

交通政策審議会海事分科会 第一回海事イノベーション部会  
議事概要 (案)

1. 日時： 平成28年2月3日(水) 13:00~15:00

2. 場所： 中央合同庁舎4号館108会議室

3. 議事：

(1) 開会

・土井国土交通副大臣挨拶

地域経済に根ざした造船業が地方創生を牽引していくことが期待されており、国土交通省として「クニづくり、マチづくりをリードする造船ニッポンプロジェクト」を強力に推進していく。

・江島大臣政務官挨拶

高い技術力で日本の造船業が勢いを増す中、生産性革命等により夢ある産業として更なる飛躍をすべく、対策を取りまとめていただきたい。

(2) 部会長の選任

木場委員より河野委員を推薦。異議はなく同委員が部会長に選任された。

(3) 議事

議題1 海事イノベーション部会の進め方

・資料1「海事イノベーション部会の進め方」を用い、大坪船舶産業課長より、海事イノベーション部会設置までの経緯・部会の目的・今後のスケジュールについて説明。

議題2 造船業の現状

・資料2「造船業の現状」を用い、大坪課長より、日本の造船業の現状について世界の造船業の概況と照らし合わせながら説明。

議題3 これまでの取組の成果と「強み」

・資料3「これまでの取組の成果と「強み」」を用い、大坪課長より、日本の造船業の強み、競争力を強化するためのこれまでの取組について説明。

**【議題2, 3に関する質疑等は以下の通り】**

○太田垣委員

統合によりジャパンマリンユナイテッド(株)を設立した経緯と、研究開発の充実化、設計力の向上、事業所毎に得意船種を絞ることによる建造の効率化などの統合による効果について配付資料を用いて紹介。船は調整集約型すりあわせ製品だと考えており、製品の

進化と現場の革新、人材育成がキーワードと認識。

○檜垣委員

今治グループの統合の効果として、2000年より雇用を2.5倍・建造能力の拡大・客先ニーズ（船種、サイズ）に柔軟に対応可能・工場別比較競争による生産性と品質の向上・設計開発効率の向上を説明。先端開発例としてLNGやメガコンテナ船を資料を用いて紹介。3大学と長年寄付講座を通じて産学連携もしてきたが、感じる課題として、今後日本の造船業は、水槽試験場などの研究施設や研究員の充実をはからないと受注競争についていけなくなると危惧。雇用を考慮すると造船に対する支援は重要。

○越智委員

旭洋造船の省エネ船型の技術開発、受注状況、購買での地元との共生などの地域貢献の取組等について紹介。中小造船業の技術開発促進のため、研究施設の使用や技術コンサルティングなど支援の仕組みを検討いただきたい。また、下関中央工業高校にある造船科を他校との合併後も残すよう力添えいただきたい。

議題4 日本造船業が抱える課題と今後の取組

・資料4「日本造船業が抱える課題と今後の取組の方向性」を用いて、大坪課長より、日本の造船業における課題について「製品・サービスの力」、「拓く力」、「造る力」、「人の力」の4つの点から説明。これに対応して克服していくための施策の案を説明。

【議題4に関する質疑等は以下の通り】

○諸野委員

日本船用工業会スマートナビゲーションシステム研究会の船舶のIoTやビッグデータに係る国際標準化に向けた取組について配布資料を用いて紹介。標準化により、専門性が高いものの縦割りとなっている日本の船用工業において横串を指すようなイメージで、我が国のメリットを最大のものにしたい。

○太田垣委員

造船系学科を出ても造船海運業界に就職する学生の数は全体の4分の1と低く、「社会に必要とされているか」という観点で、学科の評価も低迷している中、造船業のアピール不足等の課題に対し、産学官で取り組んでいくことが必要。

○田中委員

この2、3年を契機ととらえ、造船所においてIT技術を生かした設備投資により生産性向上を図り、今勢いの弱い中韓に対する競争力を高めていくことが必要。資料4のP.17にある船舶のビッグデータの活用に関しては、船主、荷主、保険会社だけではなくヤードの設計面、さらには生産面での革新に活かしていくことも考えていただきたい。

