

# 東南アジア造船関連レポート 44

2026年3月

一般社団法人 日本船用工業会  
一般社団法人 日本中小型造船工業会  
一般財団法人 日本船舶技術研究協会



## はじめに

一般社団法人日本中小型造船工業会及び一般社団法人日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、ボートレース事業の交付金による日本財団の助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェットロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

本書は、(一社)日本中小型造船工業会及び(一社)日本船用工業会と日本貿易振興機構(ジェットロ)が共同で運営しているジェットロ・シンガポール事務所船舶部及び船用機械部が、シンガポールを中心とした東南アジアの経済と海事産業の最近の動向を取りまとめたものです。

東南アジアを中心にアジア各国の経済と海事産業につき利用価値の高い情報を提供することを使命として1992年より継続的に発行してまいりました「東南アジア造船関連レポート」も本書で44冊を数えます。シンガポールの最新情報を紹介した本書は、当該地域に関心をお持ちの我が国の造船・船用事業者の皆様の参考になるかと思われまので、関係各位に有効にご活用いただければ幸いです。

ジェットロ・シンガポール事務所船舶部  
(一般社団法人 日本中小型造船工業会共同事務所)  
ディレクター 鈴木晋也

ジェットロ・シンガポール事務所船用機械部  
(一般社団法人 日本船用工業会共同事務所)  
ディレクター 柴田陽



## 目 次

1	ASEAN 総論	1
1.1	ASEAN 経済圏の GDP、人口、貿易量の推移	1
1.1.1	GDP	1
1.1.2	人口	3
1.1.3	貿易動向	4
1.1.4	(参考) ASEAN 主要港湾のコンテナ取扱量の推移	5
1.2	ASEAN 主要 6 カ国の造船業比較	6
1.2.1	造船業動向	6
1.2.2	(参考) 登録船舶	9
2	ASEAN 主要 6 カ国の海事産業	13
2.1	シンガポールの海事産業	13
2.1.1	海運業	13
2.1.2	造船業	36
2.1.3	脱炭素化に向けた動き	52
2.1.4	船用工業	61
2.2	マレーシアの海事産業	93
2.2.1	マレーシアの海運業	93
2.2.2	マレーシアの造船業	101
2.3	インドネシアの海事産業	109
2.3.1	インドネシアの海運業	109
2.3.2	インドネシアの造船業	119
2.4	タイの海事産業	126
2.4.1	タイの海運業	126
2.4.2	タイの造船業	137
2.5	フィリピンの海事産業	143
2.5.1	フィリピンの海運業	143
2.5.2	フィリピンの造船業	156
2.6	ベトナムの海事産業	163
2.6.1	ベトナムの海運業	163
2.6.2	ベトナムの造船業	172



# 1 ASEAN 総論

## 1.1 ASEAN 経済圏の GDP、人口、貿易量の推移

### 1.1.1 GDP

ASEAN10 カ国の GDP および経済成長率は図 1 に示すとおり、人口の多いインドネシアの GDP が 1 兆 2,382 億米ドルと域内最大であり、第 2 位のタイの GDP の倍以上となっている。

2020 年は新型コロナウイルスの影響で多くの国がマイナス成長となったが、2021 年以降は概ね回復傾向が続き、2024 年にはミャンマーを除く 9 カ国がプラス成長を維持した。

2024 年の成長率は、ベトナム 7.1%、カンボジア 6.0%、フィリピン 5.7%、マレーシア 5.1%、インドネシア 5.0%と 5%を超える国が目立つ一方、シンガポールは 4.4%、ブルネイは 4.2%、タイは 2.5%と安定的な伸びにとどまった。ミャンマーは政治・社会不安の影響もありマイナス成長が続いている。複数の国際機関による予測では、2025 年の東南アジア全体の経済成長率は約 4.3%程度と見込まれている。これは世界経済の不確実性（主要国の成長鈍化、貿易環境の不透明感等）が影響しているとされる。

世界経済は複合的な不安定要因に直面している。ロシアによるウクライナ侵攻の長期化、エネルギー・食料供給の混乱、インフレ圧力の高まり、米中間の戦略的緊張の継続、さらには中東情勢の悪化など、多層的な地政学・経済リスクが存在する。

2025 年には米国の通商・関税政策の変更が世界貿易に与える影響が注目されており、ASEAN 各国の輸出および対内直接投資（FDI）に対して下押し圧力となる可能性が指摘されている。とりわけ、外需依存度の高い国や、グローバル・サプライチェーンへの組み込み度合いが高い国では、域外経済動向の影響を受けやすいとの見方が示されている。

加えて、2025 年には ASEAN 域内においても安全保障上の不安定要因が顕在化した。2025 年に発生したタイとカンボジアの国境地帯での武力衝突は、7 月に停戦が成立したものの、12 月に再び緊張が高まった。国際機関やリスク分析機関の評価では、この事案は直ちに ASEAN 全体のマクロ経済成長率を大きく押し下げるものではないとされる一方、当事国であるタイおよびカンボジアにおいては、国境貿易、観光、労働移動、投資家心理などを通じて、経済活動に不確実性をもたらす要因として位置付けられている。

