

造船を巡る現状

国土交通省 海事局

令和7年11月

我が国の海事クラスターの概観

- 我が国では、海運業や船舶産業を中核として、幅広い関連産業とともに、受発注の有機的な循環を持ちながら集積した海事クラスターが形成されている。
- 中核のいずれが欠けても、この循環が途切れ、海事クラスター全体として存立が揺らぎ、経済安全保障等に重大な支障。
- このため、経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から、海事クラスターの強靭化を図る必要。

造船・舶用工業

	造船業(年度)	舶用工業(曆年)
従業員 ^{※1} (万人) (2024 ^{※2})	7.4	4.6
産業規模(兆円) (2023)	3.0	1.0
事業者数(事業者) (2024)	約900	約800

建造船腹量ベースで世界第3位

海運業

日本商船隊の運航船の
約80%が日本建造船

	海運業 (2023年度)
産業規模(兆円)	6.3
運航隻数(隻)	2,211
事業者数(事業者)	176

※ONE (日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社) 含む。

貿易量の99.5%が海上輸送、
日本商船隊がその59.8%



運航船隊のうち
約80%を調達

安定的な供給



	船主 (2024年12月)
保有隻数(隻)	3,977
保有船腹量(百万GT)	194
事業者数(事業者)	325

(出典) (一社)日本船主協会委託調査報告書(対外未公表)より。なお、オペレーターを含む。

保有船腹量で世界第3位

船員

外航 日本人 0.2万人 (2024年10月時点)
外国人 5.3万人 (2024年7月時点)

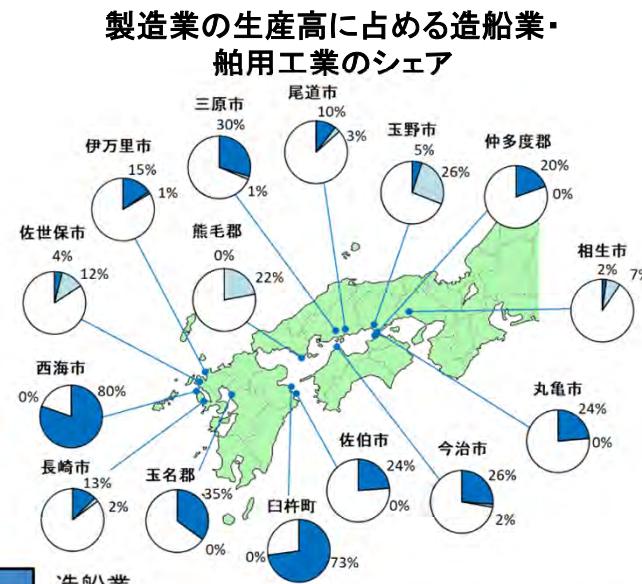
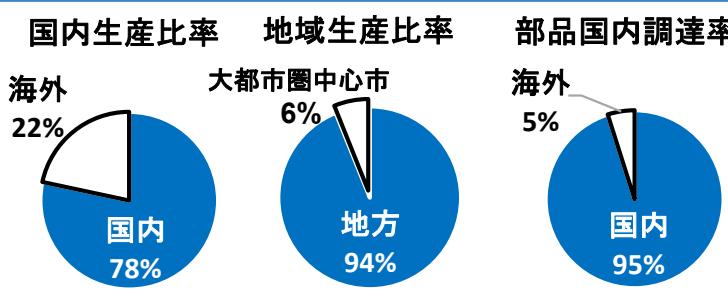
船員の育成

○(独)海技教育機構
○商船系大学・高専

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



（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（2022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している。
 - 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

