

令和7年度

海 事 局 関 係 予 算 概 要

令和7年1月

国 土 交 通 省 海 事 局

目 次

○海事局関係予算総括表（令和6年度補正予算・令和7年度当初予算）	1
○海事局関係予算の概要（令和6年度補正予算・令和7年度当初予算）	2
○主要施策	
1. 安定的な海上輸送の確保に向けた我が国海事産業の競争力強化	
（1）海事産業の競争力強化・生産性向上	
① 海事産業の連携による強い内航海運の実現	7
② 内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組	8
③ 造船のDXオートメーションによる省人化推進	9
④ 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業	10
⑤ 自動運航船の普及に向けた制度整備	11
⑥ 官公庁船海外展開の深化に向けた調査	12
（2）海事分野のカーボンニュートラル推進	
① GHG削減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 海事行政DXの推進	26
② 海洋教育推進事業	27
③ 海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組	27
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）	29
② 交通DX・GXによる経営改善支援等	29
③ 海事観光の推進（地域における受入環境整備促進事業）	30
④ モーダルシフト等の強力な促進	30
⑤ 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所経費	31
⑥ 我が国海事関連技術の海外展開の推進	32
⑦ 船舶共有建造制度による代替建造の促進	32
⑧ 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業	33
⑨ 海事分野における脱炭素化促進事業	33
⑩ ゼロエミッション船等の建造促進事業	34
【参考】グリーンイノベーション基金事業	34
○（参考）令和7年度海事局税制改正要望の結果	36

海事局関係予算総括表(令和6年度補正予算・令和7年度当初予算)

(1) 海事局予算

(単位: 百万円)

区 分	R6年度 予算額 (A)	R7年度 予算額 (B)	倍 率 (B/A)	R6年度 補正予算額 (C)	R7年度予算額 + R6年度補正 (D = B + C)	倍 率 (D/A)
1. 安定的な海上輸送の確保に向けた我が国海事産業の競争力強化	7,165	6,995	0.98	1,546	8,540	1.19
＜主要事項＞						
(1) 海事産業の競争力強化・生産性向上	365	283	0.78	530	813	2.23
① 海事産業の連携による強い内航海運の実現	235	161	0.68	—	161	0.68
② 内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組	40	37	0.92	80	117	2.92
③ 造船のDXオートメーションによる省人化推進	—	—	—	201	201	皆増
④ 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業	—	—	—	220	220	皆増
⑤ 自動運航船の普及に向けた制度整備	51	51	0.99	29	80	1.56
⑥ 官公庁船海外展開の深化に向けた調査	29	25	0.86	—	25	0.86
(2) 海事分野のカーボンニュートラル推進	90	77	0.85	60	136	1.51
① GHG削減に向けた国際戦略の推進	24	19	0.80	—	19	0.80
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	29	1.03	—	29	1.03
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	—	—	—	40	40	皆増
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	28	1.00	20	48	1.71
(3) 海事人材の確保・育成	6,710	6,635	0.99	956	7,591	1.13
① 独立行政法人海技教育機構経費	6,510	6,448	0.99	902	7,350	1.13
② 船員の確保・育成体制の強化	90	86	0.97	—	86	0.97
③ 造船業における人材の確保・育成	59	55	0.92	54	108	1.82
2. 総合的な海上安全対策等の推進	622	604	0.97	—	604	0.97
＜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	514	506	0.98	—	506	0.98
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	31	25	0.81	—	25	0.81
3. その他	694	657	0.95	722	1,379	1.99
＜主要事項＞						
① 海事行政DXの推進	—	—	—	722	722	皆増
一般会計 合 計	8,481	8,256	0.97	2,268	10,524	1.24

(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 209億円の内数（当初）
○ 交通DX・GXによる経営改善支援等	予算額 326億円の内数（補正）
○ 海事観光の推進（地域における受入環境整備促進事業）	予算額 158億円の内数（補正）
○ モーダルシフト等の強力な促進	予算額 32億円の内数（補正）
○（国研）海上・港湾・航空技術研究所経費	予算額 69億円の内数（当初・補正）
○ 我が国海事関連技術の海外展開の推進	予算額 16億円の内数（当初）

(3) 他省庁関係予算

○ 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業（経済産業省エネルギー対策特別会計）	予算額 62億円の内数
○ 海事分野における脱炭素化促進事業（環境省エネルギー対策特別会計）	予算額 12億円の内数
○ ゼロエミッション船等の建造促進事業（環境省エネルギー対策特別会計）	予算額 102億円

※ 上記以外にグリーンイノベーション基金（次世代船舶の開発プロジェクト）において10年間（令和3年度～）で393.4億円を計上

(4) 財政投融資計画

(単位: 百万円)

区 分	財政投融資			自己資金等との合計		
	R6年度 (A)	R7年度 (B)	対前年度 倍率 (B/A)	R6年度 (A)	R7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）	23,000	30,300	1.32	61,035	70,519	1.16

※ 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254億円を計上

※ 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

※ 本表における令和6年度予算額は、令和7年度予算額との比較対照のため組替え掲記している

(1) 海事産業の競争力強化・生産性向上

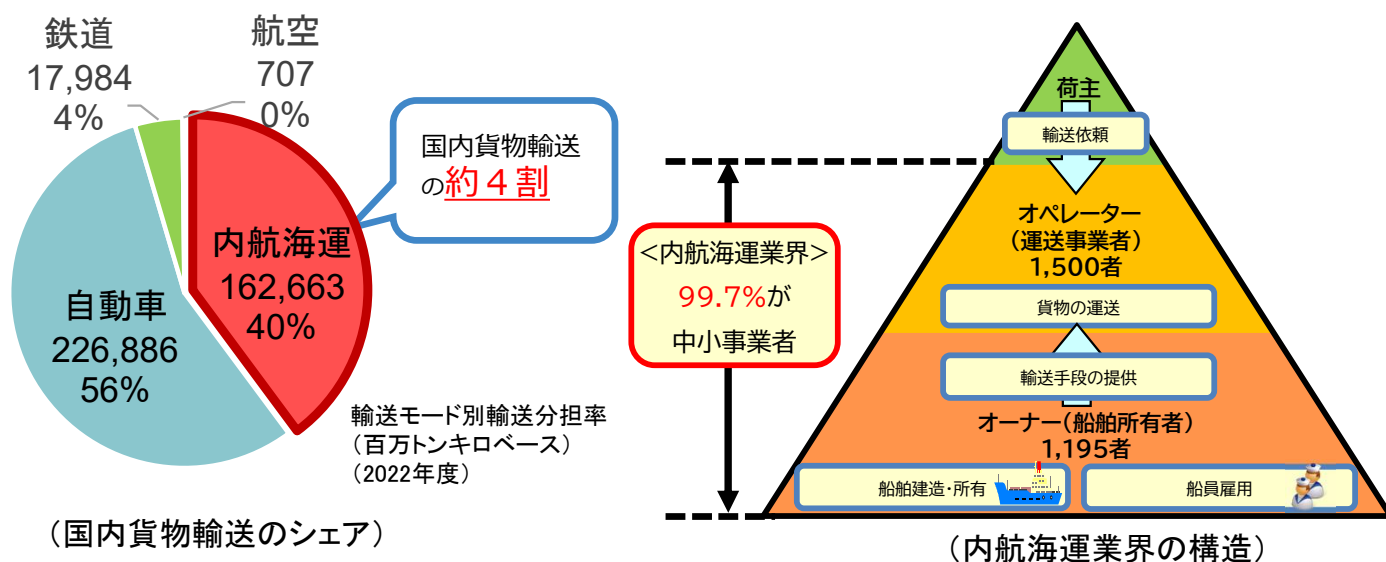
予算額 8.1 億円（前年度当初比 2.2 倍）

内航海運の取引環境改善・生産性向上

- 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。
- 物流2024年問題を受けたトラックから船舶へのモーダルシフトの観点からも、内航海運に求められる役割はますます拡大。
- 他方で、内航海運事業者の99.7%は中小企業であり、事業基盤が脆弱、かつ、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。

→ 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。



造船・海運分野の国際競争力強化

- 船舶は、我が国の貿易量の99.6%を支える海上輸送を担っており、経済安全保障などの観点から、国民生活・経済活動の維持に不可欠。
- 中国や韓国との競争が厳しさを増す中、今後増加が見込まれるゼロエミッション船・自動運航船などの次世代船舶の建造需要を取り込んでいく必要。

