



当地造船業の受注・生産動向：現状と当面の見通し

日本銀行長崎支店

本稿の内容について、商用目的で転載・複製を行う場合は、予め日本銀行長崎支店までご相談ください。

転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。

<本件に関する問い合わせ先>

日本銀行長崎支店総務課

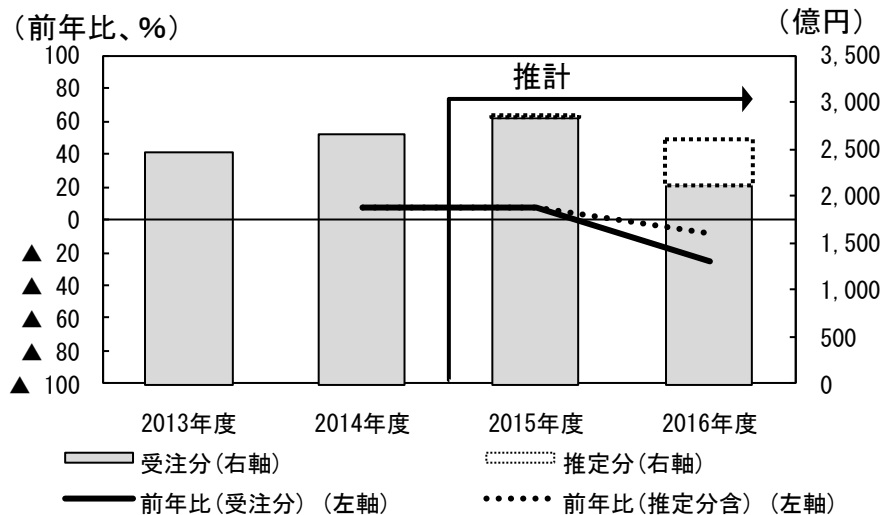
〒850-8645 長崎市炉粕町32番地 TEL：095-820-6110 FAX：095-820-0299

本資料は当店ホームページ (<http://www3.boj.or.jp/nagasaki/>) にも掲載しています。

— 要旨 —

- 当地の造船業は層が厚く、様々な船種や大手から中小までの規模の造船会社・関連事業者を有しているが、本レポートでは、主に大手・中堅造船業・関連事業に焦点を当てて受注・生産動向の現状と当面の見通しについて報告する。
- 当地の大手・中堅造船業の受注動向をみると、2013年度下期～2014年度上期にかけて、為替円安、燃費性能・耐久性等の品質面での優位性、需給関係の改善、海運市況の持ち直し、規制対応等を背景に、新造船の受注が回復し受注残を積み上げたことから、現状、約2～3年分の生産に相当する受注残を確保している。
- その後、足もとまでの国際的な受注環境をみると、船種によってばらつきがみられており、LNG船等のガス運搬船や客船では相応に良好な状態が続いている一方、ばら積み船では海運市況の悪化等を背景に厳しい状況となっている。
- こうした中、当地の大手・中堅造船業の生産額は、2014年度は前年比約+8%と3年振りの増加となったとみられる。
- 当面の生産動向を占うために、新造船部分について受注残や生産態勢の整備・見直し等の情報を踏まえながら予測を行ったところ、2015年度は前年比約+7%と2年連続して増加する見通し。2016年度は、現時点では、同約▲9%と減少する見通しになっているものの、2013年度を上回る水準にあり、当面のところ当地での生産は相応の水準が確保されていくものとみられる（下図参照）。

当地大手・中堅造船業の生産見通し（新造船のみ、2014年度は一部推計）



(注) 四半期ベースの推移については、本文9頁参照。

- 今後の課題としては、さらに先を見据え、新造船受注の適正かつ安定的な獲得、競争力・生産態勢の維持・向上のための対応が挙げられる。そのためにも、効率的な生産態勢の整備、人手・人材面の対応、開発力・技術力の維持・向上、関連する協力企業の事業の安定性・収益性の確保、が重要な鍵になるとみられる。

1. はじめに

造船業は長崎県（以下、当地）において大きなプレゼンスを占めている¹。

輸送用機械の製造品出荷額全体に占めるウェイトは約2割前後で推移しており、はん用機械と首位の座を争っている。また、従業者数（製造業）に占めるウェイトは約1割強で推移しており、食料品の約3割弱には及ばないものの、はん用機械と次点を争っている。

こうした中、2014年度入り後の最近1年間の状況をみると、当地造船業の生産水準は2013年度をボトムに全体として持ち直している。

その一方で、世界的な船舶需給の動向、人手・人材面の不足感の高まり、事業の統合・再編等による態勢の見直しなど、当地造船業を巡る事業環境は様々な変化を遂げており、現状や先行きについて不透明な面もみられている。

そこで本稿では、当地造船業の最近の受注動向について把握・分析するとともに、それらを踏まえた向こう2年間の生産見通しについて、当方における推計結果を示すこととしたい。また、当地造船業が直面する課題等についても併せて考察することとしたい。

¹ 概要は文末の参考1を参照。

2. 当地の造船業の受注動向と今後の見通し

(1) 2013年度下期から2014年度上期にかけての受注持ち直し

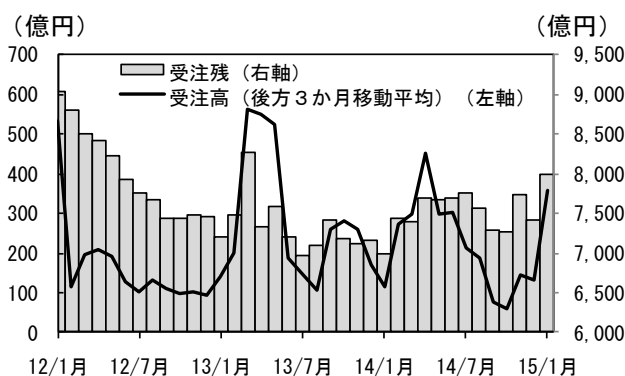
当地の造船業の2014年度の受注動向をみると、2013年度下期～2014年度上期にかけて受注が増加し、受注残高も緩やかな持ち直しに転じた(図表1)。

