

我が国造船業を取り巻く現状について

国土交通省 海事局
船舶産業課 吉田正則

- 1. 造船業を取り巻く状況**
- 2. 日米造船協力**
- 3. GHGの今後**
- 4. 日本における造船の位置づけ**
- 5. 造船分野に関する施策**

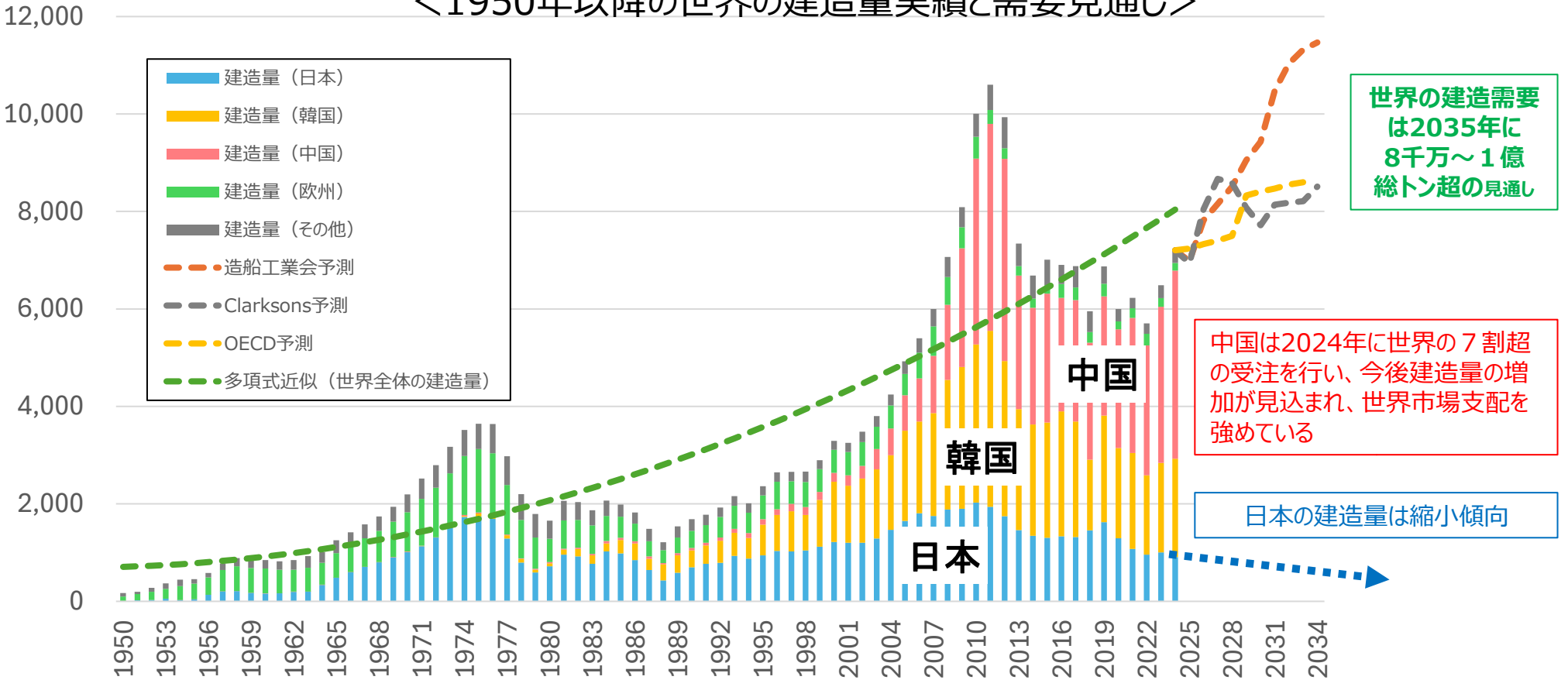
1. 造船を取り巻く状況

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＞

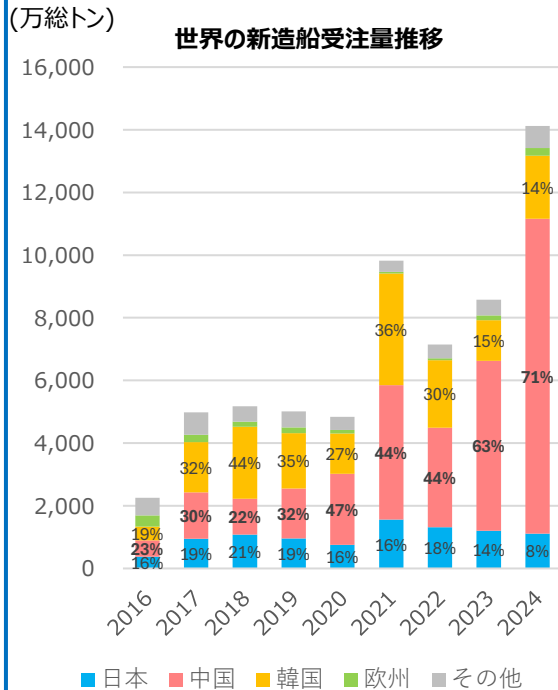


出典：建造量実績： IHS Markit
 日本造船工業会予測： 第33回海事立国フォーラム 日本造船工業会講演資料（2024年2月）
