

# 将来の建造需要への対応(連携の在り方等)

国土交通省海事局  
令和8年2月

# 委員から頂いた主なご指摘事項

- 昨年12月に開催された「造船業再生のための検討会」において委員からいただいた主なご指摘事項は、以下のとおり。

## <①「総合的な新造船政策」の振り返り>

- 2011年に開催された新造船政策検討会の振り返りと分析が必要である。
- 新造船政策に盛り込んだ造船企業の統合、造船・舶用メーカーの海外進出、大学への寄附講座等について評価し今回の政策に生かすべきではないか。

スライド2～4ページ目

## <②日本造船業の強み・弱みに係る整理>

- 日本造船業の強み弱みに関する現状分析を行い、強みを生かした戦略を立てる必要があるのではないか。

スライド5～6ページ目

## <③企業間の連携の考え方に係る整理>

- 日本の勝ち筋を踏まえて、どのような水平垂直統合や業界再編を目指すべきかを検討すべきではないか。

スライド7～10ページ目

## <④設備投資の考え方に係る整理>

- 建造量を倍増するという目標を踏まえて、どの施設・設備に重点的に投資を行うべきか等を整理すべきではないか。

スライド11～12ページ目

## <⑤その他>

- 日本商船隊の多くが海外で修繕を行っている状況を踏まえ、経済安全保障の観点からリスクを減らす措置を検討すべきではないか。
- LNG運搬船について、日本のエネルギー安全保障の観点から重要な船舶であると考えられる。一方で、サプライチェーンの立ち上げ等に必要なコスト等を踏まえ、日本での建造が必要かどうか検討すべきではないか。

- 2013～2015年に予想された需要の極端な低迷への対応や、2015年以降の需要回復期における国際競争力の確保などに向けて、2011年7月、国土交通省は具体的な方策を盛り込んだ「総合的な新造船政策」を策定した。

## 総合的な新造船政策の主な政策と分析

主な施策	施策概要	取組・結果	評価・分析
造船・船用メーカーの海外進出	<ul style="list-style-type: none"> <li>2014年、日本・ブラジル両政府間で協力覚書を締結。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012～13年、複数の日系企業がブラジル造船企業3社に出資・経営参加。</li> <li>同年、汚職事件をきっかけにブラジル造船企業の経営が悪化。官民のハイレベルによる解決を模索するも実らず、2016年以降相次いで撤退。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市場拡大に向けて海外進出は選択肢の一つであるが、カントリーリスクについて慎重な検討が必要。</li> </ul>
日本造船業の受注促進に向けた金融支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012年、造船所・商社・金融機関の出資により、船舶投資のファイナンス組成を支援する「日本船舶投資促進株式会社」を設立。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012年秋以降、世界的な金融緩和や日本建造船への再評価などを背景に受注が増加したため、実際の支援は行わず2014年に解散。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市況の改善等のため金融支援は行われなかったものの、建造需要が枯渇するという懸念を払拭する役割を果たした。</li> <li>連携の在り方の一つとして参考となる。</li> </ul>
新市場・新事業への展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の輸出に向け、国際協力銀行（JBIC）による金融支援を実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際協力銀行（JBIC）による金融支援のもと、三菱重工業が大型クルーズ船2隻を受注・建造。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ船の輸出を実現し、金融支援は新市場・新事業への展開において役割を果たした。</li> </ul>
企業連携と事業統合の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>「産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法（産活法）」に基づく登録免許税の軽減やツーステップローン等の支援措置により、事業の統合と再編を促進。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012年、産活法を活用してユニバーサル造船とIHIマリンユナイテッドが合併し、ジャパンマリンユナイテッドが設立された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産活法やその後の海事産業強化法も活用し、企業連携や事業統合が進んだ。</li> <li>更なる連携・統合を進めるための施策について検討が必要。</li> </ul>
人材育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>造船系大学を中心に、造船会社等の寄附による講義・講座の設置や産学連携講座の設置を推進。</li> <li>若手技術者に対する集中講座や新卒・中途採用者を対象とした新人研修等について、造船会社等と連携し毎年継続して実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>寄附講座の担当教員が企業と大学との橋渡し役となってインターンシップ等を行うことにより、造船会社への人材供給に寄与した。</li> <li>寄附講座により、教育を充実させるための教員の確保に寄与した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>寄附講座等は、人材供給源としての役割を果たしている。</li> <li>時期を捉えて企業と学生の接点を持つことが重要であるため、寄附講座、インターンシップ等のより効果的な実施方法について検討が必要。</li> </ul>

