船舶の部品に係る安定供給確保を図るための取組方針

令和４年 12 月 28 日
令和６年２月２日改定
令和８年２月25日改定
国　土　交　通　省

はじめに 1
第１章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組の基本的な方向に関する事項 2
　第１節　船舶の部品等を取り巻く状況 2
　　（１）重要性 2
　　（２）外部依存性 4
　　（３）外部から行われる行為による供給途絶等の蓋然性 9
　　（４）本法による施策の必要性 10
　　（５）サプライチェーンの構造 10
　　（６）船舶の部品等のサプライチェーンが抱える課題及び動向 12
　第２節　船舶の部品等の安定供給確保に関する目標 15
第２章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組に関し主務大臣が実施する施策に関する事項 17
　第１節　施策の基本的な方向及び目標 17
　第２節　実施する個別施策 17
　　（１）ガス燃料の普及に対応した２ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化 17
　　（２）ガス燃料の普及に対応した４ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化 17
　　（３）クランクシャフトの生産設備の稼働信頼性強化等 18
　　（４）航海用具の安定生産体制の強化 18
　　（５）推進器の熟練工のノウハウを要する工程の安定生産能力の強化 19
　　（６）船体の供給能力の強化 19
　第３節　施策に係る留意事項 20
　　（１）関連する戦略・取組及び施策を取り巻く環境 20
　　（２）施策の総合的かつ効果的な推進 20
　　（３）サプライチェーンの状況の的確な把握及び調査の推進 20
　　（４）法第 30 条に規定する関税定率法に基づく職権調査の求めの実施等 21
第３章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組の内容に関する事項及び当該取組ごとに取組を行うべき期間又は取組を行うべき期限 22
　第１節　取組の対象範囲 22
　第２節　安定供給確保の目標 22
　　（１）ガス燃料の普及に対応した２ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化 22
　　（２）ガス燃料の普及に対応した４ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化 23

（３）クランクシャフトの生産設備の稼働信頼性強化等 23
（４）航海用具の安定生産体制の強化 23
（５）推進器の熟練工のノウハウを要する工程の安定生産能力の強化 23
（６）船体の供給能力の強化 23
第３節　供給安定性 25
第４節　当該取組ごとに取組を行うべき期間又は取組を行うべき期限 25
第５節　実施体制 25
第６節　取組を円滑かつ確実に実施するための措置 26
（１）需給ひっ迫時の対応 26
（２）供給能力の維持又は強化のための継続投資等 26
（３）技術流出防止措置 26
第７節　複数事業者が申請する計画の認定に関する事項 28
第８節　計画の認定に当たって配慮すべき事項 28
第４章　船舶の部品等の安定供給確保のための安定供給確保支援業務及び安定供給確保支援法人基金 29
第１節　安定供給確保支援業務の基本的な方向に関する事項 29
第２節　安定供給確保支援業務の内容及びその実施体制に関する事項 29
第３節　安定供給確保支援法人基金の管理に関する事項 29
第４節　安定供給確保支援業務の情報の管理に関する事項 30
第５章　船舶の部品に係る法第 44 条第１項の規定による指定に関する事項 31
第１節　指定の要件 31
第２節　指定解除の考え方 31
第３節　その他留意事項 31
（１）国が講ずる施策に関する事項 31
（２）輸送手段の確保に関する事項 31
第６章　船舶の部品等の安定供給確保に当たって配慮すべき事項 32
第１節　国際約束との整合性の確保 32
第２節　経済活動における人権の尊重 32
第３節　サイバーセキュリティの確保 32
第４節　自律的なサプライチェーン維持のための取引環境 32
第５節　関係者の意見の適切な考慮、施行状況の公表 33
（１）関係者の意見の適切な考慮 33
（２）施行状況の適切な公表等の実施 33
第６節　関係行政機関との連携 33
第７章　その他船舶の部品等の安定供給確保に関し必要な事項 34
附　則（令和６年２月２日改定） 35
附　則（令和８年２月 25 日改定） 35

はじめに

四面を海に囲まれ、エネルギーや食料等の自給率が低い我が国において、貿易量の 99%以上を担う海上輸送は、国民生活・経済活動に不可欠な極めて重要なインフラである。

海上輸送に用いるために国内で建造される船舶を構成する機器（以下「舶用機器」という。）の約９割は国内で調達されており、船舶及び舶用機器の建造・製造を担う造船・舶用工業は、我が国にとって不可欠な産業である。

世界の海上荷動量が拡大傾向（毎年平均約４％の伸び率）である上[1]、近年、海運分野のカーボンニュートラル化（以下「ＣＮ化」という。）の加速、船舶の省人化・自動化の進展等の世界的な潮流を受け、船舶・舶用機器についても、需要の増加に加えて求められる性能の高度化が進んでいる。

船舶は我が国と中国・韓国で世界需要の９割以上を建造しており、世界単一の船舶市場において、我が国の造船業は、特に 2000 年以降これらの国との熾烈な受注競争を繰り広げていることから、舶用機器を製造する舶用工業も造船業の熾烈な受注競争の影響を受けている。

海上輸送等に欠かせない船舶の確保のためには、これを構成する部品の確保が不可欠となる。中でも船舶用機関、航海用具、推進器及び船体（以下「船舶の部品」という。）は、船舶の航行やその安全性確保に欠かせない重要な部品であるが、その製造体制に喫緊の課題があり、供給途絶につながるリスクが顕在化しており、万一これらの船舶の部品の供給が途絶した場合には、船舶の供給を他国に依存せざるを得なくなる事態も想定されるが、その場合、我が国に対して安定的な供給がなされないおそれがあり、我が国の船舶建造ひいては安定的な海上輸送が損なわれることとなる。

こうした趣旨を踏まえ、経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律（令和４年法律第 43 号。以下「法」又は「本法」という。）第８条第１項の規定に基づき、船舶の部品に係る安定供給確保を図るための取組方針（以下「取組方針」という。）を次のように定めたので、同条第５項の規定に基づき公表する。

なお、取組方針において使用する用語は、法において使用する用語の例による。

[1] 第４回国際海上輸送部会・第 11 回海事イノベーション部会合同会議（令和２年 12 月 11 日）参考資料１（国際海上輸送部会中間とりまとめ参考資料）

第１章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組の基本的な方向に関する事項

第１節　船舶の部品等を取り巻く状況

（１）重要性

①　船舶の部品等の用途・特性

(ア)船舶用機関

船舶用機関（船舶用エンジンをいう。以下同じ。）は、２ストローク[2]のエンジン及び４ストローク[3]のエンジンの２種類が存在する。２ストロークのエンジンは、主に大型の船舶の動力を生み出す基幹的な舶用機器であり、船舶の航行に欠かせないものである。また、４ストロークのエンジンは、主に中小型の船舶の動力を生み出す基幹的な舶用機器であることに加え、船舶の大小を問わず船内各所に電力を供給する基幹的な舶用機器であり、同様に船舶の航行に欠かせないものである。海上輸送に従事する船舶（以下「商船」という。）に用いられ経済活動を支えていることに加え、海上警備や海洋調査船等を含めた多種多様な船舶に用いられている。

船舶の動力を生み出すという機能及び船内各所に電力を供給するという機能の不可欠性もさることながら、船舶の建造工程の初期に据え付けられ、船舶の重要なスペックである速力・積載能力等を決定するため、船舶設計・建造の要である。このように船舶用機関は、商船の市場価値や我が国の物資調達能力（輸送能力）等を左右する重大な役割を持つ。

また、船舶用機関を構成する部品の中でも、クランクシャフトは、船舶用機関内部のピストン往復運動をプロペラの回転運動に変換し船の推進力を生み出す特に基幹的な役割を有しており、船舶用機関の性能・耐久性等に大きな影響を及ぼすものである。

巨大な船舶を長期間遠洋で航行させるためには、船舶用機関全体として巨大な出力や高い耐久性、信頼性等が必要となることから、構成部品を含め造船所や海運会社が求める仕様等に応じて一品受注生産されるという特徴があり、他の輸送機械に用いられる機関やその構成部品では代替不可能である。

(イ)航海用具

航海用具（船舶用のソナーをいう。以下同じ。）は、海中の障害物や目標物の位置等の探知に不可欠な役割を果たす基幹的な舶用機器であり、船舶が座礁等せずに安全に航行するために欠かせないものである。商船に用いられ経済活動を支えていることに加え、海上警備や海洋調査船等を含めた多種多様な船舶に用いられている。

船舶の安全運航を担保する等の機能の不可欠性もさることながら、船底に埋め込むように設置されることから船舶の設計・建造にあたり重要な要素となるほか、探査性能の観点からも重大な役割を持つ。

---

[2] ピストンが１往復する間に燃焼が１回起こるもので、主に大型の船舶の主機として用いられる。

[3] ピストンが２往復する間に燃焼が１回起こるもので、主に中小型の船舶の主機として用いられる他、船舶の大小を問わず補機（発電機）としても用いられる。

様々な海域を航行する船舶の周囲における海底障害物等の情報を高精度かつ連続的に探知する用途から、当該船舶に必要とされる出力の大きさや耐久性その他の性能に鑑み船舶用途専用に開発・生産されるという特徴があり、他の分野で用いられる製品では代替不可能である。

(ウ)推進器

推進器（船舶用のプロペラをいう。以下同じ。）は、船舶の推進力を生み出す基幹的な舶用機器であり、船舶の航行に欠かせないものである。商船に用いられ海上輸送を支えていることに加え、海上警備や海洋調査船等を含めた多種多様な船舶に用いられている。

船舶の推進力を生み出すという機能の不可欠性もさることながら、船舶の船体形状と合わせて設計され、船舶の重要なスペックである船舶の速力・推進効率や操船性能等を決定するため、船舶設計・製造の要である。このように、商船の市場価値や我が国の物資調達能力（輸送能力）等を左右する重大な役割を持つ。

