

平成25年度  
海事局関係  
予算概算要求概要

平成24年9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25年度予算概算要求のポイント . . . . . 1
- 2. 平成25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) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策【特別重点要求】 . . . 3
  - (2) 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発【復興特会】・ 5
  - (3) 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）・ 6
- 2. 船舶を活用した災害時の救援体制の整備等
  - (1) 公民連携方式の災害救援フェリーに対する支援【復興特会】 . . 7
- 3. 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化
  - (1) 海上交通の低炭素化等総合事業 . . . . . 8
- 4. 船員雇用促進対策等
  - (1) 船員雇用促進対策事業費補助金 . . . . . 9
  - (2) アジア地域における船員養成の支援 . . . . . 10
- 5. 海運の安全確保対策等
  - (1) マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策 . . . . . 11
  - (2) 検査・監査等執行体制の強化 . . . . . 12
  - (3) 船舶油濁損害対策の推進 . . . . . 13
- 6. 海事局所管の独立行政法人について . . . . . 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
  - (1) 地域公共交通の確保維持改善事業 . . . . . 15

# I. 海事局関係予算概算要求の概要

## 1. 平成25年度予算概算要求のポイント

**総額 157.9 億円 (対前年度比 12.8 %増)**

( 海事局行政経費 49.6 億円、独立行政法人経費 108.3 億円)

**うち 特別重点要求額 29.0 億円**

**東日本大震災復興特別会計 2.4 億円**

### 予算の重点施策

- ① 海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、国際競争力の基盤となる技術力の向上、生産基盤の強化等による海洋産業の戦略的育成
- ② 公民連携方式の災害救援フェリーを活用した救援体制の整備等による災害への対応力の強化
- ③ 海上輸送の競争力向上・体質強化に向けた船舶の省エネ・省力化及び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

○ 海洋フロンティアへの挑戦	30.7 億円
〔 ・ <u>海洋産業の戦略的育成のための総合対策</u> 【特別重点要求】日本再生戦略（グリーン）	29.0 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 【東日本大震災復興特別会計：復興対策】	0.4 億円
○ 船舶を活用した災害時の救援体制の整備等	2.2 億円
〔 ・ <u>公民連携方式の災害救援フェリーに対する支援</u> 【東日本大震災復興特別会計：全国防災】	2.0 億円（新規）
○ 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化	3.2 億円
〔 ・ 海上交通の低炭素化等総合事業	3.1 億円
○ 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
○ 独立行政法人経費	108.3 億円
〔 ・ (独) 航海訓練所	57.3 億円
・ (独) 海技教育機構	23.0 億円
・ (独) 海上技術安全研究所	27.9 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	341 億円の内数

## 2. 平成25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	25年度 要 求 額 (A)	前 年 度 予 算 額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
<b>1. 海洋フロンティアへの挑戦</b>	<b>3,070</b>	※2 <b>1,000</b>	<b>3.07</b>
(1) 海洋産業の戦略的育成のための総合対策【特別重点要求】	2,900	0	皆増
(2) 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発【復興特会】	40	47	0.85
(3) 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)	※1 36	37	0.98
(4) 海上輸送の環境性能向上のための総合対策	39	45	0.88
(5) 代替エネルギー船舶等環境負荷低減技術の普及に関する総合対策	42	366	0.11
等			
<b>2. 船舶を活用した災害時の救援体制の整備等</b>	<b>216</b>	<b>0</b>	<b>皆増</b>
(1) 公民連携方式の災害救援フェリーに対する支援【復興特会】	200	0	皆増
(2) 津波発生時の船舶避難態勢の改善に向けた検討	16	0	皆増
<b>3. 内航海運・フェリーの競争力向上・体質強化</b>	<b>324</b>	<b>384</b>	<b>0.84</b>
(1) 海上交通の低炭素化等総合事業	310	342	0.91
(2) 内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策	14	42	0.33
<b>4. 船員雇用促進対策等</b>	<b>191</b>	<b>193</b>	<b>0.99</b>
(1) 船員雇用促進対策事業費補助金	150	150	1.00
(2) アジア地域における船員養成の支援	39	39	1.00
等			
<b>5. 海運の安全確保対策等</b>	<b>1,020</b>	<b>969</b>	<b>1.05</b>
(1) マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策	39	29	1.33
(2) 検査・監査等執行体制の強化	604	605	1.00
(3) 船舶油濁損害対策の推進	61	47	1.30
等			
<義務的経費>			
<b>6. 国際機関分担金</b>	<b>137</b>	<b>152</b>	<b>0.90</b>
<b>小 計 (行政経費)</b>	<b>4,958</b>	<b>2,698</b>	<b>1.84</b>
<b>7. 独立行政法人経費</b>	<b>10,830</b>	<b>11,294</b>	<b>0.96</b>
(1) (独) 航海訓練所(運営費交付金、船舶建造費)	5,729	6,002	0.95
(2) (独) 海技教育機構(運営費交付金)	2,300	2,482	0.93
(3) (独) 海上技術安全研究所(運営費交付金、施設整備費)	2,793	2,801	1.00
(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)	8	9	0.94
<b>合 計</b>	<b>15,788</b>	<b>13,992</b>	<b>1.13</b>
<関連事項>			
<b>離島航路の確保維持等による地域交通の活性化</b> ・地域公共交通確保維持改善事業	※1 <b>341億円の内数</b>	<b>332億円の内数</b>	

