

令和 7 年 度

(第 15 事業年度)

事 業 報 告

令和 7 年 4 月 1 日から

令和 8 年 3 月 31 日まで

公益財団法人 日本海事センター

目 次

	ページ
I 現 況	1
1 事 業	1
2 役 員	1
3 評 議 員	2
4 事 務 局	2
5 事業資金	2
II 理事会・評議員会	3
1 理 事 会	3
2 評議員会	4
III 事業実施の概要	5
1 調査研究・政策提言事業	5
2 海事図書館の管理運営事業	24
3 海事関係公益活動支援事業	25
4 海事センタービル管理運営事業	26
5 融資事業	26
IV 登記事項、届出・報告事項	27
参考資料	28
附属明細書について	118

I 現 況

1 事 業

定款に掲げる事業は、次のとおりである。

- (1) 海運法制、海運経済、海事産業、海事労働、航行安全、海洋環境保全、海事思想の普及等海事に関する調査研究及び政策提言並びに事業の実施
- (2) 海事に関する内外の情報及び資料の収集並びにその提供及び閲覧
- (3) 海運法制、海運経済、海事産業、海事労働、航行安全、海洋環境保全、海事思想の普及等海事に関する公益活動の支援
- (4) 海事に関する国際会議への参画
- (5) 海事に関する研究会、講演会、フォーラム等の開催
- (6) 海事に関する文献その他出版物の刊行
- (7) その他本センターの目的を達成するために必要な事業

2 役 員

令和8年3月31日現在の役員

会 長	宿 利 正 史	
理 事 長	平垣内 久 隆	
常務理事	坪 井 史 憲	
理 事	阿 曾 智 孝	日本郵船(株)執行役員
	宇佐美 和 里	(一社)日本船主協会専務理事
	遠 藤 英 明	川崎汽船(株)執行役員
	河 野 純	(一社)日本造船工業会常務理事
	坂 下 広 朗	(一財)日本海事協会理事会議長
	中 村 紳 也	(一社)日本船長協会会長
	二 宮 浩一郎	(株)商船三井執行役員
	橋 本 孝 亮	日本水先人会連合会副会長
	二 村 真理子	東京女子大学現代教養学部経済経営学科教授
監 事	細 川 淳	
	阪 本 敏 章	日本水先人会連合会専務理事
	中 本 光 夫	第一交通産業(株)特別顧問

3 評 議 員

令和8年3月31日現在の評議員

片 岡 尚	ENEOS ホンソ(株)代表取締役社長 社長執行役員
河 野 真理子	早稲田大学法学学術院教授
白 石 昌 己	(一財)海上災害防止センター理事長
杉 山 武 彦	一橋大学名誉教授
高 尾 幸 徳	日本水先人会連合会会長
當 舍 裕 己	飯野海運(株)取締役
羽 尾 一 郎	(一社)日本民営鉄道協会理事長
羽 原 敬 二	神戸大学大学院リサーチフェロー
宮 崎 達 彦	弁護士
森 重 俊 也	(公財)マラッカ海峡協議会理事長
山 中 一 馬	NS ユナイテッド海運(株)代表取締役社長

4 事 務 局

令和8年3月31日現在の職員 16名

5 事 業 資 金

本センターの事業資金は、一般社団法人日本船主協会及び日本水先人会連合会からの寄附金並びに資金運用の果実等による。

II 理事会・評議員会

1 理事会

(1) 第70回理事会 令和7年4月4日

開催方法 決議の省略の方法

決議事項 第46回評議員会の招集（評議員及び理事の選任）

出席等 提案書に対し、理事12名全員の書面による同意の意思表示及び監事3名全員から書面による異議がないことの意味表示を得た日をもって、理事会の決議があったものとみなされた。

(2) 第71回理事会 令和7年5月21日

開催場所 海事センタービル4階会議室

決議事項 令和6年度事業報告及び決算報告等の承認、第47回評議員会の招集

報告事項 第45回、第46回評議員会の決議事項
第69回理事会以降の業務執行状況

出席等 決議に必要な出席理事の数7名、出席11名、欠席1名
監事出席3名

(3) 第72回理事会 令和7年6月5日

開催場所 海事センタービル4階会議室

決議事項 代表理事及び業務執行理事の選定、会長、理事長及び常務理事の選定、常勤理事の定例報酬月額、顧問の委嘱

報告事項 第47回評議員会の決議事項

出席等 決議に必要な出席理事の数6名、出席9名、欠席2名
監事出席1名、欠席1名

(4) 第73回理事会 令和7年8月26日

開催方法 決議の省略の方法

決議事項 第48回評議員会の招集（評議員及び理事の選任）

出席等 提案書に対し、理事12名全員の書面による同意の意思表示及び監事3名全員から書面による異議がないことの意味表示を得た日をもって、理事会の決議があったものとみなされた。

(5) 第74回理事会 令和8年1月20日

開催方法 決議の省略の方法

決議事項 第49回評議員会の招集（令和8年度事業計画及び収支予算等の承認）

出席等 提案書に対し、理事 12 名全員の書面による同意の意思表示及び監事 3 名全員から書面による異議がないことの意味表示を得た日をもって、理事会の決議があったものとみなされた。

(6) 第 75 回理事会 令和 8 年 3 月 4 日

開催場所 海事センタービル 4 階会議室

決議事項 令和 8 年度事業計画書及び収支予算書等の承認

報告事項 第 48 回評議員会の決議事項

第 71 回理事会以降の業務執行状況

出席等 決議に必要な出席理事の数 7 名、出席 10 名、欠席 2 名

監事出席 3 名

2 評議員会

(1) 第 46 回評議員会 令和 7 年 4 月 18 日

開催方法 決議の省略の方法

決議事項 評議員及び理事の選任

出席等 提案書に対し、評議員 11 名全員の書面による同意の意思表示を得た日をもって、評議員会の決議があったものとみなされた。

(2) 第 47 回評議員会 令和 7 年 6 月 5 日

開催場所 海事センタービル 4 階会議室

決議事項 令和 6 年度事業報告及び決算報告等の承認、評議員及び役員の選任、常勤監事の定例報酬月額

報告事項 第 70 回、第 71 回理事会の決議事項

出席等 決議に必要な出席評議員の数 6 名、出席 10 名、欠席 1 名

監事出席 1 名、理事出席 3 名

(3) 第 48 回評議員会 令和 7 年 9 月 10 日

開催方法 決議の省略の方法

決議事項 評議員及び理事の選任

出席等 提案書に対し、評議員 11 名全員の書面による同意の意思表示を得た日をもって、評議員会の決議があったものとみなされた。

(4) 第 49 回評議員会 令和 8 年 3 月 4 日

開催場所 海事センタービル 4 階会議室

決議事項 令和 8 年度事業計画書及び収支予算書等の承認

報告事項 第 72 回～第 75 回理事会の決議事項

出席等 決議に必要な出席評議員の数 6 名、出席 9 名、欠席 2 名

監事出席 1 名、理事出席 3 名

Ⅲ 事業実施の概要

令和7年度は、海事社会のニーズを的確に把握し、産官学の関係者との連携・協働の下、調査研究・政策提言を実施するとともに、積極的に国際会議に参加して内外の関係機関と連携協力し、調査研究成果を発信した。また、海事図書館運営の充実と利便性向上、さらに海事関係公益活動の支援事業等に積極的に取り組んだ。

一方、昨今の経済環境の変化により活動に要する経費が上昇している現状に鑑み、当センターにおける充実した公益事業の推進と事業運営の持続性の確保を両立させることが必要不可欠であるため、引き続き、当センター全体の人的・資金的なリソースを考え、メリハリをつけた事業展開とともに、良好な職場環境の推進、職員の処遇の適正化を行い、運用収入など収益事業を主とする収入の一層の確保と管理の徹底による経費の効率的使用を行った。

1 調査研究・政策提言事業

令和7年度は、海事社会をめぐる最近の動向と課題等を踏まえ、以下の調査研究・政策提言を実施した。

1. 海事産業が抱える主要課題への対応

(1) 海事産業の競争力の強化等

令和6年12月、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、産官学による検討を進めてきた。この検討過程で、海運、造船に係る日米間の様々な動きや経済安全保障等の観点から「造船」が政府の戦略分野の一つとなるなどの動きがあり、海事産業委員会ではこうした動きも踏まえ、令和7年度内に海事産業への「提言」を策定、令和8年3月開催の第37回海事立国フォーラム（5.（1）参照）で公表した。

このため、主に以下の活動を行った。

- (ア) 令和6年12月以来、海事産業委員会を計9回開催し、テーマ（外航海運、造船・船用工業、内航海運、海事クラスター、荷主）別の報告と議論を行った上で、提言を策定した。



宿利会長と河野委員長

(イ) 内航海運については、海事産業委員会での議論を受けて内航海運 WG を設置し、議論のうえ、とりまとめ（内航海運にかかる提言）を策定し、海事産業委員会に報告した。



審議の様子

(ウ) 米国の政権交代などますます大きな変化が見込まれる国際情勢・世界経済の中で、海事産業の競争力強化に向けた海外の政策動向として、運輸総合研究所ワシントン事務所の協力を得て、米国の海事政策の動向について情報収集を行った。

(エ) 諸外国における海運税制や環境対応に係る海運企業及び造船・船用工業への支援策などの海運強化策について、イコールフットイング化の視点から調査（10 か国・地域（ノルウェー、デンマーク、ドイツ、オランダ、フランス、英国、米国、シンガポール、中国（香港）及び韓国）の償却税制、買換特例、登録免許税及び固定資産税について調査。）を行い、国土交通省海事局及び日本船主協会に情報提供し、その一部を研究報告として日本海事新聞等に掲載するとともに、海外の主要な海運会社の財務状況についての調査も行った。

(2)国際海運の脱炭素化への対応

気候変動に対する世界的な関心が高まっており、地球規模での対策が求められている。国際海運においても、国際的な環境規制等について国際海事機関（IMO）において議論が進んでおり、我が国においても国際海運の脱炭素化に資する取り組みが必要である。

このため、主に以下の活動を行った。

(ア) IMO で議論が行われている GHG（温室効果ガス）排出削減対策（中期対策）に関する国土交通省海事局海洋・環境政策課からの受託調査を行い、環境問題委員会において報奨金（リワード）の制度設計に関する考察や中期対策が物価に与える影響に関する分析結果を提示し、IMO での審議に向けた我が国の対処方針の策定に活用された。なお、令和 7 年 10 月の臨時海洋環境保護委員会（MEPC）では、中期対策の採択審議を 1 年延期することが決定されている。



令和 7 年 10 月の
臨時 MEPC

(イ) 海運 EU-ETS や FuelEU マリタイムなど海運の脱炭素化に関する政策及び関連動向について調査を行い、ガスエネルギー新聞に「海運と気候変動」のテーマで連載し、日本海運集会所において「国際海運の脱炭素化の動向」をテーマに令和7年4月と11月に講演するなど対外的な発表を行った。

(3) 海事イノベーションの推進と新たな市場への進出

近年、IoT・AI技術等の活用により遠隔操縦が可能となる自動・自律運航船の実用化に向けた取組が進むなど、海難防止や船員労働環境の改善に向けた取組が進んでいる。このような海事イノベーションの推進に向けた取組は、海事分野の変革のみならず国際物流の構造改革にもつながってきている。さらに、再生可能エネルギーの中核と見込まれる洋上風力発電をはじめ海洋開発市場は海運企業にとって重要な市場ととらえられ、今後の取組が期待されている。

このため、主に以下の活動を行った。

(ア) 自動運航船に関する事故時の民事責任を中心として、従来の「自動運航船の民事責任に関する研究会」に自動運航船の開発・運航関係者を委員に追加して令和7年2月に設置した「自動運航船の民事責任に関する検討会」において事故発生時の責任に関するルールの在り方について検討を行うとともに、IMOでの今後の審議を踏まえ、IMO法律問題委員会でIMOでの議論に向けた対処方針等の検討を行った。

(イ) ブロックチェーン技術を利用した貿易書類の電子化・データ共有化など、国際物流の円滑化・インターモーダル効率化に影響を与えている貿易関連のDX（デジタルトランスフォーメーション）推進に関し、関連した法整備等ルール策定の状況を含めて情報収集を行った。

(ウ) 洋上風力発電と付近を航行する船舶との調整（船舶の航行安全確保の取組み等）、安全水域制度、EEZを含む沖合への浮体式等の沖合展開などに関する国内外の法政策等の動向についての調査・アップデートを行った（調査結果を踏まえ、令和7年度に日本船長協会会誌への寄稿と青森港振興協会、日本海運集会所での講演を実施）。



青森港振興協会での講演する坂本研究員

また、日本海難防止協会主催の「洋上風力発電事業に係る航行安全対策のガイドブック作成検討会」に引き続き協力したほか、国土交通省総合政策局海洋政策課からの委託を受けて、「海洋構築物等の安全確保に関する調査検討」に関する調査を実施した（調査結果は令和8年3月に海洋政策課に提出）。

(4)海事人材の確保・育成

海事産業は我が国にとって必要不可欠な基盤であり、それを支える人的基盤をより充実させ、強化することは極めて重要である。特に、船舶を運航する船員をはじめとする海事人材は、海事イノベーションの加速化、GX（グリーントランスフォーメーション）・DXの推進、さらには洋上風力発電といった新たな海事産業分野への進出等に不可欠であり、長期的な視野に立った計画的な確保・育成等の取組が必要である。

このため、主に以下の活動を行った。

(ア) 諸外国における海事人材の育成・教育制度の調査（令和3年度から順次15ヶ国・地域を対象）として、オランダの船員教育・海技資格制度を取り上げた。

(イ) インドの船員教育機関（機関承認校）に関する調査として、令和7年度及び令和8年度で4校（既存3校及び新規要望1校）を取り上げる計画に従い、令和7年度は同国ブネにある既存2校（MANET及びTMI）の現地調査などを行った。



TMI Kanungo 学長(左から6人目)、野村上席(右から3人目)

(ウ) 諸外国における船舶料理士制度に関する調査について、フィリピンを対象に実施した。

以上の調査結果については、国土交通省海事局及び日本船主協会に提供のうえ海事人材問題委員会に報告した。

また、海事人材問題委員会において、令和7年2月に開催された第35回海事立国フォーラムでの議論を踏まえ、①求められる海事人材像、②どのようにして海事人材を確保するか、③どのように海事人材を育成していくか、について議論を行った。

(5)海事産業群の動向の把握と分析

海事産業は、中核となる海運企業や造船業・船用工業をはじめ、それ以外の海事産業や隣接産業とともに、海事産業群を形成し、総体として我が国の社会経済の重要な一角を担っている。

海事産業の集積は、各地域において相乗的に経済活性化や雇用創出といった重要な機能を発揮しており、海事産業の基盤強化、ひいては我が国が海事立国として飛躍していくためには、産官学等が一体となって海事産業群の集積効果をますます発

揮させていくことが不可欠である。

このため、主に以下の活動を行った。

- (ア) 熊本県における海事産業に関してヒアリング調査、文献調査、経済分析を行い、海事産業の概況、海事産業群としての経済規模・波及効果等の推計結果を取りまとめた（調査結果は日本海事新聞にて公表）。

また、第36回海事立国フォーラム in 長崎（5.（1）参照）において、長崎県における調査結果を報告した。

- (イ) 第5回海事産業委員会では、海事産業が集積する主要地域の現況等について臨時委員による報告及び議論を行った。



後藤研究員による報告

注：「海事産業群」は「海運業、造船業、船用工業、船員教育機関など海事に関連する産業の集合」、「海事クラスター」は「海事産業群の集積と連携によって競争優位性、質の高い人材・情報の確保、取引費用の低減、生産性の向上、イノベーションの創出等の外部経済が発現している状態」を指すと考えられ、概念上、用語の使い分けは可能であるが、その区別は明確ではない。

国土交通省では、令和8年度予算決定概要で「海事産業群」を使用していることから、当センターにおいても今後は「海事産業群」を使用する。

(6)船舶による油濁損害等への賠償及び補償への対応

油濁損害等発生時の被害者の保護や海上輸送の健全な発達のため、タンカー等については船舶所有者等の責任を定めた国際条約及び石油会社等の荷主による基金の創設を定めた国際条約に基づき、賠償及び補償を行う国際的な制度が確立されている。

一方、タンカー等以外の船舶の事故によって生じる燃料油汚染損害が船舶所有者等の責任制限限度額を超える事案が発生しているほか、有害危険物質（HNS）の輸送に係る汚染・爆発等の事故についても油濁事故の場合と同様の賠償及び補償制度を規定した国際条約が採択されている。

我が国としては、船舶の事故による油濁等の損害への賠償及び補償に関する国際的な議論の進展に対して引き続き的確に対応していく必要がある。

このため、主に以下の活動を行った。

- (ア) IMO 法律委員会、同委員会が設置する作業部会やコレスポンデンスグループで提起される様々な課題に関する議題について、IMO 法律問題委員会で対処方針等の審議を行った。



- (イ) タンカー等の油濁事故の賠償・

令和7年11月の総会

補償をめぐる国際的課題に対応するため、国際油濁圃場基金（IOPCF）92年基金総会等での議題について、油濁問題委員会で対処方針等の審議を行った。なお、令和7年度は4月及び11月にIOPCFの会合が開催された。

(ウ) IMO 法律委員会、IOPCF 総会等を通じて、2010年HNS議定書の発効に向けた動向や諸外国の国内担保法等に関する情報収集を行ったほか、IOPCFと共催で令和7年10月に2010年HNS条約に関するセミナー（5.（3）参照）を開催した。

(エ) 代替燃料を使って運航される船舶の事故による損害への賠償に関する国際的な議論の進展につき情報収集を行った。

2. 国内外の海上輸送に関する調査等

(1) 我が国の経済安全保障を担う日本商船隊の安定的な国際海上輸送の確保

海運は我が国の国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っており、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。なかでも、日本籍船は、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点で、我が国の経済安全保障の中核を担っている。このため、日本籍船を中心とした日本商船隊の安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要な課題となっている。

このため、主に以下の活動を行った。

(ア) パナマ運河、スエズ運河など世界の海上輸送路上のチョークポイントや北極海航路などの海上輸送ルートに関して、近年の動向について情報収集を行ったほか、国際情勢の変化や船舶の航行制限による船舶への影響等について調査を行った。また、調査結果を活用したレポートを作成し、総合物流情報誌 KAIUN『海運』に寄稿した。

(イ) 運輸総合研究所の「我が国経済を支える国際海上輸

送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査」に係る委員会に出席し、上記（ア）に係る情報・資料提供などを行うとともに、同研究所からの委託を受けて、日本および主要国における海上輸送および主要チョークポイントの動向を整理のうえ、報告書を作成した。

(ウ) 韓国の釜山で10月22日～24日に開催されたWorld Ocean Forumに参加し、「安定的海上輸送確保のための海運及び造船産業の振興又は再生のための日本の努力」と題して我が国の海事産業政策についてプレゼンを行った。

(エ) 令和7年12月22日、ロシアへの経済制裁の影響を中心に、地政学リスクの



高まりと安定的な海上輸送の確保をテーマとした第13回JMC海事振興セミナー（5.（2）参照）を開催した。

（2）国内外の海上輸送動向の把握・分析

国際海上コンテナの荷動き動向やサプライチェーンの強靱化、最適化に向けた取組等について荷主を中心に関心が高まっており、最新の動向や長期的な傾向等についての把握・分析と広く一般に向けた公表を定期的に行っていく必要がある。

また、国際海上コンテナ以外の海運・物流の最新動向等についても継続的に調査を行っていくことが重要である。

このため、主に以下の活動を行った。

- （ア）北米航路をはじめとした世界の航路における国際海上コンテナの荷動き、運賃動向等について把握・分析を行い、主要データとともに毎月公表を行った。
- （イ）内外の関係機関との情報交換等を通じて国内外の海事・物流情報を積極的に情報収集し、分析を行った。

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）	
【世界全体の速報値（単位：TEU）】	
北米航路	2025年10月：1,896,227TEU（前月比：+0.1%）
欧州航路	2025年10月：1,452,107TEU（前月比：+0.2%）
アジア航路	2025年10月：1,267,727TEU（前月比：+0.3%）
中東航路	2025年10月：462,107TEU（前月比：+0.1%）
オセアニア航路	2025年10月：319,631TEU（前月比：+0.1%）
その他	2025年10月：1,095,003TEU（前月比：+0.2%）

毎月公表のデータ

（3）グローバル・サプライチェーンの進展への対応

世界的な異常気象や港湾労使問題、パナマ運河の水不足問題のほか、国内では荷主を中心にグローバル・サプライチェーンの強靱化、最適化に向けた動きが加速しており、我が国海外航海運が国際競争力を向上し、ますます発展していくためには、港湾物流や内陸輸送を含めたグローバルな国際複合一貫輸送に関する動向を把握するとともに、様々な課題の解決に向けた中長期的な取組みを進めていく必要がある。

