新着情報

2020 年 11 月 20 日

難局に望む造船業界の取組みについて
（政府等への働きかけ）

我が国造船業は現在、非常に厳しい状況に立たされております。競合国である韓国や中国においては、市場を歪曲する政府助成が行われ、更に政府の主導による造船企業の巨大化が進行し、市場が歪められています。また、地球温暖化対策に向けた規制強化が見通せない懸念から海運の発注マインドも低下が続き、市況は低迷したままとなっています。

そこへ新型コロナウィルスの世界的感染拡大が追い打ちとなり、世界経済は大きな打撃を受け、造船市場も一層厳しさを増しています。特に、人の移動制限により、新造船の商談は停止状態となってしまったことから、我が国の 2020 年上半期の受注量は前年比で半分にまで減少し、手持工事量も安定操業の目安とされる 2 年分を大きく下回り、1 年分程度にまで落ち込んでいます。

このような状況のもと、本会では、国土交通省海事局が推進している「造船業の再構築プラン」（次頁の「参考資料１」参照）の実現に向けて、様々な形で政府等関係機関への要望活動を展開しており、秋口より正副会長等の本会幹部が政府の関連会議へ参画して業界意見を表明しています。主な会合を以下に列挙します。

9 月 24 日　自民党「海運･造船対策特別委員会／海事立国推進議員連盟 合同会議」
10 月 12 日 国交省「交通審議会海事分科会イノベーション部会」
10 月 26 日 自民党 海事立国推進議員連盟「造船･海運税制に係る小委員会」
11 月 9 日　自民党「海運･造船対策特別委員会／海事立国推進議員連盟 合同会議」
11 月 9 日　自民党 国土交通部会「予算･税制等に関する政策懇談会」
11 月 13 日 公明党 「海事･港湾振興議員懇話会」
11 月 19 日　海事振興連盟通常総会

この他、個別に関係議員への要望活動も積極的に行っています。
本会では引き続き、「造船業再構築プラン」の実現等に向けた諸活動を行ってまいります。

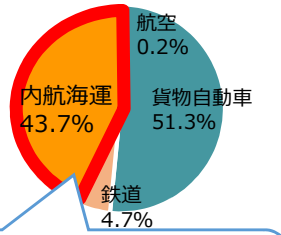
我が国海事産業の再構築プラン～地方創生・国際競争力強化に向けて～（仮称）

参考資料1

海事産業の役割・重要性

- 四面を海に囲まれた我が国において、海上輸送は、貿易量の99.6%、国内貨物輸送の４割超（国内産業基礎物資輸送（石油製品、セメント等）の約8割）を担っており、国民生活や経済活動を支える経済インフラ。
- 我が国の海上輸送は、海運業と、そのハード面の基盤である船舶（造船業）と、ソフト面の基盤である船員（担い手）が３分野一体となって支えており、相互に密接に関連した海事産業を構成。
- 造船は、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用に貢献。（例えば、製造業生産高のうち、愛媛県今治市では約2割、長崎県西海市では約7割を造船・舶用工業が占める）
- 船員は、エッセンシャルワーカーとして、コロナ禍においても我が国の海上輸送を担っている。

＜国内貨物輸送分担率＞



国内貨物輸送の4割超が海運
（産業基礎物資輸送の約8割）

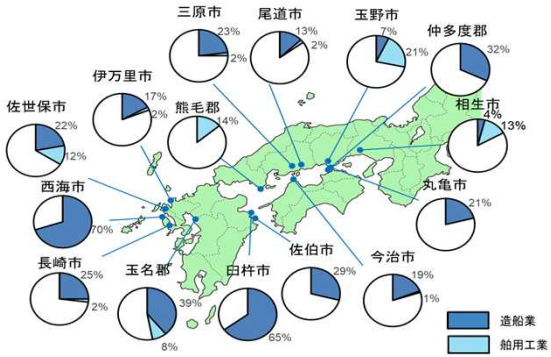
＜我が国海運・造船業の自国発注・建造比率＞

海運業

船隊の85%を国内調達　71%が日本商船隊向け

造船業

＜製造業の生産高に占める造船業・舶用工業のシェア＞



現状・課題

〈造船〉産業規模：3.3兆円

- 我が国造船業は、建造船舶の省エネ性能・品質等で国際的に高い評価を得ており、新造船建造量では中・韓に次いで世界第３位。
- 一方、近年、中・韓は自国の造船業を強力に支援し、また、造船所の大規模化も進展。相対的に小規模な造船所の多い我が国の国際競争力は低下し、船舶の安定的な供給にも支障のおそれ。コロナ禍での受注減により手持工事量は1.05年（通常2年以上必要）まで激減。
- 日中韓３カ国で約９割の世界シェアを占める中、我が国の国際競争力が低下すると、必要な船舶の供給（サプライチェーン）を中・韓に依存する状態に陥るおそれ。また、造船業が衰退すれば地域の経済の停滞・雇用喪失が生じるおそれ。

