交通政策審議会 海事分科会
海事イノベーション部会

資料１－１

日本造船業の現状と課題

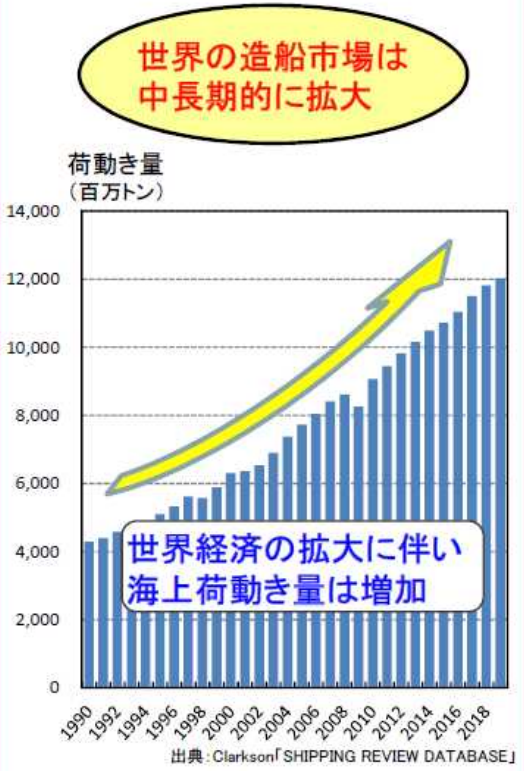
2020/8/21

一般社団法人 日本造船工業会

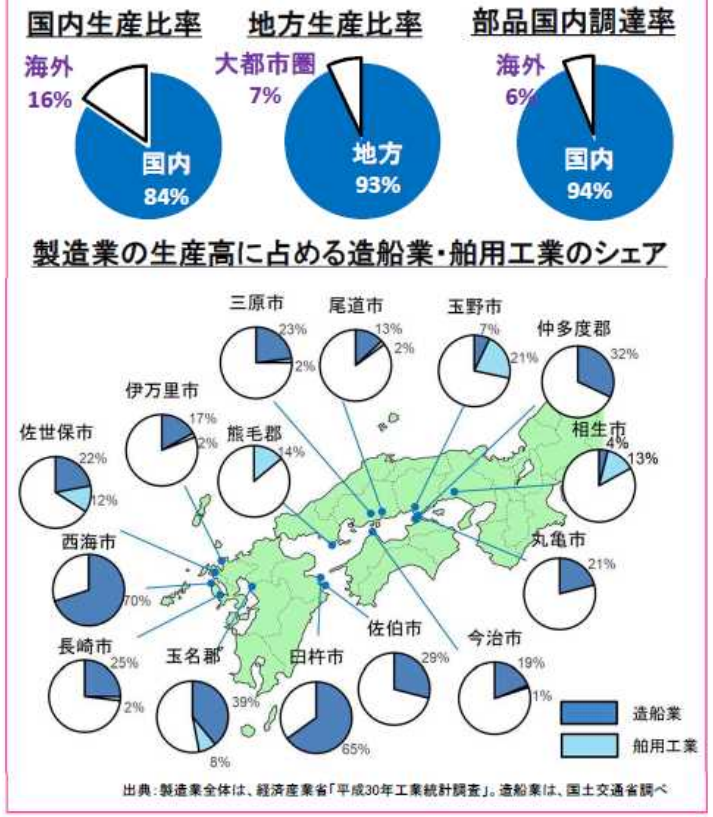
造船業は成長産業、我が国にとり必要不可欠な産業

○ 世界経済の拡大に伴い、海上荷動き量と新造船市場は中長期的に拡大。
○ 我が国造船業は、多くが国内（特に地方圏）に生産拠点を維持し、地域の経済・雇用を支える。
○ 部品の国内調達率も高く、多数の中小事業者からなる周辺産業を有する裾野の広い産業。

