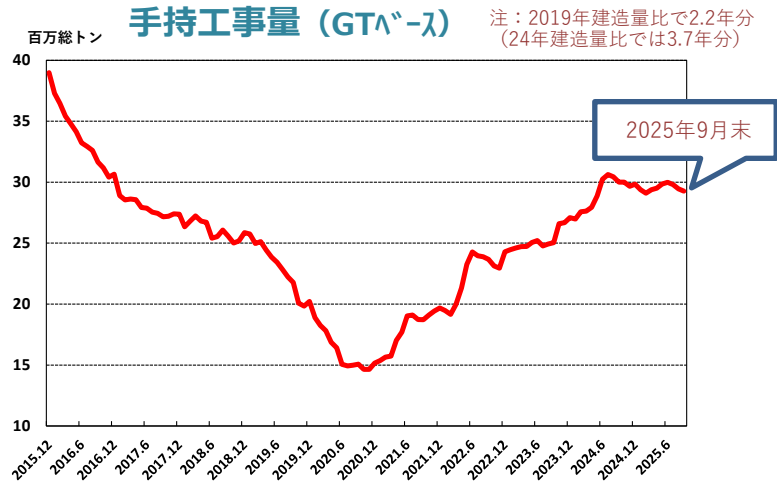


第 6 回 海事産業委員会 ご説明資料

2025年10月29日
一般社団法人 日本造船工業会
副会長 千葉 光太郎

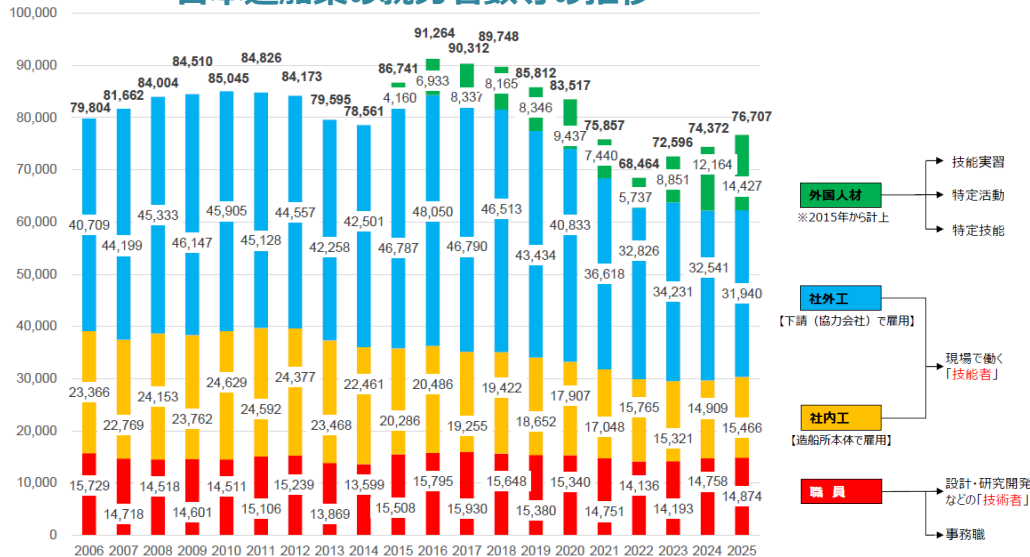
1. 我が国の造船業の現状と経営環境

手持工事量はある程度回復しているものの、鋼材価格の内外価格差や人材不足など、今後の経営状況は不透明



出典：日本船舶輸出組合（JSEA）輸出船契約実績ベースの手持工事量

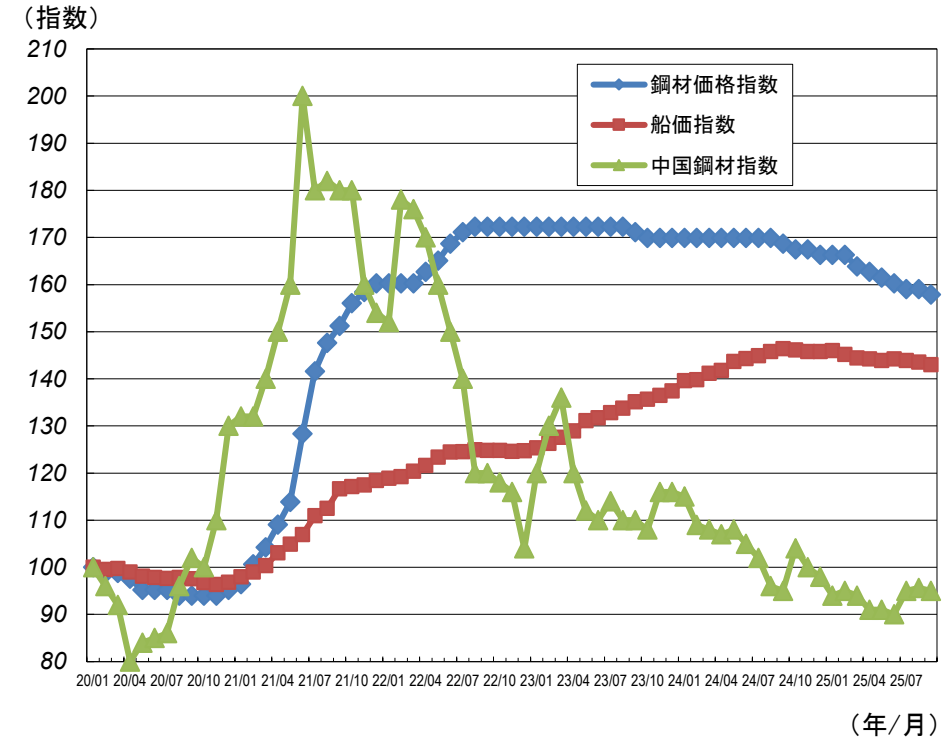
日本造船業の就労者数等の推移



出所：海事局調べ 各年4月1日現在

船価及び鋼材価格推移

【指数】2020年1月=100



