資料1

# 「日本の海事産業の再興に向けた提言」に関する国土交通省の取組状況

国土交通省 海事局・港湾局

令和8年10月

国土交通省

*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*

# 目次

1.令和9年度予算概算要求及び税制改正要望（海事局・港湾局）
2.日本成長戦略（造船、港湾ロジスティクス）
3.地域未来戦略、戦略産業クラスター計画
4.造船業再生基金

# １．令和９年度予算概算要求及び税制改正要望（海事局・港湾局）

# 海事局令和9年度予算概算要求及び税制改正要望（概要）

国土交通省

## 令和9年度予算概算要求概要 （14，447百万円＋事項要求）

### 1. 造船業や海運業を中核とする海事産業群の強靭化（8，877百万円）

（1）我が国造船業の再生 （220百万円＋事項要求）

・造船分野の国際連携

・修繕体制強化に向けた海外拠点活用等に関する調査

※上記に加えて、日本成長戦略の17の戦略分野である「造船」分野の官民投資の促進のために必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討

（2）海運の競争力強化・生産性向上 （363百万円）

・内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援

・自動運航船の普及に向けた制度整備

・特定船舶の導入に必要な資金融資に対する利子補給　　等

（3）海事分野におけるGXの推進 （101百万円）

・GHG削減等に向けた国際戦略の推進

・内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備　　等

（4）海事人材の確保・育成 （8，193百万円）

・（独）海技教育機構における練習船や学校の機能向上

・船員、造船業における人材の確保・育成

### 2. 総合的な海上安全対策等の推進　（622百万円）

・旅客船事業者等に対する検査・監査等の適正な執行

・マラッカ・シンガポール海峡等航行安全対策

### 3. その他　（4，948百万円）

・（国研）海上技術安全研究所における海洋環境保全に係る実験施設の高度化等

・海事行政DX推進の実施

### 4. 関連予算等

（1）関連予算

・離島航路の確保維持による地域の活性化（離島航路構造改革補助の拡充）　　等

（2）財政投融資

・（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構における船舶共有建造制度による代替建造の促進　　等

## 令和9年度税制改正要望事項

（1）外航海運税制の見直しに係る所要の措置　※事項要求

・中東情勢等を踏まえ、日本船舶の確保等による経済安全保障の確立・国際競争力の強化等を図る観点から、所要の見直し

（2）内航貨物船に係る中小企業投資促進税制の延長

・中小企業者が内航貨物船を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例措置の延長

（3）軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（船舶）

・船舶運航事業等の用に供する船舶の動力源に供する軽油の課税免除の特例措置の延長

# 港湾局令和9年度予算概算要求及び税制改正要望（概要）

国土交通省

## 令和9年度　港湾局関係予算概算要求の概要

（単位：百万円）

| 事業区分 | | 令和9年度要求額 | うち「強く豊かな日本」投資枠 | 前年度予算額 | 対令和8年度当初＋令和7年度補正倍率 |
|---|---|---|---|---|---|
| 港湾整備事業 | 事業費 | 411,882 | 89,045 | 268,444 | 1.46 |
| | 国費 | 356,314 | 63,000 | 246,613 | 1.39 |
| 港湾海岸事業 | 事業費 | 25,647 | 3,040 | 19,216 | 1.33 |
| | 国費 | 21,153 | 2,900 | 15,254 | 1.39 |
| 災害復旧事業等 | 事業費 | 1,653 | 0 | 1,528 | 1.08 |
| | 国費 | 1,402 | 0 | 1,400 | 1.00 |
| **公共事業関係計** | **事業費** | **439,182** | **92,085** | **289,187** | **1.45** |
| | **国費** | **378,869** | **65,900** | **263,267** | **1.38** |
| 行政経費 | 国費 | 15,174 | 12,395 | 2,664 | 5.31 |
| **合計** | **国費** | **394,043** | **78,295** | **265,931** | **1.42** |

### 1.「強く豊かな日本」投資枠

- **日本成長戦略（港湾ロジスティクス）関係　75,395百万円**
  - 港湾荷役機械の生産機能の強化　11,695百万円
  - 港湾ロジスティクスの強化に資する港湾整備　63,000百万円
  - サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続きのデジタル標準化の推進　700百万円
- **地域未来戦略等に基づく経済成長を支える防災対策の加速化　2,900百万円**
  - 港湾海岸整備の加速化　2,900百万円

### 2. 事項要求

- **第１次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費**
- **戦略産業クラスターの形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費**
- **労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費**

### 3. 主要施策の要求額

- **国際コンテナ戦略港湾の機能強化　107,303百万円**
- **内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化　18,308百万円**
- **防災・減災、国土強靱化　183,119百万円**

※上記のうち、一部は要求額を重複計上している。

## 令和9年度　主な税制改正要望事項

| 主な要望事項 |
|---|
| １．政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る特例措置　＜創設＞ |
| ２．国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置　＜2年間延長＞ |
| ３．資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設に係る課税標準の特例措置　＜2年間延長＞ |
| ４．軽油引取税の課税免除の特例措置　＜3年間延長＞ |
| ５．外航海運税制の見直しに係る所要の措置　＜見直し＞ |

