

# 最新の業況等について

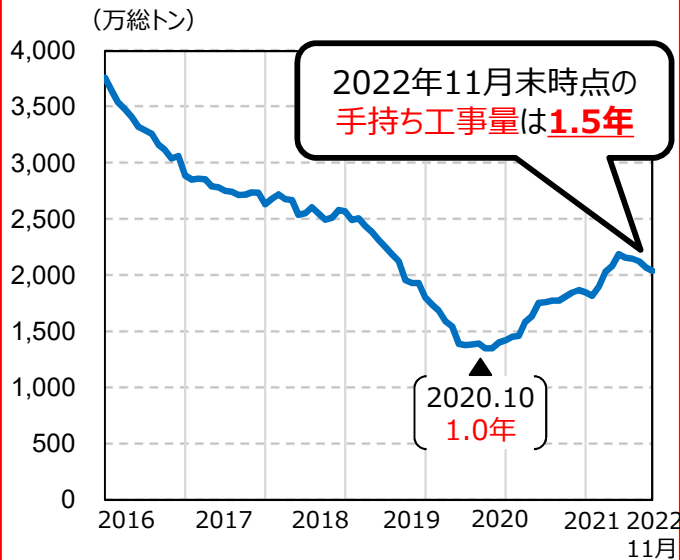
---



## 1. 我が国造船業の業況

- 厳しい国際競争下に、新型コロナが加わり、**一昨年**の我が国造船業の手持ち工事量は**危機的な状況**まで低下。
- 2021年春からコンテナ船、ばら積み船を中心に受注が増加し、**手持ち工事量も一定の回復**。

我が国の手持ち工事量の推移

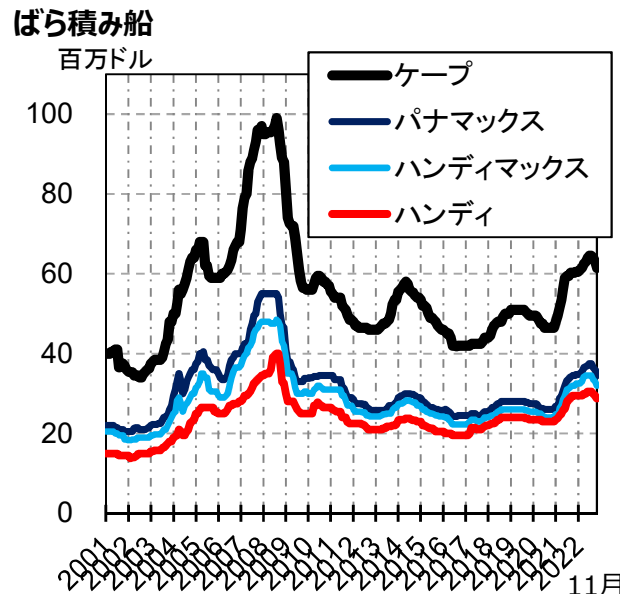


(出典) 日本船舶輸出組合

## 2. 市場の動向

- 自動車専用船等**LNG燃料船の導入が加速**。  
**39隻の国内建造が発表済**。  
※導入済の3隻を含む。  
※国内大手海運3社の公表資料による。
- 市場における**船価は一定の回復** (約2～3割の上昇)。  
※19年11月→22年11月