このため、主に以下の活動を行った。

- （ア）東アジア、ASEAN 地域と中央アジア・欧州地域との間のサプライチェーンの動向及びサプライチェーンを支える国際複合一貫輸送の動向に関する調査（航運交易公報、鉄道貨運などの中国語文献調査等）を実施し、東海日中貿易センター等の講演、CISTEC、ROTOBO 等の寄稿依頼に対応した。
- （イ）グローバル・サプライチェーンの拡大・進展と変貌に対応した世界的な海運・港湾・鉄道等の連携によるグリーン化及びデジタル化の動向に関する調査を行い、その結果を月刊ロジスティクス・ビジネスなどの専門誌に掲載したほか、講演に活用した。また、この一環として令和7年4月に第12回JMC海事振興セミナー（5.（2）参照）を開催した。
- （ウ）世界の物流との結び付きを強める東アジア物流の動向及び国内における国際物流をめぐる動向について情報収集を行った。また、韓国海洋水産開発院

- (KMI)、高麗大学海上法研究センター (KUMLC) との間で東アジア物流ネットワーク、グローバル・サプライチェーンに関する情報交換を行った。
- (エ) 日中航路、東南アジア域内航路等における国際海上コンテナの荷動き動向、運賃動向等について把握・分析を行った。

3. 調査研究の受託

当センターの調査研究活動に関連すると思われる調査については、幅広くかつ積極的に国等からの受託に努めるとともに、当センターが蓄えてきた有益な知見を提供するなど、受託調査に適切に対応した。

4. 調査研究成果の情報発信

- (1) 各種調査研究の成果について、ホームページ上に掲載し、検索・閲覧できるようにしたほか、事業成果をとりまとめた報告書「JMC REPORT 2024」を発行した。また、海事図書館の活動を含めた直近のトピックスを中心に調査研究活動等を紹介するメールマガジンの配信、海の仕事に関する総合提供窓口であるポータルサイト「海の仕事.com」への協力を継続した。
- (2) 日本海事新聞「海事ウォッチャー」欄及び Daily CARGO に、定期的に業界関係者向けの記事の寄稿を行ったほか、学術誌、業界誌 (ガスエネルギー新聞など)、一般誌 (エコノミストなど) などの定期刊行物等に対して、調査及び研究の成果について寄稿を行った。また、講演会、学会などの様々な機会を通じて、調査及び研究の成果を発表した。

5. フォーラム、セミナー等の開催

調査研究活動は、その成果について、フォーラム、セミナー等をはじめ多様な媒体を活用して広く発信していくことにより、海事関係者のみならず一般の方への関心を広げ、多くの関係者の理解を深めていく必要がある。

また、フォーラム、セミナー等で取り上げたテーマについては、共有された課題や今後の対策等について、その後の調査研究で取り上げて深掘りするなど、調査研究活動との有機的な連携を図っていくことが重要である。

令和7年度は、海事立国フォーラムを2回、海事振興セミナーを2回、IOPCF との共催セミナーを1回開催した。

(1)海事立国フォーラム

第36回海事立国フォーラム in 長崎 2025(会場参加 187 名、You Tube 視聴者 105 名)

- ◆テ ー マ：海事クラスターの活性化、強靱化に向けた将来展望
～カーボンニュートラルを起点とした長崎の発展を目指して～
- ◆日 時：令和 7 年 11 月 14 日（金）14:00～18:00
- ◆場 所：THE GLOBAL VIEW 長崎 3 階プレミアムホール (YouTube ライブ配信併用)
- ◆主 催：公益財団法人日本海事センター
- ◆後 援：国土交通省
- ◆協 力：長崎商工会議所、佐世保商工会議所、澤山商会、十八親和銀行
- ◆来賓挨拶：大石 賢吾 長崎県知事
鈴木 史郎 長崎市長
日向 弘基 九州運輸局長
- ◆講 演：鈴木 史郎 長崎市長
竹山 仰 (株)大島造船所 代表取締役副社長
- ◆研究発表：坂本 尚繁 (公財)日本海事センター 研究員
後藤 洋政 (公財)日本海事センター 研究員
- ◆パネルディスカッション：
モデレーター 山本 裕 長崎県立大学経営学部 国際経営学科教授
パネリスト 石川 拓朗 長崎県産業労働部 新エネルギー推進室室長
田口 真一 (株)商船三井エネルギー事業本部 カーボン
ソリューション事業開発ユニット兼燃料 GX 事業部
シニアエキスパート
遠山 直人 ONE DEJIMA(株) 代表取締役社長
中村 禎二 (株)澤山商会 代表取締役社長
松尾 博志 NPO 法人長崎海洋産業クラスター形成推進協議会
副理事長／エグゼクティブコーディネーター

(注) 敬称略



JMC 役員と登壇者



フォーラム会場の様子



モデレーターの山本教授



パネリスト

第37回海事立国フォーラム in 東京 2026(会場参加 172名、YouTube 視聴者 187名)

- ◆テーマ：海事産業の再興に向けた将来展望
- ◆日時：令和8年3月10日（火）13:30～17:35
- ◆場所：海運ビル2階 国際ホール（YouTube ライブ配信併用）
- ◆主催：公益財団法人日本海事センター
- ◆後援：国土交通省
- ◆協力：日本船主協会、日本造船工業会、日本内航海運組合総連合会
- ◆来賓挨拶：水嶋 智 国土交通事務次官
- ◆基調講演：河野真理子 早稲田大学法学学術院教授
- ◆講演：足立 基成 国土交通省大臣官房審議官（危機管理、海事局、港湾局担当）
 長澤 仁志 （一社）日本船主協会会長
 檜垣 幸人 （一社）日本造船工業会会長
 栗林 宏吉 日本内航海運組合総連合会会長
- ◆パネルディスカッション：
 - モデレーター 河野真理子
 - パネリスト 石黒 一彦 神戸大学大学院准教授
 - 講演者 4名

（注）敬称略



JMC 役員と登壇者



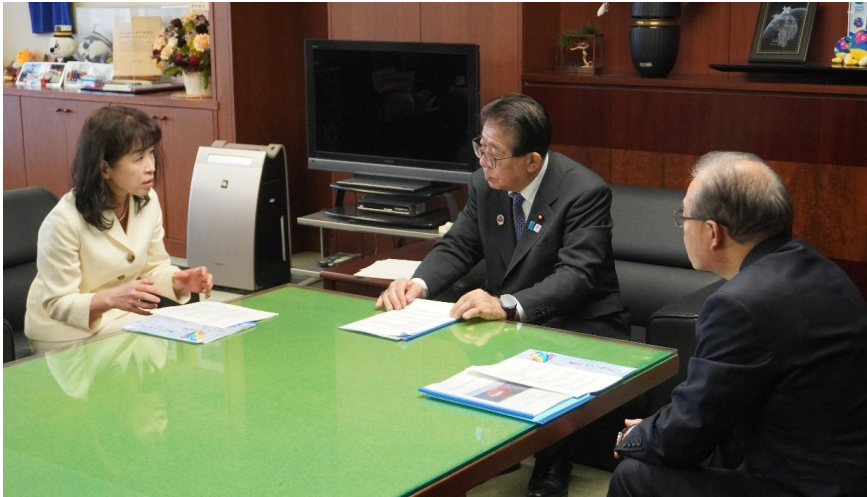
パネルディスカッションの様子

なお、海事立国フォーラムの翌日（3月11日）、当センター宿利会長は、「日本の海事産業の再興に向けた提言」を金子国土交通大臣に手交した。

当日は提言のとりまとめにあたった海事産業委員会の委員長である河野早稲田大学法学学術院教授も同席のうえ、提言の概要説明や意見交換を行った。



左から金子大臣、宿利会長、河野委員長



提言の概要説明の様子

(2)海事振興セミナー

第 12 回 JMC 海事振興セミナー（視聴者 215 名）

◆テ ー マ：グローバル・サプライチェーンのグリーン化・デジタル化を目指して
～シンガポール・韓国・中国・日本の取組みと海運港湾の連携の強化～

◆日 時：令和 7 年 4 月 24 日（木）14:00～16:00

◆開催方法：オンライン（Zoom ウェビナー）

◆講 演：杉村 佳寿 神戸大学海事科学研究科教授
朴 濟晟 釜山港湾公社日本代表部代表
呂 開猷 SITC INTERMODAL JAPAN 社長

◆パネルディスカッション：

モデレーター：男澤 智治

上記講演者に加え、以下の 2 名をパネリストに迎えた。

堀 真之助 国土交通省大臣官房審議官

戸田 潤 ONE Japan(株) 代表取締役社長執行役員

(注) 敬称略





第 13 回 JMC 海事振興セミナー（視聴者 294 名）

◆テ ー マ：地政学リスクの高まりと安定的な海上輸送の確保ーその 1ー

◆日 時：令和 7 年 12 月 22 日（月）14:00～16:00

◆開催方法：オンライン（Zoom ウェビナー）

◆講 演：山田 卓平 龍谷大学法学部教授

橋本 隆明 日本郵船(株) 法務・フェアトレード推進グループ専門官

久保 治郎 東京海上日動火災保険(株) フェロー兼

コマーシャル損害部専門部長

◆パネルディスカッション：

モデレーター：南 健悟 慶應義塾大学法学部教授

パネリスト：上記講演者 3 名

（注）敬称略



(3)国際機関との共催セミナー

第2回JMC &IOPC Fundsによる共催セミナー(会場参加102名、YouTube視聴者86名)

◆テーマ：危険・有害物質(HNS)の海上輸送に関連する損害の責任、賠償・補償に関する国際的動向

◆日時：令和7年10月8日(水)13:30~18:00

◆場所：丸ビルホール&コンファレンス7階ホール(YouTubeライブ配信併用)

◆主催：公益財団法人日本海事センター

◆基調講演：Gaute Sivertsen IOPC Funds 事務局長

◆講演：Gillian Grant IOPC Funds HNS プロジェクト・マネージャー
新垣 慶太 国土交通省海事局長
François Marier カナダ運輸省海運政策部長
Andrew Le Masurier ITOPF 上席テクニカル・アドバイザー
白石 昌己 (一財)海上災害防止センター理事長

◆パネルディスカッション：

コーディネーター 藤田 友敬 東京大学大学院法学政治研究科教授

パネリスト 上記講演者5名

(注)敬称略



6. IMO等の国際会議への参加と内外の関係機関との連携・協力

(1) IMO等の国際会議への参加

世界有数の海事産業を抱える我が国において、海事産業の国際競争力に直結しかねない国際ルールの策定等の議論を行う IMO等の国際会議に積極的に参加していくことが重要である。

令和7年度は、以下の国際会議等に当センター職員が参加した。

IMO 海洋環境保護委員会

ISWG-GHG19(令和7年3月31日～4月4日)、MEPC83(令和7年4月7日～11日)

- ・ ISWG-GHG 19 及び MEPC83 では中期対策の枠組みを規定した MARPOL 条約附属書VI改正案が作成され、MEPC/ES.2 での採択に向けて回章することが承認された。

MEPC/ES.2(令和7年10月14日～17日)、ISWG-GHG20(令和7年10月20日～24日)

- ・ MEPC/ES.2 では、条約改正案の採択に向けて条文の最終化が行われたが、米国を含む産油国の反対で審議を1年延期することが合意され、翌週の ISWG-GHG 20 では、条約改正案で参照されているガイドラインの策定に向けた審議が行われた。



IOPCF

92年基金臨時総会（令和7年4月29日～5月1日）

- ・ 92年基金に関する事故、油受取量報告の提出状況や拠出金の支払い状況などについて審議が行われたほか、HNS条約の発効に向けた準備状況について説明が行われた。

92年基金総会（令和7年11月4日～7日）

- ・ 92年基金に関する事故、理事国の選任、92年基金総会決議12及び追加基金決議3（未報告、未拠出への対応措置）の改正などについて審議が行われたほか、HNS条約の発効に向けた準備状況について説明が行われた。



国際労働機関（ILO）海上労働条約特別三者（政府・船舶所有者・船員）委員会
（令和7年4月7日～11日）

- ・本会合では、7件の規範*改正案が採択され、ILO第113回総会（令和7年6月2日～13日）で承認された。

※海上労働条約は、本文、規則及び規範により構成されており、うち規範については、義務的な基準（A部）及び義務的でない指針（B部）から構成されている。

2025年万国海法会東京国際会議（令和7年5月13日～17日）

- ・前回の東京開催（昭和44年）から、56年ぶりに日本での開催となった。
- ・全体会合では、「将来の海上輸送に向けた最近のテクノロジーと経験」というテーマで、我が国での新たなテクノロジーに関わる政策、MEGURI 2040に関わる自動運航船の開発動向、東京海洋大学の自動運航船開発状況などについて説明が行われた。自動運航船の法的課題のほか、洋上風力、ダークフリート、IOPC基金、HNS条約、電子船荷証券、ロッテルダム・ルールズなど、様々なトピックが取り上げられ、法的な議論が行われた。海事法の原則を記したLex Maritima東京原則が採択された。



(2)内外の関係機関との連携・協力等

経済のグローバル化の進展等を踏まえ、我が国の海事産業はじめ海事社会が安定的かつ持続的な発展をしていくためには、世界海事大学（WMU）などの海外の大学や諸外国のシンクタンク、さらには東アジア及びASEAN諸国における関係機関など海外の関係機関との連携・協力を着実に進めていくことが重要であり、国内の大学やシンクタンク、関係機関についても同様である。



令和7年度は、以下のとおり関係機関との連携、協力、情報交換等を実施した。

- (ア) 4月11日、KMI、KUMLC及び（一財）運輸総合研究所との連携協定に基づき、ソウルで第3回ジョイントセミナーが開催され、「インド・太平洋地域におけるシーレーンのセキュリティ」、「米国の造船政策」、「北極海航路」をテーマに研究発表と意見交換等を行った。



セミナー翌日は、テクニカルビジットが実施され、HMM 本社への表敬訪問等が実施された。

(イ) 8月8日、日韓国交正常化60周年を契機に来日した韓国・キム・ソンジン次世代物流技術フォーラム会長（元海洋水産部長官）及び KMI と「韓国新政権における海洋水産分野の政策課題」、「日本、韓国の海事産業の現況と展望」について情報及び意見の交換を行った。



(ウ) 9月16日、宿利会長はIMO ドミンゲス事務局長と面談し、脱炭素への取り組み等について意見交換を行った。



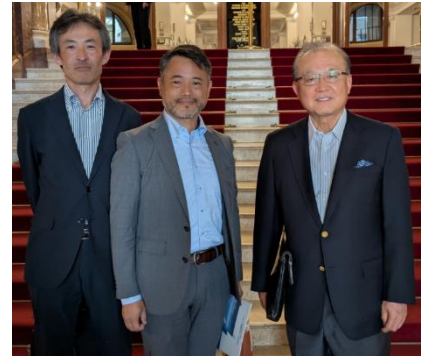
(エ) 9月16日、宿利会長は IOPCF シバトセン事務局長と面談し、11月の共催セミナー（5.（3）参照）や HNS 条約の批准の状況等について、情報及び意見の交換を行った。



(オ) 9月18日、宿利会長は WMU メヒア学長と面談し、令和8年度にメヒア学長の訪日の機会をとらえたセミナーの開催、WMU と JMC の共同研究の実現に向けた取り組み等について、情報及び意見の交換を行った。



(カ) 9月19日、宿利会長はプラハの西ボヘミア大学哲学部政治国際関係学科の細田准教授と面談し、ロシアによるウクライナ侵攻、シーレーンの確保にかかる日本政府や米国政府主要関係者の共通の問題意識等について、情報及び意見の交換を行った。



(キ) 10月22日～24日、韓国の釜山で開催された World Ocean Forum に中村上席研究員が参加し、「安定的海上輸送確保のための海運及び造船産業の振興又は再生のための日本の努力」と題して我が国の海事産業政策についてプレゼンを行った。



(ク) 12月1日～11日、米国国務省による IVLP (International Visitor Leadership Program) に野村上席研究員が参加した。IVLP は、国務省が将来の指導者になりうる者を独自に選抜して米国内の同業専門家らとの交流機会を与えることにより、米国との関係性を深化させることを目的としている。今回は、「海事パートナーシップの構築：米国造船業界の調査（日本向けプロジェクト）」という名称で、初めて造船がテーマになり、国務省等のアレンジで、国務省、戦争省、商務省のほか、関係機関を訪問した。



在京米国大使館のケリー書記官と野村上席研究員

(ケ) 国内の大学、シンクタンクその他の関係機関と積極的に連携し、情報交換を行うとともに、共同研究等の取組を進めた。令和7年6月には、東京大学大学院工学研究科の柴崎隆一准教授らと実施した GHG プライシングのモデル分析に関する共同研究論文を海外ジャーナルで発表した。

- (コ) 国内の大学等の教育機関に協力し、我が国の将来を担う若い世代の我が国の海事政策への理解の促進等に貢献した。

2 海事図書館の管理運営事業

海事図書館はこれまで同様、海事関係者のみならず幅広い国民の方々に親しまれ、海事思想の普及、海事関係の理解増進に役立つ利便性の高い図書館として管理・運営していく必要がある。

このため、主に以下の活動を行った。

- (1) 利用者が必要な情報や資料にアクセスしやすいように、サインの充実を図った。
- (2) 国立国会図書館が全国の図書館と協同で構築している「レファレンス協同データベース」に登録している過去のレファレンス事例について、事例数・内容等の充実を図り、当館ホームページからも検索可能であることを周知した。
- (3) 海事関係図書・資料の整備を図るとともに、利用者のニーズに沿った蔵書の充実を図った。
- (4) 新刊情報、図書館の利用案内等について、X（旧ツイッター）など SNS の活用を含め情報発信の充実を図った。
- (5) 劣化しやすい新聞を中心に、図書・資料のデジタル化を推進し、海運・造船会社の過去の有価証券報告書総覧（約 50 社、2,500 冊）の PDF 化を行った。
- (6) 2・3 階（閉架式）の書庫資料の利用を促進するため、8 階閲覧室内で以下の図書のテーマ展示を実施し、年 3 回展示替えを行った。

(ア) 船員さんのエッセイ 2

（令和 7 年 4 月 7 日～7 月 25 日）

(イ) 没後 10 年 柳原良平氏

（令和 7 年 8 月 4 日～11 月 28 日）

(ウ) 昭和 100 年 雑誌で見る海運

（令和 7 年 12 月 8 日～令和 8 年 3 月 27 日）



- (7) 「利用者アンケート調査」を実施し、利用者のニーズを把握するとともに、資料・情報提供サービス等の向上を図った。

3 海事関係公益活動支援事業

(1) 概況

海事関係公益活動支援事業は、補助金の交付を通じて、海事関係事業の総合的発展を図るというセンター機能を果たすための重要なツールであり、その効果的・効率的な使用は不可欠であるため、引き続き、新燃料導入、自動運航船の開発、洋上風力発電の推進など海事分野の新しい動きへの的確な対応に加え、既存の事業においても、SNS やデジタルの活用など事業手法の今日的な見直しを行い、事業効果を一層高めるべく、補助団体を中心として連携強化の積極的促進など補助金の内容について、不断の見直しを行った。

特に、海事広報について、補助金交付団体の連携の強化を図るため、国土交通省海事局において、「海事人材の養成・就業機会の拡大に向けた情報発信等の取り組み」が開始されたことから、これに積極的に参加し取り組むよう補助金交付団体に働きかけを行った。

上記の結果、令和7年度については、海事関係公益諸団体による海事法制、海事労働、航行安全、海事思想の普及及び水先人養成等の公益活動に対し、17 団体合計 1,262,475 千円（令和6年度 18 団体 1,263,175 千円）の資金面の支援を行った。

なお、海事関係公益活動支援事業については、（一社）日本船主協会及び日本水先人会連合会からの寄附金を原資として、公募制により、海事公益事業補助審査委員会の選考を経て実施した。

対象団体

- (公財) 日本船員雇用促進センター
- (公財) 海技教育財団
 - 船員災害防止協会
- (一財) 海技振興センター
- (公社) 日本海難防止協会
- (公財) 日本海事広報協会
- (公社) 日本海洋少年団連盟
- (公財) 日本海法会
- (公社) 東京湾海難防止協会
- (公社) 神戸海難防止研究会
- (公社) 西部海難防止協会
- (公社) 伊勢湾海難防止協会
- (公社) 日本海海難防止協会

- (公社) 瀬戸内海海上安全協会
- (公社) 日本水難救済会
- (公財) 海難審判・船舶事故調査協会
- (公財) 海上保安協会

(2) 第33回・第34回海事公益事業補助審査委員会

○第33回海事公益事業補助審査委員会 令和7年9月22日

令和8年度海事公益事業支援計画（補助金交付額）決定までのスケジュールについて審議され、了承された。

また、令和8年度（公財）日本海事センター補助金交付募集要項について審議され、了承された。

○第34回海事公益事業補助審査委員会 令和8年2月17日

令和8年度海事公益事業支援について審議され、了承された。

4 海事センタービル管理運営事業

海事センタービルの管理及び計画的改修を実施するとともに、事務室賃貸事業、駐車場賃貸事業及び会議室賃貸事業を実施した。なお、駐車場賃貸事業及び会議室賃貸事業については、効率的な運用を図るとともに収益性の向上に努めた。

