

産業界が直面する経済安全保障上の実態 (造船・舶用工業について)

国土交通省海事局
船舶産業課長

吉田 正則

造船業の概況

経済安全保障上の船舶産業の重要性

船舶産業は、**国民の生存・生活・経済活動**を支えている

外航海運

エネルギー・鉱物や食料を含む**我が国貿易量の99%以上**を担う

運航会社（オペレーター）

船主（オーナー）

国

我が国**の防衛、海上保安の維持、海洋資源の探査**等の公務を遂行する



造船

日本の**社会ニーズ**に応じた船舶・機器を設計・開発
高性能・高品質な船舶をオーダーメイドで製造

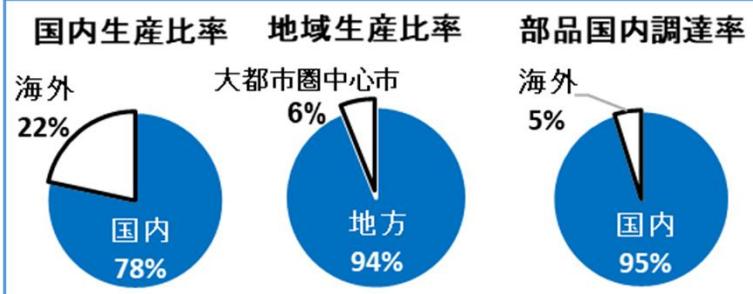


造船業の役割

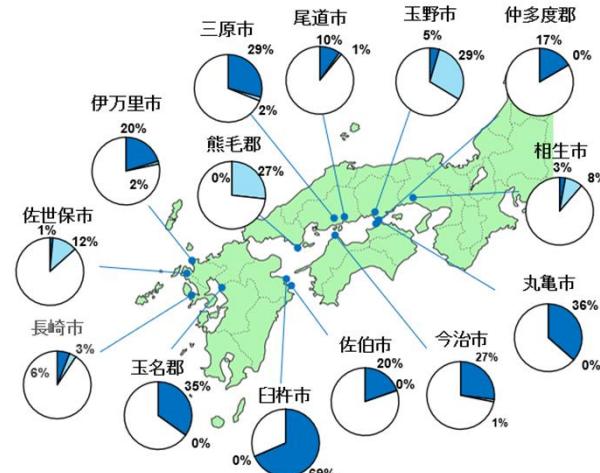
地域経済を支える

- 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 (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」
船用工業 (出典) 船造業及び船用工業:国土交通省調べ(2023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ードで供給**
- 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

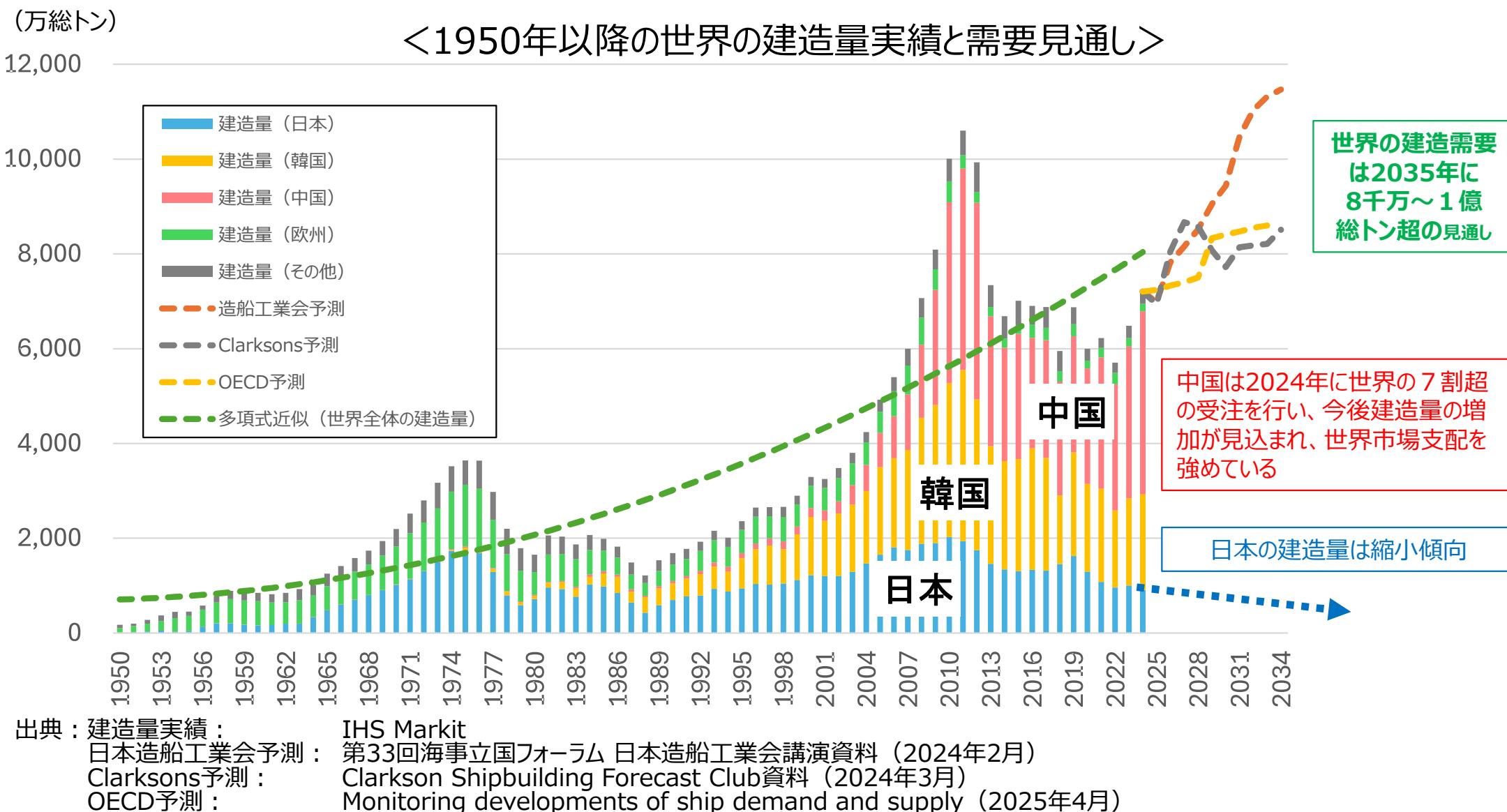
- 防衛省、海上保安庁の船舶の**全てを建造・修繕**
- インド太平洋地域に展開する米軍艦艇の**修繕**にも貢献