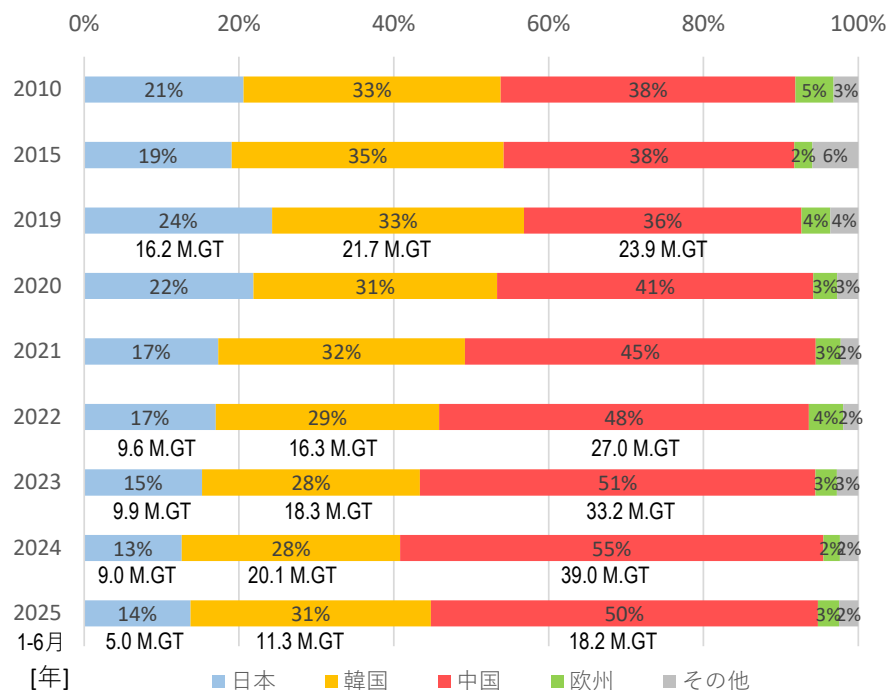
出典：船価 Clarkson SIW

出典：鉄鋼新聞 厚板東京市中中値（各月末）

出典：LSE Steel HRC FOB China

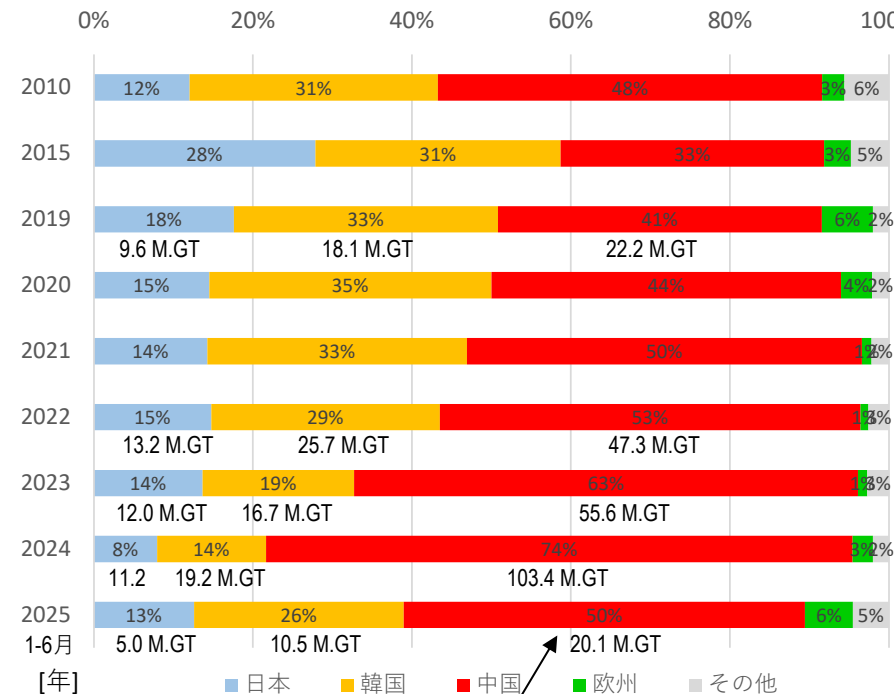
中国や韓国の造船業は、政府による各種支援措置を背景に低船価で受注を獲得しており、公平であるべき国際競争環境が大きく歪曲。最近、公的支援が拡充されている中国のシェアが急激に拡大している一方、日本のシェアは低下
⇒ 中国や韓国の政府支援は非常に手厚いため、公平性を確保するには更なる国の支援が必要

日本・韓国・中国・欧州の建造量（GTシェア）



出典：Clarkson Shipyard Monitor

日本・韓国・中国・欧州の受注量（GTシェア）



中国：2024年シェア7割超、2025年は米国対中制裁でシェア低下

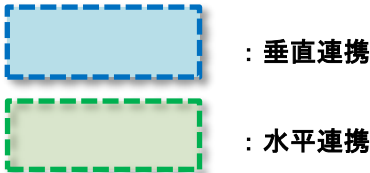
出典：日本以外＝Clarkson Shipyard Monitor

日本＝日本船舶輸出組合・契約実績

3. 水平・垂直連携・グループ化・統合等の動き

次世代船等開発

2026年11月 竣工	2024年～	2025年～	2025年～	2025年～	2025年～
アンモニア燃料 アンモニア輸送船	アンモニア燃料 大型バルカー ※伊藤忠参加	液化CO2 輸送船	メタノール燃料 VLCC	アンモニア燃料 アンモニア輸送船	デジタル技術を用いた次世代 船開発技術 研究 ○経済安全保障重要技術育成プログラム



