

# 造船業の現状について（資料集）

平成13年3月  
国土交通省海事局

我が国造船業の国際競争力の強化に向けた 動き・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
造船業構造問題研究会について・・・・・・・・	2
大手造船事業者の経営統合のイメージ・・・・・・・・	3
世界の新造船受注量の推移・・・・・・・・	4
世界の新造船建造量の推移・・・・・・・・	5
世界の新造船手持工事量の推移・・・・・・・・	6
世界の新造船（貨物船）受注量の推移・・・・・・・・	7
我が国における受注船価の推移・・・・・・・・	8
受注船価の推移・・・・・・・・	9
外国為替レートの推移・・・・・・・・	10

我が国の新造船生産高の 日韓船種別受注量の比較
船舶関係研究費・生産高 者数の推移・・・・・・・・
造船業の従業員の年齢構 現存船腹の船齢構成・・
世界の船舶解撤量の推移 造船分野における経済協 テクノスーパーライナー 超高速海上輸送ネットワ

# 我が国造船業の国際競争力の強化に向け

## 世界の造船市場について

- 大型外航船の代替需要期にあたること、外航海運市況が好調に推移していること等から、2000年の世界の受注量はオイルショック以降、過去最高の約4,600万GTを記録。
- 2000年の韓国はウォン安を背景に低船価で前年の倍近い大量受注（約2,000万GT）を行い、1999年以降受注量において世界第一位を確保。我が国の受注量は約1,150万GT。
- 我が国造船業は、現在約2年分の手持ち工事量をかかえ、当面は安定した操業が続く状況。
- 2000年の我が国の建造量は約1,200万トンを超える見込みであるものの、世界一の座については韓国と拮抗する見込み。
- 00年代半以降、世界の造船需要は伸び悩むことが予想され、国際競争は一層激化する見込み。

## 課題

- 我が国大手造船業が2000年代の厳しい国際競争を生き抜いていくためには、国際競争力と経営基盤の強化が必要。

○このため、一昨年8月、運輸省の造船構造問題研究会は我が国造船業の中核である大手造船所が規模のメリットを実現するための統合を進めることが望まれる旨を提言。

## 対策

必要に応じ産業活力再生特別措置法等に基づき、事業再構築に向けた支援を実施する予定（H13.4.1特定業種に指定予定）。

## 最

○川崎造船業務

○石川機械艇事

○日立船部（H1→2002と統（H1

○石川工業門の締結

# 造船業構造問題研究会について

## 造船業構造問題研究会

- ・平成11年6月「造船業構造問題研究会」を発足。
- ・造船業全体の視点から、我が国造船業の構造を分析し、2000年代の国際競争
- ・平成11年8月、報告書を取りまとめ。

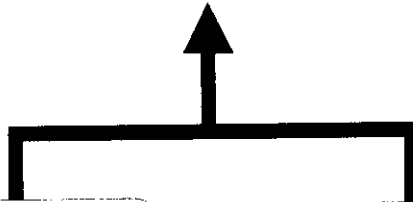
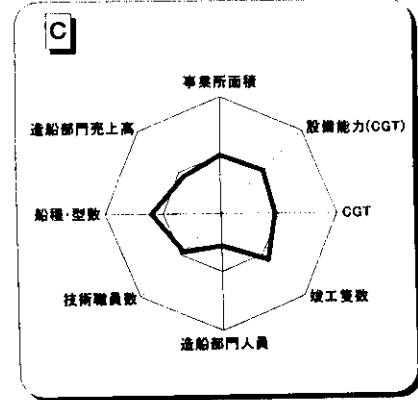
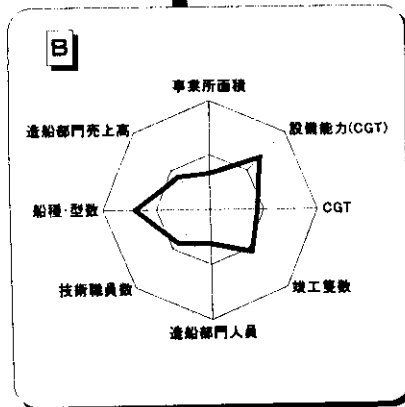
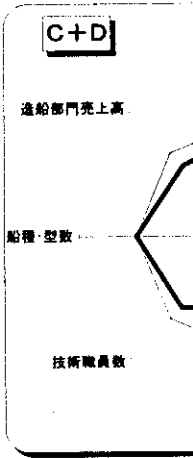
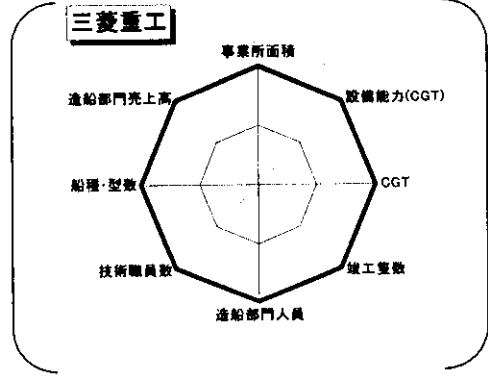
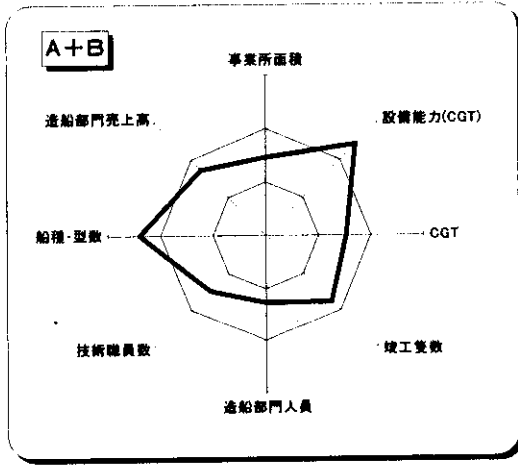
## 結

## 論

- ・我が国造船業は、大手、中手、舶用工業等多様性のある企業群による総合力が最  
ルを底上げし、造船業全体の規模のメリットを実現してきた。
- ・00年代半以降、世界の造船需要の伸び悩みが予測され、国際競争は一層激化
- ・過去2度の造船不況に対処する過程で、大手は大幅にスリム化。事業分野がほ  
より、大手は戦略的岐路に立たされている。
- ・大手のリーディング機能を維持するためには、コスト競争力強化と幅広い営業展  
計・調達各ステージで規模のメリットを実現する強固な経営の統合（売上高2  
（メガ・カンパニー化））。

