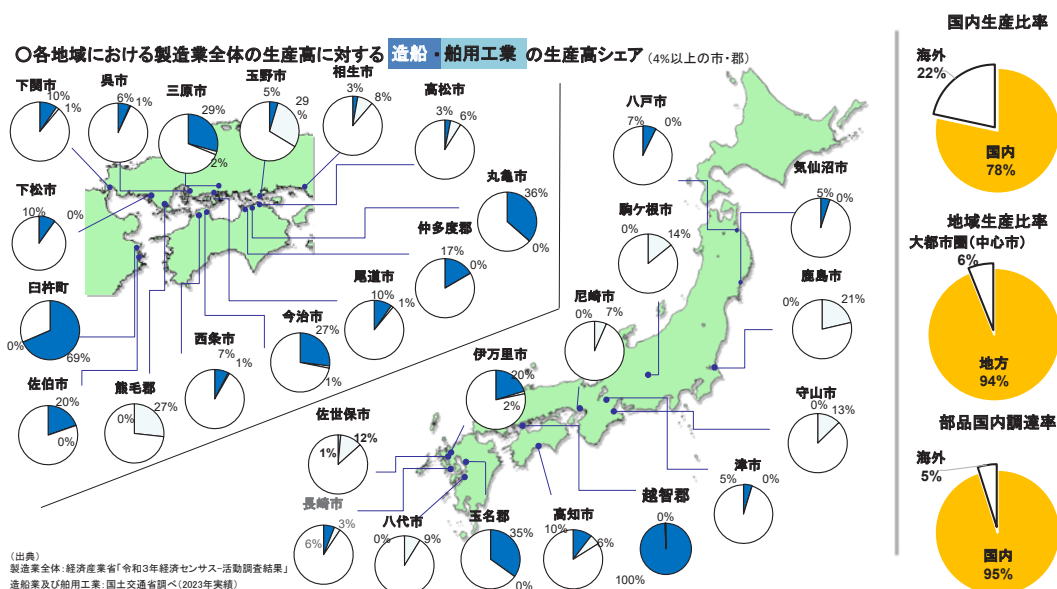


## 1 造船業・船用工業の現状

造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、経済安全保障を支えている。加えて、裾野の広い産業として地域の経済・雇用にも貢献するとともに、我が国の防衛・海上保安に不可欠な艦艇・巡視船を全て建造・修繕し、我が国の安全保障も支える非常に重要な産業である。また、一般的に、製造業の海外生産比率が高まる中、造船業は国内に生産拠点を維持し、そのほとんどが地方圏に存在する貴重な産業でもある。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が主要製造業として地域経済、雇用の中核的な役割を担っている地域が多数存在している。



図表3-1 造船業・船用工業の現状

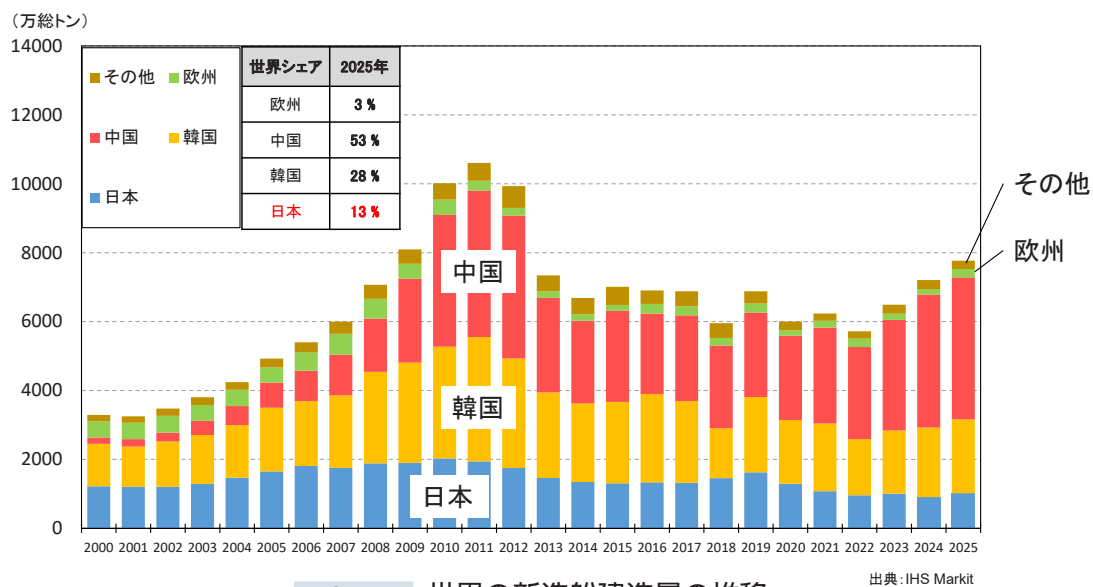
世界の造船市場は、日本と中国と韓国で9割以上の船舶を建造しており、2025年の建造量シェアは概ね日本が1割、中国が5割、韓国が3割となっている。2008年のリーマンショック頃から海運の船腹量過剰が続き、10年間以上に渡って造船需要は低迷していた上、2020年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって国際的な人流・物流、新造船商談が停滞し、我が国造船業の手持ち工事量は一時危機的な状況まで落ち込んだ。その後、2021年春頃から受注が増加し、手持ち工事量も3年分を超える水準まで回復したものの、建造量は伸び悩んでいる。今後は、世界経済の成長に伴い海上輸送量及び船腹量が増加していくと見込まれるとともに、カーボンニュートラルに向けて低・脱炭素船への代替が加速することが予想されるところ、これら新造船受注を我が国造船業が獲得するために、国際競争力を強化していくことが必要となっている。

