

船舶産業を取り巻く現状

2025年6月19日
国土交通省海事局

造船業・舶用工業の現況

我が国の海事クラスターの概観

- 我が国では、海運業や船舶産業を中核として、幅広い関連産業とともに、受発注の有機的な循環を持ちながら集積した海事クラスターが形成されている。
- 中核のいずれが欠けても、この循環が途切れ、海事クラスター全体として存立が揺らぎ、経済安全保障等に重大な支障。
- このため、経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から、海事クラスターの強靱化を図る必要。

造船・舶用工業

	造船業 (2023年度)	舶用工業 (2021年)暦年
従業員 [※] (万人)	7.0	4.6
産業規模(兆円)	3.0	0.9
事業者数(事業者)	約900	約1,000

建造船腹量ベースで世界第3位 ※ 外国人技能者を含む。

海運業

日本商船隊の運航船の約80%を調達

	海運業 (2022年度)
産業規模(兆円)	7.6
運航隻数(隻)	2,206
事業者数(事業者)	179

※ONE(日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社)含む。

**貿易量の99.6%が海上輸送、
日本商船隊がその65.5%**

オペレーター

日本の船舶運航事業者
【日本郵船・商船三井・川崎汽船など】
※自社所有船も有り

・船舶の運航

保有船隊のうち約60%を提供

運航船隊のうち約75%を調達

安定的な供給

船主

船舶の約73%を国内調達※
※2023年竣工船(隻数ベース)

オーナー

日本の船舶所有会社
【国内船主など】

**・船舶所有
・船長・船員の手配
・船舶の維持管理責任**

	船主 (2024年12月)
保有隻数(隻)	3,977
保有船腹量(百万GT)	194
事業者数(事業者)	325

(出典) (一社)日本船主協会委託調査報告書(対外未公表)より。なお、オペレーターを含む。

保有船腹量で世界第3位

船員

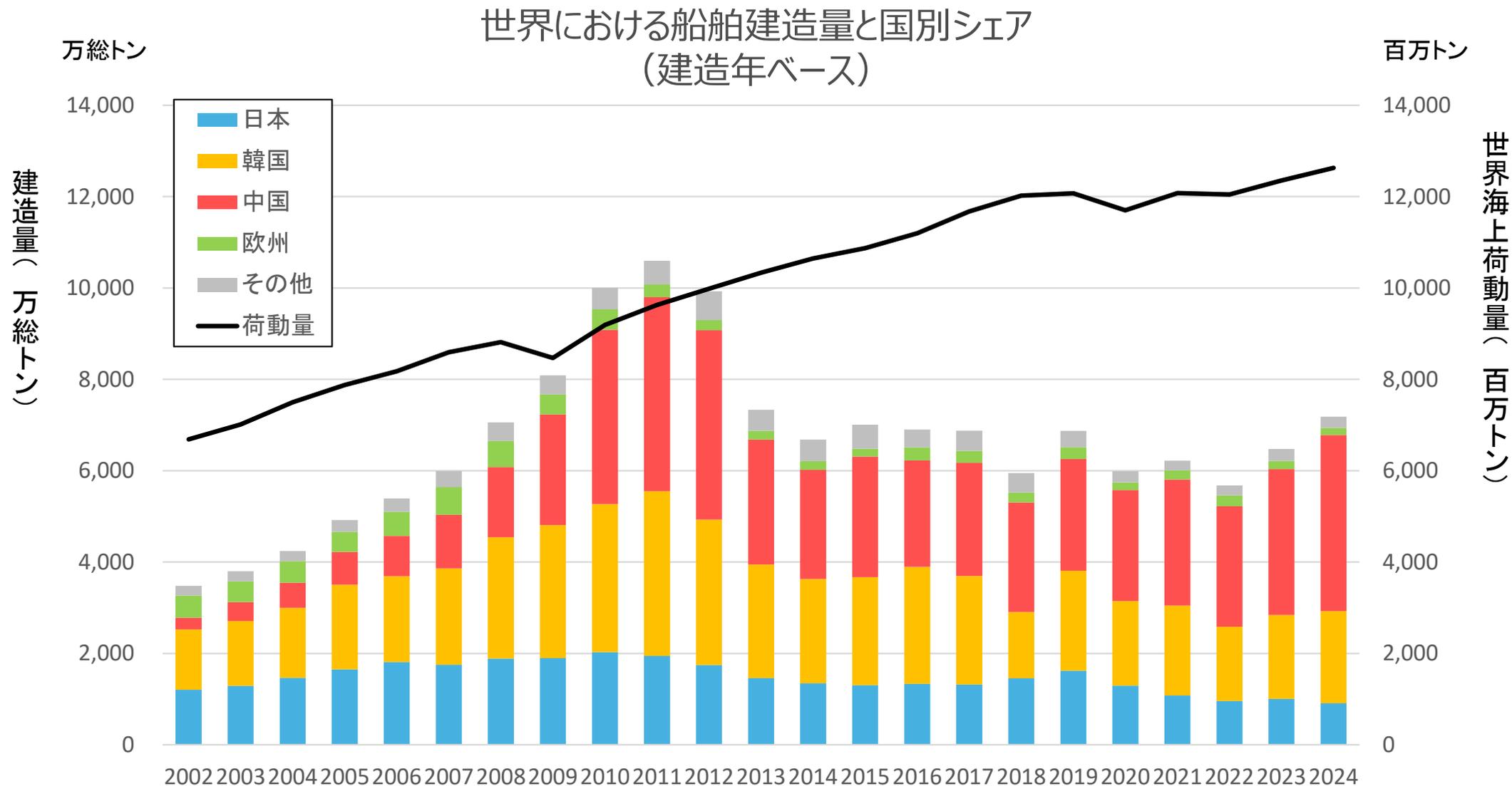
外航 日本人 0.2万人(2023年10月時点)
外国人 5.4万人(2023年7月時点)

船員の育成

- (独)海技教育機構
- 商船系大学・高専

世界における船舶建造量と国別シェア

世界的に建造需要が低迷する中、中国が建造量を維持しシェアを増大する一方、日本は2019年以降、建造量・シェアがともに減少。韓国も2019年以降、建造量が減少。



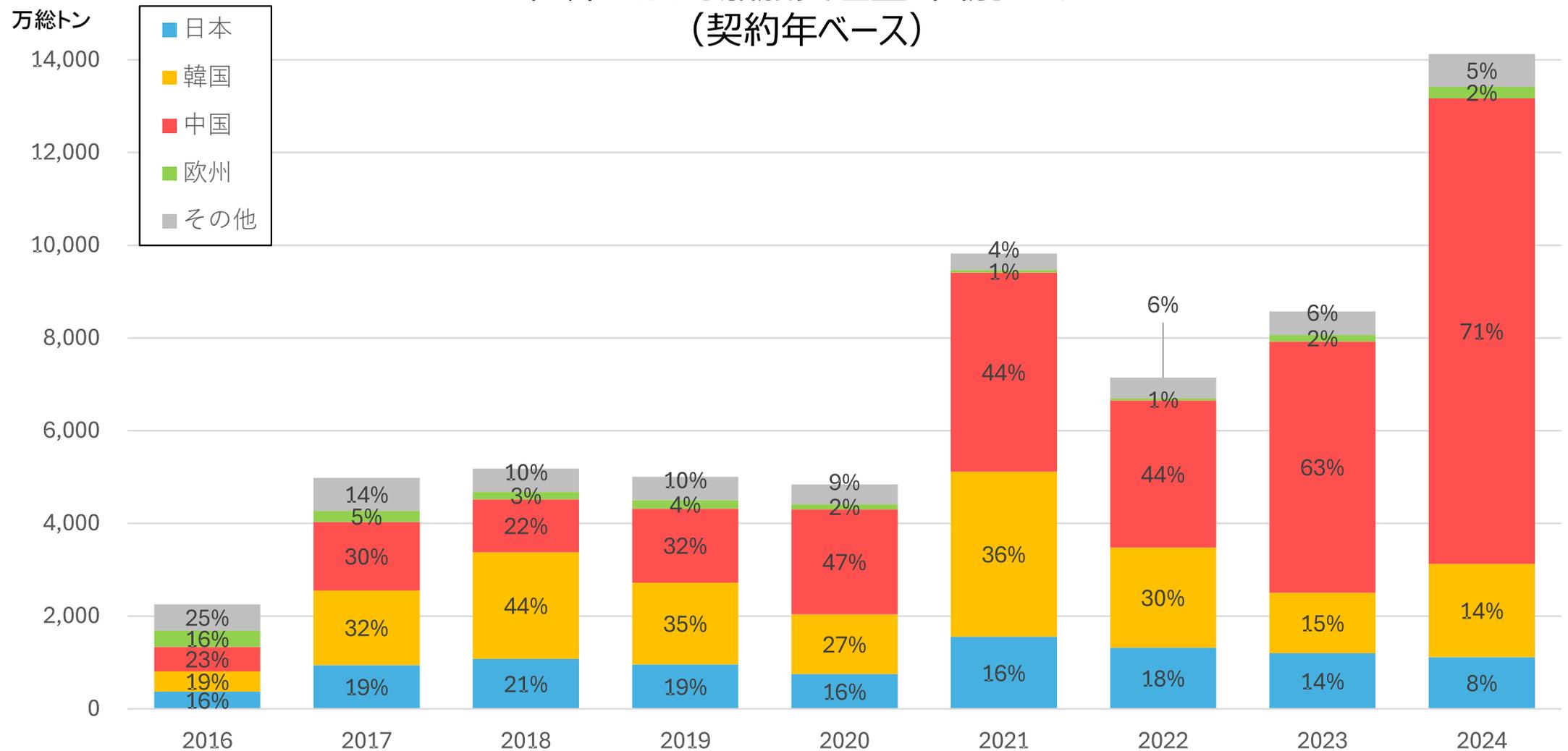
出典: IHS Markit (建造量)、Clarkson (海上荷動量)

※海上荷動量はトンベースであり、2024年は推計値

世界における船舶受注量と国別シェア

- 世界的な発注の低迷の中、2020年にかけて日本の受注量・シェアが減少。2021年以降、コンテナ船・LNG運搬船の受注を中国と韓国が大きく獲得し、日本のシェアは15-16%で推移していたが、2024年には8%に下落。

世界における船舶受注量と国別シェア
(契約年ベース)

