

特集1 我が国造船業の再生

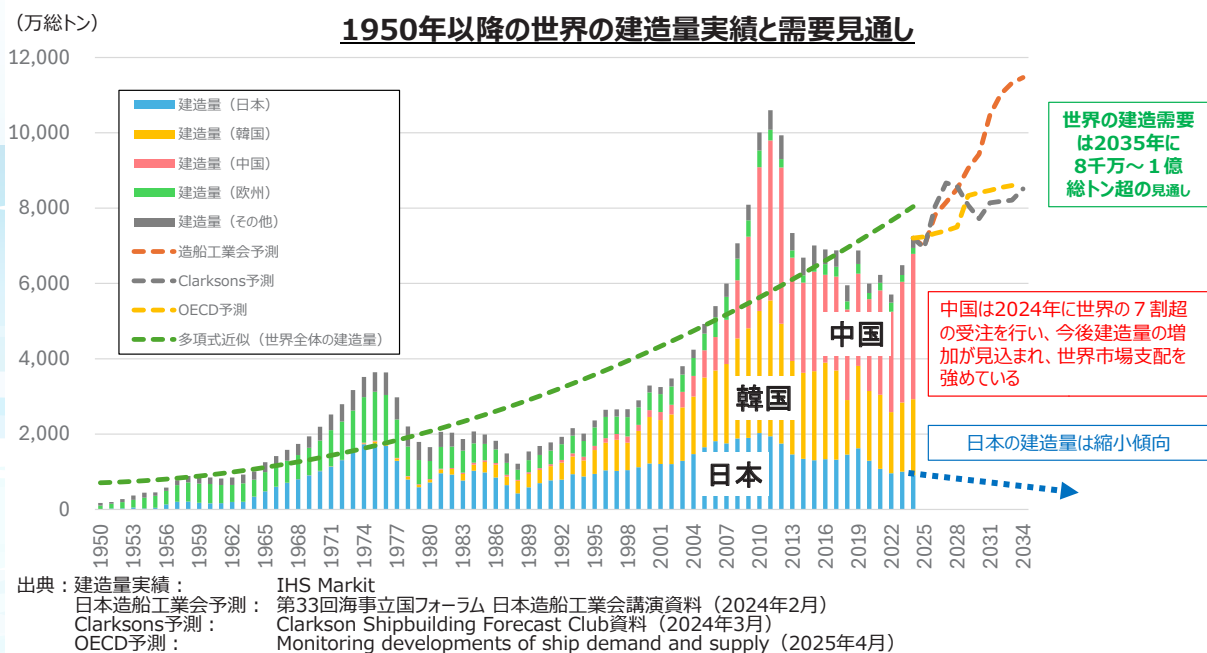
1 世界における我が国造船業の現状

我が国造船業は、貿易を通じて国民の生活や経済を支えるとともに、地域の経済や雇用の維持・創出に貢献しています。また、艦船や巡視船の建造・修繕も担うことから、安全保障の観点からも重要な産業です。

かつては、我が国造船業は、世界でトップシェアを誇っていましたが、1980年代以降の韓国、2000年代以降の中国の台頭により国際競争が激化し、近年、我が国の建造量は減少傾向が続いており、日本船主の発注量を下回る状況となっています。

世界の造船市場の動向

- 海上輸送量の増加や過去の大量に建造された船舶の代替需要等によって、**2030年代には8000万から1億総トン規模まで建造需要が増加していくと各機関は予測。**
- **中国は、2024年の世界の建造量のうち約50%を建造しており、今後もシェアは拡大すると見込まれる。**



我が国の建造量が伸び悩んでいる主な要因としては、韓国や中国の造船所と比較して、事業所の規模が小さいこと、船価が相対的に高いこと、さらに深刻な人材不足が挙げられます。

