

今月のトピックス

最近の海事産業の動向

昨年、中国経済の急速な発展等により海運業界は活況となり、さらには各種規制強化をにらんだ代替需要の前倒しも相まって造船業界も大きな受注期を迎え、海事産業は総じて好況であった年を迎えたと言える。

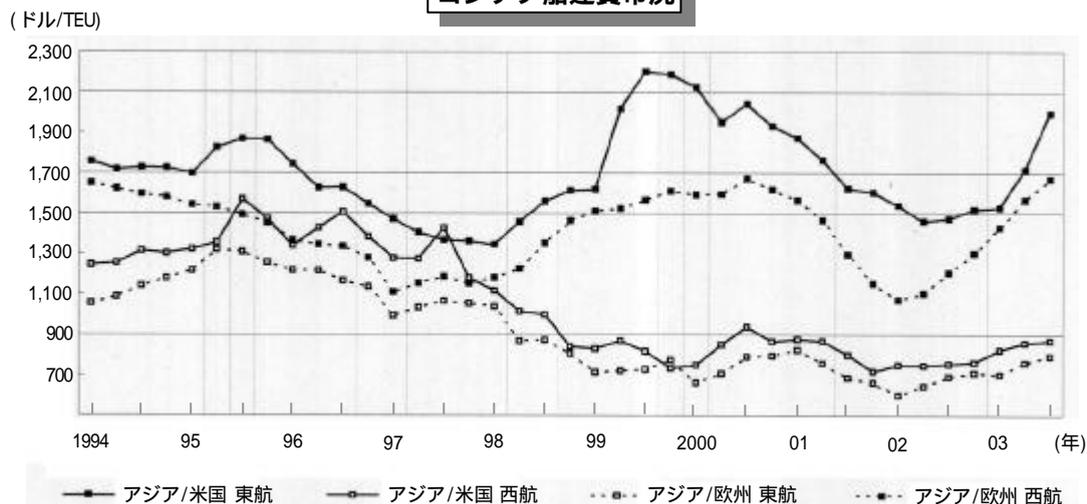
今回のトピックスでは、最近の海事産業の動向について簡単な調査と分析を試みた。

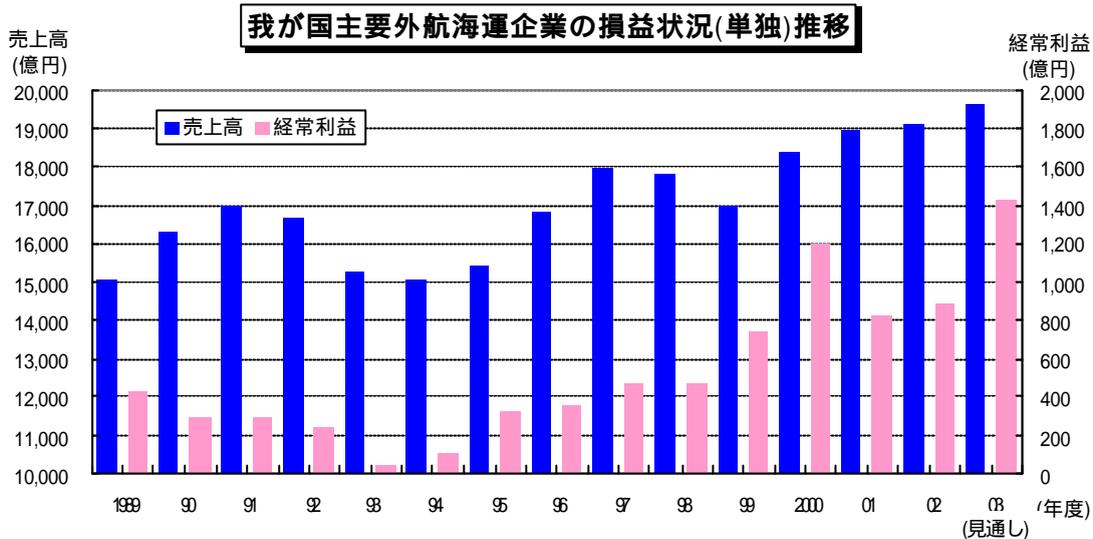
1. 海運市場

わが国主要外航海運企業においては、主力部門のひとつである定期船部門に大きな影響を与えるコンテナ運賃の1996年からの船腹過剰による下落、1998年からのアジア経済危機に伴う為替レートの変動や米国の好景気によるアジア諸国からの輸出増等を背景とする上昇、2000年からの再度の船腹過剰による下落などを経つつも、合併による生産性の向上、経営の安定化につながる自動車専用船、タンカー、LNG船等の長期契約の増加努力、コスト削減努力等により、1993年を底として経常利益を増加させてきている。

