

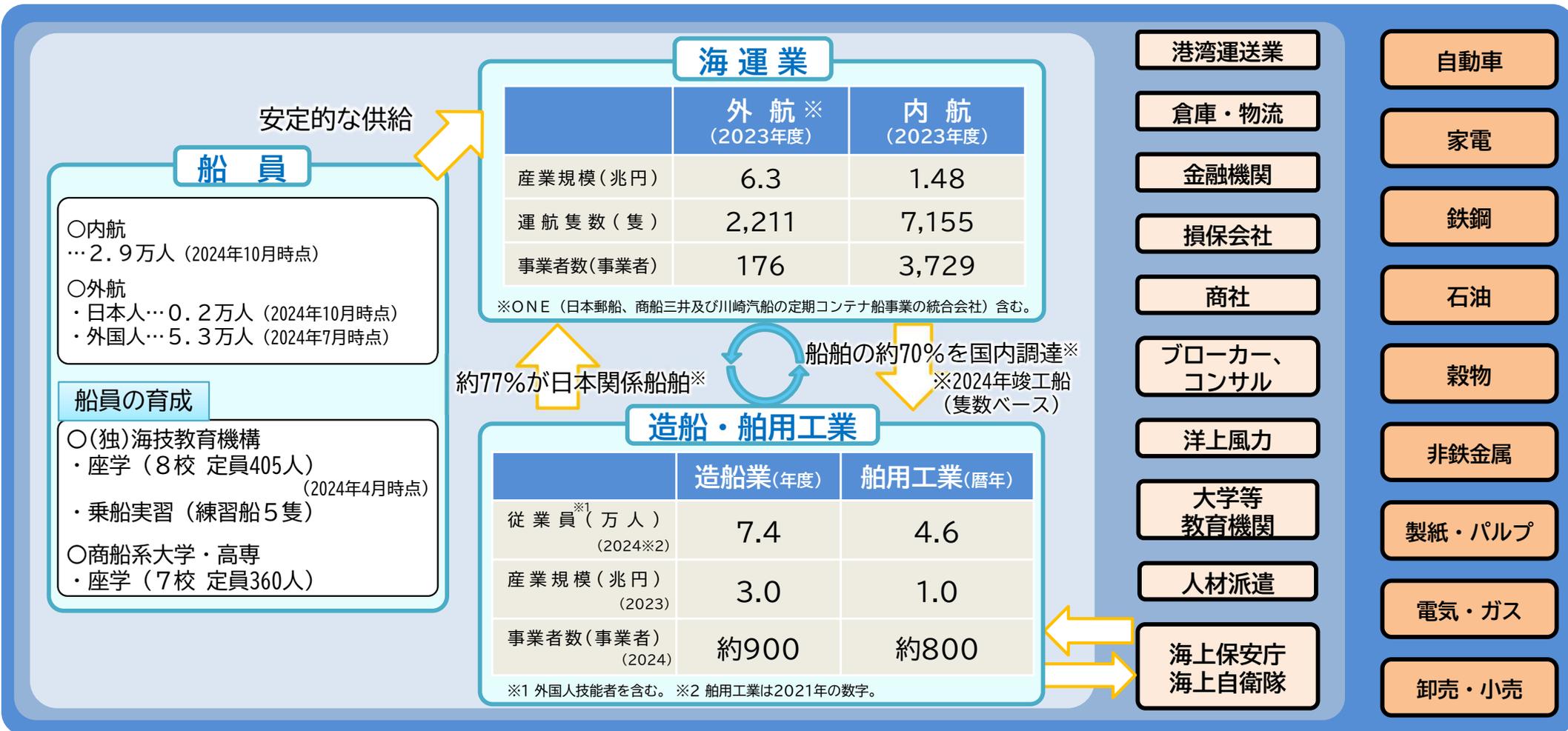
最新の業況等について



1. **海事産業の概観**
2. **外航海運**
3. **内航海運**
4. **造船・船用工業**
5. **環境・安全等に関する取組**
6. **海技人材の確保・育成**

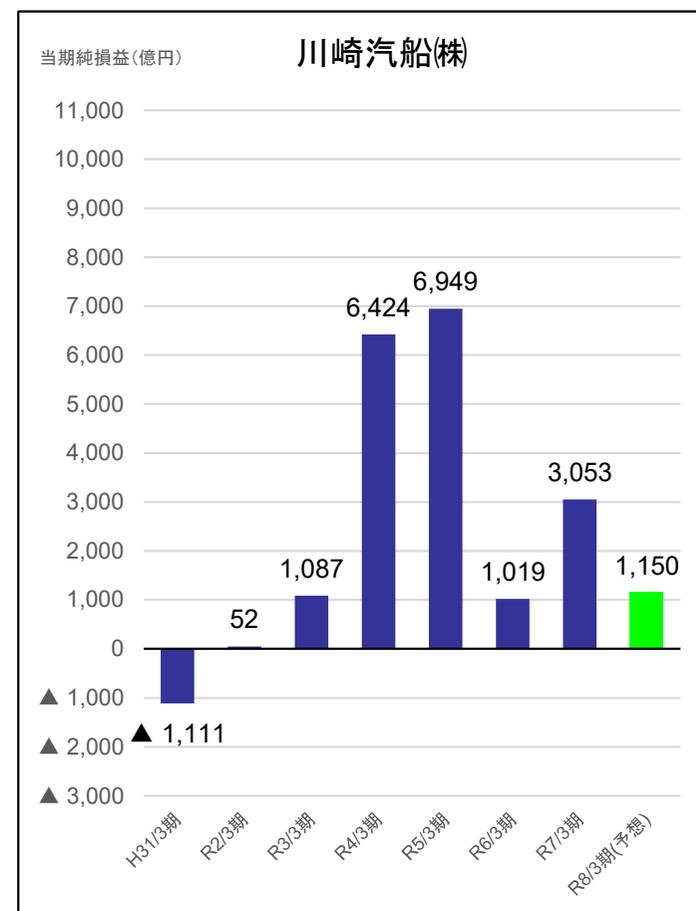
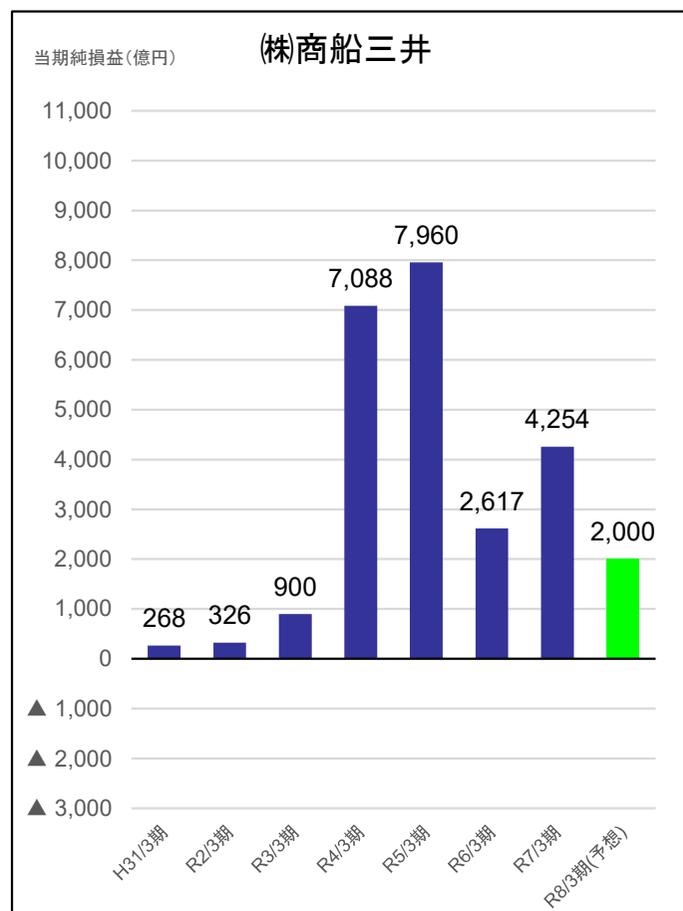
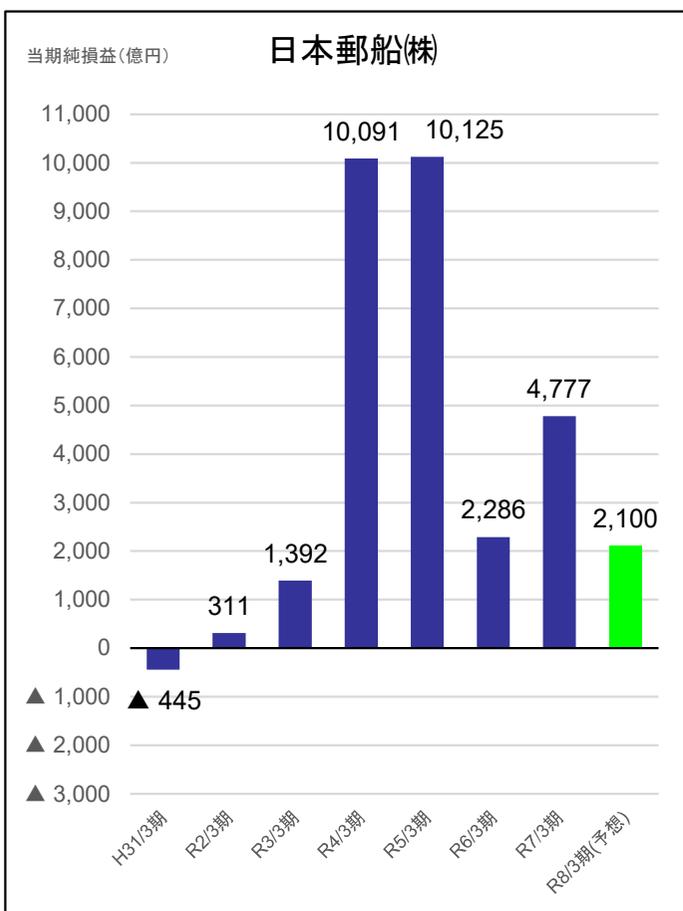
1. 海事産業の概観

- 四面環海の我が国においては、海事産業は、我が国**経済・国民生活、経済安全保障等を支える不可欠な存在**。
- 海運業や船舶産業は、海事産業の中核として、船員養成機関、銀行・保険業など幅広い関連産業とともに、有機的な循環を持ちながら集積し、**海事産業群を形成**。
- 他方、海運・船舶産業・船員のいずれが欠けてもこの循環が途切れ、海事産業群全体として存続できなくなるおそれがあることから、熾烈な国際競争等の中、これに打ち克つ確固たる“強み”を持つ必要。
- **経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から**、世界的な脱炭素化の潮流や船員労働環境の改善への期待の高まりを千載一遇の機会と捉え、**環境技術・自動運航技術を新たな競争力の源泉として、海事産業群の強靱化を図る必要**。



2. 外航海運

- 令和3、4年度は、コンテナ船部門が歴史的な好況、ばら積み船・自動車船部門も好調で、過去最高益を実現。その後、市況は一服するも、紅海情勢の悪化（喜望峰ルートの定着）によりコンテナ船の需給が逼迫し、令和6年度は高い利益水準を確保。
- 令和7年度は、コンテナ船の需給の緩みなどから、各社前年比減益を見込んでいる。



■ 当期純損益 ■ 当期純損益(予想)

米国は、海運分野における中国の勢力拡張について安全保障上の懸念を抱いており、自国の海運・造船を重要施策として掲げている。

海事分野に関する大統領令

- 2025年4月、以下の指示を含む海事分野に関する大統領令が発表。
- ✓ 210日以内に、**海事行動計画 (Maritime Action Plan)**を策定すること。(2026年2月13日発表)
- ✓ **通商法301条に基づく対中制裁案(入港料徴収等)の執行のための適切な措置を講じること。**
- ✓ 90日以内に、**対中制裁案の実施について同盟国等との連携を図ること。**
- ✓ 90日以内に、**同盟国等の造船事業者による米国造船業への資本投資呼び込み策を策定すること。**

通商法301条制裁措置(対中国)

- 2025年1月16日(バイデン政権下)、**中国の海運・造船分野の不公正な政策・商慣行について、通商法301条※1に基づく調査報告書を発表。**
- その後、トランプ政権下で2025年4月、主に以下の制裁措置を発表。
- 本対抗措置は、2025年10月の米中首脳会談の合意により、**2025年11月10日から1年間停止。**

