

インドネシアとベトナムの造船業における 若手人材確保及び労働事情調査

2024年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

はじめに

四面を海に囲まれた我が国は貿易の多くを海上輸送に依存しており、船舶産業は、船舶及びそれを構成する装置や部品等の安定供給によって我が国の国民生活や経済安全保障を支えている。

一方、DXの進展や脱炭素に向けた世界的の流れの中で、ゼロエミッション船や自律運航船等の高付加価値船の建造需要が高まっていくことが見込まれている中で、我が国船舶産業の技術・供給基盤は盤石とはいえ、急速な人口減少の中で人材確保という大きな課題にも直面している。

このような状況の中、我が国船舶産業が引き続き船舶の安定供給によって国民生活や経済安全保障を支えていくためには、生産性や稼ぐ力が高く若者を含む働き手にとって魅力ある産業に生まれ変わるためのこれまでにない変革が必要とされている。

他方、世界的な新造船需要は、コロナ禍等の影響により一時的には厳しい状況にあったものの、コロナの終焉とともに物流機能が正常化したことに伴い好転の兆しがあることから、如何に生産能力を維持・拡大していくかが喫緊の課題となっており、海外の人材に改めて注目が集まっている。

このような背景を踏まえ、本調査においては、これまでも我が国造船産業の主要な人材供給地としてなってきたASEAN地域に焦点を当てるとともに、同地域の中でも、造船に必要な技能を習得する環境が比較的整っていると考えられることや、労働条件の観点から我が国における就労意欲が比較的高いと考えられるインドネシアとベトナムを対象として調査を実施することとした。

なお、今年度の調査の対象としたインドネシア及びベトナムの二国以外にも日本への人材の供給ポテンシャルが高いと想定される国は複数存在すると考えられることから、これらについては次年度以降に調査を実施していく予定である。

ジェトロ・シンガポール事務所船舶部
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)
ディレクター 鈴木晋也

目 次

1. 海外人材調査の総論	1
1.1 調査の背景	1
1.2 対象国の選定	4
1.3 インドネシアの造船の地域的な特性等を踏まえた調査対象都市の選定	9
1.4 ベトナムの造船の地域的な特性等を踏まえた調査対象都市の選定	10
1.5 調査方法及び留意点	11
2. インドネシア編	12
2.1 学生の造船業（海事産業）への興味、志望、就職・採用状況	12
2.1.1 造船工学を履修できる大学とポリテクニク	12
2.1.2 主要大学・ポリテクニクの学生数、インターン制度、 卒業進路、造船への関心等	12
2.2 労働全般に関する基礎情報（労働基準に関する制度、雇用情勢、国民性など）	16
2.2.1 労働基準に関する制度	16
2.2.2 雇用情勢	21
2.2.3 国民性	23
2.3 造船技能者育成や派遣の仕組みや費用、訓練学校のリスト	24
2.3.1 インドネシアの教育制度	24
2.3.2 造船技能者育成	25
2.3.3 造船技能者の派遣の仕組み	44
3. ベトナム編	53
3.1 学生の造船業（海事産業）への興味、志望、就職・採用状況	53
3.1.1 造船工学と船舶建造を履修できる大学	53
3.1.2 学生の造船業への興味、志望、就職・採用状況	53
3.1.3 造船工学科のある各大学の学科の学生数、インターン、卒業後の進路	55
3.2 労働全般に関する基礎情報（労働基準に関する制度、雇用情勢、国民性など）	56
3.2.1 ベトナムの労働基準に関する制度	56
3.2.2 雇用情勢	61
3.2.3 国民性	64
3.3 造船技能者育成や派遣の仕組みや費用、訓練学校のリスト	66
3.3.1 造船溶接技能者の育成に関する基本的な仕組み	66
3.3.2 造船技能者の派遣の仕組み	70
3.4 海外への造船技術者・技能者の派遣・就業状況	90
3.4.1 ベトナムから海外への労働者派遣数	90
3.4.2 ベトナムから海外への造船の労働者派遣数	92
4. 参考：韓国の人材受け入れ	93

1. 海外人材調査の総論

1.1 調査の背景

(1) 船舶の建造需要予測

世界的な船舶の建造需要については、近年では低迷している中、中国が建造量を維持し、シェアを拡大させており、日本や韓国の建造量・シェアは減少している。

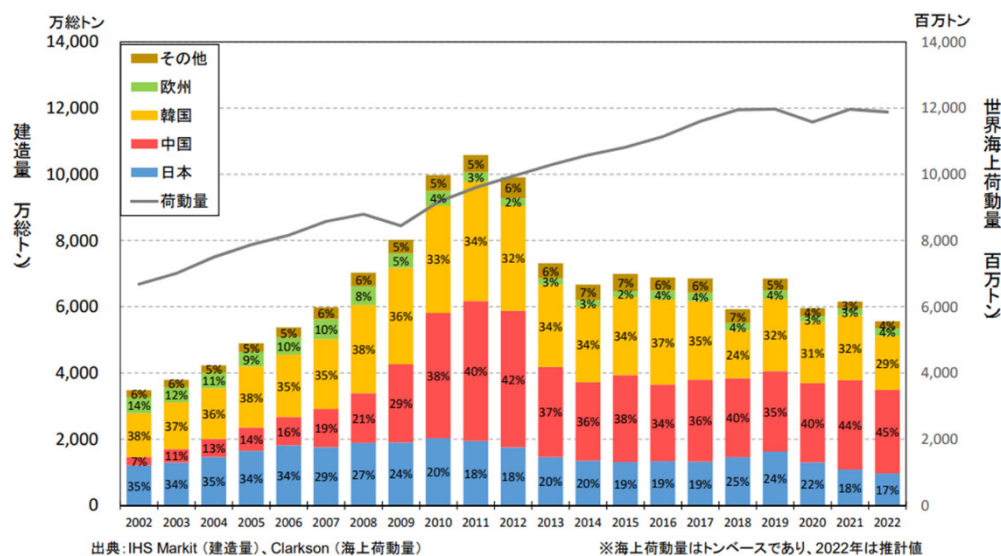


図1 世界における船舶建造量と国別シェア

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

一方、日本造船工業会や Clarksons、OECD は、今後の船舶の建造需要について、海上輸送量の増加や過去に大量に建造された船舶の代替需要などによって、増大していくと予測している。

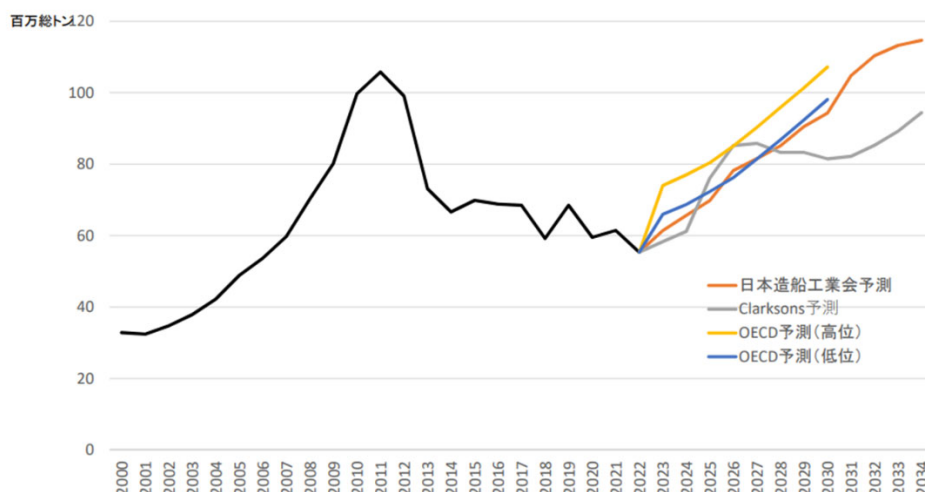


図2 世界的な船舶建造の需要予測

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

また、世界的に将来に向けた脱炭素の取組が進められている中、海運分野においては重

油からアンモニアや水素等のゼロエミッション燃料の転換が必要になっている。これらのガス燃料は、重油燃料と異なり「低温／高圧」、「揮発性、可燃性／毒性」、「腐食性」等のため、「エンジン」、「タンク」、「燃料供給システム」、「配管系統」等が特殊なものとなることから、船舶の設計・調達・施工のすべてが高度化・複雑化することが想定されている。

(2) 我が国造船業の就労者数の状況

我が国造船業の就労者数の状況については、2018年までは8万人を維持していたものの、2022年には6万人台まで減少しており、その内訳をみると、造船所の技能職数は2010年頃から減少傾向にあり、協力会社の技能職数も2016年に一時的に増加したものの、その後は急速に減少している。

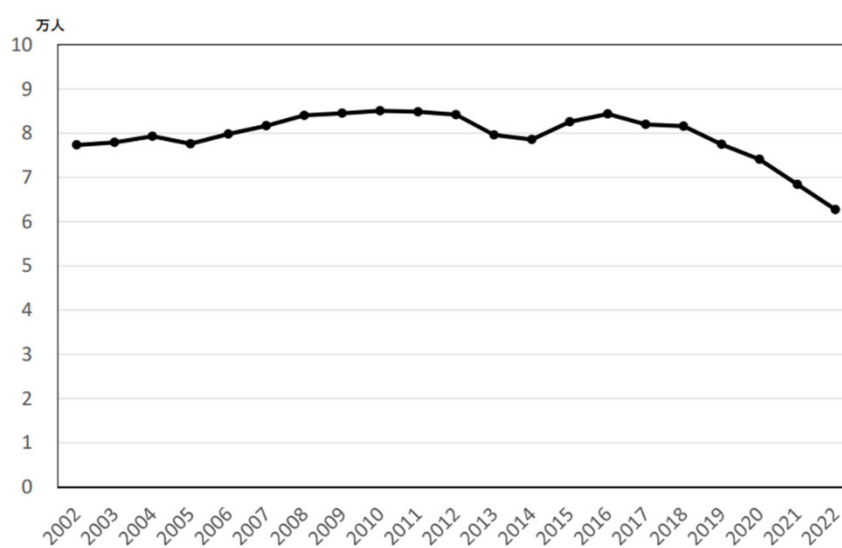


図3 我が国造船業における就労者数（全就労者）

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

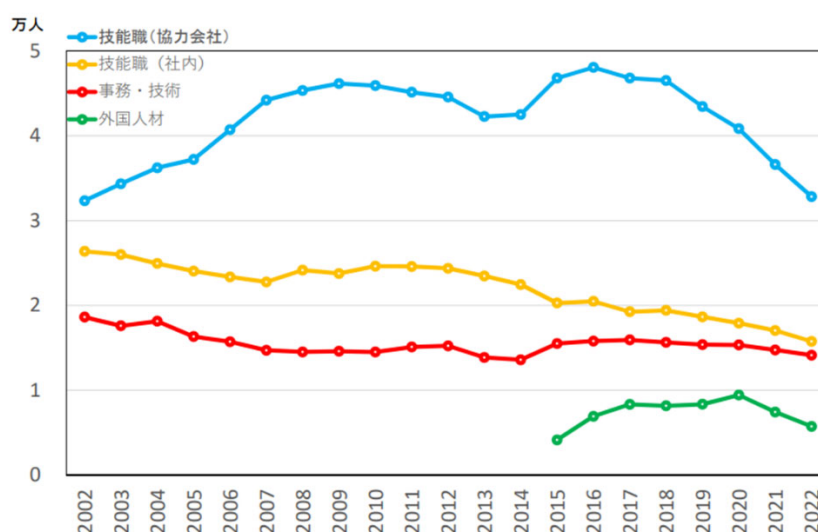


図4 我が国造船業における就労者数（業種別）

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

また、造船所の事務・技術職の職員数は、技能職と比べて緩やかではあるものの減少傾向にあることは変わりがなく、また、日本造船工業会及び日本中小型造船工業会の会員企業の年齢別就労者数及び年齢比率を見ると、20代の就労者の数及び比率の減少が著しいことから、造船所における若手の職員の確保が課題となっていることが分かる。

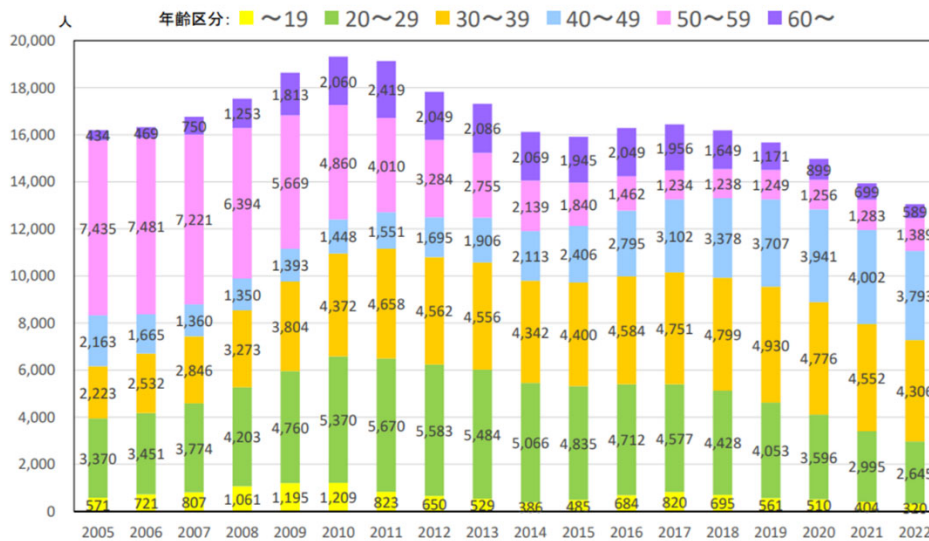


図5 我が国造船業の年齢別就労者数

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

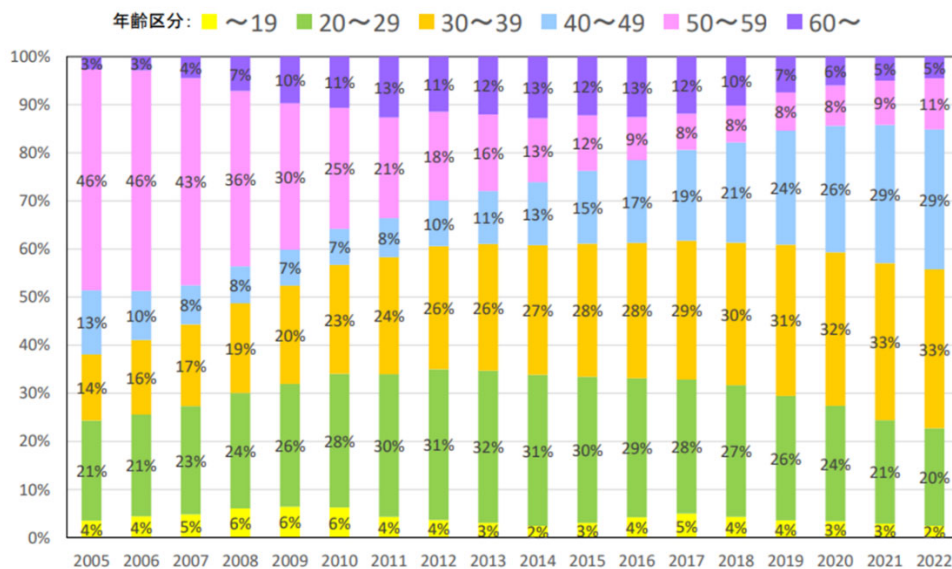


図6 我が国造船業の就労者の年齢比率

出典：国土交通省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

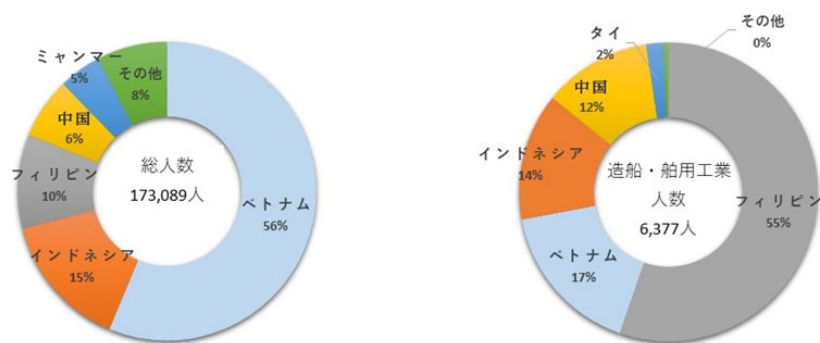
このような我が国造船業の状況を踏まえ、本調査においては、技能実習生等の技能者のみならず、大学で船舶設計を学んだ技術者についても対象として、我が国造船業に人材を供給するポテンシャルが高いと考えられる東南アジアの国について調査を実施することとした。

1.2 対象国の選定

(1) 海外人材の状況

出入国在留管理庁が発表している特定技能在留外国人数データ（2023年6月末現在）によると、2023年6月現在の在留特定技能労働者数は、17万3,089人で、最も多いのはベトナムで97,484人（全体の56.3%）、次いでインドネシアが25,337（全体の10.2%）、3番目がフィリピンで17,660人（全体の10.2%）となっている。

一方、造船・船用工業分野に限ってみると、2023年6月現在の在留特定技能1号労働者数は6,377人で、最も多いのはフィリピンの3,526人（全体の55.3%）、次いでベトナムが1,069人（全体の16.8%）、3番目がインドネシアで879人（全体の13.8%）となっている。



(総人数の国別内訳)

(造船・船用工業人数の国別内訳)

図7 在留特定技能1号外国人の国別内訳 (2023年6月末現在)

出典：出入国在留管理庁資料より作成

他方、技能実習生については、職種、業種別の統計は発表されていないため、総数358,159人（2023年6月末現在）のうち、造船・船用分野に何人従事しているかは把握できない。ただし、2023年6月末現在の出入国在留管理庁の資料によれば、造船・船用工業分野における特定技能在留外国人は、99.2%が技能実習生を経て特定技能在留外国人となっていることから、造船・船用分野における技能実習生の国別の割合は、特定技能在留外国人の国別の割合と同様である可能性が高いと考えられる。

表1 分野・ルート別特定技能在留外国人数 (2023年6月末現在)

分野・ルート別特定技能在留外国人数													
分野	介護	ビル クリーニング	素形材・産業機械・ 電気・電子情報関連 製造業	建設	造船・船用工業	自動車 整備	航空	宿泊	農業	漁業	飲食品 製造業	外食業	合計
試験 ルート (注2)	17,498 (79.8%)	930 (34.1%)	834 (2.3%)	598 (3.2%)	51 (0.8%)	343 (15.5%)	342 (100%)	272 (92.8%)	7,110 (34.0%)	176 (8.2%)	15,103 (28.3%)	8,521 (96.4%)	51,778 (29.9%)
技能 実習 ルート (注3)	4,417 (20.2%)	1,798 (65.9%)	34,807 (97.7%)	17,843 (96.8%)	6,326 (99.2%)	1,867 (84.5%)	0 (0%)	21 (7.2%)	13,772 (66.0%)	1,972 (91.8%)	38,179 (71.7%)	321 (3.6%)	121,323 (70.1%)

出典：出入国在留管理庁資料¹より作成

¹ <https://www.moj.go.jp/isa/content/001403330.pdf>

(2) ASEANにおける経済の概況

海外で就労する労働者の意欲を左右する要素として、自国と就労先国との賃金差があるものと考えられる。賃金水準を押し量る指標としては、一人当たり GDP が参考になると考えられ、ASEAN のうち、造船業が盛んな国（以下「ASEAN 主要国」）の一人当たり GDP（2022 年時点）を見てみると、5,000 米ドルを超えているシンガポール、マレーシア、タイを除き、フィリピンが 3,528 米ドルで最も低く、次いでベトナムが 3,625 米ドル、インドネシアが 4,074 米ドルとなっている。

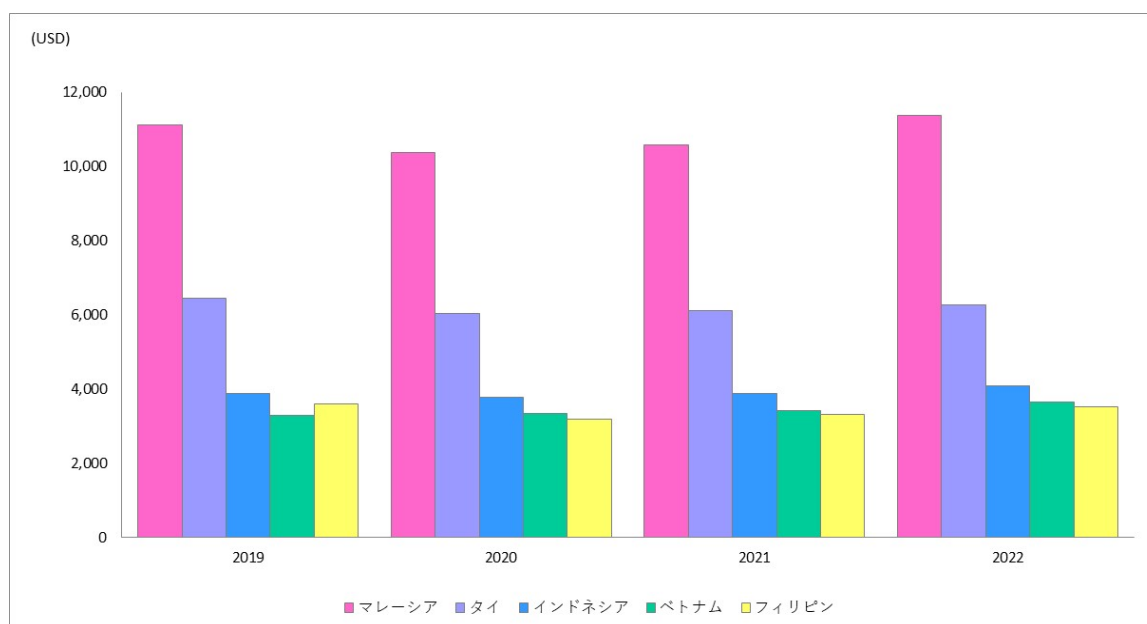


図 8 1人当たり GDP (実質)

出典：世界銀行

また、シンガポールを除く ASEAN 主要国の主要都市における賃金水準を見てみると、表 2 のとおりである。

表 2 アジア 5 カ国の賃金水準 (単位：米ドル)

	クアラルンプール	バンコク	ジャカルタ	ハノイ	ハイ	ホーチミン	ダナン	マニラ	セブ
ワーカー (一般工職) (月額)	430	385	407	307	250	311	239	294	208
エンジニア (中堅技術者) (月額)	818	663	614	444	519	591	348	495	348
中間管理職 (課長クラス) (月額)	1,649	1,884	1,353	1,141	1,057	1,253	688	1,051	956
法定最低賃金	317/月 (14.6/日・1.52/時)	8.65~9.34/日	313/月	288/月	197/月 (または 0.95/時)	197/月 (または 0.95/時)	176/月 (または 0.84/時)	9.18~9.82/日	7.32~7.49/日

注 1：製造業対象。ワーカーは経験 3 年程度、エンジニアは大卒経験 5 年程度、中間管理職は大卒経験 10 年程度。基本給のみで、諸手当、社会保障、残業代、賞与等を含まない

注 2：調査実施時期は、いずれの国も 2022 年 11 月～2023 年 1 月。

出典：ジェットロウェブサイト投資コスト比較より作成

(3) ASEAN における造船業の概況

次に ASEAN 主要国の造船業を見てみると、2022 年の建造完工量の比較において、隻数ベースではインドネシアが、トン数 (GT) ベースではベトナムが最も多くなっている。なお、2021 年まではトン数ベースでフィリピンが最多であったが、2022 年になりベトナムがフィリピンを追い越している。

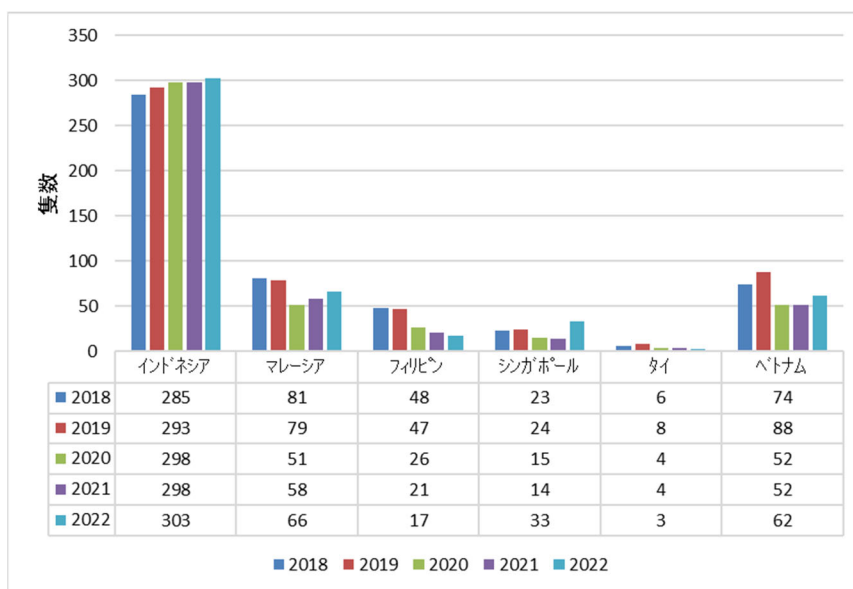


図 9 ASEAN 主要国の船舶建造完工実績 (隻数ベース、2023 年 9 月)

出典：IHS Maritime database

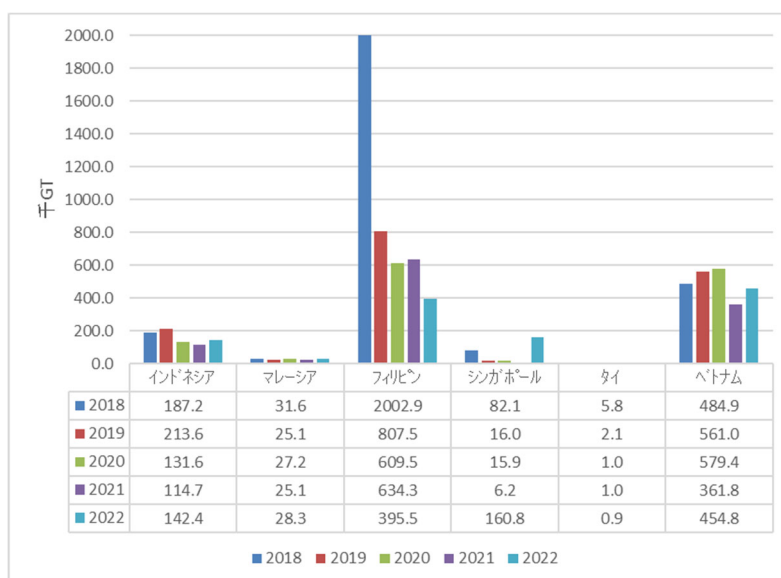


図 10 ASEAN 主要国の船舶建造完工実績 (トン数ベース、2023 年 9 月)

出典：IHS Maritime database

ここで、建造船舶の平均トン数を見てみると、フィリピンの約 2 万 GT に対し、次点のベトナムは約 7,000GT と (2022 年比較)、その規模には大きな差があるが、これは、フ

フィリピンには常石造船などの外資系造船所が立地し、輸出向けの大型船を建造していることが影響しているものと考えられる。

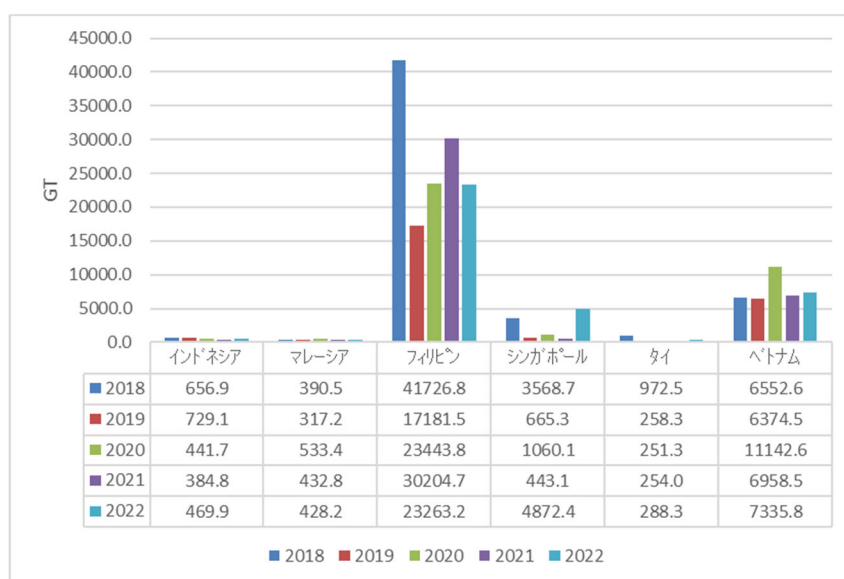


図 11 ASEAN 主要国の建造完工船舶の平均トン数（2023 年 9）

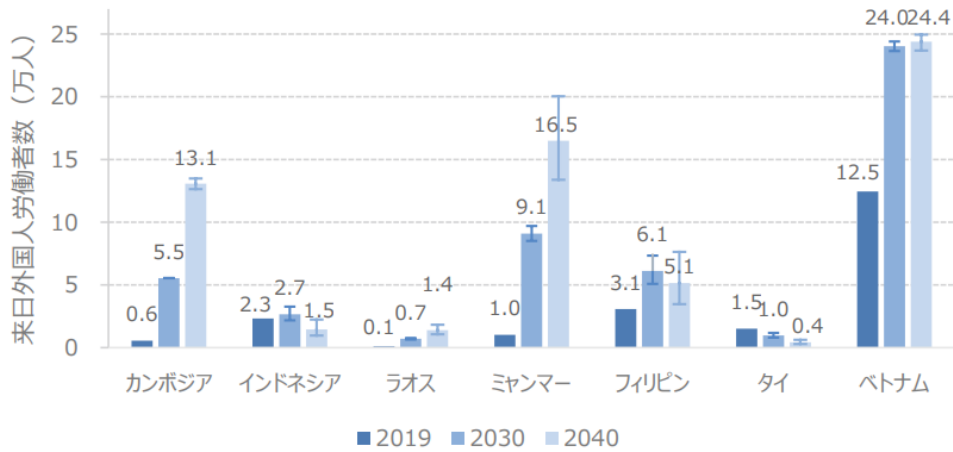
出典：IHS Maritime database

（4）今年度の調査対象国

上記を踏まえると、派遣実績、海外での就労意欲（賃金格差）、技能者の厚み（造船業の発展状況）の観点から、ASEAN において我が国造船業への人材供給ポテンシャルが高い国としては、インドネシア、ベトナム、フィリピンが高いものと考えられ、これらの 3 か国について詳細な調査を行うことが有益であると考えられる。一方、調査のリソースには限りがあることから、今年度はこれらの国々の中でも、2022 年の自国における建造実績が、隻数又はトン数ベースで最も多かったインドネシア、ベトナムを対象国として選定し、調査を行うこととした。

