

平成26年度
海事局関係予算概要

平成26年1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26年度予算のポイント・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 平成26年度予算総括表・・・・・・・・・・・・・・・・ 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) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策・・・・・・・・ 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・・・・・・・・ 4
- (3) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化・・・・・・・・ 5
- (4) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策・・・・・・・・ 6
- (5) 船舶による環境汚染防止のための総合対策・・・・・・・・ 6

2. 海事分野の安全・安心、防災対策

- (1) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進・・・・・・・・ 7
- (2) 大型コンテナ船の安全基準の確立・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- (3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策・・・・・・・・ 8
- (4) 検査・監査等執行体制の強化・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- (5) 船舶油濁損害対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

3. 船員の確保・人材育成

- (1) 船員雇用促進対策事業費補助金・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- (2) アジア地域における船員教育者養成事業等・・・・・・・・ 11

4. 海事局所管の独立行政法人について・・・・・・・・ 12

<関連事項>

- (1) 離島航路の確保維持等による地域の活性化・・・・・・・・ 13
- (2) 内航海運の活性化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- (3) 船舶共有建造制度による代替建造の促進・・・・・・・・ 14
- (4) イラン産原油を輸送するタンカーの運航支援・・・・・・・・ 14
- (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・・・・ 15

I. 海事局関係予算の概要

1. 平成26年度予算のポイント

一般会計総額 136.4 億円（対前年度倍率 1.01倍） H25補正と合わせて146.2億円計上

海事局行政経費	30.1 億円（1.00倍） このほかH25補正に7.9億円計上
独立行政法人経費	106.2 億円（1.01倍） このほかH25補正に2.0億円計上

予算の重点施策

- ① 拡大を続ける世界の海洋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力の向上による海洋産業の戦略的育成
- ② 海事分野での輸送の安全の確保や、大規模災害発生時における緊急輸送体制の構築
- ③ 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の活性化

主な予算項目

（カッコ書きはH25補正予算とH26当初予算を合わせた予算額）

○ 海洋フロンティアへの挑戦	16.9 億円 (24.8億円)
・ 海洋産業の戦略的育成のための総合対策（拡充）	14.0 億円 (16.3億円)
・ 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）	1.6 億円 (7.2億円)
・ 海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化（新規※）	1.4 億円 (3.4億円)
※上記施策については、独立行政法人経費の内数で計上。	
・ 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策（新規）	0.5 億円
○ 海事分野の安全・安心、防災対策	7.0 億円
・ 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進（拡充）	0.5 億円
・ 大型コンテナ船の安全基準の確立（新規）	0.1 億円
○ 船員の確保・人材育成	2.0 億円
・ 船員雇用促進対策事業費補助金	1.5 億円
・ アジア地域における船員教育者養成事業等	0.4 億円
○ 独立行政法人経費	106.2 億円 (108.2億円)
・ (独)海技教育機構	23.9 億円
・ (独)航海訓練所	54.0 億円
・ (独)海上技術安全研究所	28.3 億円 (30.3億円)

<関連事項>

○ 離島航路の確保維持等による地域の活性化	
・ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進	306 億円の内数 (14億円の内数)
○ 東日本大震災により被災した中小造船業等の復興支援	
・ 平成25年度予算で設置した基金（159億円）により事業を推進	

