

平成 2 2 年 度

海事局関係予算決定概要

平成 2 1 年 1 2 月

国土交通省海事局

目 次

I. 平成22年度海事局関係予算の概要

- 1. 平成22年度海事局予算のポイント・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 予算額総括表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

II. テーマ別主要個別事項

- 1. 離島航路の維持・構造改革
 - ・離島航路の維持・構造改革・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - 2. フェリー等の低炭素化等による競争力の確保
 - ・海上交通の低炭素化等総合事業の創設・・・・・・・・ 4
 - ・内航海運暫定措置事業及び内航海運老齢船処理事業の着実な実施 ・・・・ 4
 - 3. 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 ・・・・ 5
 - ・海上輸送の環境性能向上のための総合対策 ・・・・ 6
 - ・シップリサイクルに関する総合対策・・・・・・・・ 7
 - ・外洋上プラットフォームの研究開発 ・・・・ 8
 - 4. 船員の確保育成、離職者対策
 - ・船員雇用促進対策事業費補助金・・・・・・・・ 9
 - ・船員離職者対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - ・内航向け小型練習船代替建造調査費 ・・・・ 11
 - ・アジア地域における船員養成の支援 ・・・・ 12
 - 5. 海運の安全確保対策等
 - ・マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策・・・・ 13
 - ・ソマリア沖・アデン湾における海賊対策(総合政策局)・・・・ 14
 - ・検査・監査等執行体制の強化 ・・・・ 15
 - ・船舶油濁損害対策の推進・・・・・・・・・・・・ 16
- (参考)
- ・環境にも船員にもやさしいスーパーエコシップ等の建造促進
(財政投融资要求)・・・・・・・・・・・・ 17

I. 平成22年度海事局関係予算の概要

1. 平成22年度海事局予算のポイント

総額 **192.1億円 (対前年比 3.0%の減)**

(海事局行政経費 **73.5億円**、独立行政法人経費**118.6億円**)

予算の基本的考え方

○ 以下の項目に重点化

① 離島住民のための交通手段の確保

=離島航路の維持・構造改革（離島航路補助金）

② フェリー等の低炭素化等による競争力の確保

=海上交通の低炭素化等総合事業

③ 我が国海事産業が世界をリードし、その競争力を強化するための技術開発等

=海洋環境イニシアティブ

④ 船員の確保育成、離職者対策

=船員雇用促進対策事業費補助金、船員離職者職業転換等給付金 等

○ 既存の施策について経費の徹底的な見直しの上に要求を行い、海運の安全確保対策等についても必要額を確保

主な予算項目

○ 離島航路の維持・構造改革

47.7億円

〔 ・ 離島航路補助金 47.7億円 〕

○ フェリー等の低炭素化等による競争力の確保

1.0億円【新規】

〔 ・ 海上交通の低炭素化等総合事業 1.0億円 〕

※「明日の安心と成長のための緊急経済対策」に盛り込まれた「海上交通低炭素化促進事業」
(50億円:平成21年度第二次補正予算案)により前倒して計上

○ 海洋環境イニシアティブ

8.8億円

〔 ・ 革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発 7.3億円
・ 海上輸送の環境性能向上のための総合対策 0.9億円
・ シップリサイクルに関する総合対策 0.1億円
・ 外洋上プラットフォーム研究開発 0.5億円 〕

○ 船員の確保育成、離職者対策

4.6億円

〔 ・ 船員雇用促進対策事業費等 1.3億円
・ 船員離職者職業転換等給付金 3.3億円【増額】 〕

○ 海運の安全確保対策等

9.7億円

〔 ・ マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策 0.3億円
・ 検査・監査等執行体制の強化 5.7億円
・ 船舶油濁損害対策の推進 0.5億円 等 〕

2. 予算額総括表

(1) 行政経費等

(単位：百万円)

区 分	22年度 予算額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 離島航路の維持・構造改革 ・離島航路補助金	4,771	4,801	0.994
2. フェリー等の低炭素化等による競争力の確保 ・海上交通の低炭素化等総合事業	102	0	皆増
3. 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 ・海上輸送の環境性能向上のための総合対策 ・シップリサイクルに関する総合対策 ・外洋上プラットフォーム研究開発 等	877 728 89 10 51	913 726 119 7 50	0.961 1.003 0.748 1.433 1.025
4. 船員の確保育成、離職者対策 ・船員雇用促進対策事業費等 ・船員離職者職業転換等給付金	461 132 329	185 150 35	2.492 0.885 9.264
5. 海運の安全確保対策等 ・マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策 ・検査・監査等執行体制の強化 ・船舶油濁損害対策の推進 等	965 34 570 48	1,066 47 561 51	0.906 0.721 1.016 0.935
<義務的経費> 6. 国際機関分担金	175	184	0.953
小 計	7,351	7,148	1.028
7. 独立行政法人経費	11,863	12,665	0.937
合 計	19,214	19,813	0.970