巨大な船舶を長期間遠洋で航行させるためには、巨大なサイズや高い耐久性等が必要であるため、造船所や海運会社の求める仕様等に応じて一品受注生産されるという特徴があり、他の輸送機械に用いられる製品では代替不可能である。

(エ)船体

船体は、大きなもので全長数百メートルに及ぶ巨大な構造物（その部分品を含む。）であり、必要な貨物を安全に搭載し、船舶に必要な構成品を漏れなく搭載するために必要な、船舶の基幹的かつ専用の部品である。商船に用いられ経済活動を支えていることに加え、海上警備や海洋調査船等を含めた多種多様な船舶に用いられている。

船体は、その形状や構造が船舶の推進性能や耐久性、信頼性等に直結するため、船舶全体の商品価値を左右する、重要な役割を持っている。このため、船舶の供給能力はその大部分を占める部品である船体の供給[4]の能力と相関する。

また、輸送貨物や投入航路等を踏まえた顧客の要求等に応じて一品ごとに異なる仕様で製造されるため、他の分野で用いられる製品等では代替不可能である。

以上のことから、(ア）～（エ）に掲げた船舶の部品及びその生産に必要な原材料等（以下「船舶の部品等」という。）の供給が途絶することによって我が国の造船・海上輸送の安定的な供給の確保が直接的に損なわれ、我が国の貿易に係る海上輸送が途絶又は停滞することが想定される。食料やエネルギー等の我が国にとって不可欠な物資の供給を陸上輸送・航空輸送が代わりに担うことは不可能であり、海上輸送の途絶は、国民生活・経済活動に多大な支障を及ぼす。

[4] 船体の供給は、建造中船舶への供給及び就航済み船舶への供給を含む。

②　市場の動向

(ア)船舶用機関

海運分野のＣＮ化に向け、従来、燃料の主流であった重油に比して、CO_2等の排出量が抑制できるガス燃料に対応した船舶用機関の需要が急速に増加している[5]。ガス燃料に対応した船舶用機関については、国際条約に基づき求められる出荷前の性能試験期間が２倍以上に長期化するため、ガス燃料に対応した船舶用機関の需要が伸びるにつれて、需要に対する供給能力の不足が顕在化・深刻化している。

また、船舶用機関の生産に欠かせない基幹的な部品であるクランクシャフトは、その生産に専用の大規模設備と高度なノウハウを要し、他の製品への生産設備の転用や他分野からの参入が難しいことなどから国内の製造事業者が限られている。

(イ)航海用具

航海用具は国際条約・国内法令により総トン数 300 トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、世界の海上輸送量拡大に伴う造船需要の拡大に合わせて必要な航海用具の需要も増加することに加え、近年の船舶の自動化・省力化への社会的要請の高まりにより、その性能の高度化が見込まれている。

(ウ)推進器

世界の海上輸送量拡大に伴う造船需要の拡大により、船舶の推進力を生み出すために不可欠な推進器の需要も増加することに加え、近年の船舶自動化・省力化やＣＮ化への社会的要請の高まりにより、推進器についてもその性能を高度化させ、省エネルギーで航行することへの対応が求められている。

(エ)船体

世界の海上輸送量拡大や近年のＣＮ化への社会的要請の高まりに伴う造船需要の拡大により、船舶の大部分を成す船体の需要も増加が見込まれている一方で、我が国では造船事業者の撤退・事業転換等により船体の供給能力が低下している。

以上のことから、上に列挙した船舶の部品等は造船・海上輸送における重要性に鑑み国民生活又は経済活動に大きな影響を生じさせるものであり、需要の代替が困難であると認められ、広く国民生活・経済活動が依拠している重要な物資であるといえる。

（２）外部依存性

①　供給先の動向及び供給途絶の影響に関する認識

我が国造船事業者は、船舶用機関及びその基幹的部品であるクランクシャフト、航海用具、推進器について、その全てを国内事業者から調達しているが、造船産業が世界単一市場であり、国際条約に基づき一律に定められる環境規制・安全規制等の国際ルール

[5] IHS Markit より。2016 年に３％であったガス燃料船のシェアは 2021 年に 21％に増加。

に基づきながら国際競争にさらされる産業であることから、その影響により舶用産業も集約・淘汰が進み、現在、これらの調達先は限定的である。限定的であるメーカーにおいて、船舶用機関、クランクシャフト、航海用具、推進器それぞれについて、生産のための設備の不足、老朽化、熟練ノウハウを有する人員の不足等の理由から、供給途絶のおそれが顕在化している。

他の造船国に立地しているこれらのメーカーにおいては当該造船国の内需向けの製造が主であり、我が国を含む外部への輸出余力には乏しいことから、国内での供給が途絶すれば船舶の部品等のみならず船舶自体を外部に依存することとなる。仮に船舶の供給を外部に過度に依存した場合、有事の際の経済制裁などにより、船舶の輸出入が制限され、外部からの調達が困難となるおそれもあるほか、船舶の自律的な建造が困難となり設計・技術情報等が海外に流出することとなるため、国内で船舶の部品等を安定的に供給することは、船舶の安定供給のためにも必要である。

船体については、中国の造船事業者が完成品である船舶の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 割と日韓を凌駕している。一方で我が国の造船事業者は、長期の不況の中、複数が撤退・事業転換し、建造能力が減少しており、供給途絶のおそれが顕在化している。船体の製造を過度に外部依存すれば有事の際の経済制裁などによって供給途絶が生じるおそれがある。国内での供給が途絶すれば船体のみならず船舶自体を外部に依存することとなる。近年、日本船主による船舶の発注量が日本造船所による船舶の建造量を上回る状況が生じており、この傾向が続けば、国内生産が途絶し、外部に供給を依存せざるを得なくなるおそれも排除されない。

② 将来の重要性及び成長性

(ア)船舶用機関及びその生産に必要な原材料等

船舶用機関は、我が国の主要な貿易手段である海上輸送を担い、経済成長やデジタル化の進展等の世界的な潮流を踏まえて需要が堅調に増加すると見込まれている船舶にとって動力源及び電力源であることから、その重要性は一層高まることが想定される。その基幹部品であり、船舶用機関と同じくその全てを国内から調達しているクランクシャフトを含め、国内生産が途絶した場合、外部に供給を依存せざるを得ないが、有事の際の経済制裁などにより、船舶や船舶用機関の輸出入が制限され、外部からの調達が困難となるおそれがある。その場合、我が国において自律的に船舶を建造することができなくなり、食料・エネルギーをはじめ我が国が外部に依存する物資を始めとした貿易量の安定性を相当程度失うこととなる。

(イ)航海用具

航海用具は、前述のとおり今後需要が堅調に増加すると見込まれている船舶にとって、障害物等の探知により航行の安全確保などに不可欠な役割を果たす重要な物資であり、船舶の自動化・省力化の進展とともに、今後その重要性は一層高まることが想定される。航海用具は、現状その全てを国内から調達しており、国内生産が途絶した場合、外部に

供給を依存せざるを得なくなるが、有事の際の経済制裁などにより、船舶や航海用具の輸出入が制限され、外部からの調達が困難となるおそれがある。その場合、我が国において自律的に船舶を建造することができなくなり、食料・エネルギーをはじめ我が国が外部に依存する物資を始めとした貿易量の相当程度の安定性を失うこととなる。

(ウ)推進器

推進器は、前述のとおり今後需要が堅調に増加すると見込まれている船舶にとって推進力の源となる重要な物資であり、船舶の自動化・省力化やＣＮ化の進展とともに、今後その重要性は一層高まることが想定される。推進器は、現状その全てを国内から調達しており、国内生産が途絶した場合、外部に供給を依存せざるを得なくなるが、有事の際の経済制裁などにより、船舶や推進器の輸出入が制限され、外部からの調達が困難となるおそれがある。その場合、我が国において自律的に船舶を建造することができなくなり、食料・エネルギーをはじめ我が国が外部に依存する物資を始めとした貿易量の相当程度の安定性を失うこととなる。

(エ)船体

船体は、前述のとおり今後需要が堅調に増加すると見込まれる船舶の基幹的部品であることから、その重要性は一層高まることが想定される。船体は、現状そのほぼ全てを国内から調達しており、国内における供給が途絶した場合、外部に供給を依存せざるを得なくなるが、有事の際の経済制裁などにより、外部からの調達が困難となるおそれがある。その場合、我が国において自律的に船舶を建造することができなくなり、食料・エネルギーを含め我が国が外部に依存する物資を始めとした貿易量の相当程度の安定性を失うこととなる。

四面を海に囲まれた我が国では、上に挙げた食料やエネルギー等を航空機や自動車といった他の輸送手段によって代替輸送することは不可能であり、海上輸送の途絶により影響を受ける範囲は全産業、国民生活一般に及ぶ。

以上により、上記（ア）～（エ）に掲げた船舶の部品等の国内供給途絶は船舶の国内供給途絶をもたらし、国民生活・経済活動に幅広く甚大な影響を及ぼすことの蓋然性が認められる。

③　我が国及び諸外国・地域の政府の動向

- 日本

  我が国においては、造船業が国際競争力を確保し、地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献できるよう、生産性向上や事業再編等を促進し、その事業基盤の強化を図るとともに、熾烈な国際競争に晒されている海運業の競争力強化と造船業への発注喚起のための海運事業者による高性能・高品質な船舶の導入促進を図ることを目的として、令和３年に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」

（以下「海事産業強化法」という。）が公布・施行され、同法に基づき、造船業の「事業基盤強化計画」を国土交通省が認定[6]し、生産性向上や事業再編等を促進している。

また、同法に基づく事業基盤強化と並行して、船舶の設計・建造のみならず、その後の運航・メンテナンスも含めた船舶のライフサイクルにおける効率化や新たなビジネスモデルを創出する「ＤＸ造船所」の実現に向けた先行的な取組への支援や造船事業者同士・造船事業者と舶用事業者との間の連携を強化するための課題の解決のための事業、学習指導要領への船舶工学の位置付けを含めた人材の確保・育成のほか、ＣＮ化に向けた次世代燃料船の技術開発をグリーンイノベーション基金により促進するとともに、国連の専門機関である国際海事機関（ＩＭＯ：International Maritime Organization）における船舶の安全・環境基準等をはじめとした国際ルール形成に戦略的に取組むなど、様々な政策ツールを総合して、安定供給確保に資する支援を図ってきた。