2. 平成26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	26年度 予算額 (A)	25年度 補正予算額	25補正+ 26当初 合計額	25年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 海洋フロンティアへの挑戦	1,694	787	2,481	1,377	1.23
(1) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策 うち、大水深海域での海洋資源開発関連技術支援の拡充	1,402	231	1,633	1,215	1.15
(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	159	556	716	0	皆増
(3) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策	51		51	0	皆増
(4) 船舶による環境汚染防止のための総合対策 等	16		16	0	皆増
2. 海事分野の安全・安心、防災対策	695		695	715	0.97
(1) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進	52			14	3.66
(2) 大型コンテナ船の安全基準の確立	11			0	皆増
(3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	31			34	0.92
(4) 検査・監査等執行体制の強化	545			597	0.91
(5) 船舶油濁損害対策の推進 等	42			56	0.75
3. 船員の確保・人材育成	181		181	191	0.95
(1) 船員雇用促進対策事業費補助金	144			150	0.96
(2) アジア地域における船員教育者養成事業等 等	35			39	0.92
4. その他	275		275	580	0.47
<義務的経費>					
5. 国際機関分担金	165		165	145	1.14
小 計 (行政経費)	3,011	787	3,798	3,008	1.00
6. 独立行政法人経費	10,625	197	10,821	10,532	1.01
(1) (独)海技教育機構(運営費交付金)	2,385		2,385	2,200	1.08
(2) (独)航海訓練所(運営費交付金、施設整備費)	5,397		5,397	5,646	0.96
(3) (独)海上技術安全研究所(運営費交付金、施設整備費) うち、海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化	2,834	197	3,030	2,677	1.06
(4) (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)	143	197	340	0	皆増
	9		9	8	1.04
一般会計 合計	13,636	984	14,620	13,539	1.01
<関連事項>					
離島航路の確保維持等による地域の活性化 ・地域公共交通の確保・維持・改善の推進	306億円 の内数	14億円 の内数	319億円 の内数	306億円 の内数	

(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		
		26年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	26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)	※1	25,400	21,000	1.21	85,814	65,626	1.31

(注) ※1：このほかH25補正に10,300百万円計上

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) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策

1,402百万円（前年度 1,215百万円）
 <H25補正231百万円>

○ 目的

急成長する世界の海洋開発市場に参画し、平成32年に我が国に2.5兆円規模の新市場を創出し、経済の成長及び雇用の創出につなげるとともに、将来、我が国のEEZ開発を自国の技術で行うための知見及び技術を蓄積できるよう、我が国の海洋産業を戦略的に育成する。

○ 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推進するため、海洋資源開発関連技術の開発を支援するとともに、洋上ロジスティックハブ※1やFLNG※2の安全要件策定のための調査研究等を行う。

※1 洋上ロジスティックハブ: 多数の洋上施設への人員、機材の輸送をハブ・アンド・スポーク方式で行うための大型浮体構造物

※2 FLNG: 浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備

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べく、海洋資源開発関連技術の開発を支援。

【500百万円 1/2補助】 <H25補正231百万円>



② 新分野（洋上ロジスティックハブ）への進出にあたって、解決すべき課題の調査研究を実施し支援。

【436百万円】

<調査研究項目>

- ◆ 浮体構造物の安全性・構造・機能・性能
- ◆ 船舶の基地への着積方式
- ◆ 搭載積卸の効率化



③ FLNG（浮体式LNG生産貯蔵積出設備）の安全要件策定のための調査研究を実施し支援。

【72百万円】

④ 船舶に係る環境規制が将来的に厳しくなることを見越し、船舶からのCO₂排出50%削減等を目標に、世界最先端の海洋環境技術開発を支援。

【390百万円 1/3補助】

- ・ バイオ燃料の利用
- ・ 次世代廃熱回収システム
- ・ 船体抵抗削減等

(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

159百万円（新規）＜H25補正556百万円＞

○ 目的

シェールガス革命や水素の需要拡大に対応し、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体制を確立することにより、東日本大震災以降の環境・エネルギー制約を克服し、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、及び海外からの安価な水素の輸入に必要となる世界初の液化水素運搬船に係る調査、安全基準の整備、関係国との協議等を行う。

次世代国産 LNG 船によるシェールガス輸送の確保 【156百万円】＜H25補正278百万円＞

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、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 運搬船の開発に挑戦**

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基準の策定**
- ・ **新航路における運航要件等の調査**
- ・ 関係国との協議等

世界初の液化水素運搬船の実現

【4百万円】＜H25補正279百万円＞

背景

- ・ 政府として燃料電池自動車の平成 27 年の市場投入、及び世界最速の普及を目指しており、需要の拡大に対応した**安価な水素の供給確保が必要**
- ・ 豪州に豊富に存在する**褐炭**を用い、**安価な水素を生産・輸入するプロジェクトが日豪連携により進行中 (平成 29 年試験運用開始)**