# 2. 日本成長戦略（造船、港湾ロジスティクス）

# 成長戦略の検討体制（2025.12.24日本成長戦略会議資料より抜粋）

国土交通省

※一部、海事局にて編集

## 日本成長戦略会議 ⇔ 連携 ⇔ 経済財政諮問会議

### 17の戦略分野における官民連携での危機管理投資・成長投資の促進

**新設　戦略分野分科会　1月～**
（分科会長：副長官（衆）、分科会長代理：副長官補（内政）、関係省庁局長級）

**① AI・半導体**　◎人工知能戦略大臣　◎経産大臣
新設 AI・半導体WG　1月～
・関係省庁（NSS、国際、金融、デジタル、総務、外務、文科、厚労、農水、国交、環境、防衛）
・有識者９名

**② 造船**　◎国交大臣　◎経済安全保障大臣
新設 造船WG　1月～
・関係省庁（NSS、内閣府（科技）、入管、外務、文科、経産、環境、装備）
・有識者7名

**③ 量子**　◎科技政策大臣
新設 量子WG　1月～
・関係省庁（総務（政務）、外務、文科（政務）、経産（政務）、防衛）
・有識者７名

**④ 合成生物学・バイオ**　◎経産大臣
新設 合成生物学・バイオWG　1月～
・関係省庁（内閣府（科技、健康医療）、文科、厚労、農水、国交）
・有識者12名

**⑤ 航空・宇宙**　◎経済安全保障大臣
新設 航空・宇宙WG　1月～
・関係省庁（内閣府（宇宙）、総務、文科、経産、国交、防衛）
・有識者10名

**⑥ デジタル・サイバーセキュリティ**　◎経産大臣　◎デジタル大臣
新設 デジタル・サイバーセキュリティWG　1月～
・関係省庁（総務、文科、厚労）
・有識者11名

**⑦ コンテンツ**　◎CJ戦略大臣
新設 コンテンツ産業官民協議会　1月～
・関係省庁（公取（審議官級）、総務、外務、文科、経産）
・有識者15名

**⑧ フードテック**　◎農水大臣
新設 フードテックWG　12月～
・関係省庁（経産）
・有識者７名

**⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX**　◎経産大臣（出席）
GX実現に向けた専門家WG　1月～
・関係省庁（外務、財務、経産、環境）
・有識者７名

**⑩ 防災・国土強靱化**　◎国土強靱化大臣（出席）　防災大臣（出席）
国土強靱化推進会議　2月～
・関係省庁（内閣府（防災）、総務、厚労、エネ、国交）
・有識者19名

**⑪ 創薬・先端医療**　◎科技政策大臣　◎デジタル大臣
新設 創薬・先端医療WG　1月～
・関係省庁（文科、厚労、経産（いずれも政務））
・有識者10名

**⑫ フュージョンエネルギー**　◎科技政策大臣
新設 フュージョンエネルギーWG　1月～
・関係省庁（文科、経産、規制（部長級））
・有識者７名

**⑬ マテリアル（重要鉱物・部素材）**　◎経産大臣（出席）
産業構造審議会 製造産業分科会　2月～
・関係省庁（内閣府（科技）、外務、文科、環境）
・有識者15名

**⑭ 港湾ロジスティクス**　◎国交大臣
新設 港湾ロジスティクスWG　1月～
・関係省庁（サイバー統括室、財務、経産）
・有識者9名

**⑮ 防衛産業**　◎経産大臣　◎防衛大臣
新設 防衛産業WG　1月～
・関係省庁（NSS（審議官級））
・有識者18名

**⑯ 情報通信**　◎総務大臣
新設 情報通信成長戦略官民協議会　1月～
・関係省庁（経産、防衛）
・有識者12名

**⑰ 海洋**　◎海洋政策大臣
新設 海洋WG　1月～
・関係省庁（NSS、内閣府（科技、宇宙）、外務、文科、水産、経産、国交、海保、環境、防衛）
・有識者10名

◎：責任大臣　※時期は目途。今後、変更の可能性あり。

### 分野横断的課題への対応

**①【新技術立国・競争力強化】**　産業構造審議会 経済産業政策新機軸部会等　1月～
◎経産大臣
・関係省庁（内閣府（科技）、文科）
・有識者13名

**②【人材育成】**　新設 人材育成分科会　1月～
◎文科大臣
・関係省庁（内閣府（科技）、総務、厚労、経産）　・有識者４名＋テーマごとに２名

**③【スタートアップ】**　新設 スタートアップ政策推進分科会　1月～
◎スタートアップ大臣、内閣府副大臣、内閣府政務官（スタートアップ・金融）、経産副大臣
・関係省庁（内閣官房（GSC室）、内閣府（科技、規制）、金融、デジタル、総務、文科、厚労、農水、経産、国交、環境、防衛）
・有識者10名

**④【金融】**　新設 新戦略策定のための資産運用立国推進分科会　1月～
◎金融大臣、副長官（衆）
・関係省庁（金融、総務、法務、財務、文科、厚労、経産）
・有識者10名

**⑤【労働市場改革】**　新設 労働市場改革分科会　1月～
◎厚労大臣
・関係省庁（内閣官房（成長戦略）、内閣府（規制）、経産省、国交省、文科省）　・有識者11名

**⑥【家事等の負担軽減】**　新設 家事等の負担軽減に資するサービスの利用促進に関する関係府省連絡会議　1月～
◎日本成長戦略大臣
副長官補（内政）・関係省庁（内閣官房（成長戦略）、こ家、厚労、経産）
こども家庭審議会子ども・子育て支援分科会、労働政策審議会人材開発分科会、労働政策審議会雇用環境・均等分科会等でも議論

**⑦【賃上げ環境整備】**　政労使の意見交換　11月～
◎賃上げ環境整備大臣
再編 賃上げに向けた中小企業等の活力向上に関するWG
（副長官（参）ヘッド・内閣官房副長官補（内政）、内閣官房（補室（審議官級）、成長戦略、地域未来）、警察、金融、総務、財務、国税、文科、厚労、農水、経産、中企、国交、環境）
中小企業政策審議会、労働政策審議会でも議論

**⑧【サイバーセキュリティ】**　サイバーセキュリティ推進専門家会議　2月～
◎サイバー安全保障大臣（出席）
・関係省庁（内閣府（サイバー）、警察、総務、文科、経産、防衛）　・有識者18名

※対応者の記載がないものは原則局長級

# 日本成長戦略（造船分野）の官民投資ロードマップ（概要）

国土交通省

○ 造船業は、国民生活や経済活動を支える経済安全保障上重要な産業であり、日本成長戦略（令和8年7月21日閣議決定）の17の戦略分野の1つとして位置づけられている。
○ 戦略17分野において、62の「主要な製品・技術等」が選定されており、造船分野では、「次世代船舶」、「船舶修繕」及び「LNG運搬船」の3分野を選定し、官民投資ロードマップを策定。