世界の造船市場の拡大



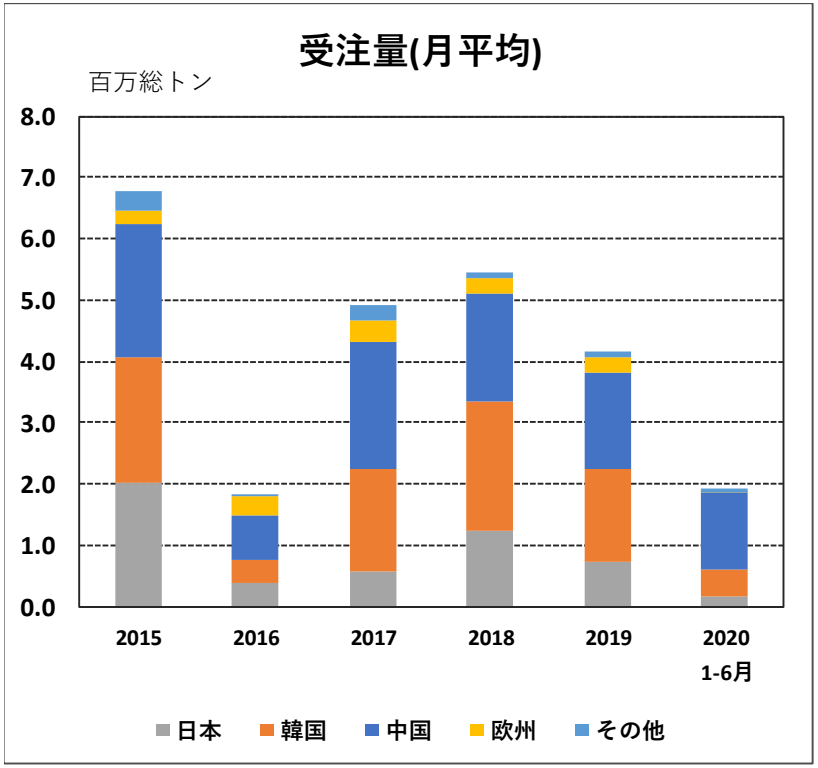
地域経済を支える造船業

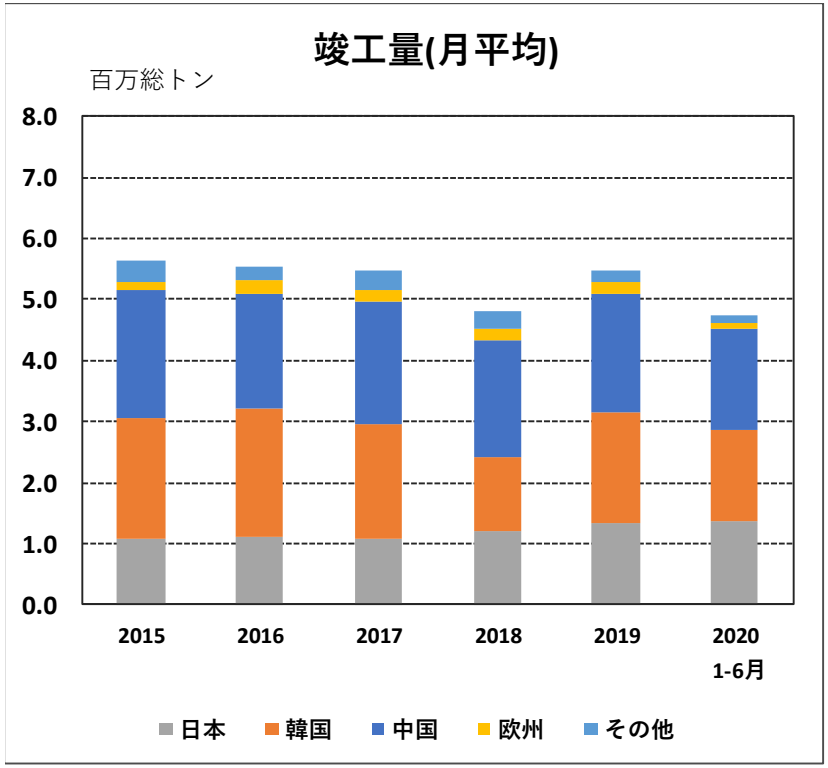


出所：国土交通省海事局「国際海上輸送・海事イノベ合同部会」資料

世界の新造船受注・竣工量の推移

- 2019年の世界新造船受注量は、2018年と比べ3/4の量にとどまった。2020年(1-6月平均）は、コロナ影響も加わり2019年の1/2以下に減少、日本は新規受注がほとんどなく特段に厳しい状況。
- 2019年の世界新造船竣工量は、前年より増加（14％増）したが、2020年(1-6月の平均）は減少に転じた。

