

世界の造船市場と 我が国造船業の動向

令和4年7月

国土交通省海事局船舶産業課

シップ・オブ・ザ・イヤー2021が決定！

2022年5月10日、日本船舶海洋工学会がシップ・オブ・ザ・イヤー2021を決定した。
栄えある賞を受賞したのは「すいそ ふろんていあ」(液化水素運搬船)！



<小型客船部門賞>

ハイドロびんご
アルミ合金製双胴旅客船



ツネイシクラフト &
ファシリティーズ建造

<大型貨物船部門賞>

CENTURY HIGHWAY GREEN
自動車運搬船



多度津造船建造

<小型貨物船部門賞>

りゅうと
苛性ソーダ積載船



本瓦造船建造

<漁船・調査船部門賞>

汐路丸
練習船
(東京海洋大)



ジャパンマリン
ユナイテッド建造

【最近の市況】

～世界的には受注は回復基調。鋼材価格の高騰といった新たな課題の発生～

<新造船受注量>

- 2021年の世界の受注量は、前年から倍増し2016年以降最高を記録。
- 日本の2021年受注量は、世界シェア16%（中国43%、韓国37%に次ぐ世界第3位）。
- 2022年第1四半期は、日本は世界シェア13%（速報値）。（P. 2）

<新造船建造量>

- 2021年の世界の建造量は2020年を200万総トン上回り6,138万総トン。
- 日本の建造量は、世界シェア18%（中国44%、韓国32%に次ぐ世界第3位）
- 2022年第1四半期は、日本は世界シェア20%（速報値）。（P. 1）

<手持ち工事量>

- 日本の手持ち工事量は、2020年の危機的な状況を脱し、足元では一定の回復かつ上昇基調であるが、安定操業には不十分。
- 中国、韓国は年数換算で2.5年以上確保。（P. 4）

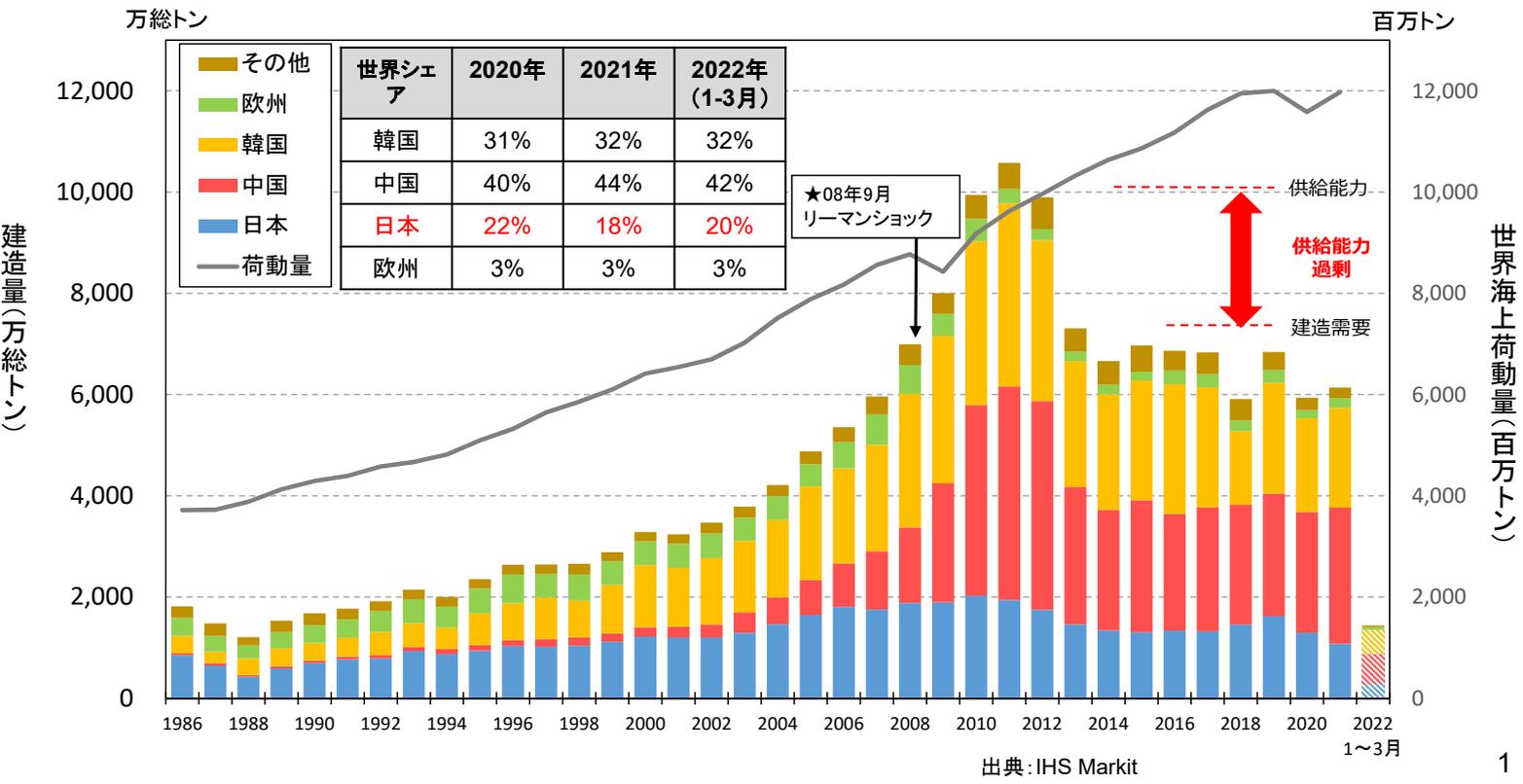
<市況等>

- 日本の造船各社の2021年度決算は、受注量の増加、船価の上昇基調（P. 10～13）に支えられ、一部の事業者において前年度の赤字から回復した（P. 5）が、鋼材価格の高騰が継続している中（P. 15）、低船価時に受注した船舶を建造することから今後の採算性悪化が懸念。
- 韓国の造船各社の2021年（暦年）決算は、主要3社いずれも大幅な赤字。（P. 6）

【トピックス(2022年4月-6月)】

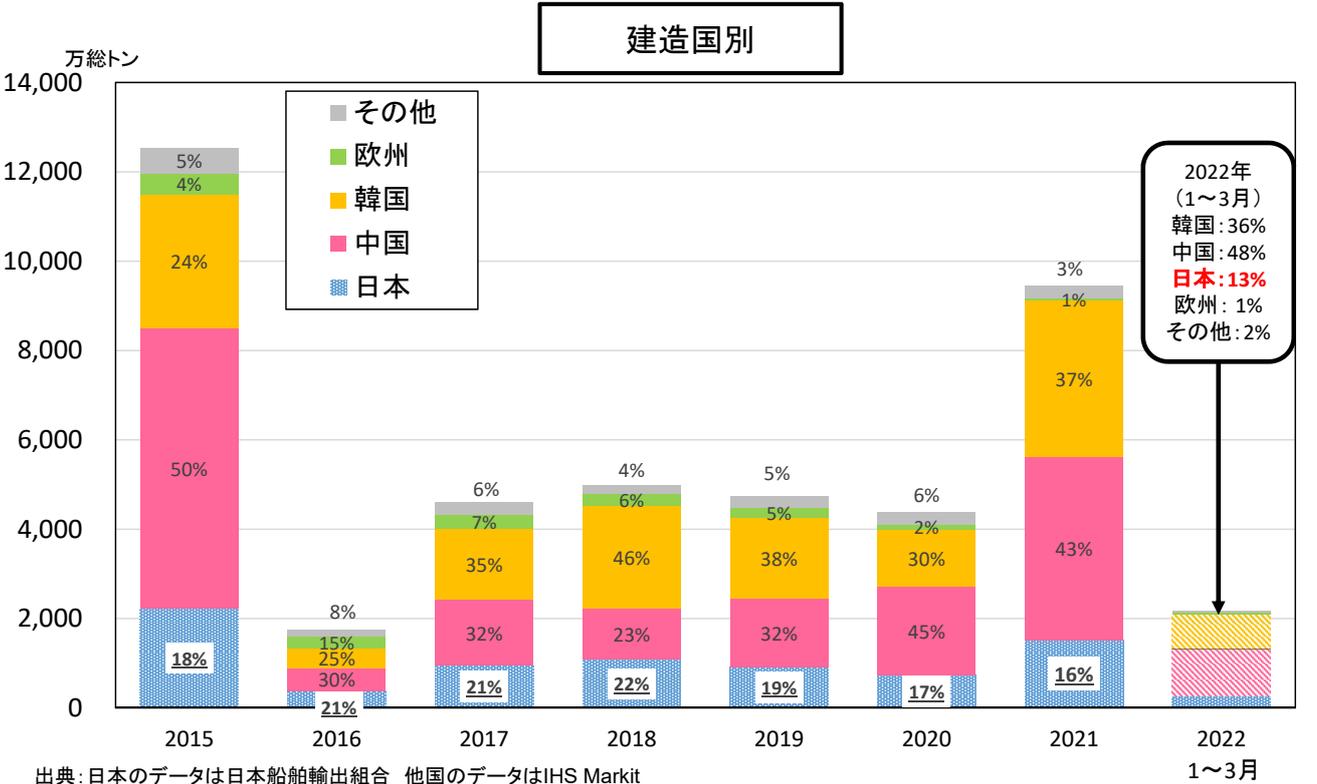
- 海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画及び特定船舶導入計画の認定。
事業基盤強化計画：累計15グループ29社、特定船舶導入計画：累計5件（P. 18～20）
- 日本最大の国際海事展「Sea Japan 2022」が4年ぶりに開催。（P. 21）
- 経済安全保障推進法が成立・公布。（P. 22～24）
- JOINによる初の船舶分野案件への出資。（P. 25）
- すいそふろんていあによる水素輸送実証試験の完遂記念式典が開催。（P. 27）
- シップ・オブ・ザ・イヤー2021各賞が決定。表彰式は7月開催。（表紙） 他

- 世界の造船建造(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おり、船腹過剰と供給能力過剰が続いている。
- 我が国造船業の世界シェアは近年2、3割で推移し、2021年は18%、2022年1-3月は20%。