## 造船分野の官民投資ロードマップの方向性（目指すべき姿）

### ① 次世代船舶

- アンモニア燃料船を始めとしたゼロエミッション船等の次世代船舶建造技術で世界を主導。
- 次世代船舶に係る技術をてこに、我が国において1,800万総トン（市場規模約5兆円）を建造（2035年）。
- 国際社会における我が国造船業の役割を確立。


（自動溶接ロボット）


（メガブロック対応クレーン）

### ② 船舶修繕

- 我が国船主の修繕需要を着実に取り込みつつ、特定国への依存の解消を図る。
- 国内の造船・修繕ドックに係る実態（人的キャパシティを含む）を踏まえ、修繕キャパシティの増加。
- 国内修繕能力の強化や同志国との連携による、我が国船主の外航船の修繕需要に持続的に対応できる体制の構築。


（浮ドック）


（軸抜き）

### ③ LNG運搬船

- 2035年以降に年3-5隻建造の安定的供給体制構築。
- 国内外で今後もLNG海上輸送の需要が拡大していく中、自律性の確保という経済安全保障の観点から、我が国としてLNG運搬船の建造技術を獲得・保持。


（LNG運搬船）

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【次世代船舶】（造船）

国土交通省

造船
次世代船舶

## 方向性

- 厳しい国際競争の中、我が国造船業の建造量は減少傾向
- 中長期的に、海上輸送量の増加に伴い**建造需要は拡大**
- **ゼロエミッション船等の次世代船舶の建造需要が増大**、ゲームチェンジの機会に

ゼロエミッション船




アンモニア燃料アンモニア輸送船
出典：日本郵船株式会社

次世代型造船ロボットのイメージ



自律移動溶接ロボット

### 我が国の勝ち筋

**主な課題（ボトルネック）**

- ゼロエミッション化による**大幅なコスト上昇**
- 次世代船舶は、従来の船舶より**複雑で工数が多い**
- **技術力の高い設計者や技能者**が求められる
- 建造能力拡大には**長期間・多額の設備投資（ドック、クレーン、自動化設備等）が必要**

**講じるべき施策**

- ゼロエミッション船等の**生産体制の整備を支援**
- 国際海事機関（IMO）における**国際ルールの策定等を主導**
- ゼロエミッション船関連の**技術開発・実証を支援**
- ゼロエミッション船等の**導入を支援**
- AIを活用した次世代型造船ロボットの**研究開発を支援**

**目指すべき姿**

- アンモニア燃料船を始めとしたゼロエミッション船等の**次世代船舶建造技術で世界を主導**
- 次世代船舶に係る技術をてこに、我が国において**1,800万総トン※（市場規模約５兆円）を建造（2035年）**
- **国際社会における我が国造船業の役割を確立**

※2024年比倍増

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【船舶修繕】（造船）

国土交通省

造船
船舶修繕

## 方向性

- 我が国の修繕リソースは大部分を艦艇や巡視船等の官公庁船を含む**内航船の修繕に充当**。
- 外航船については、国内修繕ドックで我が国船主の修繕需要の全てを吸収できる余力がなく、**特定国への依存度が高い**。
- 今後、中長期的な海上輸送量の増加や次世代船舶の増加に伴って**修繕需要は拡大する可能性**。

船舶の修繕










出典：向島ドックHP

### 我が国の勝ち筋

**主な課題（ボトルネック）**

- 国内修繕ドックをより効率的に稼働させる余地有り
- 修繕事業所の設備性能・受注力の劣後
- 造船・修繕に係る人材の不足
- 海外における外航船の修繕拠点の多角的な確保

**講じるべき施策**

修繕能力の減退が我が国海上輸送の停滞とならないよう、以下の取組を早急に実施する。

- **修繕ドックに係る実態を把握**
- **海事産業群内でのデータの共有化等**により技術力・生産性を向上し、修繕工期の短縮を図る
- **官公庁船の修繕時期の平準化**
- 国内で修繕需要が見込まれる外航船、内航船及び官公庁船の**修繕能力の向上（ドック、クレーン、塗装・洗浄設備等の機能拡充・高度化や、AI・ロボット等の活用による自動化・省人化等）**
- 教育訓練体制の強化や地域連携、同志国との人材交流等を組み合わせた総合的な人材確保・育成
- 日本の外航船の主要航路を踏まえた**同志国における修繕ドックの活用・確保**

**目指すべき姿**

- 我が国船主の修繕需要を着実に取り込みつつ、特定国への依存の解消を図る
- 国内の造船・修繕ドックに係る実態（人的キャパシティを含む）を踏まえ、国内の修繕リソースを柔軟にフル活用できる形での内航船、官公庁船等の修繕キャパシティの増加
- 国内修繕能力の強化や同志国との連携による、我が国船主の外航船の修繕需要に持続的に対応できる体制の構築

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【LNG運搬船】（造船）

国土交通省

造船
LNG運搬船

## 方向性

- 日本の造船所においては**2019年竣工が最後の建造実績**。また、建造実績の乏しいメンブレン型が主流に
- 遠隔地からの輸入増により、**必要船腹量は今後拡大**する見込
- LNGの輸入を海上輸送に頼る我が国にとって、**LNG運搬船の建造技術を獲得・保持することは、経済安全保障上の観点から重要**
- 防熱技術・低温技術は液化水素等の新エネルギー運搬船においても必要な技術

LNG運搬船



出典：Samsung Heavy Industries Co., Ltd.



出典：Bureau Veritas S.A.