(注) ※1：総合政策局との連携施策(一括計上)、※2：海洋環境イニシアティブ経費

### (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		
	25年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	25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)	21,000	20,200	1.04	64,813	75,714	0.86

# 1. 海洋フロンティアへの挑戦

海洋産業の戦略的育成のための総合対策

【特別重点要求】 要求額 2,900百万円（新規）

## ○ 目的

急成長する世界の海洋開発市場の成長を取り込むことで、2020年に2.5兆円規模の新市場を創成し、国際競争力の強化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することを目的として、我が国の海洋産業を戦略的に育成するための総合対策を実施する。

## ○ 内容

我が国海事産業の強みを活かせる新分野（洋上ロジスティックハブ）への進出にあたっての課題について、その解決のための調査研究を実施し、海洋資源開発プロジェクトへの進出を支援するとともに、我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋資源開発で活かし、さらに今後も世界の成長を取り込むため、競争力の核となる海洋フロンティア技術の開発・普及促進及び当該技術の適正な評価のための調査研究を実施し、国際競争力の基盤となる技術力の向上を図る。加えて、大規模海洋構造物の建造において競争力を有する革新的な建造方式等の基盤強化策を検討する。

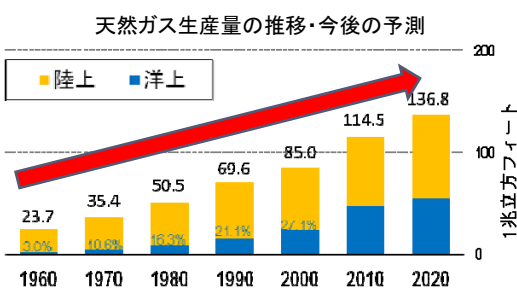
## 背景

日本再生戦略（平成24年7月31日閣議決定）

・「資源の宝庫である『海洋』は、政府を挙げて取り組んでいくべき人類全体のフロンティアであり、グリーン・イノベーションによる新たな成長産業のゆりかごともいえる。…」

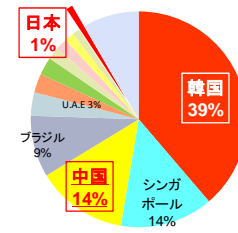
### 現在

#### 海洋開発市場の急成長



#### 海洋開発分野における劣後化

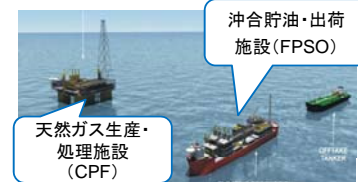
海洋構造物手持ち工事量のシェア（金額ベース、2011.9, Clarkson）



総計：13.8兆円

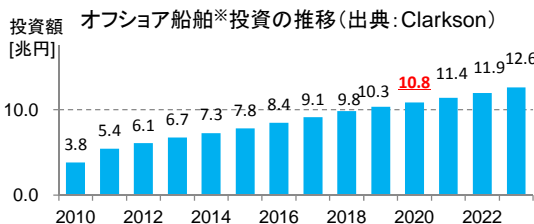
イクスLNGプロジェクト(豪)の例 (2012年)

