

## 日本の海事産業の再興に向けた提言(概要)

### I. はじめに

昨今、海事産業を取り巻く国際情勢は大きく変化し、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るなど、海事産業はかつてなく厳しい状況下に置かれている。(公財)日本海事センターでは、2024年12月に日本の海事産業の競争力強化に資する取り組み等を議論する場として設置した海事産業委員会を9回、また、その下に設置した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」としてとりまとめた。

### II. 日本の海事産業の現状と課題

#### 1. 産業競争力の観点

日本経済の長期停滞傾向、中国、韓国の強力な政策的支援等を背景に、日本の商船隊の輸送量や日本の商船建造量のシェアが低下しているなど、日本の国際競争力低下は顕著であり、その回復、強化が課題となっている。

#### 2. 経済安全保障の観点

国際情勢の大きな変化や地政学リスクの顕在化、日本の造船業の建造・修繕能力の低下、アジアの主要港と比べた日本の港湾の著しい劣後等を背景に、経済安全保障等への懸念が増しており、航行の自由と安全の確保に対する脅威、造船業の弱体化によるサプライチェーンの脆弱化、日本の港湾の国際競争力の低下等が課題となっている。

#### 3. 環境対応の観点

国際海事機関(IMO)における2050年頃までの温室効果ガス(GHG)排出ネットゼロ目標等を背景に、国際統一ルールがない中での地域規制の乱立、ゼロエミッション船の発注様子見による開発・普及の遅れへの懸念等が課題となっている。

#### 4. 地方創生の観点

地方の人口減少等による海事産業群の弱体化等を背景に、各地域の経済や雇用の持続可能性への懸念等が増しており、各地域の海事産業の集積の縮小や空洞化等が課題となっている。

## 5. 主要な海事産業の現状と課題

- (1) 外航海運
  - (2) 内航海運
  - (3) 造船
  - (4) 船用工業
- } (略) (※(略)は本文参照、以下同様)

## 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

#### ① 生産体制の再構築

造船・船用工業ともに設備の老朽化を解消し、ゼロエミッション船の建造需要を見据えた設備の高度化・自動化や水平・垂直連携の推進による生産体制の抜本的刷新が必要。

#### 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(略)

#### ③ DX・AI の推進(略)

#### ④ 民間金融支援の深掘り

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であり、金融支援の枠組みの充実が必要。

#### ⑤ 政府による支援

既に厳しい状況にある海事産業を再興するため、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支援することが必要。

#### ⑥ 海事産業強化法の見直し(略)

#### ⑦ 政府とのコミュニケーションの活性化(略)

#### ⑧ 長期的視点からの海事産業の強化

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ためには、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具体的な検討を進めることが必要。

#### ⑨ 人材確保に向けた対応

人材不足を踏まえた集約・協業や機器の高度化・デジタル化の推進が必要。

#### ⑩ 小中学校における海洋教育の充実・強化(略)

#### ⑪ 高等教育の立て直し

海事関連分野の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。

#### 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(略)

## 2. 経済安全保障等

### ⑬航行の自由と安全の確保

ホルムズ海峡等で懸念される船舶への攻撃などの脅威に対して、関係国と連携した政府による取り組みが必要不可欠であり、また、マラッカ・シンガポール海峡等のチョークポイントの安定化に向けた取り組みが必要。

### ⑭経済安全保障推進法に関する取り組み

未指定の舶用機器、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とともに、修繕のための設備投資についても、支援の対象とすることが必要。

### 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

国内で船舶を安定的に建造・修繕する体制を整備し、維持・確保するとともに、舶用機器等の安定的な供給体制の維持・確保が必要。

特に修繕については、今後以下の点につき検討が必要。

#### ⑮-1 防衛省の艦艇：修繕ニーズの増加に対応する修繕体制の強化

#### ⑮-2 海上保安庁の船艇：脆弱な修繕体制の強化に向けた対応方策

#### ⑮-3 日本商船隊の船舶：過度に海外依存しない国内外での修繕体制の構築

#### ⑮-4 内航海運の船舶：ドック確保が困難な現状を踏まえた国内での修繕体制の構築

#### ⑮-5 米国の艦艇：日本国内でのメンテナンス・修理等についての対応方策

### 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

国際コンテナ戦略港湾政策についての早急な分析・検証とその見直しを検討すべき。具体的には、アジアの主要港に比べて大きく劣後している以下の点について取り組みを進めるべき。

