

# 外航海運検討会報告書

平成22年5月26日

外航海運検討会

## ～目次～

### I はじめに

- 1. 世界経済と今後の日本 . . . 2
- 2. 外航海運に係る戦略を実行することにより目指す姿 . . . 2
- 3. 主な論点 . . . 3

### II 現状と今後の見通し

- 1. 海洋政策と海運・海事産業の重要性 . . . 5
- 2. 日本の海運の状況、世界との比較等 . . . 5
- 3. 全世界における船員需給の見通し . . . 6
- 4. 輸出入手続等の国際標準化の動向 . . . 6

### III 今後の施策の方向性とそのロードマップ

- 1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化 . . . 7
- 2. 「海洋立国日本」を支える船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備 . . . 9
- 3. 日本籍船増加を妨げる各種規制の見直し . . . 10
- 4. 内航海運の競争力強化、内航海運・港湾との連携 . . . 11
- 5. 海運分野におけるその他の制度の改革等 . . . 13
- 6. 造船・船用工業の競争力強化、国際競争条件の均衡化 . . . 13

- 外航海運検討会メンバー名簿及び開催実績 . . . 16

## I はじめに

### 1. 世界経済と今後の日本

世界経済とりわけアジアの成長が見込まれる中で、我が国では、少子高齢化・人口減少等による国民生活・経済への様々な影響が懸念されている。こうした流れの中にあっても、国民生活を豊かでゆとりあるものとして経済的に安定持続的な発展を遂げていくため、資源の乏しい我が国としては、アジア等の成長を取り込み、日本と世界全体の成長に寄与するという視点を持ちつつ、今後とも不断の技術開発や企業・産業活動、そして外国との交流・交易を活発に展開することにより国力を維持していく必要がある。

現在、世界経済のグローバル化と新興国の経済成長により、世界的な物流の増大が見込まれており、その物流の根幹たる海洋ネットワークの効率化・サービス向上によって、①物流の利便性を高め、我が国全体の経済成長を促進させるとともに、②海洋ネットワークの充実を我が国がリードし、世界経済に貢献することが重要である。

すなわち、我が国にとって、成長著しいアジアに位置するという事は欧米の他国にはない僥倖であるのであって、将来のあるべき日本の姿において、海洋インフラに求められるものは、「海洋インフラを充実することによって、日本の国民生活と日本企業の世界での活躍を下支えすることにより、世界の経済成長を着実に日本の繁栄に結びつける」ことである。

### 2. 外航海運に係る戦略を実行することにより目指す姿

このような基本認識のもとで、政府としては、海洋の物流拠点である港湾については、いわゆる「選択と集中」により、東アジアの拠点としての地位を確立することが重要となる。まず、「国内におけるハブ機能が強化された港湾」を形成し、さらに次のステップとして、近隣諸国への国際トランシップを視野に入れ東アジアの主要港として選択される港湾を指向することがポイントである。

ここで、港湾と海事分野が一体となった、低コスト・高品質の海洋インフラにより、主としてアジアに関わる増大するグローバルな取引に関与し、世界の成長を取り込み、さらに我が国産業との協働によりその成長を促進させ、アジアの物流拠点として、日本発着を航路の一つの基本スタイルとする日本商船隊を中核として世界的な海洋ネットワークをリードし、世界の発展の源泉地としてのアジアを支える国家としての日本を目指す。

そのうえでは、海事関係分野全般にわたり、国際競争の妨げとなる規制や制度を不断に見直し、さらに流通、通関、取引全般にわたり電子タグ共通仕

様化等の IT 関係で国際戦略的な施策を講じることや、海運・港湾振興と観光産業との連携等の「新結合」が可能となるような仕組みづくりを大胆に行い、民間事業者・企業が自由で革新的な活動ができるような環境を整備しなくてはならない。

施策を講ずるうえでは、財政に頼らず、民間資金や活力・能力を引き出すことを第一とし、民間の事業運営が自由・活発な発想により展開され、またこれまでにない産業間の連携により新たな成長分野を切り拓けるように政府として対応・支援する視点が重要である。さらに、国際市場で活躍する関係企業について、フェアな市場を整備すること、及び競争条件の均衡化を図ることは政府の重要なテーマとなる。

