

# 造船分野における投資促進策の方向性

国土交通省海事局  
令和 8 年 4 月

# 造船ワーキンググループの位置づけ

## 造船ワーキンググループの位置づけ

- 造船業は国民生活、経済活動、安全保障を支える極めて重要な産業であり、同盟国等との協力の一層の活発化も期待される。しかし、中韓との競争激化、人手不足、物価高騰等により建造量が減少傾向にあり、国内の建造需要を十分に受け止めきれない状況に陥っている。
- 令和7年12月24日に開催された第2回日本成長戦略会議において、成長戦略の検討体制として、17の戦略分野における官民連携での危機管理投資・成長投資の促進に向けた分野ごとのワーキンググループを設けることとされた。
- これを受け、令和7年12月26日に公表した「造船業再生ロードマップ」の内容を踏まえ、我が国造船業の再生に向けた実効的な官民投資策を検討するため、本ワーキンググループを開催し、議論を進めてきた。

## 主な検討事項

- 将来の建造需要への対応・競争力強化
- 修繕体制の整備
- 造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備
- LNG運搬船の建造体制整備
- 同志国・グローバルサウスとの連携 等

# 造船ワーキンググループにおける検討スケジュール

造船業再生に向けた検討会【令和7年12月23日】

■ 造船再生ロードマップ及び今後深堀するテーマについて

## 検討項目

海外展開を含む修繕体制整備その他国際戦略

造船人材（技術者・技能者）の育成

LNG運搬船の建造体制

将来の建造需要への対応（連携の在り方等）

第1回造船WG  
【令和8年2月20日】

修繕の現状と課題

- プレゼン（海運、造船）

人材育成の現状と課題

- プレゼン（造船、大学、自治体）

—

連携の現状と方向性

- 事務局説明

第2回造船WG  
【令和8年3月19日】

修繕・国際戦略の方向性

- 事務局説明
- プレゼン（関係省庁、造船）

人材育成の方向性

- 事務局説明

LNG運搬船建造の方向性

- 事務局説明
- プレゼン（関係省庁、荷主、海運、造船）

- 事務局説明

第3回造船WG【令和8年4月10日】

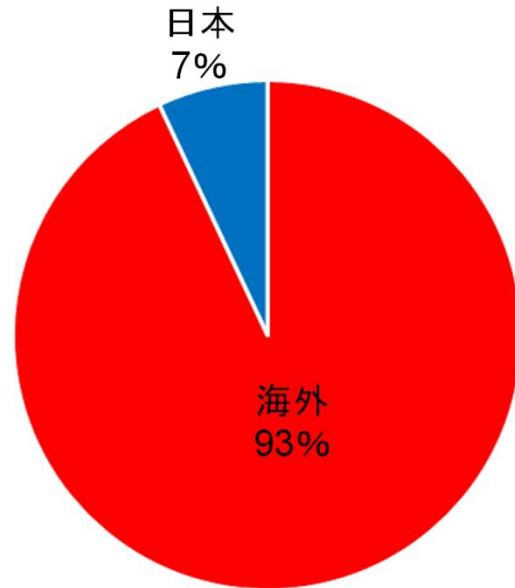
■ 造船分野における投資促進策の方向性を取りまとめ

# 船舶修繕

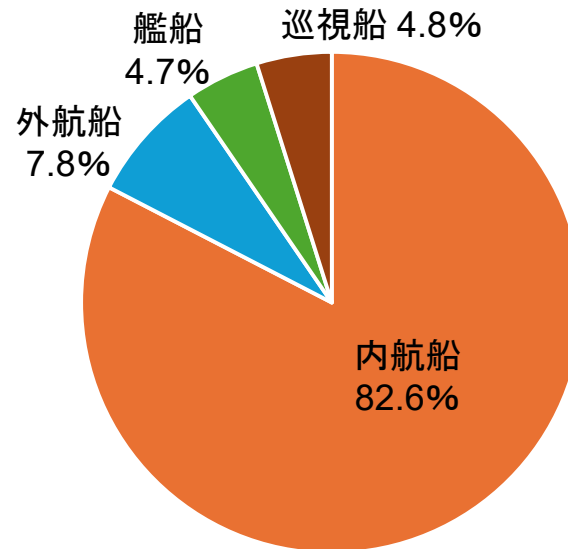
# 船舶修繕の実態と課題

- 貿易量の99%以上を海上輸送に依存する我が国においては、安定的な海上輸送を確保するため、定期的な船舶の修繕が不可欠だが、我が国外航船舶の修繕は、ほとんどを海外に依存。
- 我が国の船舶修繕は、艦船、巡視船等の官公庁船を含む内航船の修繕が大部分を占めており、外航船修繕に対応できる修繕事業所は限られている。
- 艦船や巡視船をはじめとする官公庁船について、船舶の複雑化及び将来の隻数増加が見込まれている。

