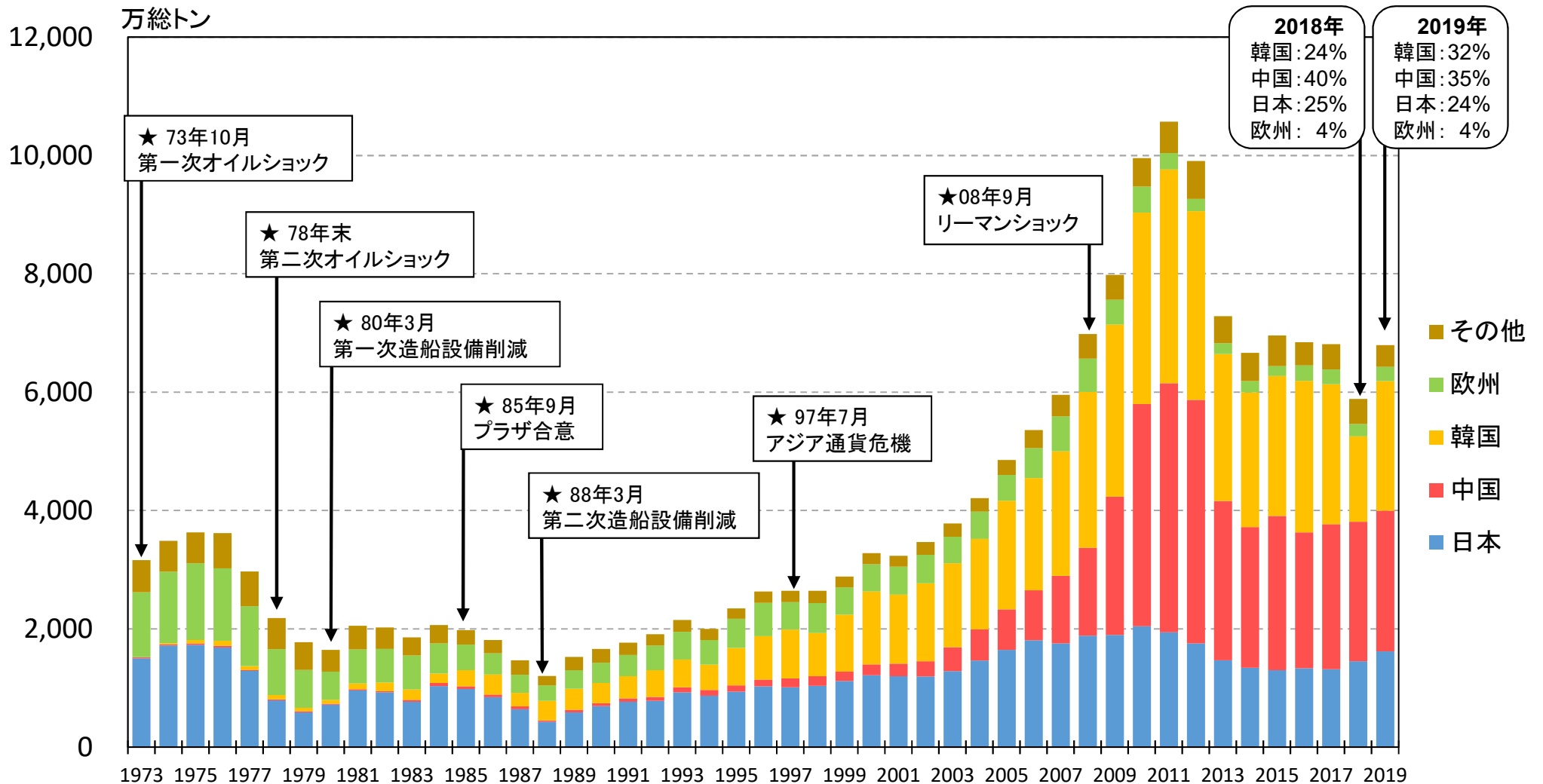


造船業の現状と課題

- 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。

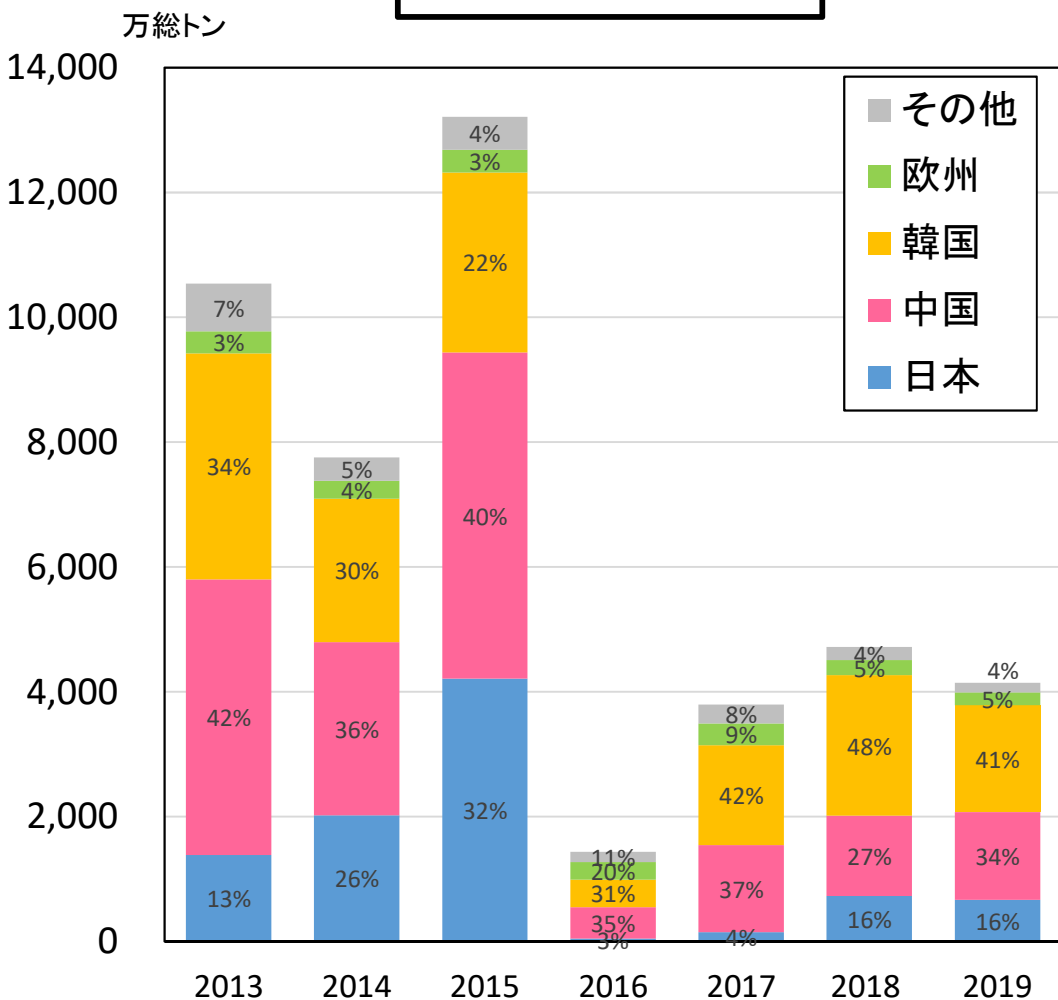
世界の新造船建造量の推移



