0･2　我が国造船業再生に向けた動き

0･2･1 政府等における動き

（1）自民党「我が国造船業再生のための緊急提言」

2025 年 1 月に発足した米国第 2 次トランプ政権では、経済安全保障の観点から自国造船・海運再興に向けた動きが活発化し、関連政策が次々に打ち出された。各国と関税交渉を行う過程では、日韓両国に対し米国造船再興に向けた協力要請も行われた。

こうした経済安保を背景とした自国籍船増加や造船再興の動きを受け、我が国においても「骨太方針 2025」で海運・造船を中核とする海事産業群（海事クラスター）強靭化に向けて取り組むことが盛り込まれ、また、自民党政務調査会の海運・造船対策特別委員会（委員長：石田真敏衆院議員／以下、海造特）と経済安全保障推進本部（本部長：小林鷹之衆院議員（当時）／以下、経済安保推進本部）が合同で「我が国造船業再生のための緊急提言」を取りまとめ、6 月 20 日に石破茂内閣総理大臣（当時）に提出した。

○自民党「我が国造船業再生のための緊急提言」
https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/210931_2.pdf

「緊急提言」では、「『日本の船は、日本で造り、日本で持つ』という目標を掲げ、国家戦略として、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に必要な施策を十分な規模で躊躇なく講じていくべき」とした上で、「国主導で 1 兆円以上の投資を可能とする基金の創設」を提案し、造船業再生に向け、政府に対して具体的施策や官民投資規模、スケジュール等をまとめた「ロードマップ」を策定するよう求めた。国交省海事局はこれを受け、ロードマップの検討に着手した。

（2）日米両政府の造船協力に関する覚書

造船については、日米関税交渉合意に基づく 5,500 億ドル（約 80 兆円）の対米投資による協力分野の一つとされていたところ、10 月 27 日から 29 日までのトランプ米大統領来日に合わせ、同 28 日、金子国交大臣と米国ラトニック商務長官は、造船分野における両国間の協力を促進すべく、協力覚書に署名。覚書には今後、両国で作業部会を設置し、造船協力・海事産業発展に関する会議体を設置して以下の分野で協力を促進する旨が記載されている。

1. 日米両国の建造能力拡大
2. 米国海事産業基盤への投資の促進
3. 市場経済のための船舶需要明確化（特に経済安保上重要な公船・商船）
4. 日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化
5. 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）

（3）R7 補正予算及び R8 政府予算案

国交省海事局は 8 月末の R8 予算概算要求において造船再生に向けた予算が措置されるよう事項要求の上、令和 7 年度補正での予算獲得もにらみつつ、財務省等との折衝及び造船再生策の検討を開始した。

11 月 21 日には『「強い経済」を実現する総合経済対策～日本と日本人の底力で不安を希望に変える～』（総合経済対策）が閣議決定され、造船業再生に向け複数年度にわたり安定的な資金確保が可能な 1 兆円規模の官民投資を含む基金創設のほか、様々な金融支援の活用による民間企業の資金調達の後押しや、GX 経済移行債によるゼロエミッション船建造支援等を含め、官民連携による投資フレーム策定が明記された。

〇「強い経済」を実現する総合経済対策～日本と日本人の底力で不安を希望に変える～
https://www5.cao.go.jp/keizai1/keizaitaisaku/1121_taisaku.pdf

「総合経済対策」の裏付けとなる R7 補正予算は 12 月 16 日に成立し、「造船業の再生に向けた支援策」に約 1,204 億円が計上された。（総合経済対策に基づき、R7 補正予算計上分は目先 3 年分で、以降、3 年毎目安に生産能力拡大に向けた設備投資の達成状況等を踏まえ、「10 年間で総額 3,500 億円規模」を目指す模様）

12/26 に閣議決定された R8 政府予算案では、夏の概算要求時に「事項要求」扱いとなっていた『日米協力を踏まえた造船についての強靭なサプライチェーンの構築』は R7 補正予算で措置済みと整理され、R8 当初予算での追加措置は特段無かった。

0･2･2　当協会の対応

2025 年 6 月、集中的に 3 回開催された自民党海造特・経済安保推進本部合同会議では、第 1 回会合に長澤会長が日本郵船取締役会長として招請され、海事産業群の現状と課題についてプレゼンを行った。

当協会を含む海事産業群内の各団体は、造船業再生に係る政府や国交省の動きに対しそれぞれ要望を表明していたところ、5 月に当協会と日本造船工業会（以下、造工）が意見交換会立ち上げたことを皮切りに連携を深めていった。9 月にはこの枠組に日本中小型造船工業会（以下、中小造工）、日本舶用工業会（以下、日舶工）代表も加わり「海事産業群 4 団体意見交換会」を開催するに至り、10 月には 4 団体連名の要望書を取りまとめ、中野国交大臣（当時）宛てに提出した。（【資料 0-2-2-1】）

10 月に発足した第 1 次高市内閣では「日本（にっぽん）成長戦略本部（本部長：高市早苗内閣総理大臣）」が設置され、同本部の下で「造船」を含む戦略 17 分野を指定し、リスクや社会課題に対して先手を打った官民連携による戦略的投資を促進、更なる我が

国経済成長の具体化に向けて日本成長戦略会議が開催されることとなった。11 月 10 日開催の第 1 回会議においては、造船再生に向けた意見陳述を行うため檜垣幸人・造工会長及び長澤会長が招請された。(【資料 0-2-2-2】)

11 月 21 日に閣議決定された総合経済対策で「国家安全保障を支える日本の造船業を再生するための取組を『造船業再生ロードマップ』を年内に策定して強力に推進する」とされたため、造船業再生に向けた検討会（座長：金子恭之国交大臣、小野田紀美内閣府特命担当大臣（経済安保））が 12 月 23 日に開催され、造工・檜垣会長及び長澤会長がオブザーバー参加し意見陳述を行った。

その後、国交省は 12 月 26 日に「造船業再生ロードマップ」を公表するとともに、検討会は「日本成長戦略会議」傘下に設置される「造船 WG」としてリニューアルの上、2 月と 3 月に WG を開催し深堀テーマについて議論を重ねるとしている。(【資料 0-2-2-3】)

2 月 20 日に造船 WG へリニューアル後初めての会合が行われ、長澤会長からは我が国における船舶修繕の実態や課題、政府に対して求めること等について意見陳述を行った（【資料 0-2-2-4】）ほか、3 月 19 日に開催された第 2 回造船 WG においては、長澤会長から LNG 運搬船の建造体制等について意見陳述を行った。(【資料 0-2-2-5】)

また同会合席上では海事産業群 4 団体連名の新たな提言である「我が国造船業の確実な再生に向けての提言」が紹介され、「造船再生で、日本列島を、強く豊かに」するための 7 項目を要望した。(【資料 0-2-2-6】)

なお第 3 回 WG は 4 月上旬に開催され、修繕、造船人材育成、LNG 運搬船等の論点を踏まえ、我が国造船業再生に向けた「官民投資ロードマップ」が議論される見込み。

我が国造船業は、2035 年の建造能力倍増を目標に掲げているところ、その実現に必要な鋼材の安定的かつ効率的な供給確保等に向け、造工と日本鉄鋼連盟（鉄連）の両会長を中心に、当協会等、造工以外の海事産業群 3 団体会長も参画した形の「造船・海運・舶用・鉄鋼ハイレベル会合」が立ち上げられることとなり、3 月 18 日に経産省および国交省も参加の下、その第 1 回会合が開催された。

第 1 回会合では、造船再生実現には業界横断的な連携体制の構築が不可欠であることについて出席者が一致し、今後は実務者レベルで具体的な連携策を進めていくこととされた。

2025 年 10 月 10 日

国土交通大臣
　中野　洋昌　殿

（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）日本舶用工業会 会長　木下 和彦

我が国造船業再生に向けたお願い

平素より我が国海事関係事業者の事業活動に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

四方を海に囲まれた日本は、日々の暮らしや経済活動に必要な輸出入の 99.5%を海上輸送に頼っており、その 60%を運んでいるのは我が国海運会社による「日本商船隊」です。
日本商船隊は、それを動かす海運、海運を支える造船・舶用等で構成される、我が国海事クラスターに支えられていることから、島国日本にとって、海事クラスターは必要不可欠な存在と考えます。

海事クラスターの各事業者は、厳しい国際競争に生き残り、我が国の暮らしと経済を支え続けるべく、それぞれ自助努力に努めてまいりましたが、とりわけ造船業については、長年、不公正な国際競争環境等に晒された結果、近年 15～20%程度で推移していた世界の建造受注量に占めるシェアが 2024 年には 8%に落ち込むなど、自助努力のみでは日本の造船業の存続が極めて危ぶまれる状況となっております。

日本の造船の衰退は、すなわち、日本の海運、舶用工業等、海事クラスターの衰退にも繋がり、ひいては日本の経済安保や、地方経済にも深刻な影響をもたらすものと考えます。

米国では経済安保の観点から、自国造船・海運再興に向けた動きが活発化する状況下、我が国におきましても「骨太方針 2025」や、自民党の「我が国造船業再生のための緊急提言」において、日本の造船再生に向けた道筋をお示しいただきましたこと、厚く御礼申し上げます。特に、「緊急提言」において、「国主導で１兆円以上の投資を可能とする基金の創設」が盛り込まれたことは、造船のみならず海事クラスター全体が非常に心強く感じております。

将来にわたり、「我が国に必要不可欠なエネルギー・食糧・資源は、日本の鉄と部品により、日本で造られた船で、日本の海運会社が運び続ける」ためには、次項記載の事項が必要ですので、ご高配を何卒よろしくお願い申し上げます。

我々海事クラスター4 団体は、日本の暮らしと経済に全力で貢献し続けますことをお誓い申し上げます。

記

１．2035 年の 1,800 万総トン建造能力確保に向けての、必要な支援規模と支援割合を備えた「基金」の創設と、即時償却等の税制面での設備投資支援。
「基金」では、生産能力拡大に向けた大規模投資、DX・ロボット活用等による生産能力向上投資、下記２．に掲げる業界水平連携・垂直連携、下記４．に掲げる人材の確保、我が国エネルギー政策に不可欠な LNG の運搬船建造再開等を幅広く支援。

２．船舶建造能力・生産効率・品質向上に向けての、設計共通化や人材・技術の共同投入等を含む造船業・関連業界横断的な水平連携や、主として新燃料船に係る仕様の標準化を含む海運・造船など海事クラスター内での垂直連携実現に向けた支援。

