

清瀬新聞

2年1組
黒澤鉄平

海事産業強化法公布

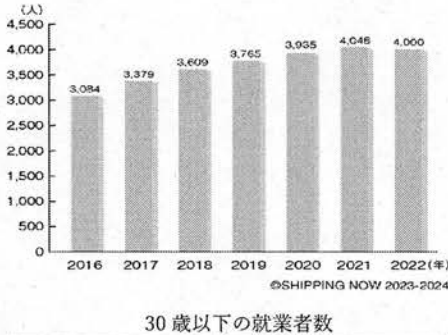
「海事産業の基盤強化のための海上運送法の一部を改正する法律」

2021年5月21日に「海事産業強化法」が公布されました。これは、造船、海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上などを図るものとされる。低迷しつつある日本経済を支える産業は他国との競争が必要不

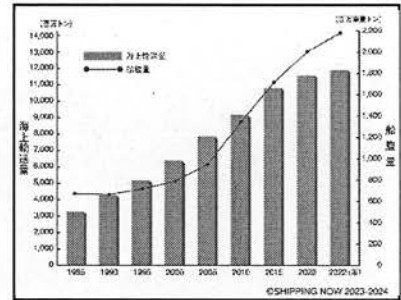
可欠である。大きな国力を持つ中国や、巨額の公的支援を受けている韓国造船所などの隣国とも競争を行っていかなくてはならない。そんな中で本法は海運事業者の安全・船員の省力化、造船事業者の生産向上に向けた長期低利融資、税制特例措置を行う。ま

た、内航船については、共有船舶建造制度の特例記入政策が行われる、「投資の促進による好循環の創出」と、船主が労務管理の責任を持ち、その下で労働時間等の適切な措置や内航海運に係る契約の書面交付を義務付け、荷主へと交付するといった「内航海運の働き方改革」の2本の柱の下実施される。

事業者の年齢層 安定した若年層



日本の産業の問題点と大きく上げられる、事業者の高齢化は意外にも海運産業は安定しているといえる内航船員の半数が50歳以上ではあるが、水産高校からの就職者が増加しているため、増加してきているため、2022年度にわずかに減少したものの、全体的にみると30歳以下の数は依然として増加傾向にあります。よって若年層は他の産業に比べ日恒的安定しているといえるでしょう。しかし、日本の産業における重要な立場にある本事業はさらなる事業者の安定化が必要となっていくと見えます。なので、労働環境の見直しを怠らないことがこれからも重要となります。



日本の海上運送量と船腹量

世界の海運

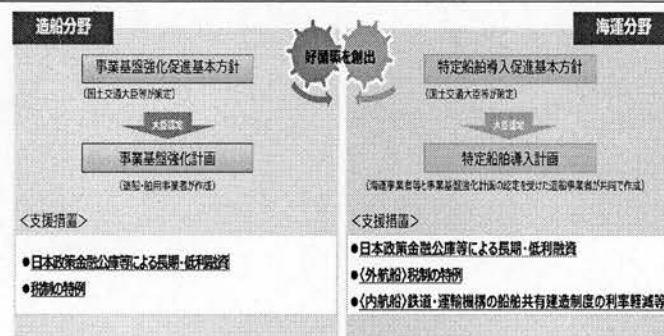
日本が競争していく壁

世界のコンテナ海運事業と比べても日本は進んでいる方だといえる。運搬能力別トップ10の中で、スイスのMSCを筆頭として、日本のONEが7位に位置している。欧州との競争はとて大切なものとなる。しかし、アジアの隣国にも目を向けると、4位に中国のCOSCO、8位に韓国のHMM、5・9・10位に台湾の事業が入り込んでいる。世界と競争をしなければならぬ日本は、アジア内でも激しい競争を繰り広げなければならぬ。各国が独自の政策を行う中で日本はそれらに劣らない新たな政策をとっていき、遅れをとらないように競争しなければならぬ。

