

## 第2回 新造船政策検討会 議事概要

### ○開会に先立ち三井副大臣より挨拶

#### <三井国土交通副大臣挨拶>

おはようございます。新年でございますので、改めまして、あけましておめでとうございます。昨年に引き続きまして、柘植座長はじめ、委員の皆様にも、大変ご多忙の中、ご出席賜り、厚く御礼申し上げます。

私も引き続き、国土交通副大臣を拝命することとなりました。新大臣大畠大臣のもとで、また、しっかり頑張らせていただきたいと思います。

昨年、年末に、予算・税制の政府案を審議してまいりました。この間、財務省とかなり意見交換、また、折衝してまいりましたけれども、その中で特に海運税制は、造船業界の皆様のご協力を賜りまして、10年に一度の特別償却、また、買換特例の延長をすることができました。本当にありがとうございます。昨年、私も、この検討会で冒頭ご挨拶させて頂きました後、三菱重工長崎造船所を視察させて頂きました。私も若いとき、実は船乗りになりたかった訳でございますが、日本の造船の技術、最新の技術を目の当たりにいたしまして、この技術が、中国、韓国に勝てる正に素晴らしい技術だということを改めて認識させて頂いたところでございます。

前回もご挨拶させて頂きましたけれども、これから、やはりこの競争に打ち勝つためにも、営業戦略ですとか、あるいはファイナンスですとか、こういうものが非常に大事になってくるのかなと思っております。いずれにしても、この造船王国日本を取り返す意味でも、ご出席の柘植座長はじめ、委員の皆様のご意見をしっかりと賜りながら、私たちも官民一体でまさに造船王国日本を確立していきたいと思っております。私も、営業マンでもともと営業上がりでございますので、いつでもどこでも出かけますので、ぜひお願い申し上げます。本日はありがとうございます。

### ○議事における発言要旨

#### <委員からの意見及び質疑>

##### ◆為替等

- ・対ウォン、元の円高により圧倒的に不利な価格条件で競争している。

- ・円高により、海外調達コストは削減されるが、一方で海外調達の増加により国内製品の使用が減少し、周辺産業へ影響が出ることが懸念される。国内ミルメーカーの技術を利用している面もあり、鋼材の輸入は簡単には進まない。
- ・当面の需給アンバランスにより、ドル建て契約が主体になっていき、為替リスクの増加が懸念される。為替エクスポージャー削減に向けた海外ヤード活用の推進・支援が必要なのではないか。
- ・円高の影響により、国内でデフレが起きている状況なので、コスト削減の検討材料になるのではないか。
- ・日本は法人税が高いことで、内部留保が作りにくい構造になっており、事業規模拡大や研究開発投資が行いにくく、リスクが取れない構造になっている。
- ・鋼材価格の上昇は、山元の寡占によるもの。建造コストの3割を占める鋼材価格が、契約時に価格未定であるというのはリスク要因。
- ・国際競争力強化のためのファイナンス支援について、ヨーロッパと同じ土俵で闘えることが必要。

#### ◆市況見通し

- ・海上荷動き量はアジアが牽引力となって安定的に増加していく。
- ・代替需要と荷動き量の伸びに基づく新規需要を考えると、現在の建造能力との解離は大きく、大変な競争となって造船所の淘汰が進むのではないか。

#### ◆日中韓造船業

- ・様々な取り組みに信頼感を持って迅速に対応可能となる日本の海事クラスターの強みを活かすべき。
- ・造船業は、船種、ロット、品質、性能、コスト、アフターサービス全ての要素に答えられるように発展することが必要。
- ・日本の造船業は数が多すぎる。バーゲニングパワー、開発力、人材確保を強化するため規模拡大が必要。
- ・エンジニアリング力の強い企業とコスト競争力の強い企業が連合を組むということも考えられるのではないか。
- ・中国造船業は品質性能がまだ低い、そのうちキャッチアップされるだろう。
- ・韓国造船業は、需要増加に即座に対応して、規模の拡大、利益の確保を達成。これにより、資材費にバーゲニングパワーが働き、開発投資力も強化された。また、海洋分野にも進出し、国内で造船業が人気業種となり優秀な人材が集まっている。

## ◆技術開発・人材

### <技術開発>

- ・性能については、日本と韓国では、現在ほとんど差がない。
- ・インプルーブではすぐに追いつかれてしまうので、イノベーションが必要。
- ・燃料価格の高騰、CO<sub>2</sub>排出取引制度といったことは、今までになかったこと、イノベーションの種になる。
- ・省エネ技術開発は重要。技術開発補助事業は、実用的な技術の開発を各社の創意工夫に基づいて利用できることから、有効性が高く、制度の継続を期待。
- ・GHG規制は、中国を含めた世界的な制度の実現が重要。性能差の全ては船価に転嫁できないので、政府として業界にインセンティブを与えて頂きたい。

### <人材>

- ・利益を確保するとともに、夢のある会社として、学生にとって魅力のある会社となる必要がある。
- ・プロジェクトを引っ張る、リーダーシップを備えた優秀な人材の育成が重要。
- ・業界全体として、国際経験や開発を進める仕組みを作っていただきたい。
- ・教育と科学技術とイノベーション政策を一体的に進める一石三鳥のしかけが必要ではないか。ロールモデルを作っていけないか。
- ・外国人研修期間を3年から5年に延長するなど、外国人労働者の受け入れ制度見直しを要望。

## ◆新分野

### <LNG ガス焚き船>

- ・天然ガスは原油に比べ長期的に安定した供給が期待できる。LNG 燃料へのシフトは世界共通のトレンドであり、海運、造船業界全体で取り組むべき課題。
- ・ガス焚き船は、省エネの観点からも、排ガス規制対応の観点からも有効。
- ・ガス焚船の登場は、コンテナ船の登場のように革命的な出来事になるだろう。ルール、インフラの整備を海外に先行して整備していくことが重要。

### <海洋開発関連>

- ・既存油田の枯渇に対応した海底油田の開発のため、資源開発用の船舶・洋上施設の需要が増加していく。
- ・海洋開発設備に必要な機器は欧州の牙城となっている。
- ・海洋産業育成のため、開発上流への参入、我が国 EEZ に賦存する資源の開発推進、人材育成が必要。
- ・韓国造船業は、長期的な海洋技術者の育成、海外メーカーとの提携など、事業基盤の構築を行ってきたため、現在の成功がある。