

国土交通省 説明資料

1 造船造機統計調査の変更について

造船造機統計調査（以下「本調査」という。）について、今回、国土交通省は、造船業の受注力強化、業界再編の促進等の施策を展開するためとして、以下のとおり変更としている。

(1) 報告を求める事項の変更

ア 受注状況の把握

造船調査票の区分欄に「受注」を新たに追加し、船舶の受注状況（隻数、トン数等）を把握する。

また、受注時期を把握する項目として「契約年月日」を新たに把握する。

(審査結果)

国土交通省では、我が国造船業が、中国、韓国にそのシェアを奪われている上、リーマンショック前に大量発注された船舶がしゅん工したことに伴い大幅な需給ギャップが生じるなど、極めて苦しい船舶受注環境に置かれていることに鑑み、このような事態に対応した施策展開を行うため、また、その施策の評価指標として、船舶の受注状況を適時把握する必要があるとしている。

これについては、施策に活用できる有用な数字であるかを確認する必要がある。

(論点)

a 新たに製造船舶の受注状況を把握することとした理由は妥当か。また、他に代替可能なものはないか。

[回答]

世界の造船業は、2000年代半ばからの新造船需要の急増に伴い、国際競争は激しさを増していた。さらに、リーマンショックの影響により、船腹過剰等の大幅な需給ギャップが生じ、我が国造船会社は極めて苦しい船舶受注環境となっており、2014年半ばには、手持ち工事量が枯渇してしまう恐れが生ずる、いわゆる「2014年問題」が顕在化してきていた。現在では、競争環境は若干改善したものの、需給ギャップは引き続き発生しており、低船価の状況が続いている。

こうした背景から、世界単一市場である造船業において、我が国造船業が熾烈な国際競争に勝ち残るため、国土交通省では、「受注力の強化」等、国際競争の激化に対応した施策を展開しており、施策の展開にあたっては、政府としても正確に受注状況について適時把握しておくことが求められるようになってきている。そのため、国際競争の激化に対応した施策を展開し、その施策の評価指標として活用するため、本調査の調査事項に船舶の受注に係る事項を追加し、船舶の受注の状況を適時的に把握する必要がある。

こうした情報を把握することにより、例えば、近年急速に需要が拡大している船舶の開発・売り込みを行っていく際に、船種（用途）毎の受注量（隻数、トン数）を基に施策展開の方向性を検討するなど、指標としての活用が可能である。

なお、国内における船舶の受注に関する統計として、内閣府が実施する機械受注統計調査（一般統計調査）及び日本船舶輸出組合（※）が作成する輸出船契約実績がある。

しかし、機械受注統計調査においては、船舶の受注額について調査を行っているが、当該調査は設備投資動向を早期に把握して、経済動向分析の基礎資料を得ることを目的とする標本調査であり、農林漁業や運輸業等船舶の需要者別に船舶の合計受注額を調査するものであることから、造船調査とは調査事項が異なっており、代替は困難である。

また、輸出船契約実績は、日本船舶輸出組合の組合員会社が輸出船として契約した500総トン以上の鋼船の実績をまとめたものであるが、対象船舶が輸出船に限定されているなど、

国内全体の受注状況を把握するものではないことから、代替は困難である。

さらに、世界的に見ると、民間が作成している IHS (旧ロイド) 統計やクラークソンにおいて調査されているが、対象船舶が限定されているなど、日本国全体の受注状況を把握することは出来ない。

行政記録情報としては、船舶の建造にあたり臨時船舶建造調整法 (昭和 28 年 8 月 1 日法律第 149 号) 第 2 条に基づき、「総トン数 2,500 トン以上又は長さ 90 メートル以上の鋼製の船舶」について申請される船舶建造許可申請書はあるが、当該申請書の提出時期は「建造の許可を受けようとするとき」であるため、受注状況を把握しているものではない。

※ 日本船舶輸出組合

輸出入取引法 (昭和 27 年 8 月 5 日法律第 299 号) に基づく認可を得て昭和 29 年 12 月 13 日に設立された輸出業者の団体で、不公平な輸出取引を防止し、輸出取引の秩序を確立し、及び組合員の共通の利益を増進するための事業を行うことにより、船舶輸出の健全な発展を図ることを目的としている。

