

## 2019年第三四半期の造船業の動向

蔣 垂東 文教大学文学部教授

### 1. 2019年第三四半期の造船業業況

#### 1.1 新船受注量世界一の座を韓国に明け渡す

英国海運調査会社クラークソンリサーチの統計によると、2019年7～9月の四半期統計では、中国造船企業の新船受注量はCGTベースで135万トンに止まり、韓国の170万トンに後塵を拝して世界二位に後退した。月別では、表1が示すように、9月の中国の新船受注量は世界総需要の65%を占め、2位韓国の28%、3位日本の7%を大きく引き離れた。月間の新船受注量が韓国を上回ったのは5月以来5カ月ぶりのことである。

表1 2019年9月中韓日三国新船受注実績の対比

項目 国	受注量		新規受注 隻数
	重量(CGIT)	シェア	
中国	74万トン	65%	30
韓国	32万トン	28%	9
日本	8万トン	7%	5

2019年は、中米貿易摩擦の長期化および世界規模の経済成長の停滞が海運業に深刻のダメージを与え、船主の投資意欲を大きく畏縮させた。その結果、2019年1～9月の新船需要は655隻、DWTベースの総重量は4,187万トンの低水準に止まり、CGTベースの総重量は前年の同じ時期に比べ43%も減少して1,539万トンに落ち込んだ。9月の月間統計でも、新船発注量は55隻、DWTベースの発注重量は435万トンで8月対比では18.4%伸びたものの、前年同期対比では54.1%減で半分以下の水準となっている。

1～9月の中韓日三国の新規受注量はDWTベースで4,038万トンに達し、世界総受注量の96%を超えたが、前年同期対比では、それぞれ22%、52%、67%と大幅に減少した。表2が示すように、1～9月のDWTベースの受注量および9月末現在の

CGTベースの手持ち受注残高重量では中国が世界一となっている。

表2 2019年1～9月中韓日三国新船受注実績の対比

項目 国	新規受注量		手持ち受注残高*		
	重量(DWT)	シェア	重量(CGIT)	シェア	
総数	4,038万トン	100%	7,577万トン	100%	
内	中国	1,969万トン	47%	2,727万トン	36%
	韓国	1,393万トン	33%	2,024万トン	27%
	日本	676万トン	16%	1,284万トン	20%

\*2019年9月末現在

新規受注量は韓国との差が急速に縮まっている。4月まで中国が17ポイントリードしていた韓国との新規受注量の差は、7月には8ポイントに縮小、9月末現在4ポイントまでに接近している。通年では逆転される可能性が高いと見られている。

出典：中国海事服務網

(1)2019/10/10

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20191010/331763.html>

(2) 2019/10/12

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20191012/331828.html>

#### 1.2 1～9月の新船完成量、6.7%伸びる

中国船舶工業協会のデータによると、2019年7～9月の造船業生産稼働率監視指数(OCT)は629ポイントで、前年同期に比べ28ポイント改善し、率にして4.7%向上した。4～6月の第二四半期に比べ4.3%伸び、二四半期連続で上昇している。

工業&情報化省のデータによると、2019年1～9月の造船完成量はDWTベースで2,936万トンに達し、前年同期対比で6.7%伸びた。9月末現在の新規受注量はDWTベースで1,947万トンに落ち込み、前年同期対比で27.4%減少したものの、

マイナス幅は1～6月に比べ19.5ポイント縮小した。

表3 2019年1～9月造船業主要3項目の指標

項目	実績 全体 (DWT)	対 比	世界シェア
新船完成量	2,936 万トン	6.7%	37.8%
新規受注量	1,947 万トン	▲27.4%	46.6%
手持ち受注残高*	7,941 万トン	▲8.25	43.1%

\*2019年9月末現在

表3が示す通り、2019年1～9月の新船完成量、新規受注量および9月末現在の手持ち受注量残高は3項目とも中国は引き続き世界一の座を維持している。

出典：2019/10/24 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20191024/332314.html>

## 2. 造船面の主な動向

### 2.1 世界最大のLNG動力コンテナ船、進水へ

9月25日、世界初の23,000TEUクラスLNG動力コンテナ船は、中国船舶工業集団傘下滬東中華造船所の中船長興造船基地で進水した。高い技術力を要する世界最大級のコンテナ船で、韓国企業などによる独占状態を打ち破った記念すべき出来事である。

滬東中華造船所は2017年に中国の造船企業として初めてフランスの海運企業CMA-CGM社より23,000TEUクラスの大型コンテナ船を5隻受注した。今回進水したのはその一番船である。

このコンテナ船は全長が400m、幅が61.3mで、甲板の広さは4面のサッカー場の面積に匹敵、巡航速度は22ノットで、40フィートの冷蔵コンテナを2,200個、総重量22万トンの貨物を搭載することができる。

この船は世界ではじめて薄型燃料倉とダブル動力を採用する大型コンテナ船である。メイン動力はLNGを使用。容積量18,600立方メートルに達するMKIII薄型燃料倉を搭載、エネルギー効率設計指数(EEDI)は最高水準の第Ⅲカテゴリーに達し、同じクラスの燃油動力タイプの船舶より、一回の航海で、二酸化炭素排出量は約20%、窒素酸化物排出量は85%、顆粒物と硫酸酸化物の排出量は99%削減することができ、Green Herculesの異名をもつ。2018年の着工から進水までにかかった時間は13カ月で、2020年4月に正式にCMA-CGM社側に引き渡される予定である。