※1 貿易相手国の不公正な貿易慣行に対し、一定の措置を講じる権限をUSTRIに与える条項

【船舶への入港料徴収】

- ✓ **中国運航者・船主の船舶**
- ✓ **中国建造船舶**
- ✓ **非米国建造の自動車運搬船**

【米国建造等義務】

- ✓ **LNG輸送船(一定割合※2を、米国建造・米国籍・米国運航の船舶で輸送)**

※2 1%(2028年4月～)から15%(2047年4月～)に段階的に上昇。米国建造要件は2029年より適用。

SHIPS法案

- 2025年4月、米国議会において超党派による**SHIPS法案※**が提出。
- (※) Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act
- **米国の造船・海運業の再興**に向け、以下を含む措置を講じる内容
- ✓ USTR制裁措置による入港料や新規設立のとん税等で運用する**基金設立**
- ✓ **米国商船隊の拡大**
- ✓ 支援措置(基金による**建造・施設整備補助**、**税額控除**)等
- ✓ 中国からの輸入貨物の一部に対する、**米国籍船での輸送義務付け**
- ✓ LNG輸送船、原油タンカーの**一部米国建造義務化**



- 2025年4月に発出された「米国の海事ドミナンス再興に向けた大統領令」に基づき、米国政府が策定
- 米国の造船・海運・人材・産業基盤を再建し、経済安全保障と国家安全保障を同時に強化するため、重点4分野について多数の施策を「勧告」

1. 米国造船能力の再建

造船所投資への支援強化、海事繁栄特区の新設（100区）、長期需要の確保、外国建造船へのインフラ・安全保障料金の徴収など

2. 労働者教育・訓練の再構築

船員・造船人材育成への支援強化、国立・州立海事大学の強化など

3. 海事産業基盤の保護

適格な米国船舶による米国向けコンテナ貨物輸送の段階的増加、戦略的商船隊の創設、長期政府調達船舶発注計画など

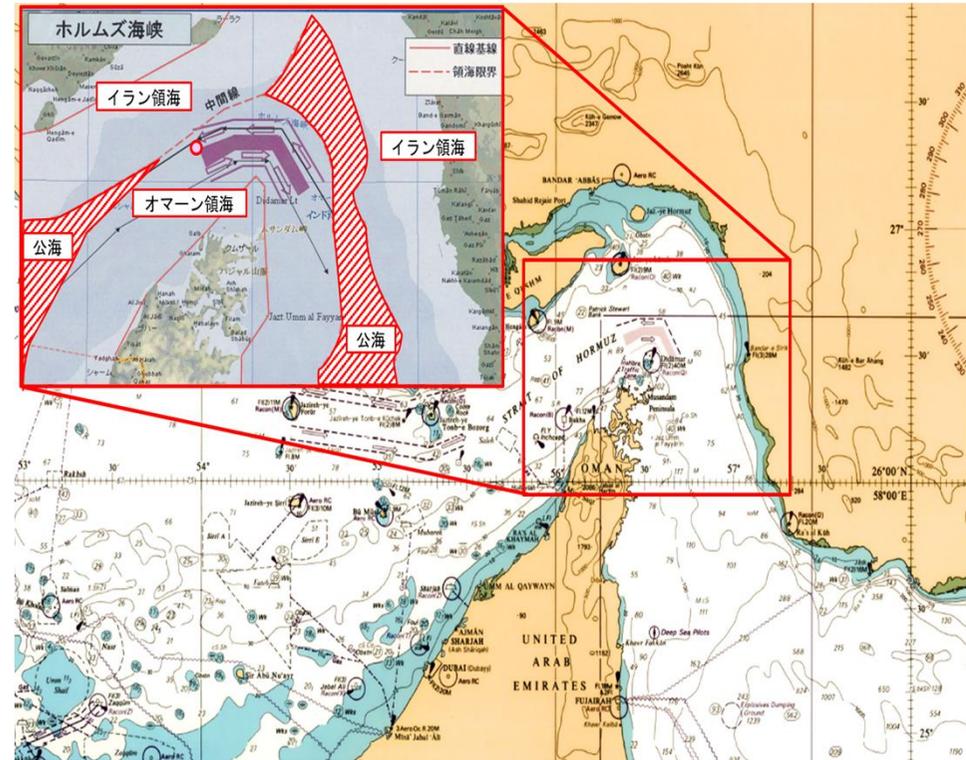
4. 国家安全保障、経済安全保障、産業強靱性

米国建造・米国籍外航船への建造・運航補助、基金創設、ロボット造船開発など

2027年度大統領予算案の発表後、関連法案をパッケージで提出予定

ホルムズ海峡等における情勢緊迫化 ※3月8日時点

- 2月28日午後(日本時間)に米国・イスラエルによるイランへの攻撃。
- ペルシャ湾内における日本関係船舶※数:45隻
- 3月8日時点で、日本関係船舶45隻について運航会社と各船の間で安否確認を実施しており、全船安全上の問題がないことを確認済み。
- 3月2日に海事局より、一般社団法人日本船主協会に対して、イラン周辺海域の緊迫度が増しているところ、付近を航行する関係船舶及び乗組員の安全確保の徹底のほか、ペルシャ湾内への新たな入域を行わず、ペルシャ湾内に所在する船舶については安全な場所で停泊するよう注意喚起を发出。



※日本関係船舶の対象は以下のとおり

- ①日本籍船
- ②日本人が乗船する外国籍船
- ③我が国の船舶運航事業者が運航する外国籍船

紅海等における船舶攻撃

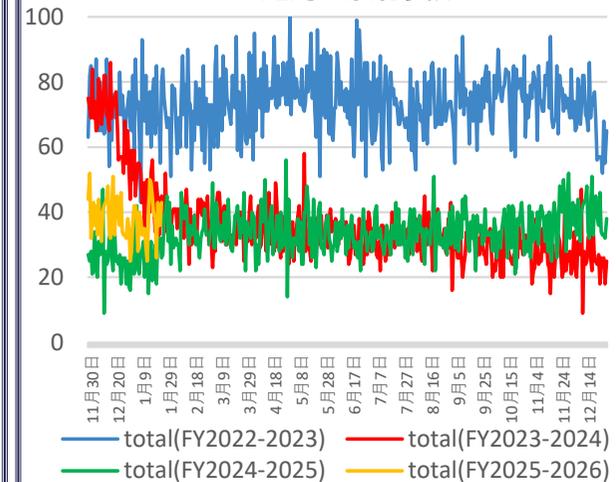
- 2023年11月以降、ホーシー派※によるミサイルやドローンによる船舶への攻撃が累次発生。
- 2025年10月10日のイスラエルとハマスの停戦合意以降、ホーシー派による攻撃は確認されていない。
- 我が国の海運会社を含む多くの海運会社は、こうした状況を受け、紅海を避けて、喜望峰周りの航行を余儀なくされている状況。

※パレスチナとの連帯を表明しているイエメンの反政府勢力

スエズ運河経由と喜望峰回り



スエズ運河の航行隻数



出典 日本船主協会HP

経済安全保障
の観点から外航
日本船舶等を
確保するための
税制

トン数標準税制

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの

利益の変動に左右されず安定的・計画的な船舶投資を促進

【期限】R5.4.1～R10.3.31

登録免許税

国際船舶の所有権保存登記・抵当権設定登記に係る税率を、新造の特定船舶は0.2%、既存（FB）船は0.35%とするもの（本則0.4%）

国際船舶の取得にかかるコストを軽減

【期限】R6.4.1～R9.3.31

固定資産税

国際船舶の課税標準を1/18、そのうち特定船舶の課税標準を1/36とするもの（本則：1/6）

国際船舶の保有にかかるコストを軽減

【期限】R6.4.1～R9.3.31

国内船主等による環境性能の高い船舶建造を促進するための税制

特別償却制度

船舶の取得初年度に以下の割合の特別償却額を上乗せして損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減されるもの。

船舶の区分	特別償却率	経済安保に資する一定の要件を満たす場合	
		日本オペ運航	外国オペ運航
特定先進船舶	日本籍船：20% 外国籍船：18%	日本籍船：32% 外国籍船：30%	日本籍船：30% 外国籍船：28%
環境負荷低減船	日本籍船：17% 外国籍船：15%	日本籍船：29% 外国籍船：27%	日本籍船：27% 外国籍船：25%

新技術を積極的に導入しつつ環境性能の高い船舶の建造を促進するとともに、国内船主による安定的な船舶の保有を促進

【期限】R8.4.1～R11.3.31

買換特例制度

譲渡資産の売却益の最大80%を損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減されるもの。

環境性能の高い船舶への代替を促進

【期限】R8.4.1～R11.3.31

3. 内航海運

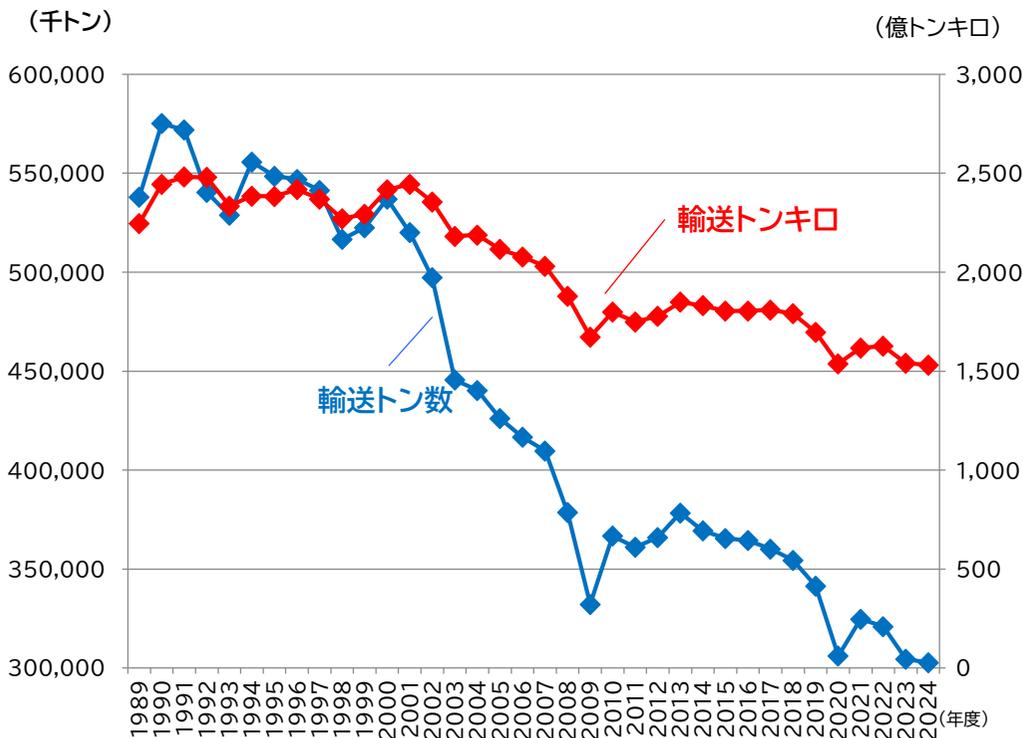
○ 内航貨物船

内航貨物輸送量は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はトンキロベースではほぼ横ばいで推移。長期的には減少傾向。