世界の造船受注量の推移

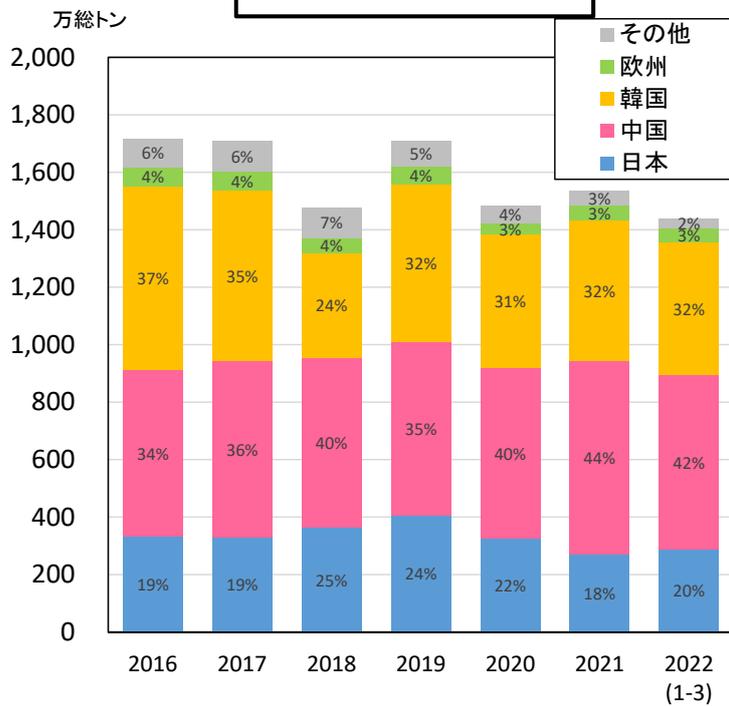
- 2021年の世界の造船受注量は、近年の水準と比べ大幅に増加(2020年比 119%増)。
- 日本は、2021年は世界の16%を占めており、2020年比 107%増加。
- 日本は、2022年1~3月は世界の13%を占めている。(2020年同期比25%減。総トン数ベース)



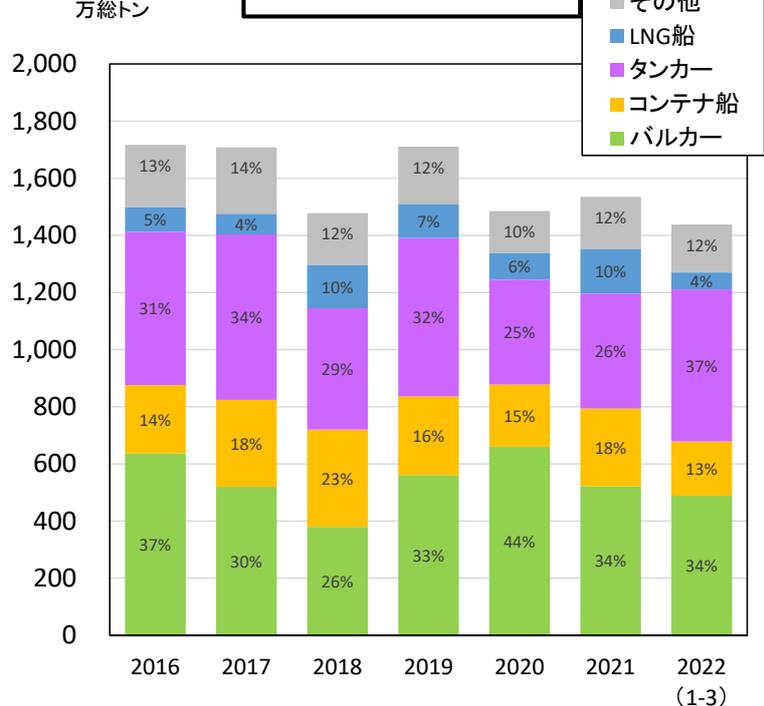
※IHS Markitは、日本の足元の受注データの捕捉率が低く市況を反映できていないことから、日本船舶輸出組合の輸出船契約実績を使用。

- 2021年は、中国、韓国が世界シェアを伸ばし、日本の世界シェアは微減し18%。
- 2022年1~3月は、各年四半期平均より世界の建造量は減少しているが、日本は微増かつシェアが2割に回復。
- 船種別では、2022年1~3月はタンカーのシェアが大きく増加し、LNG船、コンテナ船は大きく減少した。

建造国別(四半期平均)



船種別(四半期平均)



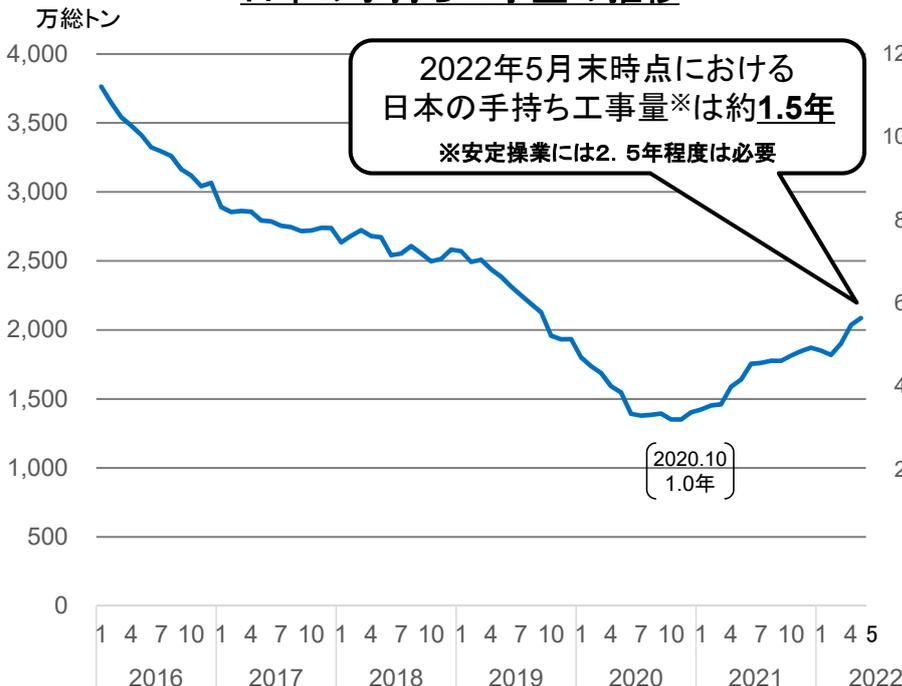
※四半期平均は、各年の単純平均。2022年は第1四半期の実績値。

出典: IHS Markit 3

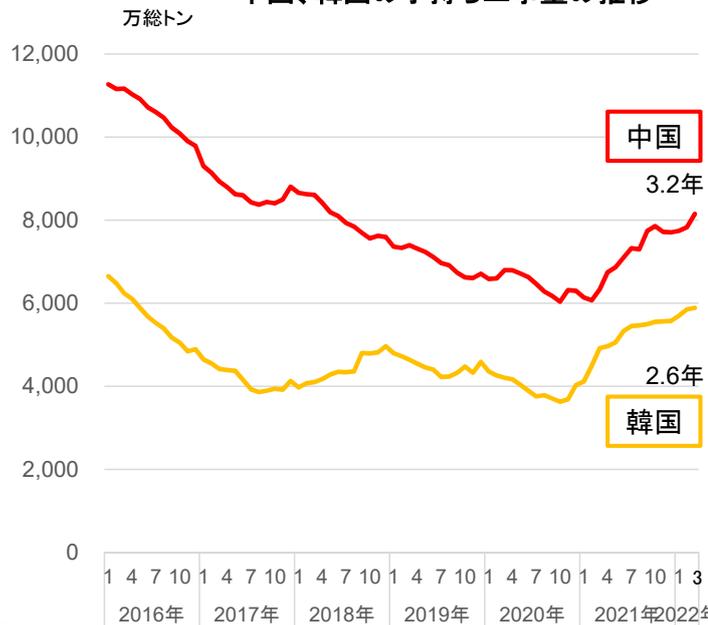
我が国手持ち工事量の推移

- 我が国の手持ち工事量は、2021年に入り下げ止まり、足元で一定の回復が見られる。
- 中国、韓国の手持ち工事量も日本と同様の傾向を示しているが、安定操業に必要な2.5年を確保。