 Clarkson's予測： Clarkson Shipbuilding Forecast Club資料（2024年3月）
 OECD予測： Monitoring developments of ship demand and supply（2025年4月）

造船分野において顕在化する経済安全保障上のリスク

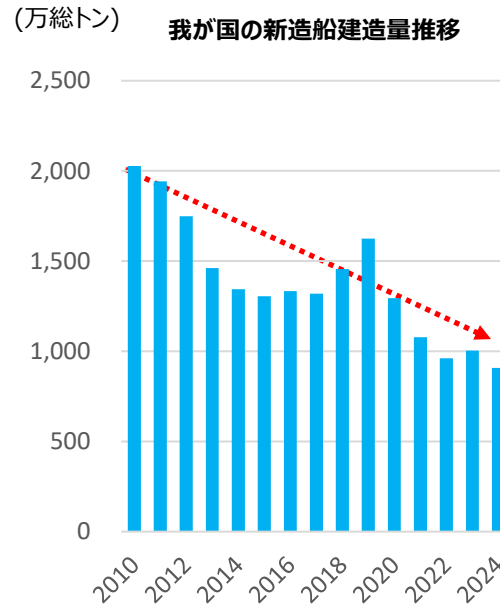
中国の建造独占

- 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
- 世界の船舶供給において支配的に



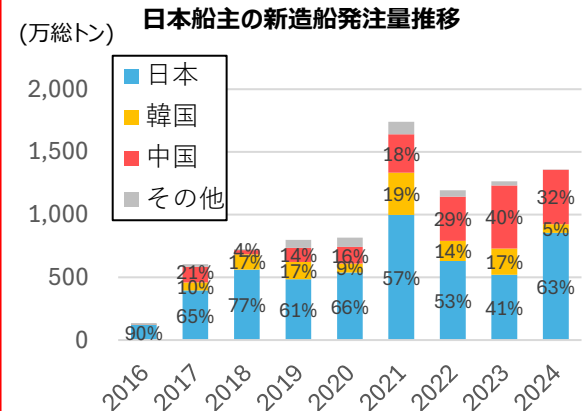
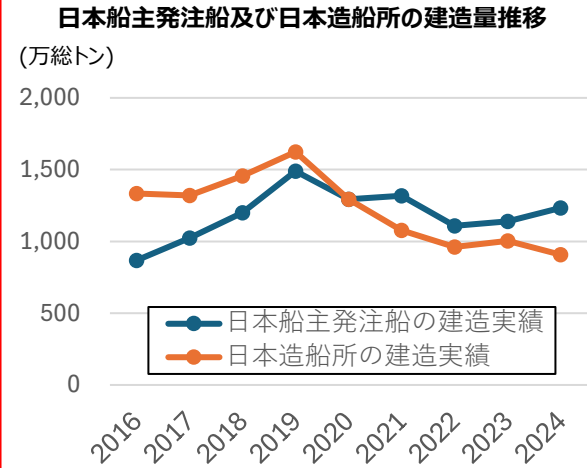
日本の建造能力減少

