

造 船

【要約】

- 2009年の世界竣工量は、予定竣工量1億693万総トンに対し、竣工遅延やキャンセルの影響から7,800万総トン程度に止まる見込み。2010年の世界竣工量は、予定竣工量1億2,126万総トンに対し、8,000万総トンと2009年並みとなると予測。
- 2010年の世界受注量は、これまでの大量受注残に加え、海運市況の冷え込みも継続するものと見込まれ、2,000万総トン程度と予測。
- 2009年9月末の世界手持工事量は、3億2,257万総トンまで減少、2009年12月末は3億総トンに。2010年12月には2億5千万総トン程度にまで減少するものと予測。
- 船価は、一部造船会社が低価格での受注が開始され始めており、本格的に受注活動が活発化する2010年は、下落圧力が一層高まるものと予測。
- 大手造船会社の2009年度業績は、高船価船舶の売上計上に加え、鋼材価格の引き下げ及び鋼材価格高騰時の引当戻入により、大幅増収・増益。2010年度は高船価船舶の売上計上が見込まれる一方で、引当戻入の剥落や円高の影響により、増収ながら営業利益は微増に留まるものと予測。

【図表10-1】国内需給表

【実績】

	摘要 (単位)	08fy (実績)	09fy (見通し)	10fy (予想)	09/上 (実績)	09/下 (予想)	10/上 (予想)	10/下 (予想)
受注量	建造許可実績 (千総トン)	22,653	17,446	16,500	10,020	7,426	8,200	8,300
竣工量	造船造機統計 (千総トン)	17,653	17,871	17,500	8,871	9,000	8,500	9,000
手持工事量	手持工事量 (千総トン)	62,461	52,000	44,000				

【増減率】

	摘要 (単位)	08fy (実績)	09fy (見通し)	09fy (予想)	09/上 (実績)	09/下 (予想)	10/上 (予想)	10/下 (予想)
受注量	建造許可実績 (%)	+ 44.2%	▲ 27.2%	▲ 27.2%	▲ 4.3%	▲ 41.9%	▲ 4.3%	▲ 41.9%
竣工量	造船造機統計 (%)	▲ 0.8%	▲ 3.3%	▲ 3.3%	+ 2.9%	▲ 8.3%	+ 2.9%	▲ 8.3%
手持工事量	手持工事量 (%)	▲ 13.8%	▲ 31.1%	▲ 31.1%				

(出所) 受注量:国土交通省「建造許可実績」、竣工量:国土交通省「造船造機統計」、
手持工事量:Lloyd's Register「World Shipbuilding Statistics」より
みずほコーポレート銀行産業調査部作成

