

## i-Shipping の概要

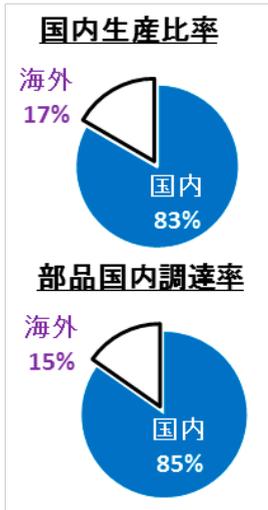
### 第1節 海事生産性革命の必要性

日本造船業は1956年以降、ほぼ半世紀にわたり新造船建造量のシェア世界1位を維持し、ピーク時には50%のシェアを有していた。また、安全で高性能・高品質な船舶を供給することにより、世界の海上貿易を支えるとともに、海上輸送の効率化・安全性向上・環境負荷の低減に多大な貢献を果たしてきた。

他の産業に目を向ければ、海外生産比率が高まって国内の製造業の空洞化が進んでおり、また、海外企業に買収される企業も増えている。一方、日本造船業は83%という高い国内生産比率を保ち、部品の国内調達率は85%に及んでいる。このことは、日本造船業の売上のほとんどが、国内で創出された付加価値であることを意味している。地方圏に立地している造船業は、裾野産業も合わせて国内生産と地方の雇用を守りながら、世界の新造船建造量トップ3か国の一角を占め、輸出とGDP拡大に直接貢献している、稀有な産業である。

造船業は世界経済の成長に伴って中長期的に成長が見込まれており、日本造船業がその成長を取り込み、今後も発展していくためには、その強みである高い生産性の更なる向上、高い技術力による環境意識の高まり・安全性の追求といった社会ニーズに係る技術的課題への対応により、一層の国際競争力の強化を図っていく必要がある。

また、人材の観点でも、今後、若年人材のプールが縮小し、人材獲得における他産業との競争が激化することを考えれば、造船業全体の認知度や魅力の向上を含め、危機感をもって産業全体として取り組むことが必要である。



### 第2節 i-Shipping の推進

海事産業の生産性革命のために取り組むべき具体的な施策、日本造船業が達成すべき目標等を検討するため、2016年1月に国土交通大臣より交通政策審議会会長宛に「海事産業の生産性革命による造船の輸出拡大と地方創生のために推進すべき取組について」諮問がなされた。これを受け、交通政策審議会の下に「海事イノベーション部会」が新たに設置され、有識者、大学・研究所、造船・海運業界等の専門家からなる部会での数度の検討を経て、同年6月答申が取りまとめられた。



石井大臣への答申手交の様子

本答申を踏まえ、国土交通省では、船舶の開発・設計 (design)、建造 (production) から運航 (operation) に至る全てのフェーズにおける生産性向上による国際競争力の強化を目指す「i-Shipping」の取組を推進している。

ここでは、国土交通省が推進している「i-Shipping」の具体的な取組を紹介する。

