

新型コロナウイルス感染症の影響下における造船業の動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202012

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

2019 年末に中国において発生が確認された新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) は、最初の症例が報告されてからおよそ 1 年が経過した。しかし現在でも世界中で多くの新規感染者が確認されており、累計感染者数は約 6,587 万人、死亡者数は約 152 万人となった (20 年 12 月 6 日時点)。感染症拡大の影響は広範囲に及んでおり、海事分野もその例外ではない。

20 年の海事ウォッチャーでも、「新型コロナウイルスの流行と世界のコンテナ荷動き」(4 月 10 日)、「新型コロナウイルス感染拡大に伴う船員交代問題」(6 月 18 日)、「COVID-19 と海上輸送の動向」(7 月 29 日) と新型コロナウイルス感染症と海事分野に関する内容の記事が掲載されている。本稿では、造船業に焦点を当て、各機関の統計や各種報道を参考に近年から 20 年にいたる造船業の動向に加えて、COVID-19 の影響について述べる。そしてわが国を中心に政策や企業に関するトピックを整理するとともに、今後の見通しについてまとめる。

2. 近年における造船市場の概況

世界金融危機以前、中国をはじめとする新興国経済の高成長や先進国での景気回復によって、世界全体の名目 GDP は約 33.7 兆ドル (01 年) から約 63.8 兆ドル (08 年) と 2 倍近くまで増加し、世界経済の規模は順調に拡大していた。経済成長と連動して世界の海上荷動き量も同様に増加しており、海運市況は「海運バブル」とよばれる好況期をむかえた。ドライバルク船市況の代表的指標であるバルチック海運指数 (BDI) は、08 年 5 月 20 日に 11,793 ポイントと史上最高値を記録するまで高騰した。このような状況を背景として新造船受注量は 00 年代後半にかけて急激に増加し、各造船所における受注残は高止まりしていた。

しかし、08 年に世界金融危機が発生したことで経済状況は大幅に悪化し、生産、消費、貿易量の落ち込みによって 09 年の海上荷動き量は前年の水準を下回った。海運市況もそれまでの好況から一転して運賃・用船料が大きく下落した。

図 1 は、2006 年以降の世界と日本、中国、韓国における商船建造量 (総トンベース) の推移である。世界金融危機によって船舶の建造需要は縮小し、新造船の契約は減少したものの、前述の大量受注時の船舶が竣工した。そのため、世界全体の商船建造量は 11 年に過去最高となり、合計で 1 億総トンを超えた。この年をピークに商船建造量は減少に転じ、13

