

内航船舶建造に関する実態調査報告書

(第2回船舶建造に関するアンケート調査結果について)

平成21年6月

日本内航海運組合総連合会

基本政策推進小委員会

船舶建造促進W・G

1) 調査目的

船舶建造に係る実態調査につきましては、平成 20 年 7 月に中間報告を取り纏め、理事会に報告しておりますが、直後のリーマンショック以来内航海運業界を取り巻く状況は一変し、輸送量の激減から、さきの中間報告の建造計画にも大きく影響するものと推察されることから改めてオペレーターに対する「第 2 回船舶建造に関するアンケート調査」を実施いたしました。

2) 調査内容

- ①H21.4.1 現在での支配船腹数及び船種
- ②H21～25 年度（5 カ年）の各年の建造計画
- ③前回のアンケート調査から計画変更した部分の内容及び理由
- ④鉄道運輸機構の共有船舶建造に係る金利相当分の軽減措置の施策について
- ⑤代替建造促進に関する自由意見

3) 調査概要

- ①アンケート実施期間：平成 21 年 4 月 6 日～4 月 20 日
- ②対象事業者（隻数）：オペレーター 214 事業者（2,218 隻）
- ③回答事業者：111 事業者
- ④有効回答事業者数及び船舶数：108 事業者（1,820 隻）
有効回答率：50%（船舶数に於ける補足率 82%）

4) 調査結果

（調査結果概要）

船舶の代替建造について、調査を始めた平成 19 年末の時点においては、景気の好況感及び船舶の老齢化から、代替建造の機運が高まり、国内造船所の船台、主機関及び関連機材等の不足が仄聞される中、オペレーターの代替建造計画、内航船造船所の受注計画及び主機関の製造計画等について、調査を実施いたしました。

建造計画調査の分析結果から 5 年間の代替建造量は平均各年約 100 隻程度であると予測いたしました。そして「現時点における内航船建造需給は、タイトであるが、代替建造自体が船主サイドの意向に反して円滑に進んでいないと言うまでの状況にはなっていないと判断される」との結果を得ました。

しかしながら、昨年秋のリーマンショック以降、内航海運業界も急激な輸送量の減少から、未曾有の不況に巻き込まれました。こうした状況の中、オペレーターの建造計画も多くの変更があるのではないかと見られることから、

代替建造計画について、改めて第2回目のアンケート調査を実施し、現状把握に努めることといたしました。

調査結果の詳細は、以下に記しておりますが、代替建造計画は、向こう1～2年は、86隻、61隻と第1回目調査結果から30～40%の減少で推移するとの分析結果が出ておりますが、3年目の平成23年度以降の建造隻数については、現在の経済環境から、オペレータにとって代替建造の必要性は認識していても、中・長期の具体的な建造計画を立てられる状況にはないと思料されます。従って、平成23年以降の建造隻数については、今後の荷動きと船腹需給見通し及び建造コストの動向等、大きな不確定要素がある中で得られた回答の数値である点、十分お含み置きいただく必要があると思われま

また、鉄道・運輸機構の共有船建造方式に係る使用料減免（金利相当分3～5割）された場合の前倒し建造に関しては、一定の条件が付いておりますが、①十分に検討に値する8社、②検討の余地はある14社③建造計画に変更はない62社となっています。

平成21年4月に実施した今回の第2回アンケート調査結果と平成19年11月に実施した第1回アンケート調査（詳細は中間報告書参照）を比較結果は以下の通りとなりました。

1. 運航船腹隻数

船種/調査	第1回 (127社)	第2回 (108社)
一般貨物船	888	793
特殊貨物船	173	71
セメント船	111	99
一般タンカー	654	568
特殊タンカー	241	289
計	2,067	1,820

*第1回調査時及び第2回調査時の運航船舶数は、回答事業者の支配船舶数である。

2-① 今後5カ年（H21～H25年）の建造計画（竣工ベース）

（単位：隻）

船種/年		H20	H21	H22	H23	H24	H25	計
一般貨物船	第1回	29	38	31	27	33		158
	第2回		20	11	(9)	(5)	(2)	(47)
特殊貨物船	第1回	7	3	1	0	20		31
	第2回		1	2	(0)	(0)	(3)	(6)
セメント船	第1回	3	4	3	4	5		19
	第2回		4	5	(1)	(0)	(0)	(10)
一般タンカー	第1回	23	23	19	15	8		88
	第2回		20	11	(8)	(8)	(4)	(51)
特殊タンカー	第1回	6	8	6	5	0		25
	第2回		6	7	(2)	(2)	(4)	(21)
計	第1回	68	76	60	51	66		321
	第2回		51	36	(20)	(15)	(13)	(135)

