

平成24年度
海事局関係予算決定概要

平成23年12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24年度予算のポイント	1
2. 平成24年度予算総括表	2

II. テーマ別主要個別事項

1. 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化	
・海上交通の低炭素化等総合事業【重点化措置（一部）】	3
・内航海運暫定措置事業等の着実な実施	3
・内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策	4
2. 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
・代替エネルギー船舶（天然ガス燃料船）に関する総合対策【重点化措置】	6
・浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発【復旧・復興対策】	7
・シップリサイクルに関する総合対策	8
・官民連携による海外交通プロジェクトの推進（船舶海洋分野）	9
3. 船員雇用促進対策等	
・船員雇用促進対策事業費補助金	10
・アジア地域における船員養成の支援	11
4. 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	12
・検査・監査等執行体制の強化	13
・船舶油濁損害対策の推進	14
＜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	15

I. 海事局関係予算の概要

1. 平成24年度予算のポイント

総額 139.9 億円（対前年度比 1.7%減）

（海事局行政経費 27.0 億円、独立行政法人経費 112.9 億円）

うち日本再生重点化措置 4.4 億円

復旧・復興対策 0.5 億円

予算の重点施策

- ① 持続可能な低炭素・循環型社会の構築に向けた、海上交通の省エネ・省力化と海上交通ネットワークの利用促進
- ② 我が国の成長戦略の一翼を担う海事産業発展のための、船舶の技術開発・新技術の普及促進と国際的枠組みづくりの一体的な推進
- ③ 海洋立国日本のヒューマンインフラの核となる、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交通の活性化

主な予算項目

○ 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化	3.8 億円
〔・海上交通の低炭素化等総合事業 【重点化措置（一部）】新成長戦略（海洋等）	3.4 億円（一部新規）
〔・内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策	0.4 億円（増額）
○ 海洋環境イニシアティブ	10.0 億円
〔・革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発	4.9 億円
〔・代替エネルギー船舶（天然ガス燃料船）に関する総合対策 【重点化措置】新成長戦略（科学技術・エネルギー・海洋等）	3.7 億円（新規）
〔・浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発 【復旧・復興対策】	0.5 億円（増額）
〔・官民連携による海外交通プロジェクトの推進（船舶海洋分野）	0.4 億円（新規）
○ 船員雇用促進対策等	1.9 億円
〔・船員雇用促進対策事業費補助金	1.5 億円（増額）
○ 独立行政法人経費	112.9 億円
〔・（独）航海訓練所	60.0 億円
〔・（独）海技教育機構	24.8 億円
〔・（独）海上技術安全研究所	28.0 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	332 億円の内数

2. 平成24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	24年度 予算額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化	384	568	0.68
・海上交通の低炭素化等総合事業	342	554	0.62
・内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策	42	14	3.05
2. 海洋環境イニシアティブ	1,000	852	1.17
・革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発	486	752	0.65
・代替エネルギー船舶（天然ガス燃料船）に関する総合対策	366	0	皆増
・浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発	47	7	6.48
・シップリサイクルに関する総合対策	19	19	1.00
・官民連携による海外交通プロジェクトの推進（船舶海洋分野）	※ 37	0	皆増
・海上輸送の環境性能向上のための総合対策	45	74	0.60
3. 船員雇用促進対策等	193	228	0.85
・船員雇用促進対策事業費補助金	150	119	1.26
・船員離職者職業転換等給付金	4	70	0.06
・アジア地域における船員養成の支援	39	38	1.01
4. 海運の安全確保対策等	969	960	1.01
・マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	29	37	0.78
・検査・監査等執行体制の強化	605	574	1.05
・船舶油濁損害対策の推進	47	47	0.99
等			
<義務的経費>			
5. 国際機関分担金	152	169	0.90
・国際海事機関（IMO）分担金	138	150	0.92
・経済協力開発機構造船部会分担金	11	15	0.73
・北大西洋流水監視分担金	3	4	0.91
小 計（行政経費）	2,698	2,776	0.97
6. 独立行政法人経費	11,294	11,456	0.99
・（独）航海訓練所（運営費交付金、船舶建造費）	6,002	6,058	0.99
・（独）海技教育機構（運営費交付金）	2,482	2,594	0.96
・（独）海上技術安全研究所（運営費交付金、施設整備費）	2,801	2,795	1.00
・（独）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）	9	9	0.97
合 計	13,992	14,233	0.98
<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	※ 332億円の内数	305億円の内数	
・地域公共交通確保維持改善事業			

