

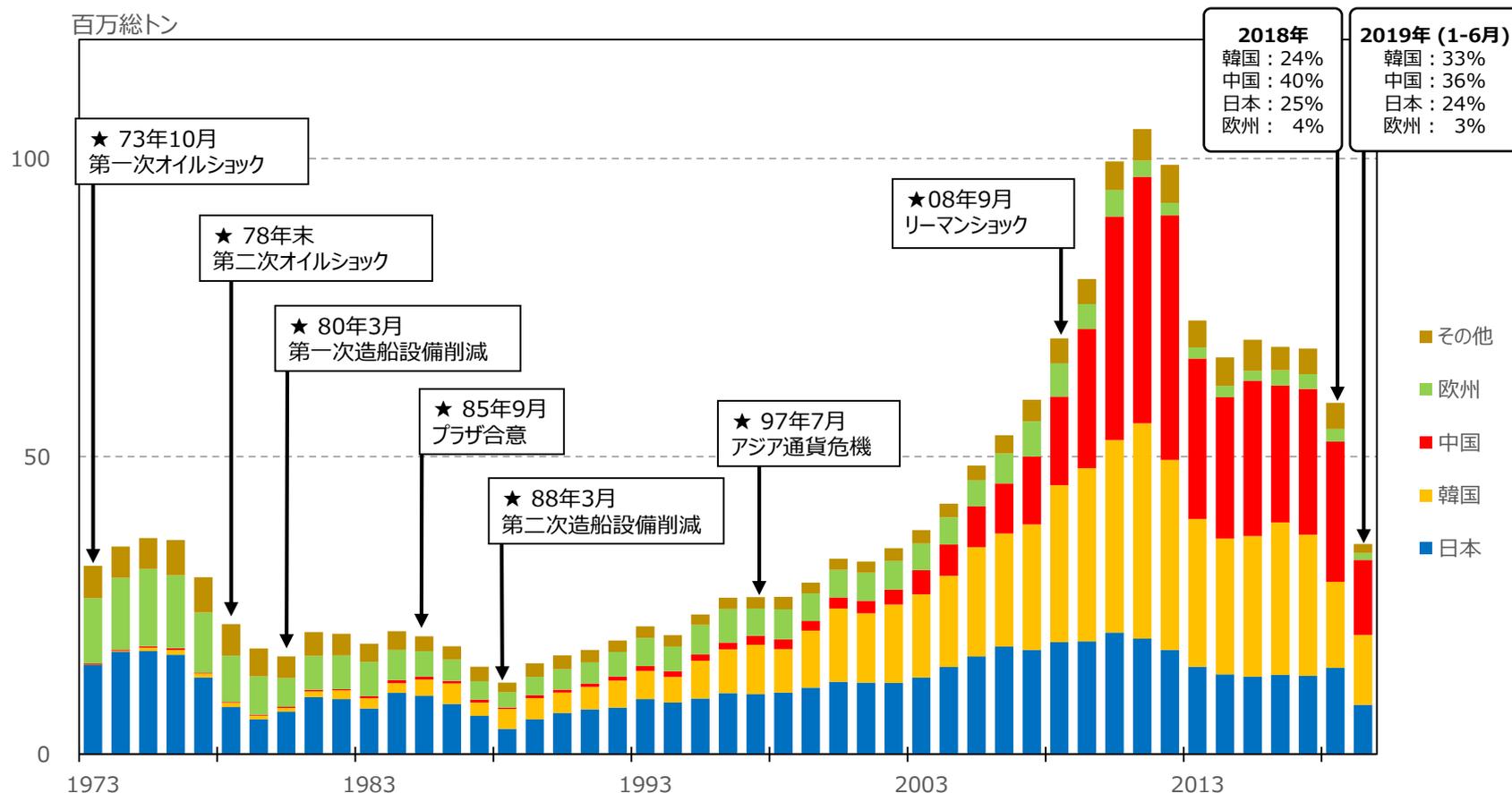
マーケット・政策関連の動向

1. マーケットの動向

世界新造船市場(概要)

- リーマンショック(2008年秋)後、世界の新造船受注量は激減し、建造(竣工)量はリーマンショック前の受注船がほぼ竣工した2011年をピークに大きく落ち込んでいる。

