資料7

日本の海事産業の再興に向けた提言



2026年3月10日

公益財団法人　日本海事センター

目次

Ⅰ.はじめに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2頁

Ⅱ. 日本の海事産業の現状と課題

1. 産業競争力の観点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3頁

2. 経済安全保障の観点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5頁

3. 環境対応の観点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6頁

4. 地方創生の観点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7頁

5. 主要な海事産業の現状と課題

(1)外航海運 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8頁

(2)内航海運 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10頁

(3)造船 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11頁

(4)舶用工業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12頁

Ⅲ. 日本の海事産業の再興に向けた提言

1. 海事産業の競争力の強化等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14頁

2. 経済安全保障等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18頁

3. 環境対応 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21頁

4. 海洋産業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23頁

5. 地方公共団体等地域との協働 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24頁

6. 海外との連携 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26頁

7. 主要な海事産業に関する提言

(1)外航海運 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27頁

(2)内航海運 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28頁

(3)造船 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31頁

(4)舶用工業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32頁

Ⅳ. おわりに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33頁

表紙写真 ２万4000TEU型コンテナ船 ONE INNOVATION
（Ocean Network Express Pte. Ltd 提供）

Ⅰ. はじめに

2021年5月に「海事産業強化法」が制定され、海事産業基盤の維持・強化を図る取り組みが進められてきた。一方、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻、2023年のパナマ運河渇水による航行制限、2023年11月以降の中東情勢の悪化による喜望峰への迂回等、海事産業を取り巻く国際情勢は大きく変化し、海事産業はこれまで以上に厳しい状況下に置かれることとなった。

こうしたなか、(公財)日本海事センターでは、2024年2月に海事産業の強化をテーマとした海事立国フォーラムを開催し、その結果を踏まえて、2024年12月に日本の海事産業の競争力強化に向けた取り組みを議論する場として海事産業委員会を設置し、また、その下に内航海運ワーキンググループを設置し、産学官による検討を進めてきた。

この検討過程で、2025年3月に米国造船業再生に向けたトランプ大統領施政方針演説、4月に米国通商法301条に基づく中国建造船舶等に対する入港料徴収措置の発表、日米関税交渉の一環として10月28日に金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官による「日米間の造船についての協力に関する覚書」への署名、2026年2月13日に「Maritime Action Plan」の発表が行われた。国内では、2025年6月に自民党の「我が国造船業再生のための緊急提言」の発表、経済安全保障等の観点から11月4日に「日本成長戦略本部」が設置され、「造船」、「港湾ロジスティクス」、「海洋」が戦略分野に選定、11月21日に「強い経済を実現する総合経済対策」で基金創設等造船支援策の記載、11月28日に10年間の「造船再生基金」創設と補正予算の閣議決定、12月26日に「造船業再生ロードマップ」の公表等の動きがあった。さらに2026年2月28日に米国及びイスラエルがイランに対する攻撃を開始し、ホルムズ海峡が事実上の封鎖状態となり、海事産業はかつてない厳しい状況に直面している。

こうした動きを踏まえ、2024年12月以降、海事産業委員会を9回、内航海運ワーキンググループを4回開催し議論を重ねた上で、今般、「日本の海事産業の再興に向けた提言」として取りまとめた。

なお、本提言における「海事産業」は、海事に関連する幅広い分野の産業を対象としており、特に本提言で取り上げる4つの「主要な海事産業」は、外航海運、内航海運、造船、舶用工業を対象とした。

Ⅱ. 日本の海事産業の現状と課題

輸出入の99. 5%を海上輸送に依存している日本にとって、海事産業は経済活動、地域経済、国民生活に必要不可欠な存在であることは論を俟たない。しかし、この数年で海事産業を取り巻く状況は急速に変化し、これまで以上に厳しい状況下に置かれている。4つの観点から、主な背景、影響、リスクを整理すると以下のとおりである。

1. 産業競争力の観点

【主な背景】

- 日本の経済は長期にわたり停滞傾向にある。
- 中国、韓国は海事産業に対して強力な政策的支援を行っている。
- 資機材、特に鋼板の調達コストの差が大きい。（中国の価格は日本の60～70%）
- 日本の海事産業における人材不足が深刻化している。
- 造船業の縮小等により、海事産業群※が弱体化しつつあり、国際競争力が損なわれている。

【主な影響やリスク】

- 日本商船隊の輸送量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の9. 7%を占めていたが、2024年には6. 6%まで低下している。
- 日本の海上輸出入貨物量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の4. 4%を占めていたが、2024年には3. 1%まで低下している。
- 一方、中国、韓国の海上輸出入貨物量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年にそれぞれ世界の12. 8%、3. 4%であったが、2024年にはそれぞれ15. 7%、2. 9%となっている。
- 日本の商船建造量のシェアは2015年に世界の19%を占めていたが、2024年には13%まで低下している。
- 一方、中国、韓国の商船建造量のシェアは2015年にそれぞれ世界の38%、35%であったが、2024年には54%、28%となっている。（2024年の受注シェアはそれぞれ約70%、約17%）
- 海事産業群が衰退していくと、日本の国際競争力に大きな影響が出かねないことが懸念される。
- 人口が減少する中で、質の高い人材を確保し、海事産業の競争力が回復できるか懸念される。

※1 「海事産業群」とは、海運業、造船業、舶用工業、船員教育機関等、海事に関連する産業の集合を指す。一般的には、海運業、造船業、舶用工業、船級協会、船舶保有業（船主）、船舶管理業、港湾運送業、保険、法務、金融等の産業が海事産業群を構成するとされる。

海事産業群の意義としては、地理的・機能的に集積し、緊密に連携することで、競争優位性、質の高い人材・情報の確保、取引費用の軽減、生産性の向上、イノベーションの創出といった多面的な外部経済が発現し、海事産業の国際競争力の強化に資すること等が考えられる。

なお、従来は「海事クラスター」と言われていたが、国土交通省では、令和8年度予算決定概要で「海事産業群」を使用する等、今後は「海事産業群」を使用する方針であるため、本提言中では「海事産業群」を使用する。

※2 世界において海事産業群が形成されている主な国は以下のとおりであり、多くは特定の産業が集積したものとなっているが、日本のように万遍なく関連産業が集積している国は少ない。

- ✓ イギリス（保険、法務、金融）
- ✓ ノルウェー（海運業（オフショア船）、船級協会、舶用工業）
- ✓ ギリシャ（船主、船舶管理業）
- ✓ シンガポール（船舶管理業、港湾運送業）
- ✓ 韓国（海運業、造船業（高付加価値船・大型船）、舶用工業）
- ✓ 中国（海運業、造船業、舶用工業、船主）
- ✓ 日本（海運業（外航・内航）、造船業、舶用工業、船級協会、船主、船舶管理業、港湾運送業、保険、法務、金融）



ジャパン マリンユナイテッド（株） 呉事業所 JMU提供

2. 経済安全保障の観点

【主な背景】

- ロシアによるウクライナ侵攻、中東情勢の悪化等の国際情勢の大きな変化や地政学リスクが顕在化している。
- 2026年2月28日に米国及びイスラエルがイランに対する攻撃を開始した。
- ソマリア沖や東南アジアでは海賊等事案が継続的に発生している。
- 米国では、2025年以降、通商法301条に基づく入港料徴収措置やMaritime Action Plan の発表（2026年2月13日）等、海事分野に関する様々な動きが出ている。
- 日本の造船業の建造・修繕能力が低下している。
- 日本の国際コンテナ戦略港湾の大水深岸壁の規模、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術の導入、港湾物流手続きの電子化等がアジアの主要港に比べて大きく劣っており、国際競争力が著しく低下している。

