

# マーケットの動向・最近のトピックス

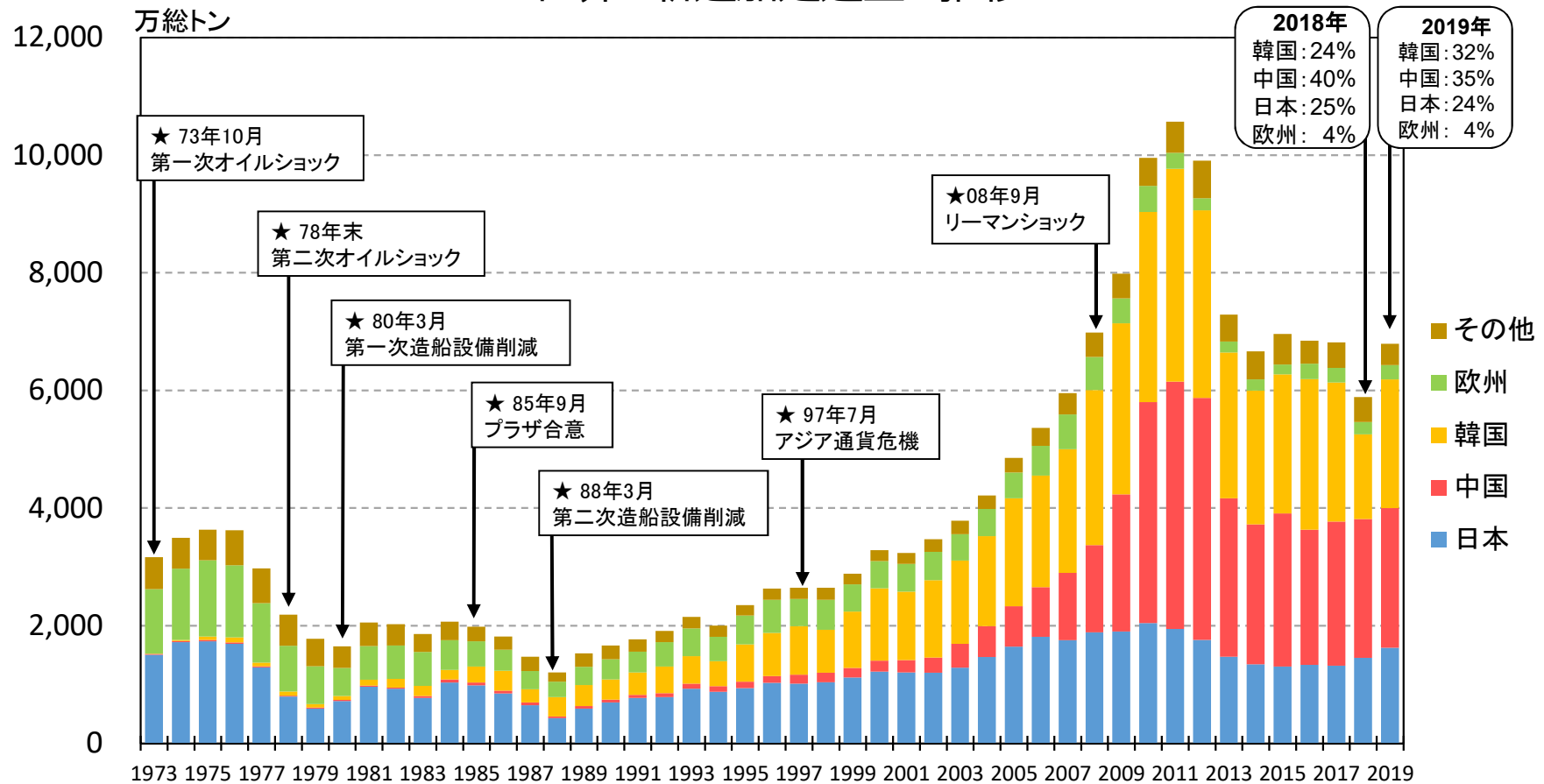
---

# 1. マーケットの動向

# 世界新造船市場(概要)

- リーマンショック(2008年秋)後、世界の新造船受注量は激減し、建造(竣工)量はリーマンショック前の受注船がほぼ竣工した2011年をピークに大きく落ち込んでいる。

