

## 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(別添1)。  
続いて、河野委員長より挨拶がなされた(別添2)。



(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の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・札幌・福岡)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と。

#### 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

## 宿利会長挨拶

日本海事センター会長の宿利です。

本日は、皆様それぞれに年末のお忙しい中にもかかわらず、第1回海事産業委員会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、改めて申し上げるまでもなく、我が国は、四面を海に囲まれた「島国」であり、かつ、国土の面積の約12倍に相当する世界第6位の海域面積を有する「海洋国家」であって、海を利用して人やモノを往来させ、産業を振興するなど、海を土台として発展を遂げてきました。

貿易量の99%を超えて海運に依存する我が国にとって、海運、造船などの海事産業は国力の源であるとともに、昨今の不安定な国際情勢や地政学リスクの高まりの中では、安定的な国際海上輸送の確保は、従来にも増して我が国の経済安全保障上の最重要課題となっています。

また、我が国は、海運、造船・船用工業など、海事関係のすべての業種が国内に揃い、また多数の関係企業・人材が特定地域に集積するという、まさにフルセット型の海事クラスターが形成されており、この海事クラスターが、我が国の強く、優れた海事産業を支え、また、地域の発展に貢献してきました。

しかしながら、近年、我が国の海運業、造船業は、激しい国際競争や経済社会構造の変化の中で厳しい状況にあり、また、地域を支える海事クラスターも縮小傾向にあるのが現状です。このため、2021年5月に「海事産業強化法」が制定され、海運・造船・船員などの海事分野の関係者が一体となって成長し、日本経済を支えるべく、海事産業基盤の維持・強化を図る取組みが進められているところです。

このような中で、当センターでは、今年の2月に「海事産業の強化を展望する」というテーマで第33回海事立国フォーラムを開催し、海谷前国土交通省 海事局長、明珍日本船主協会会長、金花日本造船工業会会長、栗林日本内航海運組合総連合会会長、そして本日の委員会にも委員としてご参加いただいている大坪元国土交通省海事局長にご登壇いただき、今後の海事産業の強化策に関して活発な議論を展開していただきました。

このフォーラムを通じて、我が国の海事産業が直面する様々な課題や海事産業強化のために今後必要となる取組みについて、概ね関係者間で認識が共有されましたが、それは大きく以下の4点に集約できるのではないかと考えています。

一つ目は、日本商船隊の国際競争力の更なる強化が必要な中で、海運税制のイコールフィッティング化と海事産業強化法に基づく成長のための環境整備、2050年までの温室効

果ガスネットゼロを目指すGXの推進、デジタル技術の活用によるDXの推進等が必要になること、また、我が国の海運が社会インフラとしてその使命を果たしていくためには、世界のシーレーンとチョークポイントにおける航行の自由と安全の確保が大前提となる、ということでした。

二つ目は、自動運航船の実用化やデジタル技術を活用した運航の効率化など、海事分野における新しいテクノロジーを活用した海事イノベーションを加速化する必要性と、GX・DXの推進に対応した船員等のスキルの向上、洋上風力発電などの新たな海事産業分野の展開に不可欠な人材の育成など、計画的な海事人材の確保・育成、ということでした。

三つ目は、カーボンニュートラルへの対応により変容する新造船マーケットにおいて、我が国の造船業は高いカーボンニュートラル技術を強みとして、現状では十分高い国際競争力を有しており、増大する新規需要の取り込みと収益性の向上が可能であり、そのためにも大規模な設備投資を通じたスマートファクトリーの進展が今後必要となる、ということでした。

四つ目は、内航海運の船舶の約7割が船齢14年以上であり、また60歳以上の高齢船員が約3割を占めるなどの現状に対し、船員の働き方改革や船舶の大型化・組織再編などの対応、荷主対話等を通じた海上物流の重要性に対する理解や人材確保への要請など、国内物流を支える基幹的な輸送モードとして内航海運の安定輸送の継続の取組が重要である、ということでした。

このような課題については、すでに政府において必要な対応や検討に取り組まれていることは承知していますが、これらの課題を乗り越えて、我が国の海事産業の強化を確かなものにするためには、産官学の関係者が一同に会して徹底的な議論を行う中から、有効な解決策を見出し、それを着実に実行に移していく必要があると考え、当センターの海運問題研究会の中に新たに海事産業委員会を設置することとしたものです。

