

造船業の現状

1. 造船業の概観

日本の海事産業クラスター

荷主

荷物の運送

海運業

事業者数：外航 約200事業者、内航 約2,450事業者
 従業員数：外航 約7,000人、内航 約66,000人
 営業収入：外航 約4兆7,347億円 内航 約1,3兆円

船舶の提供
(用船契約)

船主 (オーナー)

事業者数：外航 約700事業者、内航 約1,600事業者
 従業員数：外航 約1,400人 (推計)、内航 約21,000人

71%が
日本商船隊向け
(金額ベース)

船隊の86%
国内調達
(隻数ベース)

造船業

事業所数：約1,000事業所
 従業員数：約83,000人
 営業収入：約2兆4,000億円 (主要14社合計)

58%が
国内造船所向け
(金額ベース)

船用品の91%
国内調達
(金額ベース)

船用工業

事業所数：約1,100事業所
 従業員数：約47,000人
 生産高：約9,700億円

船員の育成

船員

内航船員
約27,000人

外航船員
日本人 約2,000人
外国人 約56,000人

船員教育 訓練機関

独立行政法人
海技教育機構
＜座学＞
8校
定員450人

独立行政法人
航海訓練所
＜乗船実習＞
練習船5隻

商船系大学
高等専門学校
＜座学＞
7校
定員370人

国際
基準

安定的
な供給

IMO (国際海事機関 (加盟国数 171ヶ国))

- 技術開発・国際基準作りの一体的な推進
- 我が国造船業の競争力強化
- 我が国主導により世界初となる船舶からのCO₂排出規制を導入

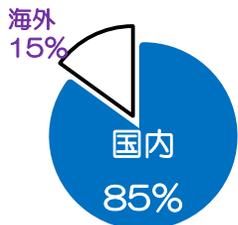
国立研究開発法人海上技術安全研究所による技術研究開発

日本造船業の概況

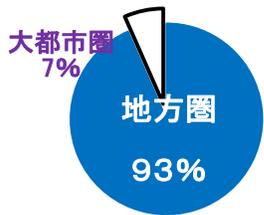
- 国内に生産拠点を維持し、**地域の経済・雇用を支える**（船用工業と合わせて12.5万人、売上3.2兆円、国産化率約9割）。
- 輸出比率90%、世界のマーケットで**中国・韓国と競争**（近年のシェアは世界3位、約2割で推移）。
- 国際基準化と並行した省エネ技術開発に成功。アベノミクスによる円高是正により、**2013年以降、受注が急速に増加**（2015年1～9月期のシェアは29%で中国を抜いて2位）。

国内生産中心、地方圏に立地

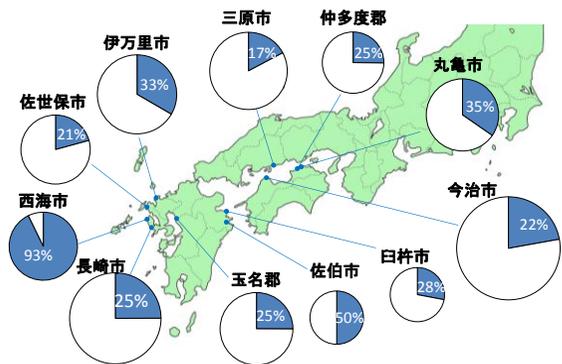
国内生産比率



地方生産比率



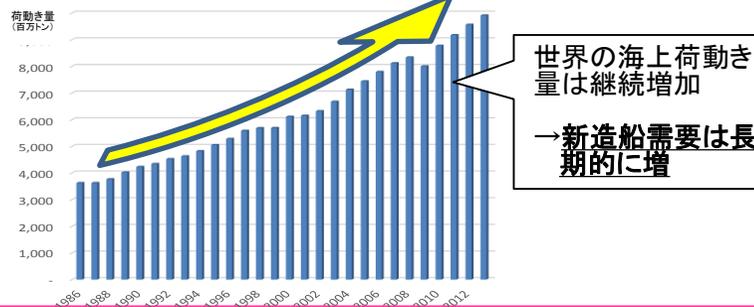
製造業の生産高に占める造船業のシェア



出典：製造業全体は、経済産業省「平成25年工業統計調査」
造船業は、国土交通省調べ

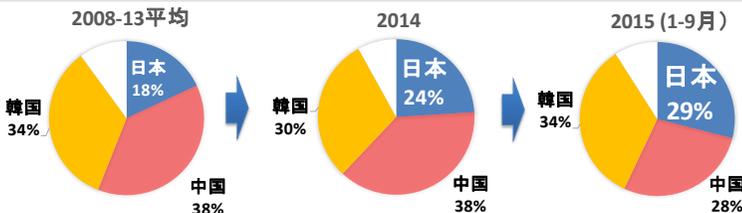
世界経済の成長に伴い、海運・造船市場は長期的に拡大

世界の海上荷動き量



高性能・高品質の日本建造船への回帰

日本の新造船受注量シェアは増加、中国は減少

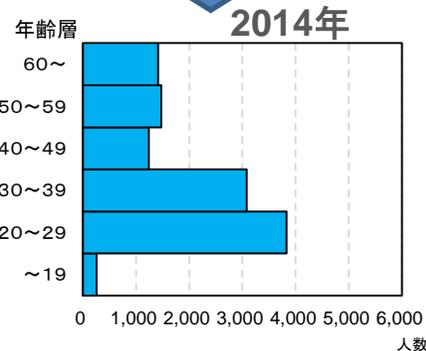
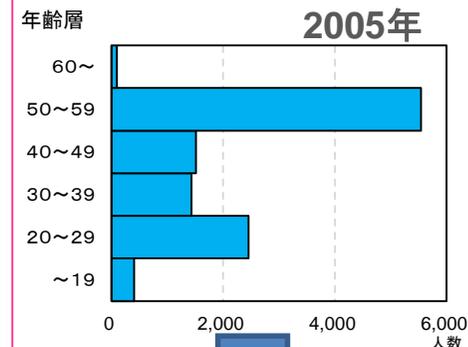


造船各社、増産体制へ

(例) 超大型コンテナ船を連続受注、新ドック建設中(今治造船)

