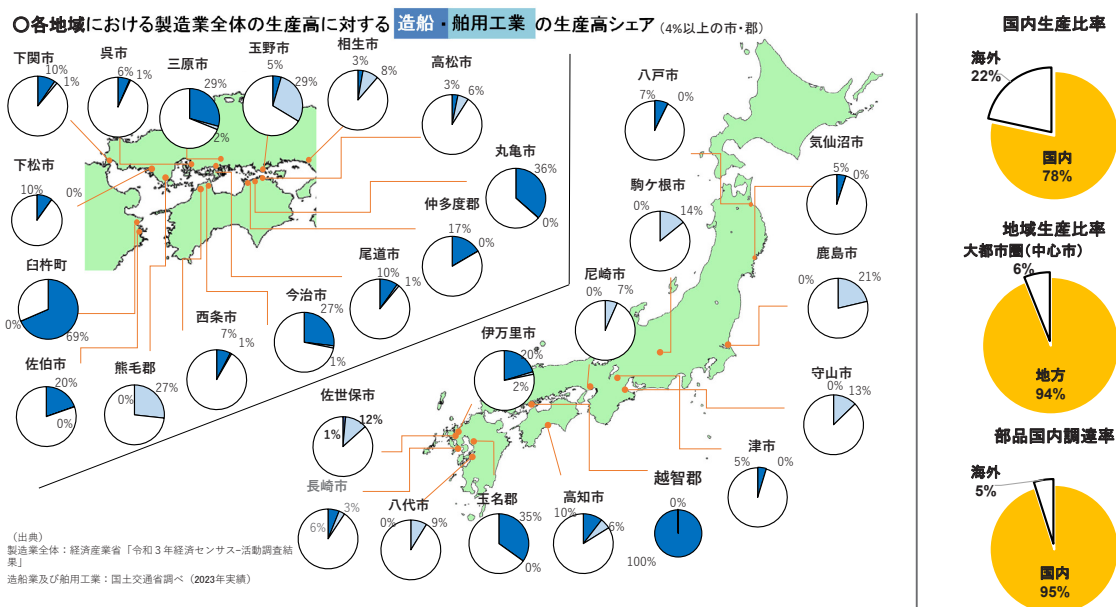


1 造船業・船用工業の現状

造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、経済安全保障を支えている。加えて、裾野の広い産業として地域の経済・雇用にも貢献するとともに、我が国の防衛・海上保安に不可欠な艦艇・巡視船を全て建造・修繕し、我が国の安全保障も支える非常に重要な産業である。また、一般的に、製造業の海外生産比率が高まる中、造船業は国内に生産拠点を維持し、そのほとんどが地方圏に存在する貴重な産業でもある。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が主要製造業として地域経済、雇用の中核的な役割を担っている地域が多数存在している。



