

「ジェットロ海外事情報告会」の開催報告

1. 議事次第

- 13:30 開会
- 13:30 開会あいさつ 日本船舶技術研究協会 理事長 愛川 展功
- 13:40 日本船舶技術研究協会の造船関係海外情報収集及び海外業務協力事業等について
日本船舶技術研究協会 国際企画グループ長 石原 彰
- 13:55 中国船舶産業の現状分析と今後の展望
講師 : 重入 義治 氏
前ジェットロ上海センター 船用機械部長
(国土交通省 海事局 検査測度課 危険物輸送対策室長)
- 14:45 - 15:05 休憩
- 15:05 欧州船舶産業の動向 (技術開発支援、知的所有権保護対策等)
講師 : 斎藤 英明 氏
前ジャパン・シップ・センター 次長
(国土交通省 海事局 安全基準課 国際基準調整官)
- 15:55 閉会あいさつ 日本船舶技術研究協会 常務理事 田中 護史

2. 講演資料

2.1 「日本船舶技術研究協会の造船関係海外情報収集及び海外業務協力事業等について」

- 日本財団助成事業として、日本船舶輸出組合、社団法人日本船用工業会、社団法人日本中小型造船工業会と共に、海事関係ジェットロ活動を実施。
- 海事関係ジェットロ駐在員に関しては、世界の海事情報が集積するロンドンと世界の新造船の9割以上を供給するなど海事関係経済活動が活発化しているアジア地域に集中配置しており、世界の海事に関する最新情報を入手するとともに我が国の情報を発信している。駐在員からの情報は、ポータルサイト maritimejapan.com へ掲載するとともに、E-mailによる情報配信サービス「JSTRA Global Maritime News」により国内関係者へ提供。
- 各事務所により作成された報告書は、当協会 HP に掲載。各種調査の他、各国でセミナー主催や展示会出展を実施すると共に、駐在員活動への支援として我が国造船・船用工業を紹介する Shipbuilding in Japan も毎年作成している。

2.2 「中国船舶産業の現状分析と今後の展望」

- 2010年のGDP総額では、中国は世界第2位の経済大国になり、今後も成長が予測される。
- 中国船舶業界への海外からの投資形態は、外資による独資より中国国内との合弁による企業形態の割合が、造船・船用工業ともに多い。大連長興島のように、大規模な外資企業による投資が行われている地域もある。
- 2010年の造船における主要国別のシェアでは、中国の発表によれば新造船竣工量42%、新造船受注量49%、手持ち工事量41%と中国はいずれも世界1位となった。建造船種では新造船竣工量の65%、新造船受注量の74%、手持ち工事量の70%が「ばら積み船」である。

- d. 中国三大造船基地は、「渤海エリア」（大連、青島地域）、「長江デルタ」（上海地域）及び「珠江デルタ」（広州地域）にあり、国営大手の造船グループとして、北に中国船舶重工集团公司（CSIC）と南に中国船舶工業集团公司（CSSC）がある。各グループ内では、傘下の造船所間で受注船を割り振ることもある。
- e. 2009年の世界造船所新造船竣工量のトップ40社のうち、15社は中国の造船所。
- f. 「船舶工業中長期発展計画（2006～2015）」他、船舶産業についての国策や金融機関からの支援を受け、計画を上回る規模及びスピードで政策を達成し続けている（目標：2015年までに年間建造量2,200DWT、2010年までに船用機器の年間売上げ500億元など）。
- g. 2012年からの第十二次五カ年計画では、造船業の目標としては、世界シェア40%、トップを維持、2015年の売上規模1兆円以上、50以上の国際基準を満たし、国際ブランドを構築。造船産業の再編を実施、上位10社で新造船竣工量の70%以上、うち6社は世界トップ10入り。国際造船の新基準に適応し、現代造船モデルを構築し、高技術・高付加価値の船舶（LNG船、LPG船、遠洋漁船、客船など）・関連設備（海底油田掘削プラットフォーム、FPSOなど）を発展させることを掲げている。船用工業の目標としては、船用ディーゼルエンジン、甲板機械等の国産品装備率80%以上。国産品装備率に関し平均30%を掲げている。
- h. 今後、中国は、量を確保しつつ質を向上させる戦略。中国の過剰建造能力は温存。我が国は、更なる経営の効率化や研究開発を進めるとともに、非価格、サービスなどソフト面を生かした戦略が求められる。

2.3 「欧州船舶産業の動向（技術開発支援、知的所有権保護対策等）」

- a. 欧州にはIMO（国際海事機関）、IACS（国際船級協会連合）、INTERTANCO（国際独立タンカー船主協会）、CESA（欧州造船工業協議会）、EMSA（欧州海上保安機関）、OECD（経済協力開発機構）などの本部が置かれるなど、海事関連国際機関・主要団体の中心。
- b. 欧州における海運（年間売上高：1千2百億€、雇用：40万人、世界商船隊の23%がEU船籍・40%はEU支配）・造船（年間売上高：3百億€[半分は艦船売上]、雇用12万人）・船用工業（年間売上高4.2百億€、雇用：30万人、世界シェア：45%、輸出割合：46%）。1990年代からの造船業の建造能力は減少傾向ながら一定規模を維持している。
- c. 建造船種はフェリーや旅客船が半数を占めており、高技術・高付加価値船が主流。売上高も2005年以降増加傾向にあるが、手持ち工事量は2007年をピークに年々減少しており、2010年では1年程度の手持ち量しかなく厳しい状況にある。
- d. 欧州造船業の包括的政策パッケージとして、2000年に採択された「リスボン戦略」を受けて、2003年には欧州委員（大臣級）・欧州議会議員と業界首脳によるハイレベル助言委員会により、「Leadership2015」が採択された。「Leadership2015」はCESAのHPからダウンロード可。「Leadership2015」を発展させた「PartnerSHIP2020」の策定を現在進めている。
- e. 欧州における横断的な研究開発支援としては、2007年～2013年の期間による第7次研究枠組計画（FP7）があり、総額5万3千Million €を各研究（海運造船含む）に分配されている。
- f. FP7が終了する2013年以降の取り組みとしては、日米と欧州の技術開発指数のギャップが埋まらない一方、中国のキャッチアップが急激であることに危機感を募らせ、ECよりポスト2013の研究開発支援「Common Strategic Framework for EU research and innovation funding (CSF)」（別称：Green Paper）を提示。CSFにおいて、FP、CIP（Competitiveness and Innovation Framework Programme）及びEIT（European Institute of Innovation and Technology）の統合を提案。これにより新たな研究開発支援の名称は「Horizon 2020」に決定した。
- g. 一方、EU各国政府による造船助成は、造船国家助成枠組み（Framework on State Aid to Shipbuilding）に従わなければならないが2011年末に失効予定であり、2012年初から2013年末まで適用される改正枠組みでは、イノベーション助成として、最大助成率20%を原則としながらも、安全環境規制の実施前の導入に係る案件については助成率を30%にUPするインセンティブを新たに追加。
- h. また、「知的財産権の保護」に関しては、「LeaderSHIP2015」の重要政策課題の一つにも位置付けられており、CESAが中心となり「GuardSHIPプロジェクト」が立ちあげられ、2008年にハンドブック初版を出版した。

