

令和 9 年度

海 事 局 関 係

予 算 概 算 要 求 概 要

令和 8 年 8 月

国 土 交 通 省 海 事 局

目 次

○令和9年度海事局予算概算要求総括表	1
○令和9年度海事局予算概算要求の概要	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) 我が国造船業の再生	
① 造船分野の国際連携に向けた調査事業	8
② 修繕体制強化に向けた海外拠点活用等に関するフィージビリティ調査事業	9
(2) 海運の競争力強化・生産性向上	
① 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	11
② 内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援	12
③ 特定船舶の導入に必要な資金融資に対する利子補給	13
④ 自動運航船の普及に向けた制度整備	14
(3) 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	16
② 内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備	17
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	18
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	19
(4) 海事人材の確保・育成	
① 独立行政法人海技教育機構経費	21
② 船員の確保・育成体制の強化	22
③ 造船業における人材の確保・育成	23
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	25
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	26
3. その他	
① 国立研究開発法人海上技術安全研究所経費	28
② 海事行政DXの推進	29
③ 海洋教育推進事業	30
④ 海洋・海事への関心と理解促進に向けた取組	30
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等）	32
② モーダルシフト等の強力な促進（物流効率化集中促進事業）	33
③ 船舶共有建造制度による代替建造の促進	33
○（参考）令和9年度海事局税制改正要望	34

令和9年度海事局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	R9年度 要求額 (A)	うち「強く豊かな 日本」投資枠	R8年度 予算額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
1. 造船業や海運業を中核とする海事産業群の強靱化	8,877	1,041	6,624	1.34
＜主要事項＞				
(1) 我が国造船業の再生	220	220	－	皆増
① 造船分野の国際連携に向けた調査事業	140	140	－	皆増
② 修繕体制強化に向けた海外拠点活用等に関するフィージビリティ調査事業	80	80	－	皆増
※上記に加えて、日本成長戦略の17の戦略分野である「造船」分野の官民投資の促進のために必要な経費については事項要求				
(2) 海運の競争力強化・生産性向上	363	348	159	2.28
① 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	77	77	86	0.90
② 内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援	61	61	21	2.87
③ 特定船舶の導入に必要な資金融資に対する利子補給	120	120	－	皆増
④ 自動運航船の普及に向けた制度整備	90	90	38	2.38
(3) 海事分野におけるGXの推進	101	31	43	2.35
① GHG削減等に向けた国際戦略の推進	21	21	9	2.27
② 内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備	35	－	24	1.43
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	10	10	－	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	35	－	9	3.74
(4) 海事人材の確保・育成	8,193	441	6,422	1.28
① 独立行政法人海技教育機構経費	7,577	－	6,270	1.21
② 船員の確保・育成体制の強化	89	－	84	1.06
③ 造船業における人材の確保・育成	441	441	15	29.99
2. 総合的な海上安全対策等の推進	622	0	565	1.10
＜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	546	－	498	1.10
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	20	－	12	1.71
3. その他	4,948	1,287	3,367	1.47
＜主要事項＞				
① 国立研究開発法人海上技術安全研究所経費	3,458	450	2,763	1.25
② 海事行政DXの推進	1,054	837	200	5.26
合 計	14,447	2,328	10,556	1.37

(2) 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等）	要求額 765億円の内数
○ モーダルシフト等の強力な促進（物流効率化集中促進事業）	要求額 30億円の内数

(3) 財政投融资計画総括表

(単位: 百万円)

区 分	資金内訳	財政投融资			自己資金等との合計		
		R9年度 (A)	R8年度 (B)	対前年度倍率 (A/B)	R9年度 (A)	R8年度 (B)	対前年度倍率 (A/B)
(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（海事勘定）		26,000	23,900	1.09	65,816	61,881	1.06

※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146億円を計上

※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) 我が国造船業の再生

要求額 2.2 億円+事項要求 (皆増)

※ 日本成長戦略の17の戦略分野である「造船」分野の官民投資の促進のために必要な経費については「事項要求」を行い、予算編成過程で検討する。

- 造船業は、我が国の貿易量のほぼ全てを担う海上輸送に不可欠な船舶を安定的に供給し、国民生活や経済活動を支える経済安全保障上重要な産業であり、日本成長戦略（令和8年7月21日閣議決定）の17の戦略分野の1つとしても位置づけられている。

→ 「日本の船は日本で造る」べく、船舶建造体制の強靱化、安定的な造船需要の確保等に取り組むことが必要。

①次世代船舶（造船業再生基金）

→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、造船所の建造能力を向上する生産設備の整備等を実施。



(自動溶接ロボット)



(メガブロック対応クレーン)

②船舶修繕

→修繕能力の向上に向けたドック、クレーン等の機能拡充・高度化や、A I・ロボット等の活用による自動化・省人化等の推進。



(浮ドック)



(軸抜き)

③LNG運搬船

→関係省庁と連携し、2035年以降に年3～5隻のLNG運搬船を建造可能な安定的供給体制の構築に向け、同志国が有する建造ノウハウ等の戦略的な組み合わせによる供給体制の確保等に必要な措置を実施。



(LNG運搬船)

▶ A I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)



手作業による溶接工程



AI造船ロボットのイメージ

▶ デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術の構築

- 経済安全保障重要技術育成プログラム
(K Program)
120億円の内数(令和7年度～5年間)

(2) 海運の競争力強化・生産性向上

要求額 3.6 億円 (前年度当初比 2.3 倍)

- 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とともに、海難事故の減少、船員労働環境改善等も期待される自動運航船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年頃までの商用運航の実現に向けた制度整備。



(自動運航船)

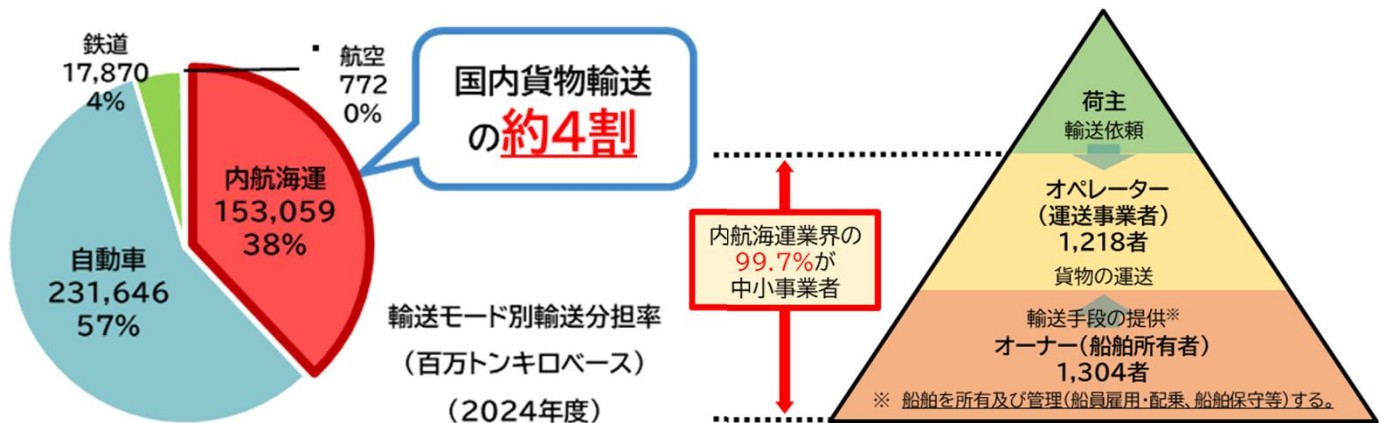
自動運航船への注目

- ✓ 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・船用工業の競争優位性の確立

- 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。

→ 内航海運における運賃・用船料等算出の「標準的な考え方」や、ガイドラインの周知徹底による内航海運の取引環境の改善。

→ オペレーター主導の下、複数の内航船オーナー等と連携し、船団全体の輸送力向上に向けた取組の推進。



(国内貨物輸送のシェア)

