

第2章 造船力の強化

1. 新造船政策検討会

2010年5月にとりまとめられた国土交通省成長戦略の海洋分野において、我が国の海洋インフラの国際競争力を向上させるための政策の一環として、「造船力の強化」を図ることとされている。また、2010年6月にとりまとめられた政府の「新成長戦略」においても、「造船業の国際競争力強化」を図ることとされた。

このような状況において、昨今の世界経済動向や大型造船市場における日韓中の競合状況などを踏まえ、我が国造船産業を取り巻く国際動向は今後一層厳しさを増していくと予想されることから、三井辨雄副大臣及び市村浩一郎大臣政務官の下、柘植綾夫芝浦工業大学学長を座長として、造船、船用工業、海運、商社、金融機関等の有識者で構成する「新造船政策検討会」を2010年12月に設置し、我が国海事産業の中核を成す造船産業の国際競争力を維持強化するための新たな政策について検討を行うこととした。

検討会においては、目下の市場環境並びに長期的な経済のグローバル化及び海上輸送の拡大からして、①短期的対策として、2013～2015年に予想される極端な需要の低迷への対応、②中期的対策として、2015年以降の需要回復期における国際競争力の確保、という時期的に異なる2つの課題を念頭に、これら課題への具体的方策について議論を行い、2011年7月に総合的な新造船政策（最終報告）をとりまとめた。



写真－新造船政策検討会

2. 総合的な新造船政策

(1) 我が国造船産業の位置付け

我が国の海事産業は、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。特に、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。

(2) 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

世界の商船舶腹量は約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、「国貨国輪国造」政策の下、自国船舶の自国造船所での建造を進めるだけでなく、「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、韓国の大手造船所は、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

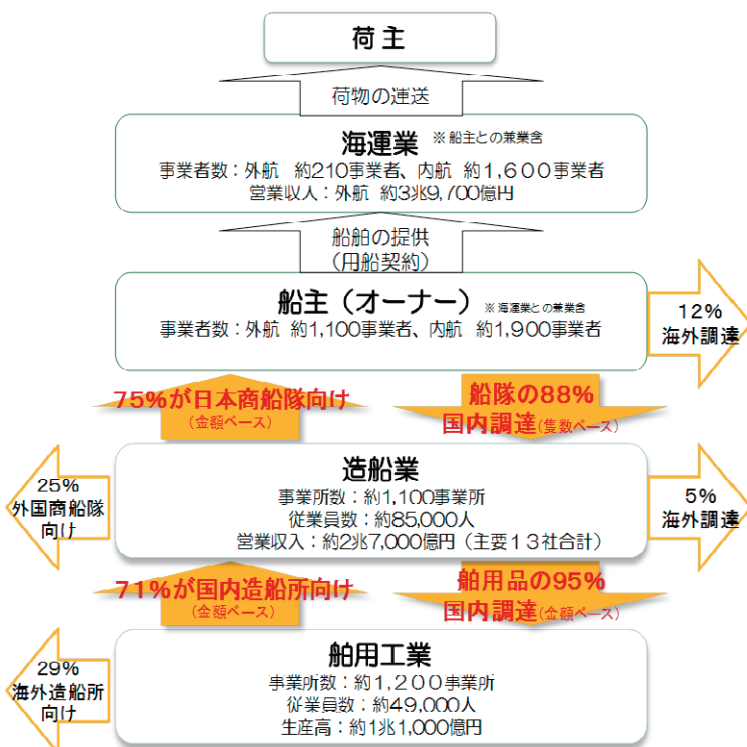
世界の経済発展に伴って、エネルギー需要は長期的に増加していき、海洋資源開発や代替エネルギーの開発は、今後とも有望と考えられる。また、石油燃料価格も長期的に上昇すると見込まれ、省エネルギーのニーズはますます高まると考えられることから、今後積極的に対応していくべきである。また、将来的には、安価で環境にやさしい天然ガスなどの代替燃料への移行も視野に置く必要がある。

また、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。

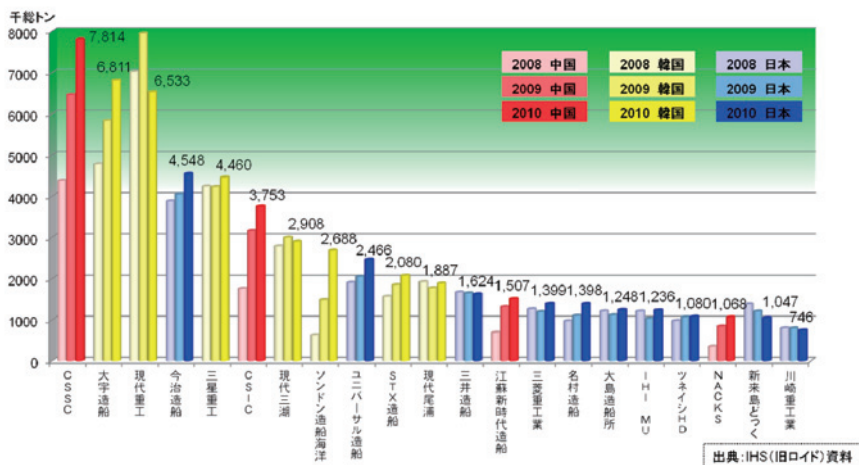
図表 I - 2 - 3 海事クラスターの概要



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。

図表 I - 2 - 4 造船所別竣工量ランキング（2010年実績ベース）



（３）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

ブを経験している。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越え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. 総合的な新造船政策の策定

このような視点の下、新造船政策検討会の最終報告書では、産官学の役割を明確にするとともに、連携して取り組む方策についてとりまとめ、2015年前後の谷を乗り越えるための短期的な競争力強化策を中心としつつ、世界的な経済の成長を取り込むための長期的な方策についてもとりまとめた。

具体的方策としては、受注力の強化や船舶の省エネ性能の追求を中心とした「海事クラスター強化策」、我が国造船技術を活かした「新市場・新分野への展開」、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活用による「企業連携や事業統合の促進」、技術開発を核とした「イノベーションの推進と人材育成」の4つの柱に沿って方策を打ち出している。

今後、同報告書及びロードマップに基づき、予算措置、組織強化を含め、スピード感をもって順次政策を実行に移していく。(最終報告書については海事局ホームページ参照)