

交通政策審議会海事分科会

第1回国際海上輸送部会・第8回海事イノベーション部会

合同会議

令和2年7月2日

【事務局（濱中）】 皆様、おはようございます。それでは、定刻になりましたので、第1回国際海上輸送部会・第8回海事イノベーション部会合同会議を開催いたします。

皆様におかれましては、御多用の中、御出席を賜りありがとうございます。

議事に入るまでの間、私、国土交通省海事局船舶産業課の濱中が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、海事局長の大坪より、一言御挨拶を申し上げます。

【大坪海事局長】 皆様、おはようございます。海事局長の大坪でございます。

本日は御多忙の折、国際海上輸送部会・海事イノベーション部会の合同会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

四面を海に囲まれた我が国にとって安定的な国際海上輸送を担う外航海運と、優れた船舶の供給を通じてそれを支える造船業というのは、ともに我が国の経済活動を支え続けており、経済安全保障上も必要不可欠な産業であることは言うまでもありません。

一方、我が国の海事産業は、コロナ感染症拡大の前からですけれども、もともと厳しい国際競争下にさらされておりまして、コロナ禍によりさらに先行きが見通しにくい状況になっています。この理由はたくさんありますが、私が思うに、日本経済の相対的なプレゼンスの低下が根源的にあり、要は日本発着貨物の相対的な低下があって、海運業は外に出て三国間輸送をやらなければいけないし、造船業は荷主の意向が効かない中で競争しなければいけない。特に造船の場合は、中国・韓国の政府支援というのもあると思っています。

このように非常に厳しい状況が続いている中で、経済安全保障上も必要であるこの外航海運、造船業について、安定的な国際海上輸送を確保するための、今後の外航海運、造船業の在り方、またそれらの基盤整備について、5月22日に大臣から交通政策審議会に対し諮問がなされました。本諮問に対応するために、国際海上輸送部会及び海事イノベーション部会にその検討が付託されましたので、この合同会議の場にて議論を進めてまいりたいと考えています。

外航海運と造船業ともに双方が好循環を生み出して、一緒に成長していく。そのためにどのような方策を講じるべきか、皆様に御議論をいただければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 ありがとうございます。

それでは、本日御出席いただいております委員の皆様方を御紹介させていただきます。議事次第をおめくりいただきまして、その先についてございます委員名簿の順で、国際海上輸送部会の方から御紹介させていただきます。

なお、合同会議につき構成員が多くなってございます。会議の中で、御質問や御意見等をいただく時間を設けてございますので、大変恐縮ながら、御挨拶は御所属、お名前程度の簡単なものとどめていただければ幸いです。

それでは、まず、ポストンコンサルティンググループマネージング・ディレクター&シニア・パートナーの秋池玲子委員でございます。

【秋池委員】 秋池でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、椙山女学園大学現代マネジメント学部教授の大串葉子委員でございます。

【大串委員】 大串でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、慶應義塾大学商学部教授の加藤一誠委員でございます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、早稲田大学法学部法学学術院教授の河野真理子委員でございます。

【河野委員】 河野でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、明治大学専門職大学院法務研究科教授の野川忍委員でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、国際船員労務協会会長の赤峯浩一委員でございます。

【赤峯委員】 赤峯でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、東京海上日動火災保険株式会社執行役員コマーシャル損害部長の井上登紀子委員でございます。

【井上委員】 井上でございます。よろしくお願いたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、東京大学公共政策大学院院長の大橋弘委員でございます。

す。

【大橋委員】 大橋でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般社団法人日本船長協会会長の葛西弘樹委員でございます。

【葛西委員】 葛西でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、東海大学海洋学部海洋フロンティア教育センター教授の合田浩之委員でございます。

【合田委員】 合田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、日本製鉄株式会社参与・原料第二部長の小林二郎委員でございます。

【小林（二）委員】 小林でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般社団法人日本造船工業会会長の齋藤保委員でございます。

【齋藤委員】 齋藤です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、株式会社日本政策投資銀行代表取締役副社長の地下誠二委員でございます。

【地下委員】 地下でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般社団法人日本船主協会会長の内藤忠顕委員でございます。

【内藤委員】 内藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、株式会社J E R A常務執行役員・最適化本部長の中村直委員でございます。

【中村委員】 中村でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、神戸大学海事科学部客員教授の羽原敬二委員でございます。

【羽原委員】 羽原でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、ENEOS株式会社執行役員・原油外航部長の藤原佳代委員でございます。

【藤原委員】 藤原です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、全日本海員組合組合長の森田保己委員でございます。

【森田委員】 森田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会会長の渡邊淳一郎委員でございます。

【渡邊委員】 渡邊でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 おめくりいただきまして、海事イノベーション部会の委員の御紹介に移らせていただきます。兼務いただいている方については、省略させていただきます。

続きまして、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の住野敏彦委員でございます。

【住野委員】 住野でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、旭洋造船株式会社代表取締役社長の越智勝彦委員でございます。

【越智委員】 越智です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般社団法人日本船用工業会副会長・政策委員長の木下茂樹委員でございます。

【木下委員】 木下でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、瀬野汽船株式会社代表取締役社長の瀬野洋一郎委員でございます。

【瀬野委員】 瀬野です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、東京大学大学院新領域創成科学研究科教授の高木健委員でございます。

【高木委員】 高木でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、一般財団法人日本船舶技術研究協会会長の田中誠一委員でございます。

【田中委員】 田中でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、今治造船株式会社代表取締役社長の檜垣幸人委員でございます。

【檜垣委員】 檜垣です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、国立研究開発法人海洋研究開発機構監事・株式会社セルバンク取締役の前田裕子委員でございます。

【前田委員】 前田裕子です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、株式会社IHIエグゼクティブ・フェローの水本伸子

委員でございます。

【水本委員】 水本でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 続きまして、海上技術安全研究所国際連携センター副センター長の宮崎恵子委員でございます。

【宮崎委員】 宮崎です。よろしくお願いいたします。

【事務局（濱中）】 なお、京都大学の小林委員、東京女子大学の二村委員、東京海洋大学の庄司委員におかれましては、本日は所用のため御欠席でございます。

また、秋池委員、中村委員におかれましては、所用のため途中で御退席されますので、その旨お知らせいたします。

本日は国際海上輸送部会委員21名中19名、海事イノベーション部会委員17名中15名の御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、当部会につきましては、情報公開の観点から議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしております。国土交通省からの出席者につきましては、配付資料の委員名簿の後にリストを入れさせていただいておりますので、紹介は省略させていただきます。

それでは、部会長の選任に移ります。部会長の選出につきましては、交通政策審議会令第7条第3項により、委員の互選により選任することとされております。御推薦等がございましたら、御発言をお願いいたします。

秋池委員、よろしくお願いいたします。

【秋池委員】 国際海上輸送部会及び海事イノベーション部会が将来にわたって安定的な国際海上輸送確保するための、海運業及び造船業の基盤整備を図るための方策について議論する場でございます。河野委員は平成27年3月から海事分科会長、平成28年2月から海事イノベーション部会の部会長を務めておられます。座長としての経験も豊富で、海事産業についての理解も深い河野委員が適任であり、両部会の部会長に推薦いたします。

【事務局（濱中）】 ありがとうございます。

ただいま秋池委員より、河野委員を部会長に御推薦されるとの御発言がございました。皆様、御異議はございませんか。

（「異議なし」の声あり）

【事務局（濱中）】 ただいま御承認いただきましたので、国際海上輸送部会及び海事イ

ノベーション部会、それぞれの部会長を河野委員にお願いいたします。それとともに一言、この機会に御挨拶を賜りたく存じます。

河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ただいま両部会の部会長に御選任いただきました河野と申します。このような大切な部会の部会長に御選任いただきまして、大変光栄に存じます。ありがとうございます。

5月の海事分科会におきまして、今般の国際海上輸送部会及び海事イノベーション部会の合同会議の開催について了承いただき、本日、キックオフとなる第1回目の合同会議の開催になりました。5月の海事分科会、また先ほどの大坪局長の御挨拶にも御説明がございましたけれども、現下の外航海運業、造船業は、その経済安全保障上の重要性にもかかわらず、昨今の大変厳しい国際競争下において、厳しい経営環境に置かれていること。また、加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により苦境が増していると理解しております。

このため、このたび国際海上輸送部会と海事イノベーション部会の両部会の合同会議を開催し、外航海運及び造船業の果たすべき役割や、それぞれの基盤整備を図るための方策について検討する必要があるものと理解しております。皆様のこれまでの御経験や御知見をぜひ御提供いただきまして、有意義かつ闊達な議論を行ってまいりたいと存じます。そして我が国の海運業や造船業が、今後いろいろな面で、さらに国際競争力を増していけるように考えていきたいと存じます。委員の皆様方の御協力を何とぞよろしく賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上で御挨拶とさせていただきます。

【事務局（濱中）】 河野部会長、ありがとうございました。

それでは、取材の方々はこちらで御退出をお願いいたします。

本日の議事に先立ちまして、まずは配付資料の確認をさせていただきます。お手元にございます束を御確認いただきまして、まず一番上に議事次第、おめくりいただきまして、先ほど御紹介しました交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の委員名簿、おめくりいただきまして海事イノベーション部会の委員名簿、おめくりいただきまして国土交通省海事局出席者名簿。続きまして、右肩に資料番号がついてございますけれども、資料1、外航海運の現状と外航海運政策、続きまして資料2、造船業の現状と課題、続きまして資料3、新型コロナウイルス感染症の影響、続きまして資料4、左上にタイトルがございますが、合同会議における論点について、続きまして資料5、今後の進め方について（案）。

