

中小造船業・船用工業技術者講習会 「海外の造船・船用工業の状況と最近のトピックス」

国土交通省 海事局
船舶産業課
令和4年9月

- 1. 海外の造船・船用工業の状況について**
 - 1-1 欧州の状況**
 - 1-2 中国の状況**
 - 1-3 東南アジアの状況**
 - 1-4 お問い合わせ先**

- 2. 近年の造船業における動き**
 - 2-1 海事産業強化法について**
 - 2-2 造船業におけるサプライチェーンの最適化・DXの推進について**

1. 海外の造船・舶用工業の状況について

1-1 欧州の状況

JETRO London (Japan Ship Centre) からの報告

欧州の造船業・舶用工業の特徴

クルーズ船・フェリー

- 欧州の商船建造の工事量の約8割は客船が占有。



オフショア

- Oil & Gas産業が伸び悩み関連船舶の需要も低迷。
- 洋上風力発電、潮流・波力発電等の新しい分野も視野に。



艦艇

- 自国向けのみならず、海外に艦艇を輸出。



仕組み作り

- 脱炭素技術・サービスに関連する市場の立ち上げに係るルール・仕組み作り。



R&D・実証プロジェクト

- 海事産業は、R&Dに最も力を入れている産業の一つ。
- 造船業・舶用工業の売上高の約9%をR&Dに投資。
- グリーン、デジタル分野を中心にR&Dを実施。



INNOVATION FUND

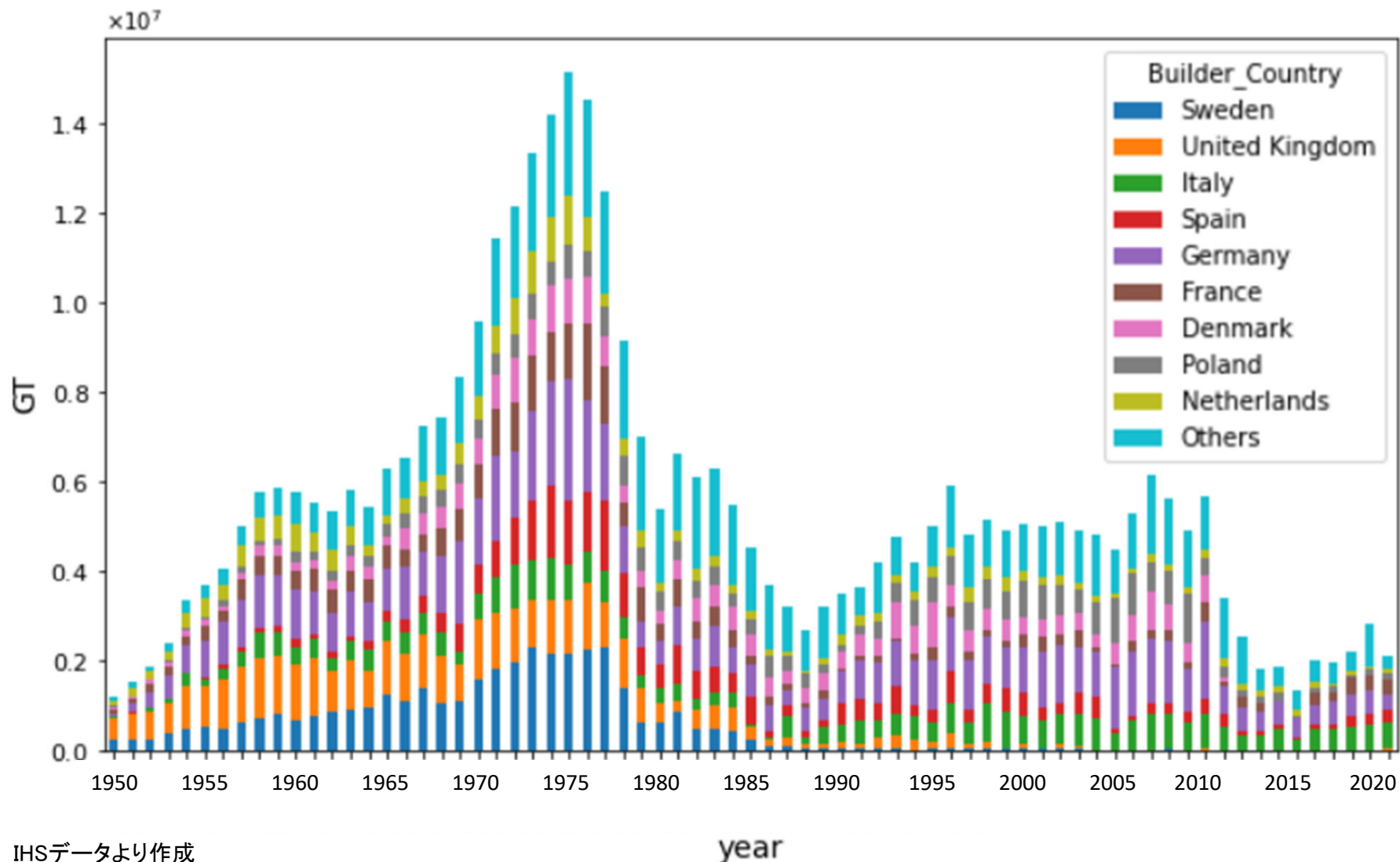
Driving clean innovative technologies towards the market

舶用機器・船舶設計

- 舶用工業は造船業より売り上げ規模が大きい。
- 製品の提供からソリューションの提供へ。
- サプライヤーが船舶設計を行うケースも。

欧州の新造船の建造量の推移（国別）

- 1970年代までは、英国、スウェーデン、ドイツの建造量のシェアが高かった。
- 1990年代以降は、ドイツ、イタリア、フランスの建造量のシェアが高くなっている。



欧州の造船業・船用工業の生産高・雇用

- 造船業よりも船用工業の売上高が大きい。
- 世界の船用機器の約半分を供給。
- 低速エンジンの約9割、中速エンジンの約7割は欧州企業が設計。

SEA Europe加盟国16か国

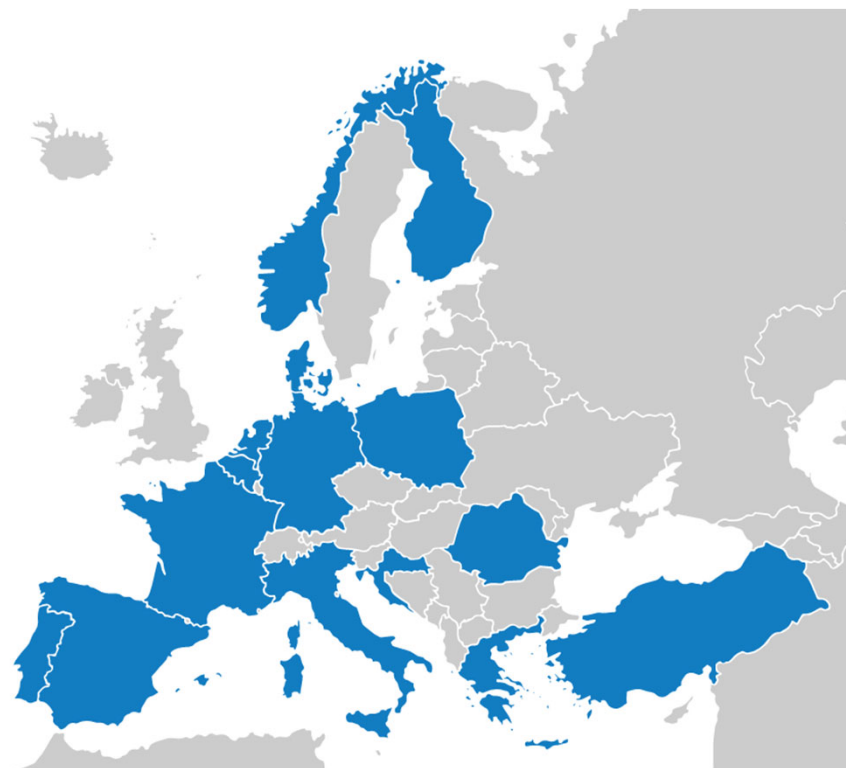
	生産高	雇用数
造船業	約430億ユーロ	28.5万人
船用工業	約700億ユーロ	32万人