我が国船用工業は、造船業と同様に経済安全保障や地域の経済・雇用を支えているほか、高度な技術水準を有し、信頼性の高さや充実したアフターサービス等により、我が国の造船

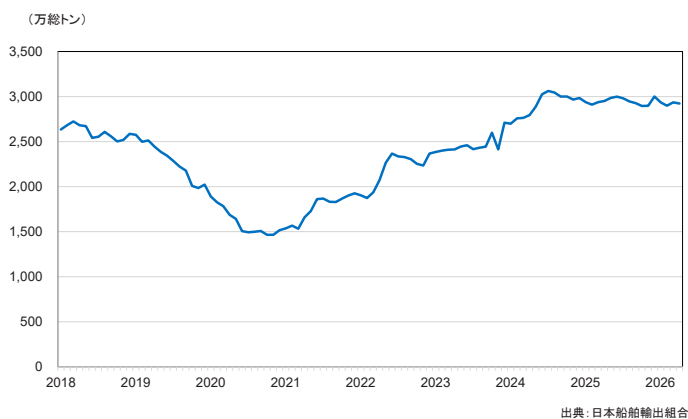


（出典）今治造船株式会社

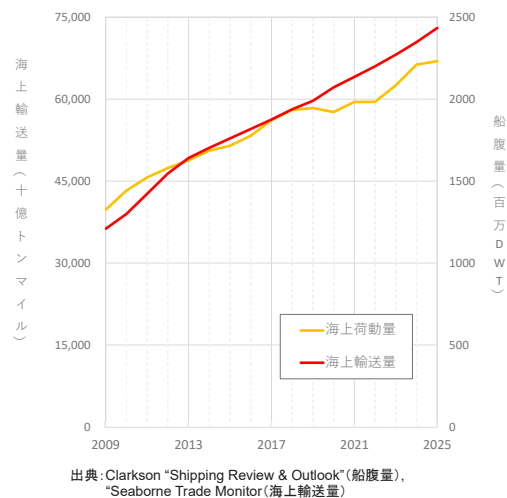
▲ 造船所の様子



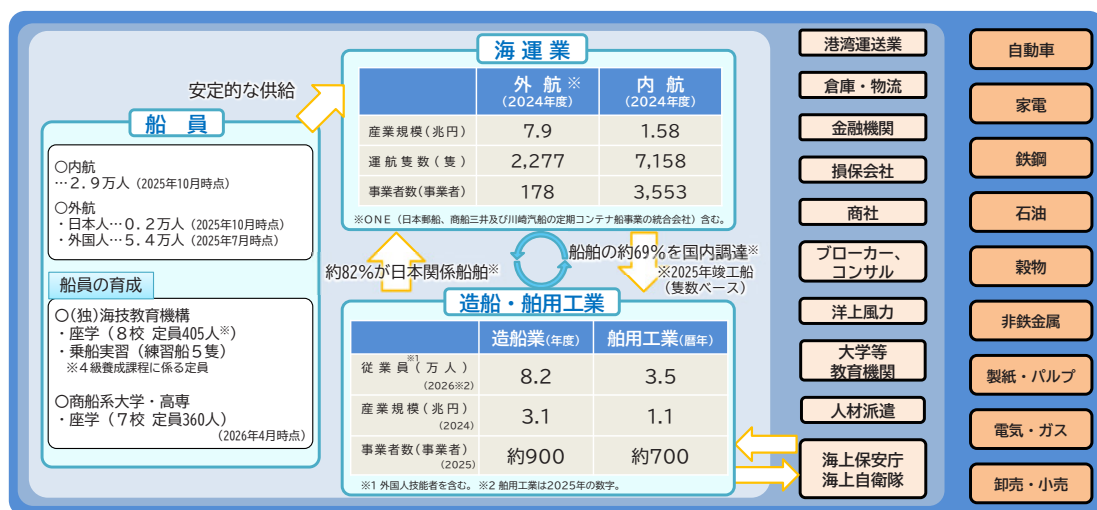
図表3-2 世界の新造船建造量の推移



図表3-3 我が国造船業の手持ち工事量の推移



図表3-4 世界の海上輸送量・船腹量の推移



▲ 我が国の海事産業群の概観

業の発展を支えている重要な産業である。我が国造船業が建造する船舶に必要な船用製品のほとんどが国内で生産されており、航海機器、船用ポンプなどは、我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。我が国ではこれら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事産業群」を形成している。海事に関連するほとんど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事産業群は世界にも類がな

く、これまで海事産業群内における密接な連携により、高度な技術力と高い生産性を獲得しつつ、ニーズを的確に反映した技術開発を実現し、経済効果や雇用効果を生み出してきた。