## <事業概要・主な成果>

- 2012～13年、ブラジルの海洋石油開発に必要な船舶の建造事業への進出を目的に、川崎重工業、IHI、今治造船等の日系企業が伯造船企業3社に出資し経営に参加。
- 2014年、日伯首脳が海洋資源開発促進のための造船協力に関する日ブラジル共同声明を発表するなど、政府レベルでも同進出を支援。
- 2014年11月以降、汚職事件による代金未払等により伯造船企業の経営が悪化。以降、日伯双方の官民ハイレベルによる解決を模索するも解決に至らず、2016年以降、相次いで撤退。

### 日伯共同声明

- 2014年8月、海洋資源開発促進のための造船協力に関する共同声明を発表。



日・ブラジル首脳会談

### ペトロbras汚職事件

- 2014年3月、ブラジル連邦警察が汚職捜査を開始。
- 同捜査を通じ、ペトロbras社が、自社が発注する海洋構造物等に関し水増し契約を締結し、裏金の一部を政治家に違法に献金していたことが発覚。
- ルラ・ブラジル元大統領（当時）を含む複数の政治家が逮捕される事態に発展。

### 経営悪化後の政府対応

- 汚職関与による信用力低下から、ペトロbras社および関連企業の資金繰りが悪化。
- 未払い問題について、日本政府より伯関係省庁に本問題解決を要請。
- 伯大統領の決定で問題解決のためのタスクフォースが立ち上がるも、解決に至らず。

### <事業概要・主な成果>

- 造船コースを有する大学を中心に、造船会社等の寄附による講義・講座が設置され、造船業の理解増進のための教育の充実や最先端の研究が実施されている（2010年以降、約10大学で15程度の寄附講座等を実施）。
- 寄附講座の担当教員が企業と大学との橋渡し役となってインターンシップ等を行うことにより、造船教育の充実だけでなく造船会社への人材供給源としての役割を果たしてきている。
- 造船技術者社会人教育センター(造工)において若手技術者に対する集中講座が、技能開発センター(中小造工)において新卒・中途採用者を対象とした新人研修が、船舶海洋工学研修(海上技術安全研究所)において船舶海洋工学の教育を受けていない若手研究員・技術者を対象とした集中講座が、継続して毎年実施されている。

### 愛媛大学の海事産業コース

- 2009年から、愛媛大学は、**今治造船による寄附講座**を開設。
- これまでの経験を踏まえ、地域の海事産業・行政・大学が連携して人材育成を行う「**地域コンソーシアム**」を設置。
- 2026年度、愛媛大学は工学部に「**海事産業特別コース**」を新設予定。



### 東京大学「MODE」

- 2022年10月、東京大学大学院新領域創成科学研究科は、「**海事デジタルエンジニアリング社会連携講座**」を開設。
- 三菱造船、日本郵船、JMU、古野電気等の18の関連企業・団体が参画。
- デジタル技術を活用したシミュレーション基盤の開発や脱炭素化・自動運航技術の開発を目指す。



### 大阪大学「OCEANS」

- 2025年4月、大阪大学大学院工学研究科は、「**先進海事システムデザイン共同研究講座**」を開設。
- 今治造船、JMU、NSY、MTI、日本海事協会が参画。
- AI技術を活用した設計自動化技術の開発や建造シミュレーション技術の開発を目指す。



### 技能開発センター

- **全国6地域**（横浜、相生、因島、今治、大分、長崎）に設置。
- 新人研修や、溶接・ぎょう鉄・塗装などの専門技能研修を実施。



- 商船を建造する我が国造船業について、主に中国・韓国の造船所を念頭にS,W,O,Tを整理した。
- 日本の強みとして、高い生産性や建造船の信頼性、燃費性能等の技術水準の高さが挙げられる。
- 日本の弱みとして、韓国・中国の造船所と比べ1事業所当たりの規模が小さく、ロット発注への対応が困難であることや、技術者の減少による開発力の低下等が挙げられる。