世界の造船建造量の推移

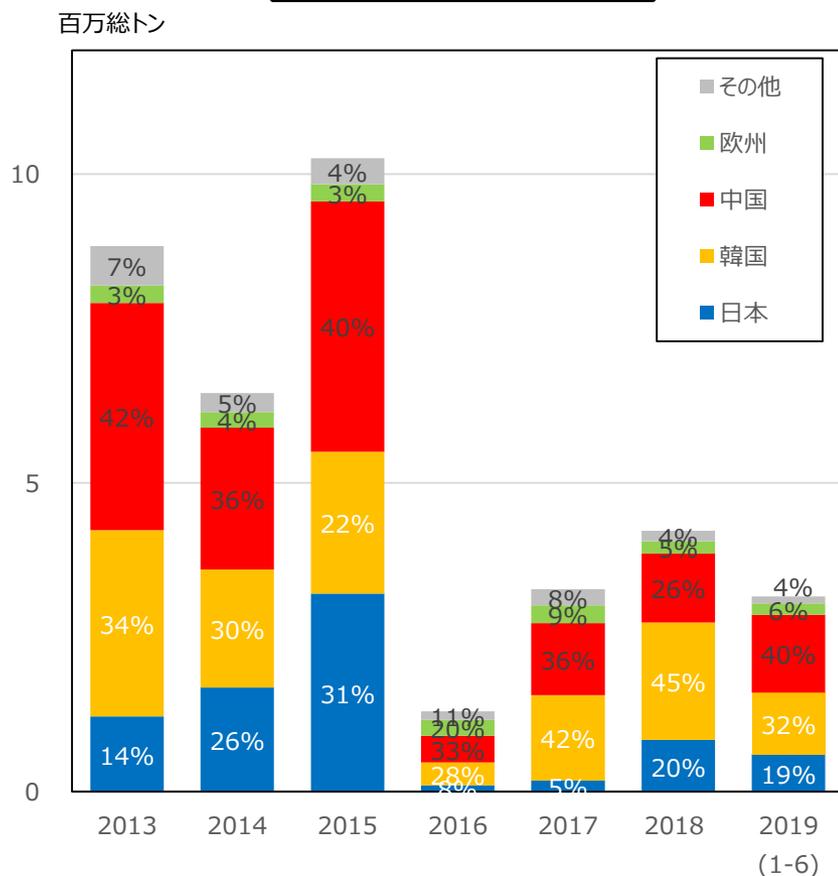


出典 : IHS Markit

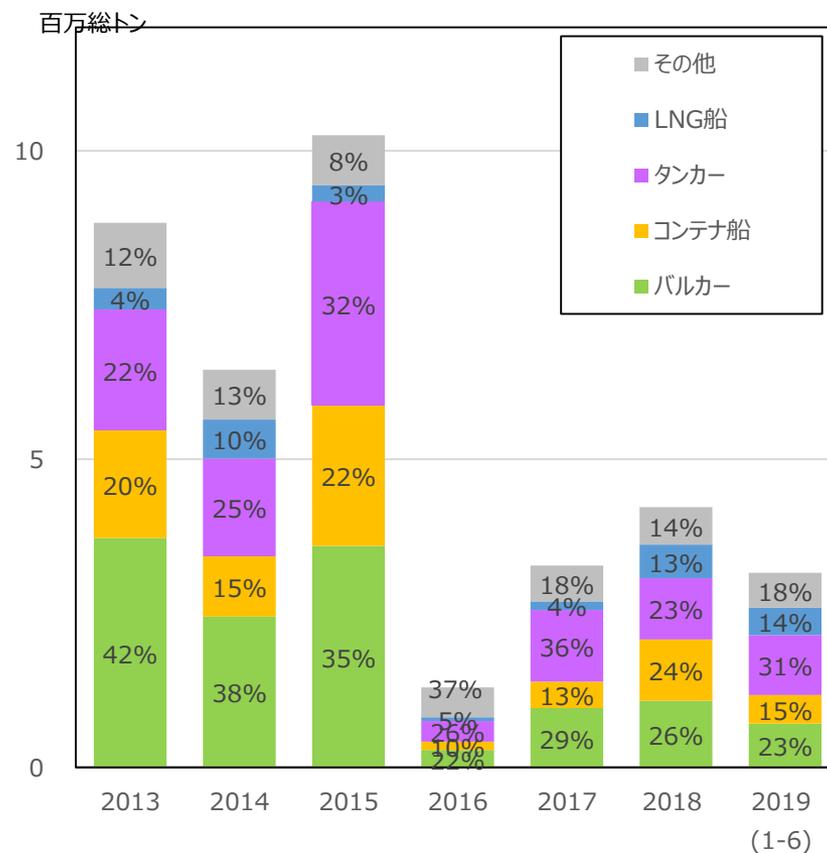
世界の造船受注量の推移

- 2019年1-6月の世界の造船受注量（月平均）は、2018年と比べ減少（25%減）し、回復基調にブレーキがかかり、市況としてかなり厳しい状況。
- 船種別ではバルカーとコンテナ船のシェアが低下しており、タンカーのシェアが増加している。