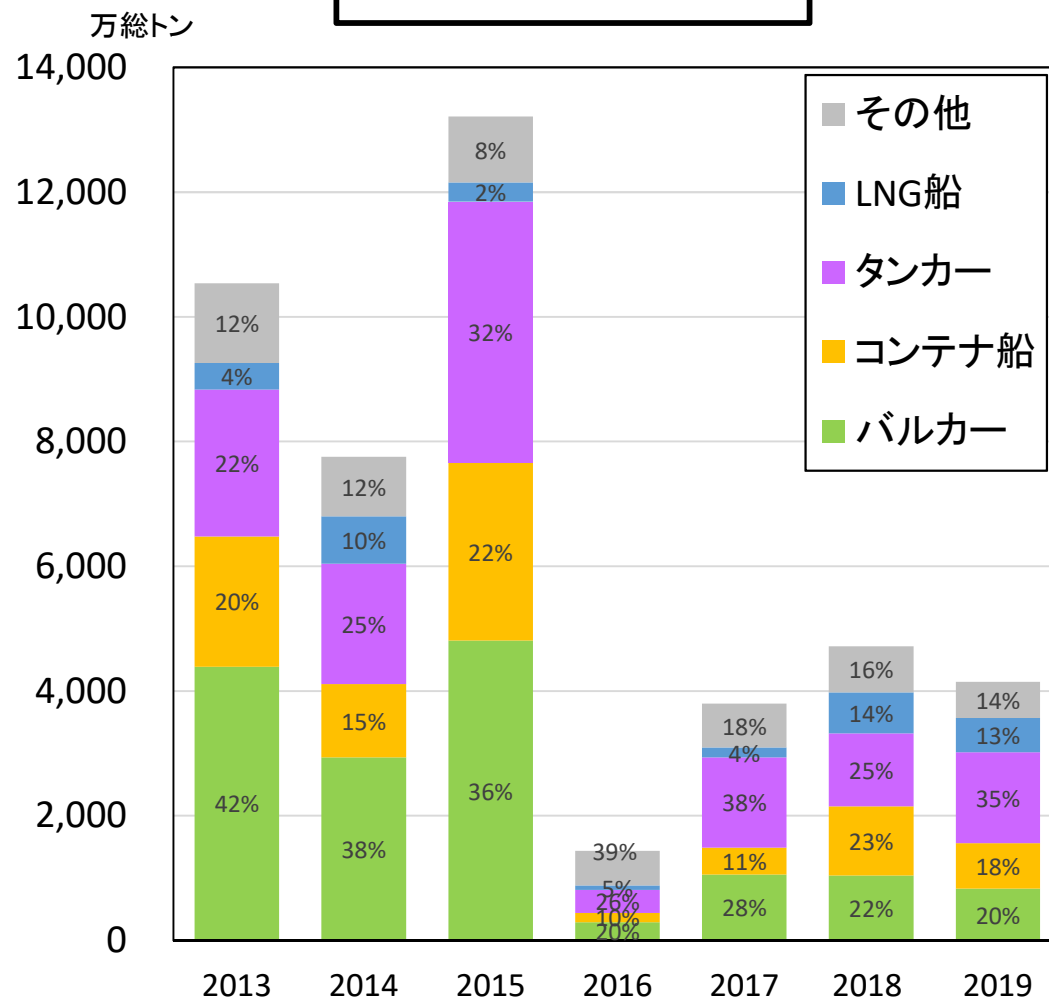
世界の新造船受注量の推移

- 2019年の世界の新造船受注量は、2018年と比べ減少(12%減)している。
- 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



