

交通政策審議会海事分科会
第3回国際海上輸送部会・第10回海事イノベーション部会
合同会議

令和2年10月12日

【事務局（榎本）】 それでは、定刻になりましたので、第3回国際海上輸送部会・第10回海事イノベーション部会合同会議を開催します。

構成員の皆様におかれましては、御多用の中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

議事に入るまでの間、私、国土交通省海事局外航課の榎本が進行させていただきます。

本日は、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、参集とウェブ会議の併用で開催させていただいております。今回は、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、ウェブ会議の操作方法につきまして、御案内させていただきます。

まず、映像と音声通話ですが、画面下中央に4つのマークが並んでおります。向かって左からカメラ、マイク、資料等の共有、通話終了のボタンでございます。カメラ、マイクはそれぞれのマークにスラッシュが入っている状態だと、委員御自身の映像と音声を拾わない状態でございます。委員の皆様におかれましては、マイクの通信はオフ、すなわち、マイクのマークにスラッシュが入った状態のままで、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にさせていただきますよう、よろしく願いいたします。発言時以外にマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと、通信状態が不安定になったり、回線が切れてしまうおそれがございます。発言終了時には、マイクを必ずオフにさせていただきますよう、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あります。御発言の音声をマイクが拾っている場合、御発者の顔の下に青い線が表示されます。御発言時に青い線が表示されていない場合は音声が拾えていないため、マイクがオンになっているか御確認いただければ幸いです。

基本的なウェブ会議操作の説明は以上です。そのほか御不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた点があった場合につきましては、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先に

御連絡いただきますよう、よろしくお願いいたします。

続きまして、本日の御出席者の紹介ですが、時間の関係上、お手元の名簿をもって御紹介に代えさせていただきたいと存じます。

なお、ボストンコンサルティンググループ 秋池委員、京都大学経営管理大学院 小林委員、株式会社JERA 中村委員、ENEOS 藤原委員、国際フレイトフォワードーズ協会 渡邊委員、東京海洋大学学術研究院 庄司委員、瀬野汽船株式会社 瀬野委員におかれましてはウェブでの参加になります。

また、明治大学専門職大学院 野川委員、東京女子大学 二村委員、東京大学公共政策大学院 大橋委員、旭洋造船 越智委員、日本造船工業会 斎藤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、国際海上輸送部会委員21名中17名、海事イノベーション部会委員17名中14名の御出席となりますので、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おりますことを御報告申し上げます。

なお、本日は斎藤委員の代理として、日本造船工業会副会長の千葉様に御出席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(榎本)】 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。

最初に議事次第。その次に委員名簿、国土交通省出席者。それから、資料1、資料2、資料3-1、3-2、資料4、そのほか参考資料が1から4までございます。

もし不足などがございましたら、事務局までお申しつけください。後ほどで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ので、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。

議題1は、業界の要望事項の整理、海事イノベーション部会によるものとなります。第9

回海事イノベーション部会では、造船業界からのヒアリングを行いました。各社からの要望事項についての整理について、事務局から資料1の御説明をお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【河野船舶産業課長】 では、私、船舶産業課長の河野です。

私のほうから資料1に沿って、前回、第9回海事イノベーション部会におきまして、多数の委員の方から要望をいただきました。復習の意味を兼ねて、要望事項につきまして各要望の分野ごと、左側に需要喚起、それから基盤強化、人材、コロナ、その他という分野ごとに、かつ短期的視点のものと中長期的視点のものに分けて整理をしております。

上から参りますと、需要喚起の中でも政府系金融機関の活用ということで、政府系金融機関による海運会社等への出融資が必要であるということも複数の委員の方から御要望がございました。また、次の海運税制等の部分でございますが、海運税制の維持、拡充、安定化による新造船発注意欲の促進ということで、これも複数の委員の方から、また、新造船発注に対する支援とか、右側でございます、ゼロエミッション船の普及促進のための海運会社へのインセンティブの付与、これは中長期的視点になろうかと思っております。それから、需要喚起の最後、官公庁船の建造ということで、官公庁船の発注増についても複数の委員から要望がございました。

それから、次のグリーンのところ、基盤強化でございますが、一番上の部分、企業の集約化・生産性向上の支援ということで、これらについての税制措置や政府系金融機関による造船会社等への出融資が必要であるということで御要望を複数の委員からいただいております。また、研究開発支援でございますが、ゼロエミッションや自動運航船等の研究開発に対する支援、それから普及のための財政支援や法整備について、複数の委員から要望がございました。また、海洋開発への支援や日本版システムインテグレーターの設立支援についても要望がございました。基盤強化という意味では、海事クラスターの連携強化や公正な競争環境の整備、WTO提訴が必要であるという御要望もございました。

それから、人材の部分でございますが、人材の確保・育成につきまして、優秀な人材を確保・育成するための仕組み作りや労働環境の整備について、これも複数の委員から要望がございました。

コロナの対応でございます。資金繰り、それから雇用維持への支援ということで、つなぎ運転資金の確保、あるいは雇調金の特例措置の延長等について要望がございました。

以上の分野以外のその他としまして、記載のような要望がございました。

以上、前回の要望事項の整理でございます。

【河野部会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、あるいは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。特にご質問やご意見がないようですが、よろしゅうございますか。

それでは、または何かありましたら後で付け加えていただいても結構でございますので、議題2のほうに移らせていただきたいと思います。議題2は必要な対策についてということで、海事イノベーション部会の観点から御説明をお願いしたいと思います。事務局から資料2につきまして、御説明をお願いしたいと思います。

【河野船舶産業課長】 では、資料2、必要な対策について御説明をいたします。

この資料の説明の前に、実は参考資料1と2につきまして、少し御説明をさせていただきたいと思います。ダブルクリップを取っていただきまして、参考資料1というのが、A3のカラーの3枚物をとじたものでございます。まず、こちらからですが、こちらは来年の通常国会に海事局から法律案を出そうと考えてございます。その概要になってございます。

1枚目でございますが、我が国海事産業の再構築プランと題しまして、現状と課題、真ん中がございます、大きな箱で造船と、右側に担い手、下に海運とございます。造船につきましては、これまでも御説明、御議論いただきましたとおり、非常に危機的な状況にある日本の造船業に対しまして、枠の中の一番最後の黒丸、事業再編とか生産性向上等による造船業の競争基盤の整備が必要であるということ。それから、右側の担い手、これは内航船員の話でございます。なかなか船員確保が難しい状況の中、一番最後の黒丸になりますが、内航船員の働き方改革を進めて、人材を持続的に確保できる環境整備が必要であると。

加えて、最後の海運でございますが、外航海運と内航海運に分かれてございます。外航海運につきましては、矢印のところに書いてございますが、造船業の競争基盤の強化のためには、最大の需要者である我が国海運業に対して、船舶の導入を促進する施策が必要であると。あと、加えて海運業自身の国際競争力のさらなる強化が必要と。内航海運業のほうは、取引環境の改善や事業効率性の向上によって、内航海運業の事業の安定化、経営力の向上が必要であるという状況でございます。

海事局としましては、造船と海運と船員、3つの分野について総合的な対策を打ちたいと。その中で、法律改正を含む制度改正を中心とした対策を打ちたいと考えてございます。

めくっていただきまして、次のA3の紙が造船と海運の法律改正の概要になってござい

ます。中ほど、具体的な対応（検討中）というところがございますが、左側のブルーのシー
トの部分が造船の話でございまして、造船事業者においては、自らが事業再編とか生産性向
上をこのように図りますという計画、ここでは船舶産業基盤整備計画と呼んでございませ
が、そういった計画を複数の会社が共同して、あるいは、1社で単独でも構いません。そう
いった計画を策定していただいて、その計画について大臣の認定を受けると、下の支援措置
に書いてございますような、例えば事業再編をするときの必要な資金について、政府系金融
機関から出資や融資が受けられる。あるいは、事業再編に伴う登録免許税の軽減措置が受け
られたり、あるいは生産性向上設備を導入する、そういった設備投資に対して固定資産税の
軽減措置が受けられたりと、さらには、認定を受けた計画に基づく技術開発、こういったも
のに海事局の予算措置を当てていきたいということを考えてございます。

こうしたことによって、下にございますが、造船業における複数の会社での協働、ある
いは設備、生産性の向上、あるいは生産体制の見直し等を図ることによって、一番右側にご
ざいますが、次世代の技術開発にもつなげていきたいと考えてございます。

併せまして、右側でございますが、そうした大臣の認定を受ける計画を出した造船所で建
造する船、こうした船を実際に買う海運会社がいやすいように、海運会社においても特定
船舶導入計画という計画を策定していただいて、大臣の認定を受ければ、特定船舶導入と書
いていますが、船を買うときに必要な資金に対して、政府系金融機関からの出資や融資が受
けられたり、あるいは特別償却や日本船舶の保有に伴う固定資産税の軽減措置が受けられ
るといった支援策を行いたいと考えてございます。こちらが造船海運の法案の概要でござ
います。

このページを開きつつ、次の参考資料2、令和3年度海事関係予算概算要求概要という紙
がございまして、こちらの表紙の裏に、ページを打ってなくて恐縮ですが、令和3年度海事
局予算概算要求総括表という表がございまして、こちらが令和3年度、来年度の海事局からの
予算要求の概要になっています。こちらのページも開きながら、元の資料2のほうに戻って
いただければ幸いです。この2枚の紙を参照しながら、資料2の説明を差し上げた
いと思います。

資料2、必要な対策については、前回の海事イノベーション部会で河野部会長から御指示
がありましたとおり、今後の必要な対策について、国と、それから民間自身が行うものを分
けつつ、短期的な措置と中長期的な措置に分けて整理をしてほしいという御指摘がござい
ました。民間の部分につきましては、日本の造船工業会から当課のほうに必要な対策につい

