

国家戦略特区等ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 令和8年9月14日（月）10時05分～10時59分
- 2 場所 永田町合同庁舎1階 第1共用会議室（オンライン会議）
- 3 出席

<WG委員>

座長	中川 雅之	日本大学経済学部教授
座長代理	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策研究所所長・シニアパートナー弁護士
委員	安藤 至大	日本大学経済学部教授
委員	安念 潤司	中央大学名誉教授
委員	岡部 みどり	上智大学法学部国際関係法学科教授
委員	堀 真奈美	東海大学健康学部健康マネジメント学科教授
委員	本田 桂子	早稲田大学商学学術院大学院経営管理研究科教授

<事業者等>

斎藤 英明	一般社団法人日本造船工業会 専務理事
山崎 壽久	今治造船株式会社 理事
鐘ヶ江 邦宏	今治造船株式会社 専任副部長

<省庁等>

鈴木 延明	国土交通省 水管理・国土保全局水政課 課長
司馬 勇彦	国土交通省 水管理・国土保全局水政課 法務企画調整官
土橋 仁	国土交通省 水管理・国土保全局水政課 河川利用企画調整官
森高 龍平	国土交通省 港湾局総務課 課長
鳥井 和樹	国土交通省 港湾局総務課 調整官
早川 哲史	国土交通省 港湾局計画課 港湾計画審査官
吉田 正則	国土交通省 海事局船舶産業課 課長

<事務局>

橋本 真吾	内閣府 地方創生推進事務局 次長
小山 和久	内閣府 地方創生推進事務局 審議官
松本 修一	内閣府 地方創生推進事務局 参事官
古屋 孝祥	内閣府 地方創生推進事務局 参事官

（議事次第）

- 1 開会

- 2 議事 造船分野の産業クラスター形成に向けた規制改革提案について
 - 3 閉会
-

○松本参事官 それでは、ただいまより、「国家戦略特区等ワーキンググループヒアリング」を開始いたします。

本日の議題は、「造船分野の産業クラスター形成に向けた規制改革提案について」ということで、一般社団法人日本造船工業会様、今治造船株式会社様、国土交通省様にオンラインにて御出席をいただいております。

本日の資料は、一般社団法人日本造船工業会様、国土交通省様から御提出をいただいております。また、本日の議事につきましても公開予定であります。

本日の進め方についてですが、まず資料の説明を国土交通省海事局様から5分程度、一般社団法人日本造船工業会様から5分程度、国土交通省水管理・国土保全局様、港湾局様から5分程度で行っていただきます。その後、委員の方々による質疑に移りたいと思います。

それでは、中川座長に進行をお願いいたします。

○中川座長 それでは、これから国家戦略特区等ワーキンググループヒアリングを始めたいと思います。

本日は、一般社団法人日本造船工業会、今治造船株式会社、国土交通省の皆様にご参加いただきありがとうございます。

それでは、本日は「造船分野の産業クラスター形成に向けた規制改革提案について」、国土交通省海事局及び日本造船工業会から提案の背景と概要、国土交通省港湾局及び水管理・国土保全局から現行制度の概要等について御説明いただき、提案実現に向けて議論していきたいと考えております。

まずは、政策推進省庁の国土交通省海事局から、造船業界を取り巻く状況について御説明をお願いいたします。

○吉田課長 おはようございます。国土交通省海事局船舶産業課長をやっております、吉田と申します。私からは、造船業界を取り巻く背景ということで、造船業界関係の一般的な話、今動いている状況ということについて御説明申し上げます。

では、スライド1ページ目でございますけれども、「造船業の役割」ということで、なじみのない方も多いかと思っておりますので、ざっと造船業の役割ということでまとめております。私はいつも3つの役割があるということでよく御説明申し上げます。1つ目が左側でありますけれども、「地域経済を支える」ということで、真ん中のグラフにもございますけれども、地域生産比率というのが地方で非常に多いということでございます。90%以上が地域で生産されている。そして、部品の国内調達率というのも95%ということで、国内の地域の経済・雇用を創出しているという側面がございます。

また、真ん中でございます。昨今よく言われておりますけれども、経済安全保障の観点でござ

います。造船業が海運、日本の輸送を支えている、貿易を支えている。その中で海運業の皆様が船を調達する際に日本の造船業から約7割を調達している、また、日本の造船業は約8割を日本の生産に供給しているということで、相互に補完された関係にあるということでございます。

