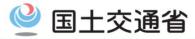
船舶産業を取り巻く現状

2023年5月30日 国土交通省海事局

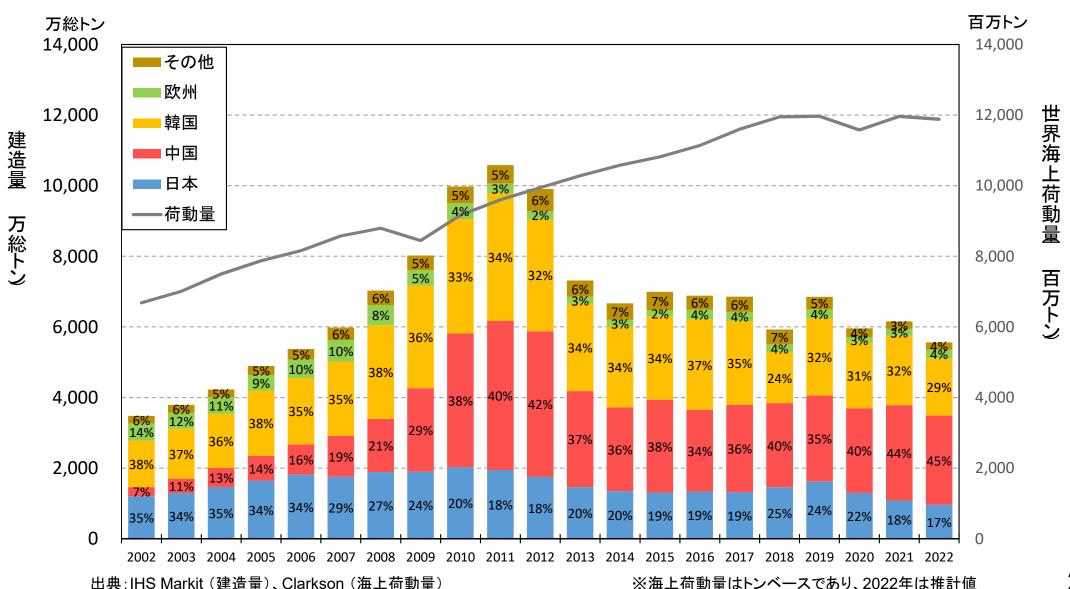


船舶の建造量の現況

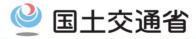
世界における船舶建造量と国別シェア



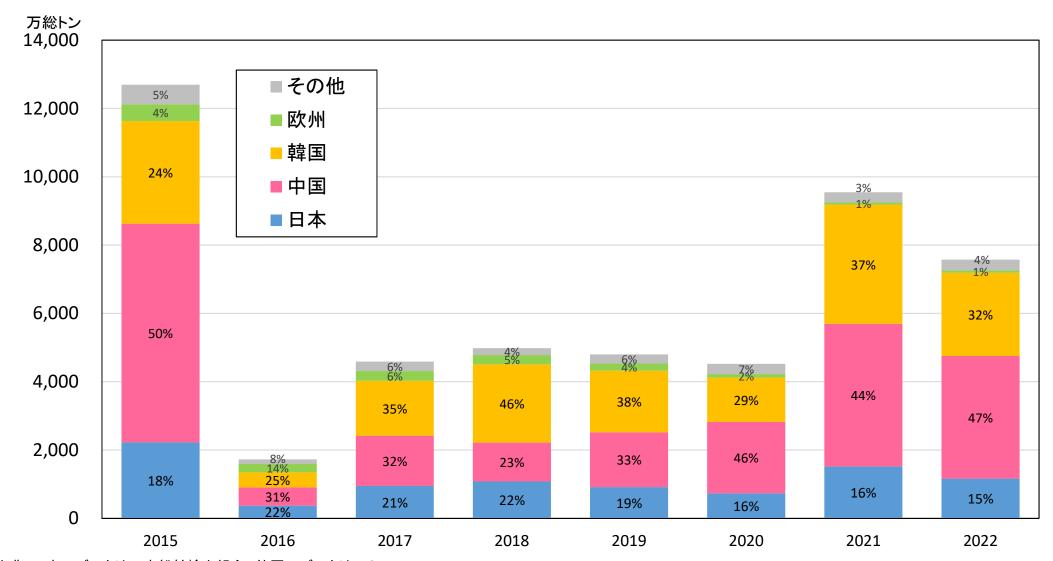
世界的に建造需要が低迷する中、中国が建造量を維持しシェアを増大する一方、日本は2019年以降、建造量・シェアがともに減少。韓国も2019年以降、建造量が減少。



世界における船舶受注量と国別シェア



世界的な発注の低迷の中、2020年にかけて日本の受注量・シェアが減少。2021年以降、コンテナ船・LNG運搬船の受注を中国と韓国が大きく獲得し、日本のシェアは15-16%で推移している。



出典:日本のデータは日本船舶輸出組合 他国のデータはIHS Markit

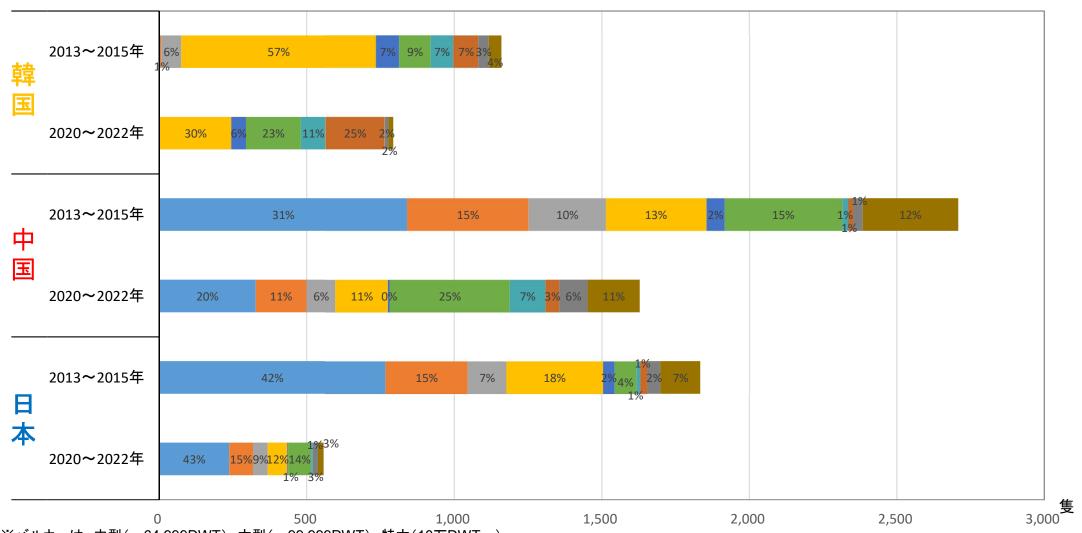
(※IHS Markitは、日本の足元の受注データの捕捉率が低く市況を反映できていないことから、日本船舶輸出組合の輸出船契約実績を使用している)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数】



韓国はLNG運搬船とコンテナ船の隻数が増加。中国はバルカーが減少し、大型コンテナ船と自動車運搬船の隻数が増加。日本はバルカーとタンカーの隻数が減少。

■バルカー 中型 ■バルカー大型 ■バルカー 特大 ■タンカー 中型 ■タンカー 大型 ■コンテナ中型 ■コンテナ船 大型 ■LNG運搬船 ■自動車運搬船 ■その他

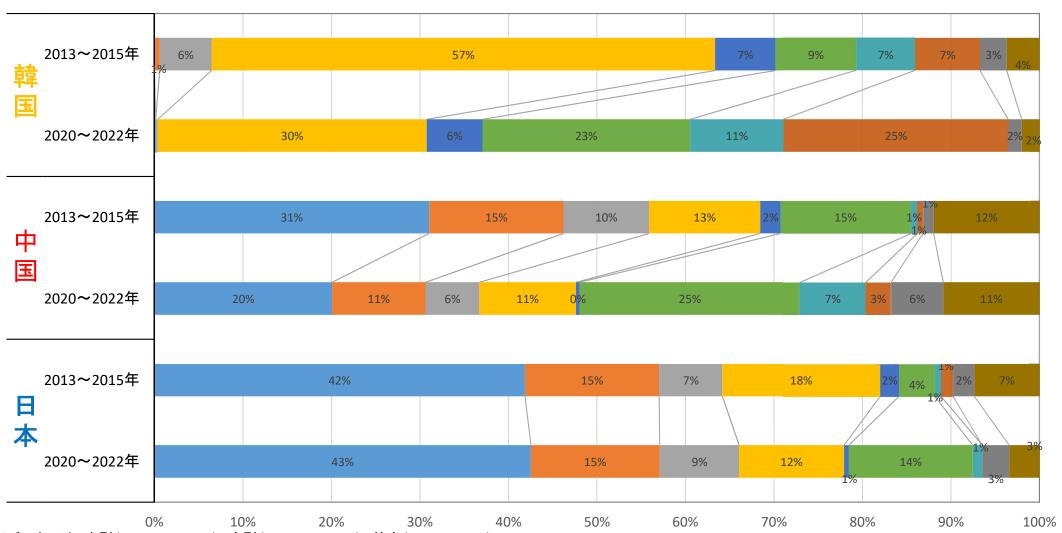


※バルカーは、中型(~64,999DWT)、大型(~99,999DWT)、特大(10万DWT~) タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上) コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷【隻数の割合】※1万総トン以上

韓国はLNG運搬船とコンテナ船の割合が増加。中国はバルカーが減少し、コンテナ船と自動車運 搬船の割合が増加。日本はタンカーの割合が減少し、中型コンテナ船の割合が増加。

