

海事行政の直近の動向について

令和7年10月

国土交通省

海事局 総務課長

角野 浩之

我が国の海事クラスターの概観

- 我が国では、海運業や船舶産業を中核として、幅広い関連産業とともに、受発注の有機的な循環を持ちながら集積した海事クラスターが形成されている。
- 中核のいずれが欠けても、この循環が途切れ、海事クラスター全体として存立が揺らぎ、経済安全保障等に重大な支障。
- このため、**経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から、海事クラスターの強靱化を図る必要。**

造船・船用工業

	造船業(年度)	船用工業(暦年)
従業員 ^{※1} (万人) (2024※2)	7.4	4.6
産業規模(兆円) (2023)	3.0	1.0
事業者数(事業者) (2024)	約900	約800

建造船腹量ベースで世界第3位

※1 外国人技能者を含む。
※2 船用工業は2021年の数字。

海運業

日本商船隊の運航船の
約80%が日本建造船

	海運業 (2023年度)
産業規模(兆円)	6.3
運航隻数(隻)	2,211
事業者数(事業者)	176

※ONE(日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社)含む。

**貿易量の99.5%が海上輸送、
日本商船隊がその59.8%**

オペレーター

日本の船舶運航事業者
【日本郵船・商船三井・川崎汽船など】
※自社所有船もあり



・船舶の運航

オーナー

日本の船舶所有会社
【国内船主など】



・船舶所有
・船長・船員の手配
・船舶の維持管理責任

運航船隊のうち
約80%を調達

安定的な供給

船主

船舶の**約70%を国内調達**※
※2024年竣工船(隻数ベース)

	船主 (2024年12月)
保有隻数(隻)	3,977
保有船腹量(百万GT)	194
事業者数(事業者)	325

(出典) (一社)日本船主協会委託調査報告書(対外未公表)より。なお、オペレーターを含む。

保有船腹量で世界第3位

船員

外航 日本人 0.2万人(2024年10月時点)
外国人 5.3万人(2024年7月時点)

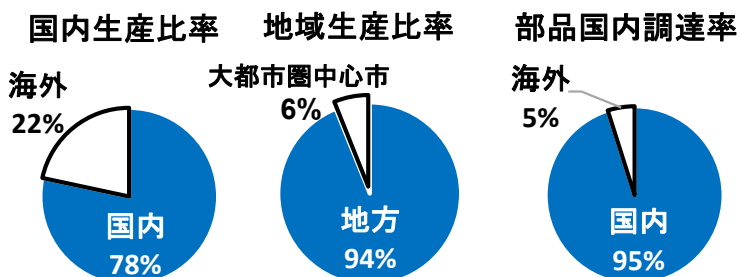
船員の育成

○(独)海技教育機構
○商船系大学・高専

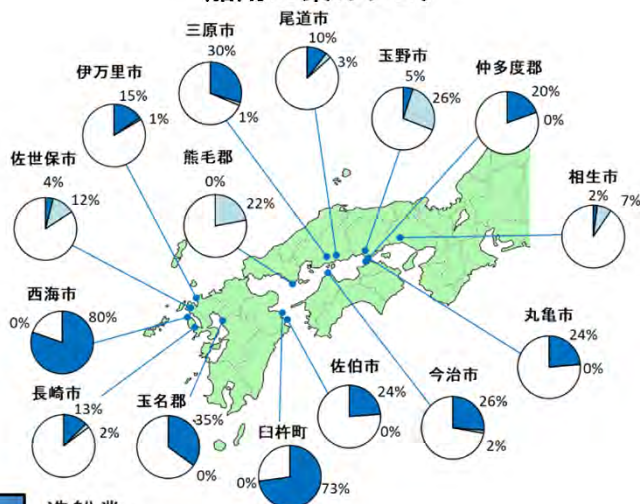
地域経済を支える

- 部品調達を含めて国内に基盤を有し、**地域の経済・雇用を創出**

※ 船価の3倍の経済波及効果



製造業の生産高に占める造船業・船用工業のシェア



■ 造船業
■ 船用工業

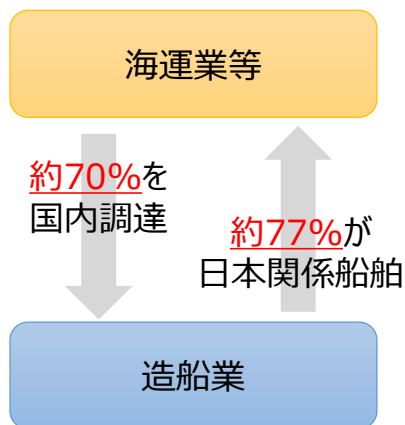
(出典) 製造業全体: 経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査結果」
造船業及び船用工業: 国土交通省調べ(2022年実績)

経済安保を支える

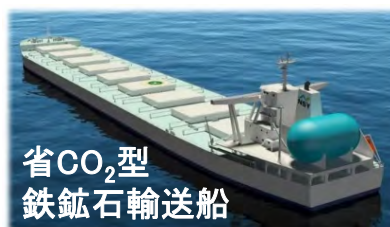
- 日本は**貿易量の99%以上を海上輸送に依存**している。
- 日本の造船業は**社会ニーズに応じた船舶をオーダーメイドで供給**
- 高性能・高品質な船舶の安定供給により**効率的・安定的な物流を実現**