続きまして、ここから参考資料になってございます。右上に資料番号をつけてございます。参考資料1、交通政策審議会の諮問について、両面刷りのものがございます。参考資料2、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の付託について、こちらも両面刷りでございます。参考資料3、海事産業将来像検討会報告書、束になっているものがございます。参考資料4、国際海上輸送部会運営規則、両面刷りのものがございます。参考資料5、海事イノベーション部会運営規則、こちらも両面刷りのものがございます。

もし不足などがございましたら、事務局までお知らせください。後ほど御連絡をいただいても構いません。

それでは、これからの議事進行につきましては、河野部会長にお願いしたいと存じます。河野部会長、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、議事を進めていきたいと思えます。

議題1、外航海運の現状と課題につきまして、事務局から資料1の御説明をお願いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【長井外航課長】 外航課長の長井でございます。資料1に沿いまして、外航海運の現状と外航海運政策について説明させていただきます。

なお、本日は資料をあえて大部にさせていただいてございます。若干参考的に、皆様に参照いただけるような資料をあえてたくさんつけさせていただいております。したがって、説明につきましてはポイントだけかいつまんでとなりますことをあらかじめおわび申し上げます。

それでは、資料に沿いまして、まず外航海運の現状と課題から御説明を申し上げます。

資料の2ページでございます。これは日本が世界と結ばれていて、世界の様々なところから物資が運ばれてくるというイメージを、まず皆様と御共有させていただきたいということでつけさせていただいております。

それから、3ページから本題に入りますが、我が国の経済社会と日本商船隊というところでございまして、ここからは日本の商船隊が果たす役割について御説明を申し上げます。

4ページでございます。これは日本の貿易における日本商船隊の役割でございますが、貿易量の99.6%を海上輸送が担っておりますけれども、そのうち3分の2が日本商船隊によるものがございます。いかに日本の貿易にとって、日本商船隊が大事かということが見て取れるかと思っております。

それから、5ページと6ページでございますけれども、これは少しまとめて御説明いたしますが、そういった日本の商船隊、海運業界ですけれども、非常時においてもその役割を發揮していただいているところでございます。

5ページは阪神・淡路大震災の例でございます。神戸港がその機能を失った後、徐々に邦船社は戻っていただいておりますけれども、外国船社がなかなか戻らなかったというケースでございます。東日本大震災の際でも、外国船社のコンテナ船は京浜港への寄港を取りやめたということでございますが、邦船社は引き続き運航を継続していただいております。

6ページでございます。最近で言いますと、コロナの例でございますけれども、ONEというコンテナ会社がございますが、こちらはコロナの関係で物流が滞っている中であつても、日本への寄港数については減少させていないということでございまして、こういう非常時でも日本の企業は日本のマーケットを守っていただいていることが見て取れます。

7ページ以降です。7ページから9ページまで、今度は海事クラスターという側面から日本商船隊を御説明申し上げます。御承知の方もたくさんいらっしゃると思いますけれども、海運業は造船、船用工業をはじめとする諸産業と結びついております。海事クラスターと呼ばれる企業群を構成しておりますけれども、海運業は船舶の調達を通じまして、地域の経済・雇用と強く結びついております。船舶建造による経済波及効果は船価の3倍とも言われているところでございます。

ただ、9ページを御覧いただきますと、上半分のところですが、日本の商船隊から国内の造船所へ、いろいろな船をたくさん発注いただいておりますけれども、近年、その依存度が若干下がっているということが見て取れるところでございます。

続きまして10ページでございます。今度は日本の国籍を持っている日本船舶について御説明させていただきます。

11ページでございます。先ほど日本の企業が非常時でも役割を果たしていますと申し上げましたけれども、そうした中で日本の国旗を掲げている船、日本船舶でございますが、これは非常に重要だということでございます。その証左として3点ほど例示させていただいております。これは東日本大震災の際に、リベリア政府が自国の船に対して航行制限を勧告したという例がございます。それから、パナマ危機に対しましては、アメリカ政府がパナマ籍の米国寄港禁止を公表しております。こういったことは結果的に大きな影響は出ていませんけれども、こういった国に頼るリスクがないわけではないということだと思っております。

最近の例でございますけれども、ホルムズ海峡でイランがイギリス籍船を拿捕したこともありまして、イギリス政府がイギリスの船に対しまして、同海域の航行を避けるように勧告したという例もございます。いずれにいたしましても、その船の国籍、旗国の状況とか管轄権によりまして、安定的な国際輸送に影響が出るということだと理解しております。

続きまして、ここからマーケットについて、少し簡単に御紹介させていただきます。海運マーケット、13ページでございます。基本的に貨物の量につきましては、GDPの伸びと連動していると言われております。ただ、そういった中で、13ページ右側になります、日本の市場は、世界的に見てもGDPの伸びが低いということでございますので、世界の貨物の伸びをどうやって取り込んでいくかということが、日本の商船隊の課題と言えるかと思っております。

それから、15ページでございます。これは市場の特徴、海運市場の特徴でございます。左下の資料でございますが、現在、この折れ線がぐっと下に伸びています。これは船が余っている、需給ギャップが大きく発生しているという状況を表してございます。こういった需給バランスの崩れの影響もありまして、右側でございますが、運賃市況もなかなか回復してこないというトレンドが見て取れるということで、マーケットは厳しい状況と言わざるを得ないと考えております。

続きまして、そういった中で、日本商船隊がこういった現状にあるかということをお説明申し上げます。

まず17ページ目でございます。これは日本商船隊の船隊規模を表しておりますが、右側、2012年をピークに、最近ここ数年は縮小傾向というところが少し見て取れております。

18ページでございます。これは2,500隻程度の商船隊の内訳でございますけれども、特徴としては、日本籍船が1割、残りの9割が外国籍船となっております。ただ、保有者で言いますと、オペレーターと呼ばれる運航会社、それからそのオーナーと言われる船主、こういった皆様方が、実質的には外国に船をお持ちというケースもございます。そういった意味で外国籍船は9割でございますけれども、日本の関係企業が持っている船は実質的には8割に達するというのが海運業の特徴でございます。

続きまして、21ページでございます。今度は船員の状況でございますけれども、船員につきましても外国への依存が高くなっております。現在、フィリピン人が7割を占めておりまして、日本人船員が4%弱となっております。

その数は22ページにございます。1974年の約5万7,000人をピークに大幅に減少して、最近では2,000人程度で横ばい状況となっております。

なお、船員という概念でございますが、24ページになりますが、現に船に乗っておられる方でございます。その船に乗る免許を持っているけれども、陸上で働いておられるような方もいらっしゃるということでございまして、そのキャリアパスは陸上と海上で交互に勤務を繰り返して、最終的には陸上勤務になっていくと言われております。

26ページでございます。先ほど日本のマーケットがなかなか伸びてこないと申し上げましたが、最近、大手の船会社は三国間輸送を拡大しております。4割程度が三国間輸送となっております。

27ページでございます。それでもなおということで、大手の船会社はコンテナ部門を切り出してシンガポールに拠点を移すというような再編の動きも見せておられます。

また、28ページでございます。様々な船が運航されておりますが、近年はLNG輸送船へのシフトといったような、企業の中でのポートフォリオの見直しも行われているところでございます。

ただ、こういった努力にもかかわらず、なかなか状況は厳しいというのが次のパートでございます。

まず、30ページを御覧いただきます。世界の荷動きが拡大傾向であるにもかかわらず、日本商船隊のシェア、グリーンの折れ線ですが、低減傾向にあることが見て取れます。31ページでございます。決算内容を見ましても、ここ5年程度でも大手の3社がその複数年、大きな赤字決算を出すということもございます。

それから、外国企業との比較が32ページでございます。必ずしも日本の外航海運企業の財務基盤が強いとは言えないことが、この赤い線が下にあることで見て取れるということかと思っております。こうした外航海運企業でございますが、将来的にはかなり大きな変革に立ち向かう必要がございます。

33ページでございます。1つは環境規制、地球温暖化ガスの削減対策ということで、環境に優しい船を入れていく必要がございます。それから、自動運航船の開発にも携わっていく必要がございます。また、最近のはやりではございませんけれども、ビッグデータの活用といったことも課題でございまして、厳しい状況下でこういった課題に立ち向かう必要があるということでございます。

こういった現状でございますが、外航海運政策に簡単に触れさせていただきます。まず、

35ページに総括表がございます。外航海運の政策については、大きく2本の柱から成り立っております。1本は競争力の強化、もう1本が物理的な航行安全対策でございます。まず、競争力強化につきましては、その中心は税制でございます。右側の2つが、企業支援的なものと国際ルールの主導的な役割でございます。

その税制でございますが、37ページ以降で説明しております。

まず37ページが税制の総覧でございますが、このうち外航海運に適用があるのは、トン数標準税制、登録免許税、固定資産税、これは日本船を持つことによる税制優遇措置でございます。それから、船舶投資の促進ということで特別償却制度と買換特例制度がございます。

トン数標準税制の概要が38ページでございます。端折って申し訳ないですが、ポイントを申し上げますと、本来であれば税金は利益に対して法人税率がかかってまいります。この税制につきましては、実際の利益にかかわらず一定のみなし利益で利益があるものと仮定いたしまして、これに対して税金がかかるという仕組みでございます。したがって、実際に大きく利益が出ている年については減税効果があります。一方で、逆の場合は少し増税効果が出るという税でございますが、税金額が一定になりますので、船舶投資の予見可能性は高まっていくものと考えております。なお、このトン数標準税制ですが、先ほど申し上げましたように、日本籍船を導入していただくことが必要になってまいります。