## 2 造船業・船用工業の発展と安定のための取組

### 1. 我が国造船業の再生に向けた取組

海上輸送に必要な船舶の安定供給を担う我が国造船業は、経済安全保障の観点から重要な産業であるが、近年、中国・韓国との厳しい競争の中で、我が国の建造量が減少傾向にある。この傾向が続いた場合、近い将来、国内のサプライチェーンを維持できず、海上貿易に不可欠なタンカーやばら積み船などの船舶の建造について、極度に他国へ依存せざるを得なくなるおそれがある。一方で、世界の造船市場には、ゼロエミッション船に代表される次世代船舶の需要が増大していくと見込まれており、造船市場におけるゲームチェンジの機会である。

こうした中、2025年12月、国土交通省及び内閣府は、国民生活や経済安全保障を支える我が国造船業を再生するため、関係省庁と連携しつつ、2035年における船舶建造能力の目標やその実現に必要な取組等を盛り込んだ「造船業再生ロードマップ」を策定した。

本ロードマップでは、現在約900万総トンである年間建造量を、2035年に「1,800万総トン」に倍増するとの目標を掲げ、その実現に必要な取組として、以下の5つの柱の下で具体的な取組等をまとめた。

- ✓船舶建造体制の強靱化    ✓造船人材の確保・育成
- ✓脱炭素化等を通じたゲームチェンジ
- ✓安定的な需要の確保    ✓同志国・グローバルサウスとの連携

また、2025年11月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、2026年2月以降、計3回にわたって「造船ワーキンググループ」を開催し、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した。

さらに、これらを踏まえ、2026年7月に閣議決定された日本成長戦略において、主要な製品・技術として「次世代船舶」、「船舶修繕」及び「LNG運搬船」を含む全62製品・技術等の官民投資ロードマップが示された。

