

令和8年度

海 事 局 関 係
予 算 決 定 概 要

令和7年12月

国 土 交 通 省 海 事 局

目 次

○海事局関係予算総括表（令和7年度補正予算・令和8年度当初予算）	1
○海事局関係予算の概要（令和7年度補正予算・令和8年度当初予算）	2
○主要施策	
1. 造船業や海運業を中核とする海事産業群の強靱化	
（1）海事産業群の競争力強化・生産性向上	
① 造船能力の抜本的強化（造船業再生基金）	7
② 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業	8
③ 造船分野の国際連携に向けた調査事業	9
④ 海事産業の連携による内航変革のための技術開発・実証事業	10
⑤ 内航海運と荷主等の連携による取引環境改善・生産性向上	11
⑥ 自動運航船の普及に向けた制度整備	12
（2）海事分野におけるGXの推進	
① GHG削減等に向けた国際戦略の推進	14
② 内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備	15
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	16
④ 浮体式洋上風力発電施設の導入拡大等に向けた環境整備	17
（3）海事人材の確保・育成	
① 独立行政法人海技教育機構経費	19
② 船員の確保・育成体制の強化	20
③ 造船業における人材の確保・育成	21
2. 総合的な海上安全対策等の推進	
① 旅客船事業者等に対する検査・監査等の適正な執行	23
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	24
3. その他	
① 国立研究開発法人海上技術安全研究所経費	26
② 海事行政DXの推進	27
③ 海洋教育推進事業	28
④ 海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組	28
4. 関連事項	
① 離島航路の確保維持による地域の活性化（地域公共交通確保維持改善事業）	30
② 交通DX・GXによる経営改善支援等	30
③ 海事観光の推進（オーバーツーリズム対策等観光交通確保事業）	31
④ クルーズの活性化（クルーズ等訪日旅客の受入促進事業）	31
⑤ モーダルシフト等の強力な促進（地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業）	32
⑥ 船舶共有建造制度による代替建造の促進	32
○（参考）令和8年度海事局税制改正要望の結果	34

海事局関係予算総括表(令和7年度補正予算・令和8年度当初予算)

(1) 海事局予算

(単位:百万円)

区 分	R7年度 予算額 (A)	R8年度 予算額 (B)	倍 率 (B/A)	R7年度 補正予算額 (C)	R8年度予算額 + R7年度補正 (D=B+C)
1. 造船業や海運業を中核とする海事産業群の強靱化	6,995	6,624	0.95	120,596	127,220
＜主要事項＞					
(1) 海事産業群の競争力強化・生産性向上	283	159	0.56	120,327	120,486
① 造船能力の抜本的強化（造船業再生基金）	—	—	—	120,000	120,000
② 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業	—	—	—	138	138
③ 造船分野の国際連携に向けた調査事業	—	—	—	150	150
④ 海事産業の連携による内航変革のための技術開発・実証事業	161	86	0.53	—	86
⑤ 内航海運と荷主等の連携による取引環境改善・生産性向上	37	21	0.59	20	41
⑥ 自動運航船の普及に向けた制度整備	51	38	0.75	19	57
(2) 海事分野におけるGXの推進	77	43	0.56	19	62
① GHG削減等に向けた国際戦略の推進	19	9	0.50	—	9
② 内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備	29	24	0.83	—	24
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	—	—	—	9	9
④ 浮体式洋上風力発電施設の導入拡大等に向けた環境整備	28	9	0.33	10	19
(3) 海事人材の確保・育成	6,635	6,422	0.97	251	6,673
① 独立行政法人海技教育機構経費	6,448	6,270	0.97	200	6,470
② 船員の確保・育成体制の強化	86	84	0.98	—	84
③ 造船業における人材の確保・育成	55	15	0.27	51	66
2. 総合的な海上安全対策等の推進	604	565	0.94	—	565
＜主要事項＞					
① 旅客船事業者等に対する検査・監査等の適正な執行	506	498	0.99	—	498
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	25	12	0.47	—	12
3. その他	3,219	3,367	1.05	558	3,924
＜主要事項＞					
① 国立研究開発法人海上技術安全研究所経費	2,562	2,763	1.08	215	2,978
② 海事行政DXの推進	203	200	0.99	343	543
一般会計 合 計	10,818	10,556	0.98	121,154	131,710

(2) 他部局関係予算

○ 離島航路の確保維持による地域の活性化（地域公共交通確保維持改善事業）	予算額 206億円の内数（当初）
○ 交通DX・GXによる経営改善支援等	予算額 352億円の内数（補正）
○ 海事観光の推進（オーバーツーリズム対策等観光交通確保事業）	予算額 68億円の内数（補正）
○ クルーズの活性化（クルーズ等訪日旅客の受入促進事業）	予算額 10億円の内数（当初）
○ モーダルシフト等の強力な促進 （地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業）	予算額 9億円の内数（補正）

(3) 財政投融资計画

(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		
		R7年度 (A)	R8年度 (B)	対前年度 倍率 (B/A)	R7年度 (A)	R8年度 (B)	対前年度 倍率 (B/A)
(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（海事勘定）		30,300	23,900	0.79	70,519	61,881	0.88

※ 上記以外に海事産業強化法に基づき認定された事業に係る金融支援（ツーステップローン）に必要な財政融資資金として229億円を計上

※ 海事行政DXの推進は、デジタル庁一括計上の上、海事局に移替えて執行

※ 本表における計数は、四捨五入の関係で合計した金額と一致しない場合がある

（１）海事産業群の競争力強化・生産性向上

予算額 1,204.9 億円

- 「日米協力を踏まえた造船についての強靱なサプライチェーンの構築に必要な経費」（事項要求）については、R7年度補正予算において措置。

- 我が国造船業の再生を図るため、「船体」を経済安全保障推進法の特定重要物資に指定の上、10年間の基金を創設し、造船能力の抜本的向上に必要な生産施設・設備整備及び研究開発・実証に対する補助事業を実施。



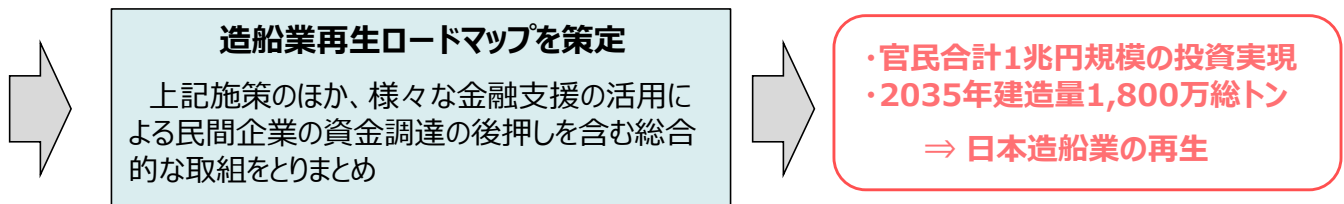
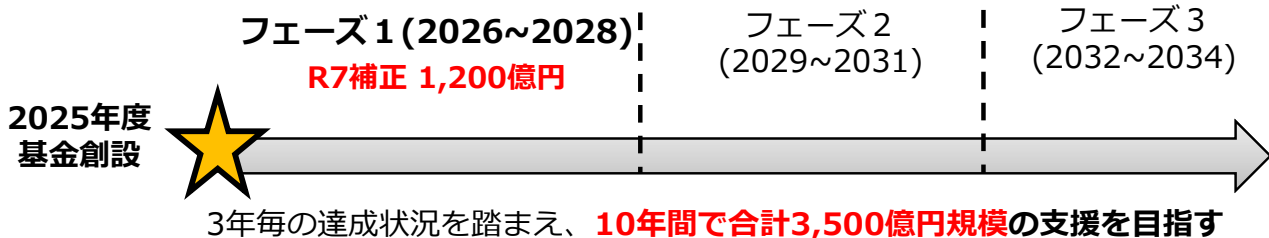
郵船クルーズ(株)

全天候型ドック



小池酸素工業(株)

最新式切断機



- 我が国の経済安全保障を支える造船、海運の競争力強化を図るため、自動運航船等の次世代船舶の建造需要を取り込んでいくことが必要。

→ 自動運航船の2030年頃までの実現に向けた制度整備。

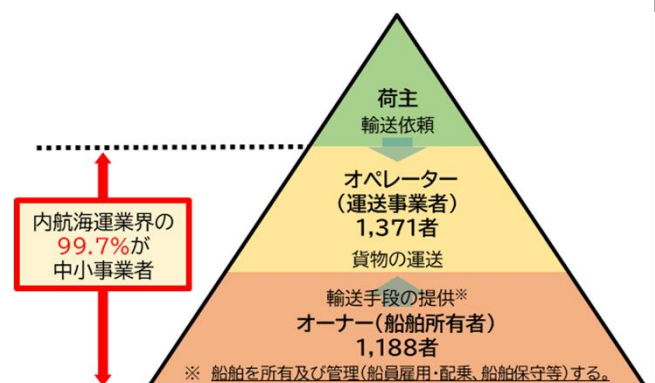


(自動運航船)

- 内航海運は、国内貨物輸送の約4割を担う我が国の国民生活と経済活動を支えるライフラインである一方、内航海運事業者の99.7%は中小企業のため荷主よりも立場が弱い。

→ ガイドラインの策定・周知徹底による内航海運の取引環境の改善等。

→ 船員の負担軽減や生産性向上に資する設備等の技術開発・導入促進。

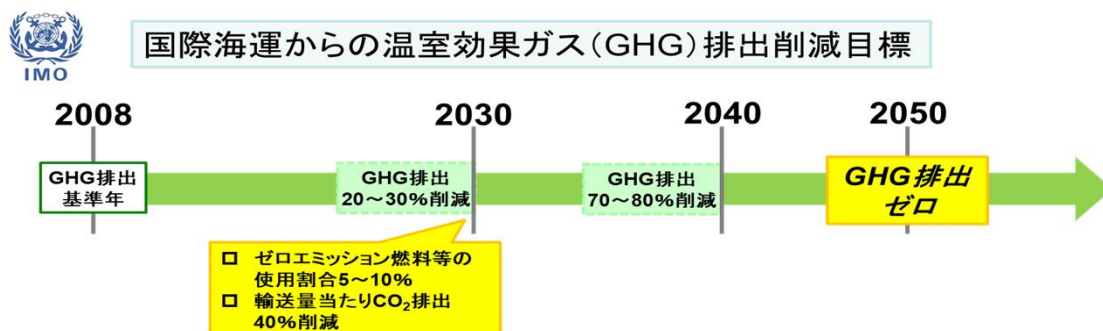


(内航海運業界の構造)

