

造船市場と造船業の 現状について

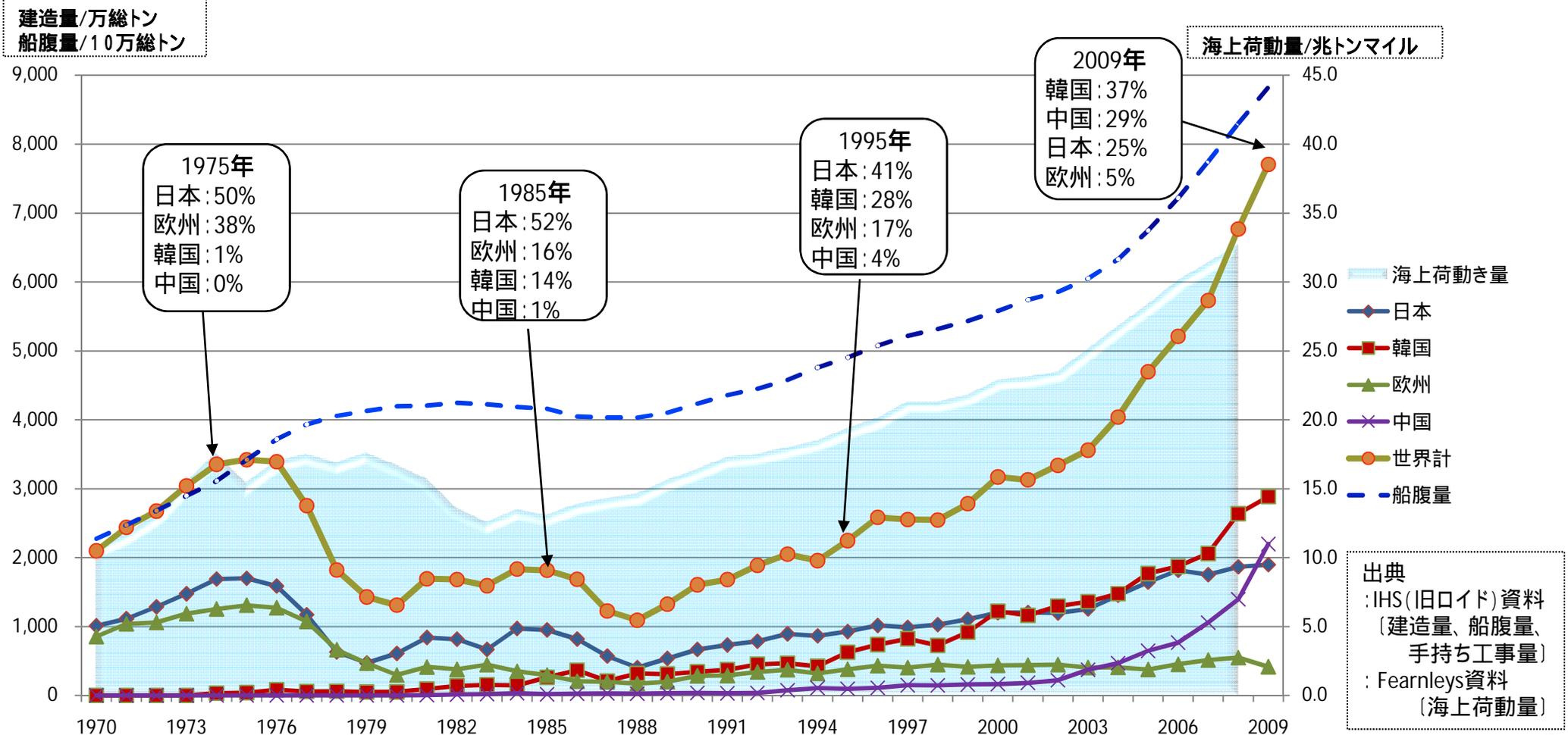


国土交通省
海事局船舶産業課

世界の海上荷動量、船腹量及び建造量の推移

世界的な造船需要の増大により2009年の世界の
新造船建造量は過去最高の約7,700万総トン。
我が国も過去最高の1,897万総トン。
中・韓の建造量拡大で相対的にシェア低下。

世界の船腹量: 約8億8300万総トン
 世界の手持工事量: 約3億総トン
 日本: 約5200万総トン
 韓国: 約1億400万総トン
 中国: 約1億1100万総トン(2009年末)