また、右側でありますけれども、安全保障の文脈においても非常に大きな役割があるということで、艦船や巡視船といったものは全て日本で献上しているということ、また、最近におきましては日米の艦艇の修繕ということにも貢献をしておる次第です。

次のページでございますけれども、今のマーケットの現状です。船につきましては、特に一般商船でありますけれども、日本、中国、韓国の3か国ではほぼ100%を建造しているという状況です。近年、中国が非常に建造量を伸ばしております。左側でありますけれども、建造量の推移ということで示しております。中国は非常に大きい、もう過半数を占めているという状況にあります。次いで韓国、そして日本はおおむね10数パーセントという状況にあります。受注量が右上にございますけれども、受注量で見ますと中国が約7割ということで、日本が大体10%弱という状況にあります。中国が非常に台頭している、市場をコントロールし始めているということが言えると思います。

その中で、世界の造船企業別の建造量ということでありますけれども、CSSCと書いておりますけれども、これは中国の国営造船会社で、こちらが圧倒的な1位で、その後韓国が続いて、現在3番手に今治造船様とJMUさん、昨年合併をいたしましたけれども、これが3位につけているということでありますけれども、その後に韓国、その次に中国が続いているという状況でありまして、企業別で見ましても中国が非常に台頭しているという状況です。

次のページでございます。私どもも造船業再生ということで、日本の造船業をしっかりと発展をさせていかないといけないと、特に経済安全保障の文脈というのが非常に強かったわけですが、昨年末に造船業再生ロードマップというものをまとめております。また、高市政権の戦略17分野の一つにも造船というものが位置づけられておりまして、政府を挙げて造船の再生を進めていこうということになっております。

2035年の目標ということで、私どもは建造量1800万総トンという目標を掲げております。これは2024年が900万総トンでございましたので、おおむね倍増するということであります。また、当然のことながら、質であり技術というところにおいても世界を牽引していくという目標を掲げております。

そのためにどういうことをしていくかというところのイメージをこのシートで記載しております。自律性をしっかり確保し、その上で優位性を確立していこうと。特に自律性の確保という部分で、左下でございますけれども、建造能力をまず抜本的に上げていこうということで、今と比較して50%上げていこうと。さらに生産性を25%上げていこうというところ。また、右側の下でございますけれども、人材の確保・育成を行っていく。それによって建造能力を倍増させ、そしてコスト削減も行っていこうということを考えております。

次のページが、ロードマップという形で整理をさせていただいております。2035年が大きな目標のターゲットの年になっておりますので、そこに向かっていろいろな施策を打っていくとい

うこととございます。特に「造船体制の整備」「市場の獲得」「国際連携」と書いておりますけれども、「造船体制の整備」の真ん中の辺りでありますけれども、建造能力を増強していこうとフェーズごとに分けておりますけれども、自動化、省力化を進めていく、また、施設の新設・拡大をしていく、また、ドック・クレーンを稼働させていくというところ、これが昨今報道でも出ておりました造船再生基金ということで、10年間で3500億円規模の御支援をしつつ、官民合わせて7000億円の投資につなげていく、全体としては1兆円の投資につなげていくということとございます。

これにつきましては、先週、第1弾の各企業の投資の認定をさせていただいております。こちらは非常に投資が旺盛ということで、官民合わせて約9000億円の投資をしていく。それに対して私どもがしっかりと御支援をして後支えをしていく。それによって製造をしっかりと拡張していくということを計画しております。

次のページでございます。こちらは官民投資ロードマップということで、先ほど申し上げました高市政権の戦略17分野の一つに位置づけられている造船について、重要な技術をピックアップしてそれに対して官民投資のロードマップを作っていく。これがこの7月に閣議決定されました成長戦略にも反映されているということとございます。大きく次世代船舶、そして船舶修繕、LNG運搬船の3つが重要な技術として記載をされておりますけれども、そのうち次世代船舶についてこのシートに出させていただきます。「講じるべき施策」と書いてございますけれども、これにつきましては先ほど申し上げたロードマップを基本的には踏襲しながらそれを発展させたということとございます。

続きまして、次のページでありますけれども、地域未来戦略の戦略産業クラスター計画の素案ということでお示しをさせていただいております。地域未来戦略におきましても造船というのは一つの大きな柱として各地域で捉えていただいております。特に造船所が集中しております四国、中国、九州といったところは造船分野で戦略産業クラスター計画を策定されておまして、それに基づきましてしっかりと施策を進めていくという形になってございます。