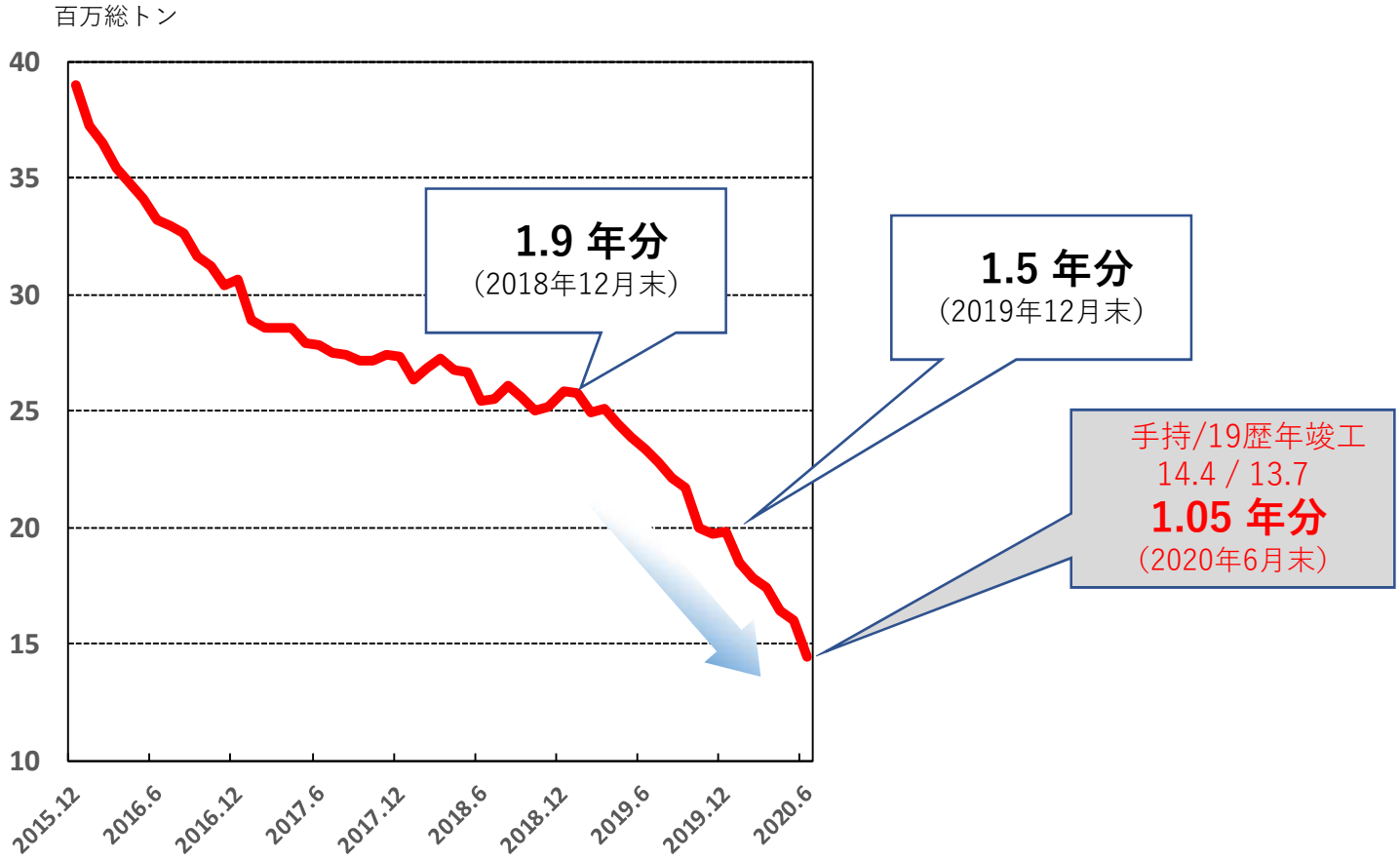




出所：Clarkson Shipyard Monitor, July-2020

日本の手持工事量の推移

- 2015年末の39百万総トンから、2020年6月末時点で14.4百万総トンと4割以下に減少。
- 現在の手持工事量を2019暦年の竣工実績で割ると、僅か1.05年分の工事量に過ぎない。



出所：日本船舶輸出組合「輸出船契約実績」ベースの手持工事量

日中韓造船業の生産性比較

- 日本は韓国に対して、約10年前は1割程度の生産性の優位にあったが、現在はほぼ同レベル
- 建造ピーク期に比べ、現在の日本の生産性は低下している一方で、高い生産性を維持している造船所も存在