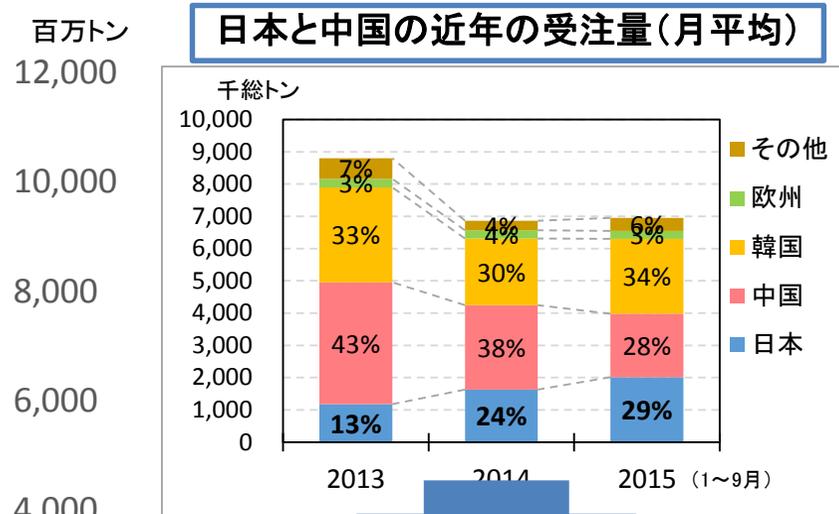
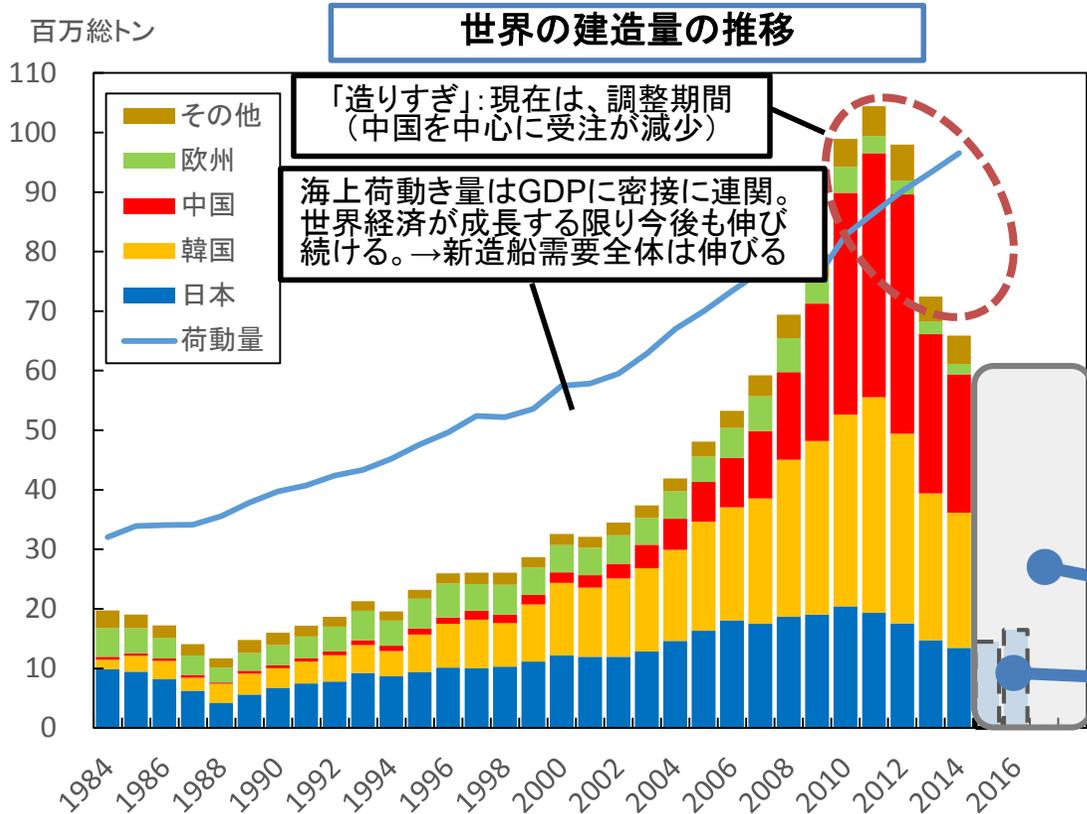


若者を確保、年齢構成は大きく若返り ※以下は現場で働く技能者(社内)



20代以下が36%

世界の造船業の概況



2013年以降、中国は受注減、日本は受注増。これらが建造量に表れるのは、2016年以降。
日本の建造量は増加に転じる見込み。

日本、韓国、中国造船所のこれまでの流れ

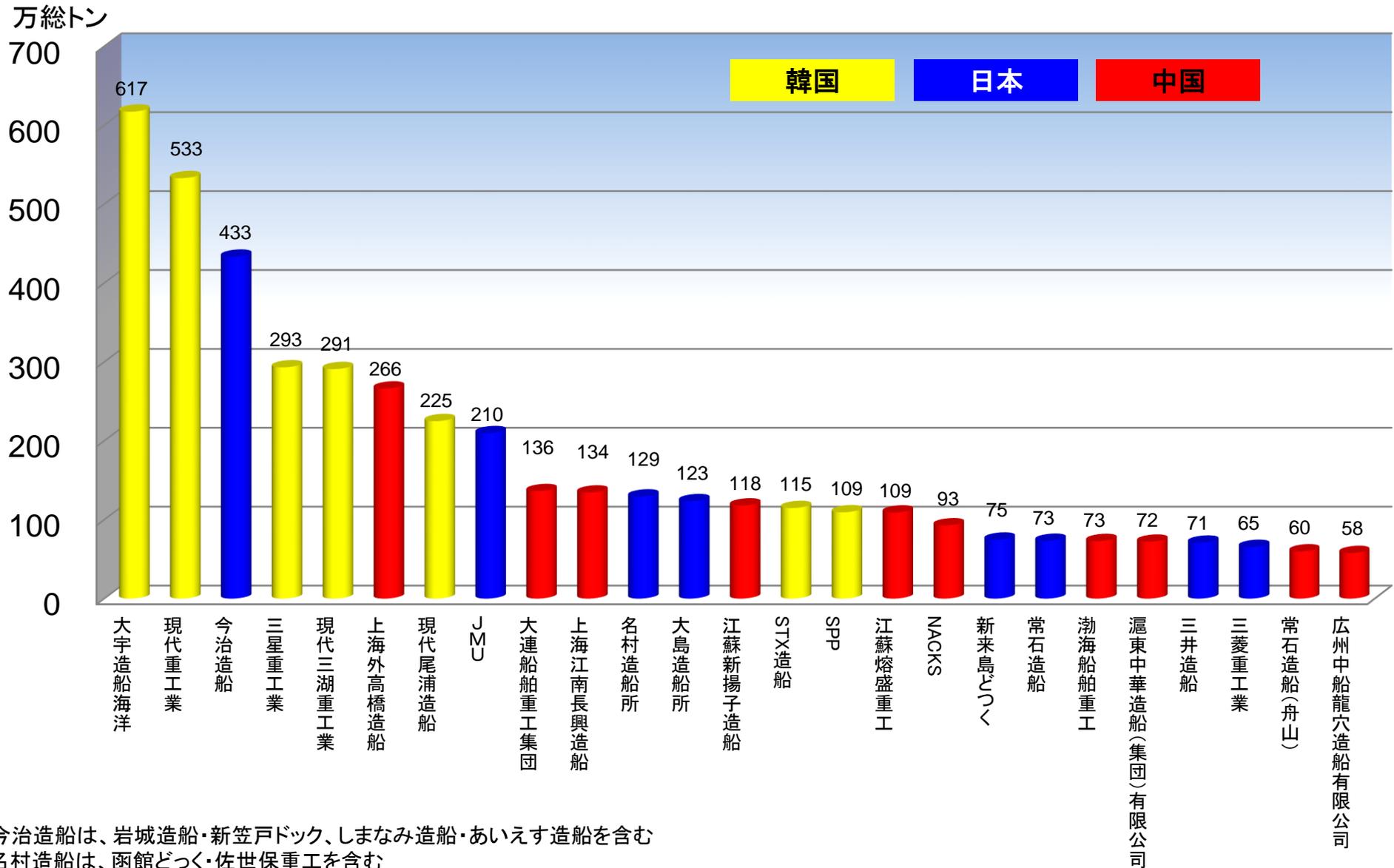
- 日本** 1956年に建造量世界シェア1位。1970~80年代は、5割に近いシェア。オイルショック以降は造船所の新設は行わず、各造船所での生産性を向上させつつ、建造能力に見合った受注・建造を実施。2000年代に入って、経営統合が進展。
- 韓国** 1980年代から、大規模な造船所新設によりシェア拡大。90年代後半にはアジア通貨危機の影響で、大規模設備投資を行った複数の造船所が経営危機に陥るが、政府及び大手造船の支援により、建造能力は温存。
- 中国** 2000年代半ばから、国営造船所の設備拡張に加えて多数の新規民営造船所が台頭し、建造能力が急激に増大。バルカー(ばら積み船)中心に受注拡大したが、リーマンショック後、中小の民営造船所は苦境。政府は国営海運からの発注を国営造船所に集中させるとともに、代替建造に補助し、国営造船所を支援。