ここで、外航海運の将来の目標・指標としては、世界の海上物流の積取比率を維持（約 11%）乃至向上させることとすべきである。これは、新興国の雁行的な発展が見込まれる中で、実現に当たっては容易でないものの、世界経済の発展を意識的かつ積極的に取り込み、日本経済へ環流・内部化することにより果たされるべき数値であると考えられる。

### 3. 主な論点

効率的で安定した港湾と海運の実現に向けて、主な論点としては以下のようなものがあると考えられる。

#### （港湾関係）

効率的で安定したサービスを提供する港湾を実現していくためには、選択と集中により、物流トータルコストの削減、港湾運営の効率化等を進めることが必要である。

また、海洋ネットワークの観点から拠点となる港湾の地位を確固たるものにするため、その港湾と国内各地を結ぶ国内フィーダー輸送を一層機能的に確立させることが重要である。

#### （日本商船隊）

我が国産業や国民生活にとって必要な安定した外航海運サービスを維持していくためには、船舶建造の段階から輸送プロジェクトを推進するなど、我が国荷主企業と利害を共にし、長期安定輸送サービスの提供など高質なサービスを提供し得る主体として実績と信頼がある日本商船隊の役割を重視する必要がある。また、競争条件の整備により国際競争力を増し、世界のユーザー（荷主）から選択されるようになることで、世界の経済成長を取り込んで

日本の成長に寄与することができる。

(人材確保・育成)

海洋国家として成長しなければならない我が国としては、海洋立国を確固たるものにする産業とそれを支える優秀な人材が必要である。この意味で外航・内航海運、港湾、造船・船用工業等から構成されるいわゆる海事クラスターの発展と日本人船員（海技者）をはじめとする人材の確保が重要である。

(海事クラスター)

我が国海運の発展は、船舶・船用工業等のいわゆる海事クラスターへの国内投資を通じて地域経済・雇用に貢献するという波及効果も大きい。

(経済安全保障)

四面環海、資源の乏しい我が国においては、外航海運は非常時の経済安全保障を担うことに留意する必要がある。その際、便宜置籍国の政情等に左右されず、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を保有することが必要であり、外航海運の成長のためには、平時においてもこれら日本籍船が国際競争力を維持できる税制度・規制緩和等の環境整備が重要である。また、日本籍船の増加を図ることは、海事関係の国際機関等における日本の発言力の強化等の観点からも極めて重要である。

## II 現状と今後の見通し

### 1. 海洋政策と海運・海事産業の重要性

#### (1) 外航海運は世界の成長産業

世界の海上荷動きは、過去 10 年間は 49%の伸び。今後も中国、インド等が牽引して伸び続ける見込み。

#### (2) 外航海運ネットワーク

日本の貿易量のほぼ全量 (99.7%) を海上輸送に依存。日本商船隊は、資源輸入等では日本産業界のニーズに対応し、諸外国では見られない長期契約の輸送サービスを提供 (我が国輸入量における我が国商船隊の積取比率 ('08 年) …鉄鋼 : 86.1%、石炭 : 87.9%、)。

#### (3) 我が国の外航海運の成長は海事関連産業に高い波及効果

海運、造船関係の産業の市場規模は約 9 兆円。日本の外航海運企業は船隊の約 9 割を日本の造船業から調達。

#### (4) 造船・船用工業の市場も海上荷動量・船腹量の増加に伴い長期的に増加

世界の新造船建造量 : 1,500 万 GT ('80 年代平均) →2,200 万 GT ('90 年代平均) →4,400 万 GT ('00 年代平均) 世界の船腹量の増加に伴って今後も増加する見込み

船舶からの NOX、CO2 排出規制の強化等により日本の高品質な船舶のシェアの拡大も期待。

#### (5) 外航海運の成長が海事産業等に与える波及効果の可能性 (試算)

世界の海上荷動き量は、過去 10 年間で年平均 4%の伸びを示しており、そのトレンドでシェアを維持する場合、10 年後には、売上げが貨物量に比例すれば約 1.5 倍 (約 5.6 兆円→約 8.4 兆円)、さらに、船隊拡充の投資等を含めると、4 兆円程度の市場規模の拡大となる。

