公表用

第 10 回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時
令和 8 年 10 月 14 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:河野委員長、有馬委員、稲田委員、大坪委員、河村委員、木下委員、児玉委員、後藤委員、坂田委員、篠原委員、宿利委員、多田委員、千葉委員、坪井委員、中川委員、中村委員、野村委員、早雲委員、平垣内委員、吉田委員、吉元委員
出席(WEB):石黒委員、川島委員、堂前委員、松田委員

4. 議事概要
冒頭、事務局より、委員の出欠確認および委員交代の報告がなされた。その後、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、宿利委員より下記の内容に関する報告がなされた。
〇3 月の提言の取りまとめ経緯、3 月 10 日の海事立国フォーラムと金子大臣への提言説明・要請、運輸総合研究所による 6 月の提言と金子大臣への提言説明・要請、9 月の IMO ドミンゲス事務局長への説明、印デリーの経済フォーラムでの発表と運輸総研ニューデリー事務所の開設、来週の米ワシントン DC での日米海事シンポジウム、11 月 11 日の高松および来年 2 月の東京での海事立国フォーラムの開催予定について

その後、資料1から資料 6-5 に基づき、報告及び議論が行われた。

多田委員より資料1「「日本の海事産業の再興に向けた提言」に関する国土交通省の取組状況」に基づく報告がなされ、篠原委員より資料2「我が国外航海運の状況と当面する課題」に基づく報告がなされた。

上記報告に関する議論は以下の通り。
〇抜本的な税制改正に踏み込んでイコールフッティングを実現しようとする取り組みを、政府と一体で進めていることを高く評価する。まさしく 3 月の提言に書

き込んだ点である。これまでは、強く訴えるべきところを初めから難しいと思い込んでの対応が続いてきたが、原点に立ち返り、経済安全保障の要請が強い日本において、世界と対等の条件でなければ海運を維持できないとした意味は大きい。折衝中とは思うが、どのような抵抗があるのか、政治はどの程度支援しているのか、差し支えない範囲で伺いたい。

〇折衝は外航課長が中心に進めている。日本籍船要件の緩和を求めるものであるため、大変厳しい対応をされていると聞いている。政治を含めてあるべき姿を主張し、制度をそこへ持っていくことが重要である。経済安全保障に強い議員が党の要路におり、綿密に連携している。今後も連携を深めて実現を目指す。厳しい道のりだが、今回はやり通したい。

〇質問ではなく要望になるのだが、成長戦略のなかで造船には各種の補助があるが、舶用工業会はその造船を支える立場であり、指標も総トン数ではなく生産台数である。会員は 262 社、全国では約 1,000 社のメーカーがある。事業承継に悩む小規模企業と、これから伸ばそうとする大企業が混在している。今年 4 月のアンケートでは、生産基盤の強化に対する危機感は薄かった。国内の造船所からも海外からも足元の仕事は十分にあり、目の前の業務に追われているためである。現在の年 400 隻程度が 800 隻になったとき、今の生産基盤で足りるのかという検討までは回っていない。人手が減るなかで、小規模な会社もロボット化・自動化に手を入れなければ対応は難しい。造船所の下請けで板金を手がける小規模事業者では、親の代が退いた後に子が継がず、「もう中国から買うしかない」という声も造船所側から出ている。台数が倍になれば輸出も関わってくるため、国内調達を確保するには輸出をどうするかという議論も企業内で生じる。舶用機器メーカーへの支援をお願いしたい。

〇3 月 10 日のフォーラムでも、造船工業会会長からサプライチェーンの重要性について発言があった。細かい話だが、会員アンケートでは補助金の申請に相当な手間がかかるという声が多い。専門の部署を持つ会社はよいが、そうでない会社が多い。申請にあたっては要件をもう少し考慮していただきたい。

続いて、千葉委員より資料3「造船業界における最近の動向」について報告がなされた。本報告に関する議論は以下の通り。
〇造船所の立場から当社の取り組みを述べる。17 の戦略分野の一つに造船が入り、各種の支援もいただいていることで造船が注目されており、ありがたい。10 月 11 日(日)に佐賀県伊万里市にある事業所を一般開放した。昨年・一昨年

は 7,000 人程度の来場であったが、今回は 9,000 人が訪れた。工場の従業員数は約 2,000 人であり、その 4～5 倍の人が集まる活気ある見学会となった。支援を受けて設備投資も実際に始めている。見学会と併せてリクルート活動も継続しており、設備と人の両面をどう整えるかが要点である。人は獲得するだけでなく育てる必要があり、計画的な教育と強い人員体制の構築を目指している。LNG 船についても報道があるが、当社も造船工業会の一員として国内建造に取り組みたい。まずはどう取り組むかの体制づくりが重要であり、その一員として参加していきたい。