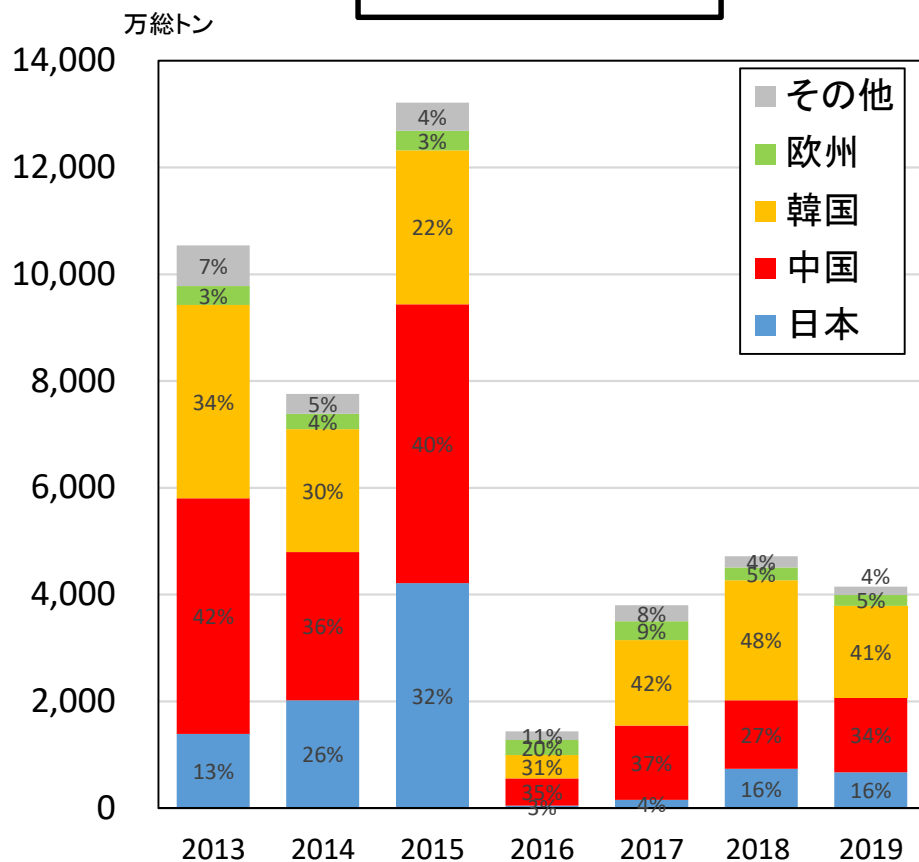
## 世界の新造船建造量の推移



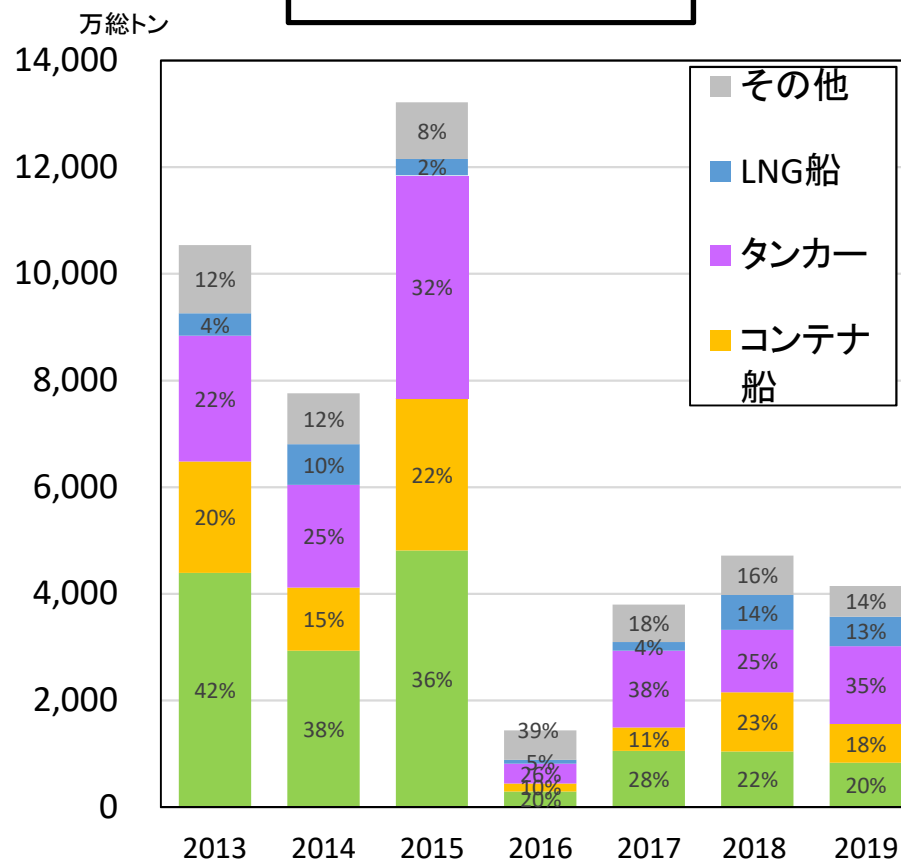
# 世界の新造船受注量の推移

- 2019年の世界の新造船受注量は、2018年と比べ減少（12%減）している。
- 船種別ではバルカーとコンテナ船のシェアが低下しており、タンカーのシェアが増加している。

