モデル実証事業実施スキーム



(2) 海の日を活用した海事振興の推進

予算額 10百万円(前年度 10百万円)

○ 目的

四方を海に囲まれ、エネルギー資源を海外に依存している我が国は、海を通じて社会経済基盤の構築と国民の生活の安定を図っている。少子高齢化社会の進展や海洋資源開発など我が国周辺水域を巡る状況が変化している状況等を踏まえ、国民の海洋に関する理解の増進を加速させるための実態調査・海事思想の普及手段のあり方を検討する。

○ 内容

国民の海洋に関する理解の実態調査事項

- ・海洋に関する情報の入手経路とその内容
- ・国民の海洋をめぐる課題に対する関心及びその理解度
- ・国民の「海」に接する機会(地域差を含む。)の内容

海事思想の普及手段のあり方検討事項

- ・国民が深く海の日本来の意義・海事思想を理解するための手段
- ・国民各層へ幅広く「海」を巡る課題への関心を喚起する手段

<関連事項>

(1) 離島航路の確保維持による地域の活性化

島民生活に必要な不可欠な離島航路の確保・維持のための補助等

【関連施策（総合政策局）】 214億円の内数

〔地域公共交通確保維持改善事業〕

- ・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。



○ 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

- ・ノンステップバスの導入、鉄道駅のホームドア整備等
- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

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

- ・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
- ・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

- ・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- ・地域鉄道の上下分離等

【関連事項】 財政投融資による支援制度（産業投資 12億円）

財政投融資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。

注) 上記のほか、東日本大震災からの復興加速に係る経費（復興庁予算 1,363百万円）がある。

また、移動円滑化や交通系ICカードの導入など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁予算 8,530百万円の内数）において、地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業（鉄道局予算 4,172百万円の内数）において、それぞれ引き続き支援。

(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 218億円（前年度 306億円）

（内航海運暫定措置事業 205億円、内航海運老齢船処理事業 13億円）

- ・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

財政投融资計画額 148億円(前年度 187億円)

