

〈2〉日本造船業の再生・強化に向けて —経済安全保障の観点も踏まえて—

一般社団法人日本造船工業会 専務理事

斎藤 英明¹

はじめに

昨年からのわかに造船業が国内外で注目を集めている。我が国でも高市政権が政策の柱として取り組んでいる日本成長戦略会議における17の戦略分野の2番目に造船が取り上げられ、どのように造船業を再生・強化させるかについての議論が与党・政府で活発に進められている。一方、このような動きは日本だけで活発になっているわけではなく、米国、中国、韓国、インド、欧州等世界各国で造船業を安全保障・経済安全保障上の戦略重点産業として強化していく流れとなっている。本稿では、このような造船業強化に対する最近の動きなどについて概説する。

日本造船業の現在地と経済安全保障上の重要性

日本造船業の歴史を振り返ることは、造船業が現在抱える課題を理解する上で不可欠だ。日本が英国を抜いて世界一の建造量を誇るようになったのは1956年のことである。そこから半世紀近く、日本は

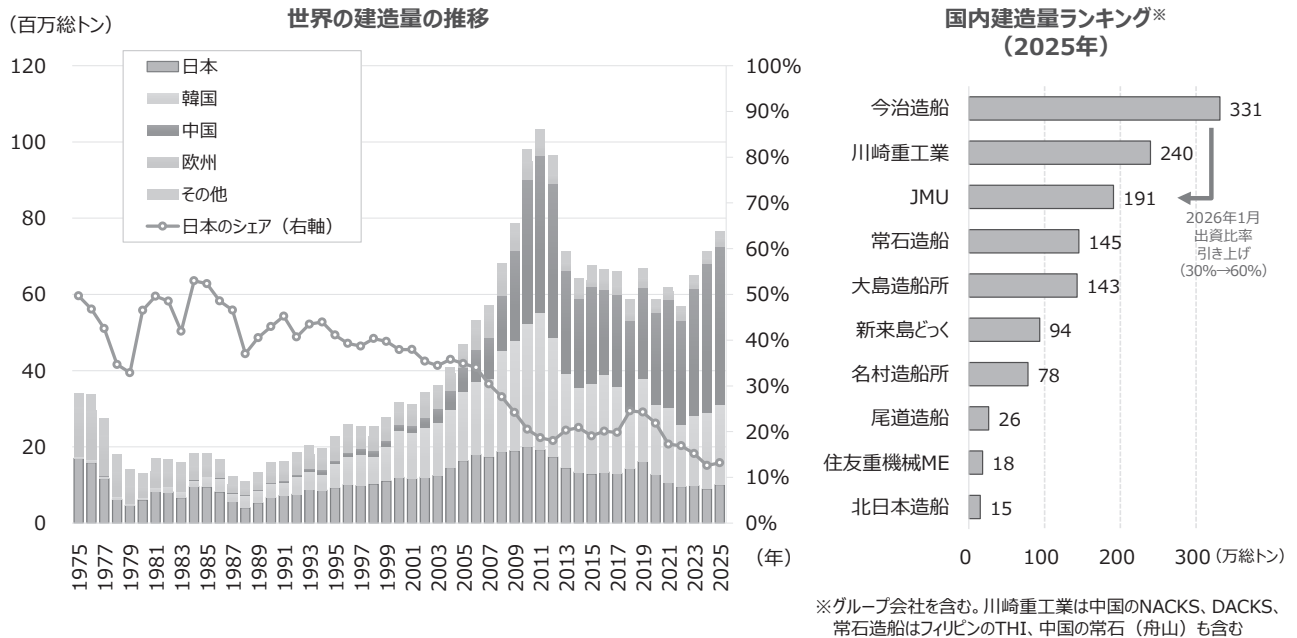
世界のトップに君臨してきた。最盛期には世界の約半分の船舶を毎年、日本が建造していた。1970年代の高度成長期には、大手重工業各社は、大規模設備投資により日本各地に大型ドックを建造し、建造量を拡大していった。しかし、1973年の石油危機、1985年のプラザ合意による円高等を契機とした2度の構造不況に直面し、政府主導で不況対策特別法を制定したうえで、ドックの閉鎖・労働者解雇を含む規模縮小を行い、我が国全体の建造能力を半減させる苦渋の決断を迫られる事態に陥った。

一方、2000年頃から韓国が急速に台頭し、さらにその後、中国が韓国を追い抜いて世界トップに躍り出た。

現在の建造シェアは、中国が50%を超え、韓国が約30%、日本は約13%程度となっている。かつての「3強」から、今は「中・韓・日」という序列が定着しているかに見える。ただ、ここで誤解してほしくないのは、日本の建造量そのものが激減して第3位になったというわけではないということである。

¹ 本稿は筆者の見解に基づくものであり、所属組織を代表するものではありません。

- ✓ 日本造船業は長い歴史を有し、かつては建造量シェアで世界1位
- ✓ 日本の建造量自体は横ばいで推移も、海上荷動き量の増加と韓国・中国の台頭により、足元の建造量シェアは13%程度まで低下



建造量の推移

出典：Clarkson “World Shipyard Monitor”