39ページがその要件です。細かいことは申し上げますが、日本の船を増やすとか、日本人船員を増やすといったことが税制優遇の前提になっているということでございます。

40ページがその効果でございます。少しグラフが見えにくくて恐縮ですが、制度導入以来、日本の船は2倍強に増えてきております。それから、先ほど申し上げましたように、日本人船員も下げ止まりというところまでは来ております。ただ、左側にあります確保目標との関係でいきますと、まだまだ大きく乖離があるところが課題かと思っております。

それから、42ページから44ページはその他の税もございますが、ここは説明を割愛させていただきます。

1つ触れておきたいのは45ページでございます。これは日本籍船を持った場合とパナマ籍船を持った場合の費用負担を、税金なり登録料の面から比較したものでございます。日本船を持った場合は固定資産税、登録免許税がかかってまいります。パナマ籍の場合は年間登録料だけでいいということで、累計はそれなりに大きな額の差があることが指摘されております。

46ページは、税制度の国際比較の表でございます。登録免許税、固定資産税が比較的差

があるという指摘を受けているところがございます。また、トン数標準税制につきましては、47ページの表を見ますと、日本の欄では、対象船舶をはじめとして様々な要件が書かれておりますが、ヨーロッパの海運大国の制度では、ほとんど要件なしとなっております。こういったところで、イコールフィッティングを実現すべきということを業界からは常々御指摘をいただいているところがございます。

なお、その他の取組につきましては、パナマ運河につきましては48ページに、海運業界がパナマ政府と交渉する際に、これがうまくいくようにということで、私どももパナマ政府と交渉させていただいております。

49ページですけれども、国際ルールを決めるIMOの場で、ルールによっては日本の産業競争力を左右しかねないということで、日本人のリーダーにも入っていただいた上で、日本主導で様々なルールメイキングをさせていただいているところがございます。

51ページでございます。物理的な航行安全確保ということで、例えばマラッカ・シンガポール海峡につきましては海域が狭いということで、一旦事故が起きますと海峡が封鎖されるおそれもございます。このため、日本は50年間にわたりまして、沿岸国と協力して、この海峡の航行の安全に取り組んでおります。資料の左側ですけれども、アデン湾では海賊問題がございます。また、中東は最近いろいろと問題も発生しているところございまして、自衛隊の御協力も得まして、日本商船隊の安全確保に努めさせていただいているところがございます。

これまでのまとめは、53ページでございます。細かいことは省略させていただきますけれども、一番右下のところ、私どもといたしましては、昨今の情勢に鑑みまして、我が国海運業の基盤強化が必要ではないかと強く考えるところございまして、そういった視点から様々な御意見、御議論をいただければと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。議題1に関する御意見、御質問等につきましては、議題2、3と併せてお願いしたいと思いますので、引き続き議事を進めさせていただきますと思います。

それでは、事務局より議題2、造船業の現状と課題につきまして、資料2に基づいて御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【河野船舶産業課長】 海事局船舶産業課長の河野と申します。よろしくお願いたします。

では、資料2、造船業の現状と課題に沿って御説明させていただきます。1ページからが造船業の現状でございます。

2ページ、造船業の概要ということで、左下のグラフでございますけれども、世界経済の拡大に伴いまして、中長期的には海上荷動き量は増加いたします。それに伴いまして、世界の造船市場も中長期的には拡大すると、そういうマーケットだと考えております。国内に目を向けますと、我が国の造船業、船用工業というのは、特に西日本を中心に地域の雇用とか経済を支える産業となっております。一方で、世界単一マーケットの中で、韓国、中国と競争をしておるとい産業となっております。

続いて3ページからが、世界の造船マーケットの概要です。

3ページは、比較的長いスパンで見た世界の造船の建造量の推移となっております。リーマンショック前に受注した船が竣工した2011年以降、比較的低水準で推移しているのが現状でございます。

4ページは建造量ではなくて受注量の推移でございますが、2015年が比較的高くなっておりますけれども、環境規制に伴う駆け込み需要がございまして、その反動で2016年は世界の受注量が落ち込んでおります。その後は低水準で推移しているというのが現状でございます。

続いて5ページは、先ほど長いスパンで御提示しました建造量の直近の数年間を出しております。受注量はかなりフラクチュエートしますが、実際は操業を調整しながら平準化するという状況になっております。

一方で6ページですが、これは日中韓の手持ち工事量の推移でして、御覧いただきますと分かりますとおり、右肩下がりで手持ち工事量が減りつつあると。中でも日本の手持ち工事量の減少は激しくて、数字は入れておりませんが、足元で1.2年分を切っておるといのが現状かと思えます。通常、造船業はリードタイムが長い産業でして、健全な経営をするためには2年分ぐらいが必要と言われていたところ、非常に厳しい状況にあるということだと思えます。

それから、7ページは為替の推移です。為替の影響を受けやすいわけですが、上下ありますが、右上の図で見ますと、中国、韓国との関係で、ウォン/円、元/円の直近の流れを見ますと、中韓が有利な為替の動きになっておると。

8ページからは、今度は造船会社の竣工量ランキングでございます。

8ページは個別の造船会社の竣工量ですが、世界の上位3社が韓国で、今治造船が4位、

日本で言うと、ジャパン マリンユナイテッドが8位という状況にあります。

そのような中、9ページは、今度は造船グループ別のランキングと、その統合・合併の動きでございまして、上位2グループ、現代が大宇を買収する動きになっておると。それから、中国の国営造船2社が統合する動きになっておると。日本においても、トップ2の今治造船とJMUが出資関係に動いているという状況にあります。

10ページが日本の造船業界の中の再編の動き、ここ数年間をまとめたものになっております。右上の赤い地に白抜きの部分が、今申し上げました、今年3月に発表されました今治造船とJMUの資本提携のお話。それから、右下のブルーの地に白抜きのところは艦艇部門であります。今年6月12日に発表されました、三井E&S造船の艦艇部門を三菱重工に譲渡する方向で基本合意がなされたという動きがございまして。

それから、11ページは日本の主要造船会社の財務状況ということで、発表されております7社のうち6社が赤字を計上しておるという厳しい状況にございまして。

続きまして12ページ以降は、造船業を取り巻きます環境の変化でございまして。

13ページは海事クラスターの変化でございまして、先ほど議題1、資料1でも御説明がございましたけれども、海運と造船の関係の変化を掲げております。左側に上から荷主、海運、造船、船用工業と縦の発注・受注関係が書いてございまして、左側から、1995年から始まって、年を追うごとに右へずれていって、最後は2016年と古うございまして、データを書いております。1995年の一番上のブルーの枠を見ていただきますと、当時は日本の海運業が日本の造船会社に発注した割合は96%でございました。それが2016年、一番右を見ていただきますと77%ということで、発注率が低下しておるという状況にあります。一方で、1995年の造船の灰色の枠を見ていただきますと、造船から船用工業へ発注した割合は当時97%でしたけれども、2016年を見ても92%と若干落ちていますが、割と高い率で推移しておるとというのが現状でございまして。

次の14ページは、造船業界内の構造の変化でございまして、一昔前は日本の造船業界の中で、総合重工メーカーが船を造る量も、それから技術力も高いレベルにあつて、そこから専門の造船業、造船会社に技術を下ろしていたという状況でございました。それが現在は造る量においては専門系が多くなっており、技術力もアップしていると。一方で重工系が造る量が下がっており、技術力も下がってきているという状況、構造の変化がございまして。

それから15ページ、16ページは、日本の造船所と、韓国あるいは中国の造船所と規模を比べております。

15 ページは造船所の広さと従業員数の比較ですが、左側の図は、ブルーが日本の造船所として、黄色の1点が現代の尾浦造船です。これぐらいその大きさが違うわけですが、これをもっと大きい大宇等々と比べようとする、右側のスケールに当てはめるということで、左側の図が右側の図の左下の点々という大きさになってしまうと。これぐらいスケールが違うということでございます。

16 ページは、今度は技術者の現状ですけれども、日本の造船所というのは全体での造船技術者の割合、会社における技術者の割合は高いものがございますが、各社当たりの人数が少のうございます。結局、分散しておるということでして、この場合には技術開発とか商品開発、それから顧客への対応能力といったところに課題があるのかと考えております。

それから、17 ページ、18 ページでございますが、今度はシステムインテグレーションのお話を書いております。主に欧州で巨大なシステムインテグレーター企業が台頭しておるということで、17 ページには模式図を書いておりますが、従来は海運からの発注を受けて造船会社が船全体、機器も含めたアレンジ、設計とかをしておって、それを船用メーカーに発注して調達していたと。そういうシステムインテグレートをするのは造船会社であったわけですが、それが昨今の I o T 等々を活用して、海運会社から直接システムインテグレーターが受注を行うと。ここが基本設計や調達を行って、造船会社にどんがらをオーダーし、船用メーカーから機器を調達するというような動きがございます。

