

第7回新造船政策検討会 議事要旨

○開会に先立ち三井副大臣及び市村大臣政務官より挨拶

<三井副大臣挨拶>

本日は、お忙しいところ、「第7回 新造船政策検討会」にご出席いただき誠にありがとうございます。

これまで、昨年12月から検討会を開催させて頂き、今回をもって最終回となりますが、この約半年の間に、東日本大震災というまさに未曾有の災害があり、今や日本の産業全体が大きなダメージを被っています。このような状況の中から、日本の造船業が先頭をきって発展ののろしを上げ、我が国の経済全体の発展につなげていくことが大変重要と考えております。

今度の報告書は、日本産業のシンボルとも言うべき造船産業の発展、ひいては海事産業の発展に向けた戦略として、大胆かつ踏み込んだとりまとめをして頂きました。これは、多くの分野からご参加頂いた皆様が、「一流の造船国であり続けるために」という、共通の目標に向かって心を一つにしてご議論頂いたおかげでありまして、柘植座長はじめ委員の皆様にお力を頂きましたことを改めて御礼申し上げます。

これからは、この取りまとめ頂いた政策について、スピード感をもって是非とも実現していきたいと思っておりますので、まさに民と官が一体となって我が国産業の成功をもたらすモデルとなるよう推進して参りたいと存じます。

<市村大臣政務官挨拶>

本日は、お忙しいところ、「第7回 新造船政策検討会」にご出席いただき誠にありがとうございます。柘植座長をはじめ委員の皆様には、お力を頂きましたことを心から感謝申し上げます。

先日、IMO 事務局長選挙が行われ、関水康司氏が日本人としては4人目、そして、ユネスコの松浦事務局長から12年ぶりに国連の事務局長となり、国際機関のトップに座ることとなりました。これは、喜ばしいと同時に、重い責任をこれから4年間背負うということとなります。

航空の関係者から、IMOはICAOと比べて20年進んでいると言われました。航空を国際化するにあたっては、ICAOもIMOのような組織にならざるを得ないのではないかと認識している方もおり、それだけIMOは先進的な機関であるということだと思っております。

また、日本は、海に関する知恵や経験を有しており、日本が海の分野で遅れ

を取ることは大変悲しいことです。造船産業を守り、発展させていくためにも、この検討会が大変重要な意味を持つと思っておりますので、ご意見賜れば幸いです。宜しくお願い致します。

○委員等の発言要旨

< (1) 海事クラスター強化を含む競争力強化策について >

- ・日本の造船業支援に対する JBIC の役割は極めて大きく、案に記載の輸出金融以外に、資源と投資金融という2つの切り口によるサポートが期待される。わが国企業の強みの一つである投資力、即ち、わが国企業による主体的な海外事業投資機会の拡大という点も考えると、日本の造船所の建造船を前提にしたわが国企業が主体となる海洋資源開発或いは事業投資に対し、より優遇的融資条件が JBIC より出るならば、日本の造船業の発展に寄与できる可能性が大きい。
- ・船用メーカーが造船所と一緒に海外進出することは望ましい。造船所4～5社が海外に進出すれば、そこに市場ができるので、船用メーカーも進出しやすい。また、造船所4～5社の建造量が100隻と仮定すると、鋼材の処理能力は200万トン位と考えられるので、高炉メーカーも進出してほしい。新しい高炉を建てるのは難しいが、中古でもいいので、厚板を製造すれば、鋼材の問題も解決できる。1つの戦略として提言する。
- ・造船所と船用メーカーが一体となって進出することは望ましいと思う。当該項目の表題については、「受注力強化（船用メーカー海外進出・・・）」ではなく、「受注力強化（造船船用メーカー海外進出・・・）」と直した方がよいのではないか。
(→当該コメントを踏まえ、「船用メーカー」を「造船船用メーカー」に修正。)

< (2) 新市場・新事業への展開について >

- ・海洋について、商用化のためには、風力発電でも同じであるが、キロワット当たりの単価を火力発電等と同等にすることが必要。商用化に時間がかかるため、国の支援をぜひお願いしたい。EEZ等における海底資源開発を本格的に進めるにあたって、支援をお願いしたい。
- ・海洋については、現実問題として、開発が進んでいるブラジル等では機器に対する国内生産要求が強まっており、事業受託の門戸が狭くなっている。日本として EEZ 開発等により、需要を自ら開拓していくというアクションも重要ではないか。

- ・エンジニアリング会社について、新規の資源開発は、時間がかかる仕事。1社単独で進めることは難しいため、複数者で共同してエンジニアリング会社を設立し、それに対して国が支援をすることにより、開発に要する期間を短くするという考え方も視野に入れて頂きたい。
- ・報告書中、我が国の造船所や船用メーカーが進出する可能性がある新興国・途上国の一例としてインド、インドネシア、トルコ、ベトナムを記載しているが、最近開発が進んでおり、また、川崎汽船の金森委員からもご発言のあった、ブラジルを例示に加えさせていただきたい。
(→当該コメントを踏まえ、例示に「ブラジル」を追加。)
- ・海洋分野については、日本の船級協会（NK）のキャッチアップも重要であり、NK も一緒に海洋分野への進出を検討していただきたい。

<(3) 企業連携と事業統合の促進について>

- ・継続的に受注生産していく上で、ある程度の企業規模は必要。事業分野別指針については事前にメールでも確認したところ。立派な内容であり、事業者が行いやすいような活用方策を定めてもらい。
- ・産業活力再生法に関して、企業統合にあたっては公正取引委員会のスムーズな手続きを担保することも大事ではないか。その部分も含めて検討いただきたい。
- ・開発会社の設立については、基本的には同じ考えをもつ会社同士が進めていくものであるが、そのような会社に対しては、当方としても積極的に協力したい。