(注) ※ 総合政策局との連携施策（一括計上）

(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		
	24年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	24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)	20,200	19,500	1.04	75,714	101,803	0.74

Ⅱ. テーマ別主要個別事項

1. 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化

海上交通の低炭素化等総合事業

予算額 342百万円（前年度 554百万円）
【うち重点化措置 76百万円】（新規）

○ 目的

モーダルシフトの主要な担い手である内航海運・フェリーについて、低炭素化を通じた輸送モードとしての競争力の向上や海上輸送の体質強化を図る。

○ 内容

船舶運航事業者が行う省エネ効果の高い機器の導入等やモーダルシフトに資する船舶関連輸送機器の導入に対して補助を行う。

内航海運・フェリーの特長

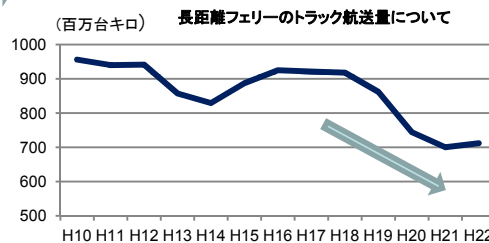
- 環境に優しい輸送モード
(CO₂排出量はトラックの約3分の1)
- 地域の生活の足やモーダルシフトの主要な担い手
(東日本大震災時の緊急輸送にも役割を發揮)



しかしながら輸送量が減少しシェアも低下



競争力向上
や体質強化
が急務



低炭素化改造等

- 船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助(1/3、1/2補助)

<低炭素化に資する改造等>

- ・ 運航効率を向上させる船体改造・改修
- ・ 推進効率を向上させる機器の導入 等



低燃費ディーゼル機関



プロペラホス取付翼



船底低摩擦化

【重点化措置】（新規）

内航海運船舶輸送機器導入の促進

- 海上輸送へのモーダルシフトに資する輸送機器の導入に対する補助(1/4補助)

<輸送機器の例>

- ・ 海上輸送の実現により一定水準以上のCO₂削減効果等が見込まれる被けん引自動車(シャーシ)



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 554億円(前年度 554億円)

- 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。

内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策

予算額 42百万円（前年度 14百万円）

○ 目的

内航海運の競争力強化の観点から、内航海運の高コスト体質を改善するとともに、商船の海難事故原因の大半を占めるヒューマンエラー防止を図る。また、航路の短縮による運航の合理化及び省エネ化を図り、内航海運の活性化・グリーン化を推進する。

○ 内容

人間工学的な視点を取り入れたブリッジの構造・配置設計や省力化効果のある新技術について、安全性・有効性を検証し、これらを活用したブリッジの構造・配置や搭載機器の安全性向上・省力化に向けたガイドライン等を策定する。

また、より省エネに資する運航を行うことが可能となるよう、安全性を確保した上で航行区域の見直しを行うための調査、基準整備等を実施する。

〈内航海運の現状〉

- 99%以上が零細企業
- 燃料費の高止まりによるコスト競争力低下
- 国内産業構造の変化による輸送量減少

➡ **「運航の合理化」と「省力化」によるコスト削減が重要**

内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能の向上対策

ブリッジの改善（省力化）

安全性向上・省力化を目指して、内航船のブリッジに関するガイドラインを策定

- **安全性向上・省力化のためのブリッジ**により、省力化を推進
- 海難事故原因の大半である**ヒューマンエラーの防止**
- ▶ 疲れにくいブリッジの設計
- ▶ 認知・判断をサポート
- ▶ 操作・視認性の向上

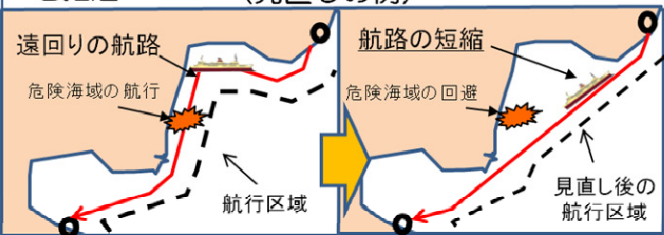


航行区域の見直し（運航の合理化）

安全性を確保した上で、航行区域を見直すことにより、ショートカットを実現

- **燃費抑制効果**による運航の合理化・省エネ化を推進

〈見直しの例〉



安全性向上、省エネ化による環境対応・コスト削減

2. 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

予算額 486百万円（前年度 752百万円）

○ 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、船舶からのCO₂排出量30%削減を目指し、世界に先駆けた革新的な省エネルギー技術の開発と普及を推進することにより、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を押し進める。また、技術革新を通じ、造船業の国際競争力を強化することにより、地域経済の中核である造船業を活性化し、我が国経済の持続的発展を図る。