【主な影響やリスク】

- 世界の海における航行の自由と安全の確保に対する脅威が増している。
- ホルムズ海峡が事実上の封鎖状態となっており、輸入原油の90%以上を中東に依存している日本にとって、経済等への影響が懸念される。
- 紅海・スエズ運河の航行を自粛し、喜望峰経由への迂回を余儀なくされる等、理想的な海上輸送路の通航ができない状態にある。
- 世界的に保護主義的な政策が増えつつあり、公平な競争環境の棄損が懸念される。
- 輸入資材等の調達コストの上昇により、国内の造船業の価格競争力が低下している。
- 国内での建造量の減少に伴い、造船業の弱体化が進み、サプライチェーンの脆弱化が懸念される。
- 日本商船隊の使用する船舶の国内建造量の低下が進んだ場合、商船のみならず、防衛省の艦艇や海上保安庁の船艇の建造、修繕も覚束ない状態になりかねない。
- 現在、日本商船隊の輸送量や日本の海上輸出入貨物量の低下が進み、外国船社のみならず、日本商船隊ですら、国際基幹航路での日本寄港を取りやめる状況となっており、今春には日本商船隊の国際基幹航路の欧州直航便がなくなることとなっている。
- 欧州からの貨物の輸出入は釜山港等を経由することとなり、輸送コスト、輸送日数、カーゴダメージの増加等による日本の国際競争力の低下が懸念される。

3. 環境対応の観点

【主な背景】

- 国際海事機関（IMO）において2023年7月、2050年頃までに温室効果ガス（GHG）排出をネットゼロとする目標を含む戦略に合意した。
- これに先立つ2020年10月、日本政府は2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、2021年10月、日本の海運業界は2050年GHGネットゼロに挑戦することを表明した。
- 2025年4月、IMO 海洋環境保護委員会（MEPC）でネットゼロに向けた中期対策（NZF：Net-Zero Framework）を盛り込んだ海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）改正案について基本合意がなされた。
- 2025年10月のMEPCで採決が1年延期されたが、2050年頃までにネットゼロを達成する目標自体は変わらない。
- 内航等の国内分野については、改正GX推進法に基づく大規模排出事業者に対する排出量取引制度への参加が2026年4月から義務化される予定である。

【主な影響やリスク】

- 現在、外航海運にはGHG削減についてネットゼロに向けた国際統一ルールがないため、地域規制が乱立する恐れがある。
- MEPCでNZFの採決が1年延期されたため、ゼロエミッション船の発注の様子見が継続され、ゼロエミッション船の本格的な投入が遅れる恐れがある。
- GHGネットゼロに向けた取り組みに遅れをとるとペナルティーが発生する等、結果として輸送コストの上昇要因になる恐れがある。

4. 地方創生の観点

【主な背景】

- 造船業の縮小等により、海事産業群が弱体化しつつある。
- 造船業・舶用工業が生産拠点を有する地域のほとんどが地方圏に所在し、全国平均より人口減少率が高い状況にある。
- 人口減少に伴い、設計技術者、現場技能者、船員といった各種人材の確保が困難な状況にある。

【主な影響やリスク】

- 海事産業群が形成されている地域※の経済や雇用に海事産業は大きく貢献しているが、人材確保の困難さ等から、企業活動の縮小や技術継承の断絶につながり、海事産業群が持続的に機能するか懸念される。
- 地域の海事産業が衰退すれば、若年層にとって魅力的な就業機会がさらに減少し、人口流出に拍車がかかる悪循環に陥る可能性がある。
- 国際競争の激化、不透明さを増す国際情勢、脱炭素化の社会的要請等の環境下では、知識・情報・技術の蓄積と共有が一層重要となるが、地域単位でそれらを戦略的に確保・活用する体制が十分に構築されているとは言い難く、このままでは各地域での海事産業の競争力が相対的に低下し、結果として集積の縮小や産業空洞化が進む可能性がある。

※1 日本国内で海事産業群が形成されている地域は多数あるが、特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が主要製造業として地域経済、雇用の中核的な役割を担っている地域が多数存在している（海事レポート 2025）。都道府県単位で捉えた際の海事産業群の形成例は以下のとおりであり、地域ごとに産業構成は異なる特徴を持つ。

- ✓ 広島県、愛媛県（造船業、舶用工業、船主、金融）
- ✓ 長崎県（造船業、海洋エネルギー産業）
- ✓ 兵庫県、神奈川県（港湾運送業）

※2 日本の海事産業群全体の付加価値額は4．4兆円、生産額は11．7兆円（2020年）であり、GDP に占める海事産業群の付加価値額の割合は2020年には0．79%であり、1980年の2.75%から大きく減少している。都道府県単位の調査によると、海事産業群の生産額（2015年）の上位3県は以下のとおりであり、これら3県で日本全体の生産額の約2割を占める。（日本海事センター調べ）

- ✓ 広島県 8,862 億円
- ✓ 愛媛県 6,687 億円
- ✓ 長崎県 5,487 億円

上記1～4の影響やリスクが顕在化、拡大すると、日本の経済等への影響は極めて大きい。

5. 主要な海事産業の現状と課題

日本の主要な海事産業では、こうした状況にもできるだけの対処をしつつ、様々な取り組みをしているが、その現状と課題は以下のとおりである。

(1)外航海運

【現状】

- 日本の海上輸出入貨物量の約60%を日本商船隊が輸送している。
- 船隊の約70%を国内で調達する等、海事産業群の中心的存在として地域経済に貢献している。
- 激しい国際競争の中で、日本商船隊の輸送シェアが低下し、同時に世界の船舶保有量のうち、日本船主の保有量の占める割合も低下している。
- 日本人外航船員は、ピーク時の約5万7千人から約2千人にまで減少している。
- 2050年温室効果ガス(GHG)ネットゼロに向け、ゼロエミッション船の開発に注力している。
- 以下のように事業環境が変化している。
  - 荷主のニーズとして輸送契約が短期化の傾向にあり、これを受けて用船契約も短期化の傾向にある。
  - 日本商船隊の三国間輸送が拡大し、全体の輸送比率のうち、三国間輸送は、近年40%前後で推移し、日本商船隊の持続的成長に欠かせない分野になっている。
- 以下のように事業構造も変化している。
  - 大手3社のコンテナ船部門が Ocean Network Express (ONE)として統合され、海外移転した。
  - 大手3社は、資産を軽くする一方で、ONE等の持ち株会社として、配当を得る事業スタイルに変化している。
- 輸送契約の短期化や事業構造の変化に伴い、大手3社の船隊規模は縮小傾向にある。
- 2020年後半以降のコンテナ市況回復により、2010年代に苦境にあった大手3社の財務体質は改善した。
- 日本商船隊は世界単一市場の中で、各国の船社との間で国際競争を繰り広げているが、諸外国との間には海運税制(トン数標準税制、特別償却、買換特例等)に違いがあり、例えば10万総トン、船価50億円の貨物船で試算した場合、1年あたりフランスと比べて約3,000万円、ドイツと比べて約2,600万円税負担が重くなっている。さらに、日本籍船に特有の要件や手続き(承認船員制度、舶用品の認定、無線・救命設備検査、和文証書類、緊急時対応等)があり、国際競争の上で負担となっている。

- 日本商船隊における日本籍船のシェアは約14％となっている。
- 有害危険物質（HNS）の海上輸送に伴う事故の際の国際ルールについては、IOPC Funds で HNS 条約の発効に向けた準備が進められている。
- 再生可能エネルギー等の将来の成長分野への参入が始まっている。
- 船舶の解撤については、現在主にインド、バングラディシュで行われている。

【課題】

- 世界の海における航行の自由と安全の確保を図る必要がある。
- 他国とのイコールフッティングの早期実現が必要である。（海運税制、日本籍船特有の要件や手続き）
- 国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応が必要である。
- GHGネットゼロに向けた対応として、ゼロエミッション船の導入を進める必要がある。
- GHGネットゼロに向けて、地域規制の乱立を回避するため、国際統一ルールが必要である。
- HNS の海上輸送に伴う事故の際の国際ルールを整える必要がある。
- シップリサイクル条約の発効に伴い、適切なシップリサイクルを行う必要がある。
- 新しい技術への対応等、優秀な日本人海技者の確保・育成が必要である。
- 安全運航の強化や自動・自律運航の推進等のため、DX・AI を推進する必要がある。
- 海上輸送で培った経験を活かし、海洋資源開発や洋上風力発電施設の整備等への貢献に向けた対応が必要である。