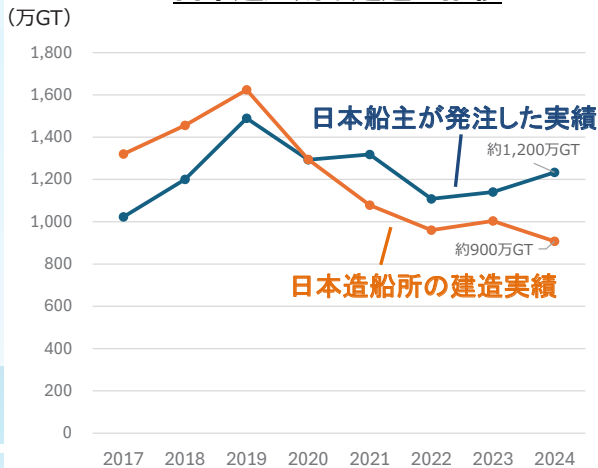
このような状況が続いた場合、国内における造船のサプライチェーンの維持が困難となり、海上輸送に不可欠なタンカーやばら積み船などの建造を他国へ依存せざるを得なくなるおそれがあります。その結果、我が国の安定的な海上輸送に影響を及ぼすことが懸念されます。

一方で、世界全体の造船需要は今後も中長期的に増加が見込まれています。加えて、脱炭素社会の実現に向けた新燃料船の需要拡大、自動運航船の普及が期待されており、新たな市場の形成が進みつつあります。こうした新たな市場の拡大は、我が国造船業が国際競争力を強化するためのゲームチェンジの機会になります。

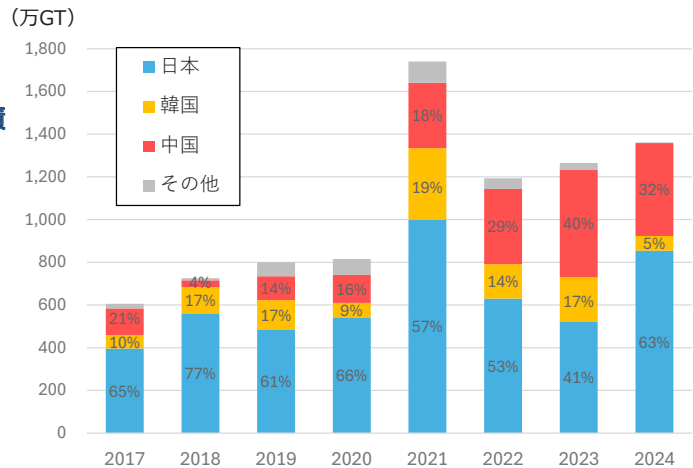
日本の海事エコシステムのリスクの顕在化

- 日本船主は、竣工年ベースで、おおむね1,200万総トン前後の船舶を発注している。
- 他方で、2020年以降、日本造船所の建造能力はおおむね1,000万総トン前後の船舶しか建造しておらず、**日本船主の発注需要を下回っている**。
- 2022年以降、**日本船主による中国造船所への発注が大きく増加し、全体の3～4割程度**（2010年代後半は約1～2割）を占める状態に。

日本船主発注船建造量及び
日本造船所の建造量推移



日本船主の新造船発注量推移



出典：IHS Markit

2 造船業再生ロードマップ

こうした状況の中で、2025年12月に、国土交通省及び内閣府は関係省庁と連携し、以下のような目標を掲げた造船業再生のためのロードマップを策定しました。

我が国造船業のあるべき姿

- ・ 中国・韓国の造船業に負けない国際競争力を確保
- ・ 我が国の安全保障を支える体制（日本の船は日本で造る）を実現
- ・ 国際社会の中で不可欠な役割を担い、世界を牽引する確たる地位を確保
- ・ 日本の海事産業群の中核となり地域の経済・雇用を支える

我が国造船業の目標（2035年）

- ・ 足元（2024年）で約900万総トンである我が国の建造量を、2035年に1,800万総トンへと倍増させる。
- ・ ゼロエミッション船等の次世代船舶技術で世界を主導する。
- ・ 国際社会における我が国造船業の役割を確立する。

この目標を達成するための具体的な方策として、本ロードマップでは5つの柱を定めています。5つの柱とは、①船舶建造体制の強靱化、②造船人材の確保・育成、③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ、④安定的な需要の確保及び⑤同志国・グローバルサウスとの連携です。