■バルカー 中型 ■バルカー大型 ■バルカー 特大 ■タンカー 中型 ■タンカー 大型 ■コンテナ中型 ■コンテナ船 大型 ■LNG運搬船 ■自動車運搬船 ■その他



※バルカーは、中型(~64.999DWT)、大型(~99.999DWT)、特大(10万DWT~) タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上)

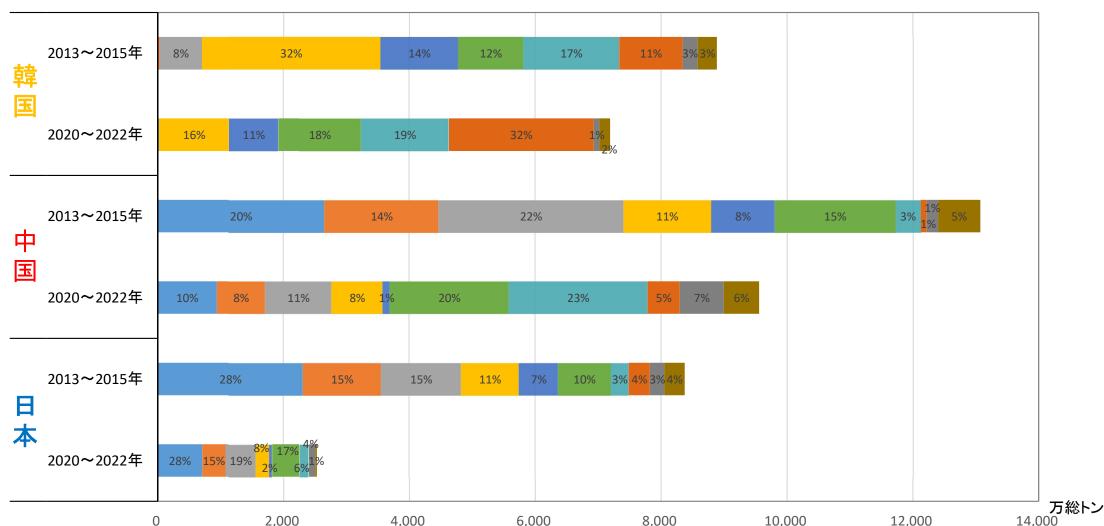
コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷 【総トン数】



韓国はタンカーが減少し、LNG運搬船のトン数が大きく増加。中国はバルカーが減少し、大型コンテナ船と自動車運搬船の隻数が増加。日本は割合はあまり変わらないが全般的にトン数が減少。

■バルカー 中型 ■バルカー 大型 ■バルカー 特大 ■タンカー 中型 ■タンカー 大型 ■コンテナ船 中型 ■コンテナ船 大型 ■LNG運搬船 ■自動車運搬船 ■その他

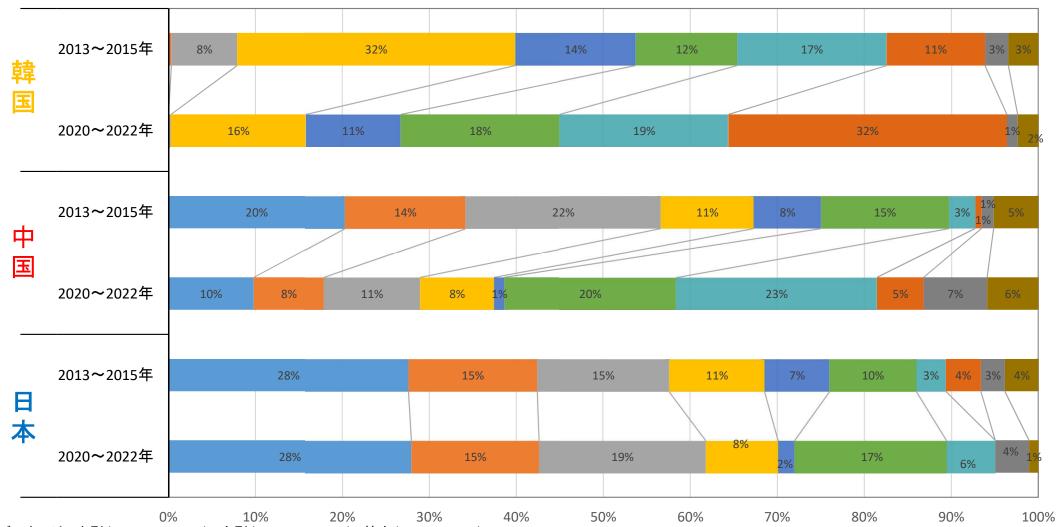


※バルカーは、中型(~64,999DWT)、大型(~99,999DWT)、特大(10万DWT~) タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上) コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)

日中韓における受注船の船種内訳の変遷 【総トン数の割合学国土交通省※1万総トン以上

韓国はタンカーが減少し、LNG運搬船とコンテナ船の割合が増加。中国はバルカーが減少し、コンテナ船の割合が増加。日本はバルカーは変わらず、タンカーが減少、中型コンテナ船の割合が増加。

■バルカー 中型 ■バルカー 大型 ■バルカー 特大 ■タンカー 中型 ■タンカー 大型 ■コンテナ船 中型 ■コンテナ船 大型 ■LNG運搬船 ■ 自動車運搬船 ■その他



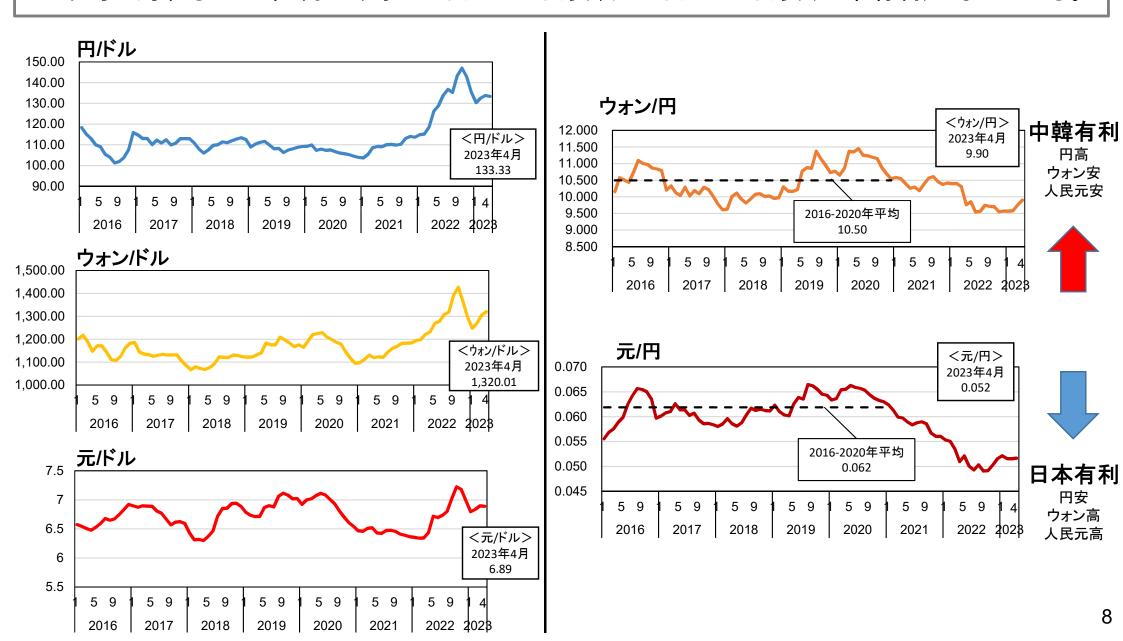
※バルカーは、中型(~64,999DWT)、大型(~99,999DWT)、特大(10万DWT~) タンカーは、中型(20万DWT未満)、大型(20万DWT以上) コンテナ船は、中型(14,999TEU以下)、大型(15,000TEU以上)

出典: IHS Markit

為替の推移



2018年頃からウォン・元に対して円高が進んだが、2020年以降円安が進んだ。2016年から2020年の平均に対する2023年4月のウォン/円は5.7%円安、元/円は16%円安(日本有利)となっている。



既存船の燃費性能規制及び燃費実績の格付け制度



2023年1月から、海洋汚染防止条約に基づき、既存船の燃費性能を事前に検査・認証するとともに、毎年の燃費実績を事後チェックする制度が開始された。

EEXI規制

既存船を含め、設計性能(EEDI)ではなく実際に航行する場合の燃費性能を検査・認証





【対策】

● <u>EEXI規制</u>: エンジン出力制限等により、 新造船と同レベルの燃費性能を義務化。

※EEXI:二酸化炭素放出抑制航行指標(Energy Efficiency Existing Ship Index)

【効果】

● 全船の燃費性能を新造船並みに底上げ



相互補完により CO₂削減を加速

CII格付け

1年間の燃費実績を事後的にチェック



【対策】

- <u>CII格付け</u>: A-Eで5段階評価。
- 低評価時(E、3年連続D)は改善計画を 提出させ、主管庁が認証。

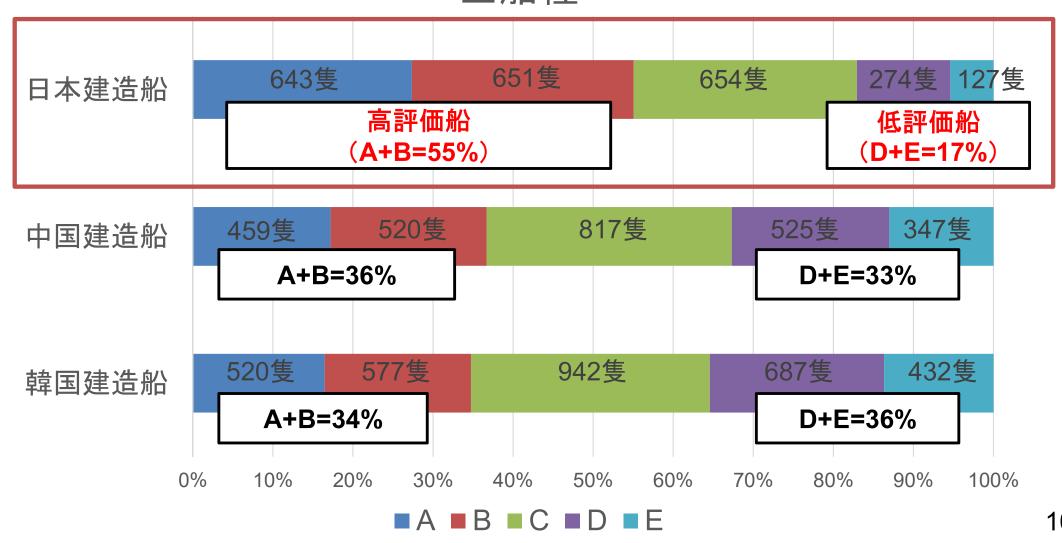
※CII:二酸化炭素放出実積指標(Carbon Index Indicator)

