

# 造船市場の現状

---

国土交通省 海事局  
平成29年12月

## 1. 世界の造船市場

ポイント	該当ページ
近年、建造量はあまり変動は見られないが、先行指標である受注量は2016年に激減(対前年比約79%減 シェア:日本14% 韓国28% 中国34%)2017年は全体として回復基調であるが依然として厳しい状況(対前年比約32%増 シェア:日本7% 韓国48% 中国26%)	P3,4
消費者物価指数を基準とした船価の推移は近年減少傾向にあり、ハンディサイズバルカー以外は、2011年以降で最も低い水準	P10

## 2. 日本の造船業

ポイント	該当ページ
日本の総合重工系造船会社において事業体制の見直し	P16-18
造船業の就労者数は約81,000人(このほか別途外国人就労者約2,400人)であり、ここ10年は約80,000人前後で推移	P23
日本人技能者は10年前の高齢化構造から脱却	P24-26

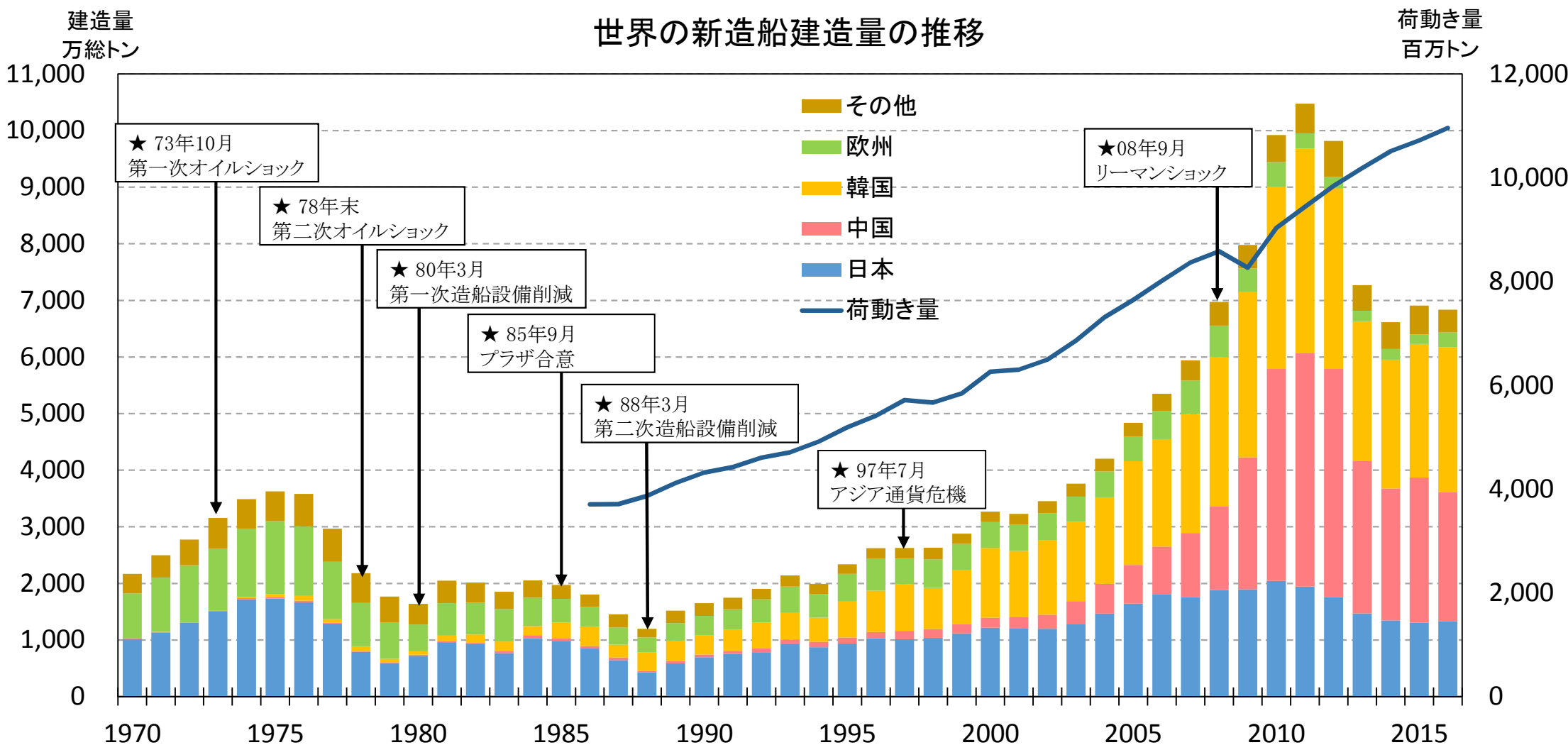
## 3. 競争相手国の造船業の動き

ポイント	該当ページ
韓国、中国では造船業への公的支援を実施(WTO補助金協定抵触可能性有り)	P33,34
ロット受注が増加。主に韓国が受注しており、日本は受注できていない	P37

# 1. 世界の造船業の概観

---

- 世界の海上荷動き量は、リーマンショック(2008年秋)の翌年に、前年比で減少したものの、基本的には世界経済成長率と連動して増加。
- 世界の新造船受注量がリーマンショック以降に激減したため、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だ。

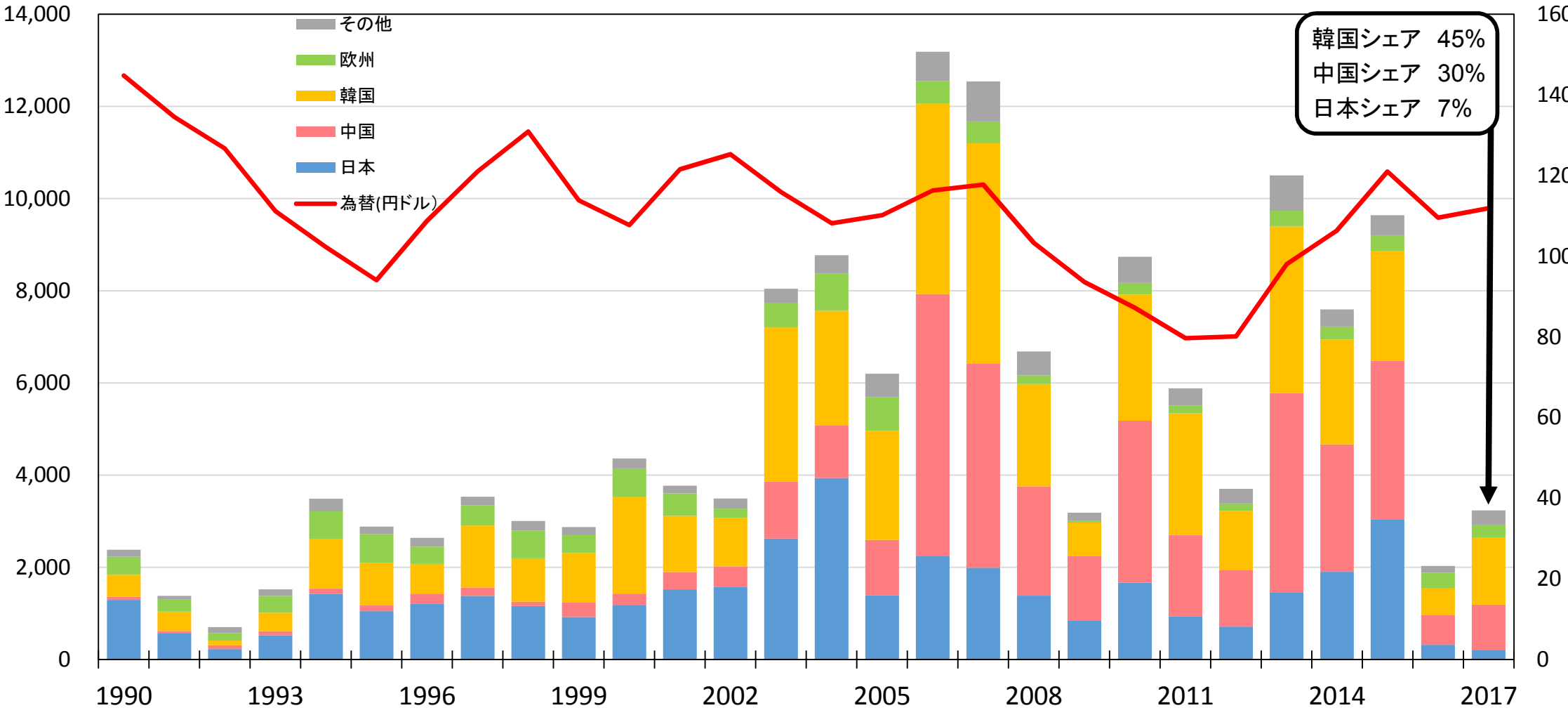


出典: 建造量 IHS Fairplay  
荷動き量 Clarksons

○ 近年、中国・韓国の受注量が減少していく中、円高是正にも支えられ、高性能・高品質の日本船への回帰によって、日本の受注量・シェアは急速に増加し、2015年は、韓国を抜き世界2位に浮上。

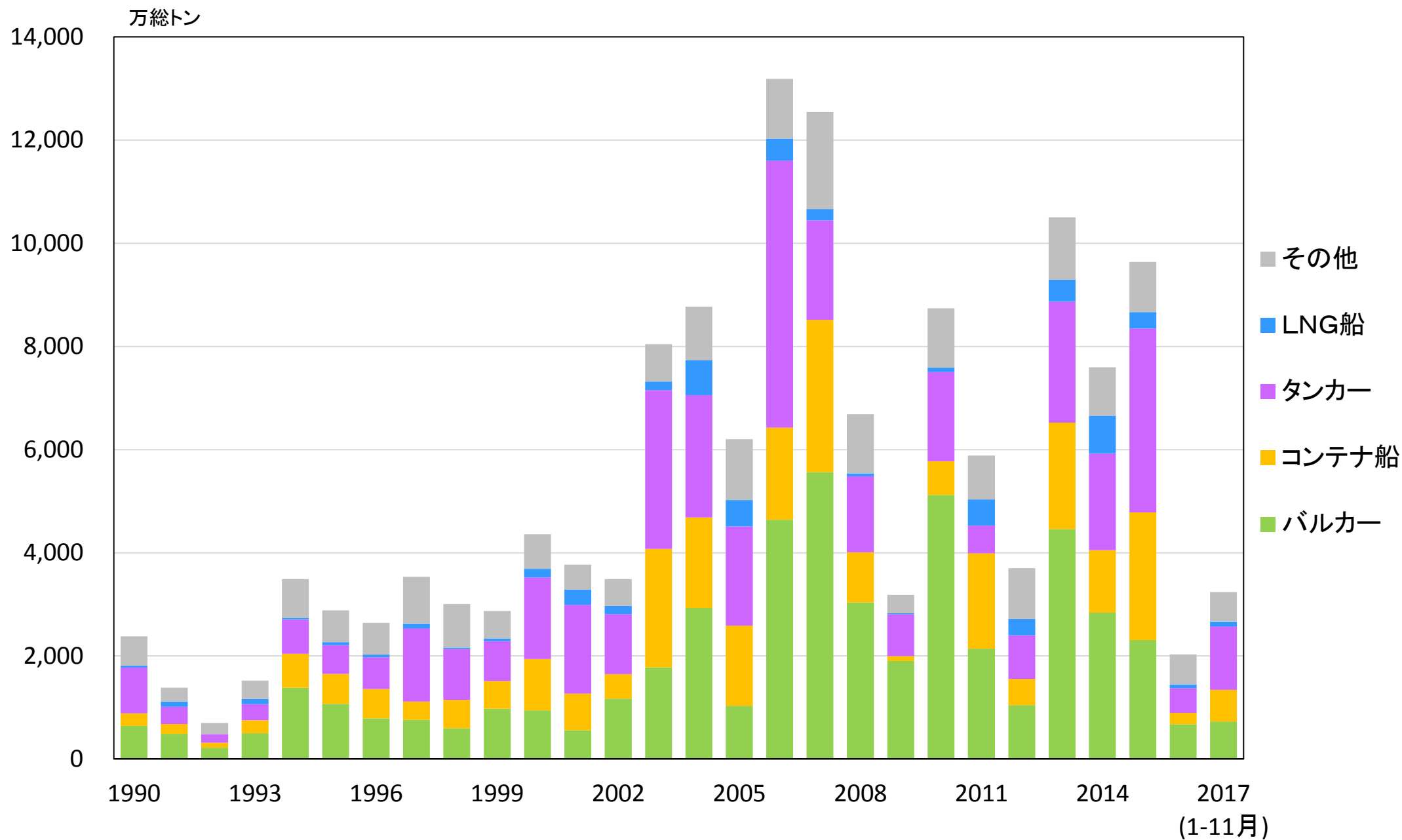
○ 2016年は海運市場の低迷等の影響により世界的に建造需要が低迷し、2017年は回復基調にあるもののいまだ低水準である上、日本のシェアは7%にとどまっている。

万総トン 受注量と為替レート(円/ドル)の推移 円/ドル



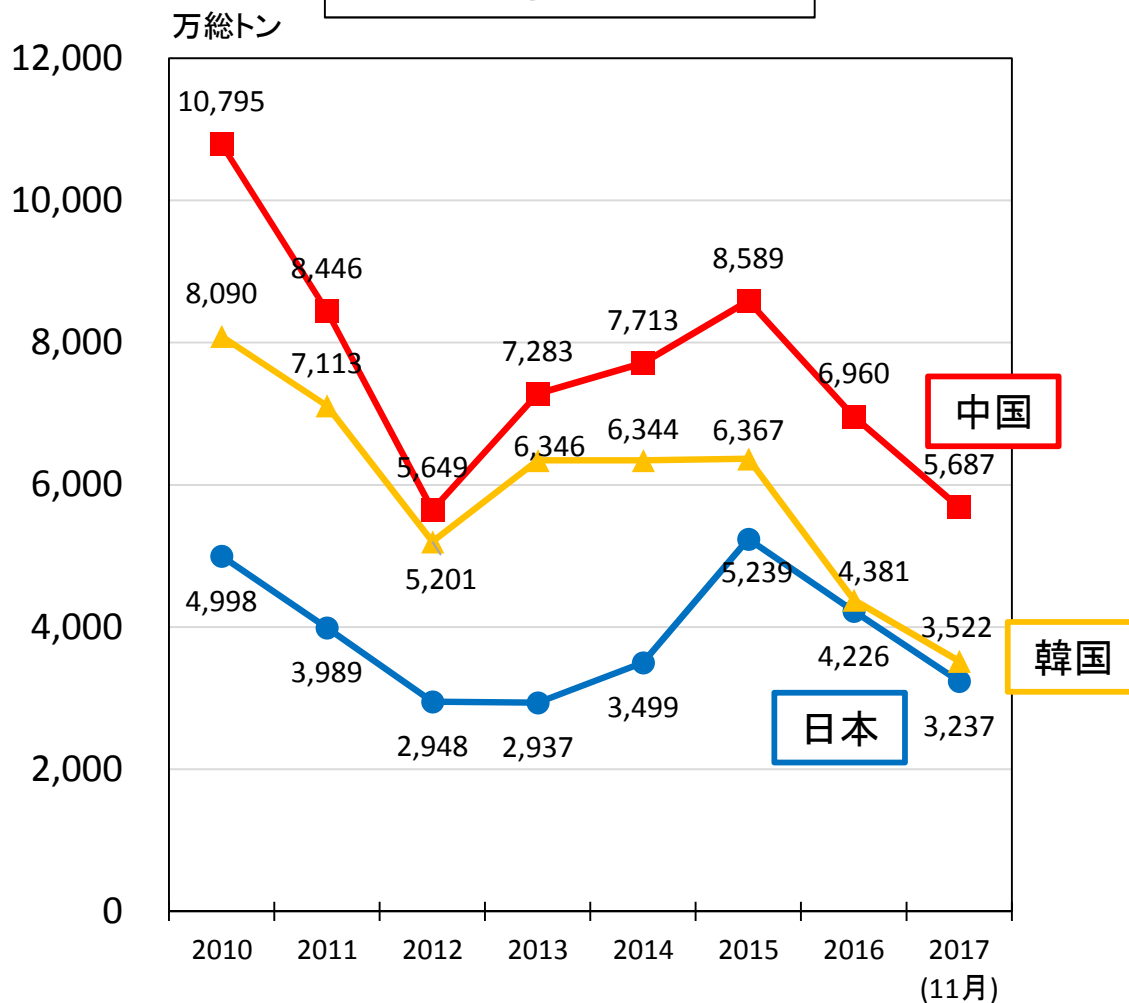
韓国シェア 45%  
中国シェア 30%  
日本シェア 7%

# 世界の受注量(船種別)の推移

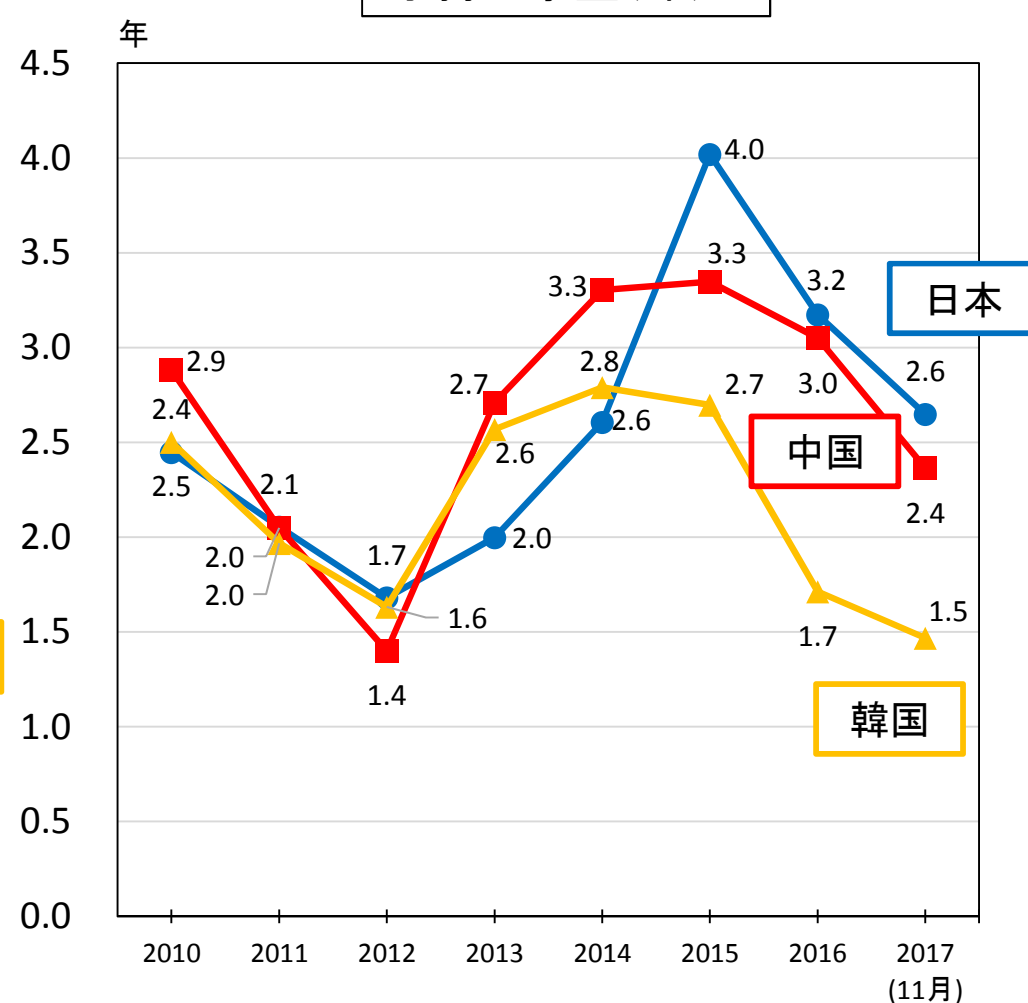


- 各国の手持工事量(総トン数ベース)は、受注量の低迷から継続して減少。
- 手持工事量(年数ベース)では、日本、中国が概ね2年超を確保している一方、韓国は1.5年分まで減少している状況だが、公的金融支援の効果もあり、今年に入り、大型タンカー、コンテナ船を中心に受注しており、危機を脱しつつある。