他方で、近年、ガス燃料船の需要が急増しているところ、その基幹的な機器であるガス燃料タンクを国内で製造する技術はあるものの商業的な基盤がなく、その多くを海外からの輸入に依存しており、実際に発注した仕様どおりにタンクが納入されず船舶の建造が大幅に遅延した事例があるなど安定的な性能・調達に係る課題が顕在化したことを受け、令和３年度補正予算により、国内で製造基盤の構築に先行的に取り組む事業者を支援する事業を実施している。

このように、造船業としての事業基盤強化等の取組だけでは必ずしも船舶のサプライチェーン供給途絶リスクには対応できないことを踏まえ、当該リスクに係る分析等にも取り組んでいる。

2025 年 12 月、国土交通省及び内閣府は、関係省庁と連携しつつ、国家安全保障を支える我が国の造船業を再生するための取組をまとめた「造船業再生ロードマップ」を策定した。造船業再生ロードマップにおいては、2035 年に向けた我が国造船業のあるべき姿、目標及び方向性に加え、主に政府が行う施策を整理している。その中では、基幹船舶（バルクキャリア、タンカー、コンテナ船等）の需要変動やロット発注等に柔軟に対応できる体制の構築及び船舶の CN 化を見据えたゼロエミッション船に係る技術の優位性の確立、省エネ技術の開発継続によるライフサイクルでのコスト（船価＋燃料費）での優位性の維持等を目指すための戦略も示されている。また、2025 年 11 月に開催された日本成長戦略本部（第１回）においては、危機管理投資及び成長投資の戦略分野の１つとして「造船」が位置付けられるとともに、各戦略分野の供給力強化策を通じて実現される、投資内容やその時期、目標額などを含めた「官民投資ロードマップ」を策定し、2026 年の夏、これらを取りまとめた成長戦略を策定するとされている。

- 中国

以下の文書において、同国で保有すべき極めて重要な技術の一つとして造船業・舶

[6] 令和６年１月末時点で、32 グループ 50 社の造船事業者が計画の認定を受けている。

用工業に係るものを挙げるなど、国有企業を含む関連国内企業の育成に国を挙げて取り組んでいる。

・「中国製造 2025」において、中国が製造国となるために国産化拡大を目指す 10 の分野を掲げ、そのうち船舶関係では「海洋エンジニアリング設備・ハイテク船舶」が列挙されている。
・「中国国務院傘下科技日報 35 品目」において、中国が保有していない又は他国に独占されている 35 の技術を掲げ、国内における積極的な技術獲得・育成を目指しており、そのうち船舶関係では「ディーゼルエンジン関連技術」「海洋探査（海底観測）技術」等を列挙している。
・上記の技術のうち外資導入を積極化するものとしては、「外商投資奨励産業目録」において船舶関係で「インテリジェント船舶（運航・停泊等の支援技術を搭載した先進的船舶）の開発・設計」、「船舶軽量化及び環境保護型新材料の研究開発、製造」のほか、「船舶用ディーゼルエンジンの設計」、「海洋探査観測計器の製造」等を掲げている。
・「船舶製造業のグリーン発展行動要綱(2024～30 年)」において、「LNG、メタノール等のグリーン燃料船の世界シェア 50%以上」、「グリーンシップ関連製品の供給能力の形成」、「グリーンシップの世界シェアトップ」等を掲げている。

• 韓国

以下のとおり、造船業・舶用工業の育成のため、関連国内企業に対して多額の支援等を実施している。

・政府系金融機関を通じた自国造船業の受注拡大のための大規模な公的助成（経営難に陥った造船事業者の救済のための大規模な金融支援、前受金返還保証の発給等）を実施[7]している。
・国立の生産技術研究院が、推進器の部品の鋳造をコスト・製作速度ともに大幅に向上させた新工法を開発し、国内メーカーの世界市場シェア拡大を企図している[8]。
・「K-造船の次世代先導戦略」(2023 年 11 月)において、次世代船舶の世界シェアを 56.3%（2022 年）から 80%（2030 年）に引き上げるなどの目標を掲げ、目標達成のため、３つの戦略方向（将来の技術の先取り、造船産業の建造システムの高度化、法制度及びインフラ整備）と３つの推進課題を掲げており、そのうち「造船産業の建造システムの高度化」では「造船所のデジタル転換（DX)・スマート化による現場の生産性向上」等が推進課題として列挙されている。
・「K-造船超格差ビジョン 2040」において、韓国造船産業の課題である、船舶エンジン・船倉等の資機材の高い海外依存度を解消すべく、2040 年までの民官合同造船産業技術開発ロードマップを策定している。

[7] 国土交通省報道発表資料（韓国の自国造船業に対する公的助成についてＷＴＯ紛争解決手続に基づく二国間協議を開催しました）
[8] 「韓国における舶用工業に関する実態調査」((一財)日本舶用工業会、(一財)日本船舶技術研究協会、2022 年３月)

- 米国

2025 年 4 月、米国政府は、中国が海事・物流・造船分野の不合理な支配を目的とした措置を講じ、サプライチェーンの対中依存を高めて経済安全保障上のリスクを生じさせていると結論付け、1974 年通商法第 301 条に基づく次の措置を含む対抗的措置を実施した。

・ 中国運航者・船主の船舶、中国建造船舶及び非米国建造の自動車運搬船への入港料徴収（2025 年 10 月の米中首脳会談の合意により、同年 11 月 10 日から１年間停止）
・ 2028 年以降、LNG 運搬船の一定割合を米国建造・米国籍・米国運航の船舶で輸送

2025 年 10 月に日米政府間で署名された日米造船協力に関する覚書において、造船協力・海事産業発展に関する会議体を設置し、「日米両国の建造能力拡大」、「米国海事産業基盤への投資の促進（投資機会の特定）」、「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）」、「日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化」、「先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装」及び「先進的な船舶の設計及び機能の開発」の分野で協力を促進することとされた。

（３）外部から行われる行為による供給途絶等の蓋然性

船舶・舶用機器は世界単一市場であり、国際条約に基づき一律に定められる環境規制・安全規制等の国際ルールに基づきながら国際競争にさらされる産業である。

船舶は日本・中国・韓国で世界需要の９割以上が建造されているが、船舶の自律的な建造や船舶性能の自律的な決定・秘匿等の観点から、船舶の部品等の製造もこれらの国において完結する傾向が強い。

船舶及び舶用機器の需要は世界経済の成長に伴い伸張することが想定され、また、海運分野のＣＮ化や船舶の省人化・自動化等の進展により需要が高度化することが見込まれる中、他国は、国策として国内における安定的な供給体制の確保・強化に取り組んでいるところだが、長期の市況低迷を受けた世界の造船市場における激しい価格競争等を背景に、近年、我が国の造船事業者が撤退・事業転換し、船舶の建造量が減少傾向にあり、加えて、需要量や価格について自ら決定できる余地が少ない舶用事業者の経営環境が我が国において悪化している。結果として、船舶の部品等について、製造事業者が廃業・統合等により減少し、サプライチェーンが脆弱化している。

また、船舶の部品等は多くが個々の船舶に合わせた設計で需要に応じた量が製造され、他分野の物資による代替は不可能であり、専用の大規模設備と高度なノウハウを要する一方で他分野に応用できる範囲は小さいため、他分野からの事業者の新規参入を見込み難い。

よって、我が国においても国内における船舶の部品等の製造事業者の供給能力の維持・強化を図らなければ、国内の船舶サプライチェーンの一部を外部に過度に依存せざるを得ない、又は船舶の供給自体を外部に依存することとなるが、上に挙げた諸外国の船舶の部品等の生産に係る傾向から我が国への供給が十分に図られないおそれがある。また、仮に船舶の部品等の供給を海外に依存できたとしても、有事の際の経済制裁などにより、船舶

や舶用機器の輸出入が制限[9]され、外部からの調達が困難となるおそれもある。

（４）本法による施策の必要性

本節（１）から（３）までに示されるように、四面を海に囲まれた我が国では、食料やエネルギー等の物資を海上輸送による貿易に依存しており、これらは航空機や自動車といった他の輸送手段によって代替輸送することは不可能である。海上輸送の途絶により影響を受ける範囲は全産業、国民生活一般に及ぶことから、海上輸送を担う船舶の安定供給は我が国にとって極めて重要である。船舶の部品等は船舶の建造や安全航行に不可欠である一方で代替性も低く、その供給途絶が我が国海上輸送に与える影響が大きいこと、製造が造船国を中心とした少数国に偏在する中、供給が途絶するおそれが顕在化していることから船舶の部品を特定重要物資として指定した上で安定供給確保を図る必要がある。

船舶の生産基盤の強化を目的とする制度としては海事産業強化法が存在するが、同法は、造船等事業者が生産性を向上させることにより競争力の強化及び事業基盤の強化を図ることを目的としており、事業の全部又は一部の分野又は方式の変更を伴う新たな舶用機器の開発・生産、生産する舶用機器の構成の変更等の取組を支援するものである。

一方、法は、国民の生存に必要不可欠である又は国民生活・経済活動が依拠している重要な物資について、サプライチェーンの強靭化を通じてその安定供給確保を図ることを目的とするものである。

船舶の部品等の安定供給確保のためには、世界経済に連動し需要変動が激しい市場の中で想定し得る最大の需要量に対応した供給体制を維持すること等が含まれ得ることから、必ずしも事業者の生産性の向上に繋がらないことも想定され、このような取組を海事産業強化法の枠組のみで実現することは困難である。

