

第36回

海事立国 フォーラム

in 長崎 2025

講演会 懇親会 参加費無料



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～

令和7年
11.14 金

14:00~18:00
(13:30開場) 定員:先着200名

THE GLOBAL VIEW長崎
3階プレミアホール

〒850-0045 長崎県長崎市宝町2-26

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

長崎は海洋国家日本を代表する地域であり、海外との貿易や交流の重要拠点として発展するとともに、国内でも有数の造船業集積地として、裾野の広い海事産業が展開され、国内を代表する海事クラスターが形成されてきました。

近年では、カーボンニュートラルの実現に向け、洋上風力発電など海洋エネルギー関連産業の形成や、人材の育成・確保に向けた取組が進められ、また、世界的なコンテナ会社ONE等が出資したグローバル企業が発足するなど、長崎の新しい取組に全国から期待と注目が集まっています。

我が国では、海事産業における国際競争力の強化を通じて我が国経済の発展を支えるとともに、海事クラスターに改めて注目し、地域経済を発展させることが極めて重要となっています。こうした中、いわゆる骨太の方針2025で、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方針が示されました。そこで、海事クラスターの活性化、強靱化に向け、海事産業の国際競争力強化に資する取組等について展望します。

Program

(注)講演者は公務の都合等により変更する場合があります。時間は目安です。

14:00 開会挨拶



(公財)日本海事センター
会長
宿利 正史

14:10 来賓挨拶



長崎県知事
大石 賢吾 氏



長崎市長
鈴木 史朗 氏



九州運輸局長
日向 弘基 氏

14:30 講演

海洋都市長崎の
発展に向けた取組(仮)



長崎市長
鈴木 史朗 氏

15:00 休憩(20分)

15:20 講演

大島造船所の
事業展望について



(株)大島造船所
代表取締役社長
山口 眞氏

15:50 研究発表

洋上風力発電と海運に
ついて(仮)



(公財)日本海事センター
研究員
坂本 尚繁

長崎の海事産業の集積と
経済規模



(公財)日本海事センター
研究員
後藤 洋政

16:20 休憩(20分)

16:40 パネルディスカッション

海を基盤とした
産業振興と地域活性化(仮)



モデレーター:
長崎県立大学 経営学部
国際経営学科 教授
山本 裕 氏

パネリスト(五十音順):



長崎県産業労働部
新エネルギー推進室 室長
石川 拓朗 氏



(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
田口 眞一 氏



ONE IDEJIMA(株)
代表取締役社長
遠山 直人 氏



(株)澤山商会 代表取締役社長
(国際港湾協会日本会議 理事)
中村 禎三 氏



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
松尾 博志 氏

17:50 閉会挨拶



(公財)日本海事センター
理事長
平垣内 久隆

18:00 懇親会



YouTubeでも同時中継配信をいたします。

下記のURLにアクセスして聴講いただけます。

第36回 海事立国フォーラム in長崎 2025

<https://youtube.com/live/s4gQruWJAEg>

聴講
無料



第36回 海事立国フォーラム in長崎 2025

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～

場所 THE GLOBAL VIEW長崎

〒850-0045 長崎県長崎市宝町2-26

講演会 3階 プレミアホール
14:00～18:00 13:30開場
定員：先着200名

懇親会 3階 プレミアホール
講演会終了後

講演会・懇親会ともに

事前登録制

参加費無料

アクセス

電車/JR線「長崎」駅西口より徒歩約7分
路面電車/[スタジアムシティサウス(宝町)]電停すぐ前
バス/[宝町]バス停すぐ前



申込方法

参加を希望される方は、
右記URLまたはQRコードよりお申込みください。
お申込みいただいた方には、
受付番号入りの文書をお送りいたしますので、
それをプリントアウトして参加証としてください。
または受付にて番号をお知らせください。



●お申込みURL

← <https://www.jpmac.or.jp/application/F074158/>

●日本海事センター HP

<https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

検索



締め切り

令和7年11月6日(木) 必着

※参加申込者が多数の場合、事前登録をされていない方、当日の参加申込の方などについては、ご入場をお断りする場合がございますので、あらかじめご了承ください。

お問合せ先

(公財)日本海事センター 企画研究部
東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル

TEL:03-3263-9421
(土・日・祝日を除く 9:30～17:30)

【個人情報の取り扱いについて】

(1) 本参加申込書によって収集された個人情報は当センターが主催・後援する各種催し、出版物等のご案内や講演会においての参加者照会に利用し、それ以外の目的には利用致しません。
上記の目的以外に利用する場合は、ご本人に通知し、再度ご承諾いただきます。

(2) 収集された個人情報は必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、第三者に提供することはありません。

第36回海事立国フォーラム in 長崎 2025

「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： 2025年11月14日（金） 14時00分～
場所： THE GLOBAL VIEW 長崎 3階プレミアホール
主催： 公益財団法人 日本海事センター
後援： 国土交通省

※以下の時間は目安です。

プログラム

- 14時00分～ 開会挨拶：（公財）日本海事センター会長 宿利 正史
- 14時10分～ 来賓挨拶：長崎県知事 大石 賢吾 氏
長崎市長 鈴木 史朗 氏
九州運輸局長 日向 弘基 氏
- 14時30分～ 講演：「海事立市「長崎」の挑戦」
長崎市長 鈴木 史朗 氏
- 15時00分～ 休憩（20分）
- 15時20分～ 講演：「大島造船所の今後の事業展望について」
（株）大島造船所代表取締役副社長 竹山 仰 氏
- 15時50分～ 研究発表：「洋上風力発電と海運について」
（公財）日本海事センター研究員 坂本 尚繁
「長崎の海事産業の集積と経済規模」
（公財）日本海事センター研究員 後藤 洋政
- 16時20分～ 休憩（20分）
- 16時40分～ パネルディスカッション「海を基盤とした産業振興と地域活性化」
モデレーター：長崎県立大学経営学部国際経営学科教授 山本 裕 氏
- パネリスト：（五十音順）
- ・長崎県産業労働部新エネルギー推進室室長 石川 拓朗 氏
 - ・（株）商船三井カーボンリユース事業開発ユニット
シニアエキスパート 田口 真一 氏
 - ・ONE DEJIMA（株）代表取締役社長 遠山 直人 氏
 - ・（株）澤山商会代表取締役社長（国際港湾協会日本会議理事）
中村 禎二 氏
 - ・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 松尾 博志 氏
- 17時50分 閉会挨拶：（公財）日本海事センター理事長 平垣内 久隆
- 17時55分 閉 会
- 閉会后、懇親会を開催

公益財団法人日本海事センター会長 しゅく り まさ ふみ 宿利正史



1974年3月東京大学法学部卒業。1974年4月に運輸省（現：国土交通省）に入省。運輸大臣秘書官、航空局審議官・監理部長・次長、大臣官房総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、事務次官を歴任。1984年から1987年まで在インドネシア日本国大使館一等書記官、1991年から1995年まで内閣法制局参事官を務めた。2013年8月から東京大学公共政策大学院客員教授（交通政策）、2014年4月から一般社団法人国際高速鉄道協会（IHRA）理事長、2018年6月から一般財団法人運輸総合研究所会長、2021年6月から公益財団法人日本海事センター会長を務める。

長崎県知事 おお いし けん ご 大石賢吾氏



2006年6月カリフォルニア大学デービス校卒業。2007年4月長崎大学熱帯医学研究所勤務。2012年3月千葉大学医学部医学科卒業。2012年4月千葉大学医学部附属病院初期臨床研修プログラム。2018年3月千葉大学大学院医学研究院博士課程修了。2020年4月厚生労働省医政局地域医療計画課救急・周産期医療等対策室室長補佐（新型コロナウイルス対策推進本部医療班兼務）。2021年4月国立研究開発法人日本医療研究開発機構革新基盤創成事業部事業推進課課長。2022年3月長崎県知事。

長崎市市長 すず き しろう 鈴木史朗氏



1991年3月東京大学法学部卒業。1991年4月運輸省（現・国土交通省）入省。2008年7月内閣府国際平和協力本部事務局調査官。2010年9月観光庁企画室長。2014年1月関東運輸局企画観光部長。2015年4月海上保安庁警備救難部国際理事課長。2017年9月内閣府地方創生推進事務局総括参事官。2019年7月海上保安庁総務部参事官（警備救難）。2020年7月第五管区海上保安本部長。2022年6月九州運輸局長。2022年12月国土交通省を退職。2023年4月長崎市市長に就任（現在に至る）。

九州運輸局長 ひ むかい ひろ もと 日向弘基氏



1993年3月東京大学法学部卒業。1993年4月運輸省入省。2001年5月鉄道局総務課長補佐。2003年6月山口県地域振興部情報企画課長。2005年4月総務省自治財政局調整課課長補佐。2007年7月自動車交通局総務課財務企画官。2008年7月九州運輸局自動車交通部長。2016年6月防衛省防衛政策局訓練課長。2018年6月政策統括官付政策評価官。2020年7月内閣府地方創生推進事務局参事官。2022年6月海上保安庁総務部参事官（海洋情報部担当）。2025年7月九州運輸局長。

株式会社大島造船所代表取締役副社長 ^{たけ やま} 竹山 ^{あおく} 仰 氏



1982年3月早稲田大学法学部卒業。1982年4月株式会社大島造船所入社。1996年4月株式会社大島造船所企画部企画グループ課長。1999年7月株式会社大島造船所企画部部長代理。2004年7月株式会社大島造船所企画部長。2009年6月株式会社大島造船所取締役。2014年6月株式会社大島造船所常務取締役。2020年6月株式会社大島造船所専務取締役。2024年6月株式会社大島造船所代表取締役副社長（現在に至る）。

公益財団法人日本海事センター研究員 ^{さか もと} 坂本 ^{なお しげ} 尚 繁



東京大学教養学部卒業。東京大学大学院総合文化研究科修士課程修了。東京大学大学院総合文化研究科博士課程満期退学。大学院では国際法・国際環境法を専攻。2020年4月から現職。企画研究部において洋上風力発電、海運環境政策などの調査研究業務に携わる。所属学会は、国際法学会、日本海洋政策学会。

公益財団法人日本海事センター研究員 ^{ご とう} 後藤 ^{ひろ まさ} 洋 政



慶應義塾大学商学部卒業、慶應義塾大学大学院商学研究科前期博士課程修了。修士（商学）。2019年4月から日本海事センター専門調査員。2020年4月から現職。企画研究部において、国際海上コンテナ輸送の統計調査や海運・物流に関する経済分析などの調査研究業務に携わる。所属学会は、日本交通学会、日本海運経済学会。東京交通短期大学で非常勤講師を務める。

