

造船

【要約】

- 2014年の世界竣工量は各国とも手持工事量の積み上げを優先し、操業を抑えた結果、6,800万総トン程度まで減少したものと予測。2015年については2013年に大量発注された船舶が徐々に竣工を迎えることから8,000万総トン程度まで回復する見通し。
- 2014年の世界受注量は騒音規制導入以降に新造商談が減少し、2013年比で減少したものと予測。2015年は新共通構造規則が導入される予定であり、2014年と同様に一定の駆け込み需要が想定されるが、既に各船種で相当程度の受注残が積み上がっていることから、受注のペースは鈍化する見通し。船価については新造発注の動きが鈍化傾向にあることから、上値の重い展開が続く見通し。
- 2014年9月末の世界手持工事量は2億730万総トンと2013年9月比で29.7%増加。2015年については竣工量が増加し、受注量が減少するとみられることから、手持工事量は減少する見通し。
- 大手造船会社船舶セグメントの2014年度業績は、操業度のスローダウンにより竣工量の減少が続くも、低船価で受注した船舶の引渡しが増加し、為替水準も大幅に改善していることから、増収増益を予測。2015年度業績については、竣工量の緩やかな回復と円安基調の継続により増収増益が続く見通し。
- 生産能力の過剰問題に直面する中国は、競争力を有する造船会社を国営グループに集約させるなど再編を進めようとしており、今後は他社を圧倒する規模を持つ造船会社が誕生することが想定される。中国造船業界の大再編を見据え、日系造船会社には環境・省エネ技術の強化や設計陣容の拡大を主眼とした他社とのアライアンスにより、中国勢と対抗していくことが求められる。

【図表14-1】国内需給表

【実数】

	摘要 (単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)	14/上 (実績)	14/下 (見込)	15/上 (予想)	15/下 (予想)
竣工量	造船造船統計 (千総トン)	13,812	13,222	14,400	5,922	7,300	6,200	8,200
手持工事量	手持工事量 (千総トン)	32,206	34,000	31,600				

【増減率】

	摘要 (単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)	14/上 (実績)	14/下 (見込)	15/上 (予想)	15/下 (予想)
竣工量	造船造船統計 (%)	▲16.4%	▲4.3%	+8.9%	▲8.2%	+2.4%	+4.7%	+12.3%
手持工事量	手持工事量 (%)	+33.4%	+5.6%	▲7.1%				

(出所) 竣工量: 国土交通省「造船造船統計」、手持工事量: IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics より
みずほ銀行産業調査部作成

