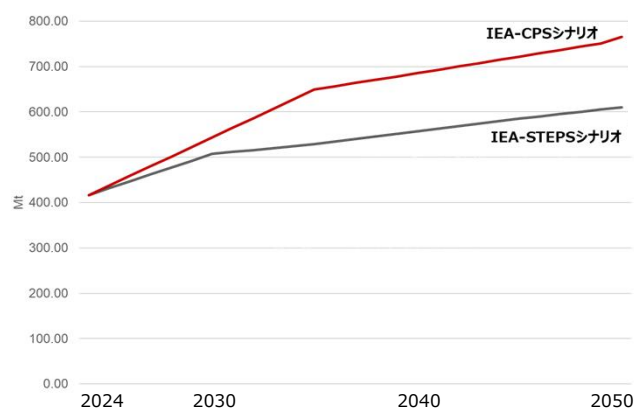


造船分野における「LNG運搬船」の投資促進策の方向性

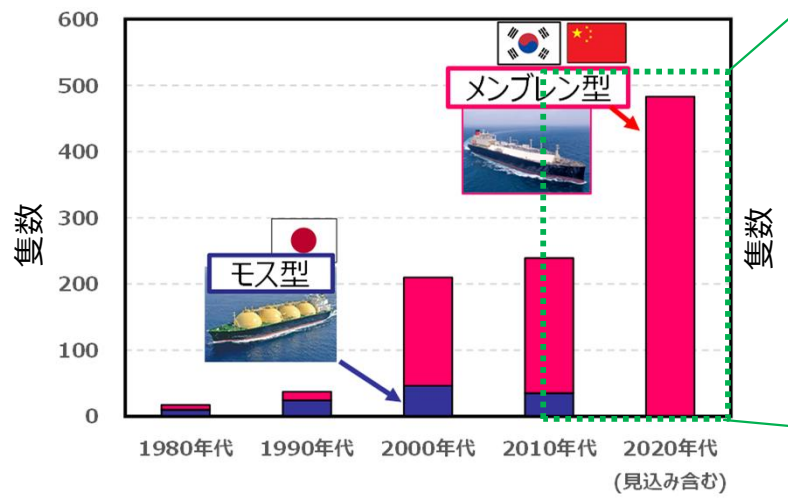
内閣府、経済産業省、国土交通省
令和8年6月

LNG運搬船の国内建造体制整備を取り巻く概況、経緯

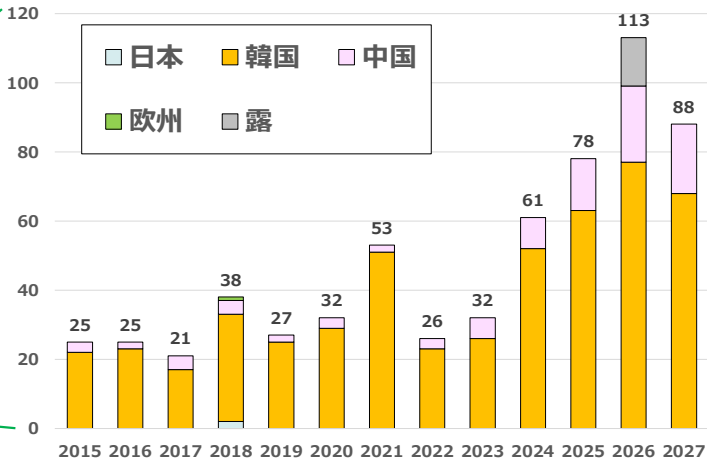
- LNGの世界需要の継続的増加の見通しの中、主要輸入国である我が国においても、天然ガスはカーボンニュートラル実現後も重要なエネルギー源。
- 2025年末時点で、日本の船社、需要家（商社、ガス会社、電力会社）のLNG船隊は約200隻[※]。また、産業界によると、LNG運搬船の建造需要としては、2030年代に約50～130隻と見込まれる。
※ 造船WG資料（JERA）の抜粋
- 我が国造船所においてLNG運搬船は2019年を最後に建造実績無し。元々は我が国が強みを持つモス型が主流であったが、近年はメムレン型が世界の主流となり、韓国造船所が建造の大宗を占めるものの、足元では中国造船所が建造実績を伸ばしている。
- 他国に依存することなく、我が国としてLNG運搬船の建造技術を保持することが、自律性の確保という経済安全保障の観点から重要。また、造船業を含む海事産業群振興のための成長投資としての意義もある。



LNGの世界需給の見通し^{※1}



1980年代以降のモス型とメムレン型の隻数の推移^{※2}



2015年以降のメムレン型の建造実績推移^{※3}

※1 Woodmacデータ及びIEAデータより経済産業省作成資料の抜粋
 ※2、3 IHS Markit

LNG運搬船の供給体制構築に向けた方向性

<現状>

- 日本の造船所においては2019年竣工が最後の建造実績。また、建造実績の乏しいメンブレン型が主流に
- 遠隔地からの輸入増により、必要船腹量は今後拡大する見込
- LNGの輸入を海上輸送に頼る我が国にとって、LNG運搬船の建造技術を獲得・保持することは、経済安全保障上の観点から重要
- 防熱技術・低温技術は液化水素等の新エネルギー運搬船においても必要な技術

<LNG燃料船の供給体制構築に向けた主な課題>

- 需要側からの長期安定発注が見通せない
- 建造ノウハウ・体制（設備等）の欠如、建造コストの上昇
- 設計・現場双方での人材の確保

<講じるべき施策の方向性>

- 需要サイドと供給サイドの協働を通じたLNG運搬船供給体制の構築（2035年以降に3-5隻建造の安定的供給体制の構築）
- 同志国が有する建造ノウハウ等の戦略的な組み合わせによるLNG船供給体制の確保
- LNG運搬船の設計・建造に必要な人材の確保・育成に向けた教育研究体制等の整備

以上のとおり、LNG運搬船の果たす機能を経済安全保障上重要だと捉え直した上で、施策の実現に向けて取り組んでいく