## 我が国の勝ち筋

### 主な課題（ボトルネック）

- 需要側からの長期安定発注が見通せない
- 建造ノウハウ・体制（設備等）の欠如、建造コストの上昇
- 設計・現場双方での人材の確保

### 講じるべき施策

- 需要サイドと供給サイドの協働を通じたLNG運搬船供給体制の構築
- 同志国が有する建造ノウハウ等の戦略的な組み合わせによるLNG船供給体制の確保
- LNG運搬船の設計・建造に必要な人材の確保・育成に向けた教育研究体制等の整備

### 目指すべき姿

- **2035年以降に年3-5隻建造の安定的供給体制構築**
- **国内外で今後もLNG海上輸送の需要が拡大していく中、自律性の確保という経済安全保障の観点から、我が国としてLNG運搬船の建造技術を獲得・保持。**

# 港湾ロジスティクスワーキンググループとりまとめ（概要）

国土交通省

**我が国における港湾の果たす役割と港湾ロジスティクスの必要性**

- ✓ 我が国の港湾は、貿易量の99%以上を扱うとともに、その背後は人口や産業が集中する重要な地域となっており、国民生活及び経済活動を支える重要な役割を果たしている。
- ✓ また、港湾は、国内と海外、海上輸送と陸上輸送の結節点、積替拠点として、原材料の調達から輸送、生産、保管、流通に至るまでのロジスティクスやサプライチェーンの一連の流れを支える基幹インフラである。

➡
- ◆ リスクの最小化に資する「危機管理投資」の観点から、他国に過度に依存しない戦略的自律性を確保するとともに、
- ◆ 国際社会における日本の優位性、不可欠性を高め、国際競争力を強化する「成長投資」の観点から、民間投資を促進し、他の戦略分野の成長にも資する「港湾ロジスティクスの強化」が必要不可欠。

**港湾ロジスティクスが抱える課題・リスク**

| 厳しさを増す経済安全保障環境 | 厳しさを増す国際情勢とサイバー脅威の増大 | 少子高齢化・人口減少に伴う労働力人口の減少 |
|---|---|---|
| ● 物流を他国に過度に依存することによる非常時等の大幅な物流遅延・途絶等のリスク | ● ターミナルオペレーションシステム等へのサイバー攻撃等による物流機能停止のリスク | ● 港湾ロジスティクスの担い手である港湾労働者等の不足に伴う物流サービス低下・機能停止のリスク |

## 港湾ロジスティクスの強化に向けて講ずるべき施策

### ①自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化

ⅰ）他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築
- ○大水深・大規模コンテナターミナルの整備や既存ターミナルの再編・機能強化の着実な推進
- ○*ターミナルのさらなる生産性向上「AIターミナル2.0」*
- ○*港湾運営会社によるターミナル運営機能の強化と財務基盤の強化*
- ○国際コンテナ戦略港湾への集貨等
- ○*港湾荷役機械の生産機能の強化*
- ○*自動化ターミナル等港湾分野の国際標準化に向けた動きへの対応*
- ○海外港湾の整備・運営への戦略的関与

ⅱ）生産性向上、DXや脱炭素化の取組による「選ばれる港湾」の実現
- ○コンテナターミナルにおける高度化に資する技術開発
- ○*自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進*
- ○大型X線検査装置を活用した検査強化と物流円滑化による港湾の信頼性向上
- ○*サイバーポートを中心としたデータプラットフォームによる港湾手続のデジタル標準化*
- ○カーボンニュートラルポートの形成、次世代燃料バンカリングの推進

ⅲ）港湾を起点とした物流サプライチェーンの強靱化
- ○*次世代型倉庫による港湾背後のロジスティクス機能の強化*

等

### ②サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化

ⅳ）サイバー面での港湾の強靱化
- ○ 港湾運送事業におけるサイバーセキュリティ対策の強化
- ○ サイバーポート及びNACCSのサイバーセキュリティ対策の強化
- ○ コンテナターミナルにおける大規模停電対策等

ⅴ）フィジカル面での港湾の強靱化
- ○ 港湾の災害対応力の強化によるサプライチェーンの強靱化

等

### ③港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

ⅵ）「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」等の実施
- ○ 労働環境改善による担い手の確保
- ○ 港湾運送事業の取引環境改善
- ○ 港湾運送事業における人材育成

等

- ➢ ターミナル運営機能の強化等による国際コンテナ戦略港湾政策のより一層の推進、自動化・遠隔操作化等荷役機械の導入促進等による生産性の向上等を、サイバーセキュリティ対策や担い手の確保・育成と合わせて講ずることで、自律的な港湾ロジスティクスの実現を図る。
- ➢ 「港湾荷役機械」、「サイバーポート（港湾物流DX）」、「次世代型倉庫」の3つのロードマップに基づき官民の投資を促進し、「危機管理投資」「成長投資」による強い日本経済の実現に貢献する。