→ DXによる造船業の生産性向上や、国内生産基盤強化に向けた取組を推進。

→ 自動運航船の2030年頃までの実現に向けて制度を整備。

（ゼロエミッション船）

（自動運航船）

（バーチャル・エンジニアリングによる船舶建造）



(2) 海事分野のカーボンニュートラル推進

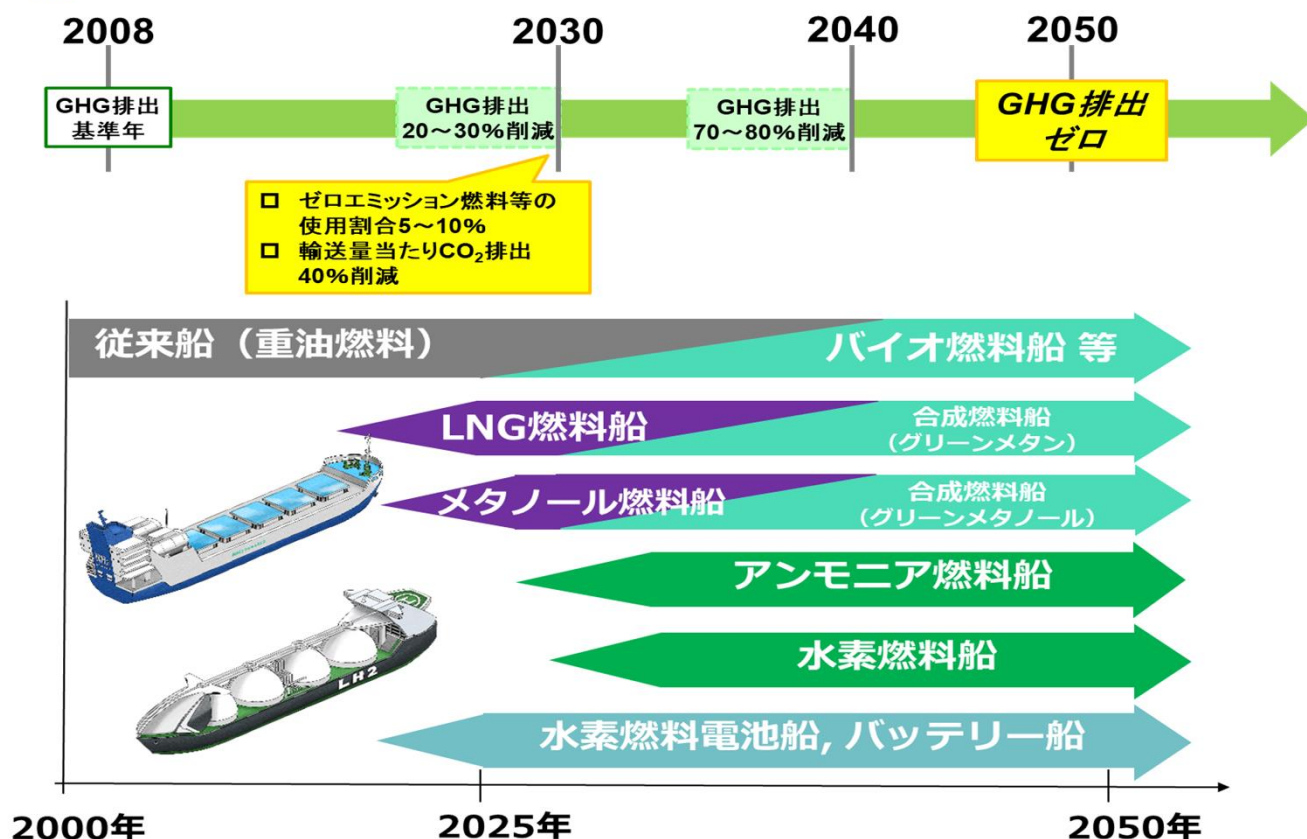
予算額 1.4 億円（前年度当初比 1.5 倍）

○ 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。

→ 目標達成のためのルールの策定を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。



国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減目標



▶ 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 393.4億円

（令和3年度～最長10年間）

※物価上昇等への対応として43.4億円増額

・アンモニア燃料船

<小型船>

2024年8月より実証運航開始

2024年12月より商業運航開始

<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

2027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



水素・アンモニア燃料エンジン

燃料タンク・燃料供給システム

▶ 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～5年間）

300億円

（令和7年度～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



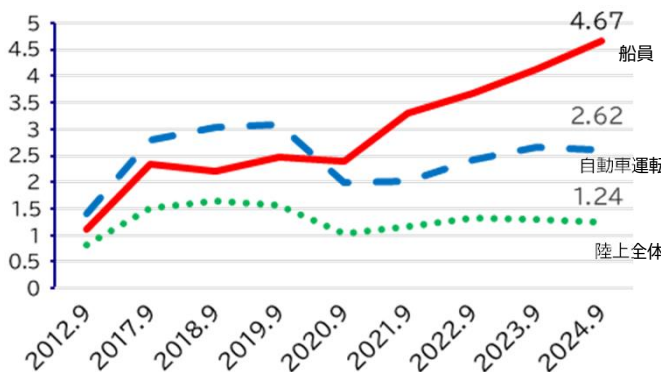
(3) 海事人材の確保・育成

予算額 75.9 億円（前年度当初比 1.1 倍）

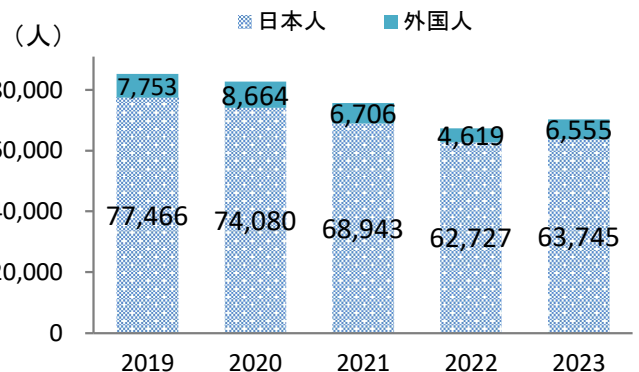
○ 海上輸送に求められる役割が増大する一方で、近年、船員の有効求人倍率が高まるなど、海運や造船の担い手となる人材の確保は大変厳しい状況。

- 船員の働き方改革や労働環境の改善を進めつつ、多様なルート（他産業からの転職等を含む）から人材を確保・育成。
- 「（独）海技教育機構」（JMETS）は、座学教育及び乗船実習を効果的・効率的に実施し、「船員養成機関の核」として船員を安定的に供給。
- 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人材の育成や外国人材の適正な受入れを実施。

船員の有効求人倍率の高まり



造船業の従事者数の減少



海技人材の確保のあり方に関する検討会(2024.4～)

中間とりまとめにおける方向性に対応策

①【海技人材の養成ルートの強化】

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

- 陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化
- 一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化
- 水産高校との連携強化 等

②【海技人材確保の間口の拡充】

今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口を拡充。

- 船員職業安定制度の見直し
- 公共職業安定所と地方運輸局等の連携強化 等

③【海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化】

海技人材の担い手となるための養成を受け就業していく者の拡大を図るため、官労使が一体となって情報発信等を強化。

- 「船員養成・就業拡大に向けた訴求強化戦略」(仮称)の策定 及び実施のための体制構築 等

④【海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善】

船員の就職希望者の増加や若手船員の定着等を図るため、女性を含む幅広い層にとって働きやすく魅力ある職場環境形成のための取組等を促進。

- 快適な海上労働環境形成の促進に資する仕組みの導入
- 女性船員の活躍推進のための情報発信の強化 等

⑤【新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成】

国際基準の整備を待つことなく、我が国として新燃料(アンモニア・水素等)に対応可能な船員教育訓練の体制を整備するための基本的な考え方を整理。

- 新燃料に対応可能な船員教育訓練体制の基本的な考え方の整理

その他

○ 海事行政DXの推進

補正予算額 722百万円

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。

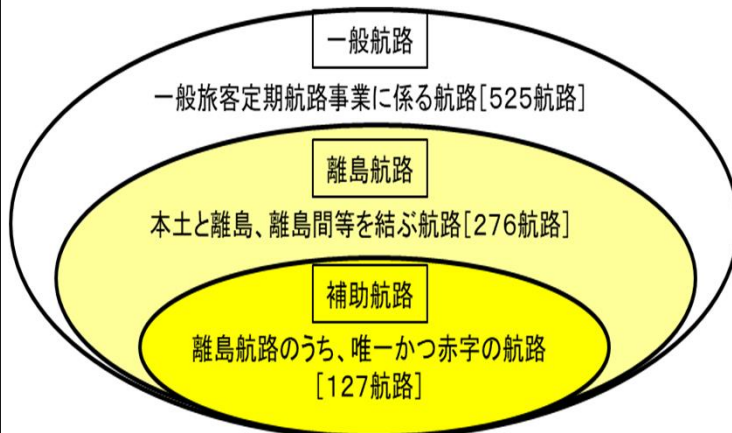


関連事項

○ 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 209億円の内数

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を確保・維持。



【離島航路に就航する船舶の例】



○ モーダルシフト等の強力な促進

補正予算額 32億円の内数

内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送力を今後10年程度で倍増することを目指し、モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な物流効率化法の認定を受けた取組を行う際のシャーシ等の導入経費を支援。