強み(Strength)	弱み(Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高い生産性</li> <li>● 搭載設備を含む製品の信頼性</li> <li>● 優れた省エネ性能 (燃費性能)</li> <li>● 高い造船技能を有する熟練工の存在</li> <li>● 荷主・船主・造船・舶用業界等の海事産業群の存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 造船企業の規模の相対的小ささによるコスト競争力およびロット受注力の劣後</li> <li>● 技術者の減少・分散による開発力や顧客対応力の劣後</li> <li>● 設計・現場における高齢化および人材不足</li> <li>● 海外展開の実績の少なさ</li> <li>● LNG運搬船の建造実績なし (2019年以降)</li> </ul>
機会(Opportunity)	脅威(Threat)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中長期的な海上輸送量の増加による建造需要の拡大</li> <li>● IMO/GHG削減戦略に基づくゼロエミッション船実現への社会的要請の高まり</li> <li>● LCO<sub>2</sub>・水素・アンモニアといった新貨物輸送需要等の新マーケットの出現</li> <li>● 造船分野へのAI・ロボティクス技術の流入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中国・韓国における造船所統合による競合の巨大化</li> <li>● 中国・韓国の品質・技術力の向上</li> <li>● 中国の受注量急増による市場支配力の強化</li> <li>● 日本経済の相対的縮小</li> <li>● 新興国の台頭</li> </ul>

- 抽出したSWOTを踏まえてクロス分析を行い、打ち手の候補を抽出した。
- 日本の強みを生かして次世代船舶建造技術で世界を主導し、我が国造船業の競争優位性を確立する必要がある。
- 業界の垂直・水平連携等により競争力を確保し、中国・韓国の規模や技術力の向上に対抗する必要がある。

## 強み×機会

我が国造船業の強みを活かして勝ち筋につなげる戦略

- ゼロエミッション船等の建造技術・生産体制整備・国際ルールの策定の主導等により、優位性を確立し、先行者利益とシェアを獲得 [第1回造船業再生に向けた検討会資料6 p14]
- 新燃料への移行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技術の開発を継続し、ライフサイクルのコスト（船価＋燃料費）での優位性を維持 [第1回造船業再生に向けた検討会資料6 p9、p15]
- 日本の造船業の強みである高い生産性について、DX、AI、ロボット等の導入によって更なる向上を図り、競争優位性を確固たるものにする [p11、12]

## 弱み×機会

我が国の弱みを克服して、新しい付加価値をつかむための戦略

- 規模のメリットを確保するため、事業者間の連携やサプライチェーンの最適化を推進 [p7~10]
- 建造量拡大に向けて、人材確保・育成に加え、自動化・省力化設備を導入 [p11、12]
- 建造量拡大に向けて、国内での経営基盤を盤石にした上で、海外展開も視野 [第2回造船WGにて議論予定]

## 強み×脅威

我が国の強みを活かして、ピンチをチャンスに変える戦略

- 中国・韓国が品質・技術力を向上させる中、日本は省エネ技術等の開発を継続し、優位性を維持 [第1回造船業再生に向けた検討会資料6 p9、p15]
- 造船業・船用工業に加え、需要家（海運等）を含む事業者間の連携による開発や標準化等により競争力を確保し、中国・韓国の規模に対抗 [p7~10]

## 弱み×脅威

リスク回避、構造改革戦略

- 集約の様態や連携内容については、**様々な形が想定される**。船舶建造の国際競争力の強化に資する連携・集約の推進を行うことが重要となる。

## <連携・協業の在り方（例）>

集約の様態・連携内容		目的・利点
水平連携	造船×造船	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 計画的・継続的な設備等の管理・調達</li> <li>✓ ドック・岸壁の利用効率向上</li> <li>✓ ロット発注への対応</li> <li>✓ 安定的・継続的な人材確保・育成等</li> <li>✓ ゼロエミッション船をはじめとする次世代船舶の開発リソース確保</li> <li>✓ 設計・建造工程の統一・船舶のモジュール化による合理性向上</li> <li>✓ 船舶の修繕データを船舶設計に活用</li> </ul>
垂直連携	造船×船用	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ キーデバイスの取込みによる付加価値向上</li> <li>✓ サプライチェーンの強化</li> <li>✓ システムインテグレーション能力の獲得</li> </ul>
	造船×海運(船主)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 国内造船所からの安定調達</li> <li>✓ 安定的な需要の確保</li> <li>✓ 研究開発スピードの向上</li> <li>✓ 船舶の運航データを修繕や船舶設計に活用</li> </ul>
	造船×船用×海運(船主)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 需要家（海運等）との連携強化による、設備投資の合理化・予見性向上</li> <li>✓ コミュニケーション円滑化による、需要家（海運等）からのニーズに応じた合理的な負担での速やかな設計・建造</li> </ul>