海上警備・防衛に従事する艦艇・巡視艇



世界の造船市場の動向

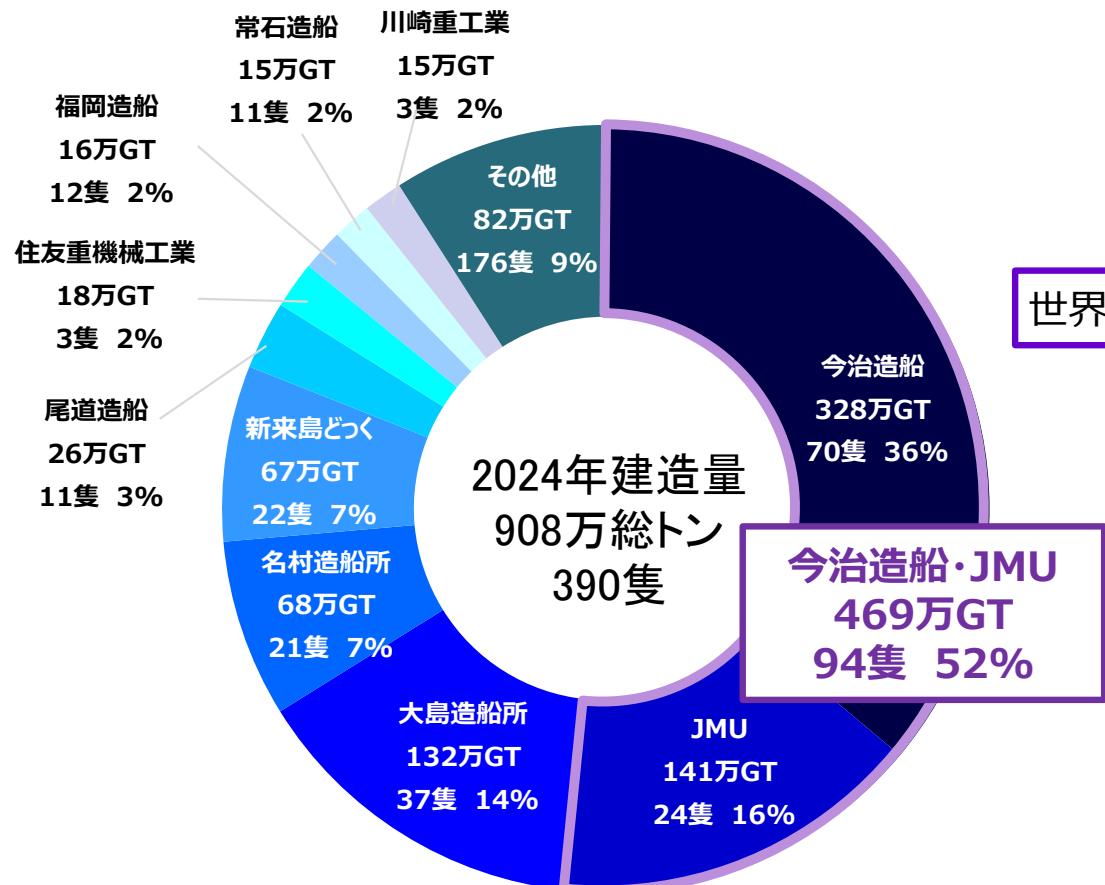
- 海上輸送量の増加や過去の大量に建造された船舶の代替需要等によって、2030年代には8000万から1億総トン規模まで建造需要が増加していくと各機関は予測。
- 中国は、2024年の世界の建造量のうち約50%を建造しており、今後もシェアは拡大すると見込まれる。