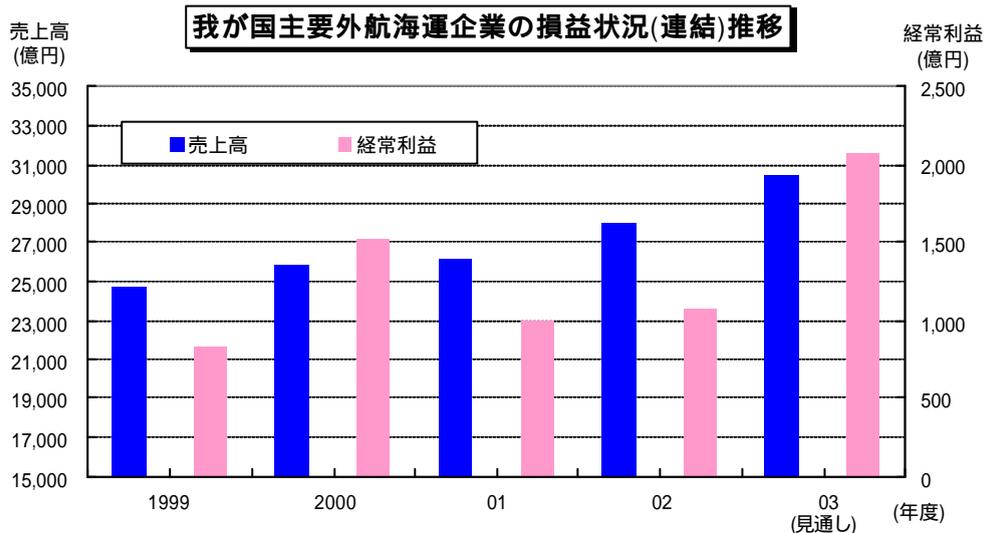
2003年度においては、定期船部門においては、米国経済の好調やユーロ高を背景に、世界の工場化した中国をはじめとするアジアからの米国・欧州へ輸出が増加し、アジア発米国・欧州向けのコンテナ運賃が大幅に上昇していること、不定期船部門においては、中国経済の好況を背景に、鉄鉱石、石炭をはじめとする中国向けの輸送が急増し、運賃が高騰していることから、外航海運事業者の業績は好調なものになると予想されており、2003年5月時点で大手3社合計で単独ベースでは約1420億円、連結ベースでは約1770億円の経常利益を見込んでおり、さらに2004年2月に連結ベースの経常利益では約2070億円に大幅な上方修正が行われている。

