

交通政策審議会海事分科会
第4回国際海上輸送部会・第11回海事イノベーション部会
合同会議

令和2年12月11日

【事務局（濱中）】 それでは、定刻になりましたので、第4回国際海上輸送部会・第11回海事イノベーション部会合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、御多用の中、また遅い時間からの会議にもかかわらず、御出席賜りまして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。

まず、本日も昨今の新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、こちらにお集まりいただく形式と、こちらの画面で出てございますけれども、ウェブ会議の併用により開催させていただきます。一部の委員の皆様におかれましては、ウェブ会議により御参加いただいておりますので、改めましてウェブ会議の操作方法について、まず初めに御案内させていただきます。

まず、映像と音声通話でございますけれども、画面下中央にカメラ、マイク、会議終了のアイコンが並んでございます。カメラ、マイクにつきましては、それぞれのマークにスラッシュが入っております状態ですと、委員御自身の映像と音声を会場で拾わない状態となっております。委員の皆様におかれましては、マイクの通信はオフ、マークにスラッシュが入った状態のまま、御発言される際のみマイクをオンに、発言が終わりましたらマイクをオフという形にさせていただきますよう、よろしく願いいたします。御発言のとき以外にマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと、通信が不安定になりましたり、回線が切れたりしてしまうと、そういったことがございますので、御発言終了時にはマイクを必ずオフにさせていただくように、よろしく願いいたします。

なお、会場のカメラ、マイクは常にオンにしてございます。基本的なウェブ会議の操作の御説明は以上でございます。

その他御不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合につきましては、事前にお伝えしてございます事務局の緊急連絡先に御連絡いただきますよう、よろしく願いいたします。

す。

続きまして、本日の出席者の御紹介でございますけれども、時間の都合上、お手元にお配りしてございます配席図、こちらをもって御紹介に代えさせていただきます。

なお、赤峯委員、越智委員、木下委員、小林(二)委員、瀬野委員、内藤委員、檜垣委員、森田委員におかれましては、ウェブでの御参加となっております。

また、秋池委員、加藤委員、小林(潔)委員、大橋委員、地下委員、中村委員、藤原委員、渡邊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。

本日は、国際海上輸送部会の委員21名中13名、海事イノベーション部会の委員17名中15名御出席いただいておりますので、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ございますこと、この場をもって御報告申し上げます。

なお、本日は中村委員の代理として、株式会社JERA最適化本部、山元様にウェブで御参加いただいております。

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交省のホームページに掲載することとしてございます。国交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、取材の方々につきましては、ここで御退出をよろしくお願いいたします。

(報道関係者退席)

【事務局(濱中)】 本日の議事に先立ちまして、配付資料の確認をさせていただきます。

まず、一番上に配席図をおつけしてございます。その下にクリップ留めで資料がございまして、クリップを外していただきまして、一番上が議事次第。次が国際海上輸送部会の委員名簿。次が海事イノベーション部会の委員名簿。次が国土交通省海事局からの出席者。続きまして、右肩に資料1と書かれました束になっているものでございます、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会中間取りまとめ(案)。続きまして、資料2と書かれているもので、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会答申(案)。続きまして、横置きになりますけれども、参考資料1と右肩に書かれてございますカラー刷りのものでして、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会中間取りまとめ(参考資料)。続きまして、右肩、参考資料2と書いてございます、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会答申(参考資料)。続きまして、縦の資料に戻りまして、右肩に参考資料3と書いてございます、令和3年度海事局関係税制改正要望結果。続きまして、また横に戻りまして、参考資料4と書かれてございます、2枚ものの令和3年度海事局予算概算要求総括表。続きまして、右肩

に参考資料5と書かれてございます、国際海上輸送部会及び海事イノベーション部会の今後のスケジュール（令和2年度）。続きまして、最後になりますけれども、縦置きで参考資料6と書かれてございます、外航版ROBOSHIP Ver.1.0大型外航ばら積みEV船のコンセプト発表、こちらの資料でございます。もし不足等ございましたら事務局までお知らせください。後ほどになっても結構でございます。

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、よろしくお願いたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、議事を進めさせていただきます。

本日は遅い時間にお集まりいただきまして、ありがとうございます。御協力をよろしくお願いたします。

議題1は、国際海上輸送部会中間取りまとめ（案）についてとなります。事務局から資料1の説明をお願いいたしたいと思ひます。よろしくお願いたします。

【高木外航課長】 国交省海事局外航課長の高木と申します。どうぞよろしくお願いたします。

資料1の説明をさせていただきます。この後もたくさんの議題がございますので、駆け足で御説明させていただくことをあらかじめおわび申し上げます。

それでは、資料1の中間取りまとめ案、3ページをお開きいただけますでしょうか。まず、外航海運の状況について、3ページの世界経済の動向、あるいは海上荷動き量、船腹需給の推移、また、運賃市況のトレンド、そして日本商船隊の輸送量について、事実関係を書かせていただいております。

次の4ページでございます。新型コロナウイルス感染症の外航海運業界への影響でございます。第1四半期決算が少し厳しい状況になった部分もありました。コンテナ運賃の急騰等によって持ち直しているところもありますが、経営環境が大きく改善したとまでは言い難い状況です。

2. 我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義、日本商船隊の意義、そして日本船舶、あるいは日本人船員の意義でございます。

まず、石油とか天然ガスとか鉄鉱石などといった我が国の産業・生活の根底を支える資源エネルギーはほぼ100%海外からの輸入に依存している状況です。その中で、日本商船隊は主たる担い手でございます、日本商船隊の存在なくして貿易活動は成り立たないと言っても過言ではありません。

このように、日本商船隊は極めて高い公共的な使命を有しているというのが4ページ目の中央に書いております。そういう日本商船隊による日本への安定的な国際海上輸送を確保することが極めて重要な課題です。また、我が国の外航海運事業者は、例えば高い定時性などの安定的な輸送であるとか、高度な運航技術・運航管理体制等、信頼性が高いパートナーであるという評価を荷主から長年いただいております。5ページですが、荷主からの高い信頼をベースに、我が国の外航海運事業者は日本の荷主企業の海外展開を積極的に支援しているという状況でございます。

三国間輸送、日本に寄港しない輸送の割合が顕著になっているということがその裏づけでございます。さらに、日本商船隊の8割は我が国造船所で外航船舶を建造しているということもあり、地域経済・雇用にも貢献しております。

続きまして、5ページの(2)です。日本船舶の意義ということで、安定的かつ円滑な国際海上輸送を担うために、一定規模の日本船舶、日本籍船の確保を図っています。5ページの下の方ですが、2007年には日本籍船が92隻まで減少したところですが、2019年には273隻まで数が増えているといった状況です。6ページ、日本人船員の意義でございます。先ほど申し上げたように、日本人船員は、日本商船隊の高い公共的な使命を遂行する、あるいは高いレベルの輸送サービスの担い手として重要な役割を果たしております。円高等の進展に伴って日本人船員数が大きく数が減少しているところではありますが、これまで日本人船員の確保等を支援させていただいてきたところでございます。

また、優秀な技術者集団を外航海運事業者が保持するという意味でも、海技者の確保というのは非常に重要になっております。

続きまして、日本船舶あるいは日本人船員の必要規模については、2007年度に試算を行っておりまして、その試算の状況について記載しております。

「3. これまでの主な取組、外航海運政策における主な取組」として、海運税制でございまして、これまでいろいろな税制措置を講じております。まず、(1)のトン数標準税制ですが、外航日本船舶、あるいは外航日本人船員の計画的な増加を図るため、2008年に創設されました。詳細については、説明は割愛させていただきますが、税制各制度の拡充を二度行ってきたという経緯を7ページ目の上の方に記載しております。

その次に、「(2) 国際船舶に係る固定資産税・登録免許税の特例措置」ということで、日本船舶の中で国際海上輸送の確保上重要な船舶である「国際船舶」につきまして、固定資産税・登録免許税の特例措置を創設し、日本船舶の取得・保有コストの削減を図ってきている

というところが7ページ目の下のところに記載しております。

次に、8ページ目、船舶の特別償却制度・買換特例制度です。国内船主の船舶建造のためのキャッシュの早期確保を図って環境負荷低減、これは非常に重要な課題であります、それに資する船舶への投資を促進するものとして措置されております。

続きまして、8ページ目の「海運業界からの意見」です。8月末に日本船主協会からプレゼンテーションをいただきまして、私どもとしてそれを受け止めて対応させていただくということで、そのプレゼンテーションの中身を要約したのが(1)、(2)、(3)でございます。

まず、(1)ですが、外航海運産業を「国家戦略産業」として位置づけ、国際競争力強化の観点から政府が引き続き支援することが必要であるとおっしゃっております。

「(2) 外航海運を取り巻く状況の変化」ですが、海運市況が長期にわたって低迷してきたということと、輸送契約期間が短期化しているということは海運業界にとって逆風であるということをおっしゃっています。事業構造の変化に直面されて、例えば大手3社のコンテナ輸送事業部門の統合であるとか、あるいは成長分野であるLNG・海洋事業分野に進出・拡大を図っております。

「(3) 海運業界から外航海運政策に対する主な意見」として5点ほどいただいております。まずは、トン数標準税制です。事業環境が大きく変化している中で、日本籍船の増加や日本人船員の確保について、柔軟な制度を検討すべきであるとおっしゃっております。

2番目に関連いたしまして、日本船舶の保有について、コストの適正化のための取組を進めるべきであるとおっしゃっております。

3点目ですが、優秀な日本人海技者の確保ということで、現場経験を生かした管理者としての陸上分野での活躍ということがますます重要になってくるということで、日本人海技者を育成するということを、国と業界全体で取り組むべき課題であるとおっしゃっております。

9ページの一番下が、船舶特別償却等の租税特別措置を維持していただきたいという御要望です。

最後に、官民一体となった先進船舶の導入促進ということで、10ページ目の上ですが、環境に優しく安全で効率的な船、これこそが競争力のある船であるということで、官民一体で国家戦略産業を支える先進船舶の導入促進を図ることが必要であるというふうにおっしゃっております。