私からは以上です。

○中川座長　ありがとうございました。

次に、提案主体の日本造船工業会から本提案の概要について御説明をお願いいたします。

○斎藤専務理事　日本造船工業会専務理事の斎藤でございます。今日はこのような機会をいただきましてありがとうございます。私から、今回の提案の概要を御説明させていただきます。

次のページをお願いします。先ほど吉田課長からもありましたとおり、日本造船業再生のために、国の御支援もいただきながら、2035年、10年後の建造量倍増に向けて、各社いろいろな話を取り組んでおります。

一方で、造船業は国際的に日本と韓国と中国で世界の船の9割以上を造っております。なので、日本の建造能力を倍増していくためには韓国や中国と国際競争で戦っていくという大前提がございます。

そのためにはどういったことをしていけないといけないのかということで、日本の造船所の

持っておりますドックや工場が大変古く、また、小さい状況にあります。御説明に使っております資料が、左側の「日中韓の造船所規模比較」という絵を御覧いただければと思います。これは横軸が各造船所の広さ、工場面積であります。縦軸が従業員数になっておりまして、黄色と赤と青のドットがあると思いますけれども、ドットの一つ一つがその造船所で生産している船の量であります。造船業の場合は総トン数で建造規模を表しております。黄色が韓国、赤が中国、青が日本でありまして、御覧いただくとおり、黄色の韓国の大手3造船所は工場も広くて、そこで働いている従業員も多い。真ん中が中国でありまして、日本は工場面積も狭く、そこで働いている造船所の従業員数も少ない。結果として、それぞれのバルーンの大きさを見ていただきますと韓国が一番大きくて、中国、日本という形になっております。なので、今回、10年後の倍増を目指すというときには、この小さい造船所をどれだけ大きくしていくのか、ヤードを広くしていくのか、新しい造船所を造っていくのかというのが大きな課題になっていきます。

先ほど吉田課長からもありましたとおり、先週までに政府から造船業倍増に向けて設備投資の支援3000億円超のコミットメントをいただきました。我々民間事業者側からいきますと、事業費ベースでいきますと1兆円に近い金額の今後の設備投資を考えています。こちらの日経新聞などの報道にも出ておりますけれども、造船所によっては新たな造船ドックを掘ろうというところも出てきておりますし、今、休眠しているドックを新たに再開させるという造船所もございます。ほかに、ドックを掘る以外にもドックに部材を供給するブロック工場を臨海部に新しく造ろうという計画を持っている事業者もおります。ほかに、先ほど吉田課長からも修繕や艦艇の話で設備投資が今後出てくるというお話がございました。その関係でいきますと、修繕や造船工程の中で岸壁を延長する、そこで工事をしていくということも極めて造船業の一貫生産の中では大事だということになっておりますので、そういった部分も設備投資をしようとしているところが多くございます。

なので、今後、10年後の倍増に向けて日本各地でドックを掘る、工場を臨海部に建てる、さらに岸壁を延ばすなどといった港湾関係の設備投資のかなり大規模なものが予定されているということでもあります。その関係で今回お願いしたいと考えておりますのは、臨海部の事業用地の確保に関して規制緩和をお願いできないかということでもあります。

次のページをお願いします。私どもが具体的な課題として思っておりますのは特に埋立ての関係でありまして、これまでの経験の中でも、上側の吹き出しの1つ目のちょぼに書いてありますけれども、1ヘクタール未満の小規模の埋立てであっても着工までに2年以上を要した事例があるということでもあります。造船所を1つ新しく造ろうとすると30万平米ぐらいが必要だということでもありますので、1ヘクタール未満で24か月以上かかった事例があるということでもありますので、大規模な新しいドックの建設、休眠ドックの再開、ブロック工場の新設などの大規模な埋立ての場合はさらに長期化するのではないかとすることを極めて懸念を持っております。

そういった形でありますと、実際の着工時期のみならず竣工後のオペレーション再開の見通しが立てにくい、市況変動リスクも高まってしまう、不確実性も伴うということで、計画を各社持っておりますけれども、それを実行に本当に移せるのか、実際に国交省から頂く補助金は2035

