

造 船

[要約]

- アジア、特に中国の経済成長に加え、エネルギー源の多資源化等に伴う船種の多様化、港湾施設でのボトルネックの発生の影響から、船腹需給は逼迫。これに伴い世界の新造船建造需要は活況を呈している。
- 太宗の造船所では2007年の船台が塞がっているほか、2008年引き渡しの契約も既に困難な状況。一部造船所では2009年以降引き渡しの契約交渉も開始されており、当面は世界の新造船建造需要は好調な状況が続く。2005年の世界受注量は手持工事量の高止まりを背景に、各国造船所の建造能力上限の4,000万総トン程度へ落ち込むものと予測。
- 世界竣工量ベースでは、豊富な手持工事量を背景に各造船所はフル稼働ながら、2005年は船舶引き渡し時期の関係から3,494万総トンと2004年実績を下回るが、2006年は過去最高の4,751万総トンとなる見込み。
- 船価は、過去2年間上昇基調にあったが、足許、上昇基調も一服し、当面現在の価格水準で推移するものと予測。
- 日本の造船業は、当面2002年の低船価時代の竣工が続くことに加え、足許の鋼材価格の上昇を受け、各社の業績は厳しい局面に直面する。方や韓国造船業界は、新工法採用に伴う建造能力増強により低船価時代に受注した船舶の前倒し竣工及び足許の高船価船舶建造を開始する等、業績が今年下半期以降より回復する公算が高い。

【図表10-1】 需給表

[実績]

	摘要 (単位)	03fy (実績)	04fy (見込)	05fy (予想)	04/上 (実績)	04/下 (見込)	05/上 (予想)	05/下 (予想)
受注量	建造許可実績 (千総トン)	17,580	17,063	14,000	6,677	10,386	6,500	7,500
竣工量	造船造機統計 (千総トン)	12,392	14,718	14,000	7,127	7,591	6,500	7,500
手持工事量	(千総トン)	20,183	22,528	22,528				

[増減率]

(対前年度比)

(対前年同期比)

	摘要 (単位)	03fy (実績)	04fy (見込)	05fy (予想)	04/上 (実績)	04/下 (見込)	05/上 (予想)	05/下 (予想)
受注量	建造許可実績 (千総トン)	+ 57.4%	▲ 2.9%	▲ 18.0%	▲ 17.5%	+ 9.5%	▲ 2.7%	▲ 27.8%
竣工量	造船造機統計 (千総トン)	+ 8.0%	+ 18.8%	▲ 4.9%	+ 13.4%	+ 24.3%	▲ 8.8%	▲ 1.2%
手持工事量	(千総トン)	+ 31.0%	+ 11.6%	+ 0.0%				

(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：みずほコーポレート銀行産業調査部推計

I. 産業の動き

1. 竣工量は過去最高水準へ

2004年は史上最高、2006年には更に更新

世界の船腹需給は、中国をはじめとするアジア各国の経済成長に加え、エネルギー需要の高まりを背景に逼迫しており、この船腹需給の逼迫を背景に新造船建造需要が急激に高まっている。根強い船舶建造需要を背景に、各国の造船所は生産能力の増強を目的とした新工法の採用もしくは設備増強を行っており、2004年4,017万総トン（前年比404万総トン増）と史上最高を記録。2005年は船舶引き渡しタイミングの関係から3,494万総トンと2003年の竣工実績を僅かに下回るボリュームとなる見込みであるが、2006年には2005年からのずれ込み分が上乗せされ4,751万総トンと過去最高を更新する見込み。

船種別では、2005年はVLCCを中心とするタンカーが931万総トン、ケープサイズを中心とするバルカーが923万総トンと約27%を占めるほか、コンテナ船が787万総トンという水準。2006年はコンテナ船が1,382万総トン、タンカー1,118万総トン、バルカー1,115万総トンと主要3船舶の竣工量がそれぞれ1,000万総トンを超える水準となる見込み（【図表10-2】）。