【参考：日本の造船業・船用工業】

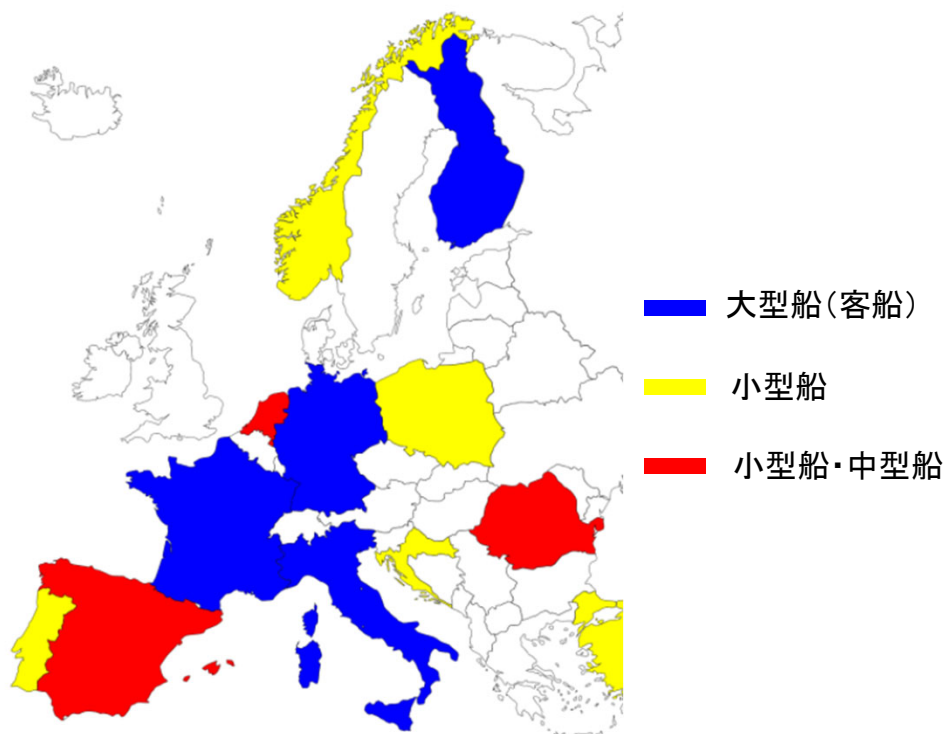
造船：約2.4兆円、約8万人

船用：約0.9兆円、約5万人




Sea Europe (欧州造船・船用工業会) 加盟国



欧州各国の造船業・船用工業








小型船・中型船

オランダ 	<ul style="list-style-type: none"> 主に浚渫船、タグ、OSVなどの小型船を建造 カスタムメイドの設計に強く、特殊船建造の競争力を有する。
スペイン 	<ul style="list-style-type: none"> 小型のクルーズ船、フェリー、オフショア船、浚渫船、漁船等を建造。 多くの造船所が再編や倒産手続きを実施。国営のNavantiaは、洋上風力発電関連のビジネスへの多角化。
ルーマニア 	<ul style="list-style-type: none"> 造船所は外国から投資対象に。 船体ブロック建造など下請け作業を担当。

大型船(主にクルーズ船)

ドイツ 	<ul style="list-style-type: none"> Meyer Werft、MV Werften等がクルーズ船を建造。 金融危機以降、クルーズ船、旅客船などを建造。船用機器の製造も強い。
フィンランド 	<ul style="list-style-type: none"> Meyer Turkuがクルーズ船を建造。 造船に比べて船用機器の製造が大きい。
イタリア 	<ul style="list-style-type: none"> 実質国有のFincantieriの建造量がイタリアの建造量の大部分を占有。
フランス 	<ul style="list-style-type: none"> Chantiers de l'Atlantique がクルーズ船を建造。 洋上風力発電ファーム向けの施設や支援船などへの多角化。

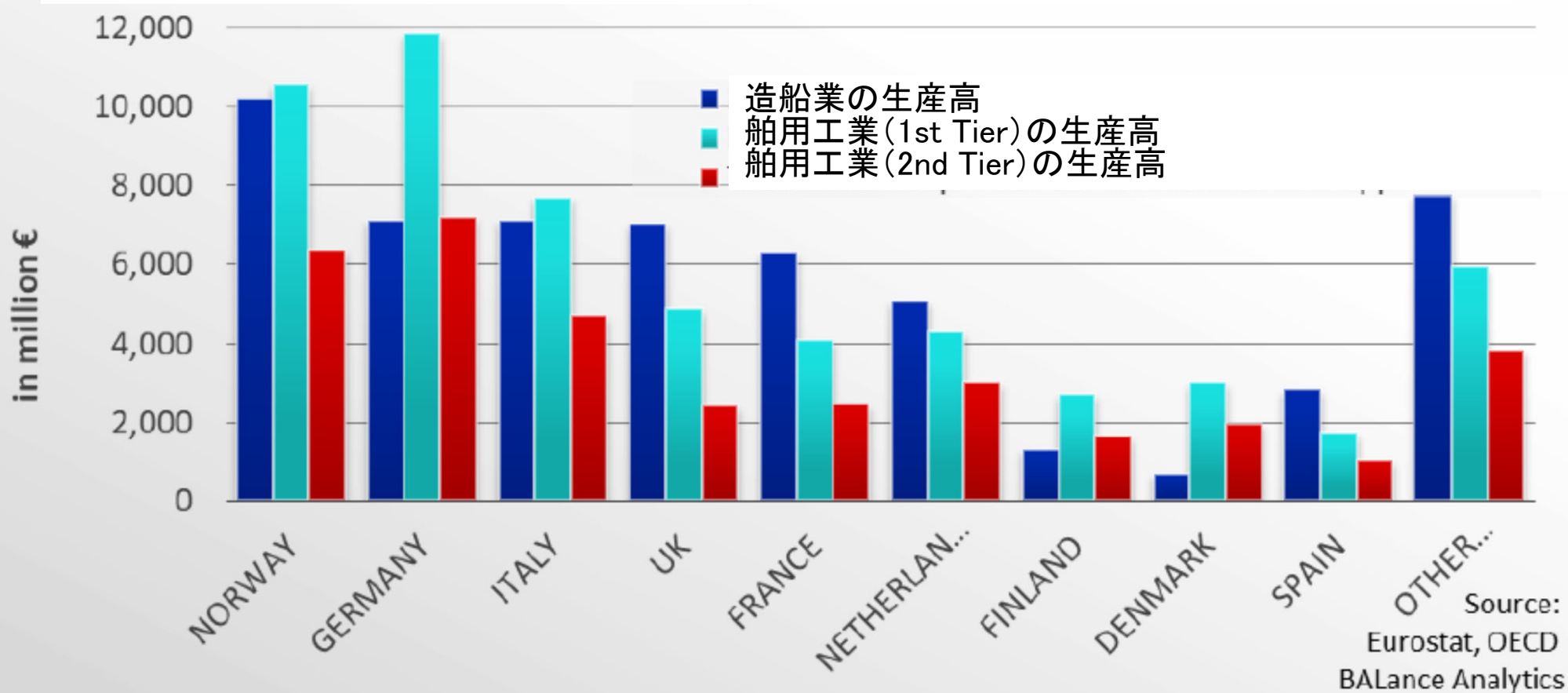
小型船

ノルウェー 	<ul style="list-style-type: none"> オフショア船に重点を置いていたが、Oil&Gas市場が低迷して以来、フェリーやタービン設置船なども。 船用機器の製造が強い。
ポーランド 	<ul style="list-style-type: none"> フェリー、オフショア船の建造。 船体ブロック建造など下請け作業を担当。 新造船の受注は低迷しているが、Sox規制の強化等を踏まえ修繕に注力。
クロアチア 	<ul style="list-style-type: none"> 小型船、船体ブロック建造など。 政府の支援なくしては受注は難しい状況。
ポルトガル 	<ul style="list-style-type: none"> 小型クルーズ船を建造。
トルコ 	<ul style="list-style-type: none"> タグボートや巡視船に注力。 小型のフェリー、一般貨物船、タンカー、オフショア船等も建造。

各国の造船業・舶用工業の生産高

- 造船業の生産高が大きいのは、ドイツ、イタリア、UK、フランス
※ノルウェーの造船業はオフショア低迷後に建造量が減少
- ドイツ、ノルウェーは舶用工業の生産高が大きい。

