



2016年2月3日

当地造船業の生産動向2016：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。

1. 当地大手・中堅造船業における足もとの受注・生産動向

(1) 新規受注・受注残について

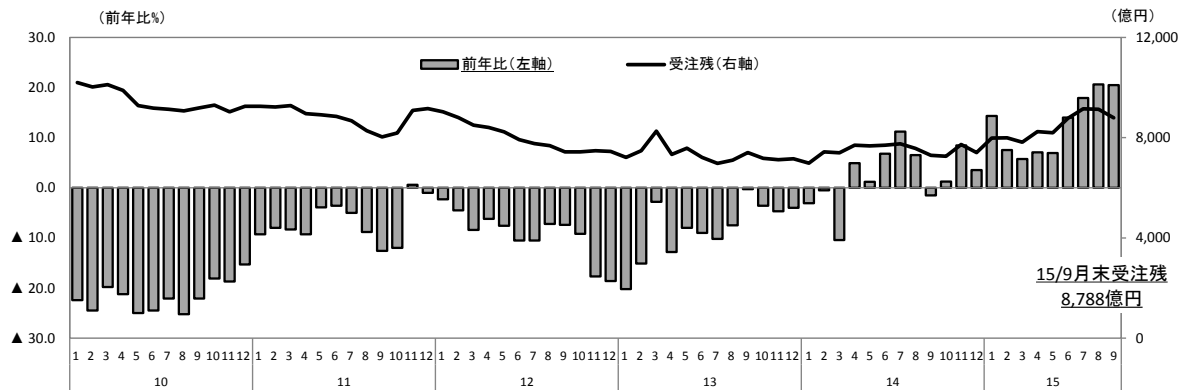
足もとの当地大手・中堅造船業における受注動向をみると、国際規制導入前の駆け込み受注や企業努力もあって（図表1）、一部船舶で受注環境が厳しい中にも、受注を獲得できている。この結果、当地造船業全体の受注残は、昨年を通して前年比+1～2割増で推移し、各社とも約2～3年分の受注残を確保（図表2、3）。

(図表1) 2015年度中に導入された新造船に影響を与える国際規制

導入時期	内容	概要
2015年7月1日	調和共通構造規制 (H-CSR) の導入	新たな船体構造規制の導入(必要な鋼材重量が増加)。
2015年9月1日	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。
2016年1月1日	Nox3次規制(Tier3)	船舶の排ガスに含まれるNOx(窒素酸化物)を抑制。