これらに対して、私どもとして今後の取組の方向性を書かせていただいております。2段構えになっておりまして、(1)が第1弾の取組、(2)が第2弾の取組ということになります。まず、第1弾として、現在、海事産業の再構築を図るための法的枠組みを構築し、予算、税制、財投などの施策を連動させて政策パッケージとして実施するというものを検討しております。

その中で、①で造船事業者、船用事業者が行う事業再編または生産性向上に関する計画について、国が認定制度を創設して、こういった認定を受けた造船所等で造られた船舶を外航海運事業者が導入する場合に支援措置を講ずるということを考えております。

具体的に言いますと、11ページの上2つですが、まず、財投融資資金を活用したツーステップ・ローンの仕組みを創設すること、また、先ほど申し上げた国際船舶の固定資産税の特例について、こういう造船所から導入した場合に、さらに深掘りをするということを考えております。また、税制特例措置によって環境性能の高い船舶の導入促進を図っていくということとしており、このほか、日本船舶の保有に係る規制の見直し等について、これまでも長年取り組んできましたが、可能なものから順次取り組んでいくこととしております。

最後に、(2)では、取組の第2弾として、トン数標準税制を含む今後の外航海運政策のあるべき姿について幅広く検討して、できるだけ速やかに方向性を取りまとめるべく取り組んでまいりたいと考えております。

大変駆け足の説明で申し訳ございませんでしたが、以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明いただきました、国際海上輸送部会中間取りまとめ(案)につきまして、御質問、御意見等ございましたら、よろしくお願ひしたいと思います。お手をお挙げいただければと思います。

【森田臨時委員】 座長、よろしいでしょうか。

【河野部会長】 お名前をお願いいたします。

【森田臨時委員】 全日本海員組合 森田でございます。

【河野部会長】 それでは、森田委員、よろしくお願ひいたします。

【森田臨時委員】 本日はウェブ参加で大変失礼いたします。

5ページ以降に記載の日本船舶・船員確保計画の意義についてご質問させていただきます。日本船舶の意義については、支援の主語が国になっています。一方、日本人船員の意義につ

いては、「一定の日本人船員の確保等を支援してきたところである」と記載がございますが、これについて取組の主語がありませんが、国による支援という理解で良いのかが1点目です。続けてよろしいですか。

【河野部会長】 はい。どうぞお続けください。

【森田臨時委員】 2点目は、6ページのトン数標準税制についてです。トン数標準税制は、日本船舶及び日本人船員の意義に着目し、この2つの計画的な増加を図るために創設されたとの記載がございます。さらに7ページ中段に「トン数標準税制の成果等により」とあるわけですが、ここはトン数標準税制の成果等ということで、日本船舶は着実に増加していると。また、このトン数標準税制の成果等により、日本人船員は減少に歯止めがかかっている状況であると思いますが、この2つの増加を目的としているわけですから、歯止めがかかっているという状況はそのとおりなのでしょうけれども、歯止めがかかっているが、増加していない状況にあるなど、事実を書いていただかないといけないのではないのでしょうか。

もう1点ございます。よろしいですか。

【河野部会長】 はい、どうぞ。

【森田臨時委員】 11ページに記載の今後の取り組みの方向性の(2)で、「中長期的な外航海運の在り方を踏まえたトン数標準税制等の外航海運政策の具体的な検討」とございますが、ここで「今後の外航海運政策のあるべき姿について、業界とともに幅広く検討し」とあるわけですが、業界というのは海運業界、すなわち8ページの「4. 海運業界からの意見」にありますように船主協会の皆さんを想定されたように書かれているわけですが、この業界というのは、関係者全体を含むという理解をしていいのか確認させていただきたい。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、事務局いかがでしょうか。外航課長、よろしく願いいたします。

【高木外航課長】 森田委員、御意見どうもありがとうございました。

まず、3点いただきました御指摘のうちの支援というところでございます。支援につきまして、労使間でいろいろ取り組まれているところもあるかと思うのですが、今回、国としての取組を書かせていただいておりますので、主語は国ということになると思います。

2点目でございますけれども、日本人船員は歯止めがかかっているが、増加していないという御指摘でございます。トン数税制では、日本人船員の確保計画があり、この5年間で日

本人船員の確保と養成も含めて講じております。

11ページ、今おっしゃったところでございます。外航海運政策の中で、まさに担い手である船員についても検討が深まってきたら論点として出てきうるということでございますので、その場合には船協というだけではなくて、組合も含めてということになるかと思えます。

以上であります。

【河野部会長】 森田委員、ただいまのお答えでよろしゅうございますか。

【森田臨時委員】 業界というのは全ての関係者が含まれるという理解でよろしいのですね。

【高木外航課長】 まず、トン数標準税制という経営面のところでございますので、そういったところも業界と検討し、かつ、外航海運政策という、まさに担い手の方の話も出てくると思いますので、関係者ということになるかと思えます。

【森田臨時委員】 もう1点、よろしいですか。

【河野部会長】 はい、どうぞ。

【森田臨時委員】 2点目のトン数標準税制等の成果に関する記載で、歯止めがかかっていることが成果だというような消極的な分析ではなく、事実関係として、歯止めがかかっている状況だけれども、増加していないということもしっかり書いていただきたい。これを成果とすることはなじまないと思うのですが、いかがでしょうか。

【河野部会長】 外航課長、いかがでしょうか。

【高木外航課長】 御指摘ありがとうございます。成果という言葉が少しよくなかったのかもしれないですが、なかなか、円高等の状況もありまして、大きく日本人船員が減少してきたという中で、それは成果という言葉じゃないのかもしれないですけど、今のところ下げ止まっているという現状がございます。これは現状として受け止めていると。それとともに、先ほど申し上げたように養成も行っているところでありますので、成果という言葉は工夫させていただきたいと思えます。

【河野部会長】 森田委員、よろしゅうございますか。

【森田臨時委員】 それほどまでに増加していない状況であるということを書きたくないということですか。

【河野部会長】 すみません、外航課長、よろしいですか。

【高木外航課長】 書き方の問題です。

【河野部会長】 それでは、多門次長、よろしく願いいたします。

【多門次長】 現象をどう捉えて表現するかというところでもございます。だからその表現ぶりについては、森田委員の意見も踏まえつつ、私どもで検討させていただければと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、森田委員、この辺りでそろそろよろしゅうございますでしょうか。

【森田臨時委員】 ありがとうございます。日本船舶と日本人船員の必要規模ということです。しっかり2007年の答申に記載されておりますし、このベースを踏まえて、これから行われる、あるべきトン数標準税制等についてしっかりと私も議論に参加していきたいと思っております。ありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、内藤委員、お手をお挙げだと伺っていますので、よろしく願いいたします。

【内藤臨時委員】 日本船主協会の内藤です。意見を述べさせていただきます。

まず初めに、8ページより、我々日本船主協会の要望——聞こえておりますか。

【河野部会長】 はい。よく聞こえております。ありがとうございます。

【内藤臨時委員】 8ページより、日本船主協会の要望をしっかりと受け止めていただいたことに対しまして感謝申し上げます。しっかり記述されておまして、ありがたいと思っております。

意見でございますが、9ページに書いてありますトン数標準税制について、頭のところでサマリーが書いてあります。硬直的な要素が現在は含まれていると。これを鑑みて新しいトン数標準税制では、我が国外航海運の存続・強化に資する観点から、柔軟な制度を検討すべきであると、これが総論で言えば、最もお願いしたいところでございます。これをもう一度確認したくて意見として述べさせていただきました。

最後でございますが、一番末尾のところ、「業界とともに幅広く検討し、できるだけ速やかに方向性を取りまとめる」というふうに書いてございます。できますれば日本船主協会の意見を深く受け止めていただいて、実行していただくということをぜひお願いしたいと思っております。

以上であります。

【河野部会長】 ありがとうございます。お答えになりますでしょうか。外航課長、よ

ろしくお願いいたします。

【高木外航課長】 しっかり受け止めて対応させていただきたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。内藤委員、今のお答えでよろしゅうございますか。

【内藤臨時委員】 はい。ぜひ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。ほかにいかがでございましょうか。
瀬野委員、お手がお挙がりでしょうか。

【事務局（濱中）】 瀬野委員、マイクがオフになってございます。

【河野部会長】 瀬野委員、マイクをオンにさせていただいてよろしいですか。

【瀬野臨時委員】 すみません、申し訳ないです。

【河野部会長】 聞こえます。ありがとうございます。

【瀬野臨時委員】 今日リモートで参加させていただいています。

それで9ページ、特別償却制度の制度維持というのがあるのですが、ここで、制度維持だと20%、18%なんです。それで私が申しているように30%ぐらいにしないと、今の20%だったら中国の船価と一緒になんです。ですから競争力がないので、やはり制度維持と拡充というような表現にさせていただかないと、国内船主は建造意欲も投資意欲もないということですので、ここらに何か一言入れていただければと思うのですが、以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点は、外航課長、よろしゅうございますか。

【高木外航課長】 補足いただければと思いますが、この議論は海事イノベーション部会の答申のほうにも出てまいりますので、そちらのほうで少しお話しさせていただければと思います。貴重な御指摘ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。船舶産業課長、後ほどの海事イノベーション部会の答申（案）の時にご説明いただくということでよろしゅうございますか。

【河野船舶産業課長】 そうですね、答申案のところ。

【河野部会長】 承知しました。

それでは、瀬野委員、後半の議題2のほうまでお待ちいただいてもよろしゅうございますか。

【瀬野臨時委員】 はい。お願いします。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、本日、御意見をいただきましたけれども、細かい表現の点を含め、必要な修正を事務局で行っていただきまして、最終的にどのような表現にするか等、最終版につきましては、部会長である私に一任というふうに扱わせていただきたいと思いますと思うのですが、よろしゅうございますでしょうか。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、今日いただきました御意見を十分に踏まえまして、事務局と調整をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、最終的な中間取りまとめは、各委員に御送付させていただくとともに、国土交通省のホームページに掲載していただく予定になっておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題2に移らせていただきます。議題2は海事イノベーション部会答申(案)についてとなります。事務局から資料2の御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【河野船舶産業課長】 船舶産業課長の河野でございます。