大型コンテナ船は滬東中華造船所にとって主力製品となっている。21,000TEUクラスのコンテナ船を6隻引き渡したのに続き、現在は23,000TEUクラスコンテナ船3隻、15,000TEUクラスダブル動力コンテナ船5隻の製造に着手している。

出典：2019/09/25 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/sdbd/20190925/331379.html>

### 2.2 日中合弁企業2社、LNG運搬船市場へ参入

10月2日、川崎重工は、中国にある同社の2社の合弁企業にLNG運搬船の造船技術を移転すると発表した。それによると、高付加価値液化物運搬船の建造を担当する同社の坂出工場より大連中遠海運川崎にはLNG運搬船、南通中遠海運川崎にはLPG運搬船の建造技術をそれぞれ移転させるという。これにより両合弁企業は中国でのLNG運搬船市場に本格的に参入する。

南通中遠海運川崎は、中国最大の海運企業COSCOと川崎重工が50億元(1元=約17円、以下同じ)を折半出資して江蘇省の南通市で設立した大型の造船合弁企業であり、登録資本は14.6億元。1999年の開業以来、4.7万トン級ばら荷積み貨物船→5,400TEUクラスコンテナ船→30万トン級VLCC超大型タンカー→5,000PCCクラス自動車運搬船→6,200PCCクラス自動車運搬船→30万トン級VLOC大型鉍石運搬船→10,000TEUクラスコンテナ船→13,386TEUクラスコンテナ船と順調に製造能力を拡大させ、中国で造船レベルが最も高い造船所と呼ばれている。

大連中遠海運川崎は、COSCOと川崎重工が2007年に遼寧省の大連市で設立した2社目の合弁企業で、登録資本は26.2億元。20,000TEUクラスコンテナ船、大型ばら荷積み貨物船、VLCC超大型タンカー、VLOC大型鉍石運搬船、15,000TEUクラスコンテナ船、6,200PCCクラス自動車運搬船、LNG運搬船など大型の高性能遠洋船舶を主力製品としている。同社では総事業費12億元をかけた第二ドックがこのほど供用を開始した。新ドックは長さが550m、幅が68mで、4基のクレーンを備え、製造能力を倍増させた。川崎重工はLNG運搬船の製造を同造船所に移すことを検討しており、将来、同造船所は中国で滬東中華造船所に次いで2社目の17万立方メートルクラスLNG運搬船の製造能力をもつ造船所となる。

川崎重工は、2017年より製造基地を中国へ移す方針を決めた。価格競争能力と収益力を高めて、韓国企業に対抗できるように、最終的には70%の商船造船業務を上記中国にある2社の合弁企業に移すことにしている。

出典：2019/10/16 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/shipbuilding/20191016/332011.html>

### 2.3 国産初の大型客船、上海で着工へ

10月18日、初の国産大型客船のスティールカッティングセレモニーが上海の外高橋造船所で執り行われ、中国の造船業がこれにより大型客船を製造する時代に突入した。大型客船は造船業の頂点に立つもので、中国の造船所はいままで立ち入っていなかった唯一の領域だった。

今次正式着工となった大型客船は、総重量が13.55万トンで、全長323.6m、幅37.2m、最大喫水8.55m、最高速度22.6海里/時となっている。客室総数は2,125室で、内、スイートルームは34室、バルコニー付き客室は969室、オーシャンビュールームは287室、船倉内客室は826室となっている。バルコニー付き客室の比率が47.7%、最大5,260人収容可能である。16階建ての生活レジャーエリアでは大型のショーシアターをはじめ、フードコート、レストラン、バー、コーヒーショップ、ショッピングモール、芸術回廊、キッズセンター、SPA、水上楽園など多くのレジャー施設を有する。

電気動力を採用し、2台の16.8MW、3台の9.6MW、総出力が62.4MWに達するディーゼル発電機と2台の16.8MW推進エンジンを搭載する。

所有者は中船嘉年華郵輪有限公司(CSSC-カーニバルクルーズ)、設計はCSSC-Fincantieri Cruise Industry Development Limited、船籍会社はCCSとLR。2023年下半年に完成、引き渡し、供用開始を予定している。

2018年11月、中国船舶工業集団がアメリカのカーニバルクルーズ、イタリアのFincantieriグループと2+4のVista級13.55万トン大型客船の受注契約を取り交わした。中国企業がこれまで受注した最大規模の客船契約だった。1隻あたりの単価は7.7億米ドルで、確定発注2隻の契約高は15.4億米ドルとなっている。6隻全て確定発注となった場合の契約総額は46.2億米ドルに跳ね上がり、中国造船史上最大規模の受注金額となる。

契約によると、確定発注となった2隻の客船は中国船舶工業集団傘下の中船客船科学技術と上海外高橋造船所が共同で設計と製造を担当し、完成後、主として中国市場で使用する。中国船舶工業集団と米カーニバルクルーズの合弁会社である中船嘉年華郵輪有限公司が船主としてこの2隻の管理と運用を行う。1隻目は2023年9月30日、2隻目は2024年12月の引き渡しが予定されている。4隻のオプション発注については、今後中国市場の需要に応じて順次確定発注に切り替えることになっている。

中国船舶工業集団は2014年より大型客船の建造分野への参入を始め、同じ年の10月に米カーニバルクルーズとクルーズ企業の合弁について基本合意した。これを受けて2016年5月に中船嘉年華郵輪有限公司が正式に発足し、同社の事業計画によると、2029年までに8~10隻の大型客船を保有する予定である。

出典：2019/10/21 中国海事服務網

<https://www.cnss.com.cn/html/yjsc/20191021/332133.html>