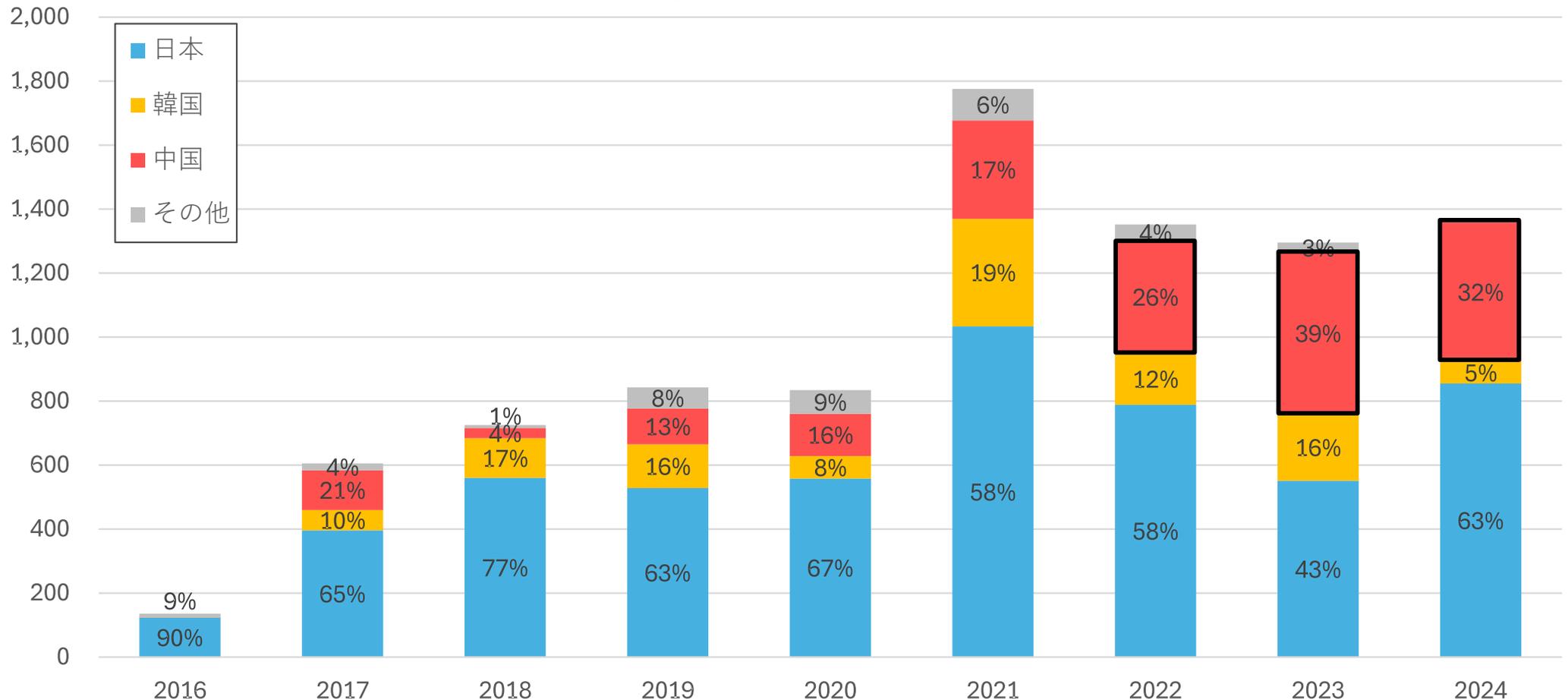


日本船主の国内外造船所への発注動向

- 2022年以降、日本船主による中国造船所への発注が大きく増加し、全体の3～4割程度（2010年代後半は約1～2割）を占める状態に。

日本船主の国内外造船所への発注動向
(契約年ベース)

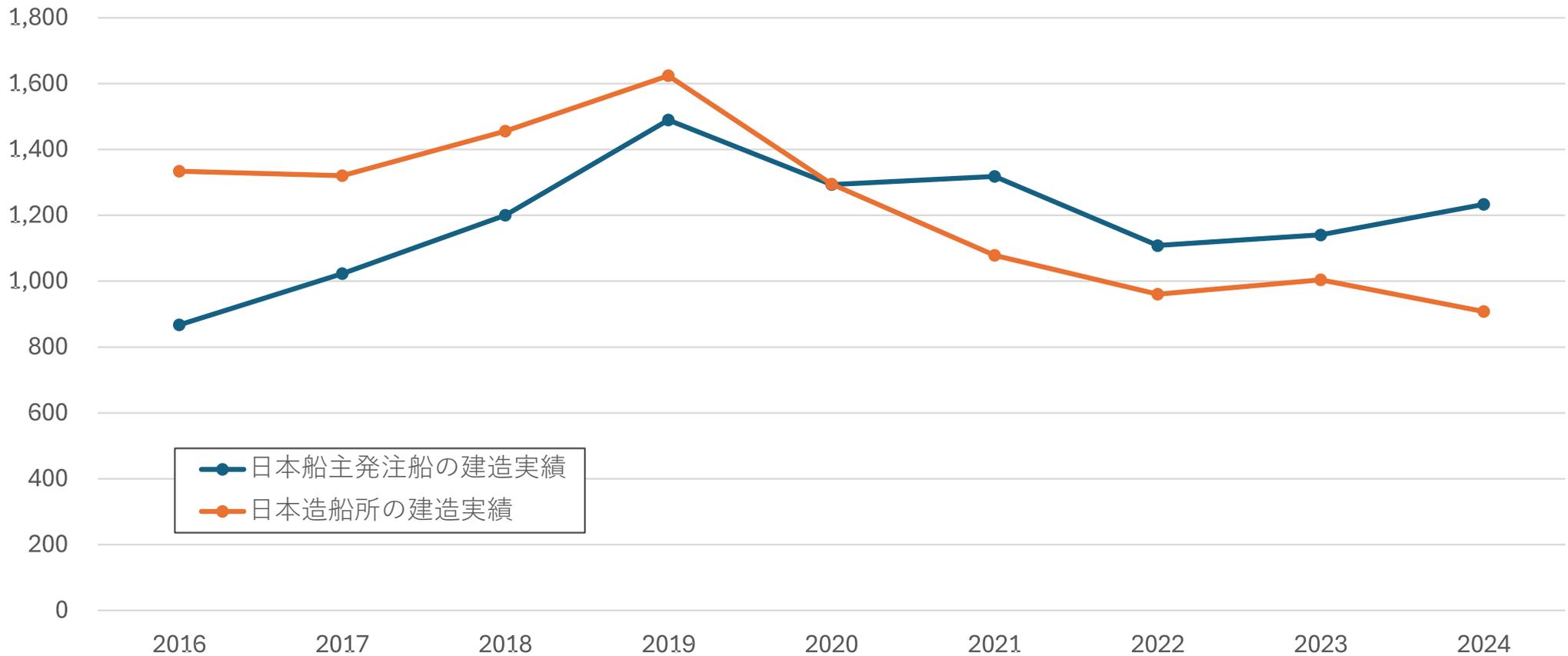
万総トン



- 日本船主は、竣工年ベースで、おおむね1,200万総トン前後の船舶を発注している。
- 2020年以降、日本造船所の建造能力は日本船主の発注需要を下回っている。

日本船主の発注需要と日本造船所の建造能力の比較
(竣工年ベース)

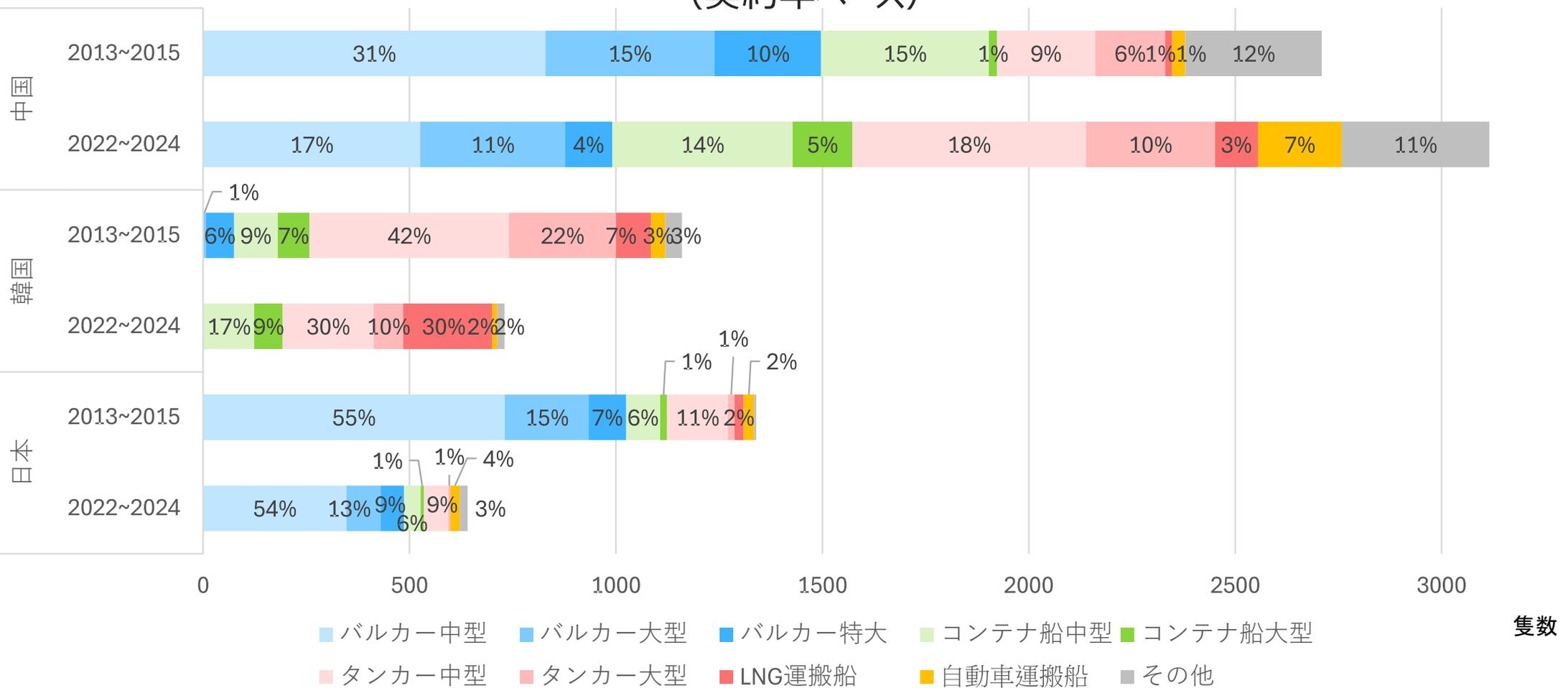
万総トン



日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数】

● 中国はバルカーが減少し、大型コンテナ船と自動車運搬船の隻数が増加。韓国はLNG運搬船とコンテナ船の隻数が増加。日本はバルカーとタンカーの隻数が減少。

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数】 (契約年ベース)

