

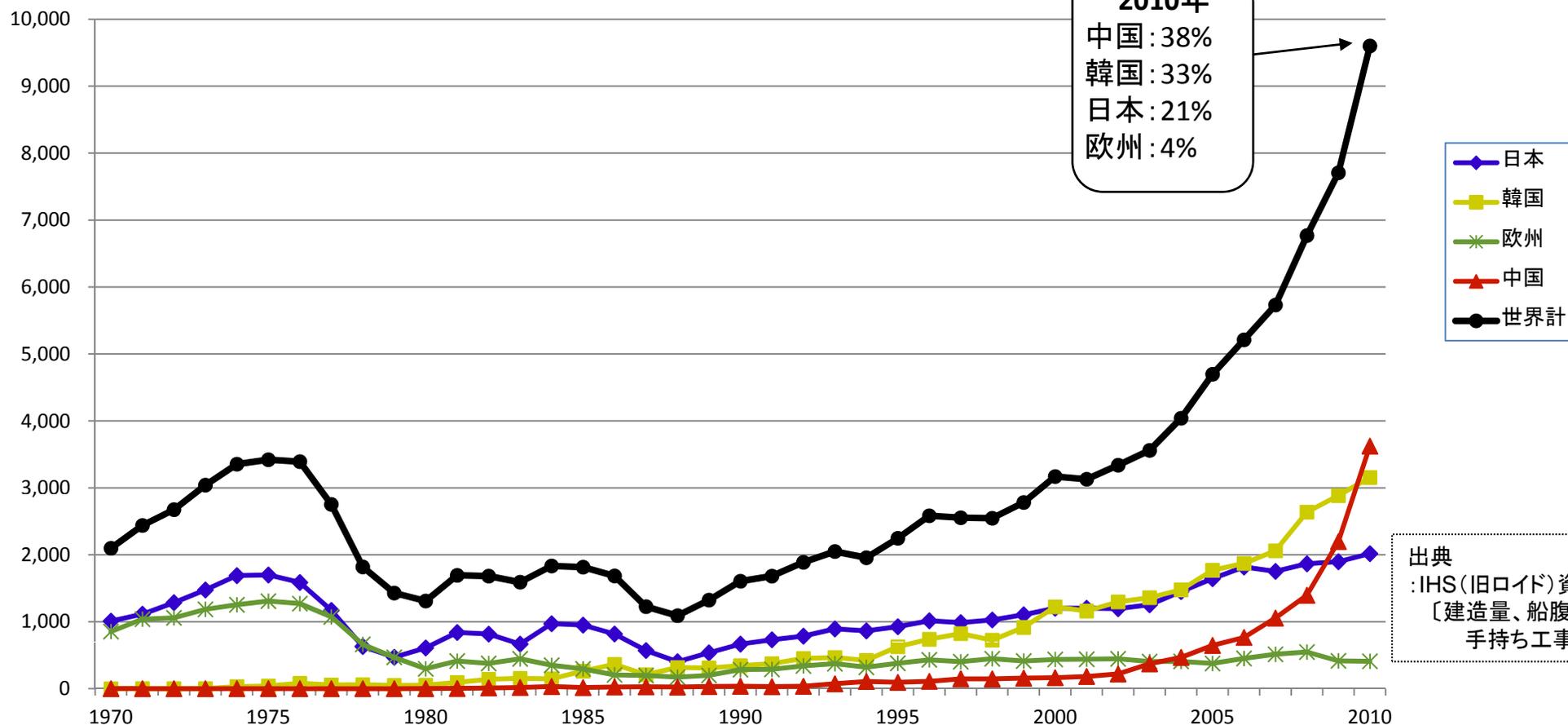
# (参考資料)世界の海上荷動量、船腹量及び建造量の推移

別紙1

- 世界的な造船需要の増大により2010年の世界の新造船建造量は過去最高の約9,601万総トン。
- 我が国も過去最高の2,017万総トン。
- 中・韓の建造量拡大で相対的にシェア低下。

- 世界の船腹量: 約8億8300万総トン
- 世界の手持工事量: 約2億6000万総トン
- 日本: 約4200万総トン
- 韓国: 約9000万総トン
- 中国: 約1億 300万総トン(2010年末)

