

西日本の造船業 ～その現状と今後の展望～

[要 旨]

中国をはじめとする鉄鉱石や石炭、穀物の旺盛な輸送需要を背景に、世界の海運市況は活況を呈している。好調な海運市況は今後しばらく続くと見込まれ、造船業界にも新造船の発注増加、船価の上昇といった良い影響を与えている。2006年の世界の新造船受注量は9,960万総トンと過去最高を記録し、2006年末の手持工事量は建造能力の4年以上となる2億総トンを上回るなど、造船業界も未曾有の好況にある。かつて世界一の座にあった日本の造船業は、2006年には竣工量・手持工事量で韓国に次ぐ2位、新造船受注量では、国策として造船業を振興し、建造能力を拡大している中国に抜かれて、世界第3位となっている。

2006年度の全国の新造船竣工実績（総トンベース）を見ると、西日本は全国の8割強に達しており、うち瀬戸内地域だけで、全国の過半数を占めている。

アンケートやヒアリングを基に、西日本の造船所の業績を見ると、2005年度は4割強の造船所が赤字であったが、2006年度には黒字の造船所がかなり増加した。しかしながら、赤字もしくは収支トントンにとどまっている造船所も依然多く、また黒字の造船所でもさほど大きな利益はあがっておらず、まだ本格回復には至っていないのが実情のようだ。赤字の要因としては、大半の造船所が、「2003年前後に受注した船価の低い船の建造が収益の足を引っ張っている」と回答した。2007年度の見込みについては、ほとんどの造船所が黒字を予想しており、収益は急速に好転するとみられる。

なお、「現在の好況は2012年頃までは続く」とする声が多かった。中には「上海万博が開催される2010年まで」という慎重な意見がある一方で、「今後の中国の粗鋼生産量見込みからすれば、今後10年間は堅調に推移するだろう」という強気の意見もあり、強気と弱気の見方が錯綜している。

IRCでまとめた業界の課題は、「市況低迷への備え」「国際競争力の強化」「建造能力の向上」「連携強化」「変化する国際ルールへの対応」「原材料価格高騰への対応」「将来を見据えた研究開発への投資促進」に加え、造船基盤を支える技能工の確保と技能伝承や設計技術者の確保などの「人材確保と技能伝承」である。

国際競争力強化のためには、各造船所がそれぞれの持つ「強み」「弱み」を十分認識した上で、開発に取り組む船種や目指すべき建造体制などの「建造戦略」を明確にすることが必要である。その方向性として、高級品を幅広く扱う「百貨店型」、汎用商品を手頃な価格で数多く揃える「スーパー型」、商品を絞り込み大量生産することで割安感を前面に出す「ロードサイ

ド専門店型」、そして特定顧客のニーズにきめ細かく対応する「ブティック型」の 4 パターンを示した。そのほか、海運業者や船用業者、大学、行政などとの連携を強化し、新船型や標準船を他国に先駆けて開発していくことが求められている。

また、若い優秀な人材の確保に向けて、業界を挙げて魅力ある職場づくりを進めるとともに、行政も外国人研修生・実習生制度の見直しを検討していく必要があると考える。

以上