て御報告いただいた内容を記載してございます。

必要な対策は左側でございますが、先ほども前回の整理で用いました需要喚起、基盤強化、人材確保、公定な競争環境の確保、コロナ対策と分野ごとに分けてございます。上からいきますと、まず需要喚起ですが、短期的な部分で、民間のほうでは政府系金融機関を活用した船舶ファイナンスによる競争力の向上を図ると。国におきましては、同じように政府系金融機関による船舶ファイナンスの支援、それから、その下、海運税制による新造船発注意欲の促進、こちらが先ほどのA3の造船海運の法案のところ、右側の赤い部分で書いてございました支援措置の中の特定船舶導入に掛かる出融資、あるいは税制といったものを想定しております。

それから、右側に行きまして、中長期的な措置でございますが、国におきましては、シップ・リサイクル条約の早期発効への取組、それから、民間のほうで海洋開発分野、洋上風力とか海底鉱物資源開発への対応というのがございます。これに対する国の支援措置として、海洋開発分野の技術開発支援というのを書いてございます。こちらは先ほどの参考資料2の予算の総括表がございました。こちらの左側の1ポツ、安定的な海上輸送の確保に向けた部分の(1)の⑥海洋開発における技術力・国際競争力の強化に向けた支援、あるいは⑦で浮体式洋上風力発電の予算、こういった予算を想定しております。

それから、また資料2に戻っていただきまして、需要喚起の左側の短期的な措置の民間の上から2つ目ですが、燃費性能を含む環境技術やライフサイクルバリューの高さをアピールする営業活動の強化、こういったことを民間の造船会社自身がやっていきますということでございます。

また、その下、官公庁船の売り込みの強化でございますが、こちらは民間の措置に後出する形で、国のほうでも官公庁船の輸出促進、艦船の輸出等を図っていきたくと。こちらにつきましても、先ほどの予算の総括表の中で、1ポツ(1)の③官公庁船分野の海外展開に向けた環境整備ということで、予算要求をしております。

それから、次は基盤強化の分野でございます。短期的な措置の民間の部分、企業間連携、協業、統合の促進とございます。国のほうでも企業間の集約や統合、協業等の促進のために政府系金融機関の出融資や税制優遇を図ると。こちらは、先ほどのA3の法律の概要の紙の左側、ブルーの船舶産業基盤整備計画の認定を受けた支援措置のところ書いてございます、基盤整備に係る出融資、あるいは税制の優遇を想定しております。

また、資料2の今、申し上げた部分の下のポチ、造船所間での連携・協業、あるいは船用

メーカーを含めたサプライチェーン最適化への支援とございます。こちらは予算の総括表の左側の1ポツ(1)の①船舶産業におけるサプライチェーンの最適化、5億円の予算要求になってございますが、こちらを想定しております。

また、資料2に戻りまして右側、中長期的な措置の部分ですが、次世代船舶等技術開発、民間のほうでゼロエミッション船や自動運航船を開発しているという部分ですが、国におきましても、こうした技術開発や研究開発の支援、ゼロエミッション船や自動運航船、日本版システムインテグレーターと書いてございます。こちらも予算になりまして、予算総括表の1ポツ、(1)の②技術のトップランナーを中核とした海事産業の集約や連携強化、5億5,100万円の予算要求。また、⑤には自動運航船に関する実証事業等とございます。こういった予算要求に反映をしていきたいと。

基盤強化の次の段でございます。左側、短期的な措置の民間の部分ですが、生産性向上のための設備投資やDXによるスマートファクトリー化を図っていくという部分ですが、国におきましては、同じように生産性向上のための設備投資等の促進策、先ほど申し上げました法律案の基盤整備に係る出融資、あるいは生産性向上の設備投資に対する固定資産税の軽減措置、こういったものを支援していきたいと。併せて、スマートシップヤード化への支援も想定をしております。ここの部分は、先ほどの船舶産業におけるサプライチェーンの最適化予算の中で対応していきたいと考えてございます。

右側の中長期的な措置ですが、IMO規制に合わせて、民間においては環境対応船の提供を続けていくということで、国におきましてももちろんですが、GHG排出削減に資するIMOにおける国際条約化への取組を引き続き行っていくという所存でございます。

それから、中長期的な措置の民間の部分の基盤強化の最後、IMO規制の1つ下のところに、民間造船会社自身として造船業の上流、これは船主業であったり、オペレーター業というのがあり得ると思います。また、下流の部分、メンテナンスとか環境性能の改修、こういった上流、下流へ事業進出することによって、自らが製造している船舶の価値を造船会社として内部化していくということをやっていかれると聞いております。

それから、次の分野は人材確保育成でございます。中長期的な措置になりますが、造船会社、民間においては、造船技能研修センター等を活用した研修の充実、あるいは、他産業からの人材の取り込みやAI人材の確保、外国人人材については特定技能制度を活用した基幹人材の確保を図っていくと。

国におきましても、そうした民間の動きを支援するというので、教材の作成とか普及、

あるいは造船教員の養成支援を行い、人材の確保・育成のための取組支援を行ったり、特定技能制度の運用を支援していきたいと考えています。こちらにつきましても、予算の総括表の中の、左側の1ポツの(3)、海運・造船業等の事業基盤の強化の人材育成ですが、その②番に造船業における人材の確保・育成という予算を立てております。

それから、次の分野、公平な競争環境の確保でございます。短期的な措置の民間におきましては、日欧中韓米5局の造船首脳会議、J E K U等における共通認識の醸成をされると。国におきましては、韓国造船業支援に対するW T O提訴手続の推進を図っていると。こちらも予算としまして、総括表の右側、最後の4ポツ、その他の(1)、韓国の造船業への公的支援に対するW T O提訴ということで予算を立ててございます。

また、資料2の公平な競争環境の確保の中長期的な部分では、国においてはO E C Dや2国間会議等における取組を引き続き行っていくこととしております。

最後に、コロナ対策でございます。民間におきまして、雇調金の特例制度の延長を要望されております。国におきましても、横割りの支援策であります。つなぎ運転資金確保への支援、危機対応融資等と合わせまして雇調金の特例制度の延長も、国土交通省としても要望していきたいと考えております。

以上、少し長くなりましたが、必要な対策について御説明いたしました。

【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つきまして、御質問、あるいは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。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】 御説明ありがとうございます。

これは海事イノベーション部会の流れの中での説明ということですが、国土交通省が出される法案についての御説明もあって、その内容について、初見なものですから非常にとまどっております。海運分野での課題と対応、我が国の海産業再構築プランということで結構な話だと思います。また、内航のことも十分に取上げていただいて非常に感謝申し上げます。参考資料1には、造船・海運、そしてまた担い手としての内航船員と入っていますが、外航船員はどこへ行ったんですか。

それは国際海上輸送部会で行うという話ならば、この法案は、国際海上輸送部会は関係ないということになりますよね。国土交通省としては、全部混ぜ込んで欲しいところだけ取り出してうまくまとめられたように思います。これは海事イノベーション部会の流れですよ。この進め方なり、考え方が全く理解できないのですが。国際海上輸送部会では、これか

ら何を議論するのですか。結構な部分で国際海上輸送部会のテーマも入っていると思えますし、そういった意味では、これを出したいから合同部会を開催したのかと思います。海事イノベーション部会からの流れの中での今の御説明というのは違和感がありますし、繰り返しになりますが、外航日本人船員のことが一遍たりとも国土交通省がやりたい法律の中には入っていないのですが、この辺りはどのように理解すればよろしいですか。

以上です。

【河野部会長】 それでは、外航課長、よろしく願いいたします。

【高木外航課長】 まず、私のほうから回答させていただきます。こここのところについては船員政策課からも、もしかしたら補足があるかもしれませんが、森田委員も御出席の船員部会、船員の働き方改革に関する取りまとめというのを9月に実施しておりまして、その中で内航船員の働き方改革ということで議論しておりますが、そこで外航海運業界も入った形で議論しておりまして、基本的に今回、内航海運の船員について講じる働き方改革というのは、私どもの理解では外航の船員について大体満たしているということ聞いておりますので、内航海運の在り方に関する、働き方改革に関する議論の中で、そういった分も含めて見ていただいていると考えております。

【河野部会長】 では、局長、よろしく願いいたします。

【大坪海事局長】 海事局長の大坪です。

議論の進め方の問題かと思いますが、参考資料の中の今、船舶産業課長が説明したのは、まさに御指摘のとおり、海事イノベーション部会の流れで出てきた説明のところをピックアップして説明しています。見ていただくと、参考資料の3枚紙を全部見ると、内航の働き方改革の話と、それから、外航の外航海運政策に絡むこと、例えば特別償却であるとか、それから日本船舶の保有に伴う固定資産税であるとか、そういうことも入っています。

外航日本人船員のことが入っていないじゃないかというコメントは承りましたが、後で国際海上輸送部会関係の議論がされますので、そのところで何で国際海上輸送部会の議論の中で、例えば、1枚目のピンク色に出てくる特別償却だの日本船舶の固定資産税などといったところが出てくるのかという説明は後でします。また、逆に言えば、外航の日本人船員について、ここに出てこないのはなぜかということも後で話します。

取りあえず、混乱させてしまったかもしれませんが、参考資料の中で海事イノベーション部会に関する内容をピックアップして説明したと御理解ください。

【河野部会長】 それでは、森田委員、よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】 海事イノベーション部会に関することは結構ですが、内航船員については海事イノベーション部会で議論していたのですか。この中に海運も造船も担い手としての船員も入っていますが、なぜ、担い手としての外航日本人船員の話だけは国際海上運送部会に回されるのでしょうか。

