

第37回海事立国フォーラム in 東京 2026

「日本の海事産業の再興に向けた提言」について

2026年3月10日

早稲田大学法学学術院 教授 河野真理子

目次

はじめに

1. 海事産業委員会の設立の背景
2. 日本の海事産業の現状と課題
3. 日本の主要な海事産業の現状と課題
4. 提言のポイント

おわりに

1. 海事産業委員会の設立の背景(1)

(1) 日本社会における海事産業の重要性

- ①日本の伝統産業としての海事産業
- ②地方に集約されている産業形態
- ③日本の経済活動の基盤としての海事産業

(2) 日本の海事産業の問題

- ①日本の経済規模の停滞
- ②海事産業分野における国際競争の激化
＝国家による強力に支援を受ける国との競争

1. 海事産業委員会の設立の背景(2)

(3) 海事産業を取り巻く国際情勢の劇的な変化

＝地政学リスクの顕在化

海事産業の経済安全保障上の重要性の認知

(4) 海事分野における脱炭素への取組の必要性

(5) トランプ政権への対応と日本の海事産業・港湾

2. 日本の海事産業の現状と課題(1)

(1)-1 日本の海事産業の国際競争力の現状

- ①日本経済の長期の停滞傾向
- ②中国と韓国における海事産業への政策的支援
- ③資機材(特に鋼板)のコスト差
- ④海事産業における人材不足の深刻化
- ⑤造船業の縮小等による海事産業群の弱体化と国際競争力の低下

2. 日本の海事産業の現状と課題(2)

(1)-2 日本の海事産業の国際競争力への影響・リスク

- ①日本商船隊の輸送量の世界的なシェアの低下
- ②海上輸出入貨物量における日本のシェアの低下
- ③商船建造量における日本のシェアの低下
- ④社会全体の人口減少と海事産業における人材不足
- ⑤海事産業群の衰退への懸念
- ⑥海事産業の競争力のカギとしての質の高い人材確保

2. 日本の海事産業の現状と課題(3)

(2)-1 経済安全保障(現状)

- ①国際情勢の急激な変化と地政学リスクの顕在化
 - ・ロシアによるウクライナ侵略、中東情勢、米国及びイスラエルのイランに対する攻撃等
 - ・紅海・スエズ運河の航行の自粛
 - ・渇水によるパナマ運河の通航制限
- ②海上犯罪の深刻化
 - ・ソマリア沖、東南アジア等
- ③日本の造船業の建造・修繕能力の低下
- ④日本の国際コンテナ戦略港湾の国際競争力の低下

2. 日本の海事産業の現状と課題(4)

(2)-2 経済安全保障(影響・リスク)

- ①海上輸送路(シーレーン)の確保への懸念の増大
 - ・紅海・スエズ運河の航行の自粛
 - 理想的な海上輸送路の通航を選択できず
 - ・ホルムズ海峡の事実上の封鎖
- ②資機材の調達コストの上昇による価格競争力の低下

2. 日本の海事産業の現状と課題(5)

(2)-2 経済安全保障(影響・リスク)

③国内の建造量の減少による造船業の弱体化

- ・サプライチェーンの脆弱化
- ・商船だけでなく防衛省の艦艇や海上保安庁の船艇の建造、修繕への支障

④国際基幹航路の日本抜港

日本の産業の国際競争力の低下

2. 日本の海事産業の現状と課題(6)

(3)-1 環境対応の現状

①外航海運

- ・IMOのGHG規制
- ・EUのGHG規制
- ・日本政府の2050年カーボンニュートラル宣言(2020年)
- ・日本の海運業界の2050年GHG排出ネットゼロ挑戦の
意思表明

②内航海運

- ・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の義務化(2026年4月～)

③船舶関連の環境条約の規制

2. 日本の海事産業の現状と課題(7)

(3)-2 環境対応(影響・リスク)