年までには設備投資を終えて実際に建造を始めないと補助金が出ないというお話もいただいておりますので、我々としては予見性を持ったプロジェクトを進めていきたいと思っております。そういった意味では、この埋立ての関係の許認可の期間を可能な限り短くしていただけると、大変事業者の側からしますとありがたく思っております。

この下のほうに、一つの例ですけれども、24か月ぐらいかかったときの例を挙げておりますけれども、一番右から3つ目に埋立免許出願、4か月後に免許の告示という形になっておりますけれども、この期間のみならず、その前にも予備審査や事前基礎調査などで私どもは書類を集めたり、お役所の方といろいろお話をさせていただきながらやっておりますけれども、この部分もかなり時間がかかっているという認識でございます。

それで、次のページに行っていただきますと、具体の提案の概要であります。大きな柱としては、上の吹き出しの1つ目のちょぼで書いておりますけれども、一つがワンストップ化、合意形成の一元化と集約、さらに2行目、3行目にも書いてありますけれども、審査の迅速化・円滑化のための提出書類の簡素化をお願いできないかということでございます。

真ん中の提案内容の4つのちょぼが、さらに具体の御提案であります。前提として、大規模の埋立工事の許可に当たりましては、私どもの理解といたしましては地方の首長さんのみならず国交大臣、さらには環境大臣が関係してくると承知しております。そういった意味では今の法体系の中ではそれぞれの許可権者がそれぞれ判断をされるということだと理解しておりますので、そこを一元化・集約、具体的にはワンストップ化という呼び方をさせていただいておりますけれども、そういった制度を導入いただけないかと思っております。

この先例といたしましては、真ん中の提案内容の上に米印を置いておりますけれども、国家戦略特区における類似の事例として都市計画法に定める手続のワンストップ化があると承知しておりますので、同じような形でお願いできないかと思っております。

提案内容の2つ目であります。添付図書の簡素化をお願いできればと思っております。埋立てをする際にはかなり大量の図書、データをお出しする必要があります。その部分を、可能な限り濃淡をつけていただくであるとか、代用可能なものであればその代用可能なもので御しんしゃくいただけないかという趣旨であります。例で幾つか挙げさせていただいておりますけれども、例えば②で書いておりますけれども、航行安全の検討と静穏度などが直接影響しない場所については調査密度を下げさせていただくであるとか、観測データについても既往のものや数値シミュレーションなどの補完をお願いできればと思っております。

それと、3つ目であります。港湾計画に絡む埋立工事も多く予定されております。そういったものについても既存の港湾計画の基本方針を逸脱しない範囲であれば、港湾管理者の御判断・裁量で変更可能とするようなこともお考えいただければありがたく思っております。

4つ目といたしましては、トータル的に変更手続をぜひ迅速にいただけると大変ありがたく思っております。10年という期間を今回の造船業再生基金では頂戴しておりますけれども、埋立てを伴うものというのはかなり時間もかかります。その後の工事自体の時間もかかるということから、私どもとしては一日も早く埋立ても含めた設備投資事業の着工をさせていただい

て、早くに造船事業のオペレーションを開始させていただければ、国の施策であります2035年の造船建造量の倍増に貢献できるのではないかと考えておりますので、ぜひ先生方にも御しんしゃくいただければという次第であります。

私からは以上です。

○中川座長 ありがとうございます。

次に、規制所管省庁の国土交通省港湾局から現行制度の概要等について御説明をお願いいたします。

○森高課長 私、国土交通省港湾局で総務課長をしております、森高と申します。よろしくお願いいたします。

本日、手前ども港湾局から公有水面埋立法と港湾計画の概要、埋立法につきましては私から、計画につきましては計画課の早川から御説明申し上げたいと思います。

ページを1ページスクロールしていただけますでしょうか。公有水面埋立法の概要でございます。こちらにつきまして、上の「法の概要」でございますが、適切な国土利用や環境保全等の確保の観点から、公有水面、国が所有する海か湖等に新たな土地を造成しようとする方、造船事業者様等につきましては、免許権者（都道府県知事等）の免許を得るといった概要となっております。

下のほうに「埋立手続の概要」と書かせていただいております。審査の内容と詳細は次のページで詳しく御説明いたしますので、ここでは大枠について御理解いただければと存じます。まず、埋立願書を出願する者は「出願人」ということで、今回のケースですと造船事業者が該当すると認識しております。そして、その下に「免許権者」とありますが、埋立願書の審査や免許を行う者は免許権者ということで都道府県知事、そして港湾区域内でこういった埋立てをする場合は港湾管理者ということですが、港湾管理者も基本的には都道府県、もしくは市町村という形になってございます。