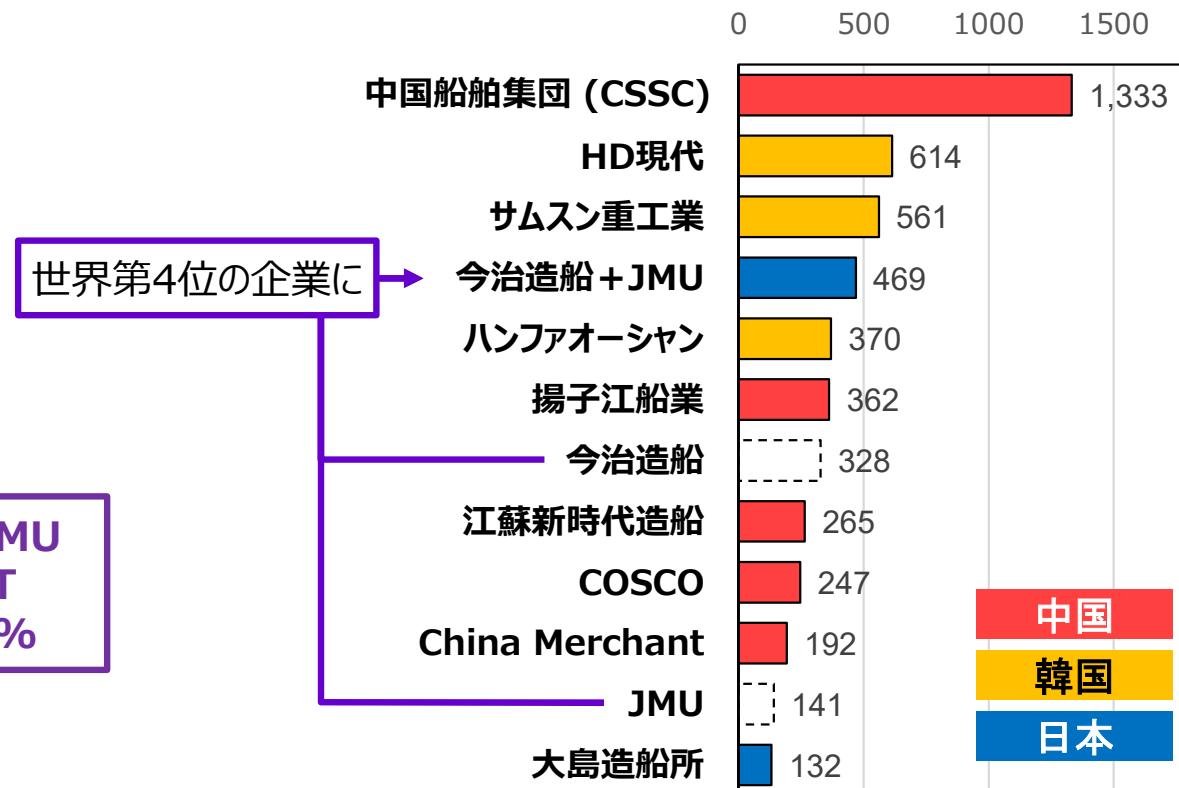
国内及び世界の主要な造船事業者

- 我が国造船業は上位5社で全体の約8割で建造する体制。他方で、世界において上位10社に入るのは2社しかおらず、業界の垂直・水平連携及び再編を進めていく必要。
- 2025年6月、国内最大手今治造船が、国内第2位ジャパンマリンユナイテッド（JMU）社を子会社化することに合意したと発表。これにより、世界第4位の建造量を誇る規模（国内シェアは50%超）の造船所となる見込み。

＜我が国造船企業の建造実績＞



＜企業別の造船所ランキング＞



※ CSSCは、中国船舶工業集団(CSSC)と中国船舶重工集団(CSIC)を統合後の中国船舶集団を指す
 ※ HD現代(旧:現代重工業)は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ビナシンを含む
 ※ サムスン重工業は、サムスン重工(寧波)を含む(ただし、サムスン重工(寧波)は2023年の建造実績なし)
 ※ 今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえす造船、多度津造船、南日本造船を含む
 ※ 名村造船は、函館どく、佐世保重工を含む
 ※ 新来島どくは、新来島波止浜どく、新来島豊橋造船、新来島高知重工、新来島サノヤス造船を含む
 ※ 尾道造船は、佐伯重工業を含む
 ※ 常石造船は、新潟造船を含む