このため、船舶の部品を「特に供給確保を図る必要があるもの」として特定重要物資に指定し、法を通じた施策を講じる必要がある。

（５）サプライチェーンの構造

船舶は数万点～数十万点の舶用機器及び船体から構成され、前掲の船舶の部品や操舵設備、電気設備、救命・消防設備といった共通のものから、荷役等の船舶の個々の役務に特化した専用の機器まで含まれる。

船舶の部品等の個々のサプライチェーンの構造は、以下のとおり。

①　船舶用機関

船舶用機関のサプライチェーンは、鋼材に始まり、それを鋳鍛造したブロック、クラ

---

[9] ロシアによるウクライナ侵略に対しては、我が国及び欧州・米国が、船舶・舶用機器に係る輸出制限等を実施。[10] 2024 年時点の日本の船舶建造量は 907 万総トン。

ンクシャフトやシリンダーライナー・ピストンヘッド等の主要構成部品、燃料の噴射等を制御する電子機器類等から構成され、組立後に運転試験を経て船舶に搭載される。個々の船舶の大きさ・形状や、航行海域・役務の形態等と密接に関連した仕様で設計されるといった物資の特性があるほか、その取引における特徴として、国内造船所は全ての船舶用機関を国内調達しており外部からの輸入がないこと、船舶用機関の価格が国際市場における船価に大きく左右されるといった点が挙げられる。

また、船舶用機関の基幹的部品の一つであるクランクシャフトは、個々の船舶の大きさ等に合わせた仕様で設計されるといった特性のほか、船舶用機関と同様にその価格が船価に大きく左右され、さらに、原材料である鋼材の価格高騰等の製造コスト増加が収益を圧迫するといった取引面の特徴があり、船舶用機関の動力をプロペラに伝え船舶を航行させるために不可欠な役割を果たしているが、船舶用機関同様に外部からの代替供給確保の困難性が高い物資である。

加えて、いずれも巨大な構造物であり、その生産に大規模な設備を要し、生産能力を維持するための固定費の負担が大きい一方、船舶の国際市場に需要量や価格を大きく左右される特徴がある。

② 航海用具

航海用具のサプライチェーンは、原料となる材料を混合・成形後に圧電性を付与することで製造される特殊な部材に始まり、これを電気的な回路に接続することで、電気エネルギーを機械エネルギー（超音波）に変換する製品ユニットを形成している。

個々の船舶の大きさ・形状や、航行海域・役務の形態等と密接に関連した仕様で設計されるといった物資の特性があるほか、その取引における特徴として、国内造船所は全ての航海用具を国内調達しており外部からの輸入がないこと、船舶の国際市場に需要量や価格を大きく左右され、需要・船価が低迷した際に原材料の高騰などの製造コスト増加や船舶用途に特化した製品の開発コスト等が事業者の収益を圧迫するといった点が挙げられる。

③ 推進器

推進器のサプライチェーンは、銅合金・ニッケル等の金属素材に始まり、それを鋳造したプロペラ翼、プロペラボスないしプロペラハブ、プロペラ軸といった主要構成部品から構成され、これらを加工（研磨・孔明処理等）・組立後に検査を経て船舶に搭載される。

個々の船舶の大きさ・形状や、航行海域・役務の形態等と密接に関連した仕様で設計されるといった物資の特性があるほか、その取引における特徴として、国内造船所は全ての推進器を国内調達しており外部からの輸入がないこと、船舶の国際市場に需要量や価格を大きく左右され、需要・船価が低迷した際に原材料の高騰などの製造コスト増加や船舶用途に特化した製品の開発コスト等が事業者の収益を圧迫するといった点が挙げられる。

④　船体

船体のサプライチェーンは、主たる原材料である鋼材の切断、加工（曲げ）、溶接、ブロック製造、塗装、ドックにおけるブロックの組み上げ、船体塗装等からなる。また、製造の効率化の観点から、船体の特定の部分の構造部材を他の工場で製造し、ドックへ海上輸送することも行われる。

船体は、輸送貨物、投入航路等を踏まえた顧客の要求等に応じて一品ごとに異なる仕様で製造される特性がある。

加えて、船体は巨大な構造物となるため、その生産に大規模な設備・敷地を要し、生産能力を維持するための固定費の負担が大きい一方、船舶の国際市場に需要量や価格を大きく左右される特徴がある。

上記のとおり、船舶の部品等のサプライチェーン強靱化に当たっては、一品ごとに仕様を定める受注生産でありながら国際市場の動向により激しく上下する需要や船価に収益を左右されるという特徴に留意しつつ、我が国の国民生活・経済活動の安定確保のためには当該物資の安定供給確保を通じて船舶建造、海上輸送の自律性の強化を図ることが不可欠である点を十分認識する必要がある。

（６）船舶の部品等のサプライチェーンが抱える課題及び動向

前述のとおり日本、中国及び韓国で世界の船舶の９割以上を建造しているが、船舶用機関や船体など船舶に欠かせない船舶の部品等は、船舶の設計・建造と一体的に仕様の検討・調整が行われ一品受注生産をする必要があり、主として船舶の建造国で製造されている。

このため、船舶の部品等の製造国は少数に特定されている一方で、相互の輸出入は活発でなく、自国での生産が困難となった場合に、外部からの安定供給を見込み難いという課題がある。さらに、船舶やその重要部品は貿易管理の対象となり得るものであり、仮に有事の際に経済制裁等が行われれば、外部からの供給が不可能となるおそれがある。

また、船舶は世界を航行するものであるため、その環境・安全規制は、国際条約に基づく世界統一の規制が適用される。それらの規制を順守しなければ船舶の航行に制限を受けることとなり、安定的な海上輸送の確保に影響を与えるほか、海運や造船・舶用工業の供給能力確保の観点からは、国際条約に係る交渉やその結果としての規制への戦略的な対応が重要となる。

このようなサプライチェーン上の課題及び動向がある中、船舶用機関、クランクシャフト、航海用具、推進器及び船体については、安定供給に係る次に掲げる課題を有しており、対策が急務である。

①　船舶からの温室効果ガスの排出削減強化に伴う船舶用機関の生産能力減少

船舶用機関からの排ガスについては、国際条約に基づき、船舶への搭載前に運転試験を行い、排ガス中のＮＯｘが規制値以下であることを確認すること等が製造者に義務付

けられており、生産能力を左右する大きな要素となっている。試験能力の強化には大規模な投資が必要となるため、試験能力が逼迫した際には、事業者間で都度、設備を貸借するか、あるいは設備を夜間・休日に稼働させることで凌いでいる。

他方で、船舶からの温室効果ガス（ＧＨＧ：Greenhouse Gas）の排出については、ＩＭＯにおいて、2050 年頃までに国際海運におけるＧＨＧ排出をゼロとすることが 2023 年７月に定められた。

このような動きを受け、船舶用機関の仕様・製造工程を左右する舶用燃料自体の重油からガスへの転換の機運が急速に高まっているが、ガス燃料の具体的な種類は、既に実用化されている天然ガスから、研究開発・実証段階である水素やアンモニアなど多岐にわたり、その普及割合については、船舶用機関の製造事業者が予見することは困難であるほか、ガス燃料に対応した船舶用機関は、試験に２倍超の期間を要するため、設備をガス燃料に対応させるだけでは、全体としての試験能力が不足し、結果として船舶用機関の供給能力が減少・不足することとなる。

ガス燃料への需要の変化に的確に対応するためには、多種多様な燃料に対応した試験体制の確保が必要であるが、需要動向が予測と異なった場合には、導入した設備が活用されない、あるいは設備が不足することとなるため、船舶用機関の製造事業者においては、大規模かつ長期にわたる設備投資の必要性を認識しつつも、実際の着手がし難い状況にある。

しかしながら、事業者間での設備の貸借などのこれまでの対応では、既存の試験設備の種類や数の制約を受けることとなり、船舶用機関について、近い将来に国内需要に対応できない状態となる。

このため、製造事業者による設備投資を長期にわたって支援する制度によって、船舶用機関の安定供給の確保を図る必要がある。

②　生産設備の重大故障等によるクランクシャフトの供給途絶リスク上昇

２ストロークの船舶用機関に組み込まれるクランクシャフトは、船舶用機関の仕様等に応じて一品受注生産形式により、鋳塊（インゴット）を超高温で加熱・鍛造・加工することで製造される。

各工程における設備は、他の汎用機器等で代替ができない一方、超高温の鋳塊を高圧力で鍛造する必要があるなど、過酷な使用環境であり、設備の老朽化に伴い重大故障による生産停止のリスクが高まっている。また、鍛造等の際には、熟練技能者によるノウハウが不可欠であるが、ノウハウが失われることによる生産能力の低下のリスクも高まっている。

これに対応するためには大規模な設備投資が必要となるが、クランクシャフトの需要量や価格が、変動の激しい国際船舶市場に大きく影響され、投資の判断を行うことが困難である。

一部の製造者が必要な設備投資を行うことができず、クランクシャフトの供給が途絶し、又は生産能力が低下した場合、当該製造者により製造されるクランクシャフトを必

要とする大きさの船舶の供給途絶等に直結することとなる。
このため、製造事業者による設備投資を長期にわたって支援する制度によって、クランクシャフトの安定供給の確保を図る必要がある。

③　原材料供給途絶による航海用具の供給途絶リスク上昇

海運業の担い手不足などの課題への対応のためニーズが高まっている自動運航等の実現・普及に向け、航海用具の需要が高まっており、更なる性能向上の重要性も高まっているところである。
他方で、航海用具の製造に当たっては、船舶用に特別に開発された原材料が必要不可欠であるが、その国内供給が途絶するリスクが高まっており、原材料が確保できないことによる航海用具の供給途絶のおそれがある。
航海用具の安定供給を確保するためには、生産に当たって高いノウハウを要する原材料の調達確保が必要であり、そのためには、大規模な設備投資を含めた長期にわたる取組が必要となるが、航海用具の需要量や価格が、変動の激しい国際船舶市場に大きく影響され、取組を行う判断を事業者が行うことは困難である。
このため、製造事業者による取組を長期にわたって支援する制度によって、航海用具の安定供給の確保を図る必要がある。

