

欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2023年度

2024年3月

日本船舶輸出組合
ジャパン・シップ・センター
一般財団法人日本船舶技術研究協会

概要

本調査は、欧州造船業について、最近の傾向と今後の展開に焦点をあてつつ、それを概観するものである。第 1 部では、2023 年の世界海運市場について概観する。第 2 部では、世界造船業界の傾向を見る。第 3 部では、欧州造船業界を概観する。第 4 部では、それぞれの国に焦点をあてる。第 5 部では、欧州および世界の造船業界について、短期的な見通しを考察する。

世界的に、造船業界にとって前向きな流れが現れているにも関わらず、欧州造船所を巡る状況は 2023 年も相変わらず厳しいもので、商業船舶の新規受注量(187 隻、130 万 CGT で、CGT ベースでは 2009 年以来最低)、引き渡し量(198 隻、200 万 CGT で、少なくとも過去 25 年で最低)は共に歴史的に低い水準が続いた。世界的に見ると、(海運の市況が全般的に好調だったことが背景となって)昨年は造船に関して堅調な動きが見られ、新規受注は 1,979 隻、1 億 890 万 DWT、4210 万 CGT と、DWT ベースでは過去 10 年の平均に比べて 5%高い数字を記録した。主要な貨物船の複数部門、特に石油タンカー(ロシアを巡る貿易パターンの変化に伴い、より長距離の航路が用いられるようになるなどして、市場の好調が続いていることが背景にある)、コンテナ船(主要な運航事業者によるフリート刷新の動きがある)やガスタンカー(好調な市況が後押ししている)に関する新規受注が堅調だった一方で、欧州造船所が強みを発揮するよりニッチな部門(特にクルーズ船)での新規受注は低迷が続いた。全体から見ると、2023 年、欧州造船所が世界の新規受注量に占めたシェアは CGT ベースで 3%となり、クルーズ船の新規受注水準が過去最高を記録していた 2016-2019 年の 13%から大幅に低下した。

欧州造船所はここ数十年、極東造船所に市場シェアを奪われる中で、高価値で複雑な部門を専門としてきた。また一部の造船所は船舶修理への特化を進めてきた。2024 年初頭時点において、欧州造船所が CGT ベースで世界受注残に占める割合は 4%に過ぎないが、クルーズ船受注残ではこの数字は 96%に達している(近年、クルーズ船新規受注量は以前に比べ落ち込んでいるが、それでも欧州造船所の受注残のうち 50%超がクルーズ船で占められている)おり、この数字はフェリーで 42%、タグボートで 36%、浚渫船で 35%に達している。また、船舶修理の世界市場を見ると、2023 年の新規契約獲得に欧州造船所が占めた割合は約 33%となった(これに対し、中国は 37%を占める)。一方で欧州造船所は、ヨットや艦船建造といった「非商業船舶」部門の多くで活発な活動を続けている。2024 年初頭時点で、1,000GT 以上の商業船舶受注残を擁した欧州造船所は 89 カ所となった。この数は、2020 年初頭に 103 カ所、2008 年初頭には約 240 カ所に達していたが、近年減少傾向が続いている。

2023 年の欧州造船所による商業船舶の新規受注には、クルーズ船 7 隻(40 万 CGT)、オフショア船 28 隻(30 万 CGT)、タグボート 76 隻、一般貨物船 19 隻、旅客フェリー 19 隻が含まれる。特に、クルーズ船新規受注は 2023 年に低迷を続けた(欧州造船所は 2016-2019 年にかけて、年間平均で 32 隻を新規受注していた)。クルーズ船運航事業者が、完全な運航再開と、発注済み船舶

の無難な完成を優先させていることが背景にある。一方で、「非商業船舶」の新規受注は 200 隻超に達して商業船舶の新規受注を超えた。この中には艦船 68 隻、ヨット 50 隻超が含まれる。国別に見ると、イタリア、オランダ、トルコ、ノルウェー、スペインにおいて商業船舶の新規受注が多く、これらの国々だけで、2023 年の欧州における新規受注全体の約 90%を占めた。

新規受注の不調により、欧州造船所にとっては全体的に苦しい一年となった一方で、より前向きな兆候や展開も数々現れた。クルーズ船部門においては、旅客者数がコロナ禍前の水準に戻り市況感が改善、短期的に、より多くの小型クルーズ船や、幾隻かの大型クルーズ船が発注される可能性も出てきた。多くの造船所が洋上風力発電部門から多くの契約を獲得し、また「グリーン」テクノロジーにおける専門性も一部の造船所を支えた。

今後の展開に目を向けると、多くの部門においてキャッシュフローの状況は良好であり、(現在の、紅海およびパナマ運河をめぐる不安に伴う「断絶による好影響」が後押しする)安定した需要があることに加え、フリートの老朽化やより強さを増す規制圧力に伴うフリートの刷新増加によって、2024 年の世界造船新規受注は極めて健全な水準を維持すると見られる。欧州造船所にとって、極東造船所との競争は課題であり続け、事業環境は厳しい状況が続くと見られる。一方で、専門性を必要とする部門(クルーズ船、艦船)からの新規受注が改善しつつあること、環境規制強化による圧力が高まって、「グリーン」テクノロジーや機器のレトロフィットの需要が高まっていることなどの要素は、欧州造船所に利益をもたらすだろう。

目次

概要

1. 2023 年の世界の海運市場	1
2. 2023 年の世界の造船市場	5
3. 2023 年の欧州造船市場	10
4. 欧州主要造船国の概況	
4.1. ドイツ	14
4.2. イタリア	18
4.3. フランス	22
4.4. オランダ	26
4.5. スペイン	30
4.6. ノルウェー	34
4.7. トルコ	38
4.8. ポーランド	42
4.9. クロアチア	46
4.10. ルーマニア	50
5. 世界および欧州造船業の短期見通し	54

1. 2023 年の世界の海運市場

需要

マクロ経済的な逆風と明確なリスクにも関わらず、2023 年は世界海上貿易にとってより前向きな一年となり、貿易量は前年比 3%増の 124 億トン記録、2022 年の 0.4%減から増加に転じた。ロシアによるウクライナ侵攻を背景に、貿易パターンが大きく変化したことが影響して、貿易量は、トンマイルベースでは 5%程度増加。中国における原材料需要が再び増加に転じたことも成長を牽引する主因の一つとなった。中国による海上輸送を通じた輸入量は 12%増加し、過去最高の 30 億トンに達した。一方で、そのほかの主要な高需要地域における輸入は、場所によって異なる様相を見せた。

海上ドライバルク貿易は 2022 年に低調だったが、2023 年には約 4%増と堅調な伸びを記録した。中国のドライバルク輸入量増加が特に好調だったことに助けられた。マイナーバルク貿易は、困難だった 2022 年から改善を見せたほか、石炭貿易も中国の輸入増を背景に増加を記録した。2024 年のドライバルク貿易は、中国による輸入量が 2023 年ほどのペースで成長することはないと見られるため、緩やかな増加に留まると予想される。石油貿易量は 2023 年、OPEC プラスによる減産がある程度原油貿易を圧迫したにも関わらず、トンベースで 3.1%増加しており、2024 年も、同程度の増加幅が見込まれる。一方トンマイルベースで見ると、石油貿易は 2023 年に 7.7%増と大幅な成長を記録した。これは、貿易にあたって用いられる航路が大きく変化したことによるもので、2024 年にも 4.3%増と堅実な増加が見込まれる。コンテナ貿易にとって 2023 年は全体的に低調な一年となった (TEU ベースでは、2022 年に 4%の減少を記録した後、ほぼ横ばいで推移した) が、2023 年末の貿易量は堅調であり、マクロ経済や消費者に対する逆風が落ち着く中で、2024 年は 3%超の成長に転じると見られる。紅海における最近の展開により、多くの事業者が同地域を避け、より長距離の航路を選んでいる中で、コンテナ貿易は 2024 年第 1 四半期に TEU マイルベースで大きな伸びを記録すると見られている。液化石油ガス (LPG)、LNG (液化天然ガス)、自動車貿易も、2023 年には順調な成長を記録した。

クラークソンの基本的予測によると、2024 年に世界海上貿易量は 2.1%増加する。トンマイルベースでは、貿易パターンの変化が固定され、スエズ、パナマ運河を避ける動きが複数部門において加速して約 2.7%の成長を記録すると見られる。しかし、不確定要素も残る。つまり、今後数年の世界経済の動きは不透明で、脆弱な部分の監視が必要である。

供給

世界におけるフリートの成長は、2023 年に相変わらず緩やかだったが、DWT ベースでの成長率は前年比で 3.3%増とやや拡大し (2022 年は 3.2%増)、2019 年 (4.1%増) 以来の数字を記録した。2023 年通年の引き渡し量は 5%増の 8,660 万 DWT となり、2020-2021 年とほぼ同様の水準となった。一方で、リサイクル用に売却された船舶量は 4%減の 1,080 万 DWT となり、2007 年以来で最低となった。

2023年の新規受注は堅調で、通年では1億800万DWTに達し、直近10年の平均よりも5%高く、前年比でも5%増を記録した。ただし、プロダクトミックスに変化があったため(特に、LNGタンカーとコンテナ船の数が減少した)、CGTベースでは前年比で減少した(前年比19%減の4,210万CGTで、直近10年の平均よりは2%高い)。

新規受注の傾向は部門によって異なり、タンカーに関しては2023年に3倍を超えて3,200万DWTに達した一方、コンテナ船新規受注は43%減の160万TEUに落ち込んだが、それでも堅調な水準を維持した。LNGタンカーの新規受注は、2022年の記録的水準から64%減少し、1,130万立方メートルとなった。ばら積み船の新規受注は12%増の4,020万DWT、自動車運搬船の新規受注は過去最高の67万7,000CEU(自動車等価単位)を記録した。今後の動きを見ると、フリート成長率(DWTベース)は2024、2025年にそれぞれ2.4%、1.9%へと減速すると見られる。主要な大型船部門の幾つかにおいて、受注残が非常に低水準であることが理由である(ばら積み船およびタンカーがフリートに占める割合は10%未満。この比率は、LNGタンカー/自動車運搬船/コンテナ船においてはより高い)。新たな環境規制は、より緩慢な速度での航海、省エネテクノロジー関連レトロフィット、船舶解体の増加を促し、結果としてより「アクティブ」な供給を妨げる可能性がある。

用船市場

2023年は、前年に続き、海運市場にとって好調な一年となり、クラークシーインデックス(ばら積み船、タンカー、コンテナ船、ガスタンカーの平均一日あたり運賃率)の通年平均は1日あたり2万3,629ドルとなり、直近10年の平均を33%上回った。ただし、前年比では37%減少した。減少は、コンテナ市場が、記録的な水準を達成した2021-2022年から通常に戻ったことが第一の理由である。コンテナ船用船料率は、2023年初頭は低調だったものの、第2四半期には幾らか上昇。しかし、年後半には供給圧力の加速に伴って低下を続け、年末には2020年10月以来の最低水準を記録した。コンテナ船運賃率も全般的に緩やかな低下を見せたが、年末には紅海での輸送途絶が発生して急上昇した。ばら積み船市場も前年に比べてより緩慢な一年となり、ほとんどの部門における収入は長期的な平均にまで戻ったが、ケープサイズ部門においては、第4四半期に季節的な要因で収入が押し上げられた。「エネルギー」海上輸送市場は、全般的に好調なパフォーマンスを見せた。タンカーの平均的な収入は2022年時点ですでに過去18年で最高を記録していたが、貿易パターンが変化してより長距離の航路が選ばれるようになったことを背景に、そこから更に上昇した。LNGタンカーの運賃率は、2022年の記録的水準からは低下したものの、堅調を維持した。一方、LPGタンカーの収入は2023年に新記録を更新した。自動車運搬船定期船用船料率は更に上昇し、記録的水準を更新した。

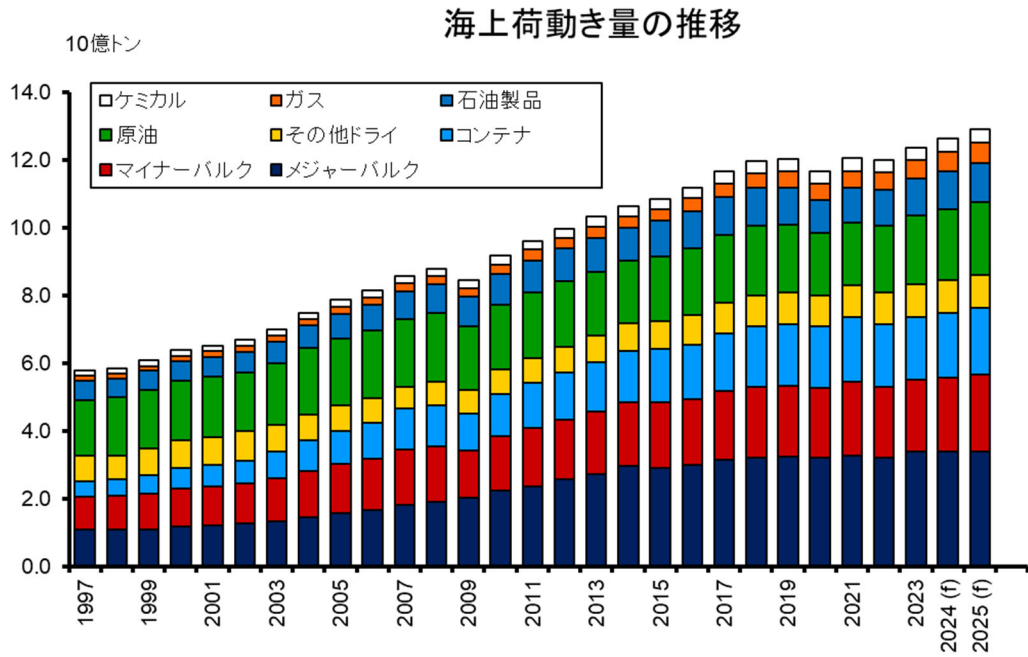
資産の市場・価格

中古船舶取引市場は2023年にも非常に活発な動きを見せ、合計では約2,200隻、合計1億3,000万DWTが売買の対象となった。これは、前年比DWTベースでやや減少しているものの、記録上では3番目に高い数字である(2021、22年が過去最高)。ばら積み船の売却量は15%増の5,500万DWTで、記録上2位となった。他方タンカーの売却量は12%減少したが、長期的平均を

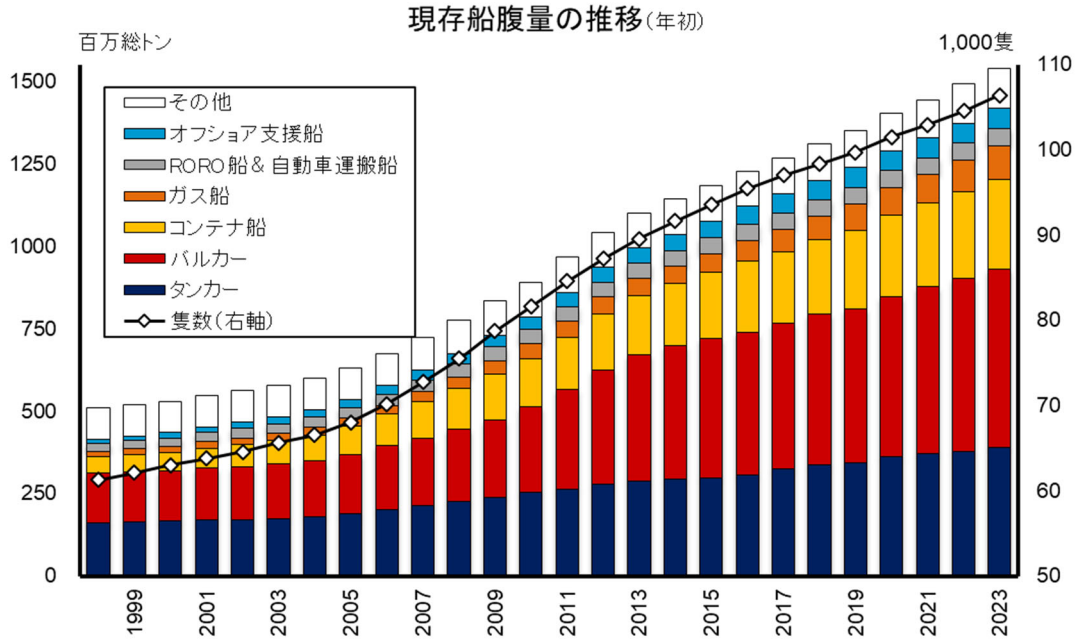
大きく上回る水準を維持した。コンテナ船の取引量は 19%増の約 80 万 TEU となったが、2021 年の並外れた水準である 160 万 TEU の半分にまで落ち込んだ。クラークソンの中古タンカー価格インデックスは更に 16%上昇して、過去 15 年での最高を記録した。一方、ばら積み船のインデックスは上下したものの、年末の水準は年初に比べて 11%上昇した。コンテナ船のインデックスは 12%低下した。

クラークソンの新造船価格インデックスは、2023 年末に 1 年前と比べて 10%上昇。また造船所が健全な受注残を擁する中で、2020 年末時点と比べて 42%の上昇を記録した。

図表 1.1



図表 1.2



2. 2023 年の世界の造船市場

2023 年は、造船の新規受注が堅調な動きを見せた。LPG タンカーや自動車運搬船の新規受注は記録的な水準に達したほか、タンカー部門での新規受注も、2022 年の低迷から大幅な改善を見せた。コンテナ船、LNG タンカー部門では、新規受注量こそ低下したものの、堅調な水準を保った。造船価格の高騰、造船所でのスロット数縮小、燃料の選択肢に関する不確実性、全般的なマクロ経済への懸念といったネガティブな要素にも関わらず、発注意欲は好調を維持している。引き渡し量は 2023 年に増加し、直近 10 年の平均水準を回復した一方、受注残は通年でやや増加した。他方、代替燃料の採用も増加し、現在の受注残のうち、CGT ベースで約 50%は代替燃料を用いることのできる船舶となっている。

受注

2023 年に新規受注は堅調な動きを見せ、合計 1,979 隻、1 億 890 万 DWT、4,210 万 CGT に達した。直近 10 年の平均と比べると、DWT ベースでは 5%、CGT ベースでは 2%高い数字となる。ただし、前年比の CGT ベースでは 19%減少した。造船価格の高騰(クラークソンの新造船価指標は、2023 年末に 1 年前に比べて 10%上昇し、2008 年末以来で最高を記録した)、造船所でのスロット数縮小(造船所の確保している受注残年数は現在 3.5 年に達している)、燃料の選択肢に関する不確実性、全般的なマクロ経済への懸念といった要素が、投資家の意欲に悪影響を与えたにも関わらず、複数の部門において新規受注は堅調な水準を維持した。

2023 年の新規受注は、タンカー部門での新規受注が大幅に増加(2017 年以来で最高)したこともあり、DWT ベースでは前年比で増加。一方、CGT ベースでは、CGT が大きい LNG タンカー、コンテナ船といった船舶の新規受注が減ったこともあり減少した。とはいえ、コンテナ船と LNG タンカーへの発注意欲は好調を維持しており、2023 年の新規受注容量を見ると、コンテナ船(189 隻、160 万 TEU)では 2015 年以来で 2021-2022 年に次ぐ水準を記録。LNG タンカー(66 隻、1,130 万立方メートル)でも、2021-2022 年、2018 年に次ぐ水準を記録した。プロダクトタンカーの新規受注は特に好調で、245 隻、166 万 DWT と、直近 10 年の平均から 112%高い数字を記録すると共に、2013 年以降では DWT ベースで過去最高を達成した。他方、LPG タンカー(108 隻、760 万立方メートル)、自動車運搬船(80 隻、70 万 CEU)の新規受注は 2023 年に新記録を更新。それぞれ、容量ベースで過去最高よりも 23%、17%高い数字となった。

主要造船国における新規受注量は、前年比、CGT ベースで軒並み減少したが、中国が造船新規受注量に占める割合は 59%に上昇し(2022 年は 50%)過去最高となった。中国は、タンカー、ばら積み船、自動車運搬船の新規受注量に関しても、容量ベースで 70%超のシェアを得た。他方、韓国のシェアは 24%に低下。日本は、11%と堅固な水準を維持した。

海運にとって不可欠な「燃料移行」は相変わらず重要な課題となっており、代替燃料を使用可能

な船舶が、新規受注量に占めた割合は CGT ベースで 45%に達した(LNG タンカーを除くと、38%で、過去最高に達した)。中でもコンテナ船では、2023 年の新規受注量(TEU ベース)の 83%が代替燃料使用可能となった。あらゆる船舶種においてメタノール燃料の採用が増加し(コンテナ船部門に牽引された)、2023 年に新規受注された、代替燃料を使用可能な船のうち 25%がメタノール燃料を使用可能なものとなっている。ただし、LNG 燃料が最も人気あるオプションである状況に変化はない(全体の 57%を占めた)。2023 年には初めて、アンモニア燃料を使用可能な複数隻の船舶の発注が確定した。他方、「燃料の選択可能性」も相変わらず課題となっており、一部の船主は、LNG、メタノール、アンモニア燃料の「使用準備ができています」船舶を発注。また新造船における省エネテクノロジーの採用も増加を続けている。

竣工

2023 年の竣工量は 2,420 隻、8,670 万 DWT、3,590 万 CGT に達し、前年比で DWT ベースでは 5%増、CGT ベースでは 9%増を記録した。中国の 2023 年引き渡し量は 1,780 万 CGT と、前年比で DWT ベース、CGT ベースで共に約 15%増を記録。世界造船量の 50%を占めた。一方、韓国の造船量は 910 万 CGT となり、コンテナ船の引き渡しが増加した一方、タンカーの引き渡しが前年よりも減少したことが影響し、前年比 CGT ベースでは 16%増加したが、DWT ベースでは 5%減少した。日本の造船量は 500 万 CGT と安定した水準を保った。欧州の造船量は、2023 年に 200 万 CGT となり、前年比で 28%減少した。特にクルーズ船の引き渡し量がほぼ半減した。

ばら積み船、タンカー、コンテナ船部門での 2022 年の竣工量は、前年とほぼ同じ水準となった。竣工量はそれぞれ、コンテナ船が 191 隻、530 万 CGT、タンカーが 350 隻、740 万 CGT、ばら積み船が 428 隻、760 万 CGT となった。LNG タンカーの竣工量は 250 万 CGT となり、2021 年の記録的水準から大幅に減少した。欧州造船所の竣工量(CGT ベース)の大半を占めるクルーズ船部門での世界竣工量は、前年比 23%増の 190 万 CGT となった。

