

特別企画 : 国内造船業界の経営動向調査

2020 年度は約 6 割が減収、4 割強が減益に

～ 売上高合計は前年度比 3 % 減で 2 兆円を割り込む ～

はじめに

造船業界が苦境にあえいでいる。リーマン・ショック前における新造船の大量建造に加え、2013 年前後の需要回復を見込んだ投機的な新造船の建造により、現時点においても世界の船腹供給量は需要を上回る状況にある。一般社団法人日本造船工業会がまとめた『造船関係資料』によると、2020 年末における世界の新造船手持工事は 1 億 2099 万総トンと、2008 年（3 億 6807 万総トン）のおよそ 3 分の 1 にまで減少し、「造船不況」と呼ばれる状況に陥っている。この間、中国や韓国の造船業者との価格競争により船価も低迷。中小造船所では操業維持のための赤字受注を余儀なくされるケースも散見され、業界中堅・大手では再編や撤退の動きが活発化している。



2021 年を振り返ると、業界首位の今治造船(株) (愛媛県今治市) と業界 2 位のジャパンマリンユナイテッド(株) (JMU、横浜市西区) が資本業務提携。2 月に(株)新来島どつく (愛媛県今治市) の傘下にサノヤス造船(株)が加わり (同時に(株)新来島サノヤス造船へ商号変更)、6 月には JMU が舞鶴事業所における新造船事業から撤退するといった動きが見られている。

そこで、帝国データバンク大阪支社では、企業概要データベース「COSMOS 2」(約 147 万社収録) から鋼船製造(修繕を含む)を主業とする全国の企業 488 社(個人経営を含む)を抽出し、地域別に集計したほか、最近の業況などを分析した。今回が初めての調査となる。

調査結果 (要旨)

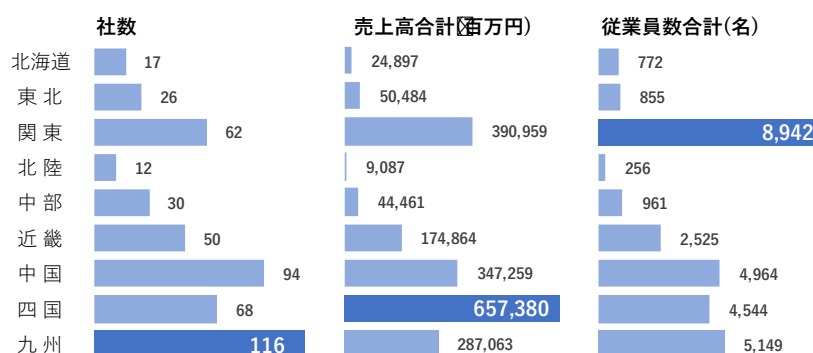
1. 2020 年度の売上高合計は 1 兆 9782 億 7400 万円で前年度比 3.0% 減
 - 「減収」企業の割合は 58.9%
2. 2020 年度の当期利益が「赤字」の割合は 27.9%、このうち約半数が 2 期連続赤字
 - 『利益が減った企業』の割合は 43.8% にのぼった
3. 地域別の社数は『九州』が 116 社 (構成比 24.4%) で最多、西日本が 328 社 (同 69.1%)
 - 売上高合計は『四国』が最多、従業員数合計は『関東』が最多
4. 倒産は 2000 年以降で 58 件発生、最大の倒産は昭和ナミレイ(株) (堺市西区、負債 374 億円)
 - 再建型倒産 (「民事再生法」「会社更生法」の合計) の割合が全体の約 3 分の 1 を占めた

1. 地域別の分布 ～社数は『九州』が最多、売上高合計は『四国』が最多～

抽出した488社のうち、2020年度（2020年4月期～2021年3月期）決算数値が判明した475社について、本社所在地別に集計したところ、社数は『九州』が116社（構成比24.4%）で最多となった。以下、『中国』が94社（同19.8%）、『関東』が62社（同13.1%）で続き、西日本（近畿以西）が全体の約7割を占めた。

売上高合計をみると、業界大手を擁する『四国』が6573億8000万円（構成比33.1%）でおよそ3分の1を占めて最多。『関東』が3909億5900万円（同19.7%）、『中国』が3472億5900万円（同17.5%）で続き、西日本が全体の73.8%を占めた。

造船業者の地域別分布



他方、従業員数合計は『関東』が8942名（構成比30.9%）で最多となり、『九州』が5149名（同17.8%）、『中国』が4964名（同17.1%）で続いた。西日本は全体の約6割にとどまった。

