

第2章 船舶産業分野

第1節 船舶産業市場の動向

(1) 造船市場の動向

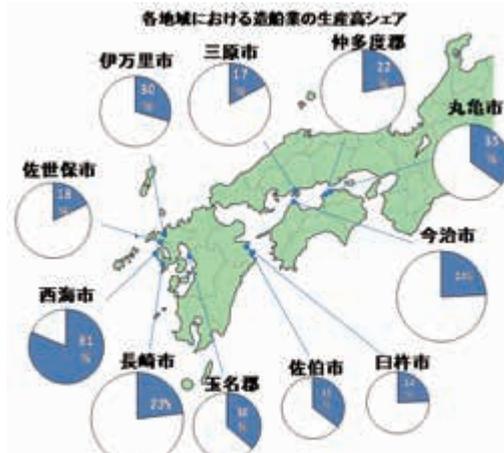
①我が国造船業の現状

我が国の造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に船舶を安定的に供給し、また、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用にも貢献している非常に重要な産業である。家族で木船を建造している小規模な事業者から、総合重工業としての大規模な事業者に至るまで、約1,100の事業所が約8万人の従業員を雇用し、生産高は約2兆円規模である。

製造業の海外生産比率が高まる中、造船業は国内に生産拠点を維持し、その殆どが地方圏に存在する。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が地域の主要製造業として地域経済、雇用において中核的な役割を担っている地域が多数存在している。

また、船用工業も、世界と比して高度な技術水準を有し、信頼性の高さやアフターサービスの充実も合わせて、我が国の造船業の発展を支えている重要な産業である。船用工業は、約1,020の事業所が約45,000人の従業員を雇用し、生産高は約1兆円規模に達している。

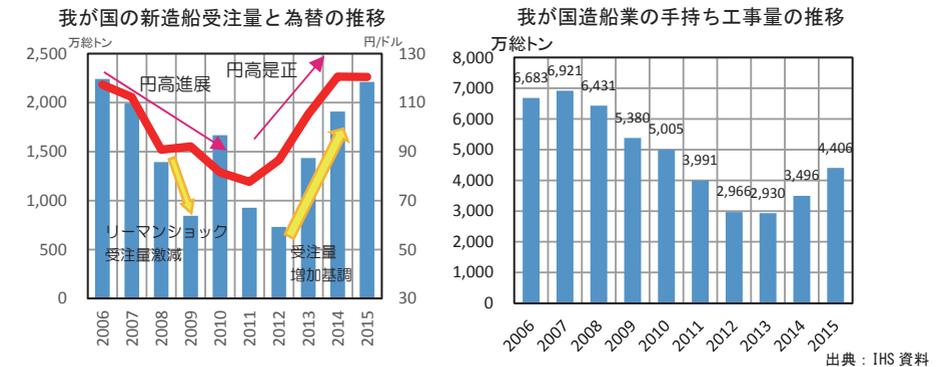
我が国ではこれら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事クラスター」を形成している。海事に関連する殆ど全ての業種が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事クラスターは世界にも類がない。この広く層の厚い集積により、クラスター内での活発な競争や密接な連携が生じて、個々の企業活動から生じる効果の総和を上回る経済効果や雇用効果が発生するとともに、高度な技術力と生産性や、ニーズを的確に反映した技術開発を実現している。



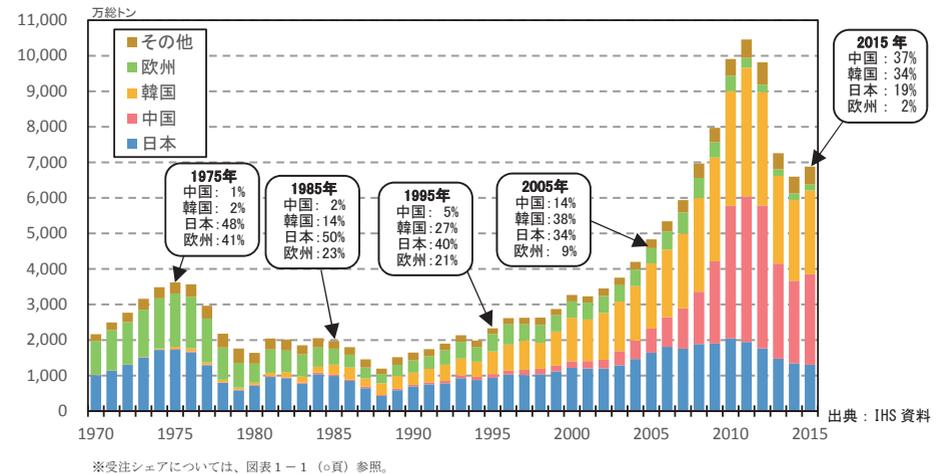
出典：製造業全体は、経済産業省「工業統計調査」造船業は、海事局調べ

②造船市場の動向

2000年代後半以降の我が国造船業は、リーマンショックを契機として世界的に造船需要が低迷したことに加え、一時1ドル76円台（2011年）まで進展した円高の影響により、韓国・中国との間で非常に厳しい競争環境下にあった。近年では、2012年末からの円高是正等にも支えられ、また、高性能・高品質な日本建造船への回帰により、我が国造船業の受注量は増加基調にあり、2013年は受注量1,434万総トン（世界シェア13%）、2014年1,909万総トン（同24%）、2015年2,211万総トン（同27%）と推移している。その結果、手持ち工事量についても、増加基調にあり、2015年末において約3年分の工事量が確保されている。建造量については、数年前までの受注量低迷の影響が遅れて現れていたが、近年の受注量の増加に伴い、今後は建造量も増加に転じることが見込まれる。



