

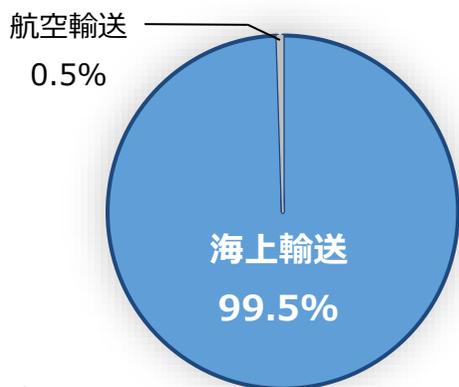
2026年3月10日 第37回海事立国フォーラム

造船業再生強化 ～ 建造能力倍増に向けて ～

一般社団法人 日本造船工業会
会長 檜垣 幸人

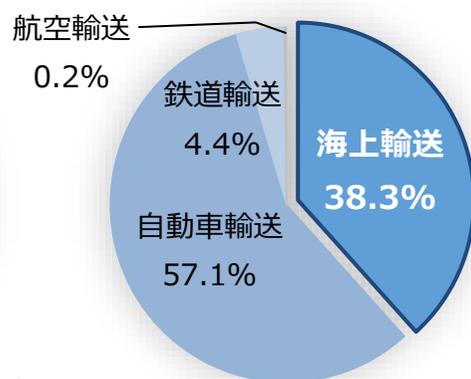
- ✓ 海上輸送は、日本の輸出入の99.5%を担い、国民生活と我が国の経済安全保障にとって極めて重要
- ✓ 世界でも類を見ない海運・造船・舶用等で構成される海事産業群は、我が国の強み
- ✓ 造船業は舶用含む関連企業を含め地域の雇用の受け皿

日本の輸出入における輸送シェア



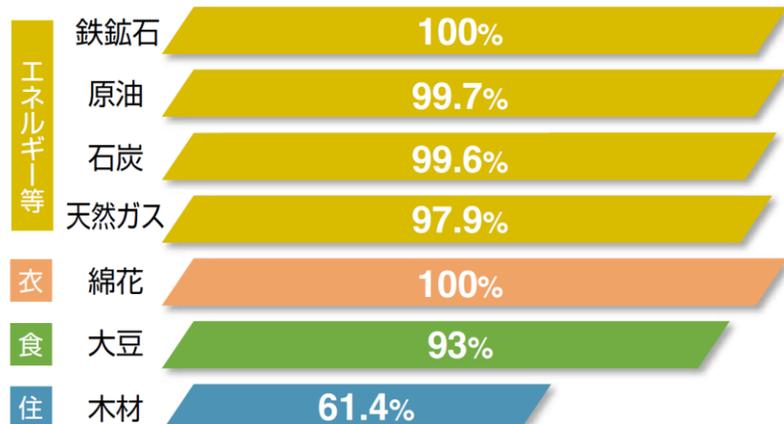
(トン数ベース)