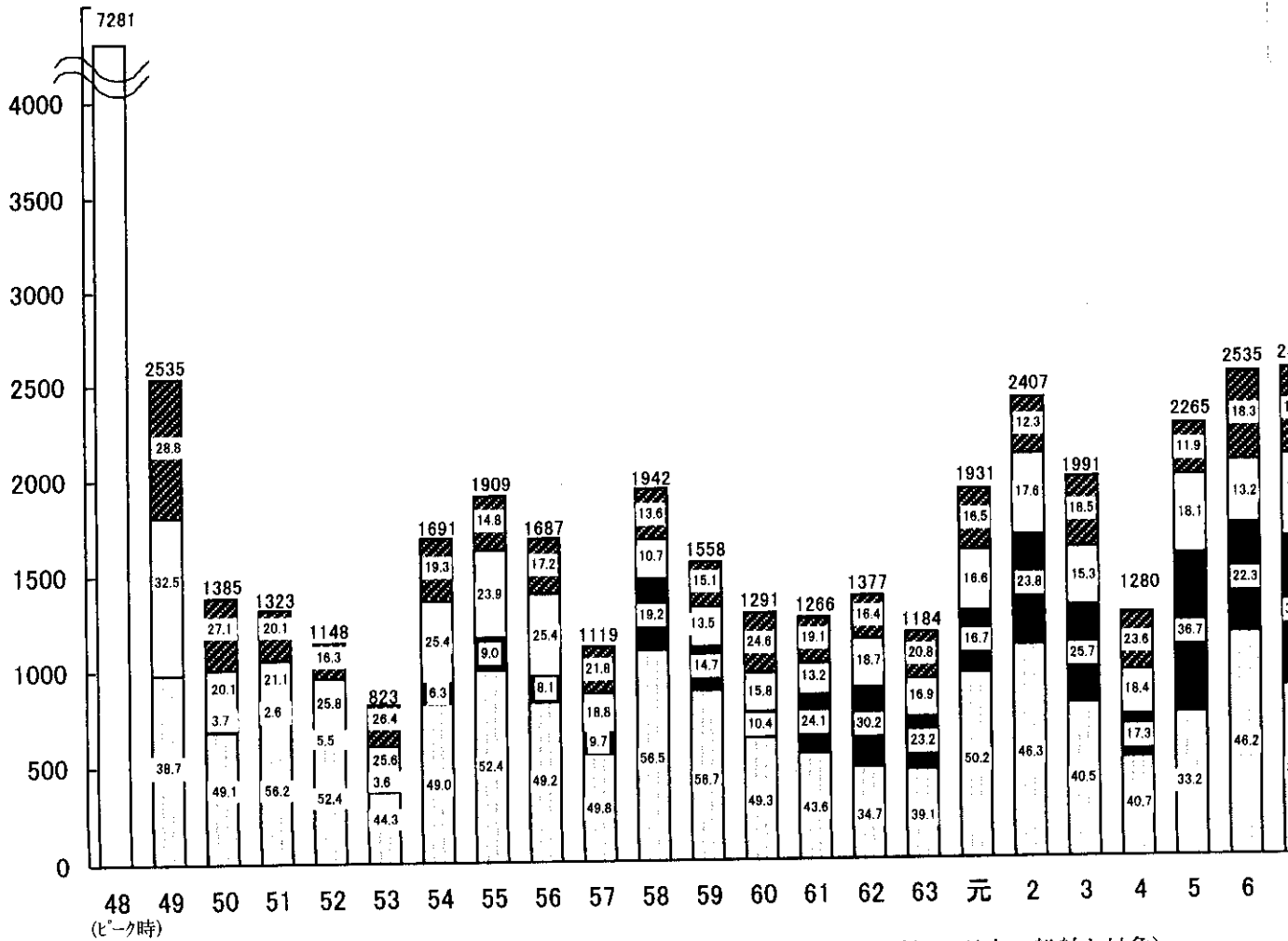
（大手：総合重工メーカー7社。技術集約的な船舶を含む多品種の船舶を製造  
中手：造船専門メーカー。量産型の船舶を製造。価格競争力強い）

# 大手造船事業者の経営統合のイメージ



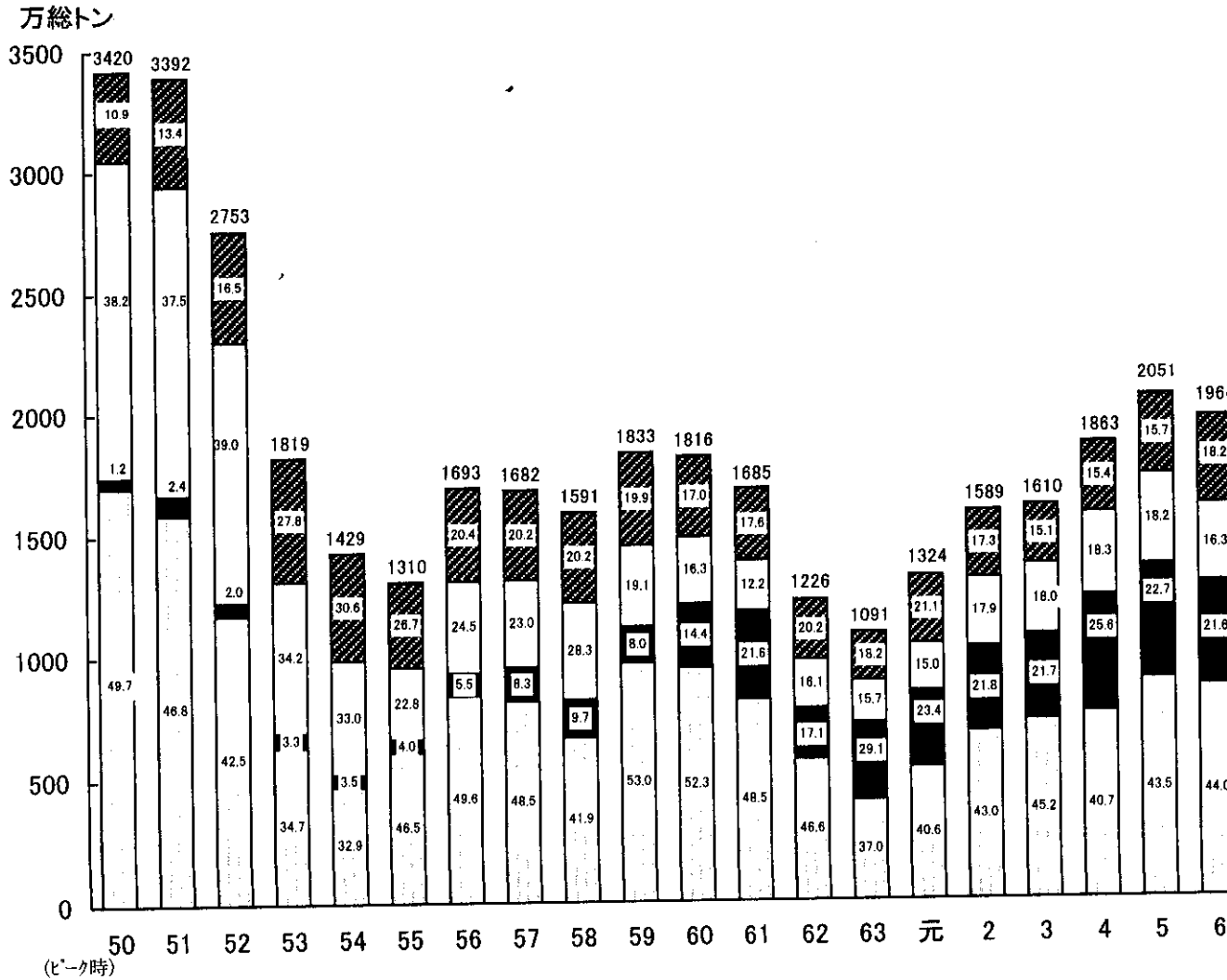
# 世界の造船受注量の推移

万総トン



(注) 1. 平成6年までは日本船舶輸出組合資料、7年以降はロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)  
 2. 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

