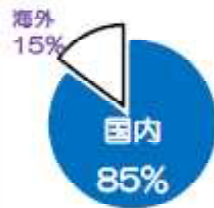


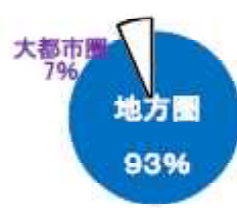
- 国内に生産拠点を維持し、**地域の経済・雇用を支える**（船用工業と合わせて12.5万人、売上3.2兆円、国産化率約9割）。
- 輸出比率90%、世界のマーケットで**中国・韓国と競争**（近年のシェアは世界3位、約2割で推移）。
- 国際基準化と並行した省エネ技術開発に成功。アベノミクスによる円高是正により、**2013年以降、受注が急速に増加**（2015年1～9月期のシェアは29%で中国を抜いて2位）。

国内生産中心、地方圏に立地

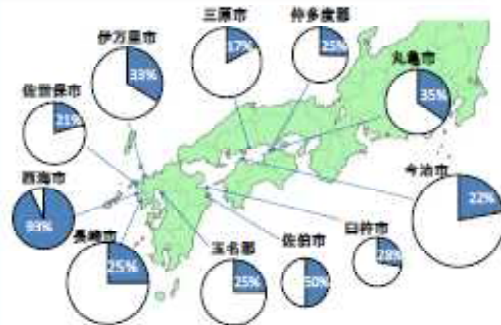
国内生産比率



地方生産比率



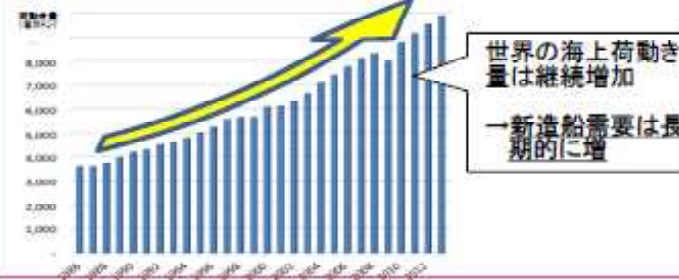
