

【井手氏】 ご紹介いただきました、海事局長の井手でございます。今日はプレゼンの機会をいただきまして、大変ありがとうございます。宮原日本船主協会会長におかれましては、この後、海運関係についてのご講演をいただきますので、内容が重複するといけないと思いましたがひとつ、それからもうひとつは、中米のそれぞれの海運関係の事情については、今回中米から 3 人の政府高官がお見えでございますので、私共が中途半端に中米の事を勉強してお話しするよりも、そちらの方に全面的に依存しようということで、ちょうど隙間を縫ってと言いますか、消去法ですが、今ちょうど造船についての新しい包括的な、コンプリヘンシブな政策を作り上げているところですので、タイミングも良いのではないかと思ひまして、造船政策について簡単にお話をさせていただきたいと思ひます。それでは次のページをお願いいたします。全体の構成ですが、今までの造船関係の環境を少し振り返った上で、今までの造船の情勢を振り返る時に、韓国あるいは中国の造船との競争の問題についても触れたいと思ひます。それから 4 ページ、5 ページのところでは、今までも、造船の政策と言わないまでも、measures、措置はあったわけでした、造船の分野で取ってきた measures、措置について少しお話をした上で、今、策定中の造船の新しい政策について 6 ページ以降で触れたいと考えています。

1 ページ目をお願いします。これは長い歴史を簡単に振り返りますが、1956 年に実は日本はイギリスを抜いて世界第一の造船の生産量を達成いたしました。以後、かなり長い期間、何十年間か世界 1 位の造船の生産量を誇っておりました。ここで見ていただくとお分かりのとおり、左の目盛りが一番高いところが 8 千万トンですが、実は 20 世紀の段階で一番ピークだった生産力は 3 千 4~5 百万トンくらいのところで 75 年前後に山が来ています。ただ、この後急速に造船マーケットは冷えていきまして、供給過剰になってまいりました。

この頃、日本の世界シェアはほとんど半分ぐらいのシェアを持っています。日本が1980年代には供給過剰の状況を避け、その状況を解消する為に生産力を意図的に下げる。つまり造船所のスクラップを80年代に敢行いたしました。これによって、不況を乗り越えるという政策をとりました。この時の政策はその当時の判断として間違っていたと考えますが、1990年代以降、とりわけ20世紀の終わりになってまいりますと、為替の関係もありまして、韓国、この赤色のグラフが韓国の造船量ですが、青のグラフの日本を猛烈に追い上げてまいります。ということで、ちょうど2000年頃、21世紀を境に日本と韓国の地位は残念ながら逆転いたします。そして2009年ですが、2009年直近を見ると世界の造船量が8千万トン近く、これも史上最高の建造量になっております。この中で2009年段階では韓国、中国、そして日本という順番で、この3つの国で世界の造船量の9割以上を占めております。ヨーロッパ全体を併せても7%程度のシェアということになっておりまして、この東アジアの3つの国でほとんど世界の造船マーケットのシェアを持っているということが言えます。ちなみに中国が最近のオーダーでは、発注ベースでは一番になっています。

2 ページをお願いします。こちらは海運関係のマーケットでございます。簡単にいたしますが、長い目で見れば左側のグラフにございますように概ね、これからもどんどん伸びていく。今までの約10年間で50%ほどの成長を遂げておりますが、ほぼ同じペースでこれからも伸びて行くであろうということが長期的には言われております。新興国の原料輸入などが追い風となって増えていくであろうということです。右側のグラフは日本の商船隊のシェアです。この後、宮原会長の方からもう少し詳しく色々な問題点のご提起もしていただければと思いますが、日本の商船隊は今、世界一の地位をまだ占めておりますが、そのシェアは落ちてきているということです。

3 ページをお願いします。直近の造船の発注を受けた量が書いてあります。またちょうど建造中の建造量のグラフです。この特に右側を見ていただきたいのですが、色々な数字の取り方があるのですが、このデータでは世界の造船量、ストックベースの船舶の供給量が全部で9億トンぐらいになっています。数字の取り方によっては10億を越えているという数字もありますが、このデータでは9億になっています。10億を越えているという数字もありますので、若干の誤差はありますが、それにしても2009年の建造中の造船量が、少し2007年～2008年に比べれば下がったとはいえ、まだ3億トンあるということであります。ということで、このボリュームは相当大きいということがいえると思います。