建造国別（月平均）



船種別（月平均）

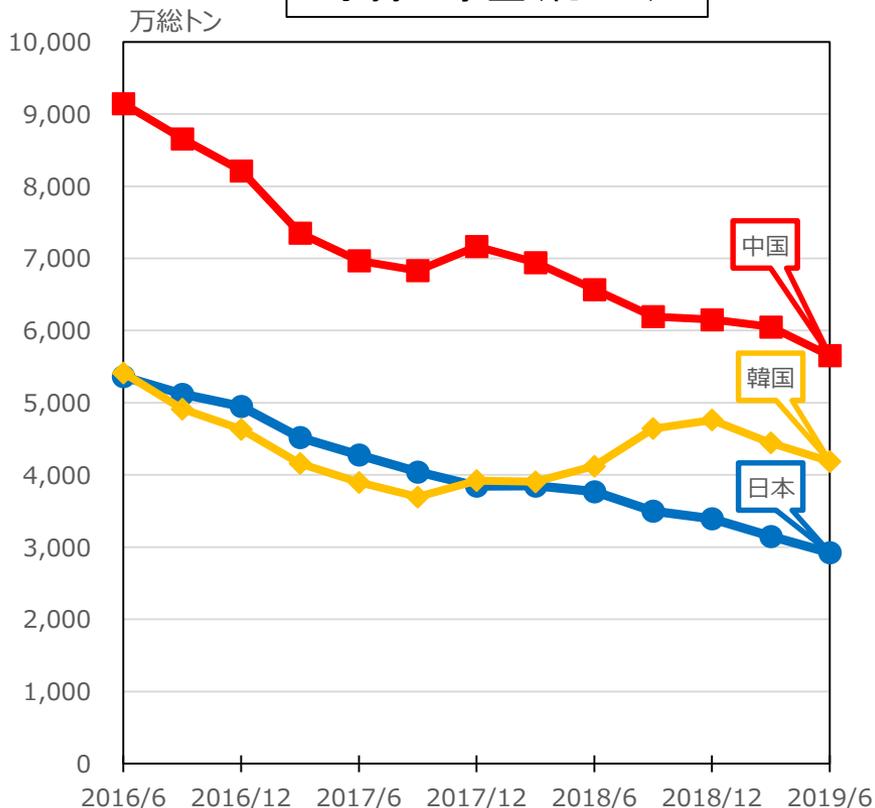


出典：IHS Markit

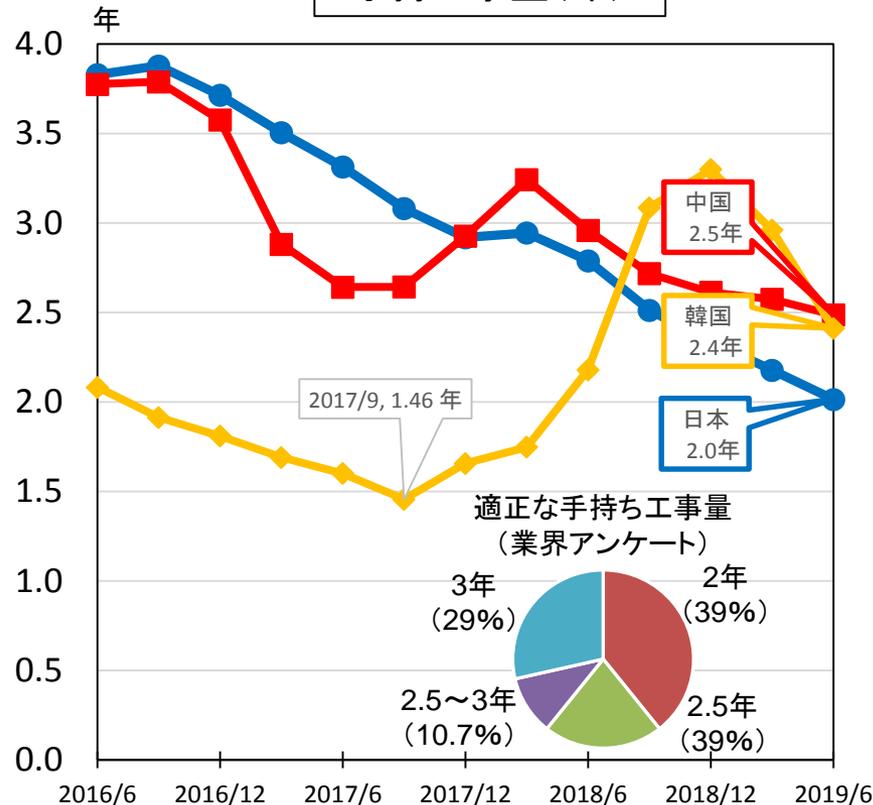
日中韓の手持工事量の推移

- 手持工事量（総トン）について、受注量の低迷からトレンドとして減少傾向にある。
- 手持工事量（年数ベース）について、日本、中国、韓国とも2年分を確保している。（2019年6月現在）
 - 韓国は1.5年分を割り込むまで減少していたが、公的金融支援の効果もあり、2018年に入り、大型タンカー、コンテナ船、LNG船を中心に受注し、2.4年分の仕事量を確保している。
 - 日本は、2年以上が適正な手持ち工事量とされる中、2.0年分となっており危機的な状況にある。

手持工事量（総トン）



手持工事量（年）



※ 手持工事量（年）は、手持工事量（トン）を過去12ヶ月の建造量で除したものである。

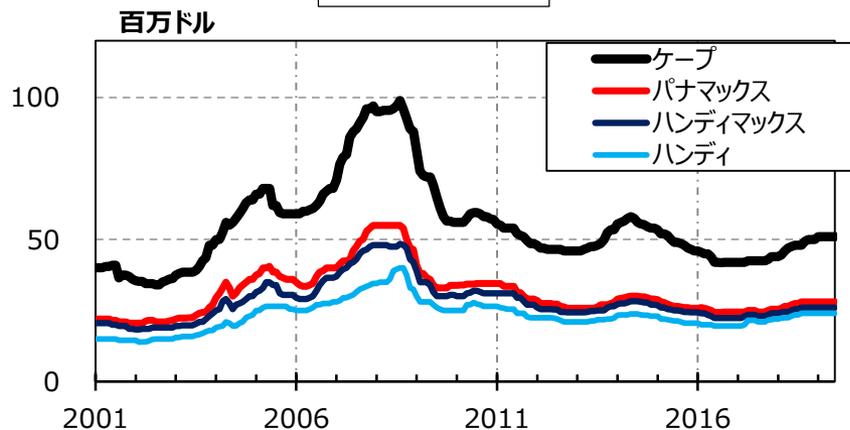
出典：IHS Markit

新造船受注船価の推移

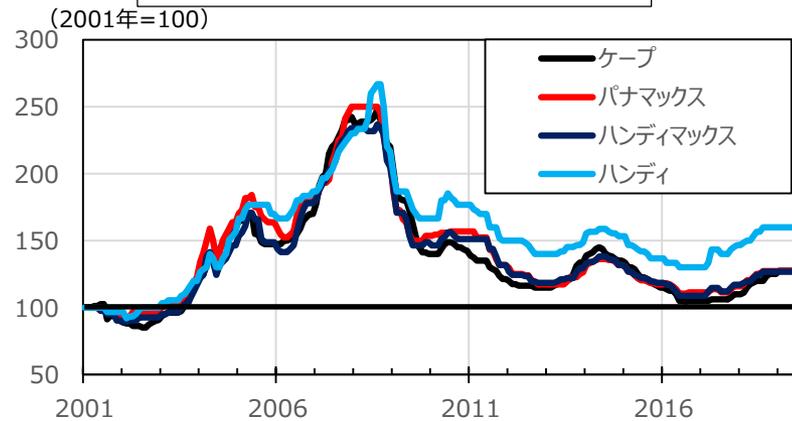
- 近年、バルカー、タンカー共に船価は、低い水準で推移するものの、2018年から若干上昇傾向。
- ただし、2011年以降の低水準からは脱していない。

船価の推移

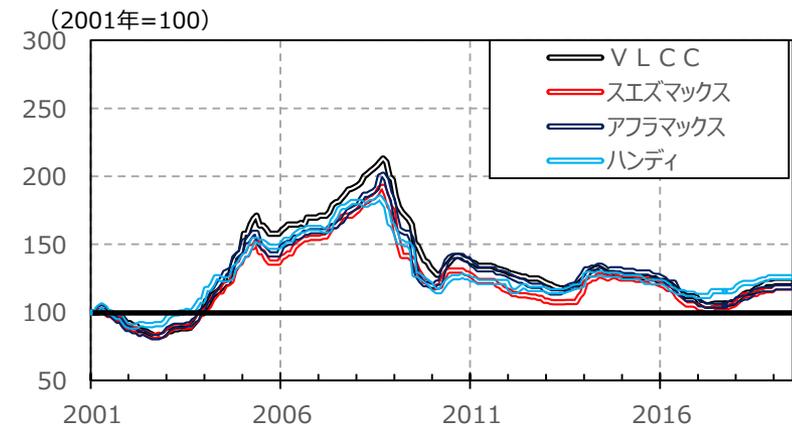
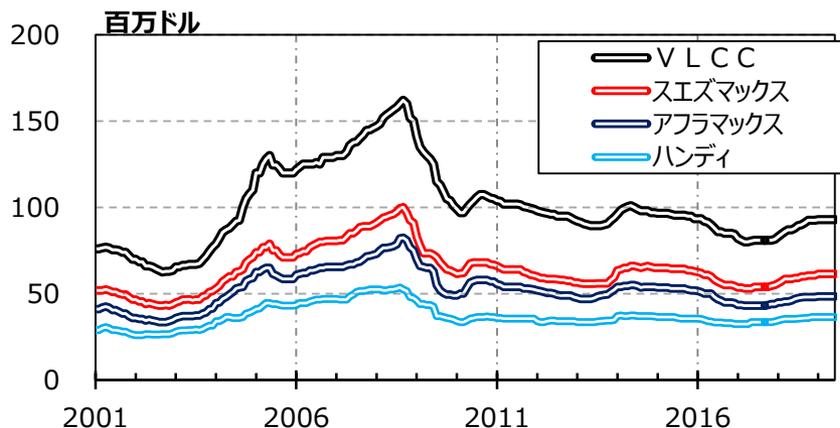
バルカー