平成 25 年 10 月 1 日現在、組合員は 32 社。

b 諸外国では、製造船舶の受注状況をどのように把握しているか。把握している場合、それとの比較は可能か。

[回答]

諸外国のうち、世界の造船シェアの上位を占める中国・韓国の状況についてみると、まず中国においては、国防科学技術工業委員会 (中国の中央政府である中華人民共和国国務院の構成部門のひとつ) が「中国船舶工業年鑑」を発行しており、その中で船舶の受注、しゅん工等の隻数及びトン数について国内船・輸出船別に把握している。また、韓国においては、韓国の大手 9 つの造船所が会員となっている業界団体「韓国造船工業会 (KOSHIPA)」において、同様の情報を把握しているところであるが、その把握方法については確認できていない。

c 船舶について、受注から、起工、進水、しゅん工までに、それぞれどの程度の期間を要するのか。特に、起工までの期間について、起工とは別に受注を把握する必要性が認められるだけの十分な期間があるか。

[回答]

造船調査票を基に確認 (受注から起工については、ヒアリングにより、協力のあった 6 事業所、延べ 16 隻にて確認) を行ったところ、それぞれの期間は以下のとおりであり、受注から起工までに相当の期間を要するため、上記 a のとおり、造船業の国際競争の激化に対応した施策を展開するうえでは、船舶の受注量を把握する必要がある。

	受注～起工	起工～進水	進水～しゅん工	受注～しゅん工
平均期間	約 3 年 1 ヶ月	約 4 ヶ月半	約 2 ヶ月半	約 3 年 7 ヶ月半
最長期間	約 4 年 3 ヶ月	約 8 ヶ月半	約 6 ヶ月	約 4 年 11 ヶ月半
最短期間	約 1 年 1 ヶ月	約 1 ヶ月半	約 1 ヶ月	約 2 年 1 ヶ月半

d 船舶は海外からの受注が多く、商慣行は国により異なる可能性がある。本調査では、受注を契約と定義しているところ、調査目的に資する情報を把握するに当たり問題ないか。

[回答]

業界ヒアリングを行った結果、船舶の受注は、我が国のみの商慣行ではなく、契約行為を行うことが一般的であるとの回答が得られた。また、上記cの通り、受注と起工に相当の期間が生じることから、調査目的に資する情報を把握し、施策に活用することが可能である。

なお、船舶に係る海外からの正確な受注実績については把握していないが、造船統計月報における平成24年の実績をみると、全体に占める輸出船の割合（隻数ベース）は以下のとおりとなっている。

- ・起工：63.2%（517隻中327隻）
- ・進水：69.9%（579隻中405隻）
- ・しゅん工：66.7%（612隻中408隻）

e 船舶の受注状況について、隻数及びトン数のみで、船価を把握しないこととしているが、調査結果の利活用上、問題はないか。

[回答]

造船業の国際競争の激化に伴う我が国造船業の打開策として、主に①「受注力の強化」、②「業界再編の促進」、③「新市場・新事業への展開」等の諸施策を展開しており、施策の企画・立案・評価にあたっては、我が国造船業が、どのような船舶（用途、トン数）を、どの程度（隻数、トン数、船価）受注し、また、国際マーケットが日々変化する中、どのような船舶（用途、船価）が必要とされるのかを様々な視点から把握・分析する必要があると考えている。

他方、船価については、国際競争が激化している状況下において、国際競争力の強化に向けた施策展開のためではある一方、公表を行うことが、我が国造船業にとって不利な状況を惹起しかねないことから、調査は行わないこととし、隻数、用途、トン数等により、船舶の受注量について、量的・質的に分析し、施策への活用を行うこととする。