こうした受注環境好転の背景としては、以下の5点が挙げられる。

- ① 為替円安による国内造船業の輸出競争力の向上
- ② 燃費性能・耐久性等、品質面における国内造船所の優位性の認識の高まり
- ③ リーマンショック前に乱立した中国等の造船所の淘汰や、シェールガス生産量の増加を背景としたLNG運搬船需要の高まりによる需給ギャップの縮小
- ④ 世界経済の持ち直し期待の下でのばら積み船の海運市況・用船料の持ち直し
- ⑤ 規制導入前の駆け込み需要(国際騒音規制、2014年7月以降の契約に適用)

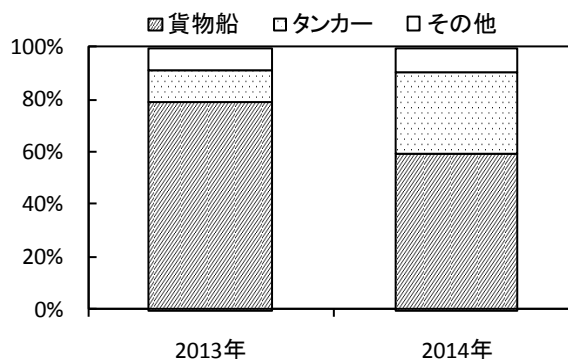
当地では、船舶輸出額の半分以上が貨物船となっているなど、ばら積み船の占めるウェイトが高い(図表2)。2013年度下期から2014年度上期にかけては、ばら積み船の海運市況が世界的な景気回復期待等から持ち直し(海上運賃を示すバルチック海運指数(以下、BDI)が上昇)、ばら積み船の新造船ミニブームが発生する中で、当地造船業でも受注を獲得したことから、受注残が持ち直した(図表3、4)。

(図表1) 当地造船業の受注高と受注残の推移



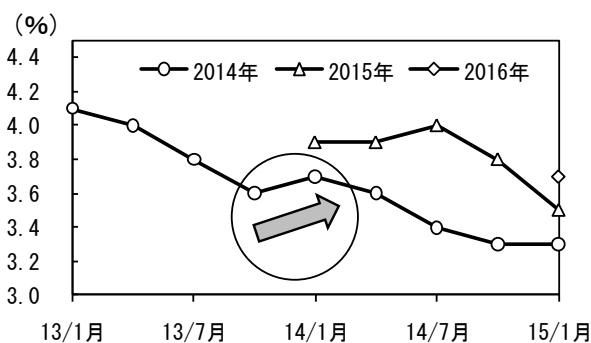
(出所) 日本銀行長崎支店

(図表2) 当地の船舶輸出額の内訳(構成比)



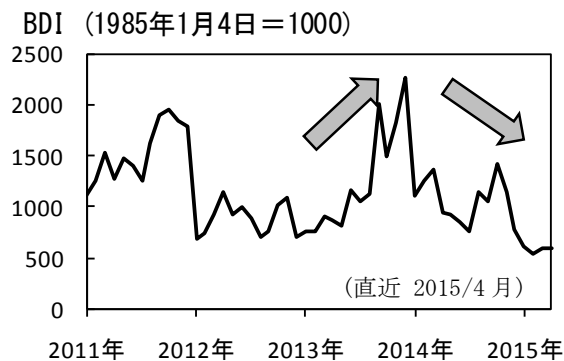
(出所) 長崎税関「長崎県貿易概況」

(図表3) 世界の年間経済成長率見通しの推移



(出所) IMF「World Economic Outlook」

(図表4) バルチック海運指数(BDI・月初値)



(出所) Jiji press

(2) 2014 年度下期以降の受注環境の変化

2014 年度下期以降は、船種により需要動向にバラツキがみられている。

すなわち、LPG 船・LNG 船等のガス運搬船では北米でのシェールガス開発を背景に、また客船では国際的なクルーズ需要の増勢の持続に伴い、船舶需要が着実に伸びており、受注環境は良好な状態が続いている。一方、ばら積み船では、新造船の受注環境が一転して低迷するに至っている（図表 5）。

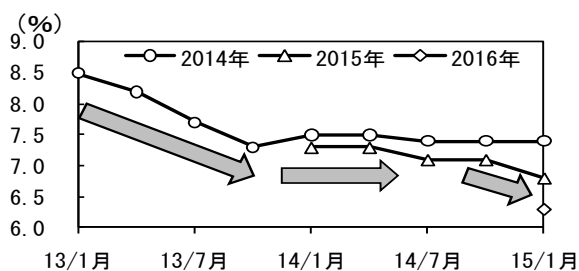
(図表 5) 船種別の新造船需要²

船種	新造船需要		背景
	2013 年度	2014 年度	
ばら積み船	年度末にかけて増加	夏場以降模様眺め～低迷	中国の経済成長力鈍化やそれに伴う海運市況の悪化等を背景に、需要が低迷。
コンテナ船	増勢が強まる	同左	ASEAN を始めとする新興国経済の成長に伴い、着実に需要が増加。
タンカー	減少	持ち直しから増加	2014 年半ば以降の原油価格下落に伴い、需要が増加。
LNG 船、LPG 船	横ばい圏内でやや弱めの動き	持ち直しから増加	北米シェールガスの生産および輸出が進む中で、需要は増加傾向。
客船	増加傾向	同左	国際的なクルーズ船旅行ブームが続いており、堅調に推移。
内航船	増加傾向	同左	国内の公共工事の増加を受けて需要が増加する中で、更新需要が顕在化。
漁船	増加	高水準横ばい	「もうかる漁業制度」等の導入により、更新需要が顕在化。

(参考) UNCTAD 「Review of Maritime Transport 2014」, 日本海事新聞, Cruise Market Watch 等

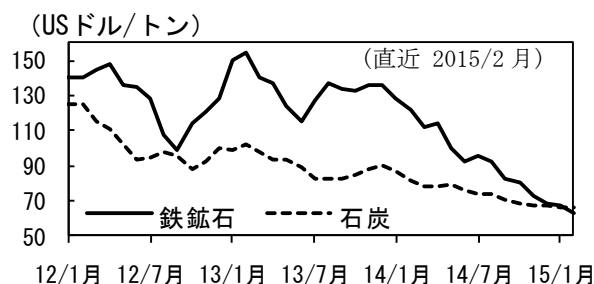
ばら積み船の新造船需要が低迷している背景としては、世界経済の成長をけん引してきた中国経済がその成長力を徐々に鈍化させる中で、ばら積み船の主な輸送物資である鉄鉱石や石炭の荷動きが期待していたほど伸びず、ばら積み船の船舶需給に再びギャップが生じていることが挙げられる（図表 6、7）。

