

第4回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和7年5月26日(月) 10:00-12:00

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

出席:河野委員長、有馬委員、石黒委員、伊勢委員、稲田委員、大坪委員、川島委員、河村委員、木下委員、後藤委員、坂田委員、下野委員、宿利委員、千葉委員、土屋委員、堂前委員、中村委員、野村委員、平垣内委員、星委員、堀委員、松田委員、吉元委員、江種委員、河上委員、新藤委員、日野委員、村田委員

欠席:中川委員、吉田委員

4. 議事概要

今回の議題は「内航海運」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。続いて、以下の通り資料に沿って稲田委員(栗林商船(株))・河村委員(日本内航海運組合総連合会)・吉元委員((一財)日本造船技術センター)・伊勢委員(国土交通省海事局)より報告がなされおよび石黒委員(神戸大学)より報告に対してコメントがなされた。

稲田委員からは資料1に沿って「内航海運業界の現状」について、河村委員からは資料2に沿って「内航海運の課題と内航総連の活動」について、吉元委員からは資料3に沿って「内航海運の課題～技術革新に向けて～」について、伊勢委員からは資料4に沿って「持続可能な内航海運の確立に向けて」についてそれぞれ説明がなされ、石黒委員よりそれぞれの報告に対して、以下のコメントがなされた

- ・稲田委員の報告について:日本におけるカボタージュ制度は、比較的緩めと認識。法制度上は建造を要件に含めておらず、所有(と実質的に)操船のみ。外国人船員を入れたらどうかという議論もあるが賛否両論。
- ・河村委員の報告について:船員確保につき、新卒偏重から中途採用の充実が課題でありキーポイント。機関士の不足がより深刻であると聞く。ハローワークと連携など今後の展開に期待。
- ・吉元委員の報告について:トラックとのライバル関係、トラックが先にゼロエミ

化を達成した場合に逆モーダルシフトが生じることが懸念される。エネルギー効率では優位性があるが、一度シフトしてしまうと、取り戻すのは大変で、要注意。

- ・伊勢委員の報告について：ピラミッド構造自体は他の産業でも珍しくない。ただし、多くの場合は頂点にいるのが同業界の企業であり、下を支える企業への理解あるいは産業を支える矜持のようなものがあるのに対し、内航海運のように頂点に他業界がいることは珍しい。このことに起因する課題につき、政府として荷主との連携強化をはじめとする対応が必要。

その後、以下の議論がなされた。

- 海事産業強化法について。すぐできることは全て書かれているのだが、逆に言えば難しい部分は残っているという面もある。特に、伊勢委員の報告にあるように傭船料の設定や荷主との連携、ガイドライン作成など、難しい課題をよく進めてきて頂いていると思う。石黒委員のご指摘の中でトップが違う業界という話があったが、一つのカギとして、経済安全保障やネットゼロなどの近年の環境変化をうまく生かせればと思う。例えば荷主企業には排出量が算定されるようになり、その中で海運からの排出量は荷主にとっての scope3 となるが、算定の仕方が明確になっていない。モーダルシフト、あるいは海運事業者の中でもハードウェアの更新など排出削減について賢く対応している企業にお金が流れるようにする必要があるが、そのような認識を荷主企業に持ってもらうためにはまず可視化が必要。また、造船について、中小造船業は厳しい状況にある。SIM-SHIP の取り組みは重要だと思っていたが、実際にここまで事業を進めてきていただいて感謝している。標準化は我が国のあらゆる内航海運・造船関係者にとって必須であり、さらにモニタリングや予防保全・メンテナンスも含める段階まで引き上げられれば海運・造船ともに楽になると思う。行政側の課題もあり、省人化・省力化のための安全性評価を陸上のシステムも含めて総合的に、かつ、個船ではなく型式でやっていくことで船員・造船双方の人手不足に対するソリューションになると思う。

- 内航の対策が進んでいることは頼もしいと思う。新燃料は全量輸入となるが、輸入後の内航での輸送はどの程度可能なのか。港湾に関する仕事のなかで、新燃料に関する港湾施設の整備が問題となっていると認識している。例えばドイツのハンブルクに行ったときに、ハンブルク港を新燃料のハブにするための努力をしていると聞いたため、日本ではどうなるか気になった。また、自動運航船の意義として内航の活性化が言われることが多いが、経営や技術の面での受け止めを