課題

- ・ **世界初となる液化水素運搬船の建造・就航に先立ち、安全基準の整備が必要**

取組内容

- ・ **超低温 (-253℃) 等の水素の特徴に対応した安全基準の策定**
- ・ 豪州政府との調整、**国際基準化**



※「低品位炭起源の炭素フリー燃料による将来エネルギーシステム(水素チェーンモデル)の実現可能性に関する調査研究」より

(3) 海洋構造物に係る研究開発のための基盤強化

143百万円（新規）＜H25補正197百万円＞

○ 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

独立行政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について、実際の波・潮流を再現する等、より精緻な試験を実施可能にするための機能向上及び水槽の老朽化に対応するための機能確保を実施する。



海洋構造物試験水槽

背景

○平成26年度から関係省庁による海洋エネルギー実証事業の実海域実証が開始される等、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



海洋構造物について、その技術開発を加速化すべく、合理的な設計を実現する精緻な実験を可能にするための環境整備が必要であるとともに、水槽の老朽化が活発化する研究開発の妨げとならないよう、対応が必要

実施内容

①鉛直速度差が再現可能な潮流発生装置の導入

垂直方向に速度差のある実際の潮流が再現できる潮流発生装置を整備

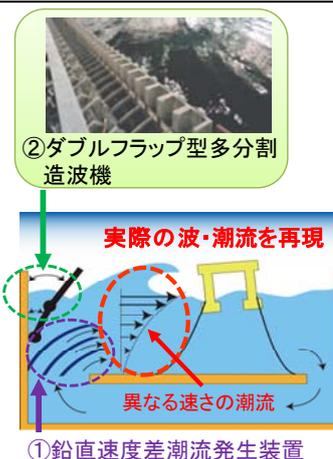
②ダブルフラップ型多分割造波機の導入

これまでよりも波高（最大0.5m程度）が高く、かつ多方向の不規則な波を再現できるダブルフラップ型多分割造波機を整備



実際の波・潮流を発生することが可能となり、精緻な実験が実施可能に

③老朽化に対応するためのクレーンの更新等を実施



海洋関係技術の向上に必要な技術基盤を確保

(4) 海洋エネルギーの活用促進のための安全・環境対策

51百万円（新規）

○ 目的

日本周辺の海洋エネルギー（波力、海流等）の豊富なポテンシャルを踏まえ、浮体式等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等発電施設の安全・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・環境基準等を策定する。

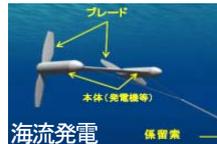
<様々な海洋エネルギー発電施設の例>



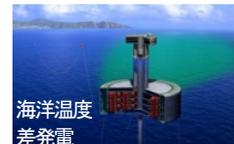
波力発電



潮流発電



海流発電



海洋温度差発電

海洋エネルギー発電施設について、H26年度以降に関係省庁による実証実験が行われる予定

実用化の前提となる安全・環境基準等の策定が必要

平成26年度	波力発電の安全・環境評価	
平成27年度	波力発電の安全・環境ガイドライン策定	潮流・海流・海洋温度差発電の安全・環境評価
平成28年度	潮流、海流、海洋温度差発電の安全・環境ガイドライン策定	

安全面・環境面での課題を整理し、実用化を推進

(5) 船舶による環境汚染防止のための総合対策

16百万円（新規）

○ 目的

北極海の利用拡大の動向を踏まえ、北極海域で問題になっている船舶から排出されるブラックカーボン（すす等の粒子状物質）による環境影響への対策を講じ、我が国の優れた環境技術の国際展開を図る。

○ 内容

ブラックカーボン排出規制の検討に必要な技術的調査を実施するとともに、我が国の優れた船舶環境技術の強みを活かす排出規制の方法、基準値等の検討を行い、国際的な議論をリードする。

背景

- ・ 気候変動等による海氷減少により、利用増加が予想される北極海域において、船舶から排出されるブラックカーボンが沈着することによる海氷の黒色化、海氷融解促進等の懸念が増加
- ・ 国際海事機関（IMO）において平成24年よりブラックカーボン規制について検討を開始

