

第2回 海事産業委員会 開催結果概要

1. 日時

令和7年3月10日(月) 10:00-12:15

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

欠席:伊勢委員、江種委員、堀委員、吉元委員

代理出席:港湾局港湾経済課 澤田課長(堀委員)

4. 議事概要

今回の議題は「外航海運の抱える課題と取組み」であり、外航海運に関して有識者等からヒアリングを実施し、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。事務局より、委員の出欠の確認、代理出席者の紹介がなされた。

続いて、土屋委員((一社)日本船主協会)より資料1に沿って、「我が国外航海運の現状と当面する課題」について発表がなされた。とくに、我が国外航海運の更なる成長に向けて、①税制、船籍等、海運に関わる諸課題について、他国とのイコールフットイングが必要、②海運 GX/DX、さらには新分野の取組みに係るステークホルダーの理解と後押し、③安全なシーレーンや自由な海運活動の確保に向けた後押し、が必要との発表がなされた。

星委員((株)政策投資銀行)より資料2に沿って、外航海運の脱炭素化に向けた取組案として、①低・脱炭素船舶建造資金向け利子補給制度、②船用省エネ機器販売リース、の提案がなされた。

指田委員(海事局外航課)より資料3に沿って、日本の外航海運の強みと弱み、特徴等を踏まえて、日本の海事産業の重要性の国民理解を深めていくことや我が国海事産業のシェア拡大を踏まえ、船舶投資の着実な下支えを行い、安定的な国際海上輸送が実施される枠組みが必要、との発表が行われた。

澤田様(海事局港湾課・堀委員代理)より資料4に沿って、日本のコンテナ輸送の課題と国際コンテナ戦略港湾の取組についての説明が行われた。

最後に、石黒委員(神戸大学大学院)より資料5に沿って、UNCTAD の Review of maritime Transport における経済成長、貿易の拡大と海運輸送量の関係などについての紹介と各委員の発表に関するコメントが行われた。

その後、以下の議論がなされた(なお、当委員会で取り上げる今後のテーマとプレゼンテーションの予定に関する資料(別添)が配布された。)

- イコールフットイングは重要であるが最低限で、他国に先駆けて日本が取り組むべき施策があれば取り組むべきとも考える。特に GX はまだ横並びで、ここでいかにスタートダッシュに成功するかが重要だと思うので、産業界の努力のみならず政府の後押しも必要。特に海運の景況に冬の時代が来ることも予測されるため、そこに備えて今のうちにサポートする体制を整えておくことが重要。DX に関しては港湾・陸側との連携が重要となるため、海運独自というよりはオールジャパンでの取り組みがこちらも重要。この委員会には政策・制度面のプロフェッショナルが多く集まっている印象を受けており、技術的な側面よりも政策面・制度面での議論を行うことが有意義であると思う。
- 海事産業強化法制定の際に言われていたことであるが、海運も造船も舶用も、一方では日本国民の生活のために公益性が高い、他方では世界単一市場で競争している民間企業であり、公益事業ではないために公共事業とは違うアプローチが必要となるという点が海事産業政策の難しいところ。例えば、海外企業で例が見られたように買収はされたくないし、もう少しグレーなところで物言う株主が増えてくるのも難しい。また、イコールフットイングができていないというご指摘もあったが、米国の中国建造船についての措置を見ていると過剰な支援も好ましくないのも難しいところ。公益性が高い民間企業にどこまで支援すべきなのかが本質的な問題。造船・舶用との関係では、商売道具である以上、質の高いものであればいいということになるとも思うが、造船については中韓日しか選択肢がない中、数十カ国の選択肢があるような場合とは異なるカントリーリスクがある。造船と海運がお互いウィンウィンになるにはどうすればいいかが海事産業政策の重要な課題になると思う。
- 中小船主としてもイコールフットイングは重要と考えている。日本の船主税制はかなり厳しく、海外(ギリシャ・デンマーク・シンガポール)の船主やオペレーターなどからはしばしば同情されるような競争条件。税制改正は困難だと思うが、日本籍船の既存の制度をもう少し使いやすくして、イコールフットイングに近づけてほしい。先ほどお話しもあったが、海事産業は民間企業、しかも BtoB の業種なので公益について国民的理解を頂くのは難しいので、経済安全保障に密接に関連しているということを訴え続ける必要がある。三国間輸送が増えていることはその観点からは弱みとなるかもしれないが、国際収支面からは黒字