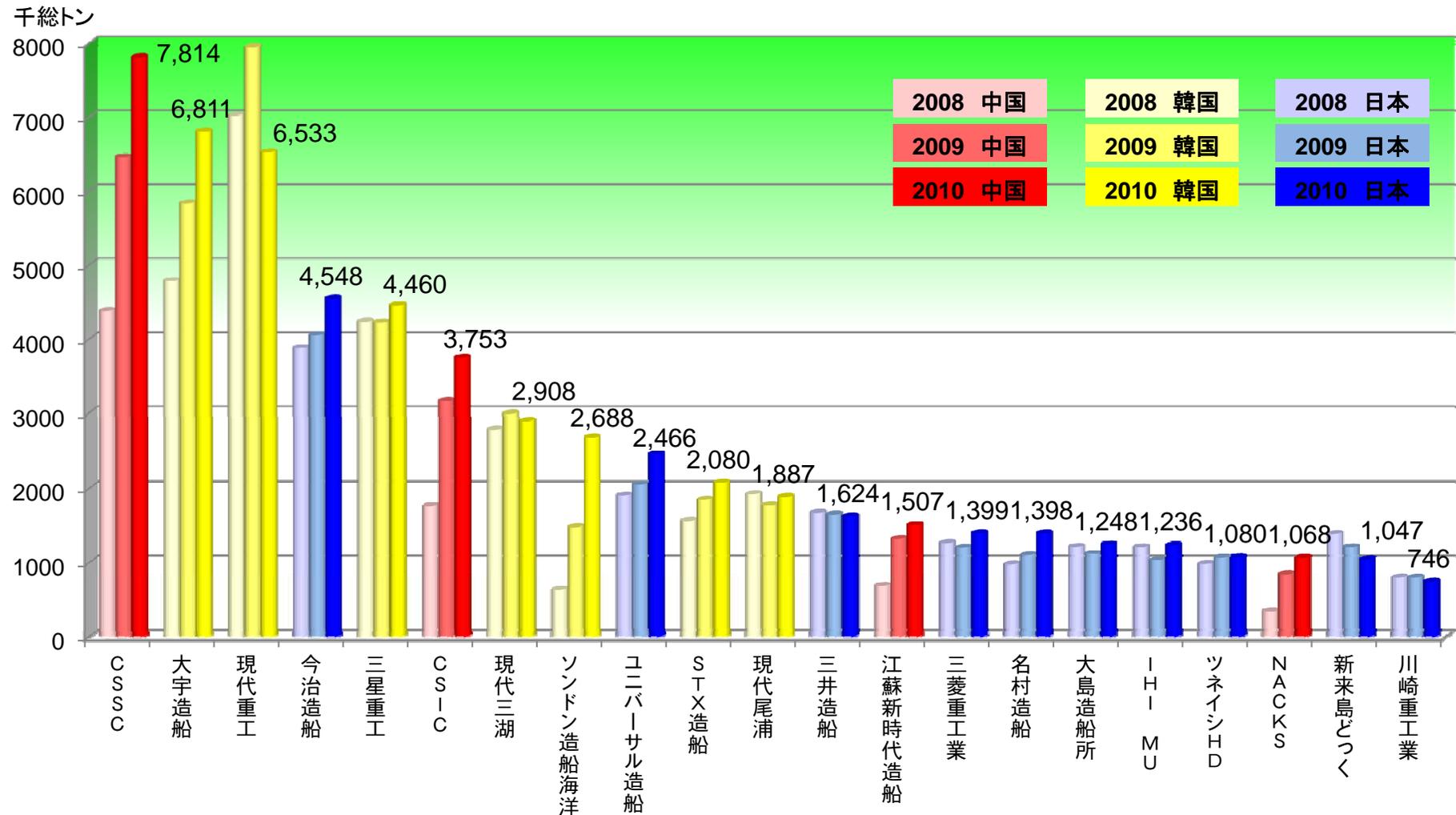
建造量/万総トン



出典  
:IHS(旧ロイド)資料  
〔建造量、船腹量、  
手持ち工事量〕

# (参考資料)造船所別竣工量ランキング(2010実績ベース)

- 韓国の三大重工造船所が上位に並び、中国も急激に建造量が増加。
- 日本は韓国、中国に比べて生産規模の小さい造船所が多い。



出典: IHS(旧ロイド)資料

# (参考資料)海運・造船・船用工業の連携強化

## 戦略的な企業活動を可能とするファイナンス等総合的支援策の構築

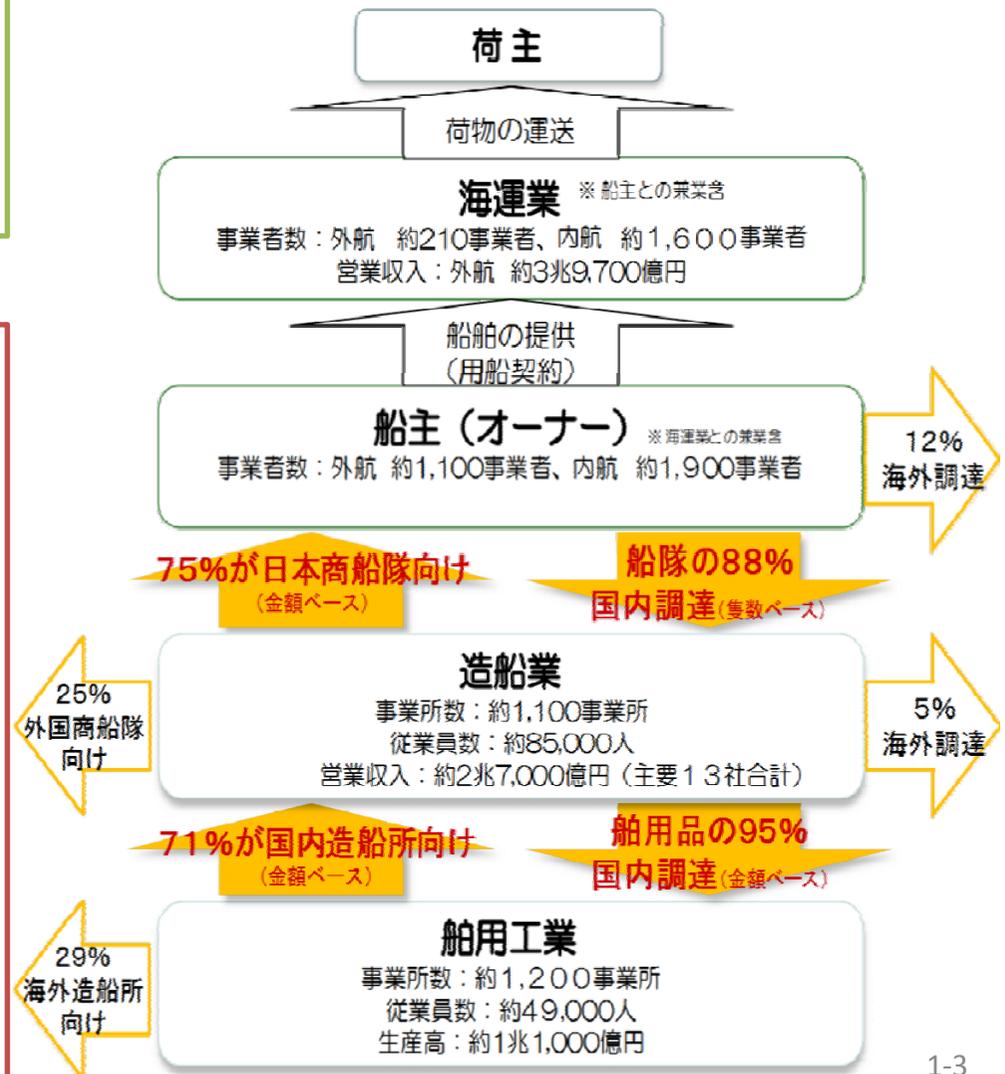
### 現 状

- 我が国では、海運業、船主(オーナー)、造船業、船用工業が深く結びつき、海事クラスターを形成。
- 金融危機以降、船主への支援の必要性が高まっている。

### 対 策

- ◆船主への支援
  - 日本商船隊の国際競争力強化
    - ・外航海運に係る税制措置等の環境整備を図る。
- ◆受注力強化
  - 燃費性能評価をグローバルスタンダード化し、日本が得意な省エネ技術で受注を獲得。
- ◆資金力の活用
  - OECD船舶セクター了解改訂による政府系金融機関の活用促進
  - 国際協力銀行(JBIC)の融資対象の拡大
  - 新たな船舶ファンドの設立による輸出促進と国内船主支援

### <海事クラスターの概要>



# (参考資料)新市場・新事業への展開

## 新興国市場や我が国の技術力を活かせる新事業分野への展開を支援

### <新市場への展開>

#### 現 状

○新興国の経済発展に伴う船舶等の需要の拡大。



