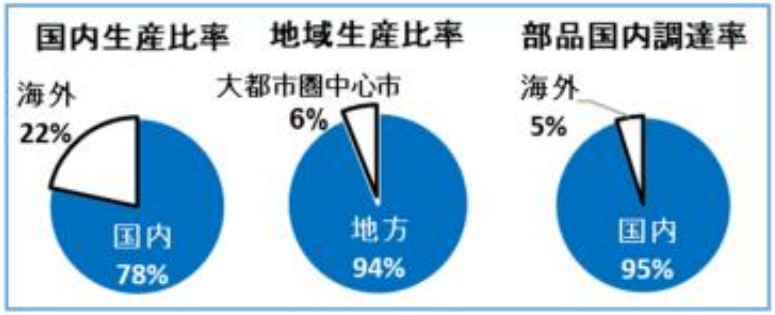
基礎情報・関連施策

造船業の役割

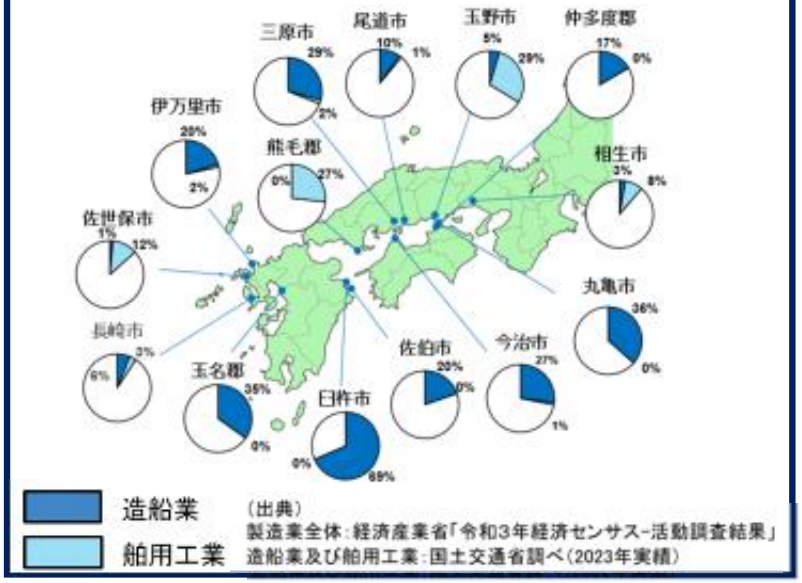
地域経済を支える

- 部品調達を含めて国内に基盤を有し、地域の経済・雇用を創出

※　船価の３倍の経済波及効果



製造業の生産高に占める造船業・舶用工業のシェア

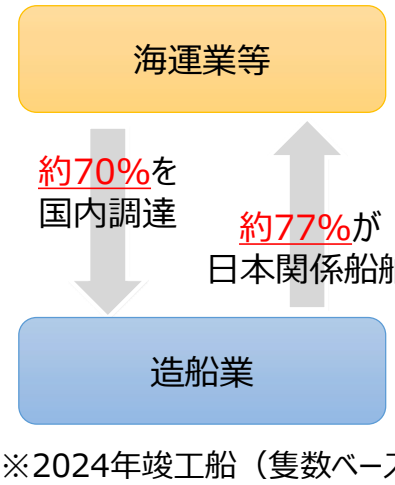


（出典）
製造業全体：経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査結果」
造船業及び舶用工業：国土交通省調べ（2023年実績）

経済安保を支える

- 日本は貿易量の99%以上を海上輸送に依存
- 日本の造船業は社会ニーズに応じた船舶をオーダーメードで供給
- 高性能・高品質な船舶の安定供給により効率的・安定的な物流を実現

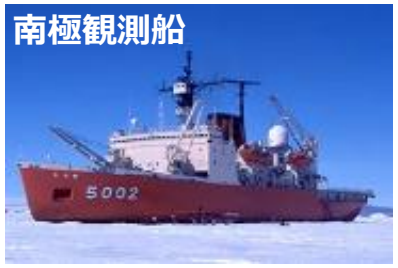
我が国海運・造船業の相互補完関係



※2024年竣工船（隻数ベース）
（出典）　IHS Markit

社会ニーズに対応した船舶





海上警備・防衛を支える

- 防衛省、海上保安庁の船舶の全てを建造・修繕
- インド太平洋地域に展開する米軍艦艇の修繕にも貢献

海上警備・防衛に従事する艦艇・巡視艇



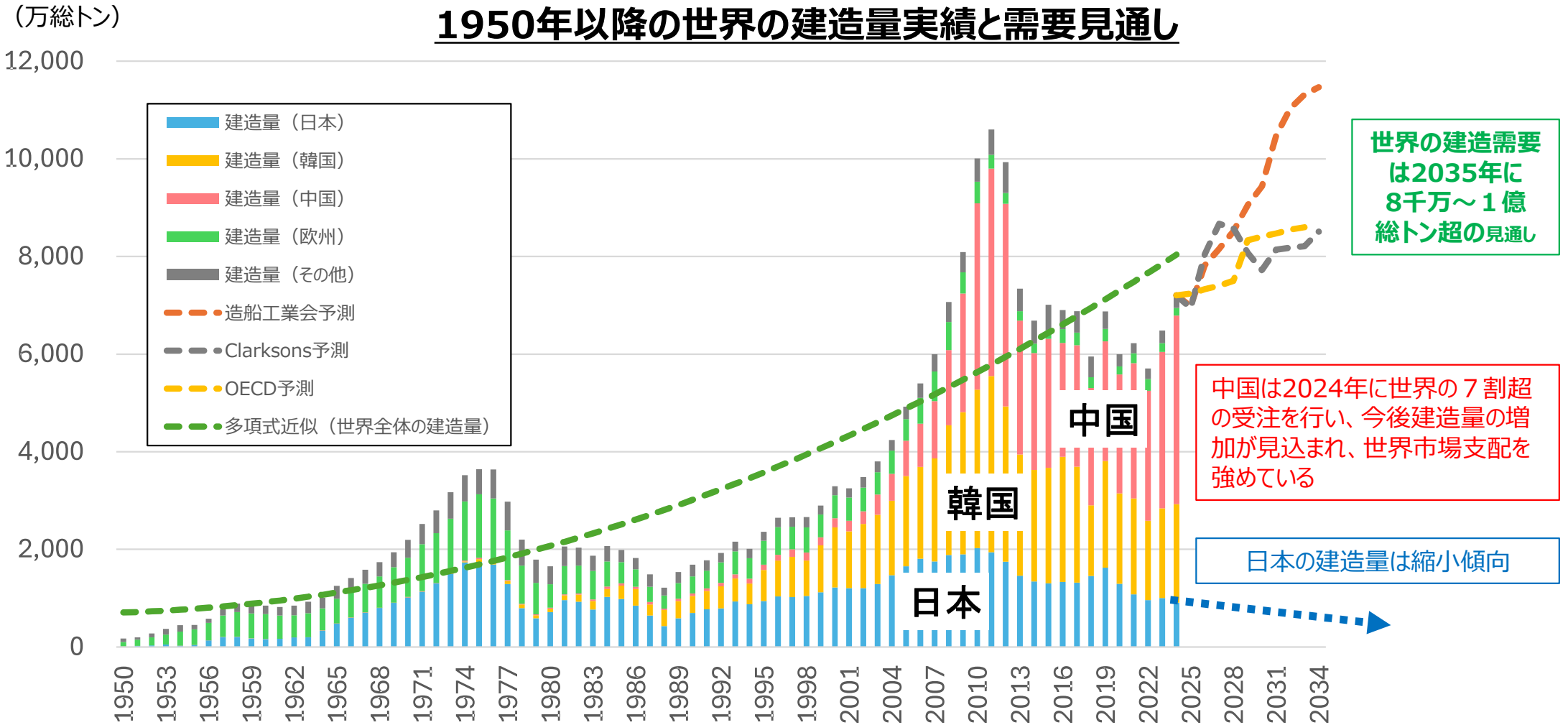


出典：ジャパンマリンユナイテッド、防衛省、海上保安庁

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。

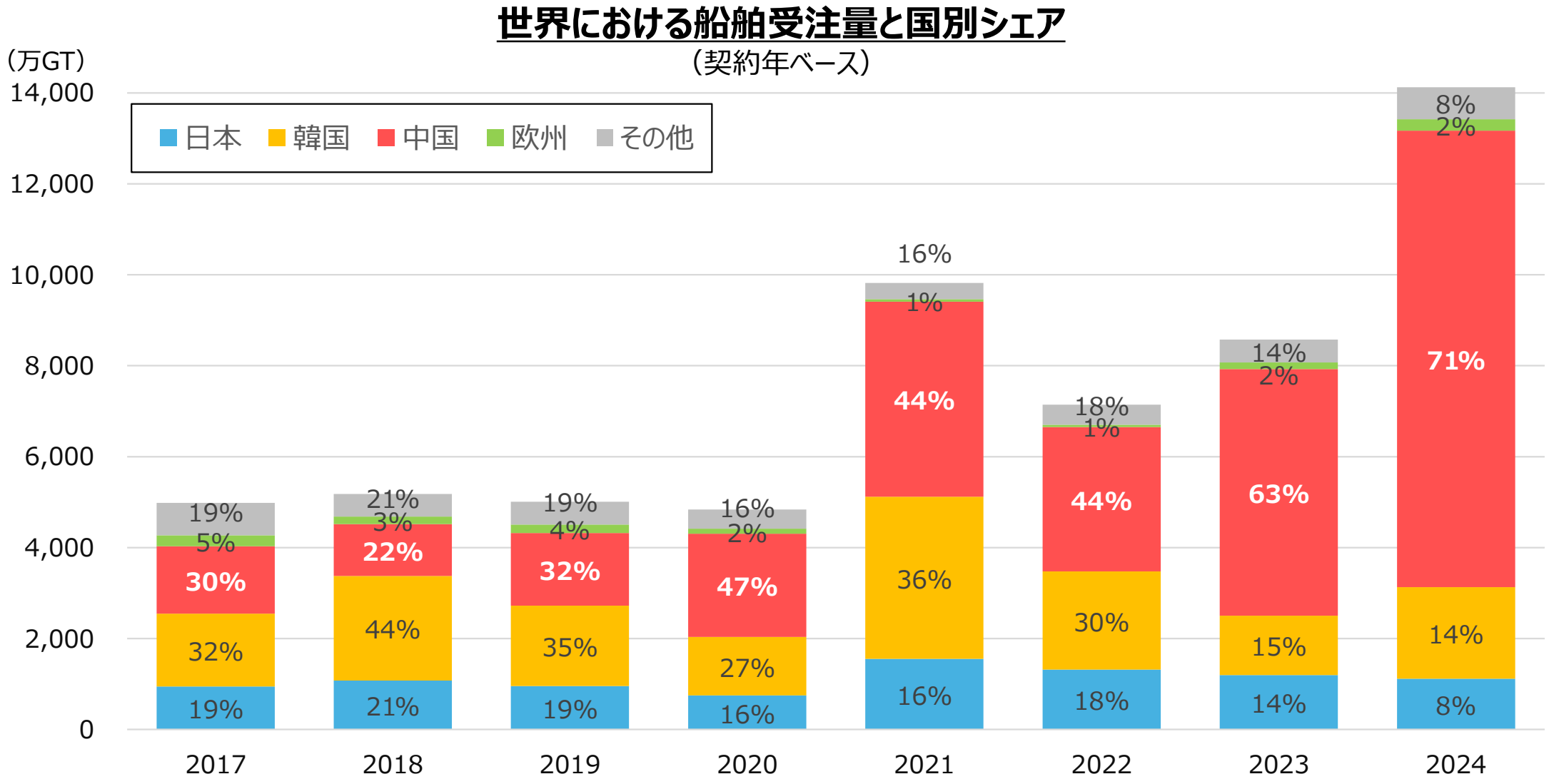
1950年以降の世界の建造量実績と需要見通し



出典：建造量実績：　IHS Markit
日本造船工業会予測：　第33回海事立国フォーラム 日本造船工業会講演資料（2024年2月）
Clarksons予測：　Clarkson Shipbuilding Forecast Club資料（2024年3月）
OECD予測：　Monitoring developments of ship demand and supply（2025年4月）

世界における船舶受注量と国別シェア

- 世界的な発注の低迷の中、2020年にかけて日本の受注量・シェアが減少。日本のシェアは15-16%で推移していたが、2024年には８％に下落。
- 中国は、2024年に世界の７割超の受注を行い、今後建造量の増加が見込まれ、市場支配力を強めている。

