Supported by
日本財団
THE NIPPON FOUNDATION

欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2024年度

2025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、2024 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、欧州主要造船各国、第 5 部では、その他欧州造船諸国の造船業に焦点を当てる。第 6 部では、欧州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 2024 年も相変わらず厳しいものであった。2024 年に欧州で発注された 100GT 以上の船舶は 234 隻、360 万 CGT となり、CGT ベースでは 2020 年～2023 年の平均を 122%上回り、2010 年代に達成された年間量に匹敵する結果となった。しかし、回復の度合いにはばらつきがあり、大きく数字を伸ばした主因であるクルーズ船建造の復活は、イタリアの造船グループであるフィンカンティエリ造船所に集中している。これとは対照的に、イタリア以外の国々への発注は歴史的に低い水準が続いている（2024 年：216 隻、160 万 CGT、2020-2023 年平均とほぼ変わらず、2010 年代比で 39%減）。同様に、欧州の造船所での生産量も極端に低迷し、昨年はわずか 246 隻（190 万 CGT）しか引き渡しされておらず、これは記録上最も少ない引き渡し量になっている。この低水準の生産量は、受注残が減少している中で、限られた注文を慎重に進める戦略によるものと考えられ、具体的には、受注残が少ないため、手元にある注文を引き延ばしながら生産スケジュールを調整し、工場の稼働を維持することで企業の延命を図る状況である。データを見ると、2024 年初頭の受注残は 769 隻（930 万 CGT）であり、2025 年初頭には 753 隻（1100 万 CGT）とわずかに増加しているものの、依然として十分な生産回復を支えるには不十分であり、欧州の造船業は長期的な生産能力維持に課題を抱えている状況である。

世界的に見ると、（海運市況が全般的に好調だったことが背景となって）昨年の新造船市場は堅調な動きを見せ、新規受注は 2,412 隻、6,580 万 CGT と、2010 年代の平均を 76%上回り、「造船ブーム」のピークであった 2007 年以来の年間総発注量となった。ほぼ全てのセクターの堅調な収益、環境規制に対応した「グリーン」船隊への更新、リードタイムが長期化する中での船台確保の競争（24 年の平均リードタイムは 20 年比で 26%増加）に支えられた。しかし、特筆すべきは、こうした傾向は、欧州への発注をほとんど押し上げなかったことである。より特殊な船舶に特化した結果（ここ数十年、アジアの造船所に市場シェアを奪われ続けてきたことへの対応）、欧州の造船所は、昨年歴史的に好調な受注を記録したコンテナ船、石油タンカー、ガス運搬船セクターの受注は事実上全くなかった。一方、低水準な受注期間が長引いたため、欧州の欧州造船所の受注残の伸びは世界の他地域と比べ緩やかなものとなった（20 年と 25 年の着工比（CGT ベース）：欧州 76%増、世界全体で 178%増）。そのためアジア諸国の造船業界とは異なり、欧州では船腹確保を急ぐ動きは見られない。また、欧州の造船所は代替燃料対応船の建造に長けているが（欧州への発注 GT の 68%）、これまでのところ「グリーン」船隊更新が進んでいるセクターは、欧州の造船所があまり得意としていないコンテナ船と自動車運搬船セクターである状況。2024 年の欧州の商船発注に焦点を当てると、こ

こ数年で最も顕著な変化は、クルーズ船セクターの復活であった。Covid-19 の混乱の中、2020 年に中断された船隊拡張計画は 2024 年に再開され、2023 年には業界の状況が正常化した。2024 年には欧州の造船所で 24 隻のクルーズ船が発注され、その中には 2019 年以来の発注となる 10 隻の「メガ」クルーズ船（10 万 GT 以上の船舶）も含まれている。その他、フェリー33 隻、一般貨物船 29 隻、タグ 92 隻の受注が目立った。2024 年の非商船の受注は低調で、37 隻の艦艇、30 隻の漁船、25 隻以上のヨットを含む 113 隻の受注が報告されたのみであった。国別では、イタリアの造船所が（クルーズ船セクターの復活もあり）契約数を大幅に伸ばし、欧州の造船所で発注された CGT の 50%以上の契約を獲得し、ドイツ、オランダ、フィンランド、トルコ、ノルウェーの造船所で計 40%以上の契約を獲得した。全体としては欧州の大半の造船所は全般的に（特に 2024 年末にドイツ最大の造船所の 1 つであるマイヤー・ヴェルフトが一時的に一部国有化されたことなど）ネガティブな状況で 2025 年を迎えたが、インフレ及び金利圧力は緩和されつつあり、クルーズ運航会社の船隊拡張計画が再開されれば、欧州の造船所は枯渇した受注残を回復できる可能性があるなどの明るい兆しも見えてきている。また、地政学的緊張が高まる中での防衛費の増加は、艦艇などを建造する造船所にとっては好機となる可能性がある。さらに先を見据えると、引き続き欧州の造船所はアジアの競合他社からの圧力にさらされることが予想されるが、中国の造船業が市場で主導的地位を占めていることに対する政治的懸念の高まりが、新たな支援策の導入を促す可能性がある。

目次

概要

1. 2024 年の世界の海運市場 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

2. 2024 年の世界の造船市場 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

3. 2024 年の欧州造船市場 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11

4. 欧州主要造船国の概況

4.1. ドイツ ・・15

4.2. イタリア ・・・19

4.3. フランス ・・・23

4.4. オランダ ・・・27

4.5. トルコ ・・31

5. その他欧州造船諸国の概況

5.1. ノルウェー ・・・35

5.2. スペイン ・・39

5.3. ポーランド ・・・43

5.4. クロアチア ・・・46

5.5. ルーマニア ・・・49

5.6. ギリシャ ・・52

5.7. フィンランド ・・53

5.8. イギリス ・・・54

6. 欧州造船業の短期見通し ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55

1. 2024 年の世界の海運市場

需要

2024 年の世界の海上貿易量は、世界経済の緩やかな成長と、特に中国の旺盛な商品需要に支えられ、堅調な伸びを示した。世界の海上貿易は 2024 年通年で 2.4%増加し、12.64 億トンに達した。紅海での船舶襲撃事件に起因する混乱により、船舶需要はさらに下支えされ、喜望峰経由などの長距離航路に迂回する船舶により、総需要は 2.5%増加した。全体として、世界の海上トンマイル貿易は 2024 年に 6.2％の堅調な伸びを示し、過去 10 年以上で最も速い成長率を記録した。

海上ドライバルク市場は、特に好調な傾向（前年比 3.3%増の 57.4 億トン）を記録し、主に中国の鉄鉱石と石炭の記録的な輸入に牽引された。また、コンテナ市場も 2024 年に力強い伸びを示し、前年比 5.4%増の 2 億 1,200 万 TEU を記録した。これは（2022 年～23 年に圧力のかかった後）米国と欧州の消費者需要が回復したこと、またアジアの製造業と輸出が堅調であること、さらにアジアと発展途上経済圏（中南米、中東・アフリカ等）への貿易量が増加していることに支えられたものである。一方、石油貿易（全体では 1.1%減）は、OPEC＋の減産と中国の需要低迷が成長を弱めたため、軟調に推移した。その他では、LPG（＋5%）が非常に好調であった一方、LNG と化学品の伸び（共に~1%）は小幅であった。自動車運搬船については、地政学的な逆風が数多くある中、2023 年に記録した 17%増から 2%増へと鈍化した。

クラークソンの基本的予測によると、ドライバルクとコンテナの著しい成長の伸びが「正常化」する見込みであることから、2025 年の世界の海上貿易の成長はわずかに鈍化する（約 1.4%）と見ている。マクロ経済の全般的な背景は非常に好ましいものの、エネルギー転換と地政学（特に米国大統領選挙後）を巡るいくつかの逆風は依然として残っており、トンマイルの成長は、紅海での混乱の見通しに大きく左右されるなど不確定要素が多くある。

供給

2024 年の世界におけるフリートの成長率は、DWT ベースで 3.4%と、過去の水準からするとかなり緩やかなものに留まったが、GT ベースでは 4.0%と 5 年ぶりの高水準となった。2024 年通年の引き渡し量は 8,810 万 DWT（2023 年：8,790 万 DWT）に微増したが、GT ベースでは 7,040 万 GT に増加し、2013 年以来の高水準となり、2022 年の低水準から 25%増加した。一方で、解撤量は、昨年に引き続き低水準となり 980 万 DWT、640 万 GT となった。

2024 年の新造船発注は、セクター問わず堅調に推移し、通年で 2,412 隻（1 億 6,700 万 DWT、1 億 2,400 万 GT）が発注された。

コンテナ船の受注は特に夏以降堅調で、440 万 TEU と 2021 年の過去最高であった 450 万 TEU に迫り、2023 年（160 万 TEU）の 2 倍以上となった。その他の分野では、石油タンカー（2015 年以来初めて 5,000 万 DWT 超）の受注が好調で、LPG 船（～1,000 万 cbm）の受注も記録的であった。自動車運搬船と LNG 運搬船の発注は引き続き増加しているが、最近の最高値を下回っており、ばら積み貨物船（～4,500 万 DWT）の発注は安定しているが、10 年平均を下回っている状況である。

用船市場

2024 年は、前年に続き、海運市場にとって好調な一年となった。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 5,000 ドルとなり、直近 10 年の平均を 31％上回り、前年比 6%増加するという結果となった。

コンテナ市場は年が進むにつれて特に劇的な動きを見せた。2023 年末から始まった船舶の紅海経由ルートの変更が、夏までにコンテナ市場をコロナ禍以外では最高水準に押し上げたが、年末にかけて「ピークシーズン」が過ぎるとともにやや落ち着き、堅調な新造船の引き渡しが徐々に供給を増加させた。それでも、年末時点で運賃とチャーター料の両方が 2023 年の水準を 2 倍以上上回る水準に達した。一方で、タンカー市場は歴史的な水準から見れば堅調だったが、OPEC+の減産や中国における弱い石油需要動向を背景に、夏以降は一般的に勢いが弱まった。バルクキャリア市場は 2024 年を通じて全体的に良好で、平均収益は長期的なトレンドを上回り（2021 年の最高値には及ばないものの）、特にケープサイズ部門が、大西洋からの長距離輸出の堅調さを背景に市場を牽引した。自動車運搬船市場は最近の記録的な水準から「冷え込み」を見せ始める一方で、ガス運搬船市場では弱含む期間が見られ、LNG 市場は、新造船の引き渡しがプロジェクトの始動に先行したことで押し下げられた。

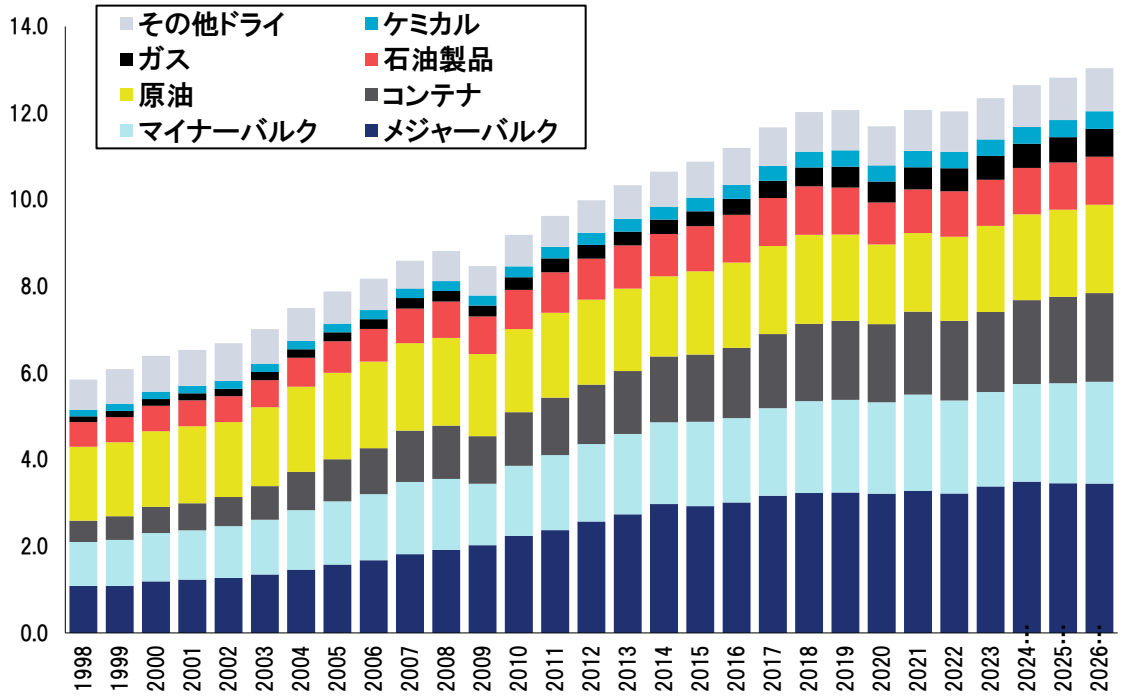
資産の市場・価格

2024 年の売買市場は引き続き活発であり、報告によれば約 2,000 隻、1 億 1,700 万 DWT 以上が売却された。この取引量は 2021～2023 年の水準からやや減少したものの、コロナ禍以前 10 年間の平均である約 7,200 万 DWT を大幅に上回っている。取引量の小幅な減少は、2022～2023 年における堅調な取引ペース（平均：約 6,000 万 DWT）からの減速を反映したタンカー売却（約 3,700 万 DWT）の減少による部分が大きく、この背景にはいわゆる「ダークフリート」の形成も一因と考えられる。

中古船価格は多くのセクターで高水準を維持しており、中古船価格指数は夏に 2 年ぶりの高値となる 182 ポイントを記録したが、第 4 四半期を通じてやや緩やかな低下が見られた。一方、新造船価格は名目ベースで過去最高値付近を維持しており、インフレ調整後では 2010 年代中頃の水準に相当している。

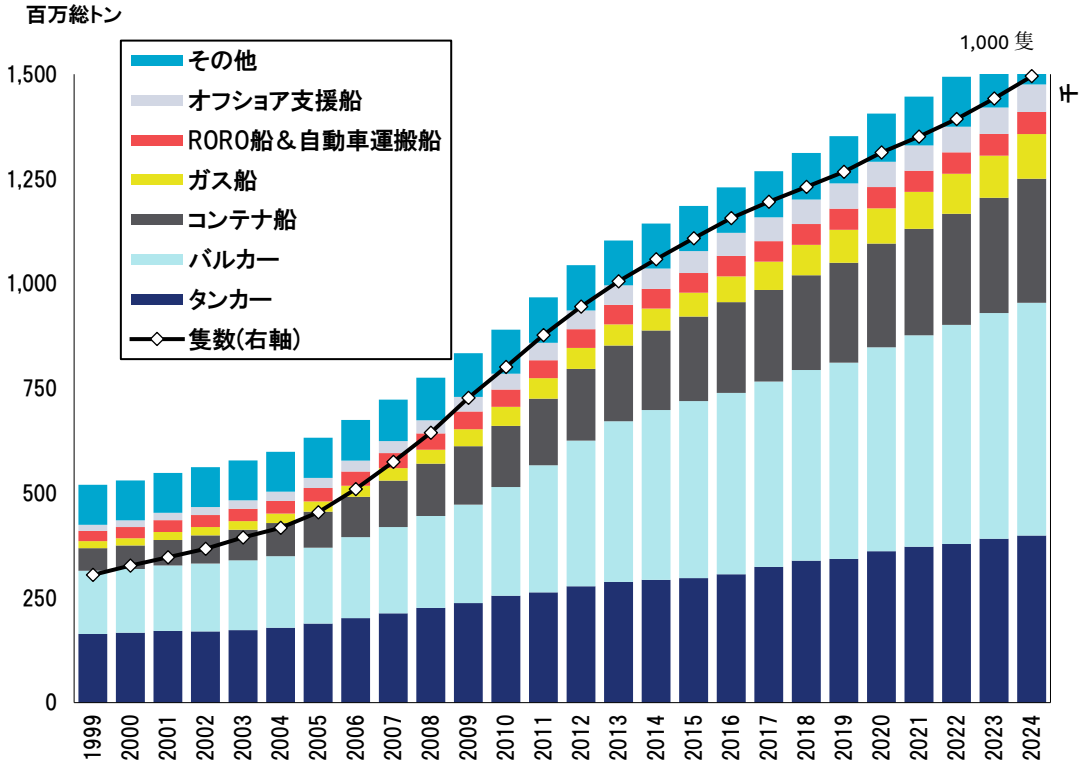
図表 1.1

海上荷動き量の推移



図表 1.2

現存船腹量の推移（年初）



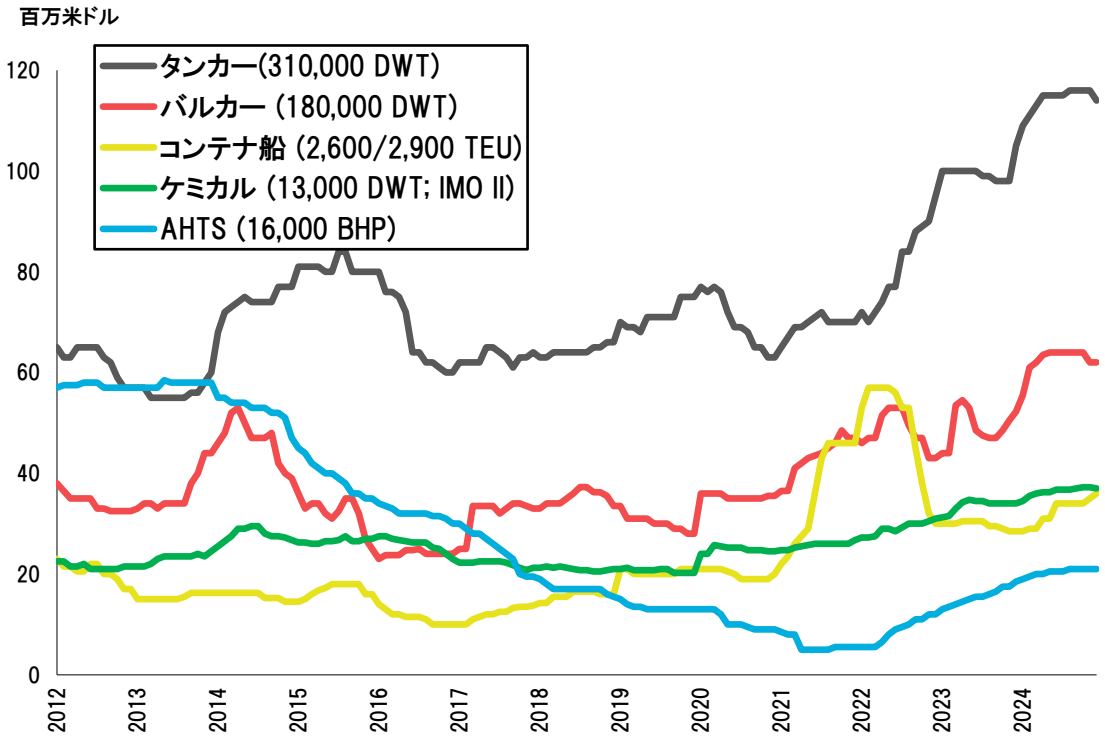
図表 1.3

1 年契約の定期用船料（年間平均）

セクター	2021	2022	2023	2024	%23-24
タンカー (US$/day)					
VLCC (310,000 DWT)	20,932	25,644	41,303	45,635	10%
VLCC (310,000 DWT) Eco	24,967	32,082	48,375	50,207	4%
Suezmax (150,000 DWT)	16,908	26,370	40,572	41,168	1%
Aframax (110,000 DWT)	15,644	25,120	41,846	41,072	-2%
Products (74,000 DWT)	13,583	25,236	32,707	34,077	4%
Products (47-48,000 DWT)	12,429	20,570	26,832	27,589	3%
MR (50,000 DWT) Eco	14,483	24,216	30,063	30,543	2%
バルカー (US$/day)					
Capesize (180,000 DWT)	24,297	19,558	15,264	22,464	47%
Capesize (180,000 DWT) Eco	25,797	21,058	16,764	23,926	43%
Panamax (82,000 DWT)	23,306	21,623	14,674	16,157	10%
Supramax (58,000 DWT)	20,453	19,899	12,526	14,570	16%
Handysize (38,000 DWT)	20,156	20,397	11,981	13,897	16%
コンテナ船 (US$/day)					
9,000 TEU ('Eco' design)	99,703	143,692	51,885	75,212	45%
6,800 TEU G'less	78,542	112,014	33,813	54,111	60%
4,400 TEU G'less	67,123	91,601	21,272	40,452	90%
2,750 TEU G'less	48,525	63,010	16,507	27,296	65%
ガス船 (US$/day)					
LPG (82-84,000 cbm)	34,019	35,220	54,520	50,167	-8%
LPG (20,500 cbm; Fully-Ref)	19,500	21,756	25,293	27,835	10%
LNG (160,000 cbm; DFDE)	83,547	134,212	116,942	54,058	-54%
RORO船 (€/day)**					
Trailer (3,700 lm)	16,750	21,688	23,563	24,688	5%
オフショア船 (US$/day)					
AHTS (240t BP)	28,414	45,912	57,828	59,650	3%
AHTS (200t BP)	19,016	31,746	37,271	42,602	14%
PSV, Large (4,000 DWT)	17,188	24,892	33,399	41,219	23%
PSV (3,200 DWT)	11,693	18,392	22,841	25,810	13%

図表 1.4

中古船価格(船齢 5 年)



2. 2024 年の世界の造船市場

2024 年の新造船発注は非常に活発であり、CGT ベースでは 2007 年以来の年間最高水準を記録した。この強い発注動向は、多くのセクターにおける堅調な市場、グリーンフリートへの更新努力（2024 年に契約された総トン数の 50%が代替燃料対応）、およびリードタイムの長期化に伴う造船所のスロット確保競争によって支えられている。ほとんどの船舶セグメントで契約量は過去 10 年間の平均を大幅に上回る水準となった。

受注

2024 年の新造船発注は堅調な動きを見せ、合計 2,412 隻、総計 1 億 6,770 万 DWT、6,580 万 CGT の契約が報告された。この数値は、DWT および CGT のいずれの観点でも過去 10 年間の平均を約 70%上回り、2013 年の合計（6,240 万 CGT）を超えて 2007 年（9,410 万 CGT）以来の年間最高水準に達した。しかし、新造船価格が高水準（2024 年 8～12 月の新造船価格指数は名目ベースで 2008 年のピークをわずか 1%下回る水準）にあることや燃料選択に関する不確実性から、一部の船主は昨年の発注を控えた可能性がある。

2024 年の契約量を主導したのはコンテナ船セクターであり、全 CGT の 29%を占めた。380 隻、440 万 TEU のコンテナ船が発注され、この数値は 2021 年の記録（450 万 TEU）をわずか 4%下回るにとどまった。タンカーセクターでは、原油タンカー（121 隻、2,790 万 DWT）およびプロダクトタンカー（323 隻、2,050 万 DWT）の発注がそれぞれ過去 10 年間の平均を 53%および 162%上回る水準となった。LPG 運搬船の発注量は過去最高の記録を更新し、146 隻、990 万立方メートルに達した。一方、LNG 運搬船の発注も依然として堅調で、93 隻、1,600 万立方メートルが発注され、10 年間の平均を 53%上回り、過去 2 番目の高水準を記録した。ばら積み船の発注は他のセクターに比べて控えめであったが、それでも 538 隻、4,410 万 DWT が発注され、前年比 16%減少したものの、10 年間の平均を 13%上回った。

中国の造船所は 2024 年に再び新規受注のシェアを拡大し、全 CGT の 71%を獲得（2023 年は 60%）。特に主要船種で契約シェアを拡大し、コンテナ船の TEU 契約の 88%（2023 年は 44%）、タンカーの DWT 契約の 74%（同 72%）を占めた。また、ガス運搬船セクターにおいては、従来は韓国の造船所が契約数で優位に立っていたが、2024 年には中国の造船所がその差を大きく縮めた。中国の造船所は、総契約立方メートル数の 46%を獲得し、韓国のシェアである 53%に迫る結果となった。

海運業界における重要な課題である「燃料転換」が引き続き注目を集め、2024 年には代替燃料対応船舶が全契約トン数の 50%を占めた（LNG 運搬船を除く場合でも 46%で新記録）。特にコンテナ船セクターでの代替燃料契約が顕著であり、全代替燃料対応トン数の 55%、TEU 契約の 80%が代替燃料対応であった。2023 年に進んだメタノール燃料の採用は 2024 年には継続しなかったが、

これは一部の船主がメタノール燃料補給インフラの不確実性を背景に LNG 燃料を選択したためである。全船種で LNG 燃料対応は 2024 年の代替燃料トン数の 74%を占め、メタノール燃料は 14%にとどまった（2023 年は LNG 燃料対応が 55%、メタノール燃料は 30%）。