(図表 6) 中国の年間経済成長率見通しの推移



(出所) IMF 「World Economic Outlook」

(図表 7) 鉄鉱石と石炭の市況価格の推移



(出所) IMF 「Primary Commodity Prices」

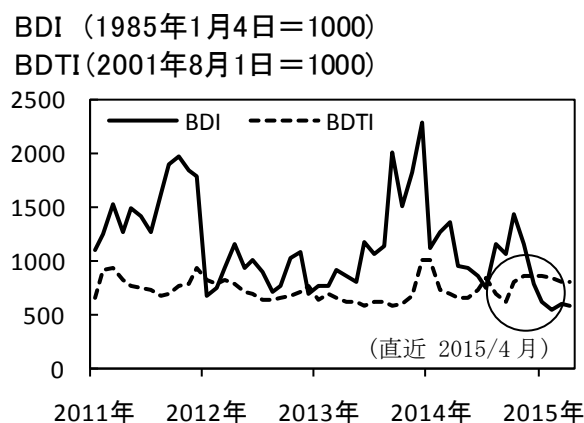
² 内航船、漁船は当地の中小造船会社の生産船種（概要は文末の参考 2、3 参照）。

この結果、半年間程度続いた世界経済の回復期待やそれに伴う海運市況の上昇に反して、実際のばら積み船を利用した海運需要は伸び悩みの状況が続いており、足もとでは海運市況（BDI）が最低水準に悪化するなど、ばら積み船の受注環境が低迷している。こうした状況下、当地造船業の受注額も、2014年度下期以降は低水準で推移している（前掲図表1、図表8、9）。

（図表8）当地造船事業者が直面する受注環境

	2013年度下期～2014年度上期	2014年度下期以降
①為替相場	為替円安による国内造船業の輸出競争力の向上	同左
②品質面	燃費性能・耐久性等、品質面における国内造船所の優位性の認識の高まり	同左
③需給	リーマンショック前に乱立した中国等の造船所の淘汰や、シェールガス生産量の増加を背景としたLNG運搬船需要の高まりによる需給ギャップの縮小	船種によりバラツキがみられている。 ・タンカーやガス運搬船では、原油価格下落もあって需給面は良好。 ・ばら積み船では、海運実需の伸び悩みや供給増加等に伴い、需給ギャップは拡大方向に転じている。
④海運市況	世界的な景気持ち直し機運の高まりによるばら積み船の海運市況の持ち直し	船種によりバラツキがみられている。 ・ばら積み船の海運市況は悪化。 ・それ以外の船種では、底堅い動き
⑤規制	規制導入前の駆け込み需要（国際騒音規制、2014年7月以降の契約に適用）	2015年7月以降の契約に適用される規制（H-CSR）は存在するも、駆け込み受注の期待は薄い。

（図表9）ばら積み船とタンカーの海運市況³（月初値）



（出所）Jiji Press

³ BDIはばら積み船の、BDTIはタンカーの海運市況を表す指数。

(3) 今後の受注環境の見通し

ばら積み船の受注環境が先行き改善していくかどうかは、現時点では見通し難い状況にある。根底には厚めの需給ギャップの存在が指摘されている。すなわち、リーマンショック前の“海運バブル”のもとで実需を上回る大量の新造船が発注され、供給が増えたものの、その後の船舶需要が伸び悩んだことで、需給ギャップがなかなか縮小していかないという実情がある。

前述のとおり、2013年度後半から2014年度前半にかけては、船主の間で先行きばら積み船の用船需要が回復し、需給ギャップが縮小に向かうのではないかと期待感が高まったことから海運市況・用船料が回復し、投機的な動きも加わって新造船の需要は一時的に回復した。もっとも、その後、実際の荷動きの伸びは回復せず、足元でも依然として需給ギャップが目立った改善はみられていない。

先行きの受注見通しについて、日本郵船調査グループの分析によると、ばら積み船の需給ギャップは当面ほぼ横ばいないし拡大する方向で推移するとしている。すなわち、2015～2016年度のばら積み船による海上輸送需要は、年間+3～4%程度増加するとの予測に対し、ばら積み船の船腹量は年間+3%台半ば～5%程度で増加する見通しとなっており、需給ギャップの拡大に歯止めが掛かるには2年以上の期間を要するとみられている。

このため、ばら積み船の海運市況は、2016年頃まではジリ安基調が続くとの見方が多く、新造船需要も当面伸び悩むことが懸念されている。

こうした中、今後予定されている国際規制の導入前の駆け込み需要についても、さほど期待できないのではないかとの声が聞かれている（図表10）。

(図表10) 新造船の受注に影響を与えうる国際規制

導入時期	対象船種	内容	概要
2014年7月1日	全て	船内騒音コードの改正および強制化	船室の騒音防止を義務付け。
2015年7月1日	ばら積み船、タンカー	調和共通構造規制(H-CR)の導入	新たな船体構造規制の導入(必要な鋼材重量増加が見込まれる)。
2015年9月1日	LNG船、客船RORO船等	エネルギー効率設計指標(EDDI)の適用拡大	一定の省エネ性能の義務付け。
近年中	全て	バラスト水管理条約発効	一定の性能を持ったバラスト水処理装置の搭載義務付け。

(出所) 日本海事協会

3. 当地の造船業の生産動向と見通し

(1) 2014年度の生産動向

当地の造船業の2014年度入り後における生産動向⁴(生産金額ベース。以下同じ)をみると、4-6月期を底に下げ止まり、持ち直しに転じている(図表11)。

2014年度に生産額が下げ止まったのは、1隻当たりの受注船価が1~2年先行して下げ止まったことに因るところが大きい。すなわち、造船業では通常、受注から生産まで1~2年以上のリードタイムがあるが、2014年度に生産を始めた船は2012年度頃に受注したものが多く、この時期はリーマンショック後に下落していた1隻当たり船価が概ね下げ止まった時期に当たり、これが2014年度の実績の下げ止まりに繋がっている。また、大型客船の建造について一定の進捗がみられたことも寄与している。