なお、上記施策への活用例として、例えば、急速に市場が拡大する船舶の開発・売り込みを行っていく際に、船種（用途）毎の受注量（隻数、トン数）の実態を把握していくことで、施策展開の方向性の検討、判断、評価を行っていく際の指標として活用することが可能となる。

f 受注後のキャンセルは、どの程度発生するのか。受注後のキャンセルの多寡により、調査結果の利活用上、問題はないか。また、受注後にキャンセルが発生した際はマイナスの集計を行うとしているが、どのように集計・公表されることとなるのか。

[回答]

海事行政部局が業界等に確認する限り、受注後の船舶について年間おおむね20隻程度のキャンセルが発生しているとのことである。現状では、受注及びキャンセルの実績を明確に把握したものはないが、便宜的に当方が把握している造船統計月報におけるしゅん工実績に占める割合をみた場合、3%～5%程度となっているため、施策への活用に支障は生じない。

ただし、我が国造船業の実態把握、また、国際情勢の把握にあたっては、受注後のキャンセルの実績を把握することも重要であるため、キャンセルについても集計を行うこととする。

集計した数値は受注の数値の右側に括弧書きで表示し、公表することとする。なお、集計は受注も取消も、報告時点で行うこととする。（例えば6月に受注の報告がなされ、9月に取消

の報告があった際には、6月分を遡及してマイナスは行わず、それぞれ報告がなされた月で受注・取消の別で集計を行う。)【別紙1参照】

イ 主機関の削除

造船調査票から「主機関」を削除する。

(審査結果)

国土交通省では、本調査事項が集計事項ではなく、調査票の内容審査に際し、船舶の特定のために活用されるものであり、内容審査についても、既存の他の調査事項で対応可能であることから、報告者の負担軽減のため削除するとしている。

これについては、報告者の負担軽減の観点から、適当と考える。

(論点)

a 「主機関」を削除することで問題は生じないか。

[回答]

「主機関」は、内容審査時に、船舶の特定のため活用しているが、船舶の特定にあたっては、他の調査事項(船番及び建造許可番号)の活用で以て、正確な内容審査が可能であると判断したため、内容審査上支障は生じない。

なお、「主機関」は、集計は行っておらず、また、二次利用の申出もないため、本調査事項を削除することの支障は生じないと思料される。

(2) 集計事項の変更

ア 集計事項の追加

調査項目の見直しに伴い、集計事項の見直しを行う。

(審査結果)

国土交通省では、調査項目の見直しに伴い、「用途別・トン数階級別受注鋼船隻数及びトン数」に係る集計表を追加するとともに、各集計表の鋼船建造実績に「受注隻数」、「受注トン数」を追加するとしている。

これについては、調査事項の追加の目的に沿った変更であり、適当と考える。

(論点)

a 変更の経緯・目的に沿った適切な集計表となっているか。

[回答]

造船調査の調査事項として「受注」を追加することに伴い、「用途別・トン数階級別受注鋼船隻数及びトン数」及び「用途別受注隻数及びトン数」等を集計事項に加え、詳細な用途別の隻数等を公表することにより、今後注力すべき船種の分析又はある船種の受注力強化施策の結果を評価するための指標等として活用する。

b 造船調査票の「起工（予定）年月日」、「進水（予定）年月日」及び「しゅん工（予定）年月日」は集計を行わないのか。どのような目的・必要性から把握しているのか。

また、今回の変更により、製造船舶をパネル化して受注からしゅん工までを縦断的に捉えられるようになるので、例えば、受注から起工までの平均期間等を集計する必要はないか。

[回答]

船舶は、受注から起工までの平均期間が約3年1ヶ月、起工から進水までが約4ヶ月半、進水からしゅん工までが約2ヶ月半、受注からしゅん工までを通してみると約3年7ヶ月半を要する長期生産物である。

したがって、報告者が受注の報告をしてから、しゅん工の報告を行うまで長い期間を要するため、調査票の報告漏れ等を防止する観点から、船舶毎の受注、起工及び進水の各段階において、起工、進水、しゅん工の予定情報をそれぞれ管理し、調査票の内容検査に活用することにより、より正確な造船統計の作成に努めているところである。