製造業の生産高に占める造船業のシェア



出典：製造業全体は、経済産業省「平成20年工業統計調査」
造船業は、国土交通省調べ

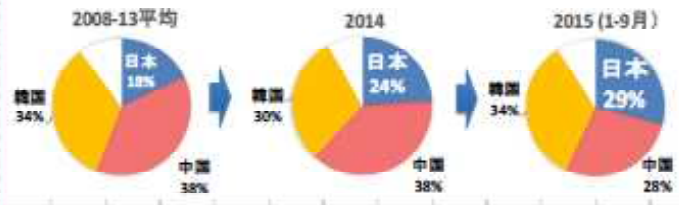
世界経済の成長に伴い、海運・造船市場は長期的に拡大

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

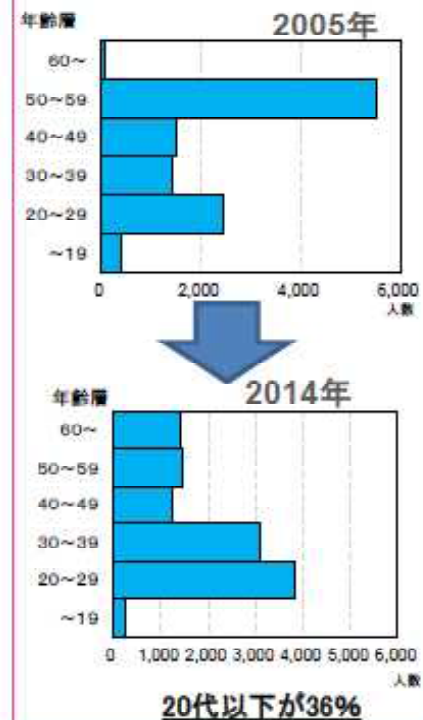


造船各社、増産体制へ

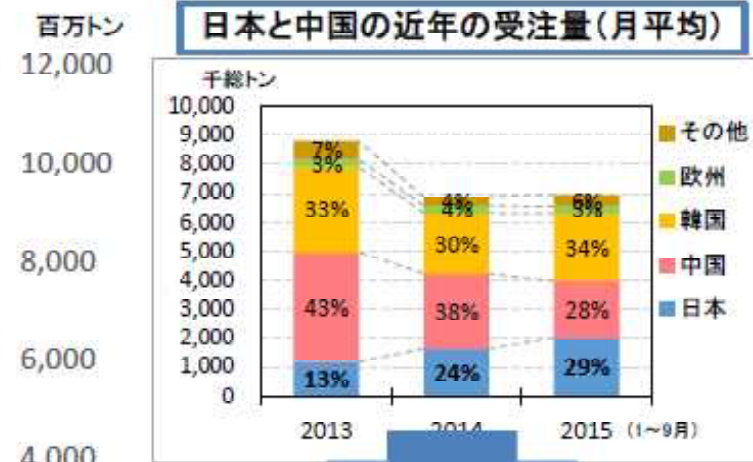
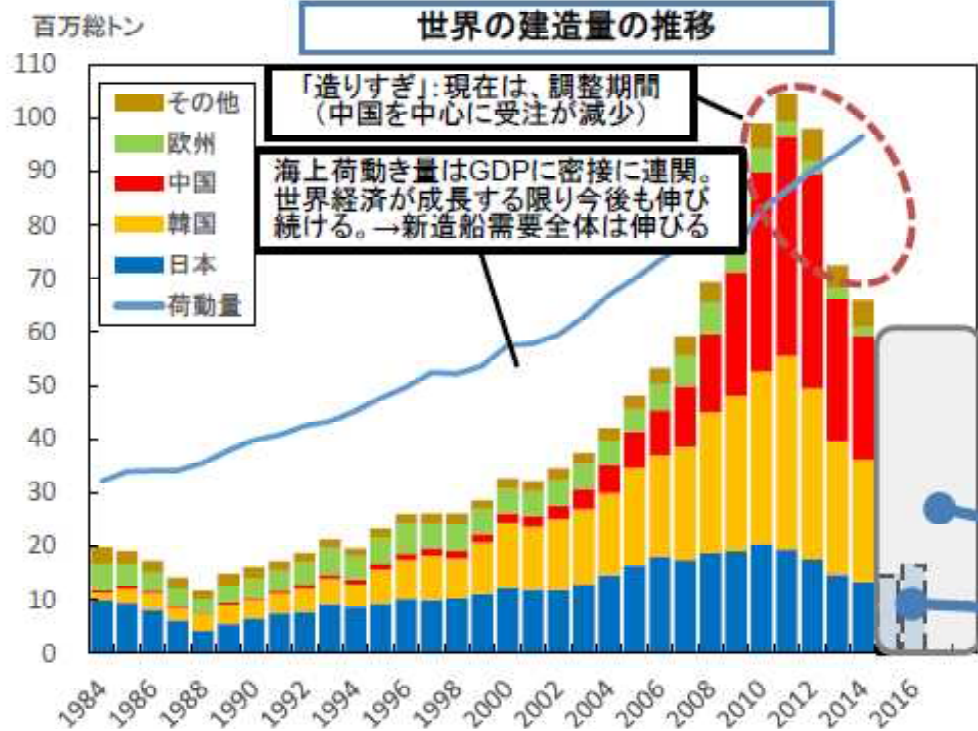
(例) 超大型コンテナ船を連続受注、新ドック建設中(今治造船)

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(社内工)