取組内容

平成26年度

- ・ 船舶からのブラックカーボン排出状況の調査



国際的な規制の議論をリード

平成27年度以降

- ・ ブラックカーボン排出規制の方法、基準値等を検討
- ・ ブラックカーボン排出削減技術の開発
- ・ IMOへの提案

2. 海事分野の安全・安心、防災対策

(1) 大規模災害時における船舶の円滑な活用の推進

52百万円（前年度 14百万円）

○ 目的

今後発災が予想される大規模災害において、船舶による緊急輸送、被災者生活支援等の活動を円滑に実施するために必要な緊急時の輸送要請に向けた事業者との調整や、緊急時の活用ニーズに対応した利用可能な船舶情報の迅速な把握等の体制を強化し、船舶の活用を推進する。

○ 内容

1. 災害支援対応可能な船舶の確保に向けた具体的方策の検討

- (1) 平時の事業からの離脱を円滑化するための協力枠組の導入についての検討
- (2) 災害支援を実施する際の予約済みの旅客や車両に対する取扱い方針等に関する検討



自衛隊災害派遣隊を緊急輸送するフェリー「すずらん」
（新日本海フェリー(株)）

2. 大規模災害時における利用可能船舶の情報管理体制の構築

- (1) 既存の船舶検査情報データベースを機能拡張し、災害時において、輸送内容等の船舶活用ニーズと港湾施設の能力に対応した利用可能船舶を迅速に抽出
- (2) 各地域における船舶を活用した具体の防災計画の検討を促進



被災者への食事、入浴、通信等の支援を行う客船「ふじ丸」
（株）商船三井）

3. 災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化

- (1) 災害時における船舶を活用する際の対応手順のマニュアル化等の検討
- (2) 船舶を活用した関係事業者の事業継続計画や地域の防災計画等に反映

南海トラフ巨大地震におけるフェリー活用イメージ

【活用目的】

- ↔ 短距離フェリーによる離島への緊急輸送
- ↔ 短距離フェリーによる本四間輸送を代替する緊急輸送
- ← 中・長距離フェリーによる緊急輸送（近畿から瀬戸内へ）
- ← 中・長距離フェリーによる緊急輸送（被災地外からの支援（支援物資の仕分け、補完等）を近畿、九州地区で想定）



(2) 大型コンテナ船の安全基準の確立

11百万円（新規）

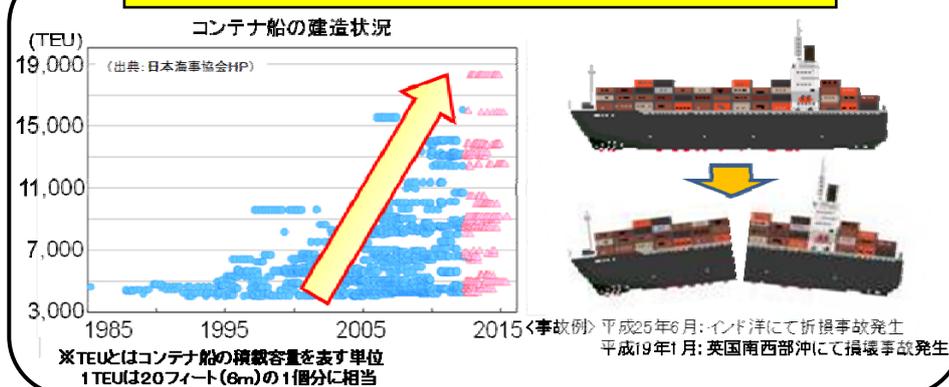
○ 目的

近年急速に大型化が進む背景の中で発生した、コンテナ船の折損・損壊事故を受け、新たな基準策定・国際基準化に向けた検討を実施することにより、事故の再発を防止し、海上交通における国民の安全・安心とともに、我が国造船産業の国際競争力を確保する。