毎月、全調査票の5%程度に「（予定）年月日」に係る疑義が生じており、当該疑義について報告者に確認し、必要に応じて修正を行っているところである。

なお、業界団体に確認したところ、船舶の製造にあたっては契約からしゅん工に至るまでのスケジュール管理がなされており、当該項目を報告することに負担感はないとのことであったが、当該項目の集計・公表については、船舶の各製造段階における総量が明らかになり、資材の調達時において価格の調整材料にされる懸念がある等、業界のビジネス戦略に多大な影響を及ぼす恐れがあるとのことであった。

よって、我が国が目指す「受注力の強化」及び「国際競争力の強化」に向けた施策展開に支障を来す恐れがあることから、集計・公表は行わないこととする。

また、船舶の製造において、船舶の用途や総トン数は、受注、起工、進水及びしゅん工の各段階で大幅な変更が発生することはほとんどなく、パネル化して集計・公表できる項目としては受注から起工等までの各平均期間が考えられる。しかしながら、各平均期間の集計・公表については、行政上の活用の余地が現状においては見あたらない状況であるが、その他社会的ニーズ等について、今後把握等を行い、必要に応じて検討してまいりたい。

イ 集計事項の詳細化

船舶の用途別区分を詳細化する。

(審査結果)

鋼船建造実績に係る集計表の船舶の用途別区分の詳細化については、造船業の受注力強化の施策の中で今後注力すべき船種を分析する必要があり、また、他の集計表において既に詳細な用途別区分での表章を行っているため、利用者の利便性の観点から見直すとしている。

これについては、調査事項の追加の目的に沿った変更であり、適切と考える。

(論点)

a 変更の経緯・目的に沿った適切な集計表となっているか。

[回答]

「1-(2)-ア-a」参照。

b 船舶の用途別区分を詳細化することで、報告者が特定されやすくなるおそれが考えられるが問題ないか。

[回答]

現行の「造船統計月報」では、「第1表 鋼船建造実績」は用途別(※1)に、「第3表 用途及びトン数階級別起工鋼船隻数、トン数」、「第4表 用途及びトン数階級別進水鋼船隻数、トン数」及び「第5表 用途及びトン数階級別しゅん工鋼船隻数、トン数並びに船価」は詳細用途別(※2)に表章を行っているが、今般、利用者の利便性向上の観点から、第1表においても詳細用途別に表章を行うこととするものである。

今般、造船調査の改正を行うにあたり、業界団体にヒアリングを行ったところ、船舶の詳細用途別の公表は、従前より「第3表～第5表」において公表されていた項目を総括表的な位置付けにある「第1表」においても公表するものであり、報告者の負担も増加するものではないこと、造船会社によっては受注～しゅん工の実績を自らプレスリリースする場合もあること等から、特段の支障はないとのことであった。

また、業界の一部からは今般の受注の追加、用途区分の詳細化により、業界の動向等を把握し、評価するための指標として非常に有用性が高まるとの意見もあった。

よって、用途区分の詳細化は問題ないものとする。

※1 用途

貨物船、貨客船、客船、自動車航送船、油送船、漁船及びその他の分類

※2 詳細用途

貨物船 … 「一般貨物船」、「鉱石専用船」、「撒積船」、「コンテナ船」等

油送船 … 「一般油送船」、「鉱石兼油送船」、「LPG 船」、「LNG 船」等

2 前回(平成21年)調査における今後の課題への対応

(検討課題)

前回答申において今後の課題とされた次の事項について、対応状況及びその妥当性について確認する必要がある。

- ・ 造船造機統計調査のうち造機調査については、現行の調査対象の把握で十全であるか明確ではないところがあり、調査対象名簿を工業統計調査及び事業所・企業統計調査等の名簿と照合し、本調査の対象とすべき事業所が網羅的に把握されているかを検証し、現行の把握方法の妥当性について検討する必要がある。
- ・ 造機調査の調査対象を「常時10人以上の従業員を使用する事業所」としていることの妥当性について、統計需要及び報告者負担の両面から検討する必要がある。

(審査結果)