では、資料2、海事イノベーション部会答申案に沿って御説明いたします。2ページ、諮問の背景であります。我が国造船業、かつて世界最大の建造シェアを誇ってございましたけれども、2000年代に入りまして、韓国、中国の台頭によってシェアが下がりましたけれども、引き続き一定の生産をしておりました。一方で、近年、中国は造船所が国営化されたり、あるいは韓国では大手企業に巨額の公的資金が投入されたりということで、世界の造船マーケットは供給過剰状態が常態化していて、船腹過剰も相まって低船価が続いておるといふ非常に厳しいマーケットの状況にあります。

特に日本の造船業は中韓との競争において受注で苦戦しておって、昨年来、手持ち工事量が非常に危機的な状況になっていたのが、さらに新型コロナウイルス感染症が追い打ちをかけて、人の移動制限があったものですから、新たな商談ができないということで新造船需要が蒸発してしまっています。足元で手持ち工事量1.03年まで減少しているという、本当に危機的な状況であります。

一方で、中国、韓国では、昨年それぞれの1位、2位の造船所の統合が決まって、さらに巨大な造船企業が誕生することになりました。我が国におきましても、1位、2位の今治造

船とJMUの資本業務提携が公表されていますし、その後も三井造船関連とか、先月にはサノヤス造船の新来島ドックへの譲渡が発表されるといった業界再編の動きが激しくなってきました。

こうした背景の下で、本年5月、国土交通大臣より交通政策審議会に対して、今後の造船業の在り方と造船業の基盤整備に向けた方策について諮問されたというのが今回の諮問の背景でございます。

続きまして、3ページからは造船業の現状と課題であります。まず最初は、世界の造船マーケットであります。今申し上げた背景のところと若干かぶりますけれども、リーマンショック前に受注した船が2011年にかけて大量に新造船としてマーケットに供給された。これによって船腹過剰となったと。反動で、世界の造船受注量が落ち込みまして、2011年以降は建造量も落ち込んだままということで、建造能力の過剰も生じたものですから、船価の水準が非常に低い水準で推移しております。

近年は、NO_xの3次規制の駆け込み需要の反動で、2016年に世界的な受注量が激減したと。その後も受注量は非常に低い水準で推移しております。さらには、今年は新型コロナの影響で船主経済の悪化とともに先行きの不透明感が強まって、新造船の商談ができなくなって受注が大幅に減少していると。非常に暗い話ばかり書いていますが、ただ、長期的に見ると、世界のGDPの成長に連動して海上荷動き量というのは右肩に成長するはずでありまして、新造船の需要というのも着実に増大すると考えております。

次に、世界の造船所の状況でございます。日本の造船の状況、先ほど申し上げましたように、昔、世界シェア1位でありました。オイルショックのときに二度ほど設備処理を行いましたけれども、それでも1990年代初めまでは高いシェアを有していたと。その後、韓中の台頭でシェアは徐々に低下して、足元2割ぐらいという状況です。

一方、中国ですが、2003年ぐらいから建造能力を拡大しております。次の4ページにかけて書いてございますけれども、直近の2019年には新造船建造量のシェア35%という状況です。特色としては、国営の造船所、特にCSSCとCSIC、この2社については昨年10月に統合が発表されて、11月から統合会社として活動を開始しています。

韓国ですけれども、1980年代から競争力を増してっております。90年代に大規模な設備投資を行いました。その後、リーマンショックの影響で経営危機に陥った会社がありましたけれども、政府の支援によって建造能力は温存されて、昨年3月には世界の建造量1位の現代が2位の宇造船海洋を買収するという合意がなされて、現在、各国の競争当局

の審査中であります。

あと欧州も書いてございます。建造量自体は日中韓と比べると少ないですけども、海洋開発の関連船舶とかクルーズ船といった分野で競争力を持っております。また、船用のエンジニアリング企業が巨大化したシステムインテグレーターが欧州で台頭しつつあります。

その下、日本の造船業の状況を改めて書いております。中韓と比べて受注に特に苦しんでおって、さらに新型コロナウイルスが追い打ちをかけておるということを書いてございます。

次の5ページです。手持ち工事量、先ほど申し上げましたが、10月末で1.03年ということで、もう既に各社操業調整を行っておると思えますし、新造船から撤退するような造船所も出てきつつあるという状況かと思えます。

次は、日本造船業界の再編の動きであります。当初の背景で御説明しましたが、こうした再編の動き、いわゆる総合重工系の造船所とオーナー專業系の造船所の垣根をまたいだ動きというのが1つ特色かなと。こういった動きを日本の造船業を取り巻く環境変化に対応して、その効果を最大化していく必要があるというふうに考えられます。

(2)は造船業を取り巻く環境変化であります。最初は、海事クラスターの変化ということで、これも合同会議で初回に御説明しましたが、日本の海事クラスターは、世界にまれな造船、船用、海運、それから関係の機関、全て強い企業が集積しているというフルセット型の海事クラスターだと思いますし、これが日本の各企業を強く支えてきた柱かなと思っております。

一方で、我が国海運業が日本の造船業の船を調達する割合というのは、1995年には96%ございましたけれども、2016年には77%に減少しているという変化が出てきております。

それから次の6ページですが、今度は日本の造船業の中の構造の変化を書いてございます。かつては総合重工系の造船会社が、事業規模もそうですし、建造量や技術力ともに業界をリードしていたと。それを專業系や中小型造船会社、船用工業に展開しているという構造でございました。その後、各企業の経営方針とか、企業間の競争力の変動、市場環境の変化によりまして、現在では專業オーナー系の造船会社が建造量で圧倒しておるという状況にあります。

ただ、技術力の点では、なかなか專業オーナー系の造船会社だけでは非常に難しい状況が現在も続いているということで、造船業界の技術者の多くはまだ総合重工系のメーカーに

集中していると。こういった技術力でもって日本の造船業は世界に冠たるものでありましたが、近年、顧客ニーズに対応した設計対応力が相対的に低下しつつあるのではないかという声も聞かれますし、実際、大型クルーズ船の案件で納期遅延や大きな赤字が出たり、あるいは新型タンクを用いたLNG運搬船の案件で納期遅延が起きるといった事例も出てきております。

それから次は、日本の造船所の規模面での課題であります。これも初回で御説明しましたが、日本の造船所は長い歴史の中で地域に根差して発展してきておりますが、それに比べて中国、韓国は後から後発組でございまして、大規模な設備整備が行われました。その観点でそもそもの規模が違うという点があります。

その中で、最近の発注形態であるロット発注への対応において、中韓になかなか勝ててないという状況があります。これを克服するという観点では、今治造船とJMUの資本提携のように複数の拠点を有機的に活用するというような方策が必要になってくるのではないかと。また、同時に、開発や設計を担う技術者も、日本の場合、各社に点在しているものから、こういった技術者を有効活用するための施策というのが必要不可欠かなというふうに考えられます。

それから、次の7ページではデジタル化の進展であります。ICT技術やIoTの進展であらゆるものがインターネットを介してつながるようになった。この流れは海事産業にも波及しておりまして、海事産業でいうと自動運航船とか電気推進船の普及に向けた取組が活発化すると想定されます。

船の建造のところで言いますと、船の生産プロセスで付加価値を生む分野というのがセンサーとか情報処理、ソフトウェア技術ということになってきて、それらを統合する、システムインテグレーションする技術が重要になってくるということを書いてございます。

このページの中ほどちょっと下であります。また書きのところ、欧州の話を最初に申し上げましたが、欧州ではバルチラとかコングスバークといった船用メーカーが企業買収を重ねて事業分野をどんどん拡大して、システムインテグレーション能力の拡大を図り、船主から直接交渉して新造船を受注したり、船舶全体の基本設計とか調達を行うといった形態が広がっています。こういう欧州のシステムインテグレーター、「さらに」の段に書いていますが、単に物をつくるだけではなくて、船が就航した後の運航支援のサービスにまで進出するという事業モデルを目指しているということでございます。

それから、次は環境規制の強化であります。温室効果ガス（GHG）排出削減であります

が、次の8ページの2つ目のパラグラフであります。「そうした中」というところがありますが、全世界のGHGの約2%を占める国際海運でありますけれども、国連の専門機関のIMOで統一的なGHG削減対策が講じられています。2013年に新造船燃費規制（EEDI規制）を導入して段階的に強化しております。

また、2018年4月には、IMOとしてGHG削減数値目標として3つ掲げております。2030年までに燃費効率を40%以上改善、2050年までにGHG総排出量50%以上削減、今世紀中なるべく早い時期にGHG排出削減排出ゼロを盛り込んだ戦略を採択しています。

一方で、先ほどの①の2030年の目標を達成するためには、EEDIのような新造船規制だけでは不十分でして、既に世の中を走っている就航済みの船舶、これに対する対策が不可欠ということで、先月11月に開催されましたIMOの海洋環境保護委員会（MEPC75）におきまして、この就航済み船舶向けの燃費性能（EXI）規制を日本主導で他国等と共同提案して、審議の結果、条約改正案が承認されました。早ければ2023年から規制が開始されることになっています。

この規制は、既に走っている船舶に対して一定の燃費性能の達成を強制化するという規制でございますので、「具体的には」というところで書いてありますが、今走っている船のうち約49%の船舶は出力制限等の一定のペナルティーが科せられることになると。それを避けるために新造船への代替が進む可能性がございます。そういう観点で、この規制は、直接的なGHG排出削減効果はもちろんなんですけれども、それに加えて新造船の需要喚起にもつながる規制という面もございます。

それから、新型コロナウイルス感染症の影響であります。先ほど来申し上げておりますとおり、やはり一番大きかったのは世界的な人流・物流の停滞で新規の商談ができないということがございました。そうすると手元で持っている工事を続けていくしかなくて、だんだん手持ち工事量が減っているという危機的な状況となっております。

我が国では新型コロナウイルス感染症への喫緊の対策として、緊急経済対策が4月に閣議決定されました。この中で、もちろん造船だけではなくて世の中の企業、横割全体でありますけれども、短期的資金需要への対応、つなぎ資金への対応とか、雇用調整助成金の特例措置というのが設けられて、雇調金につきましては、来年2月まで延長が決まっております。

続いて10ページであります。ここからはこれまでの取組の振り返りを書いてまいります。2016年6月に海事イノベーション部会におきまして、「海事産業の生産性革命（i-