※建造量のピーク期３年間の年平均竣工量CGT及び造船人員数より算出

2009-2011	日本全体（SAJ会員ベース）	トップグループ3社平均	韓国	トップグループ3社平均	中国
一人当たり生産量 CGT/人	139	190	127	132	36
指数	(100)	(137)	(91)	(96)	(26)

※2015-2017年３年間の年平均竣工量CGT及び造船人員数より算出

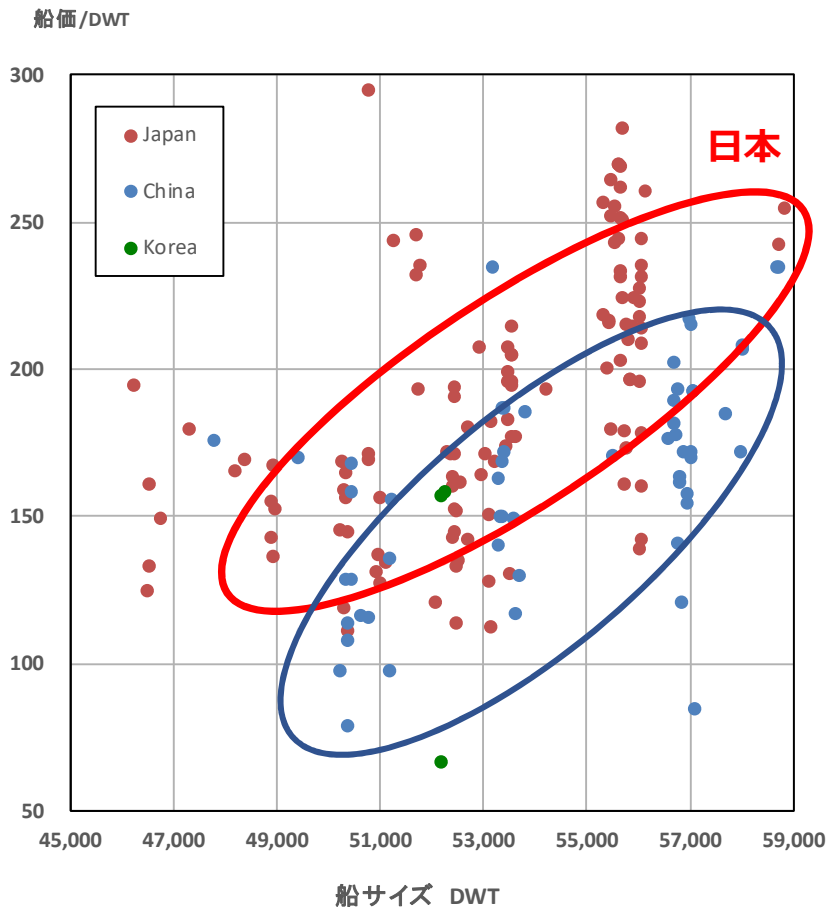
2015-2017	日本全体（SAJ会員ベース）	トップグループ3社平均	韓国	トップグループ3社平均	中国
一人当たり生産量 CGT/人	99	172	103	103	33
指数	(100)	(173)	(103)	(104)	(34)

