

造船

【要約】

- 2013年の世界竣工量は中国造船会社の淘汰により7,048万総トンと、2期連続で減少。2014年は前年並みの竣工量で着地し、竣工量の減少は2013～2014年がボトムになるものと予測。
- 2013年の世界受注量は年央からの緩やかな船価の回復を受けて大幅に増加したが、造船会社の多くは同年に目先の仕事量を確保したことから、2014年は選別受注が中心となり反動減に転じるものと予測。船価は環境規制の強化に伴う開発コストの増加から上昇していく見通し。
- 2014年3月末の世界手持工事量は1億9,855万総トンと2013年の竣工量を基準にすると約2.8年分の仕事量であり、2014年については竣工量が前年並みに留まるとみられることから、現在の水準が維持されるものと予測。
- 大手造船会社船舶セグメントの2013年業績は、竣工量の減少と船価下落後に受注した船舶の割合が増加した結果、減収減益の赤字で着地。2014年も竣工量の低迷は続くものの、為替水準が円安基調で推移するとみられることから、増収増益の黒字に転じると予測。
- 造船産業におけるリーディングカンパニーとしてSamsung Heavy Industriesが挙げられる。同社は建造する船種の選択と集中を進めることで、競争力の維持・強化を図っている。環境規制が強化される中、経営資源が限られる日系造船会社にはSamsung Heavy Industriesのように既存事業について注力分野と脱力分野を明確化することで他社との差別化を図り、その上で今後の需要が見込まれる分野について経営リソースを集中投下していくことが求められる。

【図表14-1】国内需給表

【実額】

	摘要 (単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (実績)	14/上 (予想)	14/下 (予想)
竣工量	造船造船統計 (千総トン)	16,512	13,581	13,800	6,451	7,130	6,600	7,200
手持工事量	手持工事量 (千総トン)	25,673	29,114	30,200				

【増減率】

	摘要 (単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (見込)	14/上 (予想)	14/下 (予想)
竣工量	造船造船統計 (%)	▲12.8%	▲17.8%	+1.6%	▲25.8%	▲8.8%	+2.3%	+1.0%
手持工事量	手持工事量 (%)	▲21.7%	+13.4%	+3.7%				

(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

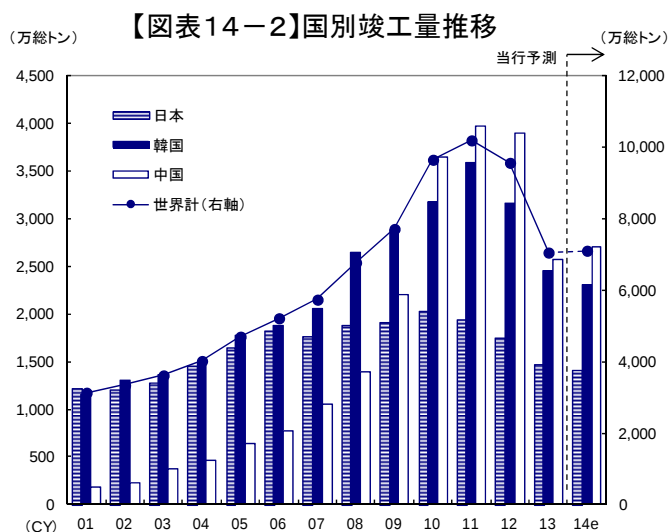
1. 竣工量の減少は2013～2014年がボトムに

2013年は中国の
凋落が著しい

世界竣工量は2年連続で減少し、2013年の世界竣工量は7,048万総トンと2012年比▲26.3%で着地した。国別には、日本が1,459万総トン(2012年比▲16.3%)、韓国が2,450万総トン(同▲22.4%)、中国が2,570万総トン(同▲34.1%)と各国とも軒並み減少した。特に中国の凋落が著しく、グローバルベースで船舶に対する環境規制が強化される中、環境技術で劣後する中小造船会社の淘汰が進んだことが要因とみられる(【図表14-2、3】)。

