

地政学リスクに揺れる世界の造船業

—中国は競争力を維持できるか—



MITSUI & CO.
GLOBAL STRATEGIC
STUDIES INSTITUTE

三井物産戦略研究所
国際情報部中国・東アジア室
李菲

Summary

- 世界の造船業は2021年以降、新たな好況期に入っている。背景には、世界的な船舶の老朽化や低炭素船舶の需要増などの要因がある。
- 中国造船業の世界シェア（2024年）は、新規受注量（76%）、保有受注量（57%）、引渡し量（53%）ともに1位で、コスト、技術力、資金調達力の点で圧倒的優位を確立している。コスト競争力と品質を兼ね備えた中国は今後も高シェアを維持しつつ、汎用船から高付加価値船種へ力点を移していく。
- 米国は造船業の再生を図るが、10年単位の長期戦略と同盟国・友好国との連携が不可欠である。日本や韓国の関連企業にとって、中国との取引拡大・共同投資に加え、米国との事業機会も増えるだろう。

1. はじめに

本稿では、世界および中国の造船業の現状を俯瞰し、直近の地政学的動向を整理・分析した上で、造船業の今後を展望する。

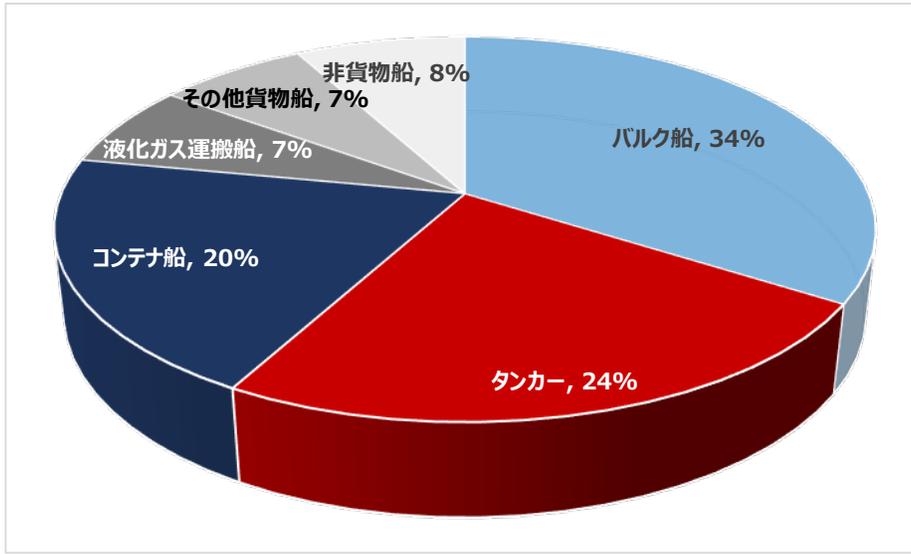
2. 転換点を迎える世界の造船業

2-1. 船舶産業チェーンの構造

船舶産業チェーンの中で造船は川中に位置し、川上の原材料供給・設備製造、川下の海運・物流産業の影響を受ける。

商船は用途別に貨物船、客船、調査船などに分類され、貨物船はさらにバルク船、タンカー、コンテナ船、液化ガス運搬船などに細分化される。このうちバルク船、タンカー、コンテナ船の3大船種が、2025年6月時点で世界海運能力の78%を占める（図表1）。

