	で平成二十七年六月三十日まで				
	平成二十七年七月一日から平成二十七年十月三十一日まで				
「宮崎交通」	で平成二十七年八月三十一日まで				
	平成二十七年十一月一日から平成二十七年十一月三十一日まで				

を

七　九州運輸局長	「熊本交通圏」				
	「大分市」				
	「北九州及び鹿児島市圏」、「長崎交通圏」				
	「福岡交通圏」				
	「久留米市」				

	で平成二十七年六月三十日まで				
	平成二十七年七月一日から平成二十七年七月三十一日まで				
通圏」、「宮崎交通	で平成二十七年八月三十一日まで				
	平成二十七年十一月一日から平成二十七年十一月三十一日まで				
	で平成二十八年六月三十日まで				

に改める。

第五条の表三の項中「、「南多摩交通圏」」、「、「京葉交通圏」、「東葛交通圏」、「千葉交通圏」」、「、「県南中央交通圏」」及び「、「宇都宮交通圏」」を削り、同表四の項中「、「富山交通圏」」を削り、同表九の項中「、「久留米市」」を削る。

附　則

この告示は、公布の日から施行する。

○国土交通省告示第八百六十五号

中小企業等経営強化法（平成十一年法律第十八号）第十二条第一項の規定に基づき、船舶産業分野に係る経営力向上に関する指針を次のとおり定めたので、同条第五項の規定に基づき公表する。

平成二十八年七月一日

国土交通大臣　石井　啓一

船舶産業分野に係る経営力向上に関する指針

第１　現状認識

１　船舶産業の特徴

・　船舶産業（造船業及び舶用工業をいう。以下同じ。）は、鋼材の加工及び組立、配管、電装並びに塗装に加えて、舶用機関（エンジン）、プロペラ、航海機器等の舶用工業製品の製造・取付を包含する、裾野の広い労働集約型産業。

・　造船業の年間売上高は約2.4兆円、事業所数は約1,000事業所、従業員数は約83,000人（2014年度）。

・　舶用工業の年間売上高は約9,700億円、事業所数は約1,100事業所、従業員数は約46,000人（2014年）。

・　船舶については、建造量の約９割（2015年）が地方圏で建造されており、また、国内部品調達率は９割以上であることから、船舶産業は、多くの地域で経済・雇用を支える中核的産業となっている。

・　日本で建造される船舶のうち92％は国外に輸出される船舶である（総トン数ベース、2014年）。また、舶用工業製品に関して、特に船外機を含めた舶用機関や航海機器が技術水準の高さ等から国外に多く輸出されている。2014年の舶用工業製品の輸出額は3,800億円（生産額に対する輸出割合：約39％）であり、船舶産業は外貨の稼ぎ手として大きな存在。

・　造船事業者の９割以上、舶用工業事業者の約８割が資本金３億円以下の中小企業（2014年）。

・　主として、小規模事業者が小型漁船等の小型船舶を、中規模事業者が内航船・大型漁船等の中型の船舶を、中堅（及び大規模）事業者が外航船を中心とした大型の船舶を建造又は修繕する事業に従事している。

２　市場の動向

・　新造船市場のうち、外航船については、1956年以降約半世紀に渡り世界シェア１位であったが、80年代に韓国、90年代に中国が建造量を急速に伸ばし、かつて50％あった日本のシェアは、約２割に減少した。一方、近年は円安傾向にも支えられ、高性能・高品質な日本建造船へ顧客が回帰したことにより、受注量・シェアともに回復している（2015年はシェア27％）。

・　今後、短期的には世界的な供給過剰及び受注減少の局面において中国・韓国との受注競争が激化することが予想されるが、中長期的には、世界経済の成長に伴い、新造船需要は回復し、供給過剰は解消する見通しである。

・　新造船市場のうち、内航船については、建造隻数は近年、年間100隻前後で推移しているが、2015年度は約130隻と増加傾向にある。

・　内航船は、現在就航している船舶の71％が14年（総トン数2,000トン未満の一般船舶の耐用年数に相当）以上の船齢を有しており、老朽化が進行している。今後、老朽船の経済上又は安全上の耐用限界が訪れることや、国内経済市況の回復に伴い海上輸送が増加することにより、代替建造需要の増加が見込まれる。また、省エネルギー・省CO_2の観点から、他の輸送モードから輸送効率がよく環境に優しい船舶に輸送手段を変更するモーダルシフトの取組みが進められており、内航船の需要が高まることも期待されている。

３　船舶産業の課題

・　このような状況の中、船舶産業は、今後とも海運業界のニーズに対応した高性能・高品質な船舶や舶用工業製品を供給していくことが求められている。このため、船舶産業における各企業が、必要に応じ、産学連携や地域連携を図りながら、以下のような取組みを総合的に推進することにより、経営力を向上することが重要である。

イ　今後想定され得る円高局面や新造船需要の増減等の市況変動に対する耐力を向上させるために、経営力を強化する。

ロ　競合国に対する競争力を強化するために、日本の船舶産業の強みである省エネ性能を含む品質の向上に向けた取組みを継続・強化するとともに、生産効率の向上によるコスト削減、新たな製品の開発、サービスの提供等による新たな付加価値を創出する。

ハ　産業の魅力向上と持続的な成長を支える人材の確保・育成に取り組む。

第２　経営力向上に関する目標

１　経営指標

・　基本方針においては、業種横断的経営指標として、「労働生産性（付加価値額（営業利益、人件費及び減価償却費の合計））を労働投入量（労働者数又は労働者数×一人当たり年間就業時間）で除したもの）」を用いることとしているが、船舶産業においても、当該指標を向上させる企業を適切に評価する。