長崎県立大学経営学部国際経営学科教授 ^{やま もと} 山本 ^{ゆたか} 裕 氏



1987年3月立教大学法学部法学科（政治学専攻）卒業。2010年9月神戸大学経済学研究科博士後期課程経済システム分析（修了）。1989年～2011年米海運のアメリカンプレジデントラインズに勤務。2018年9月～2019年2月 The Netherlands Erasmus School of Economics visiting scholar留学。2011年4月～2014年3月長崎県立大学准教授、2014年4月～同大学教授（継続中）、2015年4月～2018年3月同大学東アジア研究所長。外航海運で20年以上のキャリアがあり、研究領域は交通経済学の海運経済分野。学部と大学院での講義は物流を中心に行う。修士では海運経済、物流・ロジスティクス・サプライチェーンを、博士では海運経済学（Maritime Economics）を指導する。海運経済の領域は海運政策と競争法、海運市場の関係や港湾ガバナンス、海運史（主に太平洋航路）等。これまで、国や地方の多くの港湾管理者等の委員を務める。

長崎県産業労働部新エネルギー推進室室長 ^{いしかわ} ^{たくろう} 石川 拓朗 氏



1997年長崎県庁入庁。2019年産業労働部企業振興課課長補佐。
2022年産業労働部企業振興課総括課長補佐。
2023年産業労働部企業振興課企画監。
2025年産業労働部新エネルギー推進室室長。

株式会社 商船三井エネルギー事業部
カーボンリユース事業開発ユニット兼
燃料GX事業部シニアエキスパート

^{たぐち} ^{しんいち} 田口 真一 氏



1991年大阪商船三井船舶株式会社入社。横浜臨港店/コンテナ船事業/自動車船事業/技術部/営業調査室にて勤務。その間に独・南ア・米国にて研修・駐在。その後、再び自動車船部でのシステム構築業務を経て、5年前より次世代エネルギーバリューチェーン構築を中心に、社会と国際海運のネットゼロエミッション達成を目指す当社環境ビジョン実現に関わっている。長崎県出身。大阪大学基礎工学部卒業 / 東京工業大学 環境社会理工学院 技術経営専門職学位課程修了。技術経営修士、(一社)日本LCA (Life Cycle Assessment) 学会正会員。

ONE DEJIMA 株式会社代表取締役社長 ^{とおやま} ^{なおと} 遠山 直人 氏



1997年いすゞ自動車入社、本社及び海外子会社の会計システム展開に従事。2005年商船三井へ入社、完成車輸送事業、情報システム部門、定航事業に携わり、2016年にはOcean Network Express(ONE)の統合プロジェクトに参画。2023年12月、同社を退社。2024年1月にONE Japanに入社。同年2月より現職。これまで、タイ、香港、シンガポール在住歴あり(通算9年半)。経済学修士(1997年、早稲田大学)、技術経営修士(2024年、東京工業大学(現: 東京科学大学))

株式会社澤山商会代表取締役社長
(国際港湾協会日本会議理事)

^{なかむら} ^{ていじ} 中村 禎二 氏



2005年6月株式会社澤山商会入社。2015年4月株式会社澤山商会常務執行役員。2018年6月株式会社澤山商会執行役員副社長。2020年6月株式会社澤山商会 代表取締役社長(現在に至る)。
2021年8月長崎県貿易協会理事。2021年5月長崎港コンテナターミナル運営協会理事。2022年6月長崎県南部排出油等防除協議会監事。2022年3月長崎日伊協会理事。2022年7月長崎通関業会理事。2022年6月長崎通関業会理事。2023年10月特定非営利活動法人長崎海運人材育成協会副理事長。2024年7月IAPH国際港湾協会日本会議理事。

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

まつ お ひろ し
松尾 博志 氏



東京大学理科1類に進学、船舶海洋工学科、及び大学院環境海洋工学専攻を卒業。大学院卒業後は株式会社野村総合研究所で10年間、経営コンサルタントとして、大手製造業の経営計画の策定などの業務を行った。2011年に東京で東日本大震災を経験し、福島原子力発電所の事故を見たことで、再生可能エネルギーへのシフトが進むと考え、洋上風力発電や潮流発電等の海洋再生可能エネルギーの導入に向けて活動を行うために、翌年2012年に東京から地元長崎市にUターンして活動を開始した。現在はNPO法人長崎海洋産業クラスター形成推進協議会の副理事長、エグゼクティブコーディネーターとして様々なプロジェクトを支援し、また長崎海洋アカデミーの講師も務める。長崎県長崎市出身。

公益財団法人日本海事センター理事長 ひら ごう ち ひさ たか
平垣内 久隆



1985年東京大学法学部卒業。1985年運輸省（現：国土交通省）に入省。鹿児島県警察本部警務部長、（独）日本政府観光局米州統括事務所代表（ニューヨーク）、国土交通省大臣官房会計課長、航空局航空ネットワーク部長、大臣官房審議官（国際航空・空港コンセッション担当）、航空局次長、内閣官房内閣審議官（内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進事務局 統括官）、内閣府総合海洋政策推進事務局局長を務めた。2021年10月に公益財団法人日本海事センター理事長に就任。

第36回海事立国フォーラム in 長崎 2025 開催結果
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：2025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

主催：（公財）日本海事センター

後援：国土交通省

【開催概要】

令和7年11月14日、長崎県長崎市 THE GLOBAL VIEW 長崎 3階「プレミアムホール」において第36回海事立国フォーラム in 長崎を開催しました。

当日は、「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～」と題して、200名近い参加をいただき、YouTube でもリアルタイム配信を実施し、盛況裡の開催となりました。



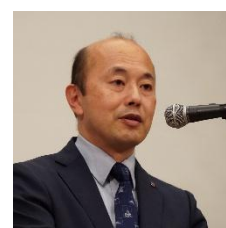
【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長
宿利 正史
(別添参照)



【来賓挨拶】 長崎県知事 大石 賢吾 氏



【来賓挨拶】 長崎市長 鈴木 史朗 氏



【来賓挨拶】 九州運輸局長 日向 弘基 氏



上記の三人の方から、

・長崎県の造船業は県を代表する基幹産業であり、県では長崎県造船振興連絡会議を設置して2030年に5,500億円規模の売上目標を掲げ、産官学が連携しての取組みを進めている。長崎は島が多く広大な海域を持つ“海洋県”として、浮体式洋上風力など海洋エネルギー導入の大きなポテンシャルを有しており、県の産業や人材を活かしたサプライチェーンの構築を目指し、促進区域や準備区域で複数のプロジェクトが進行していること、

・長崎市にとって海事分野は歴史的な発展の源であり、現在は日本成長戦略本部の設置や日米造船覚書など国の政策による海事クラスターへの追い風の中、造船・港湾・海洋が高市政権の重点投資分野に位置付けられている。県では人口減少という課題はあるものの、「海とのつながり」を活かした地域成長が期待されており、本フォーラムのような全国の関係者との意見交換が、海を通じた発展のヒントとして重要と考えていること、

・国としてもゼロエミッション船の導入支援や洋上風力の導入促進などのカーボンニュートラルに係る取組みや、長崎県造船振興連絡会議を通じた建造能力の強化、人材の確保・育成に向けた取組みを進めており、長崎県・市町・企業がこれと連携しながら海事クラスターの強靱化、次世代への技術継承と発展を行っていくことが期待されること、といったあいさつをいただきました。

【第一部】

【講演】「海事立市「長崎」の挑戦」

長崎市長 鈴木 史朗 氏



鈴木市長からは、以下の点を中心に長崎市の発展に向けた取組みについて紹介が行われました。

- ① 長崎の地政学的位置、長崎港の歴史、長崎港と造船業の歴史、長崎港の概要、長崎市の主な造船会社、長崎市の人口減少の状況（逆三角形型の人口ピラミッド、高齢化、ピークから1/4への少子化）、長崎の人口の推移（自然動態、社会動態、近年の転出超過の改善）など長崎市の概況について
- ② 重点プロジェクトアクションプラン、交流の場、資源の活用（長崎 BLUE エコノミー・さしみシティ）、成長分野の強化、長崎港の環境・再生可能エネルギー分野への挑戦（洋上風力分野、海洋人材の育成（洋上風力発電訓練施設）、脱炭素先行地域採択）、基幹産業の現況と経済再生の動き、造船業の更なる振興（長崎市の造船業の概要、長崎市の造船業振興に向けた課題の整理、造船業再生に向けた政府の動向）、海洋・ものづくり分野におけるポテンシャル、産学官連携によるカーボンニュートラルの取組、成長分野の強化（成長企業の誘致、コミュニティ醸成に向けた取組）、長崎市×民間企業の連携など海洋都市長崎の発展に向けた取組みについて
- ③長崎市における海洋産業の課題と促進策など今後の展望、「海のポテンシャルを活かして、人口減少問題を克服へ」について

【講演】「大島造船所の今後の事業展望について」

(株)大島造船所代表取締役副社長 竹山 仰 氏



竹山代表取締役副社長からは、下記の点を中心に、大島造船所の今後の展望について説明が行われました。

- ① 大島造船所の概要、製造拠点の説明（大島工場、香焼工場）、大島造船所の建造船種と隻数の歴史、人員・建造量の推移、世界シェアの推移等について
- ②大島・香焼の目指す生産モデル、香焼工場におけるドックゲート増設構想（縦列建造を実現）、香焼工場における浮体式洋上風力発電基礎の製造、鉄

構事業（橋梁、水門・海洋構造物）について

- ② 地域振興に向けた自治体との連携、西海市の定住促進の取組み、地域への貢献、教育機関との連携、大島造船所の外国人労働者の実態と外国人労働者の地域に対する奉仕活動、「労働力は一朝一夕では養成できないこと」について

【第二部】

【パネルディスカッション】

「海を基盤とした産業振興と地域活性化」



モデレーター：長崎県立大学経営学部国際経営学科教授
山本 裕 氏

パネリスト：長崎県産業労働部新エネルギー推進室室長 石川 拓朗 氏
（株）商船三井カーボンソリューション事業開発ユニット
シニアエキスパート 田口 真一 氏
ONE DEJIMA（株）代表取締役社長 遠山 直人 氏
（株）澤山商会代表取締役社長（国際港湾協会日本会議理事）
中村 禎二 氏
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 松尾 博志 氏



石川 拓郎氏



田口 真一氏



遠山 直人氏



中村 禎二氏



松尾 博志氏

長崎県立大学の山本教授をモデレーターとして、まず自己紹介とパネルディスカッションの趣旨等の説明が行われた後、各氏からそれぞれ資料に基づき、
・山本教授より、港湾・海運に関するこれまでの取組み・研究・業績についての説明