国内貨物輸送シェア

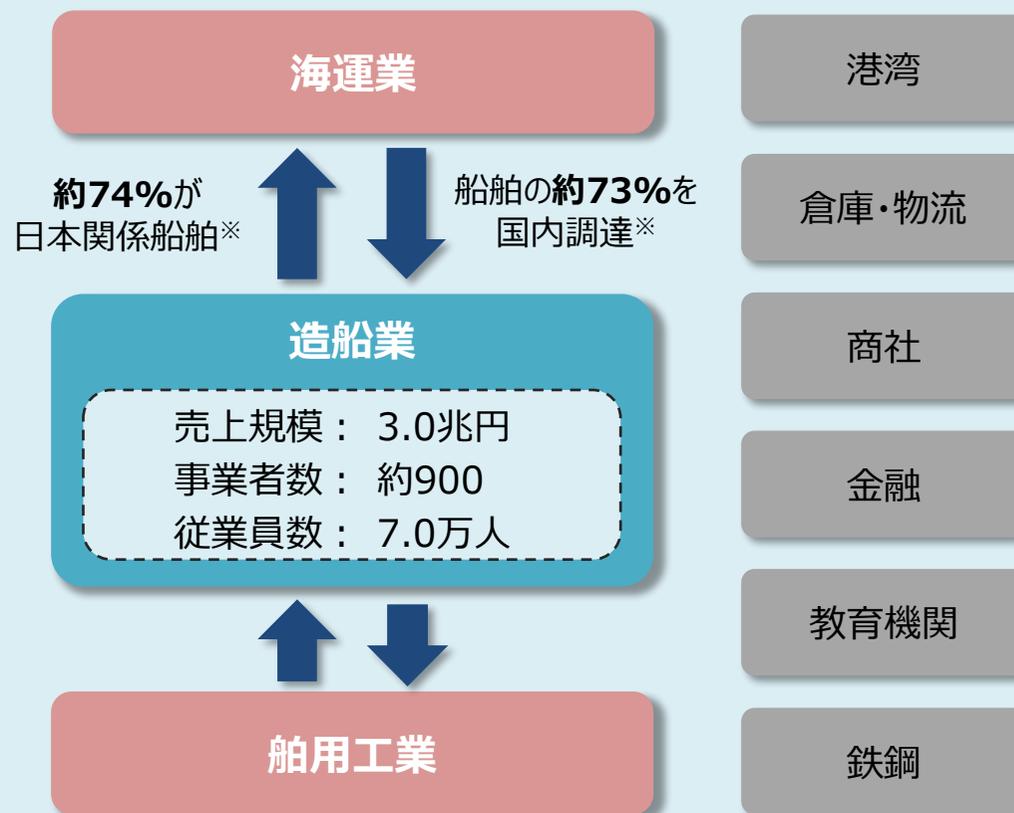


(トンキロベース)