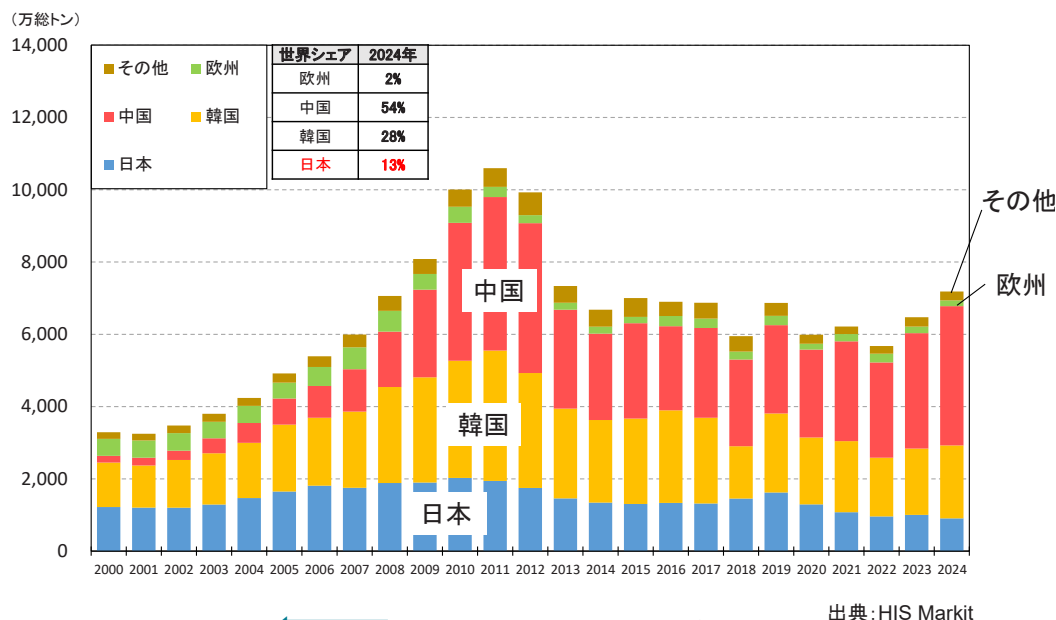
図表3-1 造船業・船用工業の現状

世界の造船市場は、日本と中国と韓国で9割以上の船舶を建造しており、2024年の建造量シェアは概ね日本が1割、中国が5割、韓国が3割となっている。2008年のリーマンショック頃から海運の船腹量過剰が続き、10年間以上に渡って造船需要は低迷していた上、2020年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって国際的な人流・物流、新造船商談が停滞し、我が国造船業の手持ち工事量は一時危機的な状況まで落ち込んだ。その後、2021年春頃から受注が増加し、手持ち工事量も3年分を超える水準まで回復したものの、建造量は伸び悩んでいる。今後は、世界経済の成長に伴い海上輸送量及び船腹量が増加していくと見込まれると



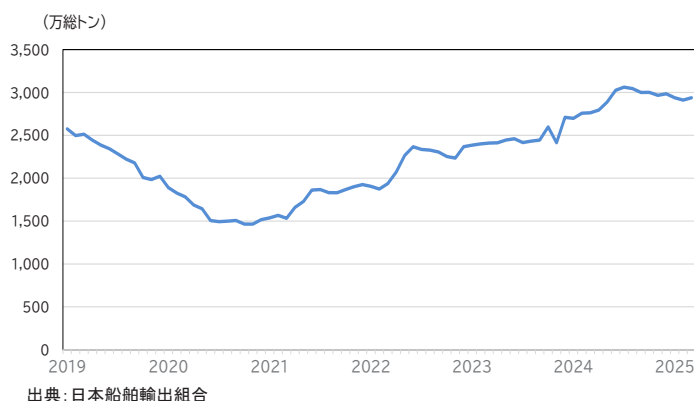
(出典) 今治造船株式会社

▲ 造船所の様子



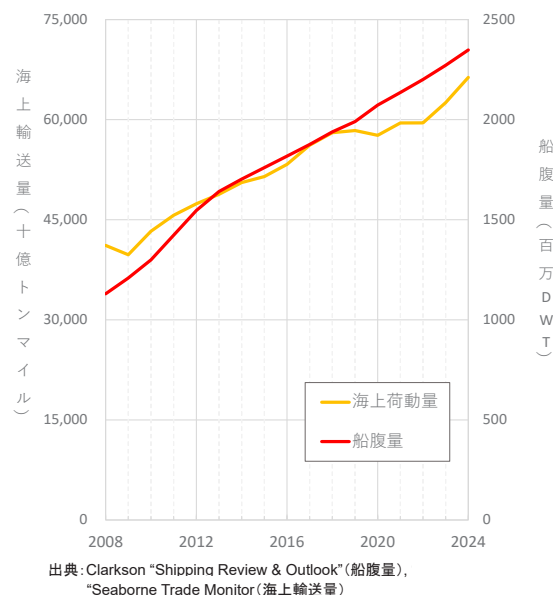
図表3-2 世界の新造船建造量の推移

出典：HIS Markit



出典：日本船舶輸出組合

図表3-3 我が国造船業の手持ち工事量の推移



出典：Clarkson "Shipping Review & Outlook" (船腹量),
"Seaborne Trade Monitor" (海上輸送量)