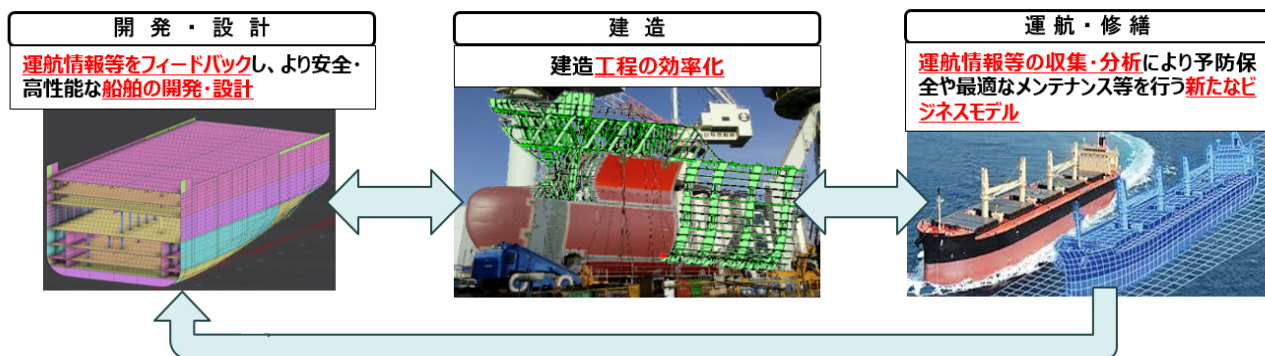
### 2. 船舶産業のAIロボティクスの活用に向けた取組

我が国の人口減少に伴い、若年層を中心とした人手不足や熟練技能者の高齢化が深刻化している。また、船舶毎に設計仕様が異なるため、製造ラインによる大量生産ができず、技術・技能の継承が難しいという課題がある。こうした課題を解決するため、船舶建造の各工程において利用可能なAI造船ロボットや当該ロボットを最大限活用するために必要なAIシミュレーション基盤等を開発することにより、抜本的な生産性の向上や高度な技術力の継承を図り、少ない人手による船舶の安定的な供給体制の構築を目指す「AIの活用による次世代造船所の実現に資する技術開発事業」を実施している。

本事業では、溶接・塗装・曲げ加工等、船舶建造の各工程において利用可能なAI造船ロボット等の開発・実証を実施することとしており、2025年度3月に、日米両国の大学等の研究機関、AI・ロボット関連企業、造船事業者等50社超、14のコンソーシアムによる研究開発事業を採択した。今後、我が国造船業の抜本的な生産性の向上や高度な技術力の継承を図り、少ない人手による船舶の安定的な供給体制を構築する。

### 3. 経済安全保障の確保に関する取組

安定的な海上輸送を確保するためには、船舶及びこれを構成する船用機器の安定的な供給が



図表3-5 造船業におけるAIロボティクス活用のイメージ

不可欠である。経済安全保障確保の観点から、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、2022年度に船舶の部品を特定重要物資に指定し、船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）及び推進器（プロペラ）の安定的な供給確保を図るため、これまでに認定した10件の供給確保計画において、設備投資に必要な支援を講じている。さらに、2025年度には船体を支援対象に追加し、造船業再生基金を新たに造成したところであり、今後、船体の安定的な供給確保を図る取組を支援していく。

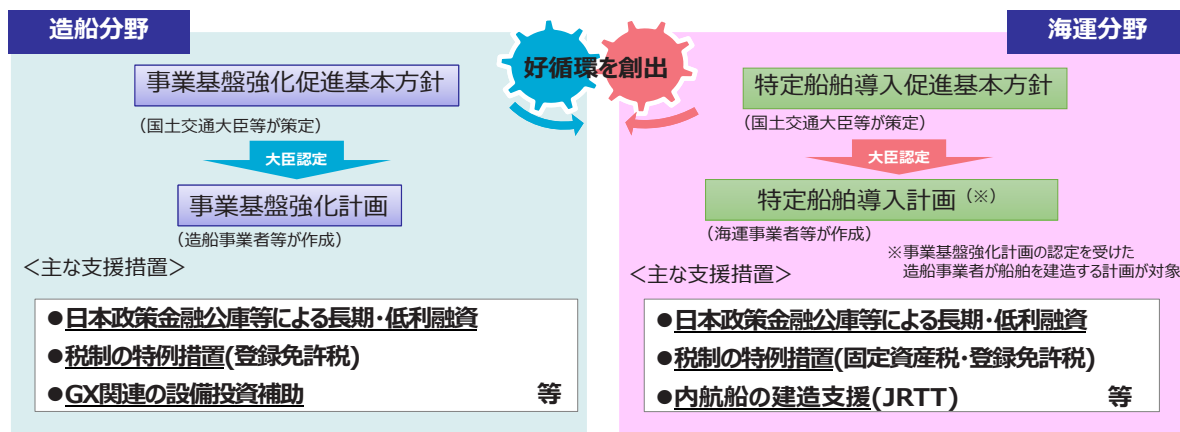
加えて、関係府省庁と連携し、同法に基づく「経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）」において採択された「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」を通じて、船舶の開発・設計・建造の効率や船舶の性能を革新的に高める技術（バーチャルエンジニアリング技術）の研究開発に取り組んでいる。