- 水平連携においては、統合や資本提携などの連携の他、各造船所の事情等に応じ目標達成に向けて着手できる部分から連携を深めていくことも効果的。
- 政府として、海事産業強化法や造船再生基金などにより、これらの取組を後押ししていく。

### 開発力向上・生産性向上等にむけた取組

- ①ゼロエミッション船をはじめとした次世代船舶などの開発力を高め、我が国の優位性を確保するため、設計リソースを集結させることが有効。
- ②船主からのニーズであるロット発注の失注を防ぐため、複数のドックを活用して、多数の隻数を短納期で建造できる体制にすることが有効。
- ③生産設計の合理化を図るため、営業・基本設計・詳細設計での連携に加えて、同一の建造工程で建造できる体制にすることが有効。
- ④船舶建造の生産性を向上させるため、1つのヤード・ドックにおいて、得意とする特定の船種の連続建造を行えるよう、複数社で連携・分担することが有効。
- ⑤建造コストを低減するため、資機材の共同調達を行うことが有効。
- ⑥ブロック製造の生産性を向上するため、ブロックの製造に特化した企業が複数の造船所に納入することが有効。

### 連携の方向性

基本設計・詳細設計  
の連携

営業・基本設計・詳細  
設計の連携

建造設備・システム  
の共通化

ドックの建造船種に  
係る連携

調達における連携

ブロック製造における  
連携

## <共同営業・設計会社の設立>

- ✓ 今治造船・JMUによって設立。
- ✓ 企業間の設計図面の共有等が進展。

### <メリット>

- ◆ 顧客の共有
- ◆ 営業の合理化



## <バルカーの共同開発>

- ✓ 常石造船・尾道造船は中型バルカーを共同開発。

### <メリット>

- ◆ 最適船型の追求
- ◆ 次世代船舶の設計に人材を投入

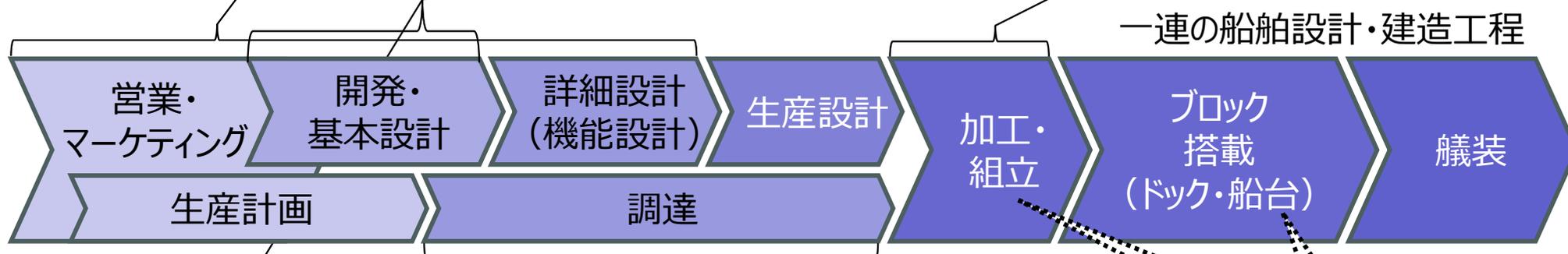


## <バルカーの共同建造>

- ✓ 住友重機械MEは、今治造船からタンカーのブロック建造を受託。

### <メリット>

- ◆ ブロックの融通
- ◆ ブロックの標準化



## <日本中小型造船工業会の 協調体制強化>

- ✓ 設計業務の協業化・標準化に向けた取組を実施。
- ✓ ブロック建造の協業化と生産性向上に向けた取組を実施。

※ 日本には約900の造船事業者が存在し、そのほとんどが中小事業者



## <共同調達の可能性>

- ✓ 2025年11月、「経済安全保障と独占禁止法に関する事例集」が公表。
- ✓ 造船業において国内企業が一括して製品の営業・設計・調達を行うことについて、通常、独占禁止法上問題にならない旨が示された。