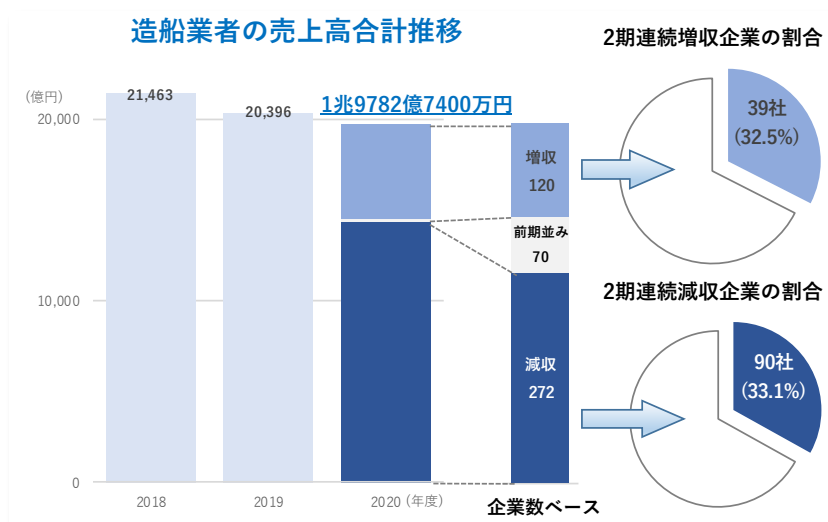
主な造船業者（地域別）

地域	TDB企業コード	商号	所在地	設立年月
北海道	983060857	函館どつく(株)	北海道函館市	1984年 11月
東北	110067580	北日本造船(株)	青森県八戸市	1969年 4月
	100314471	(株)ヤマニシ	宮城県石巻市	1920年 3月
関東	981366811	ジャパンマリンユナイテッド(株)	横浜市西区	1988年 6月
	478022898	三菱造船(株)	横浜市西区	2017年 9月
	426021688	三井E & S造船(株)	東京都中央区	2017年 5月
	981414507	住友重機械マリンエンジニアリング(株)	神奈川県横須賀市	2003年 4月
北陸	987515580	新潟造船(株)	新潟市中央区	1995年 6月
中部	420007396	(株)新来島豊橋造船	愛知県豊橋市	1936年 9月
	420045548	(株)三保造船所	静岡県清水区	1919年 5月
近畿	580006885	(株)名村造船所	大阪市西区	1931年 4月
	530009468	尾道造船(株)	神戸市中央区	1943年 3月
	530062877	金川造船(株)	神戸市兵庫区	1944年 5月
中国	022002342	常石造船(株)	広島県福山市	2011年 1月
	620128619	内海造船(株)	広島県尾道市	1944年 11月
	640110854	(株)新笠戸ドック	山口県下松市	1988年 2月
	066004994	(株)新来島サノヤス造船	岡山県倉敷市	2011年 10月
四国	740004264	今治造船(株)	愛媛県今治市	1943年 9月
	984656332	(株)新来島どつく	愛媛県今治市	1974年 4月
	620129699	岩城造船(株)	愛媛県越智郡上島町	1971年 5月
	855008647	多度津造船(株)	香川県仲多度郡多度津町	2013年 3月
九州	581167101	(株)大島造船所	長崎県西海市	1987年 12月
	800028818	福岡造船(株)	福岡市中央区	1947年 11月
	985212902	佐世保重工業(株)	長崎県佐世保市	1946年 10月
	543024096	(株)南日本造船	大分市	2018年 1月