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【港湾荷役機械】（港湾ロジスティクス）

国土交通省

港湾ロジスティクス
港湾荷役機械

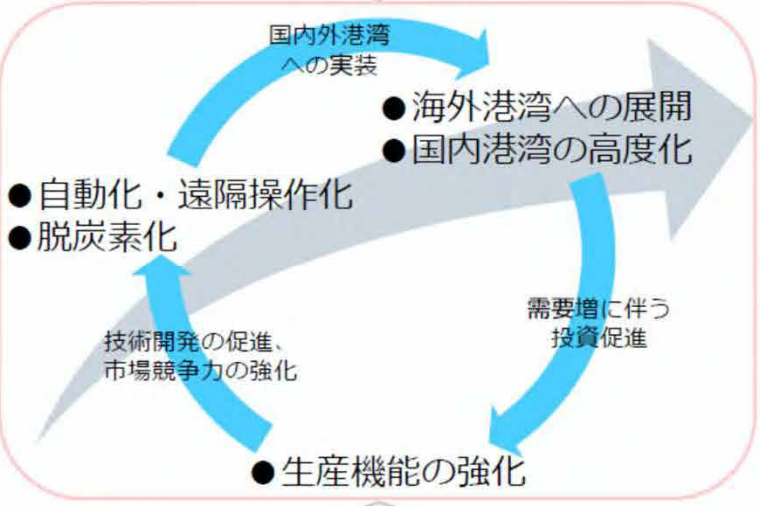
## 方向性

港湾荷役機械



※写真はSTSクレーン（ガントリークレーン）

【我が国の強み】信頼性・耐震性等




◎生産機能の強化に必要な設備投資等への支援
◎自動化・遠隔操作化等
港湾荷役機械の導入支援
◎国際コンテナ戦略港湾の機能強化
◎国際標準化への対応、海外展開支援

<目標>
◎国内生産機能の強化により、国内市場を引き続き維持しつつ、米国やアジア太平洋地域を視野に国外市場の拡大（約200~300億円/年）を目指す。これにより2040年頃を目途に米国市場の３割程度のシェア獲得を狙う。
◎我が国や同盟国・同志国における経済安全保障リスクを低減する。
◎港湾の労働環境改善と生産性向上による強靱かつ持続的なサプライチェーンの維持を図る。

<制約要因・不確実性>
・生産能力の不足
・他国との競争環境の激化
・自動化・遠隔操作化等の遅れ
・自動化コンテナターミナルの国際標準化の動き

STSクレーン（ガントリークレーン）の遠隔操作イメージ



※写真は技術開発中のもの

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【サイバーポート】（港湾ロジスティクス）

国土交通省

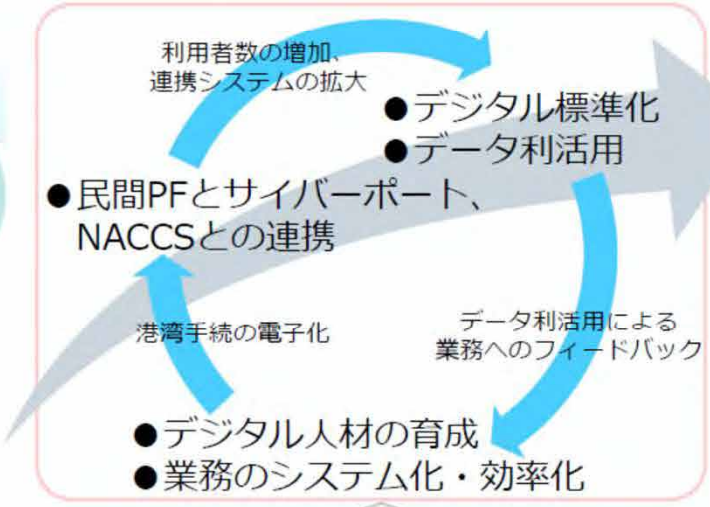
**港湾ロジスティクス**
**サイバーポート（港湾物流DX）**

## 方向性

【サイバーポートとは】港湾手続、港湾調査・統計、港湾インフラのあらゆる港湾関係情報をデジタル化するデータ・プラットフォーム

サイバーポート（物流）の概要



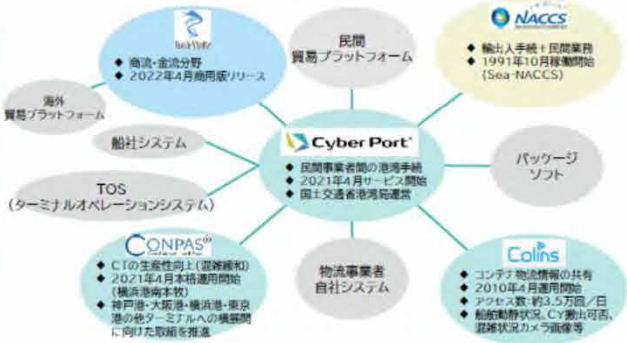




<目標>
◎サイバーポートの利用登録状況は、2026年3月1日時点で約1,100社。2035年度末に、約11,000社（※2022年度時点でNACCS(※2)を利用する全ての会社数）との連携を目指す。
◎港湾関係者、物流事業者、船社等の手続をサイバーポート経由で完結できるようにし、デジタル標準化を実現する。
◎サイバーポートが港湾利用者の「共通インフラ」となることで、コンテナ搬入時のゲート前待ち時間が現状10～30分であるところ0分を目指すなど、物流コストの削減等を図る。
◎24時間365日、サイバーポートやNACCS等が安定稼働できるよう、サイバーセキュリティを確保する。

<制約要因・不確実性>
・港湾を利用する際に必要となる手続や情報が必ずしも全てサイバーポート内に含まれていない
・各貿易プラットフォームの仕様・項目の不統一
・サイバーリスクの増大
・デジタル化に必要な人材の不足

◎サイバーポートの機能強化
◎デジタル標準化に係るルールづくり
◎サイバーポートとのシステム連携に係る投資支援
◎サイバーセキュリティ対策の推進、事業者の不安払拭
◎荷主や物流事業者に対する研修

サイバーポートを中心とした連携イメージ




（※1）NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier）：自社で船舶を持たず、船会社を利用して輸送サービスを提供する物流業者のこと。
（※2）NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）：輸出入・港湾関連情報処理システム。輸出入貨物の通関手続全般、食品衛生・動植物検疫手続等を行う唯一のシングルウィンドウ（総合物流情報プラットフォーム）。

