

欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2025年度

2026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、2025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。

欧州造船業は2023-24年の低迷期を脱し、2025年には明確な回復の兆しを見せた。クルーズ船部門での記録的な受注が牽引役となり、主要造船所の財務状況も改善傾向にある。ただし、非クルーズ部門では依然として東アジアの造船所との競争圧力が続いており、業界全体としては二極化した状況が継続している。

2025年、欧州の造船所では183隻、450万CGTの商船(100GT以上)が受注された。これはCGTベースで過去5年平均の2倍以上であり、2000年代以降で最も強い年となった。この回復は主にクルーズ船の記録的な受注(26隻、390万CGT)によるもので、クルーズ各社がパンデミック後の艦隊拡張計画を継続していることが背景にある。

造船所別では、イタリアのフィンカンティエリグループが13隻(180万CGT)を受注し、欧州全体の39%を占めて首位を維持した。フランスのシャンティエ・ドゥ・ラトランティックは6隻(110万CGT、24%)を受注し、2020年以来初めてメガクルーズ船の受注を獲得した。ドイツのマイヤーベルフトも5隻(80万CGT、18%)と2年連続で堅調な受注を記録している。

竣工量も2025年には増加し、236隻、270万CGTが引き渡された。これは前年比38%増で、2010年代の標準的な年間生産量の水準に戻った(ただし2000年代のピーク時の約半分)。クルーズ船部門が13隻、160万CGTで前年比59%増となり、竣工増加を牽引した。

受注残は2026年初時点で781隻、1,290万CGTに達し、前年比13%増、2024年初の底値からは36%増加した(ただし2020年のピークからは15%減)。この増加は全てクルーズ船によるもので、78隻、890万CGT(前年比33%増)がクルーズ船となっている。

一方で、東アジアの造船所との競争圧力は非クルーズ部門で顕著である。欧州の非クルーズ契約は2020年代に入ってから年間約100万CGTで推移しており、2010年代の約200万CGT、2000年代の約500万CGTから大幅に減少している。また、主要クルーズ造船所(フィンカンティエリ、マイヤーベルフト、シャンティエ・ドゥ・ラトランティック等)の状況は改善しているものの、一部の中小造船所やマイナーな造船国の造船所は依然として財務的困難に直面している。

欧州のクルーズ造船所での受注増加は、世界的な新造船需要の高まりを背景としている。2025年には世界で2,036隻(約1,000GT以上)、5,640万CGTが発注され、前年比27%減となったものの(2024年の7,680万CGTは非常に高水準)、10年平均比では34%増で、2020年代に入ってから強い新造船需要の傾向が続いている(2010年代平均比71%増)。2025年の受注はコンテナ船部門が主導し(契約CGTの41%)、下半期にはタンカーとバルカーの契約活動が活発化した(ガスは低調)。

注目すべきは、主要貨物船部門での新造船発注の高まりが欧州の造船所には波及していないことである。欧州の大手造船所の多くは現在、クルーズやニッチ部門に集中しているか、地域市場に焦点を当てているか、または財務的な問題の影響を受けている。かつて主要なコンテナ船建造国だったドイツは、2011年に最後のコンテナ船を引き渡して以降、この分野から撤退している。その結果、世界の造船業界が前回の造船ブームの水準に戻る活況を見せる中(2025年の生産量:4,380万CGT、2027年予測:約5,500万CGT、2010年のピークと同水準)、欧州の大手クルーズ造船所の活動水準は最近になってようやく通常レベルに戻り、多くの中小造船所は依然として大きな課題に直面している。

しかしながら、欧州の造船所が近年の東アジアの造船所と同様の契約増加の恩恵を受けていない一方で、欧州最大手の造船所の状況は全般的により前向きになっている。2023年以降、高インフレと高金利による圧力は緩和されつつあり、記録的なクルーズ船受注により、複数の主要造船所が受注残を再構築し、財務状況を改善している(例えば、フィンカンティエリは債務返済を進めていると報じられている)。

さらに、今後の見通しには造船所にとっていくつかのポジティブな要素がある。クルーズ船の受注は、各社が艦隊拡張計画を追求する中、今後数年間堅調に推移すると予想される。地政学的懸念の高まりと防衛予算の増加は、海軍およびその他の「地政学的」受注を押し上げる見込みである。「産業戦略」への関心の高まりは、造船所への政府支援の拡大につながる可能性がある。そして、造船所のニッチ部門および新規燃料技術における専門知識は、潜在的な支援分野となっている。ただし、欧州の造船所は、特に能力と生産能力を拡大している中国を中心に、他地域の造船所からの継続的な圧力に直面することが予想される。

目次

概要

1. 2025年の世界の海運市場.....	- 1 -
2. 2025年の世界の造船市場.....	- 6 -
3. 2025年の欧州造船市場.....	- 10 -
4. 欧州主要造船国の概況.....	- 14 -
4.1. ドイツ.....	- 14 -
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.....	- 35 -
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.....	- 47 -
5.5. ルーマニア.....	- 51 -
5.6. ギリシャ.....	- 55 -
5.7. フィンランド.....	- 57 -
5.8. イギリス.....	- 59 -
6. 欧州造船業の短期見通し.....	- 61 -

1. 2025 年の世界の海運市場

需要

関税が貿易フローのタイミングと方向に影響を与えたものの、2025 年通年の海上貿易量は 1.1% 成長し、129 億トンに達したと推定される。成長率は 2024 年(2.2%)よりも鈍化した。それでも驚くほど回復力のあるパフォーマンスを示し、成長は下半期に大きく偏重していた(上半期:前年比-0.5%、下半期:+3.3%)。年間を通じての改善は、特に石油(OPEC 生産量増加)とドライバルク(中国の輸入増加)で顕著だった。紅海迂回航路(12 月に通航がわずかに増加)とロシア産石油の「長距離輸送」は当面トンマイルを支えているが、トンマイル貿易の成長率は 2024 年の 6.2%から 1.5%に減速した。

海上ドライバルク貿易は、中国の輸入が減少し、石炭貿易(-4%)と穀物貿易(0%)が低調だった厳しい上半期の後、2025 年通年では 0.9%の控えめな成長となった。しかし、2025 年下半期には貨物量が著しく改善し、中国の鉄鉱石輸入が顕著に強まり、マイナーバルク貿易の成長はボーキサイト貿易の堅調な伸びに牽引され続けた。一方、海上コンテナ貿易は 2025 年に米国と主要貿易相手国との間の貿易摩擦に著しく晒されたが、それでも TEU ベースで 4.0%という例外的に回復力のある成長を示した。アジア(特に中国)から欧州、東南アジア、「グローバルサウス」への輸出が特に堅調な傾向を示し、太平洋横断航路への圧力を上回った。自動車貿易(+8%)も、明らかな関税の課題にもかかわらず同様に回復力を示した。石油貿易は全体で-0.7%減少し、石油製品貿易(-2.9%)が最も圧力を受けた一方、原油貿易(+0.6%)は年の進行とともに改善が見られ、OPEC+の増産が反映された。化学品貿易(-1.2%)はわずかに減少した。LPG(+2.3%)の貿易成長は控えめだったが、アンモニア、エタン、CO2 は低い基準から引き続き堅調に成長し、LNG 貿易はトンベースで 8%成長したが、トンマイルベースでは 2%未満の成長だった。

クラークソンのベースケース見通しでは、2026 年の世界の海上貿易成長率はトンベースで全体的に 1.5%に回復すると予測している。これは主に、2025 年下半期のより前向きな傾向を受けて、石油貿易が引き続き改善すると予想されるためである。マクロ経済の背景は現時点では安定しているが、監視すべきリスク(関税、地政学)が継続している。一方、紅海迂回航路の解消はトンマイル貿易成長を抑制する可能性がある(当初の予測は+1.9%)。

供給

世界の船隊は 2025 年に dwt ベースで 3.5%成長し、年末までに 25 億 dwt に達した。これは 2024 年から 0.1 ポイント上昇し、6 年間で最も速いペースだったが、歴史的基準では依然として穏やかである。造船所の生産量は CGT ベースで 6%増加し(2020 年の底値から 45%増)、LNG および自動車運搬船で記録的な竣工年となった。一方、コンテナ船の竣工は歴史的に高い水準を維持したものの、2024 年の記録からは後退した。解撤量は 2025 年全体で 1,160 万 dwt に達し、前年比 30%増となったが、低い基準からの増加であり、トレンドを大きく下回っている。スクラップ価格は約 20%下落して約 385ドル/ldt となった。これは一部のリサイクル地域が課題に直面し、ISC の鉄鋼市場が圧力を受けたためである。

全体の契約量は 2025 年に 3 分の 1 減少し(CGТ ベースで-27%、ただし 2024 年の 15 年ぶりの高

水準から、生産能力がより先まで販売された)、コンテナ船の発注が主導し(全受注の 41%)、記録的な 480 万 TEU に達した。タンカーの発注、特に原油タンカーは年末に力強く終えたが、全体としては前年比 31%減となり、バルカーの発注も同様だった。一方、LPG、LNG、PCC は減速したが、クルーズ船では記録的な受注があった。

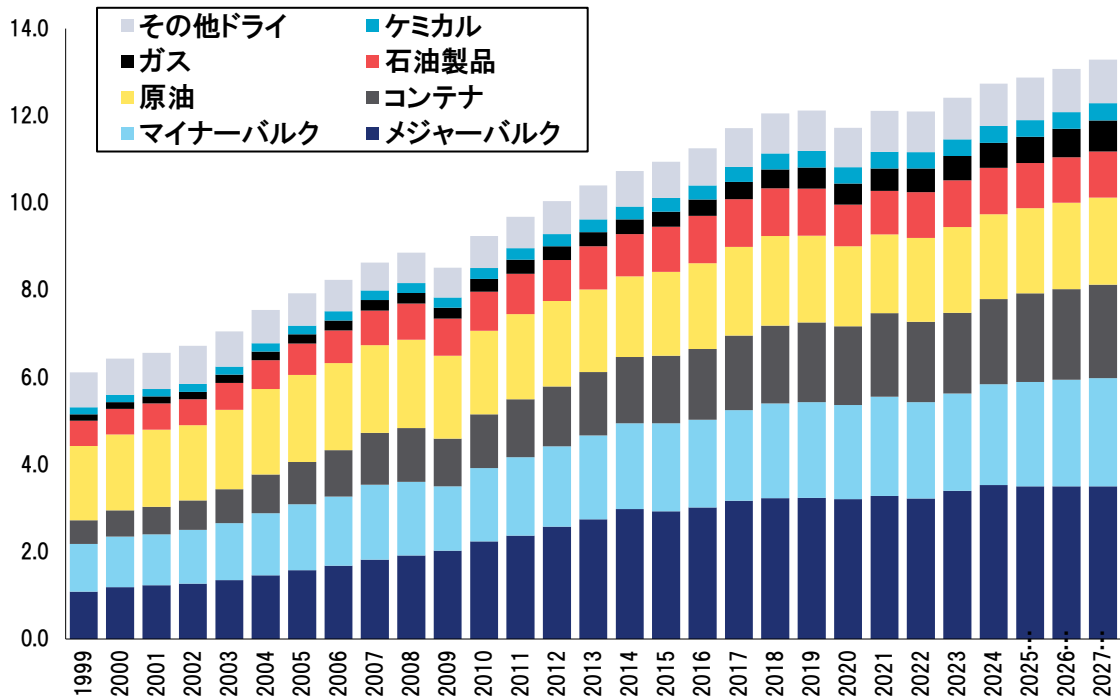
用船市場

地政学的な複雑さと不確実性が海運を「翻弄」しているにもかかわらず、当社の ClarkSea 指数は 2025 年に前年比 7%上昇し、26,836 ドル/日となり、2022 年以来最も強い年となった。コンテナ船用船市場は 2025 年を通じて最も強いパフォーマンスを示し(運賃市場は変動が大きく、より複雑)、当社のタイムチャーターレート指数は前年比 39%上昇した。これは、回復力のあるコンテナ貿易量、紅海迂回航路による継続的な支援、用船市場での逼迫した船舶供給によるものである。当社の加重タンカー指数は前年比横ばいだったが、傾向は分岐していた。冬季の原油市場は「活況」(年末にはいくらか緩和したが、VLCC は前年比 39%増。OPEC 生産量の増加、低い受注残、制裁の複雑さが支援的)で、依然として「健全な」石油製品市場(MR は前年比-23%だがトレンド以上)、そして軟調な化学品市場が並存した。バルカー市場は弱い出だしから回復し、平均で前年比 8%減となったが、ケーブサイズは下半期に好調だった。貨物量の成長と貿易フローの変化に支えられ、当社の VLGC 指数は 18%上昇した一方、LNG スポット収益は 31%下落したが、第 4 四半期に意外な強さの「窓」があった。自動車運搬船のレートは修正され(前年比-50%)、新造船プログラムの竣工が進んだ(貿易量は回復力があり、+8%)。オフショア石油・ガスのデイレートは前年比で軟化したが、長期トレンドを大きく上回る水準を維持した。

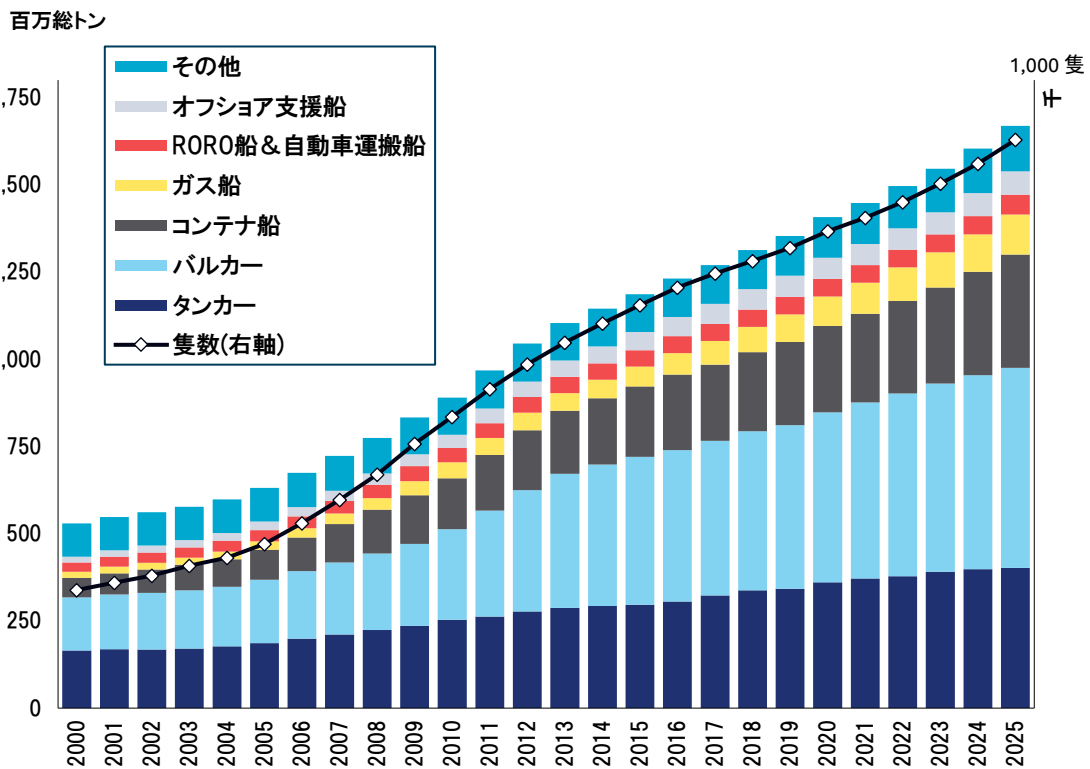
資産の市場・価格

売買市場は 2025 年も堅調な活動レベルを見せ、年後半には幅広いセクターでセンチメントと価格が改善した。2025 年には合計 123.5 百万 dwt の 2,000 隻以上の船舶が売却確認され、dwt ベースで前年比 6%増、10 年平均比 22%増となった。バルカーの売却量は前年比 6%増の 6,200 万 dwt と記録的な水準に達し、年間を通じてセンチメントが改善した。タンカーの売却は 2024 年の 5 年ぶりの低水準から 30%増加し、コンテナ船の売却は 30%減の 70 万 TEU となった。当社の全体的な中古船価格指数は 2025 年を通じて 9%上昇し(タンカー+2%、バルカー+4%、コンテナ+14%)、10 年トレンドを 59%上回る水準となった。一方、新造船価格はわずかに後退し、当社の指数は 2%下落したが、依然として 10 年トレンドを 28%上回っている。

図表 1.1
海上荷動き量の推移



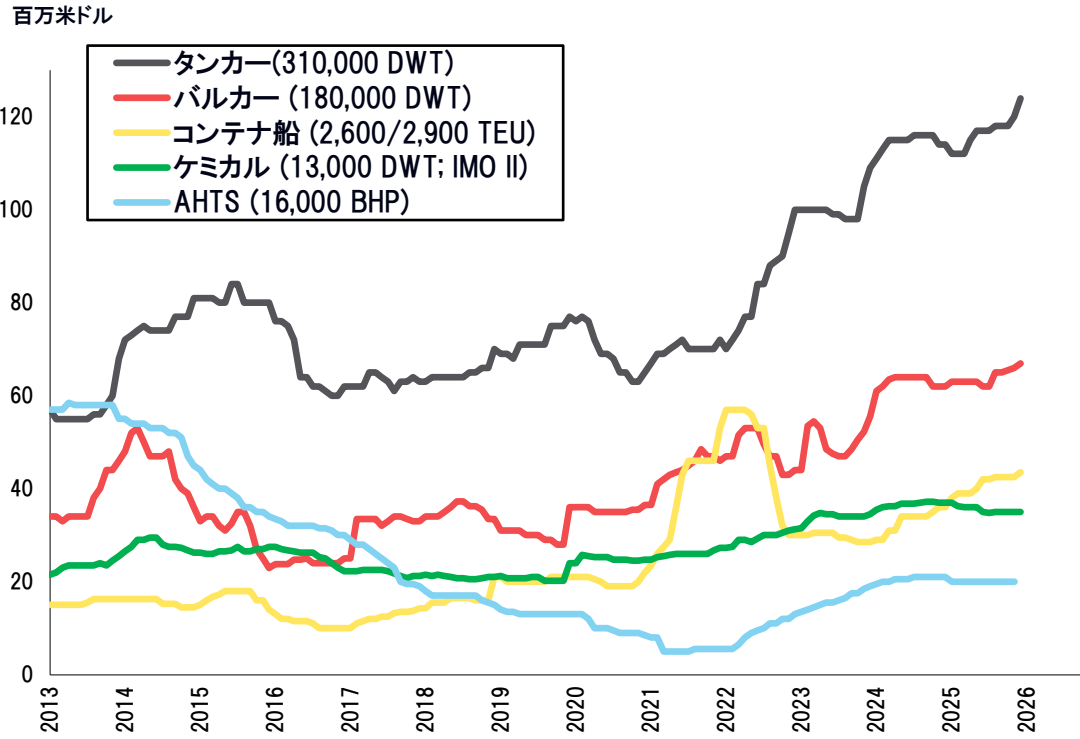
図表 1.2
現存船腹量の推移(年初)



図表 1.3
1 年契約の定期用船料(年間平均)

セクター	2022	2023	2024	2025	%24-25
タンカー (US\$/day)					
VLCC (310,000 DWT)	25,644	41,303	45,635	44,947	-2%
VLCC (310,000 DWT) Eco	32,082	48,375	50,207	50,334	0%
Suezmax (150,000 DWT)	26,370	40,572	41,168	34,250	-17%
Aframax (110,000 DWT)	25,120	41,846	41,072	31,043	-24%
Products (74,000 DWT)	25,236	32,707	34,077	21,534	-37%
Products (47-48,000 DWT)	20,570	26,832	27,589	19,654	-29%
MR (50,000 DWT) Eco	24,216	30,063	30,543	21,651	-29%
バルカー (US\$/day)					
Capesize (180,000 DWT)	19,558	15,264	22,464	20,994	-7%
Capesize (180,000 DWT) Eco	21,058	16,764	23,926	22,013	-8%
Panamax (82,000 DWT)	21,623	14,674	16,157	13,639	-16%
Supramax (58,000 DWT)	19,899	12,526	14,570	12,341	-15%
Handysize (38,000 DWT)	20,397	11,981	13,897	12,370	-11%
コンテナ船 (US\$/day)					
9,000 TEU ('Eco' design)	143,692	51,885	75,212	107,005	42%
6,800 TEU G'less	112,014	33,813	54,111	70,731	31%
4,400 TEU G'less	91,601	21,272	40,452	54,759	35%
2,750 TEU G'less	63,010	16,507	27,296	37,906	39%
ガス船 (US\$/day)					
LPG (82-84,000 cbm)	35,220	54,520	50,167	41,682	-17%
LPG (20,500 cbm; Fully-Ref)	21,756	25,293	27,835	25,787	-7%
LNG (160,000 cbm; DFDE)	134,212	116,942	54,058	20,731	-62%
RORO船 (€/day)					
Trailer (3,700 lm)	21,688	23,563	24,688	24,875	1%
オフショア船 (US\$/day)					
AHTS (240t BP)	45,912	57,828	59,650	65,444	10%
AHTS (200t BP)	31,746	37,271	42,602	39,906	-6%
PSV, Large (4,000 DWT)	24,892	33,399	41,224	40,082	-3%
PSV (3,200 DWT)	18,392	22,841	25,808	25,070	-3%

図表 1.4
中古船価格(船齢 5 年)



2. 2025 年の世界の造船市場

2025 年の新造船契約は、2024 年の非常に強い水準から鈍化したものの、下半期に貨物量が回復した。新造船センチメントは、「流動的な」米国の政策、高い新造船価格、規制と技術をめぐる不確実性の影響を受けた。しかし、概ね良好な収益環境と船隊更新圧力が一部のセクター、特にコンテナ船での新造船活動を支えた。一方、2025 年は竣工の増加、受注残の成長、造船所の生産能力追加の中で、業界にとって活発な年であり続けた。

受注

2025 年には良好な新造船発注の流れがあり、2,036 隻(約 1,000GT 以上)、5,640 万 CGT、1 億 5,120 万 dwt が報告された。これは CGT ベースで 10 年平均と比較して 34%増だが、前年比では 27%減となった(2024 年:2007 年以來最も強い受注)。健全な発注の流れ、高い新造船価格、「グリーン」技術の採用増加の中で、新造船投資は推定 1,810 億ドルと堅調に推移した(10 年平均比 +76%)。

コンテナ船の発注が契約をリードし、約 480 万 TEU が契約され、2024 年(470 万 TEU)の高水準を超えて記録的なレベルに達し、契約された CGT の約 41%を占めた。クルーズ船の契約も明るい材料で、35 隻、約 10.3 万バースと記録的な水準に達した。タンカー契約は 2024 年の堅調な水準から軟化した。2025 年第 4 四半期に原油タンカーの発注が顕著に増加し、通年の合計は 4,240 万 dwt となった。これは dwt ベースで 10 年平均比 36%増だが、前年比では 31%減である。バルカー契約は 2025 年により低調で、4,350 万 dwt が契約され、前年比 31%減だが、dwt ベースで 10 年平均比 11%増となった。一方、ガス船の発注は低調で、LNG 船の契約は 670 万 cbm、LPG 船は 240 万 cbm にとどまった。しかし、24 隻の LNG バンカリング船が発注され、記録的となった。

中国の造船所は 2025 年の契約で過半数のシェアを維持し、契約された CGT の 63%を占めた(2024 年:71%)。下半期にシェアが上昇し(68%)、上半期と比較して増加した。韓国の造船所は受注の 21%を獲得し、日本の造船所は 5%を獲得した。一方、欧州の造船所は記録的なクルーズ船量の中で、今年の契約シェアを拡大した(2025 年:8%、2020-24 年平均:4%)。

海運業の「燃料転換」は引き続きテーマとなっており、代替燃料対応船が契約された GT の 37%を占めている(LNG 船を除くと 35%)。代替燃料の契約は再びコンテナ船が主導し(GT ベースで代替燃料受注の 78%)、契約された容量の 62%が代替燃料対応だった。LNG が燃料の選択肢として主流(GT の 78%)で、グリーンメタノールやアンモニアなどの他の代替燃料の利用可能性とバンカリングインフラをめぐる懸念の中でこの傾向が続いた。

竣工

世界の竣工は 2025 年に 1,930 隻、4,380 万 CGT、9,680 万 dwt に達し、前年比 CGT ベースで 6%増、13 年ぶりの最高水準となった。堅調な生産量は、タンカーの竣工増加(2,020 万 dwt、dwt ベースで前年比 147%増)、安定したバルカーの竣工(3,610 万 dwt)、軟化したが高水準のコンテナ船竣工(220 万 TEU)によるものだった。一方、記録的な LNG 船(1,390 万 cbm)と PCTC(60 万 CEU)の竣工も支援要因となった。代替燃料対応の竣工は 2025 年に 3,400 万 GT と記録的な

水準に達し、前年比 38%増となり、代替燃料対応船は現在、GT ベースで船隊の 9%を占めている。中国の造船所からの竣工は 2025 年に 2,270 万 CGT に達し、全生産量の 52%を占めた。生産レベルの上昇は、継続的な造船所の生産能力拡張と再稼働プロジェクトの「波」に支えられている。韓国の造船所の生産量は 2025 年に 1,220 万 CGT に増加し(前年比+6%)、日本の竣工量も 520 万 CGT に上昇した(前年比+7%)。一方、欧州の竣工は、2020-23 年にかけてのクルーズ船契約の限定的な状況を受けて、歴史的平均と比較して低水準にとどまった。

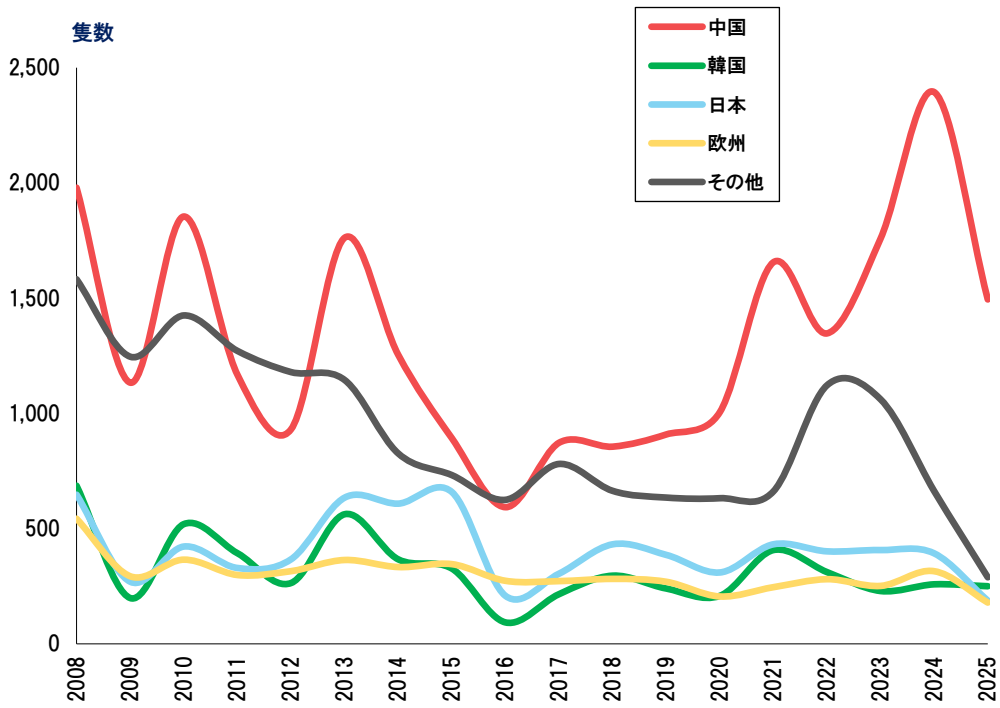
受注残

受注残は 2025 年を通じて着実に成長し、2026 年初時点で 6,577 隻、1 億 7,840 万 CGT に達し、前年比 CGT ベースで 7%増、2009 年第 4 四半期以来の最高水準となった。世界の受注残は現在、dwt ベースで船隊の 18%に相当する。コンテナ船が受注残成長の主要な推進力となり、このセクターの受注残は年間を通じて 30%増加し、1,120 万 TEU に達した(船隊の 34%に相当)。一方、タンカーの受注残は 1 億 2,670 万 dwt に増加した(前年比+21%)。代替燃料対応の受注残は 2025 年を通じて比較的安定しており、2026 年初時点で 1,936 隻、1 億 5,650 万 GT となり、発注済みトン数の 47%を占めている。