・石川室長より、長崎県における洋上風力等の海洋エネルギー関連産業に関するサプライチェーン構築等の取組みの説明

・田口氏より、長崎県における商船三井グループの歴史、2050年カーボンニュートラル社会実現に向けた社会動向を踏まえた商船三井グループの取組みの説明

・遠山社長より、ONE DEJIMA の設立背景、現状と目指す未来像、企業の特徴、長崎活性化の視点における ONE DEJIMA の取組みの説明

- ・中村社長より、澤山グループの歴史と概要、風車メンテナンス事業、洋上荷揚げサポート事業の説明、
- ・松尾氏より、長崎海洋産業クラスター形成推進協議会の概要、長崎海洋アカデミーの取組み、洋上風力発電の訓練施設である NOA TRAINING の取組みの説明が行われた後、質疑応答が行われました。

(1) 【モデレーターからの質問】

モデレーターとパネリストでの質疑応答の概要は以下の通りでした。

- ・モデレーターから石川室長、遠山社長、中村社長への質問
長崎県の海事クラスターの活性化に向けた課題はなにか？

- ・石川室長からの回答

長崎県の海事クラスターでは、サプライチェーンの構築に向け取組みが進められているが、まだまだこれからという状況。特に洋上風力発電は部品点数が多く、かつ高額であることを踏まえて地元企業の参入に向けた視点や、国が掲げる国内調達率 65%の目標に向けて本県として存在感を示していくための方策、国内では地域間での競争と協働の両立が重要であるとともに、海外案件の受注を通じて長崎のプレゼンスを示していくための注意点などが課題になる。

- ・遠山社長からの回答

活性化という観点では、人材を呼び込み、多様なタレントが集まる魅力ある地域づくりが重要である。そのためには長崎の知名度・認知度を高めるとともに仕事の魅力を適切に伝える・アピールしていく必要もある。また、長崎の観光資源の有効活用や、人口流入に伴う住宅問題、交通利便性の確保も、クラスター形成における重要な課題となっている。

- ・中村社長からの回答

地域としての課題として、長崎は造船業が強い一方で、シップファイナンスの弱さを感じている。長崎で船主企業を育成していく必要があり、法務面も含めて地元企業との連携を深める仕組みづくりが求められる。

- ・モデレーターから松尾氏、田口氏への質問

今挙げた課題について、何か示唆できることはあるか。

- ・松尾氏

地域間連携の観点では、近隣の北九州では基礎的構造物の製造、長崎は浮体式洋上風力の製造や積出港としての機能・能力に強みがあり、両者は相互補完関係にある。洋上風力の工事が始まることで、事業者がブランド化し、関連する企業・産業が集積してマーケットの裾野が広がることで波及効果が生まれる。洋上風力発電を軸とした産業クラスターが育つことが望ましい。

・田口氏

今治の船主は規模が大きく、歴史的な経緯の中で独自の発展を遂げてきた。洋上風力に関連してはCTV（作業船）の需要も増しており、今後はメンテナンス分野や大学との連携強化が重要になる。また長崎は造船や海洋構築物の組み立てなどにも強みがあり、そこにITなども活用しつつ、様々な分野との連携を行うとともに、人材の多様性・育成を確保していくことが重要と思う。

(2) 【会場からの質問】

会場からパネリストへの質疑応答の概要は以下の通りでした。

・質問

長崎の海事クラスター形成において、人材の多様性をどのように確保するのか。他地域との比較の中で、地域内の横のつながりで解決できる課題はあるか

・田口氏

英語対応や技術的サポートなど、共通化できる領域は知見を共有していくことが重要である。特にCTV関連のノウハウは横展開が可能であり、地域全体で対応力を高めていく必要がある。

・モデレーター

長崎ならではの魅力を生かした長崎らしい海事クラスター形成が重要である。集約できる部分は整理しつつ、地域の個性を発揮する形でのクラスター構築が望ましい。

・田口氏

オランダ・ロッテルダムのように「港と生きる」文化を持つ地域と比べると、長崎は「海洋県」と言いながら、市民の海への意識がまだ必ずしも高くないと感じる。地域の海洋リテラシー向上も今後の課題であり、もっと海洋県ということアピールする取組みが必要ではないか。

【海事センター研究発表①】

「洋上風力発電と海運について」

(公財) 日本海事センター 研究員 坂本 尚繁



当センター坂本研究員からは、以下の点について説明を行いました。

- ・洋上風力発電に関する海外の動向
- ・洋上風力発電に関する日本の動向
- ・洋上風力発電事業で用いられる船舶

- ・洋上風力発電と航行船舶との調整の取組み

【海事センター研究発表②】

「長崎の海事産業の集積と経済規模」

(公財) 日本海事センター研究員 後藤 洋政



当センター後藤研究員からは、以下の点について説明を行いました。

- ・海事クラスター調査の概要
- ・長崎県と海事産業の概況
- ・海事クラスターの規模・波及効果の推計
- ・まとめと今後の課題

【閉会挨拶】(公財) 日本海事センター理事長

平垣内 久隆

(別添参照)



開会挨拶

皆様こんにちは。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。

本日、第36回海事立国フォーラムをここ長崎市で開催するにあたり、一言ご挨拶申し上げます。

はじめに、本会場に、またオンラインで、大変多くの皆様にご参加いただいておりますことに厚く御礼申し上げます。

日本海事センターは、我が国の海事分野の中核的な公益財団法人として、国内外の動向に的確に対応しつつ、海事分野の振興を目的として、専門的な研究調査を行うとともに、産・官・学連携のプラットフォームの役割を果たし、海事関係団体の公益活動に対する助成や海事図書館の運営などを行っています。

これらの活動の一環として、海事分野の現況や直面する諸課題についてご紹介しつつ、我が国における海事分野の重要性について広く国民の皆様のご理解をいただくとともに、海事産業をはじめ海事分野の発展に資するべく、2007年より「海事立国フォーラム」を開催しております。今回で36回目を迎えることになりました。また、2022年からは、海事立国フォーラムとは別の取組みとして、新たにオンラインを活用した「JMC 海事振興セミナー」を開催しており、すでに12回を数えます。

海事立国フォーラムは、例年2回、東京と東京以外の都市において開催しており、本年2月には東京で「海事産業のデジタル化・グリーン化に向けた海事人材の確保・育成」をテーマとして、第35回目のフォーラムを開催いたしました。

東京以外の都市で開催する海事立国フォーラムは、近年では、2022年8月に兵庫県神戸市で、2023年2月に沖縄県那覇市で、同年10月に三重県鳥羽市で、そして昨年10月には北海道苫小牧市で開催いたしました。

本日は大石賢吾長崎県知事、鈴木史朗長崎市長、日向弘基九州運輸局長、にそれぞれ来賓のごあいさつをしていただきます。

その後、鈴木長崎市長、大島造船所の竹山仰代表取締役副社長にご講演いただき、長崎県立大学経営学部国際経営学科の山本裕教授をモデレーターとして5名の方々とパネルディスカッションを行っていただきます。

ご登壇いただく皆様におかれては、大変ご多用の中ご対応いただき、誠にありがとうございます。心より感謝申し上げます。

また、今般の海事立国フォーラムの開催に当たりましては、長崎県、長崎市、九州運輸局、長崎商工会議所をはじめ多くの関係者の皆様に多大なご協

力を賜りました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

さて、最近の海事をめぐる動向に目を向けますと、国際情勢はますます流動化・不確実化しており、国際競争の激化、地政学的なリスクの高まりや保護主義の台頭などの影響を受け、海事産業は依然として厳しい状況にあります。

こうした中、政府は、本年6月に、いわゆる「骨太の方針2025」において、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方針を示しました。また、日米の関税交渉の一環として、10月28日には、金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官との間で、日米間の造船についての協力に関する覚書に署名がなされました。さらに、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、戦略分野の一つとして「造船」を挙げ、議論が開始されました。11月10日には、「日本成長戦略本部」の下に設置された「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、今月内にも決定される総合経済対策に盛り込まれることになりました。

また、地球温暖化対策としての「脱炭素化」につきましては、2050年カーボンニュートラルに向けて、先月、国際海事機関（IMO）の海洋環境保護委員会臨時会合においてMARPOL条約の改正案の採択が予定されていましたが、各国の意見がまとまらず、1年後に再度採択のための審議を行うことになりました。

一方、海運、造船等の海事分野の活性化、強靱化や、カーボンニュートラルを推進するためには、計画的な海事人材の確保・育成が大きな課題となっており、GX・DXに対応した高度な海事人材の育成等が必要不可欠です。

さて、本日のテーマであります「海事クラスター」ですが、皆様ご承知のとおり、海運業、造船業、舶用工業、船員などに加え、船員養成機関、銀行・保険業などの幅広い関連産業が、有機的な循環を持ちながら集積している地域や状況のことをいいます。「海事クラスター」内で生じる活発な競争や密接な連携は、経済効果や雇用効果を生み出し、産業振興や地域活性化に資するのみならず、高度な技術力や生産性、ニーズを的確に反映した技術開発等を促すことにもつながっています。

ここ長崎は、海洋国家日本を代表する地域であり、海外との貿易や交流の重要拠点として発展するとともに、国内でも有数の造船業集積地として、裾野の広い海事産業が展開され、国内を代表する海事クラスターが形成されてきました。本日のパネルディスカッションでご紹介があると思いますが、近年では、カーボンニュートラルの実現に向けた人材育成等、新しい様々な取

組みが進んでいます。

また、私事ではありますが、私は 1959 年（昭和 34 年）夏から 2 年間、丁度小学校 2 年生の 2 学期から 4 年生の 1 学期までの間ですが、長崎県大村市に住み、大村市立竹松小学校に通っておりました。長崎県は私のふるさとの一つです。

海事関係者や物流関係者、エネルギー関係者などが一堂に会して開催される本日の海事立国フォーラムでは、長崎における海事クラスターの活性化、強靱化に向けて、どのような取組みや施策を進め、今後どのように発展させていくのか、皆様と一緒に議論し、そして今後の展望を考えたいと思います。

最後になりますが、本日の海事立国フォーラムへの皆様のご参加に対し、改めて御礼申し上げますとともに、本日のフォーラムが、皆様にとりまして、今後の取組への有益な示唆に富むものとなり、また、交流の場として有益な機会となりますことを祈念いたしまして、私のご挨拶といたします。

本日はどうぞよろしく願いいたします。

（以上）

閉会挨拶

公益財団法人日本海事センター理事長の平垣内でございます。
先ずは、今回のフォーラムを開催するにあたって、長崎県、長崎市、九州運輸局、地元の企業のみなさまをはじめとして、多くの関係者の方々にご協力頂き、また、多くの方々のご参加を頂き無事開催ができましたことに対し厚く御礼申し上げます。なんといっても海に関する長い歴史と係わりを持つここ長崎で開催できました事は、当財団と致しましても光栄であり、大変嬉しく思っております。

そして、ご来賓の皆様、大島造船所の竹山副社長には大変ご多用の中ご挨拶やご講演をいただきました。また、大変お忙しい中をパネルディスカッションご登壇いただいた皆様誠に有難うございました。