18 ページは実際に活動している欧州のエンジニアリング企業ということで、コングスバークやバルチラ、ABB 等の例を挙げております。

それから、続きまして19 ページ、20 ページは、国際海運からのGHG排出に向けた取組でございます。議題1でもお話がございましたけれども、国際海事機関、IMOにおきまして、国際海運からのGHG排出の削減目標について合意されております。2030年で平均移行率40%以上の減、2050年では総量で50%以上の減、今世紀中排出ゼロを目指すという野心的な目標でございますが、この目標の達成に向けまして、20ページにございますとおり、我が国におきまして、関係機関が一堂に会して国際海運のGHGゼロエミッション・プロジェクトを立ち上げております。IMOへの提案はもとより、中長期的な目標の達成に向けまして、技術開発、実証等々を含めたロードマップを策定しておるという状況でございます。

21 ページ、22 ページが自動運航船のお話でございます。

陸上と同様、船の世界においても、自動運航船の開発に向けた取組が進んでおります。現

在フェーズⅠという、21ページにございますが、船に搭載しております様々な機器やセンサー等々からのデータを活用して、最適航法等を提案しておるという状況ですが、2025年を目標にフェーズⅡと真ん中のところがございますけれども、陸上からの船上機器の直接的な操作が可能となるような船の開発を目指しておるという状況です。さらにその先に、より自立性が高いフェーズⅢ自動運航船が想定されるという状況です。

22ページは、こういった自動運航船の実用化に向けて、技術開発や実証、それから基準や制度の策定を並行して行うというロードマップを策定しております。

23ページ、24ページは、今度はまた違った観点ですけれども、官公庁船の分野でございます。日本の造船業の売上げの中で、商船、官公庁船を含めた部分のうち、官公庁船の売上げが約4分の1、25%程度を占めております。ある意味ベースとなる分野でございますが、一方で防衛省の予算、あるいは海上保安庁の巡視船の建造予算が右肩上がりに推移するわけではないという中で、今後、日本の艦船の技術、官公庁船の技術を海外へ売っていくことも必要であろうということがございます。

24ページは、そういった中で、これまでODAで日本から官公庁船を供与した実績になります。青い字は現在進行形のもの、オレンジのものは引渡し済みの船の実績でございます。

それから25ページでございますが、造船の世界マーケットで言いますと、中国、韓国を中心に大々的な政府の公的支援が自国造船業になされておるといった競争環境の不均衡を正すべく、取組をしております。左下でございますけれども、日中韓サミット等々でのハイレベルな働きかけのほかに、マルチの場でありますOECD造船部会での取組、加えて、報道でも出ておりますが、韓国による大宇造船への大規模な公的支援につきましては、2018年にWTOに基づく紛争解決手続を開始して、二国間協議を行っておるという状況でございます。

これらの状況を踏まえまして、26ページ以降は海事産業将来像検討会とございます。

1枚めくっていただきますと27ページに概要がございますが、こういった我が国造船業、船用工業の状況を踏まえまして、今後取るべき施策について、昨年の6月から今年の5月にかけて、局長の私的検討会としまして議論いたしました。5月21日に報告書を取りまとめております。別添、参考資料3として報告書をつけておりますが、報告の骨子、概要について、27ページの右側に書いてございます。

何点かポイントがございますが、今回の合同部会で、今後、この中で議論・論点等となるべきポイントを4つ、28ページ以降で示させていただいております。

まず28ページが、企業間の連携・協業・統合の促進ということで、縷々申し上げました造船業の市場環境の変化等に対応するためには、日本の造船業というのは、個別の企業での対応は限界があるのではないかと。今後、研究開発とか設計、あるいは営業・生産といった様々な企業活動の部分において、企業間の連携・協業等を進める必要があるというのが1点目です。

2点目、29ページはデジタル化時代に対応した産業構造への転換ということで、システムインテグレーターのお話をいたしました。日本におきましても、我が国が強みを持つ部分での日本版システムインテグレーターの育成・実現が必要でありますし、そのためのシステムの標準化や規格化といった環境整備も必要になろうと考えております。

それから30ページは、先ほど申し上げましたが、官公庁船分野の海外展開で、これまでODAにのっとりた主に巡視船の供与というのは進めておりますけれども、今後はさらに「防衛装備移転三原則」にのっとりた艦船の技術の海外移転、海外への展開が必要になろうと考えております。

最後、31ページですけれども、GHG対策ということで、ゼロエミッション船の実現でございます。ロードマップをここに書いてございますけれども、世界に先駆けて2028年に実船を投入すべく、官民挙げて研究開発、それから技術の実証や導入の促進を図っていきたいと考えてございます。

以上簡単ではございますが、造船業の現状と課題について御説明いたしました。

【河野部会長】 御説明ありがとうございました。

引き続き、議事を先に進めさせていただきます。議題3の新型コロナウイルス感染症の影響につきまして、事務局から資料3の御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【長井外航課長】 それでは、資料3の1ページをお開きいただきたいと思います。こちらの外航海運への影響について、簡単にまとめさせていただきます。

先ほど資料1で御紹介しましたとおり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の前から外航海運業界は大変厳しい経営状況でございました。新型コロナウイルスの影響は、当初は、中国国内で混乱等がありましたが、大きく影響が出始めたのは春からとお聞きしております。最近では、特にコンテナ貨物、それから自動車といった分野で荷動き量が減少するといったような状況を聞いております。夏に入って一部持ち直すのではないかと期待もございますが、一方で、先ほど荷動き量がGDPと連動すると申し上げましたが、GDPの成

長率につきましては、リーマンショック時を上回るようなマイナス5%程度の下げ幅になるのではないかと予想がなされているところでございまして、日本でもマイナス5.8%という予想も立てております。こういった荷動き量への影響については、私どもとしてもよくよく注視をしていく必要があるのではないかと考えております。

なお、大手企業の今期の業績予想は様々でございますけれども、総じて言えることは、売上高とか経常損益ベースで非常に大きな影響が出るといったような予想も立ててございまして、こういったことも考慮しながら政策を打っていく必要があるのではないかと考えております。

【河野船舶産業課長】　続きます、造船業への新型コロナウイルス感染症の影響でございます。2ページになりますが、造船業におきましても当初、今年の2月、3月辺りは舶用製品、それからそれに使う部品について、中国の工場がストップしたことによるサプライチェーンへの影響がございました。ただ、巷でも報道がありましたけれども、中国の工場の再開が割と早うございましたので、その影響も徐々に減少してきておりますが、船の全体で見ますと、いまだに部品調達の遅延や、それに伴う工程の乱れがまだ残っておるという状況です。

加えて、コロナ禍の長期化に伴いまして、船を発注していただいている船主サイドの経済環境の悪化、それから今後の海上荷動き量の減少への懸念、この辺りが早く船を欲しいというマインドにはならないということであったり、あるいは世界的な人の移動の制限、入国・出国ができないことに伴いまして、新しい船舶の受注、商談ができない状況になっております。

こういった内容から下にグラフがございまして、新規の受注量が月を追うごとに減っておるという状況。これに伴いまして、当初、こういう契約時に入ってくるお金が入ってこない。それから、真ん中にもございますけれども、先ほども御説明しましたとおり、新しい受注がないと、手元の手持ち工事量がどんどん減っていくという状況にございます。加えて、造っている船の引渡しが遅延しますと、最後、完工時に支払われる一番テールヘビーな部分のキャッシュが入ってこないということで、一番下に書いてございますが、短期的にはキャッシュフローへの影響が懸念されますし、中長期的には、手持ち工事量がどんどん減少していくことに伴います雇用への影響も懸念されるという状況にございます。

簡単ですが、以上でございます。

【河野部会長】　ありがとうございました。

それでは、ここまでの資料につきましては、基本的に外航海運、造船業に関する事実関係や現状の取組で、コロナウイルスの関係も含めてということであったかと思えます。これらの点につきまして御質問、御意見等がございましたら、お手をお挙げいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。いかがでございましょうか。

それでは、森田委員、よろしく願いいたします。

【森田委員】 全日本海員組合の組合長をしております森田と申します。

1点確認したいのですが、この合同部会を立ち上げることを決めた前回の海事分科会の中でも指摘させていただいたわけですが、この資料については、産業の重要性、外航海運産業の重要性、そしてまた日本籍船の重要性については非常に分かりやすく記載されているわけでございます。

ただ、日本人船員の確保・育成、あるいはその重要性については、前回の分科会の資料の中であまり触れられていなかったということで、私から指摘しましたところ、日本人船員のこと少し書き加えていただいているということで、それについては感謝を申し上げたいわけですが、先ほど外航課長が御説明された最初の部分です。非常時における外航海運産業の重要性とか、日本船舶の確保の重要性ということは、紙でしっかりと記載されていて、これはこれで結構だと思うのですが、経済安全保障の観点から見れば、日本籍船の確保、そしてまた日本人船員の確保・育成も1つ非常に重要なファクターとして、最初の段階、導入段階からその重要性がうたわれているところでございます。なぜゆえに外航海運産業の重要性が記載されて、そしてまた1-3-1、11ページでは日本籍船、日本船舶の確保の重要性ということで、その流れで日本人船員の確保・育成の重要性というところに触れられてないのかと。

ということと併せまして40ページに、その辺りはトン数標準税制による日本船舶・船員の確保の状況ということが書かれているわけですが、ここでも450隻の算出根拠が書かれているわけでございます。ただ、450隻を運航するために必要な日本人船員の数が5,500人で、これは計算上での出るわけですがけれども、このことの算出根拠も出ていないということで、議論の中で今後の進め方の話があると思えますけれども、今後、経済安全保障の観点から、日本籍船と同様に日本人船員の議論をしっかりといただけるのかどうかということについて、事務局、あるいはまた部会長も含めて、御見解を伺いたいと思えます。