2. 売上高の動向 ～2020年度は前期比3.0%減、約6割が減収～

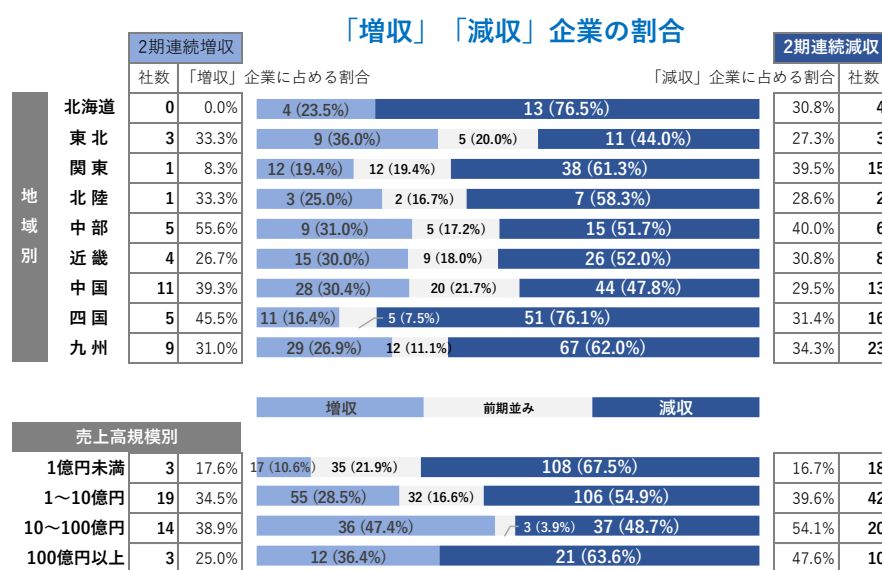
抽出した488社のうち、3期連続で売上高が半減した462社¹の売上高合計をみると、2020年度は1兆9782億7400万円と、前年度（2兆396億2200万円）に比べて3.0%減少した。減少傾向の推移となるなか、2兆円の大打撃を割り込んだ。

2020年度は「増収」企業が120社（構成比26.0%）と3割を下回ったのに対し、「減収」企業が272社（同58.9%）と約6割にのぼった。このうち、「2期連続減収」となったのは90社で全体の19.5%を占める。他方、「2期連続増収」となったのは39社（全体の8.4%）にとどまり、国内造船業者が厳しい受注環境に置かれていることが分かる。



2020年度の「増収」「減収」企業の割合を地域別にみると、「増収」の割合が最も高かったのは『東北』で36.0%だった。他方、「減収」の割合は『北海道』（76.5%）と『四国』（76.1%）の2地域が7割を上回った。なお、全体に占める「2期連続減収」の割合が最も高かったのは『関東』（24.2%）だった。

また、売上高規模別にみると、「増収」の割合が最も高かったのは「10～100億円未満」で47.4%だった。他方、「減収」の割合は「1億円未満」（67.5%）と「100億円以上」（63.6%）が6割を上回り、「10～100億円未満」（48.7%）では「2期連続減収」が半数を超えた。なお、全体に占める「2期連続減収」の割合が最も高かったのは「100億円以上」（30.3%）だった。



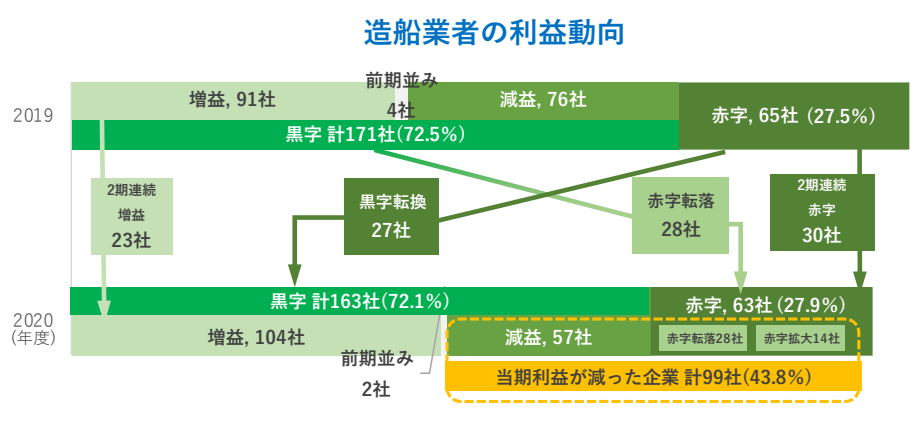
¹ 決算期変更などで前年度との単純比較が困難な企業を除く

3. 利益の動向 ～4割超の企業で利益が減少～

抽出した488社のうち、3期連続で当期利益が判明した企業（2019年度：236社、2020年度：226社）の収益状況を分析すると、2020年度は163社（構成比72.1%）が「黒字」となったものの、構成比は2019年度（72.5%）から0.4ポイント低下した。「黒字」企業のうち「増益」となったのは104社で全体の46.0%を占めた。「黒字転換」は27社だった。

他方、「赤字」となったのは63社（同27.9%）で、このうち「2期連続赤字」となったのは30社で、構成比は「赤字」企業の47.6%、全体の13.3%に達した。この30社のうち14社は赤字が拡大した。「赤字転落」は28社だった。