なお、独立行政法人国際協力機構（JICA）の「2030/40 年の外国人との共生社会の実現に向けた取り組み調査・研究報告書」（2022 年 3 月。以下「2030/40 年の外国人との共生社会実現調査・研究報告書」）によれば、カンボジアやミャンマー、バングラデシュ、インドなども我が国に人材を供給するポテンシャルが高いと推定されており²、今後はフィリピンに加えて、これらの国々の我が国造船業界への供給ポテンシャルについても調査していくことが有意義であると考えられる。

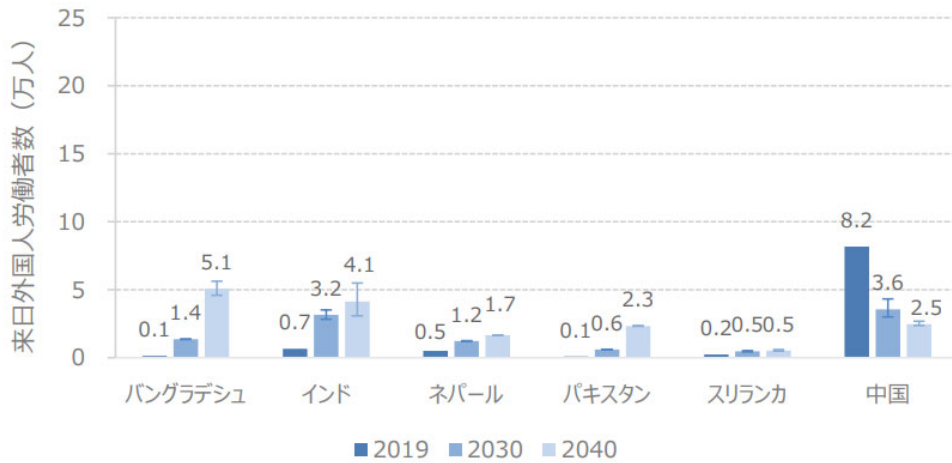
² 「2030/40 年の外国人との共生社会実現調査・研究報告書」の調査においては、人材送出国から来日する可能性のある外国人労働者数（労働供給ポテンシャル）について、当該国の人口動態及び経済動向を基に推計を行っている。



注：棒グラフが中位推計、エラーバーの上端が高位推計、下端が低位推計。

図 12 国籍別の来日外国人労働者数（総フロー）の推計結果①（東南アジア諸国）

出典：JICA 2030/40年の外国人との共生社会実現調査・研究報告書



注：棒グラフが中位推計、エラーバーの上端が高位推計、下端が低位推計。

図 13 国籍別の来日外国人労働者数（総フロー）の推計結果②（南アジア諸国、中国）

出典：JICA 2030/40年の外国人との共生社会実現調査・研究報告書

1.3 インドネシアの造船の地域的な特性等を踏まえた調査対象都市の選定

(1) 造船業の地域的な特性

インドネシア造船工業会（IPERINDO）のダイレクトリー2015～2016年版³によると、インドネシアにおける主な造船所の集積地は、図14のとおり、スマトラ島に41社、ジャワ島に23社、カリマンタン島に18社、スラウェジ島に3社、パプア・マルク諸島に3社となっている。



図14 インドネシアの造船所の集積地

出典：IPERINDO DIRECTORY 2015-2016

一方、先述のとおり、インドネシアにおいては、造船所は小型の船舶を建造している造船所が大半であるが、1万GT以上の建造能力を有する造船所も存在しており、具体的には、IPERINDOへのインタビューによれば、PT Pal Indonesia（スラバヤ）、PT Daya Rada Utama（ラモンガン）、PT. Dok & Perkapalan Surabaya（スラバヤ）、PT. Janata Marina Indah（ジャカルタ）のジャワ島にある4社に加えて、スマトラのバタム島に3社存在するとのことであり、ジャワ島及びスマトラ島において造船業が発達していることが伺える。

なお、スマトラ島の造船所については、リアウ諸島にあるバタム島に集中しており、その大半が外資である。同島は、シンガポールからフェリーで1時間弱の距離にあることから、シンガポール資本の造船所が数多く立地している。

(2) 造船分野の人材育成に係る地域的な特性

上述のような外資による造船が中心となっているためか、バタム島があるスマトラ島地域には溶接の技能訓練等を行うための公立のトレーニングセンターが存在していない（バタム造船オフショア工業会（Batam Shipyard and Offshore Association：BSOA）へのインタビューによる。）。

一方、後述のとおり、ジャワ島においては公立のトレーニングセンターが存在するこ

³ IPERINDOダイレクトリーはインターネット上では入手できず、2015-2016年版は2016年度の調査時に現地でも入手したもの。2021年11月に海運業界誌Maritime Voice Indonesiaが主催したウェビナーに登壇したTjahjono Roesdianto氏（IPERINDOのAdvisor Councilメンバー）も同データを使用。

とに加えて、造船工学を履修可能な大学及びポリテクニクについては、大学は 10 校中 8 校が、ポリテクニクは 4 校中 2 校がジャワ島に存在している。

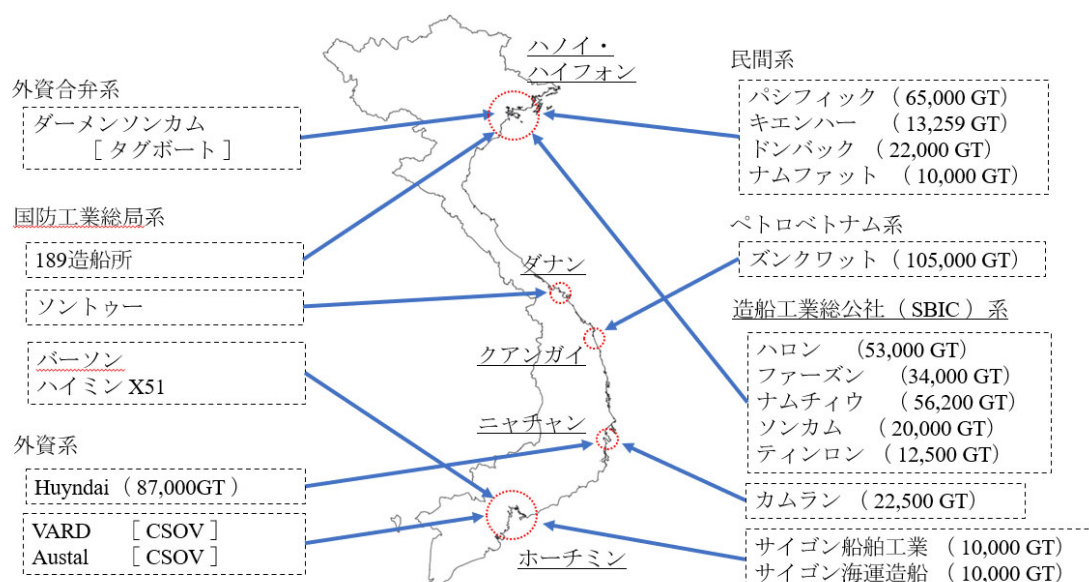
(3) 調査対象都市の選定

以上の背景を踏まえ、造船業が発達しており、かつ、人材育成の中心になっているジャワ島に焦点を当てるとともに、同地域の中でも調査の対象となり得る教育機関やトレーニングセンターが存在するジャカルタとスラバヤの 2 都市を調査対象として選定し、調査を実施することとした。

1.4 ベトナムの造船の地域的な特性等を踏まえた調査対象都市の選定

(1) 造船業の地域的な特性

ベトナムにおける主要な造船所は、図 15 のとおり、ハノイ市周辺地域（ハイフォン市・ハロン市を含む）とホーチミン市周辺地域に集中している。



注) () 内は建造能力、[] 内は主な船種

図 15 ベトナムの造船所の集積地

出典：AMEV 作成資料

なお、現在、ベトナムの造船業は、Hyundai や VARD、Austal といった外資の造船所が主導しており、2014 年から 2023 年までの建造実績について、隻数ベースでは 50%以上、総トン数ベースでは 85%以上が外資によるものとなっている⁴。

かつてベトナムにおいては、造船を輸出産業に育てることを目指し、2004 年頃から運輸省傘下のベトナム造船公社 (Vietnam Shipbuilding Industry Corporation、以下「Vinashin」) が造船能力の拡大に向けた大型投資を行っており、一時は 39 カ所の造船所を含め 160 社以上の子会社を抱える一大企業郡となり、世界第 4 位の建造量を占めるまでになった。

⁴ IHS Maritime database より集計。

しかしながら、2010年、Vinashinは、金融危機の影響や事業の多角化、資金運用の失敗や放漫経営などから40億米ドル以上の負債を抱えて経営破綻し、2013年に債権買取公社（Debt and Asset Trading Corp：DATC）が債務を引き継ぎ、Vinashinの事業は資本金9兆5,200万ドンの造船産業公社（SBIC）に再編されている。

このSBICの2014年から2023年までの建造実績については、隻数ベースでは約17%、総トン数ベースでは5%に満たない状態である。

一方、2023年12月24日、ベトナム政府は、SBICとその子会社7社の破綻処理計画を承認し、破綻処理に関する政府決議No.220/NQ-CPを發布しており、今後は再建を含めたSBICの破綻処理に向けた動きが本格化していくものと見られている。この行方については、ベトナムの造船分野における人材の行く末についても大きな影響を及ぼし得るものと考えられ、今後注視していくことが必要であると考えられる。

（2）造船分野の人材育成に係る地域的な特性

後述のとおり、ベトナムにおいて造船工学を履修可能な大学については、3校がハノイ市周辺地域（ハイフォン市を含む）に、2校がホーチミン市に、その他はダナン市とニャチャン市にそれぞれ1校ずつ存在している。

また、造船のための溶接課程を有する職業訓練校については、ハイフォンに3校、ホーチミン市に1校存在している。

（3）調査対象都市の選定

以上の背景を踏まえ、造船業が発達しており、かつ、人材育成の中心になっているハノイ市（周辺のハイフォン市等を含む）とホーチミン市の2都市を調査対象として選定し、調査を実施することとした。

1.5 調査方法及び留意点

本調査においては、インドネシア及びベトナムを対象として、一般的な現地の経済状況や雇用情勢、造船分野におけるエンジニアの育成状況や海外への就職状況、技能者の育成状況や海外派遣の実態などについて、文献や関係機関へのヒアリングにより調査した。

なお、現地のヒアリングに当たっては、海事産業が集積していると考えられた2都市を選定して調査を行っており、必ずしも対象国の全域を網羅している訳ではない点については留意が必要である。また、インドネシアとベトナムにおいては、関連する情報の蓄積状況やアクセス性が異なることから、調査結果の粒度は対象国によって異なっており、単純な比較は出来ない点についても留意が必要である。

<免責事項>

本レポートは、現地ヒアリング等により作成されており、信頼性を保証するものではありません。本文で記載している費用等は、公表されている情報ではなく、実際の費用等実際の交渉で決まるものであり、記載した費用等が実現されることを保証するものではありません。本項の情報に基づいて、動いて起きたどんな損害に対しても、一切責任を負いません。権利義務が発生する前に、必要な確証を取ることを推奨致します。

2. インドネシア編

2.1 学生の造船業（海事産業）への興味、志望、就職・採用状況

2.1.1 造船工学を履修できる大学とポリテクニク

デスクリサーチにより、インドネシアにおいて造船工学を履修できる大学及びポリテクニクは、表3のとおり。ただし、政府等が公表しているリストは存在しないため、網羅していることを保証するものではない。

表3 造船工学を履修できる大学とポリテクニクのリスト

	大学（ランキング）	場所	州
1	Institut Teknologi Sepuluh November (11)	Surabaya	東ジャワ
2	Institut Teknologi Adiatama	Surabaya	東ジャワ
3	Universitas Muhammadiyah Gresik	Gresik	東ジャワ
4	Universitas Muhammadiyah Surabaya	Surabaya	東ジャワ
5	Universitas Hangtuah	Surabaya	東ジャワ
6	Univeritas Indonesia (2)	Depok	西ジャワ
7	Universitas Pembangunan Nasional	Jakarta	ジャカルタ首都特別州
8	Universitas Diponegoro (5)	Semarang	中部ジャワ
9	Institut Teknologi Kalimantan	Balikpapan	東カリマンタン
10	Universitas Hasanudin (14)	Makassar	南スラウェジ

	ポリテクニク	場所	州
1	Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya	Surabaya	東ジャワ
2	Politeknik Negri Madura	Sampang	東ジャワ
3	Politeknis Negri Bengkalis	Bengkalis	リアウ
4	Politeknik Negri Batam	Batam	リアウ

注：学校名の右側の（）内の数字は、教育省のウェブサイトに掲載されていた、欧米調査会社によるインドネシアの大学上位20校のランキング。数字がない大学は上位20位に入っていない。
 出典：デスクリサーチ、<https://sma.kemdikbud.go.id/berita/peringkat-universitas-di-indonesia-menurut-versi-webometrics>

2.1.2 主要大学・ポリテクニクの学生数、インターン制度、卒業進路、造船への関心等

インタビューを行った、Institut Teknologi Sepuluh November（スラバヤ工科大学：ITS）、Univeritas Indonesia（インドネシア大学：UI）、Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya（国立スラバヤ造船ポリテクニク：PPNS）における状況は以下の通りであった。

<スラバヤ工科大学（ITS）>

卒業生の主な進路

造船工学を専攻する学生は、毎年約120人が入学し、約90人が卒業していく。造船業は若い学生に人気があり、卒業生の8割は造船関係企業に就職する。実際に造船工学を専攻している学生からも造船業に就職したいとの意見が聞かれた。

就職先は主にインドネシア国内企業であるが、約 10%はインドネシア国外の企業に就職している。

主な渡航先は韓国、アブダビ、マレーシア、シンガポールなどで、業種は造船や石油ガス関連の企業などある。バタム島にある国内企業に就職してからシンガポールの企業に転職している事例もある。

インターンシップ

卒業までにインターンシップを 2 カ月行う必要がある。学校の休み中の 7 月～9 月、あるいは 1 月～2 月に行う。異なる会社でそれぞれ 1 か月のインターンシップを 2 回行うことも可能。

CAJS のインターンシッププログラムの他、2023 年より日本の造船所や設計会社が個別に取組を実施している。これらの取組においては、企業の社員が ITS に直接来訪し、インターンシップに関する説明会を実施しており、その後、希望する学生の絞り込みを ITS と企業で行い、1 か月のインターンシップが行われる予定である。

韓国の木浦大学と合同学位プログラムを 2018 年より実施しており、このプログラムを履修する学生は 3 年間で ITS で、1 年間で韓国の大学で履修し、その間に韓国で 2 か月のインターンシップに参加する。卒業後は韓国で就職あるいは進学することもある。

<インドネシア大学 (UI) >

卒業生の主な進路

海洋造船工学の学生数は、毎年約 90 人が入学し 60～70 人が卒業していく。ほとんどの卒業生が国内企業に就職しており、主な就職先としては、海運が 38%と最も多く、次いで造船が 12%である。海外の企業に就職する卒業生は 1～2%程度である。

新卒で働いた後に海外の企業に転職するケースもあるが、海外の就職先として多いのはシンガポールがトップで、他に日本や英国、ドイツなどの欧州もある。シンガポールの就職先は、ケッペルであり、セムコープ・マリンに就職する事例は大学では把握していなかった。職種は設計ではなくエンジニアリング。就職には LinkedIn や Jobstreet 等の職業紹介サイトが活用されている。

日本については、2016 年よりパソナと協力して、インドネシア大学に日本企業を集めてジョブフェアを実施しており、Panasonic や三菱重工等に就職している。

また、2021 年より FAST OFFER が始まっている（※JR 東日本やホンダ、三菱商事、パ Panasonic、ヤマハ、IHI、三井 E&M 等の日本企業が協力し、海外の大学生の応募を受けて日本に短期間招待し、面接等を行うプログラム。）

校内には Japanese Language Center があり、学部生は 3 年生の前期 Semester で、修士生は 3 年生の前期 Semester でそれぞれ受講が可能になっている。

欧州での就職は、欧州の大学院に進学して、そのまま現地で働くケースであり、主な就職先は海運あるいは造船である。

海洋造船工学を専攻している学生は、概ね 3 カ月以内に就職先を見つけるが、他の学科の学生では 6 カ月くらい要していることから、比較的短期間で就職先を見つける傾向にある。

インターンシップ

学生には、学部3年生の後期 Semester から4年生の前期 Semester にかけて最低2ヶ月のインターンシップを課している。主なインターンシップ先は海運会社、造船所、船級協会等であるが、学生は4年生の後期 Semester にならないと就職を本気では考えず、インターンシップは単なる職業体験の場と考えている傾向にある。

(参考) インターンシップの実施期間

政府はインターンシップの期間を1 Semester (6 カ月) にするように奨励しているが、受け入れ先の企業等では6カ月の実施が難しく、学生にとっても短い期間で必要な単位を取らなければならぬため、1 Semester のインターンシップはあまり人気がない。

IT のスタートアップ、E コマース、フィンテック関連の一部の企業のみが6カ月のインターンシップをオファーしており、学生を積極的に採用しており、海洋造船工学からも採用しているが、こうした6カ月のインターンを実践しているのは全体の10%程度に過ぎない。

<国立スラバヤ造船ポリテック:PPNS>

学生数と卒業生の主な進路

2年課程(D2)から4年課程(D4)のものまで、造船工学や機関、船用電気、設計、造船等、16専攻があり、これに加えて Postgraduate コースが1専攻ある。毎年平均して、PPNS 全体では約1,300人、船舶設計専攻からは180人が卒業する。2024年2月現在、船舶設計を学ぶ「船舶設計と構造」専攻は、3年課程の学生数は140人、4年課程の学生が325人在籍している。2024年2月現在のPPNSの専攻と学生数を表4に示す。

表 4 PPNS の専攻と学生数

NO.	専攻	履修年数	人数
1.	溶接・製造	2年	38
2.	船舶設計と構造	3年	140
3.	海洋工学	3年	165
4.	船舶電気工学	3年	154
5.	船舶建造エンジニアリング	3年	134
6.	船舶設計と構造	4年	325
7.	デザインと製造エンジニアリング	4年	282
8.	安全エンジニアリング	4年	445
9.	ビジネスマネージメント	4年	482
10.	海洋工学	4年	274
11.	船舶電気工学	4年	221
12.	廃棄物処理エンジニアリング	4年	319
13.	サステイナブルエネルギーエンジニアリング	4年	21
14.	溶接エンジニアリング	4年	335
15.	自動化エンジニアリング	4年	337
16.	配管エンジニアリング	4年	315
17.	安全リスクマネージメント (Postgraduate)	2年	29

出典：PPNS から入手した資料

卒業生の就職先は、80%くらいが造船所と設計会社であり、造船業の人気は高いと言える。残りは海運会社や国営港湾運営企業の PELINDO などの船関係の企業が主であるが、中にはトヨタなどの自動車産業へ就職する者や起業する者もいる。

海外の造船所に就職する者はあまりおらず、国内のバタムや（シンガポール資本の企業も含む）、スラバヤ、ボルネオなどにある造船所が多い。

インターンシップ

2年課程、3年課程、4年課程の学生全てが、2学期のインターンシップが政府から義務付けられている。以前は4～6カ月だったが、1年に変更となった。1年間受け入れてくれる会社は少ないため、1社で1年間のインターンシップを実施できない場合は、 Semesterごとにインターン先を変わることがある。毎年 180 人程度がインターンに行き、PT PAL だけで 20～30 人受け入れている。

海外でのインターンシップの事例としては、D2 のコースの中には、SMK を卒業した学生が 1 Semester（6 か月）の間に PPNS で座学を受け、その後ハンガリーやチェコで 1 年半インターンとして造船所や鉄道メーカーで勤務するコースもある。このプログラムに参加している生徒は約 20 名である。継続して現地で勤務するのか帰国するのかについては個人の判断次第となるが、始めてまだ 2 年目のプログラムであり、結果の評価はこれからである。本プログラムは仲介事業者を通して行われており、PPNS は事前に学生の技能等を紹介するビデオを企業側に送り、その後担当者が来てセレクションが行われる。また、

学生は事前に渡航費等の費用を負担することなくインターンを開始でき、その後の給与の中から返済するスキームになっている（パスポートや健康診断に係る費用は、事前に学生が負担。）。

また、韓国のコンサル企業が何年も前から度々PPNSに来て調整を行い、最近、サムスンとのMOU締結が実現しており、このMOUに基づき、PPNSの卒業生が、溶接や塗装の技能者として雇用されている。PPNSは卒業生の協会を持っており、そこに募集をかけている。

2.2 労働全般に関する基礎情報（労働基準に関する制度、雇用情勢、国民性など）

2.2.1 労働基準に関する制度

インドネシアの主な労働基準に関する法制度には、「労働力に関する 2003 年法律第 13 号」（以下、労働法）とその施行細則、「国家社会保障制度に関する 2004 年法律第 40 号」（以下、社会保障法）とその施行細則がある。さらに、政府はコロナ禍で打撃を受けた経済を立て直すため、外国直接投資を誘致し、経済成長を促進し、雇用機会を創出するための「雇用創出に関する 2020 年法律第 11 号」（以下、雇用創出法）を策定した。雇用創出法は、オムニバス法とも呼ばれ、ビジネスライセンスや、投資条件、雇用などの 11 の分野について、それぞれに関する法律を修正する内容となっている。本レポートでは雇用創出法による修正内容を踏まえて記述する。

（参考）雇用創出法を巡る世論や司法判断の動向

雇用創出法の制定は、労働法や社会保障法にも影響を与えている。労働法は労働者保護に手厚い内容となっているが、雇用創出法では全体的に雇用者寄りの改正が行われた。解雇や最低賃金等の面で雇用者側に有利になるため、労働組合や学生団体から反発の声が上がった。

2021 年 11 月、憲法裁判所が政府に対して、雇用創出法の立法手順に欠陥があったと指摘、2 年以内の一部法改定を命じ、改定がなされなければ雇用創出法は違憲となるとの判決がなされた。これを受け、政府は「雇用創出法に関する法律代行政令 2022 年第 2 号」を制定した。違憲判決の理由は、立法手段であったため、代行政令の内容は雇用創出法とほぼ同一となっている。政府は 2023 年 3 月、この政令を法律にするための提案を国会に提出した。2023 年 7 月現在、雇用創出法の行方は不透明ではあるものの、違憲判決により効力を失ったわけではない。

2.2.1.1 雇用形態

インドネシアでは、有期雇用社員の定義（雇用期間に制限がある社員）、就業可能業務、就業時間、賃金などは、労働法（2003 年法律第 13 号）に基づき決定されているが、一部については、雇用創出法で修正されている。

雇用創出法の施行細則の 1 つである 2021 年の「雇用期間、アウトソーシング、勤務時間と休憩時間、雇用終了に関する政府規定第 35 号」では、雇用は永続雇用と有期雇用があり、有期雇用は次の 3 通りがあると定めている。

- ・期間が決まっている有期雇用
- ・業務の終了までと決まっている有期雇用
- ・その他、永続的には発生しない業務

また、有期雇用できる最大期間は5年間と定められた。従来の労働法では、期間2年以内での契約を結び、最長1年の契約期間の変更（契約期間の変更は1回のみ可能）及び最長2年の更新が認められていたが、雇用創出法によりこのような契約期間と延長・更新の制限が撤廃された。

さらに、雇用創出法により、雇用者は、雇用期間の満了時または業務の完了時に、有期雇用労働者に補償金を支払うことになった。補償金の計算方法は、「有期雇用契約期間月数÷12×1か月分の賃金」となる。

2.2.1.2 勤務時間・時間外労働・残業手当

週6日勤務の場合は1日7時間、週40時間を超えないものとし、週5日勤務の場合は1日8時間、週40時間を超えないものとし、40時間を超える場合は時間外勤務となる。また時間外勤務は1日最大4時間、1週間最大18時間とする。時間外勤務を実施するには、雇用主からの命令と労働者の同意が必要となる。時間外勤務、及び休日や政府が定めた祝祭日の労働に対する賃金は、月の賃金の1/173を1時間当たりの基準価格として、以下のとおり計算する。

- ・時間外労働の開始から最初の1時間：1時間あたりの賃金の1.5倍
- ・2時間以上：1時間あたりの賃金の2倍

また、休日や祝祭日に勤務した場合は、1週間6日勤務の契約では、最初の1～7時間は1時間あたり賃金の2倍、8時間目は同3倍、9～11時間は同4倍を支払う。1週間5日勤務の契約では、1～8時間は1時間あたり賃金の2倍、9時間目は同3倍、10～12時間目は同4倍を支払う。

最低賃金は、雇用創出法と賃金に関する施行細則「2021年第36号」により、計算式が定められており、毎年、修正することとなっている。また、最低賃金は州が定めることになっているが、県や市の経済成長率が州よりも高い場合、県や市が定めることも可能で、県や市の最低賃金は州の最低賃金を下回ることはできない。

しかし、その後の経済情勢や労働者などからの反発を受け、2022年11月には、労働省が2023年の最低賃金に関する労相規定（22年第18号）にて最低賃金の計算式を改定したほか、最低賃金の上昇率は、前年度比10%を超えないと規定されている。

2022年12月8日までに発表されたインドネシアの2023年の最低賃金（UMK、県・市別最低賃金）は、多くの地域で前年比6～7%台の大幅上昇となり、前年の0～4%台の上昇率を大きく上回った。ジャカルタ首都特別州では、前年比7.17%増の490万超ルピア（約4万5,000円）、日系企業が多く立地する西ジャワ州のカラワン県では前年比7.88%増の約518万ルピア（約4万8,000円）、西ジャワ州ブカシ県でも前年比7.22%の約514万ルピア（約4万7,600円）となった。

2.2.1.3 有給、その他の休暇

12 カ月以上働いた従業員に対しては、雇用創出法にて最低 12 日間の有給休暇を与える必要がある。労働者が病欠する場合の賃金は、病欠期間の最初の 4 カ月は 100% 給与支給、病欠期間が 4 カ月経過した時点から 4 カ月ごとに 25% ずつ減額することになっている。また、生理の 1 日目と 2 日目で痛みを伴う場合は、仕事に来なかったり仕事を行わなくとも賃金を支給する。産休は出産前後でそれぞれ 1.5 カ月、合計 3 カ月となっている。男性は配偶者の出産や流産の際に 2 日の休暇を取得できる。

冠婚葬祭の休暇については、従業員本人の結婚であれば 3 日、家族の冠婚葬祭に関わる場合は 2 日、その他の同居家族の死亡では 1 日の特別有休休暇が認められる。

2.2.1.4 社会保険

インドネシアの社会保険には、次の 6 つがある。

- ① 労働者災害保険（就業中の事故補償、死亡を含む）
- ② 死亡保険（就業中の事故によらない死亡に対する補償）
- ③ 退職保険（定年時、退職・解雇時に一括支給される一時金）
- ④ 年金保険（定年後に毎月支給される年金）（定年年齢は 2019 年 1 月 1 日以降 57 歳、以後 3 年ごとに 1 歳ずつ引き上げられ、65 歳まで延長）
- ⑤ 健康保険
- ⑥ 失業保険

それぞれの保険の保険料率と雇用主、従業員の負担割合、及び保険料算定のベースとなる給与上限は表 5 のとおり。

表 5 保険料率と負担割合

	料率（月額賃金に対する％）		保険料算定給与上限など
	雇用主	従業員	
労働者災害保険	最低リスクの職業：0.24％ 低リスクの職業：0.54％ 中リスクの職業：0.89％ 高リスク職業：1.27％ 最高リスクの職業：1.74％	負担なし	賃金上限なし
死亡保険	0.30％	負担なし	賃金上限なし
退職保険	3.70％	2.00％	賃金上限なし
年金保険	2.00％	1.00％	2023年3月から給与上限9,559,600ルピア。 2022年1月1日からの退職年齢は58歳
健康保険	4.00％	1.00％	保険料の計算基礎となる賃金の上限は、2020年1月1日から1,200万ルピア
失業保険	負担なし	負担なし	従業員の月額給与の0.46％を政府が保険料として拠出。月額給与500万ルピアが上限

出典：SSEK Law Firm の資料等より作成

2.2.1.5 雇用の終了と手当⁵

インドネシアの労働法、および雇用創出法では「解雇（Retrenchment）」という言葉ではなく、「雇用の終了（Termination of employee）」という言葉を使っており、雇用の終了の条件や条件に応じた支払額の算定について定めている。「雇用の終了」には、定年の年齢に達した場合も含まれるので、雇用の終了の手当には退職金も含まれることになる。

以下の場合が雇用の終了に該当すると規定している。

- 1) 会社が合併や統合、買収、分離を行い、労働者側に雇用関係を継続する意思がない、または雇用主側に労働者を受け入れる意思がない場合
- 2) 会社が損失を被ったことに起因して（会社の閉鎖を伴うかどうかにかかわらず）合理化を行う場合
- 3) 会社が連続して2年間損失を被ったことに起因して閉鎖する場合
- 4) 不可抗力による会社の閉鎖
- 5) 会社が債務返済の猶予を受ける場合
- 6) 会社の破産
- 7) 雇用主が以下の行為をしたことを理由に労働者側が雇用の終了を申し立てた場合
 - ・ 労働者に対する虐待、侮辱または脅迫
 - ・ 法令違反行為をするよう労働者に誘導／命令した
 - ・ 連続して3ヶ月間以上、所定の時期に賃金を支払わなかった
 - ・ 労働者に約束した義務を履行しなかった
 - ・ 合意のない業務の実施を労働者に命じた
 - ・ 労働者の生命や安全、健康、道徳を危険にさらす業務（雇用契約に記載のないもの）を与えた

