1. 海事産業を取り巻く主な状況

(1)国際的な状況

①国際情勢の大きな変化や地政学リスクの顕在化

- ロシアによるウクライナ侵攻(2022年2月)
- 中東情勢の悪化(2023年11月)
- パナマ運河渇水による航行制限(2023年7月)
- イスラエルとハマスの軍事衝突(2023年10月)以降の紅海周辺海域でのフーシ派による民間商船への攻撃
- 米国及びイスラエルがイランに対する攻撃を開始(2026年2月)

②米国の動向

➢ 海事分野に関する大統領令(2025 年 4 月)

- 210日以内に海事行動計画を策定すること
- 通商法301条に基づく対中制裁の執行のための適切な措置を講じること
- 90日以内に、同盟国等の造船事業者による米国造船業への資本投資呼び込み策を策定すること

➢ 通商法 301 条(対中国)

- 2025年1月16日(バイデン政権下)、中国の海運・造船分野の不公正な政策・商慣行について、通商法 301 条に基づく調査報告書を発表
- 2025年4月17日(トランプ政権下)、主に以下の制裁措置を発表※1

【船舶への入港料の徴収】

・中国運航者・船主の船舶
・中国建造船舶
・非米国建造の自動車運搬船

【米国建造等義務】

・LNG 輸送船(一定割合を、米国建造・米国製・米国運航の船舶で輸送)

※1 10 月 14 日から実施されていたが、11 月 10 日から 1 年間停止

➢ SHIPS 法(2025 年 4 月)

- 米国議会において超党派によるSHIPS法案が提出
- 米国の造船・海運業の再興に向け、以下の措置を講じる内容
  - ✓ USTR制裁措置による入港料や新規設立のとん税等で運用する基金設立
  - ✓ 米国商船隊の拡大
  - ✓ 支援措置(基金による建造・施設整備補助、税額控除)等

✓ 中国からの輸入貨物の一部に対する米国籍船での輸送義務付け
✓ LNG輸送船、原油タンカーの一部米国建造義務

➢ Maritime Action Plan（2026年2月）
- 米国政府は２０２５年４月の海事分野に関する大統領令に基づく「Maritime Action Plan」を発表
- 「Maritime Action Plan」は以下の4つの柱で構成
  ✓ 米国の造船能力の再構築
  ✓ 労働力教育・訓練の強化
  ✓ 海事産業基盤の保護
  ✓ 安全保障、経済安全保障及び産業の強靭性

③GHG 削減に関する国際動向
- 国際海事機関（IMO）において、2023年7月、2050年頃までの GHG 排出ゼロ等の目標を含む戦略に合意
- 目標達成に向けた新たな削減対策について、2025年4月のIMO海洋環境保護委員会（MEPC）で海洋汚染防止条約（MARPOL条約）改正案の基本的合意。しかし、2025年10月の MEPC において採決が1年延期
- EUにおいて、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」を導入
- LNGやメタノール、アンモニアなど代替燃料に対応した船舶の導入が進展、バイオ燃料の利用も拡大

（2）日本の状況

①日本政府の動向
➢ 「骨太の方針 2025」（2025年6月13日）
- 日本の造船業を再生し、海運業や造船業を中核とする海事クラスターを強靭化することについて明記
- 日米協力を踏まえた造船についての強靭なサプライチェーンの構築に必要な経費について「事項要求」を行い、予算編成過程で検討

➢ 日米間の造船分野での協力覚書署名（2025年10月28日）
- 日米関税交渉の一環として、金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官により、日米間の造船についての協力に関する覚書に署名

【協力分野】
①日米両国の建造能力の拡大
②米国海事産業基盤への投資の促進

③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）
④日米両国の造船人材育成のための教育・研修の強化
⑤技術革新
✓先進的な建造技術（AI、ロボット等）の共同開発・実装
✓先進的な船舶の設計及び機能の開発

➢ 「日本成長戦略本部」、「日本成長戦略会議」
- 2025年11月4日、「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10日、「日本成長戦略会議」が開催され、「造船」については、「造船再生ロードマップ」の策定や、経済安全保障推進法の特定重要物資として「船体」の新たな指定、という内容が、総合経済対策に盛り込まれることに

➢ 「「強い経済」を実現する総合経済対策」（2025年11月21日）
「造船」に関し、
- 日米間の戦略的自立性を確保するとともに、国家安全保障を支える日本の造船業を再生するための取組を、「造船業再生ロードマップ」を年内に策定して強力に推進する旨を明記
- 10年間の基金の創設、官民連携して1兆円規模の投資実現を目指すフレームの策定、等について記載
- 船体（造船）を経済安全保障推進法上の「特定重要物資」に指定

「港湾ロジスティックス」に関し、
- サイバーポートを活用した港湾関連手続の電子化
- 「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の推進

➢ 令和7年度補正予算（2025年11月28日）
「造船業の再生・強化」
- 造船能力の抜本的向上に必要な生産基盤の強化や先進生産技術の開発・実証を支援するための基金の創設等を実施。（国費　120，419百万円）

「港湾ロジスティックスの強化」
- サイバーポートを活用した港湾関連手続の電子化や、「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組を推進するとともに、港湾のサイバーセキュリティ対策を強化（国費　603百万円）

➢ 造船業再生ロードマップ（12 月26日公表）

- 目標

  現在約900万総トンである年間建造量を、2035年に「1800万総トン」に引き上げ

- 必要な取り組みとしての5つの柱
  - ✓ 船舶建造体制の強靭化
  - ✓ 造船人材の確保・育成
  - ✓ 脱炭素化等を通じたゲームチェンジ
  - ✓ 安定的な需要の確保
  - ✓ 同志国・グローバルサウスとの連携

② 海事産業群関連

（最近の主な動き）

➢ 地方大学による海事人材育成

- 愛媛大学が 2026 年度に海事産業の人材育成コースを新設
- 広島大学が 2025 年 10 月に海洋・海事未来研究所を呉市に設置
- 福山大学が 2025 年 4 月に海洋機械コースを開設
- 長崎総合科学大学が造船奨学生制度を新設

➢ 産学官の連携

- 長崎県において、地元産業界が主体となり、長崎県等行政機関及び大学、研究機関との密接な連携のもと、2014年に NPO 法人「長崎海洋産業クラスター形成推進協議会」を設立、人材育成やイノベーションの創出に向けた取り組みを実施
- 長崎県において産学官が連携して造船業の魅力を発信し、将来に向けた人材確保・育成に取り組む会議体である「長崎県造船振興連絡会議」を 2025 年に設立
- 福岡県北九州市では、2011年度から、洋上風力発電に必要なあらゆるサービスを提供するための拠点づくり、「風力発電関連産業の総合拠点」形成を推進、2022年には九州大学の「洋上風力研究開発センター」を中心に、「洋上風力産学官連携コンソーシアム」を設立

➢ 地方銀行における船舶融資の強化

- 中国、四国、九州の地方銀行で、船舶融資の専門部署設立や人材育成に力を入れる動き