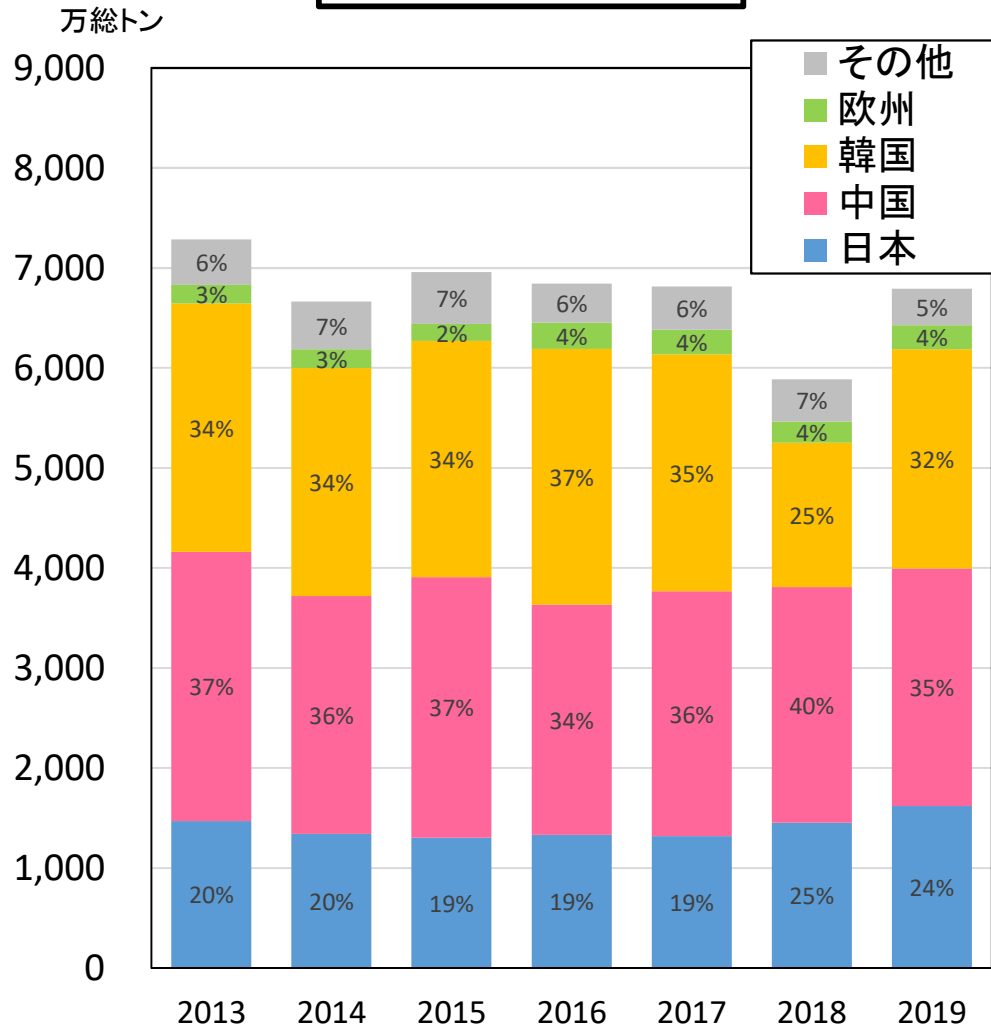
船種別



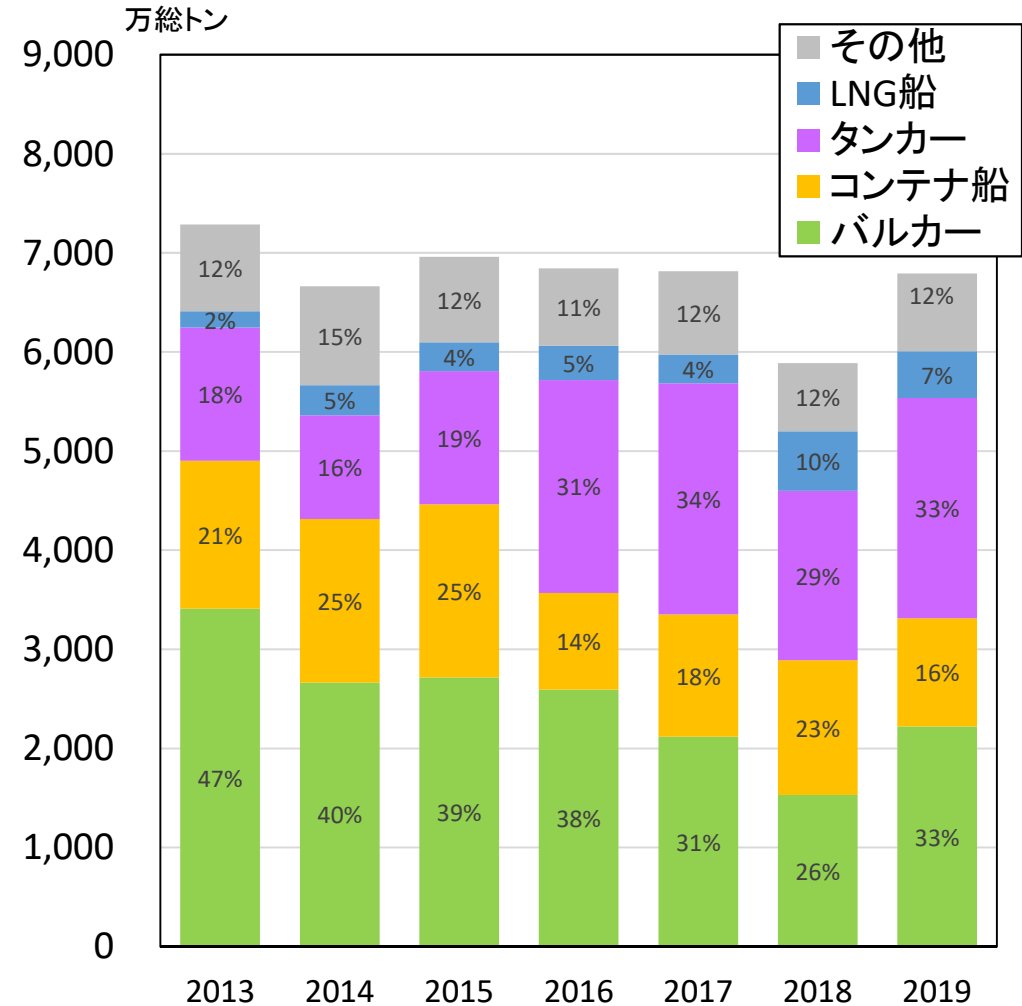
世界の新造船建造(竣工)量の推移

- 2019年の新造船建造量は、2018年と比べ増加(15%増)。
- 船種別では、バルカーとタンカーの建造量が増加(2018年比バルカー45%、タンカー30%増)。