### <メリット>

- ◆ 共同調達のスケールメリット
- ◆ 部品の共通化・標準化

### <メリット>

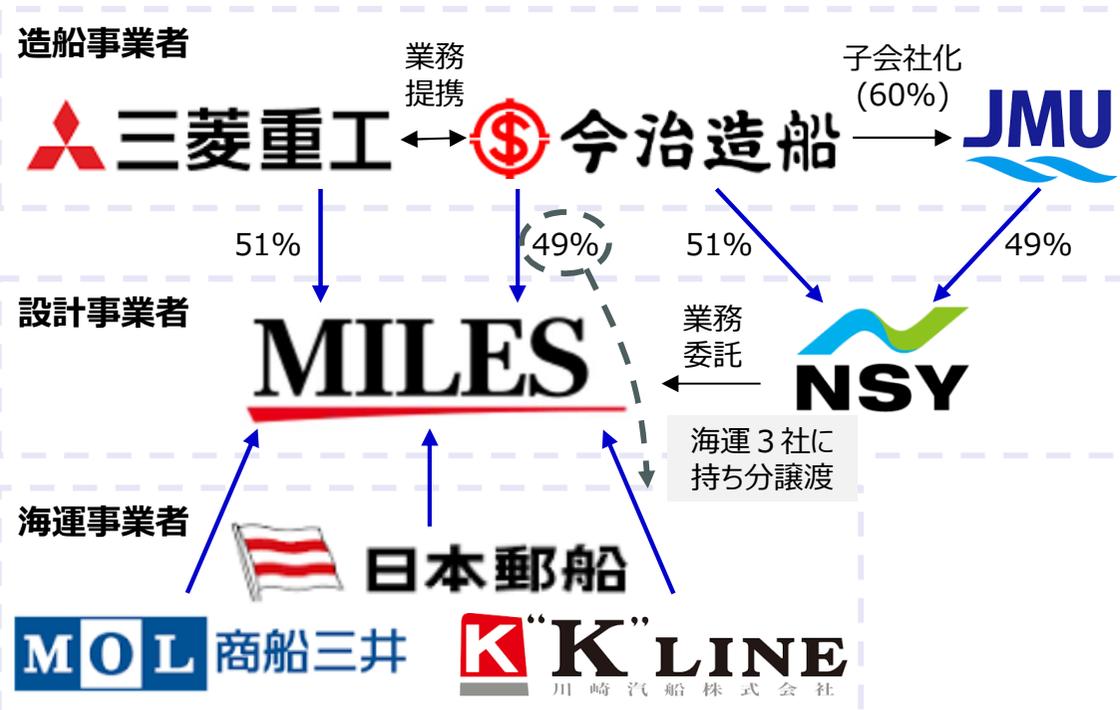
- ◆ 効率的な建造体制の確立

### <メリット>

- ◆ 船種の棲み分けによる連続建造

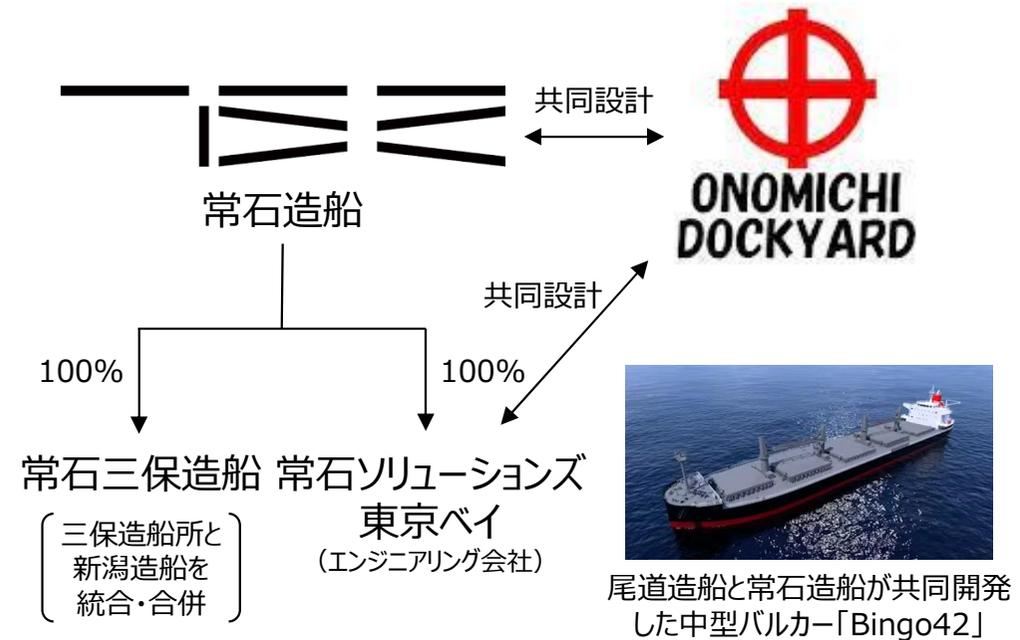
## ＜造船・海運事業者による垂直・水平連携の例＞

- ✓ 2025年12月、三菱重工と今治造船が出資する共同設計会社MILESに海運大手3社が出資。
- ✓ 造船・海運が一体となって新船型の開発・設計に取り組む形となった。