(注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

(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		
	22年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	22年度 (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 (共有建造業務経理)	17,000	22,400	0.759	64,349	73,496	0.876

Ⅱ. テーマ別主要個別事項

1. 離島航路の維持・構造改革

離島航路の維持・構造改革

4,771百万円(前年度 4,801百万円)

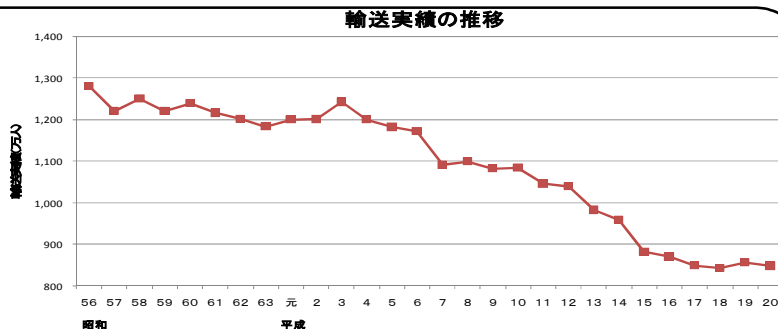
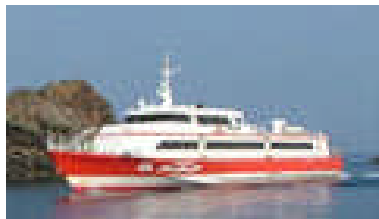
○ 目的

「離島航路整備法」に基づき、離島航路の維持・改善を図ることにより、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ついて、運航の結果生ずる欠損に対して補助を行うとともに、省エネ船の代替建造等の構造改革に対して支援する。

離島住民の人口減少
輸送実績の減少



離島航路の維持・確保(欠損補助)

- 運航の結果生じた欠損の補填

離島航路の構造改革支援の推進

集中改革期間の2年目

- 航路改善協議会の設置

地方運輸局、都道府県、市町村、港湾管理者、航路事業者、地域経済界代表、利用者代表、財務会計専門家等で構成

- 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

離島航路事業者に代わり地方公共団体が代替建造する場合、又は買い取る場合に要する費用の最大3割補助

- 省エネ船舶等効率化船舶への代替建造の推進

離島航路事業者が効率化船舶への代替建造する場合に要する費用の1割を補助

- 経営努力に対するインセンティブの導入

離島航路の維持及び改善を図り、離島住民唯一の生活交通の確保

2. フェリー等の低炭素化等による競争力の確保

海上交通の低炭素化等総合事業の創設

102百万円（新規）

○ 目的

モーダルシフトの主要な担い手であるフェリー・内航海運の低炭素化等を行うことにより、競争力の確保・活性化を図る。

○ 内容

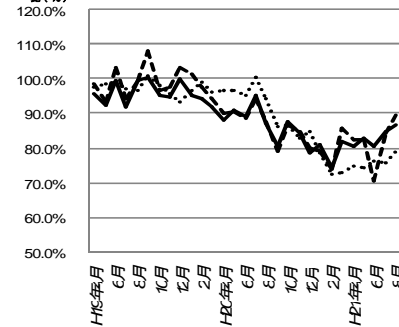
船舶・航路毎に異なる最適な省エネ運航方法の確立や、その実証実験の取組みなどに対し支援する。

近年、景気の低迷等に伴い、フェリー等の海上輸送量が急激に低下

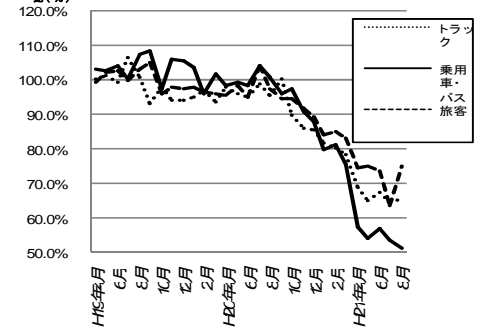


省エネ化等促進により競争力を確保

輸送量前年同月比(%) 阪神九州航路の輸送量(前年同月比)



輸送量前年同月比(%) 本四主要航路の輸送量(前年同月比)

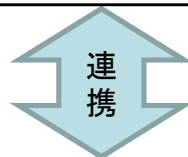


海上交通の低炭素化等総合事業

高度な運航管理による省エネ化実証運航などを支援

【省エネ運航等の例】

- ・運航速度や船体のトリム(傾き)を、船の性能や海象にあわせて高度に調整 等



海上交通低炭素化促進事業(平成21年度2次補正50億円)