○ 内容

省エネルギー技術を備えた船舶（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革新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。

また、我が国の豊富な知見・実データに基づく調査分析結果を、国際海事機関(IMO)に積極的に提案し、国際的環境規制の策定に関する議論をリードする。

基本方針

世界有数の海運・造船国として国際ルールを他国に先行して提案、国際的なイニシアティブをとり、基準対応技術の開発を通じて先行者利益を享受すると共に、地球温暖化対策に貢献する。

施策概要

船舶からのCO₂排出量の30%削減を目標として、革新的な省エネルギー技術の短期集中開発(4ヶ年)及び新技術の普及促進に向けた国際標準化戦略等を推進

技術開発と国際的枠組みづくりの一体的推進

国際的枠組みづくり

・新造船の燃費規制

新技術を背景とした、新造船の燃費規制を提案し、本年7月に条約改正。

⇒我が国が得意とする、省エネ 技術力で勝負できる市場ヘシフト。



技術開発

○民間事業者等が行う先進的な取組みに対し、開発費用の1/3を支援。【22件の事業を採択】

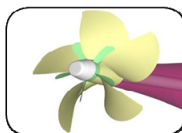
研究開発例

・空気潤滑法・摩擦低減技術

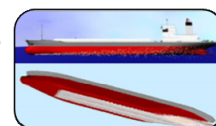
船底部を気泡で覆う(空気潤滑法)装置等により、摩擦抵抗を低減

・プロペラ形状改良

プロペラに付加物を装着し効率化を図る



空気潤滑法による
摩擦低減技術



← プロペラ付加装置

効果

・**グリーンイノベーション** ~CO₂の大幅削減~
2030年に**1.1億トン削減***(約1,500億円/年 相当)
※何も対策を行わなかったケースと比較した削減量

・**強い経済**
我が国海事産業の技術力で**国際競争力アップ**

代替エネルギー船舶(天然ガス燃料船)に関する総合対策

【重点化措置】 予算額 366百万円 (新規)

○ 目的

天然ガスを燃料とした船舶(天然ガス燃料船)については、船舶構造や機関などのハード面や、燃料供給や船員教育などの運用・ソフト面の安全基準等が未整備であるため、その実用化・導入が妨げられている。このため、これらの基準の策定等により天然ガス燃料船の実用化・導入を促進する環境を整備し、地球温暖化・大気汚染等の環境問題へ対処するとともに、我が国海事産業の国際競争力の強化を図る。

○ 内容

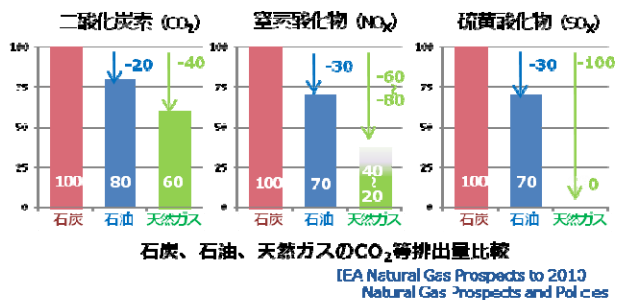
天然ガス燃料船に係る、ハード(船舶)・ソフト(燃料供給・船員教育等)の安全基準の検討、国際基準化等を戦略的に推進する。

背景

国際海運にかかる環境規制の強化

船舶からのCO₂、SO_x、NO_xの排出規制は年々強化される方向

非常に優れた天然ガスの環境性能

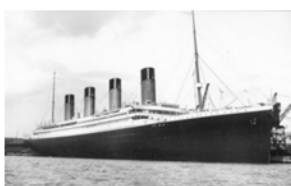


価格面の優位性



船舶の燃料転換へ向けた動きが
世界でスタート

石炭から石油以来の大転換



天然ガス
燃料船

我が国海事産業の国際競争力強化のため、
天然ガス燃料船の早期実用化・導入が必要

対応策

天然ガス燃料船の実用化・導入のための環境整備として、天然ガス燃料船に係る、ハード・ソフトの安全基準の検討、国際基準化等を戦略的に推進。

浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発

【復旧・復興対策】 予算額 47百万円（前年度 7百万円）

○ 目的

浮体式洋上風力発電施設を、洋上という厳しい自然環境条件において安全に稼働させるための技術的検討を実施し、安全確保の観点から風力発電の普及拡大に必要な環境整備を行うとともに、戦略的な国際標準化により、我が国の海事産業の振興を図る。