- 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**



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。
- 外航日本船主による中国造船所への発注が増加している状況



2. 日米造船協力

商船

- **大型商船の建造隻数は年間数隻程度**で推移。世界での建造シェアは0.2%前後。
- 米国建造商船は世界平均船価に比して4倍以上高価であり、生産性が低い。

<参考1> 2022年末手持ち工事量

中国1,794隻、韓国734隻、日本587隻、欧州319隻、米国5隻

<参考2> 2010年～2023年の米国主要造船所の大型内航商船建造実績

合計 41隻建造 (2.9隻/年、内訳はタンカー29隻、コンテナ船10隻、RORO船2隻)

出典：2023年11月15日、米下院調査報告書

艦艇

- 2024年9月現在で297隻が就役中。2025年には新たに10隻の就役が計画。
- 今後、年間10隻ベースで建造を進め、2030年までに300隻以上を目指す計画。
- 米国政府・海軍・議会の関係者は、米国内の艦艇建造・修繕能力が低下していると認識。
※ 2019年以降、我が国造船事業者は、戦闘艦以外の米艦艇の修繕を日本国内で実施。

<参考> 2025年～2027年における艦艇建造計画 (2024年9月24日、米下院調査報告書)

2025年 6隻、2026年 11隻、2027年 14隻

通商法301条制裁(対中国)

2025年4月、米通商代表部(USTR)は、近年中国が海事分野における支配力を高めていることに鑑み、通商法301条に基づく調査の結果、中国の海運・造船分野の不公正な政策・商慣行を「不合理」と結論づけ、制裁措置を発表

【船舶への入港料徴収】

- ✓中国運航者・船主の船舶、中国建造船舶
- ✓非米国建造の自動車運搬船

【米国建造等義務】

- ✓LNG運搬船(一定割合を米国建造・米国籍・米国運航の船舶で輸送)
※ 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

10月30日、米中合意により1年間中断と発表
(詳細確認中)

SHIPS法案

2025年4月、米国の造船・海運業の再興に向け、米国議会に超党派議員がSHIPS法案※を提出

※ Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act

- ✓USTR制裁措置による入港料や新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運搬船、原油タンカーの一部米国建造義務化



2025年4月に、トランプ大統領は、米国海事分野の支配力の再生に向けた命令を発出

- ✓ 通商法301条に基づく対中制裁案(入港料徴収等)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
- ✓ 210日以内に、海事行動計画(Maritime Action Plan)を策定すること