①外航海運

- GHG削減とネットゼロに向けた国際統一ルールの欠如による地域規制の乱立の恐れ
- ゼロエミッション船の発注の様子見の継続による、ゼロエミッション船の本格的な投入の遅れの恐れ
- GHGネットゼロに向けた取り組みに遅れをとることによるペナルティーの発生とそれが輸送コストの上昇要因となる恐れ
- 環境条約への対応によるコストの増大の恐れ
- 環境対応による内航における輸送コストの増大の恐れ

2. 日本の海事産業の現状と課題(8)

(3)-1 地方創生(現状)

- ①造船業の縮小による海事産業群の弱体化
- ②造船業・舶用工業の立地の特性
 - ・全国平均より人口減少率が高い地方圏に立地
- ③人口減少に伴う各種分野の人材の困難化
 - 設計技術者、現場技能者、船員等

2. 日本の海事産業の現状と課題(9)

(3)-2 地方創生(リスク)

- ①人材確保の困難さによる地域の企業活動の縮小、及び技術継承の断絶への懸念
- ②主要な地域産業の衰退による若年層の人口流出への懸念
- ③地域単位での知識・情報・技術の蓄積と共有の確保・活用の体制の不十分さによる競争力の低下とその結果としての産業集積の縮小及び産業空洞化の進行への懸念

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(1)

(1)-1 外航海運の現状

- ①日本商船隊が日本の海上輸出入貨物量に占める割合
- ②海事産業群の中心的役割(地方経済への貢献)
- ③日本商船隊の輸送シェアと日本船主の船舶保有量のシェアの低下、日本人外航船員の減少
- ④2050年GHGネットゼロに向けたゼロエミッション船の開発
- ⑤事業環境の変化
- ⑥事業構造の変化

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(2)

(1)-2 外航海運の課題

- ①世界の海における航行の自由と安全の確保の必要性
- ②他国とのイコールフットイングによる国際競争
 - ・海運税制、日本籍船に特有の要件、及び手続
- ③国際海上物流を窓外する保護主義的措置への対応
- ④GHGネット2050年GHGネットゼロへの対応
 - ・ゼロエミッション船の導入
 - ・国際的に統一されたルールの確立
- ⑤GHG削減以外の分野での国際ルールの確立

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(3)

(1)-2 外航海運の課題

- ⑥優秀な日本人海技者の確保・育成の必要性
- ⑦DX化とAIの活用の推進
- ⑧海洋資源開発や洋上風力発電施設の整備等への海事産業の貢献

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(4)

(2)-1 内航海運の現状

- ①国内貨物輸送における役割の重要性
- ②中小企業の割合の高さ
- ③オペレーターとオーナーの重層的構造
- ④499総トン以下の船舶の割合の高さ
- ⑤輸送量の漸減傾向と輸送距離の漸増傾向
- ⑥船舶の高齢化
- ⑦使用船舶のほぼすべてが国内発注
- ⑧船員確保の問題
- ⑨カーボンニュートラル化への対応の不透明さ
- ⑩モーダルシフトに関しての内航海運への期待

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(5)

(2)-2 内航海運の課題

- ①安定輸送の確保のための船舶の維持・確保、船員の維持・確保の必要性
- ②内航船舶建造を支えるビジネスモデルの構築の必要性
 - ・将来の量産化を視野に入れた対応
- ③内航海運業の体質強化
 - ・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
- ④カーボンニュートラル化への対応の検討
- ⑤モーダルシフトの推進

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(6)

(3)-1 造船の現状

- ①地域の経済や雇用への貢献
船価の3倍の経済波及効果
- ②概ね十分な仕事量の確保(2020年末頃がボトム)
- ③建造能力の実質的低下
←仕事量減少期の対応の影響
- ④主要造船事業者の損益額の黒字転換(2023年度)
- ⑤新造船需要の長期的な底堅い推移
- ⑥就労者数の減少傾向と外国人労働者の増加による持ち直し(2023年~2025年)

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(7)