<(4) イノベーションの推進と人材育成及び4. 具体的措置の着

実な実施に向けてについて>

- ・新造船政策検討会で、従来より、キャリアパスの多様化を主張していたところ。エンジニアリング会社の設立や開発会社の設立が、人材の育成やキャリアパスの多様化に繋がってくるのではないか。
- ・また、イノベーションの推進について、「産学官からなる協議の場を設置」の記載があるが、どのような会社を作って、どのような人材がどのような研究をしていくかということ、これから協議をしていくことが非常に重要。イノベーションの推進、人材育成のそれぞれに「産学官からなる協議」が有機的に動くような形にして頂きたい。
- ・「③天然ガス燃料船」については、本報告書のロードマップのとおり急ぐべき。

マーケットの現状を見ると、船が多すぎる、造りすぎたという現実を皆が共有している。省エネ船舶をできるだけ早く導入して、古い船から追いだしてスクラップを促すということが結果的には地球環境に優しいわけであり、その点からも、この天然ガス燃料船の導入を急ぐべき。

- ・産官学で総論はできたが、企業はそれぞれの考えで動くため、各論になった時にどのようにまとめていくのかという問題を踏み越えない限り、今回も素晴らしい論文で終わってしまう。今回の検討会は、論文では終わらせないという覚悟のもとに始まったと記憶している。本音と建前を踏まえた上で、前に進まない限り、我が国造船業がまた一流に戻ることはないのではないか。そこまで危機的状況になりつつある。できるところから、各論での小異を捨てて、大同で賛成の姿勢が必要。
- ・世界的に通用するプロジェクトマネージャーの養成のためには、人を外に出さないといけない。人材育成における官の役目についても整理して頂きたい。
- ・官も国際ルール、継続的な仕組みを作り、産業界と一緒に人材育成を応援して頂きたい。継続的に日本が海事産業の主役を担っていくためのルール、制・本報告書が絵に描いた餅とならないようにするためには、ロードマップをこれからフォローしていくに際して、各分野について、横串の協議がなされる場があるのかということに尽きるのではないか。
- ・横串の協議の中で教育も含めた人材育成を行うことが大事で、これがあるかないかで大分違ってくる。具体的にどうするかという見方でフォローしていくのが大事。
- ・人材育成を単独でやると絵に描いた餅になる。産業界の動きを常にキャッチアップしていないと、大学側もしっかりと役に立つ人材を育成できない。大学も人材育成のイメージを構成する段階から話し合いに加えさせて頂いて、どういう人材が必要とされているか掴んでいきたい。
- ・日本人をグローバルな人材に育てていかないといけないし、また、英語での講座を沢山増やし、海外からもどんどん来てもらうような形で人材育成を図っていかなければならない。グローバル人材の育成は、その両面でやって頂ければいいのではないか。
- ・グローバルな見方で考えて行動できる能力は、人材育成のスペックとして必要条件。もちろん英語の能力を持っていないと、行動範囲が半分になってしまう。今回の人材育成は、ロードマップの横串を構想して行動できるような人材を育成するということ。必ずしもグローバルということではない。大学の先生は、それぞれの専門の中で教育しているが、「シグマ型統合能力人材」の育成は意外にできていない。グローバルという形で縛られたくないので、文章の中では、グローバルな視点で行動できる人材の育成という言葉を使うのは遠慮したい。

○閉会にあたり柘植座長及び井出海事局長より挨拶

<柘植座長挨拶>

閉会にあたりまして、座長から一言申し上げさせていただきます。本日をもちまして、新造船政策検討会はひとまず終わりとなりますが、21名の委員、国交省の幹部として11名及び実働部隊の方々、また、ワーキンググループの総勢53名の方々に参加していただいています。まさに海事クラスターの総力を挙げて、今回の基本政策ができたのだと思います。その意味では、この新造船政策検討会は一区切りしたと言うよりも、海事クラスターのイノベーション実行に向けたスタートを切ったと言うべきではないかと思えます。後世の評価に耐えるものとなるよう、井出局長が引っ張っていただけるものと期待しております。これまでの円滑な議事の進行に協力いただいた皆様方に感謝申し上げます。

<井出海事局長挨拶>

7回の開催、また、ワーキンググループと、非常に内容の濃い検討会となりましたが、先程のお話にもありましたように、これを論文・作文で終わらせてはなりません。座長のおっしゃったように、海事局としましても、皆様と一丸になって、引き続き実際にこの政策が実行に移されるように努めてまいりたいと思えます。報告書の最後のページにございます通り、実際に、ロードマップに沿って進んでまいります。

冒頭、市村政務官からご発言がありましたが、IMOの事務局長に、大阪大学で造船工学を専攻し、運輸省に入られました関水康司という58歳の日本人が選出されました。海事関係は世界一流の人材も日本には揃っているところであり、これからの海事関係のルールメイキングを担っていくこととなります。

この検討会には、メーカー、金融、あるいは運送と、世界に通用する企業をはじめとする色々な方々に出席していただきました。中国・韓国に建造量というボリューム面で対抗することは現実的でないかもしれませんが、造船技術のみならず金融等を含めた一体的な造船関連の総合力において、これからも世界に通用するように、今回の政策の実行に向けて、今後とも皆様方にはご協力をいただければと思います。

(以上)