コンテナ船引き渡し量(350 隻、220 万 TEU)は 2023 年に TEU ベースで新記録を更新し、2015 年の最高記録から 33%高い数字となった。一方、LPG タンカーの引き渡し量は 460 万立方メートルと、前年比で 66%増加。過去最高に近い数字を達成した。LNG タンカー、ばら積み船の引き渡し量は、それぞれ 570 万立方メートル、3 510 万 DWT となり、共に前年比で増加したものの、直近 10 年の平均を下回る状況が続いている。他方、タンカーの引き渡し量は 188 隻、1,430 万 DWT となり、DWT ベースでは前年比でほぼ半減、2001 年では最低水準に落ち込んだ。

受注残

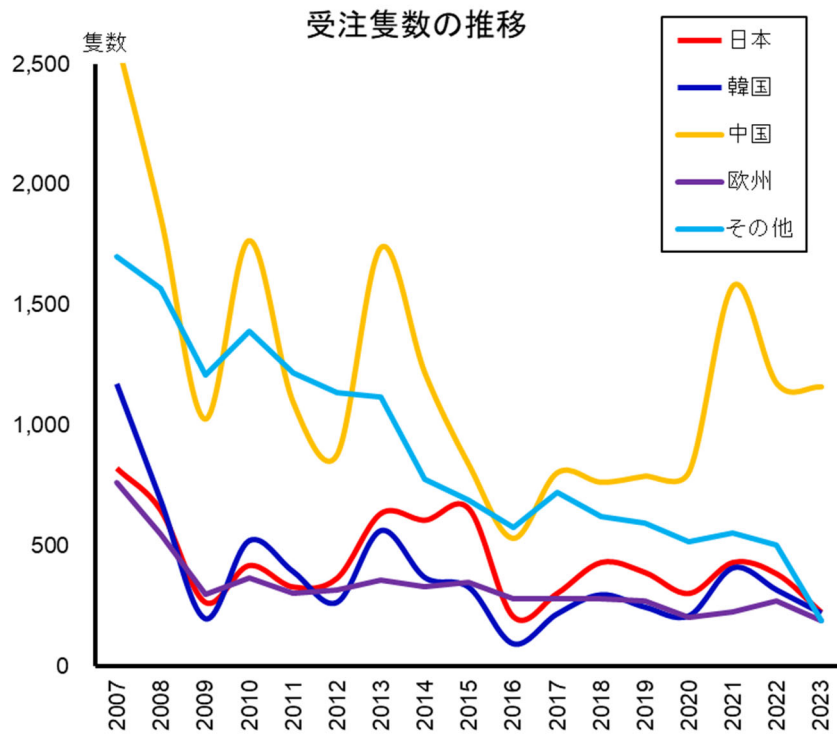
世界受注残は 2023 年を通じて増加し、2024 年初頭時点では、5,556 隻、2 億 6,850 万 DWT、1 億 2,630 万 CGT となり、CGT ベースでは 1 年前と比べて 3%増加した。受注残は、DWT ベースでフリート全体のわずか 12%と、全体では高いとはいえない水準で推移しているが、部門によってその水準は異なる。LNG タンカーの受注残はフリートの 52%に達しているが、この割合は、自動車運搬船では 36%、LPG タンカーでは 26%、コンテナ船では 25%、ばら積み船では 9%、タンカーでは

7%となっている。他方、代替燃料を使用可能な船舶の受注残は 1,513 隻、1 億 540 万 DWT、6,570 万 CGT となり、CGT ベースで前年比 15%増を記録。CGT ベースでは受注残全体の 52% (2023 年初頭時点での割合は 47%)を占める。

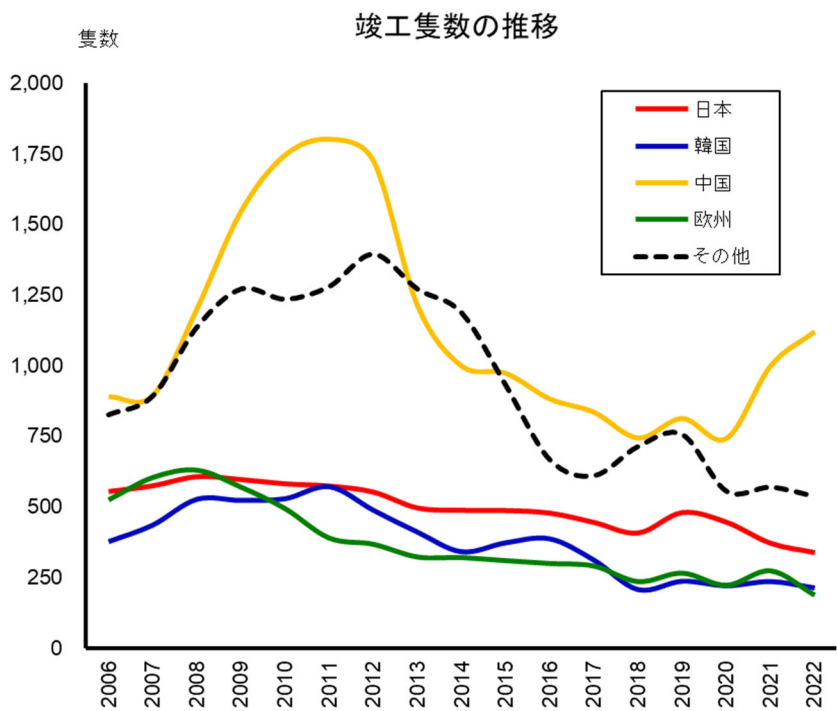
今後の見通し

燃料の選択に関する不確実性や、価格水準についての懸念は相変わらず残るものの、2024 年には新規受注量増加に向けた前向きな動きが見られる。すなわち、重要な部門においてキャッシュフローが好調であるほか(現在の紅海における危機的状況によって生まれる、更なる「断絶による好影響」にも支えられる)、フリートの老朽化、排出量規制の加速の中で、フリート刷新の需要が基調となっていることが、造船市場を支えると思われる。

図表 2.1



図表 2.2



図表 2.3 国(地域別)竣工量

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share
2016	7.2	19.2%	12.5	33.3%	12.1	32.4%	2.8	7.4%	2.8	7.6%	37.4	100%
2017	6.9	19.3%	10.6	29.6%	12.6	35.0%	2.6	7.2%	3.2	8.8%	35.9	100%
2018	7.7	23.1%	7.9	23.7%	12.0	36.1%	2.4	7.3%	3.3	9.8%	33.3	100%
2019	8.3	23.2%	9.6	26.8%	12.3	34.3%	2.9	8.1%	2.7	7.5%	35.7	100%
2020	6.3	20.5%	8.9	28.7%	11.6	37.6%	2.1	6.9%	1.9	6.2%	30.9	100%
2021	5.4	15.5%	10.6	30.1%	14.5	41.5%	2.6	7.5%	1.9	5.3%	35.0	100%
2022	5.0	15.1%	7.8	23.9%	15.5	47.3%	2.7	8.3%	1.8	5.4%	32.8	100%
2023	5.0	13.9%	9.1	25.4%	17.8	49.6%	2.0	5.5%	2.0	5.6%	35.9	100%
% 2016-23	-31%		-27%		47%		-29%		-29%		-4%	

図表 2.4 国(地域別)建造能力と稼働率

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.
2016	9.0	85.3%	14.8	85.4%	16.8	72.4%	3.1	91.6%	4.2	68%	47.9	80%
2017	8.9	78.3%	14.6	75.1%	16.7	75.5%	3.1	89.8%	4.0	80%	47.3	77%
2018	8.8	88.9%	13.1	63.2%	16.1	75.4%	3.1	79.5%	3.6	90%	44.8	76%
2019	8.8	94.5%	12.5	78.8%	15.8	77.6%	3.1	93.8%	3.3	82%	43.5	83%
2020	8.2	78.4%	12.1	75.3%	15.3	76.5%	3.1	69.0%	2.5	78%	41.2	76%
2021	7.7	72.3%	12.0	89.2%	16.9	86.4%	3.1	87.7%	2.4	78%	42.1	84%
2022	7.5	68.0%	11.5	70.9%	17.8	87.3%	3.1	88.9%	2.2	81%	42.1	79%
2023	7.5	66.7%	12.0	77.7%	18.5	96.7%	3.0	69.1%	2.2	93%	43.2	84%
% 2016-23	-17%		-19%		10%		-3%		-47%		-10%	

3. 2023 年の欧州造船市場

欧州造船所は、過去数十年極東との市場シェア争いで敗れて以降、特にクルーズ船部門のような、複雑で高価値な船舶の造船に特化することで活発な活動を維持しようとしてきた。2020 年初頭以来、欧州造船所は特に困難な状況に直面してきた。すなわち、クルーズ船部門での新造船意欲の減退、全般的なインフレ圧力、マクロ経済への懸念によって、欧州の新規受注量、造船量、受注残水準は歴史的最低水準に落ち込み、複数の造船所が大変な財務の困難に陥った。しかし、全般的に欧州造船所の状況が困難であるとはいえ、洋上風力発電部門関連での新規受注量の増加、「グリーン」テクノロジーにおける技術的専門性、複数の国々における国家補助と投資、非商業船舶部門（特に艦船とヨット）における健全な新規受注水準の維持、船舶修理・レトロフィット事業の成長が、多くの造船所の活動を後押ししてきた。

欧州造船所における新規受注量は、2023 年も歴史的最低水準にとどまった。欧州造船所が獲得した新規受注量は 191 隻、130 万 CGT で、CGT ベースでは前年比 11%減、2010 年代の平均年間新規受注量からは 65%低く、欧州造船所の新規受注量として記録上過去最低だった 2009 年をかるうじて超える数字となった。ドルベースでの新規受注額は 2023 年に 80 億ドル（前年比 65%増）となり、より前向きな動きをみせたが、これは、2023 年に少数の非常に専門的な船舶の新規受注があったことを反映するもので（わずか 4 隻の船舶が、推定契約総額の 42%を占めている）、投資総額は、2010 年代の平均に比べて 50%低い水準にとどまっている。

新規受注量が低調であるのは、クルーズ船部門での新規受注の不振が続いていることが主な原因である。2023 年に欧州造船所が獲得したクルーズ船の新規受注量は、7 隻、40 万 CGT、推定額 37 億ドルで、前年比 CGT ベースでは 9%増、ドルベースでは 69%増を記録したものの、2010 年代の平均に比べるとまだそれぞれ CGT ベースで 79%、ドルベースで 65%低い数字となっている。コロナ禍による完全休止によって多額の負債を負ったクルーズ船運航事業者はここ数年、既存フリートの運航再開と共に、発注済みの船舶の無難な完成を優先させており、新造船への意欲が限定的となっていることがこうした低迷の背景にある。

2020 年初頭からの新規受注ペース減速を反映して、欧州造船所の造船量は 2023 年に 202 隻、200 万 CGT と、少なくとも過去 25 年で最低水準に落ち込み、前年比では 26%減少した。特に、欧州造船所を牽引してきたクルーズ船引き渡し量が減速した（2023 年の引き渡し量は 15 隻、140 万 CGT で、前年比 28%減）。引き渡し量がやや新規受注を上回ったこともあり、欧州造船所の受注残は 2024 年初頭時点で 1 年前と比べて CGT ベースで 15%縮小し、700 隻、850 万 CGT、推定額 504 億ドルとなった。CGT ベースでは、世界受注残の 4%を占める。欧州造船所の受注残（CGT ベース）のうち、クルーズ船が過半数（58%）を占める状況は変わらない。オフショア船、フェリー（共に 7%）、タグボート（5%）のシェアは縮小した。受注残の縮小を反映して、1,000GT 超の船舶を建造中の造船所の数は、2024 年初頭時点で 89 カ所となり、2020 年初頭時点の 103 カ所、2008 年初頭時点の約 240 カ所から減少した。

新規受注、引き渡し量、受注残が共に低迷している一方で、欧州造船所にとって **2023** 年には前向きになれる要素もあった。急速に成長する洋上風力発電部門の新規受注は、欧州造船所の一部、特にノルウェー、ルーマニア、トルコの造船所を支えることとなった。**2023** 年に欧州造船所は、洋上風力発電部門に関連する船舶 **39** 隻を新規受注した(**2022** 年:**41** 隻、**2010** 年代の平均:**34** 隻)。特に建設サービス運航船(**CSOV**、**12** 隻)、ケーブル敷設船の新規受注が好調だった。欧州における洋上風力発電プロジェクトの一部では最近問題も発生しているが、「エネルギー移行」を背景に手堅い将来的成長が強く見込まれており、ハイスペックな洋上風力発電用船舶に対する新規受注数は高水準を維持している。

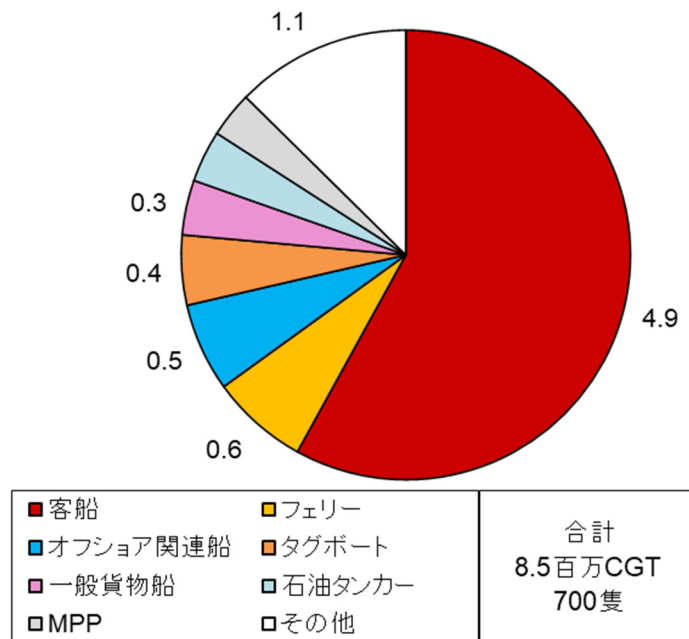
海運における「燃料移行」も欧州造船所にチャンスを与え続けている。**2023** 年に欧州造船所が新規受注した、代替燃料使用可能な船舶数は **52** 隻、**80** 万 CGT となり、CGT ベースでは新規受注量の **59%** を占めた(世界での割合は **46%**)。これは、欧州造船所の代替燃料使用可能な船舶建造における専門性を反映している。欧州の「アクティブ」な造船所のうち、約 **50%** がこうした船舶の建造実績がある、もしくはこうした船舶を建造中となっている(世界での割合は約 **30%**)。欧州造船所は **LNG** 燃料、メタノール燃料を使用可能な船舶の建造に取り組んでいる(それぞれ、**65** 隻、**17** 隻)ほか、バッテリーを搭載した船舶や水素燃料船も建造している(それぞれ、**104** 隻、**11** 隻で、世界受注残の **20%**、**89%** を占める)。

更に、欧州造船所は非商業船舶部門、特に艦船(国内向け、輸出向け含む)、そしてヨットや漁船建造において活発な活動を継続している。他方、欧州造船所、特にトルコ造船所は **2023** 年、多数の船舶修理およびレトロフィット事業に支えられた(欧州造船所による修理、レトロフィット事業の合計は、**2018** 年に比べて約 **30%** 増加した)。

2023 年、商業船舶、特にクルーズ船での新規受注減少が続いたほか、歴史的に低い水準の造船量や受注残の縮小といった要因により、全体的に欧州造船所にとっては厳しい状況が続いた。**2023** 年に破産を宣告した主要な欧州造船所はなく(この点では **2022** 年と対照的となった)、一部の主要な造船所では財務状況が改善したものの、多くの造船所は相変わらず経済的困難に苦しめられたと見られる。他方、洋上風力発電向けの新規受注や、船舶修理・レトロフィット事業の好調が、一部の欧州造船所により多くのチャンスをもたらすことになった。

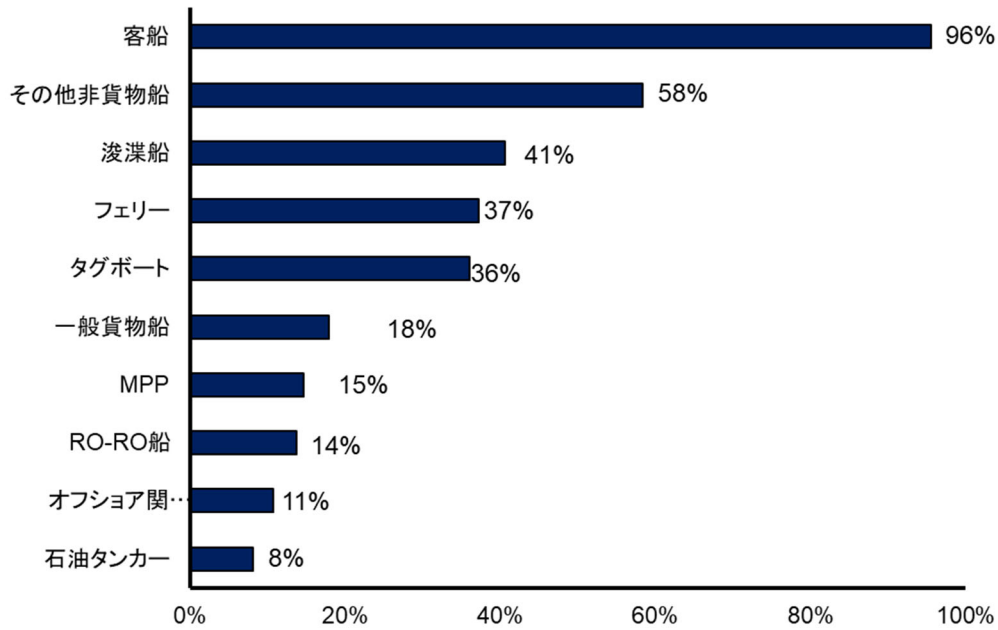
図表 3.1

欧州の受注残(百万CGT)

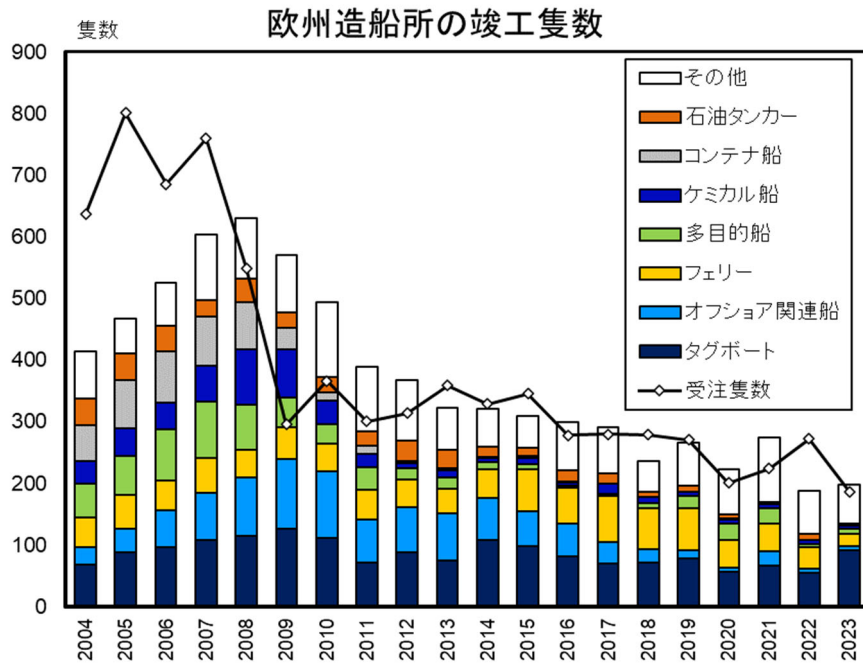


図表 3.2

受注残世界合計に対する欧州の割合(CG)



図表 3.3



図表 3.4 欧州上位造船国(竣工隻数・CGT)

建造国	2014-2018		2019-2023	
	No.	m. CGT	No.	m. CGT
イタリア	47	2.1	42	2.9
ドイツ	67	2.1	37	1.7
ノルウェー	131	1.1	109	0.9
トルコ	344	1.2	336	1.2
オランダ	264	1.1	264	0.8
ルーマニア	130	1.2	30	0.2
フランス	34	0.7	25	1.5
フィンランド	19	0.7	16	1.1
ロシア	95	0.5	101	0.9
スペイン	103	0.4	54	0.4
クロアチア	72	0.4	45	0.3
ポーランド	51	0.3	27	0.1
ギリシャ	50	0.1	20	0.0
ウクライナ	11	0.0	11	0.0
ポルトガル	2	0.0	6	0.1
その他9か国	38	0.1	26	0.1
合計	1,458	12.2	1,149	12.3

4. 欧州主要造船国の概況

4.1. ドイツ

ドイツ造船業界は圧力下に置かれ続けており、**2023**年のドイツ造船所は商業船舶の新規受注がゼロとなった。これは、クルーズ船部門が未だ新型コロナ禍からの回復期にあり、(一部の造船所が力点を置いている)クルーズ船新造船市場の動向が鈍いことが主な理由である。従って、商業船舶の受注残はわずか**28**隻にとどまり、過去**25**年で最低水準となっている。アジア造船所との価格競争では勝算が薄いことから、ドイツの受注残は特化が進み、代替燃料が利用可能で省エネ技術を備える船舶が多い。また、非商業船舶部門(特に艦船造船)は依然として造船業界の重要な活動にして収益源となっている。

2024年初頭時点で、100GT超の商業船舶を1隻以上受注残に抱える「アクティブ」なドイツ造船所の数は12カ所であり、合計受注残は**28**隻、**80**万CGTである。新規受注の減少に伴い、「アクティブ」なドイツ造船所の数は低迷しているが、2022年には**J. G. Hitzler**、**Peene-Werft Wolgast**、および**SET Schiffbau**が少なくとも4年ぶりに商業船舶の新規受注を獲得するなど、わずかに持ち直した。商業船舶の新規受注は、2022年が**10**隻だったのに対し、2023年は獲得に至らなかった。ドイツ造船所では一般的に「非商業船舶」部門に活動の軸足が置かれており、2024年初頭時点で非商業船舶の受注残は**80**隻で、その中にはヨット**25**隻と艦船**40**隻が含まれる。

ドイツ造船所は2023年に**10**隻、**30**万CGTを引き渡した。この量は、前年の**4**隻から増加し(CGTベースでは同程度)、数量ベースでは2019年以来で最大となった。2023年に引き渡された船舶のうち、**2**隻は**Meyer Werft**のクルーズ船で、乗客定員**5,374**人の「**Carnival Jubilee**」が**Carnival Cruise Line**に、乗客定員**728**人の「**Silver Nova**」が**Silversea Cruises**に引き渡された。両船舶共に代替燃料使用可能である。また、**FSG(Tennor)**は**4,007**レーンメーターのローロー船**1**隻を**Safeen Feeders**に引き渡し、**Ferus Smit Leer**は**1**万**2,500**DWTの**MMP2**隻を**Forestwave**に引き渡した。さらに、**Fr. Fassmer**、**Ostseestaal**、**Bolle**、**Tamsen Maritim GmbH**も船舶を引き渡した。