○ 内容

浮体式洋上風力発電施設特有の課題である漂流、転覆、沈没等、浮体・係留設備の安全性に関する技術的検討を実施し、関係省庁等と連携して安全ガイドラインを作成するとともに、国際標準化作業に戦略的に取り組む。

● 社会ニーズ、政策背景

- ・ 風力発電は「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)、「エネルギー基本計画」(平成22年6月18日閣議決定)に位置づけられており、**日本政府全体として推進**する方針。
- ・ 狭隘な国土及び浅海域が少ない我が国においては、広大な空間と安定した風環境を満足する**洋上・沖合への展開が必然**であり、そのためには、浮体式とすることが必要。
(風車は、陸上 → 洋上(浅海域・着床式) → 洋上(沖合・浮体式)へ)
- ・ また、「東日本大震災からの復興の基本方針」(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部)においても、太陽光発電、**風力発電等再生可能エネルギーの導入を促進**することとされている。

● 浮体・係留設備の安全性に係る技術課題

台風、地震、潮流等我が国固有の海気象条件を考慮に入れつつ、以下の課題等について検討

(1) 風車単体の安全確保

転覆、沈没しない構造等

(2) 大規模展開時の安全確保

隣接する風車の係留ラインの交錯防止等

(3) 非常時の安全確保

船舶の衝突、係留ラインの破断、漂流等



安全確保のための環境整備
戦略的国際標準化

技術的検討の結果等をベースに、
「安全ガイドライン」を作成

- 海事産業（浮体等の製造・設置を担う）の振興
- 再生可能エネルギーの普及拡大

に貢献

シップリサイクルに関する総合対策

予算額 19百万円（前年度 19百万円）

○ 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)」の早期発効に向け、IMOにおける関連ガイドライン策定作業を推進するとともに、国内におけるシップリサイクルシステムの構築等の環境整備を図る。

○ 内容

条約に基づく関連ガイドライン策定への対応を行うとともに、船舶解体キャパシティ確保のため、特殊船の解体手法、解体技術の効率化等の検討を行い、事業化へ向けた環境整備を図る。

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

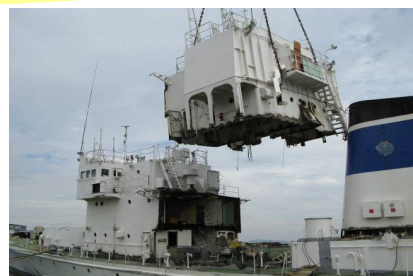


効果

世界：安全、環境に配慮したシップリサイクルの実現
日本：我が国におけるシップリサイクル産業の創出

<シップリサイクルのメリット>

- 条約に適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



官民連携による海外交通プロジェクトの推進（船舶海洋分野）

予算額 37百万円（新規）

○ 目的

我が国海事クラスターの総合力と高い技術力を活かして、新興国などの新市場・新事業への展開を図るため、早い段階から官民が連携して、戦略的に他国企業に対して競争できる体制を構築する必要がある。

このため、プロジェクト構想段階から受注・実施段階に至るまで、総合的・戦略的な支援・推進体制を整備し、具体的案件の受注を目指す。

○ 内容

具体的な案件受注を目的として、プロジェクト獲得の成否を左右する事業早期の案件発掘・案件形成及び獲得に向けた働きかけを支援するとともに、相手国政府や日本企業を交えた協議会の設置、シンポジウムの開催、要人招聘、トップセールス等を実施する。

官民連携による海外交通プロジェクトの推進（船舶海洋分野）

海外プロジェクト獲得に向けた環境整備

プロジェクトの構想段階から国が関与し、新興国や海洋プロジェクトといった新市場・新分野を中心に、日本が優位性を持つ技術を活用できる、造船・船用・海運・ファイナンスも含めた企業連合の形成によるパッケージ型案件の発掘・形成を促進。