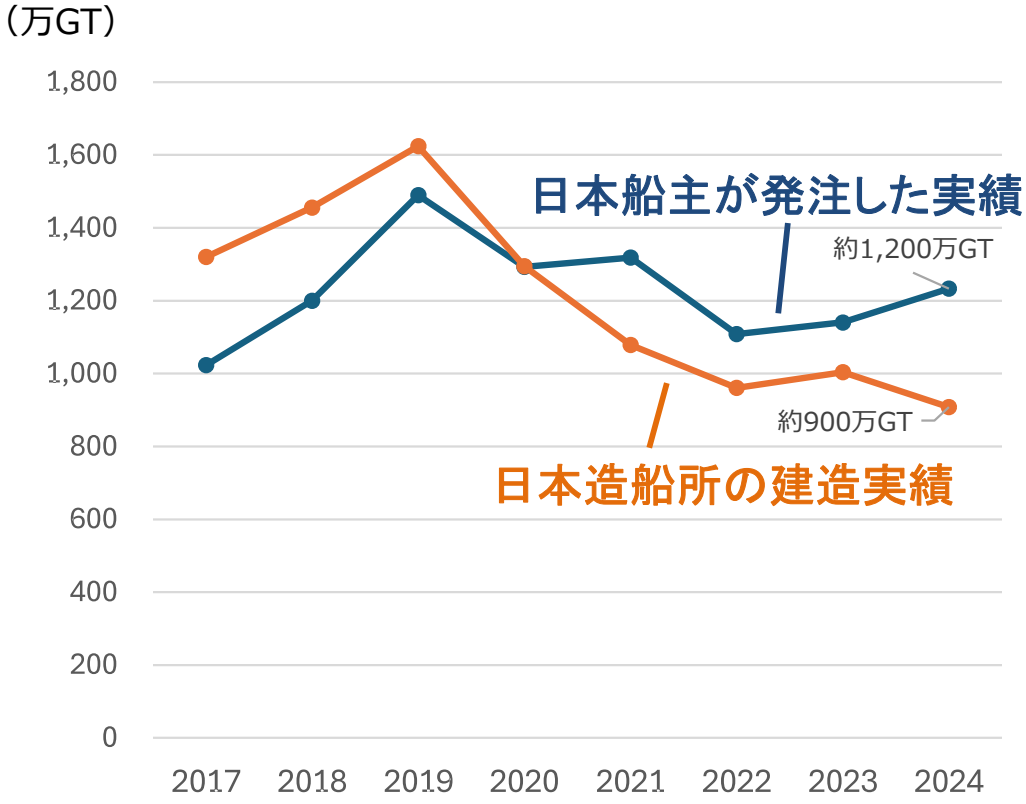


出典：IHS Markit、日本船舶輸出組合

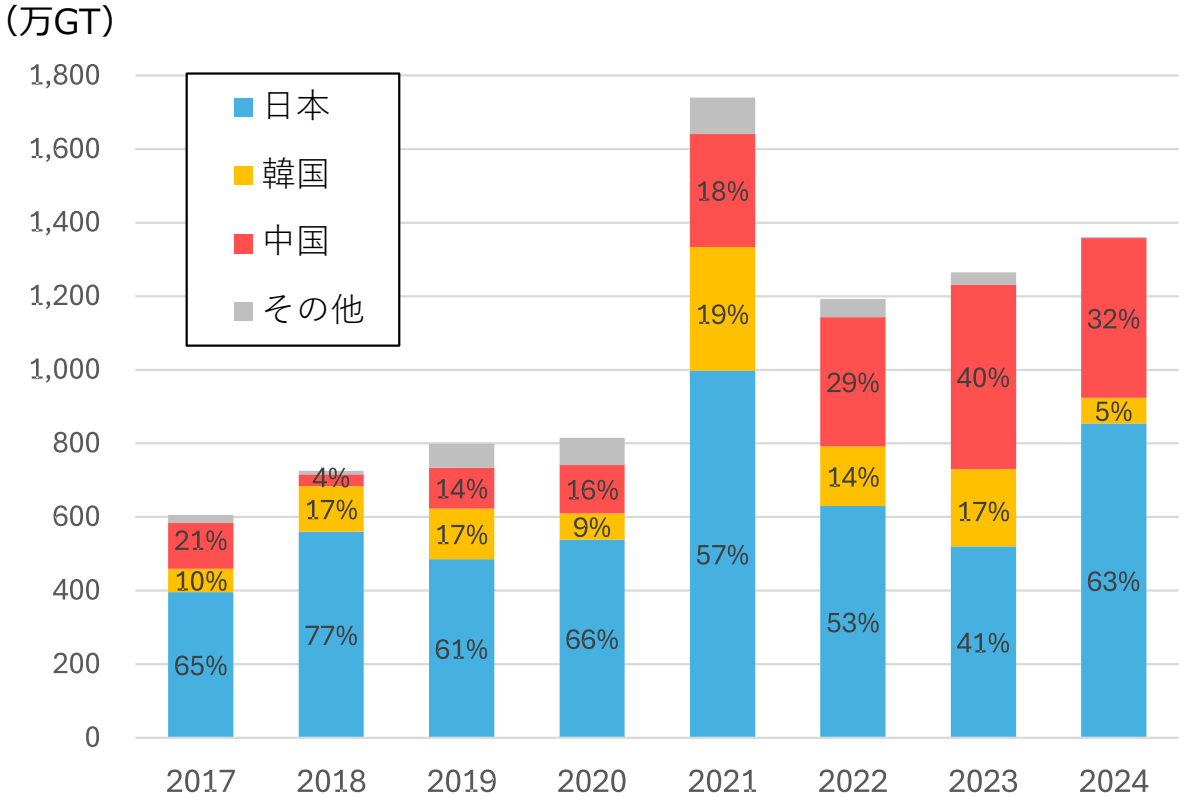
日本の海事エコシステムのリスクの顕在化

- 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

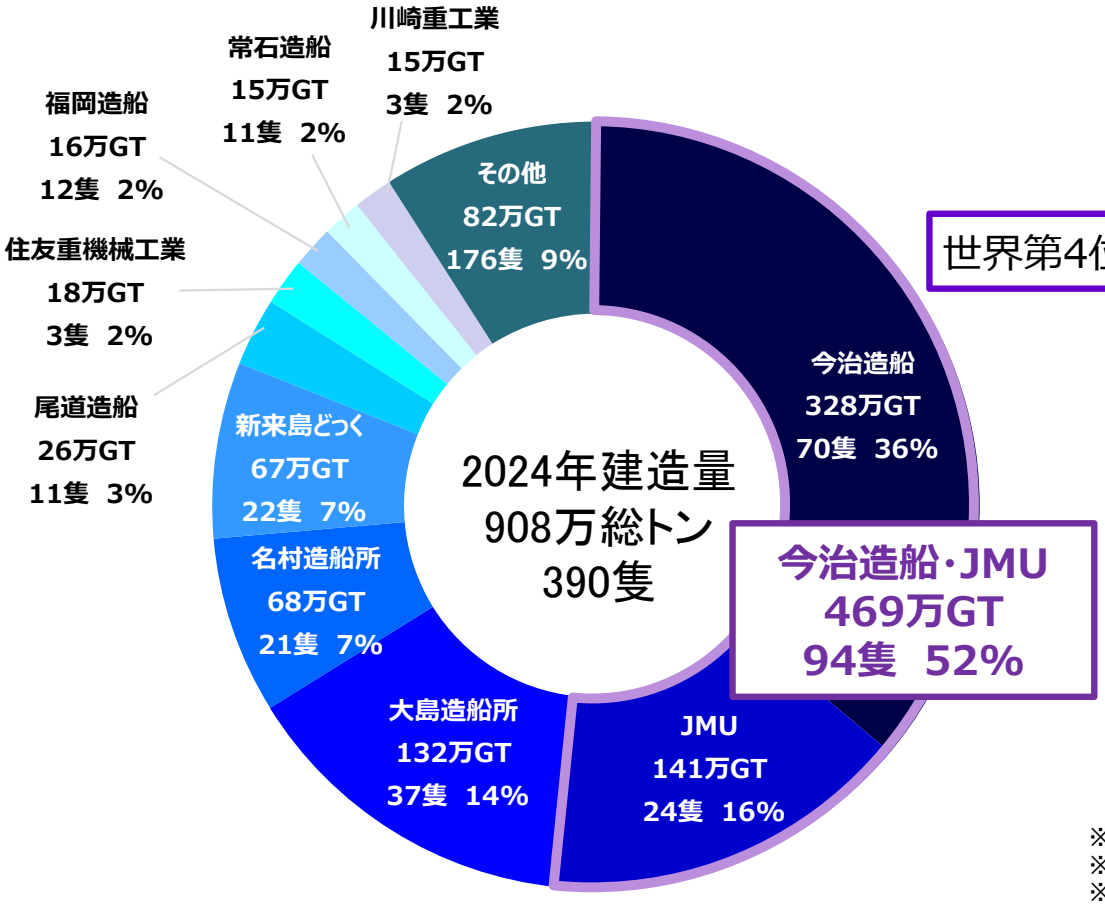


出典：IHS Markit、日本船舶輸出組合

国内及び世界の主要な造船事業者

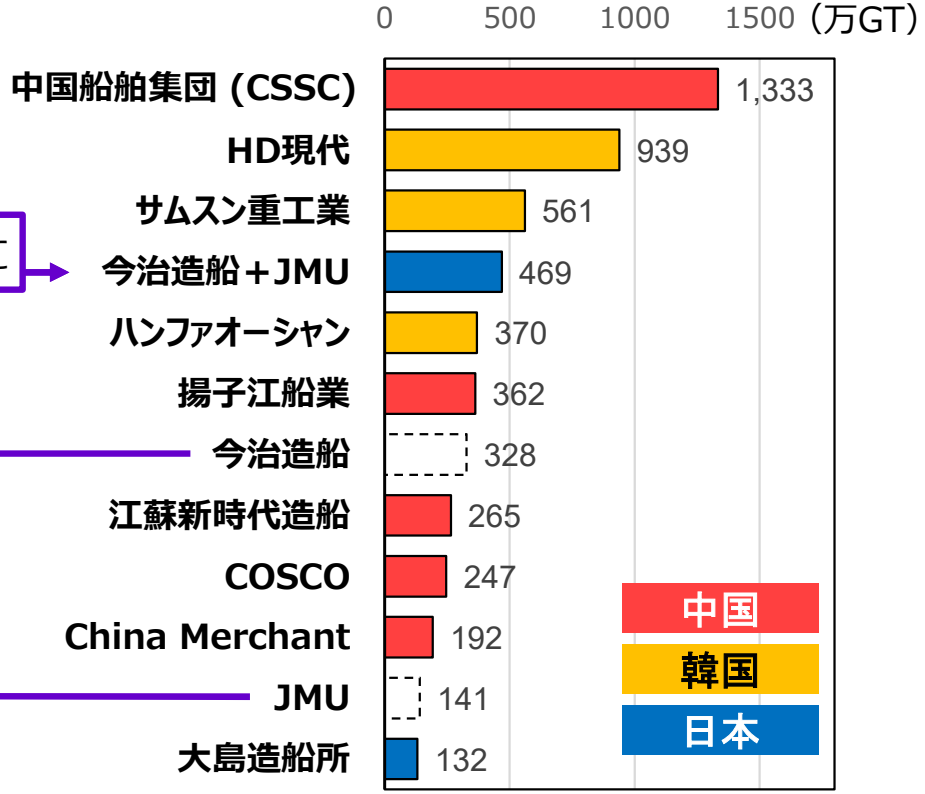
- 我が国造船業は上位５社で全体の約８割で建造する体制。他方で、世界において上位10社に入るのは２社しかおらず、業界の垂直・水平連携及び再編を進めていく必要。
- 2025年6月、国内最大手今治造船が、国内第２位ジャパンマリンユナイテッド（JMU）社を子会社化することに合意したと発表。これにより、世界第４位の建造量を誇る規模（国内シェアは50%超）の造船所となる見込み。

我が国造船企業の建造実績



※ 今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえす造船、多度津造船,南日本造船を含む
※ 名村造船は、函館どっく、佐世保重工を含む
※ 新来島どっくは、新来島波止浜どっく、新来島豊橋造船、新来島高知重工、新来島サノヤス造船を含む
※ 尾道造船は、佐伯重工業を含む　※ 常石造船は、新潟造船を含む

