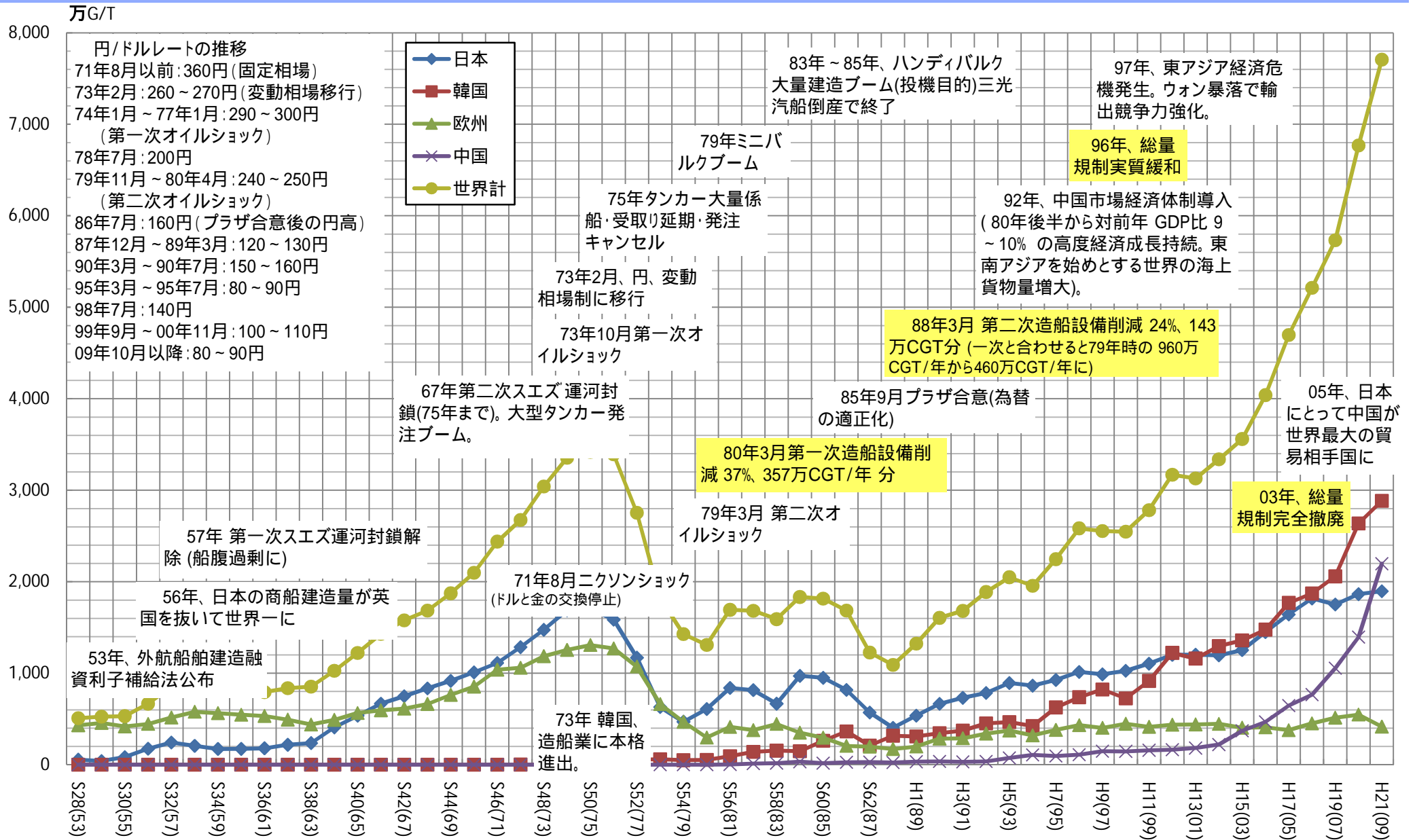


# 造船ビジネスの戦略と これまでの造船政策 について



国土交通省  
海事局船舶産業課

# 世界の造船建造量推移と政治・経済環境の変遷



# 日本造船業のSWOT分析

	強さ (Strength)	弱さ (Weakness)
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>品質・性能への信頼 = 技術の蓄積</li> <li>船用メーカーとの深い関係</li> <li>安定した雇用環境</li> <li>高い生産性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材供給難(特にエンジニア)</li> <li>工場の分散・規模小</li> <li>縮小均衡経営指向</li> </ul>
	好機 (Opportunity)	脅威 (Threat)
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上輸送量の長期的増大</li> <li>環境・省エネへの関心大 → 環境技術の高評価</li> <li>国内雇用確保への追い風</li> <li>新興国でのビジネスチャンス拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>造船供給能力過剰</li> <li>韓国の積極経営</li> <li>中国の国輪国造政策</li> <li>中国への技術流出、模倣</li> <li>日本経済の相対的地位低下</li> </ul>

# 日本造船業のクロス分析

	好機 (Opportunity)	脅威 (Threat)												
(Strength) 強み	<p><b>[事業拡大]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船用メーカーとの連携強化</li> <li>・ 燃費性能追求</li> </ul>	<p><b>[脅威の回避]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生産力の集中</li> <li>・ 大型商談をリスクテイクする仕組み開発 → 日本の資金力の活用</li> <li>・ 新規事業展開(海洋)</li> </ul>												
(Weakness) 弱み	<p><b>[弱みの克服]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積極的海外展開</li> <li>・ 若手技術者育成</li> <li>・ 開発設計部門強化</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>強さ (Strength)</th> <th>弱さ (Weakness)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>内部環境</th> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 品質・性能への信頼 = 技術の蓄積</li> <li>・ 船用メーカーとの深い関係</li> <li>・ 安定した雇用環境</li> <li>・ 高い生産性</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人材供給難(特にエンジニア)</li> <li>・ 工場の分散・規模小</li> <li>・ 縮小均衡経営指向</li> </ul> </td> </tr> <tr> <th></th> <th>好機 (Opportunity)</th> <th>脅威 (Threat)</th> </tr> <tr> <th>外部環境</th> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海上輸送量の長期的増大環境・省エネへの関心大 → 環境技術の高評価</li> <li>・ 国内雇用確保への追い風</li> <li>・ 新興国でのビジネスチャンス拡大</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 造船供給能力過剰</li> <li>・ 韓国の積極経営</li> <li>・ 中国の国輪国造政策</li> <li>・ 中国への技術流出、模倣</li> <li>・ 日本経済の相対的地位低下</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>		強さ (Strength)	弱さ (Weakness)	内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 品質・性能への信頼 = 技術の蓄積</li> <li>・ 船用メーカーとの深い関係</li> <li>・ 安定した雇用環境</li> <li>・ 高い生産性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人材供給難(特にエンジニア)</li> <li>・ 工場の分散・規模小</li> <li>・ 縮小均衡経営指向</li> </ul>		好機 (Opportunity)	脅威 (Threat)	外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海上輸送量の長期的増大環境・省エネへの関心大 → 環境技術の高評価</li> <li>・ 国内雇用確保への追い風</li> <li>・ 新興国でのビジネスチャンス拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 造船供給能力過剰</li> <li>・ 韓国の積極経営</li> <li>・ 中国の国輪国造政策</li> <li>・ 中国への技術流出、模倣</li> <li>・ 日本経済の相対的地位低下</li> </ul>
			強さ (Strength)	弱さ (Weakness)										
		内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 品質・性能への信頼 = 技術の蓄積</li> <li>・ 船用メーカーとの深い関係</li> <li>・ 安定した雇用環境</li> <li>・ 高い生産性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人材供給難(特にエンジニア)</li> <li>・ 工場の分散・規模小</li> <li>・ 縮小均衡経営指向</li> </ul>										
	好機 (Opportunity)	脅威 (Threat)												
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海上輸送量の長期的増大環境・省エネへの関心大 → 環境技術の高評価</li> <li>・ 国内雇用確保への追い風</li> <li>・ 新興国でのビジネスチャンス拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 造船供給能力過剰</li> <li>・ 韓国の積極経営</li> <li>・ 中国の国輪国造政策</li> <li>・ 中国への技術流出、模倣</li> <li>・ 日本経済の相対的地位低下</li> </ul>												