Shipping) による造船の輸出拡大と地方創生のために推進すべき取組について」ということで答申が取りまとめられました。また、2018年6月には同じ海事イノベーション部会におきまして、この答申のフォローアップ報告書が取りまとめられております。その概要を以下に記載しております。

(1) はi-Shippingであります。i-Shippingは、開発・設計段階、建造段階、運航段階という船のあらゆるフェーズで生産性向上を目指すという方針でありまして、①i-Shipping Design(設計)です。ここについては設計見直しのプロセスを合理化して、新しい船型開発を加速するためにシミュレーションプログラムを構築したり、あるいは船の建造現場に必要な生産設計の部分にAIを活用した支援システムを構築する、こういったための調査を行ってきています。

それから、②は建造の部分、「i-Shipping Production」と呼んでおります。造船所の中の建造現場の生産性向上を図るために、AIやIoTを活用して生産性を抜本的に向上させるような革新的な技術開発に対して補助を実施してまいりました。

③はi-Shipping Operation、自動運航船であります。オペレーションは実際の運航場面ですね。次の11ページにかけて書いてございますが、2016年度からIoTやビッグデータ解析などの先進的な技術を活用した船舶とか船用機器の開発を推進してきております。また、自動運航船についてはロードマップを策定して、2025年の実用化を目指した取組を加速していると。

それから(2)としまして、省CO₂船の導入促進・実証であります。LNG燃料船の普及促進を図るということで、2017年に海上運送法を改正して計画認定制度を導入したということと、もう一つは、2018年度より環境省と国交省連携事業として、LNG燃料船の実運航時のCO₂排出削減の最大化を図る実証事業を実施してきております。

それから、(3)はj-Ocean、海洋開発の部分であります。海洋開発分野は、2014年後半以降石油の価格が低迷して、全体として開発や操業コストの低減というのが一つ業界のニーズになっております。こういった低コスト化の市場ニーズに対応するための技術開発の支援であるとか、あるいは日本が優勢を有するAUV、海のドローンと呼んでいますけど、こういったもの、あるいは浮体式洋上風力発電といった分野について施策を推進しております。

それから、(4)はその他の取組としまして、①公正な競争環境の確保であります。造船マーケットは世界単一市場でありますので、競争環境を公平にしておくというのが非常に

重要であります。一方で、韓国、中国では自国造船業に大規模な公的支援を行ってきていると。特に韓国においては、韓国産業銀行等の政府系金融機関を通じて、経営難に陥った大宇造船海洋に1.2兆円もの巨額の支援を行ったり、あるいは前受金返還保証といった公的支援が大々的に行われておりました。

こういったことを踏まえまして、次の12ページにかけて書いてございますが、我が国として2018年11月にWTO協定に基づく紛争解決手続を開始して、2018年12月と今年2020年3月に同協定に基づく二国間協議を実施しております。

また、造船市場の公正な競争環境整備のためには、多国間の協議の場であるOECDの造船部会、あるいはバイの日中・日韓の造船課長会議といった場を通じて政策協調も行ってきています。

それから、②は官公庁船の輸出促進であります。国交省は外務省等と協力しまして、ODAを活用して作業船や貨客船、あるいは巡視船の供与を進めてまいりました。

それから、③シップ・リサイクル条約発効への取組であります。開発途上国で主に実施されているシップ・リサイクル時の労働安全の確保、それから海洋環境汚染の防止のために、IMOでシップ・リサイクル条約が2009年に採択されました。この条約の早期発効のためにインドに対して働きかけを行って、結果、昨年インドが批准して条約の発効が近づきつつあります。

それから次、13ページであります。13ページは、海事産業将来像検討会のことを書いてございます。合同部会の場合でも御紹介を差し上げました。事実関係を書いてございますので、説明は割愛させていただきます。

それから、14ページであります。14ページは諮問にもございました造船業の意義と果たすべき役割であります。(1)は地域経済、雇用への貢献ということで、日本の造船業はほとんどが地域に生産拠点を有しておることと、ほとんどの搭載物、材料を国内で調達しているということで、裾野の広い産業として地域の経済・雇用を支えておると。

それから、(2)は経済安全保障の観点ということで、日本の貿易量のほとんどを海上輸送に依存している。この海上輸送に船舶の多くを供給している日本の造船業の役割、それから日本の安全保障・海上警備の観点で巡視船・艦船を全て建造・修繕しているという、安全保障上の観点ということで我が国の経済安全保障を支える極めて重要な産業であるということを書いてございます。

それから、次の15ページです。ここからが5ポツとして取り組むべき施策を書いてござ

います。これも前回、短期的施策と中長期的施策に分けた表を御説明しました。それを言葉で書き下しておるというものであります。(1)は短期的施策ということで、まずは①建造需要喚起のための施策、日本の造船業は、中韓と比して、特に船価で厳しい状況にある中で、船価に対する用船料が低く抑えられるとともに、発注者の船舶取得時の初期投資負担が軽減されるような政府系金融機関の出資や融資等の機能を活用した船舶ファイナンスを船主やオペレーターに提案することで受注獲得を図るべきと。さらに加えたツールとして、日本政策金融公庫を活用したツーステップ・ローンの創設も検討すべきと書いてございます。

それから海運税制のところ、先ほど出ました船舶特償については、造船の分野からしても新造船に要する船主の自己資金負担に大きく寄与する制度ということで、日本の造船業の建造需要喚起の観点から、その維持・拡充等が求められるというふうに、ここでは拡充等というふうにかかせていただいております。

それから、官公庁船の建造や輸出の促進ということで、次の16ページに向かって書いていますが、これまで、先ほど申し上げましたように巡視船タイプというのはODAを使って輸出してまいりました。これも引き続き力を入れるということとともに、監視船のタイプについては、官民が連携して案件形成をしていかなければいけないということを書いてございます。

それから16ページの下のところ、造船会社による営業活動の強化であります。日本の造船会社がいい船を造っていても、うまくそのよさを船主にアピールできていないという指摘がございます。こういう指摘を踏まえて、従来以上にライフサイクルバリューの高さといったことについて、説得力を持ったアピールをすべきだということ。そういった意味では、海技研中心の「OCTARVIAプロジェクト」であるとか、先般、海運会社と造船会社の間で発表されました新造船の契約時において、実海域性能を保証する取組というのは先導的な取組と言えるのではないかと。

また、別な指摘として、中国、韓国の造船所に比べて日本の造船所は、自分ところで建造したい得意な船を、こういう船はどうでしょうかというふうに押しつける傾向があるのではないかという指摘もございます。いわゆる顧客ニーズに丁寧に対応するというのが必要ではないかということも書いてございます。

それから、次の17ページであります。今度は②として造船業の基盤強化であります。企業間の集約、統合、協業が必要、それを促進すべきということであります。ロット受注への対応とか技術開発、こういったものを進めていくためには、大規模や複数の建造ドックで建

造できるようにしたり、あるいは研究者、研究費、技術者のリソースを確保すると。今まで以上に規模のメリットを追求したり、人的リソースの集約を図るような事業再編が必要であると。これをサポートするために必要な資金調達について、政府系金融機関による出融資の活用とか、先ほども申しあげましたツーステップ・ローンの創設についても検討すべきというふうに書いてございます。

それから、このページの下のほうの生産性向上の促進、企業間の集約だけではなくて、自らの生産性を向上させ、コスト競争力を強化していく必要がある。こういった場合の設備投資等に対しても政府系金融機関からの融資の活用を図ったりということが重要であると書いてございます。

それから、18ページに行きまして、WTO協定に基づく手続は、先ほど申しあげましたとおり、現在手続中でありまして、引き続き韓国に措置の是正を求めていくべきと。加えて、その次の新型コロナウイルス感染症拡大への影響対策ということで、現在、政府全体で行っておりますつなぎ運転資金確保への支援も継続すべきですし、雇調金の特例措置、一応2月末までということで、3月以降は状況を見ながら段階的に縮減を行っていくという方針が出ていますが、一方で、造船業はコロナの影響が遅れて発現する産業であります。こういった意味で3月以降についても高い特例措置の継続を求めていく必要があると書いてございます。

次から、(2)は中長期的取組としまして、まずは技術開発、研究開発の取組、1番目はゼロエミッション船であります。次の19ページに書いてございますが、背景は、先ほど申しあげたとおりGHG規制でありまして、特にEEXI規制というのは、我が国として早期発効に引き続き努める必要がある。

「また」という段落、真ん中にございますが、2050年目標の達成ということでは、代替燃料等が必要になります。我が国で立ち上げています「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」において、中長期的なGHG削減シナリオを策定しておりますし、今後のロードマップも取りまとめております。その中で、世界に先駆けて2028年までに実船のゼロエミッション船を投入しようということになっております。それに向けて、官民挙げて取組を進めていく必要があると書いてございます。

それから自動運航船は、これまたロードマップに従いまして、2025年の実用化に向けて必要となる基準整備、あるいはコア技術の実証、こういったものを加速させていく必要があると書いてございます。

さらには、日本版システムインテグレーターであります。日本の場合、「一方」という段落に書いていますが、欧州に比べて企業規模は大きくない。また、業務範囲も限られているということで、日本のよさはサブシステムが強い面がございます。こういった日本のよさを発揮するべく、必要な技術開発や人材育成を推進したり、環境整備を進めていくということが重要かと思っております。

それから、海洋開発であります。海洋開発、先ほど申し上げましたように低コスト化とかAUVといった部分、それから2050年カーボンニュートラル、脱炭素の実現に向けて、今後、洋上風力のような分野が注目されていくかと思っておりますので、浮体式洋上風力発電の商用化への支援というのでも進めていくべきと書いてございます。

それから、公正な競争環境の確保、これもWTO以外のOECDやバイの会議における議論を引き続き行っていくべきと。

その次は人材の確保・育成であります。造船業の人材は、大きく分けて技能者と技術者がございますけれども、技能者は、全国6か所の造船技能研修センターが活用されております。世代交代も順調に進んでおりますが、引き続きこういった取組を進めるべきである。