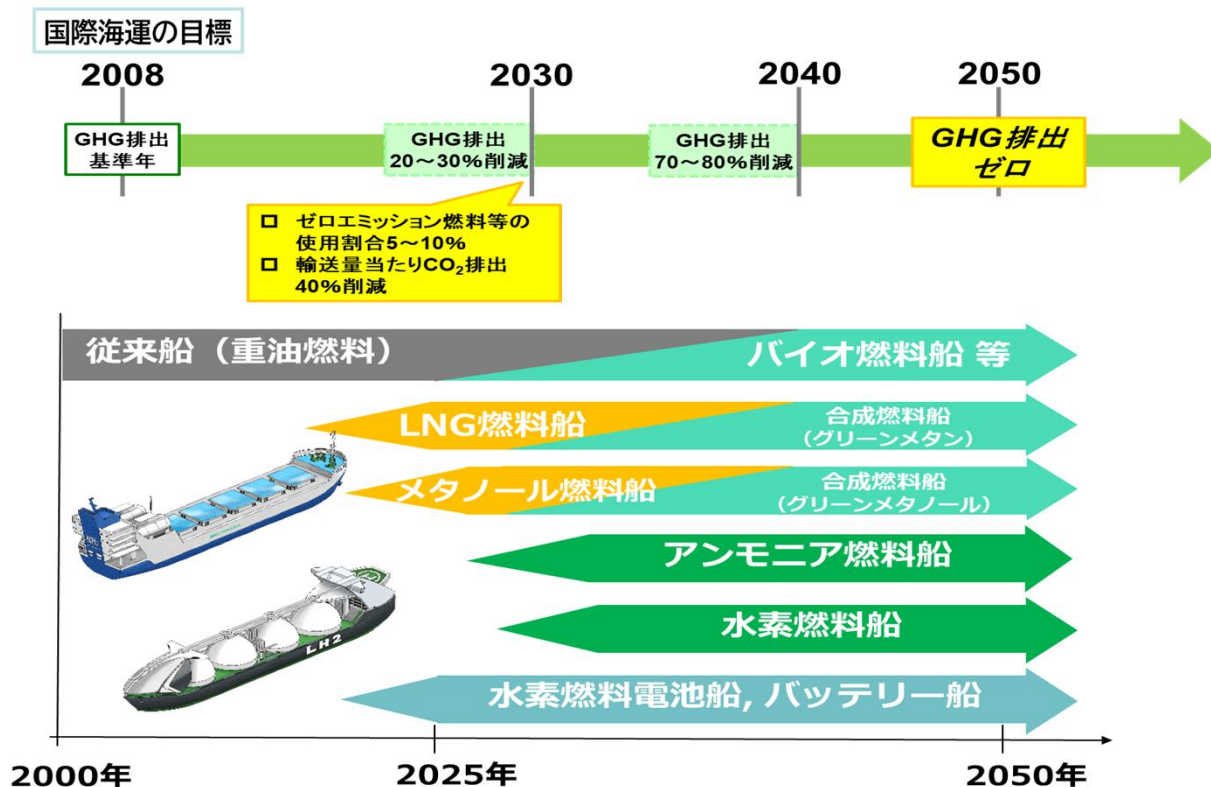
(内航海運業界の構造)

(3) 海事分野におけるGXの推進

要求額 1 億円（前年度当初比 2.4 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。

→ IMOにおける国際的枠組みや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。



▶ 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～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建造促進

- 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船用機器等を船舶に搭載するための設備等の整備・増強

▶ ゼロエミッション船等の導入支援

- GX経済移行債を活用した支援
151億円（令和8年度当初～5年間）

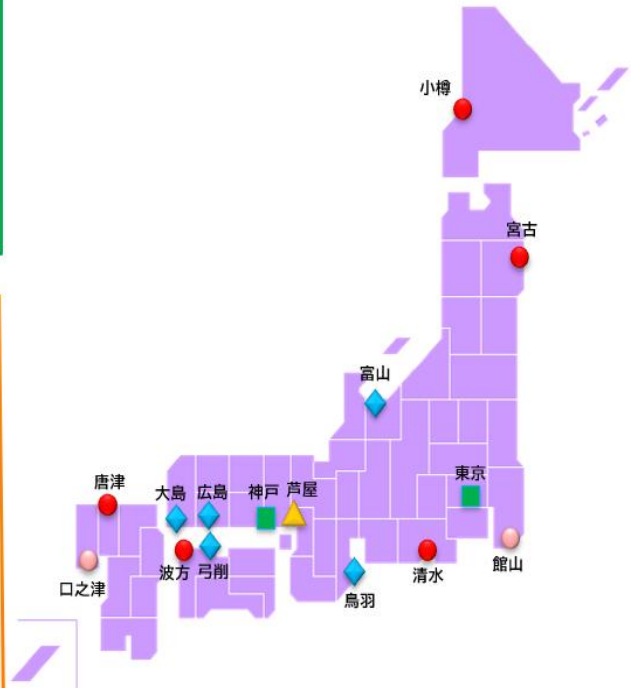


(4) 海事人材の確保・育成

要求額 81.9 億円（前年度当初比 1.3 倍）

○ 「（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、大型練習船の大規模修繕や老朽化した学校施設の修繕等を実施。

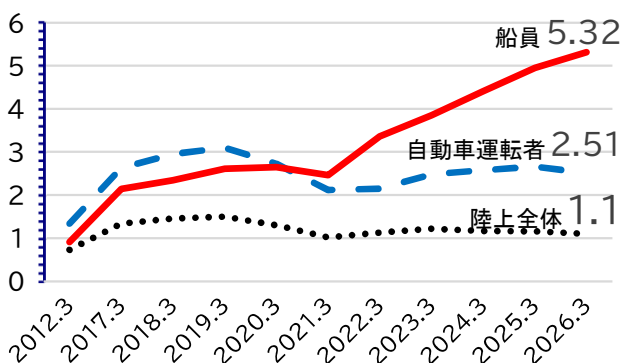


○ 海上輸送に求められる役割が増大する一方で、近年、船員の有効求人倍率が高まるなど、海運や造船の担い手となる人材の確保は大変厳しい状況。

→ 2025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。

→ 造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備を進めるとともに、技能者のリ・スキリング、外国人材の適正な受入れ等を推進。