## ＜造船事業者間の水平連携の例＞

- ✓ 尾道造船と常石造船グループとの間で、中型バルカーを共同設計・開発。



# 船舶建造に係る設備投資の考え方

④関係

- 造船所全体が、1本（又はごく少数）の生産ラインを形成。常に連続して船舶を建造しており、いずれの工程がボトルネックとなっても、船舶の建造全体が滞る。



③ 総組用インフラ  
(ドック、クレーン等)



⑤ 最終インフラ  
(クレーン等)

鋼材加工用設備  
(切断機、プレス機、面取り機、溶接設備等)

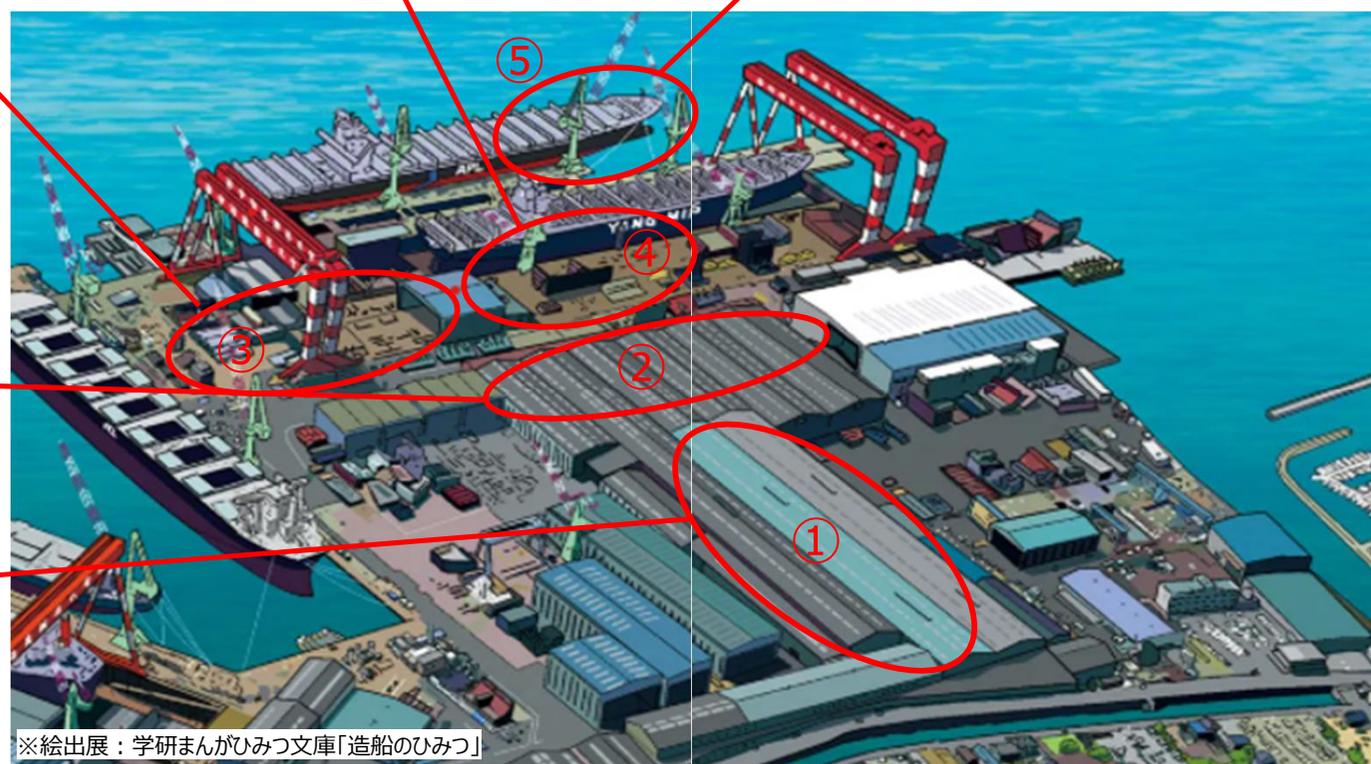


大組立      先行  
艦装      船台  
搭載      艦装      竣工

小組立

曲げ加工

切断



※絵出展：学研まんがひみつ文庫「造船のひみつ」

- 以下のような設備投資があり、それぞれの造船所の状況を踏まえて、設備投資を行う必要がある。
  - ✓ これまで技能者が実施していた作業を自動化するための設備投資
  - ✓ 生産効率を向上させることで建造期間を短縮するための設備投資
  - ✓ 同時に複数の船舶を建造するための設備投資

