

第6回新造船政策検討会 議事概要

○開会に先立ち市村大臣政務官より挨拶

＜市村大臣政務官挨拶＞

本日は、第6回新造船政策検討会にご出席頂きまして、誠にありがとうございます。

東日本大震災からの復興支援もさることながら、新たな造船政策が重要であることは言うまでもありません。皆様の貴重なご意見を取りまとめた上で、着実に実行に移して参りたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○委員等の発言要旨

＜対策の取りまとめ手順について＞

- ・ 中間報告にとりまとめられた具体的対策の全ての事項について、「為替リスク・コスト削減」、「ファイナンス支援等」、「企業連携・事業統合」、「イノベーション」及び「人材育成」の5つのワーキンググループ（以下、「WG」という。）で検討しており、本日は議論の進捗状況を説明。次回会合に向けて各WGにおける検討を横断的に横ぐしで議論するための合同WGを開催し、具体的アクションのロードマップ及び報告書を取りまとめていくこととする。

＜為替リスク・コスト削減WG関連＞

- ・ 燃費性能評価のデファクトスタンダード化とエネルギー効率指標の国際標準化について、一般の世界の世界的な認知度を上げることが非常に重要で、具体的な進め方について引き続き議論。
- ・ アフターマーケットビジネスへの進出について、新たなビジネススタイルを見出すといった方策を、今後引き続き検討。また、日本の船のライフタイムコストの優位性を、世界的にアピールする方策を、あわせて検討。
- ・ 海外への売り込みについては、今後も持続的な接触が必要であり、取り組み強化のための体制づくりを実施する方向。
- ・ 資機材の調達コストのドル化については、船用事業者の海外進出先から購入する方策が望まれるし、有意義。
- ・ 鋼材先物市場の創設については、市場創設自体が非常に難しい。これら以外

- の価格変動・為替変動リスク削減策を検討。
- ・外国人労働者の受け入れについては、他産業との連携強化、持続的な取り組みが必要。

＜ファイナンス支援等WG関連＞

- ・ファイナンス支援等WGではJ B I Cの船舶輸出金融における融資対象の先進国への拡充、船舶輸出金融の一層の活用、輸出船舶向け投資ファンドの創設、OECD船舶セクター了解の改訂、の4つについて掘り下げて議論。
- ・J B I Cの船舶輸出金融における融資対象の先進国への拡充については、新しい国際協力銀行法が成立し、5月2日に公布・施行された。先進国向けの輸出金融の分野指定については、現在政令策定中。
- ・輸出船舶向け投資ファンドの創設については、ファンドの形態について今後議論を深めていきたい。
- ・OECD船舶セクター了解の改訂について、船舶のオペレーションの実情に即した改訂の議論が出ており、今後議論を深めていきたい。
- ・輸出ファイナンスのイコールフットィング化については、OECD船舶セクター了解の参加国における現状について情報収集し、関係者との連携を強化して検討を行う予定。

＜企業連携・事業統合WG関連＞

- ・企業連携・事業統合WGでは、企業連携に関するもの、事業統合に関するもの、その他の誘導策の大きく3つに分けて議論。
- ・企業連携については、エンジニアリングチェーンとサプライチェーンの2つの方向からアプローチして、企業連携の形を議論。統合が究極の姿ではあるが、企業文化や経営方針の違いもあって急には難しいという状況を考慮する必要があり、引き続き検討していく。
- ・事業統合の促進については、産活法（産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法）の改正法案による事業再構築の促進に関する議論を行い、造船業の事業分野別指針の策定について検討を進めている。
- ・産活法改正は、中核的事業の強化の際の合併や株式譲渡が従来以上に容易になる。造船業の中で、事業再編や合併が重要であると認識し、前進する覚悟を持てば、非常に使い勝手がいいのではないかと。

