

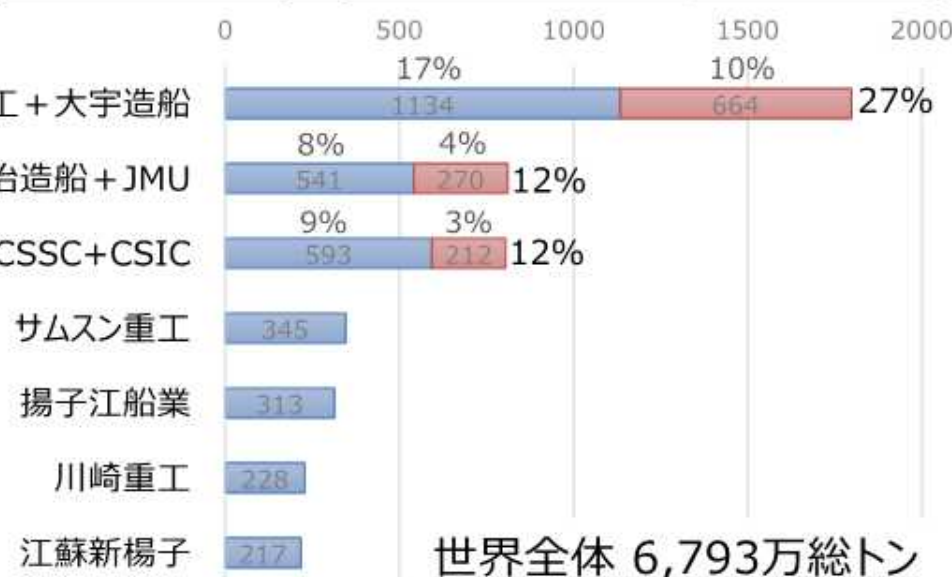
1. 我が国における造船業の位置づけ、及び我が国造船企業が経済安全保障の観点から果たす役割について

資料1-2

1) 2019年建造量(横軸：万総トン)

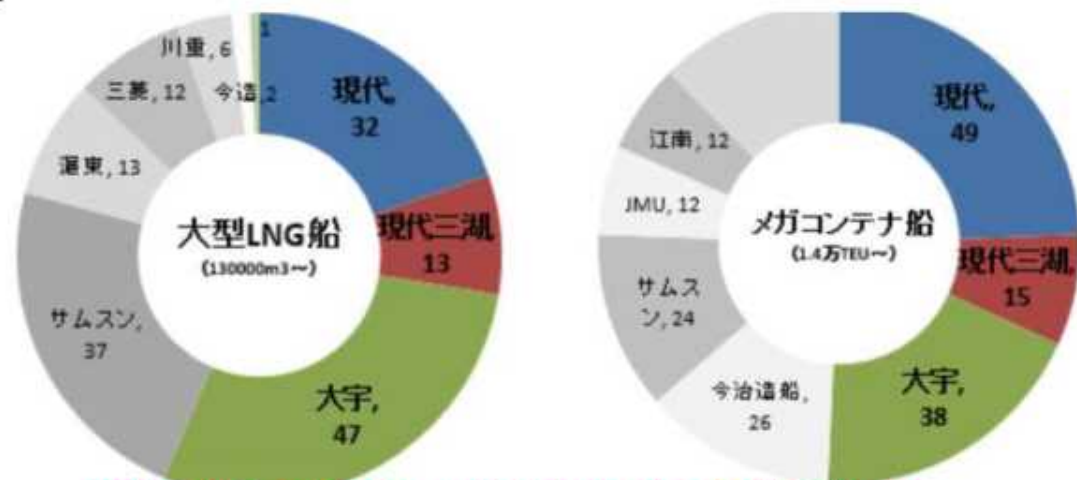


2) 合併した場合(仮) 2019年建造量(横軸：万総トン)