建造国別



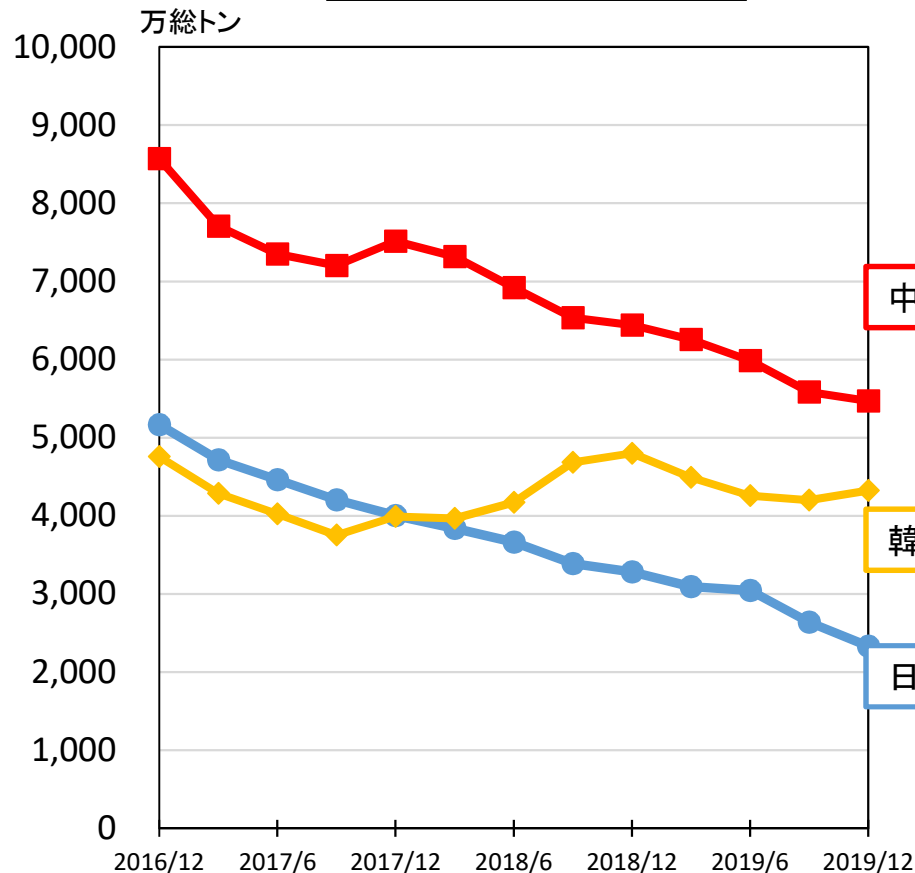
船種別



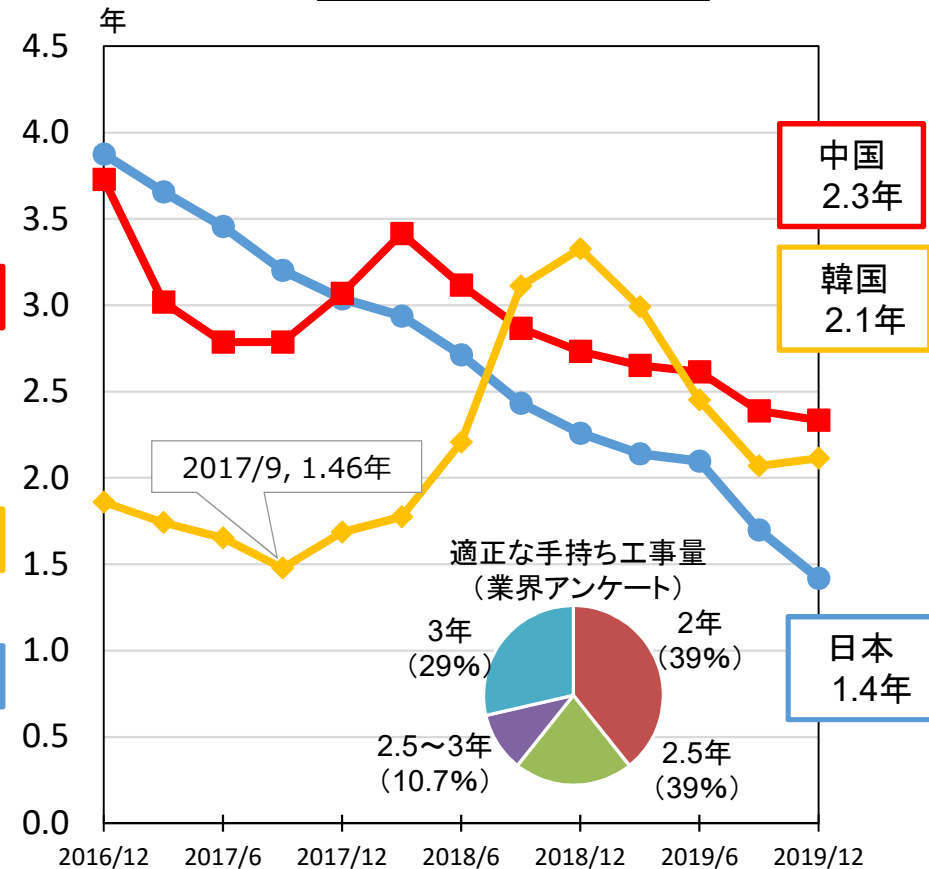
# 日中韓の手持工事量の推移

- 手持工事量（総トン）について、受注量の低迷からトレンドとして減少傾向にある。
- 手持工事量（年数ベース）について、中国、韓国は2年分確保しているが、日本は2年分を割り込んでいる。（2019年12月現在）
  - 韓国は一時1.5年分を割り込むまで減少していたが、公的金融支援の効果もあり、2018年に入り、大型タンカー、コンテナ船、LNG船を中心に受注し、2.0年分の仕事量を確保している。
