

第5回 船舶産業の変革実現のための検討会 議事概要

1. 日時：2024年6月26日（水）14:30-16:30
2. 場所：TKP 新橋カンファレンスセンター11C
3. 議事：

委員等からの主な発言は以下のとおり。

3. 1. 船舶産業の変革実現のための検討会 報告書

報告書案について、委員からの意見・コメントはなく、最終化に向けて座長一任となった。

3. 2. 船舶産業の変革ロードマップの実施体制

委員からの主な発言は以下のとおり。

- 報告書にはいろいろな課題とその解決の方向性が示されているが、これをどのように実現化・具体化していくが非常に重要である。それを進めるためには、ワーキンググループなどの活動が今後必要になるが、この報告書はそのスタートラインであると認識している。実施体制について、建造関係では新燃料関連機器の標準化、新燃料の入手・取扱の説明を受けたが、このほかにも課題があるという認識であり、これは各業界・個社で努力していくということか。次世代船舶でトップシェアを目指すという目標を中心に進めていくことは理解しているが、それを進めるに当たっては、ベースになっている部分で、海運・造船・舶用で一緒になって考えるべきことがある。その部分ができた上で、今回の実施体制が乗ってくると考えていたので、国においても必要な調整を継続的にお願いしたい。
- デジタル以外については、具体的に会議体の内容を書いているが、デジタルについては「Kプログラムによる研究開発」と一言あるだけで、どういう体制で誰がリーダーシップを取って、何を目的にしたものなのか説明すべき。また、このロードマップを見ると、Kプログラムの日程と、業界・企業が技術を確立する日程が違う。そうすると、「Kプログラムによる研究開発」と一言で書いているが、現実には既に技術のほとんどが出来上がっているのだから、研究開発ではなくて、各業務に広げた普及ではないか。既に出来上がっているものをどうやって使うかということなので、研究開発する時間はない。Kプログラムへの丸投げそのものではないかと感じるが、この部分の説明が必要ではないか。
- 資料2ではいきなり新燃料の話が出てきているが、電化・自動化・自律化の切り口もあるはず。ここに入る前に、もう少し皆さんで集まって、どういうものを中心に取り上げていくか、1回やったほうがいいのか。目標の中にも電化船や自動運航船が入っているが、これらについてこの資料では触れていないので、ちょっと違和感がある。
- 人材に関して、この業界に注目している層にターゲットを絞るのはいいが、それとは別系列で、そもそもこの業界を知らない人とか興味の範疇にない人という方が多数なので、その人

に向けた施策、大勢に向けて自然に耳に入るとか目にするとかということも考えた方がいいのではないか。船社は、特に海上社員が足りないのが切実なところで、自然といろいろなメディアを使ってこの業界を知らない人の目に触れるという施策をやっているのですが、造船・舶用でもやった方がいいのではないか。今回の標準化も含めたいろいろな施策、現場のDXとかやっていくが、これは10年とか20年とかで陳腐化していくので、次の施策をやる人材が今、中に入っていないと、これからも中に入って施策を推進できる人材を再生産していかないと、その先のところまで考えると、人材関係については広く大勢のところ、興味を持つ人を増やすことも必要ではないか。

3. 3. その他

(1) 報告書のとりまとめに当たり、各関係団体から以下の発言があった。

(日本造船工業会)

- ゼロエミッション船の開発・建造を通じて世界をリードしていく目標を掲げていくに当たって、一番申し上げたいことは、具体化していくこと、課題を解決するために実現していくことが重要で、そのためには、海運・造船・舶用業界、また関連する業界の方々と一緒に進めていくことが非常に重要である。造船業界にとって一番の顧客である海運業がここ数年非常に業績もよく、安定していることと、造船業界も受注残を2～3年を確保していることを考えると、今のタイミングで、この課題を解決する方法を議論して、それを実現させることがいいのではないか。逆に言うと、今を逃すと10年くらい先は難しく、そのときには手遅れになるので、業界として積極的に参加していきたい。また、GX経済移行債について、造船分野への補助は既に実現しているが、海運分野への補助もぜひお願いしたい。やはり根底には、中国・韓国政府による不公正な助成があるので、少しでも縮めていくことが重要であり、必須である。何らかの支援・調整をいただかないと、これに対抗するのは難しい。半導体では政府で動きがあるが、重要産業である造船分野についてもぜひお願いしたい。

(日本中小型造船工業会)

- 特殊船・高付加価値船をやれば中国・韓国を避けて生きていけるという過去の我が国造船業界の認識があったと思うが、今回の取組はそれと同じにはしてはいけない。高付加価値船と言っていたものは、やがて当たり前の船になって、中国・韓国にかなわなくなってしまった残念な歴史を経験している。船という物の違いではなく、そのやり方の違いで勝つことが必要であり、物の違いはあくまでそのやり方の結果である。各社が皆で作ったプロセスとシステムで本当に船を建造して、しっかりできたというところまでやり切らないと同じことの繰り返しになるので、覚悟を持って臨みたい。本検討会でまとめた取組に対して、中小企業から技術的な貢献は難しいところがあるが、大手企業どうしではお互いにすぐに取り入れにくい他社プロセスを中小企業が導入して試してみるというところで、特にKプログラムの中で貢献していきたい。

(日本舶用工業会)

- 日船工は会員企業が 256 社あり、多様な産業の会社の集まりである。ロードマップの実施体制にある次世代船舶の供給体制の確立の中で、新燃料関連機器の製造、設備投資における事業者間の協調・分担・共同製造などを議論する場を検討するとあるが、いろいろな企業がある中で、個社の利益を追求する場合と、業界の利益を追求する場合があり、この協調が船用工業会としての大きな課題であるので、皆さんとともに検討して、この報告書にある目標を達成していきたい。第 4 回資料にあったように、2030 年の新燃料の割合が 23%で、仮にその 40%のシェアを取ろうとしたら、現在の重油対応のための生産量と同程度の生産量を新燃料対応のために造る必要があり、新燃料になってくるとリードタイムも長くなる。K プログラムに参加して、コミショニングや試験工程を本当に短縮することがその生産の供給体制につながっていくように、我々も一緒になっていろいろ考えて、船用工業メーカーがやはり使えるようなものにしていきたい。

(2) 最後に、村山座長から以下の発言があった。

- 国主導による会議体・ワーキンググループで体制を整えて進めていくことは非常に重要ではあるが、そこだけではなくて、この業界が自主的にかむしゃらに皆でやっていく必要もあるのではないかと。以前の検討会で、明日からできることを見つけてやっていくべきという意見があった。この検討会は、今日、ここで一つの区切りがつくため、また新しい形で会議体・ワーキンググループを整えて進めていくとともに、K プログラムも上手く立ち上がれば良いと思っているが、明日から、何かできることを 1 つずつやっていくことも大事ではないか。

以上