#### 対 策

- ◆2国間の協力の枠組の下で、新興国市場へのセールス展開
- ◆案件に応じたファイナンス支援

#### 注目すべき新市場の例

##### ASEAN地域

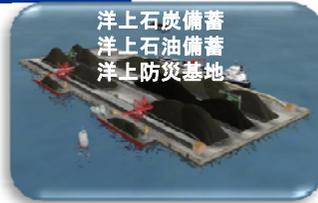
- ・ベトナム(工場進出、洋上施設)
- ・インドネシア(船隊整備、洋上施設)

##### アジア地域

- ・トルコ(船隊整備)
- ・インド(シップリサイクル、船隊整備)

##### 南米

- ・ベネズエラ(船隊整備)



### <新事業分野への展開>

#### 現 状

- 原油価格の高騰や環境保護意識の高まりに伴う、海洋分野の需要拡大。
- 我が国での海洋開発関連設備の建造はほとんどない状態。



#### 対 策

- ◆海洋資源開発、洋上風力発電等の海洋分野に進出するための技術開発、提携促進及びファイナンス支援

#### 注目すべき新事業分野



# (参考資料) 企業連携・事業統合

## 国際競争力強化のための連携を支援

### 現 状

- 日本は韓国や中国に比べて個々の造船所の規模が小さく、コンテナ船等の大規模受注が困難。
- 一社の事業規模が小さいことによって、財務基盤が弱く、技術開発投資も不十分。また、人材確保の面でもハンディキャップがある。

### 対 策

- ◆ 規模拡大に向けた事業統合を促進するため、設備投資などへのファイナンス支援。
- ◆ 同業者間のアライアンスによって、技術・人材・資金の流動性を高め、船種ごとに最も競争力のある設計と製造を実現。
- ◆ 将来のコア技術となり得る技術を、協働して大規模開発を行い得る仕組み作り。(例: ガス焚き船の実用化)

