



タミル・ナードゥ州政府

タミル・ナードゥ州 造船政策 2026



Disclaimer:

This document is a translated version of the original policy document, prepared for reference and information purposes only. While due care has been taken to ensure accuracy and consistency in translation, inadvertent errors, omissions, or variations in interpretation may occur. In case of any discrepancy, ambiguity, or difference between this translated version and the English version, the English version may be referred to for confirmation and clarification. Readers are advised to seek confirmation from the concerned department/authority before relying on this document for any official, commercial, or compliance-related purpose.

免責事項:

本書は、原本のポリシー文書を翻訳したものであり、あくまで参考および情報提供を目的として作成されています。翻訳の正確性および一貫性を確保するために細心の注意を払いましたが、不注意による誤り、脱落、あるいは解釈の相違が生じる可能性があります。本翻訳版と英語版との間に不一致、曖昧さ、または相違がある場合は、確認および明確化のために英語版を参照してください。読者の皆様は、本文書を公式、商業、またはコンプライアンス関連の目的で利用される前に、関係部署または関係当局に確認されることをお勧めします。



タミル・ナードゥ州政府

タミル・ナードゥ州 造船政策 2026

産業・投資促進・商工局
タミル・ナードゥ州政府



目次

1	ビジョン.....	01
2	はじめに.....	02
3	同州の地理的・地質的優位性.....	07
4	産業エコシステムと人材プール.....	09
5	州における造船の歴史.....	10
6	本方針の必要性.....	12
7	本方針の適用範囲.....	14
8	タミル・ナードゥ州における造船所建設促進のための優遇措置.....	15
9	ファシリテーション支援およびその他の支援.....	21
10	環境に配慮した船舶リサイクルを促進するための奨励措置および補助金.....	21
11	海洋部品製造業を促進するための奨励措置および補助金.....	22
12	スキルの向上とエコシステムの構築.....	23
13	政策の実施.....	25
14	政策期間.....	25



ビジョン

タミル・ナードゥ州は、持続可能かつ技術的に先進的な造船分野における世界的リーダーとしての地位を確立し、超大型原油タンカー (VLCC) を含む高付加価値の大型外航船の拠点となることを目指しています。同州は、グリーンイノベーション、循環型経済の実践、およびインダストリー4.0の統合を推進しつつ、国際貿易のダイナミックなニーズに応えるエコシステムの構築に尽力しています。世界水準のインフラ整備、的を絞った優遇措置、そして持続可能性とレジリエンスへの注力を通じて、タミル・ナードゥ州は、世界の造船業者や投資家にとって最適な拠点となることを目指しています。連携の促進、高度な技能開発、そして環境・社会・ガバナンス (ESG) 原則の遵守を通じて、同州は、経済成長を加速させ、質の高い雇用を創出し、海運業界における新たな世界基準を打ち立てる、活気ある造船クラスターの育成を目指しています。



はじめに

タミル・ナードゥ州は、その戦略的な地理的優位性、強固な産業インフラ、そして持続可能な経済発展に向けた先見性のあるビジョンを原動力として、海上輸送および造船分野において変革の段階を迎えようとしている。



インド有数の沿岸州であるタミル・ナードゥ州は、全長1,068.69km（インド全体の9.63%）に及ぶ長い海岸線を有し、ベンガル湾、インド洋、アラビア海沿いに大小の港湾が広範にネットワークを形成しています。これは、長年にわたる海洋活動の伝統に支えられたものです。また、同州は重工業分野において確立されたエコシステムを有しており、海事分野における主要なプレーヤーとしての地位を確立しています。こうした歴史的な強みと現代的な能力が融合した独自の強みは、海事産業における将来の成長とイノベーションのための強固な基盤となっています。

人口の増加、都市化、そして開発活動の加速に伴い、沿岸地域の重要性はますます高まっています。タミル・ナードゥ州の沿岸には、3つの主要港、7つの政府専用港、17の非主要港に加え、漁港や、原子力・火力発電所、製油所、肥料工場など、多様な沿岸・港湾関連産業が立地しています。また、この沿岸地域には、マングローブ、サンゴ礁、海藻群落、海草藻場、塩性湿地、干潟、砂丘など、多様な沿岸生息環境が恵まれている。州内には、数多くの河川、河口、ラグーンも存在する。

造船・船舶修理産業の概要

世界の造船業界は、2025年には約1,550億～1,700億米ドル（約13兆～14.5兆ルピー）規模の巨大な市場となる見込みです。さらに、世界の船舶修理・保守サービス市場は、2032年までに532.3億米ドル規模の産業に成長すると予測されています。

対照的に、インドの造船部門は依然として極めて小規模であり、その規模はUSD 0.88億～1.12億（Rs. 7,450～9,520クロール）にとどまり、世界市場シェアの約0.06%を占めるに過ぎない。インドの貿易量の約95%、貿易額の70%が海上輸送によって行われていることを考慮すると、この格差は特に顕著であり、同国の海運への依存度と国内の造船能力との間に大きな乖離があることを浮き彫りにしている。インドの船隊は、2019年の1,429隻（12.75百万総トン）から2023年の1,526隻（13.74百万総トン）へと着実な成長を見せている。

しかし、この業界は依然として、生産能力の不足、技術力の格差、原材料費の高騰、そして中国、韓国、日本といった主要造船国との比較における国際競争力の低さなど、いくつかの課題に直面し続けている。

国際航路の約7～9%がインドの海岸線から300海里以内を通過していることから、インドは現在、世界の船舶修理市場の1%未満しか占めていないものの、世界的な修理拠点となる可能性を秘めています。Rs. 6,000クロールという潜在市場規模に対し、インドの年間船舶修理事業規模は現在、わずかRs. 2,000クロール（2億4,000万米ドル）と推定されています。さらに、今後10年間で同国の船舶修理産業の潜在市場規模はRs. 14,000クロール以上（17億米ドル）に拡大し、それによって国内の能力を自国化できる可能性がある点も注目に値する。

船舶の整備には、主に計画整備と非計画整備が含まれます。計画整備の主な分類としては、予防整備、是正整備、リスクベース整備、および状態ベース整備があります。修理用ドックには、スライドドック、シップリフト、浮きドック、乾ドックなど、いくつかの種類があります。

造船、保守、船舶修理の分野で健全なエコシステムを構築するためには、堅牢かつ現地化された部品エコシステムが不可欠です。船舶の運航に不可欠な部品には、エンジン、電気系統、推進システム、航海システムなどが含まれます。