<想定するプロジェクト>・・・海洋資源開発プロジェクト

政府間枠組みの利用による案件獲得支援

- －日本企業を交えた定期的な協議会やシンポジウムの開催、トップセールスなどハイレベルの協議の実施
- －相手国政府要人等の招聘。
（日本の先端技術の紹介、日本企業との交流。）



浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備（FPSO）

案件形成調査

- －我が国造船技術による経済的、環境的優位性を踏まえた案件形成調査。
 - ・我が国の大型浮体構造物技術や船舶技術、船用機器輸出等を組み合わせた船舶・海洋関連プロジェクトの案件形成に向けて、技術的可能性、事業上のメリット等の調査・分析を実施。

3. 船員雇用促進対策等

船員雇用促進対策事業費補助金

予算額 150百万円（前年度 119百万円）

○ 目的

内航船員の著しい高齢化等に対応するため、船員の計画的な確保・育成を推進する。

○ 内容

海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた海運事業者が、その計画に従って、新人船員を雇用・訓練した場合に助成金を支給する事業等を実施する。

<現状>

- ◆ 内航船員は、著しく高齢化（**50歳以上の割合が50.7%**）。
- ◆ 内航海運事業者の**99.6%は中小企業**。また、「一杯船主」と呼ばれる使用船舶が1隻以下の事業者が全体の約7割。

内航船員の計画的な確保・育成が重要

◇ 船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づき、国土交通大臣の認定を受けた計画に従って、船員を計画的に雇用し、訓練する内航海運事業者を支援。

内航海運事業者

支援内容: 次のいずれかの助成金を支給

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

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

新人船員1人当たりの助成額: 最大36万円

グループ化などを実施した 内航海運事業者 ※1 への支援の重点化

零細な一杯船主がグループ化などを実施することにより、船員の計画的な確保・育成が可能

両方の助成金を支給 ※2

新人船員1人当たりの助成額:
最大51万円

※1 : 管理船舶3隻以上又は雇用船員20人以上の内航海運事業者が対象

※2 : 次の場合に限り、両方の助成金を支給する。

新規資格取得促進助成金は、6級海技士(航海)の資格取得費用に限る。

船員計画雇用促進助成金の対象者は、船員教育機関卒業生以外の者に限る。

アジア地域における船員養成の支援

予算額 39百万円（前年度 38百万円）

○ 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

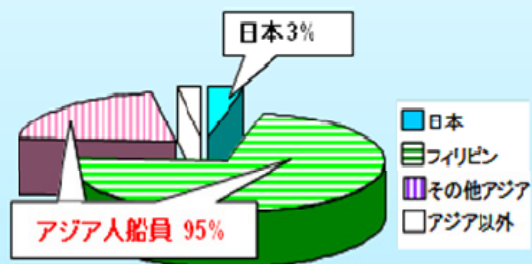
各国船員教育機関の教官のスキルアップを図るため、航海訓練所・海技大学校においてOJT(On the Job Training)を機軸とした教官に対する研修を行い、各国における船員教育の向上を図る。

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、教官の指導要領の構築などにより、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95%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
△3万人の見込み(2015年)
- ◇欧州との間で優秀なアジア人船員の囲い込み激化
(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
 - ・船員教育機関のレベル格差
 - ・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関与することが必要

具体的施策

教官受入

教育者育成事業

練習船研修 5週間 + 専門(座学)研修 5週間

各国の教育機関で
学生を指導

教官派遣

乗船訓練システム技術移転事業
(アジア人船員国際共同養成プロジェクト)

- ・我が国の教官派遣
- ・教材の整備・教育手法の伝授

乗船訓練システムの向上

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

4. 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

予算額 29百万円（前年度 37百万円）

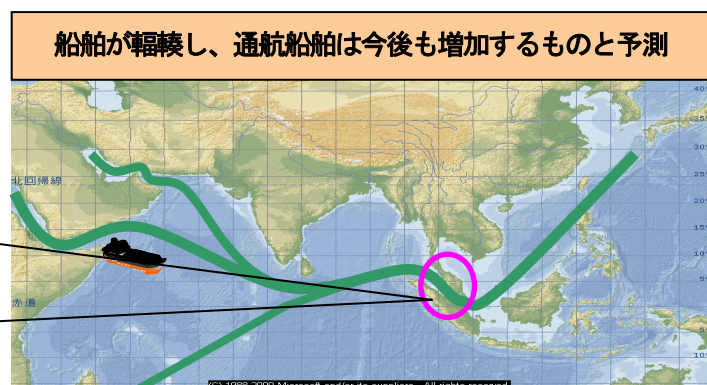
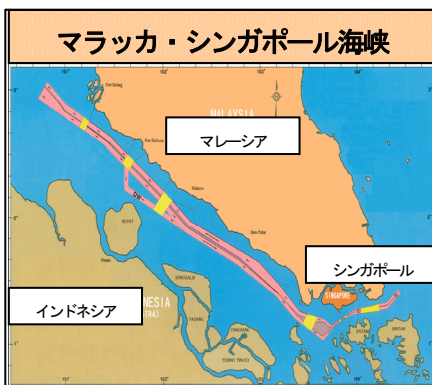
○ 目 的