⁵ インドネシアは退職や解雇も「雇用の終了」という言葉で表現され、保障は雇用の終了の手当として規定

- 8) 従業員による申し立てに対し、7) にいう行為を雇用主がした事実がないとする労使関係紛争解決機関の裁定があり、雇用主が雇用の終了を決定した場合
- 9) 従業員が自己都合で辞職した場合
- 10) 正当な証明を備えた書面による通知なしで労働者が連続して 5 勤務日以上欠勤し、雇用主側が適切に書面で 2 回労働者を呼び出した場合
- 11) 雇用契約、会社規則または労働協約で定めた規定に労働者が違反し、1 回目、2 回目および 3 回目の警告書を連続して受けた場合（雇用契約、会社規則または労働協約で別段の定めがある場合を除く）
- 12) 従業員が犯罪を行った容疑で当局に拘束されたため、6 ヶ月間業務を遂行できない場合
- 13) 従業員が就業中の事故によって長期の病気または障害を被り、12 ヶ月間を超えて業務を遂行できない場合
- 14) 従業員が定年を迎えた場合
- 15) 従業員の死亡

インドネシアにおける退職給付の法定給付は従来、定年・解雇時の雇用終了手当（会社都合退職手当）、勤続手当と権利補償手当の 3 つの合計であったが、雇用創出法により会社都合退職手当と勤続手当の合計額の 15%相当額とされていた権利補償手当がなくなったため、会社都合退職手当と勤続手当の 2 つの合計となった。自己都合退職時の雇用終了手当について強制適用でなく任意適用であるため、企業の雇用契約、社内規程、労働協約（「労働契約」）に規定される。会社都合退職手当と勤続手当の額は、表 6 をベースに、退職事由別に異なる支給倍率が適用される。

表 6 会社都合退職手当と勤続手当の算出ベース

勤続年数	会社都合退職手当	勤続年数	勤続手当
1 年未満	1 ヶ月基本給	3 年未満	-
1 年以上 2 年未満	2 ヶ月基本給	3 年以上 6 年未満	2 ヶ月基本給
2 年以上 3 年未満	3 ヶ月基本給	6 年以上 9 年未満	3 ヶ月基本給
3 年以上 4 年未満	4 ヶ月基本給	9 年以上 12 年未満	4 ヶ月基本給
4 年以上 5 年未満	5 ヶ月基本給	12 年以上 15 年未満	5 ヶ月基本給
5 年以上 6 年未満	6 ヶ月基本給	15 年以上 18 年未満	6 ヶ月基本給
6 年以上 7 年未満	7 ヶ月基本給	18 年以上 21 年未満	7 ヶ月基本給
7 年以上 8 年未満	8 ヶ月基本給	21 年以上 24 年未満	8 ヶ月基本給
8 年以上	9 ヶ月基本給	24 年以上	10 ヶ月基本給

出典：人材コンサルティング会社 Mercer ウェブサイト⁶⁶、

2021 年 2 月 2 日施行：雇用契約等に関する 2021 年政令第 35 号より作成

会社都合退職手当については、異なる退職事由別の支給倍率が定められている。例えば、会社が赤字で閉鎖になった場合は表 6 の同 0.5 倍、不可抗力で閉鎖の場合は同 0.5 倍、

⁶⁶ <https://www.mercer.com/ja-jp/insights/consultant-column/858/>

死亡した場合や長期障害・傷病の場合は同 2 倍、定年時は同 1.75 倍等と、細かく規定されている。勤続手当は退職事由に関わらず表 6 が適用される。ただし、自己都合退職、5 日以上の無断欠勤、犯罪により当局に拘束された場合等は支払われない。

参考までに定年までの退職金を試算すると、勤続 24 年以上の従業員が定年退職する場合、退職手当は基本給 9 カ月 \times 1.75 = 15.75 カ月分、勤続手当は基本給 10 カ月 \times 1 = 10 カ月分の併せて 25.75 カ月分が支払われることになる。

2.2.2 雇用情勢

2.2.2.1 労働人口

世界の第 4 位の人口規模を持つインドネシアは、労働力も豊富である。インドネシア統計局による 2023 年の年央人口は 2 億 7,870 万人で、15 歳以上の人口が 2 億 1,159 万人と全人口の 76% を占める。15 歳以上の労働人口は 1 億 4,662 万人（うち就業者 1 億 3,752 万人、失業者 799 万人）となっており、15 歳以上の人口に占める労働人口は 69% となっており、この数字はコロナ前と変化はない。インドネシアの労働人口の推移を表 7 に示す。

表 7 インドネシアの労働人口と 15 歳以上人口に占める労働人口の割合（労働力率）

単位：千人

	2019		2020		2021		2022		2023
	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月	8月	2月
労働人口	138,591	135,860	140,218	138,222	139,810	140,153	144,014	143,723	146,622
就業者数	138,591	128,755	133,293	128,454	131,064	131,051	135,612	135,297	138,633
失業者数	6,899	7,104	6,925	9,768	8,746	9,102	8,402	8,426	7,989
非就業者	61,194	65,325	62,379	65,751	65,550	66,556	64,530	65,698	64,967
15歳以上の人口	199,795	201,185	202,597	203,972	205,360	206,708	208,544	209,420	211,589
15歳以上の労働力率	69%	68%	69%	68%	68%	68%	69%	69%	69%

出典：Labor Force Situation in Indonesia 2022, 2023、インドネシア統計局

なお、表 8 のとおり、日本の 15 歳以上人口の労働力率は 2019 年から 2022 年まで 62% で、インドネシアよりも若干低い。

表 8 日本の労働人口と 15 歳以上人口に占める労働人口の割合（労働力率）

単位：千人

	2019	2020	2021	2022
労働人口	69,120	69,020	69,070	69,020
就業者数	67,500	67,100	67,130	67,230
失業者数	1,620	1,920	1,950	1,790
15歳以上の人口	110,954	111,113	110,715	110,445
15歳以上の労働力率	62%	62%	62%	62%

出典：総務省統計局「労働力調査基本集計」 2023 年 1 月 31 日

2023年2月の就業者の産業別構成比を見ると、農林水産業従事者が全就業者の29%を占め、構成比では最大となっている。以下、構成比が大きい順に、卸・小売・車/二輪車の修理（19%）、製造業（14%）が続く。就業者の産業別構成比を図16に示す。

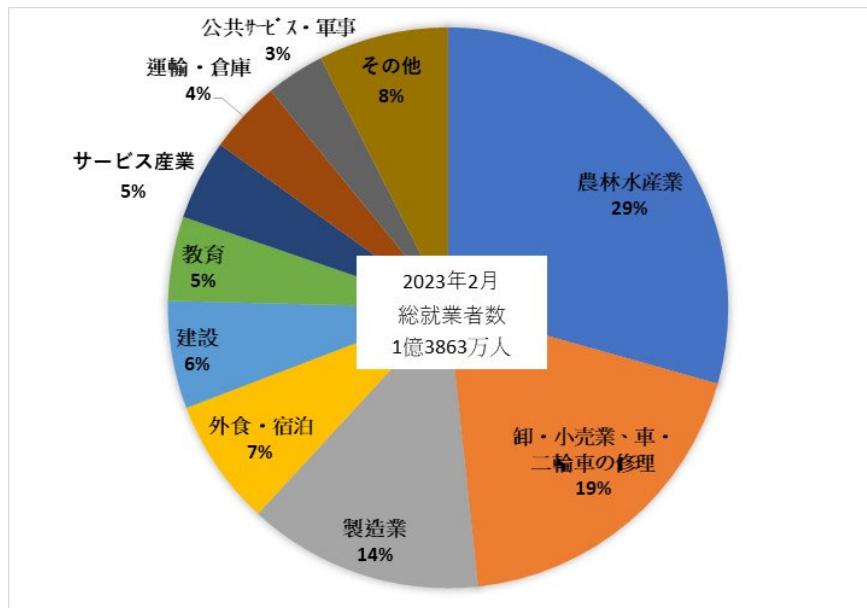


図16 就業者の産業別構成比

出典：Labor Force Situation in Indonesia 2023、インドネシア統計局

また、労働人口のうち男性は8422万人、女性は5719万人で、男性が60%、女性が40%を占める。男女比はコロナ前の2020年2月から変化していない。

2.2.2.2 失業率

全国平均の失業率はコロナ直前の2020年2月には4.94%と5%をきるころまで下落していたが、コロナ禍発生後の8月には7.07%まで上昇した。首都ジャカルタや工業団地が多く立地する西ジャワ州では10%を超えた。その後失業率は徐々に下がり、2023年2月には全国平均で5.45%と、コロナ禍前の5%前後の水準に近づいてきている。ジャカルタ、西ジャワ州でも8%未満となった。インドネシアの失業率の推移を図17に示す。

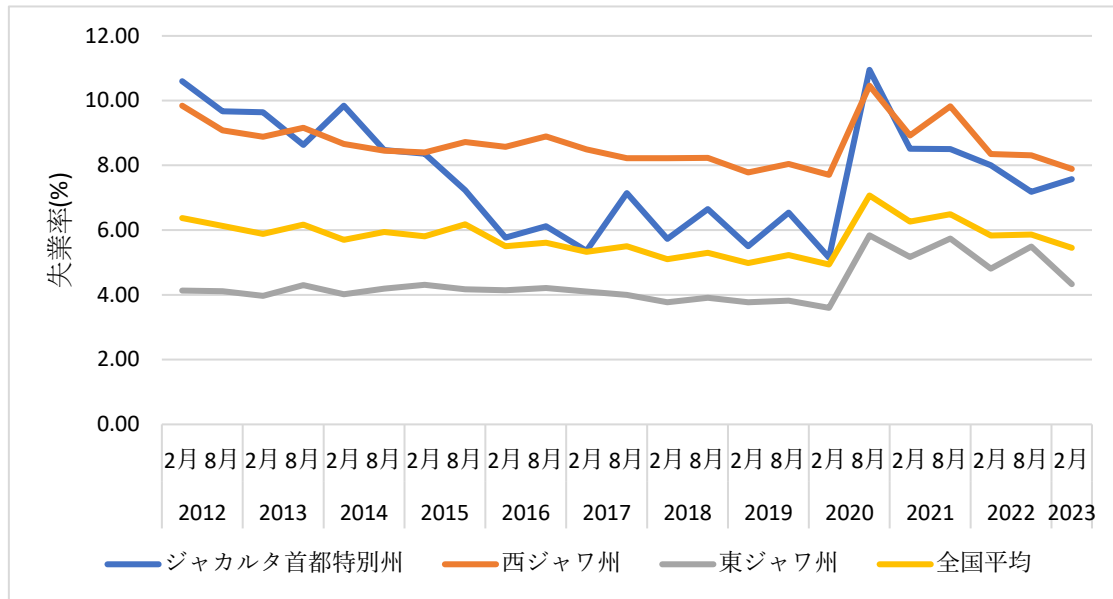


図 17 インドネシアの失業率の推移

出典：インドネシア統計局データより作成

回復基調にある雇用情勢であるが、若年層の失業率（全国平均）は、15～24 歳、20～24 歳でそれぞれ 19.4%、15.37%と全世代の失業率（5.45%）の 3 倍程度となっており、都市部の若年層の失業率は同 23.65%、17.70%とさらに高い（図 18）。

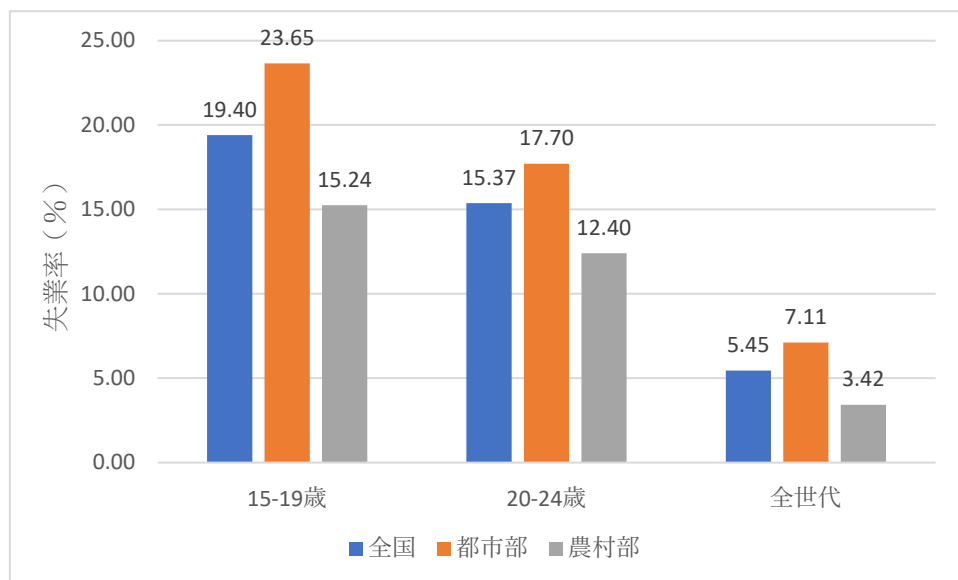


図 18 都市部、農村部の若年層の失業率

出典：インドネシア統計局データより作成

2.2.3 国民性

インドネシアは約 300 の民族が暮らす多民族国家で、言語の数も数百あると言われている。国民の約 85%がイスラム教徒で、世界最大のイスラム人口を有する国家としても知られているが、宗教信仰の自由が認められており、お互いの信仰を尊重し、多様性を認め

ている。イスラム教徒の多くはアルコール類や豚肉を口にしない。また、イスラムの戒律にある断食月（時期は毎年異なる）の期間中は、夜明けから日没までは水も口にしないことになっている。女性はヒジャブというスカーフのような布で頭を覆っていることが多い。宗教の信仰度合いは個人差あるが、イスラム教徒を雇用する場合には下記の点に留意すると良い。

- ・毎日お祈りをする人が多いため、昼食後などにお祈りができる、静かで他のスペースと仕切られているスペース（小部屋あるいは会議室等）を提供する。金曜日は礼拝の日となっているため、金曜日がイスラム教徒にとって特別な日だと周囲が理解しておくこと。ただし、礼拝に対する考え方（毎日5回必ず礼拝をする人から、外国にいる間はできる範囲で行えばいいと考えている人など）があるので、個人に確認するとよい。
- ・社員食堂等で食事を提供する場合は、可能であればハラフードを用意する。ハラフードを手配できない場合は、少なくとも豚肉、アルコールを調理に使わない。（本来、イスラム教徒は、豚肉を調理したことがあるキッチンで調理された料理も口にしない。）日本の食材は、ポークエキスやゼラチンなど豚由来の原料が含まれていたり、調味料にアルコールが含まれていたりするので、注意が必要となる。ただし、食事については、日本ではハラフードの入手が困難であることを理解して渡航している人が多いと思われるので、個人に、食べられるもの（どこまで許容できるか）を確認しておくことよい。
- ・宿舎を提供する場合は、自炊できる宿舎とするとよい。
- ・年に1カ月、ラマダン（断食）月がある。断食の時期はイスラム暦で定まっているため、太陽暦では、毎年時期が異なる。日の出から日没までは水も口にしないことになっているので、断食の時期は昼食などに誘わない。
- ・イスラム教において左手は不浄とされているので、左手を使った物の受け渡しは避ける。握手は右手で行う。
- ・頭は神聖なものと考えられているため、頭に触れることは避ける。
- ・人前で叱られることを嫌うので、社内などで従業員とコミュニケーションをとる際には留意する必要がある。性格は、楽観的でポジティブな人が多い。相互扶助の意識が強く、心遣いがあり、優しい人が多いと言われている。帰属意識が強いので、家族を大事にしたり、目上の人を敬ったりする姿勢を持つ人が多い。

インドネシア人は日本人から見ると時間にルーズな面がある。交通機関も遅延が目立ち、待ち合わせも30分程度遅れることは日常茶飯事である。ビジネスの場でも、工期や納期の遅延は日常的に発生する。こういった時間感覚は、「ゴム時間」と呼ばれている。

2.3 造船技能者育成や派遣の仕組みや費用、訓練学校のリスト

2.3.1 インドネシアの教育制度

造船技能者の育成の体制について概説する前に、インドネシアの教育制度について説明する。

インドネシアの基礎・中等教育は6・3・3制であり、初等教育（小学校）6年、前期中等教育（中学校）3年が義務教育となっている。教育省管轄の普通教育の他に、宗教省管

轄のイスラム教学校があり、普通教育と同様、幼稚園から高等教育まで実施している。

前期中等教育を終えて後期中等教育に入学するのは日本の高校入学年齢と同じ 16 歳で、後期中等教育は普通科高校と職業教育高校に分かれる。普通科高校は SMA (Sekolah Menengah Atas の略、Senior High School の意味) で、職業教育高校は SMK (Sekolah Menengah Kejuruan の略、Vocational School の意味) と呼ばれる。高等教育には大学とポリテクニクと呼ばれる実学 (職業教育) を中心に教える学校がある。なお、SMK (職業教育高校) といっても全ての卒業生が就職する訳ではなく、中には高等教育への進学を選択する者も存在する。インドネシアの学校制度の全体像を図 19 に示す。

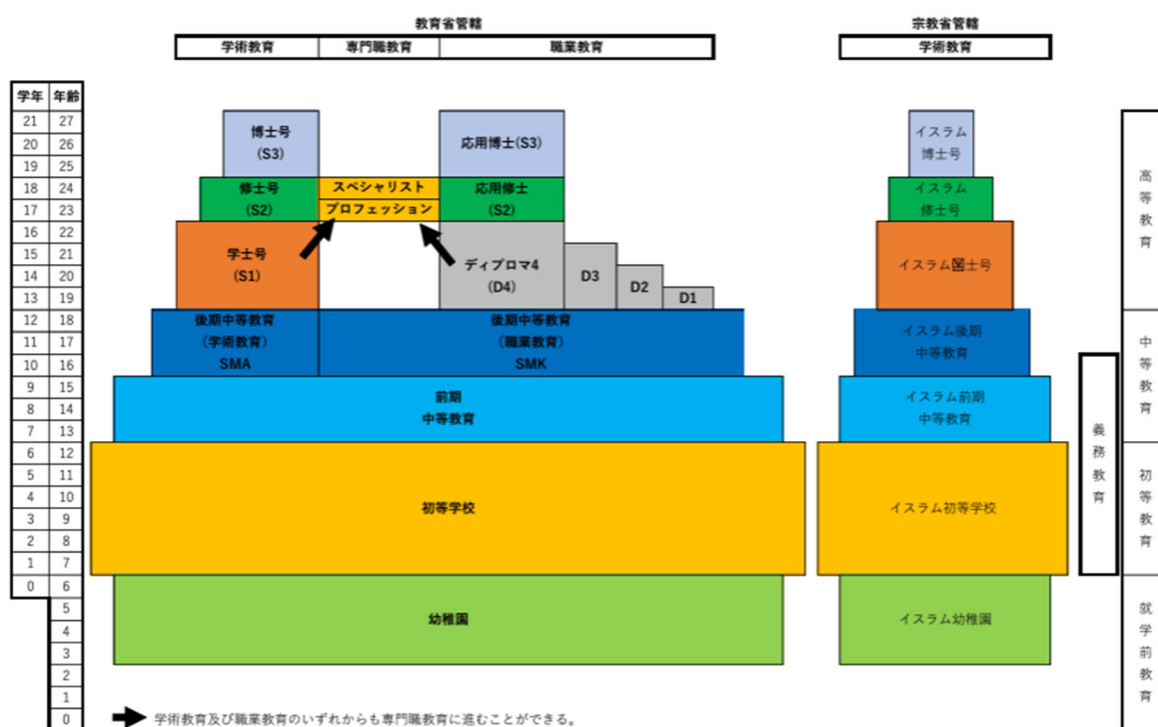


図 19 インドネシアの学校制度

出典：JICA「インドネシア国高等教育・職業教育にかかる情報収集・確認調査」2022年1月

2.3.2 造船技能者育成

溶接等、造船業に必要な技能を履修するのは、職業教育高校（SMK）となる。SMKには国立と私立があり、公立が 3,693 校、私立が 10,573 校の合計 14,266 校がある。SMKで習得する技能は基本的なレベルである。

溶接の技能工の場合、造船以外の業種においては、SMKで習得した技術のレベルで業務に従事することが可能であるが、造船においては、船級協会の溶接資格が必要になるなど求められる技術レベルが高いことから、SMKの卒業後に別途トレーニングセンターに通うことが一般的である。

今回訪問した SMK、政府系のトレーニングセンター、民間トレーニングセンターの概要は以下の通り。

2.3.2.1 職業教育高校

<SMK TEKNIK PAL SURABAYA>

立地：東ジャワ州スラバヤ市

URL: <https://www.smkteknikpal.sch.id/html/index.php>

概要：

国営造船所 PT PAL が運営する職業教育高校。母体は国営企業であるが、企業による運営であり、学校は教育省傘下の国立ではなく、私立に分類される。

専攻及び在學生：

鋼製船舶建造、溶接エンジニアリング、産業自動化エンジニアリング、コンピューター・ネットワークエンジニアリング、機械工学の5つの専攻がある。主として3年課程であるが、産業オートメーション専攻には4年課程もある。鋼製船舶建造では、AutoCAD や Mastercam を使った基礎的な設計も学ぶ一方、塗装や配管は教えていない。同校の専攻別生徒数は表9の通り。

表9 SMK TEKNIK PAL の専攻別学生数

	専攻	人数			
		1年生	2年生	3年生	4年生
1	鋼製船舶建造	76	70	76	NIL
2	溶接エンジニアリング	76	71	70	NIL
3	産業自動化エンジニアリング	37	35	36	36
4	コンピューター・ネットワークエンジニアリング	70	71	37	NIL
5	機械工学	75	73	69	NIL
	合計	334	320	288	36

注：4年生の人数がNILとなっている専攻は3年課程

出典：SMK TEKNIK PAL SURABAYA への問い合わせ

また、SMK TEKNIK PAL は、PT PAL の子会社のトレーニングセンター、PUSDIKLAT PAL Indonesia と建物を共同で使用している。PUSDIKLAT PAL Indonesia では、船級協会の資格の取得を目的とした溶接も教えており、企業の依頼に基づく企業別のトレーニング、及び SMK TEKNIK PAL の学生向けのトレーニングを実施している。PUSDIKLAT PAL Indonesia の詳細については、トレーニングセンターの章を参照。



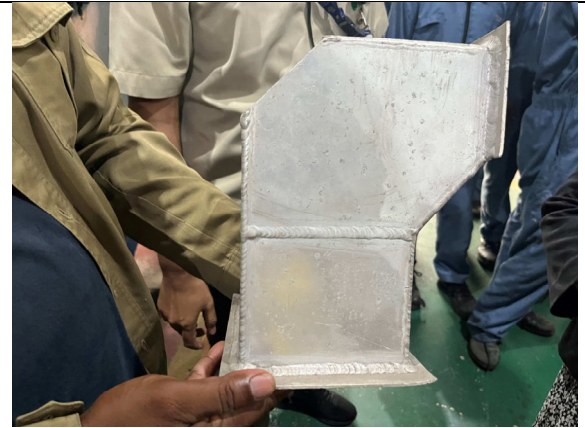
校舎



船舶建造ワークショップの様子



溶接の練習



生徒が溶接したサンプル



生徒が溶接したサンプル



PUSDIKLAT PAL Indonesia の溶接ブース

卒業生の主な進路：

SMK TEKNIK PAL の卒業生の進路は、就職、進学、起業のいずれかであり、就職する卒業生は様々な業界に採用されている。一方、造船所に就職している卒業生の人数に関するデータはないが、造船業界は就職先としては人気がある。PT PAL に就職する卒業生は毎年 6 人程度であり、他の卒業生は、PT Adilhun 等の東ジャワ州の造船所や、バタム島の造船所等に就職している。

日本への技能実習生：

日本への技能実習生については、技能実習生の送り出し機関である JIAEC を通じて、毎年派遣している。1 月に 3 年生から選抜する。これまで、この学校からは 47 名が技能実習生として日本に渡航している。技能実習を終えてインドネシアに帰国した後に、再度日本に働きに行く卒業生もいるが、人数は把握していない。

2023 年に韓国が造船とオフショア産業向けの労働ビザ（E7 ビザ）の発給を開始したため、韓国行に応募している生徒もいる。ただし、2023 年 11 月現在、生徒の選抜は未実施。

その他：

SMK の中でも、国营造船所の PT PAL グループの傘下にある SMK PAL については、同じ敷地内に PT PAL のトレーニングセンターがあることから、SMK PAL の学生であれば、在籍中に同トレーニングセンターに通い、船級協会の資格を取得することが比較的容易である。

<SMK KAL 2>

立地：東ジャワ州スラバヤ市

URL: <https://smkkal2sby.sch.id/>

概要：

私立の職業教育高校。兄弟校に SMK KAL 1 があり、こちらで自動車関連の技術を教えている。

専攻及び在学生：

SMK KAL2 には以下の 5 つの専攻がある。

- ・船舶建造：貨物船の建造方法を学ぶ（AutoCAD での設計・製図、取付（Fitter）、溶接等）。
- ・船舶機械加工：機械加工と船舶を学ぶ（旋盤、フライス盤、CNC 等）。
- ・輸送用車両エンジニアリング
- ・商船航海：船員教育
- ・商船エンジニアリング：商船の機械技師教育

いずれの専攻も 2 年課程。各専攻 1 学年 1 クラス。全校生徒は 293 人。1 クラス 1 学年 25 人程度。

船舶建造の溶接のトレーニングでは、溶接 2G（後述）の資格を取得する。それ以上の資格を取得したい生徒は Kampuh Welding（後述。以下「Kampuh」）でトレーニングを受ける。Kampuh では溶接 4G（後述）までの資格が取得できる。SMK の学生が卒業後にさらに溶接のスキルを身に着けるために行く学校は、Kampuh Welding と公立の訓練学校しかない。

卒業生の主な進路：

卒業生の進路は様々あり、統計はとっていない。造船所もあるが、それほど人気はない。造船所であれば、地元の修繕会社や、FRP 船の造船所等。検査会社に就職するケースもある。その他営業職や警備会社、起業など。商船航海、商船エンジニアリングの卒業生は内航船運航会社に就職することが多い。毎年の卒業生は、それぞれの専攻から 20 人程度。

日本への技能実習生：

卒業後すぐに技能実習生として日本に働きに行く学生はない。中流家庭の生徒が多く、渡航に関わる手数料等（320 万ルピア程度、約 3 万円）を支払うことができない。



<SMK 1 Perguruan Cikini Jakarta>

立地：ジャカルタ市

URL: <https://smkpergurucikini.sch.id/>

概要：

1979年に設立した私立の職業教育高校。親会社の Yayasan Peruguwan は、1942年設立の学校法人で、小学校から職業教育高校（SMK）まで複数の学校を運営し、傘下に 4 つの SMK を持つ。SMK 1 Perguruan Cikini Jakarta の教員数は 78 人、スタッフ 32 人。土地面積は 2.2 ヘクタール。生徒数は 2023 年 10 月現在 1,195 人。ジャカルタでは最大級の職業教育高校。

専攻及び在学生：

5 つの専攻があり、4 年制。造船の専攻はないが、造船に関連する技能教育には、溶接や機械加工がある（※ただし、船舶を想定した技能教育ではない）。機械工学専攻では、生徒はギア、シャフト、エンジンについて学習する。なお、機械工学科ではコマツと協力した共同カリキュラムによる授業を実施しており、卒業生にはコマツに就職する者もいる。

同校では、基礎的な日本語、中国語の授業も行っている。生徒数の専攻別内訳は表 10 の通り。

表 10 SMK 1 Perguruan Cikini Jakarta の専攻別生徒数

専攻	1 年生	2 年生	3 年生	4 年生	合計
機械工学	36	32	28	28	124
電気工学	34	35	16	16	101
自動車整備	151	16	87	87	341
ビジュアルコミュニケーションデザイン	37	115	37	37	226
電子工学	50	56	18	18	142
コンピューターネットワークエンジニアリング	113	37	105	105	360
ソフトウェアエンジニアリング	37	106	38	38	219
合計	458	397	329	329	1,513

出典：SMK 1 Perguruan Cikini Jakarta から入手した資料

従来、就学中に2～3カ月のインターンシップに行くことになっていたが、2023年度からインターンシップが6カ月になった。

卒業生の主な進路：

卒業生の進路は、就職、進学、起業のいずれかで、約半数が就職している。

日本への技能実習生：

JIAEC を通じて 2010 年から日本に技能実習生を派遣しており、その数は 100 人程度に上る。学校が開催する就職説明会には、インドネシアの企業の他に JIAEC も参加して学生に技能実習生プログラムを PR している。行先は広島、長崎等で、職種は、機械加工、フライス盤、プラズマ切断機、溶接等である（造船分野への派遣実績については、確認を求めたものの、明確な回答は得られなかった。）。

日本での就業の人気は高い。最近では 2023 年 8 月に、電気電子分野で日本に実習生として渡航した。JIAEC が関心ある学部は、機械工学、電気工学、電子工学。介護にも関心があるが、この SMK では介護は教えていない。生徒の中には自分でエージェントを通して応募し、日本に就職する場合もあるので、何人くらいが卒業後に日本で働いているかは、学校では把握していない。JIAEC のプログラムは技能実習が前提であるので、正社員としての雇用を希望する学生はエージェントを使っている可能性がある。

なお、ドイツのエージェントと派遣に向けた協議を行っている最中であり、間もなく覚書（MOU）を交わす予定となっている。中国、韓国には派遣していない。かつてはマレーシアにも派遣していたが、派遣先国としては人気がなく、現在は派遣していない。



その他：

政府の規則により、職業教育高校は、「教育のための工場」である「テクノパーク」を設立することになった。同テクノパークでは、実際に企業からの依頼を受けて、商品開発と試作品の製造を生徒が行う。これまでに開発したものでは、プラスチックごみのリサイクルシステムがある。（訪問時に確認した生徒の製作物は、机や椅子など、工業用品というよりは生活用品を主に製作している様子であった。）