自動車運搬船 OCEANUS HIGHWAY　川崎汽船(株)提供

（2）内航海運

【現状】

- 国内貨物輸送量の約4割（トンキロベース）を輸送し、そのうち鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資については約80%の輸送を担っている。
- 所有船が一隻の船主を含む中小企業が多数を占めている。
- 荷主や内航海運事業者から運送を請け負うオペレーターと、そのオペレーターに船と船員を提供するオーナーの重層的構造となっている。
- 荷主のニーズへの的確な対応や輸送の効率化等を受け、船舶の専用船化や大型化が進展している。
- 内航船舶の構成を船型別で見ると、隻数比で499総トン以下の船舶が74%（2025年3月末）となっている。
- 輸送量は漸減傾向となる一方で、輸送距離は漸増傾向である。
- 船価の高騰等により、船舶の代替建造が進まず、船舶の高齢化が進んでいる。（法定耐用年数14年を超える船舶が全体の約 70%）
- 使用船舶のほぼ全ては国内発注となっている。
- 以下のように船員の確保が難しい状況にある。
  - 50歳以上が半数近くと高齢化が進んでいる。
  - 船員教育機関への志願者は減少傾向にある。
  - 2024年度の内航貨物船の船員の有効求人倍率は記録的な水準となっている。（4.40倍）
- 2050年カーボンニュートラルの実現について、船型が小型の内航船の技術開発の見通しは不透明である。
- 2024年4月からの働き方改革関連法施行によるトラックドライバーの労働時間規制に起因する各種の問題、いわゆる「トラックの2024年問題」を受け、内航海運へのモーダルシフトに大きな期待が寄せられている。

【課題】

- 安定輸送の確保が重要であり、そのためには、船舶の維持・確保、船員の維持・確保が必要である。
- 代替建造が進まない状況を踏まえ、将来の量産化を視野に入れつつ、内航船舶建造を支えるビジネスモデルの構築が必要である。
- 適正対価の収受、取引環境改善に向けたアプローチの強化等を通じて、中小企業が多い内航海運業の体質強化を進める必要がある。
- カーボンニュートラルの実現に向けた対応を模索する必要がある。
- トラックから内航海運へのモーダルシフトを推進する必要がある。

（3）造船

【現状】

- 地域の経済や雇用を創出しており、船価の約3倍の経済波及効果がある。
- 建造量は微減傾向が続き、2024年は約9百万総トンで、世界シェアは約13%である。
- 手持工事量は2020年末頃をボトムに概ね十分な仕事量を確保している。（2025年11月末時点で約3．6年分（2024年竣工量比計算））
- 仕事量減少期に、一部造船所の新造船事業からの撤退、人員リストラ等により、実質的に建造能力が低下している。
- 主要造船事業者の損益額の合計は、2023年度に黒字に転換した。
- 新造船需要は長期的には底堅く推移している。
- 就労者数は約7～9万人で推移してきたが、近年は減少傾向にある。
- 2023年～2025年は、外国人労働者の増加により、就労者数全体としてやや持ち直している。
- 2020年以降、国内船主の発注量が国内造船所の建造量を上回っており、日本船主の中国造船所への発注依存度が増大している。
- 中国や韓国の自国造船業への手厚い助成、資機材等のコスト高、人材不足、生産基盤の老朽化と分散化等、経営環境は楽観視できない状況にある。
- 日本のカーボンニュートラル技術は高く、アンモニア燃料船や水素燃料船の開発は世界のトップランナーであるが、船型が小型の内航船の見通しについては不透明な状況である。

【課題】

- 2050年GHGネットゼロ（ゼロエミッション船への代替建造需要の加速化）に的確に対応する必要がある。
- 生産基盤の老朽化・分散化が進んでおり、国際競争力のある体制にする必要がある。
- 建造量が低下しており、省人化、効率化等により建造体制を整備する必要がある。
- ゼロエミッション船の研究開発でのトップランナー化や標準化の促進のため、船舶産業の協業強化に向けた検討が必要である。
- 人材確保が難しい状況にあり、それによって生産量を制約しないよう、対応が必要である。
- 建造能力の向上、研究開発、人材確保等に資するよう、海運・舶用工業、学会・大学との連携強化が必要である。
- 鋼材等、資機材の調達コスト低減に向けた検討が必要である。

（4）舶用工業

【現状】

- 多種多様な舶用機器を製造し、造船所に供給しており、また、造船所とともに地域の経済や雇用を支えている。
- 舶用機器生産実績は、国内建造量が約1,800万総トンであった2006年は約1兆800億円であったが、2022年には約9,900億円となっており、国内造船所向けは漸減傾向、輸出は漸増傾向にある。
- 事業所数、従業員数は減少傾向にあり、特に修理事業所において、その傾向が顕著となっている。
- カーボンニュートラルの実現に向けた対応として、アンモニア燃料、水素燃料エンジン等を開発中である。
- 製造設備の老朽化が著しい状況にある。

【課題】

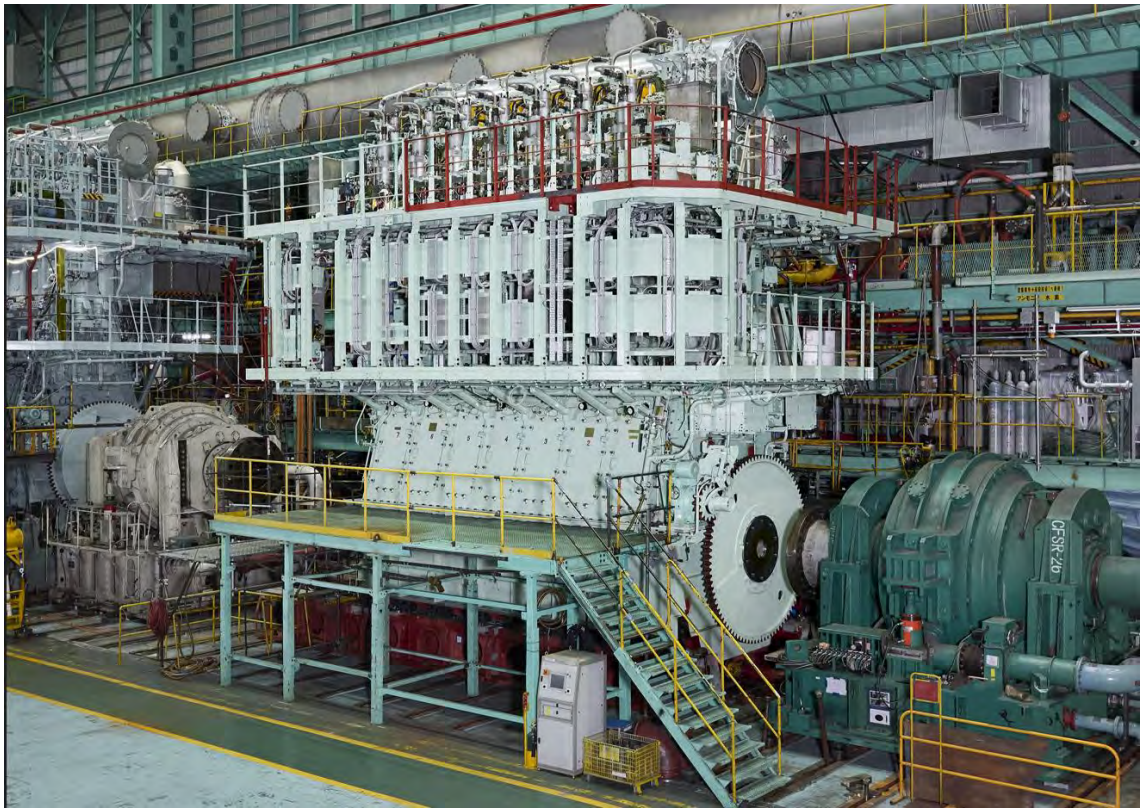
- 省エネ、省人化、環境対応、コスト削減、デジタル化等を実現するための製品技術の改良・改善に向けた取り組みが必要である。
- 老朽設備の更新とデジタル化の推進による舶用機器等の供給体制の維持と生産性の向上が必要である。
- 日本の造船所の発注は多品種少量であり、製品の仕様が様々で、設計・製造コストの増加要因となっており、対応が必要である。
- 人材不足、後継者不足への対応が必要である。
- 次世代船舶機器のトップシェアの確保（新燃料対応）とその機器の知財としての権利、標準仕様に関するルールを確立する必要がある。