開発投資額：3.5兆円  
発注者：国際石油開発帝石  
エンジニアリング&建造：韓国



我が国のEEZ開発は諸外国と比較して相対的に遅延

### 2020年 世界で10兆円規模の海洋構造物建造需要



### 韓国・中国が2020年に向けた政府目標を発表

#### 韓国 (2012年5月発表)

- 海洋プラント受注額 8兆円 (20年目標) (11年実績 2.6兆円)
- 国産化率 60% (20年目標) (11年実績 40%)

#### 中国 (2012年2月発表)

- 売上高 6兆円 (20年目標)
- 国産化率 50% (20年目標)

※ 海洋構造物、チャトルタンカー、支援船、掘削船等

現在のままでは、日本は世界の海洋開発の成長からとり残され、また将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難に！

## 目指すべき方向性

### ◆ 開発当事者から機器メーカーまで我が国主導の海洋開発体制を官民で構築

#### ① 海洋資源開発プロジェクトへの進出支援

新分野（洋上ロジスティックハブ※）への進出にあたっての課題について、その解決のための調査研究を実施。

※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。

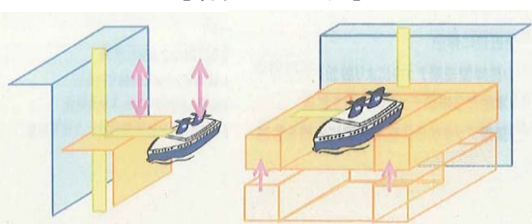
<課題>

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

ロジスティックハブ



[着棧方式の例]



#### ② 国際競争力の基盤となる技術力の向上

我が国海事産業がこれまで培った技術、ポテンシャルを活かし、さらに、今後も世界の成長を取り込むため、

◆ 次世代の海洋環境技術、海洋資源開発関連技術の開発を支援

◆ 当該技術の適正な評価のための調査研究

を実施。



#### ③ 生産基盤の強化

大規模海洋構造物の建造における単純労働力や大規模岸壁の確保等、我が国固有の事情を踏まえた基盤強化策を検討。

◆ 諸外国の海洋開発産業の現状等を踏まえた我が国海洋産業育成戦略の策定

◆ 競争力を有する建造方式、モデル工場の検討等

- 従来のモジュール建造方式に変わる革新的な建造方式の確立に向けた検討
- コスト競争力強化のための革新的な工法の開発
- モデル工場の試設計

[革新的な建造方式の例]



将来のEEZ開発を他国に依存せず自前で行う技術の確保（国家安全保障に貢献）  
2020年までに2.5兆円の海洋開発関連市場を創出（海洋産業の創成）



## 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発

【復興特区:復興対策】 要求額 40百万円 (前年度 47百万円)

### ○ 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、「日本再生戦略」(平成24年7月31日閣議決定)、「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・係留設備の安全確保に係る技術的検討

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  
戦略的な国際標準化

技術的検討の結果等をベースに、  
「安全ガイドライン」を策定

- 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

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）

要求額 36百万円（前年度 37百万円）

○ 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の早期案件発掘・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>・・・メガフロート活用型コンテナターミナル整備プロジェクト

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。）



メガフロート活用型  
コンテナターミナル

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。

・メガフロート活用型コンテナターミナル整備において、我が国の大型浮体構造物技術や船舶技術等を組み合わせた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。



## 2. 船舶を活用した災害時の救援体制の整備等

公民連携方式の災害救援フェリーを活用した救援体制等の整備に対する支援制度の創設  
 【復興特区：全国防災】 要求額 200百万円（新規）

- 目的  
 大規模災害時に地方自治体と事業者等が連携して被災地域に派遣する災害救援フェリーによる救援体制等を整備する。
- 内容  
 災害救援を行うためのフェリーの改造等費用の一部を補助する。

