

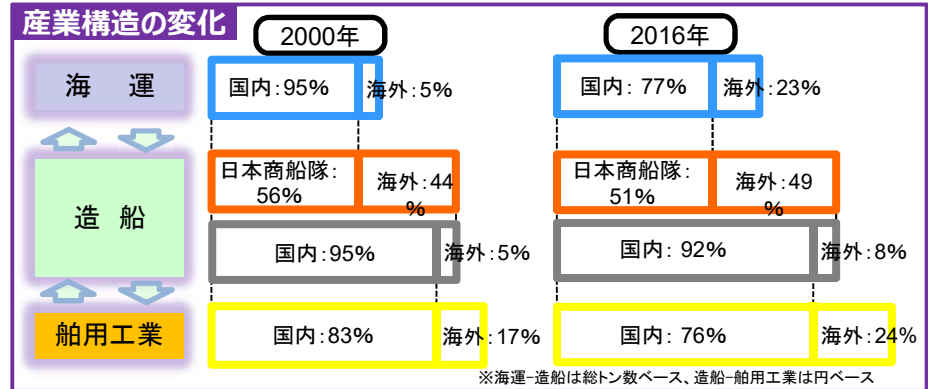
海事産業将来像検討会について

背景・課題

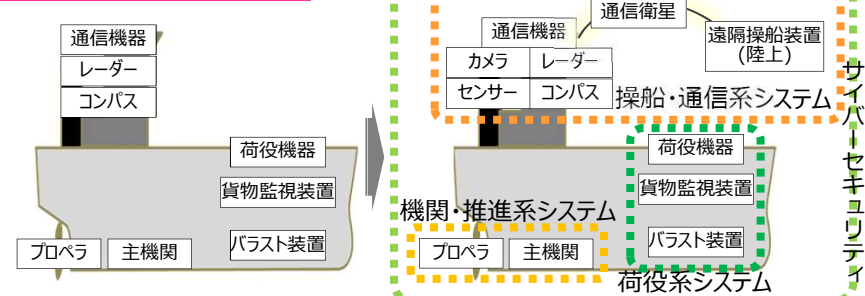
- ▶ 我が国の造船・船用工業等の海事産業は、地域の経済・雇用を支えるなど、これまで海洋立国としての我が国の基盤を提供。
- ▶ 一方で、海事産業を取り巻く環境は、産業構造の変化、電気・電子分野、情報工学等の分野への付加価値領域の変化、重油からLNG燃料等へのパワーソースのシフトと大きく変化しつつある。
- ▶ このような状況変化の中、中韓と建造量を競う政策目標で良いのかといった点も検証しつつ、我が国海事産業が引き続き地域貢献を含む経済成長や安全保障に貢献し続けるための方策が必要。

造船・船用工業の有する多面的意義

- ① 国際競争力を有する輸出産業
- ② 貿易立国の基盤を提供する海事産業
- ③ 地域経済を支える地域密着型産業
- ④ 国内物流・人流等を支える国内型産業
- ⑤ 日本の海洋開発を担う海洋産業
- ⑥ 日本の安全保障を支える防衛産業



付加価値領域の変化



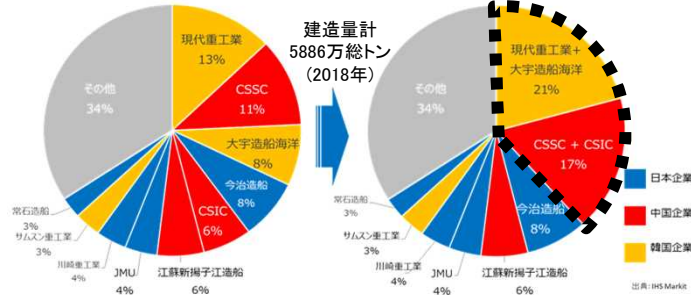
海事産業将来像検討会（海事局長の私的検討会として、令和元年6月11日設置。座長：高木健 東京大学大学院教授）