以上です。

【河野部会長】 ただいまの点、事務局、どなたかいかがでございましょうか。

それでは、外航課長、よろしくお願いいたします。

【長井外航課長】 お答え申し上げます。船員の問題というのは、船を動かす前提だと思っておりますので、極めて重要な問題だと認識してございます。先ほど資料3で触れるべきところ、説明を少し失念しておりましたので、この場をおかりして付言させていただきますけれども、コロナの外航海運への影響、先ほど私からは経済的な面を中心に御説明を差し上げましたが、実はもう一つ非常に大きな影響が出ているのは、船員交代の問題でございます。船員の交代、最初のうちはコロナの影響は陸上で起きていますので、それを避けるためにあえて船員交代を遅らせる、陸上に上陸させないといったような措置を船会社が取っておられたと聞いております。

それが世界に広がり、水際対策ということで各国が国境を閉めた結果として、船員が長期間、船内で労働を余儀なくされたということをお聞きしております。最近になってようやく国連事務総長も懸念を表明するなどしまして、各国もその重要性を理解していただき、その状況が少し改善しつつあるかと思えますけれども、船員がうまく交代できないということで、船が止まりかねないというような強い意見も業界からはお聞きしているところでございます。

そういった面で、改めまして船員の重要性は理解しているところでございます。トン数標準税制の政策目的というのは、日本船舶、日本人船員の確保でございますので、当然そういった議論というのは、今後をしっかりとさせていただくべきものと理解しております。

【河野部会長】 ありがとうございます。森田委員、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

ほかにいかがでございましょうか。海運、あるいは造船の分野からはいかがでしょう。

それでは、瀬野委員、よろしくお願いいたします。

【瀬野委員】 私は愛媛県の今治市から来たのですが、資料1の18ページに、船隊構成とあります。ここで外国籍、国内船主関係の仕組船787隻とありますが、これが今治市だけで、専門的に裸用船と言うのですが、船舶だけ所有して、船舶管理は人に任ずというのを含めると、大体1,000隻あると言われております。今治市から出している海事産業に関する資料の中にも1,000隻というのが書かれています。ですから、国内で言えば1,100から1,200隻あるのではないかという感じがします。

それともう1点、42ページの船舶特償制度というのが我々船主としては重要ですが、先ほどの説明でスキップされたものですからもう一度、船舶特償制度というのは船主が船を

造るときに自己資金を捻出するというので、今は大体16、18%、20%となっていますが、中国等で船を造る場合、既に20から30%船価が違いますので、この特別償却制度というのは来年、適用期限が来るのですが、これはもう少しアップしないと、海外で造る場合と、日本で造る場合でかなり開きがありますので、これはもう競争にならないという感じがします。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点につきまして、何か事務局でお答えはございますか。

それでは、外航課長、よろしく願いいたします。

【長井外航課長】 お答え申し上げます。18ページの資料でございますけれども、定義をきちんと御説明すればよかったですのですが、私どもが日本商船隊と呼んでいますのは、日本の外航海運企業によって運航されている船ということ、シンプルに申し上げるとそういうことでございますので、オーナーがお持ちの船のうち、例えば外国企業に貸し渡されているような船はここには計上されていないということで、こういう数字になっていると御理解いただきたいと思っております。

それから、先ほど特別償却をスキップしたという部分について、大変申し訳ございません。特別償却のところは42ページにあるのですが、37ページにまた戻していただきたいと思っておりますけれども、ここで触れさせていただいたということで詳細は割愛させていただいたつもりだったのですが、もう一回37ページで御説明しておきますと、外航海運は主な税制が5つ、優遇税制がございます。トン数標準税制というのは、主に海運企業、運航者に効いてくる税制でございます。左下の特別償却制度、買換特例制度は船のオーナー、船をお持ちになって、それを海運企業にお貸しになるというなりわいの方々の船舶の買換えをスムーズにする制度になってございます。

それぞれの立場から非常に大事な税制だと思っております。特別償却制度につきましては、前回、2年前の税制改正の折にIoTを使ったような先進性の高い船につきまして、特別償却率の上乗せをさせていただいたところでございます。引き続き税制度は非常に重要な政策ツールでもありますし、事業者の皆様にとっても重要なツールだと思っておりますので、しっかりと御議論いただいたものを踏まえて、政策を考えていきたいと思っております。

【河野部会長】 瀬野委員、よろしゅうございますか。

【瀬野委員】 はい、もう一言。特別償却制度というのは、そのときに税をカットするのではなくて、繰延べです、繰延べして将来払いますよということですので、税体制が違うということだけ皆さんに知っていただけたらと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。多分、税制はかなり大事な論点の1つでございますので、今後もよろしくお願いいたします。ほかにいかがでございますでしょうか。

それでは、葛西委員、よろしくお願いいたします。

【葛西委員】 森田さんがお話ししたところとも関係があるのですが、資料1の22ページですか。日本商船隊に乗り組む船員の状況というところで、2018年、2019年が2,093人、2,174人という数字が出ておまして、その後24ページに、船員というのは、船長、職員、予備船員、部員ということで、陸上海技者はこの船員の中に含まれていないというような図が書いてあります。それで、その前のページ、21ページに2018年の、日本商船隊に乗り組む船員が約5万5,408人と書いてあるのですが、このうち日本人が3.8%。3.8%と言うと大体2,100人ぐらいになるのですが、日本商船隊に乗り組んでいる船員が約2,100人という数字になっていますが、私の感じでは2,174人とか2,100人というのは、陸上における海技者も含めて、船員が2,100人ぐらいだと理解していたのですが、その辺はいかがでしょうか。

森田さんが御存じなのか、赤峯さんが御存じなのか、この数字は私の理解と違うような感じがするのですが、なぜかという、日本の船員確保と言っていますけれども、今、日本人船員については特に船舶の運航要員としての必要性はあまり考えていないのです。どちらかという船舶の安全運航管理、陸上での管理とか、そういう陸上海技者的な技術を持った船員を主体として考えていますので、そういうものも含めて、船員確保・育成ということをここで議論することが必要ではないかと思ひまして、この数字を確認したいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。事務局からお答えはございますか。

外航課長、よろしくお願いいたします。

【長井外航課長】 お答え申し上げます。24ページを御覧いただきたいと思いますが、先ほどの御質問との関係で言いますと、先ほど船に乗っている人を船員と呼んでいますと申し上げました。陸上で免状を持って働いている方は、そこは陸上海技者というふうに整理させていただいております。2,100名程度というのはあくまで赤い中で、現に船に乗っ

ておられる日本人の方が2,100人程度でございまして、黄色い方を入れますと、まだかなり数はいらっしゃるということでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。森田委員、あるいは赤峯委員、何かありますか。それでは、赤峯委員、よろしく願いいたします。

【赤峯委員】 国際船員労務協会会長の赤峯でございます。

私どもは日本商船隊のうちのF O C 船に乗組む外国人船員を扱っています。日本商船隊全体で約2,500隻のうち、約1割が日本籍船、残りの約2,250隻が外国籍船であるF O C 船なのですが、この外国籍船に乗り組む船員は、大体4万5,000人ぐらいです。そのうち日本人船員は1%を切っているという状況で、日本商船隊全体の2,500隻で見ても、乗組んでいる日本人船員の数は1,000人を切っていると了解しています。従って、乗組員というベースで数字を見ると、先ほど葛西委員からご指摘があったように、資料で示された数字にはかなり違和感を感じます。乗組員に陸上で勤務する船員や休暇中の人間も含めると、2,000人ぐらいになるだろうという認識を持っております。日本人の場合は下船しても雇用は継続されますので、それをカウントする必要があります。乗組員の約6割が休暇中や待機中などの所謂予備員で、更には陸上で勤務する船員もいますから、これらを乗組員に加えると日本人船員の全体数となります。一方、外国人船員の場合は、基本的に期間雇用故、ある時点で捉えた日本商船隊への乗組員数が資料で示されているので、夫々の事情を踏まえて数字を見る必要があると思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございました。森田委員、よろしく願いいたします。

【森田委員】 私も同様に、この数字は恐らく日本人船員というよりも海技者の数ではないかと認識して見ていました。

【河野部会長】 葛西委員、さらに何かございますか。

【葛西委員】 いえ、今、お二人のお話が正しいのかと思います。海技者を含めて2,000人ちょっとぐらいだったと思うのですが、実際に乗船している人は、休暇の人もいますので、恐らく七、八百人ではないかと思うのですが、私どもあっちこっちでいろいろと講演するときも、海員組合とか国船協からデータをもらっていつも話すと大体そのような数字なので、ここのデータに違和感があったので、皆様に全部そのままこの話が浸透してしまうと違うかと思ってお話しさせていただきました。

【河野部会長】 ただいまの点について、事務局、さらに何かございますか。

【長井外航課長】 お答え申し上げます。一旦この会議が終了した後、しかるべきタイミングできちんと数字を表にして、委員の皆さん方に御説明を差し上げるべきかと思っておりますが、私どもが申し上げます24ページの表で改めて御説明しますと、2,000人と申し上げますのは、この赤枠の中で、先ほど御指摘があった1,000人というのは、恐らくそのうちの船長と職員、現に乗っている方ではないかと。残っている方はこの予備船員ということで、現に船には乗っていないけれども、陸上勤務にはなっていないで、待機をしておられる方、これを合わせて2,000人と私の整理をさせていただいています。