コンテナ船運賃市況





(注)有価証券報告書等より作成
1997年以前は大手5社、1998年は大手4社、1999年以降は大手3社の各合計である

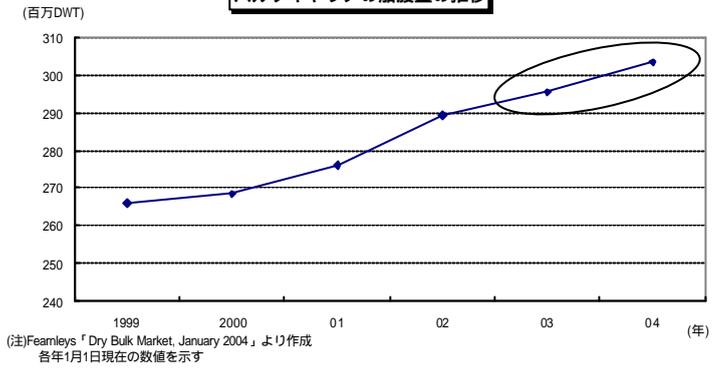


(注)有価証券報告書等より作成
各年度とも大手3社の合計である。

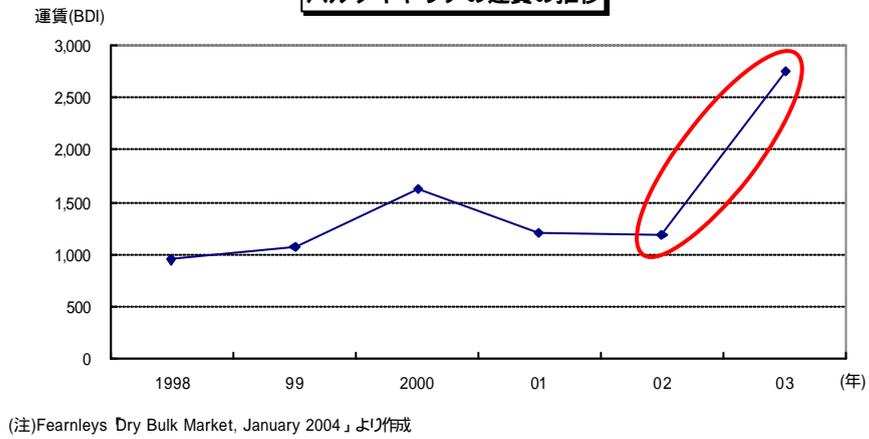
以下、中国による影響を踏まえたバルクキャリア（ばら積み船）の状況についてみてみることにする。

鉄鉱石や穀物等を運ぶバルクキャリア（ばら積み船）の世界の船腹量は増加している一方で、運賃をみると、2003年に急激に高騰していることがわかる。このことにより、ばら積み貨物の海上輸送量の大幅な増加が、運賃市場の需給バランスを崩し、需要が過剰な状況であることがわかる。これは、中国による鉄鉱石の輸入の大幅な増加が大きな原因のひとつである。