船舶の高度な低炭素化に資する設備導入に対する補助【補助率1/2】

【対象機器等の例】

- ・推進効率を向上させる機器 (例) プロペラボス取付翼
- ・運航効率を向上させる船体改造・改修 (例) 船首形状改良、船底の低摩擦化 等
- ・既存船舶の中古船舶への買換え (省エネ効果のあるものに限定)

内航海運暫定措置事業及び内航海運老齢船処理事業の着実な実施

政府保証契約の限度額の設定 625億円(前年度630億円※)
(内航海運暫定措置事業530億円、内航海運老齢船処理事業95億円)

○ 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。また船齢16年超船を市場から撤退させ、より安全で低廉なサービスの実現、質の高い市場での競争を通じた活性化を実現するため、内航海運老齢船処理事業を着実に実施する。

○ 内容

内航海運暫定措置事業及び内航海運老齢船処理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。

※平成21年度補正含む

3. 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

728百万円 (前年度 726百万円)

目的

地球温暖化防止への取組みが地球的規模で求められる中、新造船からのCO₂排出量30%削減を目指した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CO₂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

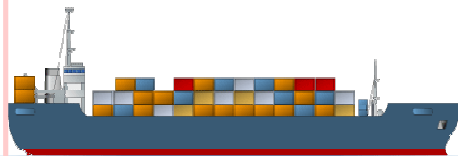
船舶の省エネルギー技術(高効率船舶)の開発を推進するため、新造船の燃費向上について民間事業者等が行う先進的な研究開発の取組みに対し、開発費用の一部を支援する。

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9億トンドイツに相当)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

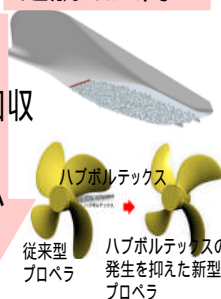
革新的な船舶の省エネ技術の研究開発

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

摩擦抵抗低減
主機改良・排熱回収
高効率プロペラ
運航管理システム
等



海上輸送の燃費を大幅に
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：最大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

89百万円（前年度 119百万円）

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。

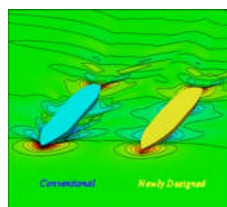
内容

従来統一的な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等を一体で推進する。

海の10モードプロジェクト

水槽試験、シミュレーション計算等の組み合わせにより、従来統一的な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

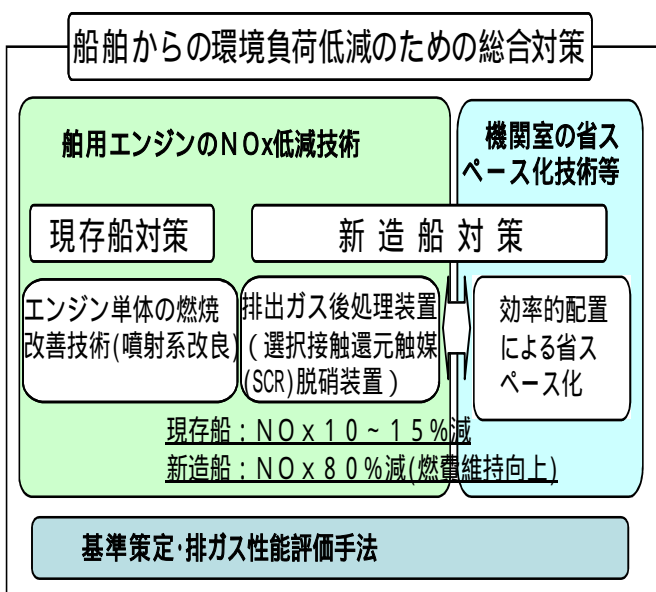


シミュレーション計算



波浪中試験

船舶からの環境負荷低減の推進



新しい概念に基づく船体構造強度基準の構築

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** 構造基準
- 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

シップリサイクルに関する総合対策

10百万円（前年度 7百万円）

○ 目的

「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約(仮称)」の早期発効・早期批准に向け、IMOにおける関連ガイドライン策定作業及び国内における執行体制整備を推進する。

○ 内容

主要な船舶リサイクル(船舶解体)国の船舶解体ヤードの調査を行い、各解体ヤードの施設水準、条約適合への課題、及び運営・管理の実態等に関する情報を集約したディレクトリを作成する。

背景

現在、船舶解体の大多数は開発途上国で実施 → **深刻な環境汚染・労働災害**
老朽船・サブスタンダード船の早期退出 → **船舶解体キャパシティの不足**

国際海事機関(IMO)での審議を経て、2009年5月、
「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約(仮称)」を採択。
今後は、**関連ガイドラインの策定と、国内執行体制の整備**が必要。