商業船舶部門で最大のドイツ造船所は**Meyer Werft**であり、船舶**5**隻、**50**万CGTを受注残に擁する。これらはすべてクルーズ船である。新型コロナ禍の悪影響に伴いクルーズ船の新規受注が今も低水準であることから、**Meyer Werft**は(特に**Neptun Werft**造船所を通じて)多角化を試みており、今年には洋上エネルギー部門で初の新規受注を獲得して、複数のコンバータプラットフォーム用に鋼鉄ブロックを製造することになった。他方、乗客定員**6,000**人のクルーズ船**1**隻が**Meyer Werft**の監督下で**Meyer Wismar**(旧**MV Werften Wismar**)で建造中となっており、同船完成後の**Meyer Wismar**では、新たな所有者の**Thyssenkrupp Marine Systems**が操業を管理し、艦船(最

初は潜水艦)の建造に特化する予定となっている。これ以外に商業船舶部門の「アクティブ」な造船所の受注残を見ると、FSG(Tennor)が1万2,183DWTのローロー船1隻、SET Schiffbauがフェリー3隻、Abeking & Rasmussenが汚染防止船3隻を擁している。Peene-Werft Wolgastは、ドイツ政府から受注した哨戒艇3隻を受注残に擁しており、5月23日にはロボットシステムの導入、デジタル化、サステナビリティ実践の強化を含む近代化計画を発表した。

環境関連の機器に着目すると、商業船舶28隻の受注残のうち、11隻(70万CGT)が代替燃料利用可能な船舶である。ここにはMeyer WerftおよびMeyer Wismarが受注残に抱える6隻のクルーズ船も含まれており、そのうち3隻がLNG、1隻がメタノール、そして1隻がLNGと水素(燃料電池)の両方を燃料として利用可能な船舶となる。J. G. Hitzlerもまた、水素燃料電池を搭載予定の調査船1隻を受注残に擁している。さらに、受注残には省エネ技術を備える船舶が少なくとも5隻あり、Ferus Smit LeerのMPP2隻(廃熱回収システムと船首強化テクノロジーを搭載予定)とMeyer Werftのクルーズ船2隻が含まれる。

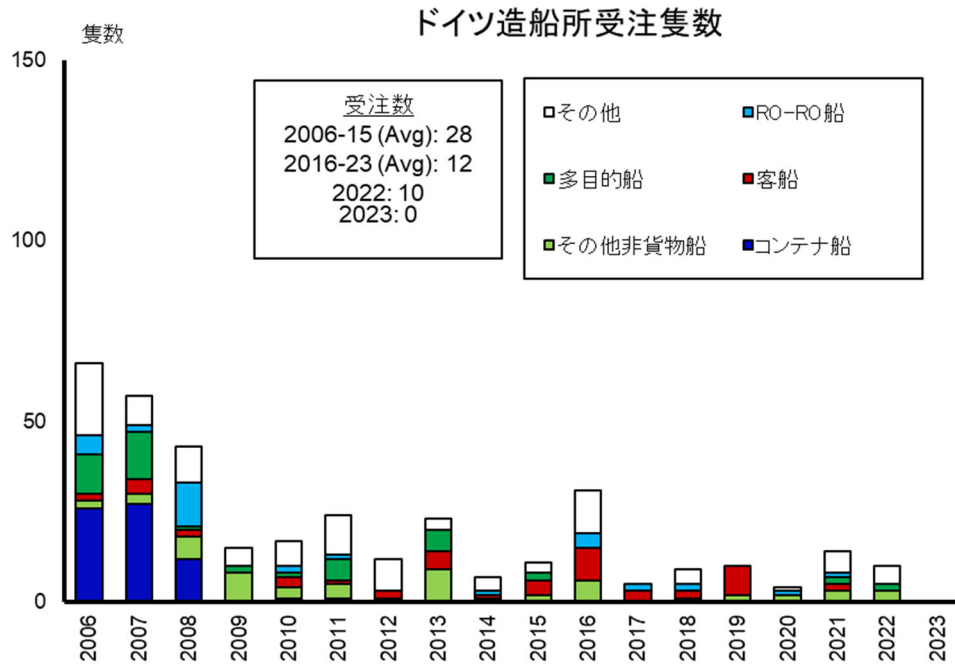
ドイツ造船所は、「非商業船舶」部門においてより活発な活動をしており、今年初頭時点で79隻の「非商業船舶」の受注残を擁する。ドイツ造船所がこうした部門で2023年に獲得した新規受注は10隻で、この中にはFr. Fassmerで造船予定の哨戒艦艇4隻、Luerssen Werftの調査船3隻、そしてヨット2隻と内陸水路航行用旅客フェリー1隻などがある。

ドイツ造船所にとって船舶修理も重要な収益源だが、船舶修繕所は造船所とは様相が異なる。2023年には209件の修理依頼があり、主に検査85件、バラスト水管理システム(BWMS)レトロフィット38件、クルーズ船改修4件があった。依頼数が最多だったのはHusumer Dock(39)であり、Nordseewerke SY(37)、Lloyd Werft(35)、BREDO(32)が続いた。

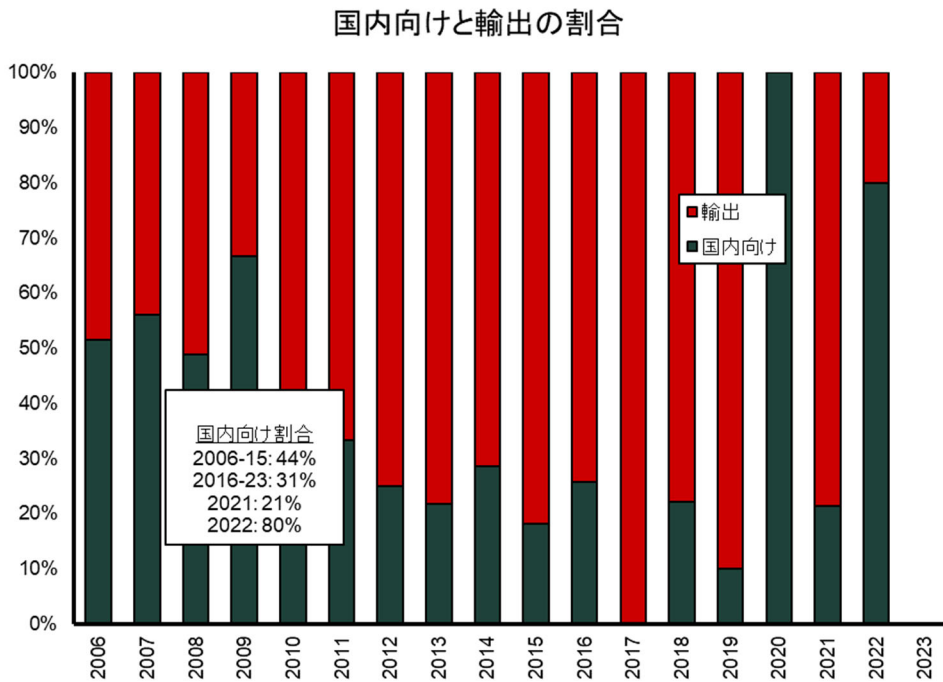
今後の見通し

アジア造船所が商業船舶部門の競争で躍進を続けているため、ドイツ造船業界の見通しは相変わらず厳しいものとなっている。しかし、クルーズ船新造船部門では新型コロナ禍後のキャッシュポジションが改善し続けており、一部の造船所は同部門への関心の高まりに恩恵を受けた。また、非商業船舶の造船は引き続き重要な役割を担うと思われる。特に、ドイツ海軍が着手した艦隊近代化プログラムや、近年の防衛費増額で見込まれる艦船の輸出拡大を背景に、艦船が果たす役割は大きい。

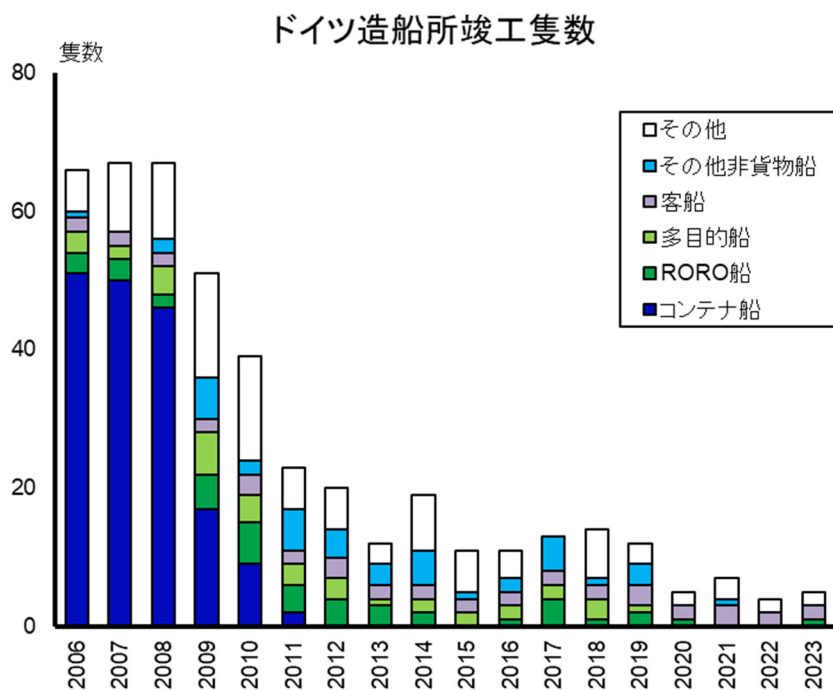
図表 4.1.1



図表 4.1.2



図表 4.1.3



図表 4.1.4 ドイツ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Flensburger SB	20	14	3
Meyer Werft	16	10	11
J. J. Sietas	16	0	0
Ferus Smit Leer	8	12	8
Nordic Yards Wismar	5	2	0
Volkswerft	10	0	0
Fr. Fassmer	13	10	5
Peene Werft	5	0	0
Hegemann Rolandwerft	5	0	0
Abeking & Rasmussen	9	2	0
Cassens Werft	3	2	0
Neptun Werft	2	3	0
SET Schiffbau	0	3	1
Mutzelfeldt	4	0	0
P+S Werften GmbH	1	2	0
Others (23)	24	7	9
合計	141	67	37

4.2. イタリア

イタリア造船業界は豪華ヨット、クルーズ船、艦船の造船において主導的な地位を保っている。新規受注は新型コロナ禍に縮小していたものの、ここ数年で持ち直しつつある。また、クルーズ船の新規受注数は控えめであるが、近い将来に新たな大型クルーズ船を受注する可能性がある。商業船舶部門以外を見ると、ロシアによるウクライナ侵攻を受けて防衛費が増加していることがイタリア造船所に有利に働き、ヨット造船も **2023** 年に拡大し続けた。

2024 年初頭時点で、イタリア造船所が擁する商業船舶の受注残は 35 隻、250 万 CGT となり、アクティブな造船所は 13 カ所となった。CGT ベースでは前年比で 6%減少した。代替燃料船は CGT ベースで受注残の 53%を占めており、ここには水素もしくは LNG(または両方)を燃料として利用可能な船舶も含まれる。受注残の大部分(CGT ベースで 96%)はクルーズ船 23 隻が占め、残りは旅客船 4 隻、タグボート 5 隻、LNG バンカリング船 1 隻、水路学調査船 1 隻、海洋研究船 1 隻である。クルーズ船 23 隻のうち、22 隻、240 万 CGT が Fincantieri グループ傘下の造船所(Monfalcone、Marghera、Ancona、Sestri)で建造中であり、残りの 1 隻は T.Mariotti が 2023 年にサウジアラビアの船主から受注した乗客定員 100 人の LNG 燃料船である。Fincantieri 傘下の造船所として最大の Fincantieri Monfalcone の受注残は、クルーズ船 10 隻、120 万 CGT となり、イタリア造船所の受注残全体(CGT ベース)の 48%を占める。また Marghera は 4 隻、60 万 CGT を受注残に擁する。やはり Fincantieri 傘下造船所の Ancona および Sestri は、それぞれ 6 隻、40 万 CGT、2 隻、20 万 CGT を受注残に擁する。Fincantieri が建造するクルーズ船は 2028 年までの期間中に引き渡し期限が設定されており、CGT ベースで受注残の 35%が 2024 年に引き渡しを予定されている。

2023 年には 8 カ所のイタリア造船所が商業船舶 9 隻、34 万 CGT の新規受注を獲得した。これは CGT ベースで前年比 41%増であり、2019 年以降の最高値でもある。小型の「豪華」クルーズ船に関しては多数の新規受注を獲得しており、Fincantieri Montefalco が MSC の Explora Journeys から受注した乗客定員 962 人のクルーズ船 2 隻もその例で、LNG 燃料が使用可能であるほか、燃料電池を利用した水素も使用可能となる予定である。Fincantieri Ancona もまた、Four Seasons Hotelsグループから乗客定員 180 人のクルーズ船 1 隻を新規受注した。他方、Fincantieri Palermo はシチリア州政府から LNG 燃料使用可能な乗客定員 1,000 人の旅客フェリー 1 隻を受注しており、同船は完全シチリア製の船舶としてランペドゥーザ島とパンテレリア島の間を運航する予定である。その他の新規受注としては、乗客定員 100 人のサウジアラビア・クルーズ船 1 隻、1 万 3,500DWT のローロー船 1 隻、LNG バンカリング船 1 隻、水路学調査船 1 隻、小型客船 1 隻がある。

2023 年にイタリア造船所が引き渡した商業船舶は 7 隻、50 万 CGT となり、前年比 37%減だったものの、2010 年代の平均を 11%上回った。引き渡しの大部分はクルーズ船が占めており、2023 年に引き渡された 6 隻のうち、5 隻が Fincantieri 傘下の造船所によるものである。特筆すべき引き渡しとして、Monfalcone が建造した MSC 初の豪華クルーズ船である乗客定員 962 人の「Explora

l]と、Marghera が建造した乗客定員 3,300 人の「Norwegian Viva」が挙げられる。その他のクルーズ船には、Ancona の「Seven Sea Grandeur」と「Viking Saturn」、Sistra の「Vista」、そして T. Mariotti の「Seaborn Pursuit」がある。残りの船舶は、イタリア・トリエステの船主に引き渡された 150GT のタグボート 1 隻である。

ロシア・ウクライナ紛争の勃発以来、防衛費が広く増加していることを背景に、Fincantieri はイタリア国内外の顧客に向けた艦船建造に活発な活動を展開し続けており、2023 年にはさらに新規受注を獲得した。Fincantieri が受注残に抱えている艦船は 30 隻以上に上り、イタリア海軍向けの潜水艦、哨戒艇、ヘリコプター運搬船、調査船 1 隻、ロジスティクス用船舶 1 隻、フランス政府向けのロジスティクス用船舶 3 隻、そしてカタール国軍向けの揚陸艦 1 隻が含まれる。2023 年に見られた Fincantieri の動向としては、ドイツ海軍の潜水艦にオンデマンド保守を提供する合意の締結や、産業自動化を専門とする Comau との協業に関する第 1 の成果発表（移動型溶接ロボットとして）のほか、伊オフショアエンジニアリング企業 Remazel Engineering 買収の進展がある。同社買収には、オフショア・サブシー部門における専門性を強化し、成長機会を拡大する狙いがある。

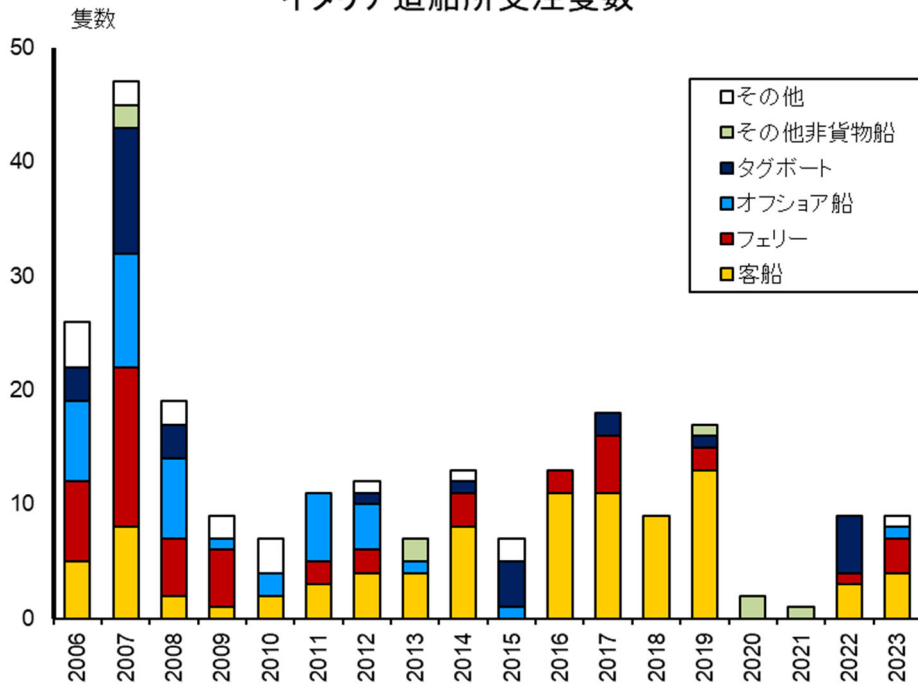
イタリア造船所はヨット造船部門でリーダー的な地位を維持しており、2024 年初頭時点で 135 隻を上回る受注残を擁している。その多くは 2026 年～27 年にタイムラインが設定されている。大手ヨット造船所の収益は過去数年にかけて増加しており、昨年には豪華ヨット造船所の Ferretti Group がミラノ証券取引所に上場した。

今後の見通し

イタリア造船所の見通しは比較的良好である。ここ数年の投資縮小を受けてクルーズ船の受注残が減少したが、クルーズ船部門の意欲は改善しており、イタリアは 2024 年前半にも大型クルーズ船数隻の新規受注を確定させる可能性がある。ヨット事業の見通しは大型ヨットおよびスーパーヨットの部門で良好であり、小型ヨットは現在、金利上昇とインフレというマクロ経済的な状況の影響を被っている。また、オフショア部門で機会が拡大しているほか、防衛費の増加も艦船の受注を支え続けることが予想される。

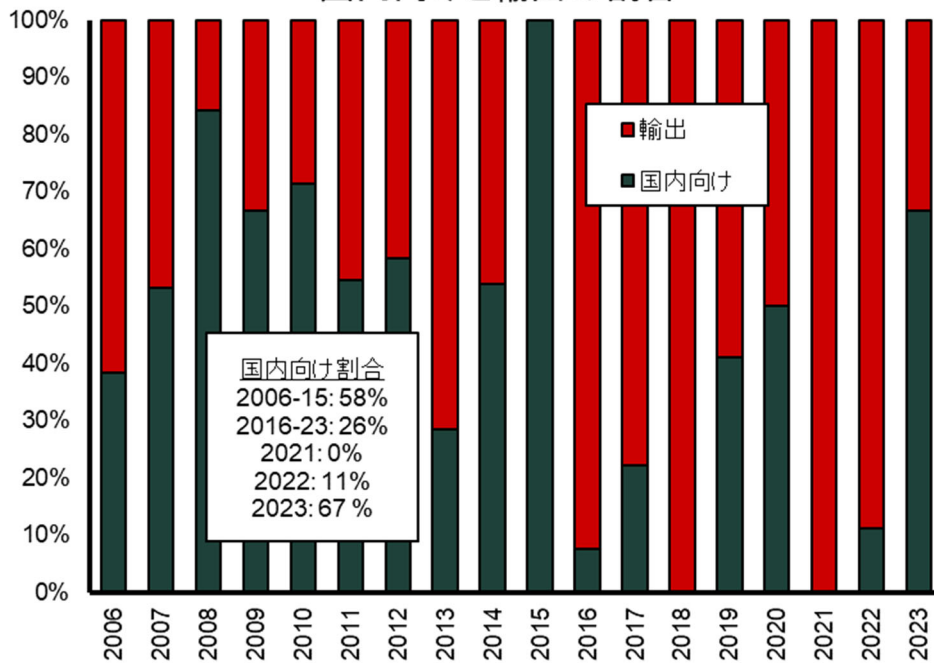
図表 4.2.1

イタリア造船所受注隻数



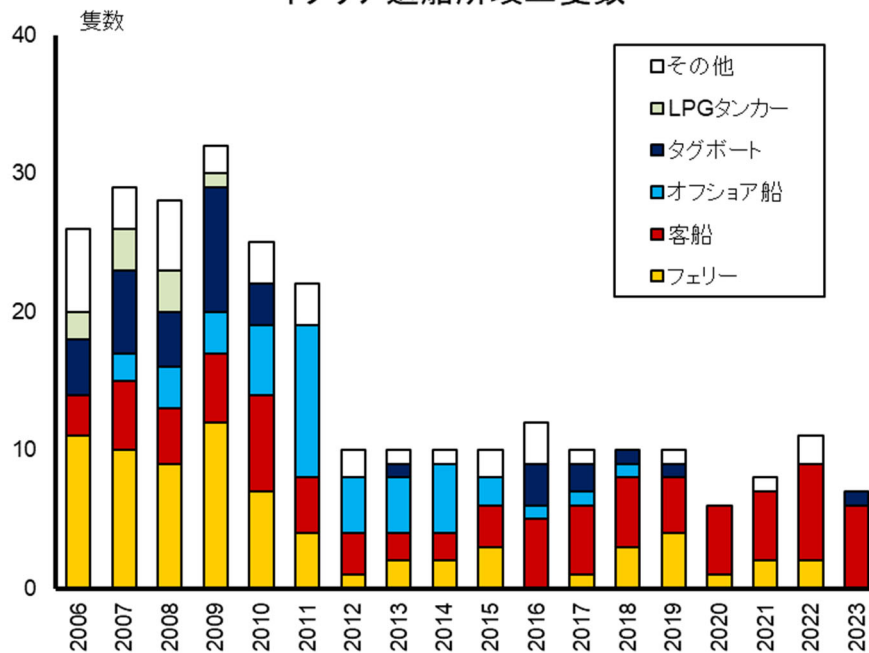
図表 4.2.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.2.3

イタリア造船所竣工隻数



図表 4.2.4 イタリア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
San Vitale Yard	16	7	0
Fincantieri Monfalcone	6	6	8
Navali Visentini	5	3	5
Fincantieri Marghera	5	6	4
Fincantieri Ancona	4	5	7
Fincantieri Sestri	4	3	6
Vittoria	8	0	1
Fincantieri Trigoso	7	0	0
Cant. Nav. Vittoria	2	5	2
San Marco	6	1	1
T. Mariotti	5	0	3
Unknown Yard /Italy	1	4	2
Nuovi Cant. Apuania	5	0	0
Air Naval Yacht SRL	6	0	0
Giacalone	5	0	0
Others (17)	16	7	3
合計	101	47	42