我が国海運・造船業の相互補完関係

社会ニーズに対応した船舶



※2024年竣工船(隻数ベース)
(出典) IHS Markit



海上警備・防衛を支える

- 防衛省、海上保安庁の船舶の**全てを建造・修繕**
- **在日米軍の艦艇の修繕**にも貢献

海上警備・防衛に従事する艦艇・巡視艇

防衛省の艦艇

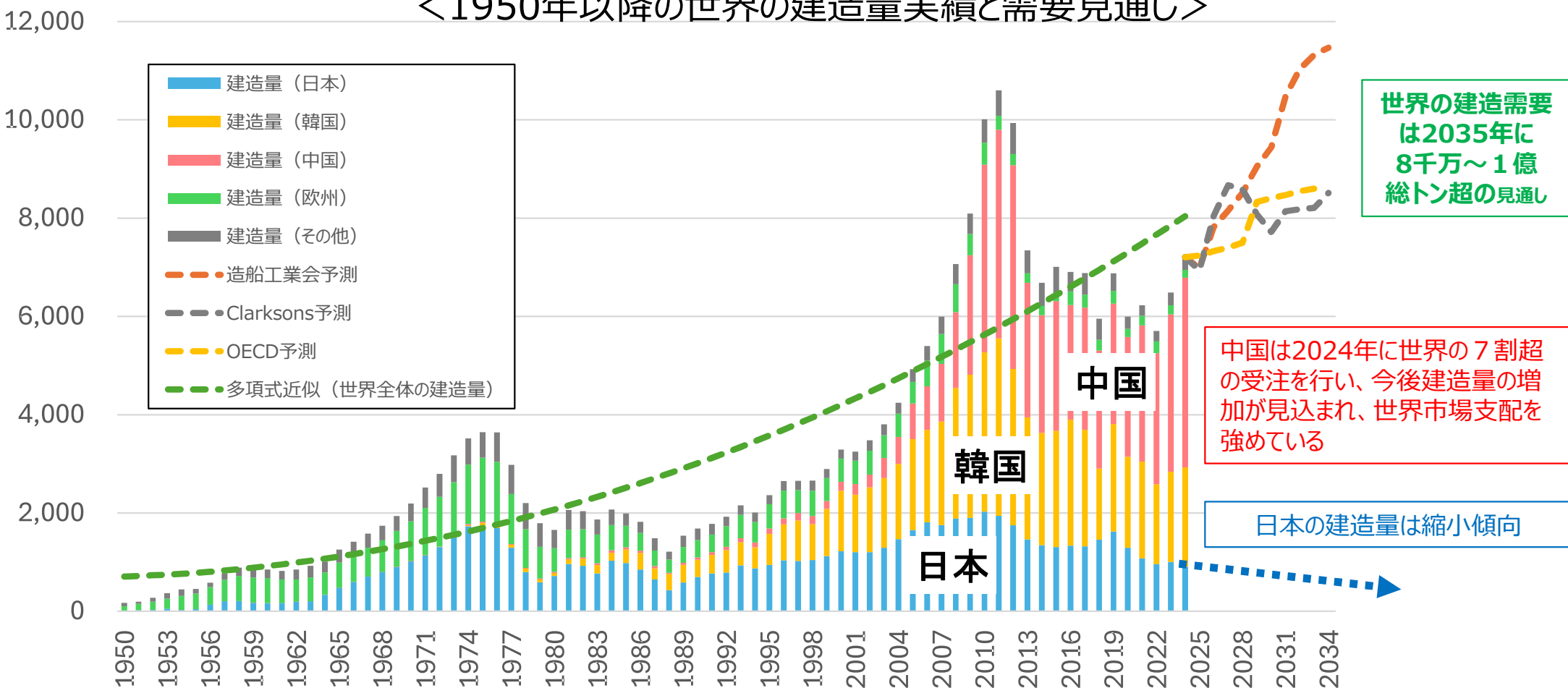


世界の造船市場の動向

- 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年に世界の7割超の受注を行い、今後建造量の増加が見込まれ、市場支配力を強めている

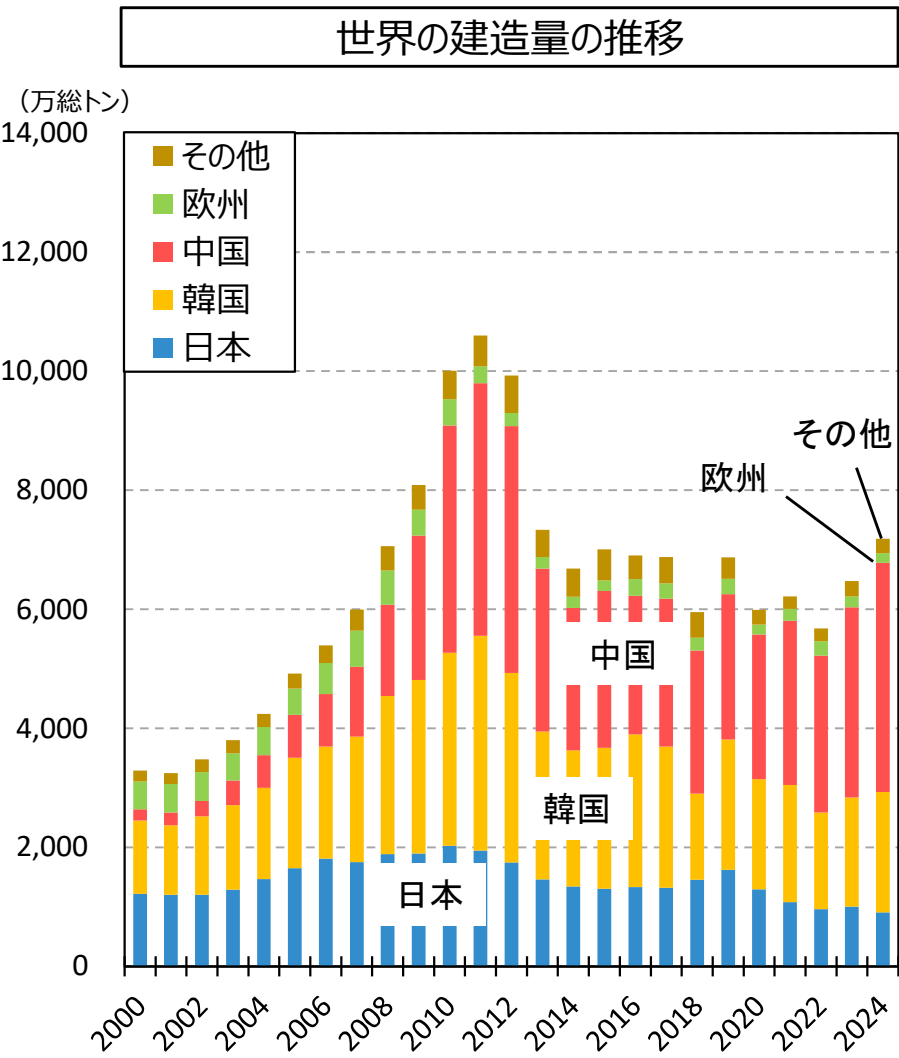
(万総トン)

＜1950年以降の世界の建造量実績と需要見通し＞

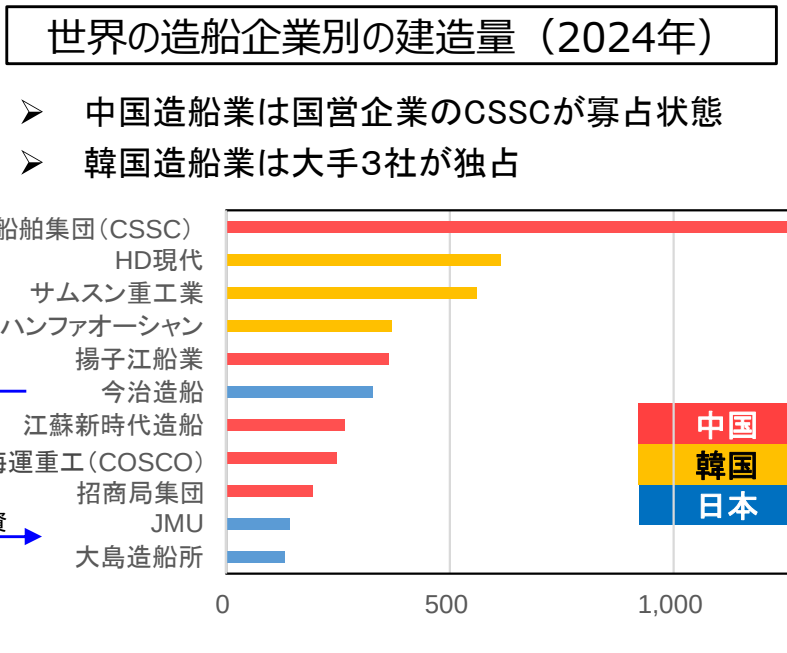
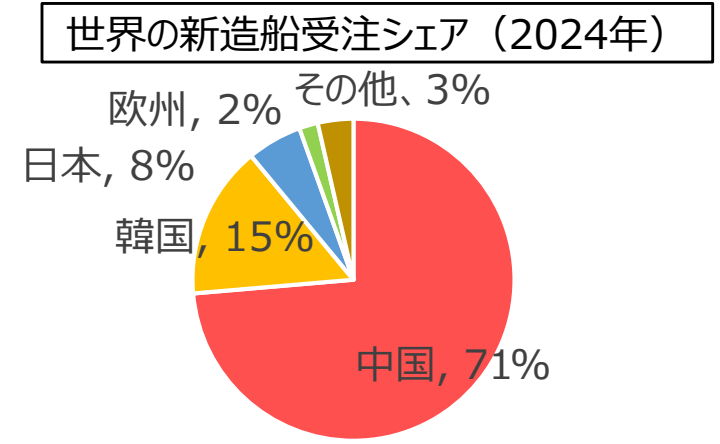