I. 産業の動き

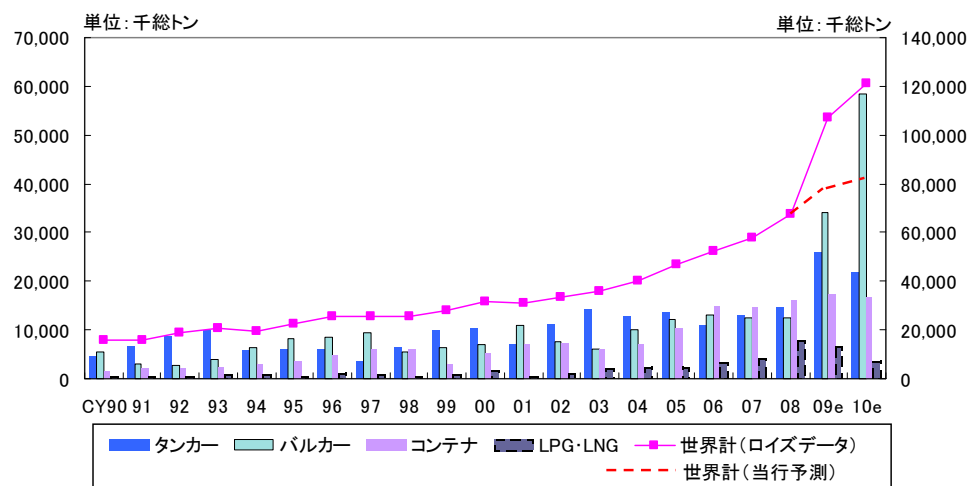
1. 過去最高の竣工量を達成するも、伸びは鈍化

予定竣工量に届かぬ竣工実績

2009年の世界の予定竣工量は1億693万総トン(前年比+4,053万総トン)であるが、2009年1～9月までの9ヶ月間の世界竣工量は5,898万総トンに止まっており、2009年の年間世界竣工量は7,800万総トン程度になるものと予測(【図表10-2】)。

2010年の世界の予定竣工量は1億2,126万総トン(同+1,433万総トン)を計画しているが、造船所の建造能力を上回る過剰受注の影響、船主からのキャンセルや引渡し延期要請の影響を鑑み、8,000万総トンと微増に止まるものと予測。

【図表10-2】 船種別竣工量



(出所) Lloyd's Register 「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

主要3船種とも予定竣工量を大幅に下回る実績に

2009年の船種別予定竣工量は、バルカーが3,408万総トン(同+2,161万総トン)、タンカーが2,593万総トン(同+1,133万総トン)、コンテナが1,743万総トン(同+119万総トン)であるが、全船種ともに、2009年1～9月までの9ヶ月間の竣工量進捗率は75%未満に止まっており、2009年の年間世界竣工量は、バルカーが2,200万総トン、タンカーが2,400万総トン、コンテナが1,200万総トンに止まると予測(【図表10-3】)。

2010年の船種別予定竣工量は、バルカーが5,832万総トン(同+2,424万総トン)、タンカーが2,180万総トン(同▲413万総トン)、コンテナが1,671万総トン(同▲72万総トン)を計画しているが、2009年同様、予定竣工量に届かず、2009年程度の竣工量に止まるものと予測。

日本、韓国は略計画通り、中国は計画を大幅に未達

国別の2009年予定竣工量は、日本が2,035万総トン(同+165万総トン)、韓国が3,546万総トン(同+922万総トン)、中国が3,965万総トン(同+2,549万総トン)であるが、2009年1～9月までの9ヶ月間の竣工量進捗率は、日本が71.3%、韓国が65.5%と略計画通りの進捗状況であるのに対し、中国は39.2%と低水準の進捗率に止まっている。2009年の竣工量は、日本が2,000万総

ン、韓国が 3,200 万総トンと計画を僅かに下回る水準の竣工量となる一方で、中国は 2,150 万総トンと計画を大幅に下回る竣工量になるものと予測（【図表 10-4】）。

2010 年の予定竣工量は、日本が 2,074 万総トン、韓国が 4,283 万総トン、中国が 4,497 万総トンであるが、日本と韓国が 2009 年と同水準の竣工量に、中国が 2,300 万総トン程度に止まるものと予測。

竣工量でも中国
に抜かれる日本
造船業界

日本は、受注量、手持工事量では、既に中国に抜かれ世界第三位の造船大国となっているが、竣工量でも 2009 年に初めて中国に抜かれることが確実な状況。今後、造船業界における中国の影響力が高まると予想され、日本を取り巻く環境はより一層厳しい状況になるものと思われる。

【図表 10-3】 船種別竣工進捗状況

	2009年			当行予測値	
	年間予定竣工量 2009年9月データ (単位:万総トン)	竣工実績 (1月～9月実績) (単位:万総トン)	進捗率 (1月～9月実績)	2009年 年間竣工量 (単位:万総トン)	進捗率 (1月～12月)
タンカー	2,593	1,788	69.0%	2,400	92.6%
バルカー	3,408	1,580	46.4%	2,200	64.6%
コンテナ	1,743	897	51.5%	1,200	68.9%
世界合計	10,693	5,899	55.2%	7,800	72.9%