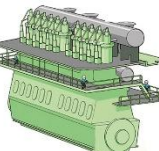
海運



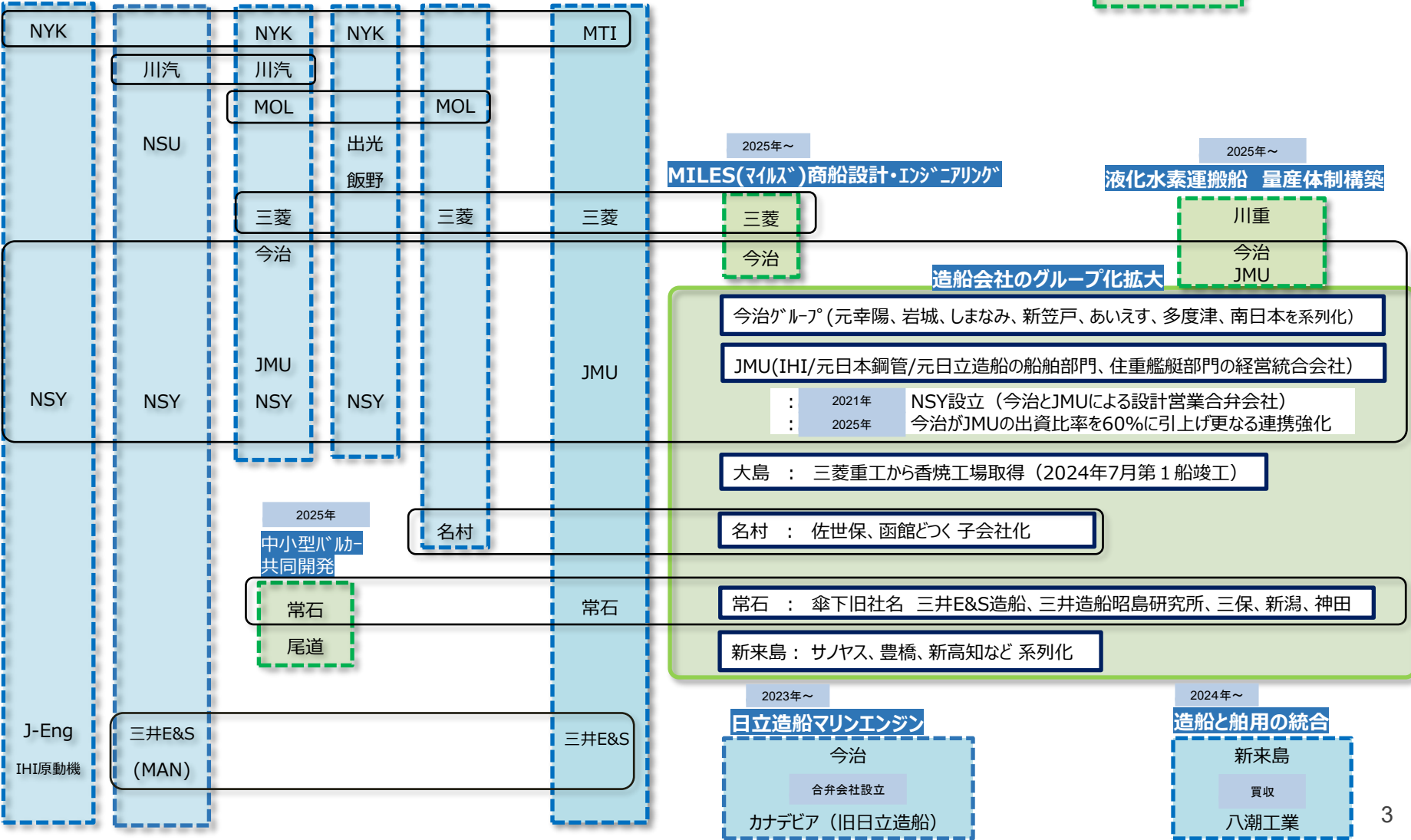
造船



舶用



※学研まんがでよく分かるシリーズ
221「造船のひみつ」より引用



4. 韓国・中国政府の支援

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：グローバル低炭素船 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

大宇造船海洋に対する金融支援
(2015～2017年)

KDB	約3.8兆₩	融資
	約0.3兆₩	株式無償消却
	約0.38兆₩	株式引受
	約2.12兆₩	DES
KEXIM	約3.1兆₩	融資
	約2.3兆₩	永久債取得