さらに、長時間にわたり今回の海事立国セミナーにご参加いただいた大勢の参加者及び視聴者の皆様に心より御礼を申し上げます。

さて、今回のフォーラムでは、洋上風力のお話がひとつのアジェンダでした。個人的な話になりますが、役人時代に再エネ利用推進法を担当する内閣府の総合海洋政策推進事務局長として、始まったばかり洋上風力の担当をしておりました。

昨今洋上風力には、逆風が吹いている中で、ここ長崎において、洋上風力が海事クラスター全体で熱心に取り組まれていることに大変勇気付けられました。

また、昨今新内閣の重点 17 分野には、うち造船、海洋、港湾ロジスティクスの 3 つが海関係で挙げられております。考えてみれば、海に囲まれた日本で、ほとんどの輸出入が海からである事を考えれば当たり前の事ですが、海事クラスター全体にとって大変素晴らしいことで、大きなチャンスでもあります。

海の分野は伝統があるだけに、従来ともすれば、造船、海運、港湾とそれぞれに施策が講じられておりましたが、これを海事クラスター全体で考えるという事が、数年前に本格化しております。

例えば造船業の再興には、勿論新技術の導入などによるイノベーションも重要ですが、一方で地道な製造現場の確保も大変重要です。本日の大島造船の副社長さんのお話を伺いますと、造船業の再興には、地域における人材確保などのため地域振興と密接不可分であり、海事クラスターという範囲では、未だ不十分であると改めて感じました。

最後になりますが、限られた時間の中でしたが、今回のフォーラムが長崎

の今後の発展に向けた取組推進の一助になれば幸いです。

本日は、最後までご参加・ご視聴いただき、誠にありがとうございました。

第37回

海事立国 フォーラム

in 東京 2026

講演会
懇親会 **参加費無料**

海事産業の再興に向けた将来展望

令和8年

3.10 火

13:30~17:35

(13:00開場)

定員：先着200名

海運ビル 国際ホール

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

主催：公益財団法人 日本海事センター

後援：国土交通省

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・強化を図る取組みが進められてきました。一方、2022年2月のロシアによるウクライナ軍事侵攻、2023年のパナマ運河渇水による航行制限、2023年11月以降の中東情勢の悪化による喜望峰への迂回など、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おけることとなりました。

こうした中、(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月に海事産業の競争力強化に向けた取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ました。

この検討過程で、2025年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、経済安全保障等の観点から11月4日には「日本成長戦略本部」が設置され、「造船」が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、現在、「海事産業の再興のための提言(仮)」を策定中です。

今回のフォーラムでは、この「提言」をご紹介するとともに、関係者の皆様との意見交換等を通じて、今後の海事産業の再興に向けた将来を展望します。

Program

13:30 開会挨拶



(公財)日本海事センター 会長
宿利 正史

13:40 来賓挨拶



国土交通事務次官
水嶋 智 氏

13:50 基調講演

「海事産業の再興のための提言(仮)」
について



(公財)日本海事センター
海事産業委員会 委員長
早稲田大学法学大学院 教授
河野 真理子 氏

14:20 講演①

提言の実現に向けた
国土交通省の取り組み



国土交通省 海事局長
新垣 慶太 氏

14:45 講演②

『提言』実現に向けた
我が国海外航海運業界からの期待
～次世代に我が国海事産業群を引き継ぐために～



(一社)日本船主協会
会長
長澤 仁志 氏

15:10 休憩(20分)

15:30 講演③

造船業再生強化
～建造能力倍増に向けて～



(一社)日本造船工業会
会長
檜垣 幸人 氏

15:55 講演④

持続可能な内航輸送のために
～海事産業委員会提言への期待～



日本内航海運組合総連合会
会長
栗林 宏吉 氏

16:20 パネルディスカッション

モデレーター

河野 真理子 氏

パネリスト



(公財)日本海事センター
海事産業委員会 委員
神戸大学大学院 准教授
石黒 一彦 氏

講演者4名

17:30 閉会挨拶



(公財)日本海事センター
理事長
平垣内 久隆

※ 講演会後、懇親会を予定



(注) 講演者は公務の都合等により変更する場合があります。時間は目安です。

当センターでは環境問題を考慮し、資料等のペーパーレス化の取組を推進しています。(講演資料は、原則として前日までに当センターホームページにて掲載予定です)

YouTubeでも
同時中継配信をいたします。

聴講
無料



第37回 海事立国フォーラム in 東京 2026

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~

場所 海運ビル

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

講演会 2階 国際ホール
13:30 ~ 17:35 13:00開場
定員：先着200名

懇親会 3階 会議室
講演会終了後

講演会・懇親会ともに

事前登録制

参加費無料

アクセス

東京メトロ 半蔵門線・有楽町線・南北線
「永田町」駅 4番・5番出口より徒歩1分



申込方法

参加を希望される方は、
右記URLまたはQRコードよりお申込みください。
お申込みいただいた方には、
受付番号入りの文書をお送りいたしますので、
それをプリントアウトして参加証としてください。
または受付にて番号をお知らせください。



●お申込みURL

← <https://www.jpmac.or.jp/application/F436792/>

●日本海事センターHP

<https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

検索



締め切り 令和8年3月3日(火) 必着

※参加申込者が多数の場合、事前登録をされていない方、当日の参加申込の方などについては、ご入場をお断りする場合がございますので、あらかじめご了承ください。

お問合せ先

(公財)日本海事センター 企画研究部
東京都千代田区麴町4-5 海事センタービル

TEL:03-3263-9421
(土・日・祝日を除く 9:30 ~ 17:30)

【個人情報の取り扱いについて】

(1) 本参加申込書によって収集された個人情報は当センターが主催・後援する各種催し、出版物等のご案内や講演会においての参加者照会に利用し、それ以外の目的には利用致しません。
上記の目的以外に利用する場合は、ご本人に通知し、再度ご承諾いただきます。

(2) 収集された個人情報は必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、第三者に提供することはありません。

第37回海事立国フォーラム in 東京 2026

「海事産業の再興に向けた将来展望」

日時： 2026年3月10日（火） 13時30分～17時35分
場所： 海運ビル国際ホール（東京都千代田区平河町2-6-4）
主催： 公益財団法人 日本海事センター
後援： 国土交通省

※以下の時間は目安です。

プログラム

- 13時30分 開会挨拶：(公財)日本海事センター会長 宿利 正史
- 13時40分 来賓挨拶：国土交通事務次官 水嶋 智 氏
- 13時50分～ 基調講演：「日本の海事産業の再興に向けた提言」について
(公財)日本海事センター海事産業委員会委員長/
早稲田大学法学学術院教授 河野 真理子 氏
- 14時20分～ 講演1：「提言の実現に向けた国土交通省の取り組み」
国土交通省海事局長 新垣 慶太 氏
- 14時45分～ 講演2：「『提言』実現に向けた我が国海外航海運業界からの期待
～次世代に我が国海事産業群をつなぐために～」
(一社)日本船主協会会長 長澤 仁志 氏
- 15時10分～ 休憩
- 15時30分～ 講演3：「造船業再生強化 ～建造能力倍増に向けて～」
(一社)日本造船工業会会長 檜垣 幸人 氏
- 15時55分～ 講演4：「持続可能な内航輸送のために
～海事産業委員会提言への期待～」
日本内航海運組合総連合会会長 栗林 宏吉 氏
- 16時20分～ パネルディスカッション
モデレーター： 河野 真理子 氏
パネリスト： (公財)日本海事センター海事産業委員会委員/
神戸大学大学院海事科学研究科准教授 石黒 一彦 氏
講演者4名
- 17時30分 閉会挨拶：(公財)日本海事センター理事長 平垣内 久隆
- 17時35分 閉会
懇親会：3階会議室

登壇者略歴

※登壇順に記載しております。

公益財団法人 日本海事センター 会長 しゅくり まさふみ 宿利 正史



1974年東京大学法学部卒業。1974年4月に運輸省（現：国土交通省）に入省。運輸大臣秘書官、航空局審議官・監理部長・次長、大臣官房総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、事務次官を歴任。1984年から1987年まで在インドネシア日本国大使館一等書記官、1991年から1995年まで内閣法制局参事官を務めた。2013年8月から東京大学公共政策大学院客員教授（交通政策）、2014年4月から一般社団法人国際高速鉄道協会（IHRA）理事長、2018年6月から一般財団法人運輸総合研究所会長、2021年6月から公益財団法人日本海事センター会長を務める。

国土交通事務次官 みずしま さとる 水嶋 智 氏



1986年4月 運輸省採用。2013年7月 国土交通省観光庁総務課長、2014年7月 国土交通省大臣官房総務課長、2015年7月 国土交通省大臣官房審議官（総合政策局、鉄道局担当）、2016年6月 国土交通省鉄道局次長、2017年7月 国土交通省観光庁次長、2018年7月 国土交通省海事局長、2019年7月 国土交通省鉄道局長、2020年7月 国土交通省大臣官房長、2021年1月（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長、2022年6月 国土交通省国土交通審議官、2025年7月 国土交通事務次官（現職）。

（公財）日本海事センター海事産業委員会委員長/ 早稲田大学法学学術院 教授 かわの まりこ 河野 真理子 氏



筑波大学社会科学系専任講師、助教授を経て、2004年から早稲田大学法学学術院教授。交通政策審議会海事分科会長、港湾分科会委員等。「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」座長（2023年度から）及びカーボンニュートラルポートの形成に向けた有識者検討会委員（2021年度から）等も務めた。

2025年度の主要著作は、河野真理子「国連海洋法条約第15部の義務的裁判制度における第3節の役割に関する一考察」浅田正彦他編『国家と海洋の国際法』下巻6（信山社、2025年）

国土交通省 海事局長 ^{あらかき けいた} 新垣 慶太 氏



1991年4月 運輸省入省。2007年4月 国土交通省近畿運輸局自動車交通部長、2011年10月 国土交通省観光庁観光地域振興部観光資源課長、2014年7月 国土交通省海事局内航課長、2016年6月 国土交通省海上保安庁総務部主計管理官、2018年4月 国土交通省航空局安全部安全企画課長、2019年7月 海上保安庁総務部政務課長、2020年7月 日本政策投資銀行常務執行役員、2022年7月 国土交通省航空局次長、2023年6月 新関西国際空港株式会社取締役副社長、2025年7月 国土交通省海事局長（現職）。

一般社団法人 日本船主協会 会長 ^{ながさわ ひとし} 長澤 仁志 氏



1980年3月 神戸大学経済学部 卒業。1980年4月 日本郵船株式会社 入社、2004年4月 LNGグループ長、2007年4月 経営委員、LNGグループ長 兼務、2008年10月 経営委員、LNGグループ長、海洋事業グループ長 兼務、2009年4月 常務経営委員、2011年6月 取締役・常務経営委員、2013年4月 代表取締役・専務経営委員、2018年4月 代表取締役・副社長経営委員、2019年6月 代表取締役社長、2023年4月 取締役会長、2025年6月 一般社団法人日本船主協会会長 現在に至る。