出典：建造量実績： IHS Markit
 日本造船工業会予測： 第33回海事立国フォーラム 日本造船工業会講演資料（2024年2月）
 Clarksons予測： Clarkson Shipbuilding Forecast Club資料（2024年3月）
 OECD予測： Monitoring developments of ship demand and supply（2025年4月）

- 造船業は1990年代に韓国、2000年代に中国が台頭し、現在は日中韓で熾烈な国際競争を繰り広げている。
- 2024年には中国が新造船受注の約 7 割を占める。



※ 総トン数100トン以上の国際航海に従事する船舶が対象

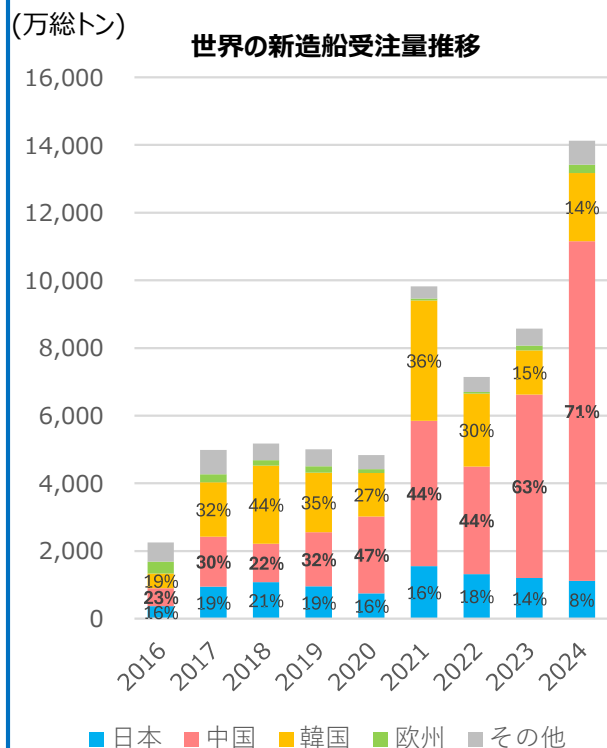


データ出典: 建造量 (IHS Markit)、受注シェア (IHS Markit、日本船舶輸出組合)

造船分野において顕在化する経済安全保障上のリスク

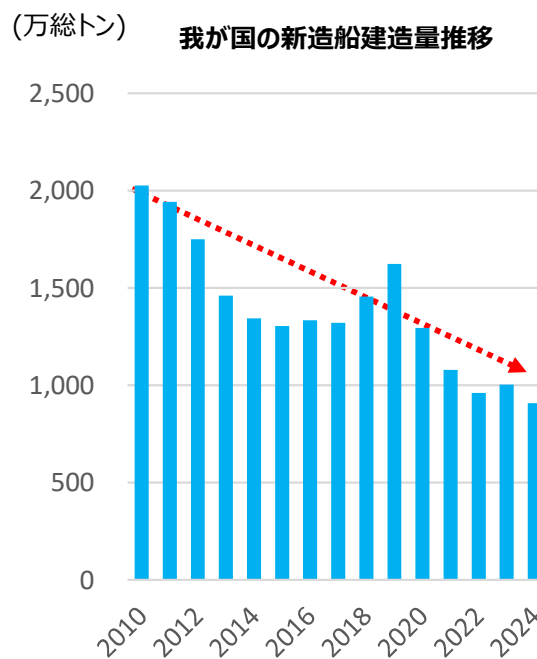
中国の建造独占

- 中国が新造船建造を急速に増加させ、**2024年の受注量は世界全体の7割**と日韓を凌駕
- 世界の船舶供給をコントロールしかねない規模に



日本の建造能力減少

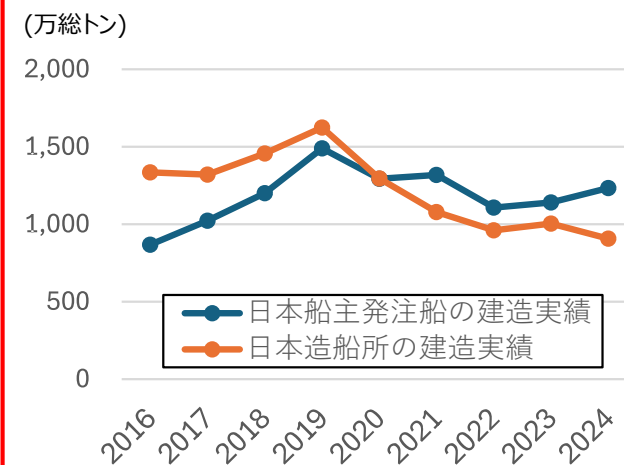
- リーマンショック後の長期の不況の中、複数造船所が撤退・事業転換し、**建造キャパが減少（中韓は公的支援により不況下でもキャパを維持）**



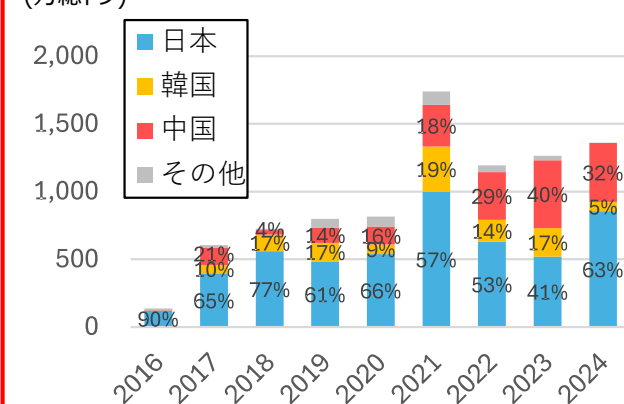
顕在化しているリスク

- 近年、**日本船主による発注量が日本造船所の建造量を上回っている**。
- 外航日本船主は中国造船所への発注を増加し、内航も中国での建造が発生しかねない状況（＝供給途絶時のリスクが顕在化）

日本船主発注船及び日本造船所の建造量推移



(万総トン) 日本船主の新造船発注量推移



自民党海運・造船対策特別委員会・経済安保推進本部の緊急提言(令和7年6月)

我が国造船業再生のための緊急提言

背景

- 四面を海に囲まれる我が国は、貿易量の99%以上を海上輸送に依存。それを支える海事産業は極めて重要な役割。
- 我が国海事クラスターの中核である造船業は、市況変動の激しい中、近年の中・韓との競争激化、世界的な長期需要低迷による撤退、人手不足、鋼材等の物価高等の厳しい環境の中で、**建造量は減少傾向**。国内船主のニーズに十分応えられず、**国内船主が中国造船所への依存を余儀なくされる状況も発生**。
- 直ちに対策を打たねば、造船業の産業基盤を維持できず、海事クラスターの崩壊、**我が国の経済や国家安全保障にも甚大な影響を及ぼすおそれ**。

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

海事クラスターの中核で国と地方を支える

提言要点

我が国造船業が自律性と優位性を確保しつつ再生するため、国家戦略として、主に以下の施策を、商船・艦船分野両面の観点
を踏まえ、十分な規模で躊躇なく講じていくべき

商船・艦船分野の両面を見据えた生産能力の拡大・技術力の向上

- 経済安全保障推進法に基づき「**船体**」を新たに**特定重要物資**に指定するとともに、国主導で1兆円以上の投資を可能とする基金を創設し、船舶サプライチェーンを強靱化(防衛生産基盤強化法と相互補完的に実施、国有施設民間操業(GOCO)による設備投資の拡充も検討)
- DX技術で船舶の**開発・設計・建造システム**を高度化・効率化し、造船・船用事業者のシステムを共通化・自動化
- 提携・協業・統合等あらゆる形での業界の連携・再編(**水平連携・垂直連携**)を推進