(3)-1 造船の現状

⑦日本船主の中国への発注依存度の増大

←国内船主の発注量が国内造船所の建造量を超過

⑧経営環境の不透明さ

←中国、韓国の自国造船業への手厚い助成、資機材のコスト高、人材不足、生産基盤の老朽化と分散化等

⑨日本の優れたカーボンニュートラル技術の小型内航船への活用の不透明さ

アンモニア燃料船、水素燃料船の技術開発の水準の高さ

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(8)

(3)-2 造船の課題

- ①2050年GHGネットゼロへの的確な対応
- ②国際競争力の確保のための体制づくり
＝生産基盤の老朽化・分散化への対応
- ③建造体制の整備
＝省人化、効率化
- ④船舶産業の協業強化
＝ゼロエミッション船の研究開発、内航船舶の標準化

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(9)

(3)-2 造船の課題

⑤新造船需要の長期的な底堅い推移

⑥人材確保の必要性

=人材不足による生産量の制限の回避

⑦海運・船用工業・学会、大学との連携強化

=建造能力の向上、研究開発、人材確保

⑧資機材の調達コスト低減への努力

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(10)

(4)-1 船用工業の現状

- ①多種多様な船用機器の製造による造船所への貢献
＝造船業とともに地域の経済や雇用に貢献
- ②国内造船所向けの出荷の漸減傾向と輸出の向けの漸増傾向
- ③事業所数、従業員集の減少傾向
＝特に修理事業所における顕著な傾向
- ④カーボンニュートラルの実現のためのアンモニア燃料、水素燃料エンジンの開発
- ⑤製造設備の老朽化

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(11)

(4)-2 船用工業の課題

①製造技術の改良・改善

＝省エネ、省人化、環境対応、コスト削減、デジタル化等

②老朽設備の更新、及びデジタル化の推進

＝船用機器等の供給体制の維持と生産性の向上

③日本の造船所の発注品の多品種少量の問題への対応

←製品の仕様の多様性による設計・製造コストの増加

④人材不足、後継者不足への対応

⑤次世代船舶機器のトップシェアの確保に加えて、そのような機器の知的財産権の保護、標準仕様に関するルールの確立

3. 日本の主要な海事産業の現状と課題(12)

(5) 海事産業全体の現状と課題

海事産業の重要性についての社会の認識の不足

→ 海事産業の重要性についての広報の必要性

4. 海事産業の再興に向けた提言(1)

☆提言のポイント＝目標達成期間を念頭に置いた提言(短期(3～5年程度)、中期(10年程度)、長期(10年以上))、及び特に目標達成期間を定めない継続的な取組の区別

☆提言のポイント(総論)

(1) 民間事業者、国、地方公共団体のそれぞれが果たすべき役割と関係者間の協働、地方創生(提言①～⑧、②④、③①-2、③②-1)

- ・民間事業者(生産体制の抜本的な刷新、新分野への対応のための連携、DX・AIの推進、金融支援の枠組みの充実)
- ・国(政府)(支援制度の充実、海事産業強化法の見直し、民間事業者とのコミュニケーションの活性化、長期的視点からの海事産業強化政策の推進)
- ・地方公共団体等(海事産業を支援する多様な取組の強化、人材確保の取組の強化、地方銀行等の民間金融機関との協力)

4. 海事産業の再興に向けた提言(2)

☆提言のポイント(総論)

(2) 人材の確保・育成(提言⑨～⑪、⑳、㉑-3、4、㉒-2)

＝関係者の協力の重要性

- ・海事教育機構の構造改革の推進
- ・戦略的・総合的で今日的手法を取り入れた海事広報
- ・職場環境改善
- ・小中学校における海洋教育の充実・強化
- ・高等教育の立て直し
- ・外国人材の活用

(3) 海事産業の重要性に関する国民の理解(提言⑫)

4. 海事産業の再興に向けた提言(3)

☆提言のポイント(総論)