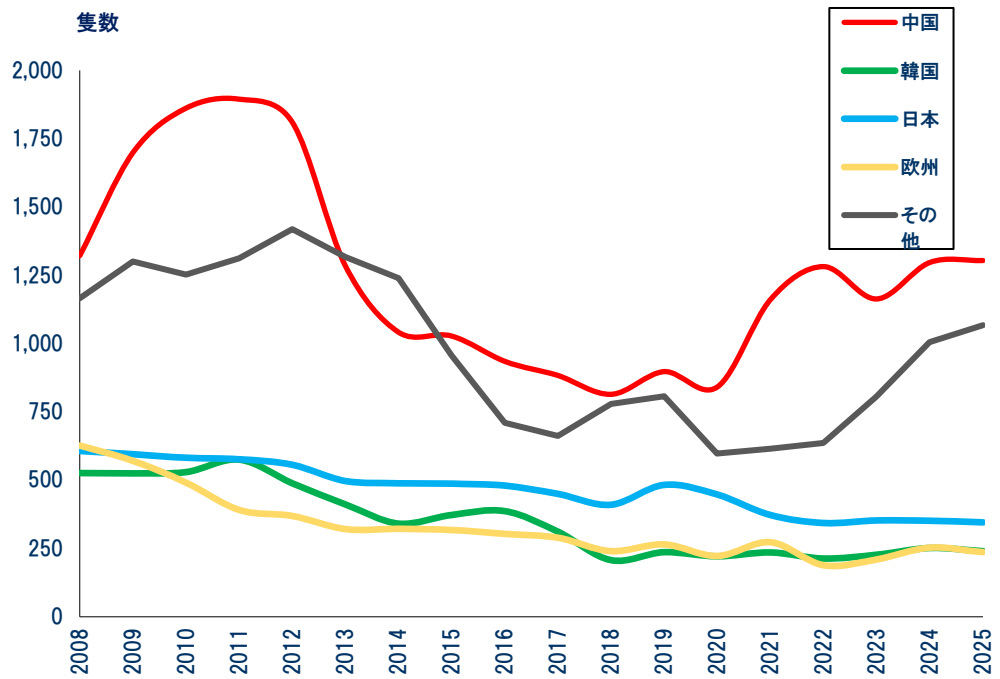
今後の見通し

健全な新造船需要は、長期的な船隊更新要件を背景に 2026 年も継続すると見られる。また、コンテナ船の発注が緩和すれば、造船所は他のセクター(例えばタンカーやガス船)が「立ち上がる」ことを期待している。堅調な発注期間の後、造船所は有利な立場にあり、長期にわたる受注残と依然として高い新造船価格を維持している。しかし、市場の動向は複雑である。造船はますます戦略的な地政学的問題となっており、排出規制の不確実性も影響を与えている。

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
2018	7.7	22.8%	7.9	23.4%	12.4	36.7%	2.4	7.2%	3.3	9.9%	33.8	100%
2019	8.3	22.9%	9.6	26.4%	12.7	35.1%	2.9	8.0%	2.8	7.6%	36.3	100%
2020	6.4	20.1%	8.9	28.2%	12.2	38.7%	2.1	6.8%	2.0	6.3%	31.6	100%
2021	5.5	15.1%	10.6	29.1%	15.6	43.2%	2.6	7.3%	1.9	5.4%	36.2	100%
2022	5.0	14.5%	7.8	22.9%	16.8	49.1%	2.7	8.0%	1.8	5.4%	34.1	100%
2023	5.1	13.6%	9.2	24.6%	18.8	50.1%	2.1	5.6%	2.3	6.1%	37.5	100%
2024	4.9	11.4%	11.5	26.6%	22.4	51.7%	2.0	4.5%	2.5	5.8%	43.3	100%
2025	5.3	11.5%	12.2	26.7%	23.1	50.4%	2.7	5.9%	2.5	5.5%	45.8	100%
% 2018-25	-32%		54%		86%		10%		-24%		35%	

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.
2018	9.0	87.6%	12.2	68.2%	16.7	74.8%	3.8	65.2%	4.2	79.7%	45.9	75.2%
2019	9.0	92.7%	11.6	85.1%	16.5	77.2%	4.0	73.0%	3.7	75.7%	44.7	81.9%
2020	7.8	83.0%	11.4	79.7%	15.6	78.4%	3.9	54.8%	3.3	59.2%	42.1	75.9%
2021	7.3	76.2%	11.6	92.4%	17.9	88.0%	4.0	68.4%	2.8	69.9%	43.6	84.2%
2022	7.0	72.8%	11.0	74.4%	19.6	85.5%	4.1	67.9%	2.7	69.9%	44.4	78.2%
2023	6.8	75.3%	11.1	85.4%	21.1	89.6%	4.1	56.0%	2.8	81.9%	45.8	83.0%
2024	6.8	75.4%	12.1	96.0%	23.7	94.9%	4.0	50.6%	3.2	79.6%	49.8	87.9%
2025	6.9	77.4%	12.7	97.9%	26.6	87.2%	4.1	67.8%	3.3	77.9%	53.5	86.4%
% 2018-25	-23%		4%		59%		8%		-22%		17%	

3. 2025 年の欧州造船市場

欧州の造船所は、2010 年代を通じて東アジア、特に中国からの競争激化に対応して、より複雑で「高付加価値」の新造船セグメント、特にクルーズ船への専門化を進めてきた。2020 年代初頭、欧州の造船所は Covid-19 によるクルーズ船発注の「空白期」とインフレ・金利の急上昇の中で重大な課題に直面し、この期間に複数の欧州造船所が深刻な財務困難に陥った。しかし、欧州の主要クルーズ造船所の状況は全般的に改善しており、イタリアのフィンカンティエリ、フランスのシャンティエ・ドゥ・ラトランティック、ドイツのマイヤーベルフトは 2025 年の記録的な受注から恩恵を受けている。ただし、クルーズセグメント以外で活動する多くの欧州造船所は、欧州造船所での非クルーズ契約が長期にわたって低水準で推移する中、引き続き課題に直面している。

2025 年には、欧州の造船所で 183 隻、450 万 CGT が報告され、前年比 10% 増、10 年平均比 50% 増となり、CGT ベースでの契約レベルは 2000 年代以来最高となった。この増加は、クルーズ会社が船隊拡張計画に注力する中での記録的な世界のクルーズ船契約によるもので、26 隻、390 万 CGT のクルーズ船が欧州で発注され、2024 年比 37% 増(前記録)となり、このセクターが欧州で発注された CGT の 86% を占めた。

注目すべきは、2024 年のクルーズ発注が不均等だったのに対し、2025 年は主要造船所全体で全般的に強い活動レベルが見られたことである。イタリアのフィンカンティエリが 13 隻、180 万 CGT の発注で量をリードし、欧州全体の発注の 39% を占めた。一方、フランスのシャンティエ・ドゥ・ラトランティックは 6 隻、110 万 CGT の受注を獲得し(すべて「メガ」級で、2020 年以来初)、全体の 24% を占めた。一方、ドイツのマイヤーベルフトは 5 隻、80 万 CGT の受注があり、全体の 17% を占めた。他の欧州のクルーズ船受注は、フィンランドのマイヤー・トゥルクでの約 20.3 万 CGT の「メガ」級 1 隻と、イタリアの T.マリ奥特ティでの約 4.1 万 CGT の 1 隻で構成された(それぞれ 4% と 1%)。対照的に、他のセクターでの契約量は 157 隻、70 万 CGT に限定され、2020 年代これまでの平均約 100 万 CGT とほぼ同水準で、60 隻以上のタグボート、25 隻のフェリー、17 隻の一般貨物船、13 隻のオフショア船が含まれた。

竣工に目を向けると、欧州での造船所生産量は 2025 年に増加し、236 隻、270 万 CGT が竣工され、前年比 38% 増(2024 年は近代以降で最も低い年)となり、2010 年代の典型的な竣工量と同水準に戻ったが、依然として 2000 年代の典型的な生産レベルの約半分である。竣工の増加はクルーズセクターからのもので、13 隻、160 万 CGT が竣工され(前年比+59%)、フィンカンティエリの造船所で 5 隻、60 万 CGT、マイヤーのドイツの造船所で 3 隻、40 万 CGT、フィンランドの造船所で 1 隻、20 万 CGT、シャンティエ・ドゥ・ラトランティックで 3 隻、40 万 CGT、ポルトガルの造船所で小型船 1 隻が竣工された。一方、非クルーズの竣工は 223 隻、110 万 CGT に増加し(前年比 +15%)、2023 年の底値(60 万 CGT)以来、生産量が改善するパターンに従い、76 隻のタグボート、31 隻の一般貨物船、25 隻のフェリー、25 隻のオフショア船が含まれ、トルコとオランダが非クルーズ生産をリードした(全生産量の CGT の 11% と 7%)。

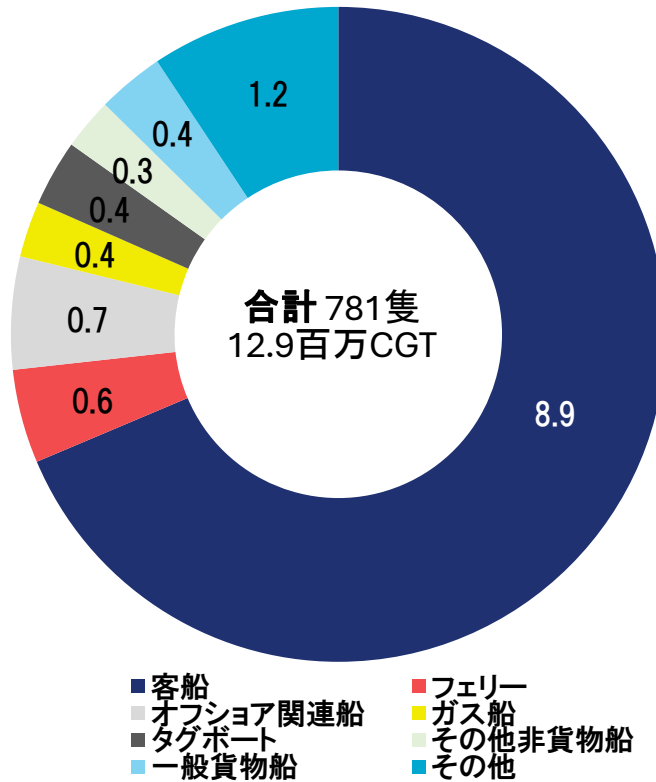
全体として、2026 年初時点で欧州の造船所の受注残は 781 隻、1,290 万 CGT となり、前年比 12% 増、2024 年初の最近の底値からは 36% 増となったが、依然として 2019 年 12 月の最近のピークからは 15% 減、世界全体のわずか 6% にとどまっている。欧州の受注残の成長はクルーズによ

って完全に牽引されている。現在、欧州では 78 隻、890 万 CGT のクルーズ船が発注されており、2025 年初から 33%増(依然として 2020 年比-15%)で、歴史的に高い、欧州で発注されている CGT の 69%を占めている。強い契約の結果、イタリアのフィンカンティエリが最大のクルーズ受注残シェアを保持しており、41 隻、460 万 CGT が発注されている(欧州全体の受注残の 36%)。続いてマイヤーベルフトが 13 隻、180 万 CGT(14%)、シャンティエ・ドゥ・ラトランティックが 10 隻、12%を保有している。フィンランド、クロアチア、ロシア、ポルトガルの 5 つの他の造船所が 12 隻、90 万 CGT(7%)を建造している。一方、欧州の非クルーズ受注残は 703 隻、410 万 CGT に減少し、前年比 CGT ベースで 15%減、2019 年以來の最低点となり、発注済み全体 GT の 64%が代替燃料対応となっている。

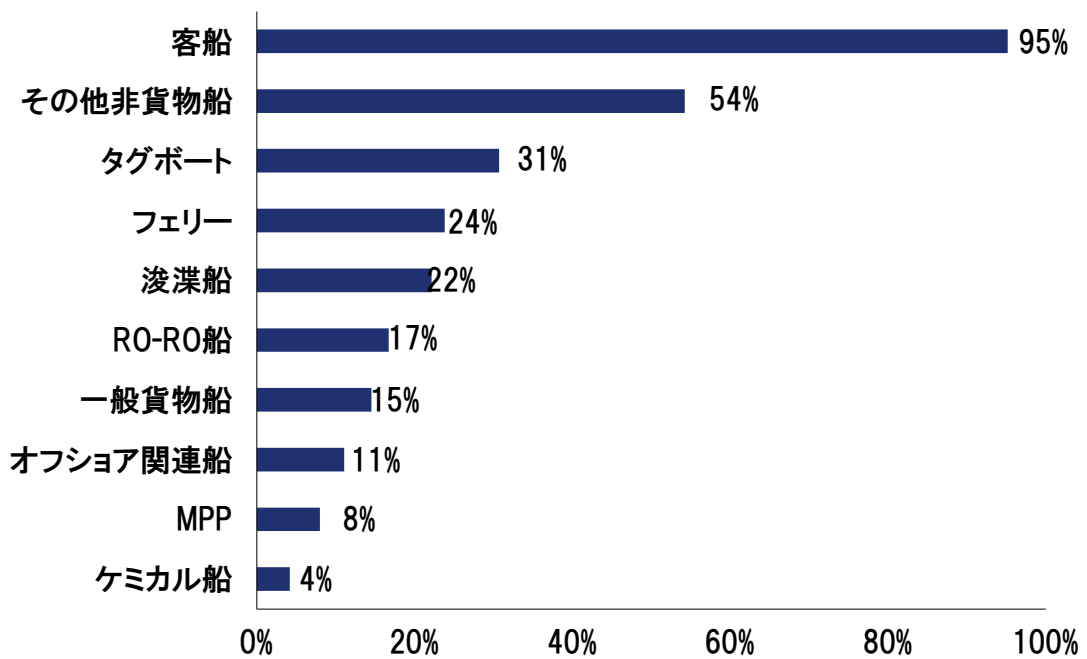
一方、非商船セクターは欧州にとって強みの分野である。クルーズと同様に、高い生産基準が欧州の造船所にヨット建造での支配的な地位を与えるのに役立っている(280 隻以上のヨットが発注中、世界全体の 85%以上)。一方、欧州は海軍建造(地元海軍と輸出の両方)でも強い実績を持っており、地政学的懸念の高まりの中で支援的であることが証明されている(600 隻以上の海軍艦艇が欧州で発注中)。さらに、船舶修繕は欧州の造船所にとって重要な仕事の流れであり、この地域のシェアは造船と比較して高い(2025 年:世界の修繕造船所訪問の約 25%)。

全体として、欧州の主要クルーズ造船所では、近年の非常に強い契約量の後、より前向きな状況が見られており、一部の造船所の受注残は現在 2030 年代まで延びている。さらに、2025 年にはクルーズ新造船の回復がシャンティエ・ドゥ・ラトランティックにも拡大し、マイヤーベルフトとフィンカンティエリも引き続き健全なレベルの受注を集めた。それでも、回復は不均等である。クルーズセグメント以外で活動する造船所は、欧州の造船所での他の船舶タイプの歴史的に低い契約レベル(世界的には非常に強い新造船需要レベルにもかかわらず)の中で、引き続き課題に直面しており、東アジアの造船所からの競争の影響と一般的な財務圧力が明らかである。

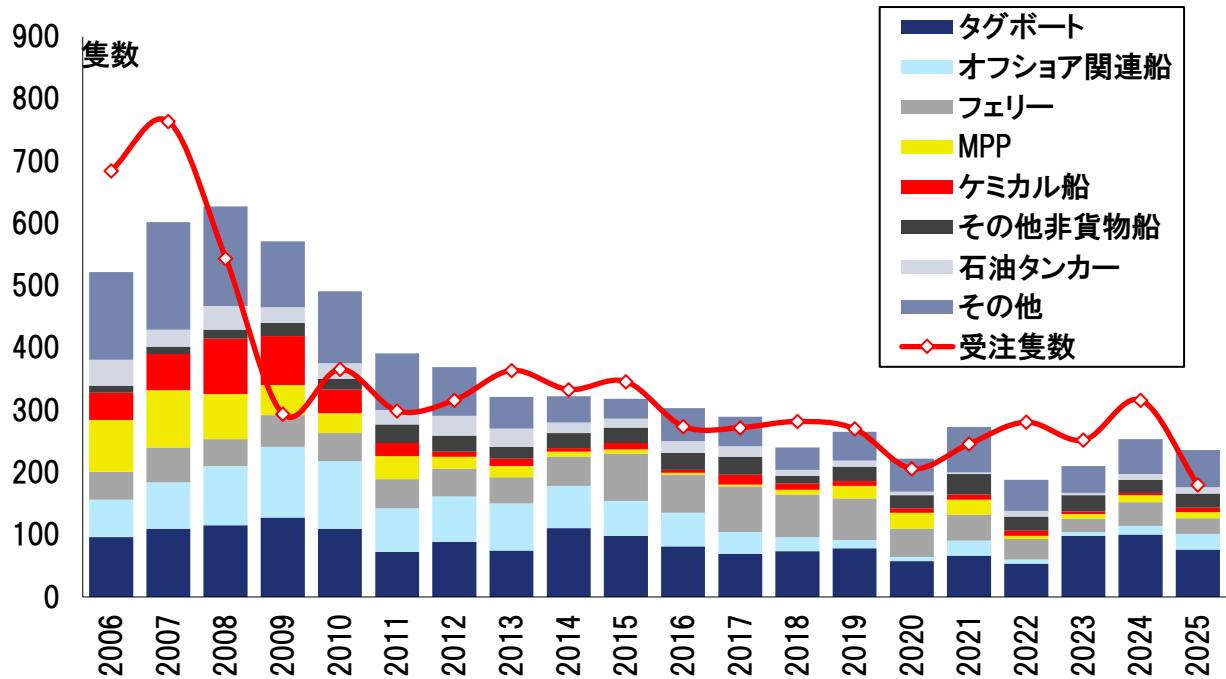
図表 3.1
欧州の受注残(百万 CGT)



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	2016-2020		2021-2025	
	No.	m. CGT	No.	m. CGT
イタリア	49	2.3	40	3.0
ドイツ	59	2.1	29	1.5
フランス	35	1.0	29	1.4
トルコ	347	1.3	351	1.2
フィンランド	16	0.9	16	1.0
オランダ	235	0.9	311	1.0
ロシア	104	0.5	101	0.8
ノルウェー	121	1.1	86	0.6
スペイン	107	0.5	54	0.4
クロアチア	72	0.4	29	0.2
ルーマニア	115	1.1	24	0.2
ポーランド	44	0.2	28	0.1
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
ギリシャ	57	0.1	22	0.0
その他8か国	50	0.0	18	0.0
合計	1,419	12.7	1,148	11.6

4. 欧州主要造船国の概況

4.1. ドイツ

ドイツの造船所は、激化する東アジアの競争を受けて、2010年代にクルーズセグメントへのシフトを進めた。かつてドイツはコンテナ船建造の主要国の一つだったが、2011年に最後のコンテナ船を竣工して以来、この分野から事実上撤退している。最近では、Covidによるクルーズ発注の停止と高インフレ・金利コストを含む国内インフレの高騰の中で、造船所が圧力に直面してきた。この期間に複数の造船所が財務困難を経験し、一部は破産申請や政府救済を必要とする状況に陥った。しかし、2025年に入ってコスト圧力は緩和されつつあり、クルーズ受注は近年回復している。業界は現在、造船所が海軍セクターへとより多くの事業を転換する中で、統合と再編の段階を経ている。

2025年には、マイヤーベルフトで5隻の「メガ」クルーズ船、約77.5万CGTが発注され、ドイツで契約されたCGTの97%を占めた。最大の契約は、MSCクルーズが2025年12月に発注した4+2隻の5,400バース船で、報告価格は100億ユーロに達した。確定4隻は2030年から2033年にかけて竣工予定であり、オプション2隻の行使により、マイヤーベルフトの生産スケジュールはさらに延長される可能性がある。これはマイヤーベルフトにとって過去10年間で最大規模の単一契約の一つとなった。一方、スイスの会社ユリシア・レジデンシーズが2025年3月に310バース船を1隻発注し、2030年引渡し予定である。この船は高級レジデンシャル・クルーズ船として設計されており、新たな市場セグメントを代表するものである。

この一連の受注により、マイヤーベルフトの受注残が大幅に再構築され、同造船所は今後10年間フル稼働で操業する準備ができていると報じられている。これは、2023-24年の厳しい財務状況からの顕著な回復を示している。当時、造船所は流動性危機に直面し、銀行団との債務再編交渉や人員削減を余儀なくされていた。一方、ドイツ政府は造船所の再編と2028年末までの民間所有への復帰の努力を継続している(2024年の国家救済に続く)。政府の支援パッケージには約20億ユーロの保証と出資が含まれており、ドイツの重要な産業インフラとしてのマイヤーベルフトの存続を確保することを目的としている。

竣工面では、マイヤーベルフトは2025年に2隻を引き渡した。ディズニー・クルーズ・ラインの2,500バース「ディズニー・デスティニー」とNYKクルーズの744バース「飛鳥III」(ドイツ全体の生産量のCGTの49%)である。「ディズニー・デスティニー」はウィツシュクラススの2隻目の船であり、最新の環境技術とエンターテインメント施設を備えている。「飛鳥III」は日本市場向けの高級クルーズ船であり、マイヤーベルフトの多様な顧客基盤を示している。一方、6,000バースの「ディズニー・アドベンチャー」は、マイヤーがヴィスマール造船所のティッセンクルップ・マリン・システムズ(TKMS)から賃借している施設から2025年12月に竣工された。この船はアジア市場向けに特別に設計されており、ディズニーのグローバル展開戦略の一環である。マイヤーベルフトによるTKMS施設の活用は、ドイツ造船業界内での資源共有と協力の例を示している。

ドイツ最後のクルーズ船造船所であるマイヤーベルフトは、現在13隻、180万CGTのクルーズ船を受注しており(ドイツの総受注残の78%)、世界第2位のクルーズ造船所となっている。イタリア

のフィンカンティエリに次ぐこの地位は、クルーズ船市場におけるマイヤーベルフトの強固な地位と、品質と技術力における評判を反映している。受注残の船舶は、様々なクルーズ会社向けで、メガシップから中型の高級船まで幅広い。その他の商船新造船活動はドイツでは限定的で、わずか3隻が発注され(MPP 2隻と調査船1隻)、竣工は合計約3.8万CGTの6隻に限定された。これらの船舶は主に中小造船所で建造されており、ドイツの造船業がクルーズと海軍艦艇に特化している現状を反映している。

一方、2025年には海軍への焦点の高まりを中心としたドイツ造船業の一連の統合と再編が見られた。これらの動きは、ロシアのウクライナ侵攻以降の欧州における地政学的緊張の高まりと、それに伴う防衛支出の大幅な増加という背景の中で行われている。ドイツ政府は2025年に防衛予算を過去最高水準に引き上げており、その一部が海軍艦艇の近代化と新規調達に充てられている。

2025年10月、ティッセンクルップはTKMSをスピノフした。キールに拠点を置くTKMSは生産能力を取得しており、「ディズニー・アドベンチャー」の竣工により、ヴィスマール施設のスペースが解放された。このスピノフは、ティッセンクルップグループの事業再編の一環であり、TKMSをより独立した海軍造船専門企業として位置づけることを目的としている。TKMSは現在、潜水艦とフリゲート艦の建造で欧州をリードする造船所の一つであり、独立性の向上により、国際市場での競争力をさらに強化することが期待されている。同様に、2026年1月、TKMSはフランスのCMNナバル・グループの一部であるジャーマン・ナバル・ヤーズ(GNYK)の非拘束入札を提出した。同社とは一部の施設を共有している。この買収が実現すれば、TKMSはさらに4つの造船所を傘下に収め、ドイツ最大の海軍造船グループとなる。GNYKは小型艦艇の建造に強みを持っており、TKMSの大型艦艇建造能力と相補的な関係にある。

TKMSのキール造船所は現在、受注残に21隻の海軍艦艇を保有しており、13隻の潜水艦と8隻のフリゲート艦で構成されている。潜水艦には、ドイツ海軍向けの最新型212CDクラスとノルウェー海軍向けの輸出仕様が含まれている。フリゲート艦は主にドイツ海軍のF126クラスで、これは同国史上最大の水上戦闘艦となる予定である。この堅調な受注残は、今後10年以上にわたる安定した生産を保証しており、TKMSの長期的な事業見通しを支えている。

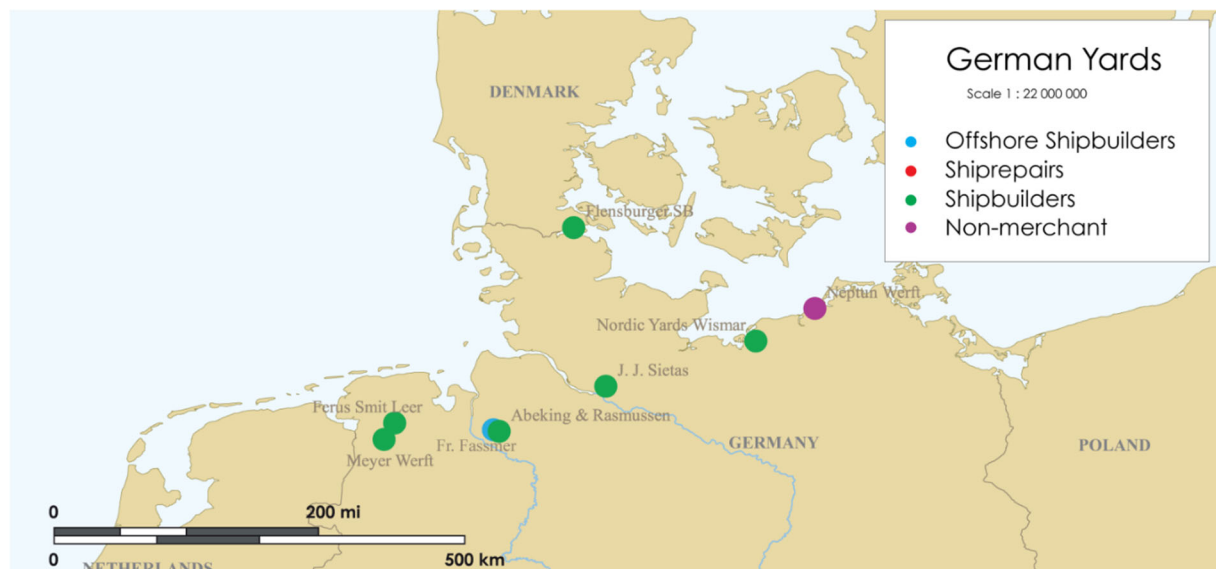
その他では、2025年9月、防衛産業大手のラインメタルがリュルセン・ヴェルフトと合意に達し、ドイツの4つの海軍造船所のグループであるナバル・ヴェッセルズ・リュルセン(NVL)を買収することになり、買収は2026年初頭に完了する予定である。買収額は公表されていないが、業界関係者は数億ユーロ規模と推定している。この買収により、陸上装備で知られるラインメタルが海軍造船能力を獲得し、統合防衛システムプロバイダーとしての地位を確立する。NVLは現在13隻の海軍艦艇を受注しており、6隻のフリゲート艦と2隻のコルベット艦を含む。加えて、機雷掃海艇やパトロール艦などの小型艦艇の受注もある。

2025年9月、NVLはTKMSとGNYKを含むドイツ造船所のNVL主導コンソーシアム(ARGE K130)の一環として、コルベット艦「FGS ケルン」をドイツ海軍に引き渡した。このコルベット艦はK130クラスの第2バッチに属し、最新のセンサーシステムと武器システムを搭載している。このコンソーシアム方式は、大型海軍プロジェクトにおける複数の造船所間の協力を示しており、リスク分散と専門性の活用という利点がある。ドイツの海軍造船業界では、このような協力体制が一般的であり、国内市場の限られた規模の中で効率的な生産を実現している。