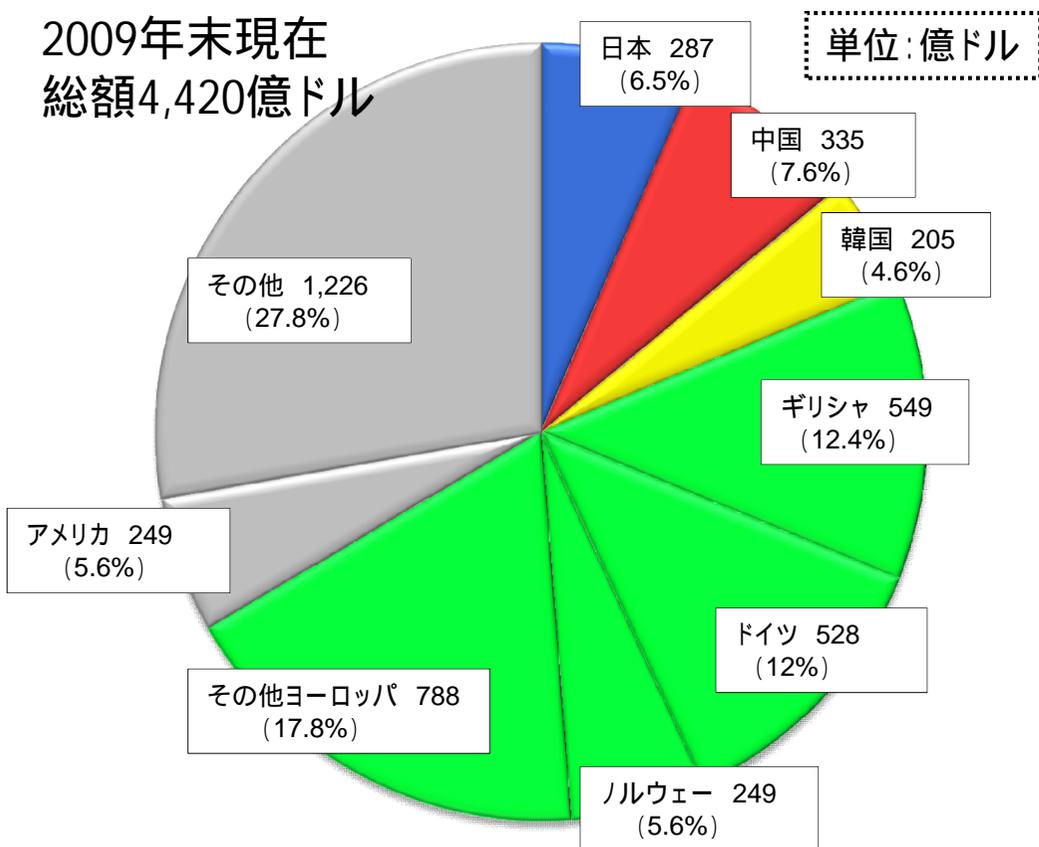


世界の既発注船舶の発注元及び発注先シェア

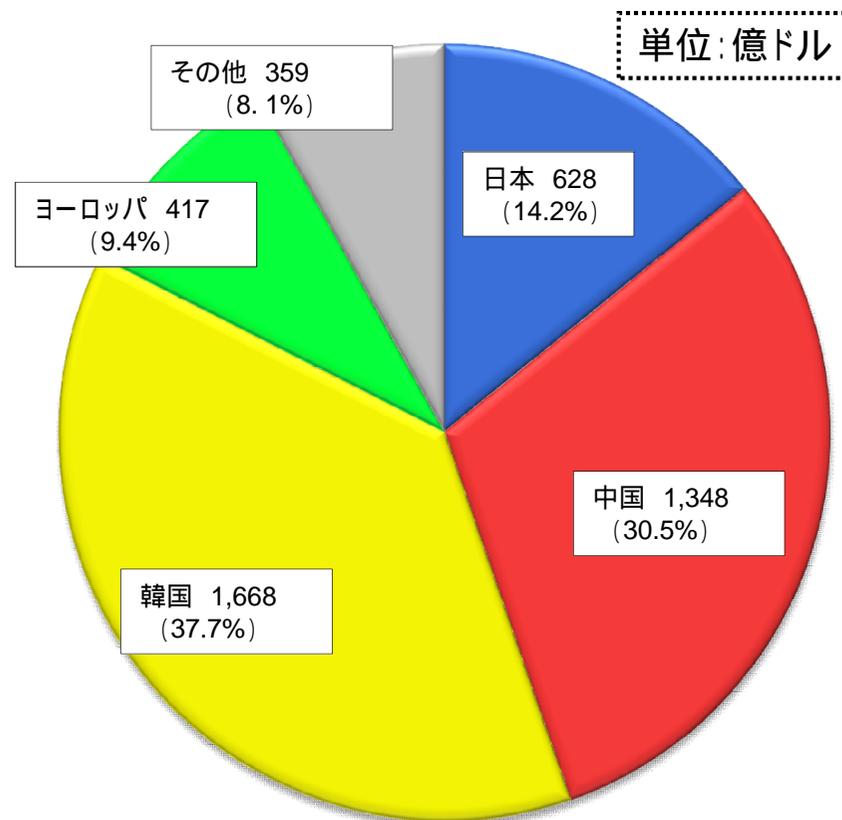
世界の既発注船舶の価格合計額4,420億ドル(2009年末)のうち、
 発注元では欧州が48%を占める。
 発注先では、韓国(4割)、中国(3割)、日本(1.5割)、欧州(1割)。