造船業再生に向

2026~2028

2029~2031

造船体制の整備

① 船舶建造体制の強靱化

D X 技術活用による開発・設計・建造の抜本的高度化

AI・ヒューマノイド
ロボット技術開発

成果の活用

成果の
活用

成果の
活用

グループ体制
の検討

1 ~ 3 のグループ
体制へ集約

(集約の様態や連携内容については、様々な形を想定)

設計・建造
システム面の統合

造船施設等の拡充・刷新・再稼働・新設等

フェーズ1

自動化・省力化設備中心

フェーズ2

施設の新設・拡大

② 造船人材の確保・育成

大学間及び産学連携の体制構築

高度技術者の育成

各地域内における連携体制の構築

技能者の育成

特定技能制度・育成就労制度による外国人材受入れ

人材不足緩和

市場の獲得

③ 脱炭素化等を通じたゲームチェンジ

ゼロエミ船に係る
条約採択・法制化

発効

国際燃料規制・インセンテ

アンモニア燃料船・水素燃料船その他次世代船舶開発・実証

新市場
獲得

次世代船舶の発注

次世代船舶の建造

④ 安定的な需要の確保

日本船籍の要件の検討

日本船主・海運の
競争力強化

好循環
を創出

国際連携

⑤ 同志国・グローバルサウスとの連携

人材環流を形

米国協力（造船技術協力・艦船修理の拡大等）

海外修繕体制の構築

海外人材の育

けたロードマップ

2032~2034

業界の垂直水平連携

を通じた建造能力増強

フェーズ3

増強したドック・クレーンの稼働

(育成就労制度は2027年4月運用開始)

イブ制度による国際市場構築

成果の
活用

成

成協力

造船業再生に向けた目標

建造量

1800万総トン

(日本船主の船舶
建造需要)

【参考：2024年時点】
建造能力：907万総トン

次世代船舶建
造技術で世界
を主導

国際社会に
おける我が国
造船業の役割
の確立

※ 取り巻く環境等の
変化を踏まえ、必要
に応じ、適宜見直し
の検討を行う。

特集1 我が国造船業の再生

第一の柱である「船舶建造体制の強靱化」における主要な施策の一つは、「造船業再生基金」です。経済安全保障推進法に基づき、「船体」を特定重要物資に指定するとともに、造船能力の抜本的な向上を図るための設備投資及び研究開発に対する支援を実施します。

さらに、AIの活用による次世代造船所の実現に向けた技術開発も実施します。内閣府では、各省庁が取り組む研究開発の成果を社会課題解決等に橋渡しするためのプログラム「研究開発とSociety 5.0との橋渡しプログラム（BRIDGE）」を推進しており、AIを活用した次世代型造船ロボットの開発が進められております。この事業により、抜本的な生産性の向上や高度な技術・技能の継承を図ることで、従来よりも少ない人手で船舶を安定的に供給できる体制の構築を目指します。

第二の柱である「造船人材の確保・育成」について、造船分野の中心となる人材は、船舶の設計等を担う「技術者」と、船舶の建造に従事する「技能者」に大別されます。技術者の確保・育成については、大学等における造船教育の体制強化や大学間又は大学・産業間の連携体制の構築等に取り組むこととしています。技能者に関しては、造船所等が所在する地域において、産業界、教育機関、自治体等が連携して、地域ぐるみでの人材育成と造船業等への就労促進に取り組む体制を後押ししていきます。

また、造船業では外国人材も重要な役割を担っています。このため、特定技能制度に加え、2027年4月から開始される育成就労制度を活用し、外国人材の適正な受入れを推進していきます。

第三の柱である「脱炭素化等を通じたゲームチェンジ」に関する主な取組としては、GX経済移行債によるゼロエミッション船の建造・普及促進が挙げられます。国土交通省においては、環境省との連携事業として、2024年度から、ゼロエミッション船等の建造に必要となるエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備や、これらを船舶に搭載するための設備等の整備を支援しています。さらに、2026年度当初予算においては、ゼロエミッション船等の導入費用に対する支援も措置されました。