【河野部会長】 どうされますか。外航課長、お答えになりますか。外航課長、よろしくをお願いします。

【高木外航課長】 局長からも今、御説明させていただきましたとおり、海事イノベーション部会、そして私どもの国際海上輸送部会、そのほかにも部会が2つほどございまして、その全体の結論を取りまとめて、今回の海事局としての来年の通常国会への法案提出を目指すということを今、船舶産業課長から、海事イノベーション部会というよりも全般の説明として、たまたま海事イノベーション部会の関係の資料の説明が先にあったので、その全体像をお話しされたということでありまして、例えば船員の話とか国際海上輸送に係る話とか、イノベーション部会の関わる話なんかも含めて、それぞれの部会において御議論いただいておりますし、まさに船員部会は組合長も毎月、御出席か、あるいは御出席できないときもあるかもしれないんですけども、されていると考えております。

【河野部会長】 それでは、森田委員、よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】 内航海運のことを書いていただいたことについては感謝します。しかし、国土交通省が来年度に提案される法案の中身の説明をされたわけだから、その中に全てのことは網羅されているのだけれども、なぜ外航日本人船員だけが入ってないのですかということを御質問しているわけです。繰り返しになりますが、海事イノベーション部会の流れは、それはそれで結構ですが。法律案を出されるのでしょうか。その中になぜ外航日本人船員のことが入ってないのですかということを伺っているのです。

【河野部会長】 それでは、局長、よろしく願いいたします。

【大坪海事局長】 これも先ほど言いましたように、後で海上輸送部会の議論のところの説明するつもりだったのですが、入っていないという意味では、国際海上運送部会で、この間、例えば船主協会から御要望された様々なことが入っています。外航の事業環境の変化、それから特にトン数標準税制に関するいろいろな要望とか、そういうのがありましたよね。

要望は様々、多岐にわたっているんですけど、当然中心になっているのはトン数標準税制であり、トン数標準税制のことを議論するということは、日本籍船に関する考え方とか外航日本人船員の育成に関する考え方、そういうのはパッケージになっているわけです。その部

分、要するにトン数標準税制にも絡むし、外航の日本人船員の育成に関するこのパッケージについては、繰り返しますけど、後でもう1回きちんと説明しますけど、それは、今のこの間の船主協会の要望を聞きました。それで、ここですばっと9月の段階で、来年度の要望とか法律の中身に入れるところまでは至らなくて、もっと本格的に深く議論をしなければいけないと我々としては考えているということでもあります。

【河野部会長】 森田委員、よろしくお願いいたします。

【森田臨時委員】 揚げ足を取るわけではないですが、外航日本人船員の政策についての議論は、トン数標準税制絡みでしかやらないということですか。

【河野部会長】 局長、よろしくお願いいたします。

【大坪海事局長】 トン数標準税制の絡みではなくても、組合長も御存じのように、様々な育成策は今でもオンゴーイングでずっとやってきていますよね。その議論というのは当然やっていきます。だけど、新たな要望とか過去の業界の要望とかを聞いて、今の我々の予算要求に反映すべきところとかは今後もやっていきますけど、それ以外の法律に絡むという意味では、今回の中には入れていませんけど、それは今後の部会でしっかり議論をしようということですよ。

それだけが全てとは思っていません。トン数標準税制の条件としての日本人船員が、それが日本人船員生育策の全てだとは思っていません。

【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】 新しく出される法案というのは、新規の政策に対する内容という理解で良いのですか。

【河野部会長】 それでは、次長、よろしくお願いいたします。

【多門海事局次長】 私どもは法案、そういった具体的に今度、提案させていただくようなものを含めて、おっしゃるように、それが全体のパッケージで網羅されていることが望ましいのは事実であります。現実には法案ということになれば、当然、そこに法律に書くべきふさわしいもの、要するに、法律を変えてまでやらなければならない事項、例えば船員法の改正なんかにある強制力のあるような話、そういったものを中心に、現時点でピックアップするところといったものになる、当然予算とかほかも同じなんです。当然それには至らない、例えば法律とかに出ないけれども、重要な施策方針とかそういう施策も当然あるわけでありまして、ただ、今回は前回の国際海上輸送部会場で、船主協会ほかから御提案のあった船員の議論に関しては、かなりトン数標準税制のそもそもの在り方とか、その背景にあ

るものを含めて深い御示唆をいただいていると、問題提起をいただいていると我々は考えておきまして、後ほどまた私どものほうから説明させていただくんですけども、その部分については、いましばらく時間をいただいて、しっかりした議論、検討を進めていかなければならないだろうということが、恐らく局長から申し上げた趣旨であろうと思っております。

【河野部会長】 はい。

【森田臨時委員】 しかしながら、新しいものだとしても、「我が国海事産業の再構築プラン」に外航日本人船員のことが1つも書かれていないというのは非常にさみしいですね。内航のことだけでは。造船と海運分野については、内航・外航について書かれていますが、なぜ担い手の部分だけ内航しか書かれていないのか。これは考えていただきたいと思いません。

【河野部会長】 それでは、局長、よろしく願いいたします。

【大坪海事局長】 ここにいらっしゃる誰も、そこは外航日本人船員のことを下に見ているとか、政策的に下に見ているとか、そう思っている人は誰もいないと思います。もっと率直に言うと、2段構えで取り組もうとしていると考えていただきたい。今は来年の通常国会に出すべきこと、税制、予算、財投の要望として出していくことを議論していますが、外航海運政策の残りの部分は根幹の部分だと思っています。トン数標準税制も日本人船員の育成も日本籍船の在り方、そういうものも含めた根幹の部分というのは、このまま継続して検討を進めていきたい。それから、それに必要ならば法律ということはやっていく。だから2段構えでやっており、1年で終わらないということで考えていただきたい。

それをパッケージで、2年なりで考えていただければ抜けがなく、外航日本人船員が抜けているとか、そういうことにはならないと確信しています。この今すぐ出すものということ、この部分だけではなくて全体像、2段構えで、2段ロケットで考えていただきたいと思っています。

繰り返しになりますが、前回要望のあった日本船主協会の内容については、非常に業界の置かれた状況、それから業界だけじゃないですけど、船員等も含めて真摯に説明させていただいて、極めて気持ちのこもった要望であると。なおかつ、非常に本質的な、我々が外航海運政策をやるに当たって、極めて本質的な内容を含んでいると思っているので、この2年間を一体として取り組んでいくということを御理解いただければと思います。

【河野部会長】 森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 日本商船隊に乗り込む外航日本人船員の重要性について、若干付言さ

せてください。幾ら2段構えとはいえ、それは玄人じゃないと分からない話ですから。ぱつと見て、外航日本人船員のことも入っていると認識できることが重要だと思います。この法律案にも記載しておいてください。よろしくお願いします。

【河野部会長】 外航課長、何かございますか。

【高木外航課長】 私が内航船員の制度改革の説明をするのがふさわしいかどうか分かりませんが、特に、海上分野の働き方改革の立ち後れが、内航船員の場合見られるということかと思えます。今回、船員部会で船員の健康確保も含め、陸上の事務所からしっかり労務管理をするとか、そういった基本的なところをご議論いただいたものと思えます。

【河野部会長】 それでは、局長、よろしくお願いします。

【大坪海事局長】 ちょっと内航のことじゃないと思うので、後で取りまとめの資料3-1の説明があると思うのですが、そこを先に回って言うと、骨子のところに我が国経済、国民生活における外航海運の意義とか日本人船員の必要性云々というところがありまして、当然、政策的に取り上げるという意味では、この部会の議論の中で取り上げることは間違いないわけです。それを御理解いただきたい、その説明を聞いていただいているほうがいいかと思えます。

それから、法律の中身という意味では、それはテクニカルに今あるものと変えるということで、そこにどう書き込むかというのは、我々に任せてほしいのですが、政策の方向性とか法律だけという狭い世界のこれをやりますというだけじゃなくて、もっと広く海事産業全体の再構築に取り組むんだと。関連施策も全部合わせて、その中で外航日本人船員に関することというのは関連施策の中では出てきますので、そういう理解でいただければと思います。

【河野部会長】 恐らく今、御説明いただいたのは、来年度、法律として提出するものについての御説明だと思います。政策をどうするかという問題ではなく、法案をどうするかという御説明ですので、したがって、来年度に関しての法案としてはこういう内容であるという御説明であって、政策として今後どうしていくかということとは、文書としては別の問題であろうかと私は理解いたしました。

ですので、少なくとも事務局の側としても、政策としては外航船員の問題ももちろん大事なものであるという御認識は、今の御発言で明らかだと思います。だけれども、来年度に法案として提出するものの中身に、新しく法案として提出するものの内容という理解で、ただいまの御説明は伺ったわけです。内航船員に関しては今年度、船員の働き方改革についても

まとめができたわけですから、ですから、これは新しい政策として入れるべきものということで、内航船員に関する記述が入るわけです。この点を少し御理解いただきまして、政策としてどうするかについての議論の文書には、もちろん外航船員のお話も出ると思います。とはいえ、法案としてどうするかということは、少なくとも来年度、新規に提出する法案の中にはないという理解で、ただいまの御説明は承ることにしたいと思うのですが、事務局側はそれでよろしゅうございますか。

【大坪海事局長】 部会長、今のまとめで我々としてはいいと思います。狭いテクニカルな条文だけを見てということではなくて、関連施策とかも含めて考えていただければと思います。

【河野部会長】 承知しました。では、森田委員の御発言は議事録にとどめていただきまして、事務局の側も外航船員関係の施策が重要であるという認識は十分お持ちであるということも議事録に残るわけでございます。ただし、本日のご説明は来年度の法案についてということで、一応、この議論はここまでにさせていただきたいと思いますが、森田委員、これでよろしゅうございますか。