３．主要造船競争相手国との船価差の原因となっている鋼材内外価格差*の解消・緩和策の検討（日本の鋼材を使用する場合の価格差解消支援策）。

*中国に比べ、日本の船価が 2 割程度高いとされる要因として、建造コストの 3 割程度を占める鋼材価格の差が大きいことが挙げられる。

４．高度な設計人材や現場人材の確保・育成に向けた支援。外国人労働者を含む人材確保のための制度整備や、現場のニーズを踏まえた柔軟な働き方を可能とする労働法令運用改善などの環境整備。

５．令和７年度末に期限を迎える船舶特償、買換特例の現行要件等を維持した上での延長とともに、海運等、造船以外の我が国海事クラスター事業者が、日本の造船業の再生に健全な形で貢献し続けられるよう、例えば海運税制のイコールフッティング、舶用事業者の大規模設備投資に係る優遇税制などの環境整備

以上

我が国造船業再生に向けて

2025年11月10日

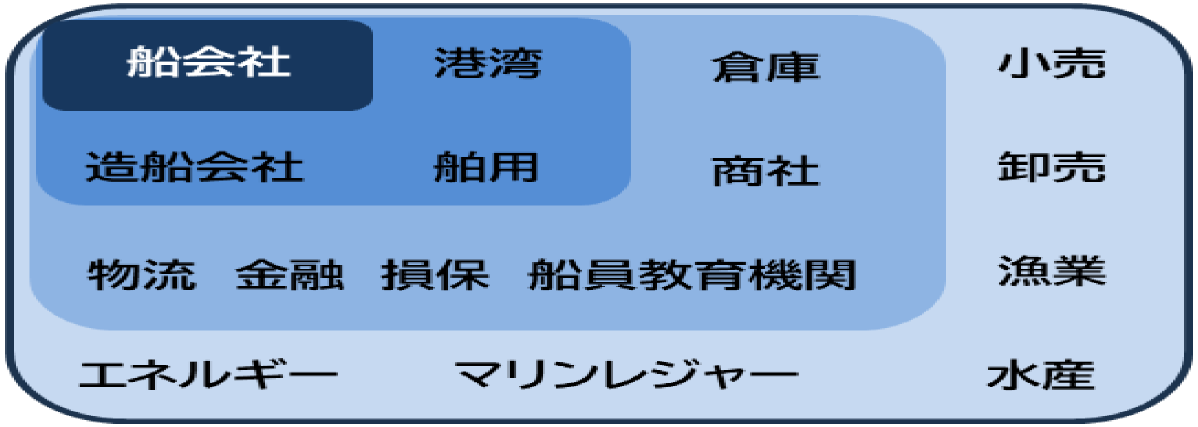
一般社団法人 日本船主協会
会長　長澤　仁志

我が国海事産業群とは

✓ 我が国では、海運と造船・舶用・船員が強く結びつき、世界でも稀有な海事産業群を形成しており、日本の海運・造船の国際競争力の源泉。

✓ 海事産業群は、地域の経済・雇用にも貢献。

【幅広い分野で構成される我が国海事産業群】



【海事産業群の経済規模】

✓ 産業連関表に基づく2020年の海事産業群の規模
生産額11.7兆円(うち、海運は約5.5兆円)*1

【参考】電子工業*2：11.5兆円、農林漁業：14.7兆円

*1：(出典)日本海事センター資料

*2：半導体、コンピュータ、テレビ、オーディオ、産業用ロボット等

【海事産業群の中核を担う海運・造船・舶用・船員】

海運業

	外航※ (2023年度)	内航 (2023年度)
産業規模(兆円)	6.3	1.48
運航隻数(隻)	2,211	7,155
事業者数(事業者)	176	3,729

※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。

船員の供給源

我が国海運事業者は船舶の70%超を国内調達*
(* 2023年竣工船(隻数)ベース)

造船・舶用工業

	造船業 (年度)	舶用工業 (暦年)
従業員※1(万人) (2023※2)	7.0	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

※1 外国人技能者を含む。　※2 舶用工業は2021年の数字。

船員

内航　2.9万人 (2024年10月末時点)

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
- 座学(8校 定員405人) (2024年4月時点)
- 乗船実習(練習船5隻)

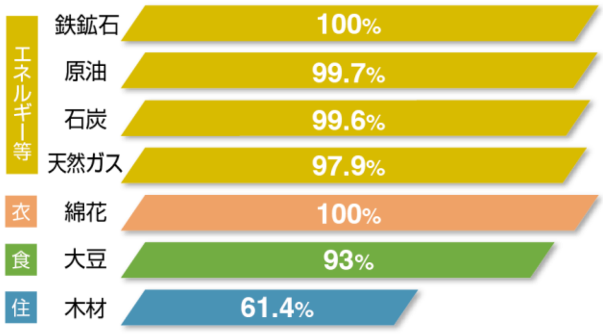
商船系大学・高専
- 座学(7校 定員360人)

(出典) 日本海事広報協会Shipping Now 2024-2025

我が国海事産業群の強靭化に向けて

- ✓ 我が国造船の衰退は、日本の海運、舶用工業等の海事産業群の衰退にもつながり、日本の経済安保や、地方経済にも深刻な影響をもたらす。
- ✓ 我が国の輸出入を支える海運業界にとって、将来にわたって他国に依存することなく質の高い船舶を安定的に確保できるかは死活問題。
- ✓ 「我が国に必要な物資は、日本の鉄と部品により、日本で造られた船で、日本の海運会社が運び続ける」ため、海運業界としても我が国造船の再生は必須。
- ✓ 海事産業群を形成する海運・造船業界が連携して、国民の暮らしと経済に全力で貢献し続ける。

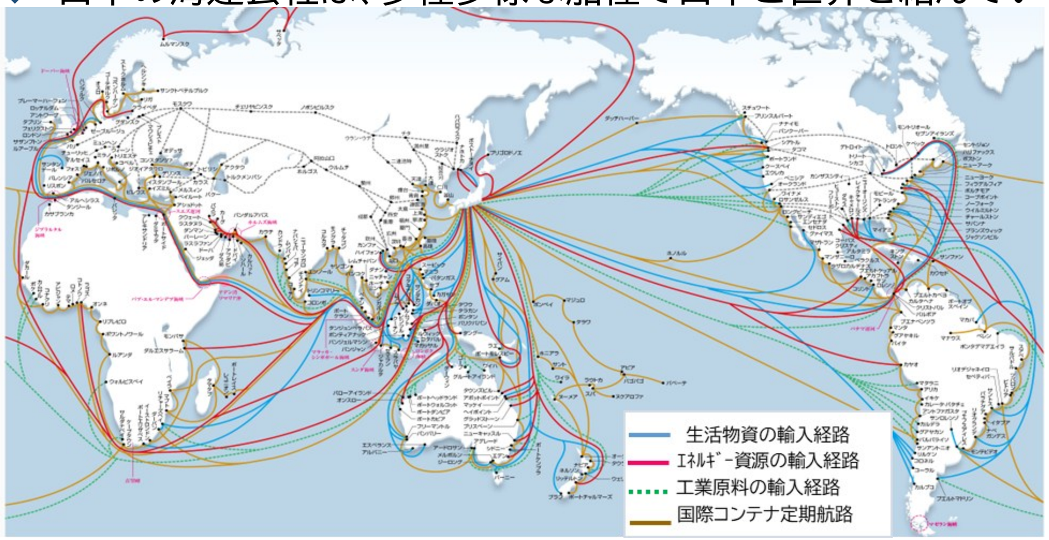
◆ 海外物資に頼る我が国



©SHIPPING NOW 2025-2026

◆ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送。
その約6割を担うのが日本商船隊

◆ 日本の海運会社は、多種多様な船種で日本と世界を結んでいる。



日本成長戦略会議
ご説明資料

2025年11月10日

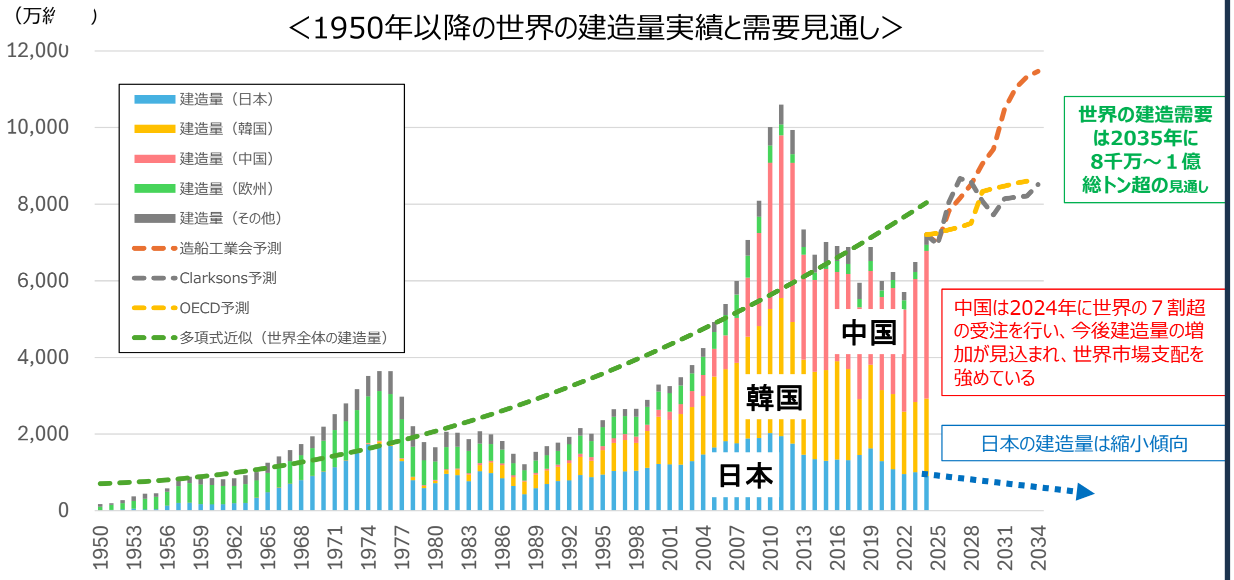
一般社団法人 日本造船工業会
会長　檜垣 幸人

1. 日本の造船業の優位性と見通し

日本造船工業会

造船は成長市場

海運市場の成長とともに、世界の造船市場も拡大
（2030年代に8,000万～1億総トン）



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）

グラフ：国土交通省資料より

日本の造船業の技術力は優位性を誇る

商船

自動運航船

ゼロエミッション船

相互補完

艦船・巡視船

※2025年8月、豪州政府が新型「もがみ型護衛艦」を次期汎用フリゲートとして選定

- 日本の技術的優位性を活かし、将来の世界の成長市場を取り込んでいくことが重要であり、そのためには建造能力の増大が必要（2035年に建造量1,800万総トンに）。
- 一方、造船市場は、海運市況の影響をうけ、好不況の波が大きいため、民間のみでは大規模な設備投資が困難。