  - 日本は、2年以上が適正な手持ち工事量とされる中、1.4年分となっており非常に危機的な状況にある。

手持工事量（総トン）



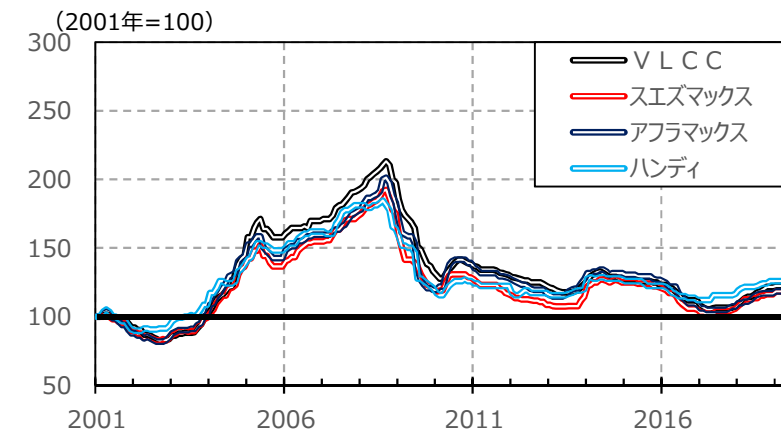
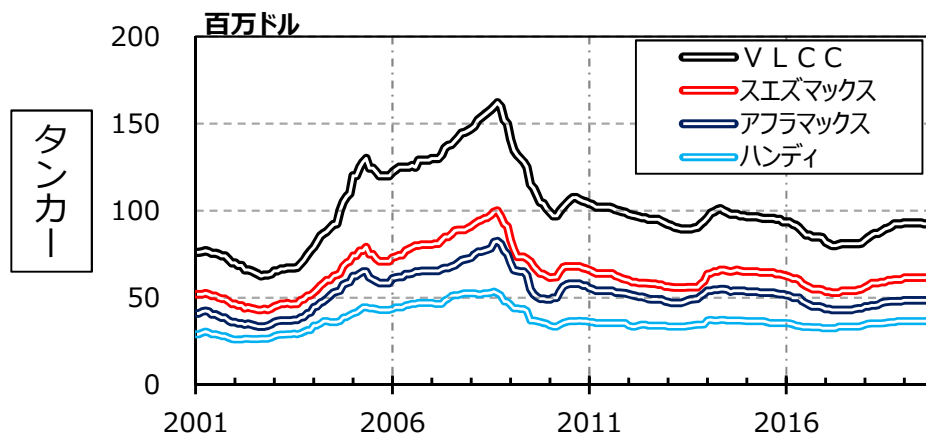
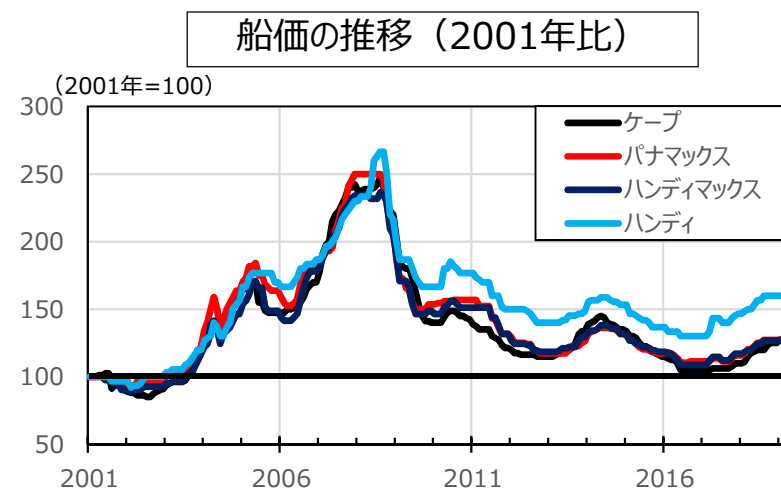
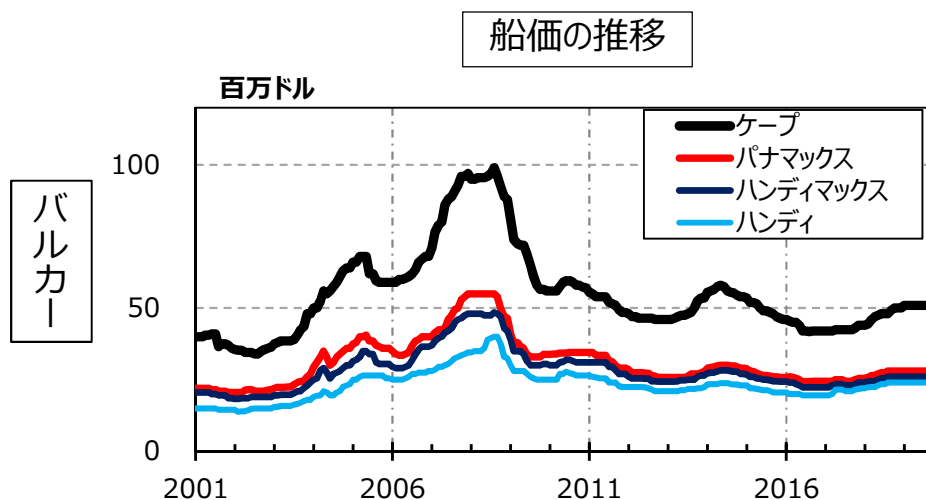
手持工事量（年）