「減益」のほか、「赤字転落」「赤字拡大」を合わせた『利益が減った企業』は合計で99社にのぼり、全体の43.8%を占めた。



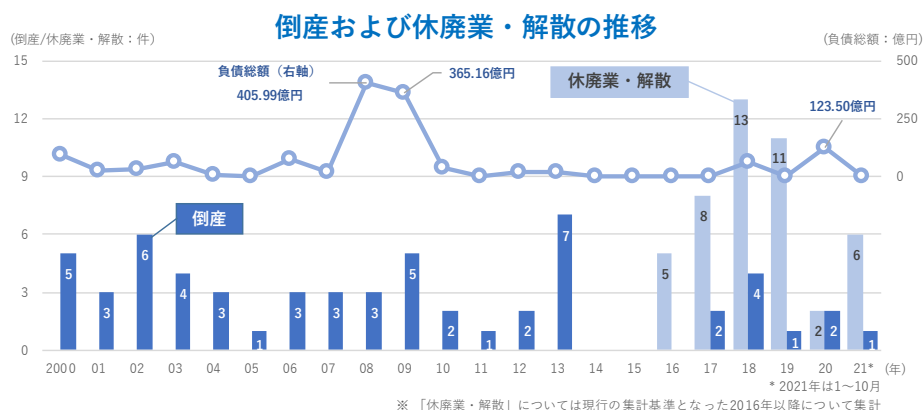
2020年度の利益を地域別にみると、「黒字」の割合が最も高かったのは『東北』で83.3%だった。他方、「赤字」の割合が最も高かったのは『北陸』で60.0%にのぼり、『四国』も40.0%に達した。なお、『利益が減った企業』の割合は『中部』（61.5%）が最も高かった。

また、売上高規模別にみると、「黒字」の割合が最も高かったのは「1～10億円未満」で79.2%だった。他方、「赤字」の割合が最も高かったのは「100億円以上」で半数にのぼり、「1億円未満」も4割を超えた。『利益が減った企業』の割合は売上高規模が大きくなるごとに上昇する傾向がみられた。

		「黒字」「赤字」企業の割合			利益が減った企業	
		黒字	減益	赤字	社数	構成比
地域別	北海道	6 (75.0%)	4 (50.0%)	2 (25.0%)	2 (25.0%)	4 50.0%
	東北	10 (83.3%)	9 (75.0%)	1 (8.3%)	2 (16.7%)	3 25.0%
	関東	23 (71.9%)	16 (50.0%)	7 (21.9%)	9 (28.1%)	16 50.0%
	北陸	2 (40.0%)	2 (40.0%)	3 (60.0%)	3 (60.0%)	3 60.0%
	中部	10 (76.9%)	5 (38.5%)	5 (38.5%)	3 (23.1%)	8 61.5%
	近畿	18 (75.0%)	9 (37.5%)	8 (33.3%)	6 (25.0%)	14 58.3%
	中国	35 (77.8%)	22 (48.9%)	13 (28.9%)	10 (22.2%)	23 51.1%
	四国	18 (60.0%)	13 (43.3%)	4 (13.3%)	12 (40.0%)	16 53.3%
売上高規模別	九州	41 (71.9%)	24 (42.1%)	17 (29.8%)	16 (28.1%)	33 57.9%
	1億円未満	16 (57.1%)	15 (53.6%)	1 (3.6%)	12 (42.9%)	13 46.4%
	1～10億円	80 (79.2%)	49 (48.5%)	30 (29.7%)	21 (20.8%)	51 50.5%
	10～100億円	53 (76.8%)	31 (44.9%)	22 (31.9%)	16 (23.2%)	38 55.1%
	100億円以上	14 (50.0%)	9 (32.1%)	4 (14.3%)	14 (50.0%)	18 64.3%

4. 「倒産」「休廃業・解散」の状況 ～再建型倒産が目立つ～

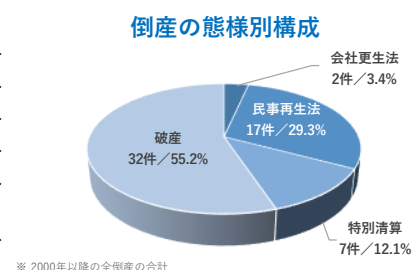
造船業における2000年以降の企業倒産（法的整理のみ、負債1000万円以上）の発生状況をみると、2021年10月末時点までに計58件が確認された。年別の件数は2013年が7件で最多となり、2008年以降の新造船受注急減のあおりを受けた形の倒産が多かった。