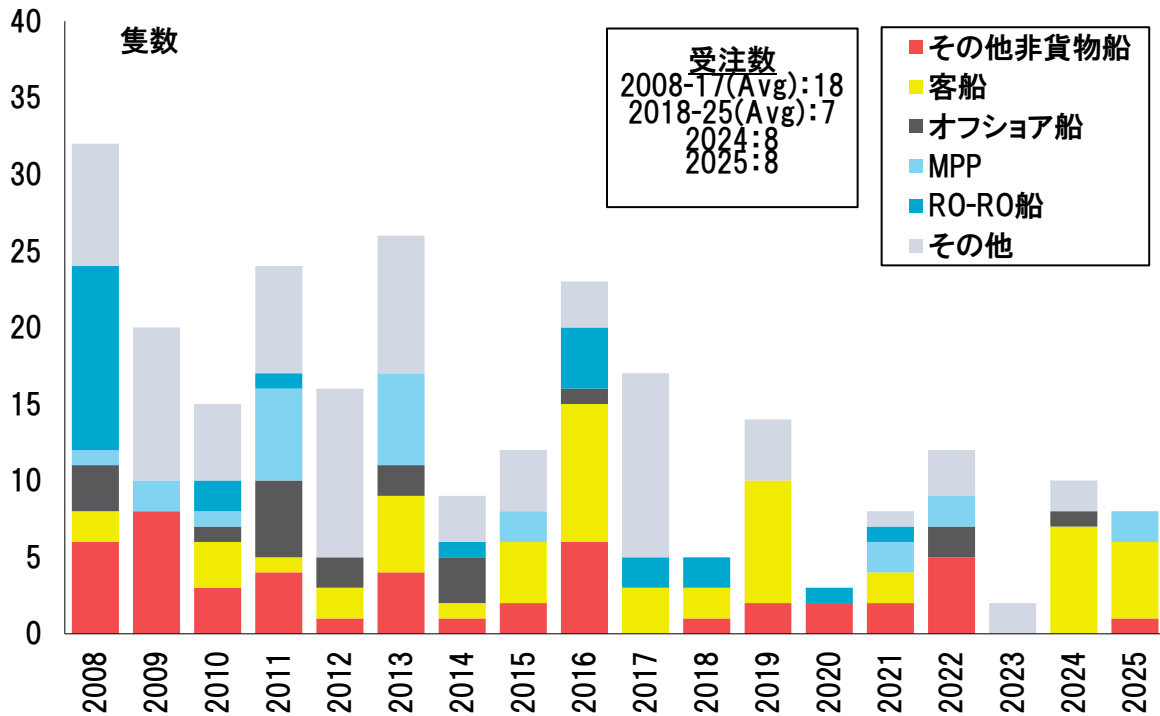
さらに、高級ヨット造船所ノビスクルグが2024年末に破産申請した後、リュルセンが2025年初頭に同造船所を買収した。ノビスクルグは80メートルを超える大型メガヨットの建造で国際的な評判を持っており、財務困難に陥る前には、世界の超富裕層向けに複数のプロジェクトを手がけていた。リュルセンによる買収は、施設と熟練労働力を保全し、進行中のプロジェクトを完成させることを目的としている。この買収により、リュルセンは高級ヨット市場でのプレゼンスをさらに強化し、海軍艦艇建造とのシナジーを活かした事業展開が可能になる。

今後の見通し

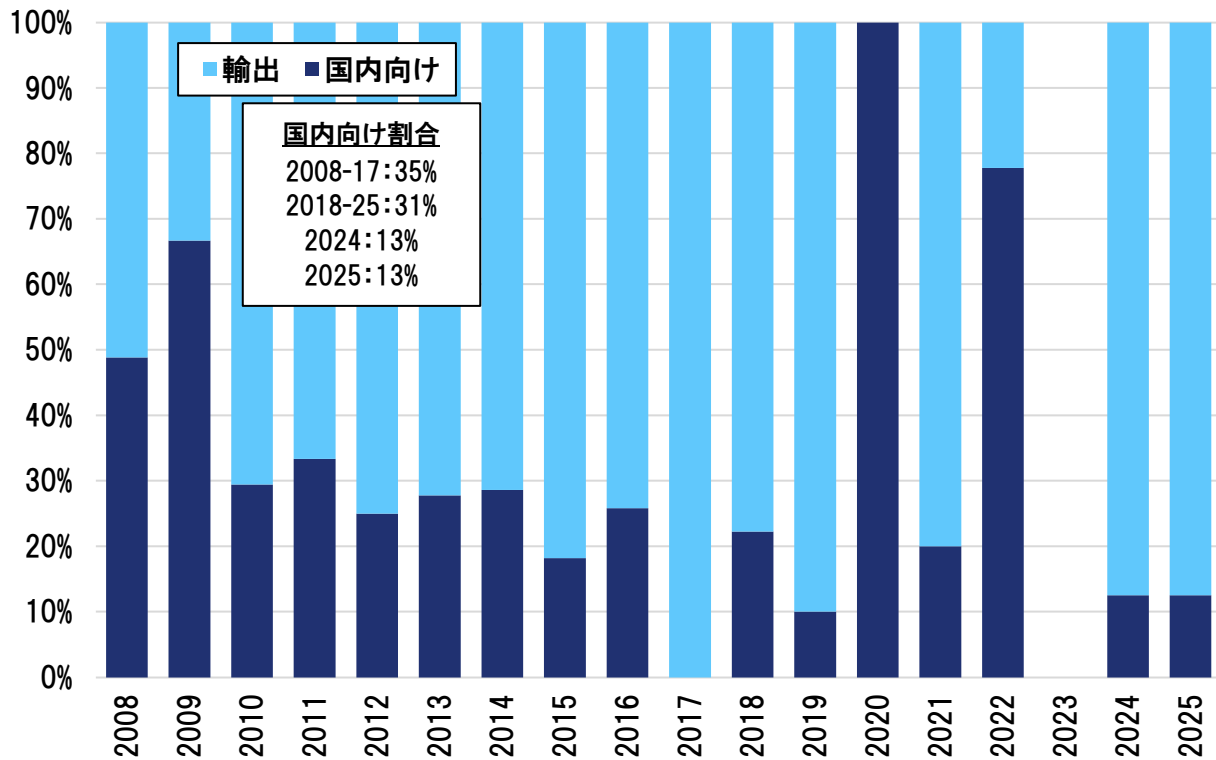
ドイツの造船所は、2024年の深刻な財務圧力と政府救済に続き、2025年に統合の期間を経験した。見通しはより前向きで、一連の高額なクルーズ契約からの支援があり、マイヤーバルフトの受注残は2030年代半ばまで延びている。クルーズ市場の継続的な成長と、マイヤーバルフトの確立されたブランド力は、今後数年間の安定した受注を示唆している。一方、防衛支出の大幅な増加は、今後数年間にわたって海軍造船所を支援すると見られる。ドイツ政府は2025年に防衛予算をGDP比2%以上に引き上げることを約束しており、これには海軍艦艇の近代化と新規調達が含まれている。さらに、欧州全体での防衛協力の強化により、ドイツの造船所は他の欧州諸国からの受注機会も増加すると期待されている。特に、ポーランド、オランダ、ノルウェーなどの国々が海軍力の強化を計画しており、ドイツの造船所はこれらの市場で競争力のある提案を行う立場にある。ただし、東アジアの造船所との競争は依然として厳しく、特に標準的な商船市場ではドイツの造船所が競争することは困難である。したがって、ドイツの造船業の将来は、クルーズ船、海軍艦艇、高級ヨットなどの高付加価値セグメントへの特化を継続することにかかっている。



図表 4.1.1
ドイツ造船所受注隻数

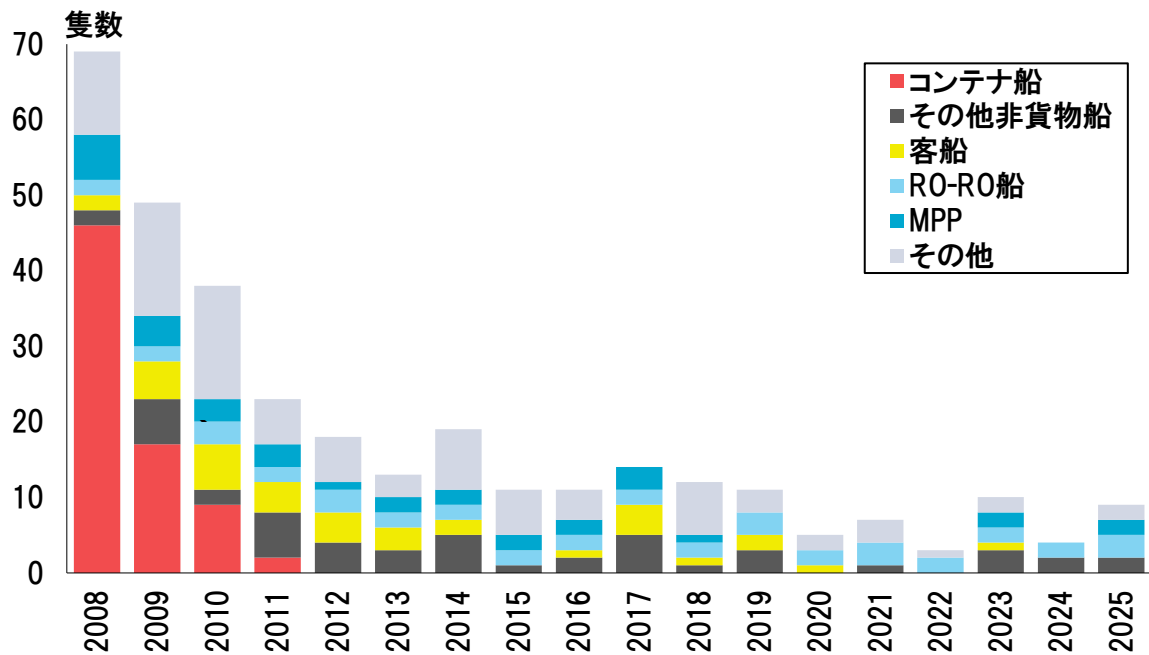


図表 4.1.2
国内向けと輸出の割合



※2023年はゼロ

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	2011-15	2016-20	2021-25
Meyer Werft	11	11	10
Flensburger SB	16	13	0
Ferus Smit Leer	8	12	6
Fr. Fassmer	14	8	2
Abeking & Rasmussen	7	2	0
Neptun Werft	3	2	0
Nordic Yards Wismar	4	0	0
J. J. Sietas	4	0	0
SET Schiffbau	1	2	1
P+S Werften GmbH	2	1	0
Cassens Werft	3	0	0
Ostseestaal	0	0	2
Tamsen Maritim GmbH	0	0	2
P+S Werften	2	0	0
Bolle	0	0	2
Others (15)	9	2	8
合計	84	53	33

4.2. イタリア

イタリアの造船業界は 2025 年に引き続き堅調な活動を見せ、Covid-19 パンデミック期間中の数年間の限定的な活動の後、2024 年の復活に続く形となった。2020 年から 2023 年にかけて、世界的なクルーズ産業の停滞により、イタリアの主要造船所は受注不足に直面していた。活動はクルーズ船と海軍セクターに集中しており、2025 年には 16 隻の商船、合計 180 万 CGT が発注され、前年比 12%増、イタリアの造船業にとって CGT 面で近代以降最も強い年となった。クルーズ発注は、Covid パンデミック後にクルーズオペレーターの財務状況が改善し、新造船推進が再開されたことにより推進されており、一方、地政学的不確実性の高まりと世界的な防衛支出の増加が海軍発注を推進している。特に欧州での防衛支出増加は、イタリアの海軍造船所に新たな機会をもたらしている。

フィンカンティエリグループは引き続きイタリアの商船造船セクターを支配しており、2025 年にイタリアの造船所で発注された CGT の 97%を占めている(13 隻のクルーズ船、約 4.3 万バース)。フィンカンティエリは複数の造船所を運営しており、それぞれが異なるタイプの船舶建造に特化している。より広範なクルーズ船セクターを見ると、フィンカンティエリは 2025 年の CGT 面で世界のクルーズ船発注の 42%を占め、そのクルーズ船受注残は現在 2036 年まで延びている。注目すべき受注には、NCL 向けの 4 隻の 5,100 バースクルーズ船、AIDA クルーズ向けの 2 隻の 4,200 バース LNG 対応クルーズ船、バイキング・オーシャン・クルーズ向けの 2 隻の 998 バース水素対応クルーズ船が含まれる。このバイキング向けの水素対応船は、ホテル負荷用の水素燃料電池技術を搭載する業界における画期的なプロジェクトである。他のイタリアの造船所での商船発注には、T.マリオッティでの 1 隻の 4,000 バースクルーズ船と 1 隻の 70m LOA 海洋調査船、サン・ジョルジョでの 1 隻の 200 人乗り Ro-Pax フェリーが含まれる。

イタリアの造船所からの竣工は 2025 年に増加し、10 隻の商船、合計 70 万 CGT が竣工され、CGT 面で前年比 38%増となった。注目すべき竣工には、7,500cbm の LNG バンカリング船と、フィンカンティエリの造船所で建造された 5 隻のクルーズ船があり、3 隻の「メガ」級船を含んでいた。竣工された 3 隻のメガクルーズ船には、MSC クルーズ向けの 5,400 バース級船「MSC ワールド・アメリカ」、セレブリティ・クルーズ向けの 3,500 バース級 LNG 対応船「セレブリティ・エクセル」、リッツ・カールトン・ヨット・コレクション向けの 456 バースメタノール・デュアル・フューエル・クルーズ船「ルミナラ」が含まれる。これらの竣工は、フィンカンティエリが異なる推進技術を持つ船舶を同時に建造する能力を示している。

その結果、イタリアの商船受注残は 54 隻、合計 480 万 CGT(97%がフィンカンティエリの造船所)となり、CGT 面で近代以降最高レベル、隻数では 2010 年 6 月以来の最高レベルとなった。この受注残の構成を見ると、メガクルーズ船が大部分を占めているが、中型のラグジュアリー船も含まれており、市場の多様なニーズに対応している。一方、非商船セクターでは、イタリアの造船所はヨット建造で引き続き活発であり(130 隻以上が発注中)、2025 年にはさらなる海軍発注が行われた。イタリア海軍はフィンカンティエリのリヴァ・トリゴゾ造船所に 2027-28 年引渡しの 2 隻のパトロール艦を発注した。イタリアの造船所での海軍発注は 2025 年により静かだったものの(2024 年には 19 隻の海

軍艦艇が発注された)、海軍受注残は 37 隻で健全な状態を維持している。この受注残には、イタリア海軍向けのフリゲート艦や輸出向けの艦艇が含まれている。

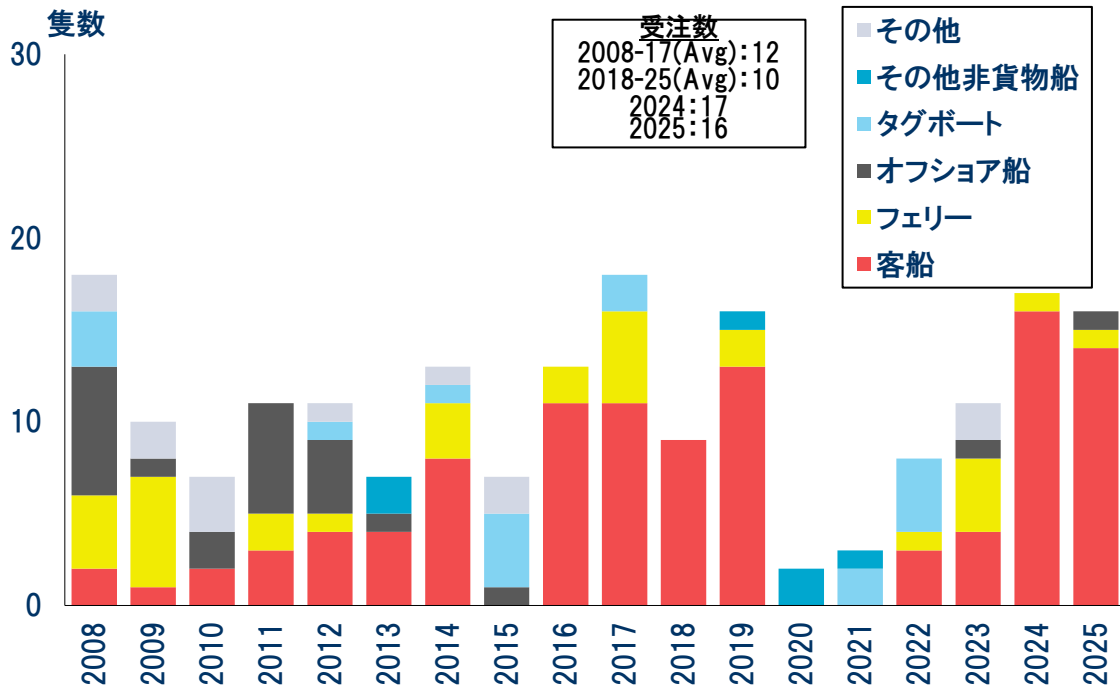
海底インフラのセキュリティへの関心の高まりを背景に、フィンカンティエリは今年、レオナルドの水中兵器・システム(UAS)事業の買収に続いて、独立した水中部門を創設し、重要インフラの保護のための最初的水中ドローンシステムを発表した。この新部門は、海底ケーブルやパイプラインなどの重要な海洋インフラの監視と保護に特化した技術を提供する。欧州各国は海底インフラの脆弱性を強く認識しており、この分野への投資が急増している。フィンカンティエリは 2025 年 12 月に次期長期戦略計画を発表し、防衛と水中セクターに焦点を当てている。グループは 2030 年までに収益を 40%増加させ、マージンと収益性を改善し、EBITDA を 90%増加させることを予測している。財務面では、フィンカンティエリは 2025 年に純負債を大幅に削減したと報告されている。

今後の見通し

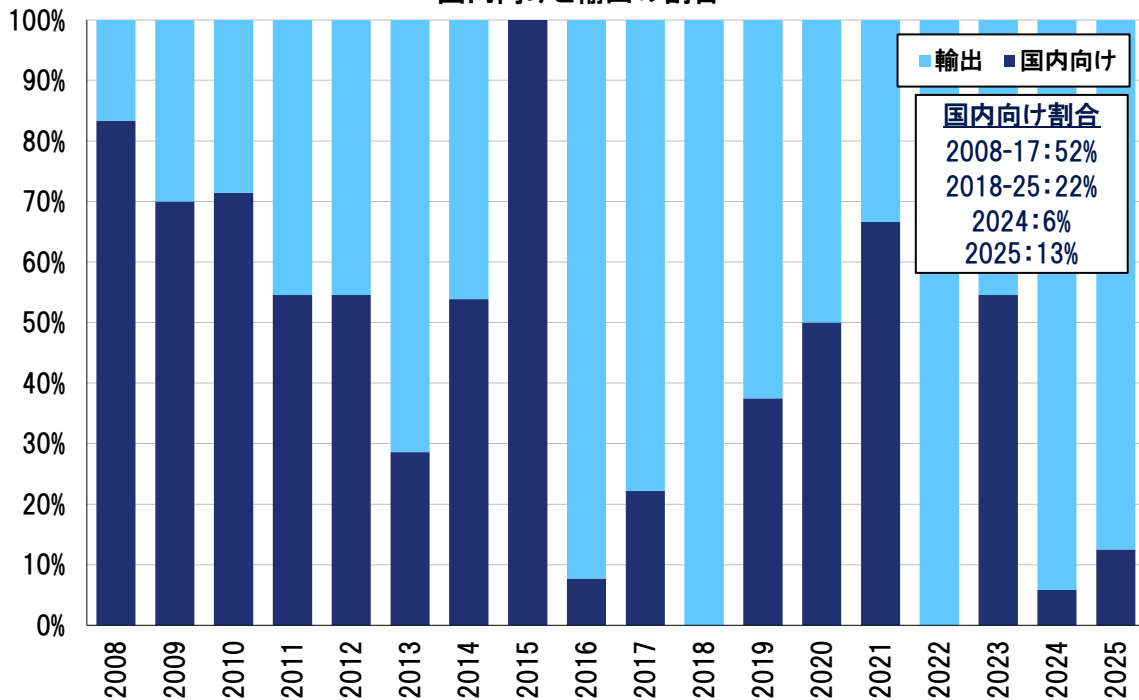
イタリアの造船業の見通しは全般的に前向きであり、クルーズ新造船への関心の再燃と世界的な防衛支出の増加が、特にフィンカンティエリでの発注を支援する可能性が高い。2026 年から 2028 年にかけて、主要クルーズ会社は引き続き艦隊拡張と老朽船の代替を進める計画であり、フィンカンティエリは新規受注の有力候補となっている。フィンカンティエリは現在、Covid パンデミック期間中と比較して大幅に改善された財務状況にあり、2025 年に純負債の大幅な改善を見せており、その長い受注残と海軍・水中セグメントへの焦点は、今後のワークフローを支援するだろう。海軍部門では、イタリア政府の防衛予算増額計画により、国内受注の増加が期待される。また、中東やアジア太平洋地域の国々からの輸出受注も有望視されている。水中技術部門は、まだ新しいが、急速に成長する市場セグメントであり、フィンカンティエリに新たな収益源を提供する可能性がある。



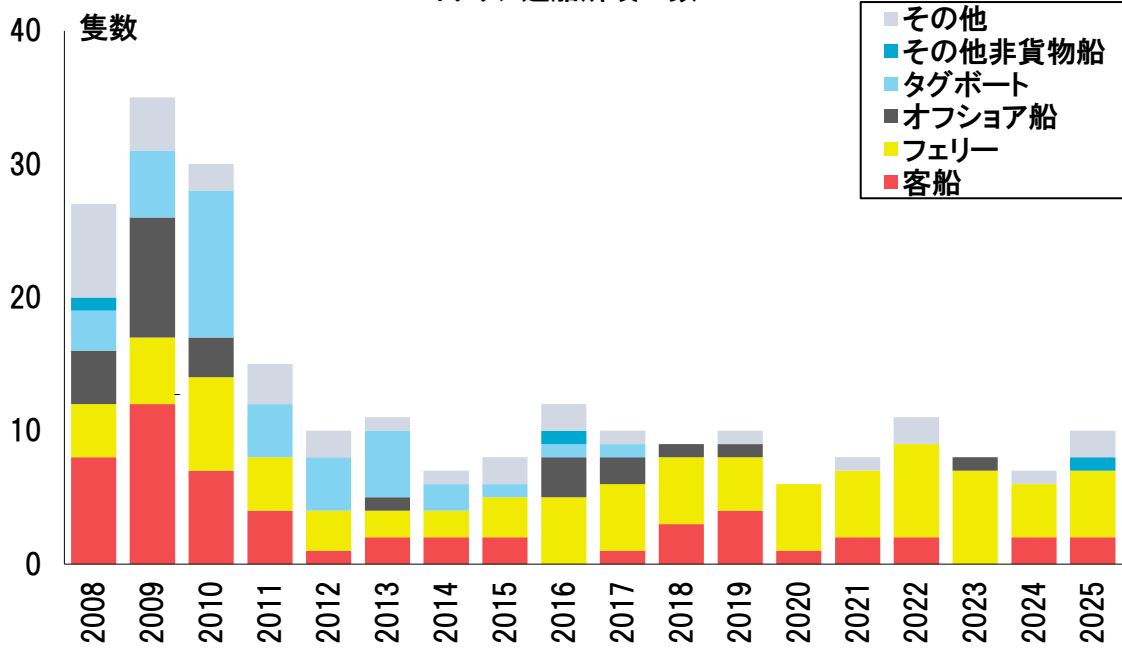
図表 4.2.1
イタリア造船所受注隻数



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	2011-15	2016-20	2021-25
Fincantieri Monfalcone	5	8	9
San Vitale Yard	11	5	0
Fincantieri Ancona	2	6	7
Fincantieri Sestri	3	5	6
Fincantieri Marghera	4	5	4
Navali Visentini	2	5	4
Cant. Nav. Vittoria	4	4	1
T. Mariotti	3	0	3
Intermarine Messina	3	0	2
Vittoria	2	0	1
Air Naval Yacht SRL	3	0	0
Fincantieri Castell	1	0	1
San Giorgio	0	0	2
San Marco	1	1	0
Fincantieri Muggiano	0	1	0
Others (12)	7	7	4
合計	51	47	44

4.3. フランス

フランスの造船業界は、Covid パンデミックによる数年間の契約低迷を経て、2025 年に待望の回復を見せた。経済的課題と他地域の造船所との競争にもかかわらず、フランスの造船所は今後の発注獲得に向けて有利な立場にあるように見える。改善された契約量により、フランスの造船所の受注残は CGT 面で 2022 年以來の最高水準に達し、一方、フランスの造船所は、高まる地政学的圧力を背景にした防衛支出の増加を支援する中で、海軍セクターでも引き続き活発である。

全体として、フランスでの商船契約活動は 2025 年に力強い回復を見せ、6 隻、110 万 CGT が発注されたと報告され、フランスの造船所にとって CGT 面で近代以降の記録的な発注となった。これは完全にシャンティエ・ドゥ・ラトランティックでのクルーズ船発注で構成された。発注には、MSC クルーズ向けの 4 隻の 5,400 バース LNG 対応船が含まれ、2029 年から 2032 年にかけて引き渡される予定である。これらの船舶はシャンティエ・ドゥ・ラトランティックの次世代クルーズ船設計を代表するもので、環境性能とエネルギー効率の大幅な向上を特徴としている。また、米国のロイヤル・カリビアン・インターナショナル向けの 5,714 バース LNG 対応船が 2028 年引渡して発注され、米国のセレブリティ・クルーズ向けの 3,500 バースメタノール対応船も 2028 年引渡して発注された。このメタノール対応船は、シャンティエ・ドゥ・ラトランティックにとって新しい燃料技術への進出を示すものであり、クルーズ業界における脱炭素化への取り組みを反映している。

造船所の生産量に関しても、2025 年は堅調な年となり、商船の総竣工量は 12 隻、約 40.2 万 CGT(前年比+50%)となった。生産量はシャンティエ・ドゥ・ラトランティックによる 3 隻のクルーズ船の竣工に支配された。3,500 バース LNG 対応の「セレブリティ・エクセル」がセレブリティ・クルーズに引き渡され、5,400 バース LNG 対応の「MSC ワールド・アメリカ」が MSC クルーズに引き渡され、そして「ラグジュアリー」456 バースメタノール・デュアルフューエル・クルーズ船「ルミナラ」がリッツ・カールトン・ヨット・コレクションに引き渡された。これらの竣工は、シャンティエ・ドゥ・ラトランティックが大型クルーズ船と高級ブティック船の両方を建造する能力を持つことを示している。その他では、シャンティエ・ピリウ SAS がブルボン・グループに 6 隻のクルーボートを引き渡し、コンストラクシオン・メカニク・ド・ノルマンディが海洋研究船「タラ・ポーラー・ステーション」の建造を完了した。この研究船は極地海洋研究のために特別に設計されており、最新の科学機器と環境保護技術を備えている。

フランスで建造された商船の受注残は、新造船契約が竣工を上回ったため、年末までに合計 16 隻、150 万 CGT に成長し、前年比 77%増、2022 年以來の最高水準となった。この受注残は現在、欧州全体の受注残の 12%を占めている(2025 年初は 8%)。この成長は、シャンティエ・ドゥ・ラトランティックが 2020 年以來初めてメガクルーズ船の受注を獲得したことによる大きな前進を反映している。同造船所は現在、今後 5 年間にわたる安定した生産スケジュールを持ち、2028 年から 2032 年までの各年に少なくとも 1 隻のメガクルーズ船を竣工させる予定である。

商船建造から離れて、フランスの造船所は海軍分野で引き続き活発であり、2025 年には新たな契約を獲得した。ナバル・グループは 3 隻のフリゲート艦の発注を受け、2033 年から 2035 年にかけてフランス海軍に引き渡される予定である。これらはフレム II 級フリゲート艦の発展型で、強化された対空・対潜能力を持つ。DCNS ロリアンはギリシャ海軍向けの 4 隻目のフリゲート艦の発注を受け、

2027 年引渡し予定である(最初の 1 隻は 2025 年後半に引き渡された)。ギリシャ海軍向けプログラムは、フランスの海軍造船技術の輸出成功例として注目されている。また、OCEA 造船はフィリピン沿岸警備隊と 40 隻のパトロールボートの契約を完了し、2027 年から 2033 年にかけて引き渡される予定である(20 隻はフランスで建造され、その後の 20 隻はフィリピンで建造される)。この契約は、技術移転とローカル建造能力の構築を含む、フランスの海軍造船業の新しいビジネスモデルを示している。一方、MSC クルーズとロイヤル・カリビアンとの間で未確定の意向書があるとされており、今後さらなる発注につながる可能性がある。