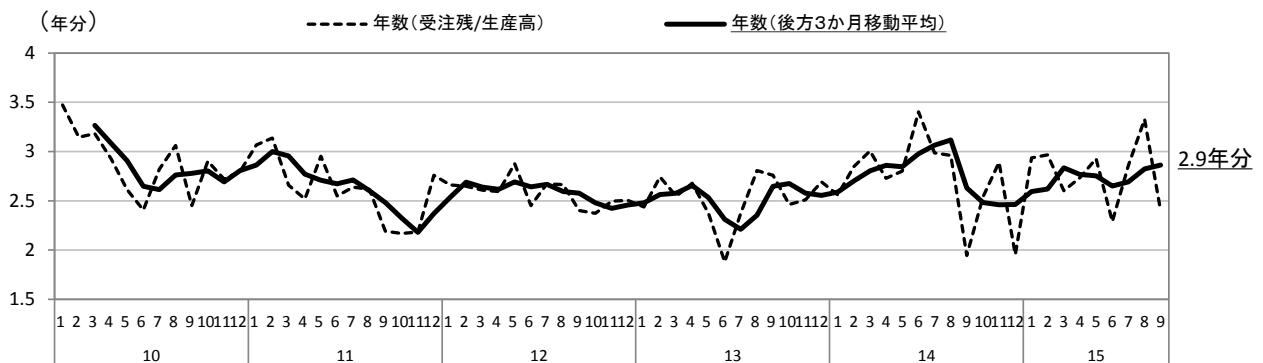
(出所) 日本海事協会、海上技術安全研究所

(図表2) 当地造船業の月末受注残推移



(出所) 日本銀行長崎支店

(図表3) 当地造船業の受注残（年間ベース）動向分析



(出所) 日本銀行長崎支店

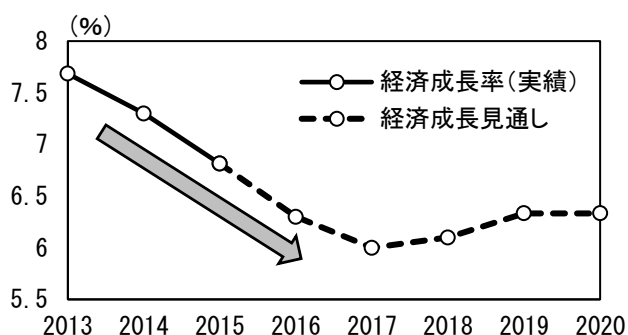
この間、新造船の受注環境についてみると、まず、ばら積み船の市況は、歴史的な低迷期を迎えている。

すなわち、国際的に船腹の供給過剰感が強い状態が続くもとの、中国経済減速の影響により（図表4）、世界的な荷動きの伸びが鈍化し、ばら積み船の海運市況を示すバルチック海運指数（BDI）¹も下落。2015年度初には500程度まで低下した後、市況悪化に伴って大型ばら積み船のスクラップが進んだことなどを背景に、一時的に2015年7月には一旦1000以上に回復。もっとも、鉄鉱石などコモディティの世界的需要不振や船腹需給ギャップの解消が進まないことで、再び下落傾向に転じ、11月に既往初の500を割り込んで過去最低²を記録。

以降も下落をし続け、直近ではさらに400を割り込むなど、先行き不透明感は極めて強い状況。海運市況低迷により、ばら積み船の船価も弱含み横ばい傾向にある。

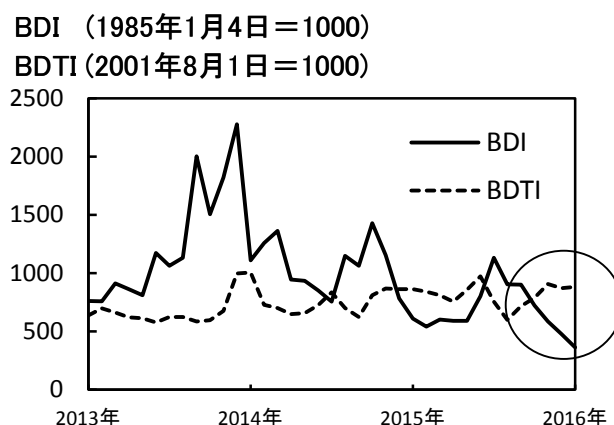
タンカー市況については、①2014年以降の原油安、②景気減速の影響が懸念される中国などでも原油需要は増加、③足もとタンカーの新造船供給が比較的少なく、スポット需給が逼迫していること、の3つの要因を背景に活況が続いている。タンカーの海運市況を示すバルチックダーティータンカー指数（BDTI）も900程度の良好な水準で推移（図表5）。