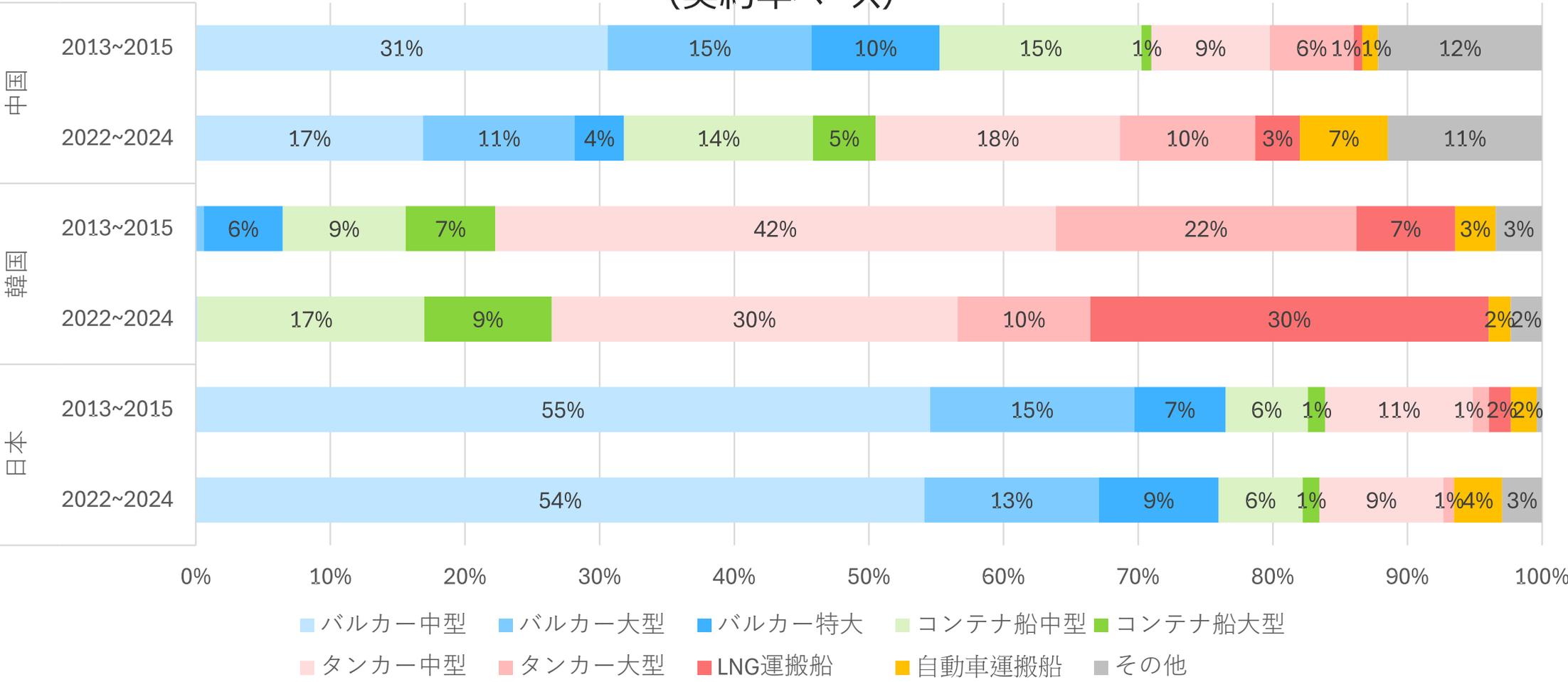


※バルカーは、中型(～64,999DWT)、大型(～99,999DWT)、特大(10万DWT～)
 コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)
 タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数の割合】

● 中国はバルカーが減少し、コンテナ船と自動車運搬船の割合が増加。韓国はLNG運搬船とコンテナ船の割合が増加。日本はタンカーの割合が減少。

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数の割合】
(契約年ベース)

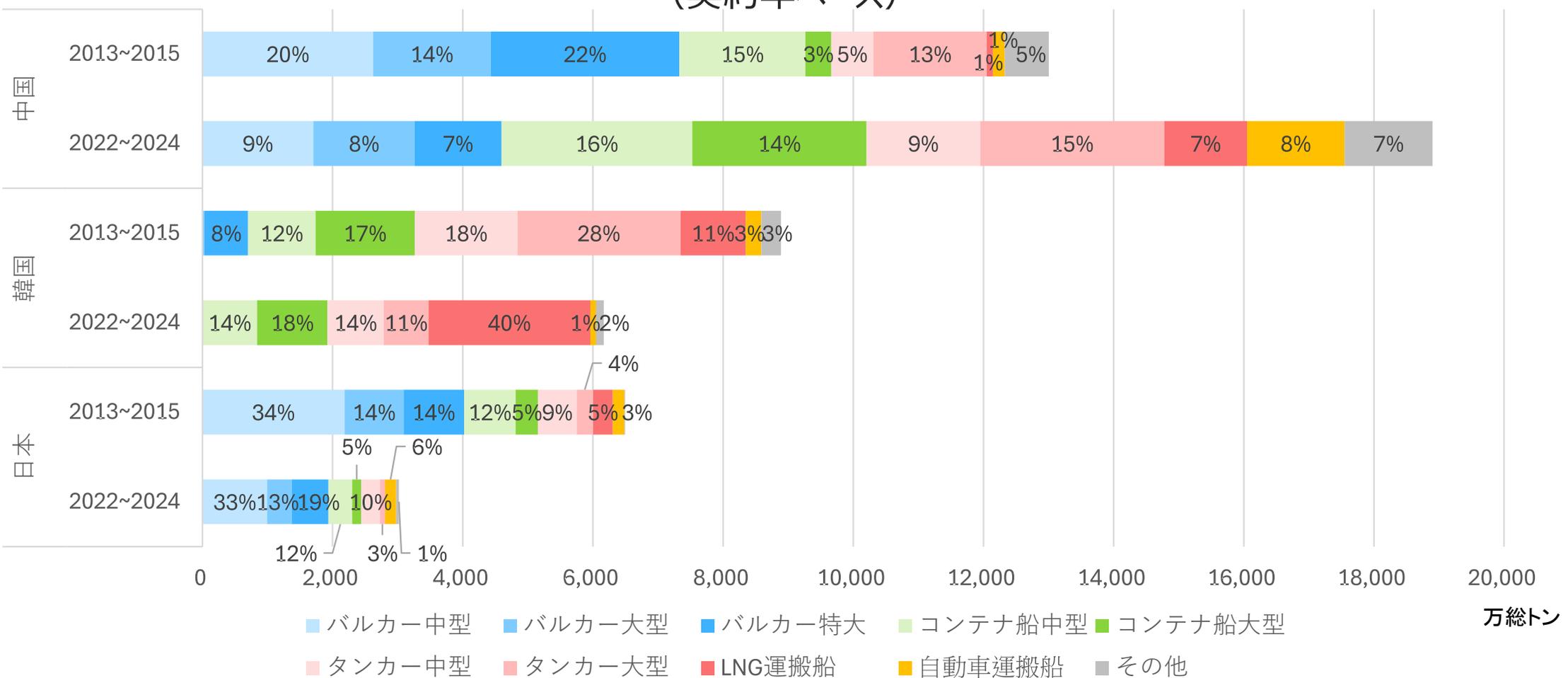


※バルカーは、中型(～64,999DWT)、大型(～99,999DWT)、特大(10万DWT～)
 コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)
 タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【総トン数】

● 中国はバルカーが減少し、大型コンテナ船と自動車運搬船の隻数が増加。韓国はタンカーが減少し、LNG運搬船のトン数が大きく増加。日本は割合はあまり変わらないが全般的にトン数が減少。

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【総トン数】
(契約年ベース)

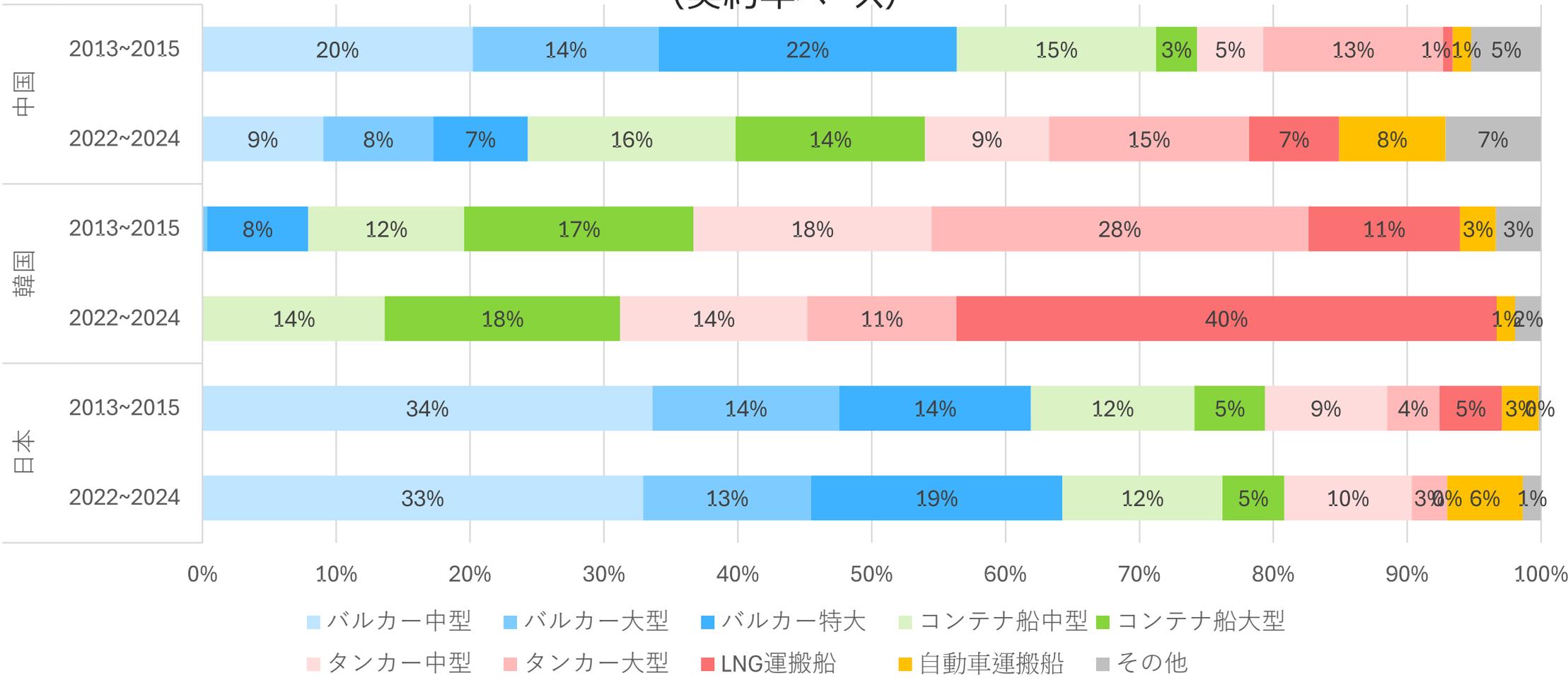


※バルカーは、中型(～64,999DWT)、大型(～99,999DWT)、特大(10万DWT～)
 コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)
 タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【総トン数の割合】 国土交通省