2014年は2013年
並みの竣工量で
着地するものと予
測

IHS Fairplay 統計によると、2014年は3月末時点で8,144万総トン(2013年比+15.6%)の竣工が予定されており、国別の予定竣工量¹は、日本1,482万総トン(同+1.6%)、韓国2,425万総トン(同▲1.0%)、中国3,240万総トン(同+26.1%)である。日本と韓国は2015年以降に竣工が予定される案件で線表が埋まりつつあり、2014年に竣工が予定される船舶については概ねスケジュール通りの引渡しが行われるとみられる。他方、中国は大幅な回復を予定するものの、中国政府当局を中心に造船会社の再編を進めており、竣工量は減少が続くとみられる。このため、当行では世界竣工量は7,100万総トン程度と2013年並みの竣工量で着地し、2013～2014年が竣工量のボトムになるものと予想する。



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

【図表14-3】国別竣工量進捗率

	2012年	2013年	2014年			年間当行見込値 竣工量 (万総トン)
	竣工量 (万総トン)	竣工量 (万総トン)	予定竣工量 (万総トン)	竣工実績 (万総トン)	進捗率	
日本	1,743	1,459	1,482	444	29.9%	1,400
韓国	3,158	2,450	2,425	534	22.0%	2,300
中国	3,900	2,570	3,240	662	20.4%	2,700
世界合計	9,558	7,048	8,144	1,801	22.1%	7,100

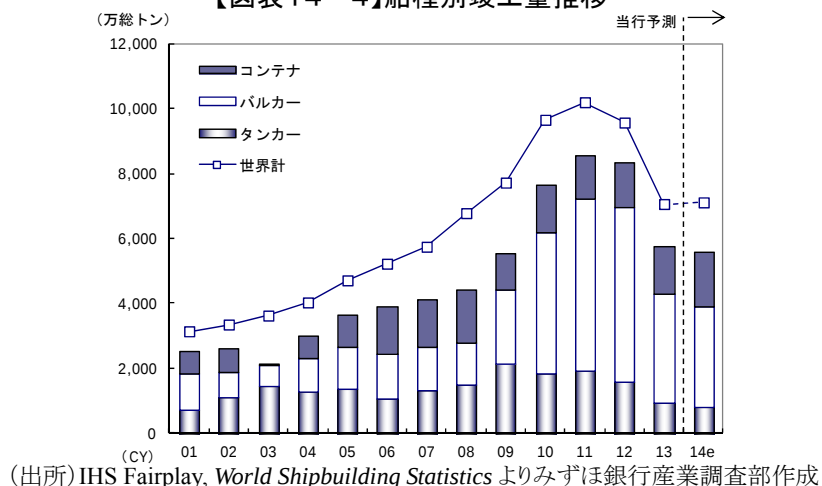
(出所) IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成

¹ IHS Fairplay 統計による手持工事量のうち、各年に竣工が予定されている船舶の量。

2014年はコンテナ船とLNG船の竣工が増加する見通し

船種別では、2013年の世界竣工量はタンカー954万総トン（2012年比▲40.1%）、バルカー3,341万総トン（同▲38.0%）、コンテナ船1,475万総トン（同+7.1%）となった。上記の主要3船種は何れも供給過剰感が強いものの、コンテナ船は輸送効率の向上を企図して、既存船からメガコンテナ船²へのリプレースが進んだことから竣工量は増加した。2014年は前述の通り、中国における竣工量の低迷から、当行では主要3船種の竣工量の減少を見込む。尚、LNG船については北米を中心とするLNG開発プロジェクトの開始を見据えて竣工が続いており、2014年もこの流れが続くとみられる（【図表14-4、5】）。

【図表14-4】船種別竣工量推移



【図表14-5】船種別竣工量進捗率

	2012年	2013年	2014年			
			予定竣工量 (万総トン)	1月～3月実績		年間当行見込値 竣工量 (万総トン)
				竣工実績 (万総トン)	進捗率	
タンカー	1,593	954	890	145	16.3%	800
バルカー	5,389	3,341	3,294	860	26.1%	3,100
コンテナ船	1,377	1,475	1,822	424	23.3%	1,700
LNG船/LPG船	51	262	454	54	11.8%	450
世界合計	9,558	7,048	8,144	1,801	22.1%	7,100