本委員会では、政府関係者、海事産業関係者、そして海事産業と深く関わる商社・金融機関、研究者の計29名の皆様に、海事分野の産官学の代表としてご参画をいただき、我が国の海事産業が直面する課題と、それを克服して海事産業を強化するための今後の戦略、政策等について徹底した議論をしていただきたいと思います。なお、2024・2025年度の2年間については、海事クラスターについての議論も行うため、5名の関係者に臨時委員としてご参加いただいております。

委員の皆様におかれては、このような本委員会の設置の趣旨をご理解いただき、海事産業の競争力強化に現に資する有益な議論を重ねていただきたいと思います。

では皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

## 河野委員長挨拶

皆さん、こんにちは。このたびの海事産業委員会の設立に当たり、委員長を仰せつかりました河野と申します。どうぞよろしくお願い致します。

ただいま宿利会長から今回の海事産業委員会の設置の趣旨など縷々あいさつがございました。わたしも、海事産業は「日本の生命線」だと考えています。

船を造り、船を動かす。海に囲まれた日本は、このような「海事産業」がないと成り立ちません。しかしながら、このような日本の海事産業は今大変な状況に置かれています。ますます海外との競争が激しくなり、デジタル化や脱炭素化などの時代の要請が強くなる中で、技術の向上や資本の充実、人材の確保育成など課題が山積しています。とくに、国民の海事産業への関心や理解が薄れてきているように思われることは大変残念です。日本の輸出入のほぼ100%を海上輸送が担っている、まさに「社会インフラ」であることを考えると、大きな危惧を感じざるを得ません。

わたしは国土交通省が主催する交通政策審議会海事分科会の委員長として、2021年に成立した「海事産業強化法」の一連の答申に向けた作業に参画し、造船業・海運業の事業基盤の強化及び競争力強化の実現に向けた様々な施策について議論を行い、とりまとめを行うという重要な作業に参加させていただきました。その中で感じたのは、海事産業の強化を一つの「国民的な議論」にしていかなければいけない、ということです。これは限られた企業の利益のための議論ではありません。海洋国家日本の持続的な発展のために、海事産業の強化をひとつの大きな「国家戦略」として取組むべきだと思いますし、そうでないと日本という国はますます国力そのものが衰えてしまうのではないかと感じています。

課題山積の海事産業ですが、この新しい海事産業委員会を定期的かつ骨太な議論が行える重要な舞台として活用し、産官学の関係者の皆さんと忌憚のない意見交換をしていきたいと思っておりますので、どうぞご協力のほどお願い申し上げます。

本日は初回ということで、事務局の海事センターで資料を用意していただいておりますので、その説明を受けた後、フリートーキングとしたいと考えています。

それではどうぞよろしくお願い致します。

2024年12月23日 デイリー版3面

**外航全般****日本海事センター、海事産業委員会を設立。初会合、産学官で競争力強化**

日本海事センターは20日、海事産業の競争力強化を目的とした新たな常設委員会「海事産業委員会」（委員長＝河野真理子・早稲田大学法学学術院教授）の初会合を開催した。同委員会はセンター内の海運問題研究所総合企画会議の下に設置され、六つ目の常設委員会として発足した。まずは海事クラスターをテーマに議論し、調査研究や政策提言活動を展開していく方針だ。



日本海事センターの宿利会長があいさつした

日本は貿易量の99%以上を海運に依存する海洋国家であり、造船や船用工業を含む海事クラスターは地域経済を支える大きな柱として機能してきた。しかし近年では、国際競争の激化や低成長経済の影響で日本発着貨物の比率や船舶保有量のシェアが低下。造船業も中国や韓国との競争で苦戦を強いられている。

こうした状況を受け、2021年5月には、海事産業の基盤を維持・強化し、国際競争力を高めることを目的とした海事産業強化法が成立。今年2月に開催された海事立国フォーラムでも、海事産業強化に向けた課題や必要となる取り組みが共有されており、これらを具体的な実行に移すため、委員会の設立に至った。

委員会は、産官学から選ばれた29人の専門家で構成され、造船業や海運業の関係者、大学教授や国土交通省の担当者などが名を連ねている。

初会合で冒頭あいさつした日本海事センターの宿利正史会長は「現在の課題を乗り越え、海事産業の強化を確かなものにするためには、産官学の海事関係者が一堂に会し、徹底的な議論を通じて有効な解決策を見だし、実行していく必要がある」と強調した。続いて、河野委員長は「海事産業の強化を国民的な議論にしないといけない」と述べ、活発な議論を求めた。