上記（1）～（4）の現状と課題に加えて、海事産業は国民の目に触れる機会が少なく、海事産業の重要性についての認識が国民に十分浸透していないのが現状である。このまま海事産業に対する理解が得られないと、海事産業の維持や経済安全保障等に支障が生じ、国民生活に多大な影響を及ぼす恐れがあることから、海事産業の重要性について広く国民の理解・支持が得られるよう努める必要がある。

Ⅲ. 日本の海事産業の再興に向けた提言

日本の海事産業の再興を実現するため、産学官等関係者が連携して以下の方策を確実かつ速やかに実行する必要がある。

なお、各項目の【　】については、着手から一定の成果を得られるまでの目標を示しており、【短期】とは概ね3～5年程度、【中期】とは概ね10年程度、【長期】とは概ね10年以上を念頭に置いている。また、【継続的】の記載は、期限を定めず継続的に取り組む必要があるものである。



アンモニア燃料エンジン初号機 7UEC50LSJA-HPSCR
（株）ジャパンエンジンコーポレーション提供

1. 海事産業の競争力の強化等

様々な環境の変化に対する民間事業者による対応

①生産体制の再構築【中期、長期】

造船業においては建造設備の老朽化、分散化が著しく、また舶用工業においても製造設備の老朽化が著しい状況にある。特にゼロエミッション船への代替建造需要の加速化が見込まれるなか、生産体制を抜本的に刷新することが必要不可欠である。その際、人材確保難も踏まえ、設備の高度化、自動化を積極的に進めることが重要である。

②スタートアップ等新興企業との連携によるイノベーションの促進【継続的】

エネルギー、脱炭素化、自動運航、ドローン分野、ロボット化等において、海事分野にも新興企業が存しており、また、自立型無人探査機（AUV）や水中ドローン等海事分野に関連する新しい分野にも新興企業が現れており、そうした新興企業と海事産業との連携によって、海事産業におけるイノベーションを促進することが重要である。

③DX・AI の推進【継続的】

安全運航の向上、自動・自律運航への取り組み、人材の効率的な活用等を図るため、DX・AIの推進は必要不可欠となっており、また、業務の負荷軽減や職場環境の改善にも有効であることから、積極的に取り組む必要がある。

④民間金融支援の深掘り【中期、長期】

造船・海運等の海事産業の今後の体制整備には、大規模な資金調達が必要となるため、民間金融機関とも十分協議し、金融支援の枠組みを充実させる必要がある。

なお、地域金融機関には、地域の基幹産業である造船・海運等の海事産業群に対する継続的な支援が求められることから、今後も海事産業群と一体となって地域経済の好循環を支えるとともに、海事産業の持続的な発展を一層確実にすることが重要である。



レーダー等の航海機器
古野電機（株）提供

政府による下支えと民間事業者との十分な連携

⑤政府による支援【中期、長期】

産業競争力において既に厳しい状況にある海事産業を再興していくためには、政府による支援が不可欠である。税制、補助金、政策金融、法制度等、あらゆる政策手段を駆使して、海事産業の地位を確固たるものにする必要がある。

例えば、①GX 経済移行債を活用したゼロエミッション船の建造支援が今後行われることになっているが、これと並行し、対象範囲を拡大した上での低炭素船舶の建造資金向けの利子補給制度、②造船業再生ロードマップにおいて「造船企業の資金調達」に関して「海事産業強化法の5年見直し等を踏まえた支援の検討」が今後の課題として挙げられていることを踏まえ、一般船舶も含めた建造期間中のブリッジファイナンス向けの利子補給制度のような新たな支援を検討すべきである。

⑥海事産業強化法の見直し【短期】

海事産業強化法の施行から5年経過した場合、その施行の状況等を勘案しつつ検討を加え、必要がある時は所要の措置を講ずることとなっている。2026年中に5年経過することから、海運、造船、舶用工業、船員等、海事産業全体を一体的にさらに強化する視点で必要な検討がなされ、法律に基づく支援の強化が図られることが重要である。

⑦政府とのコミュニケーションの活性化【継続的】

国策を担う政府の視点とビジネスの視点の調和を図るため、政府と海事産業関係者によるコミュニケーションを活性化すべきである。

⑧長期的視点からの海事産業の強化【長期】

今般の造船業再生ロードマップの作成と基金の設立は、当面10年間を視野に入れているが、海事産業の重要性を踏まえると、海事産業の国際競争力を将来にわたって持続的に確保することこそが重要であり、さらにその先を長期的に視野に入れる必要がある。造船所のクレーン設備等、発注から設置完了まで6～7年の年月がかかるものがあることから、少なくとも2050年程度までを見据えた長期的な基本ビジョンと計画についても具体的な検討を進めるべきである。その際、造船業だけでなく、海事産業全体について検討すべきである。

人材確保・育成

⑨人材確保に向けた対応【継続的】

全ての海事産業において人材の確保は大変厳しい状況にあり、結果として生産量を制約することにもなっている。このため、各海事産業では、集約や協業、機器の高度化やデジタル化は必要不可欠となっている。関係者で十分な検討がなされ、必要に応じて、政府と連携を深める必要がある。その際、事業規模の小さい事業者の状況にも目配りをすることが大切である。

また、政府が2025年7月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」のとりまとめを公表し、①海技人材の養成ルートの強化、②海技人材確保の間口の拡充、③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化、④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善、⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成、の5つの方向性が示された。この方向性に沿って、海技教育機構の構造改革の推進を含め、着実な対応が必要である。

なお、人材確保の重要性に鑑み、海事人材の確保を主たる目的とした戦略的・総合的で今日的手法を取り入れた海事広報とそのための職場環境改善が必要であり、政府、海事産業関係者等が連携して総力を挙げて取り組むことが重要である。

⑩小中学校における海洋教育の充実・強化【継続的】

2017年3月に改訂された小中学校の学習指導要領において、海洋・海事教育に関する記載が充実し、学校教育の内容として明確に位置づけられ、検定結果が公表された小学校の社会科の教科書でも、海洋・海事に関する記載の充実が図られている。2020年から全国の小学校で、2021年からは全国の中学校で改定学習指導要領に基づいた授業が開始されており、教員に対する働きかけや教材の充実、体験乗船等あらゆる手段を講じて、この取り組みをさらに推進すべきである。

⑪高等教育の立て直し【中期】

海事関連分野の事項が学べる高等教育機関や関連コースを増やしたり、大学間の連携により教育・研究拠点を整備する等、高等教育の立て直しが急務であり、政府を中心に海事人材の創出に関する抜本的取り組みが必要である。

また、地方大学による海事人材育成等の動きもあり、海事産業群を擁する地域の大学と連携し、海事人材の創出に向けた取り組みを進めることが重要である。

さらに民間金融機関では、船舶融資に力を入れる動きも出ており、海事人材の育成に有意義な金融メニュー、例えば、教育施設の整備や学生の生活環境の下支えのための融資等を検討することも有効である。

国民の理解

⑫海事産業に対する国民的支持の高まりに向けた取り組み【継続的】

海事産業全体として、海事産業の強化に着実に取り組むとともに、国民の支持をしっかりと得ていく必要がある。このため、海事産業の関係者は連携を密にし、これまで以上に取り組みを強化することが重要である。

例えば、以下のような取り組みは重要と考えられる。

- 国民の代表、地域の代表とのコミュニケーションの強化
- 広く国民一般を対象とした広報活動の抜本的見直し、強化
- メディアへの働きかけの強化
- ロードマップ記載の新規設備投資の状況、効果等の随時の国民向けディスクロージャー