直近の動向

- アベノミクスによる円高是正もあり、高性能・高品質な日本造船所へ顧客が回帰し、受注シェア拡大。
- 海洋資源開発分野の比重を高めた大手は原油価格低迷に伴う投資減退により業績が悪化。タンカーなどの一般商船に回帰する動き。
- バルカーの市況悪化で、民営は一部大手も含めて受注枯渇。政府は代替建造補助を延長。

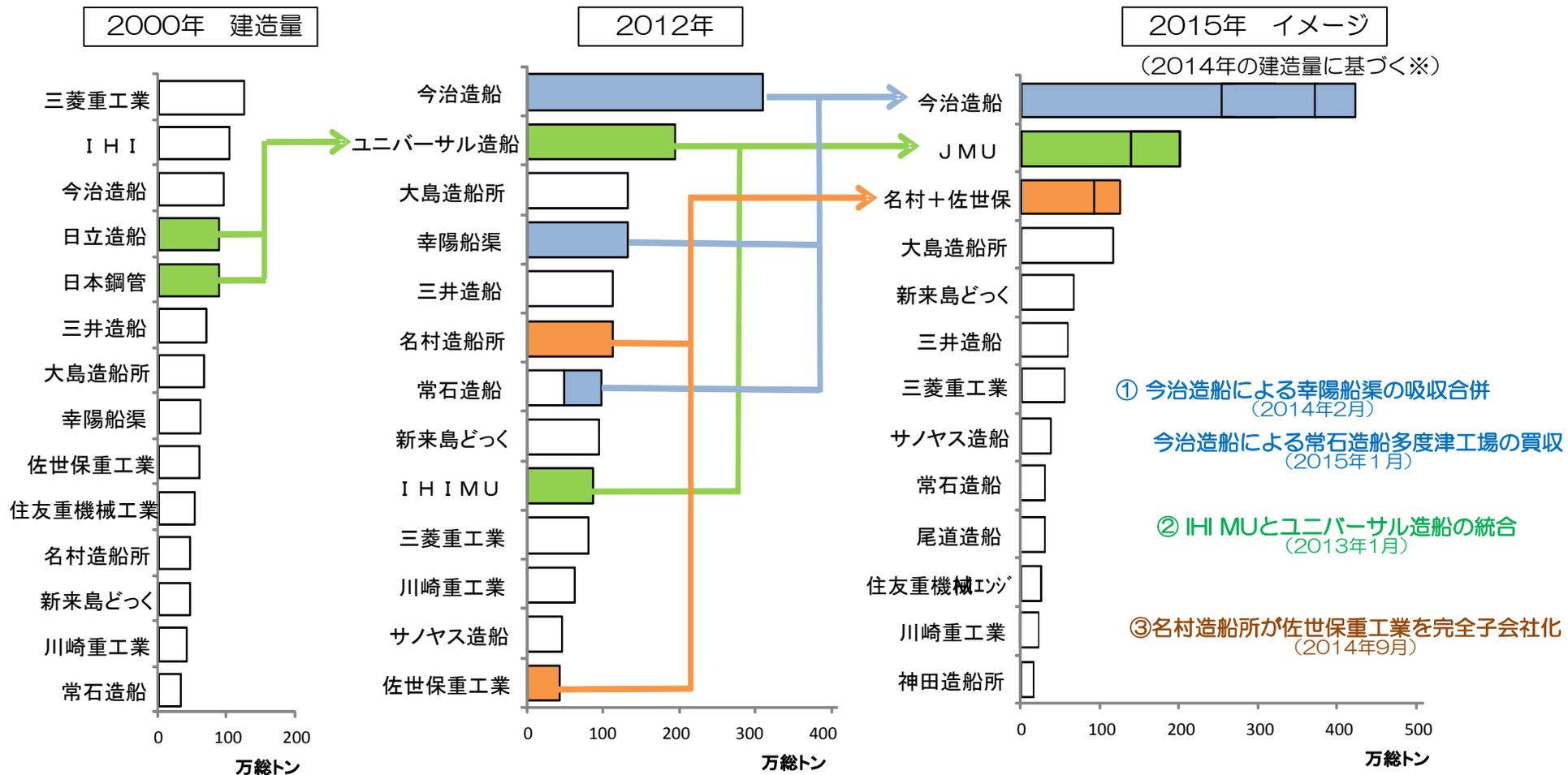
2. 日本造船業

造船企業別竣工量ランキング(2014年)