発注元シェア

2009年末現在
 総額4,420億ドル



発注先シェア



■ 日本
 ■ 中国
 ■ 韓国
 ■ 欧州
 ■ その他

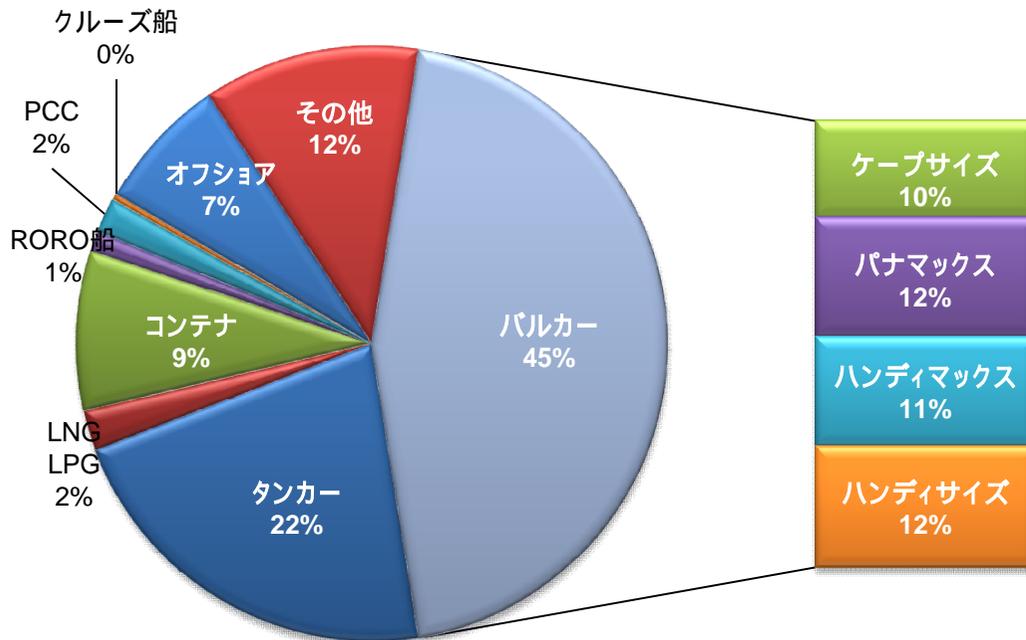
出典: クラークソン資料
 ・2009年末の既発注船舶より算出

世界の既発注船舶の船種別シェア

隻数ベースでは積み貨物船(バルカー)とタンカーが太宗を占める。
 バルカーについては、船腹量におけるシェア(20%)に比べ、既発注船舶における
 シェア(45%)は非常に多い。
 隻数ベースに比べ、金額ベースではオフショア船、クルーズ船のシェアが大きい。

