

第 8 回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和 8 年 2 月 4 日(水) 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:足立委員、有馬委員、石黒委員(臨時委員長)、稲田委員、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、後藤委員、坂田委員、宿利委員、新藤委員、千葉委員、坪井委員、中村委員、早雲委員、日野委員、平垣内委員、松田委員、村田委員、吉田委員、吉元委員

出席(WEB):河野委員長、堂前委員

欠席:叶委員、野村委員

4. 議事概要

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。また、足立委員の都合により本日は議題 2 の資料説明より開始することが説明された。

続いて、議題2に関して事務局より資料2「海事産業委員会提言(2月4日現在案)」に沿って海事産業委員会提言案の説明がなされた。

続いて、議題1に関して足立委員より資料1に沿って、造船業再生ロードマップおよび港湾ロジスティクス WG の状況について説明がなされた。

その後、議題1および議題2について以下の議論がなされた。

○徹底的に議論していただき、具体的な提言としたいので、個別的な事柄も含めてご意見いただきたい。先日、インドネシアとシンガポールを訪問し関係者と意見交換をした。ONE のニクソン CEO と議論したなかでの要点をお伝えする。欧州直航サービスの日本寄港取りやめについて、ONE のマーケットシェア拡大に向けて、寄港頻度の増加と船舶の大型化でコストを下げるのが重要で、これは港湾の生産性に左右される。日本は輸出入が伸び悩み、港湾の喫水の水準も低

く、12,000TEU を超えるコンテナ船の受け入れが限定される。歴史的にみても拡張工事が乏しく、競争力が低い。ターミナルにおける荷役に関しても、複数事業者が存在し、バース調整の柔軟性が低い。ターンアラウンドタイムの短縮が難しく選択肢から除外される。釜山からフィーダー輸送を週2便行うため、日本の荷主のリードタイムは変化しない。一方で、北米サービスは現状を維持する。日本への貢献として、アジア域内航路は成長しているため、しっかりと対応したい。日本、パキスタン、インドの航路を強化するなど、下支えはしっかりとする。日本の海事産業は競争的な産業であるという自覚を持ってほしい。日本に貢献したいと考えているが、港湾の非効率性が解消されない限り状況の改善は難しく、この点の努力をしていただきたい。

○㉕について地方銀行の記述を追加いただいた。㉔の一部を再掲とあるが、同じ文言を入れるよりも、地方金融機関の融資取組みを後押しするような文言をはっきりと出していただきたい。人材育成は㉔に入っているという整理で、㉕では融資取組み面をより具体的に記述いただきたいという観点。地元大手企業は地方銀行がしっかりと関係を持っているが、中小の海事事業者には行き届かない部分がある。パッケージ融資等の新たな金融メニューを検討するなど融資に関する記述を取り入れていただきたい。地方銀行が入った形で提言されると、各銀行も動きが活発になるかと思う。

○瀬戸内には、船舶ファイナンスに特化した部門を有する銀行がいくつかある。人材育成について、今治市から愛媛銀行に依頼を受けて、今治市の中学校で出前授業を実施した。自治体との連携として、今治市は将来の人材育成をふまえ、義務教育の段階で取り組みをしており、先日は海に近くない地域の中学生が進水式の見学をした。最近このような動きが活発になっている。既に取り組みされている部分を伸ばすべきだと思う。

○中小外航船主の立場として、イコールフットィングについて記述いただいたので、来年以降の税制改正に繋がることを期待したい。海事産業群について特区の創設等、意見を盛り込んでいただいた。海事産業群の箇所、㉓に再掲とあるが、㉕、㉖を相互参照できる形で盛り込んでいただきたい。パラグラフ間の連携がとれる。また、提言が造船に偏っていると述べたのではなく、船主、海運業界の一員からすると、供給能力を高めることは重要だと思うが、実現した暁には、それに応えられるよう発注側の強化も重要だという意図である。

- 外航海運のイコールフットイングが大きく盛り込まれた。元々、日本籍船特有の煩雑な手続きの具体例について記載はあったが、削除された。⑦-2 において5ページを参照しつつ、抜本的な見直しが必要とあり、5ページに具体的な課題が記載されているが、長年海事局と日本船主協会において改善・議論・見直しが進行中であり、オーバーライドしたくないという考えがある。SOLAS 条約との関係で日本のほうが他国より適合していると考えられる点もあり、提案としては、⑦-2 の独特を特有の要件と修正し、外航海運の負担軽減や安全性の確保を踏まえつつ、見直しに取り組む必要がある程度の書きぶりとしていただきたい。
- 色々な見直しを図っている段階である。抜本的という言葉は適切かどうか、船を運航する事業者としては、正直なところ、大きく変えていただきたいと思う。今の形から、大坪委員の指摘も踏まえつつ、記述の見直しをしていただきたい。日本籍船を増やしたいと考えているが、実務上困難な側面はある。適切な言葉にしていれば有り難い。
- 特定重要物資の指定追加の記述は有り難い。船用工業会はメンバーとして約260社、船用工業業界全体で1000社ほど存在する。人材の確保は難しく、例えば、今治工業高校に造船科ができたが、進学先は大体3社に限定されると聞いている。廃業する事業者があれば、調達先を中国に変える選択を取らざるを得ない例もある。海事産業を下支えする存在である事業者をどう支援するかをしっかりと考える必要がある。人材確保の箇所、認知度やイメージだけでなく、待遇面など具体的にどうしたことをやるべきか。補助金があっても、人手もないし手続きが難しいので申請を敬遠する意見もあり、申請の簡素化もぜひ検討していただきたい。下支えしている部分をしっかりと底上げをする旨の記述を入れていただきたい。
- 今治工業高校の方と話をしたなかで、海運・造船分野に就職するとなると保護者が不安視するという。産業や仕事に関する説明が必要となる。海運・造船の位置付けをしっかりと世間に周知することで、就職先としての抵抗感も減ると考えられる。提言にも記載があるが、教育面へ力を入れることは重要である。
- 14-15ページ、建造・修繕体制の箇所、具体的な項目を入れていただいた。内航船も修繕に課題があるため、記載を入れていただきたい。ドックの手当てが難しいことや期間が長くなっているといった課題がある。内航船は国内の修繕ドックを利用できなくなった場合の影響は大きいため、内航 WG においても議論した