(2) 海事分野におけるGXの推進

予算額0.6億円

- 2023年7月、国際海事機関（IMO）において、「2050年頃までに国際海運からの温室効果ガスの排出ゼロ」との新たな国際目標に合意。
- IMOにおける目標達成のためのルール策定を我が国が強力にリードしつつ、水素燃料船、アンモニア燃料船等のゼロエミッション船の普及を促進。



(参考) 造船分野に係る他省庁関連予算

▶ ゼロエミッション船等の開発・実証

- グリーンイノベーション基金事業
408.8億円（令和3年度～最長10年間）
- ・ アンモニア燃料船
＜内航タグボート＞
2024年8月より実証運航開始
2024年12月に商業運航開始
＜外航大型船＞
2026年より実証運航開始
2028年までに商業運航実現
- ・ 水素燃料船
2028年より実証運航開始
2030年以降に商業運航実現

▶ ゼロエミッション船等の生産基盤の構築

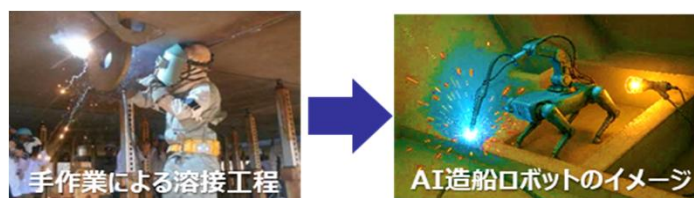
- GX経済移行債を活用した支援
600億円（令和6年度当初～5年間）
300億円（令和7年度当初～5年間）
150億円（令和7年度補正～5年間）

ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備やこれらの舶用機器等を船舶に搭載するための設備等の整備・増強



▶ AIを活用した次世代型ロボットの研究開発

- 研究開発とSociety5.0との橋渡しプログラム(BRIDGE)
341億円の内数（令和7年度補正）



▶ デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術

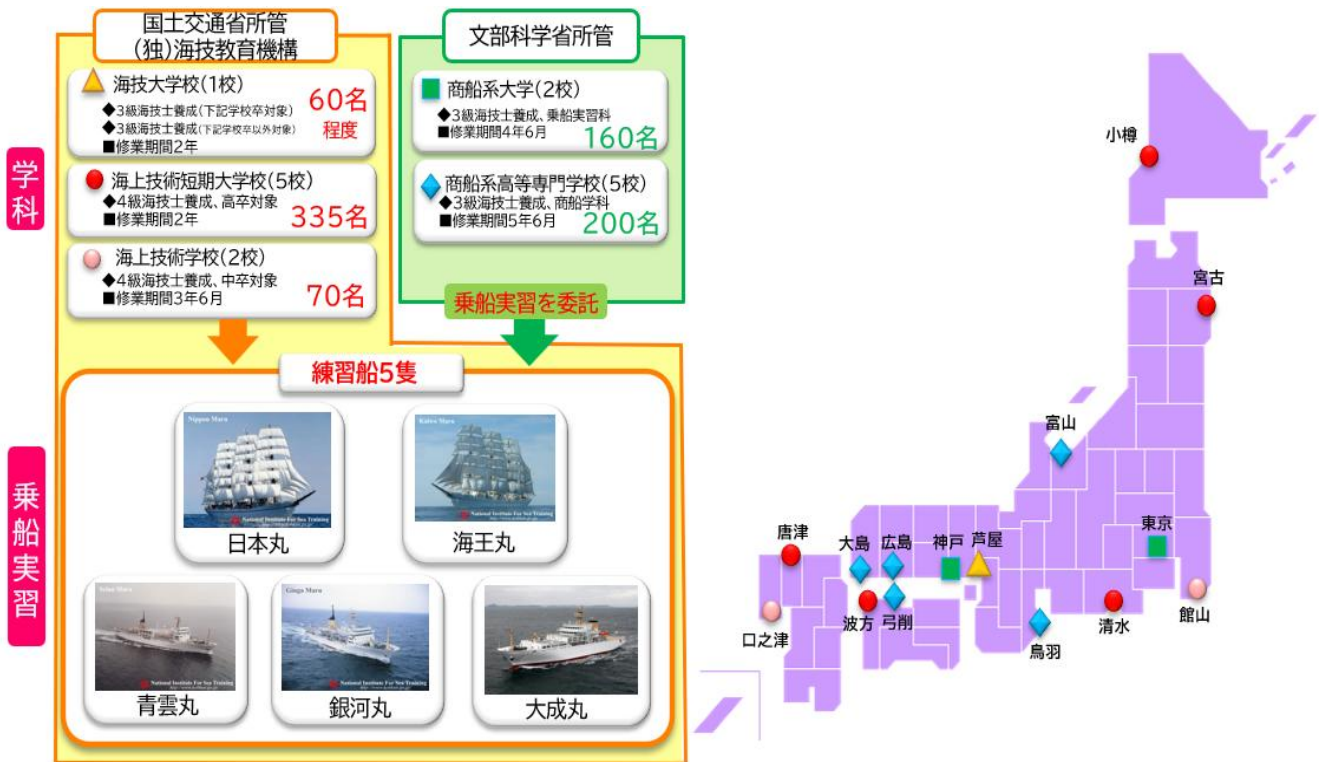
- 経済安全保障重要技術育成プログラム
120億円の内数（令和4年度補正）

(3) 海事人材の確保・育成

予算額 66.7 億円

○ 「(独)海技教育機構」(JMETS)は、船員の確保・育成を目的として全国に8つの学校施設を持ち、座学教育及び乗船実習を効果的・効率的に実施する我が国の基幹的な船員養成機関。

→ 学生の生活環境の向上や質の高い教育訓練の実現に向け、大型練習船の操船シミュレータの更新や老朽化した学校施設の修繕等を実施。

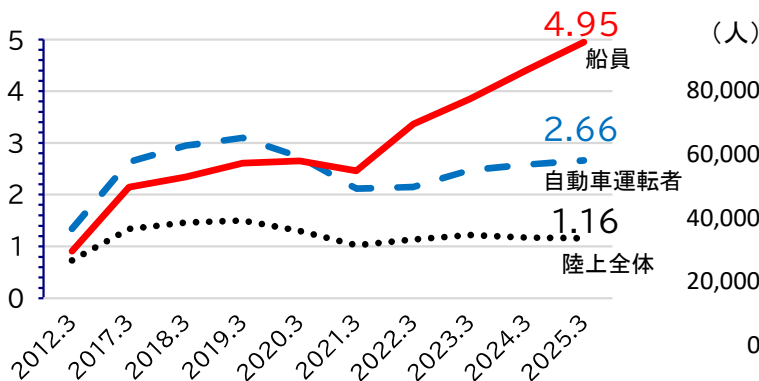


○ 海上輸送に求められる役割が増大する一方で、近年、船員の有効求人倍率が高まるなど、海運や造船の担い手となる人材の確保は大変厳しい状況。

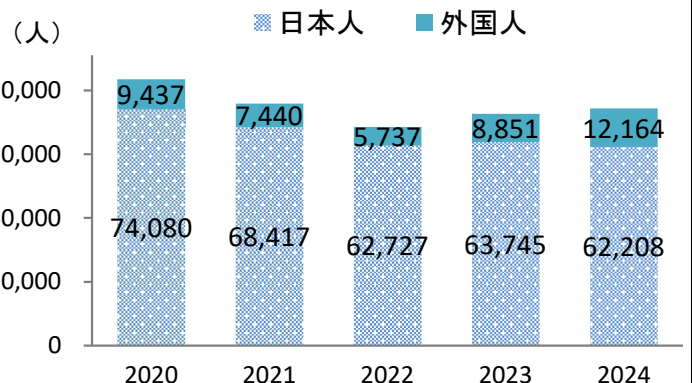
→ 本年4月の船員法改正等を踏まえ、海技人材の養成ルート強化、海技人材確保の間口の拡充等の対策を総合的に実施。

→ 造船業の待遇改善や魅力発信を進めつつ、ゼロエミッション船等の新技術に対応した高度人材の育成や外国人材の適正な受け入れを実施。

船員の有効求人倍率の高まり



造船業の従事者数の減少

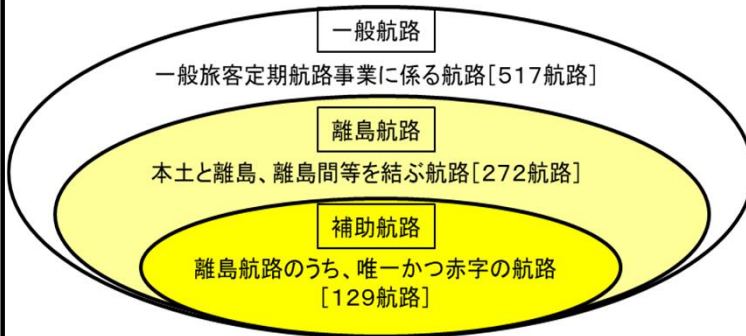


関連予算

○ 離島航路の確保維持による地域の活性化 (地域公共交通確保維持改善事業)

予算額 206億円の内数

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠な交通手段。唯一かつ赤字の航路について、運営費補助、住民運賃割引補助等により航路の確保・維持を図る。



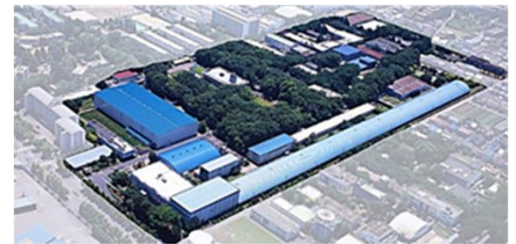
【離島航路に就航する船舶の例】



○ 国立研究開発法人海上技術安全研究所経費

予算額 30億円

海事分野の研究機関である海上技術安全研究所において、海上輸送の安全確保、環境負荷低減、海洋開発の推進及び海上輸送を支える基盤的技術開発等を実施。



【海上技術安全研究所】

○ 海事行政DXの推進

予算額 5億円

海事産業の安全性向上及び業務効率化による生産性向上を実現するため、海事行政DXを推進。行政手続きのデジタル化(船員手帳などの申請及び処理手続きをデジタル完結)、情報の一体管理(事業者や船舶などのデータ連携)などに必要なシステム整備等を実施。



