

日本成長戦略会議 ご説明資料

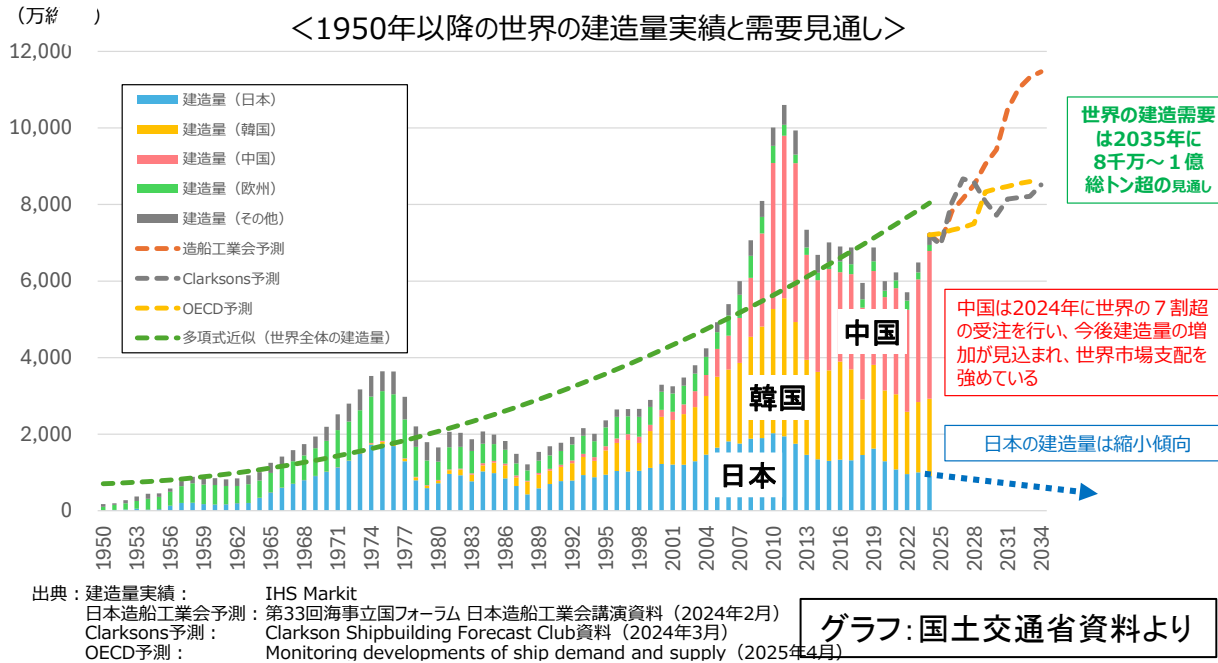
2025年11月10日

一般社団法人 日本造船工業会
会長 檜垣 幸人

1. 日本の造船業の優位性と見通し

造船は成長市場

海運市場の成長とともに、世界の造船市場も拡大
(2030年代に8,000万～1億総トン)



日本の造船業の技術力は優位性を誇る

商船

自動運航船



ゼロエミッション船



相互補完

艦船・巡視船



※2025年8月、豪州政府が新型「もがみ型」護衛艦を次期汎用フリゲートとして選定

- 日本の技術的優位性を活かし、将来の世界の成長市場を取り込んでいくことが重要であり、そのためには建造能力の増大が必要（2035年に建造量1,800万総トンに）。
- 一方、造船市場は、海運市況の影響を受け、好不況の波が大きいいため、民間のみでは大規模な設備投資が困難。

韓国は本来倒産すべき企業を公的に救済、中国は実質的に政府丸抱えの各種支援。また韓中とも新燃料対応支援が充実

◆ 韓国の取組・施策

経産省資料 2023/12/22 GX実現に向けた分野別投資戦略から一部引用

・2015～2017年、大宇造船海洋への巨額な公的金融支援(約12兆ウォン=1.2兆円相当) (1ウォン0.1円で換算)