主な物資の対外依存度

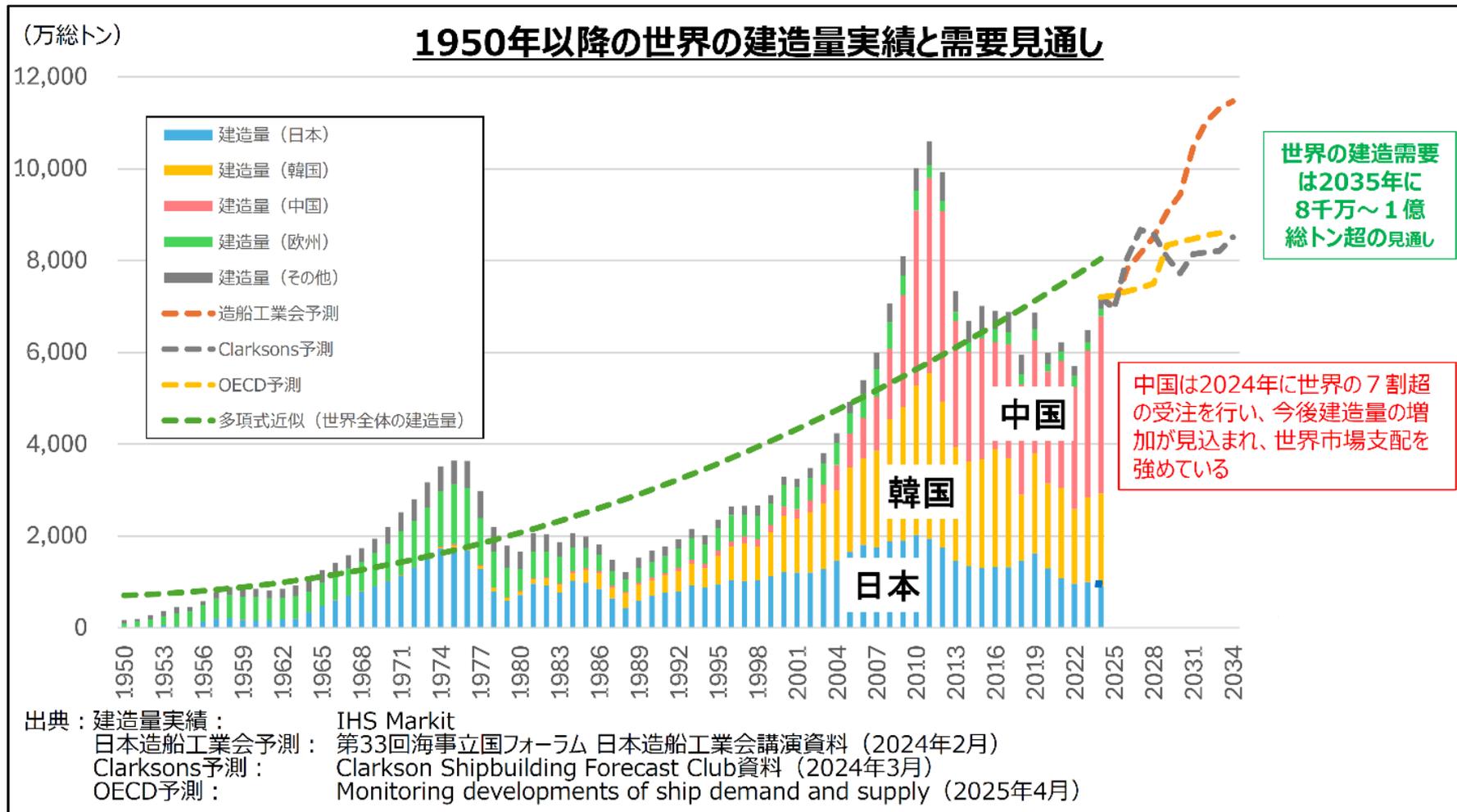


日本の海運・造船・舶用工業と主な関連産業



※2023年竣工隻数ベース

- ✓ 日本造船業は長い歴史を有し、かつては建造量シェアで世界1位。建造量自体は横ばいで推移も、海上荷動き量の増加と韓国・中国の台頭により、足元のシェアは13%程度まで低下
- ✓ 今後、2010年前後に大量竣工した船舶のリプレース需要に加え、国際海運の2050年GHG排出ゼロ目標実現に向けた次世代船舶への転換需要により、新造船需要はしばらく底堅く推移する見込み



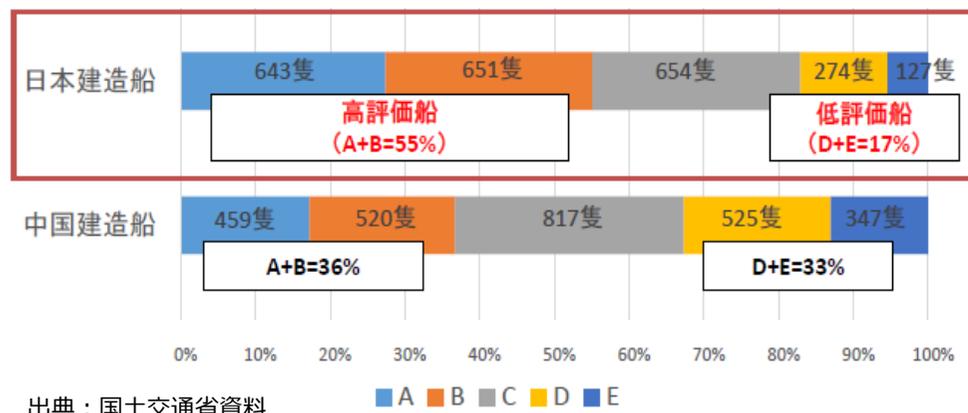
- ✓ 日本造船業は、高い技術力により多種多様な船舶を建造でき、船主・オペレーター、舶用メーカー、金融機関などと世界に類を見ない海事産業群を構成、船舶建造に適した要素を全て具備
- ✓ 一方、日本の造船所は分散立地しており設備も老朽化が進行、労働人口の減少等により造船所の縮小・撤退も発生。大型で新しい建造設備を持つ競合国に比べると厳しい競争環境