<u>竣工</u>

2024 年の世界における竣工量は、隻数で 1,800 隻、総計 8,810 万 DWT、4,040 万 CGT に達した。DWT ベースでは前年とほぼ同水準を維持したが、CGT ベースでは 13%の増加を記録し、過去 12 年間で最高の水準に達した。この成長は主に中国と韓国の造船所による高い竣工量に支えられている。特に、中国の造船所の竣工量は引き続き増加しており、CGT で 2,150 万に達した。これは 2011 年のピーク（2,190 万 CGT）にわずか 2%届かない水準である。この堅調な竣工量は、中国の造船業界全体における生産能力の強化によるものであり、既存施設の拡張や休止状態にあった施設の再稼働といった取り組みが寄与している。また、中国の造船所は主要な船種において競争力を強化しており、今後も成長が見込まれている。

韓国の造船所では、コンテナ船やガス運搬船の竣工が引き続き堅調であり、CGT ベースで 1,130 万に達した。特に、ガス運搬船セクターでは韓国が依然として大きな競争優位を保っている。ただし、タンカー竣工が過去最低水準にとどまったため、DWT ベースでは減少した。この背景には、近年のタンカー需要の低迷や市場環境の変化が影響している。

日本の造船所の竣工量は CGT で前年比 3%減少し、480 万にとどまった。これは日本の造船業界が依然として特定の船種に依存している状況を反映しており、新たな市場への対応が課題とされている。また、欧州の造船所では、2020 年から 2023 年の間にクルーズ船契約が低調であった影響が引き続き顕在化しており、竣工量は前年比 12%減の 160 万 CGT に減少した。

船種別に見ると、コンテナ船の竣工量は 2 年連続で容量ベースの新記録を更新し、290 万 TEU に達した。この成長はコンテナ輸送の需要増加を背景に、堅調な発注活動が続いていることを示している。また、LNG 運搬船の竣工量も新記録を更新し、1,030 万立方メートルに到達、2021 年の 1,010 万立方メートルを 3%上回った。ばら積み船の竣工量は前年比 4%減少し、3,380 万 DWT となった。また、タンカーの竣工量は顕著に減少し、800 万 DWT にとどまり、前年比で 48%の減少を記録した。

<u>受注残</u>

2024 年を通じて世界の受注残は大幅に増加し、2025 年初時点で 5,672 隻、1 億 5,600 万 CGT に達した。これは CGT ベースで前年比 18%の増加を示しており、2011 年以来の最高水準となった。現在の受注残は、DWT ベースで全船隊の 15%に相当しているが、船種ごとに大きなばらつきが見られる。具体的には、LNG 運搬船の受注残は既存船隊の 50%に相当し、LPG 運搬船では 40%、コンテナ船では 27%に達している。一方で、タンカーの受注残は 14%、ばら積み船は 11%となっており、LNG・LPG 運搬船やコンテナ船と比べると、これらのセクターでは相対的に受注残の割合が低

い状況にある。

他方、代替燃料対応船の受注残も 2024 年に増加を続け、2025 年初時点で 1,872 隻、総トン数 1 億 4,760 万 GT に達した。この数字は、CGT ベースにおける全受注残の 54%を代替燃料対応船が占めることを意味しており、環境負荷低減を目指した船隊更新の動きが顕著であることを示している。

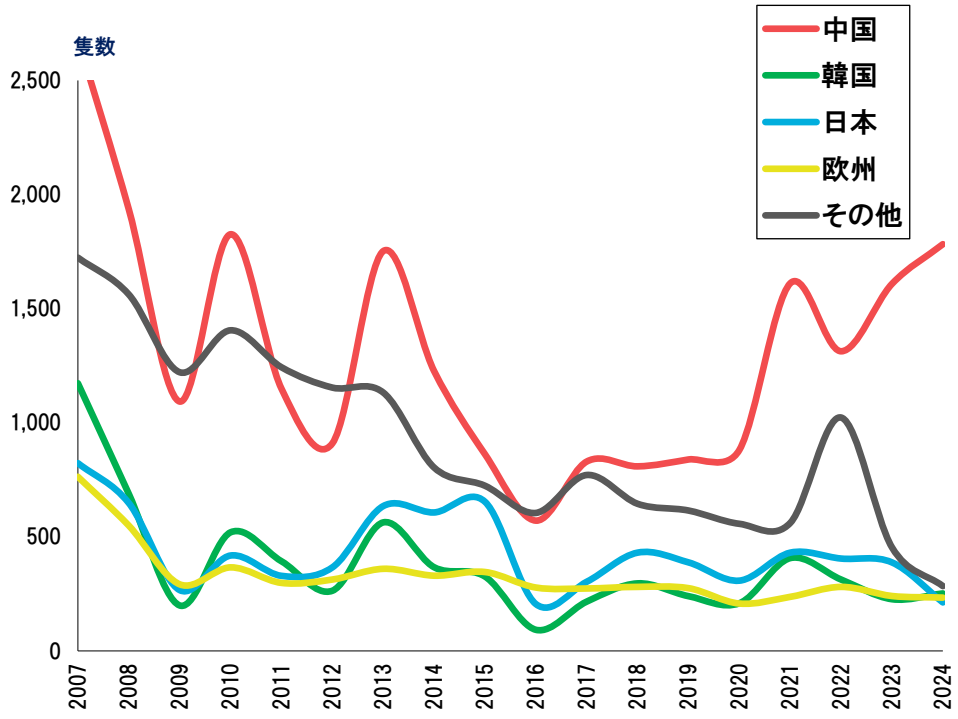
これらの動向は、世界の海運業界が環境規制の強化や燃料転換に対応するため、新技術を取り入れた船舶の発注を積極的に進めていることを反映している。特に、LNG および LPG 運搬船の受注残の高さは、エネルギー輸送の需要増加を背景にしたものであり、今後の市場動向にも影響を与えると予想される。

<u>今後の見通し</u>

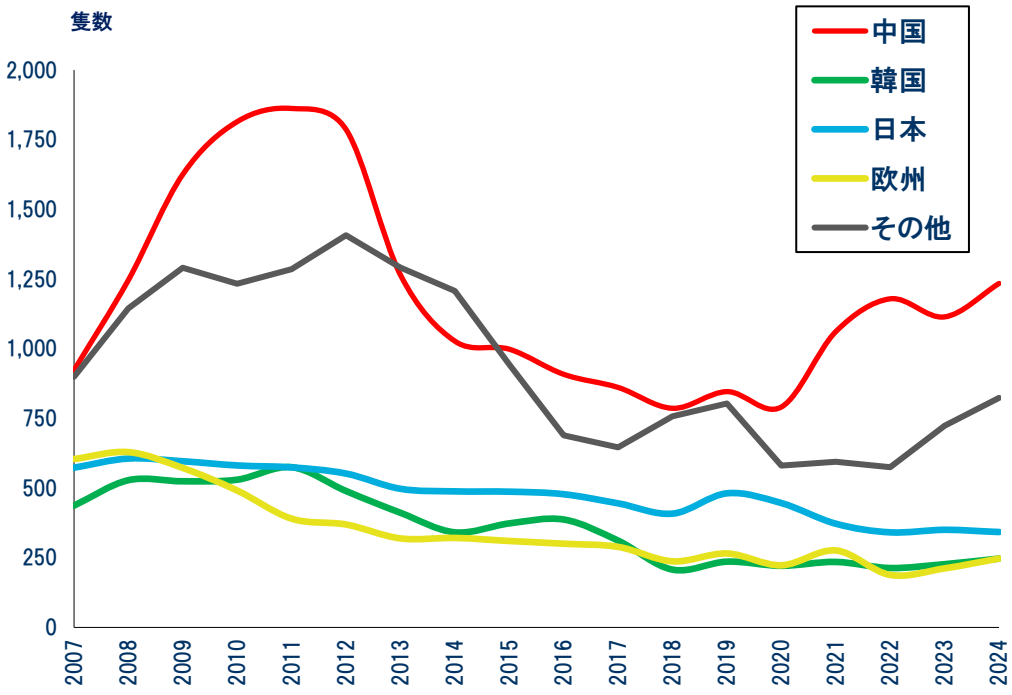
今後適用される排出規制を背景とした長期的な船隊更新の必要性から、2025 年においても堅調な新造船活動が継続すると見られる。ただし、2024 年に非常に高水準の発注が行われたことを踏まえ、発注量はやや減少する可能性がある。

受注残が長期にわたり安定していることや、新造船価格が高水準を維持していることが要因で、全体として、造船所は近年の堅調な発注活動を受けて財務状況が改善している。一方で、需要が減少した場合には、価格面での調整余地が生じる可能性がある。

図表 2.1
受注隻数の推移



図表 2.2
竣工隻数の推移



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
2017	6.9	19.2%	10.6	29.5%	12.7	35.1%	2.6	7.2%	3.2	8.9%	36.1	100%
2018	7.7	22.9%	7.9	23.5%	12.3	36.4%	2.4	7.3%	3.3	9.9%	33.6	100%
2019	8.3	23.0%	9.6	26.6%	12.5	34.7%	2.9	8.0%	2.8	7.6%	36.0	100%
2020	6.3	20.2%	8.9	28.4%	12.0	38.3%	2.1	6.8%	2.0	6.3%	31.3	100%
2021	5.5	15.3%	10.6	29.7%	15.0	42.2%	2.6	7.4%	1.9	5.3%	35.6	100%
2022	5.0	14.9%	7.8	23.5%	16.0	48.0%	2.7	8.2%	1.8	5.4%	33.3	100%
2023	5.1	13.7%	9.2	24.9%	18.5	49.9%	2.1	5.7%	2.2	5.8%	37.2	100%
2024	4.9	11.7%	11.3	26.8%	21.9	52.0%	1.9	4.5%	2.1	5.0%	42.2	100%
% 2017-24	-29%		6%		73%		-26%		-34%		17%	

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.
2017	8.7	79.9%	14.4	76.6%	17.1	74.2%	3.7	75.1%	4.6	70%	48.5	76%
2018	9.0	87.5%	12.2	68.1%	16.4	75.4%	3.8	65.8%	4.2	80%	45.5	75%
2019	9.0	92.7%	11.6	85.2%	16.1	77.7%	3.9	73.9%	3.6	77%	44.1	82%
2020	7.8	82.8%	11.0	82.7%	15.4	78.0%	4.0	53.8%	3.3	61%	41.5	76%
2021	7.4	75.5%	11.2	95.8%	16.9	89.4%	4.1	67.5%	2.7	72%	42.2	85%
2022	6.7	75.9%	11.2	72.8%	18.8	85.3%	4.1	67.7%	2.5	72%	43.3	78%
2023	6.5	78.2%	11.3	83.6%	21.0	88.7%	4.1	55.9%	2.5	86%	45.5	83%
2024	6.5	77.4%	11.7	97.2%	23.2	94.9%	4.1	48.4%	2.6	82%	48.1	88%
% 2017-24	-26%		-18%		36%		10%		-43%		-1%	

3. 2024 年の欧州造船市場

欧州造船所は、2010 年代を通じて特に東アジアの造船所との競争が激化する中、複雑で「高付加価値」の新造船分野、特にクルーズ船に特化する方向へ舵を切った。しかし、2020 年以降、欧州造船所は新型コロナウイルスによるクルーズ船業界の停滞に直面し、船隊拡張プログラムが中断された。その後、インフレや金利上昇の影響が造船所の競争力にさらなる打撃を与え、多くの造船所が深刻な財務的困難に陥った。2024 年には、クルーズ船の船隊拡張プログラムが再開されたことで一部の欧州造船所にとって状況が改善したが、この回復は不均一であった。イタリアのフィンカンティエリ社が最も恩恵を受け、再活発化した受注で優位に立つ一方、ドイツやフランスのクルーズ船造船所では改善の度合いが相対的に弱かった。

2024 年の欧州造船所における商船受注量は 234 隻、360 万 CGT に達し、2020～2023 年の低調な水準から 122%増加し、2010 年代の平均水準に並んだ。しかし、2000 年代の水準には依然として及ばない。この改善は主にクルーズ船の受注再開によるものであり、2024 年には 100,000GT 以上の「メガ」クルーズ船 23 隻（280 万 CGT）が発注され、これはパンデミック以降初のケースである。ただし、クルーズ船の受注も不均一であり、イタリアのフィンカンティエリ社が CGT ベースで 71%のシェアを獲得した一方、ドイツの主要造船所は 22%、フランスの造船所はクルーズ船受注がゼロにとどまった。

商船以外の船種では、211 隻（80 万 CGT）の受注にとどまり、2020～2023 年の水準から 33%減少し、2010 年代の水準を 49%下回った。2024 年の商船竣工量も 247 隻と減少傾向にあり、前年比 10%減、10 年平均比で 23%減少し、数十年ぶりの低水準に達した。特にクルーズ船の竣工量（9 隻、100 万 CGT）が前年比 31%減少したことが竣工量全体の減少に大きく寄与した。一方、他の船種では竣工量が 238 隻（90 万 CGT）とわずかに増加し、前年比 37%増となったが、依然として歴史的に低い水準であった（10 年平均比：27%減）。

2024 年の受注増加と竣工減少により、欧州造船所の受注残は拡大し、2025 年初時点で 756 隻、1,100 万 CGT に達し、CGT ベースで前年比 23%増となった。特にクルーズ船の受注残は前年比 36%増加した。しかし、欧州造船所全体の受注残は、新型コロナウイルスパンデミック前の水準には依然として達しておらず、2020 年初時点と比較すると 28%低下している。

回復のペースは地域によって異なり、イタリアの造船所が最も顕著な改善を見せ、CGT ベースで前年比 61%増となり、パンデミック初期の高水準に近づいた。一方、ドイツの造船所は 49%の増加にとどまり、パンデミック前の水準には依然として達していない。フランスの造船所はさらに悪化し、受注残が前年比 23%減少した。オランダとトルコの造船所の受注残はそれぞれ前年比 7%減と 2%増と比較的安定している。

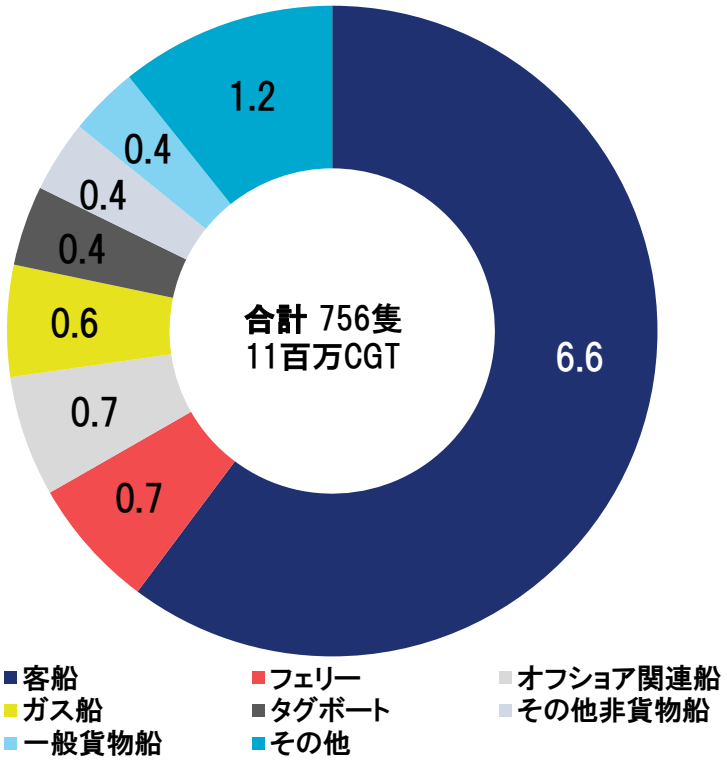
欧州造船所は代替燃料対応船の分野で引き続き強いパフォーマンスを示している。2024 年に欧州造船所で発注された船舶のうち、総トン数ベースで 56%が代替燃料対応であり、これは LNG 運搬船セクターを含まない世界平均（46%）を上回っている。欧州造船所は、特にバッテリーや水素を利用する船舶の建造において高い能力を発揮しており、それぞれ 148 隻および 21 隻が受注残に含まれている。

さらに、商船以外の分野も欧州造船所の強みとなっている。クルーズ船と同様に、高い生産基準を活かしてヨット市場（欧州で 260 隻以上受注、世界全体の 80%以上）で大きなシェアを占めているほか、防衛産業の一環として海軍艦艇（400 隻以上）の建造にも取り組んでおり、特にロシアのウクライナ侵攻以降、地政学的緊張の高まりに伴い重要性が増している。また、修繕事業も欧州の造船所にとって安定した収益源となっており、造船分野よりも高い市場シェアを有している。

総じて、2024 年の欧州造船所全体の状況は改善傾向にある。クルーズ船の受注増加や受注残高の拡大が背景にあるが、回復は依然として不均一である。イタリアの造船所はパンデミック前の水準に近づいている一方、フランスやドイツのクルーズ船造船所は回復が限定的であり、いくつかのドイツの造船所は深刻な財務状況に直面している。また、2020～2023 年の低調な受注活動の影響は依然として残り、造船所の生産量は歴史的に低い水準にとどまっている。一方で、クルーズ船以外にも代替燃料対応船や非商船分野での強いパフォーマンスなど、明るい兆しも見られる。

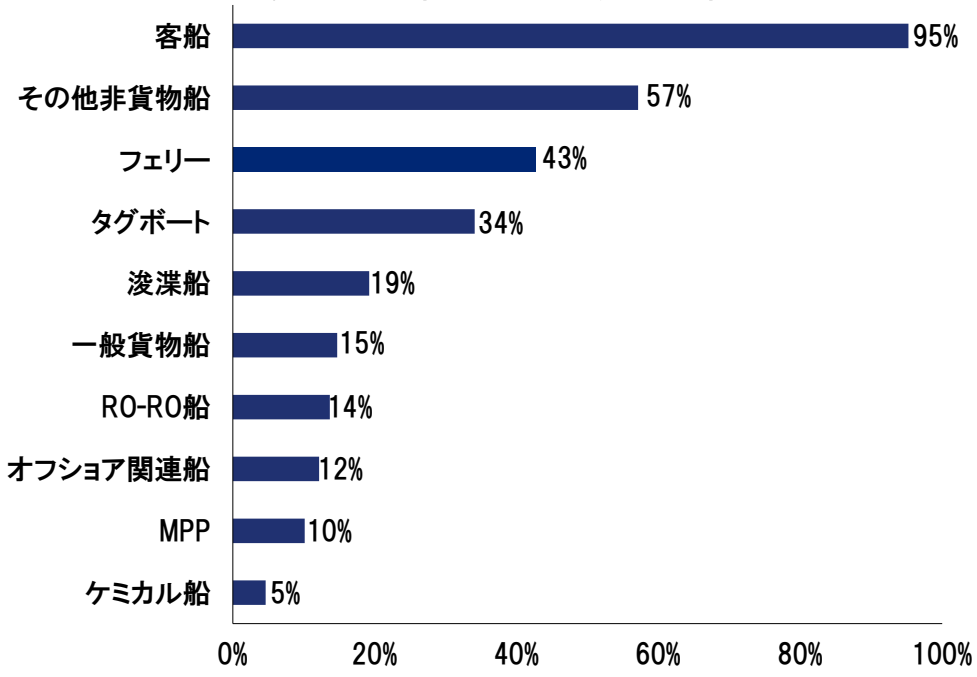
図表 3.1

欧州の受注残(百万 CGT)



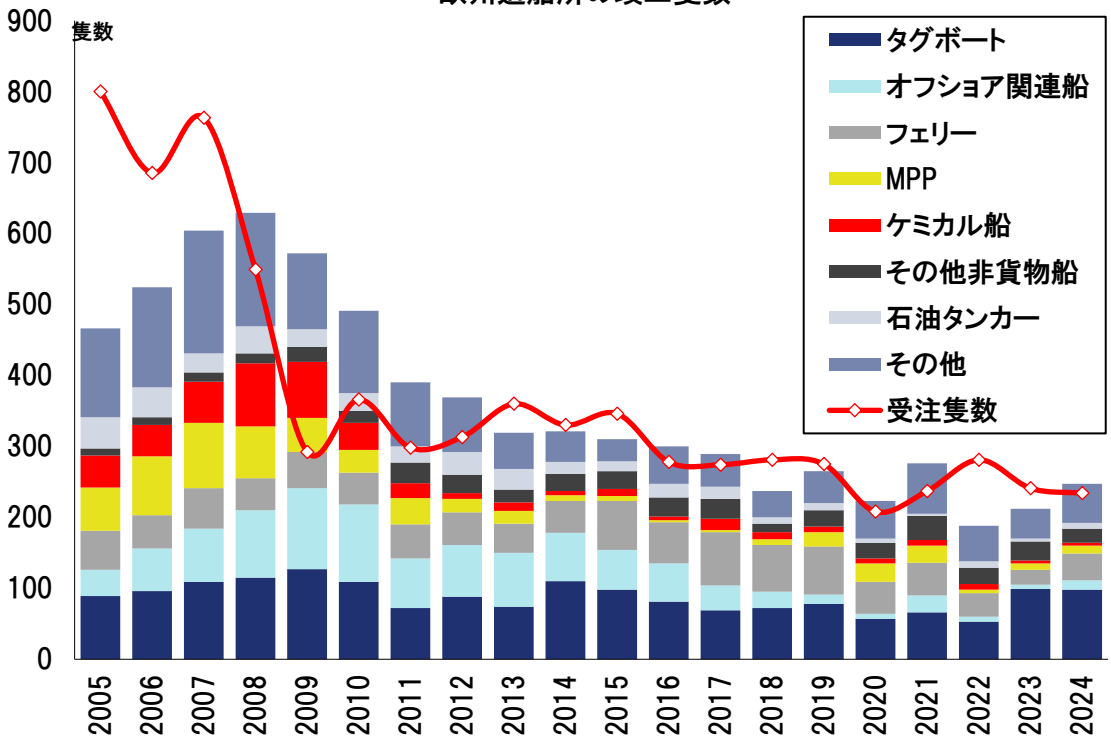
図表 3.2

受注残世界合計に対する欧州の割合



図表 3.3

欧州造船所の竣工隻数



図表 3.4　欧州上位造船国(竣工隻数・CGT)

建造国	2015-2019		2020-2024	
	No.	m. CGT	No.	m. CGT
イタリア	50	2.3	40	3.0
ドイツ	59	2.1	31	1.5
フランス	35	1.0	31	1.4
トルコ	331	1.2	347	1.1
オランダ	235	0.9	310	1.0
フィンランド	16	0.9	16	1.0
ノルウェー	122	1.1	87	0.7
ロシア	100	0.5	94	0.8
ルーマニア	115	1.1	23	0.2
スペイン	107	0.5	54	0.4
クロアチア	73	0.4	32	0.2
ポーランド	44	0.2	28	0.1
ギリシャ	57	0.1	22	0.0
ポルトガル	4	0.0	4	0.1
アゼルバイジャン	4	0.0	6	0.1
その他8か国	53	0.0	25	0.0
合計	1,405	12.7	1,150	11.5

4. 欧州主要造船国の概況

4.1. ドイツ

ドイツの造船所は引き続き厳しい圧力に直面している。2000 年代には著名なコンテナ船建造拠点であったドイツの造船所は、2010 年代にアジアの造船所との競争が激化する中、クルーズ船セグメントに注力する方向に転換した。しかし、2020 年に新型コロナウイルスのパンデミックが発生し、クルーズ運航会社の船隊拡張プログラムが停止したことに加え、2020 年代の強いインフレ圧力が造船所の財務状況に悪影響を与えている。2024 年にはクルーズ船の契約が増加し、一定の改善が見られたものの、国による救済措置や破産といった問題が依然として続いている。このような状況から、ドイツの造船所は依然として大きな課題を抱えている。

2024 年、ドイツのマイヤー・ヴェルフト（Meyer Werft）は、4 隻の「メガ」クルーズ船（総トン数 100,000GT 以上、約 60.3 万 CGT）の受注を獲得した。この受注量は、CGT ベースで 2010 年代の平均水準にほぼ一致しており、2020～2023 年の低迷から大幅な改善（+684%）を見せた。しかしながら、2000 年代の水準には依然として届かず、約 42%下回る結果となった。この受注には、2027 年から 2028 年にかけてカーニバル・クルーズ・ライン向けに引き渡される予定の 5,374 ベッド仕様のクルーズ船 2 隻と、2027 年にディズニー・クルーズ・ライン向け、2028 年に日本でディズニー・クルーズを運営する OLC グループ向けに引き渡される予定の 4,000 ベッド仕様のクルーズ船 2 隻が含まれている。加えて、2024 年にはマイヤー・ヴェルフトが約 20.4 万 CGT のクルーズ船 2 隻を竣工した。この竣工には、ディズニー・クルーズ・ライン向けの LNG 対応 2,500 ベッド仕様の「Disney Treasure」と、シルバーシー・クルーズ向けの LNG 対応かつ水素燃料電池を搭載した 728 ベッド仕様の「Silver Ray」が含まれている。この 2 隻は、ドイツ全体の造船所における竣工量の 96%（全体で 6 隻）を占める重要な成果となった。