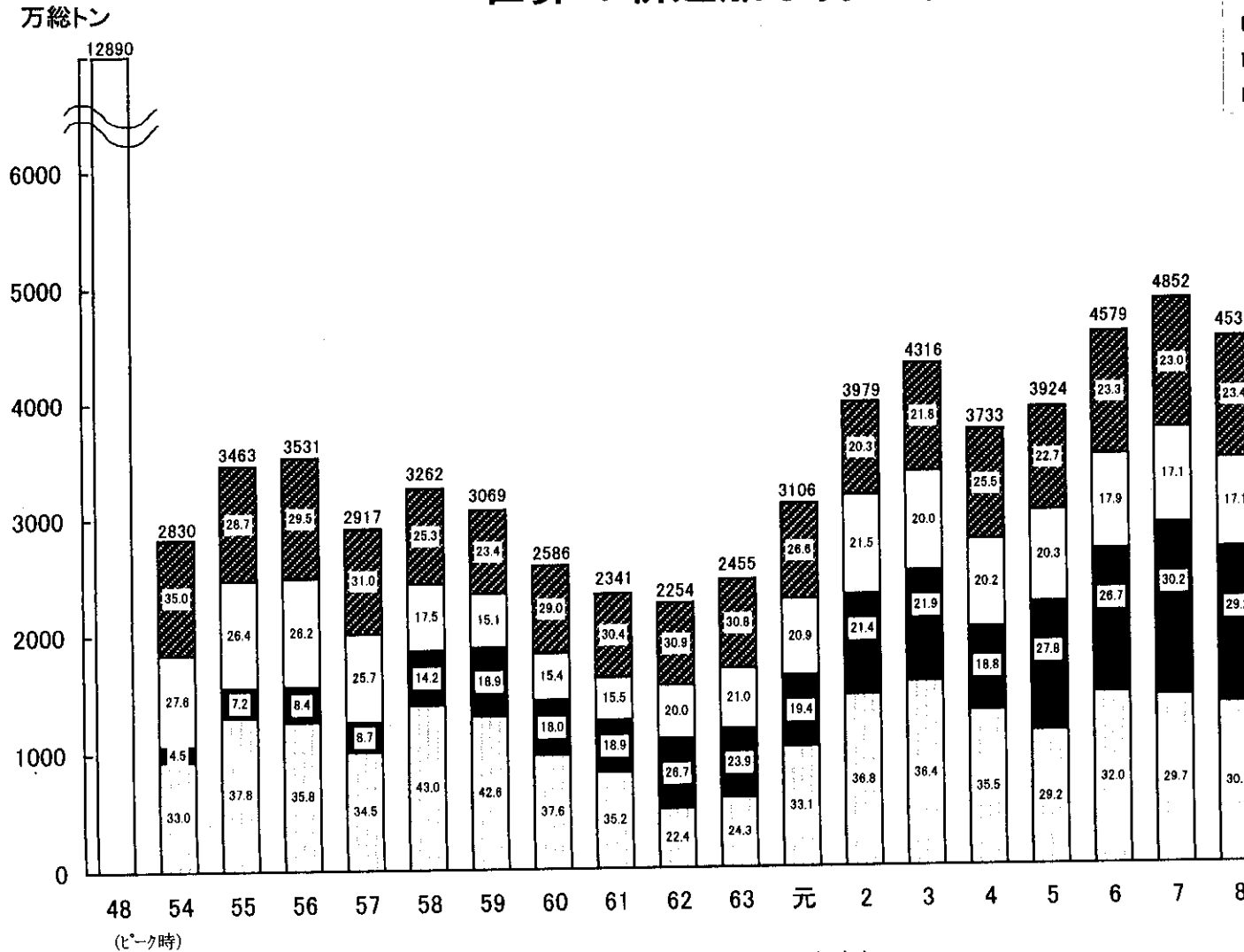
# 世界の新造船建造量の推移



(注) 1. ロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)  
 3. 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

2. 竣工ベース。

# 世界の新造船手持工事量の推移

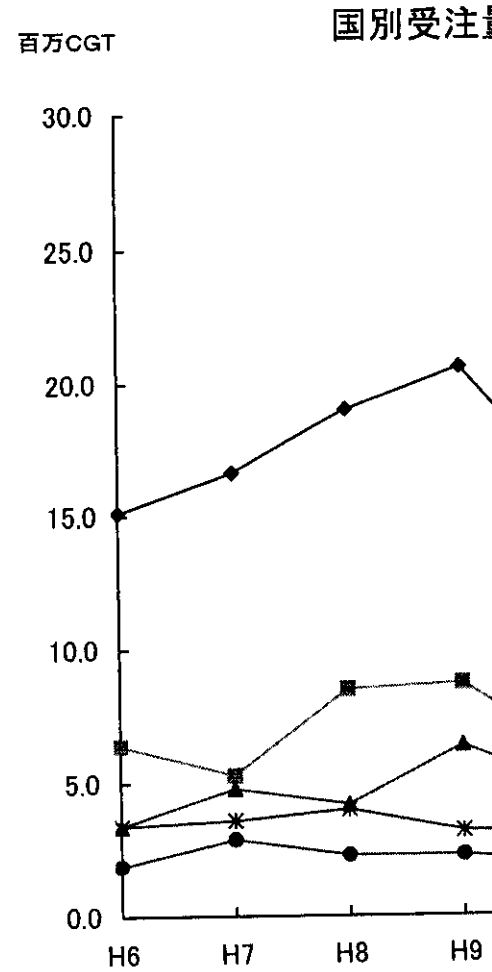
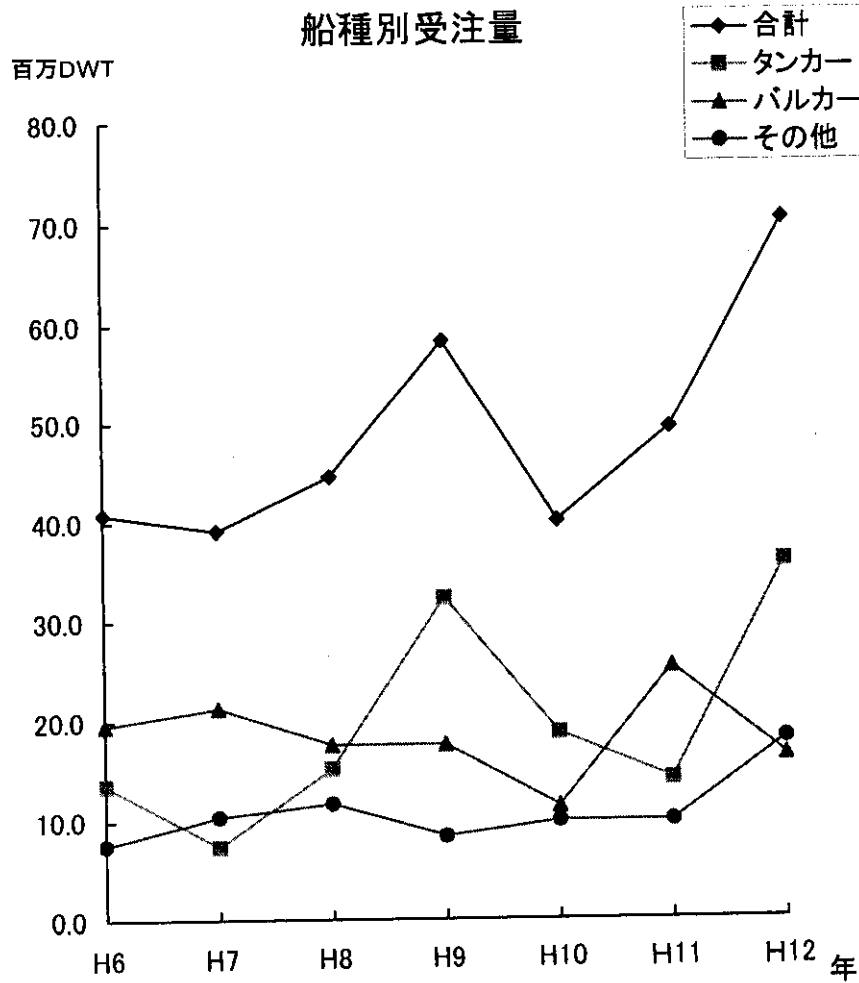