また、シェアの維持に伴い 10 年間で船隊を 1.5 倍に拡大した場合、10 年間で約 7 兆円の船舶投資の増加が発生すると考えられ、産業関連分析によるこれに伴う経済波及効果を加えると約 18.6 兆円の経済効果があると試算される。

### 2. 日本の海運の状況、世界との比較等

#### (積取比率・自己資本比率)

世界の外航海上荷動量に占める日本商船隊のシェアは 15.5% ('91 年) から 11.3% ('08 年) に低下。特に定航部門では、海外大手による寡占化が進行。(世界上位 3 社のシェア合計 15.6%→34.8% ('96 年→'09 年)) また、日本の外航海運企業は他国の外航海運企業と比較して自己資本比率が低い。

(海外の大手上場3社 (Maersk、Evergreen、CSCL) : 約 49~79%、国内大手3社 : 約 28~38%)

(日本籍船と日本人船員)

日本籍船・日本人船員は最盛期と比較して、それぞれ1,580隻('72年)→98隻('08年)、56,833人('74年)→2,621人('08年)と甚だしく減少している。

(税負担)

日本の外航海運税制は、トン数標準税制、償却方法、登録免許税、固定資産税など諸外国と比較して負担が重い状況にある。

### 3. 全世界における船員需給の見通し

海上輸送量の増加に伴い、船員の需要も増大。船員の中でも特に「職員」に対する需要が多く、'15年には世界で職員が27,000人の不足との見通し。

(注: ボルチック国際海運協議会・国際海運連盟 (BIMCO/ISF2005) 統計による。なお、最新の動向を反映した2010年版の統計が、今後出される予定。)

### 4. 輸出入手続等の国際標準化の動向

輸出入・港湾関連手続に係る次世代シングルウィンドウを構築。

平成19年8月に船舶関係・港湾施設使用関係手続に係る様式の統一化を図るとともに、平成20年10月に海上貨物通関情報処理システムと港湾EDIを統合し電子申請窓口の一本化を実施した。

### Ⅲ 今後の施策の方向性とそのロードマップ

#### 1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化

～我が国の海運税制を諸外国並みに揃えて、競争条件をフェアなものとする  
ことが基本。日本商船隊による海洋ネットワークの充実が図られ、日本の成長  
に貢献。～

- |                               |        |
|-------------------------------|--------|
| ○トン数標準税制の適用の拡大                | 《速やかに》 |
| ○船主に対する船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大 |        |
| ○日本船舶に係る固定資産税、登録免許税等の負担軽減     |        |

(考え方)

外航海運は、港湾インフラと並んで我が国の海洋インフラの重要な柱であり、日本商船隊の国際的な活躍は我が国の経済成長にとっても大きなプラスである。ただし、日本商船隊は、国際競争力のある民間企業であり、港湾と異なり直接的に政府が必要とされる産業分野ではない。

しかしながら現状では、外航海運の分野は国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきており、日本商船隊がその本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するためには、適切な政策対応が求められている。

国際海運は世界単一市場で厳しい競争を繰り広げており、企業の本拠地のある国の海運関係税制が決定的な競争力の差異となっている。そのため、トン数標準税制など諸外国の税制に比べ劣後している外航海運関係税制をパッケージで諸外国並みにすることが日本商船隊の競争力強化をもたらし、日本の海事クラスターの中での循環を通じて日本全体の成長を促すことが期待できる。

このような政策により、世界市場の中で、輸送サービスの質、安全性のみならず価格競争力の面でも選ばれる商船隊となれば、

○外航海運は成長産業のひとつとして、我が国の経済成長に大きく貢献することができる。

○また、高質で安価な輸送サービスを提供することができれば、製造業等にとっては大きなプラスであり、その点からも日本の成長に貢献することができる。

○さらに、クルーズ等の旅客輸送の増加策が進めば、観光振興、地域振興にも貢献できる。

(税負担と競争力)