企業別の造船所ランキング

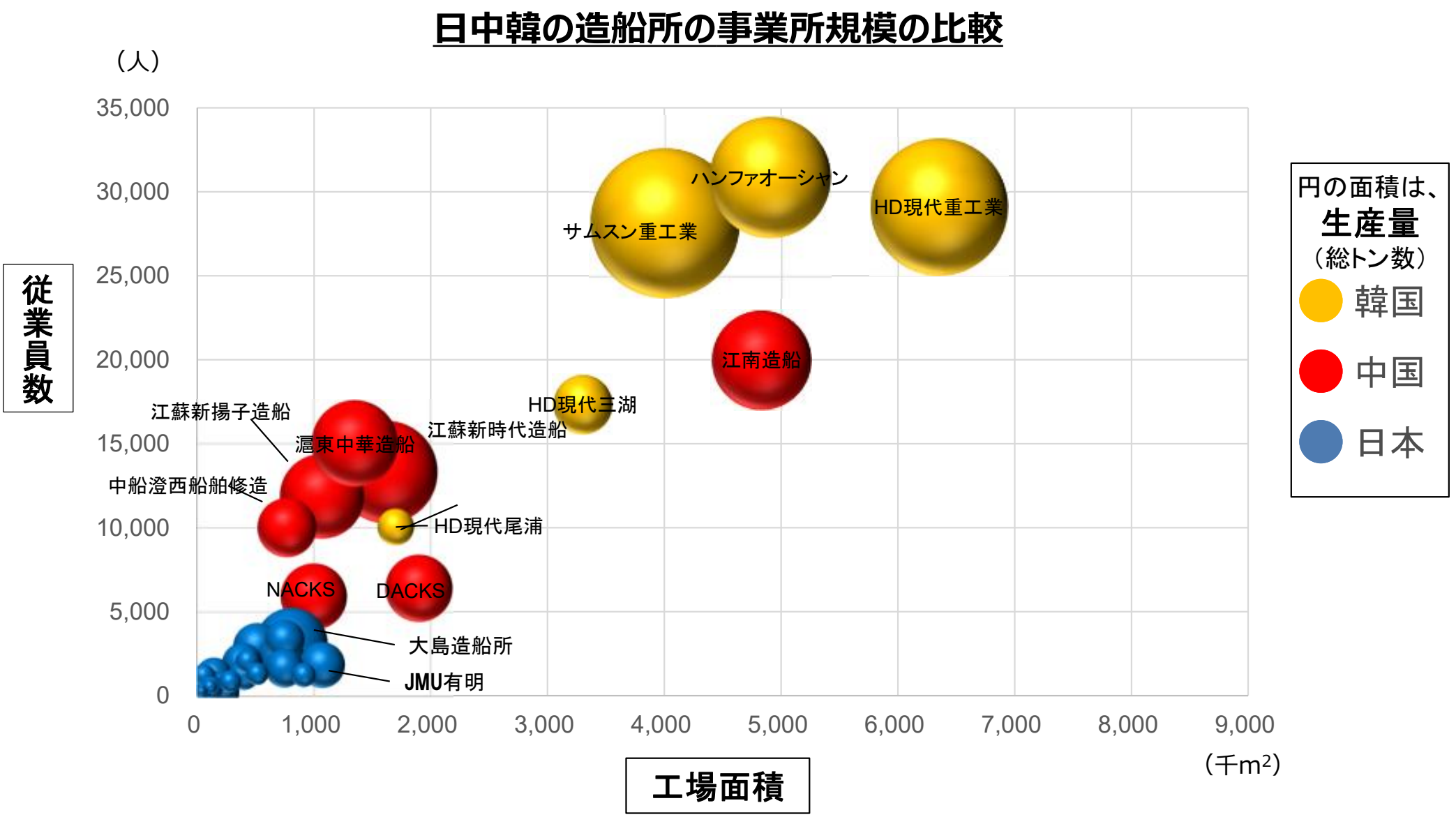


※ CSSCは、中国船舶工業集団（CSSC）と中国船舶重工集団（CSIC）を統合後の中国船舶集団を指す
※ HD現代（旧：現代重工業）は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ビナシンを含む
※ サムスン重工業は、サムスン重工（寧波）を含む（ただし、サムスン重工（寧波）は2023年の建造実績なし）
※ 今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえす造船、多度津造船、南日本造船を含む

出典：IHS Markit

日中韓の造船所の事業所規模の比較

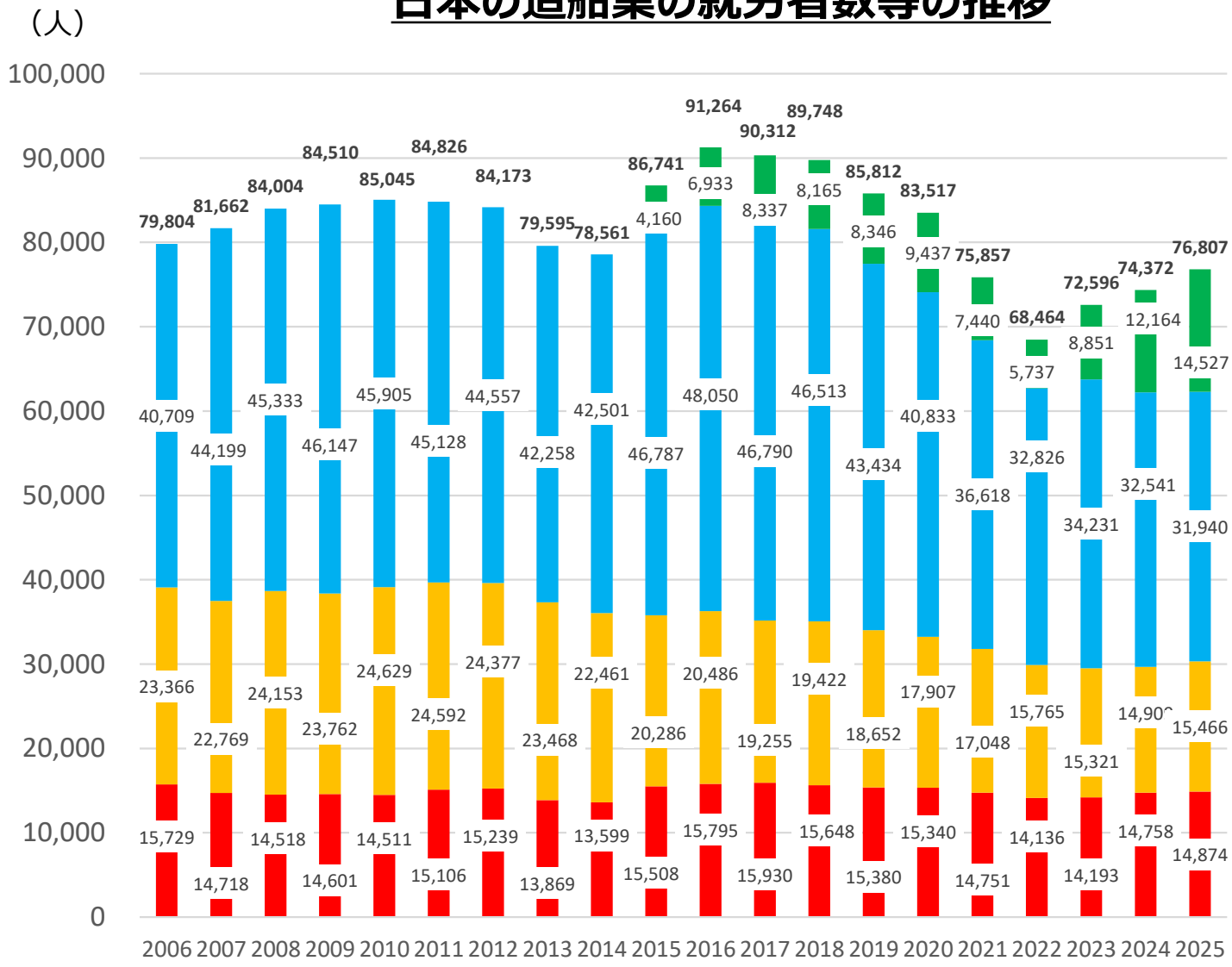
- 韓国・中国の造船所は日本の造船所と比べて従業員数、敷地面積、生産量ともに１事業所の規模が大きい。



出典：（生産量）IHS Markit、（従業員・工場面積）海事局調べ（日本）、各社HP（韓国）、中国船舶工業年鑑2024（中国）

日本の造船業の就労者数等の推移

- 造船業に従事する日本人就労者数は、中期的に減少傾向が継続。
- コロナ期に落ち込んだ外国人材の数がここ数年再び増加し、就労者数全体については減少傾向に歯止めの兆し。



外国人材
※2015年から計上
→ 技能実習
→ 特定活動
→ 特定技能

社外工
【下請（協力会社）で雇用】

社内工
【造船所本体で雇用】

→ 現場で働く「技能者」

職　員
→ 設計・研究開発などの「技術者」
→ 事務職

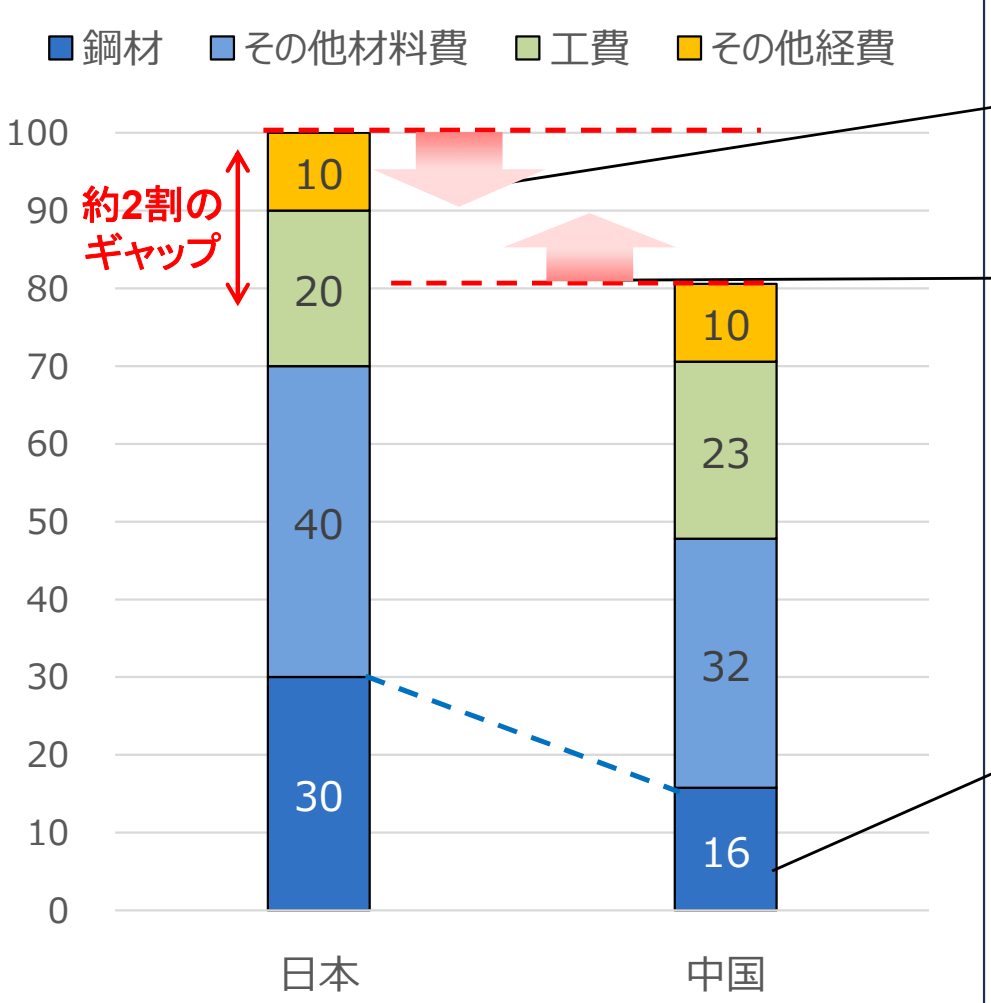
各年4月1日現在。海事局調べ。

日中造船業の建造コスト比較及び考えられる対策

- 日本と中国の船舶建造コストには約２割のギャップがある。
- これを埋めるためには、船舶建造コストの削減と許容船価の上昇の両面から対策を講じる必要がある。

日中の船舶建造コスト及びその内訳

（40,000DWT級ばら積み船、日本を100とした場合のインデックス）



※海事局の調査に基づき作成

船舶の建造コスト削減に資する対策

- 設備能力増強（大規模化・自動化等）による高効率化
- DXによる設計・建造の生産性向上
- 事業者間の連携によるコスト合理化
- 設備増強に伴う人員の確保・育成