- ◆ 令和の時代にあるべき海事産業の将来像を考えるにあたっての論点
 - ▶ 海事クラスターの将来像
 - ▶ 新しい付加価値領域の源泉に対応した産業構造やビジネスモデルのあり方
 - ▶ 巨大化する中国・韓国等との競争戦略（統合・連携、サプライチェーンの効率化、海外展開等）
 - ▶ オープンイノベーションによる開かれた業界への転換
 - ▶ IMOで定められたGHG削減戦略への対応
 - ▶ 業界全体でのデータの利活用の一層の推進 等
- ◆ 将来像の実現に必要な施策

産業構造の変化と厳しさを増す競争環境

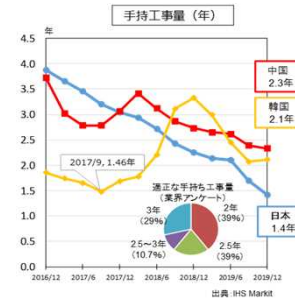
中韓の巨大造船企業の誕生

- 2019年、中国・韓国の各1,2位企業が統合に合意
- 統合後の2社のシェアの単純合計は約4割に達する



危険水準に突入した手持工事量

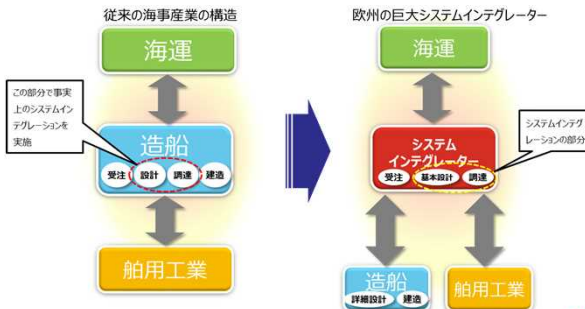
- 中韓企業による低船価受注もあり、日本造船業は受注に苦戦
- 手持ち工事量は危険水準といわれる2年を切る



デジタル化の進展と欧州巨大システムインテグレーターの台頭

- 欧州では船舶の基本設計や調達等を握る巨大システムインテグレーターが台頭

- デジタル化が進展 (船舶の付加価値領域が情報処理・ソフトウェア分野に拡大)



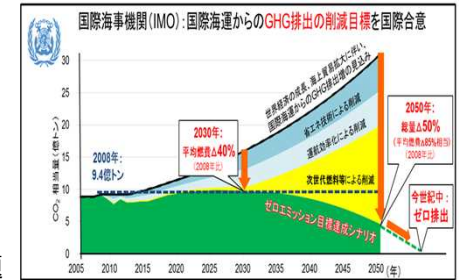
新型コロナウイルス感染症による難局

- 感染症の流行による人流・物流の停滞に伴う建造・引渡しの遅延、商談の停止
- 海運市況の悪化、船舶需要の減少のおそれ

課題解決に向けた海事産業の貢献が求められる分野

地球温暖化の防止

- 世界のGHG(温暖化効果ガス)排出の2% (ドイツ分相当) を占める国際海運からの排出を大幅に削減することに、IMOで合意



内航海運の労働環境の改善等

- 内航海運の安定的輸送の確保のため、船員の確保・育成、働き方改革の推進、内航輸送の生産性向上等が喫緊の課題

具体的取組の方向性

企業間連携・協業・統合の促進

- 共同会社設立、企業買収、輸出促進等のため、政府系金融機関による出融資の活用を検討
- 船舶建造サプライチェーン全体で、設計・生産情報をタイムリーに共有できる仕組み作り等の推進

デジタル化時代に対応した産業構造への転換

- 産業構造の変化を促進し、「勝てる」分野の技術力向上に資するトップランナーに対する研究開発の促進
- 日本企業に強みのある「サブシステム」をコアに、オープン・クローズ戦略を踏まえた国際規格化、標準化の推進

官公庁船分野の基盤強化に向けた海外展開の推進

- 官民連携しての案件形成の取り組みの加速、ODAの活用強化、海外規格に対応できる基準、認証体制の整備等

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

- 就航船向けの国際的燃費規制制度の導入(短期対策)、世界に先駆けたゼロエミッション船の開発と2028年頃の実船導入

内航海運の課題解決への貢献

- 陸上からのサポート、電動化の促進、収集データの運航改善や船舶検査への活用



我が国の経済安全保障を支える造船・船用工業の事業基盤確保

- 我が国海運への高性能・高品質な船舶の供給体制を確立するための支援措置や制度の整備についての検討