日本竣工量も2006年にピーク

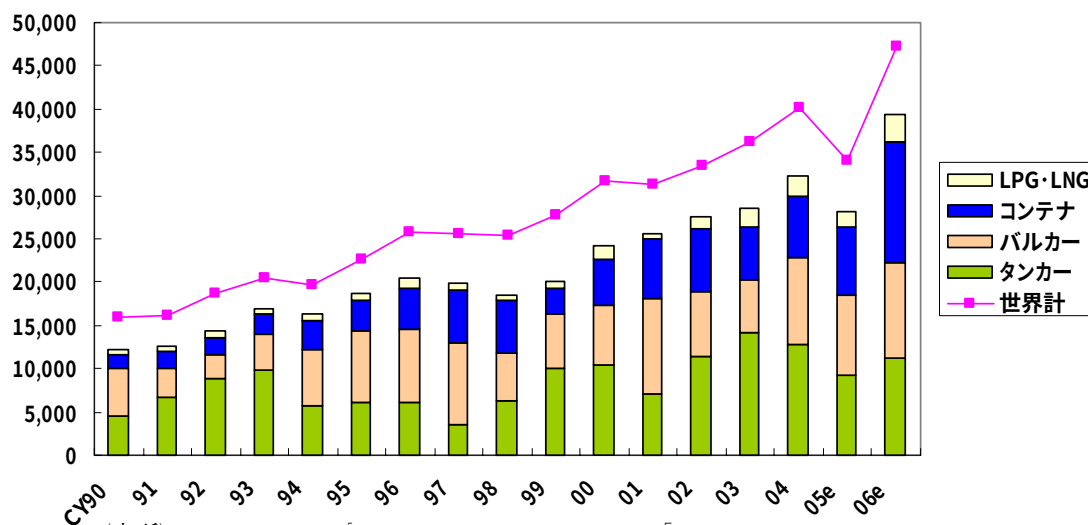
日本の新造船竣工量も、世界の動き同様、2004年に1,451万総トンと過去最高水準を記録するも、2005年は1,225万総トン（2003年並み）へ落ち込み、2006年に1,549万総トンと再び過去最高水準を記録する見込み。船種別では中手各社が得意とするバルカーが半分近くを占めており、コンテナ船・LNG船などの高付加価値船へシフトしている韓国とは対照的である（【図表10-1】）。

高水準を維持する手持ち工事

足許の世界手持工事量は15,054万総トンと、引き続き高水準。各国造船所建造能力の約4年分程度の手持工事量を抱えているという状況であり、これが新造船建造価格の上昇を引き起こしている要因の一つと言える。

単位：千総トン

【図表10-2】 世界船種別竣工量



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

2. 受注は抑制方向に

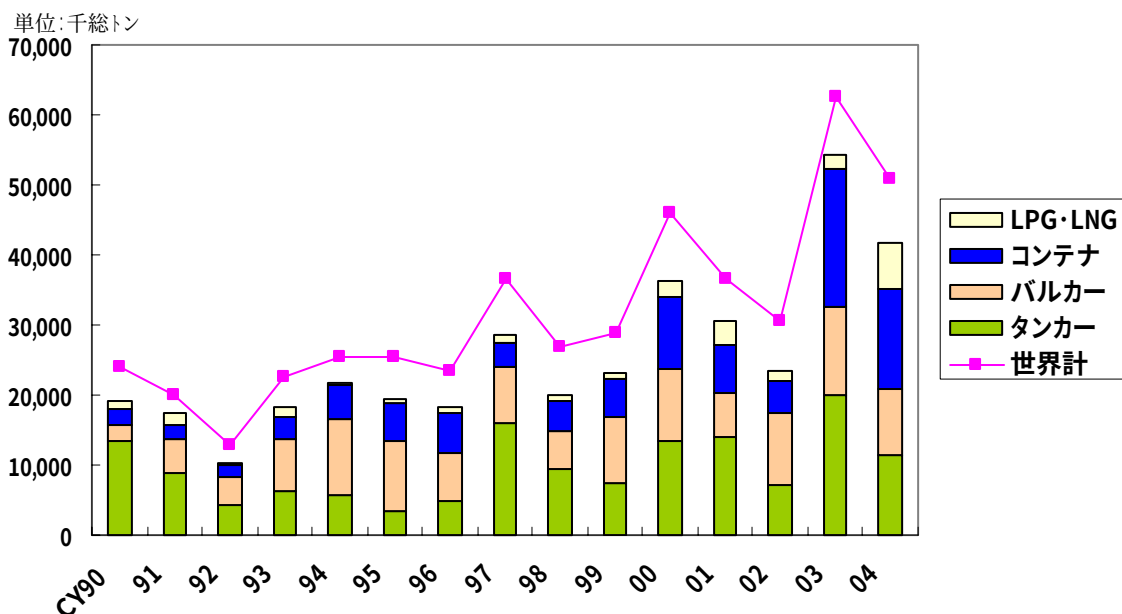
選別受注が明確化する世界受注

2003～2004 年と続いた大規模な新造船発注ブームにより、各国造船所は高水準の手持工事量を確保しており、既に2009年の引き渡し契約を開始している造船所も存在する。各国造船所は、①3～4 年程度の受注を既に確保出来ていること、②タイトな船腹需給を背景に当面の新造船建造需要は堅調に推移すると見られること、③新造船建造価格が好調であること、④鋼材価格が急騰している状況等から、受注確保よりは選別受注に動く方向にあり、2005 年の世界新造船受注量は2004 年比 21.3%減の 4,000 万総トンとなる見込み（【図表 10-3】）。