4 ページに行きますが、結局、去年までやってきた造船関係の措置というのは船舶の省エネルギー化等の技術を高め、日本の造船の環境関係の技術を強めることによって、商品の差別化をはかり、国際競争力を維持していこうということを主にやってまいりました。ということで、ひとつには国際的な環境関係の基準を提案し、これを通じて地球の温暖化の防止をはかるということです。例えば上から2つ目に書いてありますように、まずひとつはCO₂関係では30%の削減を提案していますし、また既にNO_xの方は80%減ということで既に基準ができていますが、こういったことを中心に国際基準を作っていく、これを世界に広めていくという政策をとってまいりました。併せて左の下にあります技術開発ですが、これは次のページで説明いたしますが、こういった技術開発に対する支援に取り組んできました。

次のページをお願いします。このページが環境関係の技術開発の主な一例ですが、こういった研究開発に対する支援を政府として行ってまいりました。これからもまだ続けていく予定ですが、その例が4つほどあります。一番左の上がエンジン機関係ですが、廃熱回収の

システム、それから左の下にあります。これは推進系ですが、推進系で効率のプロペラの開発、右の下は船体の摩擦抵抗を減少するための空気潤滑法の開発、それから右の上、ハードウェアのみならず運航ソフトといったものについて、気象とか海象に応じて、プロペラとかエンジンをコントロールしていくようなシステムの導入促進といったことをやってきているわけです。ということで、環境関係の技術を中心に取り組みをやってきており、またこれからもやっていく予定です。

6 ページをお願いします。実は物事はそれほど楽ではなく、実は昨年まで我々が意識していたよりもかなり深刻なのではないかというのが昨年来の我々の認識です。バックグラウンドの括弧の1番にあります。まず短期的には先程申し上げたように、大きく需要を上回る、今の船腹量に比べて過大ともいえるような発注が行われており、しかもこれがリーマンショック後、急に落ちてきているという意味において、短期的に相当な需給のギャップが造船のセクターにおいて発生するという事、これに対する対応。それから中期的には何と云っても韓国、中国を中心とした国との競争がこれからもっと激しくなっていくだろう、これに対してどう対応していくかという問題があるわけです。そういう意味で環境の技術だけに限定せず、もう少しコンプリヘンシブな政策が必要だということで、昨年来色々なステーク・ホルダーの方々に集まっていただいて、新しい政策を策定している最中です。この夏までにファイナル・レポートをまとめて、実行に移したいと思えます。

次のページをお願いします。7 ページでございまして、まだそういうことで新しいコンプリヘンシブな政策は今、議論の途上ですが、特に問題意識として持っている事項を4分野について簡単にお話したいと思えます。左の上ですが、これは先程申し上げた環境技術を中心とした製品の差別化ということで、従来からやってきている内

容ですが、これを更に進めていくということです。左の下にあります
すが、金融面でのサポート、あるいは競争条件の均一化ということ
で、まずひとつはリスク・テイクをするメカニズムというものがま
だまだ弱いということがあります。特に、後でお話します海洋開発
については、若干 80 年代の失敗にこりて、ややシュリンクしている
ところがありますので、この辺のリスク・テイクをどうやっていく
かというようなメカニズムを考えていかなければならないと思いま
す。それからその次には、政策金融をどうつけていくかということ
で、実は残念なことに、まだ先進国相手向けの船舶の造船の輸出の
政策金融が、今禁じられています。これを他の国並みに少なくとも
先進国に対する政策金融ができるようにしていこう。これは法律の
改正が必要ですが、これを財務省とも話をし、財務省の方から国会
に法改正として提案をしてもらっています。それから更に、これ
は既に処置済みですが、後に述べます海洋開発についての政策金融
ですが、これも海洋開発に使う色々な船、あるいは設備というのは、
先進国あるいは後進国、どこで使っていく、使うかということがな
かなか決め難い分野もあるわけですが、これについて以前は政策金
融上はできないというような対応を昨年まではしていました。これ
を何とかつけられるようにということで、海洋開発については既に
先進国に絡むものであっても、政策金融ができるようにということ
で、既に措置をしております。それから更には色々な生産拠点への
投資をどうやってサポートしていくかという点があろうかと思いま
す。それから右の上の新しいビジネス、新しい事業分野への展開で
すが、これは何といても、後で申し上げます海洋開発の関係、そ
れから客船の関係、こういった点に対して、これからももう少し出て
行かなければならないだろうと言えらると思います。実は既存のと言
いますか、通常型の貨物船の建造という面についても、やや規模の
利益が劣るなど、若干の問題がまだありますので、コンテンツの解