海運シャーシ

1. 安定的な海上輸送の確保に向けた
我が国海事産業の競争力強化

(1) 海事産業の競争力強化・生産性向上

① 海事産業の連携による強い内航海運の実現

予算額: 161百万円(前年度: 235百万円)

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、物流革新など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
→ 内航海運の課題を解決し、且つ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

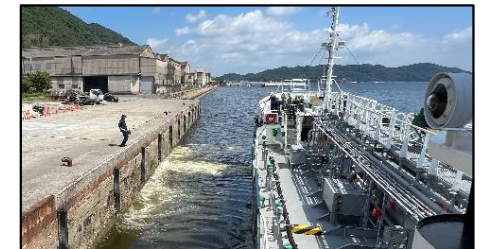
- ・ 物流革新(DX)への取組
- ・ 物流革新(GX)への取組 等

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の遠隔自動化)



(着岸・係船作業支援のための船用バース距離計の技術開発)

◆ 船舶の脱炭素化や更なる省エネ等の物流GXに関する技術開発



(バッテリー船の実証)

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

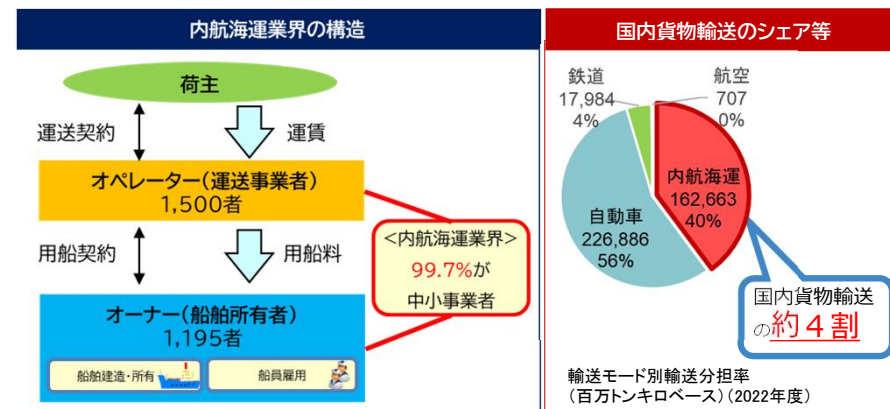
②内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向けた取組

予算額: 117百万円(前年度: 40百万円)
(当初: 37百万円 補正: 80百万円)

背景・課題

○事業者の99.7%が中小企業であり、荷主よりも立場が弱い内航海運業者が運賃や用船料を十分に確保するためには、それらを構成する費目等を荷主等に適切に示し、交渉する必要があるため、コストとして想定される費目、オーナー・オペレーター・荷主が負担すべき費目等についての「標準的な考え方」を整理する必要がある

○また、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。インバウンド需要の急回復に伴う航空燃料をはじめとした物資の海上輸送需要の増加等へ対応するためには、内航海運における輸送力向上に資する取組を速やかに行う必要がある



「物流革新に向けた政策パッケージ」等も踏まえ取組を推進する必要

事業内容

①運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の策定・周知

○内航海運の運賃等の実態調査を踏まえ、運賃等を構成する費目の「標準的な考え方」を検討

○「標準的な考え方」を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知し、適正な「運賃・用船料」の収受を促進

内航海運業の取引環境を改善



②内航海運の生産性・輸送力向上に向けた支援

○航空燃料をはじめとした物資の海上輸送需要の増加等を踏まえ、内航海運の生産性・輸送力の向上を図るため、船員の業務効率化等に資する設備導入等を支援

内航海運業の生産性を向上



従来の「手動」によるタンクの洗浄作業

洗浄作業等の自動化

効果

安定的な海上輸送を確保できる「強い内航海運」へと発展

③造船のDXオートメーションによる省人化推進

補正予算額: 201 百万円 (新規)

背景・課題

- 世界的な建造需要の増加が見込まれる中、他国との国際競争は益々激しさを増していく
- その中で、今後増加するカーボンニュートラル船等の複雑な船舶への対応が必要となる
- 一方、人口減少に伴い、造船・船用事業者の人手不足はさらに深刻化していく

➡ より複雑な船舶を、少ない人手で、効率よく建造することができる体制の構築が課題



- ・船舶発注は「オーダーメイド」
- ・広大な敷地と多数の工程
- ・新燃料対応で更に複雑化

事業内容

従来よりも少ない人手で効率よく船舶を建造する体制の構築を目的として、バーチャル空間上で最適化した製造工程を、高度な自動化技術を駆使して実現するDXオートメーション技術の開発・実証を行う事業者に対し、国が事業費を支援する。

【対象事業者】 造船事業者・船用事業者

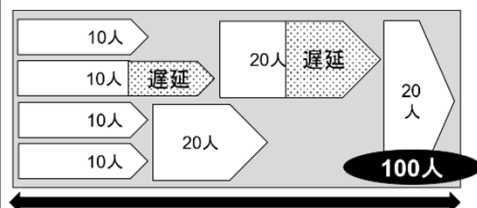
【支援内容】 事業費の1/2を補助

【DXオートメーションの活用イメージ】

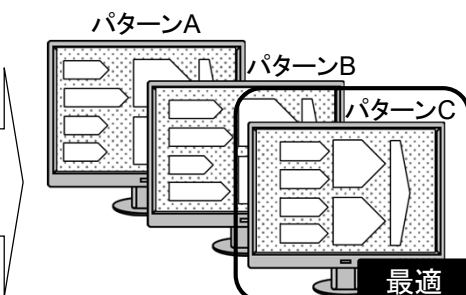
建造計画の最適化

バーチャル空間上で最適な建造計画を導出
(ソフト面: DX)

これまでの建造工程



ある工程の遅延が全体工程の遅延を起こす

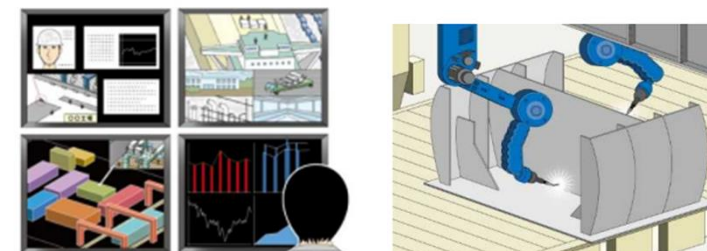


パターンA
パターンB
パターンC
パターンD、E、F...
最適
シミュレーションにより最適なパターンを導く

最適化された計画の実行

高度な自動化技術を駆使して建造計画を高効率で実現
(ハード面: オートメーション)

最適化された工程を理解し自動で施工するシステムを導入



DXオートメーションによって飛躍的な省人化と効率化を同時に実現

開発した技術と人材教育の方法を
業界全体に普及

効果

・人手不足への対応

・船舶の効率的な建造

・国際競争力の強化

④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: 220百万円
(5か年国庫債務負担行為総額10,585百万円)