条約の早期発効



効果

世界 : 安全、環境に配慮した船舶リサイクルの実現
日本 : 我が国におけるシップリサイクル産業の確立

<シップリサイクルのメリット>

●条約に適合したリサイクル能力の確保

●鉄資源の確保

大型タンカー1隻から**約35,000トン**の鉄鋼を採取可能

→ **普通乗用自動車約44,000台分に相当**

●CO₂削減効果

大型タンカー1隻分の鉄鋼生産に対して**約50,000トン**のCO₂削減効果

→ **同量の粗鋼生産(鉄鉱石から鉄を生産)に比べ、約1/3の削減効果**



外洋上プラットフォームの研究開発

51百万円（前年度 50百万円）

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。

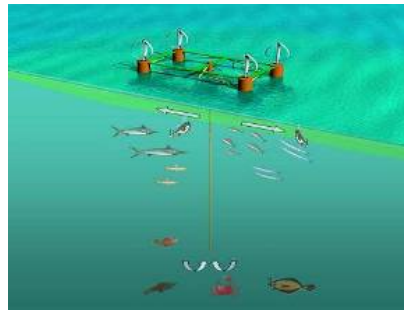
【外洋上プラットフォームのイメージ】



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

4. 船員の確保育成、離職者対策

船員雇用促進対策事業費補助金

97 百万円（前年度97百万円）

○ 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するため、船員計画雇用促進等事業、雇用促進事業等を実施する。

○ 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。

船員を取り巻く状況

- ・外航日本人船員は、厳しい国際競争により、船員数が極端に減少。
- ・内航船員は、著しく高齢化。海運を支える人材が枯渇するおそれ。

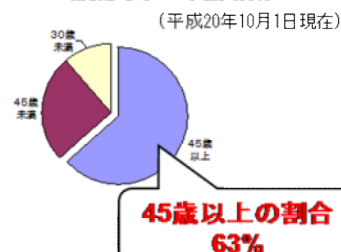
外航日本人船員の推移

1974年
約 57,000人
↓
2008年
約 2,600人

内航船員の推移

1974年
約 71,000人
↓
2008年
約 30,000人

内航船員の年齢構成



船員計画雇用促進等事業

(海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定が要件)

