

# 「 総合的な新造船政策 ～ 一流の造船国であり続けるために ～ 」 の方向性について (新造船政策検討会中間報告)

- ・ 今後、この報告書のそれぞれの項目を具体化していくこととしています。
- ・ 項目に不足がある場合には、項目を追加していきます。

## I. 我が国造船産業の位置付け

我が国の海事産業<sup>1</sup>は、貿易・流通の基盤として我が国の経済活動を支える基幹産業である。また、オープンなグローバル市場の中で厳しい競争を行っており、この国際競争に勝ち抜けば、世界の経済成長を取り込んで、今後とも日本の成長に寄与することができる産業である。

造船・船用工業の従業者数は13万人強を数え、いわゆる空洞化に負けることなく、我が国製造業の従業者数が減少する中であって雇用を増やしている。また、裾野が広い産業であり、多数の関連事業者が集積し、地域の雇用と経済を支える重要産業である。

## II. 造船産業と外部環境の現状及び課題

### 1. 造船市場の需給ギャップと為替

世界の商船船腹量は約10億総トンであるが、その約4分の1にも及ぶ各国造船所の手持ち工事合計量約2.6億総トンが今後2～3年のうちに海運市場に投入される。したがって、短期的には需給ギャップは大変大きいと予想される。

このような造船市場の供給過剰の状況にあって、さらに、数年前に比べての円高、ウォン安等により、我が国造船業の受注環境は悪化している。

### 2. 中国・韓国の状況

2010年の世界の商船建造量のシェアは、中国38%、韓国33%、日本21%。この3国で9割を超える。中国及び韓国は、2003年からの海運ブームに乗って造船設備を大幅に増強し、2006年から09年の間で、我が国の造船能力はほぼ横ばいであるのに対し、韓国は約1.5倍、中国は約3倍に増やしている。

中国は、2大国资造船所を中心に、急速に競争力をつけており、また、巨大な造船所を多数建設している。今後、生産性が上がると、供給能力はさらに増える。中国は、「国貨国輸国造」政策の下、自国船舶の自国造船所での建造を進め

<sup>1</sup> この報告書でいう「海事産業」とは、海運業、造船業及び船用工業を総称している。

るだけでなく、「船舶産業基金」を創設して外国船主が中国造船所に発注するための資金融通を行うなど、海外からの受注獲得支援にも積極的である。

一方、韓国の手造船所は、生産規模と技術力ともに世界トップクラスであり、海洋構造物や LNG 船などの付加価値の高い船と、タンカーやバラ積み船など大量に建造される船の両方を建造している。また、リーマンショック後に経営不振に陥った新興造船所を 2009 年に処理するとともに、船舶買取ファンドを創設して既発注船舶の建造を維持し、造船業の強化を図っている。

### 3. エネルギー・環境

世界の経済発展に伴って、エネルギー需要は長期的に増加していき、海洋資源開発や代替エネルギーの開発は、今後とも有望と考えられる。また、石油燃料価格も長期的に上昇すると見込まれ、省エネルギーのニーズはますます高まると考えられることから、今後積極的に対応していくべきである。また、将来的には、安価で環境にやさしい天然ガスなどの代替燃料への移行も視野に置く必要がある。

地球環境問題、排気ガス問題、生態系の保護など環境保全への要請は、今後とも強くなっていくと考えられ、我が国は、環境性能のトップランナーとしての地位を維持しつつ、この動きへの対応を強化すべきである。

### 4. 海事クラスター

我が国は、海運、造船、船用工業とともに世界トップクラスの規模と能力を有しており、互いに強く結びついている。

我が国商船隊の約 9 割（隻数ベース）は、日本の造船所から調達しており、逆に、我が国建造船の 75%（金額ベース）は日本船主向けである。また、船用製品の 95%（金額ベース）は国内から調達している。海運企業を日本船主の商船隊が支え、日本船主を我が国造船業が支え、この造船業を船用工業が支える産業構造～「海事クラスター」～となっている。

我が国海運企業は、早くからグローバル化し、日本発着物流のみならず、三国間においても安定的かつ効率的な海上物流を提供しており、これを支えているのが海事クラスターである。逆に、日本海運の業容の拡大が、造船・船用工業の規模の維持と質的成長に大きく貢献しており、海事クラスターを維持・強化することは死活的に重要である。