○ 内航旅客船

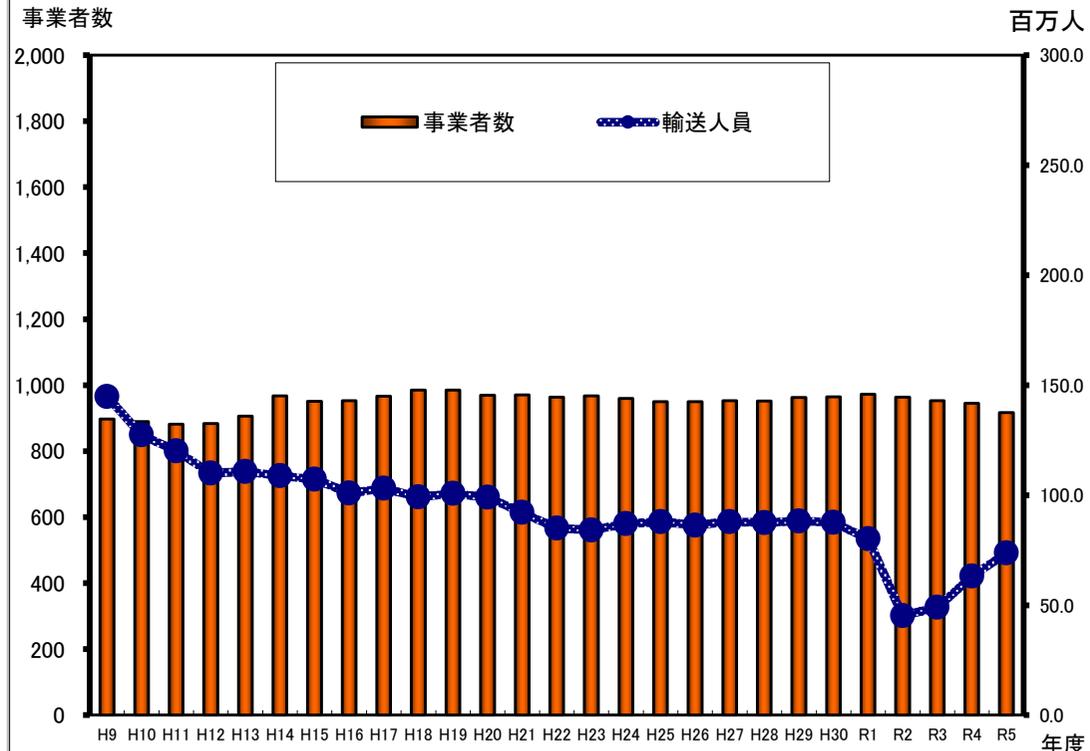
国内旅客航路は、事業者数に大きな変動はないが、輸送人員は長期的に低下傾向にある。さらに、新型コロナウイルスの影響により、近年大きく減少。

内航貨物船



出典：国土交通省「内航船舶輸送統計調査」より国土交通省海事局作成

内航旅客船



出典：「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査 11

背景・課題

- 内航海運の取引環境は、契約の書面化等の各種取組により、改善しつつある一方、荷主とオペレーター間の運賃交渉やオペレーターとオーナー間の用船料交渉にあたり、運賃や用船料を構成する費目（コストとしてどのような費目が想定されるのか、オーナー、オペレーター、荷主がそれぞれ負担すべきコストは何か等）に係る「標準的な考え方」がないため、適正な運賃・用船料の收受につながりにくいという声を聞く。
- 令和6年度に実施した「内航海運業における商慣習及びその改善事例の実態調査」においても、運賃における費用負担の明確化について、およそ8割が進んでいないと回答しており、用船料においても約4割の事業者が提供作業の分担と対価が不十分だと回答している。

事業内容

「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）も踏まえつつ、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向け、運賃・用船料の実態について把握し、適正な「運賃・用船料」を收受するために必要な「標準的な考え方」を示すとともに、考え方に基づいた取組方法を検討する。

スケジュール(案)

現状分析

運賃・用船料の実態調査

貨物別、船種別、船齢別等にどのような費目が存在するのか運賃・用船料の実態を把握する。

有識者
検討会

運賃・用船料の「標準的な考え方」の検討

実態調査を踏まえ、費目ごとの定義を明確にし、民間有識者を交えた検討会や安定・効率輸送協議会等で「標準的な考え方」を検討する。

ガイドライン
改定

ガイドラインへの反映

「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、整理した「標準的な考え方」等を反映する。



関係者
周知

荷主・内航海運事業者への周知

荷主と内航海運事業者等に対し、安定・効率輸送協議会等を通じて、周知し、内航海運業の更なる取引環境改善・生産性向上を図る。

フォロー
アップ

收受改善に向けた継続的なフォローアップ

運賃・用船料の取組状況をアンケート等で確認し、收受改善に向けた継続的なフォローアップを実施する。

事業効果

適正な運賃・用船料の收受につながるなど、**更なる取引環境の改善**が図られることで、安定的な海上輸送を確保でき、「強い内航海運」への発展を促す。

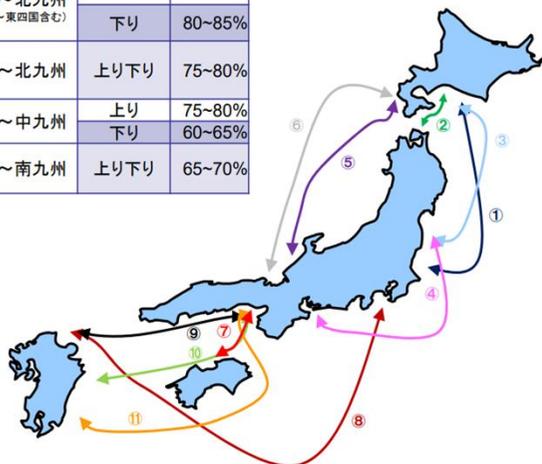


- 令和5年6月2日に、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて、国土交通省海事局では、中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船のトラック輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を令和5年8月より公表。
- 令和6年度中に実施した「モーダルシフトに関する内航海運の新規需要調査」の結果を踏まえ、フェリー、RORO船、コンテナ船の3つの船種における内航海運のサービスや利用方法、利用検討に向けた手順、内航船を利用することのメリットなどを掲載した「内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド」を作成・公表。また、各社が提供している航路情報をまとめた「航路情報一覧」も合わせて作成・公表。
- 国土交通省海事局では、引き続き荷主・物流事業者への情報提供を行い、内航海運への更なるモーダルシフトを推進

フェリー・RORO船・コンテナ船の積載率公表

- 令和5年6月2日に、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて、国土交通省海事局では、中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船のトラック輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を令和5年8月より公表している。
- 調査・公表は3月ごとに実施しており、直近では、中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率の動向（令和7年7～9月実績）を調査し、その結果を公表した。

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	75~80%	⑧京 浜～北九州 (一部、京浜～東西国吉む)	上り	75~80%
	下り	85~90%		下り	80~85%
②北東北～北海道	上り	45~50%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75~80%
	下り	25~30%		⑩阪 神～中九州	上り
③東東北～北海道	上り	80~85%	下り		60~65%
	下り	75~80%	⑪阪 神～南九州	上り下り	65~70%
④中 京～東東北	上り	75~80%		⑦阪 神～北四国	上り下り
	下り	75~80%			
⑤北 陸～北海道	上り	70~75%			
	下り	70~75%			
⑥阪 神～北海道	上り	60~65%			
	下り	55~60%			



※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和7年7～9月）の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間（定期整備）によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド等公表

- 令和6年度に実施した「モーダルシフトに関する内航海運の新規需要調査」の結果を踏まえ、令和7年5月に、フェリー、RORO船、コンテナ船の3つの船種における内航海運のサービスや利用方法、利用検討に向けた手順、内航船を利用することのメリットなどを掲載した「内航海運へのモーダルシフト利用検討ガイド」を公表している。
- また、各社が提供している航路情報をまとめた「航路情報一覧」を公表している。

【利用検討ガイド】



【航路情報一覧】

- ◆ 旅客船事業は、地域の住民の移動手段や物流を担うとともに、観光分野からも地域経済を支える重要な事業。
- ◆ 他方、旅客船事業における安定的かつ持続的な運航を確保するためには、旅客船事業の需要拡大や経営改善が重要であり、補助事業による各種支援を実施。

オーバーツーリズム対策等観光交通確保事業

R7補正予算額： 68億円の内数

- 入国から地方部の観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、観光客の受入れと地域住民の生活の質の確保を両立するための環境を整備するほか、地域の輸送資源やデジタル技術を活用して、旅行者の観光交通確保を強力に推進するため、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。



多言語対応



Wi-Fi整備



キャッシュレス決済対応



段差解消
(エレベーター)



船内座席の個室寝台化

クルーズ等訪日旅客の受入促進事業

R8当初予算額： 10億円の内数

- 我が国においては、港湾周辺等における観光、体験、交流を通じた地方誘客・消費拡大という面で大きなポテンシャルを有しており、港湾等インフラを有効に活用した更なる観光等資源開拓や魅力向上を図ることが求められていることから、地域経済効果の創出等を図るため、海上観光の造成に必要なツアー実証やプロモーション等を支援する。



トライアルツアーの実施



二次交通のトライアル実証

地域公共交通確保維持改善事業等

R8当初予算額： 206億円の内数
R7補正予算額： 352億円の内数

- 島民生活に必要不可欠な離島航路の維持・確保を支援する。

R7補正予算額： 352億円の内数

- 物価高騰等の影響により厳しい状況にある離島航路事業者がDX・GX等による省力化や経営改善を進めるため、自動券売機の導入・改修等によるデジタル化、省エネエンジンの導入等グリーン化の取組を支援する。



自動券売機の導入・改修
キャッシュレス化、
新紙幣対応



QRスマート乗船システム
(旅客自らのチェックイン
が可能)



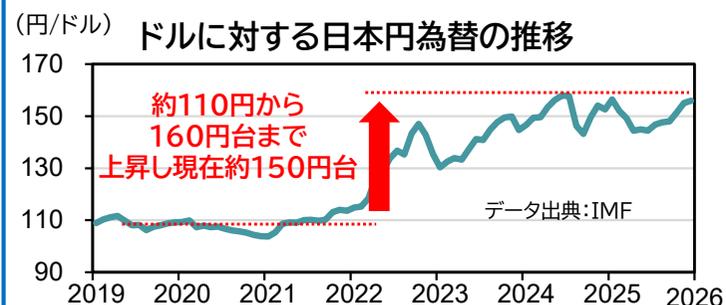
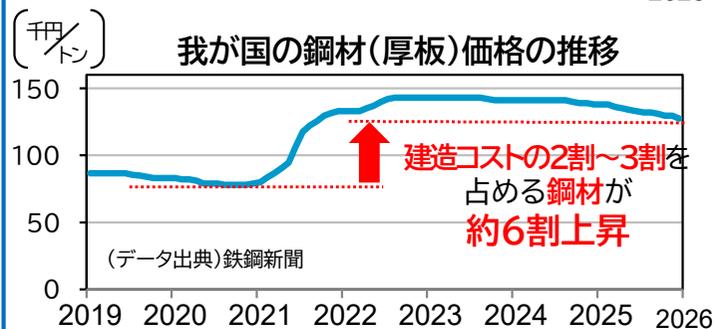
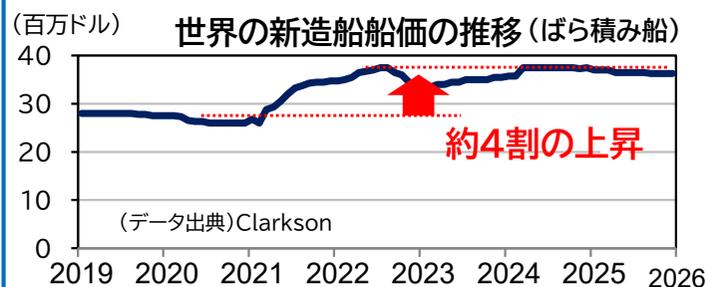
省エネエンジンの導入