日本の手持ち工事量の推移



中国、韓国の手持ち工事量の推移



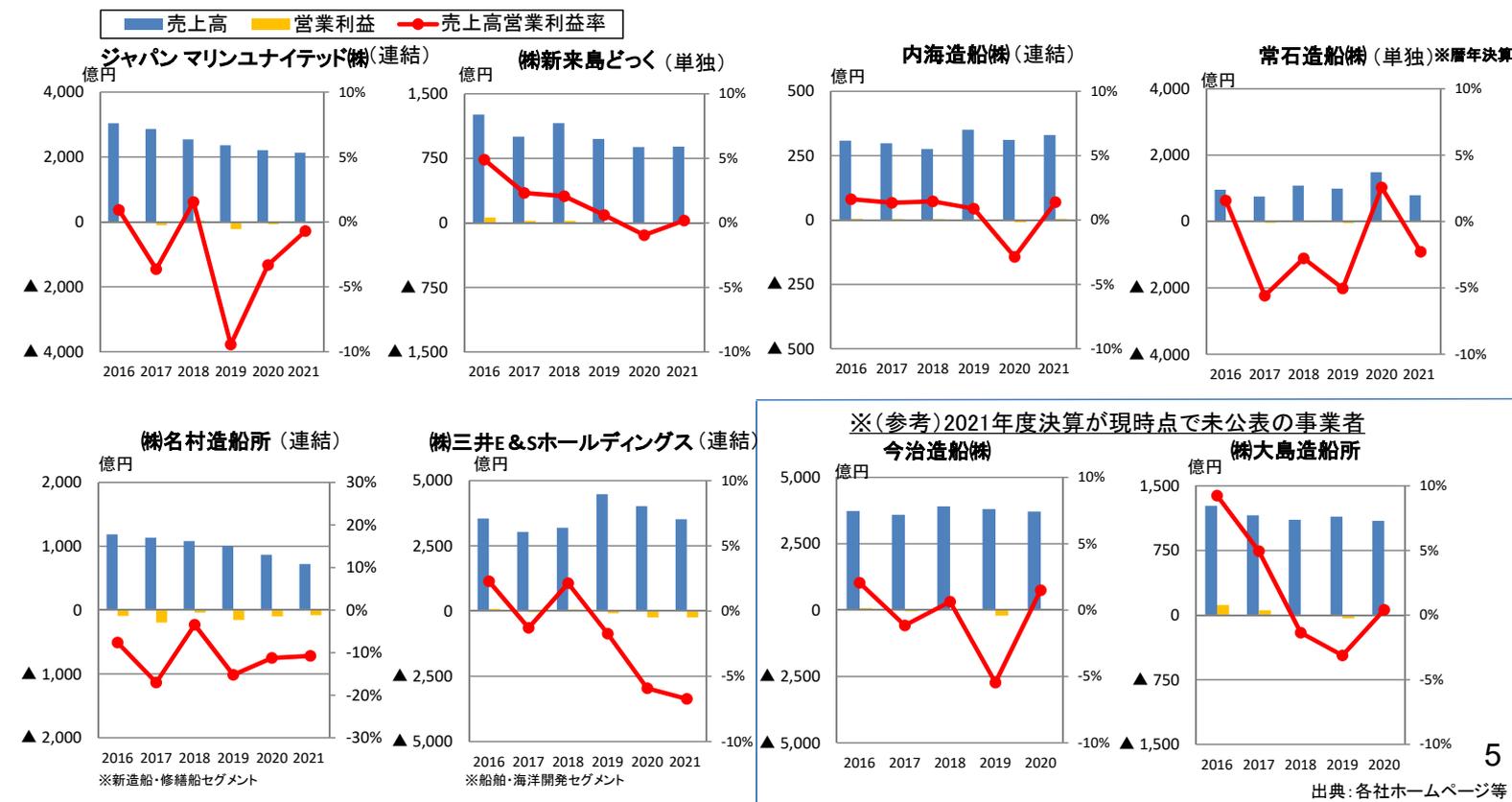
出典: 日本船舶輸出組合

出典: IHS Markit

日本の主要造船会社の経営状況

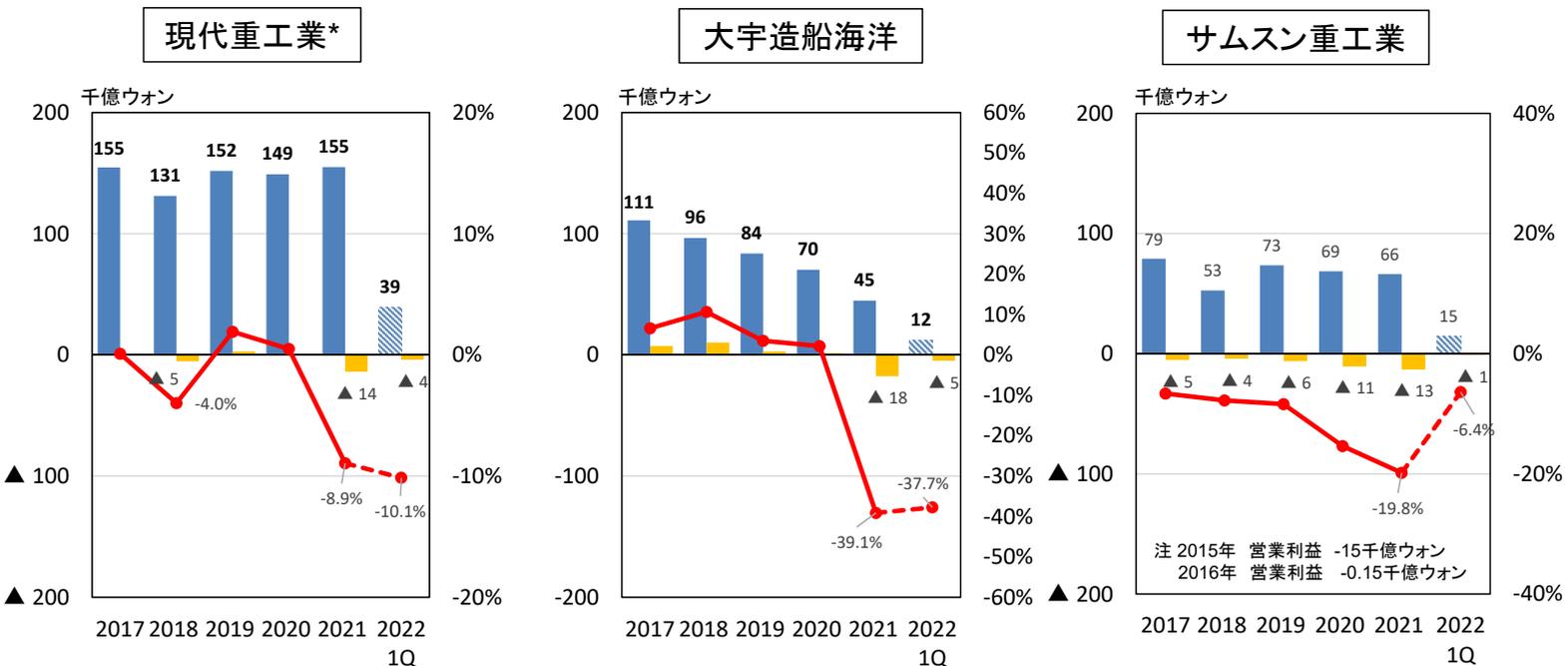
- 2021年度決算が発表された6社※では、新来島どっく、内海造船が黒字化、ジャパンマリユニテッド、名村造船、三井E&Sホールディングス、常石造船は赤字。

※常石造船は決算期が暦年であることに注意。



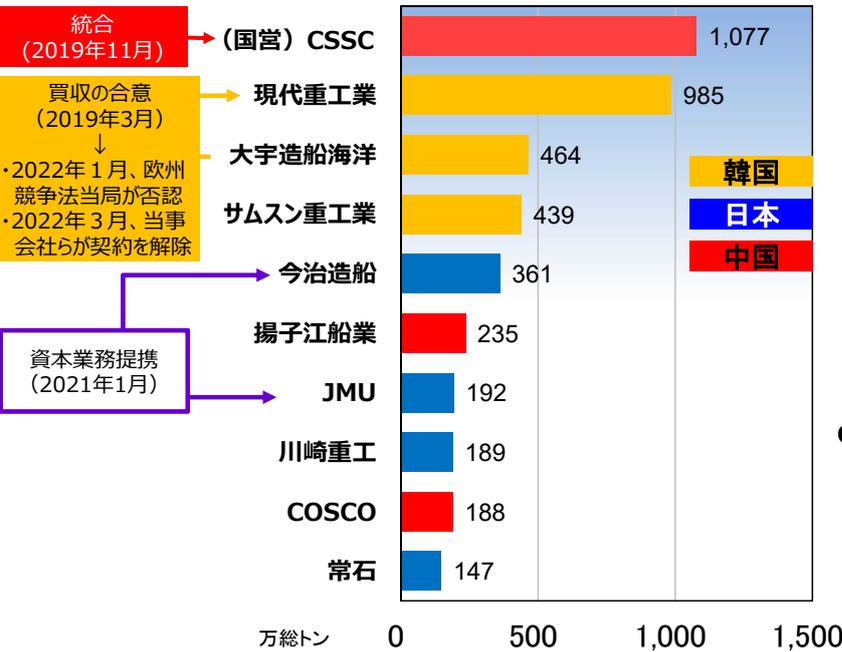
韓国の主要造船会社の経営状況

- 2021年は韓国の主要3社はいずれも赤字かつ2020年決算から大幅減益。
- 特に大宇造船海洋は、2020年度に黒字計上したものの、2021年に大幅な赤字転落。また、サムスン重工業は7期連続の赤字。
- 2022年第1四半期は前期に引き続き、3社とも赤字を計上。

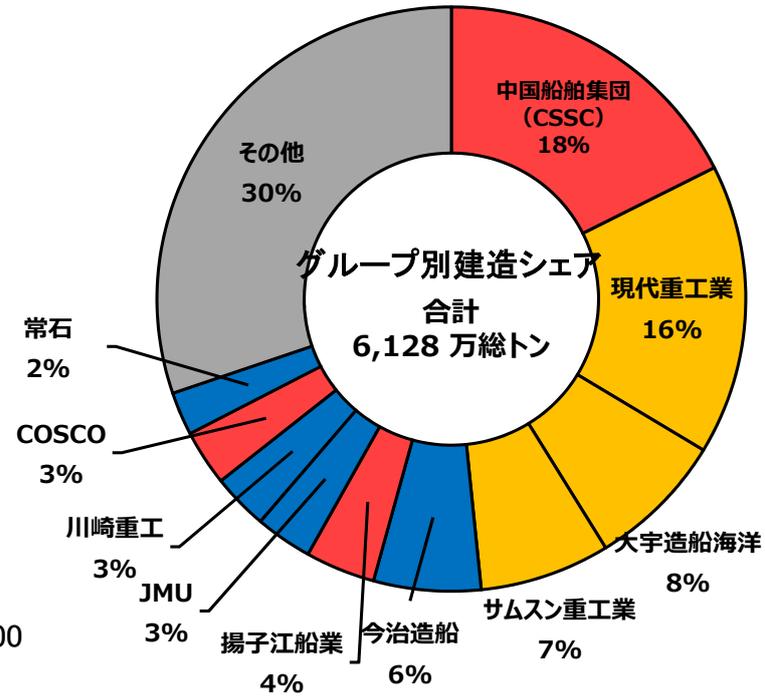


* 2019.6月以降は韓国造船海洋(現代重工業の持ち株会社。同月に設立。)の売上等を記載

● 2021年建造量（グループ別）では、日本造船企業グループは、今治造船(世界5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)、常石造船(世界10位) が上位10グループに入っている。



統合 (2019年11月) → (国営) CSSC
 買収の合意 (2019年3月) → 現代重工業
 ↓
 ・2022年1月、欧州競争法当局が否認
 ・2022年3月、当事会社らが契約を解除
 資本業務提携 (2021年1月) → 今治造船