(出所) Lloyd's Register 「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

【図表 10-4】 国別竣工進捗状況

	2009年			当行予測値	
	年間予定竣工量 2009年9月データ (単位:万総トン)	竣工実績 (1月～9月実績) (単位:万総トン)	進捗率 (1月～9月実績)	2009年 年間竣工量 (単位:万総トン)	進捗率 (1月～12月)
日本	2,035	1,451	71.3%	2,000	98.3%
韓国	3,546	2,322	65.5%	3,200	90.2%
中国	3,965	1,556	39.2%	2,100	53.0%

(出所) Lloyd's Register「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

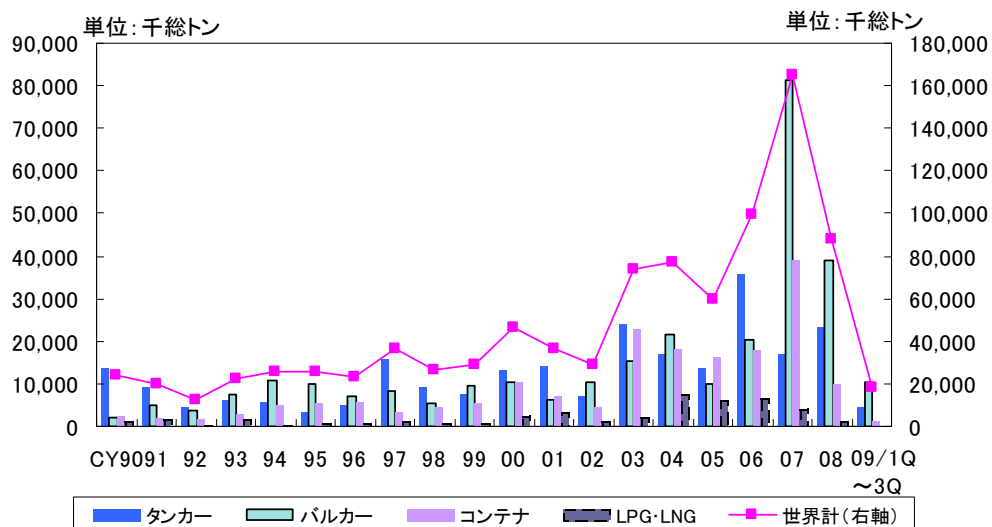
2. 2009 年、2010 年ともに厳しい受注状況

当面は低調な受
注が継続

2009 年 1～9 月までの 9 ヶ月間の世界受注量は 1,846 万総トンと、前年同期比 ▲6,681 万総トンもの大幅減となった（【図表 10-5】）。新造船建造需要は低調な状況が続いており、2009 年の受注量は 2,000 万総トン程度に止まるものと予測する。

2010 年の受注量についても、海運マーケットの状況を鑑みれば、新造船建造需要の回復は見込み難しく、2009 年と略同水準の 2,000 万総トン程度に止まるものと予測。

