

提言の実現に向けた国土交通省の取り組み

国土交通省 海事局長

新垣 慶太

令和8年3月

1. 造船業再生ロードマップ
2. 港湾ロジスティクス
3. ゼロエミッション船の状況
4. 外国人材の受入れ関係

- 1. 造船業再生ロードマップ**
2. 港湾ロジスティクス
3. ゼロエミッション船の状況
4. 外国人材の受入れ関係

我が国造船業の重要性

- 四面を海に囲まれエネルギーや食料等の物資を海外に頼る日本にとって海上輸送は必要不可欠。造船業は海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、国民生活や経済活動を支える極めて重要な役割を担っている。
- 我が国の海上警備や防衛を担う船舶を建造しており、安全保障の観点からも必要な産業。
- 国内生産比率が約8割、地域生産比率9割以上であるのに加え、ほぼ全ての部品を国内調達しており、地域の経済・雇用を支える産業。

造船業の特性

<重厚長大の装置・労働集約産業>

- 受注と竣工の期間が長い（近年は3～4年）。
- 船価の約7割を材料費（鋼材、船用機器等）が占める。船舶受注後（船価確定後）に材料を調達するため、物価の上昇局面で利益が圧迫される傾向。
- ドック、クレーンを始めとした大規模な施設・設備が必要。建造能力拡大には長期間・多額の設備投資が必要。
- 船舶は、複雑な設計、生産に対応する多数の技術者及び技能者により建造。

<海運市場との連動>

- 造船業は世界単一市場で厳しい国際競争（日中韓で9割以上）。
- 造船市場は、世界経済の発展に伴い拡大する海上輸送量・船腹量に連動し、長期的には拡大してきた一方、変動の大きい海運市況の影響を受け、短期的には大きく変動。
- こうした市況変動のため、大規模な施設・設備投資のリスクが大きい。

造船業の現状・課題

- 近年、我が国造船業の**建造量は減少傾向が継続**（2019年1,600万総トン→2024年900万総トン）。目下で**我が国船主の1年間の造船需要を下回り、海外の造船所に頼らざるを得ない状況**。
- この傾向が続いた場合、近い将来、国内のサプライチェーンを維持できず、海上貿易に不可欠なタンカーやばら積み船などの船舶の建造について、**極度に他国へ依存せざるを得なくなるおそれ**。
- 我が国の建造量が伸び悩んでいる主要因は、以下のとおり。
 - ① 韓国・中国の造船所と比べ、**人数・敷地面積・生産量ともに事業所の規模が小さい**
 - ② 鋼材・資材の高騰を背景に**船価が高く**、中国・韓国造船業との厳しい競争の中で**建造能力を縮小**
 - ③ 設計や現場において**人材不足が深刻化**
- 一方で、我が国造船業は、他国と比較して**品質・性質面での優位性**が認められるといった強み。また、今後中長期的に、海上輸送量の増加による建造需要が拡大。その中では、**ゼロエミッション船を始めとする次世代船舶の需要が増大**していくと見込まれており、造船市場における**ゲームチェンジの機会**に。

我が国造船業のあるべき姿

- ✓ 中国・韓国の造船業に負けない国際競争力を確保
- ✓ 我が国の安全保障を支える体制（日本の船は日本で造る）を実現
- ✓ 国際社会の中で不可欠な役割を担い、世界を牽引する確たる地位を確保
- ✓ 日本の海事産業群の中核となり地域の経済・雇用を支える

我が国造船業の目標（2035年）

- 日本船主の船舶建造需要である**1,800万総トン**を建造する（日本船主の船舶建造需要予測量）。
- **ゼロエミッション船など次世代船舶建造技術で世界を主導する**。
- **国際社会における我が国造船業の役割を確立する**。

我が国造船業の再生のための対応(イメージ)

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)

我が国の安定的な海上輸送の確保

2035年目標

造船業の再生

日本の船は日本で造り日本で持つ

建造量1800万総トン
(日本船主の船舶需要予測)

海事産業の中核で
国と地方を支える

世界を牽引する確たる地位の確保

次世代船舶建造技術で
世界を主導

国際社会における我が国
造船業の役割の確立

優位性の確立

脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

日本船主等の競争力・発注喚起を通じた安定的な新造船需要の確保

同志国との連携強化

自律性の確保

建造能力倍増

10%のコスト削減

業界の垂直・水平連携及び再編により、複数事業者の一体的行動で生産能力を最大化

約50%の建造能力向上

施設・設備整備による建造能力拡大

約25%の生産性向上

DXやロボット・AI技術を駆使し、建造プロセス全体の生産性向上

生産規模の拡大のための投資等により各社がそれぞれの得意分野で能力を新設・増強

増強

再稼働

始動

造船所

休眠
造船所

新たな
造船所

大学・産業・地域等の連携による高度人材の育成、雇用環境の改善、外国人技能者の受入れ等

各分野における課題と対応の方向性

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)

①船舶建造体制の強靱化

- 船舶建造能力を増強するためには、特定の箇所のみでなく、複数年度にわたって、作業ライン全体を整備することが必要。
- 中国・韓国と比べ、1つの造船所当たりの規模が小さく、手動・人海戦術を要する工程において自動化等が進んでいない部分が多い。
⇒ 中長期的な計画に基づき、効果の早期発現が見込まれるものから優先的に着手し、ステージゲートで成果を確認しつつ投資を実施。
- 企業ごとの個別の受注体制、設計・製造仕様の不統一により、共同受注・システムインテグレーションが進んでいない。
⇒ 日進月歩で進む**自動化・省力化**等の技術及び**DX・AIヒューマノイドロボット**等に関する他分野と連携した技術開発の早期社会実装や、船種・大きさ等の需要も踏まえた戦略的な企業間・海事産業群内での**垂直・水平連携**を促進し、強靱性を補強。

②造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備

- 技術者(受注・設計等を担う者)の人数は横ばいで推移しているが、今後、新規需要船に対応した高度な技術にも対応する必要。
⇒ **造船所を有する地域内での連携**や**産学又は企業間の共同育成等**の連携を促進し、高度人材を戦略的に育成。
- 技能者(造船所内での作業を担う者)の人数は減少傾向であり、人材確保が急務。
⇒ 自動化機器の導入による**雇用環境改善**等により、生産性を高めつつ「選ばれる職場」を指向。**外国人材の戦略的な確保**も実施。

③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

- 国際海運において脱炭素化や自動運航に係る統一的な方針・規制に基づき、開発技術を円滑に実装することが必要。
⇒ 国際海事機関(IMO)における**国際ルール策定の議論を牽引**するとともに、**ゼロエミッション船等の開発・実証・建造体制整備**を速やかに進め、**普及促進**までシームレスに展開。