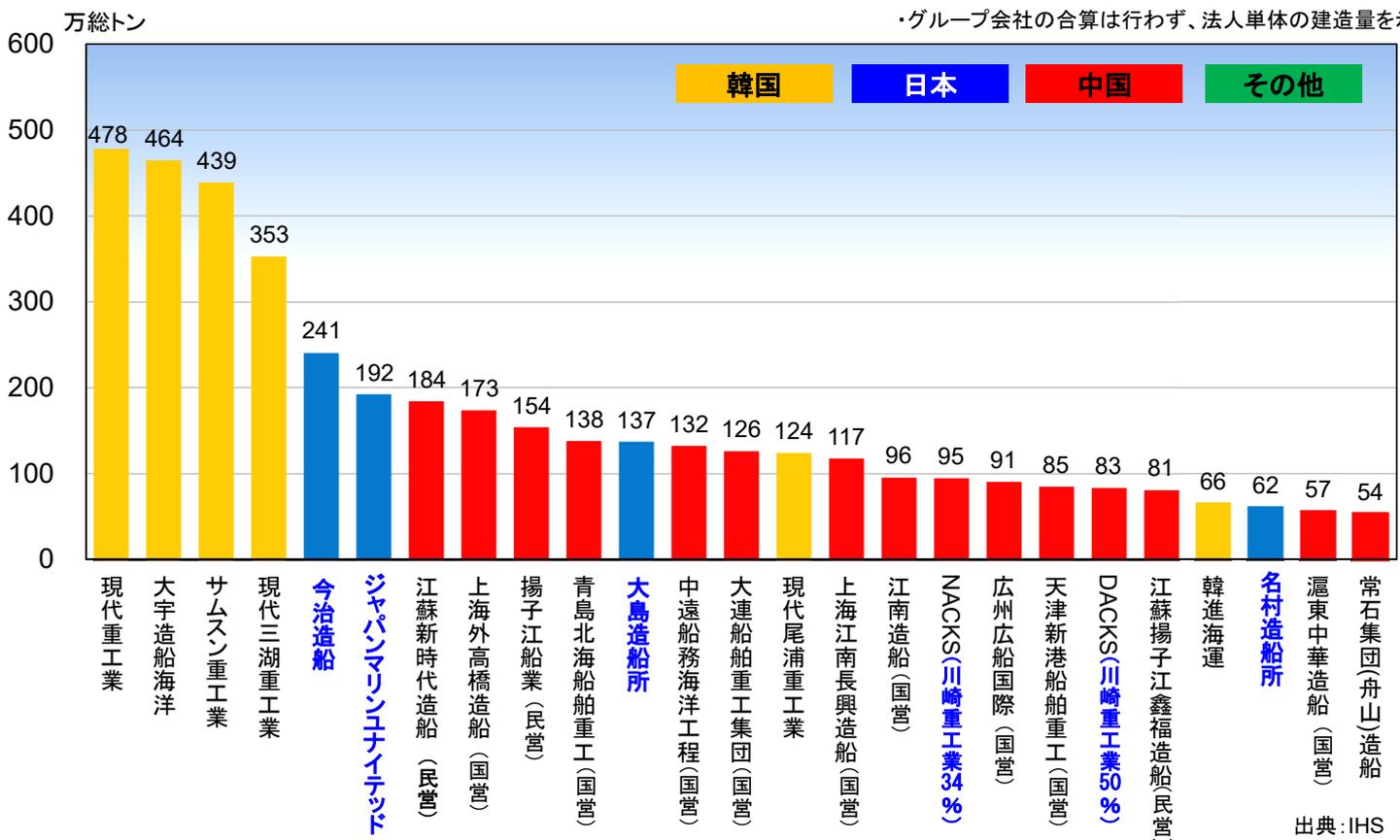


・CSSCは、中国船舶工業集団 (CSSC)と中国船舶重工集団 (CSIC)を統合後の中国船舶集団を指す
 ・現代重工業は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ピナンを含む
 ・サムスン重工業は、サムスン重工 (寧波)を含む(ただし、サムスン重工 (寧波)は製造実績ゼロ)
 ・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえず造船、多度津造船、南日本造船を含む
 ・川崎重工業は、中国の南通中遠川崎船舶工程 (NACKS)、大連中遠川崎船舶工程 (DACKS)を含む
 ・常石造船は、中国の常石集団 (舟山)造船、フィリピンのTSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU), Inc.を含む
 ・江蘇新時代造船は個社でグループに属さない個社。

出典: IHS Markit

造船企業別竣工量ランキング(2021年)

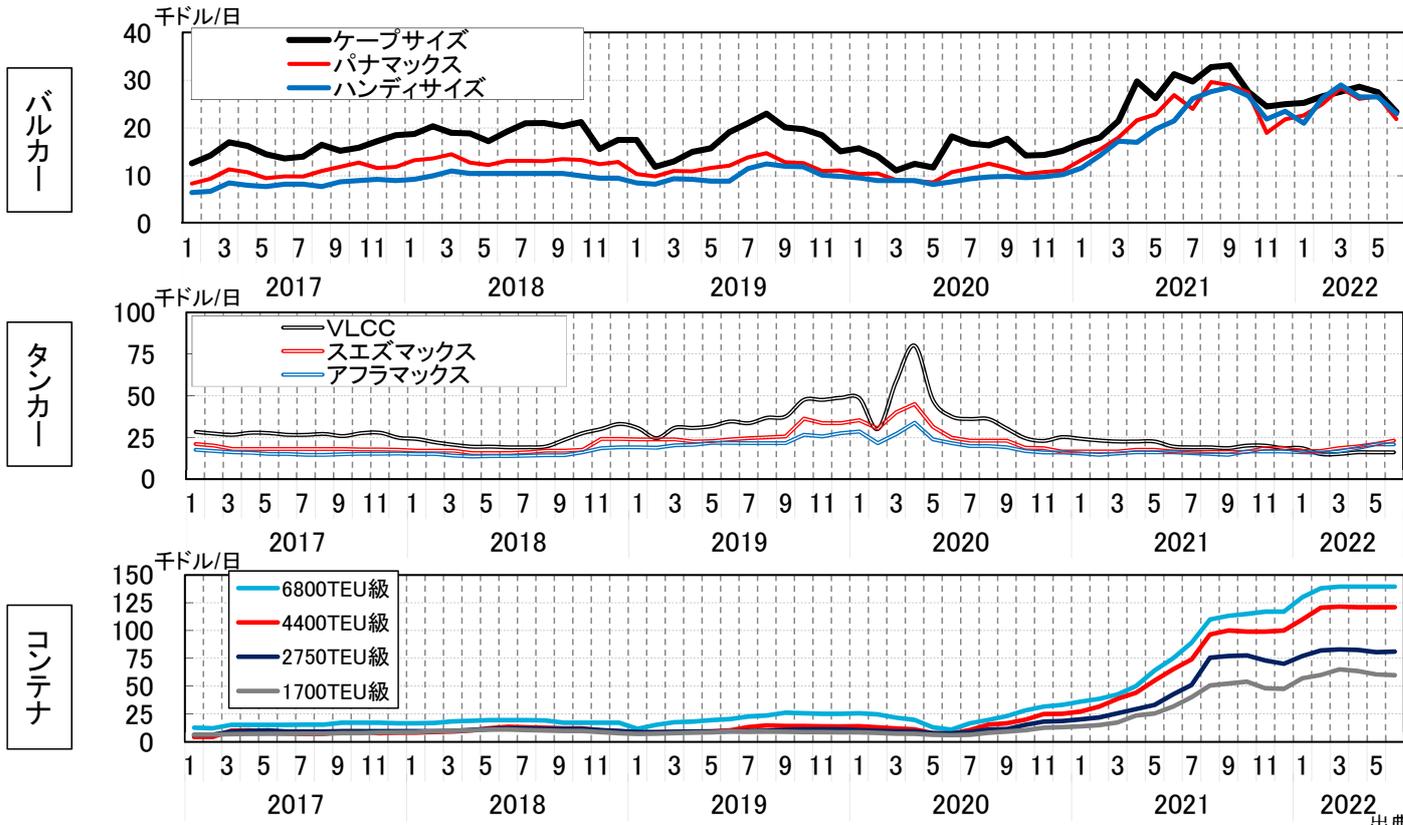
● 2021年建造量において、日本造船企業は今治造船(世界5位)、ジャパンマリンユナイテッド(世界6位)、大島造船所(世界11位)、名村造船所(世界23位)が上位に位置している。



・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。

出典: IHS Markit

- バルカー運賃、コンテナ運賃は、2022年に入り再度微増し、バルカーは足元で減少。
- タンカー運賃は新型コロナウイルス流行直後に大きな変動を見せたが、現時点では落ち着き、2018年頃の価格と同等の水準。

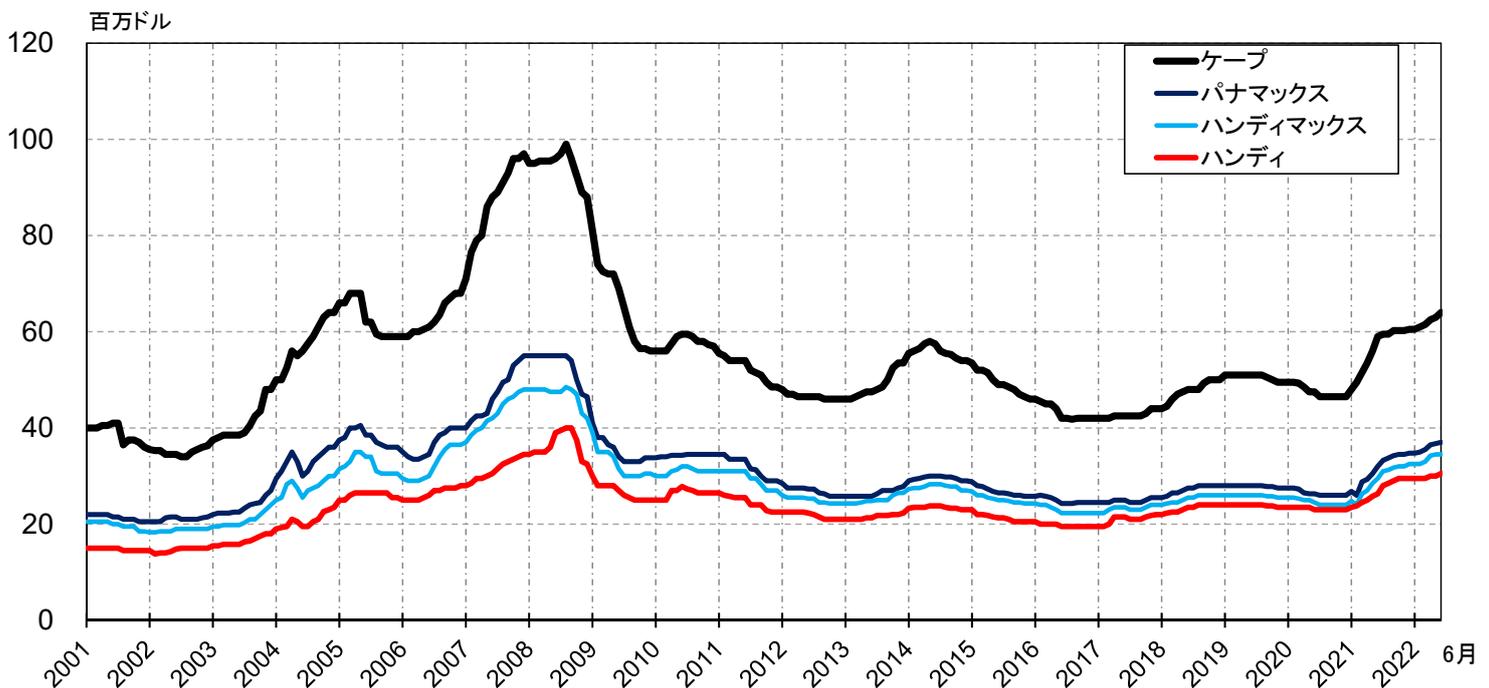


出典: Clarksons 9

新造船受注船価の推移(バルカー)

- バルカーの船価は、近年低い水準で推移していたが、2021年に入り高騰し、下半期で横ばい。
- 2022年に入り、微増傾向。
- リーマンショック前の好況時までは戻っていないものの、2010年以降の最高値を更新中。