【効果】

● 実際の燃費実績を把握可能

既存船の燃費実績では、中国・韓国に比べて日本建造船は格付け高評価船が多く、低評価船が 少ない。

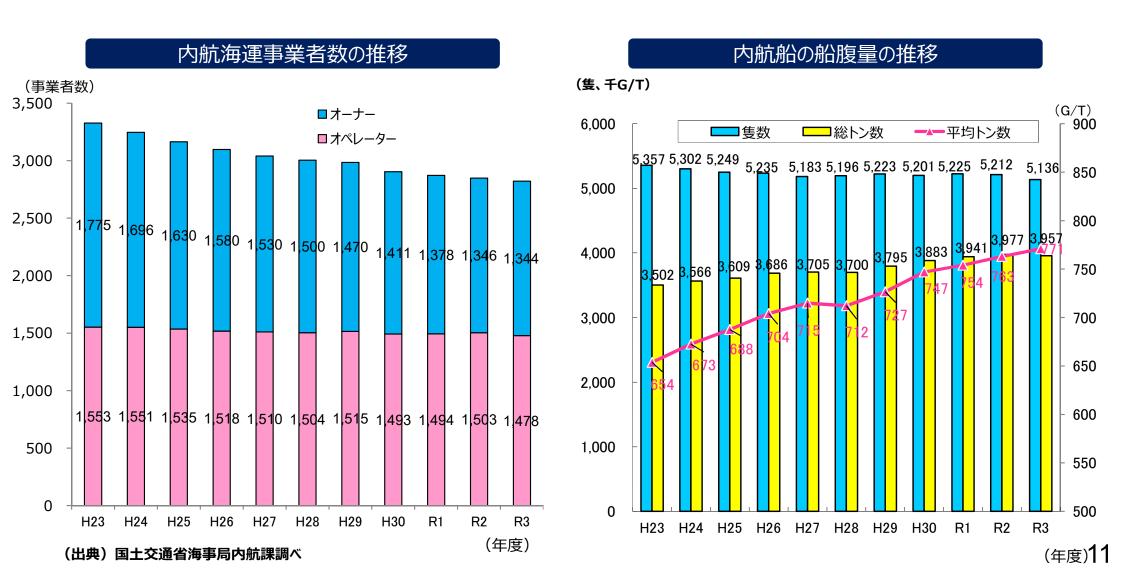
全船種



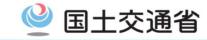
内航海運事業者数及び船腹量の推移



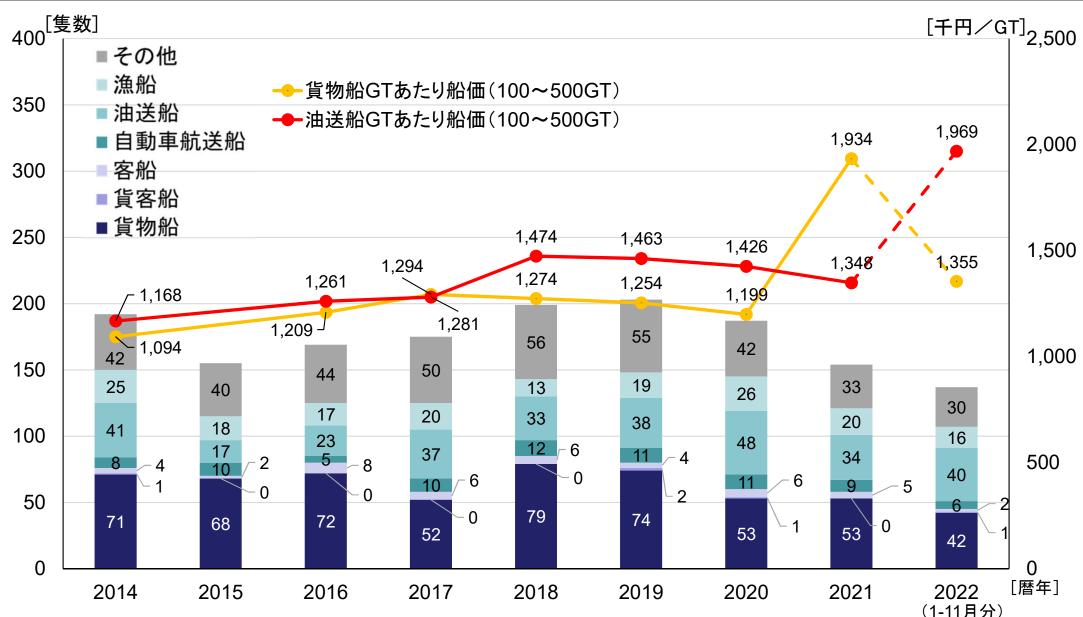
内航海運事業者数は10年間で約15%減少しており、特にオーナーは約24%と大幅に減少。 内航船の船腹量は隻数ベースでは減少傾向にある一方で、1隻あたりの平均総トン数は増加傾向 にあり、船舶の大型化が進展。



内航船等の建造隻数と船価

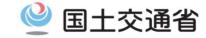


近年、内航船等の建造隻数は減少傾向。船価は近年上昇が見られる。

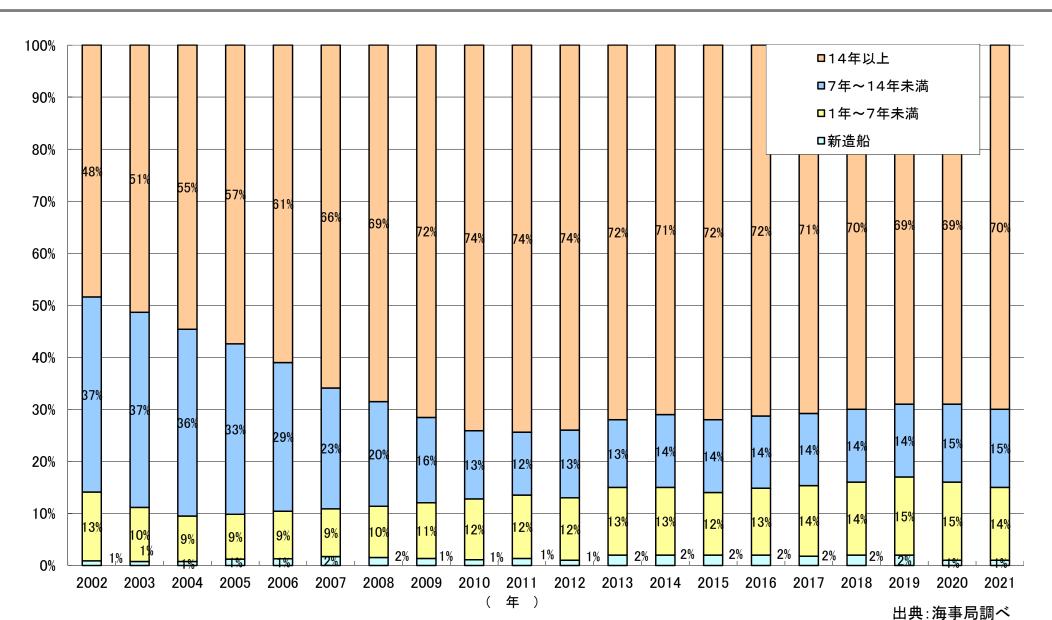


(1-11月分) ※造船造機統計月次データにおける**国内船(鋼船)**について、**隻数は20GT以上、船価は100-500GT**を集計。「国内船」とは、発注者の国籍が日本である船舶をいう。 ※個船が特定されるおそれがあるため船価のデータは一部非公開とされており、2022年は公開されている値のみを使用してGTあたり船価を算出した。

内航船の船齢構成の推移



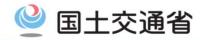
2010年頃まで船齢の急激な上昇が続き、その後2019年まで徐々に回復してきたが、2019年以降再び上昇している。(新造船建造量が減少)