4. 造船・船用工業

1. 市場価格の動向

○ 建造コストの2～3割を占める **鋼材の価格**は、依然高水準であるものの、直近で**下落傾向**。

○ 近年の円安も追い風。



2. 受注の動向

○ 受注量は2020年頃まで低迷したが、2021～2024年で手持ち工事量が積み上がり、安定している状況。

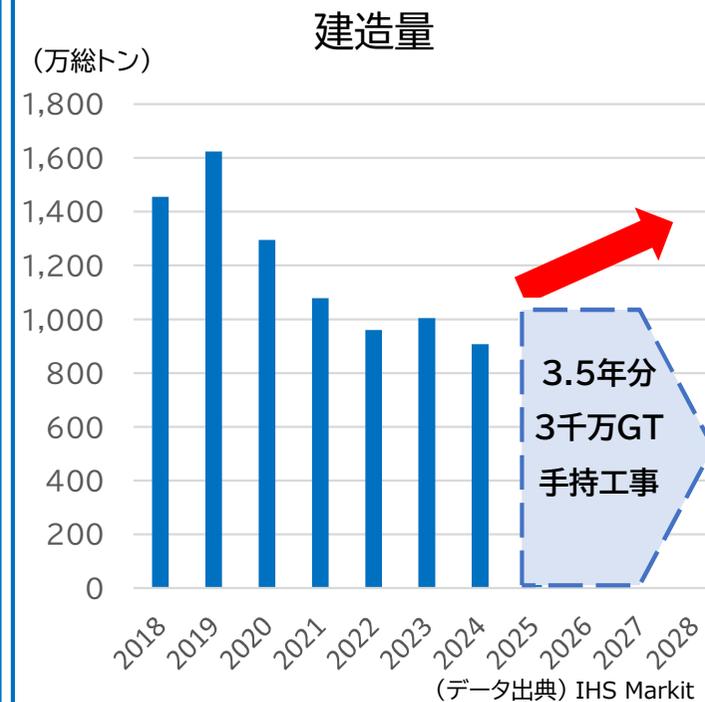


3. 建造の動向

○ 近年の旺盛な受注により、現在は**約3.5年分※の手持工事量(約3千万総トン)を確保**。

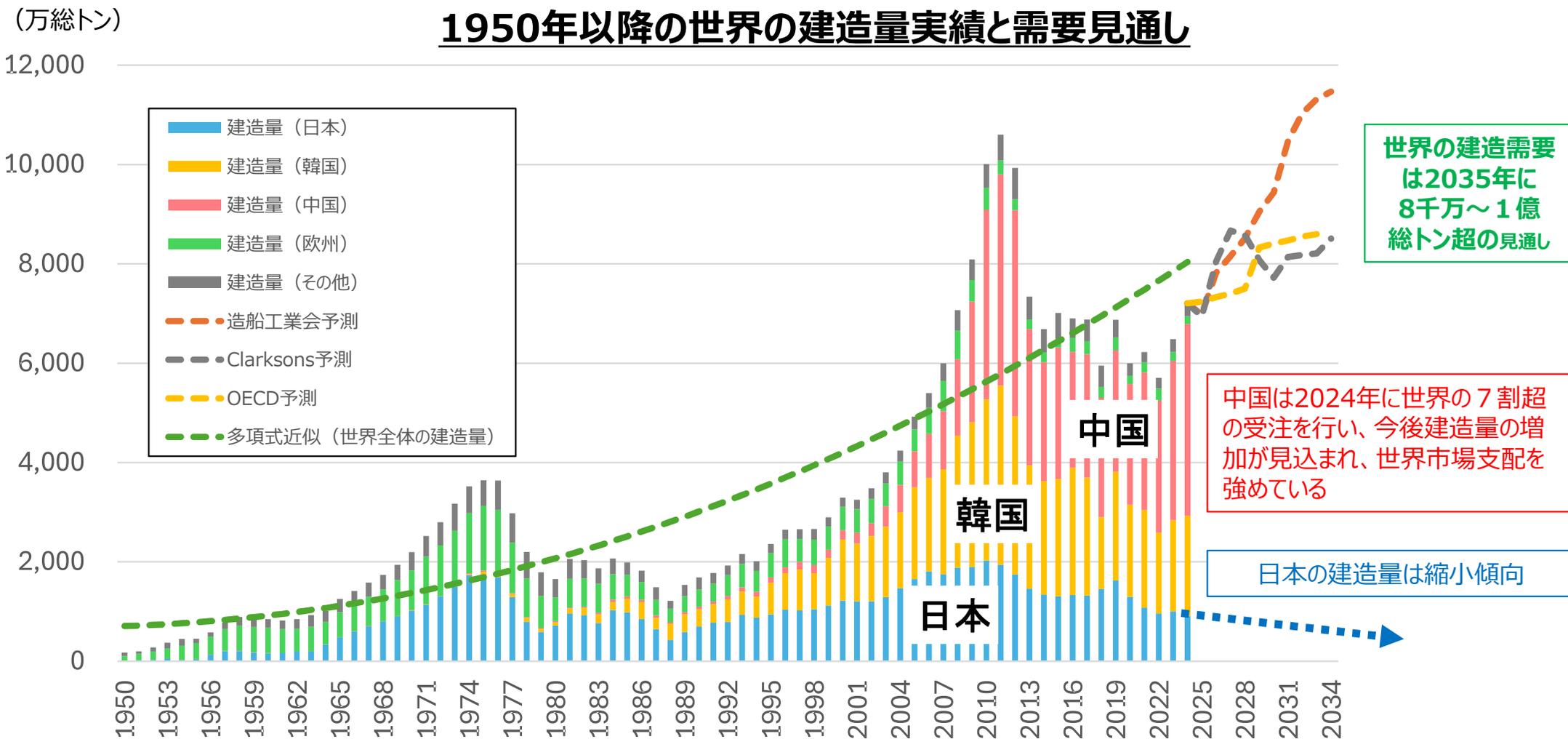
※ 直近12カ月の建造量ベース
 (参考) 中国: 約4.7年分 (約1億7千万総トン)
 韓国: 約2.5年分 (約5千万総トン)

○ 今後、ゼロエミ船等の新造船需要の**中長期的な増加**が見込まれる中、生産基盤整備、DXによる生産性向上、人材確保等による**生産能力及び技術力の強化が必要**。



- 海上輸送量の増加や過去の大量に建造された船舶の代替需要等によって、2030年代には8000万から1億総トン規模まで建造需要が増加していくと各機関は予測。
- 中国は、2024年の世界の建造量のうち約50%を建造しており、今後もシェアは拡大すると見込まれる。

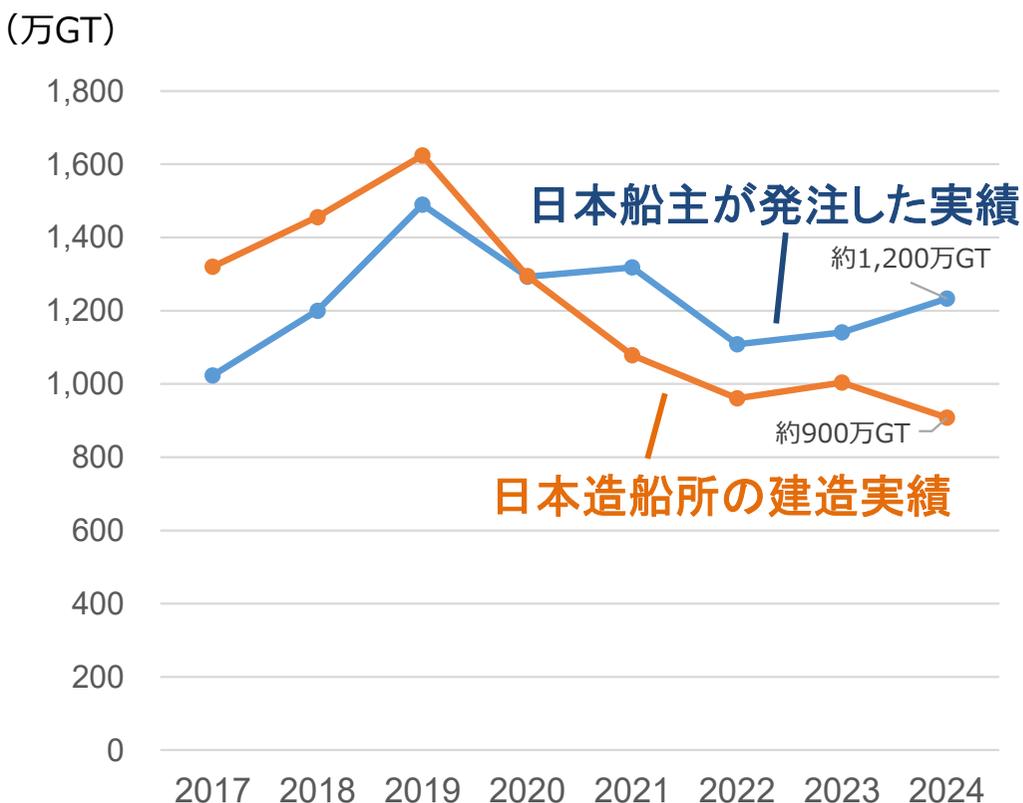
1950年以降の世界の建造量実績と需要見通し



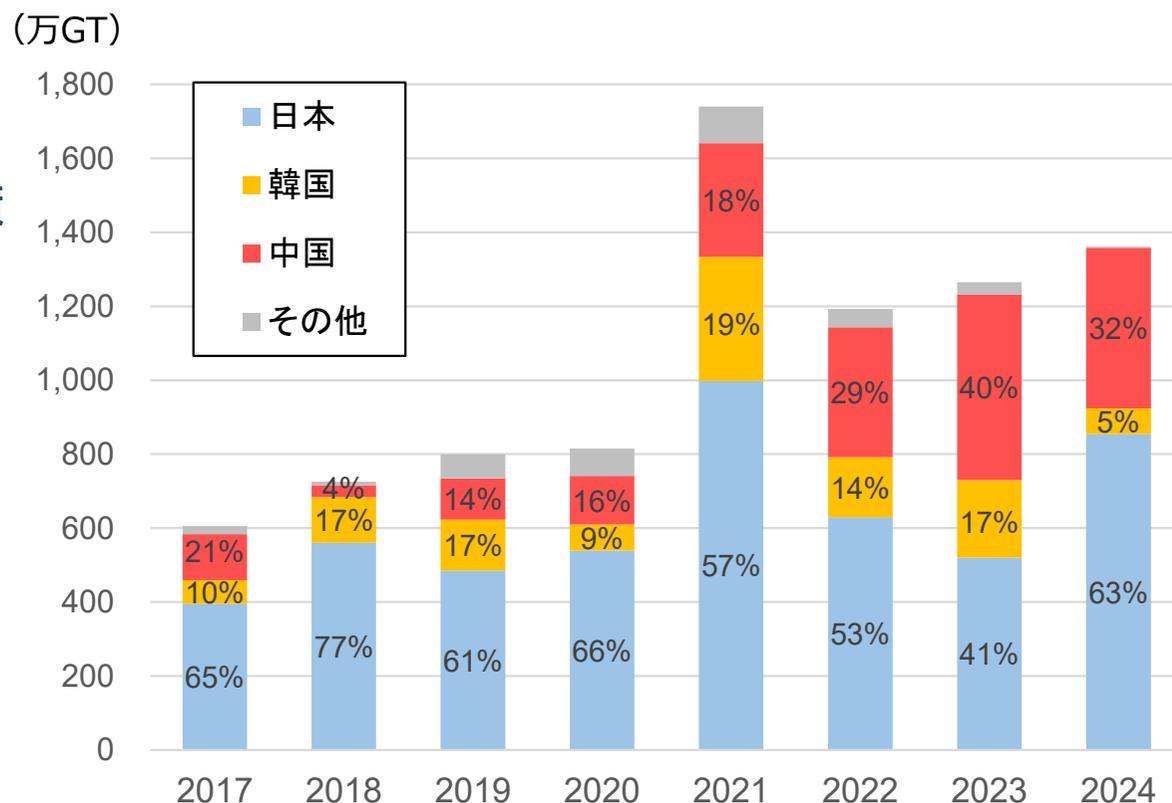
出典：建造量実績： IHS Markit
 日本造船工業会予測： 第33回海事立国フォーラム 日本造船工業会講演資料（2024年2月）
 Clarksons予測： Clarkson Shipbuilding Forecast Club資料（2024年3月）
 OECD予測： Monitoring developments of ship demand and supply（2025年4月）

- 日本船主は、竣工年ベースで、おおむね1,200万総トン前後の船舶を発注している。
- 他方で、2020年以降、日本造船所の建造能力はおおむね1,000万総トン前後の船舶しか建造しておらず、**日本船主の発注需要を下回っている**。
- 2022年以降、**日本船主による中国造船所への発注が大きく増加し、全体の3～4割程度**（2010年代後半は約1～2割）を占める状態に。