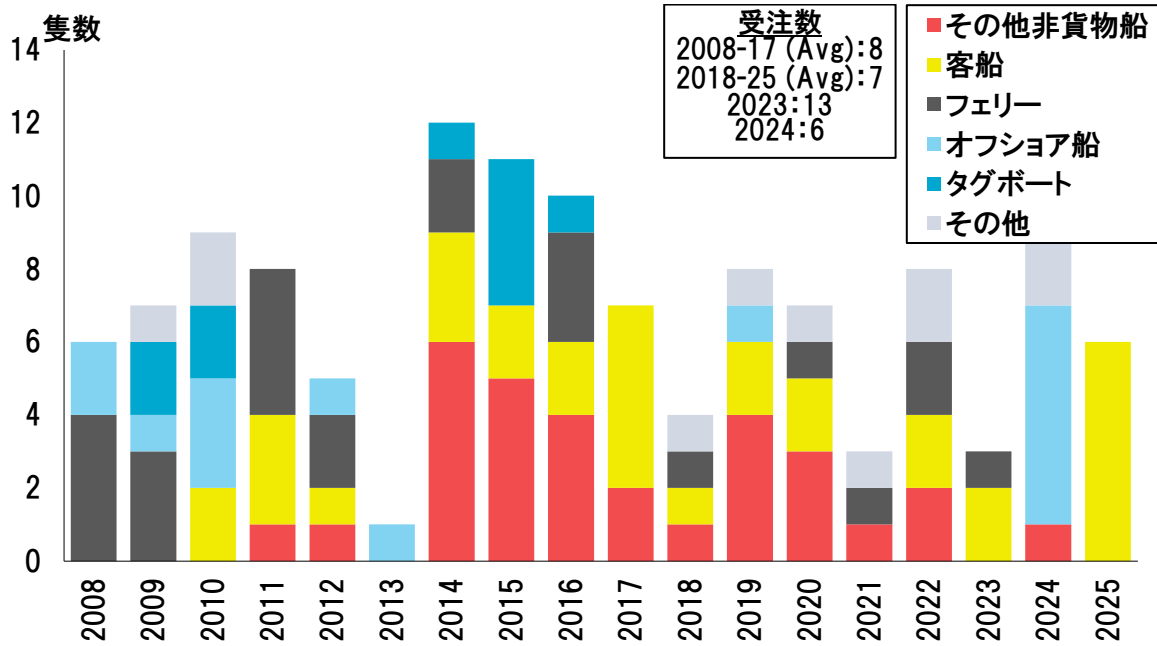
その他では、ソカレナム・ブローニュがフランス政府から風力支援・バッテリーハイブリッド推進のオフショアパトロール船の契約を獲得した。この船舶は、フランス海軍の新しい環境重視型パトロール艦隊の第 1 号船となり、再生可能エネルギー技術と従来の推進システムを組み合わせることで、運用コストと CO2 排出の削減を目指している。一方、EFINOR アレ造船所がブルボン・オフショアから 6 隻のクルーボートの発注を受け、2026 年引渡し予定である。

今後の見通し

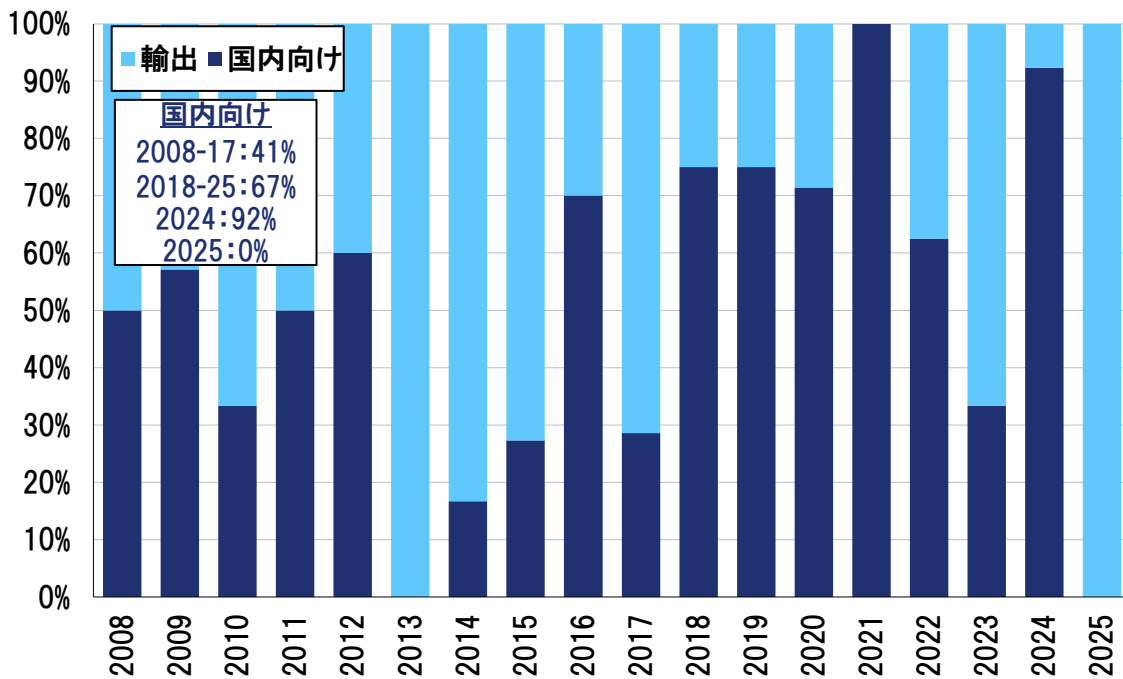
経済的課題と他地域の造船所との競争にもかかわらず、フランスの造船所は今後の発注獲得に向けて有利な立場にあるように見える。特に、クルーズ分野におけるシャンティエ・ドゥ・ラトランティックの専門知識は、クルーズ会社が艦隊拡張プログラムを継続する中で、同造船所を有利な立場に置いている。2020 年以来初めてメガ船の受注を獲得したことは、同造船所が業界の主要プレーヤーとしての地位を回復したことを示している。一方、フランスの造船所の海軍専門知識は、欧州の防衛支出が高まる地政学的懸念の中で引き続き増加すると予想される中で、支援的であると思われる。フランス政府は 2025 年に軍事予算を大幅に増額しており、その一部が海軍の近代化に充てられている。さらに、ナバル・グループと DCNS は、中東、アジア太平洋、南米の市場で輸出機会を積極的に追求しており、今後数年間でさらなる受注が期待される。



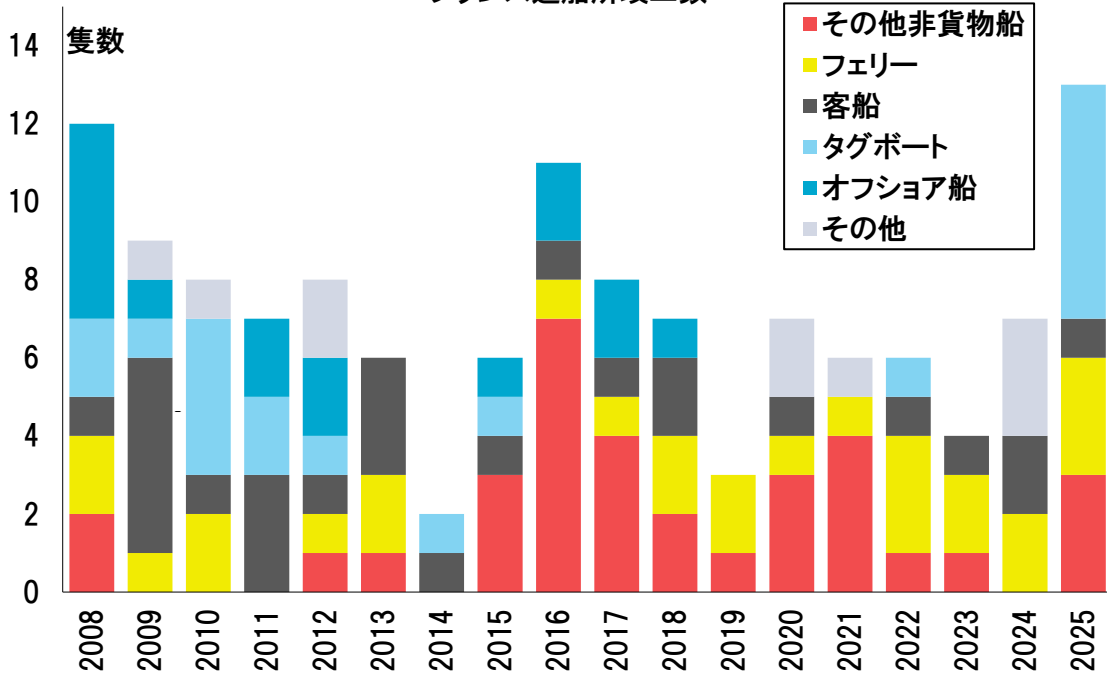
図表 4.3.1
フランス造船所受注隻数



図表 4.3.2
国内向けと輸出の割合



図表 4.3.3
フランス造船所竣工数



図表 4.3.4 フランス上位造船所(竣工隻数)

造船所	2011-15	2016-20	2021-25
Chantiers Piriou	10	5	10
Socarenam Boulogne	4	10	1
Chantiers Atlantique	0	4	11
OCEA Shipbuilding	0	3	7
Cons. Normandie	3	3	1
STX France	3	3	0
Soc. d'Exploitation	2	3	1
iXblue H2X	2	1	1
Transmetal Industrie	0	1	2
STX France Lorient	2	0	0
Chantiers Delavergne	0	2	0
Glehen	1	0	0
EFINOR Allais SY	0	0	1
Grand Large Yachting	0	0	1
合計	29	36	36

4.4. オランダ

オランダの造船所は、欧州市場向けの小型貨物船と「ニッチ」船種の建造に注力している。2025 年はオランダの造船所にとってより静かな年となった。契約量は前年比および歴史的トレンドと比較しても減少したが、竣工レベルは比較的健全な状態を維持した。一方、オランダ政府は「海事マスタープラン」の下で国内造船業界への支援を継続している。このマスタープランは、イノベーション、持続可能性、デジタル化を重点分野として、オランダ海事セクターの競争力強化を目指している。

2025 年には、オランダの造船所で 30 隻、約 12.3 万 CGT が発注されたと報告され、CGT 面で前年比 68%減となった(2024 年:約 38.6 万 CGT、これは前回の造船ブーム以来の最高水準)。これは 2021 年以来最も低い契約レベルとなった。一般貨物船が契約量をリードし、14 隻、約 5.2 万 CGT(全体の 42%)が発注され、セメント運搬船 4 隻を含んでいた。その他の報告された発注には、7 隻のタグボート、4 隻の作業船、4 隻の浚渫船、1 隻の研究船が含まれる。国内船主が個別船舶発注の 40%を占め、オランダの造船所が地域市場への依存度が高いことを示している。代替燃料対応船は 1 隻のみ(バッテリーハイブリッド一般貨物船)が発注され、2024 年の活発な「グリーン」船舶発注から大幅に減少した。

竣工面では、2025 年にオランダの造船所は 58 隻、合計約 18.9 万 CGT を船隊に引き渡し、CGT 面で前年比 31%減となったが、5 年平均と同水準である。一般貨物船がオランダの造船生産量の大部分を占め、23 隻、約 10.9 万 CGT(全体の 58%)が竣工された。竣工にはまた、13 隻のタグボート、7 隻の浚渫船、3 隻の MPP、1 隻の 12,500dwt バルカー、1 隻の 250lm の Ro-Ro が含まれた。この多様な竣工構成は、オランダの造船所が幅広い船種に対応できる柔軟性を持つことを示している。特に浚渫船の建造においては、オランダは世界的なリーダーシップを維持しており、IHC ドレヅジャーズなどの専門造船所が最先端の浚渫技術を提供している。

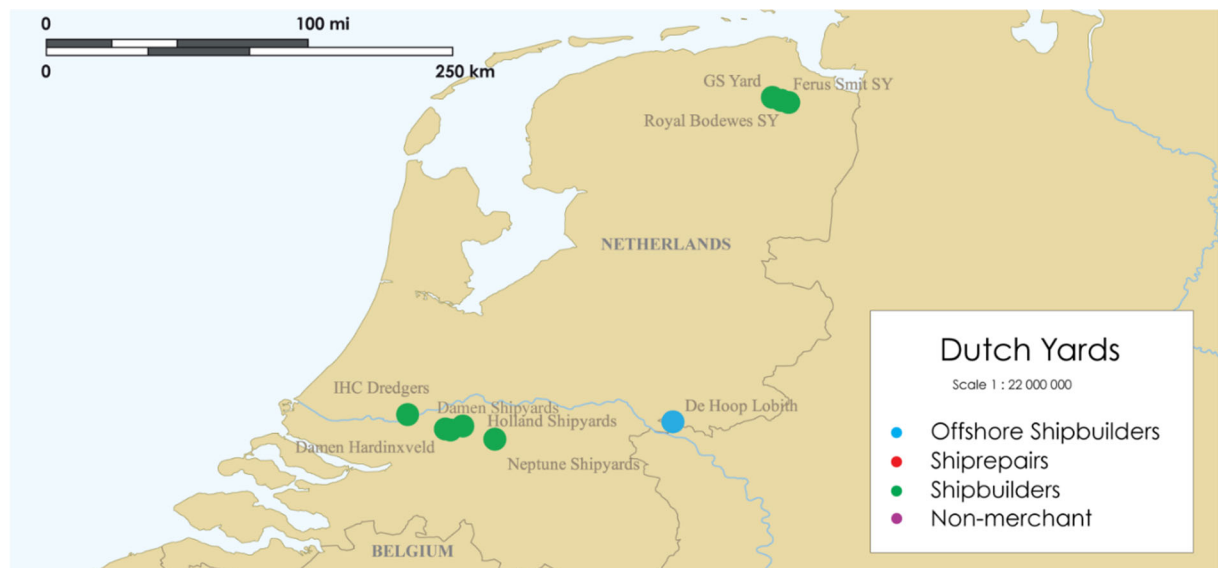
2026 年初時点で、オランダの造船所の受注残には 153 隻の商船、合計約 67.6 万 CGT があり、少なくとも 1 隻の受注を持つ造船所は 16 ヶ所である。CGT 面では、ロイヤル・ボデウェス造船所(24 隻、約 12.5 万 CGT)が現在、オランダの造船所の中で最大の受注残を持ち、次いでダーメン造船所ゴリンチェム(46 隻、約 11.6 万 CGT)、フェルス・スミット造船所(13 隻、約 10.4 万 CGT)となっている。ロイヤル・ボデウェスは一般貨物船とバルカーの建造に特化しており、特に環境配慮型の高効率船の建造で評判を得ている。ダーメン・グループは多様な船種を手がけており、タグボート、パトロール船、洋上風力支援船など、多くのニッチ市場で強みを持っている。

オフショア船がオランダの造船業界に支援を提供してきたものの(2020 年以降、15 隻、合計 5.8 万 CGT が竣工)、2025 年にはオランダの造船所でオフショア船の契約はなく、洋上風力セクターでの発注が広範に緩和する中でのことであった。この減速は、洋上風力プロジェクトの一時的な調整期間と、開発業者が次世代の大型タービンと浮体式洋上風力技術への移行を計画していることを反映している。しかし、長期的には洋上風力セクターの成長見通しは依然として強く、オランダの造船所は将来の需要回復に備えている。一方、オランダの内陸船市場からの需要が新造船需要を支援した。33 隻の内陸船、約 8 万 CGT が 2025 年に発注された。これらの内陸船は主にライン川およびその支流で運航される貨物船で、オランダとドイツを結ぶ重要な物流ルートを支えている。

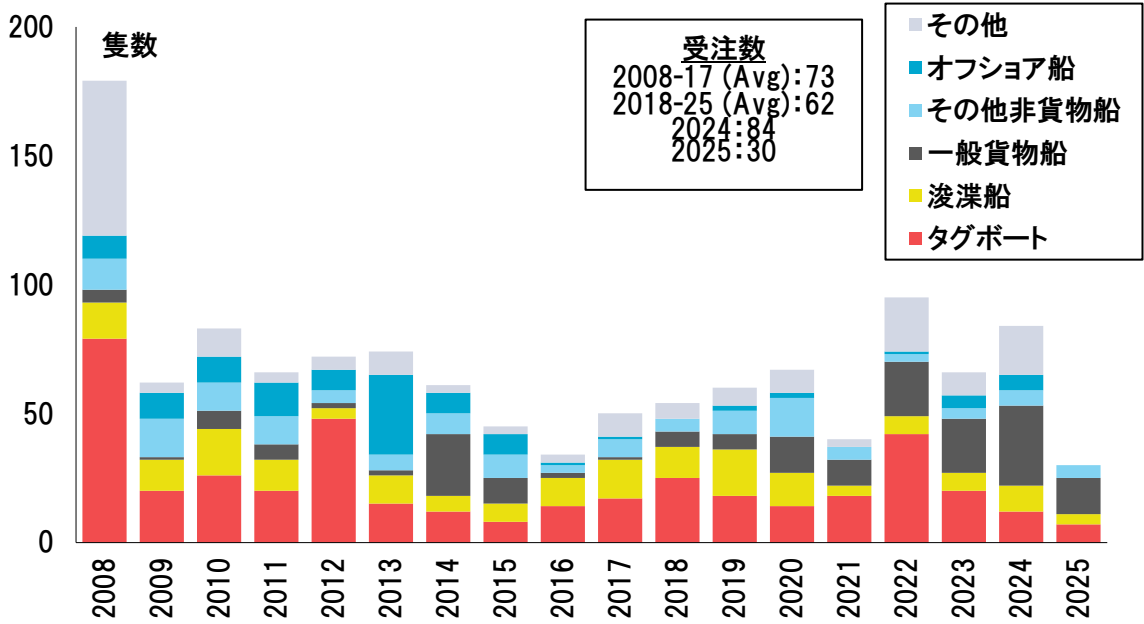
タグボート、浚渫船、その他の「ニッチ」非貨物船と海軍プラットフォームを専門とするダーメン・グループは、オランダで最も著名な造船グループであり続け、2025年の総生産量の24%、受注残の商船の約40%を占めている。ダーメンは世界中に35以上の造船所と修繕施設を運営しており、標準化された設計と効率的な生産プロセスで知られている。しかし、オランダ財務省によるダーメンでの不正行為疑惑に関する継続中の調査が、潜在的な将来の政府契約の見通しを曇らせている。この調査は、一部のプロジェクトにおける不適切な会計処理や、公的資金の不正使用の可能性に関するものであり、結果によってはダーメンの政府関連事業に影響を与える可能性がある。

今後の見通し

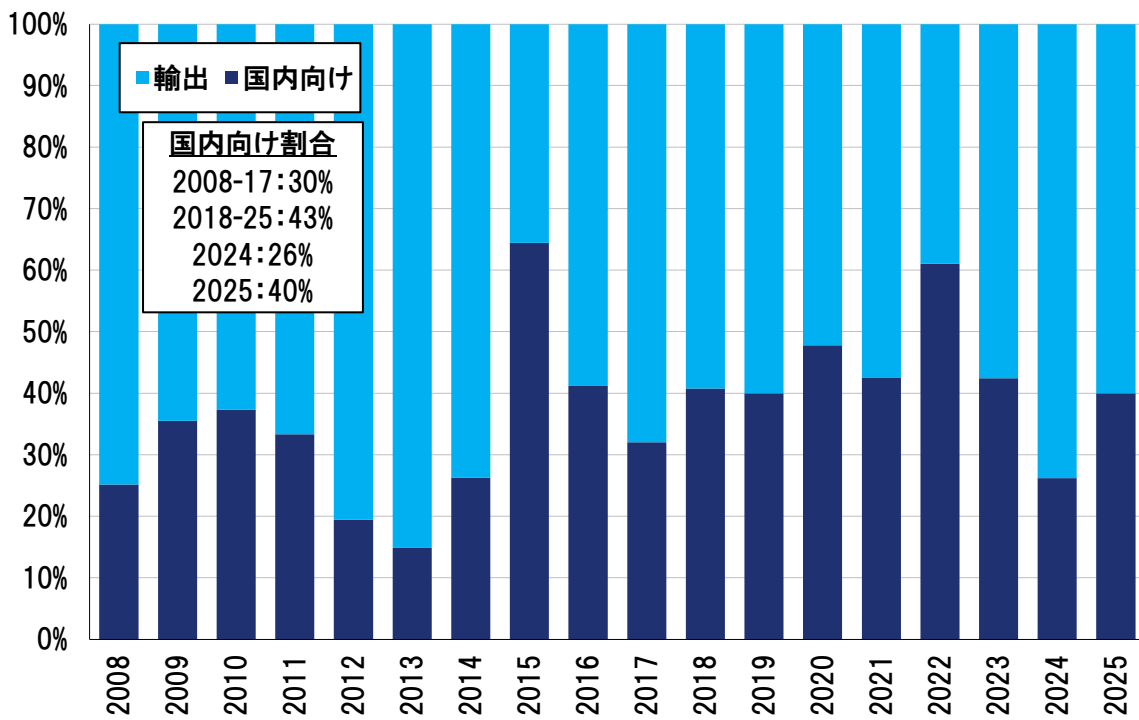
オランダの造船所の見通しは複雑である。政府の「海事マスタープラン」を通じた継続的な資金提供(2025年には水素リバークルーズプロジェクトへの資金提供が含まれた)は支援要因である。このプロジェクトは、内陸水路における水素燃料技術の実用化を実証するもので、オランダが環境技術のパイオニアとしての地位を維持することを目指している。一方、洋上風力分野における造船所の専門知識は、同セクターの強力な成長見通しから利益を得る有利な立場に置いているが(最近の発注はより弱かったものの)、洋上風力産業が2026年以降に回復すると予想される中で、将来的な機会が期待される。造船所はまた、「ニッチ」船種の地域市場への発注にある程度依存できるが、貨物船セクターでは東アジアの造船所からの継続的な競争を予想すべきである。特に標準的な一般貨物船やバルカーでは、価格競争が激しく、オランダの造船所は高付加価値船や特殊仕様船に注力することで差別化を図る必要がある。



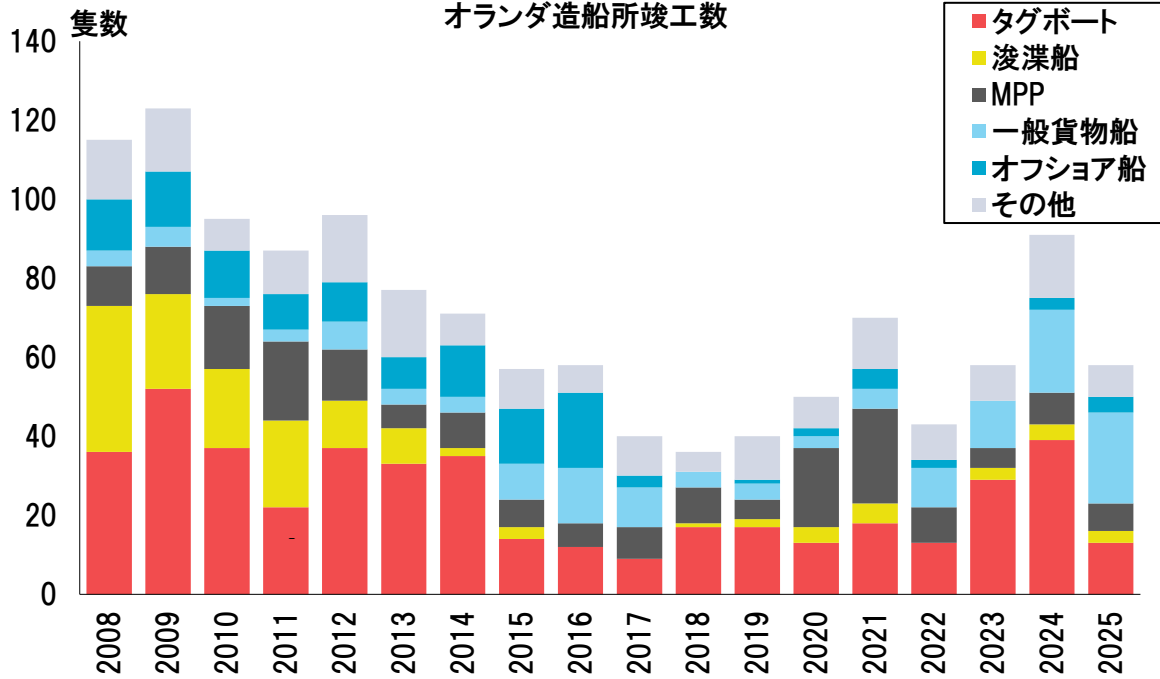
図表 4.4.1
オランダ造船所受注隻数



図表 4.4.2
国内向けと輸出の割合



図表 4.4.3
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	2011-15	2016-20	2021-25
Damen Shipyards	130	34	118
Damen Hardinxveld	46	29	24
IHC Dredgers	18	30	28
Neptune Shipyards	27	19	26
Royal Bodewes SY	14	22	29
Ferus Smit SY	15	14	22
GS Yard	7	6	14
De Hoop Lobith	9	14	1
Holland Shipyards	3	2	15
Damen Dredging	8	3	6
Damen Bergum	16	0	0
Niestern Sander	6	6	4
Royal T Kampen	0	3	12
Veka SY Lemmer	7	5	2
Gebr. Kooiman Yard	4	2	7
Others (38)	78	35	12
合計	388	224	320

4.5. トルコ

トルコでの新造船契約活動は 2025 年に比較的抑制されたレベルで推移した。それにもかかわらず、造船所はいくつかのセグメント、特にタグボートセクターで引き続き活発であり、また「ニッチ」船や「グリーン」船、特にバッテリーハイブリッド推進システムを搭載した船舶の建造においても活動的であった。トルコの造船所はまた、船舶修繕セクターで重要な役割を果たしており、中国に次ぐ修繕の第 2 の目的地となっている。トルコの戦略的な地理的位置が、修繕需要を引き付ける主要な要因となっている。一方、トルコのリサイクル造船所は、EU 承認のリサイクルを必要とする船舶にとって主要な目的地であり続けている。

2025 年を通じて、トルコの造船所で 69 隻の商船、約 21.2 万 CGT が発注され、前年比 36%減となった(ただし 10 年平均比では-23%のみ)。契約量はタグボートの契約に支えられ、49 隻が発注されたが、CGT 面では前年比 36%減となった。これは主に 2024 年の発注が例外的に高かったことによるものである。タンカーセクターがこれに続き、8 隻が発注され、dwt 面で前年比 2 倍以上となった。これらのタンカーは主にケミカルタンカーで、トルコの造船所がこの専門分野で競争力を維持していることを示している。その他では、スウェーデンのシリウス・レデリ社が RMK マリン造船所に 7,800cbm の LNG バンカリング船を発注し、トルコの造船所として初の商船 LNG 船の受注となった。この契約は、トルコの造船業がより高度な技術を必要とする船舶セグメントに進出していることを示す重要なマイルストーンである。2025 年に契約された 8 隻の船舶にはバッテリー推進システムが搭載される予定であり、環境技術への関心の高まりを反映している。

生産量は 2025 年に CGT 面で前年比 45%増となり、85 隻、約 29.3 万 CGT が竣工された(10 年平均比+22%)。このうち 11 隻にはバッテリー推進システムが搭載されていた。タグボートがトルコの造船生産量の最大部分を形成し、51 隻(CGT の 32%)が竣工され、フェリー(8 隻、約 1,700 名の乗客定員、20%)、ケミカルタンカー(6 隻、約 4.4 万 dwt、19%)がこれに続いた。竣工されたフェリーの多くは国内航路およびエーゲ海の島嶼間航路向けであり、トルコの海運ネットワークの重要な一部を構成している。生産増加は、トルコの造船所が 2022-2023 年に受注した船舶の建造を完了段階に進めたことを反映している。

トルコの受注残は引き続きポジティブな要素であり、242 隻、約 98.1 万 CGT が発注されている(世界で 10 番目に大きな受注残)。少なくとも 1 隻の船舶が発注されている造船所は 40 ヶ所である。タグボートを除いて(CGT 発注の約 30%、145 隻以上を占める)、ケミカルタンカー(20 隻)とフェリー(20 隻)が受注残の重要な部分を形成している(それぞれ CGT の 19%と 13%)。タグボートの強力な受注残は、サンマル社、ウズマル社などの専門造船所の競争力を反映している。これらの造船所は、標準化された効率的な設計と競争力のある価格設定により、世界市場でシェアを獲得している。一方、非商船セクターも活動を支援しており、76 隻の海軍艦艇、58 隻のヨット、14 隻の漁船が発注されており、2025 年には 9 隻の海軍艦艇が発注された。これには 5 隻のパトロール艦と 2 隻のフリゲート艦が含まれる。

