

第4章 造船業・船用工業の活性化に向けた取組み

第1節 造船業

1. 造船業の再構築

我が国造船業界は、石油ショック等に起因する過去2度にわたる造船不況に対処するため、大規模な設備処理・人員削減による構造調整を実施し、世界的な需給バランスの改善に大きく貢献してきた。

その後10年間以上にわたり、造船設備の拡大の抑制に努めつつ、造船各社は経営努力による一層の合理化や技術革新により、高い生産性を維持してきているが、各社の経営資源は大幅に縮小（設備は不況前の2分の1、人員は同3分の1）してきている。

一方、経済の活性化、地球規模での環境問題への対応、物流の効率化等に対するニーズが高まっており、世界トップレベルにある我が国の造船技術を活かした効率的な船舶の供給や新市場の開拓等による社会的貢献が期待されているところである。

しかしながら、韓国の造船設備の拡張等により、造船マーケットにおける国際間競争は激化する方向にあり、このような先行きに不透明さが増しつつある中、過去の構造調整により経営資源が縮小し造船各社は、社会的要請を踏まえた長期的な企業戦略が立てにくくなっている。

このため、旧運輸省においては、平成11年6月から8月にかけて、造船業界などの有識者からなる「造船業構造問題研究会」を開催し、造船業全体の視点から、我が国造船業の構造を分析し、今後の国際競争市場環境への対応策を検討した。その結果、我が国造船業が今後の厳しい国際競争を生き抜くためには、大手造船所が多様な需要に対応できるよう経営を統合し、規模のメリットを実現できる複数のリーディング・カンパニーを創設することが望まれる旨の提言を発表した。

その後、業界においても大手造船所の再編に向けた具体的な動きが出つつあり、国土交通省としても造船業界と意見交換をしつつ、必要に応じ適切な措置を講じていく。

2. 中小造船業対策

中小造船業においては、内航船や漁船等の中小型船の建造需要は激減し、経営環境が極端に悪化している中、従業員の高齢化や人材育成の遅れが相まって、経営基盤が極めて脆弱化しており、このままでは産業基盤を喪失するおそれがある。

中小造船業は、地域経済及び雇用に貢献しているばかりでなく、国内海上物流を支える重要な役割を果たしているため、将来においても健全な産業として市場ニーズの変化に的確に対応した船舶を供給し、経済社会の発展に寄与していけるよう経営基盤を強化する必要がある。

そのため、中小造船業が早期に経営基盤を強化し厳しい事業環境を克服するとともに、活力ある産業として存続できるよう、平成12年12月、中小企業経営革新支援法に基づく経営基盤強化計画の対象業種として政令指定を行った。今後、中小造船業界が取り組む経営基盤強化事業に対して税制等の支援措置を講じていく。

3. 国際協調の推進

外航船に係る造船市場は、World Wideな単一市場であり、限られた規模の需要を各造船国が分け合う構造になっていることから、その健全な発展のためには多国間での政策協調が必要不可欠である。今後、新興造船国における設備の新設や既存設備の生産性の向上から供給力が拡大していく一方、造船需要は、環境規制の影響等により短期的にはある程度の需要は見込めるものの、その後は低下すると予測されており、需給不均衡の拡大により競争環境が一段と厳しくなるものと予想されている。このような状況に対処する上で、国際的な政策協調の重要性は今後一層増してくる。

このような認識のもと、我が国は、政府レベルでの二国間及び多国間協議等を通じて、広く各国との対話・協調を求め、従来にも増して市場に対する共通認識の醸成と政策協調に努めていく。

OECD造船部会

OECD（経済協力開発機構）造船部会には、世界の造船業に関する多国間の政策協議の場としては唯一のものであり、日本をはじめ、欧州各国及び欧州共同体並びに韓国等の主要造船国が加盟している。1966年5月の第1

回会合以来、船価の正常化や需給の安定化等の市場問題、正常な競争条件の確保に関する問題等について協議が行われてきている。

造船協定

OECD造船部会では、1989年10月より、政府助成措置の廃止と加害的販売行為の防止を主な内容とする新たな協定（いわゆる造船協定）に関する交渉が行われてきた。交渉は1994年12月に妥結し、1996年6月までに韓国、ノルウェー、EC及び日本が協定を締結しており、今後米国が締結することによってこの協定は発効することになる。この協定の発効により国際造船市場における健全な競争条件の確立が図られ、ひいては、造船市場の秩序維持及び安定化の進展が期待されるため、米国による早期の協定締結が望まれている。