優位性

技術力 ⇒ 多種多様な高性能・高品質船舶の建造

- 高い燃費性能と技術開発力
- 品質（低い維持コスト）
- 就航船での高い評価（下記CII等）
- 海事産業群（安定した内需、サプライチェーンの存在）

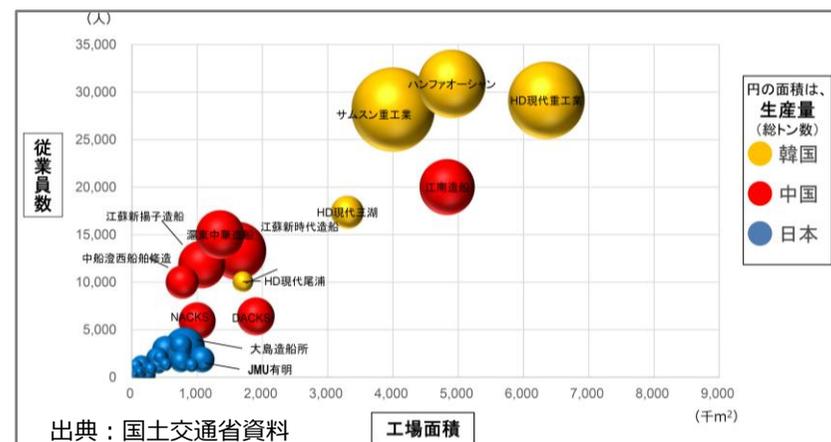
CII（燃費性能を示す指標）格付けの日中比較



課題

- 設備の分散、老朽化
- 中韓と比較して小さい造船所規模
- 労働力不足
- 資機材調達コストの高さ
- 手厚い公的支援の中韓との厳しい競争環境

日中韓の造船所規模比較



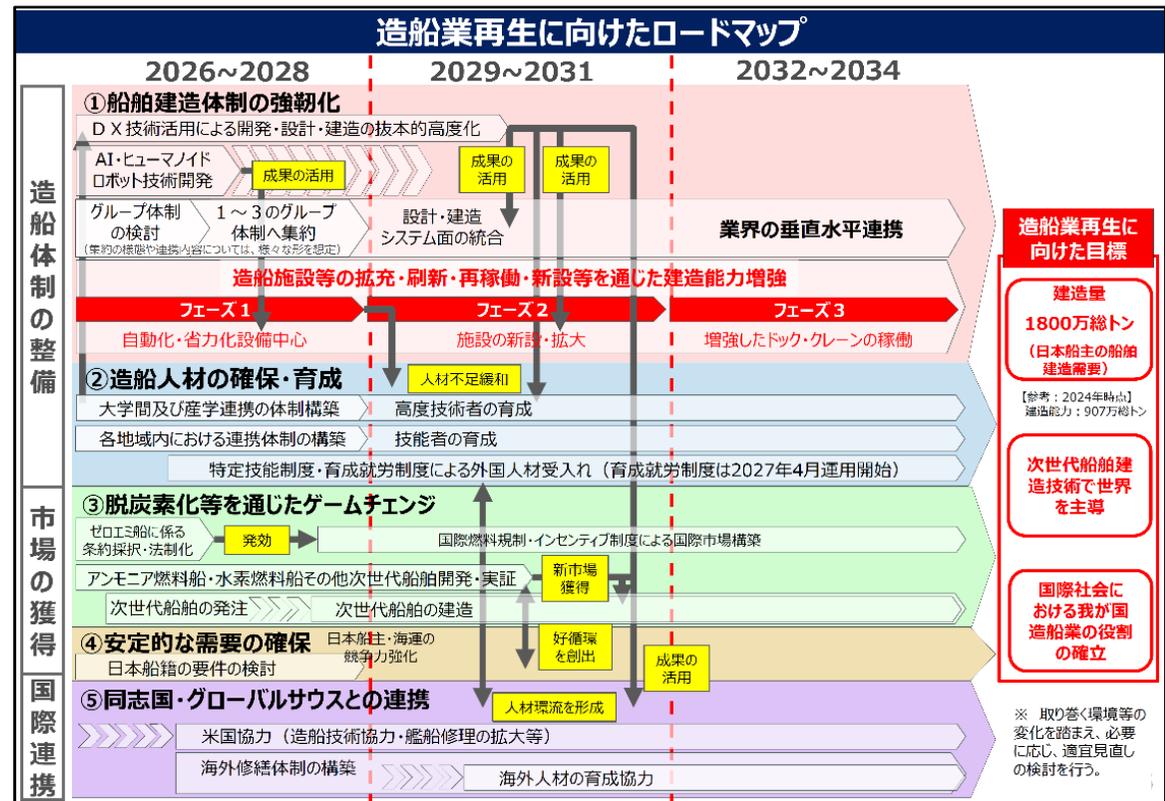
- ✓ 米国において造船業の重要性が再認識されたことが日本にも波及、自民党は「日本の船は日本で造り日本で持つ」を掲げ、政府に対して1兆円基金の創設、ロードマップ策定を提言
- ✓ 政府は、造船能力の抜本的向上に向けて「10年間で3,500億円規模の基金創設」と「官民連携して1兆円規模の投資実現フレーム策定」の方針を明示。戦略17分野に造船を指定するとともに、造船業再生ロードマップを策定。建造能力を2035年に1,800万総トンまで倍増する目標を設定

