

交通政策審議会海事分科会 海事イノベーション部会
答申 骨子案

1. 造船業の現状と課題

(1) 造船業の現状

- ・ 世界の造船市場
- ・ 世界の造船所の状況
- ・ 日本造船業の状況(未曾有の危機的状況)
- ・ 日本造船業界の再編の動き

(2) 造船業を取り巻く環境変化

- ・ 海事クラスターの変化
- ・ 我が国造船業の構造変化
- ・ 日本造船所の規模面での弱さ
- ・ デジタル化、GHG 排出削減、自動運航船の動き
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響

2. これまでの取り組み

(1) 海事イノベーション部会答申(平成28年6月)に沿った取り組み

- ・ 開発・設計、建造、運航のあらゆるフェーズにおける生産性向上等の施策(i-Shipping (Design、Production、Operation)、自動運航船、省エネ船の実証等)
- ・ 人材の確保・育成の施策(国内人材の育成、外国人材の受け入れ)
- ・ 海洋開発への取り組み(j-Ocean)

(2) その他の取り組み

- ・ 公正な競争条件の確立(WTO 提訴、OECD 等)
- ・ 官公庁船の輸出促進
- ・ シップ・リサイクル条約早期発効への取り組み

3. 海事産業将来像検討会

(1) 検討概要

(2) 具体的な取り組みの方向性

- ・ 企業間連携・協業・統合の促進
- ・ デジタル化時代に対応した産業構造への転換
- ・ 官公庁船分野の基盤強化に向けた海外展開の推進
- ・ ゼロエミッション船の実現による地球環境問題への貢献

4. 造船業の意義と果たすべき役割

(1) 地域経済、雇用への貢献

- ・ 地方に立地し、地域の経済・雇用を支える造船業
- ・ 部品の国内調達率が高く、裾野の広いサプライチェーンを有する産業

(2) 経済安全保障上の重要性

- ・ 我が国は、四海を海に囲まれ、貿易量の99%以上を海上輸送に頼る
- ・ 国際海上輸送を担う日本外航海運は、主として日本造船業から船舶を調達しており、我が国経済安全保障の観点から日本造船業は極めて重要な産業

5. 今後の取り組みの方向性

(1) 短期的取り組み

① 需要喚起のための施策

- ・ 政府系金融機関を活用した船舶ファイナンス
- ・ 海運税制による新造船発注意欲促進
- ・ 官公庁船の輸出促進(艦船の輸出等)
- ・ 民間による取り組み(営業活動の強化等)

② 基盤強化のための施策

- ・ 企業間の集約、統合、協業等の促進策(政府系金融機関の出融資、税制優遇)
- ・ 生産性向上の促進策(税制優遇)

③ 公正な競争環境の確保

- ・ WTO提訴

④ 新型コロナウイルス感染症の影響への対策

- ・ つなぎ運転資金確保への支援(危機対応融資等)
- ・ 雇用調整助成金の特例措置の延長

(2) 中長期的取り組み

① 技術開発、研究開発への支援

- ・ ゼロエミッション船
- ・ 自動運航船
- ・ 日本版システムインテグレーター
- ・ 海洋開発

② 公正な競争環境の確保

- ・ OECD、2国間会議、民間における取り組み

③ 人材の確保・育成のための施策

- ・ 国内人材育成
- ・ 外国人材の受け入れ(特定技能制度の活用)

④ シップリサイクル条約の早期発効に向けた取り組み

(3) その他の施策

- ・ 造船業の基盤強化を図るための法整備の必要性
- ・ 事業転換・撤退時の社会的コストの緩和

6. その他

- (1) 今次造船業施策の位置づけ
 - ・ 危機的状況にある造船業対策であること
 - ・ 業界再編の渦中であること
 - ・ 施策の目標について

- (2) 施策の検証等
 - ・ 業界再編後における施策の検証
 - ・ 新たな目標・施策の設定の必要性