# 戦略17分野における「主要な製品・技術等」の官民投資ロードマップ【次世代型倉庫】（港湾ロジスティクス）

国土交通省

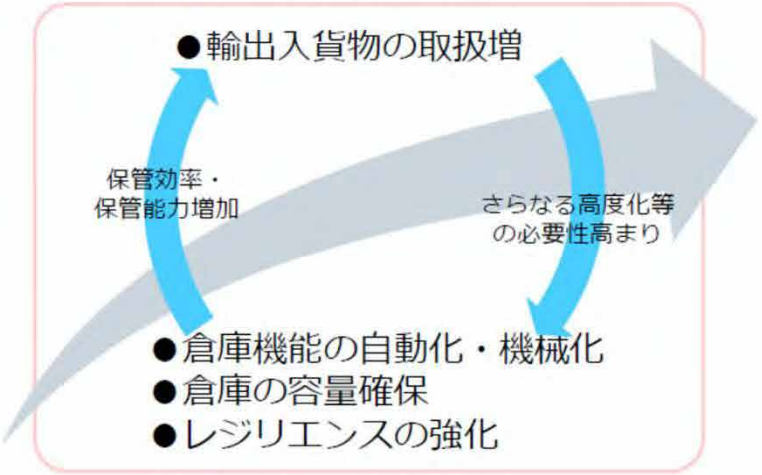
港湾ロジスティクス
次世代型倉庫

## 方向性

用地や人材が不足する中で、AI・IoT等を活用し、庫内作業の自動化・機械化、自動運転車両の乗り入れへの対応等を通じて保管機能等が高度化された次世代型倉庫を、既存倉庫を集約・再編して整備する。それにより保管容量の拡大等を図り、輸出入貨物の取扱能力を強化し、港湾からのシームレスな物流を実現する。

次世代型倉庫のイメージ
（倉庫の集約による大型化、自動化）






<制約要因・不確実性>

- 倉庫の老朽化・陳腐化を解消するため、その集約・再編に必要となる港湾周辺の土地が不足
- 建設費等の高騰
- 我が国の国際コールドチェーン物流サービス規格の浸透不足 等

◎立地自治体等との連携による次世代型倉庫を支えるインフラ整備
◎低利融資や税制特例による倉庫の集約・再編支援
◎食品加工・流通、創薬等に資する倉庫を含む高品質なコールドチェーン物流サービス規格の海外展開の促進　等

<目標>

◎貨物の取扱いが多く、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾の周辺において、次世代型倉庫の整備により、保管効率向上・保管容量拡大を図る（2030年代までに普通倉庫200万$m^2$、冷蔵倉庫40万設備トンを整備）。
◎倉庫での受入可能貨物量を増やすことで、我が国港湾で保管しきれない貨物の外国での一時保管を回避するとともに、災害時等のサプライチェーンの維持に寄与する。
◎高品質なコールドチェーン物流の構築により、国際競争力の強化を実現する。

# 3. 地域未来戦略、戦略産業クラスター計画

# 次世代船舶　戦略産業クラスター計画（瀬戸内地域）の概要

国土交通省

## 現状と課題

### 瀬戸内地域のポテンシャル（強み）

- 中国・四国地域においては、**全国の許可造船所数の約4割（103社）**が立地し、**全国の新造船建造量の約5割（約486万総トン）**を占める。
- 造船所による**大規模投資**が進展し、**次世代船舶の量産化に向けたポテンシャルが高まっている**。

### ●現状（その地域・産業を取り巻く将来の見通し）

**シーズの多い瀬戸内で、次世代船舶量産を志向**

- 造船業は、**貿易の99%以上を海上輸送が占める我が国**において、経済安全保障上極めて重要な役割を担っている。
- **次世代船舶は2030年代に世界需要の約6割を占める**見込みであり、市場は拡大局面にある。




次世代コンテナ船　　出典：今治造船(株)HP

### ●課題

**人材不足**

- **高度人材の不足や入職者の減少等の人材制約**が深刻化。

**設備の老朽化や次世代船舶建造技術への対応**

- クレーン・艤装設備等が**老朽化・能力不足**。
- 建造能力の向上や優位性の確立のために次世代燃料（LNG・アンモニア・水素等）への対応が必要。

**インフラ・制度制約**

- インフラ整備遅延により、**物流に制約が発生。**
- **港湾・臨海部インフラの遅れ**や**波浪の影響、重量物輸送の制約**による工程非効率の発生、手続きの長期化が**生産性向上の制約**。

## 進行中の大規模投資案件と取組

### ●核となる大規模投資案件【道筋】※一例

**【今治造船（多度津・西条）】**
次世代燃料船に対応した新燃料タンク生産設備や大型艤装プラットフォーム等を整備。（※1）

**【尾道造船（尾道）】**
艤装プラットフォームの整備やパイプ工場新設を進め、ゼロエミッション船の供給基盤を強化。（※1）

**【川崎重工業（坂出）】**
液化水素サプライチェーンの商用化に向け、世界最大級の液化水素運搬船の建造・実証と生産体制の整備を推進。（※2）

※1 ゼロエミッション船等の建造促進事業（国交省・環境省）に採択

※2 グリーンイノベーション基金事業（NEDO）に採択



液化水素運搬船
出典：川崎重工業(株) HP

### ●課題解決に向けた取組【政策手段】

**人材確保・育成**

- **愛媛大学における海事産業特別コースの開設等をはじめとする造船系教育機関等**を中心とした研究開発・人材育成の推進により、**高度人材の育成基盤を強化**。
- 広島県を中心に、**特区制度を活用**した**共同OJT**の取組により、企業間の人材循環と実践的育成、多能工化の取組を推進。
- 外国人材受入促進と住環境整備等で人材不足解消を促進。

**設備投資（量産化対応）**

- 「官民投資ロードマップ」に基づき、**我が国全体で2034年度までに官民1兆円規模の投資実現を目指す**。これにより、**生産体制全体の効率化**を通じて、**生産性約25%向上**及び**船舶建造能力の抜本的向上を実現**。

**インフラ・制度**

- 国及び自治体主体で、**港湾施設等のインフラ整備を進めるとともに、投資環境を改善。**
- **物流・港湾機能に係る制約、サプライチェーンの分散及び手続の複層化・長期化に起因する工程非効率の解消を推進。**

### ●インフラ整備の例

**高松港複合一貫輸送ターミナル整備事業**
岸壁を整備し、部材供給の安定化と効率化を通じて造船供給力の底上げを図る。



## ●目指す姿【目標】

**次世代船舶の供給力強化**

- **投資・受注・再投資の成長循環を確立**することで、次世代船舶の国際供給拠点化と安定的な国内建造体制の構築、国家安全保障基盤の強化を図る。

**量産体制の確立**

- 次世代船舶の量産体制を確立し、ロードマップに示された、**2035年の建造能力1,800万総トンの目標達成に寄与する。**
- **瀬戸内地域**が全国の建造量の**約5割を担う中核的な造船集積地**であることを踏まえ、KGI・KPIを以下のとおり設定する。