船価の推移

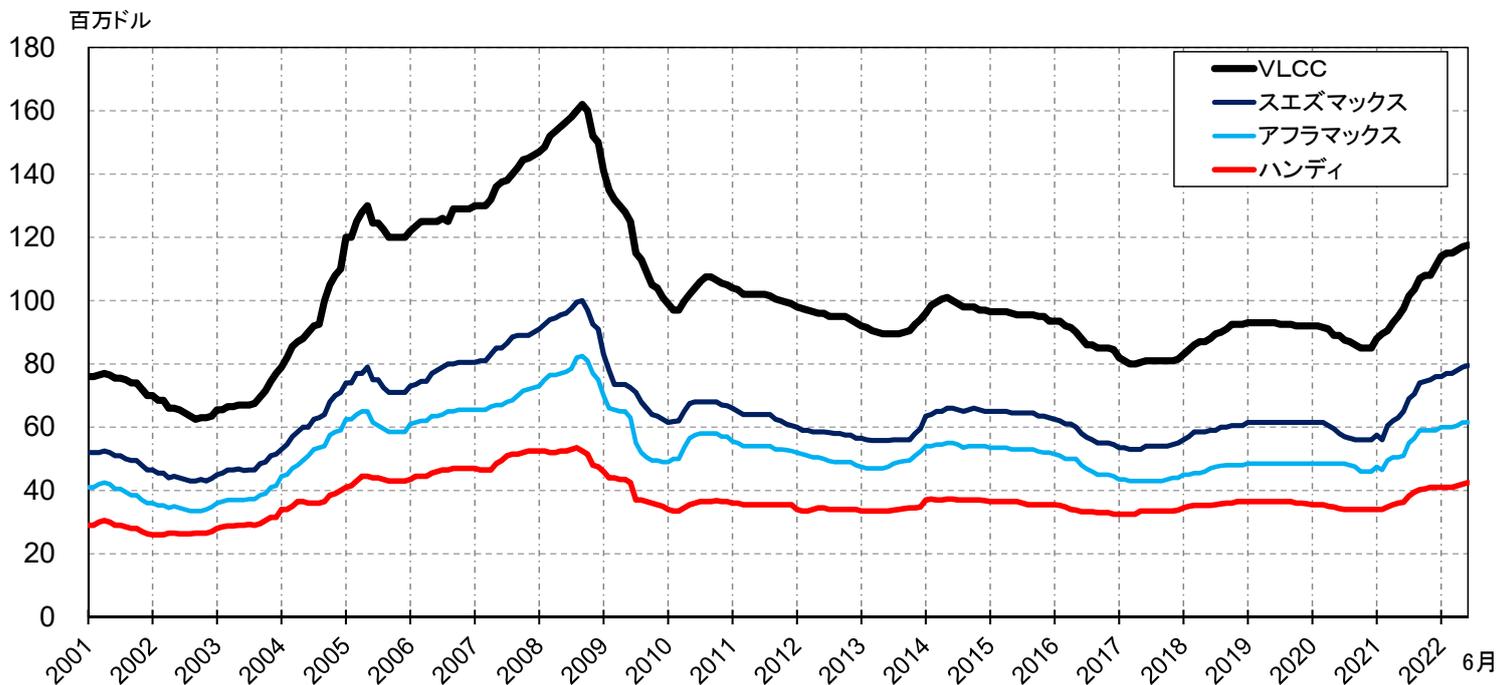


出典: Clarksons

新造船受注船価の推移(タンカー)

- タンカーの船価は、近年低い水準で推移していたが、2021年は上昇を続けた。足元では、一部の船型で横ばい。
- リーマンショック前の好況時までは戻っていないものの、2010年以降の最高値を更新中。

船価の推移



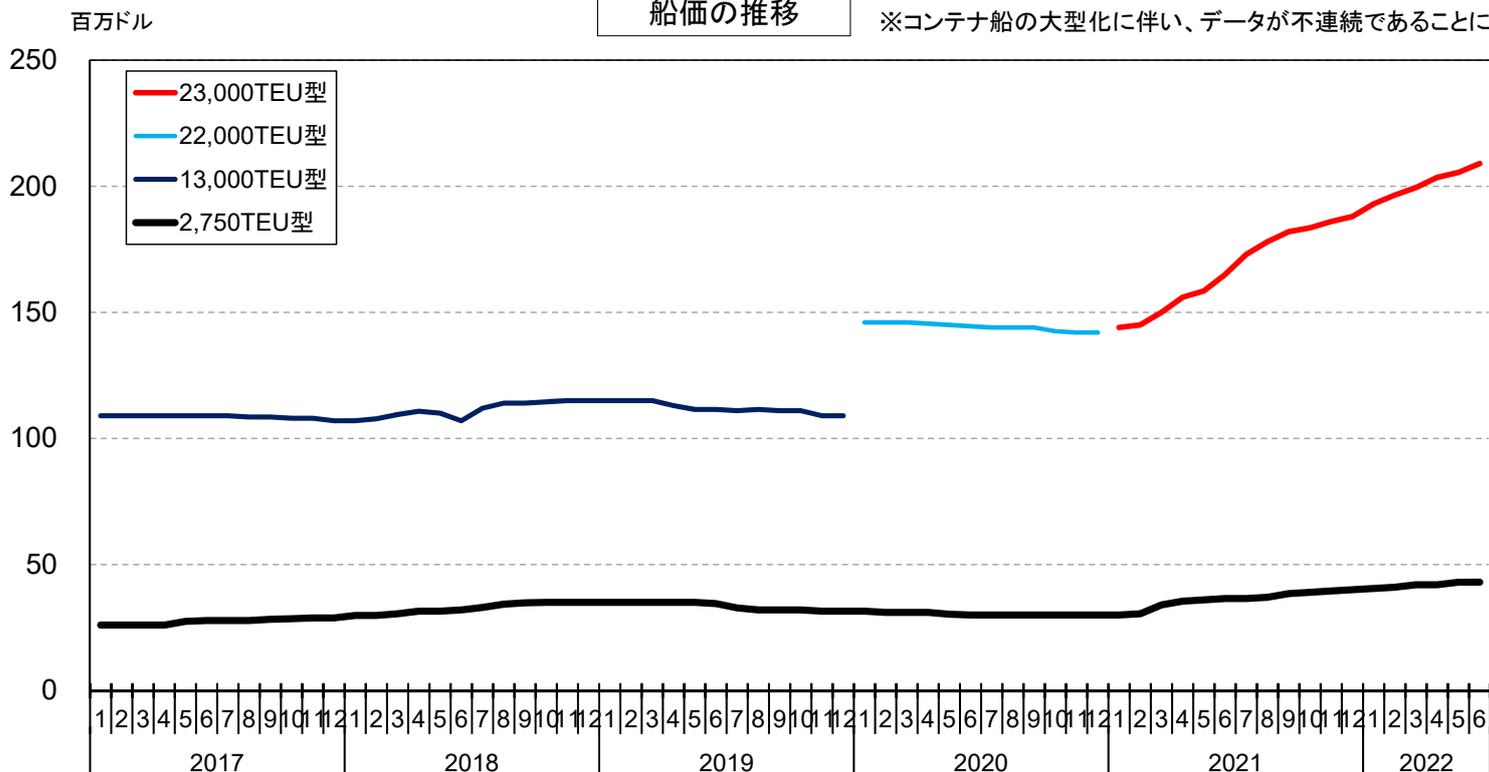
出典: Clarksons

新造船受注船価の推移(コンテナ船)