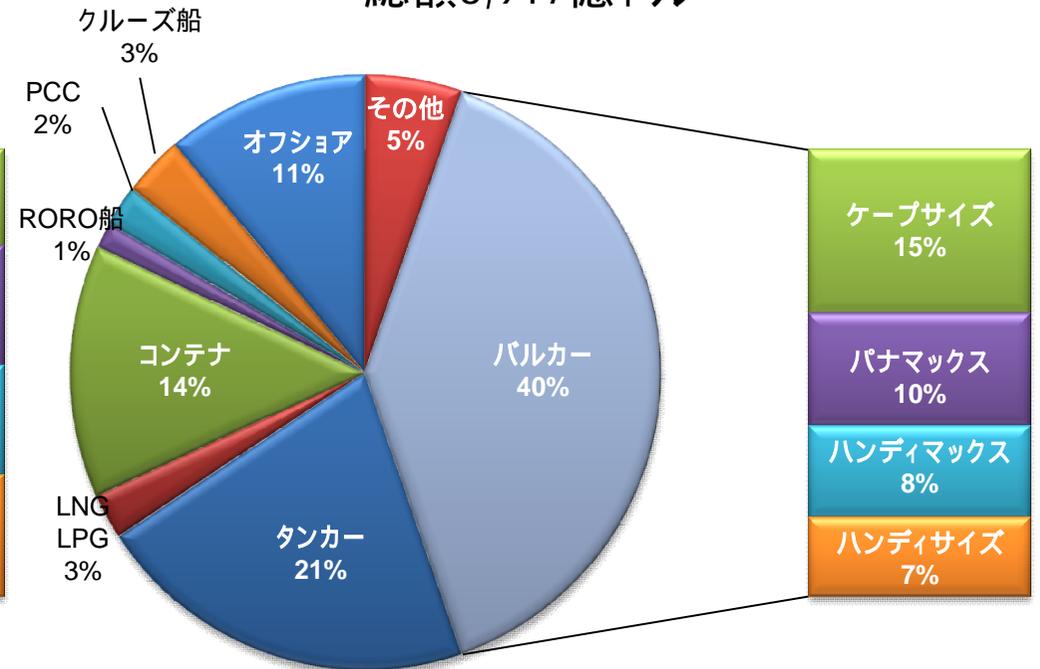
隻数ベース

総隻数7,131隻



金額ベース

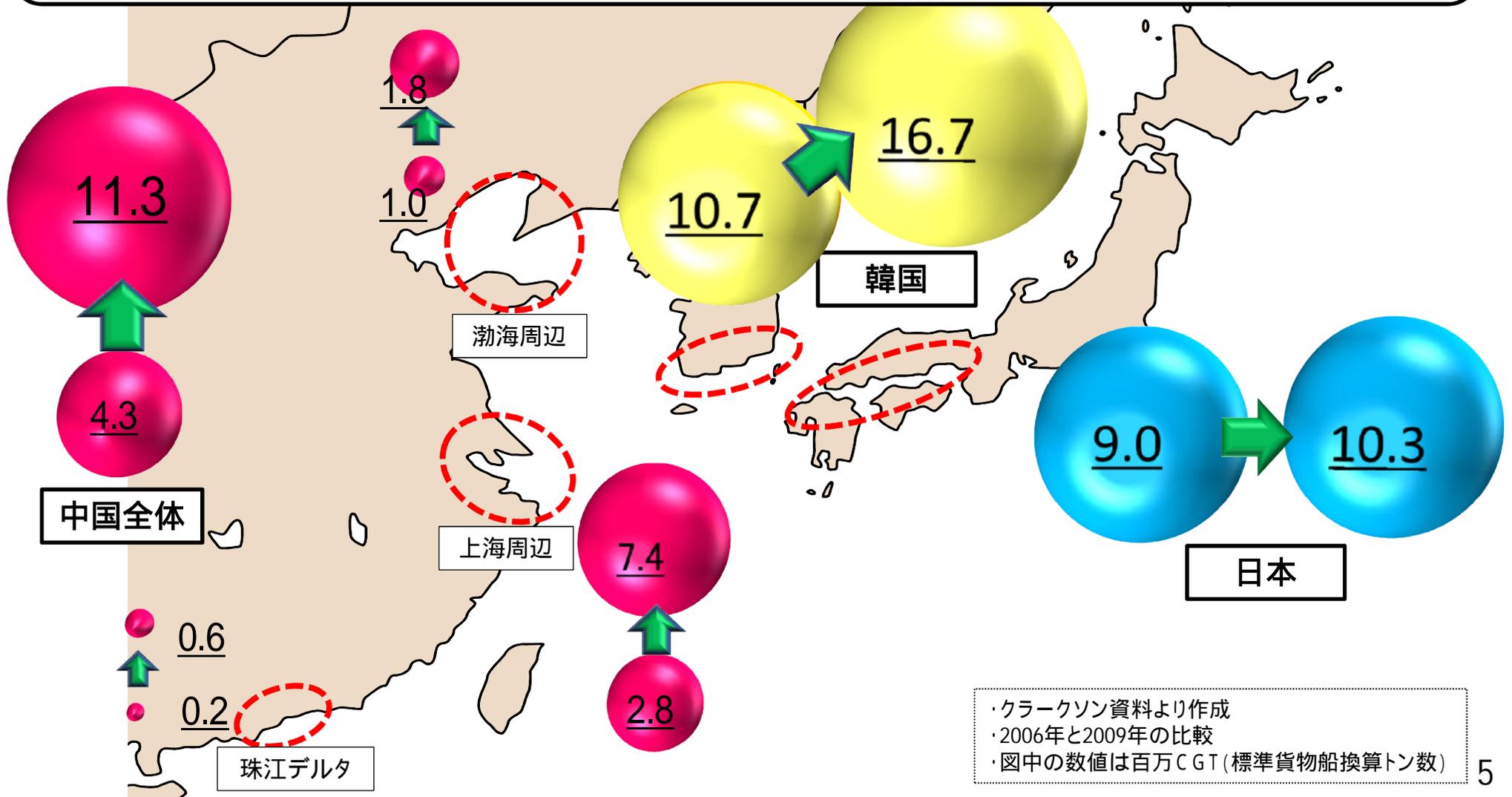
総額3,917億ドル



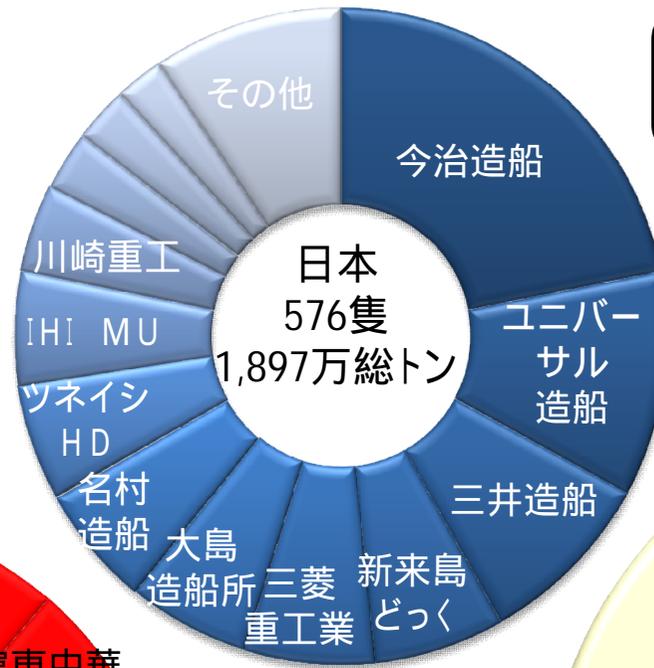
出典: クラークソン資料
 ・2010年8月末の既発注船舶より算出