5 融資事業

海事関係諸団体に対する、当該団体が行う重要な施設又は設備の取得又は更新若しくは改良に要する資金の融資については、融資申込がなかった。

IV 登記事項、届出・報告事項

1 登記事項

令和7年4月18日

- ・片岡尚評議員、遠藤英明理事、二宮浩一郎理事の就任
- ・廣瀬隆史評議員、綾清隆理事、井元誠理事の辞任

令和7年6月5日

- ・下野元也理事、石川尚監事の退任及び谷水一雄評議員、春成誠評議員の辞任、森重俊也評議員、山中一馬評議員の就任、宿利正史代表理事、平垣内久隆理事、阿曾智孝理事、宇佐美和里理事、遠藤英明理事、坂下広朗理事、寺門雅史理事、中村紳也理事、二宮浩一郎理事、二村真理子理事、山田哲也理事、阪本敏章監事、中本光夫監事の重任

令和7年6月27日

- ・坪井史憲理事の就任

令和7年7月1日

- ・細川淳監事の就任

令和7年9月10日

- ・片岡徹評議員、寺門雅史理事、山田哲也理事の辞任及び高尾幸徳評議員、河野純理事、橋本孝亮理事の就任

2 届出・報告事項

令和7年5月2日

- ・評議員及び理事の変更届出（内閣府）

令和7年6月26日

- ・事業報告等の提出（内閣府）

令和7年7月4日

- ・評議員及び理事の変更届出（内閣府）

令和7年8月28日

- ・理事及び監事の変更届出（内閣府）

令和7年10月2日

- ・評議員及び理事の変更届出（内閣府）

令和8年3月24日

- ・事業計画書等の提出（内閣府）

令和7年度各委員会について

令和8年3月31日現在

1. 海運問題研究会

総合企画会議委員

(委員五十音順、敬称略)

会 長	羽 原 敬 二	神戸大学大学院リサーチフェロー
委 員	新 垣 慶 太	国土交通省海事局長
	井 関 俊 夫	東京海洋大学学長
	河 野 真理子	早稲田大学法学学術院教授
	竹之下 敦	川崎汽船(株)執行役員
	二 宮 浩一郎	(株)商船三井執行役員 CSO 補佐
	平 山 勝 敏	神戸大学大学院 海事科学研究科長・海事科学部長
	樋 口 久 也	日本郵船(株)常務執行役員
	藤 田 友 敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	横 山 彰	日本社会事業大学学長、中央大学名誉教授

海事産業委員会委員長

河 野 真理子 早稲田大学法学学術院教授

IMO法律問題委員会委員長

藤 田 友 敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授

油濁問題委員会委員長

藤 田 友 敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授

海事人材問題委員会委員長

羽 原 敬 二 神戸大学大学院リサーチフェロー

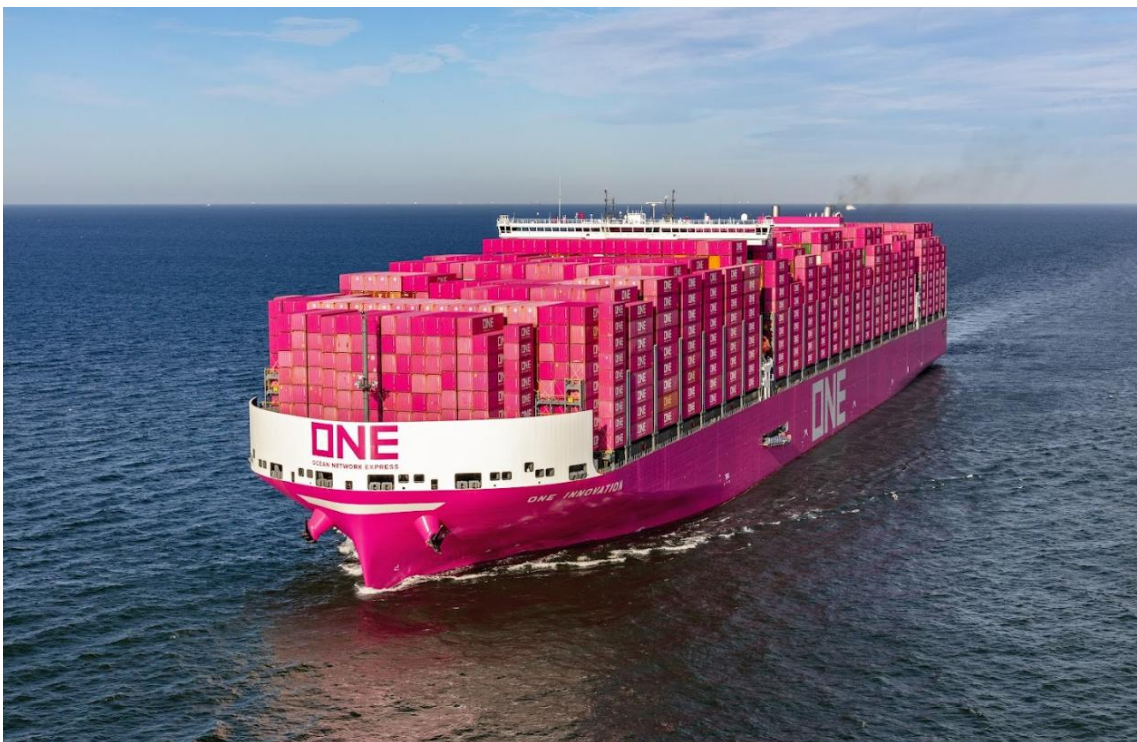
環境問題委員会委員長

横 山 彰 日本社会事業大学学長、中央大学名誉教授

2. 海事公益事業補助審査委員会

今 津 隼 馬	東京海洋大学名誉教授
羽 原 敬 二	神戸大学大学院リサーチフェロー
本 保 芳 明	東北公益文科大学客員教授
二 村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
加 藤 雅 徳	(一社)日本船主協会副会長
黒 田 富 治	日本水先人会連合会副会長
平垣内 久 隆	(公財)日本海事センター理事長

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) 船用工業	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) 船用工業	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年のパナマ運河渾水による航行制限、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、船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、船用工業、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、船用工業、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、船用工業)
- ✓ 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)、船用工業)
- ✓ 中国(海運業、造船業、船用工業、船主)
- ✓ 日本(海運業(外航・内航)、造船業、船用工業、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・船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、船用工業、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トイ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・船用工業、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) 船用工業

【現状】

- 多種多様な船用機器を製造し、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。
- 船用機器生産実績は、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】

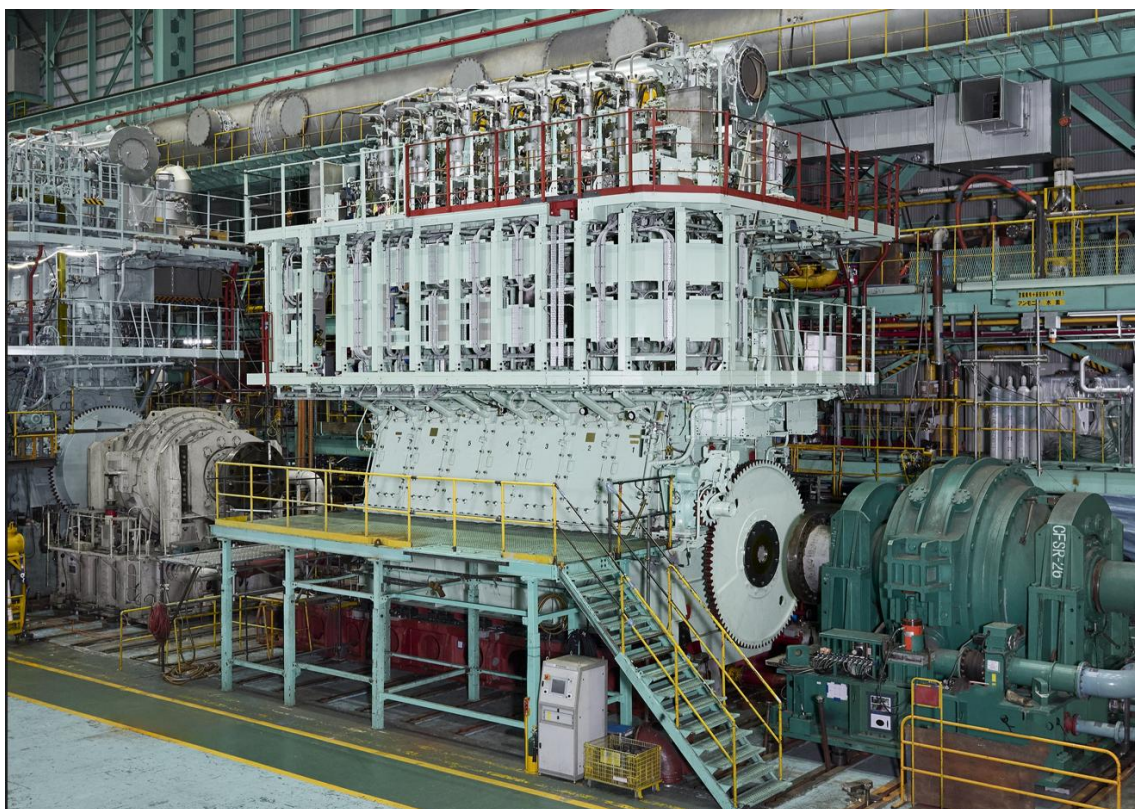
- 省エネ、省人化、環境対応、コスト削減、デジタル化等を実現するための製品技術の改良・改善に向けた取り組みが必要である。
- 老朽設備の更新とデジタル化の推進による船用機器等の供給体制の維持と生産性の向上が必要である。
- 日本の造船所の発注は多品種少量であり、製品の仕様が様々で、設計・製造コストの増加要因となっており、対応が必要である。
- 人材不足、後継者不足への対応が必要である。
- 次世代船舶機器のトップシェアの確保(新燃料対応)とその機器の知財としての権利、標準仕様に関するルールを確立する必要がある。

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、また船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、船用工業、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のが大切である。

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船用機器、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、船用機器、一般船舶用品等の供給が途絶することないように、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 海上保安庁の船舶

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な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。

⑩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CO₂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。

⑪陸電の普及【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

②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。

③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。

④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実業を支えていくことが重要である。このため、当該地域の実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、船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、当該地域の実業につながるような、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(①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(①の一部を再掲)

⑤海事産業群の強靱化【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靱化が期待されるが、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・船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・船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

㊸-1 海運税制のイコールフットING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トINGの早期実現が必要である。

㊸-2 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。

㊸-3 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

③-2 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。

③-3 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。

③-4 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

③-1 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。

③-2 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。

③-3 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。

③-4 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) 船用工業

③-1 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、船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。

③-2 人材確保【短期・中期】

船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)

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靱性

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靱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靱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的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

- ✓ 船舶建造体制の強靱化
- ✓ 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

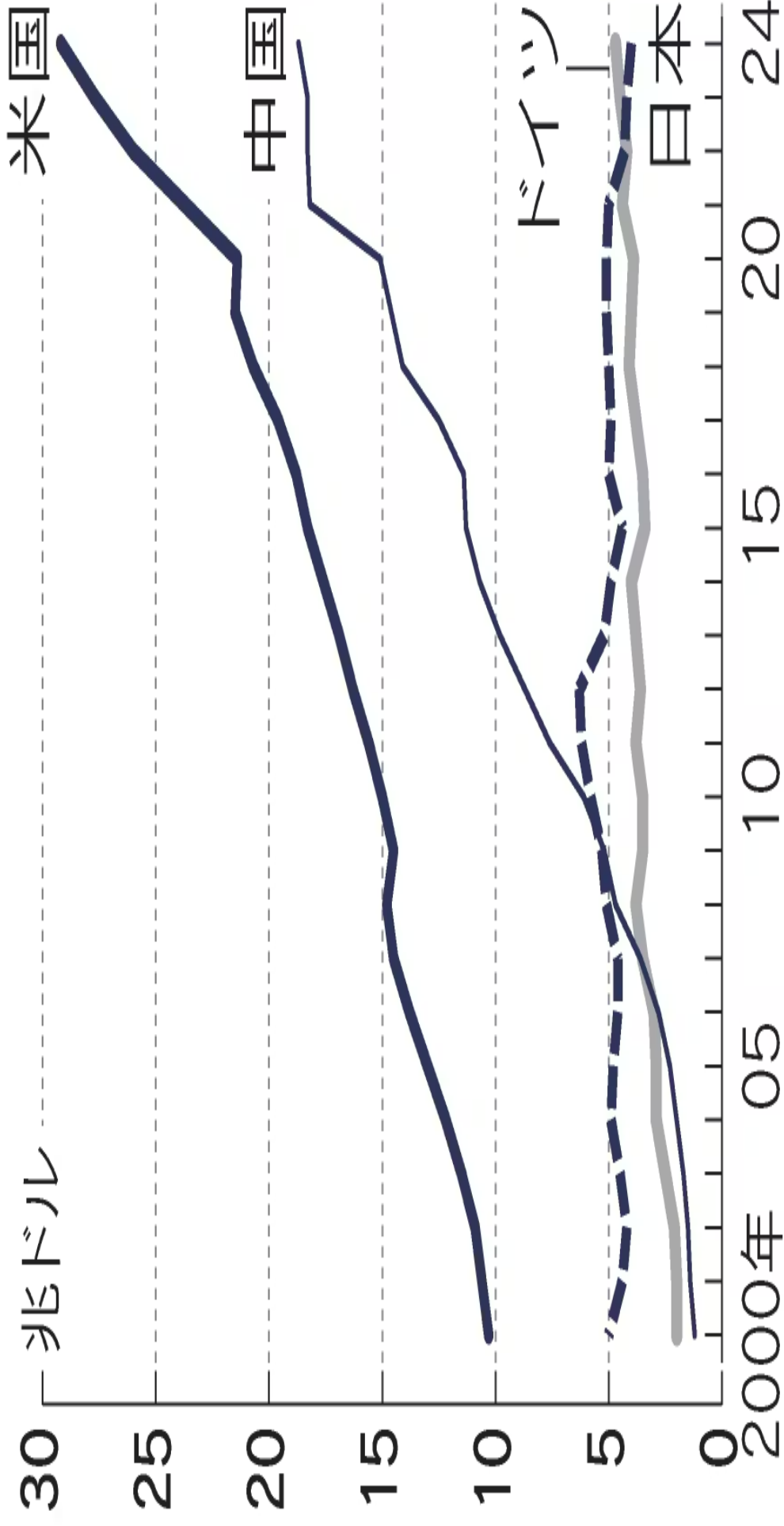
➤ 地方銀行における船舶融資の強化

- 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

- 世界と日本の経済規模の推移①
- 世界と日本の経済規模の推移②
- 世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送量の割合の推移
- 世界における日本の海上輸出入貨物量・GDPの割合の推移
- 日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移(輸出)
- 日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移(輸入)
- 日本商船隊の輸送量の内訳
- 日本商船隊に占める日本籍船の推移
- コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と日本の状況
- 国際コンテナ戦略港湾(京浜・阪神)に寄港する欧州・北米航路
- 日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況
- 日本と海外主要港における自動化技術等の導入状況
- 内航船舶の構成(船型別)
- 内航船舶の構成(船齢別)
- 内航海運の事業者数
- 日本の船員について
- 海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ(概要)
- 世界の商船建造量の推移
- 日本船主の発注と日本造船所の建造量
- 日本造船所の受注量と手持ち工事量の推移
- 日本の造船業の就労者数等の推移
- 船用工業の動向
- 船舶解撤量の推移
- 主要国における海運税制の比較表
- 海事産業群の経済規模の推計(全国)
- 主要な地域における海事産業群の経済規模の推計

