

2026 年 8 月 21 日

一般社団法人日本造船工業会
一般社団法人日本中小型造船工業会
一般社団法人日本船用工業会
一般社団法人日本船主協会

海事産業群 4 団体連名の要望書の国土交通大臣手交について

一般社団法人日本造船工業会（会長：檜垣幸人）、一般社団法人日本中小型造船工業会（会長：田中敬二）、一般社団法人日本船用工業会（会長：木下和彦）、一般社団法人日本船主協会（会長：長澤仁志）の海事産業群 4 団体は、8 月 21 日（金）に金子恭之国土交通大臣を訪問し、造船業再生に向け、2035 年に掲げる「我が国海事産業のあるべき姿」の実現に向けた決意を表明するとともに、必要な支援を要請するため、要望書を提出いたしました。

海事産業群 4 団体は今後も緊密に連携し、日本造船業の再生に向けた取組みを着実に推進するとともに、政府が掲げる造船業再生ロードマップの実現を通じて、我が国の経済安全保障の強化に貢献して参ります。



写真左から深田日本船用工業会副会長、長澤日本船主協会会長、金子国土交通大臣、檜垣日本造船工業会会長、田中日本中小型造船工業会会長

<本件に関するお問い合わせ先>

(一社) 日本造船工業会	企画部	TEL:03-3580-1563
(一社) 日本中小型造船工業会	総務部	TEL:03-3520-2965
(一社) 日本船用工業会	業務部	TEL:03-3502-2041
(一社) 日本船主協会	企画部	TEL:03-3264-7174

2026 年 8 月 21 日

(一社) 日本船主協会	会長 長澤 仁志
(一社) 日本造船工業会	会長 檜垣 幸人
(一社) 日本中小型造船工業会	会長 田中 敬二
(一社) 日本船用工業会	会長 木下 和彦

造船を含む我が国海事産業のあるべき姿に向けて

昨年は造船業が政府の「戦略分野」に指定され、「造船業再生基金」が実現するなど、我が国造船の再生に向けた大きな転換点となりました。関係各位の多大なるご尽力に対し、改めて深く感謝申し上げます。

造船各社は再生基金活用に係る設備投資計画を提出したほか、大型ブロック共同生産工場建設構想の具体化等に取り組んでおり、一方、海事産業群 4 団体においては、大手造船の設備更新に伴う不要設備の中小造船への譲渡や、建造仕様統一化・標準化の検討を深めるなど様々な水平・垂直連携に着手するとともに、安定的・効率的な鋼材供給に向け鉄鋼業界との連携も開始するなど、2035 年建造能力倍増実現に向け、着実に歩みを進めております。

目標年次である 2035 年において、造船を含む我が国海事産業のあるべき姿が確実に達成できるよう、海事産業群 4 団体としては、以下の考え方にに基づき、計画的・総合的に取組みを進めていくことが必要不可欠と考えております。

【我が国海事産業のあるべき姿】

- ✓ 日本の鉄と部品により、国際競争力のある船を日本で造り、日本の海運会社が我が国に必要なエネルギー・食糧・資源を運び続ける。
- ✓ 造船再生で「日本列島を、強く豊かに」し、また、日本の海事産業群をしっかりと次世代に繋ぐ。



【「あるべき姿」実現のための道筋】

- ① まず、建造能力拡充のための取組みを重点的に進める。
- ② 建造能力の拡充の取組みと並行して、新たな船種への多角化に向けた取組みに着手し、必要なステップを踏みながら、多角化への取組みを計画的に着実に進める。
- ③ 2035 年において、「建造能力の倍増」と「我が国に必要な船種を建造・維持できる体制の確立」の双方のミッションを達成する。



【「あるべき姿」を達成するうえで、現行の枠組みではカバーされていない重要課題】

- ① 現行の造船基金の対象となっていない重要分野への対応
- ② 大規模設備投資と船舶建造の両立のための対応
- ③ 造船人材確保のための対応
- ④ LNG 運搬船建造再開に向けての対応



2035 年に「我が国海事産業のあるべき姿」を確実に達成

つきましては、島国日本に欠かせない造船再生の道筋をより確実なものとし、我が国経済安全保障を確固たるものにするため、海事産業群 4 団体として全力を傾注して参りますので、次頁に具体的内容を記載した、「現行の枠組みではカバーされていない重要課題」について、ぜひともご対応のご検討をいただきたく、何卒よろしくお願い申し上げます。

1. 現行の造船再生基金の枠組みではカバーされていない重要分野への対応

✓ 舶用品の特定重要物資指定および支援

造船建造能力の倍増には舶用品の生産能力倍増が必須だが、現状では、経済安全保障法の特定重要物資の指定はエンジン、プロペラ、ソナーのみ。それら以外の舶用品全般の指定が必要。