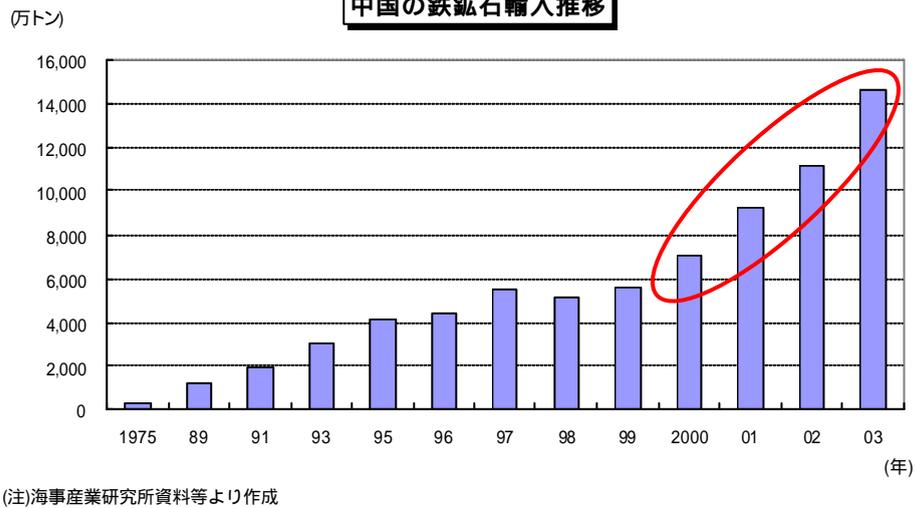
バルクキャリアの船腹量の推移



バルクキャリアの運賃の推移

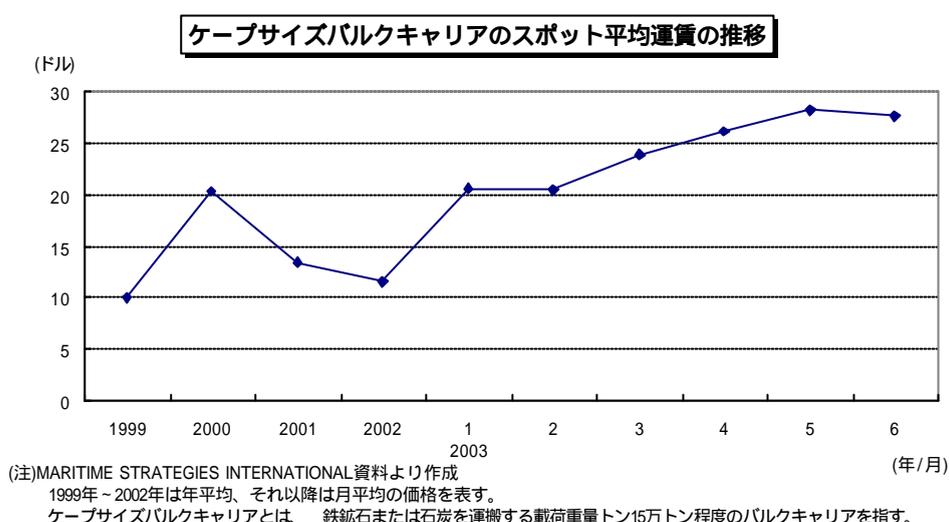


中国の鉄鉱石輸入推移



特に、主に鉄鉱石を運ぶケーブサイズバルクキャリアのスポット運賃の推移についてしてみると、2003 年に入って記録的な値上がりを示しており、これも明らかに荷動量に対して輸送力が不足していることが言える。

中国は鉄鉱石をこれまで多くを自国生産していたが、最近、輸入を拡大してきている。さらに、主力のオーストラリアからの輸入に加え、航海日数がより長くなるブラジルからの輸入を増加させていることも輸送力需要の増大に影響を与えている。さらに、中国の大手製鉄所では、その都度、スポット用船するケースが多いこともスポット運賃の上昇に拍車を掛けている。



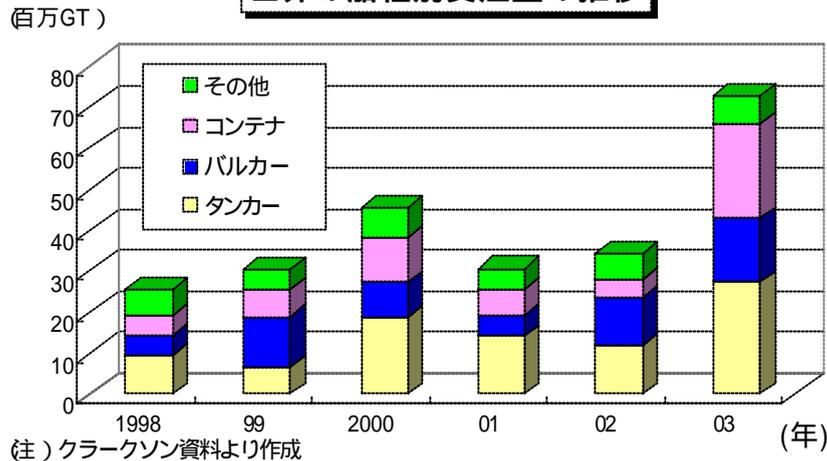
これら、中国市場の拡大を背景とした鉄鋼原料輸送の需要拡大に対応し、我が国海外航海運大手 3 社においても、2007 年度末までに各社それぞれ 20 隻から 30 隻程度のバルクキャリアの新造による船隊規模の増強を図ることとしており、引き続き本部門においては好況が予想されている。これを踏まえ、造船業界においても、韓国・中国との競争が激化すると考えられるが、新規受注も見込まれる。