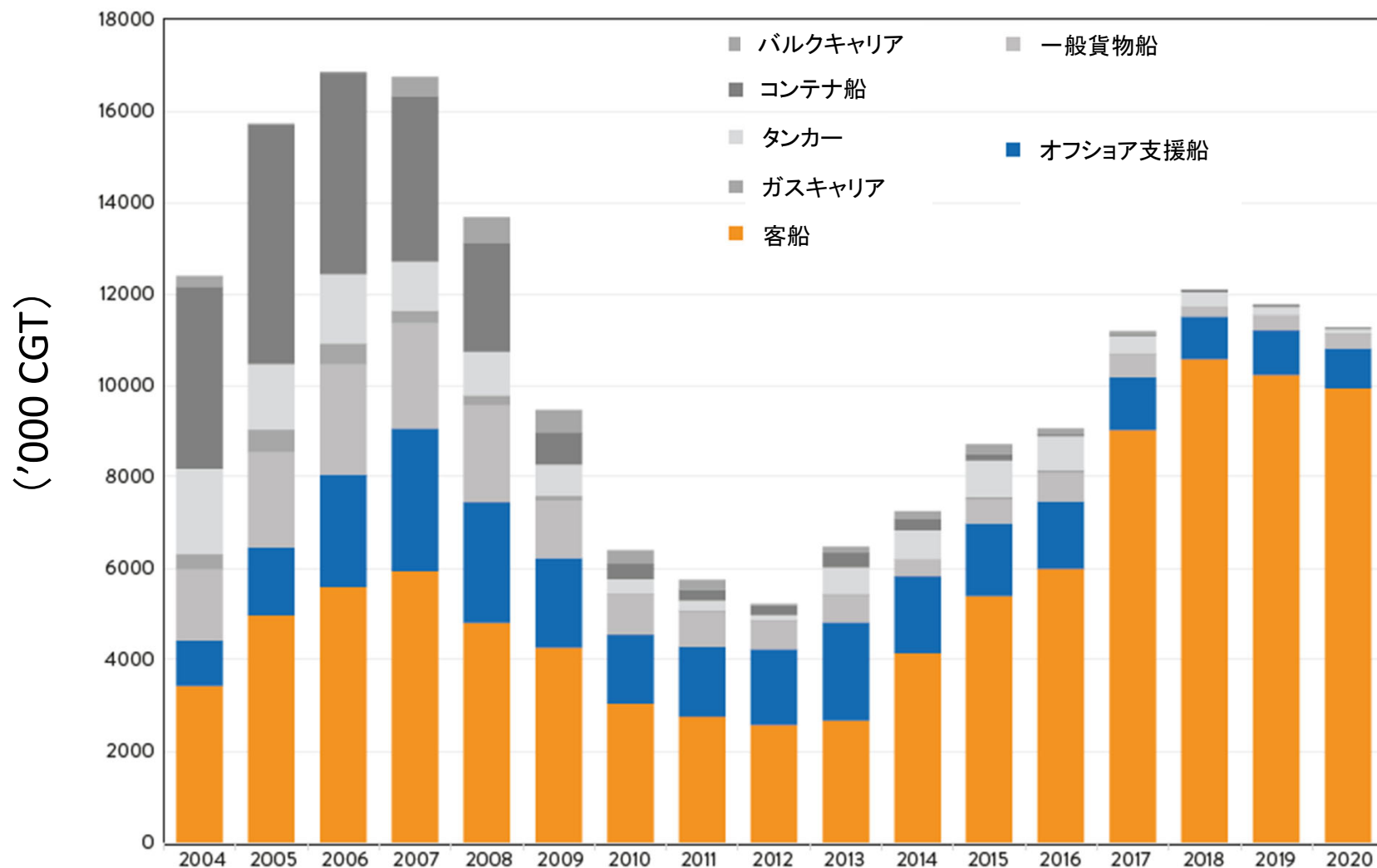
2012年～2016年の平均生産高(百万ユーロ)



欧州造船所の手持ち工事量の推移

- 欧州造船所の建造量は、商船からクルーズ船やフェリーに移行。
- オフショア支援船の建造量は、オイル・ガス市場の低迷に伴って減少傾向。

欧州造船所の手持ち工事量の推移('000 CGT)



公平な競争条件の確保

- 2021年5月、欧州委員会は、EU域内市場に歪曲的な効果を及ぼす外国補助金に対処するルール案を公表。
- Sea Europe (欧州造船・船用工業会) も外国補助金への対応の必要性を認識。

◆企業買収

- 被買収対象企業もしくは、合併する企業の少なくとも1社のEU域内における売上高が5億ユーロ以上、かつ域外国政府による資金的貢献が5,000万ユーロ以上の場合、買収企業は株式取得などの実行に先立ち、当該外国補助金に関し欧州委員会に通報
- 欧州委員会は1次審査を25営業日以内に行い、必要に応じて2次審査を90営業日以内実施

◆公共調達

- EU域内で実施される、概算額で2億5,000万ユーロ以上の公共調達に入札する企業が域外国政府による資金的貢献を受けている場合、欧州委員会に通報
- 欧州委員会は、1次審査を60営業日以内、2次審査を200営業日以内実施

<参考>

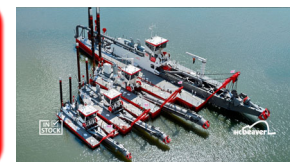
◆商品輸入

- 反補助金措置・反ダンピング措置



Royal IHC (オランダ) の中国資本買収阻止

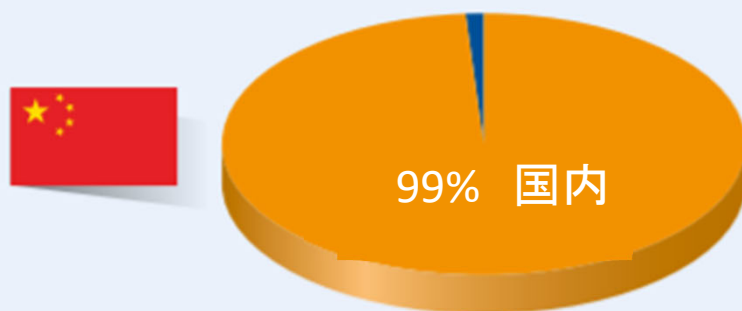
- 浚渫船、オフショア船、特殊船の技術と建造でオランダ海事産業に大きく貢献。
- 世界の39拠点で事業を実施。
- 2020年、財政危機に陥ったため、投資家、銀行、関連産業企業のコンソーシアムによる資本増強。
- 中国資本による買収と技術流出を恐れ、オランダ政府も関与し、約4億ユーロを支援。