1. 造船業や海運業を中核とする 海事産業群の強靱化

(1) 海事産業群の競争力強化・生産性向上

①造船能力の抜本的強化(造船業再生基金)

補正予算額:120,000百万円(新規)

背景・課題

- 船舶は、四方を海で囲まれ我が国の貿易量の99.6%を支える海上輸送を担っており、国民生活・経済活動の維持に不可欠。日米関税合意に基づき、双方が恩恵を得ることのできる船舶建造体制を構築することが急務。
- 一方で、船舶を構成する「船体」について、供給能力低下・供給途絶のおそれがあるため、早急に安定供給体制を確保することが必要。

事業内容

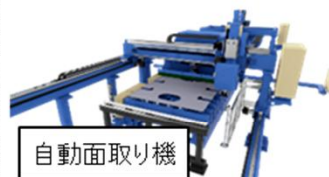
- ・2035年までに、1,800万総トンの船舶建造能力を確保するために必要な「船体」の生産能力を確保することを目指す。
- ・経済安全保障推進法に基づき、「船体」を特定重要物資に指定。
- ・新たに基金(1,200億円)を造成し、「船体」の生産能力拡大に必要な設備投資及び研究開発に対して補助を実施(原則、事業費の1/2または1/3補助)

事業スキーム



既存の船体生産能力を拡充するための設備・施設(補助対象例)

船体の生産設備の老朽化及び生産工程を担う熟練工の高齢化・退職による生産能力の減少



自動面取り機



自動溶接ロボット

製造設備の増強及び自動化



メガブロック対応クレーン



全天候型ドック

平田機工(株)、(株)神戸製鋼所、郵船クルーズ、©IMABARI SHIPBUILDING CO., LTD. 提供

船体生産能力拡大のための研究開発(補助対象例)

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ

最先端の設計・生産システムの研究開発・実証



無人式切断機



特殊船舶の設計システム



RORO船

小池酸素工業(株)、ジャパンマリンユナイテッド(株) 提供

効果

- ✓ 船舶の安定的な供給体制の確保
- ✓ 我が国経済安全保障の強化
- ✓ 米国との更なる関係の強化

②船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業

補正予算額:138百万円
(5か年国庫債務負担行為総額10,585百万円)

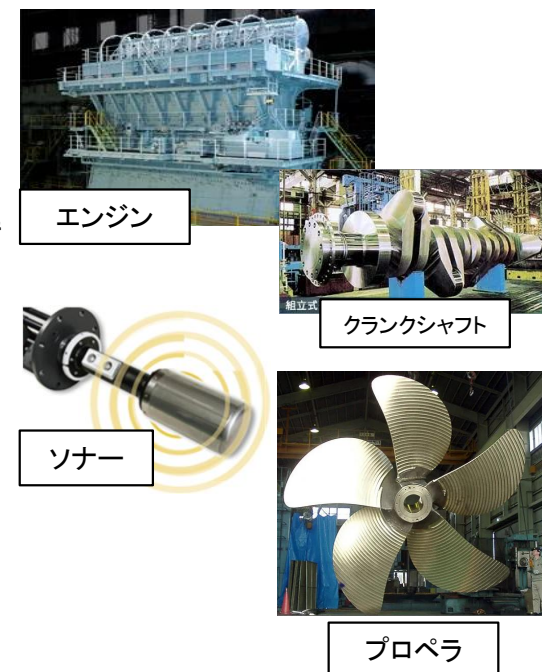
背景・課題

- 船舶は、四方を海で囲まれた我が国の貿易量の99.6%を支える海上輸送を担っており、国民生活・経済活動の維持に不可欠。
- 船舶を構成する重要機器のうち生産途絶等のおそれが顕在化しているものについて、サプライチェーンを強化するため、安定的な供給体制の確保に取り組む事業者に対し、必要となる設備投資について複数年にわたる支援を実施。

事業内容

①ガス燃料の普及に対応した船舶用機関（エンジン）及びその部品（クランクシャフト）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築

- ➡ 船舶の動力を生み出すエンジンのボトルネック工程（性能試験）に係る設備の導入等を支援することで、国内生産基盤を強化する（2ストロークは2025年まで、4ストロークは2026年まで）。
- ➡ 2ストロークの船舶用機関に用いられるクランクシャフトのボトルネック工程（鍛造等）に係る自動化設備の導入等を支援することで、国内生産基盤を2026年までに強化する。



②航海用具（ソナー）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築

- ➡ 船舶の航行の安全確保に用いられるソナーのボトルネック（原材料）に係る設備の導入等を支援することで、国内生産基盤を2027年までに強化する。

③推進器（プロペラ）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築

- ➡ 船舶の主たる推進力を生み出すプロペラのボトルネック工程（鍛造・加工）に係る自動化設備の導入等を支援することで、国内生産基盤を2027年までに強化する。

事業スキーム

国

補助(定額)

支援法人※

※経済安全保障推進法に基づき指定

補助(補助率1/3)

民間企業

効果

✓ 船舶の安定的な供給体制の確保

✓ 我が国経済安全保障の強化

③造船分野の国際連携に向けた調査事業

補正予算額: 150百万円(新規)

背景・課題

- 米国は、中国の海洋覇権阻止の観点から、我が国との造船分野での協力に関心。
- 2025年7月22日、造船等の経済安全保障上重要な分野について、日米で連携していくことに合意。
- 同年10月28日に日米造船協力に関する覚書(MOC)を締結。
- MOCに基づき、両国造船業の互恵的發展に向けた協力を進めるために、米国造船業の現状把握などの実態調査等を行い、実効性のある日米造船協力に係るマスタープランを策定する。

MOC（協力分野）

- ① 造船協力、海事産業発展に関する会議体の設置
- ② 日米両国の建造能力拡大
- ③ 米国海事産業基盤への投資の促進（投資機会の特定）
- ④ 市場経済のための船舶需要明確化（特に経済安全保障上重要な公船、商船）
- ⑤ 日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化
- ⑥ 技術革新【先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装／先進的な船舶の設計及び機能の開発】

事業内容

- 米国造船業の実態調査
 - 日米造船協力の基礎とするため、米国造船業の実態を詳細に把握する。具体的には、各企業の設備・人員規模、財務体質に加え、市場におけるポジション、技術水準、再生に向けたボトルネック等を調査。
- サプライチェーンの実態調査
 - 米国造船業が有するサプライチェーンを体系的に把握する。船舶建造に必要な不可欠な船用機器・材料等の主要な国内外からの供給状況を調査。また、それらの船用機器に関し、我が国メーカーの製品を活用することによる米国造船業の競争力強化の可能性を分析。
- 日米造船業の互恵的發展に向けた協力マスタープランの策定
 - 上記調査により得られた知見を踏まえ、MOCに基づく、両国造船業の互恵的發展に向けた協力を進めるための日米造船協力マスタープランを策定する。

効果

✓ 我が国造船業の不可欠性の確保

✓ 日米造船業の互恵的な発展

④ 海事産業の連携による内航海運のための技術開発・実証事業

予算額: 86百万円
(前年度: 161百万円)

背景・課題

- 内航海運は、デジタルトランスフォーメーション(DX)やグリーントランスフォーメーション(GX)といった社会変容や船員の高齢化といった課題に対応し、物流革新等の新たな社会ニーズに貢献していくことが必要。
- 技術開発を通じて、今後の社会変容に柔軟に対応できる「強い内航海運」への変革が不可欠。

事業内容

- 「強い内航海運」の実現に向けた技術開発・実証事業を支援
→ 内航の諸課題を解決し、物流革新等の社会ニーズに貢献できる技術開発及び実証に要する費用を補助(1/2以内)

補助対象

内航海運の課題

- ・ 生産性向上
- ・ 運航効率の改善
- ・ 船員の労働環境改善 等



社会ニーズ

- ・ 物流革新(DX)への取組
- ・ 物流革新(GX)への取組 等

補助対象の事業例

◆ 船員の労務負荷低減等の物流DXに関する技術開発

【係船・投錨時のウインチ作業】



(機側で油圧機器を人が操作)



(電動化・遠隔での操作)

【着岸・係船作業】



(目視による距離計測)



(岸壁と船舶の距離を計測する装置)

【荷役作業】



(機側で機器を人が操作)



(遠隔での操作・監視)

効果

・ 内航海運の生産性向上 ・ 船員の働き方改革の推進 ・ 海事産業の競争力強化

⑤内航海運と荷主等の連携による取引環境改善・生産性向上

予算額:41百万円(前年度:37百万円)
(当初:21百万円 補正:20百万円)

背景・課題

- 内航海運は、国民生活や経済活動を支える必要不可欠なライフラインであるが、船員はピーク時の昭和49年から大幅に減少し、今後、若年労働力人口の減少が見込まれ、将来の海上労働力の確保が課題。加えて中小企業が99.7%を占める内航海運業における事業基盤強化も急務。
- 物流2024年問題を受けたトラックから船舶へのモダルシフトや、インバウンドの受入強化に伴う航空燃料の海上輸送需要の増加等にも対応し、内航海運による安定的な海上輸送を確保するためには、担い手確保と並行して、船員の業務効率化、内航海運業の事業基盤強化等、内航海運の生産性向上に資する取組が不可欠。
- 令和7年5月に策定された「省力化投資促進プラン」、令和7年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2025」等も踏まえて、内航海運業におけるソフト・ハード両面からの生産性向上を促進する必要がある。

事業内容

①内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた調査

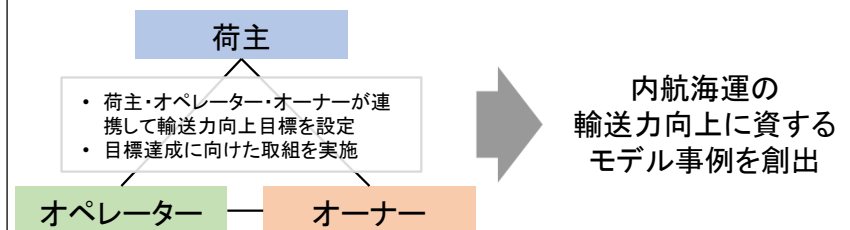
内航海運の取引環境改善・生産性向上のため、離着岸時、運航時、停泊・荷役時における船員および陸上作業員の作業を船種や品目ごとに把握