世界と日本の経済規模の推移①

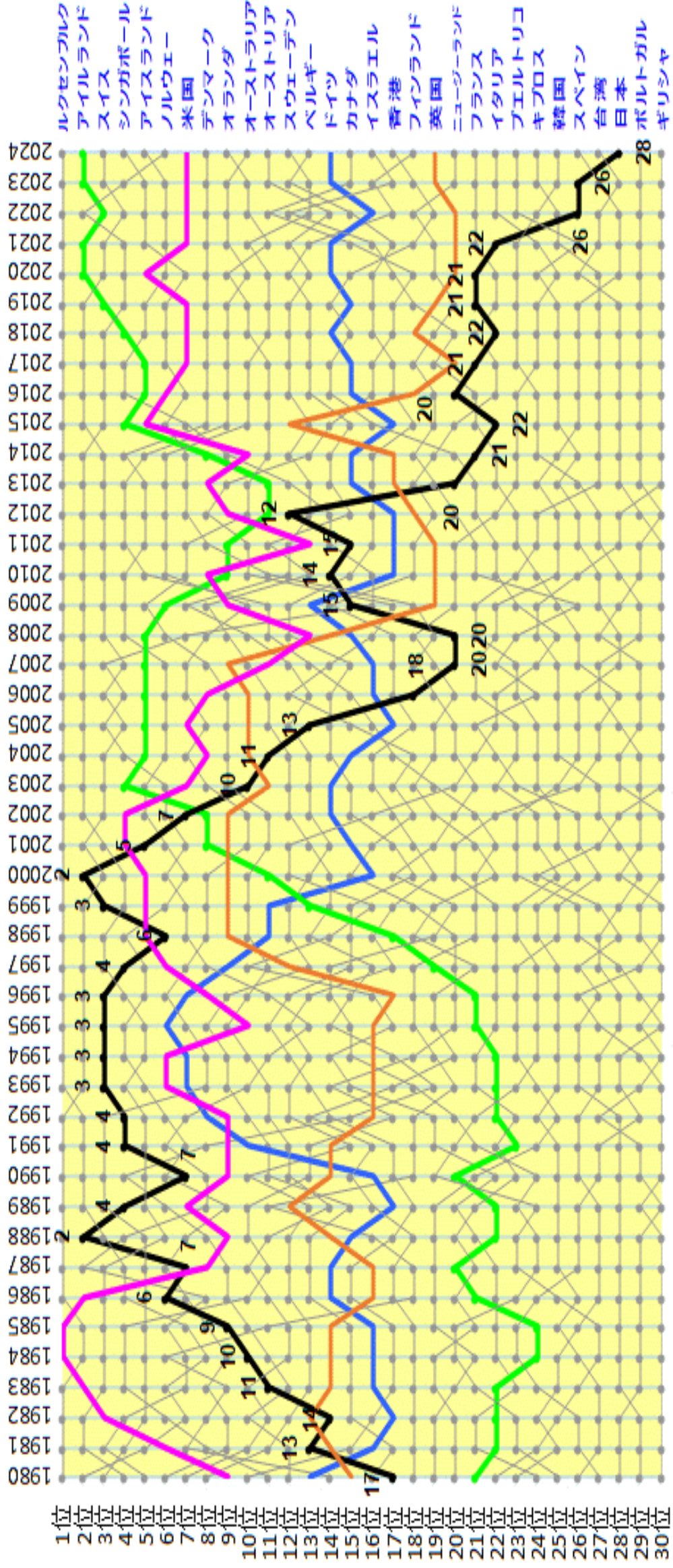
日本のGDP(国内総生産)は、2024年現在、世界4位



世界と日本の経済規模の推移②



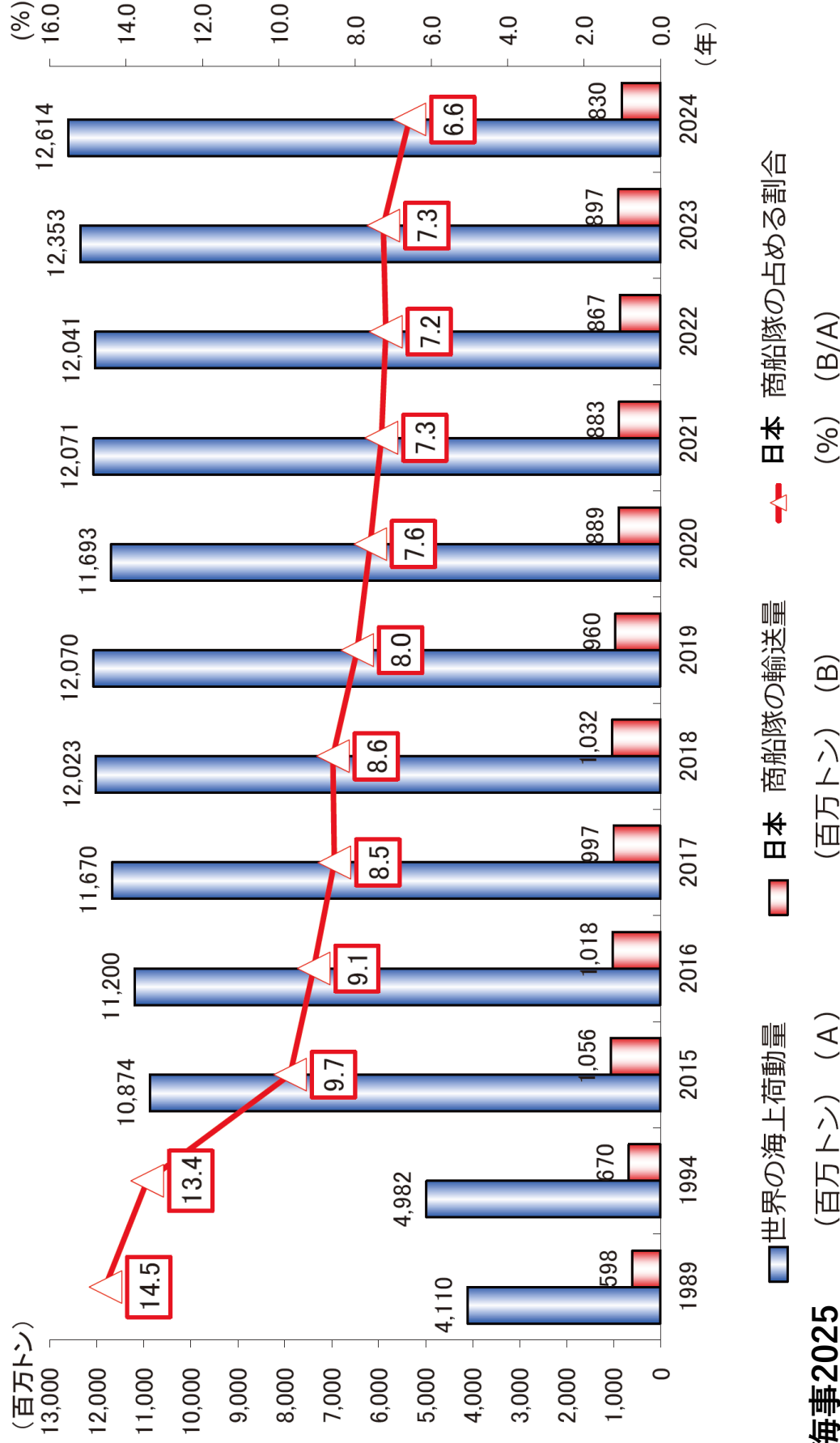
一人当たりGDPは、2000年の2位から2024年には28位まで後退



世界の海上輸送量に占める日本商船隊の割合の推移

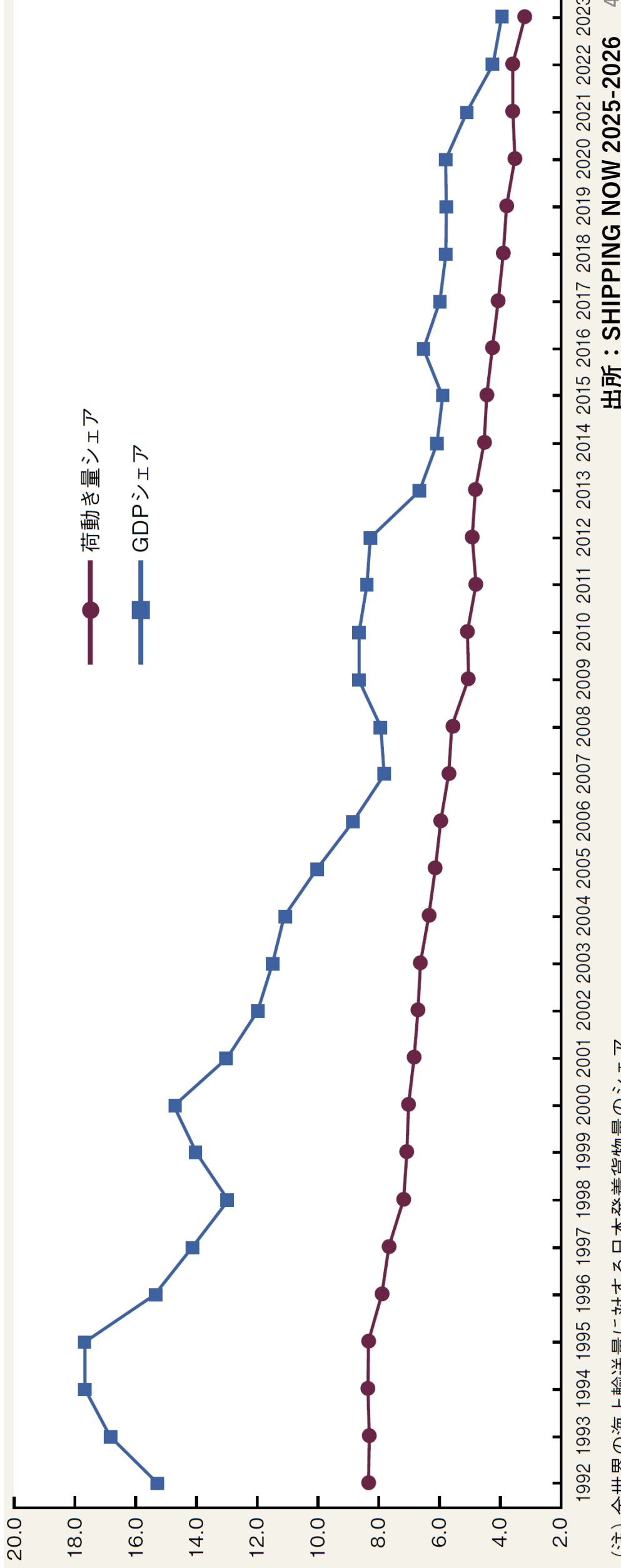


日本の商船隊の輸送量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の9.7%を占めていたが、2024年には6.6%まで低下

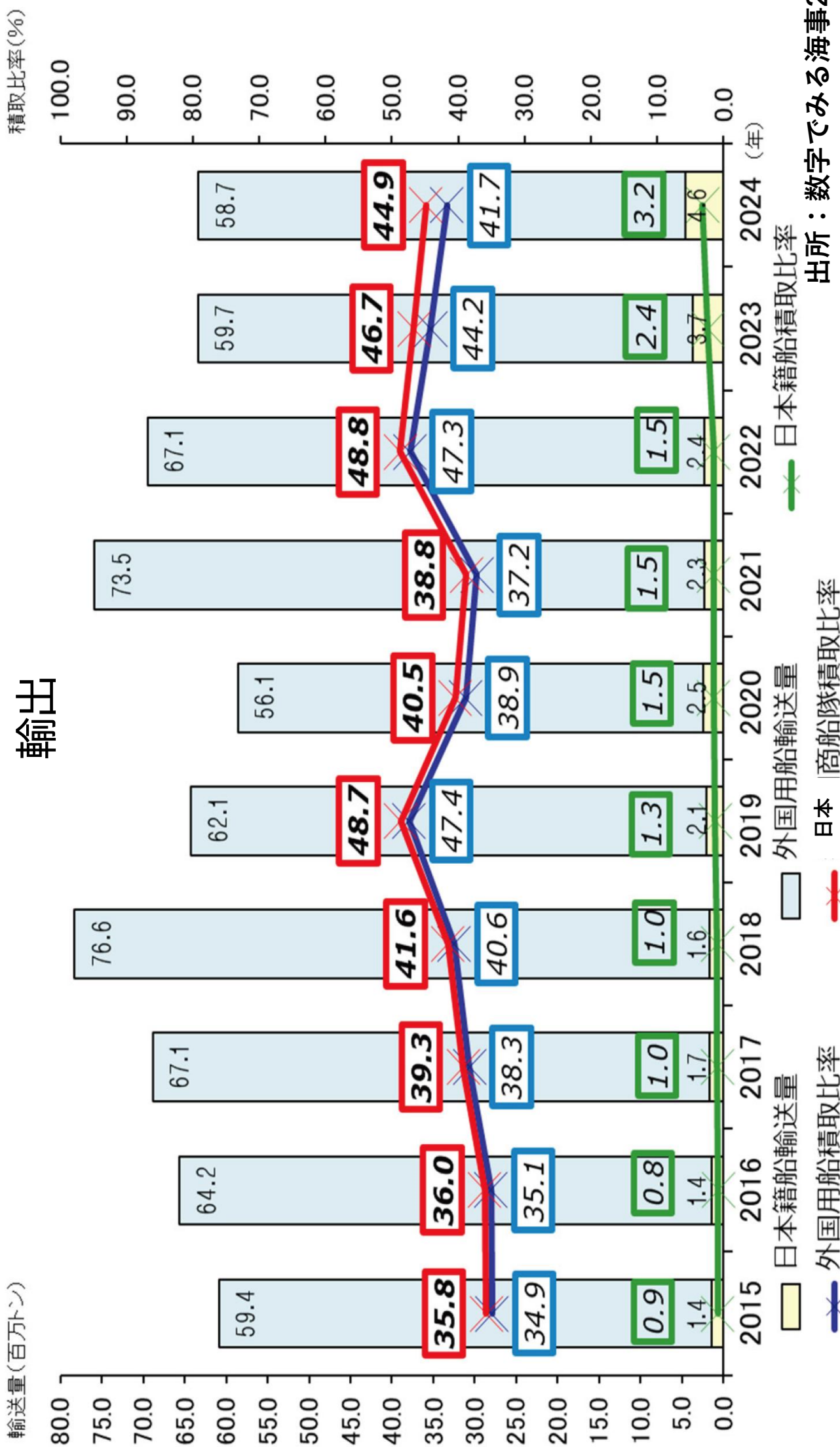


世界における日本の海上輸出入貨物量・GDPの割合の推移

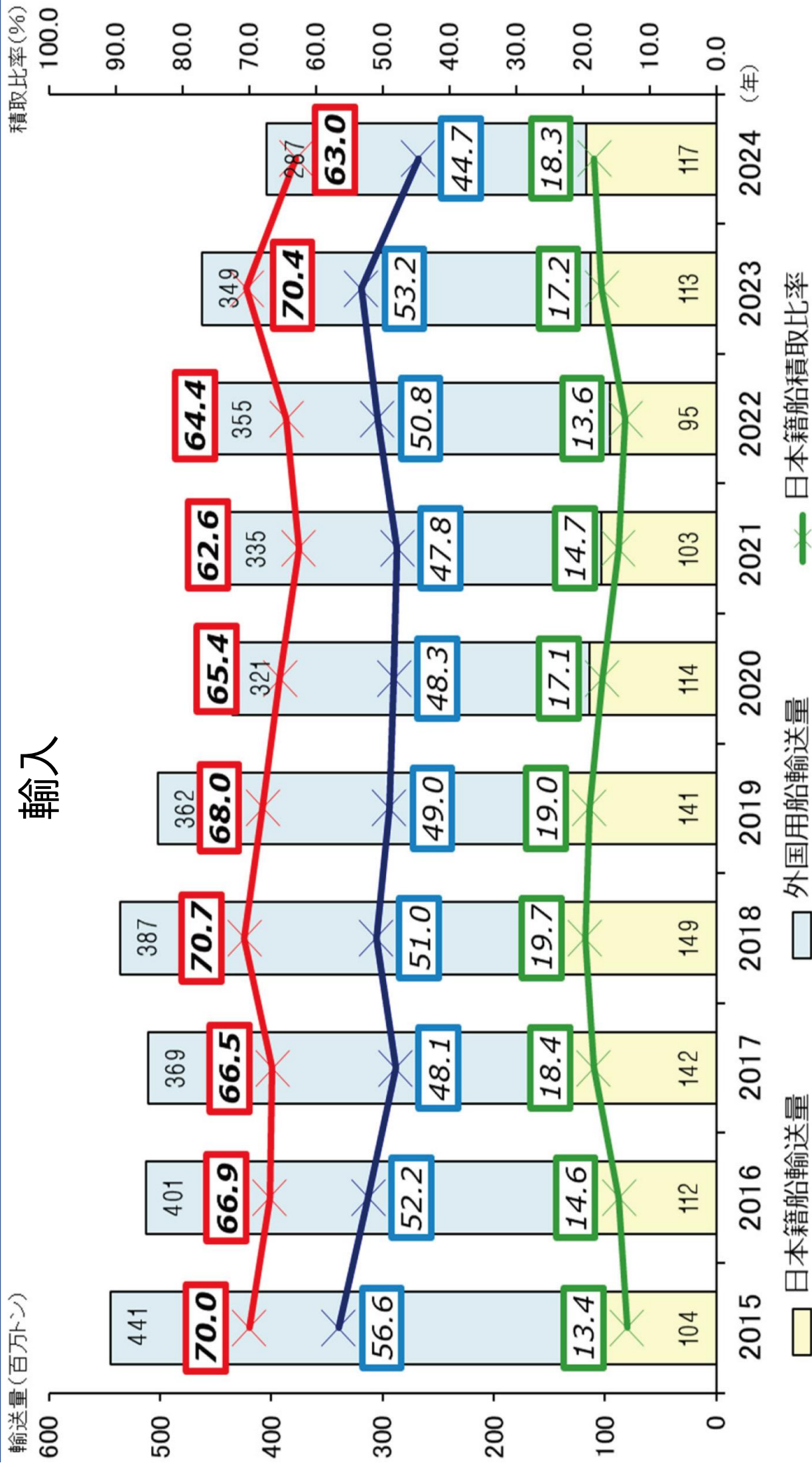
日本の海上輸出入貨物量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の4.4%だったが、2024年には3.1%まで低下(中国:12.8%→15.7% 韓国:3.4%→2.9%)



日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移



日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移



出所：数字でみる海事2025

日本商船隊の輸送量の内訳

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

1985年

輸出
8%

三国間
19%

輸入
73%

輸送量※ 5億4,907万トン

2024年

輸出
7%

三国間
44%

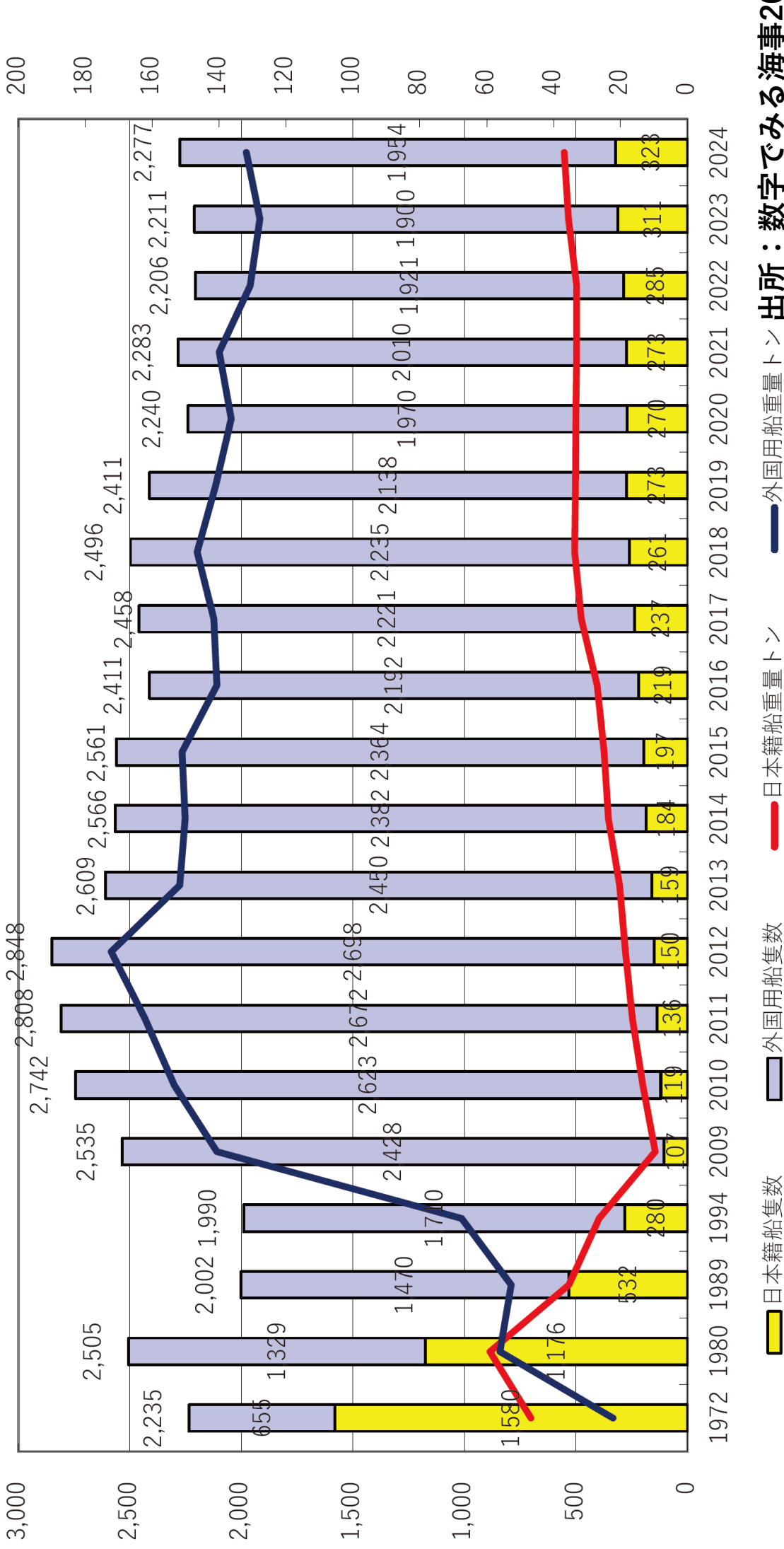
輸入
49%

出所：SHIPPING NOW 2025-2026
輸送量8億2,973万トン

日本商船隊に占める日本籍船の推移

日本商船隊の船隊規模は縮小傾向にあるが、日本籍船は07年の92隻を底に323隻（隻数ベースのシェア：14%）まで増加

(百万重量トン)



コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と日本の状況

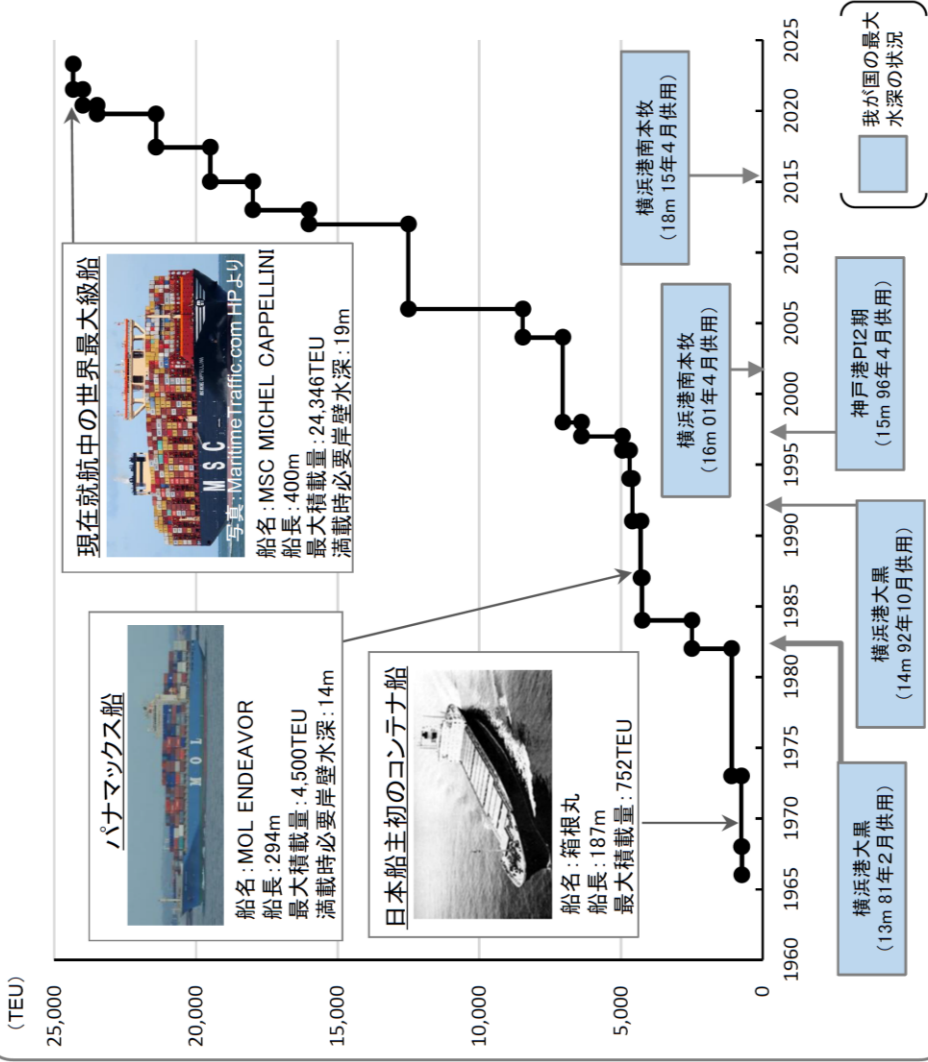
世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