一方で、技術者はなかなか、造船の専門課程が減少してきておると。造船会社で不況時代もあって採用が抑制されていた時代もある。これに対応するという意味では、まず、造船会社も非常に不況で大変ではありますけれども、やっぱり大学から継続的に学生を採用するというのがまず重要で、加えて、造船会社が造船専門課程に限らず広く工学系の学生を対象にした寄附講座を設置しております。そういった取組を強化するというようなこと、あるいは海洋開発分野における日本財団のコンソーシアム、ここにおける取組も重要であると。

あと下の4行ぐらいに書いていますが、そもそも造船会社の再編の中で、設計の合弁会社の設立とか、あるいは2社がM&Aで1社になる、こういったこと自体が技術者の集約が図られるという面もございますし、先般10月に設立された次世代環境船舶開発センター、ここには日本の大手の造船会社の技術者が集積しておるという話もございます。こういうのも一例と思います。

あと、「一方」のところがございますけれども、外国人材の確保というのでも現場労働力の維持ということでは重要でありますので、特に特定技能制度の今後の活用というのが必要であると書いてございます。

シップ・リサイクル条約につきましては、バングラデシュへの働きかけが重要でありますので、ODAも含めて働きかけを検討していく必要があると。

(3) はその他と書いてございます。現下の厳しい造船業の状況を考えると、競争力が低下した会社、あるいは事業所が撤退するというような場面も想定されます。こういった場合に人員の整理とか造船施設の跡地利用というのが課題になります。当該造船会社と国と自治体と協力して、社会的コストの緩和に努力すべきということを書いてございます。

あとは、6 ポツ、今回の造船業対策についてということで、先ほど国際海上輸送部会の中間取りまとめにも記載ございましたが、今回の造船業対策については、次の23ページに書いてございますけれども、総合的な対策ということで法的枠組みを構築して、関連する予算とか税とか財投、こういった施策を連動させて行うべきと。造船サイドと海運サイド、それぞれ計画、国土交通大臣による認定制度を創設して対策をするべきということを書いてございます。

それから、(2) 政策目標であります。今回の対策というのは、平成28年の答申、これは2025年までをターゲットとしたプランでありました。この大きなプランの中で足元、緊急的に実施するべきものを示したという位置づけだと考えております。

したがって、施策の目標については、平成28年の答申で立てました「2025年における世界の造船建造量シェア3割」というのを仮に置いて、現時点でコロナウイルスの影響を加味した世界の造船建造量予測、クラークソン・リサーチが9月に発表したものに当てはめると、シェア3割ですと、2025年で我が国の建造量は1,830万総トンとなります。昨年が1,620万総トンでありまして、今後、再編で若干供給能力が落ちるということも加味しますと、比較的高い目標ではないかなと考えております。

最後、(3) 施策・目標の見直しとあります。るるお話ししてありますとおり、日本の造船業はここ一、二年で集約、再編が進むと思います。加えて、コロナウイルスの影響というのも一、二年で見定めがつかのかなと。そういった段階になってから、改めて平成28年答申以降の施策の検証を行うとともに、必要に応じて新たな目標を設定すべきというふうに結んでおります。

以上、すみません、長くなりましたが、説明は以上になります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました海事イノベーション部会答申(案)につきまして、御質問、御意見等ございましたらお手をお挙げいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

檜垣委員、よろしく願いいたします。

【檜垣臨時委員】 今治造船、檜垣でございます。

15ページの建造需要喚起のための施策の中に、海運税制による新造船発注意欲の促進として特別償却制度が書かれておりますが、最後のほう、我が国造船業の建造需要喚起の観点から、さらなる拡充、安定化とかというふうに書いていただきたいと思います。先ほど瀬野委員が言われたように、やはりある程度、韓国、中国の船価差を解消するためには、さらなる拡充、また安定化が必要だと思いますので、よろしく願いいたします。

あともう1点、19ページにゼロエミッション船について書いている最後のパラグラフのところに、ゼロエミッション船、確かに水素燃料船とかアンモニア燃料船というのは研究をしていきますけれども、やはり足元におけるLNG燃料船の普及のほうが重要であり、我々造船業にとりまして、目下仕事を確保するためにも、まずはLNG燃料船の普及が大事ということがございますので、そんなところをまたぜひ検討していただければと思います。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。ただいまの点ですが、瀬野委員が先ほど御発言されたことは、同じポイントについてだと思えます。瀬野委員、もし補足などありましたら、ご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

【瀬野臨時委員】 聞こえますかね。

【河野部会長】 はい。大丈夫です。ありがとうございます。

【瀬野臨時委員】 先ほど檜垣さんが言われた15ページですが、維持・拡充ということがあるんですが、これは維持・拡充となると、財務省が維持のほうに持っていくわけですね。ですから、この欄には「拡充」という1文字にしないと、やっぱり交渉事は弱いと思うんです。だから、拡充して自己資金も多く出せるように船主はしないと、日本の船主も日本の造船所で造れないとなると、20%高い船を海外の船主、オペレーターは造りません。ですから、やはり日本の船主に造ってもらうために特別償却の拡充をしてもらいたいというのをお願いしたいと思えます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、今の点につきまして、船舶産業課長、よろしく願いいたします。

【河野船舶産業課長】 檜垣委員、瀬野委員、ありがとうございます。船舶特償の制度、先ほど外航課長もお話ししていましたが、今回、税制改正の年度で単純延長ということで出しました。2年後に向けてどうするかというのは、ある意味、税制改正要望の作戦と

も連動しますので、ちょっと御意見を承った上で答申としてどう書くかというのは検討させていただきます。

【河野部会長】 檜垣委員、瀬野委員、いかがでございましょうか。

【檜垣臨時委員】 この文章のままでいかれるのでしょうか。

【河野船舶産業課長】 要は、拡充だけにしてほしいという瀬野さんの意見と、あと檜垣委員は安定化を入れてほしいということでしょうか。

【檜垣臨時委員】 拡充と安定化なんですけれども、安定化の維持に聞こえると私らも思うんですけど、拡充が入っていることでいいんですけど、何かいつも2年ごとで厳しい交渉になるので、安定化というのも思ったんですけど、瀬野委員のように拡充のみでもいいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。この点、いかがでしょうか。船舶産業課長、よろしく願いいたします。

【河野船舶産業課長】 そうですね。ちょっと関係課とも調整をさせていただければと思います。

【河野部会長】 分かりました、いろいろ調整をさせていただくということですので、檜垣委員、瀬野委員、それでよろしゅうございましょうか。

【瀬野臨時委員】 瀬野ですけど、よろしいでしょうか。

【河野部会長】 はい、どうぞ。

【瀬野臨時委員】 維持というのは、言葉のあやで維持となっていますけど、EEDIとかいろいろのわかってくるんですよ。ですから本当は維持じゃなくて、維持プラスアルファになっているのが現状ですね。ですから、維持ということを書いても、プラスアルファの要求をされています。ですから、ここではやっぱり拡充のみにしていただいて、造工の方もこの会議におられると思うんですが、我々船主が言うんじゃなくて、もっと造船所は声を出して言わないと、船主は中国の20%で造ってもいいわけですよ。だからもう少しやっぱり造船所の人は考えてもらわないといかんと思います。

以上です。

【河野部会長】 承知いたしました。それでは、この点は事務局と少し御相談をさせていただき、改めて検討させていただくという形で、この場は一応お許しいただいてよろしゅうございましょうか。この点を十分に検討させていただくということで。

【瀬野臨時委員】 はい。結構です。

【河野部会長】 御意見は十分に留意して、事務局のほうで御検討いただくことにさせていただきます。よろしゅうございますでしょうか。

【檜垣臨時委員】 はい。分かりました。

【河野部会長】 瀬野委員もそれによろしゅうございますか。

【瀬野臨時委員】 はい。お願いします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、前田委員、よろしくお願ひいたします。

【前田臨時委員】 すみません、21ページの人材の確保・育成についてなんですが、「造船専門課程に限らず広く工学科系の学生を対象としたものを含めて、産学が協力した寄附講座の設置の推進による」というふうに書いてあって、人材の育成はとても大事だと思うんですけども、どうしてもなかなか苦しんでいる産業界に頼って頑張っただけというふうに見えてしまって、やっぱり人材育成は、ここは国土交通省で文部科学省の役目なのかもしれないんですけど、国の支援もどこかに少し書いてあげたらいいのかなと思ひまして、これだと最初から最後まで産業界の人、頑張っただけという文章にしかかかっていないので、ぜひ産学連携の人材育成の支援、国の支援とか、何かちょっとどこかに足して、その辺も支援してあげられるというものを書いていただけるとうれしいと思ひます。

【河野部会長】 ありがとうございます。船舶産業課長、いかがでしょうか。

【河野船舶産業課長】 御指摘ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますので、記載を工夫したいと思ひます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

では、局長、よろしくお願ひいたします。

【大坪海事局長】 記載は工夫いたしますけれども、人材育成については、昔から船舶産業課でも何度も議論をしていて、様々な取組を国もやっているんですね。海洋開発に特化した人たちへの教科書をつくったりとか、それから海研では海洋開発用のDPSシミュレータを整備したりとか、そういうのは国費でやっています。私が課長の頃に人材育成検討会というのをやって、今日いらっしゃいますが、田中誠一委員に座長をしてもらって、技能者と設計者、技術者ですね、2つのワーキンググループに分けて検討しました。そのときに技術者について言えば、大学、特に九大とか阪大とか、まだしっかり造船系を育成していただいている大学は、我々が見る限り、思いつくことは全てやってもらっていると思ひます。彼らが一番言っていたのは、安定的に採用してほしい、これが一番重要ということなんですね。そ

れができないと、造船系学科というのは維持できないんです。

私、今でも各議員の先生方とかに回っていると、東大船舶ってなくなったのかというふうに言われて、私自身がそうなんです、東大船舶なんですけど、産業課長もそうですが、何でなくなったかという、大学の論理としては、採用してくれなければ学科は維持できません。ほとんど採用、当時、私が大学院を出る頃は、採用ほぼゼロ、造船企業からの採用はほとんど限りなくなかったです。それだと学科というのは維持できないんですね。それはもう東大の船舶が壊滅するのは当然のことで、その中で九大、阪大、阪府大等は本当に頑張っていると思います。