④　熟練技能者のノウハウ喪失等による推進器の生産能力減少

船舶の主たる推進力を生み出す推進器は、ＣＮ化に向けた舶用燃料の転換と、それに伴う燃料コスト増加に伴い、エネルギー消費を可能な限り削減し、高い運航効率を担保する推進器の需要が高まっているとともに、自動運航等の実現に向けた高い操船性能へのニーズも高まっている。
その実現のためには、高い精度で設計・製造をすることが必要であり、我が国は、熟練の技能人材がそのノウハウを活用して鋳造や切削等の加工を行うことで、これを実現してきた。
他方で、熟練技能人材の不足が深刻化しており、このままでは、近い将来に生産能力が不足し、将来の需要増のみならず足下の需要に対しても十分な供給量を確保できない蓋然性が高まっている。
それに対応するためには、熟練技能人材のノウハウを形式知化した上で機械化を進め、安定供給に必要な製造能力を強化することが必要となり、大規模な設備投資を含めた長期にわたる取組が必要となるが、推進器の需要量や価格が、変動の激しい国際船舶市場に大きく影響され、投資判断を事業者が行うことは困難である。
このため、製造事業者による取組を長期にわたって支援する制度によって、推進器の安定供給の確保を図る必要がある。

⑤　造船事業から撤退する事業者の増加に伴う船体の供給能力減少

世界の海上荷動量が拡大傾向である上、近年、海運分野のＣＮ化の加速等の世界的な

潮流を受け、船舶の需要が堅調に増加しており、船体の需要も増加している。一方で、2010 年代に造船・海運不況が長期に及んだため、造船事業者の多くは設備投資の余力が十分ではなく、事業継続が難しいとして、近年、事業から撤退する事業者が増え、供給量が減少傾向にある。造船事業者の撤退が続き、船体の安定供給が確保できなくなると、船舶の供給途絶等のリスクが生ずる。

このため、造船事業者による取組を長期にわたって支援する制度によって、船体の安定供給の確保を図るとともに、同志国との連携による国際的なサプライチェーンの強靱化に取り組む必要がある。

第２節　船舶の部品等の安定供給確保に関する目標

貿易量の 99%以上を担う海上輸送は、国民生活・経済活動に不可欠な極めて重要なインフラであり、この海上輸送に用いる船舶の安定供給のためには、国内で造船所等に船舶の部品等を持続的に安定供給することが必要である。しかしながら、造船業・舶用産業は世界単一市場における熾烈な競争環境にあり民間事業者のみによる投資判断・取組は困難であること、少数の国・事業者で造船・製造されていることなど、造船業・舶用産業特有の構造がある。船舶用機関、航海用具、推進器はそれぞれ生産体制に脆弱性を抱えており、供給途絶のリスクが顕在化しており、これらの供給が途絶すれば、前述のとおり、船舶自体を外部に依存することにもなり、有事の際の経済制裁などにより、外部からの調達が困難となるおそれもあるほか、船舶の自律的な建造ができなくなり、設計・技術情報等が外部に流出することとなる。外部に依存することなく国内での生産体制を維持・増強することが安定供給確保を図る上で最も効果的である。船体についても事業者の撤退が続き、供給途絶のリスクが顕在化しており、供給が途絶した場合、外部に供給を依存せざるを得なくなるが、有事の際の経済制裁などにより、外部からの調達が困難となるおそれがある。その場合、我が国において自律的に船舶を建造することができなくなる。

造船や安全な運航に必要不可欠な船舶の部品等のうち船舶用機関、航海用具及び推進器については、製造事業者における製造体制の構築支援等を 2023 年から行うことにより、世界経済動向と新造船市場動向・変化に基づき予想される継続的な需要増に対応し、国内需要を満たすための十分な生産能力を 2027 年までに獲得することを目標とする。

また、船舶の部品等のうち船体については、造船業再生ロードマップに定められた「2035 年までに 1,800 万総トンの船舶建造能力を確保する」ことを目指し、製造事業者における供給体制の構築支援等を 2026 年から行うことで、世界経済動向と新造船市場動向・変化に基づき予想される継続的な需要増に対応し、国内需要を満たすための十分な供給能力を 2035 年までに獲得することを目標とする。

具体的には、

・ガス燃料の普及に対応した船舶用機関（エンジン）及びその部品（クランクシャフト）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築
・航海用具（ソナー）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築
・推進器（プロペラ）の国内生産基盤強化のための安定生産体制構築

・船体の供給能力強化のための体制構築
等により船舶の部品等の安定的な供給体制を構築する。

第２章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組に関し主務大臣が実施する施策に関する事項

第１節　施策の基本的な方向及び目標

これまでも海事産業強化法に基づく造船業を中心とした事業基盤の強化や関連する予算による施策、人材の確保・育成に官民連携して取り組むことにより、安定的な海上輸送の確保に努めてきたところである。

また、サプライチェーンの強靭化についても、ガス燃料タンクの国内生産体制の構築等、船舶用部品の安定的な流通を確保するための取組を行ってきたところであるが、前章第１節の現状認識を踏まえ、安定的な海上輸送及び船舶の供給を確保するためには、船舶の部品等のサプライチェーン上の課題に対応する必要がある。

これらの課題を解決するためには、大規模な設備投資を含めた長期にわたる取組が必要となるが、変動の激しい国際船舶市場に需要量や価格を左右される造船・舶用産業においては、安定供給確保のための投資に対するリターンを見込むことが難しく、事業者が自ら投資判断をすることが困難である。しかしながら、こうした施策が実施されない場合は、船舶の需要に応じた十分な国内生産体制を維持することができず、安定的な海上輸送・船舶供給の維持に必要な船舶の部品等の供給が十分に行われないリスクが顕在化している。

このため、各船舶の部品等の製造事業者が必要な生産能力を確実に整備可能となるよう、事業者による計画的な投資を後押しするための支援を通じて、前章第２節の目標の達成を図るものとする。

第２節　実施する個別施策

（１）ガス燃料の普及に対応した２ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化

①　施策の対象となる品目

２ストロークの船舶用機関

②　施策の対象となる取組

船舶用機関の性能試験設備（ガス燃料対応）の整備

③　施策の具体的な内容及び効果並びに目標

試験運転工程に係る設備の導入等を 2023 年から支援することで、2025 年に見込まれている船舶用機関の需給の逼迫に対応可能な国内生産基盤を強化する。国内全体で、「2025 年までに年産 600 万馬力分の２ストロークの船舶用機関の安定生産体制の確保」を目標とする。

（２）ガス燃料の普及に対応した４ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化

①　施策の対象となる品目

４ストロークの船舶用機関（連続最大出力が 1,000 馬力以上のものに限る。以下同じ。）

② 施策の対象となる取組

船舶用機関の性能試験設備（ガス燃料対応）の整備

③ 施策の具体的な内容及び効果並びに目標

試験運転工程に係る設備の導入等を 2024 年から支援することで、2026 年に見込まれている船舶用機関の需給の逼迫に対応可能な国内生産基盤を強化する。国内全体で、「2026 年までに年産 1,100 台分の４ストロークの船舶用機関の安定生産体制の確保」を目標とする。

（３）クランクシャフトの生産設備の稼働信頼性強化等

①施策の対象となる品目

２ストロークの船舶用機関に用いられるクランクシャフト

②施策の対象となる取組

クランクシャフトの生産設備の更新・自動化設備の導入

③ 施策の具体的な内容及び効果並びに目標

クランクシャフトの鍛造工程等に係る自動化設備の導入等を 2023 年から支援することで、継続的な需要増が見込まれているクランクシャフトの国内生産基盤を 2026 年までに強化する。国内全体で、「2026 年までに年産 385 本分のクランクシャフトの安定生産体制の確保」を目標とする。

（４）航海用具の安定生産体制の強化

① 施策の対象となる品目

船舶の航行の安全確保の用に供される航海用具（ソナー）（音響測深機に限る。以下同じ。）

② 施策の対象となる取組

航海用具（ソナー）の性能を決定付ける原材料の生産設備の構築

③ 施策の具体的な内容及び効果並びに目標

航海用具（ソナー）の原材料の生産設備の導入等を 2023 年から支援することで、継続的な需要増が見込まれている航海用具（ソナー）の国内生産基盤を 2027 年までに強化する。国内全体で、「2027 年までに年産 600 台分の航海用具の安定生産体制の確保」を目標とする。

（５）推進器の熟練工のノウハウを要する工程の安定生産能力の強化

①　施策の対象となる品目

船舶の主たる推進力を生み出す推進器（プロペラ）

②　施策の対象となる取組

推進器の成型工程の自動化設備の導入

③　施策の具体的な内容及び効果並びに目標

推進器の鋳造及び加工工程に係る自動化設備の導入等を2023年から支援することで、継続的な需要増が見込まれている推進器の国内生産基盤を 2027 年までに強化する。国内全体で、「2027年までに年産650台分の推進器の安定生産体制の確保」を目標とする。

（６）船体の供給能力の強化

①　施策の対象となる品目

船舶の船体を構成する部品

②　施策の対象となる取組

船舶の船体を構成する部品の供給に必要な設備投資及び研究開発

③　施策の具体的な内容及び効果並びに目標

造船業再生ロードマップに定められた「2035年までに1,800万総トンの船舶建造能力を確保」の達成に向け、船舶の船体を構成する部品の供給に必要な設備・施設への投資及び船舶の船体を構成する部品の供給に係る新たな技術等の研究開発への支援を行う。我が国船主が必要とする需要（将来的な需要を含む。）を十分に満たすとともに、第３章に定める船体の安定供給確保のための取組に加え、事業者による生産性向上等の他の取組と相まって、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[10]から 750 万総トン相当以上増強することを目標とする。