○ 内容

大型コンテナ船に係る新たな構造安全基準の策定とその国際基準化に向けた検討を実施する。

急速に大型化が進むコンテナ船の折損・損壊事故が発生



さらなる大型化にも対応できる新たな安全基準の策定・国際基準化に向けた検討

(3) マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

31百万円（前年度 34百万円）

○ 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。

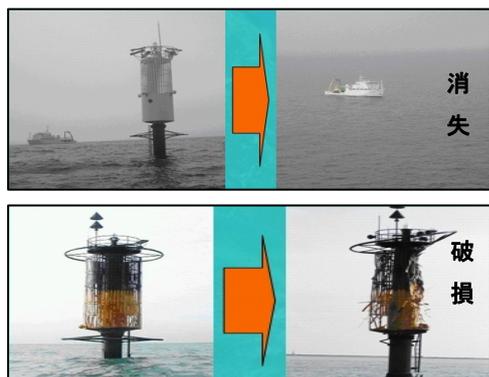
マ・シ海峡の最大の利用国である我が国としては、過去約40年にわたりマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた。今後ともこの実績を活かし、リーダーシップを発揮して、航行援助施設の維持管理等に積極的に参加し、海上輸送路の航行安全の確保に貢献する。

○ 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增大→航行安全対策の強化が必要

<海峡内の航行援助施設> → 早期補修



<人材育成研修>



(4) 検査・監査等執行体制の強化

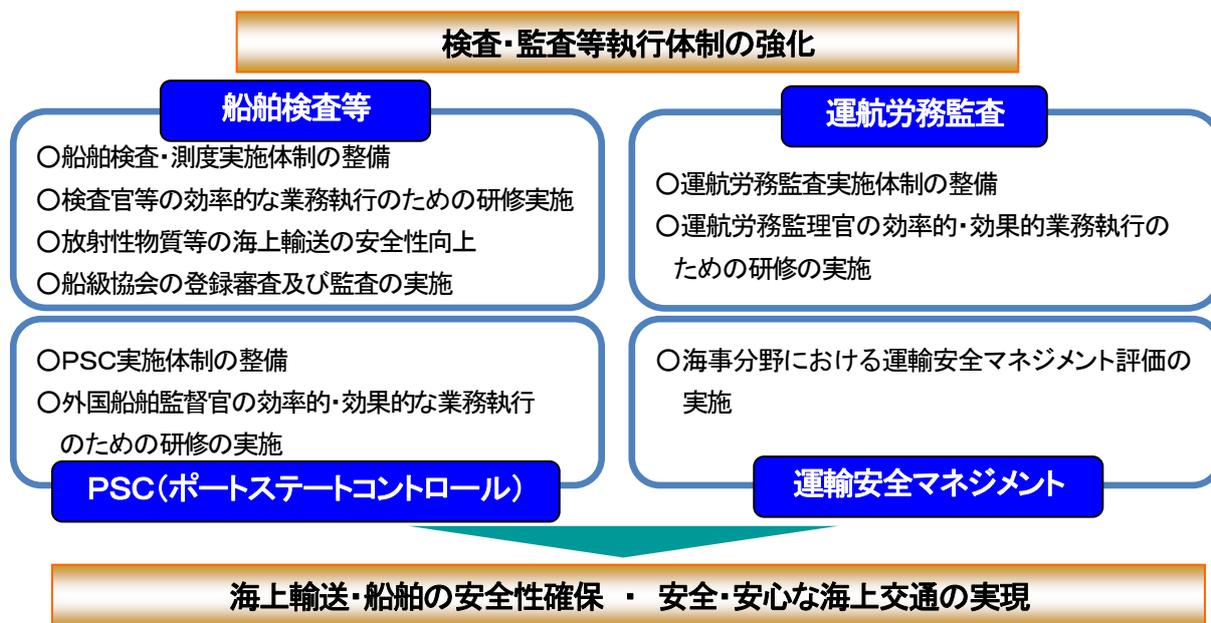
545百万円（前年度 597百万円）

○ 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。



(5) 船舶油濁損害対策の推進

42百万円（前年度 56百万円）

○ 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

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 等

外国船舶油等防除対策費補助金の概要

○ 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。

3. 船員の確保・人材育成

(1) 船員雇用促進対策事業費補助金

144百万円（前年度 150百万円）

○ 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

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. 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。