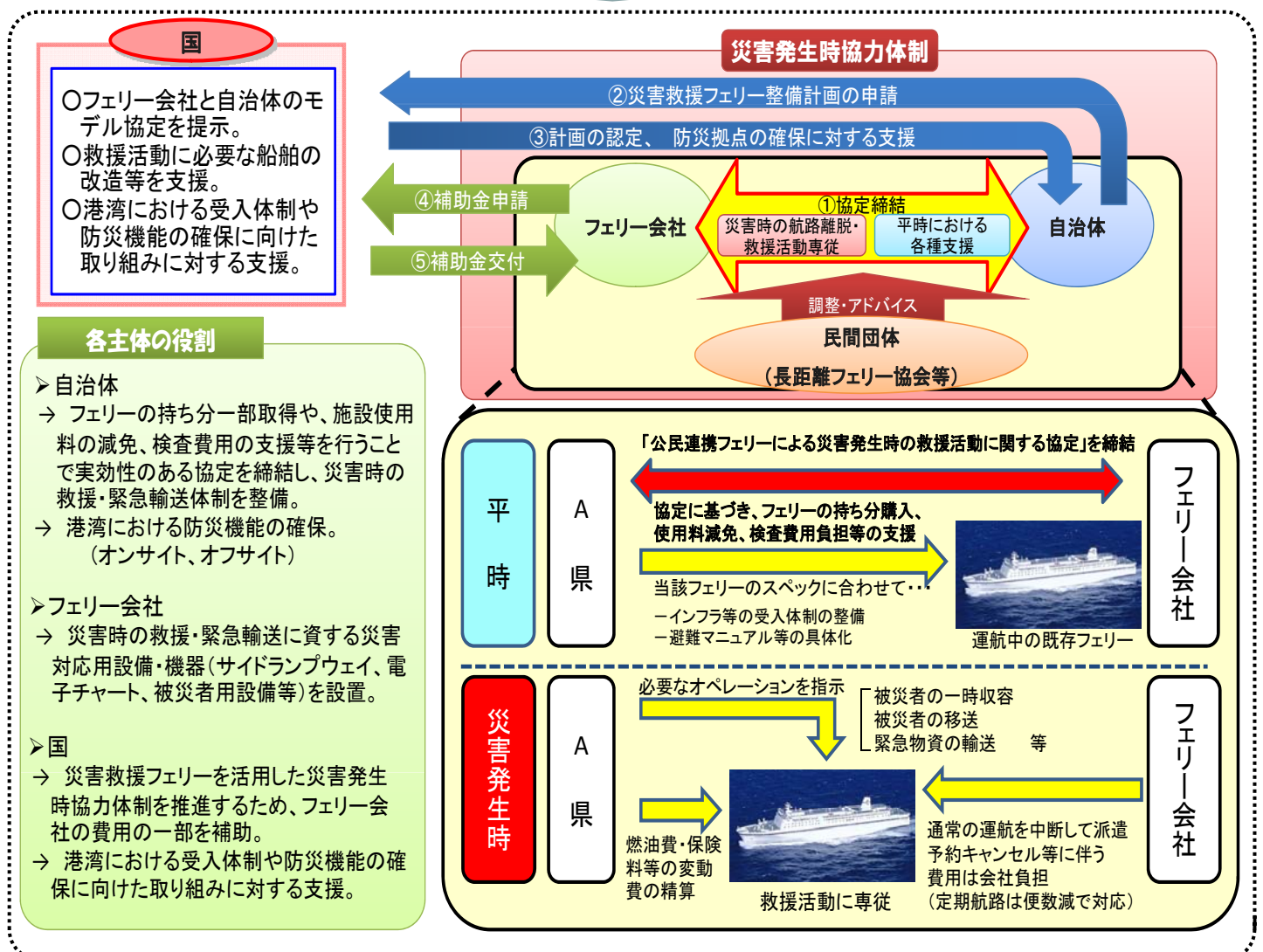
### 現状

- ◎フェリーの災害発生時救援機能のポテンシャルは高い
  - ～ 被災者の一時収容・移送、緊急物資の輸送など多面的な活用が可能
  - ～ 東日本大震災でも高いポテンシャルを実証(ただし、通常の定期航路での輸送拡充が中心)

### 課題

- ◎フェリーの災害救援機能を効果的に活用するための具体的な枠組みがない。
- ◎航路外での救援活動に伴うフェリー会社の減収・費用増の補填に関するルールがない。
- ◎多くのフェリーで、本格的な災害支援活動の実施に必要な不可欠な汎用性のある設備は未装備。