### 手持工事量(総トン)



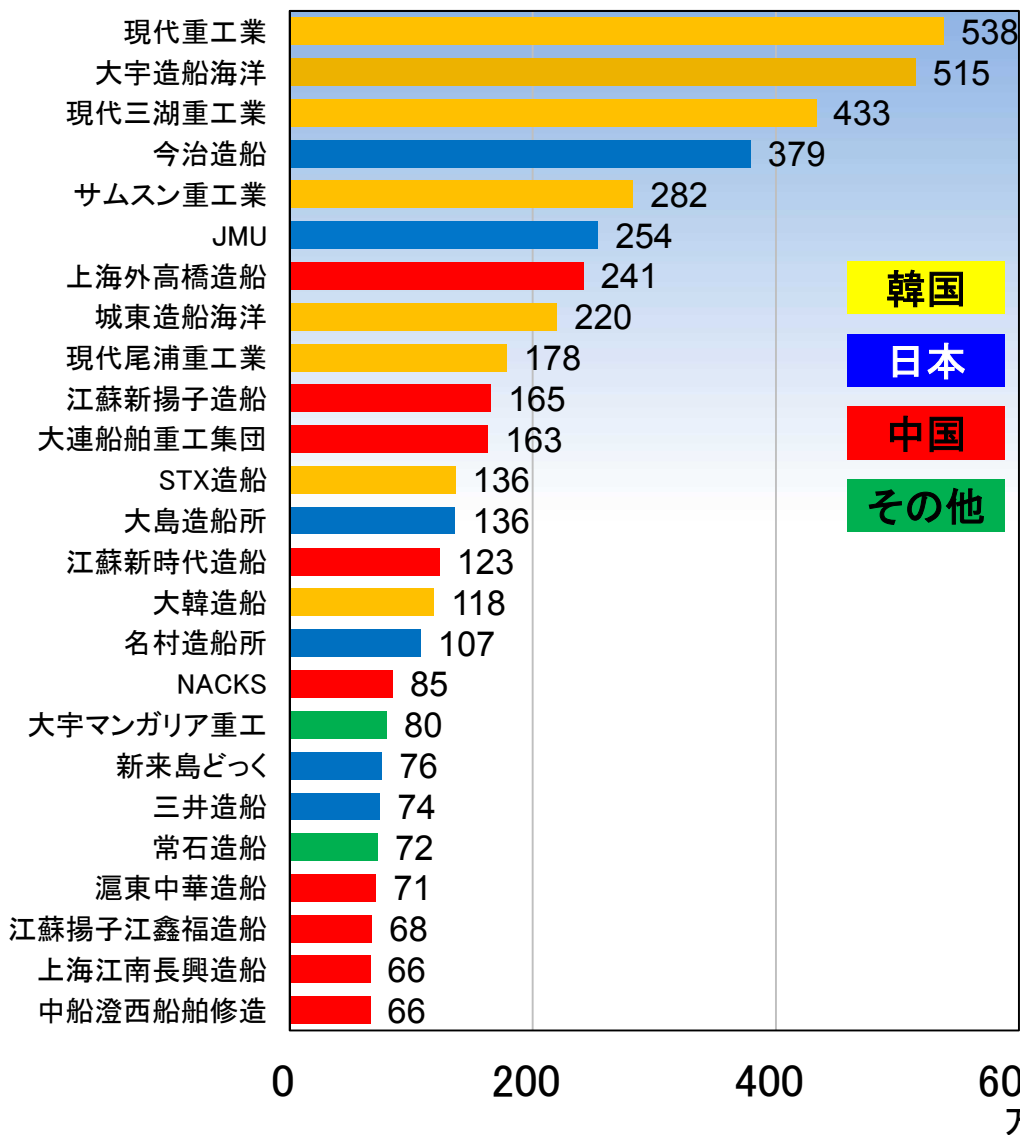
### 手持工事量(年)※



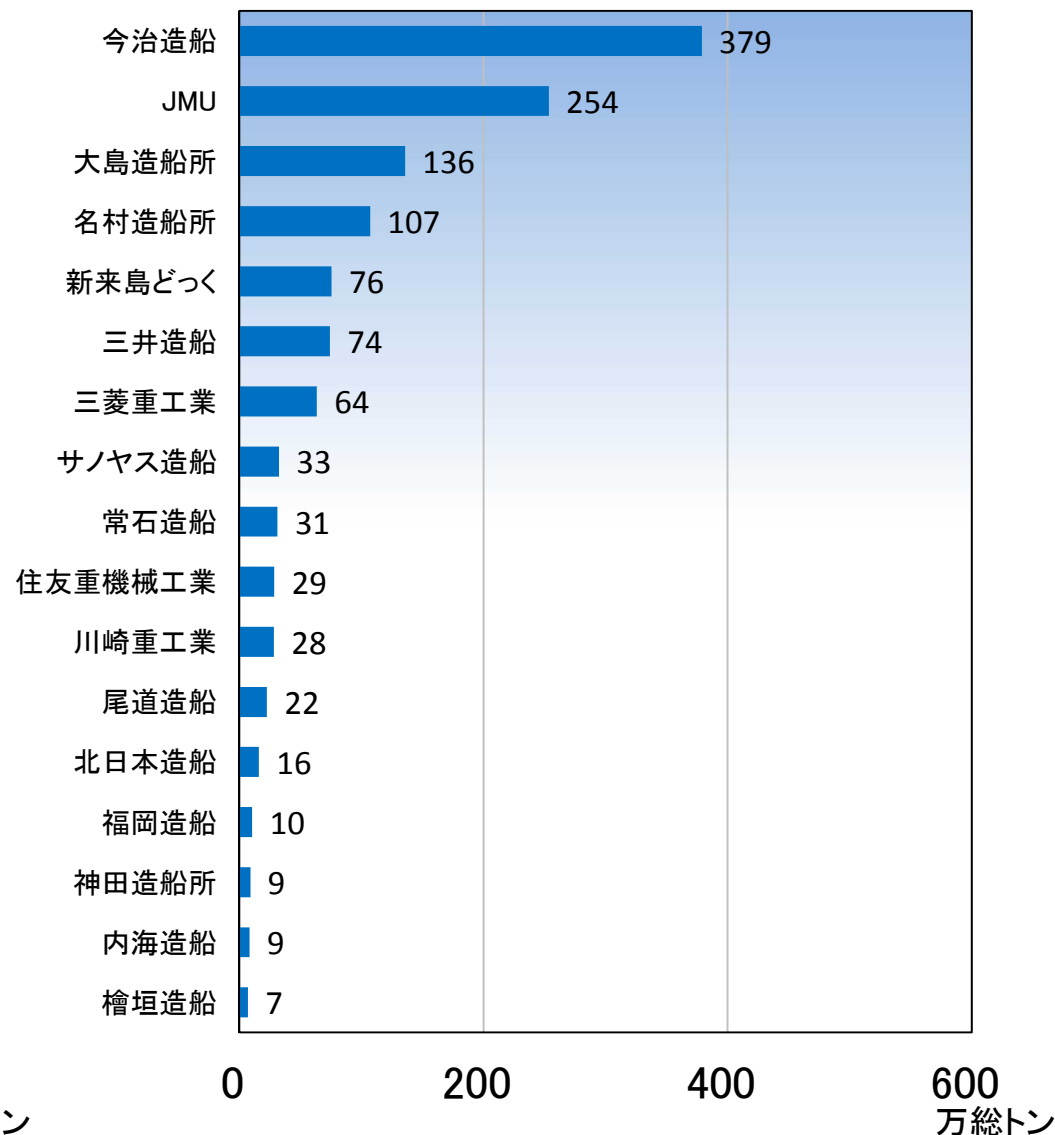
※ 手持工事量(年)は、手持工事量(トン)を過去12ヶ月の建造量で除したものの。  
出典: IHS Fairplay

# 造船企業別竣工量ランキング(2016年)

## 世界



## 日本



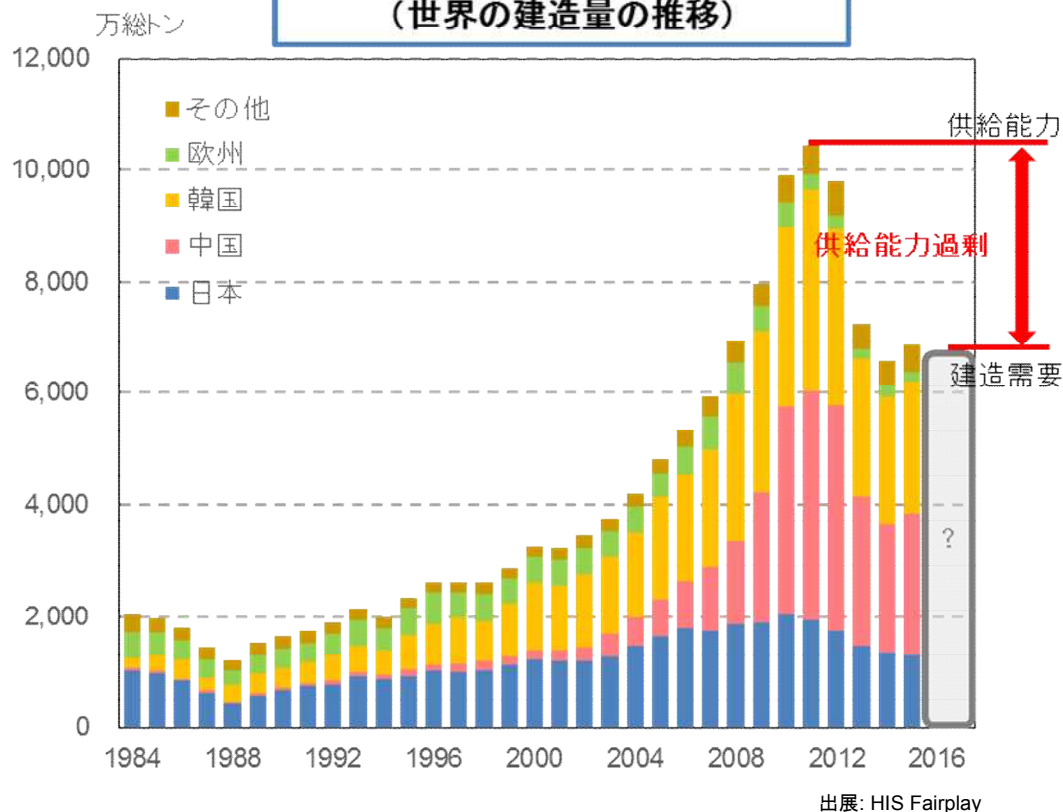
※・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえず造船を含む  
 ・三井造船は、新潟造船、四国どつく、南日本造船を含む

・名村造船は、函館どつく、佐世保重工を含む  
 ・新来島どつくは、新来島波止浜どつく、新来島豊橋造船、新高知重工を含む



- リーマンショック前の新造船の大量発注、その後の海上荷動きの低迷により、現在、世界的な造船供給能力過剰(Excess Capacity)に陥っている。これにより船価が低迷し、世界的に市場が悪化。
- 供給能力過剰問題の解決には、経営難に陥った造船所が市場から退出することが必須。しかしながら、韓国の政府支援等により、経営難に陥った造船所が生き延び、供給能力過剰問題は改善されていない。
- G20首脳宣言やOECD閣僚理事会議長声明において、市場歪曲の防止及び供給能力過剰問題の解決に向け、政府支援防止の重要性を指摘。

世界の造船業における現状  
(世界の建造量の推移)



## 2017 G20ハンブルク・サミット首脳宣言(抜粋)

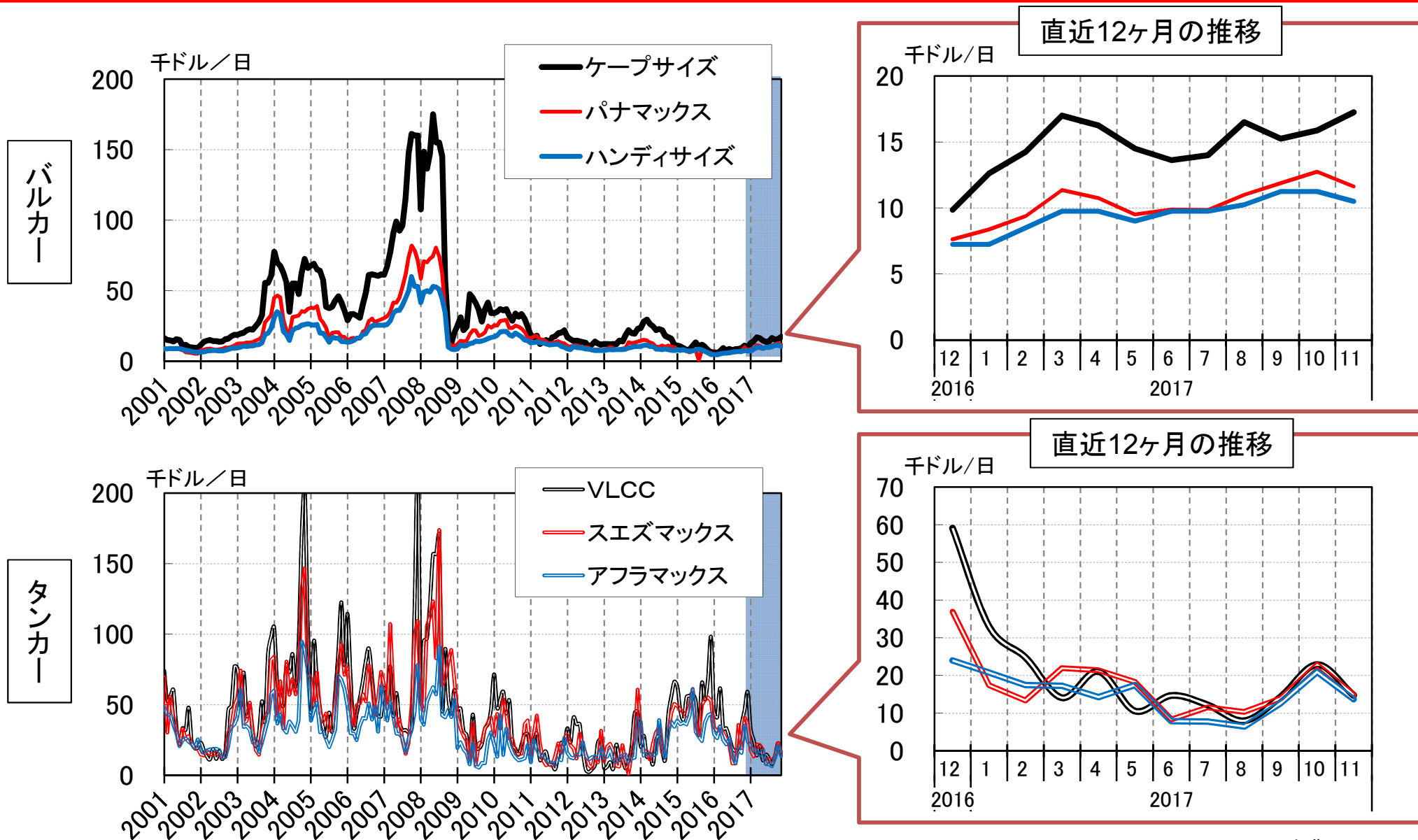
### 過剰生産能力

産業部門における過剰生産能力が国内生産、貿易及び労働者に与える継続的な負の影響を認識して、我々は、この地球規模の課題に対処する集団的な解決策を見出すための協力を一層強化することにコミットする。我々は、政府及び関連主体による市場歪曲的な補助金及びその他の支援措置の撤廃を緊急に求める。我々それぞれは、真に公平な競争条件を促進するような集団的解決策を実行するために必要な行動をとることにコミットする。

## 2017 OECD閣僚理事会議長声明(抜粋)

鉄鋼、アルミニウム及び造船を含む、影響を受けた全てのセクターにおいて、過剰生産能力に対処するための緊急、集団的かつ効果的な行動を要請。

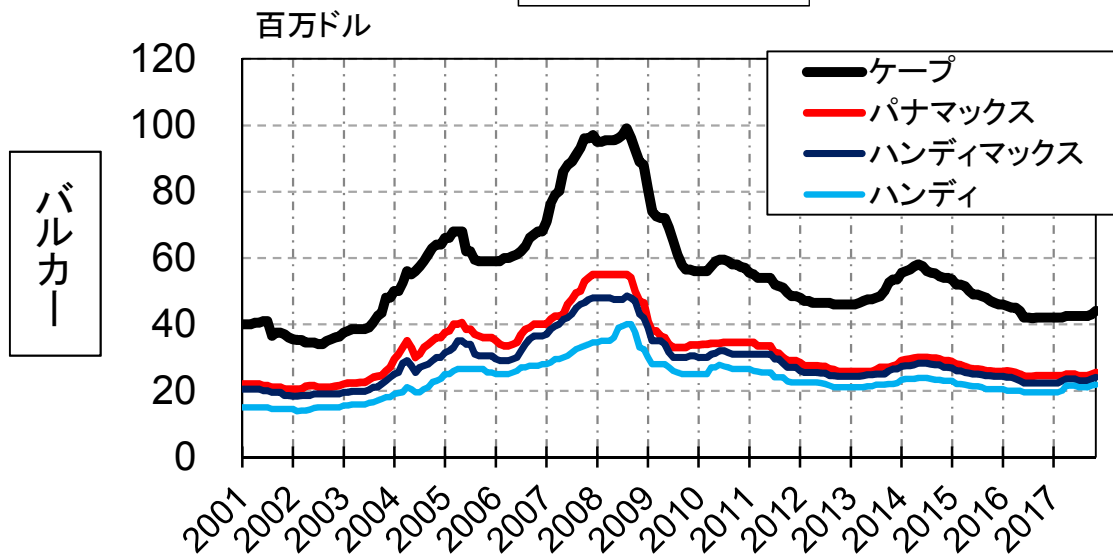
- バルカー運賃は、依然として低い水準であるが、小幅ながら上昇傾向。
- タンカー運賃は、季節要因等による変動が大きく、2016年12月より低下傾向に転じている。



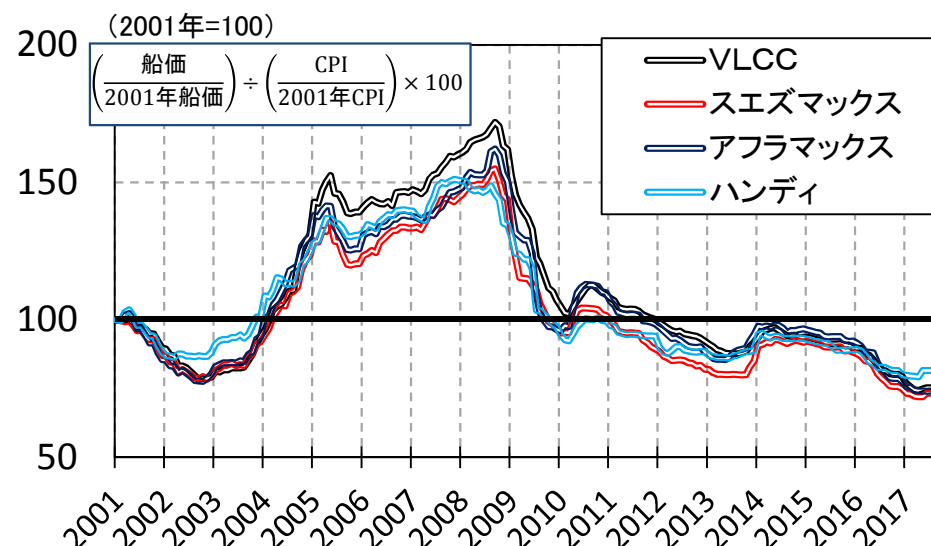
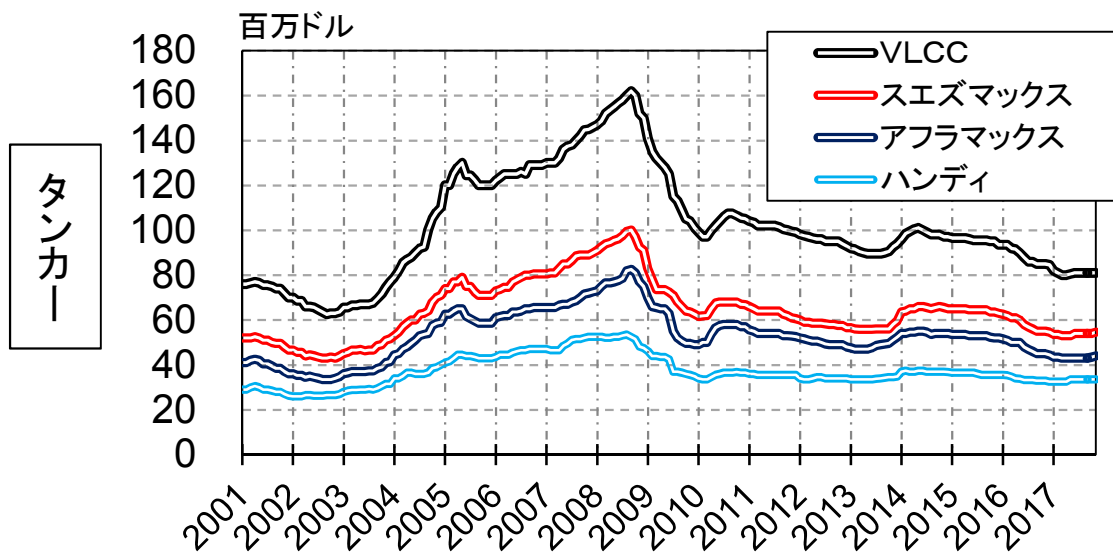
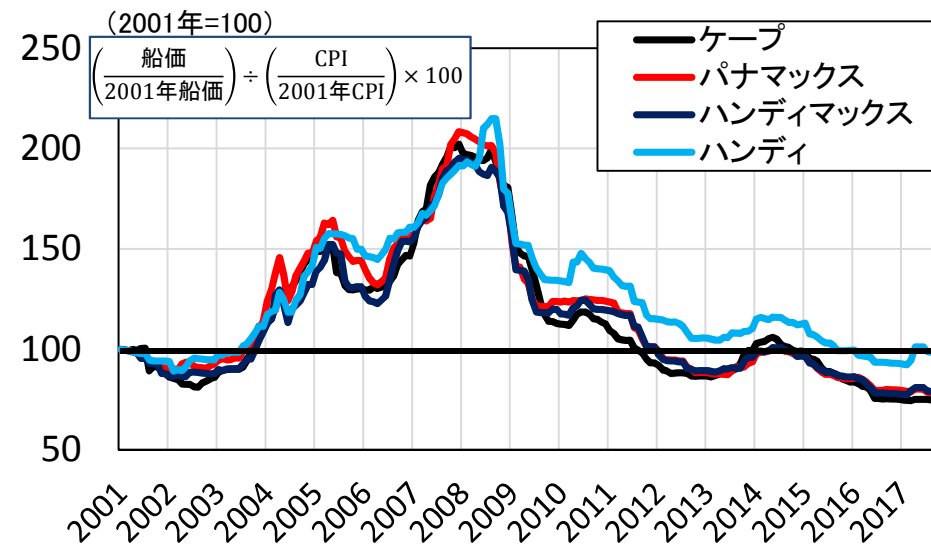
# 新造船受注船価の推移