日米造船協力に関する覚書(MOC)の締結

【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】

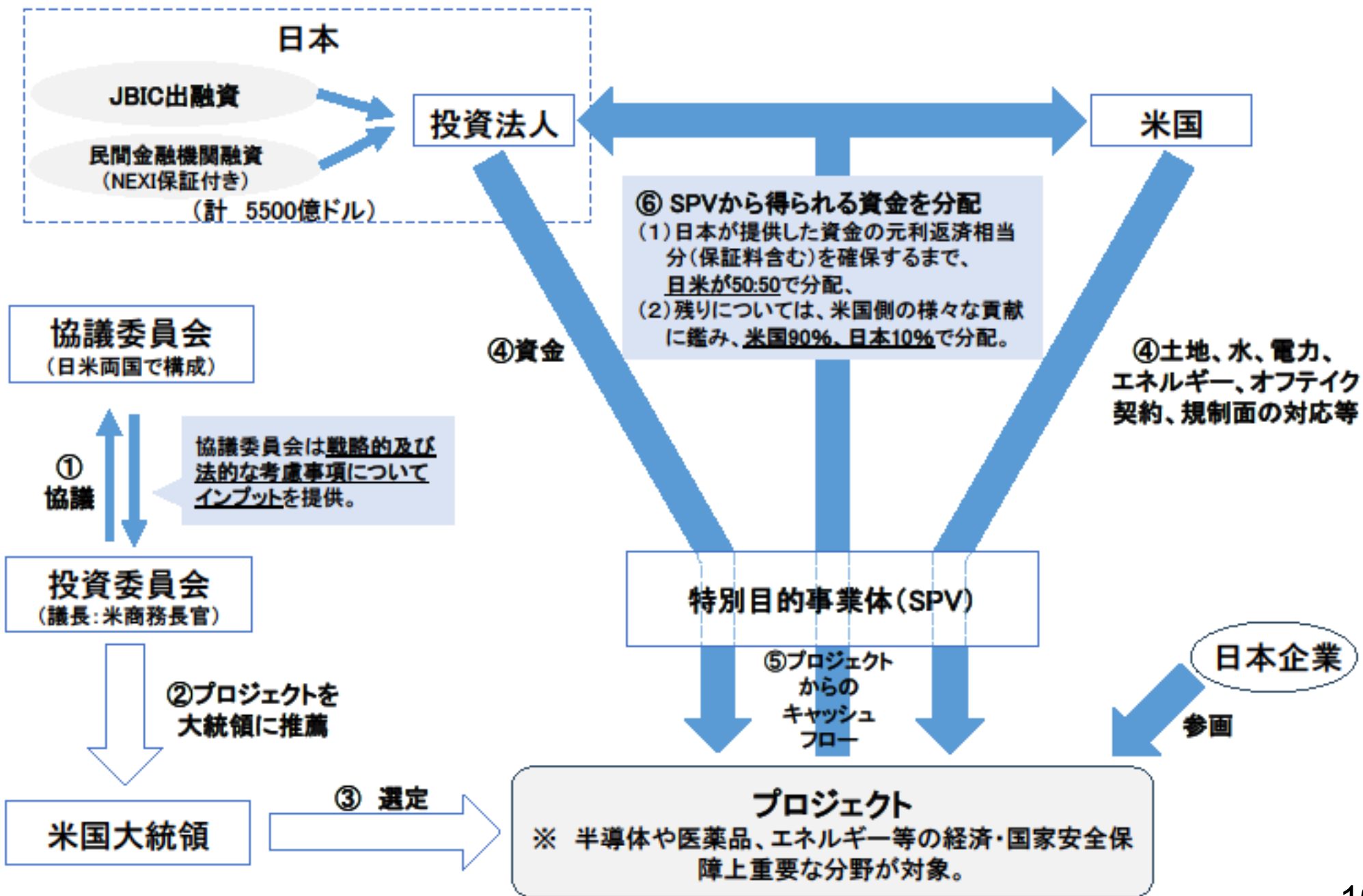
- ① 造船協力、海事産業発展に関する会議体の設置
- ② 日米両国の建造能力拡大
- ③ 米国海事産業基盤への投資の促進（投資機会の特定）
- ④ 市場経済のための船舶需要明確化（特に経済安全保障上重要な公船、商船）
- ⑤ 日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化
- ⑥ 技術革新
 - ✓ 先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装
 - ✓ 先進的な船舶の設計及び機能の開発



【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、「日米の船は日米で造る」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。



3. GHGの今後

- 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条約附属書VI改正案の基本的合意(承認)。
- しかし、2025年10月のMEPCにおいて最終採択に至らず、**採択のための審議が1年延期となった。**

2023/7

2025

2027

2030 2050

燃費規制・格付け等(既に実施中)



戦略採択

化石燃料の退出を強制的に推進

燃料GHG強度(GFI)規制策定
(技術的手法)

