令和８年２月 25 日
国 土 交 通 省 海 事 局

船舶の部品に係る安定供給確保を図るための取組方針の改定案に関する意見募集の結果について

国土交通省では、令和７年１２月２６日から令和８年１月２５日まで、船舶の部品に係る安定供給確保を図るための取組方針の改定案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、４件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

１．実施方法

（１）募集期間

令和７年１２月２６日（金）から令和８年１月２５日（日）

（２）周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載

（３）意見提出方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）の意見提出フォーム、電子メール及び郵送

２．意見の数

提出意見数　４件

３．お問い合わせ先

国土交通省海事局船舶産業課
電話番号　０３－５２５３－８６３４

（別紙）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

通し番号	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方
1	我が国造船業は、競合国の手厚い政府助成に苦しめられ、2020年前後の手持ち工事量減少時には、一部造船事業者の新造船事業からの撤退や残存事業者でも人員合理化が避けられず、現在、世界シェアは10%前後まで落ち込んでいる。造船事業者は、赤字時期が長く続いたことから設備投資に回せる投資余力が乏しいのが実情。必要な老朽設備の更新や新燃料対応船に係る設備投資に支障が生じ、日本船主が必要とする船舶の供給が国内で十分に出来ないという状態に陥り、他国への新造船発注依存度が高まる傾向にある等、経済安全保障の観点から看過できない問題となっている。日本商船隊に安定的に船舶を供給するために、また今後の新造船需要の増大に着実に対応していくためには、国内造船事業者の生産基盤の整備・拡充が喫緊の課題である。そのような環境の下、今般、2035年に1800万総トンの建造能力を目指すという目標の設定、また船体が特定重要物資に指定され、造船業再生基金が創設されたことは、大変時宜を得たものとして造船業界としても心強く感じている。供給能力の目標を達成するために、造船業界としても同基金を積極的に活用する意向である。当該制度の運用が事業者にとって活用し易いものとすることが重要と考えている。	

	一方、本パブリックコメント対象の「船舶の部品に係る安定供給確保を図るための取組方針」の改定案では、造船業再生基金の運用に当たって、いくつかの懸念点があるものと思料している。具体的なコメントは以下のとおり。 （基金制度全般について） 当該基金は、老朽設備の更新や新規の各種設備導入などハード面の整備・拡充に加え、AI や DX 等を活用したソフト面の導入等、幅広い分野での研究開発や生産性向上に資する投資が対象と理解。一方、造船所が実施する設備投資の調達リードタイムは様々であり、例えば、大型クレーンや用地の取得、造成の上、工場を建設する場合のように調達リードタイムが長いものもある。従って、これらについても対象となる制度運用が必要と考えている。 （割合を基準とすることについて） ・第３章第２節（６）①（イ）（a）関連 供給確保計画の認定要件の中で、割合により基準の線引きがされている記載がある（対前年度比５割以上）。造船業界として理解しているのは、各提出事業者の計画実施により政府目標 750 万総トンの増強にどれだけ貢献できるかであり、個々の事業者の努力を割合で判断するのは不適当でないかと考えている。 例えば、（a）においては、船体の年間供給能力を事業	 （基金制度全般について） 造船所が実施する設備投資の中には調達リードタイムが長期にわたるものがあるということは承知しております。今後、いただいたご意見も踏まえ、対象設備等の詳細を検討してまいります。 （割合を基準とすることについて） 本取組方針においては「我が国における船体の年間供給能力（公称能力）を 2035 年までに完成品の船舶ベースで 2024 年時点から 750 万総トン相当以上増強すること」を目標としています。個々の事業者によって目標にどれだけ貢献できるかについては差違があることを踏まえ、公平性の観点から現状からの増強の絶対値ではなく割合を基準としております。また、基準値については目標達成のために必要となる平均の８割増強ではなく、最低基準として５