- 近年、バルカー、タンカー共に船価は、低い水準で推移。
- CPI(消費者物価指数)を基準とした船価の推移は近年減少傾向にあり、ハンディサイズバルカー以外は、2011年以降で最も低い水準。

船価の推移

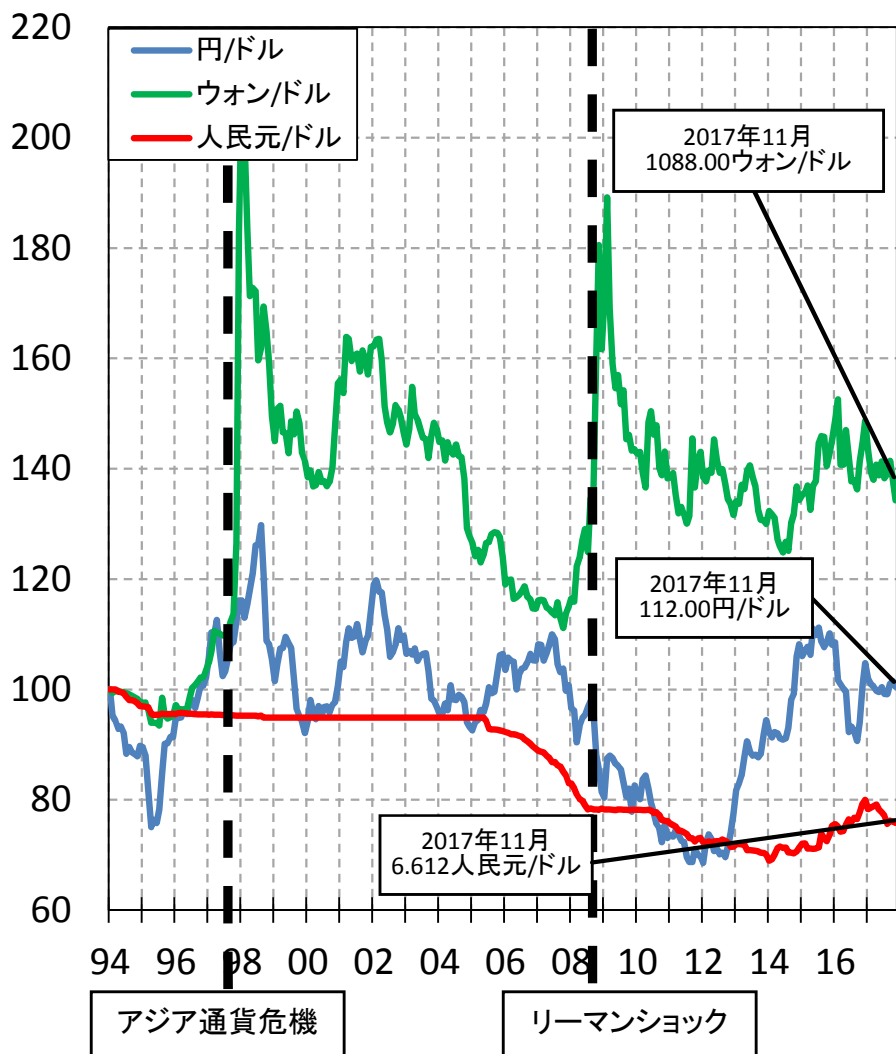


CPIを基準とした船価の推移



○ 2015-2016年央まで円高傾向にあったが、2016年後半から大きく円安が進み、日本の競争力が回復。

### 円/ドル、ウォン/ドル、人民元/ドル (1994年=100)



### ウォン/円、人民元/円 (1994年=100)



**中韓有利**  
円高  
ウォン安  
人民元安



**日本有利**  
円安  
ウォン高  
人民元高

## 2. 日本の造船業

---

## 【企業類型1】 大量建造型

### ■ オーナー系専門

- ・バルカーを中心に連続大量建造
- ・他造船所を吸収して規模拡大
- ・埋め立てや隣接地買収により、敷地・ドック拡張、増産へ

## 【企業類型2】 百貨店型

### ■ 総合重工子会社 専門

- ・総合重工3社から造船を分社して統合
- ・大から小まで、海洋や艦船も含めて多品種建造
- ・多数の事業所を有し、それぞれに最適船型を集中して、効率化

## 【企業類型3】 (高付加価値船) 特化型

### ■ 総合重工の船舶部門

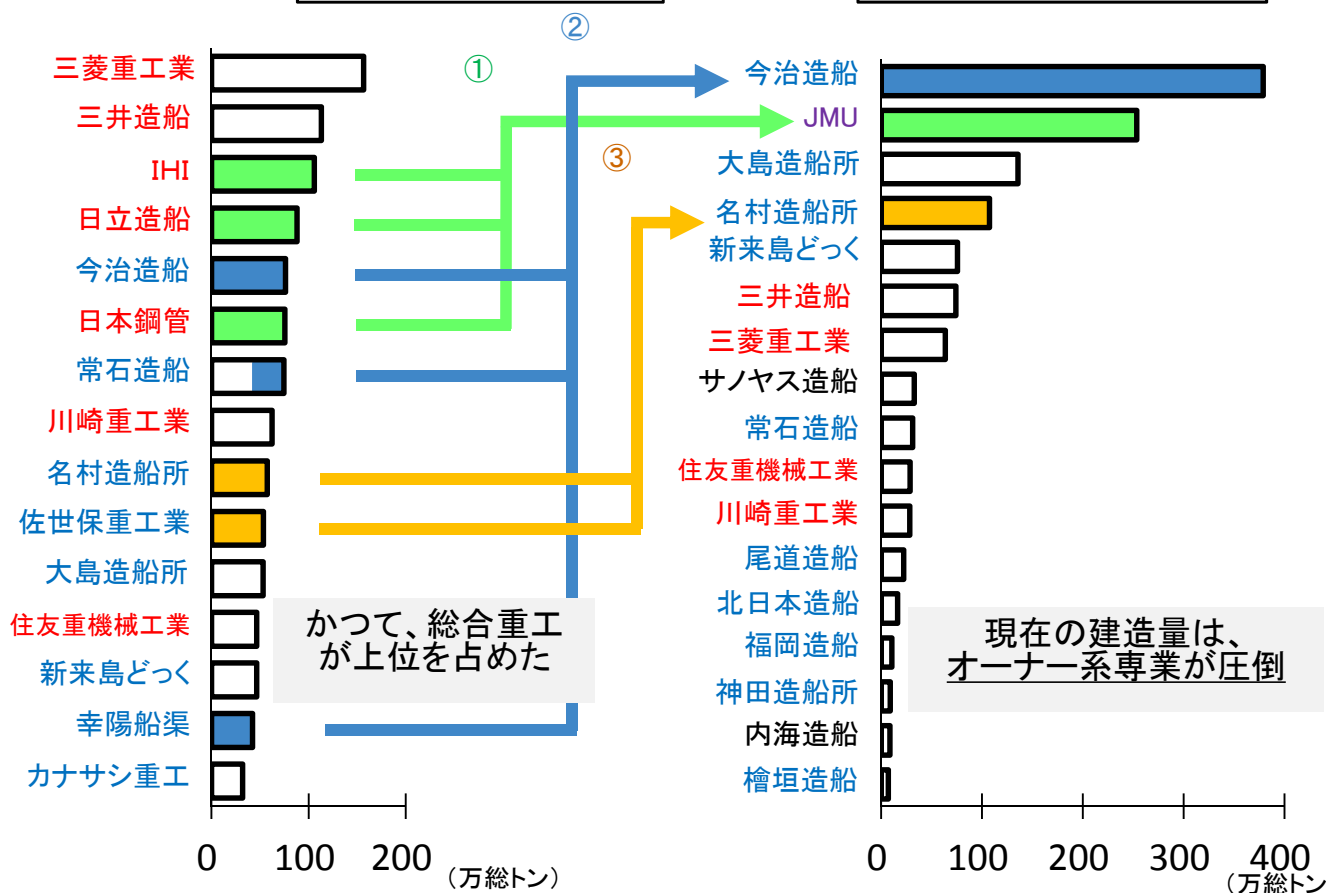
- ・商船では、川重と三菱はガス船に特化
- ・三菱は客船に進出
- ・三井は海洋開発分野の売上げ大
- ・いずれも艦船(海保、防衛)を手がける

■ 総合重工

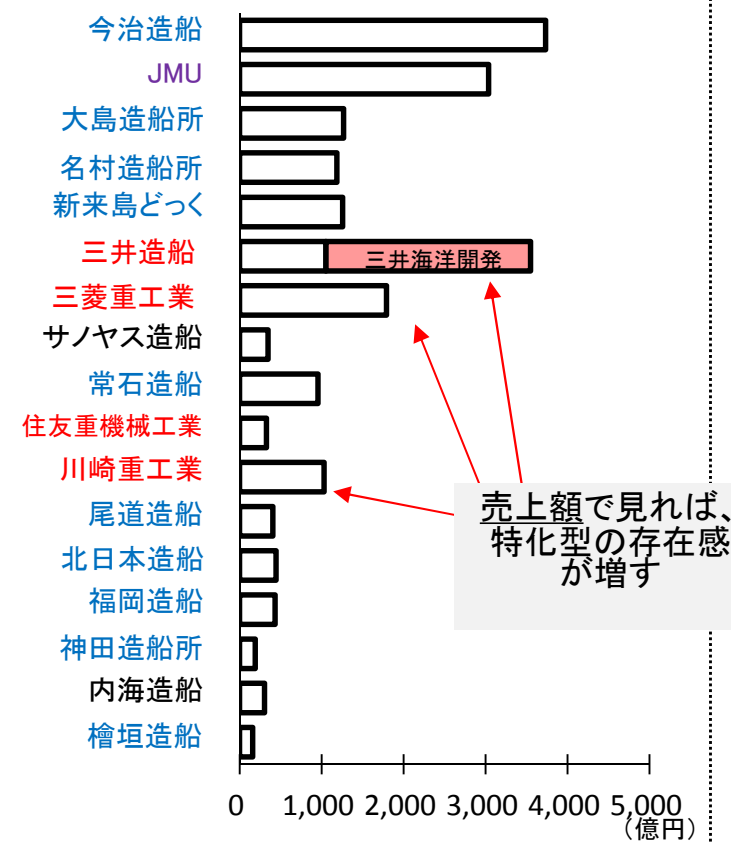
■ オーナー系専門

2000年 建造量

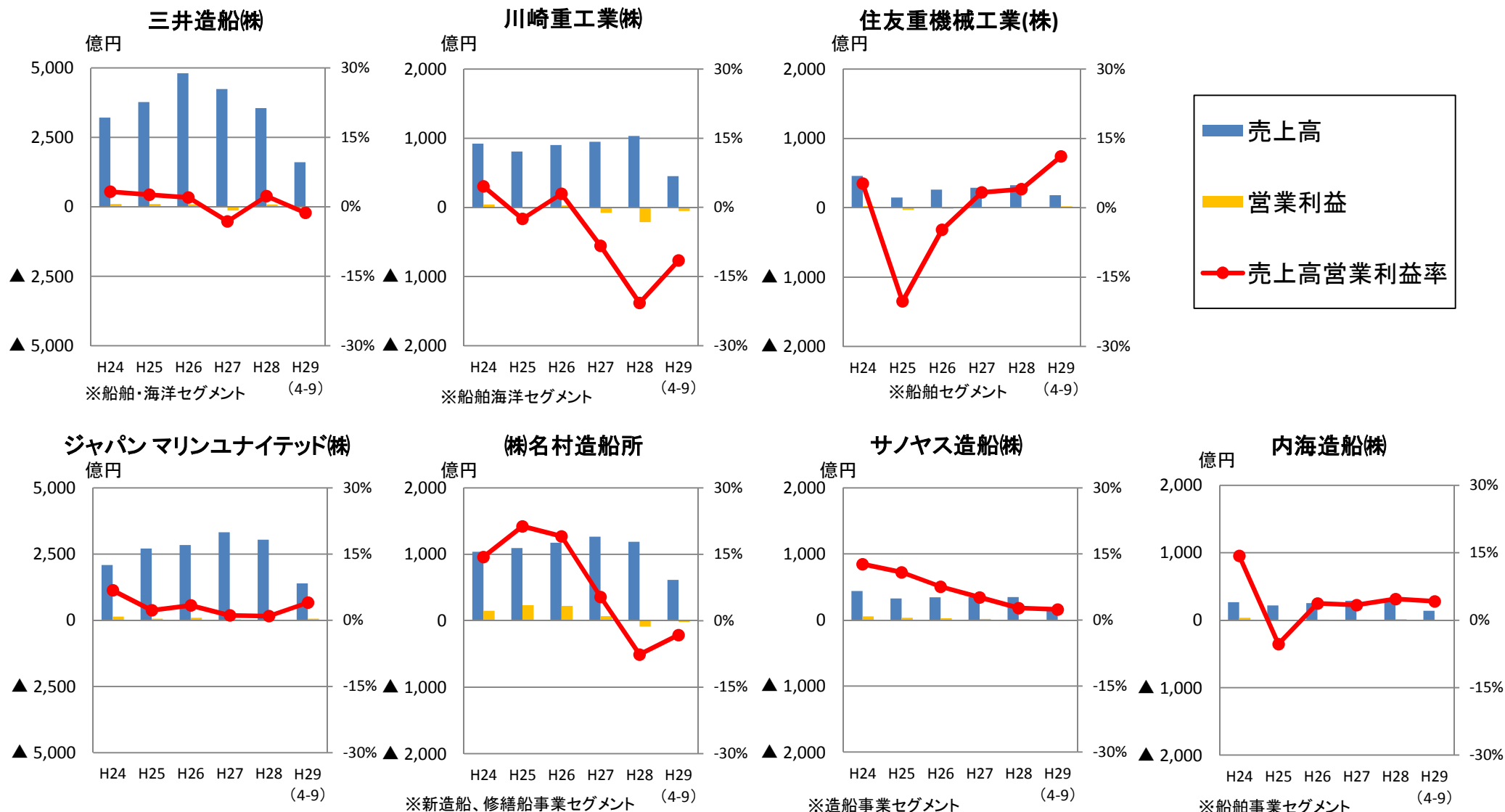
2016年 建造量



2016年度 造船部門売上高



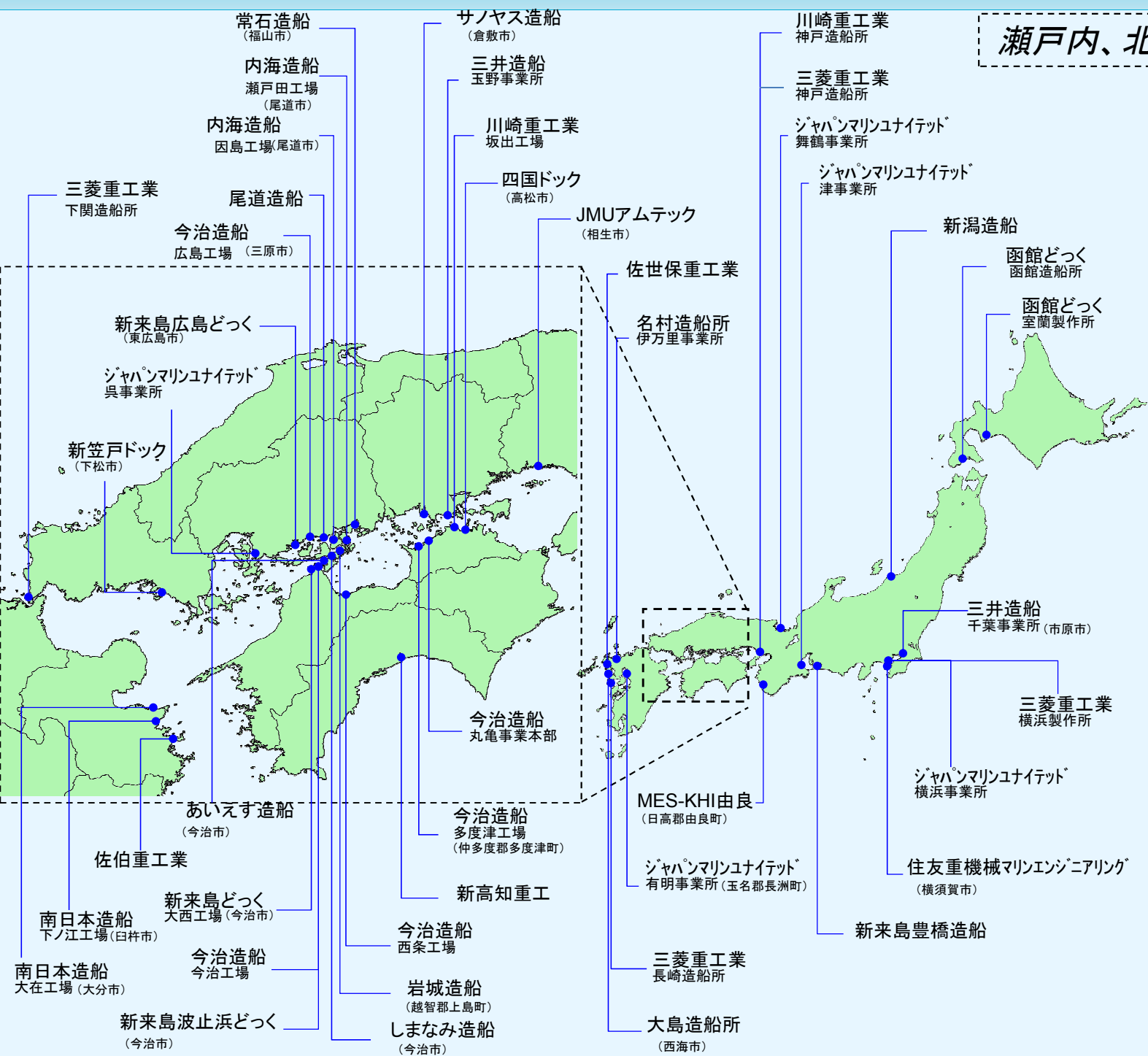
○ 日本の主要造船所(造船部門の損益を発表している7社)の2017年度第2四半期(4-9月期)決算は、受注時の船価低迷の影響により厳しい経営環境にある中、4社が黒字を計上。残り3社は、受注船に係る損失引当の計上等により赤字を計上。



※三菱重工業は、造船部門の損益非公開。今治造船、大島造船所等は未発表。

# 日本主要造船所の分布

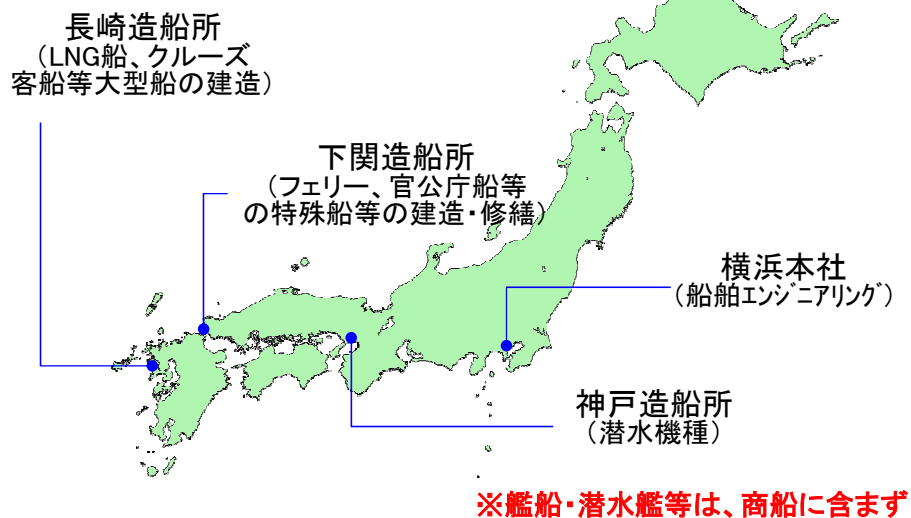
瀬戸内、北部九州を中心に造船所群を形成



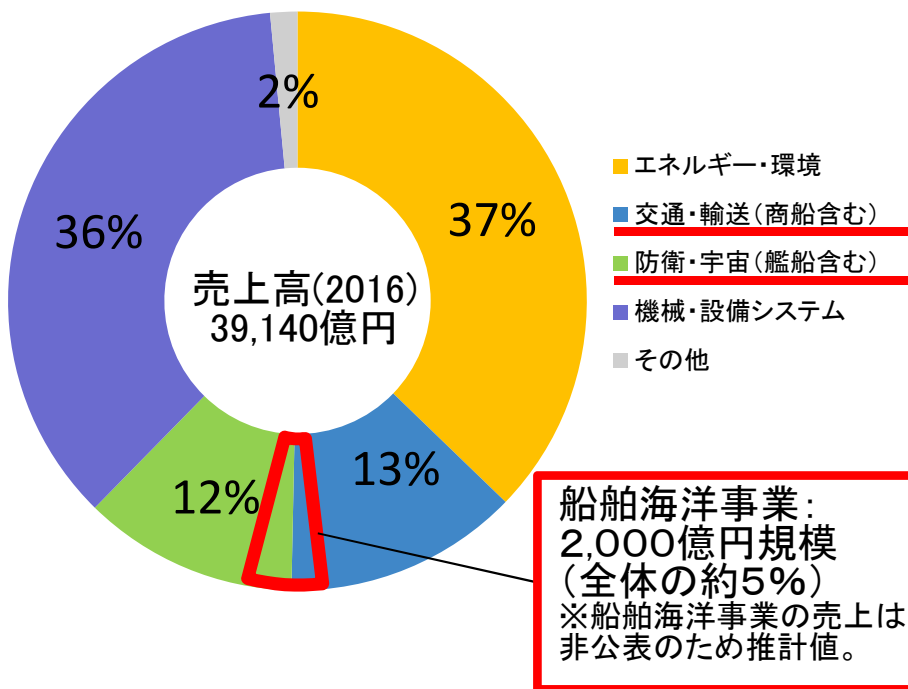
- 主要造船所  
(グループ企業含む建造量が多い造船所を抽出)
- ①今治造船(株)
    - ・今治工場
    - ・丸亀事業本部
    - ・西条工場
    - ・広島工場
    - ・多度津造船
    - ・岩城造船(株)
    - ・(株)新笠戸ドック
    - ・あいえす造船(株)
    - ・しまなみ造船(株)
  - ②ジャパンマリユニテッド(株)
    - ・津事業所
    - ・有明事業所
    - ・舞鶴事業所
    - ・横浜事業所
    - ・呉事業所
    - ・JMUアムテック(修繕)
  - ③(株)大島造船所
  - ④(株)名村造船所
    - ・伊万里事業所
    - ・函館どつく(株)
    - ・佐世保重工業(株)
  - ⑤(株)新来島どつく
    - ・大西工場
    - ・(株)新来島波止浜どつく
    - ・(株)新来島広島どつく
    - ・(株)新来島豊橋造船
    - ・新高知重工(株)
  - ⑥三井造船(株)
    - ・玉野事業所
    - ・千葉事業所
    - ・南日本造船(株)
    - ・四国ドック(株)
    - ・新潟造船
    - ・MES-KHI由良(修繕)
  - ⑦三菱重工業(株)
    - ・神戸造船所
    - ・長崎造船所
    - ・下関造船所
    - ・横浜製作所(修繕)
  - ⑧サノヤス造船(株)
  - ⑨常石造船(株)
  - ⑩住友重機械マリエンジニアリング(株)
  - ⑪川崎重工業(株)
    - ・神戸造船所
    - ・坂出工場
    - ・MES-KHI由良(修繕)
  - ⑫尾道造船(株)
    - ・尾道造船所
    - ・佐伯重工業(株)
  - ⑬内海造船(株)
    - ・因島工場
    - ・瀬戸田工場