図表1：世界海運能力の船種別シェア（2025年6月時点）

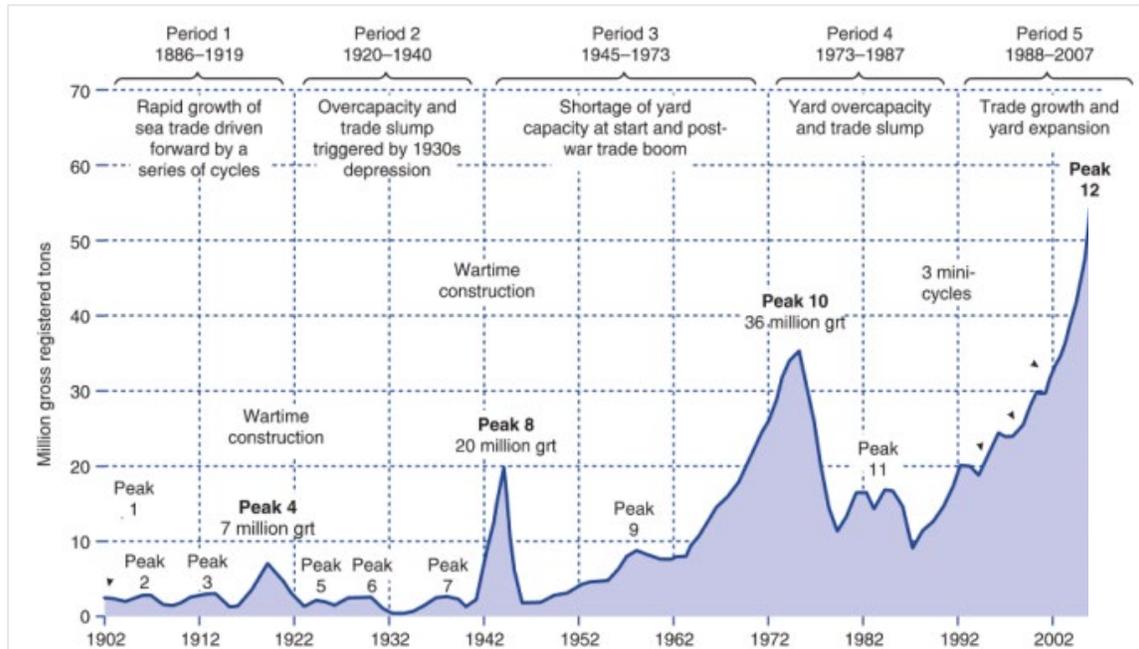


出所：Clarksonsから三井物産戦略研究所作成

2-2. 造船業のサイクルと現状

海事経済学の代表的文献「Maritime Economics」によれば、世界の造船業は1886～2007年に5つの大きなサイクルを経験した（図表2）。造船業は世界経済や海上輸送需要の変動と強く連動し、各サイクルでは総登録トン数（造船能力）がボトムからピークまで10倍以上も変動している。こうした波のなかで、コスト競争力、国家支援策、為替、サプライチェーンにおける生産能力など複数の要素が相互に作用し、主要な造船国が入れ替わってきた。

図表2：世界の造船業サイクル（1886～2007年）



出所：「Maritime Economics」第3版（2008年出版）

世界の造船業は2021年以降、新たな好況期に入っている。Clarksons新造船価格指数¹は2021年から2025年末までに約44%上昇し、新規受注も増勢が続く（図表3）。背景には、①世界的な船舶老朽化に伴う買い替え需要、②環境規制強化による低炭素船舶の需要増がある。特徴として、受注が急増する一方で供給能力不足から引渡し量は横ばいで、企業の利益率の上昇と業界再編の進展が見られる。

図表3：1996～2024年の世界造船業の新規受注量（載貨重量トン）



出所：Clarksonsから三井物産戦略研究所作成

3. 造船超大国となった中国

3-1. 概況

中国は1990年代以降、造船を戦略的基幹産業として発展させて現在は世界トップの造船大国となっている。2024年の世界シェアは新規受注量76%、保有受注量57%、引渡し量53%でいずれも1位だった。引渡し量合計は2位の韓国が26%、3位の日本が12%、米国はゼロに近い（図表4）。船種別でみると、韓国はLNG運搬船でまだ圧倒的なシェアを持っており、日本は良質なバルク船で世界的なブランドを確立している。

¹ Clarksons新造船価格指数：英国の海運調査企業・Clarksonsが算出・公表している、世界の造船価格の動向を示す指標。主要船種（コンテナ船、タンカー、バルク船など）の価格を総合している。

図表4：引渡し量（CGT）の国別シェア（2024年）

船種	中国 (%)	非中国(%)			
		合計	韓国	日本	米国
全体	53.4	46.6	26.3	12.0	0.0
コンテナ船	57.5	42.5	33.9	8.3	0.1
原油タンカー	51.1	48.9	33.1	14.1	0.0
製品油タンカー	63.5	36.5	23.0	2.7	0.0
バルク船	65.9	34.1	0.0	29.3	0.0
LNG運搬船（40k+cbm）	18.1	81.9	79.2	0.0	0.0
VLGC	44.7	55.3	43.1	0.0	0.0
自動車輸送（6k+ceu）	82.4	17.6	3.2	14.4	0.0