それで、今度は資料を戻っていただきたいのですが、クラスターのページ、7ページのところクラスターの図がございます。ここで海運業の中に外航という欄がございます。この中に0.7万人という数字が出てまいります。これは日本の海運会社が雇っておられる、基本的に日本人で免状を持った方と御理解いただければと思うのですが、ここが7,000人と出てまいります。この数字は精査させていただきますけれども、大まかに申し上げますと、先ほど24ページの表で言うと、陸上の方も含めた数字と御理解をいただければと思います。そういうイメージでお持ちいただければと思っています。

私の説明が誤解を招く説明と言われ、陸上の社員も入っていますので、この中の内数となります。申し訳ございません。いずれにしても数字は精査した上で、表にした形で御説明させていただきます。

【河野部会長】 それでは、数字につきましては、今回はまだキックオフの会合でございますので、これから事務局に少し整理をしていただいて、それでこの会議終了後にきちんと御整理いただくこととし、今後、その結果に基づく議論を続けていくということで、少なくとも今の段階では、数の問題につきましては、この辺りで、一応議論を閉めさせていただいてもよろしゅうございますか。

森田委員、よろしく願いいたします。

【森田委員】 いずれにしても最初、トン数標準税制を導入したときは日本人船員が対象だったのですが、それが海技者になって、準日本船舶は海技者まで広げた数で日本人船員という見方、読み方をしているわけです。そうすると、この2,100人が日本人船員の実数だとすれば、海技者というくくりをすればもっと人数が増えるわけで、そうすると、それは5,500人に近づいていると理解できることになるので、恐らくこの数字は海技者全体の数だと思います。そうでなければ、日本人海技者としてはもっと大きな数になるはずですから、今までのデータと合わないのではないかと思いますので、そのことを申し上げておきた

と思います。それで、もし違っていれば好ましい話だと思います。

【河野部会長】 野川委員、よろしくお願ひいたします。

【野川委員】 日本人船員5,500人、日本籍船450隻という数値目標を掲げること
で、トン数標準税制を導入するというを最初に決めた検討会で私が座長をしておりま
して、そのときの様々な環境、国際状況、日本の経済状況等を踏まえて、このような数字を
出したわけです。

17ページを拝見しますと、曲がりなりにも日本籍船は、ここ10年を見ても、つまり大
体これがトン数標準税制の導入を決定したときからですけれども、それなりに増えてきて
います。一番減ったときの90隻余りから、今は3倍程度にまで来ていますので、これはそ
のときに想定したことが徐々に実現しつつあると言えらると思ひますが、22ページの日本
人船員に関してはほぼ横ばいで変わっていないということになりますと、単なる数の問題
というよりも、そのとき、つまりトン数標準税制を導入したときに想定していたこと自体が
実は変わってきているのではないか。先ほど陸上海技者が重要なのであって、実は実際に船
に乗り組む日本人船員が多くなることはそれほど重視されていないとおっしゃいました。

しかし、そのようなことは5,500人の目標を立てたときに想定されていたわけではご
ざいませんで、そうなりますと、450隻、5,500人ということ想定して、トン数
標準税制を導入したということの前提が変わってくることになりますので、その議論も
必要になってくるのではないか。場合によっては、この5,500人という数字を設定した
前提も変わった以上はこの数字も再検討する、というようなことにもなりますので、数字合
わせというよりは、そういった点からの基本的な検討を進めていただければと思ひます。

以上です。

【河野部会長】 私もその検討会におりました。あのときの検討会では、少なくとも日本
籍船に何人の船員が必要かというのが中心的な計算の根拠でございました。当時は自動運
航船とか、それから船舶の運航管理においての地上職員の重要性というのを、必ずしもそこ
で議論していなかったと記憶しております。特に自動運航船の場合は陸上から支援するこ
とがすごく大事になると理解してございまして、その意味で、当時の議論とは大分違う状況が
生じていると思ひます。数字の正確さも大事ですけれども、これだけ技術が変わってきた中
で、今後日本がどう考えなければいけないのかということも議論しなければならぬよう
に思ひます。この点は改めてまた議論させていただきたいと思ひます。ただ、議論のベース
として、数字は大事であろうと思ひますので、事務局で、どの程度実感に合うような数字と

なっているのかを少し精査していただければと思います。

では、局長。

【大坪海事局長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりで、まずは数字がベースなので、正確にどういう根拠で、どの範囲を計算して出した数字かというのをきちんとお示ししたいと。そこがスタートだと思います。またプラス、今後ヒアリング等を行いますけれども、今、議論されていた当時の算定のときの指標と、今の海運会社の考えとか、どういう人材が必要とされているのかとか、そういう考えの違い、前提が変わってきている部分があるのであれば、そういうところは今後ヒアリングをしていきたいと思っています。まずは、数字を明らかにすることが出発点だと思います。

今日は混乱させてしまいまして、申し訳ありませんでした。

【河野部会長】 それでは、森田委員、何かございますでしょうか。

【森田委員】 今の部会長のまとめ方で結構だと思うのですが、1つだけ。自動運航船の考え方も入れてというか、現状を踏まえて、日本人船員の数の議論、あるいは位置づけの議論もしていったほうがいいのではないかなというようにお話もされましたけれども、かなり危険なお話だと思うんです。自動運航船自体は、今後技術の発展がどうなるか分かりませんし、そのことと現実、あるいは当面の政策というものを混ぜて考えることは避けたほうがいいのではないかと私は思います。

【河野部会長】 私が申し上げたのは、今回、どの程度のタイムスパンで施策を検討するか分かりませんが、短期的に何が必要かという議論だけでなく、中長期的に何が必要かも考えなければいけないと考えております。そのためには、新たな技術の開発や発展との関わりでの海運業の在り方に関して、ヒアリング等で皆様の御意見を伺うほうがいいと思います。ですから、今私が申し上げたことは、特に船員の数の問題について何かをということではなく、一般論として申し上げたものです。誤解を招く発言で大変失礼いたしました。

ただ、この数値目標を決めたときとは相当程度に技術の状況が違っているという認識を持っております。ですので、船員の問題とはまた別なのかもしれませんが、技術の進歩が海運業にもたらす影響をどうしても考えなければならないのではないかと感じております。論点が別なのだと考えてもよいと思います。失礼いたしました。

ほかに。合田委員、よろしく願いいたします。

【合田委員】 合田でございます。

18ページ、資料1でございます。商船隊の資料を拝見しまして、先ほど瀬野委員がおつ

しゃったように、外国の船会社がオペレートしている船で日本の船会社、オーナーが貸し渡しているものは入らないということですが、その理屈から言ってくると、日本の船会社が関与はしているけれども、例えば外国などで合弁会社なんかを持っているような船はどうかと。何でそんな話をするかと言いますと、この議論は恐らく平時においては日本の船会社がしっかり稼ぐことを前提にして、有事のときはどうするのという話だと思うのですが、平時にきちんと力をつけることをやっつけていこうとすると、多分、外国のマーケットに入っていくといったときに、伝統的な日本の仕組船みたいなものを持ち込むというのでは商売が取れないとなってくると。この表にそういうものが入っていないとすると、この表に入っていないものが稼ぐという構図があるとすれば、そのことと整合性が取れるような政策を作っていないと、実はどうもおかしなことになるのではないかという予感がするんです。

ですので、実はこの商船隊の表というのは、瀬野委員がおっしゃったようなこととか、あるいはオペレーターが合弁企業などを作って外国で何らかの商売を取っていたりするとかいうようなことが入っている、入っていないとかということは、数字合わせではないですけども考えて、それでもしその政策論議に多大なる影響を与えるような話だとすると、詰めて考えなければいけないのかと思った次第です。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

檜垣委員、よろしく願いいたします。

【檜垣委員】 今治造船の檜垣です。

造船社から一言言わせてもらいますと、7ページにあるように、我々の造船業は、自動車産業と同じく裾野が大きい産業で、約8万人の雇用、また船用関連メーカーにおいては、約5万人の雇用があります。それが今回、コロナによって新規需要が消失しております。そういう意味でこの会議を契機に、新規需要を誘引するような海運税制の整備とか、環境に優しい船を造ることによっての助成金の創設を、この会議を契機にぜひ御検討願いたいと思っております。よろしく願いします。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点、何か、御意見として何うのでよろしゅうございますか。では、御意見として伺いたいと思います。

ほかに。住野委員、よろしく願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。全日本交通運輸産業の住野でございます。

今回は第1回目ということで、今日はある意味、論点整理の意見も必要だと思っております。

して、先ほど外航海運の現状なり政策、そして造船業の現状と課題、コロナという形で、この会議、今、トン数標準税制も雇用確保の問題もイノベーションであったり、海事分科会でずっと積み重ねてきたと思っていて、そのまともていただいたのが海事産業将来検討会の、私はある意味、これからの姿だというように思っています。

ただ、この中には産業とそこで受注・発注の関係だけではなくて、どういう形で人材を確保していくかということでは、先ほど船員の関係についてはトン数標準税制が出されましたけれども、むしろ造船業であったり、船用工業の人材確保はこれからもっと厳しくなってくるということになるのですが、その内容について、あまりここには出されていない。技術者がどんどん減ってくるということはあるのですが、以前から申し上げたように、需要と供給なり世界のバランスに変化が起きれば、当然、連携と協働をやっていくことはこれから必要だろうと思います。

特に日本は少子高齢化で生産年齢人口が減ってくるわけですから、あえてこういう検討会を出されたのであれば、どういった形で技術なり、そこで船用なり、造船業であり、船員の人材というものをセットで考えていかなければ、生産性が上がれば人材が確保できるんだという時代はなかなか難しいだろうと思っています。まして、先ほどあったように韓国、中国が台頭してきて、今の日本のやり方では難しいというのがこの総括だろうと思っています。