船価の推移 (2001年比)



タンカー



出典：船価 Clarksons

- 2013年以降、円安基調であったが、2018年末頃から円の独歩高となっており、現在の為替の状況は中韓と比較した価格競争力を低下させている。

円、ウォン、人民元の動き (対ドル)
(2005年6月の為替レートを基準 (100) としたときの為替水準)



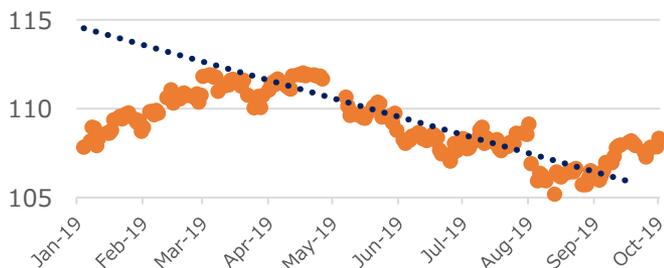
ウォン/円、人民元/円
(2005年6月の為替レートを基準 (100) としたときの為替水準)



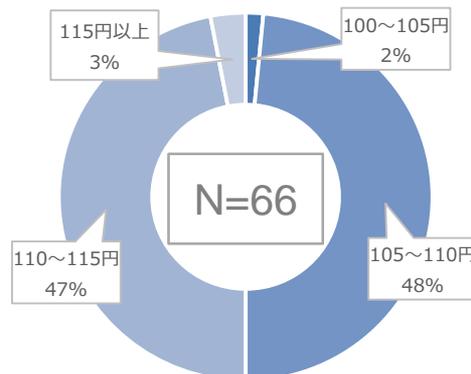
円高
ウォン安
人民元安
中韓有利

円安
ウォン高
人民元高
日本有利

JPY/USD 2019年初以降の円ドル相場

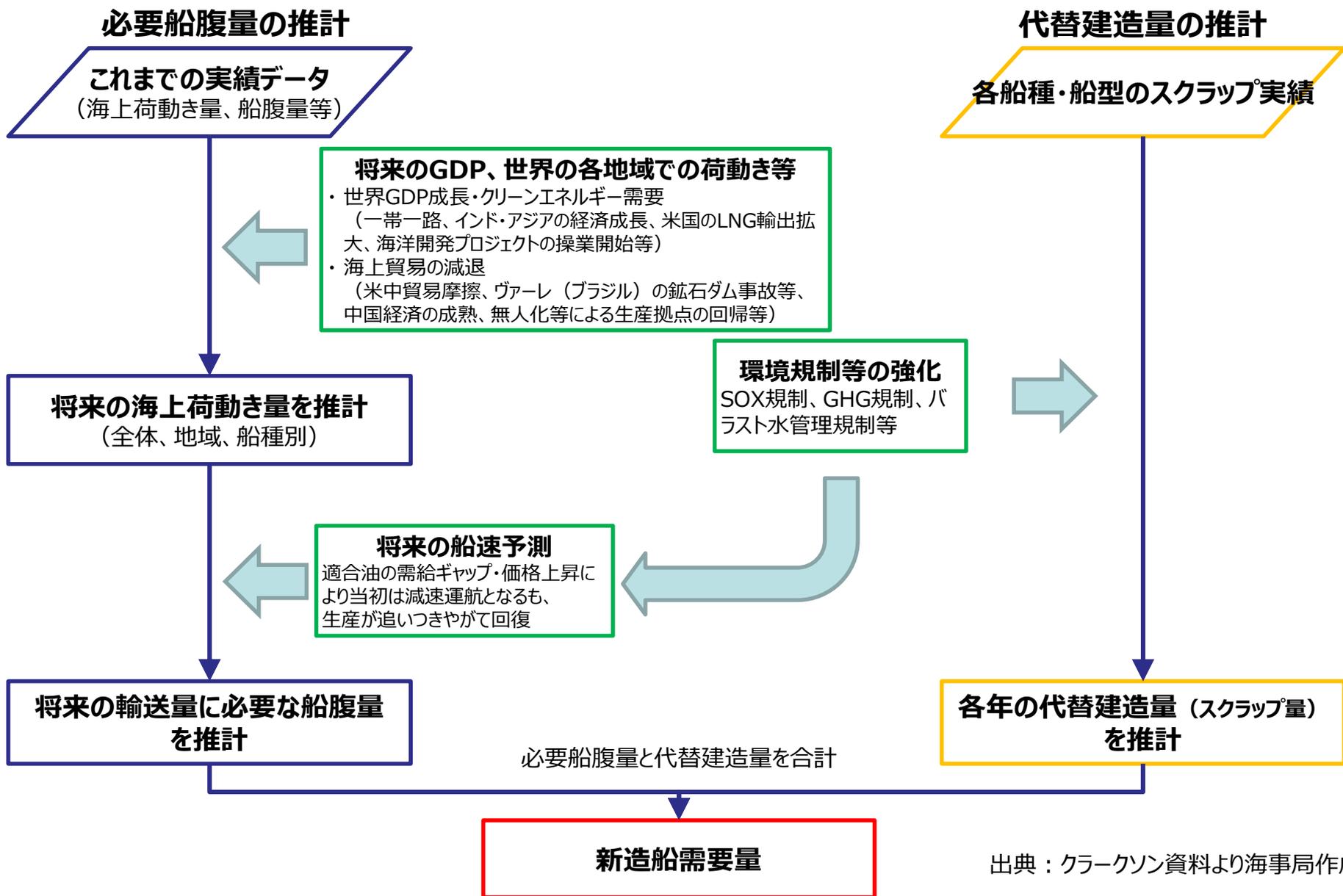


今期設定為替レート (円/ドル)
(業界アンケート)