### 5. 我が国造船業

我が国造船業は生産性が高く、船主から品質と性能への厚い信頼を勝ち得ている。しかし、一社一社の事業規模が小さいため、技術開発への投資不足、鋼

材に対する脆弱な価格交渉力、リスクがとれないといった問題を抱えている。また、人材の確保や技術の伝承が難しくなっている。

### **Ⅲ. 造船力を強化するための方策**

#### **1. 短期的方策の視点**

上記のような我が国造船業とそれを取り巻く外部環境の現状を考慮して、造船力を強化するための方策としては、まず、外部環境の追い風に乗って我が国の強みをさらに伸ばす取り組みが挙げられる。我が国海事クラスターの基盤を強化する対策を講じ、海運、造船、船用工業の結びつきをさらに深めるとともに、環境性能への投資を促進し、この分野でのリードを確保し続ける必要がある。

次に、一社当たりの生産規模が小さく、また、リスクをとりにくい我が国造船産業の弱みを克服するには、規模の利益を得るため、造船会社の連携や統合も必要である。さらに、商社や金融機関と連携して大型商談をリスクテイクする仕組みを作り、我が国の資金力を活かして、経済発展の著しい新興国の市場への進出や、海洋開発などの新事業分野へ展開していく必要がある。リスクをとって将来の伸びが期待される事業に乗り出すことによって、若い優秀な人材を確保でき、モチベーションの高い人材も育成されていくと考えられる。

さらに、最大の脅威である当面の造船供給能力の過剰問題への対応に関しては、以下のように考えられる。造船業は、70年代末にも深刻な需給ギャップを経験している。当時は、世界の造船建造量の半分を占めていた我が国が供給力を削減したために世界の造船産業全体の破たんが回避されたが、現在は、中国と韓国が大量の供給能力をもっており、船舶の建造ブームが終わって需給ギャップが顕在化した時は、三つ巴の市場競争の中で淘汰が進むと考えられる。したがって、生き残るには、この競争に勝ち残るしかなく、我が国の強み、すなわち、海事クラスターの総合力と高い技術力を発揮してこれに打ち勝っていかなければならない。また、新興国市場への積極的な進出が必要である。さらに、単にコスト競争に打ち勝つという観点だけでなく、新しい価値のある船舶（イノベーション）を顧客に提供することで、過剰な質の劣る生産設備の淘汰を促すことが必要である。

造船各社が自ら造船力をあらゆる側面において強化していくことは勿論だが、川上産業の技術力、海事産業の総合力、商社の企画・営業力、金融の資金力、これに行政の支援を加えた日本の総合力でこの難局を乗り切る方策を進める必要がある。

#### **2. 長期的方策の視点**

我が国造船業は、習熟した技術力と顧客との信頼関係に依存してこのままでも造船事業を維持できると考えることは、安易に過ぎる。既に、中国及び韓国の造船業は強力であり、このままではいずれニッチマーケットに追いやられ、人と資本への再投資が困難となって衰退の道を歩むこととなる。日本の造船産業は、発展か衰退かの岐路に立たされていると言える。今であれば、1. の短期的視点で述べた方策を着実に実施し始めることによって、資本、技術、人材を得て、将来性のある産業として発展を維持していくことが可能である。

人材については、現場の技術を伝承していく取り組みの強化と、グローバルな市場を見据えた人材の国際化（外国人の受け入れを含む。）の課題に加え、イノベーション推進の核となり得る人材を育成する必要がある。また、造船産業がイノベーションを続けていくためには、技術開発への投資不足を解消し、官民全体で技術革新を推進し、実用化する仕組みを創っていかなければならない。さらに、教育機関と産業界の連携が不可欠で、教育→人材育成→イノベーションのスパイラルを描く産学の構造を構築しなければならない。

### 3. 短期的対策（数年以内に実施すべき対策）

#### (1) 受注力強化策

- ・ 燃費性能評価をデファクトスタンダード化し、燃費性能差の見える化を行う。これによって、船主による選択的発注の増加やリセールバリューの上昇が期待される。
- ・ 為替リスクを緩和するため、資機材の調達コストのドル化を検討する。
- ・ 鋼材価格のリスクヘッジができるよう、先物市場創設を検討する。
- ・ 外国人労働者の受け入れ制度の見直しを検討する。
- ・ トン数税制の拡充等の税制面の環境整備を図る。
- ・ 不況時のコスト競争力強化のため、生産設備の弾力的・選択的な償却制度などを検討する。
- ・ 省エネにメンテナンスの優位性を加えて、日本が建造する船舶の総合的なライフタイムコストの優位性を定量的に示し、アフターマーケットビジネスへ進出する。