## 立地場所と建造船実績

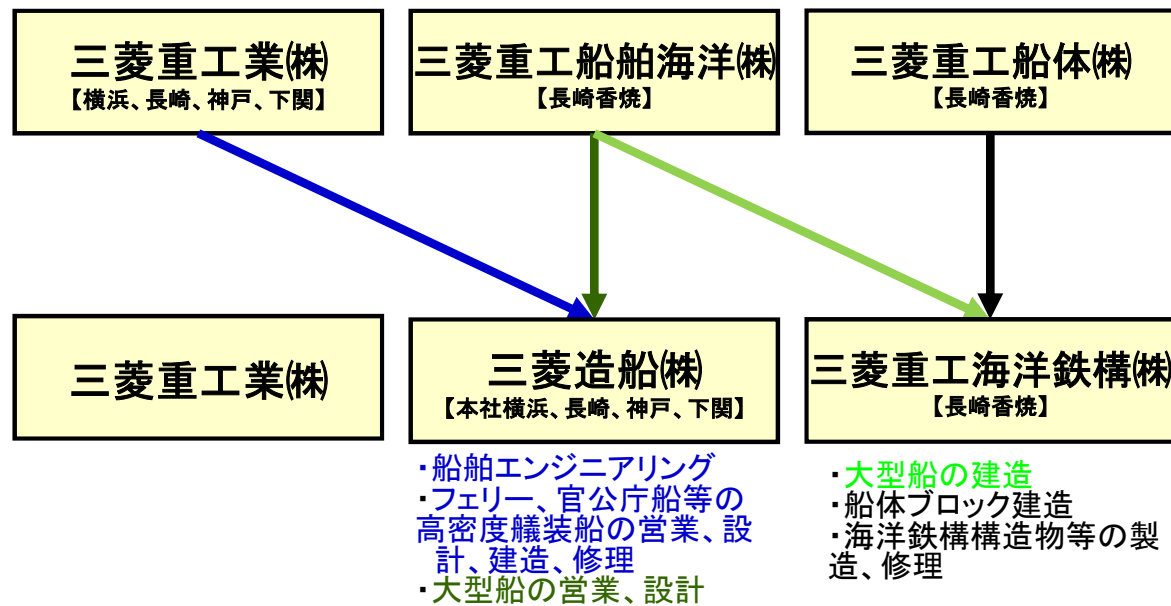


## 総売上高及び船舶海洋事業の売上高・シェア



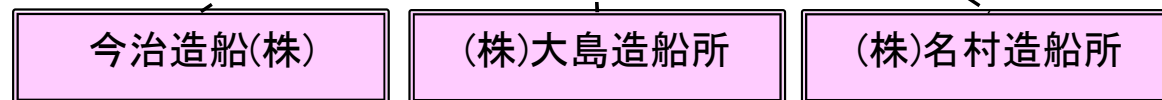
## 商船事業の抜本改革

2018年1月に三菱造船と三菱重工海洋鉄構の2社を設立  
 高密度艤装船や環境対策、新燃料対応などに注力



## 他社とのアライアンス

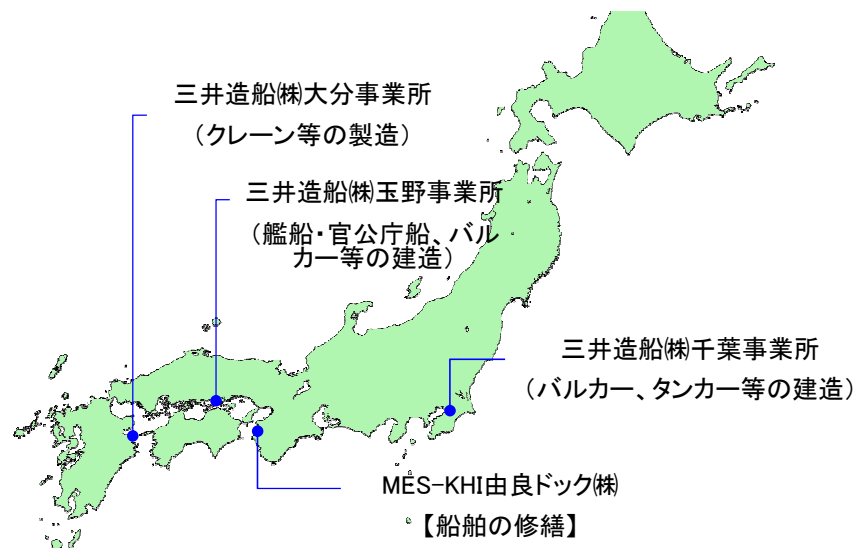
→技術提携による新船型・新技術の開発/  
 設計・建造や各種ツールの標準化及び艤装品の共通化/  
 各社が持つ建造能力の機能的な活用



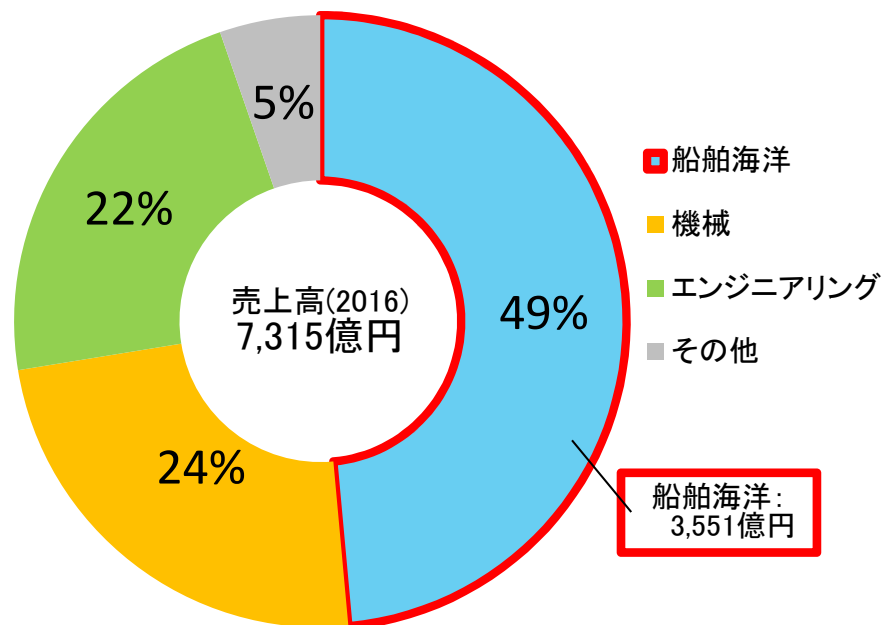
※2017年3月に今治造船・名村造船所と、2017年6月に大島造船所とアライアンスに関する基本合意

上記取組以外にも、2013年4月に三菱重工業と今治造船とLNG運搬船の設計及び販売を手掛ける合弁会社「MI LNGカンパニー」を設立。2社の技術力と建造能力を活かし、国際競争力を強化。

## 工場の立地場所と建造船実績

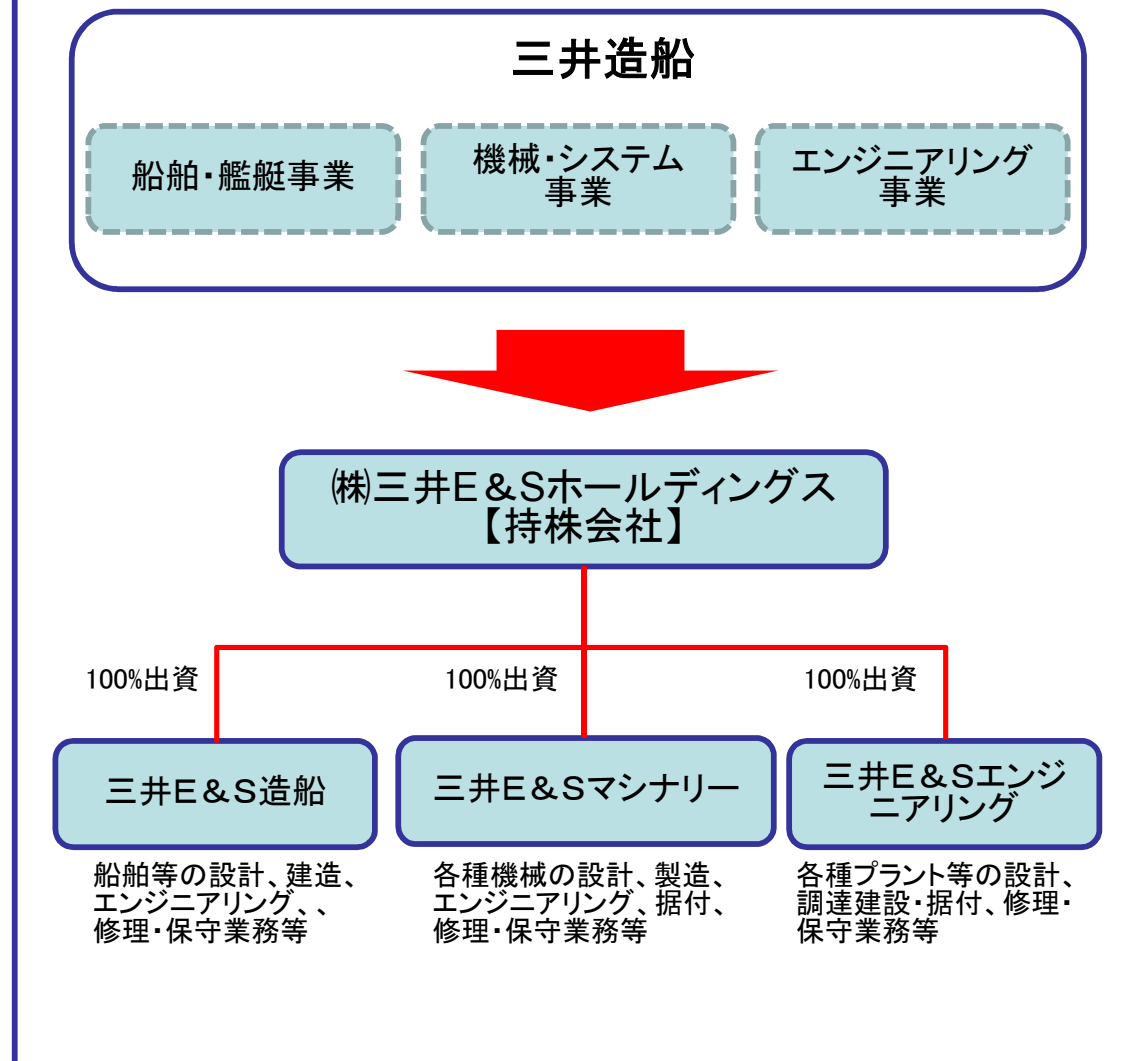


## 総売上高及び船舶海洋事業の売上高・シェア



## 事業体制の見直し

各事業会社に業務執行権限と責任を移譲し、事業独立性と経営責任を明確にすることで、各事業の戦略立案や実行の迅速化等を図る。



## 工場の立地場所と建造船実績

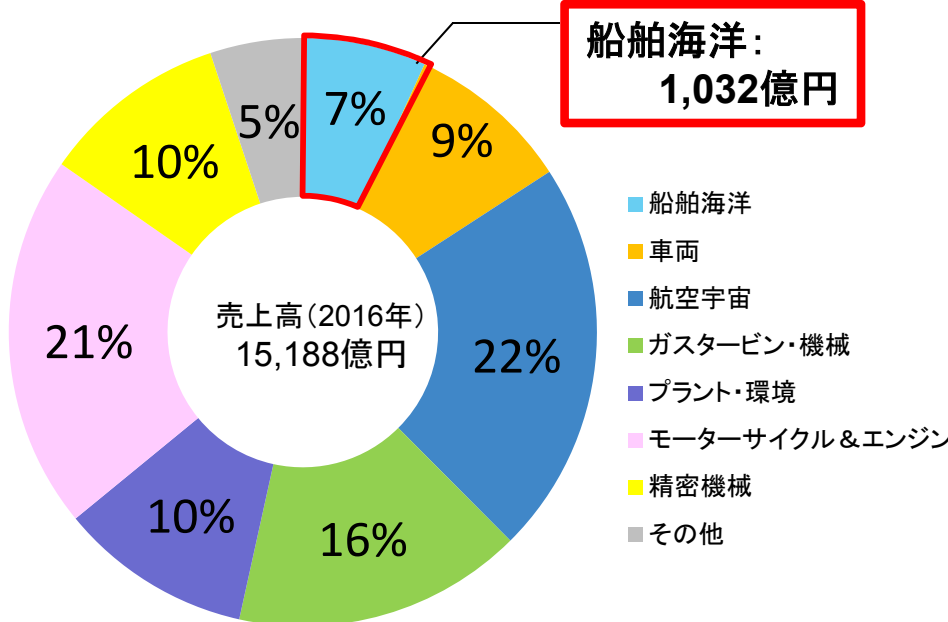
神戸工場【建造ドック×1】  
(潜水艦、ばら積み船)

坂出工場【建造ドック×2】  
(LNG・LPG船、ばら積み船)



## 総売上高及び船舶海洋事業の売上高・シェア

船舶海洋:  
1,032億円



## 商船事業の見直し(川崎重工業プレスリリースに基づく)

- 船舶海洋事業全体で税前提ROIC(投下資本利益率) 8%以上達成を目指す。
- 国内商船建造を坂出工場に集約するとともに、事業規模を約3割縮小。
- 坂出工場は、ガス関連技術、環境負荷低減技術を活かし、ガス関連船(LNG船・LPG船等)を主体に受注。あわせて人財育成・エンジニアリング・生産性向上の拠点機能を強化。
- 中国の合弁会社(NACKS、DACKS)との一体運営を深化(共同購買・分担建造など)。

### 川崎重工業

#### 坂出工場

- ・従来より、商船建造の主力工場
- ・2つある建造ドックのうち、既にほとんど用いられてないもの1つを閉鎖

#### 神戸工場

- ・潜水艦建造が中心(商船は年1~2隻程度)
- ・高速旅客船ジェットフォイルや液化水素運搬船に関する事業は継続

### 中国の合弁会社

NACKS(1995年~:川崎重工50%、COSIC 50%)

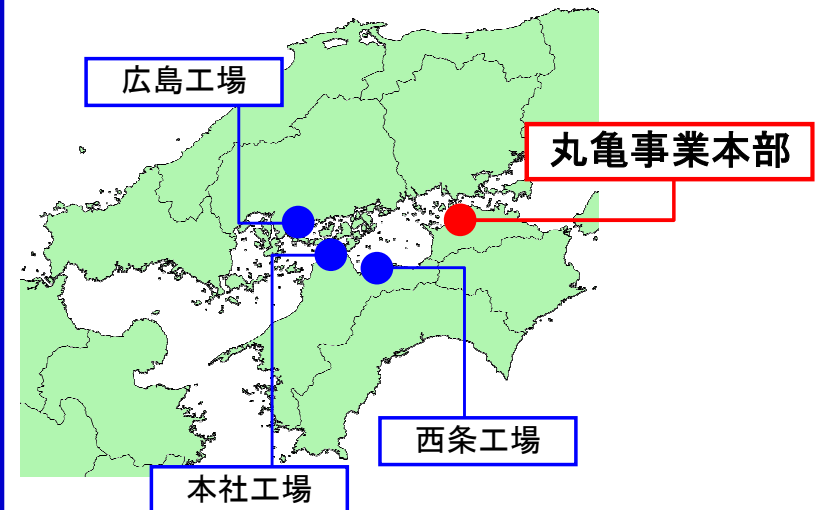
DACKS(2012年~:川崎重工34%、COSIC 36%、NACKS 30%)

(注) COSIC:中国遠洋運輸(集団)総公司(COSCO)が100%出資。

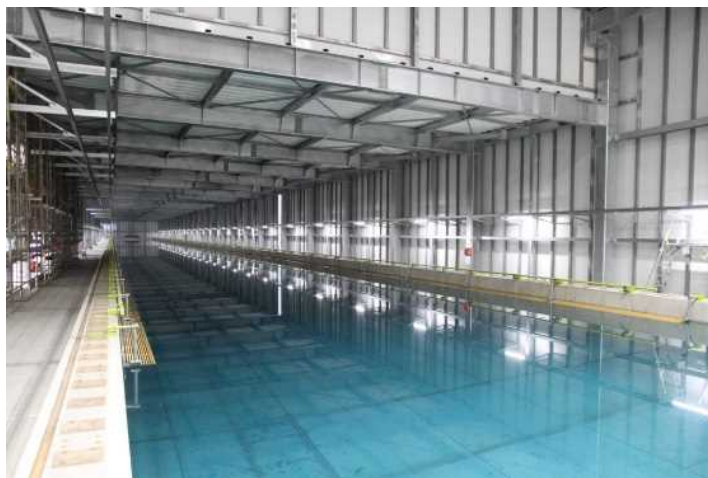
・新規設備投資(DACKS1ドック→2ドック)

○ 今治造船は、丸亀事業本部に大型ドック、ゴライアスクレーンや大型水槽を新たに整備し、開発・設計のスピードアップを図るとともに、建造能力を強化している。

- 総額400億円を投じ、国内最大級の建造設備を整備。  
長さ 610.0 m × 幅 80.0m × 深さ 11.7m  
ゴライアスクレーン3基（釣り能力は最大1330トン）  
【最大 220,000総トンの船舶の建造が可能】
- 同社は、20,000TEU型大型コンテナ船を13隻受注しており、丸亀事業本部と西条工場にて順次建造していく予定。
- また、高性能船舶の開発・設計のスピードアップ等を図るため、約70億円を投じて大型試験水槽（長さ約200m）を丸亀事業本部に新設中であり、2018年3月に竣工予定。



※上記以外にグループ造船所が5社あり



新設中の試験水槽



新ドックの全景

- 個社では困難な共通的・長期的な研究課題に取り組むため、海上技術安全研究所(海技研)等が主導し、関心ある企業が参加するジョイント・インダストリアル・プロジェクト(JIP)方式の共同研究として「海事クラスター共同研究」が開始。
- 第一号案件を「実海域実船性能評価プロジェクト」として、参加企業を公募。海運会社、造船会社、船用事業者等の計25社の体制により、平成29年10月より活動を開始(今後3年間の計画で研究を推進)。
- 今後、他の研究テーマについても共同研究の実施を検討。

## 実海域性能プロジェクトの概要

### 実海域における実船性能モニタリング手法の構築

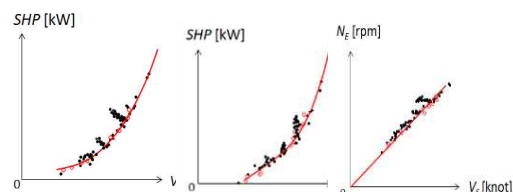
- ・就航船の実船モニタリングデータの計測・解析
- ・解析結果に基づく実船性能評価に関する標準手法の構築

運航フェーズ

実運航データをベースにした性能評価



出典: yahoo画像



実船モニタリングデータと平水中主機出力-船速・回転数関係

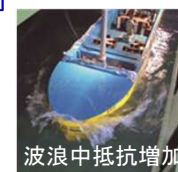
計測・計算方法の標準化を実施

### 実海域性能推定手法の構築

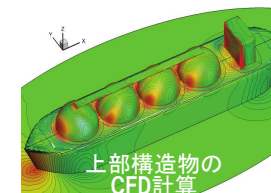
設計フェーズ

水槽試験技術  
計算技術

- ・高実海域性能を有する船舶の設計に資する性能評価(推定)技術を構築するとともに、その標準化を実施



波浪中抵抗増加



上部構造物のCFD計算



波浪中自航要素



実海域再現水槽

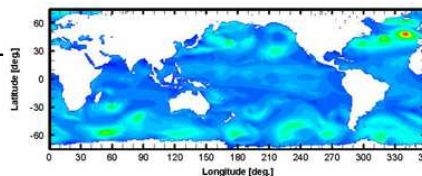


曳航水槽

船舶の実海域性能を客観的に評価できる「ものさし」の確立

### 実海域性能評価手法の確立

- ・標準運航モデルでの燃料消費量評価法の検討
- ・船主等に対する実海域性能の提示方法



実海域性能の提示方法

EEDIweatherの高度化



- 中小造船事業者は、船主のニーズに合わせた多様な船種の船舶の建造能力を有している。
- IoT技術やAI等を活用した革新的造船技術の研究開発が進んでいる。
- 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