<イノベーション・人材育成WG関連>

- ・イノベーション・人材育成WGでは、イノベーションの推進、海洋分野への展開、技術者の育成の3つに分けて議論。
- ・イノベーションの推進については、船舶からのCO₂の排出の大幅な削減ということを目標にして、技術開発と国際基準化を一体的に進める政策を進めているところ。現在の要素技術の開発後、これらを統合して、実船でのCO₂30%削減を世界に先駆けて実現する必要がある。
- ・官民が連携をして、製品化の部分でのリスクを低減する仕組みの構築が必要という意見が出ている。
- ・省エネ船の普及促進には関連の環境整備を並行して進める必要がある。新技術導入のメリットを「見える化」して、実ビジネスで使っていく必要がある。省エネ化の便益を関係者で適切に配分する方法が今後の検討課題。
- ・LNG燃料船開発は、いち早く市場に実船投入すべく、技術の実用化と安全対策、インフラ整備、導入環境の整備を進めていくべき。
- ・海洋分野への展開は、海洋分野への進出に意欲的な事業者に対して、きちんと国が支援をしていく必要がある。
- ・海底石油、ガス分野は、成長を続ける分野。参入にはノウハウの獲得、人材の育成が必要。早急な参入には、実プロジェクトへの参画を通じてのキャッチアップや、事業者間で連携し、効率的なノウハウ取得についても考える必要があるのではないか。
- ・浮体式洋上風力発電について、実証プロジェクトへの参画等によって、技術レベル向上を図る必要がある。
- ・我が国排他的経済水域内の海底資源開発は、海洋基本計画に従い、開発に向けた取り組みが進められているが、この事業への参画を図るべき。
- ・優秀な学生が海事産業の魅力を理解し、志向できるよう、現在の寄附講座、インターンシップの充実・強化が必要との議論。
- ・企業の技術者の高度教育の場として大学院を活用していくべき、企業の技術者と大学の教員の間で人事交流といった意見も出ていた。
- ・企業は、若手を海外も含めどんどん出して、交流を通じて育成すべき、重要プロジェクトへの若手登用により育成を強化するべきとの意見もあった。
- ・イノベーションと人材育成は短期にできることではないので、継続的にグリップしていく組織が必要。
- ・持続可能なイノベーションと人材育成がリンクして回す全体の司令塔は国交省であるべき。
- ・洋上風力について、韓国は国を挙げて取り組んで成功した。我が国でも同様

の施策をとるべきか、差別化できるものがあるか。

- ・国のエネルギー政策の中で、再生エネルギー分野では風力よりも太陽光に重点が置かれていた。エネルギー政策見直しの方向の中で、風力に勢いがつくように働きかける必要。
- ・洋上風力等、再生可能エネルギーは、電力会社のインセンティブがかなり低いので、国内ユーザーが育たない状況だった。
- ・海底石油・ガス分野と再生エネルギー分野について、国際マーケットにいかに参加するかが重要。また、韓国を念頭において、ベンチマークとすることが非常に重要ではないか。
- ・EUでは産業と大学教育及び研究とがリンクしている。修士、博士課程の学生は、収入を得つつ実学を鍛えられ、学位を取ることもできる。

＜全体を通しての意見＞

- ・各アクションの連関分析をWGで掘り下げてもらいたい。
- ・連関を見ることによって、具体策がより鮮明になると思う。
- ・いわゆる国策的に進めてきたものが、技術が完成し、実証も行ったが、なかなかイノベーションまで到達していない。このような結果的な投資ミスをいかに防止するか、こういう視点を今回の報告に盛り込めないか。
- ・早い段階で、導入リスク、投資リスク、事業性リスクも含めて、アクセプタンス・クライテリアに合意しておく必要がある。
- ・海洋環境イニシアティブにおける技術開発の商品化、どうやって日の目を見るかが大事。ライフタイムコストの定量化、性能差の見える化について、投資リスクまで考えると、世界市場で売れるのかというところを結局やっていけないといけない。

(以上)