**官民設備投資額**

- **【KGI】瀬戸内地域では、2034年度までの官民設備投資約5,000億円で必要な供給基盤を確立。**
- **【KPI】**官民で**約2,800億円（2030年度累積）**の設備投資を継続的に実施。今後も更なる拡大を想定。

**付加価値増加額**

- **【KGI】2034年度までに、瀬戸内地域の付加価値増加額約35,000億円**を達成。
- **【KPI】**次世代燃料対応の設備投資を起点に、生産性向上・高付加価値化を通じて、**付加価値増加額約19,400億円（2030年度累積）を達成。**

**人材育成数**

- **【KGI】2034年度**までに、瀬戸内地域の造船系教育機関を中心に、**累計約3,400人の造船人材を育成。**
- **【KPI】**瀬戸内地域の造船系教育機関等において、**約1,900人（2030年度累積）の造船人材を育成。**




産業集積の絵姿

# 次世代船舶　戦略産業クラスター計画（九州地域）の概要

国土交通省

## 現状と課題

### 九州地域のポテンシャル（強み）

- 九州地域は、**全国の新造船建造量の約3割（約320万総トン）**を占める。
- アンモニア燃料船、風力補助推進船等のゼロエミッション船、最新鋭の護衛艦、次世代(FSO)石油貯槽船等の**高付加価値な次世代船舶を建造**する**トップランナー**たる**大手造船所が複数立地**するとともに、**各造船所とサプライチェーンを形成する関連業者が集積している**。

### ●現状（地域・産業を取り巻く将来の見通し）

・九州地域は、次世代船舶を供給する造船集積地であり、設計・建造・就航・修繕に至る一体的な産業基盤を形成している。
・GHG規制強化を背景に代替燃料／ゼロエミッション船への転換や、洋上風力発電の導入拡大に伴う関連船舶について、**今後世界的な需要拡大が見込まれる**。



風力補助推進船 出典:大島造船所



アンモニア燃料船　出典:JMU



護衛艦　出典:海上自衛隊

### ●課題

**生産性確保・向上、サプライチェーンの再構築**
建造・修繕能力の拡大に必要な**用地不足**に加え、生産性の確保・向上に必要な大型ドック等の**生産設備・施設や港湾インフラの老朽化**等が深刻となっている。

**インフラ**
建造能力拡大に当たっては、チョークポイントとなる**港湾・道路・橋梁等の大型化・耐震化**及び**港内・航路の定期的かつ継続的な浚渫の実施が不可欠**。

**人材育成・確保**
次世代船舶の建造に必要な**設計技術者や建造現場の技能者等が不足しているほか、人材受入れに必要な施設も不足している。**

## 進行中の大規模投資案件と取組

### ●核となる大規模投資案件 【道筋】 <一例>

**【名村造船所（佐賀県伊万里市）】**
燃料用タンク生産設備、艤装プラットフォームの増強、ゴライアスクレーン新設等。（※）

※ゼロエミッション船等の建造促進事業（国交省・環境省）に採択

**【大島造船所（長崎県西海市）】**
艤装プラットフォームの増強・整備及びアンモニア・LNG燃料タンク生産能力増強。（※）

**【ジャパンマリンユナイテッド（熊本県長洲町）】**
新燃料船の生産量拡大に向けた艤装プラットフォームの増強。（※）



アンモニア燃料・アンモニア運搬船
出典：NEDO HP
ジャパンマリンユナイテッド建造

### ●課題解決に向けた取組 【政策手段】

**生産性確保・向上、サプライチェーンの再構築**
「ゼロエミッション船等の建造促進事業」による造船所への大型クレーンの新設といった**設備投資や産業用地の整備等により生産性向上や建造能力拡大**を図るとともに、**ゼロエミッション船・次世代燃料船の建造に必要な自動化設備等への投資**を行う。また、企業マッチング等のソフト支援を通じ、**サプライチェーン再構築を推進**する。

**【佐賀県の例】**
七ツ島工業団地及び伊万里港付近において**用地造成、拠点整備を一体的に推進。**



伊万里港　出典:九州地方整備局HP

**インフラ**
**造船関連工場間や港湾・道路との物流効率化**のため、**周辺道路の拡張、港湾の補修等のインフラ整備を推進する**。

**人材育成・確保**
**全国に海事人材を供給**するため、長崎総合科学大学の学科新設や九州大学の産官学連携コンソーシアムの設立などを通じて、**造船技術者（設計、開発）**や**技能者（溶接、艤装、機械整備等）等**を**確保・育成**する。

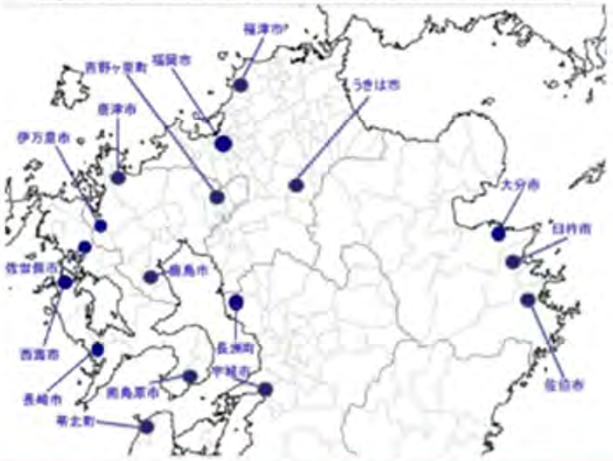
## 目指す姿 【目標】

**次世代船舶の供給力強化**
・**次世代船舶の建造・修繕体制強化に向けた生産設備等への投資等を実施**することで、生産性の向上及び建造能力の拡大を図る。また、港湾・道路等のインフラを整備することことで、サプライチェーンの強靭化及び安定的な生産活動の実現を図る。さらに造船技術者及び技能者等の人材育成・確保を図る。
・これにより、ロードマップに示された、**2035年の建造能力1,800万総トンの目標達成に寄与する。**