近年における造船・船用工業分野の強化に向けた主な支援施策

①技術開発・実証 (GI基金による開発)

- **水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の開発・実証^(※1)**
2021年～2030年（10か年）
GI基金408.8億円

ゼロエミッション船等のコア技術（エンジン、燃料タンク、燃料供給システム等）の開発・実証を支援

- ✓ 令和5年5月、(株)J-ENGが世界初のアンモニア燃料運転試験を開始
- ✓ 令和6年8月、世界初の商用アンモニア燃料船（タグボート）が就航

※1

- ・大型アンモニア燃料船
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



④事業基盤強化促進円滑化（財政融資資金によるツーステップローン支援）

- **海事産業強化法に基づく財政融資資金による長期・低利の金融支援**
事業再編等の競争力強化のための事業基盤強化事業や高性能・高品質な特定船舶導入事業を支援

2021年～2025年
財政融資：1,088億円

②生産基盤の構築、新造船発注 (GX経済移行債等による支援)

- **造船・船用：生産設備整備支援**
2024～2028年（5か年）**600億円**
2025～2029年（5か年）**300億円**

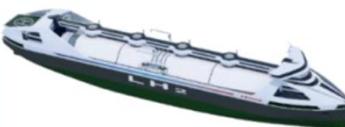
ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、燃料タンク等の生産設備やこれらの船用機器を船舶に搭載するための設備等に対する投資を支援



- **海運：ゼロエミ船等の発注促進が課題**
現在はLNG船とメタノール船の導入実証に年5億円規模



アンモニア燃料船



水素燃料船



バッテリー船

③SC強靭化、システム開発 (経済安全保障のための支援)

- **サプライチェーン強靭化支援**
2023年～2026年（5か年）**106億円**

船舶の基幹的な機器のうち、生産途絶等のおそれが顕在化している船用製品（エンジン、プロペラ及びソナー）の生産設備投資を支援



エンジン



クランクシャフト



ソナー



プロペラ

- **経済安全保障重要技術育成プログラム**

2024年～2028年（5か年）**120億円**

デジタル技術を用いた高性能な次世代船舶を効率的に開発・設計・建造可能なシステムの開発と実証を支援



日米造船協力に関する覚書（MOC）の署名

- 経済・安全保障の観点から、自国の船舶が安定的に供給できる体制を確保することは重要。
- この観点から、日米で協力しあって両国における造船業を発展させることを目指して、2025年10月28日に金子国土交通大臣（日本側）とラトニック商務長官（米国側）が日米造船協力に関する覚書に署名。

【協力分野】

- ① 造船協力、海事産業発展等に関する作業部会の設置
- 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（投資機会の特定）
- 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)
- ① 米国及び日本造船人材育成のための教育・研修の強化
- ② 技術革新
 - ✓ 先進建造技術（AI、ロボット等）の開発及び採用
 - ✓ 先進的な船舶の設計及び機能の開発



骨太の方針2025

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靭化するため、日米協力を含めた海事サプライチェーンの大幅な強靭化、G X 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。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025年改訂版

経済・生活、経済安全保障を支える観点から、環境・自動運航の技術向上等により、日本の造船業を再生し、海運業や船舶産業を中核とする海事クラスターの強靭化が不可欠である。このため、日米協力を含めた海事サプライチェーンの大幅な強靭化、G X 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、日本籍船保有コスト低減を含む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確保等に取り組む。

自民党「我が国造船業再生のための緊急提言」

- 自民党の海運・造船対策特別委員会（委員長・石田真敏衆院議員）及び経済安全保障推進本部（本部長・小林鷹之衆院議員）は合同で「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日に石破茂総理に提出。

<「我が国造船業再生のための緊急提言」概要>

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。

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靭化（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）
- 外国人材に向け、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

