

2021年12月16日

会長記者会見（2021年12月16日開催）について

日 時： 2021年12月16日（木） 14:00～14:30

場 所： 赤坂インターシティコンファレンス 301

2021年12月16日（木）、宮永会長は記者会見を開き、次のように述べました。非常に厳しい状況にあった我が国の造船業は、今年に入って、海運市況の好調を背景に、新造船受注も回復基調にあり、仕事量は確保しつつあるが、鋼材などの資機材価格が高騰しており、造船業界を取り巻く状況は安定せず、引き続き厳しい経営が見込まれています。



このような中、我が国造船業が熾烈な国際競争の中で生き残っていくためには、事業と経営の基盤強化を図っていくことが必要であり、8月に施行された「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」に定められた制度を最大限活用して、現場での生産力を持続的に高めつつ、ゼロエミッション船、自動運航船等の世の中を先取りした船舶の開発が必要と考えております。

今後の見通しについては、オミクロン株の出現など不透明な状況ではあるが、新型コロナウイルスの感染が収束していけば、落ち込んでいた世界経済も回復し、それに伴い海上荷動き量も成長トレンドを取り戻し、さらに、2010年前後に大量に竣工した船舶の代替建造需要が見込まれていることに加え、世界的な環境規制強化の流れから、代替建造の動きがさらに促進されることなど、造船市場が再び活性化することが期待されます。

また、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出総量を2050年までにゼロにすることを目指す方針を我が国の政府及び海運業界が表明しましたが、日本造船業としては、ゼロエミッションを目指す社会要請等をしっかりと受け止め、海事クラスターと連携して研究開発に着手し、その実用化を目指すこととしています。

業界の対応状況につきましては、2050年までの温室効果ガスの排出ゼロに向け、国がグリーンイノベーション基金を創設し、船舶分野事業の一環としてゼロエミッション船の実現に向け、予算額350億円、10年間の事業として研究開発が開始されました。他にも、国、日本財団の助成で、研究開発が始まっております。ゼロエミッション船の実用化に向けて、外航船については、アンモニア、水素、CCSの開発支援が、主に内航船向けには、水素燃料電池船について開発支援が進められています。

アンモニア燃料船については、2028年までの商業運航を目指して、2025年頃までにアンモニア燃料エンジンを開発、燃料タンク・燃料供給システムを開発し、実船での実証試験を、

タグボートでは2024年度に、アンモニア輸送船では2026年度に行う予定となっています。水素燃料船については、2030年までに水素燃料船の実証運航を完了することを目標に、2026年頃までに水素燃料によるエンジンの開発及び水素燃料タンク・燃料供給システムの開発を実施し、2027年以降、実船による実証試験が行われる予定となっています。加えて、船舶分野と別に、「液化水素サプライチェーンの商用化実証」が採択されており、そこでも、大型液化運搬船の開発・実証等が進められる予定です。

ゼロエミッション船の実用化までの対応としてLNG燃料船の普及促進を図るために、LNG船の環境性能の向上、燃費向上、コスト削減等を目指す支援が行われており、グリーンイノベーション基金事業としては、メタンスリップ削減技術、環境省との連携予算では、燃費向上、コスト削減等を目指すLNGタンクの内製化の支援等も行われています。

また、国交省補助事業として、洋上用CO₂回収装置検証プロジェクトのような排出されたCO₂を回収して、NEDO助成事業として固定化し貯留するCCS技術の研究開発も進められております。

なお、ゼロエミッション船と密接に関係している自動運航船・遠隔操船の研究開発では、日本財団の補助事業として、スマートフェリーの開発、内航コンテナ船とカーフェリーに拠る無人化技術実証実験が行われており、国交省補助事業でも支援が行われております。

この様に、日本の造船会社は、ゼロエミッションを目指す社会要請等をしっかりと受け止めて、その実用化を目指して頑張っていることについて、ご理解を頂ければと思います。

ゼロエミッション船等の開発は、韓国・中国との競争力に大きなアドバンテージになるが、提供する新燃料船、自動運航船についての社会的な負担を出来るだけ軽減し、円滑な導入が図れるよう努めるとともに、日本造船業の国際競争力を維持・強化するために、造船所のDX（デジタルトランスフォーメーション）化を進めて、抜本的な生産性向上を図っていく必要があると考えております。

また、造船の技術が生かせる海洋開発の分野では、日本の再生可能エネルギーの柱として、洋上風力発電事業が進められており、グリーンイノベーション基金事業として、浮体式洋上風力発電の低コスト化、国産化等の研究開発の公募が行われており、造船業としても、積極的に対応していく予定にしています。さらに、排他的経済水域内の海底資源開発での事業化のための支援も進められており、造船業の新たな事業分野として期待しております。

最後に、高騰している鋼材について、現在の造船経営を不安定なものにしている要因の一つとして、鋼材の納期遅れと価格の急騰が挙げられます。鋼材を大量に使う造船業では、安定供給が最優先事項でございます。鋼材メーカーには、その点ご配慮をお願いしたいと存じます。また、今後も、造船業と鉄鋼業の双方がともに発展できる関係の維持・強化を望んでおります。

今回の記者会見には、一般紙・業界紙・通信社等から12名の記者の方々にご参加をいただきました。