

第3回 海事産業委員会

【造船・船用業界を取り巻く環境 と抱える課題、今後の対策】



当社建造 4万トン型撤積運搬船



株式会社 名村造船所
NAMURA SHIPBUILDING CO., LTD.

2025年4月

1

海運市況

日本が得意とするバルクキャリアに対する新造船供給力は高くない

- 中国国営造船所や韓国大手造船所の船台は一部で2030年、2031年迄LNG船やコンテナ船で埋まっている

海運市況の見通しは底堅い

- ウクライナ情勢・紅海情勢等地政学的リスクや中国経済動静により上下はあるものの海運のファンダメンタルズは引き続き堅調

新造船需要

新造船需要は船台のAvailabilityの影響が大きくなりつつある

- 足元の海運市況の動静と新造船需要の連動性が低下
- ケープサイズの新注残の少なさに対し国内船社実務担当から明確な懸念表明

- リーマンショック以降遅れていた船隊整備需要
- 環境規制強化に伴う新鋭船・代替燃料船等への需要

⇒新造船需要は当面底堅く推移

懸念事項

- 期近納期を求める発注者が過去に破綻した中国造船所へ発注
- 将来的な環境規制の動静が見通し難く、また代替燃料が定まらず発注者は躊躇

課題

1. 生産能力の拡大

1) 人材確保

2) スマートファクトリー化

2. 環境対応船への対応

機会

- 足元の**受注環境改善**
- 将来的な**建造需要の拡大**

課題

- 環境対応船は開発・設計・建造工程は長期化・複雑化
⇒**人材確保難と相まって生産量を制約**

1) 人材確保

人材の確保は最重要課題

【2050年にかけて、国内造船所所在地の生産年齢人口は約40-60%減】

- 2024年10月に伊万里事業所で工場見学会実施し、約7,000名が来場
→**今後も当社事業の魅力を積極的に発信し、高卒・大卒・経験者採用を強化**
工場見学会の継続的な実施に加え、九州・函館でのメディア活用、SNS発信等
- 外国人技能実習生の継続活用
- 女性活用の促進 （2024年12月 えるぼし認定取得）

