

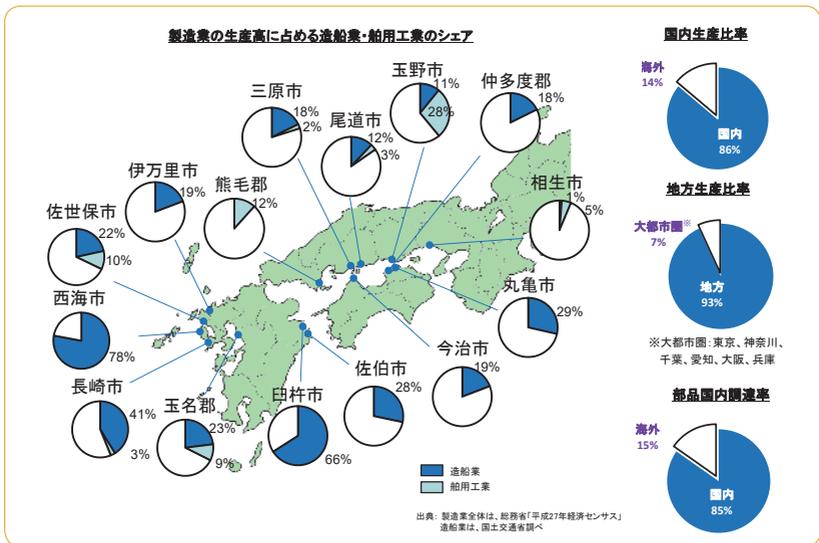
4章

地域経済を支える造船業・船用工業の振興

1 造船業・船用工業の現状

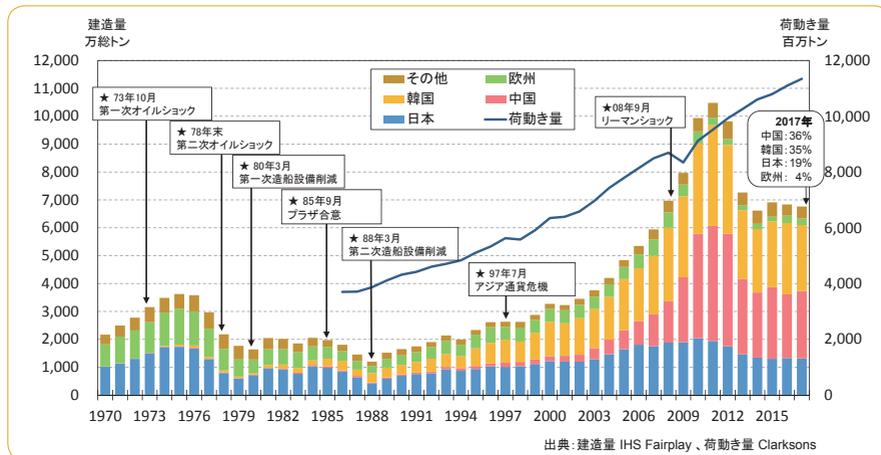
我が国の造船業は、四面を海に囲まれた我が国にとって必要不可欠な海上輸送に使用する船舶を安定的に供給し、また、裾野の広い労働集約型産業として地域の経済・雇用にも貢献している非常に重要な産業である。日本全国に約1,100の事業所が存在し、約8万人の従業員が就労している。一般的に、製造業の海外生産比率が高まる中、造船業は国内に生産拠点を維持し、その殆どが地方圏に存在する貴重な産業である。特に、瀬戸内及び北部九州には、造船業が地域の主要製造業として地域経済、雇用の中核的な役割を担っている地域が多数存在している。