今回の会合では事務局が海事産業・海事クラスターの動向について説明し、その後参加者間で意見交換が行われた。



2024年12月23日

## 「海事産業委員会」立ち上げ 日本海事センター、競争力強化へ産官学で議論

日本海事センターは20日、日本の海事産業における競争力強化などの取り組みを検討する場として「海事産業委員会」を立ち上げ、第1回会合を開いた。同センターとしては6つ目の常設委員会となる。会合の冒頭、宿利正史会長があいさつし、「日本の海事産業が直面する課題についてすでに政府が必要な対応や検討に取り組んでいることは承知しているが、課題を乗り越え、わが国の海事産業の強化を確かなものとするためには、産官学の海事関係者が一堂に会して徹底的な議論を行う中から、有効な解決策を見だし、それを着実に実行に移していく必要があると考え、今回新たに海事産業委員会を設置した」と述べた。同委員会ではまず、25年度までをめぐり海事クラスターに関する議論を行い、議論の成果をとりまとめる方針だ。

2021年5月の海事産業強化法の公布により、海事産業基盤の維持・強化が図られる中で、日本海事センターは今年2月に「海事産業の強化を展望する」をテーマとする第33回海事立国フォーラムを開催した。同フォーラムを通じて、海運税制のイコールフットィング化や海事産業強化法に基づく成長のための環境整備、GX・DXの推進、航行の自由と安全の確保、海技人材の確保・育成、造船業におけるスマートファクトリーの進展、内航海運の安定輸送に向けた取り組みなど、日本の海事産業強化に向けた必要な取り組みについて関係者間で認識を共有。これらの実現に向けた議論を同委員会で行っていく。

同委員会は委員長を務める早稲田大学の河野真理子法学学術員教授のほか、政府関係者や海事産業関係者、商社、金融機関、研究者など産官学を代表する委員23人と臨時委員5人で構成される。臨時委員は2024年度から25年度の2年間でを行う予定の海事クラスターに関する議論に向けて招へいされた。今後、議論のテーマに応じて臨時委員が入れ替わるかたちとなる。

船員に必要な基本的な教育および訓練に関する研究に加え、常に時代に応じた教育手法を付加していく必要があり、多岐に亘る研

究を実施している。視聴申し込みフォームは以下から。

<https://www.jmets.ac.jp/reserch/form.php>

◇宿利会長「海事産業強化へ産官学で徹底議論」  
＝「海事産業委員会」新設、研究成果の提言も＝  
＝海事センター、総合企画会議に6つ目の常設委＝

日本海事センターは20日、総合企画会議の下に、6つめとなる常設委員会「海事産業委員会(委員長:河野真理子/早稲田大学法学学術院教授)」を設置し、第1回会合を開催した。我が国海事産業の競争力強化につながる取組を検討する。海事関係の産官学ら29名で構成し、調査研究、政策提言等を行っていく。

初会合冒頭で挨拶した同センターの宿利正史会長は「わが国の海事産業が直面する様々な課題や、海事産業の強化のために必要な取り組みについて、おおむね関係者間の認識が形成されたが、それは大きく以下の4点に集約できるのでないか」と述べ、①日本商船隊の国際競争力の更なる強化が必要な中で、海運税制のイコールフィッティング化と、海事産



初会合の様子

業強化法に基づく成長のための環境整備  
②自動運航船の実用化や次世代技術を活用した運航の効率化など、海事分野における新しいテクノロジーを活用した海事イノベーション加速化・海事産業人材の確保育成  
③大規模な投資を通じたスマートファクトリー化  
④船員の働き改革や船舶の大型化等、内航海運の安定輸送——等を指摘。その上で「これら課題を乗り越え、わが国の海事産業の強化を確かなものとするためには産官学の海事関係者が一堂に会して、徹底的な議論を行う中から有効な解決策を見出し、それを着実に実行に移していく必要がある」等と述べ、産官学が会して我が国海事産業の競

争力強化に向けた取組について検討していく考えを強調した。

同委員会は2024～2025年度の2か年間については日本の海事クラスターの強化に向け議論を進め、一定の検討・研究成果をアウトプットしていく方針だ。宿利会長、河野委員長の冒頭挨拶概要は以下のとおり。

▽宿利正史会長

わが国は資源がなく、かつ島国であり、国土の面積の約12倍に相当する世界6位の海域面積を誇る海洋国家ある。これまで一義的に海を利用していろいろな物を往来させて産業を振興させるなど、文字通り海を土台