図表3-4 世界の海上輸送量・船腹量の推移

ともに、カーボンニュートラルに向けて低・脱炭素船への代替が加速することが予想されるところ、これら新造船受注を我が国造船業が獲得するために、国際競争力を強化していくことが必要となっている。

我が国船用工業は、造船業と同様に経済安全保障や地域の経済・雇用を支えているほか、高度な技術水準を有し、信頼性の高さや充実したアフターサービス等により、我が国の造船業の発展を支えている重要な産業である。我が国造船業が建造する船舶に必要な船用製品のほとんどが国内で生産されており、航海機器、船用ポンプなどは、我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。我が国ではこれら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事クラスター」を形成している。海事に関連するほとんど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事クラスターは世界にも類がなく、これまで海事クラスター内における密接な連携により、高度な技術力と高い生産性を獲得しつつ、ニーズを的確に反映した技術開発を実現し、経済効果や雇用効果を生み出してきた。

2 造船業・船用工業の発展と安定のための取組

1. 船舶産業の変革実現に向けた取組

カーボンニュートラル船・自動運航船をはじめとする次世代船舶への転換が求められる中、世界的な船舶の建造需要の増加が見込まれる一方で、我が国船舶産業の技術・供給基盤は盤石とはいえ、急速な人口減少の中での人材確保という大きな課題にも直面している。

このような状況の中、我が国船舶産業が引き続き船舶の安定供給によって国民生活や経済安全保障を支えていくためには、生産性や稼ぐ力が高く若者を含む働き手にとって魅力ある産業に生まれ変わるためのこれまでにない変革が必要である。

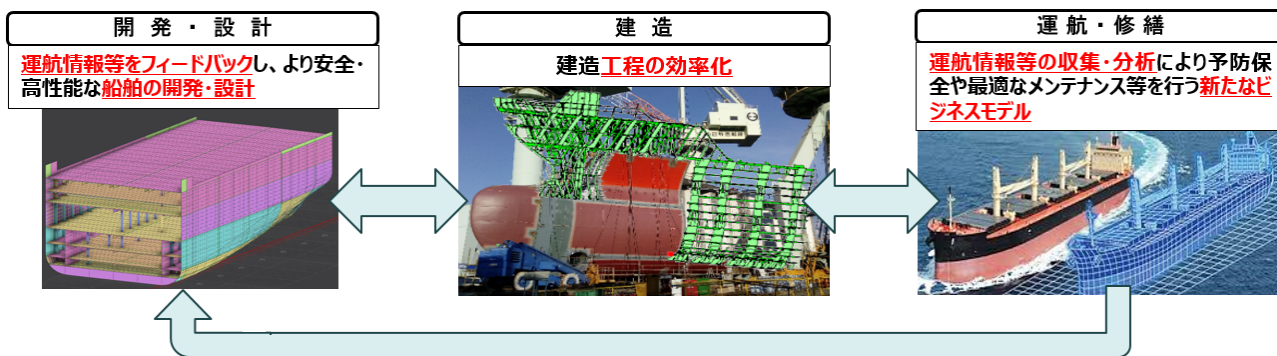
このため国土交通省では、2023年5月に、産学官の有識者から成る「船舶産業の変革実現のための検討会」を設置し、計5回にわたって議論を行い、2024年7月に報告書を取りまとめた。

同報告書においては、2030年に目指すべき船舶産業の目標として、「2030年において、我が国海事産業が次世代船舶の受注量におけるトップシェアを確保」することを掲げるとともに、デジタル技術の活用、次世代船舶の供給体制の確立、人材の確保・育成及び競争力強化のための環境整備を柱とするロードマップが定められた。

2. 船舶産業のDXに向けた取組

我が国船舶産業の生産性の向上を図り国際競争力を強化するため、国土交通省では、2022年度から、造船所等のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に向けた技術開発等への支援を行っている。2024年度には、船舶の建造工程の作業工数の平準化を図るため建造の全体の工程を見える化し最適な建造計画を作成する技術や、船舶の設計や建造の後戻りを減らすためバーチャル空間上で事前に船舶の完成形を確認できる仕組みの構築等、船舶産業の生産性の向上に資する取組を支援した。