・市場原理から逸脱した受注時前受け金返還保証の公的付与による受注支援※ 等

※船舶建造中に造船所が倒産等した場合に公的金融機関が発注者に前払金の返還を保障

・海洋水産部「先端海洋モビリティ育成戦略」2023/11/27発表

環境対応船建造促進措置

船価補助：外航船：グローバル低炭素船 政策対応支援事業 船価の7～10%、2027年までに59隻対象予定（2023年実績12隻）

投資：韓国産業銀行KDBが投資するファンドによるリーススキーム（2024年8月第1号案件エコバルク船に3,200万ドル投資）

融資：船舶担保価値に対し最大9%借入に金利優遇、 ✓ 税制優遇：船舶取得税減免措置新設、 ✓ 環境対応船普及への各種インフラ整備

◆ 中国の取組・施策

・2006～2013年 造船業界参入・拡大への巨額補助金 910億ドル(約14兆円)

出所：米国報告書

・国輪国造：自国貨物を自国建造船で輸送

・船舶製造業グリーン発展行動要綱： '23/12/26公布

目標：30年迄に グリーンシップ° 世界シェアトップ° 等

助成措置：

✓ 研究開発支援拡大

✓ 新技術・設備の初号機への政策改善と実用化支援

✓ グリーン金融支援、研修教育

・建造能力増強

恒力造船（旧STX大連）投資総額110億元（2300億円）の新造船所建設工事('24年8月着工)

中国船舶集団 天津・武漢50億元、江蘇揚子江船業30億元等、造船設備建設10ヶ所以上報道。

3. 船舶の建造工程と建造能力の拡大

- 船舶建造は、多数の部材(数十万点～100万点)を短期間で組み立て建造する極めて複雑な工程。
- 建造能力増大のためには、全ての建造工程を通じた施設の強化が必要
- そのためには、DX・ロボット活用、業界水平連携・垂直連携、人材確保等に加え、大規模な設備投資が必須
- また、建造能力を飛躍的に伸ばすことができるクレーンの増設・拡張が重要

契約

設計

水槽試験

ブロック建造

ブロック組立

鋼材切断・加工

ブロック搭載

船体ブロック

進水

艤装

海上試運転

引渡し



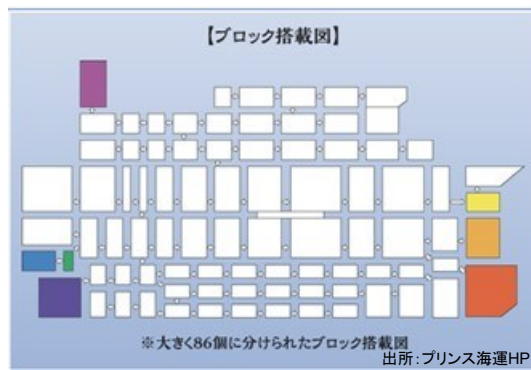
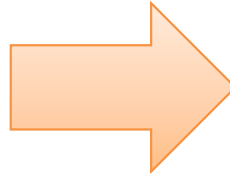
4. 建造能力倍増に向けた大規模設備投資

- ・2035年に1,800万総トンを建造するためには、大規模な設備投資が必要。
- ・また、大型クレーンの導入には長い納期(現状7年以上先)に対応できる支援が必要
- ・そのため、大胆かつ中長期的な支援スキームの創設と、即時償却等の税制面での設備投資支援が必要。
- ・業界は過去にない3,500億円の自己資金負担により、建造能力倍増に邁進。

ジブクレーン(吊能力が低い)



大型ゴライアスクレーン(吊能力800トン)



- ・ 吊能力の増強によるブロックの大型化でドック期間が短縮。ドック回転率向上による増産が可能
- ・ 大型クレーン本体(1200tクラス・1基約90億円)等を複数基導入することが必須



5. 日本の海事産業の技術力を結集して世界に挑む

- ・日本の船用メーカは技術力・品質ともに世界トップレベル
- ・世界に先駆けて、アンモニアや水素船用エンジンの開発に成功
- ・次世代船舶の市場を日本の海運・造船・船用工業の総力を結集して勝ち取りにいきます！

2025.09.01



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



2025年10月にジャパンマリンユナイテッド有明事業所に向け出荷され、アンモニア燃料アンモニア輸送船に搭載。2026年11月に就航の予定。



2025.10.20



世界初、コンソーシアムによる舶用水素エンジンの陸上運転に成功しました
～3社技術の結集により、船の脱炭素化で世界をリード～



陸上での実証試験を経て、今後、船社・造船所と協力し、実船実証運航を行う予定。ジャパンエンジンが開発している低速2ストロークエンジンは2026年春頃の運転開始を目指す。