「強い経済」を実現する総合経済対策（抜粋）

（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。

※太字による強調は日本造船工業会による



出典：国土交通省・内閣府「造船業再生ロードマップ」

✓ 「2035年・建造能力1,800万総トン」の目標達成に向けて、クレーン等の建造設備の増強・改善のため、造船業再生基金、税制等の支援を活用しつつ果敢に設備投資を推進

①造船能力の抜本的強化(造船業再生基金)

補正予算額: 120,000百万円(新規)

背景・課題

- 船舶は、四方を海で囲まれ我が国の貿易量の99.6%を支える海上輸送を担っており、国民生活・経済活動の維持に不可欠。日米関税合意に基づき、双方が恩恵を得ることのできる船舶建造体制を構築することが急務。
- 一方で、船舶を構成する「船体」について、供給能力低下・供給途絶のおそれがあるため、早急に安定供給体制を確保することが必要。

事業内容

- 2035年までに、1,800万総トンの船舶建造能力を確保するために必要な「船体」の生産能力を確保することを目指す。
- 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。
- 新たに基金(1,200億円)を造成し、「船体」の生産能力拡大に必要な設備投資及び研究開発に対して補助を実施(原則、事業費の1/2または1/3補助)

事業スキーム



既存の船体生産能力を拡充するための設備・施設(補助対象例)

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



船体生産能力拡大のための研究開発(補助対象例)

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ



効果

- ✓ 船舶の安定的な供給体制の確保
- ✓ 我が国経済安全保障の強化
- ✓ 米国との更なる関係の強化

大胆な投資促進税制 (概要)

対象業種

原則全ての業種を対象

対象資産要件

- 生産等に必要設備等(機械装置、器具備品、工具、建物、構築物、建物附属設備、ソフトウェア)
- 投資下限額: 35億円以上(中小企業者等については5億円以上) ※投資計画期間中の総額
- ROI水準: 15%以上

措置内容

- 即時償却または税額控除7%(建物、建物附属設備及び構築物は税額控除4%)
- 控除上限: 法人税額の20%
- 事業環境の急激な変化による影響への対応(繰越税額控除)
- 予見し難い国際経済事情の急激な変化に対応するための計画について、法律に基づく認定を受けた事業者については、繰越税額控除(3年間)が可能。