作業方法・手順の見直しや非効率な業務の廃止など、作業の効率化の参考となる指針を国・荷主・内航海運業者等との連携の下で策定し、当該指針を「内航海運と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映



②内航海運輸送力向上事業支援(補助金)

内航海運の生産性を高めるために、内航海運業者が荷主等と連携して行う、省力化投資による船員の労務負荷軽減や、協業化による船員配乗の効率化等の取組に対して支援



効果

内航海運業の生産性向上を図り、内航海運による安定・効率輸送を実現

⑥自動運航船の普及に向けた制度整備

予算額:57百万円(前年度:51百万円)
(当初:38百万円 補正:19百万円)

背景・課題

- 自動運航船の実用化に向け、我が国を含め各国において技術開発が進展。
- 我が国は、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月より「自動運航船検討会」において国内制度整備に向けた検討を開始し、国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。
- 自動運航船の普及に向け、国内における検査・認証を実施するための指針の構築、船員等の果たすべき役割の検討、衝突事故時等の責任や補償関係の明確化が急務。



事業内容

自動運航船の普及を見据え、以下の内容について検討を実施。

- 検査・認証を実施するため、事業者によるリスクアセスメントのひな形及び国による検査・認証方法の指針を検討
- 自動運航船における船員や陸上要員に求められる要件を整理するとともに、船員と陸上要員の配置を検討
- 自動運航船の責任・補償関係等の国際ルール改正に向けた調査を実施するとともに、国内での法令策定に向けた調査を実施



自動運航船のイメージ

効果

・海難事故の減少 ・船員の労働環境改善 ・海事産業の国際競争力強化

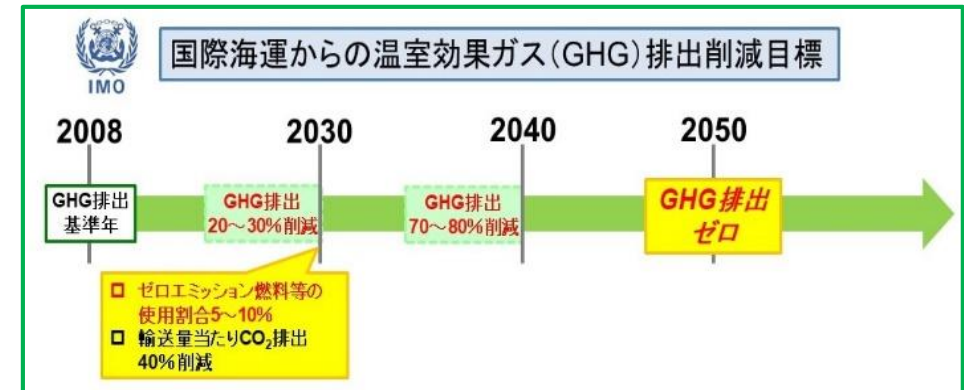
(2)海事分野におけるGXの推進

①GHG削減等に向けた国際戦略の推進

予算額:9百万円
(前年度:19百万円)

背景・課題

- ◆ 国際海事機関(IMO)では、「2050年頃までの温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」の目標を策定するなど、国際海運における大気汚染等の防止・海洋環境の保全のための国際ルールを策定している。
- ◆ 近年、世界での環境意識の高まりを受け、国際海運による大気・海洋環境への影響等に対する関心が高まる中、GHG削減対策を中心に、IMOにおいても、より複雑・高度な国際ルール導入に向けた議論が行われている。
- ◆ 我が国は、世界有数の造船・海運大国として、国際海運の環境対策の策定に貢献するとともに、我が国海事産業の国際競争力強化を図るべく、今般の議論を引き続きリードする必要がある。



事業内容

- ◆ IMOにおける議論に参加し、GHG排出削減のための新たな国際ルールに関する議論を主導する。

- IMOにおける各国との交渉及び日本からの主張
- 新ルールの採択・発効に向けた準備

GHG排出削減のための新たな国際ルール



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



国際海運に係る環境対策の策定を主導

効果

- ・国際海運からのGHG削減などによる大気汚染等の防止・海洋環境の保全の実現
- ・ゼロエミッション船の普及

②内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備

予算額:24百万円
(前年度:29百万円)

背景・課題

内航カーボンニュートラル実現には重油からの燃料転換※が必須。代替燃料への転換を進めていくためには、①燃料の性質を踏まえ、船舶の運航・整備に関する変化点・留意点を整理し、船主やオペレーターが自ら取り組める環境を整備すること
②燃料供給側とも連携し、今後の需要や供給インフラの整備に向けて課題を整理する取組みが不可欠である。

※燃料転換:燃料動向等の調査結果に基づき、まずはバイオ燃料、LNG、メタノールへの転換を想定

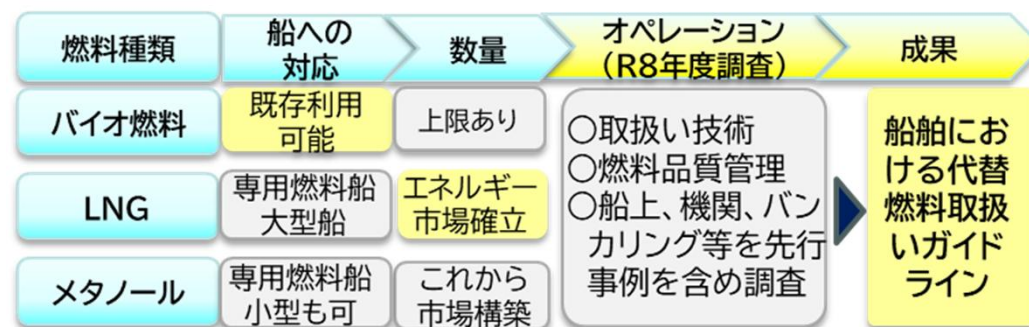
事業内容

○バイオ燃料はドロップイン燃料として有効。一方、船舶では継ぎ足し利用となる想定。その為、異なる原料から作られたバイオ燃料の混合や環境変化時の劣化や酸化、成分析出(スラッジ等)の特性を調査し、原料の選択肢を広げる。

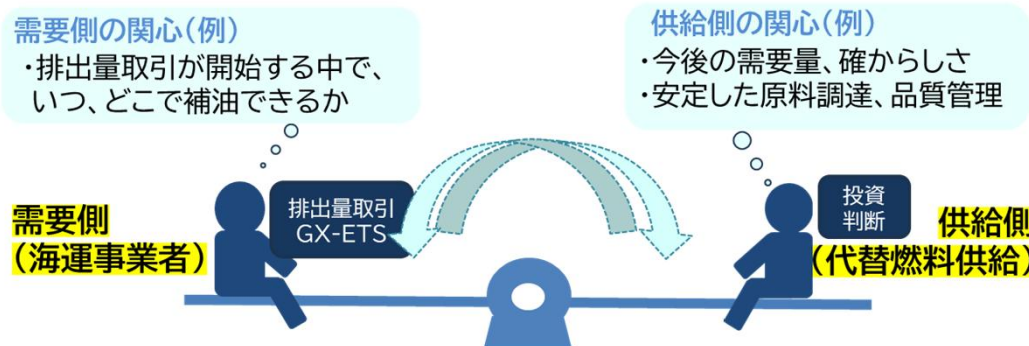
○LNG、メタノールはエンジンも重油と異なるものを用いることから、燃料転換によるオペレーション(安全対策やメンテナンス、バンカリング)の変化について考慮が必要。先行事例を含めた調査を行い、代替燃料が船主やオペレーターが自ら取り組める選択肢となるよう代替燃料取扱いガイドラインを策定する。

○インフラ整備は供給側の投資であることを踏まえ、需要の発生時期や燃料補給場所等の情報をとりまとめ、供給事業者と連携を行うことで、供給インフラの課題と方向性を整理する。

＜代替燃料の特徴と代替燃料ガイドライン策定まで＞



＜供給インフラ整備に向けた需給連携による課題と対応＞



効果

・内航海運の脱炭素化(新燃料への早期転換)、省CO₂化

③水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備

補正予算額:9百万円(新規)

背景・課題

- カーボンニュートラルに向けたキーテクノロジーである水素は、GX推進及びエネルギー安全保障の両面から強い期待があるほか、我が国として水素サプライチェーンを早期に構築できれば、海外市場への展開による我が国産業の競争力強化を図る好機にもなる。また、アンモニアも脱炭素社会の実現に向けた新たなエネルギーとして期待されている。
- 水素やアンモニアの供給コストを化石燃料と同等程度まで下げるためには、大量輸送が可能な船舶による水素等の効率的な輸送手段を早急に確立する必要がある。

事業内容

- 圧縮水素、アンモニア、水素とトルエンの化合物(MCH)それぞれについて、船舶により大量輸送する際の安全基準策定に必要なリスク評価等の調査を行う。

1. 圧縮水素の輸送に係る安全基準策定のための調査

圧縮水素運搬船(海上の水素ステーション)を用いた水素の大量輸送時のリスク評価の実施、安全基準案策定



海上の水素ステーション(イメージ)

2. アンモニアの船舶間荷役に係る安全基準策定のための調査

大量のアンモニアの船舶間荷役時の漏洩等の危険性についてリスク評価の実施、安全基準案策定



船舶間のアンモニア荷役(イメージ)

3. メチルシクロヘキサンの輸送に係る安全基準の策定のための調査

メチルシクロヘキサン(MCH)※の大量輸送における漏洩時のリスク評価の実施、安全基準案策定

※常温・常圧において液体のため運搬しやすく、水素キャリアの一つとして期待が高い



MCHによる水素輸送(イメージ)