国土交通省は、造機調査の調査対象の把握について、前回諮問における産業統計部会では、造船法第6条第1項第3号及び4号の規定に基づく届出(船舶用推進機関及び船舶用ボイラーの製造)のほかは、地方運輸局が業界団体等から収集した情報を基にしていると説明していたところ、今回の申請では、造船法施行規則第5条の規定に基づく報告(船舶用機関等施設状況報告書)により、調査対象事業所の網羅的な把握を行っているとしている。

また、同調査において調査対象を「常時10人以上の従業員を使用する事業所」としていることについて、船舶用機関等施設状況報告書により把握した行政記録情報との照合の結果、生産高及び修繕高ともに9割以上の捕捉率を確保するためには、従前どおり「常時10人以上の従業員を使用する事業所」を対象として調査を実施することが妥当であるとしており、その設定に問題は

ないとしている。

これらについては、いずれも妥当性の検証が行われており、従前の調査対象の把握方法及び裾切り基準が妥当であるとする国土交通省の説明にも合理性が認められることから、妥当と考える。

(論点)

a 前回の指摘事項について、検討状況はどのようになっているか。

[回答]

調査対象者の把握について、前回の見直し以降、改めて確認したところ、造船法第6条の届出に加え、造船法施行規則第5条に基づく報告（「船舶用機関等施設状況報告書」）を活用していることが明らかとなり、調査対象者の把握方法は妥当と考えるが、前回のご指摘を踏まえ、調査対象名簿について、事業所母集団DBの情報を使用して検証を行ったところ、事業所母集団DBにおける産業分類の情報が小分類「船舶・製造修理業、船用機関製造業」となっており、造船調査と造機調査の対象事業所の区別をすることができなかつた。そのため、現在、「経済センサス-活動調査」の細分類の情報を使用し、詳細な検証を行っているところである。

裾切り基準についても、「船舶用機関等施設状況報告書」を用いて妥当性について検証を行った結果、生産高については裾切り基準を変更しても一定程度の捕捉率が確保できるものの、生産高・修繕高ともに全体像（9割以上）を把握するためには、従前どおり「常時10人以上の従業員を使用する事業所」を対象として調査を実施することが妥当であると考えます。

3 公的統計の整備に関する基本的な計画における指摘事項への対応状況

(検討課題)

本調査は、公的統計の整備に関する基本的な計画（以下「基本計画」という。）の別紙において、厚生労働省の「薬事工業生産動態統計調査」、農林水産省の「牛乳乳製品統計」及び「木材統計」、経済産業省の「経済産業省生産動態統計」、国土交通省の「鉄道車両等生産動態統計調査」とともに、「府省横断的な生産動態に関する（生産動態統計（仮称））を一つの基幹統計とし、その下で、それぞれ独自の調査項目、用語等の統一を図った上で、各省それぞれが所管する生産動態統計調査を実施する体系への再編を検討する。」とされている。

上記の指摘事項について、対応状況及びその妥当性について確認する必要がある。

(審査結果)

生産動態統計については、基本計画における指摘を受け、総務省を加えた5省（厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省）で検討を行った結果、一つの基幹統計に統合することについては、6つの統計に共通する表章事項が限られていること等から、特段の効果が期待できないとして、統合は見送ることとする一方、「生産」、「出荷」及び「在庫」を各調査における共通した調査事項として、用語及び定義を統一し、共通の集計表を作成して「生産動態統計」の名称で、各調査の集計表とは別に公表することとしている。

これについては、上記の検討結果を踏まえた対応をしており、妥当と考える。

(論点)

a 指摘事項について、対応状況はどのようになっているか。

[回答]

「生産動態統計の一元化に向けた取り組みについて（平成24年4月27日生産動態統計の整備に関する検討会議了解）」においては、以下のことが合意されている。【別紙2参照】

① 各調査における共通した調査事項は、「生産」、「出荷」、「在庫」とする。ただし、業種によっては、調査事項に該当するものがない又は記入者負担の軽減のため調査していない場合がある際は、その旨の注書きを記載することとする。