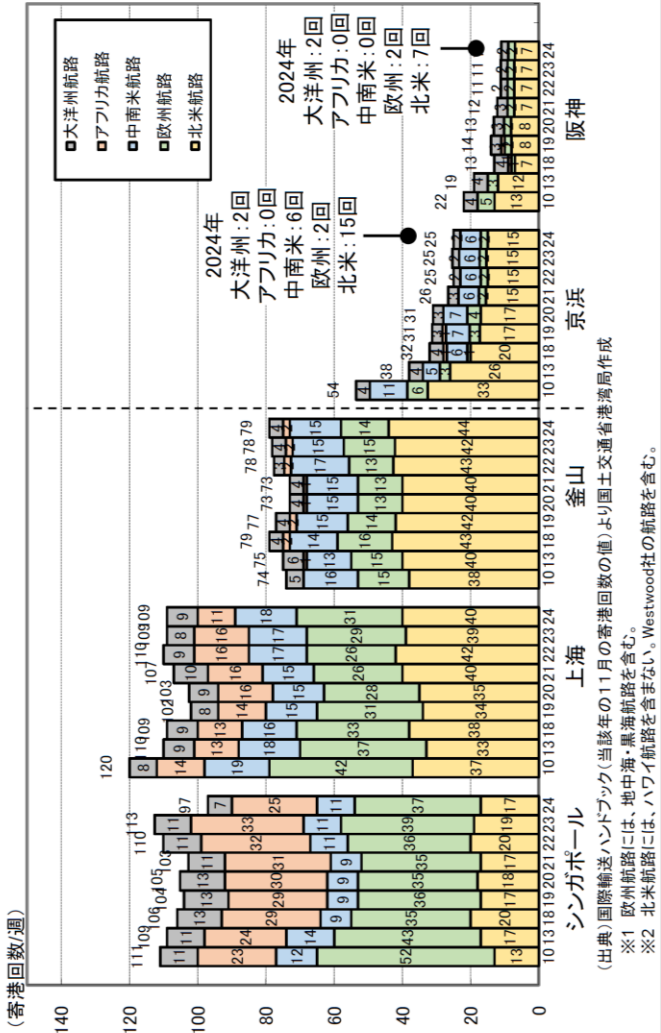
船社間アライアンスの再編



コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



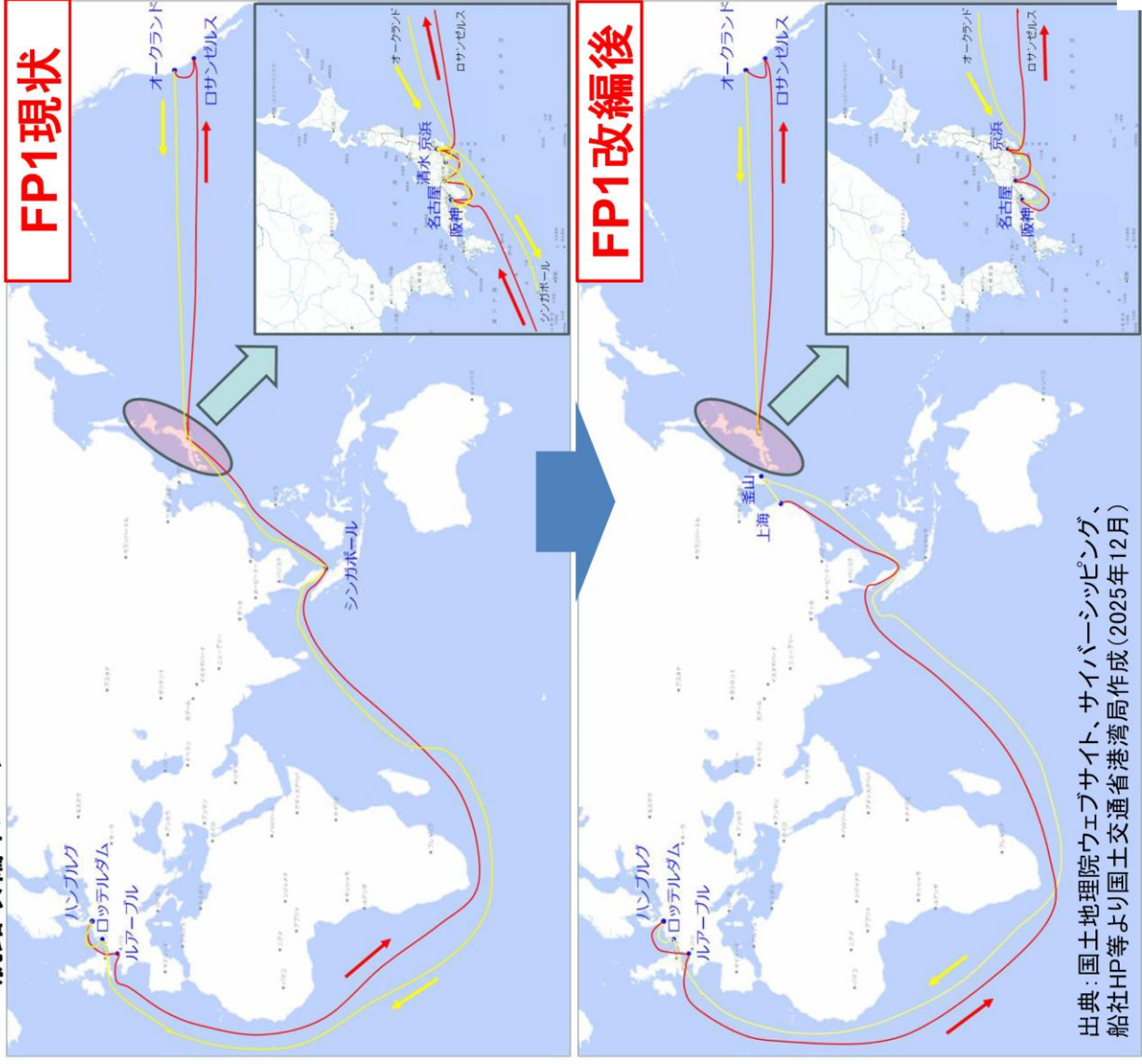
日本～北米・欧州間の直航率の変化(輸出入)

	2013年	2018年	2023年
日本～北米西岸間	91.6%	→ 87.5%	→ 83.8%
日本～北米東岸間	64.5%	→ 51.3%	→ 41.6%
日本～欧州間	69.1%	→ 43.2%	→ 42.3%

※11月1日～11月30日の1か月間のコンテナ貨物量より算出
 ※直航率とは、日本発着の外貨貨物のうち、北米及び欧州へ海外港湾でのトランシップを行わないで輸送される貨物割合
 出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査(平成25年、平成30年、令和5年)より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾(京浜・阪神)に寄港する欧州・北米航路

FP1航路改編イメージ



出典：国土地理院ウェブサイト、サイバーシッピング、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2025年12月)

		2025年11月1日時点	2026年春以降 (2026年1月時点の情報による)
地域	航路数	サービス名 ()は運航船社・アライアンス	航路数 サービス名 ()は運航船社・アライアンス
欧州	輸出	2	0
	輸入	1	0
北米	輸出	5	5
	輸入	9	9
中南米	輸出	2	2
	輸入	5	5
大洋州	輸出	0	0
	輸入	2	2
アフリカ	輸出	0	1
	輸入	0	1

出典：サイバーシッピング、船社HP等より国土交通省港湾局作成(2026年1月時点)
(注)アライアンスは右のとおり。 PA (Premier Alliance) : HMM, ONE, Yang Ming /OA (Ocean Alliance) : CMA CGM, COSCO, Evergreen, OOCL /GC (Gemini Cooperation) : Hapag Lloyd, Maersk

日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況



出典：各港HP等（2024年4月時点）

※水深16m未満のものを記載。

（注）各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m未満の岸壁を含む可能性がある。

日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況

主要港の岸壁数・延長

港湾名	整備済岸壁数・延長 ※水深16m以深(うち水深18m以深)
京浜港	8岸壁(2岸壁) 2,870m(900m)
阪神港	7岸壁 3,000m
釜山港(新港)	27岸壁(10岸壁) 8,960m(3,200m)
高雄港	12岸壁(12岸壁)※ 4,844m(4,844m)
上海港	23岸壁(7岸壁)※ 7,950m(2,600m)
シンガポール港	39岸壁(26岸壁) 14,138m(10,166m)
タンジュンペラパス港	10岸壁 5,040m
ポートケラン港 (WEST PORT)	11岸壁(5岸壁)※ 3,300m(1,500m)
LA・LB港	24岸壁 10,250m

※17.5mの岸壁を18m以深に計上している。
出典)各港HP等より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾と海外主要港との 主要ターミナル規模の比較

港湾名	地区	ターミナル数	ターミナル 合計面積	1ターミナル あたり平均面積
京浜 (東京)	中央 防波堤外	1	20ha	
京浜 (横浜)	本牧・ 南本牧	3	150ha	
阪神 (大阪)	夢洲	2	74ha	39ha
阪神 (神戸)	PI・RI	3	109ha	
釜山	新港	7	554ha	79ha
シンガ ポール	パシルパ ンジャン	5	466ha	93ha

※水深16m以上の係留施設を含むターミナルを運営者毎にカウント。
出典)各港港湾計画やHP等を基に国土交通省港湾局試算

日本と海外主要港における自動化技術等の導入状況

順位	港湾		年間取扱量 (万TEU)	主なターミナル	自動化・遠隔化の状況(2025年5月時点)		
	上海	中国			ガントリークレーン	ターミナル 内輸送	ヤードクレーン
1	上海	中国	4,916	洋山深水港	遠隔	自動	自動
2	シンガポール	同左	3,901	トウアス	遠隔	自動	自動
3	寧波-舟山	中国	3,530	宁波舟山港梅山港区	遠隔	自動	遠隔
4	深圳	中国	2,988	YICT	遠隔	自動	遠隔
5	青島	中国	2,877	New Qianwan CT	遠隔	自動	自動
6	広州	中国	2,541	Nansha	遠隔	自動	自動
7	釜山	韓国	2,304	BNCT、DPW、旧韓進、現代	遠隔	自動	遠隔
8	天津	中国	2,219	天津港(集団)有限公司	遠隔	自動	遠隔
9	ドバイ	UAE	1,447	ジュベール・アリ	遠隔	×	自動
10	香港	中国	1,440	CT6/7, CT9North	×	×	遠隔
11	ポートケラン	マレーシア	1,406	ウエストポート	×	×	×
12	ロッテルダム	オランダ	1,345	Maasvlakte II, Euromax, World gateway, Delta	遠隔	自動	自動
13	廈門	中国	1,255	XOGCT	遠隔	自動	遠隔
14	アントワープ	ベルギー	1,250	Antwerp GWターミナル	×	×	自動
15	タンジュンペラパス	マレーシア	1,048	PTPターミナル	×	×	×
16	レムチャバン	タイ	887	Dターミナル	遠隔	自動	遠隔
17	高雄	台湾	883	EG, KMCT	遠隔	自動	遠隔
18	ロサンゼルス	アメリカ	864	TraPacターミナル	×	自動	遠隔
19	タンジェMED	モロッコ	861	TC4	遠隔	×	自動
20	太倉	中国	804	-	-	-	-

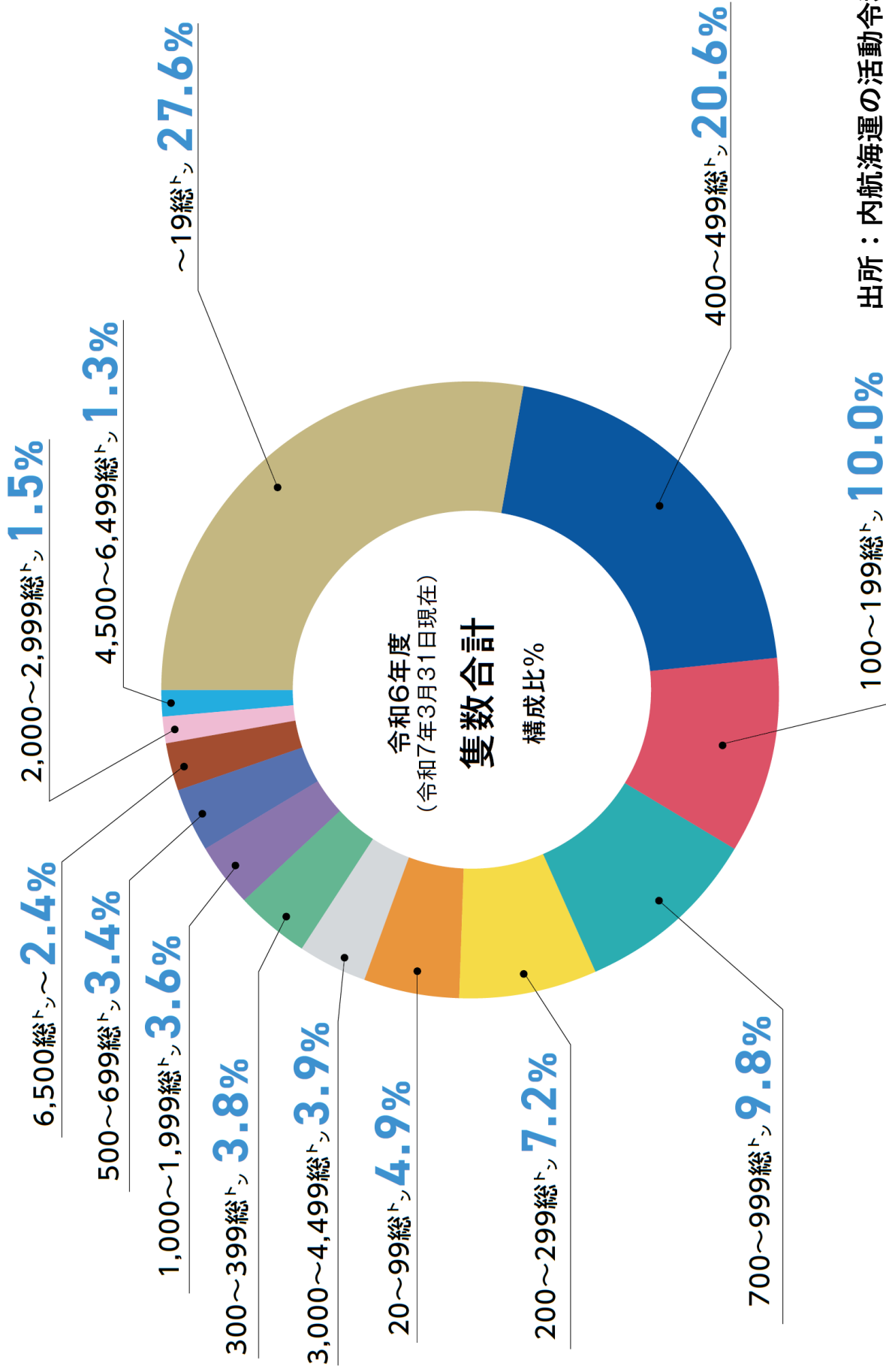
出典：Lloyd's list, PIANC Report(2021.3)、港湾空港技術研究所報告(2018.3)、各ターミナルHP等

【国際コンテナ戦略港湾等】

42	東京港	493	大井、青海、中央防波堤外側	×	×	整備中(遠隔)
70	横浜港	298	本牧埠頭、南本牧埠頭	×	×	遠隔
78	名古屋港	268	飛島、鍋田	×	自動	遠隔
72	神戸港	289	ポートアイランド、六甲アイランド	×	×	整備中(遠隔)
82	大阪港	239	夢洲、咲洲	×	×	×

内航船舶の構成(船型別)

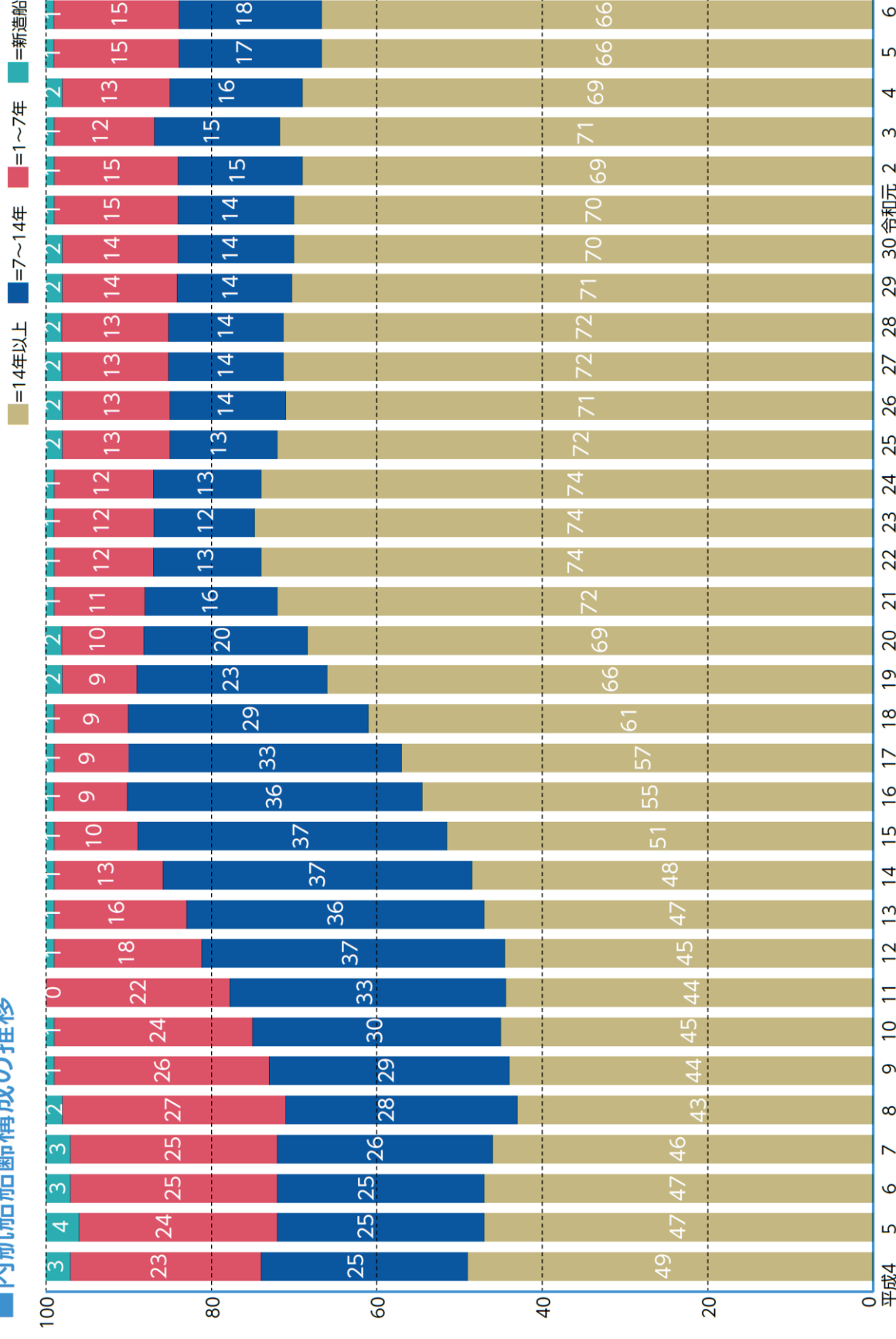
内航船舶の構成を船型別で見ると隻数比で499総トン以下が74%



内航船舶の構成(船齢別)



■内航船舶構成の推移

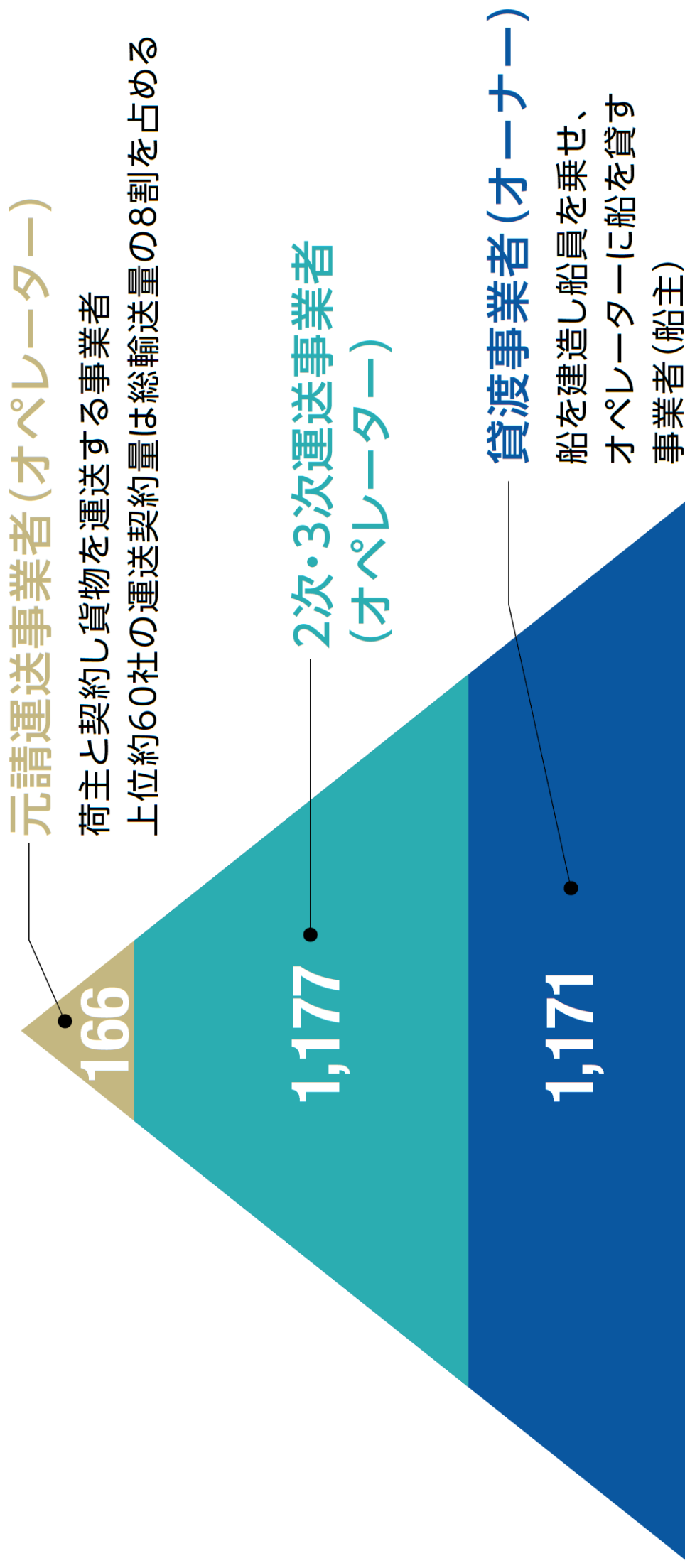


船齢14年以上の老齢船は隻数比65.9%、総トン数比46.5%を占めている

(注)ここでの新造船とは、各年度末時点での船齢0歳船(進水ベース)を抽出・集計したものである。

内航海運の事業者数

貸渡事業者のうち貸渡隻数が1隻のみの事業者数割合は、63.6%
運送事業者のうち運航隻数が1隻のみの事業者数割合は、51.7%



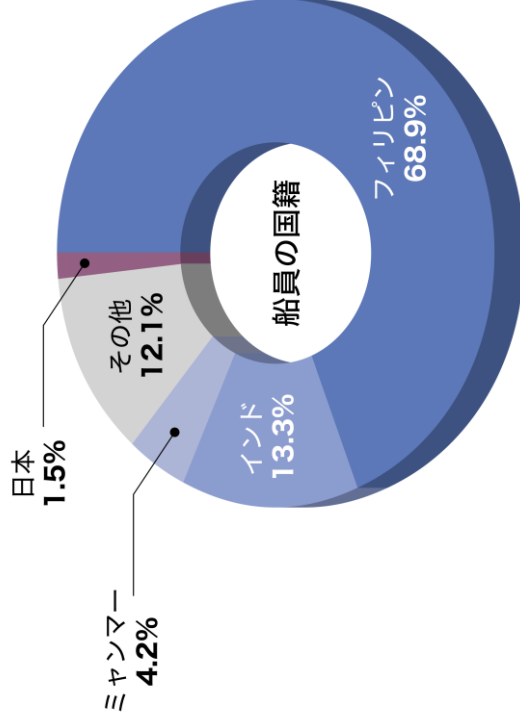
日本の船員について

▶ 外航船員

1974年には5万7,000人を超えていたが、日本人船員数は、近年2,000-2,300人で推移

年	職員	部員	合計
2020年	1,781	419	2,200
2021年	1,767	398	2,165
2022年	1,633	429	2,062
2023年	1,631	386	2,017

