

第3回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和7年4月14日(月) 10:00-12:15

2. 場所

海事センタービル 401・402 会議室(WEB 併用)

3. 委員の出欠

欠席:有馬委員、堀委員、松田委員

4. 議事概要

今回の議題は「造船・船用工業」であり、この議題に関して有識者等からヒアリングを実施し、その後議論を行った。

冒頭、競争法上問題になる話題は話し合わない旨宣言が行われた。その後事務局より、委員の出欠の確認、委員の交代について説明と新任の委員より挨拶がなされた。また、日本海事センター宿利会長及び中村(秀)上席研究員より、2025年4月11日(金)にソウル(韓国)で開催された JMC/JTTRI-KMI/KUMLC 交流セミナーの開催報告がなされ、韓国は状況の変化を課題というよりチャンスとしてとらえている旨が説明された。

続いて、以下の通り資料に沿って千葉委員((一社)日本造船工業会)・坂田委員((株)名村造船所)・木下委員((一社)日本船用工業会)・川島委員((株)ジャパンエンジンコーポレーション)・吉田委員(海事局船舶産業課)・大坪委員(運輸総合研究所・東海大学)より説明およびコメントがなされた。

千葉委員からは資料1に沿って「造船業の国際競争力強化に向けて」というテーマで説明がなされ、公平な環境であれば日本の造船業は十分な競争力を持つこと、また、中韓の補助金政策については国の対抗措置が必要との発表がなされた。

坂田委員より資料2に沿って「船舶・船用業界を取り巻く環境と抱える課題、今後の対策」について説明がなされ、新造船需要は底堅いものの、生産能力拡大のための人材確保・スマートファクトリー化及び環境対応船への対応が課題であり、人・生産設備・労働環境の投資が必要であるとの発表がなされた。

木下委員より資料3に沿って「船用工業について:船用工業の現状と問題点」について説明がなされ、市場規模・マーケット・事業者及び従業員数(特に修繕事務所)がそれぞれ縮小・低落傾向にあり、生産設備老朽化や後継者不足の中で新燃料などに対応を迫られており、ニーズ対応や商品分野拡大・協業・専門性深化・信頼性

向上で各社が生き残りを図っている旨発表がなされた。

川島委員からは資料 4 に沿って「船用工業(大型船用エンジン)の課題とジャパンエンジンコーポレーションの取組みについて」というテーマで説明がなされ、2050 年カーボンニュートラルに向けた新燃料エンジンの開発・社会実装と、その普及拡大を見据え、新燃料・重油燃料のプロダクトミックスでのエンジン供給量確保を可能とすることが喫緊の課題である旨発表がなされた。

吉田委員より資料 5 に沿って「経済安全保障の観点から見る船舶産業について」というテーマで説明がなされ、海運業の自律性および競争力の維持強化のためには生産基盤の維持強化・人材確保及び省力化・協業および連携の推進の取り組みが重要であり、そのためには現状の危機感や海事産業の重要性について広く国民の理解を得ることや事業者の各地域における認知度・魅力の向上が重要で、地方創生の視点などが必要となりうる旨発表がなされた。

最後に、大坪委員より資料 6 に沿って「海事クラスターと造船・船用工業」について説明がなされ、造船と海運がともに成長できる好循環の構築を試みた海事産業強化法ののち、大型の支援措置なども用意されるようになった一方、過去最も厳しい人的資源の制約という即効性のある対策が難しい課題に直面しており、大学などはすでに考えられるあらゆる努力をしているものの、半導体分野など他の動きにより深刻化している旨発表がなされた。

コメントとして、日本の生存生活のために不可欠な海運のための経済安全保障のみならず商船建造を諦めると艦艇の建造能力維持も困難となるという観点から、純粋な安全保障のためにも強力な造船・船用が必要であるという基本認識が示された。このことを国民の理解を得るためにも明確することが必要であり、そのうえで、企業のリスクをとった設備投資等の決断やすでになされている人材確保のための施策(例えば、企業の寄付講座などを超えた大学への支援)と、それを後押しする国や自治体の政策がうまくリンクすることが重要であり、造船・船用の連携や標準化を進め、建造量を増やすとともに、国は経済安全保障の観点から広くサプライチェーン全体を支援することが重要であると指摘された。

その後、以下の議論がなされた。

○まず総論として、海事産業強化法のアップデートの可能性も含め、国土交通省から今回の発表に含まれていた様々な提案・要請を盛り込んでいただきたい。

各論として、標準化や協業、省力化やコスト削減などの努力について各委員より説明があった。中小船主として全く同感であり、高性能で affordable な船を建造していただきたい。以前中国の工場を視察した際には日本のロボットを導入しており、日本のメーカーより省力化が進んでいるような印象さえあった。ま

た、今回は船用機器のうち最重要・高価な動力機関などのご説明が中心であったが、海事においても DX、またサイバー対策など観点から電装部門の重要性が増している一方、航海データを活用し、運航効率化やエミッション対策に役立てることも重要である。我が国はなお海事と IT 両面での大国であるので海事と通信・制御技術を組み合わせて、海事の GAFAM が日本から生まれるような施策を考えていただければと期待している。

また、ご発表にあった新燃料の実装については大型船から始まるが、中小の船主でもそろそろ検討を始める必要があり、今後中小型の船舶にも対応できる機器の開発を進めていただければ有難い。なお、現存の施策は中小船主にはペーパーワークなども大変であり、なかなか手が届かないところがある。要望ばかりで恐縮であるが、中小船主も使い易い施策を考えていただければと思う。

最後に、米国の通商法 301 条その他の海事政策を注視しているが、その結果として日本建造船に対するプレミアムが出るかもしれないと期待している。今まで日本は WTO や OECD などの中韓の支援策を批判してきたが、実効的な結果が出なかった。米国提案は海運自由の原則に反するが、もともとの中国の支援策に対する対抗措置であるという説明が国際的な海運業界の反応には抜け落ちているように思われ、むしろ「毒を以て毒を制する」措置と考えるべきではないか。結果的に日本建造船に対するプレミアムが生まれるのであればメリットを活用すべきである。トランプ関税との関連で、日米での海事協力は実務的、資金的にも人材的にも難しいことは承知しているが、与野党で国難と形容している状況の中、日本の製造業全体が高関税を被るような事態から少しでも免れるような施策に通じるならば、日米の海事協力もメニューの一に加えても良いのではないかと考えている。

○紹介になるが、ローカルな取り組みとして、今治では教育委員会から地元の中学生向きに海運造船の話を頼まれて講演をした。今治に住んでいても、造船所で何をしているかは知られていないので活躍を話せばみな興味を持ってくれる。

○人材について。私が大学で学んでいた頃は、先生が造船所への就職を積極的に勧めていた記憶があるが、現在では就職は学生の自主性に任されており、その結果、大学で造船を学んでも業界に進む学生が少なくなっていると伺っている。こうした推薦ができたのは、当時は業界と大学の距離が近かったことが大きな要因であったと思うが、人材確保に向けて何か新しい仕組みがあれば良いのではないかと感じる。

造船・船用工業の必要性について。地域経済や経済安全保障、防衛を含めた安全保障と、多様なニーズがある中で、これに応える技術は一朝一夕に生まれるも

のではなく、日々のマーケットで鍛えられた様々な技術基盤があつてこそ。多様なニーズに直面するいまこそ、産業が国内に立地している必要性が高まっていると思う。

○資料1と資料5で地域経済と経済安全保障と安全保障の話が分かれて出てくるが、国際公法の話では従来の security につき、歴史的には軍事について語られてきたが今は経済や環境、人権等の広範な分野が含まれつつあるという議論がある。大坪委員のコメントに関連するが、日本の造船船舶用の技術の中でいくらでも軍事に転換できたり、デュアルユースできたりするものがある。社会にこの分野の重要性を発信するときに、必ずしも軍事の安保と経済安保の箱を明確に区別するだけでなく、その相互の関係に言及し、どれだけ今の日本の造船・船舶の技術が多様化した意味での全体の安保にどれだけ大事か、それが日本にあることが日本の将来にとってどれだけ大事かを訴えていく必要があるのではないか。そういう意味で、今回のスライドの図のように、経済安保や安全保障を明確に分けて記述するよりも、両者の関連性やその関連性があるからこそ、これに関連する多様な海事産業を守ることが大切であるという点がもっと強調されてもよいと思った。

○今のコメントに関連して、3月に米国国務省の運輸担当次官補代理と面会したところ、当初は航空の話をしてしたが、先方から海事の話になり、港湾のセキュリティの話も含め、米国の関心の高さがうかがわれた。駐米日本大使との面会でも、最も懸念しているのは海事政策であり、この点について日米が本気で突っ込んだ議論と対応をしていく必要があるとの懸念が表明されていた。訪米中は先ほど議題に上がっていた通商法 301 条の公聴会が行われており、米国の中でこのテーマが大きなウェイトを占めていることを痛感する出来事であった資料説明にあった議員立法(SHIPS 法)も議会閉会に伴い一度廃案になったが、再度提出されることが確実視されている。基本的に前向きに対応すべきであり、米国の要請に何がこたえられるのかを本気で考えることは、日本の船用造船の未来の話と直結しており、関係者を集めて議論をして、有効なメニューを用意して日本の造船業の立て直しを図ってほしい。韓国はすでに政府と民間がそういう立場を明確しており、ハンファグループの米国造船所買収など一歩進んでいる。前回の委員会でも話に出たが、日本の課題は多々あるが、中韓の不公正な支援については不公正さを指摘するだけでなく、対抗する措置をとる必要があると考えていた。米国はわかりやすくこの指摘をしたとすれば、これまで有効な手を打てなかった日本にとってはチャンスであり、まずやるべきは米国との連携と同時に、日本の中でも造船や海運を重要なものと位置付けて対応を進めてい

くべき。発表の中で経済安保の指定に船舶の部品だけでなく船舶自体も重要であると指摘が行われていたが、これは当然のことであり、さらに船舶と舶用だけなのかについても議論すべき。これは政府内ですぐできることであり、何をするかは米国が明らかにしてくれた。6月までに時間を限られているが、予算財政措置を講ずる努力を進めていくべき。

以上