

関係者ヒアリング結果概要【造船・船用工業】

- 1 日時
平成30年11月9日（金）15時00分～15時40分
- 2 対象者
一般社団法人日本造船工業会
- 3 場所
東京都港区虎ノ門1-15-12日本ガス協会ビル3階
- 4 対応者
法務省
- 5 内容
 - (1) 人手不足の現状について
 - 当会所属会員企業の造船部門従事者は事務・技術・技能職に協力工も含めて約5万人、これに加えて約5千5百人の外国人が従事している。また、国土交通省のデータによれば、日本全国の造船業の就労者は約8万人である。
 - 協力工は、溶接など造船と職種が重なる建設業や他産業に人が流れているとも聞いている。
 - 船舶は一品受注生産であり、受注から完成・引渡しまでに2～3年の長期間を要することから、受注の段階から人員、資材、設備等の手配をする必要がある。また、コンテナ船等では複数隻を同時発注（ロット発注）されるケースが多く、人員等の手当が困難な場合は受注機会を逸するおそれがある。
 - 建設労働需給調査のような業全体の調査はなく、定量的に人手不足を判断する指標はないのが実情。
 - (2) 生産性向上のための取組について
 - 多くの作業者が65歳まで従事しており、また、指導的な職務として65歳以上の技能者も存在、活躍している。
 - 体力面から女性に困難な作業はあるものの、現場では機械のオペレーターなどに従事しているほか、設計部門では、多いところでは1/3程度が女性の設計者であるなど、女性活用にも積極的に取り組んでいる。
 - 1970年代には16万人で1,700万総トンを建造していたが、現在では5万人程度で2,000万総トンの建造が可能になるなど、常に生産技術の開発に取り組んでいる。
 - 生産性向上のために絶えず様々な取組を行っている一方で、造船業は労働集約的な分野も多く残っており、一定数の人員規模は必要である。
 - (3) 今後の業界全体の発展性について
 - 2010年の世界の建造ピーク時に1億総トン以上の船舶が竣工しており、これらの船が2025年頃から順次代替建造が始まることで、世界的な建造需要は上向くと見込まれている。
 - (4) 特定技能1号に求める業務及びその技能レベルについて
 - 技能実習2号を修了した者は特定技能1号の技能試験が免除されることを鑑

みると、特定技能1号に求める技能レベルは、技能実習2号修了程度の技能レベルになると思われる。

- 造船分野における溶接の技能レベルを測る試験については、船級協会において技量試験が実施されており、多くの技能実習生がこれを受験している。

(5) その他

- (1)にあるとおり、造船の建造には2～3年程度の期間を要することから、先行きの仕事量のある程度把握でき、人員の配置も比較的早めに対処できるものと思われる。
- 離職理由について、仕事がきつい、職場に馴染めないといった悲観的な意見はそれほど多くないと思われる。
- 外国人材と共生することで事業が継続でき、その結果、日本人の雇用も守られているのが実情である。