注目すべきは、現在の世界の造船市場シェアの約95%が3カ国で占められており、そのうち中国が最大のシェア（約51%）を占めているという点である。



国	世界の造船市場に占める割合 (%)	世界の海岸線の割合	世界人口に占める割合	世界GDPに占める割合
中国	50.73%	1.84%	17.58%	16.80%
韓国	28.28%	0.76%	0.64%	1.74%
日本	15.38%	1.78%	1.54%	3.97%
合計	94.39%	4.38%	19.76%	22.51%

こうした状況下において、同国の市場シェアを現在の微々たる水準から有意義に拡大するためには、依然として、的を絞った大規模な投資と戦略的な介入が急務である。インドの造船セクターを活性化させるため、Rs. 25,000クロールの海事開発基金やRs. 24,736クロールの資金規模を持つ造船金融支援制度 (SBFAS) を含む、Rs. 69,725クロールの支援パッケージの発表など、連邦政府による最近の取り組みは、以前から指摘されていた課題を解消し、世界の造船業界におけるインドの地位を向上させることを目的としている



本方針は、インド政府の政策や取り組みを補完・強化することを目的としており、それによってタミル・ナードゥ州をインドの造船・修繕の拠点として確立することを目指しています。

グリーンシップ・リサイクル - 概要

世界の船舶リサイクル市場は、2024年に約40億8,000万米ドルと評価され、2030年までに130億米ドルに達すると予想されており、年平均成長率（CAGR）は約7.4%で拡大すると見込まれています。毎年、小型の海洋支援船からケープサイズ型ばら積み貨物船、超大型原油タンカー（VLCC）に至るまで、約800～1,300隻の船舶が解体され、高品質な鉄鋼（回収率最大95%）、非鉄金属、および機械部品が回収されている。

2020年には、米国で生産された鉄鋼の71%がリサイクル原料由来であると推定されており、その主な要因は、船隊の老朽化（船舶の平均寿命は25～30年）、厳格な船舶の廃棄に関する規制（香港条約、EU船舶リサイクル規則）、および低炭素素材への需要の高まりであった。

インド（33.85%）とバングラデシュ（43.17%）が主導する南アジアは、解体された総トン数ベースで、世界の船舶リサイクル量の70%以上を占めている。その他の地域としては、トルコ（7.41%）、パキスタン（7.17%）、中国（1.39%）などが挙げられる。

リサイクル活動そのものがもたらす主なメリットに加え、この産業は関連産業に対して低コストかつ低炭素の鉄鋼原料を供給する源となっており、それによって周辺地域の製造業エコシステムの高い競争力を支えている。



同州の地理的・地質的優位性

地質学および地理学的観点から見ると、タミル・ナードゥ州は比類なき自然の恵みに恵まれており、それが同州をインドにおける大規模造船事業の主要拠点として独自の地位に据えている。

当該州の地理的・地質的優位性

広範な沿岸インフラ

この州の広大な海岸線は、北のティルヴァッルール地区から南のカンニヤクマリに至るまで、広範囲に及んでいます。インドの総海岸線の9.63%を占めるこの海岸線は、ベンガル湾、アラビア海、インド洋沿いに、造船所開発のための数多くの立地候補地を提供しています。

最適な水深条件

タミル・ナードゥ州の沿岸海域は、20万載貨重量トン(DWT)を超える船舶の建造やその他の進水作業に不可欠な、良好な水深分布を示しています。同州の沿岸海底地形は、天然の深水アクセスポイントを提供しており、建設用および維持管理用の浚渫の必要性を最小限に抑えることで、造船所の財務基盤を強化し、環境への影響を低減しています。

自然の防御システム

タミル・ナードゥ州の海岸線は、異常気象や沿岸災害の影響を緩和する複数の自然の防御機構に恵まれており、それによって造船業および関連インフラのレジリエンスを支えている。

海岸沿いに広がる広大なマングローブ林は、サイクロン時の高波に対する防波壁の役割を果たしている。

州の海岸線に沿って、自然の砂丘が海岸浸食や高潮に対する防波堤の役割を果たしている。

マンナール湾には広大なサンゴ礁が広がっており、これらは天然の防波堤として機能し、波のエネルギーを吸収して沿岸部の被害を軽減している。

造船に最適な気候

タミル・ナードゥ州の熱帯気候は、季節による変動が穏やかなことが特徴であり、年間を通じて中断のない造船作業を行うのに適した環境を提供しています。北緯8度4分から13度35分の間に位置する同州は、安定した気温と予測可能な気象条件に恵まれており、継続的な建造・修繕活動を支えています。こうした気候上の利点により、天候に起因する操業中断を最小限に抑えることができ、豪雨や極端な季節変動に見舞われやすい地域にある造船所と比較して、より高い業務効率を確保しています。

タミル・ナードゥ州の降雨分布は、造船活動において大きな運営上の利点をもたらしています。同州の年間降雨量の大部分は、北東モンスーン期（10月から12月）に集中しており（443.3mm）、そのため、重要な建設作業を行うための長期かつ連続した乾燥期が確保されています。タミル・ナードゥ州の南部地区では、年間54～60日の降雨日数にとどまるため、モンスーンによる長期の作業中断が見られる西海岸地域に比べ、建設活動への支障が最小限に抑えられている。

戦略的な地質的立地

タミル・ナードゥ州の立地は、独自の地質学的利点をもたらしています：

国際航路への近接性

ベンガル湾に面した同州の立地は、国際的な深海航路への直接アクセスを可能にし、世界市場への船舶輸送距離を短縮しています。

安定した地質基盤

沿岸地域は、重工業インフラに適した地質的に安定した地盤の上に位置しており、基礎工事や構造設計上の課題を最小限に抑えることができる。

安定した地質基盤

こうした地質的・地理的優位性は、インフラ投資を最小限に抑え、運営効率を最大化し、環境リスクから守るという自然条件をもたらしており、それゆえ同州は造船およびその他の関連事業にとって理想的な拠点となっている。