効果

・水素等の安全な大量輸送方法の確立 ・サプライチェーンの早期構築 ・国際競争力の強化

④浮体式洋上風力発電施設の導入拡大等に向けた環境整備

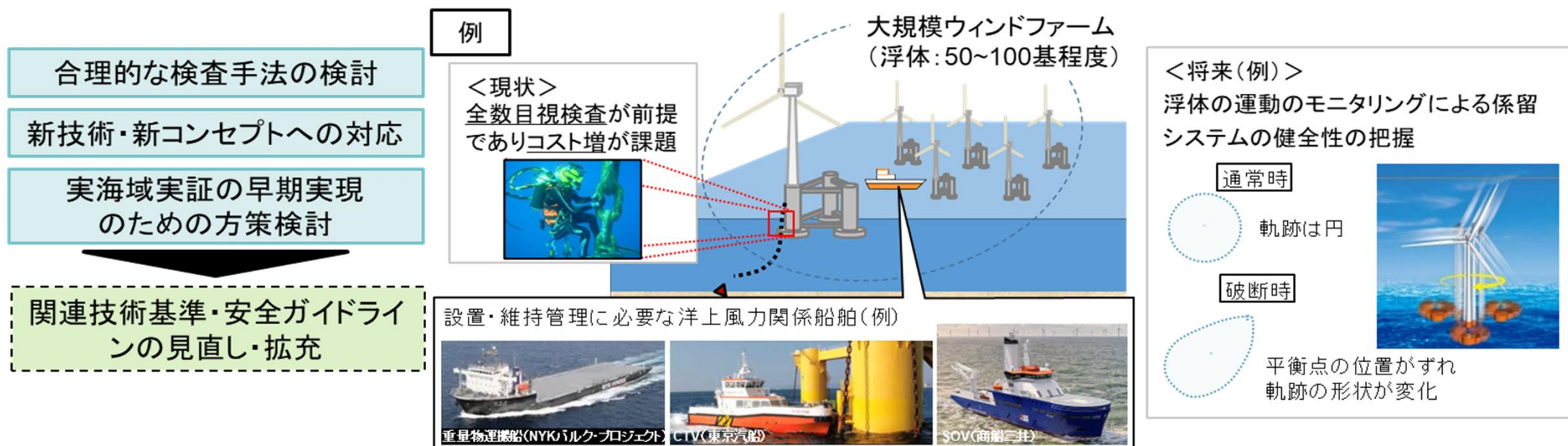
予算額: 19百万円(前年度: 28百万円)
(当初: 9百万円 補正: 10百万円)

背景・課題

- 浮体式洋上風力発電に関する導入目標の達成に向けて、設置海域を排他的経済水域(EEZ)に拡大していくための制度整備や浮体式洋上風力発電施設に係る技術開発・実証等の環境整備が進展。
- ウィンドファームの大規模化等による維持管理コストの増加への対応や、設置・維持管理に必要な洋上風力関係船舶を確保する際のボトルネックを適切に解消していくことが必要。

事業内容

- 今後予想されるウィンドファームの大規模化等を念頭においた合理的な検査手法の検討や、今後の浮体式洋上風力発電施設に係る技術開発・実証に関する動向を踏まえた将来導入が期待される新技術・新概念への対応の検討などを行い、技術基準・安全ガイドラインの見直しや拡充を行う。
- 我が国周辺海域の厳しい気象条件・海象条件等に合った艀装品として求められる性能や仕様の調査等を実施。



効果

- ・我が国技術を用いた浮体式洋上風力発電施設の導入拡大・国際標準化
- ・洋上風力産業の競争力強化・海外市場獲得

(3)海事人材の確保・育成

①独立行政法人海技教育機構経費

予算額:6,470百万円(前年度:6,448百万円)
(当初:6,270百万円 補正:200百万円)

背景・課題

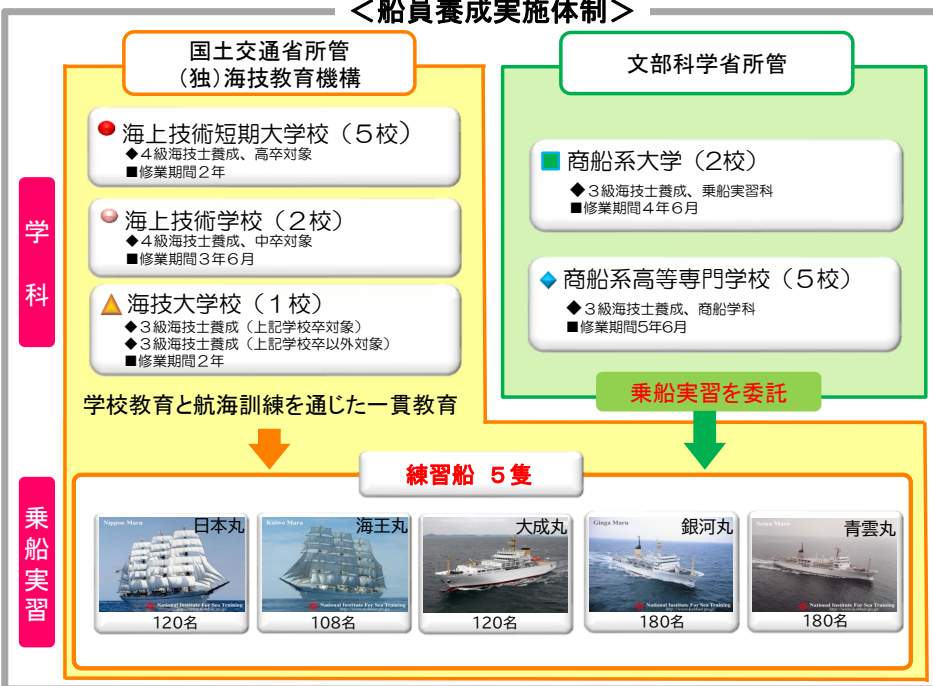
少子高齢化の進行や他業種との人材獲得競争等の影響により船員の不足感が増している中、船員養成機関における安定的な船員の養成は必要不可欠。

中核的な船員養成機関である(独)海技教育機構においても、保有するリソースを最大限活用して船員養成を実施する必要がある。

事業内容

- ・練習船「大成丸」等について、訓練の質と効果を高めるための機器整備等を行う。
- ・学校について、教育環境の改善、老朽化が進む校舎等の安全性の確保等のための整備を行う。等

<船員養成実施体制>



練習船の機能向上

- ・練習船「大成丸」オンボード操船シミュレータの換装
- ・大型練習船の老朽化対策



オンボード操船シミュレータの換装



法定備品の老朽更新

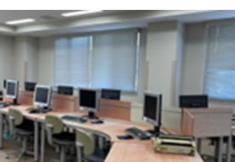


学校の機能向上

- ・校舎の教育環境の改善、安全性の確保、女性用衛生設備の改装 等



校舎等の天井・壁面 ひび割れや剥離



エンジンルームシミュレータ更新

効果

海運の担い手となる船員の安定的な養成

②船員の確保・育成体制の強化

予算額:84百万円
(前年度:86百万円)

背景・課題

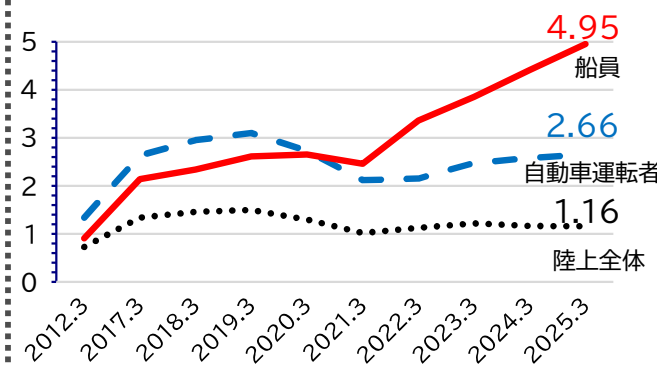
船員不足への対応

内航海運は、国内貨物輸送量は4割、産業基礎物資の輸送に関しては8割を担うなど、国民生活や経済活動を支える必要不可欠な「ライフライン」であり、海上輸送等の担い手である船員の確保・育成が必要。

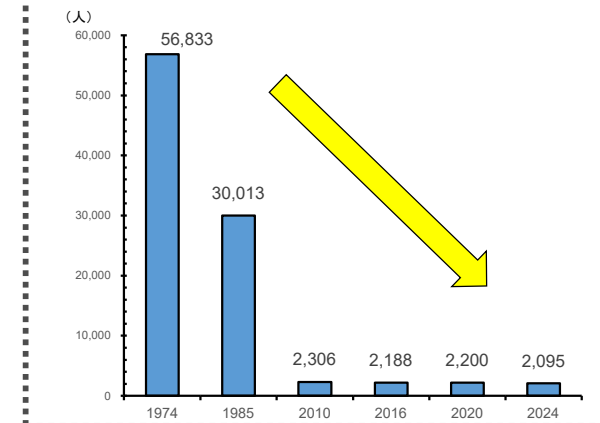
経済安全保障の確立

四面環海、資源の乏しい日本の発展には、安定的な国際海上輸送の確保が極めて重要であり、船員の確保・育成が必要。

有効求人倍率の顕著な高まり



外航日本人船員数の減少



海運を巡る最近の諸課題の解決には、海運の担い手である船員を確保・育成するための総合的な対策が必要不可欠

事業内容

船員の確保・育成

船員計画雇用促進事業

船員の働き方改革に取り組む事業者が、日本船舶・船員確保計画に従って行う、自発的な新人船員の雇用・育成を支援。

内航船員就業ルート拡大支援事業

一般教育課程出身者向けの就業ルートにおける実習の場(社船)を提供する協力事業者に対し費用の一部を補助。

外航基幹職員養成事業

即戦力としてのキャリア形成を支援するための訓練を官労使が連携して実施。国として情報発信及び乗船前訓練にかかる費用を補助。

船員の安定的な確保に向けた環境整備の調査

海上輸送・漁業の担い手である船員の安定的確保に向けた、環境整備等に必要な具体的なアクションを整理。

離職者の再就職支援

技能訓練事業

離職船員の免許等のミスマッチを解消し、再就職促進を図るため、海技免許等の取得に係る訓練費用の一部を補助。

船員離職者職業転換等給付金

離職を余儀なくされた船員に対し、失業等給付の基本手当受給終了後に給付金の給付を行い、再就職の促進等を支援。

効果

海運の担い手である船員の確保・育成を通じた安定的な海上輸送の確保

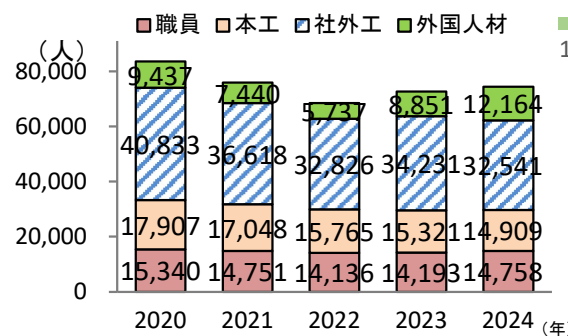
③造船業における人材の確保・育成

予算額:66百万円(前年度:55百万円)
(当初:15百万円 補正:51百万円)