図表Ⅱ-2-1 世界の新造船建造量の推移

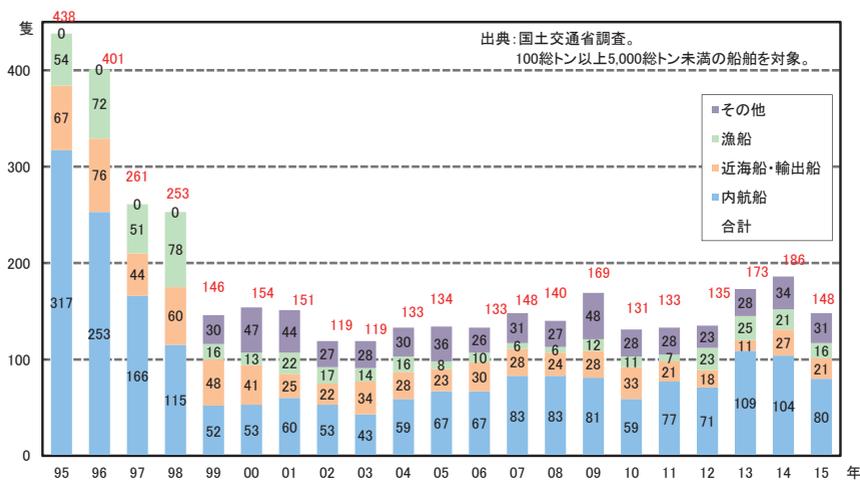


※受注シェアについては、図表1-1（6頁）参照。

③中小型造船市場の動向

国内経済の長期低迷により内航船の代替建造が抑制されてきたことから、内航船の船齢構成については、船齢14歳以上の船舶が7割を超えているという状況にあり、中小型船舶の新造船建造隻数も低迷した状態が続いていた。2013年から、国内景気の回復に伴い、内航船の新造船建造量が増加に転じたものの、近年の内航タンカーの発注減が影響し、2015年の建造量は減少した。今後、これまで更新されてこなかった老朽船が使用限界に達することにより、代替建造需要が増加することが期待される。

図表Ⅱ-2-2 我が国における中小型船舶の新造船建造隻数の推移



(2) 船用工業市場の動向

①船用工業市場の動向

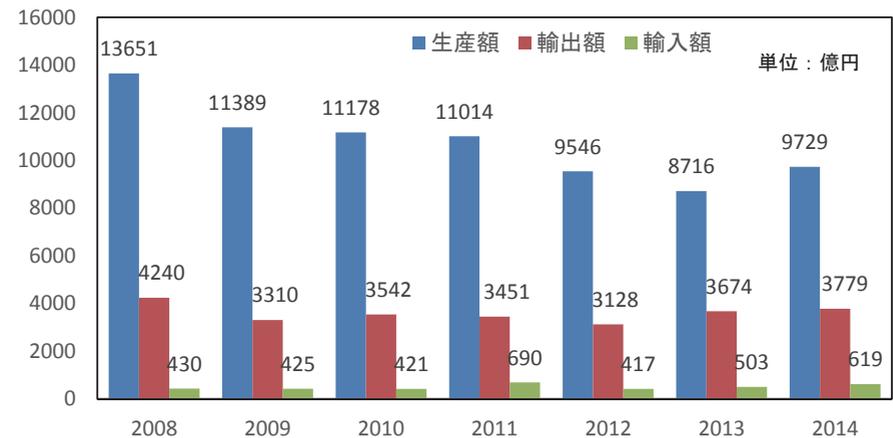
我が国では船舶に必要な船用工業製品のほとんどを国内で生産しており、航海機器、カーゴポンプ*、プロペラなどは我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。

我が国船用工業製品の2014年の生産額は、9,729億円(対前年比11.6%増)となり、6年ぶりに増加に転じた。主な要因としては、2013年に円高が是正され、我が国造船業の新造船の受注環境や船用工業製品の輸出環境が改善されたことが影響している。