④安定的な需要の確保

- 造船業のみならず、我が国の船種・海運事業者の国際競争力を確保する上で、我が国での造船需要喚起を引き続き実施する必要。
⇒ **海運税制措置等**を引き続き実施するとともに、新技術導入のために高価格とならざるを得ない**ゼロエミッション船**が円滑に市場投入されるための**需要喚起**、海運・造船間の連携による**船舶仕様の標準化促進**等も必要。

⑤同志国・グローバルサウスとの連携

- 日米覚書に基づく協力に加え、協調関係を築くことのできる同盟国やグローバルサウス諸国との協力を推進する必要。
⇒ (安定的な海上輸送確保の観点から) **海外を含む修繕拠点の確保・整備**を進めるとともに、優秀な技術者を含む**外国人材の国内外環流**を促進。

船種・技術開発の切り口から見た戦略(勝ち筋)

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)

成長戦略分野 (船種)		現状/展望	マーケット戦略	技術戦略
基幹船舶	外航海運のボリュームゾーン バルクキャリア タンカー コンテナ船 等	<ul style="list-style-type: none"> エネルギーや食糧等の物資を運搬 船腹量の大半を占める 	<ul style="list-style-type: none"> 安定的に一定量規模以上の受注量を確保 需要変動やロット発注等に対し柔軟な体制を構築 連続建造による生産性向上・低コスト化 大型化も視野 	<基幹船舶> <ul style="list-style-type: none"> 将来、大半がLNG、メタノール、アンモニア、水素等の新燃料に移行する想定の下、ゼロエミッション船等の技術開発・生産体制整備等により優位性を確立し、先行者利益とシェアを獲得
	技術的優位の発揮 自動車運搬船 フェリー等のRORO船 艦船・巡視船 砕氷船 等	<ul style="list-style-type: none"> 我が国で長年建造 特殊な技術を要する 	<ul style="list-style-type: none"> (従来の国内顧客向け中心から)海外市場へ展開 	<全船種共通> <ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラル化に伴うエネルギーコストの高騰が見込まれる中、日本が優位性を持つ省エネルギー技術の開発を継続し、ライフサイクルでのコスト(船価+燃料費)での優位性を維持 知的財産のオープン&クローズ戦略を展開し、先行者利益と不可欠性の確保 優位性確保を視野に国際規則の策定を主導 …等
	新市場の獲得 液化CO2運搬船 ケーブル敷設船 等	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルの世界市場拡大 他分野における経済安全保障上のニーズ拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 新市場の先取り 未開拓市場への進出 	
エネルギー政策に係る船 LNG運搬船	<ul style="list-style-type: none"> クリーンなトランジショナル燃料として、LNGの需要は継続する見通し 現在、国内建造なし 	<ul style="list-style-type: none"> 船用メーカーから造船、海運、荷主に至るサプライチェーンにおける将来のコミットメントの在り方検討 (R8年春頃目途に結論) 		

造船業再生に向けたロードマップ

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)

2026~2028

2029~2031

2032~2034

① 船舶建造体制の強靱化

D X 技術活用による開発・設計・建造の抜本的高度化

AI・ヒューマノイド
ロボット技術開発

成果の活用

成果の
活用

成果の
活用

グループ体制
の検討
(集約の様態や連携内容については、様々な形を想定)

1~3のグループ
体制へ集約

設計・建造
システム面の統合

業界の垂直水平連携

造船施設等の拡充・刷新・再稼働・新設等を通じた建造能力増強

フェーズ1

フェーズ2

フェーズ3

自動化・省力化設備中心

施設の新設・拡大

増強したドック・クレーンの稼働

② 造船人材の確保・育成

人材不足緩和

大学間及び産学連携の体制構築

高度技術者の育成

各地域内における連携体制の構築

技能者の育成

特定技能制度・育成就労制度による外国人材受入れ(育成就労制度は2027年4月運用開始)

③ 脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

ゼロエミ船に係る
条約採択・法制化

発効

国際燃料規制・インセンティブ制度による国際市場構築

アンモニア燃料船・水素燃料船その他次世代船舶開発・実証

新市場
獲得

次世代船舶の発注

次世代船舶の建造

④ 安定的な需要の確保

日本船主・海運の
競争力強化

日本船籍の要件の検討

好循環
を創出

成果の
活用

⑤ 同志国・グローバルサウスとの連携

人材環流を形成

米国協力(造船技術協力・艦船修理の拡大等)

海外修繕体制の構築

海外人材の育成協力

造船業再生に向けた目標

建造量

1800万総トン

(日本船主の船舶
建造需要)