続いて、河村委員より資料 4「2026年内の状況（政策動向、業界内の動き等）について」に基づき報告がなされた。本報告に関する議論は以下の通り。
多田委員：JMETS への支援およびセミナーへの支援について、まず礼を申し上げる。特に JMETS については現在予算要求を行っているが、今年度は補正予算がないと言われており、当初予算の決着額が極めて重要になる。財務省との折衝は厳しいが、最善を尽くしたい。

続いて、木下委員により資料5「日本舶用工業会の取組み」に基づき報告がなされた。

最後に、中村委員より資料 6-1「2010 年 HNS 条約について」およびと資料 6-2「日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言について（運輸総合研究所）」、野村委員より資料 6-3「海事産業強靭化に向けた勉強会について（案）」、森本上席研究員より資料 6-4「MEPC における NZF の審議状況について」、後藤委員より資料 6-5「日本の海事クラスターに関する調査研究」に基づいて報告がなされた。続く議論では資料 6 に加え、これまでの報告全体に関する議論がなされた。

〇MEPC の件について伺いたい。当方も事業を進めるうえで気にしている議題だが、今後どう収束するのか見通せていない。議論が収束していきそうなのか、引き続き継続する見立てなのか、共有いただきたい。

〇ファンドを設けるべきか、規制値をどうするか、現在 2 本ある規制値を 1 本にすべきではないか、といった論点がある。原案に近い形でまとめたいグループと、抜本的な修正が必要とするグループに分かれている。両者の折り合いが年内の会議でつくかどうかが分かれ道となる。収束するかどうかは政府間協議の結果次第である。収束すれば年内合意となるし、溝が残れば継続審議となり、来

年の早い時期に再開する可能性もある。

〇日本の案をベースに進むのか他の案をベースにするのか、議論をナローダウンしていく方向性についても、まだ見通しは立っていないということか。

〇規制値と相殺方法という論点について、二つのグループが妥協できる点が見つかれば合意できる。その可能性も実際にあるとは思うが、そうした結果になるかどうか、方向性を含め見通しは立っていない。

〇僭越ながら資料 2 の記載について、主要関係者がお揃いなのでタイプミスらしきものを指摘しておきたい。25 ページ右側の「日本籍船、他国籍船要件の簡易比較」にある「①船員配乗　国際条約の船員資格のみで乗船可能か」の項目は、STCW 条約の基準を満たした各国の船員資格のみで乗船可能か、すなわち「母国の船員資格で乗船可能か」と書くべきと思われるところ、デンマークは×となっているが、結論としては〇（マル）である。基本的に承認試験はあるものの、EU 諸国に加え、英米・アジア・アフリカ諸国 36 カ国の資格について試験を免除している。試験が残るのはフィリピンだが、それも特定の 7 大学は免除されている。したがって〇（マル）と記載されるべきである。

〇昨今の海事産業の課題のうち、共通して深刻なのは人材育成と人材確保である。内航、外航、造船の大手と中小でセグメントごとに状況は異なり、処方箋も少しずつ違うが、人手不足は共通している。内航については、考えられることはすべて実施していただいている。大学で見ていると、若者の一定割合は船員に関心を持っている。逆に、工学部のなかで最も生産現場に近く、泥臭い仕事は絶望的に人気がないのが現在の傾向であり、その意味では船員はまだましである。2 万 8,000 人のうち年 800 人程度が入っており、定着すれば 35 年程度で入れ替わるため、絶望的ではない。

　定着率を上げる鍵は、一つは処遇、もう一つは労働環境である。内航の労働環境はピンからキリまである。自動運航の実証を行っている「げんぶ」のように補助金を投入した船はブリッジに行くだけで気分が上がり、居住環境も優れ、女性専用区画もある。資金さえあればそうした船ができる。一方で古い 499、199 はひどく、ここでは働きたくないと思うのも理解できる。乗船期間や下船の間隔、仮バースで上陸する機会を増やすといった点も改善していけるとよい。

　補助金を投入しなくても成り立つ自動運航のためには規制改革が必要で、端的には乗組員数を減らすことである。自分が役所にいた時にできていなかった点ではあるが、当時とは実態がだいぶ変わってきている。「とにかく実態を早く

作ってほしい」と当時から業界に言い続けてきた結果、この 5、6 年でかなり実態が進み、社会実装できる段階にあると思われる。困難は承知のうえで、船員面での規制改革を進めていただきたい。