なお、「1,800万総トン」との同目標における差分については、今後の事業者による取組等を随時確認しつつ、必要に応じ適切な措置を講ずることにより達成を図る。

[10] 2024年時点の日本の船舶建造量は907万総トン。

第３節　施策に係る留意事項

（１）関連する戦略・取組及び施策を取り巻く環境

国土交通大臣は、前章第１節（２）③等において言及した次世代燃料船の技術開発など舶用機器に関連する研究開発については実証等の取組に対する支援を行っているところ、当該事業の進捗・成果いかんによって前節の取組の実施期間が前後する可能性があることから、当該事業に係る状況を適切に把握のうえ必要に応じて法による施策との連携を図るものとする。

また、海事産業強化法における造船法や海上運送法に基づく計画認定制度の活用による造船業の競争力強化や高性能・高品質な船舶の建造・保有の推進についても、船舶の部品等の安定的な需要確保によりサプライチェーンの強靱化につながるよう、法による施策と必要な連携を図るものとする。

加えて、我が国及び同盟国・同志国の経済安全保障の確保に資する研究開発の円滑な実施に十分留意し、必要に応じて柔軟な対応を行う。

（２）施策の総合的かつ効果的な推進

本制度の運用に当たっては、国家及び国民の安全を損なう事態を未然に防止する取組を総合的かつ効果的に推進するため、支援の効果的な実施にも留意するものとする。

国土交通大臣は、内閣総理大臣その他の関係行政機関の長と連携し、民間金融機関の機能を補完する範囲内で、株式会社日本政策金融公庫から指定金融機関を通じて低利・長期の資金を供給する二段階融資の仕組みの活用も含め、法第９条第１項の規定に基づき認定を受けた者（以下「認定供給確保事業者」という。）による安定供給確保のための取組に必要な資金の調達の円滑化に留意するものとする。

（３）サプライチェーンの状況の的確な把握及び調査の推進

重要な物資の安定供給確保を図る上では、その調達及び供給の現状並びにサプライチェーンの抱える課題を把握することは重要と考えられる。このため、関係行政機関は、重要な物資の安定供給確保に関し、デジタルトランスフォーメーション（ＤＸ）の進展も踏まえつつ、不断の情報収集・検証に努めるものとする。

具体的には、国土交通大臣は、必要と認めるときは、法第 48 条第１項の規定等を活用し、船舶の部品等のサプライチェーン把握のための調査を実施すること等により、その調達及び供給の現状並びにサプライチェーンの抱える課題の把握に努めるものとする。

船舶の部品等のサプライチェーン把握のための調査の実施等に当たっては、民間事業者等によるサプライチェーンの把握には一定の限界があることにも留意しつつ、事業者の過度な負担とならないよう、公的統計、業界団体等が実施する調査・統計等の活用や業界団体等へのヒアリング等を通じて、法律の規定の施行に必要な限度で調査の対象範囲、内容等を適切に絞り込むこととする。また、調査の目的・趣旨、調査の位置付け等についての

丁寧な説明に努めることにより、民間事業者等の理解を得て、調査への協力を求めることを基本とする。また、調査の実施に際しては、必要に応じ、調査対象となる物資の生産、輸入又は販売の事業に関係する団体への事前説明等により、調査趣旨を広く周知する方法も想定され得る。その上で、調査を通じて把握する情報には、企業の競争力の源泉と深く関わりのある内容が含まれ得ることを踏まえ、必要な情報管理のための措置を講ずるものとする。

（４）法第 30 条に規定する関税定率法に基づく職権調査の求めの実施等

国土交通大臣は、船舶の部品等の安定供給確保のために、民間事業者等による取組を後押しする観点から法第 30 条に規定する調査の求め（関税定率法に基づく職権調査の求め）を行うに当たり、次に掲げる事項に留意するものとする。

- 安定供給確保基本指針の趣旨を踏まえ、他国からのダンピングや不適切な市場介入等により国内産業への被害の可能性があると思料する場合において、船舶の部品等の安定供給確保に支障が生ずる事態を未然に防止するため必要があると認めるときは、法第 30 条の規定も活用しつつ、国際ルールに則り適切に貿易救済措置を図ること。
- その際、国土交通大臣は、法第４条第２項、第 46 条の規定等に基づき、関係行政機関の協力を得て対応を図ること。
- 法第 48 条第２項に規定する証拠収集手続を行うに当たっては、事業者の過度な負担とならないよう、情報収集に係る対象者を必要な範囲に限定するとともに、調査対象者が秘密として取り扱うことを求める情報がある場合には当該情報を非公表として取り扱うなど、民間事業者等に過度な負担をかけないよう十分配意すること。
- 当該求めに関する手続は、ＷＴＯ協定が定める貿易救済措置に係る諸規定と密接な関係を有するところ、法第 90 条に規定する国際約束の誠実な履行に係る規定に十分配意すること。

第３章　船舶の部品等の安定供給確保のための取組の内容に関する事項及び当該取組ごとに取組を行うべき期間又は取組を行うべき期限

第１章に規定する基本的な方向を踏まえ、当該方向を実現するものとして、前章第２節に掲げる各施策に取り組もうとする者の供給確保計画を支援していく必要がある。

このため、船舶の部品等の安定供給確保に係る取組に関する事項として、供給確保計画の認定要件を定めるものとする。

第１節　取組の対象範囲

供給確保計画の認定の対象とする取組は、経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律施行令（令和４年政令第 394 号）第１条第 11 号に規定する船舶の部品（船舶用機関、航海用具及び推進器並びに船舶の船体を構成するものに限る。）及びその生産に必要な原材料等のうち、以下に関する取組であって、これらの安定供給確保に資するものであり、当該供給確保計画を提出した事業者（以下「提出事業者」という。）の供給能力、供給途絶リスク、市場占有率等に照らし、前章第２節（１）③、（２）③、（３）③、（４）③、（５）③又は（６）③に掲げる目標の達成に十分資すると見込まれるものとする。

第２節　安定供給確保の目標

供給確保計画の認定の対象とする取組は、安定供給確保に取り組もうとする船舶の部品等について、次に掲げる基準を総合的に考慮し、サプライチェーンの供給途絶によるリスクの緩和につながるものとして、安定供給確保に十分効果的と認められるものであるものとする。

- サプライチェーンの途絶によるリスクの緩和につながるものであること。
- 船舶の部品等の安定的な供給確保のために行う、一定程度の年度にわたる継続的な取組であること。取組を継続すべき期間は第４節に定めるとおりとする。
- 今後継続的に見込まれる需要増や当該供給確保計画の実施により提出事業者において見込まれる供給能力等に照らし、前章第２節までに掲げる船舶の部品等の安定供給確保の目標の達成に十分資すると見込まれること。

具体的には、船舶の部品等の別に応じ、それぞれ以下のとおり。

（１）ガス燃料の普及に対応した２ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増、及び国内需要の約３割がガス燃料となり、ガス燃料の試験には重油燃料の２倍の試験工数を要することを踏まえた上で、２ストロークの船舶用機関に係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「2025 年までに年産 600 万馬力分の２ストロークの船舶用機関の安定生産体制の確保」に向けて十分な貢献をする生産目標を設定すること。

（２）ガス燃料の普及に対応した４ストロークの船舶用機関の性能試験能力の強化

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増、及び国内需要の約２割がガス燃料となり、ガス燃料の試験には重油燃料の２倍の試験工数を要することを踏まえた上で、４ストロークの船舶用機関に係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「2026 年までに 1,100 台分の４ストロークの船舶用機関の安定生産体制の確保」に向けて十分な貢献をする生産目標を設定すること。

（３）クランクシャフトの生産設備の稼働信頼性強化等

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増を踏まえた上で、２ストロークの船舶用機関向けクランクシャフトに係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「2026 年までに年産 385 本分のクランクシャフトの安定生産体制の確保」に向けて十分な貢献をする生産目標を設定すること。

（４）航海用具の安定生産体制の強化

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増を踏まえた上で、航海用具に係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「2027 年までに年産 600 台分の航海用具の安定生産体制の確保」に向けて十分な貢献をする生産目標を設定すること。

（５）推進器の熟練工のノウハウを要する工程の安定生産能力の強化

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増を踏まえた上で、推進器に係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「2027 年までに年産 650 台分の推進器の安定生産体制の確保」に向けて十分な貢献をする生産目標を設定すること。

（６）船体の供給能力の強化

提出事業者は、今後継続的に見込まれる需要増を踏まえた上で、船体に係るサプライチェーンにおいて果たすべき役割を、当該事業者の供給能力、サプライチェーン上の供給途絶リスク、市場占有率等に基づき適切に分析し、その役割に応じ、かつ、国内全体の目標である「我が国船主が必要とする需要（将来的な需要を含む。）を十分に満たすとともに、第３章に定める船体の安定供給確保のための取組に加え、事業者による生産性向上等の他の取組と相まって、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」に向けて以下の要件を満たした上で十分な貢献をする生産目標を設定すること。

①設備投資

（ア）提出事業者が海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画の認定を受けている、又は受ける予定であること。

（イ）提出事業者が以下のいずれかに該当すること。

(a)船体の年間供給能力（公称能力）を 2024 年時点から５割以上増強する計画を有しており、かつ、次のいずれかに該当すること。

（ⅰ）供給確保計画を申請する年の直近３年において、完成品の船舶ベースで年間建造量 25,000 総トン相当以上の船体供給実績又は同実績を持つ事業者への船体の納入実績を有すること。

（ⅱ）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こと。

（ⅲ）ある特定のセグメントにおける直近３年の国内シェアの３割以上に相当する船体供給実績を有すること。

(b)他社との経営統合、営業・設計・建造の協業等の緊密な連携を行うことにより船体の供給能力を増強する計画を有していること。

ただし、上記(a)若しくは(b)によらず、提出事業者が下記②の研究開発に取り組む場合又はその成果の普及に取り組む場合は関連の設備投資を認定の対象とする。（この場合、認定の対象は上記研究開発等の取組に直接関係する事項の設備・施設に限る。）