日本の建造量はここ数年、年間約 900 万総トン (GT) 程度で横ばい、あるいはゆるやかに微増している。しかし、世界全体の船腹建造量は、日本の建造量増を上回るスピードで拡大しているのだ。これを人間の胃袋の例えて説明すると、日本の造船所の建造能力という胃袋は、今すでに膨張しきってこれ以上食料を受け付けられない状態に近づいている。しかし、世界の造船需要はそれを上回るペースで増えており、世界の造船能力という胃袋は注文過多状態でも膨張しつつある。日本造船業の胃袋はこれ以上膨らまないで、入ってくる注文を物理的に受け止めきれず、結果としてシェアを落としている。これが現在のシェア低下の構図である。日本造船業への需要があるのに受けられない、という非常にもどかしい状況である。

一方、なぜ日本に造船業が不可欠な産業と考えられているかについても、考察してみる。

日本は四面を海に囲まれ、資源の乏しい島国である。このため、古くから原材料を輸入し、加工した

製品を輸出する、いわゆる「加工貿易」を進めることで外貨獲得、国の繁栄を築いてきた。したがって、このための原材料・製品等の輸出入ルート確保が不可欠であり、大量輸送を可能とする海上ルートがいわば国の大動脈・インフラとして機能してきた。現在でも日本の輸出入量の 99.5% を海上輸送が担っており、我が国の国民生活と産業を支えている。この海上輸出入ルートを実質的に動かしているのは我が国海運企業が運航する日本商船隊であり、その商船隊を建造してきたのが日本造船業なのである。したがって、戦後の復興期から、我が国政府はいわば現代の経済安全保障の考え方にも基づき、海運・造船業を一体的に産業育成してきた歴史がある。この考え方は、世界の地政学的混乱が激しくなってきた最近特に強くなり、日本の必要な物資を輸送する日本商船隊の整備を他国に依存することの是非が現在問われ、日本造船業の重要性が再確認されるきっかけともなった。

また、造船業は地方経済の活性化・雇用の確保にもこれまで大きく貢献してきた。造船所の立地は、

波浪が穏やかで温暖な地域が造船に適しているため、瀬戸内、九州を中心に西日本に多く位置している。

また、日本では、造船業を支える船用工業が船舶の多種多様な構成部品の多くを製造し、造船エコシステム（いわゆる「造船城下町」）が構築されており、ほぼすべての部品等を国内調達できる体制ができている。このような関連産業も造船業と併せて、地域の雇用確保や経済成長に貢献する基幹的産業となっている。

造船業は成長産業

我が国造船業は上述したとおり、過去、2度の設備縮小という厳しい局面があったこともあり、国内では長く「構造不況業種」として見られてきた。しかしながら、現在、世界的には、底堅い需要の伸びが続く「成長産業」と見られている。

この需要の伸びの要因は大きく分けて2つある。一番目は、前回の造船需要のピークである2010年前後に大量に建造された船舶のリプレイス需要である。通常、大型船舶は船齢10から15年程度を境に新造船へのリプレイスが検討される。この代替需要が今後大量に出てくることが想定されているので新造船需要が伸びていくことになる。また、2つ目の要因は、脱炭素化ニーズによる既存船から新燃料船へのリプレイス需要である。

国際的な船舶分野では、国連の専門機関であるIMO（国際海事機関）が安全・環境に関する国際ルール（条約）を制定・実施している。IMOは、国際海運の温暖化対策として、2050年ごろの国際海運ネットゼロを目標として定めており、これを達成するため、従来型の重油燃料船から低炭素・脱炭素燃料船への移行を目指した条約改正が現在検討されている。各国の造船・海運企業はこのIMOでの動きを見越して研究開発・導入競争が活発化しており、この動きも将来の新造船建造需要高まりの一助となっている。

一方、上述した通り、世界の造船業は、日本と中

国と韓国の3か国での競争になっており、この3か国で世界の9割以上の船を造る寡占マーケット構造になっている。また、「船」と一口に言っても様々な種類があり、コンテナ船やLNG（液化天然ガス）運搬船、油を運ぶタンカー、鉄鉱石などを運ぶバルクキャリアなどがある。その中で日本が得意としている船種は、バルクキャリア、タンカー、コンテナ船等になる。これらは主に中国と競合する船種である。以下に、日本と中国や韓国の特徴的な違いと日本の抱える課題を考察してみる。

日本造船業が抱える4つのハンデ

日本造船業の世界シェアが低下した背景とも関連するが、現状、日本の造船業が抱える課題についてまず考察してみる。

1つ目として、国内における造船設備の小規模、分散、老朽化が挙げられる。大手重工業を中心に日本の造船所の多くは、1970年代のオイルショック以前に建設されたものだ。ドックのサイズも当時の最先端の船舶であったVLCC（超大型タンカー）を建造できるサイズのものが多く、24,000個積み大型コンテナ船など、最近の巨大船舶を建造するには手狭だ。一方、韓国、中国は1990年代から国を挙げて最新かつ巨大なヤードを立て続けに建設し、スケールメリットを享受できている。例えば、韓国の造船所では、1つの事業所内に10本もの巨大ドックを並べているとともに数万人の労働者が働いている。対して日本は、一箇所に多くても3本程度のドックを持つ造船所が最大で、労働者数も一桁少なく、狭隘な日本各地に点在している。この「小規模・分散・老朽」型構造では、資材の搬入効率や作業の標準化、生産性などの面において、どうしても大規模集約型の海外勢に比較してハンデを負っている。

また、近年はロット発注という発注方式が造船市場では増加している。これは1回の発注で5から10隻以上などという多数の船舶を一定の期間内に引き渡し条件に契約する方式である。例えば、近年、今治造船とジャパンマリンユナイテッド（JMU）が共同受注した世界最大船型の24,000TEU型コンテナ船は6隻のロット発注で、今治造船が4隻、JMUが