

株式会社 MOL シップテック
代表取締役社長 横田 健二氏

現在、海運・造船業界は、大量建造による船腹過剰、燃料油高、円高など大変厳しい環境下に置かれている。ここ数年の中国を中心とした過剰設備投資の結果、造船能力は世界の必要船腹建造量の倍以上となっており、異常な状況と言える。船腹過剰と景気の鈍足化は、船会社の建造意欲を殺いでおり、暫くは造船所や海事産業にとって生き残りをかけた厳しい戦いが続くものと考えられる。

このような状況下、日本の海事産業が生き残るためには、製品の差別化、新規事業への進出、そしてそのための人材の確保と育成が必要不可欠であり、戦略性をもって取り進める必要があると思う。これらを船会社の立場も交えて論ずるとともに、海上技術安全研究所が果たす役割を考えてみたい。

製品の差別化の要素は、デザイン、品質、価格である。日本の過去に蓄えてきた知財とすぐれた設計能力を駆使し、付加価値の高い、環境負荷の低い高効率船を生み出すことが日本の競争力の維持・拡大につながる。短期的にはそれぞれの造船所、メーカーの開発力の問題であろうが、中長期を見据えた、新技術の基礎的な研究開発は一企業では負いきれない面もあり、海技研が力を発揮すべき処である。大学にも求められるが、海技研はより一貫性をもって取り組める機関であろうし、より実業を視野においた研究開発を望みたい。

日本の強みである高品質な製品の提供も差別化の一つであるが、技術の伝承、人材の確保に課題がある。技量の低下をカバーするための新技術の開発に向けた基礎研究も海技研として取り組める分野と考える。

新規事業分野では、環境対応と海洋分野が喫緊の課題となっている。特に海洋の分野では欧米に、さらに韓国にも大きく後れをとっており、加速度をもった研究開発が必要である。日本近海での海洋開発には様々な課題があり、漁業問題、環境の保全等、国として対処すべきところは、海技研の研究に負うところが大きいと思う。

環境の分野では、環境保護の題目のもとに、ややもすれば社会（あるいは業界）の負担能力を超えた環境対策が求められている。それら対策の、環境負荷・安全性・リスク等総合的評価の手法の開発とそれに基づく現実的対応の提案もお願いしたい。

人材の育成面では、商船三井では海技研で開催されている船舶海洋工学研修を、2008年のトライアル以降、今年まで11人が受講しているが、大学における船舶海洋分野の講義が減り、あるいは入社する技術系社員のバックグラウンドも多岐にわたるなかで、有効に活用させて頂いている。今後とも継続をお願いしたい。

さて、海技研は日本の海事産業を支える機関として、世界最高水準の設備と人材を抱えた研究機関である。一般的に研究機関は、ともすると研究のための研究に陥る危険性があるが、海技研には民間企業とも人事交流も含めしっかり対話し、常に研究の成果が社会でどう生かされるのか、という視点を忘れずに、益々海事産業の発展に貢献されることを期待している。

【略歴】（よこた けんじ）

1953年長野県生まれ。77年東大船舶卒業、同年大阪商船三井船舶（現商船三井）入社。92-94年ドーハに駐在。98年技術部副部長、LNG船管理部、技術部副部長を経て05年技術部長、07年執行役員、09年常務執行役員。2012年6月より現職。