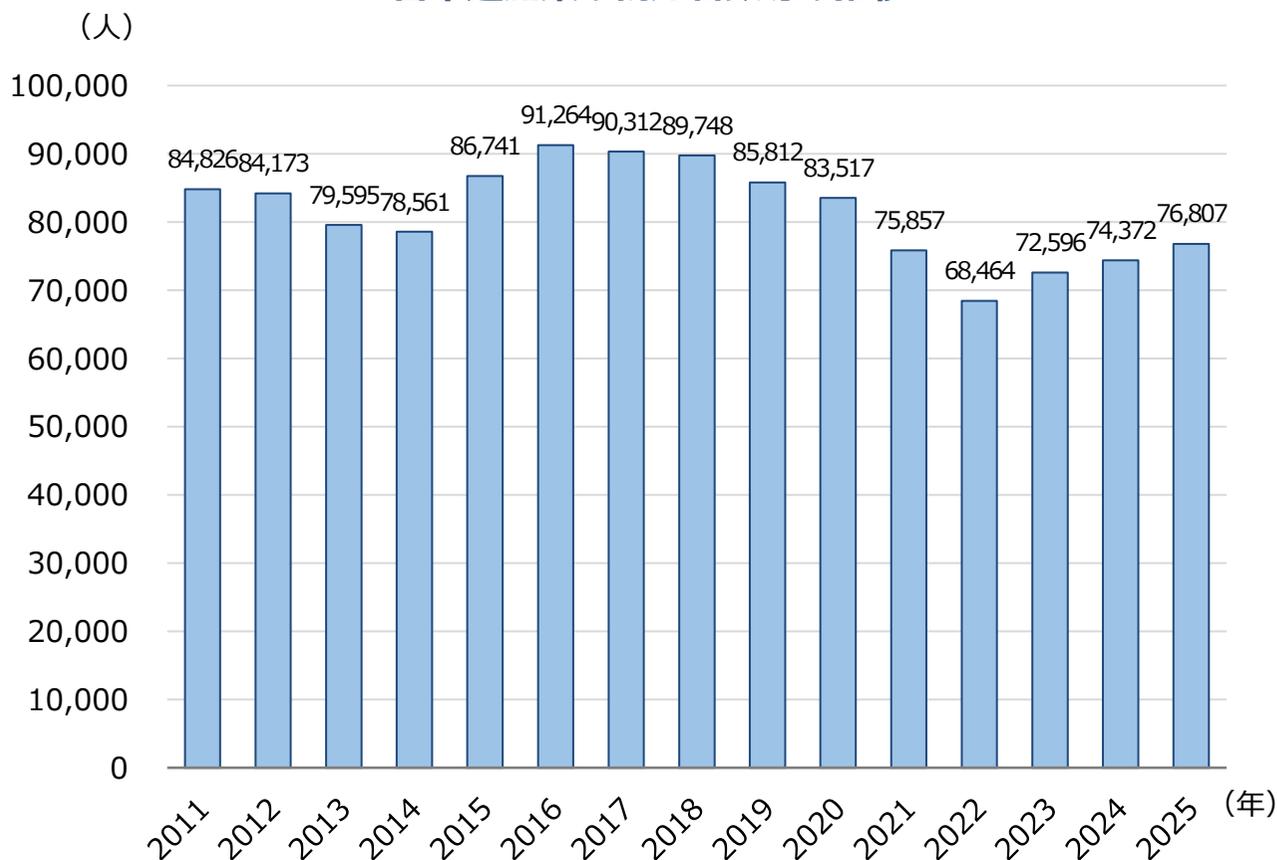
措置期間

令和11年3月31日までの間に設備投資計画につき、法律に基づく認定を受けた者が、その認定を受けた日から5年を経過する日までの間に取得等をし、事業の用に供した設備等を対象。

出典: 経済産業省

- ✓ 日本造船業の就労者数等は、2016年には9万人を超えていたが、現在は7.6万人にまで減少
- ✓ 建造能力の拡大には、人材の確保も不可欠。建造設備のみならず、寮や社宅、オフィスへの投資に取り組むとともに、福利厚生等の待遇改善を進め、魅力ある造船業をアピールしていくことが必要

日本造船業の就労者数等の推移



※国土交通省海事局資料を基に日本造船工業会作成

今治造船・丸亀工場の工作用新社屋



バリシップ等のイベント開催



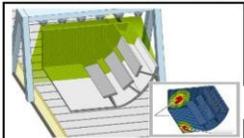
- ✓ 省人化・生産性向上を図るため、DXのさらなる推進、ロボット活用、自動化率の向上は不可欠
- ✓ 研究開発に対する支援も有効活用し、スマートファクトリーの構築を推進
- ✓ 東大MODEや阪大OCEANS等、産学連携研究も活発化

