

第3回 造船ワーキンググループ 議事概要

1. 日時：令和8年4月10日（金）13：30～15：00

2. 場所：中央合同庁舎3号館4階幹部会議室

3. 議事：

- (1) 「官民投資ロードマップ」策定に向けた議論
- (2) 意見交換

4. 議事概要

各論点における構成員等からの主な意見は以下のとおり。

LNG 運搬船に係る投資促進策の方向性については、継続して調整していくこととした。

次世代船舶

- 次世代船舶として、自動運航船も日本が積極的に取り組んでおり、今後の少子高齢化社会を踏まえると省人化した運航技術の確立も必要になってくるため、視野に入れていただきたい。DX や AI との連携にも繋がり相乗効果を生むと思われる。

修繕

- 中韓が当初は技術力がないにも関わらず、新たな設備の導入や、日本の技術協力により造船の競争力をつけた。それを踏まえると、国内修繕についても、20年、30年先の技術を見越した設備投資や研究開発投資を行い、より効率性が高く、安く、早いといった修繕が出来るようにしていくべき。
- 海外の修繕拠点については、日本の造船所が日本の技術を使って修繕する場所を確保し、我が国の外航海運会社が気軽に寄り、現地の同志国の艦艇の整備も狙っていく、そのための技術開発も検討してはどうか。
- シーレーン上のリスクに対する危機管理を想定した上で、他国に依存しない自分たちで修繕できる、自律した能力を持つことがまず重要。危機管理投資の観点から整理すると成長戦略の中でしっかりと位置付けることが出来るのではないか。
- 定期的な修繕以外の故障時対応は内外航の安定したサービスのために不可欠。また、その際にドックの空き状況の開示等をすれば日本の港湾の競争力を高めることにもつながる。
- 外航船の修繕が特定の国に依存していることを解消するため、日本で修繕すべき船種と海外の拠点の活用が合理的な船種に関する対策を考える必要がある。海外については、日本の海運と親和性のあるフィリピンやインドネシア等との連携を考えていただきたい。
- 日本商船隊の経済安全保障の観点から、国内の修繕能力の向上が必要。造船業再生基金は新造船用設備のみが対象だが、新造と修繕では投資する設備や内容が異なるので、基金を積み増しの上、修繕事業でも利用可能にしてほしい。加えて、海外修繕ドックを戦略的に活用し、供給網の多角化とキャパシティー拡大拡充を図ることも非常に重要。

- 現場に蓄積された技術やノウハウのデータ化は勝ち筋になる他、人材育成等の取組も進めていきたい。先進的な設備の導入や研究開発も推し進めていきたい、支援をお願いしたい。

人材確保・育成

- いつまでどれくらい育成するのか、AI やロボットの活用等も考慮してどのくらい必要なのかといった点について示していく必要があるのではないか。
- 人材の確保は造船以外の他の分野でも重要になってくる。造船分野の人材獲得の競争力は若干弱いと思われ、待遇面やPR について、更に考えていく必要がある。
- 大学進学以前からの働きかけも重要で、海事産業群全体でアピールしていくことが重要。
- スタートアップの参入を促すような取組をすると若者の目にも入るし、中途採用の注目も上がってくると思われる。

LNG 運搬船

- LNG 運搬船は、現時点で同志国連携をすればよいという話だとしても、重要なのは中国が急速に追い上げる中、10 年後もそのままいいのかということであり、将来の危機管理投資として日本建造が必要だ、といった考えで成長戦略全体の中で位置づけるべき。
- これまでの過去の学びと事業者の取組を踏まえながら、単に韓国に協力を仰ぐというだけではなく、我が国としてどこに付加価値を持っていくのか、何が不可欠なのかにつき議論を継続してほしい。
- 韓国との連携に関しては、民民ベースで合意が出来ればよいが、困難な場合には、国と国との話し合いが必要。他分野も含めて総合的な形で韓国にも利益があると示すこともあり得るのではないか。
- LNG 運搬船の建造で中国の追い上げが予想されるどころ、世界第2位の LNG 輸入国である我が国のエネルギー安全保障の観点から、国内で LNG 運搬船の建造体制構築は不可欠。LNG 運搬船の建造経験を持つ技術者が残っている今、LNG 運搬船の建造再開に取り組まなければ再開の機を失う。
- LNG 運搬船の建造については、事業採算性や設計人材の不足など取り組むべき課題が多くある。1 社ではリスクが大きすぎるため、オールジャパンで取り組むことは不可欠で、政府からの強力な支援が必要。

海外展開（新造）

- 同志国連携として、米国市場に参入するためには、米国の求める要件を押さえる必要がある。
- 日本で必要な船は日本で建造できるようにということで、基金が創設されたと理解しているところ、基金の一部が海外建造分の支援に使用され、国内造船業の空洞化に繋がらないよう、別枠として考えていただきたい。

サプライチェーン

- 造船業と船用工業の連携は重要であり、船舶が標準化に向けて進んでいく際には、船用につ

いても生産計画を共有するといった取組も必要と考えられる。

- 造船業の建造力増大にあたり、船用工業の強化は不可欠。船用工業の設備投資にはハードルがあると聞き、建造量のコミットはしていくが、船用メーカーへの支援もお願いしたい。
- 国内の建造量増に対応するためには、船用工業の基盤強化が重要であり、GX 経済移行債を活用した生産設備支援の継続、特定重要物資の対象拡大等をお願いしたい。また、中長期的な設備投資やロボット・AI を活用した生産革新、物資の安定供給確保、人材確保・育成を総合的に取組みたい。業界としても最大限取り組むが国やユーザー側からの支援も重要。

その他

- 今回は方向性が提示されているが、ロードマップに落とし込む際には、実効性を保つためである時期までに何を達成するという定量的な KPI を盛り込むとともに、日本が不可欠性を持つまでの成長戦略、道筋を考えてほしい。
- 他の戦略分野とのオーバーラップや競合する面、協力できる分野もあると思う。各分野でロードマップを作成していく上で、関係省庁でどのように連携していくのか。
- 海事産業群におけるデータの共有について、共有化してどのような付加価値を生むのかというところまで考えていただき、絵姿を描いていってほしい。
- 水平連携に関して、設計エンジニアリングの連携は不可欠であり、生産面でも、AI の導入等共同で行える部分を見つけて積極的に取組んでいきたい。
- 増産に向けて、特にボトルネックになる部分がクレーンだが、大型クレーンの製造メーカーは国内一社のみなので、クレーンの生産能力が上がるように支援してほしい。
- 船舶のバリューチェーン全体のボトルネックを解消し、投資回収をしていく観点では、最終的に利益を受ける消費者も含め、物価や消費者負担とバランスをとりながら、投資予見性を高めていくことを継続的に検討いただきたい。