



11. 造船

業界動向

市場動向～受注は低調に推移

2022年の新造船受注量をみれば、昨年好調であった反動に加えて、資材価格の高騰を背景とした船価の上昇で発注が控えられたこともあり、前年比▲35.1%の90百万DWTとなりました。構造的な問題である船腹過剰の解消は進んでいないことを踏まえれば、今後も受注量は低調に推移することが懸念されます。

各社業績～鋼材価格の高騰から赤字継続

日系造船各社の2022年度下期業績は、不採算船の竣工に鋼材価格の高騰も加わり、多くの会社で赤字となる見込みです。2023年度上期についても、鋼材価格の動向次第では厳しい業況が継続する見通しです。

今後の見通し

環境対応船の動向～メタノール燃料船の受注が増加

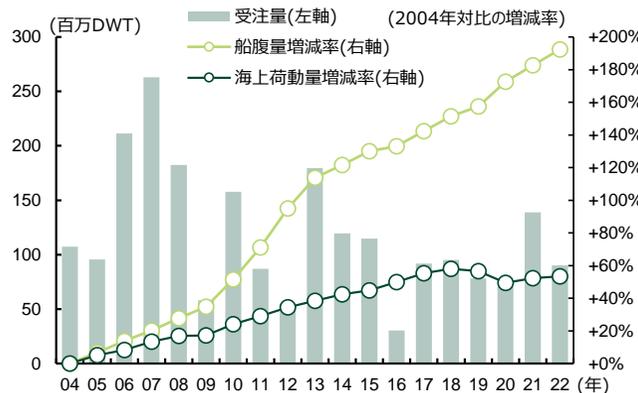
環境対応の観点から、2021～2022年前半にかけてLNG燃料船の受注が多くみられましたが、2022年の後半以降はコンテナ船を中心にメタノール燃料船の受注が大きく増加しました。現時点で主力となる環境対応船の見極めは難しいことから、今後造船会社においては環境対応船にかかる設計・開発負担が一段と拡大することが見込まれます。

中国造船業界の動向～休眠工場の再稼働が本格化

2021年の新造船受注量の急増を受け、中国では一部の休眠工場を再稼働させる動きがみられています。もっとも、2021年の受注量の急増はコロナ禍での一時的な効果であることを踏まえれば、過剰生産能力の再拡大により船価の低迷に繋がる可能性があり、今後の中国造船会社の動向には留意が必要です。

図表1 世界の新造船受注量と船腹需給の推移

～新造船受注は引き続き低調



出所：Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」より
弊社作成

図表2 世界の新造船竣工量上位10社(2022年)

～中韓造船所が上位

	企業名		竣工量 (万DWT)	受注残 (万DWT)
1	現代重工業G	韓	1,507	3,075
2	中国船舶集団	中	1,352	4,255
3	COSCO造船G	中	626	1,725
4	今治造船G	日	484	1,263
5	三星重工業G	韓	462	1,618
6	揚子江船業G	中	435	1,257
7	江蘇新時代造船	中	318	887
8	大宇造船G	韓	287	1,563
9	ジャパンマリンユナイテッド	日	287	486
10	大島造船所G	日	217	469

出所：Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」より
弊社作成

図表3 契約年別環境対応船の受注残構成比 (注1)

～メタノールの構成比が拡大

対応燃料	21年	22年	23年 1-3月
従来船(重油)	66.0%	56.5%	50.9%
環境対応船	34.0%	43.5%	49.1%
LNG	18.2%	16.3%	0.9%
メタノール	2.5%	8.1%	26.7%
その他(注2)	13.3%	19.1%	21.6%

注1：対象は主要3船種(バルカー、タンカー、コンテナ)

注2：LNGレディ船(将来LNG燃料船に改造・転換することを前提とした船舶)やメタノールレディ船、アンモニアレディ船、バイオ燃料船等

出所：Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」より
弊社作成