- 中国はバルカーが減少し、コンテナ船の割合が増加。韓国はタンカーが減少し、LNG運搬船とコンテナ船の割合が増加。日本はバルカーは変わらず、タンカーが減少、中型コンテナ船の割合が増加。

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【総トン数の割合】
(契約年ベース)

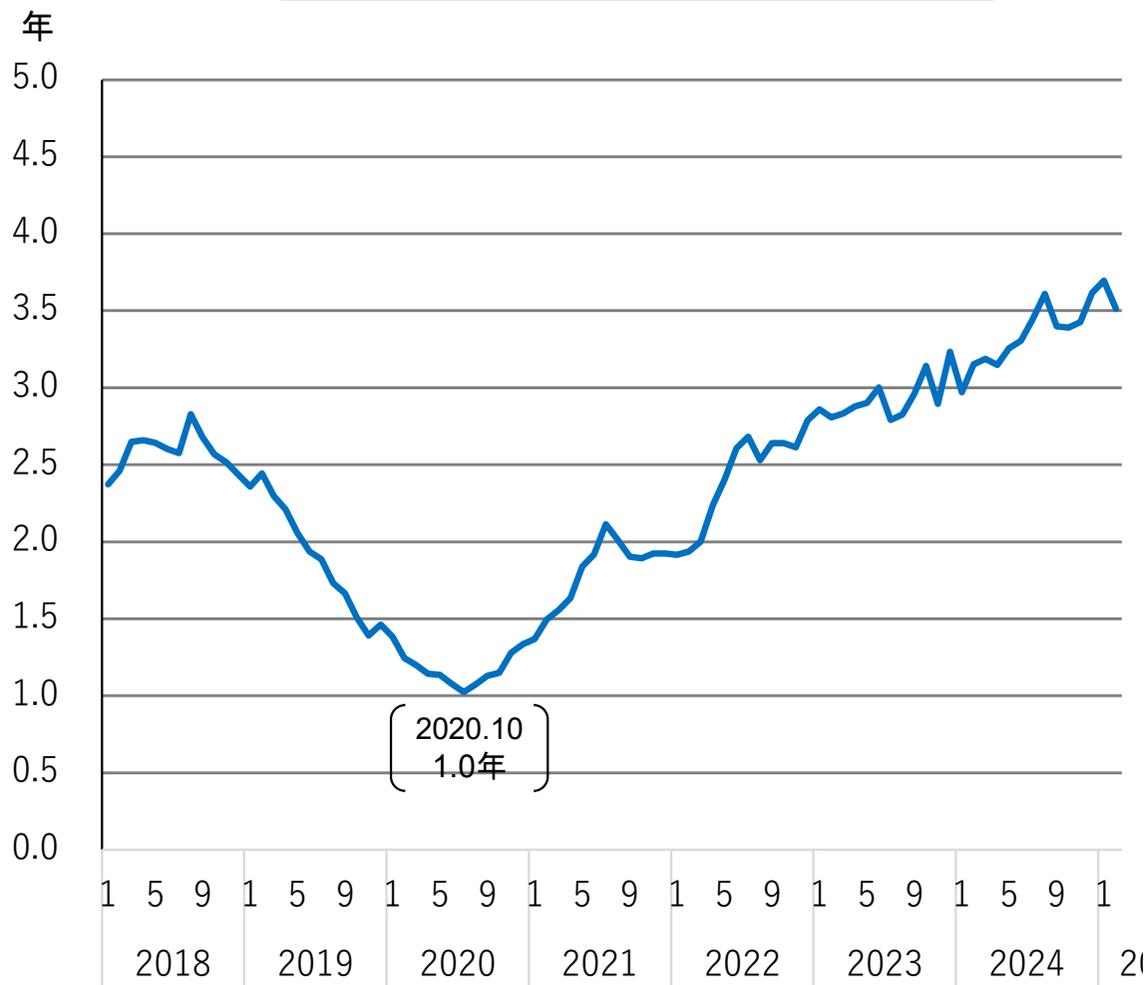


※バルカーは、中型(～64,999DWT)、大型(～99,999DWT)、特大(10万DWT～)
 コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)
 タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上)

手持ち工事量の推移

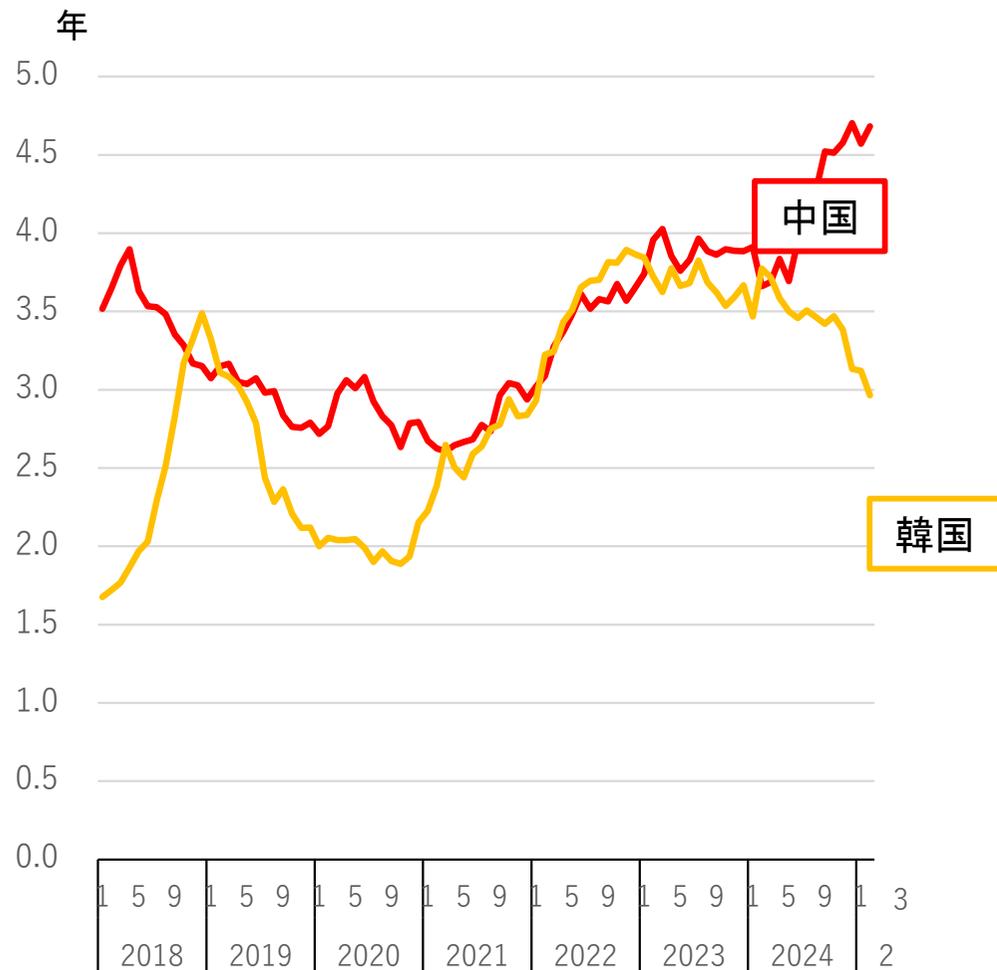
● 日本、中国の手持ち工事量は2020年に下げ止まり回復している一方で、韓国は2024年から下がり始めている。