特に、カンボジア経済については、タイとの国境を通じた物流・人の移動や送金の重要性が高いことから、国境の不安定化が短期的な成長の下押しリスクとなり得るとの分析が示されている。こうした点から、域内の地政学リスクは限定的であっても、ASEAN 経済の持続的成長と投資環境の安定にとって、地域の政治・安全保障の安定が引き続き重要であると論じられている。

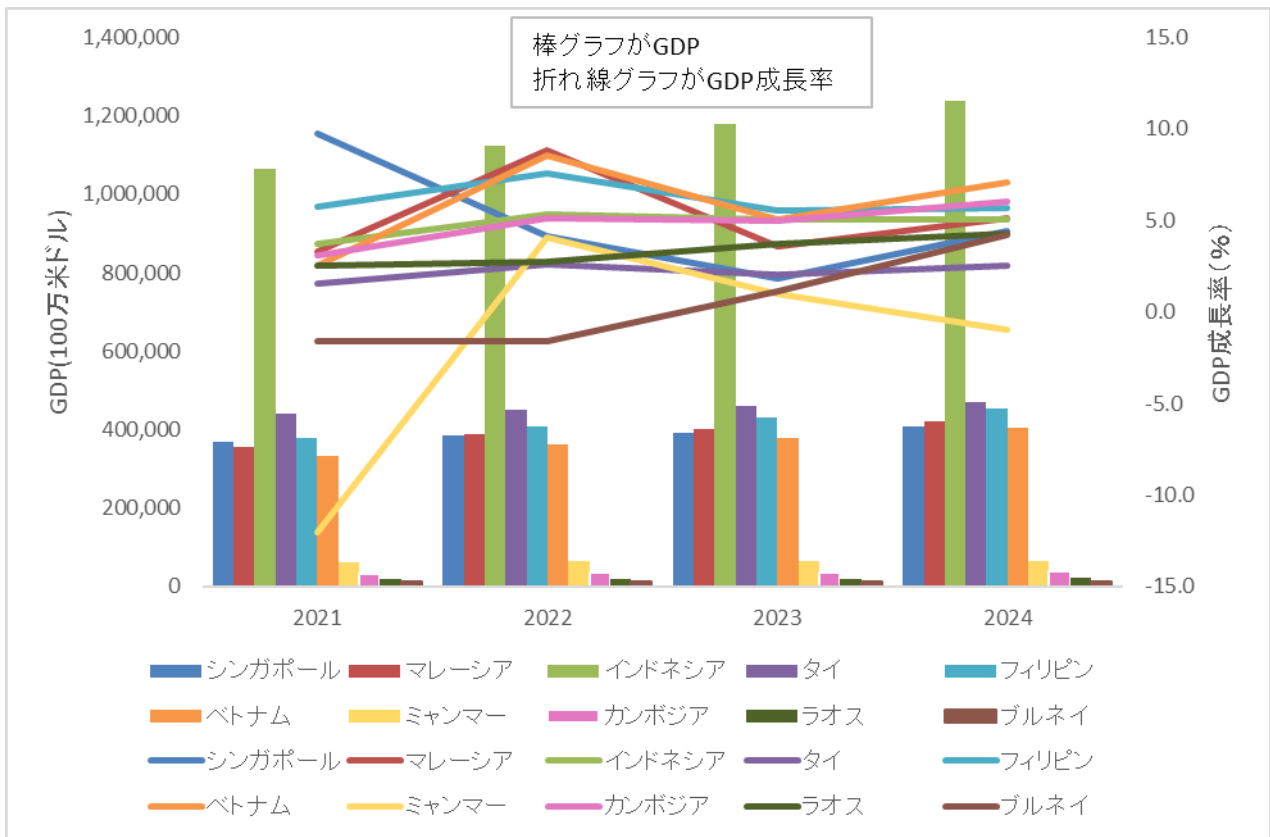


図 1 ASEAN10 各国の実質 GDP と経済成長率

出典：世界銀行

2024 年の ASEAN 諸国の一人当たり GDP には、依然として大きな格差が見られる。シンガポールは突出して高く、6 万 7,707 米ドルと域内で群を抜いている。第 2 位のブルネイは 2 万 9,606 米ドルで、資源依存型経済ながら高水準を維持している。

中位層では、マレーシアが 1 万 1,868 米ドル、タイが 6,573 米ドル、インドネシアが 4,368 米ドルとなっており、安定的な成長を示している。ベトナムは 4,018 米ドル、フィリピンは 3,925 米ドルとなっており、いずれも消費市場拡大の目安とされる 3,000 米ドルを超える水準を維持している。特にベトナムは前年からの増加幅が大きく、フィリピンとの順位が再び逆転した。

一方、カンボジアは 2,184 米ドル、ラオスは 2,724 米ドル、ミャンマーは 1,158 米ドルと依然として低水準であり、経済構造の転換と安定的な成長が求められている。