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

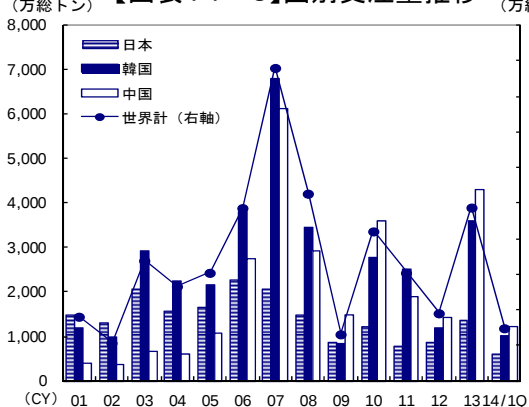
2. 2014年の受注は選別受注が中心に

2013年は船価の緩やかな回復を受けて受注量が増加

2013年の世界受注量は9,789万総トンと、2012年比で154.7%増加した。国別では、日本1,340万総トン（2012年比+59.3%）、韓国3,591万総トン（同+198.5%）、中国4,297万総トン（同+204.1%）と、各国とも年央からの船価の緩やかな回復を受けて受注を伸ばした（【図表14-6】）。特に莫大な生産キャパシティーを抱える韓国・中国は、手持工事量の枯渇を回避する必要があったことから一気に受注を伸ばした。また、船種別では、タンカー1,221万総トン（同+113.8%）、バルカー4,496万総トン（同+272.2%）、コンテナ船2,019万総トン（同+275.3%）と、各船種で受注量が増加した（【図表14-7】）。

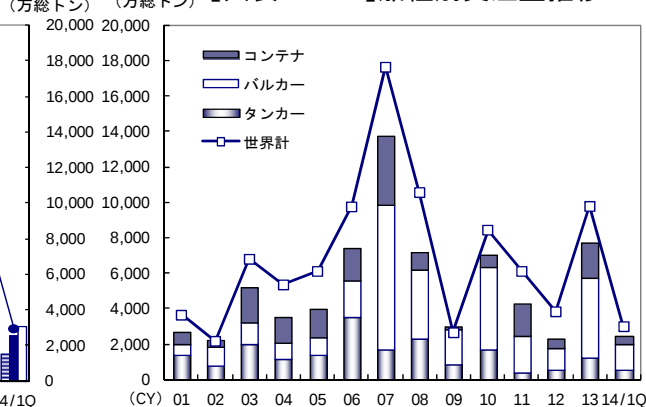
² 積載個数10,000TEU以上のコンテナ船の総称。

【図表14-6】国別受注量推移



(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1四半期迄の実績値

【図表14-7】船種別受注量推移



2014年は選別受注により反動減を予想

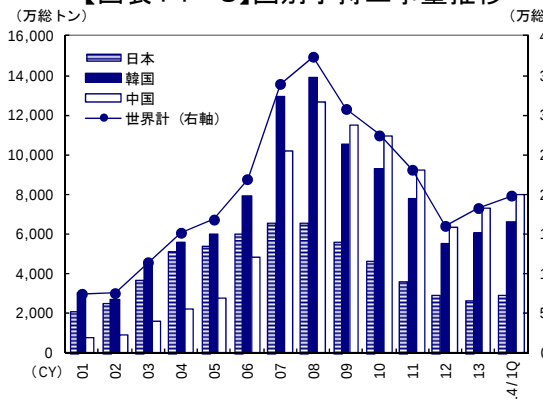
2013年の流れを引き継いで2014年の年初は、造船会社各社とも目先の線表を埋めるために受注活動が活発であったものの、足元では概ね2年分程度の仕事量を確保したことから受注のペースは鈍化傾向にある。造船会社の間では2017年以降の線表について、如何にして収益性の高い案件で埋めていくかということに耳目が集まっており、受注の質を重視してきた日本だけでなく、これまで受注の量を重視してきた韓国・中国についても選別受注が展開されるとみられる。そのため、2014年の受注量は2013年の反動減が予想され、2014年の竣工量並みの水準に留まるとみられる。