【森田臨時委員】 はい。

【河野部会長】 それでは、そのようにさせていただきます。

ほかに、何か御質問、それでは、地下委員、よろしく願いいたします。

【地下臨時委員】 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。日本政策投資銀行の地下でございます。

資料の2につきまして、意見、コメントをさせていただきます。金融機関の役割を短期的な措置で需要喚起策、並びに基盤強化及びコロナ対策のつなぎ資金ということで期待を寄せていただきまして、ありがとうございます。金融機関としてもなるべくお役に立つように頑張りたいと思います。

ただし、金融ですので補助金と違いまして、法律とか制度の仕組みを満たせば自動的にできるかということ、そうではなくて、融資の場合は事業で生まれる収益から御返済をいただきますし、出資の場合は配当いただかなければいけないということで、しっかりした事業計画を作ってください必要があります。特に、今まで御説明ありましたように、韓国と中国に対して、大幅に水をあけられているという現状がありますので、それに追いついていく、追いついていくというのは相当の努力が要ると思いますので、そこは事業者の皆様と密に意見交換をさせていただきたいと思います。

また、そういう競争力はかなり差がつけられているという状況もありますし、あと、私どもの認識としては、造船業界はサイクルがあって、20年に1回とか10年に1回とか波があります。そういう意味だと、競争力の差をはね返すだけの新しい成長であるとか事業収入の平準化というのも図っていただきたいと。そういう意味だと、金融の役割はそこまではないのですが、資料2で右の中長期的な措置で、次世代船舶等の技術開発、特に環境問題が重視されている中で、ゼロエミッション船をどうするか、自動運航船をどうするか、もしくは日本版システムインテグレーターへの努力であるとか、あとは上流、下流部分への事業進出、こういうところは短期的な措置とは直接関係ないのかもしれないですけども、金融の判断からは極めて重要なファクターになると思っております。

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、これはコメントとして承ってよろしゅうございますか。特に、事務局からお答えいただくということではなく、コメントとして承るということにさせていただきます。

それでは、ほかにどなたか、それでは、すいません。

【瀬野臨時委員】 すいません、瀬野ですけど、一言よろしいですか。

【河野部会長】 議場で手を挙げておられる方がお二方おられますので、申し訳ございませんが、そちらを先にさせていただいて、それでということにさせていただきます。一瞬高木委員のほうの手が早かったので、申し訳ないのですが、高木委員のほうに先にお願いしたいと思います。

【田中臨時委員】 すいません、先を越しまして。船舶技術研究協会の田中ですけども、概算要求はいろいろな形で、競争力強化という形で書いていただいて、多寡は別にしているいろいろなものに応用ができるので、非常に僕はやりやすいかと思っているのですが、この中で、今、造船界の最大の問題は需要の消失なので、ここを別に中国も韓国も潤っているわけでは全くなくて、2021年にはかなり8割ぐらい消化しちゃうという状況がある中で、船以外のもの、ここ一、二年はどうしても船の低迷というのは避けられないと思っているので船以外のもの、この中で行くと、あえて申し上げると洋上風力等、仕事量の確保というのが物すごく肝になってくるのではないかと思っていますので、要望としても、中長期に入ってはいるのですが、積極的に工事量を確保する産業に多少注力していただくようなお金の使い方をぜひお願い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。これは、どういたしましょうか。何かお答えになりますでしょうか。それともコメントとして伺うのでよろしゅうございますか。それでは、こちらコメントとして伺わせていただきます。

それでは、高木委員、お待たせいたしました。

【高木臨時委員】 どうもありがとうございます。

【河野部会長】 すいません。瀬野委員、もう一方、先にお手が挙がっていましたので、お待ちください。次にお願いします。申し訳ございません。

【瀬野臨時委員】 分かりました。

【高木臨時委員】 先にさせていただきます。東京大学の高木でございます。

2点ほどございまして、まず、第1点が、今、田中委員もおっしゃられましたけど、海洋開発のところでは、これは中長期的な措置に挙がっていて、しかも技術開発支援だけになっていきますけど、洋上風車という観点で言いますと、その業界はもうあまり中長期的とは思ってなくて、すぐにでも何らかのアクションが起こると認識しています。それから、技術開発というよりも船をどう確保して、どう使っていくかという議論が進んでいるところだと思っています。ですので、ここら辺についても、中長期というよりもむしろ短期的な観点で見えていただいたほうが、いろいろな意味でスムーズにこれから仕事は進んでいくのではないかと思います。それが第1点目です。

それから、第2点目ですけど、これは私の立場で言うのは申し訳ないのかもしれないのですが、人材育成のところでは、他産業からの人材の取り込みとかAI人材ということが書かれてございますが、これは多分スマートシップヤード化への支援とか基盤強化、2番目の欄に書いてございますけど、DXによるスマートファクトリー化みたいなところで、これは必要なことだから既に各社手を打たれているのではないかと思いますし、大学的な立場で言うと、リカレント教育みたいな方法もあって、新たに育成するというよりは今ある人をそういうマインドに変えてくんだというほうが重要じゃないかと思っています。

一方で、中長期的なところは、これは大学に入ってからというよりも海に興味を持ってもらうということで、これは船員の話等を含めて非常に重要な、中長期的なことだと思います。ここは一体的にやっていただきたいと思ってございます。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。何かお答えございますか。それでは、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】 高木委員、コメントありがとうございます。

海洋開発は特に洋上風車の分野、産業が中長期的じゃなくて、もうすぐ足元だとおっしゃるとおりだと思っています。幾つかの造船所においては、そういった動きがもう既に始まっておりますので、整理上、技術開発の予算があるものですから中長期に整理しておりますが、そこは今後の対策、あるいは、この後の議題で出ます答申のほうで考えたいと思います。

あと、人材の部分ですが、まさに民間造船工業会から出てきている他産業からの人材の取り込みとかAI人材の確保、おっしゃるとおり、なかなか人をすぐ持つてくるという話だけじゃなくて、各造船所において既にいる人の教育、AIを使った技術やシステム、これまでも海事局の予算で開発したりしてきていますが、そういうのを自分の造船所に合った形で、ちゃんとインテグレートできるような人材、そういう教育をしたいということでございますので、それに対して我々も予算でサポートし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。ただいまのお答えでよろしゅうございますか、高木委員。ありがとうございます。

それでは、瀬野委員、大変お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【瀬野臨時委員】 瀬野汽船の瀬野です。本日は所用がありまして、ウェブ会議で参加させていただいております。皆様に失礼します。

資料2の必要な対策について、一番上の需要喚起ですが、民間と国で金融機関を活用した船舶ファイナンスによって競争力を向上するとか、国がファイナンスに支援をするという項目がありますが、これは国土交通省と造船所が考えたことで、中国、韓国より約20%高いと言われている船価に対して、それを船主、ファイナンスで借りてくださいねと。高い船を船主で対応してくださいというような案です。ですから、船主としてはこんな高い船は買えません。ですから、これは船舶ファイナンスじゃなくて、造船所のファイナンスで中国、韓国の船価に落とすのであれば、それは船主、オペレーターとしても考えます。

だから、こういう短期的な措置では、船主、特に海外のオペレーター、船主は日本の造船所には発注しないと思いますので、もう少し日本の造船所の方は危機感を持って、本当に今、決めないと、2年、3年後の船台は空くんだというところが必ずあります。それに対してどうするかというのを短期的な措置を国と一緒に考えていかないと、本当に造船所の船台は空いて、仕事はないということになりますので、これはもう少し考えていただけたらと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまの点何か、それでは、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】 瀬野委員、ありがとうございます。

需要喚起のところの政府系金融機関を活用した船舶ファイナンスによる競争力の向上、ここは、まさに船主に対して、日本の造船所が政府系金融機関を活用したファイナンスを提案することによって、船価差を少しでも埋めたいという支援策であります。これだけではないのです。まさしく造船所のファイナンスなら効くとおっしゃっていただいた部分が、基盤強化のところの国の部分、短期的な部分の企業間の集約とかと競合、協業を図る造船所への政府系金融機関の出資や融資、税制優遇、こういったことによって、造船所自身の競争力の強化、コストの削減をサポートしたいと。

造船所自身がそのように複数の造船所で再編するとか生産性を上げるとかという計画を出してもらって初めてですので、民間の努力、造船所の努力に対して、政府としても法律や税制、財投等で支援をするということでもあります。これら複数の施策、あるいは民間の努力によって、中韓に何とか越していきたいということでもあります。

【河野部会長】 ありがとうございます。瀬野委員、よろしゅうございますか。

【瀬野臨時委員】 船価差ですが、漠然としたことじゃなくて、総じて何十%落ちるとかというようなことを提示してもらわないと、船主としてははっきり理解できません。

それと、政府系金融機関から、例えば日本円を借りるとしたら、我々は外国の円を借りるので、外国の円のほうが安いのです。だから、金利差というのは有りません。だから、もう少し何か造船所、国土交通省自体が考えて提示しないと、船主としては発注しなく付いていけないと思いますので、対策をもう少し練ってください。

以上です。

【河野部会長】 御意見として承るということにさせていただきたいと思います。御検討をよろしく願いいたします。

それでは、ほかにどなたか。

【庄司臨時委員】 庄司です。

【河野部会長】 すいません、庄司委員、議場で手を挙げておられる方がおられますので、そちらを先にさせていただきたいと思います。それでは、小林委員、よろしく願いいたします。