認定を受けた計画に従って、新人船員を雇用・訓練した事業者に助成。

共同型船員確保育成事業【グループ化の促進】

中小海運事業者が、船舶管理会社等による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】

船員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・訓練を促進】

船員を最大半年間試行的に雇用した場合に助成金を支給する。

雇用促進事業

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

船員教育機関の卒業生を対象に、外航商船での実務的訓練を実施し、即戦力として活躍できる船員（海技者）としてのキャリア形成を図る。

技能訓練事業

離職船員の再就職を促進するための技能訓練を実施する。

技能訓練（3級～6級海技士資格取得研修）

内航転換訓練（危険物等取扱責任者資格取得研修）

船員離職者対策

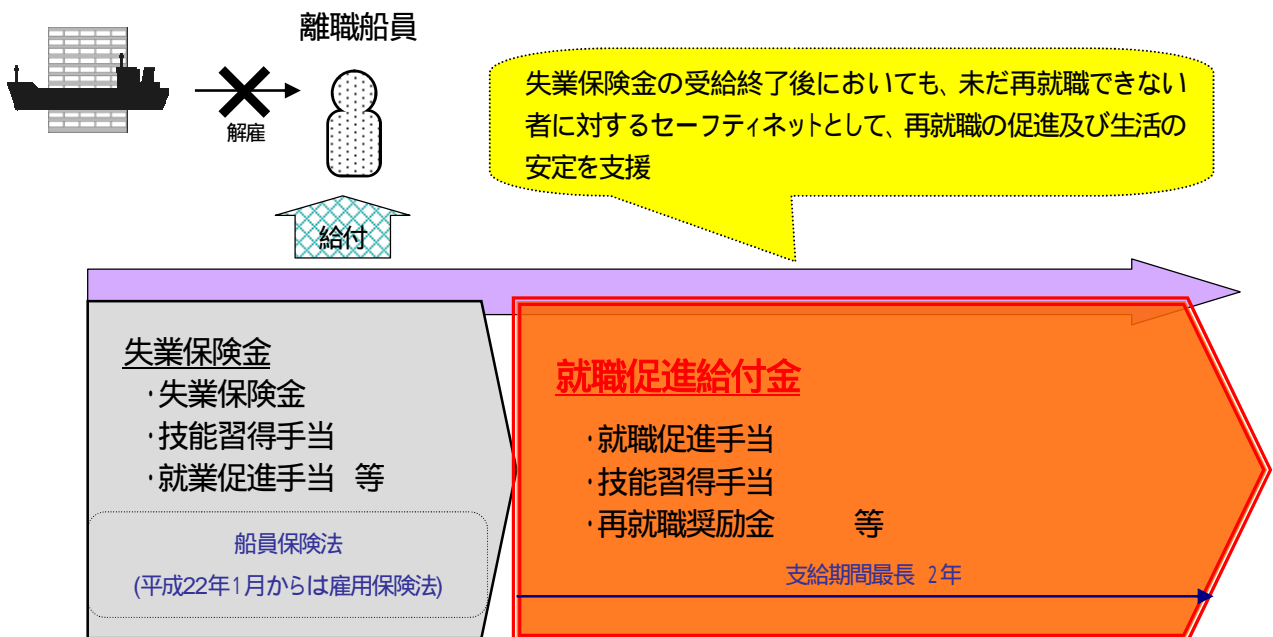
329百万円（前年度35百万円）

目的

今般の未曾有の経済不況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

「船員の雇用の促進に関する特別措置法」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。



最近の減船等の状況

< 船特法関係 > 内航海運・フェリー・旅客船

最近の急激な経済情勢の悪化等の影響により、内航海運・フェリー等に減船等が発生しているところ。

< 漁臨法関係 1 > 遠洋・近海かつおまぐろ漁業

ICCAT(大西洋まぐろ類保存国際委員会)等の協定において、まぐろ類漁獲枠の削減による減船が実施されたところ。(減船日:平成21年3月24日 及び 3月31日)

< 漁特法関係 2 > 沖合底びき網漁業

資源の低迷により平成20年度に国からの漁獲許容量の割り当てが2割強減らされたことに伴い、経営の合理化・スリム化を図るため減船が実施されたところ。(減船日:平成20年9月15日)

1「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」、2「漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法」

内航向け小型練習船代替建造調査費 [(独)航海訓練所運営費交付金の内数]
30百万円 (新規)

○ 目的

内航船員数の減少及び高齢化の進展により、即戦力となる若年船員の不足が深刻化していることから、内航船社のニーズを反映した内航船員教育を効果的かつ効率的に実施するための練習船を独立行政法人航海訓練所において建造するための調査検討を行う。

○ 内容

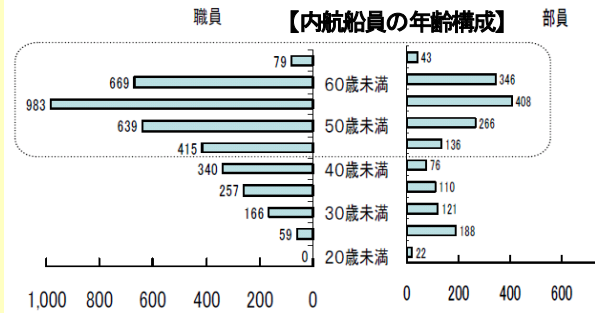
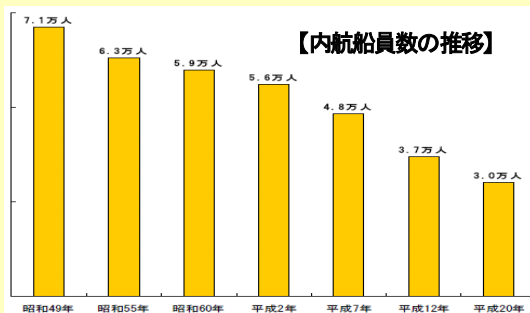
老朽化が深刻な独立行政法人航海訓練所練習船(大型タービン船「大成丸」)を、内航船員の養成に特化した小型練習船に代替建造するために、内航船社等関係者のニーズに即したカリキュラム及び練習船の運用方式等を検討するとともに、教育訓練の円滑な実施のために必要な大きさ・仕様等を調査する。

現 状

◇ **内航船員数の減少及び高齢化の進展により、即戦力となる若年船員の不足が深刻化**

(特に、団塊の世代の引退により、今後大幅に減少)

→ **船社ニーズを反映し、内航船員教育を効率的に実施することが必要**



◇ 代替される練習船(大型タービン船「大成丸」)は、昭和56年(1981年)3月竣工で、

老朽化が深刻(平成23年度で船齢30年超)

◇ 「内航船員教育を効率的に推進するため、大型タービン練習船を代替するに当たっては、その費用をできる限り抑制するように努めつつ、平成23年度までに、小型練習船への代替を実現する等運営合理化を積極的に実施する。」(「独立行政法人整理合理化計画」(H19.12.24閣議決定)及び「規制改革推進のための3か年計画」(H20.3.25閣議決定))