許容船価の上昇に資する対策

- 高付加価値の確保（ゼロエミッション船に代表される次世代船舶の早期商用化・普及）
- 我が国造船業を仲立ちとする国際協力の推進（例：日米造船協力、DICAS）
- 日本船主の船舶投資にかかる初期の負担軽減（例：海運税制）

鋼材価格差の低減に資する対策

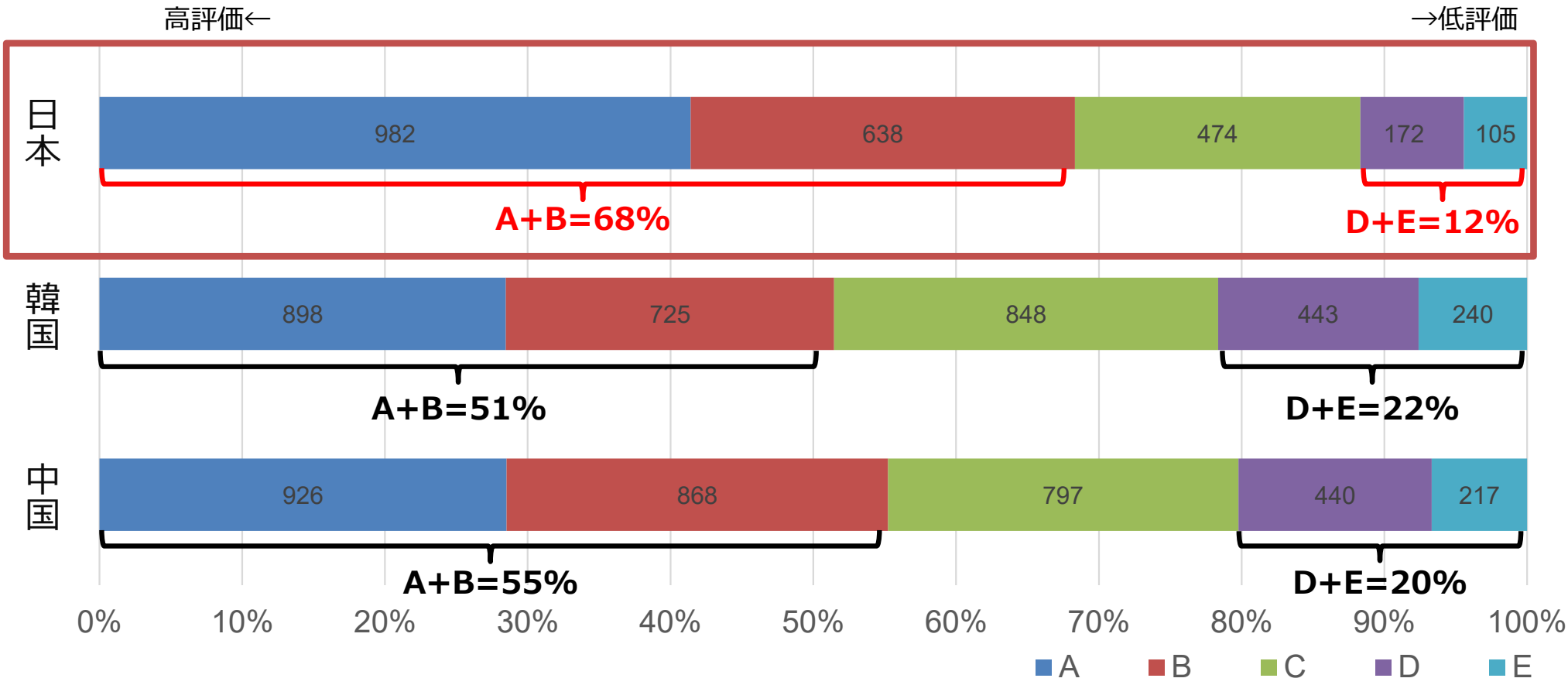
- 共同調達によるスケールメリットを生かした調達コストの削減
- 鋼材調達先の多角化（海外含む）
- コスト削減に向けたその他対策を検討

建造コスト差に対処しない限り
我が国建造量及びシェアの減少傾向が続き
造船業衰退のおそれ

我が国の省エネ技術の優位性

- EU公開データに基づき、日中韓建造の現存船の年間平均燃費実績（CII）※を格付けした結果、日本建造船が最高評価であった。

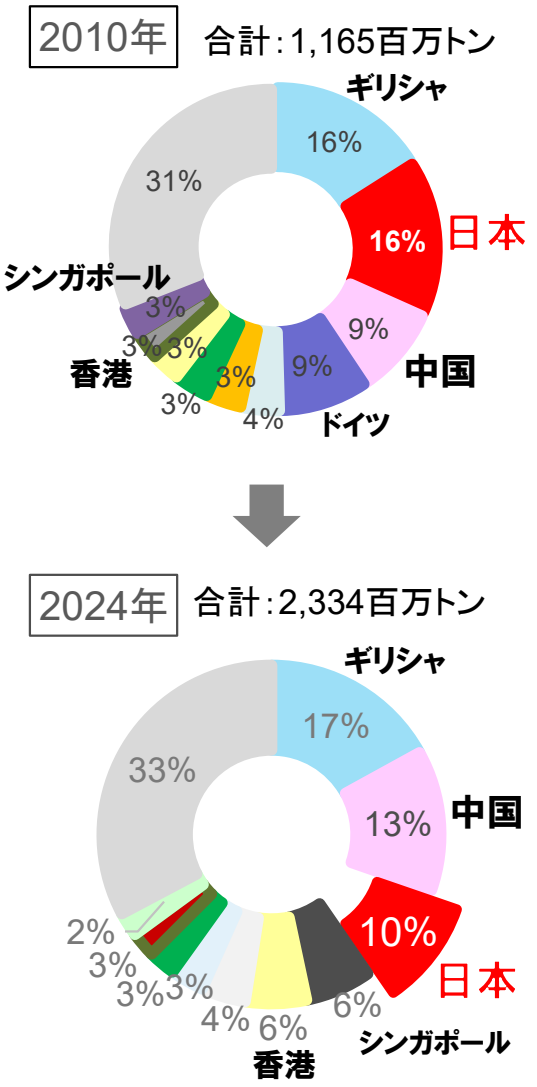
各国建造船の環境性能（燃費性能）



出典：EU公表資料（2023年）をベースに海事局作成

日本船主の船腹量と今後の建造需要

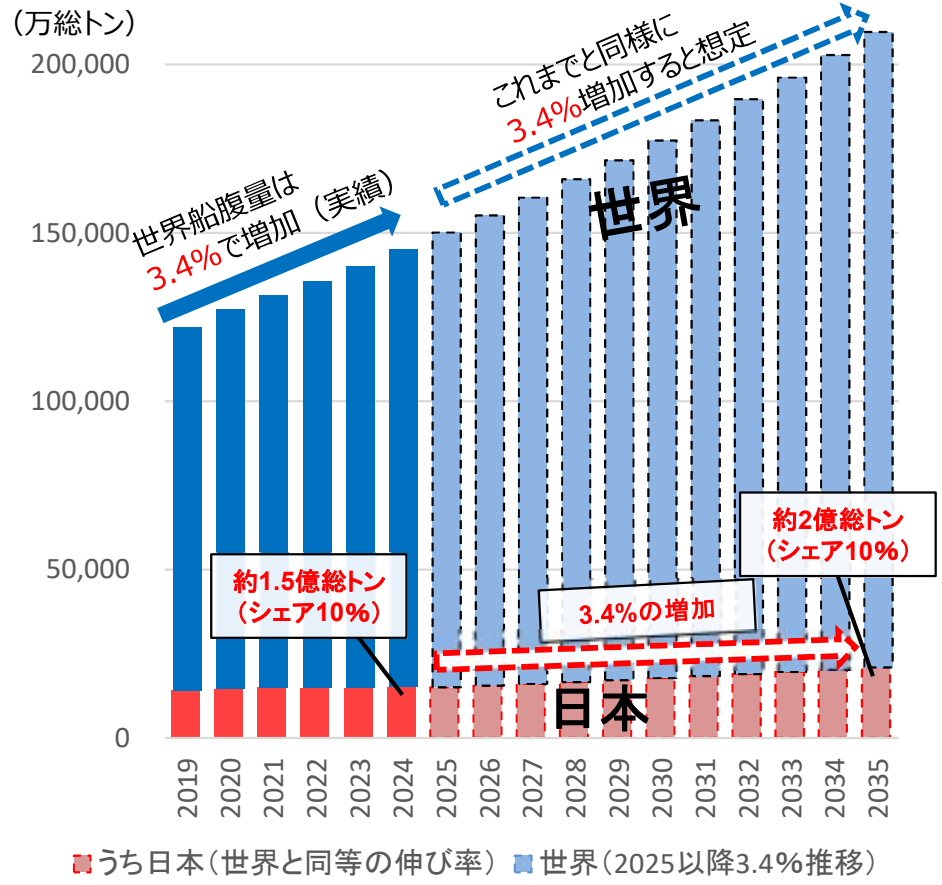
世界の船腹量シェア



※UNCTAD資料を元に海事局作成

船腹量の実績と今後の必要船腹量

世界経済の発展に伴い、**世界の海上輸送に必要となる船腹量は増加**



2035年における日本船主の船舶建造需要

①既存船の代替分

（船齢15年で代替）

：約**1,000万**総トン

② 必要船腹量の増加分

（従来貨物約690万総トン

＋新CN貨物 約150万総トン）

： 約**840万**総トン

①＋② ≒ **1,800万総トン**

安定供給確保のため、現在の船舶建造能力（907万総トン）から倍増させる必要あり

日米造船協力に関する覚書（MOC）の署名

- 経済・安全保障の観点から、自国の船舶が安定的に供給できる体制を確保することは重要。
- この観点から、日米で協力しあって両国における造船業を発展させることを目指して、2025年10月28日に金子国土交通大臣（日本側）とラトニック商務長官（米国側）が日米造船協力に関する覚書に署名。