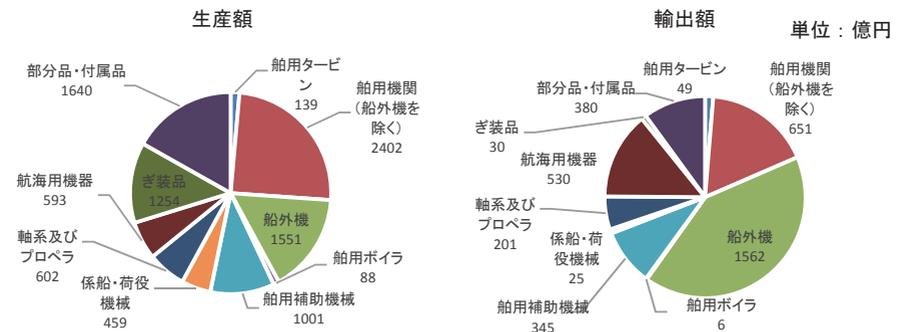
我が国の船用工業製品は、技術水準の高さなどから海外に多く輸出されており、船外機を含めた船用機関や航海用機器が輸出の中心となっている。2014年の船用工業製品の輸出額は3,779億円(対前年比2.9%増、生産額に対する輸出比率:38.8%)である。

* 原油や液化天然ガスなどの液体貨物を船内のタンクから吸い上げて陸揚げするためのポンプ

図表Ⅱ-2-3 我が国の船用工業製品生産・輸出・輸入額の推移



図表Ⅱ-2-4 我が国の船用工業製品の品目別生産額・輸出額(2014年)

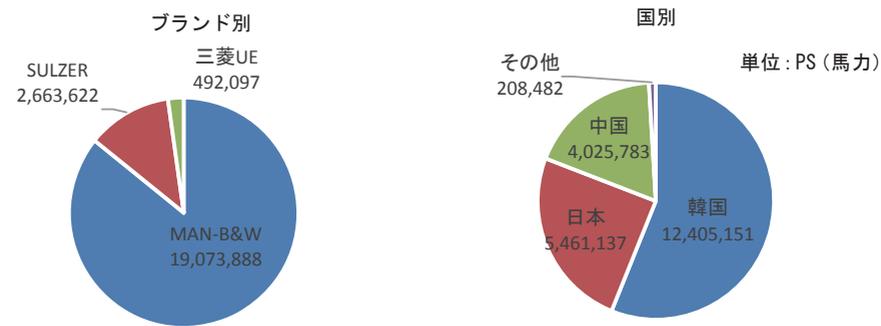


②船用機関市場の動向

船舶の心臓部である船用機関にはディーゼル機関、ガスタービン機関及び蒸気タービン機関がある。ガスタービン機関及び蒸気タービン機関は、高出力・コンパクトなどの特徴があるが、熱効率(燃費)がディーゼル機関と比べて劣るため、ほとんどの船舶にはディーゼル機関が搭載されている。ディーゼル機関には高出力が求められる大型船舶の主機関として搭載される2ストロークディーゼル機関と、コンパクトなサイズが求められる中小型船舶の主機関や発電用補機関として搭載される4ストロークディーゼル機関の2種類がある。

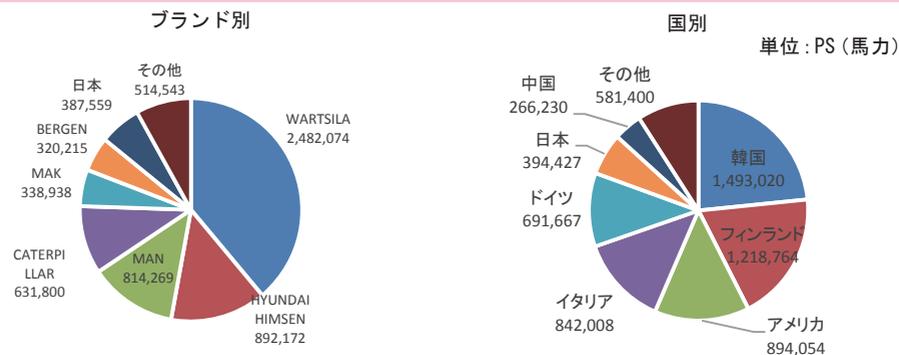
2ストロークディーゼル機関は、MAN Diesel & Turbo社の「MAN-B&W」、WARTSILA社の「SULZER」及び三菱重工業㈱の「三菱UE」の世界3大ブランドで占められている。3社は生産のほとんどを機関製造メーカーへのライセンス供与や委託製造により行っており、日中韓で世界の99%を生産している。

図表Ⅱ-2-5 2ストロークディーゼル機関のブランド・国別生産状況(2014年)



4ストロークディーゼル機関は世界で20以上のブランドがあり、主機関として搭載される機関は、欧州のWARTSILA社の「WARTSILA」、MAN Diesel & Turbo社の「MAN」の2ブランドで世界の52%のシェアを占めている。我が国の主な機関製造メーカーは5社あり、それぞれ独自のブランドで生産し、世界シェアは約6%となっている。

図表Ⅱ-2-6 4ストロークディーゼル機関のブランド・国別生産状況(2014年)



(3) 舟艇工業の動向

我が国の2015年の舟艇工業製品^(※1)の総出荷額は、円安効果などにより船外機の輸出が好調だったことから、2,444億円となり、前年比6%増加した。ここ数年増加傾向を示しており、2008年のリーマンショック以前の出荷額に戻りつつある。