他方、2016年以降に確認された「休廃業・解散」については、2018年の13件が最多で、2019年も11件と2年連続で2桁を数えた。2020年は2件にとどまったものの、2021年は1～10月（10カ月間）で既に6件に達している。もっとも、「休廃業・解散」に至る造船業者は、修繕事業を主体とする小規模事業者が大半を占めている。

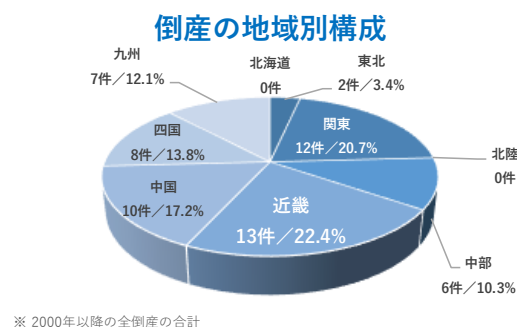
主な造船業者の倒産（負債50億円以上）

倒産年月	TDB 企業コード	商号	所在地	負債 (百万円)	従業員数	態様
2008年6月	570009140	昭和ナミレイ(株)	堺市西区	37,400	160	民事再生法
2009年4月	420268374	(株)カナサシ重工	静岡市清水区	20,120	143	会社更生法
2020年1月	100314471	(株)ヤマニシ	宮城県石巻市	12,300	141	会社更生法
2009年7月	710026538	(株)讃岐造船鉄工所	香川県三豊市	9,000	67	破産
2009年6月	620156266	(株)大西組造船所	広島県三原市	7,100	60	民事再生法 → 破産
2006年10月	730146462	大旺造機(株)	高知市	6,000	17	民事再生法
2018年7月	890003286	マーレ(株) (旧商号：南日本造船(株))	大分県臼杵市	6,000	0	特別清算



2000年以降の全倒産を態様別にみると、「破産」が32件（構成比55.2%）で最も多いものの、一般の倒産に比べて「民事再生法」（同29.3%）や「会社更生法」（同3.4%）という再建型倒産の割合が高いのが特徴だ。造船業は各地域の雇用面で重要な役割を担っており、スポンサーなどによる支援を受けて再生を果たすケースが多い。例えば、昭和ナミレイ(株)が所有していた因島工場（広島県尾道市）は、内海造船(株)（東証2部）が買収のうえ、従業員も再雇用された。清算型の「特別清算」においても、マーレ(株)のように別途設立した新会社に事業を承継させ、抜本的な事業再生を図るパターンも多く見られている。

また、地域別にみると『近畿』が13件（構成比22.4%）で最も多く、『関東』が12件（同20.7%）、『中国』が10件（同17.2%）で続いた。



都道府県別 RANKING

前段で地域別の分布を示したが、都道府県別にみると下表のとおり。社数は「広島県」が最多。県下には常石造船(株)(広島県福山市)や内海造船(株)(広島県尾道市)などの有力企業がある。2位の「長崎県」には(株)大島造船所(長崎県西海市)や佐世保重工業(株)(長崎県佐世保市)などが所在している。

売上高合計は「愛媛県」が最多。今治造船(株)や(株)新来島どつく(ともに愛媛県今治市)といった業界上位企業が所在している。

従業員数合計は「神奈川県」が最多。ジャパンマリンユナイテッド(株)や三菱造船(株)といった業界大手の本社が横浜市にある。

《社数》

1	広島県	57
2	長崎県	51
3	神奈川県	35
4	大分県	34
5	愛媛県	33

《売上高合計(百万円)》

1	愛媛県	589,172
2	神奈川県	329,455
3	広島県	255,962
4	長崎県	168,392
5	兵庫県	86,272

《従業員数合計(名)》

1	神奈川県	7,744
2	長崎県	3,590
3	愛媛県	3,582
4	広島県	3,347
5	大阪府	1,149

業界 TOPICS

海運・造船業界の潮流は
「ゼロ・エミッション」

2018年4月、国際海事機関(IMO)において国際海運分野のGHG(温室効果ガス)排出量を2050年までに半減(2008年比)、今世紀中にゼロにすることを目指す「GHG削減戦略」が採択された。

今後も世界経済の成長に伴う海上貿易の拡大で国際海運セクターにおけるGHG排出量が増加する見込みのなか、海運業者による①AI(人工知能)やビッグデータを活用した運航効率向上による削減のみならず、②船舶の省エネ技術導入による削減と、③次世代燃料の利活用による削減により、削減を実現していく計画。②と③を実現する新造船・改修技術の開発が今後の造船業界に課せられた使命だ。

