

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
令和8年9月18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	17
(4) 航海用具の安定生産体制の強化	17
(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	17
(6) 船体の供給能力の強化	17
第3節 施策に係る留意事項	17
(1) 関連する戦略・取組及び施策を取り巻く環境	17
(2) 施策の総合的かつ効果的な推進	17
(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	17
(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	17
(5) 安定供給確保に支障が生ずるおそれがある場合の措置	17
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	17
第1節 取組の対象範囲	17
第2節 安定供給確保の目標	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.....	18
(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.....	18
(6) 船体の供給能力の強化.....	18
第3節 供給安定性.....	20
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.....	20
第5節 実施体制.....	20
第6節 取組を円滑かつ確実に実施するための措置.....	21
(1) 需給ひっ迫時の対応.....	21
(2) 供給能力の維持又は強化のための継続投資等.....	21
(3) 技術流出防止措置.....	21
第7節 複数事業者が申請する計画の認定に関する事項.....	23
第8節 計画の認定に当たって配慮すべき事項.....	23
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	24
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.....	24
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.....	24
第3節 安定供給確保支援法人基金の管理に関する事項.....	24
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.....	25
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.....	26
第1節 指定の要件.....	26
第2節 指定解除の考え方.....	26
第3節 その他留意事項.....	26
(1) 国が講ずる施策に関する事項.....	26
(2) 輸送手段の確保に関する事項.....	26
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.....	27
第1節 国際約束との整合性の確保.....	27
第2節 経済活動における人権の尊重.....	27
第3節 サイバーセキュリティの確保.....	27
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.....	28
第5節 関係者の意見の適切な考慮、施行状況の公表.....	28
(1) 関係者の意見の適切な考慮.....	28
(2) 施行状況の適切な公表等の実施.....	28
第6節 関係行政機関との連携.....	28
第7節 国、民間事業者等の関係者の相互の連携協力.....	28
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.....	29
附 則（令和6年2月2日改定）.....	30

附 則（令和 8 年 2 月 25 日改定）	30
附 則（令和 8 年●月●日改定）	30

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「船用機器」という。)の約 9 割は国内で調達されており、船舶及び船用機器の建造・製造を担う造船・船用工業は、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・船用機器についても、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、船用機器を製造する船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船用機器であり、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船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船用機器であり、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船用機器であり、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の開発・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方で製造されるため、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C/N化に向け、従来、燃料の主流であった重油に比して、CO₂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C/N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C/N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、その影響により船用産業も集約・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、複数の撤退・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C/N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「D X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・造船事業者と船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、C N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C N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・船

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・船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 「韓国における船用工業に関する実態調査」（（一財）日本船用工業会、（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・船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。

船舶及び船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船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靱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

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。

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・孔明け処理等）・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・船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 NO_x 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船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、C N化に向けた船用燃料の転換と、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C N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・船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・船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な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、一定年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を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（４）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。
- (4) 取組の範囲にかかわらず、サイバー攻撃を受けた、又は受けたおそれがある場合、速やかに、国土交通省を通じて内閣官房国家サイバー統括室（以下「国家サイバー統括室」という。）にサイバーインシデントの報告を行うこと。

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 年間に於いて、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、平素から国家サイバー統括室との連携・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推奨するものとする。

具体的には、国土交通大臣は、認定供給確保事業者に対し、以下について推奨するものとする。

- (1) 「サプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度に関する制度構築方針（令和8年3月27日内閣官房国家サイバー統括室・経済産業省発表）」により、令和9年3月から運用開始予定である、「サプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度」（以下「SCS評価制度」という。）に基づく★4の取得
- (2) 「セキュリティ要件適合評価及びラベリング制度」（以下「JC-STAR制度」という。）に基づくラベルを取得したIoT製品の使用（ルーター等の通信機器及びネットワークカメラについて★3を取得した製品が供給されたときは、当該製品の使用）
- (3) 調達先に対する、SCS評価制度の★3又は★4（調達先の実態に応じて認定供給

- 確保事業者が判断)の取得推奨
- (4) 調達先に対する、JC-STAR 制度に基づくラベルを取得した IoT 機器の使用推奨

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節 国、民間事業者等の関係者の相互の連携協力

船舶の部品のサプライチェーンは、船舶の部品等の供給を行う事業者、船舶の部品の供給を受ける事業者のみならず、これらの事業者と取引関係にある他の事業者、金融機関、投資家、専門的知見を有する者等の幅広い関係者の存在の上で成り立っていることを踏まえ、国土交通大臣、民間事業者等の関係者は、船舶の部品等の安定供給確保のためにこれまで以上に緊密な連携協力を図るよう努めるものとする。

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。

附 則（令和8年●月●日改定）

- 1 この取組方針は、令和8年●月●日から適用する。ただし、第6章第3節のSCS評価制度に基づく、★3又は★4の取得の推奨に係る事項については、当該制度の運用が開始された日から適用する。
- 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。