建造国別

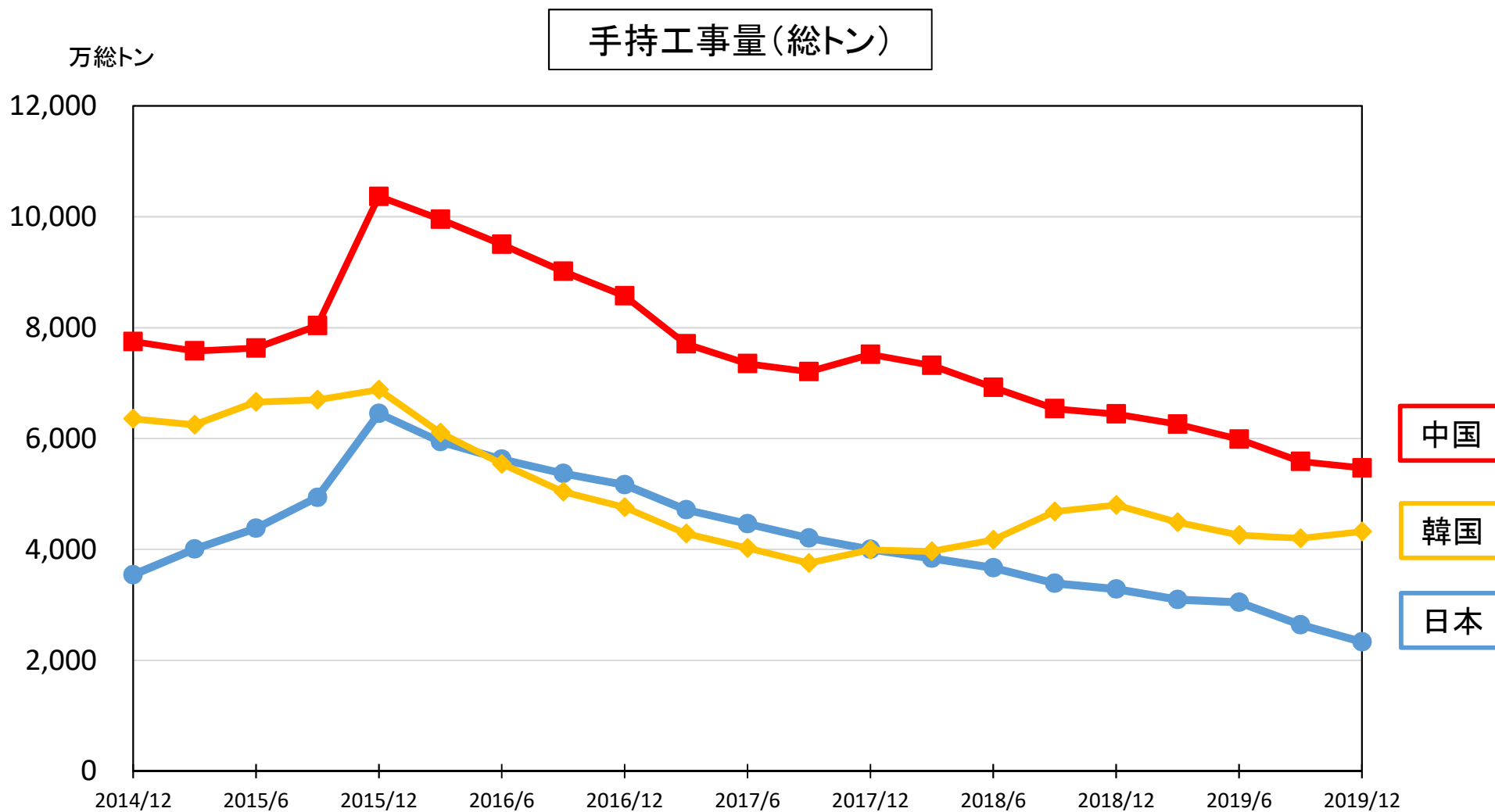


船種別



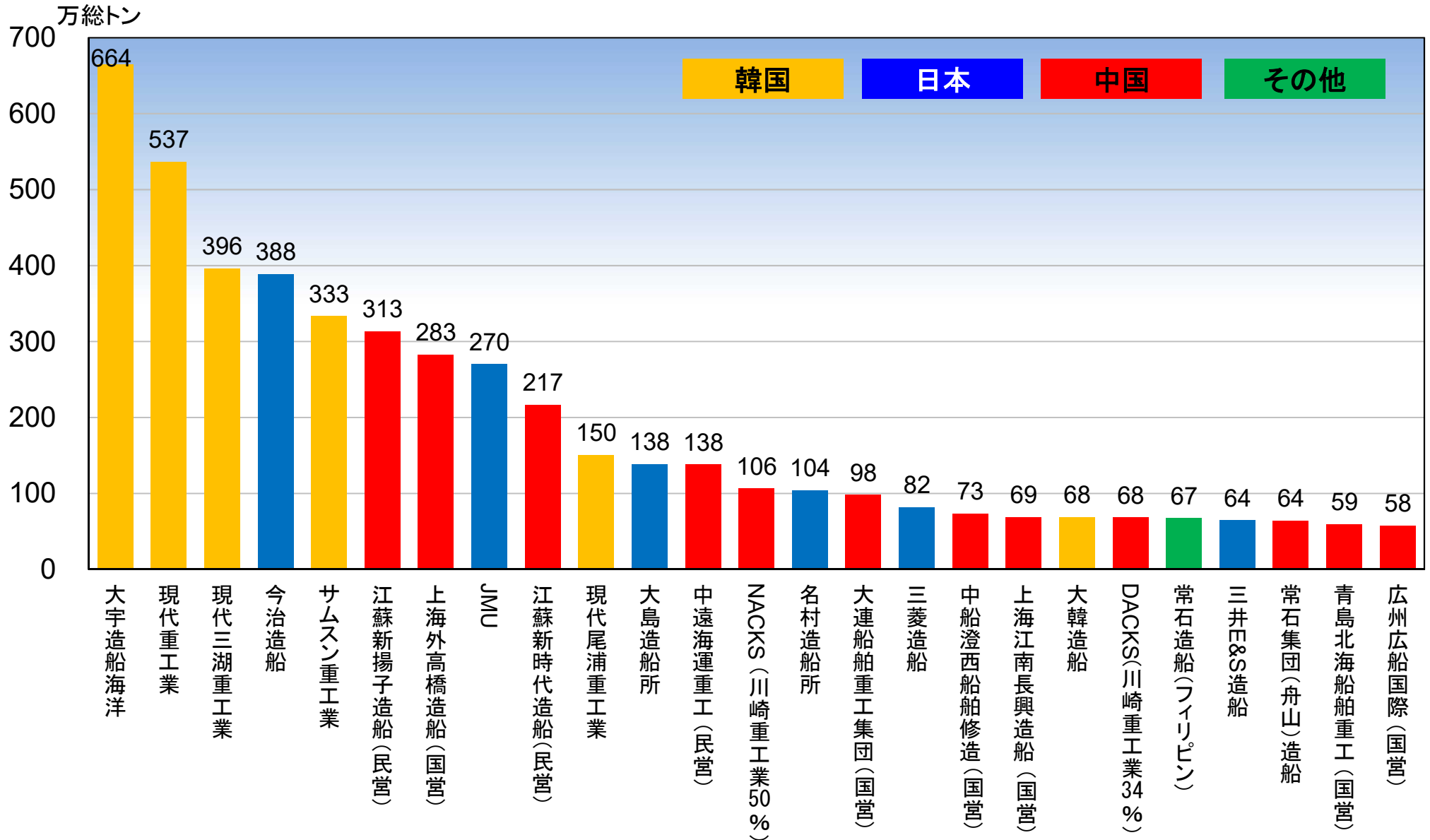
日中韓の手持工事量の推移

- 手持工事量(総トン)について、受注量低迷から、日中韓ともに2019年から減少基調にある。



造船企業別竣工量ランキング(2019年)

