

2025 年 10 月 23 日
一般社団法人 日本船主協会

海事クラスター4 団体による我が国造船業再生に向けた要望書提出について

我が国海事クラスターの中核を担う日本船主協会、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本船用工業会の 4 団体は、我が国造船業の再生に向け、今般、添付の要望書を取りまとめ、国土交通大臣に提出するとともに、10 月 23 日の自民党海運・造船対策特別委員会、経済安全保障推進本部合同会議に提出しておりますので、お知らせします。

以上

【添付】 我が国造船業再生に向けたお願い(2025 年 10 月 23 日付)

(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

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・船用等で構成される、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、船用工業等、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と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トィング、船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