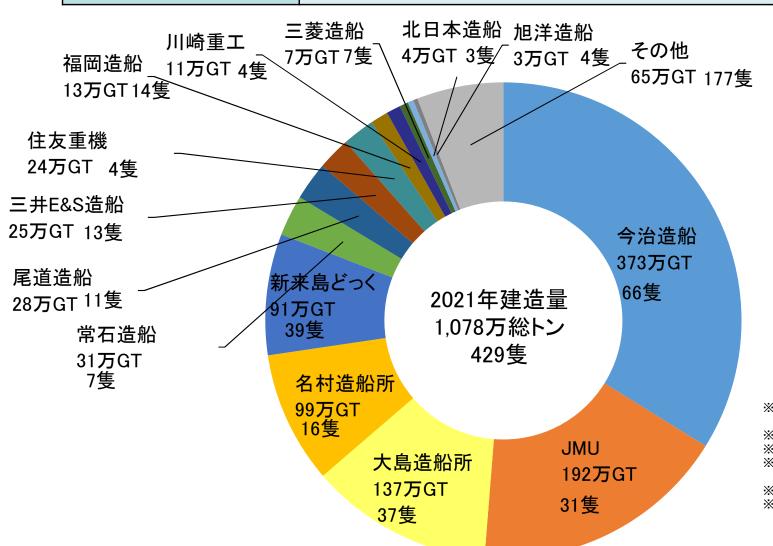


造船業・舶用工業の現況

我が国造船業の概要

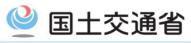


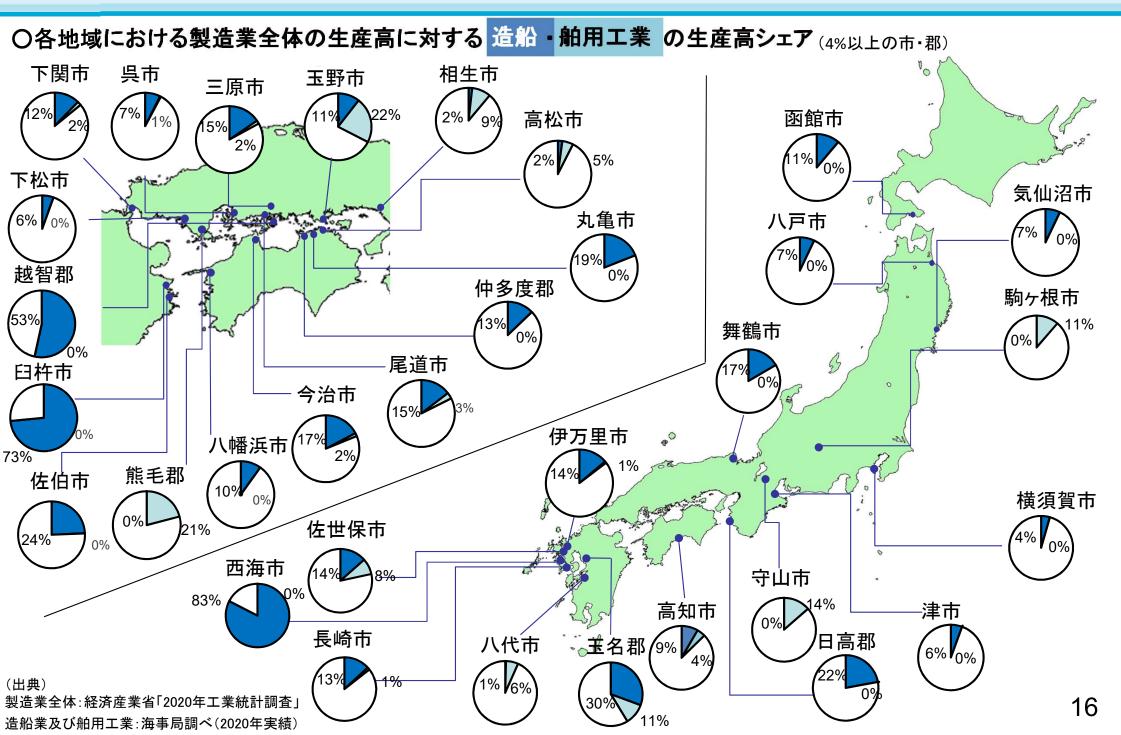
売上高	2.3兆円(2020年度)	Source:海事局調べ
事業者数	922社(2022.4現在)	Source:海事局調べ
労働人口	67,346人(2022.4現在)	Source:海事局調べ



- ※ 今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、 あいえす造船、多度津造船、南日本造船を含む
- ※ 名村造船は、函館どつく、佐世保重工を含む
- ※ 三井E&S造船は、新潟造船、四国どっくを含む
- ※ 新来島どつくは、新来島波止浜どつく、新来島豊橋造船、 新高知重工、新来島サノヤス造船を含む
- ※ 尾道造船は、佐伯重工業を含む
- ※ 福岡造船は、臼杵造船を含む

造船業・舶用工業に係る生産高シェア





経済安全保障上の海運・造船の重要性



海運·造船は、国民の生存·生活·経済活動を支えている

外航海運

エネルギー・鉱物や食料を含む我が国貿易量の99.5%を担う

我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)

原油



石炭



LNG







※ 米、小麦、とうもろこし、大麦及び裸麦、砂糖、塩、その他穀物、大豆

玉

我が国**の防衛、海上保安の維持、** 海洋資源の探査等の公務を遂行する

















造船·舶用

日本の社会ニーズに応じた船舶・機器を設計・開発 高性能・高品質な船舶・舶用機器をオーダーメイドで製造



経済安全保障法の特定重要物資に主機エンジン・プロペラ・ソナーが指定 🔮 国土交通省



○ 世界の船舶建造は**日本・中国・韓国で約9割**を占めていることから、国内で船舶・舶用機器が調達できない場 合、その調達を中国などに依存することとなり、我が国海上輸送の確保に重大な支障が生じるおそれ。

船舶関連機器のサプライチェーン強靱化

- 経済安全保障推進法に基づき、船舶の基幹的な機器のうち、生産途絶等のおそれが顕在化している 船舶用機関(主機エンジン)、推進器(プロペラ)及び航海用具(ソナー)を特定重要物資として指定※1 するとともに、そのサプライチェーンを強靱化するため、設備投資の支援のための予算(約106億円)※2を確保。
 - ※1 経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律施行令(令和4年12月23日公布・施行)
 - ※2 令和4年度から令和8年度までの総額(国庫債務負担行為)

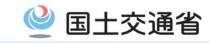
	船舶用機関(主機エンジン)	推進器(プロペラ)	航海用具(ソナー)
イメージ図	EXECUTE OF THE PROPERTY OF THE		
課題	・基幹的な部材(クランクシャフト)の生産設備の 老朽化と熟練工の高齢化・退職が進行 ・国際的な環境規制への対応に伴う試験工数の増加により生産能力低下	・生産に高度な技能を要する一方、 熟練工の高齢化・退職が進行しており、安定的な生産体制の確保 に課題	・ソナーの性能を左右する重要な <mark>部素材</mark> メーカーが撤退を表明しており、海外 依存のおそれ
必要な 設備投資	・クランクシャフト生産設備の自動化 ・エンジン性能試験設備の増設 等	・プロペラ生産設備の自動化 等	・ソナーの生産設備の整備

高性能・高品質な船舶・舶用機器を安定的に生産できる体制の維持により、 我が国の防衛、海上保安体制の維持にも貢献。





経済安全保障の強化のための船舶特別償却の拡充



令和5年度税制改正により、経済安全保障を要件に、外航船舶の特別償却率を12%拡充(海外オペ向けには

10%拡充)するとともに、適用期限を <mark>3年間延長</mark> (これまでは2年間延長)								
改正前			改正後					
		_		30~32% _{日本船舶}	28~30% 外国船舶			
			<特定先進船舶> ■ IoTシステム ■ 新材料・新システム/代替燃料	特償率 +3%	特償率 +3%			
<特定先進船舶> ■ IoTシステム ■ 新材料・新システム	20% 日本船舶 特償率 +3%	18% 外国船舶 特償率 +3%	 経済安全保障> ※改正海上運送法の施行後 海事産業強化法に基づく認定造船所で建造(エンジン、プロペラ、ソナーを認定舶用事業所で製造) 船主が外航船舶確保等計画を作成、国土交通大臣認定 【海上運送法改正による新制度】 	特 償率 +12% (日本ポペ向け) 又は +10% (海外オペ向け)	特 償率 +12% (日本オペ向け) 又は +10% (海外オペ向け)			
〈環境負荷低減船〉			<環境自荷低減船>					

〈琼現貝何低减船>

- ■大気汚染防止
- ■安全·省力化
- ■海洋汚染防止

特償率 17%

特償率 15%

く泵児貝何低减船/

- ■大気汚染防止
- ■安全·省力化
- ■海洋汚染防止

特償率 17%

特償率 15%

※その他、要件を一部見直した上で延長

船舶分野における中国及び韓国の施策



中国は、造船業界への参入・拡大のための巨額な公的支援を実施。近年は、「製造強国」となるために国産化拡大を目指す分野として船舶関連分野を位置づけ、支援。

韓国は、経営難に陥った国海造船所への巨額な公的支援などの市場歪曲的な支援を行ったほか、自国の造船業の技術開発や生産性向上を国家戦略として支援。

◆ 中国の取組・施策



<これまでの大規模な公的支援>

- -2006~2013年、造船業界への参入・拡大のための**巨額な** 補助金(5,400億元=11兆円相当)※ (1元20円で換算)
- ※OECD「Report on china's shipbuilding industry and policies affecting it」

<中国製造2025>(重点10分野)

(中国が「製造強国」となるために国産化拡大を目指す分野)

海洋エンジニアリング設備及びハイテク船舶

<中国国務院傘下科技日報35品目>

(中国が未保有又は他国独占の35技術分野に関する特集記事)

・ガスタービン、ディーゼルエンジン関連技術、海洋探査技術

<外商投資奨励産業目録>

(中国が<u>技術獲得のために積極的に外資を呼び込む分野</u>)

- ・インテリジェント船舶設計及び関連システムの研究開発
- ・船舶軽量化及び環境保護型新材料の研究開発、製造
- ※上記はいずれも19年版以降に追加された直近の重要分野

◆ 韓国の取組・施策



くこれまでの大規模な公的支援>

- 経営難に陥った国内造船所(大宇造船海洋)への巨額な公的金融支援(約12兆ウォン=1.2兆円相当)(1ウォン0.1円で換算)
- ・信用力の低い造船事業者への、市場で得られないような 公的保証の付与による受注支援※ 等
- ※ 船舶建造中に造船所が倒産等した場合に公的金融機関が発注者に前払 金の返還を保証