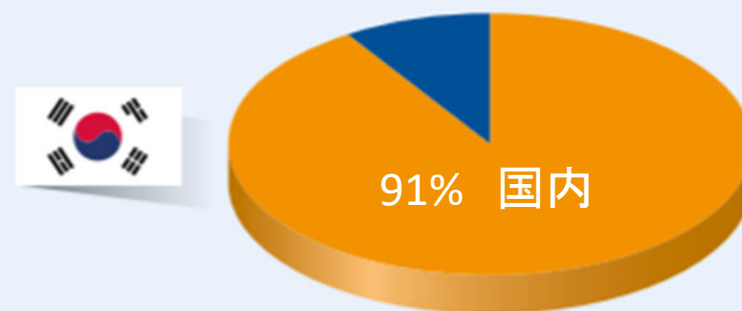
各地域の船主の新造船の発注先（2020年）

- アジア諸国（特に中国）の船主は国内の造船所への発注の割合が高い。
- 一方、欧州の船主は、大半をEU域外へ発注。

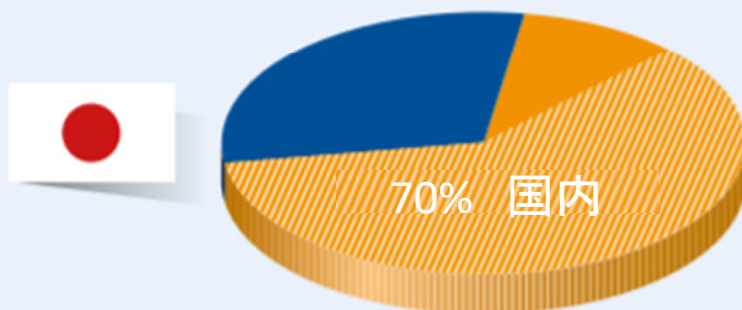
中国船主の発注先割合（CGTベース）



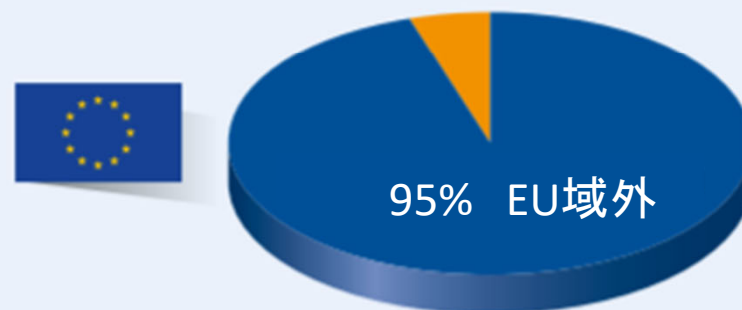
韓国船主の発注先割合（CGTベース）




日本船主の発注先割合（CGTベース）



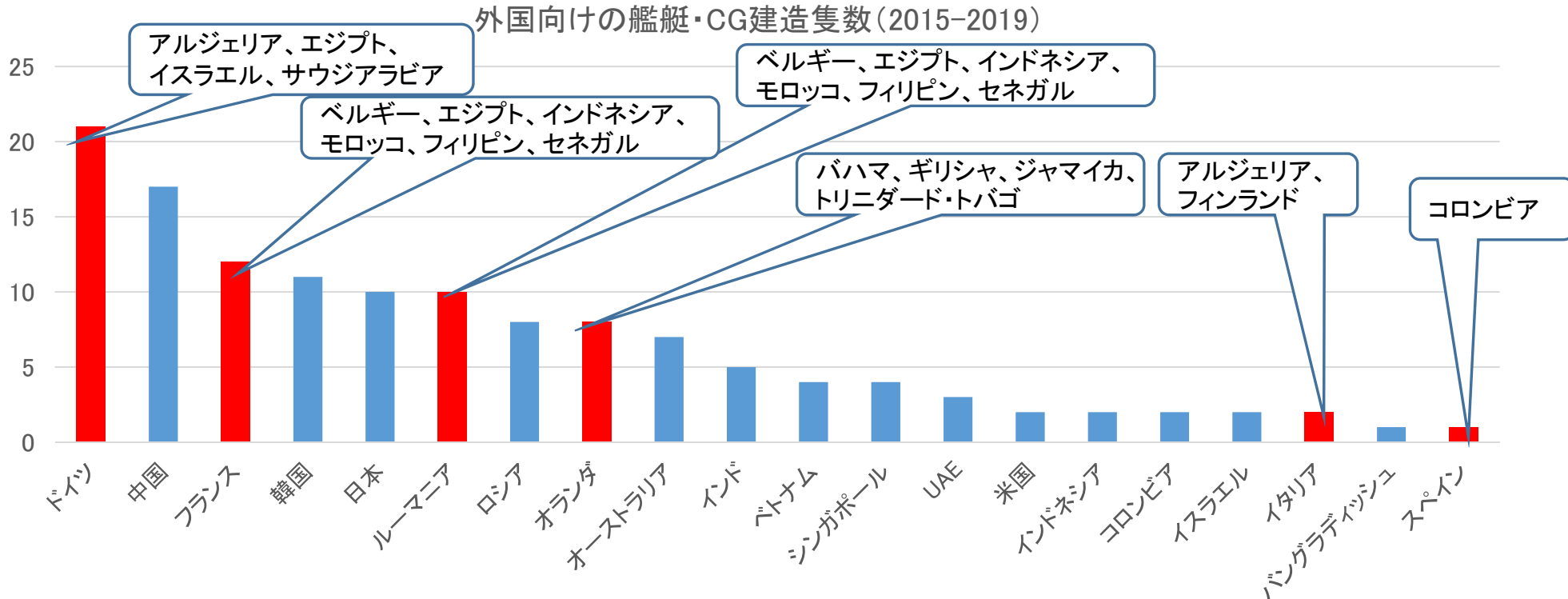
EU船主の発注先割合（CGTベース）



 正式に確定していない発注

艦艇の輸出

- 欧州の造船所は艦艇・保安庁船を積極的に輸出。(特にドイツ、オランダ等で国外向けの割合が高い。)



National Shipbuilding Strategy : The Future of Naval Shipbuilding UK (英国, 2017)

- 艦艇の輸出に向けた取組は、国際通商省及び国防省により実施。
- 国内で艦艇を調達する際に、最初から輸出を念頭に置いて艦艇を調達。
 - ✓ 必須でない要件をなるべく排除。
 - ✓ 大きな設計変更をすることなく各国のニーズに対応するための改造可能な設計。(モジュール設計等)

Type 31 (2019年11月建造契約)



babcock™
trusted to deliver



1. 海外の造船・船用工業の状況について

1-2 中国の状況

2021年の中国船舶工業の特徴

○ 船舶、造船所のグリーン化

- デュアルフューエル船の受注増（23,000TEU積コンテナ船、5,000m³LPG運搬船、99,000m³VLEC、210,000DWTばら積み船、7,000台積自動車運搬船、メタノール動力MRタンカー等）
- グリーン造船所の建設（屋上太陽光発電、高出力エネルギー貯蔵発電所により年5~10%のCO₂ 排出を削減）

○ LNG関連設備や新たな船種の研究開発の促進

- 174,000m³ LNG浮体式貯蔵再ガス化設備（LNG-FRSU）、20,000m³LNG運搬・バンカリング船、新型174,000m³LNG運搬船の建造や船級協会の認証取得
- 93,000m³アンモニア運搬船、内航船用アンモニア燃料供給システムの開発
- 大型クルーズ船の建造の進展や、新型長江クルーズ船の竣工

○ 中国船用工業製品の研究開発の進展と産業チェーンの回復

- 世界最小シリンダー径の船用低速デュアルフューエルエンジン、Type-B液体貨物タンク、超大型水中液圧ウィンドラス、ガス燃料供給システム（FGSS）、R6級係留チェーン等を製品化
- 選択触媒還元システム（SCR）付船用低速ディーゼルエンジンの製造

○ 生産、運用管理の改善による品質と効率の向上

- 建造期間の短縮（VLCC：20.7%、23,000TEUデュアルフューエルコンテナ船：21.8%）
- 主要なエンジニアリングプロジェクトの納期遵守率100%
- 50の主要造船会社の1/3が納期前の船舶引渡しを実施

中国船舶工業の課題

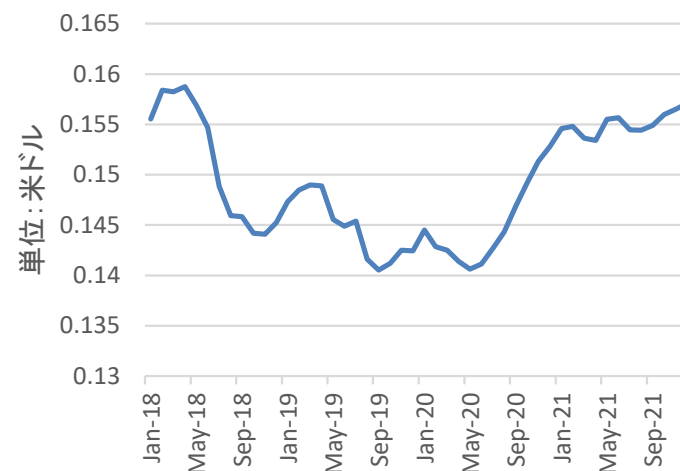
○ 船舶企業の成長と労働力の乖離（技術者、熟練工の不足）

- 2021年の新造船受注の大幅な増加により熟練工の需要が拡大するなかでの、電気溶接等の重要な熟練工の不足による労働力供給の不安定化
- 船舶グリーン化のニーズに対する、設計・研究部門の技術者、研究者などの専門技術者の不足

○ コストの過度な上昇による船舶企業の利益の圧迫

- 2021年は鋼材や舶用品の高騰（年初比で造船用鋼材14%、ケーブル20%、塗料50%、主機・シャフト・プロペラ25%上昇）
- 人民元の対米ドル為替レートの上昇（年初から2.3%上昇、2年前と比較した上昇率は8%超）
- 原材料費高騰と人民元切り上げによる船舶企業の利益圧迫（利益総額16.6億元（前年比5.3%減）、売上高営業利益率0.6%）川上・川下産業の鉄鋼、海運産業と大きな差