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あり、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。

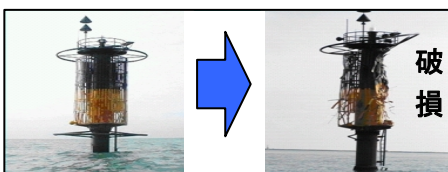
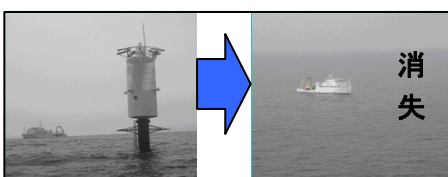
最大の海峡利用国である我が国としては、沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」の下、過去約40年にわたりマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた実績を活かし、リーダーシップを発揮して、航行援助施設の維持、管理等に積極的に参加し、マ・シ海峡の航行安全確保に貢献する。

○ 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とともに、既存の航行援助施設の維持管理について、沿岸国自身による自立的な維持管理能力の向上（キャパシティ・ビルディング）を図る。



船舶事故の危険性が増大、航行安全対策の強化が必要



○国連海洋法条約

航行安全と環境汚染防止対策について、利用国と沿岸国が協力する。

○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。

【協力メカニズムにおける沿岸国提案プロジェクト】

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| ① 分離通航帯内の沈船の除去 | ④ 潮流等の観測システムの整備 |
| ② 有害危険物質対応の協力支援 | ⑤ 既存の航行援助施設の維持更新 ← 支援 |
| ③ 小型船舶自動識別システムの協力支援 | ⑥ 津波被害を受けた航行援助施設の復旧整備 |

検査・監査等執行体制の強化

予算額 605百万円（前年度 574百万円）

○ 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
- ・放射性物質の海上輸送時の事故対応の体制強化
- ・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

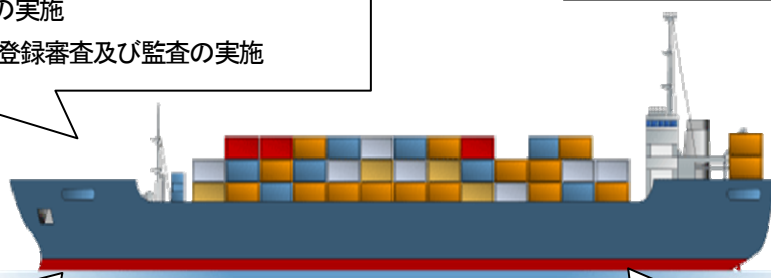
検査・監査等執行体制の強化

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

- 運航労務監査実施体制の整備
- 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



- 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

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

予算額 47百万円（前年度 47百万円）

○ 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

○ 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

○ 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。

○ 交付実績

平成17年 船名：HELENA II 交付対象：青森県 交付額：77百万円

平成20年 船名：AAA UFULI 交付対象：佐伯市（大分県） 交付額：15百万円

平成21年 船名：GOLD LEADER 交付対象：兵庫県、神戸市、明石市、淡路市
交付額：704百万円（4自治体計）

※平成21年に関しては、4自治体が防除措置に多額の費用を要したため、補正予算を措置し、交付。



<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

○ 目的

「地域公共交通確保維持改善事業」において、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠である離島航路の維持・確保、航路の構造改革に資する公設民営化・船舶更新、利便性向上等の支援を図る。

○ 内容

地域公共交通の確保・維持・改善の推進

【関連施策(総合政策局)】

予算額 33,152百万円

・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

<内容>

・公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。

・この支援にあたっては、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う。

『地域公共交通確保維持改善事業』

～生活交通サバイバル戦略～

24年度予算額 332億円

地域公共交通確保維持事業

・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(注)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

○東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(※)

(注) 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

・バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
・地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
・東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(※)

(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)