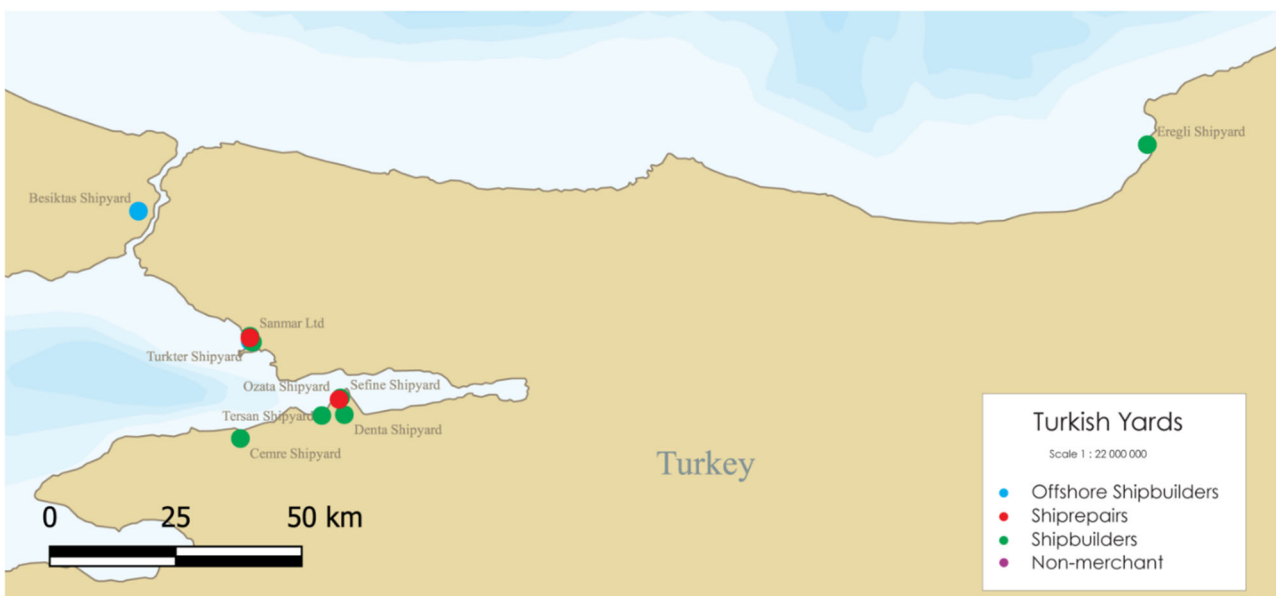
トルコの造船所は、国内インフレが上昇する中で(2025 年平均:35%)、生産コストが急速に上昇し、高い費用圧力に直面していると報じられている。鋼材、電気機器、その他の主要な船舶部品の価格

が大幅に上昇しており、造船所の利益率を圧迫している。一方、借入コストが高い中で資金調達条件が厳しくなっている(地元銀行の金利:約 40%)。これらの高金利は、運転資本の確保と新規プロジェクトへの投資を困難にしている。これに加えて、トルコの造船所は輸出市場での競争力低下に直面しており、トルコリラを安定させる努力によって通貨が EUR/USD に対して比較的高い水準にとどまり、造船所が上昇する投入コストを相殺するために通貨下落からの上昇効果を利用する能力が制限され、価格設定と収益性に圧力がかかっている。

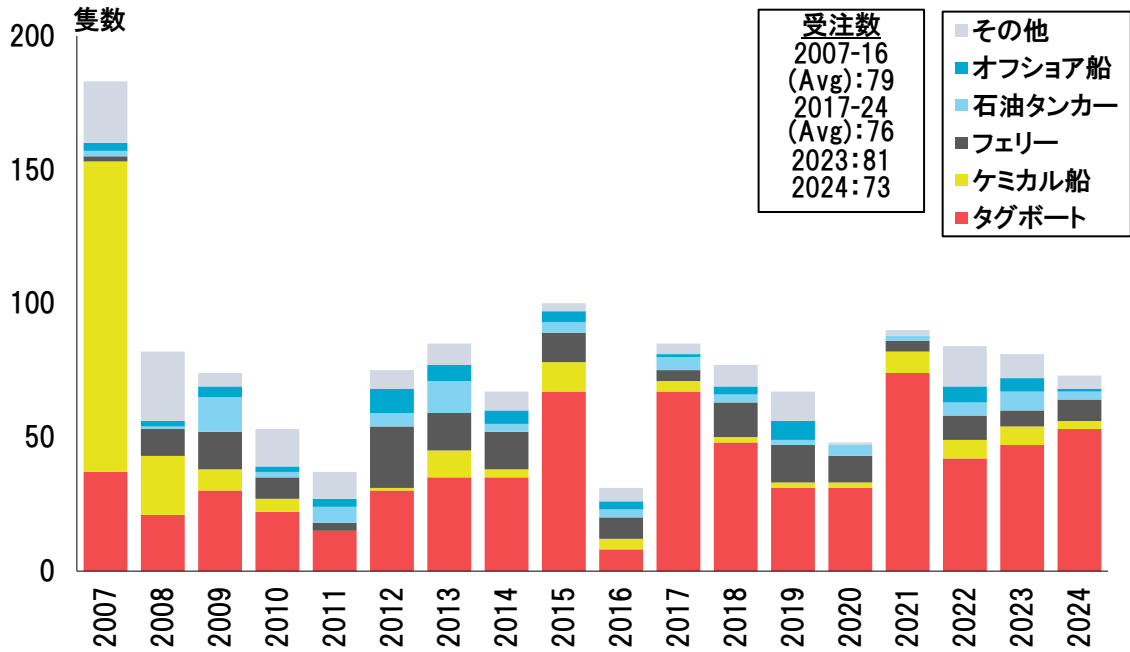
しかし、造船所は船舶修繕を通じて重要な仕事の流れを見出しており、2025 年にトルコの造船所で 1,650 隻以上の船舶が作業を受け、世界活動の 7%以上を占め、トルコを中国に次ぐ第 2 の修繕目的地としている。トルコの戦略的な地理的位置、特に地中海、黒海、紅海の交差点に位置することが、修繕需要を引き付ける主要な要因となっている。一方、トルコは主要な船舶リサイクル目的地であり、国内のほとんどの能力が香港条約に準拠しており、11 ヶ所の造船所が EU 船舶リサイクル規則の下で承認されている。トルコのリサイクル造船所は、アリアガとトウズラに集中しており、環境に配慮した解体方法と効率的な作業プロセスで知られている。

今後の見通し

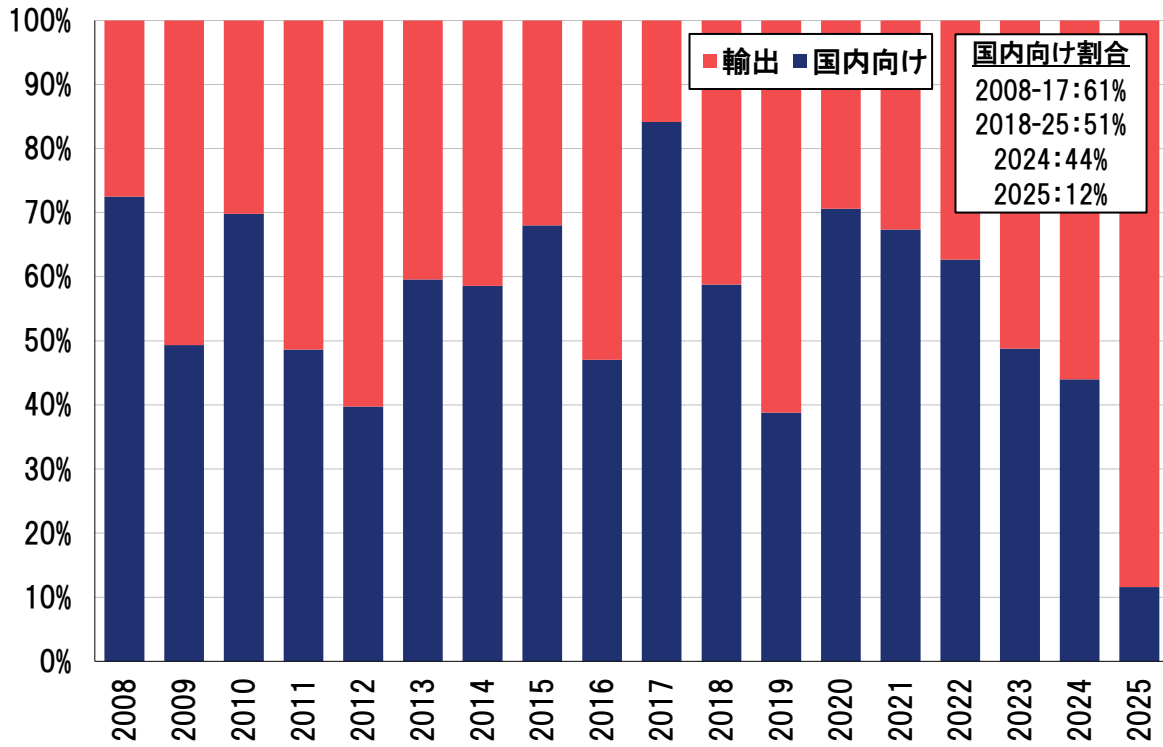
トルコの造船所は、財務圧力の上昇と新造船発注の弱体化から課題に直面しており、これらの両方が業界が回復する前に改善する必要があるだろう。インフレと金利の継続的な高水準は、短期的には造船所の収益性を圧迫し続ける可能性がある。トルコ政府は経済安定化政策を継続しているが、その効果が造船業に完全に波及するには時間がかかる見込みである。しかし、船舶修繕とリサイクルセクターは、トルコの広範な海事経済にとって引き続きポジティブな要素である。修繕需要は、世界的な船隊の高齢化と、より厳格な環境規制への適合のための改修需要により、堅調に推移すると予想される。リサイクル市場も、特に欧州からの老朽船の解体需要が継続することで、安定した活動が見込まれる。さらに、トルコの造船所がバッテリーハイブリッド技術や LNG 燃料船などの環境配慮型船舶の建造経験を蓄積することは、長期的な競争力強化につながる可能性がある。



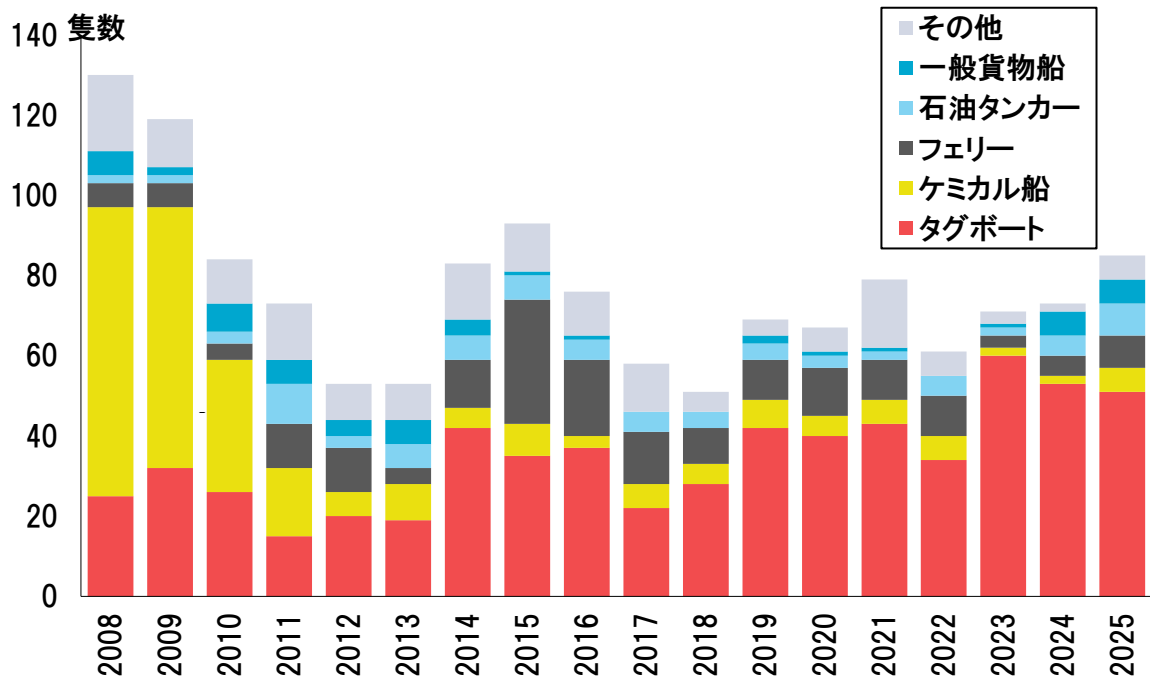
図表 4.5.1
トルコ造船所受注隻数



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	2011-15	2016-20	2021-25
Sanmar Ltd	42	94	103
Eregli Shipyard	13	31	68
Uzmar	32	17	48
Tersan Shipyard	15	12	9
Sefine Shipyard	15	10	8
Ozata Shipyard	14	12	0
Besiktas Shipyard	15	5	0
Dentas Shipyard	14	4	0
Cemre Shipyard	3	8	7
Gisan Shipyard	5	5	7
Torgem Shipyard	8	6	3
Ceksan Shipyard	7	4	4
RMK Marine Shipyard	2	11	2
Icdas Shipyard	5	4	6
Kocatepe Shipyard	13	2	0
Others (87)	152	96	104
合計	355	321	369

5. その他欧州造船諸国

欧州の主要造船国以外を見ると、2025年の発注は一般的に2024年よりも低調であった。一部の国では、通常支援的なフェリー需要がより抑制されたことが発注を制限したが、修繕活動は継続し、代替燃料が引き続きテーマとなった。小規模市場をターゲットとする造船所や、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。

5.1. ノルウェー

2025年、ノルウェーの造船業界は、2023-24年の活発な期間の後、契約活動が軟化した。それにもかかわらず、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とし、バッテリー・ハイブリッド型や代替燃料対応船の建造において、引き続きグリーン SHIPPING 分野におけるリーダーシップを示している。

ノルウェーの造船所での契約は2025年に低調となり、11隻の商船、約5.2万CGTが年間を通じて発注された(2023-24年平均:18万CGT)。これは10年平均と比較して68%減となり、2024年の活発な受注からの大幅な減速を示している。発注には、CSOVとMSVを含む3隻のオフショア船、4隻のフェリー、4隻の作業/修繕船が含まれた。オフショア船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。しかし、2024年と比較すると、洋上風力セクターでの発注緩和が広範に見られ、これがノルウェーの受注量にも影響を与えた。

代替燃料は引き続き焦点となっており、発注された11隻のうち9隻がバッテリー装備である。これは、ノルウェー造船所が建造する船舶のほぼ全てが環境対応型となっていることを示している。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継続的に進展しており、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る。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。

フェリーセクターでは、国内運航会社からの発注が継続され、4隻が契約された。ノルウェーは電動フェリーとバッテリーハイブリッド船の開発において世界的なパイオニアであり、同国のフィヨルドで運航される環境配慮型船舶は、持続可能な海上輸送のモデルケースとなっている。これらのフェリーは、ノルウェー船隊における環境対応の継続的な強化を示しており、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。

2025年の受注減少の主な要因の一つは、洋上風力セクターでの一時的な調整期間である。開発業者が次世代の大型タービンと浮体式洋上風力技術への移行を計画している中で、CSOVやSOVなどの支援船への新規投資が一時的に減速した。しかし、この減速は市場の構造的な問題ではなく、技術移行期における一時的な現象と見られている。

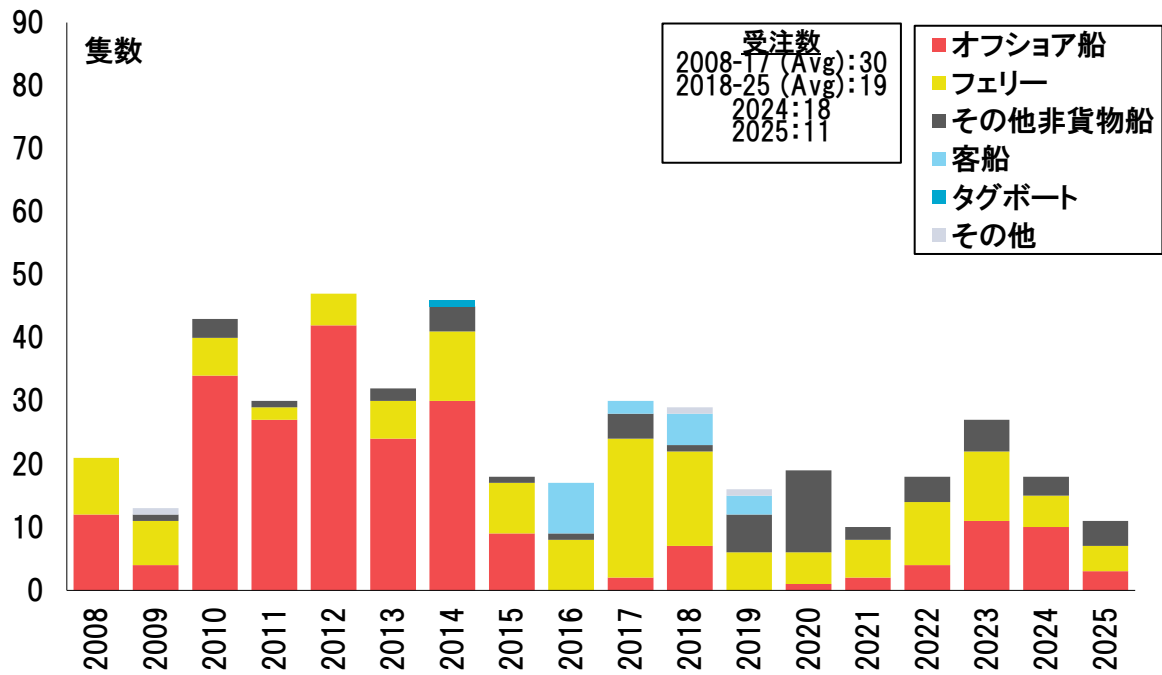
今後の見通し

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、中期的には回復が見込まれる。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。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。

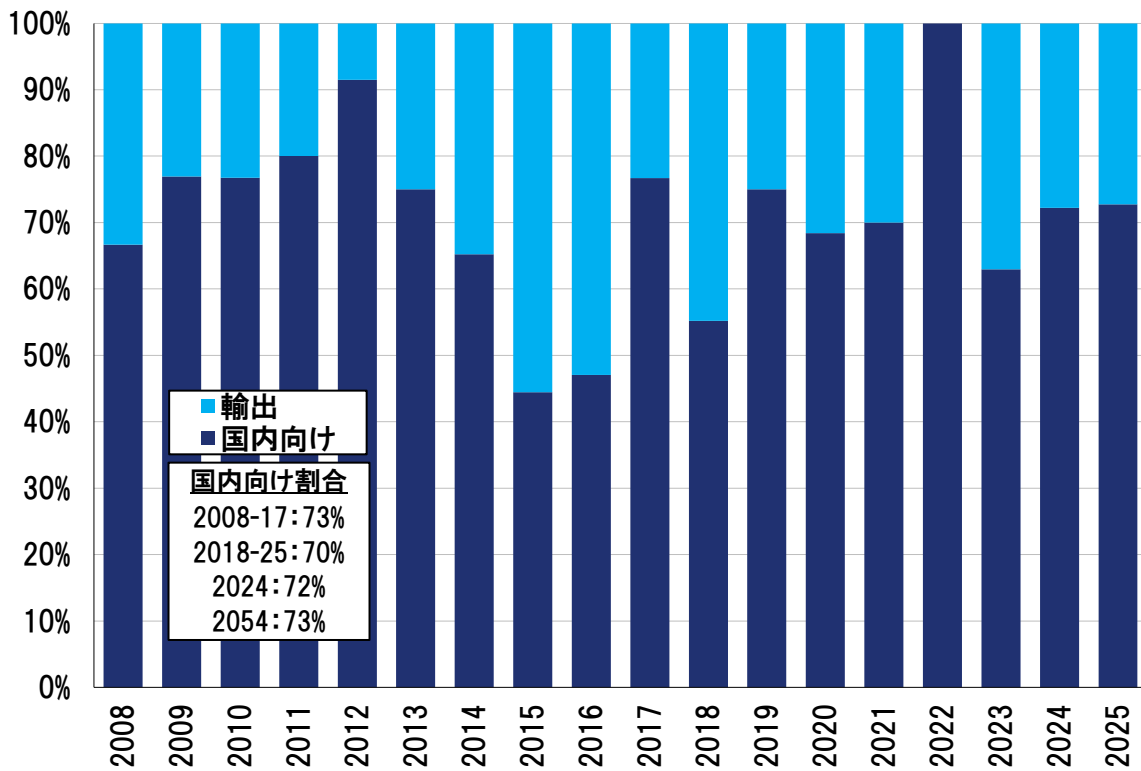
オフショアセクターにおいても、洋上風力発電関連の支援船(CSOV や SOV)の需要は、2026 年以降に回復すると予想される。洋上風力産業が新技術への移行期を終えれば、欧州を中心に大規模なプロジェクトが再開され、支援船への需要が再び拡大する見込みである。特に、ノルウェーの造船所は高度な技術を備えた「ハイスペック」船舶の建造で競争力を発揮することができ、この分野での優位性を活かし、受注を増やす可能性があると予想される。

総じて、ノルウェー造船業界は、2025 年の一時的な軟化にもかかわらず、オフショアおよびフェリーセクターでの専門性と代替燃料船の建造能力により、環境対応型船舶市場における競争力を維持している。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 SHIPPING 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

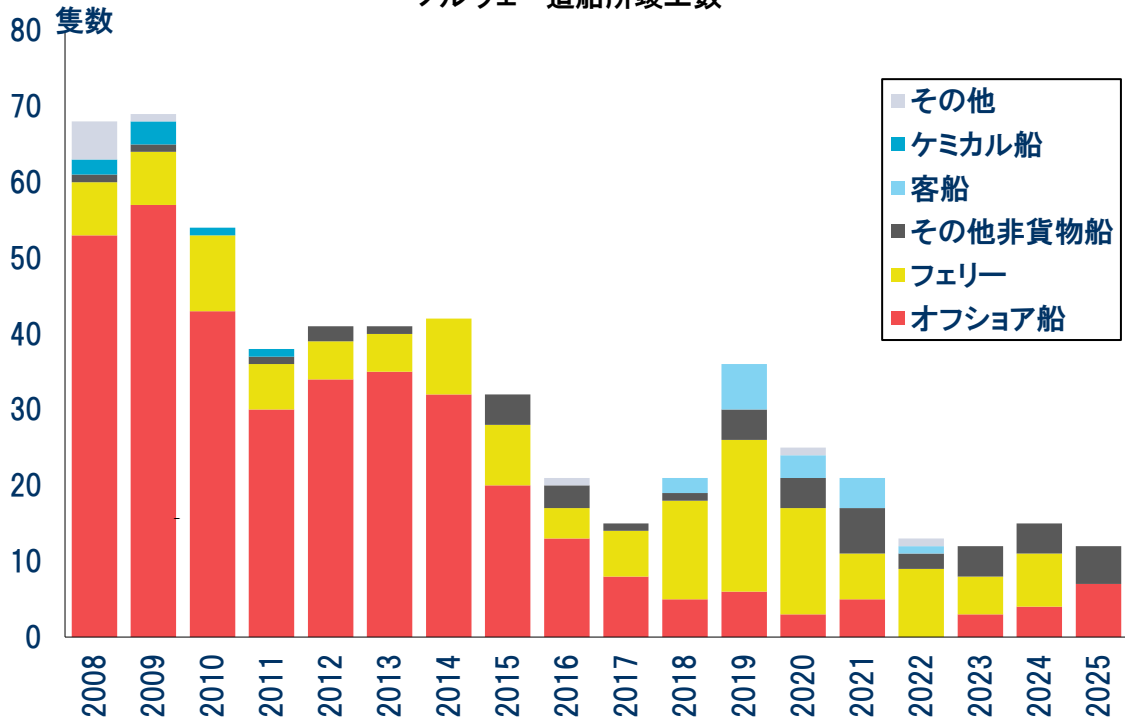


図表 5.1.2
国内向けと輸出の割合



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	2011-15	2016-20	2021-25
Brodrene Aa	12	17	13
Kleven Verft	24	12	0
Ulstein Ulsteinvik	18	9	6
Havyard Leirvik	17	14	0
VARD Soeviknes	5	10	4
Slettafossen Verft	1	5	12
Oma Baatbyggeri	6	8	4
VARD Brattvaag	4	4	10
VARD Brevik	9	6	1
VARD Langsten	7	4	1
Myklebust Verft	8	3	0
Fitjar M.V.	3	5	2
Fiskerstrand	8	1	0
Simek A/S	8	1	0
STX Langsten	8	0	0
Others (28)	56	19	20
合計	194	118	73

5.2. スペイン

2025 年、スペインの造船業界は厳しい状況に直面し、新造船契約は前年および歴史的平均と比較して大幅に減少した。東アジアの造船所との競争激化と、国内フェリー市場での需要低迷が、受注量の減少をもたらした。それにもかかわらず、スペイン政府は造船業界への支援を継続しており、長期的な競争力維持に向けた取り組みが進められている。

スペインの造船所での新造船契約は 2025 年により低調となり、わずか 11 隻の商船、約 3.9 万 CGT が契約された。これは前年比 CGT 面で 67%減、10 年平均比 62%減という大幅な落ち込みである。発注はオフショア船、パトロール船、タグボートに分散され、多様な船種への対応能力を示したものの、全体の契約量は限定的であった。特に注目すべきは、フェリー需要の低迷であり、2025 年には 1 隻のみの発注にとどまった。フェリー建造はスペインの造船所にとって伝統的に重要なセグメントであり、その需要低迷が全体の契約量を大きく制限する要因となった。

一部の支援は非商船船舶から得られ、漁船(5 隻)、海軍艦艇(2 隻)、洋上風力発電支援船(2 隻)が含まれた。漁船建造はスペインの造船所、特にガリシア地方の中小造船所にとって重要な事業であり、地元漁業との密接な関係が継続的な受注を支えている。海軍艦艇の受注は、スペイン海軍の艦隊近代化プログラムの一環であり、ナバンティアなどの大手造船所が中心となっている。洋上風力発電支援船の受注は、再生可能エネルギー分野への進出を示すものであり、スペインの造船業が新しい市場機会を模索していることを反映している。

スペイン政府の支援は、業界にとって重要な支えとなっている。2025 年 6 月、スペイン政府は造船および船舶修繕の財政支援スキームを 2029 年まで延長すると発表した。このスキームは 2024 年に導入され、政府は 2029 年末までに総額 5.59 億ユーロ(約 6.57 億ドル)を提供すると推定している。この支援は、新造船建造への直接的な補助金、研究開発投資への助成、グリーン技術導入への支援などを含んでおり、スペインの造船業が東アジアとの競争に対応し、技術革新と環境対応を進めるための重要な基盤となっている。

スペインの造船業界は、複数の大手造船グループを擁している。ナバンティアは海軍艦艇建造で国際的な評価を得ており、フリゲート艦、潜水艦、揚陸艦などの建造で豊富な実績を持つ。2025 年 1 月には、英国の造船所ハーランド&ウルフを買収し、国際展開を強化した。一方、ゴンダン造船所はオフショア船や特殊船の建造に強みを持ち、フレイレ造船所はフェリーや漁船の建造で知られている。これらの造船所は、それぞれの専門分野で競争力を維持しようと努めているが、商船市場での受注確保は依然として課題となっている。

今後の見通し

スペインの造船業界の短期的な見通しは厳しいものの、中長期的にはいくつかのポジティブな要素が存在する。政府の財政支援スキームの延長は、造船所が技術革新と設備近代化に投資するための資金を提供し、競争力の維持を支援する。特に、環境対応技術やデジタル化への投資は、将来の受注獲得において重要な差別化要因となる可能性がある。

フェリー市場は、2025 年には低調であったが、中期的には回復が見込まれる。欧州の島嶼地域や地中海航路では、老朽化した船舶の代替需要が蓄積されており、環境規制の強化により、新しい

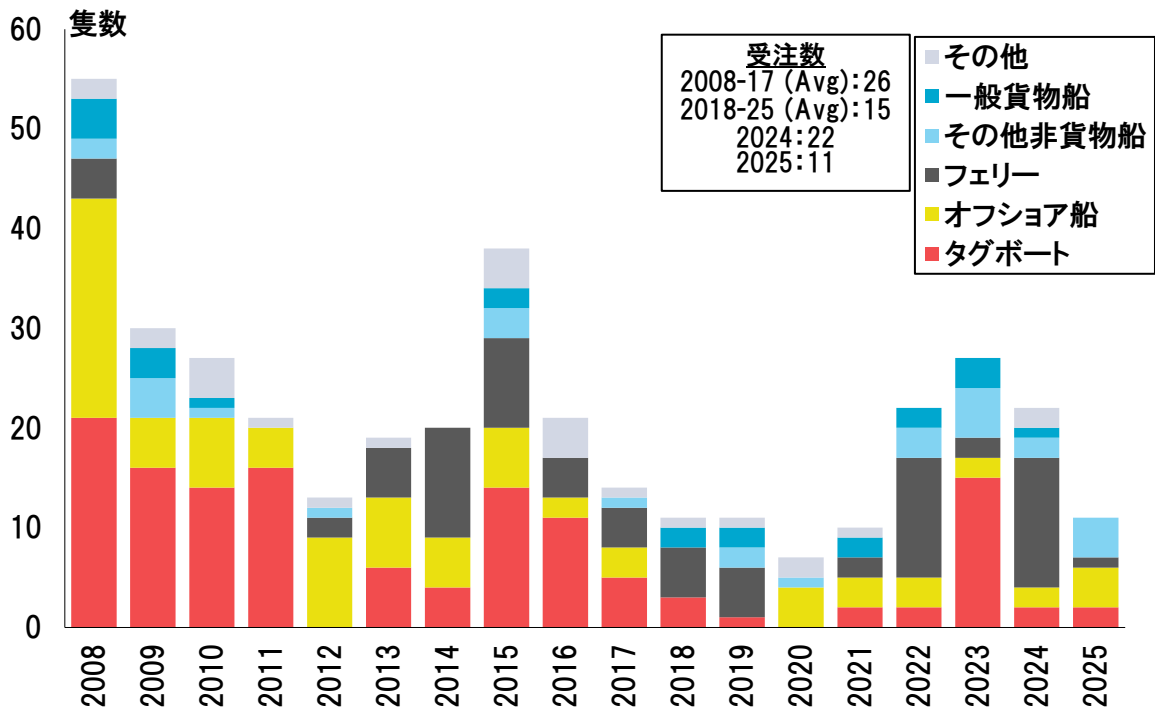
環境対応型フェリーへの需要が高まる可能性がある。スペインの造船所は、地中海市場への近接性と、フェリー建造の豊富な経験を活かして、この需要を取り込むことが期待される。

海軍およびパトロール船の分野では、地政学的緊張の高まりと欧州の防衛支出増加により、受注機会が拡大する可能性がある。ナバンティアは、スペイン海軍だけでなく、中東、アジア太平洋、南米の国々からの輸出受注を積極的に追求しており、2025年のハーランド&ウルフ買収は、この戦略の一環である。

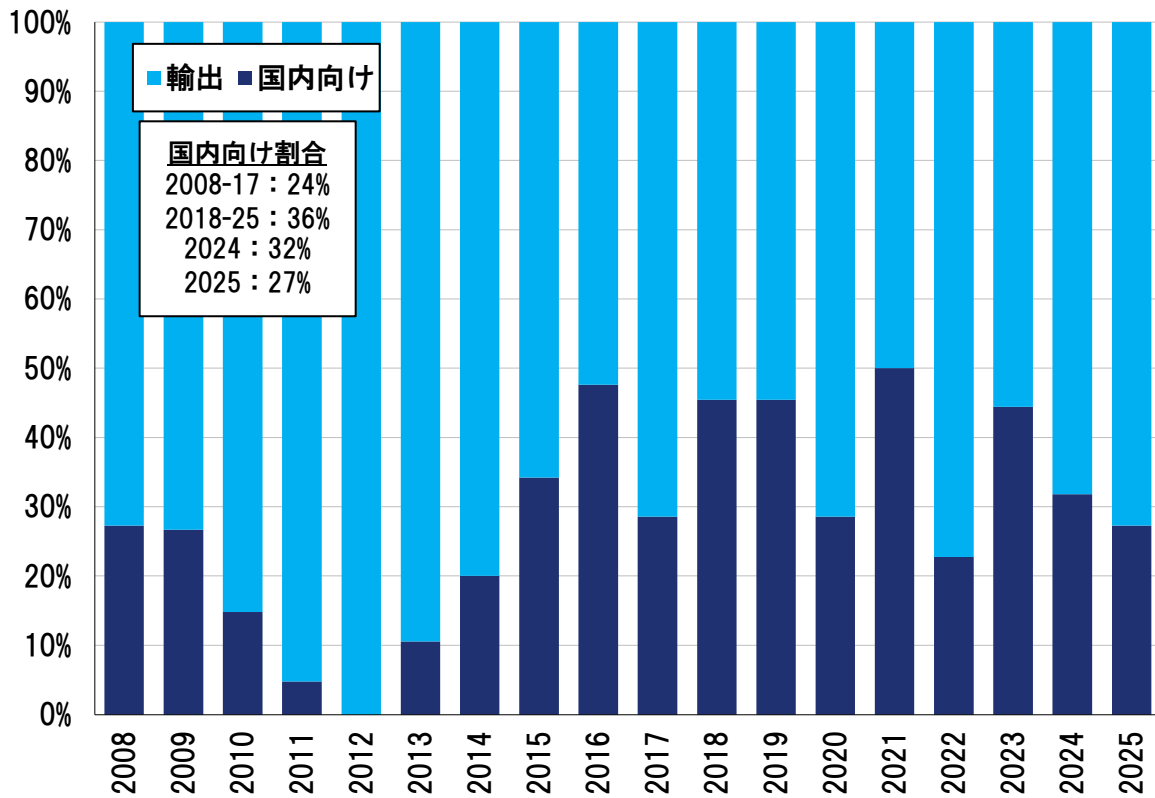
洋上風力発電セクターも、長期的な成長機会を提供する。スペインは大西洋岸と地中海岸に洋上風力発電の潜在的な適地を持ち、国内プロジェクトの進展に伴い、支援船や設置船への需要が増加する可能性がある。スペインの造船所が、この分野での専門知識を構築できれば、新しい収益源を確保できる。

総じて、スペインの造船業界は2025年に厳しい年を経験したが、政府支援、専門分野での強み、新興市場への進出により、中長期的には回復と成長の可能性を持っている。ただし、東アジアの造船所との価格競争に対応するためには、高付加価値船への特化と技術革新が不可欠である。

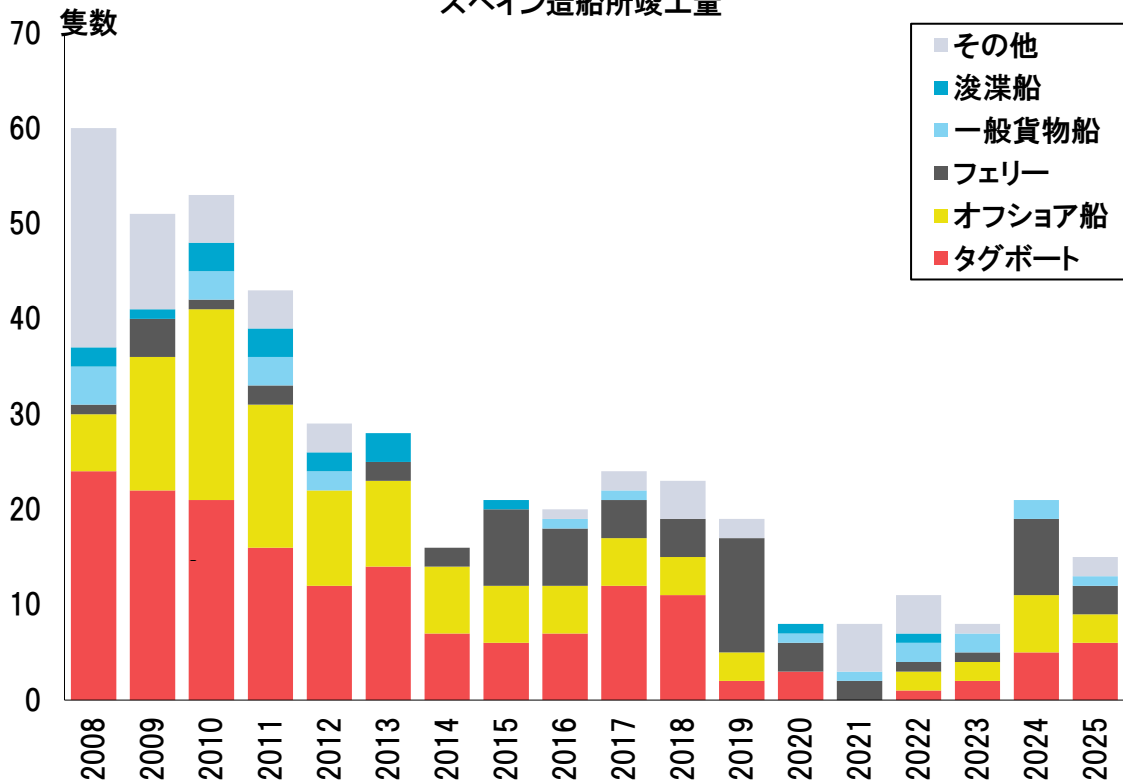
図表 5.2.1
スペイン造船所受注隻数



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工量



図表 5.2.4 スペイン上位造船所(竣工隻数)

造船所	2011-15	2016-20	2021-25
Armon (Navia)	43	23	14
Astilleros Gondan	5	17	8
Rodman Polyships	5	14	3
Ast. Zamakona	10	8	2
Ast. Balenciaga	14	4	2
Astilleros Murueta	8	3	6
Armon (Vigo)	5	5	4
Armon (Burela)	2	1	8
Union Naval	9	0	0
Freire Shipyard	4	2	2
Cardama Shipyard	5	3	0
Nodosa SL	2	2	3
CNN - La Naval	4	3	0
Metalships	5	0	1
Navantia Ferrol	0	5	0
Others (14)	16	4	10
合計	137	94	63

5.3. ポーランド

2025 年、ポーランドの造船業界は活動の回復を見せ、契約量は限定的ではあったものの 4 年ぶりの最高水準に達した。特に、環境対応型フェリーの受注が注目され、ポーランドの造船所がバッテリーハイブリッド技術などの先進的な推進システムを搭載した船舶の建造能力を持つことを示した。また、船舶修繕セクターはポーランドの海事産業にとって引き続き重要な収益源となっている。

ポーランドの造船所は 2025 年に活動の回復を見せ、12 隻の商船、約 3.6 万 CGT が年間を通じて契約された。これらのうち 1 隻を除いて全てが旅客船であり、ポーランドの造船所が旅客船建造に特化していることを反映している。契約量は依然として限定的であるが、2021 年以降の低迷期と比較すると明確な改善を示しており、造船所が徐々に受注を回復していることを示している。

これらの中で注目すべきは、カレドニアン・マリタイムによるレモントワ造船所への 7 隻の 150 名乗客 RoPax 船の発注である。この契約は、ポーランドの造船業にとって 2025 年の最も重要な受注であり、総契約額は数千万ユーロに達すると推定される。これらの船舶はバッテリーハイブリッド推進を搭載する予定で、2027 年から 2029 年にかけて引き渡される。船舶は、スコットランドの島嶼航路で運航され、環境に優しい海上輸送を実現する。カレドニアン・マリタイムは、スコットランド政府が所有する公営フェリー会社であり、艦隊の近代化と環境対応を進めており、この契約はその戦略の一環である。

レモントワ造船所は、ポーランド最大の造船グループの一つであり、グダニスクに拠点を置いている。同造船所は、フェリー、Ro-Ro 船、一般貨物船の建造で豊富な経験を持ち、特に北欧市場との強い関係を維持している。バッテリーハイブリッド推進システムの採用は、レモントワ造船所が環境対応技術を習得し、欧州の厳格な環境基準に対応できる能力を持つことを示している。この技術力は、将来の受注獲得において重要な競争優位性となる。

船舶修繕セクターは、ポーランドの海事産業にとって引き続き重要な柱である。レモントワ修繕造船所は欧州で最も活発な修繕造船所の一つであり、2025 年に 115 隻の船舶が同造船所を訪れた（ポーランド全体:321 隻）。ポーランドの修繕造船所は、バルト海地域における戦略的な位置と競争力のある価格により、北欧および東欧の船主から高い需要を得ている。修繕作業には、定期ドック入り、機関整備、環境対応機器の改修などが含まれ、安定した収益を造船所にもたらしている。特に、バラスト水処理システムやスクラバーの設置など、環境規制対応のための改修需要が近年増加しており、ポーランドの造船所がこの分野で技術力を蓄積している。

ポーランドには、レモントワ以外にも複数の造船所が存在する。グダニスク造船所は、歴史的に重要な造船所であり、かつては大型貨物船やタンカーの建造で知られていたが、現在は主に船舶修繕と改造に焦点を当てている。シュチェチンのグリフィア造船所は、一般貨物船や特殊船の建造を手がけており、地域の中小規模の造船需要に対応している。これらの造船所は、それぞれの専門分野で活動を継続しているが、大型の新造船契約の獲得は依然として課題となっている。

今後の見通し

ポーランドの造船業界の見通しは、慎重ながらも前向きである。2025 年のカレドニアン・マリタイムからの大型受注は、造船所の能力と信頼性が国際的に認められたことを示しており、今後の受注獲

得に向けた重要な実績となる。特に、北欧市場では、老朽化したフェリーの代替需要が継続しており、環境対応型の新造船への需要が高まっている。ポーランドの造船所は、地理的な近接性、競争力のある価格設定、そして環境技術への対応能力により、この市場で受注を獲得する可能性がある。

バッテリーハイブリッド技術や LNG 推進などの環境対応技術の習得は、ポーランドの造船所が今後の厳格化する環境規制に対応し、競争力を維持するために不可欠である。欧州では、2030 年までに CO2 排出を大幅に削減する目標が設定されており、フェリーや近海航路の船舶では、代替燃料や電動推進の採用が加速すると予想される。ポーランドの造船所が、これらの技術で実績を積むことができれば、将来の受注機会を拡大できる。

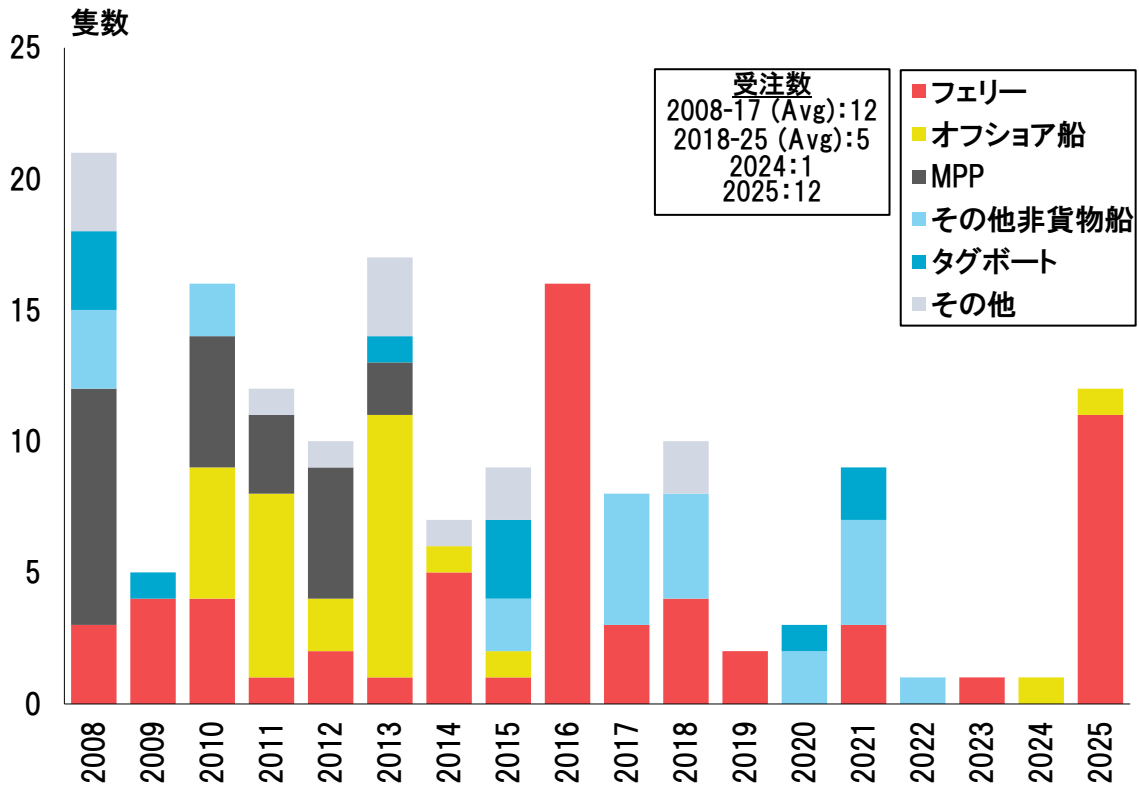
船舶修繕セクターは、引き続き安定した収益源となる見込みである。世界的な船隊の高齢化と、環境規制への適合のための改修需要により、修繕市場は堅調に推移すると予想される。ポーランドの造船所は、バルト海および北海地域の船舶に対して、競争力のある修繕サービスを提供し続けることができる。

課題としては、東アジアの造船所との価格競争が挙げられる。標準的な貨物船やバルカーの建造では、中国や韓国の造船所との競争は非常に厳しく、ポーランドの造船所が価格面で対抗することは困難である。そのため、ポーランドの造船業は、フェリーや特殊船などのニッチ市場、そして欧州市場への近接性を活かした迅速な納期対応などで差別化を図る必要がある。

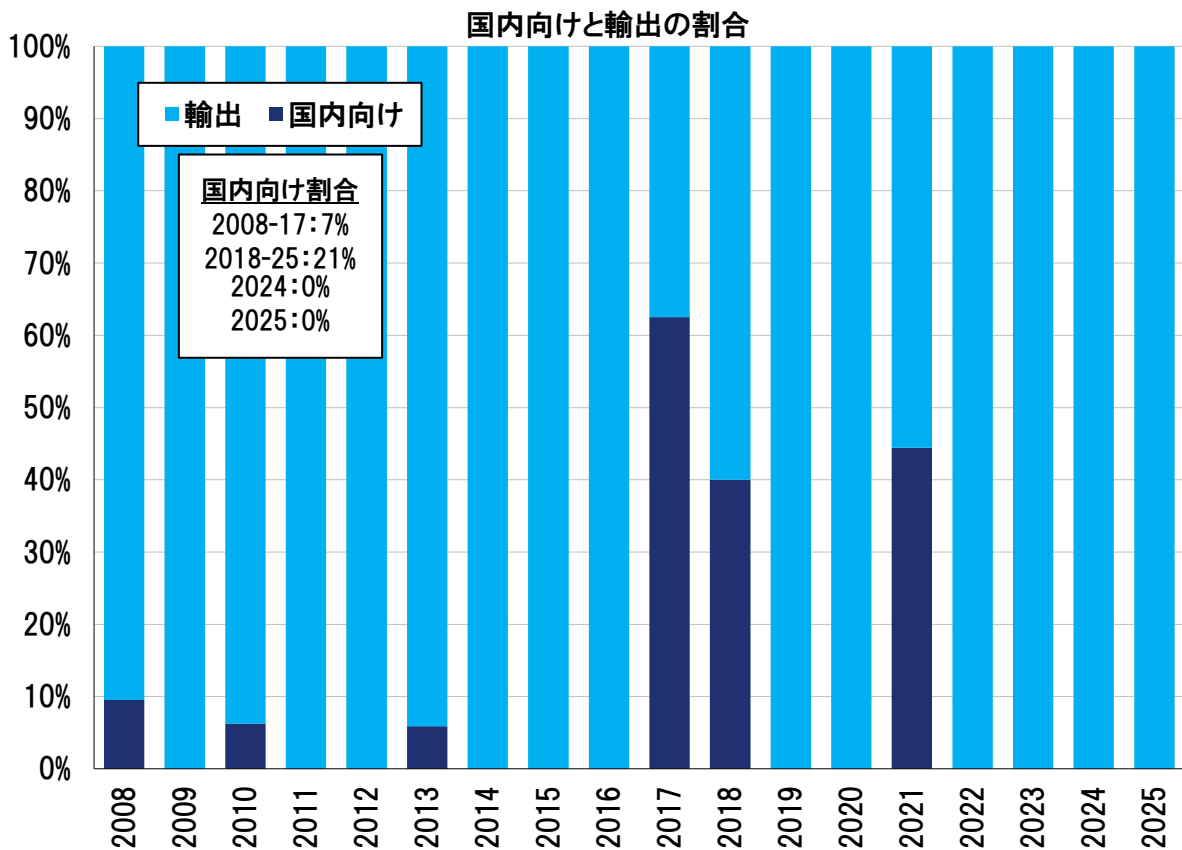
総じて、ポーランドの造船業界は、2025 年の受注回復を足がかりに、環境対応技術と修繕サービスを強化することで、中期的な成長の可能性を持っている。フェリー市場での実績構築と、北欧市場との関係強化が、今後の成功の鍵となる

。

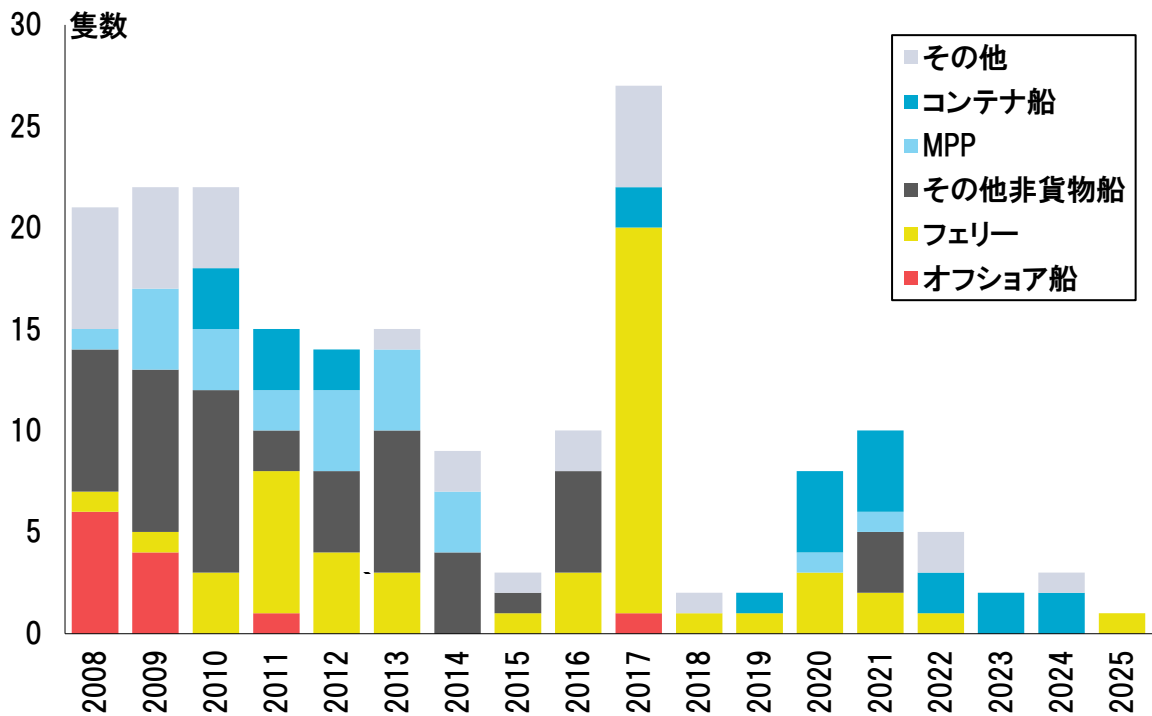
図表 5.3.1



図表 5.3.2



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	2011-15	2016-20	2021-25
Remontowa SB	21	17	9
Partner Stocznia	16	2	0
Damen Kozle	0	17	1
Finomar	1	3	4
Stocznia Nauta	3	1	1
Stocz. Polnocna	4	0	0
Remontowa Repair	4	0	0
MSR Szczecin	0	2	2
Crist Gdynia	0	2	1
Poltramp Yard	1	1	0
Gryfia Shipyard	2	0	0
NSS	0	0	2
Conrad Shipyard	0	2	0
Malbo Stocznia	1	0	0
Stocznia Szczecinska	0	1	0
Others (5)	3	1	1
合計	56	49	21

5.4. クロアチア

2025 年、クロアチアの造船業界は引き続き厳しい状況に直面し、活動は依然として低迷したままであった。新造船契約は極めて限定的であり、商船建造の分野では実質的な活動がほとんど見られなかった。同国最大級の造船所の一つである **3.Maj** 造船所が 2025 年 4 月に破産申請を行ったことは、クロアチアの造船業が直面している深刻な構造的問題を浮き彫りにした。政府は造船業の再建に向けた取り組みを継続しているが、回復への道のりは依然として不透明である。

クロアチアの造船業界における活動は 2025 年に依然として低迷しており、わずか 2 隻の漁船が発注されただけであった。商船建造の分野では、実質的な新規契約はなく、造船所の多くが受注不足に苦しんでいる。この状況は、2010 年代後半から続いている造船業の衰退の延長線上にあり、東アジアの造船所との競争、財務的困難、技術革新の遅れなどが複合的に作用している。

クロアチアの造船業にとって最も深刻な出来事は、**3.Maj** 造船所が 2025 年 4 月に破産申請を行ったことである。リエカに拠点を置く **3.Maj** 造船所は、クロアチア最大級の造船所の一つであり、かつてはバルク船、タンカー、コンテナ船などの大型商船を建造していた。しかし、2010 年代以降、受注不足と財務悪化に苦しみ、複数回の再建計画が試みられたものの、最終的には破産に至った。同造船所の破産は、数百人の雇用に影響を与え、地域経済に大きな打撃を与えている。

3.Maj 造船所の破産を受けて、クロアチア政府は 2025 年後半に同造船所の新たな所有者を募る入札を実施した。政府は、造船所の資産を保全し、雇用を維持し、将来的に造船活動を再開できる投資家を求めている。しかし、これまでのところ、具体的な買収提案は限定的であり、同造船所の将来は不透明なままである。造船所の施設は老朽化しており、大規模な設備投資が必要とされるため、潜在的な投資家にとってはリスクが高いと見られている。

同様の状況は、他のクロアチアの造船所でも見られる。ウリヤニク・ブロードグラディリシュテ造船所は、2018 年に破産申請を行って以降、再建が試みられてきたが、2024 年に再び破産手続きを行った。クロアチア政府は 2025 年も引き続き、同造船所の新たな所有者を探している。プーラに拠点を置くウリヤニク造船所は、かつては大型タンカーやバルク船の建造で国際的に知られていたが、2000 年代後半の金融危機以降、深刻な財務問題に直面し、その後の再建努力は成功していない。

クロアチアの造船業が直面している課題は、単に受注不足だけではない。構造的な問題として、生産効率の低さ、高い人件費、老朽化した設備、技術革新の遅れなどが挙げられる。東アジアの造船所が大規模な自動化とモジュール建造方式により生産コストを劇的に削減している中で、クロアチアの造船所は伝統的な建造方法に依存しており、価格競争力を失っている。また、環境対応技術や LNG 推進、バッテリーハイブリッドなどの新技術への対応も遅れており、欧州市場での競争力を低下させている。

クロアチアには、**3.Maj** とウリヤニクのほかにいくつかの造船所が存在するが、多くは小規模であり、ヨット、漁船、小型特殊船などの建造に特化している。ヨット建造は、クロアチアの造船業で比較的成功している分野であり、アドリア海沿岸の複数の造船所が高級ヨットやセーリングヨットを建造している。しかし、ヨット市場の規模は限定的であり、大型造船所の雇用や生産能力を吸収するには不十分である。

今後の見通し

クロアチアの造船業界の短期的な見通しは厳しい。**3.Maj** とウリャニクという 2 つの主要造船所が破産状態にあり、商船建造の分野での活動は事実上停止している。政府は両造船所の売却を試みているが、投資家の関心は限定的であり、再建の見通しは不透明である。仮に新たな所有者が見つかったとしても、造船所を競争力のある状態に戻すには、数億ユーロ規模の設備投資と、数年にわたる再建期間が必要となる。

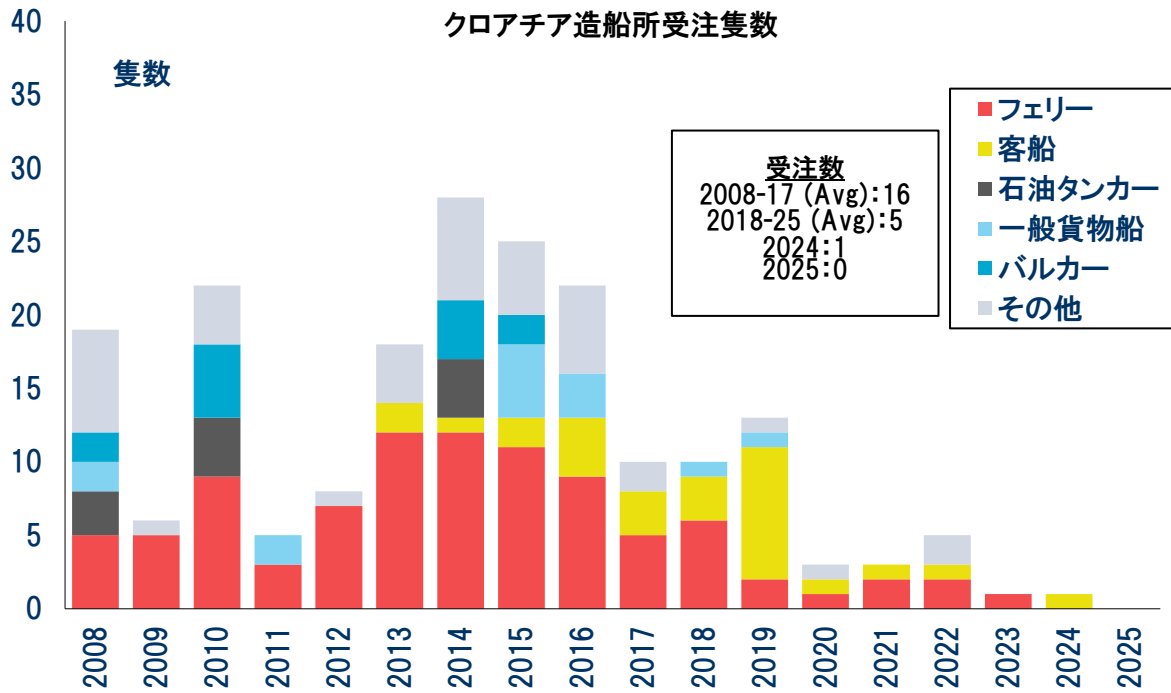
中長期的には、クロアチアの造船業が商船建造で復活する可能性は低いと見られる。東アジアの造船所との価格競争に対抗することは極めて困難であり、大型貨物船やタンカーの建造市場から撤退せざるを得ない可能性が高い。その代わりに、クロアチアの造船業は、ヨット建造、小型特殊船、船舶修繕、改造工事などのニッチ市場に特化する方向に進む可能性がある。