Source: Bank of Japan Foreign Exchange Rates US.Dollar/Yen Central Rate, End of Month, Tokyo Market. KEB HanaBank Foreign Exchange Rate, Basic Rate of Exchange. SBI Liquidity Market via Searchina

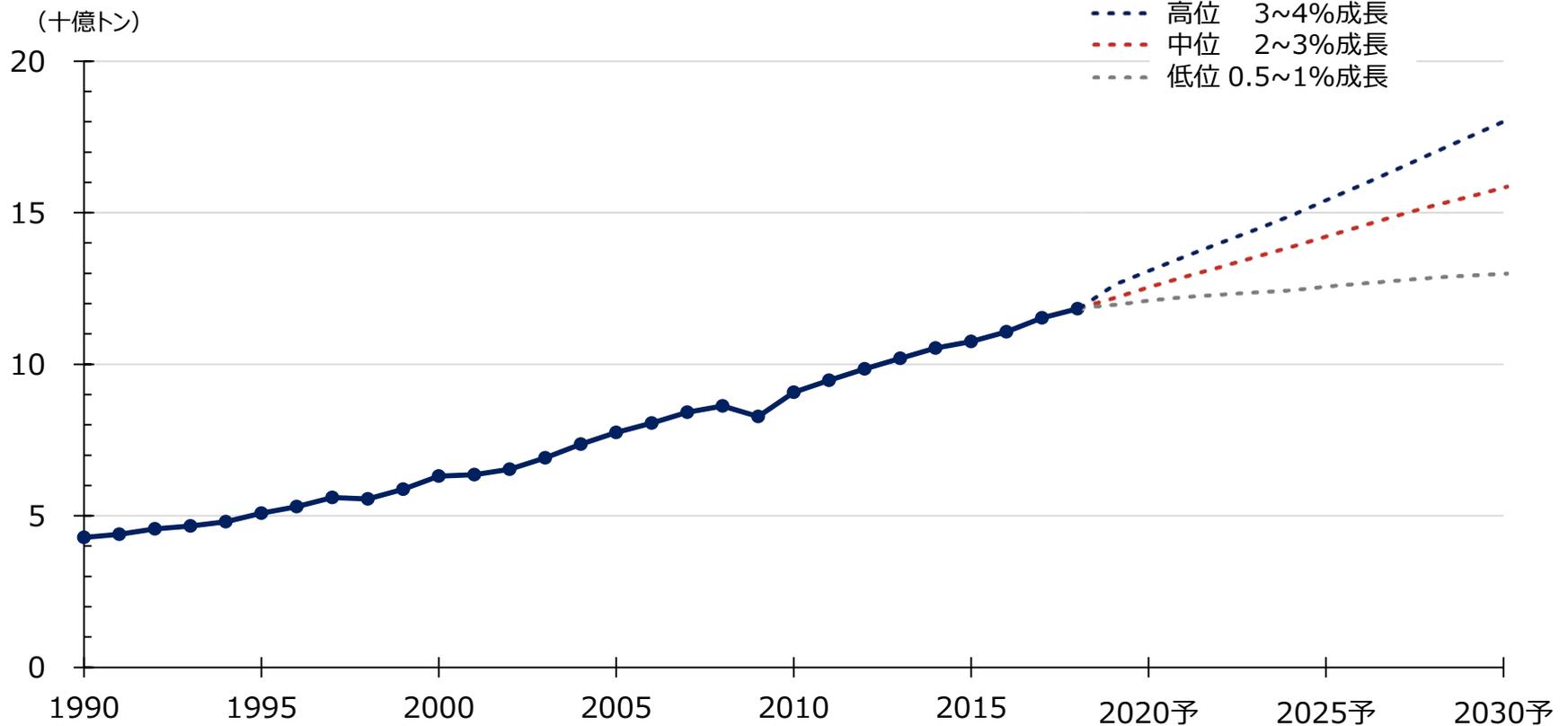
2. 造船需要見通し



出典：クラークソン資料より海事局作成

世界全体の海上荷動き量の実績と将来見通し

- 長期トレンドとして、世界のGDPの成長とともに海上荷動き量の成長は続くものと考えられる。



【各成長モデルの主な前提条件】

高位 3~4%成長

- ・エネルギー価格/物価の急激な回復
- ・化石燃料への高い依存
- ・中国経済の重工業依存の継続
- ・GDP成長を超えるコンテナ輸送の伸び

中位 2~3%成長

- ・世界経済のグローバル化
- ・エネルギー価格の緩やかな上昇
- ・クリーンエネルギー利用への緩やかな転換
- ・中国経済の多様化の進展
- ・一定の貿易摩擦