(4) 経済安全保障等の観点の重要性

- ・航行の自由と安全の確保(提言⑬)

海賊や海上武装強盗への対策、海上輸送サービスにとってのチョークポイントの安定的な通航の確保、大規模災害や有事の際に必要な海上輸送サービスの確保のための手段の検討

- ・経済安全保障推進法に関する取組(提言⑭)

造船、舶用品等に関する設備投資への十分な支援、修繕のための設備投資

- ・安全保障を支える船舶の建造・修繕体制の維持・確保(提言⑮)

防衛省の艦艇、海上保安庁の船艇、日本商船隊の船舶、内航海運の船舶、米国の艦艇

4. 海事産業の再興に向けた提言(4)

☆提言のポイント(総論)

(5) 環境対応(提言①⑦～②①、③①-1、③①-3)

- ・国際条約等への対応(提言①⑦～②①)
- ・新たな環境基準(ゼロエミッション等)に対応する船舶の開発・普及
(提言①⑧、③①-1、③①-3)

(6) 海洋産業の振興(提言②②、②③)

- ・海洋資源開発
- ・再生可能エネルギー
- ・海事観光

4. 海事産業の再興に向けた提言(5)

☆提言のポイント(総論)

(7) 海事産業群の強靱化による地方創生(提言②②～②⑥)

地域振興に資する産業競争力の確保、特区制度の活用による集中的な支援、地域における海事観光の振興、港湾エリアの総合的な利用

(8) 海外との連携

- ・外国人材の安定的な確保(提言②⑦、③①-4、③②-2)
- ・造船新興国との友好関係の構築(提言②⑧)
- ・日本の海上輸送サービスのチョークポイントの沿岸国との協力と支援の強化(提言①③)
- ・日本商船隊の船舶の修繕の確保(提言①⑤-3)
- ・国際的な規則の下でのシップリサイクルの確保(提言②⑩)

4. 海事産業の再興に向けた提言(6)

☆提言のポイント(主要海事産業)

(1) 外航海運

- ・国際競争におけるイコールフットティングの実現(海運税制)
(提言⑳-1)
- ・船舶保有制度の見直し(船舶保有要件、手続等)(提言⑳-2)
- ・保護主義的措置への適切な対応(提言⑳-3)

4. 海事産業の再興に向けた提言(7)

☆提言のポイント(主要海事産業)

(2)内航海運

- ・船舶の維持・確保(提言③0-1)
 - 設計の標準化の実現に向けての努力
 - 新技術(省エネ、脱炭素化、自動運航等)に対応した船舶の建造
- ・業としての体質強化(提言③0-2)
- ・モーダルシフトの推進(提言③0-3)
- ・自然災害等における海事産業の役割の検証(提言③0-4)

4. 海事産業の再興に向けた提言(8)

☆提言のポイント(主要海事産業)

(3)造船

- 競合国との競争条件改善と対策強化(提言③①-1)
支援制度、資機材の調達コスト、労務費のコスト
- 体制再整備(提言③①-2)
生産性向上のための設備投資、効率的な生産体制の整備
- 設計人材の連携(提言③①-3)
民間各社の設計人材の連携による全般的及び高度技術者の確保
- 現場人材の充実(提言③①-4)
生産性の抜本的向上、職場環境改善、修繕分野の人材確保、
外国人材の安定的確保

4. 海事産業の再興に向けた提言(9)

☆提言のポイント(主要海事産業)

(4) 舶用工業

- ・生産基盤の強化(提言③②-1)

 - 供給体制の維持及び生産性の向上

 - ←老朽設備の更新、設備のデジタル化、ロボット化
 - 生産体制の強化←協業、連携、集約等

- ・人材確保(提言③②-2)

 - 業界の認知度とイメージの向上のための広報活動

 - DX・AI人材の確保・育成強化

 - 外国人材の安定的確保

☆政府との連携の重要性

おわりに

ご清聴ありがとうございました!!