欧州連合の補助金や支援プログラムは、クロアチアの造船業の再建を支援する可能性があるが、それには造船所が明確な事業計画と、持続可能なビジネスモデルを提示する必要がある。環境対応技術への投資、生産効率の改善、特定の市場セグメントへの特化などが、再建の条件となる。

政府の役割も重要である。クロアチア政府は、造船業を戦略的産業として位置づけ、財政支援、職業訓練、研究開発への投資などを通じて、業界の再建を支援する必要がある。しかし、EU 競争法の制約により、政府が提供できる補助金の規模と形態には限界がある。

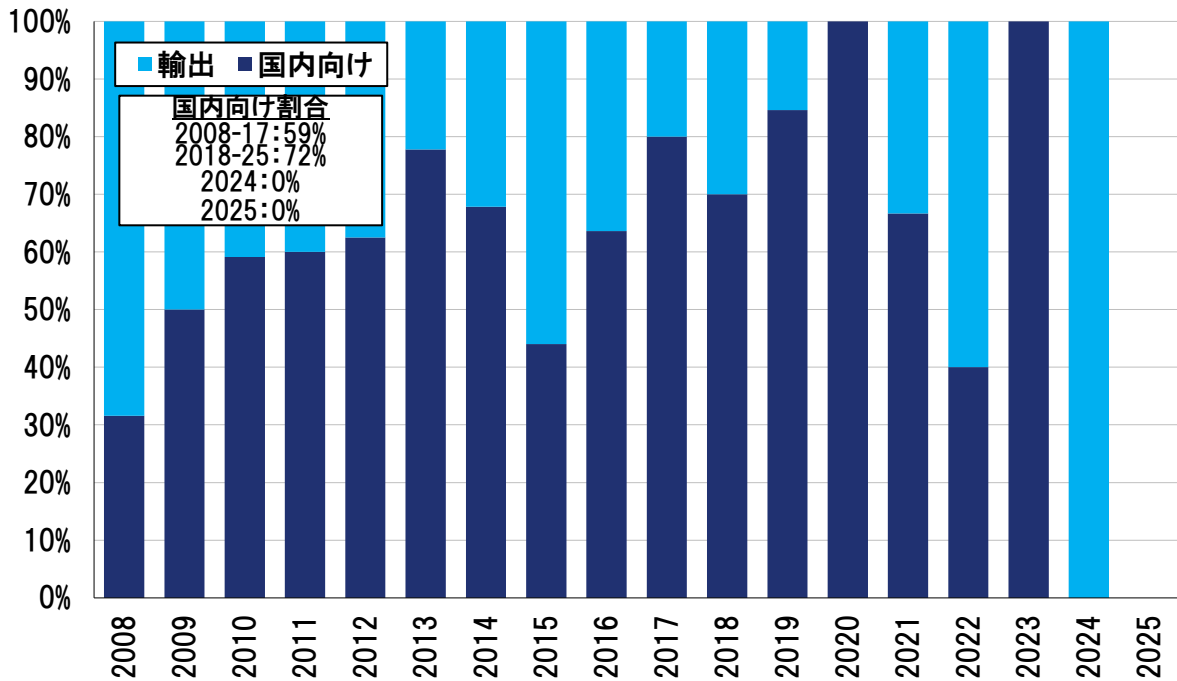
総じて、クロアチアの造船業界は、**2025** 年に深刻な危機に直面しており、大型商船建造からの撤退と、ニッチ市場への転換という厳しい現実に向き合っている。**3. Maj** とウリャニクの運命が、クロアチア造船業の将来を象徴しており、今後数年間の動向が業界の長期的な方向性を決定する。

図表 5.4.1
クroatia造船所受注隻数



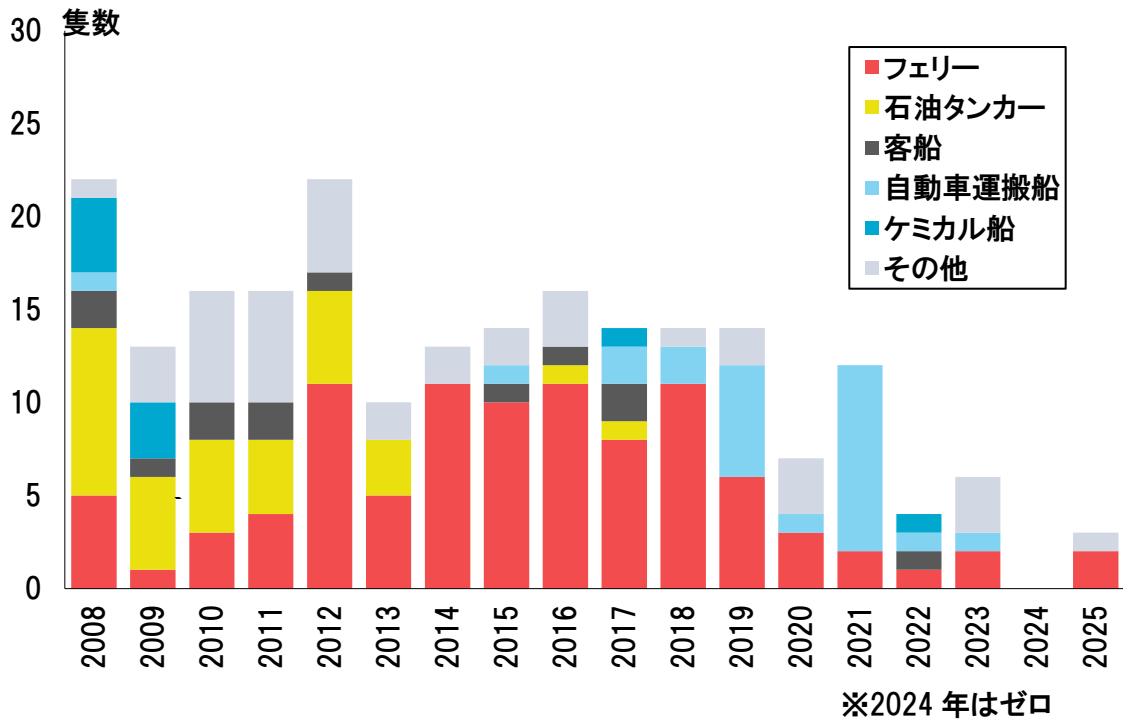
※2025年はゼロ

図表 5.4.2
国内向けと輸出の割合



※2025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	2011-15	2016-20	2021-25
Radez d.d.	8	17	12
Brodosplit	13	8	2
Uljanik Brod.	18	4	0
3. Maj Brod.	10	5	4
Odisej	1	10	1
Brod. Trogir	4	5	0
Poseidon Shipyard	9	0	0
Tehnomont	3	2	4
Brodotrogir Shipyard	0	5	1
Leda Shipyard	0	6	0
Porta Shipyard	3	0	0
Brodska Montaza	1	2	0
Solin	3	0	0
Kraljevica	2	0	0
Dalmont Shipyard	0	1	0
Others (1)	0	0	1
合計	75	65	25

5.5. ルーマニア

2025年、ルーマニアの造船業界は新造船活動の回復を見せ、契約量はCGT面で2016年以来の最高水準に達した。特に、洋上風力発電支援船(CSOV)とケミカルタンカーの受注が、この回復を牽引した。また、かつてダーメン造船所マンガリアとして知られていたマンガリア造船所が、破産からの再建過程にあり、船舶修繕作業を再開したことは、ルーマニア造船業にとって明るい兆候となった。ルーマニアの造船所は、黒海地域における戦略的な位置を活かし、今後も成長の機会を探っている。

ルーマニアの造船所での新造船活動は2025年に顕著な回復を見せ、6隻、約10.8万CGTが契約された。これはCGT面で2016年以来の最高水準であり、過去数年間の低迷からの明確な転換点を示している。契約には、120名収容のCSOV2隻と41,000dwtケミカルタンカー4隻が含まれる。

CSOVの受注は、ルーマニアの造船所が洋上風力発電セクターに進出していることを示す重要な指標である。これらの船舶は、洋上風力発電所の建設、運用、保守において中心的な役割を果たし、技術者や作業員を洋上に輸送し、長期間の滞在を可能にする宿泊施設を提供する。CSOVの建造には、高度な動的位置保持システム、乗組員移送装置、専門的な居住設備などが必要であり、ルーマニアの造船所がこれらの複雑な技術要件に対応できる能力を持つことを示している。欧州での洋上風力発電の急速な拡大により、CSOVへの需要は今後も増加すると予想され、ルーマニアの造船所にとって重要な成長機会となる。

ケミカルタンカーの受注は、2020年以来ルーマニアで初めてのタンカー契約であり、同国の造船業がこのセグメントに再参入したことを示している。41,000dwtのケミカルタンカー4隻は、おそらく欧州の船主向けであり、地中海および黒海地域での化学品輸送に使用される予定である。ケミカルタンカーは、複数の独立したタンクシステム、高度な貨物管理装置、厳格な安全基準への対応が必要であり、技術的に要求の高い船種である。ルーマニアの造船所が、このような船舶を建造できることは、技術力の維持と向上を示している。

ルーマニアの造船業にとってもう一つの重要な展開は、マンガリア造船所の再建である。かつてダーメン造船所マンガリアとして知られていたこの造船所は、コンスタンツァに位置し、黒海沿岸で最大級の造船施設の一つである。同造船所は2024年に破産申請し操業を停止していたが、2025年5月に船舶修繕作業を再開した。これは、施設と労働力が保全され、将来的な新造船建造への道が開かれたことを意味する。MSCとデサン造船所の両社が同造船所の管理・運営の引き継ぎについてオファーを行ったとの報道がある。MSCは世界最大のコンテナ船運航会社であり、クルーズ事業も展開しているため、同社による買収は造船所に安定した受注をもたらす可能性がある。一方、トルコのデサン造船所も、黒海地域での事業拡大の一環として関心を示している。

マンガリア造船所は、歴史的にフェリー、Ro-Ro船、一般貨物船、オフショア船などの建造で実績を持ち、ダーメン・グループの傘下では標準化された効率的な生産を実現していた。しかし、2020年代初頭から受注不足と財務問題に直面し、最終的に破産に至った。同造船所の再建が成功すれば、ルーマニアの造船業にとって重要な生産拠点が復活し、雇用と技術力の維持につながる。

ルーマニアには、マンガリア以外にもいくつかの造船所が存在する。ドロベタ・トゥルヌ・セヴェリン

造船所は、ドナウ川沿いに位置し、内陸水路用の船舶建造に特化している。シュチャヴァ造船所やトウルチャ造船所は、小型船舶や特殊船の建造を手がけている。これらの造船所は、それぞれのニッチ市場で活動を継続しているが、規模は限定的である。

今後の見通し

ルーマニアの造船業界の見通しは、慎重ながらも前向きである。2025年の受注回復は、造船所が競争力のある製品を提供できることを示しており、今後の成長への基盤となる。特に、洋上風力発電セクターへの進出は、長期的な成長機会を提供する。欧州では、2030年までに洋上風力発電容量を大幅に拡大する計画があり、黒海地域でもプロジェクトが計画されている。ルーマニアの造船所が、CSOVや他のオフショア支援船の建造で実績を積むことができれば、この成長市場でシェアを獲得できる。

ケミカルタンカーの受注も、ルーマニアの造船所がタンカー市場に再参入する機会を提供する。欧州のタンカー船隊は高齢化しており、環境規制の強化により、新しい環境対応型タンカーへの代替需要が高まっている。ルーマニアの造船所は、競争力のある価格と欧州市場への近接性を活かして、中小型タンカーの受注を獲得する可能性がある。

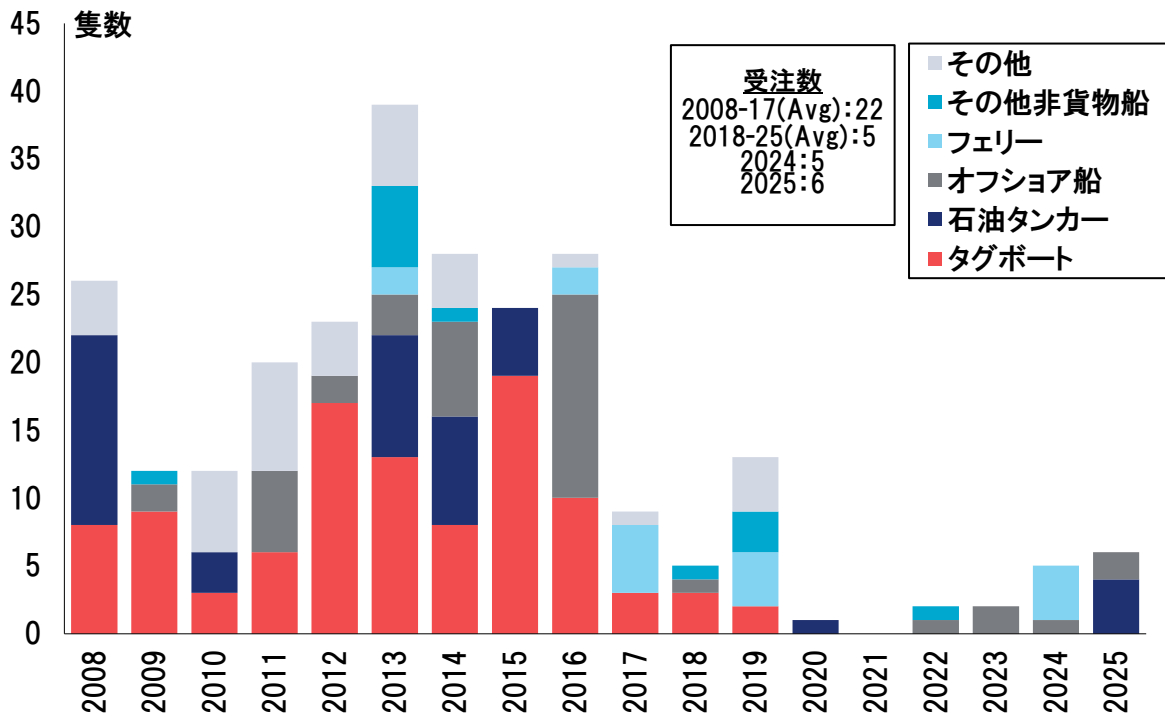
マンガリア造船所の再建は、ルーマニア造船業の将来にとって極めて重要である。MSCまたはデサンによる買収が実現すれば、造船所は安定した経営基盤と受注を確保でき、生産活動を本格的に再開できる。マンガリア造船所の生産能力は年間数隻の中大型船に相当し、その復活はルーマニアの造船業の生産量を大幅に増加させる。

課題としては、東アジアの造船所との価格競争、熟練労働力の確保、設備の近代化などが挙げられる。ルーマニアの人件費は西欧諸国よりも低いですが、東アジアと比較すると依然として高く、生産効率の向上が必要である。また、環境対応技術やデジタル設計技術への投資も、競争力維持のために不可欠である。

EU補助金や支援プログラムは、ルーマニアの造船業の発展を支援する可能性がある。特に、グリーン技術への投資や職業訓練プログラムへの支援は、造船所の競争力強化に貢献できる。ルーマニア政府も、造船業を戦略的産業として位置づけ、適切な支援策を提供する必要がある。

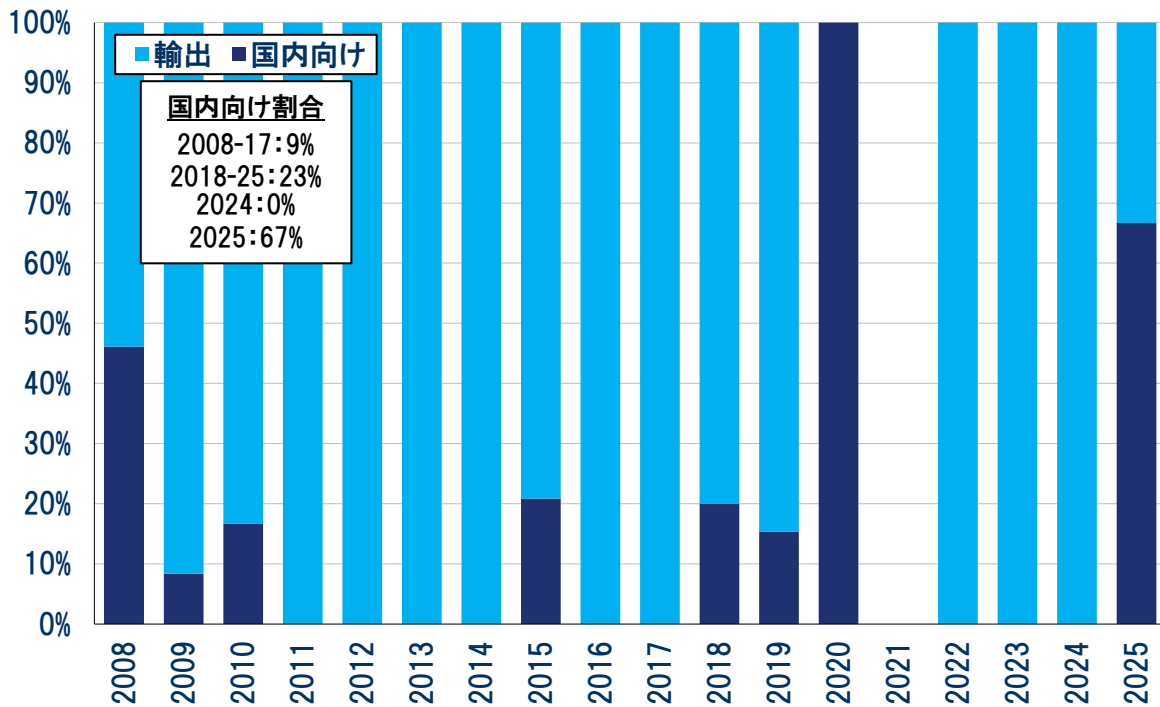
総じて、ルーマニアの造船業界は、2025年の受注回復とマンガリア造船所の再建により、新たな成長段階に入る可能性がある。洋上風力発電セクターへの進出と、タンカー市場への再参入が、今後の成功の鍵となる。黒海地域における戦略的な位置と、競争力のある生産コストは、ルーマニアの造船業の重要な資産であり、適切な投資と経営により、中期的な成長が期待できる。

図表 5.5.1
ルーマニア造船所受注隻数



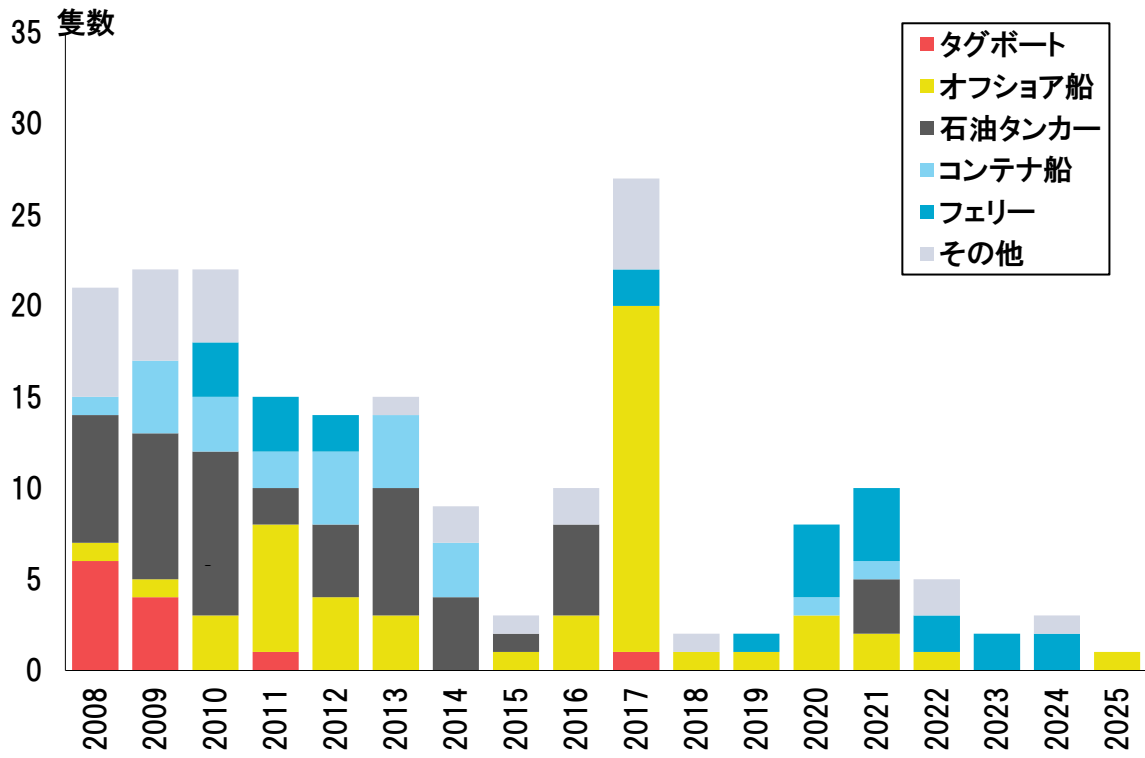
※2021年はゼロ

図表 5.5.2
国内向けと輸出の割合



※2021年はゼロ

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	2011-15	2016-20	2021-25
Damen Galati	61	50	10
Daewoo-Mangalia	28	19	0
VARD Braila	3	9	0
Santierul Naval	4	3	2
VARD Tulcea	1	6	2
Shipyards ATG Giurgiu	0	0	3
STX Braila	3	0	0
Damen SY Mangalia	0	0	3
Severnav Shipyards	1	0	0
Unknown Yard/Romania	0	1	0
Black Sea Shipyards	1	0	0
Mangalia Shipyards	0	0	1
Aker Braila	1	0	0
Navrom Shipyards	0	0	1
Others (0)	0	0	0
合計	103	88	22

5.6. ギリシャ

2025 年、ギリシャの造船業界は船舶修繕作業の安定した流れをもたらしたが、新造船発注は限定的であった。ギリシャは世界最大の船主国の一つであるにもかかわらず、国内の造船所は商船建造の分野で苦戦を続けている。一方、船舶修繕セクターは引き続き重要な収益源となっており、ギリシャの戦略的な地理的位置がこの分野での需要を支えている。また、一部の造船所では新たな投資と再建の動きが見られ、将来への希望の兆しとなっている。

ギリシャの造船業界における新造船活動は 2025 年に極めて限定的であり、わずか 3 隻の商船が発注されただけであった。これは、過去 10 年間にわたって続いているギリシャ造船業の低迷を反映している。ギリシャは世界最大の船主コミュニティを擁し、約 5,500 隻、3 億 6,000 万 dwt を超える船隊を管理しているが、これらの船舶のほとんどは東アジアの造船所で建造されている。ギリシャの船主が自国の造船所よりも、韓国、中国、日本の造船所を選ぶ理由は、価格競争力、納期の確実性、技術力、建造能力などである。

2025 年の限定的な受注の中で注目されるのは、オネックス・エレフシス造船所での 2 隻の 6,961 馬力のタグボートの契約である。この契約は、同造船所にとって 2022 年以来初の商業受注であり、重要な意味を持つ。オネックス・エレフシス造船所は、アテネ近郊のエレフシスに位置し、かつてはギリシャ最大の造船所の一つであった。同造船所は 2000 年代後半の金融危機以降、深刻な財務問題に直面し、2012 年に操業を停止した。その後、複数の再建計画が試みられたが成功せず、施設は長期間放置されていた。

2020 年代初頭、オネックス・グループ（ギリシャの大手産業コングロマリット）が同造船所を買収し、大規模な改修と近代化プログラムを実施した。この投資には、ドックの修繕、クレーンやその他の設備の更新、生産施設の近代化などが含まれた。2025 年のタグボート受注は、これらの改修努力が実を結び、同造船所が商業生産を再開する能力を回復したことを示している。オネックスは、造船所の生産能力を年間 20 隻まで拡大することを目指していると報じられており、今後の受注獲得に向けて積極的に営業活動を展開している。

船舶修繕セクターは、ギリシャの造船業界にとって引き続き重要な柱である。490 隻の船舶が 2025 年にギリシャの修繕造船所を訪れ、前年比横ばいとなった。ギリシャの修繕造船所は、地中海東部、黒海、スエズ運河を通過する船舶にとって戦略的な位置にあり、これが修繕需要を引き付ける主要な要因となっている。多くの船舶が、航路の途中でギリシャの港に寄港し、定期メンテナンス、緊急修繕、改造工事を行う。

ギリシャには、ピレウス、エレフシス、スカラマンガス、シロス島などに複数の修繕造船所が存在する。これらの造船所は、ドライドック、浮きドック、岸壁修繕施設を備えており、小型船から中大型船まで幅広い船種に対応できる。修繕作業には、船体塗装、機関整備、プロペラ交換、バラスト水処理システムやスクラバーなどの環境対応機器の設置などが含まれる。特に、環境規制への適合のための改修需要が近年増加しており、ギリシャの造船所はこの分野で専門知識を蓄積している。

ギリシャの修繕造船所は、国内の大規模な船主コミュニティとの密接な関係を持ち、これが安定した修繕需要をもたらしている。ギリシャの船主は、自国の造船所を利用することで、言語の障壁がなく、

文化的な理解があり、迅速な対応が期待できるという利点を享受している。また、船主と造船所との長年の関係と信頼も、修繕需要を支える重要な要素である。

しかし、ギリシャの修繕造船所も課題に直面している。施設の老朽化、設備投資の不足、熟練労働力の高齢化などが、競争力を制約している。また、トルコ、ルーマニア、ブルガリアなどの近隣諸国の修繕造船所との価格競争も激しい。ギリシャの人件費は、これらの国々よりも高く、価格面での競争は厳しい。

今後の見通し

ギリシャの造船業界の短期的な見通しは、慎重であるが、いくつかの前向きな要素が存在する。オネックス・エレフシス造船所の商業生産再開は、ギリシャ造船業の潜在的な復活を象徴する出来事である。同造船所が受注を着実に増やし、生産能力を拡大できれば、ギリシャの造船業に新たな活力をもたらす可能性がある。オネックスは、タグボートだけでなく、フェリー、パトロール船、特殊船などの建造も視野に入れて見られる。

ギリシャの造船所が今後成功するためには、いくつかの条件が必要である。第一に、国内の船主からの支援が不可欠である。ギリシャの船主が、自国の造船所に新造船を発注することで、造船業の復活を支援できる。しかし、これには、ギリシャの造船所が競争力のある価格、納期、品質を提供できることが前提となる。第二に、政府の支援も重要である。EU 競争法の制約の範囲内で、政府は税制優遇、研究開発への補助金、職業訓練プログラムなどを通じて、造船業を支援できる。

ギリシャの造船業は、ニッチ市場への特化も検討すべきである。大型バルカーやタンカーの建造で東アジアの造船所と競争することは非現実的だが、フェリー、ヨット、パトロール船、特殊船などの市場では、ギリシャの造船所が競争力を持つ可能性がある。特に、地中海市場への近接性と、ギリシャの海事クラスターの専門知識は、これらのセグメントでの強みとなる。

船舶修繕セクターは、引き続き安定した収益源となる見込みである。世界的な船隊の高齢化と、環境規制への適合のための改修需要により、修繕市場は堅調に推移すると予想される。ギリシャの造船所が、施設を近代化し、技術力を向上させることができれば、修繕市場でのシェアを維持・拡大できる。

長期的には、ギリシャの造船業の復活は、産業政策、投資、イノベーション、そして国内海事コミュニティとの協力にかかっている。ギリシャは豊かな海事の伝統と、世界最大の船主コミュニティを持っており、これらの資産を活かして、造船業を再建する潜在力を持っている。しかし、これには、政府、産業界、労働組合、教育機関などの協調的な努力が必要である。

総じて、ギリシャの造船業界は、**2025**年に限定的な新造船活動と安定した修繕需要を経験した。オネックス・エレフシス造船所の再開は、潜在的な転換点となる可能性があるが、業界全体の復活には、さらなる投資、改革、そして戦略的な方向性の確立が必要である。