内訳を見てみると、輸出向けの出荷額は1,941億円となり、前年比3.0%増加した。輸出金額は、総出荷額の8割を占め、額・割合共に増加傾向にある。輸出向け製品の大半を占めるプレジャーボート^(※2)向けの船外機は、環境保全に係る国際的な規制強化の中で圧倒的な国際競争力を有している。2015年の船外機の輸出額は、円高の是正や欧米における需要回復等を反映し、1,558億円(前年比2.0%増)と伸びている。

国内向け出荷^(※3)についても、近年の国内景気の改善等による需要増加により、国内出荷金額は約503億円(前年比20%増)、国内出荷隻数は前年同様約8.0千隻となった。マリレジャー参加人口の減少などを受け、2011年には国内出荷隻数が約6.6千隻まで減少したが、近年は増加傾向にある。

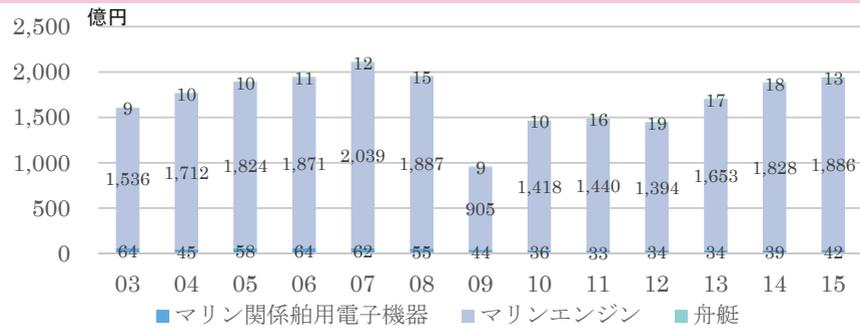
(※1) 舟艇工業製品とは、舟艇、マリンエンジン、マリン関係船用電子機器のことをいう。舟艇とは、プレジャーボート、ローボート、業務艇及び小型漁船の船体部分のことをいう。マリンエンジンとは、船外機、船内機、船内外機及び水上オートバイ用エンジンのことをいう。マリン関係船用電子機器とは、舟艇用の航海用機器や無線通信機器のことをいう。
 (※2) プレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ及びヨットのことをいう。
 (※3) 国内向け出荷とは、国産であって国内に出荷するもの及び海外から輸入して国内に出荷するものの合計のことをいう(日本メーカーであっても海外で生産した艇を国内で販売する場合は輸入扱いとなる)。

図表Ⅱ-2-7 舟艇工業の総出荷額の推移

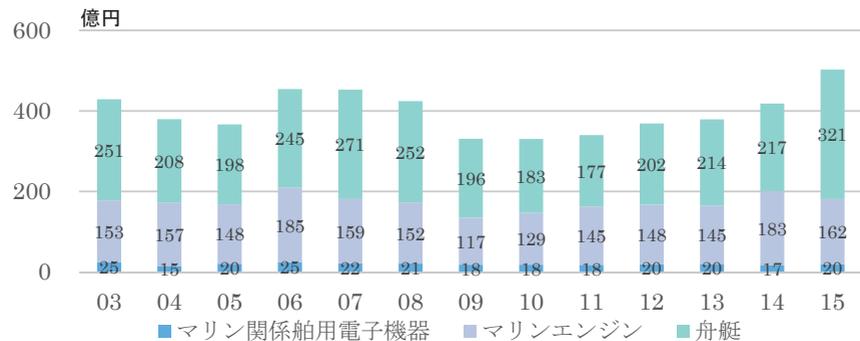


出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状より」海事局作成

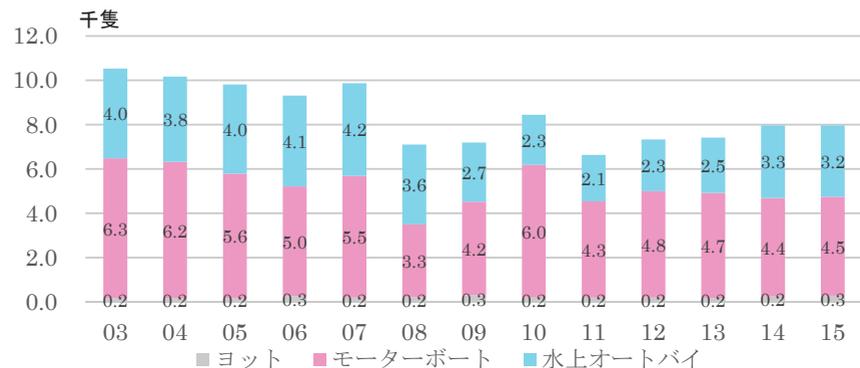
図表Ⅱ-2-8 舟艇工業における輸出金額の推移



図表Ⅱ-2-9 舟艇工業における国内向け出荷額の推移



図表Ⅱ-2-10 プレジャーボートの国内出荷隻数推移



第2節 船舶産業の発展のための取組

(1) 企業連携・事業統合の促進

我が国の造船業は、世界の造船市場における需給ギャップ、海運の船腹過剰に伴う新造船価の低迷、そして中国・韓国といった造船競合国との熾烈な受注競争の中で、厳しい状況に晒されている。このような状況においても、我が国造船業が基幹産業として持続的に発展するためには、これまで培ってきた技術力を活かし、中国・韓国との国際競争に勝ち残っていく必要がある。このため、造船業界においては、以下のような設計・開発等の技術力、受注のための営業力、資機材の調達力等の向上、生産体制の強化等を目的とする分社化、経営統合、新会社の設立、企業規模の拡大等、様々な取り組みが進められている。国土交通省としては、産業競争力強化法に基づく事業再編時の法人設立・増資に伴う登録免許税の軽減措置等により、企業連携・事業統合の取組を支援していくこととしている。

