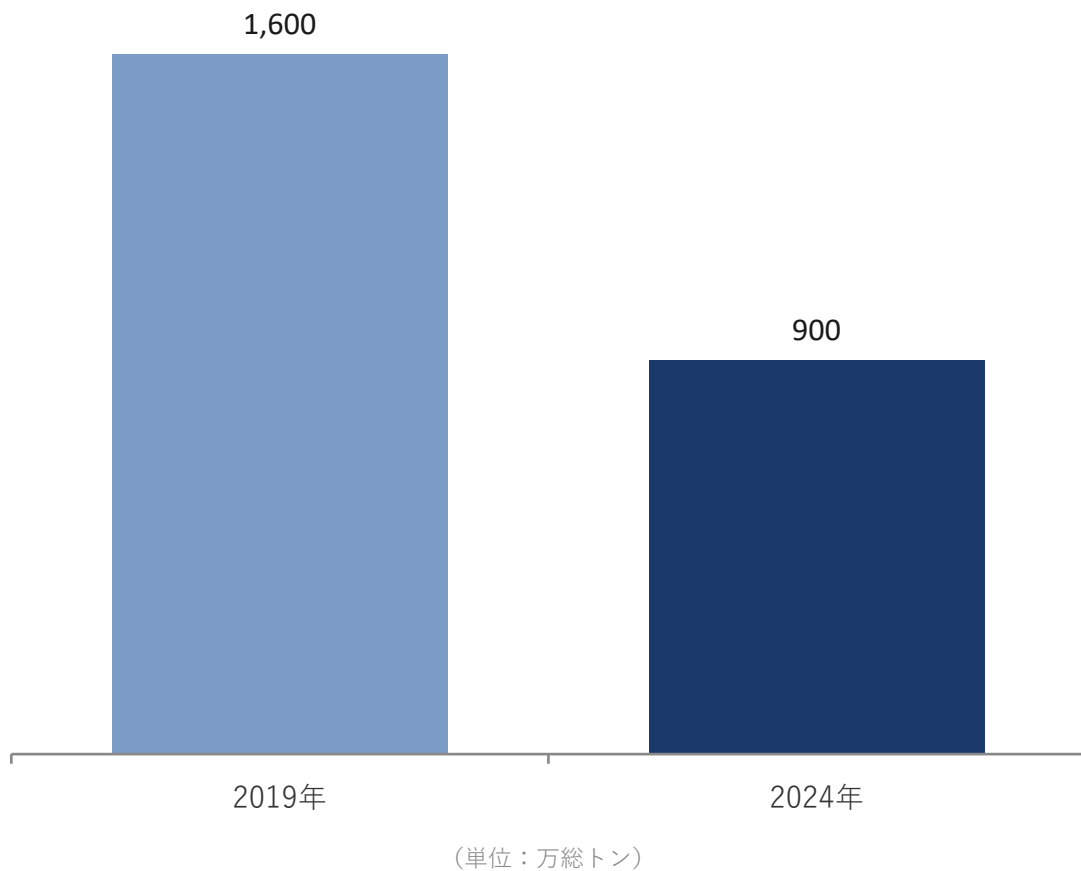


# 造船で世界の半分を占めた日本は、シェア8%・建造量5年で半減

建造量は5年でほぼ半減



## 約5割 → 8%

世界の新造船建造シェア (最盛期 → 2024年)

## 3位

世界順位 (首位・中国、2位・韓国)

## 2019年

国内でLNG船を造った最後の年

### なぜ半減したのか

中国の国家支援による建造量の急増で日本の取り分が薄まり (シェア低下)、受注の谷・深刻な人手不足・採算の取れない造船所の撤退が重なった (建造量の半減)。じわじわ進んだ構造問題が、5年で一気に表面化した。