一般社団法人 日本造船工業会 会長 ^{ひがき ゆきと} 檜垣 幸人 氏



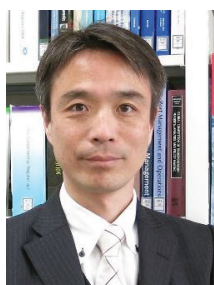
1985年3月 慶應義塾大学 法学部 法律学科卒業。1985年4月 今治造船(株)入社、1998年6月 同社 取締役 社長室長、2000年6月 同社 常務取締役、2004年6月 同社 専務取締役 専務執行役員、2005年6月 同社 代表取締役専務取締役 専務執行役員、2005年10月 同社 代表取締役社長 社長執行役員 至現在。2025年6月 一般社団法人日本造船工業会会長 至現在。

日本内航海運組合総連合会 会長 くりばやし ひろよし 栗林 宏吉 氏



1982年3月 慶應義塾大学法学部卒。1982年4月 栗林商船株式会社入社、1985年6月 栗林商船株式会社取締役、1989年6月 栗林商船株式会社常務取締役、1990年10月 栗林商船株式会社代表取締役専務、1992年6月 栗林商船株式会社代表取締役副社長、1995年6月 栗林商船株式会社代表取締役社長、2019年6月 日本内航海運組合総連合会会長。

(公財)日本海事センター海事産業委員会委員/
神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 いしぐろ かずひこ 石黒 一彦 氏



1994年東北大学工学部土木工学科卒業、1996年東北大学大学院情報科学研究科人間社会情報科学専攻博士前期課程修了、東北大学助手、神戸商船大学講師、神戸大学講師を経て、2009年より現職。博士(学術)。日本海運経済学会副会長・事務局長、日本交通学会評議員、ほか所属学会は土木学会、International Association of Maritime Economists (IAME)など。

公益財団法人 日本海事センター 理事長 ひらごうち ひさたか 平垣内 久隆 氏



1985年東京大学法学部卒業。1985年運輸省(現：国土交通省)に入省。鹿児島県警察本部警務部長、(独)日本政府観光局米州統括事務所代表(ニューヨーク)、国土交通省大臣官房会計課長、航空局航空ネットワーク部長、大臣官房審議官(国際航空・空港コンセッション担当)、航空局次長、内閣官房内閣審議官(内閣官房東京オリンピック・パラリンピック推進事務局 統括官)、内閣府総合海洋政策推進事務局長を務めた。2021年10月に公益財団法人日本海事センター理事長に就任。

第 37 回海事立国フォーラム in 東京 2026 海事産業の再興に向けた将来展望

日時：2026 年 3 月 10 日（火）13:30～17:35

場所：海運ビル 国際ホール

主催：（公財）日本海事センター

後援：国土交通省

結果概要

1. 開催の概要

令和 8 年 3 月 10 日、東京都千代田区平河町海運ビル 2 階「国際ホール」において第 37 回海事立国フォーラム in 東京を開催しました。

当日は、「海事産業の再興に向けた将来展望」と題して、会場で 172 名、YouTube で 187 名と合わせて 350 名を超える参加をいただき、盛況裡の開催となりました。

2. 講演内容

【開会挨拶】 （公財）日本海事センター 会長
宿利 正史

（別添資料参照）



【来賓挨拶】 国土交通事務次官 水嶋 智 氏

水嶋次官から、以下の通りあいさつをいただきました。

・ペルシャ湾情勢が緊迫しており、国交省では関係省庁と連携・情報共有をしながら船舶の安全確保を図っている。

日本の海事産業は、我が国の経済生活を支える重要産業であり、近年地政学的情勢が悪化しており、経済的安全保障の観点からも海事産業の重要性が高まっている。2010 年代では米中貿易摩擦などはあったものの、現在ほど国際貿易システムそのものへの信頼が脅かされる事態ではなかった。現在は国際情勢の不安定化により世界の海運は大きな影響を受け、その余波が一般の生活にも影響が及んでおり、海事産業への認識の高まりも進んでいると思う。日本の造船業は中韓など周辺国とも激しい競争を行っており、市場の不確実性も高まっている中、将来にわたる安定的な事業環境の高まりが必要である。内航海運の持続可能性や、全産業での脱炭素なども課題となっている。



海事産業強化法の締結以来、様々な取組みを国交省でも行ってきたが、内航海運では運賃策定の適切化、政府の成長戦略の枠組みの下での造船業への支援などを行っている。国会でも現在議論が行われているが、政府の成長戦略では造船・港湾ロジスティクス・海洋が重要分野として位置づけられており、我が国海事クラスター全体の強靱化につなげていく必要性を感じている。このようなタイミングで日本海事センターが政策提言を行うのは大変時宜を得たものと受け止めており、また海事関係者が多数お集まりいただいたことも意義深いと感じている。造船業の再興には安定的な鉄鋼の確保、クレーンメーカーとの関係性、株主・投資家の理解など様々な点が重要であるなど、海事関係者一同が声を合わせて情報発信力を強めていくことが重要と思う。提言に携わった全ての人に敬意を表すとともに、日本の海事産業の再興に繋げていくことを祈念したい。

【基調講演】

「日本の海事産業の再興に向けた提言」について」

(公財) 日本海事センター海事産業委員会委員長・

早稲田大学法学学術院教授 河野 真理子 氏

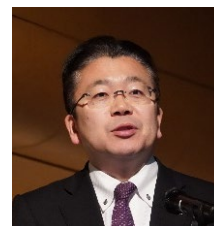


河野教授からは、以下の点を中心に「日本の海事産業の再興に向けた提言」について紹介が行われました。

- ①海事産業委員会の設立の背景について、日本社会における海事産業の重要性、日本の海事産業の問題、海事産業を取り巻く国際情勢の劇的な変化、海事分野における脱炭素への取組の必要性、トランプ政権への対応と日本の海事産業・港湾など
- ②日本の海事産業の現状と課題について、日本の海事産業の国際競争力、経済安全保障（現状・影響・リスク）、環境対応、地方創生（現状、リスク）など
- ③日本の主要な海事産業の現状と課題について、外航海運の現状と課題、内航海運の現状と課題、造船の現状と課題、船用工業の現状と課題、海事産業全体の現状と課題など
- ④提言のポイントについて、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、人材の確保・育成、海事産業の重要性に関する国民の理解、経済安全保障等の観点の重要性、環境対応、海洋産業の振興、海洋産業群の強靱化による地方創生、海外との連携、主要海事産業（外航海運・内航海運・造船・船用工業）など

【講演①】

「提言の実現に向けた国土交通省の取り組み」
国土交通省大臣官房審議官（海事・港湾・危機管理）
足立 基成 氏



足立審議官からは、下記の点を中心に、国土交通省の取組みについて説明が行われました。

- ①造船業再生ロードマップについて、我が国造船業の重要性と造船業の特性、我が国造船業を取り巻く環境と現状・課題、我が国造船業の再生のための対応、各分野における課題と対応の方向性、船種・技術開発の切り口から見た戦略（勝ち筋）、造船業再生に向けたロードマップの要点、「官民投資1兆円」のフレームなど
- ②港湾ロジスティクスについて、成長戦略の検討体制、港湾ロジスティクス戦略など
- ③ゼロエミッション船の状況について、船舶分野のGXにおけるこれまでの取組状況、次世代船舶の受注拡大に向けた課題、新造船において選択される燃料仕様、新燃料の教育訓練に関する協議会の設置について、協議体における検討スケジュールなど
- ④外国人材の受入れ関係について、我が国における外国人材の受入れ（特定技能・育成就労における分野別運用方針の主要な記載事項）など

【講演②】

『「提言」実現に向けた我が国海外航海運業界からの期待
～次世代に我が国海事産業群をつなぐために～』
（一社）日本船主協会会長 長澤 仁志 氏



長澤会長からは、下記の点を中心に、外航海運業界からの期待について説明が行われました。

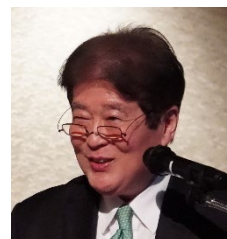
- ①日本の外航海運の役割と現状について、海事産業群による我が国・地域の下支え、外航海運が果たす役割と現状、海運による我が国企業や地域経済への貢献など
- ②我が国海外航海運が直面する課題について、我が国海外航海運と国際競争環境の現状、トン数税制導入後の事業環境変化、イコールフットイングの重要性、我が国海運税制の維持・拡充の必要性、トン数税制改善の必要性、日本籍船制度の改革の必要、我が国海事産業群の強靱化、我が国海事産業を支える人材の確保・育成、海上輸送の様々なリスク、保護主義的措置による国際海上物流の阻害、ネットゼロに向けたグローバル規制、国際海運業界におけるカーボンニュートラル、洋上風力発電含む海洋資源開発への参画など

③「提言」への期待について、我が国海事産業群を未来に引き継ぐための前提・課題・具体的取組など

【講演③】

「造船業再生強化 ～建造能力倍増に向けて～」

(一社) 日本造船工業会会長 檜垣 幸人 氏



檜垣会長からは、下記の点を中心に、造船業の再生に向けた取組みについて説明が行われました。

- ①我が国造船業の現状について、日本における海事産業群の重要性、建造量の推移と新造船需要の見通し、日本造船業の優位性と課題、造船業再生に向けた政府の動きなど
- ②建造能力倍増に向けた取組について、設備の増強・改善、人材確保、省人化・生産性向上など
- ③今後の展望について、次世代船舶の開発・建造に向けた取組、造船業界における再編の進展、造船業の再生強化に向けた取組など

【講演④】

「持続可能な内航輸送のために～海事産業委員会提言への期待～」

日本内航海運組合総連合会会長 栗林 宏吉 氏



栗林会長からは、下記の点を中心に、内航海運業界からの期待について説明が行われました。

- ①我が国内航海運の現状について、内航海運の社会的使命と現状、「船」および「人」の維持・確保の危機への直面など
- ②内航船および人の維持・確保に向けた取組みについて、状況・課題、内航船の設計の標準化、標準化普及に向けた政府の司令塔機能の必要性、標準化が内航海運にもたらすメリット、労働環境改善に向けた業界としての取組など
- ③その他の課題への対応と関係者との連携について、モーダルシフト、脱炭素化、コスト負担の共有など
- ④「日本の海事産業の再興に向けた提言」への期待について、提言が持つ意味と価値、内航海運業界からの期待、未来への決意など