（注）生産量の対象は一般商船であり、非自航の海洋構造物は含まない。
日韓の人員数は造船部門を対象。

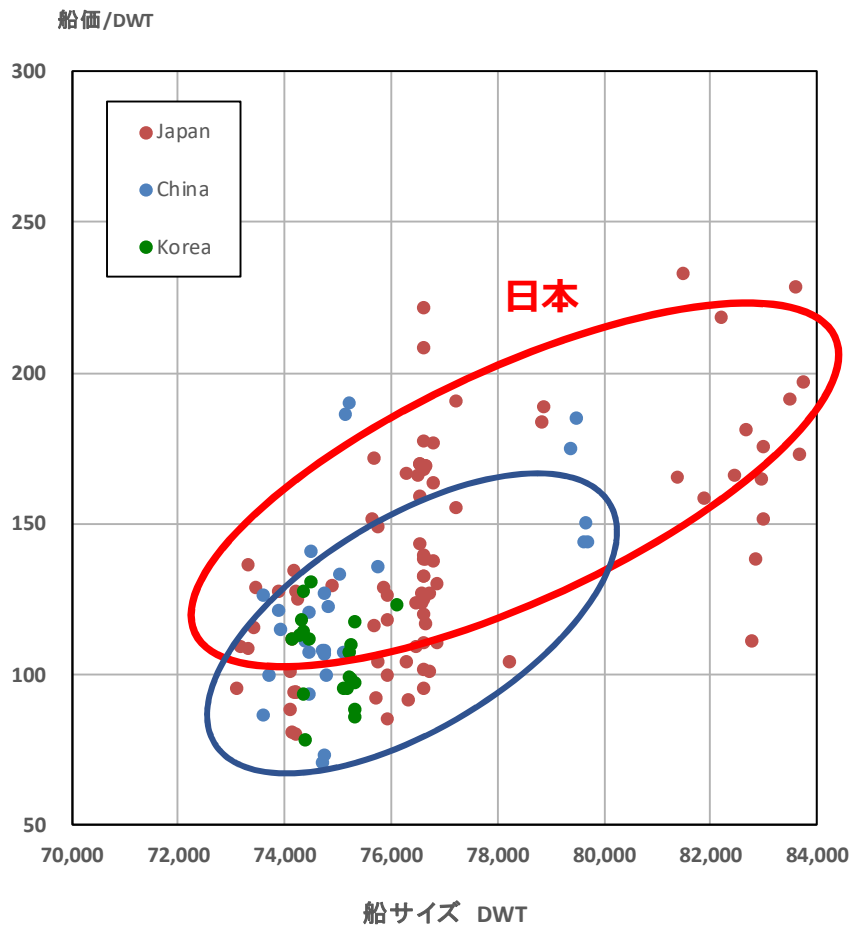
出所：日本・韓国は、各工業会会委員会社対象の統計
中国は従業員数は中国船舶工業統計年鑑、竣工量はIHS統計