### 港湾局とも連携



### 3. 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

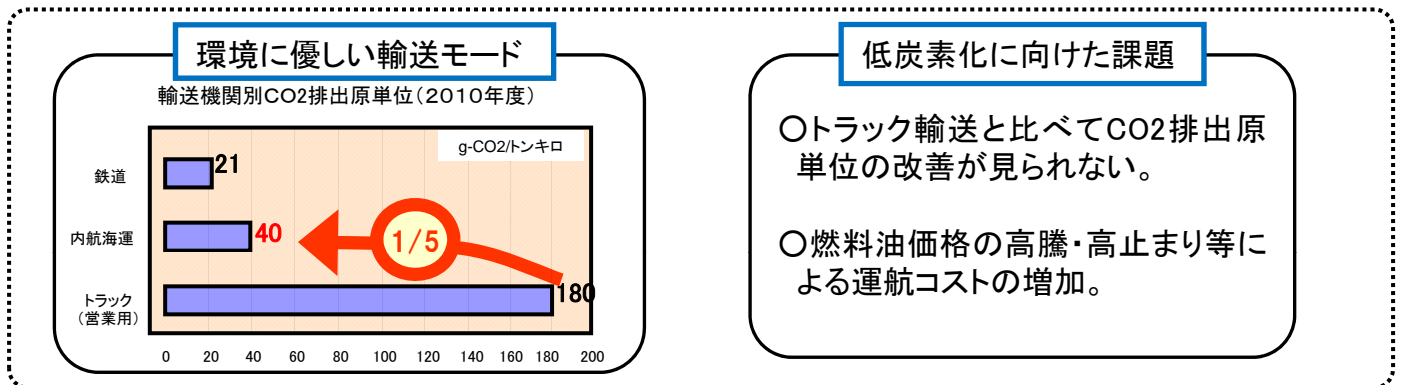
要求額 310百万円（前年度 342百万円）

#### ○ 目的

陸上輸送と比べて環境負荷の低い内航海運・フェリーの更なる低炭素化を推進することにより、選択される環境産業への転換を図る。

#### ○ 内容

船舶運航事業者等が行う省エネ効果の高い機器の導入等に対して補助を行う。また、内航海運における船舶管理会社の活用促進を図るための調査を行う。



環境産業として荷主に選択されるために環境負荷軽減に向けた積極的な取り組みが必要

#### 低炭素化改造等事業

○船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助

<補助対象>

運航効率や推進効率を高める主機の換装やプロペラ機器の設置等  
※改造する船舶や設置する機器について重点化



低燃費ディーゼル機関 プロペラボス取付翼

#### 内航海運における船舶管理会社活用の促進に関する調査

○内航海運における経営革新や構造改革に資する船舶管理会社活用の促進を図るため、活用した場合の具体的なビジネスモデル等に関する実証調査を行う。

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 541億円(前年度 552億円)  
(内航海運暫定措置事業 516億円、内航海運老齢船処理事業 24億円)

#### ○ 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。

## 4. 船員雇用促進対策等

船員雇用促進対策事業費補助金

要求額 150百万円（前年度 150百万円）

○ 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50.0%**）。
- ◆ 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