[参考: 2024年時点]
建造能力: 907万総トン

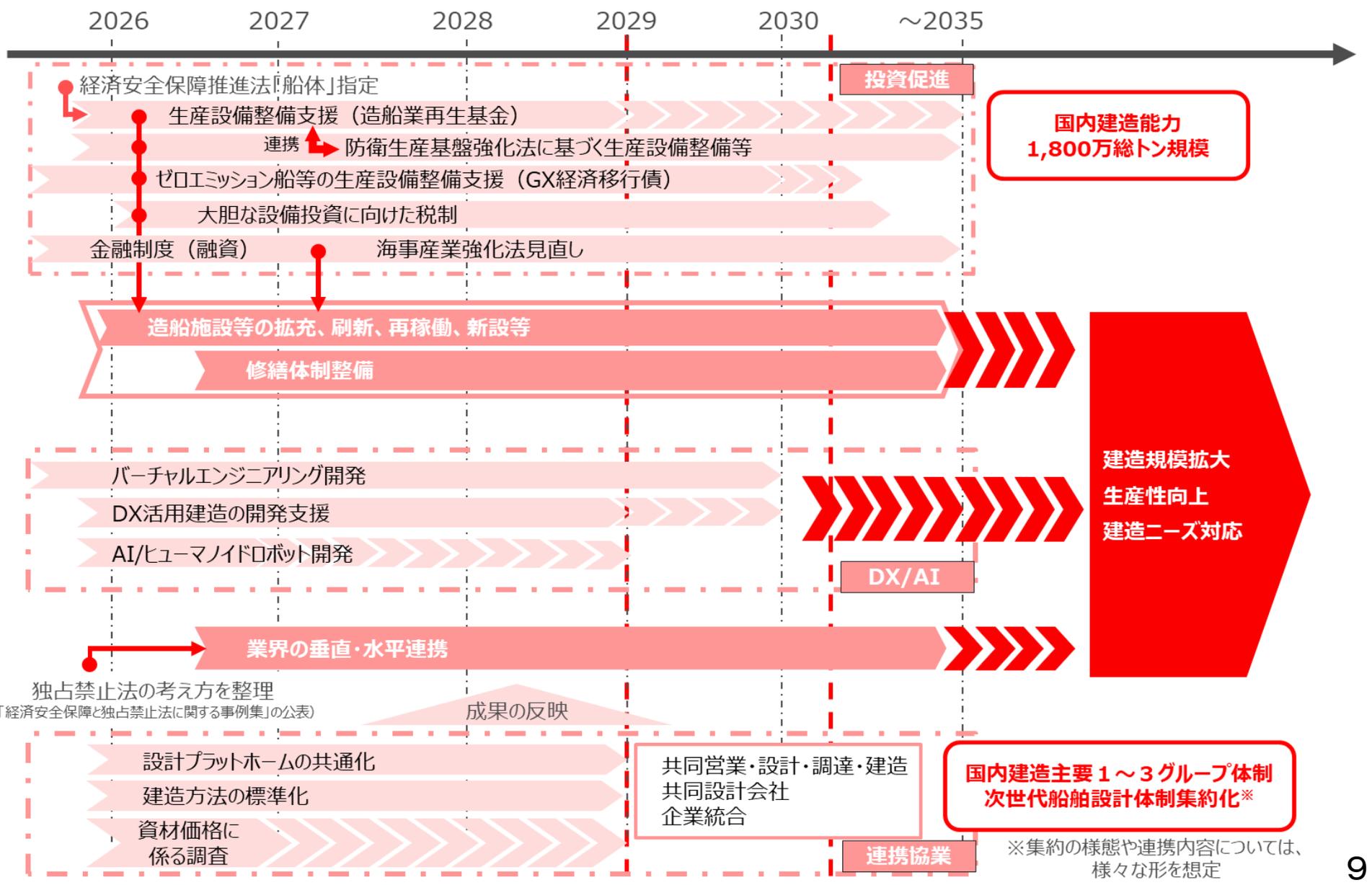
次世代船舶建
造技術で世界
を主導

国際社会に
おける我が国
造船業の役割
の確立

※ 取り巻く環境等の
変化を踏まえ、必要
に応じ、適宜見直し
の検討を行う。

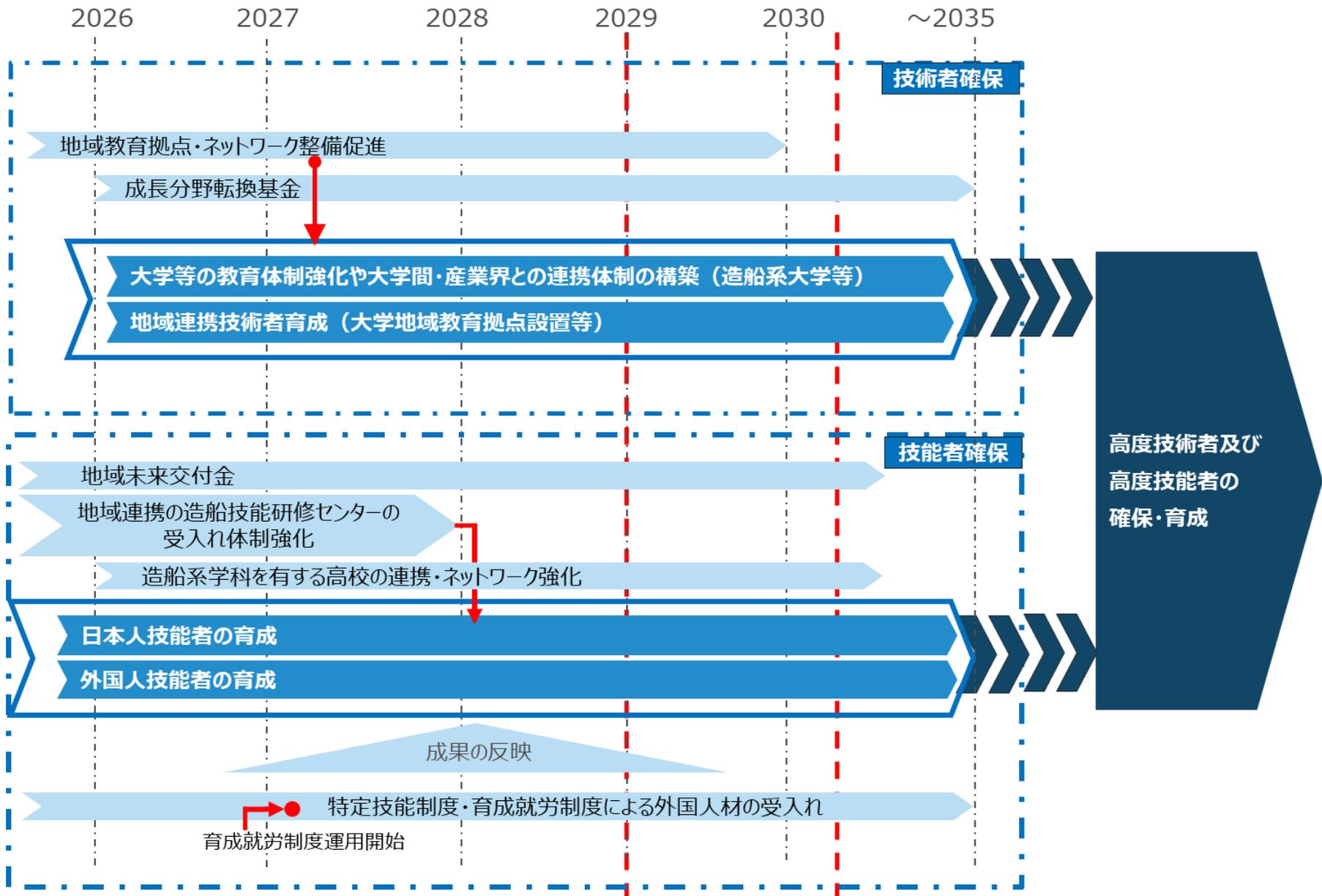
① ロードマップ(船舶建造体制の強靱化)

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)