※ 手持工事量(年)は、手持工事量(トン)を過去12ヶ月の建造量で除したもの。

# 新造船受注船価の推移

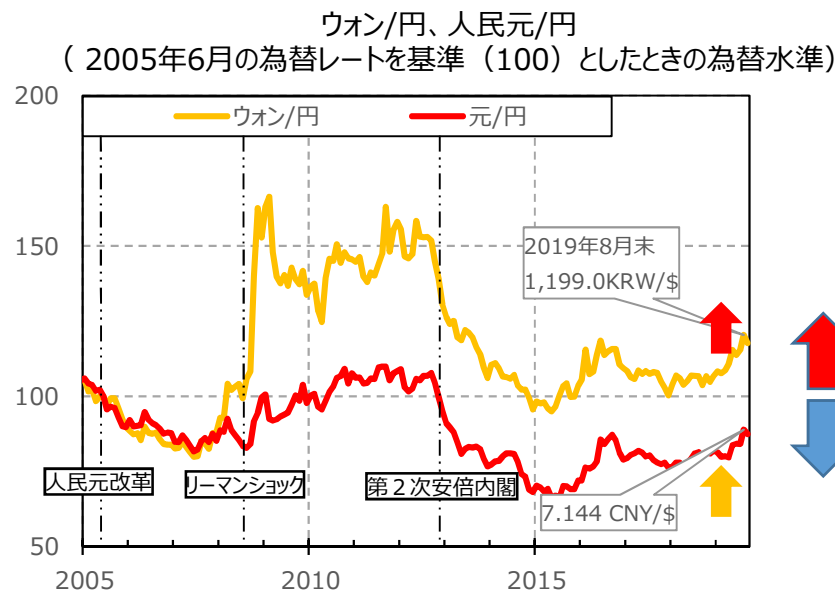
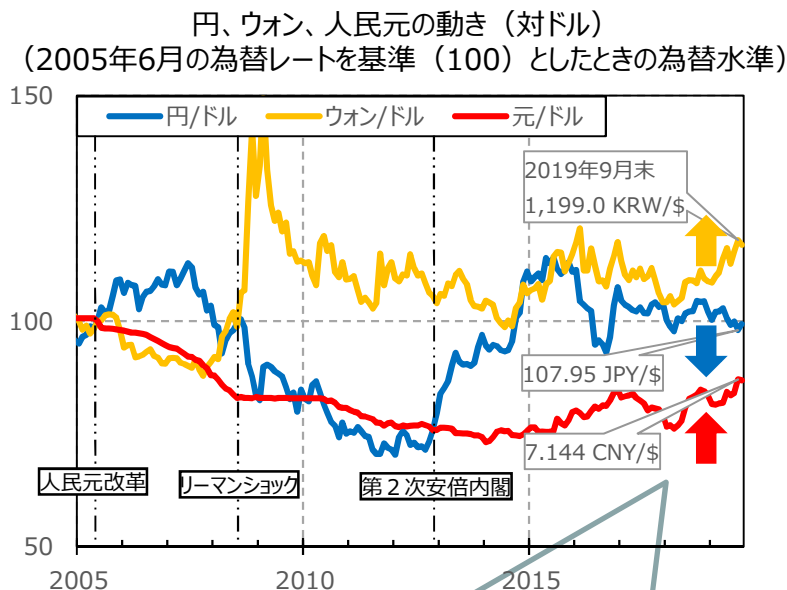
- 近年、バルカー、タンカー共に船価は、低い水準で推移するものの、2018年から若干上昇傾向。
- ただし、2011年以降の低水準からは脱していない。