図表 I-4-1 造船業・船用工業の現状

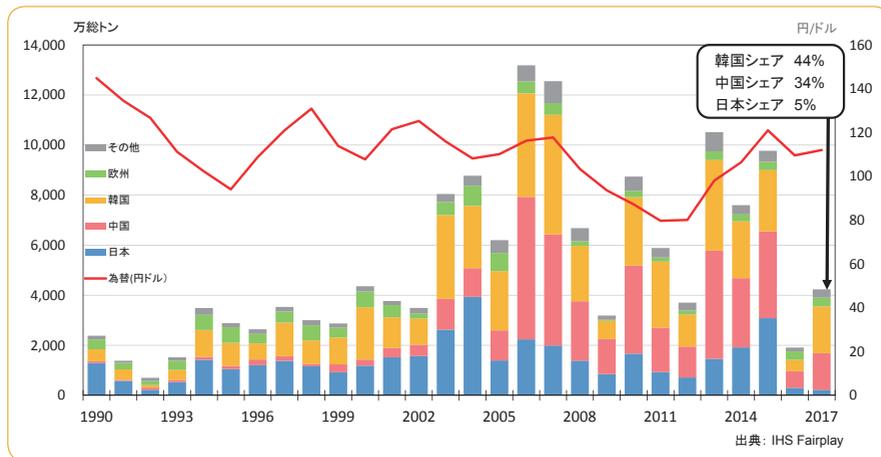


近年の造船市場は、海運の船腹量過剰と造船の建造能力過剰により、世界的に受注量が激減した。2017年における世界新造船受注量は、4,237万総トンと前年に比べ122%増加したが、引き続き低水準となっており、厳しい状況が続いている。また、2017年の日本の新造船建造量シェアは19%であり、中国・韓国に次いで第3位となっている。

図表 I-4-2 世界の新造船建造量の推移



図表 I-4-3 受注量と為替レート(円/ドル)の推移

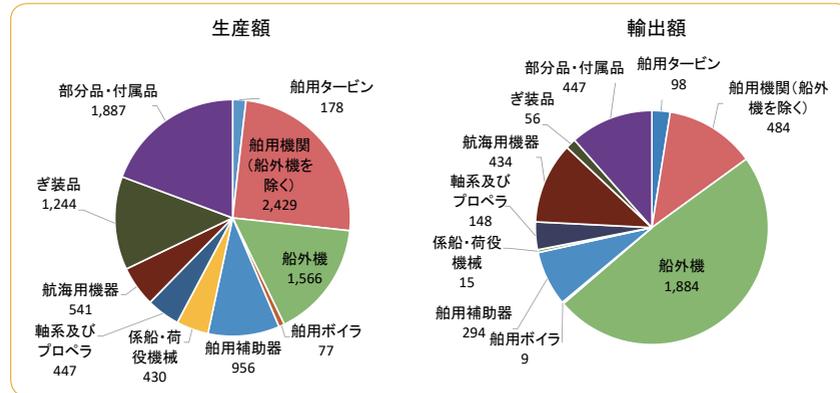


我が国船用工業は、世界と比して高度な技術水準を有し、信頼性の高さや充実したアフターサービス等により、我が国の造船業の発展を支えている重要な産業である。我が国造船業が建造する船舶に必要な船用工業製品のほとんどが国内で生産されており、航海機器、船用ポンプ、プロペラなどは、我が国の製品が世界でも大きなシェアを占めている。日本全国に約1,000の事業所が存在し、約4万8,000人の従業員が就労しており、生産高は約1兆円規模の産業である。

我が国ではこれら造船業・船用工業と海運業を中心に、研究機関、金融、商社などの関連分野が密接に関連した「海事クラスター」を形成している。海事に関連する殆ど全ての業種

が国内に揃い、かつ、多数の企業、機関が集積する層の厚い海事クラスターは世界にも類がなく、クラスター内で生じる活発な競争や密接な連携により、個々の企業活動による効果の総和を上回る経済効果や雇用効果が発生するとともに、高度な技術力と生産性や、ニーズを的確に反映した技術開発を実現している。