具体的な各種税制の状況と今後の展望は以下のとおりである。

トン数標準税制については、諸外国が一定の要件のもと外国籍船を含む全船適用の制度をとっている中、現在の日本の同税制は自国籍船（現在の日本商船隊の約4%）のみを対象としており、日本の外航海運企業の体力差が開くことを余儀なくされている。そのため、経済安全保障の観点からも、日本籍船に係るコストを諸外国並みに抑えて日本籍船の増加を図るとともに、世界各国の商船隊との競争に勝ち抜くためにも、トン数標準税制の適用対象を外国籍船も含め諸外国に比べ遜色のない範囲まで拡大することが必須と考えられる。

また、船舶特償、買換特例は国内船主の競争力の源泉であり、国内船主の存在がオペレーターにとって国際競争力のある長期安定的な船隊を調達する鍵となっており、国内船主が日本商船隊の約3分の1に当たる約800隻を供給することで日本商船隊の競争力を支えている。また、国内船主の存在は、地域の造船業への波及等にも重要な役割を果たしている。したがって、国際競争条件の均衡化の観点に加え、地域への波及効果、経済安全保障の観点も踏まえた制度の維持・拡大が必要である。

なお、日本籍船に係るコストの一つである固定資産税は、当該国の税制度特有の事情を背景に、そもそも船舶に対してこのような税を課していない国が太宗を占めることから、諸外国に比べて競争条件を劣後させている。船舶に対して固定資産税を課すことの是非や海事振興を図る地域を巻き込んだ固定資産税の軽減方策の検討も含め、課税方法のあり方を見直すことが必要である。

世界の海上荷動き量が増大する中で日本商船隊はシェアを徐々に落としている。日本商船隊が世界市場で伍していくためには、こうした税制について改革を行うことにより、外航海運企業や外航船主の内部留保を厚くし、船隊増強への再投資につなげ、三国間輸送における集荷機能の強化、海運ネットワークの充実が図られるようにしていく必要がある。

#### （将来の姿・指標）

国際的に劣後する競争条件を整備することで、世界のユーザー（荷主）から選択される日本商船隊を目指す。世界の海上物流における日本商船隊のシェア（トン数ベースで約11%）を今後も維持し、さらには向上を目指す。

#### （経済安全保障）

四面環海、資源の乏しい我が国においては、外航海運は非常時の経済安全保障を担うことに留意する必要がある。その際、便宜置籍国の政情等に左右

されず、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を保有することが必要であり、外航海運の成長のためには平時においてもこれら日本籍船が国際競争力を維持できる税制度・規制緩和等の環境整備が重要である。また、日本籍船の増加を図ることは、海事関係の国際機関等における日本の発言力の強化等の観点からも極めて重要である。

○独占禁止法の適用除外制度のあり方に関する議論の整理      《速やかに》

(考え方)

独占禁止法の適用除外制度に関する対応については、国際競争条件均衡化の観点からも重要な課題であることから、荷主全体の意見も十分に把握しつつ、議論を整理することが適当である。

※ 適用除外制度に関する対応については、EU は既に欧州航路において適用除外制度を廃止しており、わが国も同制度を廃止すべきとの意見もあった。一方、EU が廃止をしたのは、マースクライン（デンマーク）等の大手事業者の寡占化が進んでおり、EU の戦略として適用除外制度を維持する必要性がなくなったからである等の指摘も強くあった。

2. 「海洋立国日本」を支える船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備  
～日本商船隊の競争力を支えるのは優秀な人材。優秀な人材を安定的に、継続して確保・育成し、日本商船隊による海洋ネットワークの充実が図られ、日本の成長に貢献。～

○日本人船員（海技者）の雇用を推進するための効果的なインセンティブの付与、船員という職業の意義や魅力について認知度向上等のための効果的な取り組み      《速やかに》

(考え方)

外航日本人船員については、これまでコスト競争力の面から日本人船員の数を減らしてきているが、日本船舶と同様に経済安全保障の観点から今後も厳しいコスト競争の中で日本人船員（海技者）の確保を考えていかなければならないところ、一定人数の確保を行っていくことが重要である。また、日本人船員（海技者）は、運航要員としてのみならず陸上からの運航支援などを行う海技者としてその知見が今後の安全運航にも必要であり、日本商船隊を支える優秀な人材のコアとなっている。