日本大手も選別受注の方向

2004 年の日本の受注量は 1,550 万総トンと前年比 24.8%減に留まった。2005 年も受注抑制の方向にあり、前年比 9.7%減の 1,400 万総トンに留まる見込み（【図表 10-1、10-3】）。

【図表10－3】 世界船種別受注量



(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

タンカーのダブルハル化効果は限定的

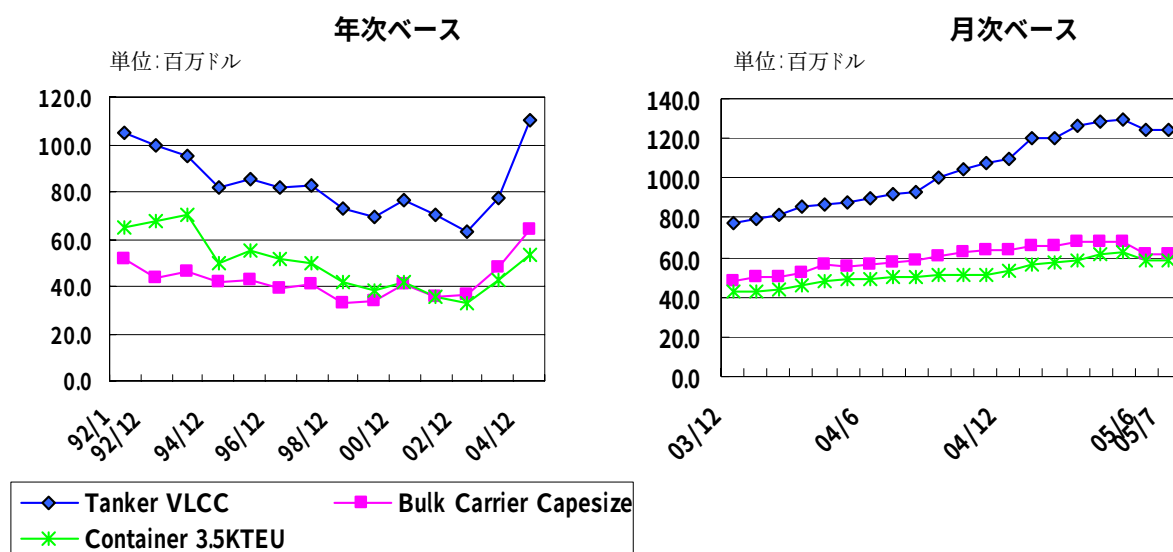
2002 年 11 月のスペイン沖重油タンカー沈没事故後、EU はシングルハルタンカーの域内航行禁止規制案を発表。その後各国の思惑もあり世界的には2005 年 4 月の MARPOL 条約改正で漸くタンカーのダブルハル化が義務づけられることとなった。具体的には 5,000DWT 以上のシングルハルタンカーの使用期限が 2010 年と定められ、2010 年以降は原則ダブルハル構造のタンカー以外の運行が規制されることとなった。この条約改正は新造船建造（リプレース）の源泉となるが、2010 年までに強制廃船となるシングルハルタンカーは 28 隻に留まり、150 隻が 2010 年～2015 年に解撤対象となることから、足許の建造需要への効果は限定的となる見通し。

3. 船価の上昇にも一服感

足許、船価上昇 に一服感

2002年春をボトムに上昇を始めた船価は、2003年8月以降その上昇スピードを速めたが、2005年に入り上昇スピードを緩め、5月末をピークに上昇に一服感が出始めている。好調な新造船需要や鋼材価格の上昇を背景に、当面は現在の船価水準を維持すると思われるが、アジア、特に中国経済の動向やエネルギー需給動向次第では船価が再び下落するリスクも十分に考慮する必要がある（【図表 10-4】）。

【図表 10-4】 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. 2006年3月期の企業業績は減収増益基調

低船価・為替・鋼材価格上昇のトリプルパンチ

造船大手5社の2006年3月期船舶海洋セグメント連結業績は減収増益となる見通し。豊富な手持工事を反映し竣工量は多いものの、低船価時代に受注した船舶の売上計上に加え、受注時点よりも円高（受注当時の為替は120円前後）のため各社の売上は減収を見込んでいる。また各社とも船種の絞込み及び連続建造によるコストダウンを図っているものの、為替が円高に推移している影響に加え鋼材価格の上昇が収益を圧迫する見込み。なお、大手5社全体での増益要因は、2005年3月期石川島播磨重工業の船舶海洋事業の大幅な赤字工事という特殊要因が剥落するためであり、実態は各社とも低船価・為替・鋼材価格上昇のトリプルパンチから前年よりも厳しい状況と言える。高船価メリットが現れるのは2007～2008年度以降であり、それまでの各社の業績は厳しく、利益なき繁忙という状況が続くことが予想される（【図表 10-5】）。