先ほどあった話に戻りますが、当時と比べたらトン数標準税制も大きな変化が起きたわけです。だから、全体の税制の中でどう考えていくか、私も思っているのは、非課税にしてこういう形で体力をつけるのだと。それは世界的に税制がどうなのかということも視野に入れないと、国内だけで、今の考え方だけで産業が発展して、そこに人材が成長するというのはもうないと思っていますので、端的に言いますと、人材確保の観点というのも、ここには日本船舶・日本人船員の確保の在り方だけしか書いてありませんし、雇用の流動化、ビッグデータ、IoTに対応するような人材確保も含めて、そういった方向性の議論はもっとこの合同会議でやっていくべきだと思っています。今日は出ておりませんが、もう少しそういった視点も、次の分かれてやるときの会議も含めて、そういった論点も入れていただければいいのが1つ。

2つ目は、先ほど今治造船の社長からもありましたように、新型コロナで、これはもう特に造船、海事業界全体でありますけれども、これから大変な状況に陥っていくことは間違いありません。政府は持続化給付金というのがありますが、我々雇用する側も、アメリ

かのPPPではありませんが、しっかりと雇用も確保しながら、1年間なり2年間継続をしながら、そして例えば無税にしたり、減免とかをしたような制度というの、海事局から発信していかないと、お金を管理するのは財務省ですから、そこまで広がっていかないのではないかと思いますので、そういった意味でコロナに対する1年間、2年間の給付金なり税制ということも、しっかりとこの会議で方向性を出すべきだろうと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

雑駁になりましたけれども。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点はいかがでしょう。船舶産業課長、よろしくお願ひいたします。

【河野船舶産業課長】 簡単にお答えさせていただきます。住野委員が御指摘のとおり、今後のこの合同部会での議論で反映させていただきたいと思ひますけれども、人材確保の点、技術者、それから造船、船用の従業員確保の点、明示的に論点が出ておりませんので、造船業の基盤を考えていく中で取り上げたいと思ひます。また、コロナ対応の政府全体の支援策の中でも、一般的なサービス業と異なりまして、造船、船用は割とリードタイムが長いものですから、コロナの影響が遅れて出てきます。そういったことは業界からも声を聞いておひまして、政府の中で、状況に合わせてコロナ支援を長く続けてもらうように我々も要求していこうと思ひます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ここまで議題の1から3までについてのご意見を伺ってまいりました。まだ御意見がおありかもしれませんが、今の住野委員の御意見はがちょうど今後の論点とすべきことや今後の進め方に関わるものだと思います。もしお差し支えなければ、これから議題4と5の論点整理と今後の進め方について事務局から御説明いただきました上で、さらに議題1、2、3、4、5を含めましての御意見を承りたいと思ひます。よろしゅうございますか。

それでは、事務局から、議題4の論点整理、それから議題5の今後の進め方につきまして、資料4及び資料5に基づきまして御説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【長井外航課長】 それでは、資料4を御覧いただきたいと思ひます。

まず、外航海運業におけます論点を5点ほど用意してございます。まず1点目でございますが、我が国にとっての外航海運の位置づけ、それから外航海運企業が経済安全保障の観点

から果たす役割について、御議論いただきたいと思っております。

2点目でございます。外航海運の国際競争力の強化、それから経済安全保障の両立についてどう考えるかという点を論点として挙げさせていただいております。

3点目でございます。こういった上の2点を踏まえた上で、具体的にどういう取組を進めていくべきか、この方向性について御議論いただきたいと思っております。このうち1つは、競争力の高い船舶の導入円滑化に向けた方策の在り方、もう一つが日本船舶・日本人船員の確保の在り方といったことについて御議論いただきたいと思っております。

残る2点でございますが、その他の様々な取組がございますことを先ほど包括的なところで御説明させていただきました。競争力を発揮するための環境整備の取組、それから重要な海上交通輸送路の安定的な利用の確保のための取組といったことについても、中心的ではないかもしれませんが、大事な論点だと思っておりますので、御議論いただければ幸いです。

【河野船舶産業課長】 続きます、造船業でございます。造船業の1つ目の丸ですが、外航海運業と同じく、我が国における造船業の位置づけ、それから我が国経済安全保障の観点から、造船業が果たす役割についてまずは御議論いただきたいと。その上で我が国造船業が、競争力の高い、質の良い船舶を供給するための基盤の在り方、この辺りは先ほど住野委員が御指摘のところも出てくるかと思えます。そういった基盤を実現するために、今後取るべき、実施するべき取組というのを3点目に挙げさせていただいております。

最後に「共通」という部分がございます。上段で申し上げました我が国外航海運が特定国に頼ることなく、日本の造船業界から質の高い、競争力の高い船を導入する。日本の造船業界は、我が国外航海運業に質の高い船を供給する。こういった良い循環をいかに円滑に行うか、そういった円滑化に向けた方策の必要性について、御議論いただきたいと考えてございます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明に基づきまして、議題の1、2、3も含めて、今後の論点の在り方、あるいは検討の進め方につきまして、ぜひ御意見を賜りたいと思っておりますので、いかがでございましょうか。

それでは、前田委員、よろしく願いいたします。

【前田委員】 初めて参加させていただきます。的を射ているかどうかがよく分からない

ですけれども、発言させていただきます。

私が所属しています海洋研究開発機構、J A M S T E Cは現在、研究船の建造を検討しています。ここでも議論がありますように、世界のあらゆるところでクリーンな船舶が求められていまして、環境に優しいとか省エネの技術に対して非常に求められています。日本の技術、環境に対してこの技術というのは大变得意な分野だと思っております、この環境船もディーゼルとLNGのハイブリッドを考えようとしています。ただ、このようなものを造って世界をリードしていくことは大変重要ですが、効果にもなりますし、優遇税制、国の後押しが必須になると思っておりますので、その辺は十分御配慮いただきたい、ぜひ検討いただきたいと思っております。

先ほど船員のお話もありましたが、人材育成という面でも、日本船員が必ず乗らなければいけない船と、両方が混在してもいいマルシップと別々に考えて議論していただいて、日本船員が乗る場合の優遇面というのもしっかりと考えていただいて、人材育成ができるようにして行っていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点、何か事務局でお答えはありますか。

それでは、船舶産業課長、よろしくお願いいたします。

【河野船舶産業課長】 お答えいたします。前半のグリーンな船の支援でございますけども、これまでも様々な技術開発、それから省エネに向けた補助制度等がございました。こういった制度も含めて、今後も環境に優しい船の開発導入に向けた支援は、できる限り政府としてもやっていきたいと考えてございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。前田委員、よろしいですか。

【前田委員】 画期的な税制優遇をしていただいて、そっちを使っていかなければいけないようにしていただけたらいいかと思えます。また、ニュージーランドのように、多分、クリーンな船でないと入れなくなってくるところも出てくると思えますので、技術力の高い日本がそれを先導できるように、ぜひ税制面で優遇を。外の目から見るとちょっとしか優遇されてないように思えますので、大胆にやっていただけたらうれしいと思えます。よろしくお願います。

【河野部会長】 御意見として承っておくことで、事務局、よろしゅうございますか。

局長、よろしくお願いいたします。

【大坪海事局長】 先ほど産業課長が言ったとおりで、そのグリーンな船というか、環境

に優しい船というのは、我々、重点的に普及させるべく取り組んできたところで、それは国際的なルール作り、例えば環境性能を客観的に図るような物差し作りも並行してやり、研究開発の支援も並行してやってきたところです。そういう分野ではかなり進んできていると思っています。さらにあらゆることをやっけていまして、海事局の予算が少ないからということで、エネルギー特別会計を使ってエネ庁との連携、それから環境省との連携ということで、連携事業をするようなこともやっけてきています。

ただ、税制については我々も最大限やっけてきているつもりですけれども、税の難しさというのは当然あるわけで、あらゆる産業が、それはもちろん税の優遇はやりたいと思っている中で、みんながそうやって声を上げれば、例えば特別償却の率がポンポン上がるかというところ、そういうわけではない。船は現状、他産業との比較で言えば、物すごくとは言わないですけども、日本の中での比較という意味ですが、日本の中での他産業との比較という意味ではかなり優遇されています。この租税特別措置としては、特別償却が一番古いと68年ぐらい前にできて、これは2年ごとに期限が来るので戦っけてきているわけですけれども、毎回激しく海運・造船一体となって攻防を繰り広げて、今まで維持してきたという面もあるので、税というのは本当に全バランスを取ってやるものなので、ここだけ突出してということができるかどうかは非常に難しい面があるんです。ただ、税だけが全てではないので、様々な財投を使うとかあらゆる手段を使って、この産業の支援をしていきたいと思っています。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

地下委員と木下委員が手をお挙げになったので、まず、地下委員、よろしくお願ひいたします。その後、木下委員にお願ひしたいと思います。

【地下委員】 地下でございます。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

論点の中で国際競争力の強化と経済の安全保障という話がありましたので、金融の立場から、今後の論点に役立てばということで発言させていただきます。我々、金融の立場から言うと、国際競争力の強化というのは融資であれ、出資であれ金融の対象になる分野だと思っています。先ほど前田さんがおっしゃったような環境船も、むしろ国際競争力の強化という観点で受け止めています。