(注) 1. ロイド資料より作成。(100総トン以上の船舶を対象)  
 3. 棒グラフの中の数値は構成比を示す。

2. 各年12月末時点。

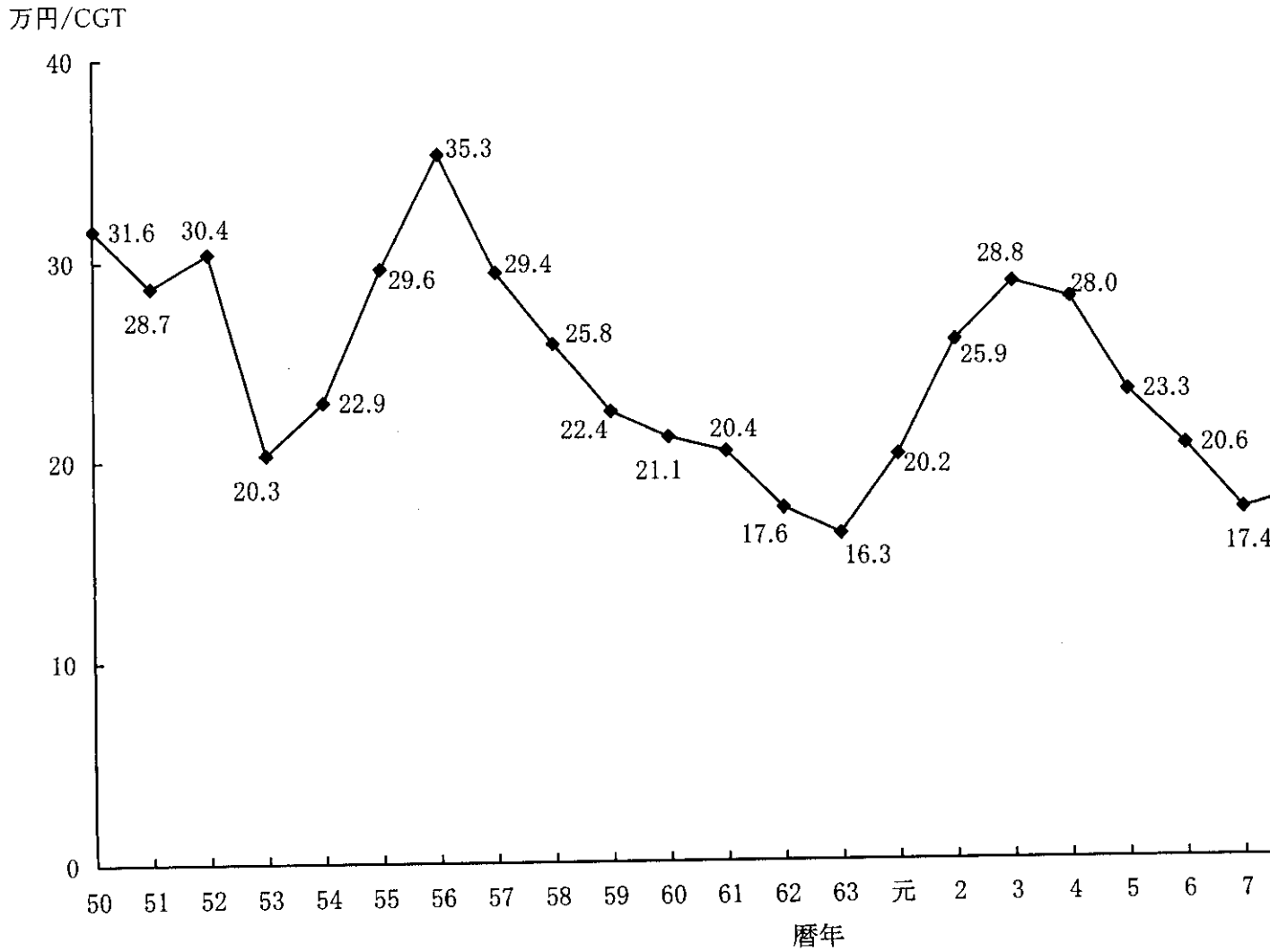


# 世界の新造船(貨物船)受注量の推移



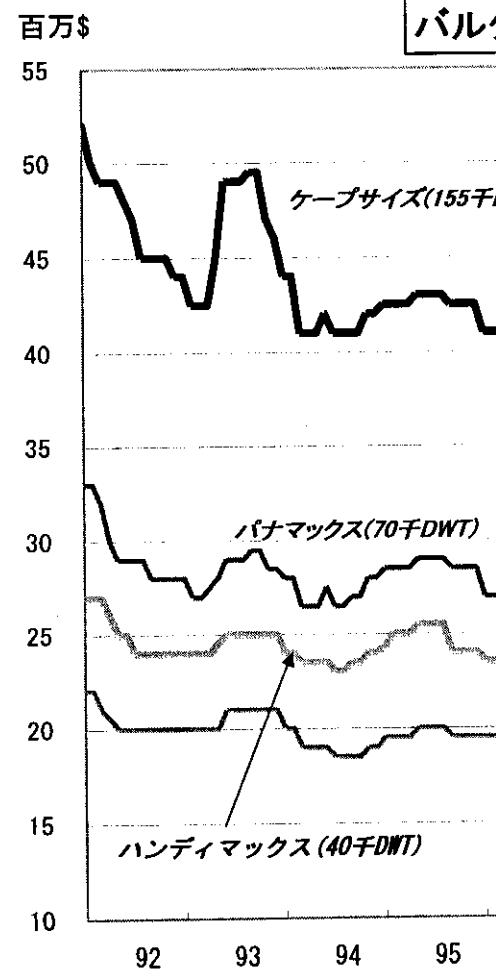
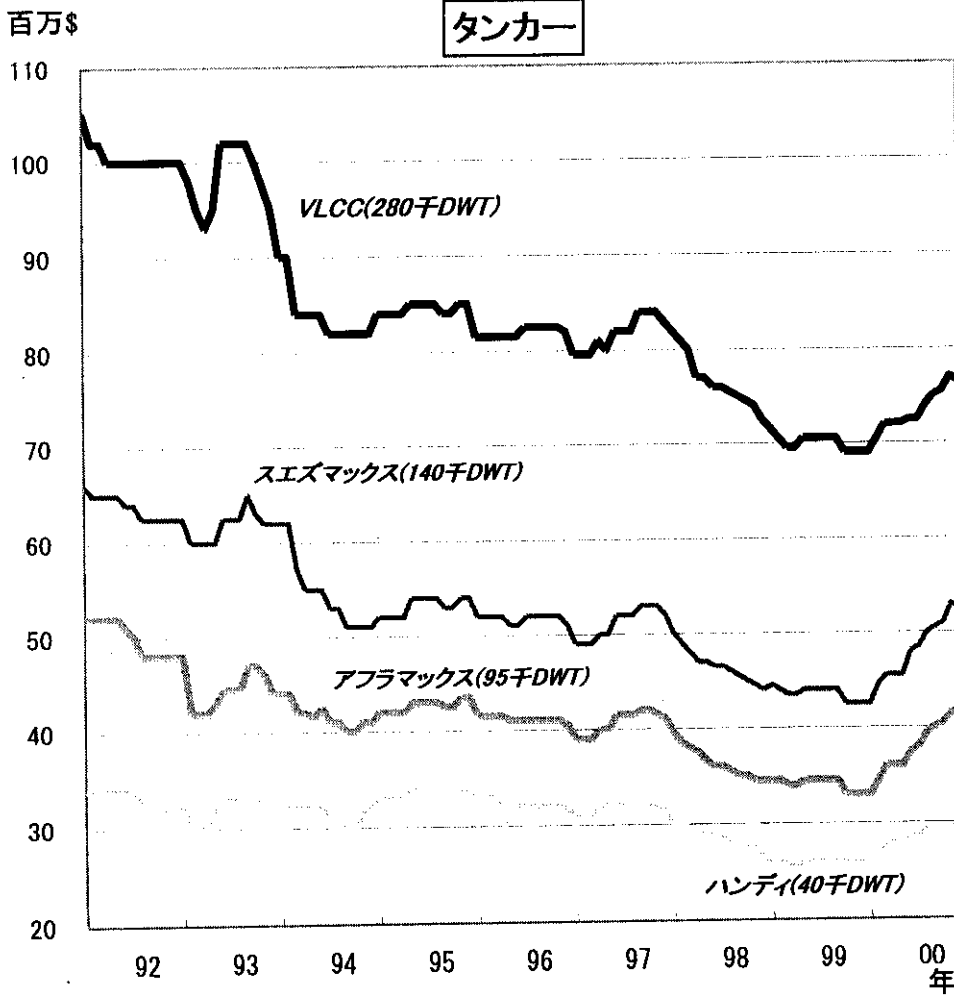
- (注) 1. クラークソン資料より作成。  
 2. 「その他」は、LNG/LPG、冷凍運搬船、コンテナ船、その他貨物船を示す。  
 3. 客船、フェリー、漁船、作業船等は含まない。