世界の新造船船価の推移

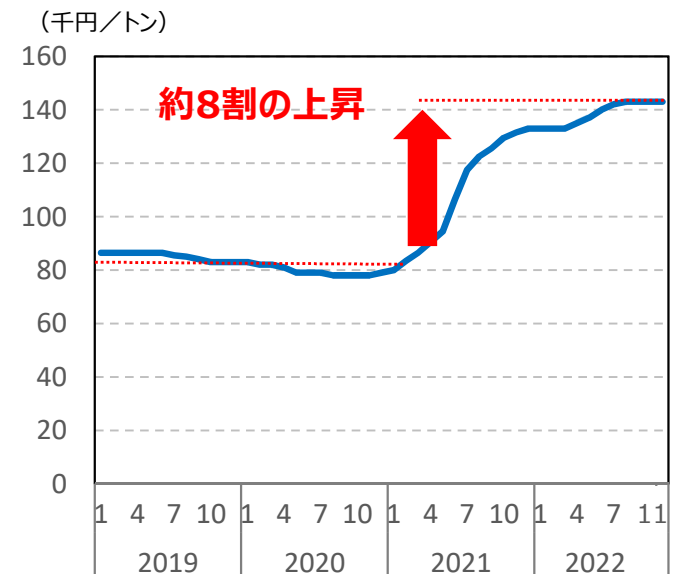


(出典) Clarkson

## 3. 外的要因 (材料費)

- 建造コストの2～3割を占める**鋼材の価格**は、2021年に**急騰し、足元で高止まり**。
- **過去受注した船の採算に大きな影響**。今後の受注に係る**採算見通しを立てにくい状況**。