<SMK Tanjung Priok>

立地：ジャカルタ市

URL: NA

概要：

元々は船員の学校であり、船舶の機関部の職員を育成していたため、船舶機械工学の専攻がある。かつては船舶機械工学専攻だけで 1000 人くらいの生徒が在籍していたが、就職先として協力が得られるのはジャカルタ唯一の造船所である Koja Bahari のみであり、Koja Bahari も卒業生全員を雇用することは困難であることから、船舶機械工学以外

の専攻を設けた。現在の専攻は、船舶機械工学、自動車、コンピューター、物流エンジニアリングの4つ。船舶機械工学では、溶接、配管、研磨、鉄旋削（Turning Iron）を教えている。

専攻及び在校生：

学生数は1年生138人、2年生174人、3年生106人の合計420人。このうち船舶機械工学専攻は1年生23人、2年生25人、3年生10人の合計58人。船舶機械工学の教員は4人いるが、造船所で働いた経験はなく、ジャカルタ唯一の造船所である Koja Bahari から出張講師を迎えている。ジャカルタ近郊に造船所は1つしかないこともあり、船舶機械工学の専攻に対する政府の補助がない。一方、自動車の専攻では、10年前に機器の購入に対して政府の補助が得られている。

船舶機械工学の学生のインターンシップは、Koja Bahari 等において3カ月実施されている。

卒業生の主な進路：

船舶機械工学の卒業生は、Koja Bahari の他に海運会社等にも就職する。

日本への技能実習生：

卒業生の海外派遣を学校として支援しているわけではないが、5～6年前にエージェントを通じて、2人の卒業生が技能実習生として日本に渡航したことがある。しかし、専攻と異なる仕事に従事するなどの問題があったと聞いている。

その他：

船舶機械工学専攻は、協力を得られる企業が Koja Bahari しかないので、溶接教育に対する日本の協力を期待している。できれば、船舶機械工学科の教員のトレーニングを行うトレーナーを派遣してほしい。

	
<p>溶接ブース</p>	<p>溶接ブース</p>
	
<p>溶接機</p>	<p>溶接機</p>
	
<p>機械加工</p>	

2.3.2.2 トレーニングセンター

SMK で学ぶ溶接の技能は基本的なものであるため、造船の溶接業務に従事するためには、トレーニングセンターに通うなどにより技能を習得する必要がある。

ほかには、公立のトレーニングセンターが各地にあり、労働省のウェブサイトによると、全国に3,000校以上ある。このうち、何校で造船向けの技能を教えているかについては、定かではないが、インドネシアの中で造船が盛んなスラバヤの公立のトレーニングセンター（BLK）では、造船に関連する技能を教えている。

今回訪問した、3つのトレーニングセンターの概要は次のとおり

<Kampuh Welding>

設立の背景：

私立のトレーニングセンターである **Kampuh Welding**（以下「**Kampuh**」）は、スラバヤ工科大学（ITS）を卒業し、PT PAL に 30 年程度勤めた Moch Moenir 氏が、2007 年に PT PAL 退職後に設立した。PT PAL 勤務時代に、PT PAL より三井造船の玉野、千葉、新潟等の事業所に実習生を送ってインドネシアの溶接技能者の技能向上を図っていた。PT PAL の退職後、2014 年にそれまで落ち込んでいた造船需要が回復し、三井造船より溶接技能者を送ってほしいとの依頼があったが、丁度その同時期にインドネシアにおいて内航船を 200 隻建造するプロジェクトが開始されたことにより、インドネシア国内の SMK の卒業生を当たっても日本に派遣できる人材が全く見つからなかった。そのため溶接学校を設立した。2015 年 5 月に開校し、当初は政府が授業料の 50% を補助し、**Kampuh** が残り 50% を負担することにより、生徒の授業料負担はなかった（現在は有料）。初年度の生徒数は 100 人、2016 年は 300 人、2017 年は 500 人、2018 年は 700 人、2019 年は 1200 人と増えていった。また、**Kampuh** の受講生の口コミにより、SMK の学生の間でも **Kampuh** の名前が広まっていったが、コロナ禍となり授業ができなくなった。コロナは収束したが、現在は政府の補助金がなくなり、生徒は授業料の負担が求められることになってしまった。

事業内容：

Kampuh は、トレーニングセンター（LPK）であり、インドネシア国内の職業あっせん、日本への技能実習生派遣（送り出し機関）、特定技能者（SSW）派遣のライセンスを取得している。

生徒：

Kampuh の学生は、SMK などの高校相当の学校を卒業した生徒であり、SMK で溶接を既に学んでいる場合は、**Kampuh** において溶接を 1 か月半学んだあと、船級協会の試験を受ける。これまでに多くの受講生が船級協会の溶接試験に合格している。日本海事協会（NK）については、3,342 人がこれまでに合格した。**Kampuh** における溶接認定合格者実績を表 11 に示す。

表 11 Kampuh Welding の各種機関での溶接認定合格者実績（2015 年 5～2023 年 10 月）

In Kampuh Welding Indonesia

認定機関	BNSP		BKI		NKK		LR		BV		IIW		MIGAS		石油ガス資格		Kampuh		合計	
	年	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板	ハ°イ°	板		ハ°イ°
2015	20	1	48		62															131
2016	20				335		38													393
2017	30				509	55	76		44											714
2018	187	12			705	183														1,087
2019	49	24			780	172				74	62									1,161
2020	26	8	4	4	264	25				17	10	14			12		76	1		461
2021	1,071	120				60									10					1,261
2022	358	164			138	18									34					712
2023	355	17			35	1														408
合計	2,116	346	52	4	2,828	514	114	0	44	0	91	72	14	0	56	0	76	1		6,328
	2,462		56		3,342		114		44		163		14		56		77			

BNSP：インドネシア国家職業資格認証機構

BKI：インドネシア船級協会

MIGAS：インドネシア石油ガス上流事業監督執行機関

石油ガス資格は、Director General of Oil and Gas of Indonesia が発行

Kampuh とあるコラムのものは、Kampuh は試験会場であり、資格は BNSP が発行する。

In Kampuh Welding Cikarang

認定機関	BNSP		Reguler		合計	
	年	板	ハ°イ°	板		ハ°イ°
2017		250			250	
2018		488			488	
2019		720			720	
2020		17	24	103	144	
2021		654	137		791	
2022		50	150		200	
合計		2,179	311	103	0	2,593
		2,490		103		

注：Reguler は、Kampuh が発行する参加証明書

出典：Kampuh Welding から 2023 年 11 月に入手した資料

日本への派遣の現状：

2018 年に在京インドネシア大使館で、造船所向けに説明会を行い、以後、多くの造船所から依頼があった。コロナ前には三井造船に 350 人を派遣した実績がある。コロナ後は、北日本造船、大島造船、今治造船等に派遣している。

技能実習生や、日本での 3 年間の技能実習を終えて帰国した人（以下「技能実習卒業生」）を SSW として日本に派遣している。現在は SSW の派遣の要望が多く、技能実習卒業生はソーシャルメディアなどで発掘している。

2023 年 11 月現在、同社が派遣した 92 人の技能実習生、107 人の SSW が日本で働いている。派遣先は表 12 のとおりである。

なお、Kampuh Welding は、渡航費を労働者に負担させる派遣方法をとっておらず、雇用者側が負担することを求めている。そのため、これまでは、航空運賃などを負担に同意している造船所へのみ、派遣をしている。

表 12 Kampuh Welding から派遣した技能実習生、特別技能労働者の在日滞在者数

社名	技能実習生	特定技能	合計
備南造船	3		3
新潟造船	5		5
常石造船	3		3
大島造船	18	12	30
北日本造船	61	37	98
今治造船		58	58
江南造船	2		2
合計	92	107	199

注：2023年10月現在

出典：Kampuh Welding から2023年11月に入手した資料

日本以外への派遣：

日本以外の国には派遣していない。台湾、香港、シンガポール、韓国は、派遣に際して労働者から料金を徴収しているが、Kampuh では労働者からは手数料や渡航費を徴収するべきではないと考えており、授業料以外は労働者に請求していない。前述のように、日本に派遣する場合も、渡航費を負担することに同意した造船所にも派遣している。

設備：

公立の職業訓練校には、政府から機械が供給される。たとえば、LKK Jakarta には1台300万円くらいの溶接の機械が300台あるが、インストラクターは3人しかいない。Kampuh は政府の支援がないので、産業界の支援を受けている。溶接機械も複数ブランドがあるが、派遣先の職場で様々な溶接機を使うことが想定される受講生にとってはメリットである。

Kampuh では一度に200人のトレーニングができるが、現在（訪問時）は15人しか受講しておらず、稼働率が低い状況は課題である。

トレーニング期間：

政府の補助があった過去においては、定期的に6週間コースのトレーニングを行い、その後インドネシアの造船所等で3か月のインターンシップを行っていた。現在は、受講志望者があれば不定期で開催している。

日本への派遣に向けたトレーニング：

日本から人材の派遣依頼があった時は、採用予定規模に応じて募集を行い、トレーニングを実施している（造船所によっては、職員がKampuh に来て、直接溶接の技術指導を行なっているところもある。また、溶接の模範モデルをKampuh に送り、目指すべき技術レベルを事前に示しているところある。）。

トレーニングの内容としては、SMK を卒業した学生に対して、1.5か月の技能訓練の後、1.5か月のインターン実習を行っており、その後3か月の日本語学習を実施している。クラスの編成に当たっては、過去にカリキュラムを修了した待機組に加えてソーシャ

ルメディアネットワークを活用して SMK の卒業生に募集をかけている。この際、選考に受からない者がいることも考慮して、選考対象者は採用予定者の 2 倍程度になるようにクラスを編成している。

選考については、造船所より担当者が Kamph に来て実施されており、溶接の実技試験と 5 名単位の面接試験が実施される。

その他：

トヨタが社会貢献の一環でトレーニングスクールを設立するが、そのトレーニングスクールの立ち上げを手伝っている。センターを設立し、インストラクターのトレーニングを行う。実際のオペレーションはトヨタが行う。

設備視察：

溶接トレーニングの場所には溶接ブースが 85 ある。溶接のインストラクターの 1 人は大島造船の技能実習生の一期生だが、SSW として大島造船に戻ることにしているとのこと。

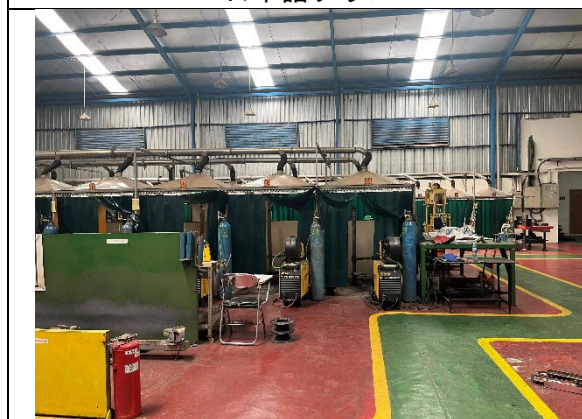
検査のラボでは、材料の検査などを多くの機械を揃えている。造船所、メーカー、建設会社などからの依頼で検査をする。NK、ロイズ、BV、BKI などの船級協会も訪れた。企業の多くは検査機械を持っていないので、検査の外注を受けている。



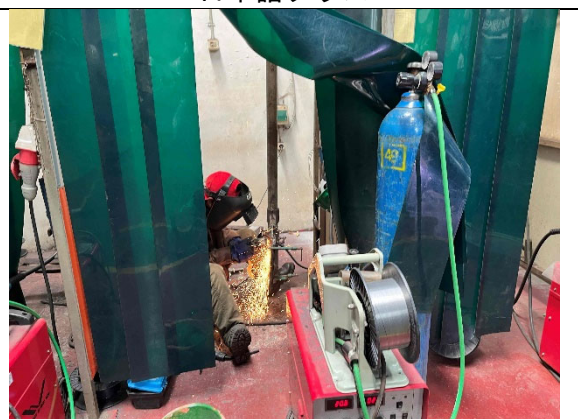
日本語クラス



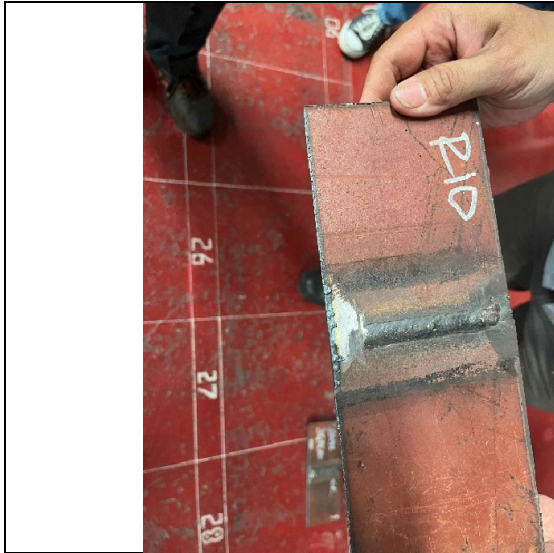
日本語クラス



溶接ブース



溶接練習



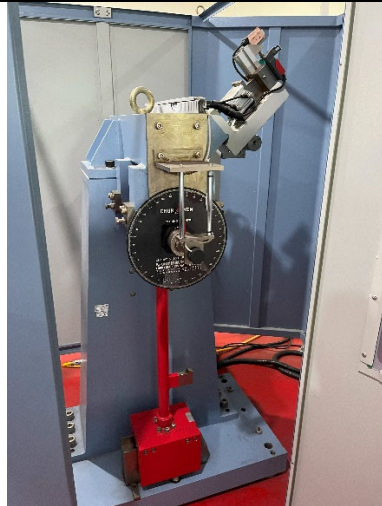
溶接サンプル



溶接サンプル（曲げ試験）



引張試験機



シャルピー衝撃試験機



硬度測定器



材料成分分析機

<PUSDIKLAT PAL Indonesia>

2001年に国営造船所 PT PAL の子会社として設立された人材育成会社で、インドネシアのインドネシア国家職業技能適性標準（Standar Kompetensi Kerja Nasional

Indonesia:SKKNI) に沿ったトレーニング及び認証試験の実施、及び認証を行っている。職業教育高校で紹介した SMK TEKNIK PAL SURABAYA と同じ敷地内に立地している。技術トレーニング科目は表 13 の通り。

表 13 PUSDIKLAT PAL のトレーニング科目

溶接	建設とコーティング
SMAW 鋼板溶接 GMAW / FCAW 鋼板溶接 GTAW 鋼板溶接 SMAW + FCAW 鋼板溶接 SMAW 配管溶接 GTAW 配管溶接 SMAW + FCAW 配管溶接 溶接検査員	鋼板建設組み立て 配管建設組み立て 鋼板建設製作 配管建設製作 ブラスティングと塗装 コーティング検査員
電気電子	情報通信
住宅・オフィス電気施工 産業用電気施工と電力施工 空調/冷却機械保守 空調/冷蔵機械保守	オフィス事務（コンピューター） コンピューターネットワーク敷設 コンピューターテクニシャン グラフィックデザイン初級 グラフィックデザイン上級
機械	デジタルイメージング（Photoshop）
旋盤 CNC 機械オペレーター CNC 機械プログラミング	ビデオ編集初級 ビデオ編集上級
CAD	ウェブデザイン初級 ウェブデザイン上級
2D CAD 製図 3D CAD 製図	ウェブプログラミング初級 ウェブプログラミング上級

出典：PUSDIKLAT PAL から入手した資料

技術分野以外のマネージメントの分野でも、人材マネージメント、プロジェクトマネージメント、生産管理、品質管理等のトレーニングコースも実施している。PT PALをはじめ、100以上の企業からトレーニングを請け負っている。例としては、国営造船所 PT PAL、国営石油会社 PERTAMINA、国営港湾会社 PELINDO III、国営空港会社 ANGKASA PUR II、国営鉄鋼会社 Krakatau Steel、民間造船所 PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia、PT Indonesia Marina Shipyard、金融機関 Mandiri 銀行、BNI 銀行、BRI 銀行等がある。学校についても、SMK PAL 以外の職業訓練高校向けのトレーニングも行っている。

2017年から2023年までに同社のトレーニング及び認証試験参加者数は、表14のとおりである。

表 14 PUSDIKLAT PAL のトレーニング参加人数

年	参加人数			合計
	技術トレーニング & 認証	マネジメントトレーニング & 認証	認証	
2017	546		204	750
2018	780	66	525	1,371
2019	185		1,023	1,208
2020	101	366	920	1,387
2021	212	52	434	698
2022	338	17	880	1,235
2023	233	22	422	677
合計	2,395	523	4,408	7,326

注：認証参加者数は、同社でトレーニングを実施せず、企業から認証試験のみを同社が受けて、同社が試験を実施し、合格者には国家職業資格認証機構（BNSP）の認証を発効している。同社は BNSP から認証発行のライセンスを取得している。

出典：PUSDIKLAT PAL から入手した資料



溶接ブース

溶接試験

座学授業

CAD クラス

出典：同社企業パンフレットより

<UPT BLK Surabaya>

概要：

東ジャワ州が運営する 16 カ所のトレーニングセンター（BLK）の 1 つで、受講対象者は、19 歳から 26 歳までの普通高校卒業生、SMK の卒業生、大学の卒業生である。入学に当たっては、州政府が試験をしている。

UPT BLK Surabaya においては、次の 9 つの科目を教えている。

1. 製造エンジニアリング
2. 溶接エンジニアリング
3. 自動車エンジニアリング
4. 電気エンジニアリング
5. エレクトロニクスエンジニアリング
6. ビジネス&マネージメント
7. 情報通信
8. 観光
9. 縫製

受講費用は無料で、ランチも無料で提供されるほか、生活費の補助も学生に提供される。受講期間は 43 日間で、受講後は建設、造船、製造業などの企業に就職する。

海外への派遣の状況（韓国）：

2023 年 11 月にサムソン重工と東ジャワ州政府が、溶接工の人材育成で覚書を交わしており、2024 年 4 月までに東ジャワ州から 300 人を派遣し、韓国で 2～3 年働くというプログラムを進めている。サムソン重工は、インドネシア全土から合計 1000 人の労働者を韓国に派遣することを計画している。覚書の署名後、韓国から UPT BLK Surabaya のトレーナーを指導するインストラクターが UPT BLK Surabaya に派遣されており、更に UPT BUK Surabaya のトレーナーは、韓国で研修を受ける予定になっている。トレーナーの技能チェックは、韓国オフショア造船協会（Korea Offshore & Shipbuilding Association : KOSHIPA）が行う。費用は全てサムソン重工が負担する。

なお、溶接のトレーナーの人数は少なく、東ジャワ州で 15 人、スラバヤで 4 人しかいない。

UPT BLK Surabaya の生徒にとって、サムソン重工が求めるフラックスコールドアーク溶接（FCAW）の試験基準に合格することは、容易ではない。派遣に当たっては、Inte Solution という韓国の人材派遣会社が入って、韓国語研修や派遣手続きを行う。現在（2023 年 12 月初旬の訪問時）、64 人の修了者が試験に合格し、Inte Solution で韓国語研修を受講中である。他に 7 人が合格しているが、他の学生の実技合格を待って、韓国語の研修を始める予定である。

海外への派遣の状況（韓国以外）：

UPT BLK Surabaya からは、EKA という送り出し機関を通じて、台湾に建設労働者も派遣している。日本には、公益財団法人国際人材育成機構アトム・ジャパンを通じて技能実習生を派遣しているが、溶接や造船の分野ではない。

生徒：

現在（2023年12月初旬の訪問時）、UPT BLK Surabayaの溶接の生徒数は、128人である。



溶接練習場



溶接練習中



学生の溶接サンプル



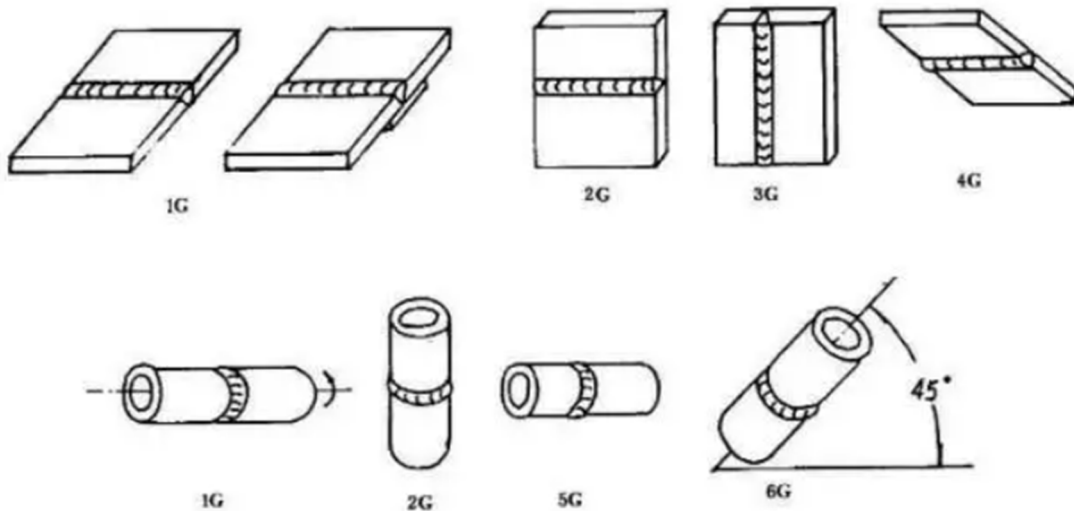
学校入り口

(参考) 溶接資格について

溶接 1G から 6G は、溶接の向きを指すもので、G はグループ溶接 (Groove、開先溶接とも呼ばれる) を指す。向きの定義は以下の通りである。

溶接の向きの種類

	板	パイプ
1G	平らな表面溶接	水平溶接
2G	水平溶接	垂直固定溶接
3G	垂直溶接	なし
4G	オーバーヘッド溶接	なし
5G	なし	水平固定溶接
6G	なし	45 度斜め固定溶接



溶接の向きの種類の図解

出典 : <https://www.machinemfg.com/what-does-1g-2g-3g-4g-5g-and-6g-mean-in-welding/>

この他に、フィレット溶接 (1F から 4F) など定義されている。

これらの異なる向きの溶接の技能試験は、インドネシアでは、国家職業資格認証機構 (Badan Nasional Sertifikasi Profesi : BSNP) からライセンスを取得した専門職業資格検定機関 (Lembaga Sertifikasi Profesi: LSP) が実施している。BSNP は、特定の職種に就くために持っている最低の知識、技能及び職業態度を網羅するインドネシア国家職業技能適性標準 (Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia:SKKNI) を設定している。2024 年 1 月現在 900 近い職種について設定されている。溶接については、2018 年の労働省規定 No.98 で、職業技能適正標準が定められている。溶接工だけでなく、溶接工アシスタント、監督者、溶接検査官など、溶接に関わる様々な職種について技能適正標準を定めている。溶接工も、板、パイプ、あるいはグループ溶接、フィレット溶接など、それぞれ技能適正標準が定められている。

溶接工の試験の評価には、材料、道具、機器、消耗品、溶接表面の状況の確認や、機械の設定等準備段階の手順、溶接の角度、安定度等溶接の実技、溶接の出来等が含まれる。

2.3.3 造船技能者の派遣の仕組み

日本への技能者の派遣には、技能実習生、特定技能の他、船舶設計等のエンジニアの場合は、技術・人文知識・国際業務（技人国）ビザを取得する方法がある。

2.3.3.1 技能実習生派遣の仕組み

日本に技能実習生を派遣する方法は以下のとおり。

- 1) 政府間協力によるもの。公益財団法人国際人材育成機構（略称アイム・ジャパン）が、インドネシアの州政府の社会労働局と協力して技能実習生を派遣する。
- 2) インドネシアのトレーニングセンター（Lembaga Pelatihan Kerja : LPK）で、送り出し機関の認定を取得したところが、日本の提携先団体を通じて、受け入れ先企業に派遣するもの。即ち、トレーニングセンター（LPK）としての資格を取得した機関が、日本の監理団体と提携した後に、送り出し機関の認定を受けて、派遣事業を行う。このルートでの派遣は団体監理型と呼ばれ、事業協同組合や商工会等の営利を目的としない団体（監理団体）が技能実習生を受け入れ、傘下の企業等（実習実施者）で技能実習を実施する。
- 3) 企業単独型と呼ばれる方法で、日本の企業等（実習実施者）が海外の現地法人、合弁企業や取引先企業の職員を受け入れて技能実習を実施するもの

1) のアイム・ジャパンの場合は、日本のアイム・ジャパンが監理団体となり、そのインドネシアの出先機関が送り出し機関となって派遣事業を行うため、形態としては 2) の団体監理型に当てはまる。一方、アイム・ジャパンは造船技能者を派遣していないので、造船業については、2) 或いは 3) の方法による派遣となる。

また、3) のケースは非常に少なく、公益財団法人国際人材協力機構のウェブサイトによると、2021 年末では企業単独型の受入れが 1.4%、団体監理型の受入れが 98.6%（技能実習での在留者数ベース）となっている。

LKP 及び送り出し機関の認定は、インドネシア労働省が行う。2023 年 12 月 4 日現在、インドネシア労働省のウェブサイトには 399 社の送り出し機関（LPK-SO）が掲載されている。なお、必ずしも全ての送出し機関が日本人の駐在をおいている訳ではなく、現地の事情通によれば、全体の 3 割くらいではないかとのことであった。

<送り出し機関・監査機関を通じての派遣プロセス>

インドネシアの送り出し機関は、日本の監理団体からの依頼を受けて、派遣する労働者の募集を行う。職業教育高校（SMK）等と提携して定期的に学生を確保しているようである。

送り出し機関は、SMK での就職説明会、SMK の卒業者が通うトレーニングセンター、ソーシャルメディアなどを通じて、応募者を募る対象者は SMK 等の新卒や、既に社会人になっている人で、年齢は 18 歳から 23 歳までであることが多い。送り出し機関が書類審査などで一時スクリーニングを行い、合格した候補者に対して日本語研修を行う。

労働者の募集に際して、受け入れ機関（研修生を受け入れる企業）が面接に来る場合と来ない場合がある。ある大手送り出しによると、受け入れ機関から人選を任されている場合には、派遣人数ちょうどくらいの労働者を選び、日本語等の必要な教育を受けさせる。

受け入れ機関が面接に来る場合は、派遣人数の 1.5～2 倍を選ぶ。日本語研修が半分ほど終わった時点で、日本の受け入れ機関が面接を行い、実習生を選抜。選ばれた候補者はそのまま研修を続行する。選ばれなかった候補者は、待機となり、次の受け入れ機関の採用に回す。待機中はアルバイトなどを行っている。

送り出し機関の中には、日本語教育の他、受け入れ機関の要望による職業訓練などを行うところもある。

なお、造船向けの溶接を教える民間のトレーニングセンターの最大手は **Kampus Welding** で、これまでに多くの技能実習生を日本に送り出している。

2.3.3.2 特定技能者派遣/採用の仕組み

特定技能者の採用には次の 2 つの方法がある。

1) 企業による直接採用

企業は、インドネシア政府が開発したオンラインのマッチングシステム「労働市場情報システム（以下 IPKOL）」に登録し、求人活動を行う。インドネシア人の求職者も IPKOL に登録して職探しをすることになっている。しかし、システムのメンテナンスが行われず、だれも求職者が登録していない状態で、このマッチングシステムは現在、機能していない

2) インドネシアの海外職業紹介事業者（P3MI）経由の採用

P3MI は、Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia の略で、インドネシア人に海外での職業紹介を行う会社を指す。P3MI は、BP2MI に登録する必要があり、2023 年 4 月現在、302 社が登録されている。P3MI が労働者を派遣する先の国は日本だけに限らず、インドネシア政府が労働者派遣の二国間合意が締結している国に派遣することができる。また、BP2MI 規則 2020 年第 9 号においては、インドネシアの移民労働者に海外就職の費用を負担させてはならないと定められており、渡航・帰国の運賃、ビザ、などは雇用主が負担することになっている。

造船分野における特定技能者の日本への派遣に限ってみると、技能実習生として 3 年の経験を有する者（以下「技能実習修了者」）は、特定技能試験なしで特定技能者として渡航できることもあり、今のところ、P3MI を通して派遣されたケースは確認されていない。その背景には、造船分野の特定技能試験に合格することが難しいことも要因として挙げられる。

技能実習修了者ではない場合、実技と語学の試験に合格すれば、特定技能者として日本への渡航が可能となる。しかし、造船分野に求められる溶接の技能レベルは他の分野と比べて高く、合格することは容易ではない。

このように、潜在的な特定技能者の候補者は、帰国した技能実習生であるが、帰国後の彼らの動向は、送り出し機関が一部を把握しているのみで、国としてデータベース化しているわけではない。ヒアリングによると、帰国者は日本企業に就職、地場企業に就職、独立起業、特定技能者として再渡航、進学、家庭に入り働いていない等などであるが、帰国者の動向は全て把握されているわけではない。特定技能で再渡航する場合は、技能実習を行った会社に就職することも多い

ようである。その際は、P3MI を通さずに採用に至っている。また、技能実習生として日本に滞在中に、特定技能に移行することもある。これらの場合、ビザ等の手続きは本人が行っている。P3MI ライセンスを持つある派遣会社によると、これまでに特定技能者 481 人を派遣しており、そのうちの 9 名は造船所に就職しているが、いずれも技能実習修了者である。同社の場合、グループ内の送り出し機関が派遣・帰国した技能実習修了者だけでは足りず、技能実習修了者から友人を紹介してもらい、あるいはトレーニングセンターからの紹介等も、募集の方法としている。

2.3.3.3 技人国ビザによる採用の仕組み

特定技能によるビザの対象となっていない職種の場合、「技術・人文知識・国際業務（技人国）」ビザを取得して、日本で働くことができる。技人国ビザとは、企業や団体等と契約し、事務職やエンジニアなど専門的・技術的素養を必要とする、いわゆるホワイトカラーの外国人が取得できるビザである。船舶設計等の人材は、技人国ビザを取得することになる。技人国ビザの対象となるインドネシアの人材は、P2MI を通じて人材を募集することができるが、いわゆる人材紹介料がかかる。これまでのヒアリングによると、船舶設計等のエンジニア職で、日本の造船所で働くインドネシア人、のみならず外国人は、