② 用語の定義については、各調査において上記に挙げた用語と異なる用語及び定義を使用している場合は、その旨各調査結果の用語の解説等の中で補足説明を行うこととする。

これを受けて、国土交通省では、造船調査における鋼船及び造機調査における舶用工業品を統計表の品目として設定し、また、それぞれ定義が異なる、または別の用語を用いている点について、注釈で説明することとし、別紙3の案を以て公表することを検討している。

なお、造船調査では、「生産」としては調査していないが、製造過程における「起工」、「進水」及び「しゅん工」の各時点で調査しており、船舶が完成した段階である「しゅん工」を「生産」として表章することとする。

また、造船業においては受注生産が一般的であることから「在庫」は存在せず、「生産」＝「出荷」であることから、「在庫」及び「出荷」にあたる事項は調査していない。

一方、造機調査では、「出荷」にあたる事項は調査しておらず、「製造高」、「在庫高」を調査しており、それぞれ「生産」、「在庫」として表章することとする。

その他、公表にあたっては、他の生産動態統計を所管する厚生労働省、農林水産省及び経済産業省とも調整を行い、製品分類の表章等について整合性を取ることにしている。

4 オンライン調査への対応

本調査のオンライン調査の対応状況はどのようになっているか。

(論点)

a 本調査におけるオンライン調査の現状（オンライン調査の方法、オンライン回収率の推移、回収率が低い場合はその原因）はどのようになっているか。また、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）において、「統計データについては、（略）オンライン調査の徹底を、公的統計の整備に関する新5か年計画の策定に反映させ、その推進を図る」とされているが、本調査のオンライン調査の推進に向けた取組はどのようになっているか。

[回答]

造船造機統計調査では郵送による調査に加え、「電子政府の総合窓口（e-Gov）」を利用したオンライン調査を実施しており、過去3年間のオンライン調査による回収率の推移については以下のとおりとなっている。

- ・平成22年度： 2.74%
- ・平成23年度： 3.07%
- ・平成24年度： 3.16%

オンライン調査による回収率が低い原因として、①本調査の担当者が現場での作業にも従事している等、本調査に固定したスタッフがいないことが多く、オンライン申請等の作業に慣れていないこと、②造船調査は受注からしゅん工まで数年間を要する船舶の製造について報告を求めるものであり、1ヶ月あたりの報告事項（記入事項）が少ないため、オンライン調査で報告するよりも調査票に記載するほうが簡便であること等が考えられるところである。

なお、オンライン調査の推進を図るため、報告者向けのリーフレットを作成・配布することにより周知・広報を図っているところである。

鋼船建造実績

第1表 工場数 工場

平成 年 月 分	用途別	受注		起工		進水		しゅん工		しゅん工船 船価(千円)	G/T当たり船価 (千円)	
		隻数	G/T	隻数	G/T	隻数	G/T	隻数	G/T			
	合計	25	(8) 1,330,000	(320,000)	40	1,563,000	10	210,500	22	460,000	11,000,000	183
	国内船											
	計	13	(4) 690,000	(160,000)	21	783,000	6	130,500	11	230,000	5,500,000	92
	貨物船計	7	(3) 140,000	(60,000)	12	240,000	3	60,000	5	100,000	2,500,000	50
	一般貨物船	4	(2) 80,000	(40,000)	3	60,000						
	鉱石専用船											
	ばら積み船						2	40,000				
	コンテナ船											
	自動車専用船				5	100,000			2	40,000	1,000,000	25
	鉱石兼ばら積み船											
	石炭専用船	3	60,000									
	セメント専用船											
	R O R O 船		(1)	(20,000)								
	木材兼ばら積み船											25
	その他貨物船											
	貨客船											
	客船	1	50,000									
	自動車航送船				2	3,000						
	油送船計	5	(1) 500,000	(100,000)	7	540,000	1	20,000	6	130,000	3,000,000	42
	一般油送船											
	プロダクトキャリア	2	200,000		5	500,000			5	100,000	2,500,000	25
	L P G 船											
	化学薬品船						1	20,000				
	L N G 船	3	(1) 300,000	(100,000)	2	40,000			1	30,000	500,000	17
	その他油送船											
	漁船						1	500				
	その他											
	輸出船											
	計	12	(4) 640,000	(160,000)	19	780,000	4	80,000	11	230,000	5,500,000	92
	貨物船計	7	(3) 140,000	(60,000)	12	240,000	3	60,000	5	100,000	2,500,000	50
	一般貨物船	4	(2) 80,000	(40,000)	3	60,000						
	鉱石専用船											
	ばら積み船						2	40,000				
	コンテナ船											
	自動車専用船				5	100,000			2	40,000	1,000,000	25
	鉱石兼ばら積み船											
	石炭専用船	3	60,000									
	セメント専用船				4	80,000						
	R O R O 船		(1)	(20,000)			1	20,000				
	木材兼ばら積み船								3	60,000	1,500,000	25
	その他貨物船											
	油送船計	5	(1) 500,000	(100,000)	7	540,000	1	20,000	6	130,000	3,000,000	42
	一般油送船											
	プロダクトキャリア	2	200,000		5	500,000			5	100,000	2,500,000	25
	L P G 船											
	化学薬品船						1	20,000				
	L N G 船	3	(1) 300,000	(100,000)	2	40,000			1	30,000	500,000	17
	その他油送船											
	その他											