さらに、2025年度には、デジタル技術を駆使して機械やロボットにより複雑な製造工程を自動化する技術（DXオートメーション技術）の開発・実証を行う事業7件への支援を開始している。



図表3-5 造船業におけるDXのイメージ

3. 経済安全保障の確保に関する取組

安定的な海上輸送を確保するためには、船舶及びこれを構成する船用機器の安定的な調達が必要不可欠である。経済安全保障確保の観点から、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）を特定重要物資に指定し、それらの物資の安定的な供給確保を図るため、これまでに

11件の供給確保計画の認定を行い、設備投資に必要な支援を講じている。

また、同法に基づく、我が国の経済安全保障にとって重要な技術に係る研究開発（経済安全保障重要技術育成プログラム）において、2023年に「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」が支援対象として選定された。国土交通省は、関係省庁と連携しつつ、同技術の研究開発を後押ししていく。

4. 事業基盤強化計画認定制度等

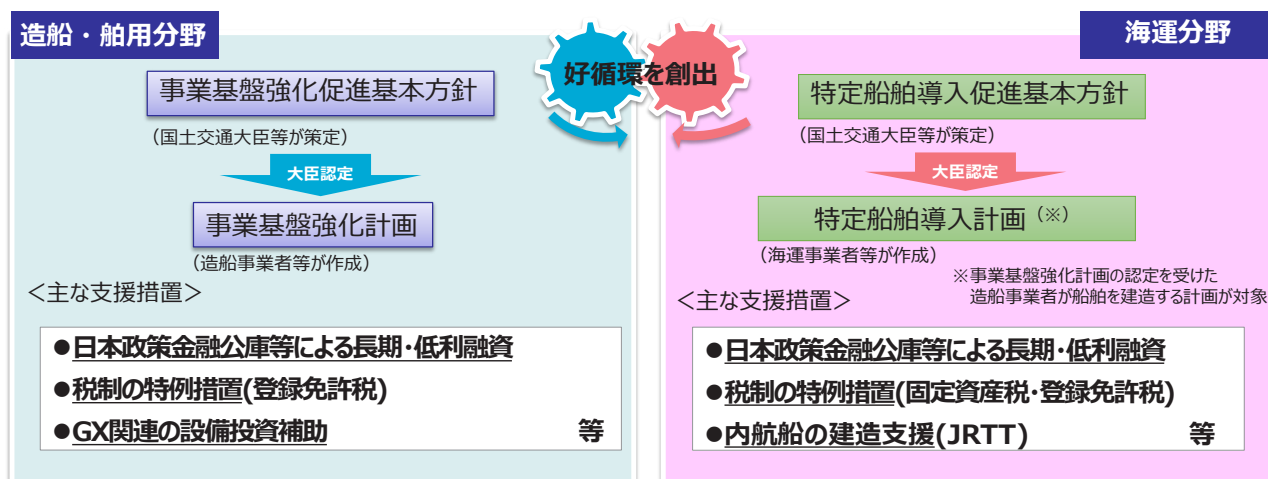
我が国造船業は、長い歴史を持ち、地域に根ざした産業として発展してきており、近年大規模な施設整備が行われた中国、韓国に比較して拠点ごとの規模が小さいという特徴がある。他方で、一定以上の規模により、資機材の調達時に優位性が生じ得るほか、技術者等リソースの柔軟な運用が可能になるなどの効果が見込まれることや、近年増加している同仕様の船舶を短納期で多数発注する「ロット発注」への対応を行うことができることから、中国、韓国では大手造船所への集約による経営規模拡大が進んでいる。

我が国造船業がし烈な国際競争に打ち勝っていくためには、研究・技術開発、営業、設計、建造等の各ステージにおける能力強化を図り、生産性向上・コスト競争力強化に結実させるため、企業の垣根を越えた協業、集約、統合等を進めていく必要がある。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では、造船業・船用工業の生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化を促進するため、海事産業強化法に基づき、造船・船用事業者が生産性向上や事業再編等に取り組む事業基盤強化計画認定制度を2021年に創設し、2025年5月末までに42件（58社）の計画を認定した。