2025 年初時点でのマイヤー・グループのドイツ造船所の受注残は、クルーズ船 8 隻、約 110 万 CGT に達しており、ヴェルフト造船所で 7 隻、ヴィスマール造船所で 1 隻を抱える。これにより、同グループの受注残はドイツ全体の 92%を占めており、その納期スケジュールは 2028 年まで延びている。この状況は、今後数年間にわたり安定した生産活動が見込まれている。

一方で、マイヤー・ヴェルフトは 2024 年も財務的な困難に直面している。原材料費や労働コストの高騰が造船所の収益を圧迫しているほか、「後払い型」の契約条件（一部の船舶で支払いの 80%が竣工時に行われると報告されている）が財務基盤を弱めている。このような状況を受け、同造船所は 2024 年 9 月に一時的に国有化され、連邦政府およびニーダーザクセン州政府がそれぞれ 2 億ユーロを投資して救済措置を講じた。

さらに、2024 年 12 月にはラース・ウィンドホーストが所有する FSG（テノール）およびノビスクルク造船所が破産申請を行い、以降シュレースヴィヒ＝ホルシュタイン州政府の支援を受けている。これらの造船所は主にヨットを建造しているが、FSG では Ro-Ro 船の受注も抱えている。一方、ルルセ

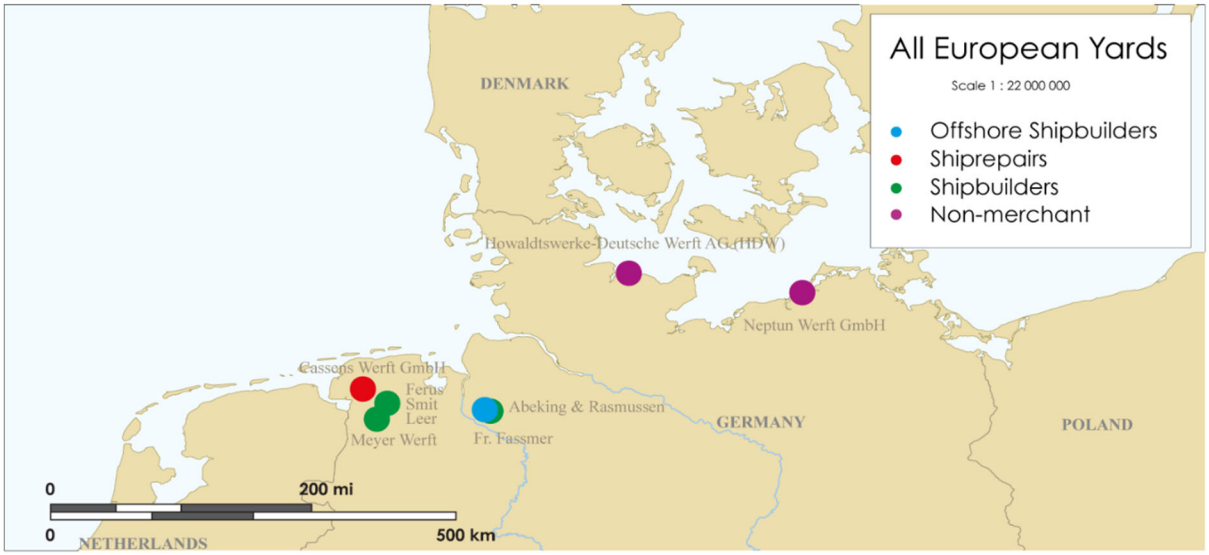
ン造船所では 2024 年 7 月に火災が発生し、生産活動が混乱するとともに、建造ホール 1 棟と受注中の「スーパー」ヨット 1 隻以上が焼失する被害を受けた。

ドイツの造船所は、クルーズ船受注の回復により一定の前進を見せたものの、財務状況は未だ不安定であり、依然として多くの課題を抱えている。クルーズ船以外の船種での発注が低調であることや、原材料費の上昇などの構造的な問題も長期的な懸念材料となっている。

今後の見通し

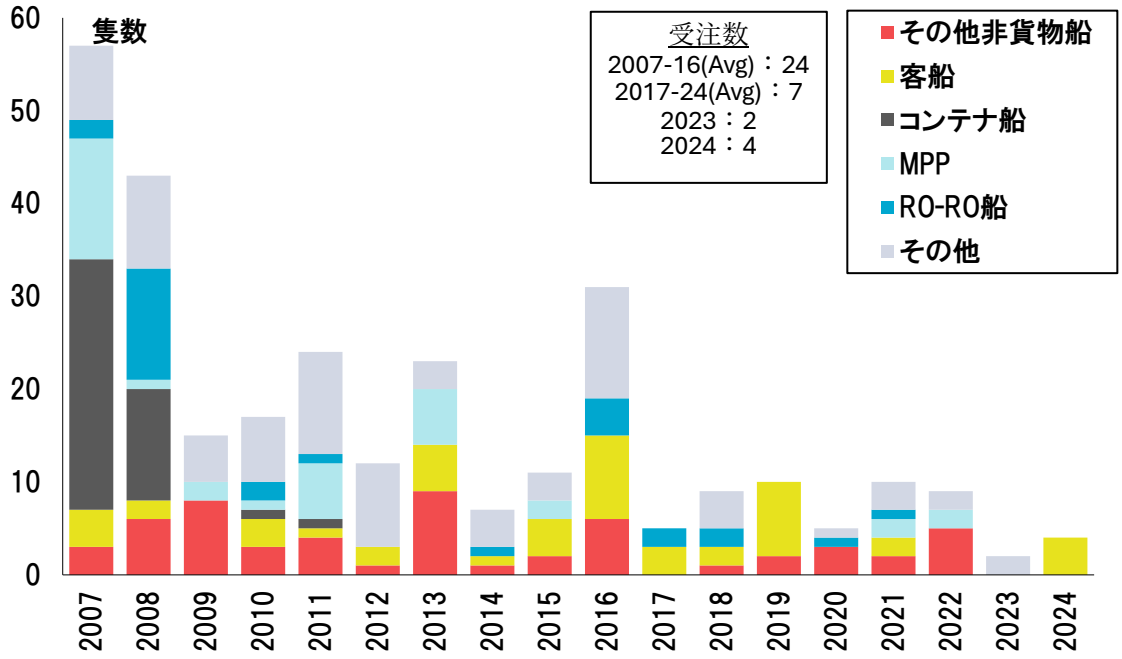
ドイツの造船所は依然として厳しい状況に直面しているものの、政府による救済措置は、業界の安定化を目指した取り組みが進行中である。一方で、クルーズ運航会社による船隊拡張プログラムの再開が引き続き支援材料となる可能性が高い。特に、ディズニー・クルーズ・ラインがさらに 3 隻の発注を検討していると報じられており、このセグメントでの需要がドイツの造船所を後押しすることが期待されている。

さらに、ドイツは海軍艦艇の主要な建造国として、政府および EU や NATO 加盟国による防衛支出の増加の恩恵を受ける好位置にある。2024 年にはドイツ政府が 908 億ユーロという過去最高額の防衛予算を計上しており、この流れは今後も継続する可能性がある。これにより、ドイツの造船所は商船以外のセグメントでも需要の増加が見込まれている。



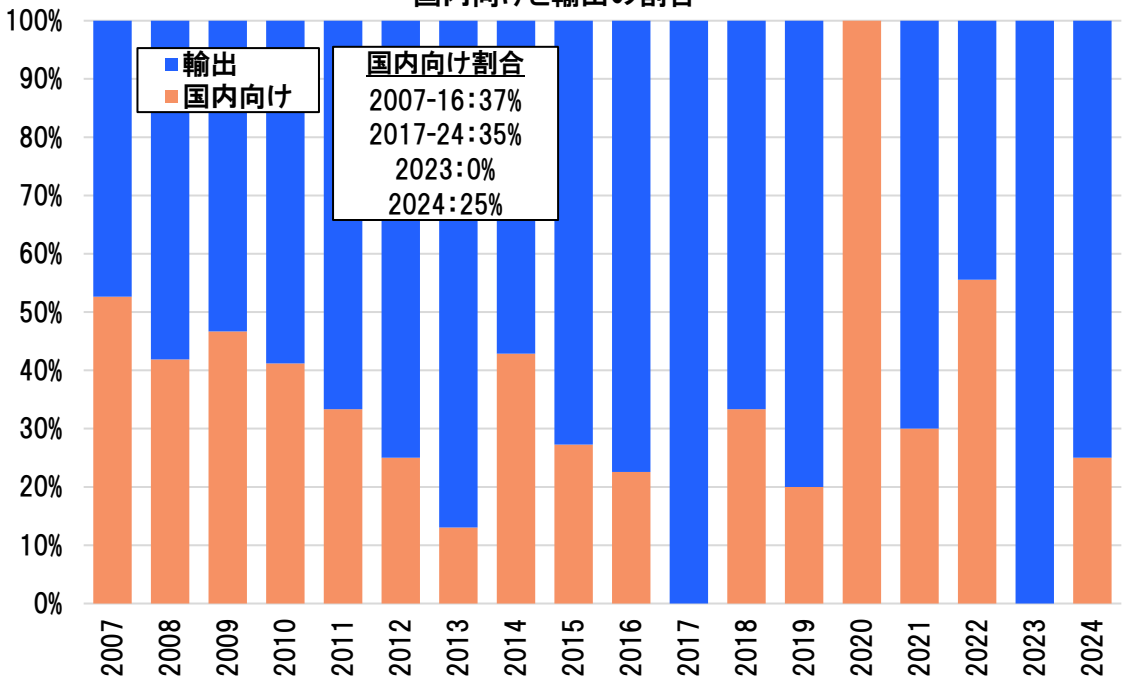
図表 4.1.1

ドイツ造船所受注隻数

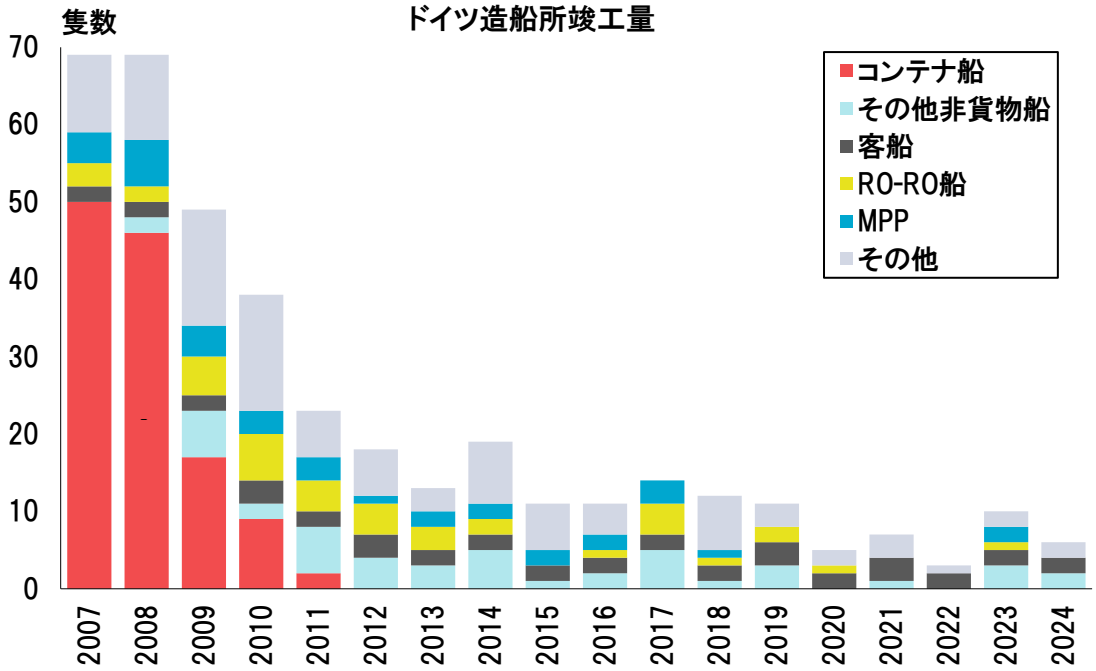


図表 4.1.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.1.3
ドイツ造船所竣工量



図表 4.1.4 ドイツ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Meyer Werft	14	11	10
Flensburger SB	19	13	1
Fr. Fassmer	13	10	3
Ferus Smit Leer	8	13	5
Abeking & Rasmussen	8	2	0
J. J. Sietas	9	0	0
Nordic Yards Wismar	5	2	0
Cassens Werft	4	1	0
Neptun Werft	3	2	0
SET Schiffbau	1	2	1
Volkswerft	4	0	0
P+S Werften	3	0	0
P+S Werften GmbH	2	1	0
Bolle	0	0	2
Howaldtswerke Werft	2	0	0
Others (19)	16	2	9
合計	**111**	**59**	**31**

4.2. イタリア

クルーズ船、艦艇、ヨットセクターに注力するイタリアの造船業界は、2024 年に活動が回復した。これは、新型コロナウイルスの影響で 2020～2023 年に制限されていた活動の反動といえる。特に、2024 年にはクルーズ船の発注が急増し、商船新造船の発注量において近代的なイタリア造船所にとって最も成功した年となった。

クルーズ運航会社の船隊拡張プランの再開は、今後もイタリアの造船業界への支援材料として作用することが期待される。また、地政学的不安定性の高まりは海軍艦艇建造セクターを支える要因となり、これによりイタリアの造船業界は引き続き堅調な成長を遂げる見込みである。

イタリアの造船業界は、2024 年にクルーズ船契約の急増を背景に大きな成長を遂げた。その中心的存在であるフィンカンティエリ（Fincantieri）は、乗客数の回復とクルーズ運航会社の財務改善による恩恵を受け、顕著な成果を上げた。2024 年にイタリア国内の造船所で発注された全 18 隻（合計 200 万 CGT）の商船はすべてフィンカンティエリが受注しており、これは単一国の造船所による年間クルーズ船発注量として過去最多となった。この実績は、容量ベースで 2024 年の世界全体のクルーズ船発注量の 71%を占めるものであり、過去 10 年間のイタリア造船所での年間平均発注量の 3 倍以上に相当する。

これらの受注には、モンファルコーネ造船所で建造予定のカーニバル・クルーズ・ライン向け 6,000 ベッド仕様の「メガ」クルーズ船 3 隻と、クリスタル・クルーズ向けの 690 ベッド仕様「ラグジュアリー」クルーズ船 3 隻が含まれる。また、マルゲラ造船所では、ノルウェージャン・クルーズ・ライン（NCL）向け 5,000 ベッド仕様の船 2 隻、オセアニア・クルーズ向け 1,450 ベッド仕様の船 2 隻、リージェント・セブンシーズ向け 850 ベッド仕様の船 2 隻を受注した。さらに、アンコーナ造船所ではバイキング・オーシャン・クルーズ向け 998 ベッド仕様の船 6 隻が発注されており、このような多様な契約がイタリア造船業界全体の成長を支えている。

一方で、商船の竣工量は限られており、2024 年には 0.4 万 CGT にとどまった（7 隻、うち 4 隻がクルーズ船）。CGT ベースで前年比 28%減少しており、これは 2015 年以来の最低水準である。この結果、2025 年初時点でイタリアの造船所には商船 48 隻（合計 400 万 CGT）の受注残が存在し、そのうち 36 隻（380 万 CGT）はクルーズ船が占める。他の船種としては、フェリー、タグボート、LNG 燃料補給船などが含まれている。

イタリアの造船所は非商船分野でも活発に活動しており、特にヨット建造と艦艇建造が強みである。2024 年には 115 隻以上のヨットが受注され、艦艇分野でも 12 隻が発注された。このうち 3 隻はフィンカンティエリの造船所で建造される予定であり、2025 年初時点での艦艇の受注残は 32 隻に達している。この受注残のうち 19 隻はフィンカンティエリが受注しており、イタリア造船業界の防衛分野での競争力の高さを示している。

特にフィンカンティエリは、地政学的不安定性が高まる中で防衛支出の増加を背景に、海軍艦艇建造能力の強化を進めている。2024 年 5 月には、UAE の防衛企業 EDGE グループと共同で、アブダビを拠点とする合弁企業「MAESTRAL」を設立する契約を結んだ。この契約には、UAE 沿岸警

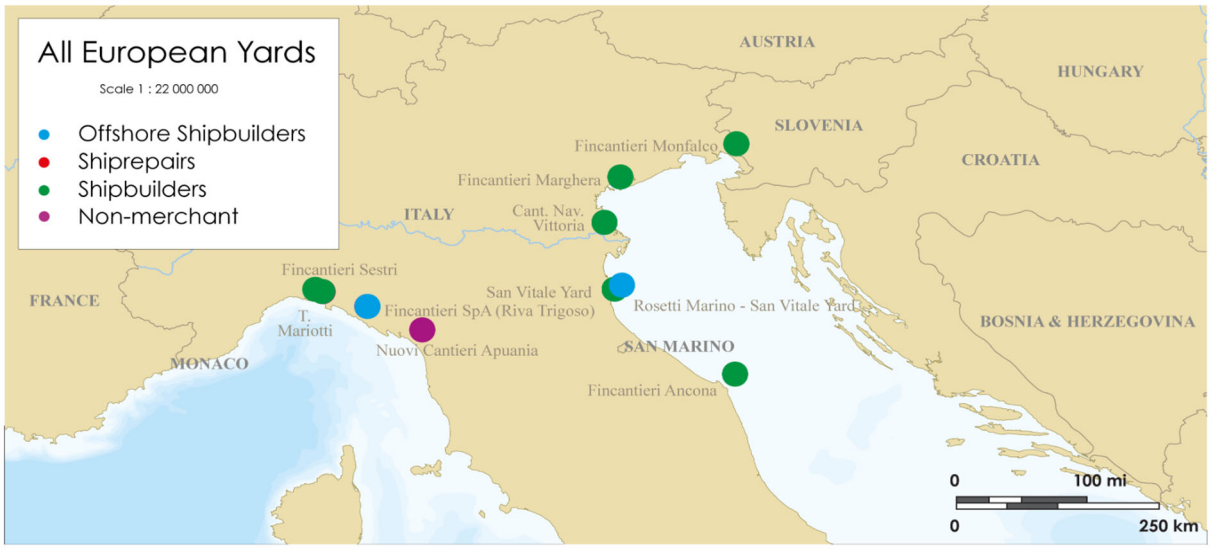
備隊向けの 10 隻のパトロール艇を建造する総額 4 億ユーロの発注が含まれている。また同月、フィンカンティエリはイタリアの防衛企業レオナルドから水中兵装システム事業を買収し、防衛分野での競争力をさらに強化した。

2024 年、フィンカンティエリは財務状況においても顕著な改善を見せた。第 1 四半期から第 3 四半期にかけて収益と利益が増加しており、商船・艦艇の両分野で安定した成長を遂げつつある。このような堅調なパフォーマンスは、イタリア造船業界全体の明るい材料となっており、今後が期待される。

今後の見通し

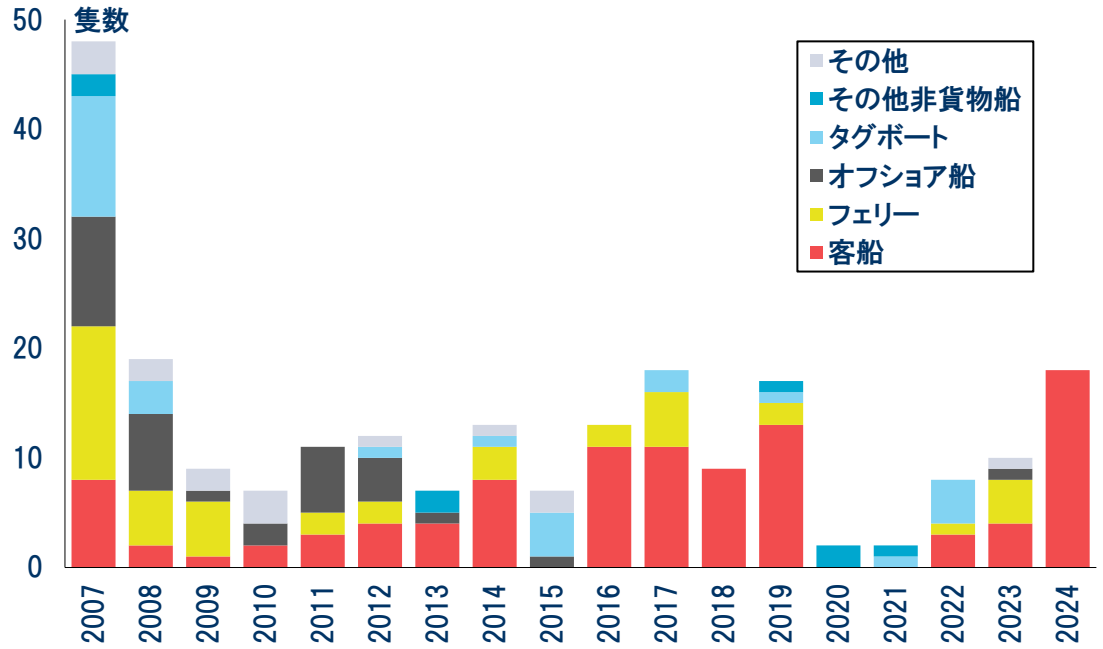
イタリア造船業界の見通しは明るい。2024 年に記録的な受注を達成したことで、フィンカンティエリの造船所における受注残が再構築され、同グループはクルーズ船建造分野での圧倒的な地位を維持している。クルーズ運航会社による船隊拡張プログラムの再開を背景に、同グループは引き続き有利なポジションを占めることが期待されている。

さらに、主要な海軍艦艇建造業者として、イタリアの造船所は安全保障への関心の高まりと防衛予算の増加から大きな恩恵を受けると見られている。これらの要因により、イタリアの造船業界は商船および艦艇分野の双方で堅調な成長を遂げる可能性が高いと予想される。



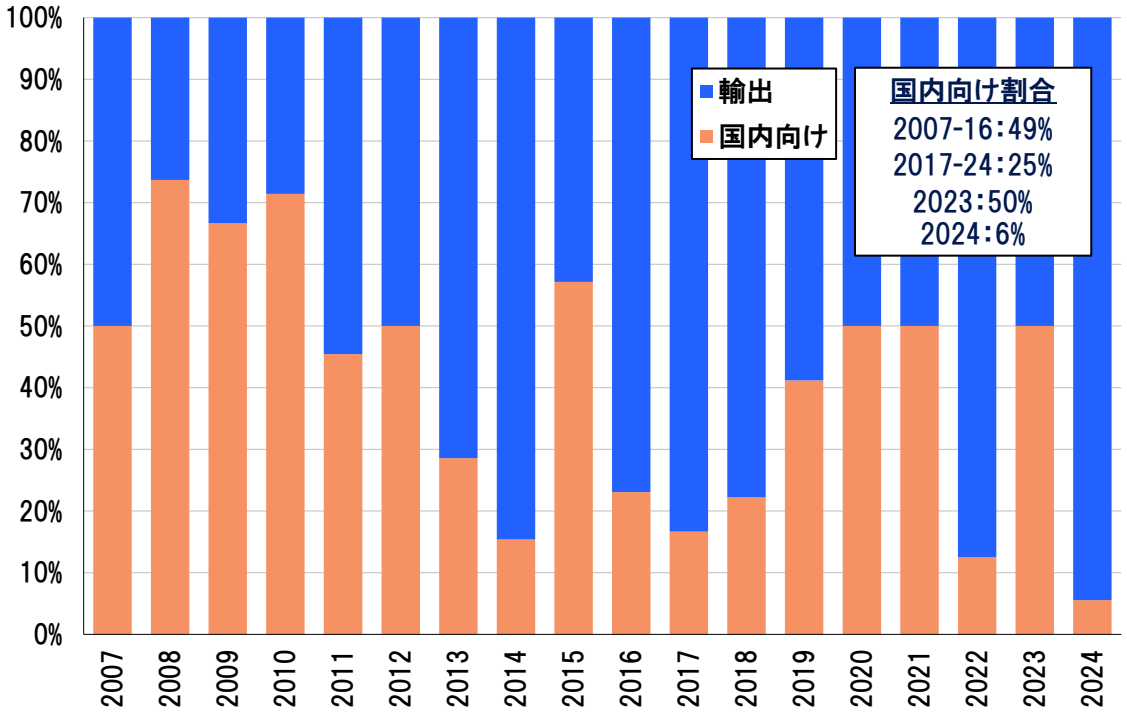
図表 4.2.1

イタリア造船所受注隻数

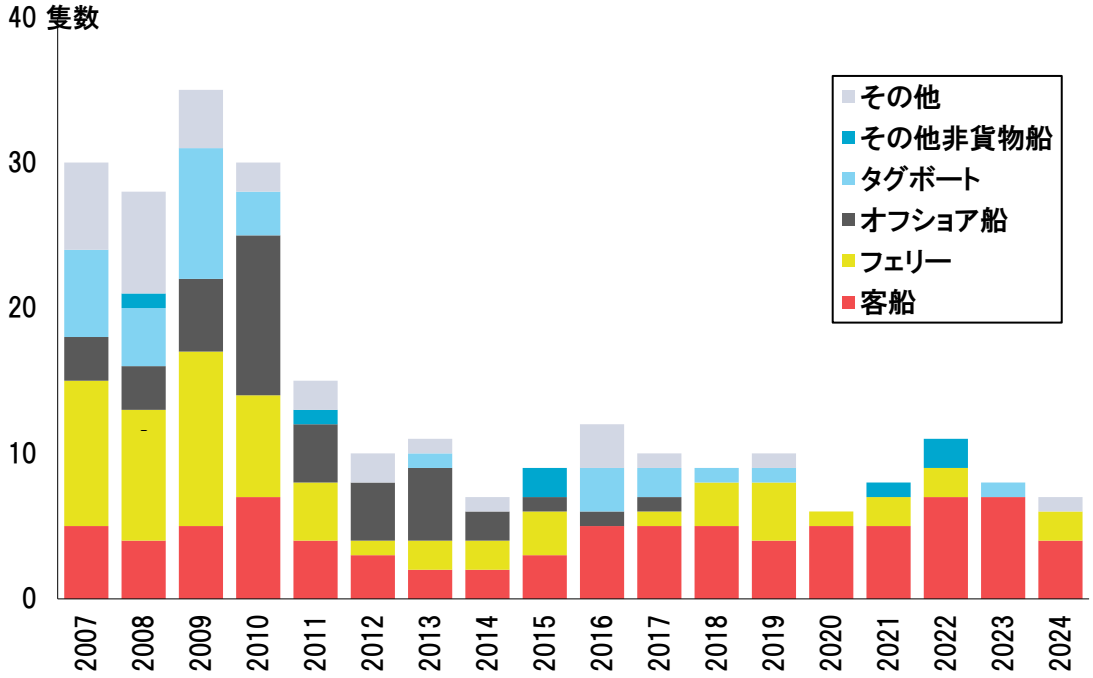


図表 4.2.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.2.3
イタリア造船所竣工数



図表 4.2.4 イタリア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Fincantieri Monfalco	6	7	9
San Vitale Yard	14	5	0
Fincantieri Ancona	3	6	7
Fincantieri Marghera	5	6	3
Fincantieri Sestri	3	3	7
Navali Visentini	4	4	4
Cant. Nav. Vittoria	2	6	1
T. Mariotti	4	0	3
Air Naval Yacht SRL	5	0	0
San Marco	3	2	0
Fincantieri Trigoso	5	0	0
Intermarine Messina	3	0	1
Fincantieri Castell	1	1	1
Nuovi Cant. Apuania	3	0	0
Fincantieri Palermo	3	0	0
Others (16)	9	10	4
合計	**73**	**50**	**40**