受注取消表章に係るイメージ

※受注欄の()内の数字は、受注のキャンセル数を外数で表している。

生産動態統計の一元化に向けた造船造機統計における対応状況

標記について、現時点における統計表イメージ（案）については、以下の内容を検討している。

年 月	鋼船 (造船調査) ※1		船用工業品 (造機調査) ※2										Year and Month	
			合計		船用タービン				・・・					
	生産 (しゅん工)		生産 (製造高)	在庫 (四半期末在庫高)	生産 (製造高)	在庫 (四半期末在庫高)	生産 (製造高)	在庫 (四半期末在庫高)	生産 (製造高)	在庫 (四半期末在庫高)				
	数量 (隻)	金額 (千円)	金額 (千円)	金額 (千円)	数量 ()	金額 (千円)	数量 ()	金額 (千円)	数量 ()	金額 (千円)	数量 ()	金額 (千円)		
平成21年	xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	C. Y. 2009	
22	xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	C. Y. 2010	
23	xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	C. Y. 2011	
24	xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	C. Y. 2012	
25	xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	xxx	xxx, xxx	C. Y. 2013	
24年	1月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jan. 2012
	2月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Feh.
	3月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Mar.
	4月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Apr.
	5月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	May
	6月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jun.
	7月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jul.
	8月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Aug.
	9月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Sep.
	10月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Oct.
	11月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Nov.
	12月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Dec.
25年	1月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jan. 2013
	2月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Feh.
	3月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Mar.
	4月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Apr.
	5月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	May
	6月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jun.
	7月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jul.
	8月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Aug.
	9月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Sep.
	10月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Oct.
	11月	xxx	x, xxx	x, xxx		xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Nov.
	12月	xxx	x, xxx	x, xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Dec.
26年	1月	xxx	x, xxx			xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	xxx	x, xxx	Jan. 2014

※1・・・造船調査では、「生産」、「出荷」、「在庫」ではなく、船舶の「受注」、「起工」、「進水」、「しゅん工」で調査を行っている。上記「生産」欄に記載している項目は、このうち、「しゅん工」に該当するものである。

※2・・・造機調査では、「出荷」の調査は行っていない。また、「在庫」については、四半期調査であるため、それぞれ四半期最終月末時点のものである。

(参 考)

用語解説

起工とは

船台上又は建造ドックで、公式に船舶の製造に着手すること。

進水とは

船台又は建造ドックでつくられた船を水の上に浮かべる作業のこと。

しゅん工とは

建造工事が完了すること。

G/Tとは

Gross Tonnage（総トン数）の略。国内における海事に関する諸制度において、船舶の大きさを表すための指標として用いられるトン数のこと。

D/Wとは

Dead Weight Tonnage（載貨重量トン数）の略。船に積載できる最大トン数のこと。この中には燃料、食料、乗組員並びにその手回り品などを含む。