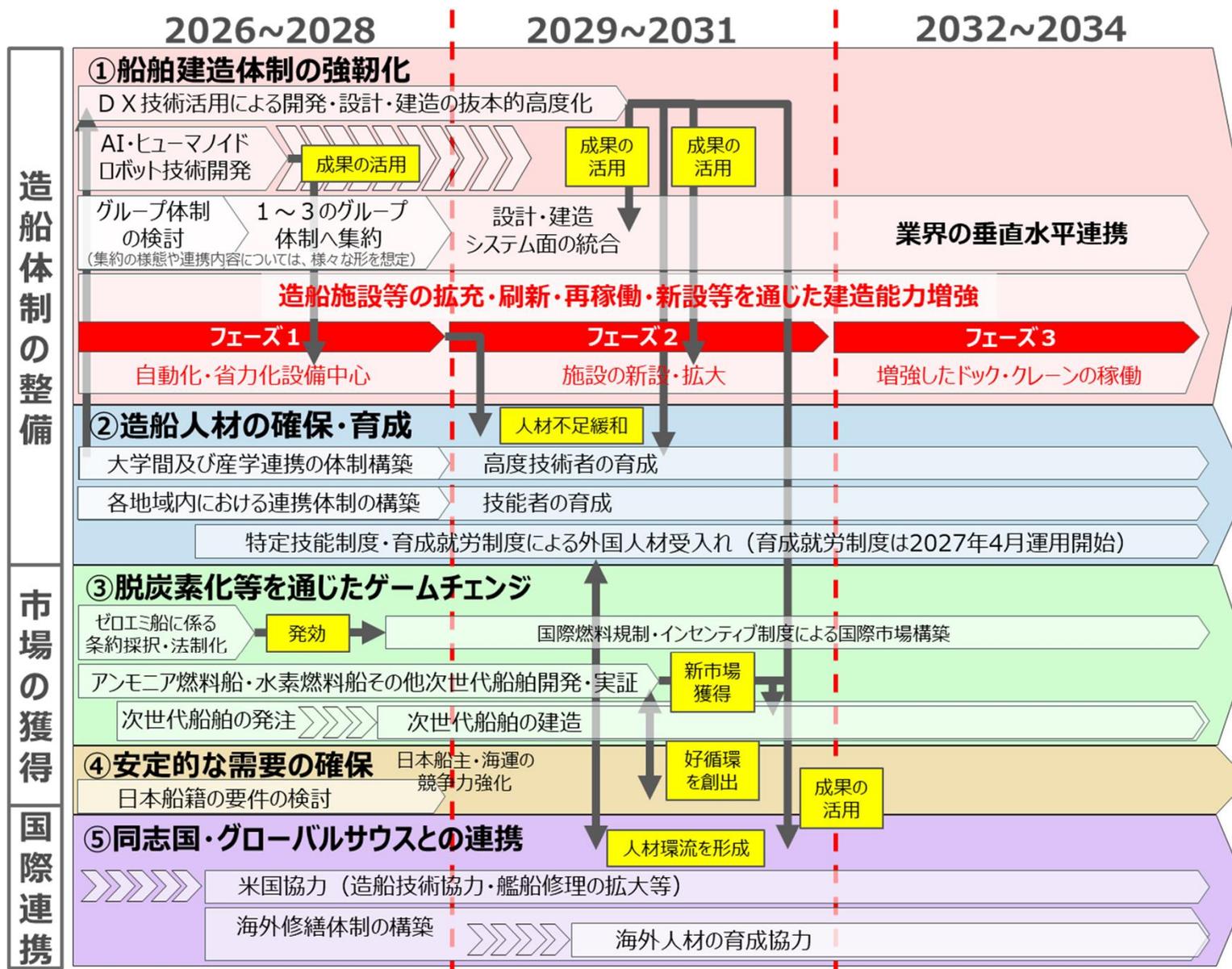
日本船主発注船建造量及び日本造船所の建造量推移



日本船主の新造船発注量推移



- 我が国造船業のあるべき姿（「日本の船は日本で造り日本で持つ」、「世界を牽引する確たる地位の確保」等）を掲げ、2035年における船舶建造能力の目標（2024年実績からの倍増）やその実現に必要な取組等を盛り込んだ「造船業再生ロードマップ」を策定（令和7年12月）



**造船業再生に向けた目標
(2035年)**

**建造量
1800万総トン
(日本船主の船舶
建造需要)**

【参考：2024年時点】
建造能力：907万総トン

**次世代船舶
建造技術で
世界を主導**

**国際社会における我が国造船業
の役割の確立**

- 我が国造船業の再生を図るため、**10年間の基金（造船業再生基金）**を創設し、令和7年度補正予算で**1,200億円**を措置。
- 造船能力の抜本的向上に必要な**設備投資**、及び**研究開発**に対する補助を実施。
- 3年毎の達成状況を踏まえ、**10年間で総額3,500億円規模の支援**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**し、その安定供給確保を図る取組に対して支援を実施

基金による支援対象

<既存の船体生産能力の拡充>

- ✓ 船体の生産体制を新たに構築するため又は既存の生産能力を拡充するための**設備・施設への投資支援**。

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**

生産設備の能力増強及び自動化



<船体生産能力拡大のための研究開発>

- ✓ 船体生産能力拡大のための**研究開発支援**。

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



出典：小池酸素工業、神戸製鋼、ジャパンマリンユナイテッド、今治造船、平田機工、郵船クルーズ

基金による支援スケジュール（想定）

2025年
基金創設



フェーズ1
(2026~2028)

R7補正予算: 1,200億円

フェーズ2 (2029~2031)

フェーズ3 (2032~2034)

3年毎の達成状況を踏まえ、**10年間で合計3,500億円規模の支援**を目指す

「官民投資1兆円」のフレーム

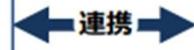
- 「造船業再生ロードマップ」に基づき、2035年までに官民で1兆円規模の投資実現を目指す。
- 具体的には、①造船企業の資金調達を後押しする各種金融支援、②造船能力の抜本的向上のための「造船業再生基金」等による先進的な機器導入・施設整備や先端技術の開発・実証の支援、③非価格競争力向上に資するGX経済移行債を活用したグリーン投資等により、その実現を目指していく。

合計1兆円規模



※ 総合経済対策においては、「危機管理投資に関し、新たな財源確保の枠組みについて検討に着手する」とされており、海事産業群の強靱化に資するよう検討を深めることとする。

日本成長戦略会議



経済財政諮問会議

17の戦略分野における官民連携での危機管理投資・成長投資の促進

分野横断的課題への対応

新設 戦略分野分科会 1月～

(分科会長：副長官(衆)、分科会長代理：副長官補(内政)、関係省庁局長級)

- | | |
|--|---|
| <p>① AI・半導体</p> <p>新設 AI・半導体WG 1月～</p> <p>○人工知能戦略大臣 ○経産大臣
・関係省庁(NSS、警察、金融、デジタル、総務、外務、文科、厚労、農水、国交、環境、防衛)
・有識者9名</p> | <p>⑩ 防災・国土強靱化</p> <p>国土強靱化推進会議</p> <p>○国土強靱化大臣(出席) ○防災大臣(出席)</p> <p>2月～</p> <p>・関係省庁(内閣府(防災)、総務、厚労、IT、国交)
・有識者19名</p> |
| <p>② 造船</p> <p>新設 造船WG 1月～</p> <p>○国交大臣 ○経済安全保障大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技)、入管、外務、文科、経産、環境、装備)
・有識者7名</p> | <p>⑪ 創業・先端医療</p> <p>新設 創業・先端医療WG 1月～</p> <p>○科技政策大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(文科、厚労、経産(いずれも政務))
・有識者10名</p> |
| <p>③ 量子</p> <p>新設 量子WG 1月～</p> <p>○科技政策大臣
・関係省庁(総務(政務)、外務、文科(政務)、経産(政務)、防衛)
・有識者7名</p> | <p>⑫ フュージョンエネルギー</p> <p>新設 フュージョンエネルギーWG 1月～</p> <p>○科技政策大臣
・関係省庁(文科、経産、規制(部長級))
・有識者7名</p> |
| <p>④ 合成生物学・バイオ</p> <p>新設 合成生物学・バイオWG 1月～</p> <p>○経産大臣
・関係省庁(内閣府(科技、健康医療)、文科、厚労、農水、国交)
・有識者12名</p> | <p>⑬ マテリアル(重要鉱物・部素材)</p> <p>産業構造審議会 製造産業分科会</p> <p>○経産大臣(出席)</p> <p>2月～</p> <p>・関係省庁(内閣府(科技)、外務、文科、環境)
・有識者15名</p> |
| <p>⑤ 航空・宇宙</p> <p>新設 航空・宇宙WG 1月～</p> <p>○経済安全保障大臣
・関係省庁(内閣府(宇宙)、総務、文科、経産、国交、防衛)
・有識者10名</p> | <p>⑭ 港湾ロジスティクス</p> <p>新設 港湾ロジスティクスWG 1月～</p> <p>○国交大臣
・関係省庁(サイバー統括室、財務、経産)
・有識者9名</p> |
| <p>⑥ デジタル・サイバーセキュリティ</p> <p>新設 デジタル・サイバーセキュリティWG 1月～</p> <p>○経産大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(総務、文科、厚労)
・有識者11名</p> | <p>⑮ 防衛産業</p> <p>新設 防衛産業WG 1月～</p> <p>○経産大臣 ○防衛大臣
・関係省庁(NSS(審議官級))
・有識者18名</p> |
| <p>⑦ コンテンツ</p> <p>新設 コンテンツ産業官民協議会 1月～</p> <p>○CJ戦略大臣
・関係省庁(公取(審議官級)、総務、外務、文科、経産)
・有識者15名</p> | <p>⑯ 情報通信</p> <p>新設 情報通信成長戦略官民協議会 1月～</p> <p>○総務大臣
・関係省庁(経産、防衛)
・有識者12名</p> |
| <p>⑧ フードテック</p> <p>新設 フードテックWG 12月～</p> <p>○農水大臣
・関係省庁(経産)
・有識者7名</p> | <p>⑰ 海洋</p> <p>新設 海洋WG 1月～</p> <p>○海洋政策大臣
・関係省庁(NSS、内閣府(科技、宇宙)、外務、文科、水産、経産、国交、海保、環境、防衛)
・有識者10名</p> |
| <p>⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX</p> <p>GX実現に向けた専門家WG</p> <p>○経産大臣(出席)</p> <p>1月～</p> <p>・関係省庁(外務、財務、経産、環境)
・有識者7名</p> | |

- | |
|---|
| <p>①【新技術立国・競争力強化】</p> <p>○経産大臣</p> <p>・関係省庁(内閣府(科技)、文科)</p> <p>産業構造審議会
経済産業政策新機軸部会等</p> <p>1月～</p> <p>・有識者13名</p> |
| <p>②【人材育成】</p> <p>○文科大臣</p> <p>・関係省庁(内閣府(科技)、総務、厚労、経産)</p> <p>新設 人材育成分科会</p> <p>1月～</p> <p>・有識者4名+テーマごとに2名</p> |
| <p>③【スタートアップ】</p> <p>○スタートアップ大臣、内閣府副大臣、内閣府政務官(スタートアップ・金融)、経産副大臣</p> <p>・関係省庁(内閣官房(GSC室)、内閣府(科技、規制)、金融、デジタル、総務、文科、厚労、農水、経産、国交、環境、防衛)</p> <p>新設 スタートアップ政策推進分科会</p> <p>1月～</p> <p>・有識者10名</p> |
| <p>④【金融】</p> <p>○金融大臣、副長官(衆)</p> <p>・関係省庁(金融、総務、法務、財務、文科、厚労、経産)</p> <p>新設 新戦略策定のための
資産運用立国推進分科会</p> <p>1月～</p> <p>・有識者10名</p> |
| <p>⑤【労働市場改革】</p> <p>○厚労大臣</p> <p>・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、内閣府(規制)、経産省、国交省、文科省)</p> <p>新設 労働市場改革分科会</p> <p>1月～</p> <p>・有識者11名</p> |
| <p>⑥【家事等の負担軽減】</p> <p>○日本成長戦略大臣</p> <p>副長官補(内政)・関係省庁(内閣官房(成長戦略)、こ家、厚労、経産)
こども家庭審議会子ども・子育て支援分科会、労働政策審議会人材開発分科会、労働政策審議会雇用環境・均等分科会等でも議論</p> <p>新設 家事等の負担軽減に資するサービスの
利用促進に関する関係府省連絡会議</p> <p>1月～</p> |
| <p>⑦【賃上げ環境整備】</p> <p>○賃上げ環境整備大臣</p> <p>再編 賃上げに向けた中小企業等の活力向上に関するWG
(副長官(参)ヘッド・内閣官房副長官補(内政)、内閣官房(補室(審議官級)、成長戦略、地域未来)、警察、金融、総務、財務、国税、文科、厚労、農水、経産、中企、国交、環境)
中小企業政策審議会、労働政策審議会でも議論</p> <p>政労使の意見交換</p> <p>11月～</p> |
| <p>⑧【サイバーセキュリティ】</p> <p>○サイバー安全保障大臣(出席)</p> <p>・関係省庁(内閣府(サイバー)、警察、総務、文科、経産、防衛)</p> <p>サイバーセキュリティ推進専門家会議</p> <p>2月～</p> <p>・有識者18名</p> |