革新的な生産技術・システムの開発によるスマートファクトリーの構築

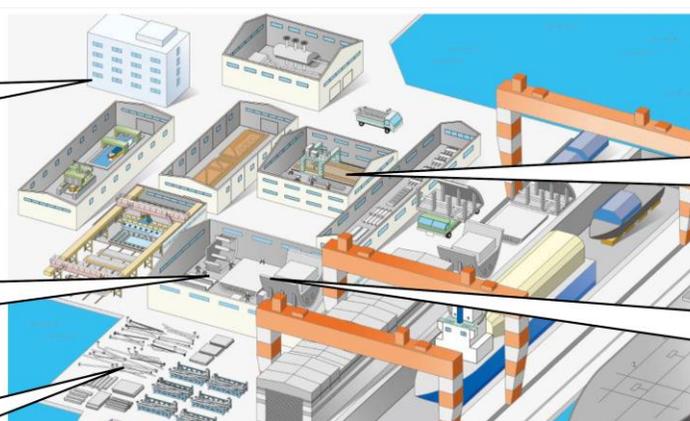
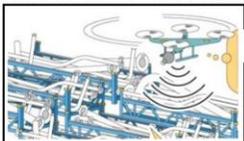
情報技術によるヒト・モノの一元管理
(見える化)でムダ・ムリ・ムラを排除



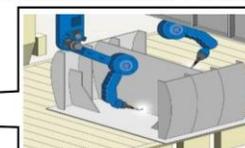
レーザ等を活用した部品寸法等の
精度管理で手直工程ゼロ



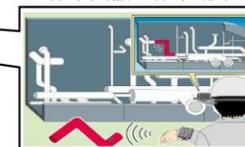
ICタグ・センサやドローン等を活用
した部材管理で工程管理高度化



3次元図面を基に作業するAI自動溶接ロボ
ットによる溶接作業効率の飛躍的向上



情報端末等を活用した3D図面による組
立作業支援で作業効率向上



我が国の造船の成長、国際競争力の強化

AIを活用した次世代型
造船ロボットの研究開発

(手作業)



(ヒューマノイドロボットの活用イメージ)



- ✓ 次世代船舶のマーケットプレゼンス獲得のため、競合国に先駆けて開発・建造を推進
(新燃料：LNG、メタノール、アンモニア、水素 環境対応船：LCO2船)
- ✓ GX経済移行債による支援等も活用しつつ、造船所同士の水平連携や海運・船用との垂直連携の強化を通じて、日本の海事産業群が持つリソース・ノウハウを最大限有効に活用

アンモニア燃料アンモニア運搬船の建造

日本郵船、ジャパンエンジンコーポレーション、IHI原動機、日本シッパヤードの4社は、2023年12月に世界初となる国産エンジンを搭載した40,000^m型アンモニア燃料アンモニア輸送船の建造に関わる一連の契約を締結。2025年10月にアンモニア燃料エンジンの商用機が完成、2026年11月引渡し予定。

イメージ図



出典：日本郵船、J-ENG、環境省

ゼロエミッション船等の建造促進事業 (造船所、船用メーカー向け)