【図表10-5】船種別受注量

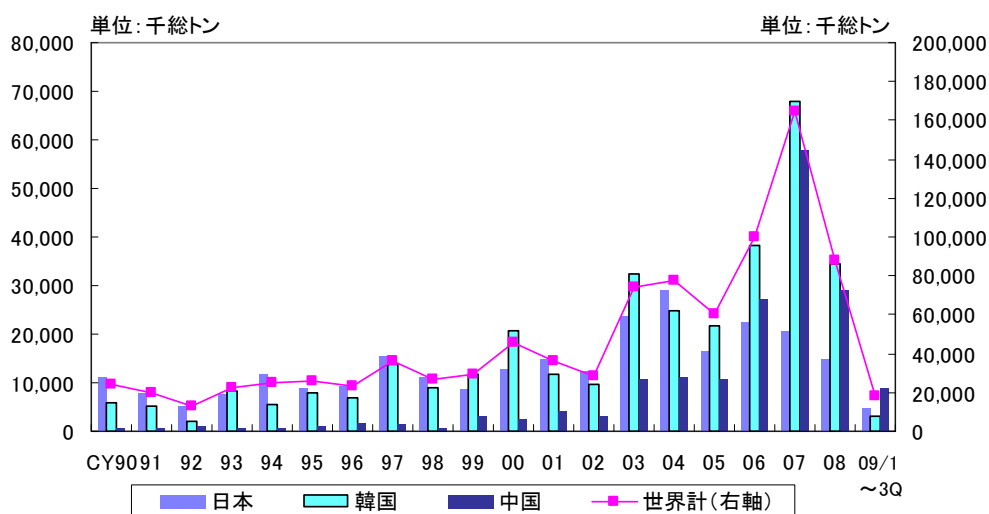


(出所) Lloyd's Register「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

中国、韓国、日本の順に積極化する受注姿勢

2009年1～9月までの9ヶ月間の受注量は、日本が495万総トン、韓国が320万総トン、中国が904万総トンまで激減(【図表10-6】)。中国造船会社の中には2011年前後迄の手持工事しか有していないところが多く存在し、日本や韓国よりも手持工事の期間が短いため、他国よりも先行して受注獲得を行う必要がある。2010年夏頃からは、2012年前後迄の手持工事しか有していない韓国の造船会社も受注活動を積極化すると考えられ、厳しい新造船建造需要の中、受注競争が激化する方向にあると見ている。こうした中、日本の造船会社は、2013年前後迄の手持工事を有しているところが多いものの、一部造船会社においては2012年前後迄の手持工事を有していないところもあり、そのような造船会社は2010年より受注活動を積極化するものと思われる。

【図表10-6】国別受注量



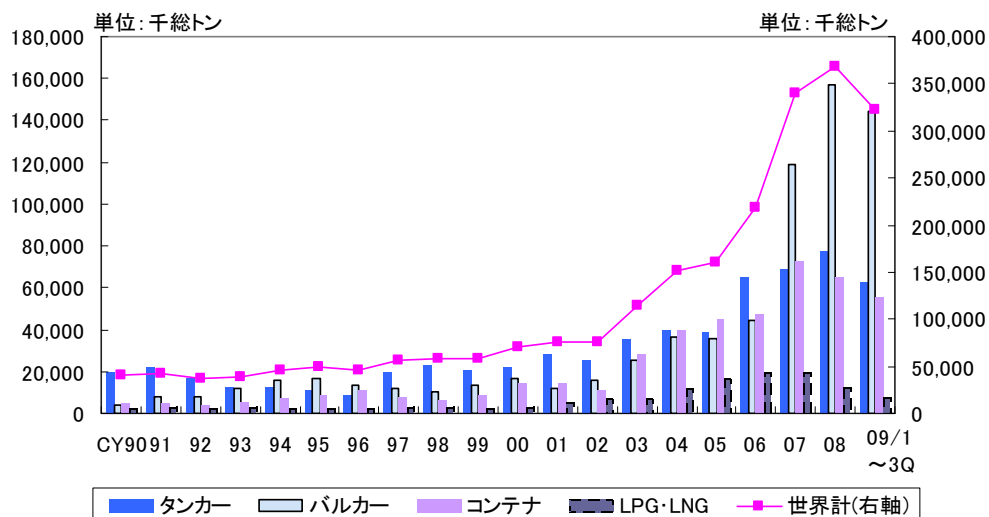
(出所) Lloyd's Register「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

3. 減少する手持工事量

急減する手持工
事量

2009年9月末の世界手持工事量は3億2,257万総トンと、2008年12月末比4,550万総トンもの急減となった(【図表10-7】)。2009年12月末手持工事量は3億総トン程度まで減少するものと思われる。低調な受注状況が2010年も続くことから、2010年12月末の手持工事量は2億5千万総トン前後まで落ち込むものと予測。