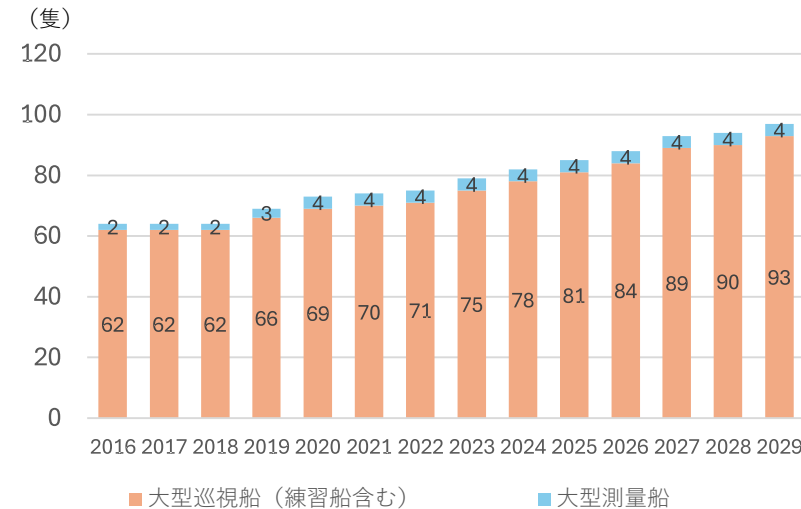
我が国外航船主の修繕実施国  
(2024年度実績)



我が国修繕事業者の実績  
(2024年度)



我が国大型巡視船の配備計画



出典：日本船主協会会員会社へのアンケートより海事局作成

出典：日本造船工業会及び日本中小型造船工業会会員会社へのアンケートより海事局作成

出典：海上保安庁R8予算決定資料より海事局作成

# 船舶修繕の方向性

- 我が国船主の修繕需要を着実に取り込みつつ、特定国への修繕依存の解消を目指す。具体的には、
  - 今後、新造能力の拡大を進めていく中において、国内の造船・修繕ドックの用地や人的キャパシティを考えると、全ての修繕需要を国内で賄うことは現実的でない中、ゼロエミッション船等への対応を含め国内外での取組を戦略的に実施し、修繕キャパシティを増加させていくことが必要。
  - 国内では、まず、我が国固有のニーズがあり、修繕需要が見込まれる船種（PCC・LNG運搬船）の修繕ドックの整備を集中的に実施するとともに、熟練工のもつ高い技能を取り込んだA I、ロボット等の導入によって修繕ドックの効率性向上を図る。
  - また、増加・複雑化する官公庁船修繕需要に確実に対応できるよう国内の修繕体制を強化する。併せて、発注側における工夫（予算確保・執行の平準化等）も図る。
  - その際に、官公庁船の需要に押されることによる、フェリーや内航船といった一般商船の修繕が行えない事態は避けなければならない。離島を含む内航フェリーや内航貨物船の国内における修繕能力も引き続き確保していく。
  - 海事産業群内のデータを活用し、情報流出防止対策や知財戦略も考慮しつつ、我が国修繕の技術力・生産性の向上を図る。
  - 国際情勢の変動リスクが高まる中で、日本の外航船の主要航路を踏まえた同志国における修繕所の活用や新たな修繕拠点の確保を多角的に図っていくため、フィージビリティ調査の実施等を通じ、民間事業者による取組ごとの課題（リスク軽減、資金調達等）に応じた必要な措置を講ずる。