日米造船協力に関する覚書の締結

2025年10月に金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官が「日本政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書」に署名。

協力分野

- ① 造船協力、海事産業発展に関する作業部会の設置
- 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



第1回日米造船作業部会

日時場所：米国時間 2月17日（火）、米国ワシントンD.C（商務省）

参加省庁：（米側）商務省、国務省、戦争省、国家安全保障会議 他

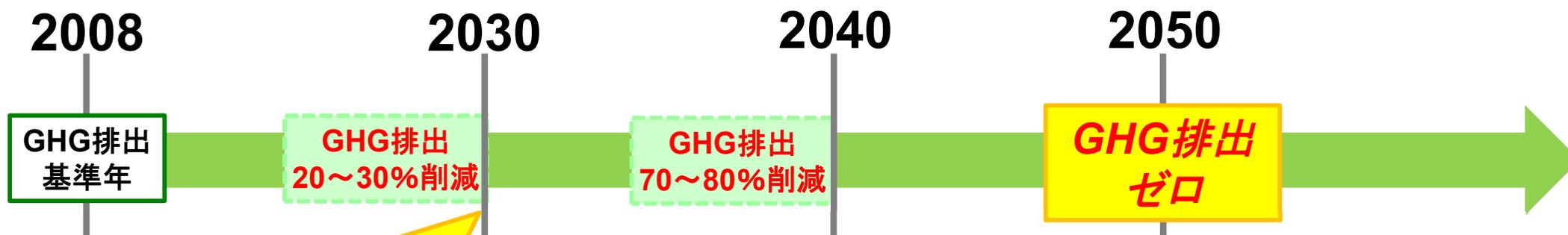
（日側）国土交通省、外務省、経済産業省、防衛省、内閣官房国家安全保障局

5. 環境・安全等に関する取組

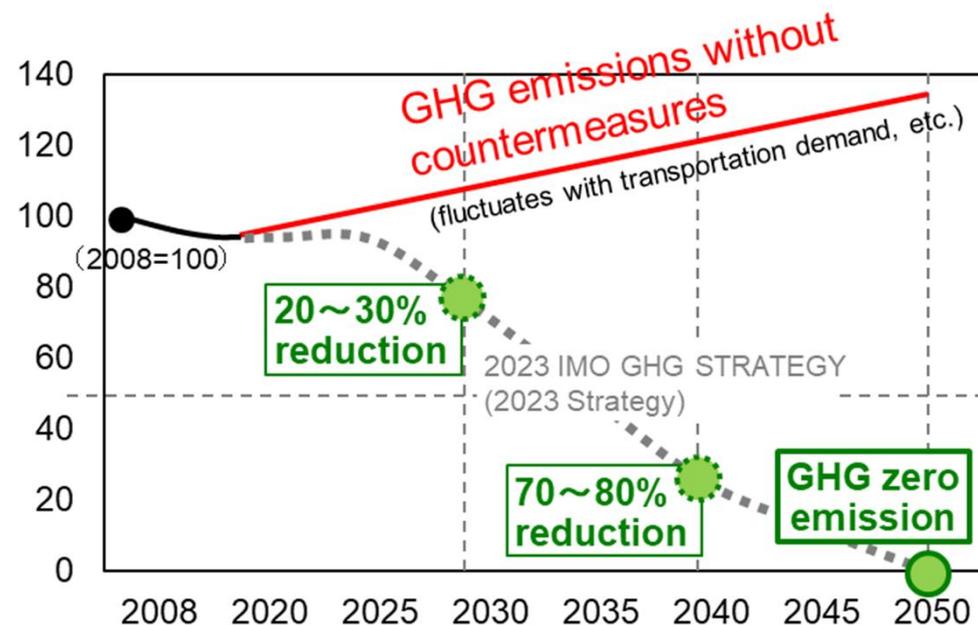
2023年7月、国際海事機関（IMO）にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標に合意**し、「2023GHG削減戦略」を採択



国際海運からのGHG排出削減目標

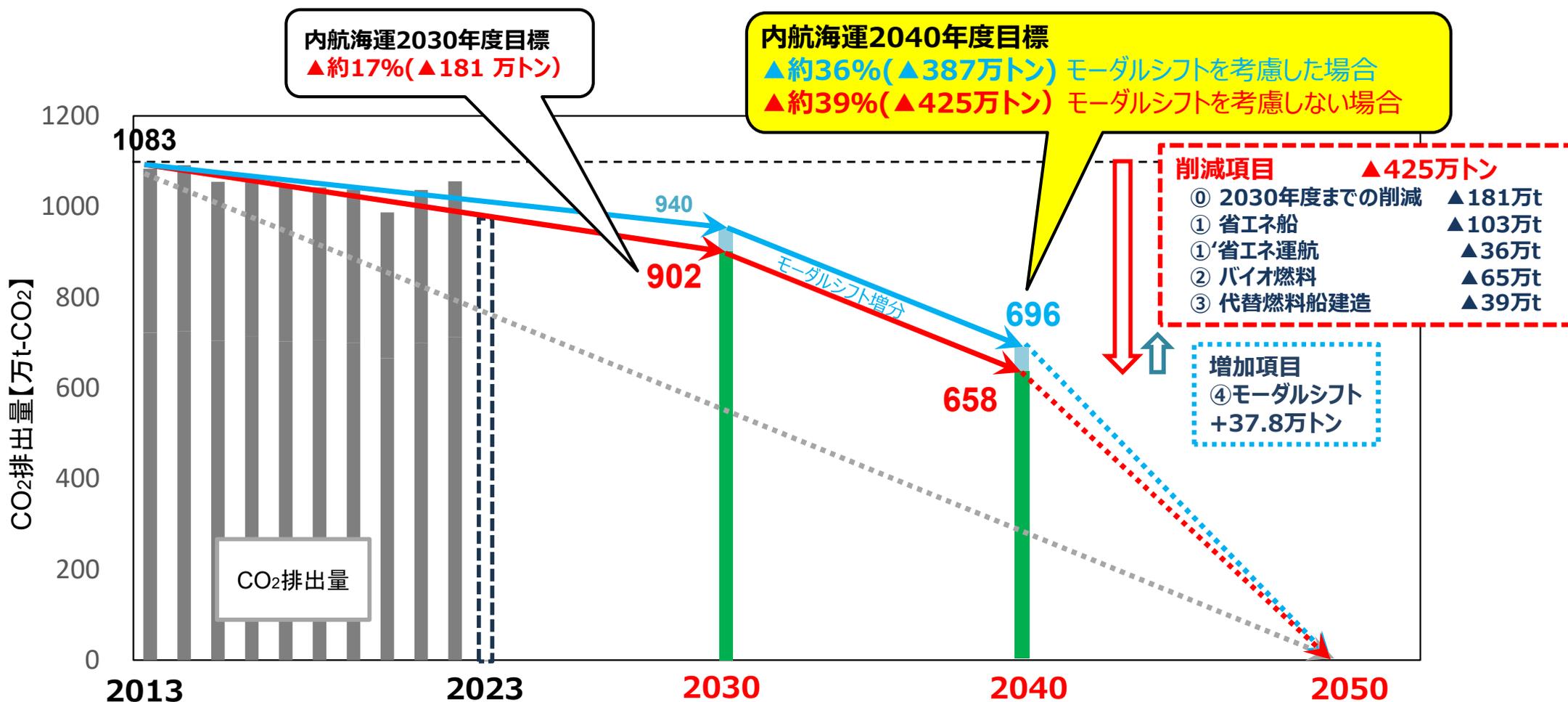


- ゼロエミッション燃料等の使用割合5~10%
- 輸送量当たりCO₂排出40%削減



*Based on the minimum transport demand assumed by the 4th IMO GHG Study

- 令和3年10月に改訂された地球温暖化対策計画において、内航海運の**2030年度のCO₂排出削減目標**を2013年度比で**181万トン**と設定。
- **2040年度削減目標は、▲387万トン(▲約36%)***に設定。***モーダルシフトを考慮した場合我が国の2050年カーボンニュートラル実現に貢献**していくことが求められている。



① 技術開発・実証 (GI基金による開発)

水素・アンモニア等を燃料とする ゼロエミッション船等の開発・実証(※1)

2021年～2030年（10か年）

GI基金408.8億円

ゼロエミッション船等の**コア技術（エンジン、燃料タンク、燃料供給システム等）の開発・実証を支援**

- ✓ 令和6年8月、**世界初の商用アンモニア燃料船**(タグボート)が**就航**
- ✓ 令和7年9月、(株)J-ENGが純国産の**大型商用アンモニア燃料エンジン**を**完成**

- ※1
- ・大型アンモニア燃料船
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



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

② 生産基盤の構築、新造船発注 (GX経済移行債等による支援)

造船・船用：生産設備整備支援

2024～2028年（5か年） **600億円**
 2025～2029年（5か年） **300億円**
 2025補正～2029年（5か年） **150億円**



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及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施**

海運：ゼロエミッション船等の導入支援

2026～2030年（5か年） **151億円**



アンモニア燃料船

水素燃料船

メタノール燃料船

バッテリー船
(ハイブリッド船を含む)

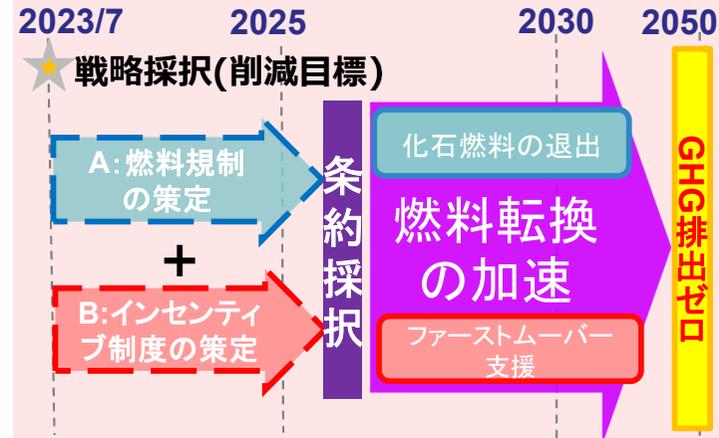
ゼロエミッション船等の導入を加速するため、当該船舶の**エンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の導入支援を実施**

③ 戦略的な国際基準の策定

ゼロエミッション船の導入に向けた国際基準の整備等

GHG削減に向けた国際戦略の推進

- ・2023年7月、IMOにて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」**等の目標に合意。
- ・2025年4月、国際基準に係る**条約改正案**について、**基本合意**。しかし、2025年10月のIMO海洋環境保護委員会（MEPC）の結果、**採択審議が1年延期となった**。

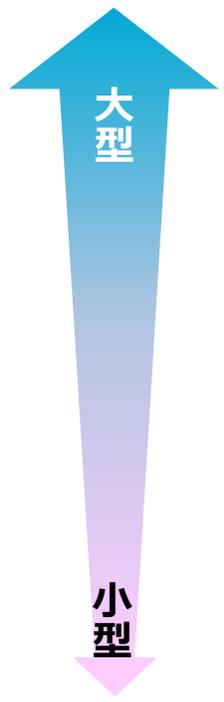


水素、アンモニアの海上輸送に係る環境整備等

大量輸送する際の安全基準策定に係る調査

CO₂排出削減と我が国海事産業の国際競争力強化を実現

- LNGやメタノール燃料は、比較的大型の船において普及が期待され、将来的に、e-メタン、e-メタノールといった合成燃料への切り替えていくことにより、ゼロエミッション化を推進。また、バッテリーや水素FCは、比較的小型の船において普及が期待。
- 中型の内航貨物船は、ハイブリッド船への移行による省エネを推進しつつ、既存船を含め、バイオ燃料の活用が有効であり、供給体制の整備し、普及拡大を図る。