また、海運業の競争力強化を図るため、事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が建造し、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶を海運事業者が導入する特定船舶導入計画認定制度を創設し、2025年5月末までに85件（87隻）の計画を認定した。認定事業について税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の必要な支援措置を講じており、2023年5月に指定金融機関[※]として初めて民間金融機関を指定した。

※ 国土交通大臣が認定した計画に従って事業を行う認定事業者に対し、政府系金融機関からの貸付けを受けて、当該事業に必要な資金の融資を実施する金融機関。造船法及び海上運送法に基づき国土交通大臣及び財務大臣が指定する。



図表3-6 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画の概要

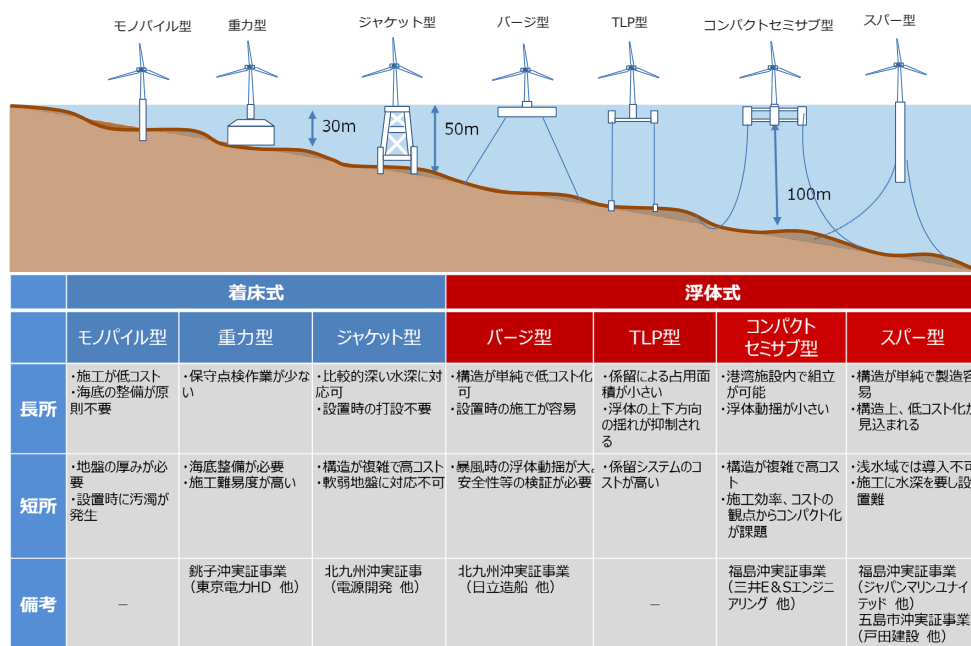
3 洋上風力発電の普及に向けた我が国海事産業の取組

洋上風力発電については、2021年6月に取りまとめられたグリーン成長戦略において、2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの導入目標が示され、また、関連産業への経済波及効果が大きいことから、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札として普及拡大が期待されている。

このような状況において、遠浅な海が広がる欧州と比べ、急深な地形・複雑な地層を有する我が国では、深い海域でも利用可能な「浮体式」の洋上風力の導入拡大が不可欠である。また、グリーンイノベーション基金による浮体式の技術開発・実証やEEZ内における洋上風力発電事業を可能とする環境整備も進められており、大規模構造物の設計・建造等の技術力や製造設備等を有する我が国造船業は、浮体基礎の製造に貢献することが期待されている。

さらに、浮体式洋上風力発電に係る我が国産業の国際競争力強化や魅力ある市場形成等に向けた取組について、有識者、業界団体、発電事業者、浮体製造事業者等から構成される検討会にて議論が進められている。これらの議論を踏まえ、今後、洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会において産業戦略や導入目標等がとりまとめられ、浮体式洋上風力発電の導入も加速していくことが見込まれている中、国土交通省としても関係省庁や事業者と一層連携を深めながら取組を進めている。