**人材確保・育成**

# 造船所に必要な人材

職 種		主な採用ソース	現 状
技能者 (※)	溶接／鉄工／切断／ 曲げ [50-55%]  塗装 [20%]  艀装／電気・電装／ 管艀装 [20-25%]	工業高校や専門学校が 中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・造船会社及び協力会社で採用（艀装、電装等は、造船所から船用業者に外注している場合があり、その場合は、船用業者で採用）</li> <li>・造船コースを有する工業高校は5校。新卒採用は工業高校が中心であるが、他の高校等でも可。造船所等にてOJT等を通じて必要なスキルを習得</li> <li>・他業界（建設業等）からの中途採用も多い</li> <li>・新燃料船は、艀装工程が長くなることが想定されるため、艀装関係の技能者の確保が重要</li> </ul>
	内装 [5%]	外国人（技能実習、特定技能）	・フィリピン／インドネシア／ベトナムが中心（主に、溶接／鉄工／塗装）
技術者 (※)	基本設計 （計画、性能、構造、 艀装、機関、電気 等）	大学・大学院が中心 （造船系、機械系、電気 電子系 等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・造船系を中心とする各種の工学系知識が必要</li> <li>・造船系大学から造船所への就職は、卒業生の1～2割程度と低く、造船コースの縮小傾向の要因となっている</li> <li>・造船系以外の学生により人材を確保しているが、採用希望数は未充足</li> <li>・ICTやシステムの高度化、新燃料対応等で、電気・電子系、機械系が重要（他産業の条件が高く、造船業での採用は苦戦）</li> </ul>
	生産設計 （製造指示、組立図、 部品図 等）	大学・高専が中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工学系大卒者・高専卒者が中心で、高卒者も適宜登用</li> <li>・OJT等を通じて未経験者を育成（CADに関する知識付与）</li> <li>・自動化のためのIT、ロボット関係の技術者が必要</li> </ul>
	生産管理 （工程管理、品質管 理 等）	大学・高専・工業高校が 中心（造船系、機械系、 電気電子系 等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工学系大卒者・高専卒者は、即戦力として従事（管理職候補）</li> <li>・文系大卒者は、OJT等を経て、業務に従事する場合がある</li> <li>・高卒者は、技能者としての経験を活かして業務に従事</li> </ul>
事務	営業／資材管理 等	大学・高校が中心	・業務内容に応じて配属

(※) 就労者数（2025年4月1日時点）：技術者 約1万人、技能者 約6万人

# 人材確保・育成の方向性

- 国土交通省と業界が主体的に、教育機関、自治体等関係者と連携しつつ、以下に掲げる取組を検討し、進める。

## 【人材確保】

- 造船業への関心を高めるため、業界、教育機関、自治体等と連携し、これまで実施してきた**造船所見学、造船業の魅力発信**等の取組を継続・拡充する
- 他業界の取組を参考にしつつ、**職場環境の改善等に資する方策**について検討する  
(事務所・研修施設等の整備、暑熱対策、福利厚生の充実、労働時間規制の見直し 等)
- 各地域において、**奨学金返済に係る必要な支援策**が得られるよう、自治体等関係者の取組をサポートする
- 国土交通省・関係省庁が連携し、**育成就労・特定技能外国人の受入**について、円滑な運用が可能となるよう、必要な調整を進める

## 【人材育成】

- 造船コースを有する高校・大学における体制強化について、**文部科学省や経済産業省の教育・研究等に係る支援策の活用**に向けて、関係者間の連携を強化する
- 国土交通省、業界、教育機関、自治体等が連携し、**地域における造船教育のネットワーク構築等**に向けた必要な取組を進める

**連携、設備投資、海外展開**

# 我が国造船業における協業・連携のあり方について

- 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>

# 造船所間の連携（水平連携）の方向性

- 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業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

# 設備投資の方向性

- 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

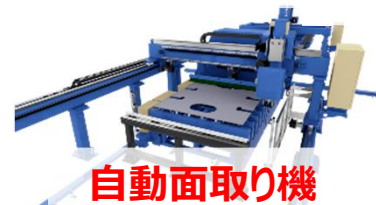


最新鋭切断機



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



# 海外展開（新造）の方向性

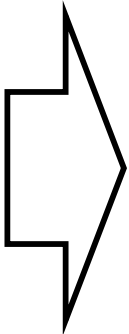
## <海外展開により期待される効果>

- ① 低コストで土地の確保が可能
- ② 豊富な労働力
- ③ 官公庁船や内航船等の海外の需要の獲得
- ④ 海外と国内の造船拠点の連携による人材環流
- ⑤ 海外子会社の利益による国内造船所の経営安定化
- ⑥ 国際関係上の政治的効果

## <海外展開における課題・留意点>

- ① 投資が海外に流れ、国内投資による事業規模拡大が停滞
- ② 国内造船所との競合・低価格受注により、受注が海外に流出
- ③ 海外展開先での技術流出のリスク
- ④ カントリーリスクが大きい

### ■海外展開の方向性



国内投資及び国内建造による我が国造船業の自律を第一義的な目標として国内建造量の増大のための措置を講ずる。併せて、これを補強すべく、我が国の経済安全保障に資する海外建造について、民間事業者による取組ごとの課題（リスク軽減、資金調達等）に応じ必要な措置を講ずる。

# 舶用サプライチェーン

# 舶用工業における製造能力の強化

- 我が国の舶用工業は、船舶用部品の過半を国内事業者（舶用工業事業者）が提供する等、日本造船業に欠かせない存在。
- 我が国造船業の建造能力の大幅な向上に足並みを揃え、船舶用部品の供給能力も向上させていくことが経済安全保障の確立のためには必要不可欠。
- 造船業再生基金による支援は、造船事業者だけでなく、舶用工業による船舶用部品の供給能力の向上につながるよう実施すべき。

注：赤枠は、既に特定重要物資として指定されている舶用品