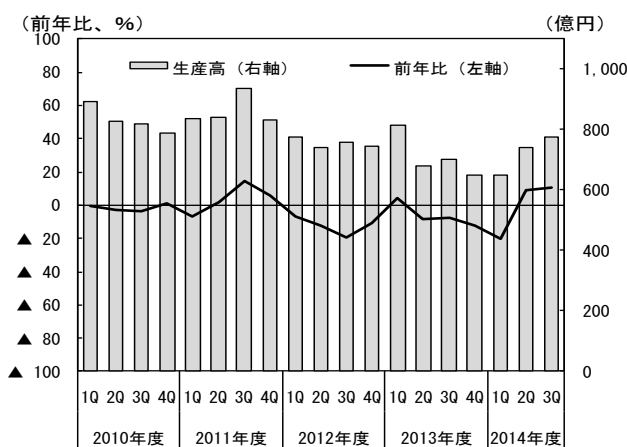
この間、2014年度入り後に生産態勢を増強する動きが進んだことも、生産が持ち直した要因として挙げられる。すなわち、2015年度にかけて引渡し船隻数を増加させるべく、2014年度下半期頃から操業度を引き上げる動きを進め、実際の操業度も上昇をみせてきた。

こうした中、当地の地場造船業の2014年度の実績も全体としては増加をみせた。当地の造船業では、大型クレーンの増設や、船台の更新等の大規模な設備投資により、生産能力を増強する動きがみられ、当店集計の長崎県内企業を対象とする短観調査の結果をみても、製造業の2014年度の実績も、造船業に牽引される形で、前年比約+20%と大幅に増加した。

また、造船業の新規求人数をみると、前年を大幅に上回る水準となっており、生産態勢の増強に向けた動きが活発化していることが分かる(図表12)。

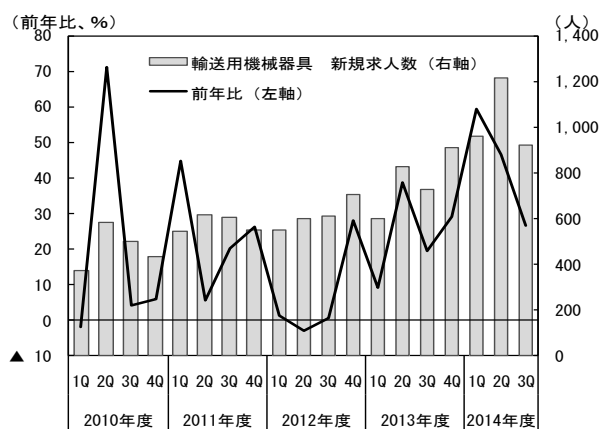
—— 造船業の新規求人数の増加については、大型客船建造による求人増加が大きく寄与しているものの、客船関連以外でも求人が増加している。

(図表11) 当地造船業の生産動向



(出所) 日本銀行長崎支店

(図表12) 当地造船業の新規求人数の動向



(出所) 長崎労働局「職業安定業務月報」

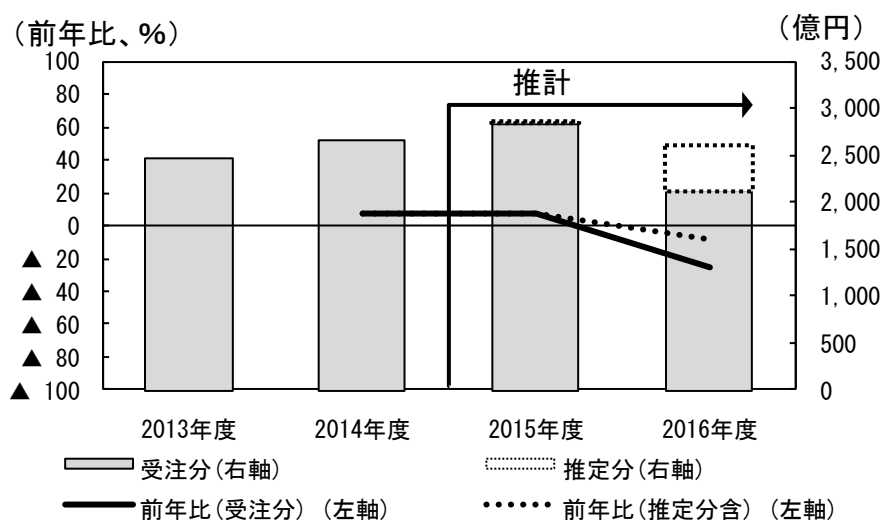
⁴ 当地の大手・中堅造船会社3社の合計(以下、同じ)。

(2) 2015年度、2016年度の生産見通し

当地の大手・中堅造船業では、現状、約2～3年分の受注残を確保し、2015～2016年度中の生産の目途が立っている状況にある。

そこで本稿では、現在の受注状況や生産計画を踏まえ、新造船の生産額の先行き見通しの推計を行った⁵。その結果は以下の通り（図表13）。

(図表13) 当地大手・中堅造船業の新造船生産額の見通し（2014年度は一部推計、年度ベース）



(出所) 日本銀行長崎支店

まず、2014年度の新造船の生産額は、2,660億円（前年比+8%）と、船価の下げ止まり等を背景に、2011年度以来、3年振りに前年を上回る見通しとなった。

先行きについては、2015年度は2,850億円（同+7%）、2016年度は2,610億円（同▲9%）との見通しとなっている⁶。

2015年度は、船価の持ち直しに加えて、大型客船の建造がピークを迎えること、一部の造船所で生産能力（隻数）が引き上げられることから、2年連続で増加する見通し。

2016年度については、現時点での試算によると、生産額は前年を▲9%程度下回る見通しとなっているものの、前々年度をやや下回る程度の水準であり、直近のボトム（2013年度、2,474億円）を大きく上回るレベルに相当する。

このように、当地の大手・中堅造船業の生産は、当面のところ、相応の水準が確保されていくものとみられる。

⁵ 「当地で生産される新造船の生産高のみ」の推計結果であり、本店が毎月公表している「長崎県の金融経済概況」や本稿の図表11「修繕船等が含まれる生産高」とは異なる点に留意が必要。