- グリーンインバ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

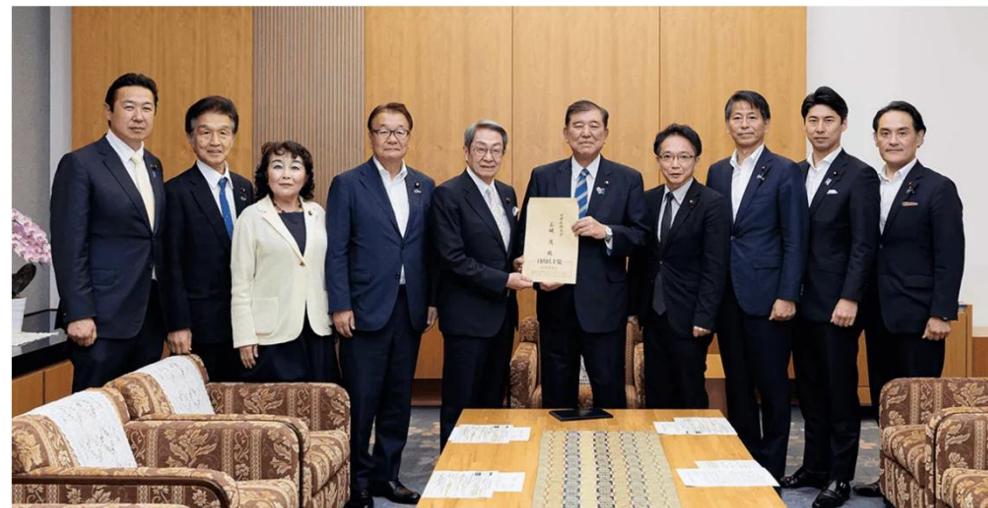
同志国等との連携強化

- 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靭化のため、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



写真：自民党HPより

「我が国造船業再生のための緊急提言」の主な内容

るべき姿

日本の船は日本造り 世界を牽引する 海事クラスターの中核で
日本で持つ 確たる地位の確保 国と地方を支える

1. 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、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靭化、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、システムを共通化・自動化
- ・ 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

2. 地域や产学研官連携による造船人材の育成・確保

- ・ 官民連携の下での人材育成拠点の整備推進、地域や产学研官の一体的取組を全国展開

3. 脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

- ・ 世界に先駆けてゼロエミッション船を開発・実証、建造体制の整備、生産促進税制適用、国内船主による発注喚起
- ・ 我が国造船業の優位性を發揮のため、国際海事機関におけるルールメイキングを主導