（ウ）対象は以下の設備・施設の導入に限る。

(a)船体の供給能力の向上に資する設備・施設であって、製造工程の自動化・省人化に資するもの

(b)船体の供給能力の向上に資する設備・施設（(a)に該当するものを除く。）

（エ）日米造船協力に関する以下のいずれかの取組（供給確保計画の認定の対象とする取組に関するものに限らない。）を実施している、又は実施する意向を有し、その体制が構築されていること。

(a)日米両国の建造能力拡大

(b)日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化

(c)先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装

(d)先進的な船舶の設計・機能の開発

②研究開発

次のいずれかに該当する研究開発に限る。ただし、提出事業者が、当該研究開発に関して日米間における協力への貢献が求められる場合には応ずる用意があること。

(a)我が国船主の需要（将来的な需要を含む。）への対応又は船体の供給能力の強化に資する研究開発であって、船体を供給する事業者への成果の導入見通しが付いているもの。

(b)我が国及び同盟国・同志国の経済安全保障の確保に資する研究開発。

③造船業再生ロードマップとの整合

外航船を建造する提出事業者は、外航船に関して、①又は②に加え、次の全てを満たすこと。

（ア）造船業再生ロードマップに示されたマーケット戦略及び技術戦略を踏まえた行動計画を作成すること。

（イ）行動計画には、マーケット戦略及び技術戦略それぞれについて、提出事業者による具体的な目標及びその目標を実現するための手段・時期を記載すること。

（ウ）行動計画について、以下のいずれかを踏まえつつ、造船業再生ロードマップに示された「我が国造船業の目標」達成並びにマーケット戦略及び技術戦略の全体としての実現の観点から、国土交通大臣により適当と認められること。

(a) 特殊船舶・希少船舶について、技術的優位性の発揮、新市場の獲得又はエネルギー政策への貢献に係る取組を含んでいるか

(b) 基幹船舶について、需要変動やロット発注等への柔軟な体制構築、連続建造による生産性向上・低コスト化、大型化等のマーケット戦略及びゼロエミッション船等の技術開発・生産体制整備により優位性を確立する等の技術戦略が実行可能かつ十分な成果が見込まれる内容となっているか

第３節　供給安定性

供給確保計画の認定の対象とする取組は、船舶の部品等の安定供給確保の信頼性を確保するため、次の（１）から（４）までのいずれにも該当するものとする。

（１）　現在及び計画期間中の市場構造又はその見込みを踏まえた供給能力確保に関する計画が整備されていること。

（２）　船舶の部品等の安定供給に係る国内関係法令を遵守すること。

（３）　事業継続性確保のため、事業継続計画が策定されていること。

（４）　当該取組を通じて、地域経済への貢献、雇用創出効果等への貢献が十分に期待できるものであること。

第４節　当該取組ごとに取組を行うべき期間又は取組を行うべき期限

供給確保計画の認定の対象とする取組について、取組ごとに取組を行うべき期間又は取組を行うべき期限は、認定供給確保計画に基づく船舶の部品等の生産又は調達が開始された時点から 10 年以上とする。また、研究開発に関しては、行うべき期限を、かかる取組が開始された時点から５年以内とする。

第５節　実施体制

供給確保計画の認定の対象とする取組は、船舶の部品等の安定供給確保の実施体制の確実性を担保するため、次の（１）から（３）までのいずれにも該当するものとする。

（１） 取組を実施するのに十分な人員を有していること。
（２） 取組の実施に必要な資金の調達計画が妥当なものであること。
（３） 安定供給確保計画に基づく取組に関する情報を適切に管理するための体制が構築されていること。

第６節　取組を円滑かつ確実に実施するための措置

（１）需給ひっ迫時の対応

船舶の部品等の供給途絶は、国民生活及び経済活動に重大な支障を及ぼすおそれがあることから、平時からの対策が必要となる。

これを踏まえ、船舶の部品等の安定供給確保に取り組む事業者においては、他の事業者において供給逼迫が生じた場合には当該計画に基づき導入した設備を他の事業者に使用させることや、原材料等について適切な在庫を確保して需給ひっ迫に備えておくこと等により、平常時の需要を上回る生産体制の確保その他の需給がひっ迫した場合に実施する船舶の部品等の供給に関する措置を実施するものであること。

（２）供給能力の維持又は強化のための継続投資等

取組の実施により確保する供給能力を維持又は強化するため、継続的な設備投資等が見込まれるものであること。

（３）技術流出防止措置

供給確保計画の認定の対象とする取組における生産に有用かつ中核的な技術及び供給確保計画の認定の対象とする取組における当該取組の成果である技術(いずれも公然と知られていないものに限る。以下「コア技術」という。)について、申請に当たってコア技術を特定し、計画に記載した上で、その流出を防止するために、以下に掲げる措置を実施するものであること。

（ア）コア技術等へのアクセス管理

・コア技術及び公然と知られておらず、かつ、コア技術の実現に直接寄与する技術（以下「コア技術等」という。）にアクセス可能な従業員を必要最小限の範囲に制限し、及び適切な管理を行うために必要な体制や規程（社内ガイドライン等含む。）を整備すること。

（イ）コア技術等にアクセス可能な従業員の管理

・(ア)に規定する従業員に対し相応の待遇（賃金、役職等の向上）を確保する等の手段により、当該従業員の退職等を通じたコア技術等の流出を防止する措置を講ずるとともに、当該従業員が退職する際にはコア技術等に関する守秘義務の誓約を得ること。また、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号)、労働契約法（平成 19 年法律第 128 号）その他関係する法律の諸規定に十分配慮しつつ、退職後の競業避止義務の誓約についても当該従業

員の同意を得るための取組を行うこと。

（ウ）取引先における管理

・申請者ではなく、取引先がコア技術等の全部又は一部を有する場合、当該コア技術等の全部又は一部を当該取引先が有すること及びその詳細に関して、当該取引先と秘密保持契約を締結すること。また、当該取引先に対しても、（ア）及び（イ）に相当する内容の措置を講ずることを求め、その履行状況を定期的にレビューする等、取引先からのコア技術等の流出を防止するために必要な措置を講ずること。なお、その際には、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）、製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（昭和 31 年法律第 120 号）及び受託中小企業振興法（昭和 45 年法律第 145 号）の諸規定に十分配慮すること。

（エ）技術移転等

・コア技術等の技術移転により取組対象物資の外部依存・供給途絶に陥る蓋然性が高まることのないようにすること。
・特に、申請者又はそのグループ会社が、他者又は他国に対し、以下に掲げるいずれかの行為を行うに当たって、以下の①又は②に該当する場合は、当該行為を実施する前に、十分な時間的余裕を持って国土交通省に事前に相談をすること。

①コア技術等の強制的な技術移転のおそれがあること又は次に掲げる他者の属性によりコア技術等の流出のおそれがあることを申請者が知った場合

イ　過去５年間において、国際連合の決議その他国際的な基準に違反した実績がある者

ロ　外国政府等による影響を受けて事業を行う者

②①に掲げるおそれがあるとして国土交通省から事前相談をすべき旨の連絡を受けた場合

＜他者又は他国に対する行為＞

（ⅰ）他者（申請者の子会社を含む。以下同じ。）に対し、コア技術等に係る知的財産権を移転する、供給確保計画の認定の対象とする取組に係る事業を譲渡する等、コア技術等そのものを移転する

（ⅱ）他者に対し、コア技術等を提供する

（ⅲ）他者と、コア技術等に関する共同研究開発を行う

（ⅳ）他国において、コア技術等に係る研究開発を行う

（ⅴ）他国において、供給確保計画の認定の対象とする品目のうちコア技術等を用いたものを生産する拠点を建設し、又は既存の生産拠点における設備投資を行い、結果として当該生産拠点における当該品目の製造能力が 10％を超える割合で増強する。（ただし、当該生産拠点で生産する当該品目の 85％以上が当該他国で消費される場合を除く。）

第７節　複数事業者が申請する計画の認定に関する事項

同一の業種に属する複数事業者が申請する場合にあっては、その取組が実施されることにより、申請者が営む事業と同一の業種に属する事業を営む他の事業者の活動を著しく困難にさせるものや、申請者が製造・販売する物資等や提供する役務の価格の不当な引上げが誘発されること等により、一般消費者及び関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。

第８節　計画の認定に当たって配慮すべき事項

国土交通大臣は、計画の認定に当たって、第６章第２節及び第３節の事項に適切に留意するものとする。

国は、助成金を希望する供給確保計画の認定に当たり、予算額の範囲内であること及びその活用がより効果的になされることに留意するものとする。

また、第４章に規定する安定供給確保支援法人基金からの助成を希望する供給確保計画の認定に当たっては、当該基金の残額に留意するとともに、当該基金を活用した安定供給確保のための取組が効果的になされることに留意するものとする。

第４章　船舶の部品等の安定供給確保のための安定供給確保支援業務及び安定供給確保支援法人基金

第１節　安定供給確保支援業務の基本的な方向に関する事項

本制度の運用に当たっては、安定供給確保支援業務を行う法人として、法第 31 条の規定に基づき安定供給確保支援法人を指定するものとする。また、安定供給確保支援法人の指定に当たっては、主務大臣は船舶の部品等の製造及び流通に関し十分な知見及び活動実績を有する法人を指定するものとする。

第２節　安定供給確保支援業務の内容及びその実施体制に関する事項

安定供給確保支援法人が安定供給確保支援業務を行うに当たっては、安定供給確保支援業務を統括する部署を置くとともに、認定供給確保事業者の支援を的確に実施するための適正かつ確実な体制及び方法により、安定供給確保支援業務を実施するものとする。また、主務大臣は、法第 35 条等の規定に基づき作成する事業計画及び収支計画の内容について確認し、適正かつ確実な体制及び方法により執行されていることを確認するものとする。