日本の手持ち工事量(年)の推移



出典：日本船舶輸出組合

中国、韓国の手持ち工事量の推移

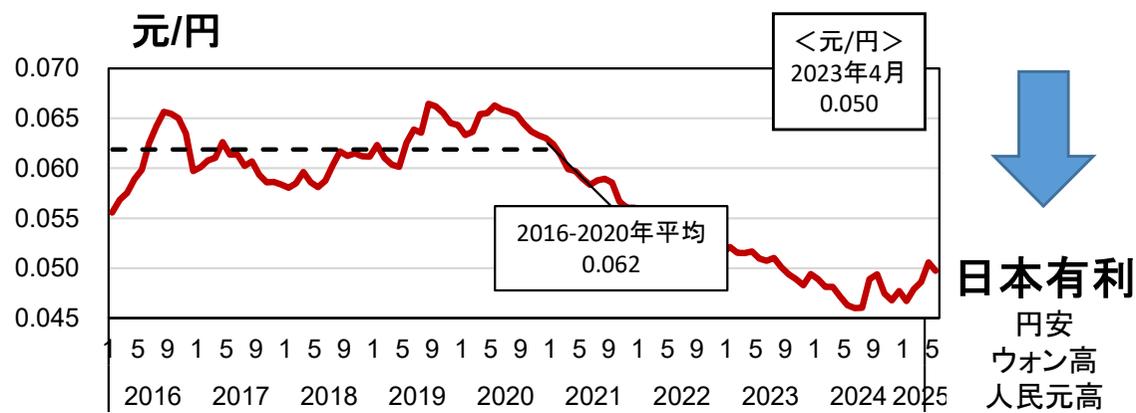
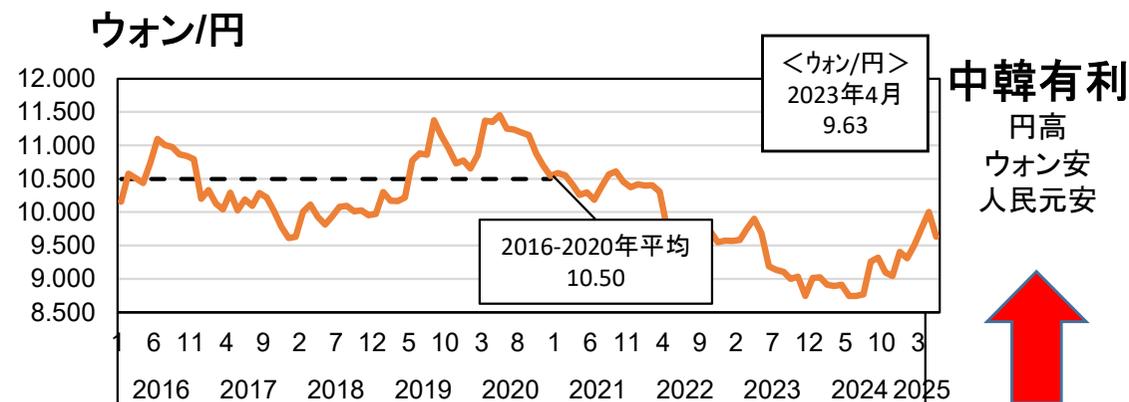
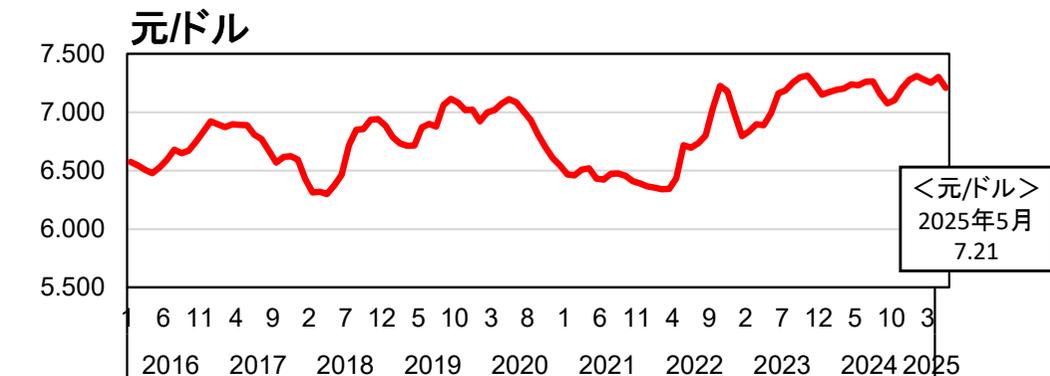
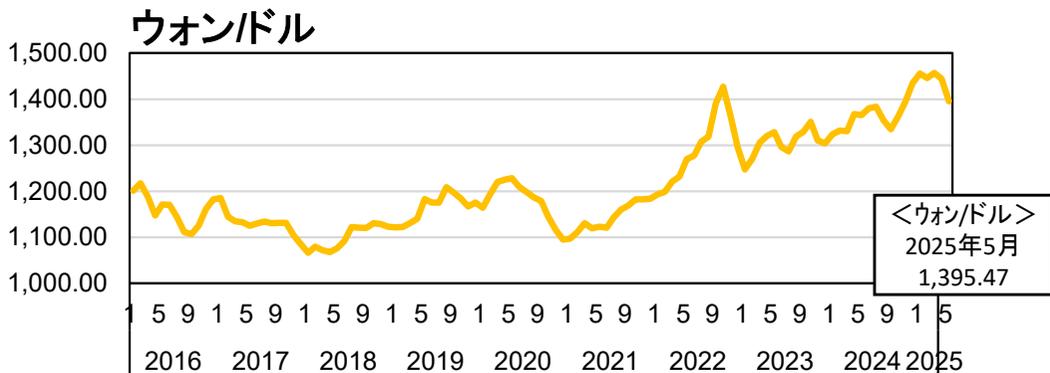
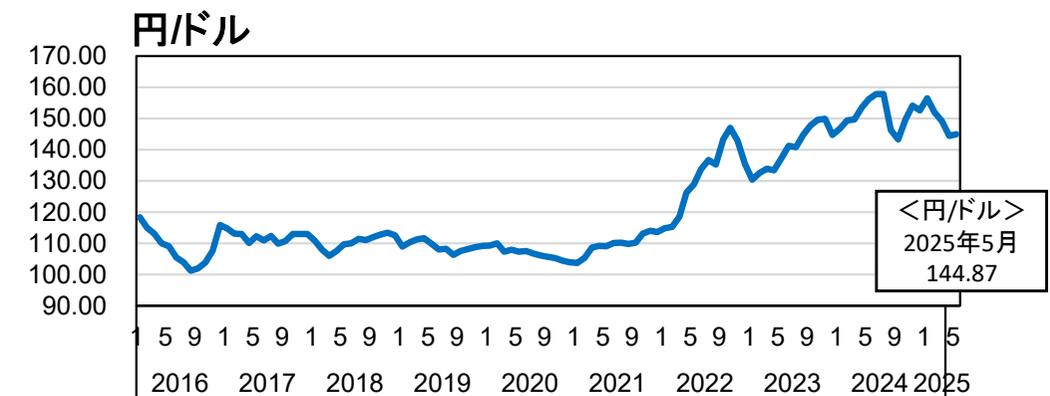


出典：IHS Markit

※手持ち工事量は、直近12か月の建造量で除した値

為替の推移

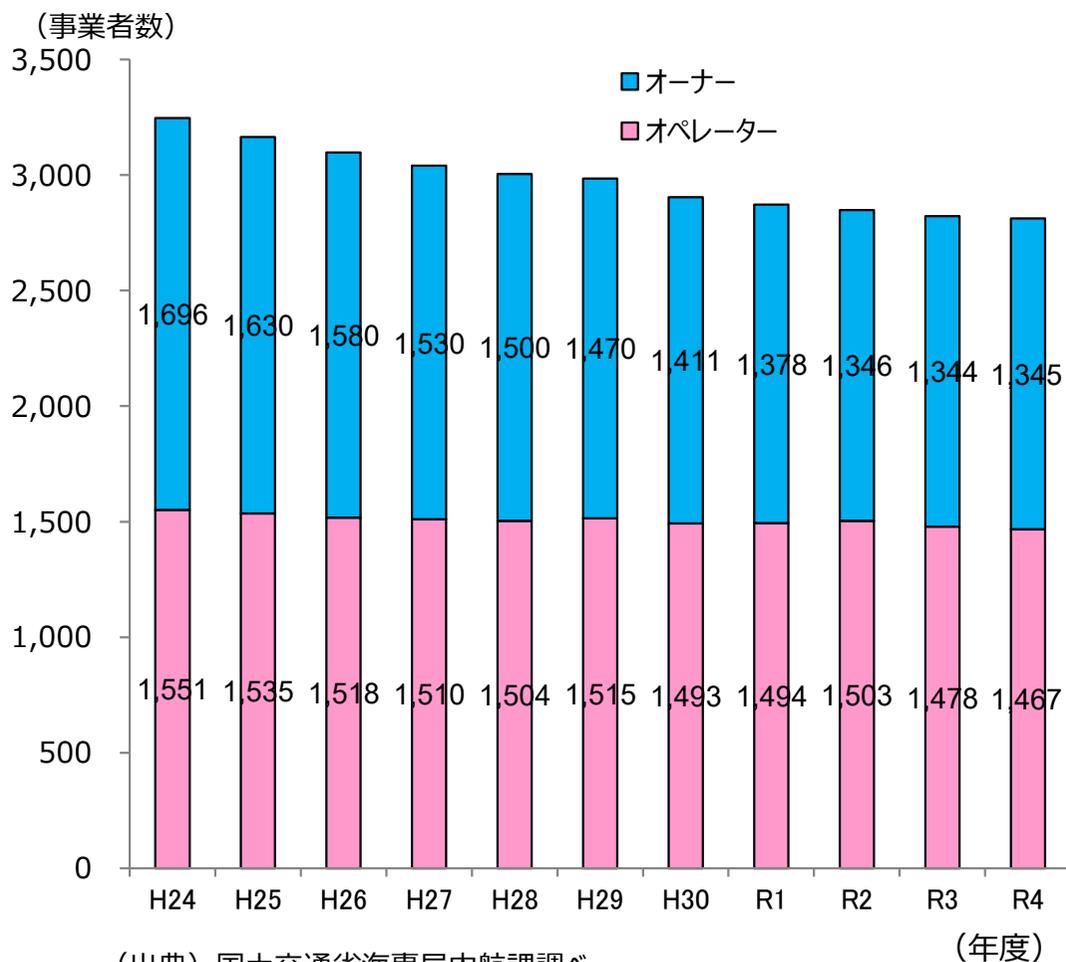
2018年頃からウォン・元に対して円高が進んだが、2020年以降円安が進んだ。2016年から2020年の平均に対する2025年5月のウォン/円は9.3%円安、元/円は19%円安(日本有利)となっている。



内航海運事業者数及び船腹量の推移

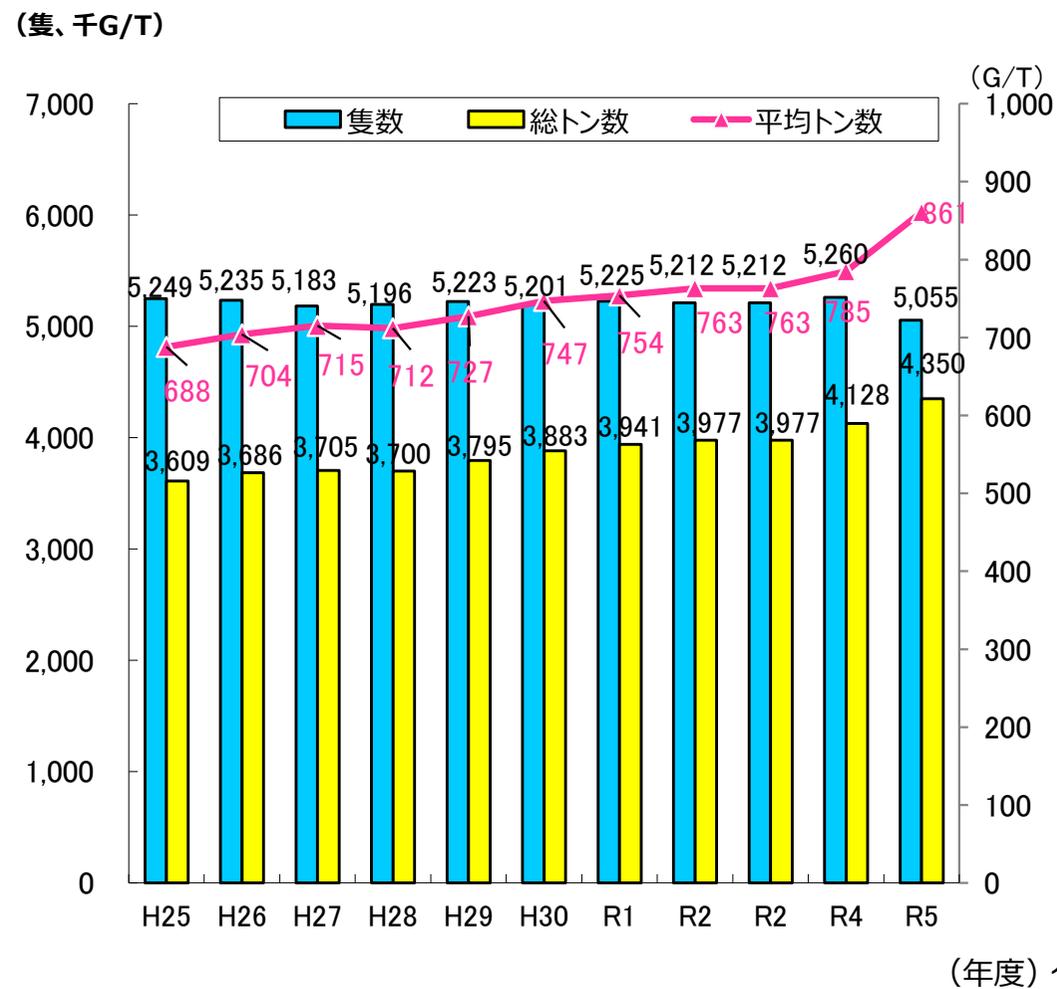
内航海運事業者数は10年間で約11%減少しており、特にオーナーは約17%と大幅に減少。
内航船の船腹量は隻数ベースでは減少傾向にある一方で、1隻あたりの平均総トン数は増加傾向にあり、船舶の大型化が進展。