産業エコシステムと人材プール

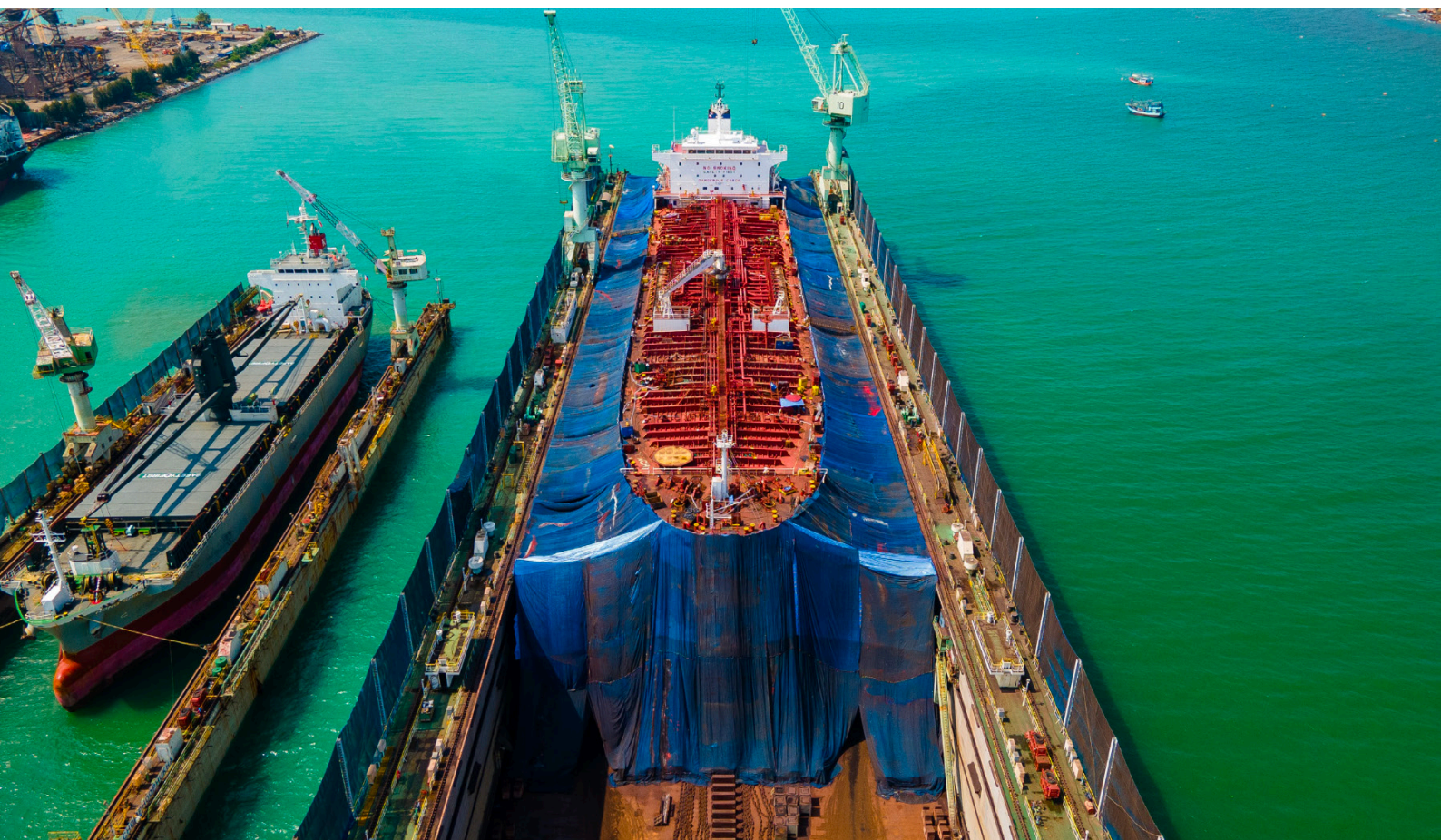
確立された産業基盤

同州には4万社以上の工場があり、これは国内最多であり、多様で成熟した、よく整備された産業エコシステムを有しています。タミル・ナードゥ州はエレクトロニクス製品の輸出において圧倒的な首位を占めており、2024-25年度には国内シェアの41.23%を占めました。

当州は、第一次産業、第二次産業、第三次産業が州全体の成長と発展に寄与する、バランスの取れた経済構造を有しています。当州の工業化は、産業クラスターの形成という独自の特徴を備えており、これが州全域にわたる地域開発を促進し、経済活動の分散化を実現しています。

タミル・ナードゥ州には、世界的に、また国内で名高い大学、工科大学、産業訓練機関からなる州全域にわたるネットワークに支えられた、優れた人材が揃っています。これにより、同州は未開拓かつ新興の分野に進出し、国を代表してその先駆者となることが可能となっています。同州は、ホワイトカラーとブルーカラーの両方の労働力を擁するという独自の強みを持ち、それによって製造と設計サービスの集積を実現しています。

自動車、防衛、部品産業からなる既存のエコシステムは、船舶部品の製造、システム統合、および設計サービスにとって強固な基盤となっています。チェンナイ近郊のカトゥッパリにあるL&Tの造船所は、1,000社以上のサプライチェーンパートナーを擁しており、この分野における同州の能力を実証する好例であると同時に、その証左でもあります。



州における造船の歴史

タミル・ナードゥ州には、何世紀にもわたる航海技術と造船の伝統を反映した、豊かで持続的な海洋遺産があります。伝統的な「カトゥマラム」といった初期の船舶の使用を通じて、地元の造船職人は「縫い合わせ板工法」などの技術を習得し、これによりモンスーンの海を越えた長距離航海が可能となりました。こうした初期の革新が、同州の今日に至る海洋分野における卓越性の礎を築いたのです。

初期の海洋文化

タミル人の船乗りたちは、インド洋地域において、外洋航行船を建造・運航した最も初期のグループの一つであった。歴史的記録や地元の伝承によれば、コロマンデル海岸沿いの沿岸地域社会では、貿易、漁業、移動のために多用途の木造船が用いられていた。考古学のおよび文献的な証拠から、タミル人の海洋活動は紀元前3世紀より以前から行われていたことが示唆されている。



サンガム時代

サンガム時代（紀元前3世紀頃から紀元後3世紀頃まで）には、タミル・ナードゥ州の港湾は世界貿易の活気あふれる中心地となりました。カヴェリ川の河口に位置するカヴェリプンパッティナム（プハルとも呼ばれる）は、初期チョーラ王国の主要な港湾として機能していました。『パッティナパライ』や『シラッパティカラム』といったタミル文学作品には、その賑わう港や商船、通関業務の様子が生き生きと描かれている。

現在のプドゥチェリ近郊にあるアリカメドゥでの発掘調査により、紀元前2世紀にまで遡るインドとローマとの強固な交易関係が明らかになった。コルカイやアザガンラムなどの遺跡からは、初期の造船所、埠頭、倉庫の存在を示すさらなる証拠が発見されており、古代の海上貿易においてタミル・ナードゥ州が中心的な役割を果たしていたことが裏付けられている。