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

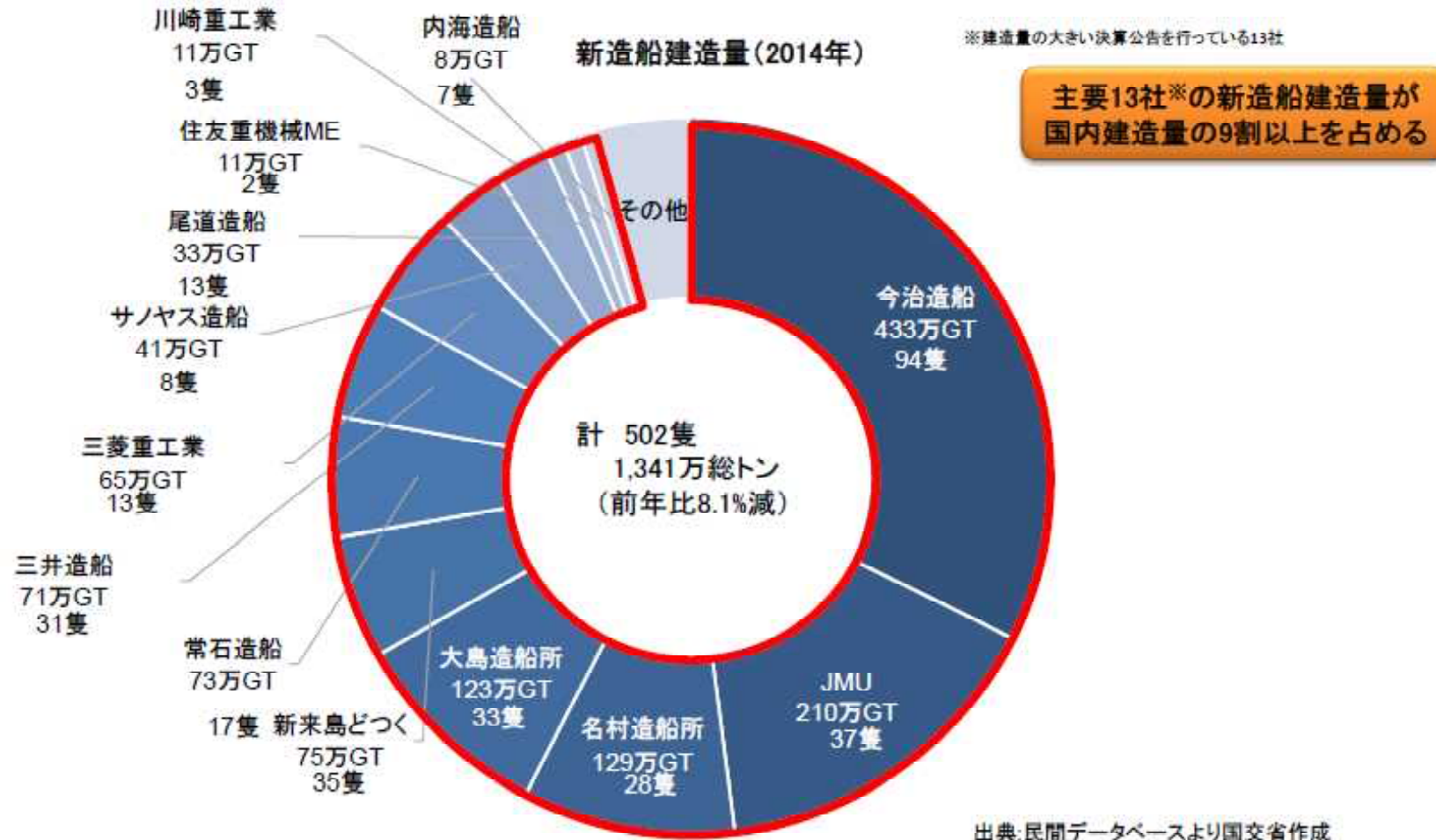
- 日本** 1956年に建造量世界シェア1位。1970~80年代は、5割に近いシェア。オイルショック以降は造船所の新設は行わず、各造船所での生産性を向上させつつ、建造能力に見合った受注・建造を実施。2000年代に入って、経営統合が進展。
- 韓国** 1980年代から、大規模な造船所新設によりシェア拡大。90年代後半にはアジア通貨危機の影響で、大規模設備投資を行った複数の造船所が経営危機に陥るが、政府及び大手造船の支援により、建造能力は温存。
- 中国** 2000年代半ばから、国営造船所の設備拡張に加えて多数の新規民営造船所が台頭し、建造能力が急激に増大。バルカー(ばら積み船)中心に受注拡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

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



2015.5.12

「造船大国・日本」復活恐れる韓国 台湾から世界最大級コンテナ船受注に焦燥「韓国造船業の牙城崩れる」
16年ぶりの超大型ドック新設

今年1月29日、国内外の造船関係者は驚きの声を上げた。

今治造船が台湾の海運会社から世界最大級となる約2万個積みの超大型コンテナ船11隻を受注したと発表。さらに驚かせたのが、この全長約400m、幅約59mという超大型コンテナ船を建造するため、長さ約600m、幅80mの大型新造船建造ドック（香川県丸亀市）の新設を決めたからだ。

新ドックは月内にも着工し、2016年10月の完成を目指す。同社にとっては、新設するドックは2000年に完成した西条工場（愛媛県西条市）以来。投資額は約400億円を予定している。 産経ニュース