我々はその中で、国として、例えば工業高校、それから大学でも使えるような教科書、さっき海洋開発用の教科書と言いましたが、造船系にも使えるような教科書をつくったりとか、国の支援というのもしっかりやっているつもりです。ただ、やはり企業の取組、寄附講座もそうなんです、これは死活的に重要であり、国だけでは人材育成はできません。その点だけ、我々もずっと長期的な課題として、これについては国も取り組んで支援をしてきたということだけ付言したいと思います。

【前田臨時委員】 ありがとうございます。いいですか、ちょっと。

【河野部会長】 どうぞ、前田委員。

【前田臨時委員】 私、10月から九州大学の理事を拝命したものですから、造船とか、やっぱり九州大学とか頑張ってもらいたいなと思いますので、ぜひ産学連携で、産業界のほうと組んで、そちらに人材輩出できたら、きちんとお金つけるよじゃないですけど、うまく工夫して産業界につながるようなことをするところに対してお金が出るような育成プランというのもあろうかと思います。ぜひ、一生懸命やっただいてるのは、今の御説明で十分分かりましたので、書き込んでいただいて、上手に産業界につながることを国が促していただけるとうれしいなと思います。お願いします。

【河野部会長】 それでは、この点は、今の御発言を踏まえまして、また調整させていただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、ほかに何かありますでしょうか。それでは、大串委員、よろしく願いいたします。

【大串委員】 ざっと目を通したら、いろいろ混在しているような内容になっていますので、まず、これ何のためにつくられたのかというところが、諮問の背景の一番下、2ページの下のところに書いてあるんですけども、これは何について書かれた答申なのかという

と、我が国の造船業が現在直面している危機、そのもろもろのために、それを脱して、将来成長していくために緊急に実施すべき施策を明らかにするということが書かれているにもかかわらず、後ろには中長期の話が載っていますよね。何かそこから矛盾しているんじゃないかなというふうに読み始めて、そして急に、これ章立てにも問題があるかなと思うんですけども、最初、造船業の現状を書かれるのは分かるんですが、急に3で海事産業将来像検討会という項目がぼんと出てきて、こういう検討会が創設されて、こういう結論が出されました。これ答申と何の関係があるんですかということが全く明確になってないわけですね。この答申に書き込むということであるならば、この答申に対して必要な何かの提案がなされたので、それも入れて答申の中に書き込んでいくというふうな説明がないと、何のためにこれを出して書かれているのかなというのがちょっと分かりにくいなと思いました。

次の4も造船業の意義と果たすべき役割と書かれているんですけども、これは、答申が例えば我々が大臣なりに提出するとするならば、果たしてほしい役割、期待される役割ということで、果たすべきと言われると義務的な話になってしまうんじゃないかなと思いますので、少しこれなんか視点が違うんじゃないかなと思いましたし、16ページに至っては、造船業の営業方針に問題があるんじゃないかと。技術オリエンテッドになって、オーバーエンジニアリングになって高コスト体質になっているんじゃないかということは書かれているんですけども、それはちょっと何か別の話なんじゃないのかなと。高コスト体質になりがちのところをうまく折り合いをつけていくような、そういう誘導が必要とかいう意味だったら分かるんですけど、ちょっとこの書きぶりも何だかなというように、答申に書き込むようなことなのかしらみたいな、高コスト体質になりがちなので、それを抑えるような何らかの施策誘導が必要だというふうに持っていけないと、答申に書くことなのかなということがありました。

あともう一つ、その流れで言うと、短期的な施策の中に造船業の基盤強化という話が出ているんですね。基盤強化と生産性の向上と。短期というと、普通民間のイメージですと、一、二年ぐらいでやり遂げられるような内容だからここに書かれているんですよというふうになってしまうんですけども、本当にそうですかというのがあります。

18ページに至ってはゼロエミッション船とか自動運航船というだけで止まっています、それをどうしたいのところがタイトルの的に欠けているんですね。ゼロエミッション船を推進していくとか、自動運航船をどんどん採用していくとか、そういった内容に、次のシステムインテグレーターのところもそうなんですけど、海洋開発もそうなんですけど、

その次は確保とか育成とかいう言葉があるんですけど、ここ項目が言い切りになっているので分かりにくいかなとかいう、何か全般的にちょっとうーんというようなところがありましたので、そこをきれいに訂正していただいたほうがいいのかなというふうに思います。

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、船舶産業課長、よろしいでしょうか。

【河野船舶産業課長】 ありがとうございます。まず、13ページの海事将来像検討会、これはこの合同部会でも御説明をいたしました。この海事イノベーション部会と直接はおっしゃるとおり関係ないんですが、実は読んでいただきますと、海事将来像検討会、まさに造船業が苦しくなった昨年から今年にかけて、この合同部会が始まる直前までやっておったんです。そこで出てきた今後の取組の方向性①から④というのは、まさに後ろの、この合同部会で、海事イノベーション部会で今後取り組むべき施策のコアの部分が全て出ております。なので、実は御紹介をしたので、その部分をちょっとこの下に記述をさせていただきますと思います。

【河野船舶産業課長】 大串委員、いかがでしょうか。

【大串委員】 コアな部分はここで検討いただいたとか、何にもないと、急に、何これという話になりますので、誰に読ませるのかということもあると思うんですけども、普通に船舶に関心のある人がこの答申を読んで、そうだよ、日本の造船業、こう苦しんでいるからこういう施策が必要だよという流れの中で読みますので、最初に書かれていることが短期的取組に対する答申ですよという、どういうことをやらなきゃいけないのかと書かれておきながら、後ろも矛盾していますし、ここも何か急に出てきているということで、ここに出てきたことをハイライトして答申を出していただきましたとか、ぜひ一文を入れてください。

【河野船舶産業課長】 承知しました。あと次の14ページは、造船業の意義と果たすべき役割、これは実は大臣からの諮問に入っております。なので、どういう造船業の意義と果たすべき役割、簡単に申し上げますと、ここで書いてあるのは地域経済や雇用への貢献とか経済安全保障、そういう観点でこのページは書いてございます。

あと次の16ページの造船会社による民間の活動ですよ。これはおっしゃるとおり、あまり審議会から大臣への答申の中によく出るフレーズではありませんが、今回の合同部会の議論の中で、もちろん国が取るべき施策というのがほとんどメインでありますけれども、

造船会社自身が自助努力しなければいけない面があるよねという議論が出た中で、前回の合同部会でこの点について取り上げました。造船、民間会社自身からのコメントもあった部分なので、ちょっと記載をさせていただいておるといふことでもあります。

【大串委員】 できたら、例えば国が施策として問題意識があつて、もちろんこういうふうなことは当事者でやっていただきたいよねというところはあるんだけど、ここは施策でカバーしますよというふうに書き分けていただかないと、同列の中での議論のような話になっていくので、じゃ、ここ何か施策でカバーするのという話になるんじゃないかなと思いますので、もう少し分かりやすく書き分けをお願いできないかなと思います。

【河野船舶産業課長】 分かりました。ちょっと書き方は工夫させていただきたいと思えます。あとは短期的と中長期的、これも前々回、前回のイノベーション部会、合同部会で議論された分ではありますが、今回の施策全体、確かに足元の危機を脱しなきゃいけないという緊急的な施策でありますけれども、さらにその先に活力ある産業として生き残っていかなければいけない、そのための施策でもあります。なので、実は基盤強化は、先ほど法的枠組みの話を申し上げました。予算とか税制とか財投をパッケージでやる。これはまさにここ1年の話であります。その枠組みの下で造船会社自身が計画をつくって大臣の認定をもらうという制度でありますので、実は17ページの②のところは喫緊の、ここ一、二年の話であります。あとは18ページから20ページにかけてのタイトルのところは、御指摘を踏まえて、ちゃんと何をするのか分かるように追記をしたいと思えます。

あと中長期的な取組ですけれども、中長期的と申し上げていますが、実は取組自身はもう始めなきゃいけないんですね。それがすぐに一、二年で終わる話ではなくて、もう少し長い、人材の確保・育成はまさにそういうことなんですけれども、常に続けていくという意味で中長期的と位置づけておりますので、スタートはすぐに、これまでもやってきておることがほとんどですけれども、これからも続けていかなければいけない。そういう趣旨で書き分けているというふうにご理解いただければと思えます。

【大串委員】 分かりました。ありがとうございました。

【河野部会長】 この答申（案）については以下のように理解しております。第一に、答申（案）全体を貫いているのは、造船業の現在の状況を何とかするためには、とにかく緊急に実施すべき政策があるんだということです。したがって、この緊急に実施すべき政策ということは全体に係る表現と考えるべきだと思います。第二に、先回の部会でのご発言にもありましたように、緊急に実施すべき措置とはいえ、短期的な視点で取る施策と中長期的な視

点を踏まえて取るべき施策があると考えられます。ただし、中長期的な視点を踏まえた施策とは言っても、施策をとるべきタイミングは緊急なものと考えなければならないと言えます。この答申（案）で示されている施策はいずれも喫緊の課題ばかりであると受け取っております。2ページ目の記述はそのような意味の者だと思いますので、若干表現の工夫や修正が必要かもしれませんけれども、少なくとも短期的な視点と中長期的な視点の両方を踏まえた政策が喫緊の課題であるということで、御理解いただければと思います。少なくとも私自身はそのように理解してこの答申（案）を読んでおります。船舶産業課長、この理解でよろしいでしょうか。

このような理解を前提に、表現を調整させていただきたいと思います。今回の答申（案）はとにかく緊急にとらなければならない施策を記述していることを明確に示さなければならないと思います。ただ、緊急の施策とはいえ、単に短期的な視点でどうするかということだけでなく、長い目を見て日本の造船業を振興し、真の競争力をつけさせるには、どうしていくべきかという視点に立った施策でないといけないと感じます。緊急な施策によって真の造船業の振興を実現するための答申（案）と御理解いただきたく思います。部会長が長々と発言して誠に申し訳ございません。私の理解を申し上げたく思いました。

宮崎委員と住野委員が、お手をお挙げですね。すみません、宮崎委員の後、住野委員ということで、よろしく願いいたします。

【宮崎臨時委員】 海上技術安全研究所の宮崎です。

今の大串委員からの御意見等で16ページの民間会社、造船会社による営業活動の強化のところ、16ページのところは書きぶり等変わってしまうかもしれないんですけども、ちょっと補足で述べさせていただきたいと思います。