このため、日本人船員（海技者）を安定的に確保するために、日本人船員の

雇用を推進するための効果的なインセンティブの付与が必要である。

また、少子・高齢化が進む我が国において優秀な日本人船員を確保・育成していくためには、邦船社との協同によるキャリアアップの道筋の開拓とともに、船員という職種が若年者の人生設計に訴えるような効果的なPRの実施等が必要である。また、経済安全保障を担う上で重要な役割を果たす船員の位置づけを明確化した上で、こうした理解が国民に広がるよう取り組んでいくことが必要である。

したがって、船員という職業の意義や魅力について認知度向上等に取り組むことが必要である。

※ 日本人船員については、無理に増やす必要はないという意見もあったが、経済安全保障の観点等から一定の人数を確保することが必要という意見も強くあった。

### 3. 日本籍船増加を妨げる各種規制の見直し

～日本籍船の増加を促すため、海事先進国にふさわしい船舶の安全性を確保しつつ、事務手続きを含むコストの削減につながるよう規制、制度のあり方を改善する。～

#### ○「船舶の日本籍取得手続き容易化事業（仮称）」

《速やかに》

（考え方）

日本籍船を増加させるためには、税制措置による誘導だけでなく、船舶設備、船員関係の資格に関する手続き等多方面にわたる手続きの煩わしさの解消も必要である。そのための相談や手続きに関する窓口のワンストップ化を進める。

これら手続きについて、「待ち」の姿勢ではなく日本商船隊の運航が集中する外国の港湾に海事当局が出向いて受付・手続きを行うことについて、その実効性及びそれに要するコスト等を検証しつつ、実現可能性を探る。

#### ○外国人船員に関する各種資格制度の簡素化等

《順次着手》

（考え方）

日本籍船を増加させるに当たり、日本籍船に乗り組む外国人船員の確保の容易化も必要である。そのため、航行の安全性の確保ができることを検証しつつ、外国人船員が各種資格を取得するに当たって必要とされる試験や講習における民間活力やITの活用について、関係者との調整を踏まえて一層の

簡素化を進める。併せて、海事関係の行政手続の合理化を進める。

○電波・通信に関する船舶設備に関する検査等に関する手続きの簡易化  
《総務省と要調整》

(考え方)

日本籍船を増加させるに当たり、海事局関係以外の制度についても、その手続き等について極力簡素化を進めることが重要であり、本件について総務省に働きかけを行う。

#### 4. 内航海運の競争力強化、内航海運・港湾との連携

～日本の海の玄関口として、東アジアの主要港となることを目指す国際コンテナ戦略港湾施策と連携して、内航海運の競争力を強化し、もって海洋ロジスティックスの面から我が国の経済活動・生活を支えることに貢献。～

○内航フィーダー網の充実のための総合対策 《速やかに》  
・内航海運暫定措置事業の改善  
・内航フィーダーを担う海運事業者に係る負担の軽減  
・港湾コストの低減 等

(考え方)

戦略的な港湾が国際コンテナ戦略港湾としてその機能を十二分に発揮していくためには、内航フィーダー網を充実するとともに、荷主から見てトータルのコストが下がるよう、内航フィーダーに関わる全ての関係者が総合的な取り組みを行うことが必要である。

- ・内航フィーダーにおいて内航海運が競争力を強化するために船舶を大型化し、輸送効率をあげてコンテナ本当たりの輸送単価を下げるのが課題となる。一方、暫定措置事業については、その納付金が船舶の大きさに比例して増えていく仕組みとなっていることから、内航フィーダーを担うコンテナ船等について船舶建造負担軽減が図られる特例措置を講じる必要がある。(日本内航海運組合総連合会による暫定措置事業の特例)
- ・あわせて、内航フィーダーを担う海運事業者の競争力強化のためには、資本費や運航経費等のコストの低減が課題であり、船舶の建造・維持に係るコストや海上輸送に係るコストの約3割を占める燃料費の負担軽減等についての措置を講ずることが必要である。加えて、内航フィーダー事業者の競争相手は韓国などの外航海運事業者であり、公租公課などの点で我が国内航フィーダー事業者はもともと不利な状況に置かれている

