

第1回 新造船政策検討会 議事概要

○開会に先立ち三井副大臣及び市村大臣政務官より挨拶

<三井国土交通副大臣挨拶>

皆さん、おはようございます。只今ご紹介にあずかりました国土交通副大臣を仰せつかっております三井辨雄でございます。本日は大変お忙しい中、検討会にご出席を頂きまして、誠にありがとうございます。

言うまでもなく、造船産業は我が国の基幹産業でございますし、また、海洋国家日本の発展を考えていく上で、なくてはならない産業だと思っております。また、船用産業も含めて12万以上の雇用を支えており、地域経済の一翼を担っておるところでございます。

しかしながら、中国や韓国が船舶の建造能力を急激に拡大しており、大幅な供給過剰が予測されております。今後、韓国や中国の国際競争は一層熾烈になっていくと思っております。こうした環境の中にあつて、我が国造船が勝ち残るための新たな戦略が必要となります。製造業の空洞化が懸念される中にあつて、造船業は歯を食いしばり、戦前からの一流の造船国としての地位を維持しています。この貴重な製造業の分野を盛り立てていくためにも、技術、生産工程、営業面、あるいはファイナンスも含めて、総合的な新しい政策を充実する必要があると思っております。

本検討会には、柘植綾夫先生をはじめ、製造業に深い見識をお持ちの先生方においで頂いております。また、ビジネスの第一線でご活躍の方々にお集まり頂きました。皆様の英知を結集して頂いて、この危機を乗り越え、激しい国際競争に打ち勝って、造船大国日本としての地位を保持するための具体的な方策を生み出したいと思っております。何とぞ皆様のご協力をお願い申し上げます。ご挨拶に代えさせていただきます。よろしく申し上げます。

<市村国土交通大臣政務官挨拶>

おはようございます。ご紹介賜りました国土交通大臣政務官を務めております市村浩一郎でございます。本日は新造船政策検討会に、ご多用にもかかわらず貴重なお時間を賜りましてお集まり頂きましたこと、心から感謝を申し上げます。

言うまでもありませんが、日本の心臓はものづくりでありまして、これまで造船に限らず、ものづくりが日本の経済を大きく引っ張ってきたということでございます。特に造船の分野は、私が言うまでもなく、日本は海洋国家でございますので、常にトップランナーでありました。しかし近年、中国、韓国 of 台頭ということもありまして、シェアの意味でも今、世界3位ということになっています。また、中国、ブラジル等新興国に今、経済の中心が移りつつある中で、これまでの日本のトップであった状況というところではなくなってきております。これまではいわばチャンピオンというところでありましたけれども、これからは、ある意味でいえばチャレンジャーとしての日本ということになると思います。

そういった意味では、この検討会も造船政策検討会ではありませんで、「新」造船政策検討会ということになっております。今日は柘植座長はじめ各界の有識者の先生方に、皆様に集まっていただいております。どうぞこの会で忌憚のないご意見を賜りまして、そして日本の造船業界がまた復活し、またできれば世界のトップランナーに再び躍り出る、そのようなお知恵を賜りたいと思っております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。ありがとうございました。

○引き続き、柘植座長挨拶

<柘植座長挨拶>

座長を仰せつかりました柘植でございます。今、芝浦工業大学の学長で、工学教育の実質化の視点から、社会に役に立つ技術者の育成の一層の強化に取り組んでおります。

座長に任命いただきまして、私自身も産業と行政と高等教育の3つ、産学官の立場で見て、科学技術なり金融政策なり、すべてがイノベーションに結びつく、そういう面のメカニズムが、日本はほかの国に比べると弱いと痛感しております。私は今、教育のほうにいますけれども、教育と科学技術とイノベーションの三位一体推進の必要性をいろいろなところで訴えておりますが、この新造船政策検討会が、ぜひともイノベーションを起こしていく起爆剤になったらいいなと思っておりますので、委員の皆様方、産業、ものづくり、金融、それから政策のご専門方、経済のご専門の方がおられますので、ぜひとも、来年の6月に目標を定めておりますので、イノベーションに結びつく強い政策を我々がまとめられたらと思います。どうかよろしくお願いいたします。

○各議事における発言要旨

<議事2：造船市場と造船業の現状について>

◇事務局から資料3に基づき以下を説明

- ・ 今後、受注量は、平均して年間5000万総トン水準と予想されており、この需要を中・韓と競争して奪い合うこととなる。建造量は、2010年の約1億総トンをピークに落ち込み、2015年には4000万総トンにまで減少すると予想されている。
- ・ 海上荷動き量は、長期的に伸びると予測。そのため、船舶関連産業も中長期的に成長産業である。
- ・ 世界の既発注船舶について2009年末時点で、発注元は欧州が大きなシェアを占めており、発注先では、韓国4割弱、中国3割、日本1.5割を占めている。
- ・ 世界の既発注船舶の種類別では、タンカー・バルカーが多くを占める。
- ・ 日本、韓国、中国の建造能力について、2006年と2009年を比較すると、日本はほぼ横ばい。韓国は、約1.5倍。中国は3倍弱。
- ・ 日本は、各セクターの結びつきが強く、我が国海事クラスターの構造が崩れると造船業も成立しないと考えられる。
- ・ 船用工業は造船と一体となっており、中国を除き、主要造船国は船用製品はほぼ国内調達。
- ・ 海洋市場は、海洋からの石油生産量の増加が予想されており、海洋資源の開発関連の船舶は、一定の市場規模を持つ。