企業連携・事業統合の具体的な事例は以下のとおり。

- ・名村造船所による佐世保重工業の完全子会社化（2014年10月。両社の合計建造量は2013年度総トン数ベースで国内第3位）。
- ・今治造船（株）が、傘下の幸陽船渠を吸収合併（2014年2月）。
- ・2013年9月、常石造船は多度津工場を分社化（2013年9月）。今治造船（株）に譲渡（2015年1月）。
- ・三井造船（株）と川崎重工（株）が船舶修繕専門工場を共同運営会社化し、修繕事業分野で協業（2015年4月）。
- ・三菱重工業（株）が、長崎商船事業の再構築の一環として客船を除く船舶建造部門を分社化（2015年9月）。

(2) 受注力の強化

現在の海事産業分野の技術開発における最重要課題は、地球温暖化対策、大気汚染対策といった環境問題であり、船舶からの環境負荷低減に向けた様々な技術開発に取り組んでいる。また、これら技術開発とともに国際海事機関（IMO）での国際基準策定において、その主導権をとってルール作りを行うことにより、環境問題への対応と我が国造船・海運の優位性の確保を目指している。また、海洋基本法に基づき2013年4月に閣議決定された第2期海洋基本計画においても、海洋産業の振興及び国際競争力の強化が謳われている。このように、海事分野の技術開発及び実用化について関心が一層高まっていることから、国土交通省は今後も海上技術安全研究所や大学、業界等との連携を一層強化し、これらの研究開発課題に積極的に取り組むこととしている。

現在、船舶・船用機器に係る技術開発等への支援として以下を実施している。

① 革新的な省エネルギー技術の開発

海事局は、国際海運分野におけるCO₂削減対策推進のため、2009年度から4カ年計画で、船舶から排出されるCO₂の30%削減を目指した民間の技術開発の支援を実施してきた。さらに、船舶の環境規制が将来的に厳しくなることを見越し、2013年度から4ヶ年計画で、CO₂排出50%削減を目標に、世界最先端の海洋環境技術開発を推進している。

② 海洋資源開発関連技術の開発

今後需要が見込まれる海洋資源開発の市場への参入のため、2013年度から5ヶ年計画で、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）、大水深海域対応型掘削プラットフォーム等、海洋資源開発に関連する民間の技術開発の支援を実施している。

③ 新型LNG運搬船の開発及び導入促進に向けた環境整備

我が国造船業界では、北米シェールガスの輸送需要等に対応した大型で高い輸送効率を有する次世代の液化天然ガス（LNG）運搬船の開発に取り組んでいる。今後、新型船の市場への投入を促進するためには、安全性・信頼性が確保されていることが必要であることから、国土交通省としては、新型船の設計強度・工作品質の評価手法の整備等に取り組んできた。また、新形式のLNGタンクを有するLNG運搬船や従来入港していたLNG船よりも大型化したLNG船が、LNG受入基地に初めて入港する場合、各LNG受入基地において地域関係機関等からなる評価委員会を開催し、航行安全性などの評価が行われている。今後、大型化した新形式LNG運搬船が増加することが見込まれることから、安全性を損なわずに評価プロセスを効率化するため、海事局と海上保安庁の連携の下に「シェールガス輸送に向けた新形式LNG運搬船に係る航行安全及び海上防災の評価手法検討調査委員会」を設置し、「大型化」あるいは「新形式」に該当するか否かの判断基準を策定し、評価委員会設置の可否を明確化した。また、各LNG受入基地固有の条件に依らず一元的に検討可能な評価項目（操船性能等）や安全基準について一括で検討することで、各LNG受入基地における評価内容の一部を省略可能とするスキームを構築した。

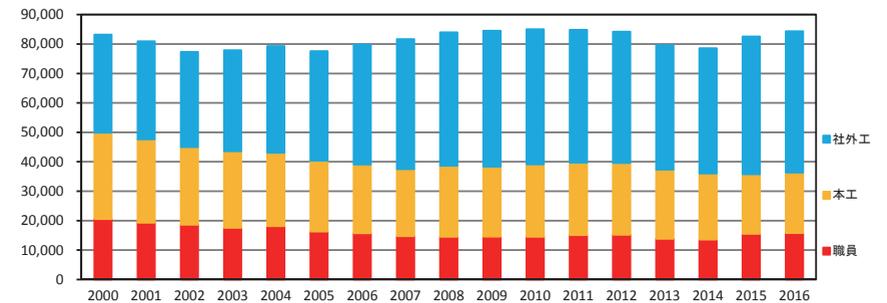
さらに、世界的にLNGの需給量が増加すると同時に供給地・需要地が拡大する中、海外においては、LNGを洋上で受入、貯蔵・再気化して陸上へ送る洋上LNG受入施設（FSRU）が急増しており、我が国の一部地域においても導入に向けた検討が開始されている。国土交通省では、津波等に対して安全性を確保するための指針の作成を開始している。

