

第1回海事産業将来像検討会の結果概要

1. 日時: 令和元年6月11日(火) 10:00~12:00
2. 場所: 中央合同庁舎3号館11階特別会議室
3. 議事:
意見交換における委員からの主な発言は以下の通り。

【他産業(ICT、自動車産業等)の動向】

- PC・携帯電話やデジタル家電ではAI産業等の頭脳媒体が生産体制を支配しているのが現状。すなわち、AI産業等がインテグレーターとして業界を横串していつのまにか支配している。自動車業界においても、個別の自動車メーカーの車両の特色にほとんど拘らない賢い運転者、つまりは誰でも乗れる自動車を作ろうと動いている事業者がいる。そのような会社は多大な研究開発投資を行っており、規模の小さい事業者ではこれほどの投資はできない。
- 自動車産業は海外生産比率が高いが、各国の政治的な思惑により仕方なく海外生産している側面もある。また、自動車部品産業については、例えばタイでは国内部品調達率は9割だが、付加価値ベースで見ると調達率は6割程度であり、本当の意味で海外進出を果たしているわけではない。
- コストと生産性を混同するべきではない。自動車産業は最も海外に進出しているが、海外の工場の生産性は日本の工場に遠く及ばないのが現状である。コストは、生産性が低くても人件費(賃金)が安い場合抑えられるが、生産性が低いまま賃金が上がっていけばコストは上がっていく。さらに、海外に進出した際に、サプライチェーン構築が困難で、サプライチェーン全体での生産性が向上しない場合もある。
- 5Gの導入においては、ビジネスモデルの改革が視野に入ってくる。ユーザーから利用料を徴収するビジネスモデルから、事業を共同で行い、収入をシェアするというビジネスモデルが検討されている。

【システムインテグレーター関係】

- 海事産業がシステムインテグレーターを導入すべきか検討する段階は既に過ぎており、どのように進めていくかを議論すべき。
- システムインテグレーターが日本にも出現してくると考えるが、荷主や船主が何を重視するのか検討の上、システムインテグレーターと造船所の役割を明確にした方がよい。
- コンテナ、バルク、タンカーといった太宗船はこれまでどおりかもしれないが、自動運航船については、システムインテグレーターの役割が必要となる。また、客船や艦船はシステムインテグレーターの世界と考える。

- 良質な船用機器メーカーに、開発に遅れをとったら大変になるといった危機感を持たせることが必要。

【海事産業の特徴・現状】

- 造船業界は、ドメイン知識が深く外部からの参入障壁が高い。加えて、事業者間でシステム等がバラバラでマーケットが小さいことから、外部の開発者は他産業のマーケットに目を向けてしまう。標準化し参入障壁を下げマーケットを拡大することにより業界が活性化し他産業との交流も増えると考えられる。
- 造船所は、船主及び船用事業者と意思疎通を行ってきたが、それぞれにプロが存在し、プロ同士の「信用度」をベースにクラスターが構築されてきた。それぞれのプロの数が減少しており、お互いの「信用度」は「他に比べればまだ良い」というレベルまで落ちてきている。今後は、「信用度」を見える化し回復していく必要がある。ジャパンブランドたる日本の品質をどのように捉えて追求していくか議論が必要。「信用度」を回復できれば、今後10年くらいは海事クラスターを維持できると思う。

【生産性向上】

- 設計・開発、建造、運航の全段階での生産性向上は必要。他方、環境が変化すると、この段階自体も変容する可能性があり、短期と中長期でどのような段階分けが適切か整理した上で、生産性を分けて議論する必要がある。

【人材確保】

- 少子化が進む中、人材については、確保するのではなく、他産業から借りてくるというビジネスモデルを考えるべきではないか。

【防衛産業のとらえ方】

- 民間の検査機関を船舶検査の技能集団としてみれば、海上自衛隊単独で艦艇の検査を行うよりもそのような検査機関を一部活用することで、効率的に検査ができることになり、この動きが始まっている。他方、海事クラスターにおいて、防衛産業の位置付けをどう考えるか整理が必要。

【研究開発体制のあり方】

- ゼロエミッションという方向性は、長い目で見ても変化しないと考えられる。研究開発能力が重要になるが、現在、大学、事業者の研究開発は限られており、立て直しが必要。人口減少が続く中、Society5.0、IoTをどのように活用していくかが日本の課題であり、研究開発ポテンシャルを見極めて、ベストな体制と拠点を整えていくことが重要。個者だけでは対応困難であり、協働していくことも必要。バーチャルではない研究拠点も必要だと考えるが、大学をうまく活用できるとよい。

以上