船員の有効求人倍率の高まり



造船業の従事者数の減少



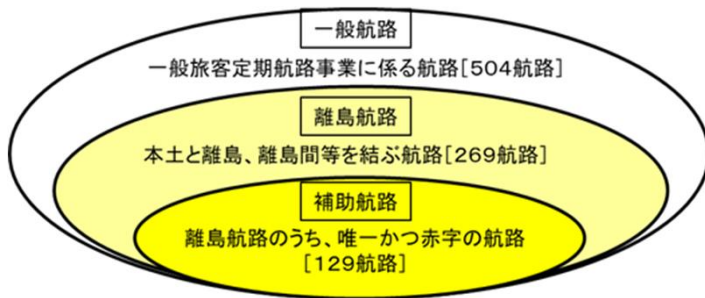
関連予算

○ 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等)

要求額 765億円の内数

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。

また、有人国境離島法の改正や、経済財政運営と改革の基本方針2026を踏まえ、特定有人国境離島地域等に係る船舶の建造を新たに支援。



【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

要求額 35億円

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

要求額 11億円

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。

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



1. 造船業や海運業を中核とする 海事産業群の強靱化

(1)我が国造船業の再生

①造船分野の国際連携に向けた調査事業

令和9年度要求額：140百万円
(令和7年度補正予算額：150百万円)

背景・課題

- ・米国は、特定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発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、2026年度中に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予定。

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 | 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） |
| ② 日米両国の建造能力拡大 | ⑤ 日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化 |
| ③ 米国海事産業基盤への投資の促進（投資機会の特定） | ⑥ 技術革新 |

事業内容

- マスタープラン(MP)の円滑な実行のためには、MPで整理された協力分野と課題・ボトルネックについて、日米間の協議状況や米国側からの追加要請も踏まえた現実的な課題解決策の特定・提示が必要。
- 調査内容は、MP実施に当たっての外資規制や契約慣行等の法務リスクの観点からの整理・分析、収益性・採算性の評価、特定分野・工程・機能に関する技術的成立性の確認などを想定。

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

②修繕体制強化に向けた海外拠点活用等に関する フイージビリティ調査事業

令和9年度要求額:80百万円
(新規)

背景・課題

- 我が国は四面を海に囲まれ、外航海運を通じた海上輸送が国民生活・経済・安全保障を支える基盤となっている。その中で、船舶の新造のみならず、定期的に不可欠な修繕を安定的に実施できる体制の確保は、海上輸送の持続性を確保する上で重要な要素である。
- 我が国には一定の修繕能力が存在するものの、ドック数や修繕可能規模の制約等から、外航船の修繕の大半は海外拠点で実施されている。特に近年は、特定の国・地域に修繕が集中する傾向が指摘されており、有事や国際情勢の変化により修繕機会が制約されるリスクが顕在化している。
- 今後は、国内修繕体制を基軸としつつ、海外修繕拠点をいかに補完的に位置付けるか、またその際に日本企業がどのように関与し得るかについて、より踏み込んだ検討が必要である。

事業内容

- 本事業は、国内修繕体制の最大限の活用を前提としつつ、これを補完する形で海外修繕拠点を活用するための具体的な選択肢を整理するとともに、日本企業が有する技術・ノウハウを活かし、修繕能力、立地条件、地政学的リスク等を総合的に勘案しながら、海外修繕分野への参画可能性について検討を行い、その実現可能性(フイージビリティ)を評価することを目的として以下を実施する。

- ① 海外修繕拠点候補の修繕能力、立地条件、法制度、地政学的リスク等の観点から調査・整理する。
- ② 日本企業の技術・ノウハウを踏まえ、海外修繕分野への参画形態や課題について整理・分析する。
- ③ 上記調査結果を踏まえ、補完的海外修繕拠点活用に係る実現可能性(フイージビリティ)を総合的に評価する。

効果

- ✓ 修繕体制の強化
- ✓ 特定国への修繕依存の解消

(2)海運の競争力強化・生産性向上

① 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

令和9年度要求額: 77百万円
(令和8年度予算額: 86百万円)

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不足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)

【着棧・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

②内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援

令和9年度要求額: 61百万円
(令和8年度予算額: 21百万円)

背景・課題

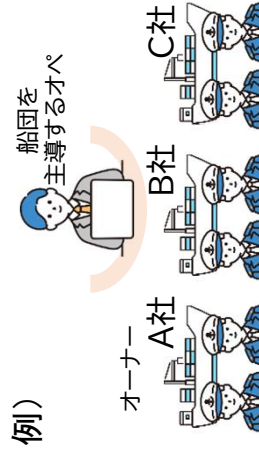
- 内航海運は、国民生活や経済活動を支える必要不可欠なライフライン。
- 近年の船員不足の深刻化に加え、今後も若年労働力人口の減少が見込まれる中、内航海運における安定的な海上輸送を確保するためには、担い手確保と並行して、船団全体での配船の効率化を推進し、限られた船員・船舶による輸送力の最大化を図ることが不可欠。
- 令和8年7月に閣議決定された「日本成長戦略」、「経済財政運営と改革の基本方針2026」等も踏まえて、内航海運におけるソフト・ハード両面からの輸送力向上を促進する必要がある。

事業内容

- オペレーターが主導となり、複数の内航船オーナー等と連携し、船団全体の輸送力向上を図る取組に対して支援を行う。

課題

- 船員の技能・経験の差による配船制約
- 配船業務の属人化・非効率 等



	A社 (高)	B社 (中)	C社 (低)
スキル			
α 航路	○	○	○
β 航路	○	○	×
γ 航路	○	×	×

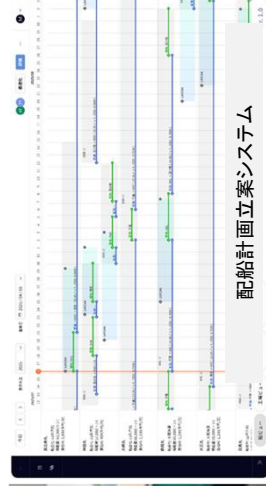
- ▶ 船員の技能・能力の差により柔軟な配船が困難
- : 航行可
×: 航行不可

補助対象

配船の効率化に資する船員育成の実施やシステムの導入など、取組効果が船団全体に波及しやすい取組を支援



シミュレーターを活用した操船訓練



配船計画立案システム

効果

内航海運における輸送力の向上、内航海運における安定・効率輸送の実現

③特定船舶の導入に必要な資金融資に対する利子補給

令和9年度要求額:120百万円
(新規)