1.生産能力の拡大

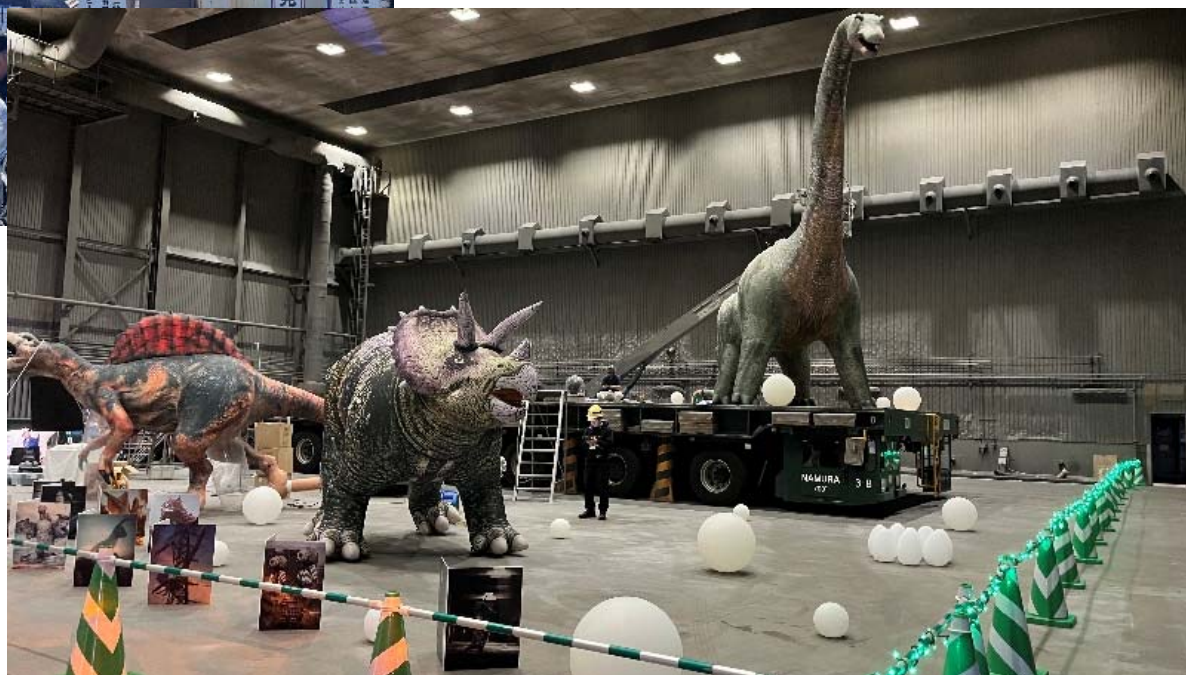


1) 人材の確保

伊万里事業所工場見学会



工場見学会場内で
伊万里市イベントを開催



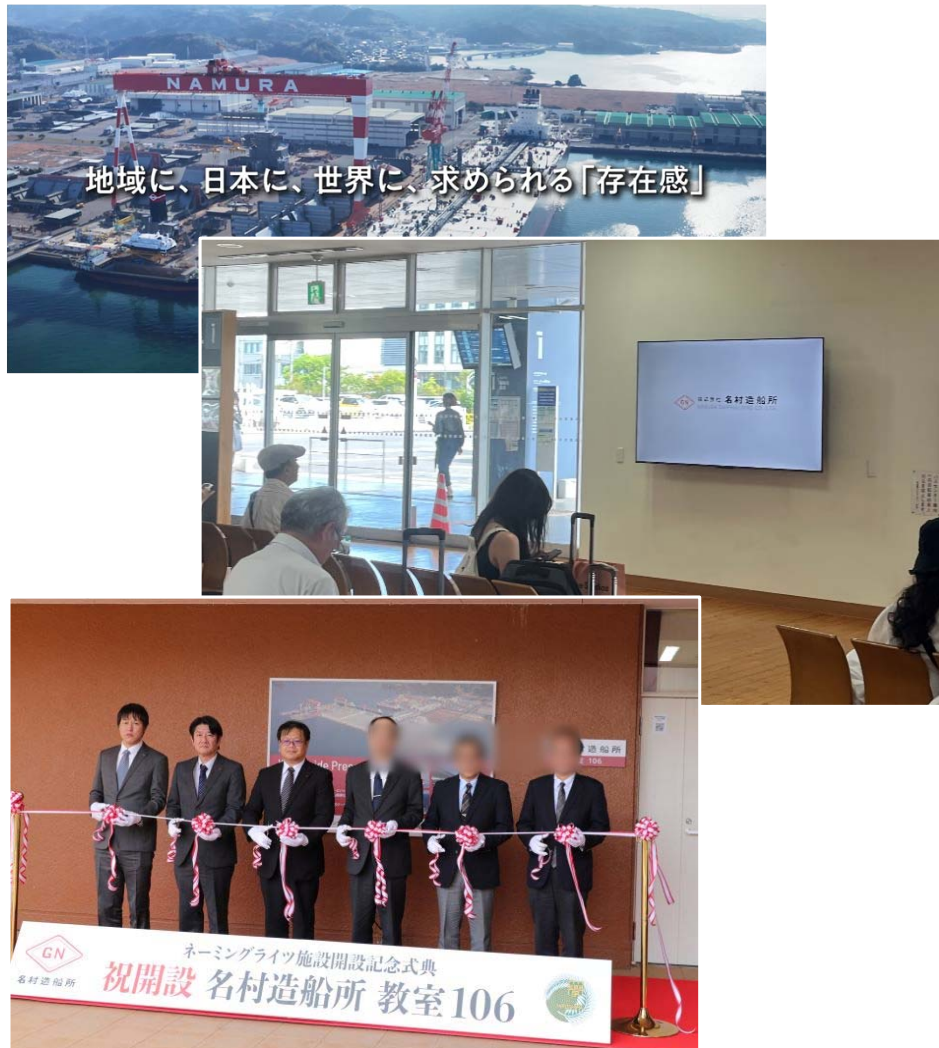
1.生産能力の拡大



1) 人材の確保

企業認知の拡大

TVCM・デジタルサイネージ・施設命名権



SNSの活用

Youtube・Instagram運用、SNS広告



1.生産能力の拡大



1) 人材の確保

「えるぼし認定」 取得



女性活躍推進法に基づき、女性の活躍推進に関する取り組みの実施状況が評価される。

『採用』、『継続就業』、『労働時間の働き方』、『管理職比率』、『多様なキャリアコース』

九州・沖縄地区における輸送用機械器具製造業では当社が初の認定

2) スマートファクトリー化

課題

- ・ 生産年齢人口減少への対応
- ・ 環境対応船を含めた建造工程平準化等の競争力強化

⇒省人化・効率化投資は必須

対応策

造船業の近代化

- ・ AI/IoTなどの最新技術を適用した造船業の近代化を図る

スマートファクトリーの実現

- ・ 2021年度に専任部署を設置し検討と取り組みを開始

段階的な大型設備投資を実施

- ・ 今後、伊万里事業所にてスマートファクトリー化を目指し老朽化設備の更新と併せて**段階的な大型設備投資を実施していく計画**

2) スマートファクトリー化

溶接ロボットを導入

- 省人化設備の一環として、溶接ロボットを導入。
- 管工作工程に6軸協働ロボットを設置することで、働きやすい環境づくりの可能性検討
- 船殻小組工程への適用についても調査中



IMO GHG 削減戦略

IMOのGHG削減戦略改定

- IMO(国際海事機関)の海洋環境保護委員会(MEPC80/2023年7月)で審議
国際海運について「**2050年頃までにGHG排出ゼロ**」との削減目標を決定

⇒規制内容が未決定かつ代替燃料の方向が定まらず新造船需要や開発戦略に影響

船舶性能 への規制

船舶の性能に対する規制

- 新造船：EEDI（エネルギー効率設計指標）による規制
- 就航船：EEXIおよびCIIによる規制
EEXI…就航船に対し新造船と概ね同じレベルの燃費性能を義務化