人民元の米ドル為替レート



○ 産業チェーン、サプライチェーンの不安定化

- コロナ禍により、舶用主機その他の舶用品の物流コスト・輸送期間の増加（輸送期間は平均20~30日長期化）
- 国内のコロナ感染拡大や電力制限による舶用製品の安定的な供給への影響
- 海外からの入国制限による企業間の意思疎通、検査、引渡し等への影響

（出所：中国船舶工業行業協会）

中国造船企業の統合、再編、拡充等の状況

- 2019年11月、CSSCとCSICを一つの企業グループに統合した中国船舶集团有限公司（新CSSC）が成立。傘下企業間での重複・競合がないよう、業務分野ごとに企業の株式をまとめる組織改編が行われつつある。
（例：エンジン部門の統合、新エネルギー部門の統合など）
- 中国の国有造船企業は、中国船舶集団、中遠海運重工（COSCO Shipping Heavy Industry）、招商局重工の3つに集約
- 中国船舶集団傘下の造船所などの国有造船所等も破産・再編の対象とされている。ただし、特に最近の市況を受けて、造船所そのものを清算し資産を売却する例だけでなく、破産造船所を別の造船所が買収し生産を再開するケースも複数あり。
- オフショア設備製造企業は、2019年1月に大船海工が破産申請するなど経営が厳しかったが、洋上風力発電設置船への転換等で在庫処理を加速。
- 最近では、造船所の移転・生産設備の最適化や生産能力の増強の動きもみられる。

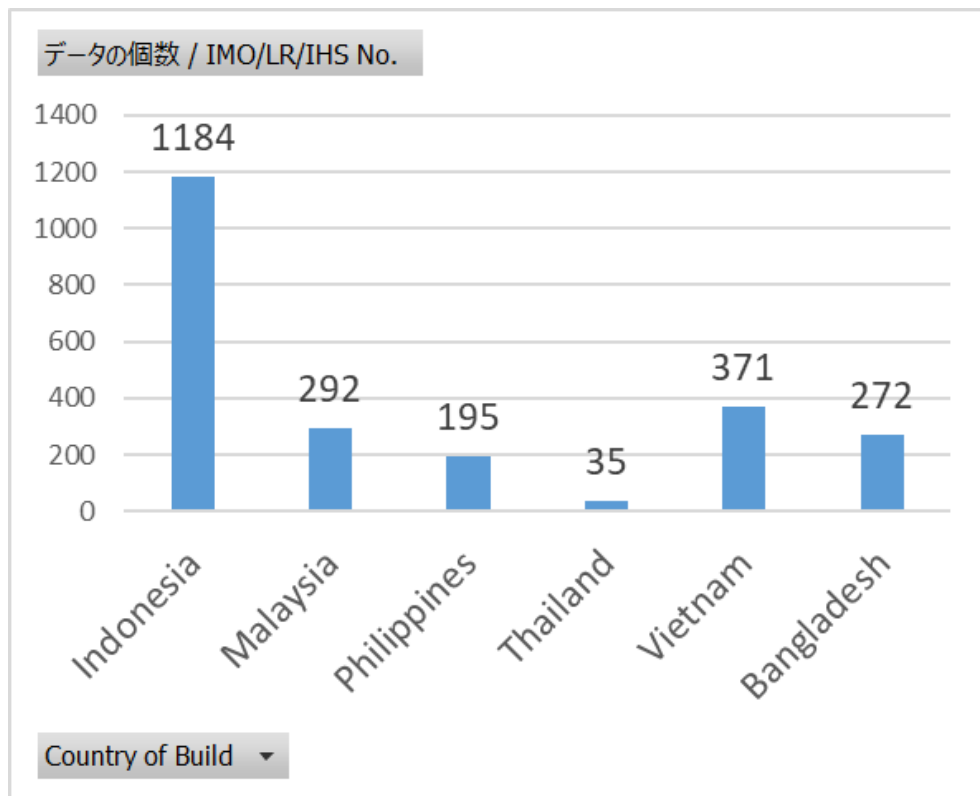
1. 海外の造船・舶用工業の状況について

1-3 東南アジアの状況

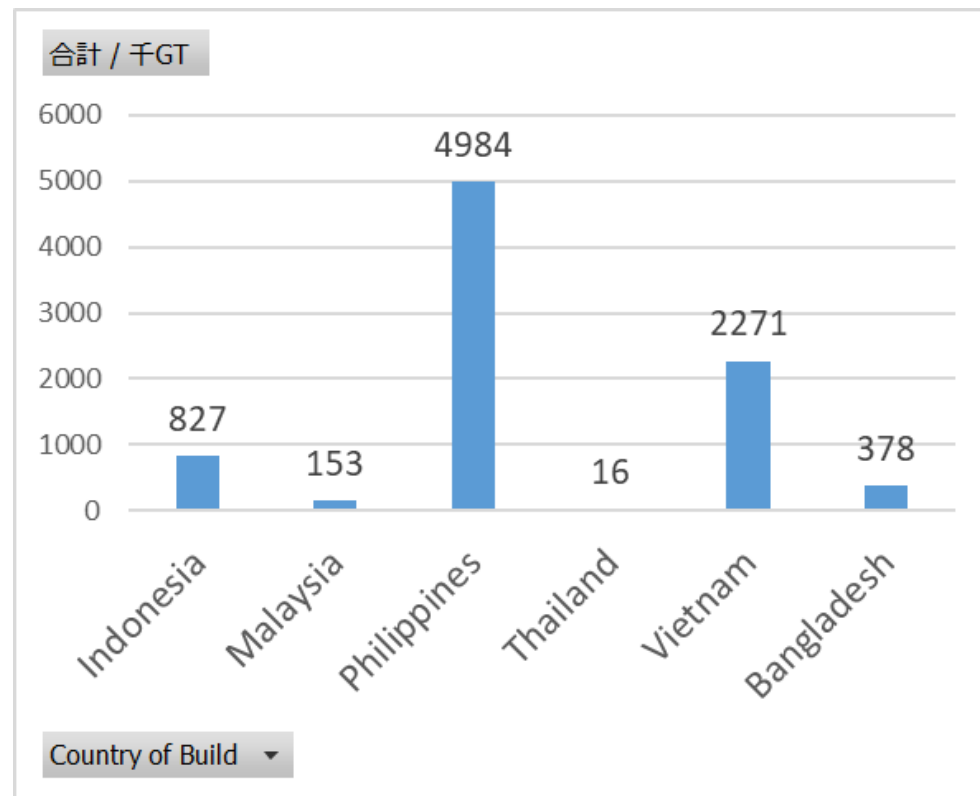
東南アジア諸国等の新造船受注隻数・トン数

- 国別の新造船受注隻数（2015年1月1日～2020年12月31日）は下図のとおり。
- 受注実績のある造船所数は、インドネシア180、マレーシア43、フィリピン28、タイ8、ベトナム31、バングラデシュ15。
注:全ての受注船舶が網羅されているわけではない。

