

## 1・2 海事分科会 国際海上輸送部会・海事イノベーション部会

### 1・2・1 国際海上輸送部会、海事イノベーション部会の設置(第 38 回海事分科会)

赤羽一嘉国土交通大臣は、2020 年 5 月 20 日、交通政策審議会（会長：古賀信行野村ホールディングス特別顧問、経団連審議員会議長）に対し「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業、造船業のあり方及び外航海運業、造船業の基盤整備に向けた方策」についてそれぞれ諮問した。（交通政策審議会委員名簿については国土交通省 web ページ [https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s301\\_kotsu01.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s301_kotsu01.html) をご参照。諮問については【資料 1-2-1-1】をご参照）。

同審議会は、諮問を海事分科会（分科会長：河野真理子早稲田大学法学学術院教授／委員名簿は【資料 1-2-1-2】ご参照）に付託。海事分科会は、2020 年 5 月 22 日の第 38 回会合において、外航海運業については「国際海上輸送部会」を設置して検討すること、造船業においては「海事イノベーション部会」（2016 年 1 月に設置）において検討することをそれぞれ了承するとともに、2020 年度末に国交大臣への答申を行うことを各部会の目標とした。これらの検討に際して、当協会内藤会長に対し、両部会への参画を願いたい旨要請があった。

なお、過去の海事分科会議事録、資料等については、以下の国交省 HP にて公開されている。（URL：[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302\\_kaiji01.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kaiji01.html)）

### 1・2・2 国際海上輸送部会・海事イノベーション部会

#### (1)開催状況

両部会は、それぞれ関係業界ヒアリングを行った第 9 回海事イノベーション部会および第 2 回国際海上輸送部会を除き、全て合同会議として開催された。開催状況は以下の通り。

- 令和 2 年 7 月 2 日：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
- 同 8 月 21 日：第 9 回海事イノベーション部会
- 同 8 月 31 日：第 2 回国際海上輸送部会
- 同 10 月 12 日：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
- 同 12 月 11 日：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

当協会からは内藤会長が両部会の臨時委員として参画した。両部会の審議概要は次の通り。※各部会の資料等は以下の国交省 HP で公開。

国際海上輸送部会

[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303\\_kokusaikaijouyusou.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_kokusaikaijouyusou.html))

海事イノベーション部会

[https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk5\\_000039.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000039.html))

## (2) 国際海上輸送部会

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で整理された論点等を踏まえ、第2回国際海上輸送部会では海運業界へのヒアリングが行われ、当協会内藤会長がプレゼンした（【資料 1-2-2-1】）。プレゼンでは、国家戦略産業としての外航海運競争力強化、事業構造の変化等に即した「柔軟なトン数標準税制」の構築、海運税制におけるイコールフッティング等を訴えた。

これを踏まえ、10月の第3回会合では、「中間とりまとめ」の骨子案が審議され、大坪海事局長（当時）より「トン数税制を含む今後の外航海運政策のあるべき姿について多面的に検討していくことが重要」、「外航海運政策の具体的な検討について業界とともに幅広く検討し、来年夏（令和4年度要求）又は再来年夏（令和5年度要求）の要求に向けて入念に準備を行う」旨発言があった。

12月の第4回会合では「中間とりまとめ」案について審議され、最終化については河野部会長（海事分科会長／早大教授）に一任となった。当協会からは内藤会長が出席し、「中間とりまとめ」に、第2回部会での当協会プレゼンを踏まえた文言（「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」、「次期トン数税制は、我が国外航海運の存続・強化に資する観点から、柔軟な制度となるよう検討すべき」等）が盛り込まれたことに謝意を表すとともに、今後、実現に向けて対応願いたい旨要望した。（「中間とりまとめ」および参考資料については、【資料 1-2-2-2】・【資料 1-2-2-3】をご参照）。国際海上輸送部会については今後も検討を続ける予定である旨、説明があった。

## (3) 海事イノベーション部会（国交大臣への答申手交）

国際海上輸送部会同様、第9回海事イノベーション部会では造船、船用関連の業界ヒアリングが行われ、内藤会長からは、海運業界・造船業界は海事クラスターの両輪、とした上で、以下の点を指摘した。

- 2030年頃に予想される、新造船のピークまでどう生き残っていくか。中韓は造船会社の合併・統合があったが、日本だけ従来の形での維持は困難ではないか。
- 日中間の性能差を考えれば、船価が多少違う程度なら日本の造船所にお願いしたいが、10～20%違うと難しい。
- 効率化や新技術開発をお願いしたい。ゼロエミッション船などには、海運業界も関心を持っている。オールジャパンにこだわらず、他業種、他国、他産業の情報を入れていくことも重要。

その後、10月の第10回会合での「答申」骨子案に関する議論を経て、12月の第11回会合では、「答申」案について審議した。審議の結果、最終化については河野部会長（海事分科会長／早大教授）に一任となった。最終化された「答申」は2021年1月7日に古賀交通政策審議会会長より赤羽国土交通大臣に提出された（「答申」および参考資料については、【資料 1-2-2-4】・【資料 1-2-2-5】をご参照）。

※国交大臣への答申提出については、同省の以下プレスリリース参照。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001382109.pdf>

以上