背景・課題

- 令和3年8月に施行された海事産業強化法に基づき、海運事業者等と造船事業者が共同で作成する特定船舶(環境負荷低減、安全、省力化の要件を満たす船舶)の導入計画を認定・支援する施策を実施。
- しかしながら、特定船舶の建造には極めて大きな資金が必要となるため、資金供給上の制約が導入のボトルネックとなっており、特に建造期間中から導入初期にかけての資金調達負担が大きくなっている。
- 加えて、令和7年12月に公表された造船業再生ロードマップにおいては、2035年に年間建造量を倍増する目標を掲げており、その前提として、特定船舶をはじめとする高品質な船舶の安定的な発注の確保が不可欠である。

- 
- 「環境」: 省エネ性能に優れた船型や大気汚染の防止に資する装置
 - 「安全」: 航行の安全に資する装置(航行支援装置など)
 - 「省力化」: 荷役作業等の省力化に資する装置

事業内容

- 特定船舶導入計画に基づき行う事業について、指定金融機関よりツーステップローン(TSL)又は民間融資を受けた事業者に対し、その利子の一部の補給を実施



効果

- ・特定船舶の導入の加速化 ・海事産業の国際競争力強化

④自動運航船の普及に向けた制度整備

令和9年度要求額：90百万円
(令和8年度予算額：38百万円)

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的し、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。

自動操船機能



自動離着機能



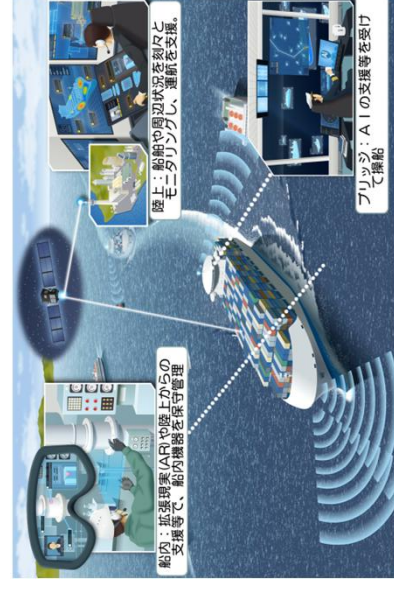
遠隔操船機能



事業内容

自動運航船の普及を見据え、以下の内容を実施。

- 洋上試験により、検査・認証を実施するための指針(リスクアセスメントのひな形及び試験方法)を策定
- 労働負荷軽減を考慮した船員と陸上要員の配置要件を検証した上で、教育訓練のマニュアルを策定
- 自動化レベルに応じた責任・補償関係を明確化した上で、責任・補償関係の条約改正案ドラフトを策定



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

(3)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

令和9年度要求額:21百万円
(令和8年度予算額: 9百万円)

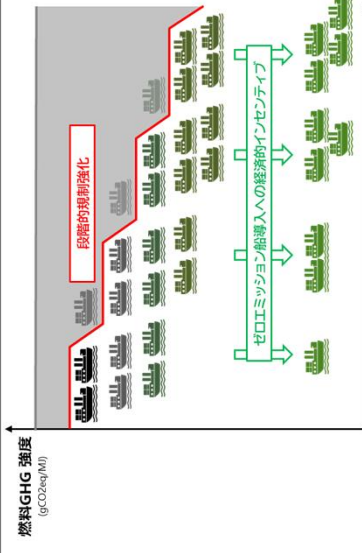
背景・課題

- ◆ 国際海事機関(IMO)では、国際海運における大気汚染の防止・海洋環境の保全のための国際ルールを策定している。
- ◆ 特に、国際海運からの温室効果ガス削減対策に関しては、2023年に合意された「2050年頃までの温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」等の目標達成のための新たな国際ルールの策定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へ貢献するとともに、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。

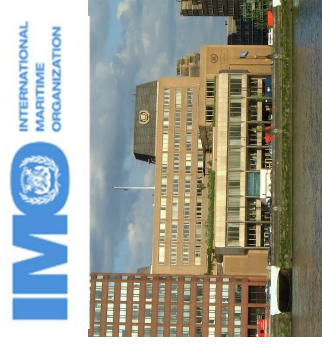


事業内容

- ◆ 「2050年頃までの温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」等の目標達成のための国際ルールの早期策定に向けた検討を行う。
- ◆ IMOにおける国際会議等に出席し、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。



現在議論中のGHG排出削減のための
新たな国際ルール (イメージ)



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

令和9年度要求額:35百万円
(令和8年度予算額:24百万円)

背景・課題

内航カーボンニュートラルの実現に向けた有力な選択肢がバイオ燃料であるもの、重油を代替できる供給量の確保が最大の課題。そのため、従来のバイオ燃料に対して、十分な供給量が見込まれるバイオ由来のアルコール系燃料(エタノール等)を組み合わせることにより、脱炭素に資する代替船用燃料の安定的な確保を可能とする。

事業内容

● 混合燃料の比率による技術的な差異の確認

- (1) 重油、FAME、バイオ由来のアルコール系燃料(エタノール、メタノール)から混合燃料を作成、性状確認(物性測定、界面安定性、等)や、陸上での燃焼試験等による技術的な確認を行う。
- (2) 実施可能な混合燃料を用いて、実船での実証試験を実施する。

● 混合燃料の安全要件の確認

- (1) アルコール系燃料を用いた混合燃料となるため、性状によっては低引火性燃料に該当する可能性もあることから、性状に応じてIGFコード※に準拠した安全要件を検討する。

※引火点が60度以下の燃料を使用する船舶の構造、設備等に関する国際基準

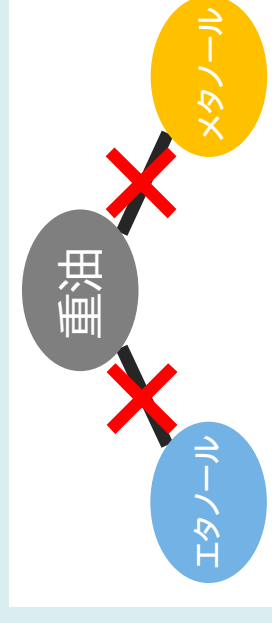
● ガイドラインへの反映

- (1) 上記確認結果を、船舶における代替燃料取扱いガイドラインへ反映する。

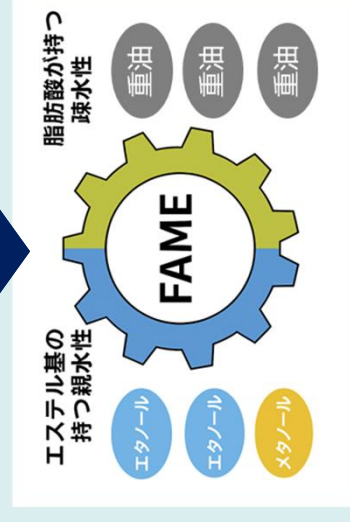
効果

- ・バイオ燃料の供給安定性の向上 ・安全な供給方法の確立

<バイオエタノールと重油の混合>



極性が異なるため、混合しない



FAMEの両極性により混合が期待

③水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備

令和9年度要求額:10百万円
(令和7年度補正予算額:9百万円)