という指摘があることから早急な対応が必要である。具体的な施策としては、燃料にかかる石油石炭税や固定資産税の軽減措置、輸送を担う内航フィーダー船やバージに対する経営効率化に対する支援強化が考えられる。

- ・また、内航フィーダーの競争力強化のためには、港湾における諸料金が国際競争力を有するものとなるよう、「民」の視点による港湾経営の実現、ターミナルの一体運営、公設民営化の推進などにより港湾コストの低減、運用の効率化を進める必要がある。今や我が国の港湾の国際競争力の確保のためには、一刻の猶予も許されないことから、内航フィーダー輸送に係る関係者の総力を結集することが必要である。ここではゲートオープン時間の24時間化に向けた拡大、貨物位置などの情報の関係者での共有という課題もある。

※ 内航フィーダーの効率化については、カボタージュ制度の解禁が内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見があり、かなりの意見交換と議論が行われたが、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあると同時に、国内安定輸送を阻害する要因になるとの意見も強くあった。

#### ○内航海運の競争力強化に向けた低炭素化等に資する税制措置 《速やかに》

(考え方)

内航海運については、事業者の99.6%が中小企業であり、また船舶のオーナーの約7割が船舶を1隻しか所有していない「一杯船主」であるなど、脆弱な産業構造により成り立っていることから、競争力強化に向けた抜本的なコスト低減等の取組みが期待できない状況にある。特に、こうした産業構造を背景に船舶の代替建造が進んでいないことから、事業者が所有する船舶全体の7割程度を、環境性能の観点から劣後する耐用年数を超えた老朽船が占めており、内航海運の競争力強化の阻害要因となっている。

このため、内航海運の競争力強化に向けて、船舶の環境性能向上や船舶の大型化等を促進することによりコストを低減するとともに、競争力強化に向けた抜本的な取組みを実施することができるようグループ化の促進など内航海運の産業構造の改善を促すような施策を講じる必要がある。具体的な施策としては、内航海運の低炭素化、大型化、グループ化に向けた船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大、船舶に係る固定資産税の軽減等が考えられる。

## 5. 海運分野におけるその他の制度の改革等

### ○水先制度の指名制トライアル事業の充実

《速やかに》

(考え方)

水先料金についても、適切な市場環境の下で料金設定がなされることが重要であり、より市場原理が働くよう、現在実施されている指名制トライアル事業の充実を図る。

## 6. 造船・船用工業の競争力強化、国際競争条件の均衡化

～造船先進国としての我が国の造船技術を世界基準に。それをベースに世界の造船業を我が国がリード。～

### ○革新的な船舶の省エネ技術の開発・普及を図るとともに、我が国の主導の下に、IMO における国際海運での温暖化防止対策等として、新造船への燃費規制・既存船の省エネ運航計画の強制化等の国際条約化を推進

《2～3年程度》

(考え方)

造船業・船用工業も世界単一市場で激しい国際競争を展開しており、今後この分野で競争力を確保していくためには、環境性能等日本が先端に行く造船技術について、先行技術開発と国際ルールの先行提案による国際的なイニシアティブの確保が必須である。現在、省エネルギー・温暖化防止対策に関心が高まる中、国の支援を受けて我が国の造船・船用工業・海運会社等が連携し、革新的な船舶からのCO<sub>2</sub>排出削減技術の開発を進めているが、その促進により、これらの技術の早期実用化を図ることが重要である。また、技術開発と並行して、省エネ性能に優れた船舶が国際的に適正な評価を得られるスキームを構築することが重要であるところ、CO<sub>2</sub>排出を削減する国際的枠組みの構築を図るため、主要海運国をはじめとするIMO関係の諸外国との交渉、合意形成に向けた取組を一層推進することが必要である。

### ○造船技術者、技能者の確保育成に向けて、産学官連携の取組み、地域における研修拠点の機能拡充を推進

《2～3年程度》

(考え方)