I. 産業の動き

1. 竣工量

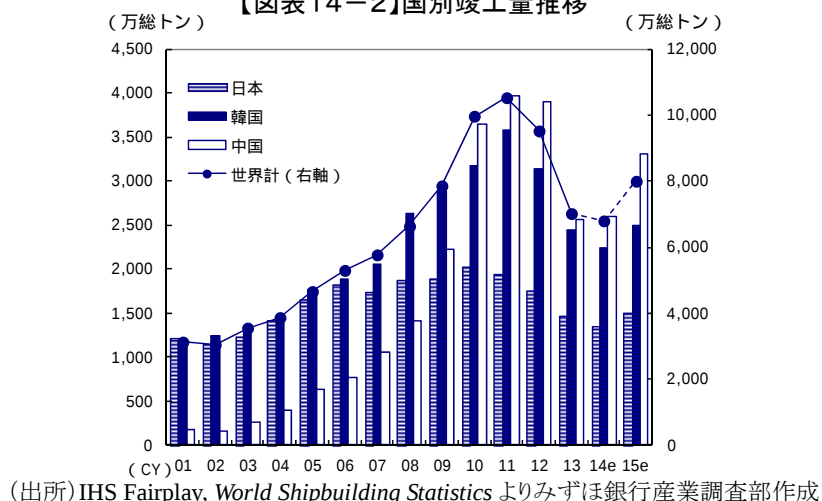
2014年は操業の抑制により竣工量は微減

2014年1-9月期の世界竣工量は2013年同期比12.2%減の5,030万総トンであり、2014年の予定竣工量に対して進捗率は66.9%に留まった。各国とも2013年に受注を伸ばしたものの、手持工事量の積み上げを優先し、操業を抑えたことが背景とみられる。そのため、2014年の世界竣工量は3年連続で減少し、6,800万総トン（2013年比▲3.1%）程度で着地したものとみられる。尚、国別では、日本1,350万総トン（同▲7.5%）、韓国2,250万総トン（同▲8.2%）、中国2,600万総トン（同+1.2%）で着地したものと見通す（【図表14-2、3】）。特に日本については、東日本大震災に伴う復興対応や東京オリンピック開催を見据えた社会インフラ整備で、これまで造船業に従事していた協働工が需要の旺盛な建設業にシフトしたことから、操業を従前のように回復できないという構造的な問題が竣工量の増加を阻むボトルネックとなっている。

2015年は竣工量が増加に転じるものと予測

2015年は2013年に大量発注された船舶が徐々に竣工を迎えることや、2014年に竣工を見送った分の完工が見込まれることから、世界竣工量は増加に転じるとみられる。2015年の世界竣工量は8,000万総トン程度を予想し、国別では、日本1,500万総トン、韓国2,500万総トン、中国3,300万総トンと見通す。建造期間の長い大型コンテナ船が中心の韓国に対し、建造期間が短く隻数の多いバルカーが中心の中国が竣工量を伸ばすとみられる。

【図表14-2】国別竣工量推移



【図表14-3】国別竣工量進捗率

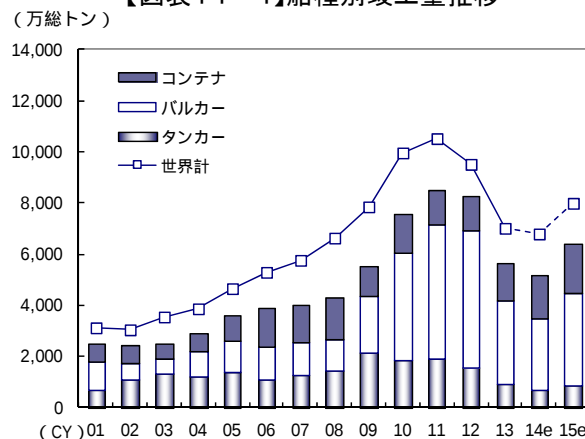
	2013年	2014年				2015年	
		予定竣工量 (万総トン)	1月～9月実績		年間当行見込値 (万総トン)	予定竣工量 (万総トン)	年間当行見込値 (万総トン)
	竣工量 (万総トン)		竣工実績 (万総トン)	進捗率			
日本	1,459	1,450	1,067	73.6%	1,350	1,551	1,500
韓国	2,450	2,397	1,705	71.1%	2,250	2,813	2,500
中国	2,570	2,864	1,785	62.3%	2,600	3,639	3,300
世界合計	7,020	7,524	5,030	66.9%	6,800	8,912	8,000

(出所) IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

2015年は各船種で前年の竣工量を上回る見通し

船種別では、2014年の世界竣工量はタンカー700万総トン（2013年比▲26.5%）、バルカー2,800万総トン（同▲13.6%）、コンテナ船1,700万総トン（同+15.3%）、LNG船／LPG船450万総トン（同+71.8%）で着地したものと推測する。コンテナ船は輸送効率の向上を企図して大型コンテナ船の竣工が増加し、LNG船／LPG船は各地における資源開発プロジェクトの開始に合わせてスケジュール通りの竣工がなされたとみられる。また、2015年については各船種とも2014年の竣工量を上回るとみられる（【図表14-4、5】）。

【図表14-4】船種別竣工量推移



（出所）IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

【図表14-5】船種別竣工量進捗率

	2013年	2014年				2015年	
	竣工量 (万総トン)	予定竣工量 (万総トン)	1月～9月実績 (万総トン)	進捗率	年間当行見込値 (万総トン)	予定竣工量 (万総トン)	年間当行見込値 (万総トン)
タンカー	953	733	433	59.1%	700	901	900
バルカー	3,241	3,031	2,104	69.4%	2,800	3,882	3,600
コンテナ船	1,475	1,748	1,291	73.9%	1,700	1,984	1,900
LNG船／LPG船	262	485	287	59.2%	450	601	600
世界合計	7,020	7,524	5,030	66.9%	6,800	8,912	8,000