✓ 修繕の特定重要物資の「役務」指定および支援

不足している国内修繕能力の拡充のための設備投資と、海外修繕における特定国への依存状況から脱却するための設備投資および大型船修繕のためのグローバルサウス等の修繕拠点との連携が不可欠。

✓ クレーン製造能力拡大のためのクレーン製造事業者の設備投資支援

10年間で建造能力を拡充するうえで、クレーン製造事業者の製造能力が決定的に不足しているため設備投資が必要。

✓ 造船所のAI・ロボット化推進のためのBRIDGE予算の継続・拡充

人手不足の中、造船所のAI・ロボット化推進の継続・複数年事業化は不可欠。

2. 大規模設備投資と船舶建造の両立のための対応

- ✓ 建造能力倍増のための大規模投資と、個々の船舶建造に必要な資材調達等を両立させるため、政府系金融機関による船舶建造代金相当額のドル建融資や利子補給が必要。

3. 造船人材（設計、エンジニアリング、現場人材）の確保のための対応

- ✓ 造船人材の確保に向けて、「地域未来戦略」の活用による、工場における労働環境改善のための投資、社員寮等の整備等が必要。

4. LNG 運搬船建造再開に向けての日韓政府連携および市場価格との船価差対策等の対応

- ✓ 主流船型のメンブレン型建造に必要な、韓国からの最新図面供与や技術協力、サプライチェーン構築等の実現に向けた日韓両国政府間の連携が必須。我が国にとって必要不可欠なエネルギーの一つであるLNGの安定的な確保に向け、国のプロジェクトとして、大幅な船価差への対応等、長期的な補助・支援が必要。

以上

2035年 造船を中心とした我が国海事産業群のあるべき姿

- ✓ 日本の鉄と部品により、国際競争力のある船を日本で造り、日本の海運会社が我が国に必要な不可欠なエネルギー・食糧・資源を運び続ける。
- ✓ 造船再生で「日本列島を、強く豊かに」し、また、日本の海事産業群をしっかりと次世代に繋ぐ。

■ 「あるべき姿」実現のための道筋：

①建造能力拡充のための取組みを重点的に進め、競争力をつけ強い造船業界に復活。

②建造能力の拡充の取組みと並行して、新たな船種への多角化に向けた取組みに着手し、必要なステップを踏みながら、多角化への取組みを計画的に着実に進める。加えて、船舶修繕能力の向上に向けた取り組みを進める。

③2035年に「建造能力の倍増」と「我が国に必要な船種を建造・維持できる体制の確立」の双方のミッションを達成する。

■ 「あるべき姿」を達成するうえで、現行の枠組みではカバーされていない重要課題：

新造船				就航船修繕	
建造量倍増	生産性向上	設備投資	✓ 舶用品の特定重要物資指定および支援 造船建造能力の倍増には舶用品の生産能力倍増が必須。 ✓ クレーン製造能力拡大支援 建造能力を拡充するうえで、クレーン製造事業者の製造能力が決定的に不足。	✓ 修繕特定重要物資の「役務」指定および支援	
		自動化	✓ 造船所のAI・ロボット化推進のためのBRIDGE予算の継続・拡充 人手不足の中、造船所のAI・ロボット化推進の継続は不可欠。		
	資金繰り		✓ 政府系金融機関による船舶建造代金相当額のドル建融資や利子補給 建造能力倍増のための大規模投資と、船舶建造に必要な資材調達等を両立。	国内	✓ 国内修繕能力の拡充のための設備投資支 (外航船、内航船、艦船、官公庁船)
	人材		✓ 造船人材(設計、エンジニアリング、現場人材)確保 「地域未来戦略」の活用による、現場労働環境改善のための投資や社員寮等の整備等。	海外	✓ 特定国への依存から脱却するための造船所の海外展開支援 (外航船)
多角化	LNG運搬船		✓ 日韓政府連携および市場価格との船価差対策等 メンブレン型建造に必要な、韓国からの最新図面供与や技術協力実現に向けた日韓両国政府間の連携と、我が国にとって必要不可欠なエネルギーの一つであるLNGの安定的な確保に向け、国のプロジェクトとして大幅な船価差への対応等、長期的な補助・支援が必須。		

国際競争力のある造船業は海運・舶用をはじめとする海事産業群のベース。
島国日本に欠かせない造船再生の道筋をより確実なものとし、我が国経済安全保障を確固たるものにするため、
海事産業群4団体として全力を傾注して参りますので、上記重要課題について、ぜひともご対応のご検討をいただきたい。