2. 韓国･中国政府の支援

日本造船工業会

韓国は本来倒産すべき企業を公的に救済、中国は実質的に政府丸抱えの各種支援。また韓中とも新燃料対応支援が充実

◆韓国の取組･施策

経産省資料 2023/12/22 GX実現に向けた分野別投資戦略から一部引用

･2015~2017年、大宇造船海洋への巨額な公的金融支援(約12兆ウォン=1.2兆円相当) （1ｳｫﾝ0.1円で換算）

･市場原理から逸脱した受注時前受け金返還保証の公的付与による受注支援※ **等**

※船舶建造中に造船所が倒産等した場合に公的金融機関が発注者に前払金の返還を保障

･海洋水産部｢先端海洋モビリティ育成戦略｣2023/11/27発表　　環境対応船建造促進措置

船価補助：外航船：ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ低炭素船 政策対応支援事業 船価の７～10%、2027年までに59隻対象予定（2023年実績12隻）
投資：韓国産業銀行KDBが投資するファンドによるリーススキーム（2024年8月第1号案件エコバルク船に3,200万ドル投資）
融資：船舶担保価値に対し最大9%借入に金利優遇、 ✓税制優遇：船舶取得税減免措置新設、 ✓環境対応船普及への各種インフラ整備

◆中国の取組･施策

･2006～2013年 造船業界参入･拡大への巨額補助金　910億ドル(約14兆円)　　出所：米国報告書

･国輪国造：自国貨物を自国建造船で輸送

･船舶製造業グリーン発展行動要綱：　　‘23/12/26公布

目標：30年迄に ｸﾞﾘｰﾝｼｯﾌﾟ世界ｼｪｱﾄｯﾌﾟ等

助成措置：
✓研究開発支援拡大
✓新技術･設備の初号機への政策改善と実用化支援
✓グリーン金融支援、研修教育

･建造能力増強

恒力造船（旧STX大連）投資総額110億元（**2300億円**）の新造船所建設工事(‘24年8月着工)
中国船舶集団 天津･武漢**50億元**、江蘇揚子江船業**30億元**等、**造船設備建設10ヶ所以上**報道。

【各種プレス記事より】

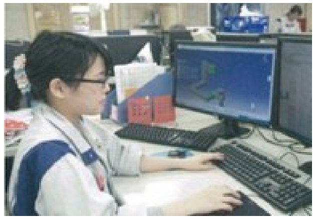
3. 船舶の建造工程と建造能力の拡大

日本造船工業会

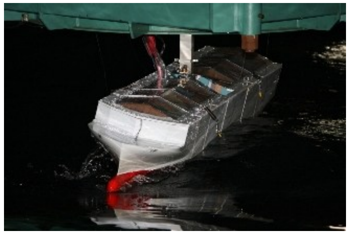
- **船舶建造**は、**多数の部材**（数十万点～100万点）を**短期間で組み立て建造**する**極めて複雑な工程。**
- **建造能力増大**のためには、**全ての建造工程を通じた施設の強化**が必要
- そのためには、DX・ロボット活用、業界水平連携・垂直連携、人材確保等に加え、**大規模な設備投資が必須**
- また、建造能力を飛躍的に伸ばすことができる**クレーンの増設・拡張が重要**

契約 → 設計 → 水槽試験 → ブロック建造

設計



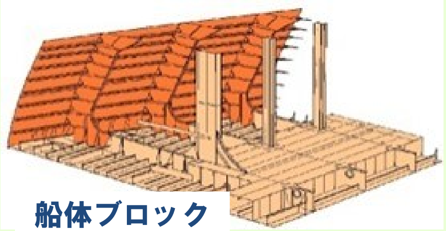
水槽試験



ブロック建造

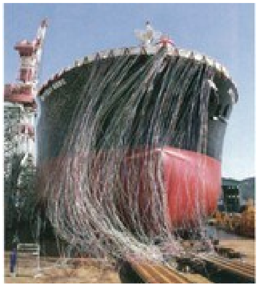
鋼材切断・加工

ブロック組立



ブロック搭載

進水



艤装

海上試運転

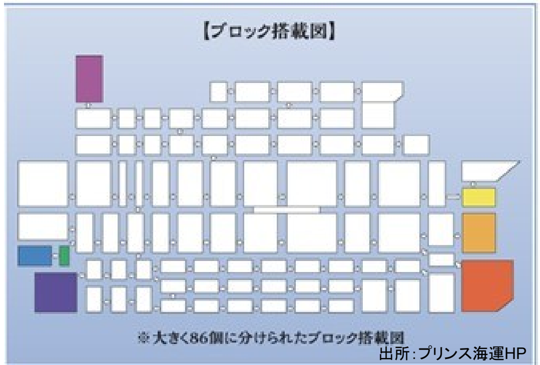
引渡し

4. 建造能力倍増に向けた大規模設備投資

- 2035年に1,800万総トンを建造するためには、大規模な設備投資が必要。
- また、大型クレーンの導入には長い納期（現状7年以上先）に対応できる支援が必要
- そのため、大胆かつ中長期的な支援スキームの創設と、即時償却等の税制面での設備投資支援が必要。
- 業界は過去にない3,500億円の自己資金負担により、建造能力倍増に邁進。

ジブクレーン（吊能力が低い）

大型ゴライアスクレーン（吊能力800トン）



- 吊能力の増強によるブロックの大型化でドック期間が短縮。ドック回転率向上による増産が可能
- 大型クレーン本体（1200tクラス・1基約90億円）等を複数基導入することが必須

5. 日本の海事産業の技術力を結集して世界に挑む

日本造船工業会

- 日本の舶用メーカは技術力・品質ともに世界トップレベル
- 世界に先駆けて、アンモニアや水素舶用エンジンの開発に成功
- 次世代船舶の市場を日本の海運・造船・舶用工業の総力を結集して勝ち取りにいきます！

2025.09.01

NEDO　Be the First Mover J-ENG Japan Engine Corporation

アンモニアを燃料とする純国産エンジンの商用機を世界に先駆けて完成

2025年10月にジャパンマリンユナイテッド有明事業所に向け出荷され、アンモニア燃料アンモニア輸送船に搭載。2026年11月に就航の予定。

NSY　NYK LINE NIPPON YUSEN KAISHA　JMU

2025.10.20

NEDO　Kawasaki　YANMAR　J-ENG

世界初、コンソーシアムによる舶用水素エンジンの陸上運転に成功しました ～3社技術の結集により、船の脱炭素化で世界をリード～

陸上での実証試験を経て、今後、船社・造船所と協力し、実船実証運航を行う予定。ジャパンエンジンが開発している低速2ストロークエンジンは2026年春頃の運転開始を目指す。

【資料0-2-2-3】

造船業再生ロードマップ

我が国造船業の重要性と造船業の特性

我が国造船業の重要性

- 四面を海に囲まれエネルギーや食料等の物資を海外に頼る日本にとって海上輸送は必要不可欠。造船業は海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、国民生活や経済活動を支える極めて重要な役割を担っている。
- 我が国の海上警備や防衛を担う船舶を建造しており、安全保障の観点からも必要な産業。
- 国内生産比率が約８割、地域生産比率９割以上であるのに加え、ほぼ全ての部品を国内調達しており、地域の経済・雇用を支える産業。

造船業の特性

＜重厚長大の装置・労働集約産業＞

- 受注と竣工の期間が長い（近年は３～４年）。
- 船価の約7割を材料費（鋼材、舶用機器等）が占める。船舶受注後（船価確定後）に材料を調達するため、物価の上昇局面で利益が圧迫される傾向。
- ドック、クレーンを始めとした大規模な施設・設備が必要。建造能力拡大には長期間・多額の設備投資が必要。
- 船舶は、複雑な設計、生産に対応する多数の技術者及び技能者により建造。

＜海運市場との連動＞

- 造船業は世界単一市場で厳しい国際競争（日中韓で９割以上）。
- 造船市場は、世界経済の発展に伴い拡大する海上輸送量・船腹量に連動し、長期的には拡大してきた一方、変動の大きい海運市況の影響を受け、短期的には大きく変動。
- こうした市況変動のため、大規模な施設・設備投資のリスクが大きい。

我が国造船業を取り巻く環境と現状・課題

造船業の現状・課題

- 近年、我が国造船業の建造量は減少傾向が継続（2019年1,600万総トン→2024年900万総トン）。目下で我が国船主の１年間の造船需要を下回り、海外の造船所に頼らざるを得ない状況。
- この傾向が続いた場合、近い将来、国内のサプライチェーンを維持できず、海上貿易に不可欠なタンカーやばら積み船などの船舶の建造について、極度に他国へ依存せざるを得なくなるおそれ。
- 我が国の建造量が伸び悩んでいる主要因は、以下のとおり。

  ①　韓国・中国の造船所と比べ、人数・敷地面積・生産量ともに事業所の規模が小さい
  ②　鋼材・資材の高騰を背景に船価が高く、中国・韓国造船業との厳しい競争の中で建造能力を縮小
  ③　設計や現場において人材不足が深刻化
- 一方で、我が国造船業は、他国と比較して品質・性質面での優位性が認められるといった強み。また、今後中長期的に、海上輸送量の増加による建造需要が拡大。その中では、ゼロエミッション船を始めとする次世代船舶の需要が増大していくと見込まれており、造船市場におけるゲームチェンジの機会に。

我が国造船業のあるべき姿	✓ 中国・韓国の造船業に負けない国際競争力を確保 ✓ 我が国の安全保障を支える体制（日本の船は日本で造る）を実現 ✓ 国際社会の中で不可欠な役割を担い、世界を牽引する確たる地位を確保 ✓ 日本の海事産業群の中核となり地域の経済・雇用を支える

我が国造船業の目標（2035年）

- 日本船主の船舶建造需要である1,800万総トンを建造する（日本船主の船舶建造需要予測量）。
- ゼロエミッション船など次世代船舶建造技術で世界を主導する。
- 国際社会における我が国造船業の役割を確立する。

我が国造船業の再生のための対応（イメージ）

我が国の安定的な海上輸送の確保

2035年目標

造船業の再生

日本の船は日本で造り日本で持つ
建造量1800万総トン
（日本船主の船舶需要予測）

海事産業の中核で国と地方を支える

世界を牽引する確たる地位の確保
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

優位性の確立

- 脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ
- 日本船主等の競争力・発注喚起を通じた安定的な新造船需要の確保
- 同志国との連携強化