背景・課題

○カーボンニュートラルに向けたキートン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。

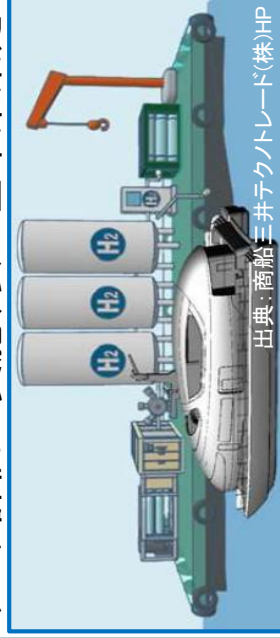
○水素やアンモニアの供給コストを化石燃料と同等程度まで下げるためには、大量輸送が可能な船舶による水素等の効率的な輸送手段を早急に確立する必要がある。

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)

令和7年度末とりまとめ

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



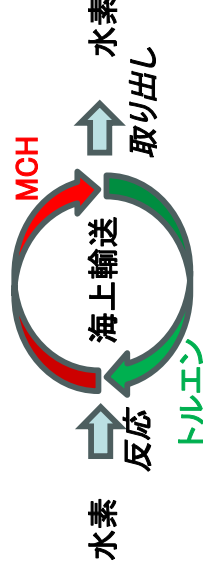
出典: (株)商船三井HP

船舶間のアンモニア荷役(イメージ)

令和8年度末とりまとめ予定

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)

令和9年度末とりまとめ予定

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

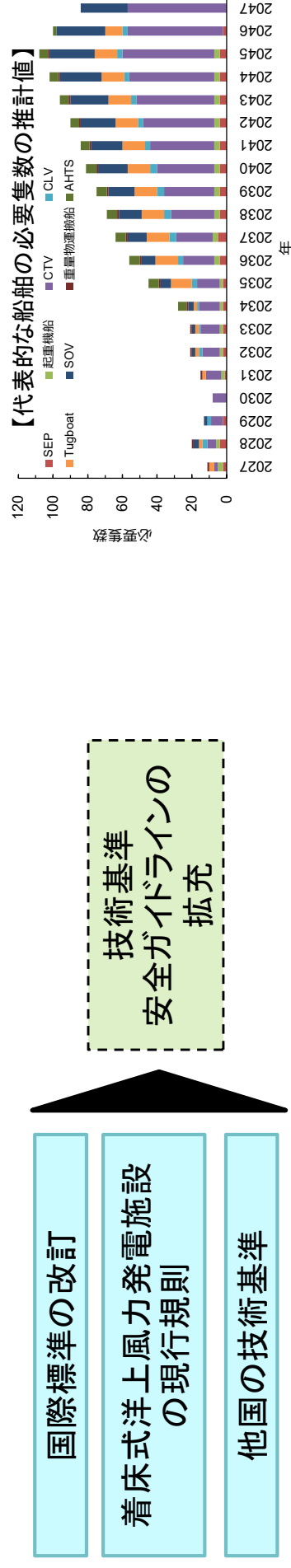
令和9年度要求額：35百万円
(令和8年度予算額：9百万円)

背景・課題

- 浮体式洋上風力の導入拡大に向け、技術開発が進展している中、国際標準であるIEC(International Electrotechnical Commission)規格の改訂が行われた。新たに追加された要件の一部(最大耐荷重の設定等)には具体的な評価手法がなく、適切な国内基準を整備する必要がある。
- 浮体式洋上風力の案件形成が進展する中、設置・維持管理に必要な船舶の需要増加が見込まれている。一方、対応可能な船型やドック等には制約があり、意思決定時期によっては必要な船舶の確保に支障が生じる可能性がある。このため、需要推計と照らしながら、関係船舶の確保に影響を与える制約条件や供給上の課題を把握する必要がある。

事業内容

- 浮体式洋上風力発電施設の許認可に必要な安全基準について、着床式洋上風力発電施設の現行規則との整合性や他国の動向を調査し、また国内特有の海象等を踏まえて、適合性判断に必要な基準を技術的観点から整理し、安全基準・安全ガイドラインを拡充する。
- 関係船舶の確保に必要となる機能・制約条件(対応可能な船型、ドック、クレーン等)を整理するとともに、需要推計との対応関係を分析し、洋上風力案件の形成・運用に必要な船舶確保の実現可能性を把握する。



効果

- ・浮体式洋上風力発電施設の設計、審査の効率化
- ・関係船舶の確保

(4)海事人材の確保・育成

①独立行政法人海技教育機構経費

令和9年度要求額:7,577百万円
(令和8年度予算額:6,270百万円)

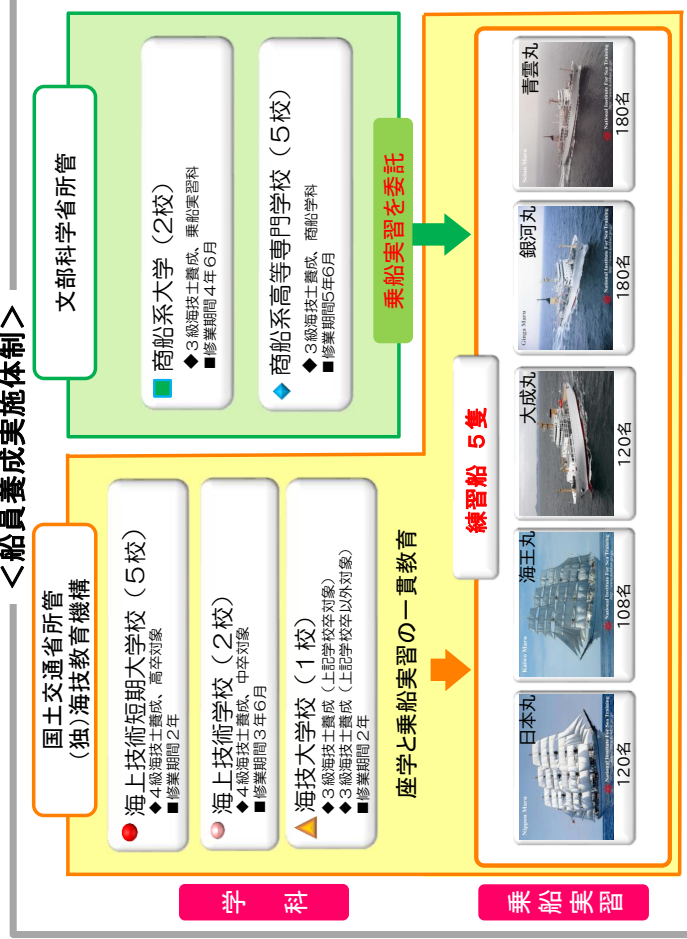
背景・課題

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

- ・大型練習船について、訓練の質と効果を高めるための老朽化対策等を行う。
- ・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