地域や産学官連携による造船人材の育成・確保

- **官民連携の下での造船人材の育成拠点の整備推進**、地域や産学官が一体となった造船人材の確保・育成の取組を後押し・全国横展開(地方創生交付金等も活用)
- 外国人材に関し、造船業の実情に合わせた柔軟かつ効果的な技能等の習得ができるような受入体制を構築

脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

- **グリーンイノベーション基金**を活用し、世界に先駆けて**ゼロエミッション船を開発・実証**
- GX経済移行債を活用した**ゼロエミッション船等の建造体制の整備**、戦略分野国内生産促進税制への対象追加、国内船主による発注喚起
- 我が国造船業の優位性を発揮する国際競争条件構築のため、**国際海事機関におけるルールメイキングを主導**

同志国等との連携強化

- 我が国海事クラスターの競争環境安定化及び国際的サプライチェーン強靱化のため、**同志国等との連携を強化**(米国造船業との提携・技術供与、グローバルサウス諸国との協業を通じた海外事業展開、北極圏における国際連携等)
- 国内造船所における**同志国の艦船の建造・修繕の拡大追求**(日米防衛産業協力・取得・維持整備定期協議(DICAS)に基づく協力等)

日本船主等の競争力強化・発注喚起を通じた安定的な新造船需要の確保

- **船舶の特別償却制度及び買換特例制度等を確実に延長**し、国内船主による船舶発注を促進

- 政府として、今秋を目途に、目指す目標と達成時期、具体的な施策の内容、官民の投資規模、スケジュール等を整理したロードマップを策定すべき
- すぐに着手すべき施策については、必要な予算を確実に手当てすべき

我が国造船業再生に向けた動き

国土交通省 令和8年度予算要求

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について「事項要求」を行い、予算編成過程で検討

2025年10月24日 高市内閣総理大臣所信表明演説(抄)

「この内閣における成長戦略の肝は、「危機管理投資」です。経済安全保障、食料安全保障、エネルギー安全保障、健康医療安全保障、国土強靱（きょうじん）化対策などの様々なリスクや社会課題に対し、官民が手を携え先手を打って行う戦略的な投資です。世界共通の課題解決に資する製品・サービス・インフラを提供できれば、更なる日本の成長につながります。未来への不安を希望に変え、経済の新たな成長を切り拓きます。

A I・半導体、造船、量子、バイオ、航空・宇宙、サイバーセキュリティ等の戦略分野に対して、大胆な投資促進、国際展開支援、人材育成、スタートアップ振興、研究開発、産学連携、国際標準化といった多角的な観点からの総合支援策を講ずることで、官民の積極投資を引き出します。」

米国海事分野における最近の動向

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出。
- ✓ 210日以内に、**海事行動計画 (Maritime Action Plan)**を策定すること。
- ✓ **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 (対中国)

- 2025年1月16日 (バイデン政権下)、**中国の海運・造船分野の不公平な政策・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。
※1 貿易相手国の不公平な貿易慣行に対し、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※2】

- ✓ **中国運航者・船主の船舶**
- ✓ **中国建造船舶※3**
- ✓ **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※4を、米国建造・米国籍・米国運航の船舶で輸送)**

※2 入港料の徴収は2025年10月14日～

※3 空荷船舶や一定規模以下の船舶等は非適用

※4 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**

米国通商法301条に基づく中国海運・造船業に対する制裁措置

制裁措置の概要(対象:外航海運)

中国の海上物流・造船分野における不合理な政策、慣行に対抗し、米国造船業の再建、サプライチェーンの安全を確保するための措置は以下のとおり。

● **米国入港船に対する措置: 2025年10月14日、以下の入港料を徴収開始**^{※1}

- ① **中国海運事業者、中国船主**の船舶を対象(純トン数に基づく料金^{※2})
- ② **中国建造船舶**を対象(純トン数またはコンテナ数に基づく料金^{※2})
〈空荷船舶や一定規模以下の船舶(4000TEU以下のコンテナ船や8万DWT以下のバルクキャリア等)等是非適用〉
- ③ **外国建造の自動車運搬船**を対象(純トン数に基づく料金)

※1:年間5回の徴収上限、2つ以上の入港料の重複適用はしない ※2:①②については、2028年4月まで段階的に上昇

● **米国からの輸出に対する措置: 2028年4月以降適用**

米国が輸出するLNGの一定割合^{※3}を、米国建造・米国籍・米国運航の船舶で輸送することを義務付け

※3 1%(2028年4月～)から15%(2047年4月～)に段階的に上昇

これまでの経緯

- 2025年4月以降、国際海運会議所(ICS)、アジア船主協会等の海運関連9団体が、自動車運搬船入港料やLNG輸送規制について撤回を要請
- 5月9日、国交省海事局が米国USTRを訪問して、自動車運搬船措置、LNG輸送規制の見直し要請等の協議を実施
- 6月、米国が自動車運搬船の入港料算出基準等を変更(1CEU(Car Equivalent Unit)当たり150ドル(≒純トン当たり49ドル)→純トン当たり14ドル)
- 9月29日 海運先進国当局間会議(CSG)において、海事当局担当間で米国海事政策について政策対話
- 10月10日、米国が自動車運搬船の入港料算出基準等を変更(純トン当たり14ドル→46ドル)
- 10月14日、徴収開始

日米関税交渉の妥結発表

2025年7月23日 合意発表

＜石破総理記者会見＞ ※関係部分抜粋

「日本企業による米国への投資を通じて、半導体、医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、A I 量子等経済安全保障上重要な分野について日米がともに利益を得られる強じんなサプライチェーンを構築していくため、日米で緊密に連携していくことで合意をいたしました。まさに我が国の経済安全保障の観点から極めて重要な合意であると考えております。」

＜赤澤大臣記者会見＞ ※関係部分抜粋

「日本企業による米国への投資を通じて日米がともに利益を得られる強じんなサプライチェーンを構築をしていくために日米で緊密に連携をしていくということで合意をいたしました。」

「具体的な分野としてはですね、半導体あるいは医薬品、それから鉄鋼、造船ですね。それから重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、A I、量子等、経済安全保障上重要な分野を対象としています。」

「わが国の経済安全保障の観点からですね、極めて重要なこの合意の実現のため日本企業が関与する医薬品や半導体等の重要分野での対米投資を促進すべく、政府系金融機関が最大 5 5 0 0 億ドル規模の出資、融資、融資保証を提供可能といたします。」

2025年9月4日 投資MOU

9月4日(米国時間)、戦略的投資に関する了解覚書 (MOU)において、造船等、経済安全保障上、重要な分野における米国での投資を対象とすることが確認された。

【署名日・署名者】

2025年10月28日に金子国土交通大臣（日本側）、ラトニック商務長官（米国側）が署名

【協力分野】

- ① 造船協力、海事産業発展等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
- 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船舶について）
- ⑤ 米国及び日本造船人材育成のための教育・研修の強化
- ⑥ 技術革新
 - ✓ 先進建造技術（AI、ロボット等）の開発及び採用
 - ✓ 先進設計・船舶機能の改良