88



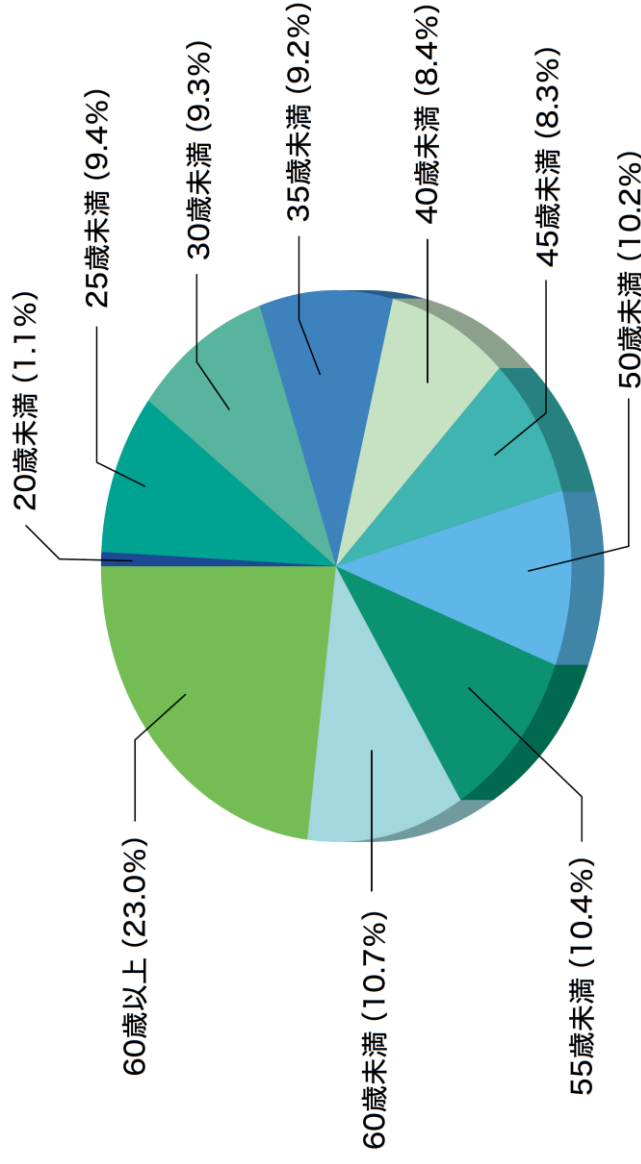
日本商船隊の船員の国籍別割合

出所：SHIPPING NOW 2024-2025

▶ 内航船員

内航船員数は、貨物船と旅客船を合わせ28,000人台で推移

50歳以上が44%を占めるが、近年は海上技術学校、水産・海洋高校等の卒業生を中心に新規就業者が増加しており、平均年齢は低下



内航船員の年齢構成

出所：SHIPPING NOW 2024-2025

海技人材の確保のあり方を取り巻く環境の変化

- **船員不足の深刻化**
 - ・有効求人倍率は近年大きく上昇。直近は4倍を超える状況。
 - ・船員の働き方改革による適正な就労体制の確保等が進み、船員一人当たりの総労働時間は近年減少。
- **海技人材のニーズの変化**
 - ・外航を中心にマネジメント能力を有する人材ニーズの高まり。
 - ・新燃料船(アンモニア・水素等)への移行、自動運航船の実用化等を見据えた海技人材の確保・育成の必要性。

- **海技人材の養成ルート**の現状
 - ・現在の養成ルートは、**中学・高校の新規卒業生の受入れを前提**としたものが多く、3級・4級海技士養成が中心。
 - ・船員養成機関の多くは**応募者数が減少傾向**。水産高校では**応募者数が定員を下回る**状況。
 - ・船員養成の中核を担う(独)海技教育機構(JMETS)においては、**学校教員や練習船の教官・乗組員の不足、大型練習船や学校施設の老朽化**等の課題に直面。

- **船員の労働環境改善の必要性**
 - ・船員の働き方改革が着実に進展する一方、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。女性を含む多様な働き方に対応する環境整備が必要。

我が国の国民生活・経済を支える海上輸送を、将来にわたって安定的に確保していくため、その担い手となる**海技人材の確保の今後のあり方として、5つの方向性に沿って、対応策を講じていくことが必要**

5つの方向性と対応策

①海技人材の養成ルートの強化

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

- (1) **一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化**
 - ✓ JMETS海技大(3級(一般大卒))のさらなる拡大
 - (2) **水産高校との連携強化(4級・5級)**
 - ✓ 入学志願者の拡大に向けた方策の検討
 - (3) **陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化**
 - ✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
 - ✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大 等
- **JMETSの養成基盤の強化**
 - ✓ 海技教育機構と採用船社の役割分担、学校運営のあり方、練習船隊のあり方などの見直し
 - ✓ 関係者の協力による財務基盤の安定化 等

(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会とりまとめより

②海技人材確保の間の拡充

今後の少子化の進展等も見据え、**陸上からの転職者等も視野**に入れて海技人材の確保の間の拡充。

- **船員職業安定制度の見直し**
 - ✓ 地方公共団体による無料船員職業紹介事業の導入
 - ✓ 船員の募集情報提供事業の制度化と求人等に関する情報の確かな表示 等
- **ハローワークと地方運輸局等の連携強化**
- **海のハローワーク・求人票の改善**
- 退職海上自衛官の活用推進 等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

- 官労使が一体となった情報発信等の強化に向けた戦略の検討・策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

- 快適な海上労働環境の形成の促進
- 女性船員の活躍推進のための環境整備
- ハラスメント対策の充実
- 育児・介護に参加するための環境整備 等

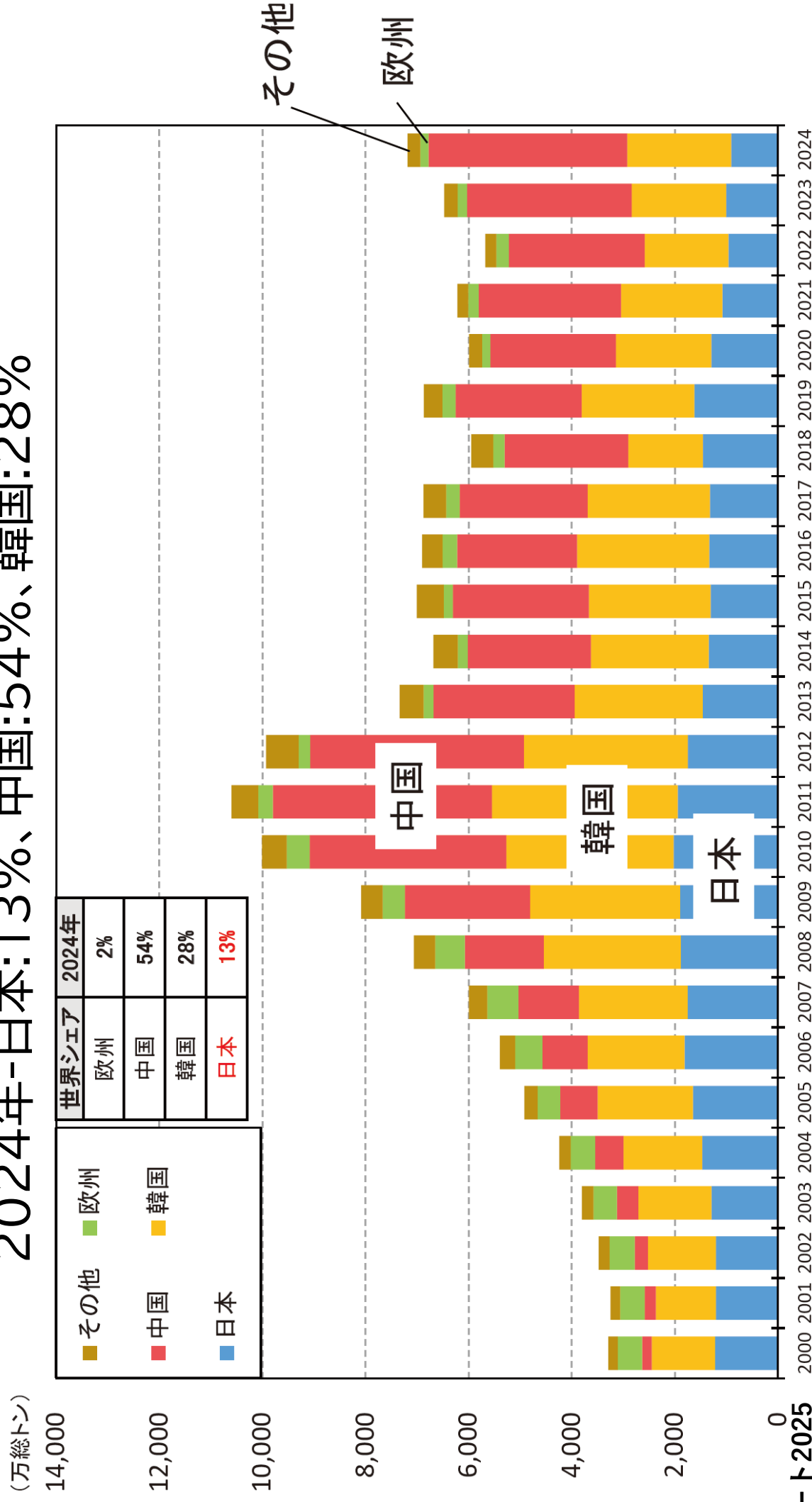
⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

国際基準の整備を待つことなく、我が国として新燃料(アンモニア・水素等)に対応可能な船員の教育訓練体制を整備するための基本的考え方を整理。

世界の商船建造量の推移

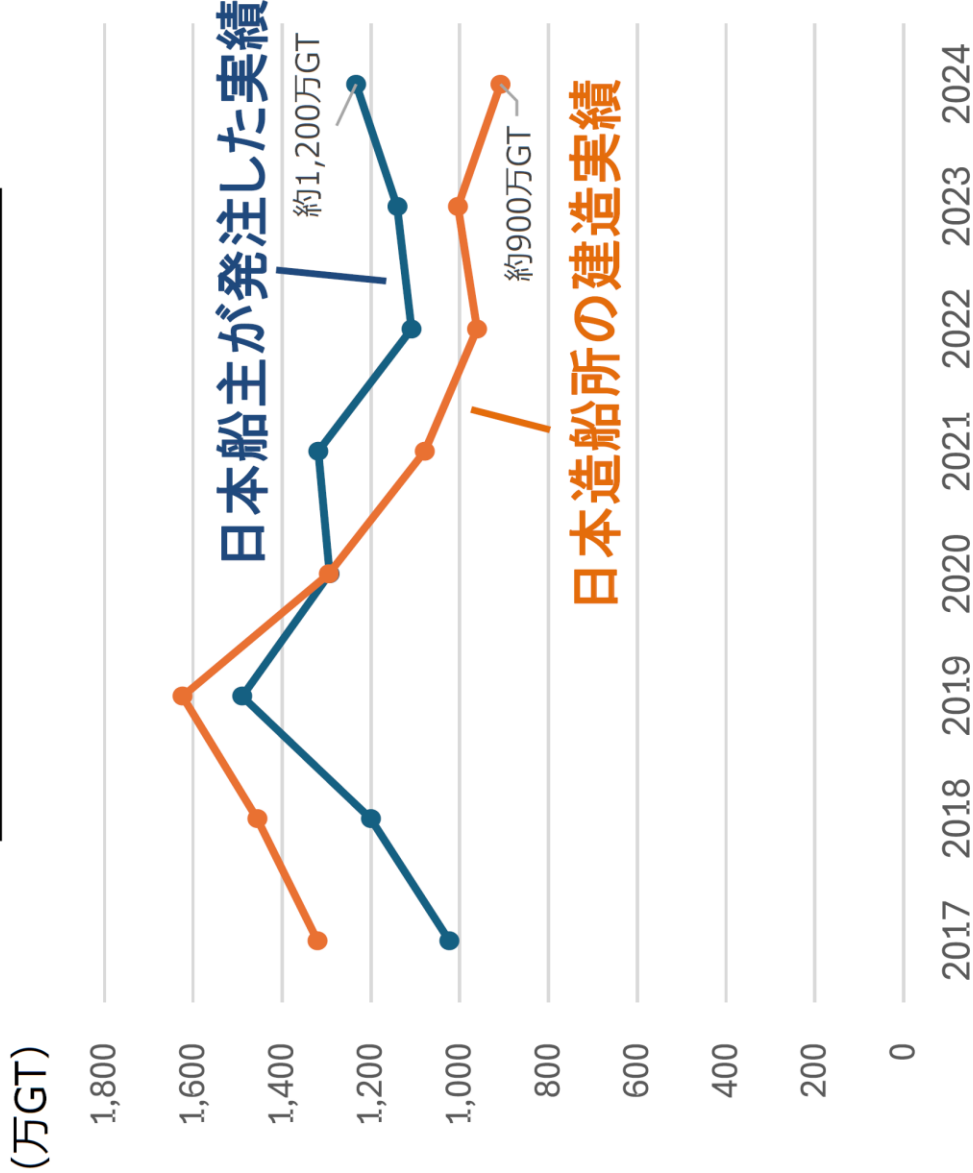
2015年-日本:19%、中国:38%、韓国:35%

2024年-日本:13%、中国:54%、韓国:28%



日本船主の発注と日本造船所の建造量

日本船主発注船建造量及び 日本造船所の建造量推移

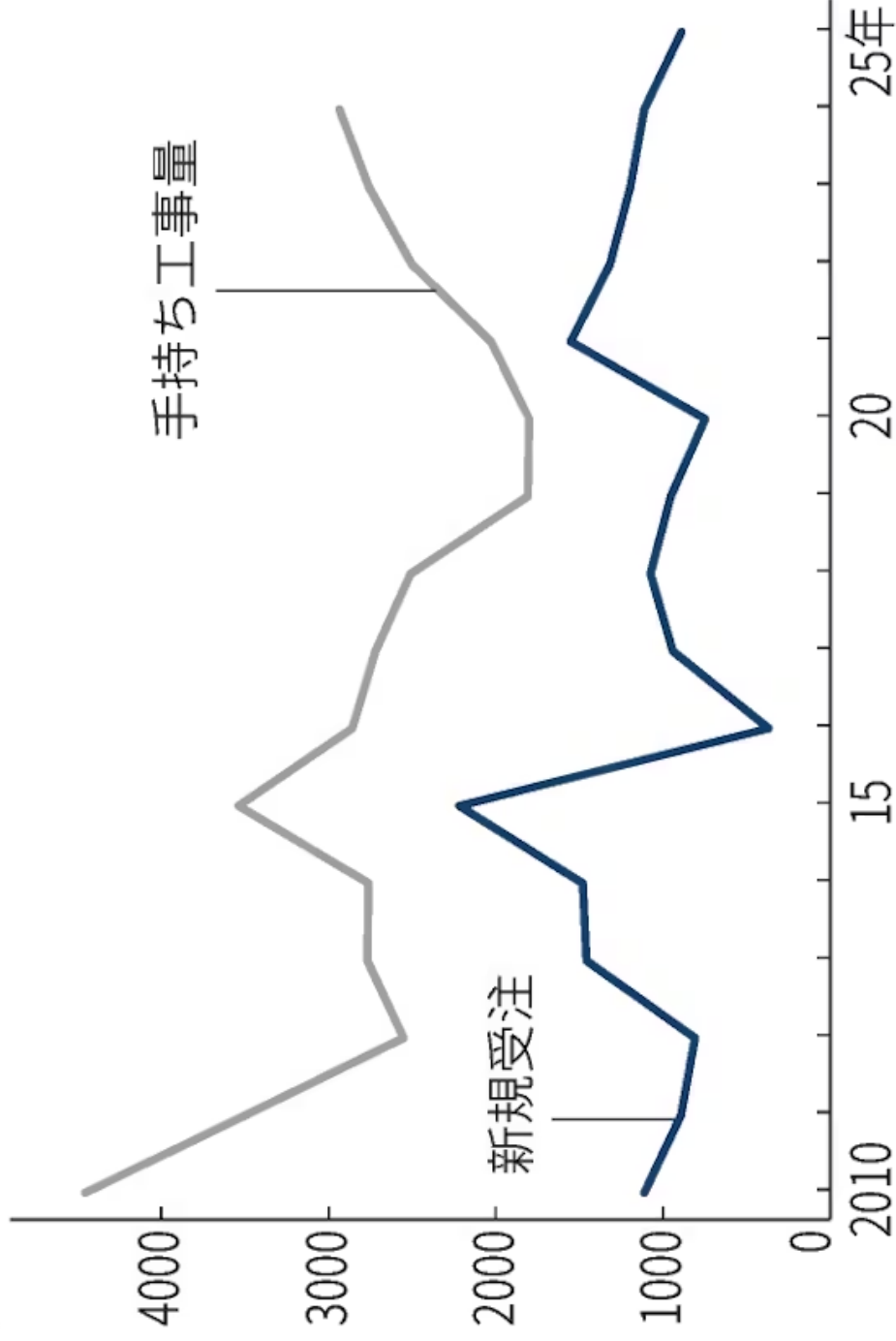


日本船主の新造船発注量推移



日本造船所の受注量と手持ち工事量の推移

万総トン 日本船舶の新規受注と手持ち工事量



2025年の受注量は前年比19.1%減の893.7万総トン(隻数は186隻)