(左)宿利会長 (右)河野委員長

として発展を遂げてきた。

貿易量の99%を超える量は海運に依存している。従って、海運、造船などの海事産業はわが国の国力の源であるとともに、昨今の不安定な国際情勢や制約リスクの高まりの中では安定的な国際海上輸送の確保は従来にも増してわが国の最重要課題になっていると考えている。

また、わが国は海運、造船、船用工業など、海事関係の全ての業種が国内に揃い、多数の関係企業、人材が集積するまさにフルセット型の実業クラスターが形成されており、海事クラスターがわが国の強く優れた海事産業を支えているほか、地域の発展に貢献してきたことは言うまでもないことである。

しかしながら、近年、わが国の海運業、造船業は激しい国際競争や社会経済構造の変化の中で厳しい状況にある。また、地域を支える海事クラスターも縮小傾向にあるのが現状である。このため、2021年5月に海事産業強化法が制定され、海運、造船、船員などの海事分野の関係者が一体となって成長し、日本経済を支えるべく、海事産業の維持・強化を図っていく取り組みが進められている。

このような中で、当センターでは今年2月に、海事産業の強化を展望するというテーマに第33回海事政策フォーラムを開催した。海谷前国土交通省海事局長、明珍日本船主協会会長、金花日本造船工業会会長、栗林日本内航海運組合総連合会会長、そして本日

の委員会にも委員として出席していただいている大坪元国土交通省海事局長にご登壇いただき、今後の海事産業の強化策に対して活発な議論を展開していただいた。

このフォーラムを通じて、わが国の海事産業が直面する様々な課題や、海事産業の強化のために必要な取り組みについて、おおむね関係者間の認識が形成されたが、それは大きく以下の4点に集約できるのでないかと考えている。

1つ目は、日本商船隊の国際競争力の更なる強化が必要な中で、海運税制のイコールフィッティング化と、海事産業強化法に基づく成長のための環境整備、2050年までの温室効果ガスのネットゼロを目指すGXの推進、デジタル技術のかつようによるDXの推進などが必要になること。またわが国の海運が社会インフラとしてその使命を果たしていくためには世界のシーレーンとチョークポイントにおける航行の自由と安全の確保が大前提となるということだった。

2つ目は、自動運航船の実用化や次世代技術を活用した運航の効率化など、海事分野における新しいテクノロジーを活用した海事イノベーションを加速化させる必要性と、GX・DXの推進に対応した船員等のスキルの向上、洋上風力発電など新たな海事産業の展開に不可欠な人材の育成など、計画的な海事人材の確保・育成ということ。

3つ目は、カーボンニュートラルへの対応により変容する新造船マーケットにおいて、わが国の造船業は高いカーボンニュートラル技術の強みとして、現状では十分高い国際競争力を有している。増大する新規事業の取り込みと収益性の向上が可能である。そのため大規模な投資を通じたスマートファクトリーが必要になるということだった。

4つ目は、内航海運の船舶の7割が船齢10年以上であり、また60歳以上の高齢船員が約3割を占めるなどの現状に対して、

船員の働き改革や船舶の大型化、組織再編などの対応。荷主対応を通じた海上物流の重要性に対する理解や人材確保の重要性など、国内物流の基幹的な輸送モードとして、内航海運の安定輸送の継続の取り組みが重要であるということだった。

このような課題については、既に政府において必要な対応や検討に取り組まれていることは十分承知しているが、これらの課題を乗り越えてわが国の海事産業の強化を確かなものとするためには産官学の海事関係者が一堂に会して、徹底的な議論を行う中から有効な解決策を見出し、それを着実に実行に移していく必要があると考え、当センターの海運問題研究会の中に、新たに海事産業研究会を設置したところである。

当委員会では政府関係者、海事産業関係者、そして海事産業と深くかかわる商社、金融機関、研究者の計29名の皆さまの産官学の代表者としてご参画いただき、わが国の海事産業が直面する課題と、それを克服して海事産業を強化するための今後の戦略、政策などについて徹底した議論をしていただきたいと考えている。

なお、今年度と2025年度の2年間については海事クラスターの議論を行う予定であり、この関係で5名の関係者に臨時委員としてご参加をいただいている。

委員の皆さまには、今申し上げたようなこの委員会の趣旨をご理解いただき、海事産業の競争力強化に資する有益な議論を重ねていただきたい。

▽河野真理子委員長/早稲田大学法学学術院教授

私は海事産業は日本の生命線だと考えている。船を造り、船を動かす。これは海に囲まれた日本は海事産業がないと成り立たない。しかし、日本の海事産業は現在、大変な状況に置かれている。