※今治造船は、岩城造船・新笠戸ドック、しまなみ造船・あいえず造船を含む
 名村造船は、函館どつく・佐世保重工を含む
 三井造船は、四国どつく・南日本造船を含む

企業統合による造船事業者の経営規模の拡大



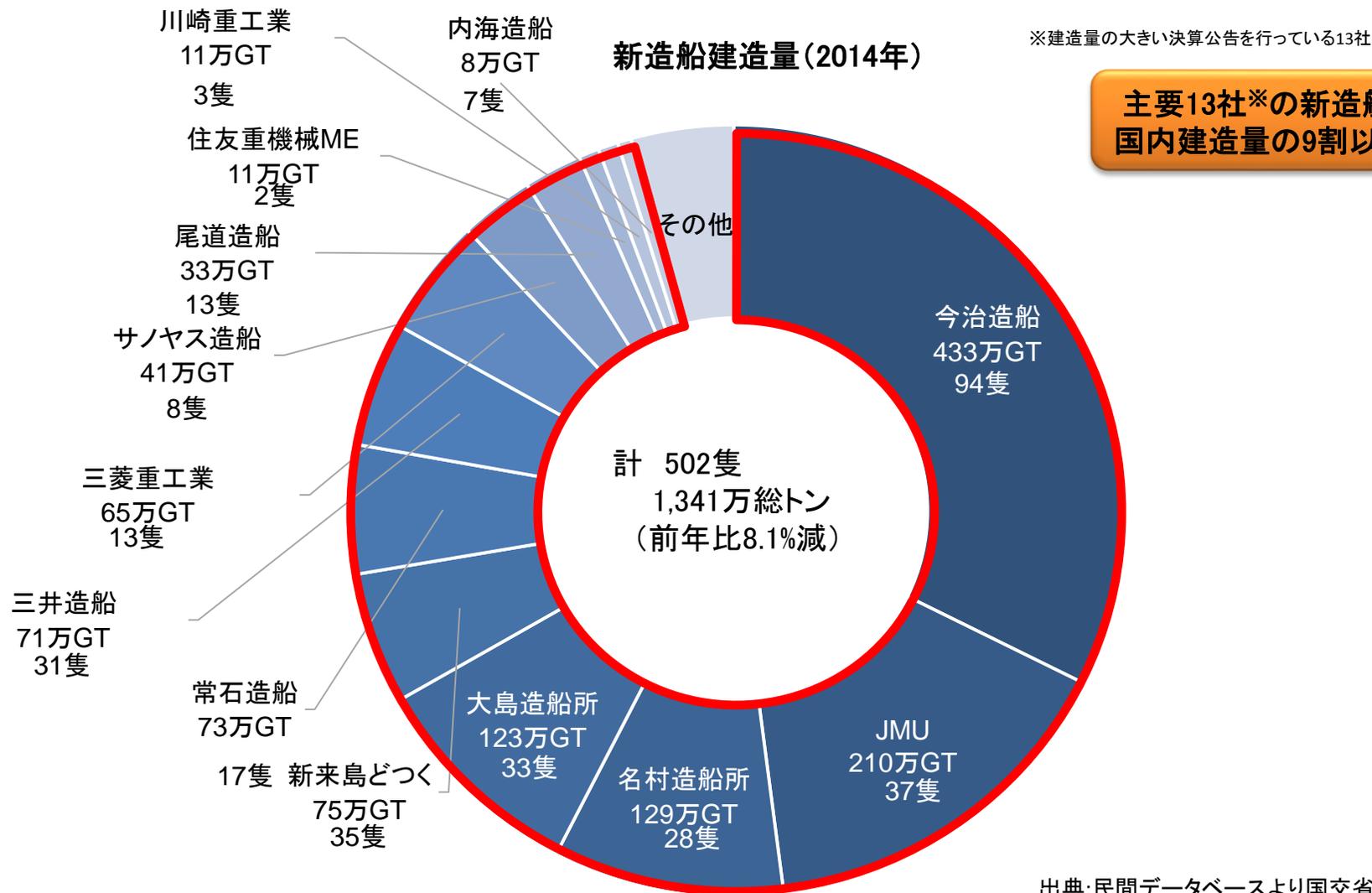
- ① 今治造船による幸陽船渠の吸収合併 (2014年2月)
- 今治造船による常石造船多度津工場の買収 (2015年1月)
- ② I H I M Uとユニバーサル造船の統合 (2013年1月)
- ③ 名村造船所が佐世保重工業を完全子会社化 (2014年9月)

出典: IHS Fairplay

※2013年以降の受注量増加が建造量増加に反映されるのは2016年以降

日本造船業の概要

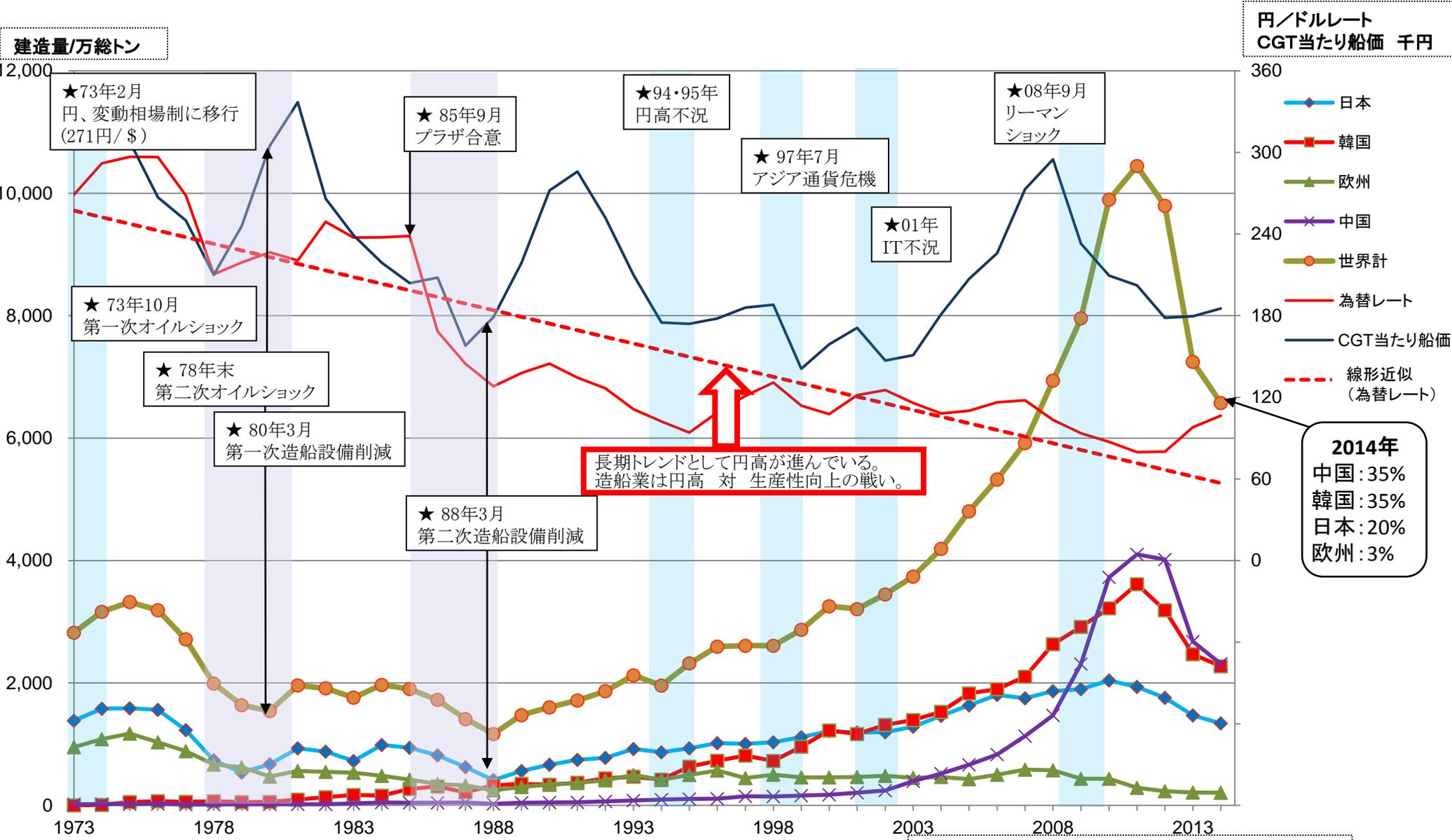
売上高(主要13社※)	2.4兆円(2014年度)	Source:各社決算資料
事業者数	980社(2015.4現在)	Source:海事局調べ
労働人口	82,579人(2015.4現在)	Source:海事局調べ