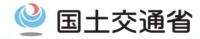
<造船海洋産業コア技術開発事業>

生産コア技術の確保及び生産基盤の技術開発支援を通し、 自国造船業におけるコア競争力の持続を目指す。

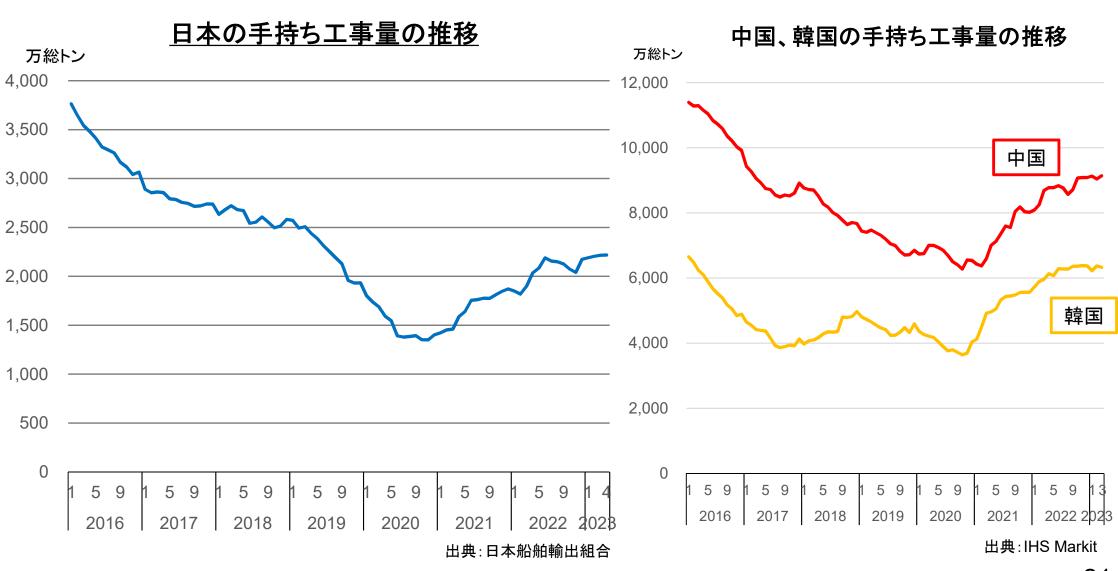
<世界一等造船強国実現のためのK造船再跳躍戦略>

•「スマートヤード構想」を早期実現し、2030年までに生産性 30%向上(2020年比)の実現を目指す。

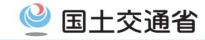
手持ち工事量の推移



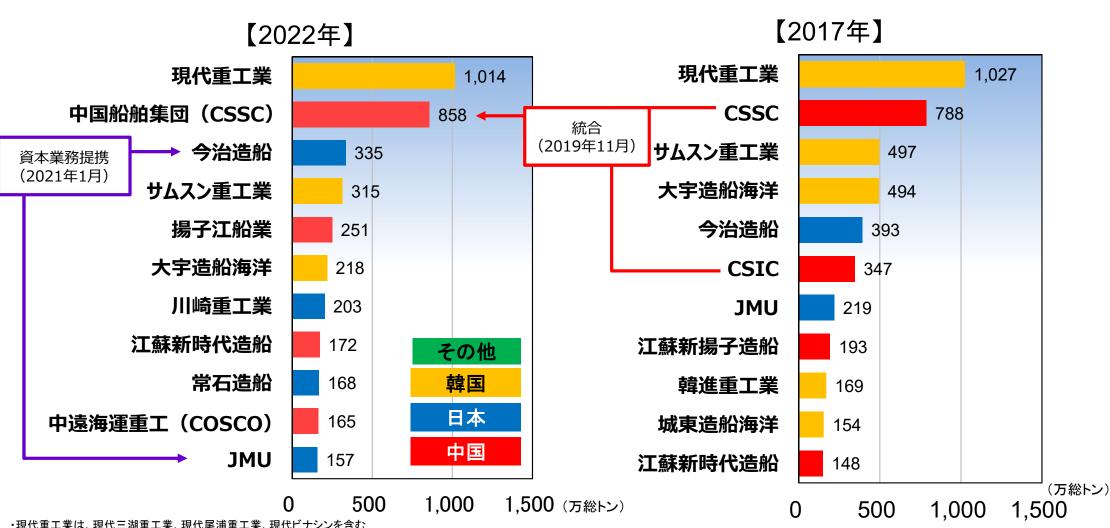
各国の手持ち工事量は2020年に下げ止まり、足元で一定の回復が見られる。



造船企業グループ合算の建造量の変化



中国は、CSSCグループとCSICグループが2019年に統合し規模拡大。日本は、川崎重工業や常石 造船が、国外造船所における建造量増加により上位に食い込んでいる。

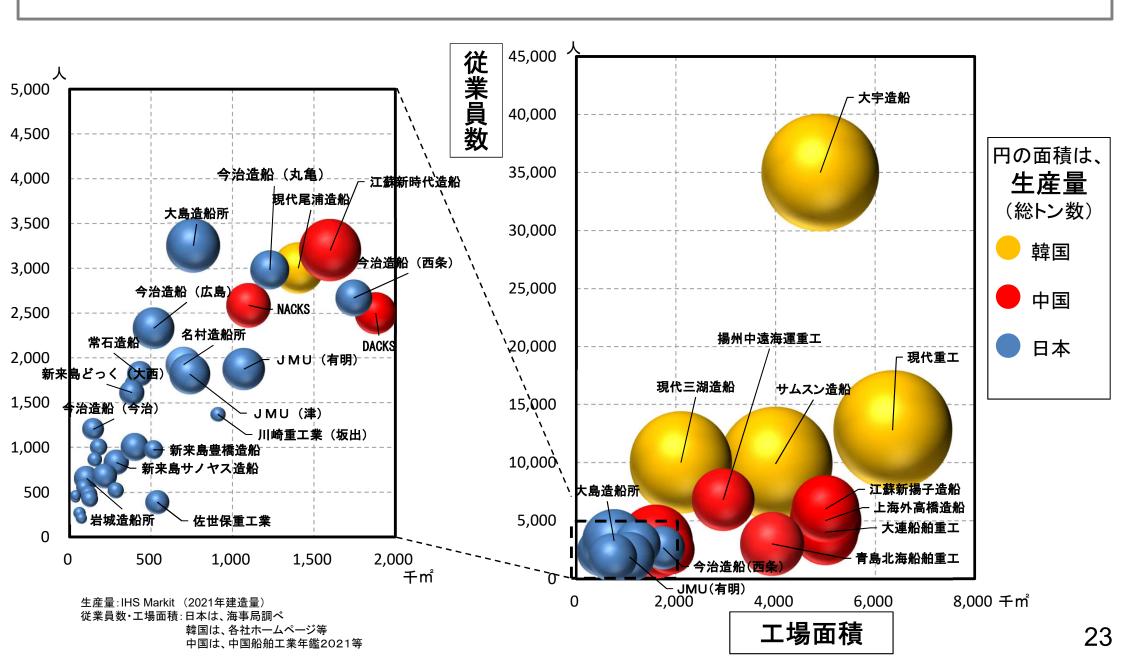


- 現代重工業は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ビナシンを含む
- ・CSSCは、中国船舶工業集団(CSSC)と中国船舶重工集団(CSIC)を統合後の中国船舶集団を指す
- ・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえす造船、多度津造船、南日本造船を含む
- ・サムスン重工業は、サムスン重工(寧波)を含む(ただし、サムスン重工(寧波) は製造実績ゼロ)
- ・川崎重工業は、中国の南通中遠川崎船舶工程(NACKS)、大連中遠川崎船舶工程(DACKS)を含む
- ・常石造船は、中国の常石集団(舟山)造船、フィリピンのTSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU), INC.、 三保造船所、三井E&S造船、新潟造船、江蘇揚子三井造船を含む

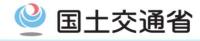
日中韓の造船所の事業所規模の比較



韓国・中国の造船所は日本と比べ、従業員数、敷地面積、生産量ともに1事業所の規模が大きい。



船舶のサプライチェーンリスク



舶用品(例)

ガス燃料タンク

リスク要因(例)

海外(中国等)に 供給を依存 納期遅延等が 発生し、 船舶の建造工程 に大きく影響 国内供給 体制の整備

※環境省連携事業(内 製化実証)、海事局事業 (標準化等)

鋳物製品 (錨、船体部品、バルブ等)

国内の供給能力が低下し、 海外依存度が上昇 サプライチェーン リスクが 顕在化しないか注視

エンジン

ソナー

プロペラ

ガス燃料の普及に伴い 国内の供給能力が大幅低下

国内生産者の淘汰が進み、かつ、 原材料途絶や熟練ノウハウ 喪失等による 供給途絶リスクが顕在化 船舶の建造工程 や性能への影響 が大きく、 海外製による 代替は困難

国内供給 体制の整備

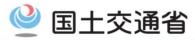
※経済安全保障 推進法

半導体

全産業的にサプライチェーン 混乱、需給ミスマッチ 納期遅延等が 発生し、 船舶の建造工程 に大きく影響

舶用メーカー相互 の在庫融通等

日本の造船所における艦船の建造状況



- 各造船所の主な建造実績
 - 三菱重工業(長崎):護衛艦(DD、DDG、FFM)、三菱重工業(神戸):潜水艦
 - ➤ JMU(磯子):護衛艦(DD、DDH、DDG)、JMU(鶴見):機雷艦艇、補助艦艇、
 - > 三菱重エマリタイムシステムズ(玉野):護衛艦(DD、FFM)、機雷艦艇、輸送艦艇、補助艦艇
 - ▶ 川崎重工業(神戸):潜水艦