バルカー中古売船価

ハンディマックス

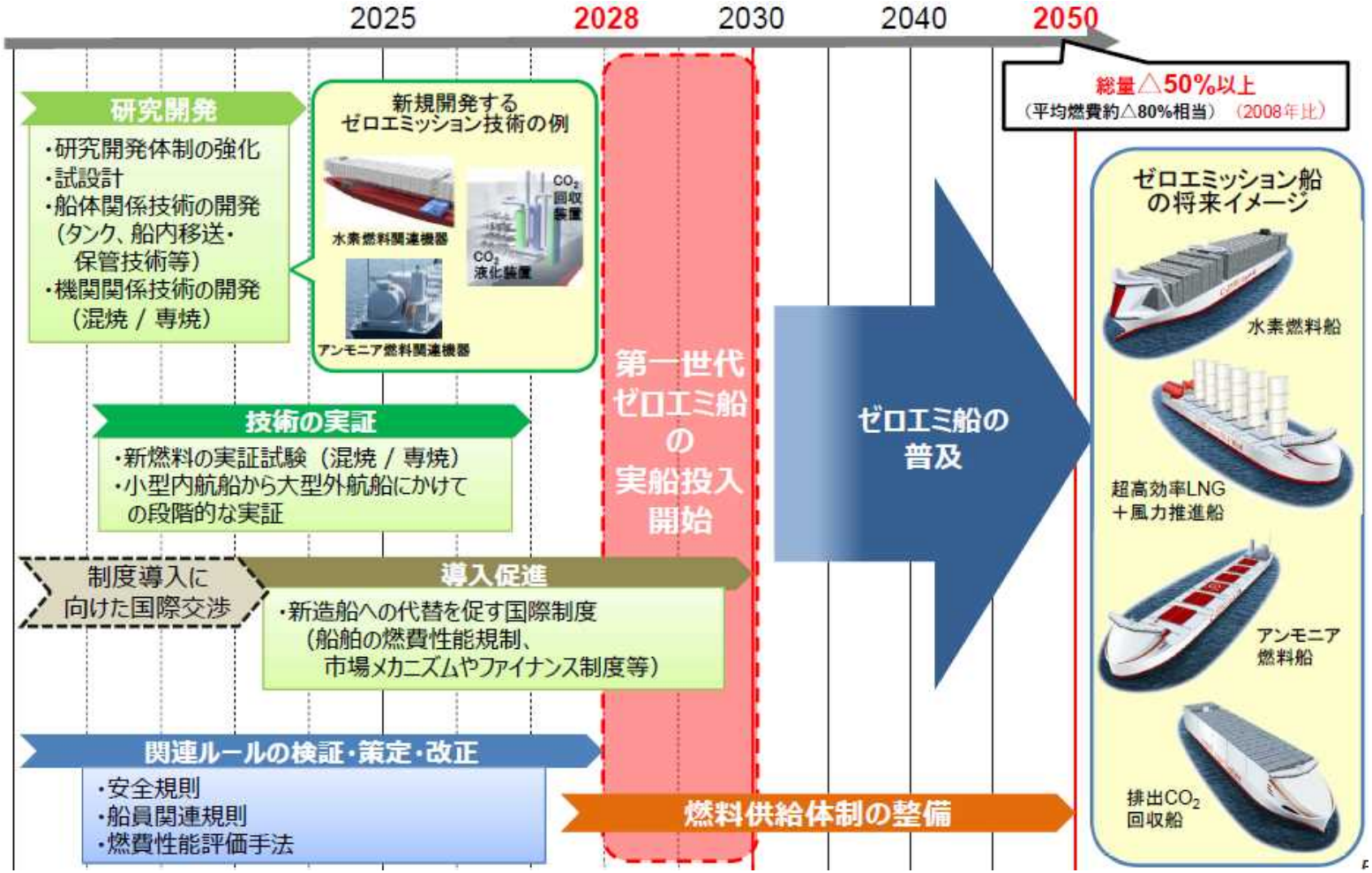


パナマックス



出所：Clarkson data baseからSAJ作成　2017年7月~2020年6月売買船のうち2001年~2010年建造船を対象

ゼロエミッションの実現に向けたロードマップ



出所：国土交通省資料 国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト

造船業界の今後の方向性について

《市場動向》
- ○新造船の急速な失速
- ○市場の歪曲、中韓の巨大化
- ⇒日中韓の競争激化

《社会環境》
- ○環境規制の大幅強化
- ⇒GHGゼロエミッション

《デジタル・AI革命》
- ○IoT,AI等、社会・物流革命
- ⇒船舶のｺﾝｾﾌﾟﾄ、価値の変革

《目標》
- ◎ 市場への新たな価値の提供
- ◎ 国際競争力の維持・向上

《国の政策支援》
- ○市場監視・歪曲防止
- ○各種政策支援

他業界との連携

≪ 技術力優位と産業力保持とを目指す構造改革 ≫

協業戦略

○産業基盤への協業体制の再構築

- 人材の確保・育成
- 共同技術開発 *代替燃料エンジン開発*
- 産学連携の強化
- 造船連携の深度化

リソース集中化

協業化

下支え

個別戦略

技術力
- ○新規需要の確保
- ○先進の環境性能の提供（GHG大幅削減等）
- ○海運のニーズの先取り（自動運航等AI化）

産業力
- ○現場力の維持・向上
- ○経営基盤の安定化（集約、近代化）

新市場指向
EEZ開発（海底鉱物等）
ニッチ市場指向
（艦船輸出、内航船等）

大宗市場指向
バルク等への環境性能等の新たな価値の付与

造船業界戦略

今後の主な経営安定対策

- ①発注喚起対策
  - 民間船舶の発注喚起 ― 船主の発注意欲促進（JBIC融資活用等）
  - 官公庁船発注増 ― 防衛省、海上保安庁船等の発注増
  - 海運税制拡充 ― 船舶特償等の維持・拡充・安定化等
- ②業界再編支援等
  - 協業・集約化 ― 業界再編効果の最大化、撤退支援（政投銀融資、地域創生資金の活用）
  - 協業効果最大化