(3) 造船業における人材確保・育成

「総合ものづくり」産業である造船業は、溶接、ぎょう鉄（鉄板の曲げ加工）、配管、塗装等の職種ごとに専門的で高度な技能を身につけた製造現場の技能者と、船主の多様なニーズに応える設計・開発を行う技術者によって支えられている。造船業界では、団塊世代の大量退職を控えた2000年頃から、人材の確保・育成の取組を強化してきた。

世界経済の成長により、中長期的に成長することが見込まれる造船市場で、日本造船業が発展していくためには、生産性向上やイノベーションによる競争力強化とともに、それを支える人材の確保・育成の取組を推進することが不可欠である。

図表Ⅱ-2-11 我が国造船業の従業員数の推移



各年4月1日時点。海事局調べ

■ 製造現場を支える技能者の育成

造船業の技能は、他の製造業にはない「船」特有のものが多いため、入社後の技能研修やOJTによる人材育成が必要である。そのため、大手・中手の造船企業を中心に自社での取組が行われ、経営規模の小さい中小造船企業や協力会社では、単独での取組は困難であることから、全国6箇所（横浜、相生、因島、今治、大分、長崎）に造船技能研修拠点を設立し、企業共同による新人研修、専門研修などが行われてきている。

造船技能研修拠点の立上げに際しては2004～2007年度に、国土交通省及び（公財）日本財団が研修機材や教材の整備を支援し、研修の運営に対しても、地方自治体、（公財）日本財団（～2014年度）及び（一財）日本海事協会（2015年度～）が支援を行い、2015年度までで約4,000人（新人研修：約2,600人、専門研修：約1,400人）の技能者が育成された。

こうした取組の結果、造船技能者は、建設業や他の製造業において高齢化が進む中でも比較的順調に世代交代が進み、50歳以上世代が2005年の5割から2015年の2割に減少、40歳以下の世代が3割から6割に増加した。（技能者の平均年齢は、2005年の43歳から2015年には37歳に若返り）

図表Ⅱ-2-12 技能者の育成（地域共同での造船技能研修）



研修の様子（溶接、ぎょう鉄（曲げ加工）、船殻組立、安全体感）

図表Ⅱ-2-13 日本造船業の技能者（社内工）の年齢構成の変化



■設計・開発を支える技術者の育成

造船工学の専門教育を実施している大学は全国に8つ存在し（※）、これらの大学において造船工学を修得した人材が中心となって、新船型の開発、船舶の性能や基本仕様に関する船主との交渉等、船舶の総合的な知識が要求される業務で中核的役割を担ってきた。2000年代は大学を取り巻く環境が変化し、8大学においても造船専門課程の教員数や研究室数は減少したが、そうした状況を補完すべく、造船企業等による大学への寄付講座の開設や、共同研究等の取組が行われてきた。また、造船系学科以外から造船企業等に就職した技術者を主な対象として、造船業界の共同による社会人教育や、海上技術安全研究所の所内研修の民間企業への公開等、技術者の育成に取り組んできた。

※ 東京大、横浜国立大、東海大、大阪大、大阪府立大、広島大、九州大及び長崎総合科学大の8大学。東京大は、2000年に工学部内の学科が再編されたため、学部における造船工学の教育課程はなくなったが、造船・海洋系の研究室は維持。

■造船業の魅力などの情報発信

造船業を担う次世代の優秀な人材を確保するためには、造船業の魅力を広くアピールし、関心を深めてもらうための情報発信も重要である。このため、進水式の一般公開、

小中高向けの造船所見学会や総合学習での造船の体験学習、出前講座等にも業界を挙げて取り組んできている。

図表Ⅱ-2-14 進水式・造船所見学会、小中学校での造船の体験学習



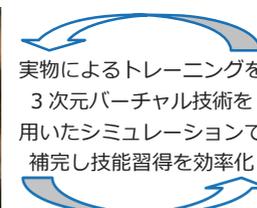
■技能者育成の効率化・高度化

技能者育成を効率化し、育成体制を強化するための対策としては、近年進化している3次元のバーチャルリアリティ技術を用いた訓練シミュレーターを活用することが有効な手段の一つである。既に、塗装の訓練において導入が進みつつあるが、練習用資材が不要でコスト削減となるだけでなく、安全に反復練習や評価を行うことができるため、効率的な技能向上が期待される。その先進事例として、今治地域の造船技能研修拠点において、3次元CADや訓練シミュレーターの導入が地方創生加速化交付金（2015年度補正予算）を用いて進められている（海事局最新線②第3節参照）。