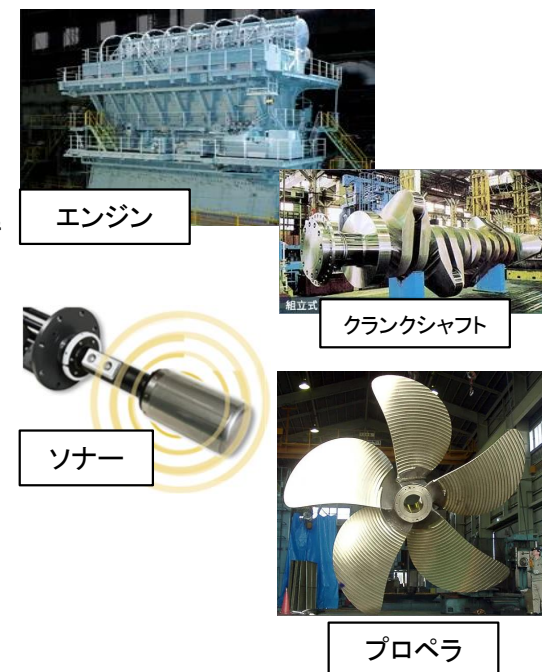
背景・課題

- 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

⑤ 自動運航船の普及に向けた制度整備

予算額:80百万円(前年度:51百万円)
(当初:51百万円 補正:29百万円)

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・認証を効率的に実施するための指針の構築及び自動化システムと人との役割分担の検討が急務。
- また、衝突事故時等の責任や補償関係の明確化が課題。

自動操船機能



自動離着桟機能



遠隔操船機能



事業内容

自動運航船の実用化を見据え、次の内容について調査を実施。

- 効率的な検査・認証を実現するため、事業者によるリスクアセスメント及び国による検査・認証方法の指針を作成
- 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

⑥官公庁船海外展開の深化に向けた調査

予算額:25百万円(前年度:29百万円)

背景・課題

- 2023年3月に岸田総理が発表した「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」のための新たなプランにおいて、巡視船供与を含めた各国の海上法執行能力強化を支援することとしている。
- 2024年7月に取りまとめた「船舶産業の変革実現のための検討会」の報告において、我が国の官公庁船の安定的な建造・修繕基盤を維持していくために、海外需要を取り込むことの重要性を再確認。

<ODA案件形成の現状>

供与相手国からは、巡視船供与後のメンテナンス等を含めてパッケージで支援してほしいとのニーズ。

かかるニーズの取り込みのためには、海外修繕拠点の能力の把握及び環境整備が課題。

有望な支援対象国における修繕拠点等について把握し、パッケージ型の提案を実施できるようにするとともに、我が国の修繕・検査方法のデファクトスタンダード化を進め、我が国官公庁船の優位性を確保し、海外展開を促進する必要がある。



フィリピンに日本が建造・供与した巡視船(2022年)
出典: JICA

事業内容

- ODA案件により供与する官公庁船をメンテナンス可能な海外修繕拠点の確保に向けた調査
- 各国における官公庁船の保守管理及び修繕・検査に係る制度・実態・市場及び日本方式の修繕・検査方法の導入可能性に係る調査



巡視船の修繕の様子
出典: 佐世保重工業

効果

各国のニーズに合致したODA案件の形成を促進し、我が国による官公庁船の海外展開を加速

(2)海事分野のカーボンニュートラル推進

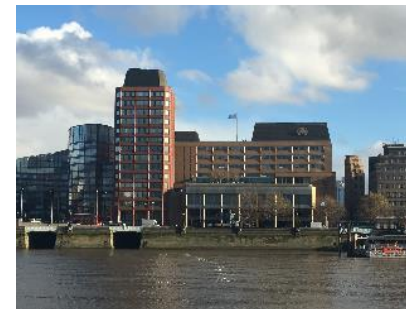
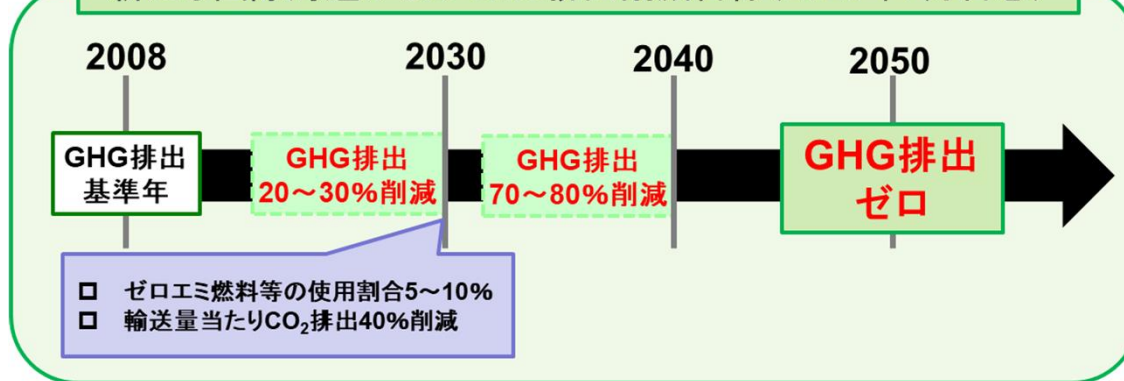
①GHG削減に向けた国際戦略の推進

予算額:19百万円(前年度:24百万円)

背景・課題

- 2023年7月、国際海事機関(IMO)において、「2050年頃までの温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」等の新たな国際海運の目標に合意。
- 現在、この削減目標を達成するための新たな国際ルール作りがIMOにおいて進んでいる。

新たな国際海運からのGHG排出削減目標(2023年7月合意)



◀ 国際海事機関 IMO (英国・ロンドン)



IMOにおける審議の様子▶

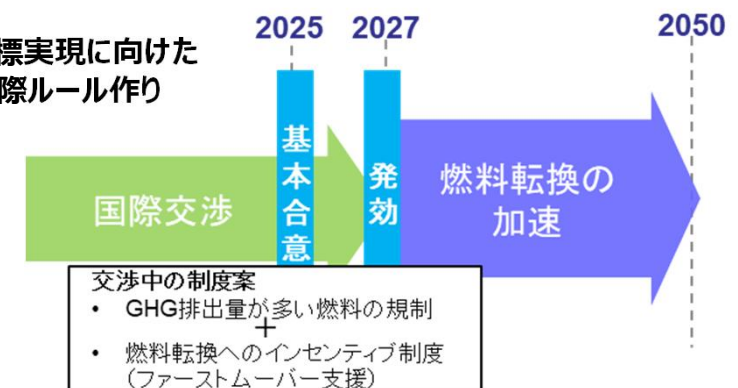
事業内容

IMOにおける新たな国際ルールの立案の議論にあたり、日本の提案・主張の基礎となる調査・分析



- 日本からの合理的な提案・主張
- 新ルールの2025年基本合意、2027年発効の準備

★目標実現に向けた国際ルール作り



効果

- ・ゼロエミッション船の世界的な普及促進
- ・国際海運の2050年GHG排出ゼロの実現

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:29百万円(前年度:29百万円)

背景・課題

内航カーボンニュートラルの実現には、新燃料等※への転換が必須。一方で、技術・コスト・制度の面で過渡期であり、現時点では新燃料船は普及段階に至っていない。内航船が一般に20年程度使用されることを踏まえると、将来的に新燃料等を適用することを見据えた設計の船舶(以下「Ready船」という。)の建造や既存船舶の省CO₂化を促進していく必要がある。