+

燃料転換のインセンティブ制度策定(経済的手法)

各国へ
回章
★
条約改正案
の承認
(MEPC83、
2025年4月)

採択のための審議が1年延期となり、
後ろ倒し



採択

(2025年
10月)



発効

(2027年
3月頃)

(2028年~)

適用
開始

燃料転換
の加速

ゼロエミ船導入を支援

【適用対象】
5,000GT以上の
外航船舶

条約採択に向けた課題

- 現在の条約改正案に米国等は反対しており、1年後、引き続き反発が強ければ、今次会合と同じ結果になる可能性。
- 一方、反対国が受け入れ可能な枠組みを再検討した場合、欧州や島嶼国等は受け入れない可能性が高く、合意形成には相当な時間を要する。

現時点での基本的な今後の方向性

- 原則として、現在の条約改正案を出来る限り変更することなく、1年後の採択を目指す。
- 反対国の強い反発が生じないよう、
 - 条約改正案に対する懸念の払しょく、特に米国には利する点が多いことの理解醸成
 - 条約改正案の実施のためのガイドラインにおいて、極力、各国の意向を反映（LNGやバイオ燃料の優位性の維持）に努める。
- 4月時点で条約改正案に対して賛成していた国との関係の再構築に努める。


4. 日本における造船の位置づけ

造船業をとりまく世界の情勢

 国際海事機関


- 2050年ネットゼロに合意、脱炭素が世界的潮流


● 北極圏で最大領土を有し、砕氷船40隻以上保有


● 「国輪国造」政策：自国造船業を保護・強化
● 2024：造船受注世界シェア7割超、修繕拠点も集中
→米国措置の影響で中国への発注手控え傾向

北極圏
● 北極海航路、資源権益で各国が関心
● 2022年のウクライナ侵略により露を含めた北極圏多国間協力活動は停滞


砕氷船
増強中



● 造船（世界シェア2位）を重要産業と位置付け

造船協力を積極的に提案

沿岸警備隊大型砕氷船3→40隻へ

海洋支配力拡大への対応
対中制裁：中国建造船への入港料徴収（2025.10-）


● 商船建造基盤ほぼ消滅、防衛基盤にも懸念
● トランプ大統領「商船・艦船建造を含む、アメリカの造船業を復活させる」
→大統領令：対中制裁・同盟国との造船協力
● サプライチェーン・人材育成、造船再生が課題


● 造船世界シェア3位。中韓との熾烈な競争、人材不足・建造能力の減少に直面
● ゼロエミッション船開発でリード
● 造船分野等の日米協力の合意


艦艇(FFM)