新造船受注隻数（2015～2020年）

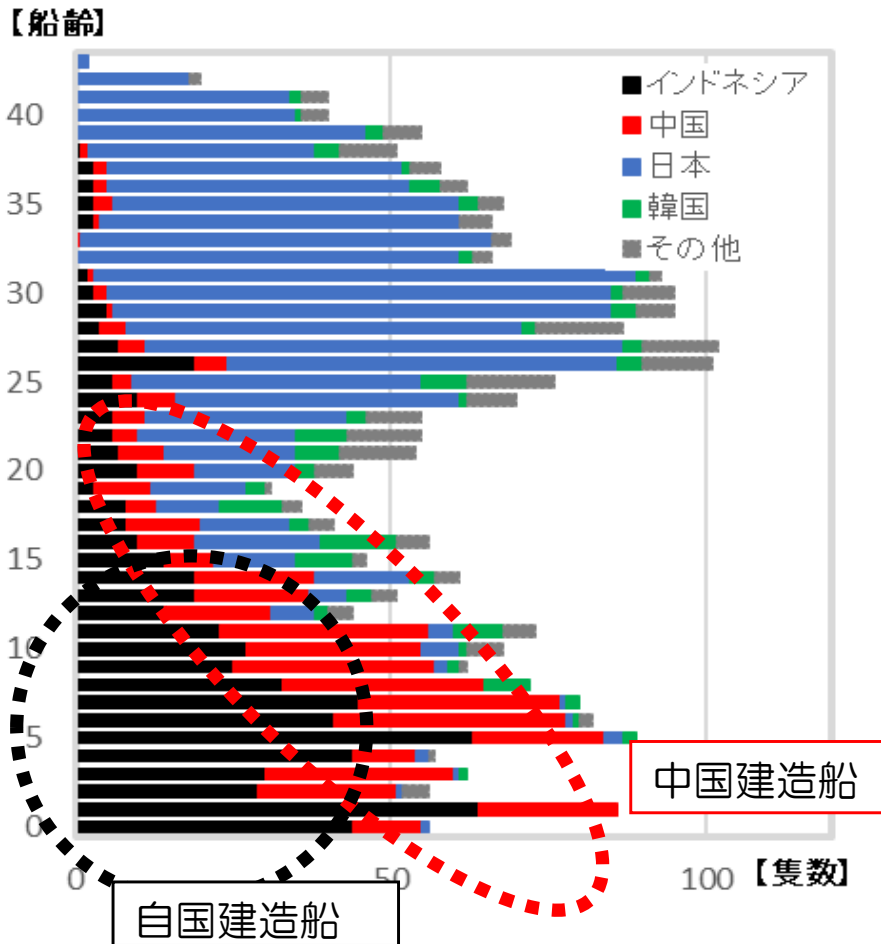


新造船受注トン数（2015～2020年）



出典：IHS, World Shipbuilding statistics

インドネシア籍船の船齢分布と建造国の例



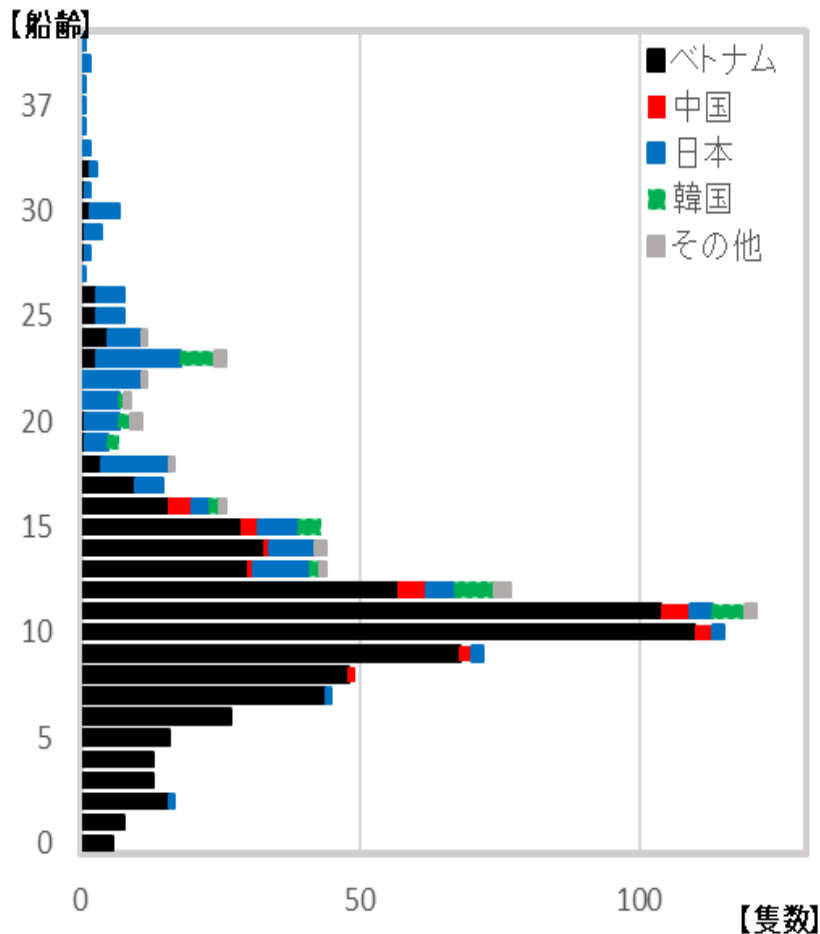
出展：IHS, World fleet statisticsやJETRO調査等から作成

注) 総トン数500トン以上のインドネシア籍の貨物船・旅客船全ての船舶が網羅されているわけではない。

図 2019年末時点の船齢別の隻数と建造国
(1975年以降の建造契約船)

- 総トン数500トン以上のインドネシア籍の貨物船・旅客船は、インドネシアや中国建造船が増加。
- インドネシア建造船の多くは、国営石油会社関係のタンカー、インドネシア政府の内航海運振興策による発注された旅客船など。
- 中国建造船は、船種はプロダクトタンカー、コンテナ船、デッキカーゴ、一般貨物船など。
- インドネシアの建造ヤードの制約から、一定サイズ以上の船舶は中国建造が目立つ。

ベトナム籍船の船齢分布と建造国の例



出展：IHS, World fleet statisticsやJETRO調査等から作成

- 総トン数500トン以上のベトナム籍の貨物船・旅客船の多くはベトナム建造。
- 国営造船所Shipbuilding Industry Corporation (SBIC、旧Vinashin) 傘下造船所、その他国営造船所が主に建造。
- 船種はバルカー、プロダクトタンカー、一般貨物船など。
- 外資系造船所も多くの建造実績を有する。ただし、対象船舶をベトナム籍の貨物船・旅客船としているため右図には含まない船舶もある。

注) 総トン数500トン以上のベトナム籍の貨物船・旅客船全ての船舶が網羅されているわけではない。

図 2019年末時点の船齢別の隻数と建造国 (1975年以降の建造契約船)

東南アジア内航海運の船隊整備に対する考え方（※）

※内航船社からの聴取結果を踏まえたものであるが、実際には個社で考え方は異なる。

- 国内輸送需要の増加、船舶の高船齢化を背景に、一般的に船舶のリプレースや船隊拡張のニーズは強い。
- 中古船を好む船主が多い傾向は変わらないが、新造船を発注するケースでは自国や中国への発注が多い。
- 新造船価に対する拘りは極めて強い（出力の小さい主機の採用を厭わない内航船社もある）。

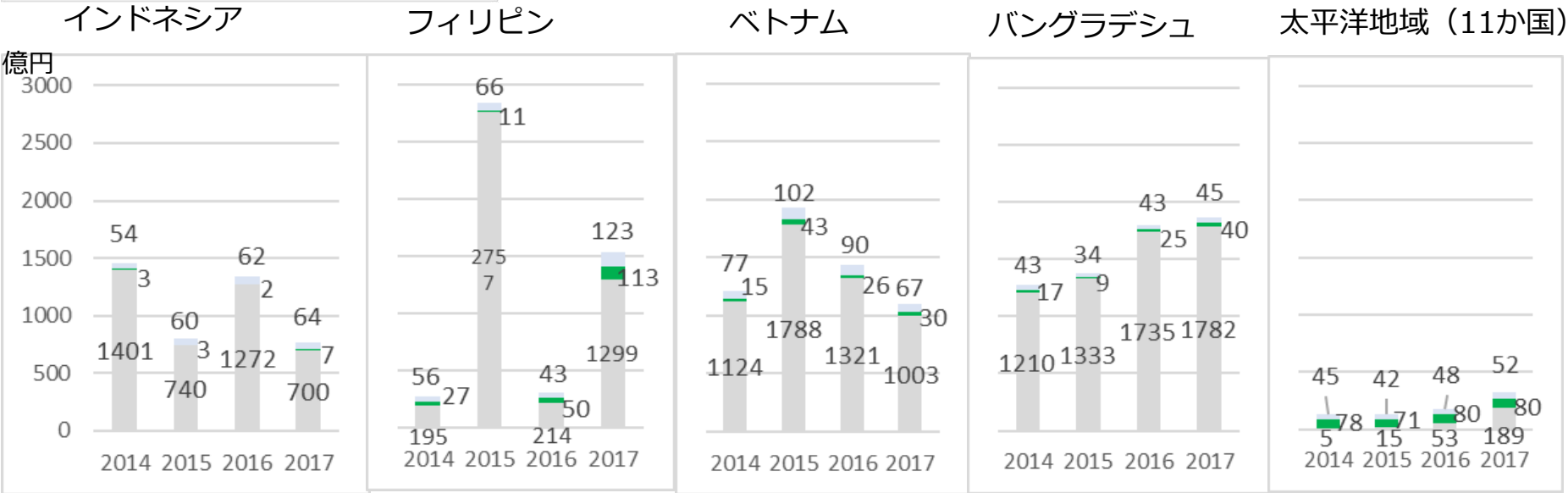
セカンドハンド	新造船
<ul style="list-style-type: none">・市中銀行が融資に消極的（与信等）・金利が高い、返済期間が短い、頭金の負担が大きい。・運賃が安い。さらに、キャパックスの小さい船舶との競合（例えばLCT）。・新規参入圧力が強い。中長期的な収益の確保に不安。	<ul style="list-style-type: none">・マーケットで最適な中古船を見つけることが難しい。・政府の輸入船舶の船齢規制、適用される基準が厳しい。・所有・運航船舶のスペックをある程度統一したい。