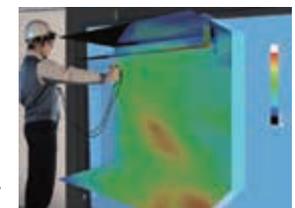
図表Ⅱ-2-15 シミュレーターの活用による技能訓練の効率化



従来の塗装訓練
（相生技能研修センター）



実物によるトレーニングを
3次元バーチャル技術を用いたシミュレーションで
補完し技能習得を効率化



塗装シミュレーター
（旭エレクトロニクス社製）

■女性活躍促進のための就労環境の改善

日本造船業の労働力の確保の観点だけでなく、これまでにない多様な柔軟な発想や意思決定により新たな発展を目指す上で、女性やシニア層等幅広い人材層からの人材確保が必要である。現場監督、工程管理を行う職長、主任クラスへの女性の登用や、社内保育所や女性専用の寮・更衣室・トイレなど働きやすい職場環境の整備に取り組む造船企業も出始め、女性も技能者・技術者も増えてきている。このような就労環境の改善の取組は、職業としての造船業の魅力の向上を図るうえでも強化していく必要がある。

図表Ⅱ-2-16 女性の活躍促進の取組



現場の管理者への登用の事例

施設整備の例（女子寮）

■現場の技能者の確保のための外国人材を活用した緊急措置

2013年以降の受注増加による今後の増産への緊急的対応については、「日本再興戦略（改訂2014）」（2014年6月24日閣議決定）に基づき、建設分野と同様の、入管法に基づく「特定活動」の在留資格を適用した外国人材活用を行うこととした。これは、2015年度初頭から2020年度まで、技能実習を修了した外国人材を最大3年間雇用できる制度である。具体的には、「外国人造船就労者受入事業に関する告示」（2014年国土交通省告示1199号）を制定し、それに基づき、2015年1月より外国人造船就労者の受入に係る計画等の申請受付を開始し、2015年4月1日より受入れを開始した。2016年3月末時点で、1243名を受け入れている。

国土交通省としては、国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、本制度の適正な推進を通じて、造船業の成長を後押しすることとしている。

また、政府全体でも、外国人材の活用について様々な検討が進められているところである。その一つが日本再興戦略2014に盛り込まれた外国人技能実習制度の見直しであり、2015年3月6日に「外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律案」が閣議決定された。適正な技能実習の実施を担保するため、技能実習を監理する監理団体を許可制とし、実習実施者である事業者が技能実習計画の作成と国或いは法律で定められた外国人技能実習機構の認定を受けること等を規定している。このように、監理体制を強化する一方で、優良な受入れ機関（要件は省令等により定められる予定）については、実習期間の延長や受入れ人数枠の拡大などを認めることとしている。

（4）国際協調の推進

① OECDでの取組

国際造船市場は世界単一市場を形成し、我が国をはじめ中国・韓国・欧州等の造船事業者が激しく競合している。また、2000年代後半の中国及び韓国による過剰設備投資の結果、需要に比べ供給能力が過剰な状態となっており、過当競争による船価の下落等が懸念される。

加えて、油価の下落に伴う海洋開発市場の停滞の影響を受け、造船所の経営は逼迫している。特に、韓国においては、昨今、韓国産業銀行（KDB）や韓国輸出入銀行（KEXIM）といった政府系金融機関による、造船企業に対する救済措置が行われている。同措置は、供給能力過剰の解消を遅らせるだけでなく、市場を歪曲化させる恐れがある。このような状況の中、国際的な政策協調の重要性は一層高まっている。

OECD造船部会は、造船政策に関する唯一の多国間協議の場であり、各国の補助金等の公的支援による市場歪曲を回避し、公正な競争条件を確立すべく、各国政策の透明性向上に向けた議論を行っている。

2015年11月に開催された第121回OECD造船部会では、国土交通省から、供給能力過剰の解消のために「政府が積極的にとるべき施策」及び「過度な補助金など政府が実施すべきでない施策」等について具体的にとりまとめるべきとの提案を行い合意された。また、同回の造船部会において、我が国から、昨今の韓国における一連の造船企業救済措置に関し、詳細情報の提供要請を行った。

中国に関しては、2015年6月に、OECDと中国國務院發展研究中心（DRC）との間で、「グリーン成長と産業構造改革」に関する共同プロジェクトが開始されており、2017年の策定を目指し進行中である。同プロジェクトでは、造船・鉄鋼分野における供給能力過剰を主要テーマの一つとして取り扱っており、2016年3月に開催されたワークショップでは、国土交通省海事局からも出席し、日本の供給能力過剰対策の経験の共有を行った。

国土交通省としては、OECDを通じ、公平な競争条件の確立に向け、引き続き各国に働きかけを行い、議論を主導していく。

② 開発途上国に対する取組

2015年末に経済共同体（AEC）を発足させたASEAN諸国においては、今後域内海上輸送の連結性を高めることを目指しており、海上輸送量の拡大が見込まれている。こうした中、国土交通省海事局では、ASEAN諸国の海上交通の安全向上及び環境負荷の低減のため、様々な支援をしている。