# 我が国における受注船価の推移



(注)2,500総トン以上の船舶を対象とする。

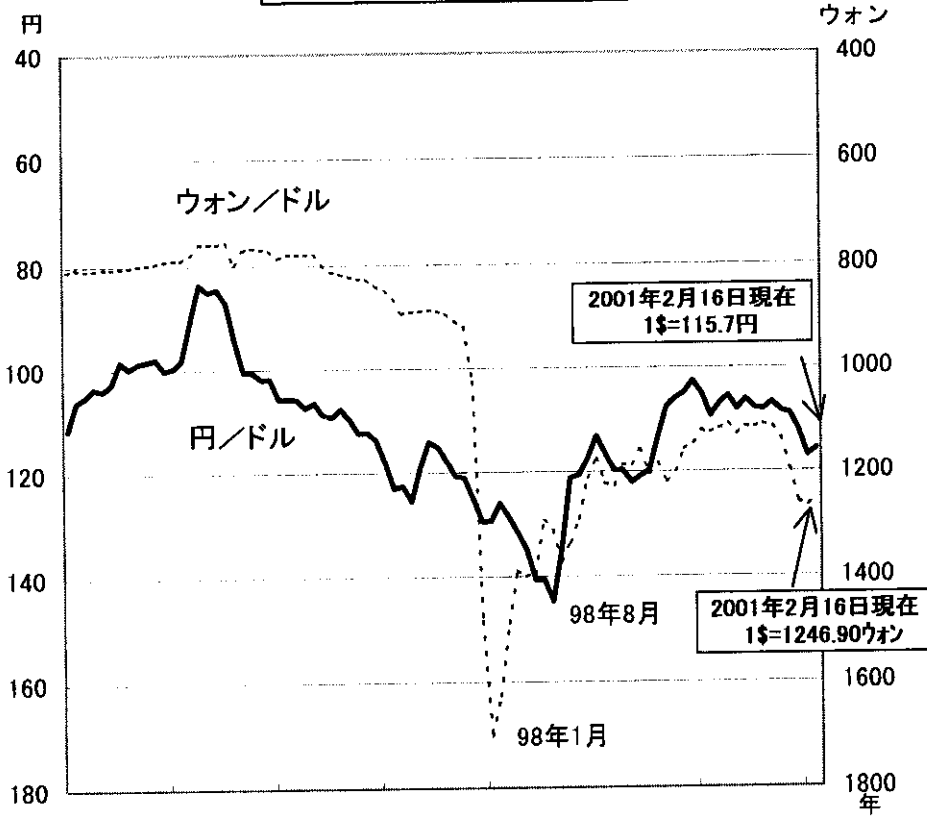
# 受注船価の推移



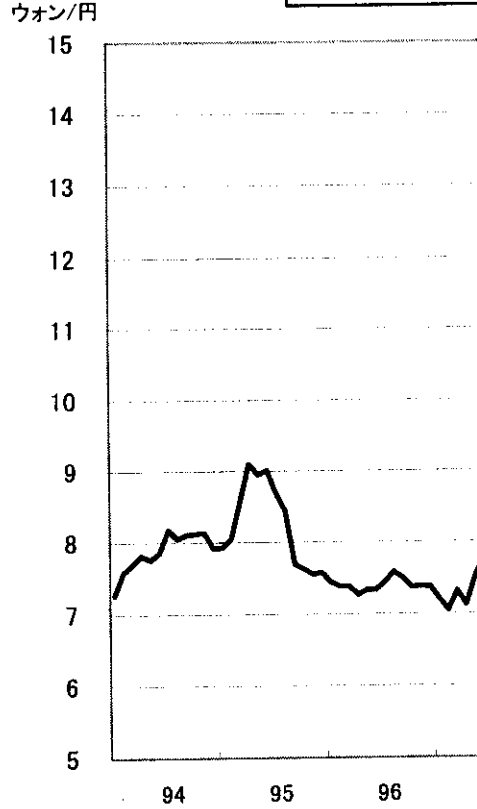
(注) クラークソン資料より作成。

# 外国為替レートの推移

円・ウォンレートの推移

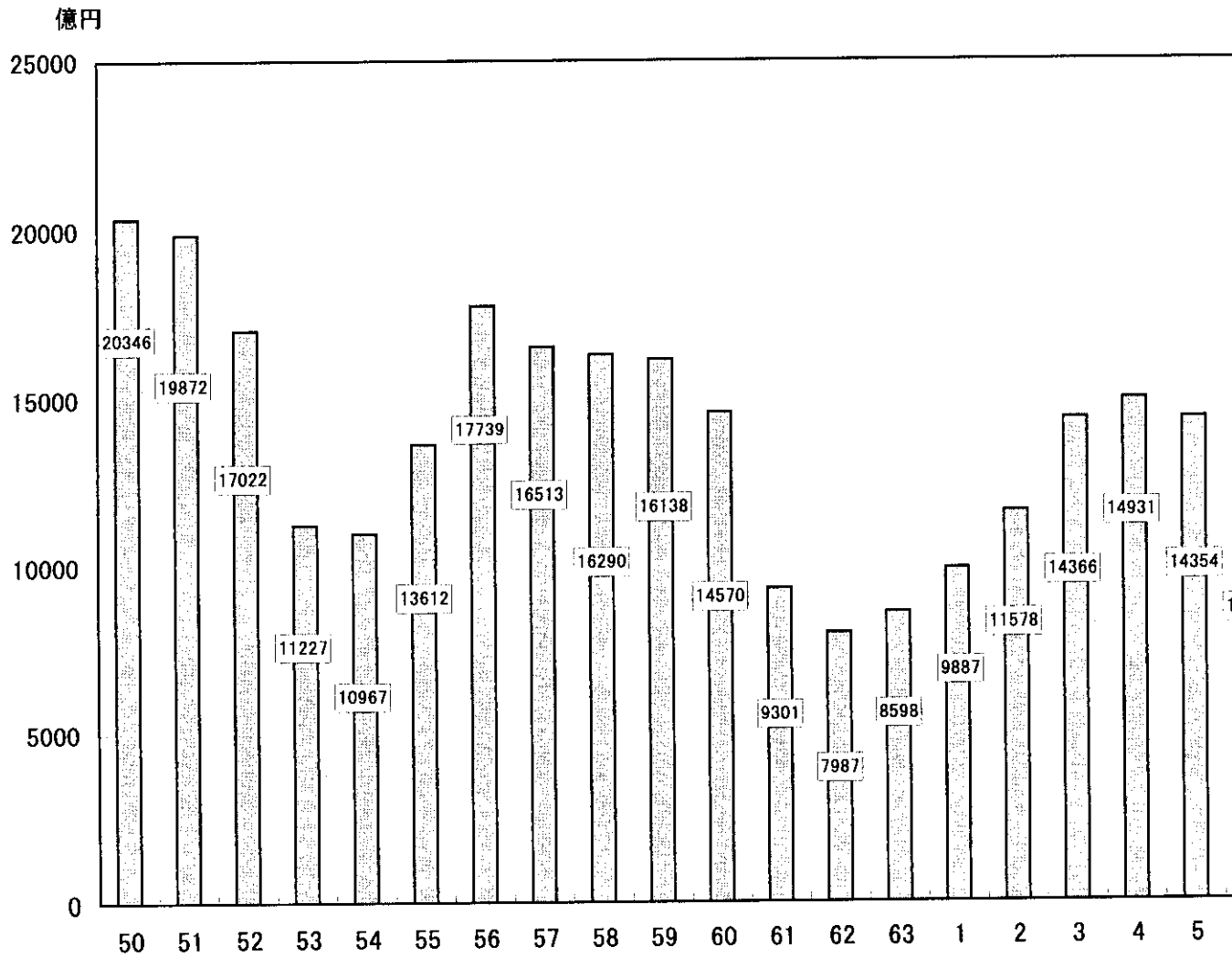


ウォン/円レートの推移



- (注) 1. 円レートは東京市場におけるインターバンク直物中心値。  
2. ウォンレートは韓国外為銀行における基準レート。

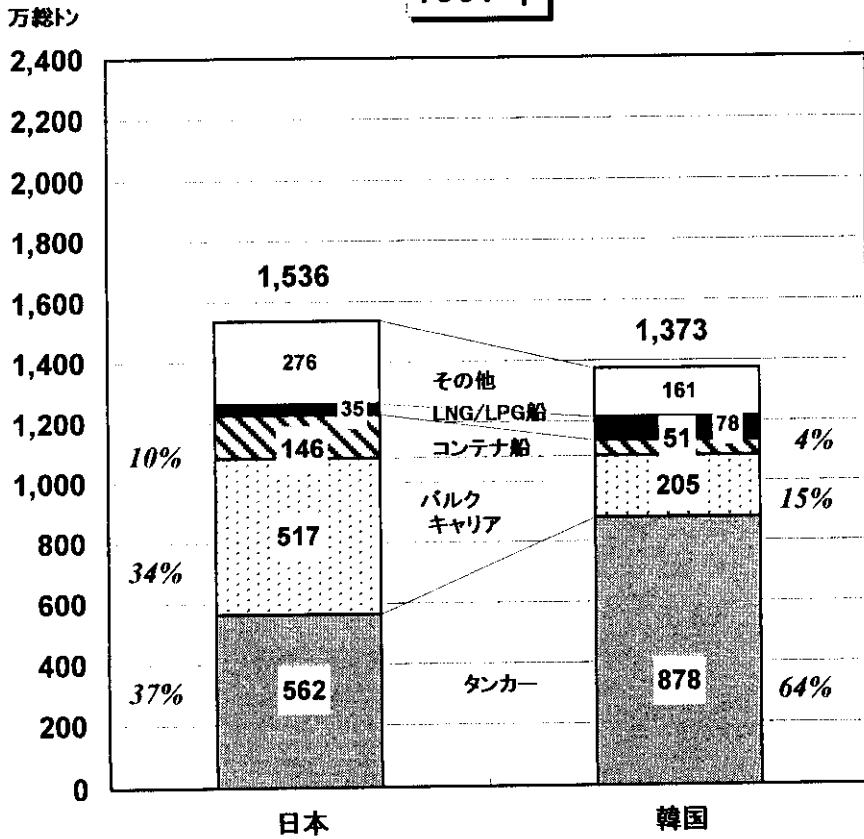
# 我が国の新造船生産高の推移



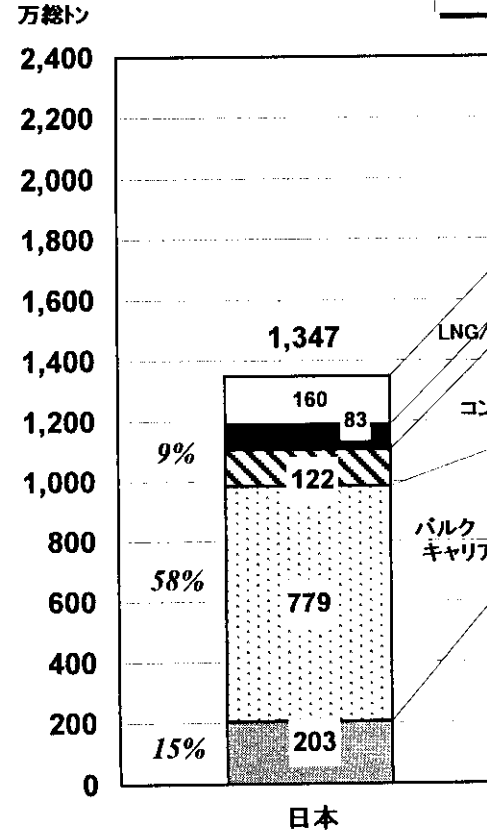
