また、世界の新造船受注量は2007年の16,483万総トンをピークとして2008年の世界経済の減速を機に急落し、2010年は7,781万総トン（対前年比131.6%増）にとどまっている。2010年末時点の受注残は、日本4,247万総トン、韓国8,959万総トン、中国10,303万総トンであり、世界の合計は26,102万総トンとなっている。世界の商船船腹量は約10億総トンであるが、その約４分の１にも及ぶ受注残が今後２～３年のうちに海運市場に投入されることとなる。膨大な受注残を背景とした建造需要の低迷と、韓国及び中国の造船能力の大幅増強により、大幅な需給ギャップが懸念され、我が国造船業は、深刻な受注難に直面するものと予想される。

ロ　その他の市場

近年、原油価格の高騰等を背景に、オフショア船などの海洋開発向けの船舶及び設備の需要が拡大している。また、クルーズ人口の増加に伴い、大型旅客船市場は増大傾向にある。

二　雇用環境

2010年４月現在、造船業の労働人口は85,045人で、６年連続で増加しており、いわゆる産業の空洞化に負けることなく、我が国製造業の従業者数が減少する中にあって雇用を増やしている。一方で、中小造船事業者においては、長期にわたる中小型船舶の建造需要の低迷により、従業者数は大幅に減少している。

また、従業者の年齢構成は、ワイングラス型となっており、熟練技術者・技能者の大量退職時期の到来による技術基盤の低下が懸念されている。

三　産業構造

我が国では、海運、船主（オーナー）、造船、舶用工業が、互いに強く結びついている。我が国商船隊の約９割（隻数ベース）は、日本の造船所から調達されており、逆に、我が国建造船の75%（金額ベース）は日本船主向けである。また、舶用製品の95%（金額ベース）は国内から調達されている。我が国の海運企業を日本船主の商船隊が支え、日本船主を我が国造船業が支え、この造船業を舶用工業が支える産業構造（海事クラスター）となっている。

我が国造船業は、韓国及び中国に比べて１社あたりの生産規模が小さく、技術開発への投資不足、鋼材に対する脆弱な価格交渉力、リスクがとれないといった問題を抱えている。また、中小型船舶を建造する造船所については、ほとんどが中小企業である。

2　指針策定の必要性

我が国造船業は、上述のとおり、多数の関連産業の集積とともに国内立地を維持し、地域の雇用と経済を支え、また、我が国海事産業の国際競争力の中核を成す重要な産業である。しかしながら、昨今の世界経済の動向、大型造船市場における日韓中の競合状況等に鑑みれば、我が国造船業を取り巻く国際動向は今後一層厳しさを増していくと予想される。

こうした受注難時代の到来に対して、我が国造船業の国際競争力を維持・強化し、更なる持続的成長を実現していくためには、生産性の向上、海事クラスターによる我が国造船業と日本船主の結びつきの強化、企業連携・事業統合による業容の維持・拡大、及び新市場・新事業への展開による需要の開拓が必要である。このような背景から、事業分野別指針を定め、造船業の産業活力の再生及び産業活動の革新に関する基本的方向性を示すこととする。

3　造船業の産業活力の再生及び産業活動の革新に関する基本的方向性

我が国造船業が、生産性を向上し、国際競争力を維持・強化して、持続的な成長を実現していくためには、以下に掲げる方向性に則った取り組みが重要である。造船事業者においては、これらの取り組みを積極的に行っていくことが期待される。

一　企業連携・事業統合

日本の造船所は、韓国や中国の造船所に比べて企業規模が小さいことから、メガコンテナ船の一括受注など、一契約で短期間に大量の船舶を建造する案件の受注への対応が困難となっている。また、１社あたりの事業規模が小さいため、財務基盤が弱く、技術開発投資や人材確保への投資規模も限定的となる。規模拡大に向けた事業統合や、同業者間のアライアンスを含めた生産体制の整備が必要である。

