



施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度要求額
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	8,293	8,086	7,859	7,410	
		補正予算(b)	2,314	867	7,373		
		前年度繰越等(c)	1,249	2,454	826		
		合計(a+b+c)	11,856 <0>	11,407 <0>	16,058 <0>	7,410 <0>	
	執行額(百万円)		9,191	9,915			
	翌年度繰越額(百万円)		2,454	826			
	不用額(百万円)		210	666			

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(令和5年6月26日)
-----------------	-----------------------

担当部局名	海事局	作成責任者名	総務課企画室 (室長 太田 喜久)	政策評価実施時期	令和5年8月
-------	-----	--------	----------------------	----------	--------

業績指標 102

我が国造船業の船舶建造量\*

評価

B

目標値：18 百万総トン（令和 7 年）  
 実績値：10 百万総トン（令和 4 年）  
 初期値：14 百万総トン（平成 27 年～令和元年の平均値）

(指標の定義)

我が国造船業の新造船建造量

【初期値：H27～R01 の平均】  $14,069,938 = (13,027,223+13,337,209+13,197,546+14,551,631+16,236,079)/5$

※ 本業績指標については、海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 43 号）（以下「海事産業強化法」という。）における KPI（我が国造船業の建造量）との整合性を図るため、令和元年度まで採用していた評価指標である「建造量の世界シェア」から「日本における船舶建造量」に令和 2 年度末に変更した。

なお、本指標は交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会における「安定的な国際海上輸送を確保するための今後の造船業のあり方及び造船業の基盤整備に向けた方策について（答申）」に基づき設定された。

(目標設定の考え方・根拠)

過去における我が国造船業の最大値である 20 百万総トン（2010 年）に、その後の建造拠点の役割変更や設備の変更等を反映し、現在の建造能力の最大値である 18 百万総トンを、政策による基盤強化を通じて我が国造船事業者がその建造能力を最大限、効率的かつ効果的に活用した場合の建造量と考え、2025 年の目標としている。

(外部要因)

海運市場の状況（新型コロナウイルス感染症の影響含む）、金融市場の動向、為替の動向、資機材価格の高騰 等

(他の関係主体)

造船事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和 3 年度法律第 43 号）
- ・ 経済財政運営と改革の基本方針 2022（令和 4 年 6 月 7 日）

我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化 に向けた環境整備のため、(中略)造船・海運業等の競争力強化等に取り組む。(2.(3)分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)

- ・ 成長戦略フォローアップ（令和 4 年度 6 月 7 日）

海運業・造船業の国際競争力の強化のため、脱炭素のニーズに応える 環境性能の高い船舶の導入を一層促進する措置を 2022 年度中に検討し、所要の措置を講ずる。また、造船業の DX やサプライチェーンの強靱化を推進するため、2022 年度に船舶の開発・設計、建造、メンテナンス等における船舶に係るデータ連携に関するロードマップの策定等を行う。(IV. 3.)