【小林（二）臨時委員】 日本製鐵の小林と申します。今日はありがとうございます。

船舶の環境対策につきましては、我々、荷主の立場としても非常に重要な関心事だと思っておりますし、国としても、国を挙げて取り組むべき課題だと認識しております。ここで、ゼロエミッションの実現に向けてということで4,900万円予算を計上いただいておりますが、ゼロエミッションまでいかななくても、例えば今、主流の重油炊きをLNGの燃料化にしていくとか、こういうことも含めて進めていかなければいけないと認識しておりますが、正直、競争力というところで言うと、なかなか厳しいところがございますが、国からの御支援も含めてぜひお願いしたいところがございますが、私は素人でよく分からないのですが、ここに計上された環境対策の予算で十分なのか、それとも、ここに書いてある以外に、ほかの財源で御支援いただけるのか、そこら辺のところを教えていただければと思います。

【河野部会長】 それでは、船舶産業課長、よろしくお願いたします。

【河野船舶産業課長】 ありがとうございます。

ゼロエミッション船の開発という意味では、これまでも国内で検討してきておりますが、ここで計上している予算については、実は先ほどの参考資料2の概算要求の概要という資料の束がありましたが、その最後のページに書いておるんですが、開発そのものというよりかは、ゼロエミッション船の導入普及を促進するための基準作りとか、そういったことの策定に必要なデータ収集とか、あるいは、IMOへの提案、こういった費用でございまして、御指摘のとおり、ゼロエミッション船の開発は時間もかかりますし、開発費も相当かかります。なので、海事局の予算だけではなくて、その他の予算、あるいはお金も考えながら、業界とともに開発していきたいと思っております。

加えて、その手前のLNG、フューエル化、既に始まっておると思いますが、そこについて、競争力の面で非常に厳しいという御指摘がほかの業界の方からも御意見がございます。こういったものも海事局の予算だけではなくて、他省庁との連携も含めて、何らかサポートできないかというのを検討してい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。それでは、庄司委員、お待たせいたしました。

【庄司臨時委員】 東京海洋大学の庄司です。よろしくお願いたします。

ここでいうお話かどうかなんですけども、先ほどの人材育成関係で、今の新型コロナウイルスの影響というのが、もしかしたら短期的、中期的という話にも関わってくるのかと。実際に学生たちが実習のやり方が変わっていたり、今の現役の学生も実習を含めた教育の仕方、実習の実施等が通常とは異なっています。それと、最初にダイヤモンド・プリンセスでコロナが蔓延したというお話からモーリシャスの事故まで今年、船に関する印象というの

が若干下がっているところがありますので、人材育成というか考えの船へのいざないというか、そういう点でも、モーリシャスは違いますけども、コロナウイルスの影響を若干、頭に入れておいてほしいと思って発言させていただきました。

これはコメントです。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、お言葉どおりコメントとして承らせていただくことにさせていただきます。

それでは、前田委員、よろしく申し上げます。

【前田臨時委員】 ありがとうございます。文言的に特に何を加えてほしいというわけではないのですが、コメントとして補足させていただきます。

人材育成のところ、先ほど森田委員がお話をされていましたように、いわゆる海の技術者、海技者のレベル維持という意味では非常に深刻なものだと聞いております。外航船員は、1980年は3万8,000人いたところが2018年で2,000人しかいないということで、実際に外航船が2,500隻あるということは、一隻当たり日本人が0.8人しか乗っていないと聞いておりました、レベル低下というのは事故にもつながりますし、非常に危ないのではないかと考えています。

また、日本の船員というのは企業の社員で長期的に雇用されていますので、暗黙知というか長い目で見て育ててもらい、また、船から降りてからの技術も大変きちんと身に付けているということを知っておりますので、ここはこれだけ減ってきて、1隻当たり1人いないというのはゆゆしき問題なのかと考えていますので、ぜひすぐにはいろいろできないのかもしれないのですが、この辺は危機的状況だということを皆様で共有したいと考えております。

また、技術開発のところは、こちらに無人化というものも書いてあるのですが、無人化の必要性とは大変大きな問題だと思っております。安全という意味で考えましても、AUV、ASVの必要性、必須でございます。こちらの開発、ぜひとも皆進めていただければと思っております。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。ただいまの点もコメントとして承りますか。それとも外航課長か船舶産業課長、何かございますか。

【高木外航課長】 前田委員、ありがとうございます。いいですか。じゃあ、すいません。私のほうからは特にございません。

【河野部会長】 よろしゅうございますか。コメントとして承るということにさせていた

できます。ありがとうございました。

それでは、ほかにどなたかございますか。それでは、羽原委員、よろしくお願いいたします。

【羽原委員】 恐れ入ります。瀬野委員が御発言になった点で気づいた点ですが、これは海事イノベーション部会に関係することなので、私があまりお聞きするのもよくないかもしれませんが、先ほどの船舶ファイナンスの政府系金融機関による支援というのは、これは当然あると思うのですが、これは政府系金融機関だけなのか、もう少しスキームとしては、地銀、地元のこれは名前を挙げるというのはあまりよくないかもしれませんが、分かりやすく言うと、伊予銀行とか愛媛銀行とか広島銀行とか福岡銀行が独自でかなり取り組んでいると思われるんですけど、それは裸用船に関するものなのであまりリスクの質としてよくないものを、あえて取り組んでいるように見られるので、そういうものについて、もう少し政府としてと言いますか、政府系金融機関と協働で何かよりよいシステムを作り上げるといことは何とかなるものでしょうかと、私の個人的アイデアなんですけど、失礼しました。

【河野部会長】 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】 羽原委員、御指摘ありがとうございます。ここでたった1行ちょっとしか書いていないものですから、政府系金融機関による船舶ファイナンス支援とございます。想定しておるのは、政府系金融機関自身が出資したり融資したりというのがメインですが、それだけじゃなくて、例えば地銀が船主に融資をするときの付保、保障を政府系金融機関がやるというケースもございます。

ですので、プレーヤーとして地銀はもちろん入ってくると思います。御指摘いただいたような、さらにその先というか地銀と一緒に新しいファイナンスによる船主支援、ひいてはそれは造船所への発注の支援となりますので、そういったものも考えていく必要はあると思っております。

【羽原委員】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございました。ほかに何かございますか。そろそろよろしゅうございますか。ありがとうございました。たくさんコメント、御質問をいただきまして誠にありがとうございます。

それでは、議題の3に移らせていただきます。議題3は、国際海上輸送部会中間取りまとめの骨子（案）及び海事インフレーション部会答申の骨子（案）についてとなります。事務局から資料3-1及び資料3-2の説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

いたします。

【高木外航課長】 外航課長です。それでは、資料3-1につきまして御説明させていただきます。

今回の議論を中間取りまとめという形で取りまとめさせていただきたいと考えておりまして、骨子を皆様方にお諮りして御意見を賜りたいと思います。構成として、まず、これまでの外航海運の状況等ということ振り返らせていただきたいと思います。日本商船隊がどのぐらい輸送比率を担っているか、船舶需給の推移、そして今まさに新型コロナウイルス感染症の影響というのが、いろいろな委員からも御指摘がありましたが、こういったものがどう影響しているのかといったこれまでの状況を、まず整理させていただきたいと思いません。

そして、2番目に、我が国経済、また、国民生活における外航海運の極めて大きな意義として、(1)といたしまして、外航海運と日本商船隊が果たしている意義、これは貿易における意義や経済あるいは雇用への貢献とか様々なものがございすけども、これまでの果たしてきた意義について記載する方向です。

そして、その次に(2)といたしまして、まさに先ほど森田委員から日本人船員の意義、重要性という、外航日本人船員のお話もございましたけども、日本商船隊の重要性を担保する観点から、これまで日本船舶、日本籍船とか日本人船員といったものを一定規模、確保なり育成をすることを掲げてまいりました。そこについて、振り返りをさせていただき、それがトン数標準税制の基盤となつてございますので、その次に、今までに至るまでのトン数標準税制の意義ということを書く方向で進めさせていただきたいと思いません。

3点目は、まさに今、起きている大きな事業構造の変化等を踏まえて、まずはどういったことを課題として私どもは認識するのかというところや、海運業界からいただいた御意見などを3ポツとして整理させていただくというものであります。今後も含めて外航海運の役割、様々な状況の変化、市況の変化とか、あるいは事業構造の変化、船体規模の縮小といった変化について述べさせていただく予定です。

そして、裏側にいっていただいて、海運業界からこの間、8月31日の国際海上輸送部会においていただきました御意見、この5点ほどに集約されると考えておりますけども、こういったトン数標準税制の柔軟化の御意見とか、あるいは日本籍船のコストの適正化といったこととか非常に優秀な日本人海技者の確保、また、船舶特償の維持であるとか先進船舶の導入促進といったことをいただきました。

これらについて記載をし、それを踏まえて、今後の取組の方向性として、(1)と(2)と分けております。まさに、この中で実は今回の法改正にひもづいた形で、税制改正要求などもしておりますので、お配りさせていただきました参考資料1、事業再構築プランの2ページ目、造船海運分野での課題と対応についてというところをご覧いただきたいのですが、先ほど船舶産業課長からも説明ありましたとおり、船舶を導入するに当たっての計画を海運会社などに策定をいただきまして、これは日本の造船所で事業再編や生産性向上を図る計画を策定したところと、そういった造船所が建造する船舶であるものを導入していくと、それについて出融資等であるとか、あるいは、こういった船も含めた特別償却をしていくとか、あるいは固定資産税についての特例措置を拡充していくといったことを講じてまいる所存であります。

次に、参考資料3に税制改正要望が載っております。税制改正要望1ページ目の②及び③であります。日本船舶であって国際輸送、海上輸送の確保上、重要な船舶を国際船舶として位置付けております。この国際船舶のうち、新しく創設する認定計画に基づいて取得する一定の性能を有する特定船舶については、固定資産税の減免の深堀をしたいと考えております。前回の部会のときに、なぜ船に固定資産税がかかるのかという御質問もありましたが、船舶とか様々機械とか航空機にも固定資産税が償却資産としてかかっておりまして、その中で、国際船舶については、現状では課税標準の18分の1とされておりますが、特定船舶についてはこれをさらに拡充して36分の1に深堀するという要求をしております。さらに、船舶に係る特別償却制度については延長を図るべく、現在、税務当局に対して要求をしております。