- ・大型練習船の老朽化対策、必要な船舶燃料費の確保 等



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



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

背景・課題

船員不足への対応

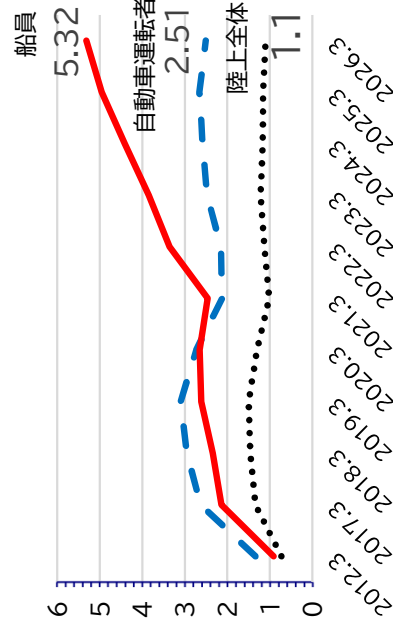
内航海運は、国内貨物輸送量は4割、産業基礎物資の輸送に関しては8割を担うなど、国民生活や経済活動を支える必要不可欠な「ライフライン」であり、海上輸送等の担い手である船員の確保・育成が必要。

経済安全保障の確立

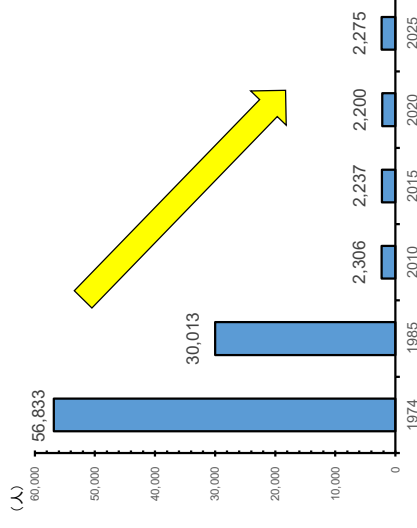
四面環海、資源の乏しい日本の発展には、安定的な国際海上輸送の確保が極めて重要であり、船員の確保・育成が必要。

令和9年度要求額：89百万円
(令和8年度予算額：84百万円)

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の確保・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、自発的な新入船員の雇用・育成を支援。

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。

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。

漁船員への実技講習の受講環境整備

漁船の基地港周辺地域で、漁船員が継続的かつ低廉に実技講習を受講できる体制を整えるため、具体的な方策を整理。

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

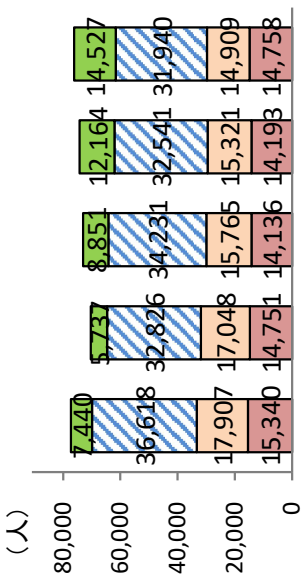
令和9年度要求額：441百万円
(令和8年度予算額： 15百万円)

背景・課題

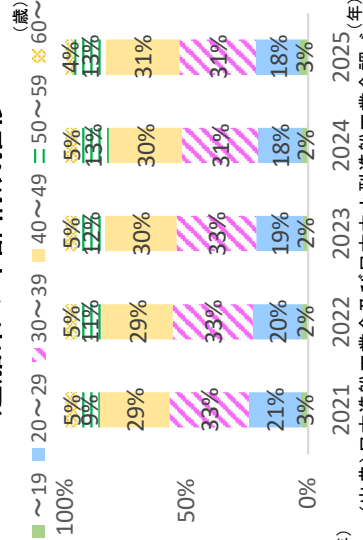
- 今後増加が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船舶等の次世代船舶の建造需要に対応するためには、デジタル技術等を習得した高度な人材の確保・育成が必要
- 国内の人口減少に伴い、造船業では若年層を中心に人手不足が深刻化しており、人材を確保するためには、魅力ある職場への変革が不可欠
- 国内人材の確保・育成に向けて取り組んでもなお不足する人材を補うため、育成就労制度及び特定技能制度による外国人材の適正な受入れも重要

造船業の従業員数推移

■ 職員 □ 本工 □ 社外工 ■ 外国人材



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

造船技能者のリ・スキリング推進事業

技能伝承を主とした造船技能職(溶接、鉄工、塗装、配管・電気・機械・船殻地上組立)に係るリ・スキリングを推進するため、これらに係るリ・スキリングプログラムの開発、スキル標準の可視化を実施する。

造船人材育成基盤構築実証事業

工場見学会、インターンシップ、魅力発信イベント等のプログラム提案をはじめ、様々な協力を行うため、全国に点在する造船事業者や造船系教育機関をまとめた産官学連携の造船ネットワークと連携するエンジニアセンターを設置する。

外国人材の確保・適正な受入れ

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、課題の調査や新たな人材市場を開拓するとともに制度の適切な運用に向けた措置を実施する。

効果

・造船業を支える技術者や現場技能者の育成・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

令和9年度要求額:546百万円
(令和8年度予算額:498百万円)

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
- 登録船舶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等

PSC(ポートステートコントロール)

- PSC実施体制の整備
- 外国船舶監理官の効率的・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

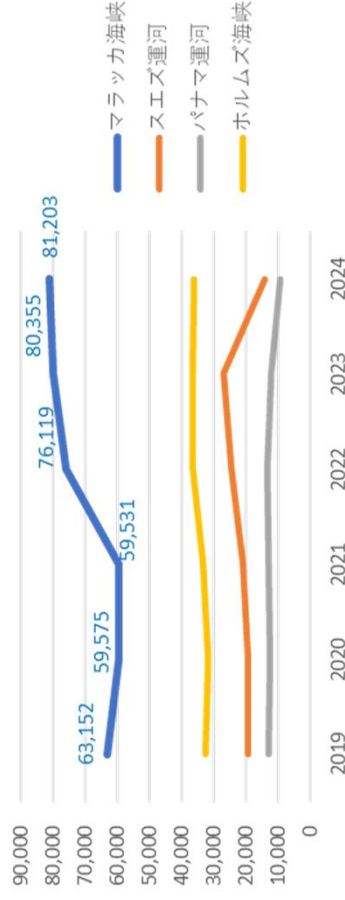
②マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

令和9年度要求額:20百万円
(令和8年度予算額:12百万円)

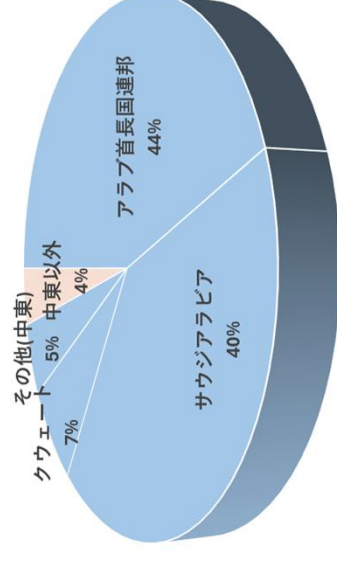
背景・課題

- 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、狹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。

各チヨークポイントの航行隻数



我が国のエネルギーの輸入先(2024年)