    - サプライチェーンの効率化（発注仕様の統一、配送効率化等）
    - 共同開発（EEDI3次規制船、遠隔操船支援船等）
    - 共通研修（下請け、AI技術者対策）
    - 標準化・規格化(設計・工作基準）
- ③雇用対策措置 ― 雇用調整助成金 ― 一時的なアイドル対策
- ④公正な競争環境の整備 ― WTO効果 ― 外国政府助成の廃止・削減
- ⑤新付加価値船･新需要
  - 新付加価値船 ― GHG削減船、遠隔操船支援船等（研究開発助成・税制支援）
  - 海洋開発 ― EEZ内鉱物資源、浮体式風力発電等
- ⑥コロナ対策 ― つなぎ対策 ― コロナ緊急対応（運転資金･倒産防止）

資料１－１
（別紙）

2020 年８月 21 日

一般社団法人日本造船工業会

難局に直面する日本の造船業に対する支援について

ご承知の通り、我が国の海運・造船業は、経済安全保障を支える海事クラスターとして、日本の物流を支え、日本経済の発展に貢献しております。その中で、造船業は、地域の重要な産業として、地域経済・雇用を支えているとともに、艦艇の建造等を通じて、国の安全保障に寄与しております。

我が国の海事・造船業を取り巻く環境は、世界的な船腹過剰と供給力過剰を抱え厳しい状況にあります。加えて、中韓の造船企業の巨大化、市場を歪曲する外国政府助成の存在、地球温暖化対策の急激な加速による船主の発注マインドの低下等、急激に厳しさを増し、更に、新型コロナウイルスの影響により、人の行き来が制限され、新造船の商談は完全にストップしております。このままでは、我が国の造船業が、危機的な場面に入りかねない状況にあります。海洋立国日本を目指す上で、直ちに対応が必要な局面に入っていると言えます。

我が国造船業が生き残るためには、短期的には、経営基盤を安定させるための再編・協業の強化、環境に優しい船舶の発注喚起、不公正な国際競争環境の除去等が必要であると考えております。更に、中期的には、現場での生産力を持続的に高めつつ、業界を結集して遠隔操船（自動運航船）、温室効果ガス（GHG）大幅削減船等の海運のニーズを先取りした船舶やサービスの提供等の非価格競争力を強化する必要があると考えております。