中世の海洋進出

タミル海の勢力は、中世のチョーラ朝時代に最盛期を迎えた。西暦9世紀から13世紀にかけて、チョーラ朝海軍はその勢力をスリランカや東南アジア全域に拡大させた。西暦1025年頃に行われたラジェンドラ・チョーラ1世の有名な遠征は、この地域の高度な造船技術と海軍組織の整備ぶりを示すものであった。アインヌルヴァル、マニグラマム、ナナデシといった商人ギルドは、タミル半島の港と東南アジア、スリランカ、中国、中東の港を結ぶ交易路を確立し、目覚ましい商業的繁栄の時代をもたらした。



植民地時代と近代の発展

植民地時代、ナガパッティナム、トゥートウクディ、プリカットなどの港湾は、ポルトガル、オランダ、イギリスの支配下で重要な拠点となりました。これらの港湾は、地域および国際貿易を促進し、海事インフラの発展に寄与しました。マドラス（現在のチェンナイ）が東インド会社の主要港として確立されたことで、同州における船舶の修理・整備および海事産業における役割はさらに強化されました。

伝統と継承

タミル・ナードゥ州の造船および海事における伝統は、先住民の職人技から現代の産業力に至るまで、途切れることのない連続性を示しています。古代の港湾、商人組合、そして海軍による功績の痕跡は、同州と海との長きにわたる結びつきを浮き彫りにしています。この深い歴史的基盤は、造船、海洋サービス、そしてブルーエコノミー構想のグローバルな拠点として再浮上するという、タミル・ナードゥ州の現代的なビジョンを今なお鼓舞し続けています。

本方針の必要性

造船業は、経済、産業、雇用において大きな可能性を秘めた戦略的分野である。単なる製造業としての役割にとどまらず、造船業は鉄鋼、電気・電子、精密工学、港湾インフラ、物流、海運サービスなど、多岐にわたる分野に多大なプラスの外部効果をもたらしている。

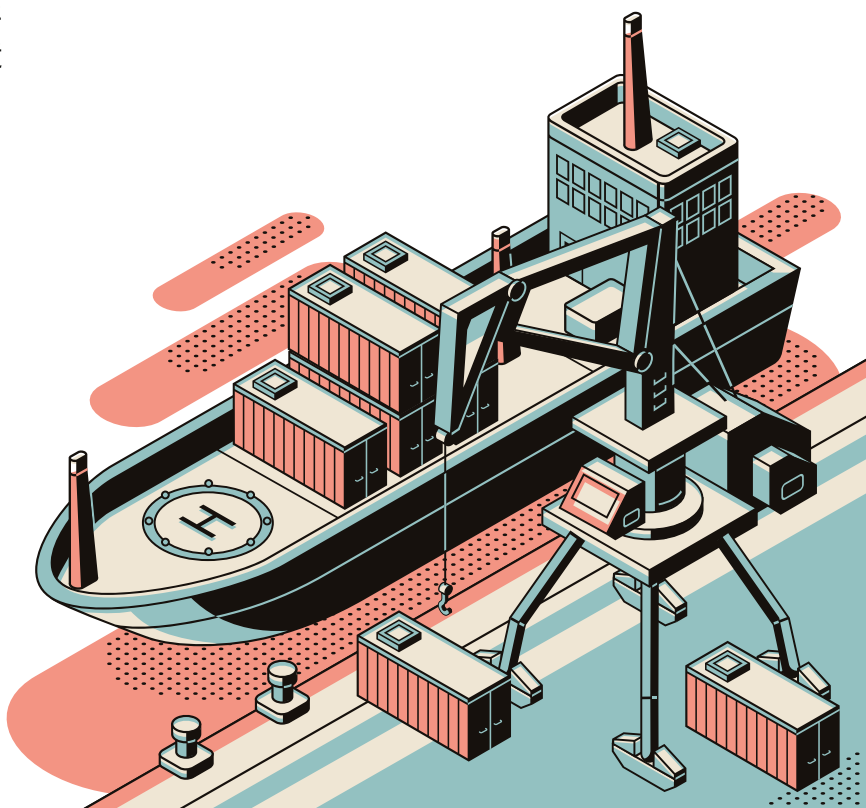
造船の付加価値の約65%は、関連産業および重工業が占めていると推定されており、この分野が幅広い産業発展を牽引する能力を有していることが浮き彫りになっている。造船業は重要な雇用創出源でもあり、製造業の中で最も高い雇用乗数（推定6.4）を有している。例えば、国産空母「INS Vikrant」の建造には500社以上の中小零細企業（MSME）が参画し、造船所での操業に2,000人が直接雇用され、関連産業や付随産業でさらに12,000人が雇用された。

これは、製造、物流、港湾サービスといった分野における技能を活かした雇用を通じて、特に沿岸地域の女性や若者を中心に、あらゆる技能レベルの人々に大規模な雇用を創出できるという、このセクターの可能性を如実に示している。

造船業は、雇用と産業の成長を促進するだけでなく、極めて重要な戦略的意義を有しています。海事資産の国産化の推進は、エネルギー安全保障の向上と国防態勢の強化において極めて重要な役割を果たしています。

マクロ経済的な観点から見ると、このセクターは資本生産性が高く、投資乗数は約1.82となっている。これは、同セクターへの投資が経済生産高をほぼ2倍に拡大させることを意味しており、それゆえ、専用の政策枠組みを設けることの妥当性がさらに強まる。

前述の地理的・経済的優位性に社会的便益も相まって、的を絞った政策介入を行うことで、州はこの分野の潜在能力を最大限に引き出すことができるだろう。したがって、この分野の潜在能力を引き出し、活用するためには、専用の造船政策の策定が不可欠である。







本方針の適用範囲

本政策は、競争力のある優遇措置と世界水準のインフラを提供することで、タミル・ナードゥ州を世界の造船所にとって最も魅力的な拠点とすることを目指しています。また、設計、製造、修理、研究開発、および人材育成を一体化した造船クラスターの形成も目指しています。本政策は、持続可能性、ESGコンプライアンス、およびインダストリー4.0の実践を強く重視しており、イノベーション、環境への責任、そして先進技術が同州の造船産業の成長の中核となることを保証しています。本政策における「造船所」とは、州内で船舶の製造、修理、および保守を行うあらゆる企業を指します。