具体的施策の検討

- ◇ **ニーズに即した内航用教育カリキュラム等の調査及び検討**
- ◇ **内航船員教育訓練に即した練習船の運用方式等の検討**
- ◇ **内航船員の養成に特化した練習船として適切な大きさ及びその仕様の検討**
- ◇ **効率的な建造方法(入札方法・船価等)の検討**
- ◇ **建造資金に関する検討**

アジア地域における船員養成の支援

35百万円（前年度 52百万円）

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を図る。

内容

1. アジア人船員教育者育成事業(新規)

各国船員教育機関の教官のスキルアップを図るため、航海訓練所・海技大学校においてOJTを機軸とした教官に対する実習を行い、日本の船員養成スキルを各国における船員教育及び平成21年度から構築中のフィリピンにおける乗船訓練システムに反映させる。

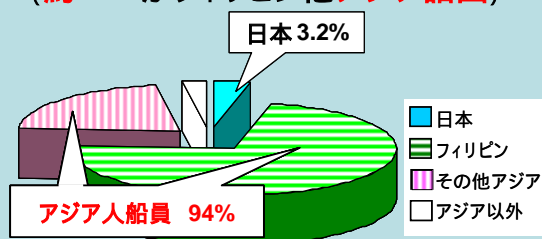
2. 開発途上国船員養成事業

開発途上国の海技免状取得に必要な乗船履歴を付与することを目的とした研修を実施する。

アジア人船員国際共同養成プロジェクト事業費予算（諸謝金及び委員等旅費）2百万円は別途計上。

現 状

日本外航はアジア人船員に大きく依存
(約94%がフィリピン他アジア諸国)



我が国国外航商船員

海上輸送量増大 世界的な船員不足
2.7万人の見込み(2015年)

欧州との間で優秀なアジア人船員の
争奪激化
(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
- 船員供給のボトルネック

- ・貧弱な船員教育機関
- ・乗船実習機会の不足

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

具体的施策

【現行事業】学生(新人)受入れ

練習船
実習



社 船
実習

日本商船隊における船舶職員

【新事業】教官受入れ

教育訓練(ソフト面)の支援実施

【日本を拠点に教官に対する指導】
航海訓練所・海技大学校
における研修(OJT)

フィリピンでの乗船訓練で学生を指導

効果

- ・海上輸送の安全性・安定性確保
- ・我が国海外航海運の国際競争力確保

5. 海運の安全確保対策等

マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

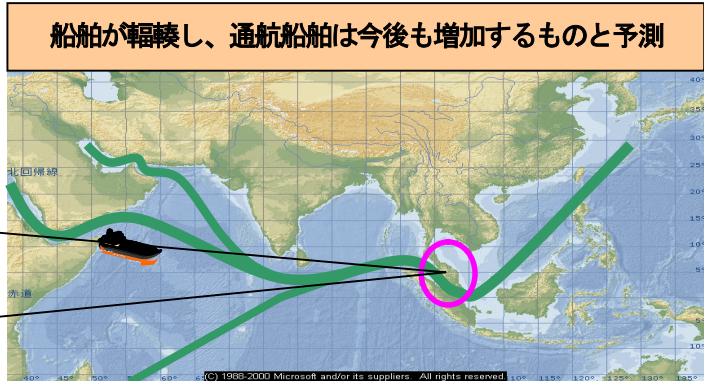
34百万円（前年度 47百万円）

○ 目的

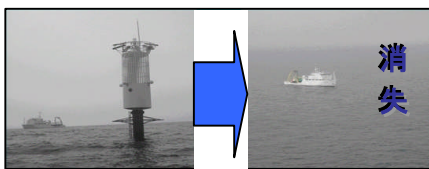
マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡で、我が国の輸入原油の8割以上が通航する極めて重要な海上輸送路であり、同海峡の安全確保は我が国の経済・社会の重要課題である。マ・シ海峡の安全確保に関する国際協力の推進や新たな国際協力の枠組みとして、平成19年9月に開催されたマ・シ海峡に関する国際会議において、海峡沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」が創設された。我が国は、これまで約40年にわたってマ・シ海峡の第一の海峡利用国として航行安全対策に貢献してきた唯一の国であり、海峡沿岸国と良好な関係を築き上げてきた信頼関係と知見を活かし、今後も、「協力メカニズム」の下で、リーダーシップを発揮し、航行援助施設の維持、管理等の事業に積極的に参加し、マ・シ海峡の航行安全確保に貢献する。

○ 内容

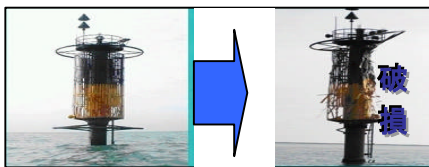
- ・ 早急な整備が必要な航行援助施設に係る調査



船舶事故の危険性が増大、航行安全対策の強化が必要



ワンファザムバンク浮体式灯標（マレーシア）



ニバ浮体式灯標（インドネシア）

- **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。
- **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。
- **海洋基本計画**
マラッカ・シンガポール海峡において、「協力メカニズム」に参加し、航行援助施設の維持管理等への協力を推進する。
- **アジア・ゲートウェイ構想**
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、安全確保等へに貢献。
- **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。