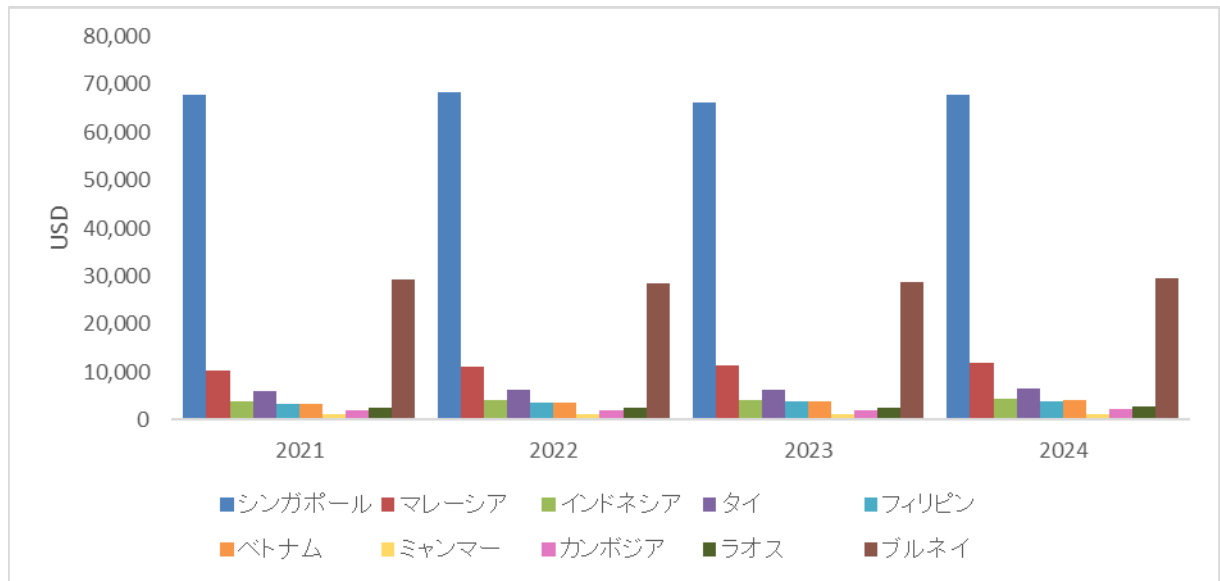


図 2 1人当たり GDP (実質)

出典：世界銀行

### 1.1.2 人口

2024年のASEAN10カ国の人口は合計6億9,395万人となり、前年から約509万人増加した。最大の人口を抱えるインドネシアは2億8,349万人で、域内全体の約41%を占めている。次いで人口が多いのはフィリピンで、1億1,584万人となった。ベトナムは1億99万人となり、ついに1億人の大台を突破した。

続いてタイが7,167万人、マレーシアが3,556万人、ミャンマーが5,450万人と、いずれも安定的な人口規模を維持している。カンボジアは1,764万人、ラオスは777万人、シンガポールは604万人、ブルネイは46万人と、規模は小さいながらも各国の経済成長や都市化に伴い緩やかな増加傾向が続いている。

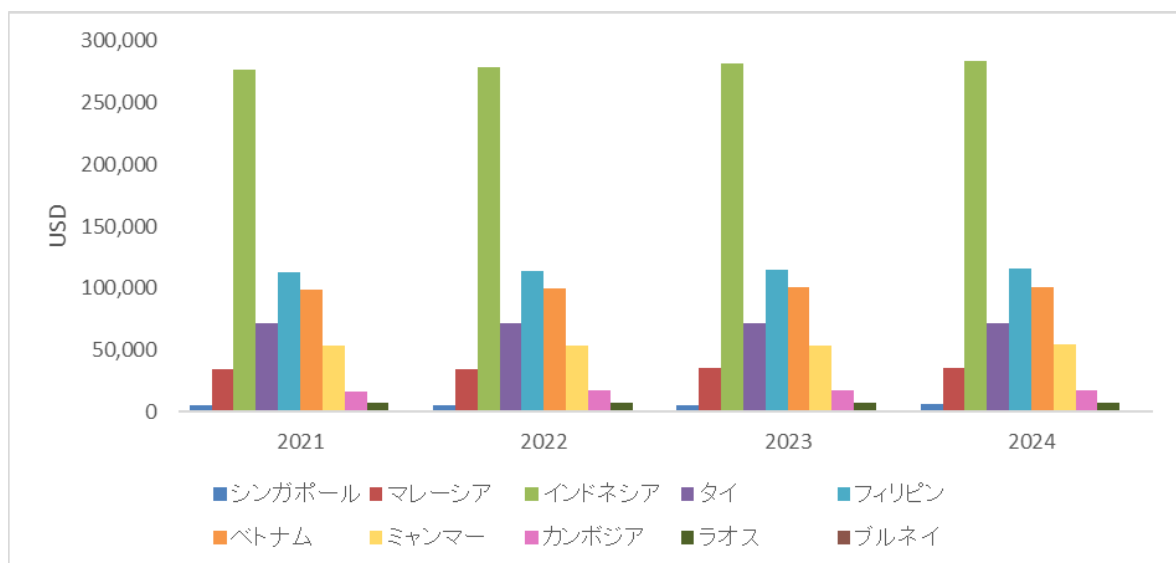


図 3 ASEAN10カ国の人口の推移

出典：世界銀行

### 1.1.3 貿易動向

2024年のASEAN10カ国では、シンガポールが輸出入総額で最大規模を維持した。貿易立国であり積み替えハブとしても機能する同国は、輸出入ともに増加し、貿易収支は約470億米ドルの黒字となったが、黒字額は前年から11%減少した。