注：CGTは補正総トン数

出所：Clarksonsから三井物産戦略研究所作成

Clarksonsの分類によると、過去3年間の平均引渡し量が50万GT（総トン）以上の造船所を大型、10～50万GT未満を中型、10万GT未満を小型と定義される。2024年末時点で中国には大型造船所が5社、中型造船所が15社、小型造船所が172社存在する（図表5）。保有受注量を踏まえると、今後2～3年で福船集団、厦門象嶼集団、国机集団、常石集団（舟山）造船の4社が大型に昇格し、供給能力が一層強化される見込みである。

中国の造船能力が拡大するなか、川崎重工業の中国現地での建造協力や三井E&S造船、三井物産、揚子江船業3社の合弁会社設立、常石グループ中国子会社への揚子江船業の出資など、日中協力も広がっている。

図表5：中国の主要造船所

規模	所属	企業名	2021～2023年の年間引渡し量（万CGT）
大型造船所	国有（3社）	中国船舶集団 CSSC	480
		中遠海運集団 COSCO	150
		招商局工業集団 China Merchants Industry	100
	民間（2社）	揚子江船業 Yangzijiang Shipbuilding	150
		新世紀造船 New Century Shipbuilding	100
中型造船所	国有（7社）	福船集団 Fuzhou Shipbuilding	50
		厦門象嶼集団 Xiamen Xiangyu	40
		国机集団 Sinomach	30
		蓬萊中柏京魯船業 Penglai Zhongbai Jinglu Shipping Industry	20
		黄海造船 Huanghai Shipbuilding	15
		蕪湖造船廠 Wuhu Shipyard	10
		中集集団 CIMC	5
		民間（8社）	常石集団（舟山）造船 Tsuneishi Zhoushan Shipbuilding
	江蘇韓通集団 Jiangsu Hantong		20
	江蘇新長江集団 Jiangsu Xinchangjiang		15
	東紅集団 Donghong		10
	浙江新洲造船 Zhejiang Xinzhou Shipbuilding		5
	江門市南洋船舶 Jiangmen Nanyang Shipbuilding		5
	浙江合興船業 Zhejiang Hexing Shipyard		5
	泰州口岸船舶 Taizhou Kouan Shipbuilding	5	
小型造船所	国有	15社	
	民間	157社	

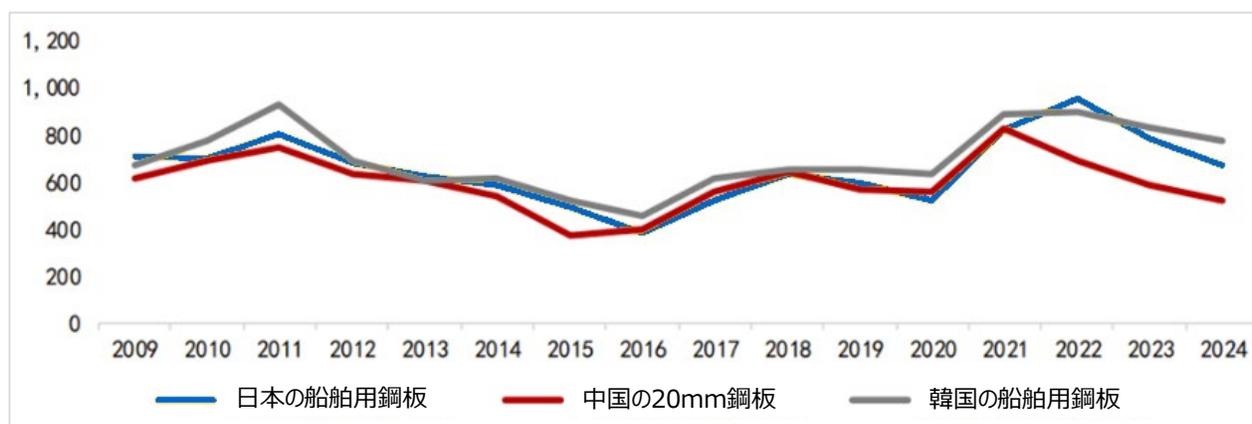
出所：Clarksonsから三井物産戦略研究所作成

3-2. 競争力の源泉

中国造船業の競争力は主にコスト、技術力、資金調達力の3要素に集約される。

- ① コスト：原材料、設備、労働力で構成され、原材料のうち鋼材が約7割を占める。中国、韓国、日本の船舶用鋼板価格（2024年末）を比較すると、中国は日本より15%、韓国より34%安い（図表6）。また、労働者の多さと人件費の低さでも韓国や日本に対して優位に立つ。