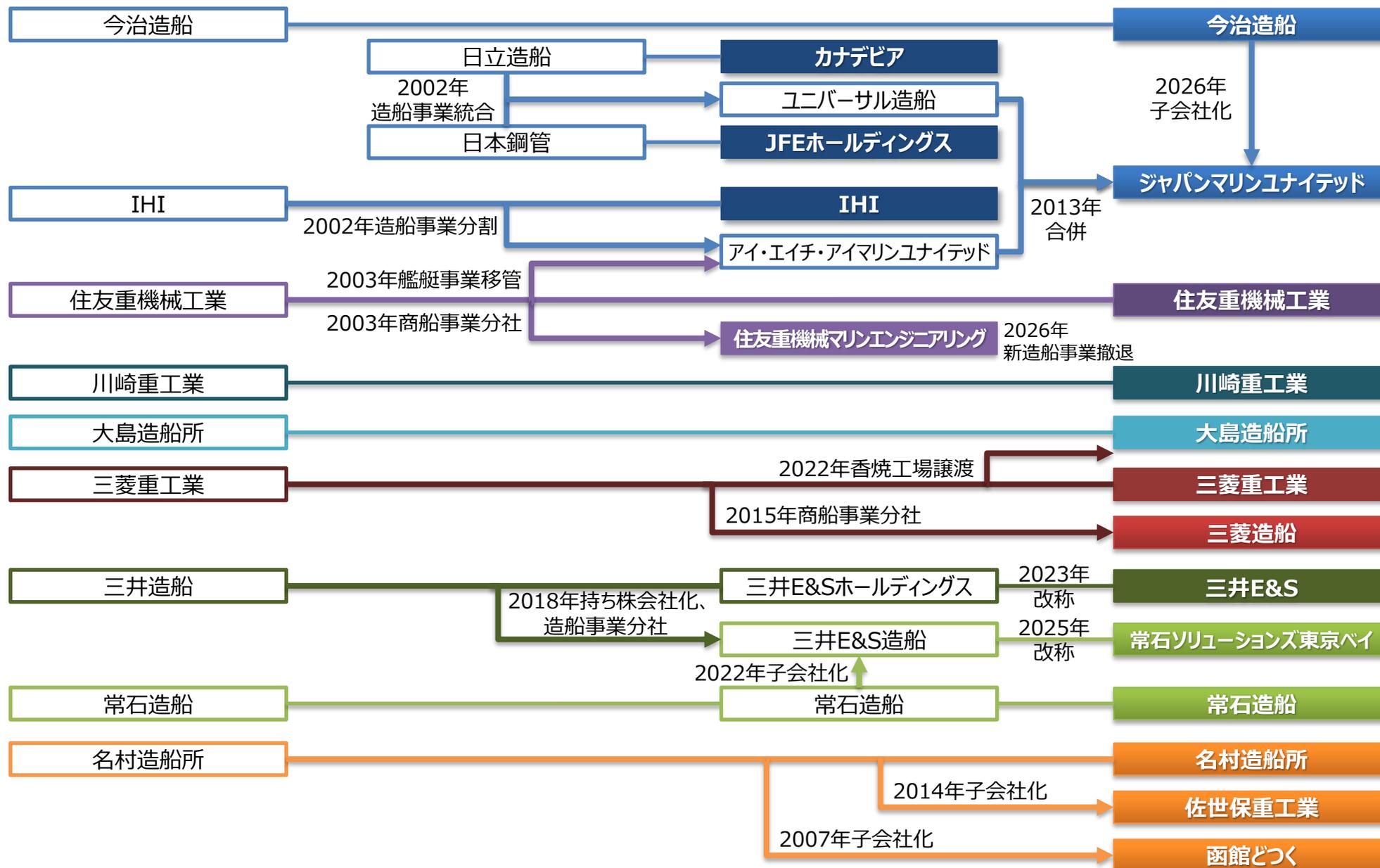
ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料供給システム等を船舶に搭載するための艀装設備等の導入を支援



※令和8年度より開始予定

ゼロエミッション船等の導入支援事業
(海運事業者向け)

✓ 造船会社のグループ化・再編は大きく進展、開発・設計の協業も活発化



- ✓ 日本の造船業の衰退は、海運業、船用工業等の海事産業群の衰退につながり、日本の経済安全保障や地方経済に深刻な影響をもたらす
- ✓ 島国である日本が他国の造船業に依存することのないよう、質の高い船舶を安定的に供給し続けることが我が国造船業の使命
- ✓ 今般の「提言」は、造船業の再生強化に向けた動きを強力に後押しする内容であるとともに、誠に時宜を得たもの
- ✓ 建造能力の倍増には、造船所のみならず、船用メーカー各社にも増産体制を構築いただくことが必要。日本の船を日本の技術と日本の資機材で造り日本で持つため、海運・船用等の海事産業群とさらなる連携を図る
- ✓ 2035年の建造能力倍増と日本造船業のプレゼンス向上を実現することで、地域の雇用創出、関連産業の成長につなげ、海事産業群として成長すべく、最後のチャンスとの覚悟を持って取り組んでいきたい