第四の柱である「安定的な需要の確保」については、船舶の特別償却制度及び買換特例制度をはじめとする海運税制を活用し、我が国船主による国内造船所への発注促進を図ります。

第五の柱である「同志国・グローバルサウスとの連携」の下で行う取組の代表例は、日米間の造船協力です。2025年10月に署名された「日本政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書」に基づき、2026年2月、米国において第1回日米造船作業部会が開催されました。同部会では、今後も引き続き緊密に連携していくことが確認されました。

さらに、本ロードマップにおいては、業界における水平・垂直連携の推進も重要な施策として位置づけられています。「水平連携」とは、複数の造船所が連携して、事業の効率化や競争力向上を図る取組であり、「垂直連携」とは、海運・造船・船用工業等の関係事業者が連携して、競争力の強化を図る取組です。こうした連携を推進することにより、造船業全体として、各事業者が個別に取り組む場合を上回る成果が期待されます。

3 日本成長戦略における官民投資ロードマップ

これらに加えて、2025年11月4日の日本成長戦略本部において、「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野の一つとして「造船」が位置付けられました。また、同年12月の日本成長戦略会議において、各戦略分野の検討を進めるためのワーキンググループの設置が決定されました。これを受け、国土交通省及び内閣府は、「造船ワーキンググループ」を設置し、2026年2～4月まで計3回開催し、官民投資ロードマップの方向性を取りまとめました。官民投資ロードマップでは、造船分野における主要な技術・製品等として「次世代船舶」、「船舶修繕」、「LNG運搬船」の3つを位置づけています。

これらの取組は、2026年7月21日に閣議決定された日本成長戦略に盛り込まれており、今後、官民一体となって大胆な投資を促進していくこととしています。

次世代船舶

「次世代船舶」は、我が国造船業の成長を牽引する分野として期待されています。厳しい国際競争の中で建造能力が減少する中、自律性及び優位性の確保は喫緊の課題です。2035年に建造需要の6割程度に拡大するとの予測があるゼロエミッション船、自動運航船等の次世代船舶は、我が国造船業が成長産業として大きく飛躍できるゲームチェンジの機会として期待されています。そのため、造船業再生基金を通じた建造能力向上により供給体制を確保するとともに、ゼロエミッション船や自動運航船等の技術開発、生産体制整備、国際ルール策定の主導等を通じて先行者利益の獲得を目指します。また、省エネ技術やAI等による生産性向上を進めることで、国際競争力を高め、次世代船舶を梃子として、2035年までに建造量1,800万総トン、市場規模約5兆円の実現を目指します。

【次世代船舶】（造船）

方向性

- 厳しい国際競争の中、我が国造船業の建造量は減少傾向
- 中長期的に、海上輸送量の増加に伴い**建造需要は拡大**
- **ゼロエミッション船等の次世代船舶の建造需要が増大**、ゲームチェンジの機会に

ゼロエミッション船



次世代型造船ロボットのイメージ



我が国の勝ち筋

主な課題 (ボトルネック)

- ・ゼロエミッション化による**大幅なコスト上昇**
- ・次世代船舶は、従来の船舶より**複雑で工数が多い**
- ・**技術力の高い設計者や技能者**が求められる
- ・建造能力拡大には**長期間・多額の設備投資（ドック、クレーン、自動化設備等）が必要**

請じるべき施策

- ・ゼロエミッション船等の**生産体制の整備を支援**
- ・国際海事機関（IMO）における**国際ルールの策定等を主導**
- ・ゼロエミッション船関連の**技術開発・実証を支援**
- ・ゼロエミッション船等の**導入を支援**
- ・AIを活用した次世代型造船ロボットの**研究開発を支援**

目指すべき姿

- ・アンモニア燃料船を始めとしたゼロエミッション船等の**次世代船舶建造技術で世界を主導**
- ・次世代船舶に係る技術をしてこに、我が国において**1,800万総トン※（市場規模約5兆円）を建造（2035年）**
- ・国際社会における我が国造船業の**役割を確立**