**官民設備投資額**
- 【KGI】 **九州地域では、2034年度までの官民設備投資約3,000億円で必要な供給基盤を確立。**
- 【KPI】 官民で**約1,700億円（2030年度累積）**の設備投資を継続的に実施。今後も更なる拡大を想定。

**付加価値増加額**
- 【KGI】 **2034年度までに、九州地域の付加価値増加額約21,000億円**を達成。
- 【KPI】 次世代燃料対応の設備投資を起点に、生産性向上・高付加価値化を通じて、**付加価値増加額約11,670億円（2030年度累積）を達成。**

**人材育成数**
- 【KGI】 **2034年度**までに、九州北部地域の造船系教育機関を中心に、**累計約3,300人の海事人材を育成。**
- 【KPI】九州北部地域の造船系教育機関等において、**約1,800人（2030年度累積）の海事人材を育成。**



# 4. 造船業再生基金

# 「官民投資１兆円」のフレーム

国土交通省

- 「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。

合計１兆円規模

① 造船企業の資金調達（民:3,500億円規模）

【海事産業強化法・経済安全保障推進法に基づくツーステップローン】

毎年度、民間投資に応じた必要額を要求（財政融資）

【海事産業強化法の5年見直し等を踏まえた支援の検討】

関係法令の改正を含めて　支援の在り方を今後検討

② 造船能力の抜本的向上（官:3,800億円規模）

【造船業再生基金：成果目標の達成状況を見て検討し、10年間で合計3,500億円規模を目指す】

1,200億円 フェーズ１：2026～2028 → フェーズ２：2029～2031 → フェーズ３：2032～2034

【経済安全保障の観点から先端的な重要技術に係る研究開発を支援】

120億円：～2030

【AIを活用した次世代型造船ロボットの研究開発】

150億円※1：～2026

※１：配分額として調整中であり、2026年１月の有識者会議において決定される見込み。

③ 非価格競争力向上のためのグリーン投資（官民:2,800億円規模）

【GX経済移行債を活用した官民協調でのゼロエミッション船等の生産設備整備・導入支援】

生産設備整備支援 約960億円※2：2025～2029（官民約2,510億円）

※２：このほか、ゼロエミッション船等の導入支援に2026年度当初予算（2026～2030の国庫債務負担行為）として151億円を措置。

【グリーンイノベーション基金事業によるゼロエミッション船の実用化支援】

約410億円の内数：2025～2030（官民約270億円）

2025　2026　2027　2028　2029　2030　2031　2032　2033　2034　2035

※　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。

# 造船業再生基金の創設

国土交通省

- 我が国造船業の再生を図るため、10年間の基金（造船業再生基金）を創設し、令和７年度補正予算で1,200億円を措置。
- 造船能力の抜本的向上に必要な設備投資、及び研究開発に対する補助を実施。
- ３年毎の達成状況を踏まえ、10年間で総額3,500億円規模の支援を目指す。

**経済安全保障推進法**に基づき、**「船体」を特定重要物資に指定**し、その安定供給確保を図る取組に対して支援を実施

## 基金による支援対象

### ＜既存の船体生産能力の拡充＞

✓ 船体の生産体制を新たに構築するため又は既存の生産能力を拡充するための設備・施設への投資支援。

船体の生産設備の老朽化及び生産工程を担う熟練工の高齢化・退職による生産能力の減少

**生産設備の能力増強及び自動化**


メガブロック対応クレーン


自動溶接ロボット


全天候型ドック

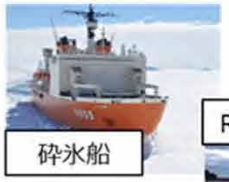
### ＜船体生産能力拡大のための研究開発＞

✓ 船体生産能力拡大のための研究開発支援。

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ

**最先端の設計・生産システムの研究開発・実証**


無人式切断機


砕氷船


RORO船

出典：小池酸素工業、神戸製鋼、ジャパンマリンユナイテッド、今治造船、平田機工 、郵船クルーズ

## 基金による支援スケジュール（想定）

**2025年 基金創設**

**フェーズ１（2026~2028）**
**R7補正予算: 1,200億円**

フェーズ２（2029~2031）

フェーズ３（2032~2034）

3年毎の達成状況を踏まえ、**10年間で合計3,500億円規模の支援を目指す**

# 造船業再生基金による支援

国土交通省

- 経済安全保障推進法に基づく特定重要物資として船舶の部品に**「船体」を追加**するとともに、**造船業再生基金を造成**し、造船能力の抜本的な向上に必要な設備投資等を支援することとしている。
- 今般、同法に基づき、造船事業者から申請された設備投資等の計画（供給確保計画）について、**９月４日に3件、９月11日に5件の計8件を認定した。**
- これにより、**官民合わせて総額9,000億円規模**の投資が見込まれ、**国による補助額は最大約3,110億円**となる。

＜供給確保計画の認定状況（令和８年９月11日時点）＞

| 申請事業者 | 最大助成額（令和８～16年度） |
|---|---|
| 今治造船株式会社、多度津造船株式会社、株式会社スチールハブ | 約1,138億円 |
| ジャパン マリンユナイテッド株式会社、株式会社JMUアムテック、有明スチールセンター株式会社 | 約494億円 |
| 株式会社名村造船所、函館どつく株式会社 | 約499億円 |
| 株式会社大島造船所 | 約61億円 |
| 川崎重工業株式会社 | 約156億円 |
| 株式会社新来島どっく、株式会社新来島豊橋造船、株式会社新来島高知重工、株式会社新来島サノヤス造船 | 約320億円 |
| 内海造船株式会社 | 約43億円 |
| 三菱造船株式会社 | 約400億円 |