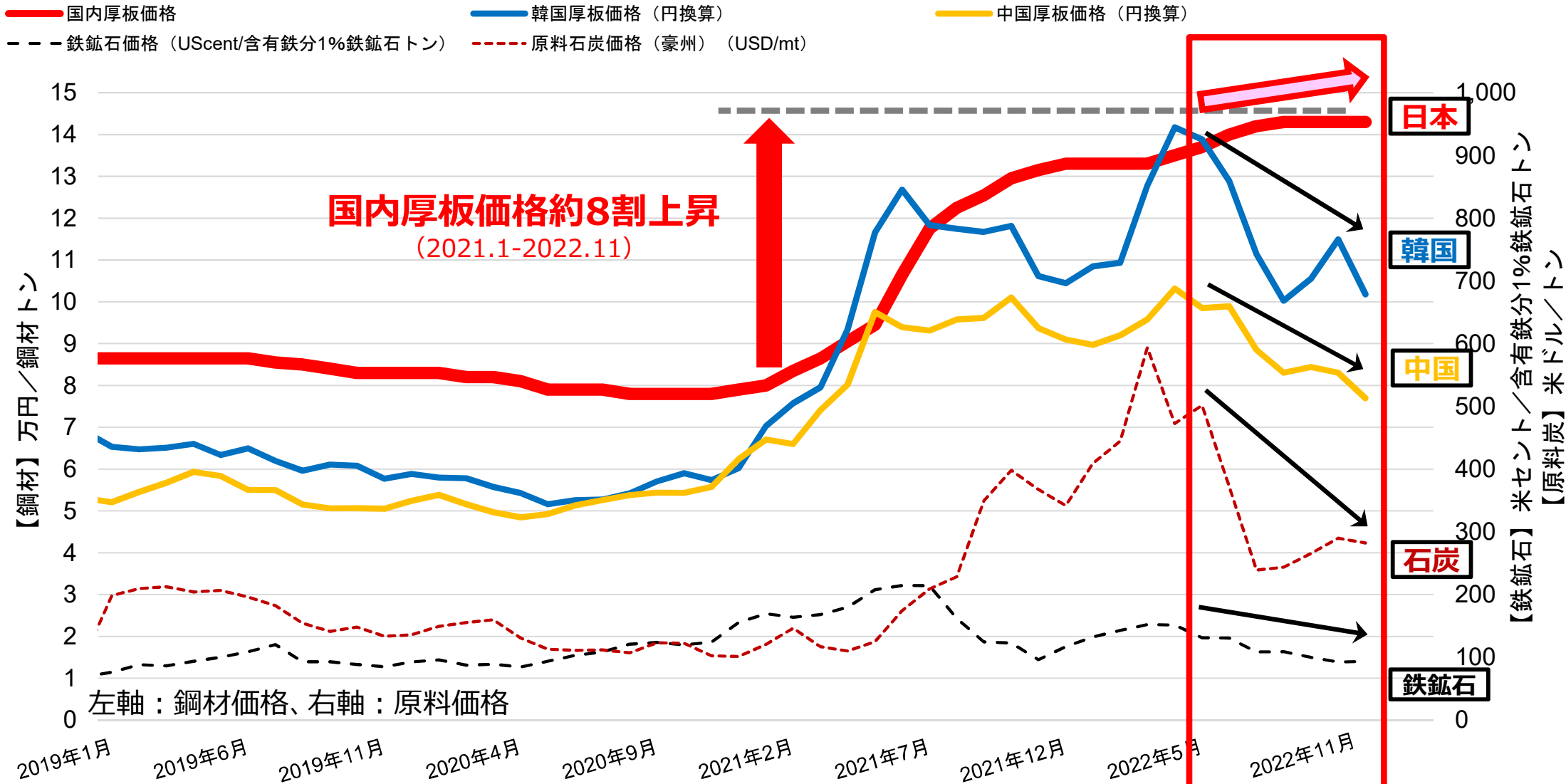
我が国の鋼材 (厚板) 価格の推移



(出典) 鉄鋼新聞

# 鋼材(厚板)・原料価格の推移

- 造船に用いられる鋼材（厚板）の市中価格は、2021年に入り急激に値上がりし、2022年11月現在で2021年1月から比較して約8割の高騰。
- 中国、韓国の鋼材価格は、鉄鉱石価格及び原料炭価格に概ね呼応して減少しているのに対し、日本は高止まり。



- リーマンショック前の船舶の大量発注、その後の経済情勢等の影響で、船舶供給は過剰な状態が続き、運賃市況をトレンドで見ると、近年は比較的低水準で推移。
- ばら積み貨物船、コンテナ船ともに新型コロナウイルス感染症拡大後に上昇したが、直近では下落傾向。
- 海運市況は、経済情勢、船腹需給等の影響を受けやすいため、引き続き動向を注視する必要。