- (注) 1. 海事局調べ。  
2. 対象は総トン数500トン以上又は長さ50メートル以上の鋼製船舶を製造することができる設備

# 日韓船種別受注量の比較

1997年



20



注) ロイド統計より作成。

# 船舶関係研究費・生産高・R&D比・研究者数の推移

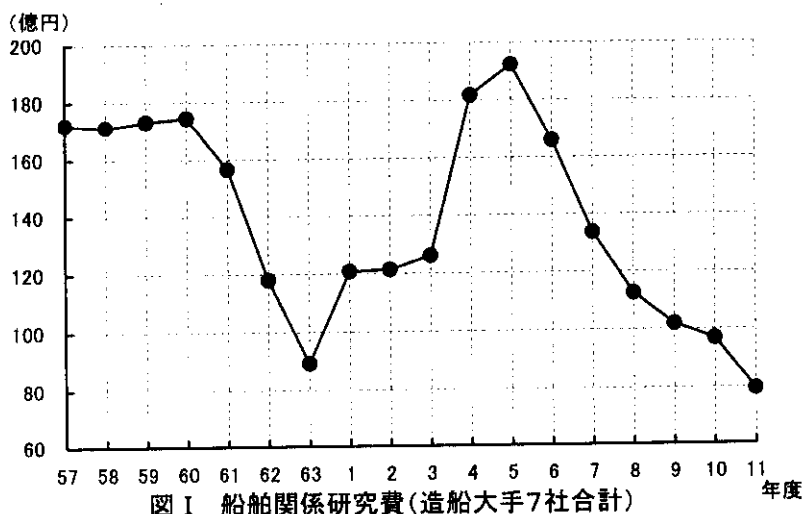


図 I 船舶関係研究費(造船大手7社合計)

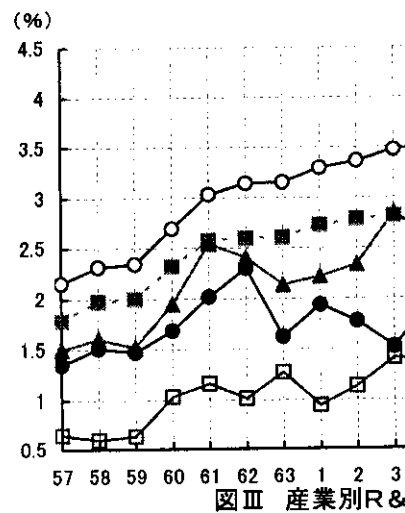


図 III 産業別R&D比率 (%)

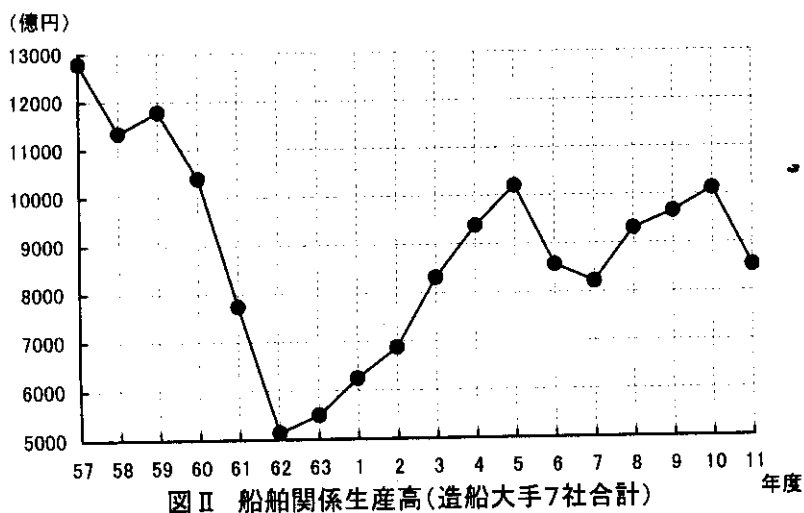


図 II 船舶関係生産高(造船大手7社合計)

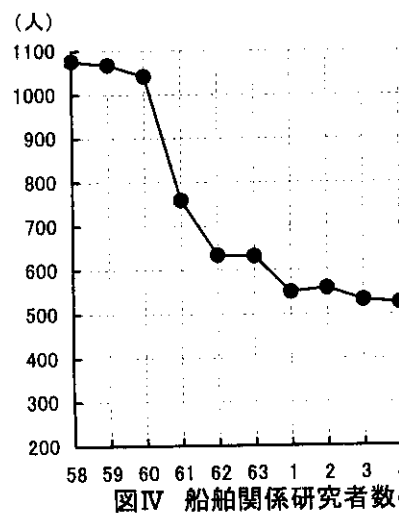


図 IV 船舶関係研究者数 (人)

