造船分野の成長展望

──造船大国ニッポン復活へ

日本造船工業会会長
今治造船社長
檜垣幸人（ひがき ゆきと）



日本は1956年に英国を抜いて世界一の造船国となり、最盛期には世界の半分以上の船舶を日本で建造していたが、2000年代に入ると、韓国・中国の造船業が政府支援や大型建造設備、低船価などを活かした事業戦略で国際市場を席捲し、現在では日本の新造船建造量の世界シェアは1割強となっている。

四方を海に囲まれ、輸出入の99％以上を海上輸送に依存している日本にとって船舶の安定的な確保は不可欠で、その供給を担う造船業は、国民生活と経済の基盤を支える重要な役割を担っている。加えて、近年はグローバルな安全保障環境が厳しさを増しており、防衛産業の一翼も担う造船業は、世界中で自国造船業の保護・強化を図る動きが加速している。

再生・強化への道筋

2025年、米国のトランプ大統領が自国造船業復活を大々的に打ち出したことを契機に、日本でも国内造船業を維持することの重要性が飛躍的に浸透した。同年6月、自民党から「我が国造船業再生のための緊急提言」が出され、「日本の船は、日本で造り、日本で持つ」との目標のもと、政府に対し、1兆円基金の創設、ロードマップの策定を求めた。

自民党提言を受け、海事4団体（日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本船用工業会、日本船主協会）は連名で要望書を作成し、造船業界の決意と造船業再生に向けた支援の必要性を政府・与党に訴えた。

その結果、建造能力の拡大に向けて、わが国造船業界の民間投資3500億円規模と呼応する形で、「10年間で3500億円規模の基金創設」「官民連携して1兆円規模の投資実現フレームを策定」との方針が同年11月に閣議決定された。また、その年末には「船体」が経済安全保障推進法に基づく特定重要物資に指定され、政府が策定した「造船業再生ロードマップ」では、2035年に建造能力を1800万総トンまで、2024年実績から倍増する目標が示され、補正予算で当初3年分として1200億円の「造船業再生基金」の造成が決定した。2026年9月には、経済安全保障推進法に基づく船体の供給確保計画が8件（9月15日時点）認定され、基金による支援が始まることとなった。

成長戦略では重点支援の対象に「次世代船舶」「船舶修繕」「LNG運搬船」が示され、今後は官民投資ロードマップに沿って、政府支援を得ながら必要な取り組みを進めていくことになる。

建造能力倍増に向けた取り組み

建造能力を大きく増すには、造船所におけるあらゆる建造工程の強化が必要である。一例を挙げると、より大型で吊り能力の高いクレーンを導入すれば、搭載ブロックの大型化が可能となり、ドック期間を大幅に短縮できる。また、日本では設備の老朽化が進んでいる造船所が多いため、造船業再生基金や税制等による支援を活用し、最新設備の導入など果敢に設備投資を行い、生産性の向上を図る必要がある。

また、仕事量の増加に対応するには、人材の確保も不可欠だ。建造設備のみならず、作業環境の改善や福利厚生などの待遇改善を進め、業界の魅力を高めることが重要である。

加えて、DXやAIロボットの開発・活用を進め、作業の省力化・自動化を図ることが求められる。設計から調達、建造に至る各工程をデジタルで連携し、ヒト・モノを一元管理することで、作業時間の短縮や工程管理の高度化、品質の安定化につなげていくことなどが想定されている。さらに、大学等との産学連携研究も活発化しており、大学の持つ知見を最大限に活用していきたいと考えている。

地域未来戦略

政府の「地域未来戦略」に基づく造船産業クラスターの具体化も徐々に進んでいる。これまでに「戦略産業クラスター計画（A類型）」は、瀬戸内地域と九州地域が公表された。「地域産業クラスター計画（B類型）」は、香川県・長崎県・大分県で公表され、他県や一部の政令指定都市でも計画を策定中である。2035年の国内建造量倍増に向け、造船業再生基金などによる造船所の設備増強に加えて、人材、用地、港湾、道路などの事業基盤を地域単位で整える枠組みづくりが進んでいる。建造量拡大には、造船所の設備投資はもちろん船用メーカーやクレーン製造業者などの関連企業の生産体制拡充やDX、人材育成なども必要である。地域未来戦略を活用し、造船業再生基金対象外の社員寮などの整備や、造船所単独では解消できない増産のボトルネックを地域ぐるみで取り除いていくことが求められる。

脱炭素化への取り組み

国際海事機関（IMO）は、2050年までに国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出を実質ゼロにする目標を掲げている。目標達成には、船舶のエンジンを従来の重油から、アンモニアや水素、メタノールなどを燃料とするエンジンへ転換する必要がある。次世代エンジン開発では、2025年10月にジャパンエンジンがアンモニアを燃料とする純国産エンジンの商用機を世界に先駆けて完成させ、同機を搭載したアンモニア燃料輸送船が26年11月にジャパンマリンユナイテッドから船主に引き渡される。また、2025年10月には、川崎重工業、ヤンマーパワーソリューション、ジャパンエンジンコーポレーションなどのコンソーシアムが船用水素エンジンの陸上試験に成功し、今後は船社・造船所と協力して実船実証運航を行う予定である。

政府・関係業界との更なる連携

海事4団体は、2026年8月、国土交通大臣を訪問し、造船業再生に向け2035年に掲げる「我が国海事産業のあるべき姿」の実現に向けた決意を表明するとともに、必要な支援を要請するため、改めて要望書を提出した。そこでは、現行の造船業再生基金の枠組みではカバーされていない重要分野への対応として、船用品の特定重要物資指定および支援、修繕の特定重要物資の「役務」指定および支援、クレーン製造能力拡大のための製造事業者の設備投資支援、造船所のAI・ロボット化推進のためのBRIDGE（注）予算の継続・拡充等の重要性を挙げ、共に取り組んでいくことを訴えている。

加えて、国の経済安全保障の重要な柱となる国産LNG運搬船建造の復活に向けて、政府のみならず海運・荷主などと緊密に連携し、使命感を持って取り組んでいくことを表明している。

日本造船工業会は、海事4団体や政府と今後も密接に連携し、日本の造船業再生に向けた取り組みを着実に推進するとともに、わが国の経済安全保障の強化に貢献していく。

（注）BRIDGE（研究開発とSociety 5.0との橋渡しプログラム）：内閣府が所管する、研究開発成果の社会実装・事業化を促進するための支援制度