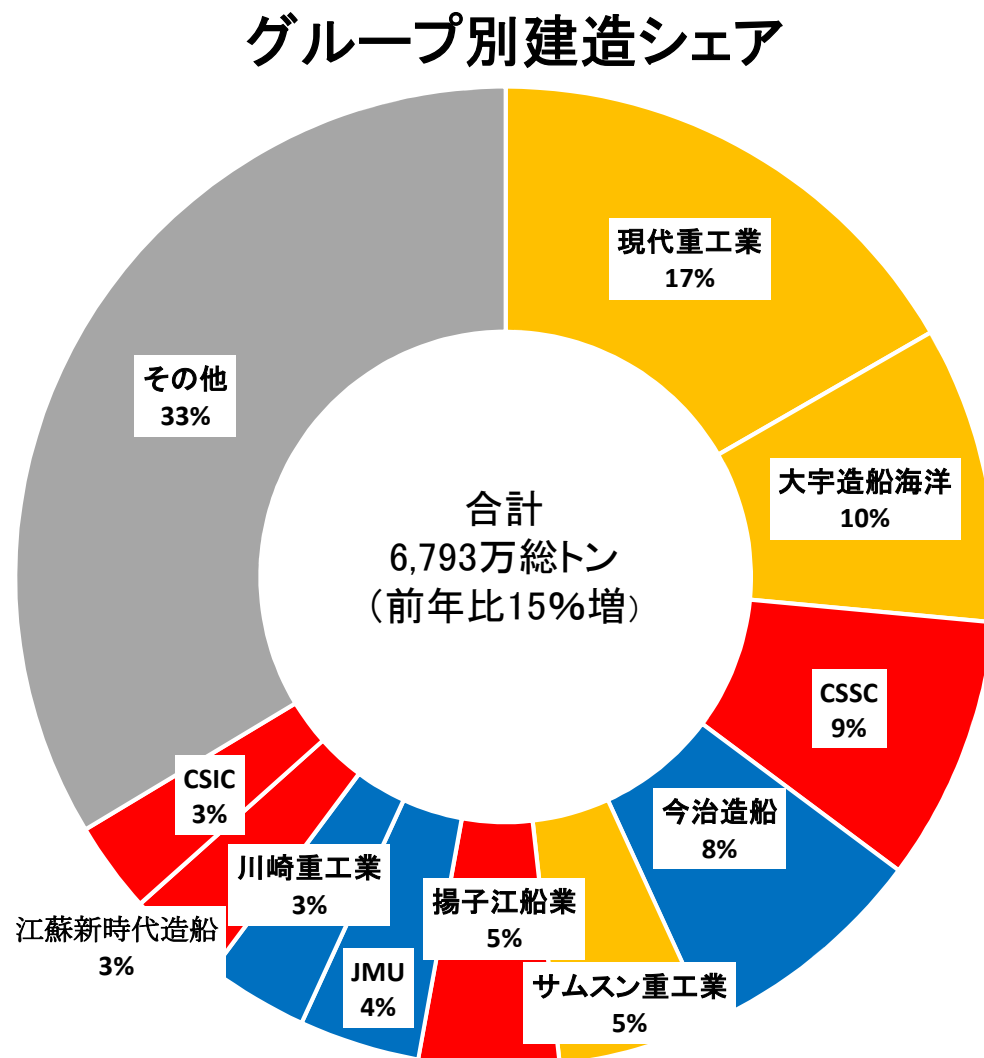
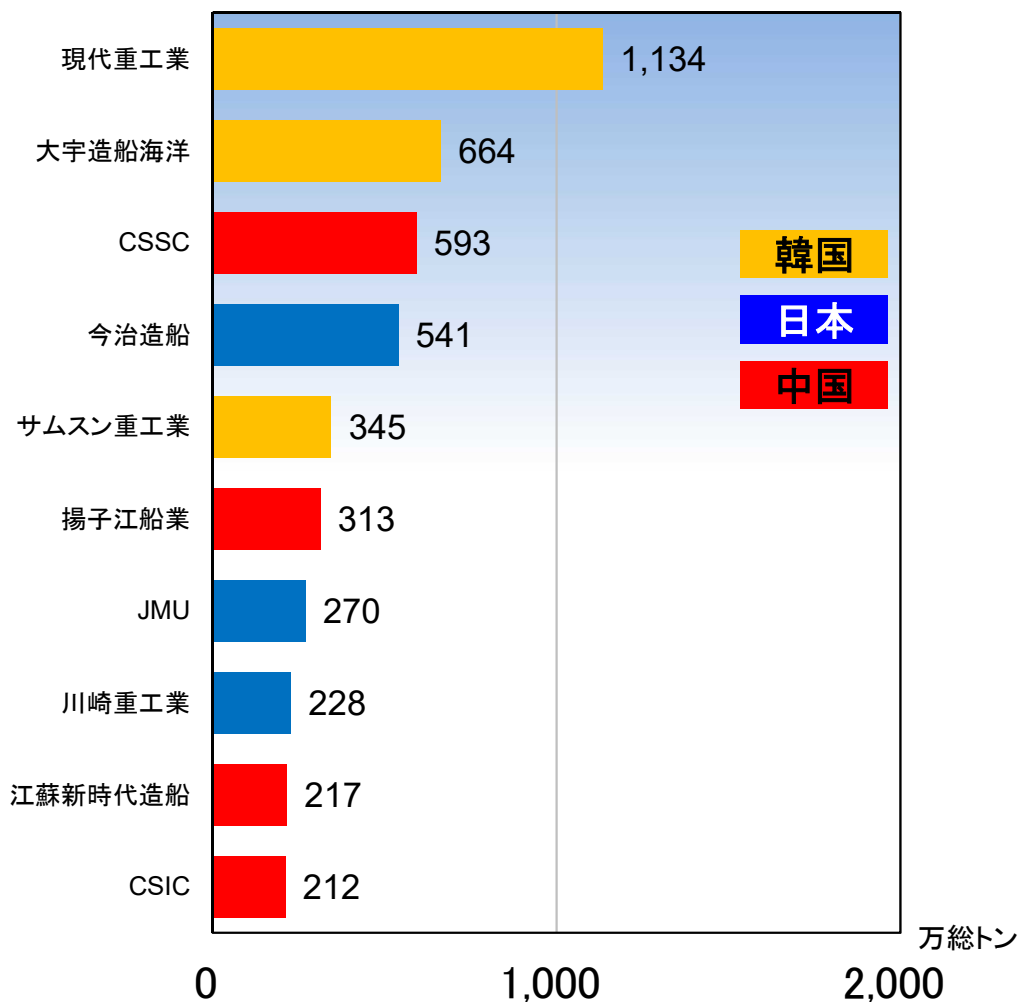
- 2019年建造量において、日本造船企業は今治造船(世界4位)、ジャパン マリンユナイテッド(世界8位)などが上位に位置している。