4.3. フランス

新型コロナ禍が始まる以前、フランス造船業界は、クルーズ船の活発な受注サイクルに大きく支えられていた。新型コロナ禍以降のクルーズ船部門で新規受注が全体的に減少したのに加え、引き渡し数が安定した水準で推移したこともあり、フランス造船所の受注残は過去 8 年で最低水準に低下した。一方フランス造船所は艦船部門で積極的に存在感を発揮し続けており、数々の新規受注を獲得した。また、帆船とヨットの建造でも強固な地位を維持している。他方、世界的なエネルギー移行を背景に、フランス造船所は今後、オフショアインフラ関連の新規受注獲得を目指すことになるだろう。

2024 年初頭時点でのフランス造船所の商業船舶受注残は 13 隻、110 万 CGT となった。これは CGT ベースでは前年比 18% 減に相当し、2016 年以来最低水準である。このような後退にもかかわらず、フランス造船所は、CGT ベースでの受注残において欧州ではイタリア造船所に続き第 2 位に付けている。

2024 年初頭時点での商業船舶受注残の 13 隻のうち、9 隻はクルーズ船であり、そのすべてがサンナゼールに本拠を置く **Chantiers de l'Atlantique** が擁する受注残である。この中には、クルーズ船運航大手である **MSC Cruises** (3 隻)、**Royal Caribbean** (1 隻)、**Celebrity Cruises** (1 隻) からの受注が含まれる。他方、**Chanteirs Piriou** は現在 3 隻の船舶を受注残に擁している。内訳としては、2022 年受注、今年引き渡し予定の 1,500DWT の一般貨物船 2 隻、そして 2021 年受注、今年完成予定の浚渫船 1 隻である。浚渫船は水素燃料電池、バッテリーとのハイブリッド駆動となる予定で、これは浚渫船としては世界初の試みとなる。

しかし、多くのフランス造船所は相変わらず「非商業船舶」部門に特化しており、2024 年初頭時点で 150 隻を上回る健全な受注残を擁している。このうち艦船(フランスを含め 11 カ国の政府からの受注となっている)が 140 隻を超え、同部門では **Naval Group** が傑出している。また、フランス造船所の一部は洋上風力発電部門で建設サービスを提供し続けており、例えば **Chantiers de l'Atlantique** は 2023 年に洋上変電所の新規受注を獲得した。

フランス造船所は 2023 年、商業船舶 3 隻、約 8 万 2,000CGT を新規受注した。この中には、クルーズ船 2 隻が含まれる。**Chantiers de l'Atlantique** は 5 月、**Accor** が所有する **Orient Express** から、乗客定員 90 人の豪華帆船 2 隻の新規受注を獲得した。これらの船舶は LNG 二元燃料エンジンおよび 3 本の 1,500m² の剛体帆を備え、2026 年に 1 隻目が引き渡される見込みである。また、**Transmetal Industrie** は、2023 年に乗客定員 347 人の旅客双胴船の新規受注を獲得した。他方、フランス造船所は同年に「非商業船舶」16 隻を受注しており、そのすべてが艦船だった。ロシア・ウクライナ紛争および西アフリカで多発する海賊行為を背景として、これらの新規受注はフランス海軍向けの哨戒艇 7 隻、ナイジェリア海軍向けの哨戒艇 9 隻から成っている。

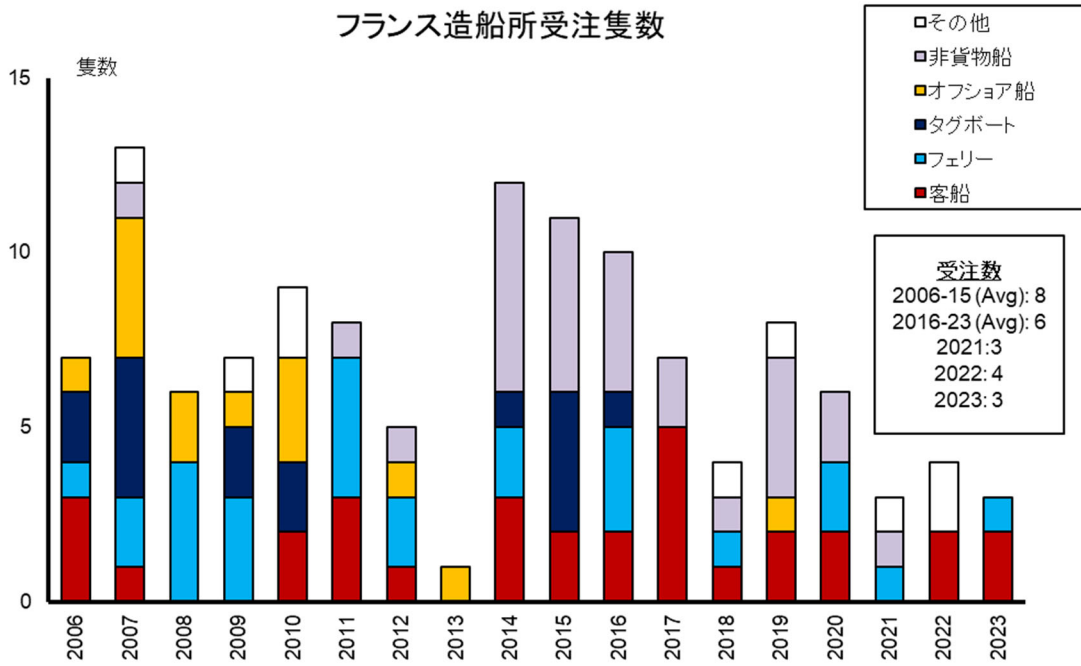
フランス造船所は 2023 年、商業船舶 4 隻を引き渡した。その内訳はクルーズ船 2 隻、旅客船 1 隻、ブイ・灯台見回り用テンダー 1 隻である。クルーズ船部門では、Chantiers de l'Atlantique が MSC に乗客定員 2,419 人の「MSC Euribia」を引き渡したほか、Celebrity Cruises に乗客定員 2,918 人の「Celebrity Ascent」を引き渡した。2018 年受注の「MSC Euribia」は、5 月に引き渡され、LNG 二元燃料エンジンを備えている。SOx スクラバーを搭載した「Celebrity Ascent」は 11 月に引き渡された。「非商業船舶」部門において、フランス造船所は 2023 年に 25 隻を引き渡しており、このうち 19 隻は艦船である。また、フランスの洋上風力発電ファームにおいて稼働している CTV も 2 隻引き渡された。Couach Yachts は 1 月、サウジアラビア海軍に哨戒艇 8 隻を引き渡し、Naval Group はフランス海軍向けの「FS Duguay-Trouin」を 7 月に完成させた。同船は 2007 年に受注したシュフラン級原子力潜水艦 6 隻の 2 番艦である。他方、Chantiers Bernard は Seine River Pilot Station に水先船「Avocette」を引き渡した。同船はセーヌ川下流域で運航される予定であり、激しいうねりにも対処できるセルフライティング構造に設計されている。

フランス造船所は引き続き船舶修理サービスも提供しており、Damen Dunkerque と Damen Brest が総計で昨年の修理件数の半数以上を占める。2023 年の活動としては特殊検査作業や BWMS レトロフィットがあり、Naval de Marseille が多数のクルーズ船改修を完了させた。

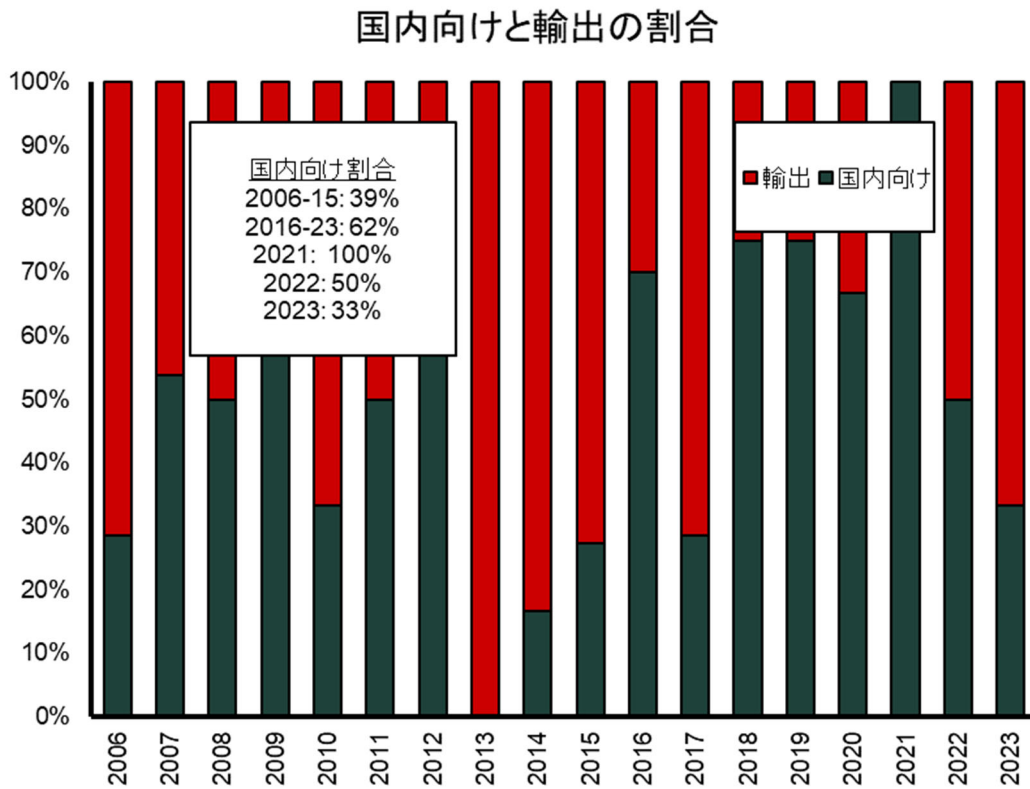
今後の見通し

クルーズ船の新規受注が新型コロナ禍の圧力で低迷し続け、商業船舶の受注残が過去数十年間より低い水準で推移していることから、フランス造船所は幾分厳しい活動環境にある。しかし、クルーズ船業界の意欲は改善しており、近い将来にさらに多くの新規受注が確定する可能性がある。艦船部門で活動的な造船所の見通しは明るく、世界的な防衛費の増加が、フランス国内と輸出の需要に応える艦船への関心を支えている。また、「グリーン」な船舶や急激な成長を見せる洋上風力発電の構造物の建造においても機会が拡大していると見られる。

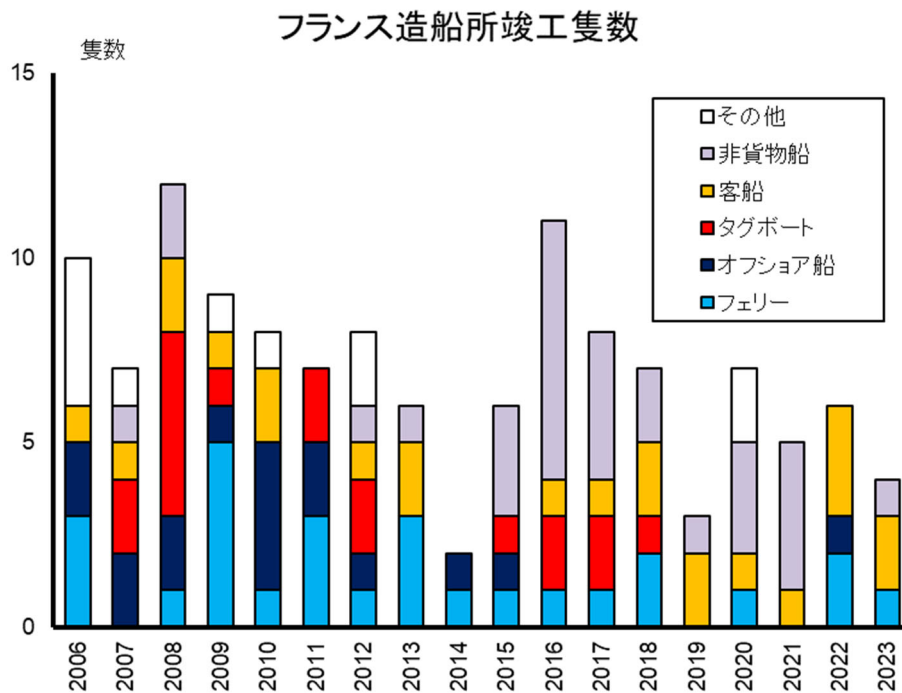
図表 4.3.1



図表 4.3.2



図表 4.3.3



図表 4.3.4 フランス上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Chantiers Piriou	14	7	1
Socarenam	5	10	2
STX France	6	3	0
Soc. d'Exploitation	3	1	3
Cons. Normandie	0	6	0
Chantiers Atlantique	0	1	9
STX France Lorient	5	0	0
H2X	1	2	1
Chantiers Delavergne	0	1	1
Glehen	2	0	0
Transmetal Industrie	0	1	1
OCEA Shipbuilding	0	1	6
Others (1)	2	1	1
Total	38	34	25

4.4. オランダ

オランダ造船所における 2023 年の新規受注は順調であり、CGT ベースでは前年比減で 2000 年代の水準を下回ったものの、引き続き過去 10 年の平均を上回った。商業船舶の受注残はタグボートと小型の貨物船が、非商業船舶部門は内陸水路航行用貨物船が大部分を占め続け、一部の造船所は洋上風力発電部門でも活発に活動している。また、オランダ政府は昨年造船部門への大規模投資プログラムを発表しており、国内能力の強化、イノベーションの促進、グリーンソリューションのニーズへの対応、そして競争力の強化を図っている。

2024 年初頭時点で、100GT 超の商業船舶を 1 隻以上受注残に抱える「アクティブ」なオランダ造船所の数は 17 カ所であり、合計受注残は 203 隻、約 72 万 CGT となっている。受注残が最大なのはタグボートを専門とする Damen Gorinchem で、107 隻、約 25 万 CGT を擁する。受注残第 2 位、第 3 位の Royal Bodewes Shipyard と Ferus Smit Shipyard は、それぞれ 16 隻、12 隻を擁する。これら造船所 3 カ所がオランダ造船所の受注残全体の 68% を占めている。オランダ造船所の受注残では一般貨物船が合計 45 隻、約 25 万 CGT に上り、CGT ベースで全体の 35% を占めている。これは船舶の種類としては最大である。また MPP は 29 隻、約 13 万 CGT (全体の 18%)、タグボートは 78 隻、約 12 万 8,000CGT (全体の 17%) となっている。オランダ造船所の受注残は 2023 年に 11% 増加し、2024 年初頭時点で合計 65 万 CGT となった。その 5 分の 1 が代替燃料利用可能な船舶になる予定であり、この中にはバッテリーハイブリッド駆動の一般貨物船とケミカルタンカーが複数隻含まれる。

2023 年、8 カ所の造船所が、64 隻、約 26 万 CGT の商業船舶の新規受注を獲得した。CGT ベースでは前年比で 24% 減だが、それでも過去 10 年間の平均比で 18% 増となっている。最も多くの新規受注を獲得したのは Damen Gorinchem で、36 隻、約 8 万 7,000CGT と、CGT ベースで 34% のシェアを占めた。これに Ferus Smit Shipyard (8 隻)、TB Kampen (7 隻) が続いた。船舶種類別に見ると、新規受注量 (CGT ベース) が多かったのは順に一般貨物船 (17 隻、約 9 万 7,000CGT)、MPP (10 隻)、ケミカルタンカーだった。

また、2023 年には 11 カ所の造船所が 58 隻、約 18 万 CGT を引き渡した。CGT ベースでは前年比 25% 増加した。引き渡し量が最も多かったのは Damen Gorinchem で、28 隻、約 6 万 CGT と、CGT ベースで引き渡し量全体の 33% を占めた。これに Royal Bodewes Shipyard (7 隻、約 3 万 5000CGT)、TB Kampen (3 隻、約 2 万 1,000CGT、全体の 12%) が続いた。

オランダ造船所は、洋上風力発電向けの船舶建造においても活発な活動を展開しており、2023 年の引き渡しはゼロに終わったものの、2024 年には CTV7 隻の引き渡しが予定されている。加えて、世界中で C/SOV 船の安定した新規発注が見られた 2023 年、Damen Gorinchem が 5 月 23 日にロンドン拠点の洋上風力支援事業者である Purus Wind から約 1 万 CGT の C/SOV 船 1 隻を受注

した。他方、Damen Gorinchem は 1 月 24 日に SOV 7017 E を引き渡した。この船舶はバッテリー推進のオフショア支援船であり、船種としては初めて、既存の洋上風力発電施設で充電を可能にしたものである。また、オランダ造船所は 2023 年に風力発電ファーム向け人員輸送・補給用テンダー 9 隻を受注した。

このほか、オランダ造船所は「非商業船舶」部門で活発な活動を続けており、2023 年には 41 隻を新規受注した。これには内陸水路航行タンカー、内陸水路航行用一般貨物船、そしてモーターヨットが数多く含まれている。艦船部門での活動も活発で、同年に 5 隻(フリゲート艦 4 隻、戦闘用艦艇 1 隻)の新規受注を獲得した。

船舶修理はオランダ造船所にとって重要な活動源であり、2023 年には 600 件以上の改修・修理を記録した。その中には特殊検査作業 135 件以上、BWMS レトロフィット 40 件以上が含まれる。昨年のオランダで実施された修理の半数以上が Damen Group の造船所によるものだった。

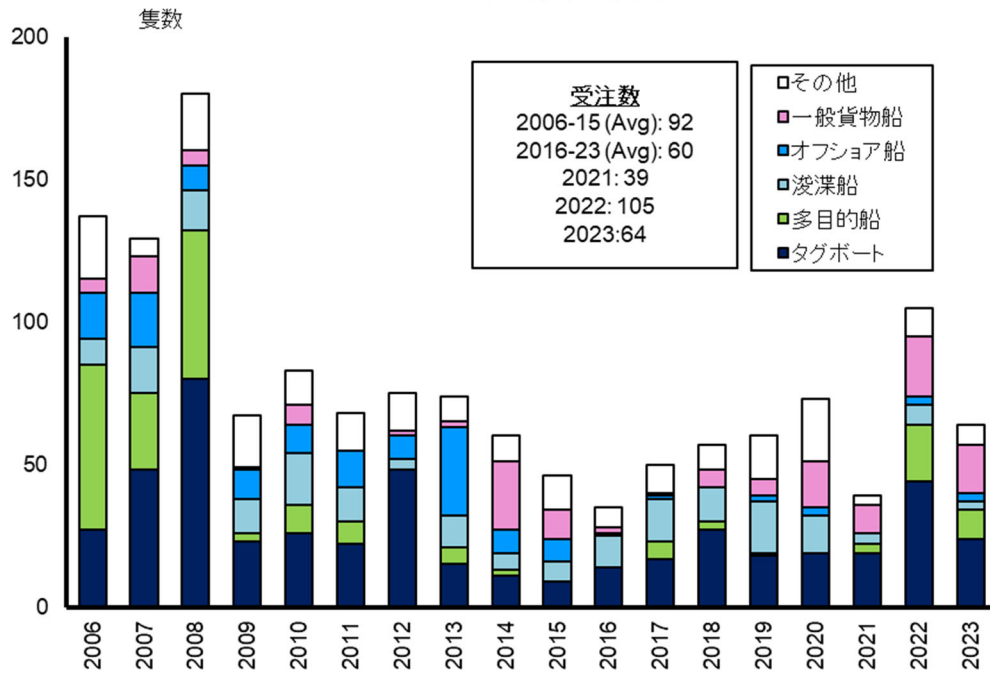
また、「オランダには艦船と特殊作業船を建造する競争力が不足している」と結論付けたレビューを受けて、オランダ政府は 2023 年、造船業界に今後 2 年間で 6,300 万ドルの投資を行う一連の計画を発表した。同プロジェクトの目標は造船業界の競争力向上(デジタル化やロボット化などを通じて建造費を 10~15%削減。現在、オランダの推計コストはアジアより 20~40%高い)、資金提供の改善、人員不足の解決、新技術の統合、そして船舶の原子力推進の検討などである。「Maritime Master Plan」プロジェクトでは、代替燃料を利用、または CO2 を自己回収できる最大 40 隻の「持続可能な船舶」をオランダ造船所で建造するために、2 億 1000 万ユーロの投資が確保された。

今後の見通し

今後数年間、オランダ造船所は、アジアや他欧州国の造船所との競争から引き続き圧力を受けると予想される。しかし、オランダ造船業界の投資計画は、今後数年間で新興グリーンテクノロジーにおける競争力と専門性に好影響を与えるかもしれない。成長中の洋上風力発電や船舶修理の市場で潜在的な機会が拡大していることもあり、オランダ政府は世界の将来的なフリート刷新ニーズの波に乗ろうと尽力していることが伺える。