【閣決（重点）】

なし

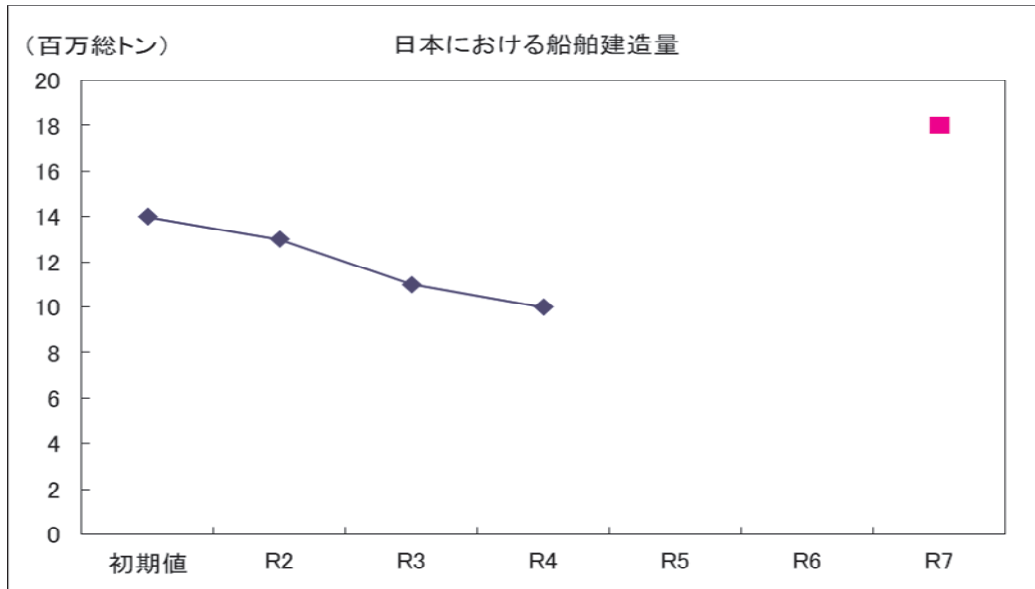
【その他】

なし

過去の実績値（単位：百万総トン）

(年)

H27～R1 平均 (初期値)	R 2	R 3	R 4	R 5
14	13	11	10	—



### 主な事務事業等の概要

造船業、船用工業における企業間連携やデジタル化の促進、事業基盤の強化、OECD の枠組等を通じた公正な競争条件の確保等に取り組むことで、我が国海事産業における国際競争力強化を図る。

予算額：

- 令和2年度当初予算 7 億円、令和元年度補正予算 6 億円
- 令和3年度当初予算 8 億円、令和2年度補正予算 18 億円
- 令和4年度当初予算 7 億円、令和3年度補正予算 4 億円

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

世界の造船受注量はリーマンショック以降に激減したため、世界の造船需要は 2011 年をピークに大きく落ち込み、世界的な造船需要の低迷が続いている。世界の造船建造量の約 9 割は日中韓が占めているところ、中国国営の 2 大グループが統合するなど、中・韓造船企業の規模が更に大きくなり、加えて大規模な公的支援を受けており、我が国造船業にとって競争環境はより厳しい状況となる中、令和4年まで我が国造船業の操業度（建造量）は低下した状況が継続していた。足元において造船受注量は回復基調であり、今後は建造量の増加の局面となることが見込まれているが、造船事業から撤退した事業者や新型コロナウイルスの影響による人材不足等により、造船業の操業度の回復の遅れの影響もあり、2025 年に目標値を達成することは現時点で予断ならない状況である。

（事務事業等の実施状況）

海事産業強化法に基づく計画認定制度において、2022 年度末までに 23 件の事業基盤強化計画を認定するなど造船業・船用工業の事業再編や生産性向上等を推進した。併せて、サプライチェーンの最適化に向けた調査を実施するとともに、造船業のデジタルトランスフォーメーション（DX）の実現に向けた技術開発・実証事業に対する支援を行い、2022 年度から 2023 年度にかけて 10 件の事業への支援を決定した。また、OECD 造船部会では、公正な競争条件の確保に向けた取組等を行った。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

令和4年まで造船業の操業度（建造量）は低下した状況が継続しているが、現状の受注量を踏まえると令和5年度の建造量は増加する見込みであるものの、目標年に目標値を達成することは現時点で予断ならない状況のため、B 評価とした。

我が国造船所は中国・韓国に比べて造船所の規模が小さく、大規模発注において不利な面があるなどの課題を抱えている。我が国造船業が国際競争力のある力強い産業として成長し、地域の経済・雇用に貢献できるよう、更なる生産性の向上や国際競争力の強化を進める必要がある。そのため、造船事業者間の連携や造船・船用業界の垣根を越えたサプライチェーン全体の最適化を推進するとともに、バーチャル・エンジニアリングの実現・DX の推進や人材確保等に取り組む。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 船舶産業課（課長 田村 颯洋）