- コンテナ船の船価は、足元で比較的小型である2,750TEU型船及び最大クラスである23,000TEU型船のどちらにおいても上昇傾向があり、いずれも約

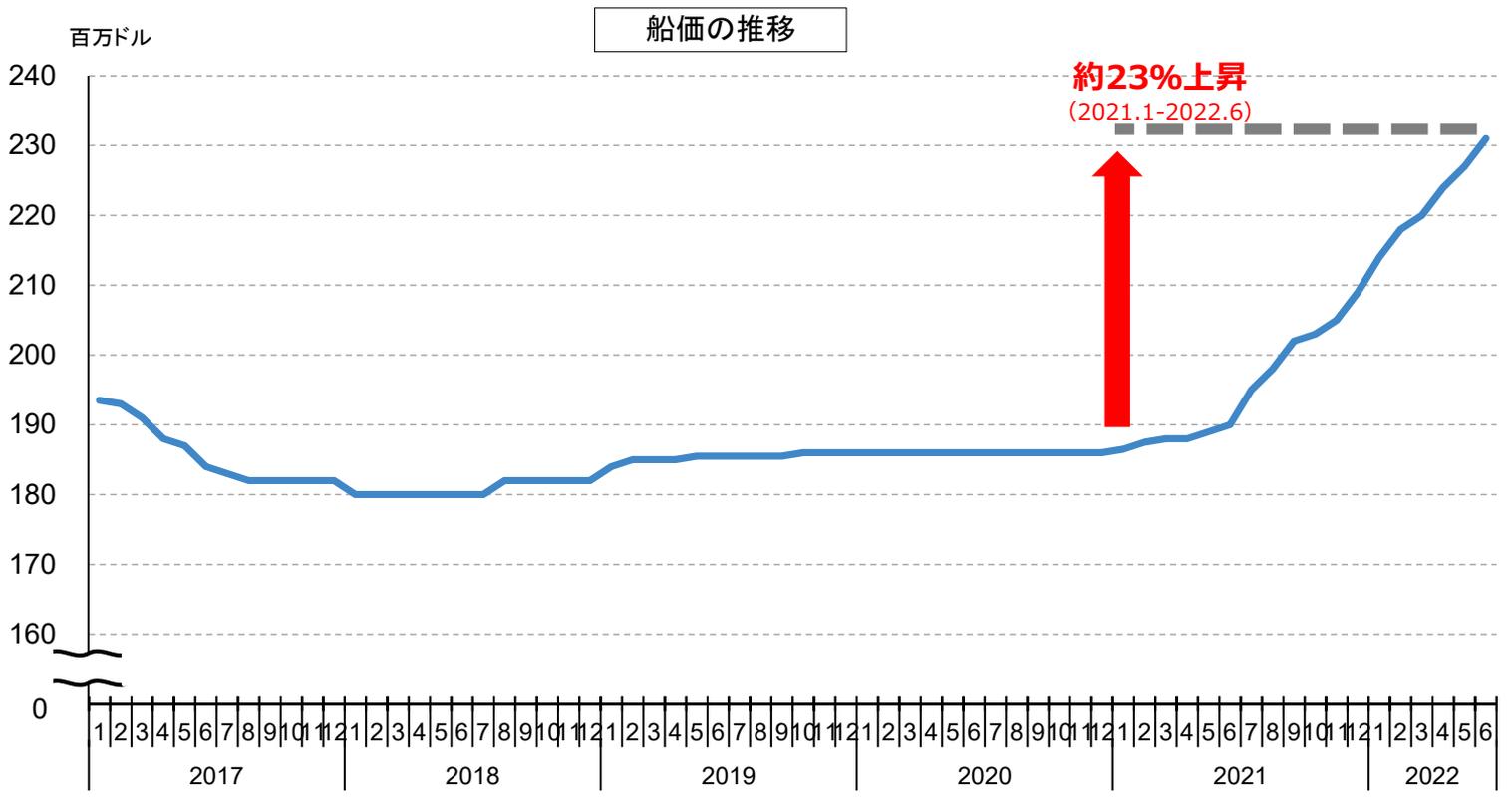
船価の推移

※コンテナ船の大型化に伴い、データが不連続であることに注意。



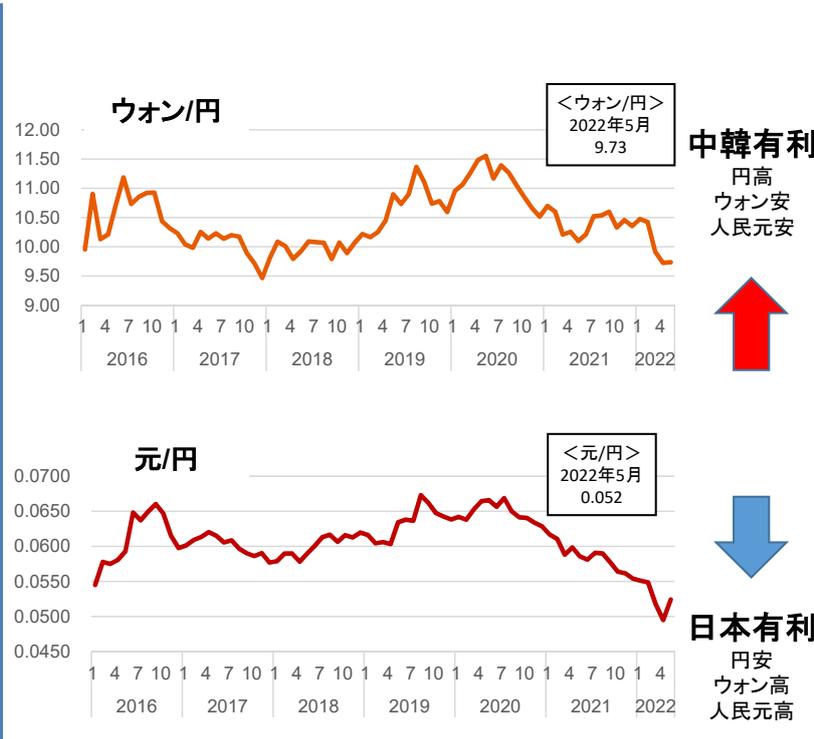
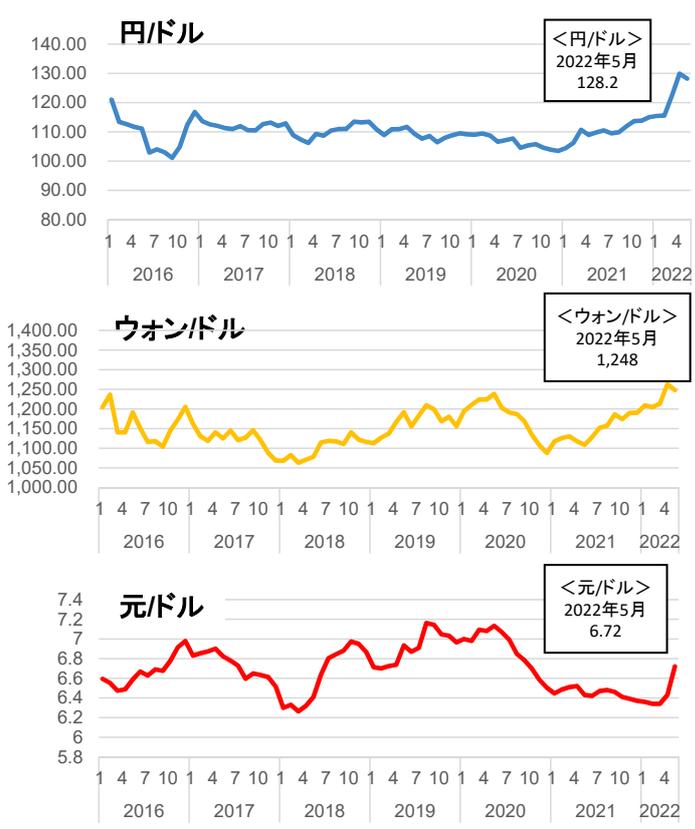
出典: Clarksons

- LNG運搬船の船価は、2021年下半期から急騰。現在も上昇中。
- 2022年6月現在、2021年1月比約2割上昇。



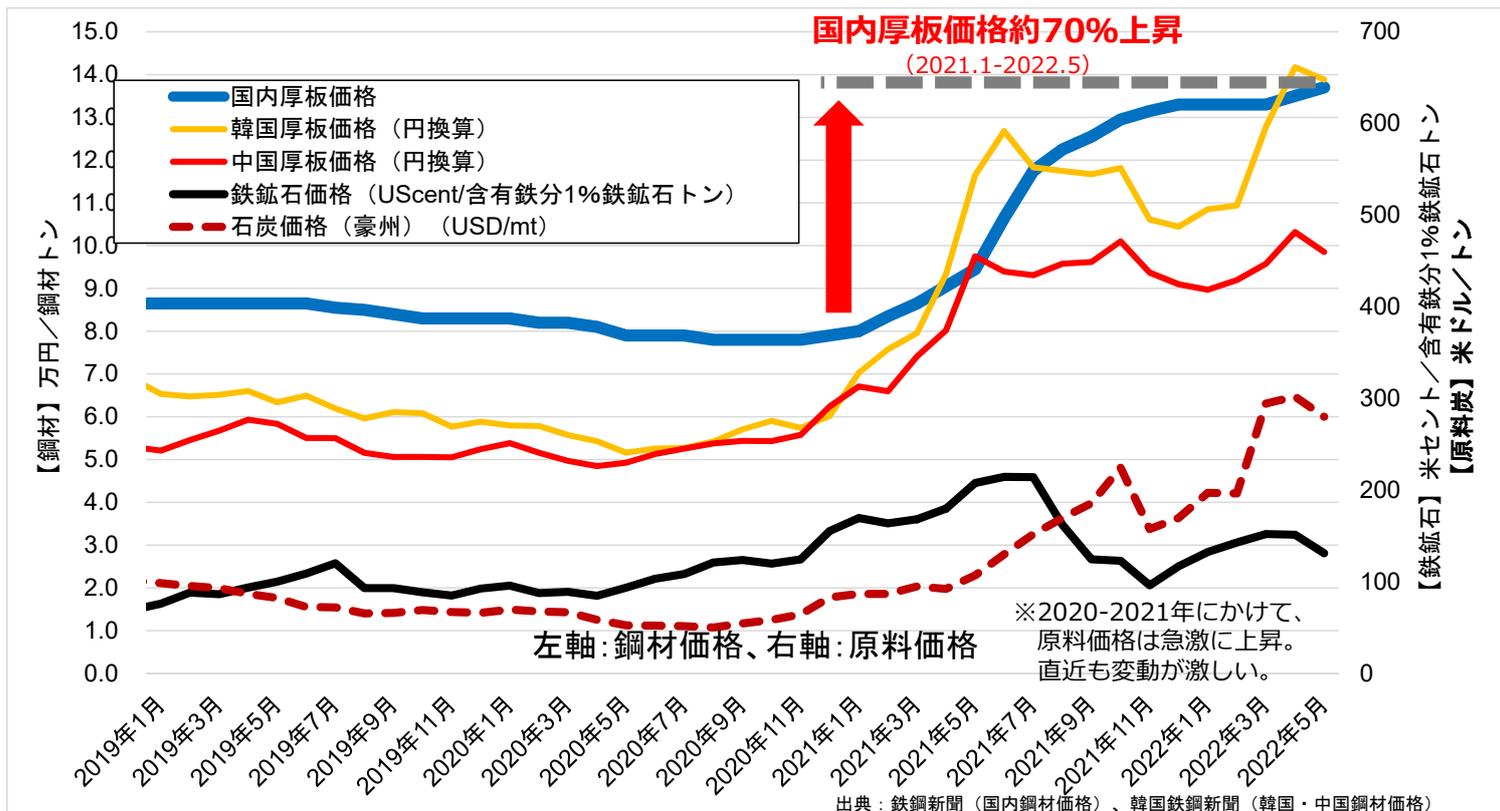
為替の推移

- 2022年に入り、円、ウォンは、ドルに対し急激な通貨安が進んだ。
- 日本円は、元に対して2020年半ばから2022年4月頃まで円安が進んでいた。



鋼材(厚板)・原料価格の推移

- 造船に用いられる鋼材(厚板)の市中価格は、2021年に入り急激に値上がりし、2022年5月現在で2020年1月から比較して約7割の高騰。
- 足元で、韓国の鋼材価格が日本と同等の価格まで値上がりしている。



出典：鉄鋼新聞（国内鋼材価格）、韓国鉄鋼新聞（韓国・中国鋼材価格）、世界銀行（鉄鉱石・石炭価格）

鋼材価格高騰への対応

官公庁船におけるコスト上昇分の転嫁

- 今後契約を行う船舶について、**予算確保に当たり鋼材等の価格上昇を反映**するよう要請
- 契約済の船舶について、契約後の鋼材等価格上昇に対応した**契約額の見直し**を要請
⇒ **官公庁船の関係省庁**に対して、**要請文を发出(5月)**

民間船舶におけるコスト上昇分の転嫁

- 「**新造船建造における取引環境改善ガイドライン**」の作成：
 - ・コストを反映した適正な船価提示の推進
 - ・下請事業者との取引環境の改善
 ⇒ **関係業界団体との作業グループを立ち上げ、秋までの策定を目指して作業中**
- 価格交渉時に鋼材等価格上昇分の**転嫁を考慮**するよう船主・オペレーター等に呼びかけ
⇒ **関係団体**に対して、**要請文を发出(5月)**
⇒ 「**内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン(令和4年3月)**」に基づき、**適切な価格転嫁のため、「原価計算に基づく価格協議」を推進**
- OECD造船部会を通じた、**不当な低船価受注の監視**
⇒ 4月の会合にて、**鋼材等価格上昇分の転嫁に国際的に取組む必要性を提起**。
OECDにおいて、鋼材等価格の動向を踏まえながら、国際的に船価を監視していくことに合意

原油価格・物価高騰等総合緊急対策(抄)

- Ⅲ. **新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等**
 - 政府系金融機関による**資金繰り支援**等の強化
 - ・ウクライナ情勢等の影響を受けた事業者への**セーフティネット貸付**の更なる金利引下げ
 - ・新型コロナの影響を受けた事業者への**実質無利子・無担保融資**等を9月末まで延長
 - ・**事業再構築補助金**の拡充による事業者支援強化
[加点措置による優先採択、特別枠の新設]等
- Ⅳ. **コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援**
 - 新型コロナウイルス感染症対応**地方創生臨時交付金**
 - ・コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分の創設による生活困窮者支援や学校給食費削減など子育て世帯支援、農林水産業者や運輸・交通分野をはじめとする中小企業等の支援
 ⇒ **海事局及び各地方運輸局等において、事業者の相談に応じ、自治体等への働きかけを実施**

※ 新型コロナウイルス感染症に係る**雇用調整助成金**の特例措置や**セーフティネット保証5号**(業況の悪化している業種)の業種指定は**9月末**まで延長済