⁶ 本推計に当たっては、人員不足や資材調達の遅延といった要因を考慮していないほか、設備投資等の生産能力向上が計画どおりに進むこと、現在交渉中の案件の受注が獲得できることを前提としており、時間の経過に伴ってこうした前提条件が変更となり、（上振れ、下振れともに）生産額が変動する可能性がある点には留意が必要。

(四半期ベースの先行き見通し)

本稿における実際の推計は四半期ベースで行っており、年度の推計はそれを集計したものである。四半期ベースの先行き見通しの推移をみると、より実感がわきやすいとみられるため、以下で示すこととしたい（図表 14）。

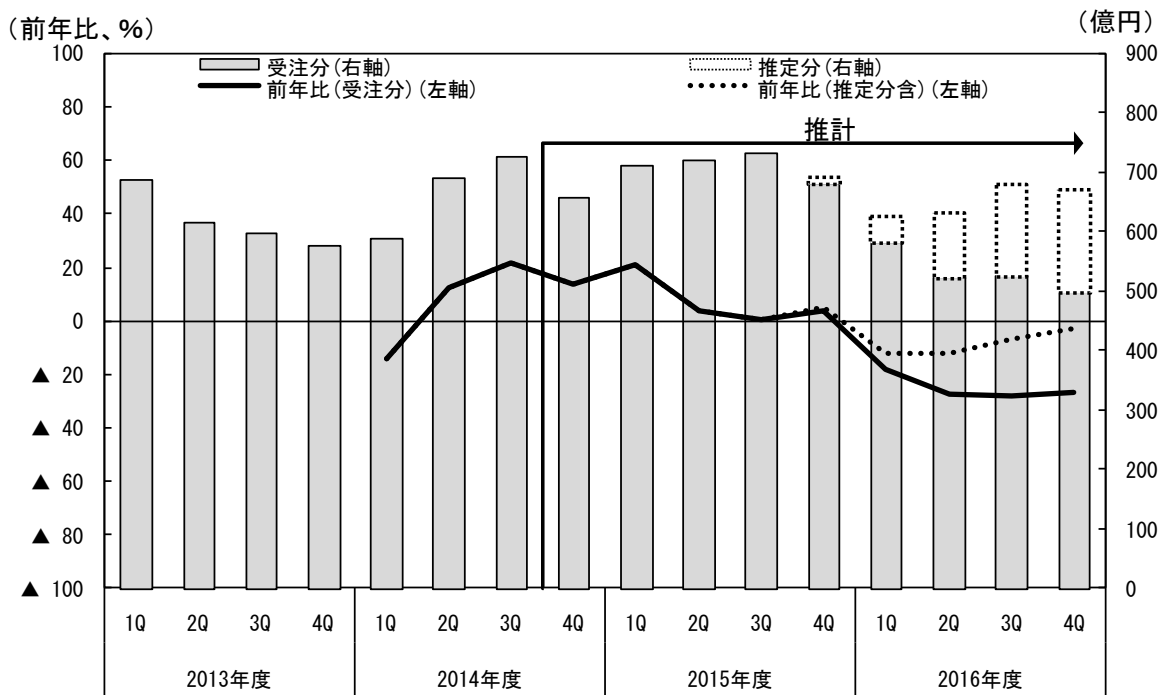
目先の 2015/4-6 月期には、2000 年度以降のピークである 2011 年度並みの水準となる 700 億円台を回復する見込み。

2015/7-9 月期以降は、大型客船が建造ピークを迎えるほか、生産隻数の増加を企図した生産設備の立ち上がりなど生産態勢の整備・拡充もあって、同年度末までは 700 億円近傍が続くと見込まれる。

その後、2016/4-6 月期にかけては、大型客船の建造の終了等から、生産額は 600 億円半ばまで一旦低下する見通し。しかしながら、LNG・LPG 船等の高付加価値船の連続建造態勢の整備や船価の持ち直しから、再び 700 億円台に向けて緩やかに持ち直していくとみられる。

このように、当地の大手・中堅造船業の生産は、当面の間、振れを伴いつつも底堅く推移していくとみられる。

(図表 14) 当地大手・中堅造船業の新造船生産額の見通し（推計、四半期ベース）⁷



(出所) 日本銀行長崎支店

⁷ 前掲の図表 13 と同様、「当地で生産される新造船の生産高のみ」の推計結果であり、本店が毎月公表している「長崎県の金融経済概況」や本稿の図表 11 「修繕船等が含まれる生産高」とは異なる点に留意が必要。

4. 当地造船業の課題と取り組み

今後の課題としては、さらに先を見据え、新造船受注の適正かつ安定的な獲得、競争力・生産態勢の維持・向上のための対応が挙げられる。そのためにも、①効率的な生産態勢の整備、②人手・人材面の対応、③開発力・技術力の維持・向上、④関連する協力企業の事業の安定性・収益性の確保、が重要な鍵になるとみられる。

最近進みつつある造船事業の企業間での連携、統合、再編、分社化等の動きも、基本的には、こうした点を実現していくために行われているものと考えられる。

(1) 新造船受注の適正かつ安定的な獲得

造船業は、造船会社から関連する協力会社、資材・部品を供給する会社に至るまで、層の厚い裾野の広い産業構造によって支えられている。当地でも、多数の企業による造船業の産業クラスターが形成されており、造船業は地域の基幹製造業の筆頭格の座にある。

こうした中で、造船業が地域の基幹産業として成り立っていくためには、まずもって造船会社が適正かつ安定的に受注を獲得していくことが不可欠である。

グローバルな受注環境が変化し、内外の造船会社との激しい競争も存在する中で、新造船の受注を安定的に獲得することは容易なことではない。そのためには、従来以上に高度なマーケティング力、顧客との交渉力、相場観といった営業力全般の強化が必要になってくると考えられる。また、事業として継続していくためには、一定の利益も確保していくことが大切であり、受注交渉・契約時において、仕様・工法・価格等において適正な条件を定めることができるように、生産サイドとも連携しながら受注獲得を進めていく態勢を整備することも求められる。