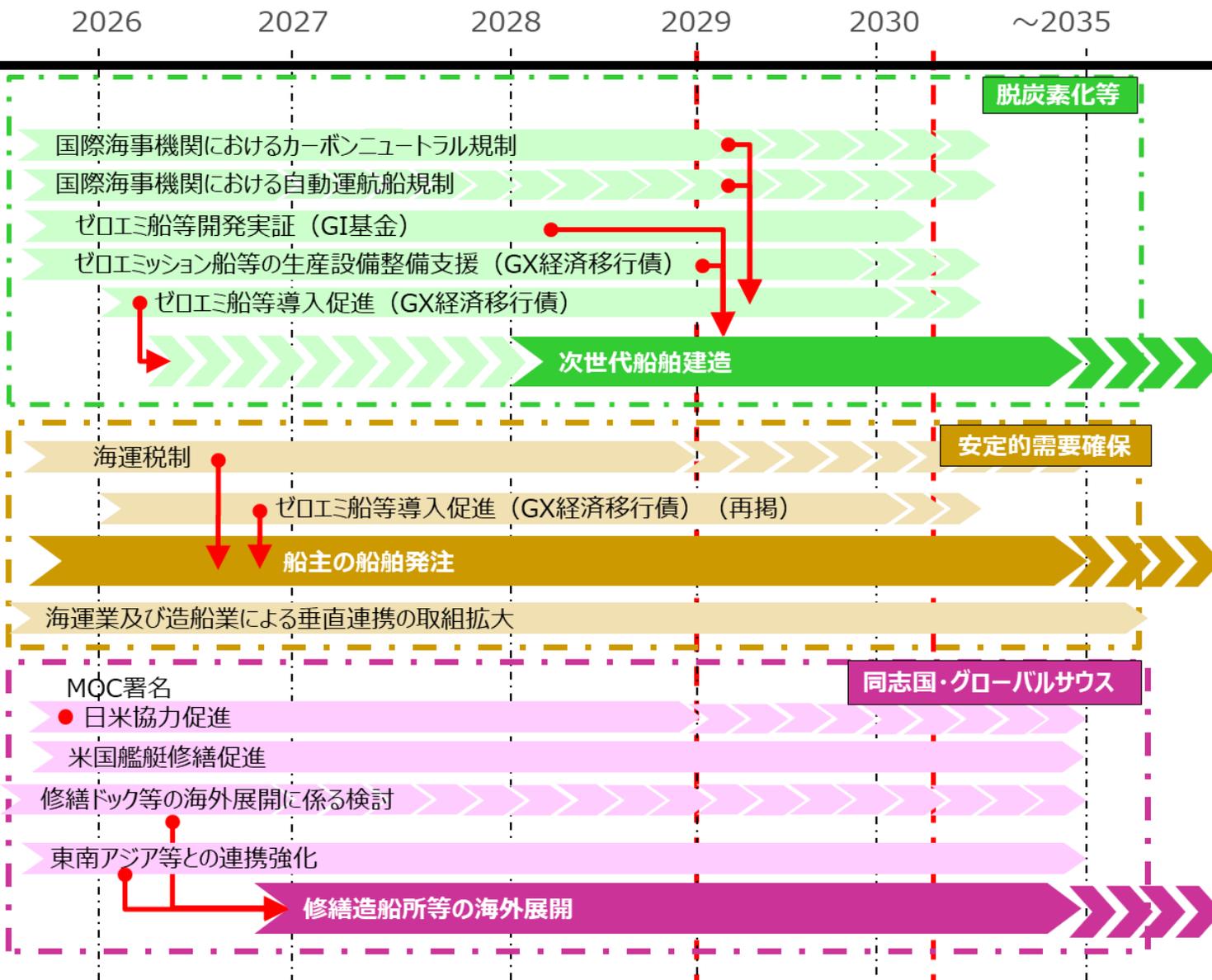
② ロードマップ(造船人材の確保・育成)

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)



③ ロードマップ(脱炭素化等を通じたゲームチェンジ/ 安定的な需要の確保/同志国・グローバルサウスとの連携)

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)



脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

国際社会における日本のイニシアチブの発揮

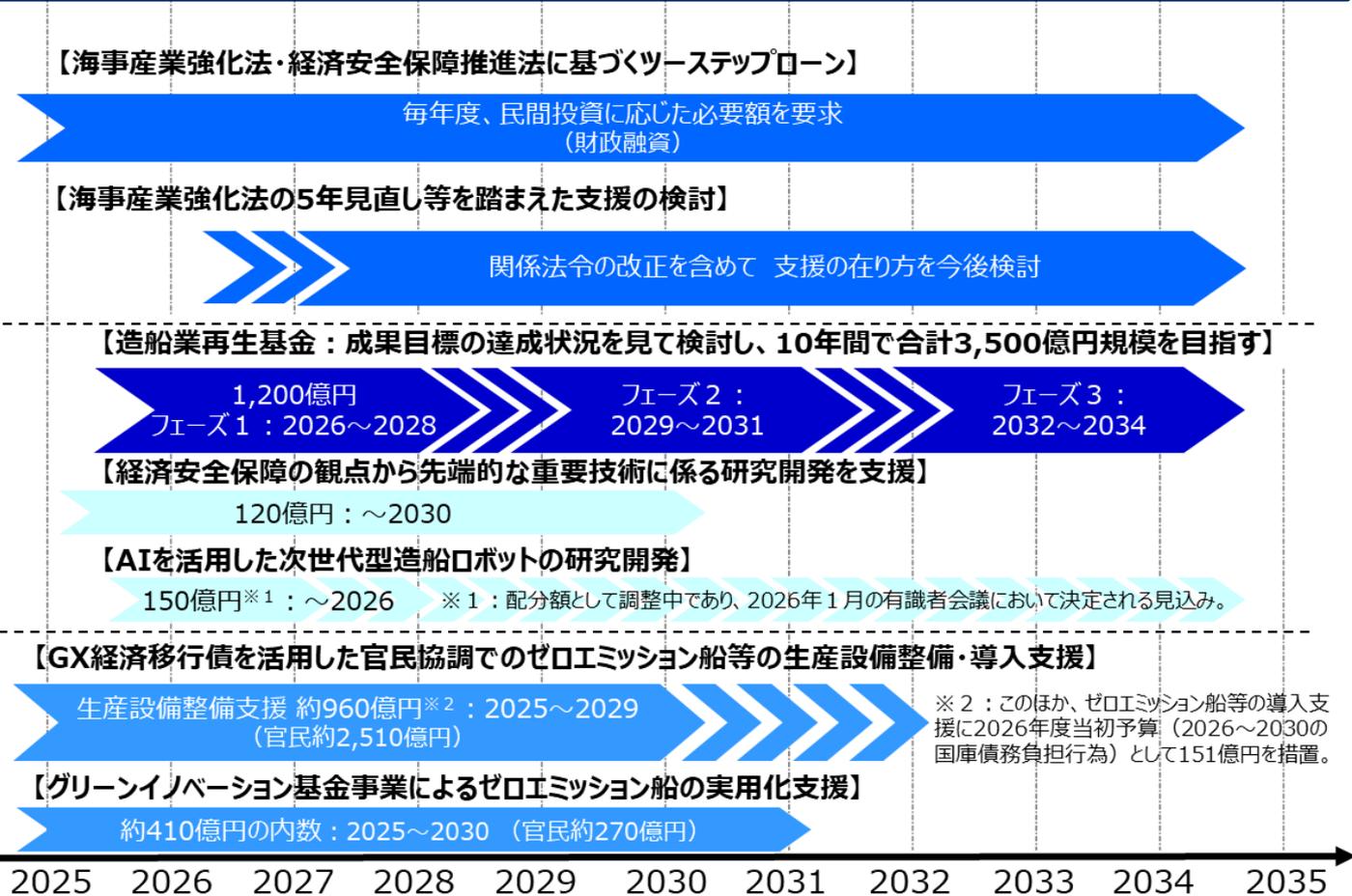
同志国連携を通じた海事ドミナンス

「官民投資1兆円」のフレーム

造船業再生ロードマップ(令和7年12月26日公表)

- 「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

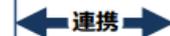


※ 総合経済対策においては、「危機管理投資に関し、新たな財源確保の枠組みについて検討に着手する」とされており、海事産業群の強靱化に資するよう検討を深めることとする。

1. 造船業再生ロードマップ
- 2. 港湾ロジスティクス**
3. ゼロエミッション船の状況
4. 外国人材の受入れ関係

※一部、海事局にて編集

日本成長戦略会議



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)

分野横断的課題への対応

① AI・半導体
新設 AI・半導体WG
1月～
○人工知能戦略大臣 ○経産大臣
・関係省庁(NSS、警察、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
新設 造船WG
1月～
○国交大臣 ○経済安全保障大臣
・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
新設 量子WG
1月～
○科技政策大臣
・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
新設 合成生物学・バイオWG
1月～
○経産大臣
・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
新設 航空・宇宙WG
1月～
○経済安全保障大臣
・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
新設 デジタル・サイバーセキュリティWG
1月～
○経産大臣 ○デジタル大臣
・関係省庁(総務、文科、厚労)
・有識者11名

⑦ コンテンツ
新設 コンテンツ産業官民協議会
1月～
○C戦略大臣
・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
新設 フードテックWG
12月～
○農水大臣
・関係省庁(経産)
・有識者7名

⑨ 資源・エネルギー安全保障・GX
GX実現に向けた専門家WG
1月～
○経産大臣(出席)
・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
国土強靱化推進会議
2月～
○国土強靱化大臣(出席) 防災大臣(出席)
・関係省庁(内閣府(防災)、総務、厚労、工、国交)
・有識者19名

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

⑫ フェージョンエネルギー
新設 フェージョンエネルギーWG
1月～
○科技政策大臣
・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)
産業構造審議会 製造産業分科会
2月～
○経産大臣(出席)
・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
新設 港湾ロジスティクスWG
1月～
○国交大臣
・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
新設 防衛産業WG
1月～
○経産大臣 ○防衛大臣
・関係省庁(NSS(審議官級))
・有識者18名

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

⑰ 海洋
新設 海洋WG
1月～
○海洋政策大臣
・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

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、国交、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

○：責任大臣 ※時期は目安。今後、変更の可能性あり。

※対応者の記載がないものは原則局長級

港湾ロジスティクス

- 令和7年11月4日の日本成長戦略本部において、「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野の一つとして「港湾ロジスティクス」が位置付けられ、港湾ロジスティクスの強化に向けた官民投資促進策の検討を進めるため、令和8年1月、国土交通大臣を座長とする「港湾ロジスティクスワーキンググループ」を立ち上げたところ。
- 港湾ロジスティクスの強化に向け、**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、サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成**を推進していく。

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

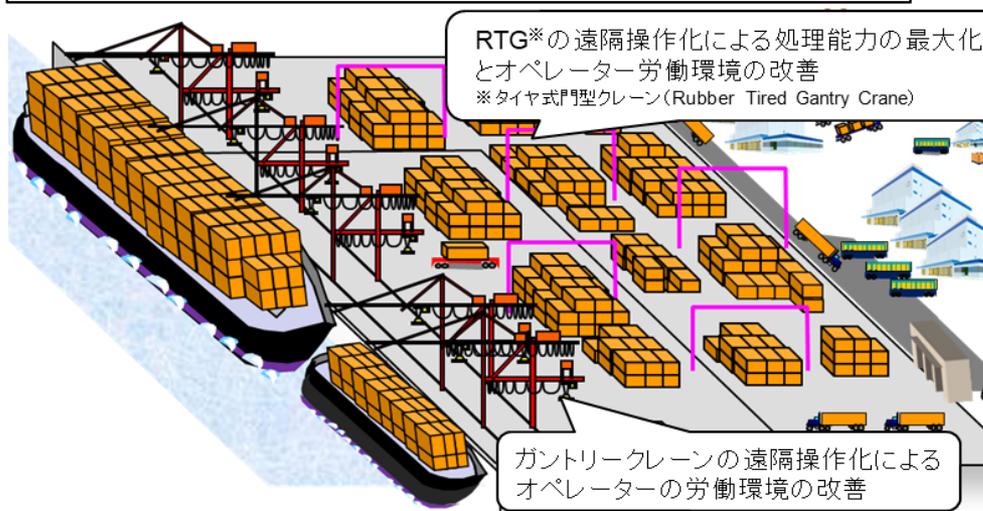
- 他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築
- 生産性向上、DXや脱炭素化の取組による選ばれる港湾の実現
- 港湾を起点とした倉庫等を含む物流サプライチェーンの機能強化 等

2. サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化

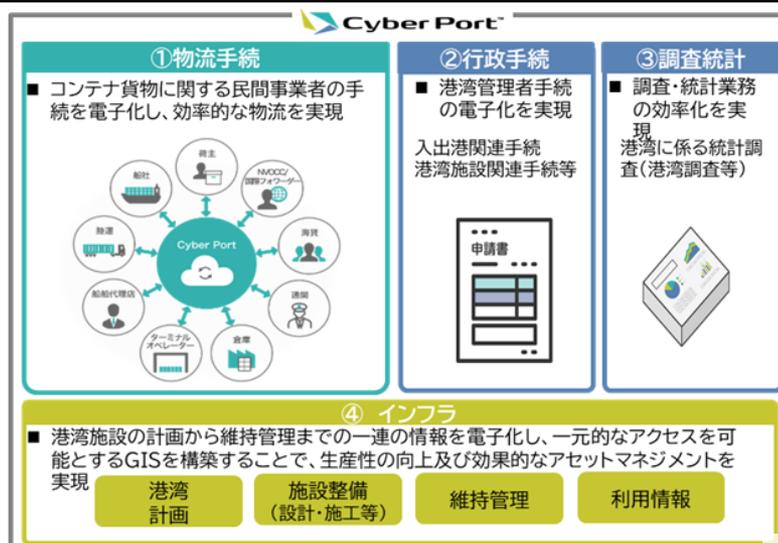
- サイバー攻撃等の脅威に対応するサイバーセキュリティ対策の強化 等

3. 港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成

- 港湾労働者の労働環境改善や生産性向上 等



ヒトを支援するAIターミナルの取組イメージ



港湾関連電子手続きの電子化

1. 造船業再生ロードマップ
2. 港湾ロジスティクス
- 3. ゼロエミッション船の状況**
4. 外国人材の受入れ関係

船舶分野のGXにおけるこれまでの取組状況

- 船舶のカーボンニュートラル実現に向けて、ゼロエミッション船等の普及を進めるため、様々な取り組みを実施中。
- 世界に先駆けてゼロエミッション船の商業運航を実現するべく、水素・アンモニアを燃料とする**ゼロエミッション船のエンジン・燃料供給システム等の開発・実証**を推進。
- ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の**生産基盤の構築・増強**及びそれらの設備を**艀装（搭載）**するための**設備整備**への投資等を支援。
- 国際海事機関（IMO）において、国際海運「**2050年頃までにGHG排出ゼロ**」を含む「**2023GHG削減戦略**」を採択し、具体的な制度に関する国際ルールを導入する条約改正案について基本合意。

技術開発・実証

- **ゼロエミッション船等の開発・実証**
(GI基金：2021年～)



純国産の大型アンモニアエンジン商用機を世界に先駆けて完成（令和7年9月）搭載した船舶が令和8年11月に就航予定

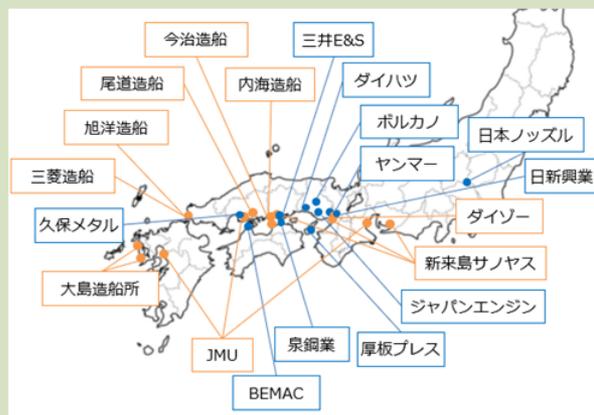


世界初の商用アンモニア燃料船運航開始（令和6年8月）

生産基盤構築

- **ゼロエミッション船等の生産設備の整備**
(GX移行債：2024年～)

令和6年度事業採択事業（20件）



ゼロエミッション船等への転換に向けた国内建造体制の構築に着手

発注・建造

- **ゼロエミッション船等の導入促進に係る安全・環境国際基準の策定**

- ・アンモニア燃料船の基準策定（～2024年）
- ・環境制度の条約改正を2026年の採択に向けて交渉



- **国内での安全かつ円滑な燃料補給に向けた環境整備**



次世代船舶の受注拡大に向けた課題

- IMOにおける2050年目標の達成に向け今後ゼロエミッション船等が主流となる市場環境を見込んで、各国がゼロエミッション船等の受注獲得・拡大を目指して、ゼロエミッション船のコアとなるエンジン等の技術開発や生産基盤の構築を実施。
- 建造工程の複雑化、長期間にわたって使用する船舶運航に係る予見性の確保は難しく、ゼロエミ化による大幅なコスト上昇が大きな課題。
- 諸外国は発注喚起策を実施することで初期需要を確保。我が国においても導入支援等により初期需要を創出し、早期に建造実績を積み重ねることでゼロエミッション船等に係る競争力強化をはかることが重要。

開発順調に進展、国際競争は激化



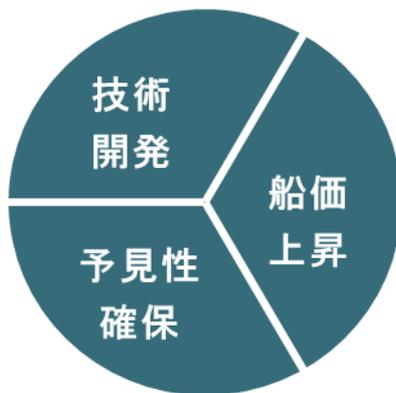
(旧MAN : ドイツ) (スイス)

2026年に大型アンモニア燃料船就航に向けて開発が進行中

具体的な制度が予見性を向上

- **世界的目標**
(2023 IMO GHG削減戦略)
 - 「国際海運の2050年GHG排出ゼロ」の達成を目指す
(2040年までに70~80%削減)
- **環境に関する国際基準**
 - 燃料転換を推進するための具体的な制度の枠組みを構築

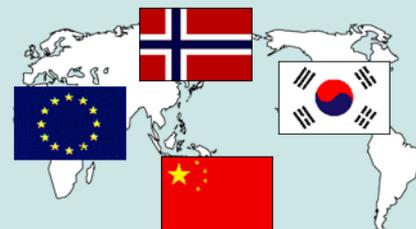
→2020年代末~ゼロエミッション船が主流となる



ゼロエミッション化による建造コストの上昇が発注を躊躇する要因



諸外国は発注喚起策を実施



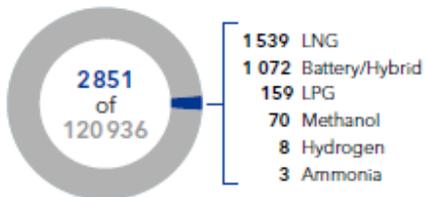
新造船において選択される燃料仕様①

- ゼロエミッション船等はLNG燃料船を中心に導入されつつあり、メタノール・アンモニア・水素燃料船も発注が開始されている。
- 大型船ほどゼロエミッション船等の発注割合が高く、船種による差も見られる。