・グループ会社の合算は行わず、法人単体の建造量を示している。

造船企業グループ別竣工量ランキング(2019年)

● 2019年建造量上位10グループのうち、日本造船企業グループは、今治造船(世界4位)、ジャパン マリンユナイテッド(世界7位)、川崎重工業(世界8位)が入っている。

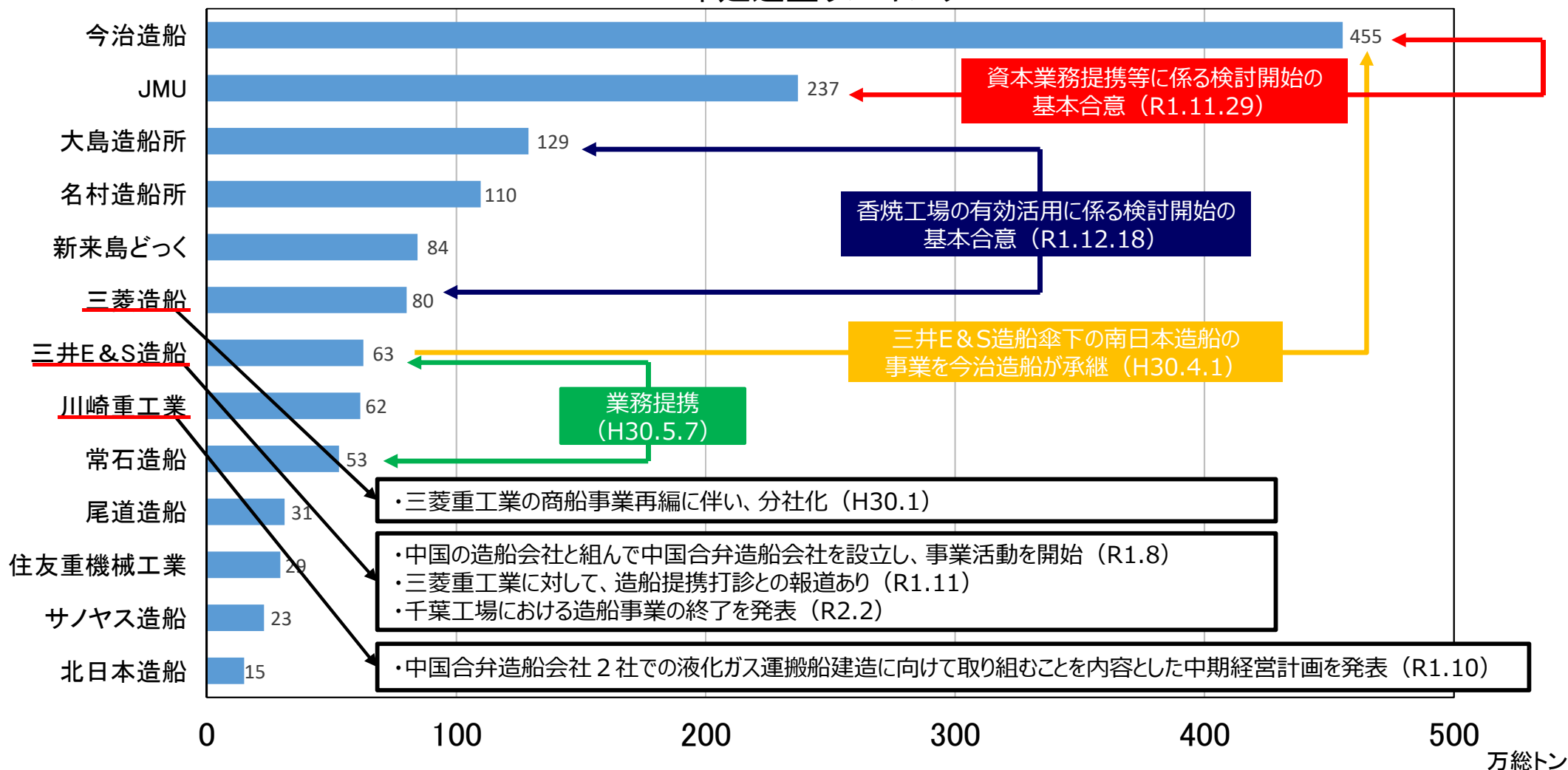


- ・現代重工業は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ピナシンを含む
- ・CSSCは、上海外高橋造船、滬東中華造船、上海江南長興造船他7社を含む
- ・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえず造船、多度津造船、南日本造船を含む
- ・サムスン重工業は、サムスン重工(寧波)を含む
- ・川崎重工業は、中国の南通中遠川崎船舶工程(NACKS)、大連中遠川崎船舶工程(DACKS)を含む
- ・CSICは、大連船舶重工集団、青島北海船舶重工他5社を含む

日本造船業界の再編等の動き

○ 近年、海運市況の低迷や船腹量過剰による建造需要低迷から、中国、韓国との競争が激化しており、日本造船業界では、競争力強化等に向け、業務提携や分社化等の動きが活発化。