中小造船事業者についても、経営体力、技術開発、生産設備及び人材を維持・確保する上で、企業連携や事業統合、事業引継ぎといった取り組みが必要である。

二　新市場・新事業展開

新興国市場の経済発展に伴う新たな船舶需要やエネルギー需要に対応した海洋開発市場の拡大に対して、積極的に進出することが必要である。また、こうした新市場への進出や新事業分野への展開に際しては、商社や金融機関と連携して大型商談のリスクテイクの仕組みを作り、我が国の資金力を活かしていくことが重要である。

また、世界的に通用するプロジェクトマネージャーの養成に取り組み、国際プロジェクトに対応できる人材を確保する必要がある。

地球環境問題、排気ガス問題、生態系の保護など環境保全への要請は、今後も強くなっていくと考えられることから、環境性能のトップランナーとしての地位をより強固なものとするため、省エネ技術開発などの取り組みを強化すべきである。さらに、海外から技術やノウハウを獲得する取り組みや新しい価値のある船舶の持続的な開発への取り組みを図ることで、海運・造船分野におけるイノベーションを生み出していくことが必要である。

他方で、船舶建造という事業分野に固執することなく、舶用工業との連携やアフターサービス事業等の多角的な展開、海外での生産を含む戦略的な海外進出も重要である。

三　海事クラスター強化

我が国海運企業は、早くからグローバル化し、日本発着物流のみならず、三国間においても安定的かつ効率的な海上物流を提供しており、これを支えているのが海事クラスターである。逆に、日本海運の業容の拡大が、造船・舶用工業の規模の維持と質的成長に大きく貢献しており、海事クラスターを維持・強化することは死活的に重要である。

4　その他の配慮事項

一　中小事業者への配慮

事業者が事業再構築を実施するにあたり、従来からの取引関係を見直す場合には、取引の相手方に不当に過大な負担を課すことのないよう、特に経営余力に乏しい中小事業者に対して十分に配慮する必要がある。

二　雇用等への配慮

事業者の生産性の向上が、その雇用する労働者の犠牲の上に図られることは、厳に避ける必要がある。このため、事業者が事業再構築、経営資源再活用、経営資源融合又は資源生産性革新を実施するにあたっては、雇用する労働者の理解と協力を得るとともに、失業の予防その他労働者の雇用の安定を図るための必要な措置を講ずることが必要である。

○国土交通省告示第七百六十一号

独立行政法人都市再生機構法施行令（平成十六年政令第百六十号）第十三条第二項及び第三項（同令附則第十条において準用する場合を含む。）の規定に基づき、平成十六年国土交通省告示第七百七十二号（独立行政法人都市再生機構法施行令の規定に基づき、独立行政法人都市再生機構法施行令の規定による支払金の支払期間、据置期間及び利率を定める件）の一部を次のように改正する。

平成二十三年七月二十日

国土交通大臣　大畠　章宏

附則第三項の表二の項利率欄中「一・五パーセント」を「一・六パーセント」に、同表三のロの項利率欄中「一・五パーセント」を「一・六パーセント」に、同表四の項利率欄中「一・五パーセント」を「一・六パーセント」に改める。

附　則

この告示は、公布の日から施行し、独立行政法人都市再生機構がこの告示の施行の日以降に締結する独立行政法人都市再生機構法（平成十五年法律第百号。以下「法」という。）第二十二条第四項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）第百一条の十五第一項及び被災市街地復興特別措置法（平成七年法律第十四号）第二十二条第四項において準用する場合を含む。）及び法附則第二十二条第二項の規定による支払金に係る契約（以下単に「契約」という。）から適用し、独立行政法人都市再生機構が同日前に締結した契約については、なお従前の例による。

○国土交通省告示第七百六十二号

砂防法（明治三十年法律第二十九号）第二条の規定により、同条の土地を次のとおり指定するので、砂防法施行規程（明治三十年勅令第三百八十二号）第一条の規定に基づき、告示する。

平成二十三年七月二十日

国土交通大臣　大畠　章宏