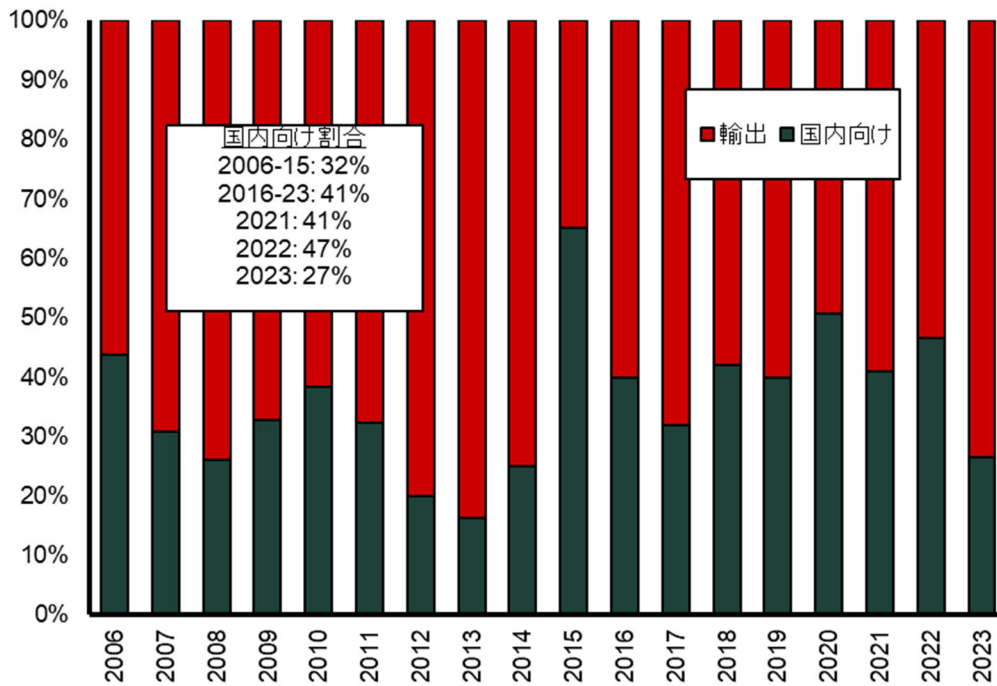
図表 4.4.1

オランダ造船所受注隻数

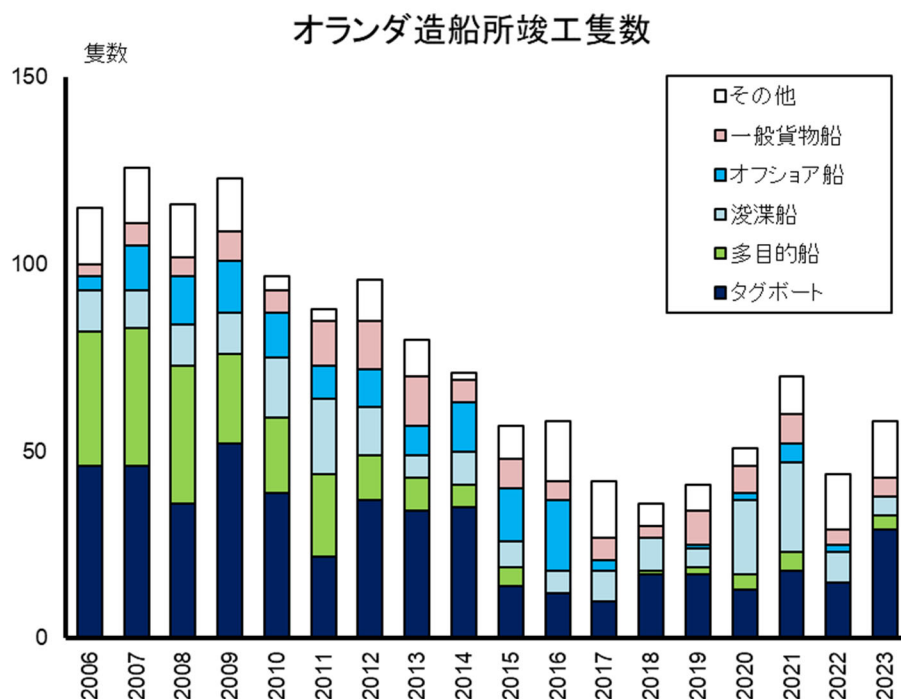


図表 4.4.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.4.3



図表 4.4.4 オランダ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Damen Gorinchem	179	59	86
Damen Hardinxveld	47	36	21
IHC Dredgers	26	14	40
Royal Bodewes SY	21	17	24
Neptune Shipyards	25	21	23
Ferus Smit SY	14	15	19
Damen Bergum	26	0	0
Peters Kampen	19	0	0
De Hoop Lobith	9	14	3
Veka SY Lemmer	15	2	5
Niestern Sander	9	3	6
IHC Holland	7	9	0
Gebr. Kooiman Yard	8	3	5
GS Yard	6	9	1
Damen Dredging	5	4	4
Others (43)	68	58	27
合計	484	264	264

4.5. スペイン

2023年、スペイン造船所は着実に新規受注を重ねたが、小型船舶に受注が集中したため、CGTベースでは後退した。一部のスペイン造船所はタグボートの新規受注に恩恵を受けた。一方で、国が出資する造船所にとっては、艦船の新規受注が相変わらず支えとなっている。全体的に見ると、新規受注は過去最低水準で推移しているものの、政府が造船業界の支援を続けており、海洋再生エネルギーと低排出船に向けた近代化や多角化の推進を下支えしている。

2024年初頭時点でのスペイン造船所の商業船舶受注残は54隻、約21万CGTとなっている。1年前と比べて、数量ベース(2023年初頭時点では41隻)ではやや増加し、CGTベース(2023年初頭時点では約20万CGT)でも増加した。2024年初頭時点で、100GT超の商業船舶を1隻以上受注残に抱える「アクティブ」なスペイン造船所は13カ所であり、CGTベースで最大の受注残を擁するAstilleros Armon Groupが全体の49%を占める。一方、スペイン造船所は、「非商業船舶」部門では40隻と健全な受注残を擁しており、その大半は、内陸水路航行用旅客フェリー、艦船、漁船で占められている。内陸水路航行用旅客フェリー部門においては、船主のTranstejo & Soflusaが大きな存在感を発揮しており、発注隻数は9隻となっている。艦船建造部門においては、スペイン海軍がフリゲート艦5隻、攻撃型潜水艦2隻、潜水母艦1隻を含む9隻を発注している。

スペイン造船所は2023年に安定して新規受注を獲得し、商業船舶21隻を受注したが、CGTベースで見ると受注量は約5万CGTまで減少し、前年比55%減となった。受注数は過去10年間の平均を約15%上回ったものの、CGTベースでは同平均を50%下回り、過去20年で最低の水準にある。2023年の新規受注の大半は、タグボートと哨戒艇の部門に集中している。Armon (Navia)は495GTのタグボート10隻をPanama Canal Authorityから受注した。同社からの受注は2011年以来初となったが、これには、2016年のパナマ運河拡張に伴って大型船が通行できるようになり、より強力なタグボートが必要になったという背景がある。これらのタグボートは、パナマの港湾と運河で牽引や入渠を行う際の排出量を削減するために、ハイブリッド電動式となる予定である。確定分の契約によって、同造船所の引き渡し期限は2029年まで広がっている。また、Rodman Polyships造船所は2023年にスペイン政府から187GTの哨戒艇3隻を受注しており、引き渡し時期は2024~2026年の予定となっている。このほか、Ast. BalenciagaはNaviera Muruetaから6,000DWTの一般貨物船2隻の新規受注を獲得した。2023年における「非商業船舶」部門の新規受注は合計4隻であり、哨戒艇と漁船から成る。哨戒艦艇はスペイン政府から2隻受注したもので、1隻はAister、もう1隻はArmon (Vigo)が新規受注を獲得した。漁船は、Nadosa SLがTalley's Groupから受注した1,700DWTの加工設備付き船尾式トロール漁船1隻と、Freire ShipyardがIfremerから受注した約2,000CGTの漁業調査船1隻である。

2023年のスペイン造船所による商業船舶の引き渡し量は8隻、約4万1,000CGTとなった。この中にはArmon (Vigo)がBaleariaに引き渡した乗客定員390人の旅客カーフェリー1隻も含まれ

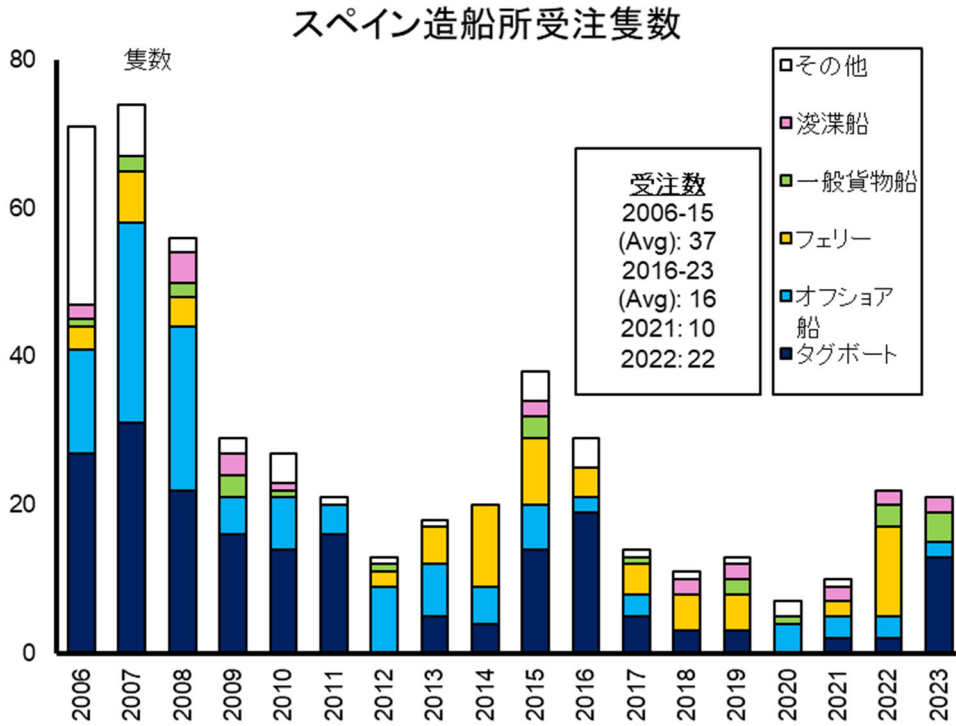
る。バッテリー推進船である同船はイビサ島とフォルメンテラ島の間を運航する予定となっており、スペイン初の電動旅客フェリーであるほか、水素の使用準備(水素燃料電池を搭載する準備)もできている。他方、**Astilleros Gondan** は **CSOV 2 隻** を **Edda Wind** に引き渡した。これらはバッテリーハイブリッド駆動のオフショア船であるが、将来的に排出ゼロの風力発電ファーム建設を行えるように、水素使用準備もできている。このほか、**Astilleros Murueta** は **6,000DWT** の一般貨物船 **2 隻** を **Naviera Murueta** に引き渡した。**Armon (Navia)** はタグボート **2 隻** を引き渡しており、そのうち **481GT** のタグボート **1 隻** を **Remolques Unidos SL** へ、**471GT** のタグボート **1 隻** をコペル港(スロヴェニア)用に **Adria Tow doo** へ引き渡した。「非商業船舶」部門での **2023 年** の引き渡しは **16 隻** に達した。この中には、漁業関係の船舶 **10 隻** のほか、スペイン政府に引き渡した哨戒艦艇 **2 隻** と、サウジアラビア海軍に引き渡したコルベット艦 **1 隻** が含まれる。

スペイン造船所には船舶修理・改良に重点を置いた造船所も多く、**2023 年** には、環境関連の改良を **36 件**、特殊検査作業を **75 件** 実施した。こうした環境関連のアップグレード作業の大半は、**BWMS** 関連のレトロフィットであるが、**SOx** スクラバーと二酸化炭素回収・貯留(**CCS**) 関連のレトロフィットも実施された。スペインでは **2023 年** に **CCS** レトロフィット **3 件** が実施され、そのうち **2 件** は **Astander** によるものである。世界フリートにおいて、**CCS** レトロフィットを受けた船舶は **26 隻** にすぎないが、このうち **6 隻** をスペイン造船所が担当しており、スペインは **CCS** レトロフィットのリーダー的存在になっている。

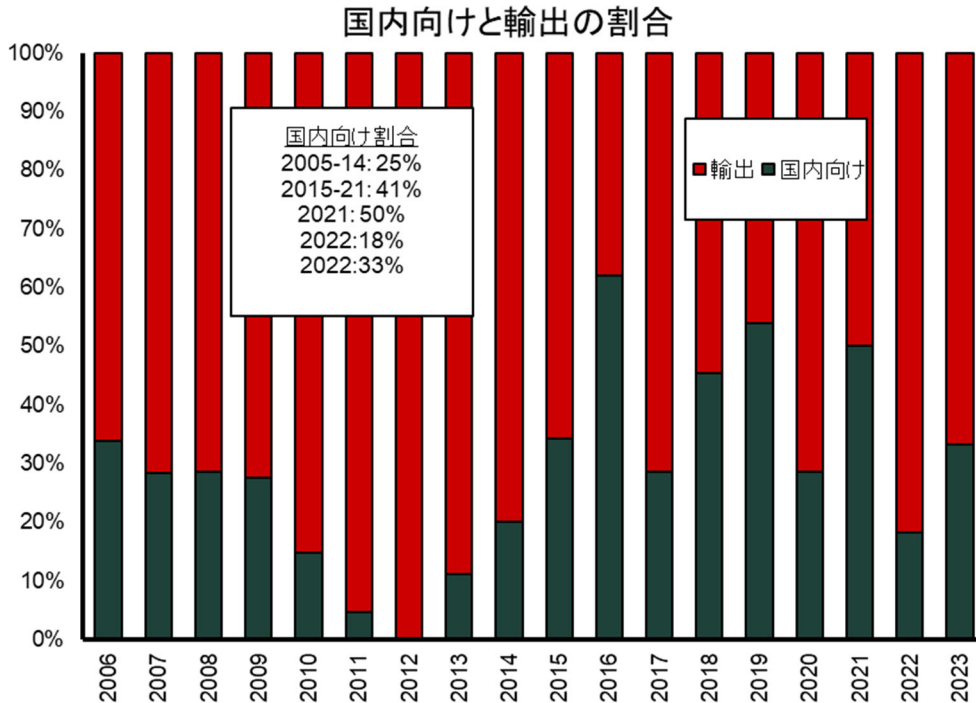
今後の見通し

新規受注の規模は過去と比べても低水準であり、造船業界を取り巻く全体的な状況は厳しいままである。しかし、国による造船部門への支援は依然として手堅く、その一例が **Navantia** で生産をデジタル化・自動化するプロジェクトである。スペイン造船所は修理・改良の機会を活用する上で好位置にあり、「非商業船舶」部門も新規受注を獲得し続けられると思われる。例えば、艦船部門ではサウジアラビアから追加で輸出受注が生じるかもしれない。スペイン漁業フリートの近代化推進を狙った政府による規制もまた一助になる可能性がある。。

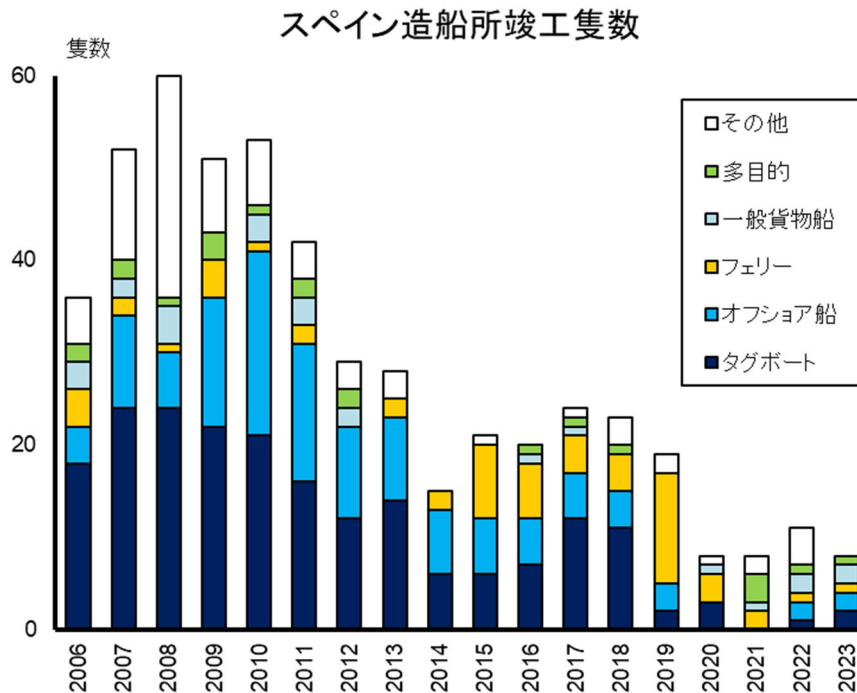
図表 4.5.1



図表 4.5.2



図表 4.5.3



図表 4.5.4 スペイン上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Armon (Navia)	44	36	8
Astilleros Gondan	7	14	8
Ast. Zamakona	17	9	3
Ast. Balenciaga	18	8	1
Union Naval	24	0	0
Rodman Polyships	1	11	9
Astilleros Murueta	10	3	4
Armon (Vigo)	6	4	4
Astillero Barreras	11	1	1
Freire Shipyard	11	1	1
Cardama Shipyard	8	3	0
CNN - La Naval	6	3	1
Metalships	7	1	1
Nodosa SL	2	2	3
Armon (Burela)	4	1	1
Others (17)	27	6	9
合計	203	103	54

4.6. ノルウェー

ノルウェーの造船会社は 2014 年以来、全般的にオフショア石油・ガス部門からの多角化を進め、洋上風力、クルーズ船、船舶修理サービスといった部門に注力している。ノルウェー政府は、2030 年までに国内船舶と漁業からの温室効果ガス(GHG)排出量を 50-55%削減するという目標に向けて前進を続けており、2023 年も、「グリーンな」船舶設計の実現に取り組み続けていた。とはいえノルウェー造船業界は引き続き困難に直面しており、2023 年の新規受注量は前年比では増加したものの、引き渡し量は 2023 年にも減少する傾向にある。

ノルウェー造船所の受注残は、2024 年初頭時点で、38 隻、約 22 万 7,000CGT となっており、100GT 超の商業船舶を 1 隻以上受注残に抱える造船所は 13 カ所ある。このうち、CGT ベースでの受注残が最大なのは VARD Brattvaag で 12 隻、洋上風力発電用 CSOV8 隻を含む合計 13 万 6,000CGT を擁する。その他では、Ulstein Ulsteinvik が 5 隻、合計 5 万 1,000CGT、VARD Soeviknes はクルーズ船 1 隻、3 万 3,500CGT を擁している。ノルウェーの受注残 38 隻のうち 25 隻が、2024 年 1 月時点でバッテリー／ハイブリッド推進装置を搭載する予定。ノルウェーは、旅客フェリー船隊の電化を進めるなど、国内海運業界の脱炭素化に向けた明確な方向性を示している。

2023 年にかけて、ノルウェー造船所が 2023 年に新規受注した船舶は 22 隻、約 12 万 2,000CGT だった。2022 年の新規受注数の 2 倍にあたるものの、2010-2020 年の間の年平均である 30 隻は下回っている。その内訳は、CSOV が 8 隻(VARD Brattvaag が 6 隻、Ulstein Ulsteinvik が 2 隻)、客船が 7 隻(Brodrene Aa が 6 隻、GS Marine が 1 隻)、作業・修理船が 3 隻、ケーブル敷設船が 3 隻であった。またノルウェーの造船所は、2023 年にオフショア船改造契約 2 件を受注した。すなわち Ulstein Ulsteinvik が Fugro Marine Services からプラットフォーム支援船(PSV)をマルチロール調査船に改造する工事を受注し、Green Yard Kleven が Oceanica Engenharia から PSV を多目的支援船(MSV)に改造する工事を受注した。

ノルウェー造船所は、2023 年に 12 隻、約 2 万 8,000CGT を引き渡した。これは CGT ベースで前年比 64%減、数量ベースでは 1990 年代以来で最低となった。2023 年に引き渡された船舶のうち、4 隻は作業・修理船、3 隻は貨物/旅客ローロー船、2 隻は CSOV、1 隻はケーブル敷設船だった。Slettafossen Verft は作業・修理船 4 隻、Oma Baatbygger は貨物/旅客ローロー船 3 隻を引き渡した。

ノルウェーの造船業は近年、洋上風力発電と旅客フェリー部門に大きくシフトしている。2014 年時点では、ノルウェー造船所の引き渡し量(CGT ベース)にオフショア石油・ガス船部門が占めていた割合は 86%に達していた。しかし、2024 年 1 月この割合は 2021 年には 28%に低下し、2022 年と 2023 年のオフショア船引渡しはゼロとなった。片や、2024 年初頭時点での洋上風力発電部門の受注残(CGT ベース)は全体の 75%を占めている(数量ベースでは 42%)。これには、CSOV12 隻と

ケーブル敷設船 4 隻が含まれ、オフショア石油・ガス部門に関連した船舶の受注残は現在ゼロとなる。

ノルウェーは商業船舶以外の船舶建造に強く、2024 年初頭時点の 34 隻、2 万 7,000CGT の受注残を擁し、うち 8 隻は漁船である。商業船舶以外受注残中 14 隻はバッテリーハイブリッド駆動となる予定である。一方、ノルウェー最大の造船所である VARD (2013 年からイタリアのフィンカンティエ傘下) は、CGT ベースでノルウェーの商業船舶受注残の 75% を占めているが、近年は国外の施設での受注を増やしている。VARD の世界受注残の 30% (CGT ベース) が、2024 年 1 月初頭時点で、ノルウェー国外で建造されている(そのうち 50% は 2023 年に受注)。これらの国外プロジェクトのうち、80% (CGT ベース) は VARD 社のベトナム工場(ブンタウ)で建造されており、その 72% が洋上風力発電関連の船舶である。

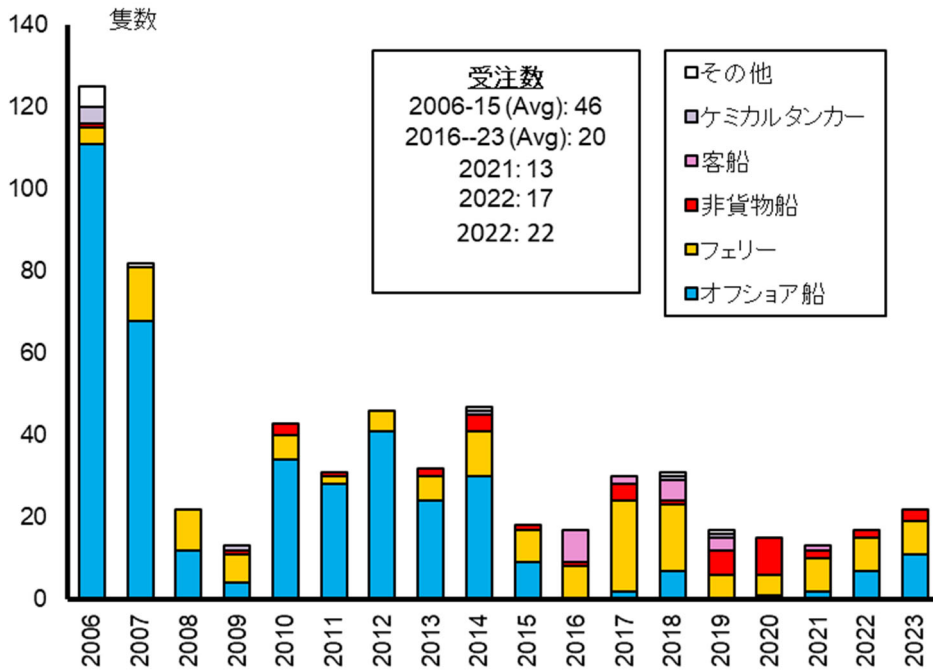
ノルウェー造船所では修理・レトロフィット部門も活況を呈しており、Westcon Yards と LOS Marine は 2023 年に過去最多の改造工事を実施した(ノルウェー全体での 330 件強のうち、2 造船所合わせて 75 件)。昨年の改造工事には、ノルウェーとデンマークを結ぶ航路を運航する旅客/カーフェリー 2 隻の LNG 燃料船への改造などが含まれている。一方、ノルウェーの Havyard Leirvik 造船所は、2020 年の破産・再建以来、船舶改造業務に特化してきたが、この度、トルコの Tersan 造船所に買収された。この買収により、同造船所は、造船業への復帰の可能性を含めたより幅広いサービスを提供できるようになる。