#### 4. 事業基盤強化計画認定制度等

我が国造船業は、長い歴史を持ち、地域に根ざした産業として発展してきており、近年大規模な施設整備が行われた中国、韓国に比較して拠点ごとの規模が小さいという特徴がある。他方で、一定以上の規模により、資機材の調達時に優位性が生じ得るほか、技術者等リソースの柔軟な運用が可能になるなどの効果が見込まれることや、近年増加している同仕様の船舶を短納期で多数発注する「ロット発注」への対応を行うことができることから、中国、韓国では大手造船所への集約による経営規模拡大が進んでいる。

我が国造船業が厳しい国際競争に打ち勝っていくためには、研究・技術開発、営業、設計、建造等の各ステージにおける能力強化を図り、生産性向上・コスト競争力強化に結実させるため、企業の垣根を越えた協業、集約、統合等を進めていく必要がある。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では、造船業・船用工業の生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化を促進するため、海事産業強化法に基づき、造船・船用事業者が生産性向上や事業再編等に取り組む事業基盤強化計画認定制度を2021年に創設し、2026年5月末までに



図表3-6 事業基盤強化計画・特定船舶導入計画の概要

61件の計画を認定した。

また、海運業の競争力強化を図るため、事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が建造し、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶を海運事業者が導入する特定船舶導入計画認定制度を創設し、2026年5月末までに103件（105隻）の計画を認定した。認定事業について税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の必要な支援措置を講じており、指定金融機関<sup>※</sup>として日本政策投資銀行及び伊予銀行を指定している。

※ 国土交通大臣が認定した計画に従って事業を行う認定事業者に対し、政府系金融機関からの貸付けを受けて、当該事業に必要な資金の融資を実施する金融機関。造船法及び海上運送法に基づき国土交通大臣及び財務大臣が指定する。

### 3 洋上風力発電の普及に向けた我が国海事産業の取組

洋上風力発電については、2021年6月に取りまとめられたグリーン成長戦略において、2030年までに10GW、2040年までに30～45GWの導入目標が示され、また、関連産業への経済波及効果が大きいことから、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札として普及拡大が期待されている。

このような状況において、遠浅な海が広がる欧州と比べ、急深な地形・複雑な地層を有する我が国では、深い海域でも利用可能な「浮体式」の洋上風力発電の導入拡大が不可欠である。グリーンイノベーション基金による浮体式の洋上風力発電に関する技術開発・実証やEEZ内における洋上風力発電事業を可能とする環境整備も進められており、大規模構造物の設計・建造等をはじめとする技術力や関連設備を有する我が国海事産業は、浮体式の洋上風力発電の基礎部の製造に加え、係留設備等の関連分野においても貢献することが期待されている。

浮体式洋上風力発電に係る我が国産業の国際競争力強化や魅力ある市場形成等に向けて、有識者、業界団体、発電事業者、浮体製造事業者等から構成される「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会」において、浮体式洋上風力発電の産業競争力の強化に向けた取組の方向性を示す「洋上風力産業ビジョン（第2次）」が取りまとめられ、2040年までに15GW以上の浮体式の案件形成を目指す等の目標が設定された。当該ビジョン等を踏まえ、国土交通省としても、関係省庁や事業者と一層連携を深めながら、関連産業の基盤強化に向けた取組を進めている。

| 着床式 |                         |                       |                           | 浮体式                         |                                     |                                        |                                           |
|-----|-------------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|
|     | モバイル型                   | 重力型                   | ジャケット型                    | バージ型                        | TLP型                                | コンパクトセミサブ型                             | スパー型                                      |
| 長所  | ・施工が低コスト<br>・海底の整備が原則不要 | ・保守点検作業が少ない           | ・比較深い水深に対応可<br>・設置時の打設不要  | ・構造が単純で低コスト化可<br>・設置時の施工が容易 | ・係留による占用面積が小さい<br>・浮体の上下方向の揺れが抑制される | ・港湾施設内で組立が可能<br>・浮体動揺が小さい              | ・構造が単純で製造容易<br>・構造上、低コスト化が見込まれる           |
| 短所  | ・地盤の厚みが必要<br>・設置時に汚濁が発生 | ・海底整備が必要<br>・施工難易度が高い | ・構造が複雑で高コスト<br>・軟弱地盤に対応不可 | ・暴風時の浮体動揺が大<br>・安全性等の検証が必要  | ・係留システムのコストが高い                      | ・構造が複雑で高コスト<br>・施工効率、コストの観点からコンパクト化が課題 | ・浅水域では導入不可<br>・施工に水深を要し設置難                |
| 備考  | -                       | 銚子沖実証事業（東京電力HD他）      | 北九州沖実証事業（電源開発他）           | 北九州沖実証事業（日立造船他）             | -                                   | 福島沖実証事業（三井E&Sエンジニアリング他）                | 福島沖実証事業（ジャパマリンコナidet他）<br>五島市沖実証事業（戸田建設他） |

