

海運・造船業、改めて生き残り戦略を競争上のハンディ克服が大きな課題

「最近では造船も海運も順調にいられているので未来永劫大丈夫だと思っていたが、海造特委員長になり勉強すればするほど、世界の中で生き残ることは大変なことだと痛感している」。自民党政務調査会の海運・造船対策特別委員会（海造特）委員長を衛藤征士郎衆議院議員（自民党の海軍立国推進議員連盟会長）から引き継いだ村上誠一郎衆議院議員（愛媛県第2区）はこのように語る。村上議員の地元は世界有数の海事都市である今治市。自身は村上水軍の末裔。海運・造船業への関心は高いが、「海運は経済の大動脈を担っているのに、国民の認識は薄い」と、経済における重要性について国民理解をさらに促していく必要性を強調する。村上氏に海運・造船の政策課題などを語ってもらった。

◆生き残りへ掘り下げる時期

—— 海造特の委員長として抱負をお聞かせください。

村上 私は愛媛県今治の出身で、“門前の小僧”ではないが、子どものころから造船や海運はずっと身近だった。私の後援会長も真木さん（真木克朗・前日本内航海運組合総連合会会長）にやっていた。外航海運業は便宜置籍船化や外国人船員との混乗などで、（円高に）対応してきたわけだが、熾烈な国際競争を今後どうしたら勝ち残っていくのか、海造特の委員長に就任し勉強していく中で感じている。私自身が村上水軍の末裔ということもあり、海運への関心は高いが、経済の大動

脈を担っているのに、案外、国民の認識が薄いのではないかと。

—— 確かに水や空気のようにあって当たり前と感じている人が多いかもしれません。

村上 そう思う。まさに今の難しい世界経済の中で、経済の大動脈であり生命線だ。シーレーンの確保と密接に絡んでいる。しかし残念ながら国民には深く認識されていない。国民全体の理解を求めることが大事だ。また造船業では、今治には今治造船や新来島どつくがあるが、中国経済の好影響で受注が多く、4～5年先まで船台は埋まっていると聞いている。仕事量が潤沢にあるので私は安易な気持ちでいたが、中国が自ら造れない部分が日本に

自民党海運・造船対策
特別委員会委員長

村上誠一郎氏

（むらかみ・せいいちろう）
東京教育大学付属（現筑波大学付属）小・中・高校を経て、東京大学法学部卒業。河本敏夫通産大臣・自民党政務調査会長・経済企画庁長官各秘書を経て衆議院議員、愛媛県第2区選挙区選出。行政改革担当相、規制改革・産業再生機構担当相、財務副大臣、大蔵政務次官などを歴任。1952年5月11日生まれ。

回ってきているところが大きい。中国の造船業が力をつけ、自国で必要な船を自国造船所ですべて建造できるようになったとき、果たして日本造船業が今のような好況を維持できるかどうか。韓国造船業もより力を高めてきている。もう一度、日本造船業の将来の展望を見通す必要がある。韓国や中国が人件費の安さを武器に商売をしているのに対し、欧州の造船業は、売上高は大きくなくても非常に付加価値の高い船を造り、利益率を高めている。日本が造船技術、能力を、人材も含め確保しながら、生き残り戦略をどのように考えるか、今が正念場ではないか。

また、中国や米国はシームレス物流の形成や、高効率の港湾とバックヤードシステムのモデルができています。そのような港湾・物流シス



の日本の財政が厳しいのでなかなかすぐにはいかないけれど、徐々に競争上のハンディがないようにしていくことが大きな課題ではないか。

—— 来年度のトン税導

テムを見ると、地政学的なものも含めて諸外国は先を読んだ戦略を考えてきている。日本では残念ながら将来を考えたシステムを誰も考えてこなかった。ハブ空港、ハブ港など一連の国全体の物流システムを考えないと造船や海運だけで生き残れといっても難しい面があるのではないかと。

◆トン税、政治的判断に

—— 海運は非常に好決算となってきています。その面で魅力ある産業になってきているかもしれませんが、世界単一市場で商売している中で例えばトン数標準税制（トン税）のように、外国企業との間に制度の差があると、現在の好調が揺るぎかねないのでは。

村上 特に外航海運は国際競争が熾烈なので競争条件がイコールフットINGでない、ハンディを負っているはずだと思う。今

入に向け財務折衝が行われており、自民党内での税制議論も開始されています。外航海運業界はトン税で生じた実質減税分の用途を限るような制度だと利用しにくい、使い勝手が良い制度を求めています。