そして、大きく出願から免許までの流れが4つ書いてありますが、1番目が出願、法の第2条で決められておりまして、出願人が必要な願書を免許権者に提出する。

そして、2番目が審査ということで、免許基準が法に書いてありますが、それに適合しているかの審査と、併せて埋立区域に権利を有する者、具体的には漁業関係者といったものを想定しますが、そういった調整状況も確認をしながら審査をするというのが2番目。

そして3番目が告示・縦覧ということで、免許権者は出願内容を告示・縦覧に供しまして利害関係者から意見を受け付けることとなっております。また、地元の市町村長などへの意見聴取も実施するということになっております。

そして、最後の④免許の付与ということで、免許基準や埋立区域に権利を有する方との調整状況を確認の上、免許を付与するということと、最後の※印、先ほど造工会さんからも御指摘があったところですが、埋立面積の大きい場合などにつきましては、免許の付与に先立ち国土交通大臣の認可、環境大臣への意見聴取が必要となってまいります。

次のページを御覧ください。こちらが出願から免許までの手続のフローとなっております、

まず出願人が、左上に①とありますが出願ということで、出願する中身につきましては法第2条第2項・3項で決められておりまして、願書と添付書類、こちらに記載のものを提出いただく形になります。

出願が終わった後のステップとしては免許権者、港湾管理者や都道府県知事になりますが、②の審査ということで、審査基準につきましてはこちらの①から⑤まで書いてあります基準に従い審査をするということと、その下の※印でございますが、公有水面、埋め立てる場所に権利を有する方がいる場合は、基本的には①の権利者が埋立てに同意しているというところになるのですけれども、そういったものがきちんとなされているかというのも併せて確認をするということとなっています。

そして、その下が③でございますが、告示・縦覧ということで、こちらは法3条第3項に出願があれば遅滞なく告示せよという形になっておりますが、3週間その埋立ての内容について告示をした上で意見の聴取をするということと、地元の市町村長への意見も聴取しまして、その際には市町村議会の議決が必要というのがこちらの立てつけとなっております。

そして、この②、③を経た上で免許を与えるのですけれども、その下に※印で書いておりますが、認可申請ということで、港格、港ごとに貨物の取扱量や国際海上ネットワークの太さなどに応じて港が分類されておるのですけれども、その港の分類や埋め立てる面積に応じて国土交通大臣の認可や環境大臣への意見聴取が、免許権者が免許を与える前に必要となってくるという規定でございますが、こちらにつきましては、国土交通大臣、環境大臣、必要に応じて手続を経た上で、最終的に免許権者が出願に対して免許を行うというのが流れとなっているところでございます。

次のページをお願いします。

○早川港湾計画審査官　引き続き、港湾計画の概要について、計画課の港湾計画審査官をしております早川です。説明をさせていただきます。

通しの16ページは、港湾計画の概要というところで、基本方針の策定、それから港湾計画の定義、港湾計画の国土交通大臣への提出について、関係法令を書かせていただいているものでございます。港湾計画は港湾法第3条の3に基づき、基本的には地方公共団体になりますが、港湾管理者が定める法定計画となります。

次のページをお願いいたします。港湾計画を定めまたは変更したときには、遅滞なく国土交通大臣に提出する必要があるとございます。国土交通大臣は提出された計画について、港湾法に定める基本方針との適合の確認や交通政策審議会港湾分科会への諮問を行い、港湾計画の変更を求めない場合、その旨を国土交通大臣より港湾管理者へ通知いたします。

なお、軽易な変更の場合には、この確認プロセスの代わりに港湾管理者より大臣への港湾計画の送付といったプロセスになりますといったイメージを下のほうに書かせていただいております。

次のページをお願いいたします。このようなプロセスの簡素化のほか、さらに港湾管理者と国土交通省から成る港湾計画業務改善検討会を設置しておりまして、資料の簡素化等の改善策の

策定や環境調査におけるガイドラインの作成などについて、継続して取組を進めているところでございます。

説明としては以上になります。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、日本造船工業会の埋立免許に関する提案は国土交通省水管理・国土保全局も所管省庁だと思いますので、何か補足等がありましたら、お願いいたします。