種類	2021年	～2030年	～2040年	サイズ等イメージ※2	
新造船	 出典：商船三井	 出典：NSユナイテッド内航海運	ガス（LNG等）燃料船	e-メタン等	 大型 小型
		 出典：商船三井	メタノール燃料船	e-メタノール	
			ハイブリッド船（連携型省エネ船）		
	 出典：商船三井テクノトレード	 出典：岩谷産業		水素FC船	
	 出典：旭タンカー			バッテリー船	
既存船※1	重油燃料		バイオ燃料	サイズを問わない	

※1 バイオ燃料は既存船に限らず、二元燃料船やハイブリット船などで使われる重油燃料を置き換えていく。

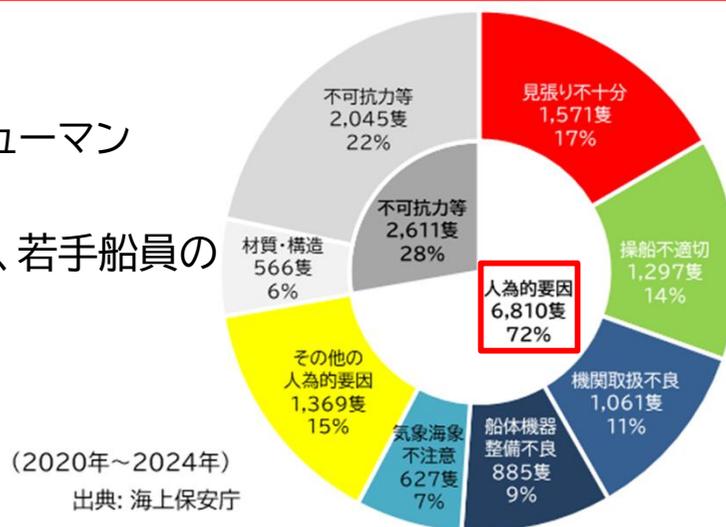
※2 サイズ等イメージ：技術進展により適用は拡大

- デジタイゼーションの進展に伴い、海難事故の減少、船員労働環境の改善、我が国海事産業の国際競争力強化への期待から、自動運航船が注目。

自動運航船への注目の背景と実用化による効果等

課題

- 海難事故の約7割はヒューマンエラーに起因(右図)
- 船員の高齢化を踏まえ、若手船員の確保・育成が急務
- 造船業の競争激化



自動運航船への注目

- ✓ ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止の期待
- ✓ 船員の労働負荷の軽減の観点から、船員労働環境改善・職場の魅力向上の期待
- ✓ 日中韓の競争が激化するなか、省エネ性能に続く我が国造船・舶用工業の競争優位性の確立



技術革新

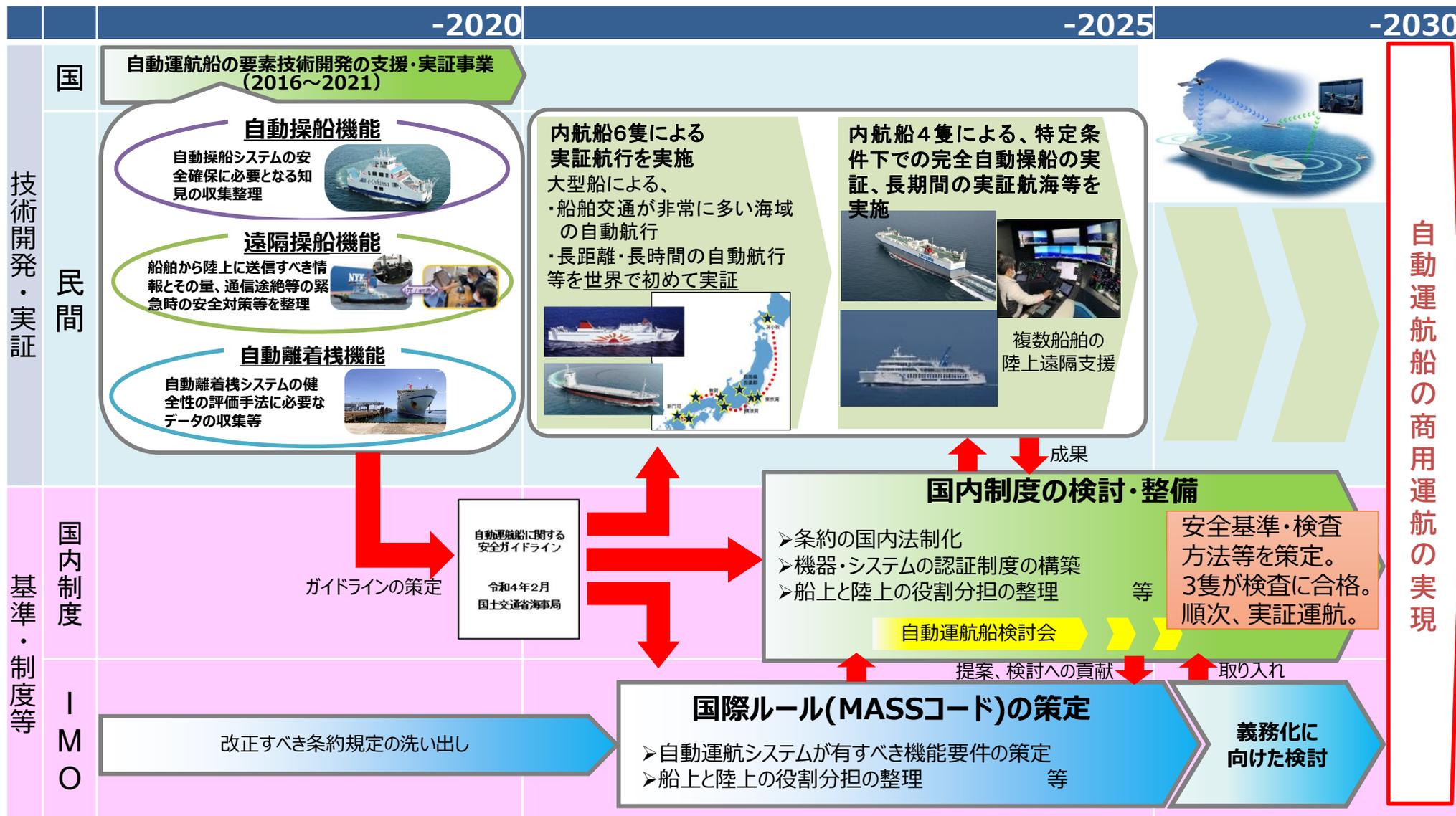
- 海上ブロードバンド通信の発展 (右図)



- IoT・AI技術等の急速な進歩
- 自動船舶識別装置(AIS)、電子海図等の普及等

自動運航船の商用運航の実現に向けたロードマップ

- 海事局は、2016年から**要素技術の開発・実証**を支援。
- 2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、「**自動運航船検討会**」において**実証運航に必要な安全基準・検査方法を策定（2025年6月）**するなど**国内制度の整備を進める**とともに、**自動運航技術の進展に対応した国際ルール**の策定を主導。



○ 令和4年4月の知床遊覧船事故を踏まえ、同年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会において取りまとめた「旅客船の総合的な安全・安心対策」の実行に取り組んでいるところ。

～安全対策を「重層的」に強化し、安全・安心な旅客船を実現～

①事業者の安全管理体制の強化

- ・安全統括管理者・運航管理者への**試験制度**の創設
- ・事業許可**更新制度**の創設
- ・届出事業者の登録制への移行
- ・運航の可否判断の客観性確保
- ・避難港の活用の徹底
- ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上 等

②船員の資質の向上

- ・船長要件の創設
(事業用操縦免許の厳格化(修了試験の創設等)、
(初任教育訓練、乗船履歴)
- ・発航前検査の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む) 等

③船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備から**携帯電話を除外**
- ・業務用無線設備等の導入促進
- ・船首部の**水密性**の確保
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)
- ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

④監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革
(安全確保に向けた**徹底した意識改革**、**通報窓口**の設置、**抜き打ち・リモート**による監視の強化、**裏取り・フォローアップ**の徹底、**自動車監査等のノウハウ**吸収、**監査体制の強化**等)
- ・行政処分制度の抜本的見直し
(違反点数制度、**船舶使用停止処分**の導入等)
- ・罰則の強化(拘禁刑、法人重科等)
- ・許可の欠格期間の延長(2年→5年) 等

⑤船舶検査の実効性の向上

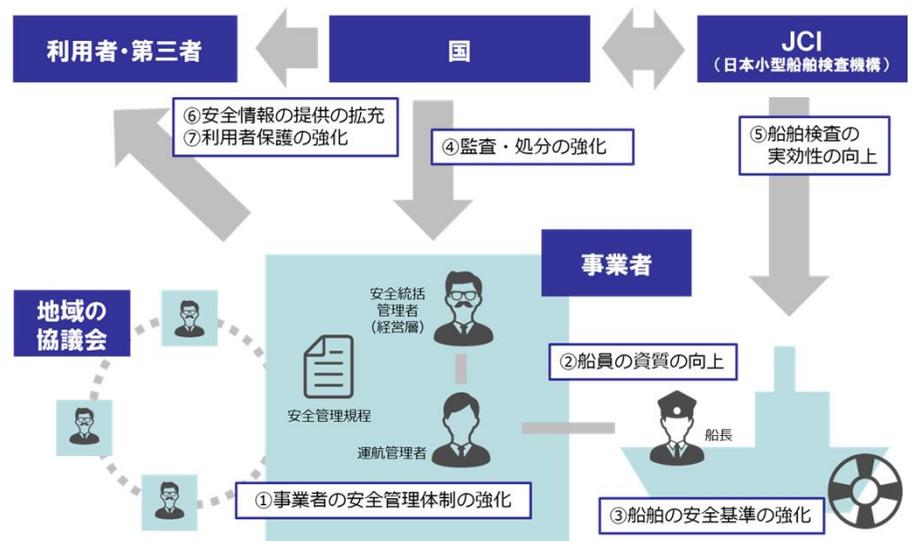
- ・国による**JCI(日本小型船舶検査機構)**の検査方法の**総点検・是正と監督の強化**(ハッチカバー等を含む) 等

⑥安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の**行政指導を公表**対象に追加
- ・行政処分等の公表期間の延長(2年→5年)
- ・安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設 等

⑦利用者保護の強化

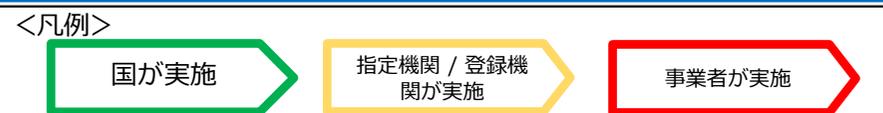
- ・旅客傷害賠償責任**保険の限度額**引上げ
- ・旅客名簿の備置き義務の見直し 等



- 安全統括管理者・運航管理者資格者証を有する者からの選任義務が令和8年4月より開始。当該資格者証を取得するための試験について、令和7年5月1日から開始。
- 令和7年5月21日より資格者証の交付申請の受付を順次開始。資格者証の有効期限が2年であるところ、2年毎の資格者証更新に必要となる更新講習について、令和9年1月頃から開始予定。
- また、運航管理者が船舶に乗組むことの原則禁止が令和8年4月より開始。特例※として、運航管理者が船舶に乗組む場合に必要となる運航管理者と陸上従業者の兼務講習について、令和8年3月1日から開始。

※以下のいずれかに該当する場合のみ運航管理者と船長の兼務可
 ① 常時1隻小型船舶しか運航しない旅客定員12名以下の登録事業者が運航する場合
 ② 生活航路において、緊急時に船舶を運航させなければならない場合