## 価値の本丸は船体ではなくタンク——その設計をフランスのGTT

LNG船の付加価値は、船を組み立てる溶接やドックではなく、マイナス162°Cの天然ガスを閉じ込める「タンク」に乗っている。

市場標準のメンブレン方式タンクの設計を、フランスのGTT（ガストラנסポート・エ・テクニガス）がほぼ独占。世界中の造船所は1隻ごとにライセンス料を払う。

### 船を一隻も造らずに稼ぐ構造

韓国や中国が汗をかいて船を造るそばで、パリの一社が座って図面代を受け取り続ける。これが「価値の本丸はタンクにある」ことの正体。

### GTT 2025年12月期の収益構造

**約65%**

営業利益率

**5割超**

純利益率

**約85%**

就航中のLNG船に占めるGTT方式の比率

**約8割**

純利益のうち配当に回す比率

1隻あたりのライセンス料（推計）

**約800万～1,000万ドル**

船価の4～5%程度。船価2億ドル超の船を他国が建造しても、設計料はGTTへ（GTT非公表・報道/アナリスト推計）。

## 自前タンクを試みた韓国でさえ大失敗——GTTの壁は高い

韓国はGTTへのライセンス料の流出を嫌い、国を挙げて自前のタンク方式「KC-1」を開発した。しかし——

### 2018年

#### 大型船で就航

KC-1方式を搭載した大型LNG船を就航させた。

### 不具合

#### 結氷・亀裂が続発

外壁の結氷や亀裂などのトラブルが相次ぎ、船は長く稼働停止に追い込まれた。

### 賠償

#### 巨額の支払いへ

サムスン重工が船主に約2億9,000万ドルを支払う事態に発展。設計を主導した韓国ガス公社にも賠償命令が相次いだ。

20年近い歳月と巨費を投じて、大型船で通用するメンブレンを自前で確立するのは、それほど難しい。

日本が韓国に技術協力を求めるという今回の構図の裏には、その韓国すら越えられなかったGTTの壁がある。

## 建造能力を増やすもう一つの関門は、国内一社しか造れない超大型クレーン

大型船はブロックに分けて造り、巨大クレーンで吊り上げて接合する。クレーンの吊り上げ能力が大きいほど大きなブロックを扱え、年間に造れる隻数が増える。

つまりクレーンの能力が、その造船所の建造能力の天井を決める。三菱重工・香焼工場では、1,200トン機の導入でLNG船換算の年間建造能力が5隻から7隻へ4割増えた。

### 国内シェアは事実上100%

造船用ゴライアスクレーンを国内で造れるのは、住友重機械工業(6302)傘下の住友重機械搬送システムのみ。ただし世界ではコネクレーンズや中韓勢と競合する寡占で、「国内唯一・世界では寡占」と捉えるのが実態。