このような取組を通じて、例えば御要望のありました船舶特別償却の制度維持でありますとか、日本籍船のコスト適正化等と、あるいは先進船舶の導入促進ということも船舶に係る特別償却制度の中に、先進船舶に係る税の特例と、これは先進船舶以外に比べて特例が少し深いわけではありますが、こういったものを延長できるように要望していくということで、支援してまいりたいと考えております。

資料の3-1に戻らせていただいて、今回、提出させていただこうとしている法律案と関連づけまして、また、造船業に対する支援策と一体で外航海運のコスト競争力確保のための税制措置、あるいは環境、安全性能の高い船舶の導入促進、また、船舶導入のための資金調達の円滑化、これは先ほど御説明しました政府系金融機関に対する出融資の支援といったものでございますが、こういったものなどに取り組んでいきます。

また、日本籍船の保有を、さらに保有しやすくする、保有しやすいものやっていくように運用の改善等を図っていくといったことをまず進めまして、(2)として、中長期と言っていますけども、(1)とそんなに間を置くわけにはいかないのですが、中長期の外航海運の在り方を踏まえて、トン数標準税制等、外航海運政策の具体的な検討を行うといった柱立てで考えております。

一番下のところですが、米印で中間取りまとめとしている趣旨、まさにこれからも検討する必要があるということと、新型コロナウイルスの影響がまだ不透明であり、今後も影響を及ぼす可能性があるということで中間取りまとめとしているといったことでありまして、今、このような柱立てを現在、考えております。

長くなりましたけど、私のほうからは以上です。

【河野船舶産業課長】 続きまして、資料3-2に基づきまして、海事イノベーション部会の答申の骨子案について御説明したいと思います。

実は、本合同部会の当初、考えていたスケジュールでは、今回は検討の方向性を議論していただいて、その上で、その次の会で答申の骨子案、最後の会で答申案という回数と、それぞれの会での御議論を予定しておりました。ただ、資料2で御説明しましたとおり、国においての予算要求、概算要求を提出しておりますし、税制改正要望、あるいは財投要求もしております。また、法案の検討も進んでおるということで、本日は必要な対策について、イノベーション部会の部分を御説明差し上げたことも鑑みまして、若干予定より足早になりますが、今回、答申の骨子案をお示ししたいということでございます。

資料3-2に基づきまして御説明しますが、1ポツは造船業の現状と課題でございます。第1回の合同会議、今年の7月の会議でお示ししましたとおり、造船業の現状について、(1)としてマーケットの状況や世界の造船所の状況、また、日本の造船業の状況、あるいは再編の動きをここで記載したいと。

(2)としまして、造船業を取り巻く環境の変化、海事クラスターの変化や我が国造船業の中での構造変化、あるいは、日中韓と比べた日本の造船所の規模面の話、環境変化という意味ではデジタル化やGHG排出削減、自動運航船の動き、あと、新型コロナウイルス感染症の影響もここで記載したいとします。

2ポツは、これまでの取組でございます。前回の海事イノベーション部会で、A3の紙で御説明をいたしました。平成28年6月にイノベ部会で取りまとめたいただきました答申に沿って、ここ数年、様々な取組をしてきております。ここに記載の取組について、前回、

御説明した内容を記載したいと。最後に前回、御説明しておらないんですが、イノベ部会としまして海洋開発の取組、j-Oceanについても取りまとめていただいておりますので、施策も打っておりますので、それもこちらで記載したいと。前回、A3の紙の一番最後に書いておりましたが、イノベ部会の答申以外の部分も、WTO提訴の話や官公庁船の輸出促進、シップ・リサイクル条約の早期発効への取組等もこちらで記載をしたいと考えてございます。

2ページ目でございます。3ポツですが、海事産業将来像検討会、これも第1回7月の合同会議で御説明しましたが、昨年来、昨年から今年にかけて、局長の指摘検討会として開催いたしました。こちらの検討概要と結果についても記載をさせていただきたいと考えています。

4ポツが造船業の意義と果たすべき役割でございます。先ほど外航海運の部分もございましたが、大臣からの諮問の中に造船業の意義と果たすべき役割について問われておりますので、地域経済、雇用への貢献、あるいは、経済安全保障上の重要性について、こちらで記載をしたいと。

最後、5ポツが今後の取組の方向性でございます。まさしく先ほどの必要な対策、資料2で記載しましたが、短期的な取組と(2)が中長期的な取組、次ページになりますが、それぞれに分けて、分野ごとに必要な対策について記載をしていくということを考えてございます。

それから、5ポツの(3)、3ページの下のほうのその他の施策としまして、まさしく造船業の基盤強化を図るために、幾つかの施策については、ちゃんと法律の枠組みで整備をする必要があるのを答申の中に入れていただければと。加えて、事業転換・撤退時の社会的コストの緩和とございます。幾つかの造船所においては、もう既に一部の事業所において、新造船の事業を辞める、あるいは、事業所そのものを閉めるといった動きが出てきております。今後も出てき得ると考えておりました、その場合に一番問題になるのは地元での雇用、あるいは職業転換、あるいは事業所における非常に大きな造船施設の再利用をどうするのかというのがございます。これはなかなか政府として具体的な予算等の支援策があるわけではないのですが、政府と当該企業と地元自治体、あるいは業界団体、関係者が協力して、できるだけ社会的コストを緩和する努力が必要であるというのは、イノベーション部会の答申として入れていただければという思いで書いてございます。

最後、6ポツ、その他であります。今回の造船業施策の位置づけですが、当初申し上げま

したとおり、今、造船業が危機的状況にあるということと、一方で、業界再編の渦中にある、あるいは、書いてございませんが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けておるということで、前回の平成28年の答申は非常に網羅的な、2025年までのロードマップを示しながらの答申でございましたが、今回は足元の危機的状況にある造船業対策を打つという位置づけかと考えております。併せて、その対策ですが、施策の目標をどうするかというのは一部記載があってもいいのかと考えています。

最後、(2)でございますが、業界再編は1年、2年はかかるのかと思います。そういった再編が落ち着いた後に、今回の施策の検証が必要であろうと。加えて、その際には2025年まで立てたロードマップを改めて全体を見直して、新たな施策や目標の設定が必要ではないかと、こういったことを今回の答申の最後に付言してはどうかということで、骨子案として記載をいたしました。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

なお、国際海上輸送部会におきまして、日本船主協会様から海運業界としての御要望をいただきました。この御要望に対する国土交通省海事局の基本的な考え方を御説明いただけると本日、伺っております。それでは、大坪局長、よろしく願いいたします。

【大坪海事局長】 座長、ありがとうございます。

先ほど説明が骨子案の中にも一部含まれていたのですが、前回の国際海上輸送部会における船主協会の要望についてですが、これは繰り返しにもなりますけど、先ほど言いましたように業界の置かれた状況、それから、困難さというか、これから世の中の変化や事業環境の変化等について、非常に真摯に説明していただいたと思っています。気持ちのこもった非常に中身のあると言ったら失礼ですが、中身のある要望であると思い、重たい要望であると受け止めています。

その要望の中では、トン数標準税制の話は非常に重要なファクターというかコンポーネントを占めているわけです。トン数標準税制は御存じのとおり、非常時も含めて我が国、経済活動を支える国際海上輸送の安定化を通じて経済安全保障を確立すると、そういう政策目的があって、日本籍船及び日本人船員の確保を進める本邦の船舶運航事業者に対して、日本船舶、準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税を適用し、それによって支援する税制であります。昨今の海運市況の状況とか事業環境の変化というのもありますし、船協からの要望では、事業環境の変化とか現状に即した柔軟なトン数標準税制というのを要望さ

れているところです。ですから、船協の御意見、要望、それからこの部会での皆様からの御意見も踏まえて、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は、多面的に検討していくことが重要だと考えています。

相当な作業が必要だと思っていて、前回までの議論を見れば、トン数標準税制について小手先の運用改善というか、そういうものでは進まないのだろうと理解しています。したがって、トン数標準税制及びそれに関連する事項については、来年度以降の税制改正に臨むという方針でやりたいと。したがって、9月に提出した令和3年度税制改正要望においては、トン数税制の要望を盛り込まないとしたところです。ですから、これは継続的に審議をすると、別に後ろ倒しにするとか遅らせるつもりは全然ないのですが、あまりの本質的な議論の重さを踏まえて、時間をかけるようにしたいと思っています。

一方で、外航海運の国際競争力強化に向けて、今できることというのがいろいろあり、既に要望の中に入っていますけど、日本籍船の増加、維持に向けた日本籍船のコストの適正化とか優秀な日本人海技者の確保であるとか船舶特別償却等の制度維持と、それから官民一体となった先進船舶の導入促進ということが入っていますが、こういう観点から、外航海運のコスト競争力の確保のための税制措置としては、先ほどから説明していますように、国際船舶の固定資産税の軽減措置の拡充を措置したいと思っていますし、また、安全環境性能の高い船舶の導入の促進を図るために、船舶特別償却制度の延長を要望しているところです。

