

## 第 7 回 海事産業委員会 開催結果概要

### 1. 日時

令和 7 年 12 月 19 日(金) 15:00-17:00

### 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、足立委員、有馬委員、石黒委員、江種委員、大坪委員、加藤委員、川島委員、河上委員、河村委員、木下委員、児玉委員(代理千葉様)、後藤委員、宿利委員、新藤委員、千葉委員、坪井委員、中村委員、野村委員、早雲委員、日野委員、平垣内委員、松田委員、村田委員、吉元委員

出席(WEB):稲田委員、堂前委員

欠席:叶委員、坂田委員、吉田委員

### 4. 議事概要

今回の議題は「内航海運 WG の結果報告・海事産業委員会提言素案の説明と議論」であり、この議題に関して事務局からの報告を行い、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、委員の出欠の確認がなされた。

続いて、議題1に関して国土交通省大臣官房審議官(海事・港湾・危機管理)足立氏より資料 1 に沿って、補正予算等の状況について発表がなされた。

その後、以下の議論がなされた。

○補正予算の基金創設は力強い支援であるとポジティブに認識した一方で、中国との比較では船舶の内外価格差が特に課題であり、この点は議論されたのか。

○日本と中国で 1.2 倍の船舶の価格差があるといわれている。特に鉄鋼の資材価格差がある。要因としては、日本の鋼材需要と中国の鋼材需要の差があり市場での価格差があることや、大規模な設備で多くの船舶を造ると大きなロットで鋼材調達を行うことができ、コストが抑えられるといったことがある。価格差が 1.1 倍なら日本で調達するが、1.2 倍だと難しいという声もあり、スケールメリ

ットを活かすという議論もあった。

続いて、議題2に関して事務局より資料2「内航海運WGとりまとめ」、資料3「海事産業委員会提言(素案)」に沿って内航海運WGの結果報告と海事産業委員会提言素案の説明がなされた。

その後、以下の議論がなされた。

○1つ目、資料3の3ページ、環境対応の必要性の観点から、影響やリスクの箇所、国際統一ルール不在による地域規制の乱立を合わせて記載していただきたい。

2つ目、14ページ、日本籍船特有の煩雑な手続きにある具体例について、問題意識を持っている一方で、関係者との議論をしている最中であり、具体案の記載は控えてほしい。

3つ目、提言内に海事クラスターという単語が使われているが、ある国会議員から海事クラスターは自然発生的に形成されるものではないか、意図的な集積を表現するうえでは、産業群が良いのではないかと指摘があった。船主協会では海事産業群という用語を使っており、変更を検討いただきたい。

○はじめに、内航海運WGにおいて内航船の建造について、問題認識を共有・議論する機会を持つことができ有り難い。その対策として設計の標準化だが、これまではなかなか進展しなかったが、現在の造船所の減少等の供給側の課題は、発注する内航海運事業者側も理解しており、受け入れへの理解も進んでいくのではないかと。小さな事柄でも、できることから進めたい。最後に、海事産業へ注目が高まり、社会的に関心が高まっている。この機運が盛り上がっているうちに提言を出すことは意義があるし、内航海運にも良い影響が及ぶと有り難い。

○中韓との競合は今まで以上に熾烈な段階になるため、危機感を持っている。国の支援が得られる見込みだが、今後マーケットが悪化しても生き残ることができるような体制の構築に活用したい。そのようなロードマップとなるよう協力したい。製品としての船舶の性能・品質に関わる技術として、新燃料対応などの技術を高める。また、造る面での技術として効率化・省力化といったことが必要となる。小規模な部分では、トライをしているが、大掛かりなものは資金面で苦しかった。これから取り組みができるような状況となりつつあるため、全力で取り組む必要があると考えている。発注から引き渡しまで、2年以上かかり、その間の資機材の価格変動、為替変動等リスクを抱えるが、リードタイムの短縮や補助、

税制の優遇を考えたいし、考えていただきたい。その上で、人材確保、魅力のある業界となる必要がある。造船各社がアピールをする、高校・大学との連携が必要だと考える。実現させるために、これまでとは異なった仕組みが必要となる。ロードマップがこの委員会の提言と表裏一体となると考えており、経済安全保障上に不可欠な海事産業の強化のため充実した施策を期待する。