日・中・韓の造船集積地と各国建造能力の比較

2006年と2009年の建造能力を比較すると、日本は横ばいであるのに対し、韓国は約1.5倍に中国は約3倍に増加。
中国の建造能力は、潜在的にはさらに多い。



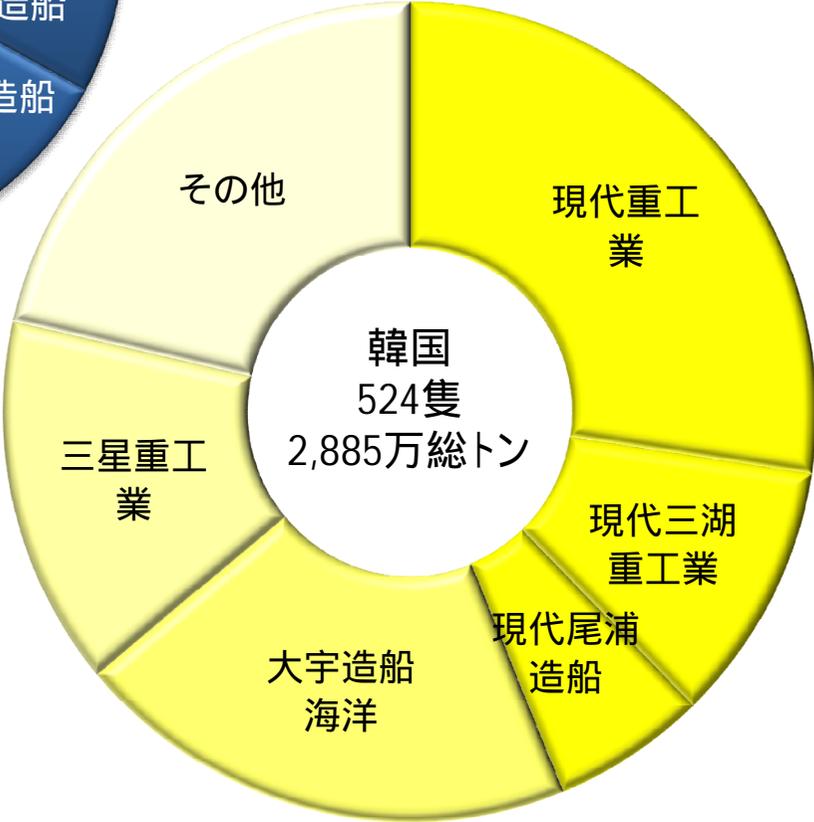
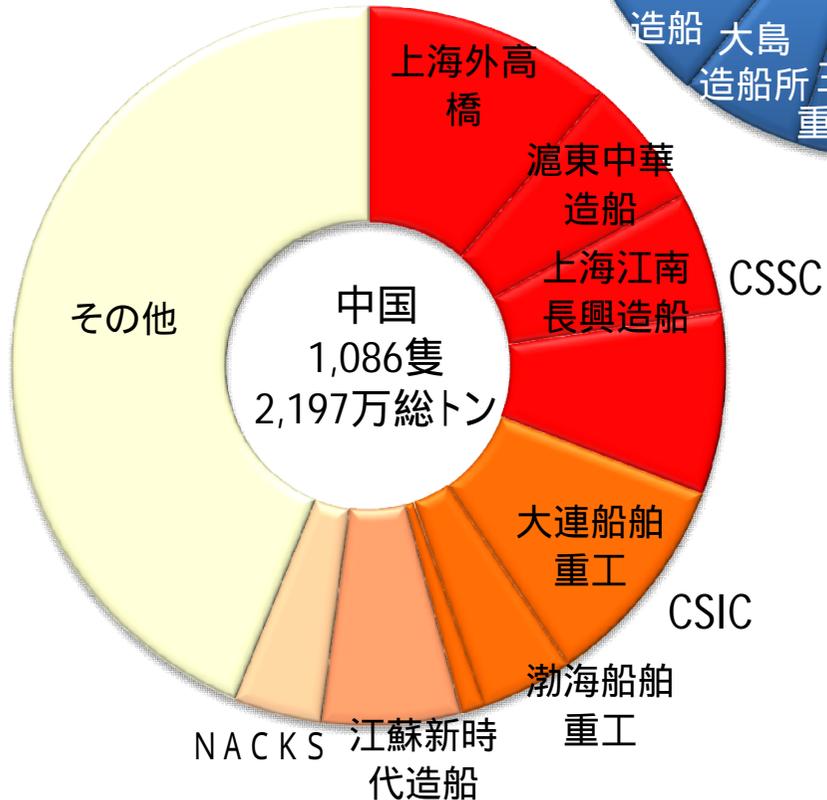
各国の造船所別建造量 (2009年)