○鈴木課長 水管理・国土保全局で水政課長をしております、鈴木でございます。

こちらについては港湾局さんとも連携して検討させていただいてございまして、基本的には今の御説明に補足等はありません。皆様からまた御意見等を頂戴できればと考えております。よろしくお願いいたします。

○中川座長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から御質問、御意見をお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

落合先生、お願いします。

○落合座長代理 ありがとうございます。

まず、工業会様に御質問したいと思っております。今回、この御提案をいただいておりますが、あくまで手続そのものとしてはそれはそれで維持はすると理解しております。一方でこれは今回のテーマに限ったことではなく、特区や規制改革に携わっているとよく見受けられることではありますが、様々な場に分散してしまっていて手続が進めにくくなったり、もしくは時間がかかってしまったりすることを、手続を改善したり合理化したり、ないし新たに整理していくというお考えでよろしいでしょうか。これが1点目です。

2点目としては、既に御提案自体はいただいていると思いますが、特に重視してほしいポイントや視点について、もし補足があればお願いしたいと思いました。

一旦以上です。

○中川座長 造船工業会様、お願いします。

○斎藤専務理事 造船工業会、斎藤でございます。御質問ありがとうございます。

1点目でありますけれども、まさに先生が御指摘いただいたとおり、私どもも手続自体のどこをスキップしてくれということは考えてございませんで、時間がかかっている、分散しているところをぜひ一元化をお願いできればという趣旨が1点目の確認でございます。

2点目は、新しい視点というよりはぜひ今回お願いしたいのは、私どもは特に2つありまして、1つ目が、1点目にも関連しておりますワンストップ化による分散を極限まで下げていただきたい、それによって時間を短縮いただきたいということで、2点目については、今、この画面に出ております提案内容の2つ目の添付図書の可能な範囲での簡素化をぜひ行政御当局に御検討いただけると、大変事業者側の負担も減るものですからありがたく思っているという次第であります。

私からは以上です。

○中川座長 落合先生、よろしいでしょうか。

○落合座長代理　ありがとうございます。

では、国交省様にも今のお話を踏まえて御質問できればと思います。今回は港湾局様、水管理・国土保全局様と両方にわたっていると思いますので、共通して御質問させていただければと思います。今回の御提案の内容自体は、先ほど工業会様からも御説明がありましたが、あくまで安全確保や環境への配慮、地域での合意形成など、必要な点があればそれは実施するという前提と理解しました。どちらかというと、より予見可能性を高める、手続的負荷を下げることで、支障が基本的には出ないタイプの御提案ではないか、と思っております。

また一方で、今回、国交省様でも最初に海事局様からプレゼンしていただきましたが、造船業自体については、成長戦略においても17分野の中で重要な役割を担っているとされている分野の一つでもあるかと思います。そういう意味では、特にスピード感を持って進めていくことが必要な領域でもあるのではないかと思いますので、こういった観点で、それぞれスピード感を持って議論を進めて合理化を進めていただけないかと思いますが、いかがでしょうか。

○森高課長　国土交通省港湾局総務課長の森高と申します。

先ほどワンストップのお話を造工会の斎藤様からいただいたところでございまして、斎藤様から必要な手続をスキップするというのを考えていないということと、あとは目的としてはワンストップで事業の予見可能性を高めるということをおっしゃっていただきまして、手前ども国土交通省港湾局といたしましても、このワンストップ化につきましては、先ほどスピード感を持ってという座長代理からの御指摘もありましたけれども、どのような対応が取り得るか、特区事務局とも相談しながら調整を進めていければと考えておるところでございます。

以上でございます。

○鈴木課長　水局の水政課、鈴木でございます。

港湾局さんと同じ認識を持って、しっかりこういった補正的な措置が講じられるか検討させていただければと考えてございます。

以上です。

○落合座長代理　ありがとうございます。

前向きに御検討いただけるということでもありますので、宜しく願いいたします。最初に御説明いただいた海事局様も含めて、国交省にとっても重要な所管分野における産業クラスターの形成につながることもあると思います。省を挙げてぜひ一丸として取り組んでいただきたいと思いますと考えております。