各造船所の主な建造実績 三菱重エマリタイムシステムズ (玉野艦船工場) ·護衛艦(DD、FFM)、機雷艦艇、輸送艦艇、補助艦艇 川崎重工業 (神戸工場) * 潜水艦 ■は主に建造している艦種 三菱重工業 (神戸造船所) • 潜水艦 **JMU** 三菱重工業 (横浜事業所鶴見工場) (長崎造船所) 機雷艦艇、補助艦艇 •護衛艦(DD、DDG、FFM) **JMU** (横浜事業所磯子工場) は主に建造している艦種 ·護衛艦(DD、DDH、DDG)

艦船建造実績のある造船所と建造隻数(H01~R03年度計画)

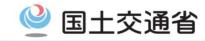
(隻)

		護衛艦				Lut. — 4=1	-1. 1. 1.	+4 >>/ +#/			
事業所	DD	DDH	DDG	DE	FFM	潜水艦	機雷艦艇	哨戒艦 艇	輸送艦 艇	補助艦 艇	合計
長崎	10		4		6						20
神戸					1	16					17
下関								6		2	8
磯子 ^{注1}	7	4	3	1				3		2	20
鶴見 ^{注2}							32			7	39
舞鶴	1			1			1		1	3	7
玉野	2				1		1		2	7	13
神戸						16					16
佐世保									1		1
	長 神 下 磯 鶴 舞 玉 神 佐崎 戸 関 ^{注 注} 鶴 野 戸 保	長崎 10 神戸 下関 7 鶴見 ^{注2} 舞鶴 1 玉野 2 神戸 佐世保	事業所 DD DDH 長崎 10 神戸	事業所 DD DDH DDG 長崎 10 4 神戸 - - 下関 - - 磯子注1 7 4 3 鶴見注2 - - 舞鶴 1 - 玉野 2 - 神戸 - - 佐世保 - -	事業所 DD DDH DDG DE 長崎 10 4 4 神戸 4 4 4 下関 5 4 3 1 鶴見注2 4 3 1 舞鶴 1 1 1 玉野 2 4 1 神戸 4 4 4 佐世保 4 4 4	事業所 DD DDH DDG DE FFM 長崎 10 4 6 神戸 - - 1 下閉 - - - 磯子注1 7 4 3 1 鶴見注2 - - 1 舞鶴 1 - 1 玉野 2 - 1 神戸 - - - 佐世保 - - -	事業所 DD DDH DDG DE FFM 潜水艦 長崎 10 4 6 1 16 神戸 4 3 1 1 16 丁関 7 4 3 1 4 1 1 4	事業所 DD DDH DDG DE FFM 潜水艦 艇 長崎 10 4 6 4 神戸 0 1 16 下関 0 1 16 磯子注1 7 4 3 1 鶴見注2 0 0 1 0 32 舞鶴 1 0 1 1 1 玉野 2 0 1 1 1 1 神戸 0 0 0 0 16 0	事業所 DD DDH DDG DE FFM 潜水艦 艇 構成器	事業所 DD DDH DDG DE FFM 潜水艦 機能 機需艦 般艇 哨戒艦 般艇 長崎 10 4 6 4 6 4 6 神戸 1 1 16 6 4 下関 2 4 3 1 4 3 1 鶴見注2 32 3 3 舞鶴 1 1 1 1 1 1 玉野 2 4 <	事業所 DD DDH DDG DE FFM 潜水艦 艇 機需艦 艇 哨戒艦 艇 輸送艦 艇 長崎 10 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 6 4 4 6

注1:磯子工場には旧IHI東京第一工場と旧住友重機械工業浦賀工場を含む

注2:鶴見工場には旧日立造船神奈川工場を含む

日本の造船所における海上保安庁船の建造状況



- 各造船所の主な建造実績(海上保安庁船)
 - ➤ 三菱造船(下関):PLH、PL、PM、PS、HL、三菱重工業(長崎):PLH
 - ▶ JMU(鶴見・磯子):PLH、PL、PM、PS、FL
 - ➤ 三菱重エマリタイムシステムズ(玉野):PLH、PL、PM、PS、HL
 - ➤ 新潟造船:PS
 - ▶ 墨田川造船:PS

海上保安庁船の主な建造実績 三菱造船 (下関造船所) 新潟造船 PLH, PL, PM, PS, HL •PS 三菱重エマリタイムシステムズ (玉野艦船工場) •PLH、PL、PM、 PS, HL は主な建告実績 墨田川造船 •PS シ・ャパンマリンユナイテット・ (横浜事業所鶴見工場・磯子工場) •PLH、PL、PM、PS、FL 三菱重工業 (長崎造船所) •PLH

建造実績がある主な造船所と建造隻数(PS以上)

	PLH	PL	PM	PS	HL/F L
三菱造船(三菱重工業含 む)	8	19	3	13	3
JMU	3	11	29	8	1
三菱重エマリタイムシス テムズ	1	20	1	8	1
川崎重工業		2			1
新潟造船				6	
墨田川造船				4	

※平成元年度引渡~令和4年度補正予算建造のもの

(引渡前のものにあっては、令和5年度6月1日時点で進水済のものに限る。)

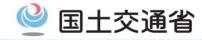
• PLH: 700トン型以上の大型巡視船でヘリコプターを搭載するもの

• PL: 700トン型以上の大型巡視船でヘリコプターを搭載するもの以外

PM: 350トン型以上の巡視船PS: 350トン型未満の巡視船

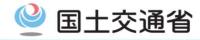
HL: 500トン型以上の測量船FL: 消防船

出典:海上保安庁公表情報をもとに作成

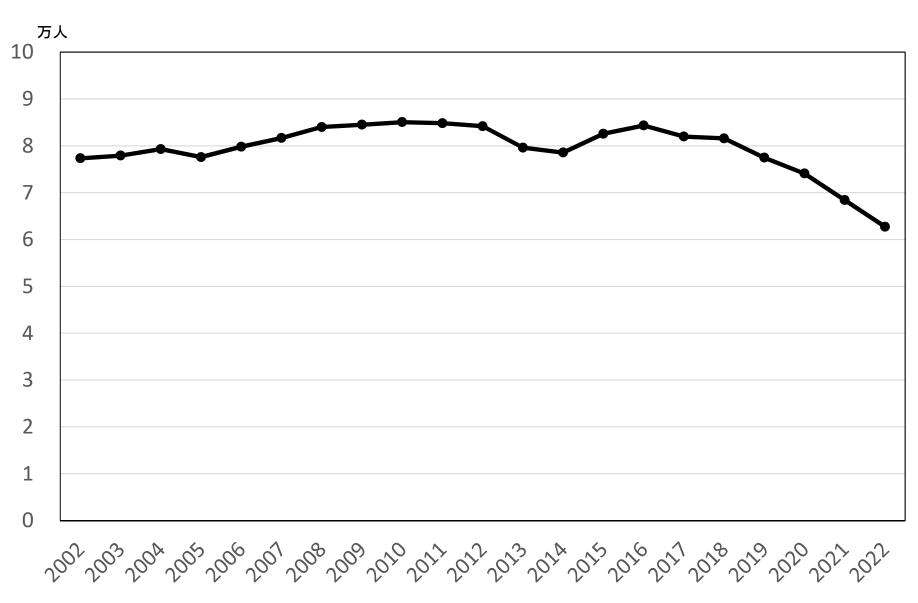


人材に関する現況

日本造船業における就労者数【全就労者】



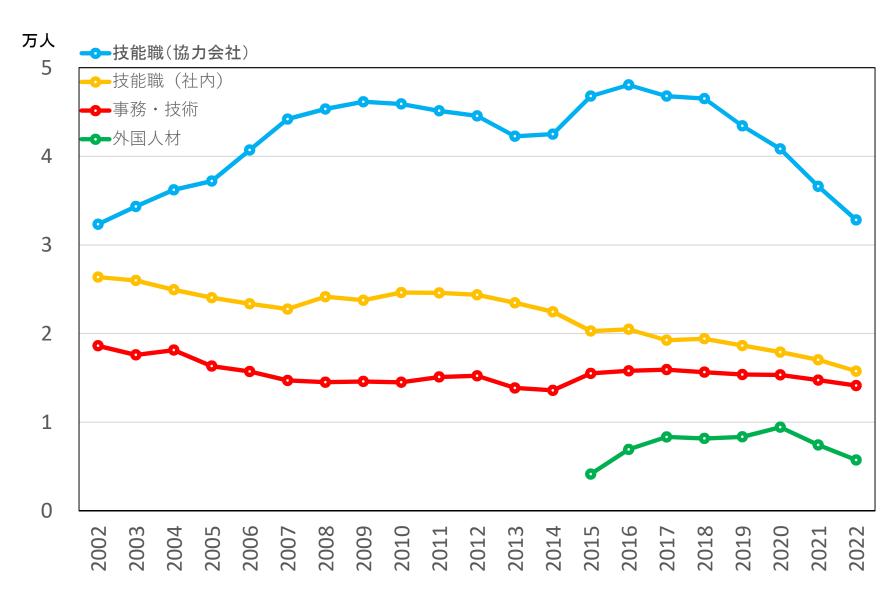
2018年までは8万人台を維持していたが、建造需要の低迷に伴い、2022年には6.3万人まで減少。