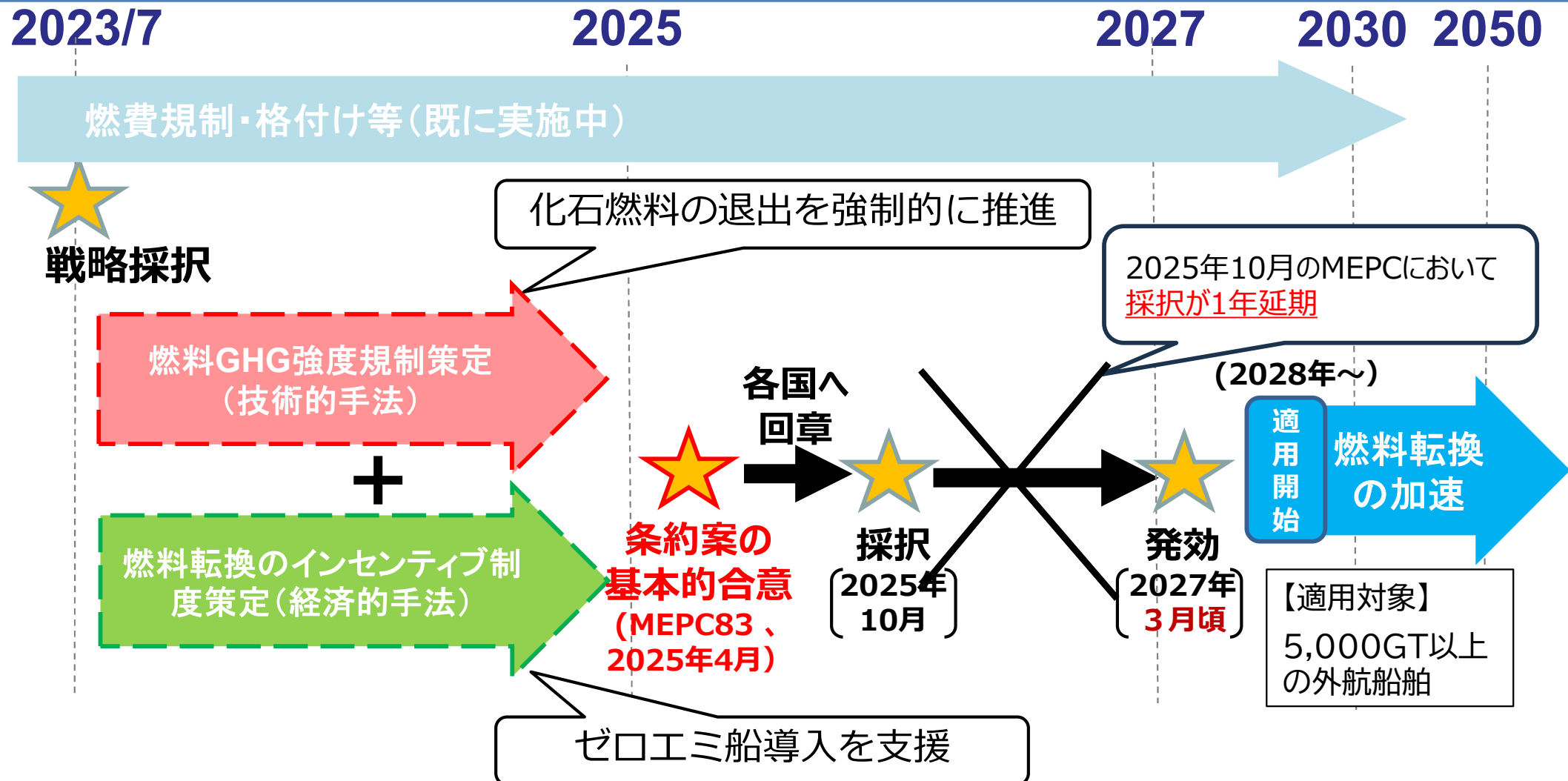


【署名式における主な発言】

＜金子大臣＞ 日米両国が十分な船舶建造能力を確保し、「日米の船は日米で作る」ことができるよう、日米両国の造船業が発展することが重要。

＜ラトニック長官＞ 米国造船産業の再建のために、素晴らしい同盟国・友人であり偉大な造船業を有する日本と協力することは素晴らしい機会。今回の覚書は、正にその第一歩となるもの。

- 2023年7月、2050年頃までのGHG排出ゼロ等の目標を含む戦略に合意。
- 目標達成に向けた新たな削減対策について、2025年4月のIMO海洋環境保護委員会(MEPC)でMARPOL条約(海洋汚染防止条約)改正案の基本的合意(承認)。しかし、2025年10月のMEPCにおいて採択が1年延期となった。



参考

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

（2）地域における社会課題への対応

（持続可能で活力ある国土の形成と交通のり・デザイン）

「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、2027年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築等これまでに上回る国の総合的支援の下、「交通空白」の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のり・デザインを全面展開する。

（略）

日本の造船業を再生し、海運業や造船業を中核とする海事クラスターを強靱化するため、日米協力を含めた海事サプライチェーンの大幅な強靱化、GX経済移行債の活用等によるゼロエミッション船等の導入促進、日本籍船の保有コスト低減を含めた日本船主等の競争力強化、商用自動運航船の実現、内航海運・旅客船による安定輸送、新しい地方経済・生活環境創生交付金を活用した造船人材の確保など海事人材の育成・確保等に取り組む。

（略）

2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、陸・海・空の新モダルシフト、自動運転、物流DX・標準化、多重取引構造の是正等の商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容、改正物流法の執行体制の確保を推進する。また、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外国人材の一層の活用を推進する。

（持続可能な観光の推進）

2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円を目指し、地方誘客の促進に向けた、我が国固有の温泉・旅館・食・歴史等の観光資源・文化資源の磨き上げ・連携を進めつつ、アドベンチャーツーリズム等の多様な観光コンテンツ造成と収益性改善、ローカルガイドを含む観光人材育成、高付加価値なインバウンド観光地づくり、国立公園・国定公園・国民公園や公的施設の魅力向上、空港・CIQ・二次交通等の受入環境整備、インバウンドによる地方路線を含む国内航空ネットワークの利用拡大、クルーズの持続的な成長と拠点形成、戦略的なプロモーション、MICE誘致・開催、厳格なカジノ規制を含むIR整備、デジタルノマドの誘客、アウトバウンドの推進による双方向の交流拡大など、インバウンド拡大に係る取組を進める。

（関係人口の拡大と個性を活かした地域づくり）

個性を活かした地域づくりに向け、沖縄振興・北海道開発、過疎地域や半島、**離島**、奄美、小笠原、豪雪地帯等**の条件不利地域対策に取り組む。**

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

（1）GXの推進

再エネについては、主力電源として、地域共生と国民負担の抑制や安全性の確保を前提に、最大限の導入を促す。国産再エネ拡大に向け、大学、国立研究開発法人、スタートアップ等と連携し、国内に強靱なサプライチェーンを構築する。タンデム型を含むペロブスカイト太陽電池の導入の支援、**浮体式洋上風力の技術開発・基盤整備**及び案件形成並びに人材育成の戦略の策定、次世代型地熱の社会実装に向けた支援を行う。

（略）

低炭素水素等については、内外におけるサプライチェーンの構築に向けた研究開発、設備投資や拠点・関連インフラの整備を支援する。

地域・暮らしについては、脱炭素先行地域の先進的な取組の全国展開に向けて取り組むとともに、新技術の導入モデルの構築を検討する。インフラ・建物・**モビリティ⁷³関連分野の脱炭素化**、建築物におけるLCA制度の構築、表示ルールの策定による脱炭素型製品・サービスの普及、「デコ活」やリユースの促進に取り組む。