年以降は、6,000 万総トン前後で推移している。

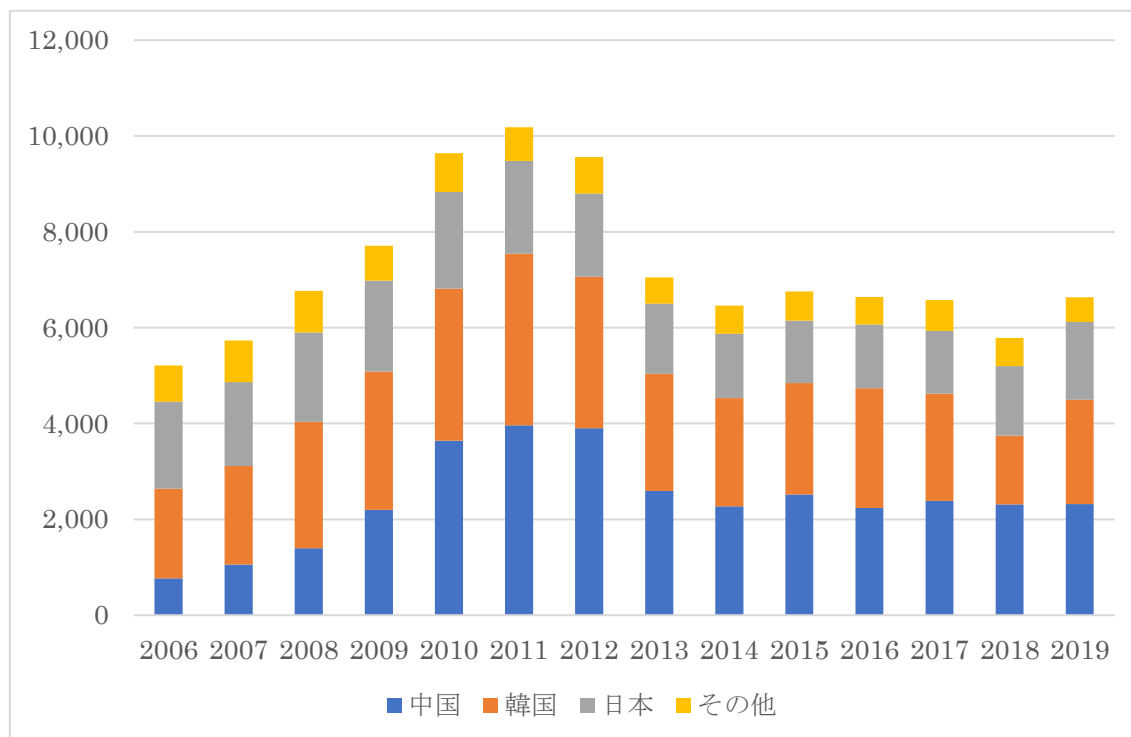


図 1 2006-19年の商船建造量の推移 (単位：万総トン)

出所：IHS “World Fleet Statistics”

19年の建造量は、世界全体で6,633万総トン、5,783隻であり、内訳をみると、日本が1,621万総トン、中国が2,322万総トン、韓国が2,174万総トン、その他の国・地域が515万総トンとなっている。シェアはそれぞれ24.4%、35.0%、32.8%、7.8%であり、9割以上の商船が日中韓3か国で建造された。また、10年から19年の平均建造量は、世界全体で7,294万総トン、日本が1,499万総トン(シェア20.6%)、中国2,722万総トン(同37.3%)、韓国2,459万総トン(同33.7%)、その他の国・地域が614万総トン(同8.4%)と日中韓のなかでもシェアトップの中国、2位の韓国に離れ、日本が位置している。

世界金融危機後の緩やかな世界経済の拡大により、この10年で名目GDPの合計は87.6兆ドル(19年)まで増加した。サプライチェーンのグローバル化が進展し、海上荷動き量も着実に増加したが、世界の貿易量の成長率が経済成長率を下回る「スロー・トレード」が指摘されるようになるなど、過去のトレンドから予測される水準と乖離が生じた。船腹量に関しては、受注ピーク時の船舶が供給されたことにより増加ペースは衰えなかったため、船舶の需給ギャップが広がり、過剰供給が常態化している。また、この期間の海運市況は、短期的な変動はあるものの、コンテナ船、ばら積み船、タンカーともに概ね横ばいで推移しており、新造船価格の低迷も長期化していた。

こうした状況を受けて中韓政府は、産業の維持や競争力の強化を目的とした造船業の支

援を打ち出した。中国では船主に対する補助金制度、優れた造船所をリストアップし登録された企業への優先的な支援、輸出船に対する信用の付与などの施策を実施した。韓国では政府系金融機関である韓国産業銀行等による大宇造船海洋への支援や海運産業への支援を目的とした韓国海洋振興公社の設立ならびに官民ファンドが創設され、国内船社による国内造船所への新造船発注を後押しした。財閥系造船企業においてもグループ内での資金の融通をしており、建造能力を保っている。

他方でこれらの支援策によって船腹量の需給ギャップの拡大や新造船価格の低迷が長期化したという側面もある。また、業界再編も並行して進んでおり、19年には、中国船舶重工集団(CSIC)と中国船舶工業集団(CSSC)の二大国有造船所が統合し、世界最大規模となる中国船舶集団有限公司が発足した。また同年には、現代重工業が大宇造船海洋を買収することを発表しており、造船業における企業の集約が進展していた。

以上のような造船業界とマーケット環境のもとで2020年代という新たな10年が到来した直後、パンデミックが勃発したのである。

3. 20年における造船業の動向と新型コロナウイルス感染症の影響

造船業への新型コロナウイルス感染症拡大の影響は、大きく2つに分けられる。ひとつは感染症そのものによる被害である。各事業所において従業員が感染した場合、感染者の健康状態が悪化し、最悪のケースでは死に至る。また、感染症への対応として事業所の一時休業、接触者の隔離を実施することによる作業の遅延の発生や政府による移動制限のため、商談が停滞し、新規契約が低迷するなど感染症固有の事象による影響が当てはまる。もうひとつは、感染症拡大の間接的な影響である。過去の不況時と同様に経済活動の縮小による海上輸送需要の落ち込みや海運市況の悪化が原因となり、新造船需要が減少することがあげられる。

本章では20年における造船業の動向について、IHS “World Shipbuilding Statistics”に掲載されている日中韓3カ国の手持ち工事量、受注量、竣工量のデータをもとに述べるとともにわが国に関する主要なニュースやトピックについて整理する。