(2) 競争力・生産態勢の維持・向上のための対応

営業サイドと生産サイドは車の両輪であり、上記のような全般的な営業力を十分に発揮していくためにも、以下述べるように、生産サイドの競争力や生産態勢の維持・向上を図ることが、重要な鍵になるとみられる。

① 効率的な生産態勢の整備

我が国の造船業は、高付加価値、高品質、省エネ等の強みを有し、その強みを強化する方向で技術開発・設計の高度化、生産技術の向上が進められてきている。ものづくりの先進国としてその方向性は妥当であると考えられる。しかしながら、海外の造船会社の技術・品質面でのキャッチアップ、国内自動車メーカー等の生産・コスト管理水準の高さ等を踏まえると、当地の造船業が効率的な生産態勢の整備を進める必要性も、またその余地もあるとみられる。

この点、造船会社、関連する協力会社、資材・部品を供給する会社、それぞれがコスト管理や生産方法、調達方法の改善に取り組むとともに、自動車産業にみられるように相互に連携しながら、効率的な生産方法・生産態勢を実現するための、生産技術、設計・工法、生産・調達方法、コスト情報の共有化を進めていくことが有効と考えられる。

② 人手・人材面の対応

造船業の層の厚さ、裾野の広さに呼応して、造船作業で必要とされる人手や人材も幅広い。造船業が長期にわたり雇用を積極的に拡大していくような状況になかった中で、各企業とも人手・人材の確保・育成に注力してきたものの、総じてみれば、他産業と同様に、高齢化が進み、若手・中堅層が相対的に薄い状況になっているのが現実である。

最近では、かねてより懸念されていた「2014年問題⁸」が解消し、操業度を引き上げる動きが広がるにつれて、人手不足は当地の造船業が抱える大きな問題となっている。造船業の新規求人数は増加を続けているものの（前掲図表12）、人手が集まりにくい状態が続いている。こうした中、新卒者の採用にも増加の動きがみられており、働き手の確保や技術力の継承等への対応も進められている。

また、造船業と建設業を対象に、今年4月から外国人技能実習生の雇用規制が緩和⁹されることを受け、造船各社では外国人技能実習生の活用により人手不足の解消を図る動きがみられている。

③ 開発力・技術力の維持・向上

開発力・技術力の向上については、近年活発化しているエコシップの開発や国内外への技術・ライセンス供与などの取り組みを進めるとともに、造船会社、関連する協力会社、資材・部品を供給する会社が連携して、生産効率やコスト競争力を改善するための開発・設計力、生産技術力の維持・向上にも注力していくことが必要になっていると考えられる。

また、当地は「ながさき海洋・環境産業拠点特区」として2013年に国から地域活性化総合特区に指定されており、2014年3月には地場企業で構成されるNPO法人「長崎海洋産業クラスター形成推進協議会」が設立された。さらに、同年7月には五島市・西海市の一部海域が「再生可能エネルギー実証フィールド」に選定されたところである。造船業で培った開発力・技術力を幅広い海洋・環境関連産業にも活かしていけば、当地におけるインキュベーションの活発化や、新たな産業クラスターの形成によるビジネスチャンスの拡大にも資することが期待できる。

④ 協力企業の事業の安定性・収益性の確保

造船業は、造船会社だけでなく、関連する協力会社、資材・部品を供給する会社によって成り立っているため、協力企業等の事業の安定性・収益性を確保していくことは重要である。そのためには、競争原理を十分尊重しつつも、相互間での先行きの仕事量に関する情報の共有、各種コストの動向も踏まえた取引・受注価格の適正化、雇用の安定性の確保を図ることが求められる。

⁸リーマンショック後の船舶需要の減少と為替円高を受け、日本の造船会社の受注が長期にわたり低迷し、2014年には仕事量が底をつく懸念されていた問題のこと。

⁹外国人技能実習生の活用促進に係る緊急かつ時限的な措置を講ずることを、2014年6月24日に閣議決定。外国人技能実習生の雇用期間は通常3年間に限定されているものの、最大2年間の雇用期間延長や、過去に研修を終えて帰国した者の再雇用が認められた。

5. 終わりに

当地の造船業を巡る受注環境は、現状、ばら積み船では厳しい状況にあるものの、それ以外の船種では比較的良好な状態を維持している。当面の生産は、ばら積み船を含め、これまでの受注獲得により一定の受注残を確保しているため、現時点では、少なくとも向こう2年間は相応の生産水準が確保されていくものとみられ、地域の雇用面でも大きな問題が生じるようなことはないと考えられる。

今後は、事業環境が変化していく中で、先行き受注を安定的に獲得していけるように、競争力・生産態勢の維持・向上のための対応を不断に進めていくことが求められる。造船業は当地の主力産業であることから、事業基盤が強固かつ安定的に推移していくことは、地域の経済活動や雇用にとっても重要なことと考えられる。

以 上

参考1 当地造船業の特徴

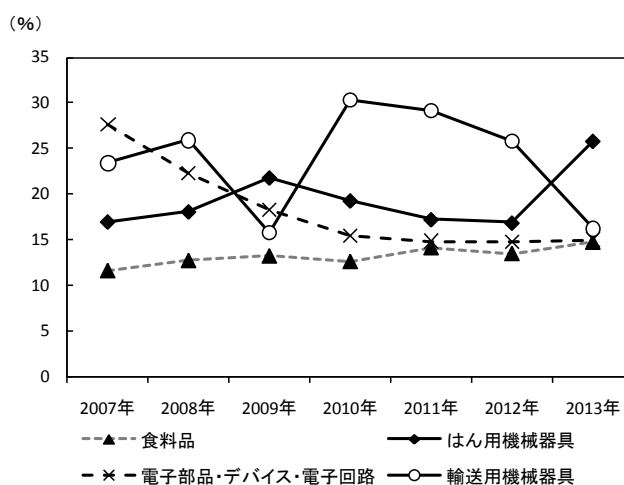
当地の造船業は、県内製造品出荷額に占めるウェイト(16.2%)、県内製造業の従業員に占めるウェイト(12.2%)とも、やや低下傾向にあるものの、いずれも1割以上を占める等、プレゼンスが高いのが特徴(図表15、16)。