(出典)財務省貿易統計

事業内容

日本は、長年マラッカ・シンガポール海峡の支援を通じて沿岸国と信頼関係を構築してきたところであるが、引き続き中心的役割を担い、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策を推進し、同海峡でのプレゼンスを高めていくため、日本においても航行援助施設基金(ANF)へ拠出金を拠出することとする。

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

令和9年度要求額:3,458百万円
(令和8年度予算額:2,763百万円)

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ノベ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り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、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＞

②海事行政DXの推進

令和9年度要求額：1,054百万円
(令和8年度予算額：200百万円)

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



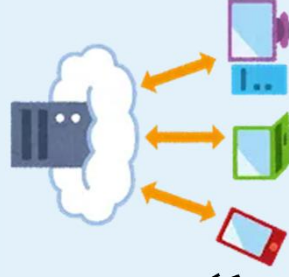
今後の方向性

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

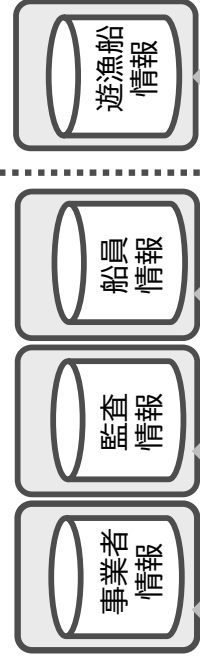


海事行政DXの目指す姿

海事行政の現状

DB整備済

DB未整備

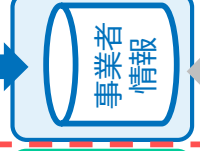
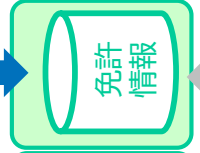
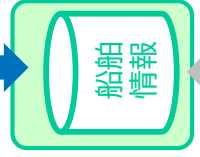


紙申請(運輸局等への出頭)

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)

データ連携

順次DB整備

「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

令和9年度要求額:6百万円
(令和8年度予算額:5百万円)

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

令和9年度要求額:6百万円
(令和8年度予算額:4百万円)

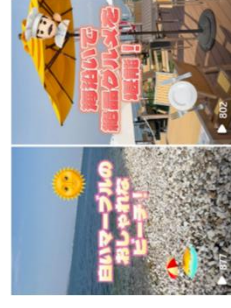
事業内容

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、X)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「海コッコ」

YouTube動画、Instagram等のSNS

4. 関連事項

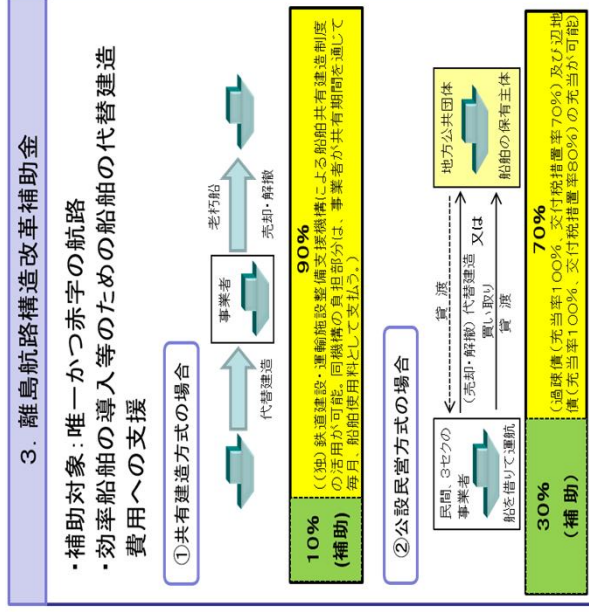
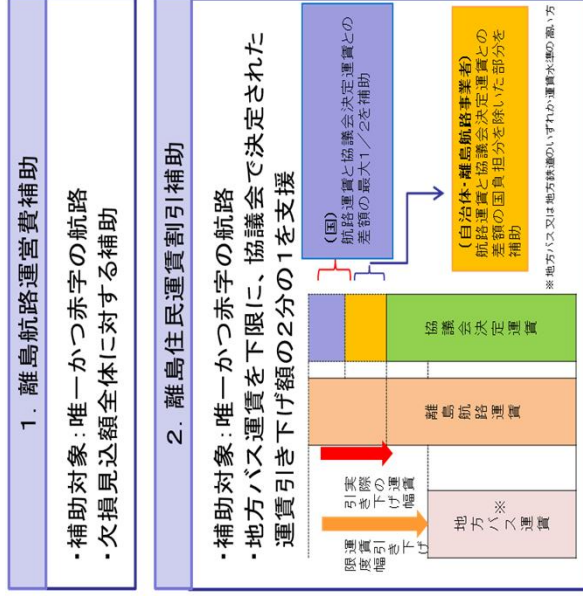
①離島航路の確保維持による地域の活性化

(地域公共交通確保維持改善事業・交通DX・GXによる経営改善支援等)

【関連施策(総合政策局)】
令和9年度要求額:765億円の内数
(令和8年度予算額:206億円の内数)

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。



拡充

・有人国境離島法の改正や、経済財政運営と改革の基本方針2026を踏まえ、特定有人国境離島地域等の地域社会の維持・発展に不可欠なインフラである離島航路に係る船舶の建造を新たに支援。



【参考】経済財政運営と改革の基本方針2026(抜粋)
領海等の保全の活動拠点としての重要な役割を果たしている有人国境離島地域について、改正法を踏まえ、滞在型観光の促進や先端技術の実証・実装など、その保全及び地域社会維持のための施策を更に充実に推進する。



省エネエンジンの導入

キャブレス決済等の対応

・地域交通の再構築等を図るため、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)を実施する。

② モーダルシフト等の強力な促進(物流効率化集中促進事業)

【関連施策(物流・自動車局)】
令和9年度要求額:30億円の内数

事業内容

地方公共団体や地域の産業団体、複数の荷主、物流事業者等が連携し、共同輸配送・新モーダルシフトの促進に向けた先進的な取組を行う際の、検討経費、資機材の購入経費、運行経費等を支援。

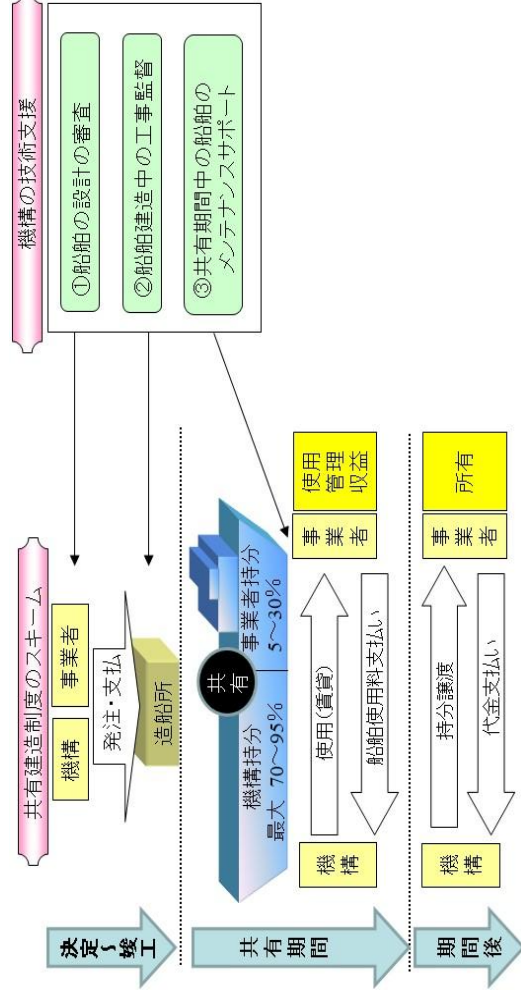


③ 船舶共有建造制度による代替建造の促進

【財政投融資計画】
令和9年度要求額:260億円
(令和8年度予算額:239億円)