3. 手持工事量は受注量の増加により一定の水準を維持

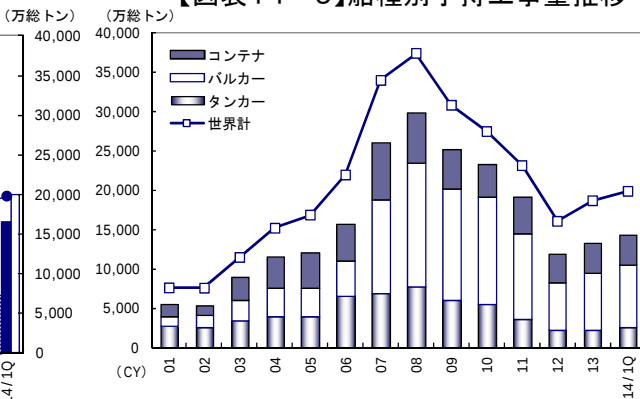
竣工量の減少・受注量の増加により手持工事量は増加

2014年3月末時点における世界手持工事量は1億9,855万総トンであり、2013年の竣工量を元にするると約2.8年分の仕事量となり、目安とされる2年を上回った。同時点での手持工事量を国別にみると、日本2,911万総トン(約2.0年分)、韓国6,584万総トン(約2.7年分)、中国7,969万総トン(約3.1年分)となっている(【図表14-8】)。竣工量が大幅に減少する一方、2013年から2014年初にかけて受注量が大幅に増加したことから、結果として手持工事量は増加した。2014年の手持工事量については竣工量が前年並みに、受注量が2014年の竣工量並みに留まるとみられることから、現在の水準が維持されると予想する。尚、船種別では受注量の多いバルカーの手持工事量の回復が著しい(【図表14-9】)。

【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

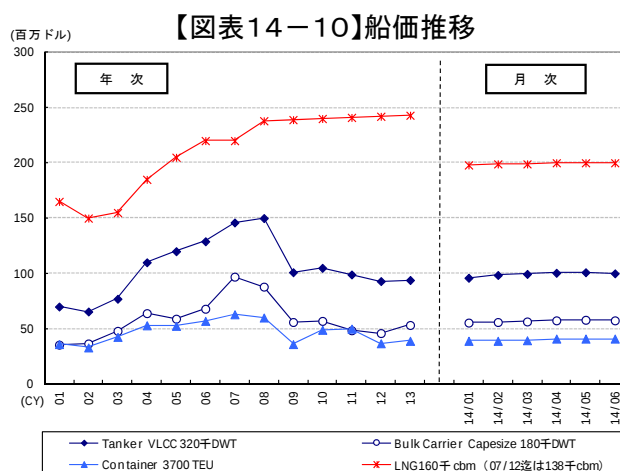


(出所)【図表14-8、9】とも、IHS Fairplay, World Shipbuilding Statistics よりみずほ銀行産業調査部作成
(注)2014年は第1四半期末時点の実績値

4. 環境規制対応に伴う開発コストの増加により船価も上昇していく見通し

需給変動と環境
規制が今後の船
価を形成する要
因に

船価は各船種とも2013年の年央から緩やかに上昇しているが、船腹過剰の問題は依然として残っており、2014年6月にはタンカーとバルカーの船価が前月比低下に転じるなど上値の重い状況となっている（【図表14-10】）。需給の変動に加えて、今後の船価を形成する要因として環境規制が挙げられる。2014年7月から新造船に国際海事機関の騒音規制が適応されるなど、造船会社には規制に対応可能な新船型の開発が求められており、開発コストの増加が見込まれる。開発コストの増加は船価の上昇要因であり、今後は環境規制強化への対応と連動して船価も上昇していくとみられる。



(出所) CLARKSON RESEARCH, *World Shipyard Monitor* よりみずほ銀行産業調査部作成

II. 企業業績

2014年度は増収
増益となる見込
み

2013年度の造船大手4社における船舶セグメントの業績については、竣工量の減少と竣工量に占める船価下落後に受注した船舶の割合が増加したことにより、売上高が6,567億円(2012年度比▲3.9%)、営業損失が6億円と赤字で着地した（【図表14-11】）。2014年度は竣工量が横這いで推移するとみられるものの、為替水準が円安基調で推移するとみられることから、増収増益に転じると予測する。

