

第5章 造船業の「稼ぐ力」強化

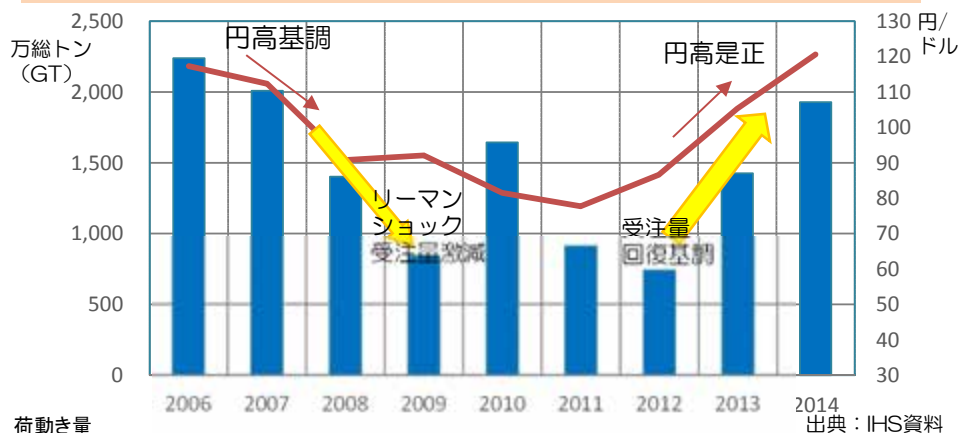
第2節 我が国造船業の競争力強化

第1節 造船市況の変化

造船業は、輸出が全体の81%（総トン数ベース）を占める輸出比率が高い産業であり、国際市場で受注競争を行っている。リーマンショックを契機に世界の造船市場は新造船需要が激減し、日本・中国・韓国による熾烈な受注競争が繰り広げられてきたが、2013年以降は円高の是正等を背景に、我が国造船業の受注量は増加基調で推移し、一定の仕事量を確保している。今後は、各社の建造能力や生産計画に見合った受注量を維持する局面に移行するものと考えられる。

また、中長期的には、世界経済の成長に伴う海上荷動量の増大により、造船市場は拡大していくことが見込まれる。我が国造船業がこの世界の成長を取り込み、更なる発展に結びつけていくためには、持続的な競争力の向上が不可欠である。

図表I-5-1 我が国の輸出船受注量、為替、海上荷動き量の推移



今後成長が見込まれる造船市場において、我が国造船業が引き続き発展するためには、韓国及び中国等との国際競争に勝ち残っていく必要がある。国土交通省では、我が国造船業の競争力の強化に向けて、「受注力の強化」、「企業連携と事業統合の促進」、「新市場・新事業への展開」を3つの柱として様々な施策に取り組んでいる。

(1) 受注力の強化

我が国造船業が得意とする船舶の省エネ技術等の更なる発展と、その技術力を発揮できる環境整備に取り組んでいる。具体的には、船舶から排出されるCO₂削減や海洋資源開発分野への展開を目指した民間事業者の技術開発を支援するとともに、IMOにおける環境規制の議論を主導する等、技術開発・新技術の普及促進と国際的枠組みづくりを一体的に推進している。

また、北米からのシェールガスの輸送に対応し、造船業界では大型で高い輸送効率を有する次世代のLNG運搬船の開発が進められており、その安全性と信頼性確保に向け、安全性評価手法の確立等、新型船の受注環境の整備を図っている。（詳細はp200）