また、雇用面をみると、当地造船業の労働者数は足もと増加しており、延べ労働時間も増加基調にある(図表17、18)。

こうした中、輸送貨物船の引渡し船価(全国)は、リーマンショック後に受注した低価格船の建造を行っていることから、2010年をピークに下落傾向にあったが、足もとでは反転上昇している(図表19)。

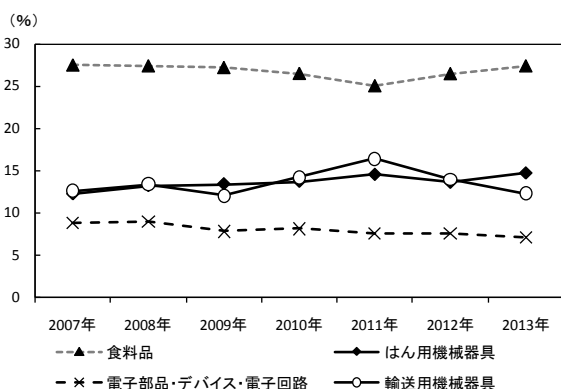
こうした労働時間の増加や船価の回復を踏まえると、製造品出荷額に占める造船業のウェイト等は再び上昇し、プレゼンスは持ち直す方向にあるとみられる。

(図表15) 当地製造業の製造品出荷額に占めるウェイト



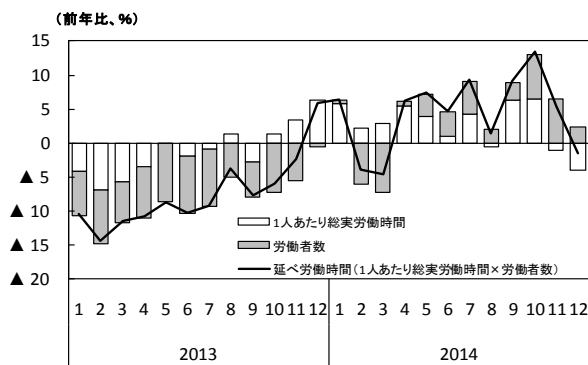
(出所) 経済産業省「工業統計調査」

(図表16) 当地製造業の従業者数に占めるウェイト



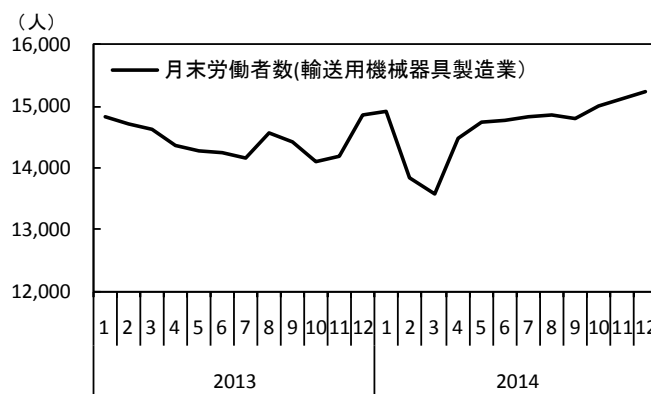
(出所) 経済産業省「工業統計調査」

(図表18) 当地造船業の延べ労働時間



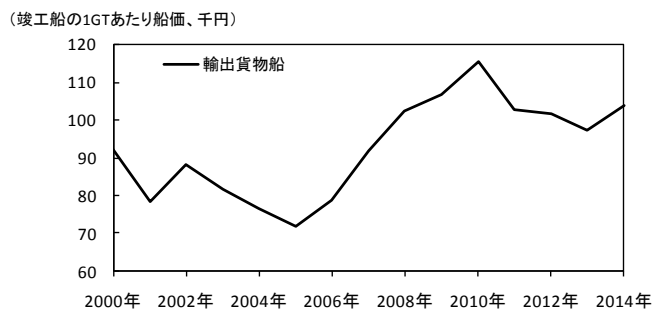
(出所) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」

(図表17) 当地造船業の労働者数の最近の動向



(出所) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」

(図表19) 輸出貨物船の引渡し船価の推移(全国)



(出所) 国土交通省「造船造機統計」

参考2 内航船の動向

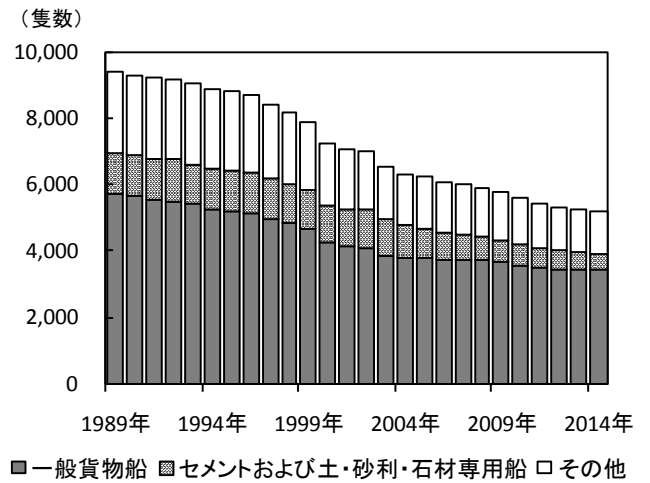
全国的に内航船の隻数は減少し、残存する内航船についても、更新が行われず、老朽化が進行しており、船齢は高くなっている（図表20、21）。

一方、公共工事が高水準で推移していること等により、内航船の輸送量は、ここ数年増加している（図表22）。

こうした内航船の輸送需要の増加を背景に、内航船の建造受注は良好で、内航船の引渡し数は増加しており、船価も2012年をボトムに持ち直しの動きがみられる（図表23、24）。

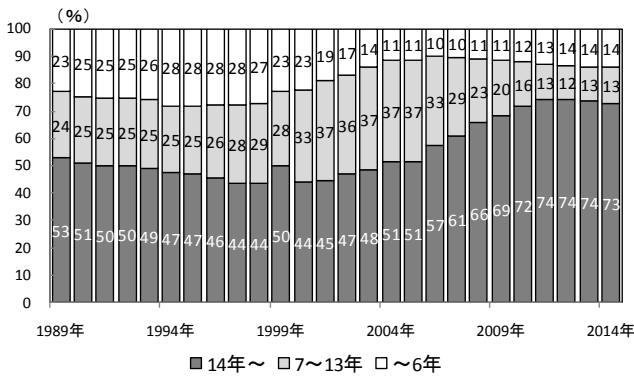
こうした需給状況を踏まえると、内航船の潜在的な更新需要は、今後も継続する見通し。