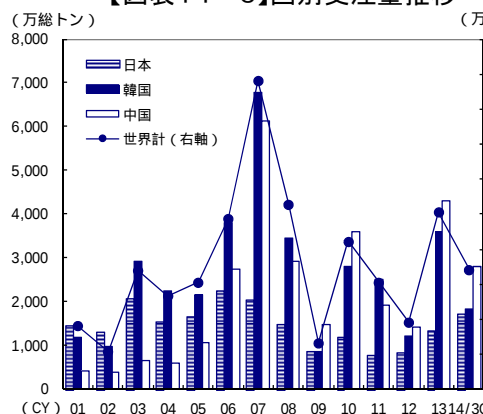
（出所）IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

2. 受注量

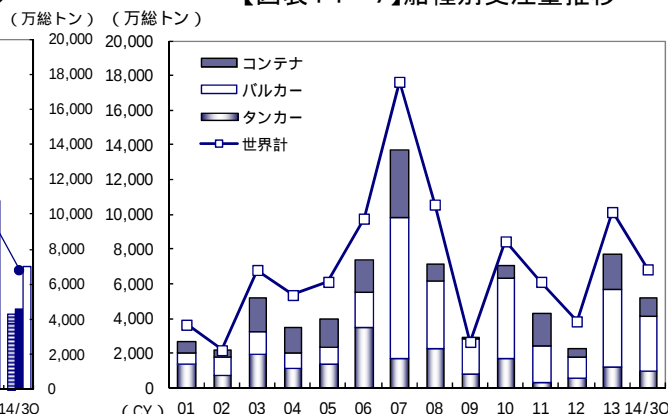
2014年の受注量は減少した模様

2014年1-9月期における世界受注量は6,840万総トンと2013年同期比で4.6%の微増に留まった。国別では、日本1,712万総トン（2013年同期比+91.4%）、韓国1,848万総トン（同▲21.7%）、中国2,800万総トン（同+5.6%）と円安を背景に日本が大きく受注を伸ばした一方、ウォン高に苦しむ韓国は受注が伸び悩んだ（【図表14-6】）。2014年の上期は騒音規制導入前の駆け込み需要で受注が増加したものの、規制が導入された7月以降は新造商談が減少し、造船会社も相応の仕事量を確保したため受注のペースは鈍化した。そのため、2014年の受注量は2013年比で減少したものと見通す。また、船種別では、タンカー1,011万総トン（同+34.8%）、バルカー3,197万総トン（同+21.2%）、コンテナ船1,005万総トン（同▲35.1%）とコンテナ船の受注量が減少した。尚、タンカーについては原油価格が下落した11月以降、需要家が原油の洋上備蓄用に大型船を発注する動きがみられる（【図表14-7】）。

【図表14-6】国別受注量推移



【図表14-7】船種別受注量推移



(出所)【図表 14-6、7】とも、IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

(注)2014 年は第 3 四半期迄の実績値

2015 年の受注量は減少が続くものと予想

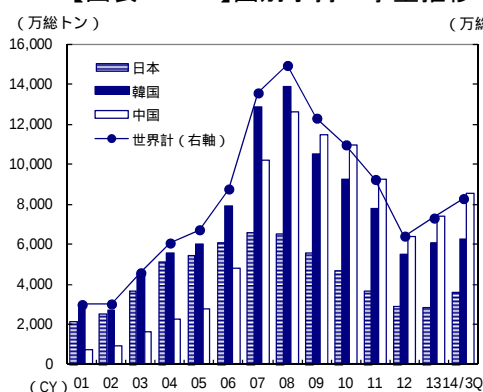
2015 年は 7 月以降の契約船に新共通構造規則(H-CSR)が導入される予定であり、2014 年と同様に新規規制導入前の駆け込み需要が見込まれる。然しながら、2013 年から 2014 年にかけて大量発注が続いたことから、供給過剰感の強いバルカーを中心に新造船の発注は低位で推移するとみられ、日本・韓国・中国の 3 ヶ国とも受注量は 2014 年比で減少すると予想する。尚、北米のシェールガス関連向けにこれまで急激に受注を伸ばしてきた LNG 船についても、既に受注残が積み上がっていることから、受注のペースは鈍化するとみられる。