主要13社※の新造船建造量が国内建造量の9割以上を占める

3. 世界の造船業

世界の造船建造量と船価、為替レートの推移

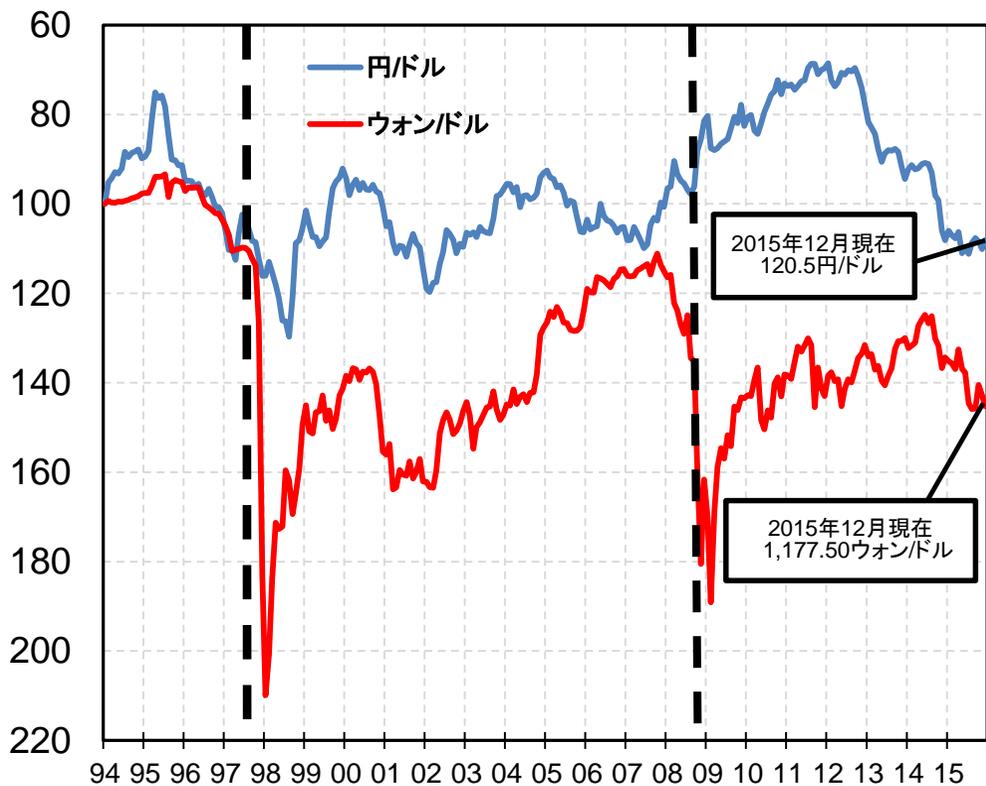


2014年
 中国: 35%
 韓国: 35%
 日本: 20%
 欧州: 3%

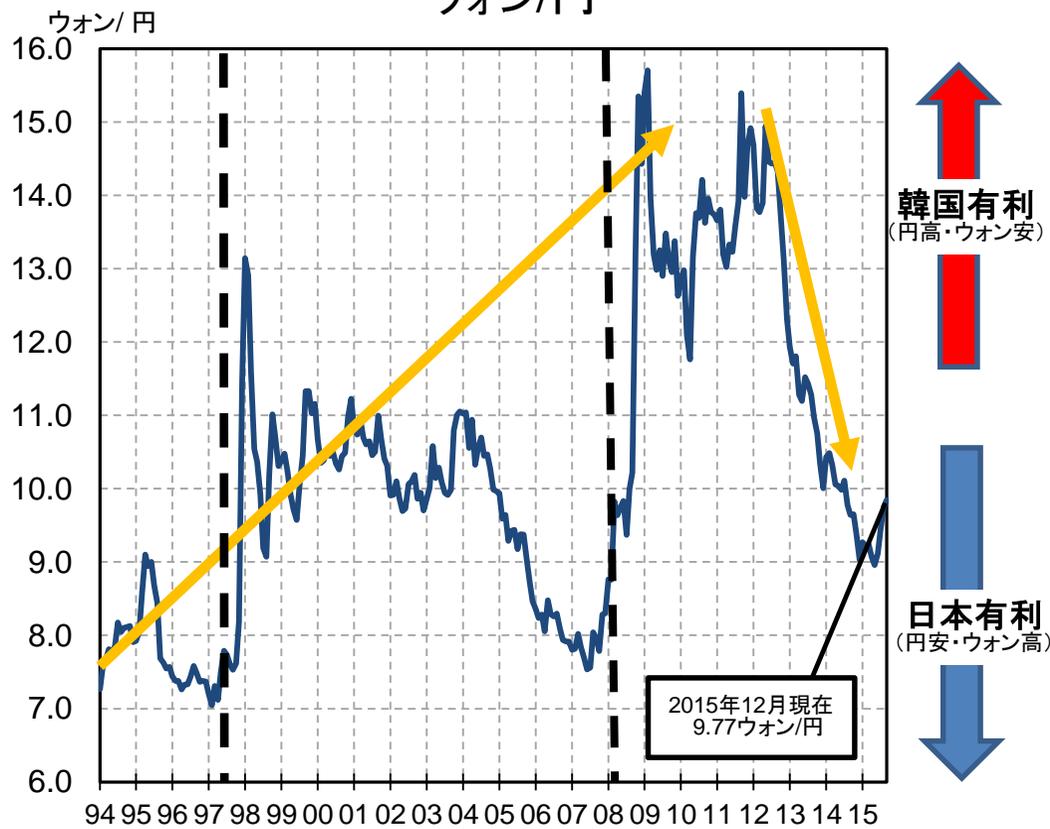
出典: 海事局作成[建造量]
 : 東京市場ドル・円レートより海事局作成[為替レート]
 CGT当たりの船価は、年度集計(海事局調べ)

90～00年代は、円高・ウォン安の傾向であったが、2012年下期より大幅に円高是正が進み、リーマンショック(2008年10月)前の水準まで回復し、韓国との競争条件が改善。