ますます海外との競争が激しくなっているし、デジタル化や脱炭素化などの時代の要請が強くなる中で、技術の向上や資本の充実、人材の確保などの課題が山積している。特に、国民の海事産業への関心や理解が薄れてきているように思われる人は大変残念なことである。

日本の輸出入の99%超え、ほぼ100%を海上輸送が担っているという日本においては、まさに社会インフラとして海事産業がある。このことを考える時、大きな器具を感じざるを得ない。

私は国土交通省が主宰された交通政策審議会海事分科会の委員長として、2021年に成立された海事産業強化法の一連の答申に向けた作業に参画させていただいた。造船業、海運業の事業基盤の強化及び競争力強化に向けた様々な施策について、多様な議論に参画させていただいたし、また投信の取りまとめ以降も協力させていただいた。これらは私にとっても、日本にとっても重要な作業であったと考えている。

この中で感じたのは海事産業の強化を一つの国民的な議論にしていかなければならないということだった。これは限られた企業の利益のための議論ではなく、海洋国家日本の持続的な発展のために海事産業の強化を一つの大きな国家戦略と位置付けて取り組むべきものだと考えている。

これが実現しない限り、日本という国はますます国力そのものが衰えてしまうのではないかと感じている。課題山積の海事産業ではあるが、この新しい海事産業委員会は定期的に骨太の議論が行われる重要な舞台として活用し、産官の関係者の皆さまと忌憚のない意見交換をさせていただきたいと考えている。皆さま方の専門的な知見を踏まえて、ご協力をよろしくお願いする。本日は初回ということで、事務局の海事センターで資料を用意していただいているので、その内容を受け

たあと、フリートーキングの形にさせていただきたい。

◇船舶中促2年延長・経営強化税制は拡充延長  
＝戦略港湾2年/民有護岸3年、固資税特例延長＝  
＝自民・公明与党R7年度税制改正大綱が決定＝

自民・公明ら与党は20日、令和7年度税制改正大綱を決定した。船舶を対象とした中小企業投資促進税制の2年間延長が決まったほか、中小企業経営強化税制の対象に、一定の要件をクリアする機械装置や建物が加わり、2年間の延長が決まった。国際戦略港湾、一定要件を満たす国際拠点港湾で港湾運営会社が、国の無利子資金の貸付けまたは補助を受けて取得した一定の荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置の適用期限を2年延長、特定貨物輸入拠点港湾で特定貨物取扱埠頭の整備を図るため、港湾管理者が作成する特定利用推進計画の一定の事業を実施する者が、政府の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置の適用期限を2年延長もそれぞれ決まった。民有護岸の固定資産税特例は一部拡充し、3年間の延長が決まった。

(※各租税特別措置の概要等は既報本紙12月2日付、同3日付、同13日付、同16日付に詳細、参照)。海事・港湾・物流(倉庫)等関連税制は以下のとおり。

- ◎中小企業関連(船舶・倉庫等)
  - ▽中小企業者等の法人税の軽減税率の特例について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。
    - ①所得の金額が年10億円を超える事業年度について、所得の金額のうち年800万円以下の金額に適用される税率を17%(現行:15%)に引き上げる。
    - ②適用対象法人の範囲から通算法人を除外する
  - ▽中小企業投資促進税制について、関係法令の改正を前提にみなし大企業の判定における大規模法人の有する株式又は出資から、その判定対象である法人が農地法に規定する農地所有適格法人である場合で、かつ、一定の承認会社とその農地所有適格法人の発行済株式又は出資の総数又は総額の50%を超える数又は金額の株式又は出資を有する場合におけるその株式又は出資を除外した上、その適用期限を2年延長する(適用期限の延長は、所得税についても同様とする)
  - ▽中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特別償却又は税額控除制度(中小企業経営強化税制)について、次の措置を講じた上、その適用期限を2年延長する(次の①の措置及び④の措置を除き、所得税についても同様とする)。
    - ①関係法令の改正を前提に、次の措置を講ずる。
      - イ 特定経営力向上設備等に、その投資計画における年平均の投資利益率が7%以上となることを見込まれるものであること及び経営規模の拡大を行うものとして経済産業大臣が定める要件に適合することにつき経済産業大臣の確認を受けた投資計画に記載された投資の目的を達成するために必要不可欠な設備(機械装置、工具、器具備品、建物及びその附属設備並びにソフトウェアで、一