【協力分野】

① 造船協力、海事産業発展等に関する作業部会の設置

② 日米両国の建造能力拡大

③ 米国海事産業基盤への投資の促進（投資機会の特定）

④ 市場経済のための船舶需要明確化

（特に経済安全保障上重要な船舶について）

① 米国及び日本造船人材育成のための教育・研修の強化

② 技術革新

- ✓ 先進建造技術（AI、ロボット等）の開発及び採用
- ✓ 先進的な船舶の設計及び機能の開発

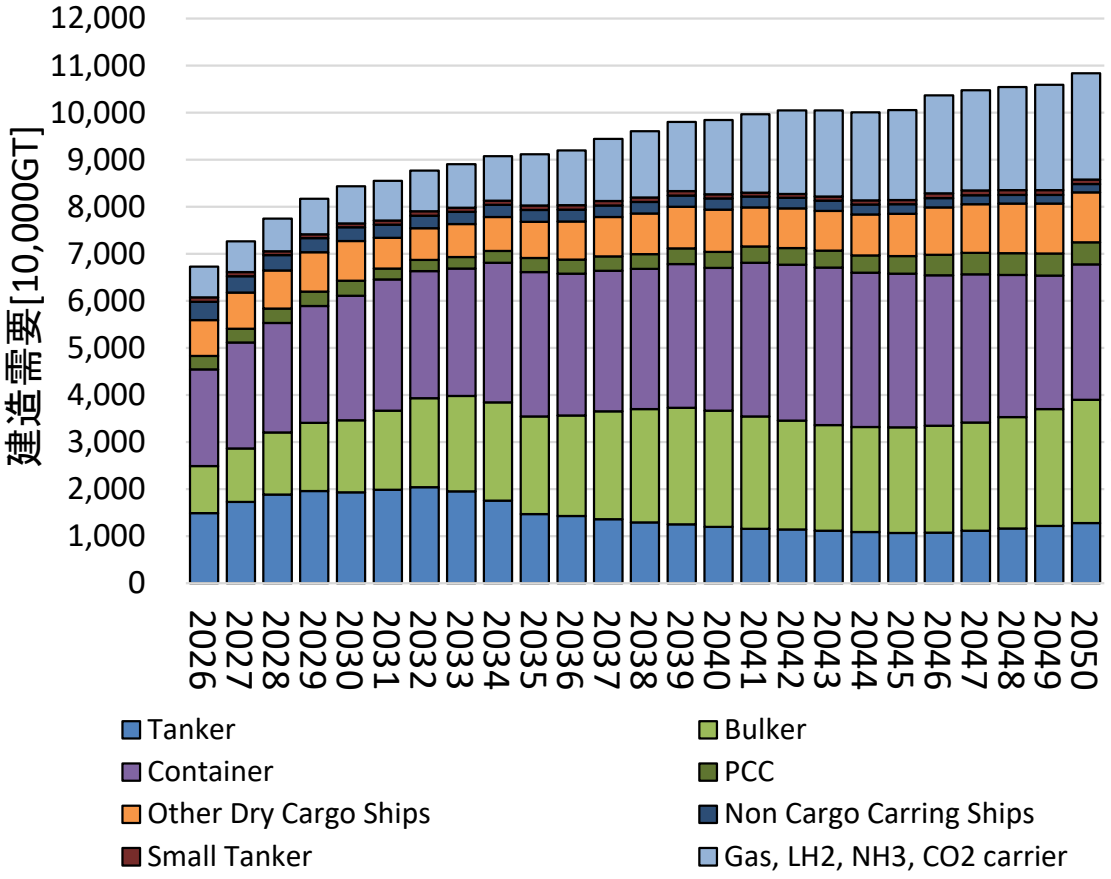




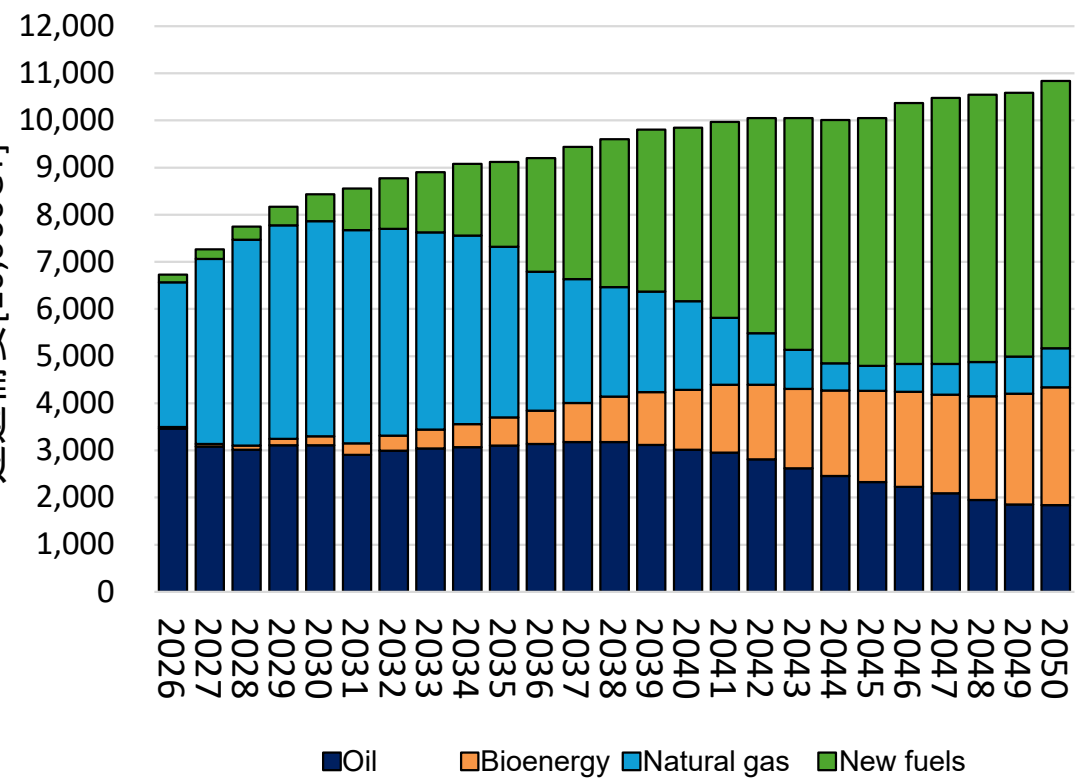
世界の建造需要予測の結果

- 建造需要は全体として増加傾向にあり、2035年で約9,000万総トン、2050年で約1.1億総トンに達する見込み。
- 船種別に見ると、従来船種の建造需要が引き続き存在することに加え、エネルギー転換に伴い、新貨物輸送船の建造需要は増加していく見込み。
- 燃料別に見ると、当初は重油・天然ガスが大半を占めるが、年を追うごとに新燃料・バイオ燃料の比率が拡大していく見込み。

船種別の建造需要



燃料別の建造需要



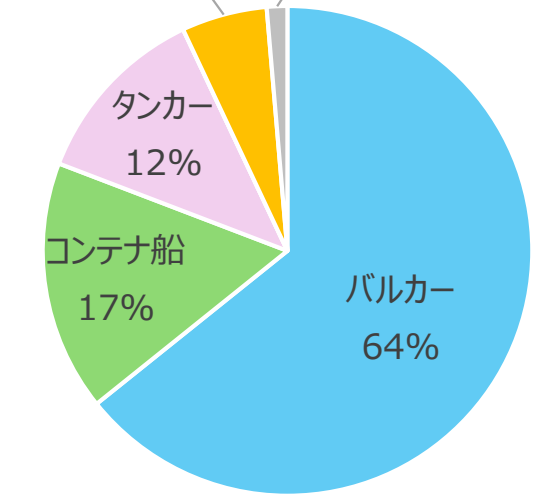
日韓中における受注船の船種内訳

- 日本はバルカー、コンテナ船、タンカー、自動車運搬船等を建造。LNG運搬船については直近での建造実績なし。
- 韓国はLNG運搬船、コンテナ船、タンカー等を建造。LNG運搬船については世界シェアの大半を占める。
- 中国は全船種を網羅的に建造。

日中韓における受注船の船種内訳【総トン数】

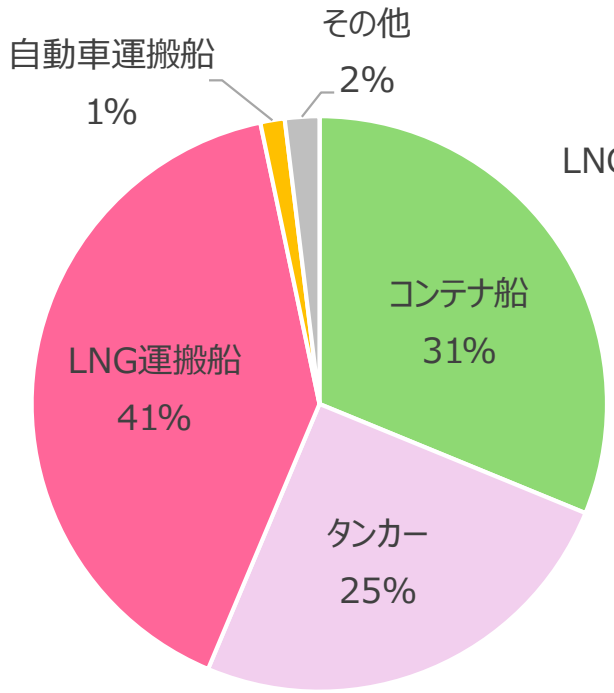
（契約年ベース,2022年～2024年の合計）

日本



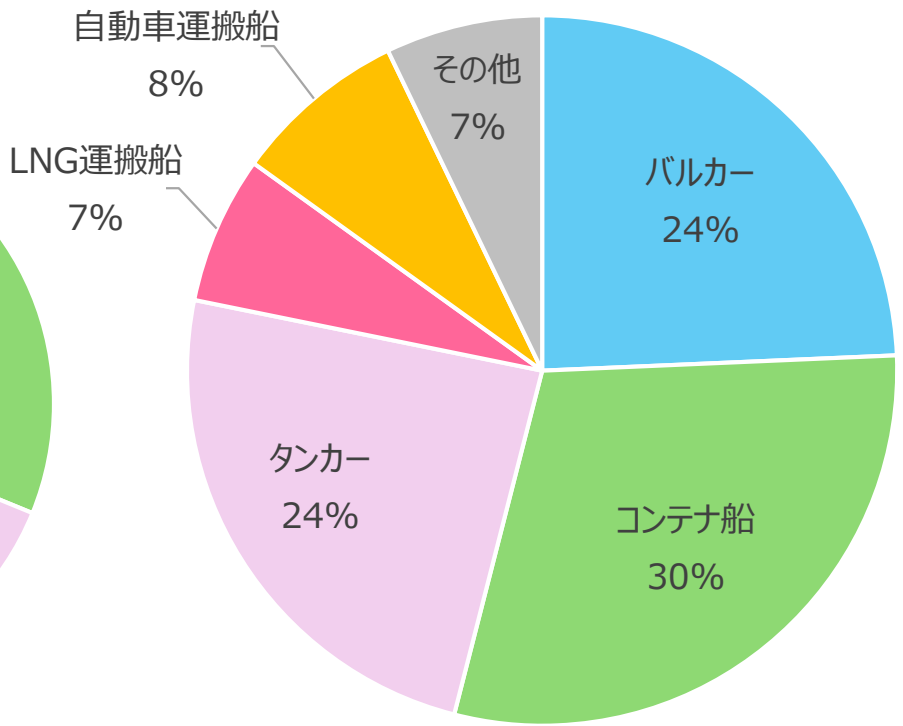
3,018万GT

韓国



6,167万GT

中国



18,897万GT

出典：日本船舶輸出組合データ（日本）、IHS Markit（韓国・中国）

ゼロエミッション船の開発・生産基盤構築

- 2050年カーボンニュートラル実現に向け、代替燃料への転換が急務となり、ゼロエミッション船等の開発競争が加速。
- 技術開発と併せて生産基盤を構築することで、今後拡大するゼロエミッション船等の建造需要を取り込み、国際海運における脱炭素化に貢献するとともに、我が国の船舶産業の国際競争力強化を図る。

＜ゼロエミッション船等の開発・実証＞

✓ ゼロエミッション船の早期実現に向けて、日本海事産業（海運・造船・舶用機器等）が連携し、ゼロエミッション燃料を使用する船舶用エンジン、燃料供給システム等の開発・実証を実施。



ゼロエミッション燃料エンジン



ゼロエミッション船



燃料タンク・燃料供給システム

✓ 令和6年８月、世界初の商用アンモニア燃料船(タグボート)が就航

✓ 令和7年９月、純国産の大型商用アンモニア燃料エンジンが完成



商用アンモニア燃料船「魁」



大型商用アンモニア燃料エンジン

＜ゼロエミッション船等の生産基盤構築＞

✓ 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及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施。



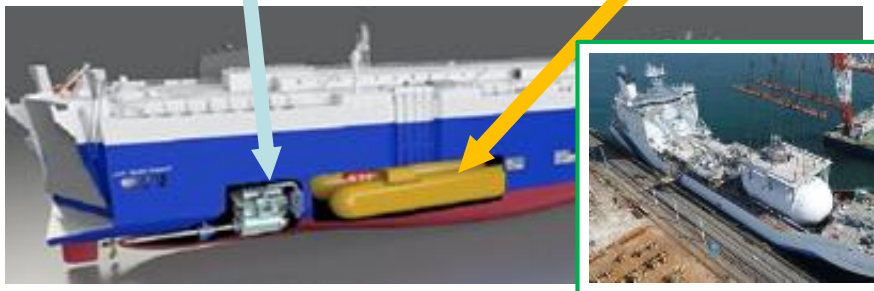
エンジン



燃料タンク



燃料供給システム等



艤装設備（クレーン）

出典：日本郵船、ジャパンエンジンコーポレーション

知財戦略・省エネ技術開発・国際ルール戦略

- 我が国造船業が国際競争力を強化するため、知財のオープン＆クローズ戦略を展開し、先行者利益の確保を図る。
- また、日本が優位性を持つ省エネ技術の開発を継続し、ライフサイクルコストでの優位性を維持する。
- 国際海運から排出される温室効果ガス（GHG)を2050年頃までに実質ゼロとする目標を目指し、国際海事機関（IMO）において、新たなGHG削減対策導入に向けた条約改正案を審議中。

＜オープン＆クローズ戦略の展開＞

✓ 国際標準化等を通じて開発成果を普及させるとともに、優位性を確保するため、コア技術は特許化・秘匿化を行うオープン＆クローズ戦略を展開。

オープン	国際ルール・国際標準への反映 特許技術のライセンス化	⇒ 国際市場の拡大と普及
クローズ	特許技術の占有化 ノウハウの秘匿化	⇒ 競争力確保

＜省エネ設備の燃料費低減効果＞

✓ ケープバルカーにおいて省エネ設備により合計10%の省エネ効果を実現した場合、年間約0.7億円、船舶のライフサイクル(20年)で約14億円の燃料費低減効果が見込まれる。