本保険の対象となる船舶・構造物の種類

1. 以下の種類の船舶構造物を製造する造船所は、本政策に基づく優遇措置の対象となる
 - a. 海外貿易および沿岸貿易に従事する大型外航船；
 - b. 中型専用船
 - c. 防衛／海軍艦艇および沿岸警備隊
 - d. 豪華ヨット
 - e. 潜水艦および輸送に使用されるあらゆる種類的水中装備
 - f. トロール船およびガラス繊維強化プラスチック (FRP) 船を除く機械化漁船
 - g. その他の代替燃料を使用するボート・船舶および
 - h. その他の海洋構造物 - 移動式海洋掘削装置 (MODU)、海洋支援船 (OSV)、固定式プラットフォーム、海底設備および補助設備、船舶の修理・保守に使用される海洋ドックなど、
2. 船舶の保守、修理およびリサイクル (リサイクル鋼の加工および類似の活動を除く) に従事する事業者。

特別目的事業体 (SPV) - NSHIPTN

国は、SIPCOTの下で独立した法人格を有する特別目的会社 (SPV) を設立するものとする。インド政府が指名する機関も、主要なステークホルダーとして招請されることがある。当該SPVは、インド政府が整備する沿岸施設およびSIPCOTが代表する州政府が整備する陸上施設を活用し、指定されたクラスターにおける造船所の円滑な設立を促進し、実現するものとする。また、当該SPVは、州内に設立される造船所への円滑な資金調達を実現する上で、極めて重要な役割を果たすものとする。

当社の事業活動には、以下のものが含まれる。

- a. 陸上および沿岸におけるインフラ施設の整備
- b. 造船会社との合併事業の設立
- c. 造船所への重要資産の賃貸
- d. 州内に設立された造船所への資金提供・投資を目的とした資金調達および投資家集めの促進
- e. 州内の造船事業に関連するその他の重要な活動

タミル・ナードゥ州における造船所建設促進のための優遇措置

タミル・ナードゥ州のインセンティブ制度は、世界クラスの造船所インフラと造船能力の構築に成功した主要な海洋国家から着想を得ている。韓国の「K-造船スーパーギャップ・ビジョン2040」は、2兆ウォン（13億米ドル）の国家造船基金によって支えられています。日本の1兆円（65億米ドル）規模の「国家造船所」モデルは、政府が建設したインフラを民間事業者に賃貸する仕組みを特徴としています。シンガポールの「海事クラスター基金」は、最大90%の共同出資を提供しており、特に技能向上、デジタルトランスフォーメーション、インフラ整備に重点を置いている。これらの国際的なモデルは、競争力のある海事産業が、設立段階において、特に資本集約的な造船所インフラや技術集約的な船舶の建造・修理に対して、政府による多大な支援を必要とすることを示している。タミル・ナードゥ州のアプローチは、これらの実績ある枠組みを基盤としつつ、同州特有の強みを組み込み、地域の産業開発における優先事項に対応するものである。

本政策の適用範囲に規定される海洋構造物の製造、修理、および保守を行う造船所であり、かつ最低Rs. 1,000クロールの投資を確約し、少なくとも1,000人の雇用を創出するものは、本政策に基づく「構造化支援パッケージ (SPA)」の対象となる。

造船所は、本政策に基づくSPA（支援措置）の一環として、以下に挙げる4つの優遇措置／財政支援オプションの中からいずれかを選択することができます。

選択肢1: 出資参加

州政府は、直接、あるいは指定された政府機関を通じて、計画中の施設の少数株主となる可能性がある。造船所は、実施指針で通知された指定された機関に対し、出資を求める事業提案を提出することができる。

出資が現金で行われる場合、当初は明確に定義されたマイルストーンに基づき、段階的に債務として供与されるものとする。当該債務は、マイルストーンの達成後に最大49%まで株式に転換され、その後、残りの債務が供与されるものとする。

資本要件がより高いプロジェクトについては、関連する投資および出口戦略に基づき、ケースバイケースで、転換社債などのハイブリッド証券による資金調達やメザニン・ファイナンスが提案される場合があります。また、出資は土地、あるいは以下に挙げるものを含みますがこれらに限定されない、あらゆる種類の重要なインフラ資産として組み入れられるものとします：

リスト1: 重要インフラ資産

- | | |
|-------------------|----------------|
| a. ドライドックまたは船舶リフト | c. ガントリーシステム |
| b. 重量物用クレーン | d. 埠頭、突堤、および船台 |

国は、投資を行う造船所と協議の上、前述の形態を通じて必要なインフラを共同で整備するものとする。

選択肢2：資産リース

国は、指定された事業体を通じて、土地を除く重要な造船所資産（ただし、リスト1に「重要インフラ資産」として記載された資産に限定されない）を、Rs. 6,000クロール、またはプロジェクト総費用の20%のいずれか低い方の金額を上限として、買い取り・リースバックする。資産のリース契約は、ケースバイケースで、以下の組み合わせにより構成されるものとする。

- a) 固定リース料率および
- b) 変動リース率

最終的に、投資家とタミル・ナードゥ州政府の双方が受け入れ可能な内部収益率 (IRR) を達成すること。州内において設立されるすべてのプロジェクトを対象とした州の年間支出総額は、Rs. 1,000クロールに制限されるものとする。未使用の年間配分額は、翌年度以降に繰り越すことができる。

この取り決めに基づき、造船所を設立する造船会社は、事業上の必要性に応じて重要な造船所資産を取得し、その後、これらの資産をSPVに売却することができる。その後、SPVは、相互に合意した契約条件に基づき、直ちに当該資産を造船会社にリースバックする。リース料率やその他の条件を含むリース条件は、主要な造船所とのベンチマーク比較、あるいは重要資産の売主で構成される選定委員会によって、各資産の減価償却および耐用年数を考慮して決定される。

選択肢3：対象固定資産に対する資本補助金およびその他の優遇措置

プロジェクトのカテゴリおよび標準投資期間 (SIP)	投資額の見込み範囲 (単位:100万ルピー)		最低雇用基準	資本補助金*
	最低投資額	投資上限額		
カップル - 15年熟成のSIP	1,200億ルピー以上		4,000	対象となる固定資産の25%
ヴァンガム - 12年熟成のSIP	5,000	11,999	2,000	対象となる固定資産の20%
ナヴァイ - 10年熟成のSIP	2,000	4,999	1,000	対象となる固定資産の15%
カラム - 8年熟成のSIP	1,000	1,999		対象となる固定資産の10%