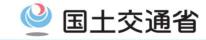
日本造船業における就労者数【業種別】



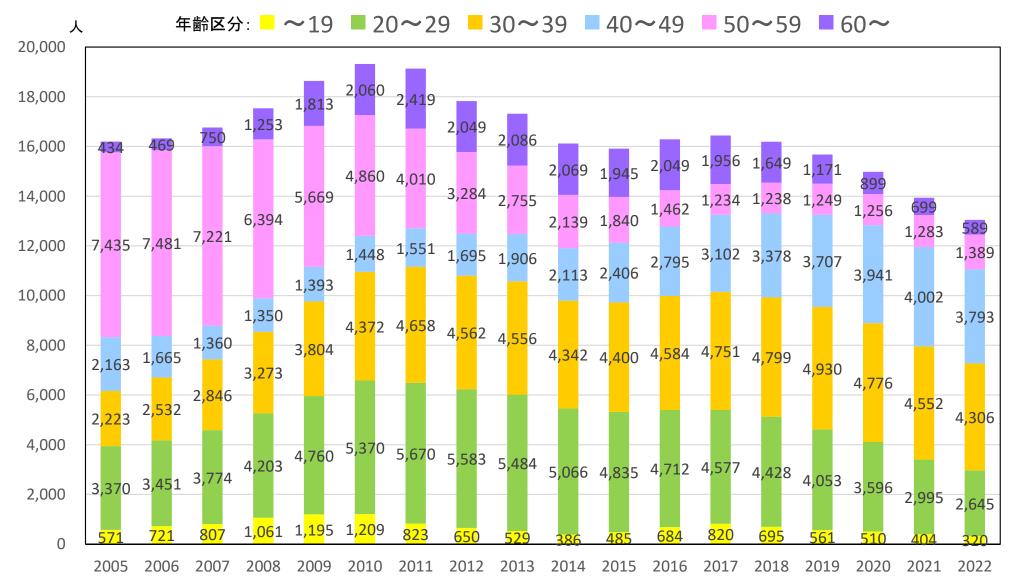
事務・技術職数と造船所社内の技能職数は継続して減少傾向が続いている。一方、協力会社の技能職数は2016年まで増加し4.8万人に達したが、それ以降の減少幅が大きく3.3万人まで減少。



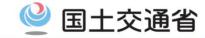
造船業の年齢別就労者数(造船工業会会員企業)



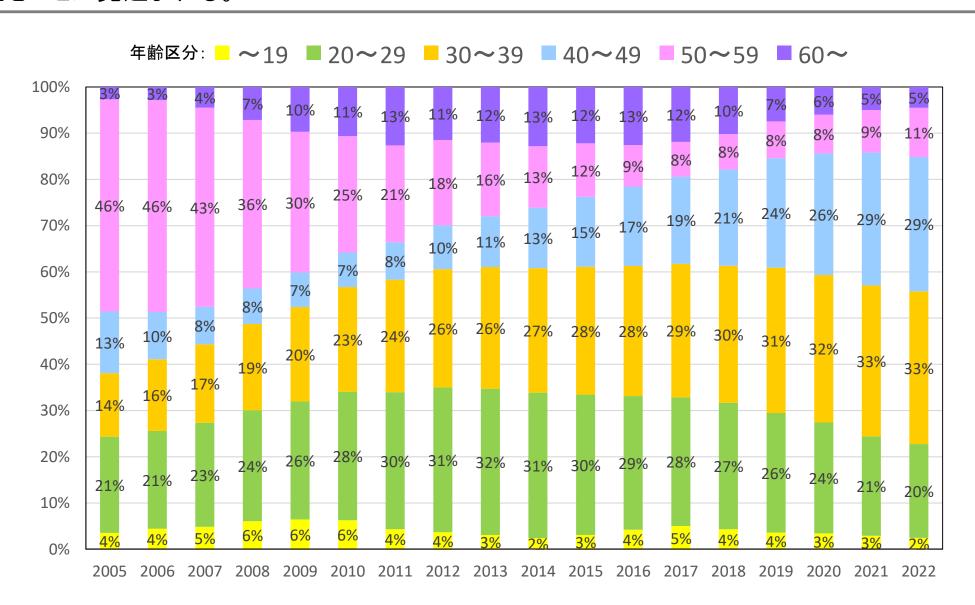
2015年から2017年にかけて採用増により10代及び全体総数が増加。その後は、減少傾向。特に近年、20代の減少が著しい。



造船業の就労者の年齢比率(造船工業会会員企業)



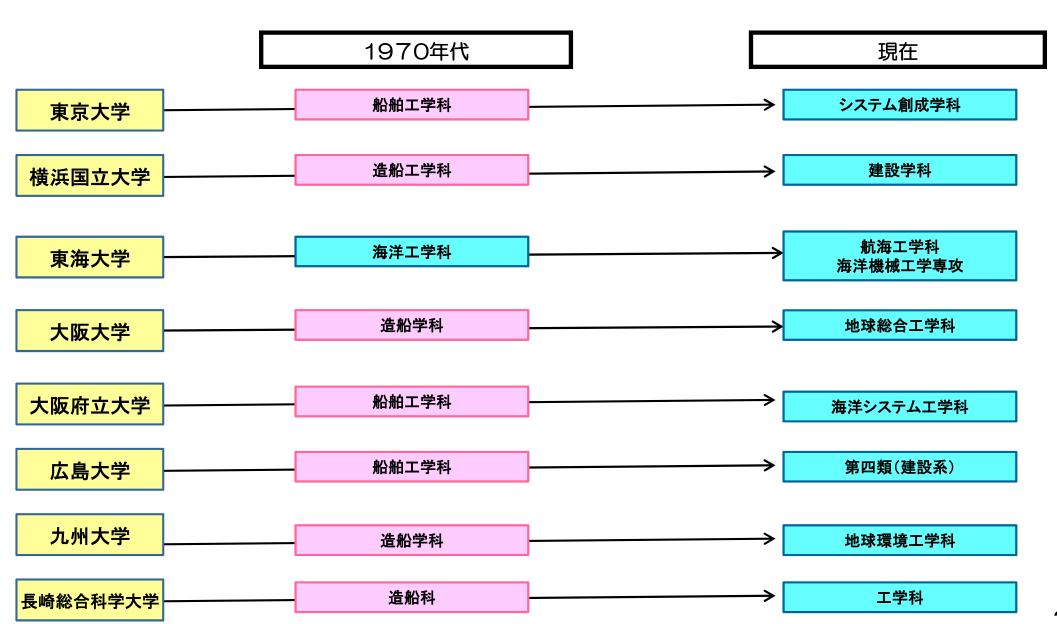
2010年頃までに若者の割合が増加していたが、近年は若者の割合が減ってきており、今後高齢化が進むことが見込まれる。



我が国における造船関連学科の変遷



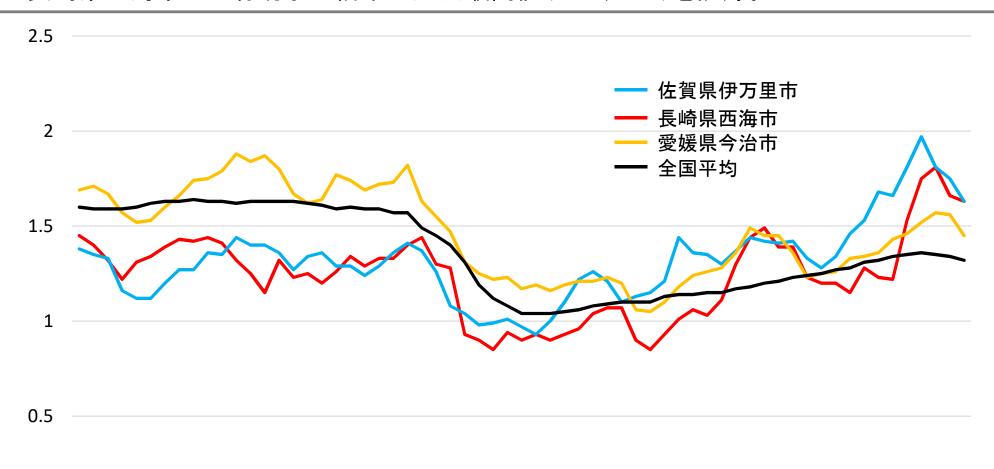
時代の変遷に伴って造船関連学科は減少し、現在ではコース等の一部として組み込まれている。