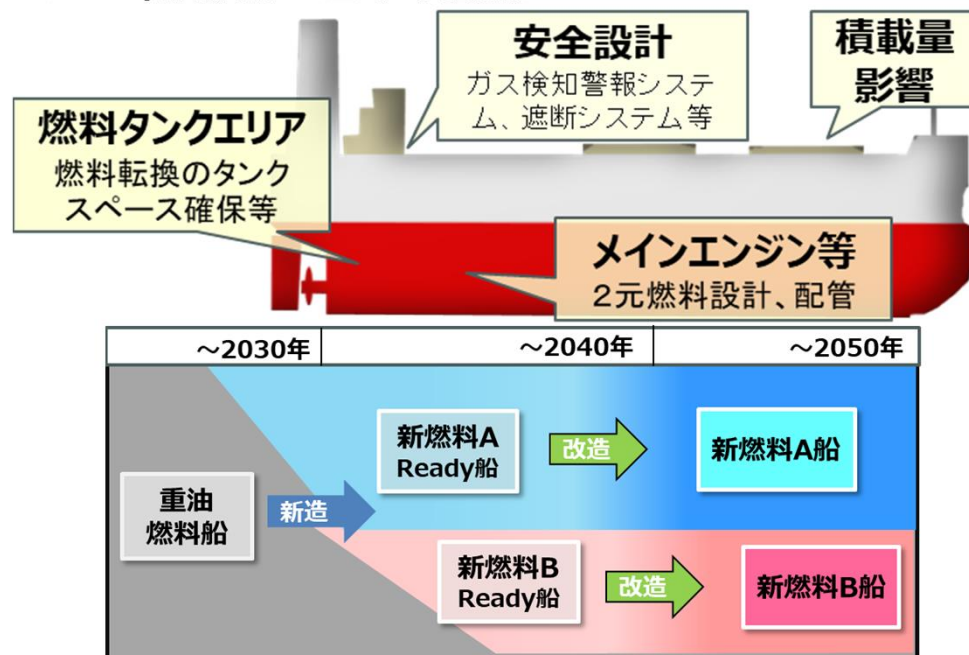
※新燃料等:水素、アンモニア、バイオ燃料、LNG、メタノール、蓄電池

事業内容

- 新燃料の適用を見据えたReady船の設計に当たっては、燃料タンクやメインエンジン、配管、安全面等に関する技術的な検討が必要。特に内航船は、スペースの制約や積載量への影響について考慮が必要。
- こうした技術的な検討に加えて、Ready船の建造に係る追加費用や期間についても調査を行うことで、燃料転換を進めるための環境を整えていく。
- また、連携型省エネ船※等の省エネ設計について、既存船にも適用を拡大するための技術調査を行い、内航海運全体の更なるCO₂削減を推進する。

※連携型省エネ船:荷主、陸上、港湾等と連携することにより更なる省CO₂を実現する船舶(荷役作業軽減、港湾受電等)

＜Ready船設計の主な考慮点＞



過渡期において、新燃料転換の準備を着実に行うことで早期の燃料転換・省CO₂を推進していく。

効果

・内航海運の脱炭素化(新燃料への早期転換)、省エネ化、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: 40百万円(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。

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



出典: 商船三井テクノトレード(株)HP

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を実施



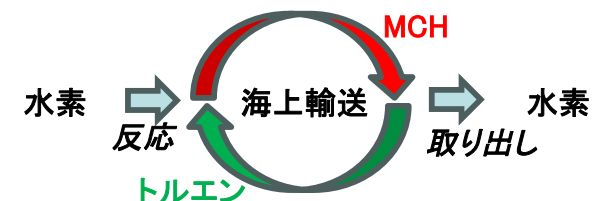
出典: (株)商船三井HP

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を実施

※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:48百万円(前年度:28百万円)
(当初:28百万円 補正:20百万円)

背景・課題

- 洋上風力発電に関する導入目標(2040年までの30~45GWの案件形成)の達成に向けて、浮体式洋上風力発電施設に係る技術開発・実証や環境整備が進展。
- 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、設置・維持管理に必要な洋上風力関係船舶の不足への対応が必要。

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。
- 洋上風力発電の案件形成の時期、風車サイズ等に応じた船種毎の需要見通しや求められる性能等の調査を実施。

例

合理的な検査手法の検討

新技術・新概念への対応

実海域実証の早期実現
のための方策検討

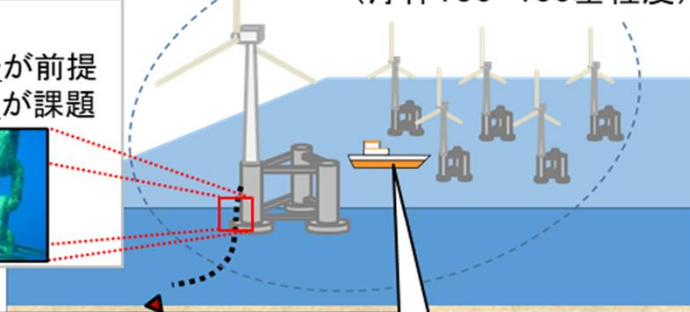
関連技術基準・安全ガイドライン
の見直し・拡充

<現状>

全数目視検査が前提
でありコスト増が課題



大規模ウィンドファーム
(浮体:50~100基程度)



設置・維持管理に必要な洋上風力関係船舶(例)



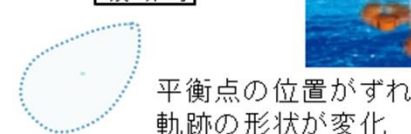
<将来(例)>

浮体の運動のモニタリングによる係留
システムの健全性の把握

通常時



破断時



平衡点の位置がずれ
軌跡の形状が変化

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

(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:7,350百万円(前年度:6,510百万円)
(当初:6,448百万円 補正:902百万円)

背景・課題

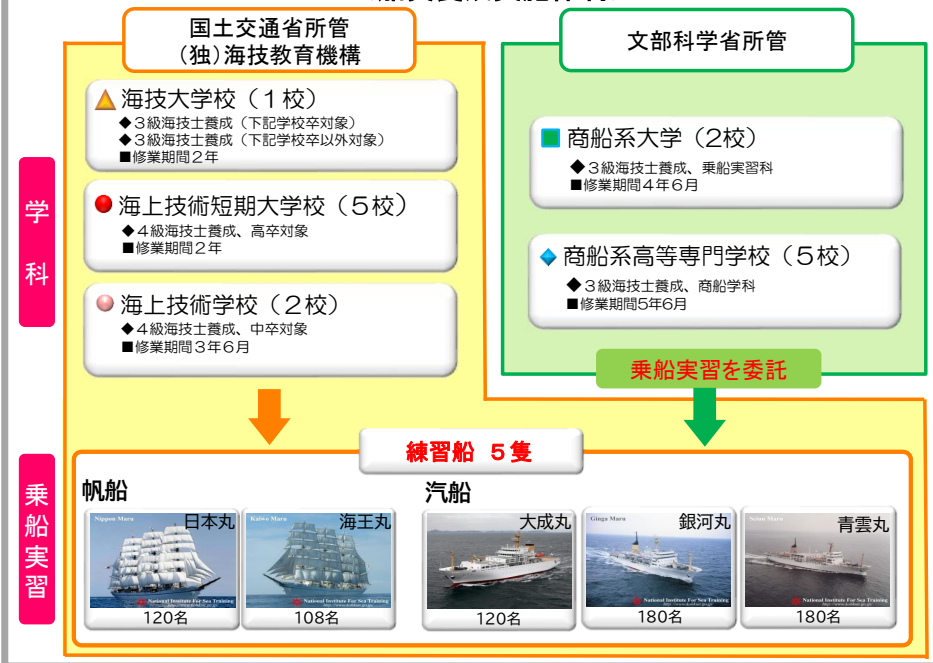
少子高齢化の進行や他業種との人材獲得競争等の影響により船員の不足感が増している中、船員養成機関における安定的な船員の養成は必要不可欠。

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「銀河丸」について、船齢30年までの使用を前提とした船体整備や訓練の質と効果を高めるための機器整備を行う。
- ・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「銀河丸」(船齢20年)の機能向上 等
- ・オンボード操船シミュレータの換装、交通艇の代船建造、女性用衛生設備の増設 等



オンボード操船
シミュレータの換装



交通艇の代船建造
練習船と陸上間の人員輸送(傷
病人の輸送等)を行うために練
習船に搭載されている小型船舶



練習船の大規模修繕

揚錨機の腐食
・電装品の劣化

汚水処理装置
タンクの腐食

女性用衛生設備
の増設

学校の機能向上

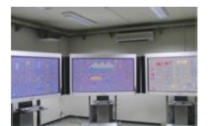
- ・校舎の教育環境の改善、安全性の確保、女性用衛生設備の増設 等



校舎等の天井・壁面 ひび割れや剥離



教育における情報技術
の活用



エンジンルーム
シミュレータの更新

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:86百万円(前年度:90百万円)

背景・課題

物流2024年問題への対応

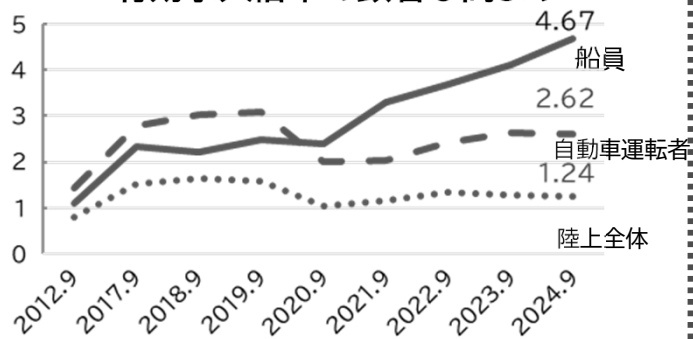
内航海運は、国内貨物輸送量は4割、産業基礎物資の輸送に関しては8割を担い、国民生活や経済活動を支える「物流の大動脈」であり、船員の確保・育成が必要。