マレーシアは輸出が伸びたが、輸入の増加により黒字は約300億米ドルと、前年から36%減少した。インドネシアは資源輸出を背景に約310億米ドルの黒字を維持したが、前年から16%減少した。ベトナムの貿易黒字は約240億米ドルと、前年から13.5%減少した。タイは約63億米ドルの赤字で、赤字が拡大した。フィリピンも約610億米ドルの赤字となり、前年とほぼ同水準だった。ミャンマーは赤字幅が縮小した。カンボジアは輸出入ともに増加し、赤字は約20億米ドルとなった。ラオスとブルネイは小規模ながら黒字を維持している。

2020年は新型コロナウイルスの影響で、ベトナムを除く主要国の輸出入が軒並み減少したが、2021年から2022年にかけてはASEAN各国で回復傾向が見られた。2023年にはその勢いが鈍化し、外需の停滞や資源価格の変動により多くの国で輸出入が伸び悩んだ。2024年は、ASEAN全体としては再び貿易が拡大した一方、フィリピンやミャンマーでは依然として回復が限定的であり、ASEAN10カ国全体としては緩やかな回復基調にあるものの国ごとにはばらつきがあった。

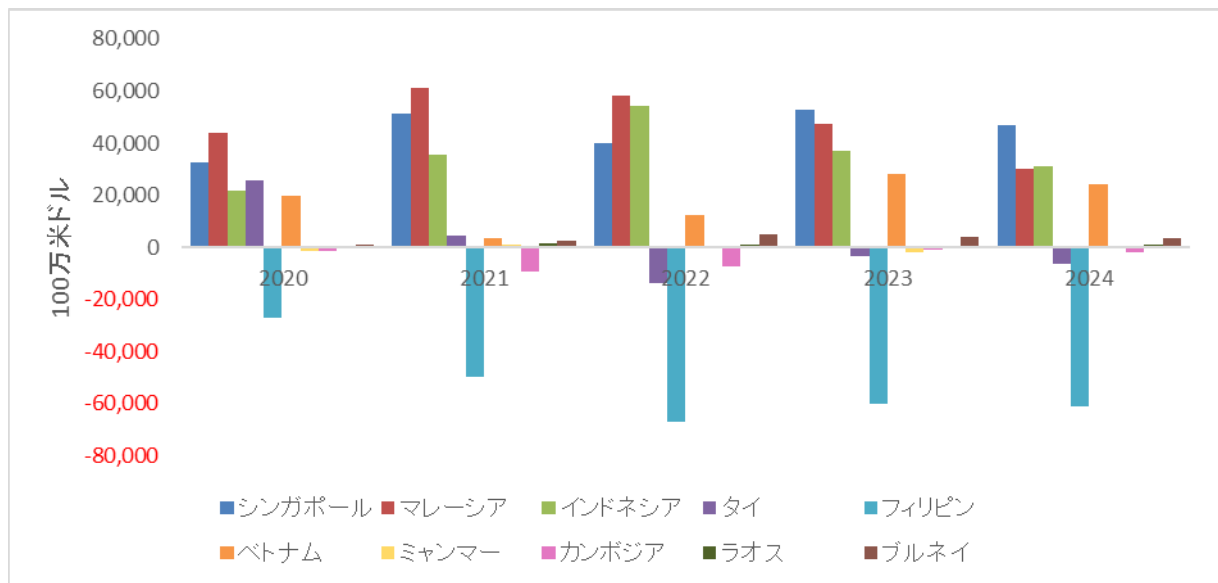


図 4 ASEAN10カ国貿易収支

出典：世界銀行

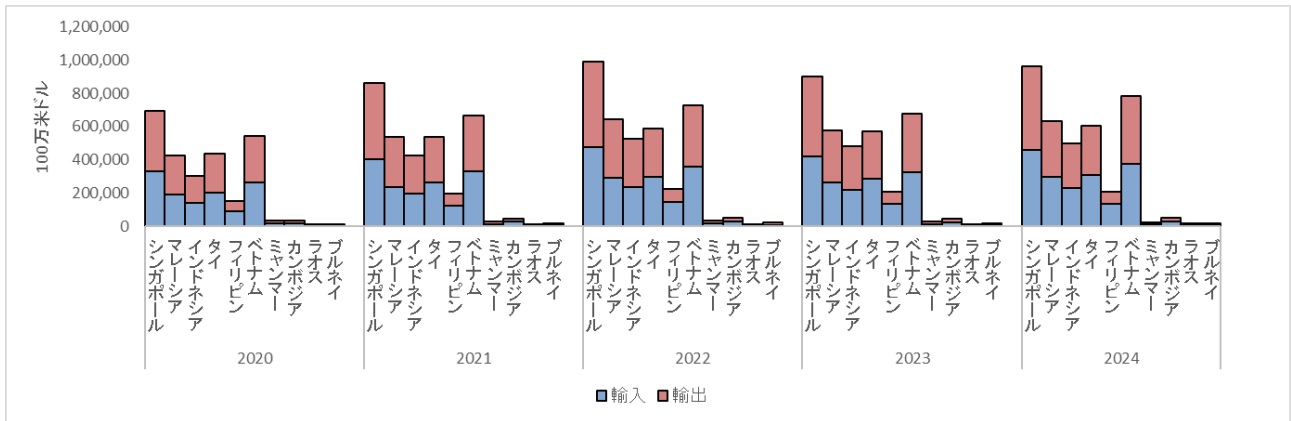


図 5 ASEAN10 各国輸出入額

出典：世界銀行

#### 1.1.4 (参考) ASEAN 主要港湾のコンテナ取扱量の推移

ロイズ・リストによるコンテナ取扱量では、2024 年も上海が引き続きトップで、シンガポールは 2 位だった。

2020 年から 2024 年にかけて、ASEAN 主要港湾のコンテナ取扱量 (TEU) は全体として着実な増加傾向を示した。2024 年はほぼすべての港で、過去 5 年間で最高水準の取扱量を記録した。

域内最大の取扱量を誇るシンガポール港は、2024 年に 4,112 万 TEU に達し、前年比 5.4% の増加となった。マレーシアの主要港では、ポートケランが 1,464 万 TEU、タンジュン・ペレパスが 1,225 万 TEU を記録し、後者は前年比 16.9% と大きく伸長した。

タイのレムチャバン港は 955 万 TEU で前年比 7.7% 増、フィリピンのマニラ港も 550 万 TEU で 5.6% の増加となった。インドネシアではタンジュン・プリオク港が 783 万 TEU、タンジュン・ペラック港が 430 万 TEU と、いずれも安定した成長を維持している。

ベトナムの港湾は特に顕著な伸びを示しており、ホーチミン港が 916 万 TEU (前年比 23.8% 増)、ハイフォン港が 715 万 TEU (同 12.8% 増)、カイメップ港が 708 万 TEU (同 29.2% 増) と、いずれも大幅な増加を記録した。なお、これらの港湾群は複数のターミナルで構成されており、ホーチミン港にはサイゴン、カトライ、VICT など、ハイフォン港にはチュアベ、ディンブーなど、カイメップ港<sup>1</sup>には CMIT、TCIT、SP-PSA などが含まれる。