私からは以上です。

○中川座長　ありがとうございました。

安念先生、お願いいたします。

○安念委員　ありがとうございます。元中央大学にありました、安念と申します。

誠に素人くさい質問で大変恐縮なのですが、造船工業会の斎藤さんに一、二教えていただければと存じます。

一つは、かつて日本が造船大国の名を欲しいままにしていた頃には、巨大なタンカーなどを造

るための巨大なヤードやドックがあったのだらうと思うのですが、そういったものは、その種の巨大な船を造らなくなったためにもう他に転用されてしまったのでしょうか。今さらそこを再開するということはできなくなっていて、一から造らなくてはいけないという状況があるということなのでしょうか。これは事実の問題として教えていただければと存じます。これが第1点。

次に、ワンストップ化というのは全くそのとおりだと思うのですが、公有水面埋立法によれば、地元の市町村長の意見を聴く、その市町村長が意見を述べる時には議会の議決が要る。ということは、一言で言ってしまえば地元自治体の同意が要るということだらうと思うのですが、そうとなりますと、これはよく原発の再稼働などでも問題になるところですが、ワンストップ化するとか集約するというのはなかなか難しいプロセスではないかと思うのです。その点について何かお見通しや工夫など、もし何かお考えが現時点であれば伺いたいと存じます。

以上2点でございます。

○斎藤専務理事 造船工業会、斎藤でございます。御質問ありがとうございます。

1点目、かつて造船大国のときに巨大なタンカーを造っていたというお話であります。現在、世界で一番大きい船は400メートルぐらいの長さがあります。昔、日本がよくそれこそオイルショック後に造っていた船で300メートルぐらいの長さでありまして、それと比べてもかなり大きくなっております。日本の造船業の歴史を振り返りますと、オイルショック後に大不況が来まして、それでその頃に造船所の大型タンカーを造るために新しく造ったドックのかかなりの数が閉鎖されたり、休眠したりしています。

一方で、今後10年間の世界の建造需要の見通し、これは国交省でも予測をしておりますけれども、これでいくと過去の例を見ないほどの建造需要が上がっていくのだという見通しになっておりまして、そういった意味で今回の国の施策の目標も、建造能力をもう一度倍に戻そうではないかということを目標として掲げておられると承知しています。

そういったことも受けまして、日本の造船会社はいろいろな形で建造能力を伸ばそうとしておりまして、一つのキーが、ドックを新しく造るという計画を持っているところもありますし、オイルショック後に休眠させた、昔大型タンカーを造っていたドックを具体的にもう再開を決めている造船所、これも国のお金を頂きながらですけれども、そういうところもあります。

それで、そういった事業者については、繰り返しになりますけれども、今回要望させていただいております埋立法の関係の手続は必ず要るのだと事業者自身も認識してまして、この話を工業会の中でも先週、関係社長が集まる会合があったものですから、こういった動きを今していますという話を念押ししたところ、うちもぜひこういうものをしていただけるとありがたいという事業者もかなり多くて、そういったことから、ぜひ今回の提案をお認めいただくと大変ありがたく思っています。

それと、2点目であります。先生御指摘のとおり、自治体、特に議会の議決も必要だということを我々もよく認識はしております。法律自体議会の同意も必要だということがあって、我々はこれをスキップしたいということは全然思っておらないのですけれども、そういった意味でワンストップ化したとしてもうまく事が運ばない可能性があるのではないかという御指摘などは

認識しているのですけれども、一方で、それぞれの許認可権者のプロセスが個別に走っていると、どうしてもどこかで手戻りが出てくる可能性が、許認可権者の３人のうち一人でもどこか最後のタイミングで反対だという話になると、そもそも設備投資計画自体が頓挫してしまうものですから、そこをワンストップ化で、大変都合が良い話かもしれませんが、認可権者の国交大臣、環境大臣、さらに首長さんが一括で同じように歩調を合わせてスキームを進めていただくというのは、我々民間側からしても実際のドックを掘るとか休眠ドックを再開させる、また、新たに工場を建てる、艀装岸壁を造っていく予見性が高まっていくものですから、ぜひそういった形でワンストップ化をお願いできればということで、今回御提案させていただいているということであります。

以上です。

○安念委員 よく分かりました。ありがとうございます。

○中川座長 今回の安念先生と、それからその回答のやり取りで、地方自治体の同意が必要だということは維持されているわけですので、地元の地方自治体のほうで何らかの事情があって同意ができないという場合がないわけではないということですね。これを今回の提案で解決しようとするものでは恐らくないと思います。要は免許権者である地方自治体がいろいろな方の意見集約を図る場合、それから、免許権者から政府に認可を申請する場合の認可を得るといったときの調整コストをできる限り下げていこうという御提案だと思いますので、今のやり取りは非常に重要なことではないかなと思いました。