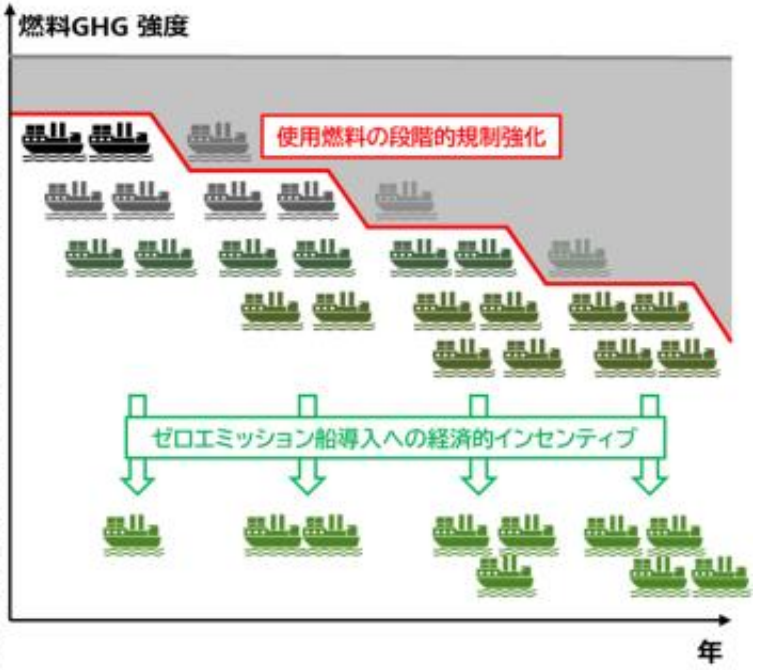
風力補助推進システム
5~10%削減
設備コスト：5億程度～



ゲートラダー
10~15%削減
設備コスト：４億程度～

＜新たなGHG削減対策 ＞

✓ 使用燃料の規制及びゼロエミッション船等への経済的インセンティブにより代替燃料への転換を促進。



GHG排出削減のための新たな国際ルール

出典：商船三井、かもめプロペラ

船種・技術開発の切り口から見た戦略（イメージ）

成長戦略分野（船種）		写真（イメージ）
基幹船舶	**外航海運のボリュームゾーン** バルクキャリア タンカー コンテナ船　等	 バルクキャリア （鉄鉱石・石炭・大豆等）  タンカー （原油・ナフサ等）  コンテナ船 （衣類・食品等）
特殊船舶・希少船舶	**技術的優位の発揮** 自動車運搬船 フェリー等のRORO船 艦船・巡視船 砕氷船　　等	 自動車運搬船 （乗用車等）  フェリー （貨客）  艦船  砕氷船 （輸送・調査）
	新市場の獲得 液化CO2運搬船 ケーブル敷設船　　等	 液化CO_2運搬船  ケーブル敷設船
	エネルギー政策に係る船 LNG運搬船	 メンブレン型 LNG運搬船  モス型 LNG運搬船

出典：各社HP

主な関連施策

船舶建造体制の強靭化①：経済安全保障推進法に基づく造船業再生基金

- 我が国造船業が、造船能力の低下を反転し、将来の新たな需要を捉え、自律性を確保するためには、中国・韓国に負けない国際競争力・生産性を伴う受注・建造体制の構築が必要。
- 2035年までに、1,800万総トンの船舶建造能力を確保することを最終目標に、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の上、抜本的な建造能力強化を図る。

＜既存の船体生産能力の拡充＞

✓ 船体の生産体制を新たに構築するため又は既存の生産能力を拡充するための設備・施設への投資支援。

既存の船体生産能力を拡充するための設備・施設（補助対象例）

船体の生産設備の老朽化及び生産工程を担う熟練工の高齢化・退職による生産能力の減少

生産設備の能力増強及び自動化


自動面取り機


メガブロック対応クレーン


自動溶接ロボット


全天候型ドック

＜船体生産能力拡大のための研究開発＞

✓ 船体生産能力拡大のための研究開発支援。

船体生産能力拡大のための研究開発（補助対象例）

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ

最先端の設計・生産システムの研究開発・実証


無人式切断機


砕氷船


RORO船

特殊船舶の設計システム

出典：小池酸素工業、神戸製鋼、ジャパンマリンユナイテッド、今治造船、平田機工 、郵船クルーズ

船舶建造体制の強靭化②：艦船・官公庁船の建造・修繕体制の構築

- 艦艇の力強い建造・修繕需要に加えて、装備移転や米軍艦艇の修繕等、更なる需要の増加も見込まれる。
- 一方、艦艇向け造船所は、老朽化や労働力不足の進行により予期せぬ使用停止や可動率低下のリスクがあり、継続的な投資がなされない限り、造船所の建造能力は中長期的に漸減する可能性がある。
- 我が国の海上警備・防衛に万全を期すとともに、日米同盟を強固に下支えするためには、十分な艦艇の建造・修繕体制を確保していくことが必要。体制の構築のため、防衛生産基盤強化法に基づく財政上の措置等を活用。

✓ 令和５年10月の防衛生産基盤強化法施行以降、艦艇分野で**約５０件・約１２０億円**の特定取組を認定し、財政措置を実施。その多くが、**最新設備の導入**など**製造等の工程の効率化**に資するもの。（令和７年１０月末時点）

＜事例①＞

✓ 建造工程を無人化・省人化するため、船体に用いる鉄板の溶接を自動で行う移動式ロボットを導入





＜事例②＞

✓ 建造工程を無人化・省人化するため、船体に用いる鉄板の切断を自動で行う最新鋭切断機を導入







商船部門での取組と連携を図り、艦艇分野の建造・修繕体制の強化をさらに推進

出典：海上自衛隊、三菱重工業、日酸TANAKA

船舶建造体制の強靭化③：大規模設備投資税制

- 造船市場は、海運市況に連動して短期的に大きく変動するため、造船事業者は、採算性確保に係る長期的見通しを立てることが難しい。
- 加えて、重厚長大な船舶の建造設備は、投資費用が大きく、投資期間・回収期間がいずれも長期にわたることが、投資のハードルとなっているところ、税制による即時償却措置は効果的な投資拡大インセンティブの一つ。

✓ 令和８年度に創設される「大胆な設備投資に向けた税制※」を、造船業においても活用。

※ 幅広い業種に対する即時償却又は税額控除の措置

＜設備投資の例＞



自動溶接ロボット





塗装施設

出典：神戸製鋼、JMU、宝工業

船舶建造体制の強靭化④： DX技術の活用による建造力高度化

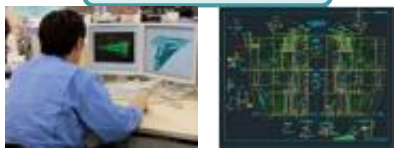
- 人手不足が深刻化する中、ゼロエミッション船を始めとする次世代船舶の建造需要に応えるには、高度な設計・開発や複雑な建造を可能にするデジタル技術の活用が不可欠。
- 経済安全保障重要技術育成プログラムにより、船舶の性能や建造方法をバーチャル空間上で再現・検証できる統合シミュレーションシステムを構築し、高性能な船舶の開発・設計・建造期間を短縮するとともに、システムの統合によって幅広い事業者間の協調を促進し、企業間の連携による生産性の向上を実現する。

基本計画・設計



従来からの知見や水槽試験結果を基に、建造船の仕様等を決定。

詳細設計



基本設計を基に、実際の建造ができるように船の詳細部分まで設計。

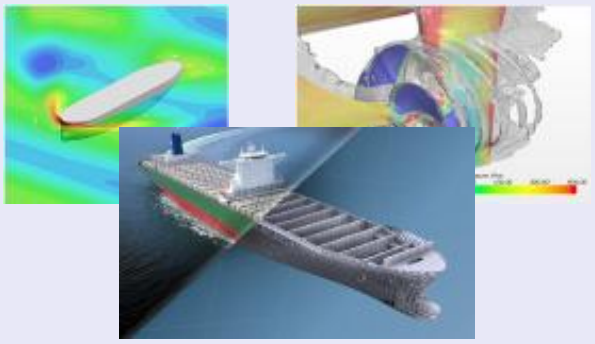
生産設計・建造



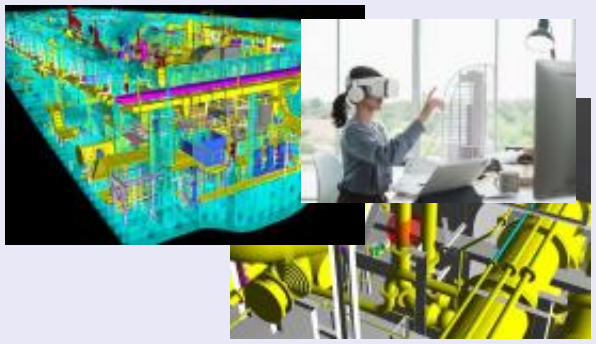
造船所の生産設備を加味し、建造に必要な部品設計や作業工程を作成。

バーチャル・エンジニアリング等の導入

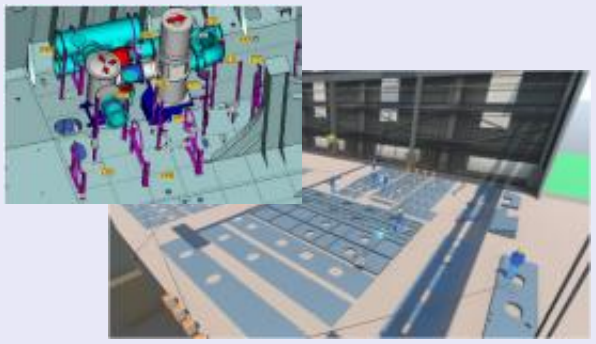
バーチャル空間に再現した船舶で試作と検証を繰り返し、高性能な次世代船舶の効率的な開発・設計を実現



燃料種類、推進方式、船体形状など無数の組合せから最適解を選択。



AIによる自動設計等により、高品質な設計をスピーディーに実現。



効率的かつ短期間な建造を実現すべく、作業工程等を最適化

令和７年５月、MTIを代表とする研究開発チーム（※）が採択。
令和７年10月、詳細計画の調整が完了し、研究開発事業を開始。

（※） 代表事業者：MTI、共同事業者：ジャパンマリンユナイテッド、三菱造船、常石造船、三井E&S、常石造船昭島研究所、海洋研究開発機構、海上技術安全研究所、京都大学、大阪大学のコンソーシアムが実施。

船舶建造体制の強靭化⑤： AIを活用した次世代型造船ロボットの研究開発

- 各船舶の内部構造が異なるため、柔軟な対応を可能とするAI造船ロボット等の開発が不可欠。
- 溶接等の造船工程について、AIによる環境認識・自律制御等が可能な自動工作ロボットを開発する。

＜これまでのロボットによる自動化の事例＞

○ブロック組立溶接の自動化ロボット
狭隘なブロックやタンク内部、複雑な構造物の溶接や手直し作業は、依然として人による作業が必要。




○塗装の自動化ロボット
溶接ロボットと同様に、狭く入り組んだ部分の塗装はロボットによる自動化は困難。また、正確な塗膜厚分布を確保するのが難しく、熟練技能者の経験と勘による微調整が必要。