これらの港湾は、ASEAN 域内の貿易と物流を支える重要なインフラであり、今後も地域経済の成長に伴ってさらなる拡張と効率化が期待される。

<sup>1</sup> カイメップ川・チャーバイ川沿いに港湾が集積しているため、カイメップ・チャーバイ港と呼ばれることもある。

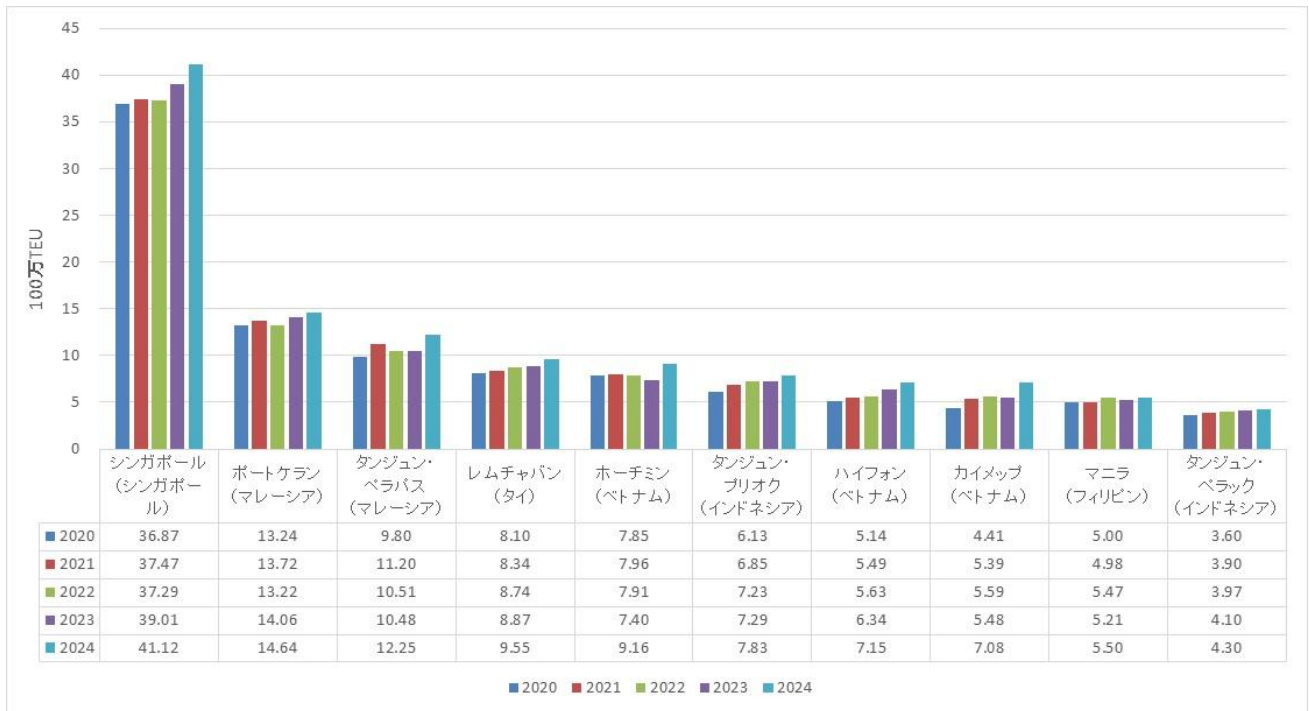


図 6 ASEAN 主要港湾のコンテナ取扱量の推移

出典：日本港湾協会<sup>2</sup>、Lloyd's List<sup>3</sup>

## 1.2 ASEAN 主要 6 国の造船業比較

### 1.2.1 造船業動向

IHS Maritime Database をもとに、ASEAN 主要国の船舶竣工実績を隻数・トン数・平均トン数の 3 指標で分析する。

2024 年の竣工隻数は、インドネシアが 639 隻と前年から急増し、ASEAN 域内首位を維持した。マレーシアも 115 隻と堅調に伸びた一方、フィリピンは 35 隻で微減、ベトナムは 41 隻と横ばい。シンガポールは 28 隻と減少し、タイは 13 隻へと回復傾向を見せた。国ごとの動向にばらつきが見られる中、隻数ベースではインドネシアの伸びが際立った年となった。