- ・日本の大学の卒業生
- ・中小型造船工業会（CAJS）のインターンシップから正社員に転向する場合
- ・CAJS と類似のインターンシッププログラムを開始した CAJS メンバー以外の企業によるインターンから正社員への登用
- ・既に正社員として働いている外国人人材の知人
- ・インドネシアの大学などに直接コンタクトをして卒業生の紹介を受ける

等の人的コネクションによる採用が多いようである。

今回訪問したスラバヤ工科大学、インドネシア大学には、日本の大手造船所や設計事務所が、採用のため訪問している。学生選抜の数か月前にキャンパスに行き、会社説明会を実施、その後、学校を通じて就職希望者を募り、面接のために再度インドネシアに渡航している。

今回の調査で訪問した、PM3I ライセンス会社を持つ KOBA グループについて、参考までに下記に紹介する。

<KOBA グループ>

Koba グループは、日本の人材派遣、人材紹介、特定技能人材の登録支援機関である、株式会社バイタル⁷の関連会社。技能実習生の派遣を行う PT. Koba、特定技能者の派遣を行う PT. Takumi Koba、介護専門にトレーニングを行う Koba Kaigo Training Centre 等を傘下に持つ。日本の受け入れ機関は、バイタル他、20 社程度との取引がある。

2017 年から技能実習生、2019 年から特定技能者を派遣している。2017～2022 年の技能実習生の派遣実績は約 1,000 人。技能実習生の派遣業種は、介護、製造、農業水産、食

⁷ バイタルはインドネシア以外、中国、ベトナム、ミャンマー、モンゴル、タイ、フィリピンからも特定技能労働者を受け入れている。外国人材は特定技能労働者のみで技能実習生の受け入れは行っていない。

品加工、建設、宿泊業、溶接、機械で、特定技能者の派遣業種は、介護、ビルクリーニング、素形材産業、産業機械製造業、造船・舶用工業、宿泊、漁業、農業、建設、自動車整備、外食、航空、電気・電子情報関連産業、飲食料品製造業。

現在、同社が派遣した技能実習生 200 人、特定技能者 481 人が日本に滞在している。特定技能者のうち 9 人は溶接と電気機器組み立ての職種で、造船所に勤務している。この 9 人は、全員、造船分野の技能実習の帰国者。溶接分野では、JIAEC やアトム・ジャパンが最も多く技能実習生を派遣しているが、両社が特定技能者派遣を行っていないため、JIAEC やアトム・ジャパンの技能実習生帰国者も、Koba が特定技能者として募集できる強みがある。技能実習生では造船向け溶接工派遣は、これまで要望を受けていないので実績はないが、対応は可能。

同社には溶接トレーニングのための設備はないが、パートナー企業に同社が調達した溶接設備を導入済で、企業からの要望があった際には溶接トレーニングも実施している。

派遣前の日本語研修は 6 カ月で、日本語能力試験 JLPT の N4 の取得を目指している。日本語研修後、技能実習生ではなく特定技能者としての派遣を希望する候補者には、1 か月の職務分野の研修を無料で実施している⁸。

約 50 校の SMK 等と提携し、新卒や卒業生を募集している他、BP2MI とも覚書を結んでおり、地方で特定技能者派遣制度のプロモーションを実施している。

大学とのパイプもあり、技人国ビザでの派遣（看護師、エンジニア）にも対応が可能である。これまでも需要はあったが、大学側は、日本語教育の支援⁹の要望がある一方、日本企業からは語学力、技術力の高い即戦力の派遣を希望が多く、実現していない。

(参考) 日本語能力試験 JLPT の認定の目安

- N1 幅広い場面で使われる日本語を理解することができる
- N2 日常的な場面で使われる日本語の理解に加え、より幅広い場面で使われる日本語をある程度理解することができる
- N3 日常的な場面で使われる日本語をある程度理解することができる
- N4 基本的な日本語を理解することができる
- N5 基本的な日本語をある程度理解

2.3.3.4 造船技術者派遣の費用

1) 技能実習生の場合

技能実習生の場合、実習生は、日本語研修費用、寮の費用、手続き料などを送り出し機関に支払う。日本語研修の期間の長さは、送り出し機関によって異なるようである。ヒアリングをした送り出し機関の費用は表 15 の通り。

⁸ 日本からの需要が多く、試験に合格するように育成しないと、需要を満たせないため。ただし、造船分野ではない。

⁹ 韓国の大手企業は、大学に講師を派遣して語学研修を行い、採用をしているとのことである。

表 15 技能実習生送り出し機関費用の例

送り出し機関	業種	費用
A	介護、農業、素形材産業、産業機械、ホテル・宿泊業、建設、造船・船用、自動車修理・メンテナンス	日本語研修費用：要確認 日本側費用：管理団体が、企業から月5万円程度を徴収（企業によって異なると思うが、これくらいが相場）そのうち、5000円を送り出し機関が受け取る
B	機械加工、鋳造、溶接、造船溶接、メッキ、農業、プラスチック射出成型、機械オペレーター、建築、自動車、養殖等	2～3カ月の日本語研修：500万ルピア 航空券とビザ：3300万ルピア
C	建設、機械、電気、産業エンジニアリング、農業、製図、化学、コンピューター	研修、寮、食事：1200万ルピア 航空券と書類手続き：3500～4000万ルピア
D	溶接、機械加工、二輪、自動車、建設製図、重機、コンクリート製造、料理、その他	基礎研修：500万ルピア 寮、食事：1500万ルピア 航空券と書類は別途

出典：現地調査、電話インタビュー、ウェブサイト等から作成

日本の監理団体は、監理費用を日本の受け入れ機関に請求し、その一部がインドネシアの送り出し機関に還元される。監理機関は、技能実習生のサポート、モニタリング等で、そのために実習生の研修先を巡回している。来日1年目は30日に1回の頻度で行い、2、3カ月目は頻度を減らしてもよいことになっている。また、3カ月に1回は監査を実施して、受け入れ機関の企業で技能実習が適正に行われているのか確認・指導を行う。このための費用として、技能実習生一人あたり3～5万円が受け入れ機関に請求されており、そのうち5,000～1万円が送り出し機関に還元される。

2) 特定技能の場合

特定技能については、インドネシア外国労働人材保護庁の法令 2023 年第 148 号にて、PM3I がインドネシアの労働人材や雇用会社に請求出来る費用の上限が定められている。上限金額は表 16 のとおりである。

表 16 特定技能者派遣の費用

項目	単位	負担者		備考
		インドネシア労働人材	雇用会社	
健康診断	Rp	902,000		
心理検査	Rp	550,000		
パスポート ¹⁰	Rp			新パスポートの申請費用は無料 有効期限きれの場合は Rp350,000 破損した場合は Rp500,000 紛失した場合は Rp1,000,000
インドネシア労働人材 社会保険	Rp	37,500	370,000	入国前 入国後
	Rp	332,500		
就労ビザ	Rp		400,000	特別地域追加料金：次の地域での申請には追加料金が課される。ジャカルタ、西ジャワ、バンテン、中部ジャワ、ヨグヤカルタ、中部カリマンタン、西カリマンタン、南スマトラ、バンカブリトン、ベンクル、ランブン 時間外申請（午後 5 時から 7 時） 特別地域時間外申請：上記特別地域での申請を時間外に行う場合の追加料金
	Rp		182,000	
	Rp		404,000	
	Rp		182,000	
国内交通費	Rp	500,000		ジャワ島内、目安：チケットの値段は市場価格に変化に従う
	Rp	2,000,000		ジャワ島以外、目安：チケットの値段は市場価格に変化に従う
日本までの航空運賃	Rp		10,000,000	チケットの値段は市場価格に変化に従う
帰国時の航空運賃	Rp		市場価格	
紹介料	JPY		180,000	

出典：インドネシア外国労働人材保護庁 2023 年第 148 のインドネシア外国労働人材保護庁令等より作成

技能実習生と異なり、労働者には書類や手続き料などは徴収しないことになっている。仲介する海外職業紹介会社の利益は、雇用主に請求する紹介料 18 万円となる。

日本側では、日本の登録支援機関が、支援する業務内容に応じて雇用主にサービス料金を請求する。そのうち、ある海外職業紹介会社によると、そのうち数万円がインドネシア側に支払われるとのことである。

登録支援機関は、技能実習生の場合のように、毎月巡回するわけではないが、支援内容によっては毎月請求する場合もある。登録支援機関の費用の目安は、人材派遣会社、社労士事務所等が、ウェブサイト公開していることもある。その一部を下記に紹介する。

¹⁰ パスポート費用の負担者はケースバイケースでの対応となる。

さむらい行政書士法人 (https://samurai-law.com/tokutei/column_tokutei/to07/)	
登録支援機関へ支援を委託する際の費用については、特に決まりがありません。そのため、支援する項目によって費用を決めていたり、月単位で定額の費用を設定したりと、機関によって金額設定はさまざまです。	
定額の費用を設定していても、初期費用が別でかかるケースもあります。ただ実際には、「特定技能外国人1人につき、月額〇円」と設定しているところがほとんどです。	
以下は、登録支援機関の支援委託手数料（支援報酬）の設定例をもとに算出した相場です。	
特定技能外国人支援の月額支援費用	1万5,000円～3万円（ひと月当たり）
登録支援機関顧問基本料金	3万円～5万円（ひと月当たり）
事前ガイダンス実施支援料金	2万円～5万円
生活オリエンテーション実施支援料金	3万円～5万円
その他「同行」が必要な支援業務	5,000円（1時間当たり）
また、特定技能ビザの取得、在留期間の更新などで登録支援機関を利用する場合は、別途費用がかかります。	
在留資格変更許可申請（特定技能ビザの取得に必要な手続き）	10万円～15万円
在留期間更新許可申請	3万円～5万円
上記の設定例はあくまでも一例であり、特定技能外国人や企業の状況によって、実際に支払う費用は変わってきます。個別に設定している項目についても、どこまでを月額料金に含めるのかは機関によって異なるため、必要な支援項目と照らし合わせた上で支援委託費用を算定するようにしましょう。	

介護の人事労務ナビウェブサイト https://care-infocom.jp/article/11097/	
全国一律の料金システムではなく、その機関によってさまざまな手数料が設定されています。特定技能外国人ひとりあたり月額でいくら、という料金設定をしている機関がもっとも多いようですが、支援ごとに料金を設定している機関もあります。	
特定技能はまだ新しい制度のため、支援委託の相場が安定していない状況にあります。おおよその相場は下の図の通りです。	
月額制で料金が設定されている登録支援機関の場合	
特定技能外国人への総合的支援月額 15,000～30,000円（1名あたり）支援ごとに料金が設定されている登録支援機関の場合	
入国前事前ガイダンス 1回 30,000～60,000円生活オリエンテーション 1回 55,000～80,000円	
定期面談 1回 10,000～15,000円同行が必要な支援 1時間	

株式会社 KMT ウェブサイト（特定技能外国人支援事業、外国人人材紹介事業等） https://k-m-t.jp/kmt_list/1737	
登録支援機関への支援費の支払い	
受け入れ企業が特定技能の外国人に関する業務を登録支援機関に委託する場合は、登録支援機関に支援費を支払う必要があります。その金額は企業によって様々ですが、初期費用としてトータル30～40万円が相場となっていると考えて良いでしょう。そのうち、行政書士への支払いには少なくとも10万円はかかります。	
初期費用の30～40万円の中には、人材紹介料、受け入れる外国人に対して行う事前ガイダンスや生活オリエンテーション料、また入居手続きや銀行口座開設手続きの同行などの費用が含まれていることがほとんどです。	
中には初期費用が10～15万円と安い登録支援機関もあります。ただ上記のサービスが含まれていないことも。上記の支援は、企業側が行う義務的支援となっていますので、登録支援機関を利用する場合は、保証してくれる支援内容をチェックしておく必要があるでしょう。	

人材紹介料・送出機関に支払う費用

こちらの費用は、採用いただく候補人材を募集・集客する際に発生する費用とご認識いただければと思います。

登録支援機関や人材紹介事業者に候補人材の募集・集客を依頼すると、大体1名ご採用いただくのに10万～30万円程が紹介手数料として発生してまいります。もっとも、自社ですでに受け入れている技能実習生をそのまま特定技能へ切り替える場合や有料職業紹介が禁じられている建設分野の場合は、この紹介料は発生しません。

一方、海外から来日する特定技能外国人を雇用する場合には、上記に加え、現地送出機関に送出費を支払う必要があります。先日、ミャンマーの送り出し費用が1,500USドルだと発表されました。ベトナムも2020年3月にベトナム労働・傷病兵・社会問題省海外労働管理局(DOLAB)より通達が出され、金額が明らかになりました。(インドネシアの場合は法律で18万円と定められている)

さらに、技能実習2号を満了していない人材を雇用する際には、「日本語試験(N4相当)」と「分野ごとに実施される技能試験」への合格が必要なため、その教育費用も企業が負担することを考えると、送出機関へ支払う金額は、10万～60万円と幅広く見積もっておいた方が良いでしょう。

3) 技人国ビザでエンジニアなどを採用する場合

P3MIを通じて募集すると、人材紹介料がかかるが、現時点では、日本の造船所がP3MIを通じて採用したケースは把握されていない。

企業による直接募集、あるいは大学を通じての募集の場合の費用は、インドネシアでの説明会や面接の際の渡航費用、被採用者の渡航費、パスポート、ビザ取得、健康診断等がかかる。この他、ビザ申請を行政書士などに依頼する場合はその費用もかかる。ある行政書士のウェブサイトによると、費用の相場は表17の通りとなっている。

表17 技人国ビザ費用の例

書類の収集や作成は依頼者自身で行い、完成した書類の内容等のチェックのみの依頼を受けている	20,000～30,000円
書類の収集と作成のみを代行し、申請は依頼者本人	・新規および変更申請の費用：80,000円～100,000円程度 ・更新申請の場合の費用:25,000円～60,000円程度
相談から書類の作成・収集までサポートし、申請取次として、出入国在留管理局への申請まで一括でサポート	・就労ビザの申請まで一括サポートする場合の費用：100,000円～200,000円程度 ・更新申請費用：40,000円～80,000円程度

出典：<https://www.watatani-houmu.com/3081>

3.3.3.5 職業教育高校及びトレーニングセンターのリスト

今回の現地調査で訪問あるいはオンラインで面談した職業教育高校及びトレーニングセンターは、表18のとおりである。

表 18 現地調査/オンライン面談を行った訓練学校

No	学校名	立地	住所
	職業教育高校 (SMK)		
1	SMK Perguruan Cikini Jakarta	ジャカルタ	Jalan Alur Laut Blok NN No. 1, RT.05 / RW.10, Rawabadak Utara, Koja, RT.5/RW.10, Rawabadak Utara, Kec. Koja, Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
2	SMKS TANJUNG PRIOK 1 JAKARTA	ジャカルタ	Jl. Mangga No. 3 Kel. Igoa Kec. koja, Jakarta Utara
3	SMKN 3 BUDURAN SIDOARJO	東ジャワ州	Jl. Jenggolo 1C Sidoarjo Kel. Siwalan Panji, Kec. Buduran Kab. Sidoharjo, Jawa Timur
4	SMKS KAL 2 SURABAYA	東ジャワ州	Jl. Tik, Sampit No 2 - B, Perak Utara, Pabean Cantian, Kota SBY, Jawa Timur 60165.
5	SMK TEKNIK PAL SURABAYA	東ジャワ州	Ujung, Kec. Semampir, Surabaya, Jawa Timur 60155
	トレーニングセンター		
1	Kampuh Welding	東ジャワ州	Jl. Raya Sawo Jl. Sawo VI Gg. Masjid No.28, Bringin, Kec. Sambikerep, Surabaya, Jawa Timur 60217
2	PUSDIKLAT PAL Indonesia	東ジャワ州	Ujung, Kec. Semampir, Surabaya, Jawa Timur 60155
3	UPT BLK Surabaya	東ジャワ州	Jl. Dukuh Menanggal III/29 Surabaya, Jawa Timur 60234

出典：デスクリサーチ、電話インタビューより作成

3. ベトナム編

3.1 学生の造船業（海事産業）への興味、志望、就職・採用状況

3.1.1 造船工学と船舶建造を履修できる大学

ベトナムで船舶建造と造船工学を履修できる大学は表 19 の 7 校である。大学名の後のカッコ内の数字は、入試要求高校卒業試験点数で、30 点が満点である。ホーチミン工科大学（以下「HCM 工科大学」）は制度が違うため、数値を入れていない。

表 19 造船工学と船舶建造を履修できる大学のリスト

	大学（入試要求高校卒業試験点数）	履修科目	立地
1	ハノイ工科大学（25）	造船工学（設計学科）	ハノイ市
2	HCM 工科大学	造船工学（設計学科）	ホーチミン市
3	海事大学（16）	造船工学 （設計及び建造学科）	ハイフォン市
4	HCM 交通運輸大学（19.5）	造船工学 （設計及び建造学科）	ホーチミン市
5	ダナン大学（17）	造船工学 （設計及び建造学科）	ダナン市
6	ニャチャン大学（19）	造船工学 （設計及び建造学科）	カインホア省ニャチャン市
7	軍事技術大学（25）	造船工学 （設計及び建造学科）	ハノイ市

注：ハノイ市、ホーチミン市、ハイフォン市、ダナン市は中央直轄区でどこの省にも属さない。

出典：デスクリサーチ、インタビュー調査より作成

3.1.2 学生の造船業への興味、志望、就職・採用状況

7 つの大学は、学生の造船業への興味、志望、就職・採用状況は以下の通りで、同じ傾向を持った表 20 のとおり、4 つのグループに分類できる。

表 20 学生の造船業への興味、志望、就職・採用状況

ハノイ工科大学 HCM 工科大学	興味	設計全般に興味があり、専用の CAD が使えるようになれば、船以外の応用も可能という面がある。
	志望	理系大学国内最難関。大学のブランドが高いことから、どの学科に入ってもトップ企業への就職が可能で、志願者は常に多い。船舶設計事務所はハノイにもホーチミン市にも多くある。HCM では過去 10 年の国内造船不況で志願者が減ったが回復基調
	就職	ハノイ：造船設計が多い HCM：造船設計へ行くのは 30%程度、残りは造船所など
	初任給	1000 万ドン（VND）から 2000 万ドン（6.3 万円から 12.5 万円）
海事大学 HCM 交通運輸大学	興味	職業の選択が多い昨今では、トレンドにより志願者が上下。造船業の良いニュースがあると志願者が増える。海事大学はハイフォンとハロン、HCM 交通運輸大学はホーチミン市とブンタウへの造船所の就職が可能。ブンタウは少し遠いもののリゾート地として居住環境は良い。設計事務所の場合は、ハノイ、ハイフォン、ホーチミン市になる。
	志望	地域の造船所の運営状況に応じて変動する。海事大学では過去 10 年間毎年欠員が出ていたが、2023 年は定員一杯となった。HCM 交通運輸大学では 2022 年は多かったが、2023 年は少なかった。
	就職	よいときは 70%が造船、よくないときは 30%が造船。ハイフォンの造船所は過去 10 年の縮小の中で、その間は卒業生がわずか。 ブンタウの外資系造船所 VARD、AUSTAL、軍系 Ba Son、ホーチミン市の軍系 Hai Minh では、新造船、修繕で、継続的に人材が必要。
	初任給	800 万ドンから 1000 万ドン（5 万円から 6.2 万円） 一般大学新卒初任給と同レベル
ダナン大学 ニャチャン大学	興味	地場産業が限られていて、志望者は安定
	志望	地場産業が限られていて、志望者は安定
	就職	ダナンは、軍系の Song Thu, X50。 ニャチャンは、ヒュンダイ造船所、カムラン湾の軍港の修繕。
	初任給	800 万ドン程度と想定（5 万円）
軍事技術大学		海岸線が長く領海防衛のため海上装備は重要。軍の造船所は北部、中部、南部それぞれに合計 6 箇所。海上警備艇や作業船の新造、及び海上警備艇や護衛艦などの修繕について、一定の業務量を確保しながら、民間の新造船発注も受けるため、経営は安定。卒業生全てが軍に行くわけではなく、民間企業への就職も可能。

注：ハノイ工科大学、HCM 工科大学、海事大学、HCM 交通運輸大学は訪問インタビューにより直接情報収集。ダナン大学、ニャチャン大学、軍事技術大学については、訪問した他の大学において間接的に情報収集

出典：インタビュー調査より作成

なお、訪問した大学の先生からのヒアリングによると、軍事技術大学卒業後の主な就職先としては、表 21 の国防工業総局傘下の造船所が想定される。

表 21 軍事技術大学卒業生就職先の国防工業総局傘下の造船所

造船所名	所在地	建造能力	修繕能力
Hong Ha Shipbuilding (Z173)	Hai Phong	3,000T	
189 Shipyard	Hai Phong	2,000T	
Song Thu Shipyard	Danang	3,000T	
X50	Danang	4,500T	
Ba Son Shipyard	Vung Tau	12,000DWT	150,000DWT
Hai Minh Shipyard (X51)	Ho Chi Minh	2,000T	5,000DWT

出典：インタビュー調査より作成

3.1.3 造船工学科のある各大学の学科の学生数、インターン、卒業後の進路

<ハノイ工科大学>

学科 船舶設計

学生数 一学年 50 名程度

インターン 3 年次に 1 ヶ月、4 年次に 3 ヶ月

大学では、学生が実践能力を身につけることを重視しており、インターンを重要な課程の一つとして位置付けている。海外でのインターンも可能。また、長期のインターンも可能であり、上期の場合は最長 4 ヶ月、下期の場合は最長 6 ヶ月可能。

卒業後の進路 船舶設計事務所など

<HCM 工科大学>

学科 船舶設計

学生数 一学年 50 名

インターン 4 年次に 8 週間

参考：ベトナム南部のバーリア・ブンタウ州に立地する外資系造船所 VARD が実施するインターンシップでは、学生に VND600 万（ドン）が月給として支給される（新卒の月給は VND900 万）。

卒業後の進路 船舶設計事務所など

<海事大学（ハイフォン）>

学科 船舶設計及び船舶建造

学生数 現在 220 名。入学者数は、2019 年 13 名、2020 年 22 名、2021 年 32 名、2022 年 54 名、2023 年 99 名。

（ハイフォンの造船会社の運営状況に応じて入学者数が変動）

インターン 3 年次に 6 週間：造船に関する全般的な実習

4 年次に 8 週間：学んだ専門分野の実習

各研究室で実習先リストがある

卒業後の進路 船舶設計事務所、ハイフォンとハロンの造船所

<HCM 交通運輸大学>

学科 船舶設計及び船舶建造

学生数 入学者数は、2023 年は 46 名であったが、2017 年～2019 年は 1 学年 70～80 人であり、それ以前は 80～120 人であった。減少している要因としては、周辺の造船所の経営状況の影響を受けることに加えて、造船業以外に選択できる給与の高い職業が増えたことが挙げられる（近年は IT と自動車が就職先として人気がある）。

インターン 2 年時にワーカー実習（溶接や塗装等の技能実習）、4 年次に専門に応じたエンジニア実習（卒業の要件）

期間は 3～4 ヶ月

卒業後の進路 船舶設計事務所、ホーチミン市とブンタウの造船所

3.2 労働全般に関する基礎情報（労働基準に関する制度、雇用情勢、国民性など）

3.2.1 ベトナムの労働基準に関する制度

ベトナムの主な労働基準に関する法制度には、国会で成立する労働法、労働組合法、社会保険法、健康保険法、雇用法、労働安全衛生法と、それらの細則である政府が公布する政令、省庁が公布する省令がある。

（参考）ベトナムの法令の参照方法

各法律は、条項の改正が数年毎に、全面改定が 10 年前後毎にあり、それに合わせて、古い法律の下で政令と省令が廃止され、新しい政令と省令が公布されるので、常に最新の法律を参照するように、注意が必要である。

なお、ベトナム 2019 年労働法の日本語仮訳が JICA 版（日本語のみ）と JETRO 版（日越併記）の 2 版あり、2 版ともダウンロード可能となっている。

3.2.1.1 雇用形態

雇用関係を結ぶには、雇用者と被雇用者で労働契約を締結する。雇用者側では、両者署名した労働契約書がないと損金算入ができないので、労働契約締結に対する意識は高い。

被雇用者側も労働契約締結への意識は一般的には高く、給与を受け取る権利を守るということに加えて、社会保険の加入に必要であるためということが大きい。一方で、高卒者や地方出身者では、法律や契約に慣れていないことから、労働契約の締結に対する意識が高くないケースも見られる。なお、労働契約を結んでいない場合でも、労働法の規定に基づく被雇用者の権利は保護される。

労働法では、労働契約は、有期労働契約（最長 3 年）と無期労働契約の 2 種類に分類される（2019 年の労働法の改正以前は、有期労働契約に 1 年未満と、1 年以上 3 年以下の 2 種類が定義されていたが、2019 年の改正以後、その区別はなくなっている。）。

なお、有期労働契約であっても、労働契約期間が 3 ヶ月以上の場合、社会保険加入が義務付けられることから、同じ有期労働契約であっても、社会保険加入が必要ない 3 ヶ月未満と社会保険加入が必要な 3 ヶ月以上 3 年以下で社会保険制度上の取扱いが異なる。

有期労働契約期間終了後、雇用を継続する場合は、無期労働契約に変更となる。無

期労働契約を締結すると、雇用者側からの解雇条件が厳しくなることから、一般的に雇用者は慎重になる。新入社員の採用に当たって、最初は1年の有期労働契約を締結し、1年間様子を見て、その後に無期労働契約を結ぶという方法を取る企業が見られるのはこのためである。

なお、無期労働契約を締結しても、被雇用者は、自分の能力の範囲内で、別の労働契約の締結（即ち副業）が、労働法では認められている。

3.2.1.2 勤務時間・時間外労働・残業手当

労働法により、通常の労働時間は、1日あたり8時間、1週間あたり48時間を超えないこととなっている。週あたり48時間の労働契約を結ぶ際には通常の1日の労働時間は10時間を超えてはならない。深夜労働となる時間は、22時から6時までで、休憩時間は、1日6時間以上労働の場合少なくとも30分、深夜労働は少なくとも45分と定められている。

労働法では、時間外労働時間の制限について次のとおり定めている。

- ・ 1日の通常の労働時間数の50%を超えない
- ・ 週あたりの通常労働時間を適用している労働契約の場合は、通常の労働時間と時間外労働時間の合計は1日あたり12時間を超えない
- ・ 1ヶ月あたり40時間を超えない
- ・ 1年に200時間を超えない（通常の場合）
- ・ 1年に300時間を超えないと規定されるケースがある。縫製、電気電子製品輸出などが対象となる産業として明記されている。他に、天災、人災などの緊急事態発生時も300時間までの残業が可能なケースに含まれる。また、「高度な専門技術水準を要するが労働市場が十分でなく足りない場合」も300時間までの残業が可能となる。「造船溶接技術」とは明記されていないが、「労働市場が十分でなく足りない場合」に相当すると考えられ、300時間として認められる可能性がある。

（参考）ベトナムにおける労働時間の改定に係る議論の動向

ベトナムの通常の労働時間については、週6日8時間の週48時間となっている。各国と比較して長いことから、各国の標準的な労働時間に合わせようという動きもあるが（労働総同盟は週44時間を提案しており、2019年労働法では40時間を奨励としている）、被雇用者にとっては給与が下がる、雇用者にとっても新たな被雇用者を採用しなければならなくなり人件費が増加する、ベトナム企業の国際競争力が落ちてしまうなどの意見から、労働法が改定されるタイミングで毎回議論になりながら、週48時間労働が維持されている。

また、労働法は、時間外労働等の賃金基準について、次の通り定めている。

- ・ 通常日の場合、賃金単価の少なくとも150%
- ・ 週休日の場合、賃金単価の少なくとも200%
- ・ 祝日、旧正月、有給休暇日の場合、賃金単価の少なくとも300%
- ・ 深夜労働の場合、通常の賃金単価の少なくとも30%の追加

最低賃金は、地域ごとに、時給と月給のそれぞれについて、国家賃金評議会が政府に提案し、政府の承認を経て政令として公表されている。最新のものは2022年7月1日から適用になった政令 38/2022/ND-CP で、その内容は表 22 のとおり。(2020年1月1日適用の前回(政令 90/2019/ND-CP)と比べて2年半で年平均6%上昇し、同政令は更にその前の政令(政令 157/2018/ND-CP)と比べて1年で年平均5.5%上昇した。)

表 22 ベトナムの月額最低賃金(2022年7月1日より適用)

区域	月額最低賃金 VND	時給最低賃金 VND	月額最低賃金 JPY	時給最低賃金 JPY
I	4,680,000	22,500	29,250	141
II	4,160,000	20,000	26,000	125
III	3,640,000	17,500	22,750	109
IV	3,250,000	15,600	20,313	98

(JPY1=VND160 換算 (USD1=JPY150 時))

注：区域Ⅰ—ハノイ市・ホーチミン市の都市部など、区域Ⅱ—ハノイ市、ホーチミン市の郊外、ダナン市など、区域Ⅲ—バクザン市、フーリー市などの地方都市部、区域Ⅳ—地域1～3に含まれない農村部など

出典 政令 38/2022/ND-CP

3.2.1.3 有給、その他の休暇

前年度において12ヶ月勤務した被雇用者は、次の年度から、勤務の労働環境に応じて以下の日数の有給休暇が与えられる(勤務期間が12ヶ月に満たない場合は、勤務した月数に比例した日数となる。)

	労働環境	有給休暇の日数
①	通常	12日
②	重労働、危険な職場	14日
③	特に重労働、危険な職場	16日

なお、上記の日数に加えて、継続勤務した場合は、5年ごとに1日算される。

未消化の有給休暇については、労働法では、「賃金で清算される」とのみ記載があり、持ち越してはいけないとの記載はないため、社内規定では持ち越し可能としている会社もある。

また、慶弔休暇については、労働法において次のように規定されている。

- ・ 本人の結婚 有給3日
- ・ 子どもの結婚 有給1日
- ・ 兄弟の結婚 無給1日
- ・ 父母子どもの近親者の葬儀 有給3日
- ・ 祖父母、兄弟の近親者の葬儀 無給1日
- ・ 有給の産休は、6ヶ月。出産前の休業は2ヶ月を超えない。