3. 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。

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

<事業内容>

◇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

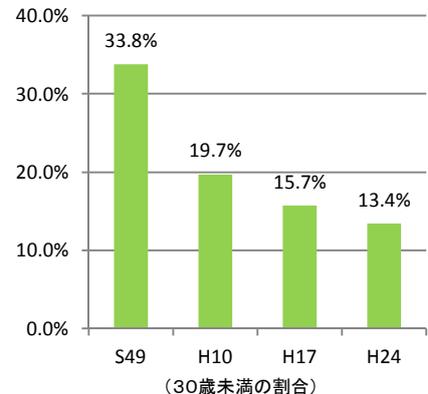
→新人船員を試行雇用(最大6ヶ月)した場合に助成。

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)



新規見直しポイント

- ◆対象者を30歳未満
- ◆計画期間を5年間に統一



効果

- ◆若年船員を集中的に確保
- ◆中期的な人材育成システムの確立
→自主的な船員育成へ

外航基幹職員養成事業

<背景>

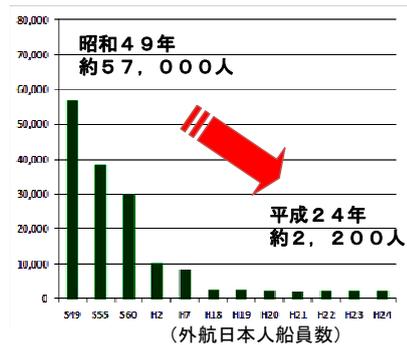
- 外航日本人船員は激減
- 外航中小船社の多くは、実務経験者を対象とした採用が中心であり、学生による外航船社への就職は狭き門



<課題> 外航日本人船員の育成及び雇用確保が必要

<事業内容>

◇シミュレータ訓練等を通じて、即戦力として活躍できる船員へとキャリア形成を図ることにより、外航中小船社と学生との雇用のミスマッチを解消することで、雇用を促進する。



(2) アジア地域における船員教育者養成事業等

35百万円 (前年度 39百万円)

○ 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。

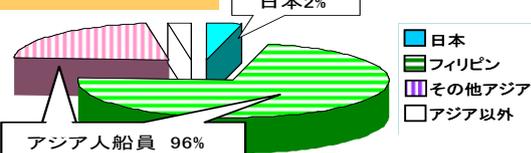
○ 内容

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26年度においては、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。

現 状

◇日本外航は外国人船員に大きく依存
→ 約96%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
△3.0万人の見込み(平成27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

・貧弱な船員教育機関 ・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積極的に関与することが急務

事業内容

我が国教育機関への受入

船員教育者養成事業

乗船研修 5週間
(乗船研修機関)



座学研修 5週間
(座学研修機関)

各国教育機関で学生を指導

※なお平成26年度からミャンマーの受入増加

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
- ・支援国との関係強化

4. 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。

海技教育機構

商船系大学 ◆入学定員:160名	座学 三級 外航 370名 [航海機関]
商船系高等専門学校 ◆入学定員:200名	
海技大学校 ◆3校:高卒対象 ◆修業期間2年 ◆入学定員:230名	四級 内航 440名 [航海機関]
海上技術短期大学 ◆4校:中卒対象 ◆修業期間3年6月 ◆入学定員:140名	
海技大学校(再掲)	
六級 [航海]	

★航海訓練所

※船齢は平成25年4月1日現在

日本丸 船齢 28年 2,570G/T 実習生 120名	海王丸 船齢 23年 2,556G/T 実習生 108名	大成丸 26.4.1 就航予定 実習生 120名
銀河丸 船齢 8年 6,185G/T 実習生 180名	青雲丸 船齢 15年 5,890G/T 実習生 180名	資格取得のために国際条約で義務付けられている乗船実習を 5隻の練習船 で15校の学生に対して 一元的に実施

乗船実習

乗船実習委託

<平成26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認し、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操船シミュレータの整備。
- ③平成25年度の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波方校について耐震補強工事の設計を行うとともに、未診断の各校についても早急に耐震診断を実施。

(独)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、実験施設と研究者により、**技術ソリューション**を提供する。

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38件の提案(H24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