内航海運事業者数の推移



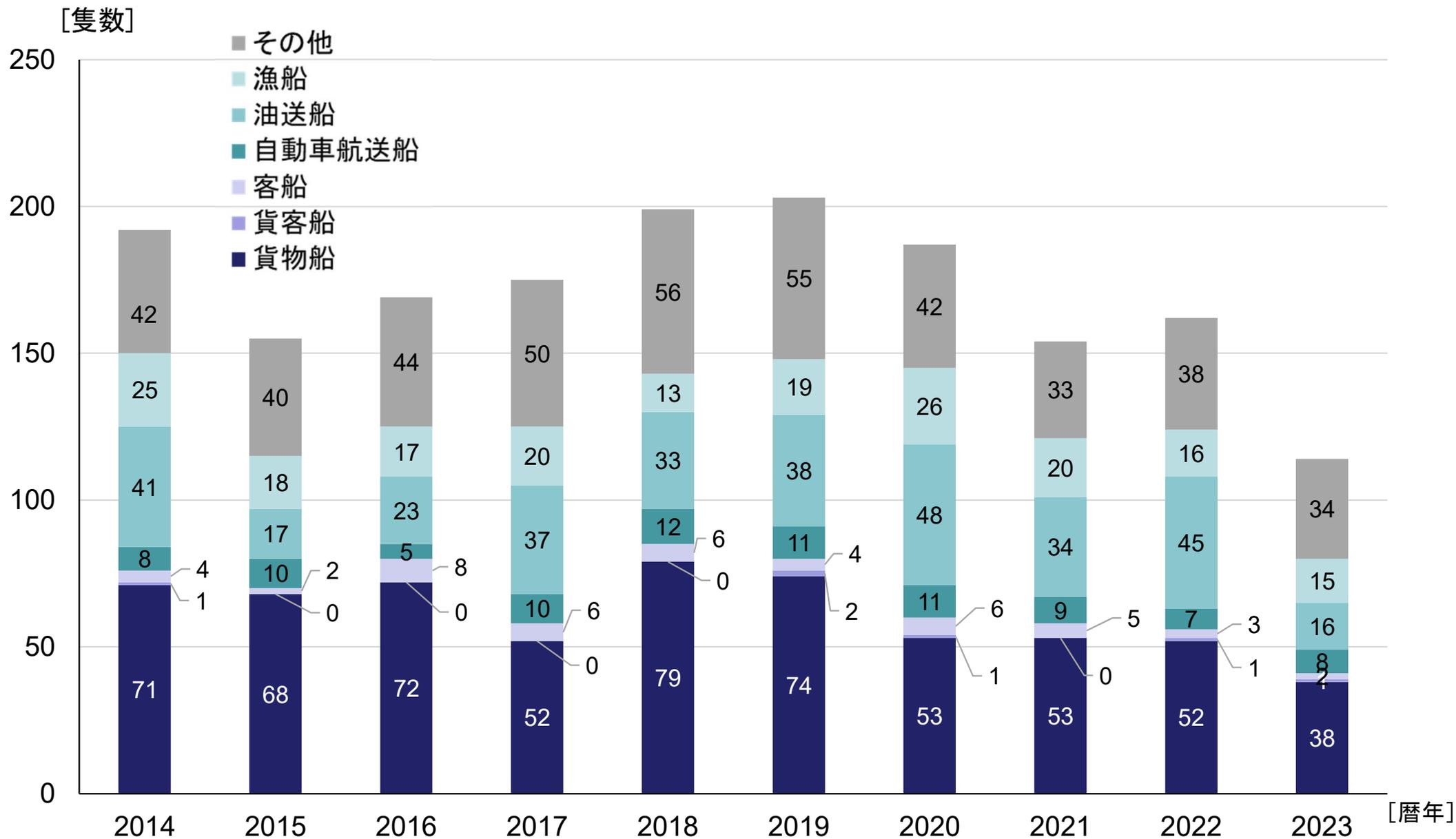
(出典) 国土交通省海事局内航課調べ

内航船の船腹量の推移



内航船等の建造隻数

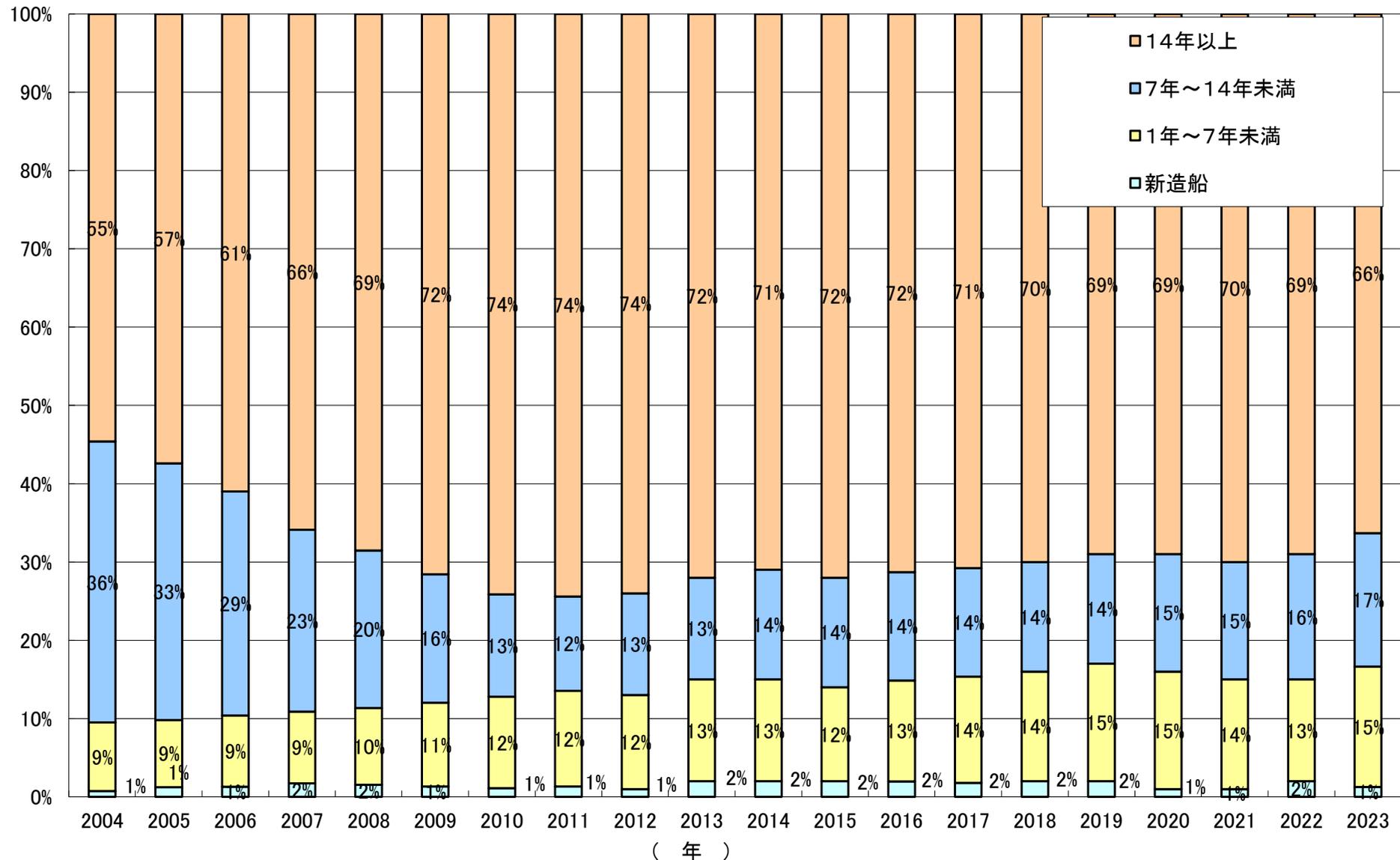
近年、内航船等の建造隻数は減少傾向。



※造船造機統計月次データにおける国内船(鋼船)について、隻数は20GT以上を集計。「国内船」とは、発注者の国籍が日本である船舶をいう。 14

内航船の船齢構成の推移

船齢が法定耐用年数(14年)以上の船舶数の割合は、平成22年以降約7割で推移しており、船齢の高い船舶が多数を占める状況が続いている。

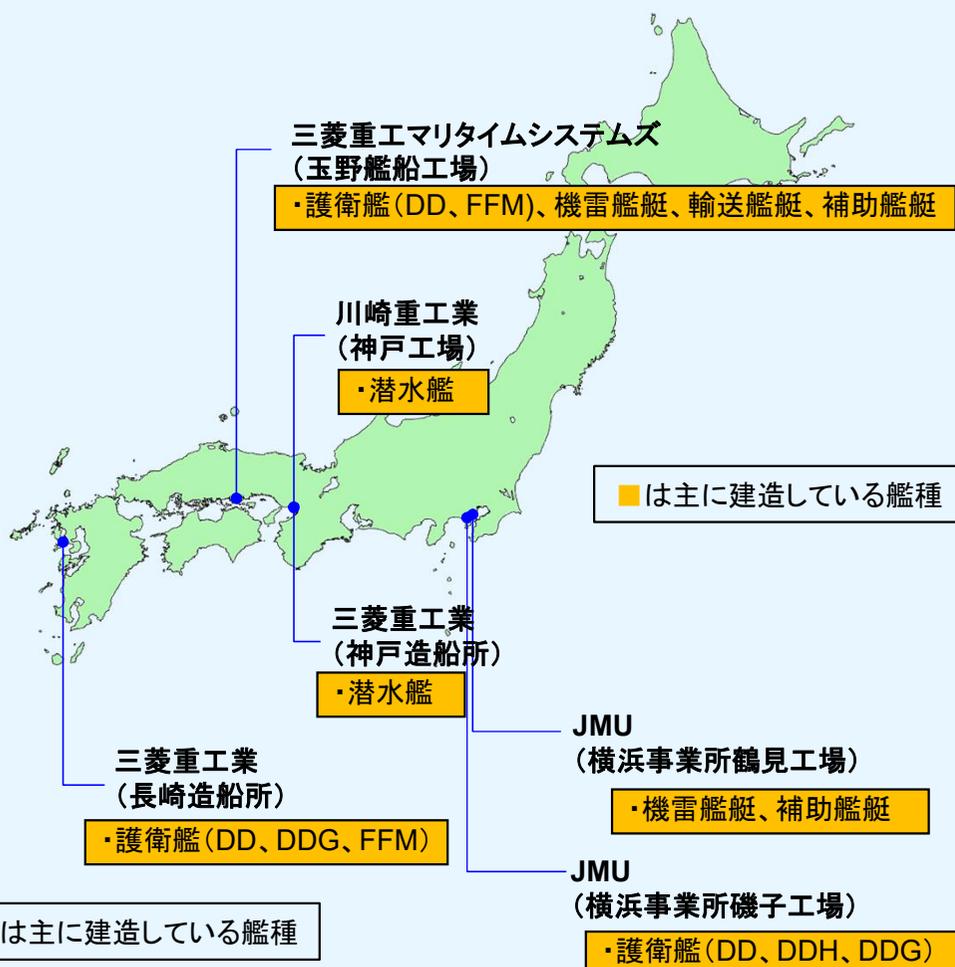


日本の造船所における艦船の建造状況

● 各造船所の主な建造実績

- 三菱重工業(長崎): 護衛艦(DD、DDG、FFM)、三菱重工業(神戸): 潜水艦
- JMU(磯子): 護衛艦(DD、DDH、DDG)、JMU(鶴見): 機雷艦艇、補助艦艇、
- 三菱重工業マリタイムシステムズ(玉野): 護衛艦(DD、FFM)、機雷艦艇、輸送艦艇、補助艦艇
- 川崎重工業(神戸): 潜水艦

各造船所の主な建造実績



艦船建造実績のある造船所と建造隻数(H01~R07年度計画)

(隻)

造船所	事業所	護衛艦					潜水艦	機雷艦艇	哨戒艦艇	輸送艦艇	補助艦艇	合計
		DD	DDH	DDG	DE	FFM						
三菱重工業 (三菱造船含む)	長崎	11		5		6					1	23
	神戸						10				2	12
	下関								6		2	8