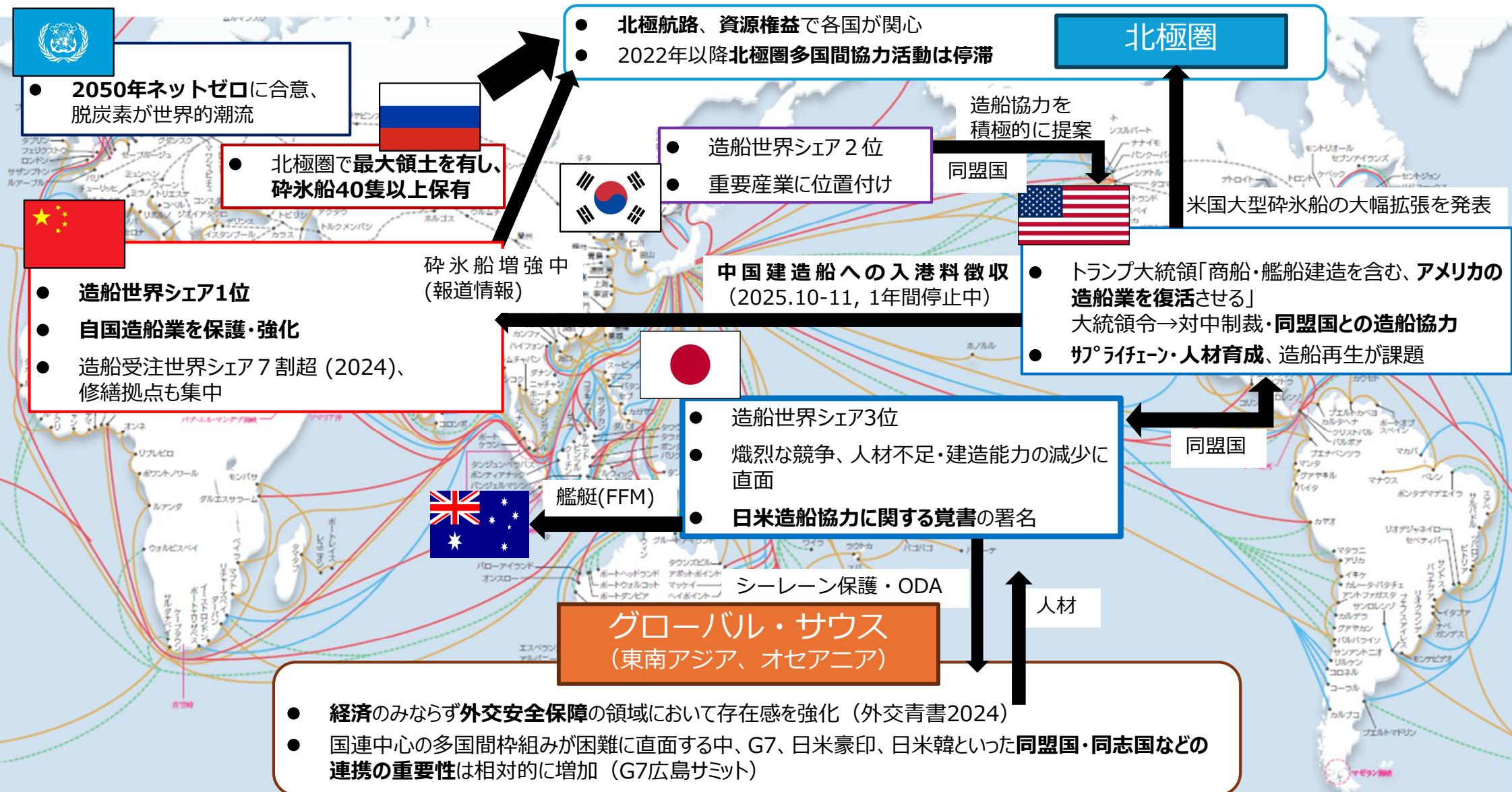
4. 同志国等との連携強化

5. 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

造船業界が直面する経済安全保障上の実態

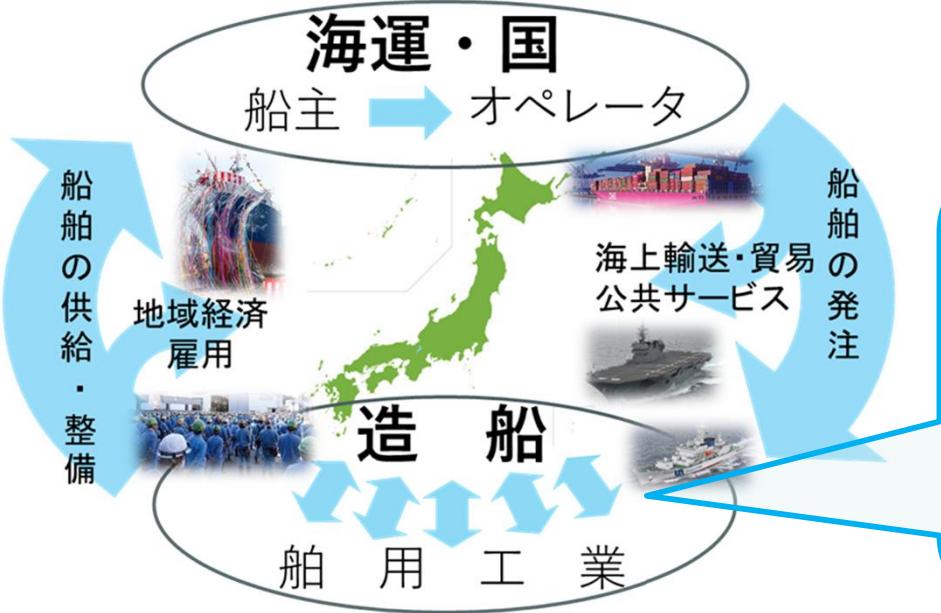
造船業をとりまく世界の情勢