脚注73 燃料電池鉄道車両、**ゼロエミッション船**、次世代航空機を含む。

（2）DXの推進

（デジタル・ガバメント）

デジタル庁を中心に、政府全体で、重点計画等に基づき、制度・業務・システムを整合的に、かつ、利用者視点に立ち、三位一体で、AIの利活用、web3の推進、デジタル人材の育成を含め**行政のデジタル化を推進する。**

（地域交通DX・物流DX）

自動運航船の2030年頃までの実現を目指す。

4. 国民の安心・安全の確保

（4）経済安全保障の強化

経済安全保障推進法附則に基づき、我が国の戦略的自律性・不可欠性を確保する観点から、同法の見直しについて、早急に検討する。国際的な通信、海底ケーブル、海運等のサービスに不可欠な物資やそれらに付随する不可欠な役務の確保に対応するほか、我が国の戦略的自律性を確かなものとするため、重要物資の安定供給確保の実効性を高める方策を検討する。併せて、人材不足を乗り越えるためのデジタル化、ロボット化、データ連携推進のための方策を検討する。重要技術領域リストを定め、先端重要技術の育成や国際協力を加速する。基幹インフラ制度への社会保険診療報酬支払基金及び医療機関の追加、重要なデータ保有者や保存・処理先に対する規律の確保、AI・デジタル基盤の強化、港湾・修繕ドックを始めとする同盟国・同志国及びグローバル・サウスとの経済的連結性の維持・強化に資する事業の海外展開の支援について、それぞれ検討を行う。次期航空機開発のための生産技術開発やサプライチェーンの強化に取り組むとともに、ドローンを始めとする無人機の生産基盤を構築する。

（6）「世界一安全な日本」の実現

運輸分野の安全対策、自動車メーカー等の不正防止、高齢運転者等の事故防止や自動車事故被害者の支援に取り組む。

（7）「誰一人取り残されない社会」や心豊かな国民生活の実現

（共生・共助）

旧優生保護法補償金等支給法 に基づく補償金等を支給するとともに、「障害者に対する偏見や差別のない共生社会の実現に向けた行動計画」に沿って、障害の社会モデルの考え方に基づく施策を推進する。「障害者基本計画（第5次）」に基づき、障害者差別の解消、ユニバーサルデザインのまちづくり¹⁸⁷や心のバリアフリーの取組の推進、就労や地域生活の支援、アクセシビリティ向上を促進する。

脚注187 駅におけるホームドアの整備等の交通分野、建築・施設分野のバリアフリー化。

【参考】令和8年度海事局概算要求等概要 (予算・税制等)

(1) 令和8年度海事局予算概算要求

令和8年度海事局予算概算要求総括表

(単位:百万円)			
主 要 事 項 名	令和8年度 要求額(A)	令和7年度 予算額(B)	対前年度 倍率(A/B)
1. 海運業や造船業を中核とする海事クラスターの強靱化	8,600	6,995	1.23
＜主要事項＞			
(1) 海事クラスターの競争力強化・生産性向上	693	283	2.45
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	159	161	0.99
② 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	122	37	3.32
③ 造船のDXオートメーションによる生産性向上	150	—	皆増
④ 船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業	138	—	皆増
⑤ 自動運航船の普及に向けた制度整備	80	51	1.57
⑥ 官公庁船海外展開の深化に向けた調査	30	25	1.22
※上記に加えて「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」に必要な経費については事項要求			
(2) 海事分野におけるGXの推進	129	77	1.69
① GHG削減等に向けた国際戦略の推進	50	19	2.66
② 内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備	30	29	1.02
③ 水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備	19	—	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	30	28	1.05
(3) 海事人材の確保・育成	7,777	6,635	1.17
① 独立行政法人海技教育機構経費	7,519	6,448	1.17
② 船員の確保・育成体制の強化	92	86	1.06
③ 造船業における人材の確保・育成	110	55	2.01
2. 総合的な海上安全対策等の推進	617	604	1.02
＜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	520	506	1.03
② マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策	25	25	1.00
3. その他(海事振興等)	423	454	0.93
一般会計 合 計	9,640	8,052	1.20

関 連 経 費		要求額	財政投融資計画 総括表	財政投融資			自己資金等との合計		
				R8年度 (A)	R7年度 (B)	対前年度 倍率 (A／B)	R8年度 (A)	R7年度 (B)	対前年度 倍率 (A／B)
○ 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)		269億円の内数	(独)鉄道建設・運 輸施設整備支援 機構(海事勘定)	23,900	30,300	0.79	62,031	70,519	0.88
○ モーダルシフト等の強力な促進		5億円の内数							
○ 海事観光の推進(地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業)		9億円の内数							
○ (国研)海上・港湾・航空技術研究所経費		65億円の内数							
○ 我が国海事関連技術の海外展開の推進		20億円の内数							
○ 海事行政DXの推進(デジタル庁一括計上)		5億円							

※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

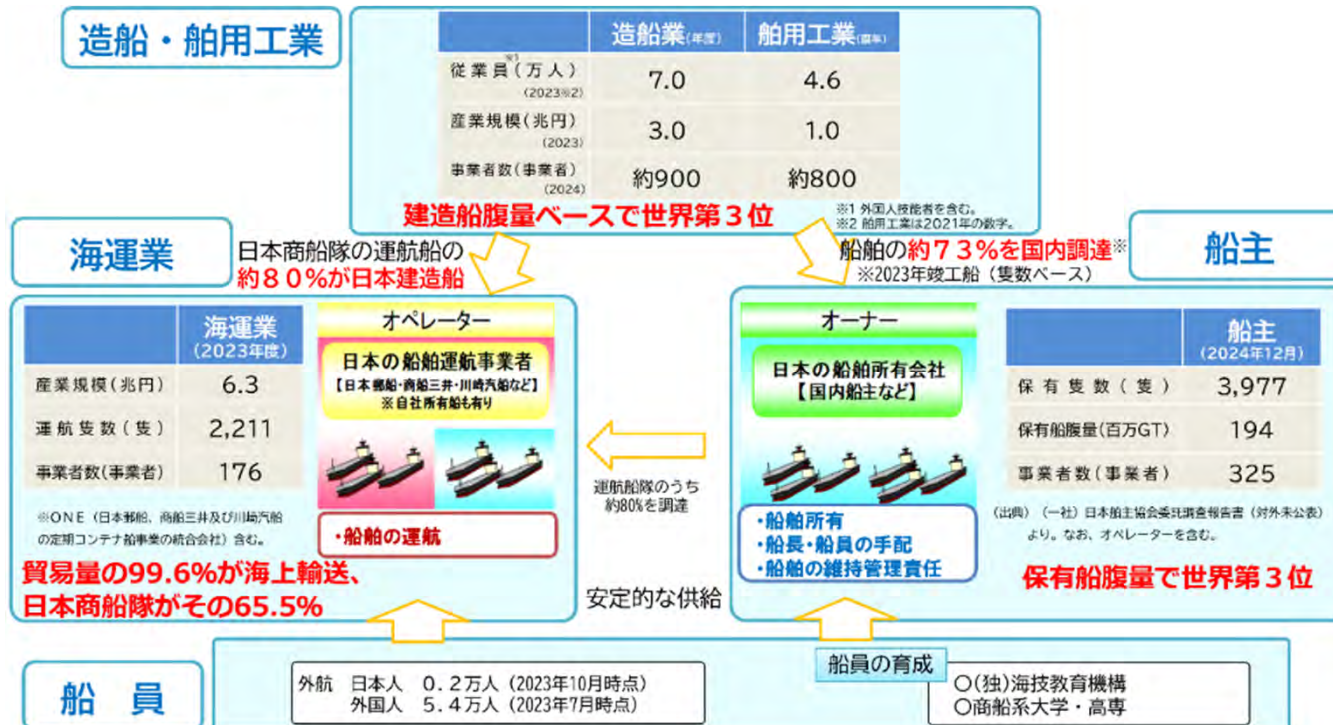
※上記以外に海事産業強化法に基づき認定された事業に係る金融支援(ツーステップローン)に必要な財政融資資金として229億円を計上