さらに、最初の船舶の進水から6年以内に（当該船舶を含め）、環境対応船として最低450トン（DWT）を達成した造船所は、投資期間終了時点における累積対象固定資産（EFA）の2%に相当する追加の資本インセンティブを受ける資格を有する。ただし、上限はRs. 300クロールとする。

各回分の奨励金は、10年間にわたって支給される。各回分の支給時期は、実施ガイドラインに詳述されるプロジェクト実施のマイルストーンに基づいて決定される。

オプション3に基づく資本補助金に加え、造船所は以下の優遇措置の対象となります：

利子補給

造船所は、プロジェクトの資金調達を目的として実際に借り入れた融資の金利から2%の利子補助を受ける資格があり、その補助額は年間Rs. 10クロールを上限とし、15年間にわたり適用される。

グリーン産業への支援策

造船所が、船舶におけるグリーン・イニシアチブの実施やグリーン技術の導入、あるいは実施ガイドラインに基づきグリーン・イニシアチブとして詳述されている活動に最低Rs. 100クロールを投資する場合、約束した投資の完了後に、プロジェクト総費用の2%または1プロジェクトあたりRs. 50クロールのいずれか低い方を上限として、50%の補助金（1回限りの支給）を受ける資格がある。

法律で義務付けられているグリーン資産への投資は、本方針に基づき、グリーン産業向け優遇措置の対象とはみなされない。

選択肢4：生産連動型インセンティブ

上記オプション3で定義されるカップル・カテゴリーに投資する造船所は、商業生産開始日から10年間、船舶価格の最大15%（ただし、年間累積EFAの2.5%を上限とする）の生産連動型インセンティブを受ける資格を有する。造船金融支援制度（SBFAS）に基づき奨励措置の対象となった船舶は、本政策に基づく生産連動型インセンティブ（PLI）の対象となる。インセンティブの算定にあたっては、SBFASに基づき確定された船舶の最終価額が考慮されるものとする。

造船所が特定の年度においてインセンティブを利用しなかった場合、その年度のインセンティブの上限額は翌年度以降に繰り越されるものとする。

各オプションを利用するための詳細な手順や手続きについては、実施ガイドラインに記載されます。



支援パッケージの一環として提供される一般的な金銭的インセンティブ

研修助成金

造船所は、2年間にわたり、居住地を登録している従業員1人につき月額1万ルピーの研修助成金を受ける資格を有する。

電気料金の税制優遇措置

造船所に対しては、タミル・ナードゥ電力配電公社 (TNPDC) から購入した電力、または自家発電により消費した電力について、5年間の電力税免除が適用されるものとする。

産業用住宅

州政府は、都市部の混雑緩和とワークライフバランスの向上を図るため、「徒歩通勤」の取り組みを支援しています。造船所に対しては、作業区域から半径5キロメートル圏内に、従業員向けの宿泊施設や寮を整備するよう奨励されます。

造船所内に建設された居住施設、または作業区域から半径5km圏内にある従業員向け宿泊施設・寮（すなわち、当該施設の入口がプロジェクト敷地の入口から直線距離で10km以内にあるもの）は、総固定資産 (EFA) の5%を超えないことを条件として、オプション3「資本補助金」の対象となる固定資産とみなされる。

関連産業への支援と優遇措置

1. デザイン教育機関の振興に向けた支援策

造船設計会社は、州内に明確に指定された施設において創出された高賃金の雇用について、以下の条件を満たす場合、初年度は人件費の30%、2年目は20%、3年目は10%の給与補助を受ける資格を有する。

- a. 事業開始後3年以内に、200人を直接雇用しなければならない。
- b. 当該プロジェクトは、産業・投資促進・商務局による「構造化支援パッケージ」の恩恵を受けていないこと。

高賃金の職とは、従業員1人あたりの月額人件費が10万ルピー以上である職と定義される。人件費とは、1952年従業員積立基金及び雑則法第2条(b)項に定義される、従業員が受け取る「基本給」を指す。



2. 研究開発機関およびグローバル・コンピテンス・センター (GCC) の育成に向けた支援策

研究開発の適格基準

本項に記載された適格基準を満たす研究開発企業は、以下の条件を満たすことを条件として、本節に定める優遇措置の対象となる。

1. 4年間の標準投資期間内に、対象となる固定資産へ最低Rs. 50クロールを投資し、50人の雇用を創出すること
2. プロジェクトの敷地内または敷地外に明確に区画された施設
3. タミル・ナードゥ州において、海上輸送に関連する研究開発に従事していること

GCCの参加資格基準

GCCは、保険期間中に事業を開始し、4年間の標準投資期間内に最低500人の雇用を創出する必要があります。

適用される特別優遇措置

A. 特別資本補助金

対象となる企業を支援するため、対象固定資産の25%に相当する特別資本補助金が、最低雇用要件を満たした日から10年間にわたり均等分割で支給される。ただし、上限はRs. 25クロールとし、いずれか低い方の金額が適用される。

B. 研修奨励金

対象となる企業は、タミル・ナードゥ州在住者に対し、1人あたり月額1万ルピーの研修奨励金を12か月間受け取ることができます。この奨励金は、純増雇用に対して適用されます。

C. 品質認証インセンティブ

ISO、ISI、BIS、FPO、BEEなどの認証、または海運業界に関連するその他の国内・国際認証を取得したプロジェクトに対しては、公認会計士が証明した認証取得にかかる総費用の50%が補助金として支給される。なお、投資期間中の補助金額は1,000万ルピーを上限とする。

D. 知的財産に関する優遇措置

政府は、特許、著作権、商標、および地理的表示の登録にかかる投資期間中のプロジェクト費用の50%を、上限1,000万ルピーを上限として補助する。

E. イノベーション・ラボ奨励制度

イノベーション・クラスターのニーズに応え、研究開発の触媒としての役割を果たすこれらのラボを促進するため、イノベーション・ラボに対して設定されたEFA (環境保全基金) の50%が、上限1,000万ルピーまで還付されます。この優遇措置は、NABL (インド国家試験所認定機関) による認定・認証を受けている、ISO認証を取得している、あるいは海運・造船業界に適用されるその他の国内・国際規格の認証を受けているイノベーション・ラボにのみ適用されます。

F. ライセンス費用の優遇措置

対象となる企業は、4年間の標準投資期間内に専門ソフトウェアのライセンス購入に要した費用の50%を上限1,000万ルピーまで、ライセンス費用に対する優遇措置を受けることができる。