背景・課題

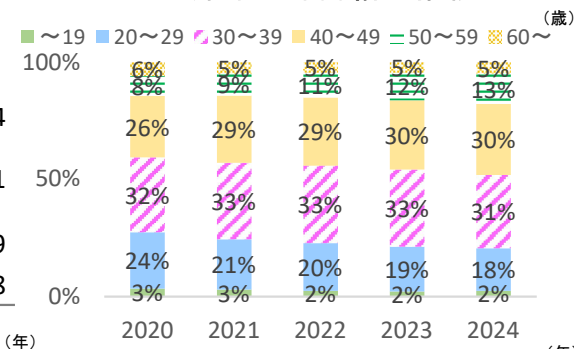
- 今後増加が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船等の次世代船舶の建造需要に対応するためには、デジタル技術等を習得した高度な人材の確保・育成が必要
- 国内の人口減少に伴い、造船業では若年層を中心に人手不足が深刻化しており、人材を確保するためには、魅力ある職場への変革が不可欠
- 国内人材の確保・育成に向けて取り組んでもなお不足する人材を補うため、特定技能制度による外国人材の適正な受入れも重要

造船業の従業員数推移



(出典) 各年4月1日時点。海事局調べ

造船業の年齢構成推移



(出典) 日本造船工業会及び日本中小型造船工業会調べ
社外工を除く(調査については、日本造船工業会は4月1日時点、日本中小型造船工業会は6月1日時点)

事業内容

造船業の魅力発信及び専門人材の育成

造船業の待遇改善に向けたベストプラクティスの洗い出し、業界全体に波及するための具体的な方策の調査・検討及び新燃料の取扱い、新燃料船タンクの製造や施工管理等に必要な人材の育成手順・育成方法の調査・検討

外国人材の新規受入れ拡大

世界的な人材獲得競争が激化する中、外国人材の新規受入れ拡大に向けて、課題の調査や相手国政府との協議、教材の作成等を実施

外国人材の適正な受入れ

「特定技能制度」による外国人材の受入れにあたり、制度の適切な運用に向けた措置を実施

R7

R8~

新しい造船人材の確保・育成

課題調査

政府間協議

教材作成等

巡回指導、特定技能協議会の開催等

効果

✓ 造船業を支える技術者や現場技能工の育成・確保

✓ 造船業の持続的な発展と地域経済・雇用の拡大

2. 総合的な海上安全対策等の推進

①旅客船事業者等に対する検査・監査等の適正な執行

予算額:498百万円
(前年度:506百万円)

背景・課題

安全・安心な海上交通を実現するため、船舶検査、運航労務監査、運輸安全マネジメント、PSC、海技資格制度等のハード・ソフト両面での効率的・効果的な業務執行を通じて、船舶の安全対策を強化する。特に、知床遊覧船事故を踏まえた安全対策(日本小型船舶検査機構への監督、船舶運航事業者への運航労務監査等)を継続する必要がある。

事業内容

船舶検査等

- 船舶検査・測度実施体制の整備
- 日本小型船舶検査機構への監督の実施
- 認定製造事業場等への監督の強化
- 放射性物質等の海上輸送の安全性向上
- 登録船級協会等の監査の実施



運航労務監査・運輸安全マネジメント

- 運航労務監査実施体制の整備
 - － 監査件数の増加、抜き打ち等による監視の強化
 - － 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
- 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)

- 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

海技資格制度

- 海技士等国家試験の実施
- 海技免状等の発行、管理等の免許関係事務実施体制の整備

効果

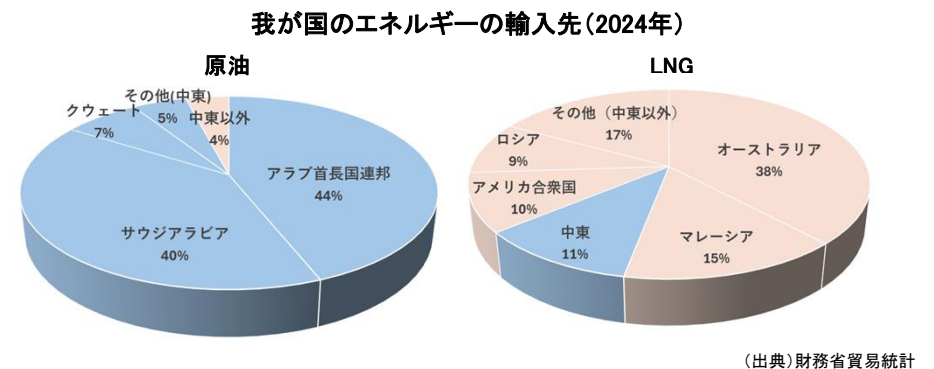
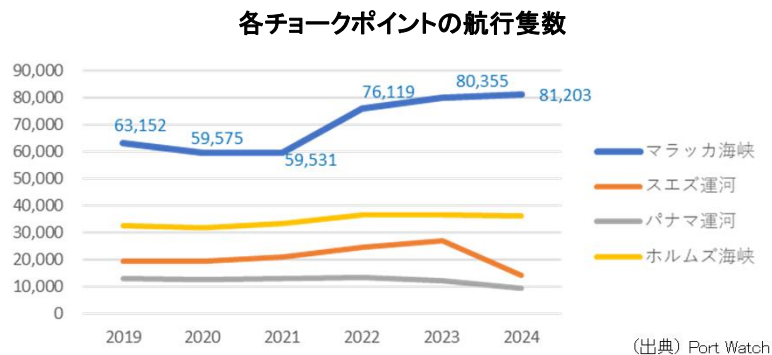
海上輸送・船舶の安全性確保 ・ 安全・安心な海上交通の実現

②マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

予算額:12百万円
(前年度:25百万円)

背景・課題

- マラッカ・シンガポール海峡は、年間約8万隻の船舶が航行するなど特に航行隻数が多く、我が国としても輸入原油の約9割、LNGの約1割が通過するなど、極めて重要な航路であり、同海峡の航行安全の確保は国益に直結。
- 他方、同海峡は、狭隘な地形で浅瀬も点在しており可航幅が狭く、航行援助施設の適切な整備・維持管理により航行の安全を確保することが不可欠。我が国は、官民協力の下、同海峡の航行安全に継続的に協力。



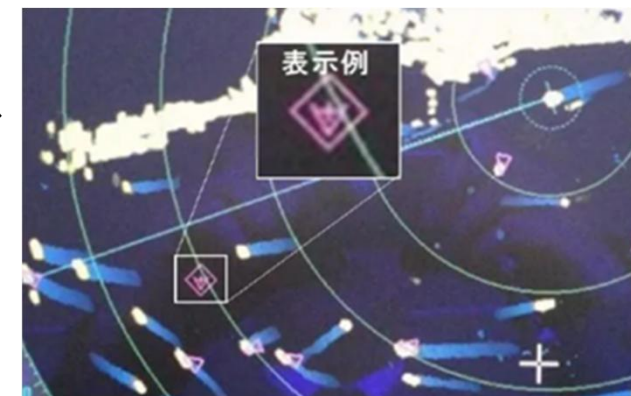
事業内容

航行援助施設に関する調査

マラッカ・シンガポール海峡を通航する商船の船長等に対するアンケートやヒアリングの結果をもとに、以下を実施し、その結果を沿岸国にフィードバック

- (1) 既存の航行援助施設の具体的改善点等の整理
- (2) (1)におけるAIS航路標識※の活用に係る検討

※ AIS(船舶自動識別装置)を用いた電波標識であり、船舶に搭載されたレーダー等の機器に航路標識のシンボルマーク等を表示させるもの



船舶用レーダー画面(AIS航路標識の表示)

効果

マラッカ・シンガポール海峡における航行の安全の確保

3. その他

①国立研究開発法人海上技術安全研究所経費

予算額:2,978百万円(前年度:2,562百万円)
(当初:2,763百万円 補正:215百万円)

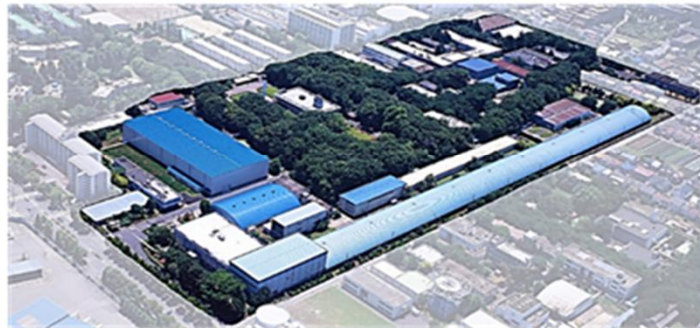
事業内容

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所の海事分野の研究機関である海上技術安全研究所において、海上輸送の安全確保、環境負荷低減、海洋開発の推進及び海上輸送を支える基盤的技術開発等に取り組む。

また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて必要な設備の高度化を行う。

海事分野の安全確保・環境対策や海洋の産業利用といった重要課題に引き続き対応するため、海事分野のデジタルイゼーション等の潮流を捉えつつ、これらに関する行政課題の解決や我が国海事産業の競争力強化のための取組みを技術面から下支えする。

海上技術安全研究所は、前身の船舶技術研究所時代から蓄えられた知見、世界トップレベルの実験施設群、そして約150名の研究者を擁する海事・海洋技術に関する一大研究拠点。



＜海上技術安全研究所の有する実験施設の例＞

400m水槽

実海域再現水槽



世界トップレベルの実験施設群を活かして、海事分野の環境変化に対応しつつ、政策課題への対応と我が国の技術力・開発能力の向上への貢献を両立。

○海洋環境保全に係る実験施設の高度化

重油の代替燃料として、水素・アンモニア等のゼロエミッション燃料を扱うための実験設備を整備



＜現行のディーゼル機関＞

②海事行政DXの推進

予算額:543百万円(前年度:203百万円)
(当初:200百万円 補正:343百万円)

概要

現状・課題

アナログな
行政手続

情報の
個別管理



海事産業の安全性向上と業務効率化
による生産性・利便性向上が課題

今後の方向性

行政手続のデジタル化

情報の一体管理

情報提供の充実

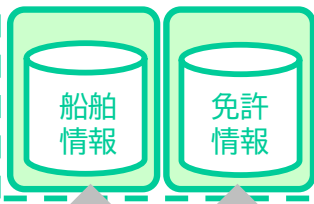
海事行政DXを推進し、事業者・船員が
安全な運航に集中できる環境を整備



海事行政DXの目指す姿

海事行政の現状

DB整備済



DB未整備



紙申請(運輸局等への出頭)