河野課長のほうからの御説明で、OCTARVIAのプロジェクト、海技研がというふうにお話しいただきました。こちらにありますように、国内海事クラスター25社、これは造船会社の方も12社入って、そのほか海技研や海事協会等入って実施しており、ここにありますように2017年10月から3年間で、9月に終わります、2日前の12月9日に成果発表のほうを行いました。ここにありますように実海域性能、すなわち船の一生を考えたときに、燃費のいい船というふうなことをきちんと測る物差しの確率を行い、皆様に使っていただけるようなプログラム開発のところまで来ております。ですので、このプロジェクトに参加している造船会社や船社等はすぐにでも、この成果でもって設計や船の購入とかについて取りかかれるようなところまで来ております。ですので、もちろんこの成果について

は、営業活動の強化というところをつなげることが本当に目的なのでよいのですけれども、そういった研究開発に海事クラスターの中の一員である海技研の研究開発等に基づいているということとかも知っていただいたり、もし一言触れていただけるならば、研究者にとっても励みになると思っております。

あとはプロジェクトに参加しておられないところとかでも、いろいろ工夫して使っただけのような取組も入っておりますので、本当に国内の海事産業につながりますし、オーバースペック等のこととかもここに書いてありますが、そういうふうなものではなく、きちんと研究成果としていい船、使ってもらえる船につながるものだと思いますので、補足説明させていただきました。

以上です。

【河野部会長】 今の点は承っておくということで、また、表現を検討させていただくということでよろしゅうございますね。

それでは、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。私のほうから人材の確保・育成のところでは2点です。1つは、技術者の関係で次世代の環境負荷低減船を共同開発するための、こういった造船所の集約ということで次世代環境船舶開発事業というのが立ち上がっておりますけれども、1つ質問です。これは重工型なのかオーナー型なのかミックスなのかという現状と、実は、大企業はこういったことが着実に進んでいくんだらうと思いますけれども、いわゆる地域の造船所というのは中小も非常に多いということで、やっぱり中小の技術者を育成するためにある程度バックアップができるような制度、つまり資金力がないとなかなか難しい事ではないかと思っております。現状、3分の1程度は目的によっては補助がつくという事業であるようですが、ぜひ中小の事業者にも積極的に活用できるような制度の充実をはかり、この事業が拡大できるような書きぶりにしていただけたら非常にありがたいのかなというものが1点です。

2点目は、P22ページの5行目に「海運、船員も含めた船に関わる海事産業全体として、国民に対する魅力の発信・伝達・アピール」と書かれていますが何をするのかというのが全く見えないので、例えば女性の活躍とか働き方改革を含めた労働環境の改善、ワーク・ライフバランスやデジタル化の促進などももう少し具体論を示すべきではないのかなと思っております。

最後に1点です。新型コロナの関係によって、船舶の関係については1年2年遅れで受注

が来るというようなことで、先ほどつなぎ資金の関係とか、雇調金がありました。3月以降ですか、雇調金もあるというのはありがたい話ですけれども、一方でツーステップ・ローンとかいろいろ出ておりますけれども、ぜひ本当の意味で事業者が一、二年つなぐということであれば、雇用もある程度含めた融資という中で考えていかないと、雇用は雇用、事業は事業ということだけでは、なかなか事業者の方は使いにくいんじゃないかなということもございますので、中小には無利子無担保というものもありますけど、これも精査してみるとなかなかうまくいっていないという現状もありますので、本当につなぎができるような形づくりをぜひ2年3年程度お願いしたいなというふうに思います。

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、船舶産業課長、いかがでしょうか。

【河野船舶産業課長】 まず、1点目の次世代環境船舶開発センターの総合重工系だけなのかどうか、ここはミックスだと聞いています。

2点目の中小事業者の技術者、ここはちょっと書き方を考えたいと思います。

あと3点目のアピールって何をアピールするんだと。ここはおっしゃるとおり具体性に欠けているので、もうちょっと具体的に書きたいと思います。

最後の雇用も含めた対策、融資等々ですね。ここは我々自身で制度を持っているわけではないので、造船業の業況と状況、それから政府全体の3月以降の雇調金や、つなぎ融資の制度の中で、造船業の状況に応じた対応というか措置を業界とともに制度官庁のほうに求めていきたいというふうに考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

高木委員、よろしく願いいたします。

【高木臨時委員】 どうもありがとうございます。東京大学の高木です。先ほどちょっと船舶工学科がなくなったと名指しされましたので、それは事実として受け止めて、我々、今どういうことを考えているかということ、若い人たちを呼び寄せるために魅力ある技術開発で、今は技術開発というよりも、経済も絡めて業界全体が活性化していくような、いろいろなアクティビティーということを打ち出して行くことが、教育のところでアピールポイントと言われましたけど、大学としてはそういうのがあるのかなと思っております。

そういう観点で、9ページのところに、いわゆるデジタルライゼーションの帰結としてICTを活用したサプライチェーンの強化ということが書かれていますが、これは多分、造船業

にかかわらず、日本の製造業全体に対してそういうことが言われていると思います。先ほどの学生にアピールという点から言うと、最初から造船業に特化したような技術開発、研究ってあまり魅力がなくて、日本全体で普遍的という言い方はちょっとおかしいですけど、全体でやられているようなことの1つのアプリケーションとして造船業が非常に面白いんだというふうに持っていかないといけないと思うんです。

そういう意味では、システムインテグレーターの話は非常に大切だと思うんですけど、サプライチェーンとか調達というところが少し欠けているんじゃないかなというふうに思います。現時点でそこまで踏み込むのは難しいのかもしれませんが、将来的にはサプライチェーンとか調達を含めた最適化みたいな話にしておかないと少し魅力がないというふうに感じます。直近でそれやりにくいのは、先ほども短期のところとちょっと違和感があるという話がでましたが、中長期とのつなぎ目の言葉が一言もないというところがまずいのかなというふうに思いました。ですので、システムインテグレーターのところも現時点ではいきなりサプライチェーンまで行かないんだけど、将来的にはそういうことも含めた最適化みたいな、そういう説明があるといいのかなと思いました。

それからもう1点は、20ページのところの海洋開発のところですけども、下から2行目のところで「海洋開発マーケットのニーズに即した」、この言葉は非常によくて、今、この分野で、洋上風車のところでマーケットプルだということをいろいろ言われていて、ここは重要なんだと思いますけど、そこで点が入って「AUVなど」となっており、AUVは何でもありかみみたいな話になってしまっているんで、そうではなくて、市場ニーズに適したAUVの開発とか、実は学生たちも社会に貢献できるということを喜んでやっていますので、少し文章を変えていただいたほうがいいのかというふうに思います。

それから、21ページのほうに行くと、上から2行目に「浮体式洋上風力発電の商用化」とあり、これも商用化という言葉を使っただいて、明確に目的が分かるので非常にありがたいんですが、これ支援すると言っても、商用化するのは、多分電力会社などの企業ですから、造船業への支援というのはもう少し違うことではないかという言葉が一言二言足りないんじゃないかなというふうに思いますので、ここをもう少し工夫していただければというふうに思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。何かお答えございますでしょうか、船舶産業課長、よろしく願いいたします。

【河野船舶産業課長】 表現ぶり等々は工夫したいと思います。1点だけ、システムインテグレーターのところ、サプライチェーンとか出ていないんですけども、17ページで、併せてと真ん中に段落がありますが、サプライチェーンの最適化は、実は海事局としても非常に重要だと考えていまして、関連の支援策も用意してございますので、そこは引き続きやって……。

【高木臨時委員】 ぜひよろしく申し上げます。ちょっと通して見るといろいろ表現ぶりが違うので、そこの辺、よろしく申し上げます。

【河野部会長】 ありがとうございました。ウェブ参加者でお手をお挙げの方がおられます。越智委員と木下委員がお手を挙げておられますので、まず、越智委員、よろしく願いいたします。

【越智臨時委員】 旭洋造船の越智でございます。

8月の部会におきまして、私、中小型造船工業会の代表としていろいろお願い申し上げたんですが、今、CO₂規制がどんどん進む中で、特に現在の受注のための大きな課題として——聞こえていますでしょうか。

【河野部会長】 はい。よく聞こえております。ありがとうございます。

【越智臨時委員】 今後の我々中小造工業者の受注のための大きな課題としては、我々自分たちの力では単独で開発できないようなシステムプラント、そういうものについて、今、高度な運航システムとか、革新的な燃焼・推進システムの船舶へのパッケージとしての組み込みを中小造船業に対しても平易に、かつ、安価で担っていただけるようなメイド・イン・ジャパンの日本版のシステムインテグレーターの設立支援を強くお願いしたいところがあります。ぜひとも実効性のある施策につながるような答申をよろしく願いしたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 越智委員、ありがとうございました。ただいまの点はコメントとして承ってよろしいでしょうか。

【越智臨時委員】 はい。結構です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、木下委員、よろしく願いいたします。

【木下臨時委員】 木下でございます。我々船用工業のメーカーとしましては2つお願いというか、確認というか、発言させていただきたいと思います。

先ほど一番最初に議論のありました取り組むべき施策につきましては、新しいゼロエミッション、そういったものについては中長期でも、今からもう既に開発を進めていかなければいけないということ、これは河野産業課長がおっしゃったとおりでございますので、そういうことがはっきり分かるような文言に文章としてしていただければ、もっと分かりやすくなるかなという気がします。

それから2つ目は人材育成の件ですけれども、船用工業会としてもいろいろな大学と、お願いして講座を持たせていただいています。ただ、先ほど話題がありました高木先生のおっしゃったように、学生の皆さんがやはり魅力のある船用工業であり造船でなかったら、なかなか入社をしてくれないというのも現実だと思います。我々のところに入社試験を受けられても、やはり自動車の自動運転とか、そういったところに行かれる方が結構当社でもありました。そういった意味では、我々もいろいろな努力は必要ですけれども、業界全体でやはり魅力のある職場として学生さんが入ってこられるように、優秀な学生さん来られるような取組も文言の中に入れていただければありがたいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点も入れさせていただくということで承ってよろしゅうございますか。