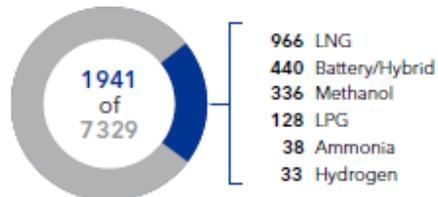
世界の代替燃料船の導入状況

発注残について、隻数ベースでの代替燃料船の割合は1/4程度だが、総トン数ベースの割合は1/2程度なので、大型船が多い。

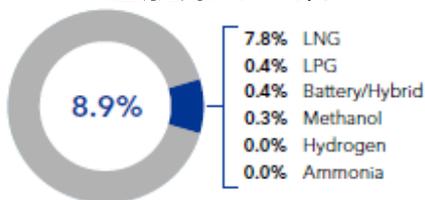
運航船・隻数



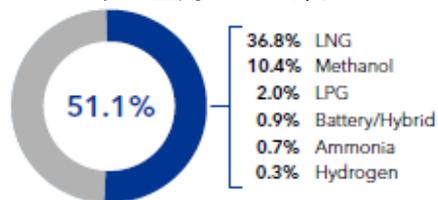
発注船・隻数



運航船・トン数



発注船・トン数



大型船における代替燃料の導入状況

定期航路で燃料補給の見通しが立ちやすいコンテナ船は代替燃料の導入が進みやすい。

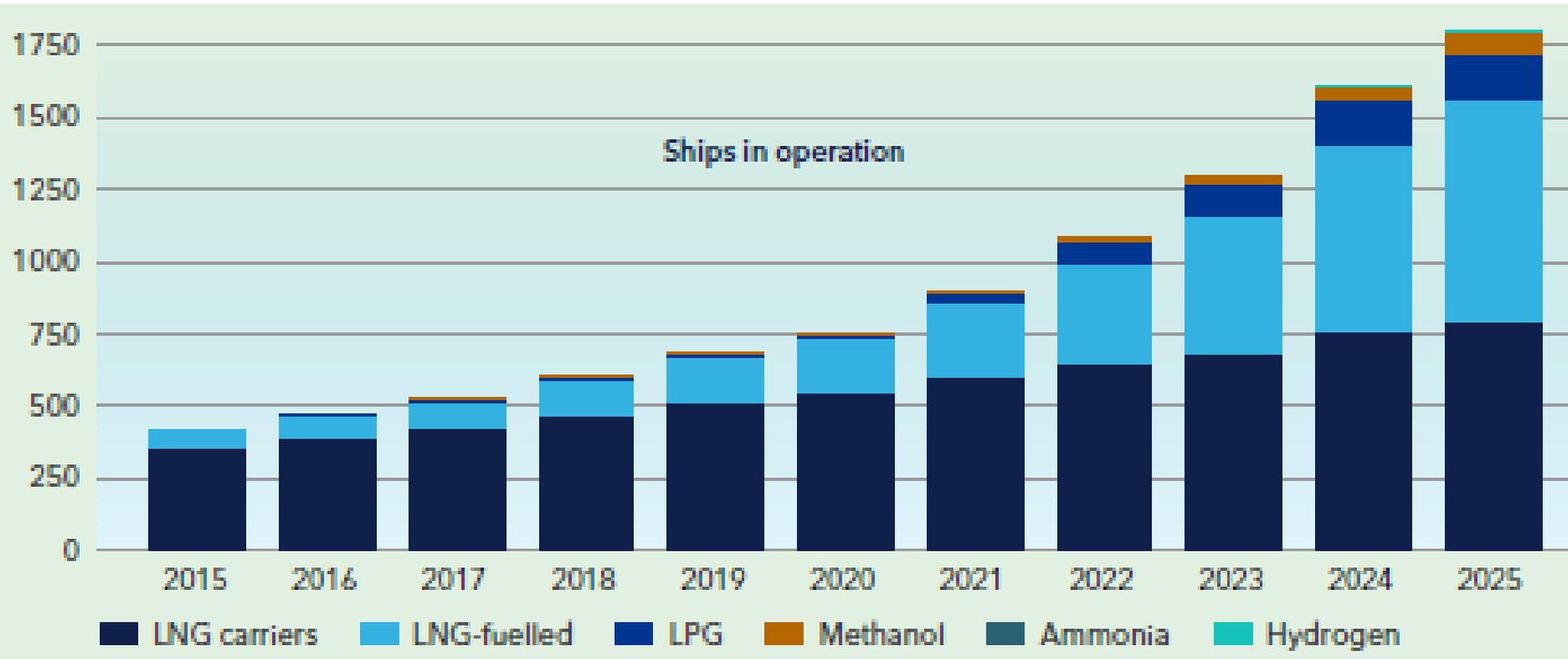


新造船において選択される燃料仕様②

○ 新燃料船の運航隻数は増加傾向にあり、現在各国において開発・発注が進められている水素・アンモニア燃料船等の導入が進めばさらに拡大していく見込み。

代替燃料の普及拡大

運航隻数(隻)



出典: DNV Energy Transition Outlook 2025 Maritime Forecast to 2050

海技人材の確保のあり方に関する検討会 (令和6年6月～令和7年6月)

5. 新たな海技人材ニーズへの対応(新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成)

● 基本的な考え方

- 今後の新燃料の普及を見据えた海技人材の教育訓練体制(①教育訓練の枠組み、②教育訓練の内容、③教育訓練の実施体制)を整備することが必要。

● 今後の対応策

- ①教育訓練の枠組み・・・国際基準が整備されるまでの間、暫定的な取り扱いとして、船員は必要な教育訓練を受けるものとし、雇入れ届出の際に当該教育訓練を受けたことを国が確認。教育訓練の内容はあらかじめ国が認定、修了者には国から教育訓練修了者(仮)を交付。
- ②教育訓練の内容・・・新燃料特性等に係る知識習得のため、**国・船員養成機関・船社・訓練機関・造船・船用メーカー・研究機関・船級協会等を交えた協議体**を立ち上げ、**教育訓練の内容を検討**。
- ③教育訓練の実施体制・・・新燃料の取扱い習熟のために**実践的な訓練について、新たに立ち上げる協議体において、実施体制を検討**。

● 今後の進め方

- 国・船員養成機関・船社・訓練機関・造船・船用メーカー・研究機関・船級協会等を交えた協議体につき、新燃料船の具体的な導入計画を有する事業者・事業者団体の意向も踏まえつつ、令和7年度中に立ち上げる。



「新燃料の教育訓練に関する協議会」を設置
(燃料の種別ごとに教育訓練内容、実施体制を検討)

協議体における検討スケジュール(案)

新燃料船の就航予定を踏まえ、燃料ごとに教育訓練内容・実施体制について検討を行う

(注) 下記燃料船の就航予定・実証運航予定は、報道情報を基に記載

	2025		2026										2027										2028									
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	2028年度		
アンモニア燃料船													就航予定																			
		第1回会合		(HTW12)	第2回会合	訓練内容等策定																										
水素燃料船																															実証運航予定	