4.3. フランス

新型コロナウイルスのパンデミック前、クルーズ船セクターの堅調な発注サイクルがフランス造船業界に大きな追い風をもたらしていた。しかし、パンデミック初期以降、クルーズ船の新規発注が限定的であったことから、フランスの造船所の受注残は過去 9 年間で最低水準にまで減少している。

一方で、フランスの造船所は依然として艦艇分野で活発に活動しており、地政学的不安定性が高まる中で競争力を維持している。また、ヨット建造やオフショア分野においても堅実な地位を確保しており、これらの分野が今後の成長を支える重要な柱となっている。

2024 年、フランスの商船部門は低迷が続き、受注量は 12 隻、約 28,000CGT にとどまった。これは前年比 66%減少し、過去 10 年間の平均と比較すると 91%の大幅な減少である。すべての契約は国内船主によるもので、4 月にシャントリエ・ピリウ（Chantiers Piriou）で行われた。具体的には、TOWT が「低排出型」の汎用貨物帆船 6 隻（1,200DWT）を発注した。同社は 2024 年初頭に同造船所から同型船 2 隻を受け取った後、追加発注に踏み切った。これらの船舶は 2026 年から 2027 年にかけて引き渡される予定である。また、Bourbon Offshore は全長 27 メートルの乗組員輸送船 6 隻を発注し、2025 年の納期が予定されている。

一方で、2024 年のフランス造船所の竣工量は 7 隻、約 27.5 万 CGT となり、受注量の減少と比較するとやや安定しているが、それでも前年比 11%の減少となった。竣工された船舶には、シャントリエ・ド・ラトランティーク（Chantiers de l’Atlantique）が建造した「Utopia of the Seas」が含まれる。この船は LNG 対応で、5,714 人の収容能力を持つ世界最大のクルーズ船としてロイヤルカリビアンに引き渡された。また、リッツカールトン・ヨット向けの 456 ベッド仕様の「Ilma」も同造船所で竣工した。さらに、シャントリエ・ピリウはオクシタニー地方政府向けに水素燃料電池を搭載した浚渫船「Hydromer」を納品し、OCEA Shipbuilding は 101 総トンの旅客フェリー2 隻を引き渡した。

2025 年初時点でのフランス造船所の商船受注残は 22 隻、約 80 万 CGT となり、CGT ベースで前年比 23%減少。フランスの造船所全体の欧州内の受注シェアは、2024 年の 14%から 9%へと低下した。受注残の大部分を占めるのは、シャントリエ・ド・ラトランティークが建造予定の 7 隻のクルーズ船であり、これには MSC クルーズ向け 5,400 ベッドの「メガ」クルーズ船 3 隻、セレブリティ・クルーズ向け 3,500 ベッド仕様の 1 隻、リッツカールトン向け 456 ベッド仕様の 2 隻、オリエント・エクスプレス向け 90 ベッド仕様の「ラグジュアリー」船 2 隻が含まれる。

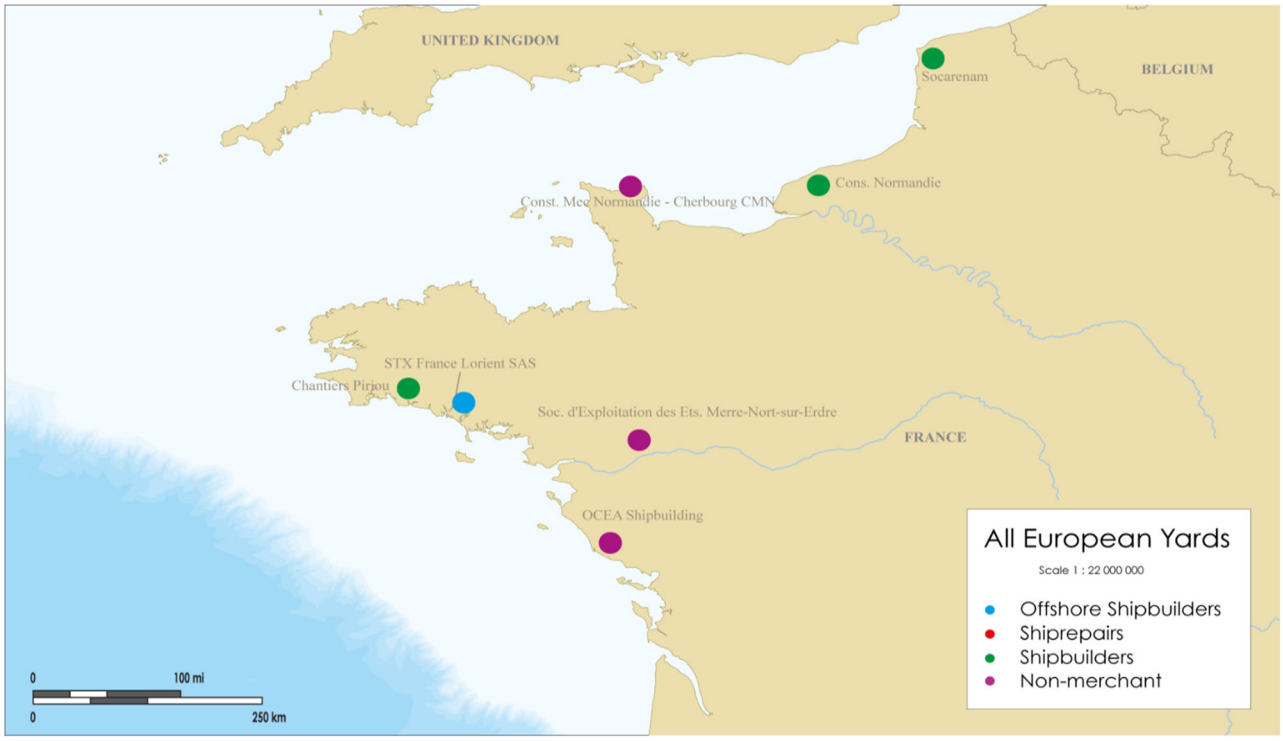
商船部門が停滞する一方で、海軍艦艇分野は好調を維持している。フランスの造船所では、100 隻以上の海軍艦艇が受注残として確保されており、その多くはフランス政府向けであるが、約 40 隻は他国向けである。特に注目されるのは、フランス政府が原子力空母の発注に向けてさらなる措置を講じた点である。このプロジェクトにはナバルグループおよびシャントリエ・ド・ラトランティークが参加し、建造は 2031 年に開始される予定である。また、2024 年にはフランスの造船所が 6 隻の海軍向け新造船を輸出しており、国際市場でも存在感を示している。

総じて、フランス造船業界は商船分野では依然として課題を抱えるものの、海軍艦艇建造や特殊船舶分野において競争力を維持しており、特に防衛需要の高まりを背景に将来的な成長が期待される。

今後の見通し

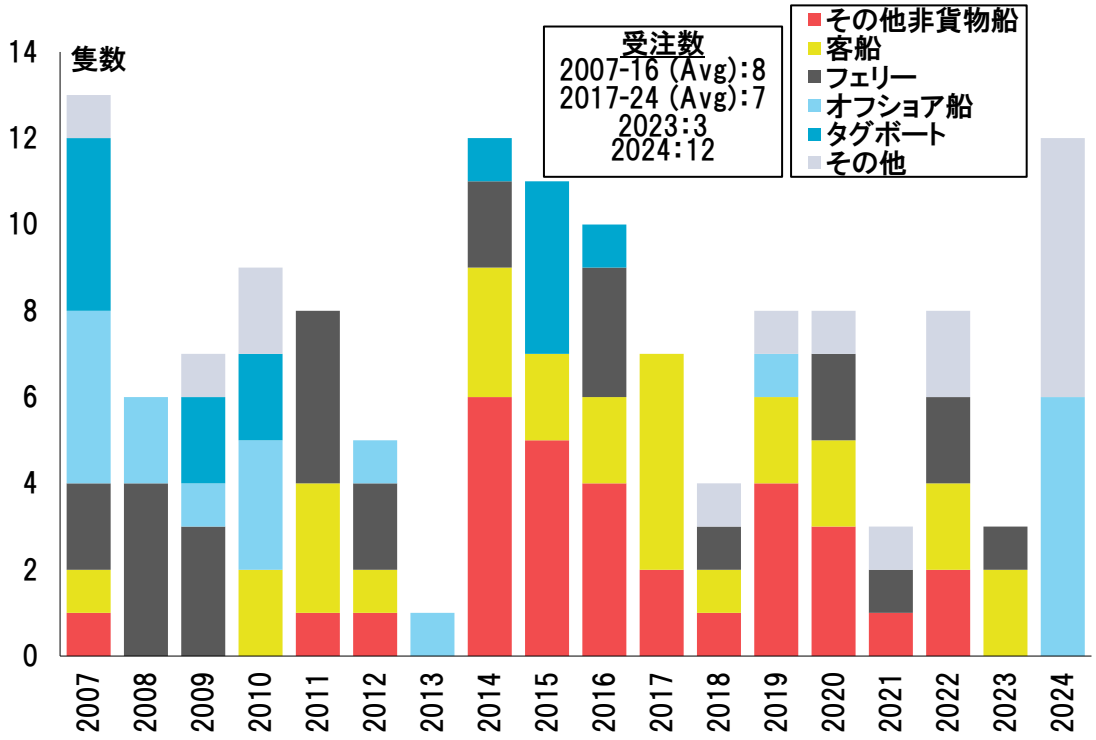
フランスの造船所は、依然として厳しい運営環境に直面している。特に、クルーズ運航会社が船隊拡張プログラムを再開しているにもかかわらず、新たなクルーズ船の発注をまだ獲得できていない点が課題である。しかし、シャントリエ・ド・ラトランティーク（Chantiers de l'Atlantique）は、これまでに世界最大級のクルーズ船を建造してきた実績を持つことから、将来的な受注獲得の有力候補とされている。

一方で、フランス国内および NATO や EU 諸国全体で防衛支出が増加していることは、フランスの海軍艦艇建造セクターを支える要因となる可能性が高い。これにより、フランスの造船所は商船分野の課題を補いながら、海軍艦艇分野での競争力を強化できると見られている。



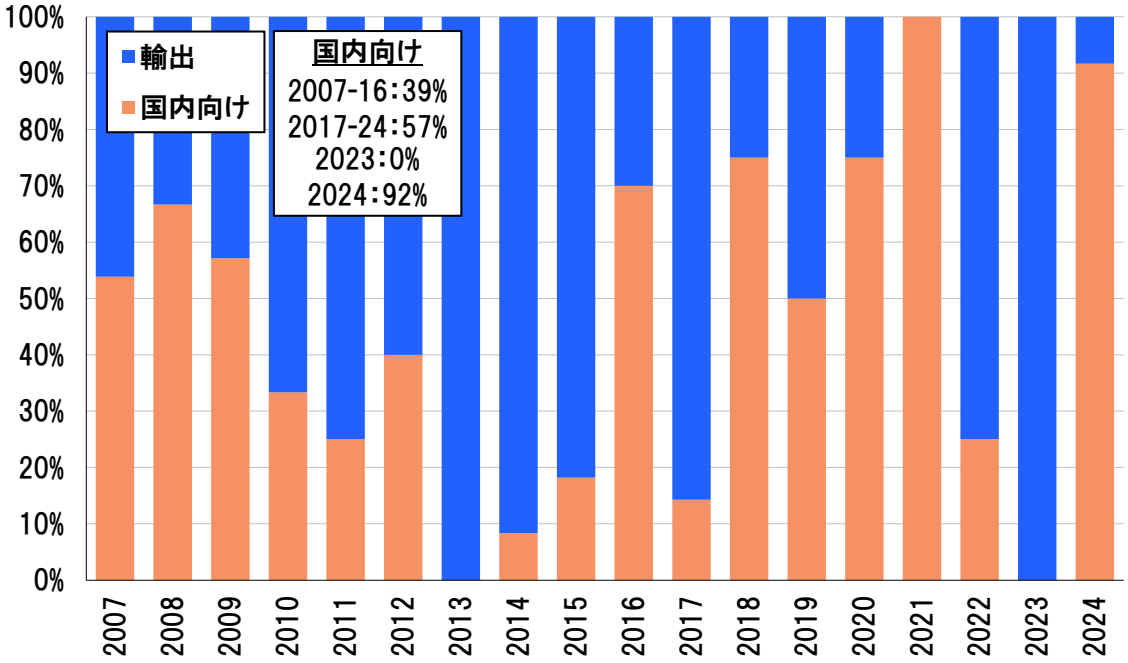
図表 4.3.1

フランス造船所受注隻数

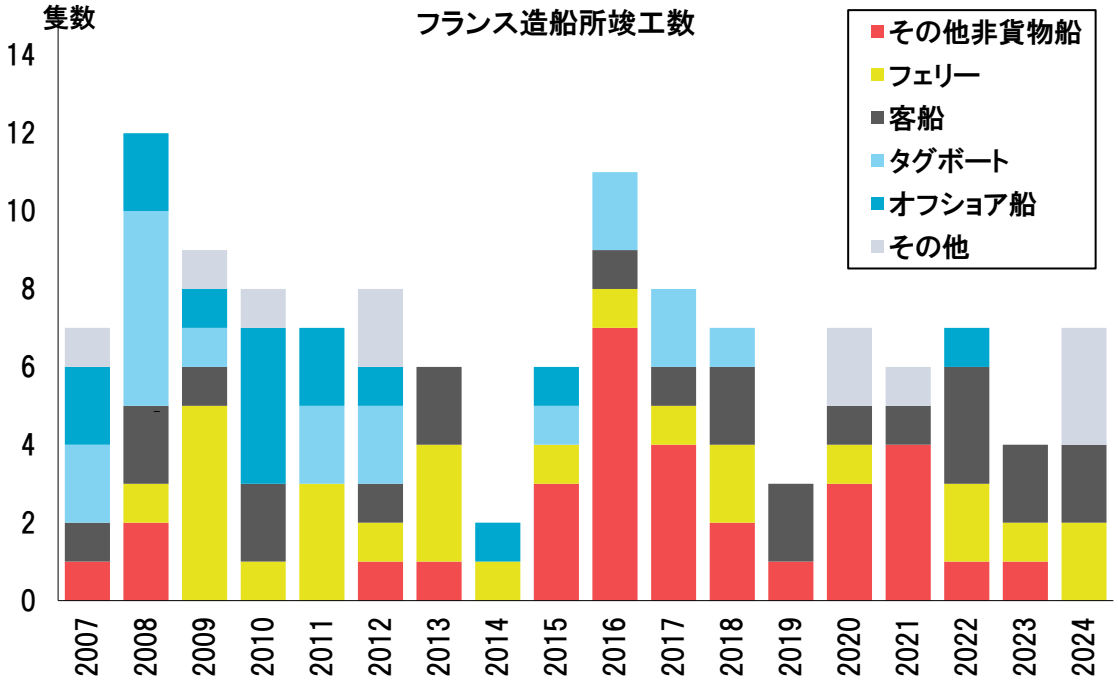


図表 4.3.2

国内向けと輸出の割合



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	2010-14	2015-19	2020-24
Chantiers Piriou	11	7	4
Socarenam	6	10	1
Chantiers Atlantique	0	3	9
OCEA Shipbuilding	0	1	9
STX France	5	3	0
Cons. Normandie	0	6	0
Soc. d'Exploitation	2	1	3
iXblue H2X	2	1	1
Transmetal Industrie	0	1	1
STX France Lorient	2	0	0
Chantiers Delavergne	0	1	1
Glehen	1	0	0
De La Manche	0	0	1
合計	**31**	**35**	**31**

4.4. オランダ

オランダの造船所は、主に国内および欧州市場向けに小型貨物船や「ニッチ」分野の特殊船舶を建造している。2024 年には、10 年平均を上回る堅調な受注を記録し（2000 年代初頭の水準には遠く及ばないものの）、安定した竣工量も維持した。このような動向は、オランダ造船業界の持続可能性を示すものである。

また、オランダ政府は同国の造船業をさらに支援するため、「マリタイム・マスタープラン（Maritime Masterplan）」の下で追加支援を発表した。この計画は、造船業界の競争力を強化し、技術革新や持続可能な船舶建造への投資を促進することを目的としており、今後のオランダ造船業界の成長に寄与すると期待されている

2024 年、オランダの造船所では 56 隻、約 22.6 万 CGT の商船が発注され、5 年平均を維持する安定した水準を記録した。しかし、CGT ベースでは前年比で 17%減少しており、受注の動向には一定の課題が見られる。受注は一般貨物船が中心であり、22 隻が契約され、CGT ベースでオランダ造船所全体の受注の 51%を占めた。特に代替燃料対応の一般貨物船が注目されており、GT ベースで 35%が代替燃料対応船であった（世界平均は 13%）。また、7,999DWT のバッテリー搭載化学タンカー2 隻、14,300DWT のばら積み船、10,000 立方メートルの CO_2 運搬船といった特殊貨物船も契約され、造船所の多様なニーズへの対応力が反映されている。

さらに、タグボート 16 隻と浚渫船 6 隻が受注され、これらが CGT ベースで全体の 21%を占める重要なセグメントとなった。オランダ造船業界は、国内からの発注（33%）と欧州諸国の船主からの発注（51%）に支えられており、地理的に近接した市場への対応が安定的な受注基盤を提供している。

2024 年、オランダの造船所は 88 隻、約 27.0 万 CGT を竣工し、前年比 59%、10 年平均比 42%の増加を記録した。竣工した船の中では、一般貨物船が 21 隻（38%）、タグボートが 39 隻（23%）、浚渫船が 8 隻（11%）と主要な割合を占めた。また、Damen グループは業界全体の竣工を牽引し、47 隻（CGT ベースで 32%）を竣工する記録的な成果を上げた。同社はその技術力と生産能力を背景に、オランダ造船業界の成長を支える中心的存在となっている。

2025 年初時点で、オランダの造船所には 169 隻、約 63.9 万 CGT の商船が受注残として確保されている。この注文は 12 の造船所に分散されており、そのうち 11 の造船所は 2024 年に新規受注を獲得した。Damen Gorinchem は CGT ベースで全体の 23%の受注残を抱えており、オランダの造船所の中で最大の規模を誇る。続いて、Royal Bodewes が 15%、TB Kampen が 12%を占めている。

オフショア分野では、2024 年に 5 隻の船舶が発注されており、IHC O&M Krimpen で建造予定のケーブル敷設船が含まれる。さらに、オランダの造船所は 26 隻の CTV（洋上風力発電所向け作業船）を受注残として抱えており、このセグメントが今後の成長を支える重要な役割を果たしている。また、内陸水路船舶の需要も依然として安定しており、国内市場からの注文がオランダ造船業界を支えている。

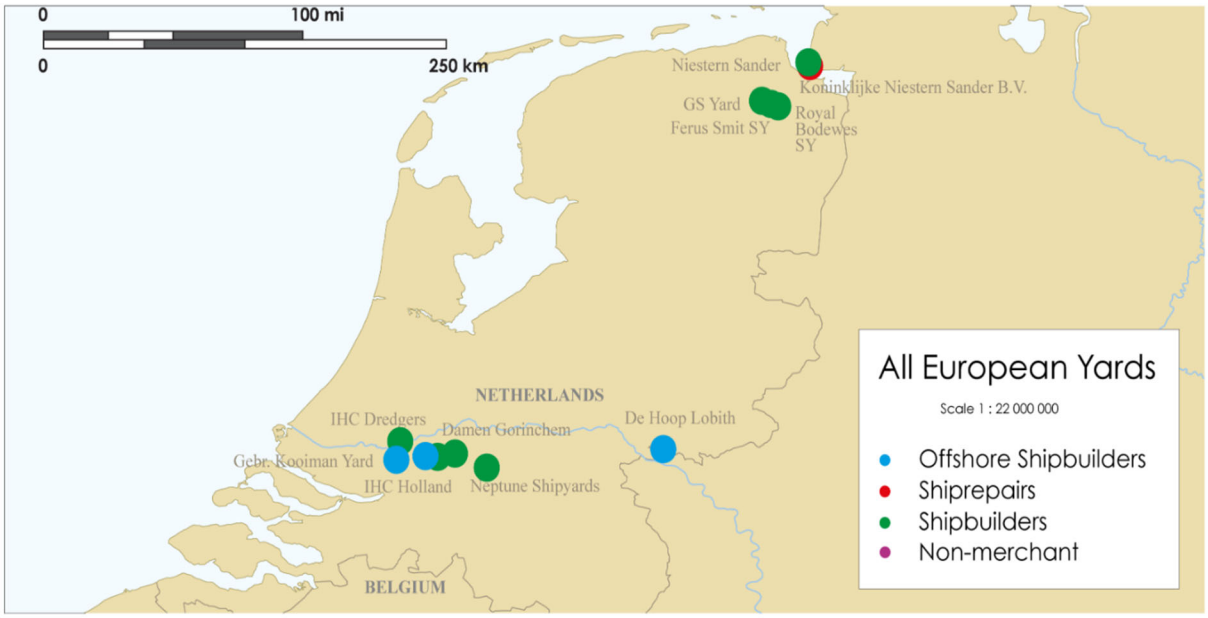
オランダ政府は「マリタイム・マスタープラン」を通じて、国内造船業の競争力強化と海事分野の脱炭素化を推進している。この計画では、2030 年までに最大 3 億ユーロを投じて「低排出・無排出型」船舶 30 隻を開発することを目指している。2024 年の「マリタイム・マスタープラン」では、Samskip 社のコンテナ船にモジュール式の炭素回収・貯留（CCS）システムを設置するための資金提供が行われ、技術革新の具体例として注目を集めた。

オランダ政府の支援はオランダ造船業界にとって重要な追い風となっており、これにより技術革新が加速し、競争力が高まることが期待される。また、欧州全体での脱炭素化の動きに対応した船舶建造が進む中、オランダ造船業界は引き続き安定した成長を見込める状況にある。商船、オフショア、内陸水路船舶分野での活発な活動と政府支援が相まって、オランダ造船業界は未来に向けた明るい展望を維持している。