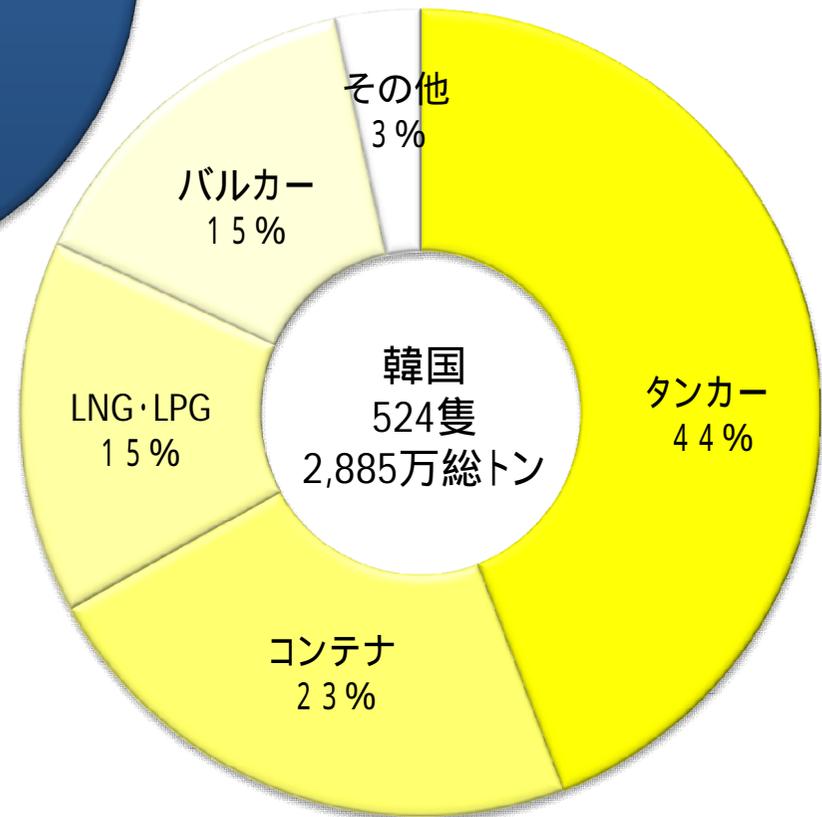
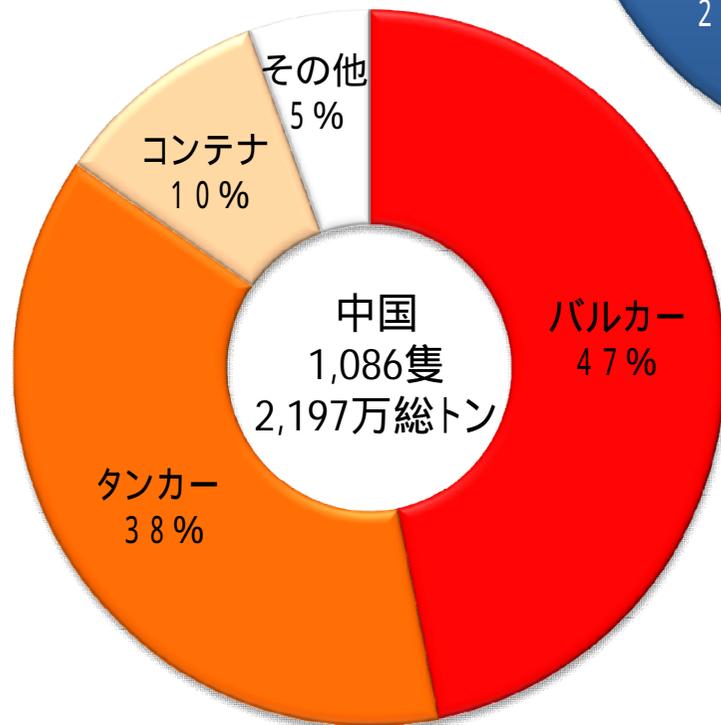
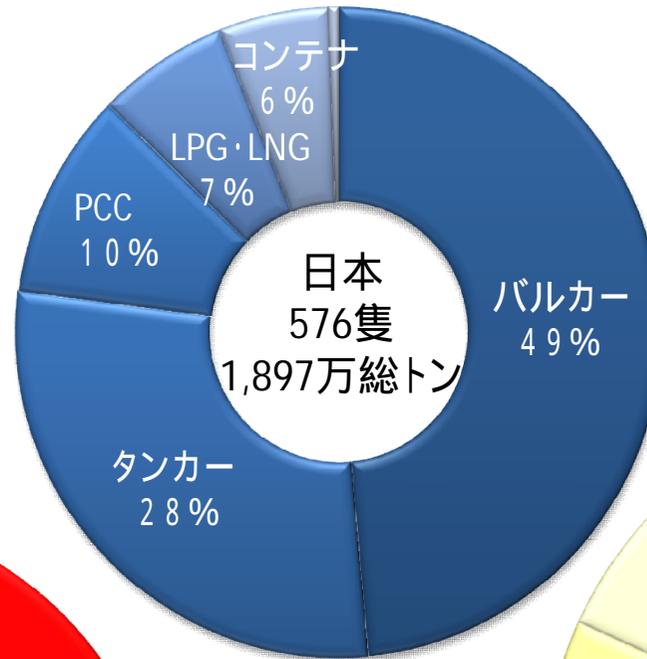
日本は多数の造船所が並ぶ。