2. 造船市場について

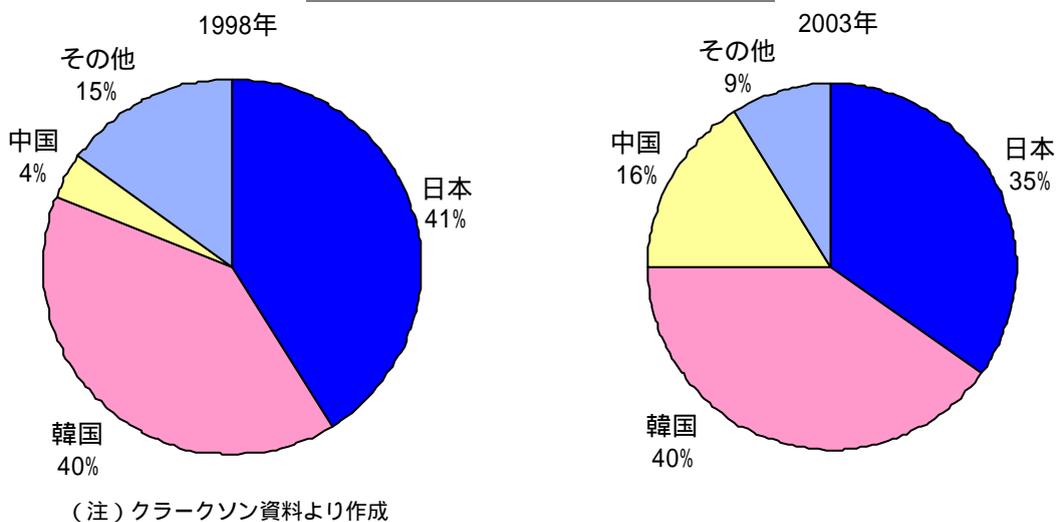
新造船受注量についてみると、2003 年の世界の新造船受注量は 7260 万総トンを記録し、前年の 2 倍を超えるとともに、過去最高を記録した 1973 年に匹敵する空前の受注量を記録した年であった。具体的には、タンカーについては IMO におけるシングルハルトンカーに対する規制（建造年により 2007 年又は

2010 年までにフェーズアウト) による駆け込み需要や、バルクキャリアとコンテナ船については中国経済の急速な発展による原材料の輸入・工業製品の輸出の大幅な増加による世界の荷動量の増加が、受注量を増加させたと考えられる。