⇩

- 事業再編や生産性向上等による競争基盤整備が必要。

〈担い手〉

- 船員は陸上労働者に比べて給与月額が高く（内航船員は全産業平均の約1.4倍）、業界関係者の努力も相まって、内航船員の新規就業者数は増加傾向。
- 一方、特に内航海運は50歳以上の船員が46%と高齢化が顕著で（全産業平均は32%。70代以上の割合は全産業平均の4倍）、37%の事業者が船員確保を理由に今後の事業継続に懸念を抱えている。
- 今後、若手船員を着実に確保し、高齢船員等の疾病による休業リスクを回避していくことが必要。
- しかし、厳しい労働環境が敬遠され、新人船員定着の阻害要因に。適切な健康管理等も不十分。

⇩

- 船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境を整備する必要。

〈海運〉産業規模：4.5兆円

〈外航〉
- 我が国の外航海運の船隊規模（保有船腹量）は世界第２位。世界の上位６社のうち３社が我が国海運事業者。
- 熾烈なグローバル競争の最中、コロナ禍による世界的貿易縮小に直面。

⇒ 造船業の競争基盤強化の実現には、最大の需要者である我が国海運業に対して船舶の導入を促進することが同時に必要。我が国海運業にとっては、将来の環境規制にも対応可能な高性能かつ高品質な船舶が安定的に導入されることで、国際競争力の更なる強化が図られる。

〈内航〉
- 事業基盤が脆弱(99.7%が中小企業)で、船舶供給規制の終了(R3年)を控え、規制に頼らず事業収入で運営できる業界構造へ転換する必要。
- 少数・大規模化が進む荷主との硬直的関係の改善や事業基盤の強化が課題。