一方、経済安全保障については、もちろん金融が対応する分野も一部はあるんですけども、財政といいますか、まさに真水の予算とか税という話も出てくると思いますので、今後

の議論の中で国際競争力強化への財源、経済安全保障としての財源、それは少し種類が違うということで議論をいただければありがたいと思って、論点提起をさせていただきます。

なお、私ども産業金融をやる立場からさらに申し上げますと、実は今回対象になってくる造船・海運というのは、業種での議論がなされますが、日本の産業の中ではむしろ特異な形かと思っています。例えば、昔は繊維業があって、繊維業の中でどれぐらいの会社というのがあったのですが、今は繊維業というカテゴリーの中で繊維業だけをやっている会社はほとんどないわけです。ですから、事業としてどう見るかということと、会社としてどう見るかということで、会社としてのイノベーションを阻害するような対応があると逆にいけないのかという気もいたしますので、非常に前向きの議論も含めて、旧来の型に必ずしもはまり切らないようなことも含めて、御議論していただければと思います。

たしか住野さんも、ビッグデータとか人材の流動化が要するというのもそういう観点かかと思っていますので、実は今日の議論を聞いていて、昔、私は開発銀行にいましたので、懐かしい感じがしたのです。昔はこういう業種別の議論をやっていたのですけれども、もうほかの業界は全然違って、私どもも今は業種対応で営業窓口を分けていますが、もう数年先にはそれをデータ産業とかそういう切り口に変えなければいけないかもしれないと思っていますので、そういう論点も念頭に置いていただければと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点、事務局から何か御回答がありますでしょうか。御意見として承っておくのでよろしゅうございますか。ぜひ御意見として生かさせていただきたいと思います。

それでは、木下委員、先ほどは失礼しました。よろしく願いいたします。

【木下委員】 船用工業会の木下でございます。

私も初めて参加させていただきますので、船用工業の立場でのお願いというか、今後の論議の中でお願いしたいことになるかもしれないのですけれども、先ほど出ましたように、我々も人材確保というのは本当に非常に厳しいものがございます。最近、自動車なんかの自動運転、ああいう制御関係とかいったところに皆さん、学生さんが興味を持たれて、どうしても造船・船用工業は少なくなってきておりますので、そういった中でいかに人材を確保していくかということも、この会議の中でまた論議していただければありがたいと思います。

それから、先ほどお話がありました環境、ニュージーランドなんかには船が入っていく場合の環境規制につきましては、ノンカーボン燃料の水素、それからアンモニア、バイオも含め

で今いろいろな技術開発が求められております。先ほど議論の中にもありました。その中で船用工業会では、エンジンメーカーとして共同でいろいろな開発をしていこうということで、造船、それから国土交通省でいろいろな御支援をいただきながら進めておりますけれども、オールジャパンという考え方でこれからはやっていかないとかなかなかうまくいかないこともございますので、せつかくのこういった機会でございますから、そういった論点でもまた議論させていただきたいと思っておりますので、御協力をよろしくお願ひしたいと思っております。今後の御支援もまたよろしくお願ひしたいと思っております。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点も今後についての御意見ということで、伺っておくことでよろしゅうございますか。

ありがとうございます。ほかにありますでしょうか。

それでは、斎藤委員、高木委員はその次に、よろしくお願ひいたします。

【斎藤委員】 日本造船工業会の斎藤でございます。先ほど国から説明がありましたが、追加で、若干繰り返しになるかもしれませんが、お話ししたいと思います。

御承知のように、我が国の海運、それから造船業につきましては、海事クラスターといたしまして日本の物流を支えて、日本経済の発展に貢献していると自負しているところでございます。その中で造船業については、地域の重要な産業といたしまして、地域経済と、それから雇用を支えていると自負しております。また、艦艇等を通じまして、日本の安全保障にも寄与していると考えているところでございます。

我が国の造船業を取り巻く環境でございますが、先ほど説明がありましたように、世界的な船腹過剰、それから供給力過剰が続く中で、市場を歪曲するような外国の政府助成が横行いたしまして、政府の後押しの中で、中国、韓国の造船企業の巨大化が進んで、ますます厳しい状況にあるということでございます。

そうした中で、今日話題になりました新型コロナが世界中に蔓延いたしまして、御承知のように、リーマンショックのとき以上の減少が懸念されるということで、現在、人の往来ができないことも含めて、商談がストップしているという状況でございます。現状の手持ち工事量でございますけれども、我々も安定操業で2年が目安だと考えておりますが、現在1.2年を切る段階まで来ております。造船所によっては、今年中に仕事が枯渇するという事業者も出てくるのではないかと懸念しているところでございます。

造船業界といたしましては、生き残りをかけて、企業間の連携とか協業、さらには生産性

向上に努めておりますけれども、現下の情勢の中で、民間の努力だけではなかなか難しいという状況を御理解いただきたいと思います。冒頭で申し上げましたように、国の経済と安全保障の維持・発展のために、海運と造船が安定して産業活動を行えるようにしていく必要があると考えております。いま一度御認識いただきまして、当部会で生き残りをかけた議論をやっていただきたいと考えておりますので、先生の皆様方には、ぜひ御検討のほどよろしくお願い申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの御発言も御意見として承りたいと存じます。

それでは、高木委員、よろしくお願いいたします。

【高木委員】 高木でございます。私もこの部会は初めてですけれども、海事産業将来像検討会の座長を務めていましたので、今回から参加しろということだと理解しております。

実はその検討会で、今日も事務局から幾つかのまとめというか、議論の骨子を御説明いただきましたが、座長としては時間の関係もあって、このやっていく中で、いつこういうことをやっていくんだというふうな時間のタイムスケールといいますか、将来的にやっていくことと、直近はもうすごく傷んでいるところをいかにして延命するんだという話も含めてあったと思っています。この会議でもそういうふうなことで論点整理をしていただけたらと思っていますけれども、一方で、例えば人材確保に関して言えば、我々は教育機関ですので、そういうことにもいろいろ目を向けているわけですが、従来のように海運と、造船の技術者という違いはもうほとんどなくて、一体的に人材をどうやって確保していくかというふうな考え方でやっていかないといけないかと思っています。

それと造る側に関しては、システムインテグレーターという話がありましたけれども、海外の企業といろいろなところが組んでパッケージとして出てきたもの、しかもそれを造船所が選ぶのではなくて、船のオーナーの側が「これを使ってください」ということで選んで、渡されてそれを搭載せざるを得ないみたいなことも起こってきているわけです。

ということで、従来のように造船と海運を切り分けてとか、国際と日本を切り分けて考えられない状況がもう発生しつつあると思います。ただ、これはそんな直近の話ではないのでそこをうまく切り分けて、将来に向けてはこういう課題があるということ、事務局でぜひうまく整理しただいて、せっかくこれだけたくさんの方が集まっているので、議論がかみ合うような論点整理をしていただければと思っています。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。短期的な政策と中長期的な政策を検討する必要があることに加えて、新しい分野の発展や新しい技術についても、それに伴う企業経営の変革の在り方も含めた議論を加味して考えないといけないのかもしれないですね。論点整理もそういう方向で、多分、事務局にもお願いできればと思います。ほかに何かありますか。でしょうか。

それでは、田中委員、よろしく願いいたします。

【田中委員】 船技協の田中です。

個人的に言うと、私は昔商社で船舶ビジネスをずっとやっていた立場からしますと、この会議自体がコロナの後か前に企画されたのかよく分かりませんが、コロナが起きて、もう圧倒的に需要がなくなってしまっている、ほとんど消失している状況です。率直に、単純に言えば、日本の邦船社が日本の造船所にどんどん発注できるような、極めて短期的な話ですけれども、そちらの議論に集中していただいて、具体的な方策を立てていただかないと、本当に産業自体が今もう壊れそうになっているので、ぜひ協力していただきたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかにどなたか。よろしゅうございますか。

まだ今日はキックオフでございますので、今後もぜひ御意見を賜りたいと思いますので、それでは、そろそろ質疑応答を締めさせていただきます。

事務局からは、先ほど私が御説明を少し途中で切ってしまったかもしれないのですが、議題5の今後の進め方、それから議題6のその他につきまして、御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【河野船舶産業課長】 それでは、議題5の資料5に沿って今後の進め方について御説明いたします。

今回は第1回の合同会議ということで、国際海上輸送部会と海事イノベーション部会合同で行っております。次回は業界からのヒアリング、業界の生の声を伺うという回にしたいと思っております、たくさんいろいろなセグメントがございますものですから、2つの部会を分けて開催させていただきたいと考えてございます。その上で3回目はまた合同で、それぞれの業界の声を踏まえて、今後の施策の方向性について、合同会議ということで議論をしていただいて、4回目は、大臣に向けた答申の骨子案について御議論いただき、最後に答申案そのものについて御議論いただくということで、駆け足ですけれども、8月、9月、10月、11月と毎月1回開催するというように考えてございます。

以上になります。

【河野部会長】 それから、議題6のその他はいかがでございますでしょうか。

【河野船舶産業課長】 議題6は特にございません。

【河野部会長】 それでは、事務局から、今後の予定につきまして御説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

【事務局（濱中）】 今後の進め方につきましては、今さっき資料5に基づきましてご説明したように、次回は各業界からのヒアリングをそれぞれの部会ごとに行うという形で考えさせていただいております。具体的な日程につきましては、今後、事務局から御調整させていただいた上で、別途、御連絡させていただきたいと考えてございます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。本日は様々な御意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

それでは、これをもちまして、第1回国際海上輸送部会・第8回海事イノベーション部会の合同会議を終了させていただきます。お忙しい中、御協力ありがとうございました。

— 了 —