円/ドル、ウォン/ドル(1994年=100)



ウォン/円



アジア通貨危機

リーマンショック

アジア通貨危機

リーマンショック

4. 中小造船業の概況

中小造船業の動向

中小造船事業者は、船主のニーズに合わせた多様な内航船・近海船をラインナップするとともに、高性能の船舶の開発にも取り組んでいる。
近年、内航船（特に貨物船）の建造需要が、増加傾向にある。

中小造船事業者が供給している船舶

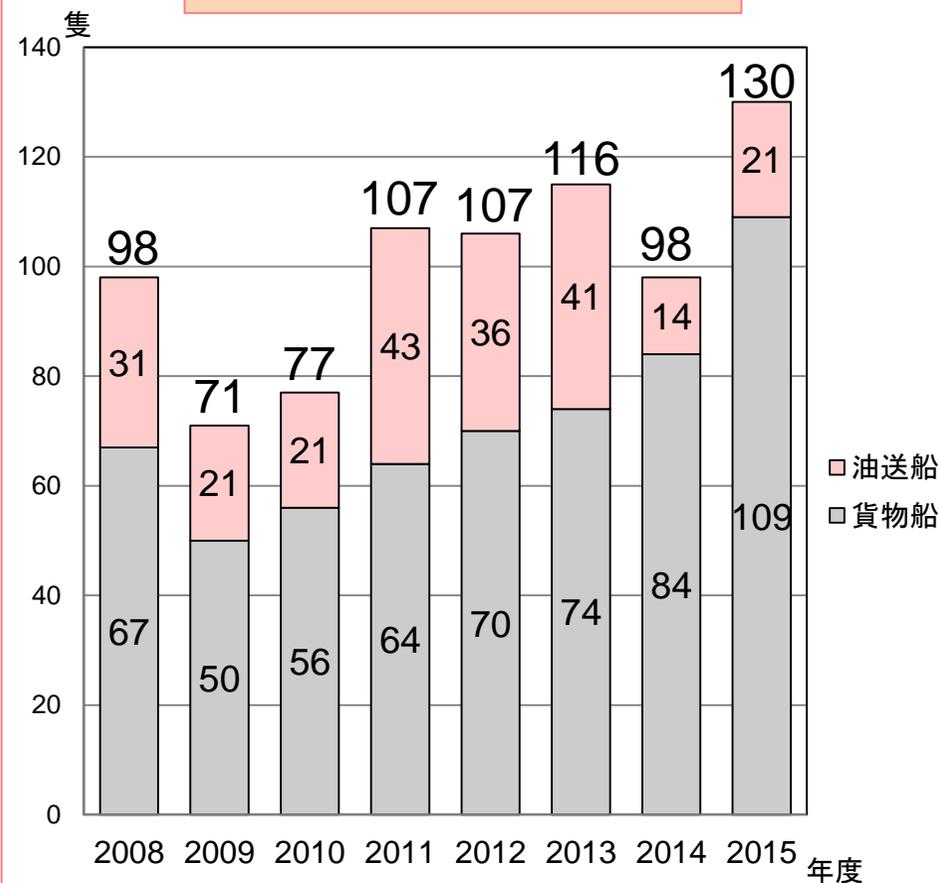


省エネ等技術開発の取組



（例）風圧抵抗を軽減する球状船首にブリッジと居住区を一体化して船の前端に配置。省エネと船内騒音軽減を達成

内航船舶 建造認定実績



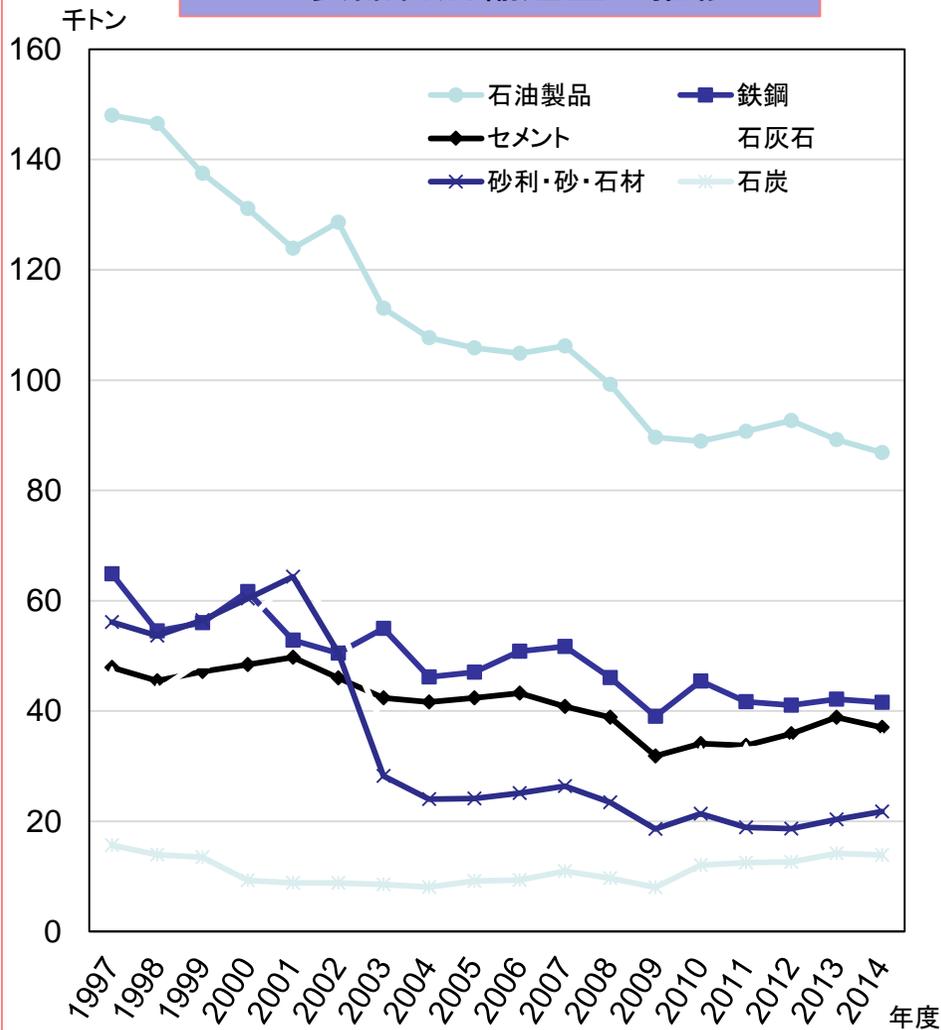