⇒ 取引環境の改善・事業効率性の向上による内航海運業の事業の安定化・経営力の向上が必要であり、船員の労働環境改善、安定的な確保の実現にも資する。

対策の方向性と目指すべき姿

コロナ禍等における危機的状況を乗り越える観点から、海事産業に関し、**制度改正を含む必要な措置を早急に講じる**。

【３分野一体の好循環】

〈海運〉
高品質な船舶の導入促進や、取引環境改善・事業効率性向上のための仕組みによる**競争力の強化・経営力向上**

高性能、高品質な船舶の供給・導入

事業基盤の安定化

〈造船〉
事業再編や生産性向上等の基盤整備に対する支援制度による**競争基盤の強化**

新技術導入・設備改善
（安全性向上・負担軽減）

〈担い手〉
労務管理の適正化や船員の健康確保を行う仕組みによる船員の**労働環境整備**

【目指すべき姿】　**我が国国民生活の安定と経済の持続的成長**

＜海運＞ 安定的な海上輸送の確保
（安全・高効率・環境に優しい）

＜造船＞ サプライチェーン確保・地方創生

＜担い手＞ 安定的な船員の確保・育成

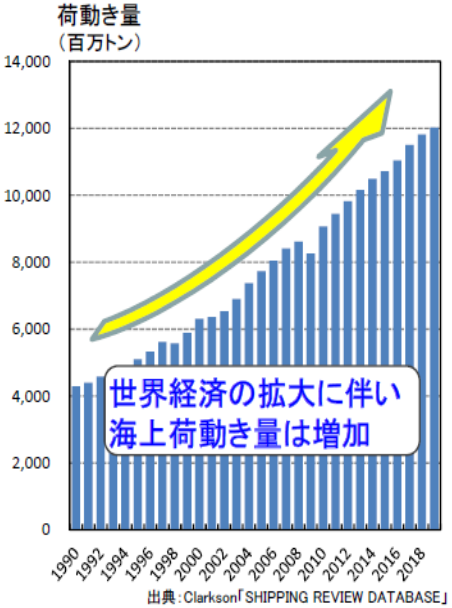
補足資料

1. 造船業の概要

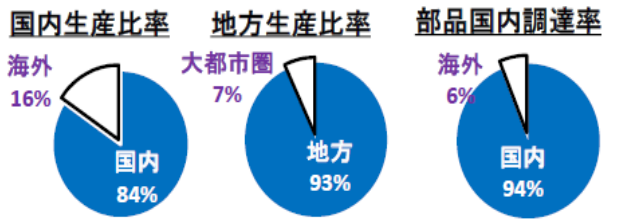
- 世界経済の拡大に伴い、海上荷動き量と新造船市場は中長期的に拡大。
- 我が国造船業は、多くが国内（地方圏）に生産拠点を維持し、地域の経済・雇用を支える。
- 部品の国内調達率も高く、多数の中小事業者からなる周辺産業を有する裾野の広い産業。
- 我が国の経済を支え、国の安全保障を下支えしている産業。