G. 製品試験・試作支援

州内での試作活動を促進するため、対象となる企業は、製品試験および試作施設の設置に際し、EFAの25%に相当する補助金を受け取ることができる。ただし、上限は1,000万ルピーとする。

H. その他の標準的なインセンティブ

また、本プロジェクトは、標準的な優遇措置の対象となり、具体的には、5年間の電気税免除、印紙税の免除、および最大1,000万ルピーまでのグリーン産業優遇措置が適用されます。



ファシリテーション支援およびその他の支援

対象を絞ったインセンティブを補完するため、タミル・ナードゥ州は、ファシリテーション・サービスやインフラ整備などを含む包括的な支援体制を提供する。

1. ワンストップ・プロジェクト支援

すべての承認手続き（環境影響評価の承認、土地利用許可、建築許可、公共インフラの接続許可など）は、州のシングルウィンドウ・ポータル内の専用インターフェースを通じて処理され、プロセス全体の追跡と、法的に定められた決定期限が保証されます。

各プロジェクトに専任の連絡担当官を配置し、港湾、産業、環境、公益事業、労働の各担当部署と連携して、問い合わせへの対応や手続きの迅速化を図ります。

2. 統合インフラストラクチャ・クラスター

造船クラスター内に海事産業団地が整備され、各団地には、事前に整備された道路、変電所、水道網、共同排水処理施設、および重量物用岸壁が備えられる。

SPVは、板金加工ワークショップ、ブラスト・塗装ライン、集中型有害物質処理施設などの共用設備を設置し、部品メーカーの設備投資を削減する。

3. 用地およびインフラ支援

対象となるプロジェクトには、最長99年間の長期賃貸借契約による沿岸および港湾隣接地の割り当てにおいて、優先的に扱われるものとする。

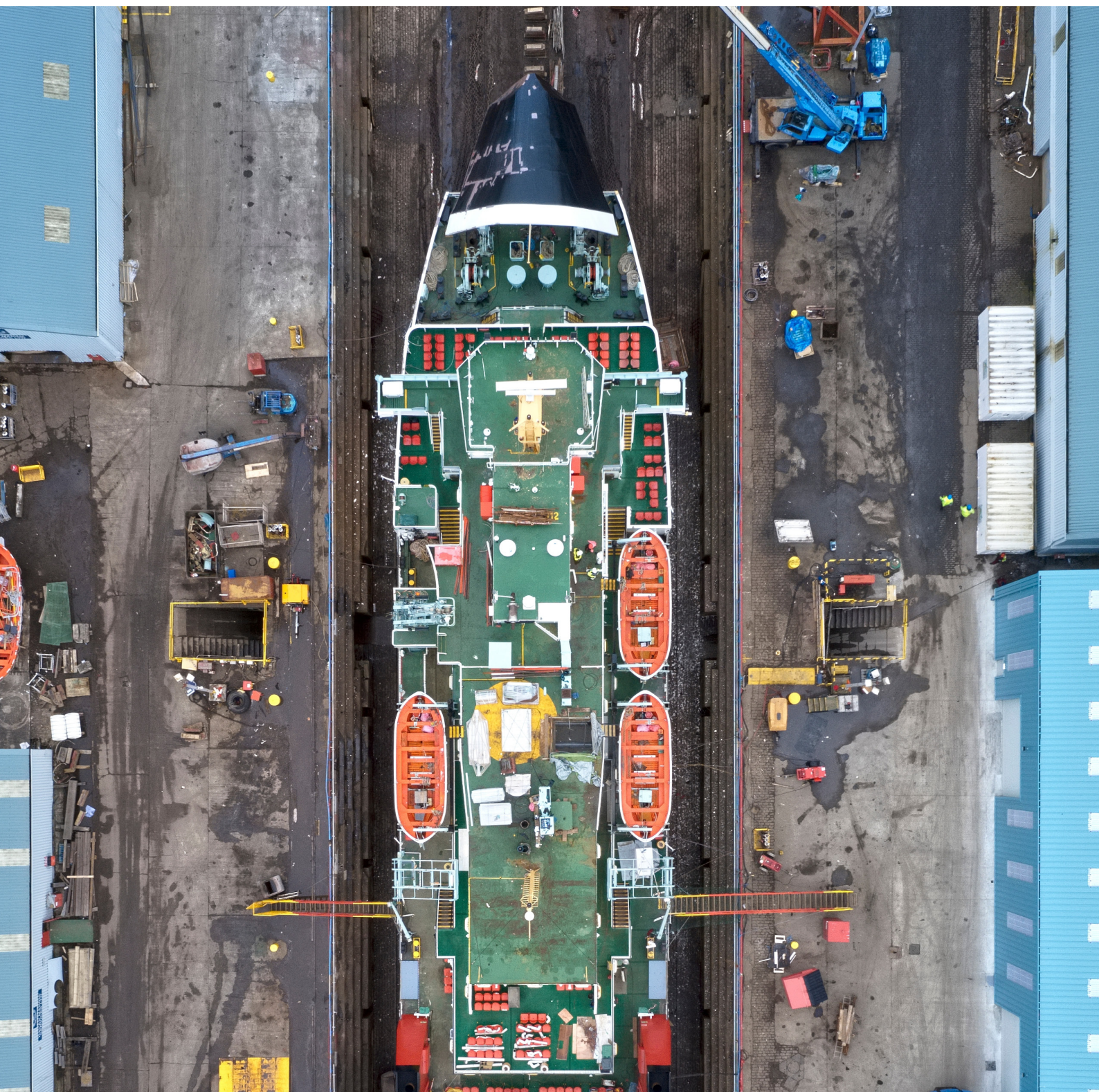
環境に配慮した船舶リサイクルを促進するための奨励措置および補助金

州政府は、州内における「グリーン船舶リサイクル・クラスター」の推進を図る。州内でリサイクルされた船舶に対して連邦政府が発行する「船舶解体クレジットノート」に加え、州政府は、初期設備費（EFA）の最大15%に相当する資本補助金を、15年間にわたり均等分割で支給する。最低Rs. 50クロールを投資し、100名以上の従業員を雇用する最初の5つの船舶リサイクルヤードが、このインセンティブの対象となる。当該施設は、「船舶の安全かつ環境上適正なリサイクルに関する香港国際条約」（2009年5月15日初採択）および「EU船舶リサイクル規則」（2013年11月20日初採択）に基づく認証を取得しなければならない。



