

## 第5回 海事産業委員会 開催結果概要

### 1. 日時

令和7年6月20日(金) 13:00-15:15

### 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

出席:河野委員長、有馬委員、石黒委員、稲田委員、大坪委員、木下委員、後藤委員、坂田委員、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、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:伊勢委員、川島委員、河村委員、中川委員、星委員、吉田委員

### 4. 議事概要

今回の議題は「地域海事クラスター」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、下野委員の退任および後任となる海事センター常務理事が着任するまでの間、空席となることの説明がなされた。

続いて、以下の通り資料に沿って新藤委員(いよぎん地域経済研究センター)、江種委員(中国地域創造研究センター)、日野委員(西瀬戸マリンパートナーズ)、村田委員(長崎経済研究所)、河上委員(双輝汽船)、堂前委員(大阪産業大学)より発表がなされた。

新藤委員より資料1「愛媛の海事クラスター」に沿って、愛媛県の造船業および海運業の推移と現状について説明し、海事産業が抱える課題と今後の対応について発表がなされた。

江種委員より資料2「瀬戸内海事クラスターと脱炭素社会への貢献ポテンシャル」に沿って、瀬戸内海事クラスターでは、DX・GX支援を通じた産業強化や人材育成が進められており、特にグリーンメタノール船など脱炭素型造船プロジェクトが注目されていること、水素・アンモニア等の燃料転換に向けたインフラ整備も地域全体で模索されており、今後の調整が重要であるとの発表がなされた。

日野委員より資料3「世界に誇れる地場産業「愛媛船主」の発達と現状について」

に沿って、愛媛県や今治市における海運業および造船業の成り立ちから、現状のような世界中から注目される規模にまで発展した経緯について発表がなされた。

村田委員より資料4「2025年長崎における海事クラスター現況」に沿って、長崎海洋産業クラスター形成推進協議会が地元産業界を主体に発足し、長崎市を中心に洋上風力発電関連のクラスター形成が進み、造船や異業種からの参入も活発であることの発表がなされた。

河上委員より資料5「海事産業の現状に関する所見」に沿って、外航船による外貨獲得と地域経済における重要性、産業集積を“クラスター”からGX・DXや海事人材を結ぶ“エコシステム”へ発展させる必要性、イコールフッティングの重要性や船主支援のアクセシビリティ改善を指摘し、造船・海事分野での日米協力の枠組み強化に言及したうえで、政策・金融面での制度的な後押しが必要であるとの発表がなされた。

堂前委員より資料6「集積経済と適切な統計整備の必要性」に沿って、産業集積と動学的外部効果の議論を説明し、日本の工業地区における海事製造業の集積の検証について特化係数(LQ)を利用し分析した結果を説明し、現行の都道府県レベルの統計では実態把握が困難であるため、工業地区レベルかつ小・細分類の統計整備および各海事産業の分析が政策形成に必要なこととの発表がなされた。

その後、以下の議論がなされた。

○地域経済の視点から海事クラスターを捉えることが重要。いわゆる「日本に落ちているお金」の観点で考えるべきである。造船業についても、この視点から再評価が必要である。売上高は2兆円強で、営業利益自体は大きくないが、その多くは日本国内に還元されている。国内生産比率は82%、部品の国内調達比率は92%と高く、輸入している鉄鋼石や石炭を除けば、売上の大部分が国内で完結しており、GDPへの貢献度が高いと考えられる。売上高は見た目以上に日本経済に寄与しており、GDPから控除される部分(製鉄の原料など)を除けば、実質的には全て日本に「落ちているお金」である。一方で、インバウンド消費(外国人旅行者の消費)は約8兆円とされており、統計上は輸出扱いではあるが、実際に日本に落ちているかは疑問がある。例として、外国人観光客が利用する交通機関や宿泊施設は外国資本のものも多く、個人的意見であるがゴミなどの外部不経済を生むだけで、日本に還元されていない可能性がある。いずれにしてもこのような観点から、造船業を含む海事産業については、「地域に戻る仕組み」としての効果をもう少し定量的に評価するべきだと思われる。

- トランプ関税の影響により造船業が再注目されているが、それはあくまで一つの契機であり、米国の状況は他人事ではなく、日本の産業も放置すれば同じ道を辿りかねないという警鐘と受け止めるべきである。現在は「何とかしよう」という動きが急速に出てきており、これまでの「生き残るための縮小志向」から方向転換がなされている。業界としてはその変化をラストチャンスとして前向きに受け止め、仮に世界の2割のシェアを目指すとするれば、現状から建造量を倍にすることとなるため、「どう実現していくか」が問われており、そこでは国の支援も必要。日本は造船を民間主導で進めているが、韓国や中国は国家主導であり、民間対国家という構造になってしまっている。そのため、日本にも政府による本格的支援が不可欠であり、すでに支援の動きもあるとの認識である。設備投資を進めるには海運業界からの安定的な発注が前提であり、資金回収の見通しが必要である。その次に出てくるのが、人手不足であり深刻な課題である。建造量を倍増させるためには、デジタル化(DX)や自動化だけでは不十分であり、現場での人材確保が不可欠である。この点で、本日の委員会のテーマである海事クラスターの存在が極めて重要である。各地域の学校や地元の産業と連携しながら人材育成を図る必要がある。日本の造船業の強みは、海事クラスターの強さにあるとされており、今後もその強みを活かし、さらに強化していくことが造船産業の発展に不可欠である。
- アメリカの最近の動きに対し、日本としてこれをどう利用するか、それに対応するために海事産業が業界全体としてどう努力していくかが今後の重要な課題である。業界横断的な方向性の整理や方針の検討は、今後の取組として必要になると認識している。アメリカの急速な動きなどもある中でこの委員会は時宜を得ていると思うので、引き続きご協力をお願いしたい。

以上