3. 手持工事量

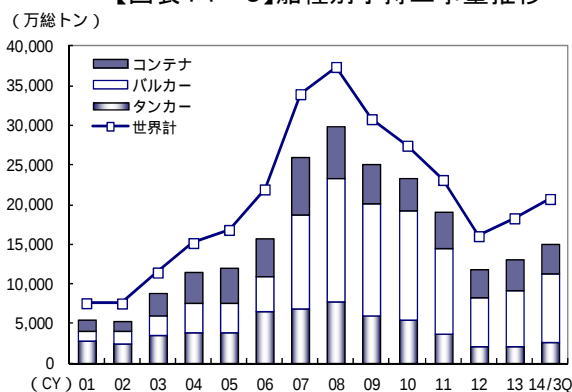
竣工量の増加と受注量の減少により 2015 年の手持工事量は減少するものと予想

2014 年 9 月末時点における世界手持工事量は 2 億 730 万総トンであり、2013 年 9 月末比で 29.7%増加した。同時点での手持工事量を国別にみると、日本 3,554 万総トン(2013 年 9 月末比+44.7%)、韓国 6,276 万総トン(同+20.6%)、中国 8,576 万総トン(同+38.6%)となっており、船種別でもそれぞれ手持工事量が積み上がっている(【図表 14-8、9】)。総じて、各国とも 2013 年から 2014 年央にかけて竣工量が低位に推移した一方、同期間において受注量が大幅に増加したため、手持工事量が増加した。2015 年については竣工量が増加し、受注量が減少するとみられることから、手持工事量は減少するとみられる。

【図表14-8】国別手持工事量推移



【図表14-9】船種別手持工事量推移



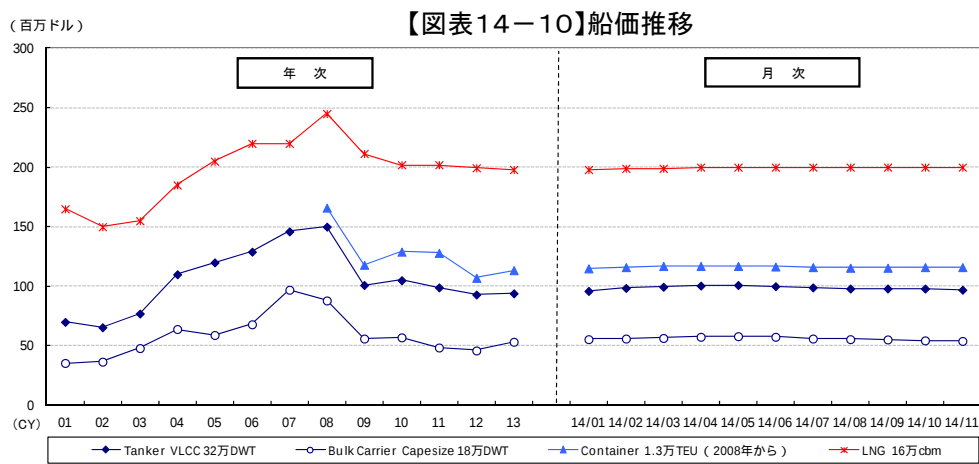
(出所)【図表 14-8、9】とも、IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

(注)2014 年は第 3 四半期末時点の実績値

4. 船価

船価は上値の重い状況が続く見通し

騒音規制導入前の駆け込み需要を背景に、船価は2014年央まで緩やかな上昇が続いた。その後は、規制対応のための開発コストの増加分を付加した形で船価の上昇が続くとみられたが、2013年から2014年にかけての大量受発注で造船会社・需要家の双方とも受発注を増やす必要性が低下したことから、船価は横這いが続いている（【図表14-10】）。2015年は新共通構造規則の導入が予定されており、2014年の騒音規制対応と同様に開発コストの増加分を付加した形で船価は上昇するとみられるものの、新造発注の動きは鈍化が続くとみられることから、上値の重い状況が続くと予想する。