- 2021年9月に行った一部企業への調査では、日本建造船を運航する内航船主の日本建造船に対する評価は高い。

日本のODA支援実績



- 日本のODAは、円借款、無償、技術協力があるが、日本から各国への支援額の規模は下のグラフのとおり。
- OECD加盟国中、近年の支援は、インドネシア、フィリピン、ベトナム、バングラデシュへの支援は日本が1位。大洋州地域は概ねオーストラリアに次いで日本が2位。



※グラフの数字は、下から円借款、無償、技術協力の順。
 ※11か国：フィジー、キリバス、マーシャル、ミクロネシア連邦、パプアニューギニア、パラオ、サモア、ソロモン、トンガ、ツバル、バヌアツ
 出典：政府開発援助（ODA）国別データ集2019から作成

競合等の課題

- 官公庁船の隻数は多く、高齢な船舶のリプレース、新たな行政ニーズへの対応の必要性から需要は大きい。
- 官公庁船の輸出拡大の懸念点としては以下があげられる。
 - 被支援国が想定する事業規模が小さい。（対外債務を増加させたくない、自国建造の経験をベースとしたコストを前提としていること等が理由。）
 - 多くの造船企業が所在する国では、自国造船業発展の観点から出来る限り自国建造を希望。
 - 競合国の積極的な営業活動、官公庁船の建造等を行う海外造船所の活動も活発。



出典：bairdmaritime.com

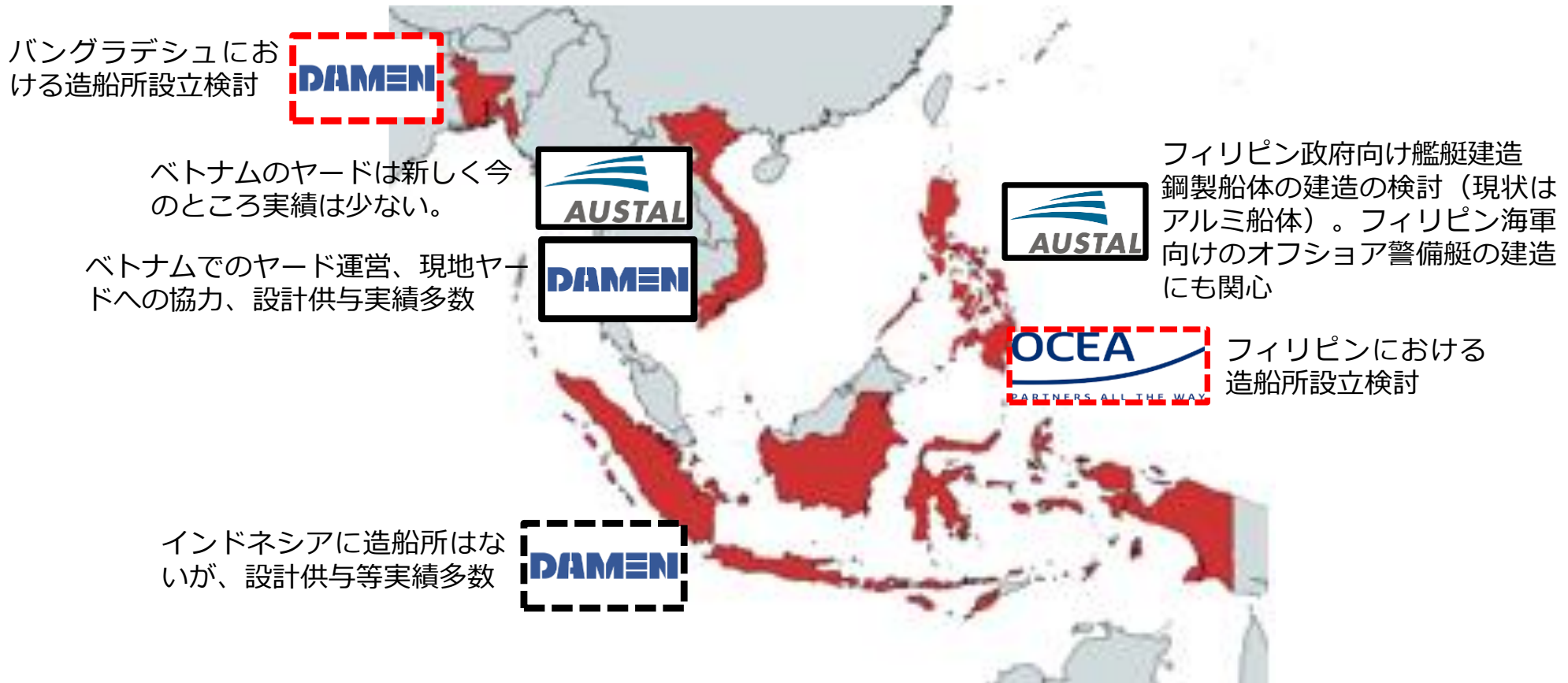


出典：globalsecurity.org

ベトナムの海上警察、漁業資源監視局が所有運航するDAMEN設計の大型巡視船/漁業取締船。

東南アジア等における海外造船所※の動き

- 東南アジア等の進出する海外造船所の一部は、官公庁船の需要に進出し官公庁船の建造、設計などに関与。
- ベトナムで造船を行うDAMENはバングラデシュにおける造船所設立を検討。艦艇などを建造するフランスのOCEAはフィリピンにおける造船所設立を検討。



※ベトナムには、Triyards SOFEL、Strategic Marine、Vardの造船所もある。また、商船を検討している海外進出造船所は上の図には含めていない。

需要動向のまとめ（内航船）

□ 需要動向

- 国内輸送需要の増加、船舶の老齢化を背景に、船舶のリブレースや船隊拡張のニーズは強い。
- 中古船による船隊整備の意向が強く、新造船建造の多くは、自国或いは中国で建造。

□ Covid19の影響

- 影響は事業形態により異なる。旅客船やインフラ整備の遅れを直接受ける船種は相当な影響。財務状況は悪化？

□ ポジティブな側面

- 日本建造船を運航している船社も多く、日本建造船に対する関心は高い。
- ある程度の高船価を許容するという船社もいる。

需要動向のまとめ（官公庁船）

□ 需要動向

- 官公庁船は相当な隻数であり、船齢の高い船舶のリプレース、新たな行政ニーズへの対応等が必要であることから需要は高い。

□ 課題

- 造船業の発展の観点から自国建造を望む傾向。
- 船価ギャップの存在（ただし、被支援国の計画は変わりえるものなので、商機がないというものではない。）。
- 自国で建造可能な船種・船型は拡大していくと考えられる。
- 競合国や官公庁船を建造する海外造船所の動きは早い。海外進出に積極的な造船所は事業拡大の動きあり。

□ ポジティブな側面

- 過去に供与された船舶の運航実績等から、日本建造官公庁船への評価は高い。
- 現地建造を含めた日本の過去の対応実績。

1-4 問い合わせ先

【(一社)日本中小型造船工業会

TEL:03-3502-2063(担当:業務部 村上、柴垣)

e-Mail: murakami@cajs.or.jp、shibagaki@cajs.or.jp

【(一社)日本船用工業会】

TEL:03-3502-2041(担当:業務部 石田、丸山)

e-Mail: ishida@jsmea.or.jp、maruyama@jsmea.or.jp

【海事局船舶産業課国際業務室】

TEL:03-5253-8634(担当:国際業務室 前田、藤枝)

e-Mail: maeda-t2qc@mlit.go.jp、fujieda-k2js@mlit.go.jp

Supported by

THE NIPPON
FOUNDATION

2. 近年の造船業における動き

2-1 **海事産業強化法について**

海事産業強化法に基づく計画認定・支援制度の概要

- <造船分野> 造船事業者等が作成する生産性向上や事業再編等に係る計画の認定・支援制度を創設。
- <海運分野> 海運事業者等が作成する、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶(特定船舶)の導入に係る計画の認定・支援制度を創設。