5.7. フィンランド

2025 年、フィンランドの造船業界は、マイヤー・トゥルク造船所を中心に、クルーズ船建造における強固な地位を維持した。同造船所は、ドイツのマイヤー・グループの一部であり、世界有数のクルーズ船建造所の一つとして国際的な評価を得ている。2025 年には新たな大型受注を獲得し、竣工も順調に進み、フィンランドの造船業の競争力を示した。また、フィンランドは砕氷船建造における世界的な専門知識でも知られており、北極圏での海事活動の拡大に伴い、この分野での需要も期待されている。

フィンランドは現在、クルーズ造船所マイヤー・トゥルク(ドイツのマイヤー・グループの一部)を通じて、CGT 面で欧州で 7 番目に大きな受注残(5 隻、70 万 CGT)を保有している。マイヤー・トゥルクは、トゥルク市に位置し、バルト海沿岸のフィンランド南西部にある。同造船所は、1990 年代にクルーズ船建造に特化して以来、世界最先端のクルーズ船建造技術を発展させてきた。

マイヤー・トゥルクは 2025 年 9 月に、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルから 1+1 隻の 5,610 バース「メガ」クルーズ船の受注を獲得した。確定 1 隻は 2029 年引渡し予定であり、オプション船が行使されれば、2030 年代初頭の竣工となる。この受注は、マイヤー・トゥルクの生産スケジュールを 2030 年代まで延長し、造船所の長期的な操業安定性を確保する。契約額は公表されていないが、メガクルーズ船 1 隻の価格は通常 10 億ユーロを超えるため、この契約はフィンランドの造船業にとって極めて重要な経済的意義を持つ。

竣工面では、マイヤー・トゥルクは 2025 年 7 月に 5,610 バース船「STAR OF THE SEAS」をロイヤル・カリビアンに引き渡した。この船舶はアイコン・クラスの 2 隻目であり、同クラスの 1 番船「Icon of the Seas」は 2024 年に竣工され、世界最大のクルーズ船として注目を集めた。「STAR OF THE SEAS」は、全長 365 メートル、総トン数約 25 万トンの巨大船であり、最新のエンターテインメント施設、多様なダイニングオプション、革新的なデザインを特徴としている。

環境技術の面では、アイコン・クラスの船舶は LNG 推進システムと、ホテル負荷用の水素燃料電池技術を搭載している。LNG 推進により、従来の重油燃焼船と比較して、硫黄酸化物排出をほぼゼロに、窒素酸化物を約 85%、CO₂ を約 20%削減できる。水素燃料電池は、停泊中に船舶のホテル機能(照明、空調、エンターテインメントシステムなど)に電力を供給し、港でのゼロエミッション運航を可能にする。この技術は、将来的に推進システムにも拡大される可能性があり、クルーズ船の完全な脱炭素化への道を開く。

マイヤー・トゥルクは現在、5 隻のアイコン・クラス・メガクルーズ船を就航中または発注しており、これらの船舶はすべて LNG 能力と水素燃料電池技術を特徴としている。この一連の船舶は、マイヤー・トゥルクとロイヤル・カリビアンとの長期的なパートナーシップを示しており、両社の信頼関係と技術協力の成果である。ロイヤル・カリビアンは、アイコン・クラスを旗艦シリーズとして位置づけており、今後もこのクラスの追加船を発注する可能性がある。

フィンランドの造船業は、クルーズ船に加えて、砕氷船建造における世界的な専門知識でも知られている。フィンランドの造船所、特にヘルシンキのアーケル・フィンヤーズ(現在は閉鎖)やラウマのラウマ・マリ・コンストラクションズは、長年にわたり先進的な砕氷船を建造してきた。フィンランドの砕氷船技術は、極寒の環境での運航、高度な氷中航行能力、環境保護などの面で世界をリードしている。

2025年には、米国がフィンランドとの協力の下で、11隻の砕氷船を発注する計画を発表した。この計画は、「アイスブレイカー・コラボレーション・エフォート(ICE)」と呼ばれ、報告総額61億ドルに達する。米国は、北極圏での存在感を強化し、研究、安全保障、資源開発などの活動を支援するために、砕氷船隊の大幅な拡張を目指している。フィンランドは、この計画において設計、技術支援、場合によっては建造協力の役割を果たすことが期待されている。

この協力は、フィンランドの砕氷船技術の国際的な評価を反映しており、同国の造船業に新たな機会を提供する。砕氷船の建造は、極めて専門的で技術的に要求の高い分野であり、限られた国の造船所のみが対応できる。フィンランドの造船所がこのプロジェクトに参加できれば、重要な収益と、技術力のさらなる向上の機会を得ることができる。

今後の見通し

フィンランドの造船業界の見通しは、マイヤー・トゥルクの強固な受注残により、短中期的には安定している。2029年から2030年代初頭までの生産スケジュールが確保されており、雇用と経済活動の継続が保証されている。ロイヤル・カリビアンは、世界最大のクルーズ会社の一つであり、今後も艦隊拡張を継続する計画であるため、マイヤー・トゥルクへのさらなる発注が期待される。

クルーズ産業全体の見通しも、フィンランドの造船業にとって前向きである。世界のクルーズ市場は、Covid-19パンデミックからの回復を完了し、2024年と2025年には記録的な乗客数を達成した。主要クルーズ会社は、2026年以降も新造船発注を継続する意向を示しており、特に大型で環境対応型の船舶への需要が高い。マイヤー・トゥルクは、この需要に応える理想的な位置にある。

砕氷船建造の分野では、米国との協力が実現すれば、フィンランドの造船業に新たな成長の柱を提供する可能性がある。11隻の砕氷船プロジェクトは、今後10年から15年にわたる長期的な事業であり、フィンランドの造船所と関連産業に持続的な仕事をもたらす。また、カナダ、ロシア(政治状況に依存)、その他の北極圏国家も砕氷船隊の拡張を計画しており、これらの市場でも受注機会が存在する。

環境技術の面では、フィンランドの造船所が先進的なグリーン技術の開発と実装でリードしていることは、長期的な競争優位性となる。LNG、水素、バッテリーハイブリッドなどの代替燃料技術、エネルギー効率の向上、廃棄物管理システムなどの分野で、フィンランドの造船所は技術革新を続けている。これらの技術は、将来の環境規制に対応するだけでなく、他国の造船所や船主にライセンス供与される可能性もあり、新たな収益源となる。

課題としては、クルーズ市場への過度な依存が挙げられる。クルーズ産業は、パンデミックや経済危機などの外部ショックに脆弱であり、需要が急激に変動する可能性がある。フィンランドの造船業は、他の船種や市場への多様化を検討することで、このリスクを軽減できる。また、熟練労働力の確保と育成も重要な課題である。

総じて、フィンランドの造船業界は、マイヤー・トゥルクのクルーズ船建造と、砕氷船建造における世界的な専門知識により、強固な競争力を維持している。2025年の新規受注と順調な竣工は、業界の健全性を示しており、中長期的な見通しは前向きである。環境技術のリーダーシップと、ニッチ市場での専門性が、フィンランドの造船業の持続的な成功の鍵となる。

5.8. イギリス

2025年、イギリスの造船業界は、ほぼ独占的に海軍契約に焦点を当てたままであった。商船建造の分野での活動は極めて限定的であり、イギリスの造船所は主に王立海軍およびその他の政府機関向けの艦艇建造に専念している。2025年を通じて活動は一般的に抑制されていたが、いくつかの注目すべき展開があった。特に、スペインのナバンティア・グループによる歴史的な造船所ハーランド&ウルフの買収と、ノルウェー海軍からの史上最大の軍艦輸出受注は、イギリス造船業にとって重要な出来事となった。

イギリスの造船業界は、ほぼ独占的に海軍契約に焦点を当てたままである。活動は2025年を通じて一般的に抑制されていたが、いくつかの注目すべき展開があった。商船建造の分野では、イギリスの造船所は1980年代以降、東アジアの造船所との競争により、ほぼ完全に撤退している。現在、イギリスで建造される民間船舶は、主に小型のフェリー、作業船、特殊船に限られており、大型商船の建造は行われていない。

2025年1月、スペインのナバンティア・グループが、財政難に陥っていた造船所ハーランド&ウルフの買収を完了し、その施設を近代化するために1.15億ポンド(約1.55億ドル)の投資を発表した。ハーランド&ウルフは、北アイルランドのベルファストに本拠を置く歴史的な造船所であり、1912年に建造されたタイタニック号で世界的に知られている。20世紀を通じて、同造船所は大型客船、貨物船、タンカーを建造し、イギリス造船業の象徴的存在であった。

しかし、1970年代以降、イギリス造船業の全般的な衰退の中で、ハーランド&ウルフも深刻な財政問題に直面した。2000年代に入ると、同造船所は洋上風力発電支援船や海軍艦艇の建造に注力するようになったが、2019年には破産申請を行った。その後、インフラストラクチャー・グループが買収したが、2024年に再び財政難に陥り、破産管財人の管理下に置かれた。

ナバンティアによる買収は、ハーランド&ウルフにとって新たな始まりを意味する。ナバンティアは、スペイン最大の造船グループであり、フリゲート艦、潜水艦、揚陸艦などの海軍艦艇建造で国際的な評価を得ている。同社は、ハーランド&ウルフの施設を近代化し、海軍艦艇や洋上風力発電支援船の建造能力を強化する計画である。1.15億ポンドの投資には、ドックの改修、クレーンやその他の設備の更新、デジタル設計技術の導入などが含まれる。ナバンティアは、ハーランド&ウルフをイギリスにおける海軍造船の拠点として位置づけ、王立海軍およびイギリス政府からの受注獲得を目指している。

2025年のもう一つの重要な出来事は、イギリスが12月に史上最大の軍艦輸出受注を受けたことである。ノルウェー海軍から100億ポンド(約140億ドル)を超える5隻のフリゲート艦の契約を獲得した。この契約は、BAEシステムズが主導し、イギリスの造船所で建造される予定である。5隻のフリゲート艦は、ノルウェー海軍の主力艦隊を構成し、2030年代を通じて段階的に引き渡される。

この契約は、イギリスの海軍造船技術の国際的な評価を示すものである。BAEシステムズは、タイプ26フリゲート艦の設計をベースにした艦艇を提供する予定であり、この設計はイギリス王立海軍、オーストラリア海軍、カナダ海軍でも採用されている。タイプ26は、対潜戦を主任務とする高度な戦闘艦であり、最新のソナーシステム、ミサイル防衛システム、ステルス技術を搭載している。ノルウェー向けの艦艇は、同国の特定の要件に合わせてカスタマイズされ、北大西洋および北極圏での運用

に最適化される。

この受注は、イギリスの造船業にとって経済的に重要なだけでなく、戦略的にも意義深い。地政学的緊張の高まりの中で、NATO 加盟国間の防衛協力が強化されており、イギリスは同盟国への海軍艦艇の主要供給国としての地位を確立している。この契約は、今後の他国からの受注にもつながる可能性があり、イギリスの海軍造船産業の長期的な成長を支える。

イギリスの主要な造船所には、BAE システムズのグラスゴーとバロー・イン・ファーネスの施設、ロックスのバブコック造船所、そしてハーランド&ウルフがある。これらの造船所は、主に海軍艦艇と潜水艦の建造に従事している。BAE システムズは、タイプ 26 およびタイプ 31 フリゲート艦、アスチュート級潜水艦などを建造しており、バブコックは、オフショアパトロール船や支援艦の建造を手がけている。

今後の見通し

イギリスの造船業界の見通しは、海軍部門に限定されるが、比較的前向きである。ノルウェー海軍からの大型受注は、今後 10 年間にわたる安定した仕事を提供し、数千人の雇用を支える。イギリス政府は、防衛支出を増加させており、王立海軍の艦隊近代化プログラムも進行中である。これには、新型フリゲート艦、駆逐艦、潜水艦、空母の支援艦などが含まれる。

ハーランド&ウルフの再建が成功すれば、イギリスの造船能力がさらに強化される。ナバンティアの投資と専門知識により、同造船所は海軍艦艇や特殊船の建造で競争力を回復できる可能性がある。また、洋上風力発電セクターの成長も、同造船所に機会を提供する。イギリスは、世界最大の洋上風力発電容量を持ち、今後も大規模なプロジェクトが計画されている。洋上風力発電支援船や設置船の建造は、ハーランド&ウルフの新たな収益源となる可能性がある。

国際輸出市場も、イギリスの造船業にとって重要である。ノルウェーへの輸出成功は、他国からの関心を引く可能性がある。ポーランド、デンマーク、オランダ、日本などの国々が海軍力の強化を計画しており、イギリスの造船所はこれらの市場で受注を競うことができる。タイプ 26 およびタイプ 31 フリゲート艦の実績と評判は、輸出営業における強みとなる。

課題としては、コスト競争力の維持が挙げられる。イギリスの人件費と製造コストは高く、特に東アジアの造船所と比較すると、価格面での競争は厳しい。しかし、海軍艦艇市場では、技術力、信頼性、政治的考慮などが価格以上に重要であり、イギリスの造船所はこれらの面で優位性を持つ。また、熟練労働力の確保も重要な課題である。造船業の長期的な衰退により、若い世代の人材が業界に入るのが少なくなっており、技能の継承が問題となっている。政府と産業界は、職業訓練プログラムや見習い制度を強化する必要がある。

商船建造への復帰は、短中期的には現実的ではない。イギリスの造船所が、東アジアの造船所と標準的な貨物船やタンカーの建造で競争することは不可能である。しかし、高度に専門化されたニッチ市場、例えば研究船、砕氷船、特殊な洋上風力発電船などでは、受注の可能性はある。

総じて、イギリスの造船業界は、海軍艦艇建造に特化することで、持続可能な事業モデルを確立している。2025 年のノルウェーからの大型受注とハーランド&ウルフの再建は、業界にとって前向きな展開であり、中長期的な成長の基盤となる。

6. 欧州造船業の短期見通し

欧州の造船所は依然として一般的に困難な状況に直面しており、東アジアの造船所からの継続的な競争圧力を受けている。しかし、短期的には、主要クルーズ造船所の状況はより前向きである。コスト圧力が緩和され、クルーズ船の受注残が回復したことで、複数の主要造船所が受注残を再構築し、財務状況を改善している。今後の見通しには、造船所にとっていくつかのポジティブな要素がある。クルーズ船の受注は今後数年間堅調に推移すると予想され、地政学的懸念の高まりと防衛予算の増加は海軍および「地政学的」受注を押し上げる見込みである。「産業戦略」への関心の高まりは造船所への政府支援の拡大につながる可能性があり、ニッチセクターおよび新規燃料技術における造船所の専門知識も潜在的な支援分野となっている。ただし、欧州の造船所は、特に生産能力を拡大している中国を中心に、他地域の造船所からの継続的な圧力に直面することが予想される。

2025年、造船所の財務環境は引き続き改善の兆しを見せた。インフレ率と金利の圧力がさらに緩和され、EUの平均インフレ率は2024年の2.4%から2025年には2.1%に低下し、欧州中央銀行(ECB)の目標である2%に沿った水準となった。また、欧州中央銀行(ECB)は基準金利を3.0%から2.0%へ引き下げ、資金調達環境が改善した。しかし、一部の造船所は依然として財務困難に直面しており、2025年4月にはクロアチアの3. Maj造船所が破産申請を行った。一方で、マイヤーベルフトやフィンカンティエリなどの主要クルーズ造船所は、強力な受注により財務状況が大幅に改善し、債務返済を進めている。このことは、欧州の造船業界において二極化が進んでいることを示している。

クルーズ船部門においては、2025年に記録的な受注が実現した。運航会社の財務状況が改善し、船隊拡張プログラムが本格化したことを受け、26隻、390万CGTのクルーズ船が欧州で発注された。これは2024年の記録(19隻、284万CGT)を37%上回るものであり、CGT面では2000年代以降で最も強い年となった。特に注目されるのは、「メガ」クルーズ船の発注の継続である。フランスのシャンティエ・ドゥ・ラトランティークは、2020年以来初めてメガ船の受注を獲得し(6隻、110万CGT)、ドイツのマイヤーベルフトも5隻(80万CGT)、イタリアのフィンカンティエリも13隻(180万CGT)を受注した。これらの受注により、主要造船所の受注残は2030年代まで延びている。

一方で、欧州のクルーズ船建造業界にとって、中国の台頭は中長期的な潜在的リスクとなり得る。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し、国内市場を育成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)、技術力、品質、ブランド力において確立された地位を維持している。仮に中国の役割が徐々に拡大したとしても、欧州の造船所は引き続き多数の受注を確保できると予想される。

2025年の洋上風力発電セクターは、2024年に続き予想よりも低調な年となった。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が、CSOV/SOV(洋上風力発電所向け支援船)の建造では重要な地位を占めている。2025年には、欧州でわずか4隻のCSOVが発注されたが、これは洋上風力セクターの一時的な調整期間を反映している。しかし、欧州の受注残には19隻のCSOVがあり、2020年代初頭の受注波からの建造が継続している。中長期的には、欧州の2030年までの洋上風力発電容量拡大計画(約110GW)により、支援船への需要は回復すると見込

まれる。ノルウェー、オランダ、ルーマニアの造船所は、高度な技術を要求される「ハイスペック」船舶の建造で競争力を発揮できる立場にある。

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引き続き競争力を持っている。欧州の受注残の**64%**が代替燃料対応(世界全体では**47%**)であり、特に水素燃料船では欧州に**22**隻、他地域に**15**隻が発注されており、欧州が先行している。また、バッテリーハイブリッド技術の採用も進んでおり、ノルウェー、オランダ、フランスの造船所がこの分野で実績を積んでいる。LNG、メタノール、アンモニア、バッテリーなど、多様な代替燃料技術への対応能力は、環境規制の強化に対応する形で、欧州の造船所に新たな受注機会をもたらす可能性が高い。

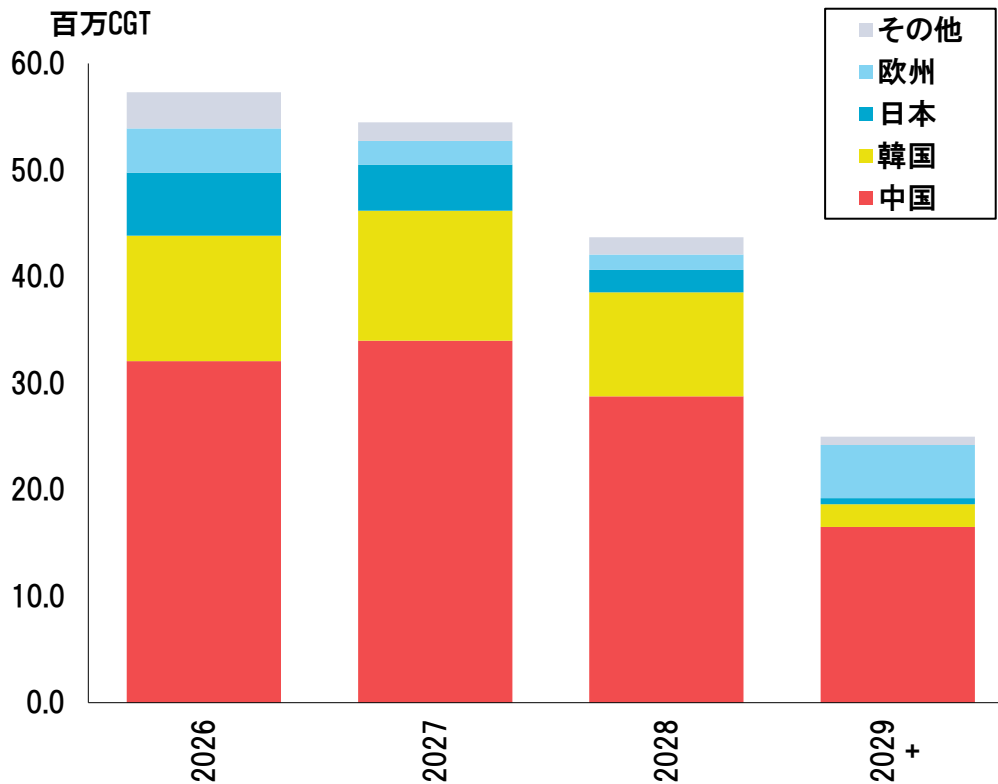
海軍造船分野においては、地政学的緊張の高まりが造船所にとって追い風となっている。**2025**年、EU加盟国の防衛支出は過去最高の約**3,810**億ユーロ(約**4,450**億ドル)に達し、**2020**年の約**2**倍となった。多くの国がNATO目標であるGDP比**2%**以上の防衛支出を達成または目指しており、その一部が海軍力の近代化に充てられている。**2025**年**12**月には、イギリスがノルウェー海軍から**100**億ポンド(約**140**億ドル)を超える**5**隻のフリゲート艦の史上最大の輸出受注を獲得した。また、フランスのナバル・グループは**3**隻のフリゲート艦をフランス海軍から受注し、イタリアのフィンカンティエリも**2**隻のパトロール艦を受注した。さらに、海底インフラ保護への関心の高まりにより、フィンカンティエリは新たな水中部門を創設し、水中ドローンシステムを開発している。

2025年には、欧州と米国の政府が中国の造船市場シェアの拡大(**2025**年の発注量のCGTで**63%**を占める)に懸念を引き続き表明した。EU内では「造船セクターのための海事戦略(Maritime Strategy for the Shipbuilding Sector)」の策定が進んでおり、現在の草案は欧州の強みであるニッチ船種、グリーン技術、デジタル化に焦点を当て、国家補助規則の緩和も提案している。また、米国では国内造船業を強化し、港湾手数料を通じて中国以外の造船所での建造を促進する提案が議論されたが、**2025**年末時点では実施が見送られた。それでも、「産業戦略」への関心の高まりは、欧州の造船所への政府支援拡大の可能性を示唆している。

2023年から**2024**年にかけて「底打ち」したと見られる欧州造船業界の長期的な低迷は、**2025**年にさらに明確な回復の兆しを見せた。クルーズ船部門での記録的な受注、主要造船所の財務改善、防衛支出の増加などが、この回復を支えている。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継続や、各国政府による国防費の増額が、欧州の主要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回復や、環境対応型船舶(グリーンシップ)の建造技術を活かした受注増加も期待される。

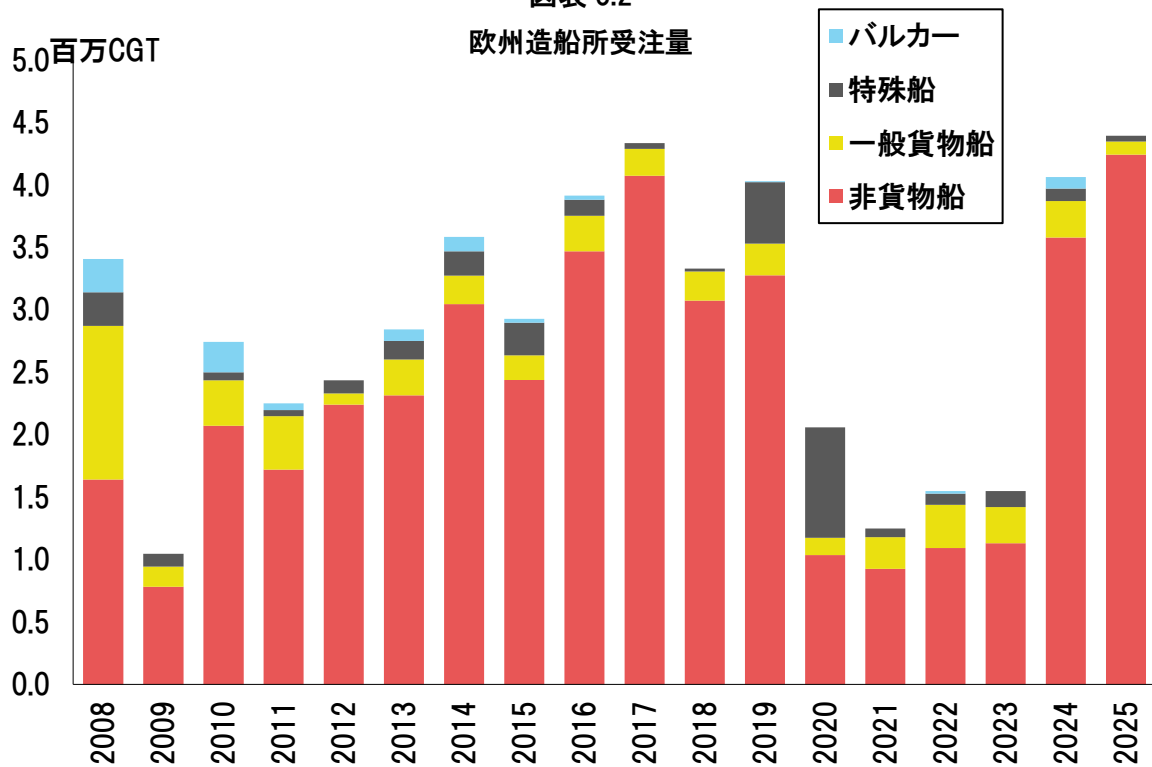
総じて、欧州の造船所は今後も「ニッチ」市場、クルーズ船、海軍艦艇、環境対応技術などの強みを活用し、東アジアの造船所との差別化を図りながら、持続可能な成長を遂げることが期待される。ただし、非クルーズの商船市場では引き続き厳しい状況が続き、中国の造船所の技術進歩と生産能力拡大は、長期的な課題として残る。

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
2026	32.1	11.8	5.9	4.2	3.4	57.3
2027	34.0	12.2	4.3	2.2	1.7	54.5
2028	28.7	9.8	2.1	1.5	1.6	43.7
2029+	16.5	2.1	0.6	5.0	0.8	25.0
Total	111.3	35.9	12.9	12.8	7.5	180.5

図表 6.2
欧州造船所受注量



	非貨物船	一般貨物船	特殊船	バルカー	TOTAL (百万CGT)
2008	1.64	1.23	0.27	0.27	3.88
2009	0.78	0.16	0.10	0.00	1.15
2010	2.07	0.36	0.06	0.24	3.04
2011	1.72	0.43	0.05	0.05	2.45
2012	2.24	0.09	0.10	0.00	2.50
2013	2.31	0.29	0.15	0.09	3.21
2014	3.04	0.23	0.19	0.12	3.90
2015	2.44	0.20	0.26	0.03	3.14
2016	3.47	0.29	0.13	0.03	4.03
2017	4.07	0.22	0.04	0.00	4.49
2018	3.07	0.23	0.02	0.00	3.47
2019	3.27	0.26	0.49	0.01	4.09
2020	1.03	0.14	0.88	0.00	2.10
2021	0.92	0.25	0.07	0.00	1.44
2022	1.09	0.35	0.09	0.02	1.56
2023	1.13	0.29	0.13	0.00	1.56
2024	3.58	0.29	0.10	0.09	4.08
2025	4.24	0.11	0.04	0.00	4.50

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
2021	5.3	15.5%	10.5	30.4%	15.2	43.8%	2.4	6.9%	1.2	3.4%	34.6	100%
2022	4.8	14.9%	7.8	24.0%	16.3	50.0%	2.6	7.9%	1.1	3.3%	32.6	100%
2023	5.0	13.9%	9.2	25.7%	18.4	51.4%	1.9	5.2%	1.4	3.8%	35.9	100%
2024	4.8	11.8%	11.5	27.9%	21.9	53.2%	1.7	4.1%	1.2	3.0%	41.2	100%
2025	5.2	11.8%	12.2	27.9%	22.7	51.8%	2.5	5.7%	1.3	2.9%	43.8	100%
2026 (f)	5.8	11.6%	11.2	22.3%	28.3	56.5%	3.0	5.9%	1.8	3.7%	50.0	100%
2027 (f)	5.4	9.8%	12.0	21.6%	33.8	61.0%	3.0	5.4%	1.2	2.2%	55.4	100%
% 2025-27	5%		-2%		49%		20%		-1%		27%	

図表 6.4 国(地域)別建造能力(キャパシティ)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.
2021	7.3	76.2%	11.6	92.4%	17.9	88.0%	4.0	68.4%	2.8	69.9%	43.6	84.2%
2022	7.0	72.8%	11.0	74.4%	19.6	85.5%	4.1	67.9%	2.7	69.9%	44.4	78.2%
2023	6.8	75.3%	11.1	85.4%	21.1	89.6%	4.1	56.0%	2.8	81.9%	45.8	83.0%
2024	6.8	75.4%	12.1	96.0%	23.7	94.9%	4.0	50.6%	3.2	79.6%	49.8	87.9%
2025	6.9	77.4%	12.7	97.9%	26.6	87.2%	4.1	67.8%	3.3	77.9%	53.5	86.4%
2026 (f)	6.9	91.0%	12.6	91.9%	30.1	95.8%	4.0	85.5%	3.6	80.9%	57.2	92.7%
2027 (f)	6.9	84.8%	12.9	95.3%	34.6	99.0%	3.7	88.7%	3.7	73.8%	61.8	94.5%
% 2025-27	0%		2%		30%		-10%		13%		16%	

※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 2025 年度

2026 年（令和 8 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。