安定調達可能で廉価な代替鋼材の模索

- 鋼材等の**調達多角化**に係る調査を実施 ⇒ **必要な予算の確保**に向けて検討中

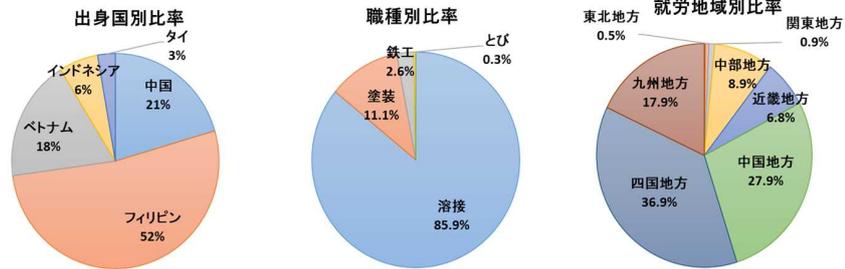
1. 外国人技能実習制度

造船分野における外国人技能実習生：3,010人（2022.4.1現在）
 船用工業分野における外国人技能実習生：164人（2021.4.1現在）

2. 造船就労者受入事業（造船のみ）

期間：2015年度～2022年度末まで
 （新規受入は2020年度末まで）
 受入対象者：技能実習（第2号または第3号）修了者
 （過去に修了し帰国した者を含む）
 在留資格：特定活動
 在留期間：2年以内
 就労者数：574人（2022.5.31現在）

※本特定活動開始までの間に、本国に1年以上帰国した者は3年以内



3. 特定技能制度

制度創設：2019年4月1日
 受入対象者：第2号技能実習を修了した者又は試験に合格した者
 在留資格：「特定技能1号」、「特定技能2号」
 在留期間：特定技能1号においては通算5年が上限
 特定技能2号においては更新回数に制限無し
 取得状況：特定技能1号3206名、特定技能2号0名
 （2022.5.31日現在、入管庁速報値）



<業務内容の例>

海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画の認定状況

- 2021年5月に海事産業強化法が成立し、造船・海運への支援制度が8月20日に施行。
- これまでに累計15グループ29社の事業基盤強化計画を認定（2022年6月に浅川造船を認定）。
- 認定を受けると、登録免許税の軽減や財政投融資による長期低利融資を活用可能。また、認定を受けた造船事業者が建造する船舶を導入する際、金融・税制上の支援制度を活用可能。

2021年9月14日認定

大島造船所	長崎県西海市、長崎市
川崎重工業	兵庫県神戸市 香川県坂出市
三浦造船所	大分県佐伯市
ジャパン マリン ユナイテッド	神奈川県横浜市 三重県津市 京都府舞鶴市 広島県尾道市 広島県呉市 熊本県長洲町

2021年11月30日認定

今治造船グループ 今治造船	愛媛県今治市 愛媛県西条市 香川県丸亀市 広島県三原市 愛媛県上島町 愛媛県今治市 愛媛県今治市 香川県多度津町 山口県下松市 大分県大分市
岩城造船 しまなみ造船 あいえず造船 多度津造船 新笠戸ドック 南日本造船	
名村造船所グループ 名村造船所 佐世保重工業 函館どつく	佐賀県伊万里市 長崎県佐世保市 北海道函館市 北海道室蘭市

2021年11月30日認定(つづき)

新来島どつくグループ 新来島どつく 新来島波止浜どつく 新来島広島どつく 新高知重工 新来島豊橋造船 新来島サノヤス造船	愛媛県今治市 愛媛県今治市 広島県東広島市 高知県高知市 愛知県豊橋市 岡山県倉敷市 大阪府大阪市
福岡造船グループ 福岡造船	福岡県福岡市 長崎県長崎市 大分県臼杵市
臼杵造船所	
内海造船	広島県尾道市
三菱造船	山口県下関市
旭洋造船	山口県下関市

2022年1月19日認定

佐々木造船	広島県大崎上島町
本瓦造船	広島県福山市

2022年3月23日認定

常石造船	広島県福山市
------	--------

2022年6月23日認定

浅川造船	愛媛県今治市 愛媛県西条市
------	------------------

海事産業強化法に基づく造船事業者の取組

- 各社が実施する取組の主な内容は以下のとおり。

認定を受けた造船事業者

	デジタル・設備高度化	カーボンニュートラル	新事業・連携/再編
浅川造船		省エネ船	
川崎重工業		水素燃料船	
新来島グループ ^(6社)	デジタル化	タンク内製化	
今治造船グループ ^(7社)	デジタル化	タンク内製化	アンモニア燃料船
JMU	デジタル化		両社連携 日本シッ 営業・開発・機能設計の一元化 生産設計時のシステム連携
名村造船所グループ ^(3社)		新たな生産設備導入 LNG燃料船	修繕事業拡大 (艦艇、LNG船、フェリー等)
常石造船		バッテリー・水素等	修繕ドック相互融通・人員交流等 (神田造船買取・三井E&S資本提携)
三菱造船		LNG燃料船	自動運航船等
大島造船所		風力推進船	CO ₂ 運搬船 洋上風力 大規模工場の取得 (三菱重工業 長崎香焼工場)
福岡造船グループ ^(2社)			営業・開発・設計の一元化 拠点間の設備能力の共通化
内海造船			洋上風力
佐々木造船		LNGバンカリング船	
本瓦造船		省内航船	
旭洋造船		省内航船	
三浦造船所		省内航船	

19

海事産業強化法に基づく特定船舶導入計画の認定状況

- これまでに5件の特定船舶導入計画を認定(2022年6月にいわさきコーポレーション(株)・内航造船(株)を認定)。
- 認定を受けた海運事業者は、共同申請した造船事業者(事業基盤強化計画の認定を受けた者)が建造する特定船舶を導入する際に各種支援措置の活用が可能。

令和4年3月23日認定(4件)

区分	事業者名	計画の内容	
外航	川崎汽船(株) ジャパン マリンユナイテッド(株)	自動カイト(帆)システムを搭載したLNGを燃料とする大型ばら積み貨物船の導入 令和6年3月竣工予定	 本船イメージ図
	(株)商船三井 大島造船所(株)	硬翼帆(こうよくほ)式風力推進装置(ウインドチャレンジャー)を搭載する大型ばら積み貨物船の導入 令和4年10月竣工予定	 本船イメージ図
	日本郵船(株) 大島造船所(株)	LNGを燃料とする大型ばら積み貨物船の導入 令和5年3月竣工予定	
内航	(有)昭進汽船 (株)三浦造船所	船尾形状の改良や高効率エンジン・プロペラの採用により、省エネ性能の向上を図ったセメント専用船の導入 令和5年3月竣工予定	

(外航・内航順、五十音順)

令和4年6月2日認定(1件)

区分	事業者名	計画の内容
内航	いわさきコーポレーション(株) 内海造船(株)	新船型や高効率エンジン・プロペラ等の採用により、省エネ性能の大幅な向上を図ったフェリー2隻の導入 令和5年年末頃竣工予定

20

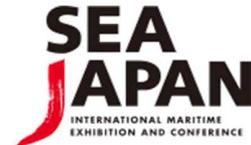
Sea Japan 2022が4年ぶりに開催

- 4月20～22日に、日本最大の国際海事展「Sea Japan 2022」が4年ぶり※に東京ビッグサイトにて開催。
※1994年から隔年で開催。2020年は新型コロナのため中止。
- オープニングセレモニーでは、渡辺国土交通副大臣による挨拶が行われ、その後展示会場を視察。
- 国交省・海上保安庁・研究機関・海運・造船・船用各企業350社が最新技術を展示、3日間で18,183名が来場。



ゼロとデジタルの世界へ。

Sea Japan 2022は、環境保護のためのゼロエミッション、そしてデジタル技術による新たな可能性を探るDXをテーマに開催

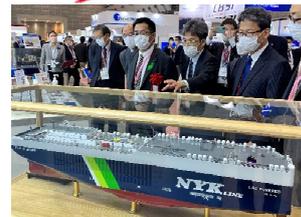


○ ジャパンバビリオンでの最新技術の展示

デジタル、カーボンニュートラルをテーマに、日本の造船・船用企業の高い技術力や、海運企業の取組をアピール。



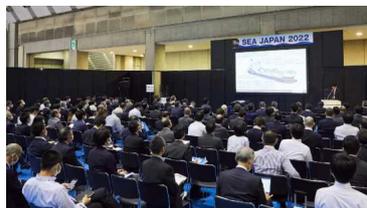
大型エンジンの技術開発



海運会社の脱炭素化の取組

○ 船舶海洋技術セミナー

「脱炭素化社会に向けた海運・造船・船用業界のチャレンジ」をテーマに、国交省、造船・船用・海運企業より、最新技術動向を講演。



船舶海洋技術セミナー



海上保安庁測量船の一般公開

経済安全保障推進法が成立・公布

- 造船業は環境性能などの優れた技術を有し、高性能高品質な船舶や艦艇・巡視船を供給しており経済安全保障上重要な役割を担っている。サプライチェーン強靱化や重要技術の開発・支援に取り組むことが必要。
- 2022年5月11日、経済安全保障推進法が成立し、同月18日に公布。（公布後6月～2年以内に段階的に施行）
- 法案審議する場においては、有村治子参議院議員により質疑が行われ、小林経済安保担当大臣より造船業が海上輸送・海洋開発・海洋警備の観点から重要であることに言及があった。



質疑を行う有村治子参議院議員

造船業の衰退と技術力の低下は海上防衛の弱体化にもつながり、国家の生存も危うくなる。
日本として、海のポジションを失うわけにはいかない。



経済安全保障上造船業は重要と言及した小林経済安保担当大臣

造船業は国民生活と経済活動を支える重要な産業と認識。

リスク点検を行う中で経済安全保障上講じるべき措置が明らかになれば、法案に基づく支援を含めて進める

公布：令和4年5月18日
 施行：公布後6月以内～2年以内（段階的に施行）

経済安全保障推進法案の概要

（経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律案）

法案の趣旨

国際情勢の複雑化、社会経済構造の変化等に伴い、安全保障を確保するためには、経済活動に関して行われる国家及び国民の安全を害する行為を未然に防止する重要性が増大していることに鑑み、安全保障の確保に関する経済施策を総合的かつ効果的に推進するため、基本方針を策定するとともに、安全保障の確保に関する経済施策として、所要の制度を創設する。

法案の概要

1. 基本方針の策定等（第1章）

- ・経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する基本方針を策定。
- ・規制措置は、経済活動に与える影響を考慮し、安全保障を確保するため合理的に必要と認められる限度において行わなければならない。

2. 重要物資の安定的な供給の確保に関する制度（第2章）

国民の生存や、国民生活・経済活動に甚大な影響のある物資の安定供給の確保を図るため、特定重要物資の指定、民間事業者の計画の認定・支援措置、特別の対策としての政府による取組等を措置。

特定重要物資の指定

- ・国民の生存に必要不可欠又は国民生活・経済活動が依拠している物資で、安定供給確保が特に必要な物資を指定

事業者の計画認定・支援措置

- ・民間事業者は、特定重要物資等の供給確保計画を作成し、所管大臣が認定
- ・認定事業者に対し、安定供給確保支援法人等による助成やツーステップローン等の支援

政府による取組

- ・特別の対策を講ずる必要がある場合に、所管大臣による備蓄等の必要な措置

その他

- ・所管大臣による事業者への調査

3. 基幹インフラ役務の安定的な提供の確保に関する制度（第3章）

基幹インフラの重要設備が我が国の外部から行われる役務の安定的な提供を妨害する行為の手段として使用されることを防止するため、重要設備の導入・維持管理等の委託の事前審査、勧告・命令等を措置。