今後の見通し

ノルウェー造船所における全体的な受注残は、過去数十年と比較すると著しく減少しているものの、ノルウェーは同時に、「グリーン」船舶、特に代替燃料対応可能な船舶やバッテリーハイブリッド設計の製造部門を強化してきた。国の政策目標と予算をみても、国内のフリート更新に投資する方向性がうかがわれる。一方、洋上風力部門が急激に成長しており、これが今後の新規受注を支える可能性がある。例えば VARD のオーナーであるフィンカンティエは昨年、ノルウェーのオフショア事業の収益が今後 5 年間で倍増する可能性があるとの見方を示した。

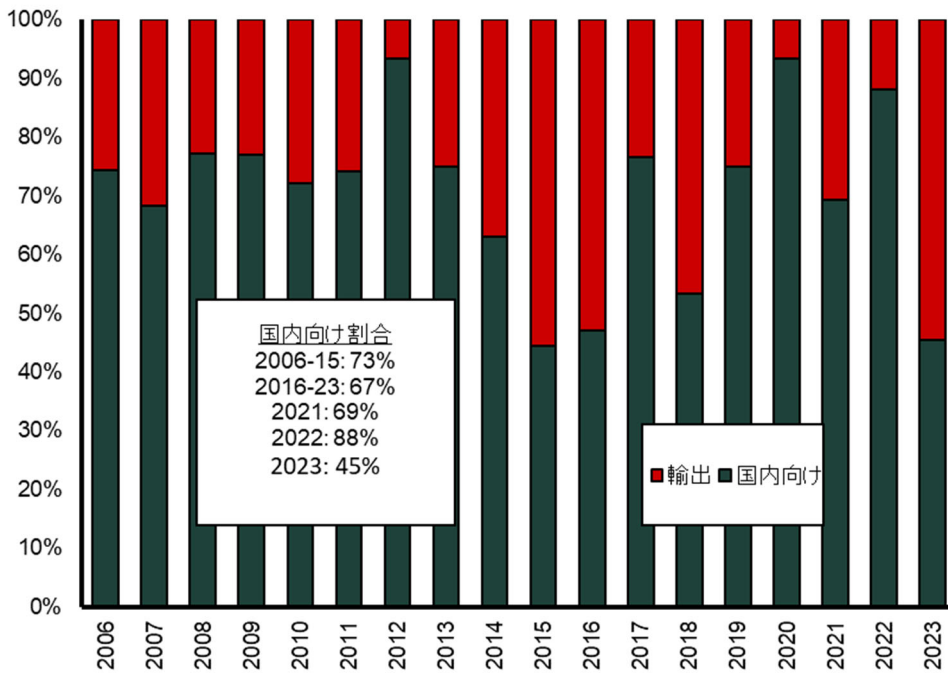
図表 4.6.1

ノルウェー造船所受注隻数

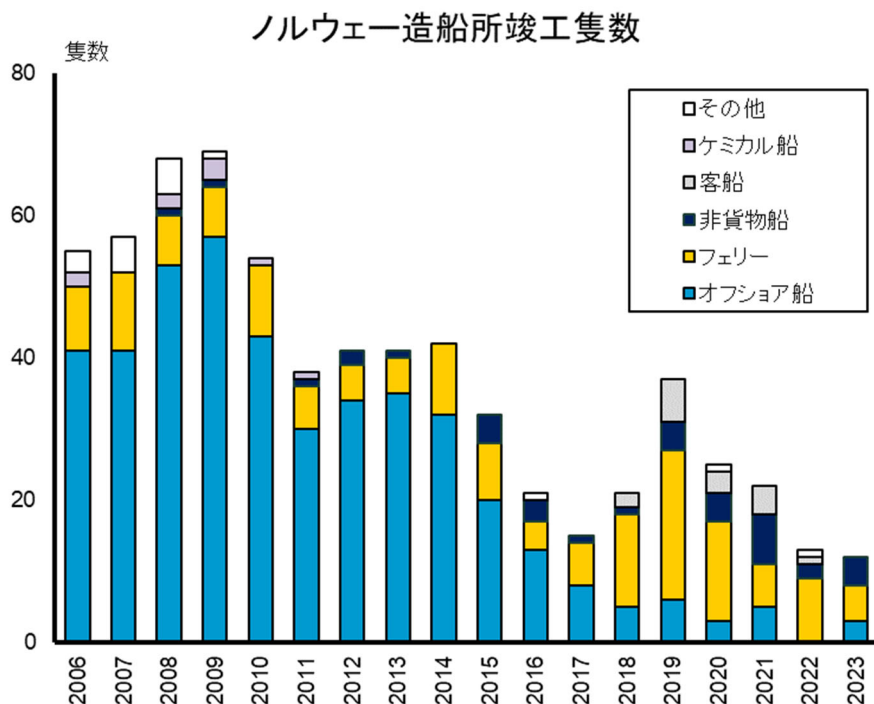


図表 4.6.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.6.3



図表 4.6.4 ノルウェー上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Brodrene Aa	11	19	17
Kleven Verft	25	18	3
Havyard Leirvik	19	14	6
Ulstein Ulsteinvik	19	10	6
Oma Baatbyggeri	6	6	8
VARD Soeviknes	3	7	9
STX Langsten	17	0	0
VARD Brevik	4	6	6
Slettafossen Verft	0	1	15
Fiskerstrand	11	4	0
Simek A/S	9	5	0
STX Brevik	14	0	0
STX Brattvaag	14	0	0
STX Soeviknes	13	0	0
Myklebust Verft	5	8	0
Others (36)	73	33	39
合計	243	131	109

4.7. トルコ

トルコ造船所における 2023 年の新規受注量は前年比で減少したが、受注残は、歴史的に低い水準ではあるものの、昨年もかなり安定した水準を維持した。トルコの造船所は依然としてタグボート建造では世界的なリーダーであり、Sanmar だけで世界のタグボートの受注残の 10% 近くを占めた。また、ヨットの建造にも引き続き重点が置かれている。トルコ造船所は、クルーズ船、フェリー、洋上風力発電向け船舶など、多様な小型ハイスpek船の建造を続けている。他方トルコは、中国に次いで世界第 2 位の船舶修理国としてのポジションを維持している。

2024 年初頭時点で、100GT 超の商業船舶を 1 隻以上受注残に抱える「アクティブ」なトルコ造船所は 28 カ所である。受注残は 188 隻、約 73 万 CGT に上り、CGT ベースで世界 10 位に位置する。トルコの受注残は、2008 年の最高値(2008 年 2 月:340 万 CGT)を大きく下回っているが、2023 年下半期には 2014 年 2 月以来の高水準に達した。トルコの 2 大造船所である Cemre Shipyard と Sanmar は、合計で CGT 受注残の 32% を占め、欧州最大手造船所 20 カ所に入る。現時点の受注残は、タグボート 68 隻(10 万 CGT)と、その他の船舶 12 隻(フェリー、SOV、ローロー船 1 隻、合計 10 万 CGT)である。トルコ造船所は従来からタグボートの建造に特化しており、現在、受注数 124 隻で(中国が 106 隻)、世界最大のタグボート受注残を擁している。CGT ベースで、トルコの受注残の 30% はタグボートで、次いでフェリーとオフショア船がそれぞれ 15%、ケミカルタンカーが 12%、コンテナ船が 10% となっている。海運に不可欠な「燃料転換」を背景に、トルコの受注残の 37% (CGT ベース)が、バッテリーハイブリッド駆動となる予定であり、28% が代替燃料の利用が可能、さらに 8% が代替燃料レディとなる。

2023 年には、17 カ所のトルコ造船所が、59 隻、23 万 CGT の新規受注を獲得した。CGT ベースでは前年比 39% 減となり、過去 10 年の傾向を裏付けるものとなった。Tersan 造船所は、1 万 6,000GWT のメタノール対応可能なアイスクラス 1A ケミカルタンカー 2 隻と、メタノール対応可能なバイオ燃料とバッテリー駆動の CSOV 2 隻の受注を含め、トルコの造船所での新規受注の 20% (CGT ベース)を受注した。2023 年のトルコの新規受注のうち、タグボートが 29% (CGT ベース)で最も多く、次いで CSOV が 15%、MPP が 12% であった。2023 年の新規受注中、39% (CGT ベース)がメタノール対応可能船であった。

2023 年のトルコ造船所の引き渡しは、造船所 17 カ所を通じて 66 隻、21 万 CET となり、前年からほぼ横ばいとなった。タグボートの引き渡しは CGT ベースで全体の 47% (55 隻、10 万 CGT)となり、クルーズ船が 31% でそれに続いた(乗客定員 468 人の LNG 対応船 2 隻と 30 万 CGT のバッテリーハイブリッド駆動船数隻)。Tersan は、CGT ベースで全体の 31% と引き渡し量では最大となり、クルーズ船 2 隻を建造した。それに続いて Sanmar が 20% (タグボート 23 隻)を引き渡し、Ereglig が 12% (タグボート 14 隻)を引き渡した。2023 年には、Sefine が建造した LNG 対応フェリ

ー「NEREA」も引き渡されており、この船舶はソーラーパネルを搭載したバッテリーハイブリッド駆動船となる。

トルコ造船所の受注残は非商業船舶部門に支えられており、2024年初頭時点で非商業船舶212隻の受注残を擁する。このうち、内陸水路航行用LNGバンカー船1隻を含む22隻を2023年に受注している。トルコ造船所は、艦船の建造においても活発な活動を展開しており、トルコ海軍からコルベット艦6隻、ナイジェリア海軍から哨戒艦1隻を受注した。2024年初頭時点で艦船の受注残は96隻(非商業船舶部門の45%。トルコ沿岸警備隊とトルコ海軍、国外の海軍4つからの発注)。

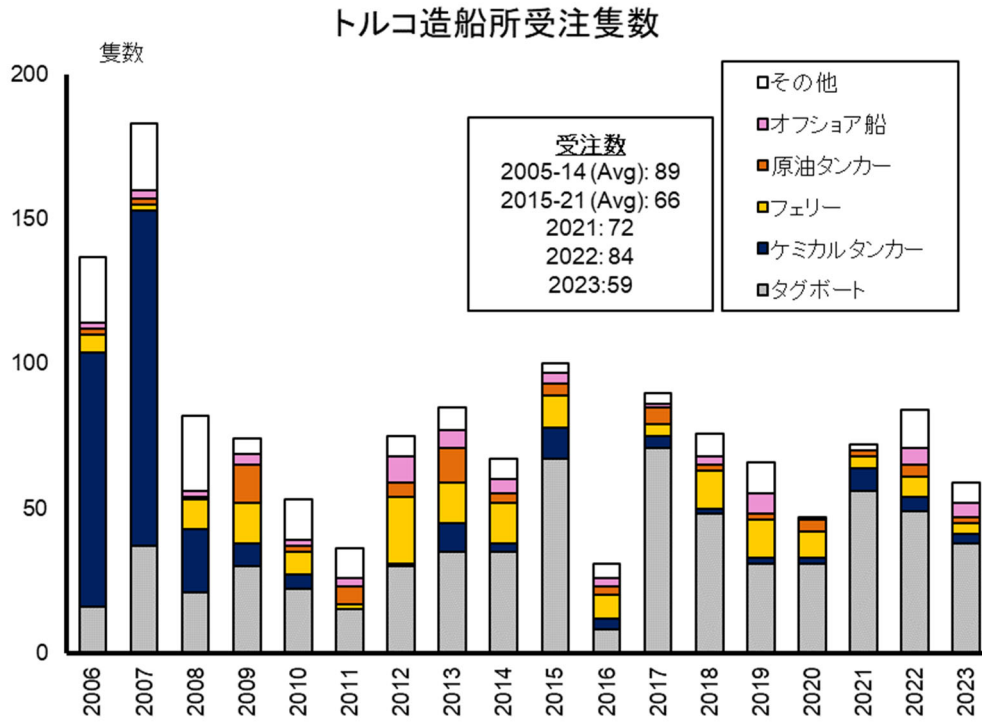
トルコは船舶修理部門において中国に次ぐ世界第2位のポジションを維持し、2023年に世界67カ所の修理造船所の修理案件の8%(4000件以上)を請け負った。BWMS、SOxスクラバー、炭素回収・貯留、省エネ技術のレトロフィット・修理および検査など幅広いサービスを提供している。修理請負の多かった造船所は、Sefine、Besiktas、Tersanで、合わせて全体の17%を占めた。

2023年11月、Tersan造船所はノルウェーのHavyard Leirvik造船所(2020年以降、同造船所は船舶修理・整備に特化している)を買収し、造船・整備部門の拡大を目指した。これは、2022年に同造船所がトルコ南東部のセイハンに新たな施設を開発する計画を検討していると発表したことを受けている。

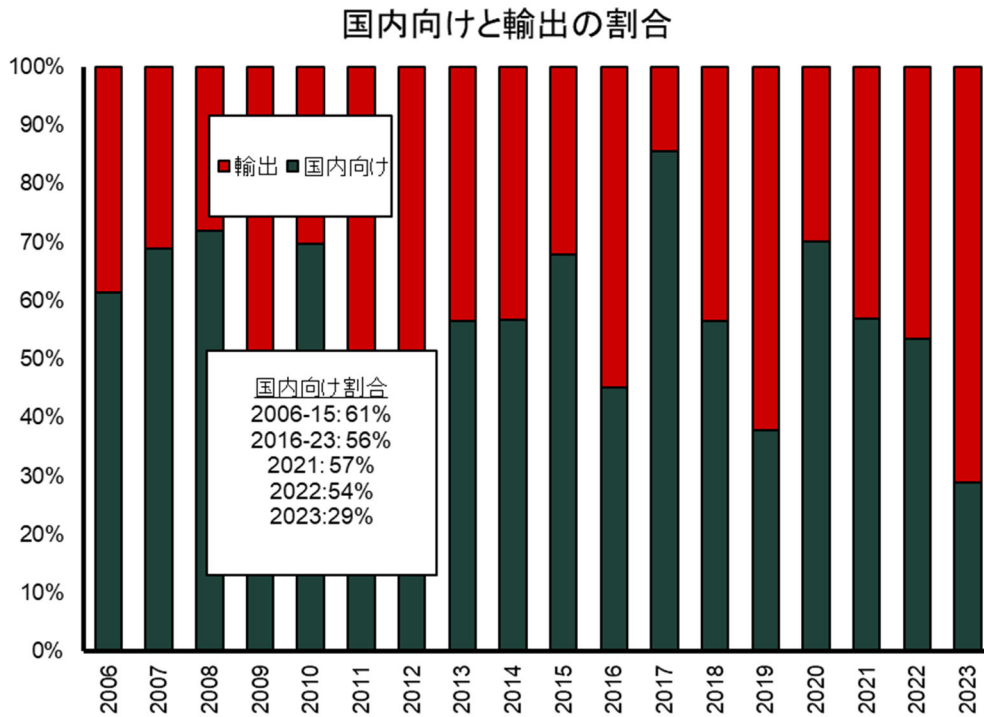
今後の見通し

トルコの造船所は、タグボートでは依然として市場をリードしており、クルーズ船、フェリー、ローロー船、洋上風力発電など、さまざまな海運セクターで、小型の高価値船や代替燃料に対応した船の受注を引き続き獲得するのに優位にある。また海運業界の「燃料転換」が省エネ技術(EST)へのレトロフィットや代替燃料の利用に向けたレトロフィットの需要を牽引するため、トルコ造船所は、世界2位の船舶修理国としてのポジションから恩恵を得ることになるだろう。

図表 4.7.1

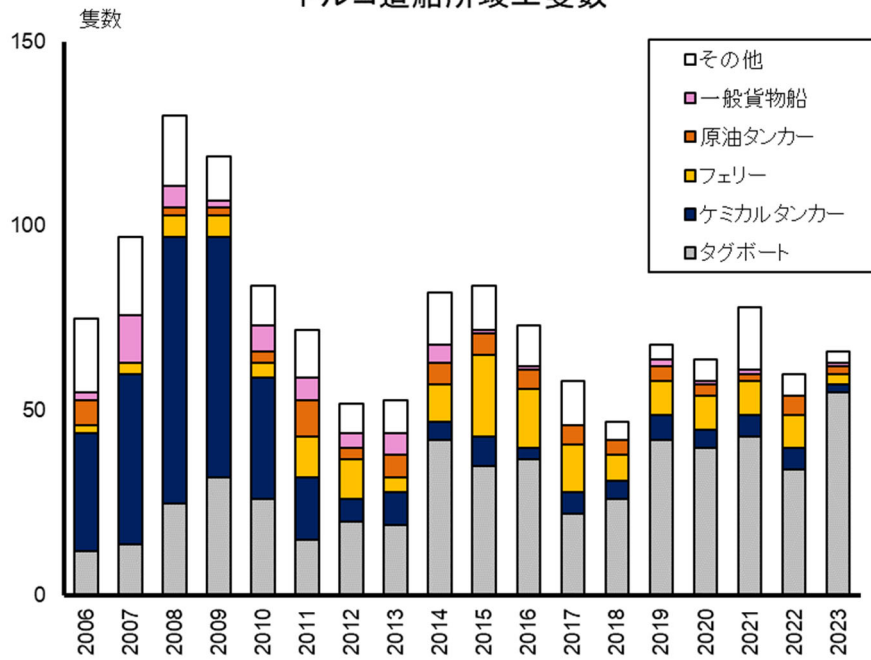


図表 4.7.2



図表 4.7.3

トルコ造船所竣工隻数



図表 4.7.4 トルコ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Sanmar Ltd	14	81	109
Uzmar	25	28	37
Eregli Shipyard	18	19	47
Tersan Shipyard	12	12	12
Sefine Shipyard	10	11	12
Besiktas Shipyard	16	10	1
Ozata Shipyard	2	23	1
Dentas Shipyard	10	10	1
Torgem Shipyard	9	5	6
Kocatepe Shipyard	12	6	1
Ceksan Shipyard	6	6	4
Icdas Shipyard	6	5	5
Selah Shipyard	6	8	2
Gelibolu Shipyd	9	5	2
Gisan Shipyard	7	3	6
Others (85)	218	112	90
合計	380	344	336

4.8 ポーランド

ポーランド造船所における商業船舶の新造船建造は、ここ数年、非常に限定的なものにとどまっております。2022年に1隻の受注があった後、2023年にはまったく新規発注がなかった。しかし、ポーランドは、ヨットや双胴船の建造ではある程度のポジションを維持している。また、船舶の修理・レトロフィットや検査事業も、昨年かなり堅調に推移しており、ポーランド造船所には、今後数年間、より多くのチャンスがもたらされる可能性がある。

2024年初頭時点でのポーランド造船所の受注残はわずか6隻、約8万9,000CGTで、少なくとも1隻の受注残を擁する造船所は3カ所となっている。Remontowa SBはそれぞれが8,950DWTの乗客定員400人のローパックスフェリー3隻を受注残に擁している。Finomarは作業・修理船3隻、2,300CGT、Safe Engineeringは作業・修理船1隻、2,000CGTを擁している。Remontowa SBが受注しているローパックス船3隻は、2025年から2027年にかけて、国内の船主であるPolish Steam ship Co.に引き渡される予定である。これらの旗艦船は、ポーランドの造船業支援の一環として発注されたもので、建造費の一部は国庫から拠出される。バルト海航路に就航する予定で、LNG二元燃料エンジンを搭載、バッテリーハイブリッド推進を特徴とする。

2023年、ポーランド造船所は商業船舶の新規受注を獲得することができず、受注残は2000年代後半から全体的に減少傾向にある。ポーランド造船所の引き渡しも低調で、2023年には2隻のみと、2022年の5隻および2005-2022年の平均14隻から減少した。FinomarがFSV Group ASに作業・修理船1隻を、NSSが作業・修理船1隻を引き渡した。NSSは船舶修理を得意とする造船所で、新造船はこれで2隻目。この作業・修理船は、バッテリーハイブリッド駆動となる。Vik22 ASに引き渡された。

ポーランド造船所はむしろ非商業船舶部門で活発な動きをみせている。同部門では2022年に1隻、2023年に2隻の新規受注を獲得しており、2024年初頭時点での非商業船舶の受注残は30隻となった。2022年には非商業船舶9隻が引き渡されたが、2023年も同様に9隻が引き渡された。

非商業船舶の受注残ではCentromost River SYが最大で、2024年1月初頭時点で内陸水路航行用ケミカルタンカー7隻(約3万4,000CGT)の受注を確保している。Remontowa SBも同様に7隻の受注残を擁しており、これはポーランド国防省が発注したタグボート6隻と掃海艇1隻の合計7隻。他、PGZ Stocznia Wojennaがポーランド国防省から3隻のフリゲート艦を受注している。一方、Sunreef Yachtsは8,000CGTのヨット4隻、DamenGdyniaは8,000CGTのヨット2隻を受注残に擁している。さらに、1月初頭時点で、ポーランド造船所には他4隻のヨット受注残があり、このヨットは近年、ポーランド造船所にとっての成長分野となっている。

造船所の中では **Finomar** が最も活発な動きをみせている。同造船所は **2023** 年に作業・修理船 **1** 隻を引き渡し、今年中に船舶 **2** 隻を引き渡す予定。**1996** 年から **2023** 年の間に引き渡した船舶が **7** 隻のみであった同造船所が、その新造事業を大きく拡大していることがわかる。**Finomar** は、風力発電所向けタワーなどオフショア構造物の建設も専門としており、これが将来の雇用を生む可能性もある。

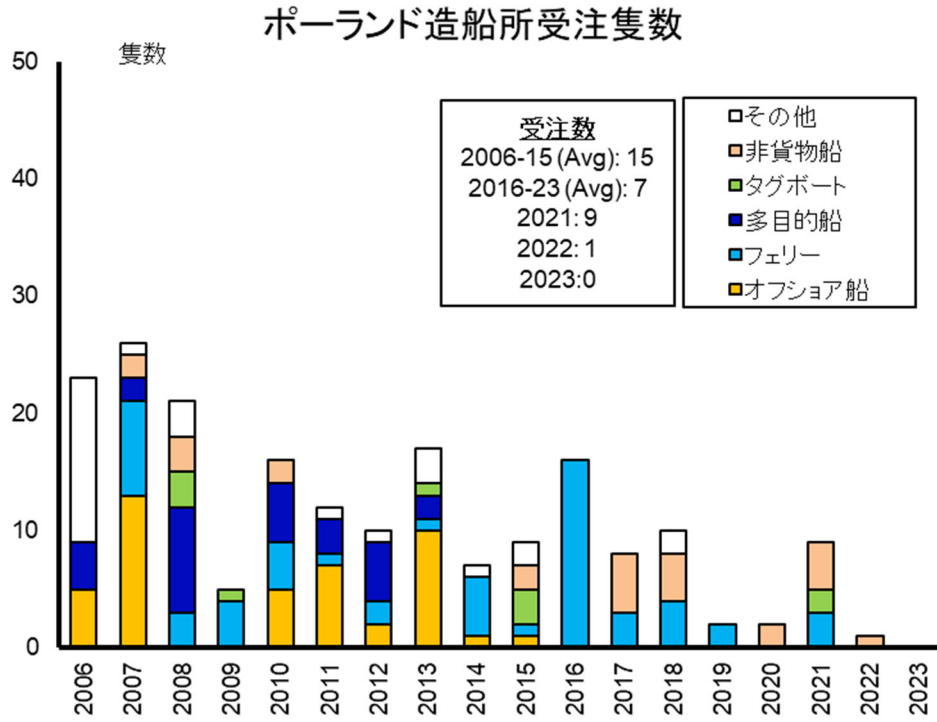
Remontowa SB は 1 月初頭時点で、商業船舶ではポーランド最大の受注残を誇り、同時に非商業船舶の受注残もかなりある。また、船舶修理部門でも重要なプレーヤーであり、現在ポーランドで最も活況を呈す造船所である。