- 内航海運の設計の標準化について、船用機器メーカーからすると、ぜひ内航に限らず標準化していただきたい。使う側の意見は様々あるが、全て機器メーカーに要望が降りてくる。中小型造船所で一年に二つの船種の設計は対応できない。機関室をパッケージで持ってくる取り組みを欧州ではやっており、インテグレーターがいる。発注主の色々な要望に対応するが、その中で決まるのは一つとなる。エンジンでは、新燃料の制御系の機械は、海外のメーカーを利用している。供給の優先度が低いため、納期が遅くなる。協業や連携は関係者間だけではなかなか難しい。開発での協業は独占禁止法に抵触しない。国の船舶産業の委員会で 2030 年に新燃料でトップシェアを目指すとしており、ぜひ標準化を先導していただきたい。シェア向上のためには複数の機器メーカーが共同で実施している取り組みをいかし、国内のサプライチェーンの強靱化を進める上で、複数の造船所で共通で利用できるものを造るほうが良いと考える。
- 船用工業会には多数の会員企業が存在し、船舶に必要な様々な製品を取り扱っている。いずれの製品においても、仕様の基本的な部分を標準化して頂ければ、増産に向け各社の生産効率はあがると思う。MEPC の不透明な最新動向からも、当面の期間、国内造船所では従来の重油炊き船と次世代燃料船のプロダクトミックス建造が続くような雰囲気にある。重油炊き船の既存技術については、標準化を推進しつつ、次世代燃料でもトップランナーを目指すため、ルールメイキングや標準化を並行して進めていく必要がある。造船再生の動きでは、増産に加え、マーケットにおける国際的な製品競争力強化を目指す必要ありと認識しており、生産量拡大にもつながる、製品リードタイムの短縮を進めつつ、どのタイミングで次世代燃料の生産に大きく舵をきるか、関連業界とすり合わせしながら、進める必要あり。今回の補正予算等による設備投資や様々な DX の動き、GX 経済移行債の活用を含め、各社の舵取り(経営判断)は難しい面もある。年内に策定予定と聞いている造船の再生・増産に向けたロードマップも踏まえ、業界でできるだけ足並みを揃えて検討を進めていく必要がある。
- 歴史的な規模での造船への支援に感謝。画期的な取り組みであり、国家安全保障局、経済産業省等他省庁でも関係する予算がある。概ね網羅されているが、

提言では政府の取り組みでカバーされてない部分を書いたほうが良いと思われる。ここから先は造船側の基金でいうと運用上の話、トン数の区切りや用途が限定されないかなど、足りない部分を提言にて書くべきである。使い勝手の問題がある。手が回らない部分を書くべき。12 ページの経済安全保障推進法で、船体への支援は同様とはっきり書かれておらず、造船基金では、船体を構成する部品、ブロックと舶用機器、一般舶用品、今後設備投資の支援を広げていただきたい。17の修繕は課題で、現状、修繕專業造船所は支援の対象ではない。防衛省向けの船舶は支援があるが、海保向けのみ事業所は抜け落ちているため、今後の課題かと考える。16ページ、資機材価格と為替変動、鉄鋼の内外価格差が大きなハンディとなっているため、触れるべき。今後の課題として、DBJ の委員から金融支援について発表があったが、建造中の利子補給をするなど考えられないか。海事産業強化法の見直しもあり、現在手がつけられていない金融面での支援を考えるべき。13ページの海洋産業は委員会で議論していないが、内閣府等で議論されており、書きぶりは海本部の海洋開発等重点戦略の資料などをふまえ、最新の政策を書いてほしい。メタンハイドレートではなくレアアースにふれる。洋上風力発電に関する船舶について純国産の船舶が進水した。エネルギー政策では鉱物資源の確保、海事産業としての視点ではこれらの成長分野を進めるうえで国内海事産業をいかに。

○2ページ、現状はハンディキャップがあるが、造船の輸出や外航船主業で外貨収入を稼いでいる面にふれてほしい。半導体・家電産業は軒並みシュリンクしている中、海事産業は維持している。日本経済にとっては、有益な分野である。7ページのイコールフットィングはもっと強調していただきたい。10ページ⑨に造船の言及は多いが、海運業のプレゼンスが少ないと感じる。海運業の国際競争力強化について、もう少し盛り込んでいただきたい。14 ページについて船主税制等によって発注できるような体力がないと、造船業への好循環が難しい。17ページの海事クラスターについて海事エコシステムという言葉を私の発表では使った。海事にかかる産業が有機的に連携するというイメージ。海事産業群と14ページの海事観光とつなげる書きぶりが望ましい。石破政権の地域振興、第二次トランプ政権の誕生、海事クラスター強靱化が骨太の方針で明記され、補正予算が盛り込まれたが、半導体の支援規模と比較すると小さい。

○地域金融機関の役割として、持続的な地場産業の発展、地方創生につながるために、海事クラスターの視点で触れていただきたい。事務局とすり合わせをさせていただきたい。トランプ政権関連で愛媛の海事クラスターにヒアリングをしたところ、国や自治体による支援が必要であるという意見が 2/3 を占めた。

- 11ページに関連して、今治市の教育委員会が進めるふるさとキャリア教育において小中学校、弓削商船高等専門学校や松山大学で講義を行った。地元の産業をアピールし、今治市の位置づけを示す目的。全国的には少しふれる程度だが、地元では踏み込んだ取り組みをしていることを認識していただきたい。中国との船価差は補助金が入っていることが要因だと考える。韓国では、財閥系造船所にも資金が出ていると伺う。直接的な交付金・助成金という方法も有りうる。
  
- 提言のなかに含まれる内航海運 WG のとりまとめで議論された設計の標準化について、瀬戸内で造船会社、荷主、海運事業者、船用メーカーが入って議論して働きかけたことがあるが、近い企業の間でも実現できなかった。その理由は、図面の権利、性能の保証、インテグレーターの不在である。当時がない要素として、脱炭素や自動運航がある。各社がしのぎを削って開発していて、標準化に関して舵取りが難しい部分があるが、世界のイニシアティブを取る形でリードできれば、内航船舶の標準化が進むと感じる。各事業者が単独で取り組むことが難しいことに対して支援することで、これまでできなかったことを克服する一つの契機となるだろう。今までの経験を活かしていただきたい。
  
- 海事クラスターは、海事産業群と言い換えていることについて、行政の文書は海事産業群と使い始めた。国土交通省は海事産業群を使っている。内航海運 WG では標準化に焦点を当てていただいた。外航船社大手3社と今治造船、三菱重工などによって、高度な設計を一つの会社(MILES)で実施するという動きが出てきた。標準化をすすめ、ルールメイキングに関わるのが重要。船種をどうするか。川島委員のご発言に対し、今後の燃料をどうするかについて、世界的にも先が読めない段階である。基金としたのは、今後何が主流になるかわからないことや、米国の動きも分からないため、柔軟に使えるからである。9ページ、日本の基幹航路がなくなる可能性について、港湾側、荷役含めた課題があり、戦略分野で港湾ロジスティクスが17分野に入っている。足りない部分、国が言いにくいところを提言に盛り込んでいただきたく、事務局と相談したい。11ページ、海事広報協会とも取り組んでいるが訴求について、日本は海洋国家であり、各地で様々なイベントがあるが、ターゲットがバラバラである。これを分析したうえで、しっかり訴求する。12ページ、今回の基金は、新造船の話であり、修繕をどうするのか。米国の艦船に関する需要が多い。他国に修繕させないという規制があるが、防衛予算が増える中でこれを上手く使えないか。14ページ、イコールフットイングについて船主協会からも提言いただいている。広く大きくまとめていただいている、提言をまとめる段階、国からは言いにくいですが、提言として盛り込ん

でいただきたい部分を相談したい。

○12ページ上部のアウトリーチ活動の重要性は、造船に非常に注目が集まっていることもあり良いタイミングである。今以上に力をいれることと、ロビー活動のようなものも必要。造船所の倒産などが発生すると、地域では「再び造船不況か」という論調がメディアで広がりがち。そのため、メディア向けの積極的な情報発信を行い、正確な情報を浸透させることが重要。不況を記憶している方々による様々な議論が惹起される状況を防ぐためにも、戦略的な広報が不可欠。海事観光では造船業そのものが観光資源となっているケースがある。一例として、佐伯市の造船所は進水式の日を公表し、多くの来訪者を集めている。認知度向上の観点からも、地域に密着した海事観光やイベントの開催は重要。また、外国人労働者の定着を促すためにも、地域との交流活動を積極的に進めることが必要である。内航船の標準化については、過去に上手く行かなかったケースがあるが、作り手サイドの視点で進められたことが要因の一つ。今回は、作り手のみならず、使う側も参画するとともに、これに行政もかかわる形ですすめることがポイントになっている。

以上