申請者(事業者等)

海事行政のDX

情報連携基盤システム



e-Gov等(手続のオンライン化)

申請者(事業者等)

「政府情報システムの管理等に関する考え方」(令和3年9月1日デジタル大臣決定)に則り、
整備に要する費用と利用者側・行政側への効果を勘案して、デジタル庁と協議の上、DBの整備とデータ連携等を進める

③海洋教育推進事業

予算額:5百万円
(前年度:4百万円)

事業内容

国民、特に若年層に海洋や海事産業への関心や親近感を持ってもらうため、児童・生徒・教員・保護者に対して、出前講座や体験型学習等の場を提供することで、普段接する機会の少ない海や船、海事産業や船員の職業について触れる機会や学ぶ機会を創出する。



業界見学会



出前講座



海の理科教室



体験乗船会

④海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組

予算額:4百万円
(前年度:6百万円)

事業内容

CtoSeaプロジェクト(※)では、海事産業の人材確保に寄与することを目指し、特に若年層に向けて海や船への関心を喚起するため、海の日関連行事を開催するとともに、ポータルサイトやSNS(YouTube、Instagram等)を活用したオンラインでの効果的な情報発信を実施する。

※ 国土交通省と海事関係団体が連携して推進する、海や船に触れる機会の創出や海事・海洋に関する情報発信を行うプロジェクト



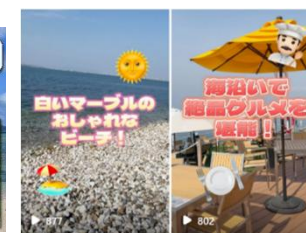
海の日関連行事



海と船の情報ポータルサイト「海ココ」



YouTube動画、Instagram等のSNS



4. 関連事項

①離島航路の確保維持による地域の活性化 (地域公共交通確保維持改善事業)

【関連施策(総合政策局)】
予算額:206億円の内数
(前年度:209億円の内数)

事業内容

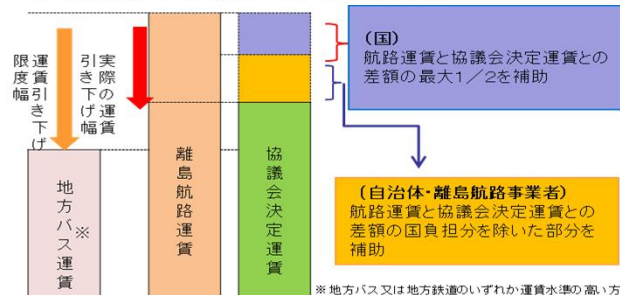
・離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠な交通手段であり、唯一かつ赤字の航路の確保・維持を図る。

1. 離島航路運営費補助

- ・補助対象:唯一かつ赤字の航路
- ・欠損見込額全体に対する補助

2. 離島住民運賃割引補助

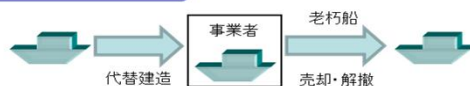
- ・補助対象:唯一かつ赤字の航路
- ・地方バス運賃を下限に、協議会で決定された運賃引き下げ額の2分の1を支援



3. 離島航路構造改革補助金

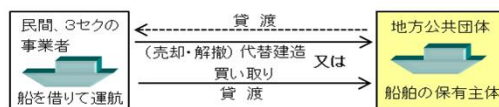
- ・補助対象:唯一かつ赤字の航路
- ・効率船舶の導入等のための船舶の代替建造費用への支援

①共有建造方式の場合

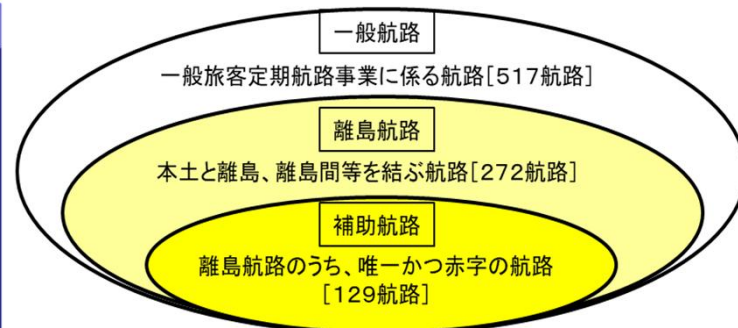


10% (補助) (国) 航路運賃と協議会決定運賃との差額の最大1/2を補助
90% ((独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

②公設民営方式の場合



30% (補助) (自治体・離島航路事業者) 航路運賃と協議会決定運賃との差額の国負担分を除いた部分を補助
70% (過疎債(充当率100%、交付税措置率70%)及び辺地債(充当率100%、交付税措置率80%)の充当が可能)



【離島航路に就航する船舶の例】



②交通DX・GXによる経営改善支援等

【関連施策(総合政策局)】
補正予算額:352億円の内数

事業内容

離島航路の維持・活性化を図るため、以下の支援を実施。

- ・既存補助航路の維持等(欠損額増大に対する支援)
- ・経営効率化・経営力強化を図る取組等に対する支援(DX・GXに要する経費等)



省エネエンジンの導入

③ 海事観光の推進(オーバーツーリズム対策等観光交通確保事業)

【関連施策(観光庁)】
補正予算額:68億円の内数

事業内容

訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及等に関する個別の取組を支援する。

【補助事業の一例】

- ・多言語対応
- ・無料公衆無線LAN環境の整備
- ・キャッシュレス決済対応
- ・非常用電源装置
- ・船内座席の個室寝台化
- ・サイクルシップの導入支援 等



多言語対応



無料公衆無線LAN環境の整備



キャッシュレス決済対応



船内座席の個室寝台化

④ クルーズの活性化(クルーズ等訪日旅客の受入促進事業)

【関連施策(観光庁)】
予算額:10億円の内数

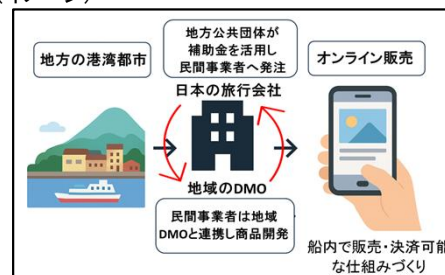
事業内容

我が国へのクルーズ船寄港増加に伴う寄港地におけるオーバーツーリズムへの対応や国内クルーズの訪日外国人旅行者への認知度に課題がある。このため、本事業によりクルーズ旅客の円滑かつ安全な受入のための受入機能高度化や船社に選ばれる観光コンテンツの充実、国内クルーズのプロモーション等を図り、地方誘客や地域経済効果の最大化に向けた取組を推進する。

地域経済効果の創出

・寄港地観光ツアー及び海上観光の造成・販路拡大

(イメージ)

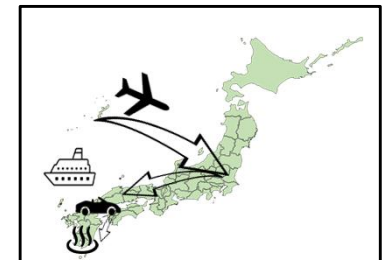


寄港地観光販売のスキーム強化

国内事業者のインバウンド需要 新規獲得と地方誘客の促進

(イメージ)

- ・訪日外国人が楽しめる船内コンテンツのスキーム構築
- ・富裕層の獲得へ向けた「インバウンドの地方誘客につながる航路」利用促進新事業モデル開発
- ・国内クルーズプロモーション
- ・外国旅行会社招聘によるFAMツアー実施



クルーズによる地方誘客

地方誘客の促進を目的とした、飛行機で来日、短期のクルーズの後、陸上でも観光・宿泊をする事業モデルの開発。

⑤モーダルシフト等の強力な促進 (地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業)

【関連施策(物流・自動車局)】
補正予算額:9億円の内数

事業内容

物流生産性向上に向けた陸・海・空の新モーダルシフトの推進に必要な大型コンテナ等の導入経費を支援。



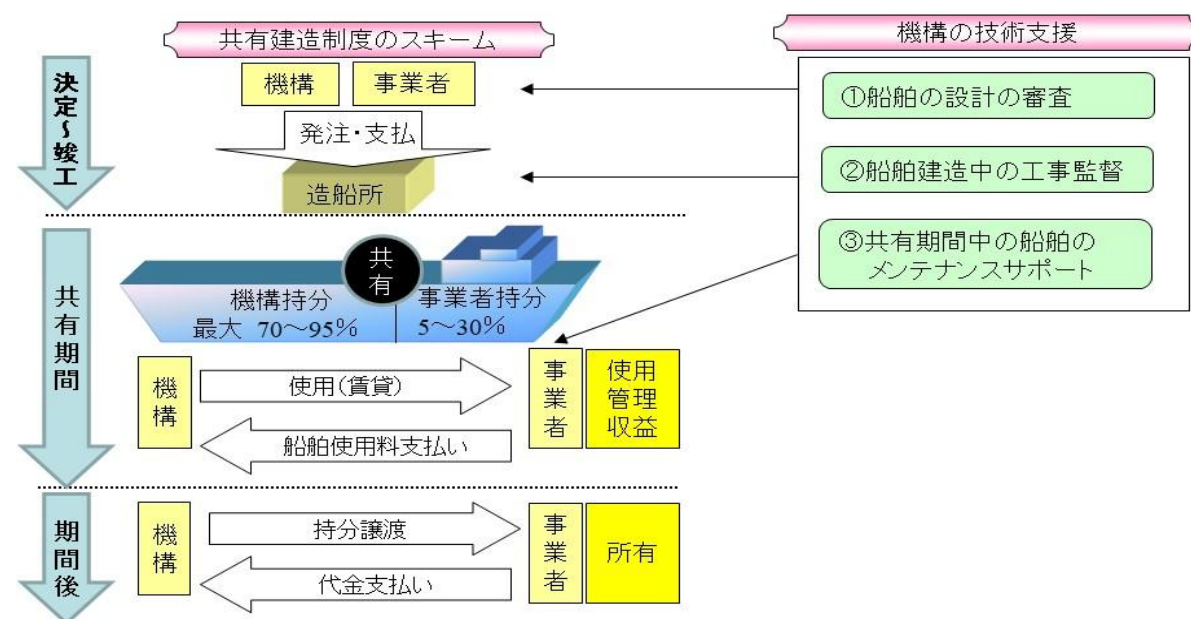
海運シャーシ

⑥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】
計画額:239億円
(前年度:303億円)