我が国造船業の高い性能・品質と生産効率を支える技術者・技能者の年齢構成は、中堅層が極端に少ないワイングラス型となっており、熟練層から若

年層への技術・技能の伝承が喫緊の課題となっている。これまで、技能者については造船産業集積地における中核的な研修拠点が設けられ、効率的・効果的な訓練が実施されて、大きな成果を上げてきたところであるが、我が国の競争力の更なる強化に向けて、産学官連携の下、設計技術者や安全管理者の育成を含め、より一層の地域研修拠点の機能の拡充を図る必要がある。

※ 今後の生産年齢人口の減少を踏まえ、外国人の技術者や技能者の能力の活用について、政府全体で検討を深めるべきとの意見があった。

○造船業の競争力強化に資する柔軟な投資活動の促進      《 2 ～ 3 年程度 》

(考え方)

現在、我が国の造船生産効率他国をリードしているが、更なる国際競争力の強化に向けて、生産効率向上や技術開発のための企業活動の活性化が重要と考えられる。近年、技術の高度化・多様化や経営環境・市況の変化の速度がますます速くなっている中、企業がこうした事業環境の変化に適切に対応して、次に向けた成長への布石をタイムリーに打てるような投資環境の確保が必要である。

○世界の造船業における公正な競争条件の確保      《 2 ～ 3 年程度 》

(考え方)

世界単一市場で厳しい国際競争を展開する中、市場歪曲的な公的助成の排除が必要である。このため、OECD を通じ、公正な競争条件を確保するための、造船主要国間での相互監視や国際的な枠組みの策定を推進することが重要である。

○我が国の EEZ の管理や開発利用に向けて、その基盤として貢献しうる造船技術の一層の高度化を図るとともに、海洋産業の育成に向けて官民連携で取組む。      《 将来的に検討 》

(考え方)

海洋国家日本にとって、広大な EEZ の管理・開発は重要課題である。そこにメタンハイドレートやレアメタルを豊富に含む海洋鉱物資源が眠っていると言われており、これら海底資源の商業化ができれば、日本の成長はもとより資源安全保障にも大きく貢献する。また、洋上風力発電、波力発電などの再生可能エネルギーの開発も期待されている。こうした海洋管理・開発に貢献するため、我が国造船技術や造船以外の海洋土木なども含めた総合エンジニアリングなど一層の技術の高度化が必要である。また、実際の海洋管理・

開発は、民間では開発リスクが過大であるため、海洋開発推進、海洋産業の育成に向けた官民の連携の仕方が重要となる。

(将来の姿、指標)

造船分野では技術開発等で国際競争力を強化し、その技術を基盤に国際海運における地球温暖化対策等の国際ルール化を日本が主導するとともに、広大な EEZ を有する我が国として海洋の利活用促進に貢献。



## 外航海運検討会

### ○メンバー名簿

#### 【政務三役】

三日月大造 国土交通大臣政務官

#### 【成長戦略会議委員（海洋分野とりまとめ）】

（座長）柳川範之 東京大学大学院経済学研究科准教授

#### 【海事関係有識者】

太田和博 専修大学商学部教授  
羽原敬二 関西大学政策創造学部教授  
村井基彦 横浜国立大学大学院環境情報研究院准教授  
永田高士 公認会計士（有限責任監査法人トーマツ）  
遠藤修身 日本海事新聞社専務取締役

#### 【関係団体】

宮原耕治 （社）日本船主協会会長 （（社）日本物流団体連合会会長）  
上野孝 日本内航海運組合総連合会会長  
元山登雄 （社）日本造船工業会会長

#### 【成長戦略会議委員（海洋分野担当）】

坂村健 東京大学大学院情報学環教授  
中条潮 慶應義塾大学商学部教授  
御立尚資 株式会社ホストコンサルティンググループ 日本代表  
大上二三雄 エム・アイコンサルティンググループ株式会社 代表取締役社長

### ○開催実績

第1回 平成21年12月8日（火）13：00～  
第2回 平成21年12月24日（木）13：30～  
第3回 平成22年1月15日（金）10：00～  
第4回 平成22年1月22日（金）18：00～  
第5回 平成22年2月22日（月）17：30～  
第6回 平成22年3月11日（木）18：00～  
第7回 平成22年5月19日（水）18：00～