世界の造船市場の拡大

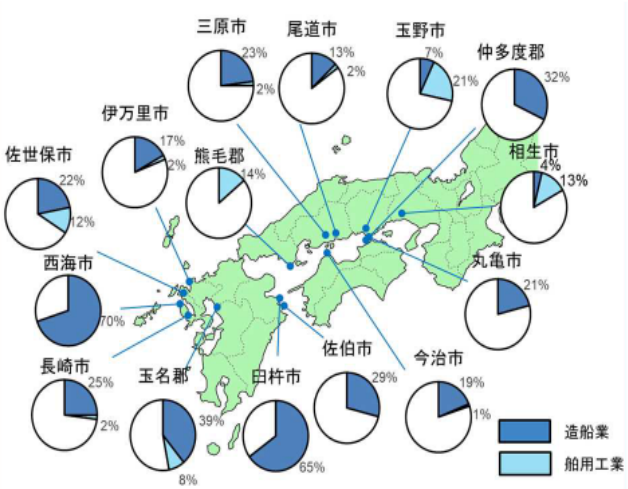
世界の造船市場は
中長期的に拡大



地域経済を支える造船業



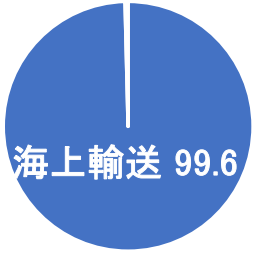
製造業の生産高に占める造船業・舶用工業のシェア



物流を支える造船業

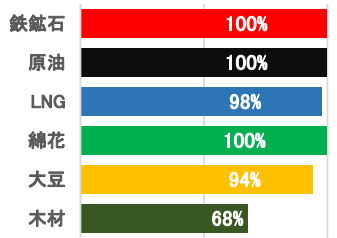
輸出入のほとんどが、船で運ばれている

貿易量の輸送割合



海上物流に依存している日本経済

主な資源の対外依存度



安全保障を下支える造船業

中国・韓国で建造・修繕できない海上自衛隊・海上保安庁の艦艇・船艇を下支え

2. 地域経済に貢献する日本商船隊 ～海事クラスター～

補足資料

- 外航海運、造船等の海事関連産業は、「海事産業クラスター」を形成し、相互に依存・連携し発展
- 外航海運は、船舶の調達を通じて地域経済・雇用に貢献

海運業

外　航
0.7万人
3.3兆円
2,400隻
192事業者

内　航
8.4万人
1.2兆円
7,400隻
3,900事業者

（時点：2018年度）

従業員数
9.1万人
産業規模
4.5兆円
運航隻数
9,800隻
事業者数
4,092事業者

71%が日本商船隊向け
（隻数ベース）

船隊の85%を国内調達
（隻数ベース）

安定的な供給

造船・舶用工業

造船業
7.8万人
2.4兆円
950事業者

舶用工業
4.7万人
0.9兆円
1,000事業者

産業規模
3.3兆円

船　員

内航　2.8万人
外航　日本人　0.2万人