II. 企業業績

2014-2015年度は増収増益で推移する見通し

2014年度の重工系造船大手3社における船舶セグメントの業績については、操業度のスローダウンにより竣工量の減少が続くも、低船価で受注した船舶の引渡しが増加し、為替水準も円安基調で推移していることから、売上高5,575億円（2013年度比+17.9%）、営業利益74億円（同+51.0%）と増収増益を予測する（【図表14-11】）。また、2015年度は竣工量の緩やかな回復に加えて、円安基調が続くとみられることから、増収増益が続くと予測する。

【図表14-11】企業収支

【実績】				
	社数 (単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
売上高	3社 (億円)	4,729	5,575	6,887
営業利益	3社 (億円)	49	74	185

【増減率】 (対前年度比)				
	社数 (単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
売上高	3社 (%)	3.4%	17.9%	23.5%
営業利益	3社 (%)	▲71.3%	51.0%	150.0%

（出所）各社IR資料よりみずほ銀行産業調査部作成

（注1）連結ベース、船舶セグメントの実績

（注2）2014年度及び2015年度の数値はみずほ銀行産業調査部予想

（注3）3社…川崎重工業㈱、三井造船㈱、住友重機械工業㈱

Ⅲ. トピックス 中国経済・中国企業の動向を踏まえた日本企業のあるべき戦略 ～造船～

国船国造政策の功罪

中国はこれまで政府当局を中心に国船国造(国輪国造)政策¹を展開し、造船業の発展に努めてきた結果、建造量で世界一の地位を占めるに至った。他方、足元において同国では生産能力の過剰問題に直面しており、競争力を有する造船会社については国営グループに吸収し、その他の造船会社については自然淘汰・転業を促すなど、国策として業界再編を進めようとしている。本稿では中国国営グループの戦略について概観するとともに、それを踏まえた日系造船会社のあるべき戦略について考察する。

高付加価値路線を進めるCSSCとCSIC

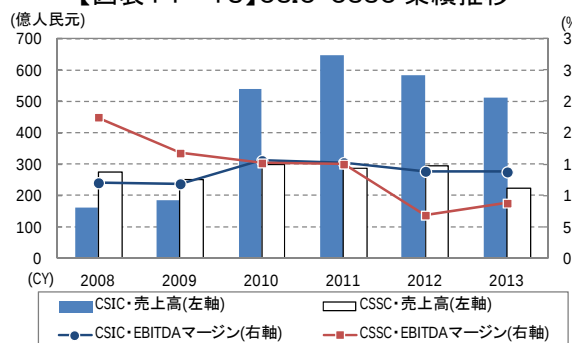
中国国営グループは揚子江以南の造船会社を中心とするCSSC²と、揚子江以北の造船会社を中心とするCSIC³に大別され、各グループとも建造量で世界トップ5に入る(【図表14-12】)。CSSCを構成する主な造船会社として、上海外高橋造船(Shanghai Waigaoqiao)と滬東中華造船(Hudong Zhonghua)、CSICを構成する主な造船会社として大連船舶重工(Dalian Shipbuilding)が挙げられ、これまで各社は生産能力とコスト競争力を武器にバルカー・タンカー・コンテナ船の建造を進めてきた。然しながら、リーマンショック後の船腹過剰の拡大を受けて、近年は需要拡大が見込まれるLNG船や海洋構造物など高付加価値な船種の建造にも進出しており、同様の戦略を展望する日系造船会社にとって脅威となりつつある。また、CSICはCSSCに建造量で劣後するものの、2010年に大連船舶重工を中心に複数の造船会社を傘下に収めた他、多数の船用機器メーカーも傘下に収めるなど巨大コングロマリットを形成し、CSSCに比べて高い収益性を維持している(【図表14-13】)。

【図表14-12】建造量上位10社

順位	企業名	所在国	建造量(万GT)
1	CSSC	中国	655
2	現代重工業	韓国	530
3	大宇造船海洋	韓国	460
4	三星重工業	韓国	439
5	CSIC	中国	416
6	今治造船	日本	384
7	現代三湖重工業	韓国	320
8	ジャパンマリンユナイテッド	日本	251
9	現代尾浦造船	韓国	191
10	成東造船海洋	韓国	175