3.2.1.4 社会保険

ベトナムの国の社会保険には、次の3つがあり、それぞれ社会保険法、健康保険法、雇用法で規定されている。

- ① 社会保険
- ② 失業保険
- ③ 健康保険

3カ月以上の労働契約を締結する場合は、3つすべての保険に加入することが義務付けられている。それぞれの保険の保険料率と雇用者、被雇用者の負担割合は、表23のとおり。

表23 ベトナムにおける社会保険の負担割合

雇用者					被雇用者				
社会保険			失業保険	健康保険	社会保険			失業保険	健康保険
年金	傷病/出産	労働災害			年金	傷病/出産	労働災害		
14.0%	3.0%	0.5%	1.0%	3.0%	8.0%	0.0%	0.0%	1.0%	1.5%
雇用者合計 21.5%					被雇用者合計 10.5%				
合計 32.0%									

出典：社会保険法、健康保険法、雇用法

掛け金の算出のベースとなる給与の上限額が月額3,600万ドン（約22万円）と社会保険法で規定されている。この額は、公務員の給与計算の対象となる基礎給与（180万ドン、約10,800円）の20倍である。

失業保険の給付は、退職前6ヶ月の1ヶ月平均賃金の60%相当とされている。上限規定があり、一般最低賃金の5倍である。失業保険の受給期間は、保険料納付期間によって変動し、保険料納付期間が12～36カ月間の場合は3カ月となり、これ以降、保険料納付期間の増加分が12カ月を超えるまで受給期間は4カ月となり、さらに保険料納付期間が増えるごとに同様に1カ月受給期間が延びていく。ただし、最大の受給期間は12カ月である。

（参考）ベトナムにおける社会保険加入に対する意識

社会保険については、従業員の社会保険への加入に対する意識は一般的に高く、特に若い女性は産休の際の給付を受ける可能性が高いことから関心は強い。過去においては、社会保険への加入逃れをしていたベトナム企業が多かったが、近年では加入逃れに対する当局のチェックも厳しい。

3.2.1.5 雇用の終了と手当

労働法において、労働契約が終了となる場合の条件、雇用者が労働契約を一方的に終了させる権利を行使するための条件、解雇処分の適用条件、退職手当の額、失業手当の額等が規定されている。

労働契約が終了となる場合の条件は、2019年労働法第34条「労働契約が終了する場合の規定」にて13項目を定めている。そのうち主なものは以下の通りである。

- ・ 労働契約期間の満了
- ・ 労働契約に従った業務の一時的停止
- ・ 雇用者と被雇用者の両当事者が契約の終了に合意
- ・ 労働者が解雇処分を受けた

なお、労働法第 35 条では、労働者が労働契約を終了する際、事前通知を必要とする場合と事前通知を必要としない場合の条件を定めている。

また、労働法第 36 条では、雇用者が労働契約を終了する場合の条件を定めており、そのうち主要な 4 項目は以下の通りである。

- ・ 被雇用者が雇用者規則における業務完成水準評価基準に従って確定される業務を常時完成させない場合。
- ・ 被雇用者が病気や事故により、連続して 12 カ月（無期労働契約の場合）、6 カ月（12 カ月から 36 カ月の有期労働契約の場合）、労働契約期間の 2 分の 1 を超える期間（12 カ月未満の有期労働契約の場合）、治療を受けたが労働能力を回復しない場合
- ・ 自然災害、火災、危険な疫病、国家機関の要求に従った損害又は移転、生産・経営の縮小により、雇用者が可能な限りの手段を講じても、依然として労働場所を減らすことが強いられる場合
- ・ 労働者が自らの意思で、5 日以上連続で正当な理由なく業務を行わない場合

また、雇用者が労働契約を一方的に終了させる場合には、雇用者より当該被雇用者に対して事前通知が必要であり、通知から終了まで以下の期間を確保する必要がある。

- ・ 無期限労働契約： 少なくとも 45 日
- ・ 12 カ月から 36 カ月の有期労働契約： 少なくとも 30 日
- ・ 12 カ月未満の有期労働契約： 少なくとも 3 営業日
- ・ 特殊な業種、分野、業務については、事前通知期間は政府の規定に従う

解雇処分の適用条件は、2019 年労働法第 125 条「解雇の規律処分形式の適用」規定に詳細に定めている。その主な条件は以下の通りである。

- ・ 被雇用者による、職場での窃盗、横領、賭博、故意の傷害の惹起、麻薬使用
- ・ 被雇用者による、雇用者の営業機密・技術機密の漏洩、知的所有権の侵害行為、雇用者の財産、利益に重大な損害を与えた場合、あるいは職場でのセクシャルハラスメントの場合
- ・ 就業規則に違反し、昇給期間の延長又は降格の処分を受けた被雇用者が、処分期間内に処分の原因と同じ違反行為を行った場合。
- ・ 被雇用者が正当な理由なく、30 日間に合計 5 日、又は 365 日間に合計 20 日、仕事を放棄した場合

労働法では通常の退職時の退職手当の額について、12 ヶ月以上勤務した被雇用者の場合、退職する直近の連続する 6 ヶ月の平均給与の半額に勤務年数を乗じた額と定めている。

人員整理の際の失業手当については、12ヶ月以上勤務した被雇用者の場合、退職する直近の連続する6ヶ月の平均給与に勤務年数を乗じた額、ただし、最低でも2カ月分を支払うと定めている。この手当は、失業保険の給付とは別に雇用者が支払うこととなっている。

3.2.2 雇用情勢

3.2.2.1 労働人口

2022年の人口統計では、ベトナム人口9,946万人で、そのうち15歳以上の労働人口は、5,170万人と、対人口比率は41.7%となっている。失業率は2.34%と低い。

図20のとおり、コロナ発生後の2021年の3.2%を除いて、ベトナムの失業率は2011年から2%前半と低いことが特徴である。

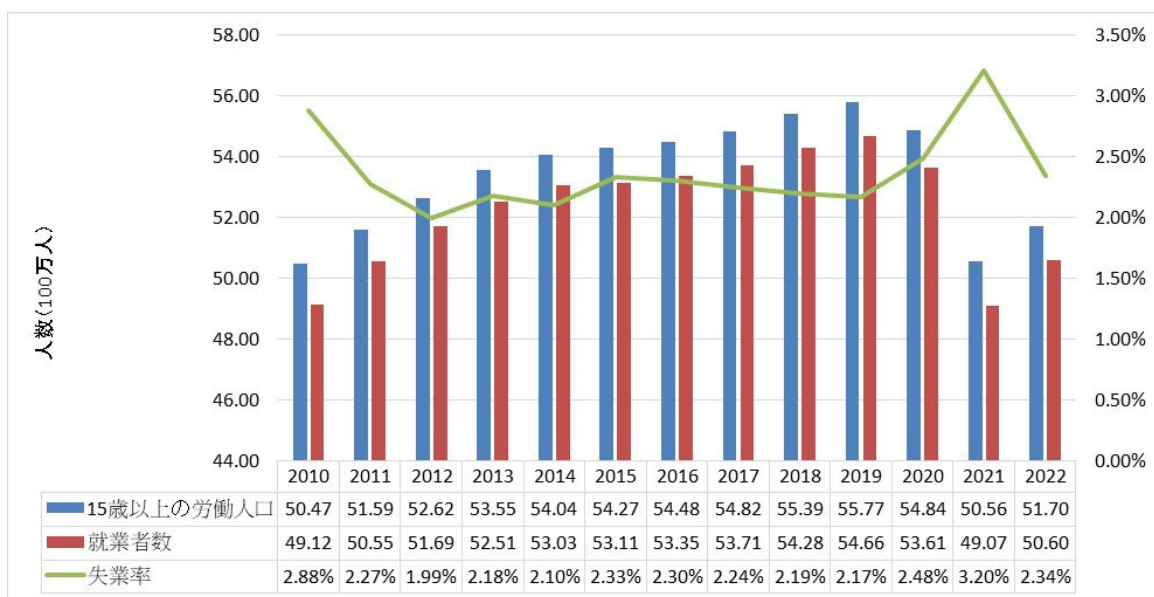


図20 15歳以上の労働人口、就業者数、失業率の変遷

出典 ベトナム統計局データより作成

2022年の就業者の産業別構成比を見ると、農林水産業従事者が全就業者の27.5%を占め、構成比では最大となっている。以下、構成比が大きい順に、製造業(23.3%)、卸・小売・車と二輪車の修理(15.6%)と続く。就業者の産業別構成比を図21に示す。

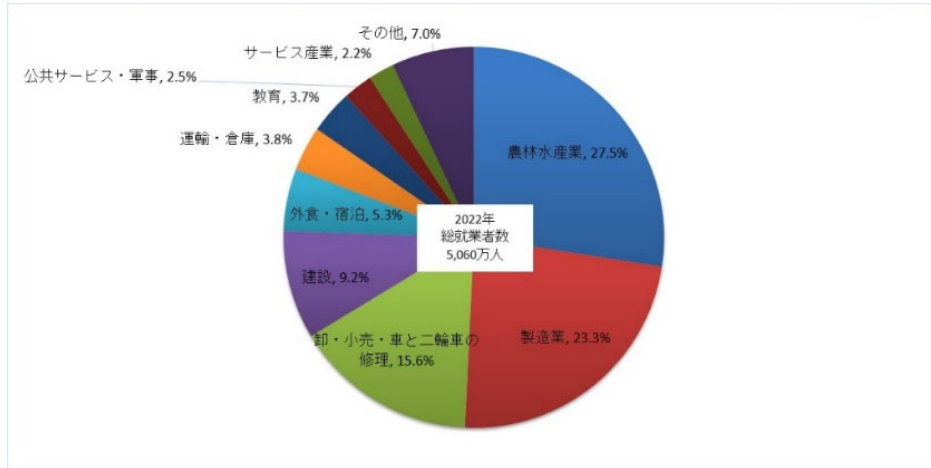


図 21 2022 年の就業者の産業別構成比

出典 ベトナム統計局データより作成

また、15 歳以上の労働人口のうち男性は 2,752 万人、女性は 2,417 万人で、男性が 53.2%、女性が 46.8%を占める。男女比はコロナ前からほぼ変化していない。

3.2.2.2 失業率

ベトナムの失業率は、コロナ直前の 2019 年の 2.17%だったが、コロナ禍発生後の 2021 年には 3.20%まで上昇した。2022 年の全国平均の失業率は、2.34%と減少した。2021 年の失業率は、南部 HCM 一帯 (4.66%) とメコンデルタ (4.05%) が最も影響を受けたが、2022 年にはそれぞれ 2.88%、2.76%に落ち着いた。ベトナムの地域別と全国平均の失業率の推移を図 22 に示す。

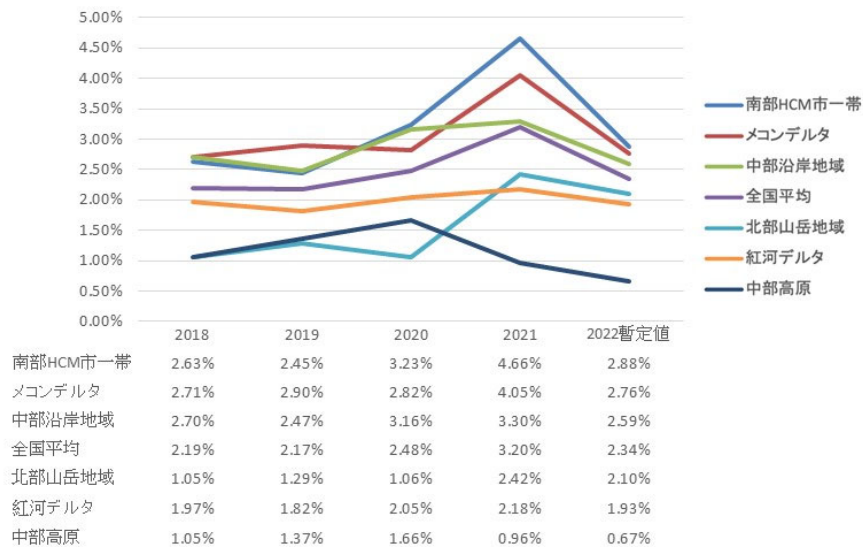


図 22 ベトナムの地域別と全国平均の失業率の推移

注) ハノイとハイフォンは紅河デルタ、ダナンとニャチャンは中部沿岸地域に属する。

出典：ベトナム統計局データより作成

図 23 に示すように、失業率の都市部と農村部の比較では、都市部の方が高い。2022 年ではその差が縮まっているのが顕著である。

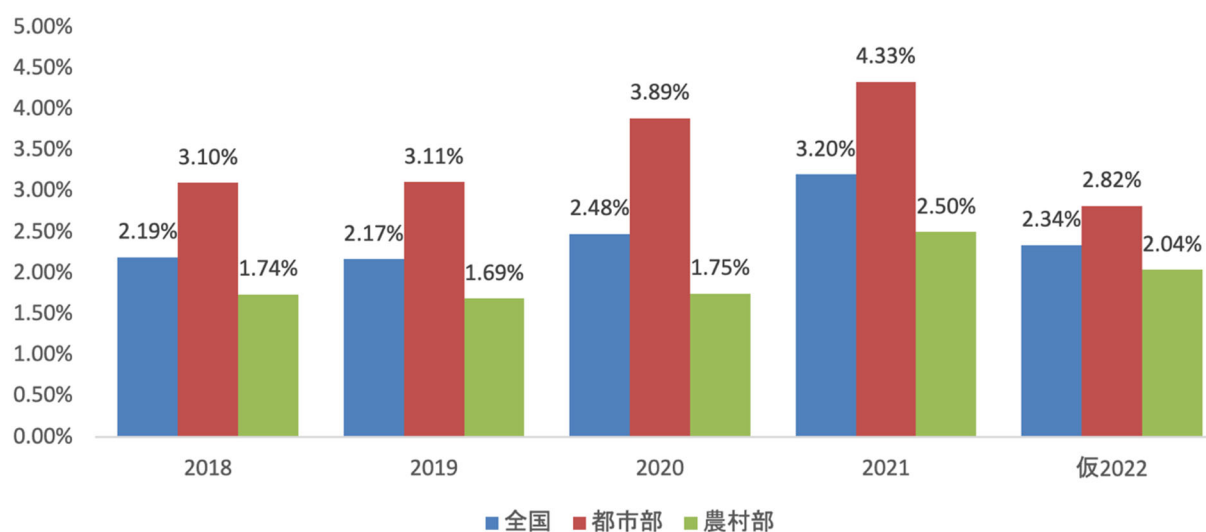


図 23 都市部と農村部の失業率

出典：ベトナム統計局データより作成

15 歳以上の労働人口の都市部と農村部の分布比率は、およそ、1 : 2 であるが、都市部への集中が進行し、2010 年の 28.3% から、2022 年には 37.2% と、暫時的に微増し続けてきたことがわかる（図 24）。

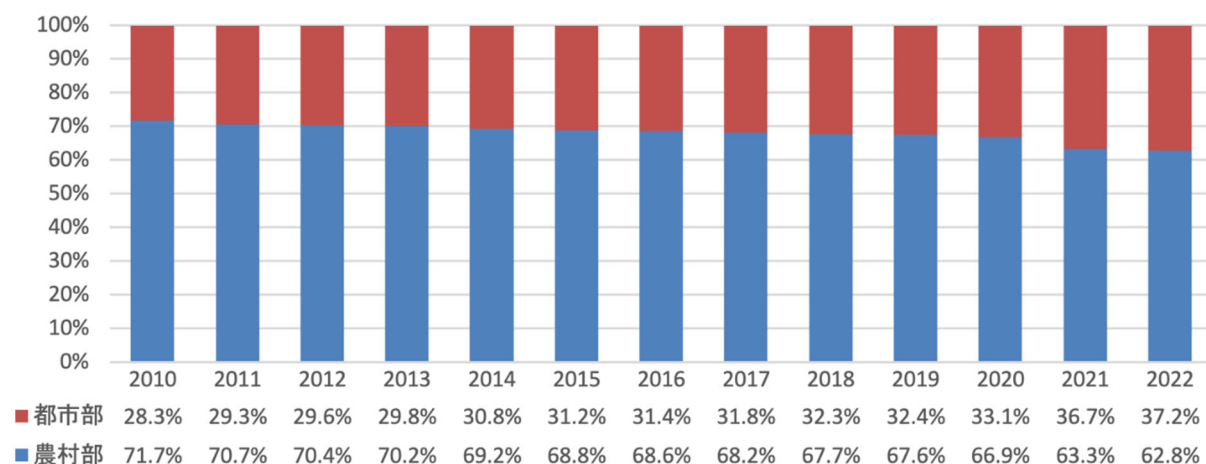


図 24 15 歳以上の労働人口の都市部と農村部の分布比率

出典：ベトナム統計局データより作成

職業訓練課程別の失業率では、専門技術がない人や職業訓練の初級課程を受けた人に比べて、大学教育を受けた人や職業訓練の中級課程を受けた人の失業率が高いことから、高度人材を活かす仕事の数はまだ十分でないかと推察できる。なお、職業訓練の一般的な期間は、高等課程では 2 年から 3 年、中級課程は 1 年から 2 年、初級課程は 1 年未満であるが、専門分野によって若干の違いがある（図 25）。

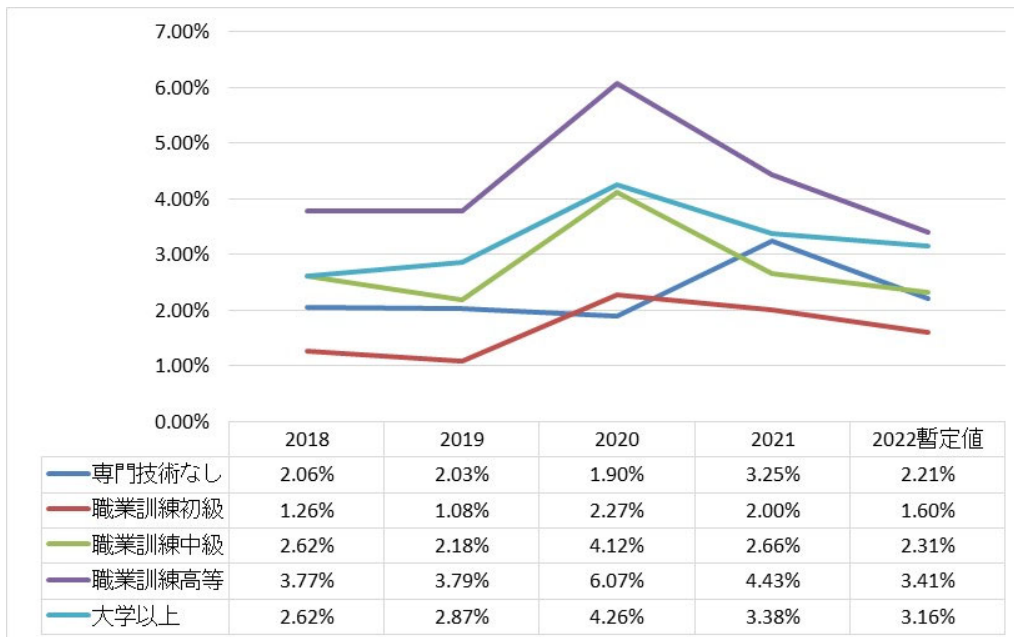


図 25 職業訓練課程別の失業率

出典：ベトナム統計局データより作成

上述の通り、高等教育を受けていない労働者の失業率が相対的に低い傾向にあるが、反面、非正規雇用率は専門技術なしでは 80%台、職業訓練初級では 60%前後と極めて高く、10%台の大学以上と比べて、不安定な雇用環境にあることがわかる（図 26）。

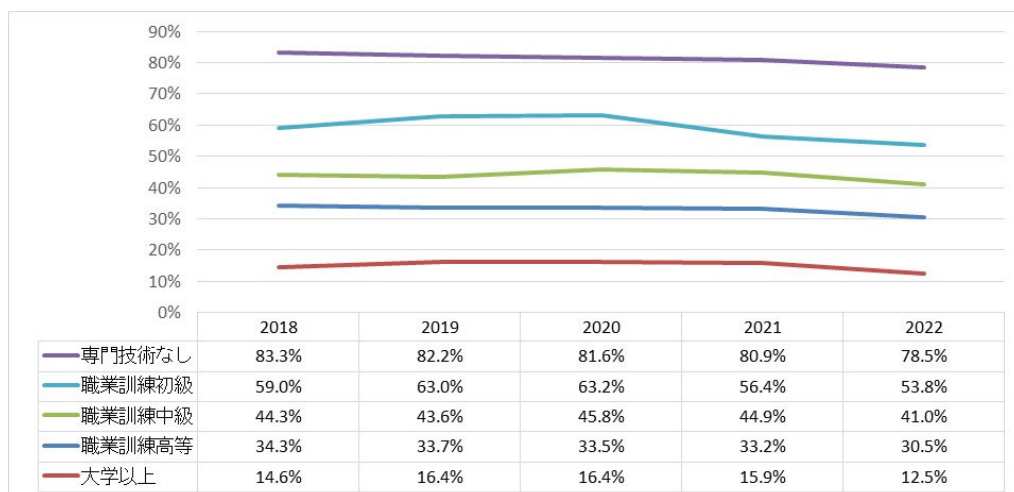


図 26 職業訓練課程別の非正規雇用率

出典：ベトナム統計局データより作成

3.2.3 国民性

ベトナムは 54 の民族が暮らす多民族国家で、ベトナム人口 9,946 万人のうち、最大のキン族が 86.83%を占める。キン族以外の民族の中で多いのは、タイ語族 5%、クメール語族 3%、華人 0.75%等である。

地理的に、南北に長く、ハノイからホーチミン市まで陸路で 1,800km ある。中部のダ

ナンは二大都市のほぼ中間に位置し、ハノイとホーチミン市それぞれから 900km である。北部、中部、南部で、気候、方言が異なり、性格も文化も歴史もかなり異なる。

ベトナムの治安の良さは、ベトナム語が持つ、年上を敬う、上司を尊重する、という性質が大きく影響している。また、年上に使う言葉と、年下に使う言葉が、語尾で異なり、丁寧語がある。相手との関係性によって人称が異なる点、丁寧語がある点は、日本語に類似している。

家族と会社では、優先順位は家族の方が高い。両親、夫、妻、子どもの誕生日は重要なイベントで、大人も何歳になっても誕生日を祝う。子どもは親思いで、日本で勤務する場合は、親への仕送りを欠かさない。一方で、会社との関係が希薄という訳ではなく、会社を家族のように思ってくれる信頼関係を相互に作る事が理想的である。会社の飲み会も、ベトナム人男性にとっては、良好な関係を構築するための大事な機会としてとらえられている。

通常の行動範囲内において、食べ物と飲み物に宗教的な禁忌事項はなく、肉、アルコールに制限はない。作法として、してはいけないことはあまりない。

宗教は、一般的には約 80%が仏教と紹介されているが、ベトナム政府宗教委員会が出版している書籍「ベトナムの宗教と宗教政策 2022 年」によると、宗教信者は、2650 万人で、人口の 27%、うち、仏教徒 1400 万人（北部大乘仏教、南部大乘仏教、クメール上座部仏教を含む）、カトリック 700 万人、プロテスタント 120 万人、カオダイ教徒 120 万人（ベトナム独自の混合宗教でメコンデルタに集中）、ホアハオ仏教 150 万人（1939年に設立された仏教一派でメコンデルタに集中）、と記されている。なお、本書籍では、日本でいう日本古来の神道のような宗教の記載はない。道教、儒教、ベトナム独自の聖母信仰は、宗教として認知されていない。ハノイには道教寺院の道観が 6 つ存在する。

暦では、旧正月、4 月 30 日解放記念日と 5 月 1 日メーデー（数少ない連休）、9 月 2 日の独立記念日が、主な祝日。ベトナム婦人デーの 10 月 20 日、国際婦人デーの 3 月 8 日、先生の日 11 月 20 日は、花屋の稼ぎどき。クリスマスはキリスト教信者と欧米豪系企業勤務者以外にとっては、それほど特別な日ではなく、日本でのハロウィーンと同じ感覚。1 月 1 日は、カウントダウンをするが、普通の祝日で、12 月 31 日も 1 月 2 日は平常通り。

（参考）ベトナム語における複雑な自分や相手の呼称の使い分け

ベトナム人は、常に、相手が自分より年上か年下か、何歳ぐらいかを判断して、一人称、二人称、三人称を使い分けなければならない。「私」という一人称は、相手が、父母と同じ年代であれば **Cháu**、兄姉と同じ年代であれば **Em**、弟妹と同じ年代であれば男性なら **Anh**、女性なら **Chị**、子どもと同じ年代であれば **Chú** になる。「あなた」という二人称は、相手が、祖父母と同じ年代であれば、男性であれば **Ông**、女性であれば **Bà**、父母より年上であれば **Bác**、父母と同じ年代で年下であれば **Chú**、兄姉と同じ年代であれば男性であれば **Anh**、女性であれば **Chị**、弟妹と同じ年代であれば **Em**、子どもと同じ年代であれば **Cháu** になる。

3.3. 造船技能者育成や派遣の仕組みや費用、訓練学校のリスト

3.3.1 造船溶接技能者の育成に関する基本的な仕組み

3.3.1.1 溶接過程のある職業訓練学校

高校課程修了後の進路は、労働省管轄の職業訓練課程である職業訓練学校、又は教育訓練省管轄の大学教育課程としての大学の2通りがある。職業訓練学校の中には、1年未満の初級課程、1年から2年の中級課程、2年から3年の高等課程がある。ほぼ全ての職業訓練学校は、この3種類の課程を併設している。さらに多くの4年制大学も、大学内に職業訓練課程を併設し、大学生とは別に職業訓練生を教育している。技能により必要な習得期間は異なるので、中級課程1年から2年、高等課程2年から3年と幅がある。また、職業訓練学校の所有形態は、国立と私立が約半々程度と言われている。

公式なデータはないが、溶接課程を持つ職業訓練学校は、100校程度はあるものと考えられる。このうち、造船課程を持つ職業訓練学校は、2023年12月現在、ハイフォンに3校、ホーチミン市に1校ある。

溶接課程では、およそどの職業訓練学校も、労働省の職業訓練指導要領に従い、1年未満の初級課程、1.5年～2年の中級課程、2.5年の高等課程を開いている。また、企業の要望に応じた超短期間コース（1日から）、短期間コース（1週間から数ヶ月）を開いている学校もある。

技能を得てすぐに就職したいと希望するものが溶接を選んでいるため、多くが1.5年の中級課程を学ぶ。溶接高等課程は存在するが、学生数は少ない。

職業訓練学校の溶接課程へのインタビューでは、溶接を学ぶ学生の海外派遣比率は2割、5割、8割と傾向が分かれた。海外派遣のうち造船業が2割程度なのはおよそどこも共通であった。

(参考) 国立の職業訓練学校の溶接課程

国立の職業訓練学校で溶接課程を開いているのは、交通運輸省傘下、建設省傘下、教育訓練省傘下、労働傷痍軍人社会省傘下、国防省傘下と、溶接技能者の育成が必要な各省庁傘下の職業訓練学校である。国営企業しかなかった時代、例えば道路工事であれば、交通運輸省傘下の各地域にある道路工事会社が建設していた。道路工事会社で働く人材を育成するのも、交通運輸省自らが運営する職業訓練学校であった。現在では民間の職業訓練学校も存在するが、中央省庁傘下が多いのは、こうした過去の経緯によるものである。

(参考) 2022年インタビュー時の職業訓練校のコメント

- ・ベトナムの造船所では、1.5年の中級課程卒業者を採用し、造船所で3ヶ月程度の実技研修をし、現場に入らせるのが基本的な形。
- ・Covid19中は海外派遣ができなかったため、ヒアリングした職業訓練学校の全てで、溶接課程の規模が縮小されていた。
- ・職業訓練学校の多くは、寮を持っている。
- ・企業からの要望があれば、職業訓練学校内で日本語コースを開くことは容易。教室と寮はあり、日本語教師を探すことは可能。

- ・職業訓練学校で、溶接課程に若者が集まるようにするには、魅力的な労働条件が必要。長期的な採用計画で、職業訓練学校とタイアップして、効果的なプログラムを編み出したい。
- ・2000年から2010年までのハイフォンと比べて、現在のハイフォンは就職できる機会が大幅に増えたこと、ハイフォンの造船業は現在まだ低調であることから、造船以外の職業の魅力が高まっている。その環境下で、日本の造船所で勤務する期間が3年だけではなく、特定技能1号も含めた8年となるとしたら、それは条件が良くなったと言える。例えば、専門的な技能を得て、30歳でベトナムに戻って、それなりの貯金が計算できるのは、職業訓練学校卒業者にとって、貴重な機会。

(参考) ハイフォンの職業訓練校の趨勢

歴史的にハイフォンは造船が最も盛んな街であり、造船の職業訓練学校が1960年代から存在したが、中でも急激な発展を遂げたのは2000年から2010年の10年間であり、この間は、溶接技能者の需要が急激に増加したため、造船所自らも職業訓練学校を開設していた。インタビューによると、2008年当時、ハイフォンの職業訓練学校でおよそ2万人、大学で1,000人が造船関係を学んでいた。造船業が盛んだった時期に造船所に併設されていた職業訓練学校については現在は閉鎖となっている。

3.3.1.2 職業訓練指導要領

中級課程と高等課程は、職業訓練指導要領がある。初級課程は、各学校が中級課程と高等課程の一部を抜き出して、職業訓練学校の学生のニーズにあった内容又は依頼する企業の要望に応じた内容を選定する。

造船に関する職業訓練指導要領には、次の課程がある：

①溶接	労働省令 47/2018/TT-BLDTBXH
②船体組立	労働省令 46/2018/TT-BLDTBXH
③船体塗装	労働省令 25/2020/TT-BLDTBXH
④船舶電気	労働省令 48/2018/TT-BLDTBXH
⑤船舶機械（船舶機関士）	労働省令 25/2020/TT-BLDTBXH
⑥船舶機械修繕	労働省令 47/2018/TT-BLDTBXH

職業訓練指導要領の中で、溶接の標準については、アメリカ溶接協会（AWS）、アメリカ機械技術者協会（ASME）、ISO標準に従った検査が可能なこととしており、学校で教える技術はAWS、ASME、ISO標準である。溶接姿勢の呼び名はAWS、ASMEに準拠している。