つまり、今やれることはすぐにやろうというスタンスですが、一方で、トン数標準税制、その周りの中長期的な外航海運政策については2段階構えで、2年がかりでやろうと、先ほど説明したとおり、そういうスタンスで臨もうと思っています。トン数標準税制について、より実効性の高い税制をどう構築していくかというのは非常に難しい問題で、船協が述べられていました船体規模縮小とか、そういった事業構造の変化というのは一時的ではなくて恒常的なものだとして理解しています。ただ、業界の要望だけでは、この手の話は進まなくて、税というのは国民の理解を得なければいけないので、そこも含めて十分に検討しないといけません。また、もちろん新型コロナウイルス感染症の感染拡大というのもあります。これは当然業界の、例えば船体の規模等に影響してくると思うのですが、こういう経済的動向も踏まえながら、業界とともに幅広く検討して、来年の夏に向けて、これは令和4年度要求になりますけど、入念に準備を行ってまいりたいと思っています。

テクニカルなことを言うと、一番遅くすると再来年夏、令和5年度要求ということになる

のですが、これは全ての要望とか法改正が極めてスムーズにいった場合は間に合いますというだけのことであり、そこまで後ろ倒しをするのはあまり現実的ではないというか、リスクが高いと思っています。今の検討のペースを緩めずに、来年夏を念頭に置いて要望していくのだと思っています。特に時間はあまりないので、どのようなコンセプトを基本に据えるのかというのは業界に向けて早く示す必要があると思っています。これは各海運業界の事業戦略に影響することありますから、基本コンセプトは早く示さなければいけないと思っています。

いずれにしても、先ほどから混乱させてしまったかもしれません。2年がかりで取り組みますということですので、2つの答申が差別化されていて、1つは骨子案になってきて、1つは中間取りまとめの骨子案と差別化されているのは、そのような状況によるものと御理解ください。私からは以上です。

【河野部会長】 局長、ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明と、それから局長からの御説明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。檜垣委員、よろしくお願ひいたします。

【檜垣臨時委員】 今治造船の檜垣です。

海事イノベーション部会の答申の骨子案のほうで2つ要望したいと思っております。5番の今後の取組の方向性の短期的な取組のところでございますが、我々、業界も既に受注残が1年を切っておるということで、来年にはもしかしたら廃業するとか、もしくは倒産する造船が出てくるということで、本当に需要喚起というのが非常に大事なところでございますので、この中におきまして、先ほど来、いろいろ議論されておりますが、①の需要喚起のための施策の中の、2番目のポツの海運税制のところでございますが、先ほど局長も言われたように、船舶特償制度の延長の更改期が来ておりますが、その要望になりますので、今、海運税制の中では即効的に短期的に一番需要喚起できるのが船舶特別償却制度でございますので、できましたら海運税制のところ丸括弧して、特に船舶特償制度というのをに入れていただけたらと思っております。

それともう1点、中長期的取組のところゼロエミッション船ということで入っておりますので、ゼロエミッション船は確かに中長期的なところでいいかもしれませんが、今、私どもにおきまして、LNG燃料船を建造しておりますので、先ほど小林委員が言われたようなところで、もしよろしければ、5つ目ぐらいに環境対応船、丸括弧、LNG燃料船に対

する支援ということを盛り込んでいただけたらいかかと思っております、最初のイノベーションのときの中にも申し上げましたが、海運税制における特別償却制度の拡充、安定化ということでございますが、いずれにしても、延長をお願いしたいと思うことと、環境対応して、何かのそれに対する支援というのをいただけたらと思っておりますので、以上、御検討していただければと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。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、ありがとうございます。

5ポツ(1)の①の海運税制の中で、特に船舶特償が造船側から見た需要喚起という意味で即効性があるという御指摘、瀬野委員も前回のイノベーション部会で御指摘があったと思いますので、次回、お出しする骨子案のほうで書き込んでいきたいと考えております。

あと、LNG燃料船への支援でございます。小林委員からも御指摘ありましたが、書き方を考えたいと思いますが、何らか答申案の中で言及させていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。ほかに。それでは、合田委員、よろしく願いいたします。

【合田臨時委員】 発言の機会をありがとうございます。合田でございます。

国際海上輸送部会の資料3-1の2ページ目、海運業界からの意見というところあたりについての話をさせていただこうかと思っております。これはコメントとしてお考えになっていただいても構わないし、何かおっしゃっていただいても構わないのですが、まず、トン数標準税制ですが、これは多くの方が誤解していますが、外航海運の会社は全員が強制的にこれに服しているというのではなくて、トン数標準税制にアプライする会社だけが提供されているはずだと僕は理解しています。

何が言いたいかという、要はこの税制を使わないで今までどおりやる、それはその先につながっている日本籍船の増加とか日本人船員の確保ということへの負担を、言わば事実上回避するというのが目的かどうかは分かりませんが、そういう効果が発生するものを選んでいく会社のほうが数的には多いはずだと私は理解しています。

ですので、トン数標準税制の今まで生まれてきた経緯を考えますと難しいのかもしれませんが、ただ、そのことに固執するとトン数標準税制の改善はできた。けれども、これに手を挙げる船会社が減ったなんということになれば、実は日本籍船の増加とか日本人海技者の確保ということは、実は実現が難しくなることもあり得ますということを考えますと、実は日本籍船の増加、日本人海技者の確保という話とリンクさせるべきなのか、あるいは別の

方法で実現すべきなのかということ、要するに、将来、考えるべきことではないのかと僕は理解しています。

それと、日本籍船と日本人へのリンクというのは実は何もないと僕は理解しています。つまり日本籍船であったとしても、外航船の中には全く日本人が乗っていない船というのがあり得るというはず。先ほど、1隻当たり0.8人しか乗っていないとですとか、そういう話が出ていたかもしれませんが、このことを考えますと、日本籍船を維持することと日本人がいることが安全保障上、どういう意味を持つのかということについては、もう少しきちんとした、現実的なお話をされたほうがよろしいのではないかという気が僕はしています。

それから2つ目、(3) 2ポツのところに、日本籍船の増加・維持に向けた日本籍船のコスト適正化というお話が書かれていました。これが例えば固定資産税ですとか登録免許税の銭金な話だけだとお考えだとするとしたら、ここの委員にいらっしゃる方で外航海運の方は、多分腹の中でお笑いになるだろうと。つまり銭金以前の問題として、非常に使い勝手の悪い日本籍船、日本籍船にしてしまったがゆえに、24時間365日、地球上で動いている船に何かあったときに、船籍国というか、船籍を提供している政府がサービス業と考えたときに、サービス業としたらとんでもないサービスプロバイダーだということを多分みんな知っているから日本籍船にあえてしないと。パナマ籍からリベリア籍が最近物すごく増えていますけども、それは何かという話は銭金の話ではないはずで。

つまり、そういったサービスプロバイダーとしてのリベリア籍船を使うことのメリットというのが十分理解されているからパナマからリベリアに変えていると。同じことが日本籍船でやるかやらないかという議論を、ここにいらっしゃる方々がおやりになったかどうかと、私は新参者ですから分かりませんが、そういうこと抜きで税制度を頑張って36分の1にしますとかということが果たして効いてくるのかどうか。少なくとも大きな船会社の一部の会社だけがやっているから、それでよしということでもいいのかどうかということ、先ほどのトン数標準税制の柔軟さという話ともつながってまいりますので、その点は、これは腰を据えておやりなるということですから、その点をぜひともやってよい制度を作っていただければと思います。

これはコメントとして扱っていただいても構いません。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。コメントとして承るということでよろしゅうございますか。それでは、この点は、トン数標準税制の問題はさらに深掘りしていただけるということですので、コメントとして承らせていただきたいと思います。

ほかに何か、それでは、内藤委員、よろしくお願いいたします。

【内藤臨時委員】 船主協会の内藤です。私からはお礼と要望ということで発言させていただきます。

まず、大坪局長から先ほどトン数標準税制に対する御見解をいただいて、大変私は胸が熱くなるものがありました。我々の要望を真摯に受けていただいて、それを、真面目に取り扱っていただけるということでございましたので、大変期待しております。まず、御礼を申し上げたいと思います。

一方、次はお願いでございますが、局長もお話されておりましたが、我々がお願いしておりますことは、時代要請に合わせて、根本的なところから見直しをしていただきたいということでお願いをしております。当然、これは簡単なことではありませんし、もし大きく変えらるとなると大変大きな困難が待ち受けていると理解しております。簡単ではないと思う。その世界の中でやっていくわけですから、ぜひ真摯な形で本件に向き合い、逃げることなく一緒にやらせていただきたいということでございます。それをまた受けていただきたいという要望でございます。

先ほどのお話で来年の夏、令和4年度要求をめぐりに頑張るというお話でございましたので、まずはここまで、ある程度のタイムスケジュールとかロードマップを書いた上で、私どもも一緒にやらしていただく所存でございますので、ぜひハードワークを一緒にやっていきたいということです。

以上、お礼と要望でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。今の点もコメントとして承らせていただきまして、引き続き御尽力いただくという理解でよろしゅうございますか。それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、水本委員、よろしくお願いいたします。

【水本臨時委員】 ありがとうございます。IHIの水本でございます。

海事イノベーション部会の答申について、コメントをさせていただきます。この部会で話し合われたことを、先ほど御説明があったとおり、資料2で必要な対策と短期、中長期というところに分けて整理していただいて、それが答申のところに来ていますが皆様のコメントにもあったとおり、例えば短期的と申し上げましても、檜垣委員がおっしゃったように、造船はあと1年という短期もございますし、中長期のところに含まれている洋上は短期ではないかというお話もございました。この辺をもう少しはっきりさせなくてははいけなく

て、河野課長様が、ロードマップの見直しも含めてとおっしゃっていたとおりの施策の目標の中で非常に重要になってくると思うので、しっかりロードマップを見直していただけたらと思います。

中長期の中で、技術開発、研究開発の支援というのがございますが、これは開発することが目的ではなくて、実装して初めて価値があるということで、いつ実装できるかは海洋だけではなくて、国のエネルギー政策の問題にもなっていますので、実装への支援を書いていただけたらと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。何かお答えになりますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、こちらコメントとして承らせていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほかにどなたか、それでは、森田委員、よろしく願いいたします。