韓国は上位3グループが総トン数ベースで79%を占める。

中国は二大国企グループが総トン数ベースで46%を占める。

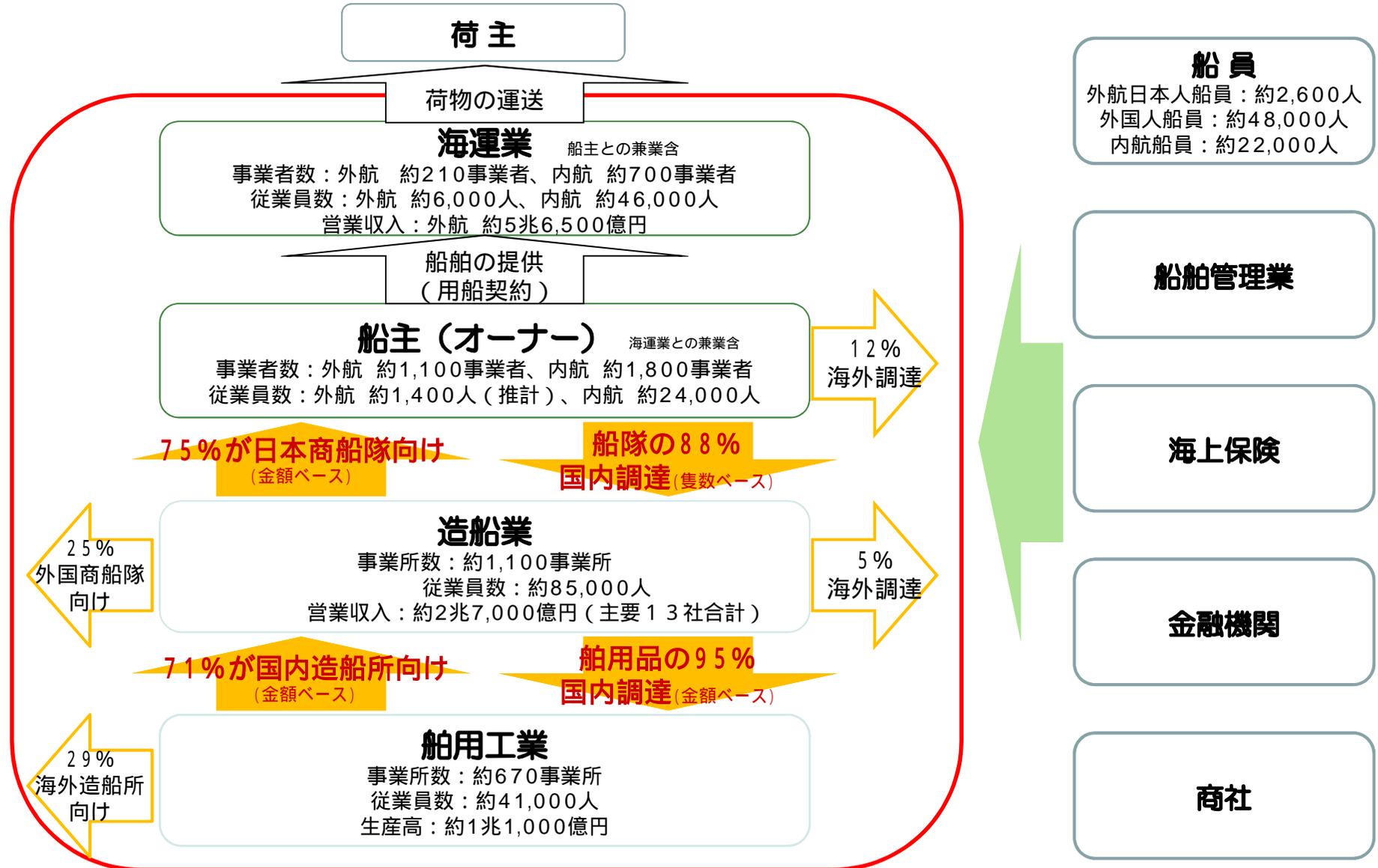


各国の船種別建造量(総トン数ベース)(2009年)