は稼いでおり、そういった点は評価されるべき。

ご発表の中にあつた利子補給制度は特償と同じような仕組みと想像するが、そうだとすると中小船主にはハードルが高い。できれば中小船主に手が届く制度だとありがたい。また、ESG との関係でいろいろな取り組みは進めているが、プロペラや空気循環システムなど試してみたいと思っているのでお試しの制度のようなものがあるとやりやすい。

2週間ほど前、中国建造船に対する米国 USTR の差別的措置が報道されており、これは WTO に反すると思われるものではあるが、中国・韓国の造船補助金については、これまで国土交通省が様々な場で苦情を申立ててきたにも関わらず改善されてこなかった点でもあるので、本当に実施される場合は日本建造船のプレミアムにうまくつながればと思う。その関連で、日本では経済安全保障やさらには国防との関係で半導体の重要性が認識されているが、米国政府が海事の重要性にコメントしており、復活の必要があると捉えたことから、日本においても重要性を認識していくきっかけになるのではないかと。また、金融資産運用では金融資産運用特区(札幌、東京、大阪、福岡)が設置されたが、同様の取り組みが海事産業でもできればいいと思う。

- ご発表の中に、外航海運の競争力の源泉は選択の自由という話があつたが、一層頑張る必要を感じた。今後の外航海運のあるべき姿、とくに新燃料や輸送へのシフトチェンジという話もあつたが、これがなぜ進まないのか、これがどうすれば進むのかがポイントで、政策に繋げられればと思う。また、船用機器への利子補給といった支援スキームの話があつたが、レトロフィットだけでなく新造船についても適用してほしいというニーズもあると思うので、そのようなニーズにもこたえてほしい。
- 新燃料については、タグボートなどにアンモニア燃料の実装が進んでいるが、何がメインストリームになるか、複数燃料が並立したとして割合はどうか等が見えていないなど、シフトチェンジが進んでいる段階ではない。逆に言うと今がチャンスとも捉えられる。
- アンモニアとか E メタノールの話はあるが、現状想定されている価格面では投資面に踏み切る状況にならないのが実情。傭船者さんの中には脱炭素への意識が高い方々もいるが、そのような傭船者でさえも短期の傭船はともかく、CAPEX の投資をフルパイアウトできるような長期傭船はなかなか難しい。この状況で、確信をもって残価を回収できるとは判断しにくいところが悩ましいところ。世の中の動向としてはゼロエミに向かっているのだと思うが、大きな投

資はなかなか難しいのが実態。レトロフィットでの搭載を自社船でも検討はしており、星委員が説明されたスキームはありがたい。ただ、それでさえも簿価が大きいものになると、傭船者さんが一定程度のプレミアムを認めてくださることもあるとはいえ、全額回収できる形にはなかなか落とし込めない。投資をしたくないということでは全くないのだが、回収の蓋然性をどれだけ高めるかについては、業界として取り組んでいく必要があると考えているのでそのあたりについての官のサポートがいただけることを期待している。