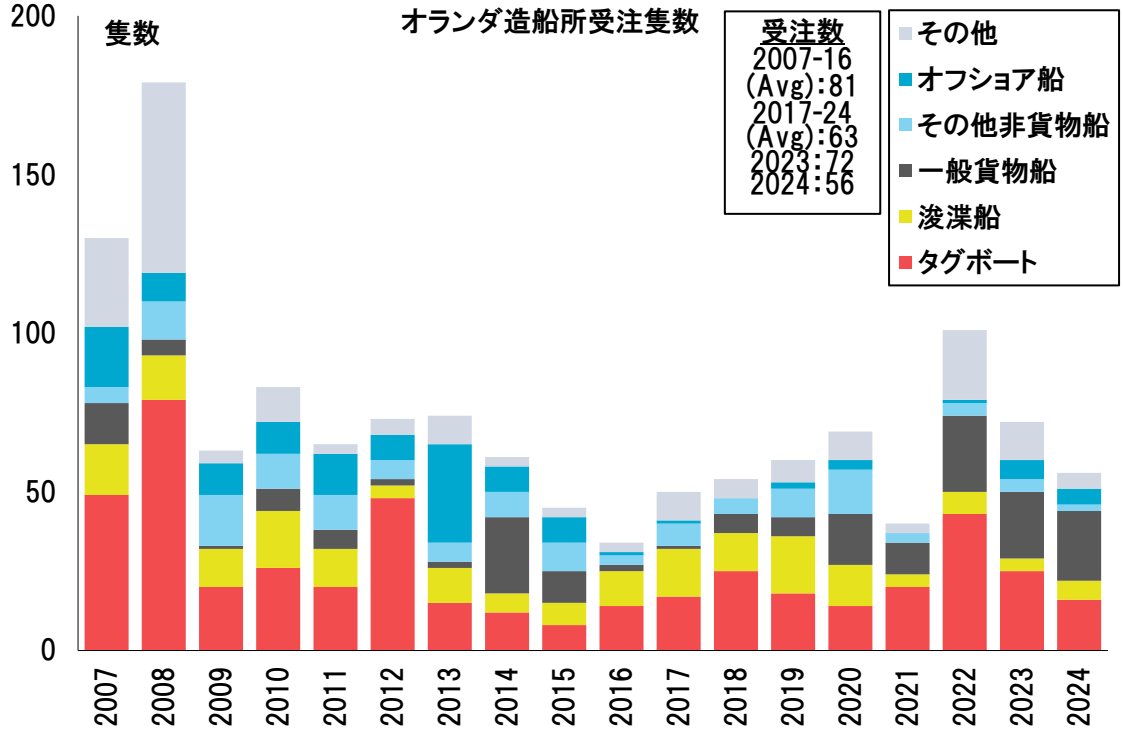
今後の見通し

オランダの造船所は、近年にわたり安定した状況を維持している。特に、欧州の他の主要造船国と比較すると、オランダの造船業界は小型船や「ニッチ」分野の特殊船舶の建造における能力を効果的に活用し、国内および欧州市場向けの需要を堅実に取り込んでいる点が特徴である。この地域密着型の受注基盤は、今後もオランダ造船業界を支える重要な要素となると見込まれている。

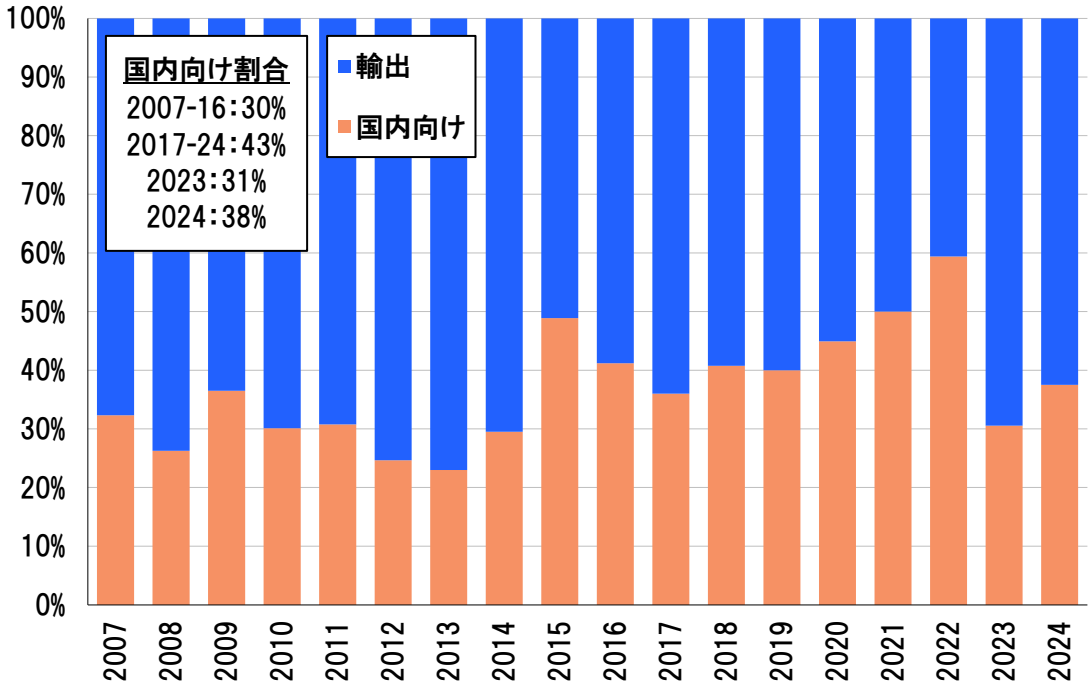
さらに、政府が推進する「マリタイム・マスタープラン」による支援も、業界を後押しする大きな要因となる可能性が高く、この計画は、造船業の競争力強化や海事分野の脱炭素化を目指しており、持続可能な成長を実現するための基盤を提供している。オランダ造船業界は、地域市場の安定した需要と政府の政策支援を背景に、引き続き堅調な発展を遂げる見通しである。



図表 4.4.1

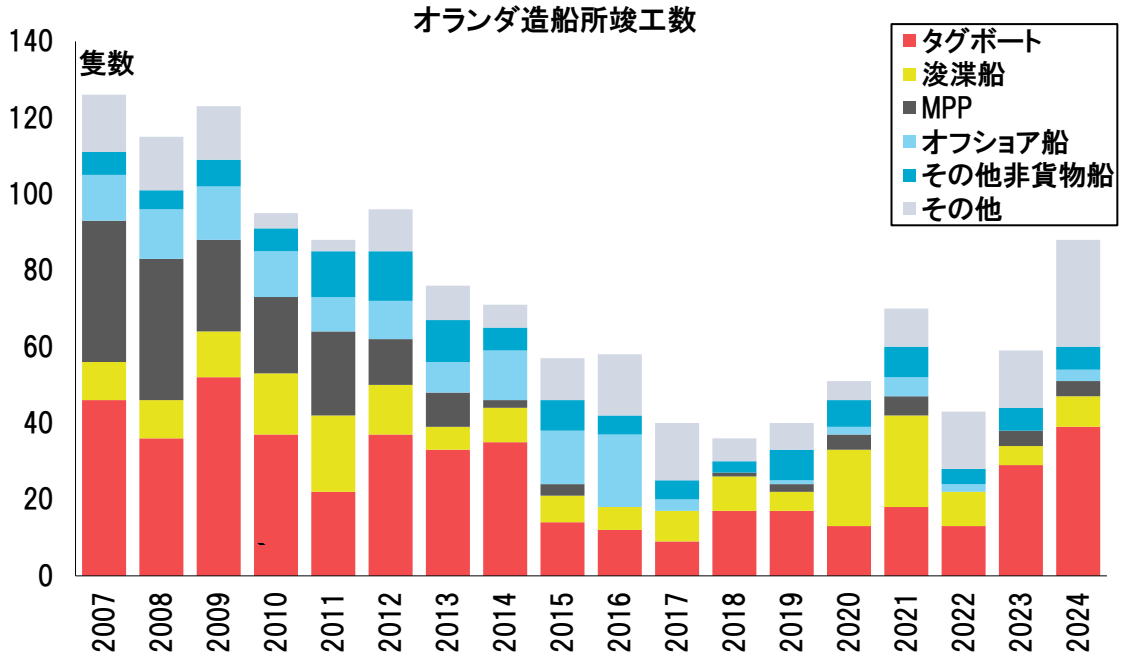

オランダ造船所受注隻数
隻数
受注数
2007-16
(Avg):81
2017-24
(Avg):63
2023:72
2024:56
その他
オフショア船
その他非貨物船
一般貨物船
浚渫船
タグボート
200
150
100
50
0
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024

図表 4.4.2


国内向け割合
2007-16:30%
2017-24:43%
2023:31%
2024:38%
輸出
国内向け
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024

図表 4.4.3

オランダ造船所竣工数



図表 4.4.4　オランダ上位造船所（竣工隻数）

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Damen Gorinchem	151	38	114
Damen Hardinxveld	47	32	22
IHC Dredgers	22	16	41
Neptune Shipyards	28	19	24
Royal Bodewes SY	14	20	28
Ferus Smit SY	15	13	23
De Hoop Lobith	10	14	2
GS Yard	6	9	8
Damen Bergum	19	0	0
Niestern Sander	7	6	5
Veka SY Lemmer	11	4	3
Gebr. Kooiman Yard	5	3	7
Damen Dredging	6	4	4
IHC Holland	7	6	0
Peters Kampen	13	0	0
Others (40)	65	47	30
合計	**426**	**231**	**311**

4.5. トルコ

2024 年、トルコの造船所では発注活動が低調な水準にとどまった。しかしながら、特定のセグメントでは引き続き活発に活動しており、特にタグボートの建造が顕著であるほか、「ニッチ」分野や環境に配慮した「グリーン」船舶の建造にも取り組んでいる。こうした活動に加え、健全な受注残高を維持していることが、業界の明るい材料となっている。また、トルコの造船所は船舶修繕セクターでも重要な役割を果たしており、中国に次いで世界で 2 番目に多くの修繕需要を受け入れる国となっている。この分野はトルコ造船業界にとって安定的な収益源となっており、地域経済への貢献も大きい。さらに、トルコのシップリサイクル事業を行っている造船所は、EU の認可を受けたリサイクルが必要な船舶の主要な受け入れ先として位置付けられており、環境規制を満たすための中心的な役割を果たしている。このように、トルコの造船業界は、特定分野での専門性や多様な事業分野を活用し、厳しい市場環境においても競争力を維持している。

2024 年、トルコの造船所では 73 隻、約 22.7 万 CGT の商船が契約され、CGT ベースで前年比 26%の減少となったものの、タグボートやフェリーといった特定分野での堅調な受注が業界を支えた。タグボートは 53 隻が契約され、CGT ベースで 10 年平均を 25%上回る結果となった。また、フェリーも 8 隻が契約され、同 24%増加している。一方で、ケミカルタンカー（前年比 34%減）やオフショア船（同 63%減）といったトルコ造船業界の従来の主要分野での受注は低迷している。

トルコの造船業界は、代替燃料対応船の建造でも一定の成果を上げている。2024 年には、Uzmar 造船所で Svitzer 向けのメタノール二元燃料タグボートが発注されたほか、14 隻のバッテリー船およびバッテリー・ハイブリッド船が契約された。ノルウェーの Fjord1 や Torghatten Nord といった欧州船主からの発注が目立ち、Tersan 造船所と Ozata 造船所がそれぞれ 4 隻と 2 隻の建造を行う予定である。

2024 年、トルコの造船所では 72 隻、約 20.1 万 CGT の船舶を竣工し、CGT ベースで前年比 8%減、10 年平均比 18%減とやや低調であった。竣工した船の内訳を見ると、タグボートが 46%を占め、トルコはこの分野で世界全体の 7%の生産を担っている。また、一般貨物船（6 隻、約 3.8 万 CGT）やフェリー（5 隻、約 3.6 万 CGT）もトルコ造船業界の重要なセグメントとして引き続き注目される。

2025 年初時点で、トルコの造船所の受注残高は 219 隻、約 87.3 万 CGT に達し、10 年平均比で 23%増加している。36 の造船所が少なくとも 1 隻の受注を抱えており、特にタグボートが全体の 25%を占めている。また、ケミカルタンカー（18 隻）とフェリー（23 隻）もそれぞれ 19%の割合を占め、トルコ造船業界の重要な柱となっている。

さらに、Cemre 造船所と Tersan 造船所は、洋上風力発電所向け支援船（C/SOV）の建造に注力しており、それぞれ 5 隻と 4 隻の受注を抱えている。また、Sedef Gemi（トズラ）は欧州唯一のコンテナ船（「フィーダー」型 4 隻）建造拠点であり、この分野での特異なポジションを占めている。

トルコは、船舶修繕セクターでも世界的に重要な地位を占めており、2024 年には 1,700 隻以上の船舶が修繕のためにトルコ造船所を訪れた。これは世界全体の修繕活動の約 8%を占めており、中国に次ぐ第 2 位の修繕受入れ先として業界の安定的な収益源となっている。また、トルコは EU 船舶リサイクル規制（EU Ship Recycling Regulation）に準拠したシップリサイクル施設を 11 か所有しており、環境に配慮したシップリサイクルの主要な拠点となっている。

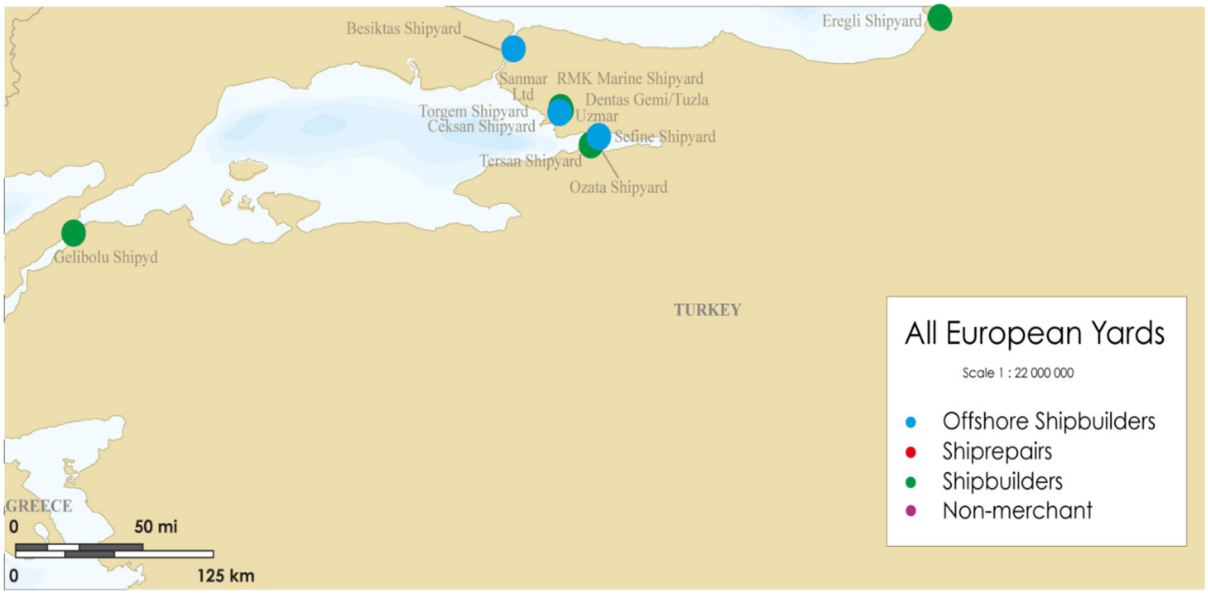
トルコ造船業界は非商船分野でも活発に活動しており、特に海軍艦艇、ヨット、漁船建造に注力している。受注残には 70 隻の海軍艦艇が含まれ、その 81%はトルコ政府向けである。また、50 隻以上のヨットと 19 隻の漁船が受注されており、多様な分野での活動が業界の競争力を支えている。

トルコの造船業界は、商船分野での一部低迷を乗り越えつつ、タグボートやフェリー、代替燃料対応船など特定の分野で安定した成果を上げている。修繕やシップリサイクル分野の強みが業界の安定性を支えており、さらに非商船分野での活発な活動が多様性を生み出している。トルコ造船業界は今後も多様な事業分野で成長を続けると予想される。

今後の見通し

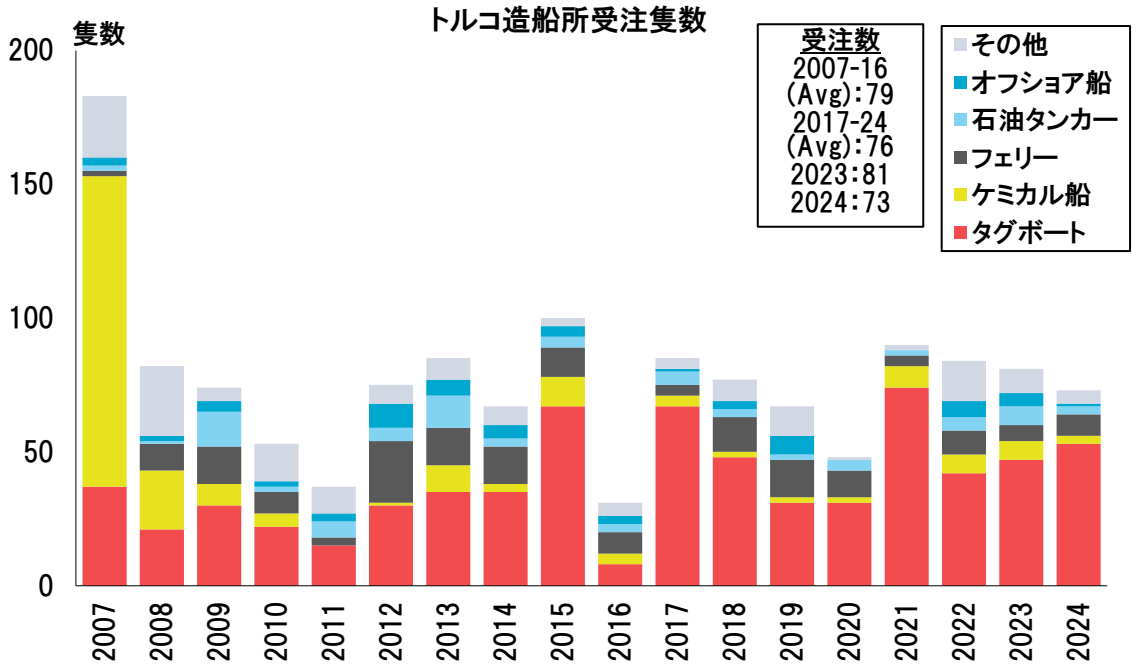
2024 年の受注活動は低調だったものの、トルコの造船所は健全な受注残高を背景に、引き続き堅実なポジションを維持している。特に、修繕やタグボート、フェリー建造分野での強い存在感が業界を支えている点が注目される。また、代替燃料対応船やバッテリー搭載船の建造能力を有することは、脱炭素化や「グリーン」船隊更新の圧力が高まる中で、今後の需要を取り込む重要な強みとなる可能性がある。

さらに、トルコの造船所は海軍艦艇建造分野にも関与しており、この分野での経験は、防衛予算の増加を背景にさらなる需要を取り込む好機となる可能性が高い。これにより、トルコ造船業界は商船建造の課題を補い、非商船分野での活動を通じて多角的な成長を続ける展望がある。



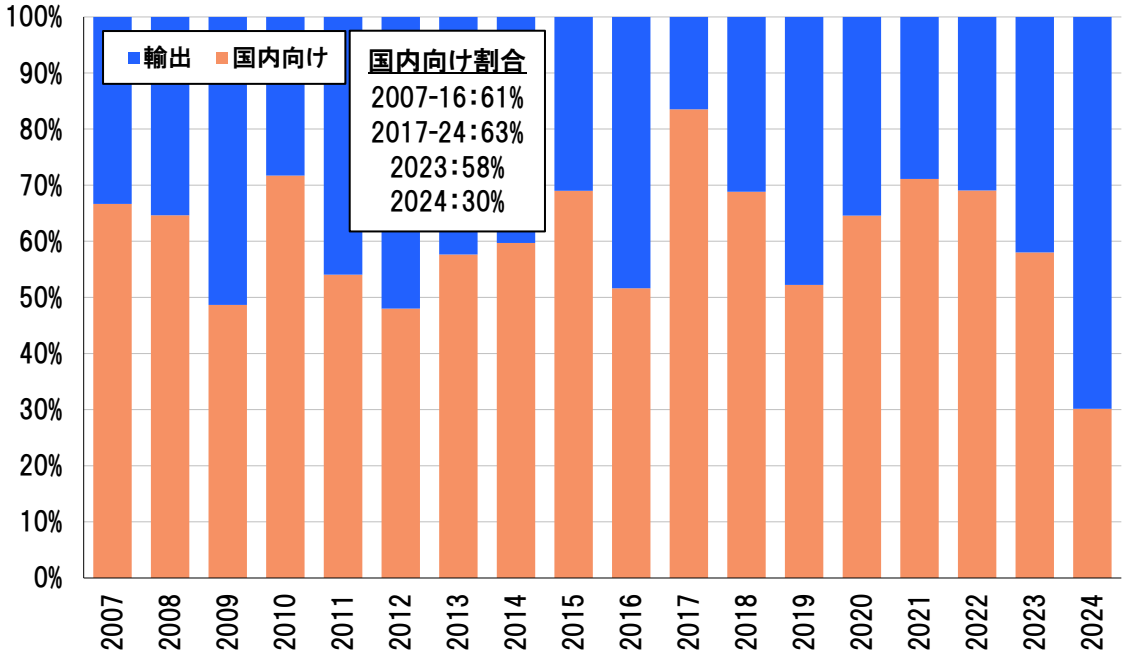
図表 4.5.1

トルコ造船所受注隻数



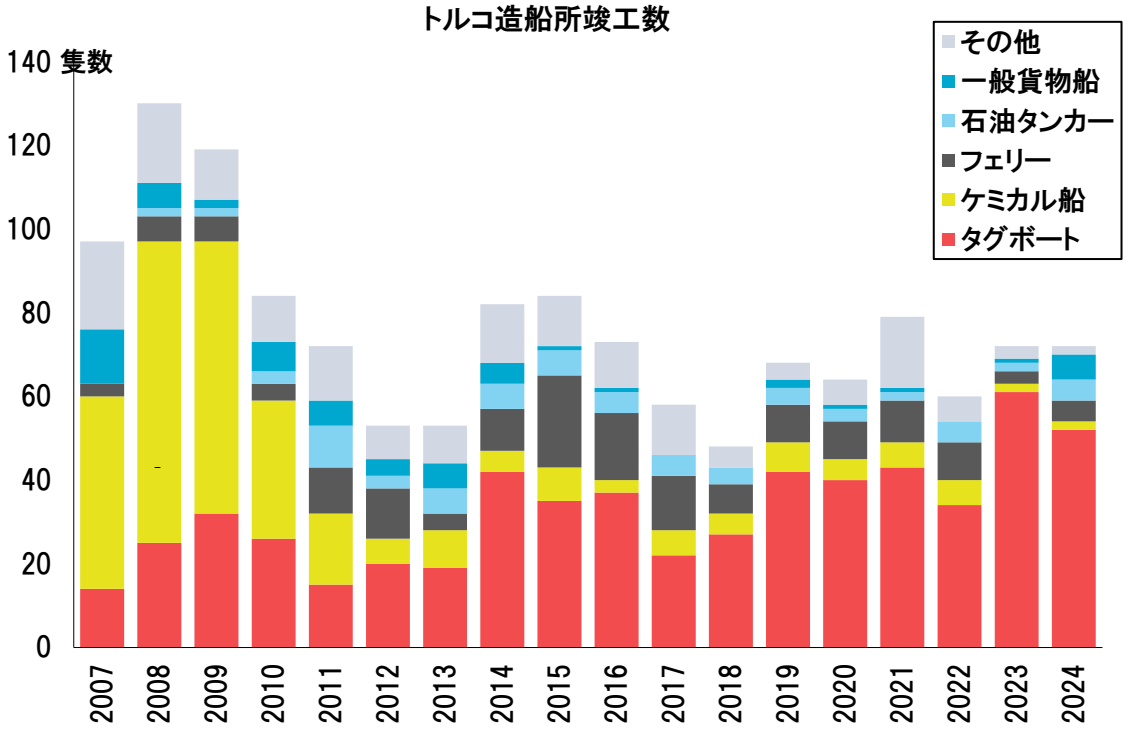
図表 4.5.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.5.3

トルコ造船所竣工数



図表 4.5.4 トルコ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Sanmar Ltd	28	88	118
Uzmar	38	19	37
Eregli Shipyard	9	25	58
Tersan Shipyard	14	14	9
Sefine Shipyard	13	9	12
Ozata Shipyard	6	19	1
Besiktas Shipyard	15	9	0
Dentas Shipyard	12	6	1
Kocatepe Shipyard	16	3	0
Torgem Shipyard	8	7	3
Unknown Yard /Turkey	2	6	10
Ceksan Shipyard	8	5	4
Gisan Shipyard	5	5	6
Gelibolu Shipyd	8	3	4
RMK Marine Shipyard	1	10	3
Others (82)	161	103	81
合計	**344**	**331**	**347**

5. その他欧州造船諸国

欧州の主要造船国以外では、**2024** 年の造船業界の動向はまちまちであった。一部の国では、「ニッチ」船舶や代替燃料対応船の発注に支えられ、活動が活発化する傾向が見られた。一方で、他の国々では引き続き厳しい状況が続き、受注量や生産活動の回復に苦戦している。特に、小規模な市場をターゲットとする造船所や、代替燃料やバッテリーを搭載した環境対応型船舶の建造能力を持つ造船所は、脱炭素化への動きが加速する中で、一定の成功を収めた。一方で、従来型の船舶建造に依存している造船所は、新規受注の確保が困難であり、競争力を維持するための課題に直面している。