*第1回調査においては平成25年は調査対象外であり、第2回調査においては平成20年は調査対象外である。

*（ ）を付した数値は、上記アンダーラインに記したとおり、大きな不確定要素がある中で得た数値である。

2-② 代替建造予測値の算出

(単位:隻)

	a.建造計画 隻数	b.回答運航 隻数	c.代替建造 率	d.運航隻数	e.建造予測 値(d×c)
第1回	321	2,067	15.5%	3,295	510
第2回	135	1,820	7.4%	3,090	229

* 第1回調査時及び第2回調査時の運航船舶数は、それぞれ日本海運集会所内
航船運航船舶データ平成17年および20年版による全事業者の運航船舶総
数(100G/T以上)である。

2-③ 年度別代替建造予測値の算出

(単位:隻)

	H21	H22	H23	H24	H25	計
建造計画	51	36	(20)	(15)	(13)	(135)
各年度建造率	37.7%	26.7%	(14.8%)	(11.2%)	(9.6%)	(100.0%)
代替予測値	86	61	(34)	(26)	(22)	(229)

注1:各年代替建造率は、各年の建造計画数を建造計画の総数で除して算出し
た。

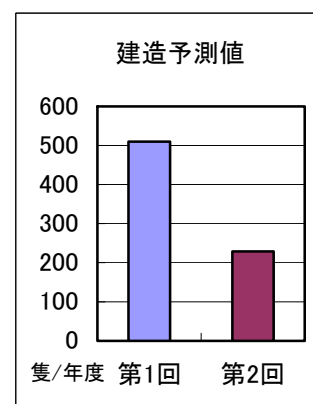
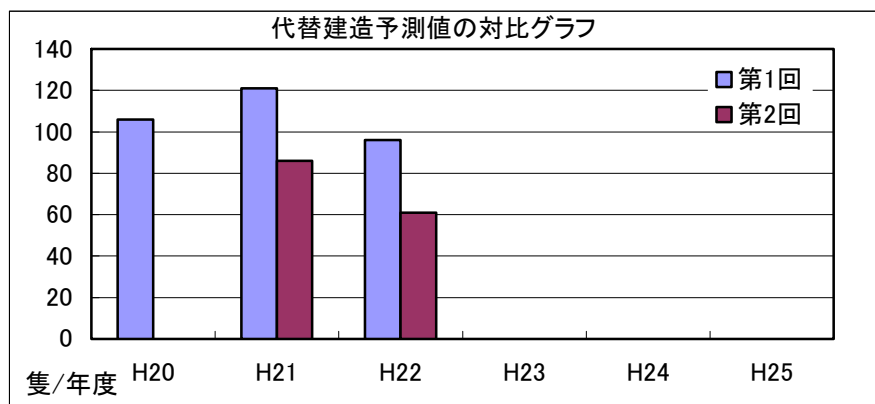
注2:代替予測値は、建造予測値に各年度建造率を乗じて算出した。

2-④ 代替建造予測値の対比

(単位:隻)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25
第1回	106	121	96	81	106	
第2回	(109)	86	61	(34)	(26)	(22)

()はH20年度竣工船実績(転用含む)



3. 建造計画変更内容および理由について

設問「前回のアンケート調査から計画を変更された場合は、その変更内容と理由をご記入下さい。」(9社)

1. 船主都合(リプレース時期は、船主判断)
2. 299G/T 一隻増 H21年度
3. 市況が読みづらく、船腹量と輸送量の検討が現時点では優先のため、建造計画を延ばす
4. 荷主の計画変更
5. 代替建造は、船質改善には必要であるが、当面凍結とする。輸送量の確保が不透明で更に用船料の下落が見込まれるため
6. 景気の悪化
7. 船価高騰、輸送数量の減少のため様子見で一年遅らせた
8. H21に一般貨一隻の建造計画があったが、船価高騰により先送り(時期未定)。
9. 船主からのリプレースの申し入れがあったため

4-1. 建造支援策の効果について

設問「船舶の代替建造を促進する一助とするため、内航総連合会は、ここ1～2年間のうちに代替建造を行う方に対する鉄道運輸機構の共有船建造方式における使用料減免を要望しています。支援策として仮に使用料中の金利相当分が3～5割軽減された場合、初年度の内に建造計画を前倒しをして建造する用意がありますか。以下に○を付して下さい。」

①十分検討に値する	8社(9.5%)
②検討の余地はある	14社(16.7%)
③建造計画に変更はない	62社(73.8%)
計	84社(100%)
無回答	24社
回答者合計	108社

4-2. 前倒しして建造するために必要な条件について

設問「②に○をつけられた方

・船舶の代替建造を前倒して実施するには、どのような条件が必要だと思いますか。ご意見をご記入ください。」(回答者数13社)