世界の船種別受注量の推移

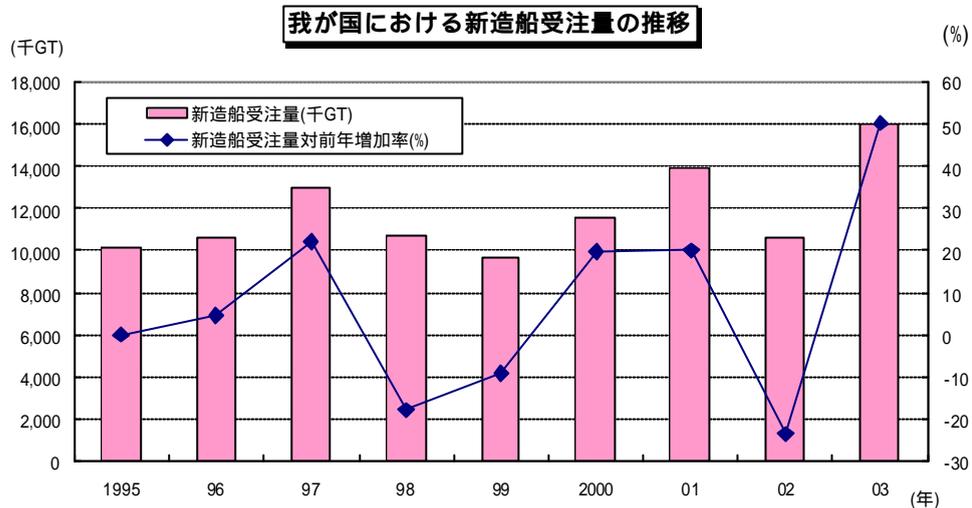


1998 年、2003 年の国別受注割合

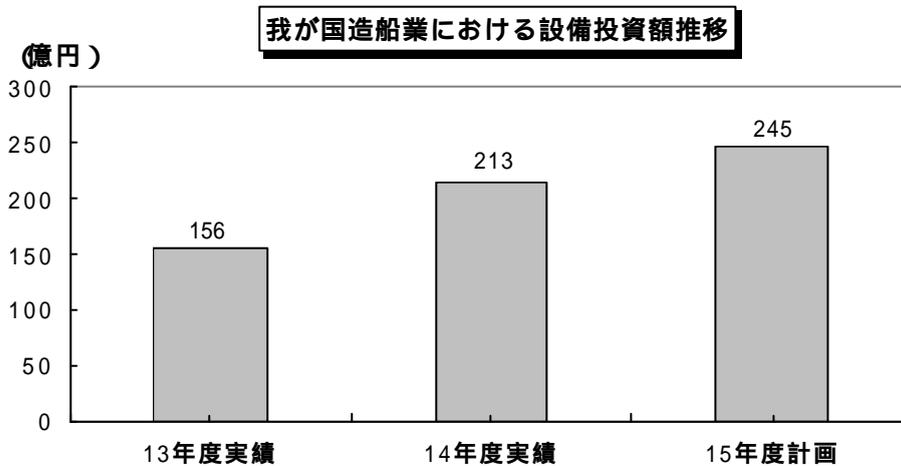


2003 年の我が国の新造船受注量についてみると、2 倍を超えた世界の新造船受注量の前年比伸び率には劣るものの平成 14 年 (2002 年) の約 50% 増加と記録的な伸びを示し、約 1600 万総トンとなった。これは、昭和 50 年 (1975 年) 以降では最高の受注量である。昭和 50 年 (1975 年) 前後に建造された船舶の代替建造にあわせて、先にも述べたとおり、荷動量の増加に伴う海運市場の好況により船主の設備投資意欲 (新造船発注意欲) が増してきたことが大きな

要因と考えられる。このような状況のもと、我が国の主要事業者においては、2～3年先までの工事量を確保している状況であり、大規模な設備投資を行っている。

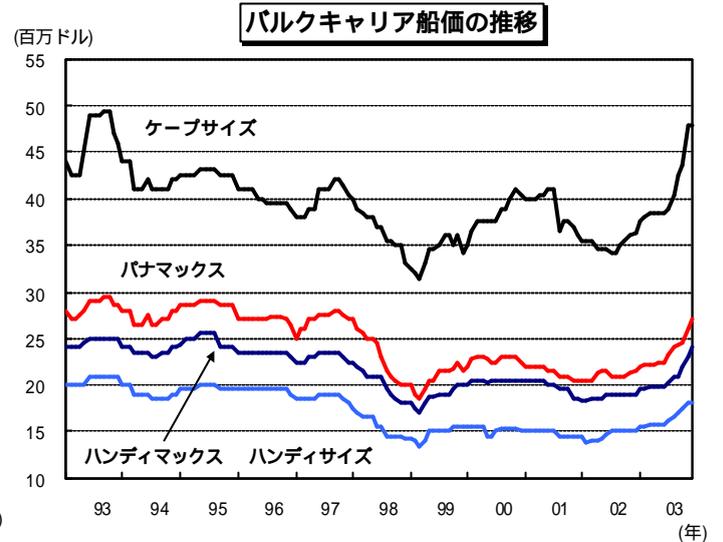
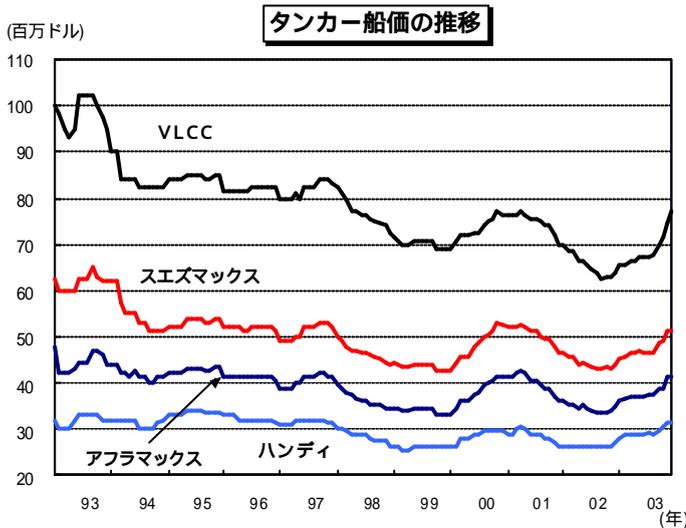