- ✓ 大型コンテナ船を寄港可能にする港湾整備の徹底した選択と集中
- ✓ 複数の地方公共団体、港湾運営会社による現在の港湾の管理体制の見直し
- ✓ コンテナターミナル、ヤードの非効率的、硬直的な運用の見直し
- ✓ コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化技術の早期導入
- ✓ 港湾物流手続きの電子化等の利便性向上

## 3. 環境対応

### ⑰GHGネットゼロに向けた国際ルールの確立

IMO での中期対策の採決延期、EU の地域規制導入等を踏まえ、グローバルな統一ルールの策定と地域規制の廃止・抑制に向け、政府を中心に関係者の連携による適切な取り組みが必要。

### ⑱ゼロエミッション船の開発、普及

日本が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が国益上重要。また、市場支配力を確立するため、ゼロエミッション船へのインセンティブ政策に加え、その普及に必要となる新燃料の供給体制の整備等が必要。

#### ⑱2010年 HNS 条約への対応

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、2010年HNS(有害危険物質)条約に加入し、国内法の制定に向けた準備を急ぐことが必要。

#### ⑳シッパーサイクルの着実な推進(略)

#### ㉑陸電の普及(略)

### 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

海事産業で培った技術・経験を活かし、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。

#### ㉓海事観光の戦略的推進

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戦略的に推進することが必要。

### 5. 地方公共団体等地域との協働

#### ㉔地方公共団体等地域による海事産業の下支え

海事産業は地域の経済や雇用に大きく貢献しており、地域の発展を目指す上で、地域による海事産業の下支えが重要であり、以下のような取り組みが有効。

- ✓ 地域を挙げて海事産業を支えるビジョンや計画の策定
- ✓ ドックの新設、拡充、船用機器工場の新設等に必要な用地確保等への支援
- ✓ 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

#### ㉕海事産業群の強靱化

海事産業群には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があることから、以下のような取り組みが有効。

- ✓ 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
- ✓ 特区制度の活用

#### ㉖地域における海事観光の振興(略)

### 6. 海外との連携

#### ㉗外国人材の安定的な確保

外航船員や造船・船用工業に必要な外国人材を安定的に確保するため、現地で

の技術面の教育や安定した就労等に向けた取り組みを一層具体化し、海外との戦略的連携を深めることが必要。

#### ⑳造船新興国との友好関係の構築

インド、ベトナム、フィリピンなど造船新興国に対し、戦略的に友好関係を構築し、現地の技術教育体制の整備など具体的な取組みを推進することが必要。

### 7. 主要な海事産業に関する提言

#### (1) 外航海運

##### ㉑-1 海運税制のイコールフットिंगの実現

外航海運は諸外国との対等な競争環境を作ることが重要であり、海運税制を諸外国と同等の条件にするための制度改正が必要。特にトン数標準税制は、日本籍船増加義務や対象船舶の限定など諸外国の制度に劣後しており、諸外国とのイコールフットिंगの早期実現が必要。

##### ㉑-2 日本籍船の保有要件の見直し

日本籍船保有に係る特有の要件や手続きについて、安全性の確保に配慮しつつ見直しに取り組むことが必要。

##### ㉑-3 保護主義的措置への対応

昨今、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見直しを働きかけることが必要。

#### (2) 内航海運

##### ㉒-1 船舶の維持・確保

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ためには設計の標準化が必要。

- ✓ 設計の標準化を総合的に推進するため、政府の司令塔機能が必要
- ✓ 従来型の内航船舶については、標準化できる部分から、少しずつ、一步でも前へ進めていくことが必要
- ✓ 新技術(省エネ・脱炭素化、自動運航等)に対応した内航船舶については、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ことが必要

##### ㉒-2 業としての体質強化

内航海運業としての体質を強化するには、適正対価の収受に向けた取り組み等を通じて、荷主との対等な取引環境を実現することが必要。

##### ㉒-3 モーダルシフトの推進(略)

##### ㉒-4 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(略)

### (3)造船

#### ③-1 競合国との競争条件改善と対策強化(略)

#### ③-2 体制再整備(略)

#### ③-3 設計人材の連携

設計人材の全般的不足等に対応するため、各社に分散した設計人材の連携を深めることが有効

#### ③-4 現場人材の充実

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。

### (4)船用工業

#### ③-1 生産基盤の強化(略)

#### ③-2 人材確保

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

## 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。

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。

(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) 日本船用工業会顧問  
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/ジャパンマリユニテッド(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))

事務局 (公財) 日本海事センター企画研究部

合計30名

(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、船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)