出典：船価 Clarksons

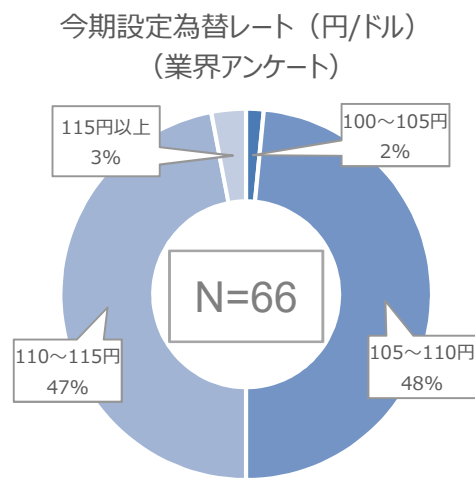
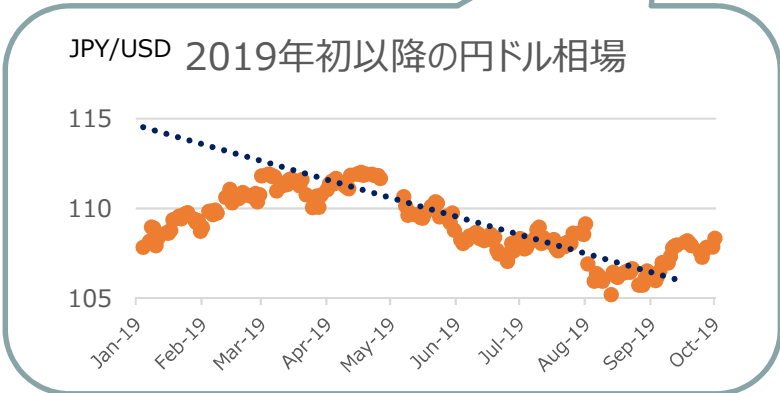
# 為替の推移