	着手の前年度比で 5 割以上増強する計画を求める要件があるが、国内造船事業者の事業規模や供給能力の拡大余地に実態として相当程度差異があるにもかかわらず、画一的な増加率を基準に供給能力の拡大を求めることは、絶対値として設定されている供給能力の増強目標の達成に必ずしも寄与しないばかりか、供給確保計画の申請自体が困難となる事業者が増えるおそれもある。例えば、年間 100 万総トン建造している大型造船所が 140 万総トンの増強しか目標計画ができなかった場合、この造船所は要件に該当せず設備投資支援を受けられない。一方、年間 10 万総トン建造している小規模な造船所が 15 万総トンの目標計画を出した場合、設備投資支援は受けることができる。そのような運用がされた場合、政府目標の 750 万総トンの増強に対しては貢献度としては低く、従って、全体目標の増強計画については個別の事業者の実態を踏まえた柔軟な基準とすることが重要であり、一律に 5 割という線引きには懸念を有する。 　基準年についても、造船業再生ロードマップにおいて 2024 年 900 万 GT を 2035 年 1800 万 GT へ倍増させること及び第３章第２節（６）においても、「我が国における船体の供給能力を 2035 年までに完成品の船舶で 2024 年時点から 750 万総トン以上増強すること」に向けての取り組みであり、第３章第２節（６）①（イ）（a）に記載の「事業着手の前年度比で 5 割以上」については、「2024 年（又は 2024 年度）比で 5 割以上」として頂きたい。	割増強としています。 　基準年についてはご意見を踏まえ検討した結果、「2024 年時点から５割以上増強」と修正いたしました。

	（安全保障の範囲） ・第３章第２節（６）①（イ）（a）（ⅱ）関連 　供給確保計画の認定要件の中で、我が国の安全保障上不可欠な船種の船体を供給しているとあるが、本法の趣旨に鑑みれば、艦艇・巡視船のみならず経済安全保障上不可欠な船舶も含めたものと理解されるべきと考えているが、この認識で相違ないか確認したい。	（安全保障の範囲） 　第３章第２節（６）①（イ）（a)（ⅰ)～（ⅲ）の規定はいずれかに該当することが求められる要件となっています。（イ）のうち、(a)の(ⅱ)の要件については、安全保障上不可欠な船種を供給している場合のみ対象となります。
	（新規用地における設備の拡充） ・第３章第２節（６）①（ウ）関連 　造船事業者においては、生産性向上のため新規の土地を取得した上で、ブロック工場やドックを新設することも考えられ、用地の取得費用も支援対象になっていると理解しているが相違ないか確認したい。仮に読み取れないのであれば、設備・施設に加え「用地」も明記頂きたい。	（新規用地における設備の拡充） 　設備・施設の支援対象については今後検討してまいります。
	（船舶修繕事業の対象化） 　船舶修繕事業は我が国の経済安全保障の維持強化にとって、大変重要な分野であるにもかかわらず、日本商船隊の相当部分は外国（主に中国）で船舶の修繕を実施していると理解している。 　経済安全保障の観点から、日本商船隊における船舶修繕の海外依存度を低減することが重要であり、また、海上保安庁等の官公庁船の修繕拠点の維持・整備・拡充も必要と	（船舶修繕事業の対象化） 　いただいたご意見は関係府省庁と共有し、今後の参考とさせていただきます。

	認識している。 　船舶修繕事業については、今後深堀されるテーマとして扱われるものと認識しているが、船舶修繕事業も設備投資等の支援対象となるよう検討願いたい。	
2	（意見） 　船舶の部品に係る安定供給確保の対象に「船体」が追加されたことは、中小造船業界にとっても非常にありがたいことであり、本制度を活用して私どもが得意とする中小型貨物船、ケミカル船、内航船、巡視船等我が国の経済安全保障上重要な船舶の安定供給のために貢献して参りたい。 　一方、今回の取組方針の改正では「船体」の製造のみが支援の対象に追加されたものと理解しているが、経済安全保障の観点から他国に依存することなく国内で実施することが極めて重要である船舶の修繕についても支援の対象になることを希望する。 （理由） 　中小型造船業は、設備の老朽化と人材不足が深刻な状況にあり、国策である国内建造能力の増強に貢献するためには、自動化設備導入等への投資が必須であり、そのための国からの支援に感謝するものである。 　一方、海外の造船所で修繕を行うと、技術情報の漏洩など経済安全保障上の懸念が生じるため、「我が国で造った船は我が国で維持する」との方針を打ち出していただき、そのための支援を期待するものである。	いただいたご意見は関係府省庁と共有し、今後の参考とさせていただきます。