　　外国人　5.3万人

船員の育成
（独）海技教育機構
座学（8校　定員430人）
乗船実習（練習船5隻）
商船系大学・高専
座学（7校　定員360人）

金融機関
地方銀行、信用金庫
都市銀行、ほか

港湾運送業

倉庫・物流

商社

人材派遣

損保会社

大学等教育機関

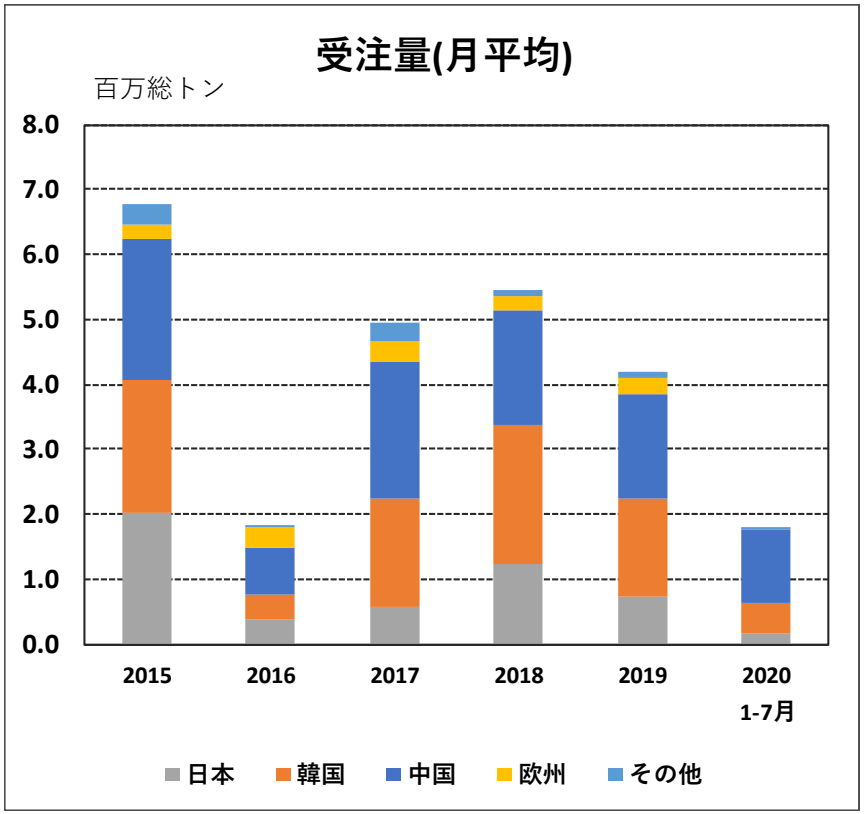
ブローカー、コンサル

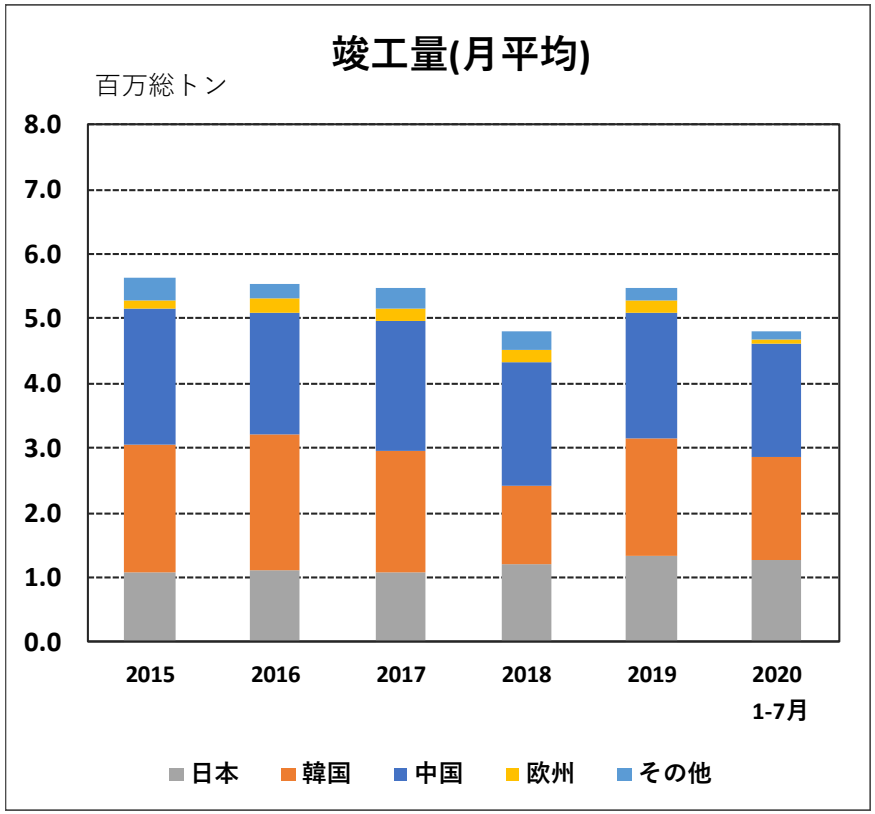
卸売・小売　鉄鋼　製紙・パルプ　自動車　穀物　石油　家電　電気・ガス　非鉄金属

補足資料

3. 世界の新造船受注・竣工量の推移

- 2019年の世界新造船受注量は、2018年と比べ3/4の量にとどまった。2020年(1-7月平均）は、コロナ影響も加わり、2019年の1/2以下に減少、日本は新規受注がほとんどなく、特段に厳しい状況。
- 2019年の世界新造船竣工量は、前年より増加（14%増）したが、2020年(1-7月の平均）は減少に転じた。



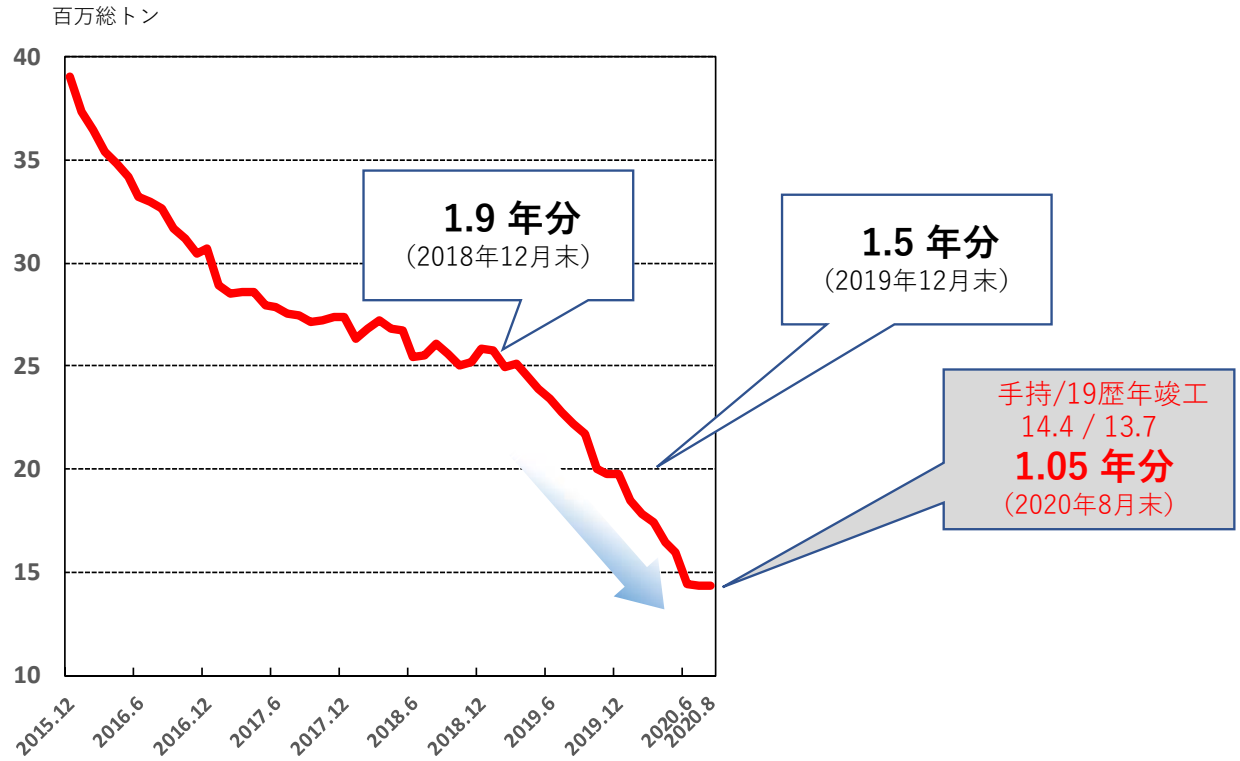


出典：Clarkson Shipyard Monitor, August-2020

補足資料

4. 日本の手持工事量の推移　JSEA輸出船契約実績から作成

- 2015年末の39百万総トンから、2020年8月末時点で14.4百万総トンと4割以下に減少。
- 現在の手持工事量を2019暦年の竣工実績で割ると、僅か1.05年分の工事量に過ぎない。



出典：日本船舶輸出組合（JSEA） 輸出船契約実績ベースの手持工事量