海洋部品製造業を促進するための奨励措置および補助金

部品製造への投資のうち、生産高（請求書金額ベース）の少なくとも50%を造船所に供給し、かつ最低Rs. 50クロールの投資額および100人以上の雇用を確約するものは、優遇措置の対象となる。インセンティブは、「サンライズ・セクター」として認定された2021年タミル・ナードゥ州産業政策（TNIP 2021）に基づき適用されるものとする。Rs. 50クロール以上Rs. 499クロール以下の投資は「大規模プロジェクト」として扱われ、Rs. 500クロールを超える投資については、TNIP 2021に基づく分類に従って検討される。





スキルの向上とエコシステムの構築

世界的な造船業界の需要拡大に対応するため、タミル・ナードゥ州政府はインド海事大学 (IMU) と連携し、業界のニーズに沿った専門コースを設計・提供します。同州の造船技能開発戦略では、産業訓練機関 (ITI)、ポリテクニク・カレッジ、工科大学、州立大学を結びつける、多層的かつ多機関にわたるエコシステムを構築します。

造船拠点の設置が提案されている特定された港湾周辺において、以下の措置を講じるものとする：

- a. 熟練労働力の供給源となるITI (工業訓練所)、ポリテクニク、および工科大学の位置付け
- b. 選定された教育機関における実験室や実習室などの特定インフラの整備
- c. 特定された職種向けに特別に設計されたカリキュラムを、産業界との連携のもと、これらの教育機関で実施し、TNSDCによる共同認定を行うものとする
- d. さらに、インターンシップや見習い制度を通じた実地研修をカリキュラムに組み込むものとする。

上記の取り組みでは、「Naan Mudhalvan」プラットフォーム、雇用・訓練局 (DET)、および技術教育局 (DOTE) を活用し、初級技能職から高度な工学プログラムに至るまで、シームレスな技能開発の道筋を構築します。生産性、精度、およびイノベーションを向上させる先進技術や革新的な手法を導入することで、造船および船舶修理の業務の近代化に重点を置きます。また、州政府は、世界的な海事・関連技術機関や国際的な業界リーダーと提携し、専門的な研修プログラムを提供する予定です。

制度的枠組み

IMU、DET、DOTE、およびタミル・ナードゥ技能開発公社 (TNSDC) の代表者で構成される「州造船技能評議会」が設立される。同評議会は、各機関にわたるカリキュラム設計、基準策定、認定、教員育成、および技術統合を調整する。また、海事技能開発における国際的なベストプラクティスの導入を確実にする。

カリキュラムの主な特徴

1. インダストリー4.0に焦点を当てる

このカリキュラムは、造船業界におけるデジタルトランスフォーメーションに重点を置き、世界の業界専門家と連携して開発されます。主な分野としては、船舶設計、予知保全、ロボットによる製造、高度な自動化などが挙げられます。また、品質保証のための日本の「ものづくり」の精神や、デジタル設計のための欧州のソフトウェアツールもカリキュラムに取り入れられます。コース内容は、新たな技術や業界の動向に合わせて継続的に更新されます。

2. 研修プログラムの種類

このプログラムには、短期間でスキルを向上させる短期認定コースに加え、船用エンジニア、デジタルデザイナー、ロボット工学の専門家といった高度なスキルを持つ専門家を育成する長期のディプロマ・学位プログラムが含まれます。伝統的な職人技と現代的な造船技術を融合させた、分野横断的なスキルの育成に重点が置かれます。

包摂的な成長を実現するためには、漁業者や沿岸地域住民を対象としたスキルアップ支援が不可欠である。選定された対象者には、研修手当の支給、「ナーン・ムダールヴァン」および「ヴェトリ・ニチャム」への優先的な参加、ならびに港湾、造船所、物流分野における就職支援プログラムなどのインセンティブが提供される。

3. シミュレーションを活用した学習

シミュレーションラボやAR/VR設備を含む最新の研修施設では、没入感のある実践的な体験を提供します。学生たちは、ロボット溶接機、CNC工作機械、IoTベースのシステムなど、世界中の造船所で使用されている技術を用いて訓練を行い、実務現場での即戦力を確実に身につけます。

4. 産業界との連携と知識の共有

当アカデミーは、国内外の造船所と連携し、知識の共有、技術の統合、および業界動向へのリアルタイムな対応を推進します。世界中の造船会社や技術企業との提携により、研修プログラムが造船、保守、修理分野における最新動向を確実に反映するよう努めます。

5. 国家技能資格枠組みとの連携

すべてのプログラムは、レベル3から8までの国家技能資格枠組み (NSQF) に準拠しており、技術者からエンジニアへの明確なキャリアパスを確保します。

- ITIは、IMUおよび業界の専門家と連携し、職業訓練を実施します。
- ポリテクニクおよび工科大学では、船舶設計、自動化、デジタル造船の分野において、上級ディプロマおよび学位取得プログラムを提供する予定です。
- Naan Mudhalvanプラットフォームは、継続的な学習、スキルアップ、就職機会を支援するため、ブリッジスクールおよびフィニッシングスクールのモジュールを提供する予定です。

産業界との連携および官民連携

産業界の参画を促進するため、州政府は造船所や関連産業に対し、官民連携を通じて政府機関内に技能開発センターを設立するよう奨励する。

最初の3年間、パートナー企業は以下の支援を受けることができます：

- 作業スペース、公共設備、共同ブランド権などのインフラへのアクセス。
- 教員、設備、および研修生に対する研修助成金または費用分担支援。
- Naan Mudhalvan または NSDC フレームワークに基づくファストトラック認定。

こうした提携により、人材ニーズや国際的な認定基準に沿った、業界に特化したカリキュラムの開発が促進されるでしょう。

インセンティブ制度

政府機関内に技能開発センターや卓越センターを設立する企業は、従業員1人あたり月額1,000ルピーの追加研修助成金の対象となります。これらのインセンティブは、就職率、認定取得者の数、達成された技術移転の程度など、測定可能な成果と連動して付与されます。

この統合的かつ先見性のある戦略により、世界的に競争力のある人材を育成し、地域の雇用を促進するとともに、タミル・ナードゥ州を近代的な造船および海事イノベーションの主要拠点として確立します。

政策の実施

タミル・ナードゥ州造船政策は、同政策の公布後に公表される実施指針文書に従って実施される。

政策期間

本方針は、通知の日から5年間、または新しい方針が発表されるまでのいずれか遅い日まで有効です。本方針は、業界の要件に基づき、随時改定される場合があります。



РОМАШОХ



0-1
КСОЖАЛЕЦЫ



タミル・ナードゥ州政府

www.investingintamilnadu.com