安定供給確保支援法人は、認定供給確保事業者から補助金の申請があったときは、別に主務大臣が定める供給確保支援実施基準に基づき策定する安定供給確保支援業務規程に基づき評価し、予算の範囲内で採択するものとする。

また、安定供給確保支援法人は、認定供給確保事業者への支援に関し、助成金の交付申請時の審査、交付決定、交付決定後の検査の実施等により適正な執行に努めるとともに、主務大臣が定める供給確保支援実施基準及び安定供給確保支援業務規程の範囲で、適正な管理を行うものとする。

具体的には、次に掲げる内容の運用に留意するものとする。

- 助成金の執行に当たっては、安定供給確保支援法人は、交付申請時の審査、交付決定、交付決定後の検査の実施等を通じ、適正な執行に努めるとともに、主務大臣等と連携し、認定供給確保計画の適正かつ確実な遂行がなされていることを確認するものとする。
- また、主務大臣が認定供給確保計画の変更を指示する、認定を取り消す等の措置を講じた場合には、その措置の内容に応じ、助成金の返還等の所要の手続を実施するものとする。

第３節　安定供給確保支援法人基金の管理に関する事項

安定供給確保支援法人が船体の安定供給確保を目的とした安定供給確保支援法人基金を設ける場合にあっては、前節に加え、次に掲げる内容の運用に留意するものとする。

- 安定供給確保支援法人基金は他の事業との区分経理を求められているところ、法の規定に従い、適正な会計処理を実施するものとする。
- 安定供給確保支援法人基金の管理については、資産運用の安全性と資金管理の透明性が確保される方法により行うものとし、運用上のリスクが低い方法で運用するものとする。

第４節　安定供給確保支援業務の情報の管理に関する事項

安定供給確保支援法人は、認定供給確保計画に企業の競争力の源泉と深く関わりのある内容が多く含まれ得ることに鑑み、安定供給確保支援業務で得られた情報の適切な管理を図るため、情報管理責任者を置き情報を開示できる者の範囲を指定するなど、情報管理体制等に関して必要な措置を講ずるものとする。

第５章　船舶の部品に係る法第 44 条第１項の規定による指定に関する事項

第１節　指定の要件

次のいずれにも該当するときは、法第２章第３節から第７節までの措置では船舶の部品の安定供給確保を図ることが困難である場合として、法第 44 条第１項の規定に基づく指定を行うことができるものとする。

- 当分の間、民間事業者等による安定供給確保に向けた取組の実施が想定されず、船舶の部品の安定供給確保が困難と認められること。
- 船舶の部品等のうち、その安定供給確保が困難と認められるものについて、同条第６項に規定する措置（国が自ら実施する備蓄その他の措置をいう。以下同じ。）の実施を通じて、安定供給確保のための取組を図ることが特に必要と認められること。
- 当該船舶の部品等について、民間事業者等が同項に規定する措置を行おうとすることがその経済性に照らして困難と判断されること。

第２節　指定解除の考え方

国土交通大臣は、法第 44 条第１項の規定に基づく指定をした船舶の部品について、安定供給確保が一定程度図られ、特別の対策を講ずる必要が小さくなったと考えられる場合、前節で示す特別の対策を講ずる必要のある特定重要物資の指定の要件への該当性の有無等を慎重に検討した上で、当該指定を解除するものとする。

第３節　その他留意事項

（１）国が講ずる施策に関する事項

国土交通大臣は、法第 44 条第１項の規定に基づく指定を行った場合には、同条第６項に規定する措置を講じて、その安定供給確保を図るものとする。

（２）輸送手段の確保に関する事項

船舶の部品等について、法第 44 条第６項の規定に基づく備蓄その他の安定供給確保のために必要な措置を講じる際には、輸送手段の確保その他の必要な措置について一層配慮するものとする。

第６章　船舶の部品等の安定供給確保に当たって配慮すべき事項

第１節　国際約束との整合性の確保

本制度の運用に当たっては、法第 90 条の規定及び基本方針の趣旨に則り、我が国が締結した条約その他の国際約束を誠実に履行するため、ＷＴＯ協定等の国際ルールとの整合性に十分に留意するものとする。

第２節　経済活動における人権の尊重

経済活動における人権の尊重が国際的にも重要な課題となっており、今後、より一層、重要性を増していくものと考えられる。そのため、我が国として「ビジネスと人権」に関する行動計画を着実に実施しているほか、「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」について、「ビジネスと人権に関する行動計画の実施に係る関係府省庁施策推進・連絡会議」において決定・公表がされている。上記ガイドラインは、主に国連のビジネスと人権に関する指導原則、ＯＥＣＤ多国籍企業行動指針及びＩＬＯ多国籍企業宣言からなる国際スタンダードを踏まえ、企業に求められる人権尊重の取組について、日本でビジネスを行う企業の実態に即して、具体的かつ分かりやすく解説し、企業の理解の深化を助け、その取組を促進することを目的としたものである。こうした背景を踏まえ、本制度の運用に当たっては、主務大臣は、本制度の目的及び基本方針の趣旨を踏まえつつ、必要に応じ、上記ガイドラインの活用等、サプライチェーンにおける人権の尊重を勧奨する等の対応を行うものとする。

第３節　サイバーセキュリティの確保

昨今、複雑化・巧妙化したサイバー攻撃の脅威が増大する中、対策が手薄になりがちな自社内の工場や海外拠点等が被害を受ける等の事案が発生しているところ、万一サイバー攻撃で事業が停止した場合、物資の安定供給を確保できなくなるおそれがある。このような状況を踏まえると、自社内全体を俯瞰したサイバーセキュリティ対策の必要性が増しており、サイバーセキュリティの確保が、サプライチェーンの維持ひいては特定重要物資の安定的な供給のために不可欠な要素となっている。このため、本制度の運用に当たっては、国土交通大臣は、本制度の目的及び基本方針の趣旨を踏まえつつ、平素から内閣サイバーセキュリティセンター等関係部局との連携・情報共有に努め、必要に応じ、認定供給確保事業者によるサイバーセキュリティの確保を勧奨するものとする。

具体的には、国土交通大臣は、当該事業者の事業規模や事業内容の実情に配慮し、「サイバーセキュリティ経営ガイドライン」（経済産業省・独立行政法人情報処理推進機構（以下「ＩＰＡ」という。））又は「中小企業の情報セキュリティ対策ガイドライン」（ＩＰＡ）等を活用させる等、必要に応じ、サプライチェーンにおけるサイバーセキュリティの確保を勧奨する等の対応を行うものとする。

第４節　自律的なサプライチェーン維持のための取引環境

将来にわたって特定重要物資の安定供給を確保するためには、そのサプライチェーンのう

ち現時点で措置が特に必要とは認められない部分についても、引き続き関係する民間事業者等の自律的な経済活動によって維持されていく必要がある。

これを踏まえ、国土交通大臣は、取組の実施に当たり、認定供給確保事業者がサプライヤー等の関係企業の実態を十分に把握し、当該特定重要物資の長期の安定供給確保を図るために必要となる取引環境の確保に向けた取組を実施することを勧奨するものとする。具体的には、長期の安定供給確保に資するサプライヤーによる設備投資等が可能となるような取引価格の実現など、自律的なサプライチェーンの維持のための取組を勧奨する。また、国土交通大臣は、国内の安定供給確保体制の強靱化のため、認定供給確保事業者による水平連携、上流・下流産業との垂直連携等の取組を勧奨する。

第５節　関係者の意見の適切な考慮、施行状況の公表

（１）関係者の意見の適切な考慮

個別の法令を定めようとする場合には、必要に応じ、行政手続法に基づく意見公募手続を利用し、広く関係者の意見・情報を公募するものとする。

（２）施行状況の適切な公表等の実施

本制度の施行状況については、法、関係法令、基本方針、基本指針等に従い、国民、事業者その他の関係者に公表するとともに、本制度に係る手続等について周知・広報を行い、本制度に関する理解と協力が得られるよう努めるものとする。

第６節　関係行政機関との連携

関係行政機関は、船舶の部品等の安定供給確保を図るため、安全保障の確保に関する経済施策の実施に関し、相互に協力しなければならない旨を定める法第４条第２項の規定の趣旨を踏まえ、法その他の法令、基本方針、基本指針、取組方針等に基づき相互に協力するものとする。

第７章　その他船舶の部品等の安定供給確保に関し必要な事項

本制度の運用に当たっては、施策の実効性を伴う総合的な推進を図るため、世界の安全保障環境が激変している状況を勘案し、周辺環境の変化等に応じて適宜検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

また、国土交通大臣は、船舶の部品の政令指定及び取組方針の策定後、毎年度、供給確保計画の定期報告、取組の実施の支障時等の報告等を通じ、船舶の部品等の安定供給確保の状況について確認を行い、必要に応じて、供給確保計画の的確な実施のための措置を講ずるものとする。

附　則（令和６年２月２日改定）

１　この取組方針は、令和６年２月２日から適用する。

２　適用日前にされた供給確保計画の認定（変更の認定を含む。以下同じ。）の申請であって、この取組方針の適用の際、認定をするかどうかの処分がされていないものに係る認定については、なお従前の例による。

３　この取組方針の適用の際現に認定を受けている供給確保計画及び前項の規定に基づきなお従前の例により認定を受けた供給確保計画に関する計画の変更の認定、変更の指示及び認定の取消しについては、なお従前の例による。

附　則（令和８年２月 25 日改定）

１　この取組方針は、令和８年２月 25 日から適用する。

２　適用日前にされた供給確保計画の認定（変更の認定を含む。以下同じ。）の申請であって、この取組方針の適用の際、認定をするかどうかの処分がされていないものに係る認定については、なお従前の例による。

３　この取組方針の適用の際現に認定を受けている供給確保計画及び前項の規定に基づきなお従前の例により認定を受けた供給確保計画に関する計画の変更の認定、変更の指示及び認定の取消しについては、なお従前の例による。