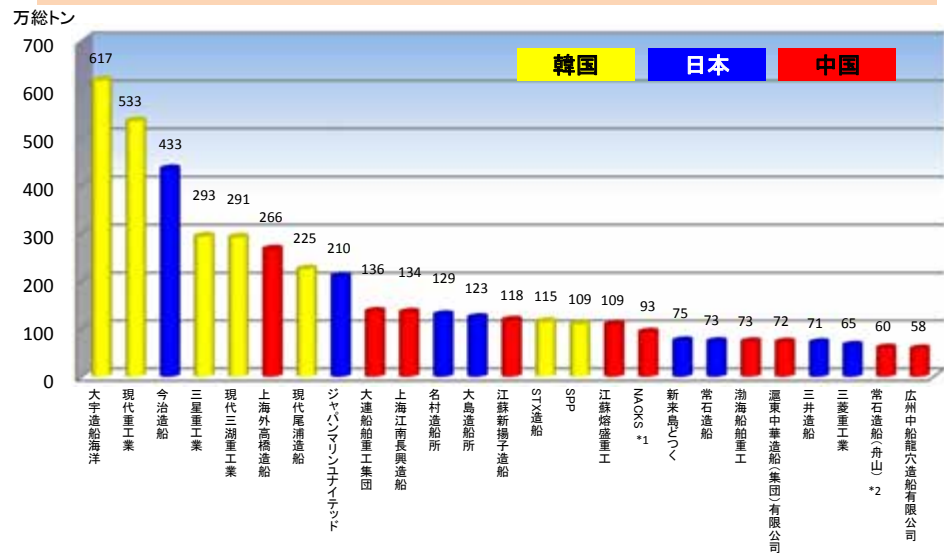
(2) 企業連携と事業統合等の促進

造船業界においては、設計・開発を含めた技術力、受注のための営業力、資機材の調達力の向上及び、生産体制の強化等を目的とする分社化、経営統合、新会社の設立等、様々な取り組みが進められており、これまで、産活法（産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法）に基づく企業連携等に対する支援を講じてきたが、2014年1月、同法は廃止され、産業競争力強化法（新法）へと拡充されたことに伴い、今後は新法の下で支援していくこととしている。（詳細はp200）

また、一部の造船所では、船主の大量発注への対応を可能とする企業規模の拡大や建造効率の向上を目的とする設備投資により、受注力の強化を行っている（以下は公表された設備投資の例）。

- ・今治造船(株)は、世界最大級20,000TEUクラスの大型コンテナ船を大量に受注。また、建造能力を大幅に向上させるべく、超大型のドックを丸亀事業所に新設することを発表（2015年1月）
- ・(株)大島造船所は、生産性向上のためドックに吊り能力1200トンのゴライアスクレーンを新設（2014年12月）
- ・三井造船(株)が、海洋案件等への対応力強化のための新設備導入や内業工程の整流化推進等によるコスト競争力向上の計画を発表（2015年1月）

図表 I - 5 - 2 日中韓の造船所別竣工量ランキング (2014年速報ベース)



出典：IHS資料

*1 川崎重工業とCOSCO (中国遠洋運輸 (集団) 総公司) が出資する合併会社

*2 常石造船をはじめとするツネイシホールディングスのグループ企業

(3) 新市場・新事業への展開

我が国造船産業及び舶用工業が今後も持続的な発展を遂げるためには、これまで培ってきた優れた技術を活かし、新しい分野「新市場・新事業」への進出が必要不可欠である。

このため、国土交通省では、大規模な内航船隊整備や我が国が培った技術を活かした大型浮体施設利用の可能性のある新興国への展開、低環境負荷船や海洋開発に使用される船舶等の付加価値の高い新事業分野への進出を推進しており、官民を挙げて、相手国との密度の濃い持続的な関係構築を図っている。

①ブラジルにおける取組

ブラジルは、原油可採埋蔵量156億バレル、原油日産量211万バレルを誇る世界有数の資源国である。石油産出国の中でも、洋上石油開発・生産の割合が高く、ペトロブラス(ブラジル石油公社)は2020年までに数多くの石油生産貯蔵積出設備、掘削船及び海洋作業支援船の調達を予定している。