船舶用の巨大なプロペラ　かもめプロペラ(株)提供

2. 経済安全保障等

⑬航行の自由と安全の確保【継続的】

航行の自由と安全の確保は海上輸送サービスの大前提であり、特に日本の海上輸送サービスにとって最重要のチョークポイントについては、以下のような取り組みが必要である。

- 紅海・スエズ運河については、フーシ派による紅海周辺海域での民間商船への攻撃が深刻な問題となっており、引き続き関係国と連携した政府の外交努力が必要不可欠である。
- ペルシャ湾・ホルムズ海峡については、2026年2月28日に米国及びイスラエルがイランに対する攻撃を開始したことにより、事実上の封鎖状態となっているため今後、関係国と連携した政府の外交努力が必要不可欠である。
- マラッカ・シンガポール海峡の安定的な通航の確保については、沿岸3か国政府（シンガポール、マレーシア、インドネシア）と連携し、現在も官民の関係者による取り組みが行われているが、今後、官民の関係者それぞれが必要な支援をさらに強化すべきである。

また、ソマリア沖・アデン湾における海上自衛隊・海上保安庁による海賊対処行動、海上保安庁による東南アジア周辺海域における海賊対策の継続も必要不可欠である。

加えて、パナマ運河等についても、安定的な通航の確保について、関係者との連携の強化や、良好な関係の維持に努めるべきである。

さらに、大規模災害や有事の際に必要な海上輸送サービスを確保する手段について、港湾等のインフラを含め、総合的かつ具体的に検討すべきである。

⑭経済安全保障推進法に関する取り組み【短期、中期】

経済安全保障推進法に基づき、造船所の生産性向上、製造能力向上等に向け、造船所の建造設備にかかる設備投資について、政府の十分な支援が必要である。

今般、新たに「船体」が特定重要物資に追加指定されたが、すでに指定されているエンジン、クランクシャフト、ソナー及びプロペラ以外の舶用機器、一般舶用品等を特定重要物資に指定した上で、設備投資について支援できる体制とすることが必要である。

また、船舶の運航には定期的なメンテナンス等の修繕が不可欠であるため、修繕のための設備投資についても、支援の対象とするよう検討すべきである。

⑮安全保障を支える船舶の建造・修繕体制の整備と維持・確保【継続的】

国民の生活と安全・安心を確保するため、防衛省の艦艇、海上保安庁の船艇については、その全てを国内で安定的に建造、修繕できる体制を今後も継続

的に維持・確保することはもちろんのこと、日本商船隊及び内航海運の船舶を国内で安定的に建造・修繕できる体制を整備するとともに、舶用機器、一般舶用品等の供給が途絶することないよう、国内で安定的に供給できる体制を維持・確保する必要がある。

特に修繕について、今後検討すべき主な点は以下のとおりである。

⑮-1 防衛省の艦艇

防衛省の艦艇については、防衛力抜本強化が進む中で、修繕を必要とする艦艇が増加した場合においても、修繕が安定的に行えるよう国内での修繕体制を強化すべきである。

⑮-2 海上保安庁の船艇

海上保安庁の船舶については、国内における修繕体制が脆弱であることが懸念されていることから、国内での修繕体制を強化するため、速やかに政府が中心となって対応を検討すべきである。

⑮-3 日本商船隊の船舶

日本商船隊の船舶の大半が海外で修繕を行っている現状を踏まえると、地政学的なリスクが顕在化した場合には、修繕の実施が困難になる状況に陥る可能性が否定できないことから、修繕が安定的に行えるよう国内外での修繕体制を構築すべきである。

⑮-4 内航海運の船舶

内航海運の船舶のほとんどは、国内で修繕が行われているが、近年の中小造船所の減少等によりドックの確保が難しい状況にある。内航海運は日本の産業、経済、国民生活を支える社会インフラであり、修繕が安定的に行えるよう国内での修繕体制を構築すべきである。

⑮-5 米国の艦艇

米国の艦艇のメンテナンス、修理、オーバーホールを国内で実施することは、日本の安全保障体制の強化に資すると考えられることから、対応について早急に官民連携の下で検討すべきである。

⑯港湾ロジスティクスの強化に向けた港湾政策の見直し【中期、長期】

外航・内航海運は、日本の経済活動や国民の生活を支えており、日本にとって欠かせない社会的なインフラである。

一方、日本の海上輸出入貨物量が世界の海上輸送量に占める割合は減少が続いており、2024年には3.1%まで減少し、今春からは日本商船隊の国際基幹航路の欧州直航便がなくなるという事態にまで至っている。

拠点港の近傍からの貨物だけではなく、地方港から釜山港、釜山港から地方港に外航フィーダー輸送されている日本発着の貨物を内航海運による国内

フィーダー輸送に切り替え、日本発着貨物を拠点港に集約させる取り組みを強化するための関係者による努力は引き続き必要である。さらに政府は、日本の港湾の非効率性及び国際競争力の欠如の解消等を図るため、現在推進している国際コンテナ戦略港湾政策について早急に十分な分析・検証を行い、その見直しについて検討すべきである。

具体的には、最大積載量が24，000TEUクラスの大型コンテナ船が国際基幹航路の主力となりつつある中で、それに対応できる日本の港湾がアジアの主要港に比べて大きく劣後しており、港湾整備の徹底した選択と集中が必要である。

また、国際コンテナ戦略港湾は、複数の地方公共団体、港湾運営会社により管理されているが、スピーディかつ大胆に政策を実施できる体制とは言い難く、この管理のあり方について見直すべきであり、併せてコンテナターミナル、ヤードの非効率的、硬直的な運用を見直すべきである。

さらに、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術の導入を急ぐとともに、港湾物流手続きの電子化等の利便性を向上させ、早急にアジアの主要港と同等の水準となるよう取り組みを進めるべきである。



原油タンカー　SUZUKASAN　(株)商船三井提供

3. 環境対応

⑰GHGネットゼロに向けた国際ルールの確立【短期】

IMOにおける中期対策（NZF）について、2025年4月のIMO海洋環境保護委員会（MEPC）でMARPOL条約（海洋汚染防止条約）改正案の基本的合意がなされたが、2025年10月のMEPCにおいて採決が1年延期となったところである。

一方、EUにおいては、2024年にEU ETSを海運分野に適用する「海運EU ETS」、2025年に船舶燃料のGHG強度を規制する「FuelEU マリタイム」がすでに導入されている。

世界単一市場の外航海運に適したグローバルな統一ルールの枠組み作りと外航海運事業者に二重、三重の負担を課す地域規制の廃止・抑制に向け、各国の動向を適切に把握しつつ、政府を中心に関係者がしっかり連携し、引き続き適切に取り組んでいく必要がある。

⑱ゼロエミッション船の開発、普及【中期、長期】

LNGやメタノール、アンモニア等の新燃料に対応した船舶の導入が進展し、バイオ燃料の利用が拡大している。国際社会の中で、ゼロエミッション船の開発、普及については、日本がトップランナーの地位を固め、安全基準等のルールメイクのイニシアティブを取ることは国益上重要である。また市場の支配力を確立するため、ゼロエミッション船導入初期での船価補助等のインセンティブ政策をはじめ政府による手厚い支援が必要である。

また、ゼロエミッション船の普及に必要となる港湾施設等の整備が必要であり、新燃料の供給体制が未整備の状態ではゼロエミッション船の入港が見込めなくなるため、その整備と適正な規制の導入に向けた検討を進める必要がある。

加えて、内航船については、カーボンニュートラルの実現に向けて小型の船型に適合した技術開発の方向性が未だ定まっておらず、引き続き検討を進める必要がある。

なお、環境対応は、費用負担についてステークホルダーの理解と協力が前提となることから、関係者の間でその連携等について一層努力が必要である。

⑲2010年 HNS 条約への対応【中期、長期】

ゼロエミッション船の普及により、新燃料の海上輸送の増加が見込まれるため、有害危険物質（HNS）の海上輸送に伴う事故の際の賠償・補償の制度を整えておく必要がある。海運業については国際的な統一ルールの適用が望ましく、政府は IMO が策定した2010年HNS条約に加入し、国内法の制定に向けた準備を急ぐべきである。