- ・船舶共有建造制度により、政策意義の高い船舶の建造を支援する。
- ・財政投融资は船舶の建造費に活用。

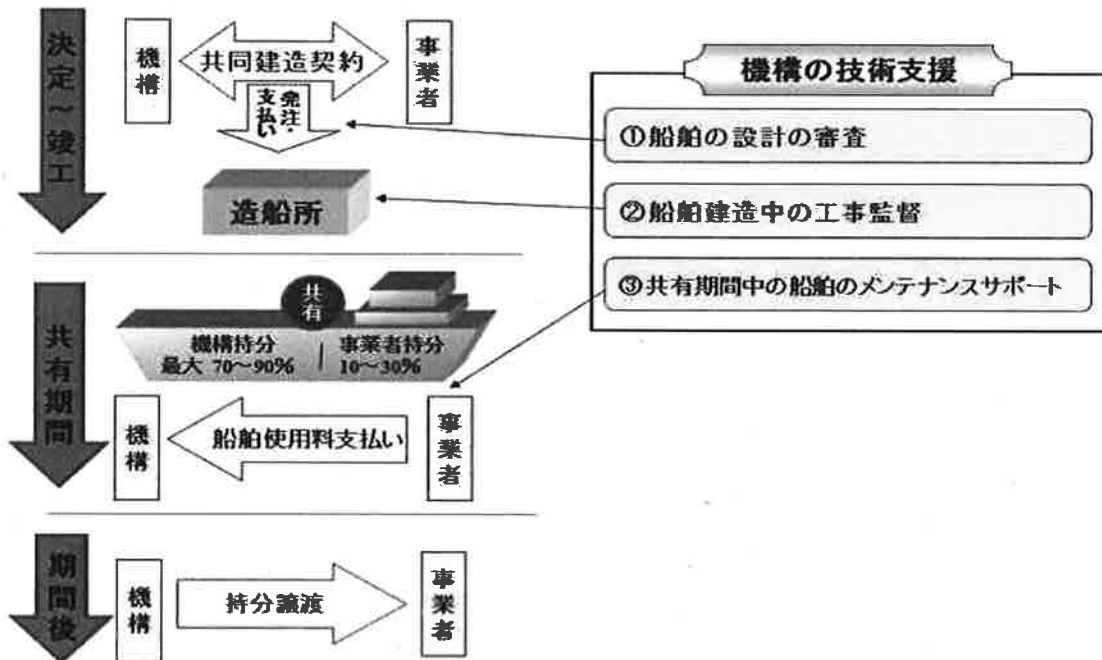
○ 内容

中小企業が大半である内航海運事業者に対し、内航海運のグリーン化に資する船舶や離島航路に就航する船舶等の建造に必要な低利・長期の資金を供給する。

また、若年船員計画雇用船舶、産業競争力強化に資する船舶(グループ化)及び高度モーダルシフト船について以下の改正を行う。

- ・若年船員計画雇用船舶:若年船員の対象年齢を30歳未満から35歳未満に拡充
- ・産業競争力強化に資する船舶(グループ化):船舶管理業の適用範囲を拡大するとともに、既存の船舶管理会社等に参加している場合も対象
- ・高度モーダルシフト船:対象を一定の総トン数以上のものから、積載能力が増加したもの等に変更

共有建造制度のスキーム



(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29年度 17兆5,904億円(P))

- ・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等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)ASEANとの連携によるクルーズの振興

JNTO（日本政府観光局）による訪日プロモーション事業を通じたクルーズの振興
予算額 78億円の内数(前年度 70億円の内数)

○ 目的

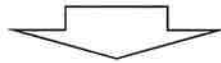
「日ASEANクルーズ振興戦略」に基づき、ASEANと連携して、日本とASEANを結ぶ魅力的なクルーズ商品の造成を促進する等により、フライ&クルーズによるASEANからの訪日旅行者の増加を図る。

○ 内容

平成27年度に策定した日本とASEANを結ぶクルーズのモデルルートを活用し、日本周遊クルーズ商品のASEAN市場への展開に向けた取組を実施する。

背景・課題

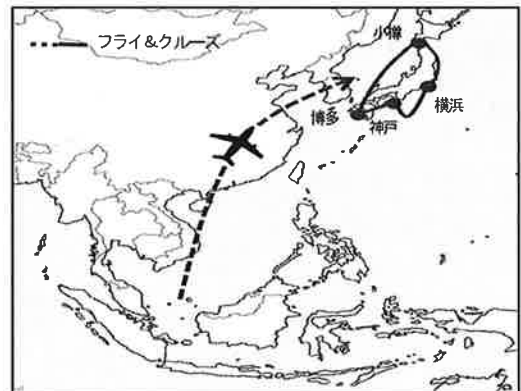
- ・アジアにおけるクルーズ市場の拡大を受け、平成26年11月に開催された日ASEAN交通大臣会合において、「日ASEANクルーズ振興戦略」を承認。
- ・同戦略に基づき、日本とASEANが連携して、日本とASEANを結ぶクルーズのモデルルート策定、魅力的な商品の開発・販売の促進及びさらなる品質向上に取り組み、両地域におけるクルーズの振興を図る必要。



取組内容

平成27年度に策定した日本とASEANを結ぶクルーズのモデルルートを活用し、日本周遊クルーズ商品のASEAN市場への展開に向けて、次の取組を実施。

- ・訪日クルーズ商品の販売促進のための現地旅行会社を対象としたセミナーの開催
- ・訪日クルーズ商品の開発・販売についての課題の抽出等
- ・訪日クルーズ商品のプロモーション用素材の作成



日本とASEANとの間のクルーズのルート(イメージ)

⇒ 日本とASEANを結ぶクルーズの振興によるASEANからの訪日旅行者の増加



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)