貨物船



油送船



タグボート



漁船



コンテナ船



旅客船

## 中小造船事業者による技術研究開発

### 造船用オープンソース3D-CAD



中小造船所や教育機関で容易に利用可能な造船用3D-CADを開発するとともに、そのデータへベテラン設計者の暗黙知を付加し、技能継承を図る。

### ARマーカーを用いた船舶部品管理

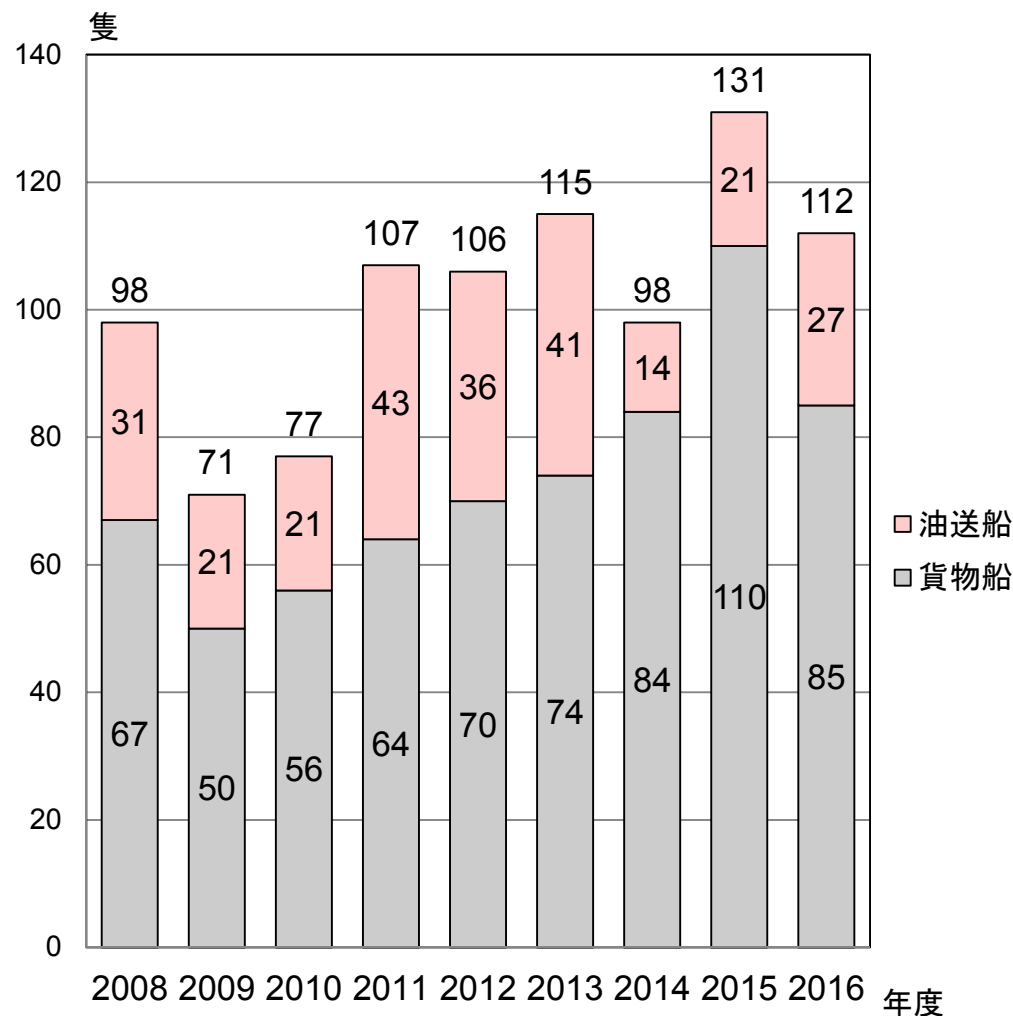


隣り合う部品の品番を重畳表示

画面通りにつけばいい

数万点にも及ぶ船舶部品を、ARマーカーを用いて管理するとともに、設計・資材・工程情報と紐付け、作業効率の改善を図る。

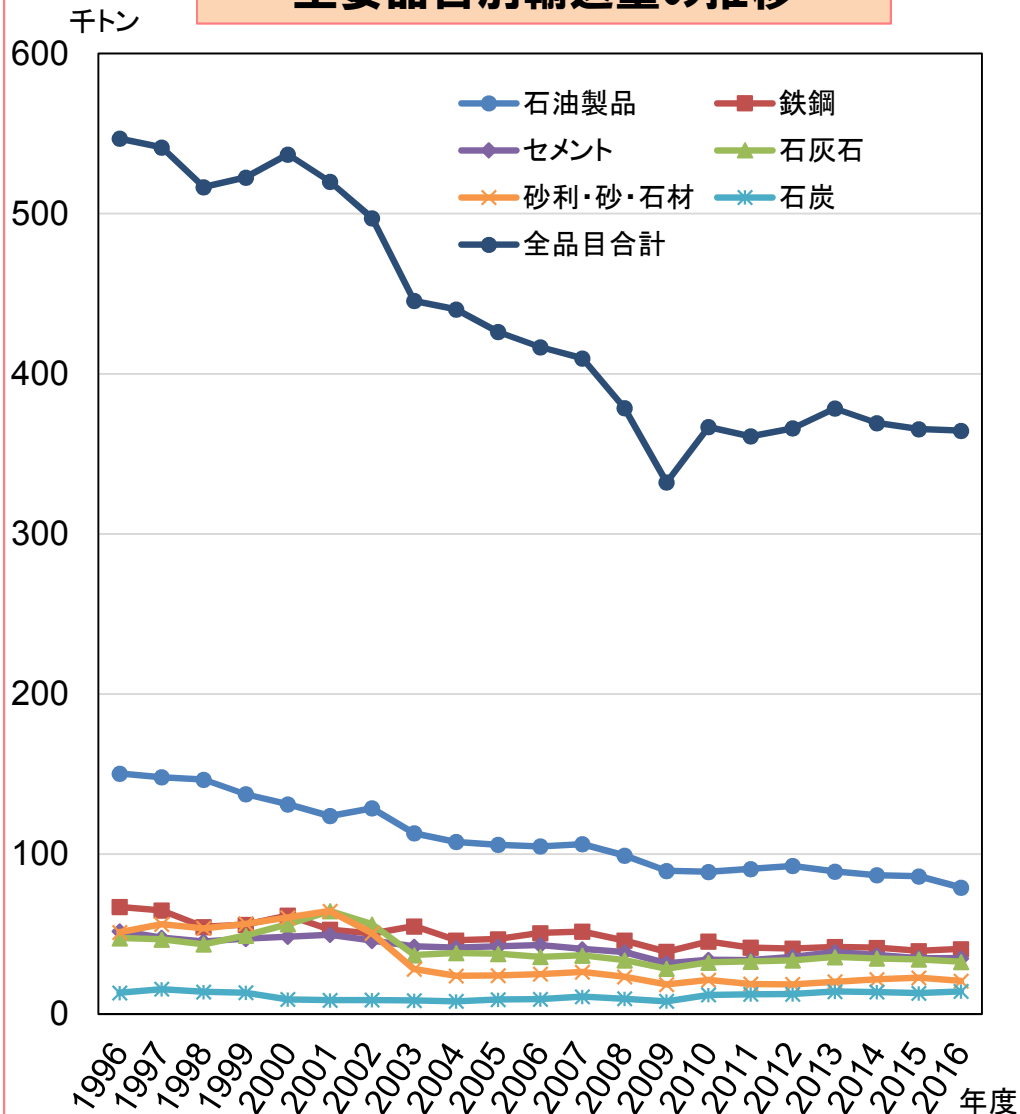
## 内航船舶 建造認定実績



出典：日本内航海運組合総連合会

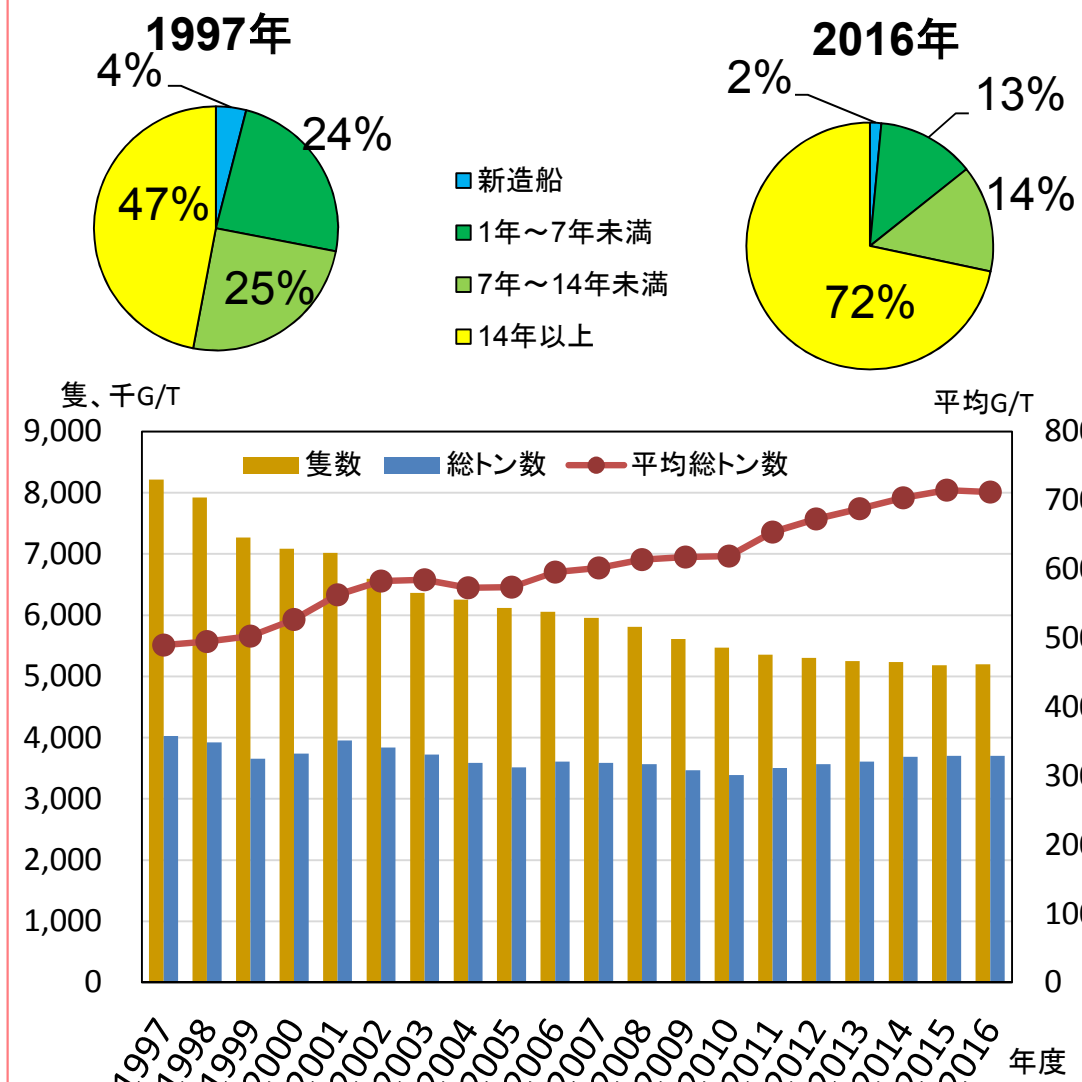
- 国内海上輸送量は、減少傾向にあったが、2010年頃より、ほぼ横ばいで推移。
- 内航船舶の隻数は、減少傾向にある反面、一隻あたりの総トン数(平均総トン数)は、増加傾向にある。
- また、内航船舶の72%が14歳以上の船齢であり、老朽化が進行している中、代替建造需要が期待される。

## 主要品目別輸送量の推移



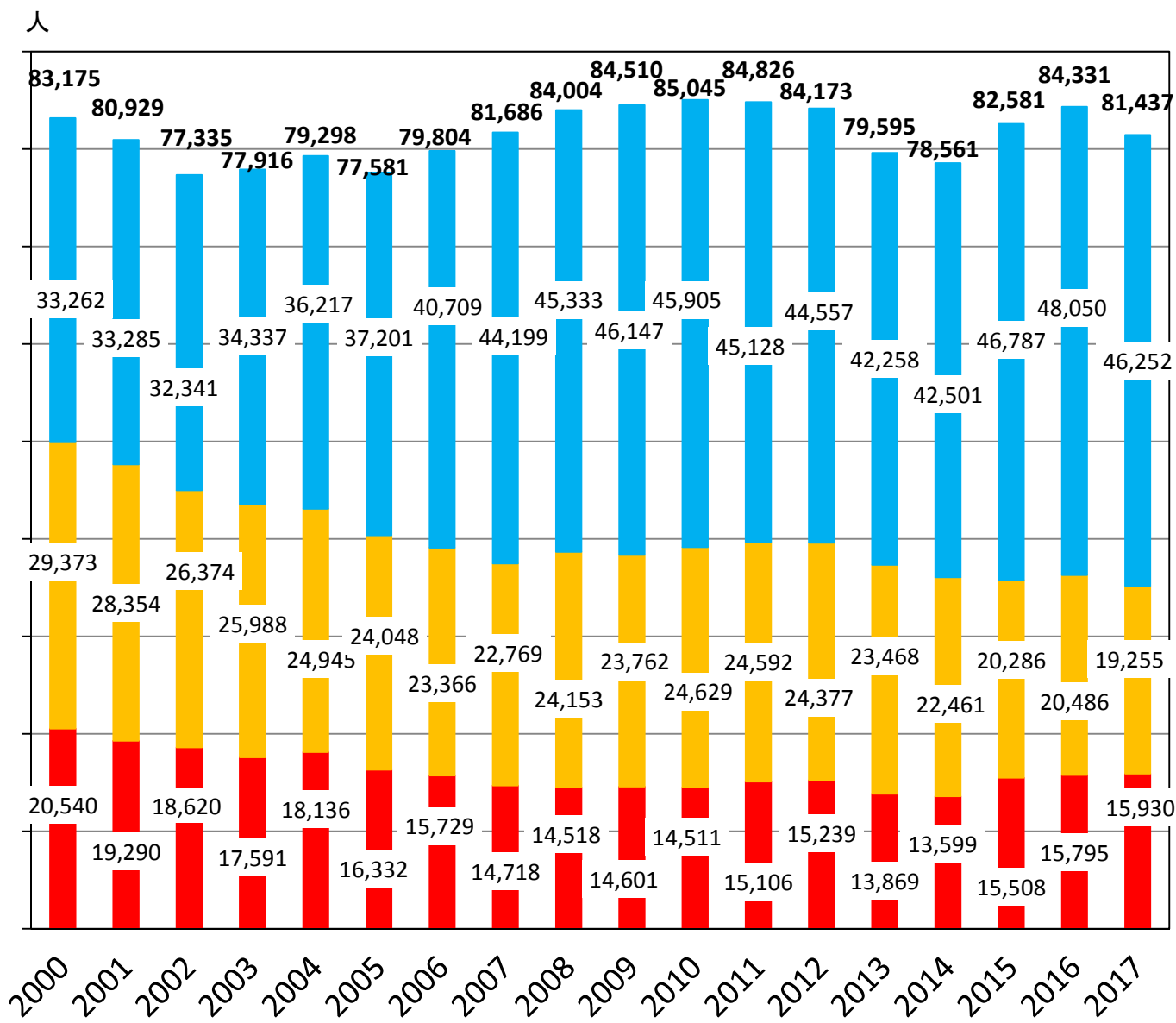
出典: 内航船舶輸送統計年報

## 内航船の船腹量と船齢の推移

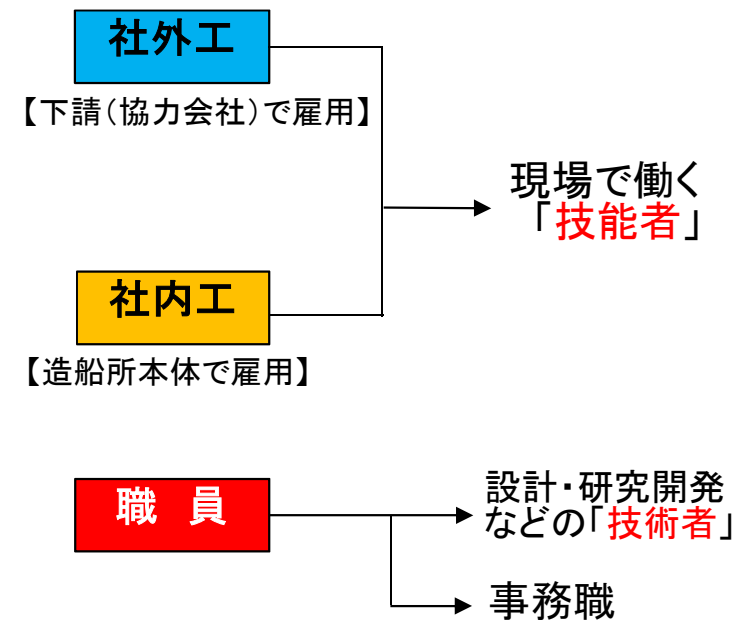


出典: 海事局調べ 22

○ 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)



各年4月1日時点  
海事局調べ。

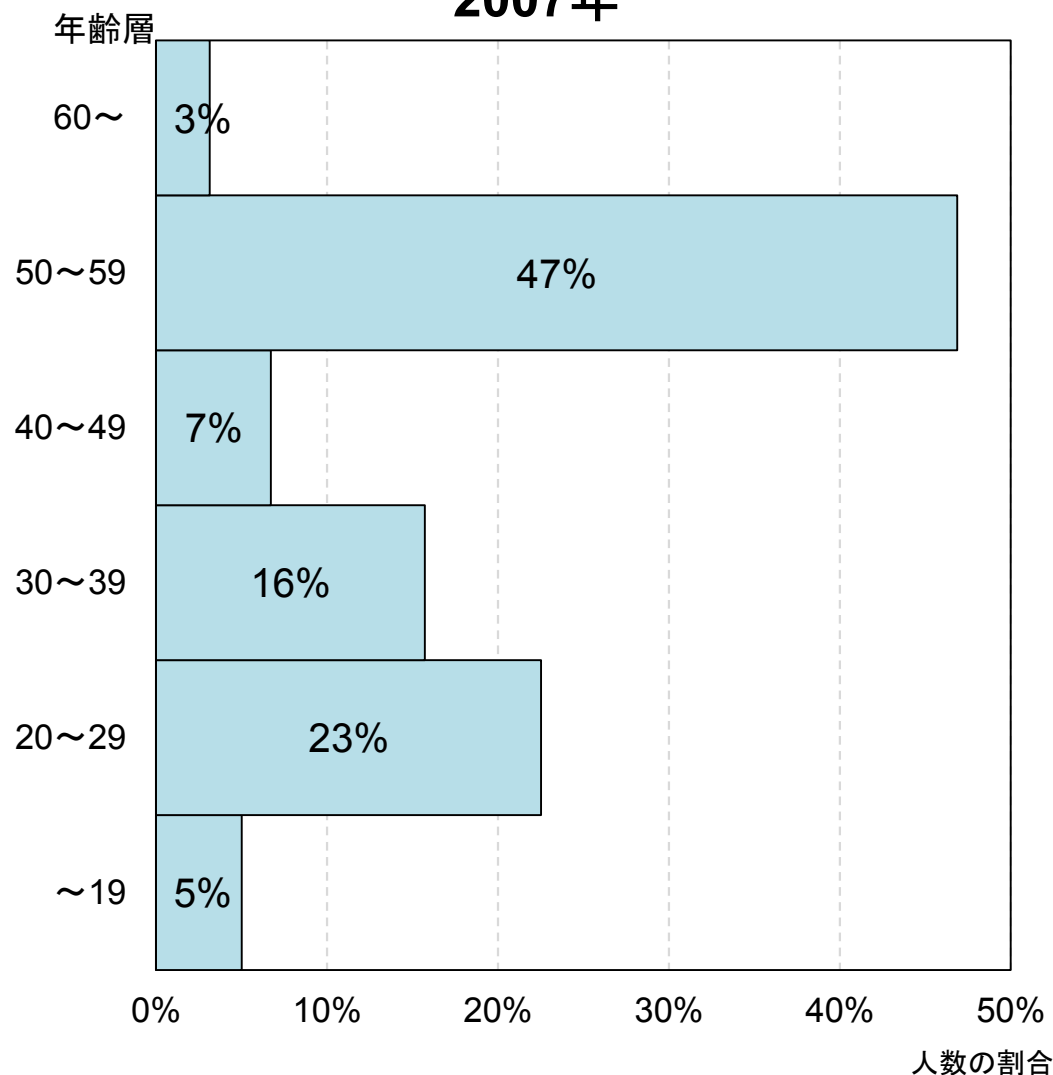




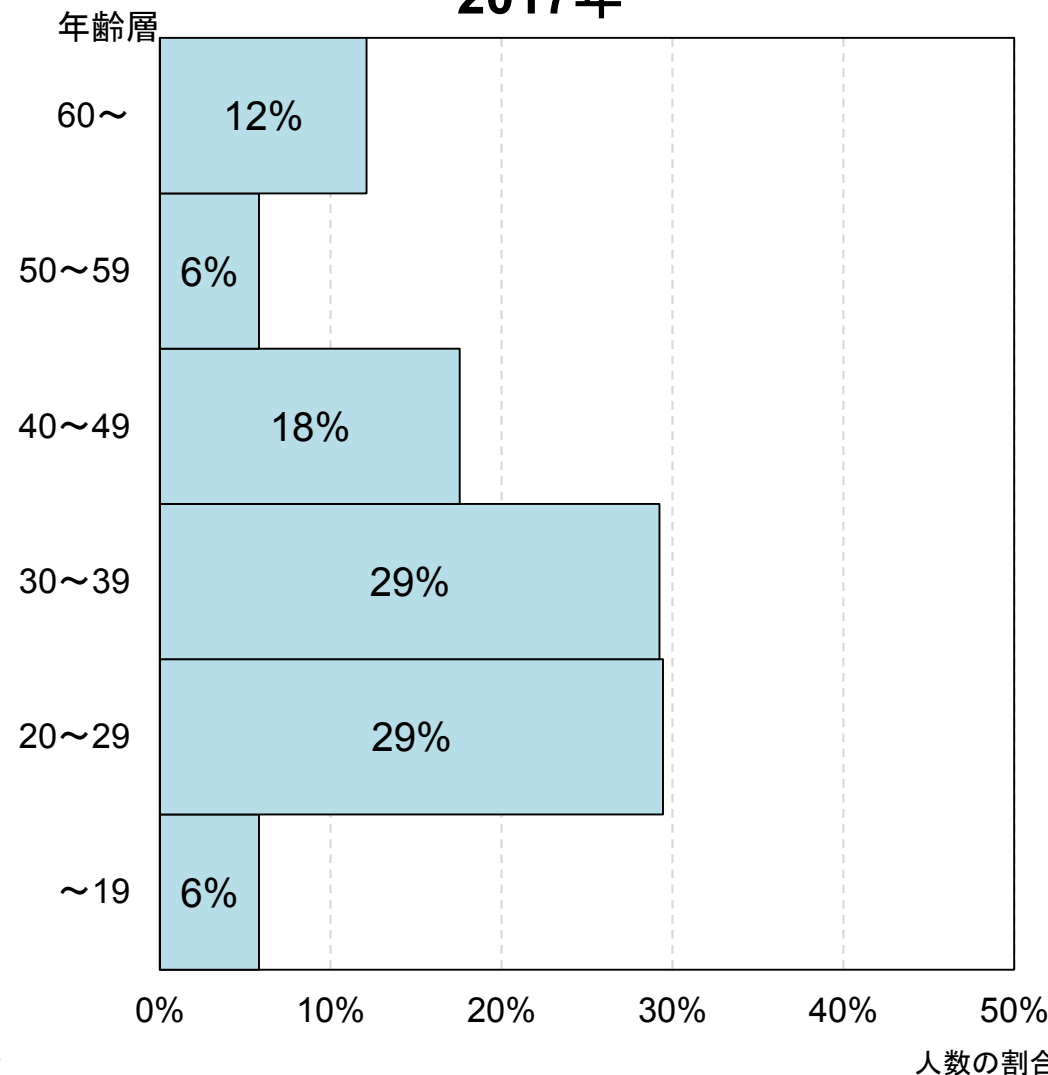
# 日本造船業の技能者(社内工)の年齢構成の変化

- 日本造船業の技能者は、10年前の高齢化構造が改善し、20～40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。