図表 I-4-4 我が国の船用工業製品の品目別生産額・輸出額



2 造船業・船用工業の発展と安定のための取組

1. 企業連携・事業統合の促進

我が国造船業は、世界造船市場における需給ギャップ、海運の船腹過剰に伴う新造船価の低迷、そして中国・韓国といった造船競合国との熾烈な受注競争といった厳しい状況におかれている。このような状況下、我が国造船業が基幹産業として持続的に発展するためには、これまで培ってきた技術力を活かし、中国・韓国との国際競争に勝ち残っていく必要がある。このため、造船業界においては、設計・開発等の技術力、受注のための営業力、資機材の調達力等の向上、生産体制の強化等を目的とした分社化、経営統合、新会社の設立、企業規模の拡大等、様々な取組が進められている。

2018年1月、三菱重工業グループでは、商船事業の抜本改革を図り、生産性や企業価値の更なる向上を行うため、新たに三菱造船・三菱重工海洋鉄構の2社を設立し、商船事業の承継再編を行った。この再編に際し、同グループは、産業競争力強化法に基づく事業再編計画の申請を行い、国土交通省同計画の認定を行うことにより、不動産所有権移転等の登記に係る登録免許税の軽減措置を受けることが可能となった。

2018年4月には、三井造船が持ち株会社に移行し、船舶・艦艇事業を含む3部門を分社

化し、三井E&S造船を設立した。また、同月、南日本造船の株主である三井造船及び商船三井が、南日本造船の事業を今治造船に承継した。さらに、5月、三井E&S造船と常石造船が、商船事業分野における業務提携契約を締結した。このように、各社において、建造能力向上・経営改善を図り、事業再編に向けた動きが近年活発化している。

国土交通省としては、産業競争力強化法に基づく事業再編時の法人設立・増資に伴う登録免許税の軽減措置等により、企業連携・事業統合の取組を支援していくこととしている。

2. OECDでの取組

国際造船市場は、世界単一市場を形成し、我が国をはじめ中国・韓国・欧州等の造船事業者が激しく競合しており、2005年から2009年の中国及び韓国による過剰設備投資の結果、需要に比べ供給能力が過剰な状態となっている。加えて、海運業における船舶過剰問題や海洋開発市場の低迷等の影響を受け、近年では、新造船受注量が著しく減少しており、造船企業の経営は逼迫している。

このような状況下、特に韓国では、韓国産業銀行(KDB)や韓国輸出入銀行(KEXIM)などの政府系金融機関により、経営難に陥った造船企業に対して巨額の金融支援が行われている。具体的には、2015年10月には、大宇造船海洋(DSME)に対し、KDB及びKEXIMによる4.2兆ウォン(約4,100億円)の支援が決定され、2017年3月には、社債償還等の資金繰りに窮した同社に対し、両行による4.5兆ウォン(約4,400億円)の追加支援の発表があった。

これら韓国の公的支援に対し、造船政策に関する唯一の多国間協議の場であり、公正な競争条件の確立を目的としたOECD造船部会の第121回会合(2015年11月)において、我が国及びEUから「世界の造船市場を歪曲させる可能性がある」と問題提起を行い、以来同部会において、継続して議論を行っている。第124回会合(2017年4月)においては、日本及びEUから2017年3月に発表された追加支援について、第125回会合(2017年11月)においては、2018年第2四半期に設立予定である「韓国海洋振興公社」について、それぞれ詳細情報の提供を要請するとともに、これまでに引き続き、市場歪曲のおそれを指摘した。

また、第123回会合(2016年12月)より、造船業における公的支援の規律である、「造船産業における正常な競争条件を阻害する措置を漸進的に取り除くための一般取極」及び「造船政策に関する一般指導原則」(いずれも1983年改正、紳士協定)の抜本的見直しの検討が開始されている。第126回会合では、造船業における市場を歪曲するおそれのある公的助成の防止等に向け、国際規律の法的位置付けや規律の交渉項目等について議論を行い、国際規律を法的拘束力のあるものとして、交渉項目とともに中国に速やかに伝達し、中国の参加を呼びかけることが合意された。

我が国としては、これまでの韓国の公的支援に関する議論や、中国の参加の必要性、法的拘束力の付与も念頭におきつつ、実効性のある規律の策定に向け対応を行うこととしている。