(出所)国土交通省資料よりみずほ銀行産業調査部作成
(注)2013年のデータ

【図表14-13】CSIC・CSSC業績推移



(出所)各社HPよりみずほ銀行産業調査部作成

CSSCとCSICの統合可能性

国営2グループへの集約が進む中国造船業界であるが、今後は再編を更に進めてCSSCとCSICの統合にまで発展する可能性も否定できない。両社の統合はこれまでも検討されてきたが、傘下の赤字企業を如何に処理するかという点がボトルネックとなり、現時点において統合には至っていない。然しながら、近年の国営企業改革により造船も中国政府主導で再編が進むとみられ、実現すれば他社を圧倒する規模を持つ造船会社が誕生することになる。

¹ 中国向けの船舶については中国で建造することを推進する政策。

² CSSC: China State Shipbuilding Corporation (中国船舶工業集团公司)

³ CSIC: China Shipbuilding Industry Corporation (中国船舶重工集团公司)

CSSC と CSIC の
統合効果は生産
能力・コスト競争
力・技術開発力
の向上

CSSC と CSIC の統合は生産能力だけでなく、コスト競争力や技術開発力といった面で日系造船会社にとって脅威となりうる。コスト競争力については、バーゲニングパワーの向上により資機材調達に係るコストの低減が見込まれる。また、技術開発力については、設計陣容の拡大により船種のラインナップ拡充やエコシップの開発にリソースを重点配分することが出来るようになる。特に後者については日系造船会社がこれまで強みとしてきた能力であり、CSSC と CSIC の統合はその競争優位性を削ぐことになりかねない。

日系造船会社が
採るべき戦略①
日系造船会社同
士の提携による
R&D 部門の強化

CSSC と CSIC が統合する場合に備えて、日系造船会社は業界内での生き残りを図るために今後どのような戦略を講じていくべきであろうか。前述の通り、造船業界では環境規制が順次強化される方向にあり、中国造船会社の中には規制対応にキャッチアップ出来ない企業が淘汰されつつある。現時点において、日系造船会社は中国造船会社と比べて環境・省エネ技術の面で競争優位性を有しているとみられ、今後は追従する中国国営グループを如何に引き離していくかが課題となる。マリタイムイノベーションジャパン⁴の事例のように、今後は環境・省エネ技術に強みを有する日系造船会社同士が手を組むことで R&D 部門を更に強化し、規制対応をリードすることが出来れば中国国営グループの追従に対抗していくことも可能であるとみられる。

日系造船会社が
採るべき戦略②
欧州船舶設計・エ
ンジニアリング会
社との提携

また、日系造船会社の中でも高い人件費を背景としてコスト競争力でハンディを抱える重工系メーカーについては、①価格競争に巻き込まれにくいガス船等の高付加価値な船種の受注・建造を強化する、②生産効率向上を企図して造船所毎に手掛ける船種を集約する、といった従来からの取組に加えて、会社を超えた造船所の再編・集約のような痛みを伴う施策についても例外視せず検討する覚悟が求められよう。このような施策を実現するとともに、中国国営グループと一線を画する戦略として、造船事業のアンバンドリングを進め、製造から設計・エンジニアリングにビジネスモデルをシフトしていくことも考えられる。例えば、欧州には船舶の設計やエンジニアリングに特化した企業が数多く存在しており、日本において同様の業態を興すことにより国内専門系造船会社に対して、設計・エンジニアリングサービスを提供するといったビジネスモデルを構築することも検討に値しよう。

アライアンス戦略
の早期立案・早
期実現が肝要

上記のように、日系造船会社が中国国営グループとの競争の中で生き残っていくためには、環境・省エネ技術の強化や設計陣容の拡大を主眼とした国内外企業との提携が必要不可欠であるとみられる。斯かる中、日系造船会社には中国造船業界の大再編を見据え、アライアンス戦略の早期立案・早期実現が求められる。

（自動車・機械チーム 仲谷 能一）
yoshikazu.nakaya@mizuho-bk.co.jp

⁴ 環境・省エネ技術に関する研究開発などを目的に2013年に設立された企業であり、今治造船、大島造船所、サノヤス造船、新来島どつく、常石造船の他、船用機器メーカーや海運会社等の出資で構成される。

©2015 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取り扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。