が、内航船についても修繕の記述をしていただきたい。

○修繕体制の強化や事業所へのファイナンス支援強化について盛り込んでいただいた、海事産業界と共に取り組みたい。提言には造船にとって重要なテーマが網羅されている。日本に海事産業群が全て揃っている強みを発揮したい。提言に盛り込まれている修繕について申し上げますと、現在、修繕が課題となっている理由として、海上保安庁の船舶を例にすると、過去は船舶の大きさや機能に応じて、ABC とランクが決まっていたが、このランクをなくして、全国の造船所に入れられるようになった。競争が激しくなり、収支が見合わなくなったため、大手が引いたという事情がある。内航船、外航船の場合、お盆や正月に混雑するため、特別手当等費用が増加する。タンカーなど船種によって追加の工程があるうえ、過酷な労働環境であることもあり、修繕の今後を考えたとき、様々な背景があり、なかなか解が出ない。また、外航に関して日本が最終揚げ地となり空荷とならないと修繕が難しいことや中国建造の船舶を修繕するとなると難しい面もあり、課題は多くある。ただ優先順位は高いと思われるため、ぜひ取り組むべきだと考える。

○⑳-4 現場人材の充実の話があるが、修繕に関する人材についてもしっかりと書くべきではないか。

○造船の課題として、9ページ⑤に記述があるが、国内での人材確保が困難と認識している。自動化、省力化と併せて外国人材の活用、採用も課題の一つである。国内での人材確保と書くべきではないか。22ページ目の現場人材の充実で外国人の言及がある。

○16ページ目に記載のある、新燃料のバンカリング拠点整備は重要事項である。当社では、アンモニア燃料エンジンの試運転が完了し、既に造船所へ主機関を納入したが、当社における工場試運転中もアンモニアの調達面においては各種ハードルがあった。今後、造船所における工程が進捗し海上試運転などでより多くの、アンモニア燃料の調達が必要となるが国内における新燃料の供給体制には課題がある。更に将来や先々を見越したバンカリング体制の整備は重要であり、特に次世代新燃料船は相応のバンカリング拠点が無い国には、往来しない可能性があるものと考え。新燃料の供給体制の重要度はゼロエミッション船の普及に直結すると認識しており、将来的には、再生エネルギーやクリーンエネルギー由来のグリーン燃料も志向しなければならない。もう少しバンカリングの点で

もカーボンニュートラルレポートの整備を目指すなど、その絵姿を追記していただきたい。そうすれば、他団体に対して新燃料の供給網の整備を要請する姿勢が見て取れるものとする。

○海事産業群という言葉について、産業クラスターという言葉も一般的に使われているため、海事クラスターとカッコ書きで記載していただくと良いかと思う。他の産業クラスターや関係者との説明の兼ね合いもあるので、検討いただきたい。

○政府において変更し始めたタイミングだが、書きぶりについては、事務局にお任せしたい。

○地元の海事産業に関する会議体で、人材にフォーカスして議論する予定である。全ての海事産業においてあらゆる段階の人材確保は厳しい状況にある。高等教育となると、高度人材のイメージとなるが、地方では、現場人材の確保が難しく、外国人に頼るだけで良いのか、小中学生の段階からアプローチすることなど具体的にアクションを起こしたい。製造現場というワードを入れることは難しいが、設計技術なども高等教育で記述いただければと思う。ロードマップの中で、大学間連携で研究拠点を構築するとある。このことについて関係者と議論している。広島県と愛媛県の大学において新たな取り組みを進めていて、産業界とのコラボを検討中である。⑫にこうした要素を入れるのはどうか。

○提言に期間が追記された。設定の考え方はどうか。優先順位を示しているのか。

○10ページの説明で事務局案として示している。優先順位ではなく、時間軸として示している。着手から一定の成果を得られるまでの期間という考え方であり、期間が設定されていないものもあるが、早急にやるべきことは文章内に記述がある。

○⑯について、経済安全保障というと、まずは民間の商船ではないか。

○経済安全保障というテーマが大きいので、まずその件から項目を立て、次に安全保障とした。⑯は安全保障の話なので、防衛省、海上保安庁のことから記載している。

- ⑰について、地域規制がこれ以上出てくると非効率であるため、抑制するという意味と読んだが、そのような理解でよろしいか。中国の動きなどがあり、より強調すべきだと考える。
- 燃費や中古船価を考慮すると、船価の差は1割なら発注できるという船主の意見がある。補助金で2割を1割に埋めてくれれば有り難いという船主もいる。
- 鋼材・資機材が高く、船価に2割のギャップが生まれる。生産性向上、設備を強化すること、勝ち筋を磨くことなどにより、トータルコストで日本が勝てるようにする。
- 日本船主協会としては、1割なら発注できると申し上げていない。経済合理性が満たされれば良いが、その他の要素もあり、発注する価格差の水準までははっきりと申し上げていない。
- 日本ならではの技術等を磨くことが重要で、教育・研究機関との連携も重要である。海事産業に限らず、特許や実用新案の数が少なくなっているため、数値目標を定めることと、人材の育成を言及できたら有り難い。

以上