経済安全保障の確立

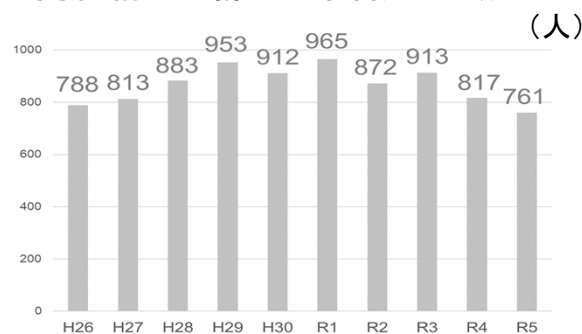
四面環海、資源の乏しい日本の発展には、安定的な国際海上輸送の確保が極めて重要であり、船員の確保・育成が必要。

船員の確保を巡る厳しい現状

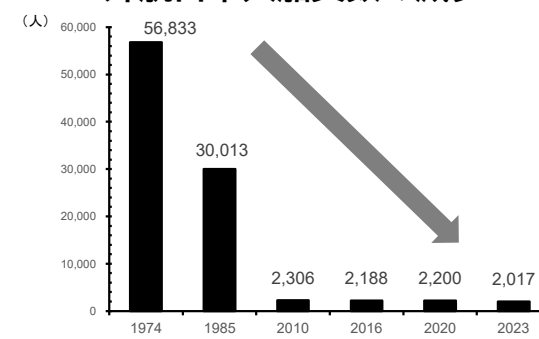
有効求人倍率の顕著な高まり



内航船への新規就業者数の減少



外航日本人船員数の減少



事業内容

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

内航船員の確保・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。

外航船員の確保・育成

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。

優秀なアジア人船員の養成・確保

我が国商船隊に船員を供給するアジア地域の船員教育機関の教官に対する研修を、我が国において実施。

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

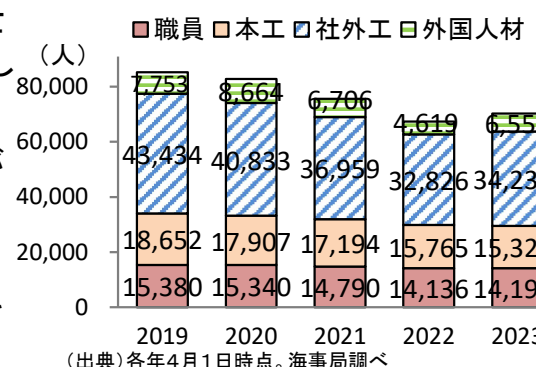
③造船業における人材の確保・育成

予算額:108百万円(前年度:59百万円)
(当初:55百万円 補正:54百万円)

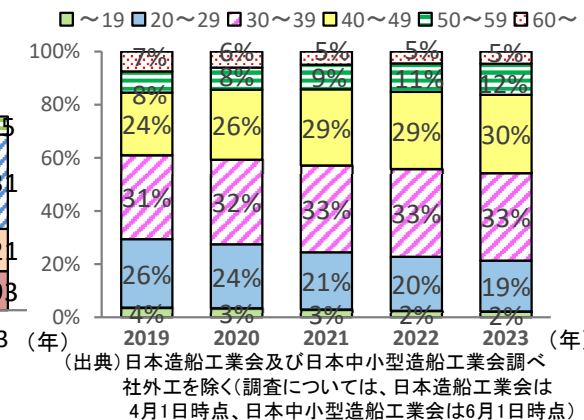
背景・課題

- 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



造船業の年齢構成推移 (歳)



事業内容

	R6	R7～
<u>造船業の待遇改善・魅力発信及び専門人材の育成に関する検討</u> 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及び横展開 新燃料の取扱い、新燃料船タンクの製造等に必要な人材の育成方法の調査 工業高校等の連携促進による造船業の魅力発信	新しい造船人材の確保・育成に向けた ガイドライン検討	
<u>外国人材の適正な受入れ</u> 「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	巡回指導、特定技能協議会の開催等	
<u>外国人材の供給元の多様化</u> 世界的な人材獲得競争が激化する中、外国人材の供給元の多様化に向けて、課題の調査や相手国政府との協議、教材の作成等を実施	課題調査 教材作成	政府間協議等

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:506百万円(前年度:514百万円)

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)の継続、船用メーカー等による不適切事案の予防徹底を図る必要がある。

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

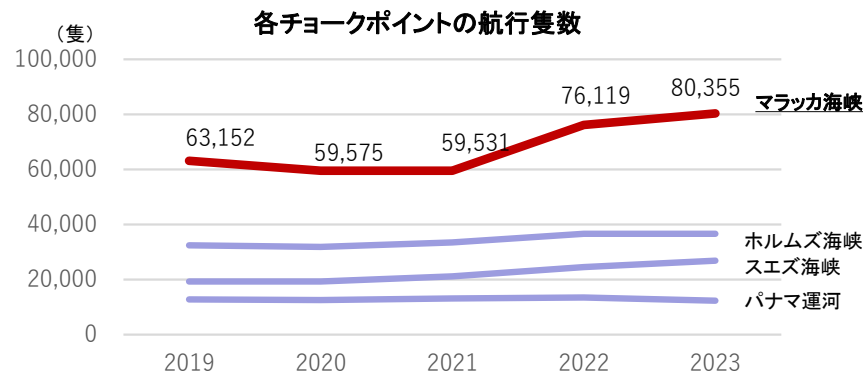
海上輸送・船舶の安全性確保 ・ 安全・安心な海上交通の実現

②マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

予算額: 25百万円(前年度: 31百万円)

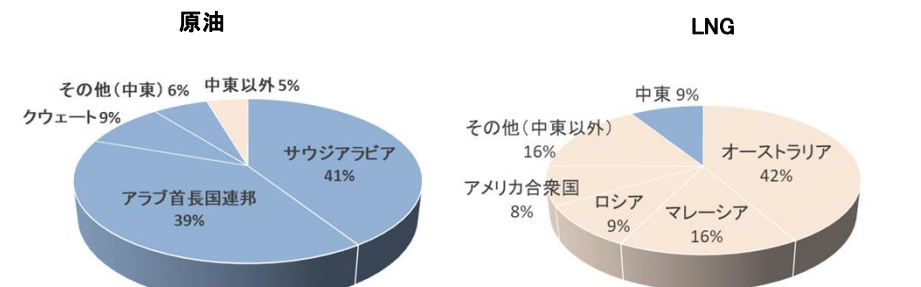
背景・課題

- 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。
- 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。



(出典) Port Watch

我が国のエネルギーの輸入先(2023年)



(出典) 財務省貿易統計

事業内容

1. 航行援助施設の仮想化に関する調査

航行援助施設のAIS航路標識※への転換及びAIS航路標識の活用のための調査を実施

※ 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。

2. 既存の航行援助施設の再評価

既存の航行援助施設の問題点の洗い出し及び改善策の検討のための調査を実施

3. キャパシティ・ビルディング事業

沿岸国の航行援助施設の維持管理に従事する技術者を管理する者への研修を実施



船舶用レーダー画面(AIS航路標識の表示例)