# 国土交通省成長戦略造船部分抜粋

## 造船力の強化及び海洋分野への展開

- 技術開発・普及と国際ルールの策定をパッケージで進めることにより造船業の国際競争力強化を図る。
- EEZの管理・開発利用に向けて、その基盤として貢献しうる造船技術の一層の高度化、海洋産業の育成に向けた官民連携に取り組む。

## 内航海運の競争力強化

- 省エネ化の取組等への支援による競争力強化
- 代替建造促進による内航海運の競争力強化に向けた方策の検討

## 海運力の発揮

1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化
  - 外航海運税制の戦略的見直し等による日本商船隊の競争条件の均衡化等。
2. 港湾の成長戦略との連携、内航の競争力強化、離島航路の維持・活性化
3. 「海洋立国日本」を支える船員（海技者）の確保・育成
  - 日本人船員の雇用の促進を推進するための効果的なインセンティブの付与。
  - 船員という職業の意義や魅力についての認知度向上等。

国際ルールへの戦略的関与、世界の成長の取り込み、利用者利便性の向上等  
を通じ、我が国の成長を実現

# 海洋環境イニシアティブ

## 基本方針

海洋基本計画「海洋に関する施策についての基本的な方針」に基づき、世界有数の海運・造船国として国際ルールを他国に先行して提案、国際的なイニシアティブをとり、基準対応技術の開発を通じて先行者利益を享受すると共に、地球温暖化対策に貢献する。「国際海運における船舶の二酸化炭素排出削減等の新たな課題に対して国際社会の中で先導的な役割を果たすために、技術開発も含め、積極的に取り組む必要がある。」

### 施策概要

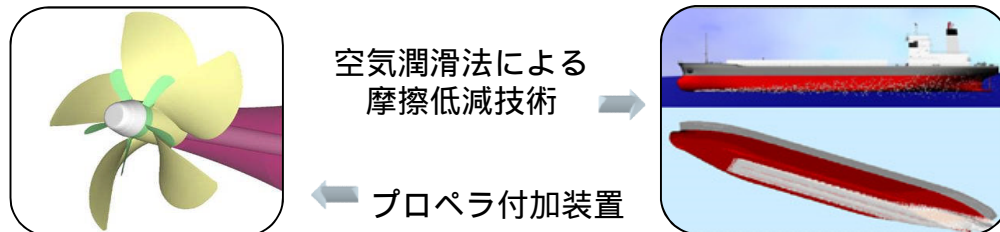
船舶からのCO<sub>2</sub>排出量の30%削減を目標として、革新的な省エネルギー技術の短期集中開発(4ヶ年)及び新技術の普及促進に向けた国際標準化戦略等を推進

## 技術開発と国際的枠組みづくりの一体的な推進

### 技術開発

- 革新的な船舶の省エネルギー技術の開発 (H23要求: 7.5億円)
- 海上輸送の環境性能向上のための総合対策 (H23要求: 0.8億円)
- シップリサイクルに関する総合対策 (H23要求: 0.2億円)
- 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発 (新規H23要求: 0.5億円)  
H22 は外洋上プラットフォームの研究開発を実施 (H22: 0.5億円)

#### 船舶の省エネ 技術開発例



### 国際的枠組みづくり

IMOにおける環境規制の議論を主導

~ 今までの成果 ~

- ・新造船の燃費規制  
新技術を背景とした、新造船の燃費規制を提案し、国際標準化(条約化)へ。  
省エネ技術力で勝負できる市場へシフト。
- ・NO<sub>x</sub> 規制  
日本の革新的な技術で達成可能な高い規制値を提案し、国際標準化(条約化)へ。  
日本に優位な市場へシフト。