- 夏季の北極海域の海氷面積が減少傾向にある近年、北極航路を利用した船舶の航行に各国の関心増。
- 各国が利害関係のある関係国・同盟国と造船協力により世界情勢への対応を図る動きが活発化。



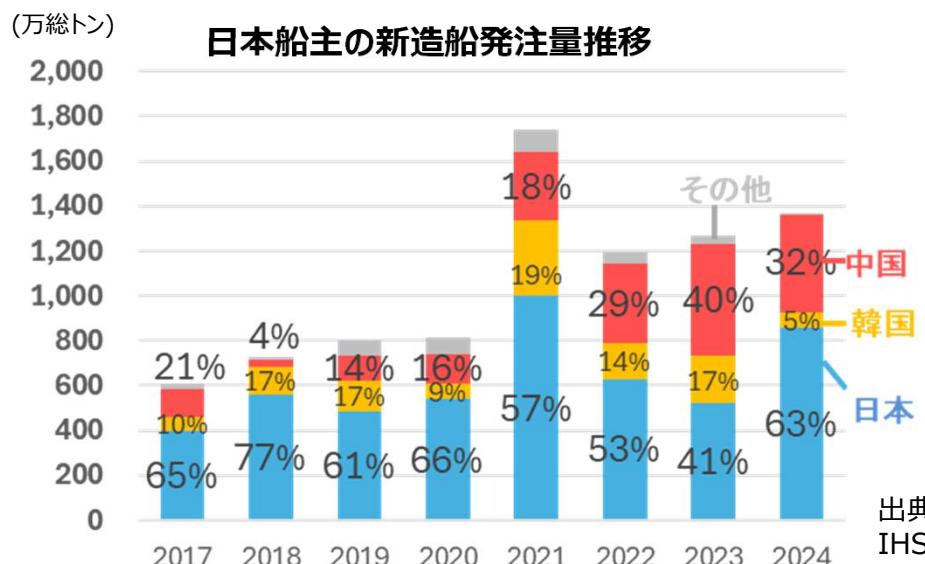
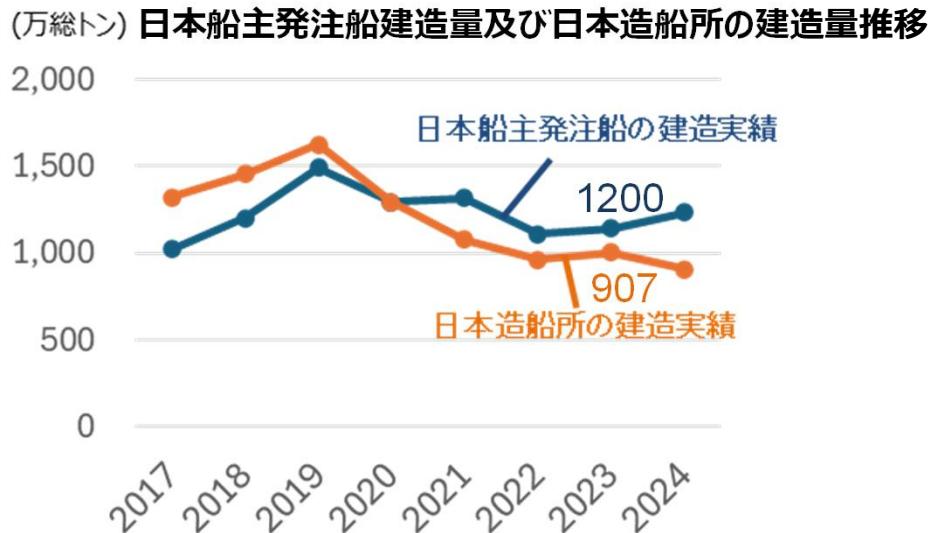
日本の海事エコシステムのリスクの顕在化