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

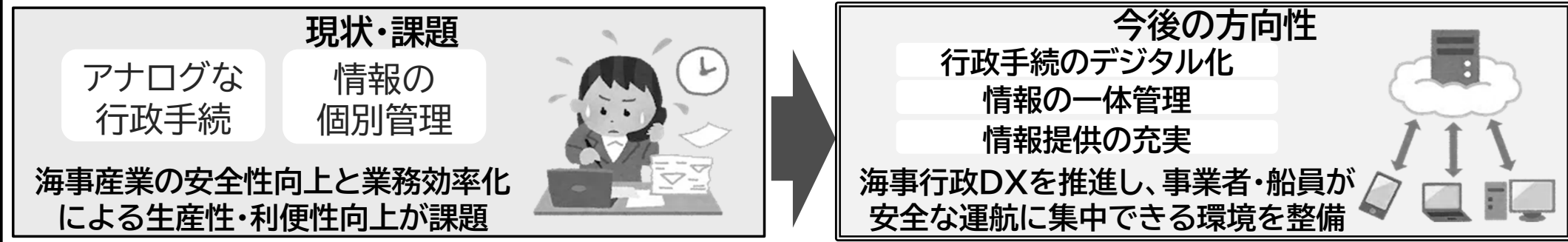
3. その他

① 海事行政DXの推進

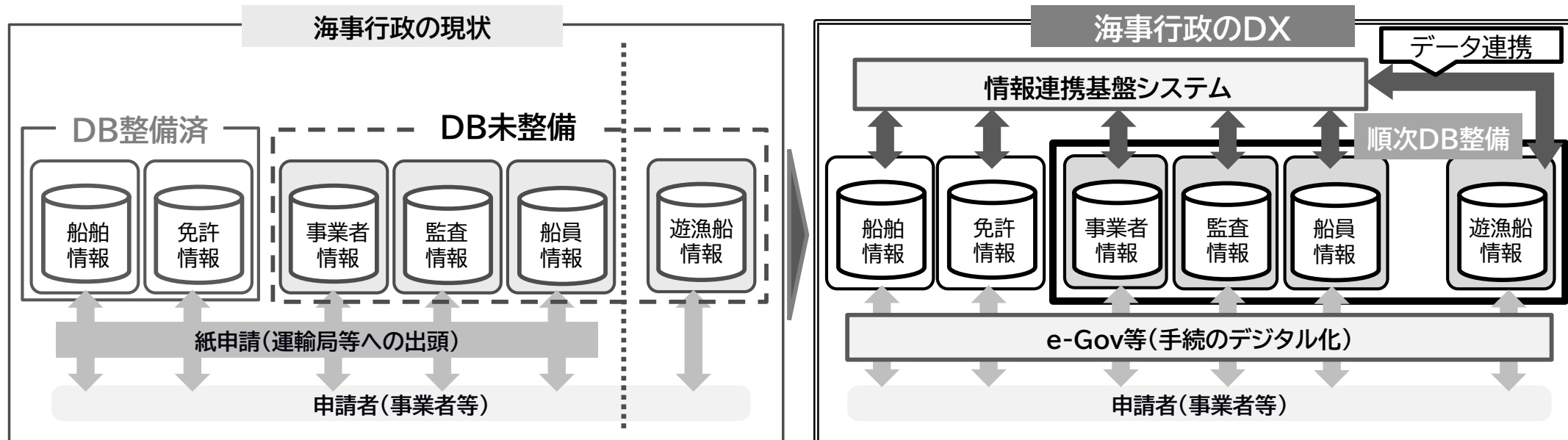
補正予算額：722百万円（新規）

概要

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を推進することとし、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進める。



海事行政DXの目指す姿



海事行政DXの実現のために必要となるデジタル情報連携環境を整備するとともに、海事行政手続のデジタル化のためのシステム整備を行う。

②海洋教育推進事業

予算額:4百万円(前年度:6百万円)

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

③海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組

予算額:6百万円(前年度:10百万円)

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情報発信を効果的に実施する。

※ 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:209億円の内数(前年度:214億円の内数)

事業内容

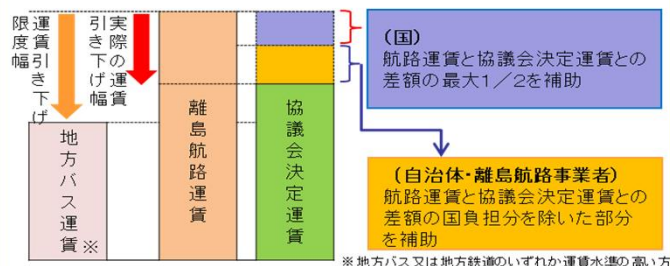
離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、唯一かつ赤字の航路の確保・維持を図る。

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

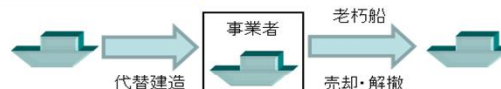
- ・補助対象:唯一かつ赤字の航路
- ・地方バス運賃を下限に、協議会で決定された運賃引き下げ額の2分の1を支援



3. 離島航路構造改革補助金

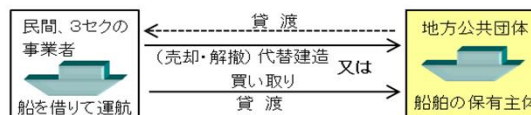
- ・補助対象:唯一かつ赤字の航路
- ・効率船舶の導入等のための船舶の代替建造費用への支援

①共有建造方式の場合

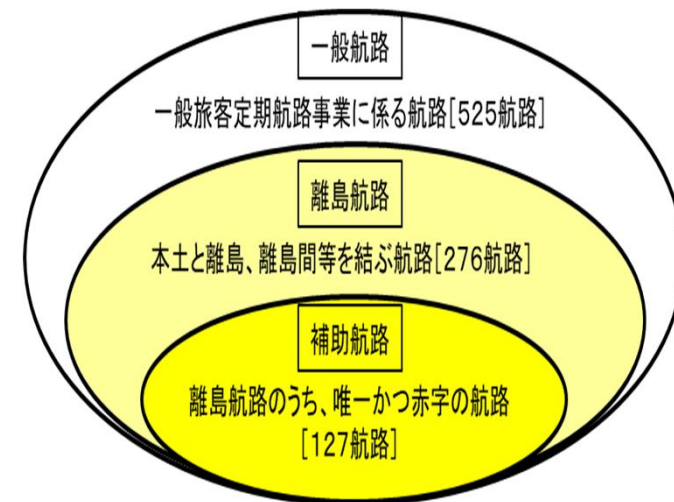


10% (補助) **90%**
((独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

②公設民営方式の場合



30% (補助) **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:326億円の内数

事業内容

地域交通の再構築等を図るため、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 (地域における受入環境整備促進事業)

【関連施策(観光庁)】
補正予算額:158億円の内数

事業内容

順調に増加するインバウンド旅行者を含めた観光客に対してストレスフリー・バリアフリーで快適な旅行を満喫できる環境及び非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を促進する。

【補助事業の一例】

- ・キャッシュレス決済対応
- ・無料公衆無線LAN環境の整備
- ・多言語対応
- ・トイレの洋式化
- ・非常用電源装置
- ・サイクルシップの導入支援 等



キャッシュレス決済対応



無料公衆無線LAN環境の整備



多言語対応



トイレの洋式化



サイクルシップの導入支援

④モーダルシフト等の強力な促進

【関連施策(物流・自動車局)】
補正予算額: 32億円の内数

事業内容

内航海運(フェリー・RORO船等)の輸送力を今後10年程度で倍増することを目指し、モーダルシフトを強力に促進するため、物流効率化法の認定を受けた先進的な取組を行う際のシャーシ等の導入経費を支援する。



海運シャーシ

⑤国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所経費

【関連施策(総合政策局)】

予算額:69億円の内数(前年度:61億円の内数)
(当初:54億円の内数 補正:15億円の内数)

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、災害対策活動の拠点である一方で老朽化が進んでいる建物の耐震化を行うとともに、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＞

○ 海上技術安全研究所施設の耐震改修

水素・アンモニア等のゼロエミッション燃料の活用によるGX推進等の研究開発を行う海上技術安全研究所施設の整備



＜海上技術安全研究所施設＞

⑥我が国海事関連技術の海外展開の推進

【関連施策(総合政策局)】

予算額:16億円の内数(前年度:17億円の内数)

事業内容

○洋上浮体技術の海外展開の推進

我が国が有する洋上浮体技術の海外展開を推進するため、今後洋上風力発電の導入が期待される東南アジア等において、日本企業がプロジェクトに参加するために必要な要件(法規制、現地企業との関係等)に関する市場調査を行う。