（図表4）中国の年間経済成長率の実績および先行き見通し（2016年1月時点）



（出所）IMF

（図表5）海運市況：バルチック海運指数（BDI）とバルチックダーティータンカー指数（BDTI）



（出所）Jiji press

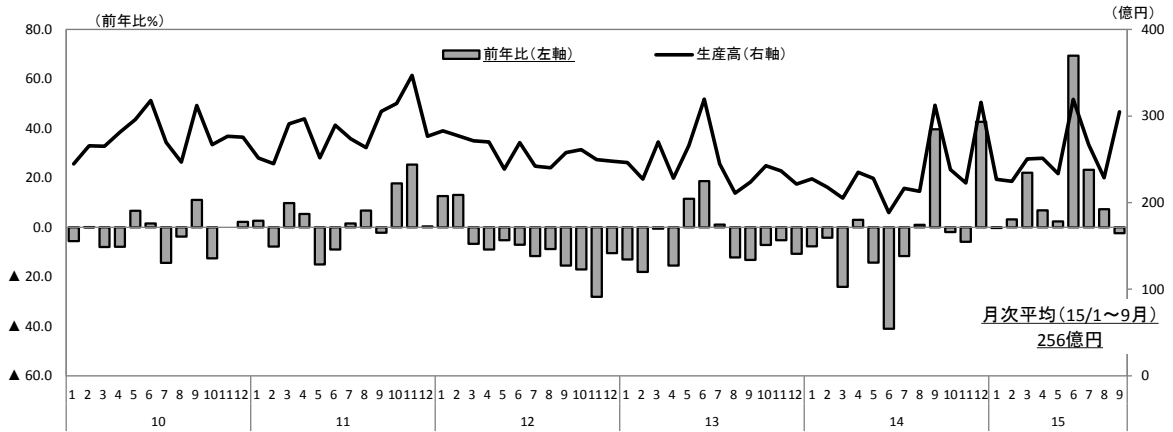
¹ ロンドンのバルチック海運取引所が発表する外航不定期船の運賃指数。基準となる1985年1月4日を1000として算定。

² 2015年11月20日に過去最低の498を記録。これまでBDIの既往最低値は同2月18日の508。

(2) 生産動向について

2015年度における当地大手・中堅造船業の生産高は、大型客船の建造がピークを迎えていることに加え、一部造船所が生産能力および年間建造隻数の引き上げを図ったことから、増加基調を維持しながら推移している(図表6)。

(図表6) 当地造船業の月次生産高推移



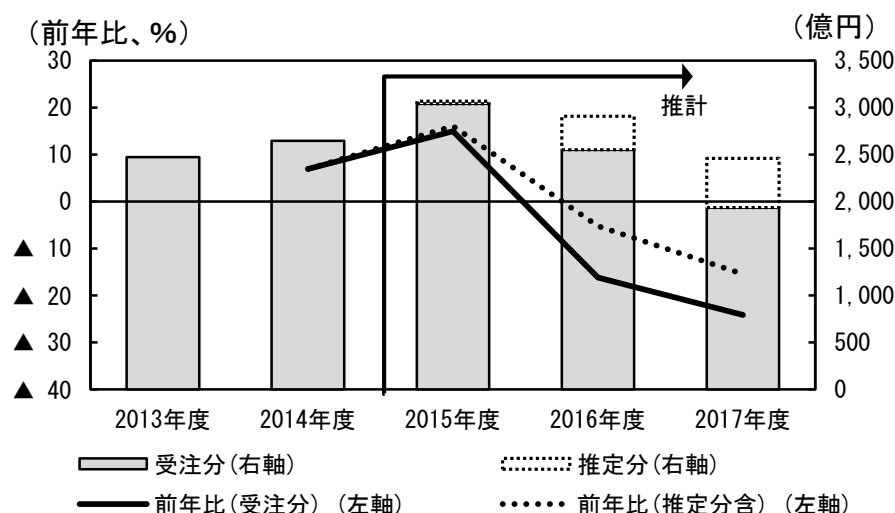
(出所) 日本銀行長崎支店

2. 当地大手・中堅造船業の生産見通し

当地の大手・中堅造船業では、上記の通り、現在約2～3年分の受注残を確保し、2015～2016年度中の生産については目途が立っている状況。

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。その結果は以下の通り³（図表7）。

（図表7）当地大手・中堅造船業の新造船生産額の見通し（2015年度は一部推計、年度ベース）



（出所）日本銀行長崎支店

2015年度の新造船の生産額は、約3,050億円（前年比+16%）と、大型客船の建造や生産能力拡大を背景に、前年を上回る実績見込みとなった。

先行き（当店推計分を含むベース）については、2016年度は約2,900億円（同▲5%）と若干の減少に転じる見通し⁴。大型客船の1隻目の建造が終了し、2隻目の建造は残るものの、全体としてはピークアウトするため、生産高の増加は一服するとみられる。

さらに、2017年度の新造船については、ばら積み船の船価下落や、一部の造船所がこれまでより建造に時間を要するタンカーを増加させるため、当店推計分を含むベースで約2,500億円（同▲16%）と減少する見通しとなっている。