## 生産性向上の例

①ブロック製造の生産能力を向上するため、作業の自動化等を進める。

②ドックにおける建造期間を短期化するため、陸上で製造するブロックを大型化し、そのブロックをドックに搬入できるようにする。

③ドックにおける建造期間を短縮するため、悪天候時にも作業することを可能にする。

④同時に建造できる船舶の隻数を増加させる。

## 導入する設備の例



最新鋭切断機



自動溶接ロボット  
(小組立)

ブロック工場の拡張



自動面取り機



自動溶接ロボット  
(大組立)



メガブロック  
対応クレーン



全天候型ドック

ドック等の拡張



# 主要な製品・技術等（先行して打ち出すもの含む）

## 1月22日 第1回戦略分野分科会

- 戦略17分野における「官民投資ロードマップ」を策定するに当たり、盛り込むべき内容を提示。
- 2月をめどに開催予定である第2回戦略分野分科会において、担当省庁から、「主要な製品・技術等」を明らかにした上で、先行する主要な製品・技術等に関する戦略の考え方について報告するよう指示。

## 主要な製品・技術等

- 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）
- 船舶修繕、LNG運搬船（造船WGにおいて検討中）

## 先行して打ち出す「主要な製品・技術等」

- 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）

## ＜先行して打ち出す「主要な製品・技術等」の基本戦略・勝ち筋＞

- 将来、船舶の大半が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、次世代船舶の技術開発・生産体制整備・国際ルールの策定の主導等により、中国や韓国に対する優位性を確立し、先行者利益とシェアを獲得する。
- 加えて、新燃料への移行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）での優位性を維持する。
- 日本の造船業の強みである高い生産性について、DX、AI、ロボット等の導入によって更なる向上を図り、競争優位性を確固たるものにする。また、需要変動やロット発注等に対して柔軟な体制を構築するとともに、連続建造等による生産性向上・低コスト化を図る。

## 參考資料

## 戦略17分野における「官民投資ロードマップ」に盛り込むべき内容

- 日本成長戦略本部・会議等における総理指示を踏まえ、17の戦略分野毎の担当大臣において、**今春までに、下記の項目を盛り込んだ、政府による多角的・戦略的な供給力強化策(※)をとりまとめる。**

(※)供給サイドに直接働きかける措置のみならず、戦略的投資促進に繋がる規制改革や国際標準化・海外市場開拓等の需要サイドからの政策も含めるなど、**次頁に記載の「5つの基本的考え方」を踏まえたロードマップとする。**

- **検討の大枠：** ※今後の成長戦略会議等の議論次第で細かな内容含め変わり得るが、分野別WGの立ち上げを見据え、先んじて検討の大枠を示すもの。
  - ① **当該分野の現状認識と目指す姿（目標）**を整理し、
  - ② **日本としての勝ち筋の特定**に加え、**官民投資の具体像と定量的インパクトの見込み（道筋）**を示した上で、
  - ③ **実行に向けた課題**を整理し、これを解消するために必要な、複数年度の予算措置コミットメントや税制など**投資の予見可能性向上に繋がる政策パッケージ（政策手段）**を提示する。