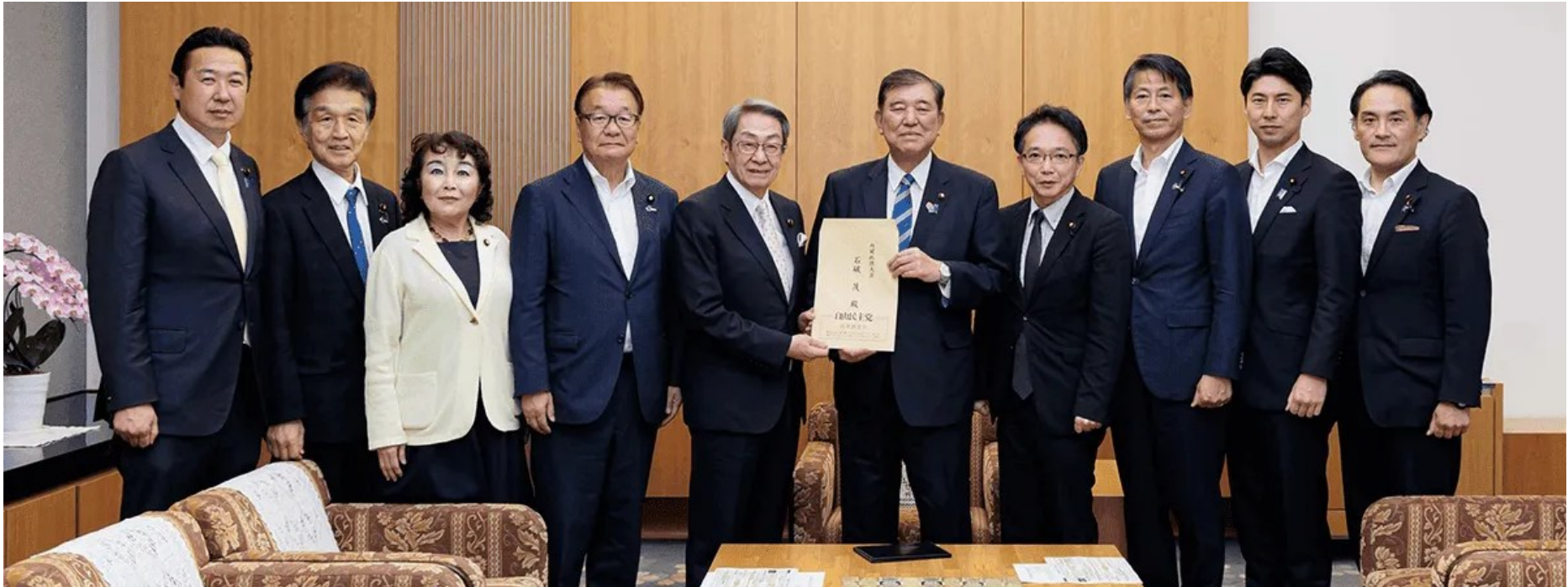
同盟国

シーレーン保護・ODA

人材

グローバル・サウス

- 経済のみならず外交安全保障の領域において存在感を強化（外交青書2024）
- 国連中心の多国間枠組みが困難に直面する中、G7、日米豪印、日米韓といった同盟国・同志国などの連携の重要性は相対的に増加（G7広島サミット）



自由民主党 海運・造船対策特別委員会（委員長・石田真敏衆院議員）、**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、令和7年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

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

高市新総理の造船に関する主な発言①

高市新総理記者会見(2025年10月21日)(一部抜粋)

「例えば、日本経済の強い成長を実現するということを考えますと、AIですとか、半導体ですとか、量子ですとか、**造船**、こういった戦略分野について官民連携フレームワーク、これを構築する、そして、総合的な支援策を講じていくことが必要です。ここでは当然官民で短期、中期、長期の戦略目標、そしてまたロードマップをしっかりと策定して共有していくということが必要になってまいります。」



総合経済対策の策定について(総理指示)(2025年10月21日)(抄)

四 第二の柱は、危機管理投資・成長投資による強い経済の実現です。官民が連携した積極的な投資により、我が国の課題を解決し、先端産業を開花させていくことで、日本経済の強い成長の実現を目指します。

① 経済安全保障の強化のため、AI、半導体、**造船**、量子、バイオ、航空・宇宙など、戦略分野の官民連携投資と重要物資のサプライチェーンの強化を進めます。サイバーセキュリティ対策を強化します

高市新総理の造船に関する主な発言②

高市総理所信表明演説(2025年10月24日)(抄)

「AI・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。」

高市総理答弁(衆・本会議 小林鷹之議員代表質問)(2025年11月4日)(抄)

「AI・半導体、**造船**、量子等の戦略分野において、リスクや社会課題に対し、先手を打って供給力を抜本的に強化するため、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します。」

「ご指摘の造船業についてでございますが、貿易量の99%を海上輸送に依存する我が国にとって、国民生活、経済活動のみならず安全保障も支える極めて重要な産業です。

戦略分野の1つとして、船舶建造能力の抜本的な強化に向けたロードマップを策定するとともに、民間の積極的な投資を促進する施策として大胆な措置を、検討してまいります。」