2018年建造量ランキング

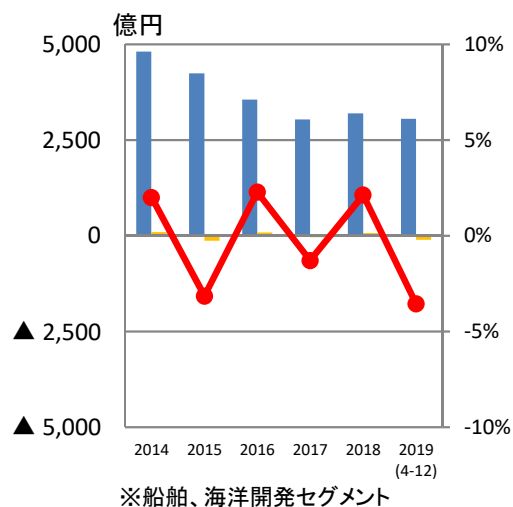


※ 今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえず造船、多度津造船、南日本造船を含む
 ※ 名村造船は、函館どっく、佐世保重工を含む
 ※ 新来島どっくは、新来島波止浜どっく、新来島豊橋造船、新高知重工を含む
 ※ 三井E&S造船は、新潟造船、四国どっくを含む
 ※ 尾道造船は、佐伯重工業を含む

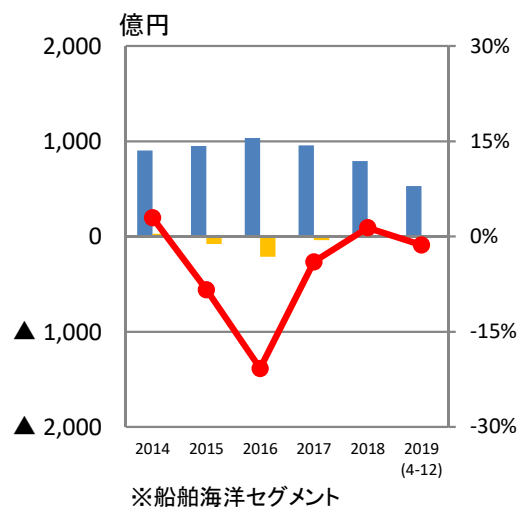
日本の主要造船会社の財務状況

- 日本の主要造船所（造船部門の損益を四半期ごとに発表している7社）の2019年度第3四半期決算は、為替の円高、資材費の増加などの影響で損益が悪化し、6社が赤字を計上。新造船マーケットが本格的に回復していないなど厳しい環境が続く見通し。

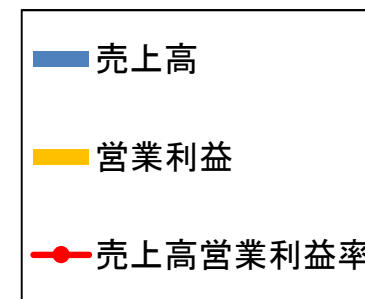
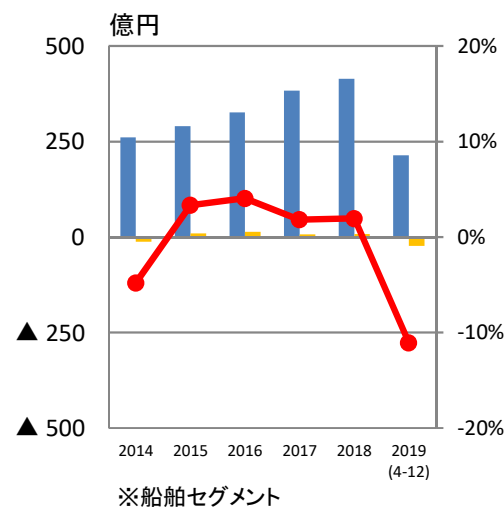
三井E&S造船(株)



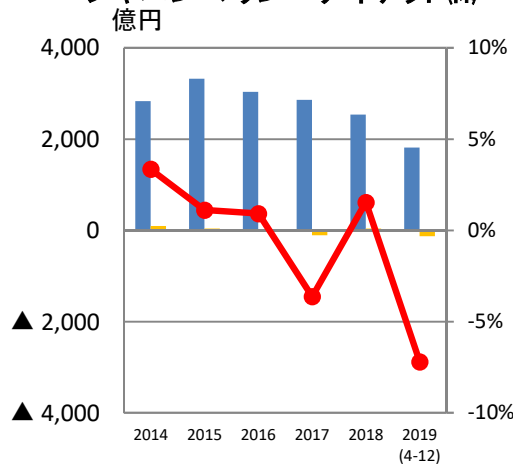
川崎重工業(株)



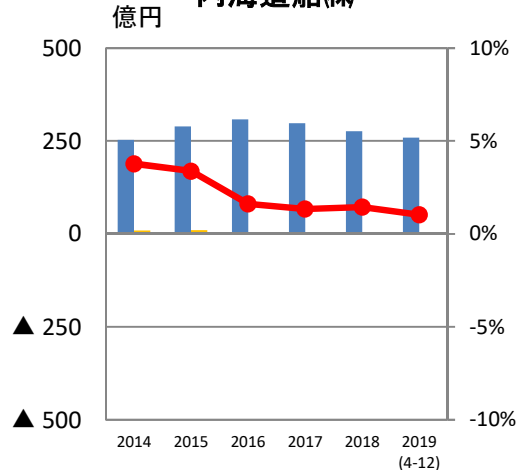
住友重機械工業(株)



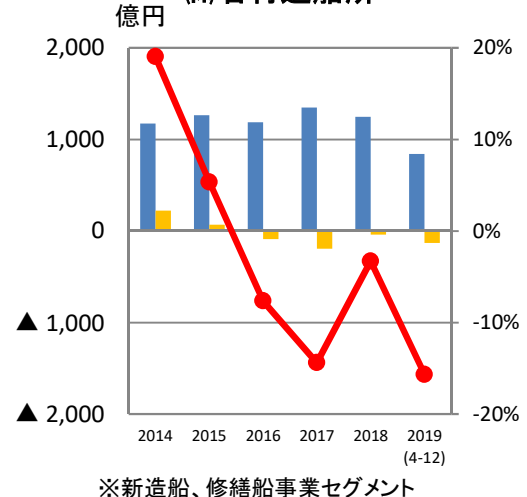
ジャパン マリンユナイテッド(株)