また、新燃料を使って運航する船舶の賠償・補償の制度については、現在IMO でその要否を含めて検討しており、この点でもルールメイクを積極的にリードすべきである。

⑳シップリサイクルの着実な推進【長期】

2025年6月にシップリサイクル条約が発効し、日本においても同条約に基づいてシップリサイクル法が施行された。海洋環境の保全、循環型社会の確立に向け、同法に基づきシップリサイクルを着実に推進するため、国内外で条約適合ヤードの整備を促進すべきである。

また、船舶の解撤時には豊富なリサイクル資源が得られ、特に船体鋼板は良質な鋼材であり、鉄鉱石から製錬する場合に比べてCO_2の排出量も大幅に削減できることから、国内でシップリサイクルが可能な体制を構築すべきである。

㉑陸電の普及【継続的】

カーボンニュートラルの実現に向け、陸電の普及は有効な方策であり、政府と地方公共団体等を中心に関係者間でオペレーショナルコストの軽減方法等の検討を進めるとともに、諸外国の動向も踏まえ、将来的な義務付けを検討すべきである。



液化天然ガス(LNG)運搬船　QUEST KIRISHIMA　日本郵船(株)提供

4. 海洋産業

㉒海洋資源開発や再生可能エネルギーの普及促進【継続的】

エネルギー輸送や造船業で培った技術・経験を活かし、海事産業の関係者が連携し、レアアース等の海洋資源の開発、再生可能エネルギーである洋上風力発電等の普及に貢献することが重要である。その際、海洋資源開発や再生可能エネルギーの普及促進が経済安全保障の観点からも重要な国策であることを踏まえ、政府との十分な連携、政府による支援が必要である。

特に、具体的な事業化に向けた動きが進んでいる浮体式洋上風力発電については、引き続きコストダウンを進めるとともに、今後まず、再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法に基づき領海における設置が本格化することから、英国等の欧州先進地域の事例を踏まえ、日本においても、洋上風力発電の施設の設置等と船舶の航行の安全を調整するための強制力のある仕組みを策定すべきである。

㉓海事観光の戦略的推進【継続的】

海事観光はすそ野の広い産業として幅広い経済効果が生まれ、イノベーションの創出や人材の発掘・育成等にも効果が期待される。また、海事観光の推進により、国民の意識・関心を海事分野に向けることが重要である。

一方、日本は海洋国家でありながら海事観光が身近なものになっていないことから、海事観光の推進に戦略的に取り組むことが必要である。

このため、ストレスなく快適に海事観光を満喫できるようにするための受入環境整備の推進、地方誘客を実現する広域周遊や日本全国に点在する観光コンテンツの磨き上げ、海事観光分野における多様な魅力の発信強化等、海事産業が有するノウハウを活かし、海事観光分野のポテンシャルを最大限引き出した取り組みを推進する必要がある。



地質調査船　EK HAYATE　ケイライン・ウインド・サービス(株)提供

5. 地方公共団体等地域との協働

海事産業の競争力の強化や地方創生の実現のためには、地域との協働による以下のような取り組みが重要である。

㉔地方公共団体等地域による海事産業の下支え【継続的】

海事産業は地域の経済や雇用に大きく貢献しており、今後の地域の発展を目指していく上で、地方公共団体等が当該地域の海事産業を支えていくことが重要である。このため、当該地域の海事産業の状況を把握した上で、以下のような取り組みが有効と考えられる。

- 地域を挙げて海事産業を支えるためのビジョンや計画の策定
- ドックの新設、拡充、舶用機器工場の新設等の動きに対応できるよう、必要な用地の確保、浚渫等に対する支援
- 海事関係の新興企業等の誘致のためのインセンティブの付与
- 地域で育成された海事人材が、当該地域の雇用につながるような、海事教育プログラムの立案やインセンティブの付与
- 地方大学による海事人材育成等の動きもあり、海事産業群を擁する地域の大学と連携し、海事人材の創出に向けた取り組みの推進（⑪の一部を再掲）
- 地方銀行等の民間金融機関では、船舶融資に力を入れる動きも出ており、海事人材の育成に有意義な金融メニュー、例えば、教育施設の整備や学生の生活環境の下支えのための融資等の検討（⑪の一部を再掲）

㉕海事産業群の強靭化【継続的】

特に、海事産業群を形成している地域については、海事産業が地理的・機能的に集積し、緊密に連携することで、質の高い人材・情報の確保やイノベーションの創出等で優位性を持つとともに、海事に関する豊富な知識やノウハウが蓄積されており、地域の将来に向けた有益なポテンシャルを有している。

このため、地域が中心となって、以下のような取り組みを進めることが有効と考えられる。

- 海事産業群については、産業競争力の強化や地域振興に資するため、各海事分野での取り組みによる相乗効果による強靭化が期待されるが、各地域の特徴を伸ばしたり、あるいは今後伸ばすべき部分に取り組むため、各地域において、海事産業の関係者（産、学、官、等）による対話、連携等の一層の強化が重要である。
- また、各地域において、特区制度の活用も検討に値する。例えば、「海事産業群特区」において、集中的な支援を実施することとし、具体的には、人材育成支援の強化、研究開発拠点の整備、設備投資に対する補助率の上乗せや税制優遇、インフラ整備の優先実施等を行うとともに、特区内において、自

動運航船の実証実験、新技術の実用化試験等に係る規制の特例措置等を行うことを検討すべきである。

- なお、政府は造船人材の確保・育成のため地域教育拠点・ネットワーク整備促進（大学等の教育体制強化、大学間・産業界との連携体制の構築、地域連携技術者育成）に向けた取り組みを進めることとしており、その着実な実施が必要である。
- さらに、海事産業群に関するこれまでの調査等に関し、総括的な分析を行うことも有効である。

㉖地域における海事観光の振興

人口減少の中にある地域においては、観光による交流人口の増大は、地方創生の観点から益々重要となっており、クルーズ船、スーパーヨット等の海事観光の振興が有効である。その振興のためには、海事産業群を含め、関係者が有機的に連携し、それぞれの知見を活かし、港湾施設の整備、規制緩和、陸側の二次交通や魅力的なコンテンツの提供等総合的に取り組むことが重要である。

また、港湾エリアについても、地域の振興に資するよう、観光・商業施設、オフィスを含めた総合的な利用を念頭に、アート感覚やデザイン性に溢れた魅力ある賑わい空間に再生することが有効である。



今治造船（株）本社工場　今治造船提供

6. 海外との連携

㉗外国人材の安定的な確保【継続的】

外航船員や造船・舶用工業に必要な外国人材の安定的な確保のため、外国人材の確保が期待される国との良好な関係の維持、日本船社がフィリピンで行っている外航船員の養成等を先例とした造船・舶用工業分野での技術面の教育や安定した就労等に向けた取り組みをより一層具体化し、海外との戦略的な連携を深める必要がある。

㉘造船新興国との友好関係の構築【継続的】

インド、ベトナム、フィリピン等の造船新興国の急速な発展が見込まれるなか、これらの国には日本の造船事業者が進出しているところもあり、戦略的に友好関係を構築し、双方がWIN-WINの形となるよう、現地での技術面の教育体制の整備や当該国からの外国人材の受け入れ等、具体的な取り組みを進めるべきである。

●航行の自由と安全の確保（⑬の一部を再掲）

マラッカ・シンガポール海峡の安定的な通航の確保については、沿岸3か国政府（シンガポール、マレーシア、インドネシア）と連携し、現在も官民の関係者による取り組みが行われているが、今後、官民の関係者それぞれが必要な支援をさらに強化すべきである。