【協力メカニズム： ○協力フォーラム ○プロジェクト調整委員会、 ○航行援助施設基金】
沿岸国提案プロジェクト

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| ①分離通航帯内の沈船の除去
【支援国－インド】 | ②有害危険物質対応の協力支援
【支援国－中国、米国、豪州】 |
| ③小型船舶自動識別システムの協力支援
【支援国－日本、韓国、豪州】 | ④潮流等の観測システムの整備
【支援国－中国、米国、インド】 |
| ⑤既存の航行援助施設の維持更新
【支援国－日本、韓国、UAE】 | ⑥津波被害の航行援助施設の復旧整備
【支援国－中国】 |

ソマリア沖・アデン湾における海賊対策（総合政策局）

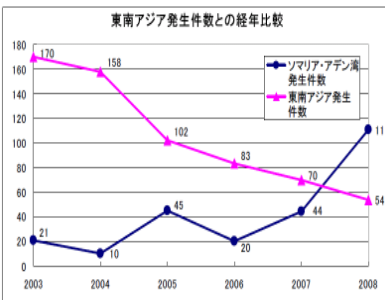
4百万円（前年度 7百万円）

○ 目的

近年、欧州とアジアを結ぶ国際海上輸送路であるソマリア沖・アデン湾において、航行中の船舶が海賊にロケットランチャー等によって襲撃される事件が多発・急増している。アデン湾は、年間約2千隻（全体の約1割）の日本関係船舶が航行し、我が国貿易総額（約157兆円（平成19年））のうち日本・欧州間の海上貿易額は9.2%（約14兆円）を占めるなど、我が国の国益にとって経済的な意義が極めて大きい海域であるため、日本関係船舶等の安全確保を強力に推進するとともに、アジア等への国際貢献の役割を果たす。

○ 内容

日本関係船舶に乗船する船員の7割以上を占めるフィリピン人船員を対象とした海賊対策セミナーの開催



- 国際的な連携強化の取組みが進み、我が国を含め世界20カ国以上が艦船を派遣し、哨戒等を実施。
- 2009年の海賊被害件数（12月1日現在）は206件（昨年の被害件数の約8割増。）
- 更に、インド洋・セイシェル沖などでも被害が発生するなど、被害海域が拡大。

これまでの海事局における主な海賊対策

- 海賊新法に基づく日本関係船舶の確実な防護及び外国船舶の防護による国際貢献を目的とした護衛対象船舶の選定
- 海賊襲撃時のリスクの事前評価、回避操船訓練、見張りの増強など、日本関係船舶における自主警備対策の徹底
- 国際海事機関（IMO）が行うソマリア周辺国の海賊対策に係る地域会合と連動したセミナーの実施、APECにおけるアジア各国との連携強化の取組みなど、国際協力体制への貢献

海運業界の意識・能力向上の分野における国際的な動きへの対応

安保理決議により設置されたコンタクトグループにおいて、21年3月、商船の自衛手段の方法をまとめたBMP（ベスト・マネージメント・プラクティス）が承認されたが、中小海運会社等末端までへの周知・徹底をいかに図るかが課題とされる。

APEC第32回交通ワーキンググループ会合（21年7月開催）において、APEC各国の海事当局間で、BMP（ベストマネージメントプラクティス）の中小海運会社への周知、船員への教育等に取組む必要性についての合意がなされた。

日本関係船舶を含め世界の商船に対して、相当数の船員を供給しているアジア諸国に対し、我が国は、先進海運国として、海賊対策に関する船員教育を行い、アジア等への国際貢献を果たすことが必要

平成22年度予算
海賊対策セミナーの開催

- ① 対象者：フィリピン人船員等アジア人船員
- ② 実施回数：年3回程度
- ③ 実施場所：フィリピン等
- ④ 実施内容：BMPの周知徹底、BMPを更にプレイクダウンした船員の具体的対応の整理、図上訓練の実施 等

検査・監査等執行体制の強化

570百万円（前年度 561百万円）

○ 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

- ・ 検査・監査等執行官の業務の効率的・効果的な実施体制の整備
- ・ 船舶検査官等が効果的な検査等を実施するため、ISO9001 認証を用いた品質管理体制の維持
- ・ 損傷時復原性プログラムの導入等国際的な船舶検査高度化に対応するための検査実施体制の整備
- ・ 放射性物質の海上輸送の安全性向上及び核燃料物質の防護に資する基準検討・検査の実施
- ・ 船級協会の登録審査及び監査体制の整備及び実施
- ・ 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)実施体制の整備