なお、AWSの認証が取得できるとしている職業訓練学校があるが、国内での就職に国際資格は求められていないので、企業側からの要望があるときに限り、手配しているようである。

労働省の中級課程と高等課程には、教養科目も含んでいて、社会人として学ぶべき、基本的な社会の仕組みに関する講義もある。中卒で中級課程を学ぶ場合は1年間基礎科目（数学、物理、化学、国語）を学ぶ。

3.3.1.3 溶接の中級・高等職業訓練指導要領の習得知識と習得技能の項の抜粋

省令 47/2018/TT-BLDTBXH 機械分野の中級・高等職業訓練指導要領において規定されている、溶接の中級・高等職業訓練指導要領の習得知識と技能習得の項を抜粋し、日本語に訳した。

中級溶接課程

知識

1. 溶接開先形状の加工及び製造方法を説明できる
2. 各溶接方法の応用範囲を説明できる：SMAW、GMAW、FCAW、SAW、GTAW など
3. 溶接装置 SMAW、GMAW、FCAW、SAW、GTAW の原理、構造、及び操作を説明できる
4. 各溶接方法の特徴と適切な溶接方法の選択を説明できる
5. 技術図面で、溶接記号、溶接方法を特定できる
6. 溶接プロセスの説明、溶接材料の選択、及びそれらを実際の生産に適用できる
7. 国際規格 AWS、ISO に従って溶接の外観を検査するプロセスを説明できる
8. 溶接材料、基本材料の記号を説明できる。
9. 環境保護、エネルギーと資源の効率的な使用に関する基本的な知識を説明できる
10. 溶接部の欠陥を防ぐための原因と対策を説明できる
11. 火災予防、爆発防止、事故時の応急処置に関する基本的な知識を説明できる
12. 政治、文化、社会、法律、国防と安全保障、体育に関する基本的な知識を規定どおりに説明できる

技能

1. 図面の溶接材料記号、溶接記号、溶接位置を読み取る
2. 図面の技術要件に従って、手動ガス切断機と自動ガス切断機で、溶接開先形状を加工できる
3. 技術要件に応じて、溶接した部材をさまざまな位置に取り付けることができる
4. 溶接装置 SMAW、GMAW、FCAW、GTAW の接続、操作、溶接方法の調整ができる
5. 通常の炭素鋼の単純な構造から複雑な構造までの SMAW 溶接法による溶接ができ、図面の品質要件を満たす
6. 1F～3F 及び 1G～3G の溶接位置で GMAW にて溶接でき、技術要件を満たす
7. 基本的な GTAW 溶接方法で溶接できる
8. 溶接部位のいくつかの欠陥を修復し、原因を特定し、予防する対策を講じる
9. 設備、工具のメンテナンスができ、溶接による火災と爆発を防ぐ
10. 労働安全及び衛生、火災及び爆発防止のための措置の実施を組織する
11. 現場で負傷者の応急処置に対応できる
12. 環境を保護し、エネルギーと資源を効率的に使用するための対策を適用できる
13. 規定どおりの基本的な IT 技術を使用することができ、業界と専門において IT 技術を活用、処理、応用できる
14. 基本的な外国語を使え、ベトナムの外国語能力評価でレベル 1/6 に達し、業界や職業の専門的な仕事に外国語を応用できる

高等溶接課程

知識

1. 溶接位置（1G、2G、3G、4G、1F、2F、3F、4F、5G、6G、6GR）；溶接材料と基本材料の記号を説明できる
2. SMAW、MAG / MIG、FCAW、SAW、TIG、各溶接方法の原理、構造、用途を説明できる
3. SMAW、MAG / MIG、FCAW、SAW、TIG、各溶接方法で生じやすい欠陥について、その原因、防止策を説明できる
4. それぞれの溶接方法の特徴を理解して、適切な溶接方法を選択できる
5. 溶接プロセス、溶接材料の選択を説明でき、それらを実際の生産に適用できる
6. 専門の技術標準図面上の溶接記号、溶接方法を説明できる
7. 国際規格 AWS、ISO などに従って溶接の外観を検査するプロセスを分析できる
8. 溶接材料、基本材料の記号を説明できる
9. 接応力と変形を減らすための対策を説明できる
10. 火災予防、爆発防止、事故時の応急処置に関して実施を組織できる
11. 溶接部の欠陥の原因と欠陥を防ぐための対策を分析できる
12. 環境保護、エネルギーと資源の効率的な使用に関する基本的な知識を分析できる
13. 政治、文化、社会、法律、国防と安全保障、体育に関する基本的な知識を規定どおりに説明できる

技能

1. 図面の溶接材料記号、溶接記号、溶接位置を読み取る
2. 図面の技術要件に従って、適切な溶接開先形状と溶接方法を選択して確定できる
3. 図面の技術要件に従って、手作業及び専用の切断機で、溶接開先形状を計算、加工、製造できる
4. 技術要件に応じて、溶接した部材をさまざまな位置に取り付けることができる
5. さまざまなタイプの溶接装置を接続、操作、円滑に使用し、さまざまなタイプの溶接接続に合わせて、適切な溶接方法を調整できる
6. 炭素鋼板の溶接 1G ÷ 4G、1F ÷ 4F、パイプ溶接 1G ÷ 6G を、溶接方法 SMAW、MAG / MIG、FCAW、SAW、TIG、OFW で溶接できる
7. 位置 1F、2F、1G で SAW 溶接法にて溶接でき、技術的要件を確実にする
8. いくつかの一般的な合金鋼、非鉄金属、色合金を、SMAW、GTAW、GMAW で溶接し、必要に応じて熱処理する方法を知っている
9. 溶接部位の全て欠陥を修復でき、さまざまな溶接方法によって摩耗した機械部品やひびの入った機械部品を克服できる
10. 設備、工具のメンテナンスができ、溶接による火災と爆発を防ぐ
11. 労働安全及び衛生、火災及び爆発防止のための措置の実施を組織する
12. 現場で負傷者の応急処置に対応できる
13. 環境を保護し、エネルギーと資源を効率的に使用するための対策を適用できる
14. 国際規格 AWS、ASME、ISO に従って溶接部位を検査できる
15. 規定どおりの基本的な IT 技術を使用することができ、業界と専門において IT 技術を活用、処理、応用できる
16. 基本的な外国語を使え、ベトナムの外国語能力評価でレベル 2/6 に達し、業界や職業の専門的な仕事に外国語を応用できる

3.3.2 造船技能者の派遣の仕組み

3.3.2.1 造船溶接技能者の育成と送り出しに関する流れ

ベトナムから、造船の溶接技能者として職業訓練学校を卒業した者が技能実習生として日本に派遣されるプロセスとしては、次が基本形である（船体組立課程や船舶機械課程、船舶電気課程などの造船関連の課程を職業訓練校で学び、卒業した者についても基本的には同様）。

1st step: 高校卒業者は、自費で職業訓練学校の 1.5 年の中級課程で一般溶接を学ぶ。

中学卒業者の場合は、職業訓練学校の 2.5 年の中級溶接課程を学ぶ。（中学卒業者は教養科目が増えるので 2.5 年必要となる。）

2nd step: 職業訓練学校の卒業者は、就職活動として、技能実習生として派遣されるため、ベトナム海外労働者送り出し機関（以下、送り出し機関）に登録するか、又は、日本企業が行う公募に直接応募する。

3rd step: 日本企業による面接を受ける。

4th step: 送り出し機関で日本語研修を受け、4 ヶ月で N5 レベル又は 6 ヶ月で N4 レベルまで習得する。

5th step: 日本へ派遣

（参考）日本語能力試験 JLPT の認定の目安

N1 幅広い場面で使われる日本語を理解することができる

N2 日常的な場面で使われる日本語の理解に加え、より幅広い場面で使われる日本語をある程度理解することができる

N3 日常的な場面で使われる日本語をある程度理解することができる

N4 基本的な日本語を理解することができる

N5 基本的な日本語をある程度理解

基本形のプロセス以外には、次のようなプロセスで日本に派遣されるケースがある：

- ・ベトナムの造船所の溶接工から募集する。
- ・造船以外の分野において、既に一定の溶接技術を習得している者を採用決定し、採用側の要望に従って、追加で必要な特定の溶接技術講習を受講させる。
- ・技能実習生の経験者で一定の条件を満たした者について、送り出し機関を通じて特定技能者として派遣する。（ベトナムでは特定技能者も送り出し機関を通じて海外に派遣される。なお、技能や日本語能力が特定技能試験の合格レベルに達していない場合は、日本の採用予定者が送り出し機関に費用を支払って研修を実施する場合もあるが、技能実習生の経験者を採用することが一般的であり、特定技能試験を経て派遣されることは非常に稀。）

なお、造船以外の分野では、企業が技能の習得に係る訓練費を負担することが一般的であるが、造船では高度な溶接技能まで学習する必要があるため稀である。

(参考) 技能者の確保に向けた新たな可能性

造船分野におけるベトナムの技能者の確保に向けて、新しい取り組みとして考えられるのは、長期的な採用計画で、職業訓練学校または送り出し機関が日本の造船所と連携して、日本の造船所での海外就労を前提に、募集をして、職業訓練学校溶接中級 1.5 年課程の学生を集めてくるという方法である。

造船で実績のある海外人材派遣会社としては、①LOD 人材開発会社、②国営造船産業公社 (SBIC) の外国人労働養成協力センター、③トップクリエイティブ株式会社、④VTEDCO の 4 社がある。例えば、VTEDCO は、造船業が盛んなハイフォンに立地しており、ハイフォンの造船溶接専門学校と提携して、人材を確保することができる可能性がある。

職業訓練学校の例としては 3.2.6 章に掲載しているが、職業訓練学校は単独では技能実習生の派遣を行うことはできないため、送り出し機関と提携する必要がある。

職業訓練学校は、人材育成専門機関であり、送り出し機関を併設しているケースは少ない。逆に、送り出し機関が、特定の業種の顧客の要望を受けて、職業訓練学校を開くケースは大手で見られる。しかしながら、送り出し機関に依頼される業種は様々であり、特定の業種の派遣依頼を継続的に受注するのは難しく、職業訓練の各課程を継続するのは容易ではない。そこで、基本形としては、職業訓練学校は技能習得、送り出し機関は日本語研修という、それぞれ別の役割を果たしている。ベトナムの新しい法律の枠組みにより、日本への技能実習生派遣については、寄宿舎の保有あるいは賃貸、日本語ができる人材や日本への派遣経験のある人材の雇用などが求められ、初期投資が嵩むようになったので、今後、淘汰されて、規模が大きいところが残っていくことが予想される。

(新しい法律の枠組みについては、3.2.2 章を参照。)

3.3.2.2 海外への技能者の送り出し新制度 (2022 年 1 月 1 日より施行)

ベトナムでは、海外への技能者派遣制度を定める新たな法律や施行細則が、2022 年 1 月 1 日から施行された。施行されたのは以下の 3 つで、これらは技能実習生、特定技能者の両方に適用される法律である。

- ・法律 69/2020/QH14 「契約形態で外国へ派遣するベトナム労働者の法律」
- ・政令 112/2021/NĐ-CP 法律 69/2020 の細則
- ・省令 21/2021/TT-BLĐTBXH 政令 112/2021 の細則

これを受けて 2006 年の法律 72/2006/QH11 とその細則であった政令と省令は廃止になった。併せて、日本への派遣についての重要な指針であった次の労働省のオフィシャルレターも廃止となった。

- ・2015 年 11 月 18 日付 4732/LĐTBXH-QLLĐNN 日本へのベトナム技能実習生の論点整理
- ・2016 年 4 月 6 日 1123/LĐTBXH-QLLĐNN 日本へのベトナム技能実習生の論点整理
- ・2020 年 3 月 27 日付け 606/QLLĐNN-NBDNA 日本との特定技能者派遣について

新たな法律・規制で改正となった主な点は以下の通りである。

- ・送り出し機関のライセンス発給の条件が厳しくなり¹¹、100人の研修生を収容できる寄宿舎を保有又は借りていることが必要となった。
- ・日本への送り出しについては、さらに条件が追加され、日本語能力試験 N2 以上の営業員 1 名、N2 以上の日本語能力、かつ日本への送り出し事業経験 1 年以上の技能実習生管理者 1 名、日本への送り出し事業経験 1 年以上の派遣前研修員¹² 1 名の雇用が義務化された。
- ・500 人以上派遣している送り出し機関は、日本の受け入れ団体に最低 1 名の人員を派遣する。
- ・ベトナム政府に支払う送り出し機関のライセンス発給の保証金が従来の 10 億ドン（約 500 万円）から 20 億ドン（約 1,000 万円）に増額となった。なお、保証金はライセンスを返上すれば返金される。
- ・旧法のもとでライセンスを発行されていた機関は、2023 年 1 月 1 日までに新たな要件を満たす必要がある。

上記に加え、技能実習生及び特定技能者の派遣契約に伴い発生する費用と負担者について、旧法と新法の違いを表 24 にまとめた。

表 24 技能実習生及び特定技能者の派遣契約に伴う費用と負担者の新旧

施行日	日本への技能実習生		日本への特定技能	
	2021/12/31 以前	2022/01/01 から	2020/03/27 から 2021/12/31 まで	2022/01/01 から
送り出し機関へのサービス料（新規派遣の場合）：労働者負担	契約 1 年につき上限 1,200 米ドル。1 契約あたり上限 3,600 米ドル。	契約 12 カ月につき上限給与 1 ヶ月分、36 カ月以上の契約は上限 3 ヶ月分。ただし、日本の受入側が送り出し機関へ支払う労働契約期間中の毎月の管理費 13 の合計は差し引く。	契約 1 年につき給与 1 ヶ月分。1 契約あたり上限 3 ヶ月分。ただし、日本の勤務先が負担する額は減額する。	造船業は、上限が 12 カ月契約あたり月給 0.7 カ月分、36 カ月以上の契約で月給 2 カ月分。
送り出し機関へのサービス料（契約延長の場合）：労働者負担	（規定なし）	延長期間 12 カ月あたり給与 0.5 カ月分	技能実習生 2 号と 3 号から特定技能になる場合はゼロ	（従前のおり）
送り出し機関へのサービス料支払い：日本の受入側負担	（規定なし）	契約期間中の管理費として、一人当たりの最低額は、通常 5 千円／月	最低 1 カ月	1 契約あたり最低 1 カ月

¹¹ 教室は一人当たり 1.4m²、寄宿舎は一人当たり 3.5m² の広さを確保し、寄宿舎 1 部屋当たりの研修生の数が 12 人を超えないこと。賃貸の場合の契約期間は少なくとも 2 年であること等の条件がある。

¹² ベトナムの労働輸出関連法規、日本語、日本での生活などの派遣前研修を実施する

¹³ 管理費の最低額は、一人当たり通常 5 千円／月（介護士は 1 万円／月）。

	日本への技能実習生		日本への特定技能	
		(介護士は1万円/月)。		
ブローカーフィー 14：労働者負担	日本はどの職種も 上限1,500米ドル	(規定なし)	(規定なし)	(規定なし)
ブローカーフィー： 送り出し機関負担	契約1年につき給与 1ヶ月分。国別 の上限を別途規定。	請求禁止(上限ゼロ)	(規定なし)	請求禁止(上限ゼロ)
保証金：技能実習 生負担	3,000米ドル	なし	(規定なし)	なし

出典：各法規制原典より作成

(参考) ベトナムの村での職業紹介事情

ベトナムでは良い現金収入の仕事を得るために月給の6ヶ月分から10ヶ月分程度を紹介者に謝礼として払うのは一般的であった。その慣習から、2007年の旧法が、紹介者に1年につき1ヶ月分給与、送り出し機関に1年につき1ヶ月分給与としていたのは、標準的な契約期間を3年とすると、両者合わせて6ヶ月分となり、更に保証料3000米ドルを足すと、およそ9ヶ月分と、その時点の慣習を反映させていることがわかる。それほど大学へ行かない農村の若者が高現金収入を得る機会が貴重であったと言える。日本への送り出しについては法律で規定されている6ヶ月分を超えるケースも存在したようである。地方で学歴が高くない環境では、法律の規定はあっても、法律に対する理解が不十分で、法律が個人を守るという意識が希薄であり、慣習に従っていた。しかしながら、この慣習は、仕事につける選択肢が多くある現在では馴染まないものである。それまでに起こった多くの日本のベトナム技能実習生の問題を反映して、新しい法律では、技能実習生が負担する、仲介者手数料と送り出し機関への保証料はゼロとなり、サービス料も下がった。なお、2024年7月に省令21/2021/TT-BLDTBXH改正案が審議されていて、更に現実に即した規定になっていくと思われる。

3.3.2.3 ベトナムから日本への技能者派遣の費用

海外への技能者の送り出しに係る新制度の下、日本へ技能者を送り出す際に、日本の採用側の負担が必須であるものは、次のとおりである(表24に記載したものは除く)。

技能実習生の場合	特定技能者の場合
<ul style="list-style-type: none"> 送り出し機関がベトナムで研修生に行う日本語研修およびオリエンテーション教育(160単位)の費用15,000円/人。支払い方法は、銀行口座振替。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本語と必要な技能習得のための研修が必要な場合は、送り出し機関に、最低額10万円/人、支払う。特定技能者が既に日本語と必要な技能を習得している場合は、日本の雇用者が、送り出し機関へ通常の研修費用を支払う。支払い方法は、銀行口座振替。日本の雇

¹⁴ ブローカーとは、各村で職業斡旋をする者を指す。斡旋する職業は、国内の工場や建設現場の仕事、海外での仕事と両方ある。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 契約開始の渡航時と契約終了の帰国時の飛行機代 ・ 労働安全衛生研修の実施に必要な、場所、安全作業服の費用 ・ 日本での集中研修期間中の宿泊費。食費を労働者が自己負担の場合、最低月額5万円の食費補助。食費を日本の雇用者負担の場合は月額3万円の補助。 ・ 居住場所から会社までの往復交通費 ・ 日本での技能実習期間中の宿泊費は月給の15%まで技能実習生負担、それ以上は日本の雇用者負担。 	<p>用主は特定技能者から研修費用を徴収してはならないことになっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 契約開始の渡航時の飛行機代 ・ 労働安全衛生研修の実施に必要な場所、安全作業服の費用
---	--

また、派遣される労働者が支払う費用は以下の通りである。(表24に記載したものは除く。)

技能実習生の場合	特定技能者の場合
<ul style="list-style-type: none"> ・ 技能実習生として採用されるための日本語研修、技能教育は本人負担 	

3.3.2.4 技能教育、日本語教育の費用

ここでは各費用の相場感をまとめた。普通料金を公表していないところがほとんどであるので、インタビューで聞いた料金は、参考値である。実際の労働者が支払う費用は、それよりも低いかもかもしれないし、高いかもしれない。2023年11月の為替相場から、参考値は1円160ドン、1万円=160万ドンである。本章では日本円の表記も行う。

①国立職業訓練学校の溶接と造船の正規課程の学費

1ヶ月あたり 0～120万ドン (0～7,500円)

政府の政策により溶接課程と造船課程は、公表される学費から100%免除か70%免除となる。幅があるのは、次の理由による：

- ・ 国立職業訓練学校と国立大学の学費は、現在2025年度まで公表されており、インフレーションに応じて、年々値上げされることになっている。
- ・ 国立職業訓練学校と国立大学の学費は、学校の収支によって、3種類の学費体系がある。人気があって受講生が多く、収支状況が良い学校の学費は高く、人気はない政策的に維持すべき課程を持ち、収支状況がよくない学校の学費は低い。

②短期溶接課程の学費相場

1日あたり 30万～70万ドン (1,875～4,375円)

1ヶ月あたり 270万～700万ドン (16,875～43,750円)

期間が同じでも、学費が大幅に違うケースがあるのは、次の理由による：

- ・コースによって実習時間が異なり、学費が高いコースは、実習時間が多い
- ・実習に材料費がかかるか、かからないか
- ・実習に高い材料を使用するか否か

④日本語研修相場

1ヶ月あたり 100万～200万ドン (6,250円～12,500円)

- ・寮費が高いところは日本語研修費が低かったり、寮費が安いところは日本語研修費が高かったりする。
- ・日本語能力試験 N5 取得にかかる期間は4ヶ月、N4 取得では6ヶ月、N3 取得では1年が標準
- ・1クラス 15～20名

④寮費相場

職業訓練学校の寮費	1ヶ月あたり	0～50万ドン	(0円～3,125円)
日本語研修の寮費	1ヶ月あたり	50～200万ドン	(3,125円～12,500円)
食費を支払う場合	1日あたり	5万～9万ドン	(313円～563円)
光熱費	実費が基本		

- ・寮費を徴収する学校と徴収しない学校がある。
- ・国営職業訓練学校は、国が建物に投資をしているため、寮費は低いことが多い。
- ・日本語研修学校の場合は、民間企業が自前で建設しているか、賃貸しているため、寮費は高めになる。
- ・食事を手配する学校と手配しない学校に分かれる。
- ・食事込みの場合は、食堂で提供される。
- ・6人～12人部屋がほとんどである。

⑤職業訓練費用試算

高卒者が、中級溶接課程を1.5年、日本語研修を6ヶ月学び、寮費と食費を加算して、試算する。

		ベトナムドン	日本円
国立職業訓練学校	中級溶接 1.5年	0～360万	0～22,500
国立職業訓練学校	寮費 1.5年	0～450万	0～28,125
国立職業訓練学校	食費 1.5年	0～4,050万	0～253,125
日本語研修	寮費食費込み 6ヶ月	2,100万～3,000万	131,250～187,500
合計			131,250～491,250

高卒者が自費で職業訓練学校に通って技能習得する場合、最も安価なのは、国立の職業訓練学校1.5年課程に通うことである。危険度や社会の必要度に応じて、国の規定で学費免除、学費減額制度があり、溶接課程は、学費70%免除あるいは全額免除となる。

3.3.2.5 技人国ビザによる採用の仕組み

特定技能によるビザの対象となっていない職種の場合、「技術・人文知識・国際業務（技人国）」ビザを取得して、日本で働くことができる。技人国ビザとは、企業や団体等と契約し、事務職やエンジニアなど専門的・技術的素養を必要とする、いわゆるホワイトカラーの外国人が取得できるビザである。船舶設計等の人材は、技人国ビザを取得することになる。技人国ビザの対象となるベトナムの人材は、近年、日本の人材紹介会社でも人材を募集することができるようであるが、いわゆる人材紹介料がかかる。

今回訪問した大学での聞き取りによると、卒業生はベトナム国内の船舶設計事務所と造船所へ就職をしており、海外での就職は稀であったが、日本の大手造船所や設計事務所によるインターン採用、卒業後の採用の取り組みには大変積極的であった。

なお、法律 66/2020 には、「外国企業と直接労働契約を結ぶときは、その労働契約をベトナム労働局に登録しなければいけない」と規定されている。

3.3.2.6 職業訓練学校のリスト

造船課程がある職業訓練学校、船員向け船舶課程がある主な職業訓練学校、船舶修繕課程のある主な職業訓練学校のリストをまとめた（表 25～表 27）。造船課程がある職業訓練校は、造船所が密集しているハイフォンに集中していることから、造船技能者の採用を検討する場合には、まずはハイフォンを起点とすることが妥当なのではないかと考えられる。なお、インタビューによると、現在は開講していない課程もあるが、企業からの採用希望があれば開講することは可能である。

また、参考までに一般溶接技能者の主な職業訓練学校のリストも掲載する（表 28）。

表 25 造船課程がある職業訓練学校のリスト

	学校名	所在地 (省市)	管轄
1	交通運輸省中央第二職業訓練学校 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 船体組立 ▪ 船体塗装 ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 船舶電気 ▪ 船舶配管組立 ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 	ハイフォン	交通運輸省
2	ベトナム海事大学附属 VMU 職業訓練学校 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 船体組立 ▪ 船体塗装 ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 船舶電気 ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 ▪ 海上物流経済 	ハイフォン	交通運輸省
3	交通運輸省海事局海事第一職業訓練学校 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 船体組立 	ハイフォン	交通運輸省

学校名	所在地 (省市)	管轄
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶エンジン組立 ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 船舶電気 ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 		
4 交通運輸省海事局海事第二職業訓練学校	ホーチミン市	交通運輸省
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船体組立 ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶電気 ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 		

出典：デスクリサーチ及びインタビューより作成

表 26 船員向け船舶課程がある主な職業訓練学校のリスト

1 私立ハイフォン百芸職業訓練学校	ハイフォン	私立
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 船舶電気 ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 ▪ 海運業経営管理 		
2 私立沿海職業訓練学校	ハイフォン	私立
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 溶接 ▪ 船舶操縦 ▪ 海運業経営管理 		
3 交通運輸省第一水路職業訓練学校	ハイズーン	交通運輸省
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 溶接 ▪ 水運船舶操縦 ▪ 海運船舶操縦 		
4 交通運輸省第二水路職業訓練学校	ホーチミン市	交通運輸省
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶機械（船舶機関士） ▪ 船舶機械修繕 ▪ 水運船舶操縦 ▪ 海運船舶操縦 		

出典：デスクリサーチ及びインタビューより作成

表 27 船舶修繕課程がある主な職業訓練学校のリスト

1 バーリア・ブントウ省職業訓練学校	バーリア・ブントウ省	省立
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 船舶修繕 		

表 28 溶接課程がある北部の主な職業訓練学校のリスト

	学校名	所在地	管轄
1	交通運輸省中央第二職業訓練学校	ハイフォン	交通運輸省
2	ベトナム海事大学 VMU 職業訓練学校	ハイフォン	交通運輸省
3	交通運輸省海事局海事第一職業訓練学校	ハイフォン	交通運輸省
4	私立ハイフォン百芸職業訓練学校	ハイフォン	私立
5	私立沿海職業訓練学校	ハイフォン	私立
6	Hai Phong Labor - Social College	ハイフォン	労働省
7	ハノイ工業大学ベトナム日本センター	ハノイ	商工省
8	Hanoi University of Industry	ハノイ	商工省
9	私立 QMC 高度溶接技術訓練センター	ハノイ	私立
10	The Central College of Transport No 1	ハノイ	交通運輸省
11	Hanoi Thanh Xuan Vocational College	ハノイ	教育訓練省
12	Thanh Xuan Vocational Training Center	ハノイ	私立
13	Van Lang Voctional College	ハノイ	労働省
14	Hanoi University of Science and Technology	ハノイ	教育訓練省
15	College of Urban Works Construction	ハノイ	建設省
16	Construction Technical College No 1	ハノイ	建設省
17	Hanoi Industrial Vocational College	ハノイ	労働省
18	Technical And Technological College	ハノイ	労働省
19	Railway College	ハノイ	交通運輸省
20	Vietnam Vocational College of Technology-Handicraft	ハノイ	ベトナム組合連盟
21	Ha Noi Vocational College of High Technology	ハノイ	労働省
22	Viglacera College	バクニン	建設省陶器硝子会社
23	Bac Ninh College of Electromechanics and Construction	バクニン	農業省
24	Bac Ninh College of Industry	バクニン	労働局
25	College of Road Transportation	ハイズーン	交通運輸省 道路総局
26	Ministry of National Defence - The Vocational College - No1	タイグエン	国防省
27	Lilama - Technical & Technology College I	ニンビン	建設省
28	Vinh Phuc Vocational College	ヴィンフック	労働省
29	Vocational College of Agricultural Mechanics	ヴィンフック	農業省
30	Viet Nam - Soviet Vocational Training College No.1	ヴィンフック	建設省
31	Vocational College No 2 Ministry of Defence	ヴィンフック	国防省
32	大越産業技術株式会社	ハノイ	私立

3.3.2.7 送り出し機関の例

造船分野における人材の派遣実績があり、かつ、今後も事業の継続が見込まれる送り出し機関を以下に掲載する（SBIC の外国人労働養成協力センターについては、SBIC の破綻処理の影響により事業の継続性が不透明であることから割愛）。

<LOD 人材開発会社>

1 基本情報

1	会社名	LOD 人材開発会社
2	ベトナム語名	Công ty Cổ phần phát triển nguồn nhân lực LOD (LOD) Công ty TNHH Kỹ thuật Công nghiệp DAIETSU
3	英語名	LOD Human Resource Development Corporation
4	住所	6F, LOD Building, 924 Bach Dang Str, Hai Ba Trung Dist, Hanoi
5	電話番号	02432074555
6	Eメール	hungpham@lod.vn dinhducthuan@lod.vn
7	ホームページ	https://lod.com.vn/pages/cong-ty-tnhh-ky-thuat -cong-nghiep-daietsu
8	担当部門	LOD 人材開発会社 日本センター
9	担当者	Mr Pham Hung 日本センター副所長 0903405092 Mr Dinh Duc Thuan LOD 営業部長
10	国営/民間	民間（2005年に株式会社化した元交通運輸省傘下国営企業）
11	設立年	1990年 LODの前身 INTECO 社設立 1992年 LOD 設立 2005年 株式会社化 2006年 大越産業技術株式会社
12	親会社/大株主	大越産業技術株式会社は溶接の専門学校で、LOD と大島造船株式会社と DAIZO 株式会社の合併会社である。LOD と大越産業技術は同じ敷地内に 立地している LODの主要事業：人材の供給、人材海外派遣、職業訓練校経営、コンサル ティング、不動産事業、建設
13	設立の背景	Vu Cong Binh 会長が 1980 年代に日本を訪問した際に、日本の工業化の 礎は教育にあると理解し、人材育成事業を志す。 1990年交通運輸省傘下で船員の海外派遣を行うために設立された 1997年初めて日本へ実習生派遣 1999年台湾へ人材派遣 2005年株式会社化 2006年 Daietsu を設立 傘下に LOD 工業技能職業訓練学校もある
14	職業訓練課程	日本語、溶接、工作機械
15	概略	Binh 会長は、ベトナム海外人材派遣協会の会長でもあり、LOD は、ベト ナムの海外人材派遣で最も実績がある。大島造船との合併会社 Daietsu を展開、日越 EPA 看護師介護士の日本語育成をしていることでも有名。 現在は、日本への派遣のみに注力している。

2 海外人材派遣の人数

LOD 全体（全体で、溶接は 10.5%）

	総数（約）	日本
2015	750	100%
2016	850	100%
2017	1000	100%
2018	1500	100%
2019	2000	100%
2020	1000	100%