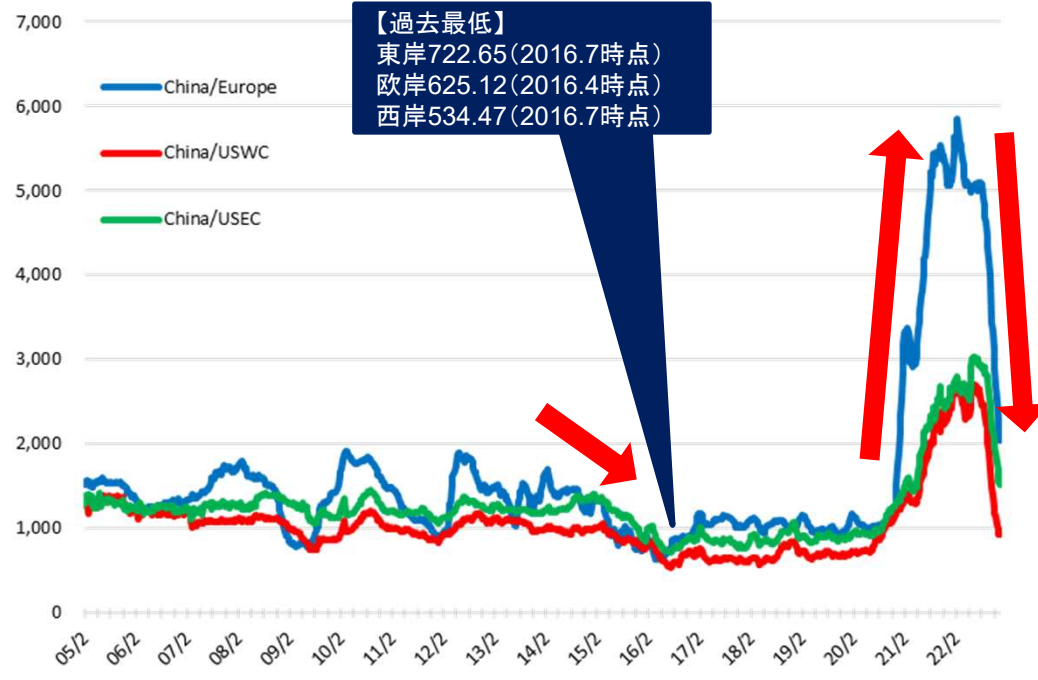
## 運賃市況の推移

＜ばら積み船の運賃指数(BDI)＞



BDI: 英国バルチック海運取引所が公表するばら積み船の運賃指数。  
1985年1月4日の値を1,000としている。

＜コンテナ船の運賃指数(CCFI)＞



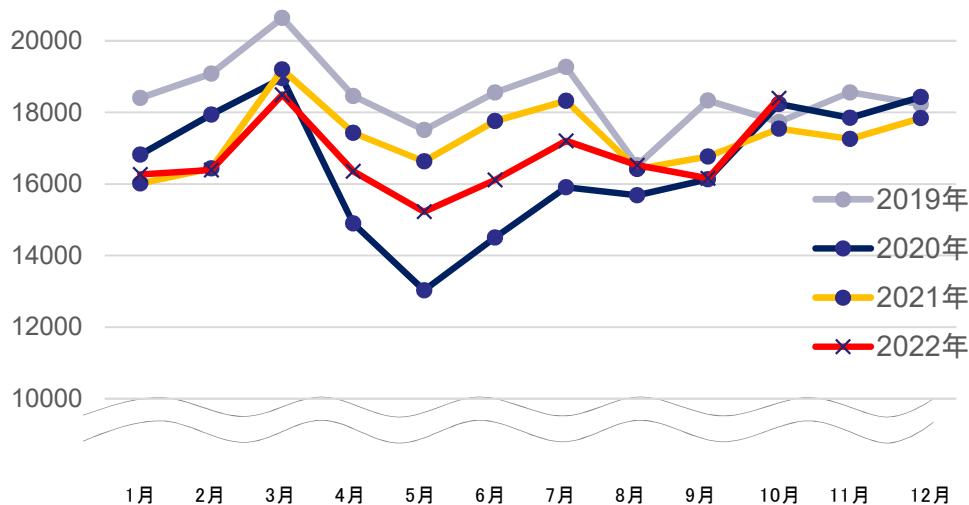
CCFI: 上海航運取引所が算出・公表する中国出しコンテナを対象とした運賃指数。  
1998年1月1日の値を1,000としている。

- **内航貨物船**は、2020年5月に取扱貨物量が前年同月の約75%にまで落ち込んだ。その後は少しずつ回復傾向が見られるものの、取扱貨物量はコロナ前の9割程度に留まっている。
- **内航旅客船**は、一度目の緊急事態宣言（2020年4月）発出後、観光船を運航する事業者を中心に運送収入が激減。感染症拡大の度に悪化と回復を繰り返した。2022年11月時点においては、回復傾向にあるものの、コロナ前の状況には届いていない。

## 内航貨物船

- 2021年1月から本年10月の取扱貨物量は、2019年同期9割程度に留まっている。

(千トン)

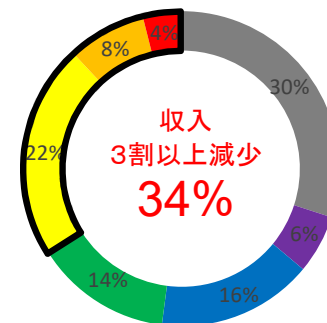


出典：日本内航海運組合総連合会「内航主要オペレーター輸送動向調査」より、海事局内航課作成。

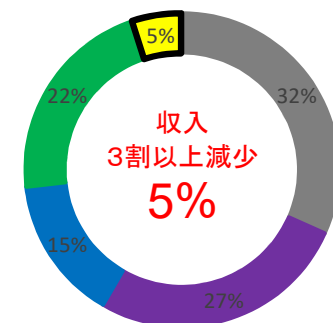
## 内航旅客船

- 観光船は、運送収入が30%以上減少した事業者が34%
- 観光船以外においては、運送収入が30%以上減少した事業者が5%となっている。 ※いずれも2022年11月時点

内航旅客船(観光船)の売上減少の割合



内航旅客船(観光船以外)の売上減少の割合



影響なし・増加  
 0%~10%減少  
 10%~20%減少  
 20%~30%減少  
 30%~50%減少  
 50%~70%減少  
 70%以上減少

※新型コロナウイルス感染拡大前の2019年11月と比較を行ったもの

※主に観光地に就航する船舶を「観光船」として海事局で分類

調査方法：内航海運(旅客)事業者97者(総事業者945者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング