

造船業の現況と造船業再生ロードマップについて

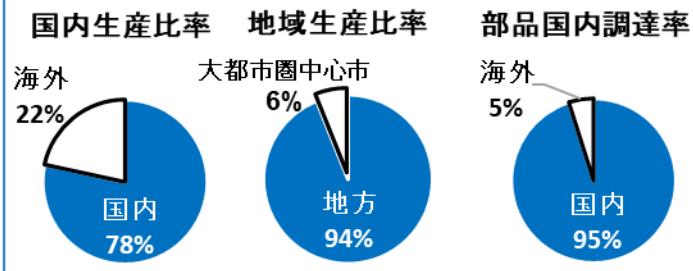
2026年1月
国土交通省
海事局 船舶産業課

造船業の役割

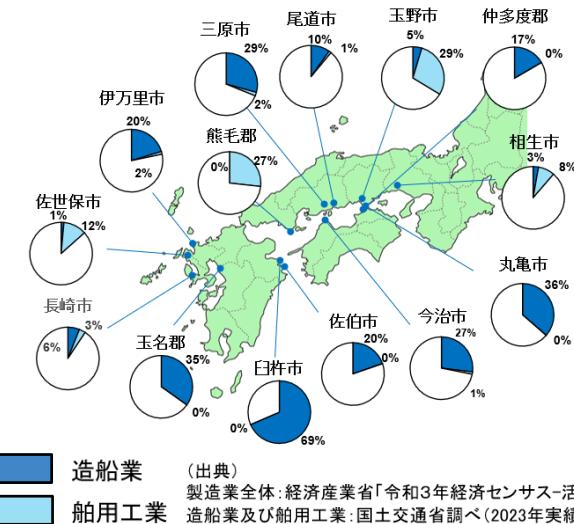
地域経済を支える

- 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

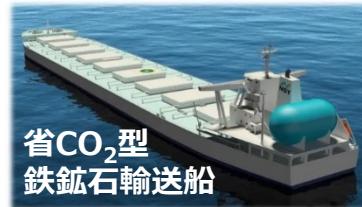


経済安保を支える

- 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

社会ニーズに対応した船舶



※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
- 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



防衛省の艦艇



海上保安庁の巡視艇

我が国造船業の重要性と造船業の特性

我が国造船業の重要性

- 四面を海に囲まれエネルギーや食料等の物資を海外に頼る日本にとって海上輸送は必要不可欠。造船業は海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、国民生活や経済活動を支える極めて重要な役割を担っている。
- 我が国の海上警備や防衛を担う船舶を建造しており、安全保障の観点からも必要な産業。
- 国内生産比率が約8割、地域生産比率9割以上であるのに加え、ほぼ全ての部品を国内調達しており、地域の経済・雇用を支える産業。

造船業の特性

<重厚長大の装置・労働集約産業>

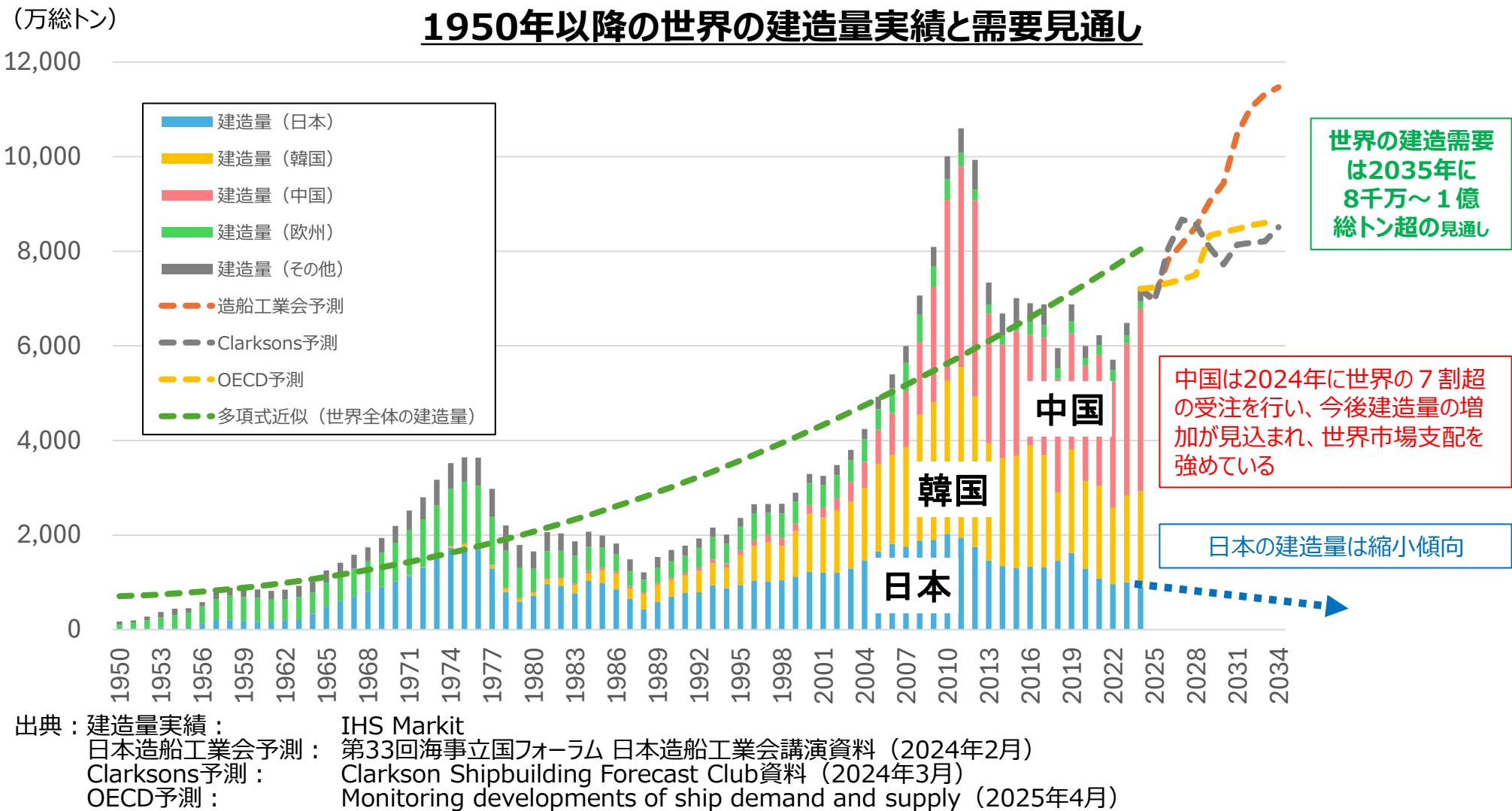
- 受注と竣工の期間が長い（近年は3～4年）。
- 船価の約7割を材料費（鋼材、舶用機器等）が占める。船舶受注後（船価確定後）に材料を調達するため、物価の上昇局面で利益が圧迫される傾向。
- ドック、クレーンを始めとした大規模な施設・設備が必要。建造能力拡大には長期間・多額の設備投資が必要。
- 船舶は、複雑な設計、生産に対応する多数の技術者及び技能者により建造。

<海運市場との連動>

- 造船業は世界単一市場で厳しい国際競争（日中韓で9割以上）。
- 造船市場は、世界経済の発展に伴い拡大する海上輸送量・船腹量に連動し、長期的には拡大してきた一方、変動の大きい海運市況の影響を受け、短期的には大きく変動。
- こうした市況変動のため、大規模な施設・設備投資のリスクが大きい。

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。

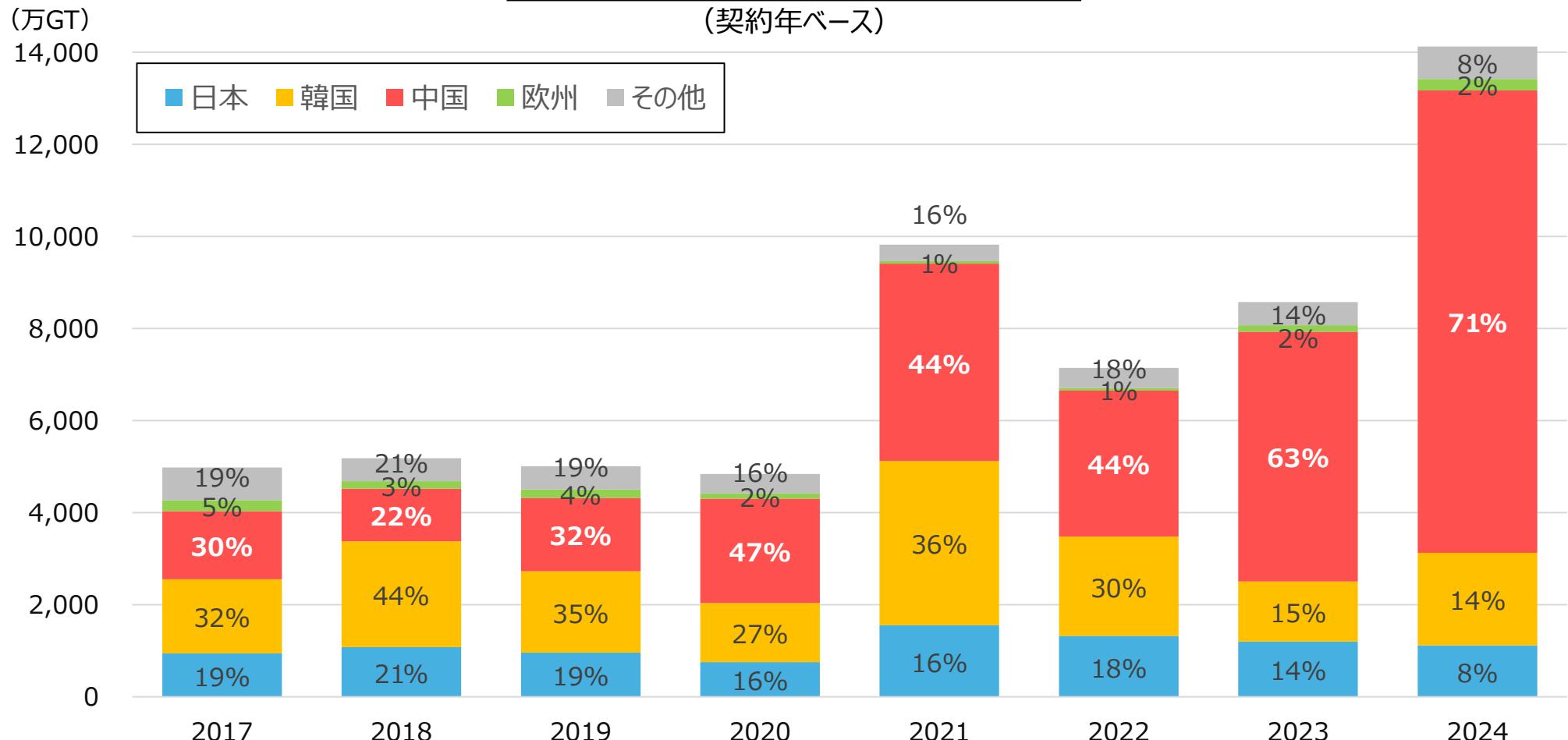


世界における船舶受注量と国別シェア

- 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。

世界における船舶受注量と国別シェア

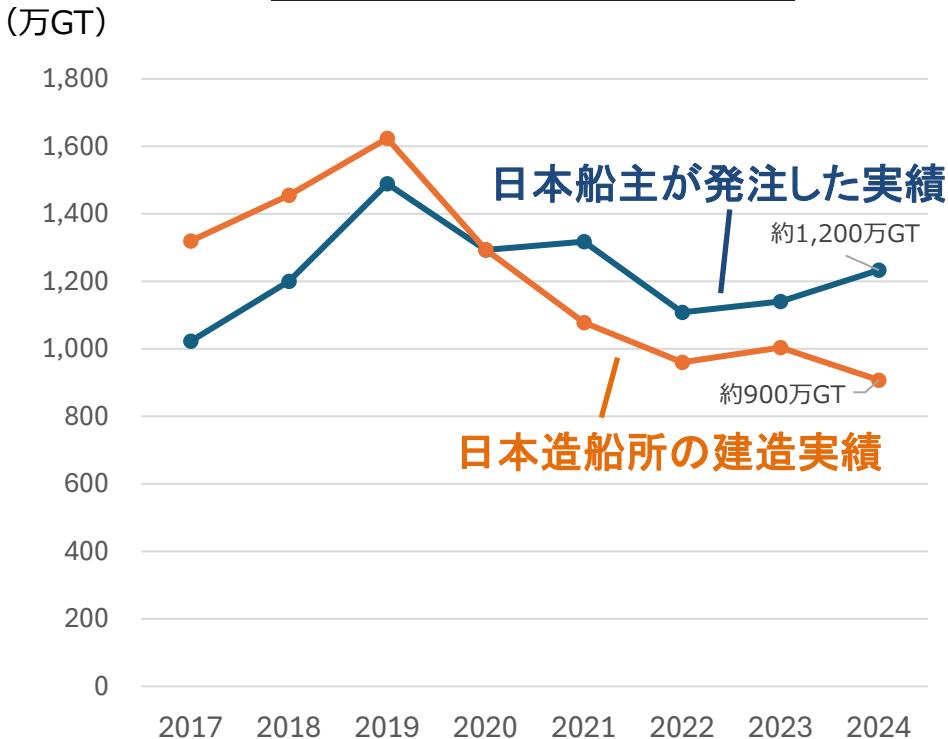
(契約年ベース)



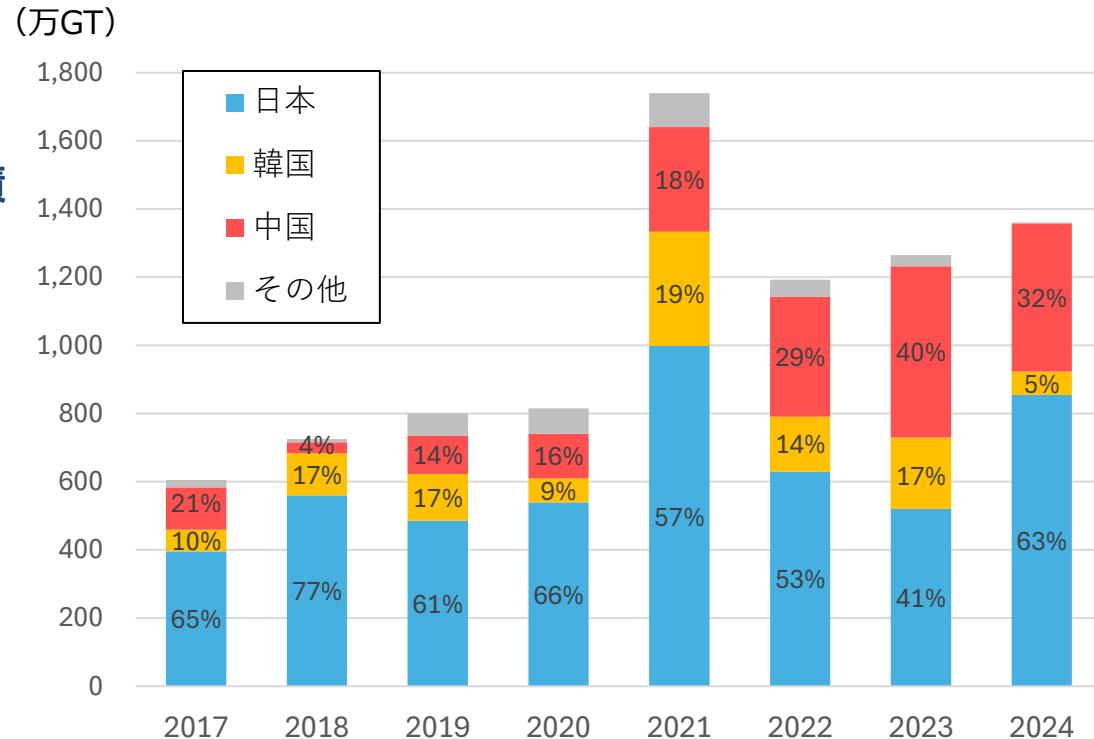
日本の海事エコシステムのリスクの顕在化

- 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

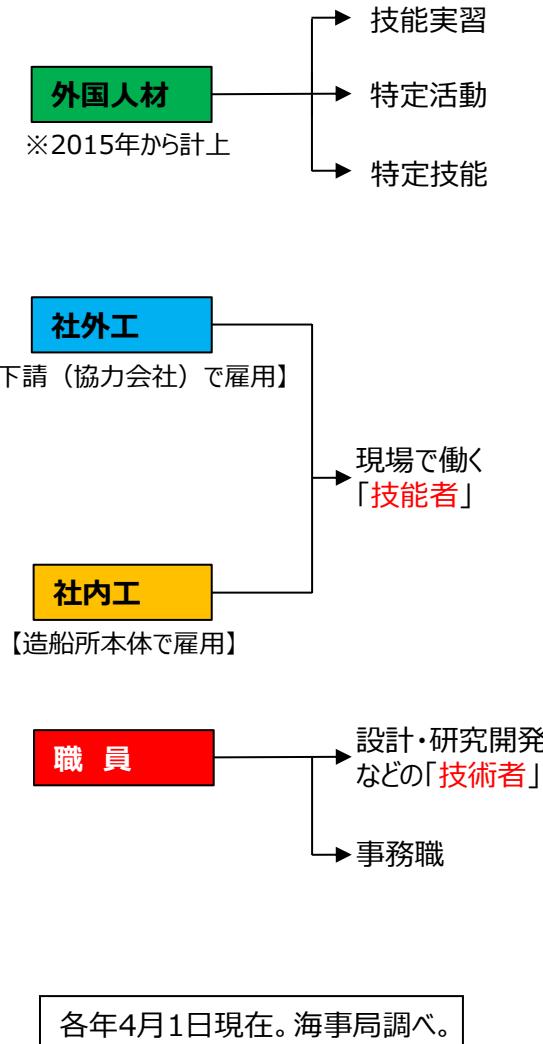
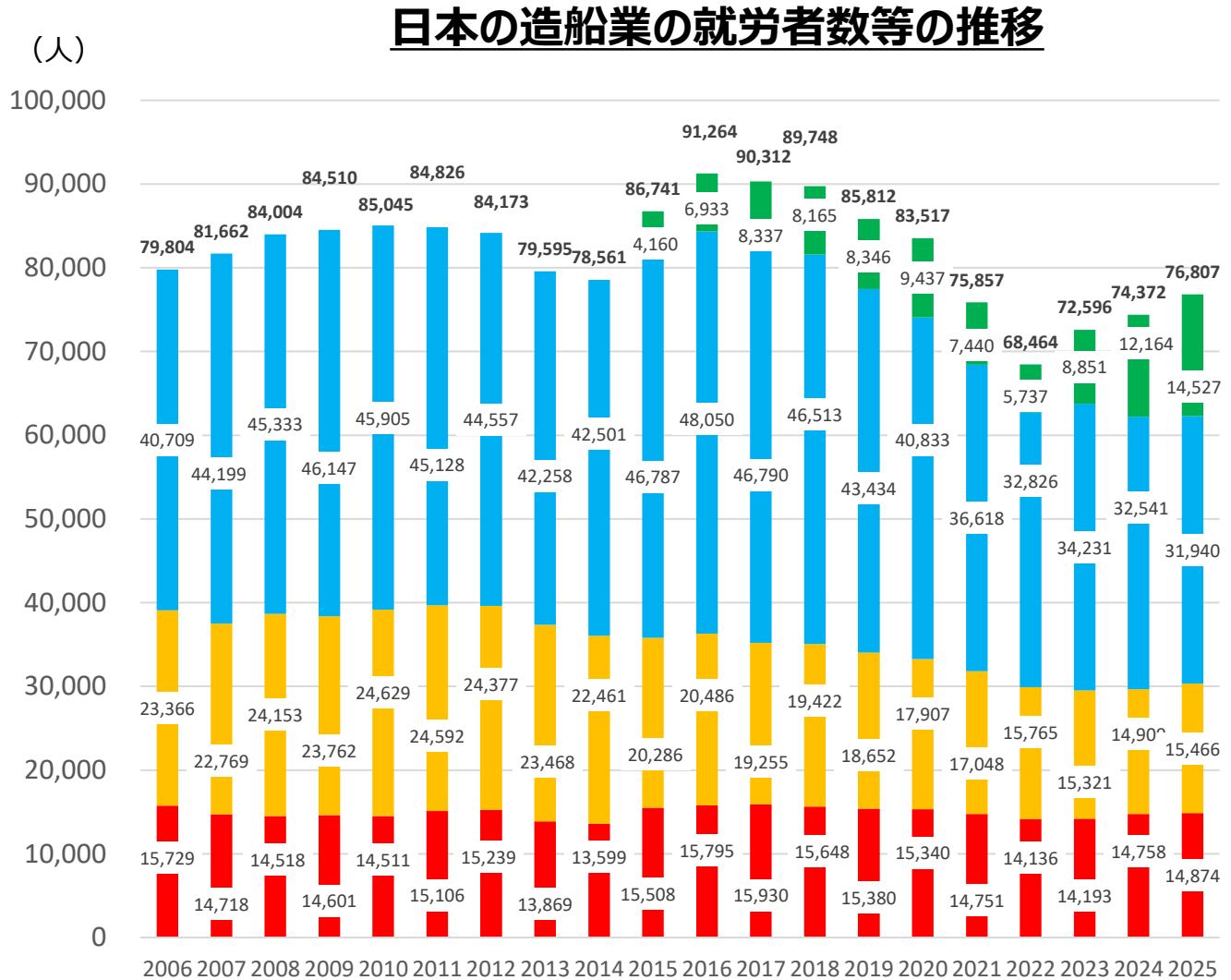


日本船主の新造船発注量推移



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。



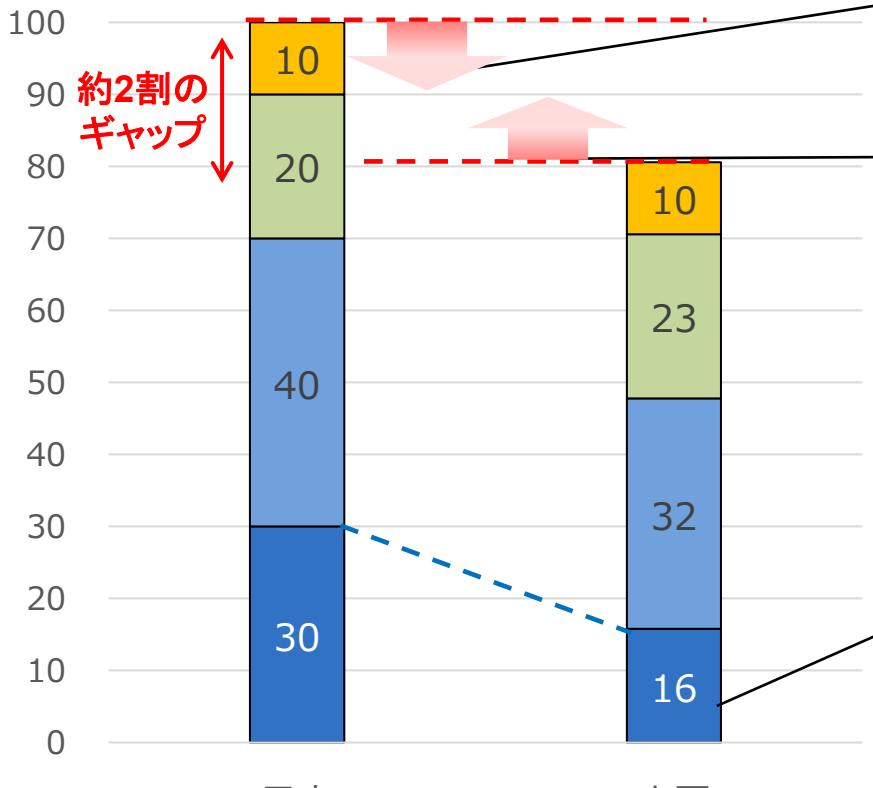
日中造船業の建造コスト比較及び考えられる対策

- 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)

■鋼材 ■その他材料費 ■工費 ■その他経費



※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

我が国造船業を取り巻く環境と現状・課題

造船業の現状・課題

- 近年、我が国造船業の建造量は減少傾向が継続（2019年1,600万総トン→2024年900万総トン）。目下で我が国船主の1年間の造船需要を下回り、海外の造船所に頼らざるを得ない状況。
- 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。
- 我が国の建造量が伸び悩んでいる主要因は、以下のとおり。
 - ① 韓国・中国の造船所と比べ、人数・敷地面積・生産量ともに事業所の規模が小さい
 - ② 鋼材・資材の高騰を背景に船価が高く、中国・韓国造船業との厳しい競争の中で建造能力を縮小
 - ③ 設計や現場において人材不足が深刻化
- 一方で、我が国造船業は、他国と比較して品質・性質面での優位性が認められるといった強み。また、今後中長期的に、海上輸送量の増加による建造需要が拡大。その中では、ゼロエミッション船を始めとす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に。

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

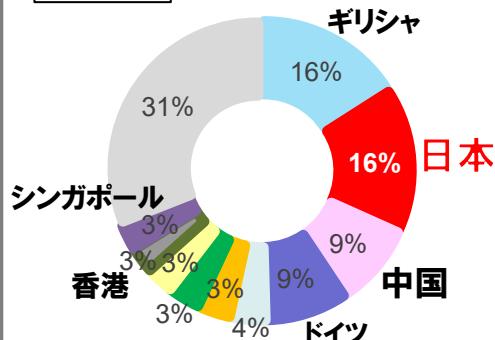
我が国造船業の目標（2035年）

- 日本船主の船舶建造需要である1,800万総トンを建造する（日本船主の船舶建造需要予測量）。
- ゼロエミッション船など次世代船舶建造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。

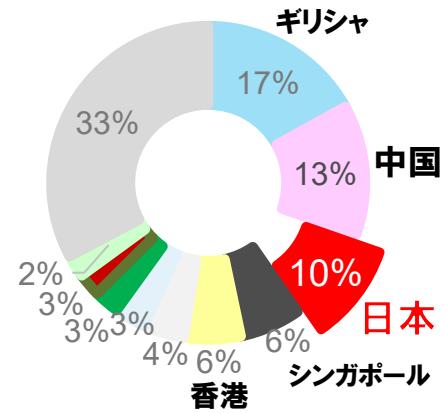
日本船主の船腹量と今後の建造需要

世界の船腹量シェア

2010年 合計:1,165百万トン

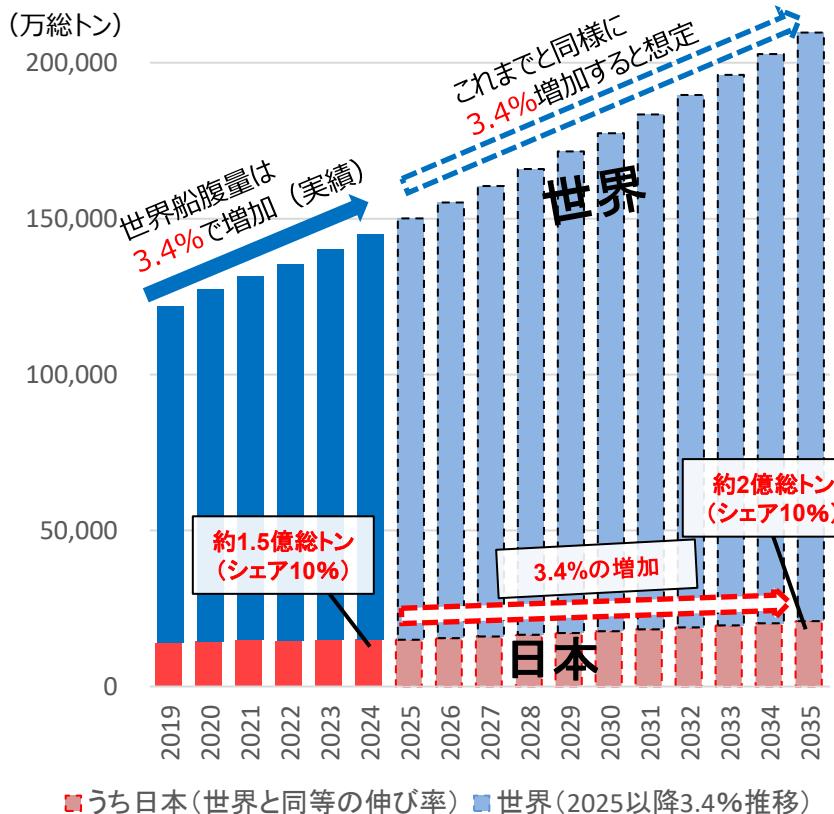


2024年 合計:2,334百万トン



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)

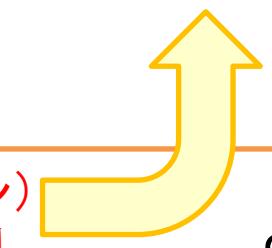
: 約1,000万総トン

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



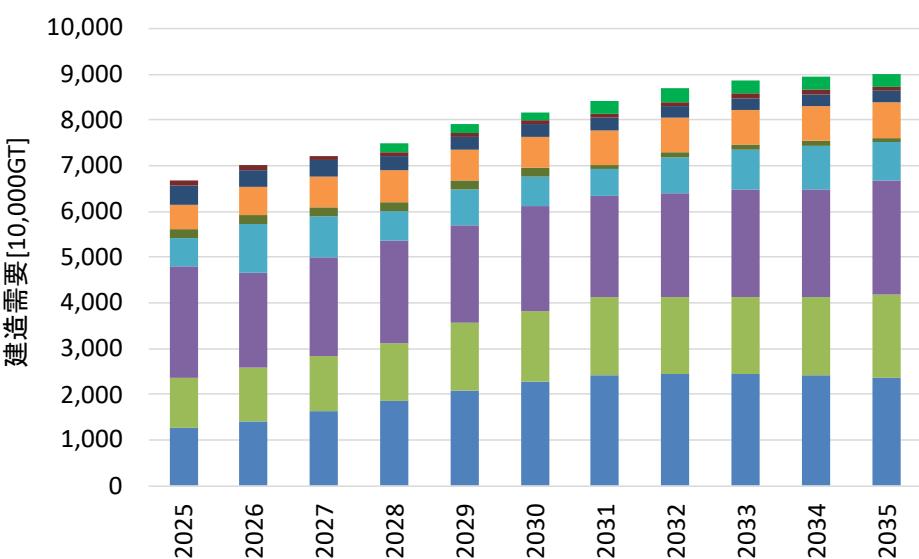
安定供給確保のため、現在の船舶建造能力(907万総トン)
から倍増させる必要あり

2035年までの新造船需要予測(※中間報告(暫定版))

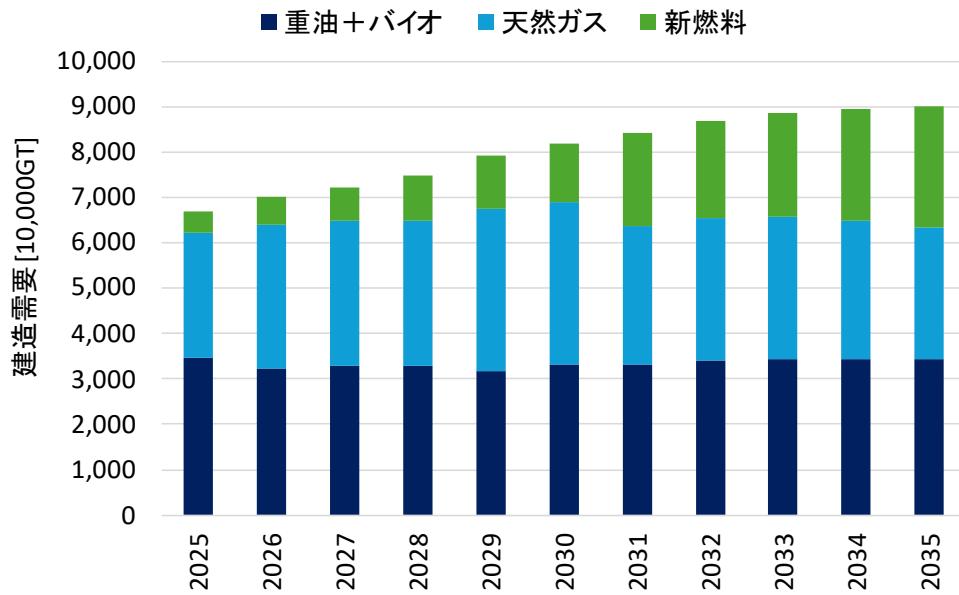
- 学識者、海運、造船、関係省庁等から構成される「将来の船舶需要予測検討タスクフォース」により、世界の新造船需要予測作業を実施中。
- 世界の建造需要は今後大幅に増加し、新燃料の転換も進むと予測。

※中長期的輸送需要について更に検討を行うこととしており、
その結果、変更が発生する可能性あり

船種別の建造需要(新貨物を含む)



燃料別の建造需要(新貨物を含む)



Tanker
Gas
Non Cargo Carring Ships

Bulker
PCC
Small Tanker

Container
Other Dry Cargo Ships
LH2, NH3, CO2 carrier

＜試算条件＞

- ・海上貨物輸送需要予測：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)や国際エネルギー機関(IEA)等のデータを用い、GTAPモデルにより航路毎(各国毎)の予測
- ・ゼロエミッション燃料による代替建造需要：GHG新規制適合モデルにより試算

我が国造船業の再生のための対応（イメージ）

我が国の安定的な海上輸送の確保

2035年目標

造船業の再生

日本の船は日本で造り日本で持つ
建造量1800万総トン
(日本船主の船舶需要予測)

海事産業の中核で
国と地方を支える

世界を牽引する確たる地位の確保

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

優位性の確立

脱炭素化への対応等を
通じたゲームチェンジ

日本船主等の競争力・
発注喚起を通じた安定的な
新造船需要の確保

同志国との連携強化

自律性の確保

建造能力倍増

10%のコスト削減

業界の垂直・水平連携及び再編により、
複数事業者的一体的行動で生産能力を最大化

約50%の建造能力向上

施設・設備整備による建造
能力拡大

約25%の生産性向上

DXやロボット・AI技術を駆
使し、建造プロセス全体の
生産性向上

生産規模の拡大のための投資等により

各社がそれぞれの得意分野で能力を新設・増強

増強

造船所

再稼働

休眠
造船所

始動

新たな
造船所

大学・産業・地域等の連携
による高度人材の育成、
雇用環境の改善、
外国人技能者の受け入れ 等

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



船種・技術開発の切り口から見た戦略（勝ち筋）

成長戦略分野（船種）		現状/展望	マーケット戦略	技術戦略
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	<ul style="list-style-type: none"> エネルギー・食糧等の物資を運搬 船腹量の大半を占める 	<ul style="list-style-type: none"> 安定的に一定量規模以上の受注量を確保 需要変動やロット発注等に対し柔軟な体制を構築 連続建造による生産性向上・低コスト化 大型化も視野 	<p style="text-align: center;"><基幹船舶></p> <ul style="list-style-type: none"> 将来、大半がLNG、メタノール、アンモニア、水素等の新燃料に移行する想定の下、ゼロエミッション船等の技術開発・生産体制整備等により優位性を確立し、先行者利益とシェアを獲得
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 碎氷船 等	<ul style="list-style-type: none"> 我が国で長年建造 特殊な技術を要する 	<ul style="list-style-type: none"> (従来の国内顧客向け中心から)海外市場へ展開 	<p style="text-align: center;"><全船種共通></p> <ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラル化に伴うエネルギーコストの高騰が見込まれる中、日本が優位性を持つ省エネルギー技術の開発を継続し、ライフサイクルでのコスト（船価+燃料費）での優位性を維持
	新市場の獲得 液化CO ₂ 運搬船 ケーブル敷設船 等	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルの世界市場拡大 他分野における経済安全保障上のニーズ拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 新市場の先取り 未開拓市場への進出 	<ul style="list-style-type: none"> 知的財産のオープン＆クローズ戦略を展開し、先行者利益と不可欠性の確保
	エネルギー政策に係る船 LNG運搬船	<ul style="list-style-type: none"> クリーンなトランジショナル燃料として、LNGの需要は継続する見通し 現在、国内建造なし 	<ul style="list-style-type: none"> 舶用メーカーから造船、海運、荷主に至るサプライチェーンにおける将来のコミットメントの在り方検討（R8年春頃目途に結論） 	<ul style="list-style-type: none"> 優位性確保を視野に国際規則の策定を主導 <p style="text-align: right;">…等</p>

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)	
	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 碎氷船 等	 自動車運搬船 (乗用車等)	 フェリー (貨客)	 艦船	 碎氷船 (輸送・調査)
	新市場の獲得 液化CO ₂ 運搬船 ケーブル敷設船 等	 液化CO₂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			

造船業再生に向けたロードマップ

2026~2028

2029~2031

2032~2034

造船体制の整備

市場の獲得

国際連携

①船舶建造体制の強靭化

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

グループ体制
の検討
(集約の様態や連携内容については、様々な形を想定)

1~3のグループ
体制へ集約

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・新設等を通じた建造能力増強

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

フェーズ3

増強したドック・クレーンの稼働

②造船人材の確保・育成

大学間及び产学連携の体制構築

人材不足緩和

各地域内における連携体制の構築

高度技術者の育成

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（育成就労制度は2027年4月運用開始）

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・インセンティブ制度による国際市場構築

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

成果の
活用

⑤同志国・グローバルサウスとの連携

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

人材環流を形成

海外人材の育成協力

業界の垂直水平連携

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。

代表的な施策の例：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。
- 令和7年度補正予算で1,200億円を措置。今後、3年ごとに成果目標の達成状況を見て検討し、10年間で合計3,500億円規模を目指す。

＜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



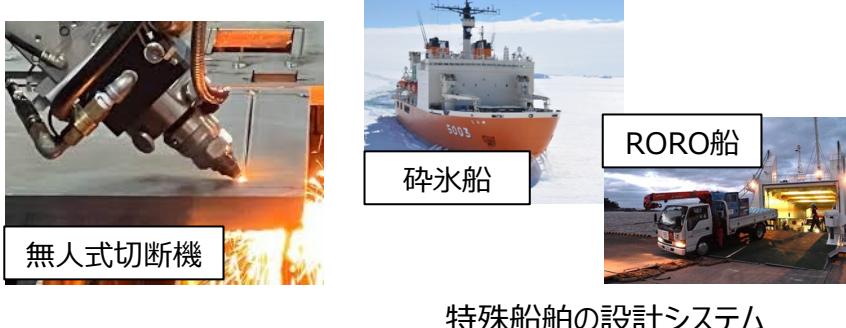
＜船体生産能力拡大のための研究開発＞

- ✓ 船体生産能力拡大のための研究開発支援。

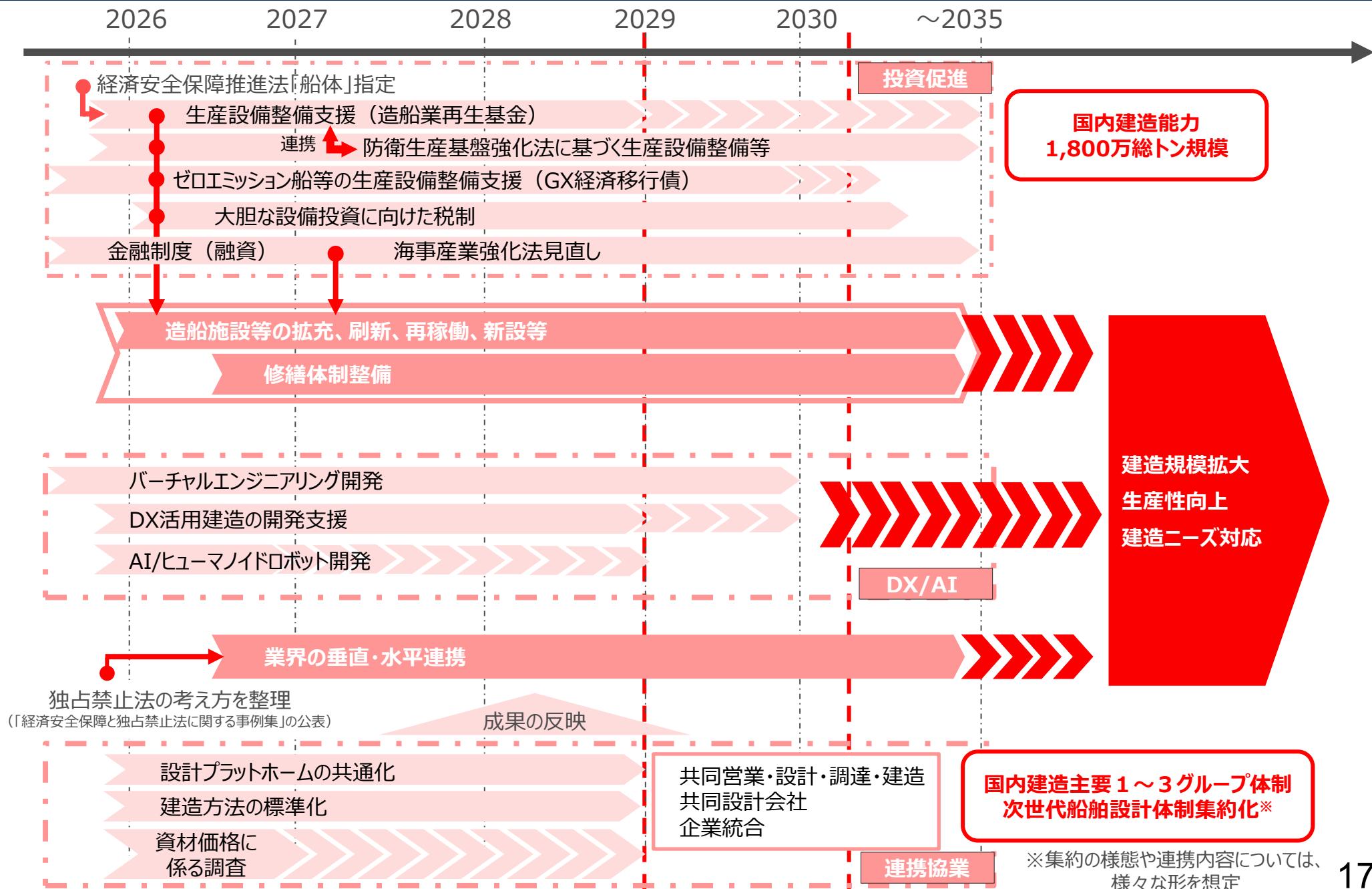
船体生産能力拡大のための研究開発（補助対象例）

船体の設計・生産の高度化・効率化のニーズ

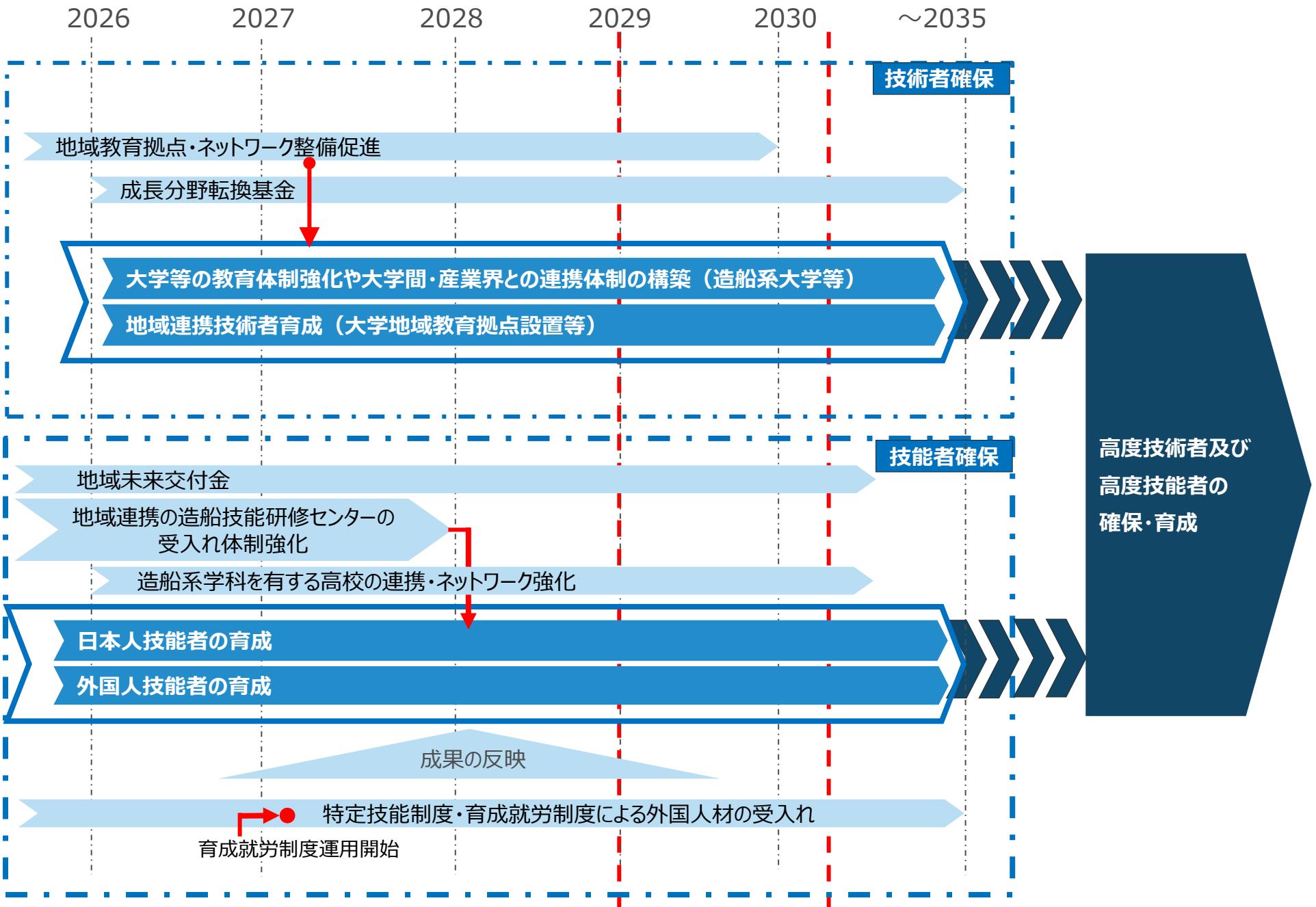
最先端の設計・生産システムの研究開発・実証



① ロードマップ（船舶建造体制の強靭化）



② ロードマップ[®]（造船人材の確保・育成）



③ ロードマップ（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）

2026

2027

2028

2029

2030

～2035

脱炭素化等

国際海事機関におけるカーボンニュートラル規制

国際海事機関における自動運航船規制

ゼロエミ船等開発実証（GI基金）

ゼロエミッション船等の生産設備整備支援（GX経済移行債）

ゼロエミ船等導入促進（GX経済移行債）

次世代船舶建造