また、同国内には海洋資源開発に関する豊富な知見と技術を有した企業が多数存在する。同分野に関連する船舶の建造量シェアが僅か1%(2014年3月 Clarksonデータによる)に満たない我が国造船産業にとって、ブラジルは魅力ある市場であり、我が国造船産業が本格的に海洋開発分野に進出するための端緒となり得る国でもある。また、ブラジル側としても自国の海洋石油開発・生産の発展を支える船舶や海洋構造物を建造、維持、管理していくために、国内造船産業の基盤強化が課題となっていた。

このため、両国政府は2012年5月にブラジル開発商工大臣と国土交通大臣との間で「海洋開発・海事分野における協力覚書」を締結した。また、協力の一環として、両国の海洋開発・海事分野における情報・意見交換を目的とした日伯官民ラウンドテーブルを毎年開催している。2014年8月にも、ブラジル側からはペトロブラスをはじめとする海洋開発・造船関連の主要企業・団体、日本側からは造船・舶用工業・海運・商社・金融等の関係者からなる総勢約60人の参加を得て第4回ラウンドテーブルを開催することができた。本ラウンドテーブルでは我が国造船企業等のブラジル造船企業への出資決定、安倍総理訪伯時に行われた日伯首脳会談における造船協力に関する意見交換(後述)等、前回(2013年8月開催)以降の官民の取組、特に、ブラジルにおける造船産業のためのサプライチェーンに関する課題に関して積極的な議論が交わされるとともに、日本の舶用事業者による製品紹介が行われた。2011年に開催された第1回ラウンドテーブル以後、我が国造船企業のブラジル進出が大きく進んだことや、それを支援する政策的な取組みが具体化したことから、ブラジル側の日本に対する期待はますます強まっている。今後も本ラウンドテーブルを通じた組織・個人のつながりを活かして、両国の海洋開発・海事産業がますます発展することが期待される。

このラウンドテーブルに先立ち、8月1日に安倍総理大臣がブラジル・ルセーフ大統領を訪問した。両首脳は二国間並びに共通の利益を有する地域情勢及び国際情勢に関する日伯の課題について広く意見交換を行い、その更なる発展のため「日伯戦略的グローバルパートナーシップ構築に関する共同声明」を発表した。同共同声明において、造船分野における協力関係強化・拡大が盛り込まれるとともに、別途、「海洋資源開発促進のための造船協力に関する日本国とブラジル連邦共和国との間の共同声明」が発表され、日伯の海事分野における協力関係をますます強固なものとする認識を共有した。



日伯共同声明を発表し、握手を交わす
安倍総理大臣とルセーフ大統領
(2014年8月1日)



第4回日伯官民ラウンドテーブル (2014年8月11日 於リオデジャネイロ)

②ポシドニア2014におけるセミナー開催

2014年6月2日から6日にかけて、ギリシャ・アテネにおいて、各国の造船・船用工業事業者が出展する世界有数の海事展「ポシドニア2014」が開催された。

この機会を捉えて、国土交通省、日本船舶輸出組合、日本船用工業会等が6月4日「ジャパン・ポシドニア海事セミナー2014」を開催した。同セミナーには、ギリシャ船主を中心に250人を超える出席者が集まり、11の参加企業・団体が二重反転プロペラ、省エネ・低環境負荷エンジン、低摩擦塗料、航海支援システム等の技術を紹介し、日本の船舶・船用製品の優位性をアピールした。

また、国土交通省からは、海外船主向けに日本の公的金融スキームの説明を行った。講演後の質疑においても省エネ技術の費用対効果等に関して、活発な議論が行われ、セミナー終了後には講演した企業の展示ブースに大勢の海外船主等が訪れた。本海事展での展示やセミナーにおける世界最高水準の船舶省エネ技術の宣伝を通じ、世界の外航海運において主要な地位を占めるギリシャ船主との新たなビジネスチャンスの開拓が期待される。



日本ブース (Japan Pavilion) 開場式



セミナー会場全景

ジャパン・ポシドニア海事セミナー (2014年6月4日 於アテネ)