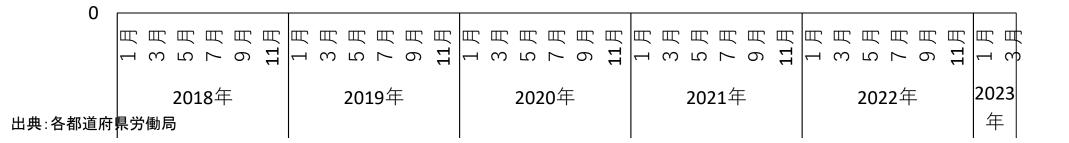


船舶産業が盛んな市区町村における有効求人倍率

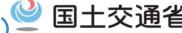


造船が盛んな地域においては全国平均を超えて特に有効求人倍率が高まっており、佐賀県伊万里市と長崎県西海市では有効求人倍率が過去最高値(1.97、1.81)を記録。

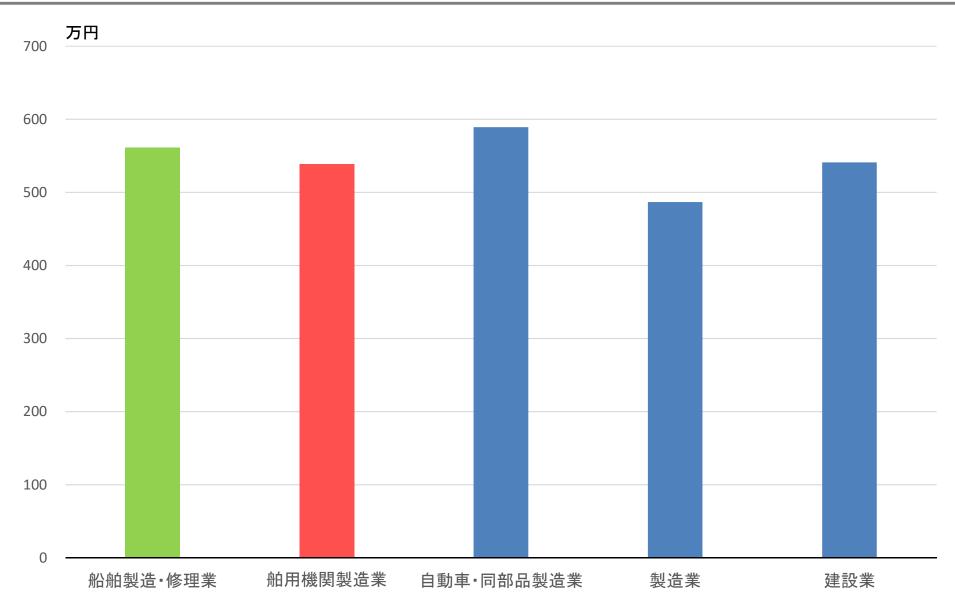




船舶産業と他産業の一人あたり年間給与総額(2015~2020年平均) 型 国土交通省



船舶製造・修理業及び舶用機関製造業における一人あたり年間給与総額の2015~2020年平均は、 製造業全体より高く、建設業と同程度となっている。





現状

(一社)日本造船協力事業者団体連合会作成

- 協力事業者の多くが経営基盤の脆弱な中小企業で、担う業務は船殻、艤装、配管、電装、機装、塗装、足場等協力会社毎に多岐にわたる。
- 現在の経営環境は、元請造船所の手持ち工事量が積み上がり、昨年度を底に工事量は回復基調にある。

課題

【労働力の確保】

- これまでの不況で造船従事者が離散。景気が回復してきているが、他産業との賃金格差が開くなど処遇が悪く戻って来ない。
- 働き方改革に伴う残業規制なども労働力不足に拍車をかけている。
- 外国人材の活用も、技能実習制度の見直しや他国との競合の中、円安の進行もあり極めて厳しい状況。

【新規(中途)採用】

• 業界の知名度が低く若者の採用が困難。給与や福利厚生面で高い条件を提示することもできない。

【技能の伝承】

- 熟練者が不足している上、労働者が少ないため、技能を伝承、指導する余裕もない。
- 外部機関の活用は、特に日数を要する場合、旅費、滞在費の負担がネックとなる。そもそも、人員不足で受講させる余裕がない。
- 未経験者が増えていることで生産性が低下するだけでなく、安全面、品質面にも影響を来す。

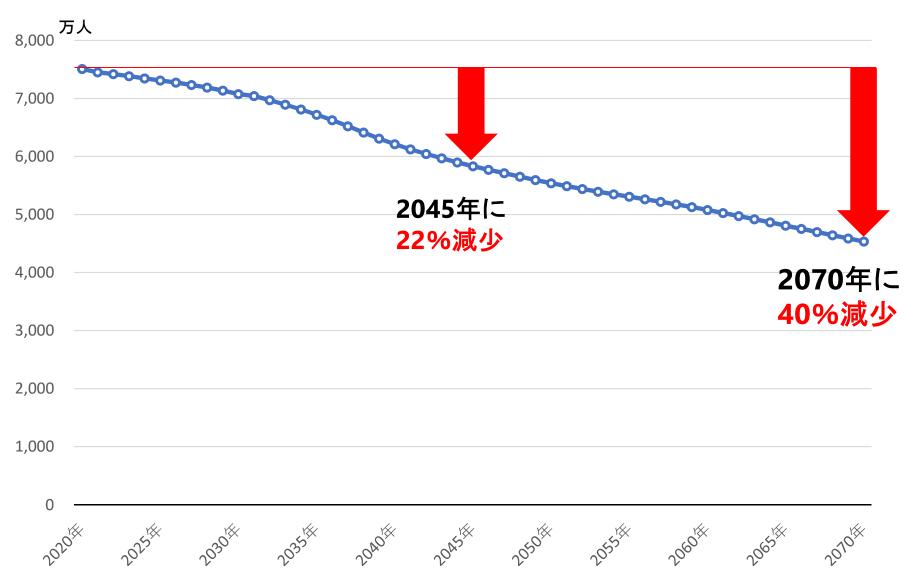
【社会保険料等の増大】

• 社会保険料(労災保険、健康保険、雇用保険等)に加え、万一ための民間保険掛金や度重なる規制強化による安全衛生 向上に要する費用の増大、また作業に必要な資格取得・更新費用等の負担が経営を圧迫。

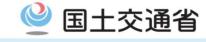
日本における生産年齢人口(15-64歳)の将来推計



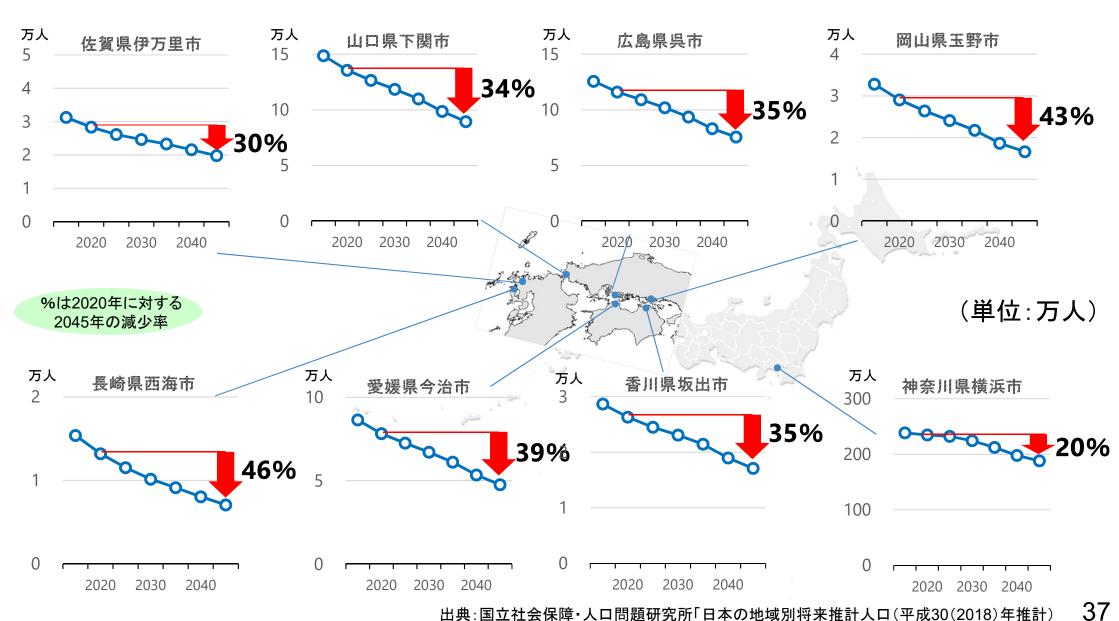
日本における生産年齢人口(15-64歳)は急速に減少し、日本国内の労働者不足の進展と人材 獲得競争の激化が進む。



船舶産業が盛んな市区町村における生産年齢人口の将来推計



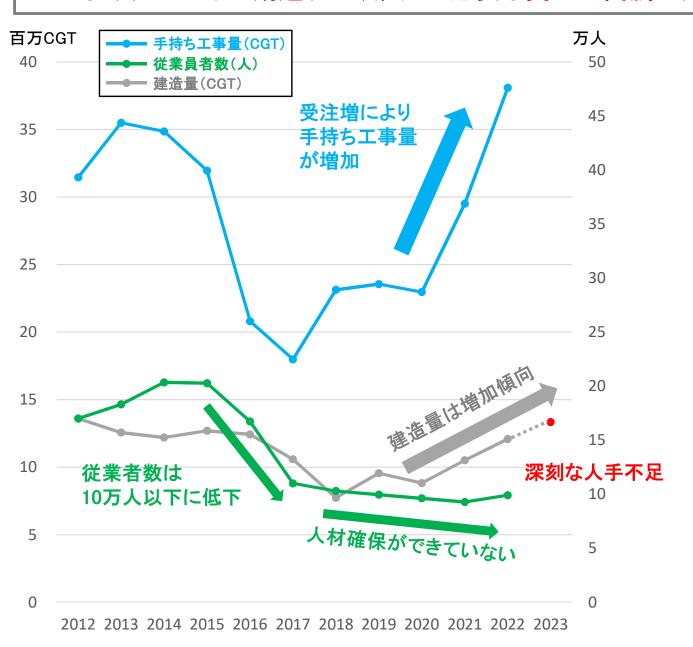
地方における生産年齢人口(15-64歳)の減少は、都市部を含む日本全体よりも早く進む。



人手不足の進行により何が起きるか? ~韓国の現状~



韓国では2021年以降に受注が急増した一方で、減少した造船従業者数が戻らず、2023年以降、 人手不足による工期遅れや、雇用に必要な賃金の高騰が起きている。



人手不足による影響

エ期の遅れ

- •現代重工業・大宇造船・サムスン重工業などで建造工程が計画よりも1~2か月程度遅れている(2023年2月時点)
- 人手不足が深刻な一部の協力会社のブロック生産が遅れていることが主な原因

雇用に必要な賃金の高騰

・職歴5年目の溶接工の場合、月に500万 ウォン(約52万円)以上の給料(週52時間 制)

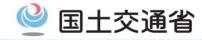
外注単価の高騰

大手造船所は、協力会社への外注単価を 2022年比で15~20%上昇させている

外国人労働者の賃金高騰

• 外国人労働者の賃金も韓国人労働者と 同じレベルになっている

2023年2月28日ソウル経済新聞より



最近の国の施策

最近の船舶産業関連の主な施策