<sup>2</sup> <https://www.phaj.or.jp/distribution/earth/top100.html>

<sup>3</sup> <https://lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2025>

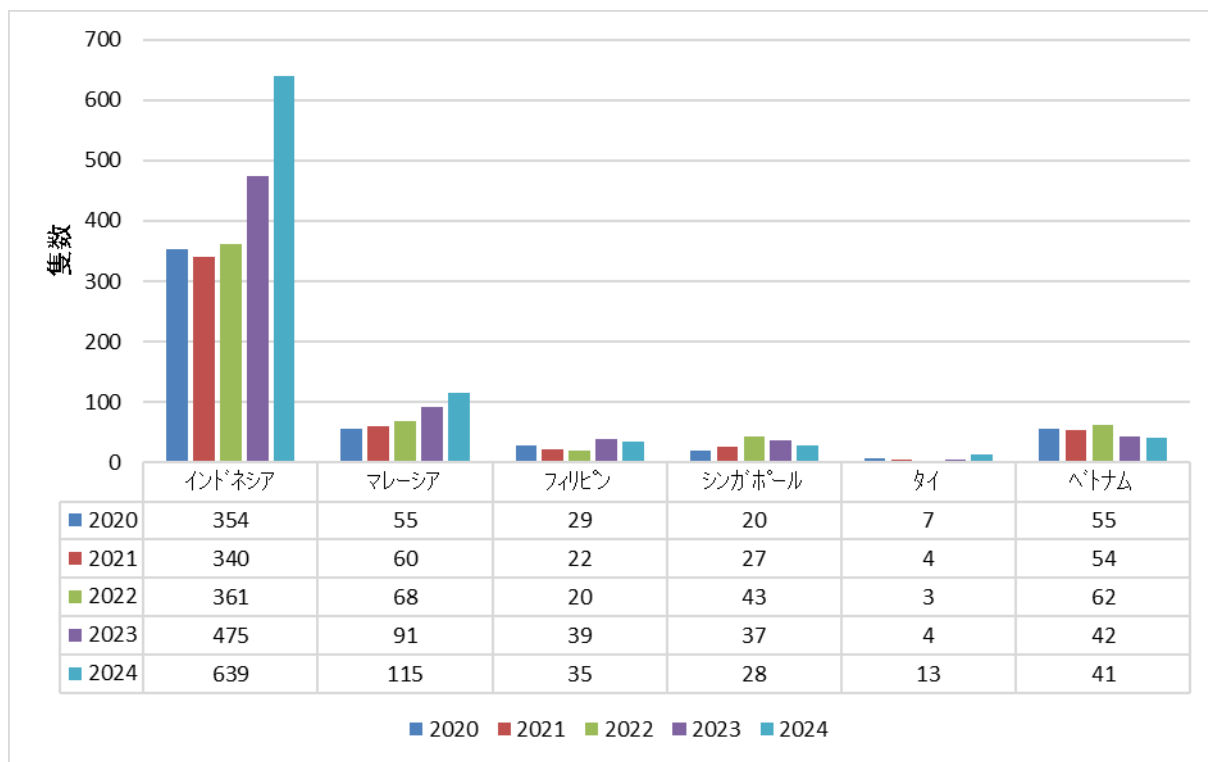


図 7 ASEAN 主要国における船舶の竣工実績（隻数ベース）

出典：IHS Maritime Database

2024 年の総トン数ベースの竣工実績では、ベトナムが約 74 万 GT と前年の 49 万 GT から大幅に増加し、ASEAN トップとなった。フィリピンは 67 万 GT で 2 位となった。インドネシアは 24 万 GT と着実に増加しているが、大型船の建造では依然としてフィリピン・ベトナムに及ばない。シンガポールは 19 万 GT と前年の約 3 倍に回復した。