■ASEAN 諸国における船舶の安全規制及び船舶検査の改善及び調和プロジェクト

本プロジェクトは、ASEAN 各国で現在統一されていない内航船安全基準のモデル作成を通じて、安全性を向上させるとともに、域内で調和させることを目標としている。2015年2月のASEAN 海上交通ワーキンググループにおいては、日本の「航行区域」の概念をとり入れた安全基準ガイドライン、内航船安全基準の相互承認及びIMO が策定した内航旅客船安全運航ガイドラインの3つを盛り込んだMOUにASEAN 諸国が署名する方針について合意された。今後、ASEAN 諸国は、ガイドラインの最終化を行った上で、MOU 締結を進める予定である。

■ASEAN 諸国における低環境負荷船普及促進プロジェクト

ASEAN 域内では、今後予想される海上輸送量の拡大に伴い、環境負荷の低減や輸送コスト削減のため、省エネ船へ代替していく必要性が高まっている。2015年11月には、ASEAN 大臣会合で採択された ASEAN 戦略的交通計画 (KLTP : ASEAN 交通分野における2016年~2026年のASEAN 地域交通政策の指針を示したもの) に、「環境負荷の少ない船舶の普及促進」が盛り込まれた。こうした動向を踏まえ、国土交通省海事局は2016年4月のASEAN 海上交通ワーキンググループにおいて、「ASEAN 低環境負荷船普及戦略」を策定することを日 ASEAN 交通連携の新規プロジェクトとして提案し、同年11月の日ASEAN 交通大臣会合でのプロジェクト承認を目指している。当該戦略案の策定に携わることにより、ASEAN 域内における環境負荷低減に貢献するとともに、優れた省エネ技術を有する我が国造船業による ASEAN 市場への参入を支援していく方針である。

■その他の国際協力

造船に関する高い技術力を有している我が国の協力に対する ASEAN 諸国の期待は高い。例えば、船舶の老朽化が深刻になっている国々において、船舶の代替建造と造船業振興を促進するための支援が日本に求められている。また、ASEAN 諸国以外に対しても、開発途上国政府への専門家派遣、船舶・造船施設・各種機材の整備等に関する有償・無償の資金協力、船舶安全に関する JICA 集団研修等を実施している。このうち JICA 集団研修には、国土交通省海事局からも講師を派遣し、開発途上国の船舶検査担当者等に対して講義を行い、我が国の制度及び基準を学んでもらっている。

国際海事展「SEA JAPAN 2016」の開催

2016年4月13日(水) から15日(金) まで東京ビックサイトにおいて、船舶・船用機器・海事サービスを幅広くカバーする日本最大の国際海事展「SEA JAPAN 2016」が開催され、今回は28の国と地域の企業565社より各社の技術、製品及びサービスが展示され、3日間でのべ19,524名が来場するなど、出展者数・来場者数共に過去最大で大盛況のうちに終了いたしました。



オープニングセレモニーの様子
(中央:山本国土交通副大臣)

また、オープニングセレモニーでは、安倍晋三内閣総理大臣からの「日本の海事産業の一層の飛躍を期待する」旨のメッセージが紹介されました。

※SEA JAPAN は1994年から隔年で開催されており、前回開催時(2014年)は488社出展、18,672名来場。

■国際海事セミナー・船舶海洋技術セミナーの開催

「国際海事セミナー」では、「海事イノベーションへの挑戦〜グリーン技術とIoTの活用〜」をテーマに、国内外の政府、団体及び企業より海事産業における新エネルギーやIoT・ビッグデータの活用などに関する先進的な取り組みについて講演を頂きました。最初に江島国土交通大臣政務官にご挨拶いただき、島尻海洋政策担当大臣やノルウェーの貿易産業漁業省アイハン副大臣にもご講演いただきました。



アイハン副大臣

「船舶海洋技術セミナー」では、我が国造船・船用企業の先進的な技術開発・取組を各企業のプロジェクト実施者より紹介し、どちらのセミナーも一部立ち見が出るほど好評で、参加者の関心の高さが伺えました。

■ジャパンバビリオンテーマゾーン

展示会場では、「~技術と信頼の結晶~ 日本海事クラスターの挑戦」をキャッチコピーに、海運・造船・船用の各団体・企業、研究機関、大学及び政府が海事クラスターとして、「ジャパンバビリオンテーマゾーン」を設け、省エネ・環境技術、海洋資源開発、研究テーマ等のジャンル別に、集中させた展示を行いました。今回は、無人探査機「かいこう7000 II」の実機や、日本随所の海底で活躍中の海底熱水鉱床探査用ホバリング型AUV※「ほぼりん」の実機の展示が実現する等、実機・模型を多く展示することにより、日本海事クラスターの最新技術をわかりやすく発信しました。



ジャパンバビリオンテーマゾーン

※AUV: 自律型無人潜水機。水中で活動するロボットであり、海底地形探査等に用いられる。