図表3-7 着床式洋上風力発電と浮体式洋上風力発電の違い

資料） 経済産業省

## 4 船舶産業分野における国際的な取組

### 1. OECD造船委員会における取組

世界単一市場を形成する国際造船市場において、各国の政策等は、市場の競争環境に直ちに影響するため、造船業の健全な発展のためには多国間での政策協調が不可欠である。OECD造船委員会は、造船に関する唯一の多国間フォーラムとして、国際造船市場の健全化、公正な競争条件の確保に向けた政策協調のため重要な役割を担っており、造船に関する公的支援の適正化や透明性確保等に向けた対策を推進している。

我が国は、不健全な赤字受注や市場歪曲的な政府支援の抑制に向け、船価モニタリングや公的支援措置を第三国が通報できる仕組み（第三国通報制度）などを提案し、導入につなげるなど、これまで同委員会での取組を主導してきた。また、環境に配慮した船舶の導入を促進するため、公的金融機関が行う船舶への融資等に関する国際的なルールを検討する非公式専門家会合において、2024年3月以降、我が国主導で優遇措置の適用対象となるグリーンシップの案を議論している。

また、2015年以降、韓国では、政府が韓国産業銀行や韓国輸出入銀行等の政府系金融機関を通じ、経営難に陥った造船会社に対する大規模金融支援や、信用力の低い造船事業者に対する市場で得られないような公的保証の付与による受注支援等の公的支援を実施してきた。我が国は、これらの措置が造船市場を歪曲し、供給能力過剰問題の早期解決を阻害しているとの考えから、2018年11月、世界貿易機関（WTO）協定に基づく紛争解決手続を開始して、同年12月に二国間協議を実施し、韓国による市場歪曲的な措置の是正を求めた。

引き続き、これらの取組等を通じ、造船市場における公正な競争条件の確保に努める。

### 2. 官公庁船の海外展開

我が国造船・船用工業は、高性能・高品質な官公庁船の安定的な供給を通じて、我が国の海洋安全保障や周辺海域の安全、海洋汚染防止、防災等を支える重要な産業であり、その生産基盤の維持・強化が求められている。また、我が国は、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）構想の下、海上法執行能力強化を通じた海洋の安全確保等の国際協力を推進しているところであり、東南アジアや太平洋島嶼国を中心に、我が国の造船技術を活用した海上保安能力向上や地域の公共交通確保等の支援に対する期待も一層高まっている。これらを踏まえ、我が国の官公庁船建造基盤の維持強化とFOIPの実現への貢献の双方の視点から、官民が緊密に連携して、推進しているところである。

具体的には、ODAを活用した官公庁船の建造・供与プロジェクトを進めてきたところ、ベトナム向け巡視船や、フィリピン向け巡視船など、3か国に対し計12隻の官公庁船の供与に向けたODA事業が進行中である。（2026年5月末現在）

今後も、関係省庁と連携しながら、ODAの一層の活用のほか、非ODA案件の獲得も念頭に、我が国造船・船用工業が手掛ける官公庁船の海外展開に取り組んでいく。

### 3. その他国際協力

ASEAN域内では、今後予想される海上輸送量の拡大に伴い、環境負荷の低減や輸送コスト削減のため、省エネ船への代替ニーズが高まっている。

このため、ASEAN域内の内航船等において低環境負荷船の普及を促進するべく、我が国を含む各国の低環境負荷船の普及に向けた具体的取組等を共有してきたところであり、2025年11月の日ASEAN交通大臣会合において承認された「ASEAN低環境負荷船普及戦略2026－2032」では、ASEAN各国が低環境負荷船普及のためのロードマップを策定し、我が国はロードマップを円滑に実行できるよう支援していく。引き続き、ASEAN域内における環境負荷低減に貢献しつつ、低環境負荷船の需要を喚起することで、我が国造船業の優れた省エネ技術がASEAN市場で普及されるよう取り組んでいく。