【図表10-7】 船種別手持工事量



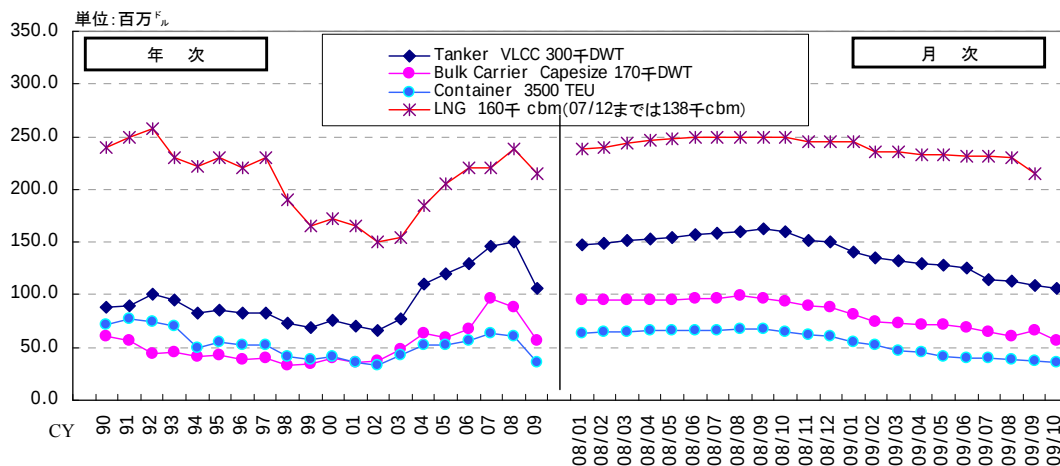
(出所) Lloyd's Register 「World Shipbuilding Statistics」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

4. 下落傾向が鮮明化した船価

下落が続く船価

船価は2008年秋をピークに下落傾向が続いてきたが、2009年夏以降に一部造船会社の受注活動を積極化する動きに合わせ、船価の下げ基調がより鮮明となってきた(【図表10-8】)。需要が低調な中、2010年に入ると中国、韓国、日本の一部造船所が受注活動を積極化すると思われ、2010年の船価も下落傾向が続く可能性が高いと見ている。

【図表10-8】 船価推移



(出所) CLARKSON RESEARCH STUDIES 「World Shipyard Monitor」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

Ⅱ. 企業業績

1. 2009年度、2010年度ともに増収・増益に

2009年度は鋼材価格次第では一層の増益に

2009年度の造船大手6社の企業業績は、高船価船舶の売上が計上されたことに加え、鋼材価格の値下げ、鋼材価格高騰に備えた引当金の戻入により、6社合計で増収・増益となった。2010年度については、鋼材価格に不透明感があるものの、高船価船舶の売上計上が続くことから、増収・増益になると予測する(【図表10-9】)。但し、鉄鋼メーカーの資源調達価格が大幅に上昇した場合、再度、鋼材価格が高騰するリスクもあると見ており、その場合は、一転、減益となる可能性もあると思われる。

【図表10-9】 企業収支

【実額】

	(社数) (単位)	08fy (実績)	09fy (見込み)	10fy (予想)
売上高	6社 (億円)	11,229	13,430	13,800
営業利益	6社 (億円)	42	419	430

【増減率】

	摘要 (単位)	08fy (実績)	09fy (見込み)	10fy (予想)
売上高	6社 (%)	▲ 2.8%	+ 19.6%	+ 2.8%
営業利益	6社 (%)	▲ 87.4%	+ 894.5%	+ 2.6%

(出所) 各社資料よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 連結ベース、船舶セグメントの業績

2009年度、2010年度の数値はみずほコーポレート銀行産業調査部予想

6社・・・三菱重工業(株)、(株)IHI、川崎重工業(株)、三井造船(株)、住友重機械工業(株)、JFEホールディングス(株)