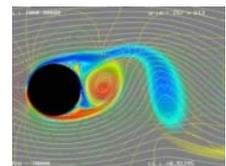


シップ・オブ・ザ・イヤー2012受賞「SOYO(双洋)」

◆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

<平成26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の活性化

○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進

～生活交通サバイバル戦略～ 【関連施策（総合政策局）】
30,560百万円の内数（前年度30,578百万円の内数）
< H25補正 1,350百万円の内数 >

- ・地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。

< 主な内容 >

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幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・離島航路・航空路の運航
- ・バス車両の更新等

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
- ・LRT・BRT（※1）の整備、ICカードの導入・活用等
- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

- ・地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査（※2）
- ・バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- ・公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進

【※1】

LRT（Light Rail Transit）

：低床式路面電車による幹線的な交通システム



BRT（Bus Rapid Transit）

：連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム



【※2】 地域公共交通の充実を図るための新たな制度的枠組みの構築

- (1) 交通政策基本法を踏まえ、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体化など地域公共交通が目指すべきあり方・方向性を明確化
- (2) 上記の方向性を踏まえて、地方公共団体が地域公共交通ネットワークの形成に係る計画を策定（同計画に地域公共交通の再編事業を位置付け）
- (3) 再編事業を実施するための実施計画の実効性を担保するための措置

期待される効果

- 地域住民（学生・生徒、高齢者、障害者等）の移手段の確保
- 活力ある地域社会の実現
〔コンパクトシティの実現、まちの「にぎわい」の創出と健康増進、
観光客、来訪者など人の交流の活発化 等〕

【今後の進め方（予定）】 交通政策審議会地域公共交通部会にてとりまとめ

注）上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費（復興庁予算2,494百万円）がある。

(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 439億円（前年度 516億円）
（内航海運暫定措置事業 417億円、内航海運老齢船処理事業 22億円）

・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 254億円（前年度 210億円）

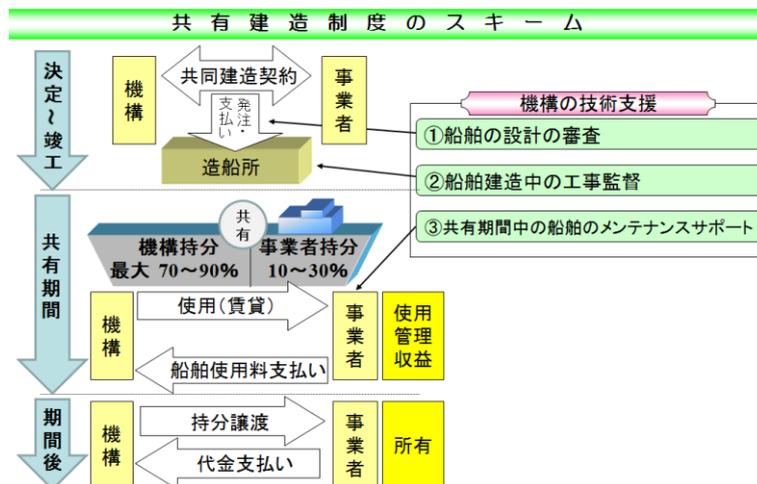
<H25補正 103億円>

・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。

また、平成25年度補正予算では、社会資本整備に必要な資材等の輸送需要に対応するため、103億円の借入を行う。



(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：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。

事業内容

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

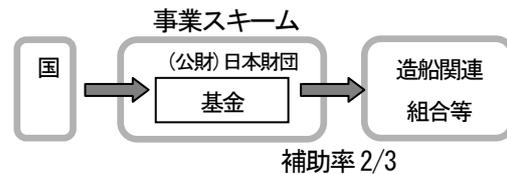
対象施設：事業者により共有される建造・修繕施設 等

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



これまでの進捗

- 平成25年6月25日 公募、第三者委員会による選定を経て、(公財)日本財団への基金設置を決定
- 平成25年8月1日 (公財)日本財団による補助申請の受付開始



(例) 気仙沼における集約化による造船の復興

関係事業者、宮城県、気仙沼市、国土交通省等による「気仙沼造船施設高度化検討会」にて作成された造船所の集約・協業化案のイメージ。

現在、関係者間で実現に向けた具体的な計画を調整中。





国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)