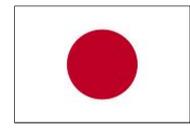
我が国の海事産業クラスター

我が国では、海運業、造船業、船用工業などが深く結びつき、海事産業クラスターを形成している。

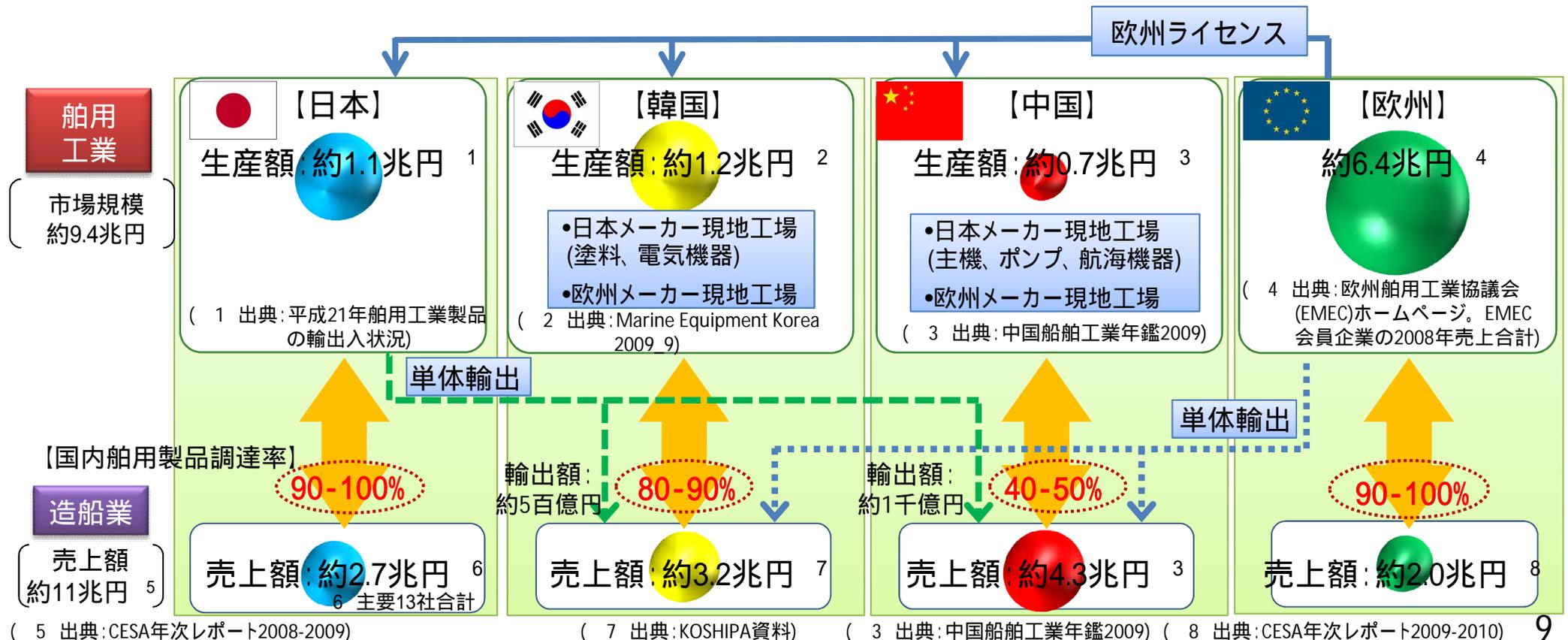


船用工業の現状

日本船用工業の現状

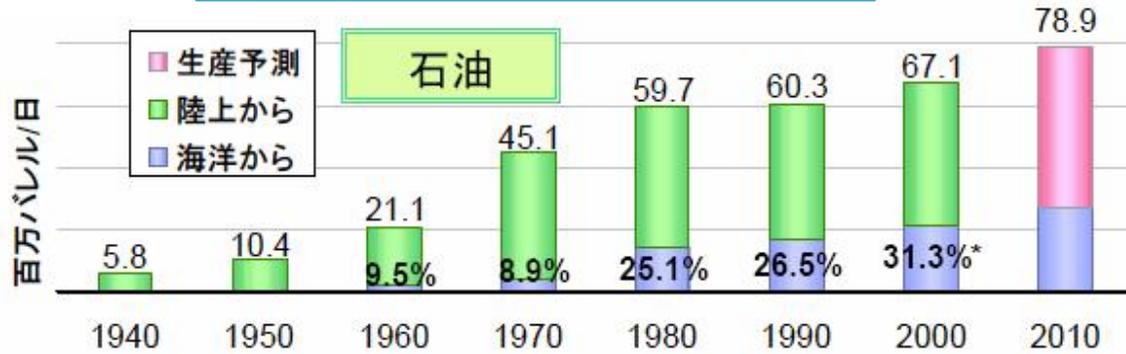


日本の船用工業生産額は約1.1兆円。生産額の約3割は輸出。
 輸出による世界シェアの高い日本製品は、航海機器、カーゴポンプ、プロペラ等。
 韓国及び中国は、国産化率向上政策に船舶建造量の増加も相まって、生産額が急増。
 ・ここで日本は、一部の製品については、アジア域内での現地生産を行っているが、
 基本的に単体輸出が中心であるため、韓国及び中国でのシェア拡大に苦戦。
 ・一方で、欧州メーカーは、韓国及び中国でのライセンス生産等を拡大し、実質的にシェアを増大。
 なお、日本の大手重工メーカーは、欧州と同様のライセンス生産を行なっている。

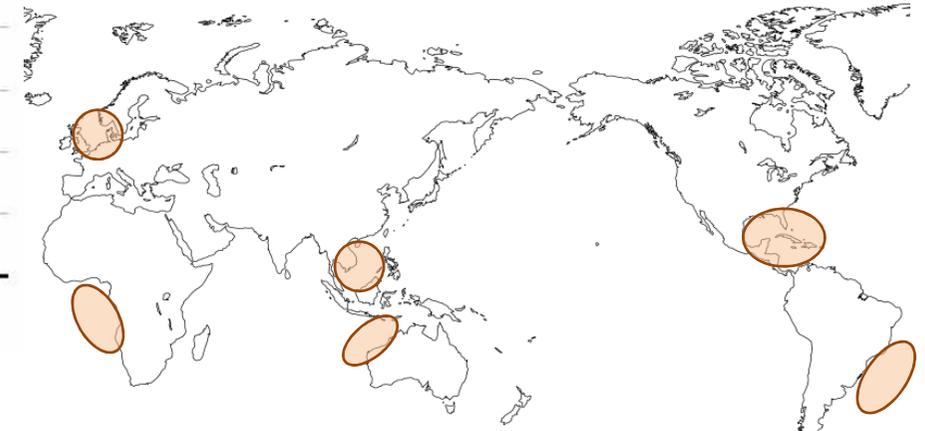


海洋開発市場の概要

世界の石油生産量の推移



海洋油田開発の実施地域



出典: 三井海洋開発 HP

海洋資源開発機器の例

探鉱



出典: Etesco HP

開発・生産



出典: 三井海洋開発 HP

支援

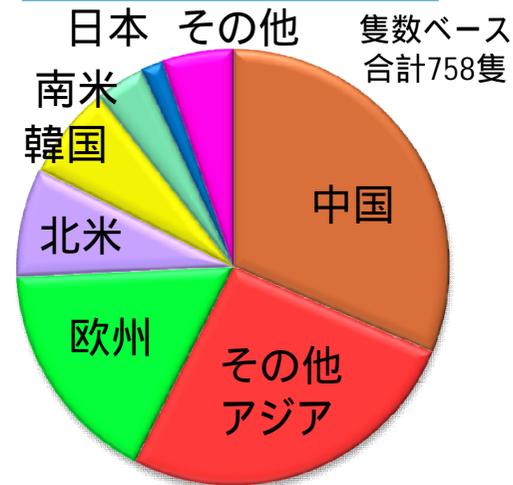


出典: 川崎汽船 HP



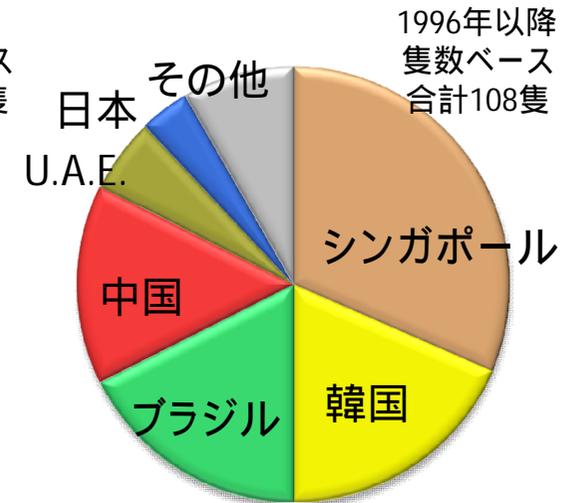
出典: CBO HP

海洋関連既受注船の国別シェア



出典: クラークソン資料

FPSOの国別建造実績



出典: IMA資料