【パネルディスカッション】
モデレーター：河野 真理子 氏



パネリスト：(公財) 日本海事センター海事産業委員会委員・神戸大学大学院
准教授 石黒 一彦 氏
講演者 4 名



石黒 一彦氏



足立 基成氏



長澤 仁志氏



檜垣 幸人氏



栗林 宏吉氏

モデレーターの河野教授より、パネルディスカッションの趣旨等の説明が行われた後、まず当日発表された提言等について各パネリストからそれぞれ以下のコメントが行われました。

・長澤会長からのコメント

外航海運は平和産業であり、紛争多発状況を憂いている。大前提として、政府には船舶の安全航行の担保をお願いしたい。その前提のもと、世界単一市場で競争している外航海運としては、イコールフットィングが重要。イコールフットィングが実現できれば、外航海運は強力な日本の他の海事産業との連携により、他国の海運に負けることはないと思う。日本の造船業は世界全体でシェアは10%を切っており、応援したい。我々は7割以上の船舶を日本の造船所に発注している。日本の造船所が強くなれば、我々にもコスト面等メリットがある。海外の関税・保護主義的な動きも排除願いたい。日本人船員は1,000人程度が船上で働いているが、減らさないよう、練習船の寄贈の実施など取り組みを行いたい。提言の内容を政策の中で展開いただき、次世代に引き継いでいただきたい。

・檜垣会長からのコメント

国が造船に注目し基金を頂いたが、これは重責を担ったということ。日本の造船業復活のため頑張っていきたい。設備など中韓との差はあるが、一人当たりの生産性や瀬戸内での鉄鋼業、関連メーカー等の産業集積など強みもある。ただ資機材費用の差の拡大や設備の老朽化、人員の減少など課題も多いが、設備の更新、人材の確保のための教育など、外国人材の確保も含め

て業界としての取組みを行っていききたい。今治では地方創生のもと、教育面では学校との連携の取組みも進んでいる。造船業界は業界が進んでいるが、一企業だけでは建造倍増のための設備投資は難しく、各企業がリプレースできるサポート体制づくりをお願いしたい。今回は造船業を再興させる最後のチャンスと思い頑張りたい。

・栗林会長からのコメント

内航海運は国内物流の担い手だが、日本経済の停滞等とともに、国内輸送量は漸減傾向にある。それに伴って船舶も人員も減少傾向にあるが、まだある程度の量はある。内航船の場合、標準船型が499トンと決まっており、スケールアップによる効率化に動きにくい部分もあるが、今回の提言を活かし、内航としては新しいチャンスになるのではないかと思う。人材をきちんと育てていき、年齢と資格のギャップを乗り越え、省力化・省人化を進展させ、国とのコミュニケーションも適宜行いつつ、業界を持続可能なものにしていききたい。

・石黒准教授からのコメント

ここ数年大きな出来事が頻繁に起こり海事産業群も振り回される状況が続いているが、長期の取組みも見据えた提言の取りまとめに携わった人々に感謝を申し上げたい。政府も含め、業界の枠を越えた連携が深まることに期待したい。

・足立審議官からのコメント

国際競争に圧倒的にさらされている業界であり、行政の役割が大切と感じた。税制と規制に関して、競争力や産業振興を阻害するものが残っているのであれば、しっかりと見直すことは必要。歴史が長い産業であるが、国際競争を戦えるように行政も取組みを進めたい。イコールフットイングについて、財政当局側の論理もあると思うが、今回造船でブレイクスルーがあって基金が出来たように、こうした新しいことができないか、皆様とともに考えたい。産業振興に補助金を直接入れる手法は近年ではあまりとられていなかったが、追い風が吹いている中、海事産業全体のブレイクスルーを目指していきたい。

続いて石黒准教授と各パネリストの間で、造船にフォーカスした以下の質疑応答が行われました。

・長澤会長への質問

国際社会の中での様々なリスクが高まっていることに触れられていました。船主にとっては日本で船舶を調達し修繕を行う重要性が高まっているのではないかと拝察しますが、海運と造船との「協働」を今後さらにどのように深めて行くべきとお考えでしょうか。

・長澤会長からの回答

国際社会で様々なリスクが顕在化しているが、経済が政治の材料に使われだしていることを重視している。何か気に食わないことがあれば、経済を使って政治的な主張を行うといった動向が両大国に顕著にみられる。修繕の7割が中国に依存するなか、輸出規制などがあった場合にどうするか。日本の国で必要なものを作り、日本の会社が輸送を行わなければならない。造船は今後効率化を図っていくと思うが、修繕もフィリピンなど日本に親近感を抱く国やグローバルサウスを含めて展開していくことが必要。造船についても仕様を統一した発注やロットでの発注などにより、生産性の向上に貢献したい。次世代船の設計などでは MILES にて既に行っているが、造船と海運の共同作業を進めていきたい。

・檜垣会長への質問

建造能力の倍増を実現するには、造船側の能力増強を進めるだけでなく、船用機器や鋼材等のサプライヤーにも供給拡大に備えてもらう必要があると思われませんが、安定的な供給体制の確立に向けて、造船側としてどのようにお考えでしょうか。

・檜垣会長からの回答

造船能力の強化が課題。韓国は広大な土地を保有して複数のドックを作り効率化をしている。日本の場合、面積が5分の1程度で人材も少ない。建造量倍増のためにはまず土地が必要で、例えば鉄鋼メーカーなどが規模を縮小した際、土地が余っていれば貸してほしいし、国も周旋してほしい。土地の購入は基金の対象にはなっておらず、対象とすることや国や地方が土地を提供する仕組みなどがあればありがたい。また建造量を倍増するならば、船用機器の生産も倍増されなければならない、相応の支援が必要と思う。船用工業も設備の老朽化が課題であり、基金を用意いただくなど支援があると望ましい。また、クレーンもボトルネックであり、製造事業者は1-2社に限られており、納期は6-7年かかる。クレーンメーカーも基金の対象としてほしい。

・栗林会長への質問

内航船舶の標準化については、これまでも国が進めてきたところだと思いますが、今回の提言を受けて、実際にどう進めていくべきであるとお考えでしょうか。

・栗林会長からの回答

設計の標準化は、使いやすく作りやすく、コスト競争力のある船を作ることが目的であり、これまでのあまりうまくいっていない取り組みも踏まえ、使いやすく作りやすい船を突き詰めていくことが重要。標準化された船を安く作っていただければと思っており、現在それを目指して動いている

人たちもいる。提言が受け入れられ、国が標準化のため施策を取られる際は、業界も積極的に動いていきたい。

・足立審議官への質問

中国・韓国は従前より政府が造船業に対して手厚い支援を行っています。競争力強化を目指すにあたり、支援の規模を競うことが現実的でないとすると、中国・韓国では手薄な分野や差の小さい分野を特に強化していくことが有効と考えますが、支援に当たっての対象の絞り込みの方針についてどのようにお考えでしょうか。

・足立審議官からの回答

中国は国営、韓国も財閥系大手造船企業に対し政府を挙げて支援した。自立性と優位性をキーワードにしていきたい。1兆円投資で自立性を確保するとともに、優位性の確保を目指して新しい船舶の開発をやっていく。日本はIMOに相当食い込んでおり、国際規則・基準をリードすることは国際競争力にもつながる。設計の標準化など協業もしっかりやったうえで、中韓に対する有効な手を打っていきたい。

続いて昨年12月の造船業再生ロードマップについて、造船のパネリストから外航海運のパネリストへ、また、外航海運のパネリストから造船のパネリストへ、それぞれ以下のコメントが行われました。

・檜垣会長からのコメント

造船基金の際にはご協力をいただき感謝申し上げます。次世代船舶の開発コストが厳しい状況のもと、開発コストを一部負担していただけるのはありがたい。ロット発注の実施や品質・サービスは世界一だと認識しているため、一定の船価差はジャパンプレミアとして発注を検討いただきたい。

・長澤会長からのコメント

海外も中国が独占に向かう状況には危機感を持っており、船価差は課題だが、建造量倍増のための生産性向上等を通じまずは一桁台のプレミアを目指していただきたい。日本の船主は日本造船所に発注したいという思いがあり、差が縮まれば、日本以外の船主からも発注が入るのではないかと思う。LNG船も含め、検討をしっかりとっていただきたい。

続いて内航海運業界における船員・船舶の維持確保について、パネリストから以下のコメントが行われました。

・栗林会長からのコメント

色々なコストが上がってきており、相応の運賃・用船料を頂く必要がある。運賃・用船料に関する標準的な考え方を検討しており、今の時代に合っ

た運賃・用船料を頂いて、船主が船舶のリプレースができるようにしていきたい。国内の中小造船所にも手厚い支援をお願いしたい。人材に関し、海技教育機構等の卒業者はもちろん、陸上からの転職のケースも増えてきており、情報発信を続けながら間口を広げていきたい。船員養成機関の構造改革についても、インフレの時代を踏まえ、取り組みを進めていただきたい。

・石黒准教授からのコメント

内航 WG でも深い議論を行った。船舶船員両方に課題を抱えており、業界での努力を進めても解決に至っていないことに理解を深めた。船舶のリプレースを進めるためにも運賃・用船料が重要。提言の検討にあたっては外航・内航いずれも重要という位置づけの提言になったと考えており、社会に対して内航について理解を深めてもらうきっかけになったのではと思う。内航に関する研究者は少なく、私も仲間を増やして研究を進めていきたい。

続いて今後の各業界の展望等について、パネリストから以下のコメントが行われました。

・長澤会長からのコメント

造船業の歴史を遡ると、かつては英国が 1 位だったが、フランス・スペイン・イタリアなどが台頭し、日本・韓国・中国へと首位が移っていった。英国では造船業の衰退とともに海運も消え、艦艇さえ作れなくなった。造船とともに日本の海事産業の復興が必要。日本は英国のようにトンネルで海外と繋がっているわけではない。政府が反応してくれたので、我々としても強い海事産業をしっかりと繋いでいきたい。

・檜垣会長からのコメント

日本の電力の多くは LNG で作られている。LNG を運ぶ船が国内で作れないことには、造船業としても危機感を持っている。価格差を抑えるのも難しいが、LNG に関しては、造船業者が喜んで作れるような仕組みが必要。

・栗林会長からのコメント

内航海運は日本の経済状況と連動している。船体の整備や造船の能力など課題も多いが、内航は重要な役割を担い続けると思う。内航の抱える課題が残り続けているが、今回造船が注目されたことを契機に、内航にもいい機会として、業界が維持発展できるよう進んでいきたい。

続いて今後の海事行政等について、以下のコメントが行われました。

・足立審議官からのコメント

日本の海事産業は品質では世界一ということばも頂き、政策を担うものとして身の引き締まる思いだ。新時代の交通政策のあり方を検討しているが、

海事・港湾を中心に、様々なご意見も頂いて、財政当局に出していく。小さくまとめようとしても上手くいかないことは分かっているので、他の役所とも連携して、大きな成果を目指していきたい。

