

# 第 1 章 海事生産性革命 ～i-Shipping と j-Ocean～

## 第 1 節 i-Shipping と j-Ocean の目指すもの

### (1) 海事生産性革命 ～i-Shipping と j-Ocean～

国土交通省では、2016 年を「生産性革命元年」と位置づけ、関連産業の生産性向上や新市場の開拓を支える取組みを加速化する 20 のプロジェクトを選定した。海事局は、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズで ICT（情報通信技術）を取り入れ、造船業の生産性向上と燃料無駄遣い解消・故障ゼロの運航を目指す取組である「i-Shipping」と、海洋開発市場の成長を我が国海事産業が獲得することを目指す取組である「j-Ocean」の 2 つのプロジェクトからなる「海事生産性革命」を生産性革命プロジェクトに位置づけ、強力に推進しているところである。

図表 I-1-1 海事生産性革命の概要



2つのプロジェクトからなる「海事生産性革命」を省の生産性革命プロジェクトに位置づけ、強力に推進

### (2) 「i-Shipping」の目指すもの

国土交通省では、「i-Shipping」を推進するにあたり、船舶の開発・設計、建造、運航の全てのフェーズにおいて抜本的な生産性向上を図り、我が国造船業の国際競争力を強化するため、

- ①新船型開発をスピードアップさせ、「性能で勝つ」こと、
- ②生産の自動化を進めるとともに工場見える化で現場のムリ・ムラ・ムダを発見して徹底的に排除し、「コストで勝つ」こと、
- ③顧客（海運）にとって船の生涯にわたる高付加価値を追求し、運航の効率性や不稼働を防ぐ優れた保守サービスも含め「総合的な魅力で勝つ」こと、

に取り組み、2025年の世界建造シェア3割を獲得することを目標として掲げている。また、①～③を達成するための基盤として、優秀な人材を確保し、効率的に育成することも必須である。

さらに、運航に関する幅広い判断・操作を船舶自ら行うこと等を可能とする自動運航船（「Auto-Shipping」）の実現に向けて、技術開発と国際基準等の策定主導を両輪とした取組を開始することも必要である。

これらの取組を産学官連携して迅速に実施し、受注を伸ばし、設備・技術・人材・財務等の全ての面で産業基盤を強化、経営規模を拡大していけば、世界の三大造船国としての地位を確固たるものにすることができると考えられる。

### (3) 「j-Ocean」の目指すもの

「j-Ocean」は、海洋開発市場の獲得を目指した取組みであり、「j」に込めた以下の3つの方向性に沿って取り組むこととしている。

～「j-Ocean」が目指す3つの「j」～

- ①Japan—日本の技術力で日本の企業が海洋開発分野で活躍し、日本の成長と資源確保に貢献していくこと。
- ②Joint—海洋開発分野への進出に向けて、海運、造船等の海事産業のみならず、関係省庁や研究機関なども含め、産学官公が連携して取り組みを進めていくこと。
- ③J-Curve—世界の海洋開発市場が現在の停滞を脱して、中長期的にJを描くように回復することに伴い、我が国も「J」を描くように今後この市場を獲得していくこと。

2017年は、これら「海事生産性革命」の「前進の年」として、これらの施策をより一層推進し、強い産業、高い成長、豊かな地方、すなわち、海事産業の国際競争力を強化し、これまで以上の成長を促し、地方が豊かになることを目指していく。