総じて、欧州主要造船国以外の地域では、特化した分野での成功と、従来型の船舶市場での低迷が混在する状況が続いている。

5.1. ノルウェー

2024 年、ノルウェーの造船業界は、持続可能な船舶建造の推進と環境対応型技術の採用を基盤に、オフショアセクターやフェリー市場で重要な成果を上げた。特に、バッテリー・ハイブリッド型や水素燃料対応船の建造が注目され、グリーンシッピング分野におけるリーダーシップを確立している。

オフショアセクターでは、5 隻の CSOV（洋上風力発電所向け支援船）と 4 隻の MSV（多目的支援船）が発注され、洋上エネルギー需要への対応が強化された。CSOV は洋上風力発電所の建設や運用・保守において中心的な役割を果たしており、クリーンエネルギーへの移行を支える重要なインフラとなっている。これらの船舶には環境対応技術が組み込まれており、ノルウェー造船所の高度な設計能力とエンジニアリング技術が活かされている。

フェリーセクターでは、国内運航会社からの発注が堅調で、5 隻が契約された。特に Torghatten Nord が Myklebust Verft に発注した 2 隻のフェリーは、ノルウェー船隊における最大規模の水素対応船となる予定である。2026 年の引き渡し後には、運航時間の 85%でグリーン水素を利用する計画が報じられており、ノルウェーのフェリーセクターが脱炭素化において世界の先頭を走っていることを示している。これにより、国内の環境規制を遵守するだけでなく、他国に対して持続可能な船舶設計のモデルケースを提供する役割も果たしている。

ノルウェー造船所が建造する船舶のほとんどが代替燃料対応となり、バッテリー・ハイブリッド技術や水素燃料、メタノール燃料の採用が進展している。このような取り組みは、欧州全体で強化されている環境規制や脱炭素化目標に応えるものであり、ノルウェーの造船業界がグローバル市場で競争力を維持するための重要な要素となっている。

さらに、ノルウェー造船業界にとって明るい兆候となったのは、2020 年に破産申請を行ったグリーンヤード・クレヴェン（旧クレヴェン・ヴェルフト）が新造船市場への復帰を果たしたことが注目された。同造船所は OMV ペトロム向けの宿泊ユニットを受注し、持続可能な新造船建造において新たな一

歩を踏み出した。この復活は、ノルウェー造船業界の競争力と回復力を象徴する出来事であり、業界全体にとってポジティブな影響を与えている。

今後の見通し

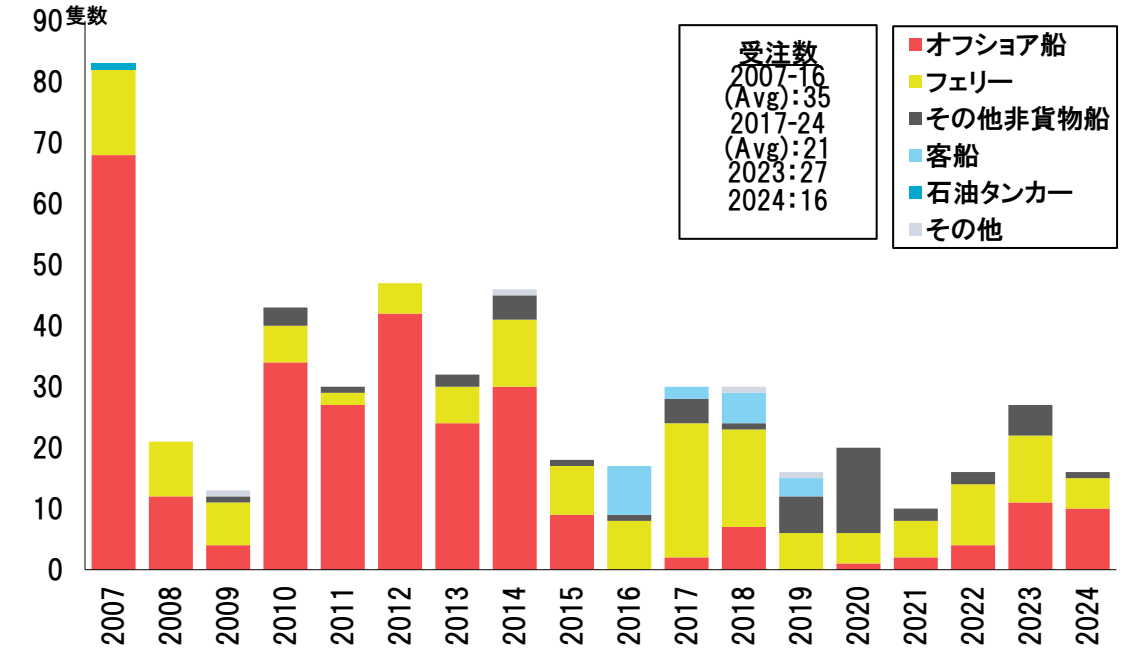
ノルウェーの造船業界は、オフショア支援船および国内フェリー市場を中心に堅調な推移を見せると予想される。特に、代替燃料技術の導入が進むことで、環境対応型船舶の建造が一層加速する可能性が高い。ノルウェー政府はカーボンニュートラルを目指す政策を強化しており、今後の新造船市場でも水素燃料、バッテリー・ハイブリッド、メタノール燃料を採用した船舶の需要が拡大するとみられる。2024 年に発注された水素燃料フェリーは、その先駆けとなるものであり、今後は他の国内フェリー事業者や貨物輸送事業者の間でも、同様の技術を活用した船舶の発注が増える可能性がある。

オフショアセクターにおいても、洋上風力発電関連の支援船（CSOV や SOV）の需要は拡大傾向にあり、今後数年間は安定した受注が期待される。特に、中国の造船所が大規模な受注残を抱えている中、欧州の造船所が高付加価値のオフショア支援船の建造で競争力を発揮することができると考えられる。ノルウェーの造船所も、この分野での優位性を活かし、高度な技術を備えた「ハイスペック」船舶の受注を増やす可能性があると予想される。

総じて、ノルウェー造船業界は、オフショアおよびフェリーセクターでの堅調な活動と代替燃料船の建造に注力することで、環境対応型船舶市場における競争力を強化している。特に、水素やバッテリー・ハイブリッド技術を活用した船舶建造が今後も重要な柱となる見通しであり、ノルウェーの造船業界はグリーンシッピングのリーダーとしての地位をさらに強化することが期待されている。

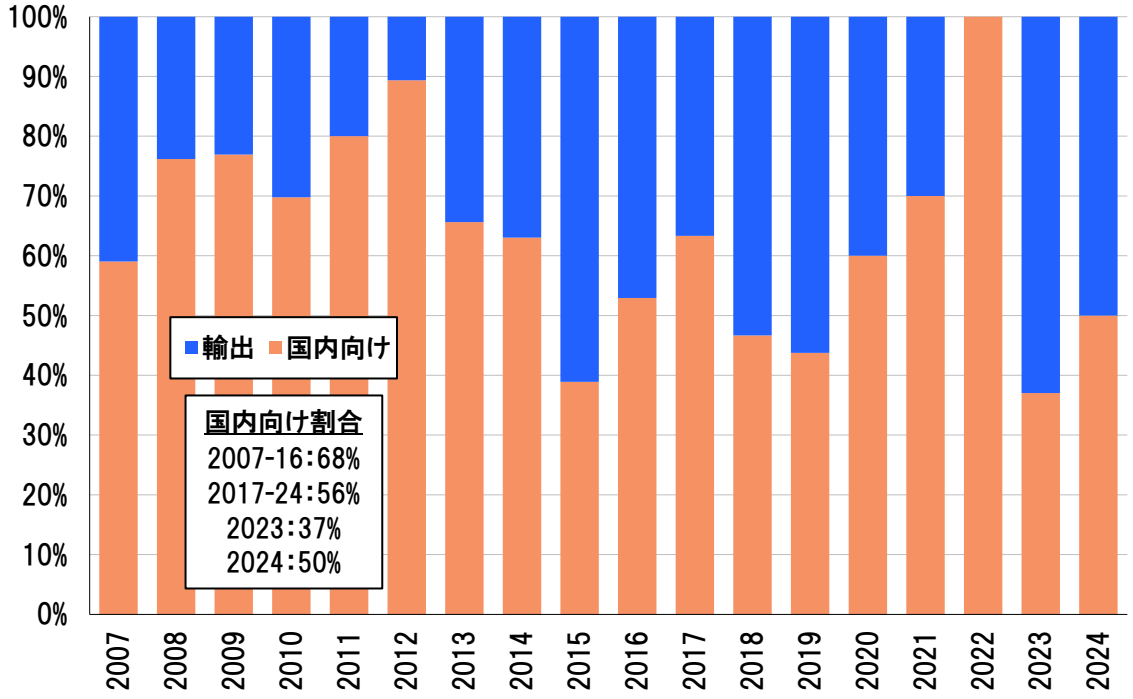
図表 5.1.1

ノルウェー造船所受注隻数



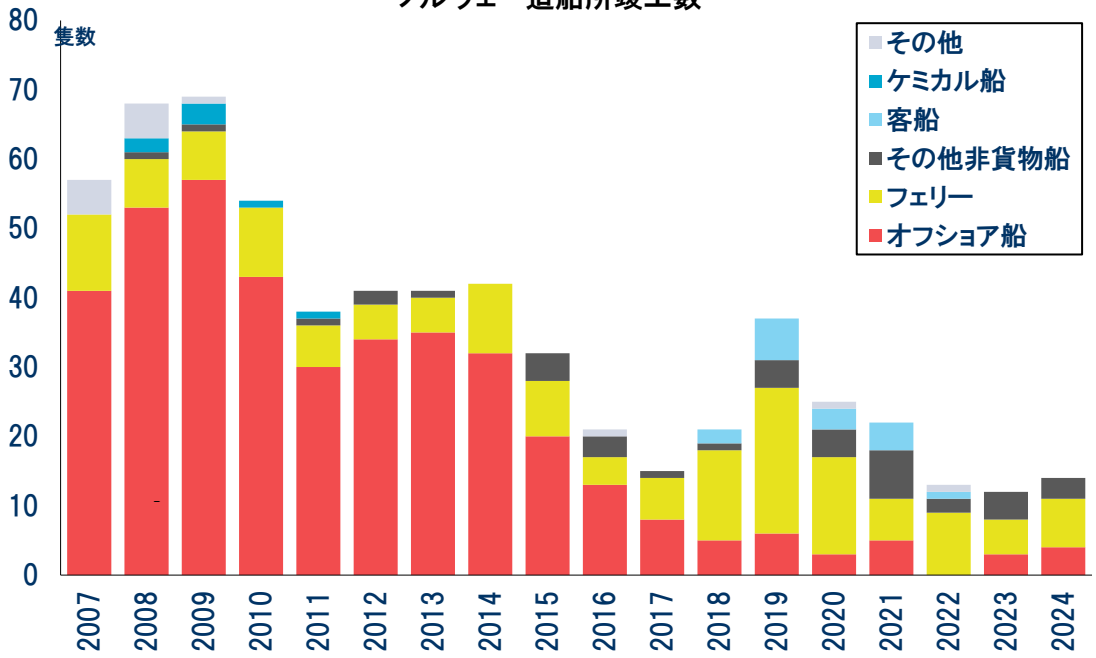
図表 5.1.2

国内向けと輸出の割合



図表 5.1.3

ノルウェー造船所竣工数



図表 5.1.4　ノルウェー上位造船所(竣工隻数)

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Brodrene Aa	13	19	15
Kleven Verft	24	16	0
Havyard Leirvik	17	16	1
Ulstein Ulsteinvik	17	10	6
VARD Soeviknes	4	9	6
Oma Baatbyggeri	5	8	6
Slettafossen Verft	0	3	15
VARD Brevik	8	5	3
VARD Brattvaag	4	3	6
Fiskerstrand	10	3	0
Myklebust Verft	8	5	0
VARD Langsten	5	5	2
STX Soeviknes	11	0	0
Simek A/S	9	2	0
Batservice	11	0	0
Others (30)	70	22	26
合計	**216**	**126**	**86**

5.2. スペイン

2024 年、スペインの造船業界は、フェリー需要の高まりと洋上風力セクターの支えもあり、商船および特殊船舶分野で堅調な成果を上げた。同年、スペインの造船所では 20 隻、約 10.3 万 CGT の商船が受注され、CGT ベースで前年比 21%増加し、過去 10 年平均とほぼ一致する水準に達した。このうち 12 隻はフェリーであり、うち 5 隻がバッテリー・ハイブリッド型フェリーで、特に国内外での需要増加が業界を支えた。

スペインの造船所は洋上風力セクター向け船舶の建造でも注目を集めている。Ast. Armon は、Bibby Marine からメタノール対応およびバッテリー・ハイブリッド型の CSOV（洋上風力発電所向け支援船）を受注した。この船舶はバッテリーのみで約 16 時間の運航が可能とされており、環境負荷の低減を目指した先進的な設計となっている。また、同造船所は Edda Wind 向けに水素対応のハイブリッド CSOV を竣工した。この船舶は 6 隻シリーズの 5 番船であり、2025 年に予定される最終船の引き渡しを控え、シリーズ全体の完了が近づいている。さらに、Ast. Balenciaga は水素対応のハイブリッド SOV（サービス運用船）を引き渡し、持続可能な船舶技術の導入で業界の先頭を走っている。

フェリーセクターは、2024 年にスペイン造船業界を支える主要分野の一つとなった。受注された 12 隻のフェリーの中には、環境対応型のバッテリー・ハイブリッド技術を採用した船舶が含まれており、スペイン造船所が環境規制の厳しい欧州市場に適応していることを示している。このような技術革新は、欧州全体で進行している脱炭素化の取り組みと一致しており、スペイン造船業界がこの変化に対応する能力を備えていることを証明している。

漁船分野も、2024 年のスペイン造船業界に貢献した重要なセグメントである。5 隻の漁船が受注されており、これは国内外の漁業需要に応えるものとなっている。また、特殊船舶分野での建造も進行中であり、スペイン造船所の技術力と柔軟性を反映している。

一方、艦艇部門においては引き続きスペイン造船業界の重要な分野となっている。2024 年には、外国海軍向けに 3 隻のコルベットが発注され、スペイン造船業界の重要な収益源となった。海軍艦艇の建造はスペインの造船業界の歴史的な強みであり、輸出市場での継続的な成功が業界全体の安定を支えている。

<u>今後の見通し</u>

スペインの造船業界は、フェリー市場や洋上風力発電向け支援船市場の成長を背景に、今後も安定した受注が見込まれる。特に、環境対応型技術を搭載した次世代船舶の需要増加が、業界の発展を支える重要な要因となる。

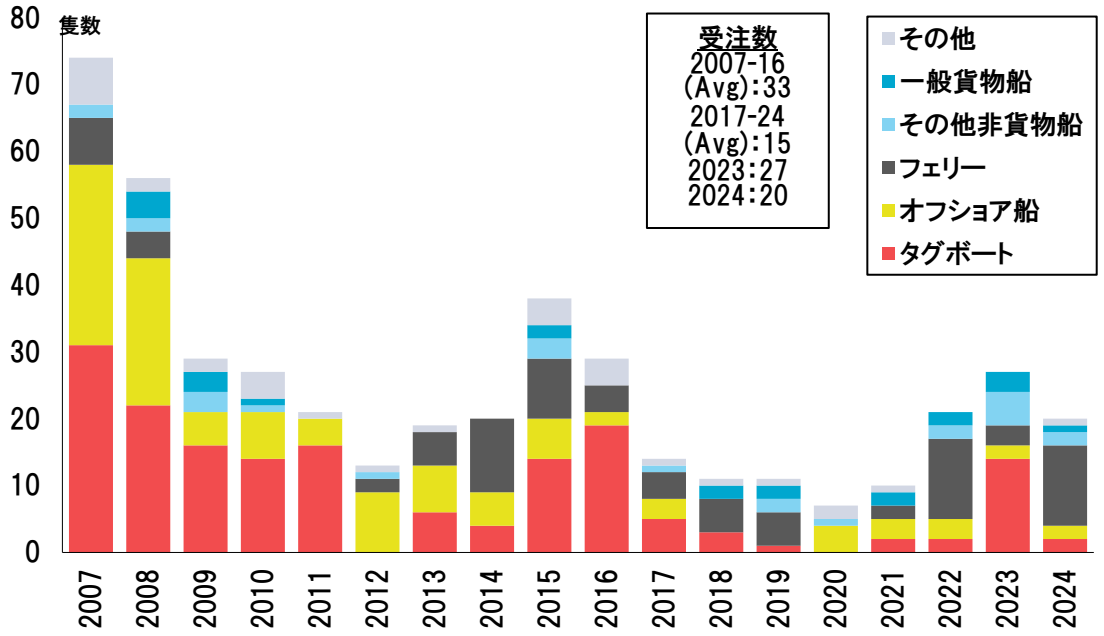
フェリー市場では、バッテリー・ハイブリッド型や水素燃料対応型の船舶の導入が加速し、EU の脱炭素化政策に適合する新造船の発注が増加する可能性が高い。これにより、スペインの造船所は環境負荷の少ない船舶の設計・建造において、競争力を維持しながらさらなる成長を遂げることが期待される。

洋上風力発電向け支援船市場でも、CSOV や SOV の需要拡大が続く見込みであり、特に水素燃料対応型の開発が進むことで市場競争力が向上する。欧州各国が再生可能エネルギー政策を推進する中、スペインの造船所は高性能な環境対応船の建造を強化し、新規受注の獲得を目指す必要がある。

艦艇の建造も引き続き安定した市場として機能し、外国海軍向けのコルベット受注や漁船の建造が今後の事業基盤を支える。これにより、商船分野だけでなく、特殊船の建造でも継続的な受注が期待されており、2025 年以降も、多様なセクターでの成功と技術革新を基盤に、さらなる成長が見込まれる。

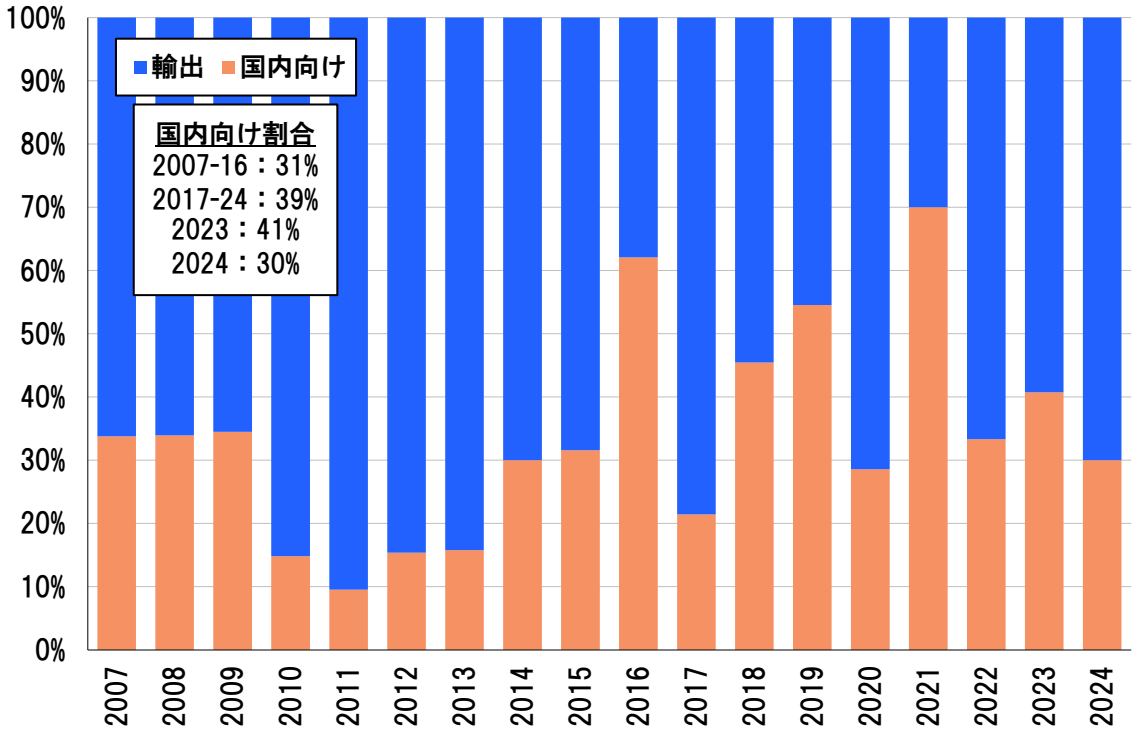
図表 5.2.1

スペイン造船所受注隻数



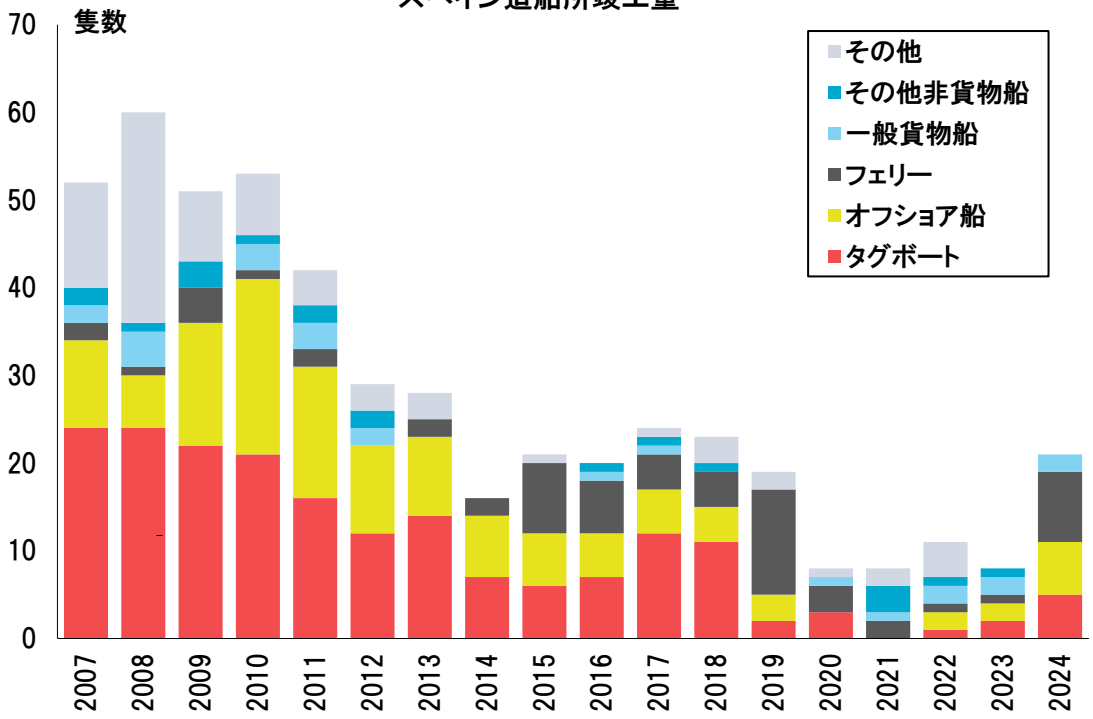
図表 5.2.2

国内向けと輸出の割合



図表 5.2.3

スペイン造船所竣工量



図表 5.2.4　スペイン上位造船所（竣工隻数）

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Armon (Navia)	44	30	10
Astilleros Gondan	5	17	6
Ast. Zamakona	15	8	3
Ast. Balenciaga	18	6	2
Rodman Polyships	1	17	4
Astilleros Murueta	10	3	6
Union Naval	17	0	0
Armon (Vigo)	6	5	4
Cardama Shipyard	7	3	0
CNN - La Naval	6	2	1
Armon (Burela)	1	2	5
Freire Shipyard	5	2	1
Astillero Barreras	6	1	1
Metalships	6	0	1
Nodosa SL	2	2	3
Others (16)	19	9	9
合計	**168**	**107**	**56**

5.3. ポーランド

2024 年のポーランド造船業界は、新造船の受注が引き続き低迷し、修繕業への依存度が高まる状況となった。ポーランドの造船所での新造船契約は、宿泊施設ユニット 1 隻、ヨット 1 隻、海軍支援船 1 隻の 3 隻にとどまり、商船の受注残高はわずか 6 隻となっている。これは、ポーランドの造船業界が近年、競争力を強化できていないことを示しており、他の欧州諸国と比較して新造船市場での存在感が縮小していることが伺える。

新造船の受注が低迷する中で、ポーランドの造船所は修繕業への依存を強めている。2024 年には、300 隻以上の船舶がポーランドの修繕造船所を訪れ、そのうち 100 隻以上がリモントワ・リペア（Remontowa Repair）で修繕作業を受けた。これにより、リモントワは欧州で最も活発な修繕造船所の一つとしての地位を確立し、ポーランドの造船業界の安定した収益源となっている。