(注) 臨時船舶建造調整法による2500G/T以上の建造許可集計



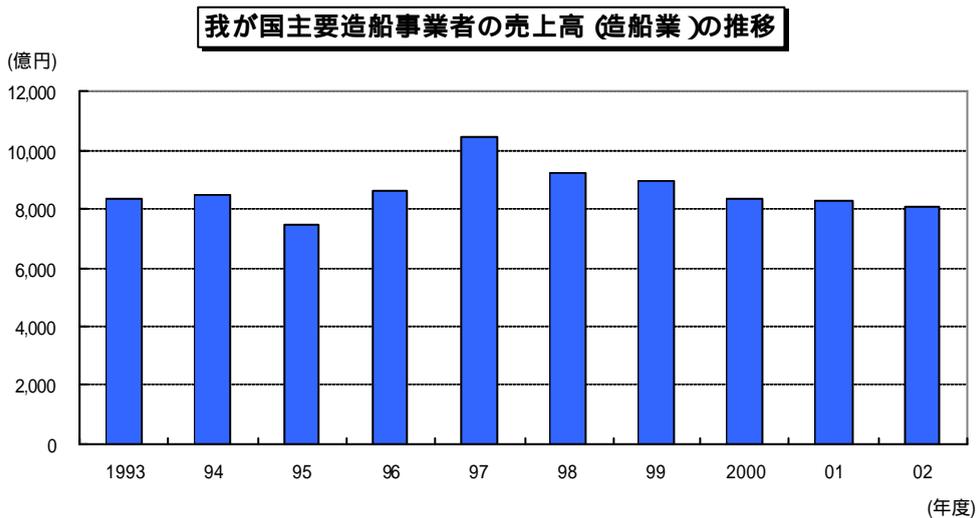
(注) 国土交通省情報管理部「平成15年度 交通関連企業設備投資動向調査報告」より作成

また、受注船価については、韓国等における造船設備の拡張等の需給ギャップの影響を受け1990年台にドルベースの受注船価が世界的に低レベルで推移し、低レベルの水準が続いてきたが、上記のとおり船主の旺盛な発注意欲を反映し、2002年以降反発し、特にバルクキャリアについては直近に大きく値上がりしている。



(注) クラークソン資料より作成

近年の我が国主要造船事業者の経営状況をみると、1997年をピークに造船部門の売上高の減少が続いている。一方、営業利益については、セグメントごとの利益が多くの場合公表されていないためその詳細は不明であるが、セグメント情報が明らかになっている範囲で利益率を算出したものをみると、2000年を底に利益率が上昇しており、2002年度に行われた大手造船所の再編等の経営努力もその一因と考えられる。また、2003年度以降においては、上記のとおり、記録的な新造船の受注とともに、船価も回復してきていることから将来的に売上高の増加とともに、利益率の向上が期待される。



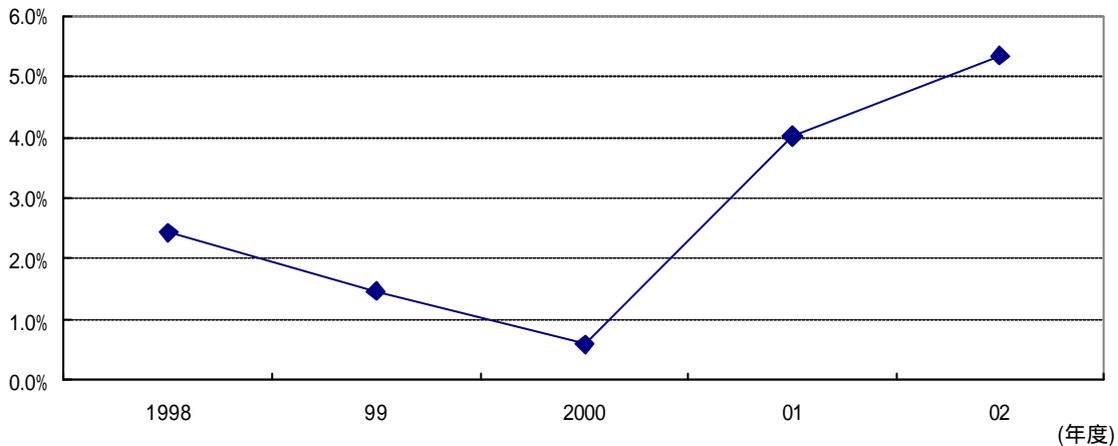
(注) 1. 国土交通省海事局調べ

2. 2001年度以前は、三菱重工業株、石川島播磨重工業株、日立造船株、川崎重工業株、三井造船株、住友重機械工業株、佐世保重工業株、(株)村造船所及び(株)サノヤス・ヒシノ明昌の9社で計算。