このためには、各社毎の努力を続けることは、勿論の事ではあるが、中韓に比べて、各社のリソースが、減少しているため、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化と復活等、業界としての最大限の自助努力を行うこととしておりますが、これだけでは十分でなく、緊急に、不公正な国際競争の是正等に資する国からの船舶の発注喚起や大型研究開発に対する助成、集約化に係る支援が不可欠であると考えております。

つきましては、下記について、本審議会での議論、政府の予算要求への反映、新たな制度的な枠組み作り等を賜りたく、宜しくお願い申し上げます。

記

① 仕事量の確保を図るための民間船舶、官公庁船の発注増加への支援

我が国の海運・造船事業者の国際競争力の維持・向上に資する船舶特償制度などの海運税制等の既存制度の最大限の活用や制度の拡充を図り（注１）、地球温暖化対策を加速し、我が国造船業の仕事量確保のための民間船舶の発注の増加を目指すとともに、日本の安全保障を強化するための巡視船、艦艇の建造予算や地方自治体の漁業取締り船・災害支援船等の官公庁船の発注の増加を図るための建造予算の確保への支援

注１）海外交通・都市開発事業支援機構等の政府系金融機関による出融資制度の拡充（制度への助成を含む）、要件の緩和、手続きの迅速化、特償等の海運税制の延長・拡充、長期的利用を可能にする施策等。

② 企業の連携、再編等に伴う集約化、生産性向上等資金への支援

中韓の造船企業の巨大化等が進む中で、国際造船市場で生き残るためには、造船企業間の資本提携等の企業の連携・再編等を進めて行く必要がありますが、このための集約化（リストラを含む）、生産性向上投資等に必要な資金の確保を図るために、既存制度の最大限の活用や融資条件の緩和等の制度の拡充（注２）への支援

注２）日本政策投資銀行等の政府系金融機関による出融資制度の拡充（制度への助成を含む）、要件の緩和、手続きの迅速化、集約化に伴う登録免許税等の減免、国・地方自治体からの助成、生産性向上対策としての設備投資に係る固定資産税の減免等の税制上の措置等。

③ 大型研究開発及び海洋開発促進への支援

(1) GHG ゼロエミッション等の大型研究開発に対する支援

我が国造船業が将来にわたり、中韓に対する技術的な優位性の維持や地球温暖化対策等への貢献を果たすため、今後、造船会社、舶用・エンジンメーカーや

海外エンジンメーカー等を結集して、GHG ゼロエミッション、無人運航船の開発等の大型の研究開発を行う予定にしております。

これらの研究開発や連携・結集に対する補助金の支給等の支援、開発が完了した後の海運会社、船主への普及促進へのインセンティブの付与、将来の開発成果に対する税の取扱い等（注３）についての支援

注３）海外交通・都市開発事業支援機構等の政府系金融機関による出融資制度の拡充（制度への助成を含む）、要件の緩和、手続きの迅速化、特償、固定資産税減免等の海運税制の延長・拡充等、税額控除等の研究開発税制の拡充等。

⑵ 海事産業への需要創出を図るための EEZ 内の海洋開発の促進への支援

将来の日本の経済発展に大きく寄与し、我が国造船業が持っている技術を活用した需要創出策となる海底鉱物資源開発や浮体技術を活用した洋上風力発電、海面利用の開発促進等の EEZ 内の海洋開発への支援

④ 公正な市場の確保

韓国政府による自国造船業支援に係るWTO提訴等公正な国際競争環境の整備に向けた支援

⑤ つなぎ資金の確保

新型コロナウイルスの影響を受け、建造船舶の引き渡しの遅延、新規商談のストップ等が生じており、①～④の対策効果が出て来るまでの間の「つなぎ」の運転資金の確保への支援

以上