海運税制

安定的需要確保

ゼロエミ船等導入促進（GX経済移行債）（再掲）

船主の船舶発注

海運業及び造船業による垂直連携の取組拡大

MOC署名

同志国・グローバルサウス

日米協力促進

米国艦艇修繕促進

修繕ドック等の海外展開に係る検討

東南アジア等との連携強化

修繕造船所等の海外展開

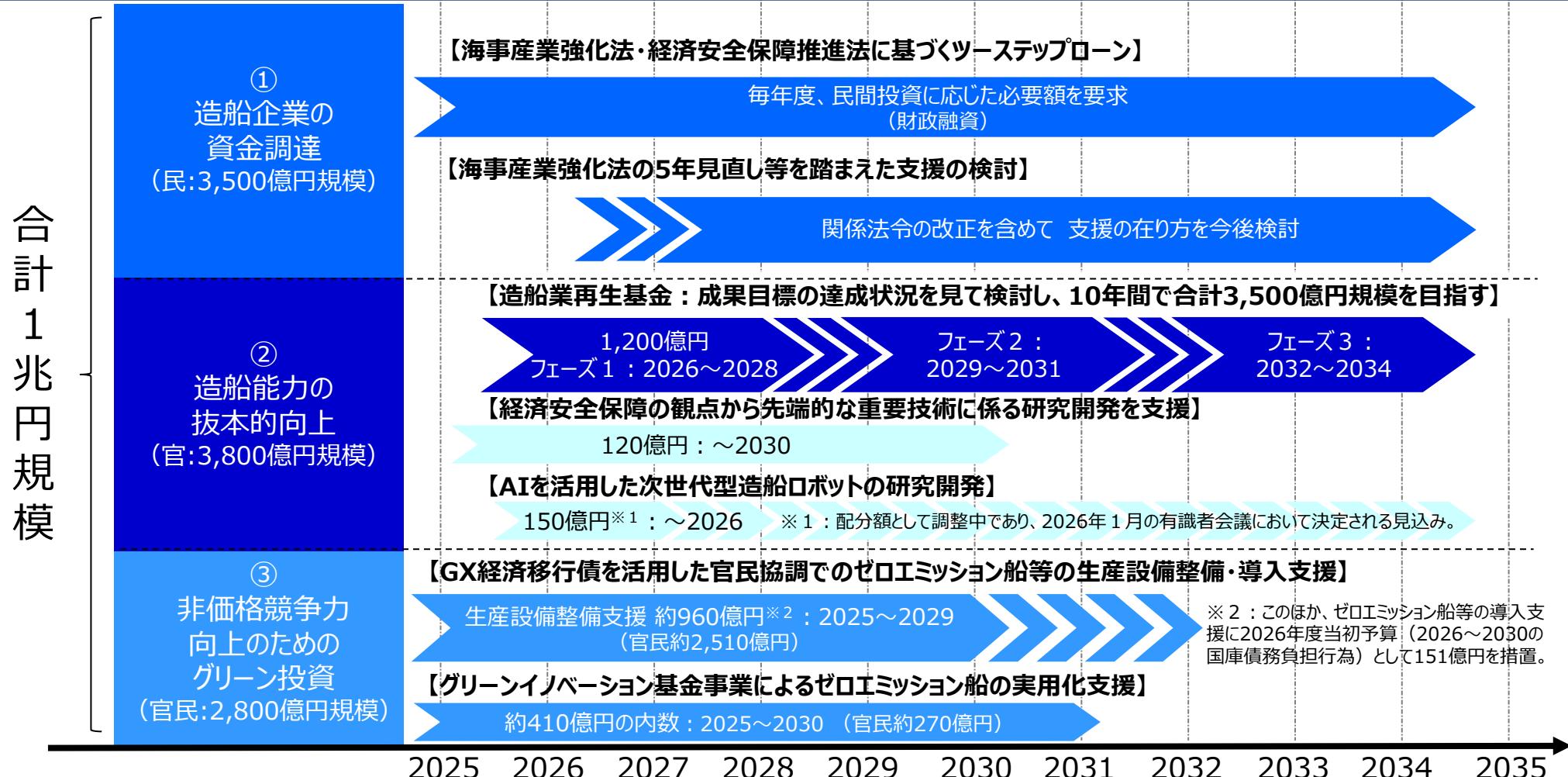
脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

国際社会における日本のイニシアチブの発揮

同志国連携を通じた海事ドミニанс

「官民投資1兆円」のフレーム

- 「造船業再生ロードマップ」に基づき、2035年までに官民で1兆円規模の投資実現を目指す。
- 具体的には、①造船企業の資金調達を後押しする各種金融支援、②造船能力の抜本的向上のための「造船業再生基金」等による先進的な機器導入・施設整備や先端技術の開発・実証の支援、③非価格競争力向上に資するGX経済移行債を活用したグリーン投資等により、その実現を目指していく。



※ 総合経済対策においては、「危機管理投資に関し、新たな財源確保の枠組みについて検討に着手する」とされており、海事産業群の強靭化に資するよう検討を深めることとする。