審査対象

- ・対象事業：法律で対象事業の外縁（例：電気事業）を示した上で、政令で絞り込み
- ・対象事業者：対象事業を行う者のうち、主務省令で定める基準に該当する者を指定

事前届出・審査

- ・重要設備の導入・維持管理等の委託に関する計画書の事前届出
- ・事前審査期間：原則30日（場合により、短縮・延長が可能）

勧告・命令

- ・審査の結果に基づき、妨害行為を防止するため必要な措置（重要設備の導入・維持管理等の内容の変更・中止等）を勧告・命令

4. 先端的な重要技術の開発支援に関する制度（第4章）

先端的な重要技術の研究開発の促進とその成果の適切な活用のため、資金支援、官民伴走支援のための協議会設置、調査研究業務の委託（シンクタンク）等を措置。

国による支援

- ・重要技術の研究開発等に対する必要な情報提供・資金支援等

官民パートナーシップ（協議会）

- ・個別プロジェクトごとに、研究代表者の同意を得て設置
- ・構成員：関係行政機関の長、研究代表者/従事者等
- ・相互了解の下で共有される機微情報は構成員に守秘義務

調査研究業務の委託（シンクタンク）

- ・重要技術の調査研究を一定の能力を有する者に委託、守秘義務を定める

5. 特許出願の非公開に関する制度（第5章）

安全保障上機微な発明の特許出願につき、公開や流出を防止するとともに、安全保障を損なわずに特許法上の権利を得られるようにするため、保全指定をして公開を留保する仕組みや、外国出願制限等を措置。

技術分野等によるスクリーニング（第一次審査）

- ・特許庁は、特定の技術分野に属する発明の特許出願を内閣府に送付

保全審査（第二次審査）

- ① 国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれの程度
- ② 発明を非公開とした場合に産業の発達に及ぼす影響等を考慮

保全指定

- ・指定の効果：出願の取下げ禁止、実施の許可制、開示の禁止、情報の適正管理等

外国出願制限

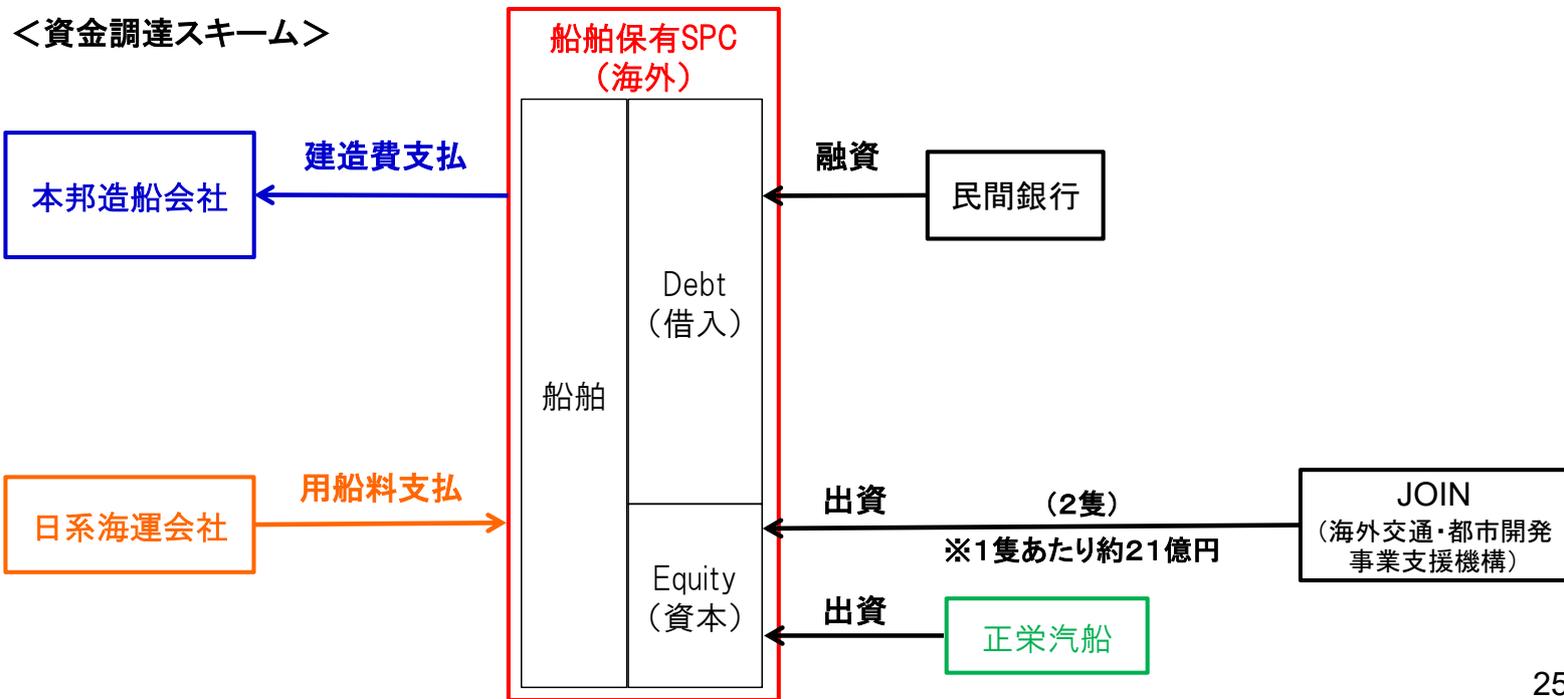
補償

JOINによる初の船舶分野案件への出資



- 国土交通大臣は、6月27日、大型コンテナ船保有用船事業者への株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の支援（出資）について、JOIN法に基づき認可。
- JOINによる船舶分野への支援は本案件が初。
- 今後、同制度活用により新造船のファイナンス組成が円滑化し、我が国海事産業の国際市場における事業参画や受注の拡大が期待される。

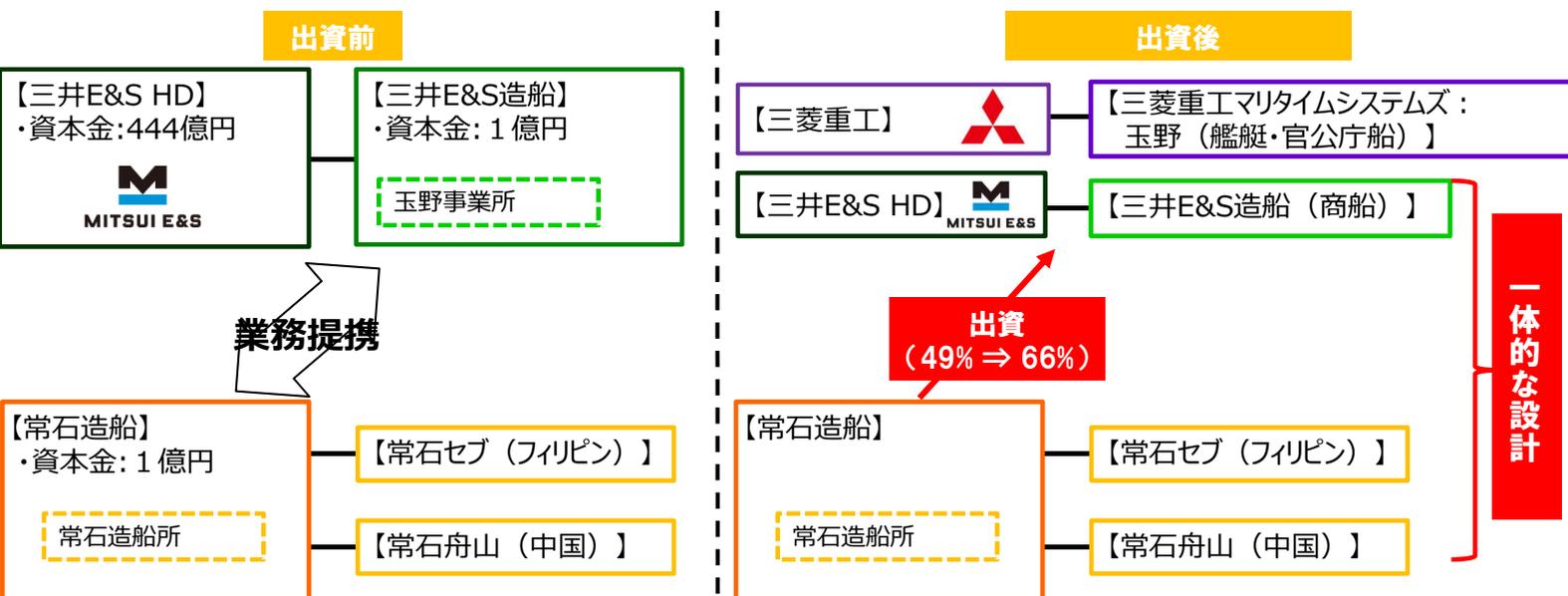
<資金調達スキーム>



25

常石造船と三井E & S造船の商船事業に係る資本提携について

- 2021年4月23日に、常石造船と三井E&Sホールディングスが、**常石造船と三井E&S造船（商船事業）の資本提携に係る株式譲渡契約書を締結**した旨を発表。
- **2021年10月1日に三井E&S造船の発行済み株式の49%相当を常石造船に譲渡。**
- 三井E & S造船の子会社である新潟造船(株)、MES由良ドック(株)、及び持分法適用関連会社の江蘇揚子三井造船有限公司が取引の対象範囲。
- 2022年5月27日、常石造船が三井E&S造船の株式のうち**17%を同年10月3日付で譲り受け**ることに合意。これにより、**常石造船が合計66%を保有する筆頭株主**となる予定。



※三井E&S HDと三菱重工は、三井E&S造船の艦艇・官公庁船事業の三菱重工への譲渡契約を締結(2021年3月29日)、2021年10月に譲渡を実施。26

- シップ・オブ・ザ・イヤー2021を受賞した世界初の液化水素船「すいそふろんていあ」(川崎重工業建造)は、オーストラリアから日本への液化水素輸送実証試験を実施し、2022年2月25日に液化水素を積載した状態で荷役実証ターミナル「Hy touch 神戸」に帰港。
- その後、同ターミナルでの荷役試験等を終え実証試験完遂。これを記念し、4月9日に式典が行われた。
- 式典には、岸田首相が出席し、「技術的に大変難しい世紀の一大プロジェクトを成功に導かれた」と関係者を労い、併せてエネルギーの安定供給とカーボンニュートラルの両立の必要性について言及。
- HySTRA※原田理事長は「日豪両政府、兵庫県、神戸市、近隣企業の支援があってこそ結実した」と発言。
- 川崎重工業 橋本社長は「今後の需要拡大に向け、海外からの大規模輸送のための液化水素運搬船や関連設備の大型化、商用化に取り組んでいく」と今後も見据え意気込んだ。



※HySTRA...技術研究組合CO₂フリー水素サプライチェーン推進機構
組合員: 岩谷産業、川崎重工業、シェルジャパン、電源開発、丸紅、ENEOS、川崎汽船



HySTRA