## 2007年



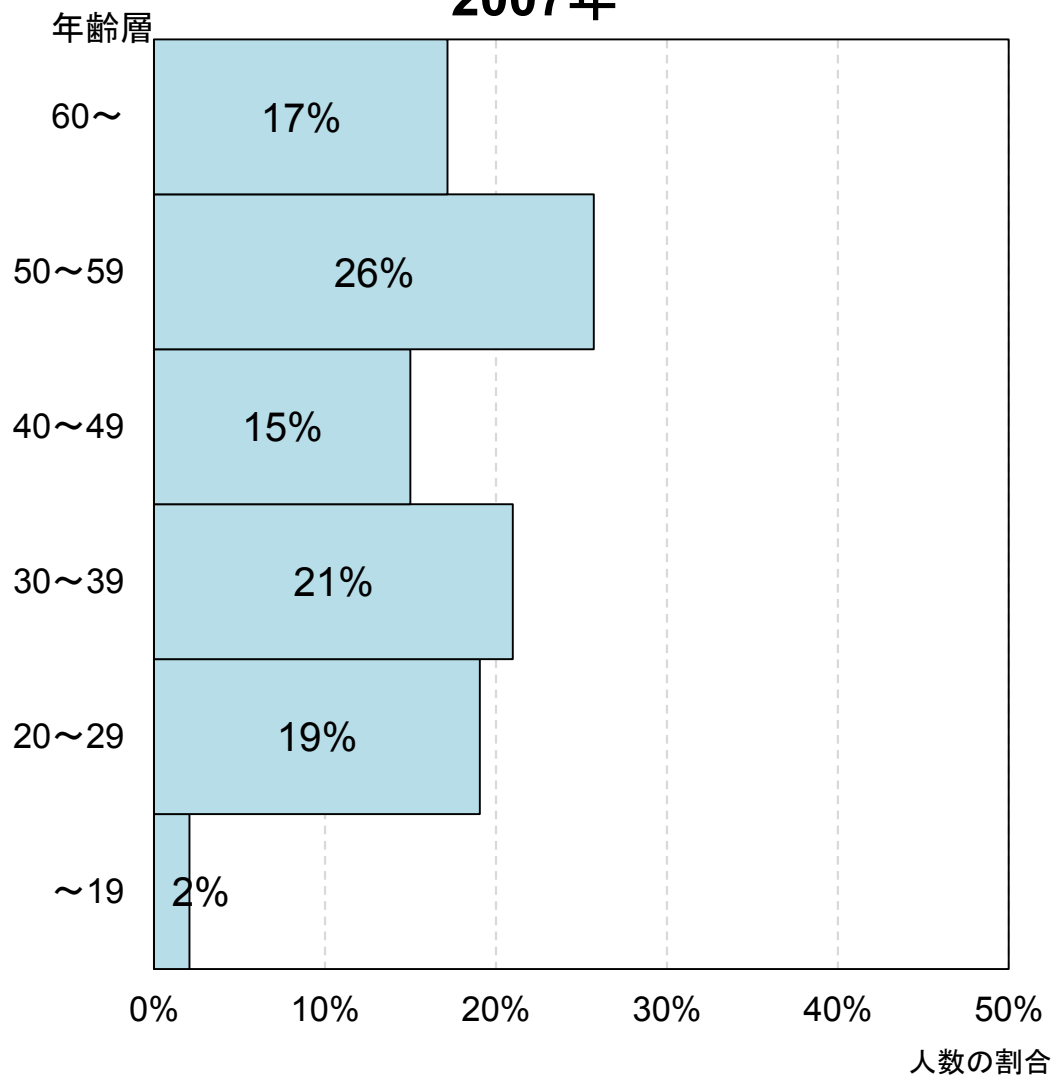
## 2017年



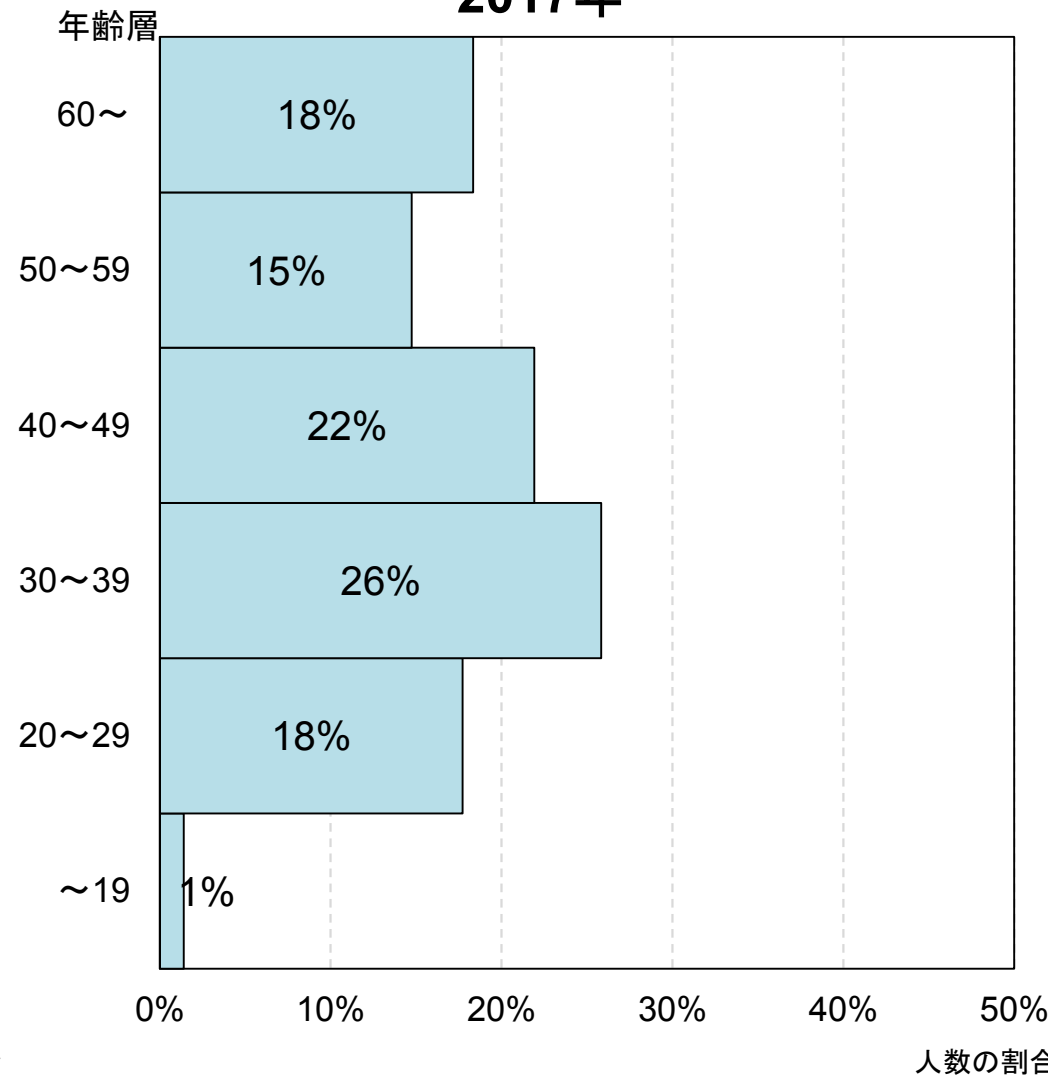
# 日本造船業の技能者(社外工)の年齢構成の変化

○ 日本造船業の技能者(社外工)の年齢構成は、10年前に比べ30～40代の割合が増加(36%→48%)し、ほぼ半数を占めている。

## 2007年

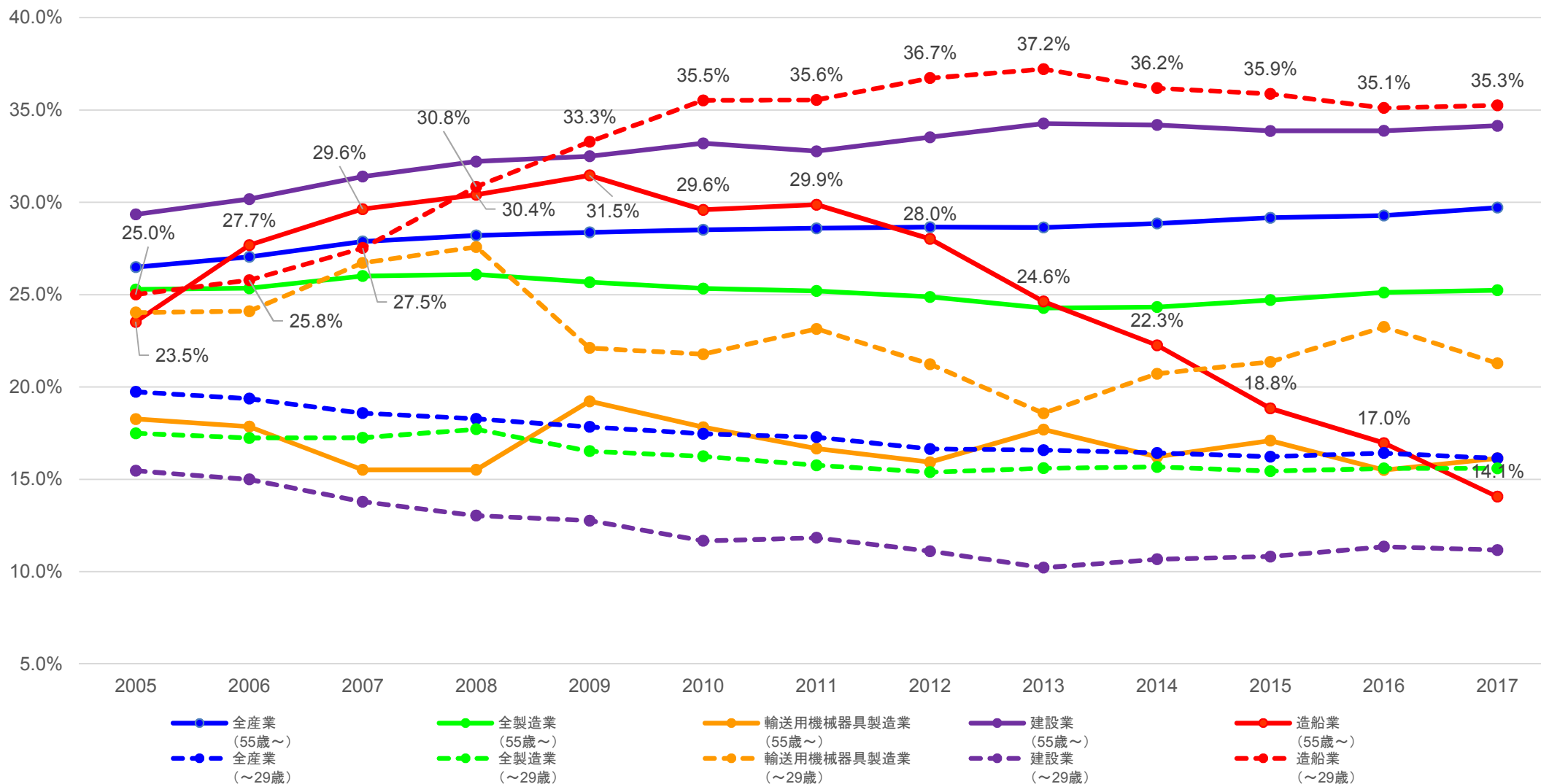


## 2017年



# 他産業の就業者の年齢構成推移

- 製造業全体は、全産業、建設業に比べ、55歳以上の就業者割合が低く推移。
- 造船業は、近年55歳以上の就業者より29歳以下の若年労働者の割合が高く推移しており、他産業に比べ若返りが進んでいる。

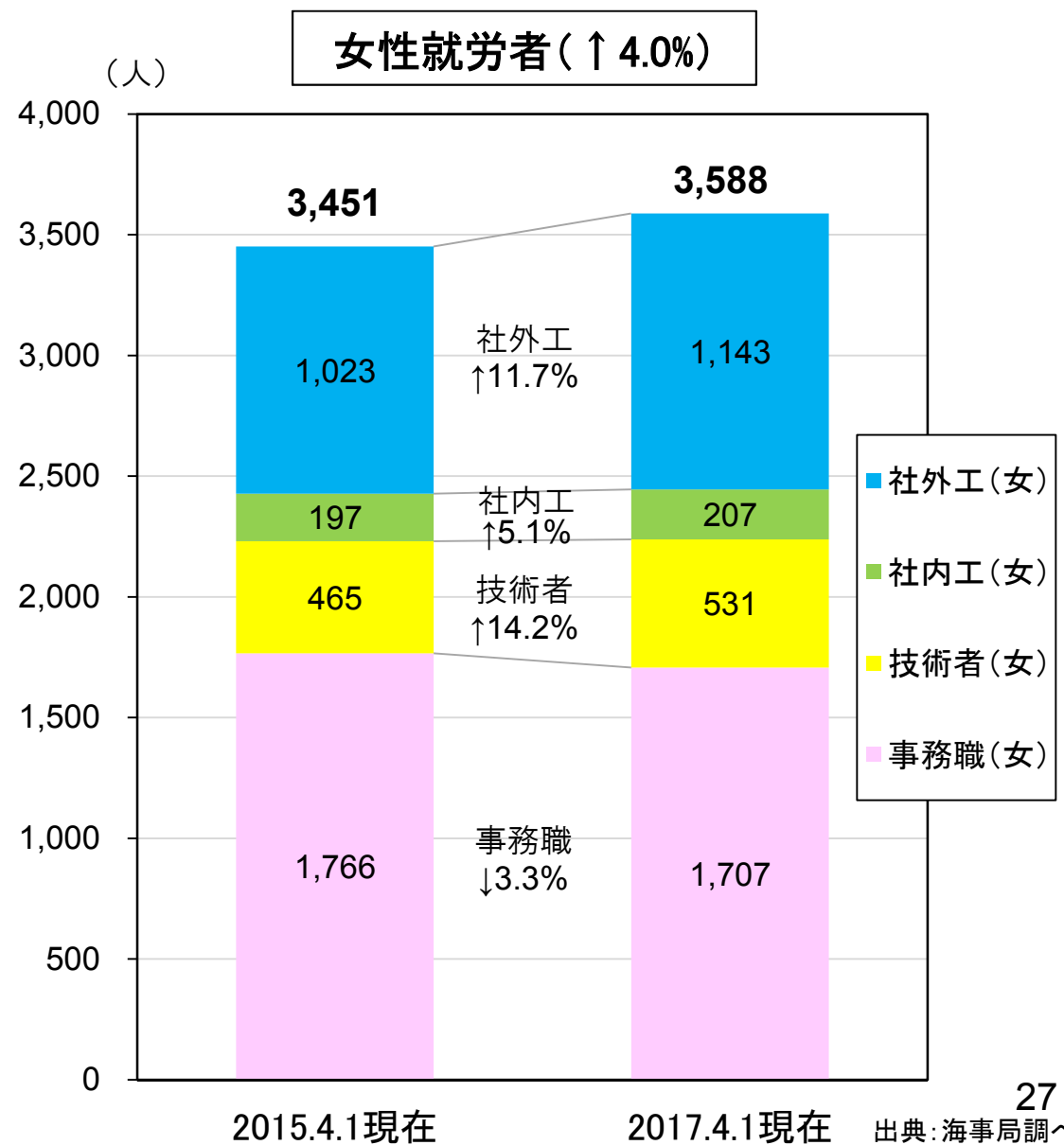
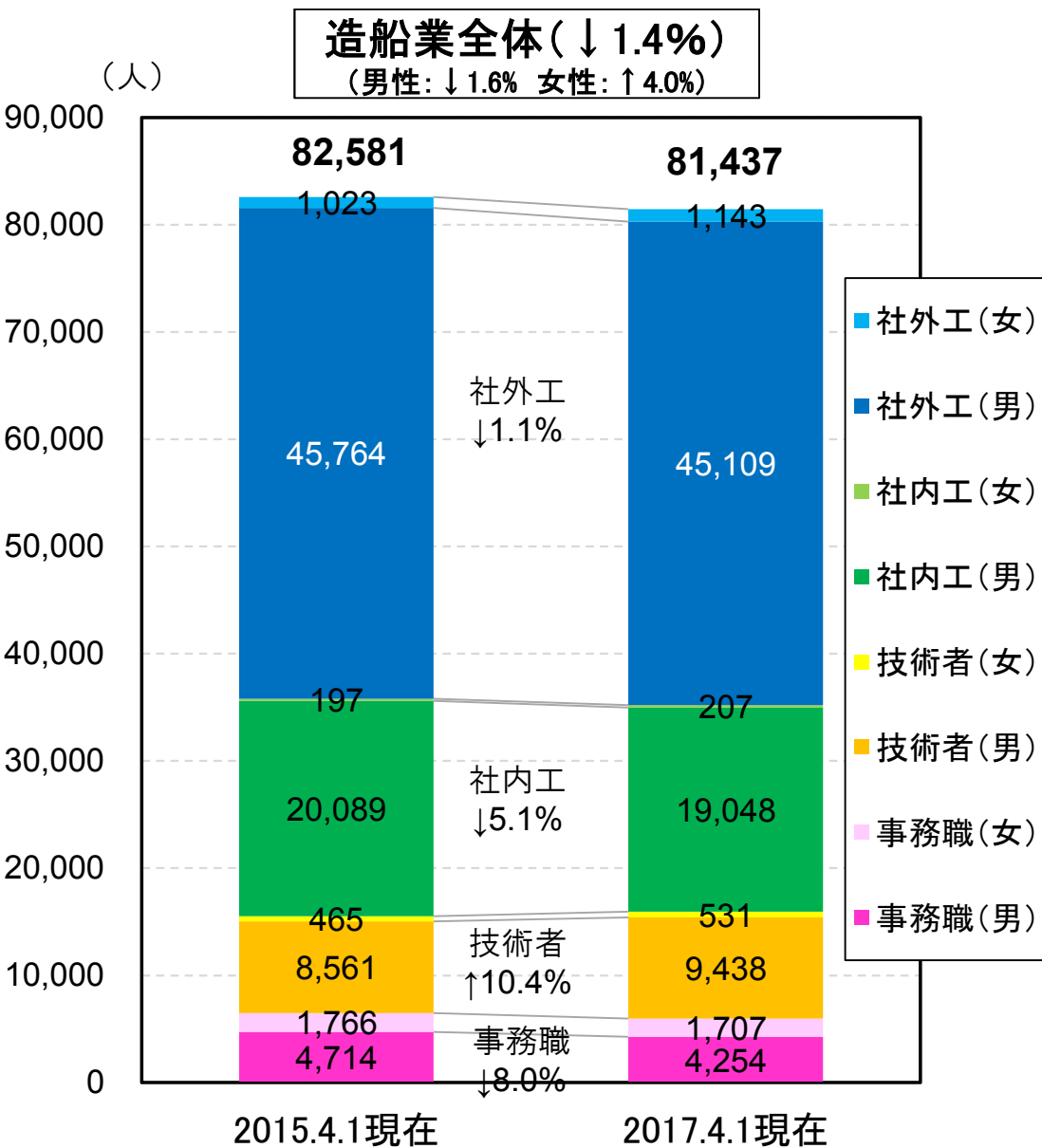