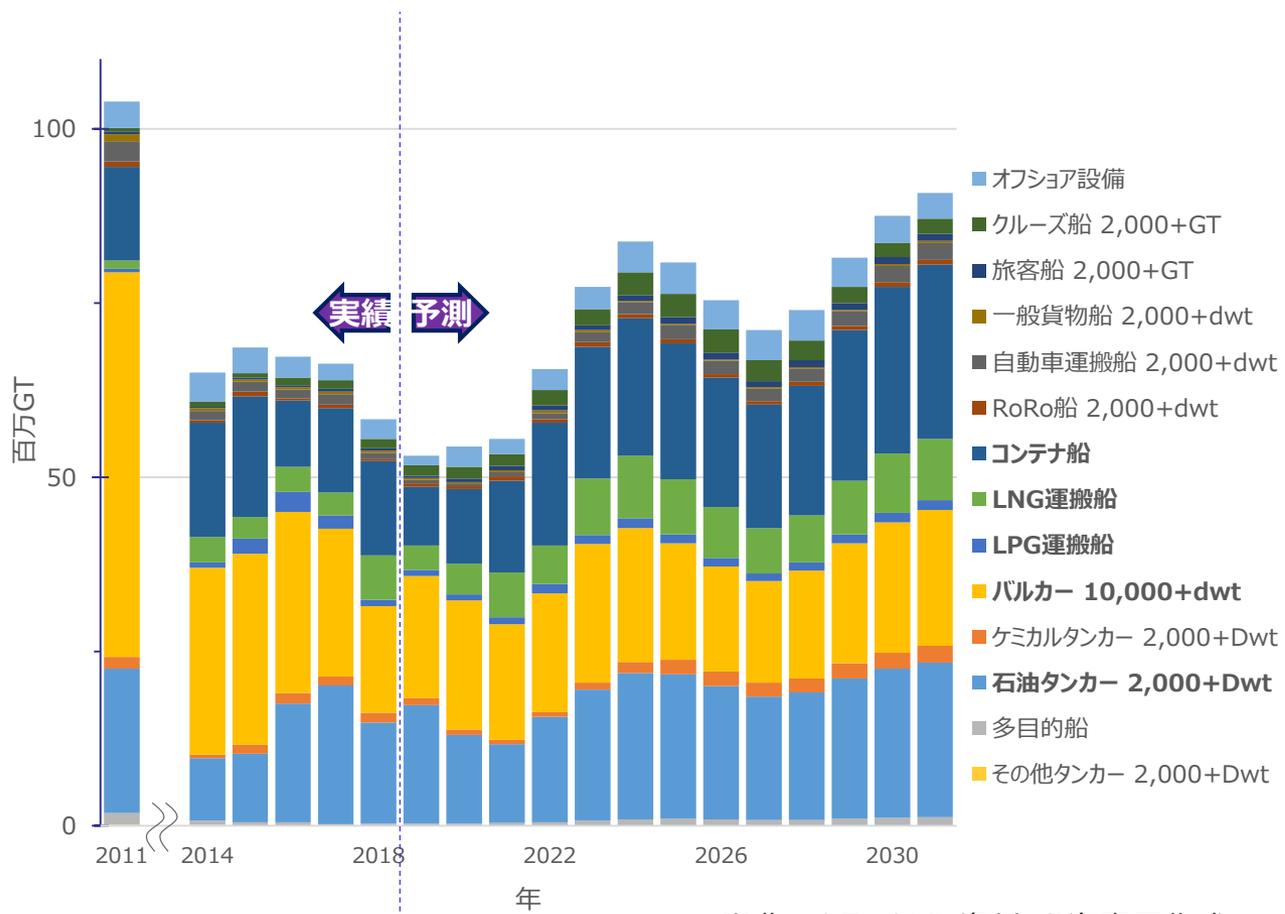
低位 0.5~1%成長

- ・保護貿易の広がりやグローバル化の停滞
- ・生産拠点を海外から国内に回帰する動き
- ・中国・新興国経済の減速
- ・化石燃料依存からの脱却
- ・貿易戦争の広がり

出典：クラークソン資料より海事局作成

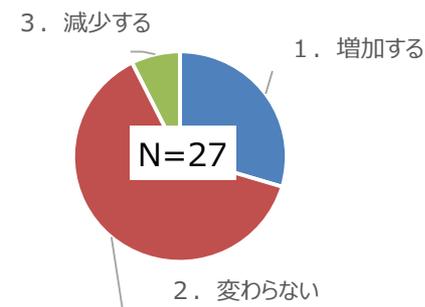
造船需要見通し(船種別)

- 船腹需要量は2019年から2021年までは2018年比減、中長期的には、数年周期の小さな波動はあるが増加傾向。
- 世界のGDP成長につれ、**エネルギー輸送（タンカー、ガス船）・製品輸送（コンテナ船）・クルーズ船を中心に需要増。**
- これまでの竣工実績と比較すると**バルカーの船腹需要はやや停滞。**
- アンケート結果はクラークソンの予測と概ね一致。

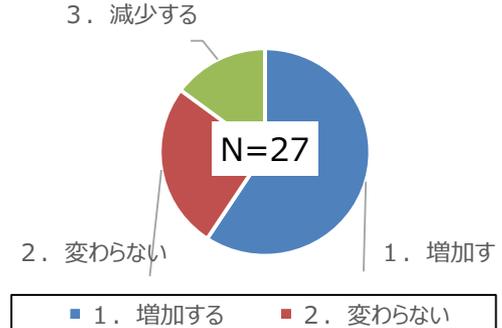


需要量の見通し (アンケート)

短期見通し (1~2年先)