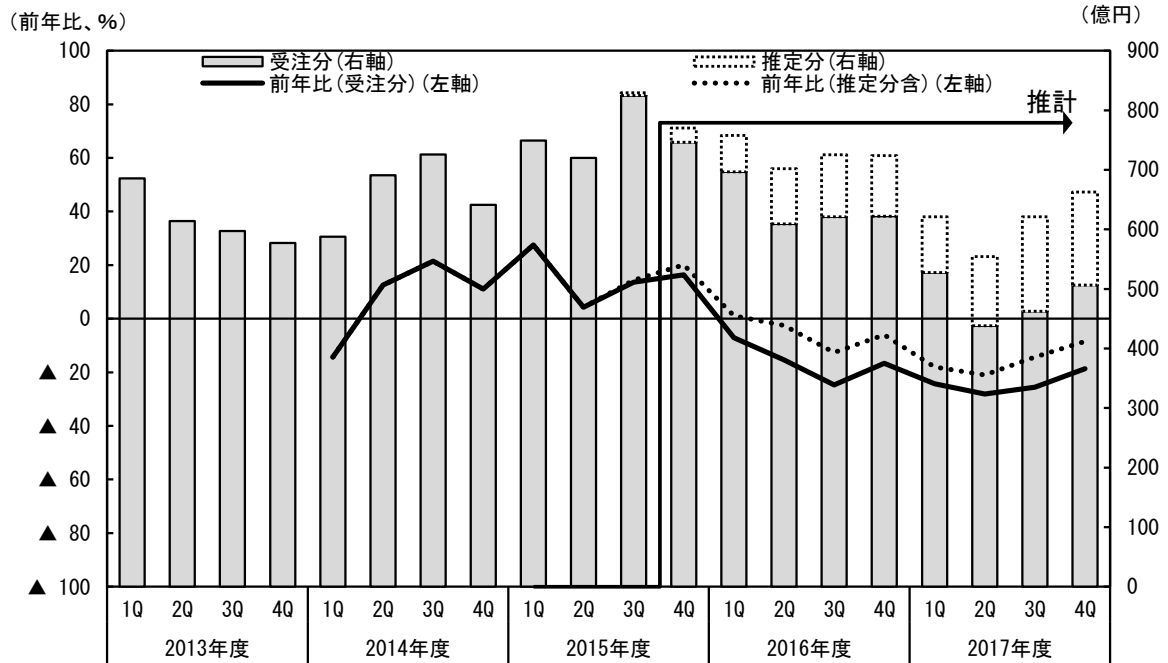
³ 本推計は、当社が15/4月に公表した『当地造船業の受注・生産動向：現状と当面の見通し』における「当地大手・中堅造船業の新造船生産額の見通し（推計）」を更新（アップデート）したものである。前回時点では2016年度の新造船生産額は前年比▲9%であったが、一部船舶の生産計画変更の影響もあり、2016年度生産高予測が▲5%に上振れている。

⁴ 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)

当店の推計をやや子細にみると、四半期ベースでの生産見通しは以下のようになっている。(図表8)。

(図表8) 当地大手・中堅造船業の新造船生産額の見通し(四半期ベース)



2016年度は大型客船の建造がピークアウトするため、各四半期ともに2015年度と比べてやや減少に転じる見込み。もっとも、船価が持ち直していた2～3年前の受注分を建造することに加え、操業度も高い状態が継続するため、生産高としては相応の水準が維持する見込み。

2017年度は、ばら積み船の船価下落や、一部造船所でリードタイムの長いタンカーの建造を増加させることもあって、当地全体の年間建造隻数と生産高どちらも減少する見込み。具体的には、(2017/4-6月)から徐々に低船価のばら積み船の建造が開始されることで、2016年と比べても生産高が減少。特に第2四半期(7-9月)は一時的に生産高は減少するものの、第3四半期(10-12月)以降は回復していくと予想される。

このように、当地の大手・中堅造船業では、15年度をピークとして、16年度から緩やかな減少基調を辿り、17年度は一段低い生産水準で推移していく見通しとなっている。

以上