事業内容

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による低利・長期の資金供給及び技術支援を通じて、国内海運の政策課題(環境負荷低減、物流の効率化、離島航路の維持等)に対応した貨物船及び旅客船の建造を支援する。



(参考)令和8年度海事局税制改正要望の結果

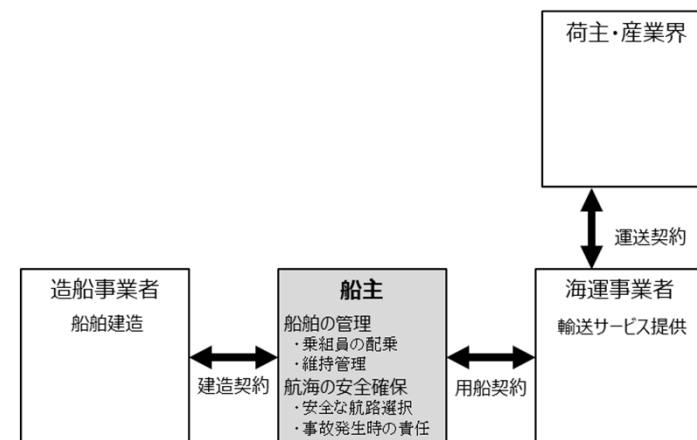
船舶に係る特別償却制度の延長 (所得税・法人税)

環境負荷の低減に資する船舶の建造を促進することで、持続可能な海上輸送の実現や、安定的な海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を目指す。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.6%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、外航・内航海運は我が国の国民生活と経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 世界的に脱炭素化に向けた動きが進む中、我が国においても2050年にカーボンニュートラルを目指すこととしており、これまで以上に対応を強化・加速するべく、外航・内航海運ともにCO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。
- また、国際情勢の緊迫化により、海外船主からの用船に依存した場合の経済安全保障上のリスクが顕在化しているところ、安定的な国際海上輸送を確保するためには、国内船主による造船所での計画的な船舶建造を促進する必要がある。
- なお、造船・船用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待される。

主な関係者



要望の結果

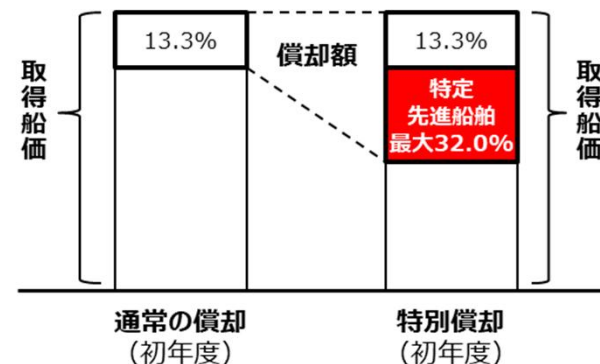
現行の特例措置

- 【所得税・法人税】国内の船主が以下の船舶を取得した場合に、特別償却による課税の繰り延べを可能とする。

		日本籍船	外国籍船
外航船舶	先進船舶	20%※	18%※
	環境負荷低減船	17%※	15%※
内航船舶	高度環境負荷低減船	18%	-
	環境負荷低減船	16%	-

※ 経済安全保障に資する一定の要件(国土交通大臣による認定を受けた造船所での建造等)を満たす場合、特別償却率を以下のとおり引上げ

- ・ 日本オペレーターが運航する船舶:+12%
- ・ 外国オペレーターが運航する船舶:+10%



結 果

- 対象船舶の要件を一部見直しの上、特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

初年度に減価償却率を最大32%上乘せし、損金に算入することにより、税が繰り延べができる制度。

海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長 (所得税・法人税)

事業環境に関わらず多額の資金を要する船舶の代替建造等を促進することで、環境負荷低減を図りつつ、計画的かつ安定的な船隊の維持・整備を目指す。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.6%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、外航・内航海運は我が国の国民生活と経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 世界的に脱炭素化に向けた動きが進む中、我が国においても2050年にカーボンニュートラルを目指すこととしており、これまで以上に対応を強化・加速するべく、外航・内航海運ともにCO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。
- また、造船・船用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待される。



特例措置適用船の一例
(内航・油送船 4,248t)

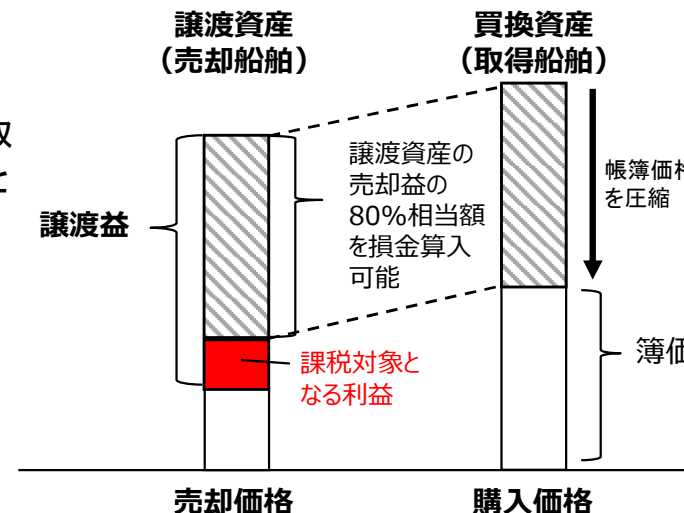
要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・法人税】船舶を譲渡し、新たな船舶を取得した場合における譲渡益について、80%を上限として課税の繰延べを可能とする。

結 果

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。



譲渡資産の売却益(※)の最大80%を損金へ算入し、譲渡益と相殺。帳簿価格を圧縮することにより、税が繰り延べできる制度。

税負担軽減を新たな船舶取得のための自己資金として活用

環境性能の高い船舶への代替建造等の促進

※売却益は、譲渡資産の売却価格から当該資産の簿価を除いた額

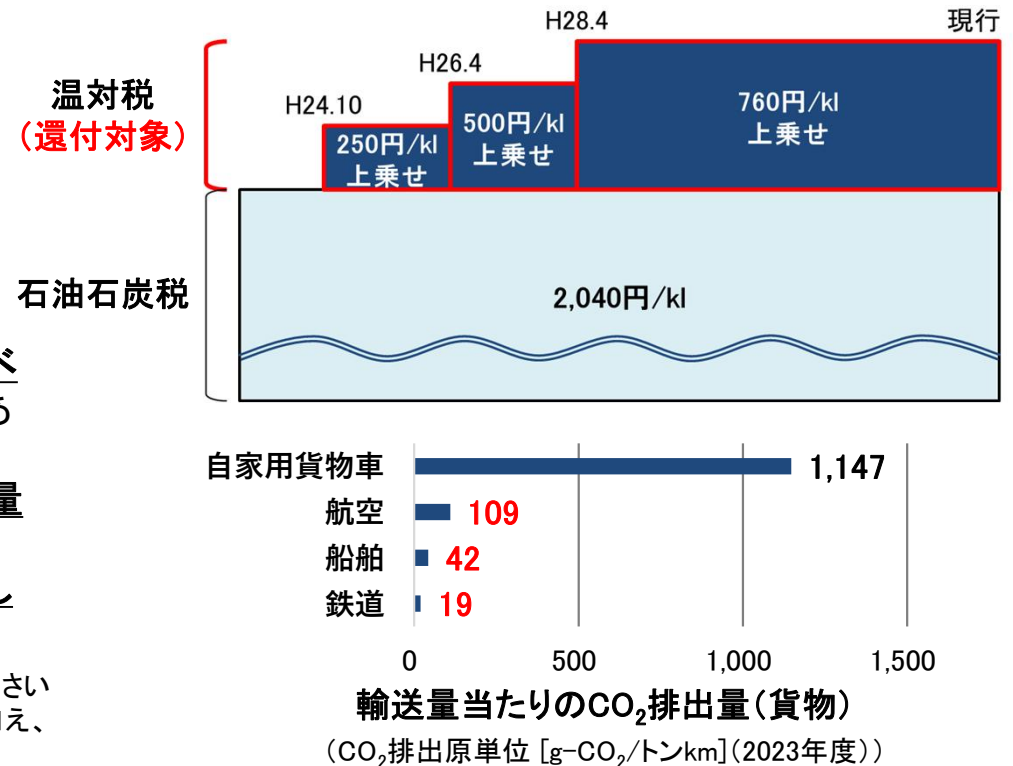
より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長（地球温暖化対策のための税）

海運・鉄道・航空のための燃料油に係る税負担を軽減することにより、物流における「新たなモーダルシフト※」の促進を図るとともに、国民生活を支える公共交通の維持・確保を図ることで、持続可能な社会の実現を目指す。

施策の背景

- 平成24年10月より、エネルギー起源のCO₂の排出を抑制するため、全化石燃料を課税ベースとする石油石炭税に「地球温暖化対策のための税」（温対税）を上乗せ。
- 他方、温対税を全輸送モード一律に課す場合、下記の課題がある。
 - ① 貨物輸送については、地球温暖化対策の観点から、自動車と比べて環境負荷の小さい鉄道・海運・航空に対して支援を行うべきであること。
 - ② 我が国の物流において、今後不足する輸送力の解消のため、大量輸送機関への転換が求められていること。
 - ③ 旅客の輸送については、国民生活の基盤を担う公共交通機関として、過度な負担の増加は避けなければならないこと。

※新たなモーダルシフト：トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換する従来のモーダルシフトに加え、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員するもの。



要望の結果

現行の特例措置

- 【地球温暖化対策のための税】
一定の運送の用に供する石油製品※について、税額を還付する。

結 果

- 現行の特例措置を3年間（令和8年4月1日～令和11年3月31日）延長する。

※一定の運送の用に供する石油製品

- ・ 内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油
- ・ 鉄道事業に係る軽油
- ・ 国内定期航空運送事業に係る航空機燃料



海に行く、
船に乗る、
海を知る。



私たちは「C to Seaプロジェクト」を推進しています

Citizen Children Culture Civilization Connect Consumer Cooperate ... to Sea



海ココ



YouTube



(この冊子は、再生紙を使用しています。)