＜ロボット化が進みにくい事例＞

（ぎょう鉄）
局所的な加熱・冷却による鋼板の曲げ作業。熟練技能者の経験と勘に依存する部分が大きく、ロボットによる自動化が進んでいない。




【海外におけるロボット化の取組】

○現代重工（韓国）とNEURA（ドイツ）が、熟練技能者の不足を背景とした生産性の向上と安全性の強化を目的に、ヒューマノイドロボットを共同開発するMOUに署名

○ABS（米国船級協会）とPersona AI（米国）が、検査技術に係るヒューマノイドロボットの適用を目指したMOUに署名



←ヒューマノイドロボットの活用イメージ
↓





←MOU署名式の様子

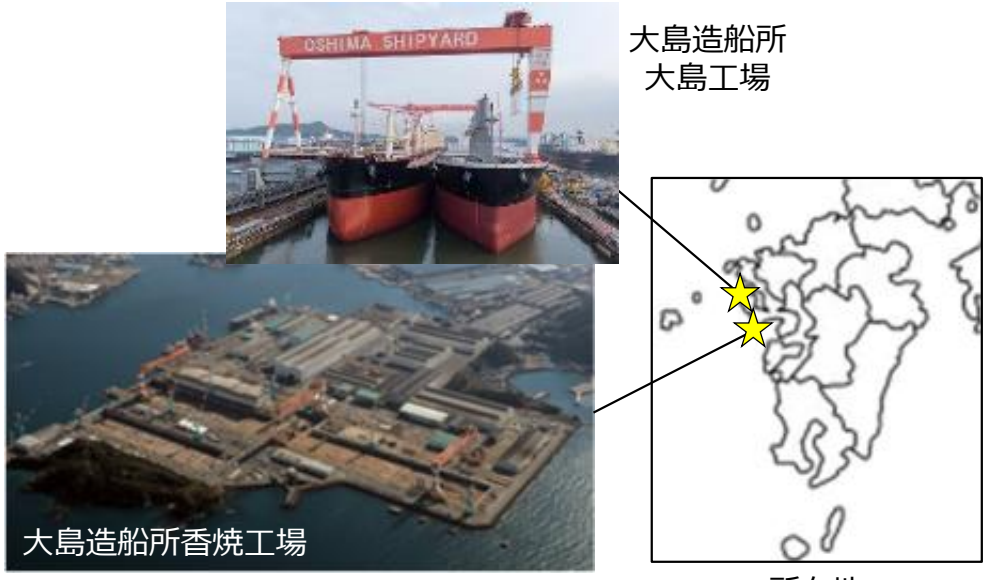
出典：神戸製鋼、ナカタ・マックコーポレーション、JMU、矢野工業
NEURA 、PersonaAI

船舶建造体制の強靭化⑥： 協業・連携の促進（海事産業強化法）

- 造船業・舶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、令和３年５月に成立した海事産業強化法に基づき、造船・舶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を認定。
- 認定事業について、税制優遇（会社合併等の登録免許税を最大80%軽減）や財政融資資金を活用した長期・低利融資（ツーステップローン）等の各種支援措置を講じている。
- 法の施行後5年を経過した場合において、必要があると認めるときは、所要の措置を講ずるものとする旨の規定あり。

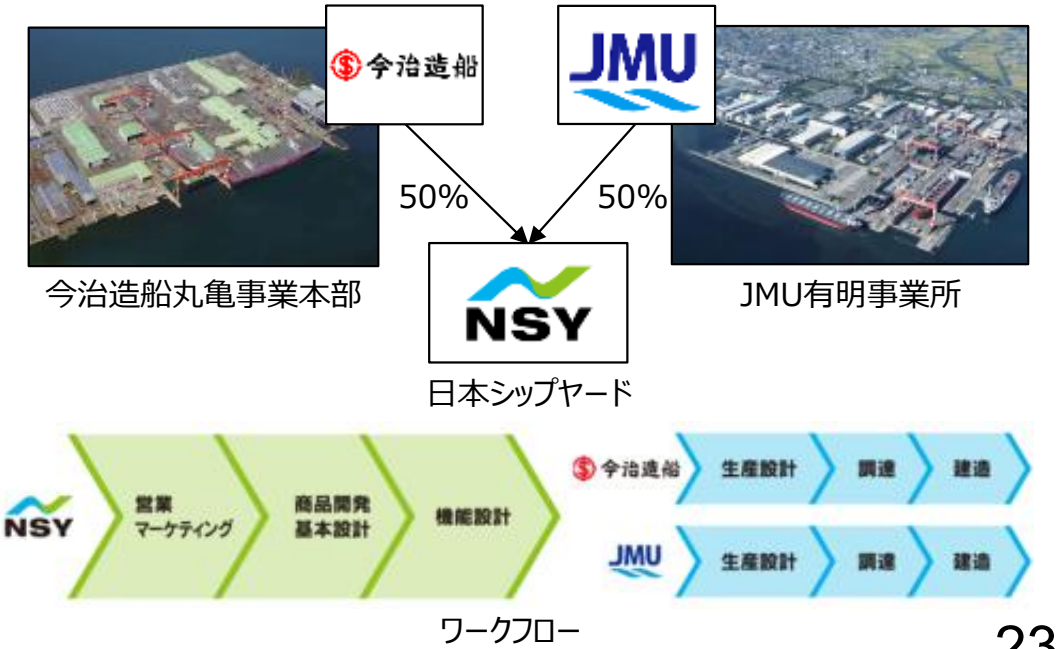
＜計画例①：大島造船所（令和3年9月認定）＞

- ✓ 「バルクの大島」を掲げ、中小型バルクキャリアの建造に特化し、高速建造により高い生産効率を誇る。
- ✓ 三菱重工業から同社長崎造船所香焼工場の土地・設備を取得し、従来の1工場制から2工場制とすることにより、更なる事業規模拡大を目指す。



＜計画例②：JMU（令和3年9月認定）＞

- ✓ タンカー・コンテナ船等の商船に加え、護衛艦・巡視船・砕氷船等の特殊船の建造を手掛ける。
- ✓ 今治造船・JMUが共同出資した合弁設計会社を通じ、同一デザイン、二社建造による同型船での受注拡大・大型ロット案件への対応力強化等を推進する。



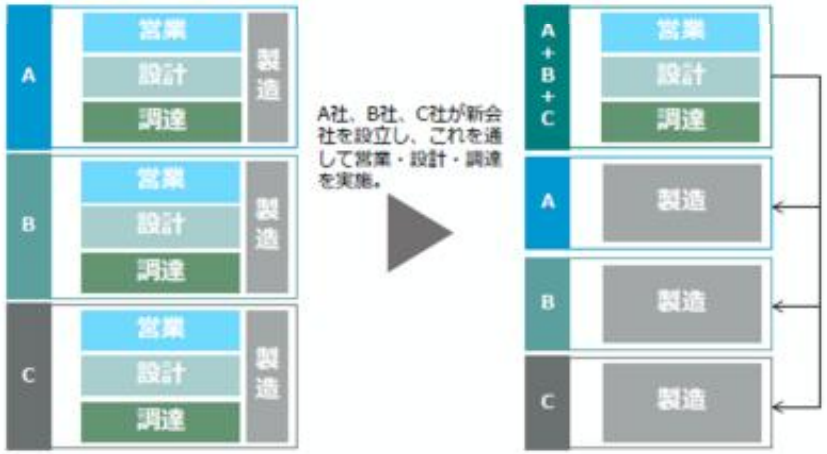
出典：大島造船所、今治造船、ジャパンマリンユナイテッド、日本シップヤード

船舶建造体制の強靭化⑦：経済安全保障と独占禁止法に関する事例集の公表

- 安全保障環境が複雑化する中で、重要物資の供給途絶、技術移転強要等の我が国の自律性・不可欠性を喪失するリスクに対応するため、サプライチェーン全体や同業他社の企業間の連携・再編が一層重要となっている。
- 一方、産業界からは、独占禁止法のカルテル規制や企業結合規制への抵触のおそれの懸念が指摘されているところ。
- このため、経済産業省・国土交通省が提示した経済安全保障に関連する想定事例について、公正取引委員会が独占禁止法上の考え方を示した「経済安全保障と独占禁止法に関する事例集」を公表した（令和７年11月）。

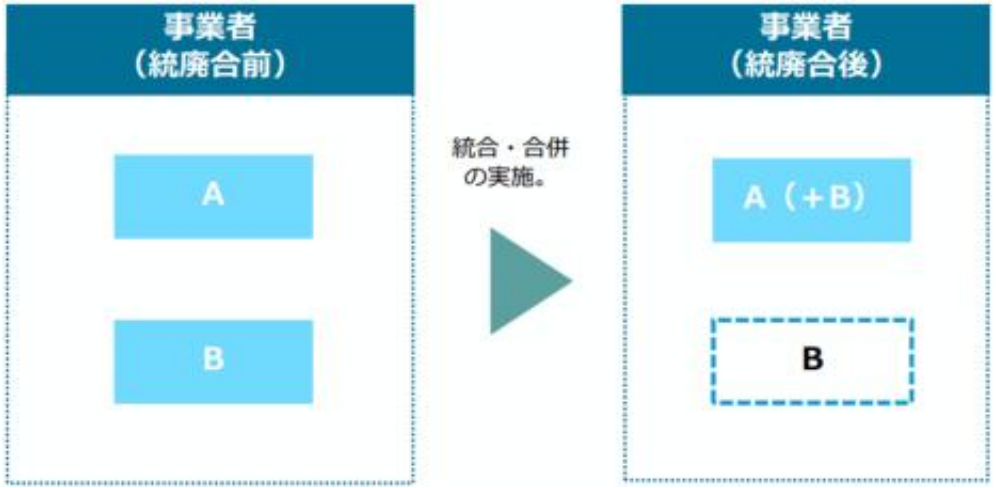
＜競争力を維持・確保するための統合・合併＞

✓ グローバル市場における競争状況の中、国内企業が単独では生産効率の維持等の対応ができない状況において、国内企業間で新たに設立する会社が一括して製品の営業・設計・調達を行うとともに、各社が分担して製品の製造を行う事例。



＜国内で寡占的な複数事業者の統合・合併＞

✓ グローバル市場における競争状況の中、国内企業が単独では生産効率の維持等の対応ができない状況において、国内で寡占状態にある２社が企業結合を行う事例。



＜独占禁止法上の考え方＞

✓ 造船業（外航船）については、国境を越えて地理的範囲が画定される場合がほとんどであるが、海外に有力な競争者が存在し競争に与える影響は大きくないと評価できる場合には、通常、独占禁止法上問題とならない。

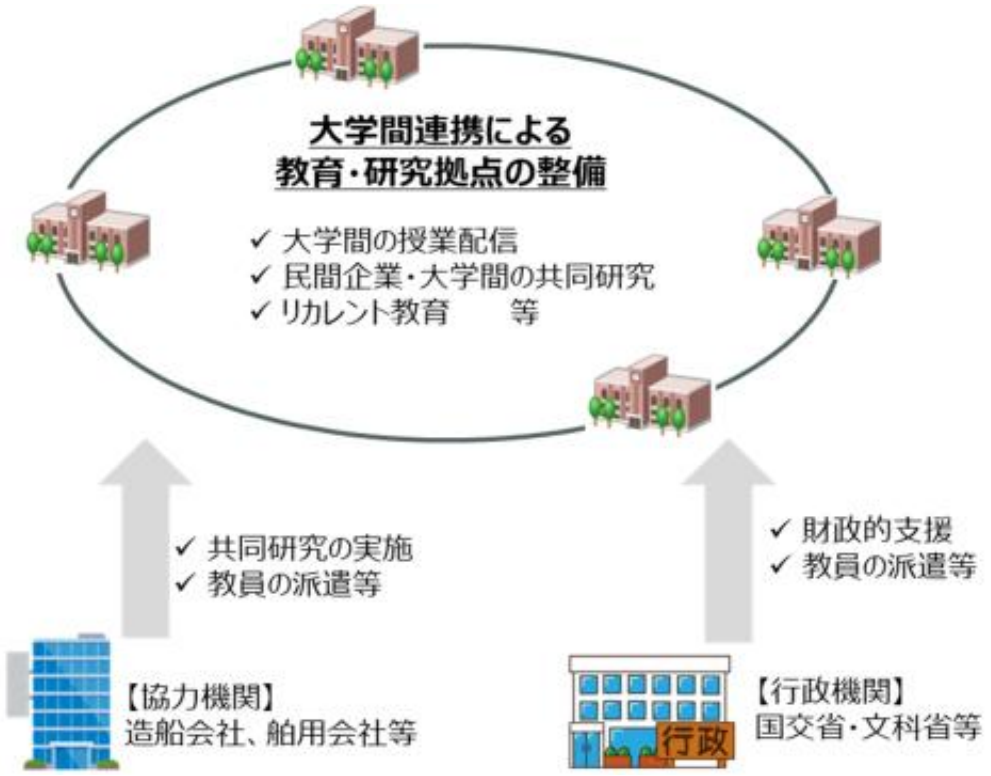
出典：公正取引委員会・経済産業省・国土交通省「経済安全保障と独占禁止法に関する事例集」
＜ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251120_economicsecurity_jireisyuu.pdf ＞
参考：公正取引委員会「企業結合審査に関する独占禁止法の運用指針」第４

造船人材の確保・育成：大学間連携・外国人材の活用

- 我が国造船業の再生に向けた取組の一つとして、造船・舶用工業を担う次世代の技術者の確保・育成が不可欠。
- 造船系大学の連携による造船技術者の育成体制の強化とともに、国内人材の確保や生産性の向上に取り組んでもなお不足する人材を確保するため、外国人材の活用を進める。