自律性の確保

建造能力倍増　10%のコスト削減

業界の垂直・水平連携及び再編により、複数事業者の一体的行動で生産能力を最大化

約50%の建造能力向上
施設・設備整備による建造能力拡大

約25%の生産性向上
DXやロボット・AI技術を駆使し、建造プロセス全体の生産性向上

生産規模の拡大のための投資等により各社がそれぞれの得意分野で能力を新設・増強

増強	再稼働	始動
造船所	休眠造船所	新たな造船所

大学・産業・地域等の連携による高度人材の育成、雇用環境の改善、外国人技能者の受入れ 等

各分野における課題と対応の方向性

①船舶建造体制の強靱化

- 船舶建造能力を増強するためには、特定の箇所のみでなく、複数年度にわたって、作業ライン全体を整備することが必要。
- 中国・韓国と比べ、１つの造船所当たりの規模が小さく、手動・人海戦術を要する工程において自動化等が進んでいない部分が多い。

⇒ 中長期的な計画に基づき、効果の早期発現が見込まれるものから優先的に着手し、ステージゲートで成果を確認しつつ投資を実施。

- 企業ごとの個別の受注体制、設計・製造仕様の不統一により、共同受注・システムインテグレーションが進んでいない。

⇒ 日進月歩で進む自動化・省力化等の技術及びDX・AIヒューマノイドロボット等に関する他分野と連携した技術開発の早期社会実装や、船種・大きさ等の需要も踏まえた戦略的な企業間・海事産業群内での垂直・水平連携を促進し、強靱性を補強。

②造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備

- 技術者（受注・設計等を担う者）の人数は横ばいで推移しているが、今後、新規需要船に対応した高度な技術にも対応する必要。

⇒ 造船所を有する地域内での連携や産学又は企業間の共同育成等の連携を促進し、高度人材を戦略的に育成。

- 技能者 (造船所内での作業を担う者)の人数は減少傾向であり、人材確保が急務。

⇒ 自動化機器の導入による雇用環境改善等により、生産性を高めつつ「選ばれる職場」を指向。外国人材の戦略的な確保も実施。

③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

- 国際海運において脱炭素化や自動運航に係る統一的な方針・規制に基づき、開発技術を円滑に実装することが必要。

⇒ 国際海事機関(IMO)における国際ルール策定の議論を牽引するとともに、ゼロエミッション船等の開発・実証・建造体制整備を速やかに進め、普及促進までシームレスに展開。

④安定的な需要の確保

- 造船業のみならず、我が国の船種・海運事業者の国際競争力を確保する上で、我が国での造船需要喚起を引き続き実施する必要。

⇒ 海運税制措置等を引き続き実施するとともに、新技術導入のために高価格とならざるを得ないゼロエミッション船が円滑に市場投入されるための需要喚起、海運・造船間の連携による船舶仕様の標準化促進等も必要。

⑤同志国・グローバルサウスとの連携

- 日米覚書に基づく協力に加え、協調関係を築くことのできる同盟国やグローバルサウス諸国との協力を推進する必要。

⇒ （安定的な海上輸送確保の観点から）海外を含む修繕拠点の確保・整備を進めるとともに、優秀な技術者を含む外国人材の国内外環流を促進。

船種・技術開発の切り口から見た戦略（勝ち筋）

<table>
<tr><th colspan="2">成長戦略分野（船種）</th><th>現状/展望</th><th>マーケット戦略</th><th>技術戦略</th></tr>
<tr><td>基幹船舶</td><td>外航海運の
ボリュームゾーン
バルクキャリア
タンカー
コンテナ船　等</td><td>・エネルギーや食糧等の物資を運搬
・船腹量の大半を占める</td><td>・安定的に一定量規模以上の受注量を確保
・需要変動やロット発注等に対し柔軟な体制を構築
・連続建造による生産性向上・低コスト化
・大型化も視野</td><td rowspan="4"><基幹船舶>
・将来、大半がLNG、メタノール、アンモニア、水素等の新燃料に移行する想定の下、ゼロエミッション船等の技術開発・生産体制整備等により優位性を確立し、先行者利益とシェアを獲得

<全船種共通>
・カーボンニュートラル化に伴うエネルギーコストの高騰が見込まれる中、日本が優位性を持つ省エネ技術の開発を継続し、ライフサイクルでのコスト（船価＋燃料費）での優位性を維持
・知的財産のオープン＆クローズ戦略を展開し、先行者利益と不可欠性の確保
・優位性確保を視野に国際規則の策定を主導
・・・等</td></tr>
<tr><td rowspan="3">特殊船舶・希少船舶</td><td>技術的優位の発揮
自動車運搬船
フェリー等のRORO船
艦船・巡視船
砕氷船　　等</td><td>・我が国で長年建造
・特殊な技術を要する</td><td>・（従来の国内顧客向け中心から)海外市場へ展開</td></tr>
<tr><td>新市場の獲得
液化CO2運搬船
ケーブル敷設船　　等</td><td>・カーボンニュートラルの世界市場拡大
・他分野における経済安全保障上のニーズ拡大</td><td>・新市場の先取り
・未開拓市場への進出</td></tr>
<tr><td>エネルギー政策に係る船
LNG運搬船</td><td>・クリーンなトランジショナル燃料として、LNGの需要は継続する見通し
・現在、国内建造なし</td><td>・舶用メーカーから造船、海運、荷主に至るサプライチェーンにおける将来のコミットメントの在り方検討
(R8年春頃目途に結論)</td></tr>
</table>

造船業再生に向けたロードマップ

2026~2028 / 2029~2031 / 2032~2034

造船体制の整備

①船舶建造体制の強靭化

- ＤＸ技術活用による開発・設計・建造の抜本的高度化
- AI・ヒューマノイド ロボット技術開発 → 成果の活用
- 成果の活用
- 成果の活用
- グループ体制の検討 → １～３のグループ体制へ集約 → 設計・建造 システム面の統合 → 業界の垂直水平連携
- （集約の様態や連携内容については、様々な形を想定）

造船施設等の拡充・刷新・再稼働・新設等を通じた建造能力増強

- フェーズ１：自動化・省力化設備中心
- フェーズ２：施設の新設・拡大
- フェーズ３：増強したドック・クレーンの稼働

②造船人材の確保・育成

- 人材不足緩和
- 大学間及び産学連携の体制構築 → 高度技術者の育成
- 各地域内における連携体制の構築 → 技能者の育成
- 特定技能制度・育成就労制度による外国人材受入れ（育成就労制度は2027年4月運用開始）

市場の獲得

③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

- ゼロエミ船に係る条約採択・法制化 → 発効 → 国際燃料規制・インセンティブ制度による国際市場構築
- アンモニア燃料船・水素燃料船その他次世代船舶開発・実証 → 新市場獲得
- 次世代船舶の発注 → 次世代船舶の建造
- 好循環を創出

④安定的な需要の確保

- 日本船主・海運の競争力強化
- 日本船籍の要件の検討
- 成果の活用

国際連携

⑤同志国・グローバルサウスとの連携

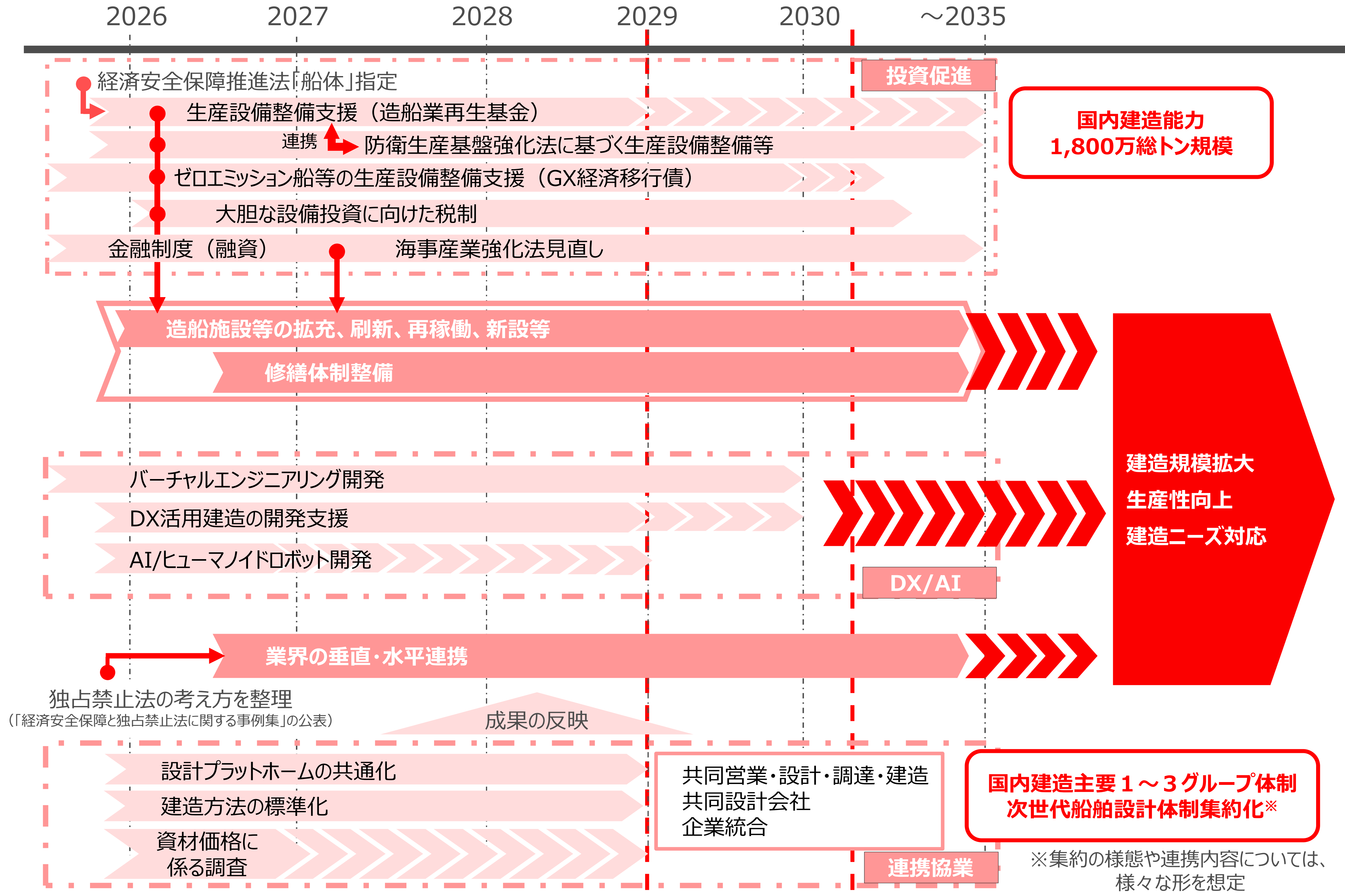
- 人材環流を形成
- 米国協力（造船技術協力・艦船修理の拡大等）
- 海外修繕体制の構築 → 海外人材の育成協力