③フィリピンにおける取組

■ 老朽化した内航油タンカーの代替促進

フィリピンでは、内航油タンカーの平均船齢が23年であり、深刻な老朽化が進んでいるが、同国内の造船所はこれまでタンカーの建造経験を殆ど有していないため、船社が中古船を調達する傾向にあった。

そこで、2015年3月に海事産業庁長官を招聘し、我が国がタンカーの設計図面を無償供与し、フィリピン政府が代替促進に向けた政策的措置を検討するという二国間協力プロジェクトを我が国から提案し、局長間の合意文書への署名が行われた。



<合意文書への署名及び交換/2015年3月>

本プロジェクトの推進により、フィリピンにおけるタンカーの新造船市場が拡大し、我が国船用製品の受注機会が増大が期待される。

今後も、経済成長を続ける振興国、途上国における新たな新造船市場を創出し、日本からの新造船の輸出や現地造船所に対する我が国船用産業の参入機会を拡大させるための取り組みを実施していく。

■ 事故が多発する木造船の近代化（FRPボートへの代替）

ASEAN諸国では、老朽化した船舶や構造的に脆い木造船による転覆事故等が多発しており、船舶の近代化が喫緊の課題となっている。中でも、フィリピンでは、両舷にアウトリガーと呼ばれる浮きが付いた伝統的木造船（通称バンカボート）が広く使用されており、アウトリガーの水没や船体の破損による転覆事故が多数発生している。

そのため我が国は、安定性やスピード、凌波性に優れたFRP製ボートへの代替をフィリピン政府に提案している。2014年度は、フィリピンのバタンガス～プエルトガレラ間及びミンドロ～カティクラン間において、試験的にFRP製ボートを投入し、経済性評価を行うと共に、FRP製ボートの利便性や安定性について、利用者へのアピールを行った。

2015年3月には、フィリピン海事産業庁長官を招聘し、我が国FRP製ボートの優位性についてハイレベルでの売り込みを行うと共に、FRP製ボート用の船外機（エンジン）工場の視察を実施するなど、我が国船用工業技術のPRを行った。



旧式木造船（アウトリガーによる横転防止） 利便性や安定性に優れたFRP製ボート

国内建造最大 14,000TEU型
超大型コンテナ船竣工

2015年3月、当社の広島工場にて国内建造最大船型の14,000個積みコンテナ船“MILLAU BRIDGE”の命名受渡式が華やかに執り行われました。本船は、船型の大型化以外に、推進性能を高めるためのプロペラ周辺の省エネ装置や特殊舵を搭載、外板には海水との摩擦抵抗を低減した最新塗料を採用、船首部には風圧抵抗を低減する「バウカバー」など様々な省エネアイテムを装備しております。本船は、アジア～欧州間を往復する東西基幹航路に投入され、世界中の人々の暮らしを支えてまいります。

当社は、今後も高品質、安全性を追求したより良い船型開発を通じて、世界の海上輸送と安全な航海に貢献出来るよう、丁寧な船造りに邁進して参ります。



命名受渡式風景

14,000個積み 超大型コンテナ船
“MILLAU BRIDGE”
全長 365.94m, 幅 51.20m, 深さ 29.90m



～ 地域と共に 世界の海へ ～

本船の命名受渡式に先立ち取引先、並びに関係官庁をお招きして本船見学会を開催致しましたが、その他にも、従業員家族や地域の方々に対して工場開放（ファミリー フェスティバル）も行っております。また、地域の子供達の将来に何らかの形で貢献できるよう、地元小中学校の社会授業の一環として、子供達の工場見学にも力を入れております。工場見学会後の作文を読ませて頂きますと、「船の大きさに驚いた」「大人になったら造船所で働きたい」など、子供達の素直で活発な感想を読んで、我々も更に力を入れて業務に励まなければならぬと強く感じております。今後とも地元企業の一員として、より一層、地域社会に貢献出来るよう積極的に取り組んでまいります。



今治造船株式会社
常務取締役 広島工場長
舟倉 政隆

小学生 14,000個積みコンテナ船見学会 ファミリー フェスティバル