◆ 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 グリーンシップ° 世界シェアトップ° 等

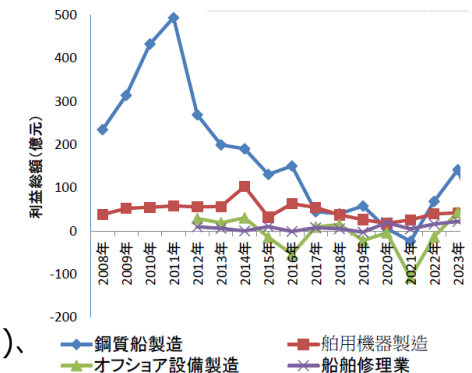
助成措置：

- ✓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】

中国船舶工業 業種別の利益総額



JETRO香港資料(出所:中国船舶工業年鑑2009～24年)より引用

5. 米国の動向

米通商法301条に基づく調査報告： 2025年1月16日

↓ 中国の行為・政策・慣行は不合理で、米国の通商に負担を与え、制約を生じさせていると結論

対抗措置を提案： 2025年2月21日

↓ 中国の海運事業者や中国建造船に、米国入港時に巨額の入港料課徴など（パブコメや公聴会では、米国経済に悪影響として反対意見多数）



対抗措置忌避のため、一部船主は、中国から韓国等に発注シフトを検討（報道ベース）

トランプ施政方針演説： 2025年3月4日

↓ ホワイトハウス内に造船局新設を表明。米国内建造の減税政策やインセンティブを検討
大統領令に署名4/9（トラストファンド創設、インセンティブ制度創設）

対抗措置の発表 2025年4月17日

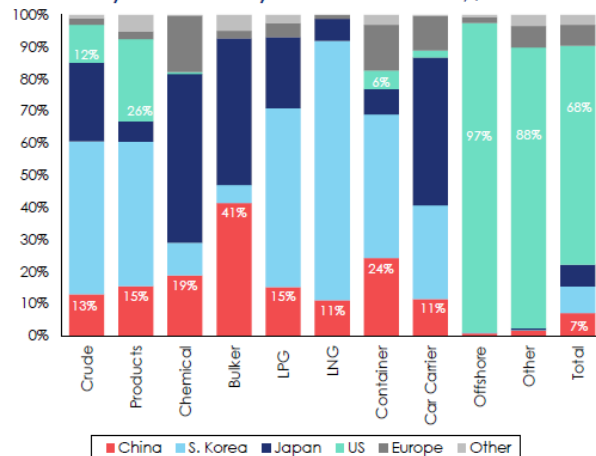
中国の海運事業者が所有・運航する船舶、中国建造船の運航事業者（大型船が対象、空荷入港は対象外）に180日後（10/14）から貨物量に応じて入港料を課す。今後3年間にわたり段階的に増額される。米国外で建造された自動車運搬船にも課す。

入港料徴収開始 2025年10月14日 中国の対抗措置：米国の企業等が所有・運営する船舶、米国旗を掲揚する船舶、米国建造船を対象に、航海毎に中国港湾に入港する際に船舶特別港湾量を段階的に徴収。10月14日から実施。

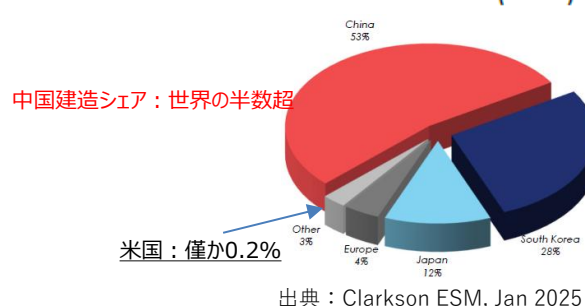
トランプ大統領来日 2025年10月27-29日 「日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書」締結（10/28）

米国寄港船の建造国別割合（隻数ベース）

Port Calls By Builder Country Of Vessels Received, % No.



Global Deliveries in 2024 (CGT)



対抗措置対象の中国関係船（左図は中国建造船：隻数ベース）の米国寄港の船種別割合：バルカー、コンテナ船、ケミカル船等の比率高

出典：Clarkson USTR Proposals: Chinese Vessels & Shipbuilding, 25 Feb. 2025

相互関税合戦の影響

Cons

世界経済低迷（保護主義台頭、インフレ等）

↓
世界貿易量減少

↓
必要船腹量減少（過剰船腹顕在化）

↓
新造船発注量減少

Pros

第3国経由輸出増加
遠距離国からの輸入にシフト など

↓
海上荷動トンマイル増加

↓
必要船腹量増加

日本造船業を再生・強化するためには、ゼロエミッション船等の市場への早期投入と普及促進、並びに、デジタル技術活用やロボット化・自動化等を進めたスマートファクトリーへの変革等が急務であるが、中韓に劣後しない政府支援が必要