造船業再生に向けた目標

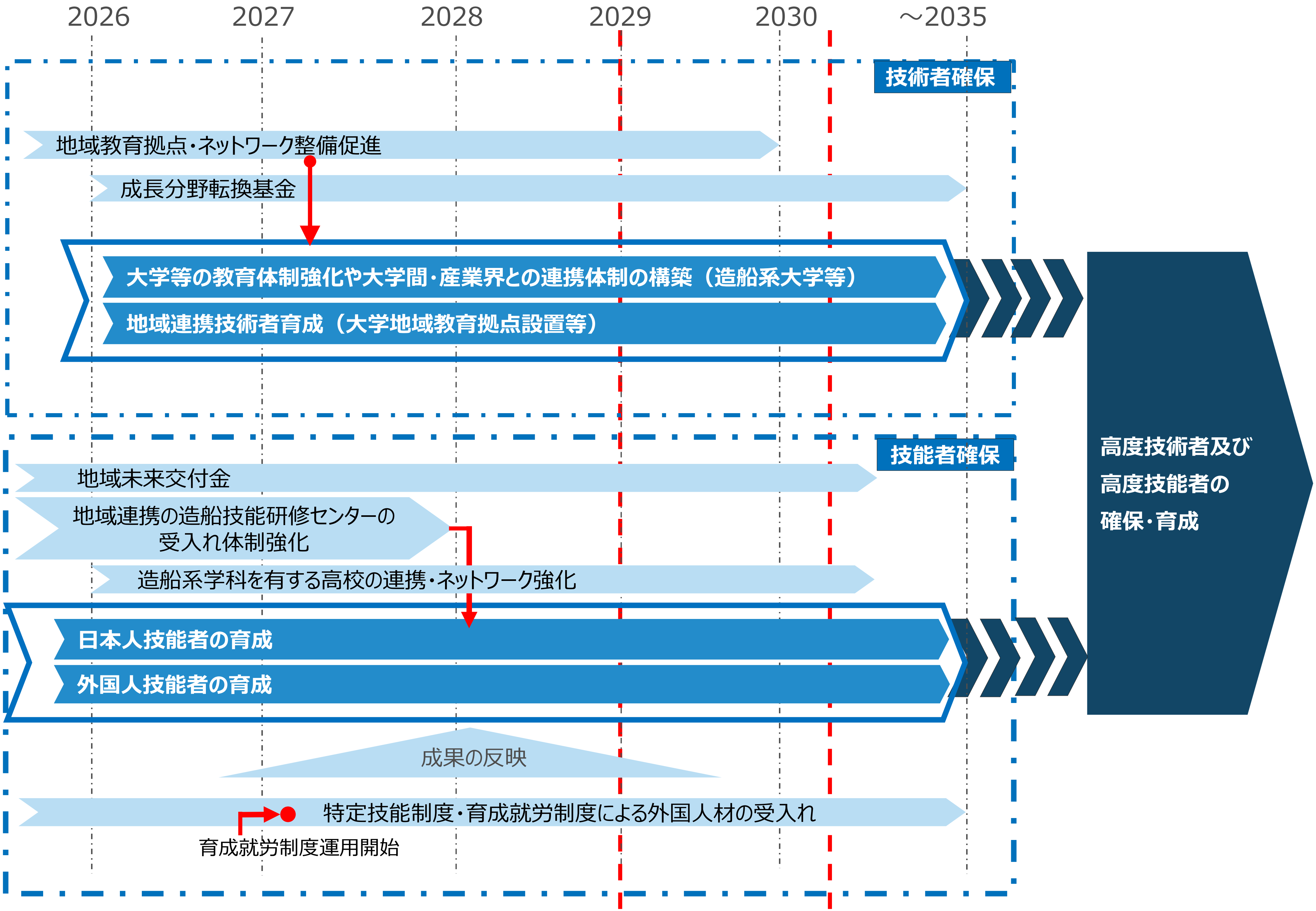
- **建造量 1800万総トン （日本船主の船舶建造需要）**
- 【参考：2024年時点】 建造能力：907万総トン
- **次世代船舶建造技術で世界を主導**
- **国際社会における我が国造船業の役割の確立**