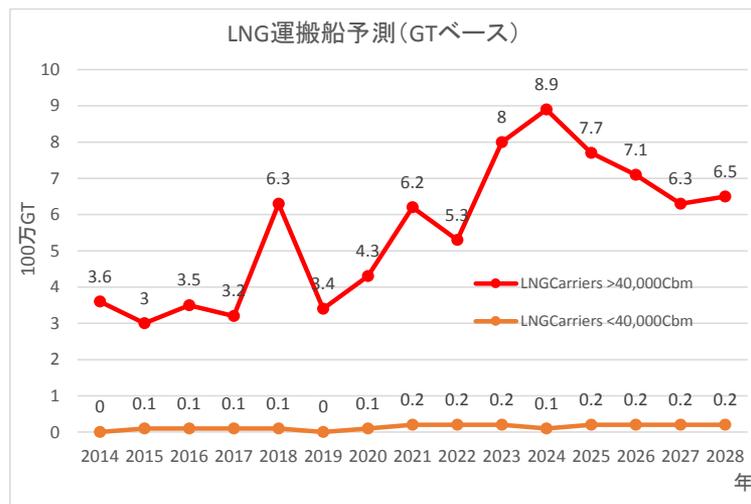
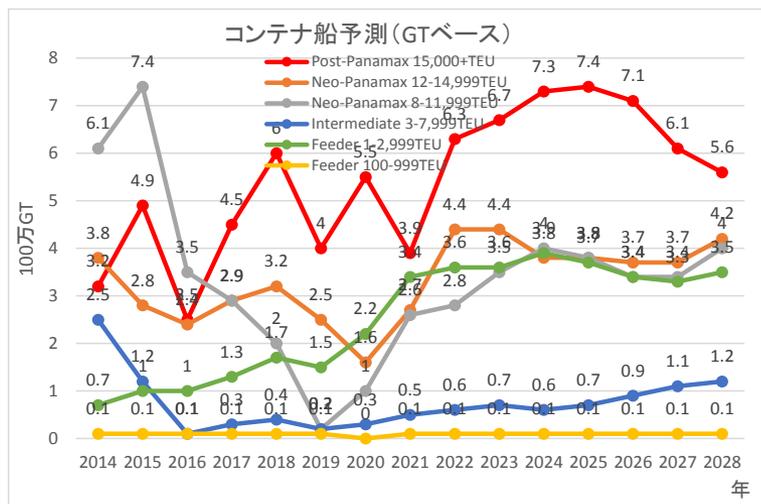
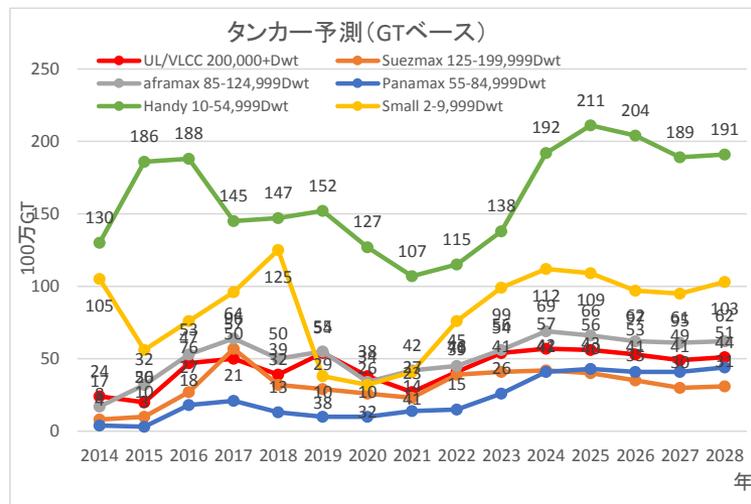
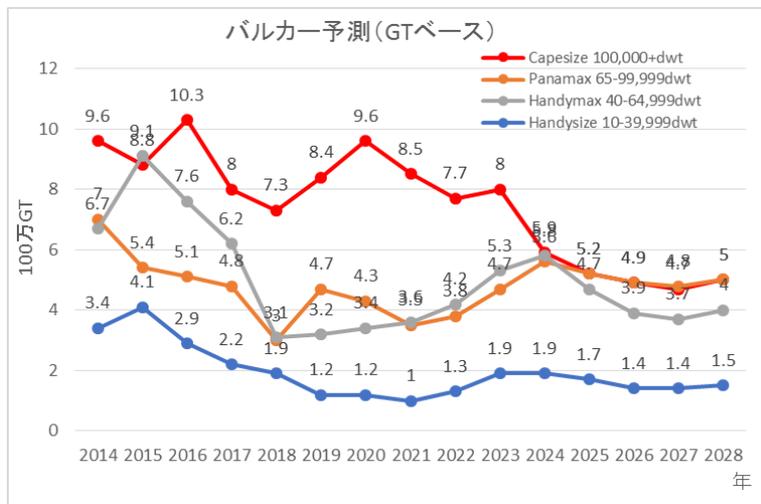


中期見通し (4~5年先)



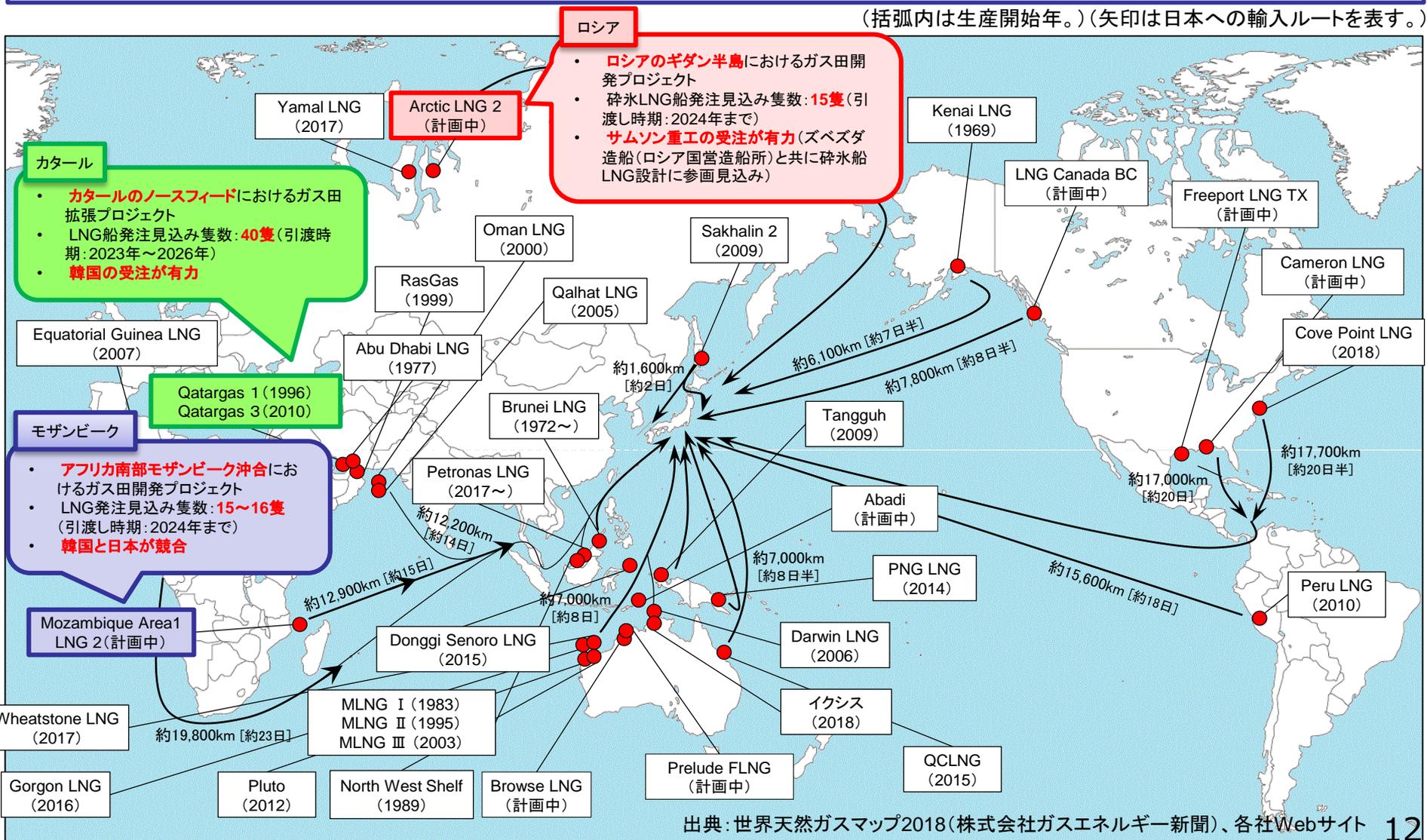
造船需要見通し(サイズ別)