総合経済対策に盛り込むべき重点施策

(1) 「危機管理投資・成長投資」による力強い経済成長の実現

(1-1) 戦略分野

① AI・半導体

② 造船

● 造船業の自律性と優位性を確保するため、「造船再生ロードマップ（仮称）」を策定。生産能力拡大のための大規模投資を、大胆に支援。

● 船体のサプライチェーン強靱化のため、経済安保推進法 の特定重要物資として指定するとともに、生産基盤強化・研究開発を支援。

③ 量子

④ 合成生物学・バイオ

⑤ 航空・宇宙

⑥ デジタル・サイバーセキュリティ

⑦ コンテンツ

⑧ フードテック

⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX

⑩ 防災・国土強靱化

⑪ 創薬・先端医療

⑫ フュージョンエネルギー

⑬ マテリアル（重要鉱物・部素材）

⑭ 港湾ロジスティクス

⑮ 防衛産業

⑯ 情報通信

⑰ 海洋



5. 造船分野に関する施策

経済安全保障の強化②（造船）

国土交通省

内閣府

経済産業省

環境省

「強い経済」を実現する総合経済対策:政策ファイル(抜粋)

- **造船業再生ロードマップ**を策定し、造船能力の抜本的向上に向けた基金の創設をはじめとする総合的な対策を講じ、官民で1兆円規模の投資実現を目指す

取組

10年間の基金
総額3,500億円規模を目指す

造船業再生基金の創設

- 「船体」を経済安全保障推進法の特定重要物資に指定
- 船体の生産体制を構築・拡充する設備・施設導入を支援
- 造船能力の抜本的向上に必要な研究開発・実証を支援

AIを活用した次世代型造船ロボットの研究開発

- 溶接等の造船工程について、AIによる環境認識・自律制御等が可能な自動工作ロボットを開発



最新式切断機（※注1）



全天候型ドック（※注2）



手作業による溶接工程



AI造船ロボットのイメージ

造船業再生ロードマップを策定

ロードマップに基づき、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む総合的な取組を推進



ゼロエミッション船のイメージ

目指す将来像

官民合計1兆円規模の投資実現

**自律性と不可欠性を伴う形で
日本造船業を再生**

※注1：小池酸素工業(株)より

※注2：郵船クルーズ(株)より

(その他の写真・画像は国土交通省資料より)

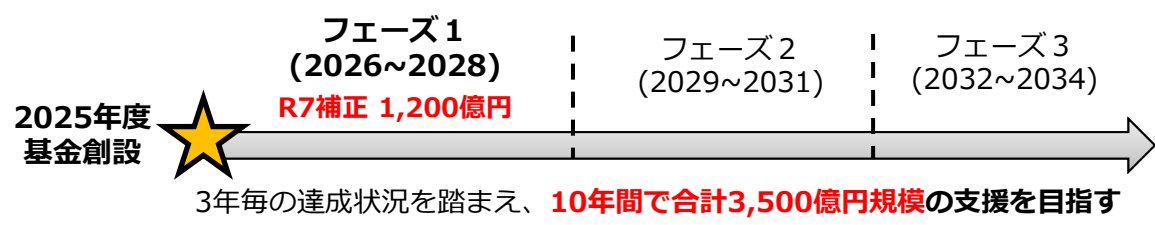
関連する法令・予算

・造船業の再生に向けた支援策（予算/国土交通省） 等

【事項要求】 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 + 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

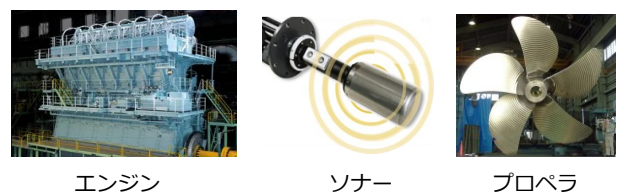


➤ **造船分野の国際連携に向けた調査**

日米造船協力を備え、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靱化**

船舶の重要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



➤ **造船人材の確保・育成**

外国人材の新規供給国獲得に向けた調査等を実施

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**

1 海事産業の競争力強化 1.8億円 <small>※一部重複あり</small>	2 海事分野のGX推進 2.3億円	3 海事人材の確保・育成 2.5億円 <small>※一部重複あり</small>	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