※　取り巻く環境等の変化を踏まえ、必要に応じ、適宜見直しの検討を行う。

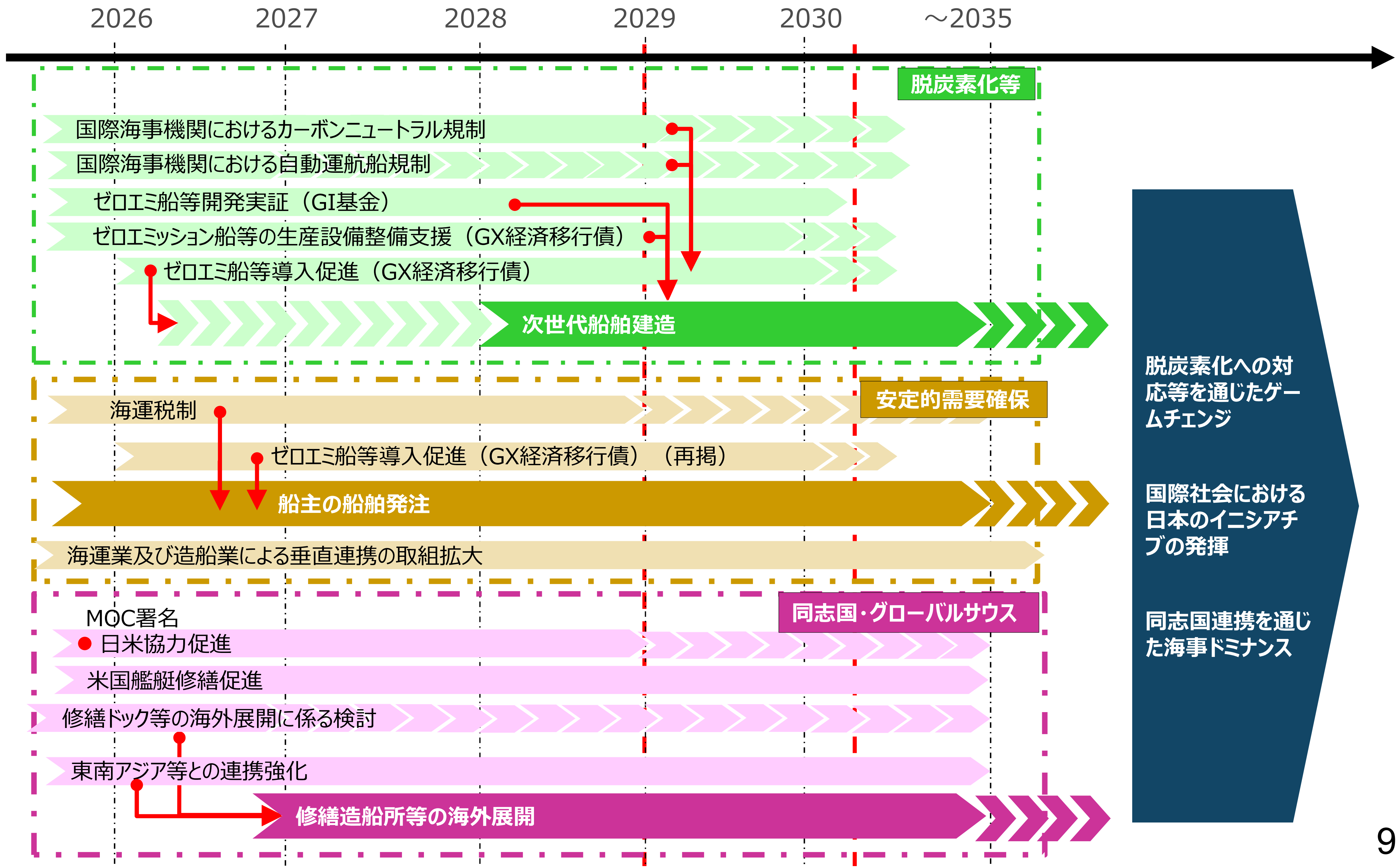
①　ロードマップ（船舶建造体制の強靭化）



② ロードマップ（造船人材の確保・育成）

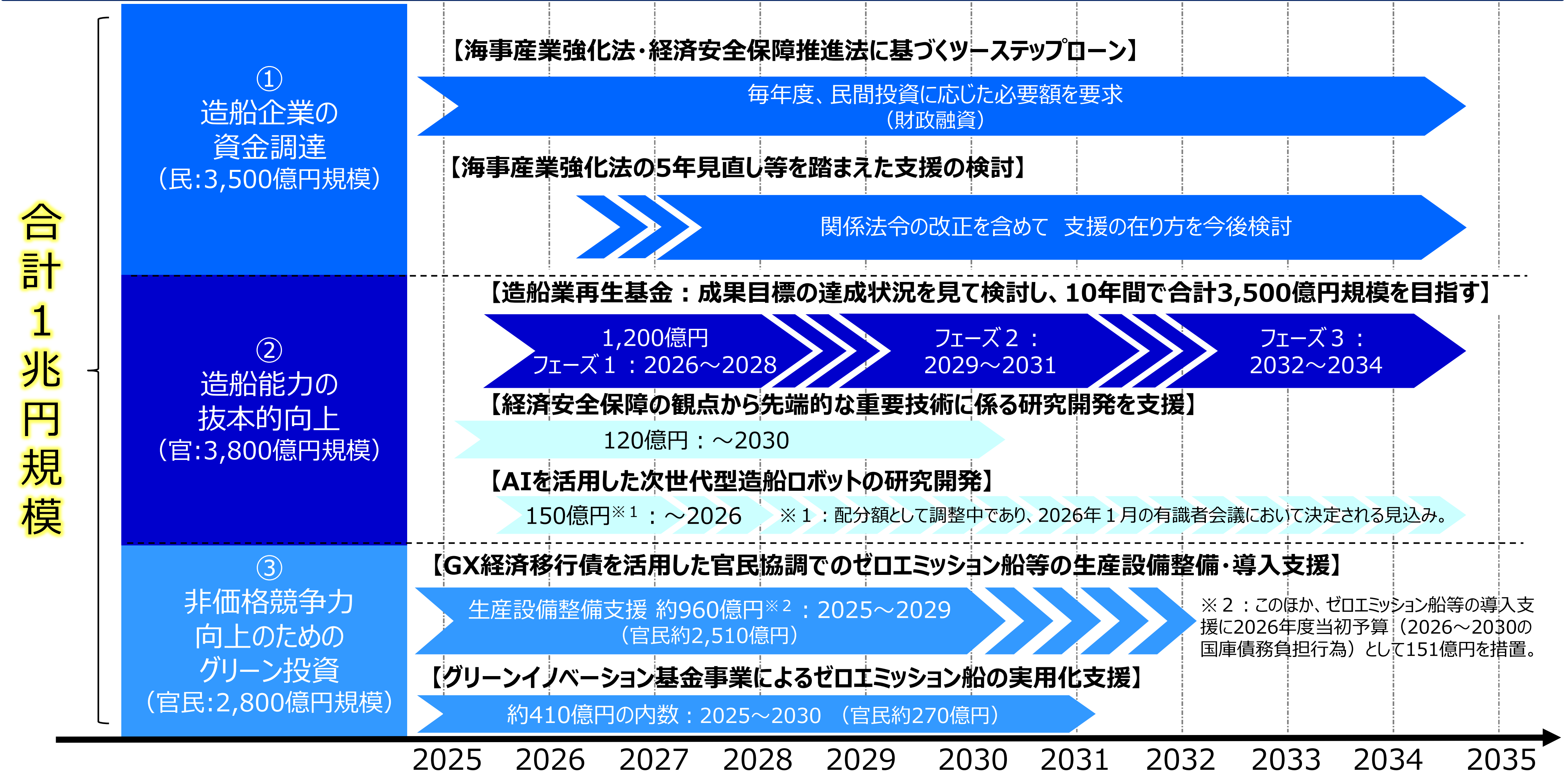


③ ロードマップ（脱炭素化等を通じたゲームチェンジ/安定的な需要の確保/同志国・グローバルサウスとの連携）



「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。



※　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。

一般社団法人日本船主協会
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

「官民投資ロードマップ」策定に向けた意見（船舶修繕関連）

2026年2月20日　第1回造船WG

一般社団法人 日本船主協会
会長　長澤　仁志

1. 我が国海事産業群の現況～修繕の重要性～

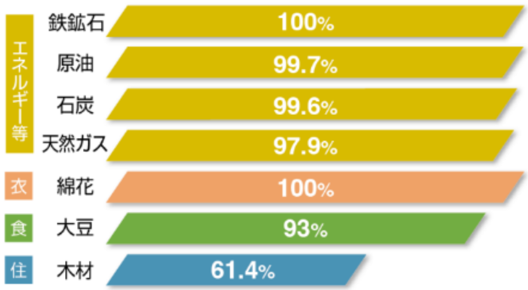
日本の国民生活を支えるため、また海事産業群の持続的成長のため、「船舶修繕」は非常に重要

✓ 海運業は、日本の経済活動と国民生活を支えるとともに、我が国経済安全保障にも貢献

✓ 我が国では、海運、造船、舶用工業等の関連産業が結びつき、世界でも稀有な海事産業群を形成

◆ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送。その約**6割**を担うのが日本商船隊

【主な資源の対外依存度】



◆ 海事産業群の中核を担う海運・造船・舶用・船員

海運業

	外航※(2023年度)	内航(2023年度)
産業規模(兆円)	6.3	1.48
運航隻数(隻)	2,211	7,155
事業者数(事業者)	176	3,729

※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。

我が国海運事業者は船舶の70%超を国内調達*
(* 2023年竣工船(隻数)ベース)

造船・舶用工業

	造船業(年度)	舶用工業(暦年)
従業員※1(万人)(2023※2)	7.0	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

※1 外国人技能者を含む。　※2 舶用工業は2021年の数字。

船員の供給源

船　員

内　航　2.9万人
(2024年10月末時点)
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
- 座学(8校 定員405人)
(2024年4月時点)
- 乗船実習(練習船5隻)

商船系大学・高専
- 座学(7校 定員360人)

(出典)日本海事広報協会Shipping Now 2025-2026 をベースに日本船主協会作成

2. 我が国造船所で修繕できない理由

一般社団法人日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

主に大型船の国内修繕体制が失われ、止まらぬ海外修繕の流れ

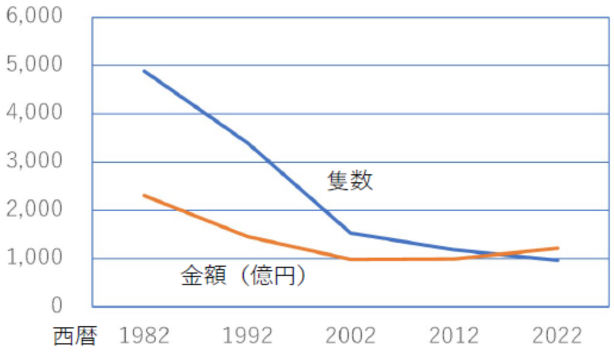
【海運から見た歴史的経緯】

- ✓ 1980年代頃までは国内造船所での修繕が主流も、造船所による新造シフトに伴い、修繕数が減少

【海運から見た日本における修繕拡大の困難性】

- ✓ 特に大型船修繕ドックの受入能力が不足
  (逼迫する新造需要対応や、造船業再生ロードマップに基づく建造能力倍増との兼ね合いで、大型船修繕受入は困難では)
- ✓ コスト競争力(「規模」の問題)
- ✓ 現場労働力の確保に課題

＜我が国船舶修繕実績推移＞



（出典）(公財)日本海事センター 第3回海事産業委員会（2025年4月14日）
日本舶用工業会資料より抜粋

＜ケープサイズの修繕が可能な国内ドック＞

常石造船(広島)
常石由良ドック(和歌山)
佐世保重工業(長崎)
三菱造船(長崎・横浜)

（出典）日本造船工業会からのヒアリング内容に基づき、当協会作成

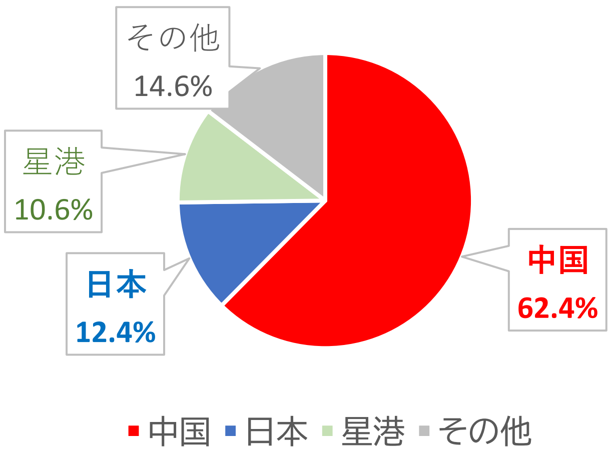
3. 当協会会員各社の修繕先分布傾向

中国の修繕ドック利用は漸増し、7割超に。一方、日本の修繕ドック利用は漸減し、1割未満に

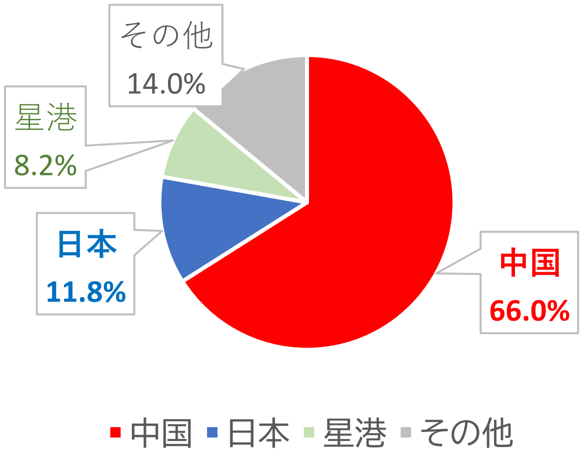
- ✓ 商船はSOLAS条約による旗国の定めに基づき、定期的に検査・整備を受ける必要あり
- ✓ 定期検査・整備を受けるにあたっての修繕ドック選定基準は、コスト、（検査・整備したい船種・船型を、必要なタイミングで受け入れられる）キャパシティ、実績、立地場所など
- ✓ 当協会会員各社保有船の定期検査・整備に係る修繕ドック分布の傾向は以下のとおり

＜日本船主協会会員会社保有船に係る修繕先分布傾向*＞　（2026年1月日本船主協会事務局調べ）

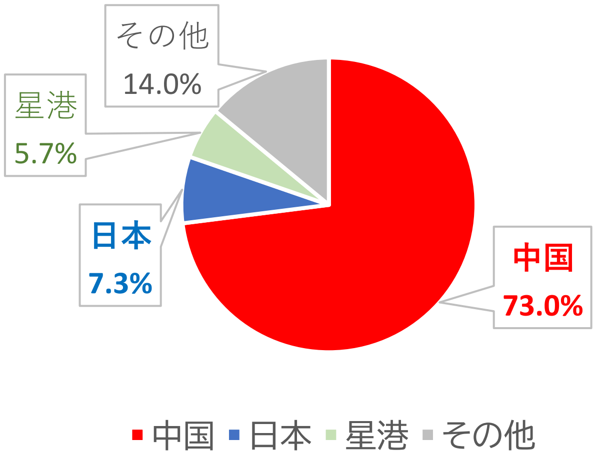
【2022年】



【2023年】



【2024年】



*上記は日本船主協会加盟全社を網羅したものではなく、調査への回答協力あった主要各社の数値をまとめたもの。

4. 海外修繕リスク/求められる支援

一般社団法人日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

【コロナ禍の海外修繕で起きたこと】

✓ 中国のゼロコロナ政策に伴う修繕ドックの操業縮小、ドック入り前の長期間洋上待機、サービスエンジニアや船員へのビザ発給問題などにより、中国の修繕ドック入りや修繕作業がままならず、世界の海運に大混乱を巻き起こした