○高木委員

2000年からのLNG船の自社船保有のプロジェクトでは技術力の高い日本の造船会社に

声をかけ、良い船と一緒に建造してきた。一方で、現在の造船現場ではベテランが減り、設計や現場の建造能力の低下が懸念されるどころ、引き続きクオリティーの高い日本の造船会社に発注するためにも、若者に継続して造船業界に入ってもらいなど業界で取り組んでいただきたい。

○太田垣委員

造船所の現場は無理、無駄、むらをなくすことにより、更なる革新の余地がある。新しい人材を育てるためにも継続的に船を造っていく必要もある。そのためにも製品の革新が必要であり、IT 技術の駆使や船用メーカーとの連携も重要。

○庄司委員

革新していく中においては造船や海運の中だけでは限界がある。船用メーカーとの連携はもちろん大事だが、他分野のメーカー社との協力、それに伴う自分の持つデータのオープン化も必要。人材育成について、少数精鋭、ピラミッド型の人材育成とどちらのやり方も必要。産学官連携して明るく楽しい造船業界をアピールしていただきたい。

#### 議題 5 日本造船業の目標

- ・資料 5 「日本造船業の目標」を用いて、大坪課長より日本造船業の目標について説明。
- ・坂下海事局長より以下補足。

今回は強い経済、地域創生への貢献を強めるべく一つの数値としての目標を掲げた。業界を挙げて取り組むための旗印を掲げることの是非、現在の分析評価含めて意見いただきたい。

【質疑応答は以下の通り】

○住野委員

若い人の中では豪華客船を建造したい、乗務してみたいといった声をよく聞く。観光立国を推進していく中で、今後の人材育成、魅力を高める、地方創生につながるという観点から、旅客船の建造に関する取組について現状を伺いたい。

←坂下局長

クルーズ船の建造マーケット市場の最大の国はヨーロッパであり、その 3 大造船所でほとんどを建造。華々しい船を手がけることで若い人を引きつける牽引力となることは確かだが、力の差が大きく、業界を挙げて取り組むのは厳しい。またクルーズ船は浮いて移動するホテルのようなビジネスであり、ホテルの部分に対する素材の提供はすべてヨーロッパにあることも難しい理由。

←若林海事局次長

観光立国の観点では最近 FIT（海外個人旅行）の方でフェリーや離島航路を利用する方が増加。フェリーについては、大型クルーズ客船とは異なり、国内においても、個室の内装も含め立派なものを多く造っており、日本の船のよさもアピールしていきたい。

○宮崎委員

日本の造船、海運を高めていくための研究開発の重要性を再認識。海技研では「ぎょう鉄」の情報化や自動化技術、バーチャルリアリティーを使った支援技術等の開発に着手。各分野に役立つような研究を今後決まってくるロードマップ等に沿った形で目標達成できるように進めていく。

人材育成について、造船を勉強していない学生に対しても造船技術等を学ぶ機会を講座として提供。研究所においても人材がすべてであり、研究者の確保に努力したい。

○木場委員

海事産業は今がチャンスであるとか前向きな話を伺えた。日本の海事産業が環境面、経済面、安全面でもすべてにおいてトップクラスであり非常にハイレベルな闘いをしていると理解。一般の国民が海事産業、そのポテンシャルに対して理解を示すことが人材の増加に繋がると考えており、広報にもっと力をいれていただきたい。明るい海事産業を目指して一般の方への理解を推し進める形で工夫してほしい。

議題 6 その他

・議題 1 の「海事イノベーション部会の進め方」(第 2 回部会は、3 月 11 日でそれまでの間に業界へヒアリングを実施等) について再確認の上、了承。

・江島政務官より以下発言。

改めて海事産業の明るい未来を感じたところ、広報も含めて、かつて明るい希望の星だった造船への方向性を見出せる答申をとりまとめていただきたい。

(4) 閉会

・閉会前、河野座長より、以下発言。

日本の伝統産業である造船業が新たな技術革新を取り込んで、明るい未来で若者を引きつける産業に育ってくれるよう、議論していただきたい。事務局が予定するヒアリングへの協力もお願いする。

以上