【森田臨時委員】 私のほうから1点だけ。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、今後の進め方としまして、私どもが意見として述べさせていただきました、日本人船員の必要性についても中間取りまとめの骨子案の中に記載されておりますし、今後、我々としてもしっかりと議論に参加をしていきたいと思いますが、これまでトン数標準税制については創設以来、様々な歴史的な経緯もございますので、現状を踏まえて、形を変えるための議論というのは必要だと思いますが、過去のことも忘れることなく、歴史を十分踏まえた上で新しいものを作っていければと思っておりますので、そのことを意見表明させていただきたいと思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。こちら、ではコメントとして承らせていただきたいと思います。

ほかにいかがでございますでしょうか。それでは、宮崎委員、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。

これまでも皆様の御意見を伺い、私どもは船や海洋開発の研究所ですので、まさに今、研究開発のテーマになっておりますものについて進めていることを一言、御紹介したいと思います。前回は合同部会ではなくて海事イノベーション部会だけだったのですが、そのときにはデジタル・トランスフォーメーションプロジェクトチームというのを立ち上げて、デジタルシップヤードについて進めているということをお話しさせていただきました。

今日は田中委員や高木委員からのお話、また、水本委員からもございましたように、洋上

風力につきましては、洋上風力発電P Tを3月に立ち上げまして、ビジネスモデルへの提案というところまで見据えた上での活動をしておりますし、自動運航船並びにGHG削減プロジェクトチームについても同じように3月から立ち上げて、社会実装というところまで念頭に置き、そういったところについては業界の皆様と協働してやっていく所存でおります。

コメントというよりは、海事クラスターの中で研究を担当する部署としての決意表明ということでお話しさせていただきました。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。では、こちらコメントとして承らせていただきたいと思えます。

ほかにいかがでしょうか。それでは、住野委員、よろしくお願いたします。

【住野委員】 ありがとうございます。時間がありませんけども、人材育成のところ、これは船員と船用造船も関わることでありますけども、いつも労働環境の整備であったり、人材確保の新たな仕組み作りということばかりが書かれていますが、具体的な論点が、あまりこれまでもなかったと思っております、何が言いたいかと言いますと、実は船員になるにも船用造船業の技術者になるのも、実際には専門的な学校等を卒業して就職するという一定のルール化をしておりまして、当然、学校へ行かれた方が全てそういった職に就いていただけるということであれば、多少の人材確保は出来たと思えますけども、今後、人材の確保の在り方を抜本的に考え直す必要があると思えます。その上で30歳や40歳になっても、この仕事に就きたいという新たな養成という仕組み作りも考えなくちゃいけないですし、再チャレンジができるようなことも新たな支援策も検討する必要があると思えます。

また、ここには外国人労働者の活用というのがありますが、前回も言いましたけども、外国人労働者をどの範囲で雇用していくのか、今は特定技能の範囲だと思いますけども、定着して働き続ける環境整備やスキルアップができるといった議論も続けていかないと、人材の確保というのは従来のやり方では難しいと思えます。これまでも議論してきましたので、そういった論点も今後の中長期に取り組む中では、人材の確保を従来の仕組みをどう生かしながら、そして新たな養成機関とかという仕組みを、ぜひ検討の中に素材として入れていただければ、議論が広がってくるのではないかと思いますので、よろしくお願したいと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。これもコメントとして伺ってよろしゅうございますか。

【住野委員】 はい、いいです。

【河野部会長】 ありがとうございます。それでは、大串委員、よろしくお願ひいたします。

【大串委員】 手短に1点だけ、今の住野委員のものに加えまして、女性活躍が最近言われたりしておりますが、ほとんど船員確保においては、性別的に男性を主眼に置いた育成が多かったのではないかと思います。そういう意味において、今現在、どれぐらい女性が船員として活躍をされているのか、キャリア的なパスは今どうなっているのかとか、あと、男性に厳しい環境では女性はとてもその中で仕事を遂行するのは難しい状態にあると思いますので、どのようなサニテーションの状態を含めたものが今は確保されていて、どうすれば女性も積極的に参画できる、船員として働けるような環境が確保されるのかということも併せて御検討いただけると、人口の半分が女性ですので、そういったこともしっかり御検討の視野に入れていただければと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。女性船員の働き方につきましては、一度検討会でやりましたので、事務局のほうから、また御説明を別途、資料をお送りいただくか何かしていただければと思います。ごく最近ですので、よろしくお願ひいたします。

それでは、ほかに何かございますか。

【瀬野臨時委員】 瀬野です。一言よろしいでしょうか。

【河野部会長】 どうぞ、瀬野委員。

【瀬野臨時委員】 資料3-2の5ポツの需要喚起で、政府系金融機関を活用した船舶ファイナンスというのが書かれていますが、これは見る人によって、高いほうの政府系金融機関を活用して、船主が船舶を作ってくれるという見方になると思います。だから、誤解を与える表現だから、例えば、政府系金融機関を活用した造船所に対してのファイナンスということにされたほうが、見る人にも誤解を与えないのではないかと思います。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。こちらもまた事務局のほうで、これはあくまで骨子ですから、何かお答えされますか。それでは、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】 先ほどの資料2のときの御質問でもお答えいたしました。5ポツ(1)の①は需要喚起策なので、ここで書いています政府系金融機関を活用した船舶ファイナンスというのは海運会社への支援策であります。瀬野委員御指摘の造船会社への支援策は5ポツ(1)の②、2ページ目の一番下、基盤強化のための施策の次の3ページになりますが、最初のポチです。企業間の集約、統合、協業等の促進策、政府系金融機関の出融資の部分、これが造船所に対する政府系金融機関の支援策になります。ですので、両方支援策を用意したいということでもあります。

【河野部会長】 ありがとうございます。瀬野委員、よろしゅうございますか。

【瀬野臨時委員】 これはよく分かるのですが、今回、造船所を強くするための会合だと思えます。今、造船所は船台が空いている2年、3年後の、要は、例えば2万トンから10万トン、20万トンぐらいの船、これをいかにして日本の造船所に建造してもらうかというのが短期的な会合だと思えますので、先にこのような船はごく一部なんです。だから、大半は外国船所であったような外国向けの日本のものが、特に日本にありますので、それを建造の船、20%ぐらいの錢貨をいかに造船所の知恵で落としていくか、これしかないと思えますので、もう少し造船所に危機感を持って対応を国と一緒に考えてもらったらと思えます。我々船主としては、日本の造船所で造るか外国の造船所で造るかというのは、我々の手の内にありますので、高い船を日本で作りますということはあまりあり得ないと思えます。だから、もう少し知恵を出して、造船所の皆様に考えてもらったらと思えます。

以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。ただいまのはコメントとして御意見を伺いまして、事務局ではお書きになるときに表現をいろいろ工夫していただければと思えます。よろしく願いいたします。

ほかに何かございますか。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】 船用工業会の木下でございます。骨子の中には、船用工業としていろいろと盛り込んでいただきまして、ありがとうございます。

繰り返しのお願いになるかもしれないのですが、資料1にありますように、我々は今、船用工業会は造船工業会と一緒にサプライチェーンの最適化ということで、いろいろと取組を進めております。これは調達だけではなくて、情報の不足を早くして中韓の造船所に勝っていこうと、そういうことを目的にやっておりますが、なかなか大きなテーマでありますので難しいと思えます。

そういった中では、また御支援をお願いしたいということと、資料1にありますが、その他の中で私がお願いしたかったのは、海外への建造する場合の日本船の調達です。我々、船用工業会は256社が一生懸命やっておりますが、今、日本の船用工はヨーロッパに比べて約6分の1の売上げ規模であります。そういった中で、海外に我々も進出して売上げを上げていきたいということが、日本の造船業界にも寄与できると思っておりますので、そういった意味でも、これは国土交通省をお願いする話ではないかもしれませんが、御支援をお願いしたいと思います。

コメントでございます。以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。では、こちらコメントとして承らせていただくということにさせていただきます。

ほかに何か、よろしゅうございますか。そろそろ時間が過ぎてきてしまっておりますので、それでは、議題3につきましては、この辺りで終わりとさせていただきます。それでは最後の議事となりますが、議題4の今後のスケジュールにつきまして、事務局から資料4の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。

【高木外航課長】 それでは、最後の議題でありますけど、資料4になります。

資料4のほうで、今後のスケジュールを記載しておりますけども、先ほど船舶産業課長のほうから1回早めたというお話もありましたけども、今回の合同会議、第3回というところでもありますけども、次回、もう1回合同会議を開かせていただきまして、国際海上輸送部会のほうは中間取りまとめの案と、海事イノベーション部会のほうは答申案をお示しいたしまして御議論いただいて、それで、これらの案についてフィックスさせる形にさせていただきます。という御説明であります。

以上であります。

【河野部会長】 ありがとうございます。

では、これまでの事務局から御説明を踏まえまして、今後のスケジュールに関しまして御質問、御意見等がございましたら、よろしく願いしたいと思います。事務局の提案どおりでよろしゅうございますか。それでは、そのようにさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局より今後の予定の御案内をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【事務局（榎本）】 議題4で御説明させていただきましたとおり、次回は11月下旬、

または12月上旬に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を開催し、それぞれの部会ごとの中間取りまとめ案、答申案の検討を行う予定としております。日程につきましては、事務局より調整の上、別途、御連絡をさせていただきます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、第3回国際海上輸送部会、第10回海事イノベーション部会合同会議をこれで終了させていただきます。本日はお忙しい中、御協力を賜りましてありがとうございました。

— 了 —