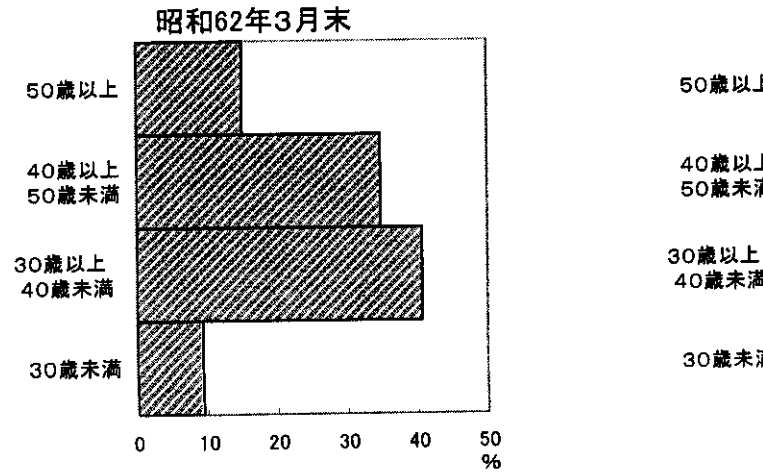
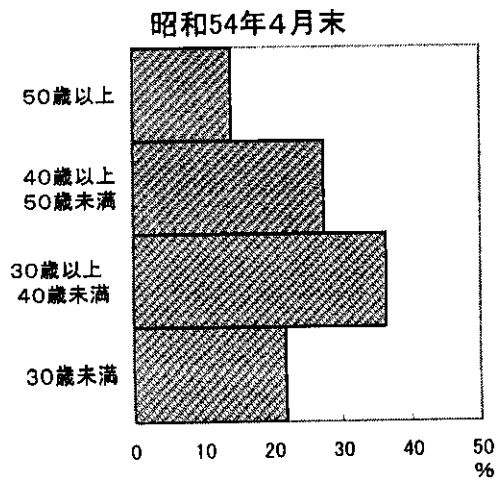
○R&D比率=研究費/生産高(造船業)、研究費/売上高(他産業)  
 資料:造船業「船舶関係技術動向調査」(国土交通省海事局) 他産業「科学技術研究調査報告」(総務省統計局)

# 造船業の従業員の年齢構成

時 点	構成比(%)	30歳未満	30歳以上 40歳未満	40歳以上 50歳未満	50歳以上
	昭和54年4月末		21.9	36.4	27.5
昭和62年3月末		9.4	40.7	34.8	15.1
平成5年3月末		14.2	16.6	45.9	23.3
平成6年3月末		15.9	13.9	45.7	24.5
平成7年3月末		17	11.8	44.8	26.3
平成8年3月末		17.9	10.3	44.6	27.2
平成9年3月末		18.3	9.4	43.8	28.6
平成10年3月末		19.3	9.4	39.2	32.2
平成11年3月末		20.9	9.8	35.1	34.3
全産業(平成11年平均)		22.9	19.3	22.2	35.7
製造業(平成11年平均)		21.3	20.7	22.8	35.2

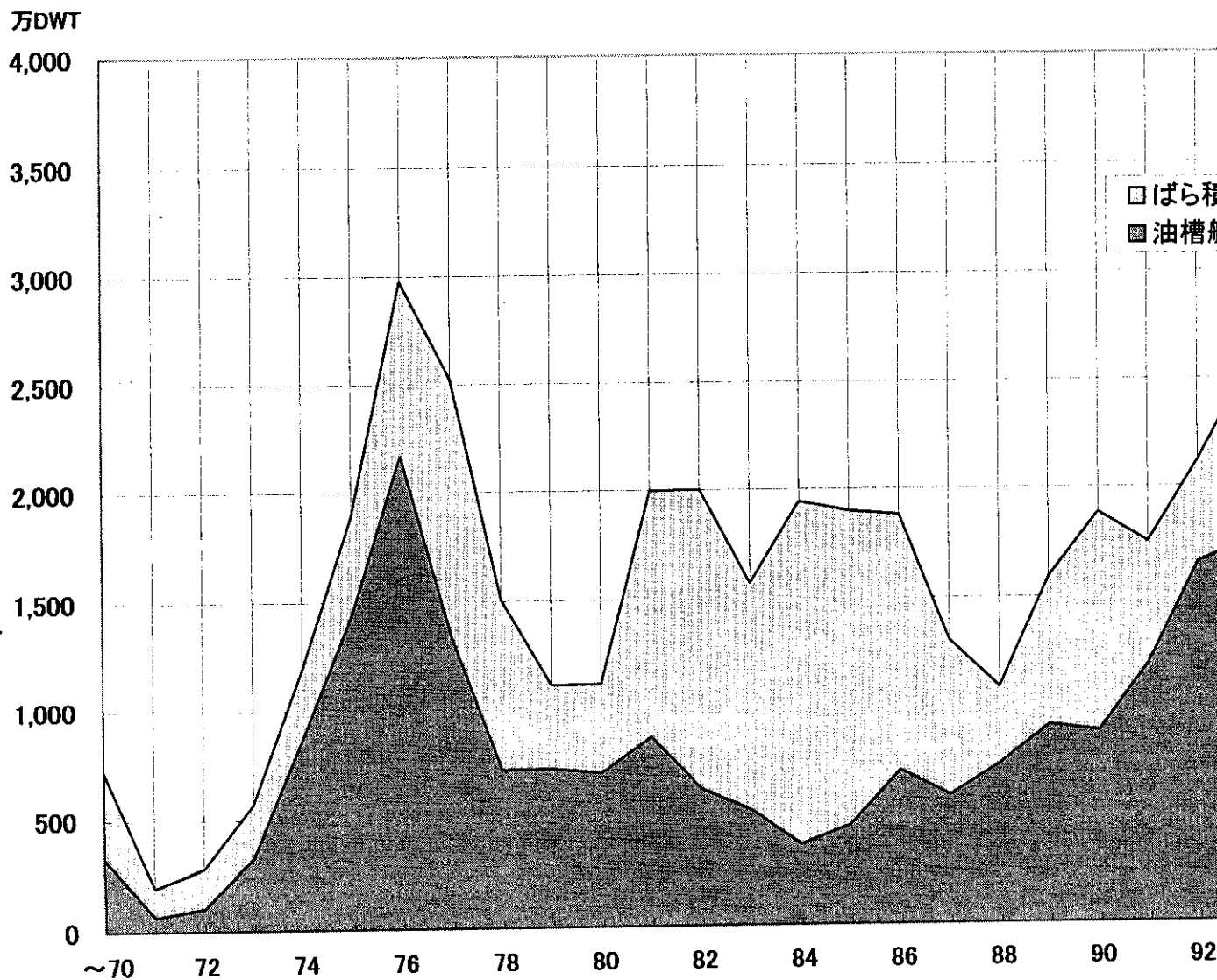
(注) 1. 海事局調べ。(なお、全産業・製造業の年齢構成については総務省統計局「労働力調査年報」、平均年齢は厚生労働省統計情報部「賃金構造基本統計調査報告」による。)