※国土交通省資料「造船業の現状と課題」から数字抜粋

3) 2014～18年の5年間の竣工隻数。※海事プレス社調べ



現在：世界最大のLNG輸入国である日本において
日本造船業のLNG船受注残はゼロ

4) 日本の造船従事者：約8.1万人、2.4兆円

※国土交通省資料「造船・船用工業を取り巻く3つの大きな変化」から数字抜粋

今治造船G：約1.3万人、2018年度売上 3,911億円

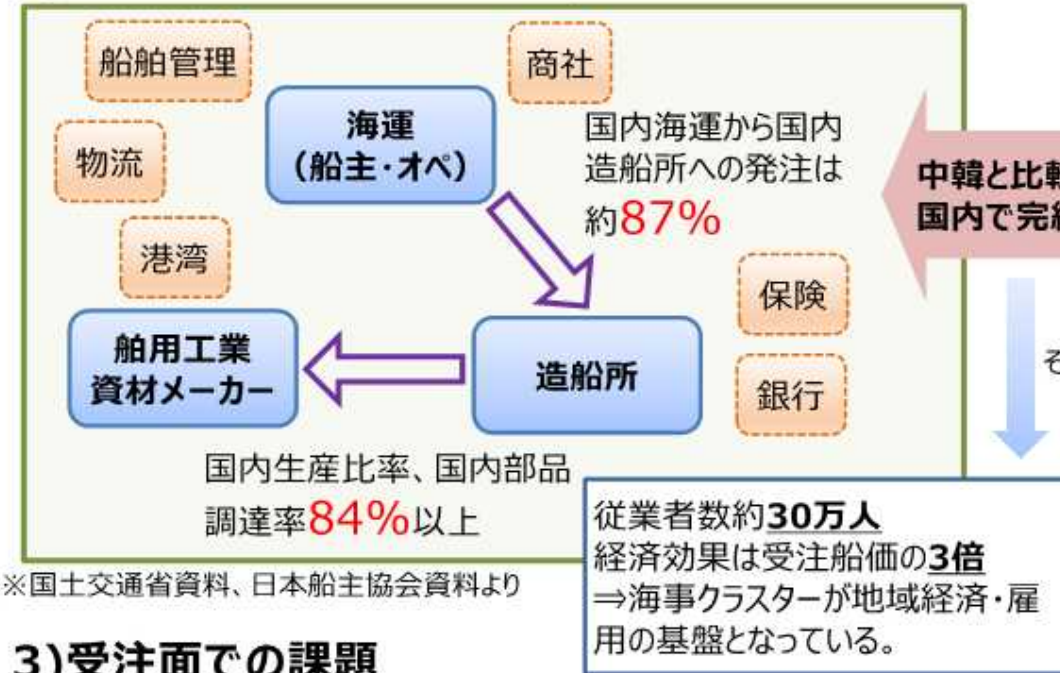
JMU：約0.8万人、2018年度売上 2,541億円

※JMU分は今治造船の予想数字含む

5) 日本の船用工業従事者：約4.5万人、1.0兆円

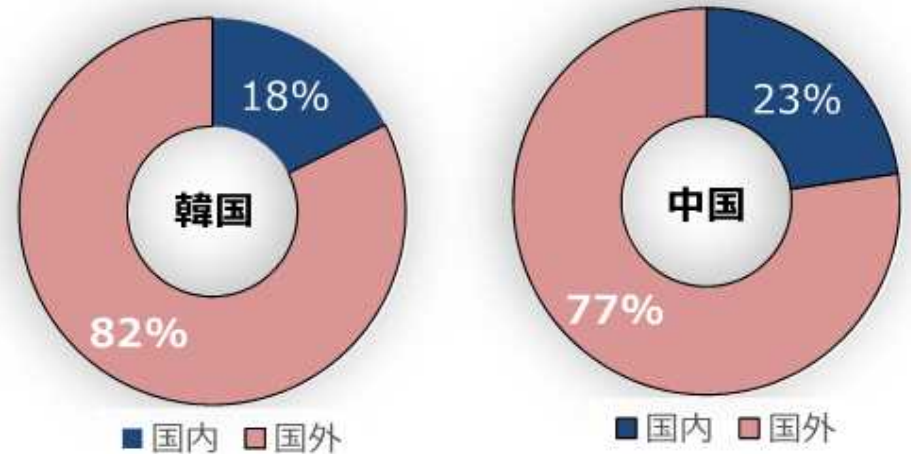
※国土交通省資料「造船・船用工業を取り巻く3つの大きな変化」から数字抜粋

1) 日本海事クラスターの形成



※国土交通省資料、日本船主協会資料より

2) 中国・韓国の国外輸出比率



※2019年12月末実質船主国別手持工事量より

3) 受注面での課題

※建造コストを下回る低船価の状況が続き受注が困難



4) 中国・韓国の過去の支援内容の例

国名	支援内容の方法	過去の支援額
韓国	<ul style="list-style-type: none"> ・造船所・船主への政府系金融機関からの融資や信用供与、増資。 ・前受金返還保証の発行。 ・新造発注支援。「海運再建5カ年計画」 ・「韓国海洋振興公社」設立。 ・新型コロナ対策支援。 	約 4.8 兆円
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・中国造船所に新造船を発注した船主への融資 ・スクラップ&ビルド補助金 	不明

※過去の支援額は2009年以降の累計。各種報道等より当社調べ。1WON=0.088円（集計期間平均）で換算。

2. 我が国造船業における競争力の高い船舶を供給する基盤のあり方

1. 研究開発、設計、営業、生産等の企業活動の一部または全部において、企業連携・協業・統合を進めることが必要不可欠。
2. 顧客の大半を占める国内船主は他国船主に比べ税制的に不利な状況。国内船主が国内に留まり、国内造船所に発注しやすい環境が急務。
3. 日本の海事クラスターが協業して開発するプロジェクトを優先して支援頂けるような基盤作り。

3. 今後も求められる造船業であるために、実施すべき取組

1. 船舶特償制度等の海運税制の維持・拡充・安定化。
2. 造船所出資による船会社設立に対する政府系金融機関の出資あるいは融資保証。
3. 環境対応船の普及促進と自動運航船の開発を対象にした財政支援。
4. 協業を目的とした設計、生産システム統合もしくは改修に対する公的支援。
5. 設備の集約化、休止に対する固定資産税の免除。
6. 造船会社に対する議決権のない出資または設備の買い上げ。
7. 海事関係の人材有効活用と雇用維持のための厚生施設支援や給与補填等。

4. 競争力の高い船舶の導入・供給の円滑化に向けた方策の必要性

1. わが国の海事産業の強さ。
 - ▶ 海事関係のほとんど全ての業種が存在
 - ▶ 多数の企業や関係機関が存在
 - ▶ コアな技術を海外に依存しない
2. 日本の造船業が日本の舶工メーカー並びに日本の他産業とも協業し、新しい技術を開発。
3. 受注減少に直面し、先進技術の開発・実現に苦慮。
4. 日本の造船業が国内で協業開発する案件に優先して支援を。

5. その他（我が国海運・造船業の基盤強化に資するご意見など）

1. 日本の造船業界の存続を左右する案件を最優先し、不公正競争の是正に資する有効で効果のある支援策や税制を早急に実施するようお願い致します。