# 約90億円

1,200トン級クレーン1基あたりの価格

# 7年超

現状の納期（発注から）

# 5 → 7隻

香焼工場のLNG船換算 年間建造能力（クレーン導入効果）

# ≒100%

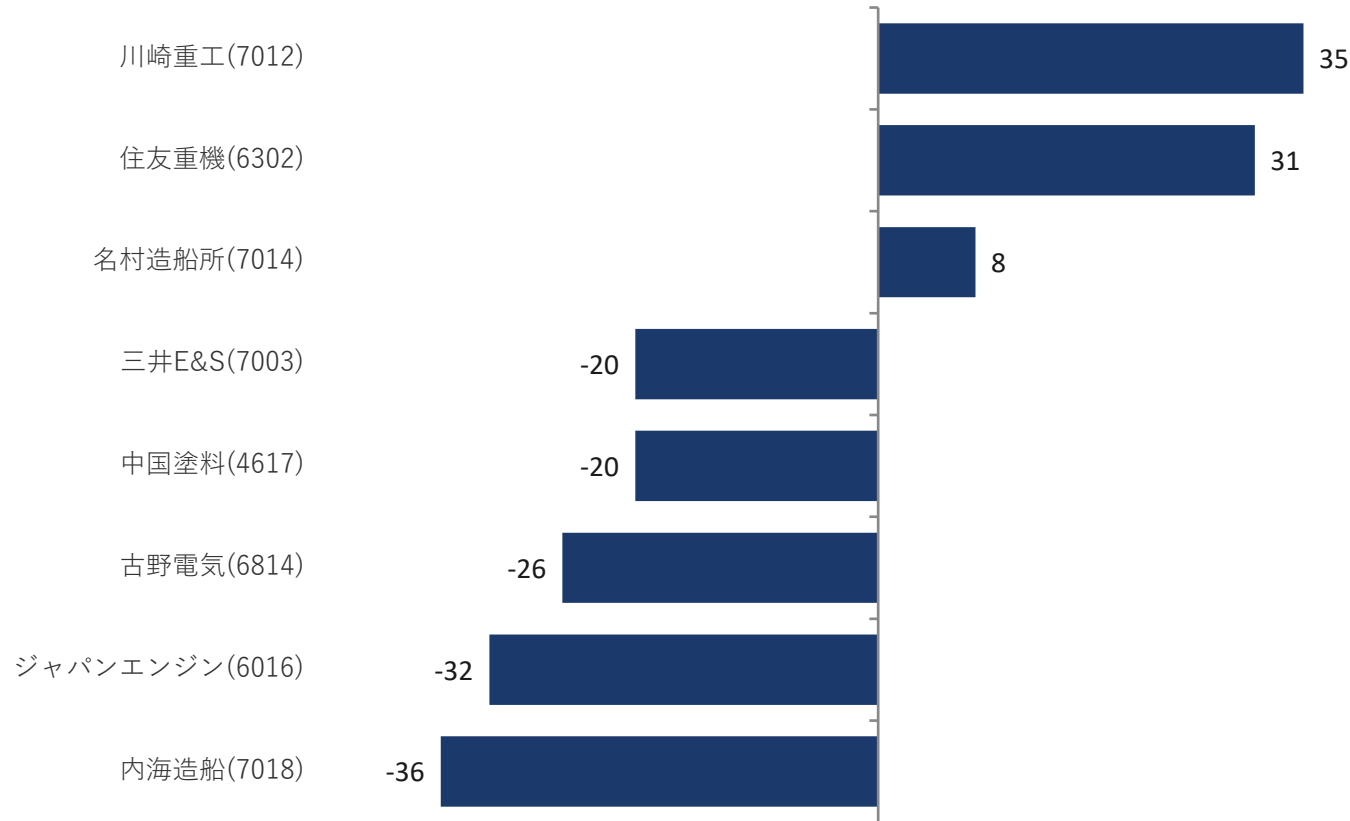
住友重機の国内ゴライアスクレーンシェア

### 建造能力倍増の物理的なボトルネック

2035年に建造能力を倍増させる計画は、最終段階（2032～34年）で「増強したドック・クレーンの稼働」に到達点を置く。タンクはフランス、クレーンは国内一社頼み——「造船復活」は簡単ではない。

## 足元の株価は「防衛に寄った勝ち組」と「商用造船の負け組」に二層化している

造船関連としてひとくくりにされるが、年初来の値動きは「防衛・特殊船にどれだけ寄っているか」の温度計になっている。



(単位：%、プラス=上昇)

### 上位=防衛・重工コングロ

川崎重工・住友重機は純粋な造船株ではなく、防衛強化という国策テーマの追い風で買われた面が大きい。

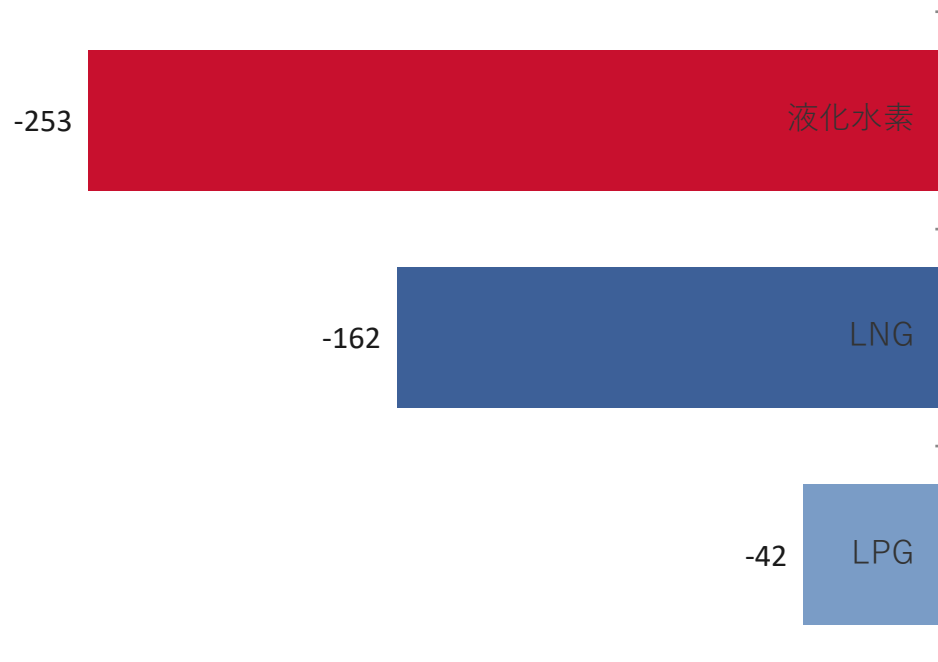
### この表は「出発点」

相場はまだタンクやクレーンの構造を織り込んでいない。中期(1~2年)では商用造船も大きく上げており、防衛物色もAIマネーと比べれば穏やか。すでに答えが出た図ではなく、これから問われる論点の出発点。

# LNGでの劣勢と地続きで、より過酷な液化水素では川崎重工が世界の先頭にいる

日本が手放したのは極低温技術そのものではなく、LNGという分野での量産の現場だった。同じ技術の系譜の上で、より過酷な液化水素では立場が反転している。

運ぶ難しさ（液化温度）



(単位：°C。低いほど運ぶのが難しい)

## 世界初

液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」（2021年建造）

## 2022年

日豪間で液化水素の海上輸送に世界で初めて成功

## 40,000m<sup>3</sup>

建造契約を結んだ世界最大の水素運搬船（2026年1月）

## 唯一

実船で建造・海上輸送に成功した実績を持つ造船会社

LNGでは負けたが、極低温の技術は死んでいない。ただし水素運搬船の市場が本格的に立ち上がるのは2030年代以降で、需要そのものはまだ「賭け」の段階にある。