加えて、パナマ運河等についても、安定的な通航の確保について、関係者との連携の強化や、良好な関係の維持に努めるべきである。

●日本商船隊の船舶の修繕（⑮-3を再掲）

日本商船隊の船舶の大半が海外で修繕を行っている現状を踏まえると、地政学的なリスクが顕在化した場合には、修繕の実施が困難になる状況に陥る可能性が否定できないことから、修繕を安定的に行えるよう国内外での修繕体制のあり方について早急に検討すべきである。

●シップリサイクル（⑳の一部を再掲）

2025年6月にシップリサイクル条約が発効し、日本においても同条約に基づいてシップリサイクル法が施行された。海洋環境の保全、循環型社会の確立に向け、同法に基づきシップリサイクルを着実に推進するため、国内外で条約適合ヤードの整備を促進すべきである。

7. 主要な海事産業に関する提言

上記1～6の他、主要な海事産業別に必要と考えられる取り組みは以下のとおりである。

(1)外航海運

㉙-1 海運税制のイコールフッティングの実現【短期】

世界単一市場で熾烈な国際競争の渦中にある日本の外航海運にとって、海運税制(トン数標準税制、特別償却、買換特例等)をはじめ、諸外国との対等な競争環境を作ることが重要であり、政府はそのための制度改正等に取り組むことが必要不可欠である。

特に、2028年3月末が期限となっているトン数標準税制については、対象となる船舶の限定や日本籍船増加等の要件が課され、諸外国の制度に劣後している。日本にトン数標準税制が導入されてから15年以上が経過し、その間外航海運を取り巻く環境は大きく変化している。日本の経済活動と国民生活を支える外航海運を維持し、発展させていくためにも、トン数標準税制が日本商船隊の国際競争力の強化に資するものとなるよう、諸外国とのイコールフッティングの早期実現が必要である。

㉙-2 日本籍船の保有要件の見直し【短期】

地政学リスクが高まるなか、経済安全保障の観点から、現在約14%に留まっている日本商船隊における日本籍船のシェアを向上させるとともに、日本籍船を保有する際の負担を軽減するため、政府は日本籍船保有に係る特有の要件(8頁参照)や手続きについて、安全性の確保に配慮しつつ見直しに取り組む必要がある。

㉙-3 保護主義的措置への対応【継続的】

外航海運は、世界単一市場の下で事業を行っていることから、その事業環境は、自由かつ公平な状態でなければ維持・発展していくことが難しい。昨今、米国の通商法301条に基づく中国建造船舶等に対する入港料徴収措置や「Maritime Action Plan」の発表(2026年2月13日)等、外国政府による保護主義的な措置の導入が見られることから、政府が中心となってこれらの措置の見直しを働きかけることが必要不可欠である。

（2）内航海運

㉚-1　船舶の維持・確保【短期・中期】

内航海運は、日本の国民経済と経済活動を支える必要不可欠な社会インフラであり、将来にわたって安定輸送が確保できるよう、内航船舶の維持・確保が持続的に可能となる国内の体制を確保することが必要不可欠である。

一方、内航船舶には、国内の建造・修繕ドックの減少、建造納期の長期化、建造船価の高騰等の問題が生じており、今後の安定的な建造、修繕体制の維持・確保に危惧が生じている。

海事産業委員会内航海運WGでは、内航船舶の維持・確保等、内航海運の諸課題に対して有効な方策として設計の標準化が重要であるとの観点から、以下の提言を取りまとめた。

● 設計の標準化を総合的に推進するための取り組み

（基本的な考え方）

✓ 政府が司令塔機能を発揮する。

（取り組み）

✓ 政府の成長戦略や日米間の造船協力といった大きな潮流に乗る必要がある。
✓ 政府や鉄道・運輸機構が十分な支援策を打ち出す必要がある。
✓ 標準化のターゲットとする船種・船型等の特定のように、政策的な判断を要するものについて政府主導で協議、調整が必要である。
✓ 設計の標準化の範囲を特定する際は、「安全性」を前提に、造船側の「作りやすさ」、「修繕のしやすさ」と内航海運事業者側の「使い勝手の良さ」、「保守のしやすさ」を可能な限り両立させることが必要である。
✓ 「標準化」の今日的意義や必要性について国民への周知が必要である。

● 従来型の内航船舶建造のための取り組み

（基本的な考え方）

✓ 標準化できる部分から、少しずつ、一歩でも前へ進めていくことが必要である。

（取り組み）

✓ 標準化に関する先行事例を踏まえ、メリットの周知、多くの関係者の巻き込みが必要である。
✓ 関心を持つ造船所や内航海運事業者を中心に協議体の結成が効果的である。

✓ 政府は予算支援等のインセンティブを用意し、内航海運事業者のやる気を鼓舞し、意識改革を進める必要がある。
✓ 鉄道・運輸機構は標準化された共有船の償還条件等に十分な優遇措置を設けることが有効である。

● 新技術（省エネ・脱炭素化、自動運航等）に対応した内航船舶建造のための取り組み

（基本的な考え方）
✓ 政府や鉄道・運輸機構等が積極的に標準化のリード役を務める。

（取り組み）
✓ 政府による設備や資金面の困難に直面する内航海運事業者、中小造船事業者等に対する支援が必要である。
✓ 鉄道・運輸機構は標準化された共有船の償還条件等に特段の優遇措置を設けることが有効である。
✓ 鉄道・運輸機構で進めている省エネ投資の適切な評価を促す取り組みは 効果的である。
✓ 国内の海事関係業界内相互での情報共有やステップアップのための検討体制の構築も有効である。



次世代型内航船 SIM-SHIP1 MK2 ちゅらさん （株）SIM-SHIP 提供

㉚-2　業としての体質強化【継続的】

内航海運業としての体質を強化するには、国内の労働力不足が深刻化する中での船員の確保と、その原資となる適正対価の収受に向けた取り組みが重要である。そのために、船舶管理業の育成、荷役の作業分担等商慣行の見直し、取引環境改善のため契約内容の書面化、運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の策定等の取り組みが進められており、こうした施策を通じて、荷主との対等な取引環境を実現する必要がある。

㉚-3　モーダルシフトの推進【中期】

環境にやさしい輸送手段として、また、働き方改革に対応した受け皿として、内航海運へのモーダルシフトは有効である。現状ではトラックから RORO 船、フェリー、内航コンテナ船への移行が必ずしも進んでいないが、陸上部での輸送に関して、特車申請に時間がかかる等の指摘もある。こうした点も含めて、トータルとしてRORO船等の活用が進むよう、陸上部の輸送の関係者とも十分な対話と連携を図る必要がある。

㉚-4　防災庁設立を契機とした自然災害等における海事産業の役割の検証【継続的】

2026年度の防災庁設立による防災体制の抜本的強化を控え、自然災害等における海事産業の役割を関係者により検証することは重要である。

また、大規模地震の高い発生確率が公表されており、目の前の想定危機として南海トラフ地震を念頭に、内航海運、港湾施設等全体のサプライチェーンの確保のための具体的方策の策定や、そのために必要な制度改正、インフラ整備等について、関係者により整理を行うことが必要である。



内航 RORO 船　まりも　近海郵船(株)提供

（3）造船

㉛-1　競合国との競争条件改善と対策強化【短期・中期】

競合国の支援制度のみならず、資機材価格動向、特に鋼材の調達コスト差、労務費等のコスト比較を実施し、政府や民間で知恵を絞り、コスト差を少しでも縮小させる対応策を検討していくことが必要である。

㉛-2　体制再整備【短期・中期】

日本の造船業は、中韓に比べ分散・小規模・老朽化しているところ、個々のヤードの生産性向上を目指した設備投資のみならず、水平・垂直連携を推進する等、日本全体を俯瞰し、標準化の推進を含むより効率的な生産体制の整備を図るべきである。

㉛-3　設計人材の連携【短期・中期】

設計人材の全般的不足や、環境対応・自動運航対応等の将来に向けた高度な設計人材の必要性に対応するため、各社に分散した設計人材の連携を深めることが有効であり、関係者で具体的方策の協議が必要となる他、政策インセンティブの検討も重要である。