日本の海事産業群の健全な循環



我が国では、海運業や造船業を中心とする
海事産業群を形成

顕在化しているリスク

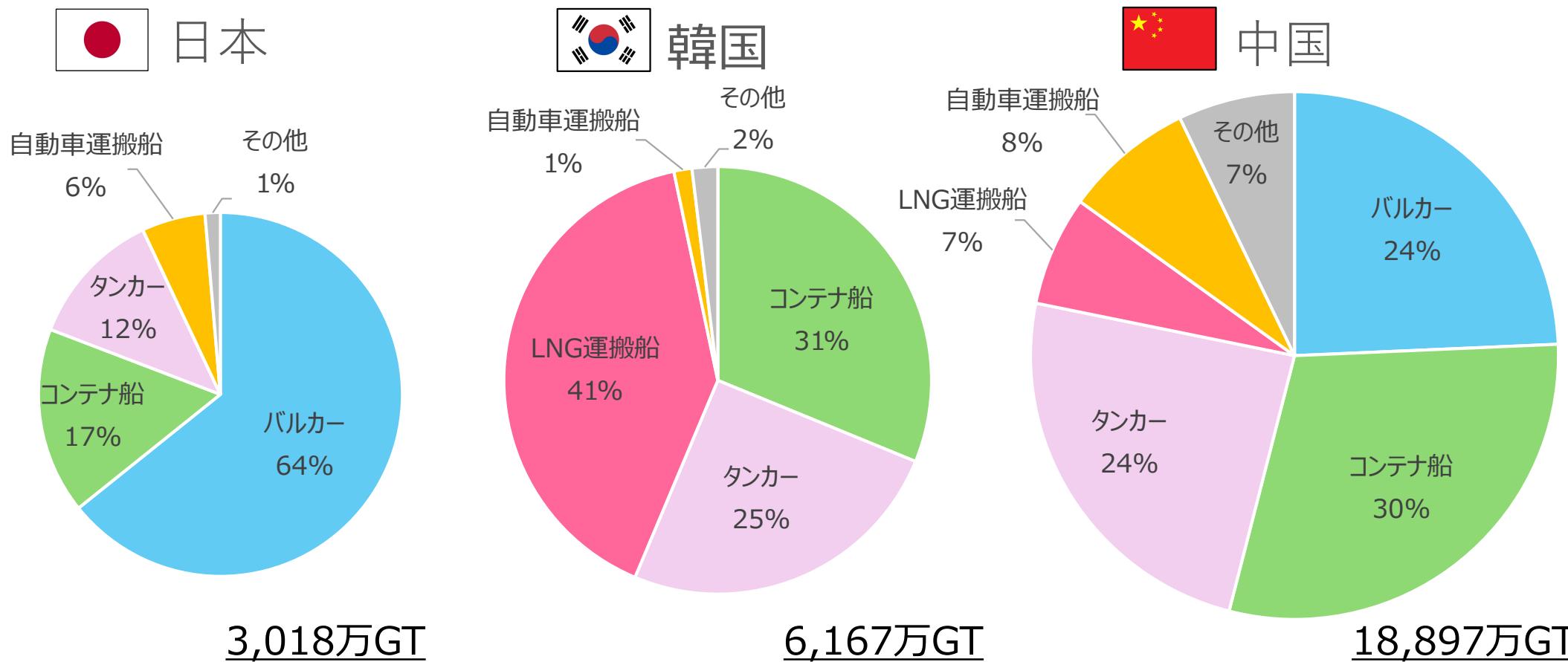


出典：
IHS Markit

日韓中における受注船の船種内訳

- 日本はバルカー、コンテナ船、タンカー、自動車運搬船等を建造。LNG運搬船については直近での建造実績なし。
- 韓国はLNG運搬船、コンテナ船、タンカー等を建造。LNG運搬船については世界シェアの大半を占める。
- 中国は全船種を網羅的に建造。

日中韓における受注船の船種内訳【総トン数】
(契約年ベース, 2022年～2024年の合計)



「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～

(造船業の再生・強化)

米国の関税措置に関する日米間合意及び協力覚書を踏まえ、国際海上輸送における日米両国の戦略的自律性を確保するとともに、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。まずは、造船能力の抜本的向上に向けて、10年間の基金を創設し、3年程度の事業に必要な予算を措置してその後は成果目標の達成状況を見て検討し、総額3,500億円規模を目指す。これに加え、「造船業再生ロードマップ」においては、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、官民連携して1兆円規模の投資実現を目指すフレームを策定する。

令和7年度 海事局関係補正予算案 1,208億円 + 関係部局計上予算

【事項要求】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 + 造船分野関連 1,203億円

▶ 造船業再生基金 R7補正 1,200億円

- 「船体」を経済安全保障推進法の特定重要物資に指定
- 10年の基金を創設し、造船能力の抜本的向上に必要な生産施設・設備整備及び研究開発・実証に対する補助事業を実施



造船業再生ロードマップを策定

上記施策のほか、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を含む総合的な取組をとりまとめ

・官民合計1兆円規模の投資実現
・2035年建造量1,800万総トン
⇒ 日本造船業の再生

▶ 造船分野の国際連携に向けた調査

日米造船協力に備え、米国造船業の現状把握などの実態調査等を実施

▶ 船舶関連機器のサプライチェーン強靭化

船舶の重要な機器の安定的な供給体制確保に取り組む事業者に対し、必要となる設備投資に係る支援を実施



1 海事産業の競争力強化 1.8億円

※一部重複あり

2 海事分野のGX推進 2.3億円

※一部重複あり

3 海事人材の確保・育成 2.5億円

※一部重複あり

4 その他 関係部局計上

▶ 内航海運の生産性・輸送力向上

内航海運における船員の業務効率化等に資する取組を支援



バルブ開閉作業の遠隔化

▶ ゼロエミッション船の研究開発体制の整備

ゼロエミッション燃料（水素・アンモニア）に対応したエンジン実験施設の整備を実施



エンジン実験設備
(海上技術安全研究所)

▶ 船員教育の質の向上・充実に向けた環境整備

(独)海技教育機構におけるシミュレータの更新、学校の老朽化対策等を実施



学校施設の老朽化対策

▶ 地域の海上交通確保維持

離島航路の確保維持や経営効率化を図る取組等を支援



離島航路に就航する船舶の例

世界における船舶受注量と国別シェア

- 2025年11月4日、内閣に日本成長戦略本部（以下「本部」という。）設置。
- リスクや社会課題に対し、先手を打った官民連携の戦略的投資を促進し、世界共通の課題解決に資する製品、サービス及びインフラを提供することにより、更なる我が国経済の成長を実現することを目的。
- 来年の夏、日本の供給構造を抜本的に強化して、『強い経済』を実現するための成長戦略の策定を目指し、成長戦略の検討課題等について議論。

成長戦略の検討課題

1. 「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現

- ◆ 「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野における、大胆な投資促進、国際展開支援、人材育成、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。
- ◆ AI・半導体、造船、量子、バイオ、航空・宇宙など、戦略分野毎の取りまとめ担当大臣が、業所管大臣や需要側大臣等と協力して、官民投資の促進策を策定。日本成長戦略担当大臣が全体を取りまとめ。

「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野

| AI・半導体 | 造船 | 量子 | 合成生物学・バイオ | 航空・宇宙 | デジタル・サイバーセキュリティ |
|---------------------|-----------|-------------------------|-----------|---------|-----------------|
| コンテンツ | フードテック | 資源・エネルギー 安全 保障・GX | 防災・国土強靭化 | 創薬・先端医療 | フュージョンエネルギー |
| マテリアル (重要鉱物・部素材) | 港湾ロジスティクス | 防衛産業 | 情報通信 | 海洋 | |

2. 分野横断的課題への対応

- ◆ 新技術立国・勝ち筋となる産業分野の国際競争力強化に資する戦略的支援。等