LOD 全体で技能実習生派遣は 2021 年 3 月 31 日現在、4526 人を管理している。

産業比率別の内訳	比率 %	地域別セグメント	比率 %
食品加工	19.9	北海道	4
機械、金属（旋盤、鋳造）	14.8	東北	2
自動車修理と保守	12.0	関東	24
溶接	10.5	中部	33
惣菜加工	9.8	近畿	10
建物の清掃	8.8	四国	3
生地染色	7.1	関西	1
建設	6.2	中国	11
プラスチック	3.8	九州	12
その他	3.1		
水産加工	2.6		
建設大工	1.4		
合計	100.0	合計	100

3 日本語教育プログラム

1 標準	N5、N4、N3、N2
2 日本語を学ぶ本の名前	みんなの日本語
3 特別プログラム	朝礼、体操、日本での生活、日本の習慣、ビジネスマナー、日本語思考、日本文化、実践スキルを助ける知識、職場での意識向上、技能習得教育プログラム（日本の法律、日常生活での 5S 実践、茶道クラス、書道、挨拶、校舎掃除） 日本語スピーチコンテストを 4 ヶ月に 1 度開催
4 期間	N5 4 ヶ月、N4 6 ヶ月、N3 9 か月
5 学費	100 万ドン/人/月
6 寮	200 万ドン/人/月
7 食費	7 万 - 9 万ドン/日

授業料+宿泊費+食費の平均額は、500 万ドン/人/月 程度

4 建物・施設

1 教室数	50 部屋
2 クラスあたりの平均人数	20 人
3 寮のベッド数	1500 ベッド
4 食堂	500 席
5 敷地面積	6800m ² 。図書室、ジム、雑貨店、大ホール有り 車で 30 分程度の距離に 4ha の職業訓練校を建設予定。

5 溶接訓練課程

課程	期間	取得する証明書	学費（ドン）	カリキュラム
1 超短期	1ヶ月未満	学校が発行する修了証	1日 30～70万	要望に応じて
2 短期	要望次第	学校が発行する修了証	1日 30～70万	要望に応じて
3 初級	3ヶ月	初級職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定
4 初級	4ヶ月	初級職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定
5 初級	6ヶ月	初級職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定
6 初級	9ヶ月	初級職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定
7 中級	18ヶ月	中級職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定
8 高等	30ヶ月	高等職業訓練学位	別途見積もり	労働省規定

- 課程は労働省の標準的な枠組みに従う。教育訓練局によっても監督。
- NK および JIS 溶接認定試験を開催している。日本溶接協会 JWES と協力して JIS 溶接認定コースを開催している唯一のベトナム企業。
- 必要な溶接技術習得時間は、それまでどれぐらい習得していたかによる。
- 溶接について何も知らない学生は、認定試験の勉強に約 7 か月（最速）または 8 ～9 か月かかる：日本語 N4 に 6 か月、溶接に 1 か月～3 か月。採用側が要求する基準にもよる。
- NK 証明書を取得は、最短 2 ヶ月。溶接の習得に専念すれば。
- 現在は Covid19 の影響により規模縮小しているが、要望が増えてきたらすぐに増設対応可能。
- 溶接技能習得費用
 - 通常の溶接技能習得：30 万ドン/日/学生
 - NK 試験用の溶接技能取得：50 万～70 万ドン/日/学生（材料費加算）
- NK 試験の費用は、試験を受ける学生の数に応じて変わる。試験委員会の編成、試験官の交通費、試験監督など。例えば：
 - 10 人の候補者と 1 人の試験官、受験料は 700 万ドン/参加者/回
 - 10 人の出場者と 5 人の試験官、受験料は 900 万～1000 万ドン/参加者/回

6 機械設備

実習室は 500m²、溶接ブース 20～30 ブース

1	溶接実習室	1 部屋
2	工作機械実習室	1 部屋
＜溶接機＞		
3	アーク溶接機	保有
4	MIG 溶接機	保有
5	MAG 溶接機	保有
6	テストおよび評価機	保有
7	X 線装置（外注）	保有
8	CNC パンチングマシン	保有

<工作機械>

9	旋盤	保有
10	フライス盤 (外注)	保有
11	フラットグラインダー	保有
12	丸研削盤	保有
13	ハートレスグラインダー	保有
14	CNC マシン	保有
15	マシニングセンター	保有
16	3D メーター	保有
17	ワイヤーカッター (外注)	保有
18	コンプレッサー	保有
19	研削盤 02 石	保有



校舎風景



校舎風景



日本語教室



日本語教室



寮



キャンティーン



校内コンビニ



4haの職業訓練校完成図



溶接と工作機械ワークショップ



溶接ワークショップ正面



溶接ブース



工作機械



溶接ワークショップ内全景



隣のワークショップ増設可能スペース

<トップクリエイティブ株式会社>

1 基本情報

1	会社名	トップクリエイティブ株式会社
2	ベトナム語名	CÔNG TY CỔ PHẦN SÁNG TẠO ĐNH CAO
3	英語名	TOP CREATIVE JOINT STOCK COMPANY LIMITED
4	住所	会社 : No 242 Kim Ma, Ba Dinh, Hanoi 日本語研修センター : 02/167 Gia Quat, Long Bien Dist, Hanoi (鉄道高等職業訓練学校敷地内)
5	電話番号	+84 242 202 8666
6	Eメール	info@topcreative.vn
7	ホームページ	topcreative.vn
8	担当部門	市場開発部
9	担当者	Mr Phung Quang Truong
10	国営/民間	民間
11	設立年	2011
12	親会社/大株主	5人の個人株主
13	設立の背景	海外人材派遣に関わっていた人たちが意気投合して自分たちの会社を設立
14	職業訓練課程	日本語研修以外は、外部の職業訓練学校と提携
15	概略	ハノイ市内のベトナム鉄道傘下鉄道高等職業訓練学校の校舎と寮を借りて、日本語研修を提供している。敷地は広く、校舎と寄宿舎にはまだ余裕があり、増加にも対応可能。必要な職業訓練については、外部の様々な職業訓練学校を柔軟に活用できる。

2 海外派遣人数実績

	合計	日本	建設溶接	溶接生産	造船溶接	他の溶接
2015						
2016						
2017						
2018	100	100%	10	6	6	0
2019	200	100%	21	30	21	0
2020	150	100%	12	15	13	0
2021	60	100%	6	6	0	0

3 日本語教育プログラム

1	標準	N4, N3
2	教科書の名前	みんなの日本語基礎、みんなの日本語中級、総まとめ N3
3	特別プログラム	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 毎週月曜日の朝に国旗敬礼し、週の優秀者を表彰 ▪ ラジオ体操 ▪ 集団行動 ▪ ジョギング（午前1回、午後1回）を毎日、2～4km ▪ 毎週土曜日に、挨拶、交通安全、ゴミ分類、労働安全など、日本の習慣や文化について学習 ▪ 毎月、課外授業を開催。イオンに行って日本食を体験したり、日本のものを買物したり ▪ 3ヶ月毎に、日本の山下弁護士による日本の法律を学習
4	期間	6か月で N4、9か月で N3
5	学費	150 万ドン/月
6	寮	50 万ドン/月
7	食費	5 万ドン/日

4 建物・施設

1	教室数	36 教室・ファンクションルーム（45 教室まで増設可能）
2	クラスの平均人数	10～15 人/クラス
3	寮のベッド数	男女 98 ベッド（150 床まで増床可能）
4	食堂	250 席（450 席まで可能）
5	敷地面積	ベトナム鉄道職業訓練学校の校舎と寄宿舎を活用。広いので、教室数とベッド数増加に対応可能。

5 溶接訓練課程

提携している外部の職業訓練学校：ハノイ工業大学 B キャンパス

必要に応じて、他の外部の職業訓練学校とも提携可能。QMC 高度溶接技術訓練センターなど。

	内容	期間	課程	1クラスの人数	学費 (ドン)	カリキュラム
1	短期	3ヶ月	3G	20～30	800万	労働省規定
2	短期	6ヵ月	6G	20～30	1600万	労働省規定
3	短期	9ヶ月	高度な溶接	20～30	要求に応じ	要求に応じ
4	中期	1年	高度な溶接	20～30	要求に応じ	要求に応じ

6 機械設備

ハノイ工業大学の B キャンパス

1	溶接実習室	5部屋
2	工作機械実習室	5部屋
	<溶接機>	
3	アーク溶接機	30
4	TIG 溶接機	20
5	MIG 溶接機	20
6	MAG 溶接機	20
7	CNC パンチングマシン	1
	<工作機械>	
8	旋盤	20
9	フライス盤	20
10	フラットグラインダー	10
11	サーキュラーグラインダー	1
12	CNC 旋盤	4
13	ワイヤー切断機	5
14	エアコンプレッサー	4
15	CNC パンチングマシン	1
16	スロットマシン	1
17	横鋸盤	1
18	接触溶接機	1
19	ドリルグラインダー	1
20	切削工具グラインダー	1

<VTEDCO>

1 基本情報

1	会社名	ベトナム教育訓練開発株式会社
2	ベトナム語名	Công ty TNHH phát triển giáo dục và đào tạo Việt Nam
3	英語名	VIETNAM TRAINING AND EDUCATION DEVELOPMENT COMPANY LIMITED (VTEDCO)
4	住所	MG02-12A, Vincom, 1 Le Thanh Tong, May To, Ngo Quyen, Hai Phong
5	電話番号	(+84) 225-3585-833
6	Eメール	contact@vtedco.vn
7	ホームページ	http://vtedco.vn
8	担当部門	ベトナム教育訓練開発株式会社本社
9	担当者	Ms Pham Thi Huyen Trang:社長 Mr La Ba Huy:副社長 Mr Dao Ngoc Thuong:日本事業部部長
10	国営/民間	民間
11	設立年	2002年
12	親会社/大株主	経営陣自らが株主であり、本業として経営に参加。
13	設立の背景	当初、学校に機器を提供し、教育訓練を実施するために設立されたが、その後、ベトナム人が海外で学び、働く機会を見つきたいという意思として事業を拡大。
14	職業訓練課程	ハイフォン百芸職業訓練学校、ハイフォン海事短期大学、ベトナム韓国短期大学（クアンニン）、ベトナム韓国職業短期大学（ハノイ）、北部技術経済短期大学、建設工業短期大学、ホーチミン交通運輸大学、ホーチミン市海事短期大学、建設職業短期大学にて訓練を行っている。この訓練プログラムは、学校の職業訓練コースを適用し、資格が取れる。また、専門学校と連携し、他職種の専門教育を行うことも可能。ベトナム全国 50 校以上の質の高い専門学校と提携。
15	概略	外国語・職業教育訓練センターの本社はハイフォン百芸職業訓練学校とベトナム韓国職業短期大学（ハノイ）の中にある。合弁事業に参加し、米国及び欧州の他の株主と協力して、国際的なビジネス関係を構築し、ベトナム人への技術移転を促進。

2 海外派遣人数実績

ベトナムの造船所や大規模鉄構造物製造工場の高度技能溶接工をヨーロッパの造船所に送り出しており、日本にも注力したい。

	合計	日本	建設溶接	溶接生産	造船溶接	他の溶接
2019						
2020						
2021						
2022	32	0	11	6	12	3
2023	78	0	17	25	29	7

3 日本語教育プログラム

1 標準	レベル N5、N4、N3
2 教科書の名前	みんなの日本語、いろどり、N5、N4、新刊前 N3
3 特別プログラム	要望に応じて
4 時間	4～6 か月
5 学費	100 万ドン/月
6 寮	50 万ドン/月
7 食費	6 万ドン/日

4 建物・施設

提携しているハイフォン百芸職業訓練学校とベトナム韓国職業短期大学の施設：

1 教室数	5 室
2 クラスあたりの平均人数	15 人
3 寮のベッド数	2 段ベッド 50 台
4 食堂	100 席
5 敷地面積	3000m ² 程度

5 溶接訓練課程

提携しているハイフォン百芸職業訓練学校とベトナム韓国職業短期大学にて実施：

	内容	時間	課程	1 クラスの人数	学費 (ドン)	カリキュラム
1	短期	3 ヶ月	初級	10-15	1,200-1,800 万	労働省規定
2	短期	6 ヶ月	中級 1	10-15	2,400-3,600 万	労働省規定
3	短期	9 ヶ月	中級 2	10-15	3,600-5,400 万	労働省規定
4	短期	1 年	中級 3	10-15	4,800-7,200 万	労働省規定

6 機械設備

ハイフォン百芸職業訓練短期大学とベトナム・韓国職業訓練短期大学（ハノイ）には、各課程の職業訓練に必要な機械設備は整っている。課程は次の通り：溶接、船舶操縦、船舶機械（船舶機関士）、船舶電気設備、船舶機械修繕、海運会社経営管理、金属切削、工作機械、電気一般、電子一般、空調設備と冷凍冷蔵設備、ネットワーク管理、コンピューター修理、企業会計、中小企業経営管理、建設技術



学校全体



校舎



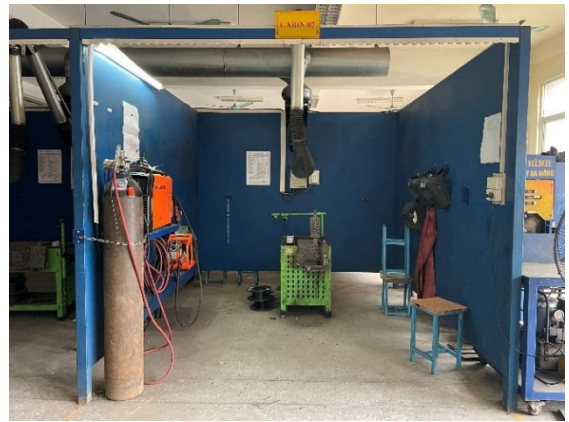
ワークショップ内全景



教室



溶接ブース



溶接ブース



食堂



訓練用のもの

3.4 海外への造船技術者・技能者の派遣・就業状況

3.4.1 ベトナムから海外への労働者派遣数

ベトナムからの海外労働者派遣は、1993年の6,657人から1996年には12,959人と1万人を超え、2007年には8万人台に達した。日本向けの派遣が2013年の9,688人から19,766人に倍増した2014年には、海外労働者派遣総数は10万人を超え、コロナ直前の2019年には14万7387人に達していた。2020、2021年はコロナ禍で減少したが、14万人台に復活した。

派遣先国に別にみると、台湾、日本、韓国向けが多く、2016年以降はほぼ毎年この3カ国で全体の90%強を占めている。台湾向けが伸び始めたのが最も早く、2001年の7,782人から2002年には13,191人、2003年に29,069人と前年の倍以上となった。次いで、2004年に雇用許可制¹⁵を導入した韓国向けが、2004年の4,779人から2005年には12,102人へと2.5倍となった。韓国向けの派遣は2008年まで年間1万人以上で、2012年までは日本より多く2位であったが、ベトナム人失踪問題で2013年から労働輸出が厳密になり、減少した。

日本への労働者派遣は2005年までは年間3,000人以下、2006年から2013年までは年間5,000人以上1万人以下、2014年から急激に伸びて2018年に台湾を追い越して1位となった。

近年で国別第4位と第5位は、中国とシンガポールで年間1,000人前後である。次いで、ハンガリー、ルーマニア、ポーランドの東欧諸国に年間500人から1,000人派遣されている。その他、中東、アルジェリアなどにも派遣されている。

1992年以降のベトナムからの労働輸出の推移を図27、表29に示す。

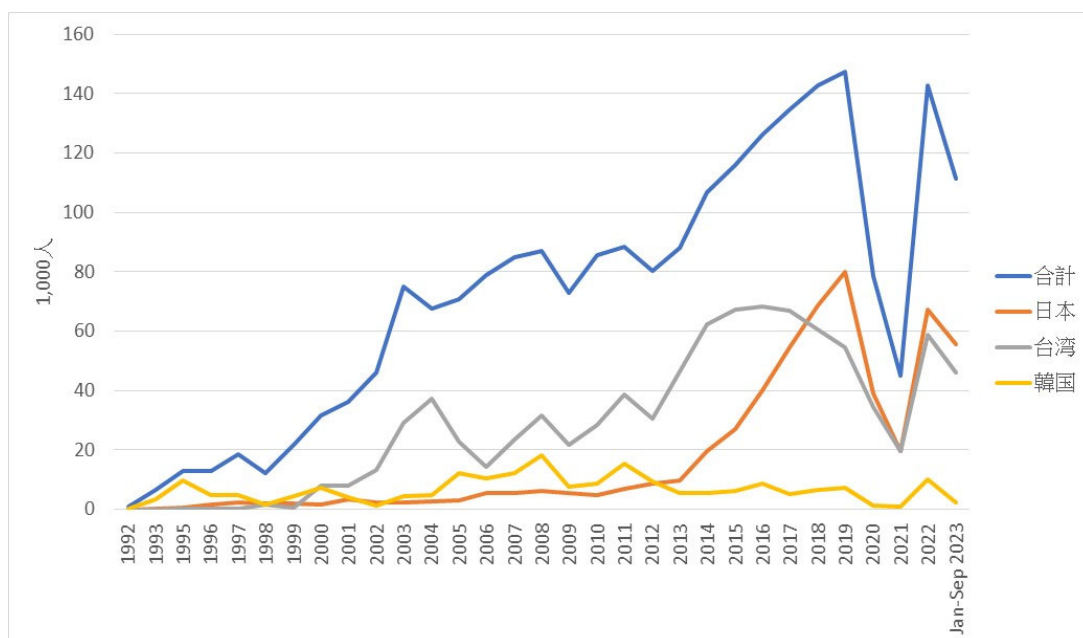


図27 ベトナムからの労働輸出統計 合計とトップ3カ国

出典「ベトナムから北東アジアへの労働輸出 1992-2016 Nguyen Thuy Linh」、
2017年から2023年は労働省外国労働管理局発表を元にした新聞報道

¹⁵ 韓国の雇用許可制及び人材受け入れ状況については、巻末資料を参照

表 29 ベトナムからの労働輸出統計 合計とトップ3カ国

	1992	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
合計	1.0	6.7	12.8	13.0	18.5	12.2	21.8	31.5	36.2	46.1
日本	0.0	0.1	0.4	1.5	2.2	1.9	1.9	1.5	3.2	2.2
台湾	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	1.7	0.6	8.1	7.8	13.2
韓国	0.2	3.3	9.6	4.7	4.9	1.5	4.5	7.3	3.9	1.2

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
合計	75.0	67.4	70.6	78.9	85.0	87.0	73.0	85.5	88.3	80.3
日本	2.3	2.8	3.0	5.4	5.5	6.1	5.5	4.9	7.0	8.8
台湾	29.1	37.1	22.8	14.1	23.6	31.6	21.7	28.5	38.8	30.5
韓国	4.3	4.8	12.1	10.6	12.2	18.1	7.6	8.6	15.2	9.2

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Sep 2023
合計	88.2	106.8	116.0	126.3	134.8	142.9	147.4	78.6	45.1	142.8	111.5
日本	9.7	19.8	27.0	39.9	54.5	68.7	80.0	38.9	19.5	67.3	55.7
台湾	46.4	62.1	67.1	68.2	66.9	60.4	54.5	34.6	19.5	58.6	46.2
韓国	5.4	5.5	6.0	8.5	5.2	6.5	7.2	1.3	1.0	10.0	2.4

出典「ベトナムから北東アジアへの労働輸出 1992-2016 Nguyen Thuy Linh」、2017年から2023年は労働省外国労働管理局発表を元にした新聞報道

なお、統計上は、2022年、2023年1～9月の労働者派遣人数は日本がトップとなっているが、韓国からの採用活動が急速に活発化していて、労働省外国労働管理局に報告義務がないところでも増えている。日本の急激な円安もあり、ベトナムの送り出し機関によると、日本に派遣する労働者の確保が難しくなっている。最大の理由は給与の差である。韓国では基本給が約4,000万ドン（約24.3万円）、日本では東京で最高でも3,000万ドン（約18.3万円）であり、さらに日本では残業規制があるが、韓国では残業代も支払われるため、手取りは日本より相当高くなる。参考までに、送り出し機関のコメントを下記に記す。

(参考) ベトナムからの海外労働者派遣の現状（送り出し機関経営者のコメント）

・「優秀な溶接・塗装作業員をどう確保するか」

→ 本質的に、ベトナム人労働者は、どの国のどこで働きに行っても、彼らの主な目標は、ベトナムでの厳しい生活を改善するためにお金を稼ぐために働くこと。ベトナムでは、彼らは安定した仕事に就いておらず、収入も良くない。従って、日本にベトナムと比べて良い収入があれば、熟練した溶接工や塗装工を確実に採用できる。現在、日本円は非常に安く、為替レートは前年に比べて30%下落した。さらに、ベトナム人労働者には、オーストラリア、ドイツ、ハンガリー、ギリシャ、ニュージーランド、韓国など他の市場に行く選択肢がたくさんある。円安により日本は、他に行く国がなくてもどうしても海外で稼ぎたい人が、最後に選んでいる国になっている。

船舶建造の溶接には高度な溶接経験が必要とあり、船の塗装も高度な技術が必要で、人材が限られている。そのため、どの派遣会社も一度に大量の人材を採用するのは困難。

現在、技能実習生制度では通常、その地域の最低賃金（最低賃金）が労働者に支払われるが、高度な溶接や塗装の労働者の給与は約20万円以上になれば、良い候補者を採用できるはず。

私の経験では、高度な技術を持った溶接技術者、塗装技術者を採用するには、明確なロードマップと計画が必要であり、ベトナム派遣会社と日本造船協会などとの団体との緊密な協力がないと達成できない。日本の団体は、送り出し機関への候補者採用費用を支援することが必要。例えば、特定技能者のスキームと同様に、採用企業が、送り出し機関に最大3ヶ月、最低1ヶ月給与分のサービス料を支払うなど。

海外派遣労働法に規定では「送り出し機関は応募者から3,600ドルを徴収することができる」と書かれているが、日本の採用企業側が、送り出し機関を援助して、送り出し機関が応募者から徴収する額を1,000～2,000ドルぐらいにできれば、質の高い人材を採用できる可能性がある。

・「韓国に行く条件はとても良くて、現在日本に行きたい人は少ないと聞いたが、実情はどうか」

→ その通りで、韓国に行く人は多い。その理由は以下の通り。

1. 基本給：日本に行くと東京でも最高3,000万VNDしかない。韓国は約4,000万VND。
2. 残業：日本は残業が少ない。韓国は残業が多くて稼げる。
3. 文化：日本社会は非常に厳しい。韓国の社会はもっと緩やか。

3.4.2 ベトナムから海外への造船の労働者派遣数

ベトナムからの労働輸出統計では、派遣分野それぞれの派遣数についての公表はない。

韓国と日本以外に、造船でワーカー募集しているのは、ポーランド（Gdansk Shipyard）、ルーマニア（Damen Mangalia Shipyard）、フィンランド、シンガポールが確認できる。中国への労働輸出入数は、2021年1820人、2022年910人、2023年9月まで1361人で、ここに造船が含まれるかは確認できない。

欧州への高度技能溶接工の派遣を行っているハイフォンの送り出し機関によると、日本の技能実習から帰国した溶接工が欧州に働きに行っているケースもある。参考までに同社のコメントを紹介する。

（参考）欧州への高度技能溶接工を派遣する送り出し機関のコメント

2023年に大型部品を生産する機械工場や造船所に勤務するため50人の溶接工をデンマークとドイツに派遣した。その多くがベトナム北部の出身者（80%）で、50%はベトナム国営造船公社の造船所で5年以上働いた経験者、残りの30%は日本、ルーマニア、ポーランドへの労働力輸出からの帰国者、残りの20%はベトナム機械総公社から募集した。教育レベルは全員、高等職業訓練学校の卒業生。当社は全国100以上の機械工学/溶接などの職業訓練学校と協力関係を築いている。

溶接工の月給は国にもよるが、例えばEUでは約2500ユーロ（約40万円）、韓国も約2～3000ドル（約30万～40万円）で、これは控除や税金を差し引いた後の額である。労働者は現地の人々と同じ待遇で雇用される。高度な技能を持つ溶接工の採用は容易ではなく、時間が必要。

4. 参考：韓国の人材受け入れ

韓国では、2003年以前まで日本の技能実習制度を類似した産業研修生制度があり、研修生として、外国人労働者を受け入れていた。しかし、韓国国内での人権侵害や劣悪な労働環境、労働者の失踪等が問題となり、2004年から、実習・研修といった建前をやめ、外国人を名実とも労働者として扱い、外国人労働者の雇用を希望する企業に政府が雇用許可を与える制度（雇用許可制）を開始した。この雇用許可制の導入により、それまでに合法的に受け入れることがなかった非熟練労働者を受入れる制度ができたことになる。

雇用許可制は、一般雇用許可制と特例雇用許可制に分かれる。一般雇用許可制は、韓国政府と二国間協定を締結した国の出身者を受け入れる制度で、在留資格は「非専門就業（E-9）」である。一方、特例雇用許可制は、中国朝鮮族や中央アジアに住む朝鮮半島にルーツをもつ人々を受け入れる制度である。インドネシアやベトナムから非熟練造船労働者を受け入れる際には、「非専門就業（E-9）」ビザを取得することになる。E-9ビザの発給は、業種ごとに割り当てがあると同時に、事業所ごとに上限が定められている。なお、韓国の就労ビザの種類は、表30のとおりで、技能労働者の場合は、特定活動E-7ビザで造船所に就業することになる。

表30 韓国就労ビザの種類

職種	ビザ
教授	E-1
会話指導	E-2
研究	E-3
技術指導	E-4
専門職業	E-5
芸術興行	E-6
特定活動	E-7
季節勤労	E-8
非専門就労	E-9
船員就労	E-10

出典：ジェットロウェブサイト資料 2022年8月¹⁶

雇用許可制は導入から約20年が経つが、最近、国内の生産年齢人口の減少や人手不足を受け、外国人労働者のさらなる活用に向けて滞在期間の延長や雇用許容業種の拡大、雇用できる外国人労働者人数の上限の引き上げ等、制度の改編が行われている。

中でも造船業については、2014年の油価下落以降の造船不況に伴い、2015～2016年に人材を大幅に減らしたことが背景で、人員不足が顕著になっている。さらに2018年に労働時間上限を従来の週68時間から週52時間に引き下げたことも、人手不足に拍車をかけた。

コロナ禍中から造船需要は上昇しているが、韓国の造船業は需要増に対応できない状況が続いた。韓国造船業では、造船需要の上昇に伴い、2025年までに3万5,000万人を

¹⁶ https://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/country/kr/invest_05/pdfs/kr10B010_visa.pdf

雇用が必要と言われる中、韓国政府は解決に向けての対策に乗り出している。2022年11月の雇用労働省のプレスリリースによると、人材問題の解決に向けて主要5造船所と雇用労働省、貿易産業エネルギー省、公正取引委員会が覚書に署名した他、2023年の造船業向けの外国人労働者総数の枠を11万人¹⁷とすること、既に韓国に滞在している溶接工3,000人¹⁸に対して技能研修を行うこと等が発表された。

また、韓国政府は技能労働者の受け入れに力を入れている。2023年7月、法務省はE-7の技能工のビザの割り当てを2022年の2,000から2023年には3万5,000に増やすと発表。非熟練工としてE-9ビザで入国した労働者も、4年以上就業し、韓国語のレベルが十分であれば、E-7ビザへの変更が認められる。

E-9ビザについては、2023年9月、韓国政府は造船業の人手不足に対応するため、5000件の新規発行枠を造船業向けに認可し、政府はさらなる造船業へのビザ枠の拡大を検討していると報じられている。また、かつては溶接工の場合、入国前のビザ審査にあたり、関連資格や経歴証明書、技術鑑定書等が必要とされたが、来韓して2年以内の提出に緩和された。

こうした制度改革もあり、韓国造船業の外国人人材は大幅に増えている。報道によると、2023年、韓国造船業界に新規採用された生産人材の86%は、外国人労働者であることが分かった。韓国産業通商資源部は2023年11月7日、今年に入ってから第3四半期まで、E-7またはE-9ビザを所持する外国人労働者が、それぞれ6,966人と5,373人が造船業者に就職したことを明らかにした。

現在、韓国で最も多い外国人労働者は、朝鮮半島にルーツを持つ外国籍労働者を除くとベトナム人が最も多い。造船については、韓国の造船所で働く溶接工の41%はベトナム人だと報じられている²⁰。

こうした中、2023年7月、Hanwha Oceanは、ベトナム商工省と造船技術者の育成と雇用で協力するための覚書に調印した。同社は、ベトナムの職業訓練校に投資をして職業訓練校の能力向上を行い、技能工の雇用を安定させることが目的である。

韓国はベトナム以外からの造船労働者の確保に動いている。本レポートのインドネシア編で記載したとおり、2023年11月サムソン重工と東ジャワ州政府が、溶接工の人材育成で覚書を交わした。2024年4月までに東ジャワ州から300人を派遣し、インドネシア全土では合計1,000人の派遣を計画している。サムソン重工は、東ジャワ州政府傘下の職業訓練校に、溶接トレーナーを教育するインストラクターを韓国オフショア造船協会(KOAHIPA)から派遣しており、職業訓練校の底上げを図ろうとしている。また、サムソン重工はスラバヤポリテクニクとも覚書を結び、同校の卒業生が溶接や塗装の技能工としてサムソン重工に雇用されている。さらに、西ジャワ州に立地する労働者海外派遣会社のウェブサイトには、KOAHIPAが2023年4月に150人以上の溶接工に対して技能テストを実施したと掲載されており、インドネシアでも幅広く、溶接工の供給源を探していると考えられる。

¹⁷ プレスリリースには明記されていないが、E-7ビザとE-9ビザの合計と考えられる。

¹⁸ 韓国に滞在している造船溶接工が3,000人なのか、総数のうち3,000人を選んで研修を行うのかについては、プレスリリースに明記されていない。

²⁰ <https://koreajoongangdaily.joins.com/2022/11/07/business/industry/Korea-shipbuilding-welders/20221107185851628.html>

この報告書は、ボートレース事業の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

インドネシアとベトナムの造船業における
若手人材確保及び労働事情調査

2024年（令和6年）3月発行

発行 一般社団法人 日本中小型造船工業会

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-8-1 虎ノ門ダイビルイースト
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

一般財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