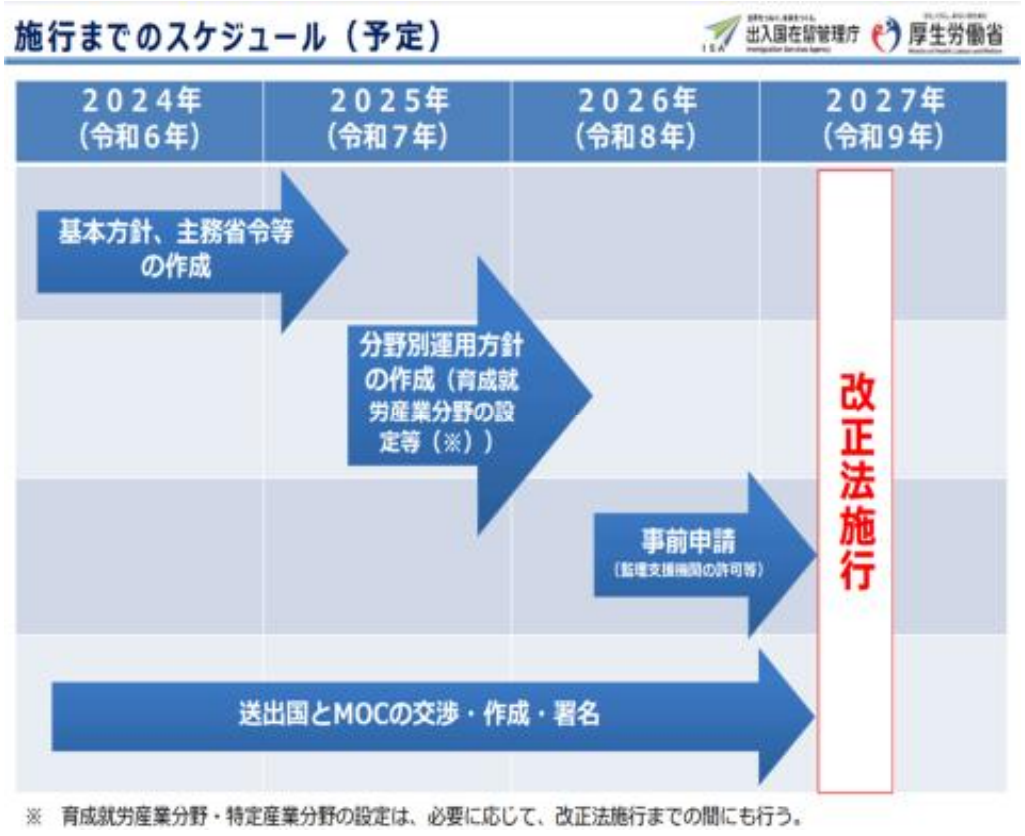
＜大学間連携による共同教育・研究拠点構築＞

✓ 造船系大学では、造船系教員の確保、老朽化した研究施設の維持、教育研究予算の確保、最新技術を踏まえた研究テーマの創出といった課題に直面しており、大学間の連携を進め造船技術者の育成体制の強化が必要。



＜外国人材の活用＞

✓ 令和９年４月に運用開始する育成就労制度について、業界の要望を踏まえつつ、関係省庁と適切に調整を行うとともに、外国人材の活用を進める。



出典：出入国在留管理庁HP

脱炭素化等に向けたゲームチェンジ：ゼロエミッション船の開発・生産基盤構築 再掲

- 2050年カーボンニュートラル実現に向け、代替燃料への転換が急務となり、ゼロエミッション船等の開発競争が加速。
- 技術開発と併せて生産基盤を構築することで、今後拡大するゼロエミッション船等の建造需要を取り込み、国際海運における脱炭素化に貢献するとともに、我が国の船舶産業の国際競争力強化を図る。

＜ゼロエミッション船等の開発・実証＞

✓ ゼロエミッション船の早期実現に向けて、日本海事産業（海運・造船・舶用機器等）が連携し、ゼロエミッション燃料を使用する船舶用エンジン、燃料供給システム等の開発・実証を実施。



ゼロエミッション燃料エンジン　ゼロエミッション船　燃料タンク・燃料供給システム

✓ 令和6年８月、世界初の商用アンモニア燃料船(タグボート)が就航

✓ 令和7年９月、純国産の大型商用アンモニア燃料エンジンが完成



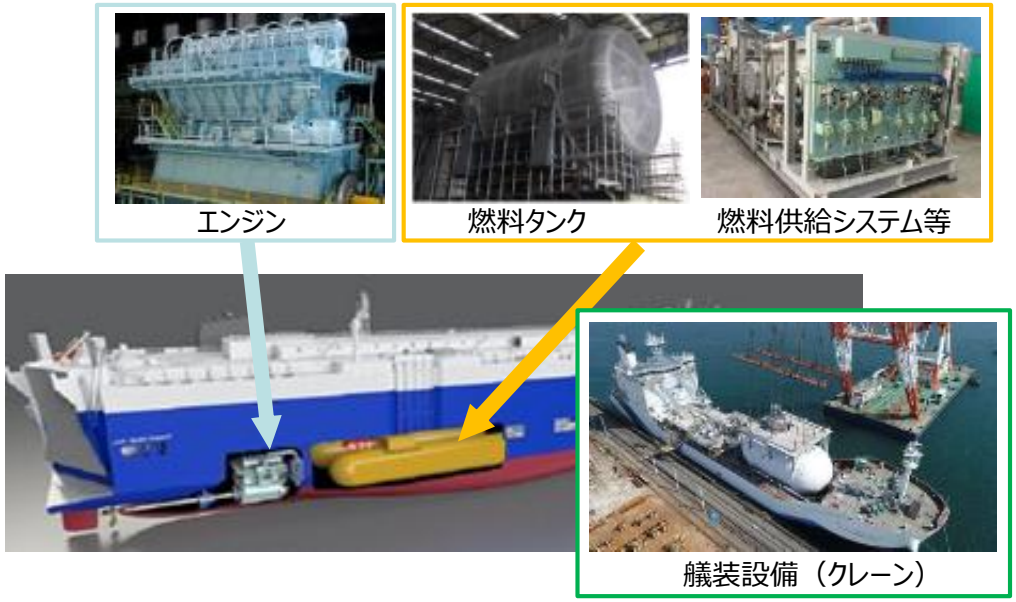
商用アンモニア燃料船「魁」



大型商用アンモニア燃料エンジン

＜ゼロエミッション船等の生産基盤構築＞

✓ 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及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施。



出典：日本郵船、ジャパンエンジンコーポレーション

安定的な需要の確保：日本船主・海運の競争力強化

- 海運税制の継続的な実施により、日本船主・海運の事業基盤を整備し、船舶建造需要を安定的に確保することが必要。

1. 経済安全保障の観点から外航日本船舶等を確保するための税制

トン数標準税制（オペ向け）

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの

利益の変動に左右されず、安定的・計画的な船舶投資を促進

※期限：令和9年度末

登録免許税（オペ・船主向け）

・【新造船】特定船舶である国際船舶について、税率を2／1000
・【既存船】国際船舶について、税率を3．5／1000
（本則 4／1000）

国際船舶の登記にかかるコストを軽減

※期限：令和8年度末

固定資産税（オペ・船主向け）

国際船舶について、課税標準を1／18、特定船舶について、1／36とするもの（本則 1／6 ）

国際船舶の保有にかかるコストを軽減

※期限：令和8年度末

2. 地方船主等による環境性能の高い船舶建造を促進するための税制

特別償却制度（船主向け）

通常の償却に上乗せする形で、特別償却を可能とするもの

【先進船舶】日本船舶：20／100
【先進船舶】外国船舶：18／100
【環境負荷低減船】日本船舶：17／100
【環境負荷低減船】外国船舶：15／10

＋ 経済安全保障上の要件を満たす外航船舶について、特別償却率を引上げ

日本オペ向け：
+12／100
海外オペ向け：
+10／100

※期限：令和7年度末

買換特例制度（船主向け）

売却時の譲渡差益に対し、最大80%を損金算入

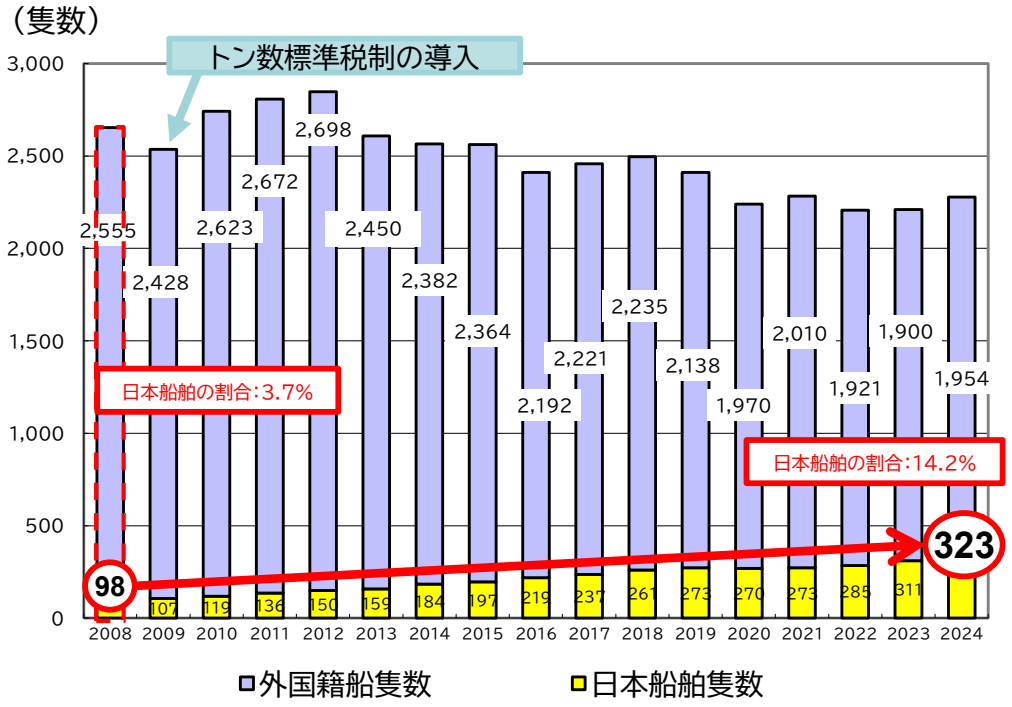
※期限：令和7年度末

船舶取得に必要な自己資金の確保を通じ、環境に優しい船舶投資を促進

日本籍船保有コスト低減等に係る対応について

- 四面を海に囲まれた我が国にとって、貿易量の99.5%を担う外航海運は、我が国経済・国民生活を支える基盤として極めて重要。また、日本籍船は我が国の管轄権が排他的に及ぶものであることから、我が国における安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、中核となるべき存在。
- 平成19年の交通政策審議会答申において、安定的な国際海上輸送を確保するために必要な日本籍船の規模について約450隻と試算されたところ、足下では日本籍船は増加傾向。
- 他方で、船員や舶用品等に係る要件や各種手続が日本籍船保有の障害となっているとの声があり、引き続き諸制度の改善に取り組む。

＜日本商船隊における日本籍船の推移＞



関係業界団体からの日本籍船保有に係る諸制度の改善要望

- 承認船員制度に関する改善
- 日本籍船へ搭載する舶用品に係る改善
- 民間武装警備員に係る制度改善
- 各証書類等の手続の電子化・英語化に係る改善
- 日本籍船関連相談先・緊急時対応に係る改善
- 日本籍船特有の税負担軽減　等

⇒ 各要望を受けて更なる改善に向けた取組を進める

同志国・グローバルサウスとの連携（例）

- 日米造船協力に関する覚書（2025年10月）を始め、造船分野における同志国との協力及び東南アジアを始めとするグローバルサウスとの連携は、国際協力や外国人材の確保等複数の面で重要。

＜米国等の艦船の建造・修繕の拡大＞

✓ 米国を始めとする同盟国の艦艇の我が国での修繕拡大に向けた調整。





艦艇修繕実績がある
我が国の造船所



＜東南アジア等の同志国との連携強化＞

✓ 船舶設計の標準化、建造とメンテナンスのパッケージ供与による東南アジアの同志国に対する官公庁船供与の促進。
✓ 船舶供与後のメンテナンスのパッケージ供与・現地での実施を通じた海外修繕拠点の確保や海外造船人材育成支援。



フィリピンに建造・供与した
97m型巡視船（2022年）



設計を標準化した
巡視船カタログ

出典：ジャパンマリンユナイテッド、佐世保重工業、三菱重工業、JICA