出典:NEDO

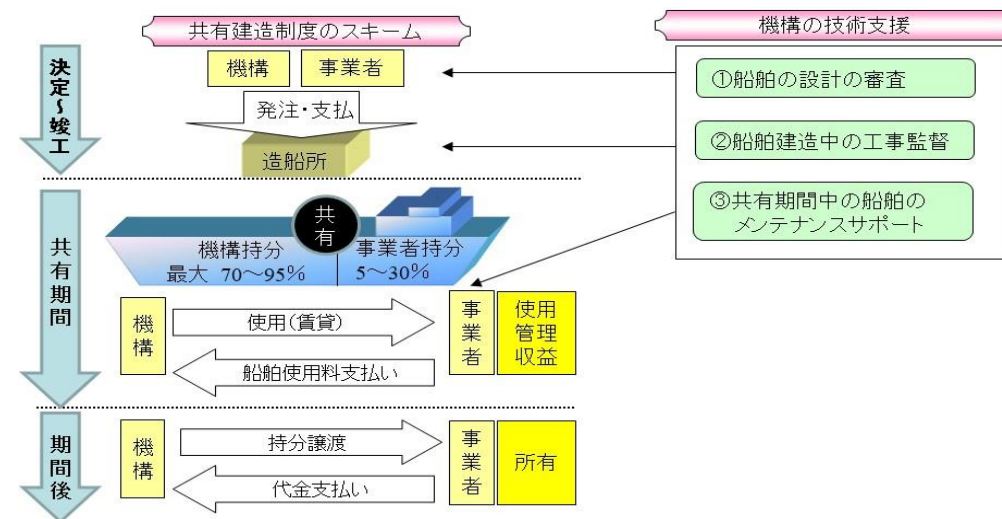
⑦船舶共有建造制度による代替建造の促進

【財政投融资計画】

計画額:303億円(前年度:230億円)

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。



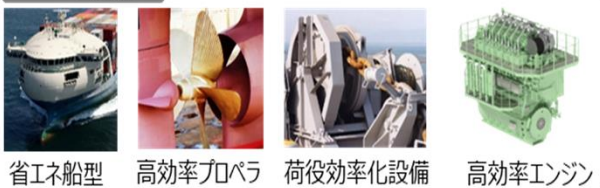
⑧内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業 【関連施策(経済産業省 エネルギー対策特別会計)】 (運輸部門におけるエネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金) 予算額:62億円の内数(前年度:62億円の内数)

事業内容

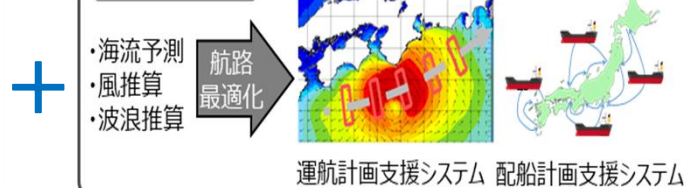
【補助率:1/2】

① 運航の効率化・最適化や荷役・離着岸時間の短縮等に資するハード及びソフト技術の導入による内航船の省エネルギー化を目指す実証を支援。

ハード技術



ソフト技術



② ①の省エネ技術に加えて、非化石エネルギーを使用する機器等の導入による非化石エネルギーへの転換を目指す実証も支援。

非化石エネルギー機器



内航船の省エネルギー化と非化石エネルギーへの転換を促進

⑨海事分野における脱炭素化促進事業 (産業車両等の脱炭素化促進事業)

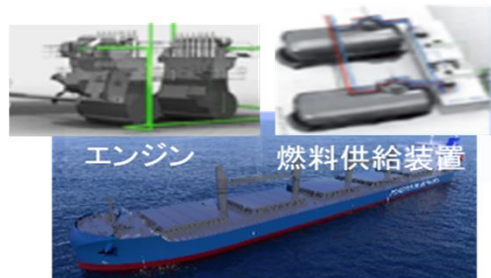
【関連施策(環境省 エネルギー対策特別会計)】
予算額:12億円の内数(前年度:18億円の内数)

事業内容

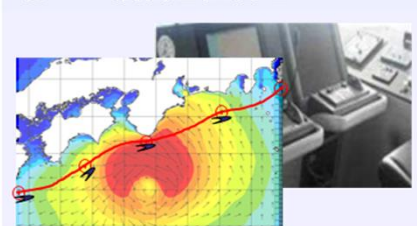
LNG・メタノール燃料システム等導入支援

LNG・メタノール燃料システム等の導入を促進し、船舶分野での更なるCO₂排出量の削減を図るため、LNG・メタノール燃料システム及び最新の省CO₂機器を搭載した船舶の設計・建造等の経費を支援する。

【補助率:1/4(中小型船は1/2)】



省CO₂技術と組合せ



重油燃料船と比較して、
CO₂ 排出量20%削減

⑩ゼロエミッション船等の建造促進事業

【関連施策(環境省 エネルギー対策特別会計)】

予算額:102億円(前年度:94億円)

(国庫債務負担行為(令和6年度～令和10年度)総額 600億円)

(国庫債務負担行為(令和7年度～令和11年度)総額 300億円)

事業内容

- 我が国の運輸部門からのCO₂排出量のうち、船舶は自動車に次いで大きな割合(5.5%)を占め、2050年のカーボンニュートラル実現に向けては、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船等の普及が必要不可欠。
- ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備やこれらの船用機器を船舶に搭載するための設備等の整備・増強の補助を行うことにより、海運分野における脱炭素化促進に資するとともに、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。



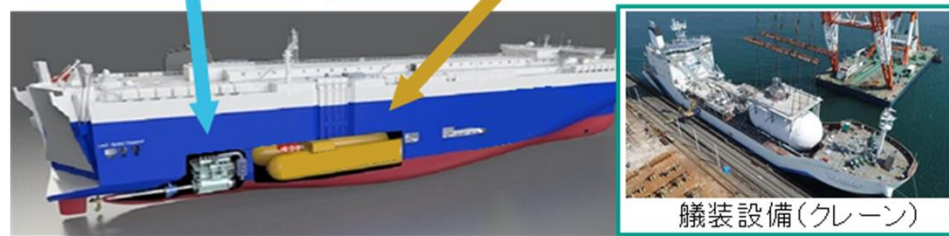
エンジン



燃料タンク



燃料供給システム等



艀装設備(クレーン)

【参考】

グリーンイノベーション基金事業(次世代船舶の開発プロジェクト)

【関連施策(経済産業省)】

本プロジェクトにおける国費負担上限額 393.4億円

【事業期間10年(令和3年～令和12年)】

事業内容

- 国際海運における2050年カーボンニュートラル目標の達成に向けて、2021年より国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)に造成された「グリーンイノベーション基金」を活用した「次世代船舶の開発」プロジェクトを実施中。
- 2050年カーボンニュートラル目標の達成に必須となる水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船のコア技術となるエンジン、燃料タンク・燃料供給システム等の開発・実証を実施し、世界に先駆けたゼロエミッション船の商業運航を実現することで、我が国海事産業の国際競争力を強化し、世界市場をリードしていく。

水素・アンモニア燃料エンジン



水素エンジンのイメージ

課題

- 水素
 - ・異常燃焼(ノッキング)の発生
- アンモニア
 - ・亜酸化窒素(N₂O)*の発生
 - ※CO₂の300倍の温室効果

→ 高度な燃焼制御・燃料噴射技術



ゼロエミッション船
(水素・アンモニア、イメージ)



燃料タンク・燃料供給システム



水素燃料タンク、燃料供給システムのイメージ

課題

- 水素
 - ・体積が重油の4.5倍
⇒貨物積載量の減少
 - ・金属劣化・水素漏洩の発生
- アンモニア
 - ・毒性・腐食性あり

→ 省スペース化、構造・材料最適化

⇒エンジン等の国産化により、国際競争力を強化

(参考)令和7年度海事局税制改正要望の結果

内航貨物船に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

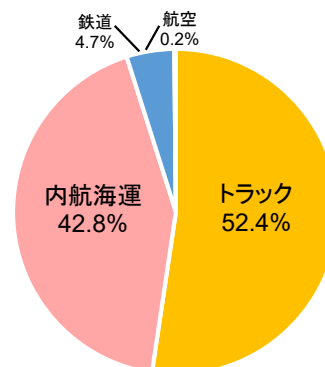
中小企業者が内航貨物船を取得した場合に特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

施策の背景

- 内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

- 経営基盤が脆弱な中小の内航海運事業者等の設備投資を促進することで、
 - ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
 - ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)



	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	1,582事業者
従業員数	5.3万人
中小企業の割合	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考: 全産業平均は4.5%	1.8% 参考: うち中小企業における営業利益率

※ 国土交通省調べ(令和5年度時点)



要望の結果

特例措置の内容

- 【所得税・法人税等】中小企業者が内航貨物船を取得した場合に、取得価額の22.5%の特別償却又は5.25%の税額控除の選択を可能とする。

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。



船舶産業の魅力を一般に広く周知することを目的として、「造船の未来の姿」について、造船・船用産業に携わる若手有志と検討を重ね、カミガキヒロフミ氏（イラストレーター）がイラスト化。

イラストの詳細を知りたい方はこちらから→





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



(この冊子は、再生紙を使用しています。)