要求額 39百万円（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。

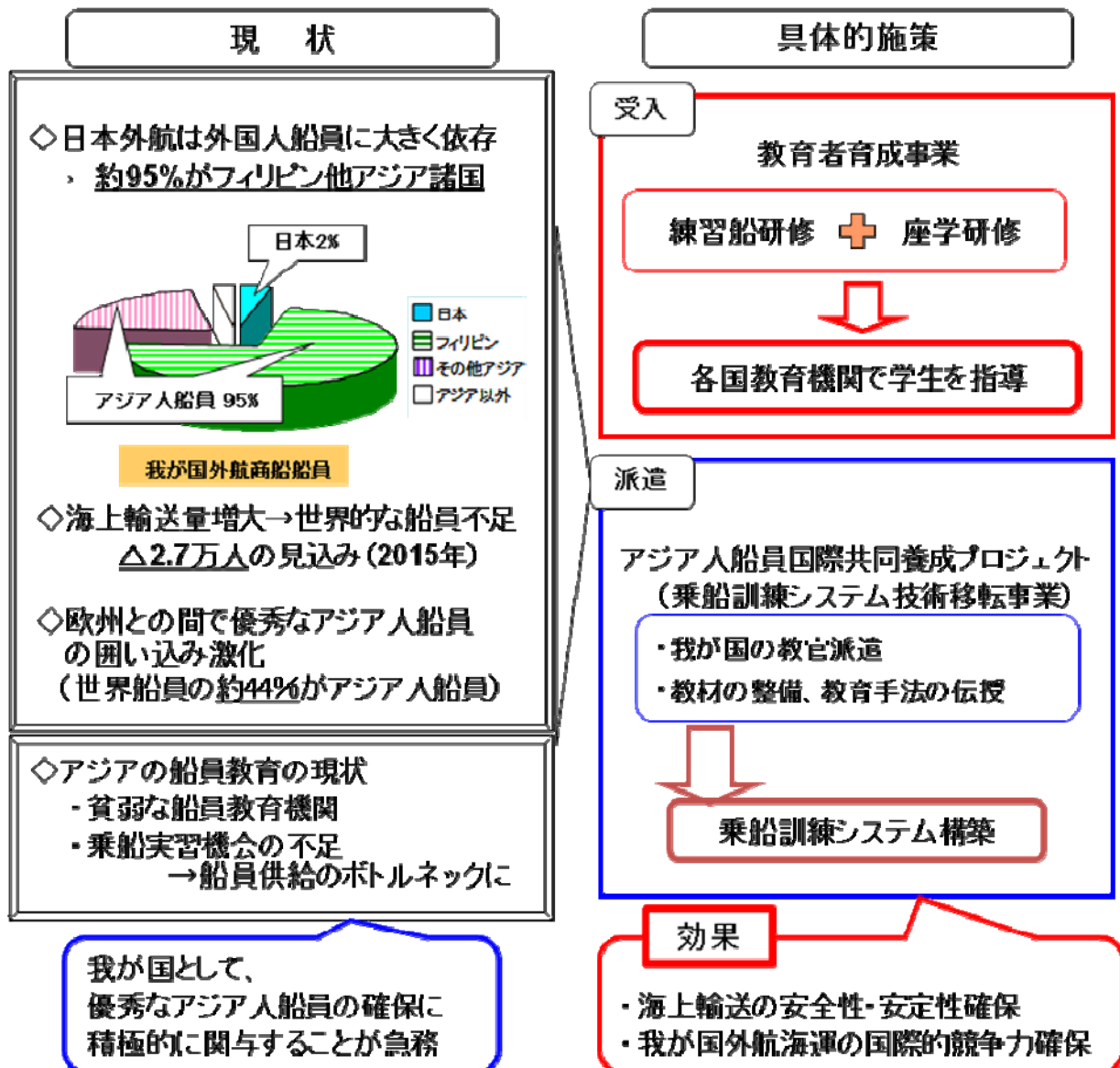
○ 内容

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。





# 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 要求額 39百万円（前年度 29百万円）

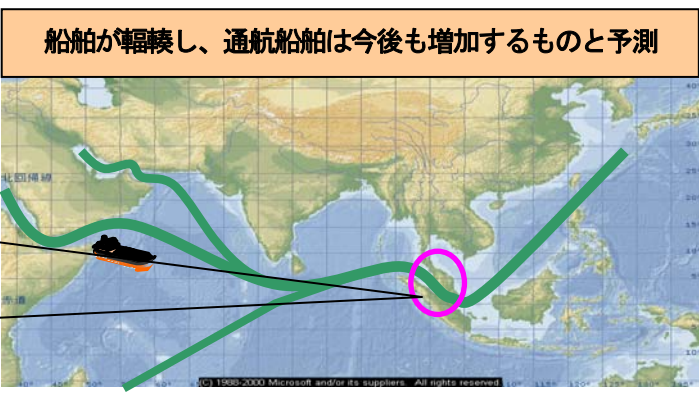
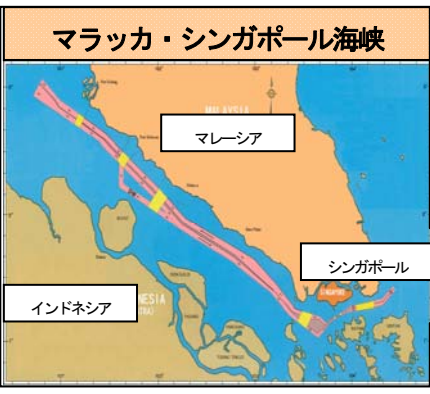
○ 目的