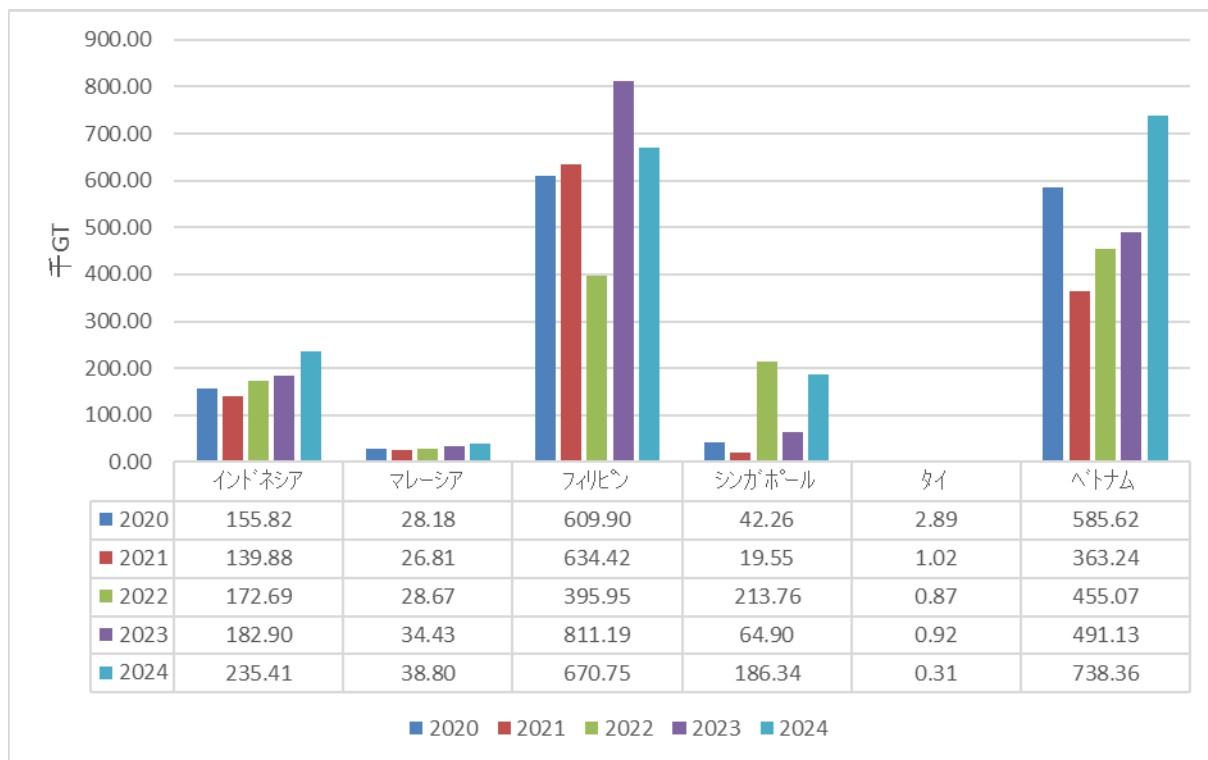


図 8 ASEAN 主要国における船舶の竣工実績（総トン数ベース）

出典：IHS Maritime Database

平均トン数では、フィリピンが 1 万 9,164GT と依然として大型船中心の建造が続いている。ベトナムは 1 万 8,009GT と前年からさらに大型化が進み、フィリピンに迫る勢いを見せている。シンガポールも 6,655GT と前年の約 4 倍に増加した。インドネシアとマレーシアは隻数の増加に伴い平均トン数が減少傾向にあり、インドネシアは 368GT、マレーシアは 337GT となった。タイは 24GT と小型船中心の傾向が続いている。