2. 特定船舶製造事業者の船舶部門(職員及び本工)の年齢構成などに関する加重平均。



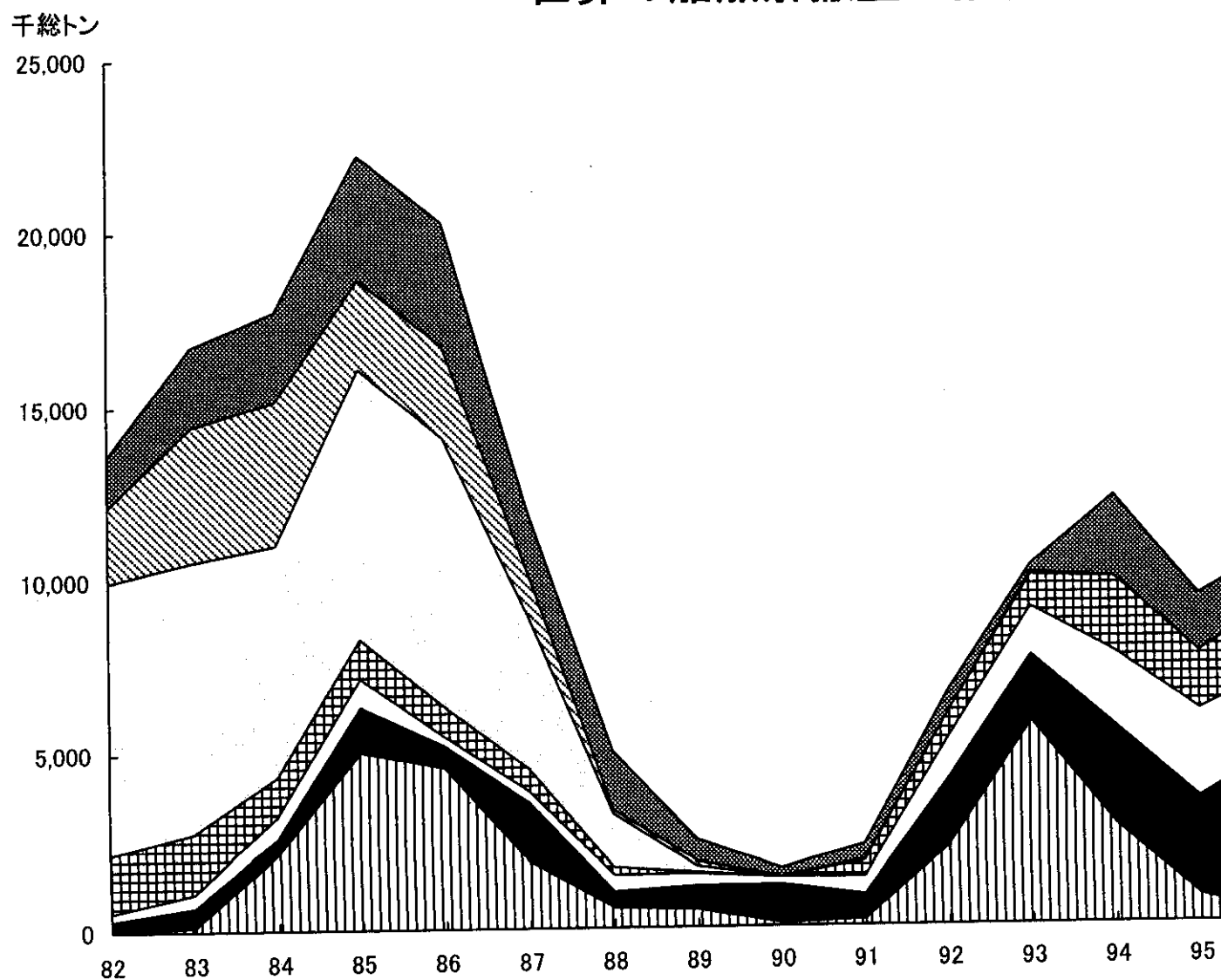


# 現存船腹の船齢構成



(注)1. クラークソン資料より作成。(2000年9月1日時点)  
2. 対象は、10,000DWT以上の船舶を対象。

# 世界の船舶解撤量の推移



- (注) 1. ロイド統計による。  
2. 100総トン以上の船舶(1993年までは内水面で使用される船舶を含む。)を対象。  
3. 統計データ修正による増減量はその他に含める。

## 船舶・造船分野に関する経済協力

### 1. 研修員の受入れ

年度	人数	国数	受入れ国
1995	19	15	インドネシア・ペルー等
1996	30	23	フィジー・パプアニューギニア等
1997	30	20	エジプト・タイ・イラン等
1998	30	20	フィリピン・トルコ等
1999	31	24	スリランカ・モザンビーク等

### 2. 専門家の派遣

年度	人数	派遣国
1995	9	インドネシア・西サモア等
1996	5	フィリピン・パナマ等
1997	12	インドネシア・メキシコ等
1998	13	フィジー・インドネシア・タイ等
1999	12	インド・ジブティ・インドネシア等

### 3. 開発調査団等の派遣

年度	件数	
1995	2	フィリピン・
1996	2	フィリピン
1997	1	モザンビー
1998	2	トルコ・エ
1999	—	—

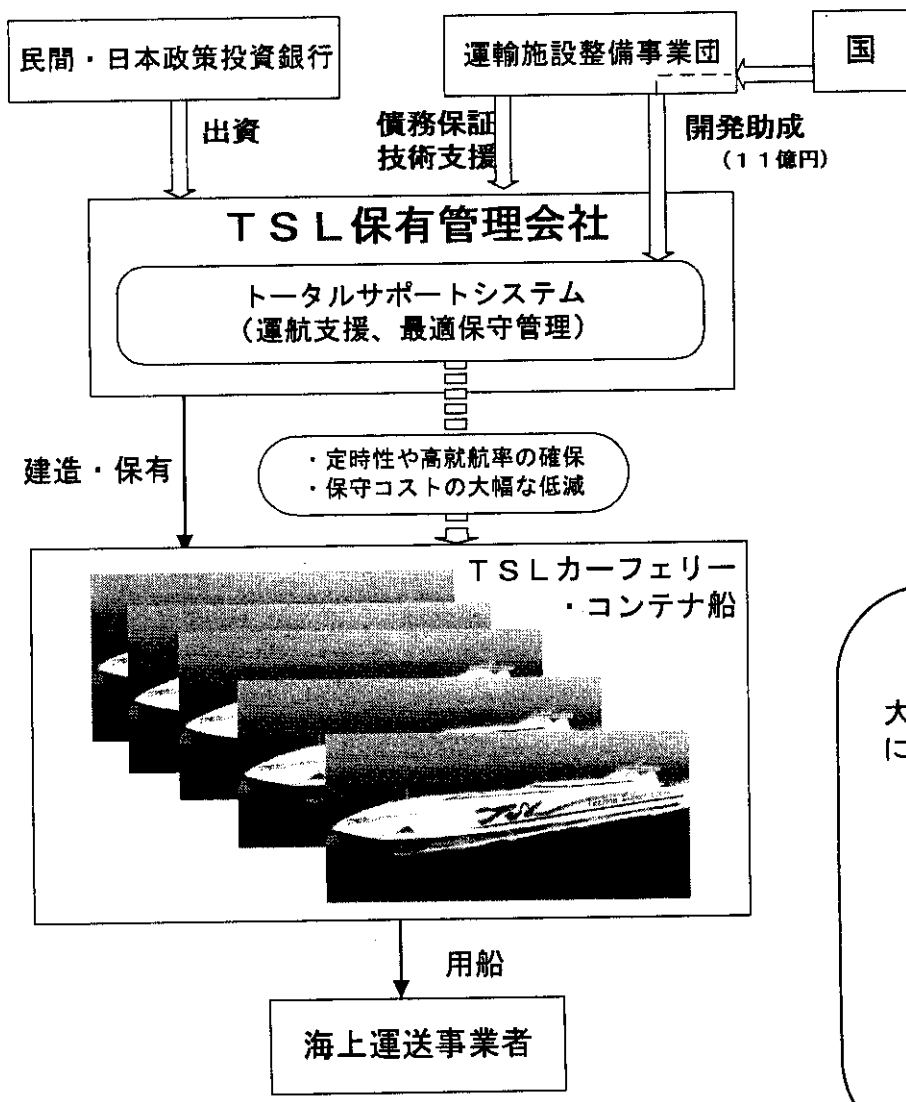
### 4. 資金協力

年度	金額(億円)	
1995	94.76	パキン
1996	—	—
1997	14.70	サモア
1998	219.52	モザン
1999	—	—

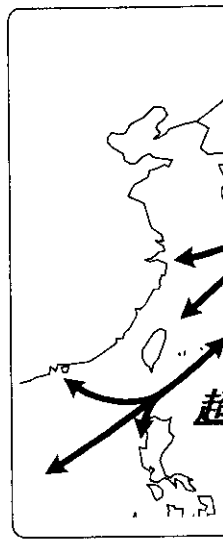
- (注) 1. 交換公文締結ベース  
2. 船舶・造船施設・船

# テクノスーパーライナー(TSL)による超高速海上輸送ネットワーク

## 実用化促進スキーム



## 革新的な海上輸送



### テクノスーパーライナー

大量の貨物や旅客を、通常の船舶の倍以上に輸送できる新形式超高速船。

浮上ファン  
(停泊時)

船体下部に空気を吹き出し、船体下部で空気を閉じこめて、船体を浮上させる。