社会ニーズに対応した 船舶

海運業等
約70%を
国内調達
↑
約77%が
日本関係船舶

※2024年竣工船(隻数ベース)
(出典) IHS Markit

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**
 - 在日米軍の艦艇の**修繕**にも貢献

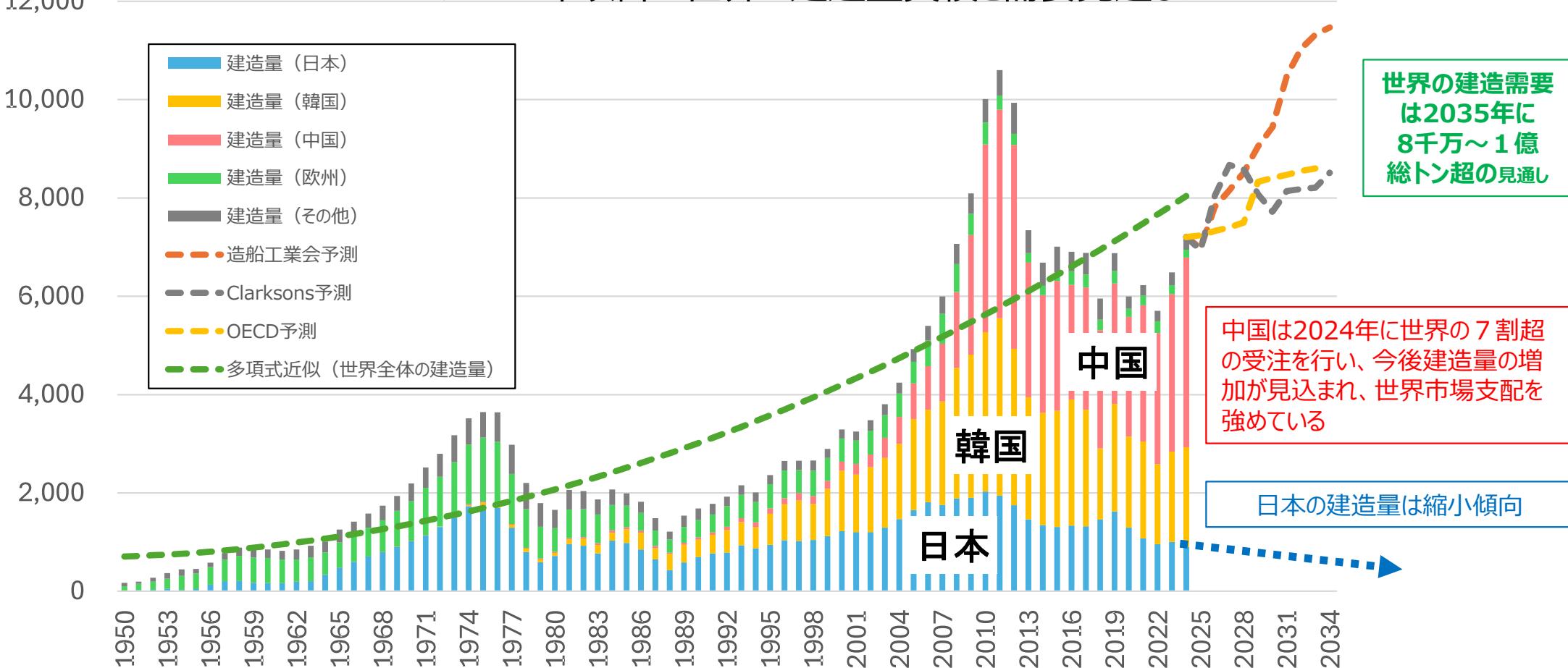
海上警備・防衛に従事する艦艇・巡視艇



- 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

(万総トン)

＜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

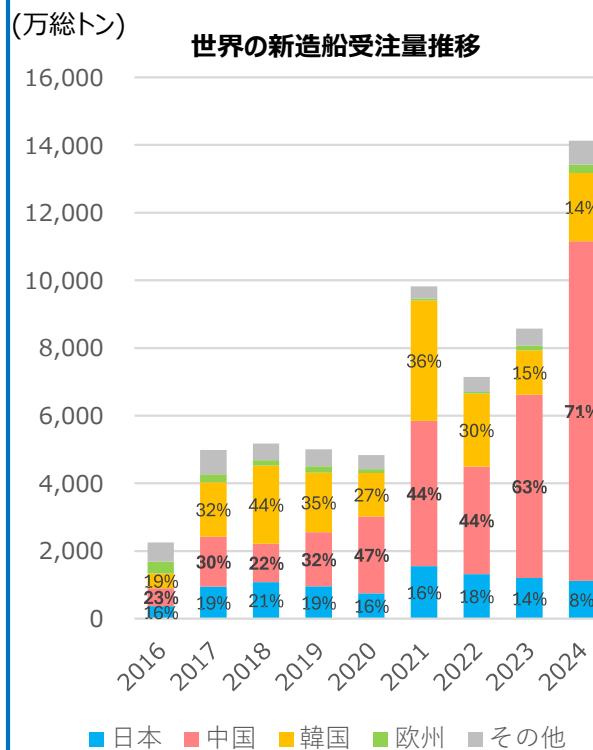
日本造船工業会予測：第33回海事立国フォーラム 日本造船工業会講演資料（2024年2月）

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)

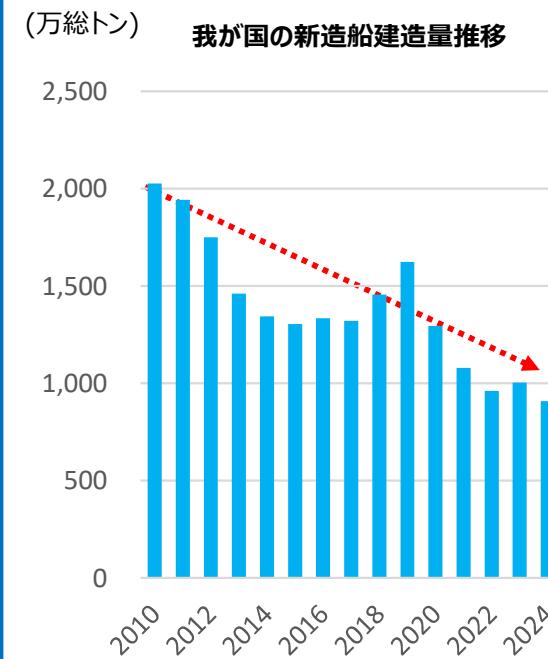
中国の建造独占

- **中国が新造船建造を急速に増加させ、2024年の受注量は世界全体の7割と日韓を凌駕**
- **世界の船舶供給をコントロールしかねない規模に**



日本の建造能力減少

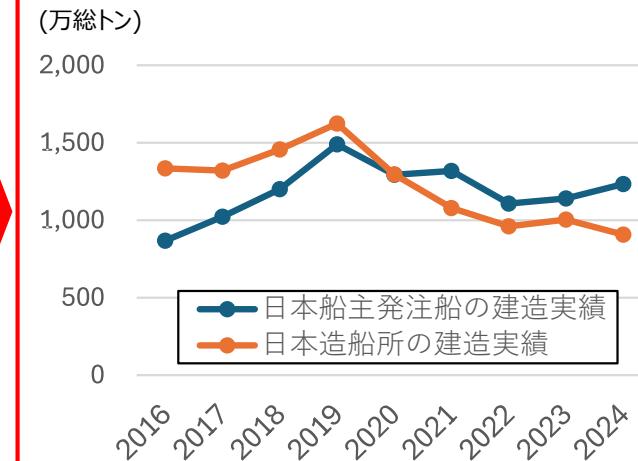
- リーマンショック後の長期の不況の中、複数造船所が撤退・事業転換し、建造キャパが減少（中韓は公的支援により不況下でもキャパを維持）



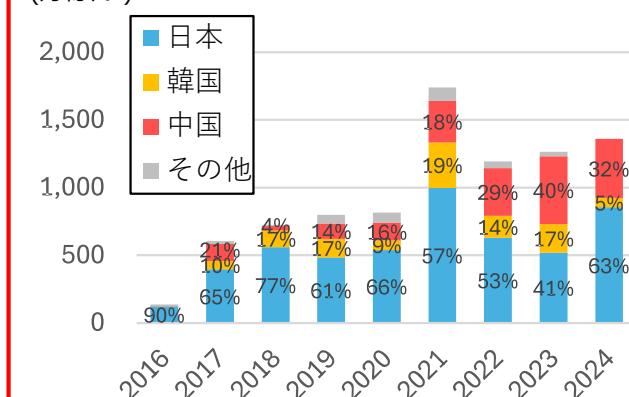
顕在化しているリスク

- 近年、**日本船主による発注量が日本造船所の建造量を上回っている**。
- 外航日本船主は中国造船所への発注を増加し、**内航も中国での建造が発生しかねない**状況（=供給途絶時のリスクが顕在化）

日本船主発注船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



自民党海運・造船対策特別委員会・経済安保推進本部の緊急提言(令和7年6月)

我が国造船業再生のための緊急提言

背景

- 四面を海に囲まれる我が国は、貿易量の99%以上を海上輸送に依存。それを支える海事産業は極めて重要な役割。
- 我が国海事クラスターの中核である造船業は、市況変動の激しい中、近年の中・韓との競争激化、世界的な長期需要低迷による撤退、人手不足、鋼材等の物価高等の厳しい環境の中で、建造量は減少傾向。国内船主のニーズに十分応えられず、国内船主が中国造船所への依存を余儀なくされる状況も発生。
- 直ちに対策を打たねば、造船業の産業基盤を維持できず、海事クラスターの崩壊、我が国の経済や国家安全保障にも甚大な影響を及ぼすおそれ。

るべき姿

日本の船は日本で造り日本で持つ

世界を牽引する確たる地位の確保

海事クラスターの中核で国と地方を支える

提言要点

我が国造船業が自律性と優位性を確保しつつ再生するため、国家戦略として、主に以下の施策を、商船・艦船分野両面の観点を踏まえ、十分な規模で躊躇なく講じていくべき

商船・艦船分野の両面を見据えた生産能力の拡大・技術力の向上

- 経済安全保障推進法に基づき「船体」を新たに特定重要物資に指定するとともに、国主導で1兆円以上の投資を可能とする基金を創設し、船舶サプライチェーンを強靭化(防衛生産基盤強化法と相互補完的に実施、国有施設民間操業(GOCO)による設備投資の拡充も検討)
- DX技術で船舶の開発・設計・建造システムを高度化・効率化し、造船・舶用事業者のシステムを共通化・自動化
- 提携・協業・統合等あらゆる形での業界の連携・再編(水平連携・垂直連携)を推進

地域や産学官連携による造船人材の育成・確保

- 官民連携の下での造船人材の育成拠点の整備推進、地域や産学官が一体となった造船人材の確保・育成の取組を後押し・全国横展開(地方創生交付金等も活用)
- 外国人材に関し、造船業の実情に合わせた柔軟かつ効果的な技能等の習得ができるような受入体制を構築

脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

- グリーンイノベーション基金を活用し、世界に先駆けてゼロエミッション船を開発・実証
- GX経済移行債を活用したゼロエミッション船等の建造体制の整備、戦略分野国内生産促進税制への対象追加、国内船主による発注喚起
- 我が国造船業の優位性を発揮する国際競争条件構築のため、国際海事機関におけるルールメイキングを主導

同志国等との連携強化

- 我が国海事クラスターの競争環境安定化及び国際的サプライチェーン強靭化のため、同志国等との連携を強化(米国造船業との提携・技術供与、グローバルサウス諸国との協業を通じた海外事業展開、北極圏における国際連携等)
- 国内造船所における同志国の艦船の建造・修繕の拡大追求(日米防衛産業協力・取得・維持整備定期協議(DICAS)に基づく協力等)

日本船主等の競争力強化・発注喚起を通じた安定的な新造船需要の確保

- 船舶の特別償却制度及び買換特例制度等を確実に延長し、国内船主による船舶発注を促進

- 政府として、今秋を目途に、目指す目標と達成時期、具体的な施策の内容、官民の投資規模、スケジュール等を整理したロードマップを策定すべき
- すぐに着手すべき施策については、必要な予算を確実に手当てすべき

総合経済対策の策定について(総理指示)(2025年10月21日)(抄)

四 第二の柱は、危機管理投資・成長投資による強い経済の実現です。官民が連携した積極的な投資により、我が国の課題を解決し、先端産業を開花させていくことで、日本経済の強い成長の実現を目指します。

① 経済安全保障の強化のため、AI、半導体、造船、量子、バイオ、航空・宇宙など、戦略分野の官民連携投資と重要物資のサプライチェーンの強化を進めます。 サイバーセキュリティ対策を強化します。

高市総理所信表明演説(2025年10月24日)(抄)

「AI・半導体、造船、量子、バイオ、航空・宇宙、サイバーセキュリティ等の戦略分野に対して、大胆な投資促進、国際展開支援、人材育成、スタートアップ振興、研究開発、产学連携、国際標準化といった多角的な観点からの総合支援策を講ずることで、官民の積極投資を引き出します。」

高市総理国会答弁(2025年11月4日衆院本会議 小林鷹之議員からの代表質問に対して)(一部抜粋)

「AI・半導体、造船、量子等の戦略分野において、リスクや社会課題に対し、先手を打って供給力を抜本的に強化するため、官民連携の戦略的投資を促進し、世界共通の課題解決に資する製品、サービス及びインフラを提供することにより、更なる我が国経済の成長を実現します。」

「ご指摘の造船業については、貿易量の99%を海上輸送に依存する我が国にとって、国民生活、経済活動のみならず安全保障も支える極めて重要な産業です。」

「戦略分野の1つとして、船舶建造能力の抜本的な強化に向けたロードマップを策定するとともに、民間の積極的な投資を促進する施策として大胆な措置を、検討してまいります。」

- 2025年11月4日、内閣に、日本成長戦略本部(以下「本部」という。)が設置。
- リスクや社会課題に対し、先手を打った官民連携の戦略的投資を促進し、世界共通の課題解決に資する製品、サービス及びインフラを提供することにより、更なる我が国経済の成長を実現することを目的としている。
- 来年の夏、日本の供給構造を抜本的に強化して、『強い経済』を実現するための成長戦略の策定を目指し、成長戦略の検討課題等について議論。

成長戦略の検討課題

1. 「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現

- ◆ 「危機管理投資」・「成長投資」の戦略分野における、大胆な投資促進、国際展開支援、人材育成、産学連携、国際標準化といった多角的な観点からの総合支援。
- ◆ AI・半導体、造船、量子、バイオ、航空・宇宙など、戦略分野毎の取りまとめ担当大臣が、業所管大臣や需要側大臣等と協力して、官民投資の促進策を策定。日本成長戦略担当大臣が全体を取りまとめ。

2. 分野横断的課題への対応

- ◆ 新技術立国・勝ち筋となる産業分野の国際競争力強化に資する戦略的支援。等

「危機管理投資」、「成長投資」の戦略分野

「危機管理投資」、「成長投資」の戦略分野として、造船が位置づけられた。

「危機管理投資」、「成長投資」の戦略分野

AI・半導体	造船	量子	合成生物学・バイオ	航空・宇宙	デジタル・サイバーセキュリティ
コンテンツ	フードテック	資源・エネルギー安全保障・GX	防災・国土強靭化	創薬・先端医療	フュージョンエネルギー
マテリアル (重要鉱物・部素材)	港湾ロジスティクス	防衛産業	情報通信	海洋	

2025年7月23日 合意発表

＜石破総理記者会見＞ ※関係部分抜粋

「日本企業による米国への投資を通じて、半導体、医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、A I 量子等経済安全保障上重要な分野について日米がともに利益を得られる強じんなサプライチェーンを構築していくため、日米で緊密に連携していくことで合意をいたしました。まさに我が国の経済安全保障の観点から極めて重要な合意であると考えております。」

＜赤澤大臣記者会見＞ ※関係部分抜粋

「日本企業による米国への投資を通じて日米がともに利益を得られる強じんなサプライチェーンを構築していくために日米で緊密に連携をしていくことで合意をいたしました。」

「具体的な分野としてはですね、半導体あるいは医薬品、それから鉄鋼、造船ですね。それから重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、A I 、量子等、経済安全保障上重要な分野を対象としています。」

「わが国の経済安全保障の観点からですね、極めて重要なこの合意の実現のため日本企業が関与する医薬品や半導体等の重要な分野での対米投資を促進すべく、政府系金融機関が最大 5 5 0 0 億ドル規模の出資、融資、融資保証を提供可能といたします。」

2025年9月4日 投資MOU

9月4日(米国時間)、戦略的投資に関する了解覚書（MOU）において、半導体、医薬品、金属、重要鉱物、造船、エネルギー（パイプラインを含む）及び人工知能/量子コンピューティング等、経済安全保障上、重要な分野における米国での投資を対象とすることが確認された。

【署名日・署名者】

2025年10月28日に金子国土交通大臣（日本側）、ラトニック商務長官（米国側）が署名

【協力分野】

- ① 造船協力、海事産業発展に関する会議体の設置
- 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公船、商船）
- ⑤ 日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化
- ⑥ 技術革新
 - ✓ 先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装
 - ✓ 先進的な船舶の設計及び機能の開発



【署名式における主な発言】

＜金子大臣＞日米両国が十分な船舶建造能力を確保し、「日米の船は日米で造る」ことができるよう、日米両国の造船業が発展することが重要。

＜ラトニック長官＞米国造船産業の再建のために、素晴らしい同盟国・友人であり偉大な造船業を有する日本と協力することは素晴らしい機会。今回の覚書は、正にその第一歩となるもの。