まずは手持ち工事量である。20年9月末時点の3カ国の手持ち工事量は、それぞれ日本が1,970万総トン(19年末比24.1%減)、中国が4,919万総トン(同12.1%減)、韓国が3,409万総トン(同21.5%減)となっている。どの国も20年に入り減少しているが、日本の減少率は最も大きく、19年の竣工量で割った値は1.21である(中国:2.12、韓国:1.57)。

つぎに受注量である。20年9月速報値までの3カ国の年累計受注量は、日本が221万総トン、中国が823万総トン、韓国が548万総トンと受注が激減した16年に近い水準まで落ち込んでいる。また、19年の受注量で割ると、それぞれ28.3%、55.8%、31.5%であり、20年通年の受注量は昨年を大幅に下回ると予測される。四半期別の数字をみても韓国以外は回復しておらず、手持ち工事量はさらに減少することが見込まれる。

さいごに竣工量である。20年9月速報値までの3カ国の年累計竣工量は、日本が1,047

万総トン、中国が1,766万総トン、韓国が1,507万総トンとなっていて、世界全体の合計は約4,560万総トンと20年通年では6,000万総トン前後を維持する見込みである。また、19年の竣工量で割ると、それぞれ64.6%、76.1%、69.3%であり、中国においては19年の実績を上回るペースで推移するなど、概ね造船所の稼働自体は維持できている。

なお、造船造機統計調査よりわが国の20年1-10月における鋼船の竣工船価をみると、総額1兆2,381億円（前年同期比24.7%減）であり、造船業界全体として売上高の減少は避けられない。また、総トンあたり船価は10.9万円（同4.6%減）と採算面でも不利な状況となっている。

表1 日中韓3カ国における造船業主要統計（単位：万総トン）

手持ち工事量	日本	中国	韓国
2019年末	2,594	5,599	4,341
2020年3月末	2,508	5,876	4,001
2020年6月末	2,146	5,525	3,642
2020年9月末(速報値)	1,970	4,919	3,409
受注量	日本	中国	韓国
2019年	782	1,474	1,737
2020年1-9月(速報値)	221	823	548
1-3月	167	477	116
4-6月	42	278	103
7-9月(速報値)	13	68	328
竣工量	日本	中国	韓国
2019年	1,622	2,320	2,174
2020年1-9月(速報値)	1,047	1,766	1,507
1-3月	455	463	484
4-6月	404	630	462
7-9月(速報値)	189	673	561

出所；IHS “World Shipbuilding Statistics”

Clarksons が発行する”World Shipyard monitor”11月号には、造船所グループ別に受注残の数量（標準貨物船換算トン数(CGT)ベース）と順位が掲載されている。全281グループの合計は、6,734万CGTだが、首位CSSCが1,065万CGT、2位現代重工業グループが958万CGTとこの2グループで全体の約3割を占めている。また、上位6グループのシェアが約50%と前述した業界再編により上位グループへの集中度は高まっている（15年11月号では、上位4グループで約3割、上位13グループで約50%）。

このような状況のなか、わが国においても、組織の再編が進みつつある。3月に今治造船とジャパンマリユニテッド（JMU）は、新会社日本シップヤードの設立をはじめとする資本業務提携の具体策を発表した。7月末には、常石造船が三井 E&S 造船の株式の一部を譲り受けることに関して三井 E&SHD との協議を開始した。11月には、サノヤス HD が子会社であるサノヤス造船の全株式を 21 年 2 月末に新来島どつくへ譲渡することを発表した。

造船業に関わる政府の取組みとしては、16 年に設置された交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会や 19 年に設置された海事産業将来像検討会において施策の検討や報告書の取りまとめがなされている。また、世界の造船市場における競争環境の確保を目的とした国際的なプラットフォームである OECD 造船部会に参加し、前述した公的支援等に関する議論を実施している。

ちなみに、日本経済新聞が取りまとめた日本の業種別株価騰落率（上場企業のみ）を見ると、造船業の騰落率は、12 月 11 日時点で 19 年末比-35%と日経平均株価の+12.7%を大きく下回っている。業種別にみても鉱業、空運に次ぐ下落率となっており（海運業は+5%）、資本市場での評価も低い。

4. おわりに

2020 年は COVID-19 の拡大によって、造船業においても激動の 1 年となった。各事業所での感染症への対応は依然として不可欠であり、引き続きリスク管理をしながらの操業となる。中長期的には、リブレースによる建造需要の山が 30 年代に訪れることが予測されているなど、世界全体における造船市場の規模自体は拡大する見込みである。しかし、他国とのシェア争いを強いられるなかで、建造能力を維持しつつ環境規制など国際的な規制の変化への対応や新技術の開発・導入を同時に実施し、事業を継続することは容易ではなく、今後も各企業において事業の存続が課題となる状況が続くと予想される。

以上