支援計画概要

海事産業強化法に基づく計画認定・支援制度は造船と海運で別の事が行われる。造船に関しては「造船・船舶事業者が作成する生産性向上や事業再編等の計画を認定」、海運では「海運事業者と造船事業者が共同で作成する特定船舶の導入計画を認定・支援」とされる。これらにより、造船という供給側と海運という需要側の両面の総合的支援を行うことでさらなる好循環を創出させることができるという期待が広がる。これによる様々な金融支援による効果として、財政融資資金を活用したリース・ステップローンの実現や、造船事業者の会社設立等の登録免許税の軽減、海運の特

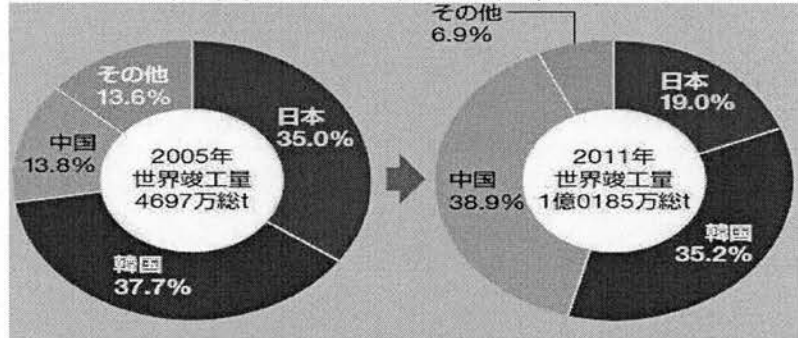
定船舶の課税標準の軽減、利率の軽減などが見込まれる。



国土交通省海事局より引用

日本の海運の弱点

日本海事産業が本当に見直すべきもの



隣国に抜かされる日本の新船竣工(東洋経済 ONLINE より引用)

日本で船舶を調達する際、質を第一に考える我が国では資金利用という面で他国に競争で劣ってしまう。量産能力の面で見ると中国などの大国にどうしても劣ってしまう。「そこまで高い品質を求めている。日本は品質のために無駄な努力をしている。」とまで言われることもある。海事産業強化法により、さらなる資金提供が望まれるが、資金面だけでなく、技術面での見直しも世界の中で競争していかなくてはならない我が国は必要不可欠である。日本の良さをつぶす可能性も挙げられるが、そのままでは世界と競争していく事が不可能になる現実が近づいてきている。さらには、ユーザーニーズに答えることができていないのかという点も挙げられる。日本が力を入れて

いる「スピードを上げて大量に運ぶ」は技術的には合理的な改善であるといえる。しかし、国際的な小口のニーズが大半なのが現実である。これらのニーズに答えられないとなると、経済的に受け入れられなくなり、どれほど技術力に優れていようと、使われなくなり、不必要な技術となってしまう懸念がされる。海事産業強化法により大幅な海事産業の国内発展が見込まれるが、それ以前に見直す必要があることも多い。

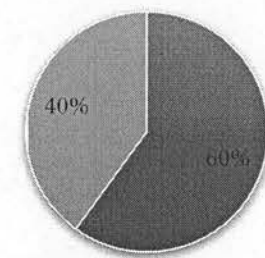
海事関係法令

- ・海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
 - ― 船舶等から海洋に油等を輩出することを規制する。
- ・造船法
 - ― 一定の船舶の製造又は修繕することができる造船台、ドック等の規制を行う。

- ・港則法
 - ― 港内における船舶交通の安全及び、構内の整頓を図る。
- ・海上交通安全法
 - ― 船舶交通がふくそうする海域における船舶交通において、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行い、船舶交通の安全を図る。

○編集後記

日本は世界各国と競争していく中で様々な政策を行っている。しかし、それ以前に考えなおし、改善する必要があることが多数あるというのが現実であるのだと強く感じさせられた。



産性重視 ■ これまで通り質重視

・インタビュー
内容…これからの経済を考
える中で海事産業
はどうするのが最
善か。
対象…近親者15人
(15〜75歳)