その後、参加者からの事前質問について、以下の質疑応答が行われました。

・事前質問

海事産業強化法が制定され5年が経過、今年はその見直しや必要に応じて所要の措置が取られるタイミングかと思います。この5年間で成し遂げたこと、成し遂げられなかったことは何か。また、このタイミングで必要とされる所要の措置があれば伺いたい。

・足立審議官からの回答

海事産業強化法の見直しタイミングが来ているが、こうした状況の下での見直しであり、当時も税制特例などが盛り込まれたが、造船の能力は落ちている。造船能力の強化を海事産業強化法の改正の中に入れていくのではと考えている。イコールフットィングの話なども含め、大きな絵を描いて前に進んでいきたい。

最後に、フロアの日本船用工業会・木下顧問から、以下のコメントがありました。

・木下顧問からのコメント

提言の中には船用工業の課題も含まれているが、船用工業は造船を支えており、設備の増強や事業の継承などに国の支援をいただき、今の規模を維持するとともに生産を向上させていきたい。仕様を統一いただく等していただければ納期は短縮できる。また海外から調達している部品もあるが、国内で内製化できるよう提言などを行っていきたい。

【閉会挨拶】（公財）日本海事センター理事長
平垣内 久隆

（別添資料参照）



開会挨拶

皆様こんにちは。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。

本日の第37回海事立国フォーラムには、お足元の悪い中、この会場にも、またオンラインでも、大変多くの皆様にご参加いただいております、感謝申し上げます。

本日は公務ご多忙の中水嶋智国土交通事務次官にお越しいただいております、この後ご挨拶をいただきます。誠にありがとうございます。また、6名の講演者及びパネリストの皆様には、ご多用の中本日のフォーラムにご登壇いただきますことに心より感謝申し上げます。さらに、このフォーラムの開催に当たり、国土交通省海事局、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など多くの関係者の皆様に多大なご協力を賜りましたことに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

日本海事センターは、海事分野の中核的な公益財団法人として、国内外の動向に的確に対応しつつ、海事に関する研究調査や政策提言、海事公益活動に対する助成事業などを行っています。これらの活動の一環として、2007年より例年2回、東京と東京以外の都市において海事立国フォーラムを開催しており、昨年は2月に東京で、11月に長崎で開催いたしました。

さて、昨今の海事をめぐる状況は極めて厳しく、先月末からの米国及びイスラエルによるイランに対する攻撃とその報復攻撃により、ホルムズ海峡が事実上封鎖状態となっており、現在も、日本関係船舶が45隻、日本人船員が24人、ペルシャ湾内に停泊を余儀なくされ、正に危機的な状況にあります。また、輸入原油の9割以上を中東地域に依存する日本にとって、エネルギーの安定供給の面からも極めて深刻な状況です。

この数年を振り返ってみましても、海事産業は、ロシアによるウクライナ侵攻や、中東情勢の悪化による紅海及びスエズ運河の航行の自粛と喜望峰への迂回など、国際情勢の急激な悪化や地政学リスクの顕在化により、困難な局面に度々晒され、かつてなく厳しい状況に置かれています。

他方、海事分野の脱炭素化につきましては、昨年MARPOL条約の改正案の採択が延期となり、本年11月に国際海事機関(IMO)において、改めて採択のための審議が行われることになっています。

また、海事人材の不足は一層深刻化しており、計画的な海事人材の確保・育成や、GX・DXに対応した高度な海事人材の育成等が不可欠な状況です。

日本海事センターでは、2年前の2024年2月にこの場所で開催した第33

回海事立国フォーラムで、「海事産業の強化を展望する」というテーマをとりあげました。当時の海谷国土交通省海事局長、明珍日本船主協会会長、金花日本造船工業会会長、そして本日もご講演いただく栗林日本内航海運組合総連合会会長ほかの皆様のご登壇を得て、活発な議論を展開していただき、日本の海事産業が直面する様々な課題や海事産業の強化のために今後必要となる取り組みについて、概ね関係者間で認識が共有されました。

そこで、この年の12月に、当センターに産官学の代表者30名からなる「海事産業委員会」を新たに設置し、日本の海事産業の競争力強化方策等について精力的に検討を進めてきました。

この検討過程で、2025年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や、日米関税交渉の一環として10月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、11月には「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」が戦略分野とされ、12月には「造船業再生ロードマップ」が公表されるなど、海事をめぐる様々な動きがありました。また、先月13日には米国政府から「Maritime Action Plan」が発表され、今後の動向にますます目が離せない状況です。

海事産業委員会ではこれらの動きを踏まえつつ、委員会を9回開催し、さらに、委員会の下に設置した「内航海運ワーキンググループ」を4回開催して、広範かつ精力的に議論を重ね、本日「日本の海事産業の再興に向けた提言」として、その成果をとりまとめました。後ほど、海事産業委員会で委員長をお務めいただいた早稲田大学の河野真理子教授からご紹介いただきます。

また、明日午後にこの提言を金子国土交通大臣にお渡しして、政府として日本の海事産業の再興に向けて強力に取り組んでいただくようお願いすることとしております。

本日の海事立国フォーラムでは、日本の経済社会を支え、かつ、経済安全保障の第一線を担う海事産業について、日本の経済社会の構造変化と国際情勢の大きなうねりの中で、いかにしてその再興を図るか、海事産業委員会の提言を踏まえつつ、皆様と一緒にしっかりと考えてみたいと思います。

最後になりますが、本日の海事立国フォーラムへの皆様のご参加に対し、改めて御礼申し上げますとともに、本日のフォーラムが、皆様にとりまして、今後の取組への有益な示唆に富むものとなり、また交流の場として実りある機会となりますことを祈念いたしまして、私のご挨拶といたします。

(以上)

閉会挨拶

海事センター理事長の平垣内でございます。

先ず始めに、本日大変お忙しいところセミナーに登壇頂きました先生方、業界のリーダーの方に心より御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

まさに混迷の時代です。毎日朝の連ドラで流れるだんだん世界が悪くなるという歌詞が耳に残ります。ただ、うまく帆を張ってこういった強い風を受ける事ができれば新たな取り組みや改革が進むのも事実です。今回の造船の大規模な新たな予算措置もそうです。こういった厳しい時代に危機をチャンスに変えるために、海事産業として求められるのは2つのポイントかと思えます。

一つは、産官学の連携でアンテナを高くして叡智を絞って対応するという事ではないでしょうか。本日のセミナーはまさに産官学の方が揃い踏みされています。二つ目は、海事産業は長い歴史があり、海事産業といっても、外航、内航、造船、舶用工業、港湾や海洋などに分かれておりますが、これも連携して総合的に考える必要があるのではないのでしょうか？

当海事センターとしては、これらの連携の事務局的な役割を果たしたいと思っております。

また、当海事センターは、今までは、どちらかというところ、これら海事産業の関係者であるプロ向けにアウトプットを提供して参りました。今後海事産業の発展のためには、広く国民のご理解が必要であるため、本日のセミナーのような一般向けの情報発信も充実して参りたいと考えておりますので、引き続きどうぞよろしくお願い致します。

本日は、お忙しいなか多数ご参加頂きありがとうございました。

第13回 JMC 海事振興セミナー
「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」

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、日本海事センターにおいて、「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」と題し、第13回 JMC 海事振興セミナーを開催いたします。

皆様におかれましては、ぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

敬具

記

日 時：2025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）

※若干名、会場での参加が可能です。なお、定員になり次第締め切らせていただきます。

場 所：海事センタービル4階会議室（東京都千代田区麹町4-5）

概 要

2022年2月のロシアのウクライナ侵攻、それに伴う米国やEUによるロシアに対する制裁措置の発動、2023年10月に始まったハマスによるイスラエルへの越境攻撃とイスラエル軍によるガザへの侵攻、そしてそれに関連した同年11月のフシ派による Galaxy Leader 号の拿捕など、外航海運業は、昨今の国際社会における地政学リスクの高まりに直面しています。外航海運業はこれらのリスクを受け止めながら、安定的な海上輸送を提供してきており、また引き続き提供していく必要があります。

今回のセミナーでは、ロシアに対する制裁リスクを中心に、外航海運とそれに不可欠な海上保険が、安定的な海上輸送確保のために、どのように対応しているかを紹介しつつ、抱えている課題や、将来に向けた課題などについて意見交換をします。

14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長 宿利 正史

14:05 【総論】 「ロシアに対する制裁の現状」
龍谷大学法学部 教授 山田 卓平 氏

14:30 【各論①】
「外航海運による制裁リスクへの対応ーリスク・マネジメントの観点から」
日本郵船（株） 法務・フェアトレード推進グループ専門官 橋本 隆明 氏

14:50 【各論②】
「戦争リスク・制裁リスクと海上保険ー現状と課題」
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 久保 治郎 氏

15:20 【パネルディスカッション】
モデレーター： 慶應義塾大学法学部 教授 南 健悟 氏
パネリスト： 講演者3名

参加費：無料

お申込み：下記 URL 又は QR コードよりお申込みください。（HP からもお申込みいただけます）

<https://www.jpmac.or.jp/application/S517805/>（申込期限：12月18日（木）まで）

◆お申し込みいただいた方には、後日、視聴用 URL をご送付いたします。

※本セミナーのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。

お問合せ：公益財団法人 日本海事センター企画研究部

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階

TEL:03-3263-9421 FAX:03-3264-5565

E-mail:jmcseminar@jpmac.or.jp HP:<https://www.jpmac.or.jp/>



【講演者略歴】

※講師は登壇順です

龍谷大学法学部 教授 ^{やまだ たくへい} 山田 卓平 氏

京都大学法学部卒業（1996年）、京都大学大学院法学研究科博士後期課程中退（2000年）、神戸学院大学法学部講師（2000～2003年）、同准教授（2003年～2010年）、同教授（2010年～2011年）を経て、2011年より現職。博士（法学）（京都大学）。主な著作として、『概説国際法』（共著）（有斐閣、2024年）、『国際法〔第2版〕』（共著）（有斐閣、2022年）、『国際法における緊急避難』（有斐閣、2014年）など。



日本郵船株式会社 法務・フェアトレード推進グループ専門官 ^{はしもと たかあき} 橋本 隆明 氏

1993年神戸大学法学部卒業、同年日本郵船株式会社入社。
主に法務・コンプライアンス部門に携わり、2024年10月より現職。



東京海上日動火災保険株式会社

フェロー兼商業損害部専門部長 ^{くぼ じろう} 久保 治郎 氏

1986年 京都大学法学部卒業、東京海上日動火災保険入社、2021年同社フェロー兼商業損害部専門部長（法規・約款担当）。主な社外活動として、東京海洋大学非常勤講師（2011年～2014年）、早稲田大学非常勤講師（法学研究科2015年～2017年）・客員教授（海法研究所2018年～）、万国海法会海上保険常設委員会委員（2011年～）、万国海法会共同海損常設委員会委員（2012年～）、国際海上保険連合 Salvage Forum 委員（2011年～）、日本海運集会所海難救助報酬斡旋委員長（2012年～）、日本海損精算人協会会長（2017年～2022年）、日本海事センターIMO 法律問題委員会委員（2021年～）、国土交通省自動運航船検討会委員（2024年～）。近著として、「逐条解説 2016年ヨーク・アントワープ規則—共同海損の理論と実務」（2022年）、「船舶保険の損害対応実務」（2022年）（共著）。日本海法学会・小町谷賞（実務家の部）（2017年）、上記共著書籍で住田海事奨励賞（2022年）。