教えていただければ。

- 一点目の新燃料について、アンモニアなど、化学製品の原材料として運ぶ船はすでにそれなりにあるが、足りなくなることにはある。昨今ジェット燃料の輸送が問題となったが、LNG についてもこれまでは全量が貯蔵拠点まで直接輸入されてきた中、在庫や実需のバランスを考えると国内輸送により横持ちする船があれば望ましい一方で、そのような船が国内に極めて限られることが荷主サイドにおいて課題になりつつある。内航海運において既往の液体貨物の輸送需要が今後増大することは考えにくい、現時点で積み荷ではない液体貨物の輸送需要が今後急増することはいえるため、この部分について船団の維持を図っていく必要がある。新造船の確保には時間がかかるため、船を減らさないという観点から、むしろ荷主と議論していく必要がある。
- 自動運航船について、MEGURI で離着岸の開発を進めている。外航船とは異なり内航では1日に複数の港に入る場合があり、完全自動化は難しいにせよ、省人化したうえで安全な離着岸ができるのではないかと。現在は 150m 程度の内航の中では大きな船でやっており、取り組みやすい状況。一方で小型船にはスペースの問題で自動化システムを入れるのは難しく、LAN ケーブルを一本引くだけでも大変な作業で、レトロフィットも固定や発熱量などを検討する必要がある。しかし、そのような検討ができるエンジニアも少ないのが現状。このような課題はあるが、活性化する取り組みと思い、開発に取り組んでいる。
- 自動運航化に関し、人手不足の中で省人化のために重要だが、入出港が多いことに加え、エンジンに関しては状態管理が必要。陸上からの状態管理を今考えており、スターリンクを使っている業者が増えてきているが、通信費は掛かる。
- 今回の報告では JRTT の存在感があまり感じられなかった。JRTT は内航の旅客船や貨物船の近代化に重要な役割を果たしてきたが、本日の説明で出たような課題、環境対応、新技術の普及拡大について JRTT がどのような役割を持っているか、あるいは持たせるべきか、具体的に政府として検討しているか。
- 借り手から見ると、例えば離島航路で従業員が少数の事業者などに JRTT の技術的支援が非常に助かるであるとか、事業採算性はあるものの、投資金額が巨額であるために市中銀行が融資しきれないといった状況で協調融資の主幹事となるといった役割はある。他方で、金利が高く、民間銀行や他の政策系金融機関を利用することの方が多という指摘は小型船の場合よく耳にする。

- 離島航路や航路フェリーについて、従前からの役割はあるが、環境対応、技術開発の普及拡大につき JRTT にどのような役割を持たせるかという議論は、借り手側のニーズに政策がどうこたえるのか、という問題なのだから政府がすべきなのではないか。内航が抱えている課題について、本日の委員会の議論で出た課題や取り組みを包含して対応するのが本来の独法の役割からして当然だと思う。
- JRTT は金利の面でかつて市中銀行と一定の差があった。内航の業者はエネ庁の申請など書類手続きを含めて技術面で弱い部分もあり、丁寧に指導してもらった。営業的な面でいうと、自社建造船だけでなく、傭船でも共有船があるが、オペレーターサイドとしても JRTT が入ることの安心感はある。他方、中小の造船所からは、JRTT が入ると前受金返還保証を必ず要求されるが、市中銀行はそこまでは求めない。これを改善する要望は聞こえてくる。ただしこのことは船主にとっては造船所との交渉の後押しになるので、両方の側面がある。
- 内航事業者の多くは、JRTT の共有建造制度を利用している。新造船の建造には多額の初期投資が必要となる中、本制度を活用すれば、JRTT から低利・長期の資金供給を受けられるので、特に自己資本の蓄積に乏しい中小企業に対する資金面の支援策として重要な役割を果たしているとの認識。本制度に利子補給を付ければ、更に内航事業者にとって利用しやすくなると思うが、関係各省と相応の調整が必要となるだろう。

以上