主要造船国との対話

）韓国

我が国及び韓国は、両国合わせて世界の新造船のシェアの約7割を占めていることから、両国の造船政策がお互いの造船業と国際市場の競争条件に大きな影響を与える。したがって、両国が協調を図ることは、両国のみならず世界の造船業の安定的な発展にとって重要であり、我が国は、OECD造船部会を通じて意見交換を行うほか、1984年以降二国間の政府レベルによる協議を定期的に行っている。

）欧州委員会（EC）

欧州諸国は、現在、旅客船等の付加価値の高い船舶を中心に建造しており、我が国、韓国とともに、世界の造船業のリーディングカントリーの一角を占めている。このため、新造船需給に対する共通認識の醸成、競争規律の確立等の国際協調を円滑に進めるため、随時二国間対話を実施している。

）中国

中国は、1980年以降外航船建造設備の新增設が行われ、ここ数年急激に建造量、受注量を延ばしており、現在では世界第3位の地位を占めるようになった。さらに、現在も近代的な造船施設の整備が進んでいることから、将来的な潜在能力は極めて大きく、2000年より二国間の対話を開始した。今後とも中国との対話の機会を求め、政策協調を図っていく。

第2節 船用工業

1. 現状

船舶に搭載される種々の機器類を生産している我が国船用工業は、造船業における国際競争の激化に起因する大型外航船の受注船価の低迷や、平成9年度以降に激減した内航中小型船の建造需要に未だ顕著な回復がみられないことなどにより、厳しい経営環境にある。

このような状況に加え、輸出面においても韓国における船用工業製品の国産化の進展や、欧州船用メーカーの極東市場への積極的参入などにより、国際競争は厳しさを増している。さらに、従業員の高齢化や設備投資・研究開発投資の停滞等も相まって産業基盤の脆弱化も懸念される状況にある。

2. 基盤強化

このような状況において、我が国船用工業事業者が強固な産業基盤を確立し、今後とも高い国際競争力を維持していくためには、業務の効率化を推進するとともに、社会的ニーズを踏まえた製品の開発や高付加価値化等、経営の革新を図っていくことが重要である。そのため、国土交通省においては、平成11年2月に施行された新事業創出促進法や平成11年10月に施行された産業活力再生特別措置法の対象業種に船用工業を指定し、分社化等による経営資源の有効活用、中核的事業の強化、新製品の開発・新生産システムの導入等の事業革新を促進している。このほか、特定産業集積の活性化に関する臨時措置法に基づく支援措置等を活用し、産業集積地における造船関連産業の活性化等に取り組んでいる。

また、我が国船用工業事業者は、中小企業が約7割を占めており、これら中堅・中小企業を中心とする多種多様な企業が連携することにより効率的な生産体制を構築してきたが、平成9年度以降の内航船建造需要の極端な落ち込みは、中小事業者を中心として関係する船用工業事業者の経営に深刻な影響を与えている。こうした状況に鑑み、平成11年7月に施行された中小企業経営革新支援法の特定業種に船用工業を平成12年12月に指定し、中小船用工業事業者の経営基盤の強化等を推進しているほか、信用補完措置の強化や雇用の安定のための対策を講じることにより、これら中小

事業者の経営の安定等に取り組んでいる。

3．高度情報化に向けた取組み

昨今の国際競争の激化、船用機器価格の低迷等により、生産性の向上・経営の効率化への取組みが喫緊の課題とされており、その対策として、近年急速に高度化する情報技術を積極的に活用していくことが不可欠である。

国土交通省では、造船関連産業全体を視野に入れた高度情報化体制の構築を効率的に促進するべく、情報技術を活用した造船・船用工業事業者間の設計・技術情報の伝達・交換の高度化などの事業の推進を図ってきた。

4．環境対策に向けた取組み

近年の船舶による大気汚染に対する国民意識の高まりやNO_x低減技術の進展を踏まえ、平成11年度に「内航船等NO_x対策対応状況調査委員会」を設置し、内航船、漁船に提供される船舶用内燃機関をNO_x低排出型に段階的に切り換える行動計画を策定しており、同行動計画について、船主・船用エンジンメーカーへの周知・啓蒙活動を行っている。