3	（御意見） 日本の船社（船主・海運会社）が日本の造船所に発注する新造船について、造船所に対し船価の一定割合を補助し、補助した金額相当の船社負担を軽減させるとともに、当該船について、一定の割合で造船所の所有とし、一定年数の運賃収入と売船時の売買益が造船所に還流できるような仕組み作り 例、国内造船所、国内船主、国内用船社の案件に対して、10%の船価補助 （理由） ・諸物価高騰、人件費高騰時、船社の希望発注船価と造船所の希望受注船価のギャップを埋める政策が必要 ・単なる造船所やサプライチェーンへの支援となると、海外船社からの発注増、海外船社の支配船増になりかねず、日本船社の船隊の老朽化や、支配船の減少になる可能性が大 ・島国という特性上、日本のライフラインを支えるためには海外との海上輸送を担う日本の船社の充実と、それを支える建造設備の維持が不可欠 ・補助金が内航主体の造船所や船主まで行き渡る。 ・海運全体のサプライチェーン（造船能力）を日本国内で完結させ、船価支援により日本の船社の船隊整備を今以上に補強・充実させていくことが、非常時における日本と海外をつなぐライフラインの維持や国防に綱がる、と考える	いただいたご意見は関係府省庁と共有し、今後の参考とさせていただきます。

4	（御意見） 　弊社のような主として漁船を建造する造船所も造船業再生基金を活用できるような内容としていただきたい。 　例えば １．第３章第２節中 〇（６）の①の（イ）の（a）の（ⅱ）の船種に漁船も含まれるような書きぶりにしていただきたい。 〇（６）の①の（イ）の（a）の（ⅲ）は水産分野も含まれるようしていただきたい。 ２．その他 　漁船の国内総トン数は最大でも 1,000GT 程度、また、漁船の建造は国の許可が必要であることから、数値目標の指標である総トン数等において、漁船建造が寄与でいる割合は極めて小さい。このことを考慮していただきたい。 （理由） 　弊社は主として漁船を建造している。このたびの取扱方針の改正は造船業再生基金の創設に伴う改正であり、キーワードが日米協定や中韓であり、取扱方針の改正案は、漁船はその対象でないことは理解しつつも、漁船は、日本の食糧供給の一翼を担っており、食料の安全保障の確保という重要な役割を果たしていると考えている。 　日本の水産政策は専ら漁業者への支援策であり、弊社のように漁船建造を主として建造しているとはいえ、造船業再生基金のような直接的な支援はない。	漁船については、（ⅱ）の安全保障上不可欠な船種の対象とはなりませんが、（ⅲ）の特定のセグメントの対象となる可能性はあります。 　数値目標の指標については、本取組方針において「我が国における船体の年間供給能力（公称能力）を 2035 年までに完成品の船舶ベースで 2024 年時点から 750 万総トン相当以上増強すること」を目標としています。個々の事業者によって目標にどれだけ貢献できるかについては差違があることを踏まえ、公平性の観点から現状からの増強の絶対値ではなく割合を基準としております。また、基準値については目標達成のために必要となる平均の８割増強ではなく、最低基準として５割増強としています。

	また、今般の造船業再生基金創設は造船所にとって千載一遇の機会であり、一部の大手造船所のみならず弊社も含めた日本全体の造船業の底上げに寄与できるような取扱方針としていただきたい	

※その他意見公募期間中の法律名の改称等を踏まえ、一部形式的な修正を行っております。