事業内容

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による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9年度海事局税制改正要望

外航海運税制の見直しに係る所要の措置

中東情勢の緊迫化等を踏まえ、日本船舶の確保による安定的な国際海上輸送を通じた経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力強化等を目指す。

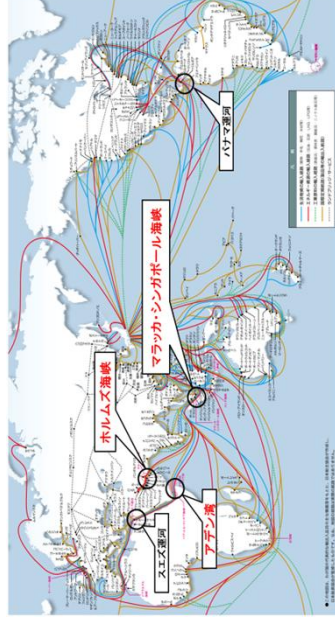
施策の背景

- 四面を海に囲まれ、エネルギーや食料等の自給率が低い我が国にとって、貿易量の99.5%を担う国際海上輸送は国民生活・経済活動に不可欠なインフラであり、今般のホルムズ海峡を巡る事案を受けて、経済安全保障の観点からその重要性を改めて認識。
- 日本船舶は、我が国の管轄権の対象であり、経済安全保障の観点から確保を進めることが必要であるが、日本商船隊が世界単一の海運市場を勝ち抜くためには、こうした経済安全保障上の要請と企業活動における国際競争力の強化を両立させることが重要。
- これらの課題に対応するため、外航海運税制について必要な検討を行い、海事産業群や港湾ロジスティクスの基盤強化策とともに、所要の措置を講じる必要がある。



(出典) SHIPPING NOW 2025-2026)

(ホルムズ海峡に滞留していた原油タンカー(イメージ))



(主な海上ルートとチャークポイント)

要望の概要

- 外航海運税制について、経済安全保障の確立といった観点から、必要な検討を行い、所要の措置を講じる。

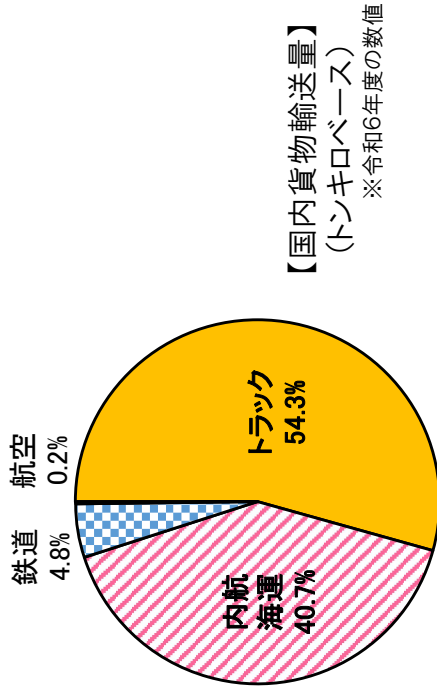
内航貨物船に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

投資余力の小さい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生産性向上に寄与するとともに、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を目指す。

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。



内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)	
事業者数	2,522事業者
従業員数	6.6万人
中小企業の割合	99.7%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考: 全産業平均は5.1%	1.48%

※ 内航海運事業は令和7年度又は令和7暦年の数値
(営業利益率は中小企業の令和6年度の数値)
※ 出典: 国土交通省調べによる

要望の概要

現行の特例措置

○【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。

要望内容

○ 現行の特例措置を2年間(令和9年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（船舶） （軽油引取税）

船舶の運航に係るコストを低減することにより、安定した旅客輸送・貨物運送のための環境や、適切な監督等の実施や安定的な船員の確保・育成のための環境を整備することで、海上交通の維持・確保を目指す。

施策の背景

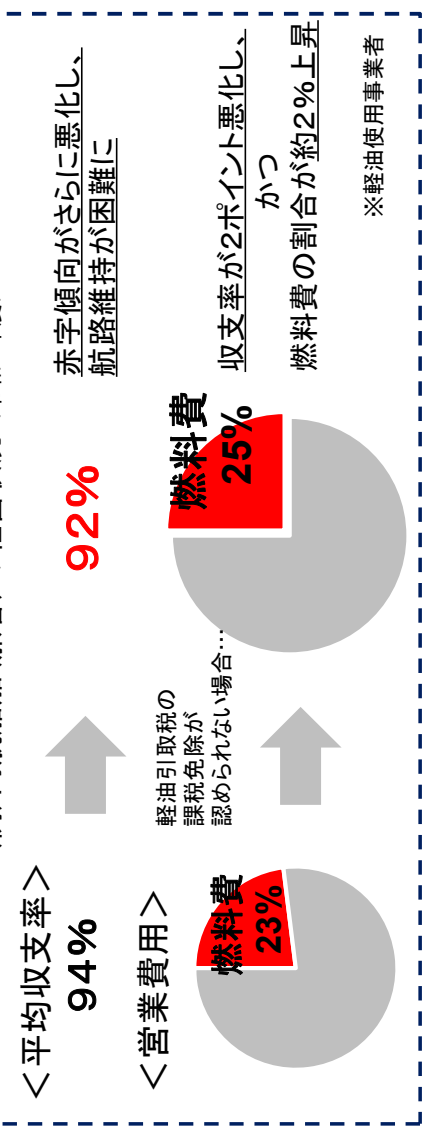
安定的な国内海上輸送の確保（内航船舶）



軽油を使用する
内航旅客船の例

○ 公共交通機関として住民生活・地域経済を支える旅客航路、基幹的輸送インフラとして国内産業・国民生活を支える貨物航路の維持・確保が必要。
⇒ 経営状況の更なる悪化による航路の撤退を防止するため、燃料費の負担低減が不可欠。

（例）内航船舶（旅客）の経営状況＜令和6年度＞



要望の概要

現行の特例措置

- 【軽油引取税】船舶運航事業等の用に供する船舶の動力源に供する軽油について、課税を免除する。
（1リットル当たり15円）
- 現行の特例措置を3年間（令和9年4月1日～令和12年3月31日）延長する。



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