【図表10-5】 企業収支

【実績】		03fy (実績)	04fy (実績)	05fy (予想)
	(社数) (単位)			
売上高	5社 (億円)	6,760	7,146	6,780
営業利益	5社 (億円)	-252	-198	-150

【増減率】		(対前年度比)		
	摘要 (単位)	03fy (実績)	04fy (実績)	05fy (予想)
売上高	5社 (%)	▲ 5.8%	+ 5.7%	▲ 5.1%
営業利益	5社 (%)	▲ 189.8%	▲ 21.5%	▲ 24.1%

(注) 連結ベース、船舶海洋セグメントの業績

2005年度の数値は会社予測

5社…三菱重工業(株)・石川島播磨重工業(株)・川崎重工業(株)・三井造船(株)・住友重機械工業(株)
(ユニバーサル造船は非公開のため含めず)

III. トピックス ～ グローバルな業界動向

1. 躍進続く韓国、中国

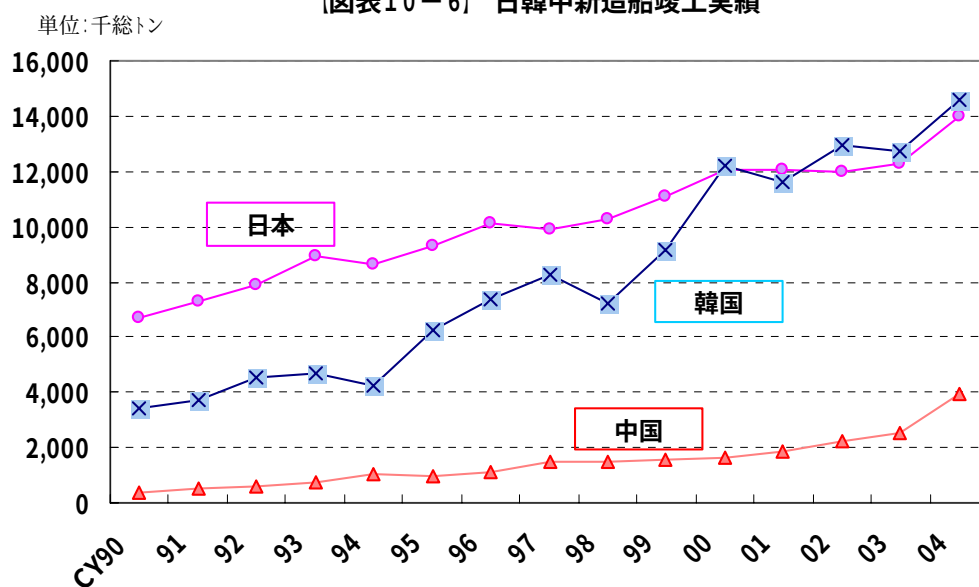
韓国は高付加価値船へシフト

韓国は 2004 年以降陸上建造 (現代重工業、大宇造船海洋)、メガブロック工法 (三星重工業) 等の新工法の採用により建造能力をアップしている。この背景には 2002 年からの低船価船舶の前倒し建造による足許の高船価メリットの早期享受、海洋構造物建造施設の有効活用による全社的な生産効率の向上が目的と思われる。また、近時鋼材価格の急騰から受注・建造船舶を鋼材使用量が比較的少ないコンテナ船や LNG 船へシフトする姿勢を鮮明にしている外、鋼材価格上昇への対応も工夫している模様。斯かる対策により、韓国造船各社の業績は 2005 年下期以降より回復に向かう公算が高く、2006 年度には営業利益での黒字化を目指しており、韓国造船業界は引き続きグローバルトップを堅持する見込み。

中国は建造能力拡大に注力中

中国の新造船竣工量は 2004 年に 467 万総トンに達し、世界シェア 11.6%を記録。この竣工量は韓国の 1992 年竣工実績 476 万総トンに匹敵する実績であり、中国は世界第三位の地位を確固たるものにしたと言える。中国政府は自国造船業界の世界シェアを今後5年間で20%まで高める方針を打ち出しており、①設備増強を積極的に進めていること、②品質向上策を実施する等、その計画達成へ向け注力中であるが、更には巨大な新造船市場 (グローバルな海運会社) を有することを鑑みると、数年後には日本の造船業界にとって脅威となるとと思われる (【図表 10-6】)。

[図表10-6] 日韓中新造船竣工実績



(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

(組立加工チーム 遠藤 宏)

hiroshi.endo@mizuho-cb.co.jp