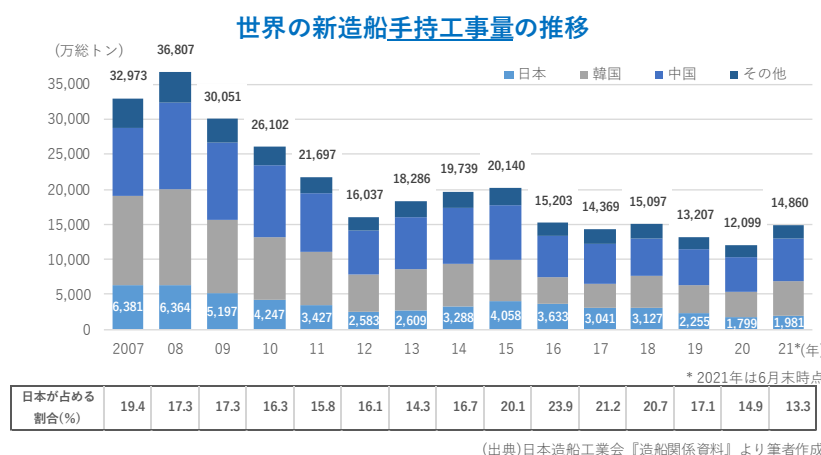
代替建造の需要が増加？

2021年6月にはIMOにおいて、世界の大型既存外航船に対する新たなCO₂排出規制である「既存船燃費性能規制(EEXI)・燃費実績(CII)格付け制度」に関する条約が全会一致で採択された。従来は新造船のみが対象となっていたCO₂排出規制が既存船にも適用され、燃費性能の劣る既存船にエンジン出力制限や省エネ改造といったペナルティを科することで、新造船への更新を促進する枠組みが2023年からスタートする。

現時点では、いわゆるゼロ・エミッション船として、CO₂を排出しない水素燃料船やアンモニア燃料船のほか、LNG(液化天然ガス)燃料と風力推進の技術を組み合わせた船、CO₂回収装置を搭載した船などが有望視されている。

まとめ・今後の見通し ～さらなる業界再編が進む可能性も～

冒頭にも触れた日本造船工業会の『造船関係資料』によると、2021年6月末時点における世界の新造船手持工事は1億4860万総トンと、2020年末時点（1億2099万総トン）から増加している。背景には船腹需給バランスの改善と、世界経済の回復に伴うコンテナ荷動きの活発化、LNG燃料船の発注増があり、久々の受注増加に湧いている。しかし、この増加した受注の多くを中韓両国の造船業者が獲得。日本国内の新造船手持工事は1981万総トンと、2020年末に比べて約1割しか増えていないのが実情で、相対的に日本の立ち位置は後退している。



本調査でも、造船業者の2020年度の売上高合計は前年度に比べて3.0%減少し、2兆円の大台を割り込んだことが分かった。「減収」企業が約6割にのぼり、その3分の1（全体の約2割）が2期連続で減収を余儀なくされていた。これが「造船不況」と言われる所以だ。

中韓造船業者との受注競争により採算が悪化し疲弊した中小造船業者は、足元の鋼材価格急騰で受注済み新造船の採算がさらに悪化。新造船事業から撤退して修繕事業に特化する中堅造船業者も出てきている。さらに、海運業界全体がゼロ・エミッションへと舵を切るなか、造船業者は次世代燃料船の開発・建造へのシフトが不可欠となり、産学が連携した技術開発にも取り組む必要が生じる。造船業者にはこれまで以上に強大な資本力が求められる状況になりつつあり、中小・中堅業者も巻き込んだ再編が一層進む可能性がある。

日本の造船業界は環境テクノロジーにおいて世界でもトップクラスの技術を有しており、潮流は追い風であると評される。次世代燃料船の開発・建造を進めるなかで国際競争力を有する“造船大国ニッポン”の復権を果たすためには、事業再編や環境対応技術開発を促進する補助金や低利融資を盛り込んだ現行の海事産業強化法による支援を含め、“官”からの機動的で柔軟な財政支援が重要となるだろう。

【内容に関する問い合わせ先】

株式会社帝国データバンク 大阪支社情報部 担当：三好暁久
TEL:06-6441-3100 E-mail: akihisa.miyoshi@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。
当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。