ポーランド造船所は引き続き船舶修理・レトロフィットに大きく力を入れており、**2023** 年の修理作業は **700** 件に達した。これには、**BWMS** のレトロフィット **100** 件強、特殊検査 **170** 件強、および尿素 **SCR** システム、二酸化炭素回収・貯留 (**CCS**)、陸上高圧電力供給システム (**HVSC**) 関連レトロフィットが含まれる。**Remontowa SB** が船舶修理部門でも積極的に活動しており、昨年は少なくとも環境関連アップグレード作業 **50** 件と特殊調査 **60** 件強を実施した。修理作業数 **2** 位と **3** 位には **Nauta** と **MSR Szczecins** がつけた。

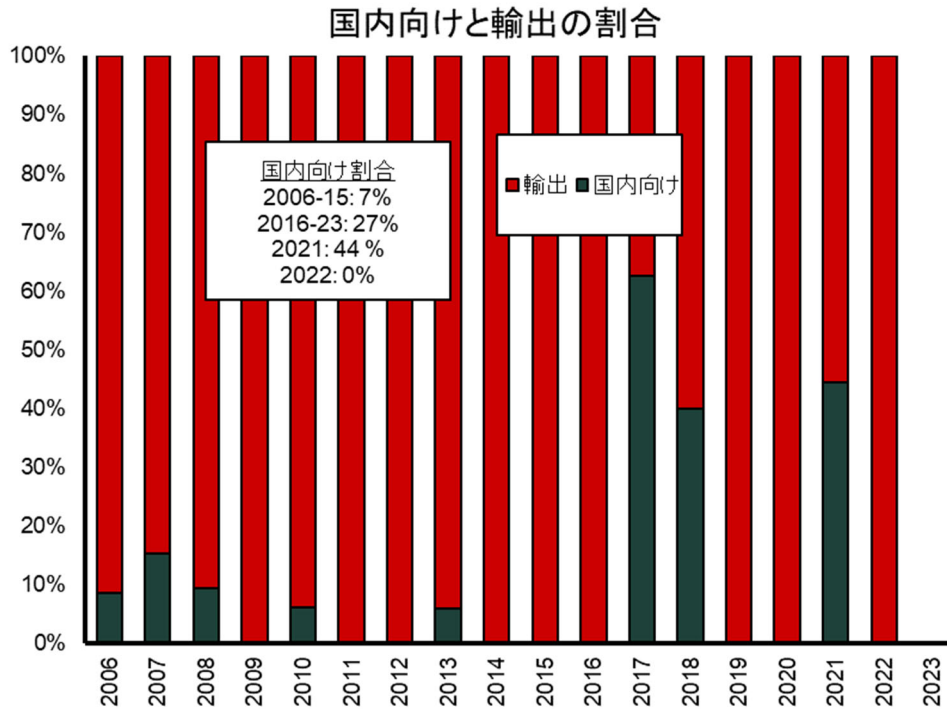
今後の見通し

ポーランド造船部門は、ここ数年の新規受注が極端に少なく、商業船舶の新規受注が過去数十年間で最低水準に落ち込んでいる上に、他の欧州諸国と比べても政府支援が限られることから、依然として大きな課題に直面している。これまでのところポーランド造船所は、他の欧州造船所とは異なり、成長が著しいオフショア部門で受注を獲得できておらず、同部門で短期的に大きな新規受注があるとは思えない。ただし、船舶修理・レトロフィット事業が成長部門となっており、ポーランドの造船所にとって活発な分野であり、今後数年に、レトロフィットを必要とする船舶の数が世界的に増加するにつれて、ポーランドの造船所により多くのビジネスチャンスがもたらされる可能性がある。

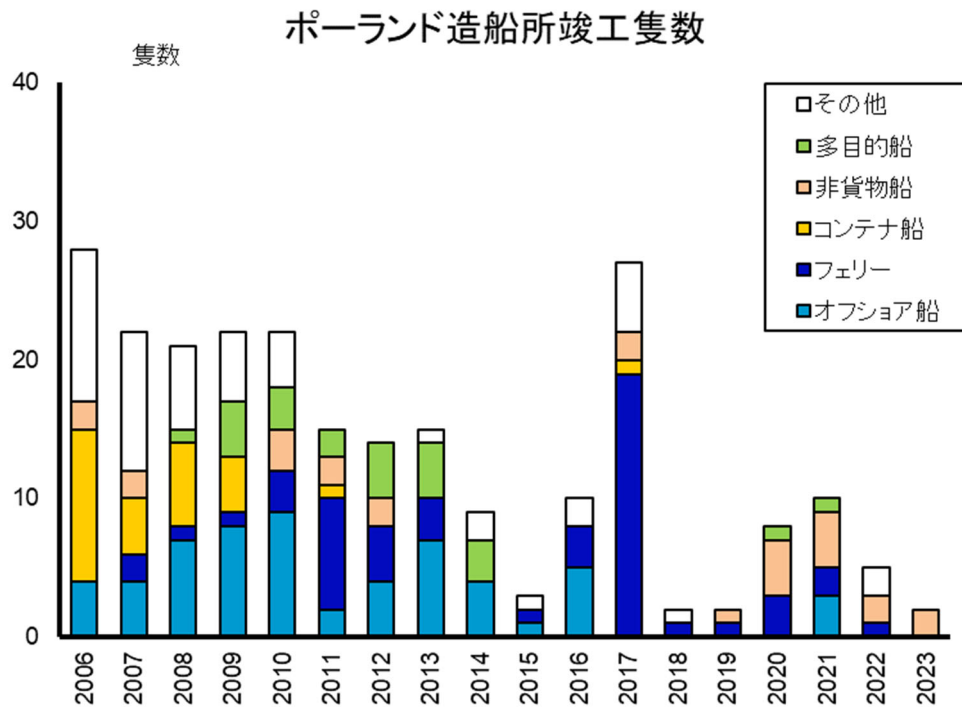
図表 4.8.1



図表 4.8.2



図表 4.8.3



図表 4.8.4 ポーランド上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-12	2014-18	2019-23
Remontowa Repair	30	0	0
Remontowa SB	16	16	14
Stocznia Gdynia	5	0	0
Szczecin Shipyard	4	0	0
Partner Stocznia	15	7	0
Damen Kozle	2	17	0
Stocznia Nauta	3	2	1
Stocz. Polnocna	4	0	0
MSR Szczecin	0	0	4
Crist Gdynia	0	1	2
Gryfia Shipyard	0	2	0
Conrad Shipyard	3	0	0
NSS	0	0	2
Finomar	1	2	3
Poltramp Yard	1	1	0
Others (8)	4	3	1
合計	88	51	27

4.9. クロアチア

クロアチア造船所にとって **2023** 年は特に閑散とした年であり、商業船舶の新規受注は報告されていない。クルーズ部門では数隻の発注が残っており、**2024** 年に引き渡しが予定されているが、建造プロジェクトの一部にはさらなる遅延リスクが残っている。ここ数年、クロアチアの造船業界では財務問題が大きなテーマとなっていたが、**2023** 年には一部の造船所が事業継続のための資金を確保することができた。クロアチア造船業界は、受注残の縮小と継続的な財務圧力が相まって、厳しい見通しとなっている。

2023 年に商業船舶部門で「アクティブ」な造船所は 5 カ所となる。2024 年初頭時点で受注残は 6 隻、約 20 万 CGT で、前年比で 32%減少して過去最低水準となっている。受注残 6 隻のうち 3 隻は Brodosplit で建造中のクルーズ船(建造能力の 79 %)。乗客定員 196 人の「Jassonius」は 2024 年、その他 2 隻は 2025 年に引き渡される予定になっている。クロアチア造船所の他の商業船舶の受注残としては、3 Maj Brodogradiliste から 2024 年に引き渡し予定の 4 万 5,000DWT のケミカルタンカー、Uljanik 1856 が建造する 700 Im の Ro-Ro 船、Tehnomont が建造するケニア港湾当局向け巡視船がある。

クロアチア造船所は 2023 年に合計 40 万 CGT の商業船舶 5 隻を引き渡したが、これは過去最低の記録だった。乗客定員 228 人のクルーズ船「Scenic Eclipse II」、国内船主向けの小型客船 2 隻、ギリシャ船主向けの消防用タグボート 2 隻などが引き渡された。2023 年は、クロアチア造船所にとって、非商業船舶部門では比較的多忙な一年で、モーターヨット 1 隻とノルウェーの漁業支援船 1 隻を新規に受注した他、漁船 1 隻、モーターヨット 1 隻、帆走ヨット 1 隻を引き渡した。非商業船舶部門では 8 隻の受注残を擁しており、これにはクロアチア海軍向けの河川哨戒艦艇 4 隻、Brodosplit の内陸クルーズ船 1 隻、Brodotrogir の世界第 2 位の大型スーパーヨット「Vela」などが含まれる。

クロアチアの造船所はここ数年、明らかな財務問題を抱えており、2023 年もこの状況は続いた。経営破綻した、国も出資する Uljanik グループの債権者は、2023 年に同社の主要な株を売却しようと試みたが、1 年間 3 回の入札プロセスを経ても国外からの出資者を見つけることができなかった。2019 年の破綻時、クロアチア政府は同社を支援するために約 1 億ドルの融資を行ったが、3 度にわたる入札プロセスの失敗を踏まえ、追加の支援は行わないと発表した。同社は現在 Ro-Ro 船 1 隻の受注残があるが、2024 年の見通しは不明である。

クロアチア最大の造船所である Brodosplit は現在、10 万 CGT のクルーズ船 3 隻を受注残に擁しており、2024 年から 2025 年に引き渡しを予定している。乗客定員 1254 人のクルーズ船「Narrative」は、2025 年の引き渡しとなる。この船は LNG に対応し、バッテリーハイブリッド技術を搭載する予定で、発注者は米事業者 Storylines Inc. 居住を目的としたホテルシップで、客室を購入あるいはリースしたオーナーにとっての「海に浮かぶ生活環境」の実現を意図している。農作物を栽培

するための太陽光発電を利用した水耕ガーデンも設置される予定。**Brodosplit** が建造するもう一隻のクルーズ船「**Jassonius**」は 2024 年に引き渡される予定。乗客定員 196 人の北極・南極航行を目的として耐氷機能を備えた探検船となる。**Brodosplit** の受注残には、乗客定員 152 人のクルーズ船もあり、2025 年に引き渡し予定。

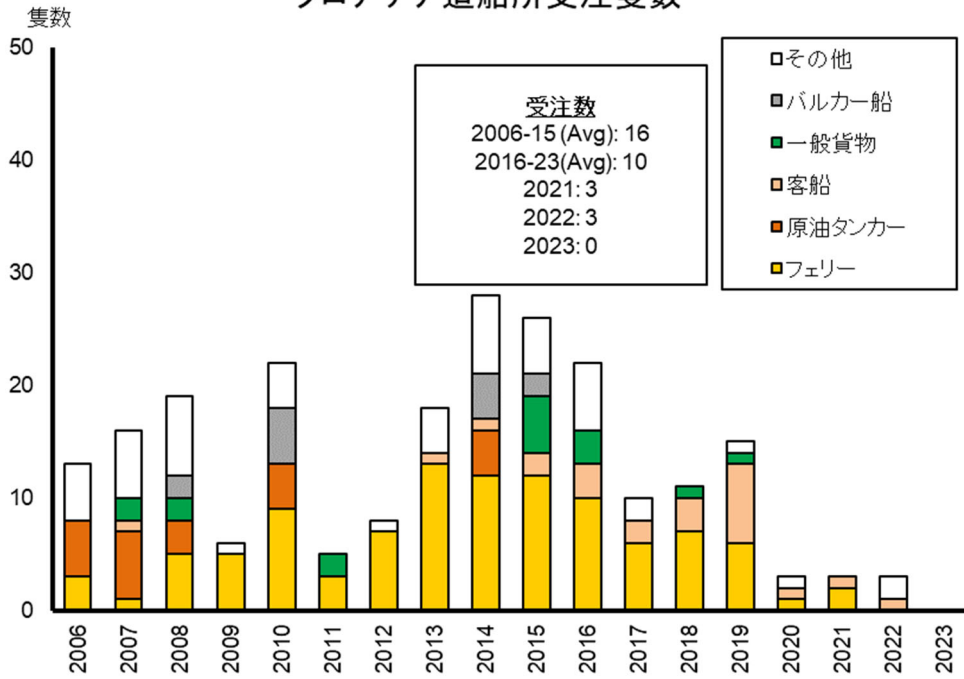
Brodosplit も近年は資金難に陥っていたが、2023 年 3 月に事業継続のための資金を確保して、破産手続きを停止した。同造船所は、2022 年のロシアによるウクライナ侵攻の際、欧州連合 (EU) の制裁によりロシア **VTB** 銀行からの融資が停止されたために破産を宣言したが、資金が確保された現在は、受注した船舶の建造を進めている。**Tehnomont** にとっては非商業船舶部門では比較的好調な 1 年となり、漁業支援船 1 隻を新規受注した他、アイルランドの船主向けの漁船建造を続けている。2024 年にはケニア港湾局に巡視船を引き渡す予定でいる。一方、**3. Maj Brodogradiliste** は、現在唯一の受注残である 4 万 5,000DWT のケミカルタンカーを、2024 年 3 月に英領ヴァージン諸島の船主に引き渡す予定である。その後の見通しは不透明で、新たなリストラ計画が実施される可能性があるとの報告もある。また、2023 年には、同造船所が一連の極地探検船を建造する意向書を米国企業と締結したとの報告もあり、同造船所の大きな追い風となりそうであるが、2024 年初頭の時点ではまだ受注は確定していない。

今後の見通し

クロアチアの造船所の財政状況は依然として厳しく、受注残は限定的かつ減少傾向にあり、一部の造船所では資金繰りの問題が続いている。今後どのような状況になるかは、造船所がさらなる事業を誘致できるかどうか、また、どのような金銭的な支援を得られるかにかかっている。今のところ、クロアチアの造船会社の先行きは厳しい。

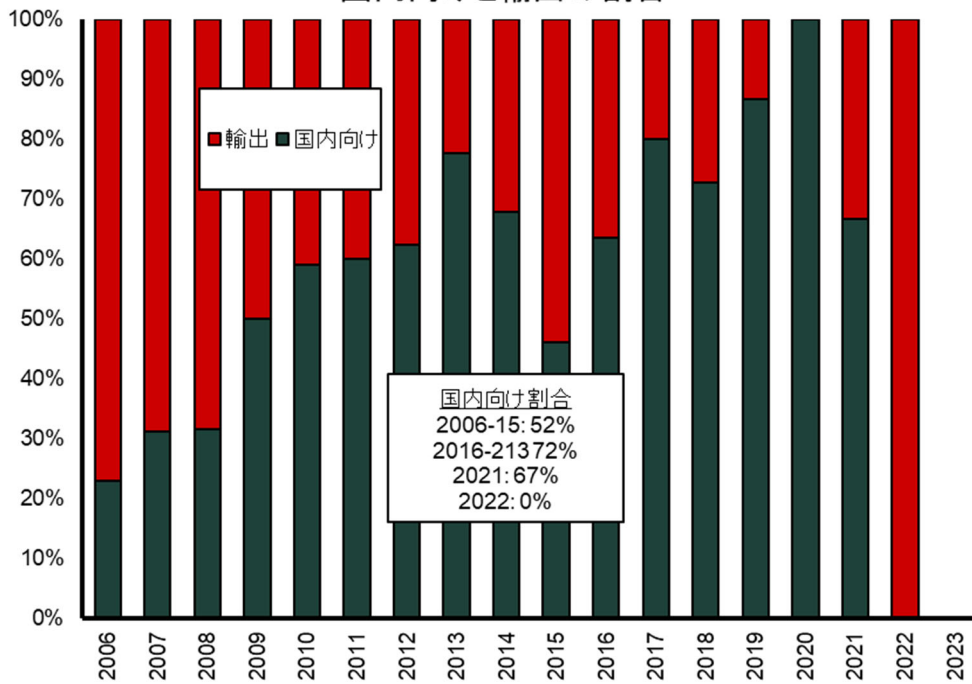
図表 4.9.1

クロアチア造船所受注隻数

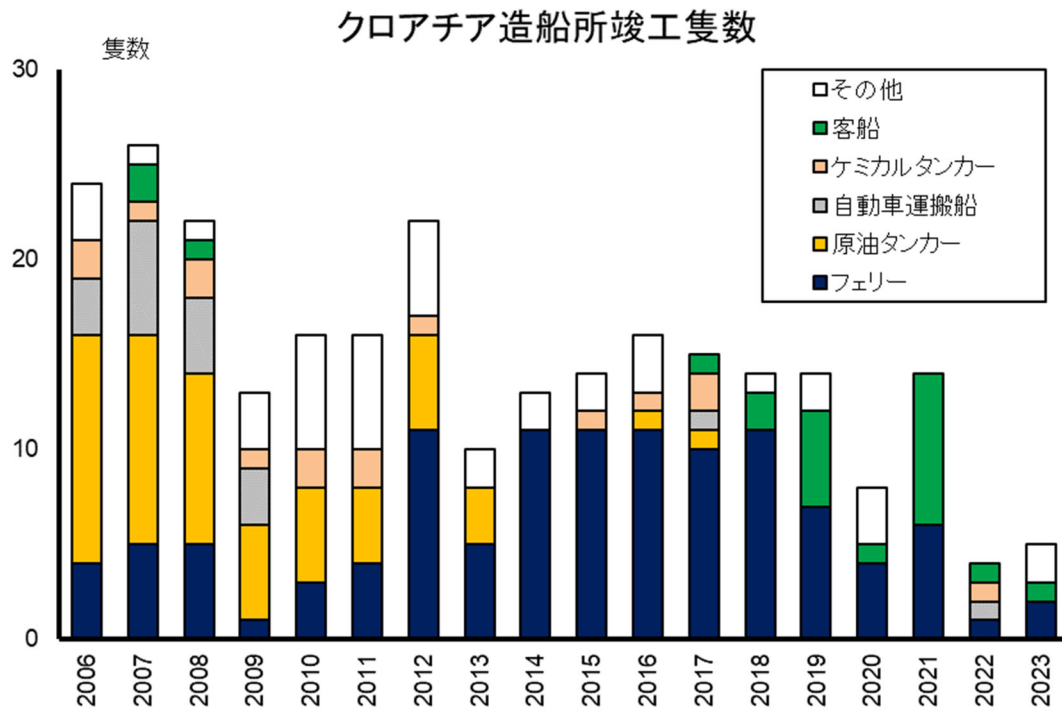


図表 4.9.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.9.3



図表 4.9.4 クroatia上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Brodosplit	17	13	4
Uljanik Brod.	17	9	2
3. Maj Brod.	14	4	4
Radez d.d.	3	16	18
Brod. Trogir	6	4	2
Kraljevica	4	0	0
Poseidon Shipyard	8	3	0
Odisej	0	8	4
Leda Shipyard	0	6	0
Porta Shipyard	3	0	0
Brodotrogir Shipyard	0	2	6
Brodaska Montaza	0	3	0
Solin	3	0	0
Tehnomont	1	3	4
Montmontaza Greben	1	0	0
Others (2)	0	1	1
合計	77	72	45

10. ルーマニア

ルーマニア商業船舶部門の**2023**年の新規受注は、**2022**年と同数のわずか**2**件にとどまり、活動は限定的なものにとどまった。ルーマニア造船所は、非商業船舶部門、特に艦船の新造船事業は継続している。ルーマニアの造船業は、複数年にわたり新規受注が低迷した後に同国に参入した**Damen**や**Fincantieri**(**VARD**の子会社を経由)など外国企業によって依然として支配されている。ただし**Damen Mangalia**の今後は、ルーマニア政府と**Damen Group**との間の係争の中で不透明なものになっている。

ルーマニア造船所の**2023**年に商業船舶部門での新規受注は、アンピリカル・フローライン敷設船**2**隻で、いずれも**VARD Tulcea**が獲得した。最初の発注は、**NCT Offshore**が**10**月に発注した**8,415GT**のバッテリー推進システムを搭載したケーブル敷設船で、**2024**年の引き渡しを予定している。2隻目は**12**月に発注された**6,000GT**のケーブル敷設船で、**2026**年に引き渡される予定である。一方、**ATG Giurgiu**が建造した**465GT**の揚陸艦「**Ourson**」が、**2023**年**11**月に、グアドループに本拠を置く**TMDD**に引き渡された。

2024年初頭時点で、ルーマニアの商業船舶の受注残は合計**11**隻となった。この中には、上記のケーブル敷設船**2**隻に加えて、**Damen Galati**に発注の巡視船**8**隻と**Santierul Naval**に発注のプロダクトタンカー**1**隻(**4**万**1,000DWT**)がある。プロダクトタンカーは、国内の海運会社**Histri Shipmanagement**が発注したプロダクトタンカー**3**隻の最後の**1**隻。

一方、オランダの**Damen Group**とイタリア造船**Fincantieri**(**VARD**経由)が所有するルーマニアの造船所は近年、船舶全体を作るというよりも、部分的な造船活動を行ってきた。**2023**年、**Damen Galati**は豪華ヨットの船体を完成させ、オランダのフリッシンゲンにある**Damen Yachting**に曳航して完成させた。また、イタリアの**Prysmian**グループは**2023**年、ケーブル敷設船の建造に関して、**VARD Tulcea**で船体建造を進めて、ノルウェーの**VARD Soviknes**で完成させると発表した。

ルーマニア造船所は**2023**年に非商業船舶**3**隻を引き渡した。艦船部門では、**VARD Tulcea**がノルウェー沿岸警備隊に巡視艇**1**隻を完成させた。これは、**2018**年に発注されたヤン・マイエン級**3**隻のうち**2**隻目である。漁船部門では、**VARD Braila**がノルウェーのオーナーである**Nergand Havfiske**に**4170GT**のスタートローラーを引き渡した。合計**69**隻の漁船がルーマニアの造船所で建造され、そのうち**VARD Braila**は**7**隻を建造した。さらに**Damen Galati**が**2**月、**1,900GT**のヨット支援船**1**隻を引き渡した。同船はセーリングヨット「**Koru**」の支援船として運航する。