⇒中国での船舶修繕が、当局の政策に大きく左右される側面がクローズアップ

【昨今の地政学リスクと現状】

✓ 修繕先国の政策により、安定的な船舶修繕に支障をきたす危険性

✓ 修繕の7割強を特定国に依存している現状に鑑みれば、国内だけで我が国海運の修繕需要を満たすことは現実的に困難

⇒我が国船主の修繕ニーズに応えられる国内修繕環境の維持・整備が必要ではないか。

一方で、大型船修繕を中心とした同志国・グローバルサウス等との連携に向けた課題の洗い出しも必要ではないか。

＜参考＞ケープサイズの修繕が可能な世界のドック分布図

（出典）ClassNK HP「修繕ドックリスト」ページを参考に、当協会作成

一般社団法人日本船主協会
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

「官民投資ロードマップ」策定に向けた意見
（LNG運搬船関連）

2026年3月19日　第2回造船WG

一般社団法人 日本船主協会
会長　長澤　仁志

1. 我が国海運と我が国LNG輸入の歴史

✓ 黎明期には業界の枠を超えた連携のもと、LNG輸送を実施

1969年

LNG運搬船「ポーラ・アラスカ号」(モス型／スウェーデン建造)が日本初導入となるLNGをアラスカから根岸LNG基地に輸送

1981年

川崎重工業が日本で初めてLNG運搬船(ゴーラ・スピリット号／モス型／スウェーデンの船主向け)を竣工

1983年

- ✓我が国電力・ガス会社がインドネシア企業から日本で初めてLNGをFOB輸送契約で獲得。
- ✓日本の荷主・海運(3社)・造船(3社)で、LNGを輸入する機運が高まり、***「オールジャパン」***による我が国へのLNG輸送が実現。
  我が国海運は本格的にLNG輸送進出。
- ✓1983年には川崎重工で初めての日本籍LNG運搬船「尾州丸」が竣工。

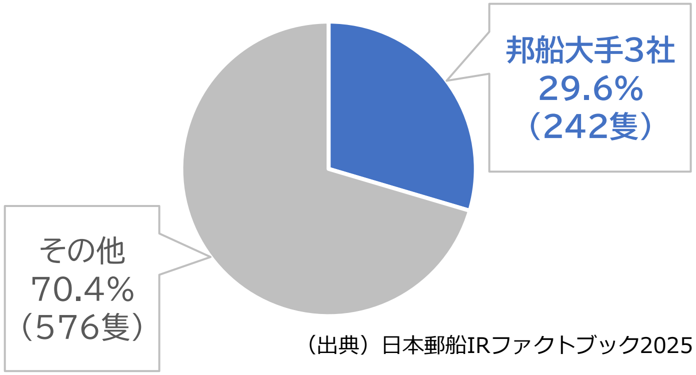
1993年

邦船社5社グループはカタール企業と日本向けLNG輸送の長期(25年)輸送契約に合意。

2025年3月

邦船3社のLNG運搬船の運航・関与隻数は世界シェアの約3割に。

＜LNG運搬船 運航・関与隻数の比率＞

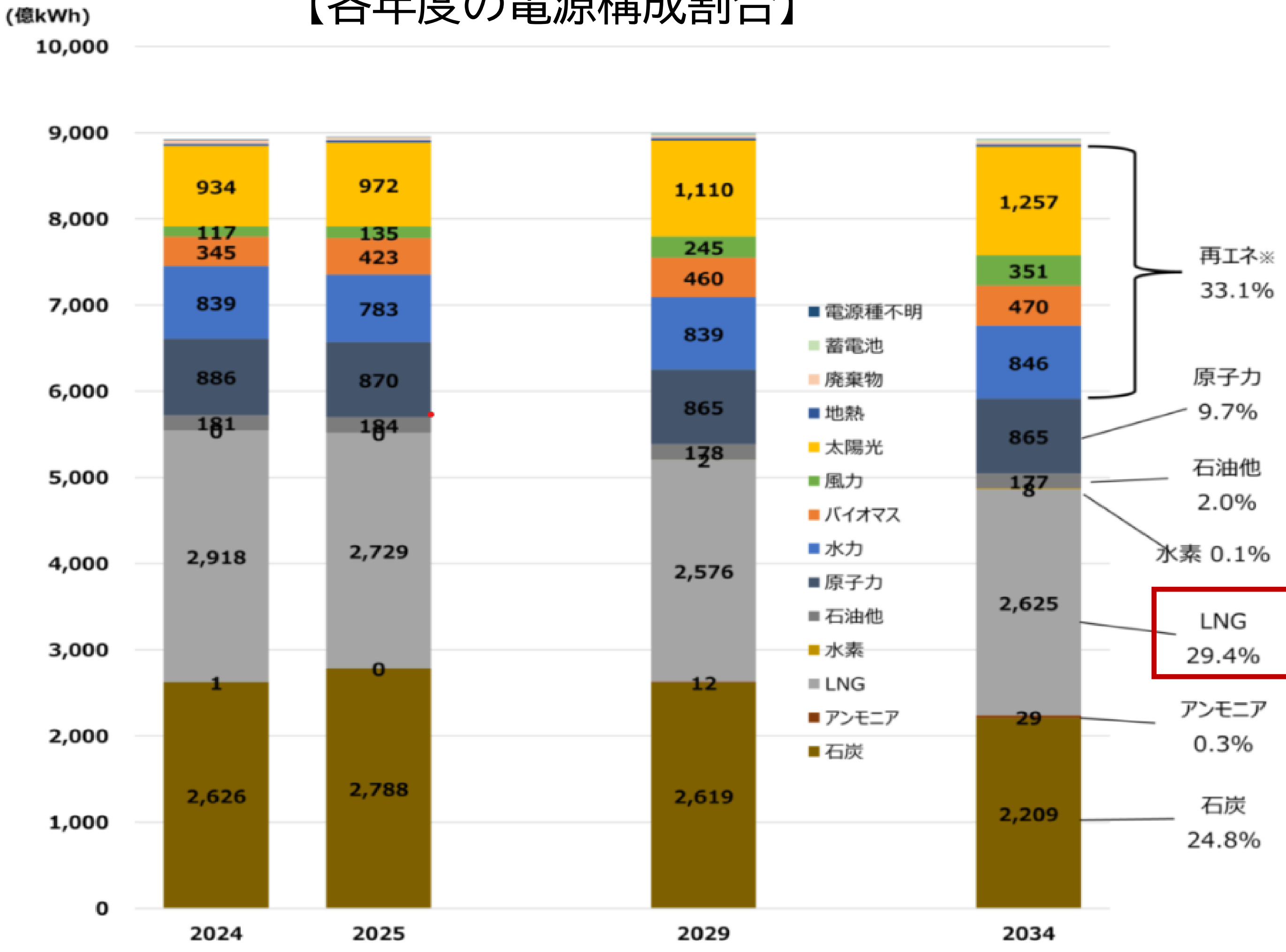


(出典) 日本郵船IRファクトブック2025

2. 我が国LNG需要見通し

✓ LNGは引き続き我が国主力電源の一つ

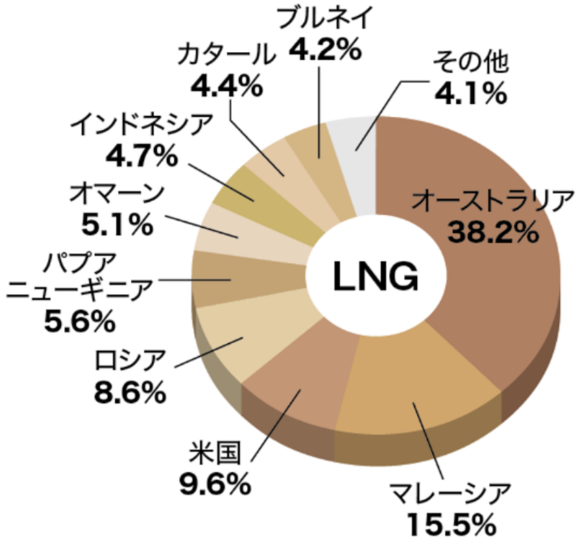
【各年度の電源構成割合】



（出典）電力広域的運営推進機関「2025年度供給計画の取りまとめ」

我が国のLNG対外依存度は約98%（2023年度）

【我が国のLNG輸入先】

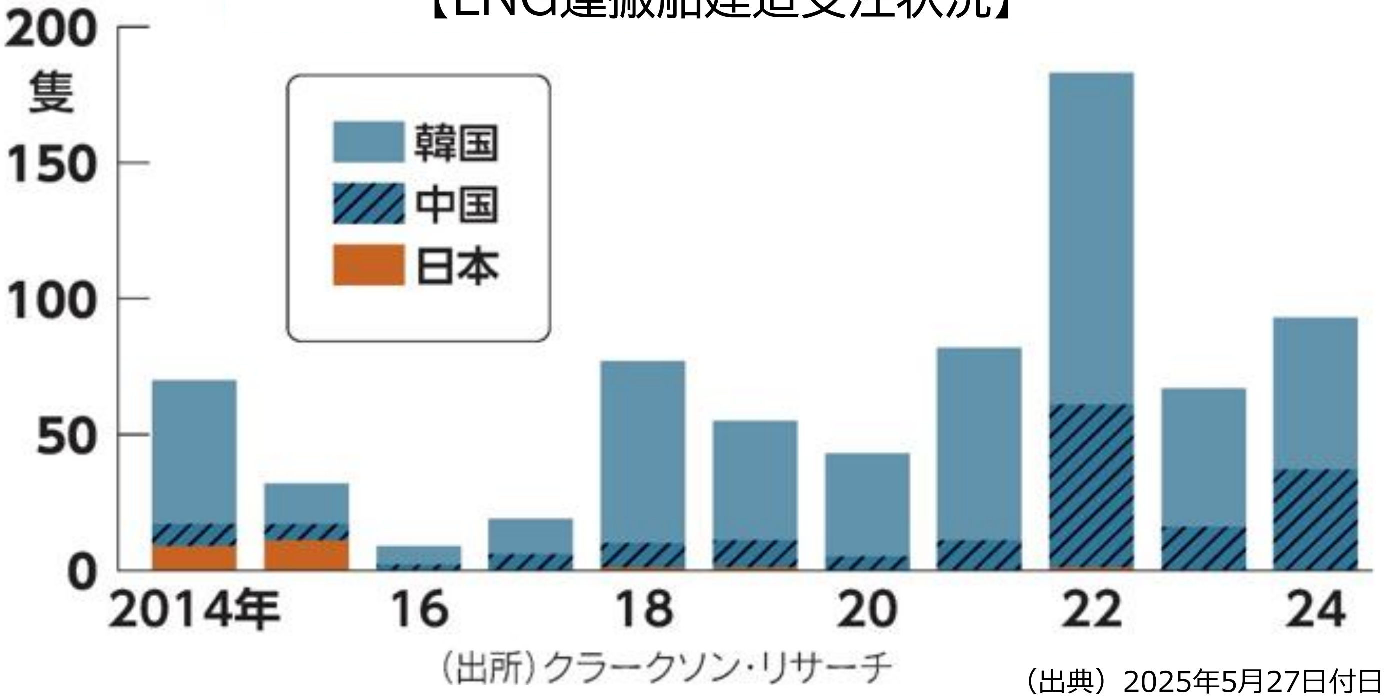


（出典）SHIPPING NOW 2025-2026

3. LNG運搬船に関する現状①

- ✓ 我が国造船所では、2019年を最後にLNG運搬船は建造されていない。
- ✓ 中国造船所はLNG運搬船建造能力の増強に積極的。
- ✓ LNGは日本で引き続き安定的な需要が見込まれるなかで、我が国海運にとっては、LNG運搬船の調達先が限られている現状。