1. 海運税制の延長・拡充（船舶の発注喚起）

2025年度末に期限切れとなる外航船舶の「特別償却制度」と「買換特例制度（圧縮記帳）」

☞ 現状の要件・優遇率等を維持し延長

2. 造船業の基盤強化・拡充等（船舶のサプライチェーンの強靱化）

☞ 経済安全保障推進法の特定重要物資に『船体』又は『船舶』を追加指定、支援タイプ^①の多様化や支援レベルの充実

☞ GX経済移行債等による造船・船用事業者への追加支援

☞ GX経済移行債の海運分野への適用

☞ 鋼材等内外価格差補填

3. 人材対策

☞ 人材確保・育成対策の強化に向けた支援

☞ 製造現場や社屋・宿舍等の整備など就労環境の改善

4. 艦艇・官公庁船の建造促進

☞ 建造資金の確保・拡充、防衛生産基盤強化法による支援の充実・運用の柔軟化

5. 公正な国際競争環境の確立

経済安全保障推進法
11分野の特定重要物資と所管官庁

経済産業省	半導体
	蓄電池
	重要鉱物
	航空機の部品
	工作機械・産業用ロボット
	永久磁石
	天然ガス
国土交通省	クラウドプログラム
	船舶の部品
厚生労働省	抗菌性物質製剤
農林水産省	肥料

7. 我が国造船業再生のための緊急提言 (自民党2025.6.20) 日本造船工業会

我が国造船業再生のための緊急提言

造工各課題との対比

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**、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促進、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

2030年代に建造量を倍増するには、大規模投資による政府支援(長納期*に対応できる基金)が必要
2025年10月23日開催の自民党合同会議に提出

*増産には大型クレーンの導入が必須、但し現状7年以上先の納期を要する

海事4団体連名要望書(要旨)

- 1. 1800万GT建造能力確保に向け「基金」創設と即時償却等税制面での設備投資支援
- 【基金の使途】
- ①大規模投資
- ②DX・ロボット活用
- ③水平・垂直連携
- ④人材確保
- ⑤LNG運搬船建造再開
- 2. 業界水平・垂直連携(新燃料船の仕様標準化を含む)実現に向けた支援
- 3. 鋼材内外価格差解消・緩和策検討
- 4. 人材確保・育成に向けた支援
- 5. 船舶特償、買換特例の現行要件等を維持し延長
- 海運税制のイコールフットング

2025 年 10 月 23 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否や、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、本国造船・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

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時償却等の税制面での設備投資支援。

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の業界水平連携・垂直連携、下記 4. に掲げる人材の確保、我が国可欠な LNG の運搬船建造再開等を幅広く支援。

・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クラスター内での垂直連携実現に向けた支援。

船価差の原因となっている鋼材内外価格差*の解消・緩和策の検討場合の価格差解消支援策。

が 2 割程度高いとされる要因として、建造コストの 3 割程度を占めることが挙げられる。

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の船舶特償、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るよう、例えば海運税制のイコールフットング、舶用事業者買換税制などの環境整備。

以上

- ・10/23に自民党「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」が開催
- ・造工・檜垣幸人会長が出席し、次期総合経済対策内での大規模かつ長期の造船基金創設等を要望

発言要旨

- ・ 10年後の建造量倍増を目指し、大規模な設備投資、DX・ロボット活用推進、業界水平・垂直連携、人材確保等幅広く積極的に取り組む
- ・ 建造量倍増には、自民党緊急提言のように投資額は1兆円規模、但し自己資金では3500億円程度、残りを国の基金補助で支援いただきたい
- ・ 特に建造能力を飛躍的に伸ばすにはクレーンの増設・拡張が必要、ただ大型クレーン導入には長い納期(7年以上先)を要するため、基金からの支出期限を2035年までを要望。また、設備投資にタイミングに合うよう「大胆な投資促進税制」の期間も2035年までを要望
- ・ 政府支援をいただきながら建造量倍増に邁進し我が国の経済安全保障に貢献し、造船業としての責任を果たす

建造能力倍増に向けた大規模設備投資

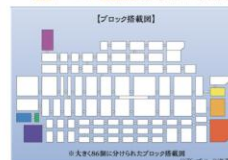
SAJ 日本造船工業会

- ・2030年代に建造量を倍増するためには、大規模設備投資による生産性の向上が必須
- ・大型クレーンの導入には長い納期(現状7年以上先)を要するため長納期に対応できる基金による支援が必要
- ・3500億円の自己資金負担と、GX経済移行債の活用だけでは業界を挙げた大規模投資が困難

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



<合同会議説明資料>



合同会議にて挨拶される小林鷹之政調会長(写真上) ※:西銘恒三郎議員のXより転載
業界要望を述べる造工・檜垣会長(写真下) ※:加田裕之議員のXより転載