リモントワ造船所は、大規模な修繕プロジェクトや改装工事にも対応できる設備を有しており、欧州全域からの需要を取り込んでいる。また、環境対応のための改造工事（スクラバー設置、LNG 燃料化改造など）も進めており、今後の市場成長の要因として注目されている。

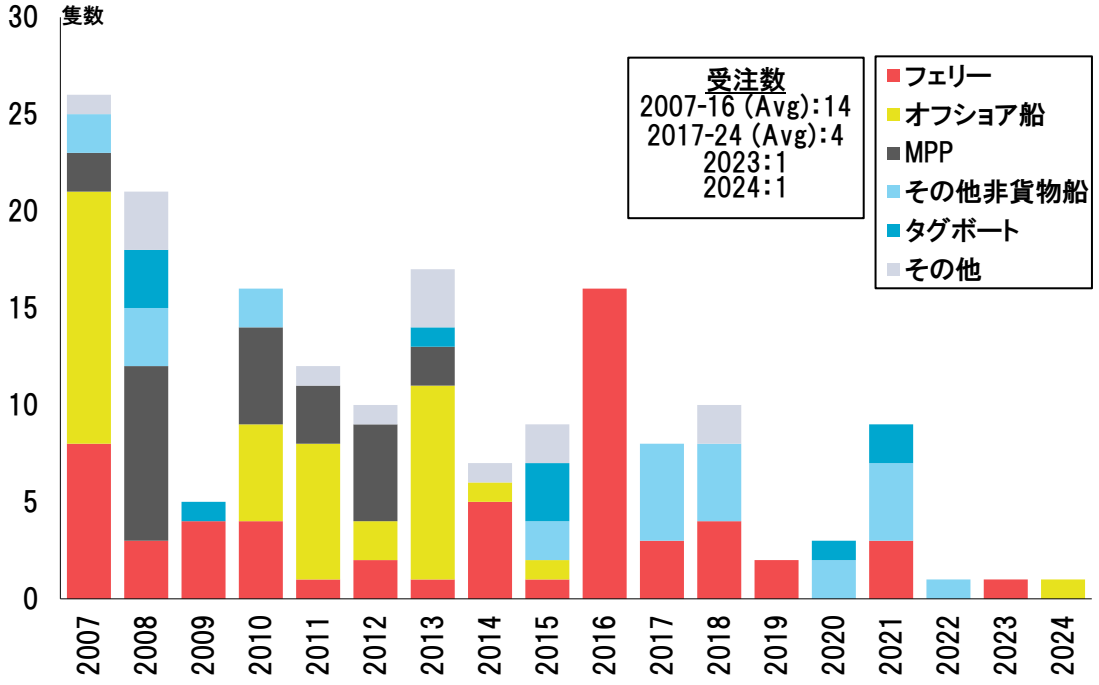
<u>今後の見通し</u>

ポーランドの造船業界が新造船市場で再び競争力を獲得するには、商船建造分野での技術革新や環境対応型船舶の開発が不可欠となる。しかし、現状では新規投資や国内造船所の大規模な拡張計画が発表されておらず、短期的には修繕業務が業界の中心となる可能性が高い。

また、欧州全体で進む環境規制の強化を受け、ポーランドの修繕造船所は、船舶の脱炭素化や省エネルギー化の改修需要を積極的に取り込むことが求められる。特に、スクラバーやバッテリーシステムの搭載、LNG 燃料化改造などの分野で競争力を発揮できれば、長期的な成長が期待できる。

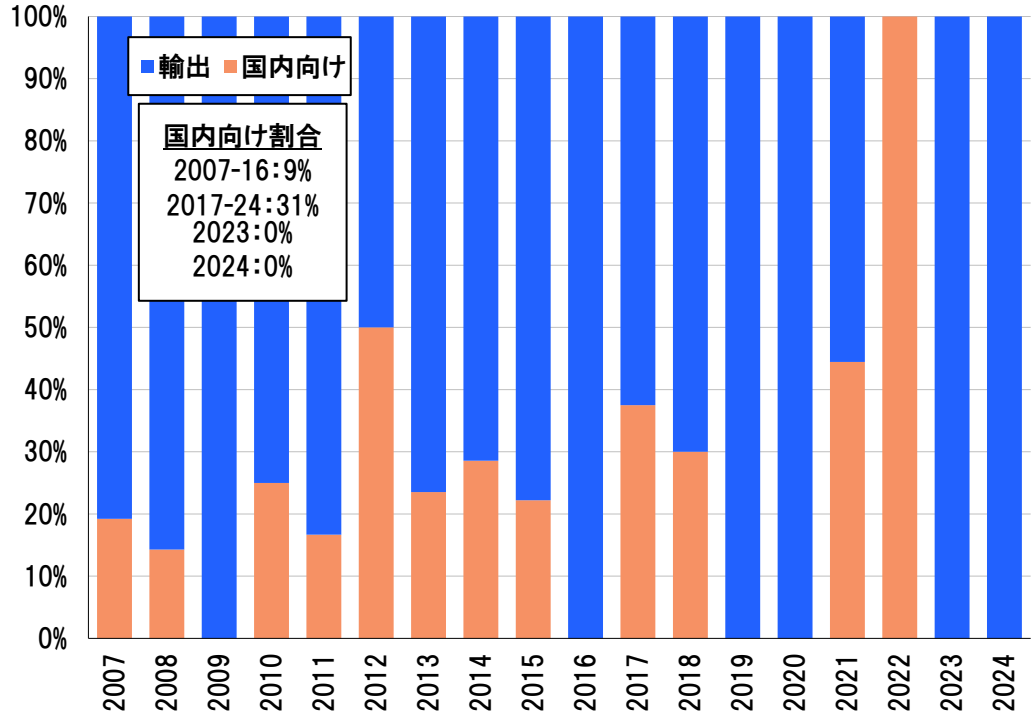
図表 5.3.1

ポーランド造船所受注隻数

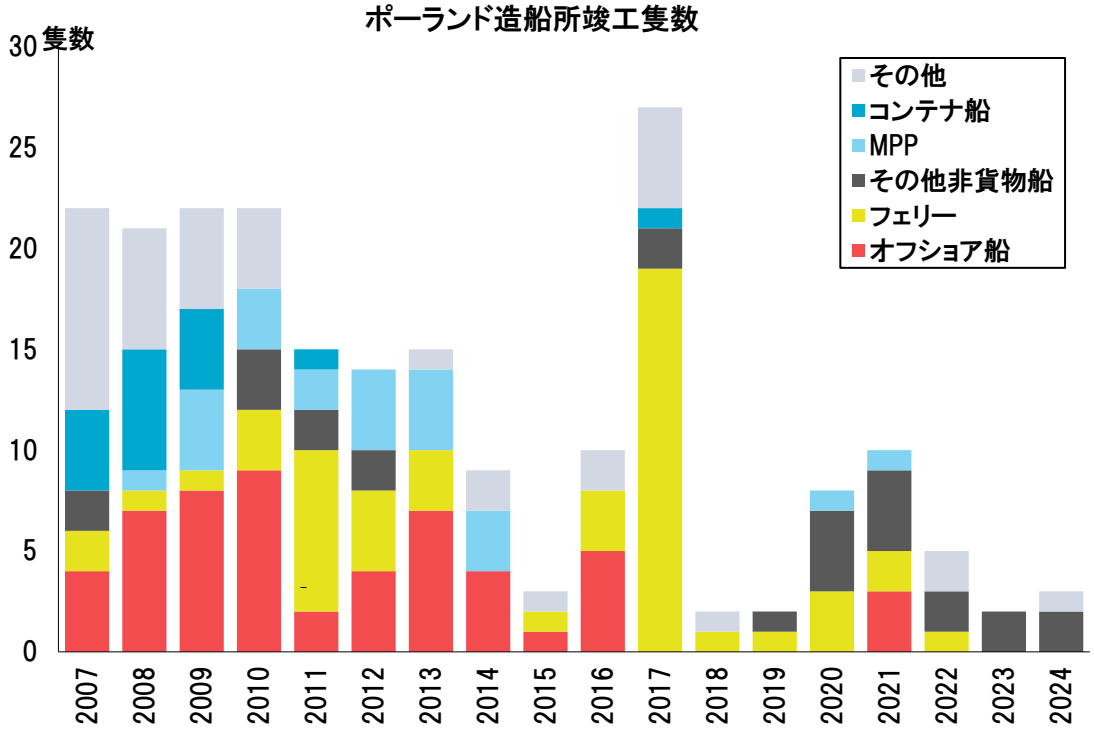


図表 5.3.2

国内向けと輸出の割合



図表 5.3.3
ポーランド造船所竣工隻数



図表 5.3.4　ポーランド上位造船所（竣工隻数）

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Remontowa SB	19	13	14
Damen Kozle	2	17	1
Partner Stocznia	17	3	0
Remontowa Repair	17	0	0
Finomar	1	3	4
Stocznia Nauta	4	1	1
Stocz. Polnocna	4	0	0
MSR Szczecin	0	0	4
Gryfia Shipyard	3	0	0
Crist Gdynia	0	2	1
Stocznia Gdynia	2	0	0
NSS	0	0	2
Poltramp Yard	1	1	0
Conrad Shipyard	0	2	0
Safe Engineering	0	1	0
Others (7)	5	1	1
合計	**75**	**44**	**28**

5.4. クロアチア

2024 年のクロアチア造船業界は、依然として深刻な低迷が続いた。商船の新規受注は 2 年連続でゼロとなり、さらに、2024 年には商船の竣工も一隻も報告されなかった。これにより、クロアチアの造船業界は、欧州の主要造船国と比較してさらに厳しい状況に直面している。

クロアチアはかつてバルクキャリアやフェリー、オフショア支援船などを建造する造船国として一定の地位を築いていたが、近年では競争力を失い、国内の造船所は商船建造市場からほぼ撤退している。2024 年も、クロアチアの造船所では商船の受注がゼロであり、造船業界にとって厳しい年となった。さらに、竣工も報告されておらず、新造船事業の停滞が続いている。

この状況の背景には、クロアチア造船業界の財政的な課題や、国内の造船所の技術革新の遅れがあると考えられる。欧州全体で環境対応型船舶の需要が高まる中、クロアチアの造船所はこれに適応できていないことが、受注の低迷を招いている可能性がある。

商船建造が停滞する中、一部のクロアチアの造船所はヨット建造へと軸足を移しており、2024 年には少なくとも 1 隻のヨットが受注され、2 隻が竣工した。この動きは、クロアチアの造船業界が生き残りを図るための戦略の一環であり、高付加価値な小型船舶市場への転換を模索していることを示している。クロアチアはアドリア海に面しており、高級ヨット市場に適した地理的条件を備えている。このため、一部の造船所は観光産業と連携し、ラグジュアリーヨットやカスタムメイドの船舶をターゲットにすることで、新たな成長の可能性を探っている。

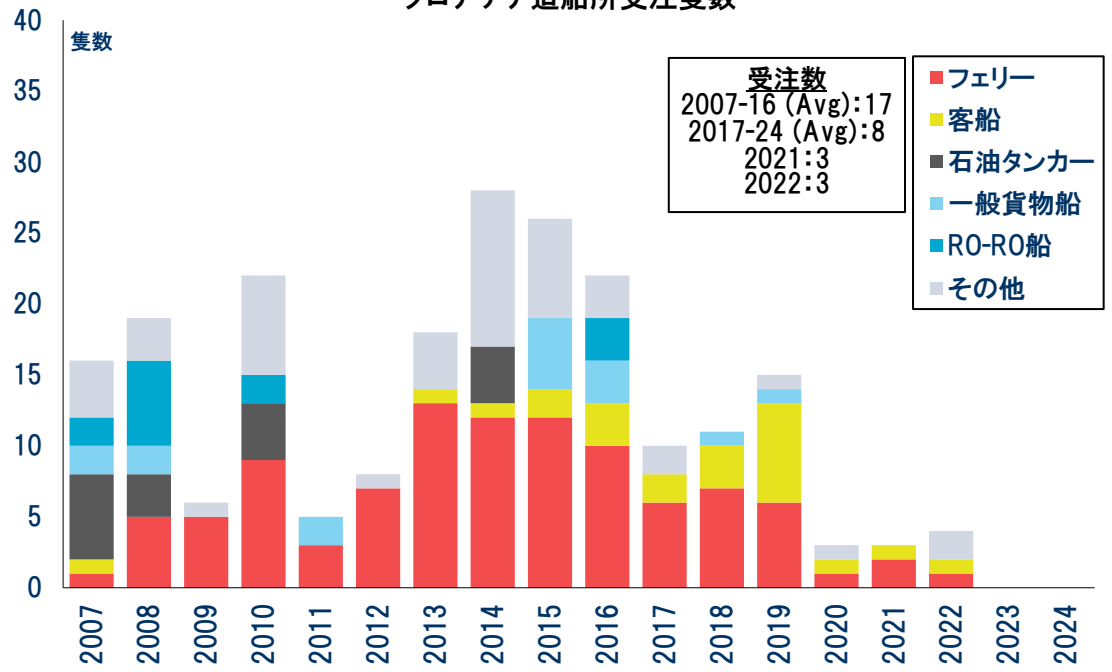
今後の見通し

クロアチアの造船業界が再び商船市場に戻るためには、大規模な投資と技術革新が必要である。特に、環境規制が強化される中で、バッテリー・ハイブリッド船や代替燃料対応船の建造技術を確立することが求められる。しかし、現在のところ、そのような動きは限定的であり、短期的には商船市場での競争力を取り戻すのは難しい状況にある。

一方で、ヨット建造市場における成長の可能性は比較的高い。欧州全体で高級ヨットの需要は安定しており、特に地中海エリアでは富裕層向けの需要が堅調である。このため、クロアチアの造船所が高級ヨット市場に特化することで、一定の成功を収める可能性がある。

図表 5.4.1

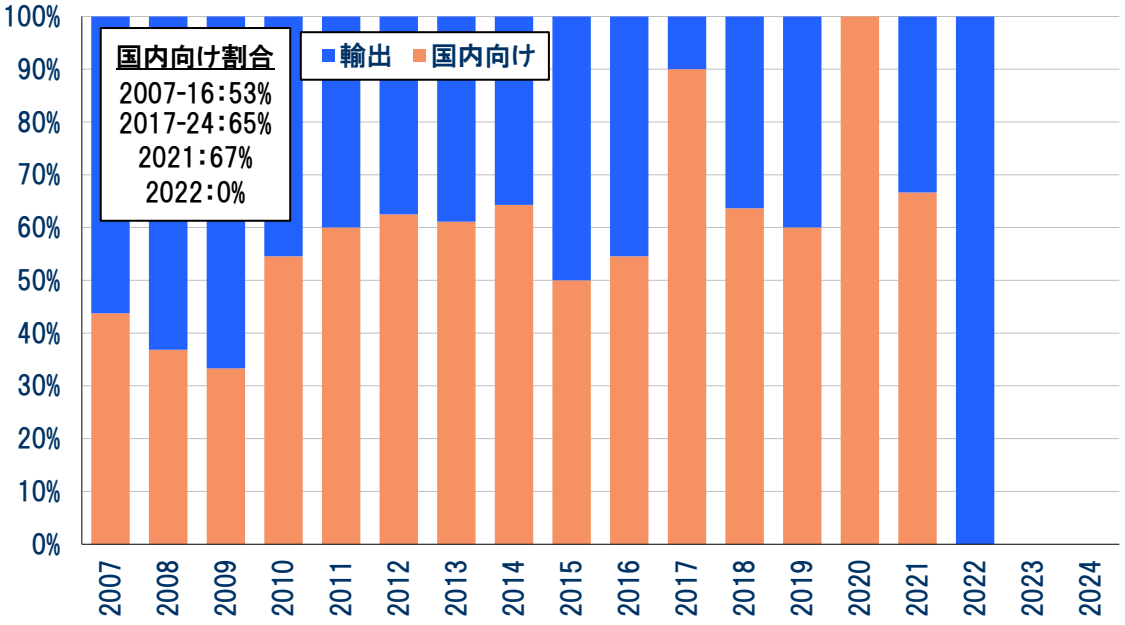
クロアチア造船所受注隻数



※2023、2024 年はゼロ

図表 5.4.2

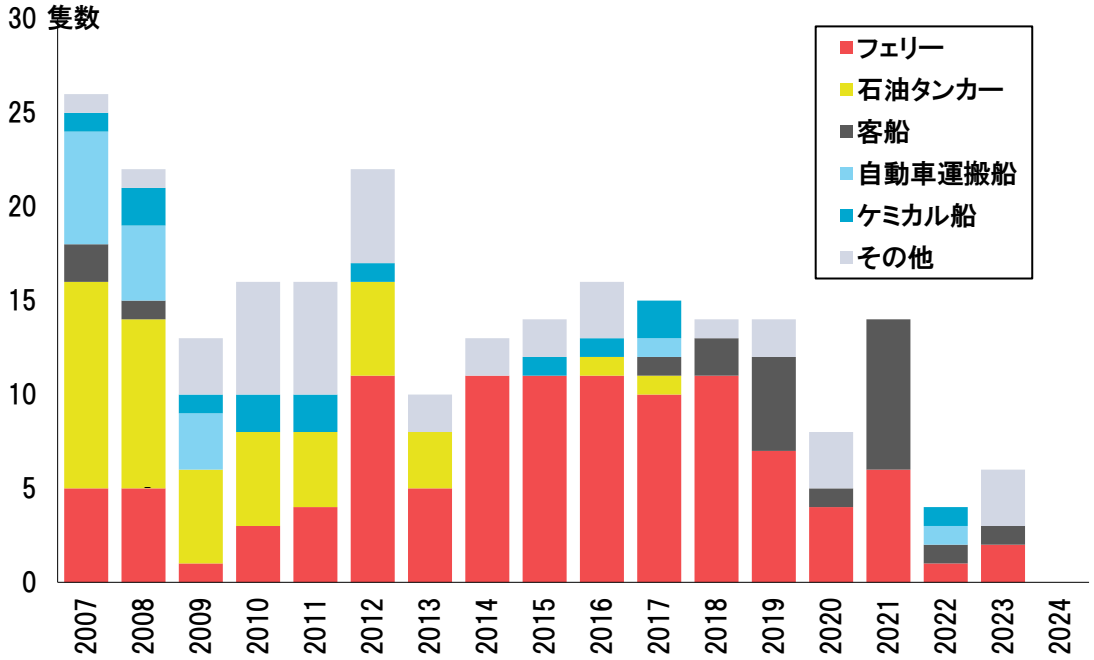
国内向けと輸出の割合



※2023、2024 年はゼロ

図表 5.4.3

クロアチア造船所竣工数



図表 5.4.4 クロアチア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Radez d.d.	4	20	13
Brodosplit	15	12	2
Uljanik Brod.	19	5	1
3. Maj Brod.	11	4	4
Odisej	0	10	2
Brod. Trogir	5	5	1
Poseidon Shipyard	11	0	0
Tehnomont	2	3	4
Brodotrogir Shipyard	0	4	4
Leda Shipyard	0	6	0
Brodska Montaza	0	3	0
Solin	3	0	0
Porta Shipyard	3	0	0
Kraljevica	3	0	0
Kolotura j.d.o.o.	0	0	1
Others (2)	1	1	0
合計	**77**	**73**	**32**

5.5. ルーマニア

2024 年のルーマニアの造船業界は、かつて国内最大の造船所であったダメン・マンガリア（Damen Mangalia）の破綻により、大きな影響を受けた。このため、造船活動は限定的なものとなり、新規の商船契約もわずかにとどまった。同年の商船契約は、ダメン・ガラツィ（Damen Galatia）でのバッテリー駆動フェリー4 隻と、VARD トゥルチャ（VARD Tulcea）でのメタノール対応ハイブリッド・ケーブル敷設船 1 隻の発注に限られた。VARD トゥルチャでは、すでに 2 隻のケーブル敷設船が受注されており、今回の契約はこれに追加される形となった。

ルーマニアの造船業界における最大のニュースは、2024 年 6 月のダメン・マンガリアの破綻である。同造船所は、オランダのダメン・グループ（Damen Group）とルーマニア政府（51%の株式を保有）との間で紛争が発生し、財務問題が深刻化した結果、経営破綻に至った。さらに、ルーマニア政府は 12 月にダメン・グループとの合弁事業（JV）を終了し、これによりルーマニア最大の造船所の一つであったマンガリアは、今後の展開が不透明な状況となった。

かつてはアフラマックス級タンカーの建造（2018 年まで）を行っていたダメン・マンガリアは、現在では主に船舶修繕や洋上風力発電インフラ関連の業務を行う造船所へと転換している。しかし、2024 年には 116 メートル級のロケット支援船を竣工しており、一定の造船能力は維持しているものの、新規の大型商船建造の見通しは厳しい状況にある。

ダメン・マンガリア（Damen Mangalia）の破綻による影響が大きい中で、ダメン・ガラツィは依然としてルーマニアで最も活発な造船所としての地位を維持している。2024 年にバッテリー駆動フェリー4 隻を受注するなど、環境対応型船舶の建造に注力しており、業界全体が停滞する中でも一定の成長を見せている。

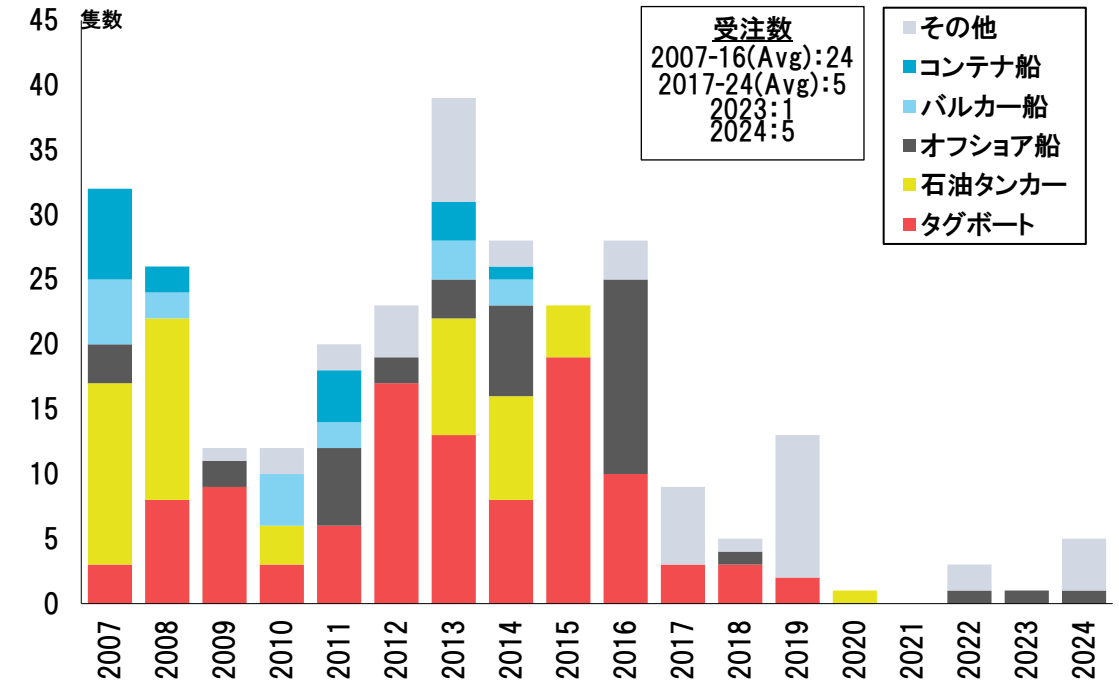
<u>今後の見通し</u>

ルーマニアの造船業界は、ダメン・マンガリアの破綻という大きな課題に直面しているが、ダメン・ガラツィや VARD トゥルチャなど一部の造船所は依然として活動を続けている。特に、代替燃料対応や環境配慮型の船舶建造が業界の回復の鍵となる可能性があり、今後はバッテリー駆動船やメタノール対応船などの受注が増加することが期待される。

また、ルーマニア政府がダメン・マンガリアの今後の運営をどのように決定するかも、業界全体の回復に影響を与える重要な要素となる。修繕や洋上風力発電インフラ関連の業務が拡大する可能性はあるものの、大型商船建造の再開には大規模な投資と安定した経営体制が不可欠となる。