(1) 海事クラスターの競争力強化・生産性向上

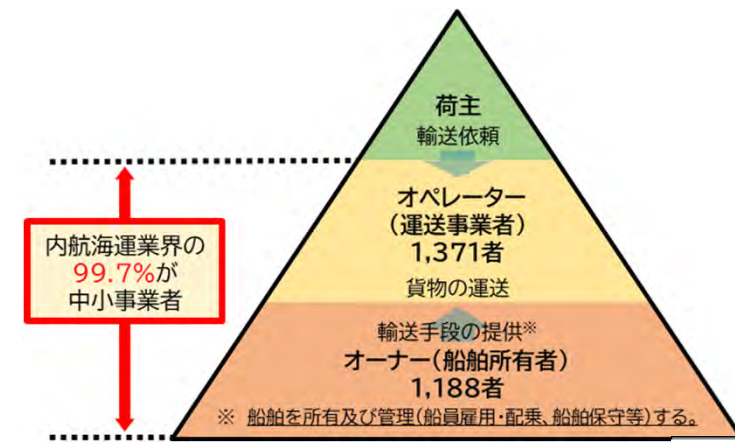
※日米協力を踏まえた造船についての強靱なサプライチェーンの構築に必要な経費については「事項要求」を行い、予算編成過程で検討する。

令和8年度要求額6.9億円＋事項要求
(前年度当初比2.5倍)

- 我が国では、海運業や船舶産業を中核として、幅広い関連産業とともに、受発注の有機的な循環を持ちながら集積した『海事クラスター』が形成。
- 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。
- 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。
 - 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。



(自動運航船)

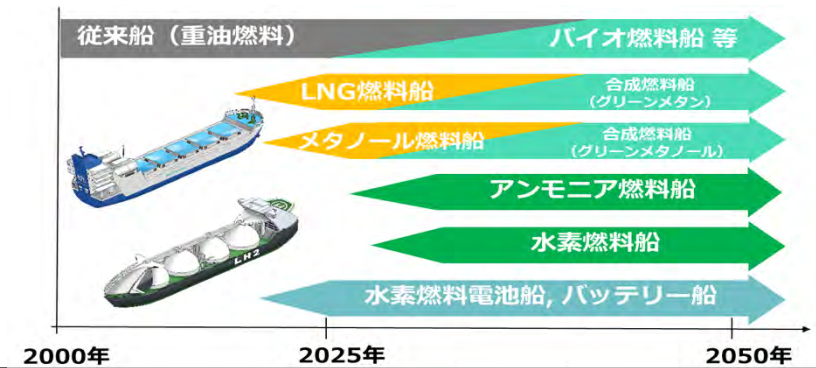
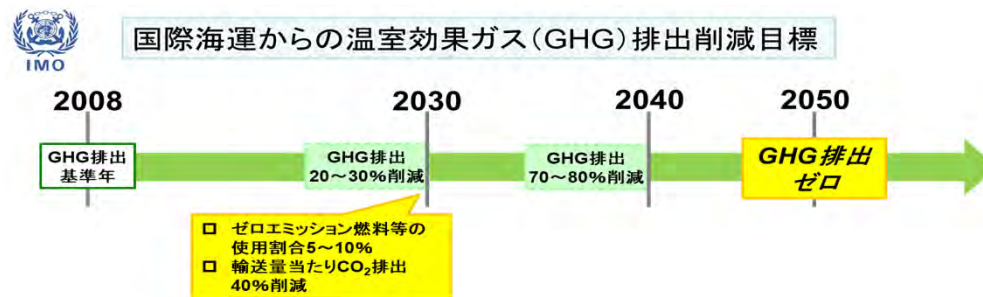


(2) 海事分野におけるGXの推進

令和8年度要求額1.3億円
(前年度当初比1.7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。



▶ 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

393.4億円(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

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)

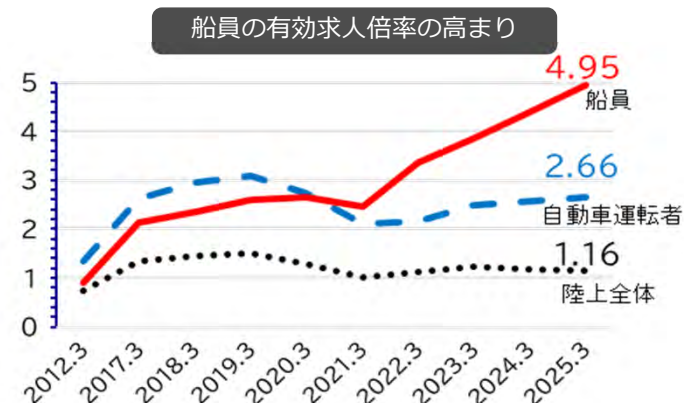
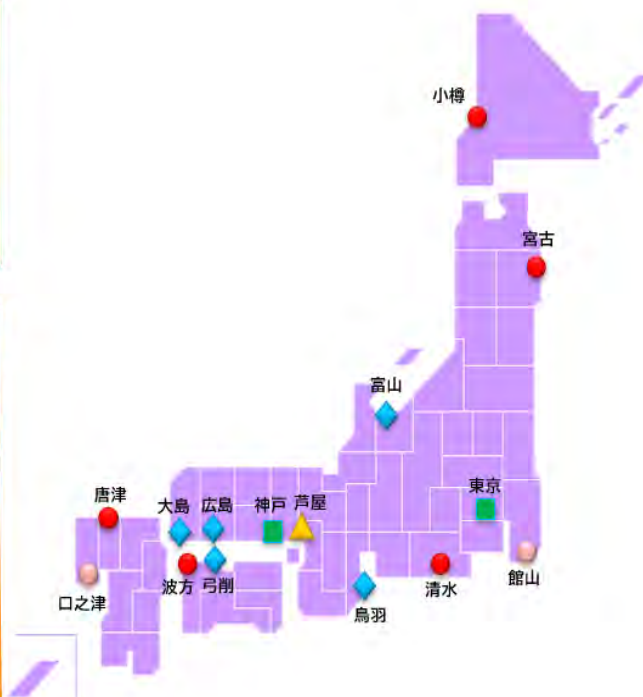
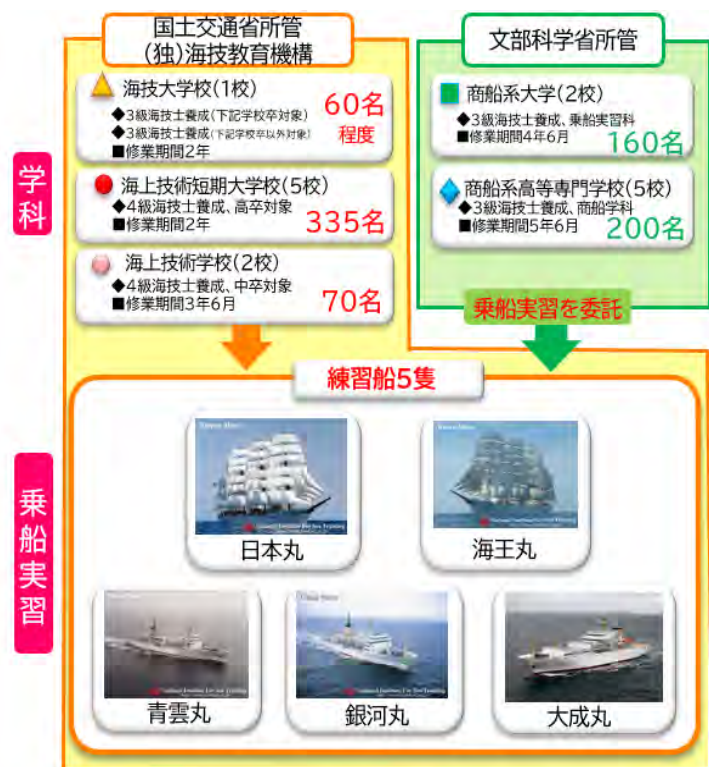
ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備やこれらの船用機器等を船舶に搭載するための設備等の整備・増強