【図表14-11】企業収支

【実額】

	社数 (単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予測)
売上高	4社 (億円)	6,833	6,567	8,000
営業利益	4社 (億円)	286	▲6	150

【増減率】

(対前年度比)

	社数 (単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予測)
売上高	4社 (%)	▲13.8%	▲3.9%	15.0%
営業利益	4社 (%)	7.1%	▲102.1%	黒字化

(出所) 各社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年度の数値はみずほ銀行産業調査部予想

(注3) 4社…三菱重工業㈱、川崎重工業㈱、三井造船㈱、住友重機械工業㈱

Ⅲ. トピックス リーディングカンパニーの最新動向 ～造船産業～

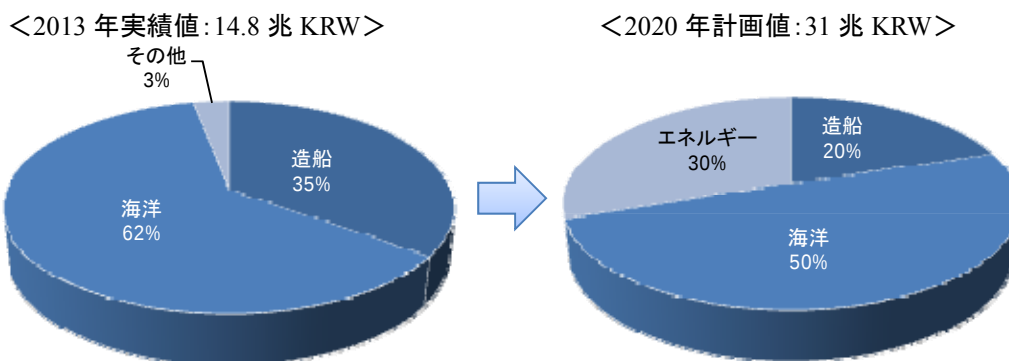
造船産業におけるリーディングカンパニーの一角である Samsung

造船産業におけるリーディングカンパニーとして、Hyundai Heavy Industries、Samsung Heavy Industries、Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering の韓国 BIG3 が挙げられる。このうち Samsung Heavy Industries (以下 Samsung) については、近時において他社との差別化を企図した特色ある戦略を展開しており、事業規模は異なるものの日系造船会社が参考にすべき点も多いとみられる。本稿では Samsung の造船事業戦略についての分析を踏まえ、日系造船会社が採るべき戦略の方向性について考察する。

造船事業における船種の選択と集中①

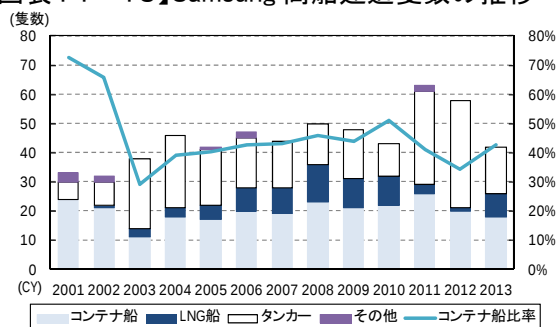
現在、Samsung の事業ポートフォリオは造船と海洋を中心に構成されているが、2020 年にはエネルギーを加えた 3 本柱での事業展開を企図しており、造船・海洋・エネルギーをそれぞれ主力事業・成長事業・新規事業と位置付けている（【図表 14-12】）。このうち、商船建造を中心とする造船事業については、建造する船種の選択と集中を進めることで競争力の維持・強化を図っている。これまで日系造船会社がバルカーを軸としたプロダクトミックスを推進してきたのに対して、Samsung は自社の生産設備を最大限に活用できる船種としてコンテナ船とタンカーの建造に注力してきた（【図表 14-13】）。バルカーは他の船種に比べてボリュームがあるものの、技術面での他社との差別化が難しく、価格競争に晒されていることから、Samsung はこのような競争とは一線を画することを選択したと推察される。足元ではタンカーに代わり、需要拡大が見込まれる LNG 船の受注を推進している（【図表 14-14】）。コンテナ船と LNG 船はロット発注される場合が多く、連続建造によりコスト低減効果が発揮されやすいことから、受注を積極的に推進するインセンティブになっているとみられる。