慶応義塾大学法学部 教授 ^{みなみ けんご} 南 健悟 氏

静岡大学人文学部卒業（2005年）、北海道大学大学院法学研究科博士後期課程修了（2010年）、博士（法学）。旭川大学経済学部助教（2009年～2010年）、小樽商科大学商学部准教授（2010年～2017年）、日本大学法学部准教授・教授（2017年～2024年）を経て現職。法務省民事局調査員（2022年～2025年）、国土交通省海事局知床遊覧船事故対策委員会・同フォローアップ委員会委員（2022年～）、国土交通省交通政策審議会委員（2023年～）。著作として、“Recent Development of MASS and Guidelines in Japan”, The Asian Business Lawyer, Vol. 31, 97-114(2024)、「海上運送契約におけるアメリカ法上の荷送人の危険物通知義務」国際商取引学会年報 26号 18頁～28頁（2024年）、「自動運航船と衝突責任」海法会誌復刊 64号 85頁～108頁（2021年）。



第13回 JMC 海事振興セミナー 開催結果(概要) 「地政学リスクの高まりと安定的な海上輸送の確保—その1—」

日 時:2025年12月12日(金)14:00~16:00

開催方法:ハイブリッド形式 (Zoom ウェビナー併用)

1. 開催の概要

2025年12月22日、東京都千代田区麹町の海事センタービル4階会議室において、第13回 JMC 海事振興セミナーを開催した。450名を超える視聴登録をいただき、制裁リスク等への外航海運、海上保険の対応への関心の高さが窺えた。



2. 講演内容

【開会挨拶】(公財)日本海事センター 会長 宿利 正史
(別添参照)



(1) 「ロシアに対する制裁の現状」

龍谷大学法学部 教授 山田 卓平 氏



2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻を受けて取られているロシア制裁が、国連安全保障理事会による措置ではなく、有志国によってとられた独自制裁であること、2014年のクリミア危機の措置に対する追加的措置であること、制裁は基本的に自国民に義務を課すものであるが、米国は米国法人の外国子会社や米国の金融システムの利用者などに義務を課す、いわゆる二次制裁又は域外適用といわれる措置を講じていることなどが説明された。また、その効果については、ロシアの実質GDPの減少は見られるが、ロシア軍がウクライナから撤退したわけではないこと、制裁に参加している国が限られている中で効果を上げようと思えば、ロシアのエネルギー輸出による収入を減らすことが重要であることなどが語られた。

(2) 「外航海運による制裁リスクへの対応ーリスク・マネジメントの観点から」

日本郵船(株) 法務・フェアトレード推進グループ専門官 橋本 隆明 氏

海運会社から見た米国およびEUによるロシア制裁について概観した。また中国が制裁の域外適用に対抗する規則や反外国制裁法などを制定していることが指摘された。米国の制裁については、SDNリスト記載の団体・個人との取引だけでなく、SDN対象者により直接又は間接に50%以上の持ち分を保有されている企業との取引も米国政府による制裁の対象となるとする50%ルールについて注意喚起がなされた。また米国やEUなどによるロシア産原油に対するプライスカップ導入で、特定の価格を超えたロシア産原油を輸送する船舶に保険サービスを提供してはならないことになり、シャドーフリートが生み出されていることやシャドーフリートの実態、活動について説明がなされた。加えて、米国は「米国財務省外国資産管理局(OFAC)により作成された経済制裁遵守体制のためのガイダンス」など8つのガイダンスを出していること、その中には海運業向けのガイダンスもあること、EUも経済制裁順守プログラムやガイダンスを出していること、なによりリスクベースアプローチが大切であることが説明された。最後にOFACが公開している事例を紹介し、コンプライアンスプログラムの導入、実践の重要性が強調された。



(3) 「戦争リスク・制裁リスクと海上保険－現状と課題」

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

久保 治郎 氏

【戦争リスク】

戦争リスクについては通常保険者免責であるが、戦争保険特別約款等により復活担保される。船舶戦争保険は対象船舶に物理的な損傷がない場合でも推定全損とされる特例がある。1981年に船舶戦争保険再保険プールが設立され、1996年に日本船舶再保険プールに統合された。船舶戦争保険の特徴として、航路定限、割増保険料、予告解除（通常7日前、五大国間の紛争があれば72時間前）、自動終了がある。



【経済制裁リスク】

保険者が経済制裁に抵触しないための対応としては、契約の当事者・受益者、被保険船舶のスクリーニング、船舶が高リスク国・地域に入域する際には保険契約者に経済制裁に抵触しないことの確認を行ったことを示す資料の提供の要請、事故の際には衝突船主、救助業者、修繕業者、損害鑑定人、海損精算人等のスクリーニング等が必要。船舶が違法行為に使用されれば保険金は支払われず、制裁等に抵触する場合も保険金は支払われないとする特別条項も設けられている。保険事故対応では、保険者が発行する支払保証状（LoU）が大きな役割を果たすが、相手側が制裁当事者である場合、LoUを提供できない、LoUを相手側から入手できないという問題が生じ得る。さらに元受保険者と再保険者に適用される経済制裁の違いにより経済制裁ギャップが生じ、元受保険者による再保険調達が困難になる事態が生じ得る。また、元受保険金の支払い後に再保険金の回収ができないという事態もあり得る。このような経済制裁ギャップがイラン経済制裁で生じ、イラン産原油輸送タンカー特措法が制定された。

3. パネルディスカッション及び質疑応答

モデレーター：慶應義塾大学法学部 教授 南 健悟 氏

パネリスト：

龍谷大学法学部 教授 山田 卓平 氏

日本郵船（株）法務・フェアトレード推進グループ専門官 橋本 隆明 氏



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 久保 治郎氏

モデレーター、会場および視聴者から以下のような質問が出され、質疑応答が行われた。

- 中国やインドといった例が出されたが、ロシア制裁に参加していない国は、どのような理由で参加していないのか。
- 欧州でロシアの凍結資産の活用という動きがあるが、国際法という観点からどのような問題があるか。
- ダークフリート、シャドーフリートについて、海運会社としてビジネス上どのような懸念を有しているか。
- 米国、EUの経済制裁では、米国政府が推奨する施策、ガイダンス、EUが推奨する施策が出されているが、このような施策、ガイダンスは、経営上、法律上、どのような位置づけを持っているのか。海運会社では、どのように位置づけているのか。
- ダークフリート、シャドーフリートが事故を起こした場合、海上保険という観点からは、どのような問題があるか。
- 国際社会における平和と安全の維持という安全保障と、経済安全保障、エネルギー安全保障、場合によってはこれらが抵触することがあるが、国際法学はこれらをどう調整するのか。またユニラテラルな制裁が発動される中、日本の思惑、利益を考えた場合に、日本は、安全保障、経済安全保障、エネルギー安全保障をどのように調整すると考えられるか。
- ダークフリート、シャドーフリートへの対応として、日本政府に求めること、要請することがあるか。
- ダークフリートやシャドーフリートは海賊となり得るか。

開会挨拶

日本海事センター会長の宿利正史です。本日は、年の瀬を迎え、皆様それぞれにお忙しい中、第13回JMC海事振興セミナーに大変多くの方々にご参加をいただき、誠にありがとうございます。

日本海事センターは、海事分野の中核的な公益法人として、産官学の関係者との緊密な連携・協働を通じて、内外の諸情勢に的確に対応し、日本の海事分野・海事産業の振興を図るべく、海事関係の調査研究や政策提言、海事関係の公益活動の助成等に取り組んでいます。

本日の海事振興セミナーでは、「地政学リスクの高まりと安定的な海上輸送の確保—その1—」をテーマにとりあげます。

皆様よくご承知のとおり、2022年2月のロシアのウクライナへの軍事侵攻と、その対抗措置としての米国やEUによるロシアへの経済制裁、2023年10月のハマスによるイスラエルへの越境攻撃と、これに対する報復措置としてのイスラエルによるガザ地区への武力侵攻、また、これに関連したイエメンの武装勢力フーシ派による紅海における船舶攻撃、さらには、昨今の台湾海峡情勢やいわゆる「台湾有事」をめぐる対立など、様々な関係やレイヤーで地政学リスクが高まっています。

本日のセミナーでは、安定的な海上輸送の確保という観点から、地政学リスクをどうとらえたらよいか、とりわけ海運及び保険の面からはどのような影響があり、またどう対応すべきか、について皆様と共に考察を深めたいと思います。

そもそも、「地政学リスクの高まり」と「安定的な海上輸送の確保」というテーマについては、多様な切り口から取り上げることができると思いますが、本日は、このテーマをとりあげる海事振興セミナーの第1回目ということで、タイトルも「その1」としており、まず、ロシアによるウクライナへの軍事侵攻に関わる問題を中心にとりあげます。「その2」、「その3」につきましては、今後の国際情勢等を見極めつつ、適時適切にテーマを選定して企画したいと考えております。

さて、本日の最初のスピーカーは、龍谷大学の国際法の研究者である山田卓平教授です。山田教授は、ロシアに対する経済制裁の国際法的側面についてご研究されています。今回のセミナーは実務者向けということもあり、どのような経済制裁が課されているのかという事実を改めて確認するために、ロシアに対する経済制裁の現状についてご説明いただきます。

続きまして、日本郵船の橋本隆明法務・フェアトレード推進グループ専門官から、外航海運会社がこの経済制裁リスクにどう対応されているのかについてお話

しいいただきます。

その後、東京海上日動火災保険の久保治郎フェロー兼コマーシャル損害部専門部長から、経済制裁リスクと戦争リスクに関する海上保険の現状についてお話しいただきます。

最後に、商法・海商法をご専門とされている慶應義塾大学の南健悟教授をモデレーターとして、パネルディスカッションを行っていただきます。今回のセミナーでは、スピーカーのお三方がそれぞれ異なる分野の知見をお持ちであるということで、南教授には、スピーカーの皆様それぞれご質問いただく形で、各分野の専門知を引き出していきたいと考えています。

その後、会場に参加され、又はオンラインでご参加いただいた皆様からの質問をお受けする予定です。

本日のセミナーが、ご参加いただきました多くの皆様にとりまして真に有益なものなりますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

では、皆様、どうぞよろしく願いいたします。