1. 納付金の減免等
2. 造船所のスケジュール調整
3. 金融機関の承諾
4. 現在の高騰した建造船価では、償却が困難であるため、価格が下がり落ち着くことが条件となる。

5. 検討中
6. 共有比率の軽減
7. 建造ドックの確保、市況荷物量の回復、海売価格の回復
8. オペ・荷主の長期保証の確保
9. 市況（用船料・適正船腹量）、建造船価の状況を踏まえ総合的に判断する。
10. 499GT 一般貨の代替建造の延期、景気低迷により状況を見て判断
11. 建造船価の下落
12. 海運市況の改善
13. 将来の経済動向、荷主の動き、船主経済の見極め

4-3. 建造計画を変更しない理由について

設問「③に○をつけられた方

- ・上記支援策が実施されても建造計画変更をお考えにならない理由をご記入下さい。」（回答者数39社）

1～18.

貨物量の激減により、現在の市況では、代替建造しても採算に合わない（18社）

19. 現有船舶に延命工事を実施し、5年間再使用（再契約）
20. 資金等全般的な問題
21. 竣工時期を荷主より指定されている
22. 資金手当済
23. 共有船方式を使った実績なし。船主も要望しない
24. 荷主の要請がはっきりせず、検討段階のため
25. 計画どおり進めているので、現存する予定はなし
26. リプレースのインターバルの問題
27. 引当貨物及び代替建造時期に変更がないため
28. ここ1～2年という限定付きであると、なお、代替建造は考えにくい。
29. 定期用船のため、建造は荷主次第
30. 建造船価が下がらぬ限り、金利の軽減だけでは建造できない。
31. 荷主の要望がない
32. 金利以外のコスト増が経営を圧迫する
33. 資金繰り関係。荷主の了承が得られるかどうか。
34. そのような経済環境にない
35. 石油需要の減少により
36. 一般貨物船： 建造船価高、景況の悪化により、代替は諦め買船へ方針変更の可能性有。
セメント船： 景気回復なければ減船の可能性有。
37. 提出書類が多く、準備に手間が掛かりすぎる
38. 建造船価が高いため、それに見合う用船料が得られない
39. 保証期間の問題

5. 設問「代替建造促進に関するご意見を自由にご記入下さい。」(回答者 15 社)
1. 安定・安全輸送のためには、新鋭・近代化船への建造は必要不可欠であり、船価高騰の中、船員の確保及び環境問題に対処するため、運賃等の増収と併せ、船舶コストの低減への努力が必須条件となる。
 2. 1) 電気推進船建造を推進するのであれば
 - ① NEDO手続きの簡略化をしてもらいたい
煩雑すぎる。中小造船所では手続きを嫌う。
 - ② 乗組員基準特例の早期設定
その場合、用船料も下げられるので、税制補助対応を検討してもらいたい。
 - 2) 電気推進船建造補助の継続
3. 輸送量が激減している現状では難しい
 4. 先行き不透明なこと。現実に下がる運賃・用船料のため、代替建造は考えづらい。
特に、鋼材価格の下落が鈍いためか、船価の下落も鈍い。
金利軽減より、代替建造を行う場合に、補助金を出す等、実質的に建造費用が下がるが、現状では促進させられると考える。
 5. 建造船価に見合う運賃収入があれば、代替建造は促進する。荷主への強いアピールを業界全体でお願いしたい。
 6. 新造船に見合う輸送量と運賃の確保
 7. 代替後の既存老朽船のスクラップ費用や外壳に不安を生ずる。
 8. 業界紙も含めて、先に行くほど鋼材が下がるという様な雰囲気（認識）では、具体的に商談（代替建造）は進まず、先ず、弱小造船所が経営困難に陥ると懸念する。
 9. 使用船の高額売却・運賃単価の上昇・積荷の増大を期待する。
 10. 景気回復待ち
 11. 船価高、物量減、運賃が上がらずでは代替自体が困難。とうてい金利負担分軽減で追いつくレベルではなく、租税措置や償却制度の見直し等、複合的な対策が必要ではないか
 12. 代替建造計画の前に荷主の動きが不透明であるため、安易に計画が立てられない（建造コストが運賃と合わない）また、安価な運賃に走る荷主の影響で逆モデル シフト即ち陸送で対応しようという昨今の荷主の動きには中・長期計画が見えてこない。
 13. 環境対策として電気推進船への代替を望むが、既存船に比べ船価が高く、また、補助金制度を利用しても、まだまだコスト競争力が低い。大型船（6000KL 積み型等）の電気推進船を！
 14. 急激な景気の落ち込み、又、将来の不透明性により船隊計画、代替建造は再考せざるを得ない
 15. H25年度以降には、建造希望は出てくるのではないか