

第1回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和6年12月20日(金)15:00-17:10

2. 場所

海事センタービル 401・402 会議室(WEB 併用)

3. 委員

委員名簿のとおり。なお、坂田委員は欠席。堂前委員はリモートで参加。

4. 議事概要

(1) 開会

(公財)日本海事センター宿利会長より開会の挨拶が行われた。
続いて、河野委員長より挨拶がなされた。



(公財)日本海事センター 宿利会長



河野委員長

(2) 議題

① 委員紹介

② わが国及び世界の海事産業・海事クラスターの動向等について

後藤委員、松田委員、中村(秀)委員、野村委員、下野委員により、資料2～4
について説明を行ったうえで、議論が行われた。

主なコメントは以下の通りであった。

【議論結果概要】

① 外航海運

- 2020年当時は外航・造船も非常に不況であり、このような背景から海事産業強化法が作られたように思う。2022年に海運強化のための税制改正が実現したが、2021年の頃から海運業界が好況になり、税制改正の恩恵は大手中心で中小に回ってこなかったように思う。
- 国民一般の海運の重要性に関する意識は乏しいように感じるので、経済安全保障の観点からも業界全体としてもっとアピールする必要があるのではないか。
- トン数税制を使いやすくしていれば便宜置籍船から日本籍船にしたほうが競争観点から有利になるとも考えられるので、今後の取組が重要と思う。
- 外航海運は三国間輸送で外貨を稼いでるという話があったが、外貨の稼ぎ手に対する政策としてはもっと支援があってもいいのかもしれない。

② 造船・船用

- 現在、大学の造船系学部を卒業して実際に造船事業者就職するのが3割にすぎないと聞く。何らかの仕掛けが必要のように思う。
- 海事産業強化法については、外航は海運と造船がお互いに協力して成長すること、また内航はその時点での国の理解の範囲内でできることすべてが盛り込まれたが、数年たって世間の常識が大きく変わった。公平な競争条件などのWTO的な思考が今や機能しなくなってきており、補助金など各国で逸脱が甚だしい。中国はもちろん、米国も造船に支援を始めている。
- 造船・船用は以前から厳しい状況が続いてきたが、最近2～3年先まで受注を受けている状況まで改善した。ただし、将来の為替変動によるリスクもある。新燃料への対応もあるが、それ以上に中韓の国の支援に対抗していくには民間だけの力では難しいのが現状。
- エンジンメーカーは重要支援物資に指定され、船用は各種支援を受ける現状にある。エンジンの輸出量は生産量の40%台であり、現在は船外機が多く、船内搭載機はそう多くない。生産効率の上昇が課題だが、規模も必要である。
- 新燃料の試験には従来倍の時間がかかり生産量は半分になる。人材確保と新技術対応、生産効率の3つが大きな課題。
- グリーンイノベーション基金でアンモニア・水素燃料船のプロジェクトを進

めている。国内の中核産業に発展する中で、新燃料対応のリスクを取って進めていくため国の支援は必要だと考えている。

- 船の研究開発に長年身を置いてきたが、以前の主役は大手の総合重工であったが、EEDI の導入以来船社がデータを取るようになり、知見が船社に集まり、船社が造船を主導する時代になりつつある。

③ 内航海運

- 内航では船員の働き方改革があったが、乗組員は増えておらず、むしろ定員を増やさなければならない状況にある。一方で、船員になりたい人は減っている。
- 内航海運はオーナーの数が中小零細企業ばかりであり、内航業界で JMETS からの支援や GHG の問題などを考慮すると、資金的な状況が厳しいのが現状。
- 内航海運ではオーナー、オペレーターともに数が多すぎるのが大きな課題。
- 国内のエンジニアリング会社が内航船で使いやすい船を開発しているが、その開発に携わっているのは船主と船用であり、造船が入っていないことがある。内航の皆さんが働きやすい・使いやすい環境というニーズを素早くくみ上げて、半年くらいで結果を出している。海事クラスターでベンチャーという視点はなかったと思うが、ベンチャーへの視点なども重要になってくるのではないか。

④ 海事クラスター

- 日本の海事クラスターは瀬戸内等で強いネットワークができているが、以前にもまして海事クラスター政策の後押しが必要ではないか。
- 中国が7割近く受注を持っていく中で、海事クラスターの今後を考えるのはありがたい。今後は海事クラスターの結びつきを強めていく必要がある。日本の中で完結しているのは日本の強みである。
- 瀬戸内で海事産業をサポートする会議をやっているが、地方の力で海事クラスターを面的に支援していくのは難しい。プロジェクトを立ち上げ、メインの企業の背中を押す形でやっている。半導体の協議会でも同じようなアプローチをしており、サプライチェーンの強化と人材育成が課題である。半導体以上に海事産業はまだ打てる手があると思われる。
- 金融では資産運用特区(東京・大阪・北海道)ができた。地方創生とはベクトルが違うが、海運業界は地方創生と同じベクトルであるため、力を入れるべきではないか。

- 九州・瀬戸内に在住経験があるが、沿岸観光に関し、海外のお客を地元のイベントに合わせて呼んだ取組が好評であった。インバウンドは重要である。また客船がラグジュアリーになっており、観光資源として使えないか検討する必要がある。
- 以前は地方にアンカー企業がいて総合的にやっていたが、今は変わってきている。地方で船をつくるという企業が存続することは国家安全保障及びシーレーン確保のためにも重要である。また漁船も造っており、そのような分野も造船技術を残していく必要がある。
- 洋上風力関連船舶は日本ではあまり造られていないが、なかなか日本では新たに建造するという動きが出てこないが、重要な課題だと思う。海事クラスターに関して外航内航の海運はメインだと思うが、海運以外の隣接部門も取り上げてほしい。
- 世の中でも経済的安全保障、安全保障の必要が高まっている。海事クラスターは経済的安全保障の観点からも考える必要があるのではないか。

⑤ その他

- 海運への融資に関して、資金が主に脱炭素の取り組みに向かっている。ファイナンスでは資金パッケージとしてやっているが、支援のメニューを拡充してほしいという声が強い。また、単なる貸付ではなく、利子補給がありがたいとも聞く。ゼロエミ船の拡充のためには事業認定が大変だと聞くが、船をランキングで評価するなど、第三者が環境にいい船を作る人にメリットを付与する取り組みが必要ではないかと思う。
- eメタノールで運航するばら積船などへの投資を正当化できるかが大きな課題である。足元の状況では、重油で焚いてペナルティを払う方が安い状況であり、環境対応船を発注するインセンティブが薄くなってしまっている。顧客の支払意思額をどう高めるのか、業界全体で考える課題であり、投資を正当化できる支援があれば船主としてはやりやすい。

以上