JMU	磯子		4	2								6
	鶴見							5				5
	旧会社 ^注	14		1	4			14		1	16	50
三菱重工業マリタイムシステムズ	玉野	2			2	1		1		2	8	16
川崎重工業	神戸						12				1	13
佐世保重工業	佐世保									1		1
内海造船										2		2

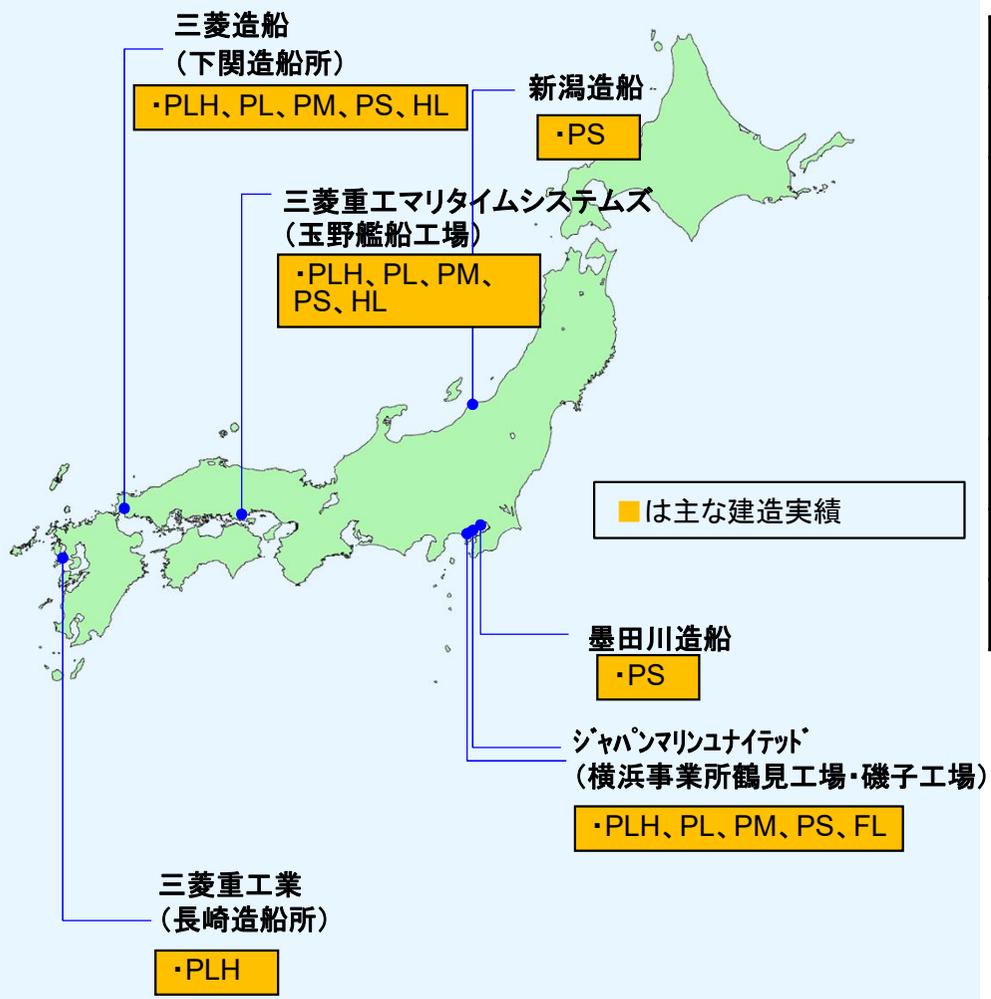
注: 石川島播磨重工業、旧日立造船、旧住友重機械工業、ユニバーサル造船

日本の造船所における海上保安庁船の建造状況

● 各造船所の主な建造実績(海上保安庁船)

- 三菱造船(下関): PLH、PL、PM、PS、HL、三菱重工業(長崎): PLH
- JMU(鶴見・磯子): PLH、PL、PM、PS、FL
- 三菱重エマリタイムシステムズ(玉野): PLH、PL、PM、PS、HL
- 新潟造船: PS
- 墨田川造船: PS

海上保安庁船の主な建造実績



建造実績がある主な造船所と建造隻数※(PS以上)

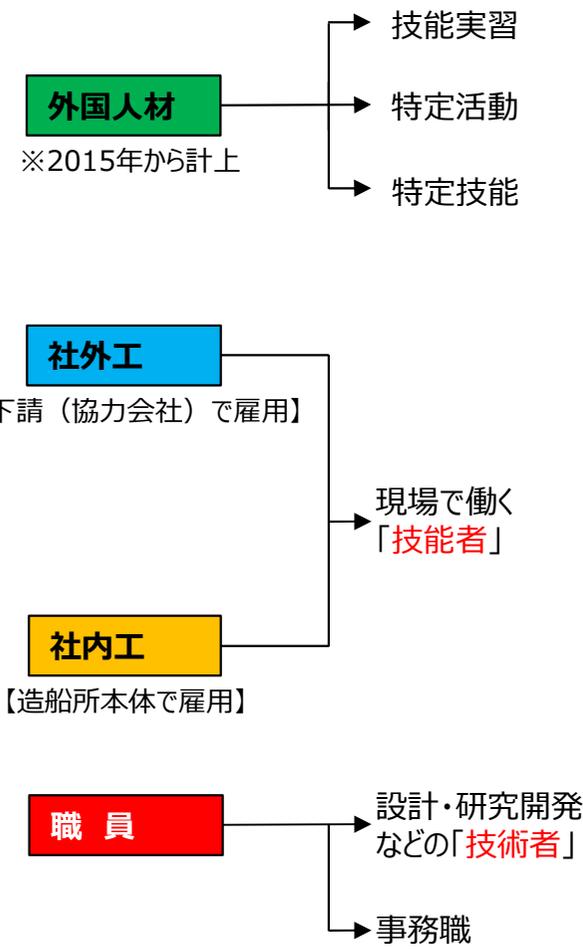
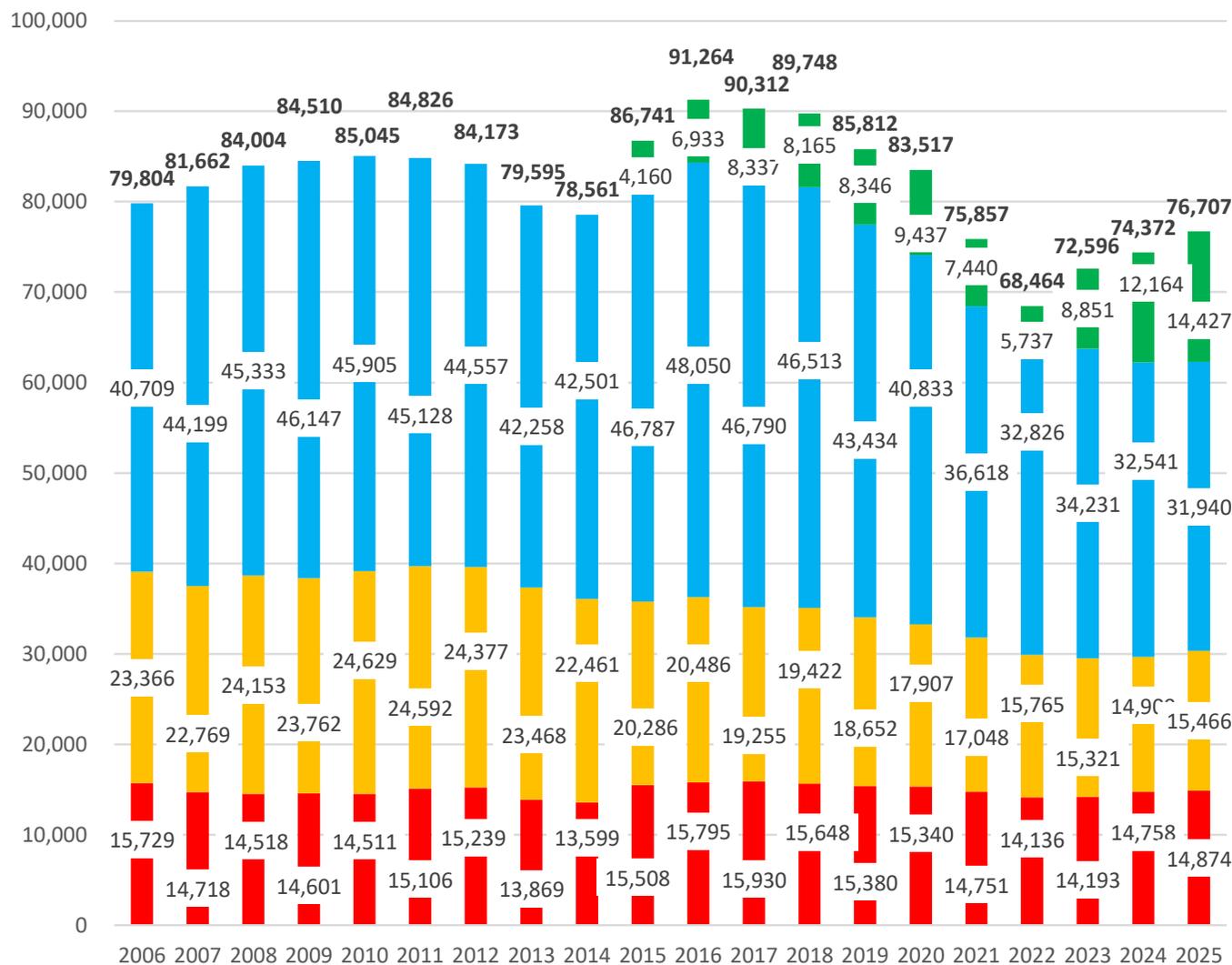
	PLH	PL	PM	PS	HL/FL
三菱造船(三菱重工業含む)	10	19	3	13	3
ジャパンマリユニテッド(株)(旧IHI、IHI-MU、NKK、HZ、USC、SHI含む)	4	11	29	8	1
三菱重エマリタイムシステムズ(旧三井E&S造船及び三井造船含む)	1	22	1	8	1
川崎重工業(株)		2			1
新潟造船(株)				7	
墨田川造船(株)				4	