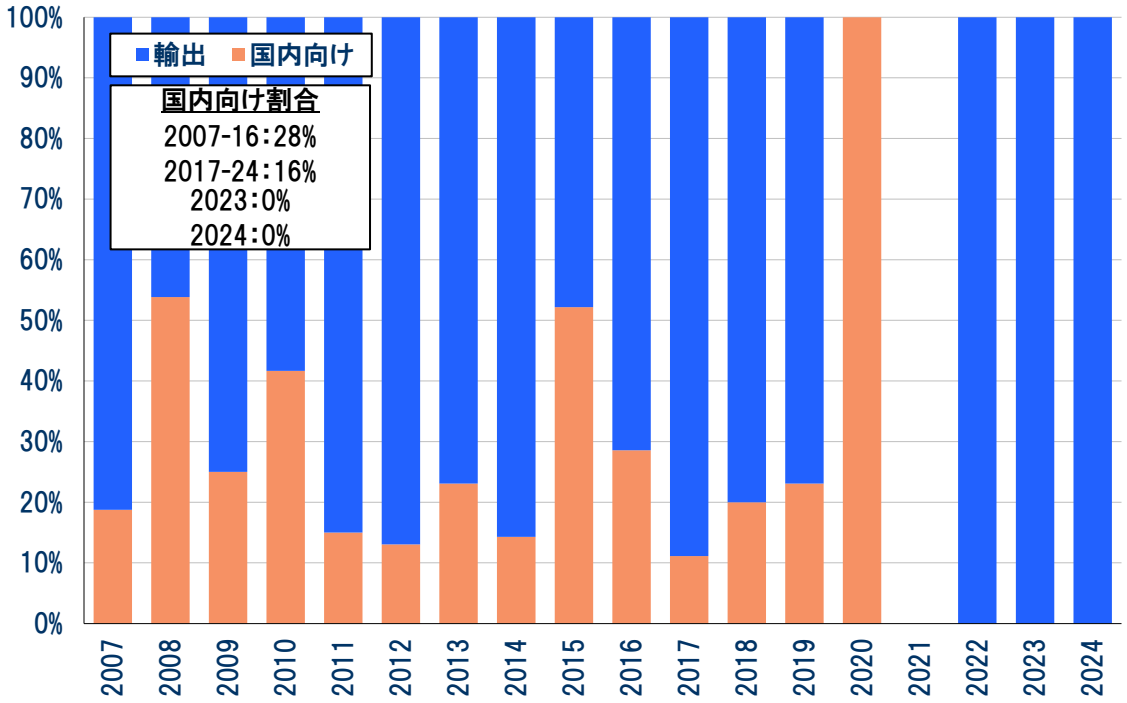
図表 5.5.1

ルーマニア造船所受注隻数

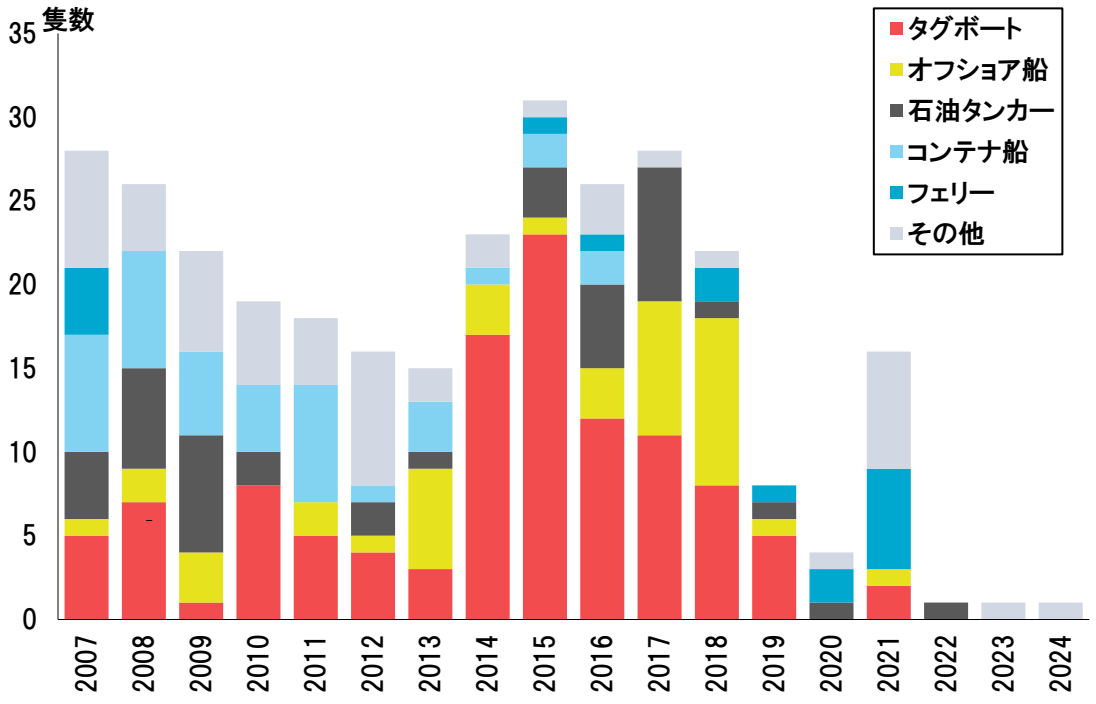


図表 5.5.2

国内向けと輸出の割合



図表 5.5.3
ルーマニア造船所竣工数



図表 5.5.4　ルーマニア上位造船所（竣工隻数）

造船所	2010-14	2015-19	2020-24
Damen Galati	46	71	13
Daewoo-Mangalia	28	24	0
VARD Braila	1	11	0
Santierul Naval	6	2	2
VARD Tulcea	1	6	0
STX Braila	5	0	0
Shipyard ATG Giurgiu	0	0	3
Damen SY Mangalia	0	0	3
Severnav Shipyard	2	0	0
Black Sea Shipyard	1	0	0
Mangalia Shipyard	0	0	1
Aker Braila	1	0	0
Others (0)	0	0	0
合計	**91**	**115**	**23**

5.6. ギリシャ

ギリシャの造船業界は、主に船舶修繕業に注力しているが、近年では新造船建造への取り組みも注目を集めている。特に、2023 年に米国政府から 1 億 2,500 万ドルの融資を受けた Onex が運営するエレフシス造船所（Elefsis Shipyards）の改修が、タグボート建造分野において大きな進展をもたらしている。この投資により、エレフシス造船所は最新の設備と生産能力を備え、ギリシャの造船業界の競争力を向上させる重要な役割を果たしている。

2024 年には、米国所有の Onex Elefsis Shipyards が 6,961 馬力のタグボート 20 隻を受注残に加えた。これにより、ギリシャ造船業界は、従来の修繕業務に加えて、タグボート建造という新たな分野での可能性を拡大している。タグボート建造の増加は、ギリシャの造船業界に多様性をもたらし、修繕業務以外での成長を支えるものと期待されている。

ギリシャは、地理的な優位性と長い歴史を持つ造船業界を背景に、船舶修繕業で重要な役割を果たしている。地中海を中心に広がる多くの航路に位置するギリシャの造船所は、国際的な船主にとって便利な修繕拠点となっている。この分野は、安定した収益源を提供し、ギリシャの造船業界の中核を成している。

一方で、エレフシス造船所の改修や米国からの支援を受けた取り組みは、ギリシャが修繕業を超えた分野での競争力を確立する可能性を示している。特に、タグボート建造の進展は、国内外の需要を取り込むことで、ギリシャ造船業界の多様性を高める重要なステップとなる。

今後の見通し

ギリシャの造船業界は、修繕業での強みを維持しつつ、新たな分野での成長を模索している。特に、エレフシス造船所が中心となって進めるタグボート建造の進展は、ギリシャの造船業界にとって新しい収益の柱となる可能性が高い。また、米国政府からの支援を背景にした技術力の向上と生産能力の拡大は、ギリシャの造船業界が国際市場での競争力を高める上での重要な要素となるとみられる。

5.7. フィンランド

フィンランドは、クルーズ船建造を中心に、欧州でも有数の受注残高を誇る造船国であり、その主要な造船所であるメイヤー・トゥルク（Meyer Turku）は、2024 年も新規受注と竣工を進め、業界の成長を牽引した。同造船所はドイツのメイヤー・グループの一部であり、クルーズ船の建造に特化することで、フィンランド造船業界の競争力を維持している。

2024 年 8 月、メイヤー・トゥルクはロイヤル・カリビアン（Royal Caribbean）から、5,160 ベッドを備えた LNG 対応「メガ」クルーズ船 1 隻とオプション契約 2 隻（1+2 隻）の発注を獲得した。この契約により、すでに米国の同クルーズ会社向けに建造中の 2 隻のユニットに加え、さらに長期的な生産計画が確保された。この受注は、フィンランドが欧州のクルーズ船建造市場で引き続き重要な役割を果たしていることを示している。

また、2024 年 7 月には、メイヤー・トゥルクで建造された 2,894 ベッド仕様のクルーズ船「Mein Schiff 7」が TUI クルーズ向けに引き渡された。この船舶は環境に配慮した設計が施されており、LNG 対応をはじめとした最新の技術が採用されている。これにより、TUI クルーズの船舶はさらなる拡充が進められ、環境負荷の少ない運航が可能となる。

今後の見通し

フィンランドの造船業界は、クルーズ船建造に特化することで高い競争力を維持している。メイヤー・トゥルクは、世界の主要クルーズ船オペレーター向けに次世代クルーズ船を建造しており、大型船の建造技術と環境対応技術を組み合わせることで、業界の先端を走っている。

今後、環境規制の強化や持続可能なクルーズ旅行への関心の高まりに伴い、LNG やその他の代替燃料を利用した船舶の需要が増加すると予想される。メイヤー・トゥルクは、こうした市場の変化に対応するために、さらなる技術革新を進め、クルーズ船の環境負荷を低減する取り組みを強化するとみられる。

5.8. イギリス

2024 年、英国の造船業界は引き続き厳しい状況に直面し、その象徴的な出来事として、経営難に陥っていたハーランド＆ウルフ（Harland & Wolff）がスペインのナバンティア（Navantia）グループによって買収される事態となった。

英国の造船業界は近年、新造船市場での競争力を失い、政府主導の防衛関連プロジェクトを除けば、民間向けの大型船舶の受注は極めて限られている。この背景には、欧州やアジアの競合造船国とのコスト競争の激化や、国内の造船インフラへの投資不足がある。2024 年もこうした状況は変わらず、新規の商船受注はほとんど報告されなかった。

英国の歴史ある造船所であるハーランド＆ウルフは、過去にはタイタニック号を建造したことで知られるが、近年は経営不振が続いていた。2024 年、スペイン国営のナバンティアグループが同造船所を買収し、英国造船業界の低迷が改めて浮き彫りとなった。この買収により、ナバンティアは英国市場でのプレゼンスを強化し、特に防衛関連のプロジェクトにおいて英国政府との協力を深める可能性が高い。

今後の見通し

英国の造船業界が復活を遂げるためには、大規模な政府支援と技術革新への投資が必要である。特に、環境対応型船舶の開発や、防衛関連以外の民間船舶市場への再参入が課題となる。一方で、ナバンティアの買収によって英国造船業界に新たな技術や投資がもたらされる可能性もあり、特に軍用船やオフショア関連船舶の建造分野での成長が期待される。

6. 欧州造船業の短期見通し

欧州の造船所の状況は依然として厳しく、東アジアの造船所との競争圧力が続いているものの、今後の見通しにはいくつかの明るい要素が見られる。インフレや金利の上昇圧力はおおむね緩和されており、クルーズ船隊の拡張プログラムが再開されたことで、今後数年間にわたり造船所は安定した受注の流れを期待できる見込みである。また、防衛予算の増加や「産業政策」および「戦略産業」への関心の高まりを背景に、地政学的要因が造船業を下支えする可能性もある。一方、世界的なエネルギー転換の進展は、洋上風力発電向け船舶や「グリーン」船舶の建造に取り組む造船所にとって新たな機会をもたらしている。

2024 年、造船所の財務環境は改善の兆しを見せた。インフレ率と金利の圧力が緩和され、EU の平均インフレ率は 2023 年の 5.5%から 2024 年には 2.4%に低下した。また、欧州中央銀行（ECB）は基準金利を 4.0%から 3.0%へ引き下げ、資金調達環境が改善した。しかし、ドイツを中心に一部の造船所は依然として深刻な財務困難に直面しており、政府による支援策が講じられた。このことは、欧州の造船業界の衰退を防ぐための取り組みが続いていることを示している。

クルーズ船部門においては 2023 年に正常化し、運航会社の財務状況が改善したことを受け、2024 年にはクルーズ船の発注が再び活発化した。船隊拡張プログラムの再開に伴い、発注量は比較的高水準を維持すると見られるが、2016～2019 年の平均年間 32 隻の発注水準には達しなかった（2024 年の発注数は 24 隻）。特に注目されるのは、100,000GT 超の「メガ」クルーズ船の発注の回復である。2024 年には新型コロナウイルスのパンデミック以降初めて「メガ」クルーズ船の発注が行われ、2025 年 1 月にはフランスのシャントリエ・ド・ラトランティークで、2020 年初頭以来となる「メガ」クルーズ船の契約が成立した。

一方で、欧州のクルーズ船建造業界にとって、中国の台頭は潜在的なリスクとなり得る。中国は 2023 年に初の「メガ」クルーズ船を竣工し、2026 年には 2 隻目の竣工を予定している。さらに、中国政府は国内のクルーズ船建造能力を強化する意向を示している。しかし、現在のところ欧州の造船所はクルーズ船市場で圧倒的な優位性を持っており（受注済 CGT の 95%を占める）、仮に中国の役割が拡大したとしても、引き続き多数の受注を確保できると予想される。

2024 年の洋上風力発電セクターは予想よりも低調な年となったものの、引き続き成長が期待される分野である。欧州の造船所は WTIV（洋上風力タービン設置船）市場には参入していないものの、CTV（乗員輸送船）市場ではシェアを減少させている（2010-2019 年の受注シェア 55%→2020-2024 年は 33%）。しかし、ノルウェー、トルコ、オランダの C/SOV（洋上風力発電所向け支援船）およびケーブル敷設船の建造者は、中国の造船所が受注残で逼迫する中、高性能船舶を求める船主の需要を取り込む可能性がある。さらに、欧州の造船所は代替燃料対応船および省エネルギー技術の開発において競争力を持っている。欧州の造船所の受注船舶の 73%が代替燃料対応（世界全体では 53%）であり、特に「ニッチ」な分野での活動が目立つ。例えば、バッテリー駆動タグボート（17

隻）や水素燃料船（21 隻、風力エネルギー支援船受注全体の 12%）などの開発が進んでいる。

欧州の造船業界は、環境対応型船舶の建造技術を活かし、今後の成長機会を見出している。今後、さまざまな分野で「グリーン」船隊の更新プログラムが拡大することで、欧州の造船所はその技術力を活かした競争力を維持できると見込まれる。特に、省エネルギー技術や次世代燃料（LNG、メタノール、水素、アンモニアなど）を採用した船舶の開発が進むことで、環境規制の強化に対応する形で新たな受注の機会が生まれる可能性が高い。

海軍造船分野においては、地政学的緊張の高まりが造船所にとって追い風となる可能性がある。2024 年、EU 加盟国の防衛支出は過去最高の 3,260 億ユーロ（約 3,380 億ドル）に達し、その中でも調達予算の割合が増加した。また、新たに発足した米国政権は、NATO 加盟国に対しさらなる国防費の増額を求める意向を示しており、これが欧州造船業界にとってプラスに働く可能性がある。

特に、2024 年には EU の新型コルベット建造プログラムへの最新の資金拠出が承認され、最初の艦艇が 2027 年に就役予定であることが発表された。さらに、「次世代戦闘艦」の開発プログラムも発表され、最初の艦艇は 2040 年代の就役が計画されている。また、人身・麻薬密輸に対する懸念の高まりが、欧州各国政府の巡視船発注意欲を後押ししている。

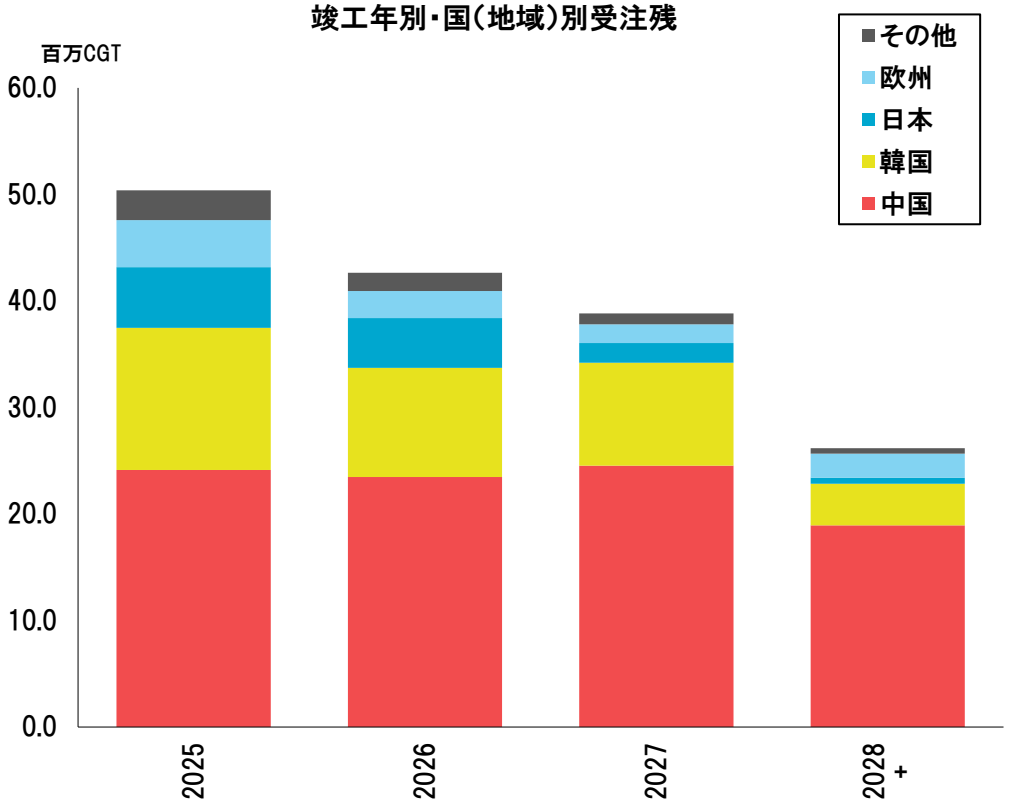
2024 年には、米国と欧州の政府が中国の造船市場シェアの拡大（2024 年の発注量の 71%を占める）に懸念を表明し、EU 内では「EU 造船戦略（EU Shipbuilding Strategy）」の策定に向けた動きが加速していると報じられた。一方、米国では国内造船業を強化するための法案が議論されており、この法案が成立すれば、米国の船主が中国以外の造船所での発注を選択しやすくなる可能性がある。これにより、欧州の造船所にとって新たな受注機会が生まれることが期待される。

2023 年から 2024 年にかけて、欧州造船業界の長期的な低迷は「底打ち」したと見られている。今後の見通しとしては、クルーズ会社による船隊拡張プログラムの再開や、各国政府による国防費の増額が、欧州の一部の造船所にとって重要な受注機会をもたらすと考えられる。また、洋上風力発電分野の成長も造船所の活動を支える要因となる見込みであり、環境対応型船舶（グリーンシップ）の建造技術を活かして、より多くの受注を獲得する機会も増えると予想される。

総じて、欧州の造船所は今後も「ニッチ」市場や欧州域内の船主向けの受注基盤を活用し、持続可能な成長を遂げることが期待される。

図表 6.1

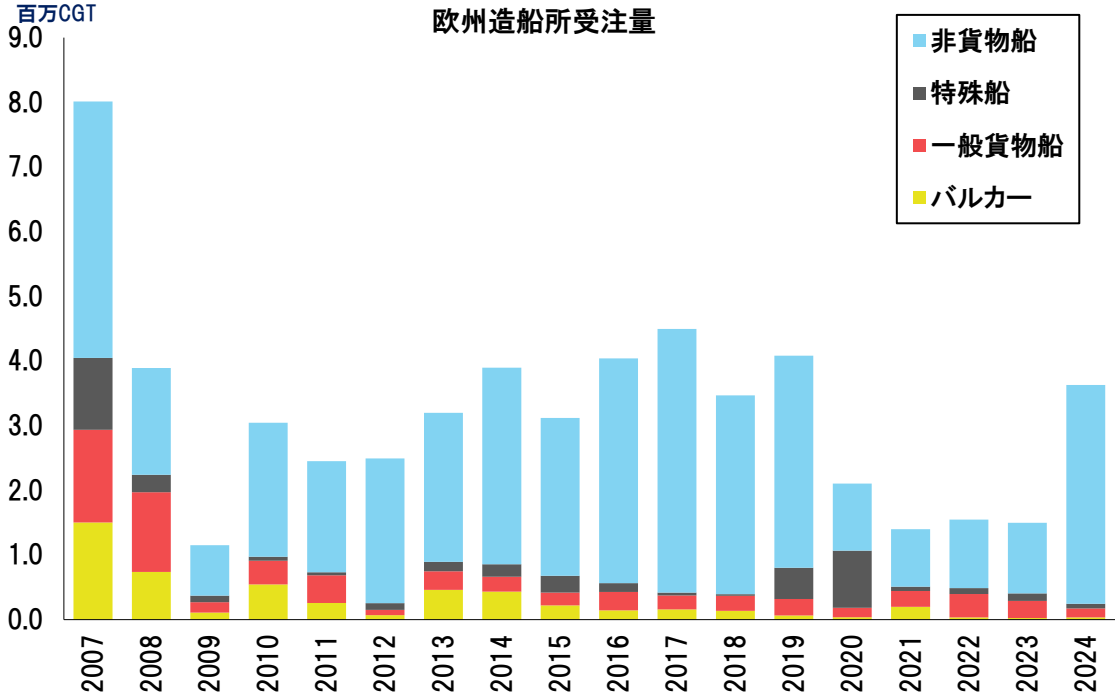
竣工年別・国(地域)別受注残



	中国	韓国	日本	欧州	その他	Grand Total
2025	24.1	13.4	5.7	4.4	2.8	50.4
2026	23.5	10.2	4.7	2.5	1.7	42.6
2027	24.5	9.7	1.8	1.8	1.0	38.8
2028+	18.9	3.9	0.6	2.3	0.5	26.2
Total	91.0	37.2	12.8	11.0	6.0	158.0

図表 6.2

欧州造船所受注量



	バルカー	一般貨物船	特殊船	非貨物船	TOTAL (百万 CGT)
2007	1.50	1.43	1.11	3.96	**8.01**
2008	0.74	1.23	0.27	1.65	**3.89**
2009	0.11	0.16	0.10	0.78	**1.15**
2010	0.54	0.36	0.06	2.07	**3.04**
2011	0.26	0.43	0.05	1.72	**2.45**
2012	0.07	0.08	0.10	2.24	**2.49**
2013	0.46	0.29	0.15	2.31	**3.20**
2014	0.43	0.23	0.19	3.04	**3.90**
2015	0.22	0.20	0.26	2.44	**3.12**
2016	0.14	0.29	0.14	3.48	**4.04**
2017	0.16	0.22	0.04	4.08	**4.49**
2018	0.14	0.23	0.02	3.07	**3.47**
2019	0.06	0.26	0.48	3.28	**4.08**
2020	0.04	0.14	0.88	1.04	**2.10**
2021	0.20	0.24	0.07	0.89	**1.40**
2022	0.03	0.36	0.09	1.06	**1.55**
2023	0.03	0.26	0.12	1.09	**1.50**
2024	0.03	0.14	0.07	3.38	**3.63**

図表 6.3　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
2020	6.3	20.2%	8.9	28.4%	12.0	38.3%	2.1	6.8%	2.0	6.3%	31.3	100%
2021	5.5	15.3%	10.6	29.7%	15.0	42.2%	2.6	7.4%	1.9	5.3%	35.6	100%
2022	5.0	14.9%	7.8	23.5%	16.0	48.0%	2.7	8.2%	1.8	5.4%	33.3	100%
2023	5.1	13.7%	9.2	24.9%	18.5	49.9%	2.1	5.7%	2.2	5.8%	37.2	100%
2024	4.9	11.7%	11.3	26.8%	21.9	52.0%	1.9	4.5%	2.1	5.0%	42.2	100%
2025 (f)	5.6	12.2%	11.2	24.4%	23.7	51.7%	3.4	7.5%	1.9	4.2%	45.9	100%
2026 (f)	5.8	12.5%	11.9	25.7%	24.7	53.3%	2.3	4.9%	1.7	3.6%	46.3	100%
% 2024-26	17%		5%		13%		19%		-21%		10%	

図表 6.4　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.
2020	7.8	82.8%	11.0	82.7%	15.4	78.0%	4.0	53.8%	3.3	60.6%	41.5	76.5%
2021	7.4	75.5%	11.2	95.8%	16.9	89.4%	4.1	67.5%	2.7	71.6%	42.2	85.4%
2022	6.7	75.9%	11.2	72.8%	18.8	85.3%	4.1	67.7%	2.5	72.3%	43.3	78.2%
2023	6.5	78.2%	11.3	83.6%	21.0	88.7%	4.1	55.9%	2.5	86.2%	45.5	82.8%
2024	6.5	77.4%	11.7	97.2%	23.2	94.9%	4.1	48.4%	2.6	82.1%	48.1	88.5%
2025 (f)	6.5	83.6%	12.1	91.3%	23.8	91.4%	3.9	64.0%	2.8	75.1%	49.1	87.2%
2026 (f)	6.5	93.2%	12.4	97.8%	25.3	97.4%	3.7	77.5%	2.9	91.8%	50.8	95.2%
% 2024-26	0%		5%		9%		-8%		10%		6%	

※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 2024 年度

2025 年（令和 7 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
大阪ガス都市開発赤坂ビル
TEL 03-5575-6426　FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。