- 2013年以降、円安基調であったが、2018年末頃から円の独歩高となっており、現在の為替の状況は中韓と比較した価格競争力を低下させている。



円高  
ウォン安  
人民元安  
**中韓有利**

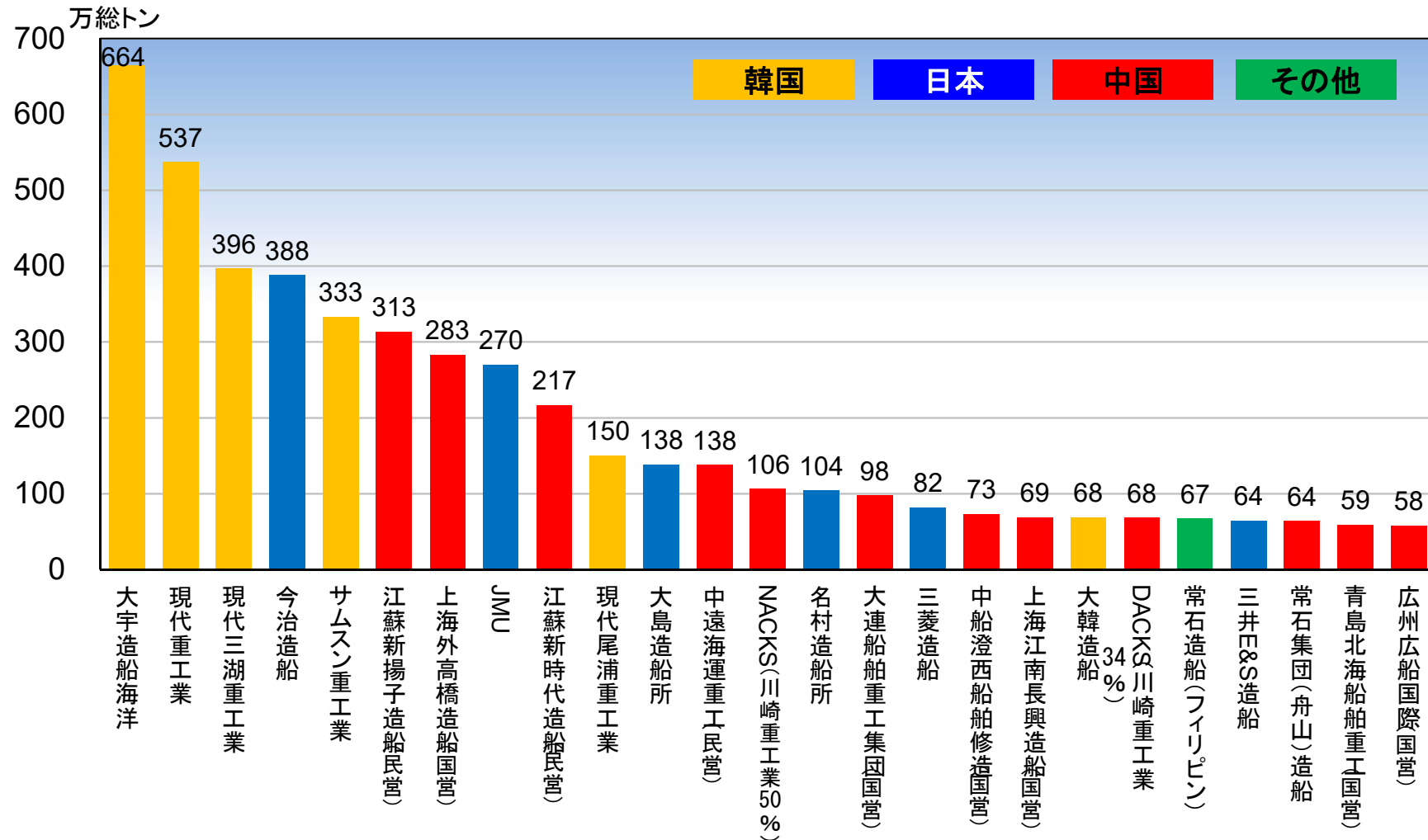
円安  
ウォン高  
人民元高  
**日本有利**



Source: Bank of Japan Foreign Exchange Rates US.Dollar/Yen Central Rate, End of Month, Tokyo Market. KEB HanaBank Foreign Exchange Rate, Basic Rate of Exchange. SBI Liquidity Market via Searchina