なお、石川島播磨重工業株においては、2001年度分のみ連結ベース。

3. 2002年度上期は、三菱重工業株、三井造船株、住友重機械工業株、佐世保重工業株、(株)村造船所、(株)サノヤス・ヒシノ明昌、日本鋼管株、日立造船株、川崎重工業株、石川島播磨重工業株の10社で計算。下期は、三菱重工業株、三井造船株、住友重機械工業株、佐世保重工業株、(株)村造船所、(株)サノヤス・ヒシノ明昌、(株)HIMJ、ユニバーサル造船株、川崎造船株の9社で計算。

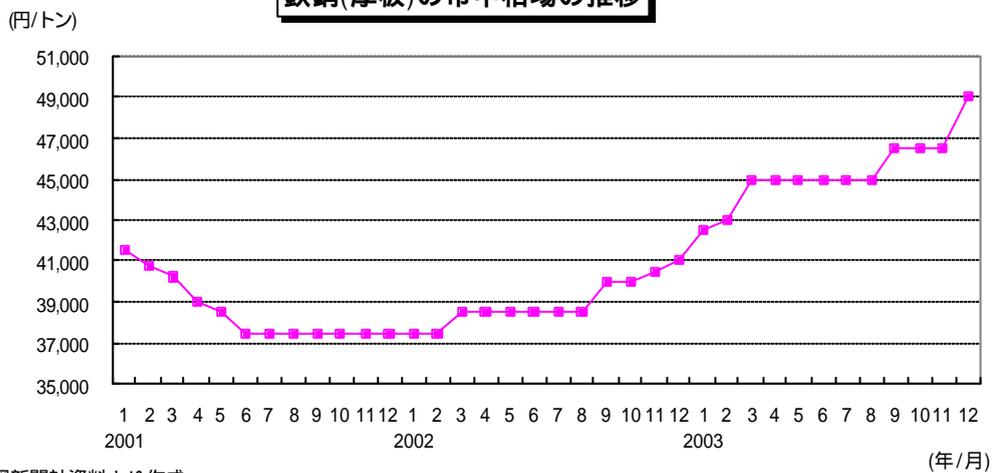
我が国大手造船事業者営業利益率の推移



(注)各社決算資料より作成(セグメント情報の公表されている1998年度3社、99年度6社、2000年度7社、01年度、02年度8社の船舶部門の営業利益の合計を売上高の合計で割ったものである。)

しかし、船価はドルベースで決まっていることから、2003 年秋以降の円高傾向が引き続き懸念材料として残る。また、船価の約 2 ~ 3 割程度の割合を占める鋼材の値上がりが当面の懸念材料となっている。

鉄鋼(厚板)の市中相場の推移



(注)鉄鋼新聞社資料より作成
東京及び大阪の平均価格である。

3. まとめと今後の動向

上記のとおり、2003 年の我が国海事産業界は、海運外航大手 3 社は大幅な利益をあげるとともに、造船業界においても過去最高水準の新造船の受注を記録した、中国の好況の影響を大いに受けた年であった。

今後も、2008年の北京オリンピックや2010年の上海万国博覧会のためのインフラ整備等を行うための中国による輸出入の拡大が継続する間は、船腹量の増加を上回る海上荷動量の増加が予想されており、中国経済の活況を背景とした好況が続くことが期待される。

海運事業者にとっては、輸送量の増加と運賃の上昇のダブルメリットを享受できる期間が続くものと期待されるが、大型のコンテナ船が続々と竣工する中で輸送と供給のバランスが崩れる可能性もあることから、大手船主の動向や、中国、米国、欧州の経済動向に十分注視する必要がある。

また、造船事業者にとっても、海運業界の好況を受け、オイルショック後最高レベルの新造船受注が記録され、船価も上昇傾向にあることから、好況が期待される。しかしながら、韓国との競争に加え、今後中国との競争も激しくなると予想される。

このように、我が国の海運業界のみならず、世界の海運業界は中国の動向に左右される状況となっていることから、今後とも中国の動向を留意しつつ海事産業界の動向を注視していきたい。