◇委員からのコメント

- ・ 2010年の建造量は、中韓のキャンセルや納期繰り延べを考慮すると、クラクソンの予測より少し下がり、7~8000万総トンになるのではないか。また、その後は予測よりも緩やかに減少するのではないか。
- ・ 日中韓の建造量は、2009年と2010年では状況がかなり異なる（中国が第1位）ので、2010年の見通しベースで考えるべきではないか。
- ・ ウォン安により日本造船業は極めて不利な状況であり、為替は大きな問題。
- ・ 日本と中国の建造船種が似通っていることは懸念材料。
- ・ 海洋は韓国、シンガポールが先行しており、中国も投資を進めようとしている。しかしながら、太宗船とは異なるポートフォリオとして客船、海洋、洋上風力発電が必要であり、日本として技術的な供給能力が必要。

<議事3：造船ビジネスの戦略とこれまでの造船政策について>

◇事務局から資料4に基づき以下を説明

- ・ 過去に建造量が落ち込んだ際には、設備処理による供給力の削減を行い、船価水準の回復を図った。
- ・ 欧州からの見方として、我が国造船業は、ばら積み貨物を大量に建造する低コスト化戦略をとるようになっている、とみられている。
- ・ 我が国造船業のSWOT分析、クロス分析の結果として以下を説明。
 - －燃費性能とか環境技術を追求していくところが積極的に進めていくべき事項。
 - －弱みの克服に関しては、新興国でのビジネスチャンス拡大を踏まえて、積極的に海外展開をして、生産規模を拡大することが考えられる。また、若手技術者育成と設計部門の強化も必要。
 - －大型商談をリスクテイクするビジネスモデルの開発や、海洋開発などの新事業への展開が必要と考えられる。
- ・ 我が国造船事業者の将来戦略について、主要な15社に対するヒアリング結果を説明。

◇委員からのコメント

- ・ 造船業は我が国の製造業が抱える課題の縮図を表している。企業の自由な発意に基づく戦略や経営判断を促すような政策作りが必要。
- ・ 造船は受注産業であり、今後の需要動向や人材育成等を考えれば、非常に厳しい局面を迎えている。企業間提携や合併などの横の連携が重要になる。
- ・ これまでの強みが次の時代に弱みに転じる可能性や、強み・弱みは個々の企業によることを考慮すべき。
- ・ 製品の差別化については、官民一体となって海外への発信を強化すべき。
- ・ 日本の海事クラスターの強みを活かし、日本の海運を強くして、日本に発注してもらうことが重要。
- ・ 現在の為替は、企業努力で吸収できるレベルではない
- ・ 日本の造船業の戦略の方向性として、生産拠点の海外シフトも含めて力をつければいいのか、それとも国内造船拠点を守るのか、いずれを目指すのか。また、高付加価値路線を取るのか、それとも建造量を追うのか。
- ・ 方向性はいろいろありえるが、いずれにしても、政府の歳入に貢献し、健全な雇用を保つことが必要。
- ・ 日本の資金力は世界的に見ても潤沢で、国内は金余りの状態、実需にいかにお金を回すかが金融業界の命題。日本の造船所で建造して海外に売る時に有

利なファイナンスを付けることが必要。

<議事4：今後の検討課題のたたき台>

◇事務局から資料5に基づき、今後の検討課題のたたき台として以下を説明

- ・ 太宗船の需要減退期に備えるための方策
- ・ 需要回復後の成長軌道に乗るための方策

◇委員からのコメント

- ・ 日本の資金力は潤沢。船舶のような実需にいかにお金をまわすかを考えることは意義がある。
- ・ 製品性能の差別化については、官民一体となって海外への発信を強化すべき。
- ・ 太宗船とは異なるポートフォリオとして客船、海洋、洋上風力発電が必要。
- ・ 世界的に設備過剰であり、設備拡張を伴う造船事業の海外展開は終わり、今後は設備投資の少ない海外展開になるのではないか。一方、船用メーカーが国際競争力をつけて海外展開することを造船業がサポートする体制が必要。
- ・ 国際商品である船舶では、交渉能力の高い人材、技術をリードできるリーダーが必要。
- ・ 資源開発案件に融資しているが、日本建造の案件がない。造船がいかに参入していくかがテーマ。
- ・ イノベーションを持続させるための牽引エンジンが必要であり、その牽引力を生み出す構造について、国立研究法人の関わりを含めて、検討すべき。

(以上)