ルーマニア造船所の非商業船舶の受注残は、**2024**年初頭時点で合計**13**隻となっている。これには、**Santierul Naval**で建造中のルーマニア海軍向けコルベット艦**4**隻、**Damen Galati**と**VARD Tulcea**が受注している哨戒艇**4**隻、漁船やヨット数隻が含まれる。

また船舶修理部門において、ルーマニア造船所は 2023 年に、検査 44 件、BWMS レトロフィット 40 件、スクラバー・レトロフィット 2 件を含む 213 件の作業を実施した。造船所別の修理件数では、Santierul Naval が最も多く(106 件)、次いで 2x1 Holding Cape Midia(82 件)、Damen Mangalia (20 件)、VAR D Brailia(3 件)、Damen Galati(2 件)となった。

洋上風力発電部門が急速に成長する中で、ルーマニアで Damen Galati、Mangalia 造船所を保有するオランダ造船グループ Damen は 2022 年、Mangalia 造船所が同グループの洋上風力発電部門における新規受注獲得戦略において一定の役割を果たすことになると発表した。

Damen は、浮体式洋上風力発電機の建設ができるような船舶デザインを検討中で、ルーマニアにおいて、発電機を搭載するための浮体式構造物建設を計画している。

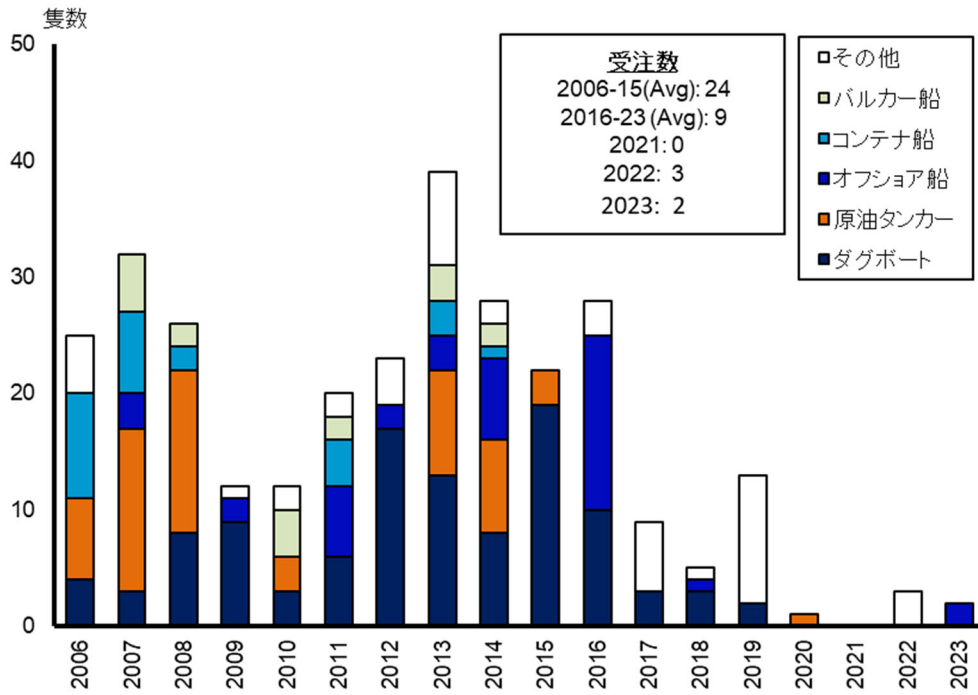
しかし 2023 年の年頭に、Damen Mangalia の経営権を有するルーマニア政府は、Damen が DSME から造船所を引き継ぐことを認める Damen との 2018 年の合意内容を変更した。Damen は Mangalia からの撤退を望んでいないが、2018 年契約の終了を通知し、ルーマニア政府に賠償を請求したと報じられている。将来が不透明ながらも Mangalia は 12 月、黒海の機雷で損傷したルーマニアの掃海艇の修理に着手した。

今後の見通し

ルーマニア造船所は過去 3 年間新規受注獲得ができず、非常に厳しい環境に晒されている。「非商業船舶」部門においてもその活動は限定的であり、外国大手造船企業傘下のルーマニア造船所は、親会社から配分される作業への依存度を高めている。一方、独立系のルーマニア造船所は、新規受注獲得に苦しんでいる。一方、ポジティブな点としては、こうした外国のグループが、ルーマニア造船所に「グリーン」な船舶、代替燃料利用可能な船舶や、洋上風力発電向けの施設建造に携わるような機会を与えてくれる可能性が高いといったことがあり、これにより、ルーマニア造船所は技術的能力を維持できることだろう。

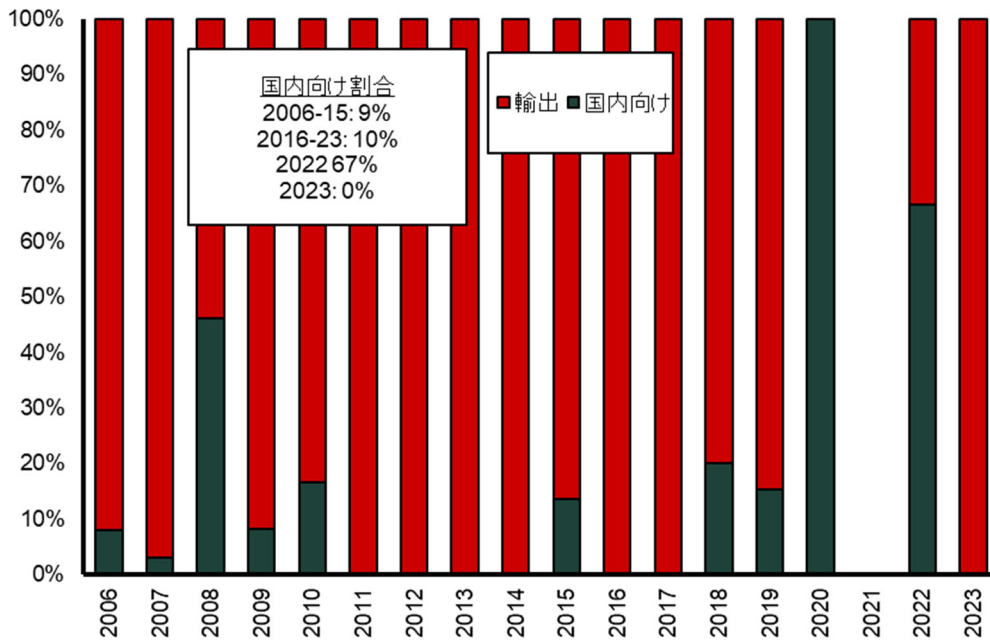
図表 4.10.1

ルーマニア造船所受注隻数

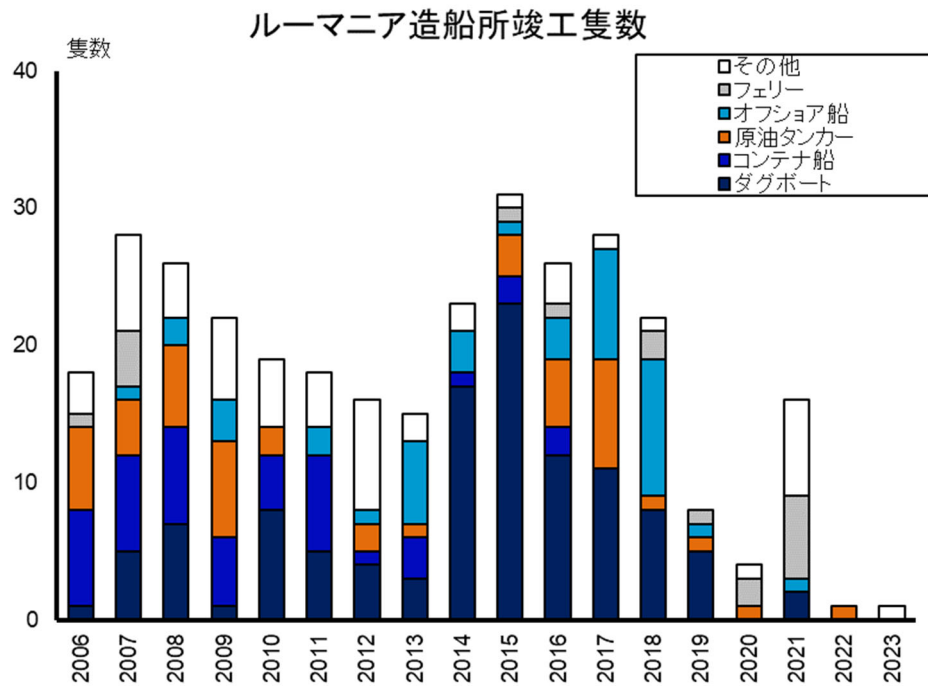


図表 4.10.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.10.3



図表 4.10.4 ルーマニア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2009-13	2014-18	2019-23
Damen Galati	34	82	20
Daewoo-Mangalia	31	27	0
Santierul Naval	10	1	3
VARD Braila	0	12	0
Severnav Shipyard	4	0	0
STX Braila	8	0	0
VARD Tulcea	0	7	0
Aker Braila	2	0	0
Shipyard ATG Giurgiu	0	0	3
Damen SY Mangalia	0	0	3
Black Sea Shipyard	1	0	0
Navrom Shipyard	0	0	1
Others (1)	0	1	0
合計	90	130	30

5. 世界および欧州造船業の短期見通し

欧州造船所にとっては厳しい事業環境が続いており、極東造船所との激しい競争に苦しめられる状況も継続すると見られるが、少なくとも一部の欧州造船所にとっては、前向きな兆候が現れ始めた。複数の主要造船所の財務状況は安定し、近年ほぼ枯渇していたクルーズ船の新規受注も次第に増加に転じる可能性が出ている。また、洋上風力発電部門における観測は全般的にポジティブであり、ロシアによるウクライナ侵攻以来、防衛、海軍関連の支出は増加している。更に、「グリーン」テクノロジーにおける専門性や、修理・レトロフィット事業が、一部の造船所にチャンスをもたらし続けている。

クルーズ船部門においては、近い将来にコロナ禍以前に発生した「ブーム」の水準が回復されることはないが見られるが、新造船に対する意欲がいくらか改善すると予測される。2023年には、旅客数がコロナ禍以前の水準を回復すると共に、主要な運航事業者の財務状況も改善して、クルーズ船産業を巡る全般的な状況が改善したと言える。近年は、小型のクルーズ船少数が発注されるにとどまっているが、短期的将来に、探検用クルーズ船や、「豪華」クルーズ船向けの発注がより多くなされる可能性がある。大型クルーズ船新規受注の枯渇もまもなく終了するとの報道もあり、米クルーズ船運航事業者 **Carnival** と伊造船事業者 **Fincantieri** が、20万GT規模のクルーズ船5隻、合計額54億ドルの建造契約について協議しているとされる。実現した場合、クルーズ船の単一の契約としては過去最大となる。長期的に見ると、中国造船所によるクルーズ船建造へのより活発な参入が、欧州造船所にとっての脅威となる可能性がある(2023年12月には、**Shanghai Waigaoqiao** が、中国において初めて建造された10万GT超のクルーズ船を引き渡した)。しかし、その豊富な経験と技術的専門性のおかげで、クルーズ船建造の意欲が改善した場合、欧州造船所はこれを享受する上で良好なポジションを確保できていると言えるだろう。

一方、急速に成長する洋上風力発電部門は、一部の造船所、特にオフショア船建造の実績がある造船所(例えばノルウェー、ルーマニア、トルコ)により多くのチャンスをもたらしている。とはいえ洋上風力発電関連船市場において、建設サービス運航船(CSOV)やケーブル敷設船以外で、欧州造船所が多くの新規受注を獲得することはないと見られる。洋上風力発電アクセス船(CTV)部門において、欧州造船所は近年市場シェアを減らしており(2021年初頭以来、新規受注の50%を占めているが、これは2018-2020年の81%から低下している)、欧州造船所で洋上風力発電設備設置船(WTIV)建造に必要な設備を備えたものは存在しない。

欧州造船所は、海運部門の「燃料移行」からも利益を得られると見られる。高価値な代替燃料使用可能な船舶は、すでに欧州造船所の受注残の内の大きな割合を占めており(GTベースでは71%で、世界でこの割合は49%)、欧州造船所は燃料テクノロジーの多くにおいて専門性を持ち合わせている。現在まで、これが主要な貨物船部門における新規受注獲得にはつながっていないが、欧州造船所がより競争力を持つ小型の船種(フェリー、短距離航路を航行する船舶、タグボート)に関しては、フリート刷新圧力から利益を受けられると見られる。またバッテリーを搭載した船舶におけ

る実績も新規受注をもたらす可能性がある。

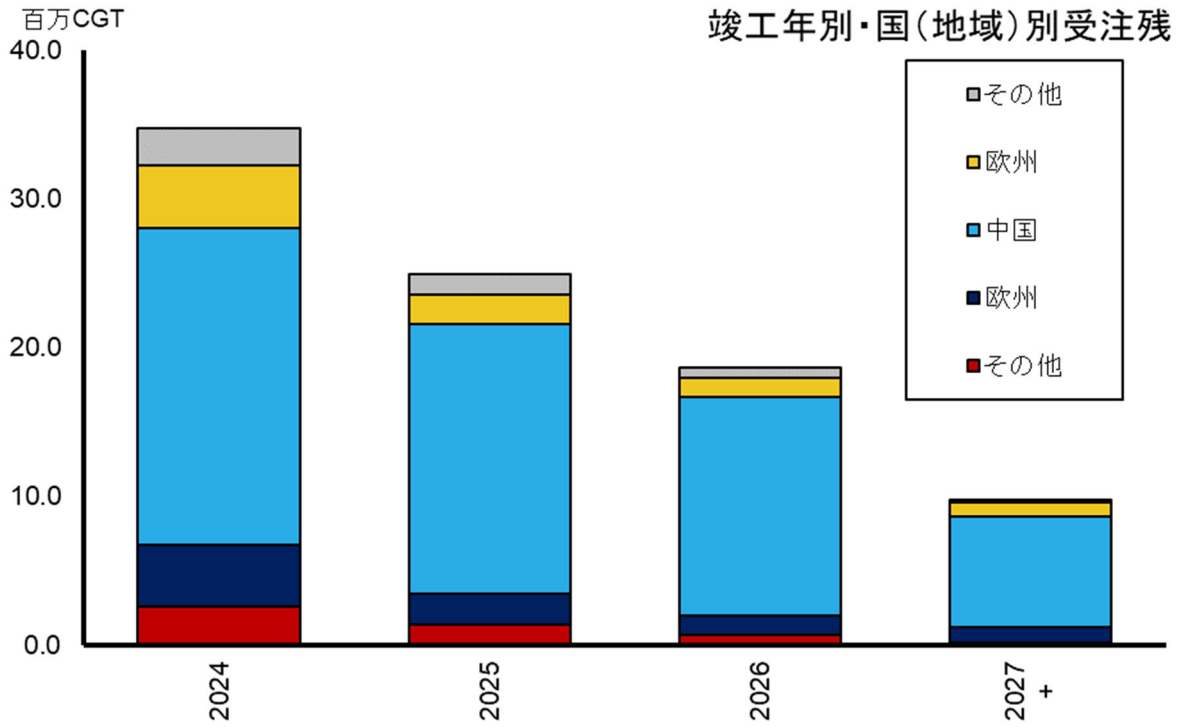
世界的なレトロフィット関連プロジェクトの増加は、欧州造船所にとってチャンスとなるだろう。環境規制の圧力が高まり、省エネ関連レトロフィットのペースが上昇すると見られる(燃料関連、バッテリー関連のレトロフィットも増加すると見られる)。船舶修理部門においては中国造船所がリードしているが、市場シェアは造船に比べて低い(2023年のシェアは30%程度であるのに対し、造船の新規受注では50%超)。レトロフィットの作業数は増加していく見込みで、欧州造船所がこの流れに乗ることができる可能性も高い。クルーズ船部門の市況が全般的に改善する中、クルーズ船のレトロフィットも増加が見込まれる。

地政学的懸念も影響する可能性がある。すなわち、一部の船主(例えば、政府の契約と補助金に依存するフェリー運航事業者)は、アジア造船所(2010-2019年の間に、欧州船主によるフェリーの発注量のうち、中国造船所による受注量はCGTベースで26%を占めた)の代わりに、欧州造船所を積極的に選ぶ可能性がある。

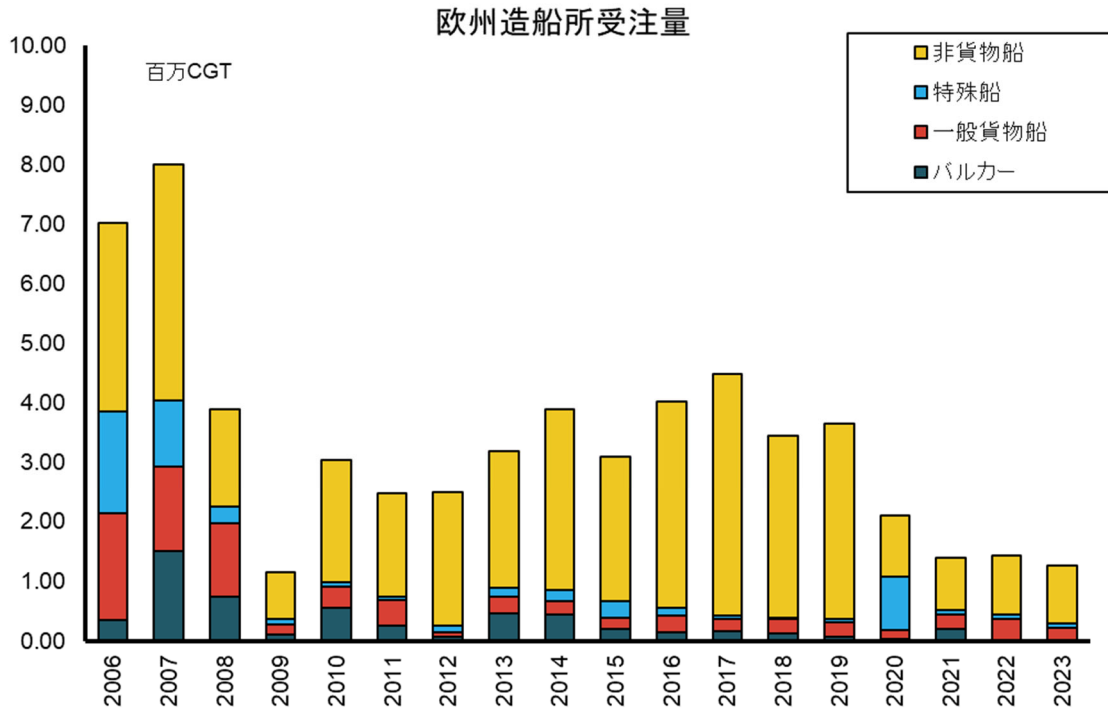
他方、ロシアによるウクライナ侵攻を含め、世界的な地政学的緊張の高まりは、近年、防衛費増額を招いてきた。これにより、防衛関連の船舶調達計画が発表されており、将来更に新規受注獲得につながる可能性がある。また制裁に伴い、ロシア政府は国内での商業船舶造船を拡張する計画を発表した。

現在のところ、世界の造船新規受注量は、2024年に健全な水準を維持すると見られる。しかし、欧州造船所にとって、極東造船所との競争が主要な課題であり続けると見られ、主要な商業船舶部門において、過去数十年に失った市場シェアを回復することはあり得ないと予測される。しかし、専門性のある船舶(例えばタグボート、フェリー、浚渫船、ヨット、艦船)について、需要の基調は残ると見られ、今後数年、欧州造船業界の支えとなる要素も多く見られる。これにより、特にニッチな市場やテクノロジーに特化した一部の造船所は利益を得ると見られる。一方、多くの造船所にとって、短期的に財務的圧力は残ると見られるが、長く続いた困難な期間の後に、勇気づけられるような兆候が少なくとも幾つか現れ始めている。

図表 5.1



図表 5.2



図表 5.3 国(地域)別竣工量の見通し

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share
2019	8.3	23.2%	9.6	26.8%	12.3	34.3%	2.9	8.1%	2.7	7.5%	35.7	100%
2020	6.3	20.5%	8.9	28.7%	11.6	37.6%	2.1	6.9%	1.9	6.2%	30.9	100%
2021	5.4	15.5%	10.6	30.1%	14.5	41.5%	2.6	7.5%	1.9	5.3%	35.0	100%
2022	5.0	15.1%	7.8	23.9%	15.5	47.3%	2.7	8.3%	1.8	5.4%	32.8	100%
2023	5.0	13.9%	9.1	25.4%	17.8	49.6%	2.0	5.5%	2.0	5.6%	35.9	100%
2024(f)	5.5	13.6%	12.7	31.4%	17.8	44.1%	3.0	7.4%	1.4	3.5%	40.4	100%
2025(f)	5.9	15.1%	11.8	30.3%	17.8	45.6%	2.1	5.4%	1.4	3.6%	39.0	100%
% 2023-25	19%		30%		0%		6.4%		-31%		9%	

図表 5.4 国(地域)別建造能力と稼働率の見通し

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.
2019	8.8	94.5%	12.5	78.8%	15.8	77.6%	3.1	93.8%	3.3	81.7%	43.5	82.8%
2020	8.2	78.4%	12.1	75.3%	15.3	76.5%	3.1	69.0%	2.5	77.8%	41.2	76.0%
2021	7.7	72.3%	12.0	89.2%	16.9	86.4%	3.1	87.7%	2.4	78.2%	42.1	84.3%
2022	7.5	68.0%	11.5	70.9%	17.8	87.3%	3.1	88.9%	2.2	81.3%	42.1	79.2%
2023	7.5	66.7%	12.0	77.7%	18.5	96.7%	3.0	69.1%	2.2	92.7%	43.2	84.1%
2024 (f)	7.5	78.7%	13.4	93.9%	19.0	92.6%	3.2	88.5%	2.3	68.6%	45.4	89.2%
2025 (f)	7.7	88.3%	15.8	94.7%	19.8	95.0%	3.4	86.7%	2.4	75.6%	49.1	92.3%
% 2023-25	3%		32%		7%		13%		9%		14%	

※本稿におけるデータは全てクラークソンより引用した。

この報告書はボートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

欧 州 造 船 業 概 況 調 査
JSC アニュアル調査シリーズ 2023 年度

2024 年（令和 6 年）3 月発行

発行 日本船舶輸出組合
〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-12
日本ガス協会ビル 3 階
TEL 03-6206-1663 FAX 03-3597-7800

JAPAN SHIP CENTRE (JETRO)
Cheapside House, 138 Cheapside,
London EC2V 6BJ, U. K.

一般財団法人 日本船舶技術研究協会
〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。