- サイズ別に見ると、コンテナ船及びLNG船は大型サイズのほうが需要が高い傾向。
- 大型のコンテナ船及びLNG船はロット発注が主力であるところ、高需要のセクターを取りに行くためには、ロット需要に対応できる体制を構築することが必要。



LNG船発注をめぐる状況

- 世界には多数のLNG液化基地が存在。近年新たなLNG液化基地が多数計画中であり、LNG船の発注が増えている
(2018年のLNG船の発注量：世界全体57隻※) ※10万立方メートル以上
- 特に、今後の大型発注が見込まれる案件として、ロシア、カタール、モザンビークがある。(下記参照)



3. 日中韓の政策支援

日中韓の造船業支援政策の比較

- 日本は、トップランナー企業による自動運航や環境負荷低減技術等に資する研究開発を支援し、これら企業の競争力強化を後押し。
- 韓国は、政府による経営・受注支援を大規模に実施（大宇造船海洋への約1.2兆円の金融支援、前受金返還保証の発給等）。他にも、以下の支援を実施。
 - ▶ 船舶新造支援プログラムにおいて、政府系金融機関による出資及び保証を通じて海運会社の建造資金調達を支援（官民合同で総額約2,700億円の資金を拠出）。
 - ▶ 老朽船舶のエコシップへの代替に対して船価の最大10%を補助。（2019年度予算：約8億円（2018年度予算：約27億円））
- 中国は、2大造船企業グループ（CSIC、CSSC）が国営（100%政府出資）。また、「中国製造2025」を策定し、十大重点分野の一つに「海洋開発・先進船舶」を掲げ、これら国営グループに対して、生産設備等に政府支援を実施（2018年度：少なくとも約34億円の補助金拠出）。

	日本	韓国	中国
研究開発・技術実証関係	<p>【AI、IoT等の導入促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> i-Shipping <ul style="list-style-type: none"> - Design:新船型開発・設計能力強化 - Production:生産性向上のための研究開発支援 - Operation:先進船舶の研究開発支援 <p>【自動運航技術】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証事業 <p>【海洋開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> j-Ocean:技術開発支援 <p>【環境技術】</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送の省エネ化推進事業 船舶からのCO2排出削減対策モデル事業 	<p>【環境技術開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> LNG燃料タグボート建造支援、LNG燃料船の要素技術開発 水素燃料船/電気推進船の中核技術の100%国産化（2030年）・大型ゼロエミッション船建造（2035年）にむけた技術開発の推進・実証 <p>【自動運航技術】（中小造船所の競争力強化を目的）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中型自律運航船（1,700TEUコンテナ船）の技術開発推進（2019にFS。2020-2025予算2,989億ウォン） <p>⇒ 2019年内に「親環境・スマート未来船舶開発ロードマップ」策定</p> <p>【生産性向上】（中小造船所の競争力強化を目的）</p> <ul style="list-style-type: none"> 溶接・塗装の自動化等の生産性向上のための技術開発（2018-2020予算158億ウォン） 	<ul style="list-style-type: none"> 「国民経済と社会発展の第13次5か年計画要綱」記載されている海事関連施策 <ul style="list-style-type: none"> ✓海洋資源開発の推進 ✓先進船舶技術の開発促進 ✓船舶のIoT化の推進 「中国製造2025」において、十大重点分野の一つに「海洋開発・先進船舶」を掲げ、以下を推進 <ul style="list-style-type: none"> ✓深海探査、海洋資源開発・利用 ✓大型浮体式構造物の開発・応用 ✓大型客船技術の高度化 ✓LNG船・高付加価値船舶建造の国際競争力強化 ✓設計製造技術のIoT化 <p>⇒ 初号機設備導入・生産技術開発・船舶技術開発に対する補助</p>
経営支援・受注支援関係	<p>【受注支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 税制（特別償却） <p>【代替建造促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> JRTT共有建造制度 	<p>【新造船発注・代替建造促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 海運会社の資金調達支援 老朽船舶のエコシップへの代替支援 <p>【経営支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 債務の満期延長や保証供与 <p>【受注支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府系金融機関によるRGの発給 製品開発支援・事業多角化支援 	<p>【代替建造促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 内航船の代替建造促進 老朽船舶の解航・新造補助（2017年終了） <p>【経営支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府系金融機関による融資、出資 「ゾンビ企業の処理と経営困難企業の管理」を進めるための補助金
その他	<p>【雇用政策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 外国人材受入制度への対応 <p>【販路拡大】</p> <ul style="list-style-type: none"> 海洋開発関連技術の海外展開の推進 	<p>【中小造船所の競争力強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ICTによる造船所の生産性向上「スマートKヤードプロジェクト」 退職設計技術者を活用した設計支援事業 <p>【雇用支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2016年以降造船業を「特定雇用支援業種」に指定し、雇用・労災保険納付の猶予、退職者の再就職支援等 造船会社密集地域を「産業・雇用危機対応地域」に指定し、法人税・所得税の減免、新規採用者の人件費の一部補助等 <p>【人材育成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 専門技術者育成（環境、ICT、海洋、生産技術分野） <p>【販路拡大】</p> <ul style="list-style-type: none"> ASEANや中東諸国との造船分野の協力拡大 東南アジア・中南米市場開拓支援・輸出支援センターの増設 	<p>【構造調整促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「ホワイトリスト」政策・・・中国船所の設備・人員の評価を政府が行い、優良造船所をリスト化し、公表する制度（2014～）。リストに掲載された造船所のみが政府助成金等を受けられる。2019年4月、政府の直接管理をやめ、関連業界組織の管理実施に転換。