(3) 海事人材の確保・育成

令和8年度要求額77.8億円
(前年度当初比1.2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実習の実現に向け、老朽化した学校施設の建て替え等を実施。
- 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人材の育成や外国人材の適正な受け入れを実施。

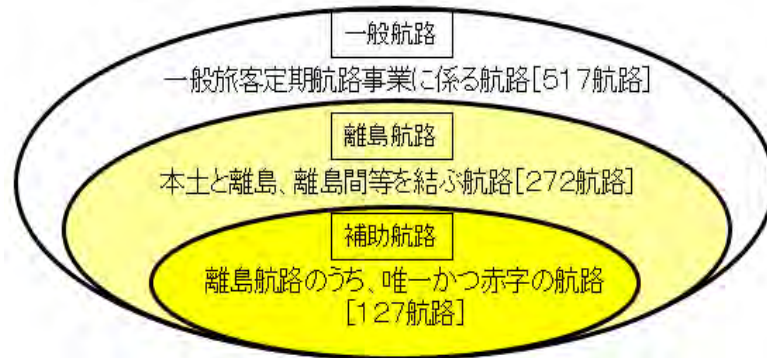


関連事項

○ 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）

要求額 269億円の内数

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・港湾・航空技術研究所

経費 要求額 65億円の内数

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 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。



(2) 令和8年度海事局税制改正要望

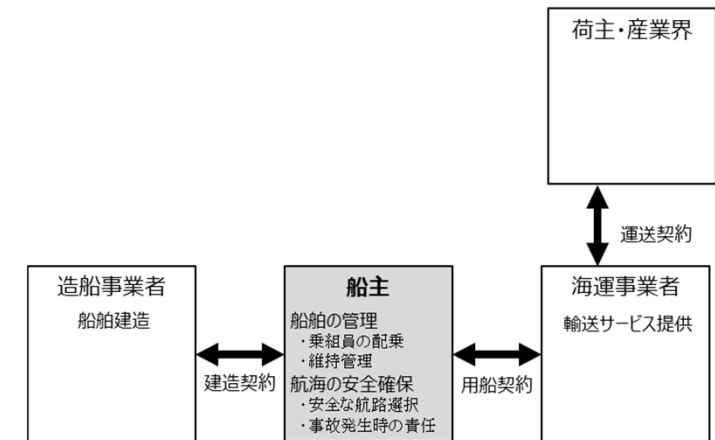
船舶に係る特別償却制度の延長 (所得税・法人税)

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・舶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



要望の概要

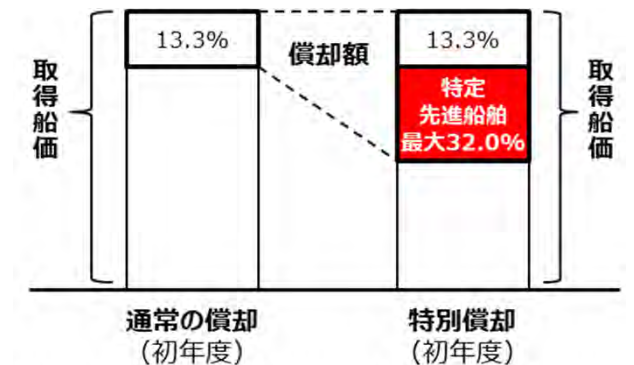
現行の特例措置

- 【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%



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。

要望内容

- 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。

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)

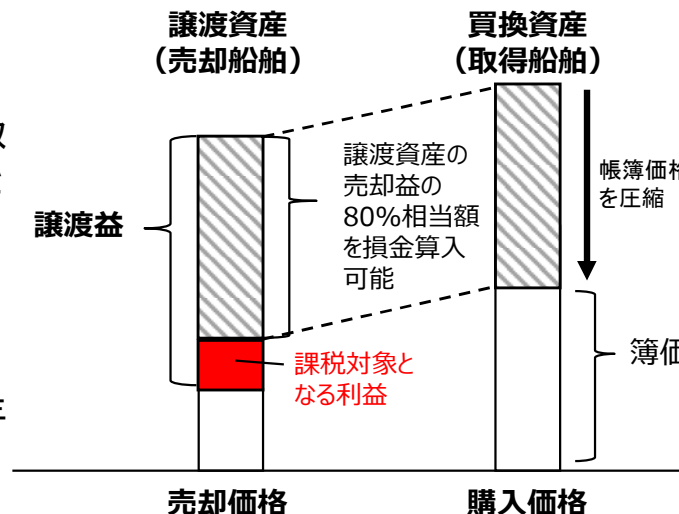
要望の概要

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。

要望内容

- 現行の措置を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）

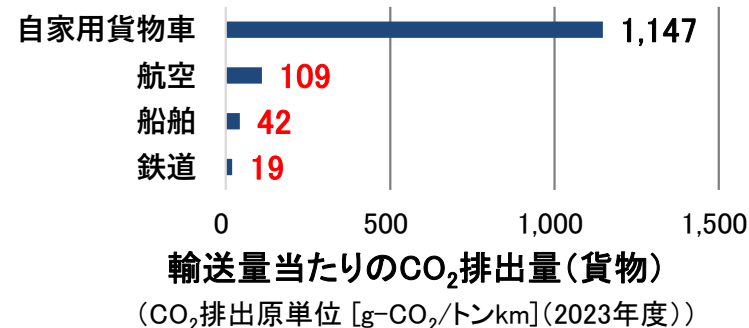
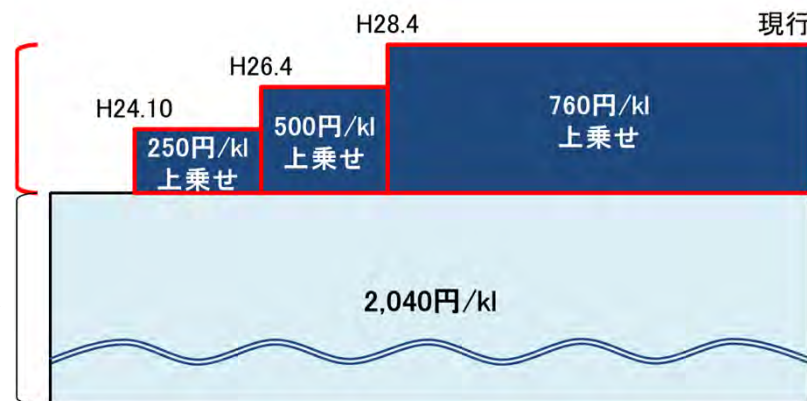
海運・鉄道・航空のための燃料油に係る税負担を軽減することにより、物流における「新たなモーダルシフト※」の促進を図るとともに、国民生活を支える公共交通の維持・確保を図ることで、持続可能な社会の実現を目指す。

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。

温対税
(還付対象)

石油石炭税



※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。

要望の概要

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。

要望内容

- 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