⇒ **船舶の供給側の造船業と需要側の海運業の両面からの総合的な施策により好循環を創出**

造船分野

事業基盤強化促進基本方針

(国土交通大臣等が策定)

大臣認定

事業基盤強化計画

(造船事業者等が作成)

<主な支援措置>

- 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- 税制の特例措置

等

好循環を創出

海運分野

特定船舶導入促進基本方針

(国土交通大臣等が策定)

大臣認定

特定船舶導入計画(※)

(海運事業者等が作成)

<主な支援措置>

- 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- 税制の特例措置
- 内航船の建造支援

等

※事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が船舶を建造する計画が対象

事業基盤強化計画
(造船・船用事業者)

- 日本政策金融公庫・指定金融機関による長期・低利融資（ツーステップローン）
 - ✓ 令和4年度財投計画：217億円（特定船舶導入支援との合計）
- 税制の特例（事業再編を行う場合）
 - ✓ 会社設立・合併、不動産売買等※の登録免許税を軽減
※計画認定後1年以内に登記した不動産に限る。
- 地域未来投資促進法の計画認定手続簡素化
 - ✓ 設備投資を行う場合の課税特例（法人税等）



事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者で特定船舶※を建造する場合

※要件は、特別償却と同じ。

特定船舶導入計画
(海運事業者)

- 日本政策金融公庫・指定金融機関による長期・低利融資（ツーステップローン）
 - ✓ 令和4年度財投計画：217億円（事業基盤強化支援との合計）
- （外航船）税制の特例
 - ✓ 【固定資産税】 1/36に減免（現行1/18）
- （内航船）鉄道・運輸機構（JRTT）共有建造制度の利率軽減
 - ✓ JRTTの共有割合を80～95%に拡大（通常は70～90%）、利率を0.2%軽減

海事産業強化法に基づく特定船舶導入計画の認定状況

令和4年3月23日認定(4件)

区分	事業者名	計画の内容
外航	川崎汽船(株) ジャパン マリンユナイテッド(株)	自動カイト(凧)システムを搭載したLNGを燃料とする大型ばら積み貨物船の導入 令和6年3月竣工予定
	(株)商船三井 大島造船所(株)	硬翼帆(こうよくほ)式風力推進装置(ウインドチャレンジャー)を搭載する大型ばら積み貨物船の導入 令和4年10月竣工予定
	日本郵船(株) 大島造船所(株)	LNGを燃料とする大型ばら積み貨物船の導入 令和5年3月竣工予定
内航	(有)昭進汽船 (株)三浦造船所	船尾形状の改良や高効率エンジン・プロペラの採用により、省エネ性能の向上を図ったセメント専用船の導入 令和5年3月竣工予定



本船イメージ図(航行中)



本船イメージ図(航行中)

(外航・内航順、五十音順)

令和4年6月2日認定(1件)

区分	事業者名	計画の内容
内航	いわさきコーポレーション(株) 内海造船(株)	新船型や高効率エンジン・プロペラ等の採用により、省エネ性能の大幅な向上を図ったフェリー2隻の導入 令和5年年末頃竣工予定

2. 近年の造船業における動き

2-2 造船業におけるサプライチェーン の最適化・DXの推進について

- カーボンニュートラルや自動運航などニーズが高度化する中、デジタルの力で船舶産業を変革し、国際競争力の強化を図ることが急務。

(1) **船舶産業におけるサプライチェーン全体の最適化**を推進し、造船事業者と船用事業者、異なる造船事業者間の垣根を越えた連携を実現

国交省予算
R3補正 1.0億円
R4当初 1.0億円

(2) デジタル技術の活用による**造船業の変革（DX造船所）**を実現【補助率1/2以内】

国交省予算
R4当初 1.5億円



- 造船業全体のDX推進を図るべく、有識者や関係団体、各社実務者等が参加する勉強会において、DX推進に際しての課題やこれを克服するための対応方向性等を整理すると共に、**DXに関する将来ビジョン等の策定**することを予定
- 議論結果については、**「DX造船補助事業」の公募テーマ等に反映するとともに、今後の施策立案へと反映**することを想定

● 参加者

有識者

- ・ 篠田 岳思 九州大学教授
- ・ 和田 良太 東京大学准教授
- ・ 満行 泰河 横浜国立大准教授
- ・ 清水 健 アクセンチュア株式会社

関連団体及び会員企業 (合計170名)

- ・ 造船事業者 (26社、90人)
(中小事業者を含む)
- ・ 日本船用工業会 (28社、88人)
- ・ 日本海事協会
- ・ 海上技術安全研究所
- ・ 日本船舶技術研究協会

事務局：海事局船舶産業課

● 開催方式

匿名参加のWeb会議

⇒所属企業の立場を超えて、建設的かつ活発な意見交換/議論が実施されている



● 開催スケジュール

・ 第一回 (2月28日開催)

- ✓ 議題:
- ・ 造船業を取り巻く昨今の周辺環境について
 - ・ 造船業におけるデジタル対応状況について 等

・ 第二回 (3月25日開催)

- ✓ 議題:
- ・ DX推進に向けた現状、将来的な課題について 等
 - ・ ビジョン策定方針について 等

・ 第三回 (4月27日開催)

- ✓ 議題:
- ・ 造船業におけるDXのあるべき姿について
 - ・ DX推進に向けた主要な課題及び対応方針について 等

・ 第四回 (6月2日開催)

- ✓ 議題:
- DX推進の方向性と重要な柱を特定 等**

・ 次回以降:

- ✓ 議題: 検討中

ご清聴ありがとうございました。

【官公庁船におけるコスト上昇分の転嫁】

- 今後契約を行う船舶について、予算確保に当たり鋼材等の価格上昇を反映するよう要請
- 契約済の船舶について、契約後の鋼材等価格上昇に対応した契約額の見直しを要請
⇒ 官公庁船の関係省庁に対して、要請文を発出(5月)

【民間船舶におけるコスト上昇分の転嫁】

- 「新造船建造における取引環境改善ガイドライン」の作成：
 - ・ コストを反映した適正な船価提示の推進
 - ・ 下請事業者との取引環境の改善⇒ 関係業界団体との作業グループを立ち上げ、秋までの策定を目指して作業中
- 価格交渉時に鋼材等価格上昇分の転嫁を考慮するよう船主・オペレーター等に呼びかけ
⇒ 関係団体に対して、要請文を発出(5月)
⇒ 「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン(令和4年3月)」に基づき、適切な価格転嫁のため、「原価計算に基づく価格協議」を推進
- OECD造船部会を通じた、不当な低船価受注の監視
⇒ 4月の会合にて、鋼材等価格上昇分の転嫁に国際的に取組む必要性を提起。
OECDにおいて、鋼材等価格の動向を踏まえながら、国際的に船価を監視していくことに合意

【安定調達可能で廉価な代替鋼材の模索】

- 鋼材等の調達多角化に係る調査を実施 ⇒ 必要な予算の確保に向けて検討中

原油価格・物価高騰等総合緊急対策(抄)

⇒赤字は進捗状況

Ⅲ. 新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等

● 政府系金融機関による資金繰り支援等の強化

- ・ ウクライナ情勢等の影響を受けた事業者へのセーフティネット貸付の更なる金利引下げ
- ・ 新型コロナの影響を受けた事業者への実質無利子・無担保融資等を9月末まで延長
- ・ 事業再構築補助金の拡充による事業者支援強化
[加点措置による優先採択、特別枠の新設]

等

Ⅳ. コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援

● 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

- ・ コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分の創設による生活困窮者支援や学校給食費削減など子育て世帯支援、農林水産業者や運輸・交通分野をはじめとする中小企業等の支援

⇒ 海事局及び各地方運輸局等において、事業者の相談に応じ、自治体等への働きかけを実施

その他

新型コロナウイルス感染症に係る雇用調整助成金の特例措置やセーフティネット保証5号(業況の悪化している業種)の業種指定は9月末まで延長