※2024年比倍増

特集1 我が国造船業の再生

船舶修繕

「船舶修繕」については、船舶の安全性を維持するために不可欠であり、国民生活や経済活動の維持に加え、安全保障等の確保の観点から必須の役務です。内航船や官公庁船はほぼ全て国内で修繕されていますが、外航船の修繕は海外の特定国への依存度が高い状況にあります。こうした現状を踏まえ、国内で修繕需要が見込まれる外航船・官公庁船・内航船の修繕能力向上、海事産業群内でのデータの共有化、総合的な人材確保・育成を進めます。さらに、同志国での修繕拠点の確保など、多角的な取組を通じて修繕体制の強化を図ります。

【船舶修繕】（造船）

方向性

- 我が国の修繕リソースは大部分を艦艇や巡視船等の官公庁船を含む内航船の修繕に充当。
- 外航船については、国内修繕ドックで我が国船主の修繕需要の全てを吸収できる余力がなく、特定国への依存度が高い。
- 今後、中長期的な海上輸送量の増加や次世代船舶の増加に伴って修繕需要は拡大する可能性。

船舶の修繕



浮ドック



油抜き



プロペラの整備

出典：向島ドックHP

我が国の勝ち筋

主な課題 (ボトルネック)

- ・ 国内修繕ドックをより効率的に稼働させる余地有り
- ・ 修繕事業所の設備性能・受注力の劣後
- ・ 造船・修繕に係る人材の不足
- ・ 海外における外航船の修繕拠点の多角的な確保

講じるべき施策

修繕能力の減退が我が国海上輸送の停滞とならないよう、以下の取組を早急に実施する。

- ・ 修繕ドックに係る実態を把握
- ・ 海事産業群内でのデータの共有化等により技術力・生産性を向上し、修繕工期の短縮を図る
- ・ 官公庁船の修繕時期の平準化
- ・ 国内で修繕需要が見込まれる外航船や官公庁船、内航船の修繕能力の向上（ドック、クレーン、塗装・洗浄設備等の機能拡充・高度化や、AI・ロボット等の活用による自動化・省人化等）
- ・ 教育訓練体制の強化や地域連携、同志国との人材交流等を組み合わせた総合的な人材確保・育成
- ・ 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ドックの活用・確保

目指すべき姿

- ・ 我が国船主の修繕需要を着実に取り込みつつ、特定国への依存の解消を図る
- ・ 国内の造船・修繕ドックに係る実態（人的キャパシティを含む）を踏まえ、国内の修繕リソースを柔軟にフル活用できる形での内航船、官公庁船等の修繕キャパシティの増加
- ・ 国内修繕能力の強化や同志国との連携による、我が国船主の外航船の修繕需要に持続的に対応できる体制の構築

LNG運搬船

「LNG運搬船」について、国内外で今後もLNG海上輸送の需要が拡大していく中、我が国としてLNG運搬船の建造技術を獲得・保持することは、経済安全保障上の自律性を確保する観点から重要です。荷主や海運事業者による国内造船所への継続的・安定的な発注の確保を図るとともに、需要サイドと供給サイドの協働に関する合意に基づき、国内造船所の供給体制の構築を図ります。あわせて、省エネルギー技術・防熱技術を活用した次世代LNG運搬船を開発する能力の構築を図り、2035年以降に年間3～5隻建造の安定的な供給体制の構築を目指します。

【LNG運搬船】（造船）

方向性

- 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運搬船



出典：Samsung Heavy Industries Co., Ltd.



出典：Bureau Veritas S.A.

我が国の勝ち筋

主な課題 (ボトルネック)

- 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

- 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
- 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

目指すべき姿

- **2035年以降に年3-5隻建造の安定的供給体制構築**
- **国内外で今後もLNG海上輸送の需要が拡大していく中、自律性の確保という経済安全保障の観点から、我が国としてLNG運搬船の建造技術を獲得・保持。**