図表6：船舶用鋼板価格の国別比較（ドル/トン）



注：2021年後半以降、中国では不動産市場の低迷と景気減速により鋼材供給は需要を上回り、鋼材価格は諸外国よりも大きく下落した。

出所：Clarksonsから三井物産戦略研究所作成

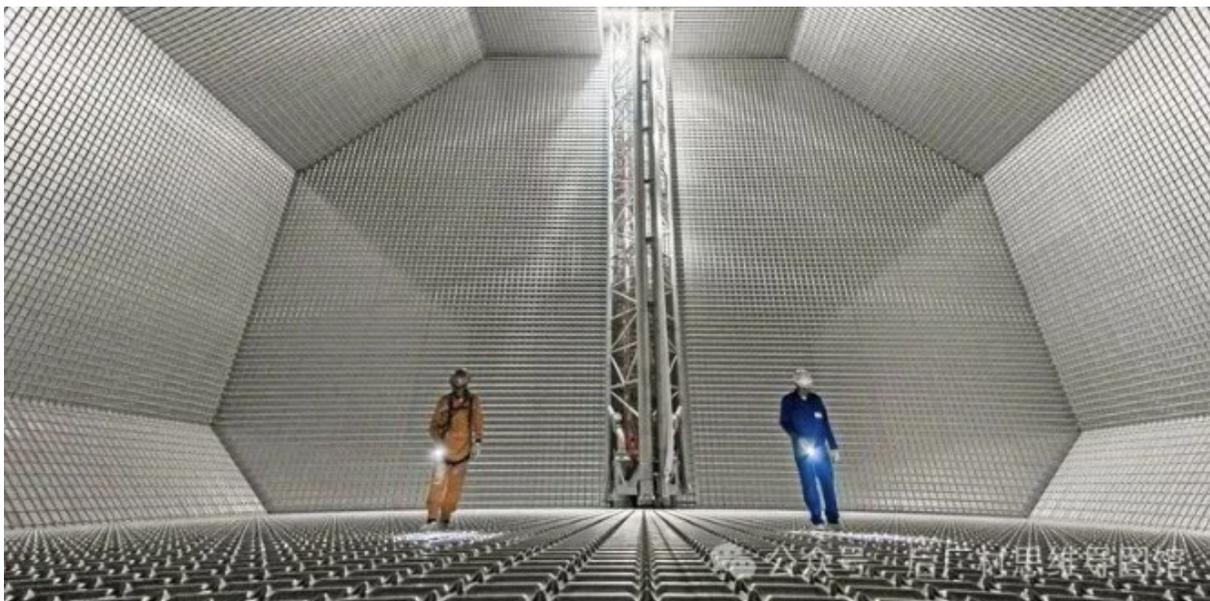
- ② 技術力：18種類の主要船種のうち、中国は14種類²で新規受注量が世界1位を占める。近年はコンテナ船、バルク船、原油タンカーで優位性を維持しつつ、高付加価値船種で技術的なブレークスルーも果たした。具体的には、LNG運搬船向けインバー材³、極低温再液化装置⁴などの技術を確立し、2023年に17.4万m³の大型LNG運搬船4隻と、世界最大級24,000TEUの超大型コンテナ船20隻を引渡した（図表7）。また2024年のアンモニア燃料船や水素燃料船など低炭素船舶の新規受注量における世界シェアは74.7%に達した。

² 14種類：コンテナ船、バルク船、原油タンカー、LNG運搬船、LPG運搬船、ケミカル運搬船、車両運搬船、冷凍コンテナ船、汎用貨物船、特殊貨物船、クルーズ船、オフショア支援船、タグボート、掘削船。