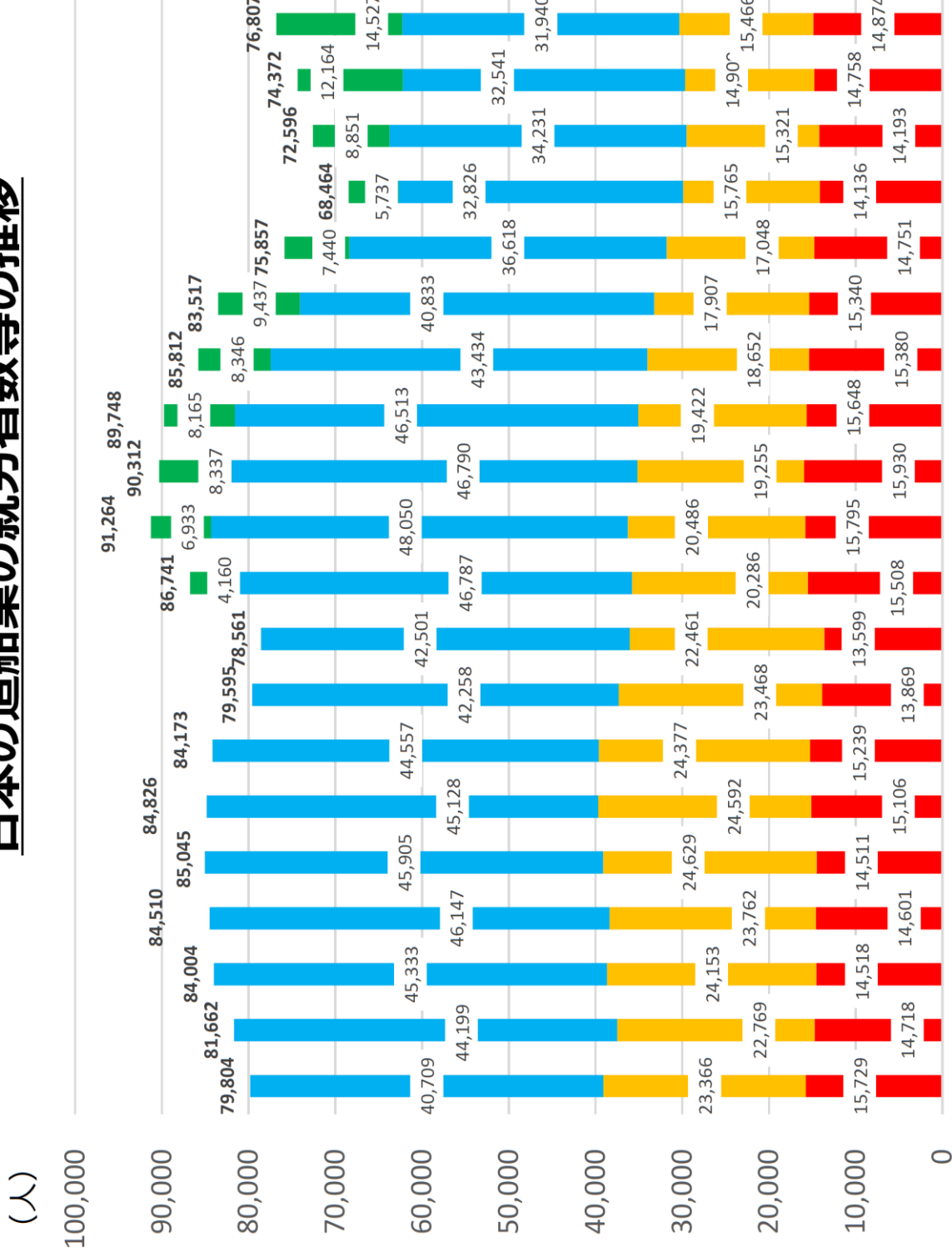
受注残を示す25年12月末の手持ち工事量は622隻、3,001.1万総トン
2024年建造量比では3.6年分

(注) 手持ち工事量は10～24年が年度末、25年は12月末

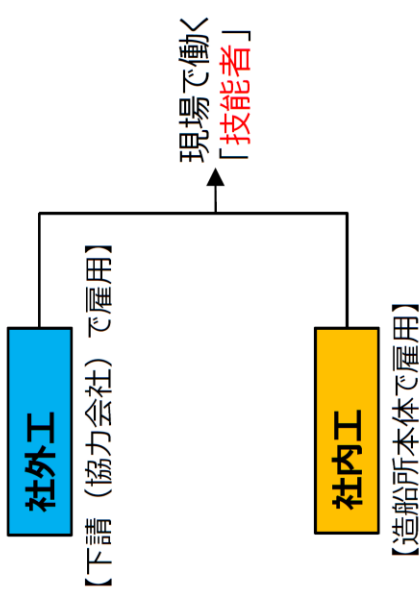
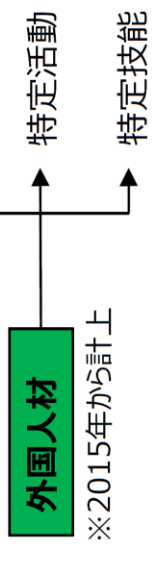
(出所) 日本船舶輸出組合

日本の造船業の就労者数等の推移

日本の造船業の就労者数等の推移

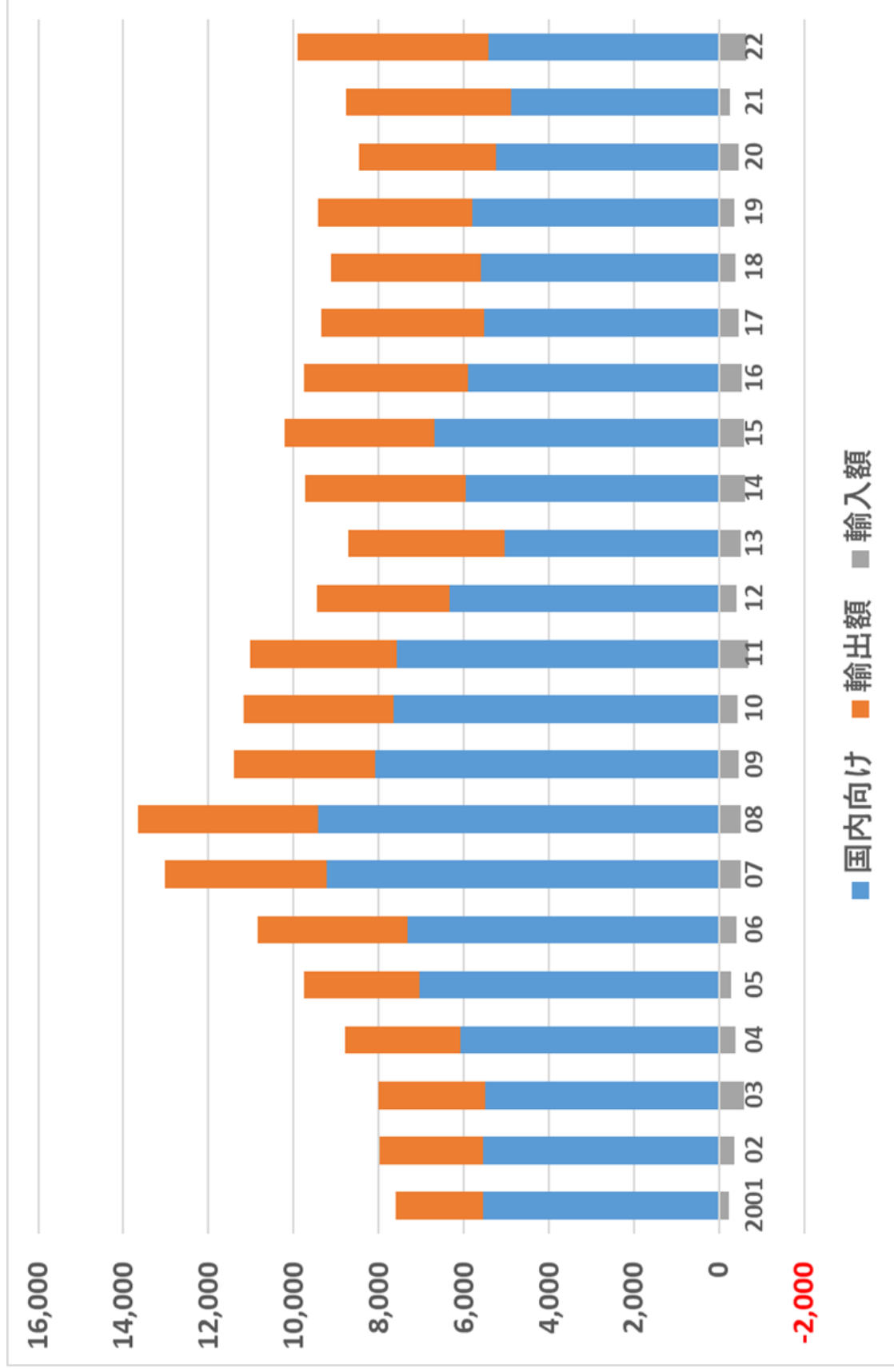


(人)



船用工業の動向

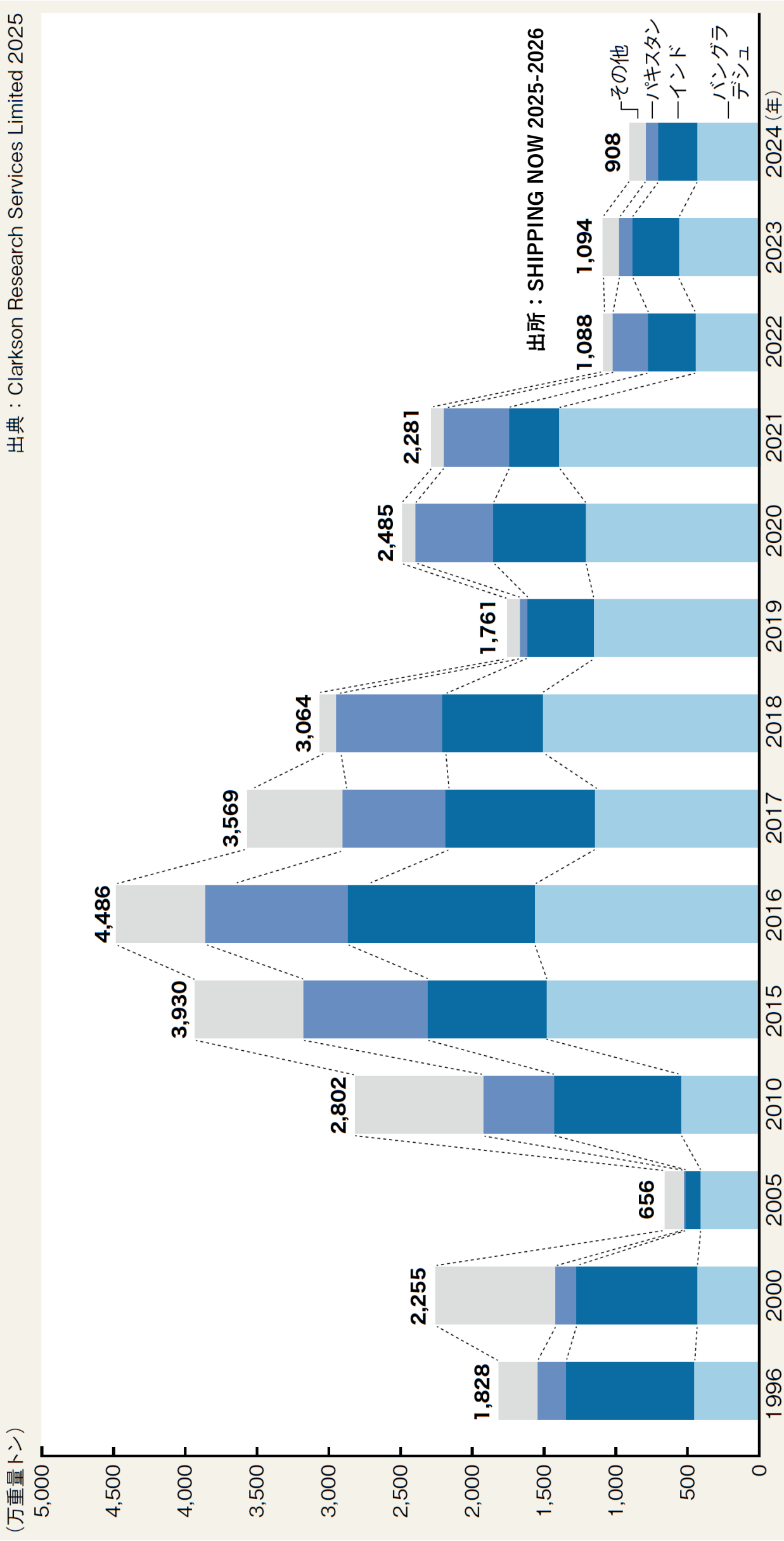
生産額は1兆円弱で推移、輸出比率が増加傾向であり、22年は45.3%



船舶解撤量の推移



出典：Clarkson Research Services Limited 2025

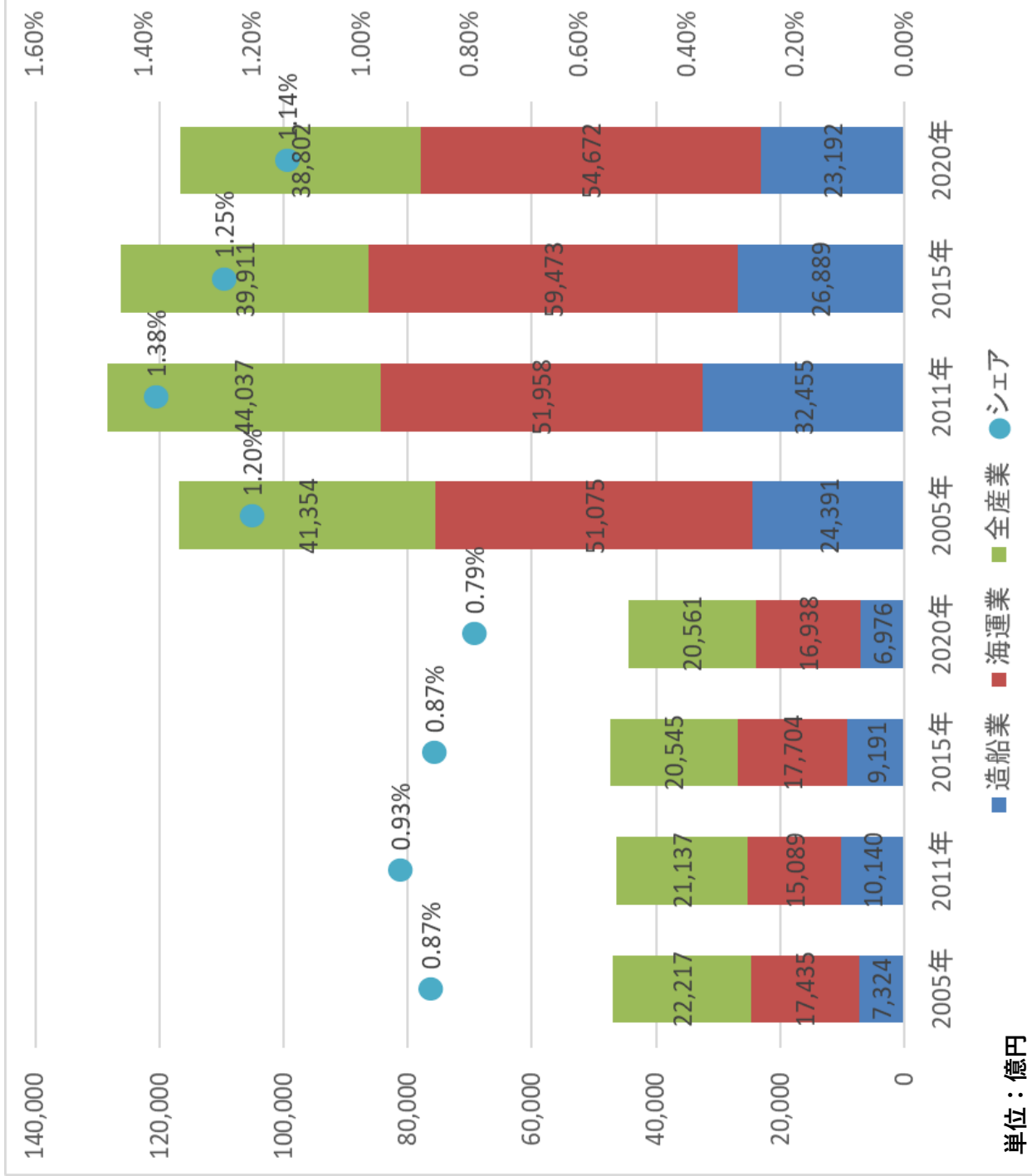


主要国における海運税制の比較表

国名	特別償却率を含む 5年間の償却範囲	買換特例	トン数標準税制の 有無	登録免許税又は 登録料※2	固定資産税※2
日本	69.10%	売却益の80%を 損金算入可能	○他国にはない 適用条件有※1	1,925万円	1,084万円
ノルウェー	52.96%	×	○	418万円	—
デンマーク	58.24%	買換船舶の取得価額 を売却益より控除可	○	—	—
ドイツ	41.65%	×	○	312万円	—
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	○	6万円	—
フランス	80.80%	×	○	—	—
イギリス	60.96%	買換船舶を取得する まで繰延可	○	2万円	—
アメリカ	75.42%	×	○	1万円	—
シンガポール	100%	売却益非課税	—	165万円	—
中国(香港)	76.38%	売却益非課税	—	21万円	—
韓国	63.40%	×	○	87万円	船舶価額の0.3% (減免あり)

※1 日本籍船増加義務、日本人船員養成・確保義務、対象は日本籍船および準日本籍船のみといった他国にはない適用条件がある
 ※2 10万GT・船価50億円の貨物船で試算

海事産業群の経済規模の推計(全国)



▶ 産業連関表に基づく2020年の海事産業群の規模
生産額11.7兆円、付加価値額4.4兆円

▶ 全産業に占める割合は、それぞれ1.14%、0.79%

2005年以降大きな変動がなく横ばいで推移しており、GDPの1%弱を占める

2020	造船業	海運業	全産業	全体
付加価値額 (億円)	6,976	16,938	20,561	44,475
生産額 (億円)	23,192	54,672	38,802	116,666
従事者数 (人)	83,702	129,373	-	213,075

主要な地域における海事産業群の経済規模の推計



地域	対象年	付加価値額	生産額
瀬戸内 (岡山、広島、山口、香川、愛媛)	2015	8,000億円	2.1兆円
うち広島県	2015	3,860億円	8,862億円
うち愛媛県	2015	2,328億円	6,687億円
長崎県	2015	2,146億円	5,487億円

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)

③DX・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。

○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)

令和 7 年度における主な調査研究の成果公表等の一覧

1. 新聞、雑誌における研究報告等

(1) 日本海事新聞（海事ウォッチャーほか）

題名	担当者	掲載日
① ドイツのトン数標準税制をめぐる議論	野村・中井	2025年4月
② IMO 第 112 回法律委員会の審議の結果と動向	中村	2025年5月
③ 米国の海運政策（上）	野村・益田	2025年6月
④ 万国海法会（CMI）第 44 回国際会議が東京で開催	中村	2025年7月
⑤ “ブルーエコノミー”に係る国内外の取り組み（上）	野村・坂本	2025年8月
⑥ “ブルーエコノミー”に係る国内外の取り組み（下）	野村・坂本	2025年9月
⑦ 日本におけるコンテナ運賃と消費者物価への影響	松田	2025年10月
⑧ インドのトン数標準税制	野村・益田	2025年11月
⑨ ダークフリート、シャドーフリートの問題と対応	中村	2025年12月
⑩ 米国・国務省による造船 IVLP	野村	2026年1月
⑪ 東アジアの国際物流ネットワークの拡大とその展望 — 中国の国際複合輸送ネットワークの視点から	福山	2026年2月
⑫ 諸外国における航行援助施設の維持管理枠組み	野村・益田	2026年3月
⑬ 発展する中国の港湾戦略・自動化・グリーン化・鉄道連携①	福山	2026年3月

(2) ガスエネルギー新聞

題名	担当者	掲載日
① 海運と気候変動⑥FuelEU マリタイムで船舶の燃料転換を促進	森本	2025年4月28日
② 海運と気候変動⑦IMO ネットゼロフレームワークに基本合意	森本	2025年6月9日
③ 海運と気候変動⑧海運分野で LNG 導入進展	森本	2025年7月14日
④ 海運と気候変動⑨バイオ燃料を有望視	森本	2025年8月25日
⑤ 海運と気候変動⑩次世代燃料の政策支援を	森本	2025年9月29日
⑥ 海運と気候変動⑪IMO 規制、合意に至らず	森本	2025年11月3日
⑦ 海運と気候変動⑫存在感を高める中国海運	森本	2025年12月8日
⑧ 海運と気候変動⑬脱炭素対応で造船再生を	森本	2026年1月26日
⑨ 海運と気候変動⑭欧州で進むバイオ LNG	森本	2026年3月2日

(3) その他（雑誌記事・書籍）

① 世界の海上輸送における主要なチョークポイントの概況（一般社団法人日本海運集会所総合物流情報誌 KAIUN 『海運』）	後藤	2025年4月
② 「一带一路とグローバル・サプライチェーンの現状と展望 — 一带一路はユーラシアの国際物流をどのように変えたか—」（比較経済研究第 62 巻第 2 号）	福山	2025年6月
③ 国際海運の温室効果ガス（GHG）削減に向けた規制と代替燃料の動向（海外投融资情報財団ビジネス情報誌 『海外投融资』）	森本	2025年7月
④ 「第 1 回 一带一路とは何か」（東海日中貿易センター会報 7 月号）	福山	2025年7月1日
⑤ 「コロナ禍以降の東アジア国際物流ネットワークの現状とグローバル・	福山	2025年7月24日