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。

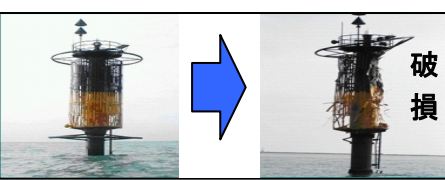
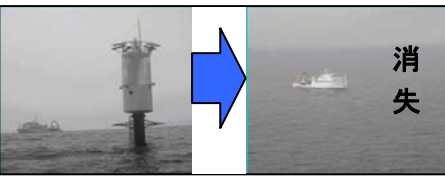
最大の海峡利用国である我が国としては、沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」の下、過去約 40 年にわたりマ・シ海峡の航行安全対策に貢献してきた実績を活かし、リーダーシップを発揮して、航行援助施設の維持、管理等に積極的に参加し、マ・シ海峡の航行安全確保に貢献する。

○ 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】
- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 分離通航帯内の沈船の除去</li> <li>② 有害危険物質対応の協力支援</li> <li>③ 小型船舶自動識別システムの協力支援</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>④ 潮流等の観測システムの整備</li> <li style="border: 1px solid black; padding: 2px;">⑤ 既存の航行援助施設の維持更新 ← 支援</li> <li>⑥ 津波被害を受けた航行援助施設の復旧整備</li> <li>⑦ 緊急曳船(ETV)サービス</li> </ul> |
|--|---|