³ インバー材：鉄に約36%のニッケルを加えた低熱膨張合金で、熱膨張率が非常に小さいことを最大の特徴とする。この性質により、温度が変化しても寸法変化がほぼ起きない。

⁴ 極低温再液化装置：液化されたLNGは航海中に断熱しても外部からの入熱により、一部が気化する。気化したガスを放置するとタンクの圧力が上昇するリスクがある。極低温再液化装置はそのガスを再液化してタンクに戻す装置である。

図表7：宝山鋼鉄のインバー材



注：写真はインバー材で作られたLNG運搬船のメンブレンタンク

出所：<https://mp.weixin.qq.com/s/a-Q5CCKQBI2t8zp1cEKMjQ>（2026年1月最終閲覧）

- ③ 資金調達力：造船業は製造リードタイムが長く、資金繰りが競争力に直結する。中国政府は造船業に対して、政策性銀行による長期・低利融資、信用保証、保険支援、さらに次世代船舶を対象とした特別基金の創設など政策支援を提供している。こうした相対的に低い融資コストと手厚い政府支援は中国造船業に競争優位をもたらしている。

3-3. 米国陣営からの挑戦

2024年の中国の商船輸出は数量が前年比25.1%増、金額が同57.3%増を記録した。1隻当たりの輸出額は約747万ドルで、前年比で189万ドル上昇し、船種の高付加価値化の進展ぶりを示した。

第二次世界大戦期に世界最大の商船建造国だった米国は、戦後シェアが徐々に低下し、1980年代以降には、連邦補助金の停止や過度な国内産業保護⁵、さらに民間需要の減少が重なり、商船建造市場から事実上撤退した。一方、中国の造船業が近年に急速に成長し、米国はその台頭に対して強い警戒感を示している。商船分野における過度な中国依存は、造船・海運サプライチェーンの脆弱性を高める要因となっている。軍艦製造では米国はなお優位を保つが、商船建造能力の弱体化で造船業全体の規模が縮小し、人材や経験の蓄積が進んでこなかったことの負の影響が懸念されている。こうした状況を受け、2025年に発足した第2次トランプ政権は「海事行動計画（MAP）」⁶を発表した。短期的には中国建造船などへの入港料の導入、長期的には同盟国・友好国との協力で商船・軍艦双方の産業基盤の再構築を目指す（図表8）。

⁵ ジョーンズ法（1920年）：米国内の海運を米国建造・米国籍・米国人運航の船舶に限定する。結果的に、米国の造船所は国内市場しか相手にしていないため国際的競争力が低下し、技術革新も停滞した。

⁶ 海事行動計画（MAP）：[Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores America's Maritime Dominance - The White House](#)

図表8：海事分野における米中対抗措置

国	発表時期	内容	ステータス
米国	2025年4月17日	・コンテナ、港湾クレーン、シャーン・同部品の輸入に20～100%の関税	2025年11月10日から1年間停止
		・中国の船舶運業者・所有者の所有による船舶の入港に、船舶の純トン数に応じた追加料金を課す 50ドル/純トン数で開始し、毎年引き上げ	
		・中国製の船舶の入港に、船舶の純トン数orコンテナ数に応じた追加料金を課す（いずれが高い方） 18ドル/純トン数or120ドル/コンテナで開始し、毎年引き上げ	
		・外国製自動車運搬船の入港に、純トン数に応じた追加料金を課す 14ドル/純トン数	
		・LNGの海上輸出で、米国籍船、米国企業が運航し米国で建造される船舶の使用割合を設定 2028年4月～2029年4月を1%とし、毎年引き上げて2047年4月～15%を上限とする	
中国	2025年10月10日	・米国運業者・所有者の所有船舶、米国製の船舶の入港に、船舶の純トン数に応じた追加料金を課す 400元/純トン数（約56ドル）で開始し、毎年引き上げ	2025年11月10日から1年間停止
		・韓国造船企業の米国子会社への制裁を解除	

出所：米中政府発表から三井物産戦略研究所作成

日韓も中国に対抗するため、積極的な政策を打ち出している。日本は国土交通省が「造船業再生基金」を創立して2026年からの3年間でまず1,200億円を投入し、2035年までに商船建造量の倍増を目指す（2024年は約795万CGT）。韓国は2023年に「K-造船次世代先導戦略」⁷を発表し、2028年までに7,100億ウォン（約852億円）を投じ、大型LNG運搬船や低炭素船舶などの次世代船舶の世界シェアを当時の56%から80%に引き上げる方針を示している。