【スケジュールのイメージ】

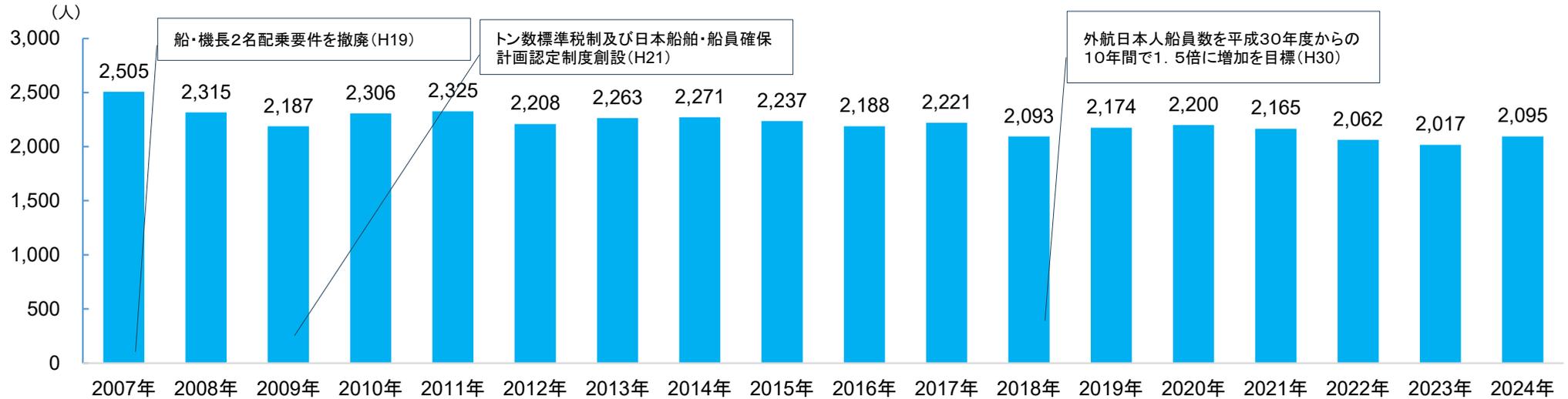


	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	...
安全統括管理者・運航管理者の選任		関係布省令	施行係予定令 経過措置1年 (新規参入を除き、従前の要件による管理者選任も認める)	資格者証を有する者から安全統括管理者・運航管理者を選任する必要	
			資格者証を有する者から 選任した旨の選任届を提出		
試験	試験機関公募・指定	問題例の周知	試験実施 (令和7年5月1日~)		
		資格者証発給事務の実施・資格者管理 (令和7年5月21日~)			
講習		講習機関 公募・登録			
		更新講習実施 (資格者証の更新講習)			
		兼務講習実施 (令和8年3月1日~) (運航管理者が船舶に乗組む場合の運航管理者追加講習及び陸上従業者講習)			

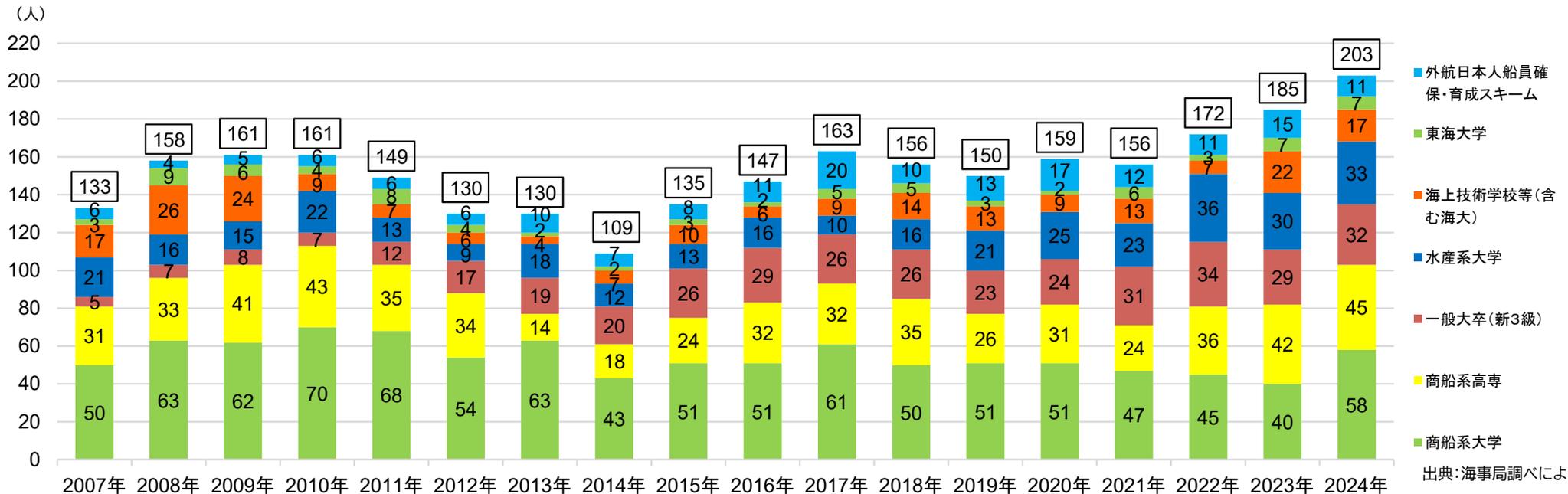
6. 海技人材の確保・育成

● 外航船員の総数は近年横ばい。新規就業者数は近年増加傾向。

外航日本人船員数の推移

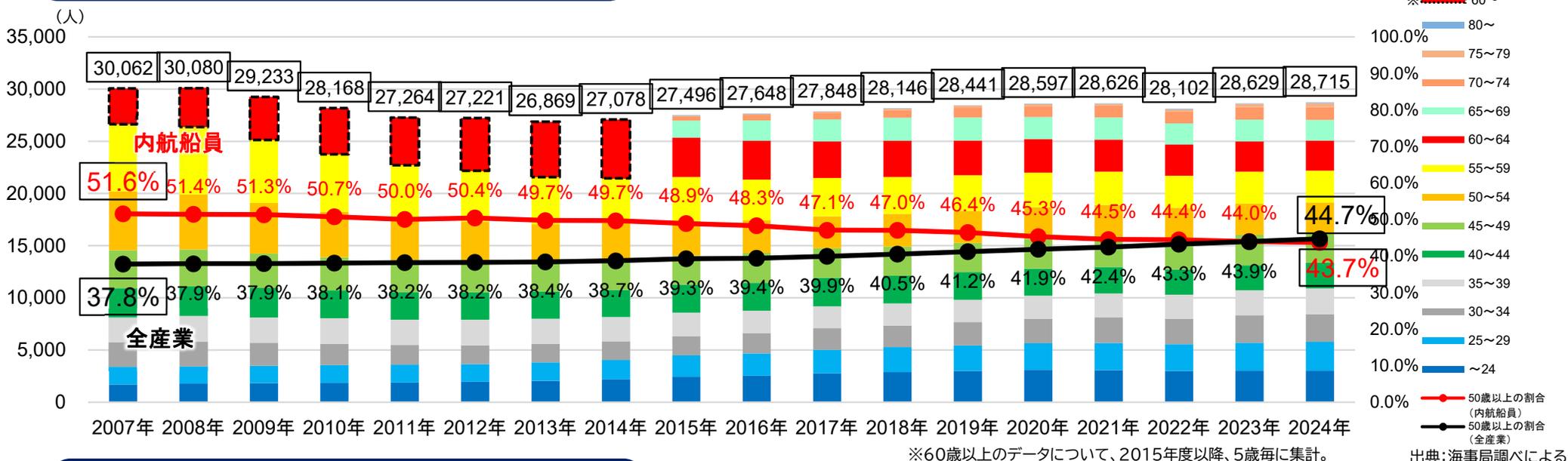


外航の新規就業者数の推移

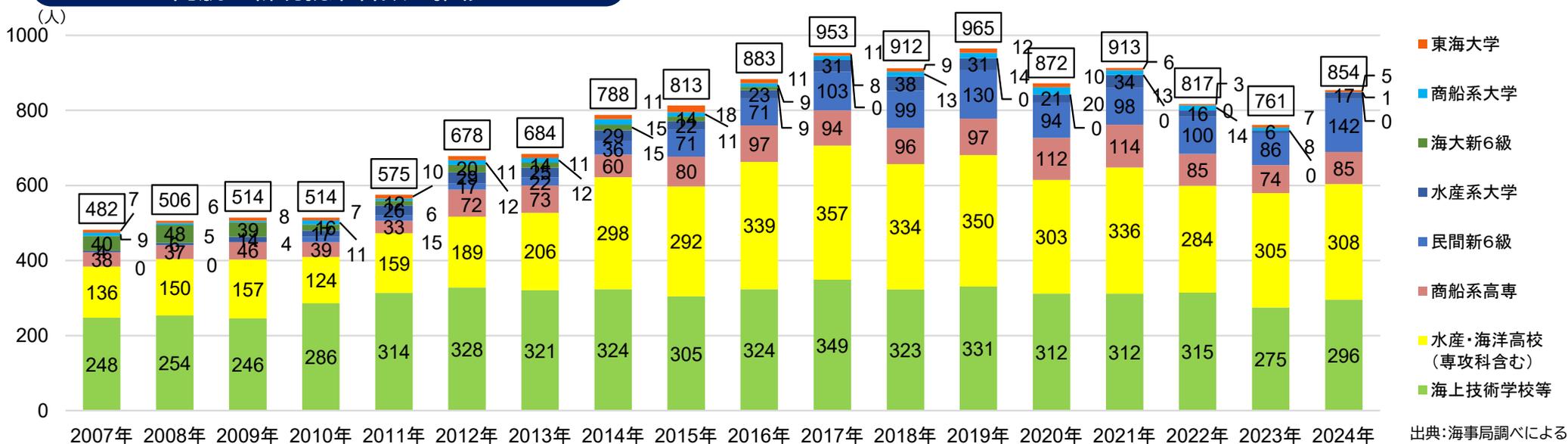


- 内航船員の総数は漸増傾向。新規就業者数も堅調に増加してきたが、近年伸び悩みも見られる。
- 内航船員全体の年齢構成は徐々に若返りが進んでおり、近年では50歳以上の割合は全産業と同等の水準。

年齢階層別内航船員数の推移



内航の新規就業者数の推移



海技人材の確保のあり方を取り巻く環境の変化

●船員不足の深刻化

- ・有効求人倍率は近年大きく上昇。直近は4倍を超える状況。
- ・船員の働き方改革による適正な就労体制の確保等が進み、船員一人当たりの総労働時間は近年減少。

●海技人材のニーズの変化

- ・外航を中心にマネジメント能力を有する人材ニーズの高まり。
- ・新燃料船(アンモニア・水素等)への移行、自動運航船の実用化等を見据えた海技人材の確保・育成の必要性。

●海技人材の養成ルート現状

- ・現在の養成ルートは、**中学・高校の新規卒業生の受入れを前提**としたものが多く、3級・4級海技士養成が中心。
- ・船員養成機関の多くは**応募者数が減少傾向**。水産高校では**応募者数が定員を下回る**状況。
- ・船員養成の中核を担う(独)海技教育機構(JMETS)においては、**学校教員や練習船の教官・乗組員の不足、大型練習船や学校施設の老朽化**等の課題に直面。

●船員の労働環境改善の必要性

- ・船員の働き方改革が着実に進展する一方、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。女性を含む多様な働き方に対応する環境整備が必要。

我が国の国民生活・経済を支える海上輸送を、将来にわたって安定的に確保していくため、その担い手となる**海技人材の確保の今後のあり方**として、**5つの方向性に沿って、対応策を講じていくことが必要**

5つの方向性と対応策

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。

- (1) **一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化**
 - ✓ JMETS海技大(3級(一般大卒))のさらなる拡大
- (2) **水産高校との連携強化(4級・5級)**
 - ✓ 入学志願者の拡大に向けた方策の検討
- (3) **陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化**
 - ✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
 - ✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大 等

● JMETSの養成基盤の強化

- ✓ 海技教育機構と採用船社の役割分担、学校運営のあり方、練習船隊のあり方などの見直し
- ✓ 関係者の協力による財務基盤の安定化 等

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会とりまとめより

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。

法律事項

- **船員職業安定制度の見直し**
 - ✓ 地方公共団体による無料船員職業紹介事業の導入
 - ✓ 船員の募集情報提供事業の制度化と求人等に関する情報の的確な表示 等
- **ハローワークと地方運輸局等の連携強化**
- **海のハローワークネット・求人票の改善**
- 退職海上自衛官の活用推進 等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

- 官労使が一体となった情報発信等の強化に向けた戦略の検討・策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

法律事項

- **快適な海上労働環境の形成の促進**
- 女性船員の活躍推進のための環境整備
- ハラスメント対策の充実
- 育児・介護に参加するための環境整備 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)に対応可能な船員の教育訓練体制を整備するための基本的考え方を整理。