※1 労働力調査は各年平均値(2017年は1~9月)  
 ※2 日本造船工業会調べは、各年4月1日現在の同会会員会社の回答を集計したもの。  
 ※3 労働力調査の2011年分は東日本大震災により、岩手県、宮城県、福島県を除いた44都道府県の数値

出典：造船業は(一社)日本造船工業会調べ。その他は労働力調査による。

# 我が国造船業の女性就労者数の推移

- 造船業全体の就労者数が僅かに減少している中、この2年間で、女性就労者数は増加している(4.0%増)。
- 女性就労者における事務職は減少した(3.3%減)が、建造に携わる技術者、社内工、社外工は増加(14.2%増、5.1%増11.7%増)。

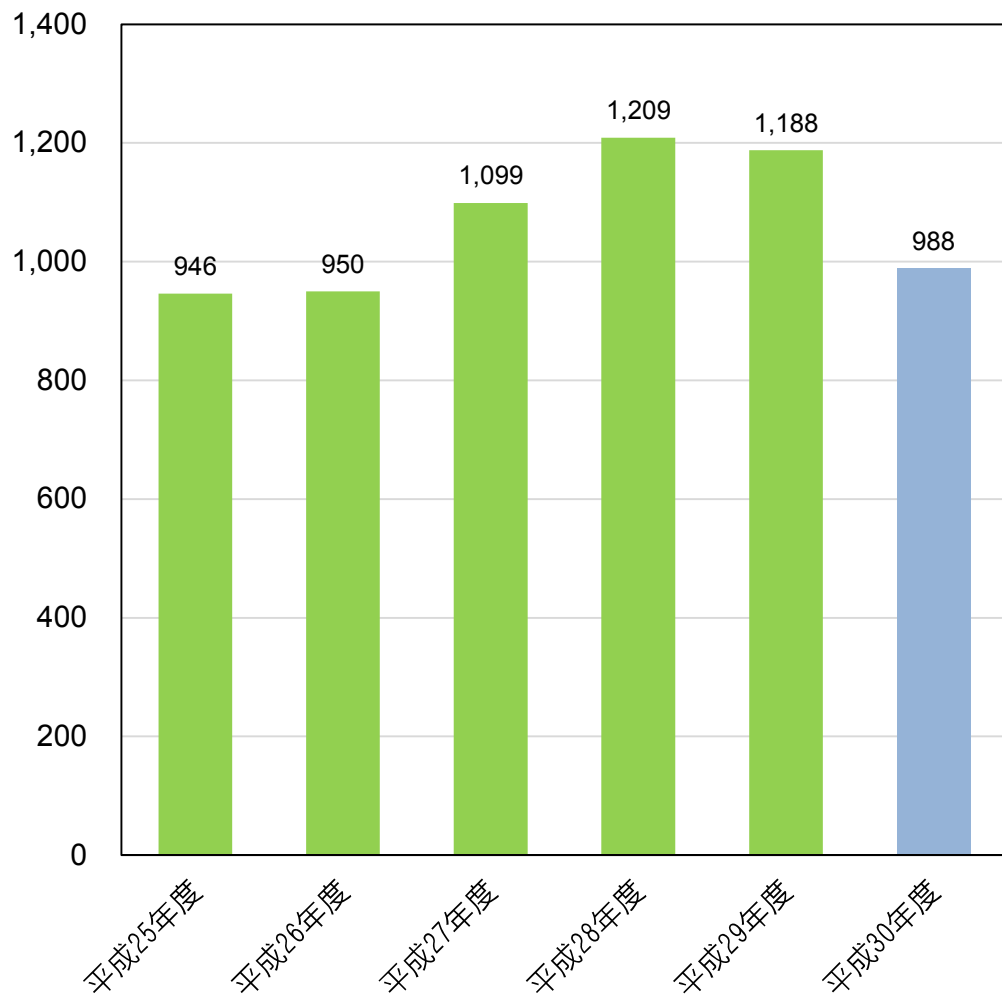


# 造船業における最近の採用状況(採用実績の推移)

○日本造船工業会会員17社及び日本中小型造船工業会会員31社に対するアンケート調査結果

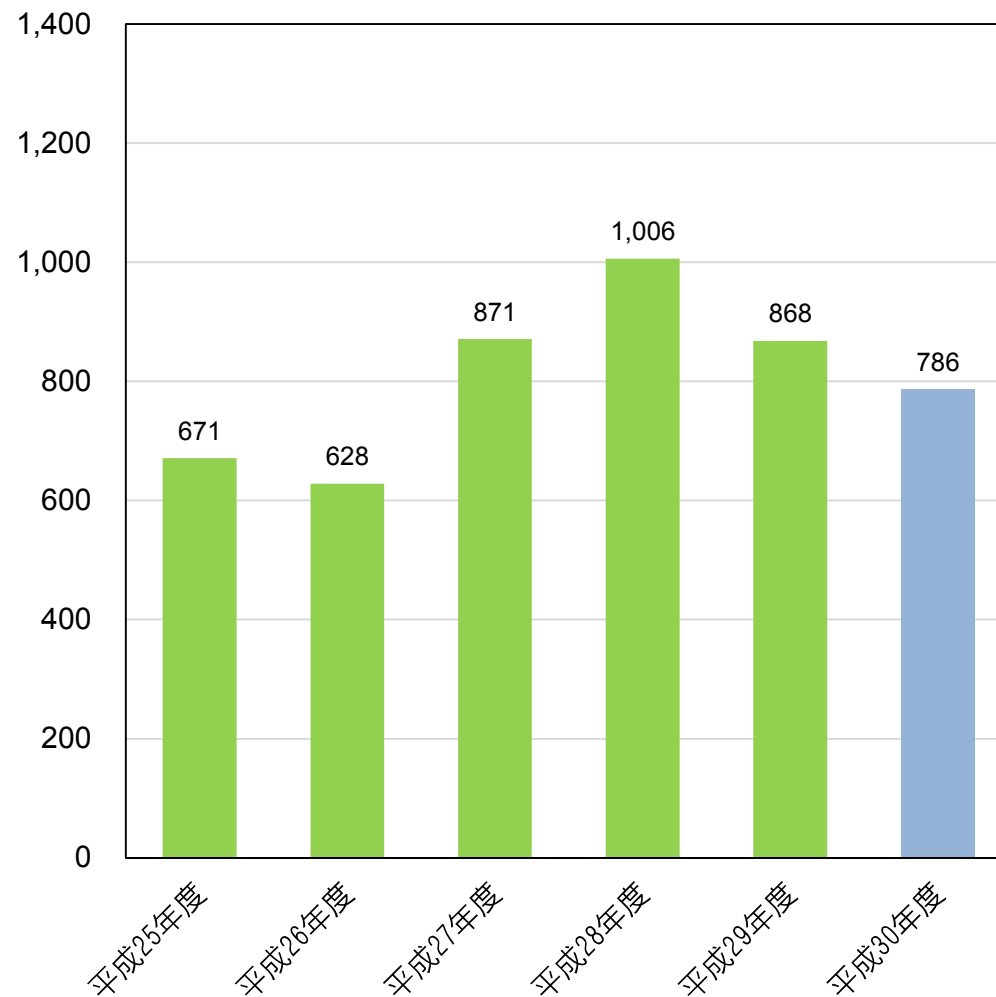
## 技術者

(人)



## 技能者

(人)



※平成30年度は採用計画数

出典:(一社)日本造船工業会及び(一社)日本中小型造船工業会調べ。

# 外国人造船就労者受入事業の現状

- 2017年11月末時点での外国人就労者数は2368人であり、職種は溶接が約90%を占めている。
- 外国人就労者の割合は中国、フィリピン、ベトナムで90%以上を占めている。

## 事業実施状況(11月30日時点)

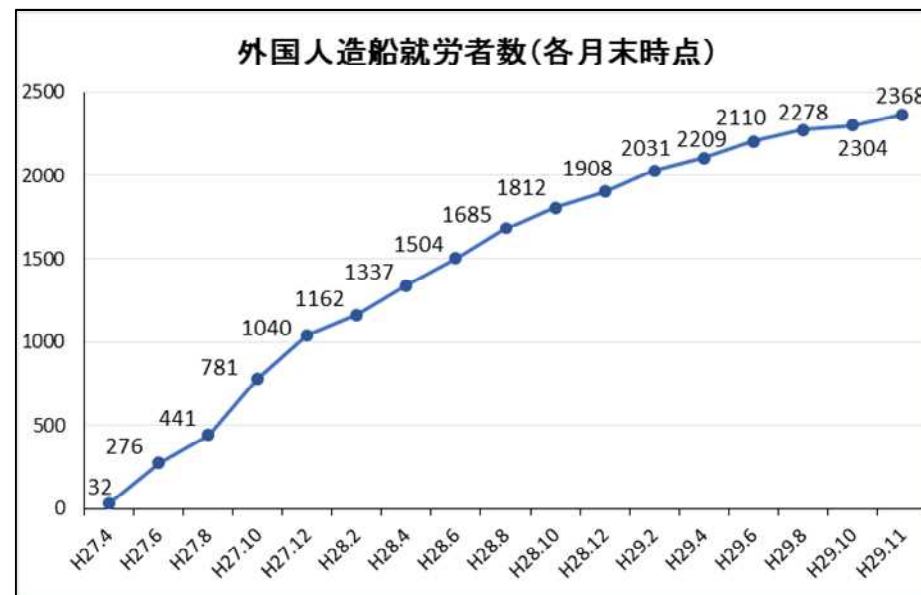
特定監理団体認定数 38団体

適正監理計画認定数 団体監理型200計画

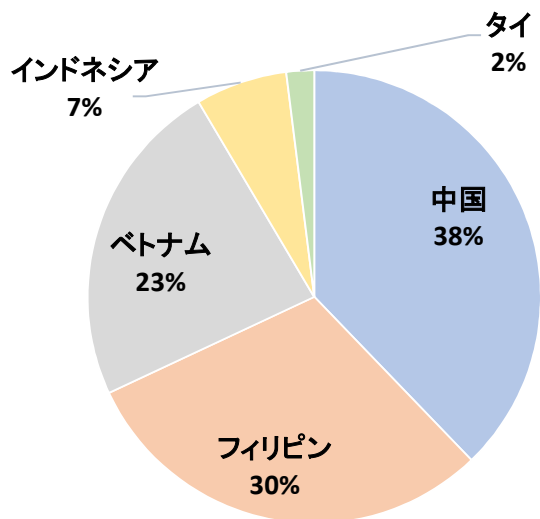
企業単独型 8計画

計画上の延べ受入人数 約5900人

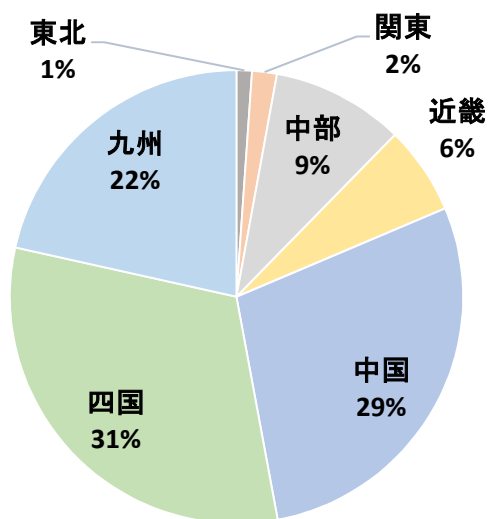
受入実績 2648人(11月末時点就労者数2368人)



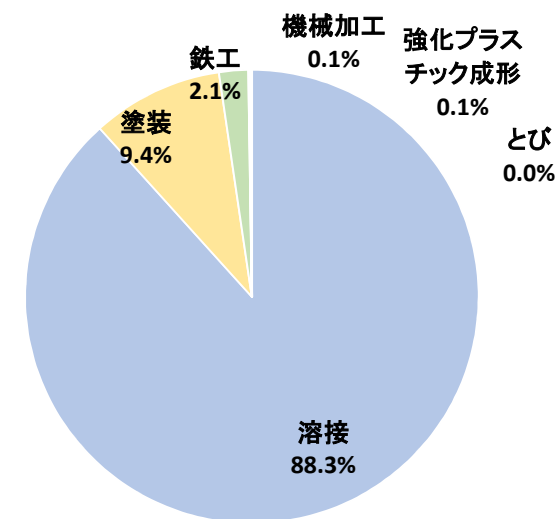
## 出身国別比率



## 就労地域別比率



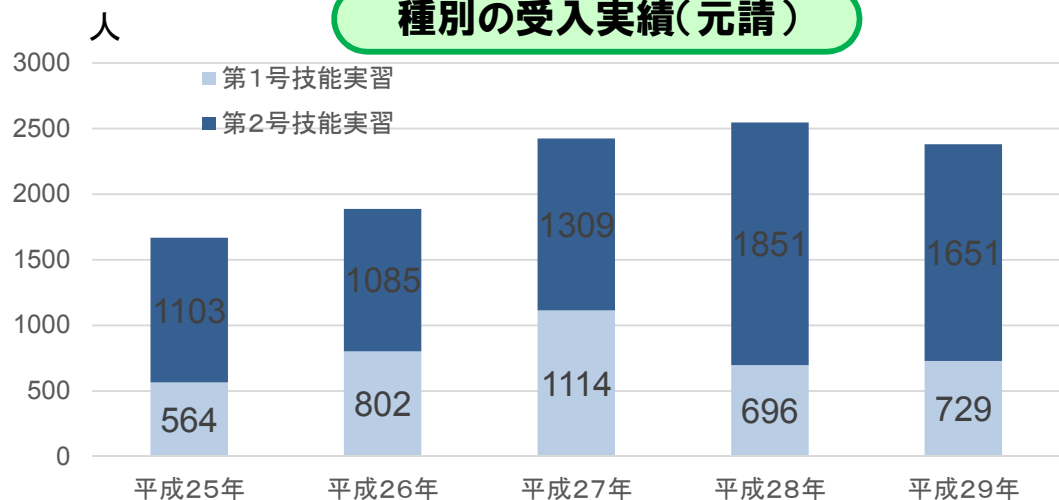
## 職種別比率



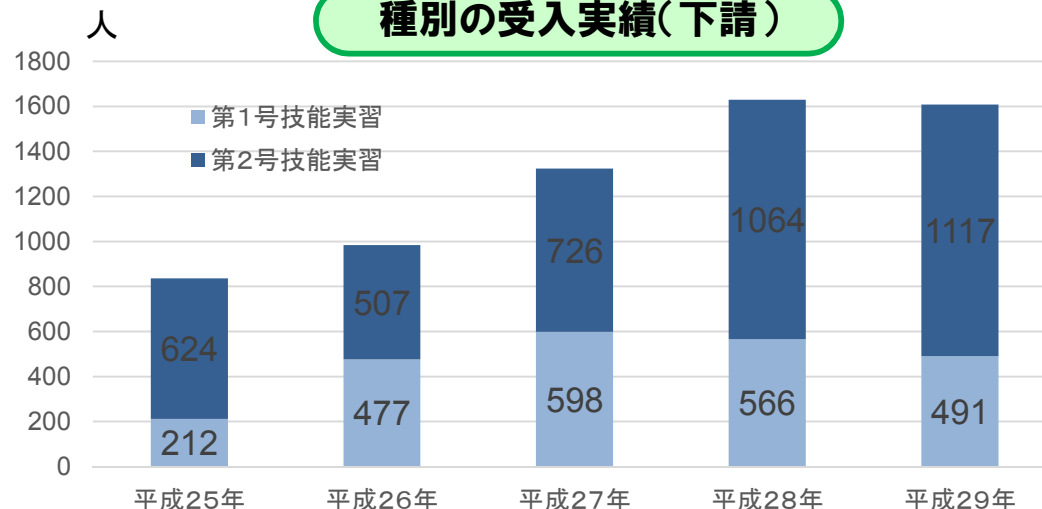
# 造船分野における外国人技能実習生の受入状況

- 造船分野における外国人技能実習生の受入人数については、元請、下請ともに平成25年度から平成28年度まで増加してきたが、平成29年度に減少傾向が見られる。
- 平成29年度の国籍別の受入実績は、元請企業については中国(43.2%)、フィリピン(25.4%)、ベトナム(19.4%)の順であり、下請企業についてはフィリピン(54.7%)、ベトナム(23.8%)、インドネシア(13.5%)の順となっている。

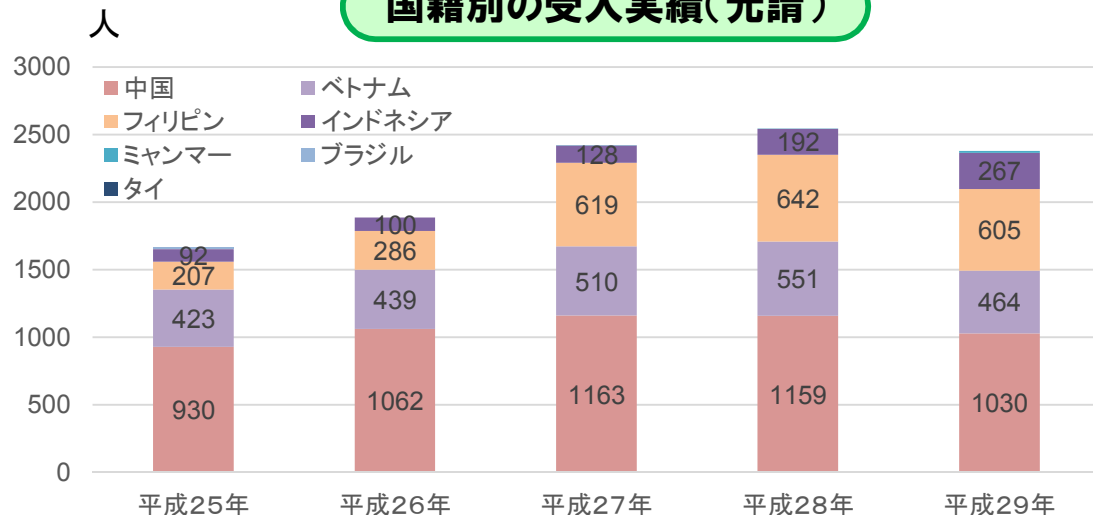
### 種別の受入実績(元請)



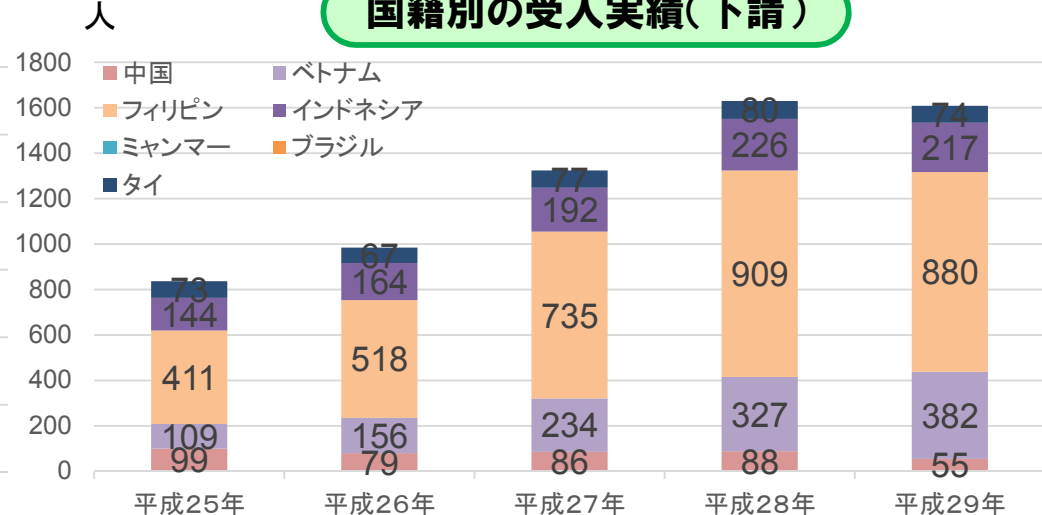
### 種別の受入実績(下請)