1. 造船業再生ロードマップ
2. 港湾ロジスティクス
3. ゼロエミッション船の状況
4. **外国人材の受入れ関係**

我が国における外国人材の受入れ①

(特定技能・育成就労における分野別運用方針の主要な記載事項)

1 特定産業・育成就労産業分野

■ : 既存分野			■ : 既存分野のうち新たな業務等を追加する分野			■ : 新たに追加する分野		
介護分野	ビルクリーニング分野	建設分野	工業製品製造業分野	リネンサプライ分野				
造船・船用工業分野	自動車整備分野	宿泊分野	航空分野	物流倉庫分野				
自動車運送業分野	農業分野	漁業分野	鉄道分野	資源循環分野				
外食業分野	木材産業分野	林業分野	飲食料品製造業分野					

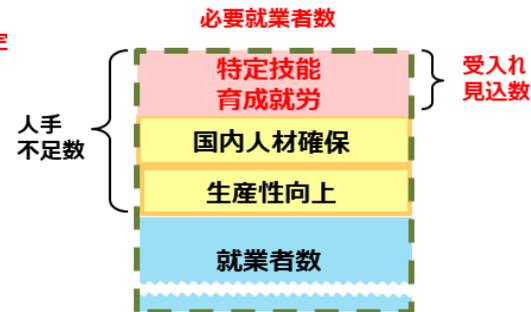
※特定産業分野は19分野、育成就労産業分野は17分野である（自動車運送業分野、航空分野は特定産業分野のみ。）

2 人材不足の状況・受入れ見込数

※特定技能は、従来の受入れ見込数より減少
育成就労は、技能実習では設定がなかった受入れ見込数を新たに設定

- 5年ごとに受入れ見込数を示し、人手不足の見込数と比較して過大でないことを示さなければならない（基本方針第二3（3））。受入れ分野は、生産性向上や国内人材確保の取組を行った上でなお、人手不足が深刻であり、分野の存続・発展のために外国人の受入れが必要なものに限られる。
- 受入れ見込数は、受入れ上限として運用するものであるが、令和6年3月の設定時より更なる生産性向上、国内人材確保の取組を行うよう見直すなどして、精査した。

特定技能80万5,700人、育成就労42万6,200人 計123万1,900人 (令和11年3月末まで)



分野	介護	ビルクリーニング	建設	造船・船用工業	自動車整備	宿泊	自動車運送業	農業	漁業	外食業	林業	木材産業	工業製品製造業	航空	鉄道	飲食料品製造業	リネンサプライ	物流倉庫	資源循環	合計
参考：特定技能 (R6.3設定)	135,000	37,000	80,000	36,000	10,000	23,000	24,500	78,000	17,000	53,000	1,000	5,000	173,300	4,400	3,800	139,000				820,000
特定技能	126,900	32,200	76,000	23,400	9,400	14,800	22,100	73,300	14,800	50,000	900	4,500	199,500	4,900	2,900	133,500	4,300	11,400	900	805,700
育成就労	33,800	7,300	123,500	13,500	9,900	5,200		26,300	2,600	5,300	500	2,200	119,700		1,100	61,400	3,400	6,900	3,600	426,200
分野全体	160,700	39,500	199,500	36,900	19,300	20,000	22,100	99,600	17,400	55,300	1,400	6,700	319,200	4,900	4,000	194,900	7,700	18,300	4,500	1,231,900

※育成就労については、令和9年4月（制度開始）からの受入れ

※1号特定技能外国人 333,123人、技能実習生 449,432人（いずれも令和7年6月末の在留者数）

我が国における外国人材の受入れ②

(特定技能・育成就労における分野別運用方針の主要な記載事項)

3 人材の基準

(1) 一般的(※)な技能水準、日本語能力水準は次のとおり。

	育成就労の就労開始時	育成就労1年経過時	本人意向による転籍時	育成就労終了時・特定技能1号	特定技能2号
技能水準	—	育成就労評価試験(初級)	育成就労評価試験(初級)	特定技能1号評価試験 育成就労評価試験(専門級)	特定技能2号評価試験
日本語能力水準	A1相当以上又は A1に相当する講習の受講	A1相当以上	A2.1相当以上	A2.2相当以上	B1相当以上

※ 分野によっては、より高い日本語能力水準を求める場合もある。

(2) 自動車運送業分野において、特定技能1号のバス・タクシー運転者の業務区分に求められる日本語能力水準は原則としてB1である。

➡ **日本語サポーターの同乗により、イレギュラー事象に適切に対処できることなどの条件を満たす場合、A2.2に引き下げる。**

4 制度の運用に関する重要事項

(1) 転籍

育成就労制度においては、本人意向による転籍が認められているが、転籍制限期間は、**1年とすることを目指しつつも**、当分の間、育成就労産業分野ごとに、その業務内容等を踏まえて1年から2年までの範囲内で設定することとなっている(基本方針第四2(1)工)。

	介護	ビルク リーニ グ	建設	造船・船 用工業	自動車 整備	宿泊	自動車 運送業	農業	漁業	外食業	林業	木材産業	工業製品 製造業	航空	鉄道	飲食料 品製造業	リネンサ プライ	物流倉庫	資源循環
1年を超える転籍制限 (「-」は転籍制限期間が1年の分野)	2年	-	2年	2年	2年	-		-	-	2年	-	-	2年		-	2年	-	-	2年

(2) 上乗せ基準

制度の適正性を確保するため、受入れ機関等に関し、省令により全分野共通の基準を設けているが、**分野の特有の事情に鑑みこれに上乗せして当該分野独自の基準を告示により定めるもの。** ※上乗せ基準については一例(特:特定技能 育:育成就労)

	介護	ビルク リーニ グ	建設	造船・船 用工業	自動車 整備	宿泊	自動車 運送業	農業	漁業	外食業	林業	木材産業	工業製品 製造業	航空	鉄道	飲食料 品製造業	リネンサ プライ	物流倉庫	資源循環
事業者の範囲の限定 (許認可等) ※外国人受入れの際 に特に求めるもの	育	特・育	特・育	-	特・育	特・育	特	特・育	-	特・育	特・育	-	-	特	-	育	特・育	特・育	特・育
受入事業実施法人 への加入等	-	-	特	-	-	-	-	-	-	-	-	-	特・育	-	-	-	-	-	-
受入れ機関の 受入人数上限	特・育	-	特・育	-	-	-	-	-	特・育	-	育	-	-	-	-	-	-	-	-
監理支援機関等の範囲	育	-	-	-	特・育	-	-	-	育	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-