#### (2) ファイナンス支援

- ・ JBIC の船舶輸出金融を一層活用する。JBIC の融資対象を先進国にも拡充する。
- ・ 国内船主を支援するための新たな船舶ファイナンスの仕組み（ドルファイナンス化、為替ヘッジスキーム、メザニンファンド等の活用、船舶買取ファンドの創設）を検討する。

- ・大型案件向けプロジェクトファイナンスの一層の活用策及び輸出船舶向け投資ファンドの創設を検討する。
- ・用船契約に対する貿易保険適用を検討する。

### (3) 国際対応

- ・より柔軟な政策金融支援を検討し、我が国から「OECD船舶セクター了解」の改訂を提案する。
- ・輸出ファイナンスのイコールフットイング化を進める。
- ・新興国における大型案件は政府・国営企業が関与していることも多く、政府間の協力の枠組みを利用して官民一体となった売り込みを行う。
- ・IMOにおける「エネルギー効率設計指標（EEDI）」と「エネルギー効率運航指標（EEOI）」のグローバルスタンダード化に取り組む。

### (4) 新市場・新分野への展開

- ・新興国における大型案件は政府・国営企業が関与していることも多く、政府間の協力の枠組みを利用して官民一体となった売り込みを行う。  
(再掲)
- ・生産拠点の海外展開に対して、投資金融支援及び政府間支援を行う。
- ・海洋分野は、エネルギー需要を背景に成長が期待される新事業分野。海外で急増する実ビジネスに参入することが重要であることから、オペレーションへの参画等実プロジェクトと連動したノウハウ獲得や、企業間の連携・統合を含む海洋機器に適した生産設備・体制の構築、大型国際プロジェクトに対応できる人材の確保、政策金融など総合的な取り組みを進める。

### (5) 生産及び経営

- ・規模のメリットを出すための企業間の連携と統合の促進。
- ・メガコンテナ船など一契約で短期間に大量の船舶を建造する案件の受注に対応できる生産体制（アライアンスを含め）の整備。
- ・企業が設備投資をベストのタイミングで実施するための規制緩和（民間資金も導入した防波堤や岸壁の整備、埋立免許の運用改善）及び誘導策（産業活力再生特別措置法の活用）を検討する。
- ・経営や設備の統廃合を容易にするための誘導策（産業活力再生特別措置法の活用、産業金融の活用、設備の減損処理における税法上の損金処理、廃棄設備などの買い上げなど）を検討する。
- ・海運・造船事業をより有利に営める経済特区の創設も検討する。

## 4. 長期的対策

### (1) 人材育成

- ・造船に係るものづくり工程の技能伝承の強化策を検討する。
- ・海外でリーダーシップを発揮できる人材を育成するとともに、人材のグローバル化を進める方策を検討する。
- ・大学院生が産業界の実プロジェクトに参画して教育・訓練を受けられる拠点を複数整備して、これらを技術開発・人材育成に関して産・学連携の中核機能を担うプラットフォームとして、海事産業分野のネットワーク・オブ・エクセレンスの形成を促す方策を検討する。(このネットワークが持続的なイノベーションの推進機関の役割を果たすと考えられる。)

### (2) イノベーションの推進

短期的対策が持続可能な発展につながるという視点で、以下のイノベーションの推進に向けた検討を行う。

- ・技術開発を促進するための仕組みの検討。
- ・省エネ技術開発のナショナルプロジェクトに続き、企業が新技術採用のリスクを低減し、新技術を採用するような仕組みを検討する。
- ・海事産業分野のコア技術を取得・提供する共同会社の創設を検討する。
- ・大型技術の実用化を加速するため、実証試験を行う場の創生・提供等の支援策を検討する。
- ・将来外航船舶の燃料が重油からガス等に転換する可能性があることから、LNG 等の新燃料に関し、ルール整備、インフラ整備も含めた総合的な開発を官民が連携して進める。

以上