➤ **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



➤ **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



➤ **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



- 経済安全保障法に基づく、重要技術育成プログラム（Kプログラム）において、「**安定的な海上輸送の確保**」という支援対象テーマのもと、研究開発課題を令和7年5月に採択済。（研究開発予算は**5年間で120億円**）
- **デジタル統合プラットフォームを構築し、バーチャルエンジニアリング等を導入**することにより、**船舶の開発・設計・建造システム**を抜本的に高度化・効率化するとともに、**複数事業者によるシステムの共通化を実現**する計画。

基本計画・設計



従来からの知見や水槽試験結果を基に、建造船の仕様等を決定。

詳細設計



基本設計を基に、実際の建造ができるように船の詳細部分まで設計。

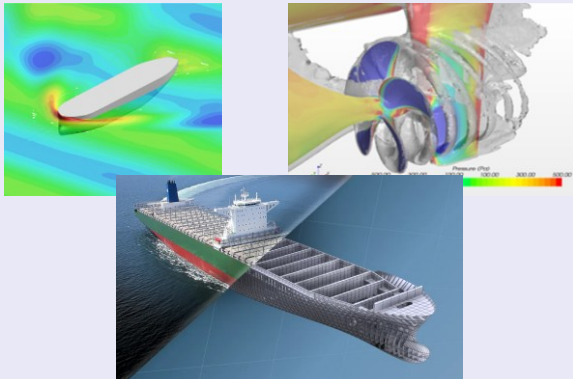
生産設計・建造



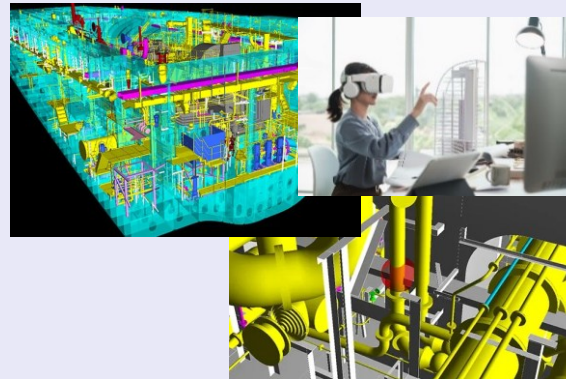
造船所の生産設備を加味し、建造に必要な部品設計や作業工程を作成。

バーチャル・エンジニアリング等の導入

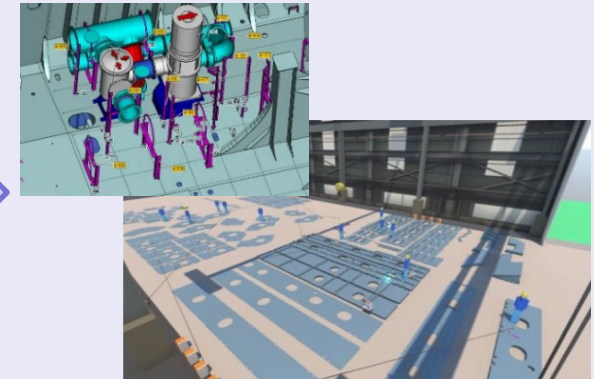
バーチャル空間に再現した船舶で試作と検証を繰り返し、高性能な次世代船舶の効率的な開発・設計を実現



燃料種類、推進方式、船体形状など無数の組合せから最適解を選択。



AIによる自動設計等により、高品質な設計をスピーディーに実現。



効率的かつ短期間な建造を実現すべく、作業工程等を最適化