※平成元年度引渡～令和4年度補正予算建造のもの
(引渡前のものであれば、令和7年度6月1日時点で進水済のものに限る。)

- ・ PLH: 700トン型以上の大型巡視船でヘリコプターを搭載するもの
- ・ PL: 700トン型以上の大型巡視船でヘリコプターを搭載するものの以外
- ・ PM: 350トン型以上の巡視船
- ・ PS: 350トン型未満の巡視船
- ・ HL: 500トン型以上の測量船
- ・ FL: 消防船

日本の造船業の就労者数等の推移

- 造船業に従事する就労者等は、約7～8万人で推移。
- 近年は総数が減少傾向にある一方で、コロナ禍に一時落ち込んだ外国人材の数が再び増加。

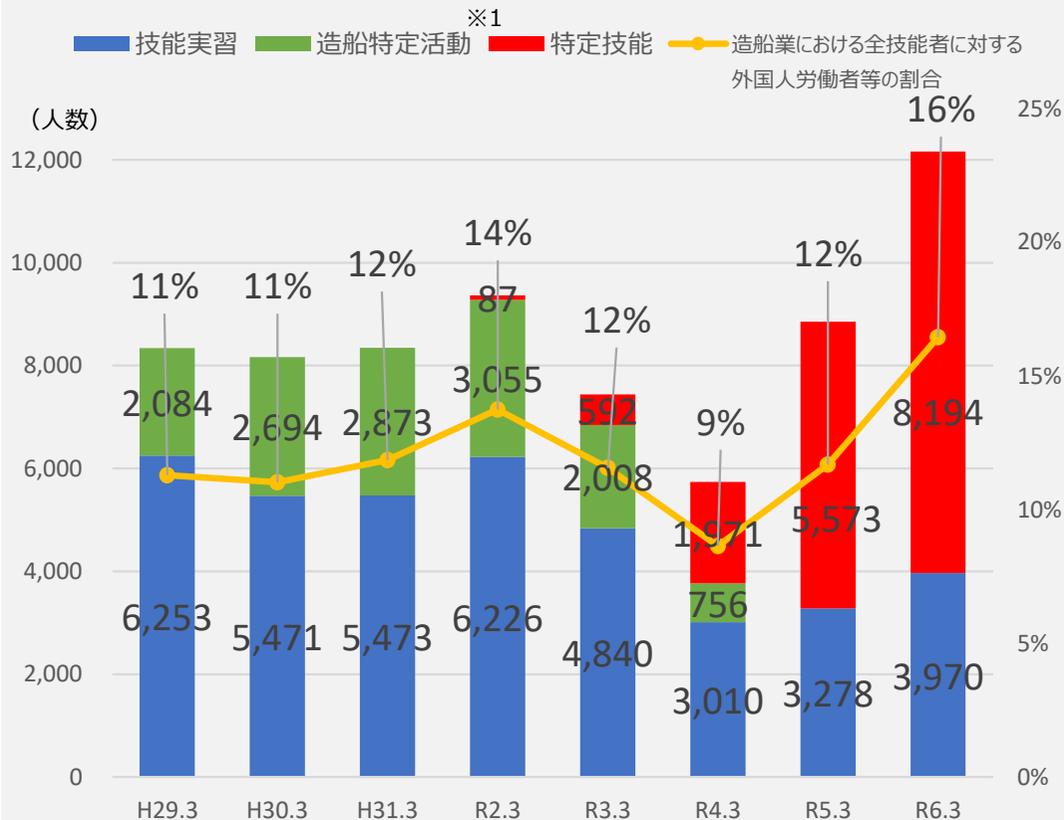


各年4月1日現在。海事局調べ。

造船・船用工業分野における外国人材の受入れ

- **コロナ禍の入国制限により外国人労働者等の人数は一時減少したが、その後、入国制限の緩和や新造船需要の増加に伴い、直近の外国人労働者等の人数は増加傾向。**（1号特定技能外国人：8,182人、2号特定技能外国人：12人（令和6年3月末時点速報値））
- 特定技能制度については、令和6年3月、造船・船用工業関連6業務区分を見直し、**「造船」、「船用機械」、「船用電気電子機器」の3業務区分に再編**（令和6年3月29日閣議決定）。
- また、技能実習制度については、令和9年から**人材確保及び人材育成を目的とする新たな制度（育成就労制度）が創設される予定**（令和6年6月14日、関連法案が国会で可決し、**今後3年以内（令和9年まで）に施行予定**）。

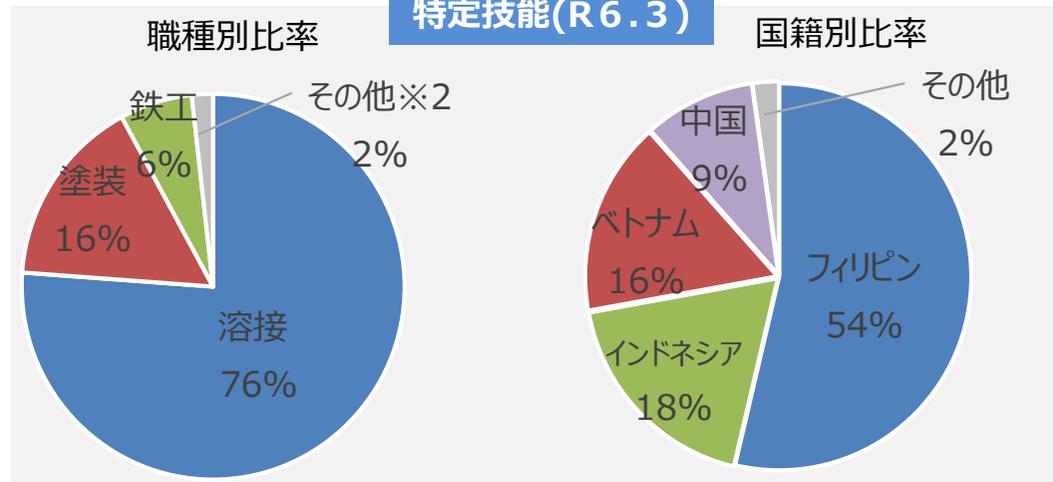
外国人労働者等の推移



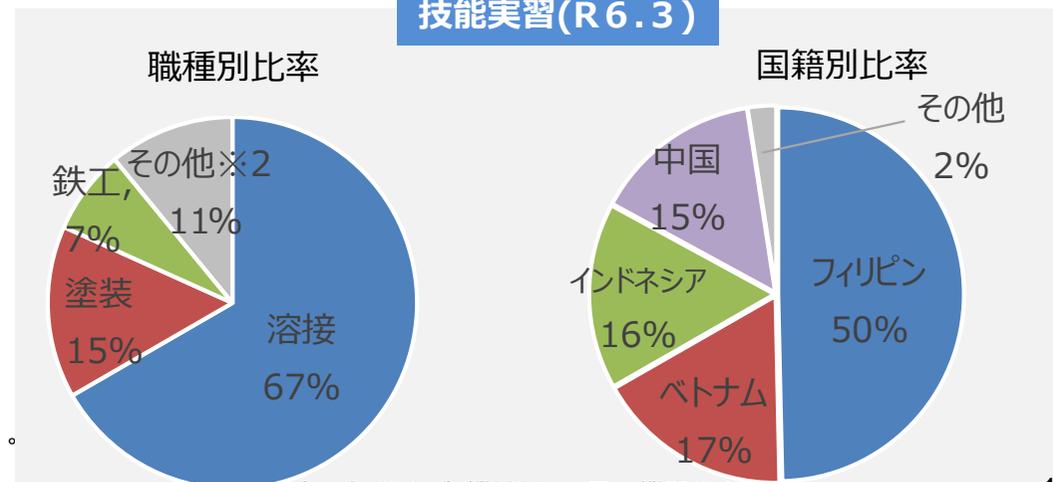
（※1）令和4年度に終了（新規受け入れは令和2年度末に終了済）。

（出典）技能実習及び造船特定活動は国交省調べ（造船業のみ）。特定技能は入管庁調べ（速報値）。技能実習は各年4/1時点。造船特定活動及び特定技能は各年3/31時点。外国人に係る数値は在留数。

特定技能(R6.3)



技能実習(R6.3)



（※2）仕上げ、機械加工、電気機器組立て