CII …過去1年間の燃費実績を基に格付し、3年連続D以下で改善計画提出

⇒燃費性能の悪い既存船が陳腐化、**燃費性能の良い最新船型への代替促進**

オペサイド への規制

EU域内の独自規制：実際に使用した燃料のGHG排出に対する規制

- 2024年1月よりEU-ETSが海運セクターへ拡大。排出枠は有償割り当て
海運会社は排出量に応じた排出枠（EUA）を購入する必要あり
- 2025年1月よりFuelEU Maritime制度が開始
船舶燃料のエネルギー当たりGHG上限を設定し、超過した場合に罰金

⇒これらを参考にIMOで条約ベースの規制の検討が進められている

2.環境対応船への対応



課題

今後、重油に代わるGHG排出が少ない燃料への対応が必須になるが、代替燃料の種類が多岐にわたり、顧客によっても様々な意見があり、統一的な動きはない。

現状の取り組み

- 環境対応でリードしている国内オペレーターとの連携を一層強化
→ 一昨年は当社初となる**LPG二元燃料**大型LPG/アンモニア輸送船 と **LNG二元燃料**大型石炭専用船を竣工 昨年4月には2隻目となる**LPG二元燃料**大型LPG/アンモニア輸送船が竣工し更に受注を重ねている
本年3月には**LNG二元燃料**211千トン型ケーブサイズバルクキャリアが竣工
- 商船三井殿・三菱造船殿と**アンモニアを燃料とした**大型アンモニア輸送船の共同開発
- 岩谷産業殿・東京海洋大学殿と**水素燃料電池**船の共同開発



- ✓ 国内外有力オペレーター・船主から情報を得て優先順位をつけて開発に取り組む
- ✓ **同業他社や大学及び研究機関との共同研究・開発**による需要に応じた**適時的確な開発**を図っていく

課題

1. 生産能力の拡大

1) 人材確保

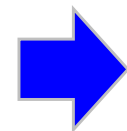
2) スマートファクトリー化

2. 環境対応船への対応

【人・生産設備・労働環境への投資が必要】

広報・人材獲得/教育への支援

生産設備増強・改修への支援



魅力的な業界
(会社)

労働環境改善への支援



Go to the Next stage.

Worldwide Presence NAMURA



株式会社 名村造船所
NAMURA SHIPBUILDING CO., LTD.