## 検査・監査等執行体制の強化

要求額 604百万円（前年度 605百万円）

### ○ 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

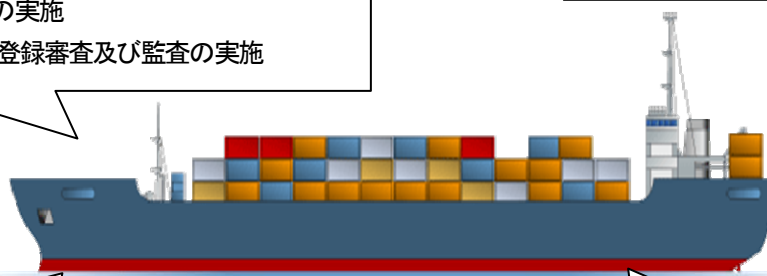
## 検査・監査等執行体制の強化

### 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

要求額 61百万円（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

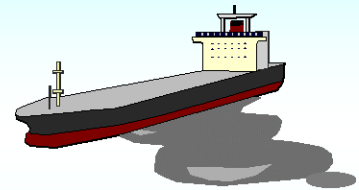
船舶による油濁損害が発生した場合における被害者保護

#### ○ 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。

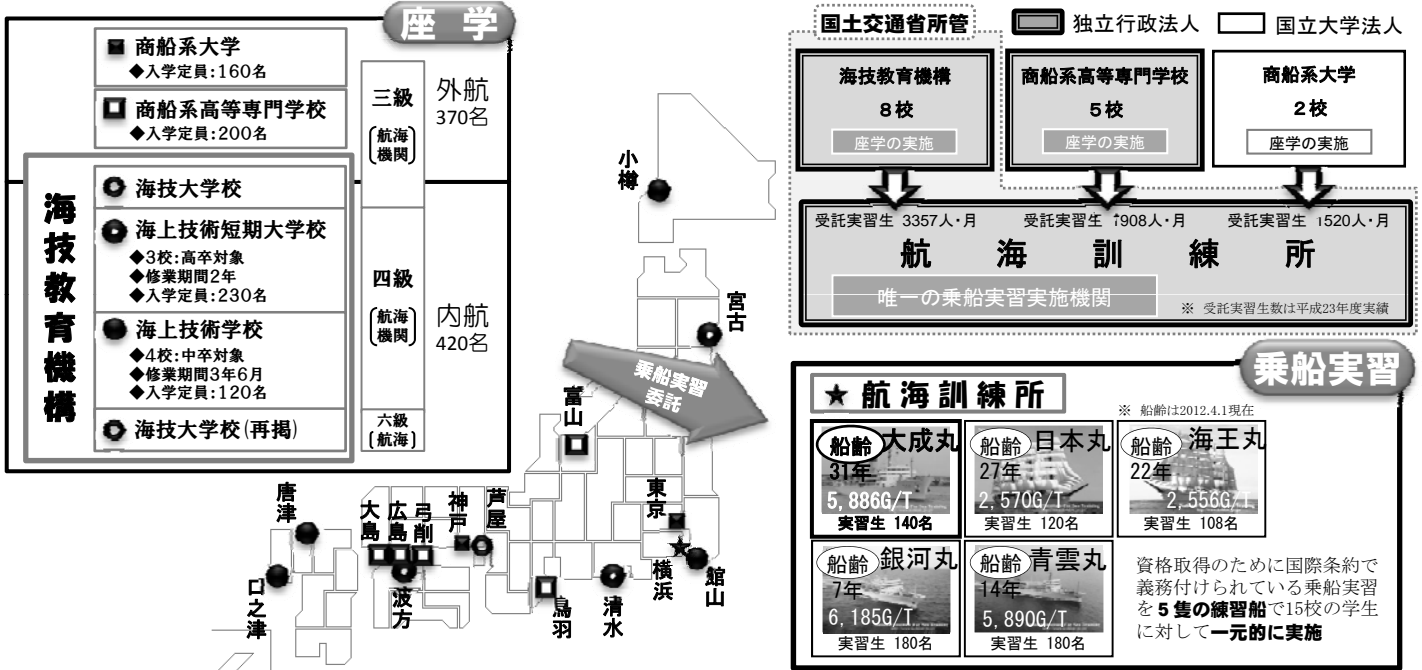
# 6. 海事局所管の独立行政法人について

## (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。
- 海技大学校においては、新人船員の養成だけでなく、**海運会社に雇用されている船員等を対象**に、上級の海技資格取得を目的とする教育や、シミュレータ等を活用し、船舶機器の技術革新に対応した実務教育を実施するなど、**海運会社のニーズに対応した再教育等**を総合的に実施。

## (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効率的に実施**。
- **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**。



## (独)海上技術安全研究所

- 船舶に係る技術並びに当該技術を活用した海洋の利用及び海洋汚染の防止に係る技術に関する調査、研究及び開発等を行うことにより、**海上輸送の安全の確保**及びその高度化を図るとともに、**海洋の開発**及び**海洋環境の保全**に資することを目的とする。

### 研究所の行政への貢献

#### ◆ 安全・環境基準策定

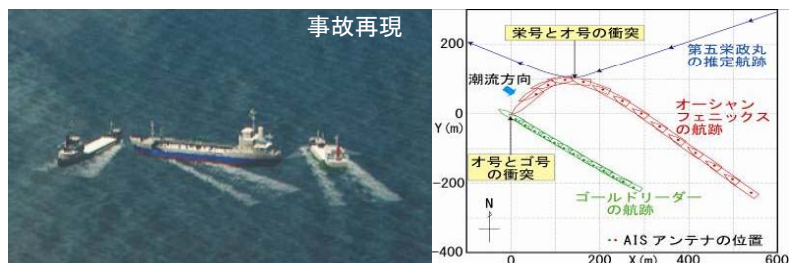
- 国際海事機関(IMO)における合理的な基準の策定に貢献(我が国の提案文書 56件中、36件の作成に貢献(H22年度))
- 例)・CO<sub>2</sub>排出削減の枠組み作り(H23年7月条約改正)
  - ✓ 外航海運全体の排出量を算定・分析し、合理的な規制コンセプト提案
  - ✓ 規制実施のための燃費の「見える化」技術を開発
- ・NO<sub>x</sub>排出規制の枠組み作り(H20年4月条約改正)
  - ✓ 日本の技術を活かした合理的な規制コンセプト提案
  - ✓ NO<sub>x</sub>排出削減に必要な技術開発
  - ✓ 規制実施のための認証方法の提案

#### ➢ 画期的な省エネ技術の開発



#### ◆ 海難事故防止

事故の再現・解析により事故原因究明、再発防止に貢献



## <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 34,058百万円

・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・改善に向けた地域の関係者の取組みを支援する(下記の〔※〕の事業について、地域協働による取組みの支援を一部拡充)。

#### <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～

25年度概算要求額 341億円

### 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、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〔一部拡充〕・離島航空路の確保・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)

### 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

### 地域公共交通調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援〔※〕
- ・ 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(注)〔一部拡充〕

(注) 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30億円を含む。