【図表 14-12】Samsung 事業別売上高内訳

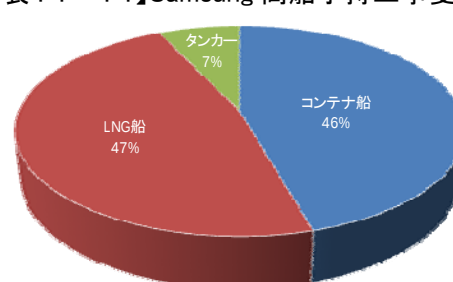


(出所) Samsung Heavy Industries IR 資料よりみずほ銀行産業調査部作成

【図表 14-13】Samsung 商船建造隻数の推移



【図表 14-14】Samsung 商船手持工事隻数内訳



(注) 2014 年 7 月 15 日時点: 57 隻

(出所) 【図表 14-13、14】とも、CLARKSON RESEARCH World Shipyard Monitor よりみずほ銀行産業調査部作成

造船事業における船種の選択と集中②

また、Samsungは技術面で差別化が可能な船舶として、砕氷船とLNG燃料船の開発に注力している。前者の砕氷船については、地球温暖化に伴う海氷の減少により夏季に北極海航路が利用可能となることで、従来の欧州航路よりも航海日数が短縮化されることから、砕氷コンテナ船・砕氷LNG船・砕氷タンカー等の需要が見込まれている。砕氷船は砕氷機能を有しない通常の船舶に比べて構造上の安定性に対する要求水準が高く、建造できる造船会社は一部に限られるため、Samsungにとって技術優位性を発揮しやすい分野と言える。後者のLNG燃料船については、環境規制が強化される中、従来の重油燃料船に代わる環境性能に優れたエコシップとして普及が期待されている。LNG燃料船は主機関や高压配管など搭載される機器を含めた構造設計の難易度が高く、SamsungはR&Dリソースを集中することで設計力の強化を図っている。

日系造船会社がSamsungの戦略を参考にすべき点

上記Samsungの戦略から導き出される日系造船会社が参考にすべき点として、既存分野で収益の柱となるものを絞り込み、キャッシュカウに育てた上で、今後の需要が見込まれる分野を見極め、特定した分野にR&Dリソースを集中投下することで先行者利益を享受するという点が挙げられる。Samsungは大型船の連続建造技術という自社の強みを活かすことができる既存の船種としてLNG船とコンテナ船を選択し、収益の極大化を図ることで、砕氷船やLNG燃料船向けの開発資金を捻出し、投資回収の好循環を創造してきた。日系造船会社もSamsungのように強みが発揮できる分野を絞り込み、造船所の回転率を上げることで収益性を高めることは理論上可能とみられる。

日系造船会社がSamsungの戦略に踏み切れないボトルネック

しかしながら、特定した分野だけで恒常的に線表を埋められないという懸念から、上記を実践している日系造船会社は僅少に留まる。その要因として、日系造船会社が自社製船舶について確固たるブランドを形成するに至っていないことが考えられる。肌理細かいサービス対応により自社製船舶の価値を認識し得る固定客を増やし、相応の船価でも固定客が発注するという関係を構築することが出来れば、固定客からの利幅の厚い安定的なリピートオーダーが見込まれ、上記懸念は払拭されるものと推察する。

日系造船会社が採るべき戦略の方向性

環境規制が強化されていく中、日系造船会社にとってR&Dの強化は喫緊の課題であるが、これまでのプロダクトミックスをベースとして、手掛ける船種・船型全てについてスタンドアロンで対応するには限界があるとみられる。日系造船会社には環境規制の導入時期をターニングポイントとして、Samsungの戦略のように既存事業について注力分野と脱力分野を明確化することで他社との差別化を図り、その上で今後の需要が見込まれる分野についての見極めを実施していくことが求められるのではないだろうか。

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

©2014 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。