㉛-4　現場人材の充実【短期・中期】

建造量倍増のためには、ロボット化等による生産性の抜本的向上のみならず、一定程度の現場人材を確保していくことが不可欠である。そのためには高校・高専・大学からの就職者増加を目指すとともに、造船所の職場環境改善を図ることが重要である。

また、国内の修繕体制を維持・確保するためには、船舶毎に異なる工事内容に対して柔軟かつ迅速に対応できる修繕分野の現場人材を充実させる必要がある。

さらに、外国人材の安定的な確保が今後一層重要になることから、対応について検討を進める必要がある。

（4）舶用工業

㉜-1　生産基盤の強化【短期・中期】

今後の建造需要の増加に対応し、舶用機器等の安定供給を確保するためには、老朽設備の更新と設備のデジタル化、ロボット化等による供給体制の維持及び生産性の向上を図ることが不可欠であり、これらの設備投資等に対する政府支援が必要である。

また、協業、連携、集約等による生産体制の強化について、政府の先導の下、関係者間で検討する必要がある。

㉜-2　人材確保【短期・中期】

舶用工業界に不可欠な人材を確保するためには、業界の認知度向上とイメージ向上が重要なテーマとなっており、政府と連携しつつ、さらなる広報活動が必要である。

また、学生の採用対策の強化とともに、不足している DX・AI 人材の確保・育成強化や、外国人材の安定的な確保に向けて、政府と連携して対応について検討を進める必要がある。



船内の配電盤等の電気設備　BEMAC（株）提供

Ⅳ. おわりに

今般とりまとめた本提言は、厳しい状況下にある日本の海事産業がその再興に向けて今後取り組むべきと考えられる重要事項について漏れなく取り上げた。

（公財）日本海事センターとしては、今後、政府の動きも含め、海事産業の競争力強化に向けた取り組み等についてフォローアップを行い、さらに海事産業委員会を活用して必要な議論を行っていくつもりである。

また、2026年2月28日に勃発した米国及びイスラエルによるイランに対する攻撃に起因する中東情勢の動向、2月13日に「Maritime Action Plan」を発表した米国の動向、国を挙げて海事産業の発展に取り組むインドの動向、北極海航路への各国の関心の高まり、地政学リスク等による荷動きの変化等、国際情勢の急速な変化にも適切に対応できるよう、議論していきたい。

一方、海事産業委員会での議論の過程で、日米関税交渉や高市内閣による日本成長戦略本部での議論が始まり、「造船」、「港湾ロジスティクス」、「海洋」が戦略分野とされ、新たな政府の施策が示されたところである。海事産業委員会としては、こうした政府の動きを歓迎するとともに、2026年4月以降に策定が予定されるそれぞれの戦略分野の「官民投資ロードマップ」や今後の予算要求、制度改正等関連施策の推進に当たって本提言が十分に活用されることを期待する。

本提言が、政府をはじめ、地方自治体、関係業界・団体、大学等の研究機関等に広く共有され、議論、連携、取組が喚起されることにより、海事産業の再興の一助となることを強く期待したい。



（株）名村造船所　伊万里事業所　名村造船所提供

（公財）日本海事センター　海運問題研究会　海事産業委員会　委員名簿

（敬称略　委員五十音順）

○委員長

河野真理子　早稲田大学法学学術院教授

○委員

足立　基成　国土交通省大臣官房審議官（海事・港湾・危機管理）〈第６回～〉
（堀 真之助　国土交通省大臣官房審議官（海事・港湾・危機管理）〈～第５回〉）
有馬　直樹　三菱商事(株)インフラ・船舶・宇宙航空機本部 船舶・インフラ事業部長
石黒　一彦　神戸大学大学院海事科学研究科准教授
稲田　博久　栗林商船(株)専務取締役
大坪新一郎　（一財）運輸総合研究所特任研究員／東海大学海洋研究所特任教授／
　　（一財）日本舶用品検定協会会長 ／ （一社）日本造船工業会副会長
加藤　雅徳　（一社）日本船主協会常勤副会長〈第６回～〉
（土屋　恵嗣　（一社）日本船主協会常勤副会長〈～第５回〉）
児玉　和久　国土交通省海事局外航課長〈第６回～〉
（中川　哲宏　国土交通省海事局外航課長〈第３回～第５回〉）
（指田　徹　　国土交通省海事局外航課長〈～第２回〉）
叶　　雅仁　国土交通省海事局内航課長〈第６回～〉
（伊勢　尚史　国土交通省海事局内航課長〈～第５回〉）
川島　健　　（株）ジャパンエンジンコーポレーション代表取締役社長
河村　俊信　日本内航海運組合総連合会理事長
木下　茂樹　（一社）日本舶用工業会顧問
後藤　洋政　（公財）日本海事センター研究員
坂田　貴史　（株）名村造船所取締役兼専務執行役員
宿利　正史　（公財）日本海事センター会長
千葉光太郎　（一社）日本造船工業会副会長／ジャパンマリンユナイテッド(株)特別顧問
坪井　史憲　（公財）日本海事センター常務理事〈第６回～〉
（下野　元也　（公財）日本海事センター常務理事〈～第５回〉）
堂前　光司　大阪産業大学経営学部商学科准教授
中村　秀之　（公財）日本海事センター上席研究員
野村　摂雄　（公財）日本海事センター上席研究員
早雲　俊人　日本政策投資銀行企業金融第４部課長〈第６回～〉
（星　秀太郎　日本政策投資銀行企業金融第４部課長〈～第５回〉）
平垣内久隆　（公財）日本海事センター理事長
松田　琢磨　（公財）日本海事センター客員研究員／神奈川大学経済学部教授
吉田　正則　国土交通省海事局船舶産業課長
吉元　博文　（一財）日本造船技術センター常務理事／（株）SIM-SHIP 顧問

○臨時委員（2024 年度・2025 年度）

江種　浩文　（公財）中国地域創造研究センター産業創造部イノベーション推進グループ長
河上　洋右　双輝汽船(株)代表取締役社長
新藤　博之　（株）いよぎん地域経済研究センター調査部主任研究員
日野　満　　（株）西瀬戸マリンパートナーズアドバイザー
村田　聡　　（株）長崎経済研究所調査研究部部長〈第３回～〉
（中村　政博　（株）長崎経済研究所調査研究部部長〈～第２回〉）

合計３０名

事務局　　（公財）日本海事センター企画研究部

（公財）日本海事センター　海運問題研究会　海事産業委員会　開催実績

1.（公財）日本海事センターでは、2024年12月以降、9回にわたり「海事産業委員会」を開催し議論を重ねた。

第1回委員会（2024年12月20日（金）　15:00～17:00）
（主要議題：　日本および世界の海事産業・海事クラスターの動向について）

第2回委員会（2025年3月10日（月）　10:00～12:15）
（主要議題：　外航海運の課題と取り組み、国際コンテナ戦略港湾政策）

第3回委員会（2025年4月14日（月）　10:00～12:00）
（主要議題：　造船業、舶用工業の課題と取り組み）

第4回委員会（2025年5月26日（月）　10:00～12:00）
（主要議題：　内航海運の課題と取り組み）

第5回委員会（2025年6月20日（金）　13:00～15:15）
（主要議題：　地域の海事産業群の現状等）

第6回委員会（2025年10月29 日（水）　13:30～15:45）
（主要議題：　荷主の立場から見た海事産業）

第7回委員会（2025年12月19日（金）　15:00～17:00）
（主要議題：　提言素案の検討）

第8回委員会（2026年2月4日（水）　15:00～17:00）
（主要議題：　提言原案の検討）

第9回委員会（2026年2月20日（金）　15:00～17:00）
（主要議題：　提言案の検討）

2. この間、内航海運については、「内航海運ワーキンググループ」（WG）を設置し、4回にわたり議論を重ねた。

第1回 WG（2025年9月24日（水）　15:00～17:00）

第2回 WG（2025年10月6日（月）　15:00～17:30）

第3回 WG（2025年11月17日（月）　15:00～17:00）

第4回 WG（2025年12月8日（月）　15:00～17:00）