【LNG運搬船建造受注状況】



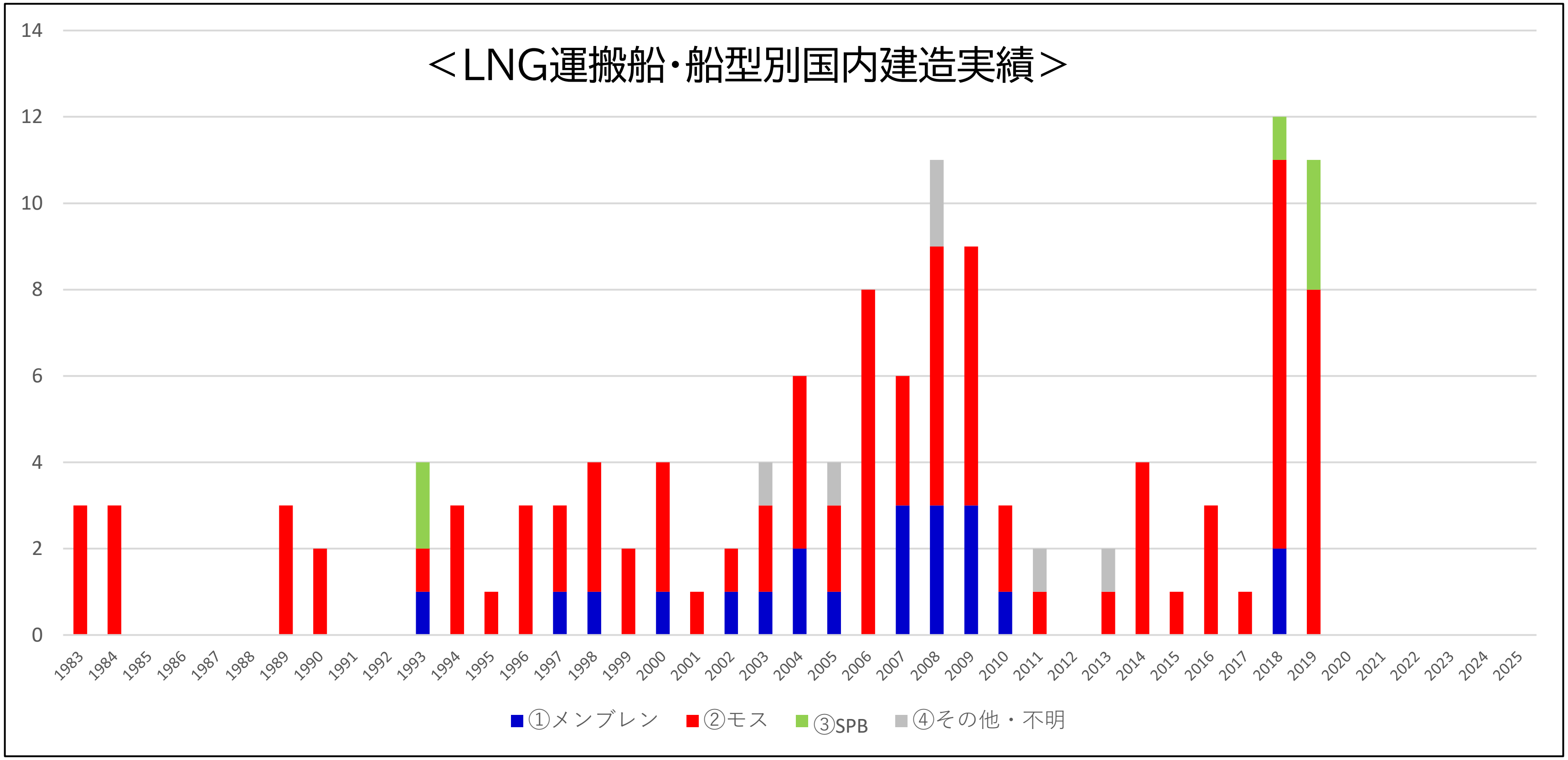
（出典）2025年5月27日付日本経済新聞

4. LNG運搬船に関する現状②

✓我が国造船所ではモス型LNG運搬船中心の建造実績。

✓日本の造船所には、世界のLNG運搬船の80%強*を占めるメンブレン型を建造できる技術、必要なサプライチェーンは残念ながらもはや残されていない。

＊国際ガス連盟「World LNG Report 2025」より。



（出典）日本造船工業会からのヒアリング内容に基づき、当協会作成

3. LNG運搬船に関する課題②

- ✓ 現時点では、我が国海運事業者が必要とするLNG運搬船は、韓国の三大造船所を中心に支障なく調達できているが、我が国の暮らしと経済に必要なエネルギーであるLNGを運ぶ船が国内で調達できない現状がある。
- ✓ 一方で、我が国造船業界には顧客が欲しい船型（メンブレン型）のLNG運搬船を、競争力ある船価・性能で建造する技術力・サプライチェーンがない状況。

- ➢ *我が国海運業界としては、国際競争力のあるLNG運搬船が国内造船所でも建造できる体制が望ましい。実現には官民関係者の協働が重要。*
- ➢ *政府による環境整備や、他国との船価差支援といった後押しは不可欠。*

【資料0-2-2-6】

2026 年 3 月 19 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）日本舶用工業会　　　会長　木下 和彦

我が国造船業の確実な再生に向けての提言

2025 年は、造船が政府の「戦略分野」に指定され、2035 年の国内建造能力倍増等の目標実現に向けて「造船業再生基金」が造成されるなど、島国日本の暮らしと経済に不可欠な我が国海事産業群にとって、大いなる「再生元年」となりました。国土交通省をはじめとする関係の皆様の多大なるご尽力に対し、改めて心より感謝申し上げます。

現在、私ども海事産業群中核 4 団体において、大型ブロック共同生産工場の建設や、大手造船事業者の設備更新に伴う不要設備の中小事業者への譲渡、建造仕様の統一化・標準化等に向けた検討を始めており、また、安定的・効率的な鋼材供給に向け鉄鋼業界との連携を開始する等、造船業再生に向けて議論を加速しております。政府におかれては、日本成長戦略会議傘下の造船 WG において、造船業再生に向けた具体的な政策パッケージ等を含む「官民投資ロードマップ」が検討されていると承知しており、官民協働により、造船業再生の取組みが一層効果的なものとなるよう、4 団体より要望を申し上げます。

将来にわたり、「我が国に必要不可欠なエネルギー・食糧・資源は、日本の鉄と部品により、日本で造られた船で、日本の海運会社が運び続ける」ことができるよう、そして、「造船再生で、日本列島を、強く豊かに」するため、次頁記載の各事項へのご高配を何卒よろしくお願い申し上げます。

記

1．事業者ニーズに沿った、より効果的な「造船業再生基金」等の活用・運用弾力化

- ✓ 建造能力拡大のための設備入替を実施するためには既存設備を止めざるを得ず、一定期間の生産低下が不可避。新たな用地取得によっても建造能力拡充が図れるよう、同取得費用も基金の適用対象としていただく、または、国や自治体から造船事業者に対し、土地を貸与願いたい。

- ✓ 建造能力拡充にはより大型のクレーンが必要である一方、現在、国内ではクレーン製造事業者が極めて限られているため導入がままならない。クレーン製造事業者の設備投資も基金の適用対象とし基金を増額する等の支援をいただきたい。

- ✓ 営業・設計・建造の協業等の緊密な連携に関しては、その要件について柔軟な運用をお願いしたい。また、このような連携の構築には、複数者間での計画策定や合意形成に一定の時間を要するところ、スケジュールについても配慮いただきたい。

2．サプライチェーン内の連結性の強化

- ✓ 建造量倍増には搭載機器も倍増要。現在対象の舶用品（ソナー等）以外も特定重要物資として追加指定し、それらの生産設備も基金の適用対象とし基金を増額する等、搭載機器生産倍増を支援いただきたい。また、建造量倍増には鋼材安定供給が重要。鉄鋼・海事業界との連携にも協力いただきたい。

3．大型ブロック生産共同工場の新設支援

- ✓ 造船各社の設備投資や人材活用の効率化、また、鋼材等の集中購買による資材調達コストの低減により、業界全体としての建造量アップ・コスト削減・事業継続性担保目的として、大型ブロック生産共同工場向けの、大規模建設用地の斡旋や取得さらには造船業再生基金の適用等幅広い支援をお願いしたい。

4．LNG 運搬船建造によるエネルギー安全保障

- ✓ LNG は今後も安定輸入が必要とされる中、我が国エネルギー安保の観点から、国内造船所でも顧客ニーズに沿った船型・性能・船価の LNG 運搬船が建造できるようになるには、国の更なる支援が必須。

5．造船固有の資金調達サイクルに対するファイナンス支援

- ✓ 建造代金の約 7 割は引渡時払いが通例である一方、造船所は材料費等、必要経費の 9 割程度は起工前に支払いが必要。政府系金融機関による後払い建造代金相当額のドル建て融資による利子補給等により、健全な造船経営をサポート願いたい。

６．働き手の確保

- ✓ 人口減少局面にあっても、労働力集約型産業である造船において建造能力倍増が実現されるよう、DX・AI 活用促進に加え、柔軟な働き方を可能とする労働法令運用改善をお願いしたい。また労働人材確保に向けた住・職場環境の整備にも基金を適用して欲しい。

７．我が国海運に欠かせない修繕の中国依存からの脱却

- ✓ 国内修繕ドックでは人材難や設備更新がままならないこと等により、稼働率や作業品質が低下。外航については、7 割超が中国の修繕ドックを利用。我が国海運が止まることのないよう、修繕設備の基金適用対象化や、大型船修繕を念頭にグローバルサウス等との連携への支援をお願いしたい。

- ✓ 国内における修繕能力についても、人手不足が顕在化する中、新燃料船、官公庁船、フェリー、内航貨物船等の修繕に将来的にも十分に対応していけるよう先進的な設備導入等への支援をお願いしたい。

以上