また、洋上風力関連産業における大規模かつ強靱なサプライチェーン形成を進めるため、GXサプライチェーン構築支援事業等を通じて、世界で競争しうる大規模な投資を計画する製造事業者を支援する制度が始まり、2025年1月に浮体基礎製造や係留ロープ製造等を行う事業者が採択された。



図表3-7 着床式洋上風力発電と浮体式洋上風力発電の違い

資料）経済産業省

4 船舶産業分野における国際的な取組

1. OECD造船委員会における取組

世界単一市場を形成する国際造船市場において、各国の政策等は、市場の競争環境に直ちに影響するため、造船業の健全な発展のためには多国間での政策協調が不可欠である。OECD造船委員会は、造船に関する唯一の多国間フォーラムとして、国際造船市場の健全化、公正な競

争条件の確保に向けた政策協調のため重要な役割を担っており、造船に関する公的支援の適正化や透明性確保等に向けた対策を推進している。

我が国は、不健全な赤字受注や市場歪曲的な政府支援の抑制に向け、船価モニタリングや公的支援措置を第三国が通報できる仕組み（第三国通報制度）などを提案し、導入につなげるなど、これまで同委員会での取組を主導してきた。また、環境に配慮した船舶の導入を促進するため、公的金融機関が行う船舶への融資等に関する国際的なルールを検討する非公式専門家会合において、2024年3月以降、我が国主導で優遇措置の適用対象となるグリーンシップの案を議論している。

また、2015年以降、韓国では、政府が韓国産業銀行や韓国輸出入銀行等の政府系金融機関を通じ、経営難に陥った造船会社に対する大規模金融支援や、信用力の低い造船事業者に対する市場で得られないような公的保証の付与による受注支援等の公的支援を実施した。我が国は、これらの措置が造船市場を歪曲し、供給能力過剰問題の早期解決を阻害しているとの考えから、2018年11月、世界貿易機関（WTO）協定に基づく紛争解決手続を開始して二国間協議を実施し、韓国による市場歪曲的な措置の是正を求めた。

引き続き、これらの取組等を通じ、造船市場における公正な競争条件の確保に努める。

2. 官公庁船の海外展開

我が国造船・船用工業は、高性能・高品質な官公庁船の安定的な供給を通じて、我が国の海洋安全保障や周辺海域の安全、海洋汚染防止、防災等を支える重要な産業であり、その生産基盤の維持・強化が求められている。また、我が国は、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）構想の下、海上法執行能力強化を通じた海洋の安全確保等の国際協力を推進しているところであり、東南アジアや太平洋島嶼国を中心に、我が国の造船技術を活用した海上保安能力向上や地域の公共交通確保等の支援に対する期待も一層高まっている。これらを踏まえ、我が国の官公庁船建造基盤の維持強化とFOIPの実現への貢献の双方の視点から、官民が緊密に連携して、推進しているところである。

具体的には、ODAを活用した官公庁船の建造・供与プロジェクトを進めてきたところ、ベトナム向け巡視船や、ジブチ向け巡視船など、5か国に対し計14隻の官公庁船の供与に向けたODA事業が進行中である。（2025年4月末現在）

今後も、関係省庁と連携しながら、ODAの一層の活用のほか、非ODA案件の獲得も念頭に、我が国造船・船用工業が手掛ける官公庁船の海外展開に取り組んでいく。

3. その他国際協力

ASEAN域内では、今後予想される海上輸送量の拡大に伴い、環境負荷の低減や輸送コスト削減のため、省エネ船への代替ニーズが高まっている。

このため、ASEAN域内の内航船等において低環境負荷船の普及を促進するべく、2019年11月の日ASEAN交通大臣会合において承認された「ASEAN低環境負荷船普及戦略」に基づき、2024年5月及び9月の海上交通WGにおいて、ASEAN各国による低環境負荷船普及のための政策立案を支援すべく、我が国を含む各国の具体的取組等を共有し、2025年2月には、フィリピンにおいて、ASEAN各国を対象とした低環境負荷船の技術に関するセミナーを開催した。引き続き、ASEAN域内における環境負荷低減に貢献しつつ、低環境負荷船の需要を喚起することで、我が国造船業の優れた省エネ技術がASEAN市場で普及されるよう取り組んでいく。