（図表20）内航船隻数の推移（全国）



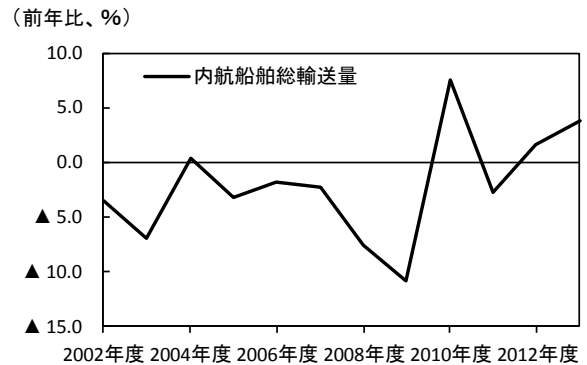
（出所）日本内航海運組合総連合会

（図表21）内航船の船齢構成の推移（全国）



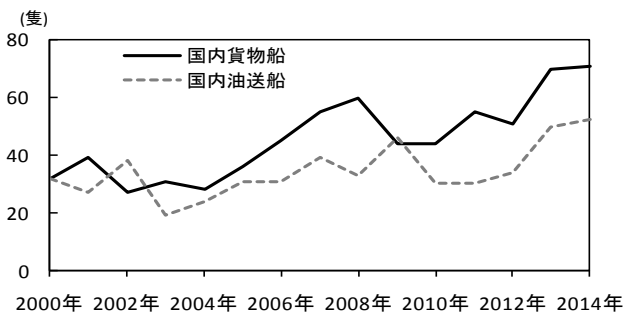
（出所）日本内航海運組合総連合会

（図表22）内航船舶輸送量の推移（全国）



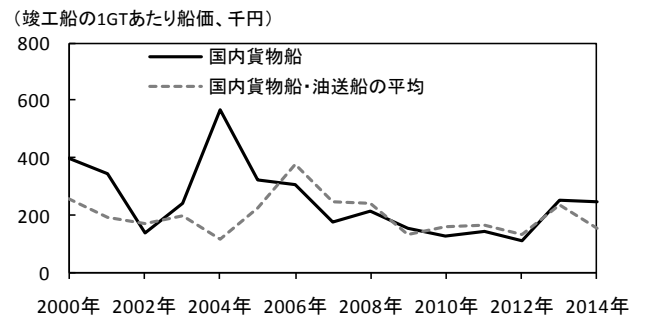
（出所）国土交通省「内航船舶輸送統計調査」

（図表23）内航船の引渡し数の推移（全国）



（出所）国土交通省「造船造機統計」

（図表24）内航船の引渡し船価の推移（全国）



（出所）国土交通省「造船造機統計」

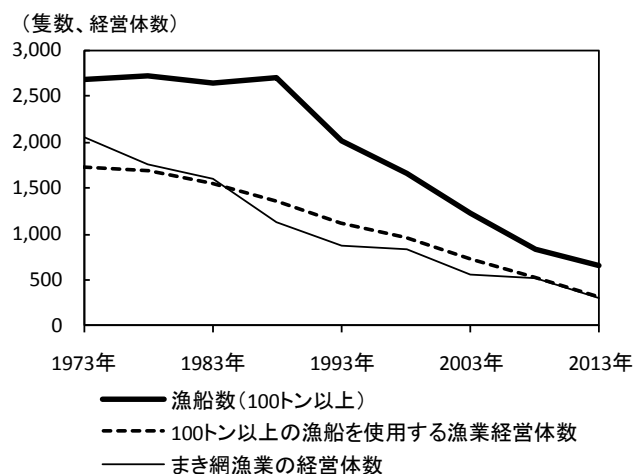
参考3 漁船の動向

漁獲量の減少、魚価の低迷、担い手の高齢化等を背景に、1990年頃から漁業を営む経営体数は減少しており、漁船の隻数は、経営体数の減少を上回るペースで減少してきた（図表25）。

こうした中、「もうかる漁業創設支援事業」^(注)等の助成制度の後押しもあって、潜在的な更新需要が顕在化し、漁船の引渡し数は2011年をボトムに持ち直しており、足元でも高めの水準で推移している（図表26）。

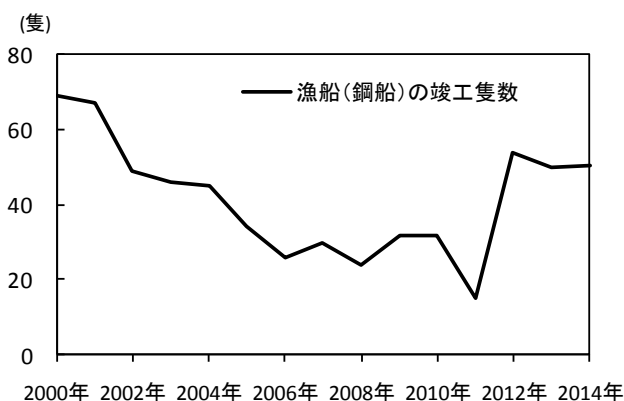
今後も、上記助成制度の後押し等もあって、潜在的な更新需要が顕在化し、受注環境は良好な状態が続いていくとみられる。

（図表25）漁船隻数の推移（全国）



（出所）農林水産省「2013年漁業センサス」

（図表26）漁船の引渡し数の推移（全国）



（出所）国土交通省「造船造機統計」

（注）もうかる漁業創設支援事業

漁業経営体などに、新漁船の購入価格などを助成する制度。水産庁が実施。水産資源の減少・燃油や漁業用生産資材の高騰といった厳しい経営環境の下で、収益性を重視した効率的な操業体制等への転換を促進し、水産業の体制強化を図ることを目的としている。新漁船建造では、2017年3月までに引き渡される漁船が対象。

このほかに、東日本大震災の被災漁業経営体向けには「がんばる漁業復興支援事業」が別途設けられており、新漁船取得時などに助成が受けられる。