それでは、岡部先生、お願いします。

○岡部委員 ありがとうございます。私はこの会議体自体も初めてなので、ちょっとずれた質問だったら大変申し訳ないのですけれども、埋立免許の関連そのものについての質問ではなくて造船業自体の今日のお話に関する質問でもよろしいでしょうか。

○中川座長 お願いします。

○岡部委員 では、よろしくお願いします。

お話の冒頭に、造船業の立ち位置といいますか、基幹産業としての重要性、それから地元の雇用にも貢献しているという話と経済安保、それから防衛にとっての観点からも重要だというお話があったのですけれども、私自身、外国人政策を専門にしているものですから、雇用戦略の関係で何か問題があるかどうかということが気になります。

この分野においての人手不足状況というのがどのくらい深刻なのか、あるいは思ったほどないというお話なのかという質問が一つと、もし人手不足問題を抱えているということであれば、今の冒頭のお話のような経済安保、あるいはセキュリティーの観点からも配慮した上での雇用戦略というものを何かお考えなのかというところをお聞かせいただければと思います。

よろしくお願いします。

○中川座長 海事局様なのか造船工業会様なのか分かりませんが、どちらからかお願いいたします。

○吉田課長 国土交通省海事局でございます。政策的な観点から、私のほうで答えをさせてい

たきます。

造船業の特徴の一つとして、労働集約型という部分がございます。船を建造するというのは例えば数十万点の部品を切り出して、それを溶接して組み立てていく、それを船という形に仕上げていくということでございますので、熟練した技能でありますとか、技術者も当然異なる設計で必要になるということでもあります。したがって、人というのは非常に重要で、その中で人材不足というのにも確かに大きな課題にはなっております。その中で技能実習生の方や特定技能の方を受け入れて一緒に作業していくということも実際行っております。

その中で、これからどうしていくのかというところでもありますけれども、我々としてはまずは人材の確保・育成、当然これは日本人の方のリスキリングを含めた確保・育成をしていくという部分がございます。もう一つは生産性をとにかく上げていく、自動化・省力化を進めていくということで、ロボットを導入していくということも今考えている。その辺りは総合的に戦略的に組み立てて、この倍増というのを達成していこうとしているというのが実態でございます。

以上です。

○岡部委員 ありがとうございます。職種や職能にもよると思うのですが、特定技能や育成就労の入り口というのが果たして適切なのかどうかということも含めて後日伺える機会があればと思います。

諸外国の事例ですと、人数だけそろえても結果的にそれが生産性の向上につながる場合とそうでない場合に分かれるという実情も見えているところですので、その辺りは特に御配慮を今後もいただけるようであればありがたいと思います。

ありがとうございました。

○中川座長 ありがとうございます。

ほかに御発言を求める方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日は提案主体と規制所管省庁に加え、造船分野の政策を推進する立場である国交省海事局にも参加いただきました。海事局からお話があったとおり、今回の御提案はいずれも日本成長戦略や地域未来戦略に基づく政府の政策の推進にとっても重要な御提案であり、国家戦略特区として受け止めさせていただくのにもふさわしい御提案だと思っております。

御説明の中には事前にこういった手続の迅速化にそれぞれの規制を所管している部局の方々も迅速化に努めていただいているという御説明もいただきました。ただし、規制省庁様のほうで自発的に行っていただくということと、特区でやっている都市計画法の一括認定のように制度として要請をしてそれがワンストップ化につながっているということはやはり違う側面があると思っております。現実問題として都市計画法の一括認定は非常によく使われている制度となっております。

そのようなことを踏まえまして、本日の議論を踏まえて、規制所管省庁におかれましては、日本成長戦略や地域未来戦略に基づく政策推進の観点も踏まえ、早期の政策実現に向けて具体的な方向性を打ち出せるよう、年内をめどにして検討を進めてください。もし検討の進捗状況を踏まえ必要な場合はこのワーキンググループで改めて検討状況を報告してください。提案主体に

おかれましても、提案の早期実現や実装を見据え、規制推進省庁等とも協力しつつ、関係自治体と地域の関係者との連携を進めていただきますようお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。