【木下臨時委員】 はい。結構です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

それでは、庄司委員、よろしく願いいたします。

【庄司臨時委員】 どうもありがとうございます。大体皆さんと同じようなお話なんですけれども、最後に今の魅力のある人材育成に関連して、魅力のある造船業って何なんだろうということをもう一度ちゃんと考えないといけないんですけど、造る船がなければ技術も上がらないので、その職場が魅力があるとは思えなくなってくる。ゼロエミッションにしても自動運航船にしても、本当に需要があって造っていくもののほかに、造りながら業界の技術を伸ばしていくというところに施策や資金、助成というんですかね、そういうもので業界の技術力というのをキープしていく、もしくは上げていく、そういう業界じゃないと学生は多分魅力を感じないというところもあるのかなと思います。どこにどうと言うんじゃないんですけど、もう少し、漠として魅力があるとか書かれても多分行かないので、そこを気をつけていただきたいというのが1つと、やはり採用されてお給料がある程度きちんと確保されないと今の学生は行きませんので、そういう業界になっていただければと思いま

す。

以上です。

【河野部会長】 ただいまの点もコメントとして伺ってよろしゅうございますか。

【庄司臨時委員】 はい。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

それでは、水本委員、よろしく願いいたします。

【水本臨時委員】 ありがとうございます。今お話があったような『魅力的な造船』にもつながりますが、造船をどうするかという諮問に対して、1つの海事クラスターという産業集積による強みが日本にはあるのだということを述べ、さらに造船だけでなく、そのクラスター、産業集積が持つ総合的な技術が長期的なところに書いているようなシステムインテグレーターとか、海洋開発にもつながっていくという文脈にさせていただけるといいのではないかと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、こちらコメントとして承ることにさせていただきます。ほかにいかがでございましょうか。

もうそろそろ御意見が出尽くしたような気がいたします。私の個人的な印象なのですが、今まで造船業に関わりがなかったような工学部の学科でも、例えば電子工学のように、これからの造船業に関わりがある分野がたくさん出てきているのではないかと思います。そういった学科の学生さんにも魅力のある造船業になっていただけることを大きく期待したいと思います。

本日は、多様かつ貴重な御意見をいただきまして、誠にありがとうございました。多くの点について、表現ぶりを直さなければならないと思います。とはいえ、答申（案）の全体の大きな流れにつきましては、皆様から御賛同いただいているような印象です。この理解で、よろしゅうございますでしょうか。この印象を皆様が共有していただけるようでしたら、いただきました貴重なコメントを十分に踏まえ、細かい点を含めまして必要な修正を事務局で行っていただいた上で、最終的にどのような表現ぶりで確定するかということを部会長である私に一任いただければ大変ありがたいのですが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、たくさん修正があると思いますけれども、最終的な答申（案）は、事務局で十分に皆様の御指摘を踏まえていただきましてま

めさせていただいて、各委員に御送付申し上げるとともに、国土交通省のホームページに掲載していただく予定となっておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

それでは、斎藤委員、よろしくお願いいたします。

【斎藤臨時委員】 すみません、日本造船工業会会長の斎藤でございます。

この部会で造船業の再構築に向けました課題、あるいは対策を取りまとめていただきまして、深く感謝する次第でございます。このレポートにも書いてございますが、かつて我が国造船業は二度の大きな不況に見舞われておりまして、国等の支援を受けて立ち直ってきたわけでありまして、今、再び大きな苦境に立たされております。これを乗り切るためにも、委員の皆様や関係者の皆様からいただいた御意見、これを真摯に受け止めて、我々自身として、業界自身として構造改革、あるいは技術革新等に向けた取組、これを強化してまいりたいと考えております。

政府の支援を受けて巨大化していきます中国、韓国に対して、我が国造船会社の力を結集して臨んでいく必要があります。そのためには集約化といった困難、それから痛みを伴う対応、これも避けては通れないと考えております。また、海事クラスターの連携、とりわけ海運、船用業界との連携、協業、これらは欠かせませんので、よろしくお願いいたしますと思っております。

今後とも、地域の経済とそれから雇用に貢献して、国のいわゆる安全保障、これに寄与していくというためにも、今般、御提示いただきました答申案、これを基に我々自身としても最大限の対応をしてまいりたいと思います。引き続き皆様方の御指導、御鞭撻、よろしくお願いいたしますと思っております。

また、委員の皆様と海事局の皆様には、改めて御礼を申し上げる次第でございます。ありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、これで議題2を終了させていただきます。と思います。

それでは、議題3、その他に移らせていただきます。これが本日の最後の議事となります。議題3のその他について、事務局から御報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【高木外航課長】 海事局外航課長の高木でございます。

大分時間も押しておりますので、手短かに説明させていただきたいと思います。参考資料3をお開きください。海運・造船のみならず、海事局全体の税制改正要望結果を御報告いた

します。まず、国際船舶に係る特例措置の拡充・延長です。国際船舶については、現在、固定資産税は課税標準の18分の1となっておりますが、これを延長するとともに、先ほど申し上げた、国が認定した造船所で造られる船舶については、さらに拡充して課税標準の36分の1ということとなっております。

また、船舶の特別償却制度や中小企業投資促進税制、また軽油引取税の関係も税務当局とかなり厳しい折衝がございましたが、いずれも延長となりました。

大変手短でございますけれども、以上です。

【河野船舶産業課長】 続きます、参考資料4は予算であります。1枚目の横紙は以前の合同部会でも御紹介しました、令和3年度の概算要求の総括表です。同じものであります。

2枚目、縦紙ですけれども、今週の12月8日に閣議決定されました総合経済対策の中で海事局関係の対策が明記されているということの御紹介であります。第2章のⅡの1(1)デジタル改革のところ、①のところでは船員職業紹介システムの機能拡充であるとか、④のところでは海事分野におけるデジタル・トランスフォーメーションの推進という意味で、先ほども出ましたけれども、船舶産業におけるサプライチェーンの最適化であるとか、あるいは造船所におけるDXの実現といったことも書かれております。

それから、カーボンニュートラルの部分では、浮体式洋上風力発電施設の建造・設置コスト低減等に向けた評価手法の確立であるとか記載されておりますし、裏のほうに行ってくださいと、海技教育機構の耐震化であるとか、海上技術研究所の施設の耐震化、走錨防止のための安全対策といったことも記載されております。御紹介であります。

それから最後、参考資料5であります。今回、合同部会としては最後ということでありまして、海事イノベーション部会につきましては、事務局修正の上、座長において御確認いただいた上で、海事分科会を経て交通政策審議会から大臣へ答申をする予定になっております。一方で、国際海上輸送部会は今回中間取りまとめということで、今後も検討を続けるという予定であります。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの御報告につきまして御質問、御意見等ありましたら、よろしくお願ひいたしたいと思っております。お手をお挙げいただければと思っております。

特にございませんでしょうか。それでは、そろそろ時間も押しておりますので、皆様の御協力での点については進めていただくということで、これで締めさせていただきます。

思います。

最後に、大坪局長から何かございますでしょうか。よろしくお願いいいたします。

【大坪海事局長】 海事局長の大坪です。本年7月から今日まで計4回にわたり精力的に御議論いただきまして、ありがとうございました。

対面とウェブ方式を併用した中で、いろいろと不具合もありましたけれども、今日いろいろな皆さんの意見をいただきましたので、それを踏まえて、国際海上輸送部会については中間取りまとめを、海事イノベーション部会については答申という形でまとめていきたいと思っております。

国際海上輸送部会については中間取りまとめということで、本番はむしろこれからということになってしまいました。両者の進め方にずれが生じてしまったんですが、その進め方について、途中ちょっと混乱を招いたかもしれません。その点はおわびいたしたいと思っております。国際海上輸送部会については、これからしっかりと中身の議論をしていきたいというふうに思っています。

また、イノベ部会の答申の中に含まれていることで国のやるべきことというのはたくさん、当然ながら、それが答申の目的なのであるわけですが、制度改革も当然、来年の国会等を念頭に制度改革も検討していますし、先ほどちょっと紹介しましたが、予算、税制等についても要求してきましたし、あまりここで触れていませんが、財政投融资関係の要求もしてきました。ですから、予算、税制、財投、それから制度改革、全て含めて海運・造船の競争力強化に取り組んでいきたいと考えています。

最後に、参考資料6というのがついていますが、これはたまたま昨日発表された「ROBOSHIP Ver. 1.0」というもので、非常にタイムリーだったので、私がお願いして参考資料につけさせていただいたものです。つけた意図は、ここの答申に書いてあることが空文であってはいけないので、例えばゼロエミッション船でありますとか、あとはプレスリリースにおいてシステムインテグレーターというのが、これは三菱造船がシステムインテグレーションの役割を担うことになっているんですけど、そういう実玉といいますか、答申に書かれていることが実際の動きとリンクしているということをお知らせしようと思っつけてつけさせていただきました。

先ほどの議論を聞いていて思ったんですけど、このゼロエミなんていうのは、この参考資料を見ても分かるように、フェーズ1、フェーズ2、フェーズ3とあって、完全ゼロエミはフェーズ3ということで大分先の話で、ただ、完全ゼロエミに至るまでには、今すぐやらな

きやいけないことというのがあって、今すぐ建造可能なものを造らないと受注にもなりません。仕事量の確保にもならないし、技術というのはステップアップしていくものだし、それから造船以外のところ、船以外のところの技術革新というのが徐々に進行してきて、それを取り入れるという、そういうタイムファクターもあるので、今やるべきことをまずやり、ただ、そのときには中長期的なビジョン、フェーズ2、フェーズ3という先のビジョンを持ちながら、今すぐやるべきことをやるということが重要だと思っています。我々も制度改正、予算、税制等もそういうことを頭に置きながら、今すぐやれることをやるんですけど、中長期的なビジョンも頭に置きながら取り組んでいきたいと思っています。これからも我々海事行政の御理解と御支援を賜りますようによろしくお願ひします。本日はありがとうございました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

司会の不手際で時間が超過してしまいましたけれども、これで第4回国際海上輸送部会・第11回海事イノベーション部会合同会議を終了させていただきます。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。

— 了 —