# 造船企業別竣工量ランキング(2019年)

- 2019年建造量において、日本造船企業は今治造船（世界4位）、ジャパン マリンユナイテッド（世界8位）などが上位に位置している。



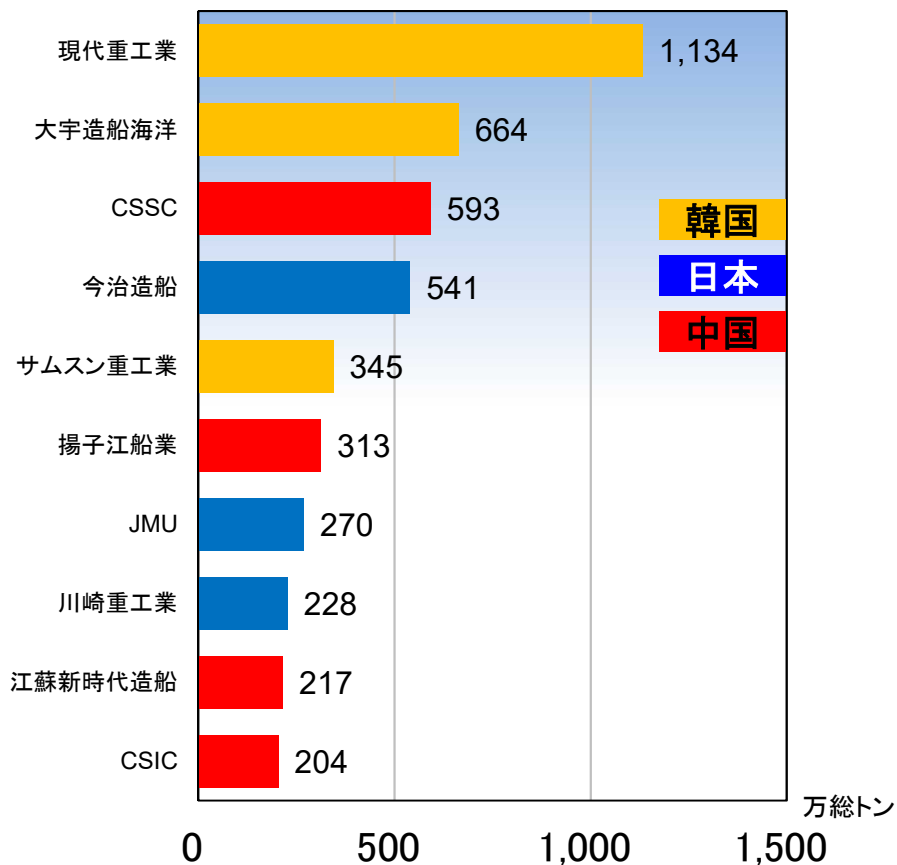
・グループ会社の合算は行わず、法人単体の建造量を示している

出典: IHS Markit



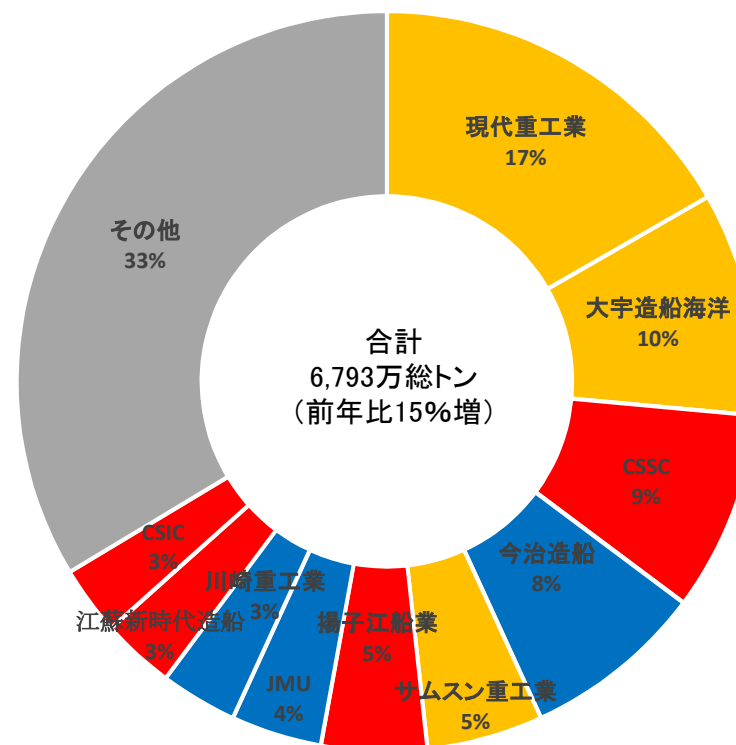
# 造船企業グループ別竣工量ランキング(2019年)

- 2019年建造量上位10グループのうち、日本造船企業グループは、今治造船（世界4位）、ジャパン マリンユナイテッド（世界7位）、川崎重工業（世界8位）が入っている。



- ・現代重工業は、現代三湖重工業、現代尾浦重工業、現代ピナシンを含む
- ・CSSCは、上海外高橋造船、滬東中華造船、上海江南長興造船他8社を含む
- ・今治造船は、岩城造船、新笠戸ドック、しまなみ造船、あいえず造船、多度津造船、南日本造船を含む
- ・サムスン重工業は、サムスン重工(寧波)を含む
- ・川崎重工業は、中国の南通中遠川崎船舶工程(NACKS)、大連中遠川崎船舶工程(DACKS)を含む
- ・CSICは、大連船舶重工集団、青島北海船舶重工他5社を含む

## グループ別建造シェア



出典: IHS Markit

## 2. 最近のトピックス

## 造船会社ヤマニシ、会社更生法申請(1/31)

宮城県石巻市にあるヤマニシは1月31日、東京地方裁判所に会社更生手続き開始の申立を行い、同日受理された。同社は、東日本大震災で工場設備や建造船に甚大な被害を受けて、メインバンクの支援や金融機関による債権放棄に加え、企業再生支援機構や東日本大震災事業者再生支援機構の支援を受けて再スタートを切っていたが、2013年度～2017年度まで赤字決算が続き、新造船事業の利益が伸び悩む中、自力での再建が困難となった。今後はスポンサーを選定し、事業継続に向けて経営体制・財務体制の立て直しを行っていく。

## JMU、舞鶴事業所での商船事業終了し、艦船修理に特化(2/3)

ジャパンマリンユナイテッド(JMU)は2月3日、舞鶴事業所での商船の新造事業を終了し、艦船の修理事業に特化した事業所として位置付けることを発表。既受注船が完工する2021年度第1四半期をめぐりに新造商船の建造が終了予定。リソースの集約や船種の集中により商品価値向上や生産面での競争力を強化を図る。

## 三井E&S造船、千葉工場における造船事業の終了(2/27)

三井E&S造船は2月27日、千葉工場における造船事業を終了することを発表。事業体制の見直しを進める中で、新造商船の建造が大半を占める千葉工場の造船事業を終了し、リソースの再配置を行い、収益性の向上を図っていくことを決定した。

## 今治造船とJMU、資本業務提携及び合併会社設立の契約締結(3/27)

今治造船とジャパンマリンユナイテッド(JMU)は3月27日、両社の商船事業の国際競争力を強化することを目的として、今治造船からJMUへ3割の出資等の内容を含む資本業務提携契約書を締結した。また、両社が持つそれぞれの強みを生かした提携の効果を最大限にすべく、LNG運搬船を除く商船が対象に、営業及び設計を行う合併会社「日本シップヤード株式会社(NSY)」の設立について合併契約書を締結し、2020年10月の事業開始を目指す。