出典：日本内航海運組合総連合会

2015年度については、5, 7, 9, 11, 1月期の建造認定（1月は申請ベース）

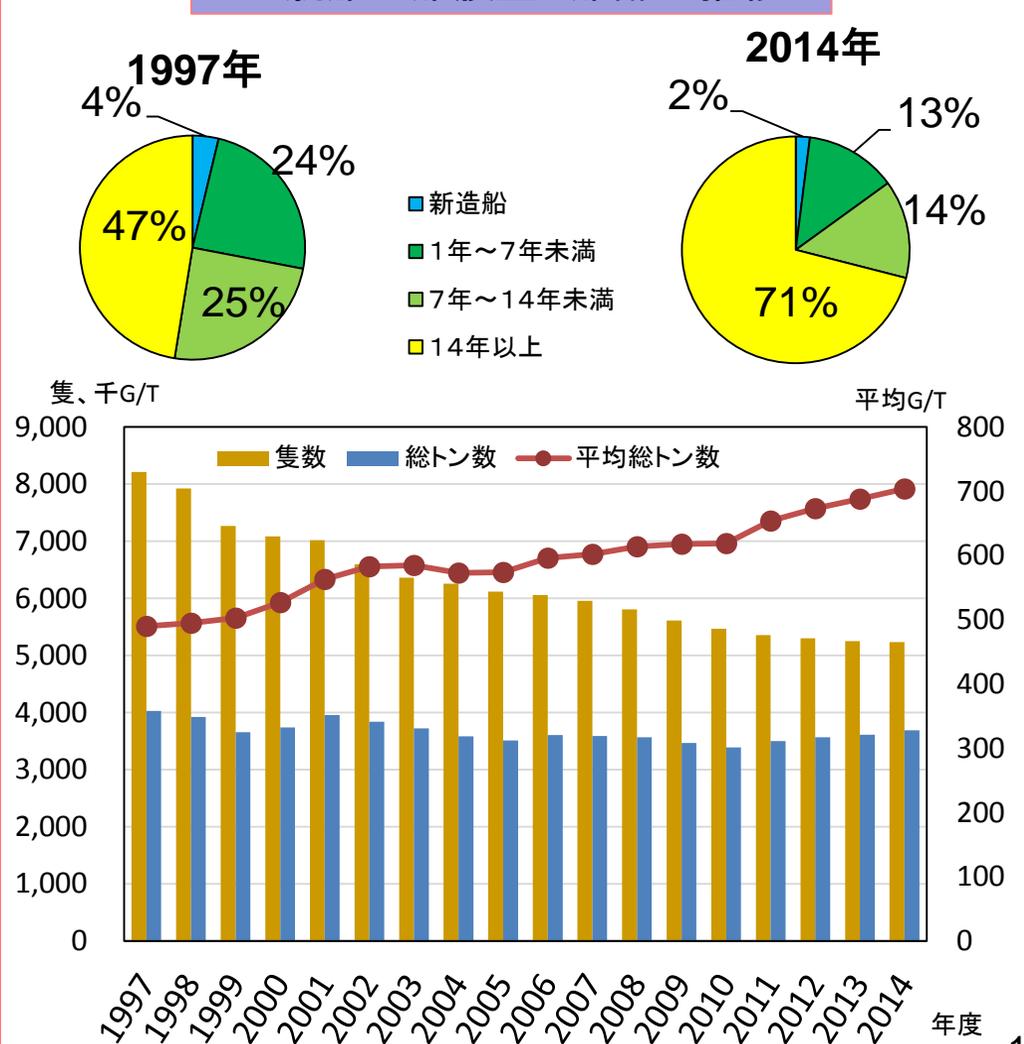
内航船舶の動向

国内海上輸送量は、減少傾向にあったが、2010年頃より横ばいで推移。
 内航船舶の隻数は、減少傾向にある反面、一隻あたりの総トン数は、増加傾向にある。
 また、内航船舶の71%が14歳以上の船齢であり、老朽化が進行している中、代替建造需要が期待される。

主要品目別輸送量の推移



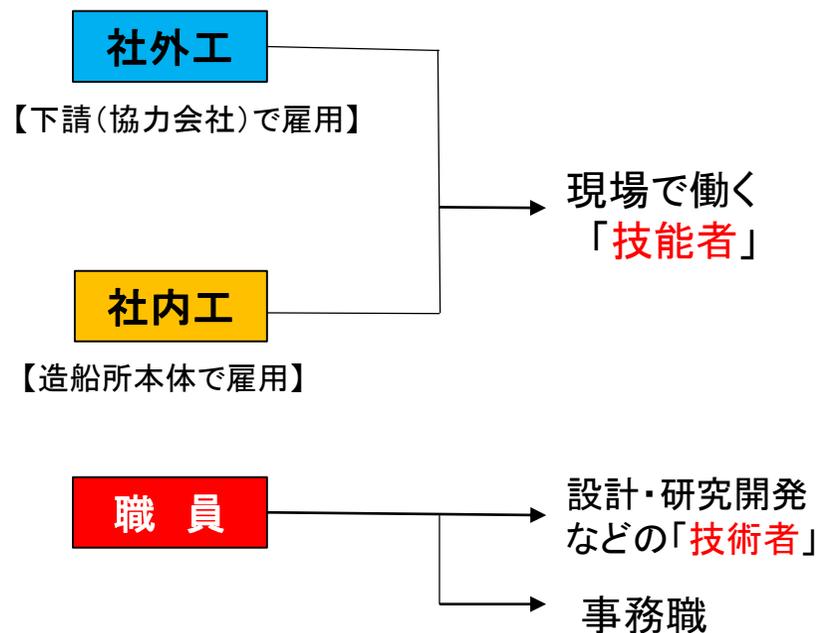
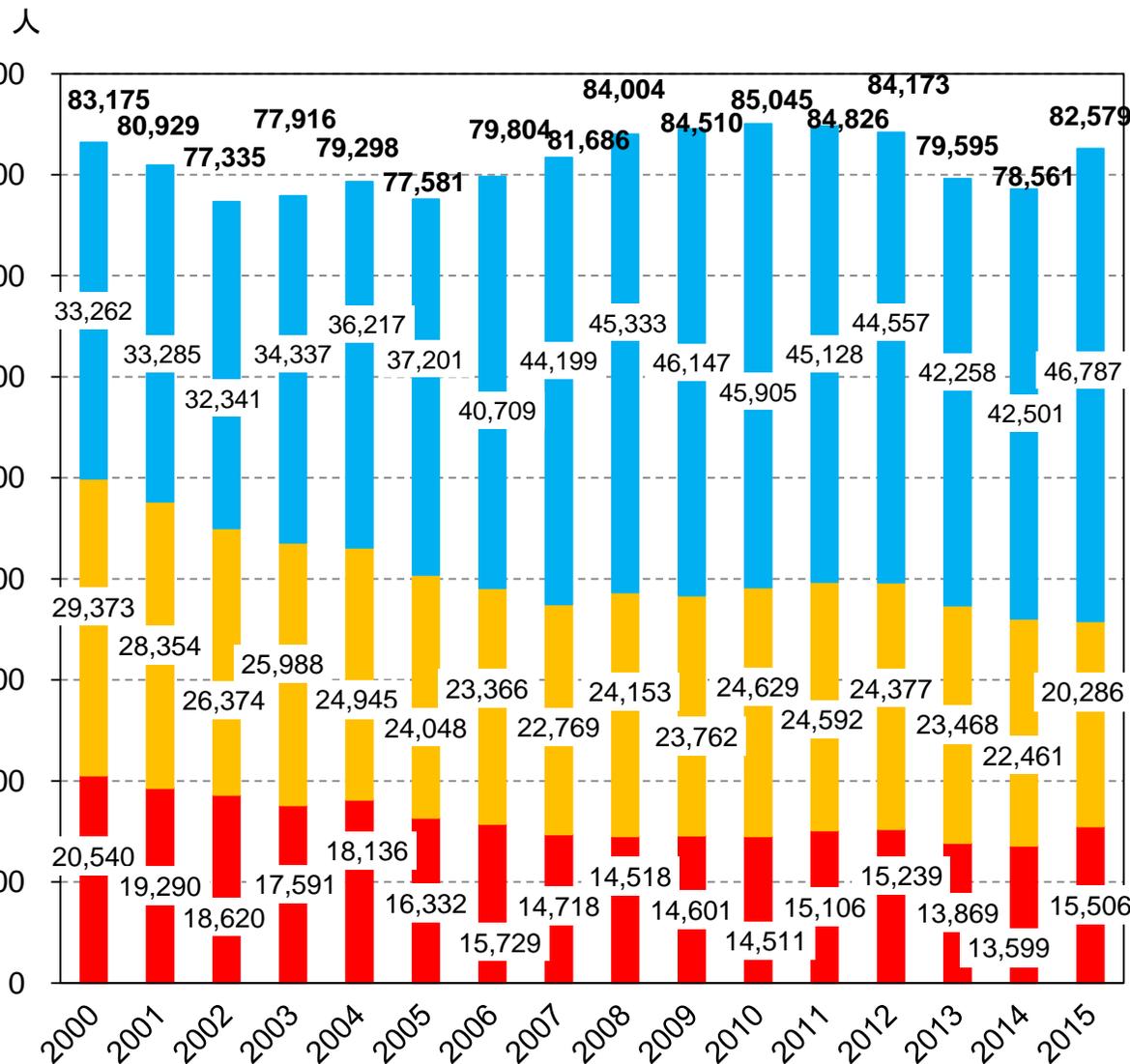
内航船の船腹量と船齢の推移



