

## 巻頭エッセイ

# 産業技術力再生を考える



谷野龍一郎

国土交通省 技術総括審議官

TSL（テクノスーパーライナー）第一船の実用化がほぼ決定した。TSLは時速40ノット～50ノットで航走する「海の新幹線」といわれる次世代の超高速船である。日本財団の支援を受け、国土交通省と造船業界が約十年近くをかけて研究開発を続けてきた。長い道程であったといえる。

第一船は、小笠原航路に投入される予定であり、総トン数1万4千トンを超える総アルミ製の大型貨客船である。離島の交通手段としての役割もさることながら、遙か1千キロも離れ、過酷な海象気象条件が予想される太平洋の真中まで航行することの技術的意義が特に大きい。これを契機に、今後国内幹線航路への投入やアジア各港を結ぶ高速ネットワークの構築等が大きく加速されることになるものと信じている。

実用化スキームを簡単にご紹介する。TSLのような創造的な新技術の実用化については、事業リスクと技術リスクを伴うものであるが、これらのリスク対策として、保有と運航を分離する手段をとるほか、特に大きな課題となる運航管理と保守管理に関する技術システムについては保有会社において第一船の実用化に併せ開発適用することとしている。新技術の市場展開に対する知恵と工夫による対応である。運航開始は平成16年であり、それまでの間にも多くの新たな課題に直面することになるだろうが、とあれ第一船の無事な就航を期待をもって見守りたい。

さて、昨今構造改革が叫ばれる時代背景の中で、わが国産業の国際競争力の低下が懸念されている。このことに関し、私は、産業競争力の喪失はその基盤である産業技術力の地盤低下に最大の原因があるのではないかといつも思っている。産業技術力の再生強化に、わが国は官民をあげてもっと真剣に取り組むべきではなかろうか。

この点について、若干の私論を述べたい。

戦後のわが国経済の急激な復興の陰に、産業技術力の育成強化が在ったことに異論を挟む人はいないだろう。同時に、その国際産業競争力の現状に関し、新興国の激しい追い上げと先進国間での地位低下を心配し憂えている人も多いのではないだろうか。わが国の産業技術力に一体何が起こりつつあるのか若干の分析が必要である。

経済復興期に、わが国産業が生産力を高め技術力をつけていった背景には、潤沢な生産需要と製品規格に関するグローバルスタンダードが存在していた。すなわち、わが国産業は、明確な達成目標を与えられた状況下で生産システムの高度化、所謂キャッチアップ型のプロセスイノベーションを繰り返すことで国際競争力を育成保持してきたのである。しかし、頂点に立った後、果たして、新製品開発による新たな市場開拓や市場における優位性を保持する新たなグローバルスタンダード作りへの戦術論にどれほどの努力を傾注してきたのであろうか、私はその点に疑問を感じるのである。創造的な新製品開発による排他的な市場戦略の必要性は企業家なら誰しもが認識しているはずであるが、それが長い懐妊期間と大きな投資リスクを伴うことから、日々の産業活動の中で、ともしればプライオリティを下げた対応がなされがちである。そして、こうしたプロダクトイノベーションへの努力の欠如が現在のわが国産業技術力の地盤低下を招いた大きな要因となっているのではないのだろうか。情熱を持った努力の継続は力である。

経済構造改革の決め手となるわが国産業の国際競争力再生のためにも、その基盤となる産業技術力強化の方向を、これまでの「キャッチアップ型」志向から「創造的なフロンティア開発型」志向に切り替える時期がきていることを強く提言したい。