

# 海運と

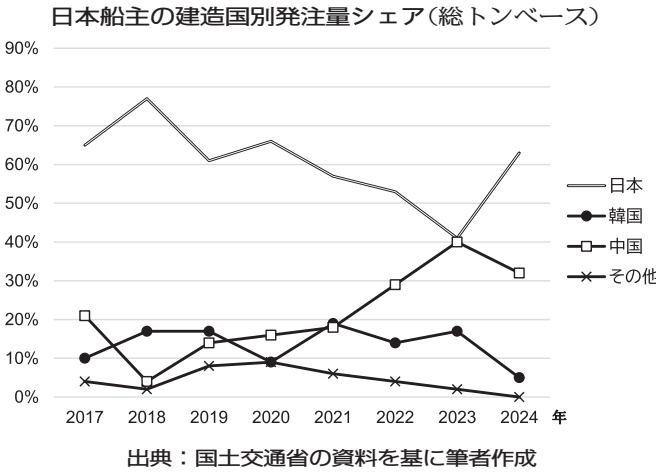
## 気候変動

日本海事センター 企画研究部 上席研究員 森本清一郎



⑬

海事産業における今年「の再生」だ。昨年4月、の注目テーマは「造船業 米国は中国の造船分野で



# 脱炭素対応で造船再生を

の不合理な慣行が通商を制限しているとして対抗措置を発表。10月に中国造船船からの入港料徴収

業が衰退すれば、国民生活に不可欠な物資を輸送する船舶の安定供給が失われること、また、艦船

このような経済安全保障上の課題に対応するため、規制動向や代替燃料の需給動向

今後、今夏の成長戦略とりまとめに向けて官民投資策が検討される予定であるが、再生に向けた道のりは決して平坦ではない。労働集約型の造船業で日本はコスト競争力を失い、設備・人員・資金面で大幅な縮小を余儀なくされてきた。筆者が知る船舶技術者いわく

を開始したが、中国も同様の措置で対抗し、11月には両国首脳間の合意で相互の措置を停止すると発表した。

一方、日本では6月に自民党が国内の造船業再生に向けた緊急提言を発表。現政権発足後は、日米造船協力に関する覚書の締結、重点投資分野へ

では日本の建造量を2035年までに倍増させるなど国際情勢の把握が重要な要素となるだろう。さらにロードマップでは日本全体の脱炭素化に向けた移行期の燃料としてLNGの需要が続くと

柱の一つが脱炭素化への対応であり、LNG運搬船を成長分野に位置付ける。LNG運搬船は、日米造船協力の重要な要素である。造船の付加価値向上と人材確保を進められ

「まずは現状に至った経緯のおさらいが重要」である。造船の付加価値向上と人材確保を進められ、今後の対応が注目される。