

第 6 回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和 7 年 10 月 29 日(水) 13:30-15:45

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、足立委員(代理角野様)、有馬委員、石黒委員、大坪委員、川島委員、河村委員、児玉委員、後藤委員、宿利委員、千葉委員、中村委員、早雲委員、平垣内委員、松田委員、吉元委員、河上委員、新藤委員、日野委員

出席(WEB):稲田委員、江種委員、木下委員、堂前委員

欠席:加藤委員、叶委員、坂田委員、野村委員、村田委員、吉田委員

4. 議事概要

今回の議題は「荷主の立場からの海事産業に対するヒアリングおよび最新の海事行政・海事産業の動向」であり、この議題に関して有識者等からのご報告を行い、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、委員の交代及び出欠の報告がなされた。

続いて、議題1に関して以下の通り資料に沿って、一般社団法人日本自動車工業会サプライチェーン委員会物流部会部会長永野岳人氏、石油連盟流通業務部長半田裕一氏、一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会専務理事鈴木庸夫氏より発表がなされた。

永野氏より資料1「海事産業に関する自動車 OEM の意見・要望」に沿って、港湾、外航海運・内航海運、法規制・物流インフラ、コスト面の4点に関して現状および各事象に対する意見・要望について発表がなされた。

半田氏より資料2「石油業界の主な課題認識」に沿って、石油産業の現状に関して説明したうえで、石油供給における海上輸送の位置づけおよび外航海運・内航海運における課題と要望、カーボンニュートラル対応について発表がなされた。

鈴木氏より資料3「国際貨物輸送事業者から見た海事産業の現状と課題」に沿って、フレイトフォワードの役割や現状に関して説明したうえで、直面する課題および海事産業に期待する事柄について発表がなされた。

その後、以下の議論がなされた。

○報告は基本的に、港湾等の結節点を含め輸送を円滑に行いたい、輸送を確実、スムーズに行いたいという要望だと認識した。インフラはもちろんだが、DX 等の取組は不可欠である。外航海運の立場からは、貨物がないと寄港はできない側面はあり、港湾当局等の主体を筆頭に何らかの形で集荷に取り組むことが重要である。ハブ港では、プロフェッショナルの存在が重要であるという研究もあり、労働力不足の解決の重要性は報告の通りである。

○内航海運と荷主対話の機会は増え、連携は強化されている。石油タンカーについて、特徴として系列化が進む中、タンカー配船の効率化、船腹の大型化がすすんでいた。そのような中で、輸送距離の長距離化等の影響もあり、インバウンド需要が急増した昨年の航空燃料の内航輸送では船腹需給の逼迫が生じ、外航製品タンカーの内航転籍等で対応した。船舶の計画的な確保、船員の確保について引き続き努力する必要があるが、政府の支援も必要ではないか。

○有事の際における国家備蓄原油の沿岸輸送特許に関する柔軟な対応について、内航業界において検討をしていないが、様々なステークホルダーや国の考えもあるなかで、迅速に対応できるよう関係者間で事前に議論することは必要だろう。フィーダーコンテナの課題・要望では、内航コンテナ事業者の団体ができて、議論がなされているおり業界内で問題意識を持っている。

○有事の際の外航タンカーの活用については、様々なステークホルダーが存在する。そのような有事の際の対応のあり方については、関係者とよく相談したい。

続いて、議題2に関して国土交通省海事局総務課長角野浩之氏より資料4「海事行政の直近の動向について」、千葉委員より資料5「第6回海事産業委員会ご説明資料」に沿ってそれぞれ足下の海事行政、造船業の動向について発表がなされ、資料6「我が国外航海運の現状と当面する課題」の紹介がなされた。

その後、以下の議論がなされた。

○国や造船業界において巻き返しに向けた動きがあり、期待したい。荷主の立場では米国の措置によって自動車専用船や中国船に課金されることや中国による米国船への措置に憂慮している。足下ではレアアースの調達に苦労しているが、船舶産業でも中国建造船で同様のことが起こりうるのではないかと。ところで、韓

国側も米国造船業に対する協力の動きがあるが、日本との違いがあるのか

- 韓国と日本の違いについて、韓国はフィリー造船所をハンファグループが買収し、艦艇をつくる計画がある見込みである。日本側として、商船建造で米国へ進出するとなると船価の差があり、見合わない。技術協力や日本の建造能力拡大といった形での協力を考えている。
- マレーシアの港湾に訪問した際、使用しているガントリークレーンはサイズ上日本製では調達できないとのことであった。
- 中国製のクレーンが安全保障上問題視されているが、欧州港湾の視察の際、アイランド製のものになっていた。
- 港湾のクレーンについては、日本では三井 E&S が主力であり、日米協力の枠組みの中で米国港湾でのクレーンを中国から日本へ転換するという動きがあり、日本は期待されている。
- ワシントンの国務省で海事の話題となった際に、中国製のガントリークレーンへの言及があった。米国は懸念している。
- 日本が何をできるか追求したときに、まずは合意した覚書の内容をしっかりと進め、日本の建造能力を強化することが重要。
- 2035 年の建造量目標として、1,800 万 GT へ倍増させるとあったが、どういう検討でこの数値が掲げられたのか。大きな戦略のなかでどのような意味があるのか。
- 2035 年を念頭に日本船主の発注を国内で賄うためには 1800 万 GT を確保する必要があるという数値。また、2035 年の世界全体の建造量の予測である約 9,000 万 GT のシェア 2 割、1,800 万 GT の建造量を日本として確保するという数値でもある。実現可能性については、支援の程度にもよるが、2010 年前後の日本造船業で同程度の実績があったもの。突拍子もない数値ではないという認識。
- 造船への支援は、船用工業にも及ぶのか。船用工業において日本のプレゼンスは一定程度存在する。造船業が前面に出てきている印象がある。必ずしも書か

れていないが、両方を支援すべきではないか。また、建造量目標について、自動車専用船、VLCC、コンテナ船といった具体的な船種の内訳について考えはあるか。

○船用工業については、すでに経済安全保障の枠組みの中で支援するスキームがある。また、環境面などでの支援の枠組みもある。足下の議論では、これまで支援の枠組みがなかった船体がフォーカスされているが、船体への支援が実現すれば、船用工業にも良い影響が及ぶものと認識。建造量の目標は、マクロ面から総量を示した段階であり、船種ごとに精緻には積み上げたものではない。今後、燃料や輸送需要の変動がある中で、船種別の精緻な予測は容易ではなく、まずは総量についての目標を示したもの。

○船用工業として、適宜情報共有を関連事業者と行っている。次世代環境船も含め、2035 年に向けたロードマップの取りまとめはこれからとなるが、全力で増産を支え、支援が必要な事項については協力いただきたいと考えている。

以上