Ⅲ. トピックス ～ 我が国造船業の競争力と今後の方向性

日本造船業の競争力及びその現状

日本造船業の最大の強みは、①海運、造船、船用、鉄鋼という他国よりも発達した海事クラスターの存在、②他国を圧倒する生産性の高さ、の二つである。戦後の日本は、海運業界や鉄鋼業界のユーザーである自動車・電機業界が成長し、同業界での鋼材使用量の増加に伴い粗鋼生産量が伸長した。粗鋼生産量増加による資源輸入量の増加並びに自動車・電機製品の輸出量の増加等、物流量が増大することで海運業が拡大し、海運会社の船隊拡張の過程で新造船建造需要が拡大するという産業循環の中で、日本の造船業も世界トップの地位を獲得した。その後も、造船業は、長い間その地位を享受し、

その過程で海事クラスターの形成が成し遂げられてきた。加えて、造船各社が生産性の向上へ向けた努力を行ってきた結果、日本の造船業は、発達した海事クラスターと高い生産性といった二つの競争力を手にすることとなったと言える。

失われ始めた日本の競争力

しかしながら、日本造船業は二つの競争力を有する中で、2000年に入ってから韓国に竣工量でトップの座を明け渡し、2009年には竣工量で中国にも抜かれ、世界第三位の地位となることがほぼ確実な状況になっている。

この背景には、中国経済の急速な成長があることは言うまでもないが、中国経済が急速に成長する中で見落としていけないこととして、①中国発着の物流量が大幅増加する中で、中国海運業が急速に力を付け始めていること、②粗鋼生産量で世界トップとなった中国鉄鋼業が急速に発言力を高め、これまで日本が先導してきた鉄鋼メーカーと資源大手との資源価格交渉でも中国鉄鋼メーカーが交渉力を有するような状況にあること、の二点が挙げられる。

中国海運業の発展、中国鉄鋼業の発言力が強まっていることは、日本の競争力の一つであった海運、鉄鋼などからなる日本の海事クラスターが、圧倒的に有利な状況ではなくなり始めていることを意味している。

労働集約型ビジネスモデルの限界

斯かる状況下、日本の造船業として競争力を維持して行くためには、「造船業は典型的な労働集約型産業」との前提を置いて競争力を見た場合、常に他国の造船会社よりも高い生産性を維持して、労働コストを下げるしか方法はない。企業存続という視点では、労働力の安い海外へドックを移転して労働コストを下げることも検討する必要があるのかもしれない。

このような視点で造船業を捉えたと、収益を生み難い典型的な労働集約型産業を、日本として続けて行くのか、もしくは企業として国内でこのまま抱え続けて行くのか、再考を迫られる時期に来ているのかもしれない。

環境規制強化が日本造船業の強みに

こうした状況の中で、日本の造船業が産業としての競争力を維持・向上するためには、単なる労働集約型産業からの脱却を目指すことが一番重要なのではないであろうか。世界的な環境規制強化という動きの中で、造船業界全体としても環境フレンドリーな省エネ船の開発が喫緊の課題となっている。規制強化は、見方を変えれば、他社と差別化するチャンスであり、特に環境技術は、造船工学に加え、機械・電気といった技術力を融合した先端的な開発力が必要となり、差別化や技術のブラックボックス化を行う千載一遇のチャンスとも言えよう。

日本は、この規制強化の機を好機と捉え、船型開発力とエンジンやボイラー、発電機などのシッパワーを含めた総合造船会社もしくは総合造船企業集団に変革することで、単なる労働集約型の「ブロックアッセンブリメーカー」からの脱却を図るべきではないか。総合造船会社化により、他国造船会社との差別化、技術のブラックボックス化が図られれば、日本造船業の高い生産性と相俟って、収益力の向上が可能となり、明るい未来のある産業へ転換を図ることが可能であろう。

(組立加工チーム 遠藤 宏)
hiroschi.endo@mizuho-cb.co.jp