5. 就労状況

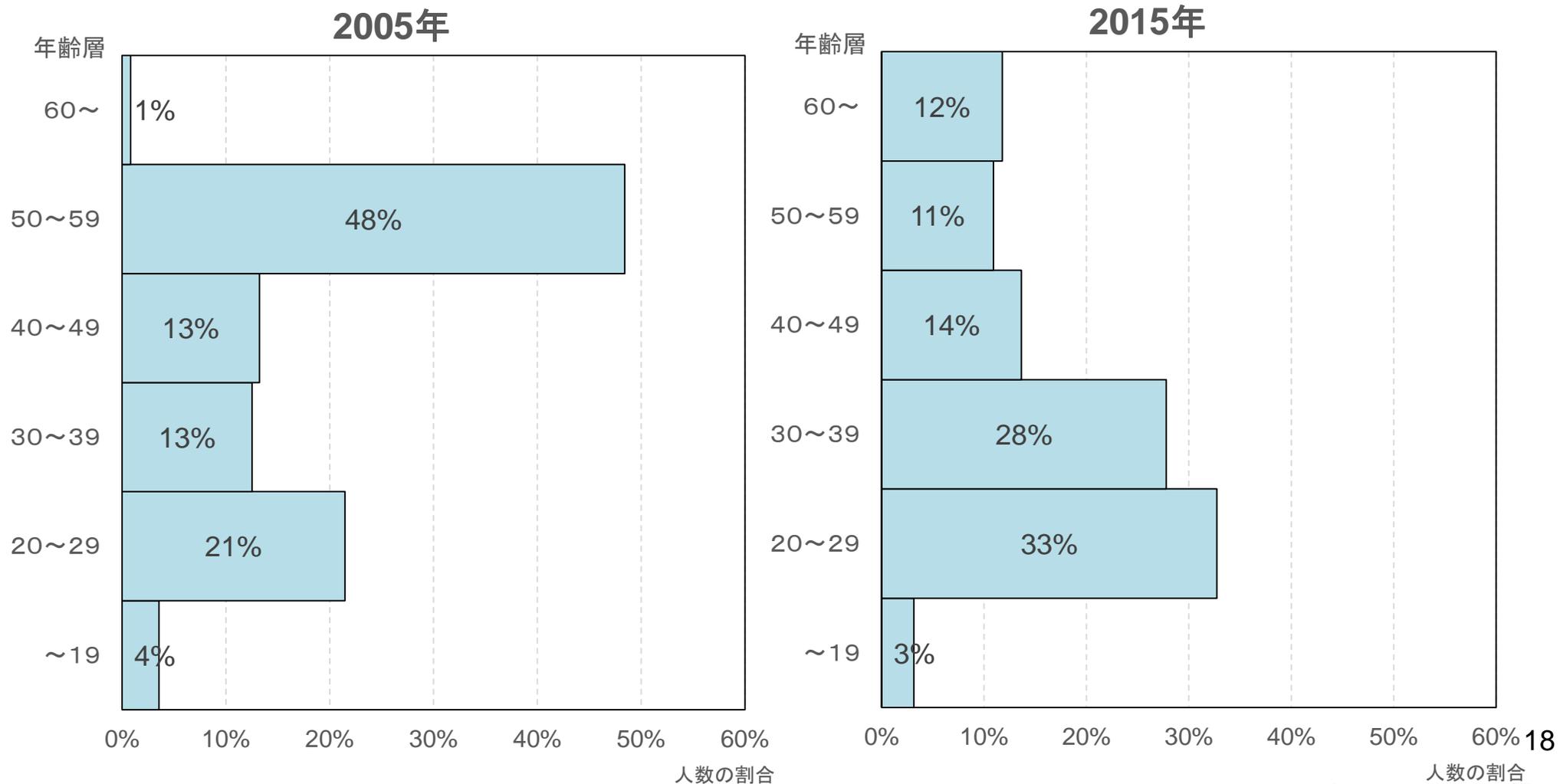
日本造船業の就労者数の推移

造船業に従事する就労者は、約8万人で推移。(造船・船用工業では、約13万人)



日本造船業の技能者(社内工)の年齢構成の変化

- 日本造船業の技能者は、10年前の高齢化構造が改善し、20～30代の割合が増加。
- ただし、60代以上の高齢者も増加し、技能に優れたベテランの再雇用に頼っている傾向も見える。



我が国造船業の女性就労者数の状況(2015年1月→4月)

- 全ての就労分野で就労者数が増加 (+3.9%)
- 特に、技術者が大きく増加 (+6.9%)

- 全ての就労分野で女性就労者が増加 (+5.5% 男性は+3.8%)
- 特に、現場技能者が大きく増加 (社内工、社外工とも+11.3%)