	サプライチェーンへの影響」(CISTEC ジャーナル 7月号)		
⑥	「第2回 一帯一路と日中韓ロジスティクスの関係とその展望」 (東海日中貿易センター会報 8月号)	福山	2025年8月1日
⑦	「第3回 一帯一路と東アジアのグローバル・サプライチェーンの発展 ～コロナ禍から2つの運河リスクまでの5年間の総括と展望」 (東海日中貿易センター会報 9月号)	福山	2025年9月1日
⑧	「第4回 中欧班列を軸に発展する東アジアの国際物流ネットワーク」 (東海日中貿易センター会報 10月号)	福山	2025年10月1日
⑨	1-6 船舶からの油流出事故とその防止に関する国際制度『海の事典』 (朝倉書店)	中村	2025年10月1日
⑩	「ウクライナ戦争の東アジア国際物流への影響について」(ロシア NIS 調査月報 2025年11月号 Vol.70 No.11)	福山	2025年10月20日
⑪	「第5回 ユーラシア協調安全保障体制をどう構築するか ～一帯一路 と国際物流からのアプローチ」(東海日中貿易センター会報 11月号)	福山	2025年11月1日
⑫	「第6回 一帯一路とグローバル・サプライチェーンのグリーン化・デ ジタル化への展望 ～中国港湾の視点から～(前編) (東海日中貿易センター会報 12月号)	福山	2025年12月1日
⑬	「一帯一路が生み出す新たな国際物流サプライチェーン」 (日中経協ジャーナル 1月号)	福山	2025年12月25日
⑭	「第6回 一帯一路とグローバル・サプライチェーンのグリーン化・デ ジタル化への展望 ～中国港湾の視点から～(後編) (東海日中貿易センター会報 2026年1月号)	福山	2026年1月1日
⑮	洋上風力発電の国内外の現状と航行安全 (一社)日本船長協会誌「船長」第143号)	坂本	2026年1月
⑯	座談会：海洋安全保障の観点から見た海上インフラのあり方(計画・交 通研究会『会報』)	中村	2026年3月
⑰	米国のいわゆるスーパーファンド法における汚染者負担原則について (信山社)	野村	2026年3月

2. 講演会等における研究発表、講演

①	国際海運の脱炭素化に関する動向-IMO と EU の動向を中心に- (日本海運集会所セミナー)	森本	2025年4月21日
②	洋上風力開発と付近航行船との調整・航行安全確保に関わる国内外 の制度調査 ((一社)再生可能エネルギー長期安定電源推進協会 (REASP) 洋上風力委員会)	坂本	2025年4月22日
③	World Economy and International Seaborne Trade Focusing on Container Shipping Market(JICA 課題別研修「港湾開 発・計画」)	後藤	2025年5月30日
④	国際海運の脱炭素化に向けた規制と対応動向 (CMA CGM Japan 脱炭素セミナー)	森本	2025年7月10日
⑤	「一帯一路の新展開～ASEAN と南米大陸への拡大と今後の展望～」 (中国物流研究会 7月例会)	福山	2025年7月17日
⑥	「ASEAN と一帯一路の連携の現状と展望 ～陸のシルクロードの視	福山	2025年7月24日

	点から～（「第 56 回日中民間交流対話講座」神奈川県日中友好協会 経済文化交流部会）		
⑦	Japan's Effort to Promote or Revitalize the Shipping and Shipbuilding Industries to Secure Stable Maritime Transport (World Ocean Forum 2025 in Busan)	中村	2025 年 10 月 22 日
⑧	国際海運の脱炭素化に関する動向－IMO と EU の動向を中心に－ (日本海運集会所セミナー)	森本	2025 年 11 月 6 日
⑨	「北の釧路、南のシンガポール 北東アジアと欧米のハブ港湾釧路実 現に向けて ～一帯一路から展望する～ (北海道日中友好協会記念講演会)	福山	2025 年 11 月 10 日
⑩	洋上風力発電と海運について (第 36 回海事立国フォーラム in 長崎 2025)	坂本	2025 年 11 月 14 日
⑪	長崎の海事産業の集積と経済規模 (第 36 回海事立国フォーラム in 長崎 2025)	後藤	2025 年 11 月 14 日
⑫	長崎港活性化対策について(長崎市議会議長崎港活性化対策特別委員会)	野村	2025 年 11 月 14 日
⑬	中国港湾調査～広州南沙港と黄埔港～ (中国物流研究会 11 月例会)	福山	2025 年 11 月 20 日
⑭	「東アジアの物流ネットワークとグローバル・サプライチェーン」日 本の製造・物流と K-FEZ 国際物流活用セミナー (韓国貿易センター (福岡))	福山	2025 年 12 月 11 日
⑮	「一帯一路が生み出す新たなグローバル・サプライチェーンの多様化 とその展望」(立命館アジア・日本研究推進プログラム研究会)	福山	2025 年 12 月 19 日
⑯	洋上風力発電関連産業のサプライチェーン -洋上風力発電と海運の関 わりを中心に- (青森港振興協会 港の勉強会)	坂本	2026 年 1 月 21 日
⑰	「FuelEU Maritime: Impacts on Japanese Shipping Industry and Compliance Strategies」(在日オランダ大使館 BioLNG セミナー)	森本	2026 年 1 月 26 日
⑱	「グローバル・サプライチェーンと東アジア国際物流ネットワークの 現状と展望」(釜山港セミナー in 八戸 (釜山港湾公社主催))	福山	2026 年 2 月 5 日
⑲	外航海運における脱炭素化に向けた取組み (日本物流団体連合会講演会)	森本	2026 年 2 月 12 日
⑳	洋上風力発電と海運 -航行船舶との調整に係る取組みを中心に－ (日本海運集会所セミナー)	坂本	2026 年 2 月 17 日
㉑	World Economy and International Seaborne Trade Focusing on Container Shipping Market(JICA 課題別研修「港湾戦 略運営」)	後藤	2026 年 2 月 19 日

3. 学会等における研究発表

①	「一帯一路とアジア物流網の新展開」 (国際アジア共同体学会夏季年次大会)	福山	2025 年 7 月 15 日
②	Modeling global and regional economic impacts of greenhouse gas pricing on international shipping and policy implications (Ocean & Coastal Management, Volume 269)	森本 (柴崎准教授 らと共著)	2025 年 6 月発行

③	「東アジア国際物流ネットワークの変容と展望— 一路の視点より—」(発表と査読用論文提出)(第42回日本物流学会全国大会)	福山・男澤	2025年9月13日
④	近年のIMO法律委員会における審議の概要(海上保険法研究会)	中村	2025年9月20日
⑤	「一路の新展開 拡大するグローバルアジアへの道」(国際アジア共同体学会2025年度年次大会)	福山	2025年12月7日
⑥	国際海運の脱炭素化に向けた動向と海上貿易への影響(日本貿易学会貿易論/国際経済研究部会)	森本	2026年1月10日
⑦	長崎の海事産業の集積と経済規模(日本海運経済学会関東部会)	後藤	2026年1月22日

令和 7 年度における海外出張等の実績

1. 国際機関等との交流等

訪問先／用務	出張者・出張期間等
<p>【ソウル】 第 3 回 JMC, JTTRI, KMI 及び KUMLC ジョイントセミナー出席</p> <p>KMI サイ院長代理、他 2 名 KUMLC キム所長、他 2 名</p> <p>セミナーの翌日、HMM 本社などを訪問し、意見交換する機会を得た。</p>	<p>宿利会長 仲村企画研究部長 中村上席研究員 坂本研究員 後藤研究員</p> <p>令和 7 年 4 月 10 日～12 日 (3 日間)</p>
<p>【東京】(日本海事センター会議室) 韓国次世代物流技術フォーラム会長及び KMI と意見交換</p> <p>次世代物流技術フォーラム キム会長 (元海洋水産部長官、元中小企業庁長官) KMI キム企画調整本部本部長、他 2 名</p> <p>日韓国交正常化 60 周年を契機に来日した一行と日本、韓国の海事産業の現況と展望など」について情報及び意見交換を行った。</p>	<p>宿利会長 坪井常務理事 仲村企画研究部長 中村上席研究員 野村上席研究員 森本上席研究員 坂本研究員 後藤研究員 福山客員研究員</p> <p>令和 7 年 8 月 8 日</p>
<p>【ロンドン】 国際海事機関 (IMO) : ドミンゲス事務局長と会談 国際油濁補償基金 (IOPCF) : シバトセン事務局長と会談 在英日本国大使館 : 仲澤参事官、堀内一等書記官と会談 邦船社関係者 : NYK Group Europe Limited 吉原 CFO、 "K" LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED /"K" LINE (EUROPE) LIMITED 成田 MD&CEO、MOL (Europe Africa) Ltd.柳沼 GM、日本船主協会 (JSA) 欧州事務局伊勢川事務局長及び加藤駐在員と会談</p> <p>【マルメ】 世界海事大学 (WMU) : メヒア学長と会談</p> <p>【プラハ】 西ボヘミア大学 : 細田准教授と会談</p> <p>【ストックホルム】 スウェーデン船主協会訪問</p>	<p>宿利会長</p> <p>令和 7 年 9 月 13 日～21 日 (9 日間) 野村上席研究員</p> <p>令和 7 年 9 月 11 日～21 日 (11 日間)</p>

2. IMO等海事関係国際会議等への参加

会議名	出張者・出張期間等
<p>【ロンドン】 国際油濁補償基金（IOPCF）第29回臨時総会</p>	<p>東京大学大学院法学政治学研究科 藤田教授 （IMO法律問題委員会及び油濁問題委員会委員長） 令和7年4月27日～5月2日（6日間） 中村上席研究員 令和7年4月27日～5月3日（7日間）</p>
<p>【ロンドン】 IMO第2回臨時海洋環境保護委員会（MEPC/ES.2）及び 第20回温室効果ガスに関する中間作業部会（ISWG-GHG20）</p>	<p>森本上席研究員 令和7年10月14日～10月24日（11日間）</p>
<p>【ロンドン】 国際油濁補償基金（IOPCF）第30回総会等</p>	<p>東京大学大学院法学政治学研究科 藤田教授 令和7年11月2日～8日（7日間） 東京大学大学院法学政治学研究科 後藤教授 （IMO法律問題委員会／油濁問題委員会委員） 令和7年11月2日～8日（7日間） 大須賀参与（油濁補償基金監査委員会委員） 令和7年11月4日～7日（4日間） 日本経済研究所理事 奈良平氏 令和7年11月2日～9日（8日間） 中村上席研究員 令和7年11月2日～9日（8日間）</p>

3. 海外調査及び海外機関セミナー等への参加

調査名	出張者・出張期間等
【ソウル】 第14回海運・造船・物流促進および安定化 フォーラム講師	中村上席研究員 令和7年5月19日～20日（2日間）
【北京】 中国の海運政策・税制にかかる調査 （日本船主協会受託関連）	野村上席研究員 令和7年8月20日～22日（3日間）
【釜山】 2025年世界海洋フォーラム講師	中村上席研究員 令和7年10月21日～23日（2日間）
【プネー・ムンバイ（ボンベイ）】 インド機関承認校現地調査 （令和7年度海事人材問題委員会事業）	野村上席研究員 令和7年11月4日～8日（5日間）
【ワシントン・ポートランド・シアトル】 米国・国務省によるIVLP（International Visitor Leadership Program）に参加	野村上席研究員 令和7年11月29日～12月11日（13日間）
【コペンハーゲン・オスロ・ロンドン】 ・海上輸送に関する保険料等の公的支援や公的保 険・再保険制度についてヒアリング ・昨今の国際情勢を踏まえた欧州海運政策に関する 現地調査 （運輸総合研究所からの受託調査）	中村上席研究員 令和8年1月12日～18日（7日間）
【フィリピン】 フィリピンの船舶料理士制度調査 （令和7年度海事人材問題委員会事業）	野村上席研究員 令和8年2月1日～5日（4日間）

令和7年度 海事関係公益活動支援の概要

(単位：千円)

法人名	事業の概要	補助金交付額
(公財)日本船員 雇用促進センター	<p>船員計画雇用促進支援事業（別途、国庫補助事業有り） 支給区分の見直し（年齢の区分の見直し、司厨員の支給対象年齢の拡充）</p> <p>船員確保のための情報提供事業 ・地方運輸局主催「海技者セミナー」、海上自衛隊海事セミナーにおける就職斡旋支援 ・船員確保のため、児童養護施設の生徒、進路指導員に対して、船員の資格取得、奨学金制度等就業に関する業界の支援体制を中心に説明会を開催 ・船社紹介動画、船内動画（船室・食事風景等）等を作成し、ホームページや他団体の媒体を活用して情報提供</p> <p>開発途上国船員養成事業（別途、国庫補助事業有り）</p>	33,422
(公財)海技教育財団	<p>海技教育支援事業</p> <p>学生等募集支援事業： ・海技教育機関の広報担当者育成研修 ・進学情報サイト活用事業(利用する進学情報サイトを一つに絞り、内容を充実強化) ・SNSを活用した海技教育機関の認知拡大事業（最新のソーシャルメディア拡散戦略を採用し、海上技術短期大学校等の実習、生活等のショートムービー等のコンテンツを制作）</p> <p>教育内容の充実促進事業： ・船員教育・訓練機関と内航業界との意見交換 ・海技教育に係るデジタル教材の制作・提供（中期整備計画に基づき機関系の主機及び航海系の船体構造のデジタル教材の制作）</p> <p>海技教育機関支援事業： 就職促進支援(運輸局主催「海技者セミナー」参加学生への支援)</p> <p>学生等奨学金貸与等事業</p> <p>給付奨学金事業：海上技術短期大学校学生対象（低所得者世帯の学生を対象とした給付奨学金の奨学金額の増額、支給年数を1年から2年に） 奨学制度維持等事業：電算処理システム改修費等 表彰事業：人物・成績優秀者表彰金、式典出席旅費</p> <p>海洋研修等海技教育普及事業</p> <p>海洋研修事業：「海王丸」国内体験航海・海洋教室参加者傷害保険料及び指導員等旅費等 海技教育普及事業：練習船見学会等支援事業(海技教育機関認知広報用リーフレット印刷費、見学者傷害保険料等)等</p>	50,000
船員災害防止協会	<p>船員労働安全衛生月間推進事業</p> <p>広報（機関誌・HP）事業（機関誌電子ブック化推進）</p> <p>安全衛生教育・技術指導事業 ・知床海難事故を受けた安全対策の一環として「改良型救命筏」の搭載が義務づけられたことを受け生存対策訓練の実施内容等を調査 ・洋上風力発電アクセス船(CVT)に乗船する保守作業員、船級協会の検査を行う職員等、船員以外の職員に対する生存対策講習を実施</p> <p>船舶料理士登録試験事業</p> <p>船員の高齢化に対応した災害防止事業 ・高齢船員の心身機能の低下に対応するため、専用装置でのリアル体験、VRゴーグル着用での訓練を実施</p>	43,760

法人名	事業の概要	補助金交付額
(一財)海技振興センター	<p>海技関係のIMO等国際的動向の情報収集及び連絡調整に関する調査研究</p> <p>船舶航行の安全確保及び船員の知識・技能の向上に関する調査研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運航船の船員及び陸上遠隔操縦者に必要な知識・訓練要件の検討 ・アンモニア・水素燃料船の船員に必要な知識・訓練要件の検討 ・STCW条約の包括的見直しに対応した海技者の知識・訓練要件の検討（新たな技術革新に対応した優秀な海技者確保） ・海技振興フォーラムの開催 <p>水先（船舶交通の安全等）調査研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水先人の人材確保・育成等に関する検討会の運営 ・在来船及び自動運航船における遠隔水先による水先業務の在り方に関する調査 	24,060
	水先人養成支援事業	900,000
(公社)日本海難防止協会	<p>国際情報収集活動事業（ロンドン連絡事務所）（日本財団）</p> <p>海難防止等調査研究団体連絡調整事業</p> <p>船舶交通と漁業操業に関する問題調査 商船航行図、漁業操業図の検索手法の改善、漁業操業に関する水中ドローン、空中ドローン等を活用し漁具と漁船の状況提供</p> <p>入出港等航行援助業務に関する調査 コンテナ船の大型化に伴い、狭隘な水域でのタグボート放水流が曳引力に及ぼす影響を調査し、タグボート操船支援のあり方を調査</p> <p>港湾計画の調査検討</p> <p>海事の国際的動向に関する調査研究（日本財団）</p> <p>洋上風力発電事業に係る安全対策検討 浮体式洋上風力発電に対応する航行安全対策ガイドブック改定</p>	31,000
(公財)日本海事広報協会	<p>海事知識啓発事業</p> <p>船との出会い総合事業（幼少期から海事に対する関心を高める体験学習等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海事分野のカーボンニュートラルの推進状況の周知強化（小・中学生） ・海事人材の育成・確保に向けた環境整備の強化を目指す体験プログラムを実施（小・中・高校生） ・海技教育財団と「海王丸」を活用した海洋教室及び体験航海を共催（全年代） <p>ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞（小・中・高校生）</p> <p>海洋教育普及事業（海事産業への認知度向上を図るための教育）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海の仕事へのパスポート（海の仕事に係るセミナーを実施）（小・中学生） ・海事産業施設等現場見学会、講習会を実施（教育関係者） ・YouTuberによる海事教育動画の展開（小学生） ・放課後子ども教室」における「海洋教室」を開催（小学生） ・教育委員会主催の生涯学習プログラムにおいて親子海洋教室を開催（小学生・親） ・デジタル教科書の導入に合わせ、児童用テキストをデジタル化し公開（教育関係者） ・教育関係者からなる委員会での海洋教育普及事業の検討（教育関係者） <p>海事広報資料の制作・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「SHIPPING NOW 日本の海運」制作 ・「海事関係団体コンテンツガイド」の掲載団体を拡大、デジタル化のうえ、海事関係、教育現場等への周知活動を強化 	71,000

法人名	事業の概要	補助金交付額
	<p>海の日・海の月間広報事業</p> <p>海の日・海の月間関連行事広報費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官民が実施するイベント情報を集約し発信するとともに、SNS及び新聞等のメディアを活用したキャンペーンの展開 ・30回目を迎える「海の日」の周知活動をXやInstagramなどのSNSを連携させ若年層に向けたPRを実施 ・うみのフォトコンテスト 	
(公社)日本海洋少年団連盟	<p>我ら海の子展事業 中学生以下を対象に海をテーマとした絵画募集、表彰、絵画展等</p> <p>団員の表彰 褒状山縣賞、団独自の表彰の他、新たに運輸局長表彰、褒章等に申請</p> <p>運動の広報 機関紙発行、パンフレット作成、HPやSNSを活用した情報発信を強化 等</p> <p>運動の拡充 新団・新入団員助成、活動器材の整備・修繕等、新たな分野での支援団体の獲得を推進</p> <p>運動の推進 地区連業務・地区大会助成、チャレンジ事業助成、事務局長会議開催等</p> <p>運動の強化・活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指導者研修、卒団員の継続的な活動を担保するための準指導者研修 ・船員教育機関、自治体、海事関係団体等のイベントに積極的に参加し、SNSを活用して活動を拡散 ・卒団者の海事関係業界への就職の実態把握、公表 <p>環境教育・地域貢献</p> <p>全国大会事業 令和6年度より持続可能な分離分散型の開催。令和6年度は中央式典を開催、7年度は地域競技会を開催。</p> <p>国際交流事業 国際海洋少年団協会年次総会を議長国として主催</p>	32,000
(公財)日本海法会	<p>万国海法会国際会議を東京で開催</p> <p>国際的航海法の調査研究</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運航船にかかる法律問題、譲渡可能複合運送貨物証券に関する検討 等 	17,285
(公社)東京湾海難防止協会	<p>海の安全運動の推進</p> <p>京浜港、横須賀港における地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京浜港（横浜区・川崎区）、横須賀港における地震、津波対策のマニュアルの改定、講習会の実施 	9,858
(公社)神戸海難防止研究会	<p>海難防止強調運動、講習会、広報活動</p> <p>南海トラフ地震臨時情報発表時における対応状況の検証と課題に関する調査研究</p> <p>大阪湾新島周辺海域の新たな船舶交通環境に関する調査研究</p>	11,204
(公社)西部海難防止協会	<p>西日本海難防止強調運動推進連絡会議等の開催、海難防止啓蒙活動、西海防セミナー開催、会報発行</p> <p>沖縄県周辺海域における船舶海難の分析と防止に関する調査研究</p>	10,185

法人名	事業の概要	補助金交付額
(公社)伊勢湾海難防止協会	海難防止強調運動、会報等作成配布 伊勢湾浮標の移設に伴う外国船舶の航行安全対策に関する調査研究 (伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図の作成)	8,633
(公社)日本海海難防止協会	海難防止強調運動、会報発行等 新潟港における洋上風力発電施設建設等に伴う船舶交通安全対策に関する調査研究	8,585
(公社)瀬戸内海海上安全協会	海上交通安全調査研究事業 ・備讃瀬戸海域のこませ網漁業操業に関する調査を実施し、コマセブックレットを作成のうえ関係者に周知	1,300
(公社)日本水難救済会	洋上救急事業 ・洋上の傷病者の救助、医師等の洋上救急訓練を実施	3,000
(公財)海難審判・船舶事故調査協会	海難審判等相談事業 ・新たに事故調査、海難審判の流れを動画配信 船舶事故事例調査研究事業 ・令和7年度は小型船舶の事故分析を実施	5,183
(公財)海上保安協会	海上保安庁音楽隊演奏会活動への協力・海上保安活動の啓発 インターネットを活用した演奏会のライブ配信や楽曲の配信	2,000
合計		(17団体) 1,262,475

以上のとおりであるが、令和 7 年度事業報告は本文にて事業等が詳細に説明され、したがって「一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則」第 34 条第 3 項に規定する「事業報告の内容を補足する重要な事項」の附属明細書は作成しない。

令和 8 年 5 月

公益財団法人 日本海事センター