- 新燃料と既存のバンカーの価格差はおっしゃる通りで、経済性だけ考えると新燃料への投資はできない。海運会社はいろいろな燃料の可能性全てに張っているというか、出遅れることを警戒して少しずつやっている。確かに、新燃料の環境への貢献を誰がどう評価して経済的価値に変えていかという仕組みの検討は必要。それは船社・船主だけでは解決できないので、これまでは単に運賃だけで評価されてきたが、今後、運賃に加えて環境という新たな軸も含めて海運会社を評価してくれる荷主さんが現れることを信じてやっている。
- (港湾について) 漬れたシーランドの社長が、40年ほど前に、コンテナの母船は日本寄港ではなく、台湾の高雄に入れるという話をしていた。阪神淡路大震災の前、港湾業界は労働環境の改善のため土日作業しない、24時間対応しない、としていた。それに対してシンガポールは24時間対応で、通関して数時間でコンテナが移動できるという強みがあると言われており、かなり昔からコンテナ船の基幹航路が動くことは懸念されていた。阪神淡路大震災があつて釜山に寄港地が移った際にも、大きな川の流れが向こうに行き、支流がこちらになつてしまった、大きな川の流れを戻すのは至難の業だと当時から言われていた。今回これを具体的にやるためには英知を結集し、必要なことは皆で協力していかないといけないと思う。
- 感想となるが、ご発表の中であつた国内船主の意義について、経済安全保障やイコールフィッティングも大変重要だとは思いますが、海事クラスターという観点からは、地域経済・地場産業、あるいはその衰退と捉えている。今後、海事クラスターの話になっていくかと思うが、そのような観点から、造船、海運、船用について、一体となつて地域という視点で見ていただく、またそういうことについて認識を共有できた点で、今日の委員会は大変意義深かつたと思う。
- 重要なコメントがたくさんあり、議論を深めていくことをお願いしていきたいが、一言コメントしたい。海事分野で施策を充実させるためには、広く国民の支

持を得られないといけない、つまり、国内で政策や財源の取り合いをしている多数のアジェンダの中で上位に位置付けないと、いくら大事だと言っても政策の充実は期待できない。それをやるためには大きな観点を持っておかないといけないが、それは二つあるのではないかと考えている。

第一に、日本の低落していく国力、つまり、一人当たり GDP は韓国や台湾より下で、G7 最下位の世界22位である。その国力を高めるために海事産業はどのようなポジションにあるのかということを整理しないと国民にアピールできない。

第二に、政策アジェンダとして重要になりつつある経済安全保障や安全保障に海事分野はどのくらい重要なのかを明確に位置付ける必要がある。これらを詰めていくことで海事政策のアジェンダが高くなり、いろいろな支持を得ることが期待できる。一つの産業の問題や産業の競争力の問題ではなく、国がこれ以上地盤沈下しないように、もっと豊かな国になるために海事産業が何を担うべきかを議論していただきたい。ここに説得力を持って踏み込めるかどうかによって、例えば提言などの有効性が変わってくると思う。

また、民間企業であるところの難しさについての指摘があったが、そうとも限らない。交通分野はみな民間企業がやっており、公営・国有企業よりも効率的で創意工夫が期待できるシステムを作り上げている。民間企業では調整できないような条件の差や、民間企業に期待できない一定の役割を国が補完する、民間企業であることを活かしながら、弱点を補完する政策が必要になる。もし指摘にあったような難しさがあるとするならば、それは国の政策がそこまで踏み込めていないということなのではないか。

もう一点、海事産業の中には港湾産業を含めて考えるべき。港湾の問題は今の海事産業に密接不可分に関わっている。港湾に関して掘り下げて議論したいと考えている。今回頂いた資料では、シンガポールや上海、釜山と京浜や阪神を比べている。この資料はいつも出てきていて、何も知らない人にはいいのかもしれないが、議論に際しては日本が競争相手になりえていないところと比べており、それでは意味がない。例えば、この十数年で日本から減った分がどこに代替されているのかといった分析など、どのような変化があったか分析する方が資料として意味があるのではないか。EBPM の最初の部分の整理をきちっと整理することが必要で、国力や経済安全保障を本気で考えるのであれば港湾に関するエビデンスをもっと把握して関係者と共有していくことが必要。

- 外航海運では外との関係でイコールフットィングの話が出てくるが、そのイコールフットィングの競争相手は外航海運が国の唯一の産業、あるいは不可欠の産業で、国の中で大きな影響力を持つ場合がほとんどだと思う。韓国での釜山港

の位置づけやデンマークにおけるマスクの位置づけなど、その企業だけで世界と戦っていると認識されていると思う。しかし日本の中はそうではない。すべての産業はそれなりに歴史もあり強いし、財務省の税制の議論などは、国内での平等が言われてしまい、海外のような強力な支援策を実現することが難しい。これが日本のシステムで難しい点。感想になるが、今のご発言にあるように、それを克服するためにどう日本の社会を説得する装置が必要と思う。

以上