村上 税制で難しいのは、税制の基本原則が“公平・公正・簡素・活力”なので、他の業界とのバランスを見なければいけないということだ。特に内航海運とも比較をしながらやっていくことが必要だ。海運は経済の大動脈なので国家の安全保障の面からも自前で確保していかなければならない、ということも国策としてどう捉えるかに尽きる。（トン税制度の内容は）さまざまなテクニカルチームの問題があるが、そこは大所高所で判断するかどうかということ。幸い衛藤さんや自民党税制調査会の副会長が海造特にはいるので、皆で理論的にも実利的にも妥当な線で見出したいように何とか着地点を見出したい

と思っている。税制で難しいのは消費税論議を封じたことで国の歳入欠陥構造が過去5～6年放置された。もう少し早く対応策を講じていれば良かったわけだが、国の苦しい財政事情の中でトン税をどう位置付けるかは、税理的には非常に難しいが、海運は経済の大動脈だから、自主独立路線をある程度確保する必要がある、食料もエネルギーもすべて輸入に頼り、運ぶのも他人ということではどうにもならない、というところから説き起こすしかないのではないかと。

—— 日本版トン税では企業の国際競争力をつけるだけではなく、日本籍船、日本人船員を増加させていく方向です。“日本籍船”“日本人船員”についてはどう思いますか。

村上 やはりナショナルフラッグの船、船員、会社で、基本的にはすべてオールジャパニーズでいけたら一番良いに決まっている。しかし、熾烈な国際競争に生き残るために便宜置籍船や混乗などのシステムを考えてきたわけで、その時に応じてさまざまな知恵を出していくしかないと思う。

—— 造船業の国際競争力についてはどう考えますか。

村上 欧州のように付加価値を高めて、日本でしかできない省エネ船などハイレベルな船の建造に特化

（この項、10ページに続く）

インタビュー



い。次世代の人材育成や海事クラスターの構築による海のまちづくりに今治市長が懸命に取り組んでいるのだが、総合的な援助が必要ではないか。

—— 今治

していくのかどうか、日本造船業の生き残りを考えるためにはもう一ひねり、二ひねりしていかないといけない。そのためには荷主、船社と造船が三位一体で連携し、今後どのようなニーズが見込まれるのかを、情報交換を密にして捉えていく必要があるのではないか。

—— 海事産業の振興についてはどうお考えでしょう。

村上 地元の今治でも、若年者の人口減少や高齢化の進行で、後継者難や海外移転による先細りが懸念されている。わが国全体の海運産業と同じで、船員をはじめ、産業を担う人材の確保に力を入れなければならない。次世代の人材育成や海事クラスター構想による海のまちづくりのため、小中学生のころから海への関心を持たせるような取り組みを重ねていくことが必要ではないか。今治には弓削商船高等専門学校があるが、入学希望者が減っているのが、就職の希望に沿えるようにしなければいけな

市には海運会社や造船所など海事産業が集積し、世界最大の海事都市になっています。

村上 村上水軍以来の伝統を脈々と受け継いでいると思う。昔から地元の人には“ギリシャ・香港・波方”とあって、(海事都市として)誇りと自信を持っている。(2005年1月の市町村合併で)大「今治市」として、今治造船がある今治、新米島どっくの大西、海運業のメッカである波方や伯方がすべて一緒になったので、世界有数の海事都市となっている。市の行政と絡めながら、合併効果を高めていくことが大事だ。

◆三光の倒産を間近で見る

—— 村上議員は、三光汽船の元オーナー、河本敏夫代議士の議員秘書を務めていましたね。

村上 河本さんの部屋に行った時、YKバオ氏(包玉剛、香港のワールドワイド SHIPPING 創業者)の直筆の額が飾られていたのを

今でも覚えている。バオ氏はオナシス(ギリシャの海運王)と同じくらいの大海運王だった。あの時はブラザ合意の前で、省エネ船への代替時期。河本さんは100隻以上のバルカーを発注したが、同時期にYKバオ氏はタンカーを中心に持ち船を売り払った。その結果、三光汽船は大打撃を受け、ワールドワイドは香港船主の中で唯一、マーケット下落の影響を回避した。その時、私は世界経済の恐ろしさを痛感した。情報の確保が造船・海運における1つの条件だと今でも思っている。

最近造船も海運も順調にいつているので未来永劫大丈夫だと思っていたが、海造特委員長になり勉強すればするほど、世界の中で生き残ることは大変なことだと痛感している。今までは金融や為替問題には取り組んでいたが、造船・海運における世界の現状と日本の将来の問題点を再認識させられている。ある面で良い時に委員長を務めさせてもらっていると思う。政治家も小選挙区になって、グローバルな見方ができる人が少なくなっている。同様に造船・海運と直接かわりがない、海がない地域の人たちに関心を持ってもらうのは実際問題として難しい。だから造船・海運の経済における重要性を皆さんに知ってもらい、問題の認識を深めてもらうところから入らなければいけないと思う。

(聞き手：日下部佳子)