決が必要ですが、それだけではなく客船についても、もう少し進出する必要があるのでしょうし、また海洋開発については更なるテコ入れが必要だと思っています。これは私共、特に 2 本足と言っているのですが、従来型の貨物船だけで、この一本の足で、そこそこ、今まで頑張ってきているわけですが、これが未来永劫ビジネスモデルとして、一本の足だけで本当に立っていけるのかということについては日頃から心配して、また手を打っておかなければいけない。準備をしておかなければいけないということで、2 本足の 2 本目の足を作るということが何よりも大事なのではないかということです。そういう意味でも海洋開発の色々な船、あるいは機器、あるいはもっと言えば、海洋の再生可能なエネルギーの関係の開発といったものについても、今まで以上に取り組んでいかなければいけないということです。それから右の下にあります生産のインフラ、これはハード、ソフト両方のインフラという意味ですが、まず何よりも技術力の確保ということで、残念なことに一部の造船会社を除いて、相当技術力が弱くなってきています。また人材の層が薄くなってきています。こういったところを長い目で見て、どうやってこれからも確保していくのかという点が大事な問題だと思っています。それからまた規制の緩和ということで、この造船を巡る色々な規制がややもすれば厳しすぎるということも反省した上で、この合理化を進めて行くということが必要となってくると思います。それから一番最後に右下に書いてあります、これは色々な提携の方法があると思いますが、先程以来申し上げているとおり、どうしても日本の造船会社の規模の利益というものが、なかなか、韓国あるいは中国に比べれば発揮出来ていないということを全体として考えたときに、何らかの形での提携、これは色々な提携の方法はそれぞれ経営判断としてあると思いますが、提携、協力関係を進めていく方向で、今議論が行なわれています。

次のページをお願いします。8 ページですが、海洋開発のお話です。実はこれは日本の近海、EEZ です。排他的経済水域の中で、今既に判明している鉱物資源の見取り図です。この話に入る前に、海洋の従来型の石油、あるいは従来型の天然ガスの開発についてですが、世界では今も北海、あるいはメキシコ湾、そしてまたブラジル沖で積極的に開発が進められています。また、若干色々な問題があるにしても、北極圏においても色々なプロジェクトが乱立しています。こういう所に、日本の海運会社の方は、既に積極的に参入をしておられる一方で、残念ながら造船会社はちょっとまだそこまで力が出ていないという状況です。当然、今既にある従来型の天然資源、海底資源に対する色々な意味での製品面での参入をはかっていく必要があるのですが、日本の近海の資源開発のことを考えると、これは更に必要であるという意味でこの図を示しています。ご案内の通り日本の国土、これは世界で 61 番目ですが、EEZ、排他的経済水域は世界で 6 番目に広いという大変広い海洋大国です。そしてこの右の地図にありますように、大きく 3 つほどレアメタル、金属関係のもの、そして天然ガス関係のものということでメタンハイドレートというものがあります。凡例の一番下に黄色いところで示してありますが、メタンハイドレートは、今後 10 年以内に、今から言えば 8 年後ぐらいを目指して、日本が世界に先駆けて実用実験に向けて技術開発を進めているということです。既にアラスカとかカナダでは永久凍土を使って、連続燃焼試験が終わっています。海でこれをしていこうということでやっている部分です。天然ガス以降の新しい資源といわれております。それからコバルト・リッチ・クラスト、あるいは黒で書いてありますが、海底熱水鉱床といったもの、こういったところのメタル類がこの EEZ の中に眠っております。今色々な資源の価格がこれからどうなるかという事にもよりますが、少なくとも技術的には先程申し上げた今から 8 年後ぐらいまでを目指し

て、特に海底熱水鉱床とメタンハイドレートにつきましては、実用化に向けて技術開発を進めています。色々な資源の今後の値動き次第ではありますが、これが経済的に成り立つ程度の値段に今後推移していくと仮定すれば、この8年後には、一番早ければ8年後、その値段が上がらなければもう少し後になると思いますが、商業的にバイアブルな状態に持っていこうということで進めています。日本のEEZの中で、こういった開発が行なわれる日に、日本の船会社はおそらく今の延長で行けば多分活躍していただけたと思いますが、ここで作られる製品が日本製じゃないというのは、これは大変寂しいことです。是非何とかその日までに造船業界においても、海洋の開発の力をつけていきたいと考えています。簡単でございますが、時間の関係で以上で終わらせていただきます。