### 1. 当該分野の現状認識と目指す姿 【目標】

#### (1) 現状の整理

- ① 当該分野の現状
- ② 当該分野を取り巻く環境と構造変化
- ③ 経済的・戦略的な重要性

#### (2) 当該分野の目標

- ① 国内外で獲得を目指す市場
- ② 達成すべき戦略的な目標

### 2. 勝ち筋の特定と官民投資の具体像、 定量的インパクト【道筋】

#### (1) 基本戦略

- ① 当該分野における勝ち筋
- ② 我が国として構築すべき機能

#### (2) 官民投資の具体像

- ① 投資内容
- ② 投資額・時期

#### (3) 定量的なインパクト

### 3. 官民投資促進に向けた課題 と政策パッケージ【政策手段】

#### (1) 投資促進に向けた課題

#### (2) 講じるべき政策パッケージ

- ① 国内投資支援
- ② 需要創出・市場確保  
・社会実装支援
- ③ 立地競争力強化
- ④ 国際連携

## <参考> 官民投資ロードマップ策定に当たっての「5つの基本的考え方」

### 【1】 大胆な政策パッケージによって民間投資を引き出すことで、企業による自律的・継続的な成長を実現する

- ✓ 「責任ある積極財政」の下で政策リソースを投じることを踏まえ、獲得すべき市場・戦略目標の設定・投資のコミットメントと、その実現に向けた「勝ち筋」の特定・共有を官民で連携して実施する
- ✓ 政策効果を最大化させるため、ファイナンスによるレバレッジの確保等の政策的工夫を講じる

### 【2】 民間投資のボトルネック（不確実性要因、リソース制約）の解消と、更なる投資を促すアクセラレーターの保有を両輪とする

- ✓ こうした投資促進に向けた課題を特定した上で、企業の予見可能性を高める政策パッケージを組成する

### 【3】 経済安全保障の観点から、我が国の自律性・不可欠性確保を実現する

- ✓ チョークポイントとなる資源・部素材等の調達先の多様化、資源循環等の政策的工夫をビルトインする
- ✓ 国際的な産業構造の中で我が国の存在が不可欠となるための製品・技術等の維持・強化（技術流出の防止等）や市場拡大を図る
- ✓ 「国内で構築すべき機能」と「有志国等と連携して構築すべき機能」の具体化を図る

### 【4】 政策パッケージは、事業フェーズを踏まえた上で、「需要・市場の創出・形成」と「新たな技術の社会実装」を重視する

- ✓ 官公庁の調達・規制改革による需要創造（国内）、国際標準化戦略・海外市場開拓（海外）など、国内外連動した戦略的な「需要・市場の創出・形成」をビルトインする
- ✓ 世界共通の社会課題を解決する「新たな技術」を積極的に発掘し、社会実装に至るまでの一貫通貫した政策を展開する

### 【5】 戦略17分野と分野横断的課題の戦略的な相互連携を図る

- ✓ 戦略17分野の政策検討にあたっては、分野横断的課題における議論状況を踏まえたものとする
- ✓ 分野横断的課題の検討にあたっては、戦略17分野の議論の結果、発掘された政策ニーズを踏まえたものとする

## 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

分野横断的課題への対応

**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  
**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、エネ、国交)  
・有識者19名

⑪ 創薬・先端医療  
**新設** 創薬・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 フュージョンエネルギー  
**新設** フュ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)ハット・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

◎：責任大臣 ※時期は目途。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

## 体制

**WG長** 国土交通大臣・経済安全保障担当大臣**構成員**

大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
鎌倉 夏来	東京大学大学院総合文化研究科地域未来社会連携研究機構 准教授
清水 悦郎	東京海洋大学海洋工学部海洋電子機械工学科教授
鈴木 一人	東京大学公共政策大学院教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部経済経営学科教授
村山 英晶	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
吉本 陽子	三菱UFJリサーチ&コンサルティング（株） 主席研究員

**〈オブザーバー〉****関係行政機関（局長級）**

NSS、府経済安保、府科技、入管庁、外務省、文科省、経産省、  
国交省、環境省、装備庁

**関係業界**

木下 和彦（日本船用工業会 会長）、定岡 祐二（みずほ銀行 執行役員 産業調査部長）、白井 卓哉（三井物産 執行役員 モビリティ第二本部長）、田中 敬二（日本中小型造船工業会 会長）、津軽 亮介（JERA 常務執行役員 Chief Low Carbon Fuel Officer）、長澤 仁志（日本船主協会 会長）、檜垣 幸人（日本造船工業会 会長）

## 今後の予定

2025年12月に策定される「造船業再生ロードマップ」をもとに以下を議論。

**2026年**

## ○1～2月 第1回 造船WG

－将来の建造需要への対応・競争力強化

－LNG運搬船の建造体制整備

等

## ○3月 第2回 造船WG

－海外展開を含む修繕体制整備その他の国際戦略

－造船人材（技術者・技能者）の確保・育成

等

## ○4月 第3回 造船WG

－「造船分野官民投資ロードマップ（案）」について