### 国籍別の受入実績(元請)



### 国籍別の受入実績(下請)



※各年10月1日時点の実績

(出典) 元請: 日本造船工業会及び日本小型造船工業会調べ  
下請: 日本造船協力事業者団体連合会調べ

# 3. 競争相手国の造船業の動き

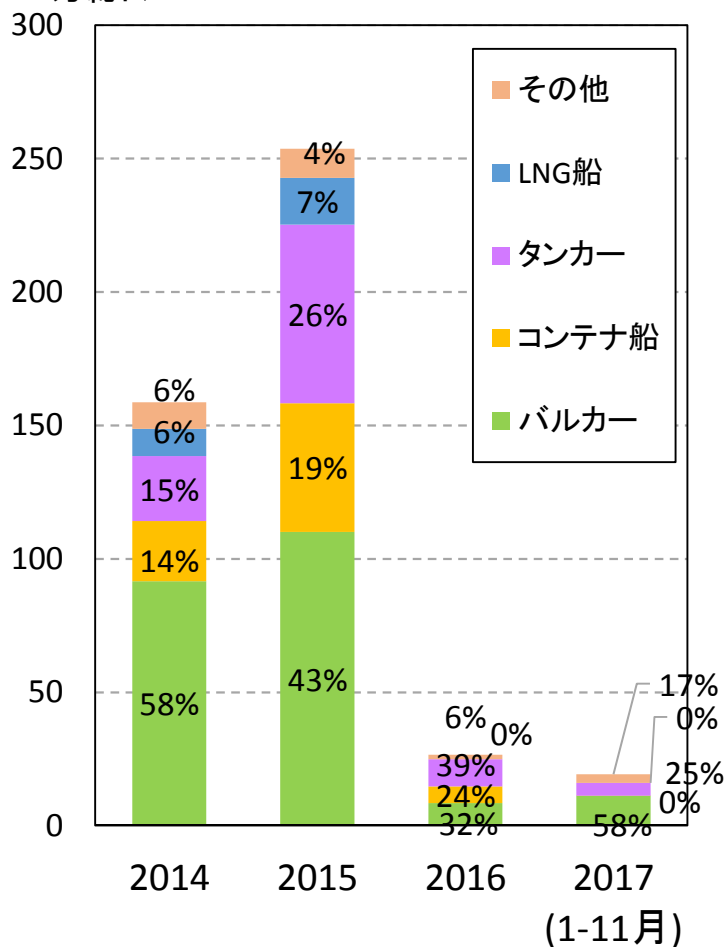
---



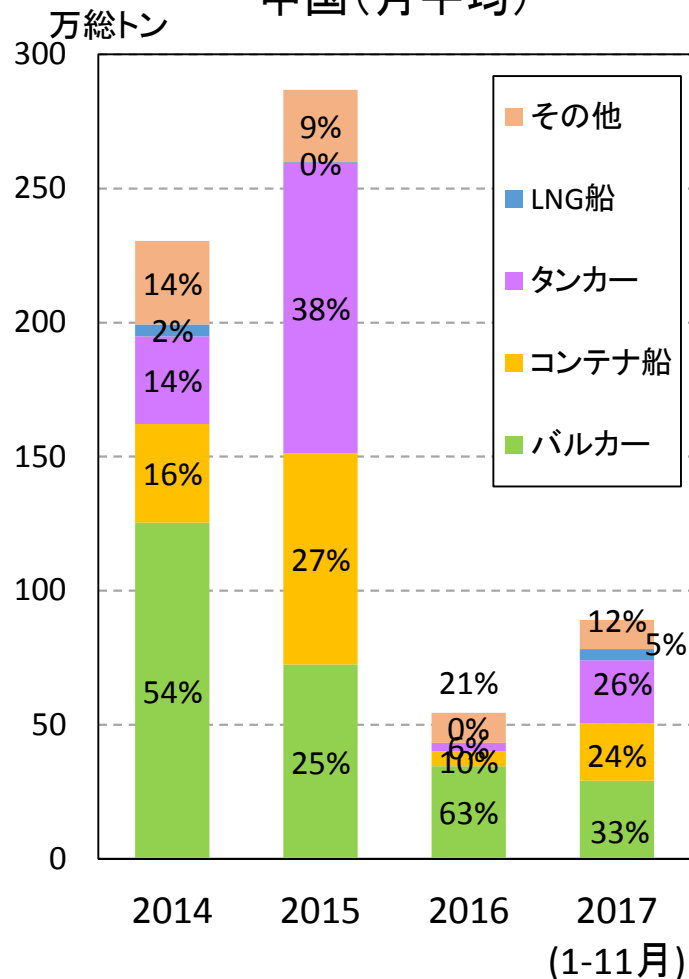
# 日本・中国・韓国を受注量、受注船種の比較

- 海運市況の低迷により2016年以降、受注量が大幅に減少。
- 新造船需要が低迷が継続する中、韓国は2017年1-11月に大型タンカー、コンテナ船をロット受注。

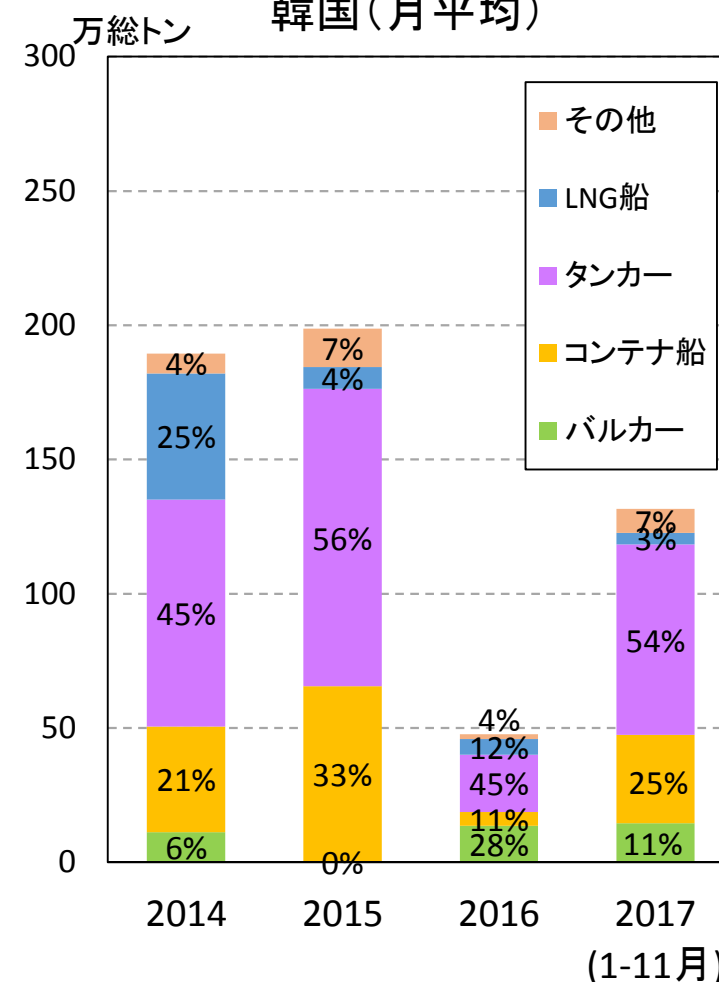
万総トン 日本(月平均)



万総トン 中国(月平均)



万総トン 韓国(月平均)



- 「生産能力過剰の解消に関する指導意見」(2013年、国務院)において、供給能力過剰を早急に解消すべき分野として、造船業を含む5分野を設定。さらに、「船舶工業構造調整実施方案」(2013年、国務院)において、造船業界再編を加速するとともに、政府金融支援を活用した需要拡大を推進としている。
- 中国における造船政策は「船舶工業5カ年計画」(工業信息化部)に基づき実施されている。第13次5カ年計画(2016-2020)では、造船所の淘汰・再編及びオフショアを含む先進船舶のシェア拡大に重点が置かれている。
- 上記計画等を達成するため、様々な施策が実施されている(詳細下記)。

## 1. スクラップアンドビルド補助金

- ◆中国籍老齢船を中国内で解撤及び代替建造する際に、中国政府が船主に補助金を交付
- ◆2014-2016年に合計約111億元(約1,880億円)を交付

市場歪曲性:

補助金交付の条件は中国内で解撤及び建造をした場合、WTO補助金協定に抵触する可能性がある(レッド又はイエロー補助金)。

## 2. ホワイトリスト政策

- ◆中国国内の各造船所の設備・人員の評価を中国政府(工業信息化部)が行い、優良造船所をリスト化し、公表(ホワイトリスト)  
(※2017年7月現在:登録70社)

市場歪曲性:

ホワイトリストに掲載された造船所への具体の支援内容情報を調査中。内容如何によっては、WTO補助金協定に抵触する可能性がある。

## 3. 輸出信用

- ◆中国造船所の輸出案件に対して、中国輸出入銀行及び中国輸出信用保険会社が輸出信用を付与

市場歪曲性:

当該輸出信用は、OECD輸出信用アレンジメントより優遇された条件で付与されている可能性があり、その場合WTO補助金協定に抵触する可能性がある。

- 韓国の公的金融機関が、造船業・海運業に対し巨額の支援を実施している。
- 特に、2015年に経営難に陥った大宇造船海洋(DSME※)に対し、同年10月に4.2兆ウォン(約4100億円)の支援が実施され、2017年3月に4.5兆ウォン(約4400億円)の追加支援も決定。※ 2017年9月現在手持ち工事量世界1位
- また、政府主導の金融支援(船舶新造プログラム)を活用し、現代商船※が大宇造船海洋にVLCC5隻を発注。  
※現代商船も、KDB支援により再建

## 1. 韓国公的金融機関によるこれまでの支援実績

- ◆韓国産業銀行(KDB)や韓国輸出入銀行(KEXIM)等の公的金融機関が、造船業・海運業に対し、2016年3月時点で合計約58兆ウォン(5.7兆円)を支援。このうち、DSMEに対する支援は、2015年6月時点で約12兆ウォン(約1.2兆円)。
- ◆2015年10月には、KDB、KEXIMによる4.2兆ウォン(約4100億円)のDSMEへの追加支援を発表。2016年12月、当該4.2兆ウォンのうち、KDBが1.8兆ウォン(約1800億円)の債務の株式化、約6400億ウォン(約640億円)分のDSME株の無償償却を実施。また、KEXIMが1兆ウォン(約1000億円)の債務の永久債への転換を実施。
- ◆2017年3月には、DSMEへの更なる追加支援として、KDB、KEXIMによる1.6兆ウォン(約1600億円)の債務の株式化及び2.9兆ウォン(約2800億円)の新規資本投入(株式/融資)を発表。

市場歪曲性:

これらの政府助成はWTO補助金協定に抵触する可能性がある。

## 2. 直近の動向

### (1) 船舶新造プログラム

- ◆2016年12月に新造船への金融支援を行うための官民出資による船舶ファンドを設置(2500億円規模)。
- ◆これまで現代商船のタンカー5隻(+オプション5隻)のDSMEの受注(2017年3月)といった契約に金融支援を提供。

市場歪曲性:

具体の支援内容情報を調査中。内容如何によっては、WTO補助金協定に抵触する可能性がある。

### (2) 韓国海洋振興公社

- ◆海運・造船産業への金融支援を統合・強化するために韓国海洋振興公社を2018年6月に設置予定(資本金5000億円)。

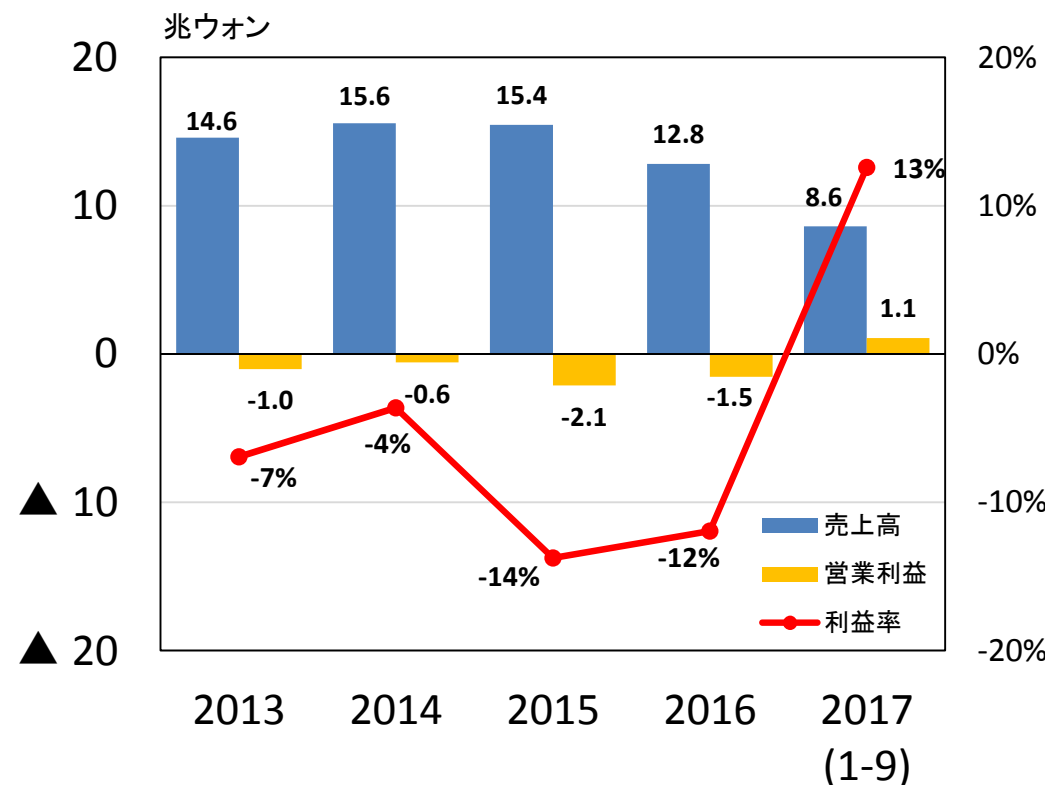
市場歪曲性:

支援内容如何によっては、WTO補助金協定に抵触する可能性がある。今後、具体的な支援内容の決定に向けた動きをフォローしていく。

- 2015年、経営難に陥った大宇造船海洋 (DSME) に対し、韓国産業銀行(KDB)や韓国輸出入銀行(KEXIM)等の公的金融機関が、**4.2兆ウォン(約4100億円)の支援**を発表。
- 2017年3月には、DSMEに対し、KDBとKEXIMによる**4.5兆ウォン(約4400億円)の追加支援**も決定。
- 上記の政府支援により、DSMEは経営難を脱し、**営業利益が黒字に好転**。

- ◆ **DSMEは、出資や借入など財務面での公的金融機関への依存度を高めながら利益率の改善を図ってきている。**
- ◆ **こうした過度な政府支援により、市場が歪曲され、供給過剰状態が悪化。**

## 大宇造船海洋の業績推移



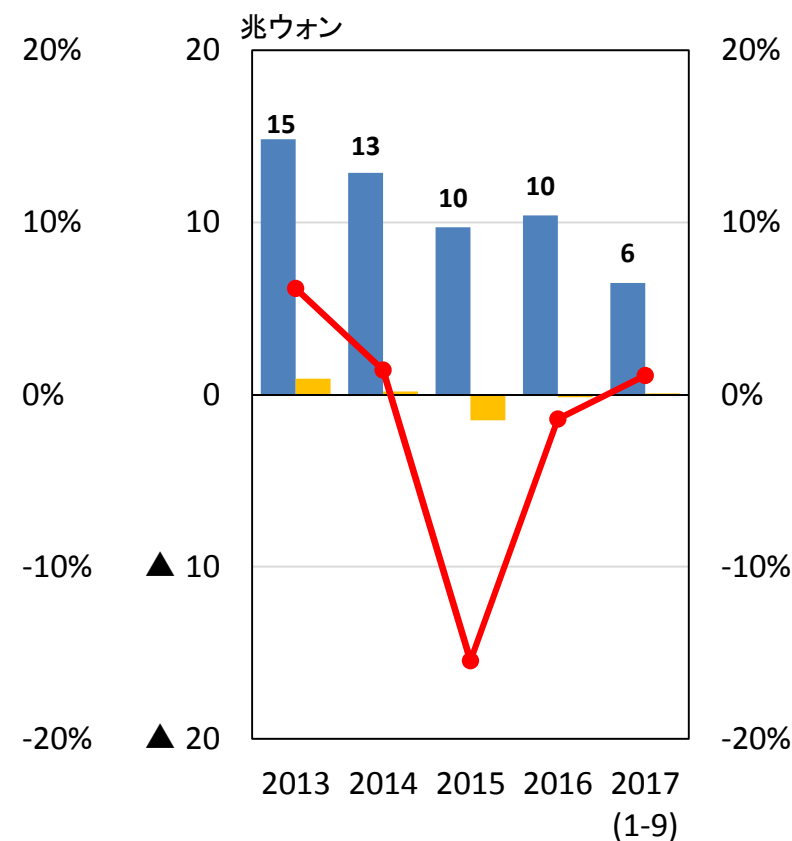
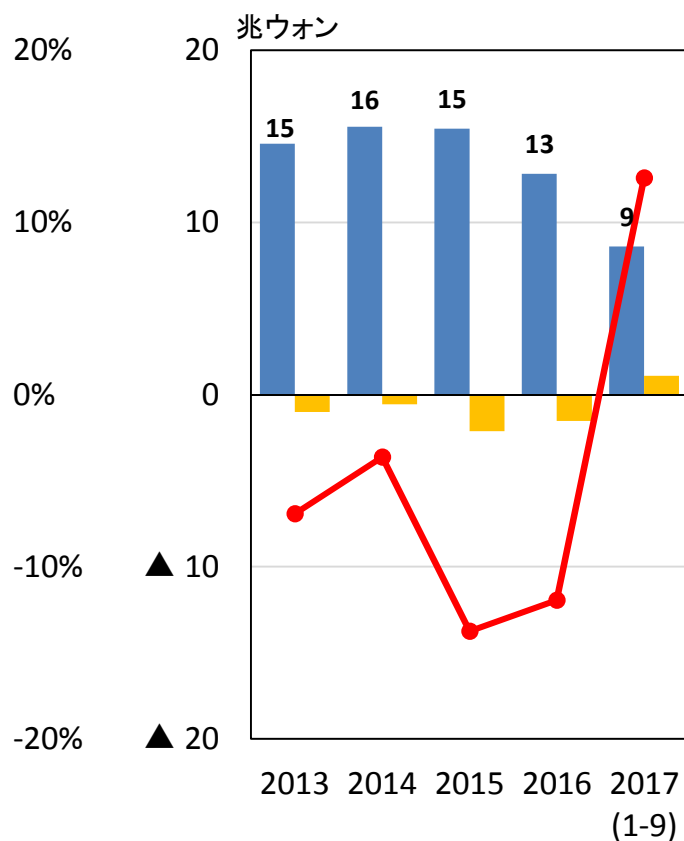
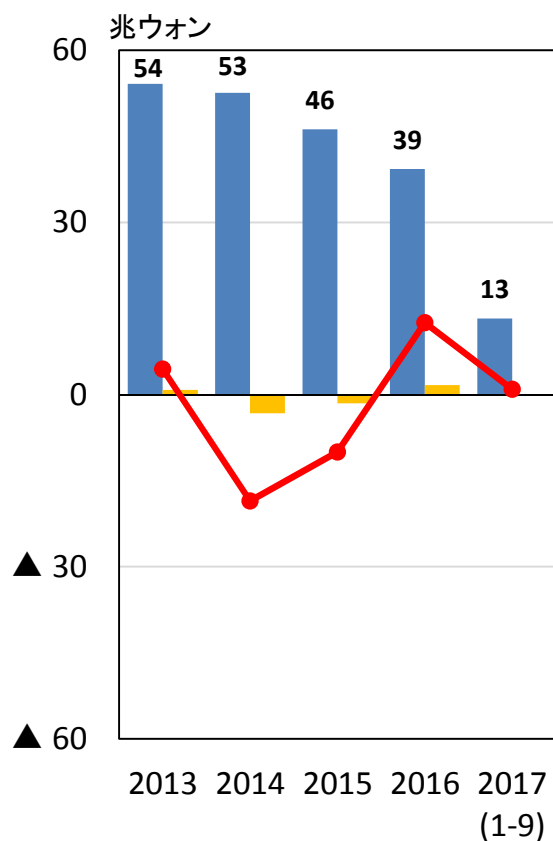
	2015 -end	2016 -end	2017. Jan-Jun
KDBによる公的支援	4,101 億ウォン	30,447億ウォン	29,388 億ウォン
KDBの出資比率	31.4 ⇒49.7%	⇒79.0%	⇒68.6%
DSMEの借入総額中 KDBとKEXIMの 融資割合	76%	81%	89%

○ 韓国の主要造船所の2017年1-9月決算は、リストラによる人件費圧縮等により3社とも黒字を計上。特に大宇造船海洋は、政府支援により経営難を脱している。

### 現代重工業

### 大宇造船海洋

### サムスン重工



■ 売上    ■ 営業利益    ● 売上高営業利益率

※ 各社造船セグメント以外も含む。  
2017年4月に現代重工業は造船事業以外を分社化。

# 2017年におけるロット受注

- 海運市況の低迷により建造需要が低迷していたが、2017年下期より韓国を中心にロット受注が増加。
- 特に韓国が、大型コンテナ船、VLOC、VLCC等の大型船を積極的に受注している一方、日本は、ロットでの受注を獲得できていない状況。

報道日	造船所	船主	船種	隻数	船価
6/7	サムスン重工業（韓国） 【基本合意】	シーワン （アメリカ）	連結式タグ・バージ	12隻	1億2500万ドル
7/27	現代尾浦造船（韓国）	交銀金融租賃 （中国）	プロダクトタンカー	6隻 （+オプション6隻）	不明
9/6	大宇造船海洋（韓国） 【4月に基本合意】	現代商船（韓国）	V L C C	5隻	8400万ドル
9/22	中国船舶工業集団 （中国）	CMA-CGM （フランス）	2万2000TEU型 コンテナ船	9隻	1億3000万ドル
9/27	大宇造船海洋（韓国）	M S C（スイス）	2万2000TEU型 コンテナ船	5隻	1845億ウォン
9/27	サムスン重工業（韓国）	M S C（スイス）	2万2000TEU型 コンテナ船	6隻	1億6400万ドル
9/27	現代重工業（韓国）	ポラリス（韓国）	V L O C	10隻	8000万ドル
10/17	ネプチューン・ベルフト （ドイツ）	バイキング・リバーク ルーズ（スイス）	小型客船	7隻	不明
10/24	現代重工業（韓国）	ポラリス（韓国）	V L O C	5隻	8000万ドル
11/6	金陵船廠（中国）	中谷海運（中国）	1900TEU型 コンテナ船	6隻	不明
11/22	大連船舶重工（中国）	コスコ・ SHIPPING・エナジー・ トランスポーターション（中国）	V L C C、 スエズマックス・タンカー	4隻 3隻	総額 36億7000万元
11/30	馬尾造船（中国）	オーシャン・タンカー ズ（シンガポール）	1万1000重量トン型ケミカ ル／プロダクト船	6隻	不明

※ 報道による5隻以上のロット発注  
船価の一部は民間統計情報