等

検査・監査等執行体制の強化

船舶検査等

- 損傷時復原性プログラムの導入等、船舶検査実施体制の整備
- 船舶検査官等の効率的・効果的な業務執行のための研修の実施
- 船級協会の登録審査及び監査の実施

運航労務監査

- 運航労務監理官の効率的・効果的な業務執行のための研修の実施
- 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

- PSC実施体制の整備
- 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

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

船舶油濁損害対策の推進

48百万円(前年度 51百万円)

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

- ・船舶油濁損害賠償保障法の施行に必要な経費
- ・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

船舶油濁損害対策の概要

1. 「船舶油濁損害賠償保障法」の適確な運用 (33百万円)

目的

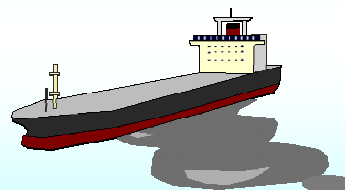
船舶による油濁損害が発生した場合における被害者保護

対象

- ・2000重量トン超のばら積み油を海上輸送する油タンカー
- ・国際総トン数100トン以上の外航船舶(油タンカーを除く)

内容

- ・油濁損害等の費用を担保する保障契約の締結義務付け
- ・保障契約のない船舶や保障契約に関する証明書等を備え置かない船舶の入出港禁止
- ・入港前に保障契約情報の通報の義務付け



2. 外国船舶油等防除対策費補助金 (15百万円)

概要

補助先：地方公共団体

採択基準：20百万円以上

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。

交付実績

平成17年 船名: HELENA 交付対象: 青森県

平成20年 船名: AAA UFULI 交付対象: 佐伯市(大分県)



環境にも船員にもやさしいスーパーエコシップ等の建造促進

財政投融资額17,000百万円

○ 目的

電気推進システムの採用により、二酸化炭素や窒素酸化物の削減に資する優れた環境性能を有するとともに、静穏で船員にもやさしい船舶(スーパーエコシップ(SES))等の建造を支援することにより、内航海運の活性化を図る。

○ 内容

鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を活用して

- ① スーパーエコシップの建造
- ② グループ化を実施する事業者による船舶の建造
- ③ フェリーの建造
- ④ 離島航路に就航する船舶の建造

等を行う場合に船舶使用料(金利相当)を優遇し、良質な船舶建造を誘導する。

スーパーエコシップ(電気推進システム採用船)の導入効果



環境改善・省エネ効果
 単位貨物輸送量当たりの
 ・CO₂ 排出量 (20%以上削減)
 ・NO_x 排出量 (約4割削減)
 ・燃料消費量 (20%以上削減)

労働環境の改善効果
 ・船内の静音化、スペース増

船上作業量・整備費削減効果
 ・機関複数化による信頼性の向上等

スーパーエコシップ等の新建造支援メニュー (主要事項)

金利のグリーン化

- スーパーエコシップ: 0.8%軽減 (新設)
- 16%CO₂削減船: 0.3%軽減 (新設)
- 12%CO₂削減船: 0.2%軽減 (従前通り)

グループ化(構造改善)促進金利

- グループ化を実施する事業者: 0.3%軽減 (新設)

フェリー等建造支援金利

- 一定の航路経営の合理化を行う場合のフェリー・旅客船: 0.1%軽減 (新設)

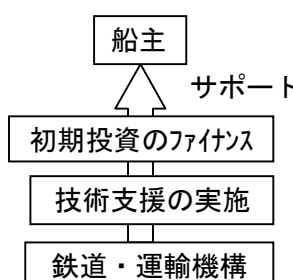
離島航路等支援金利

- 離島航路: 0.1%軽減 (従前通り)
- 離島航路に準じる航路: 0.2%上乗せ⇒0% (変更)

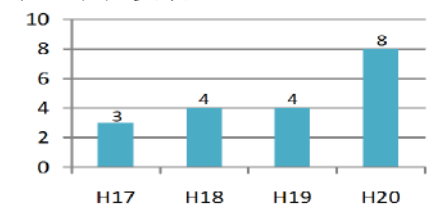
○船舶共有建造制度の必要性(背景)

- ・内航海運事業者の99.6%が中小事業者
- ・元請・下請構造で運賃転嫁が困難な状況
- ・船舶の新規建造が進まず老朽化が進展
- ・造船はオーダーメイド⇒10~15年毎の更新
- ・船主の立場に立った技術サポートが必要
- ・機構が有するスーパーエコシップ技術ノウハウの普及

○船舶共有建造制度



○スーパーエコシップの普及状況(建造決定隻数)



※全て船舶共有建造制度を活用