4. 展望

4-1. 世界

2025年は前述の米中対立と、IMO（国際海事機関）による海運業界ネットゼロ規制の承認⁸が市場に影響を与えた。多くの船主が発注に様子見姿勢を取り、1～9月の新規受注量は前年同期比46.9%減の3,264万CGTにとどまった。

ただし、今回の好況期の背景にある既存船舶の老朽化や低炭素船舶需要増などの要因は変わっていない。新規受注量の2025年の停滞は一時的なもので、2026年から2027年にかけては回復が見込まれる。

4-2. 中国

2025年10月の米中合意により、港湾使用料徴収などの米国の対中海事制裁は、1年間の停止期間に入っている。同制裁は、米国の造船業再生に直結するわけではなく、米国向け物流コスト上昇などのリスクがあるため、米国がこれを再発動する可能性は低い。仮に再発動された場合、米国航路向けの一部船種の受注に影響が出る可能性があるが、米国航路の海運量は世界全体の2割弱にとどまることから、中国の造船産業全体への打撃は限定的だと考えられる。コスト競争力と品質を兼ね備えた中国建造船に対する各国の船主の評価は揺るがず、中国は高いシェアを維持するだろう。

戦略面では、中国はバルク船、タンカー、コンテナ船の汎用船から、大型LNG運搬船や超大型原油タンカ

⁷ K-造船次世代先導戦略（K-Shipbuilding Strategy for Next-Generation Market Dominance）： [문서뷰어](#)

⁸ IMOネットゼロ規制：世界の海運業界に対して、GHG（温室効果ガス）排出制限とGHG価格設定を統合的に実施する規制である。具体的には、船舶のエネルギー使用における炭素強度を削減し、GHG排出削減を達成するための財政的インセンティブ提供を求める。

一、大型クルーズ船などの高付加価値船種や低炭素船舶の開発・建造に力点を移していく方針である。

4-3. 米日韓

米国は国家主導で造船業再生を図り、制度整備、人材育成、ドックの再構築を進めているが、高コスト、脆弱なサプライチェーン、労働力不足など課題が多く、再生には10年単位の長期戦略と地道な取り組みが不可欠である。また日本からの鉄鋼調達、韓国からの技術や人材の導入、欧州からの設備調達など、同盟国・友好国との連携強化も重要となる。

一方、日韓の造船企業が今後急速にシェアを取り戻す可能性も低い。米中対立リスクを嫌う船主からの「漁夫の利」的な受注はありうるが、そのリスクだけで中国の造船業が競争力を失うことはない。それぞれの強み——日本はケミカル運搬船などの特殊船舶の建造や、エンジンや推進装置、制御センサーなどの部品製造、韓国は大型LNG船や超大型原油タンカーなどの高付加価値船の建造——を活かしながら、中国企業との協業と競争が続いていくだろう。

5. 終わりに

環境対応や地政学リスクなど、造船業を取り巻く環境は大きく変化している。米国陣営の挑戦を受けながらも、中国は総合的な競争力により、2030年代にかけて安定した市場シェアを維持する見込みである。日本企業にとっては、地政学リスクに畏縮することなく、中国造船所への船舶の発注だけではなく、中国企業との現地生産協力や共同投資など、新たな機会を冷静に検討する姿勢が求められる。

同時に、米国が独力で造船業再生を進めるのが困難である中、同盟国であり、かつ高度な造船関連技術を持つ日本企業にとっては、米国への部品供給や米国内での高付加価値船舶の建造など事業機会も長期的に拡大していくだろう。

当レポートに掲載されているあらゆる内容は無断転載・複製を禁じます。当レポートは信頼できると思われる情報ソースから入手した情報・データに基づき作成していますが、当社はその正確性、完全性、信頼性等を保証するものではありません。当レポートは執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社および三井物産グループの統一した見解を示すものではありません。また、当レポートのご利用により、直接的あるいは間接的な不利益・損害が発生したとしても、当社および三井物産グループは一切責任を負いません。レポートに掲載された内容は予告なしに変更することがあります。