造船については、大手は人手不足で、本当はもっと増産したいができず、残業規制などの制約もある。中小は増産どころか現状維持も困難で、設計の外注先もなく、ブロックの外注事業者もいつ倒れるか分からない。大手から先にフィジカル AI を社会実装し、それが中小に波及するようにしていただきたい。設計面でも、完全に人間をゼロにはできないが、AI エージェントを使う方向がよい。造船学科卒の人数は期待できないので、工業高校を出た人でも扱えるように、AI エージェントと人間を組み合わせたやり方を大手から導入する流れを作っていただきたい。

〇自動運航については、国土交通省としても検討会を進め、実証運航も行っている。先進技術を活用していく重要性に異論はない。まずは実証運航を積み重ね、先進技術を使った安全運航の実績を積み上げることが重要と考えている。

〇内航課長として本委員会に参加するのは初めてとなる。1 年前まで外航課長を務めており、立場を変えての参加となる。内航海運に関しては、内航総連の河村委員の説明にもあった、業としての体質強化は、最も重要な施策の一つと考えている。力関係でいえば内航海運業は荷主が圧倒的に強く、系列化も進んでいるため、船側は弱い立場に置かれている。船員については定着率を上げることが課題である。船主の中には「こういう船に乗ってみたい」と思わせる魅力的な船を造っているところもあるが、視察もしたが、多くはそういう船ばかりではない。強固な事業基盤を築く観点から、荷主との関係でもらうものはもらう、すなわち適切な運賃・用船料の確保という当たり前を確保することが大事だと考える。

この趣旨で、今年 3 月に「運賃・用船料の標準的な考え方」を取りまとめた。これを荷主、さらには着荷主にも共有し、かかったものは支払うという当たり前の意識を徹底していただく。政策というよりは運動として進めていきたい。また、慣習の面でも、鉄財の下に敷くダンネージという緩衝材を荷主側が片付けるのか、船員が片付けるのかといった論点がある。こういった具体的な作業に関する部分などもしっかり整理して、船員の仕事とその対価に対する認識を持つ当たり前の環境を作っていきたい。来月、荷主の代表と内航海運の代表に集まっていただき、この標準的な考え方を共有するイベントを行う予定である。

〇内航海運は数が多く体質が弱いため、中川委員が述べたような取り組みを進

めていただけるとありがたい。労働者の定着は大きな問題で、結局は金と環境に帰着する。金を得るには相応の運賃がなければ不可能であり、中川委員の指摘のとおりである。現場の面では自動化にも関わるが、内航は外航船以上に輻輳海域への入出港が多く、しかもセルフパイロットで行うことが多い。現場の船長が最も困るのは、AIS で漁船やプレジャーボートの進路が分からないことで、それが分かれば自動化はさらに進むと考える。

当社は内航が本業だが、ある機器の売り込みで、愛媛船主とともに中国の造船所と仕事をすることが最近ある。愛媛船主も「オールジャパンでやろう」と言っているが、一部はどうしても中国で造っている。水槽試験・模型試験の進め方も異なり、日本の造船所であればストックプロペラを使うところ、中国は実際のデザインプロペラを最初から持ってこいと求めるなど、すべてを行わせる。各部門がばらばらに独立して動いているためであり、当社の政策投資銀行出身の役員によれば、建設業界でいうゼネコンとバラコンの違いにあたる。ゼネコンは全ての工程に責任をもって行うが、バラコンは自分の受け持ったパートしか行わない。中国はバラコン的な発想であり、欧州船主もそれを許容して、水槽試験場が出したスピードパワーカーブをそのまま信じるなど、日本とはまったく異なる。

提言のなかで内航船の標準化が話題になっているが、中国には SDARI という国営の設計会社があり、基本設計から詳細設計までほぼあらゆる種類の図面を保有している。どう組み合わせるかは船主が選ぶという方式で、すでに標準化ができている。ただし、当社の舶用機器メーカーと組んで中国の下請けメーカーから輸入しようとしたところ、日本の大手造船所から取りやめるよう求められた。日中の貿易管理令の問題があり、輸入は怖いという。日本側だけでなく中国側の当局が止める可能性があるため、日本の経済産業省の許可が出ても不安が残るということである。

船価が高いため、船台に乗っている船について、例えば 360 億円の売上があるとすれば「1 日遅れたら 1 億円もらわないと合わない」という話も聞く。皮肉だが、貿易管理令によって日本の舶用機器メーカーが守られている側面もある。日本の内航船主にとって修繕船は国内の造船所でしかできない。舶用機器メーカー、造船所とともに海事クラスターを組んでいかなければならない立場であり、かつ弱い立場であるため、引き続きよろしくお願いしたい。

以上