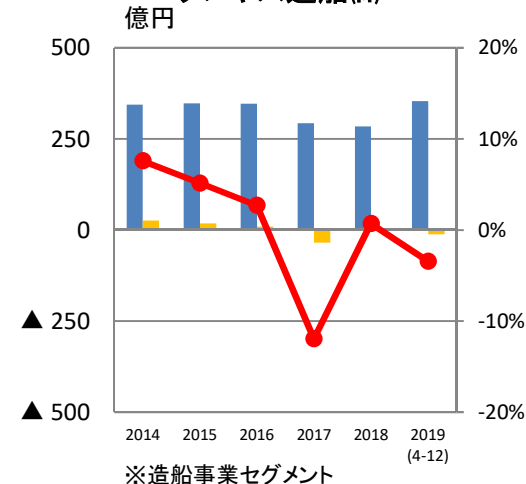
内海造船(株)



(株)名村造船所



サノヤス造船(株)



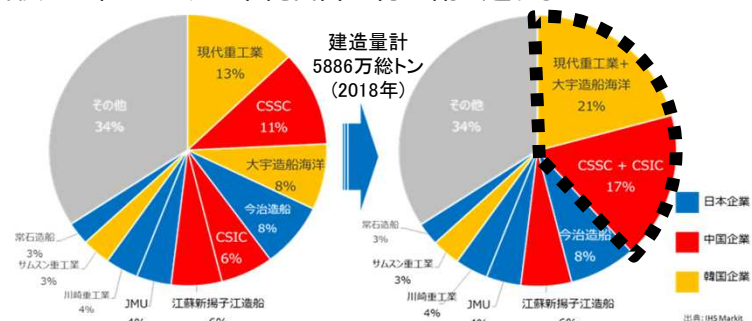
※三菱重工業は、造船部門の損益非公開。株式非上場会社である、今治造船、大島造船所等については年度決算のみ公表。

出典：各社ホームページ等

産業構造の変化と厳しさを増す競争環境

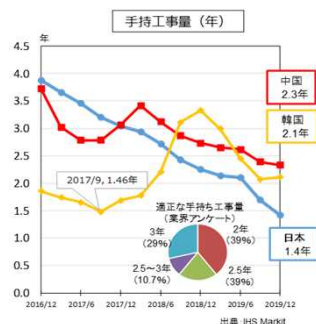
中韓の巨大造船企業の誕生

- 2019年、中国・韓国の各1,2位企業が統合に合意
- 統合後の2社のシェアの単純合計は約4割に達する



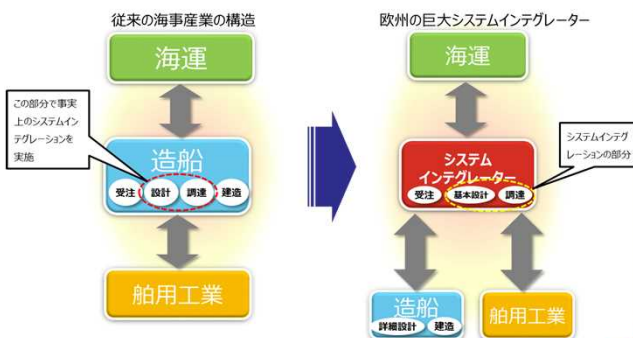
危険水準に突入した手持工事量

- 中韓企業による低船価受注もあり、日本造船業は受注に苦戦
- 手持ち工事量は危険水準といわれる2年を切る



デジタル化の進展と欧州巨大システムインテグレーターの台頭

- 欧州では船舶の基本設計や調達等を握る巨大システムインテグレーターが台頭
- デジタル化が進展 (船舶の付加価値領域が情報処理・ソフトウェア分野に拡大)



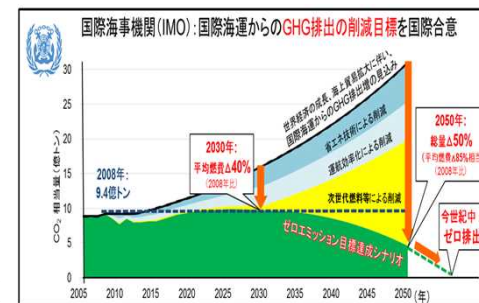
新型コロナウイルス感染症による難局

- 感染症の流行による人流・物流の停滞に伴う建造・引渡しの遅延、商談の停止
- 海運市況の悪化、船舶需要の減少のおそれ

課題解決に向けた海事産業の貢献が求められる分野

地球温暖化の防止

- 世界のGHG(温暖化効果ガス)排出の2% (ドイツ分相当) を占める国際海運からの排出を大幅に削減することに、IMOで合意



内航海運の労働環境の改善等

- 内航海運の安定的輸送の確保のため、船員の確保・育成、働き方改革の推進、内航輸送の生産性向上等が喫緊の課題

具体的取組の方向性

企業間連携・協業・統合の促進

- 共同会社設立、企業買収、輸出促進等のため、政府系金融機関による出融資の活用を検討
- 船舶建造サプライチェーン全体で、設計・生産情報をタイムリーに共有できる仕組み作り等の推進

デジタル化時代に対応した産業構造への転換

- 産業構造の変化を促進し、「勝てる」分野の技術力向上に資するトップランナーに対する研究開発の促進
- 日本企業に強みのある「サブシステム」をコアに、オープン・クローズ戦略を踏まえた国際規格化、標準化の推進

官公庁船分野の基盤強化に向けた海外展開の推進

- 官民連携しての案件形成の取り組みの加速、ODAの活用強化、海外規格に対応できる基準、認証体制の整備等

ゼロエミッション船の実現による地球環境問題への貢献

- 就航船向けの国際的燃費規制制度の導入(短期対策)、世界に先駆けたゼロエミッション船の開発と2028年頃の実船導入



内航海運の課題解決への貢献

- 陸上からのサポート、電動化の促進、収集データの運航改善や船舶検査への活用

我が国の経済安全保障を支える造船・船用工業の事業基盤確保

- 我が国海運への高性能・高品質な船舶の供給体制を確立するための支援措置や制度の整備についての検討