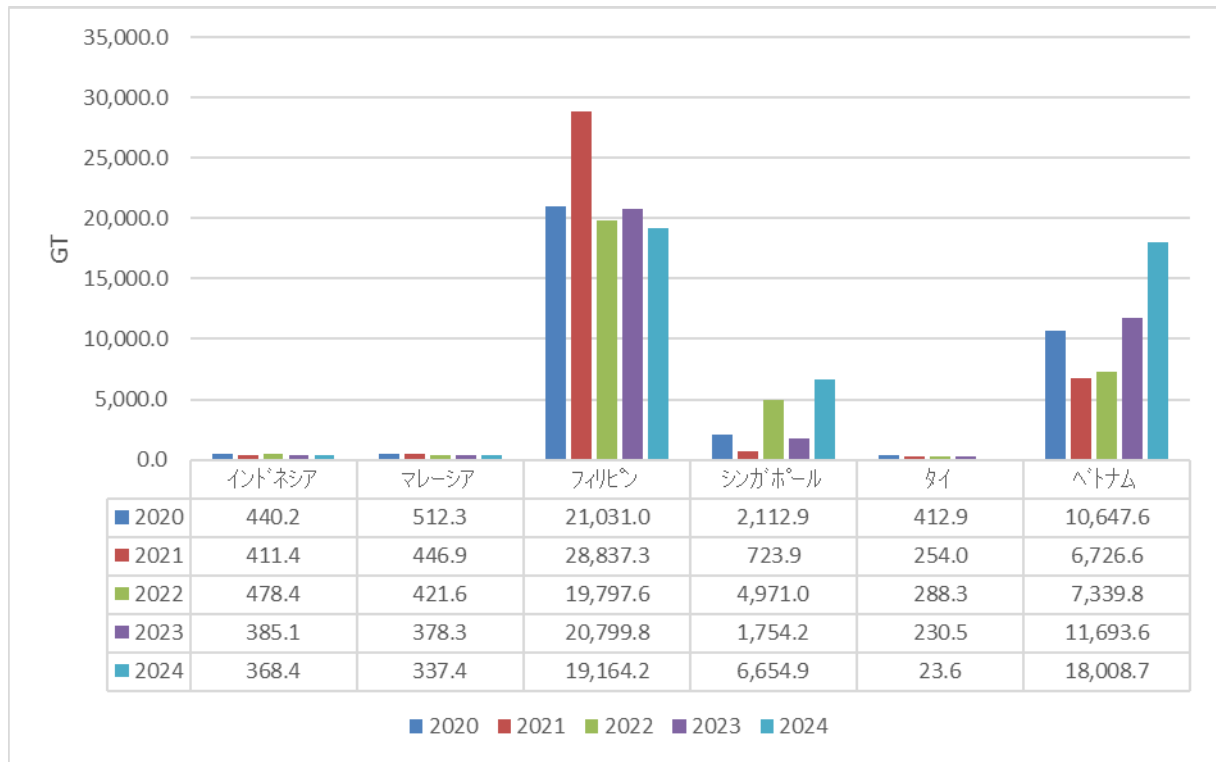


図 9 ASEAN 主要国の建造竣工船舶の平均トン数

出典：IHS Maritime Database

### 1.2.2 (参考) 登録船舶

各国の登録船舶については、IHS Maritime Database からまとめた。データベースに含まれる船舶のうち、商船、作業船を対象とした。

ASEAN 主要国の船隊の登録隻数、総トン数は図 10 のとおりで、隻数ではインドネシアが最も多く、6 カ国合計の半数以上を占める。トン数ではシンガポールが最も多く、6 カ国合計の約 7 割を占める。

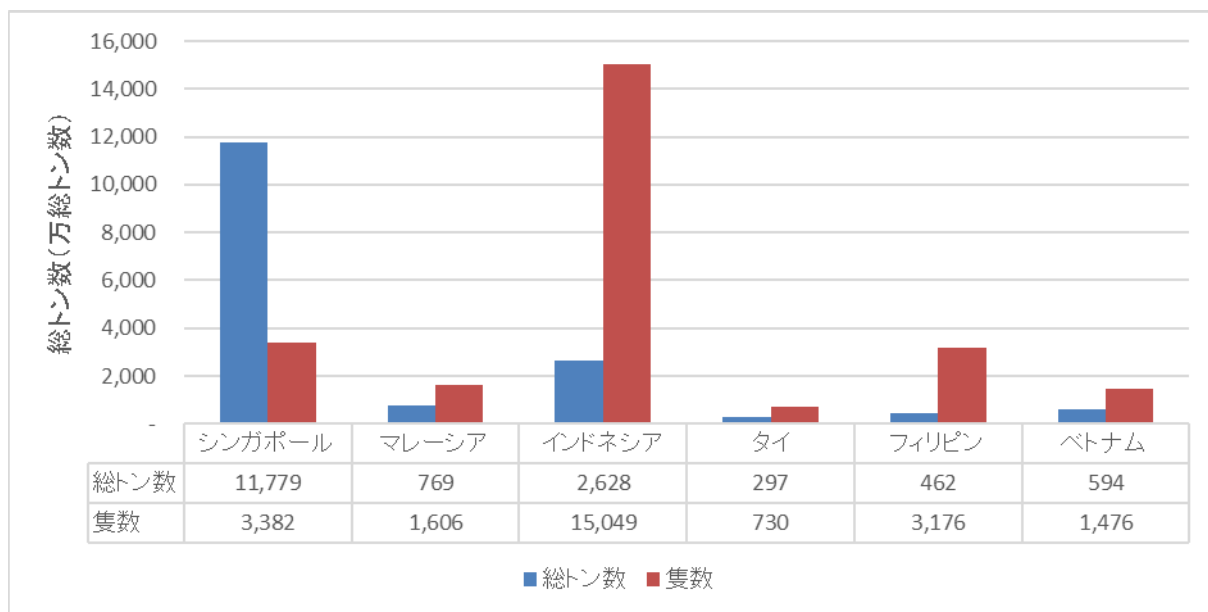


図 10 ASEAN 主要国の登録船舶（2025 年 9 月）

出典：IHS Maritime Database

また、各国の登録船舶の船種別内訳は図 11、表 1 のとおりで、隻数ベースはインドネシア、マレーシアでは曳航船などのその他が最も多く、タイではタンカーが最も多い。シンガポール、フィリピン、ベトナムではその他の貨物船が最も多い。

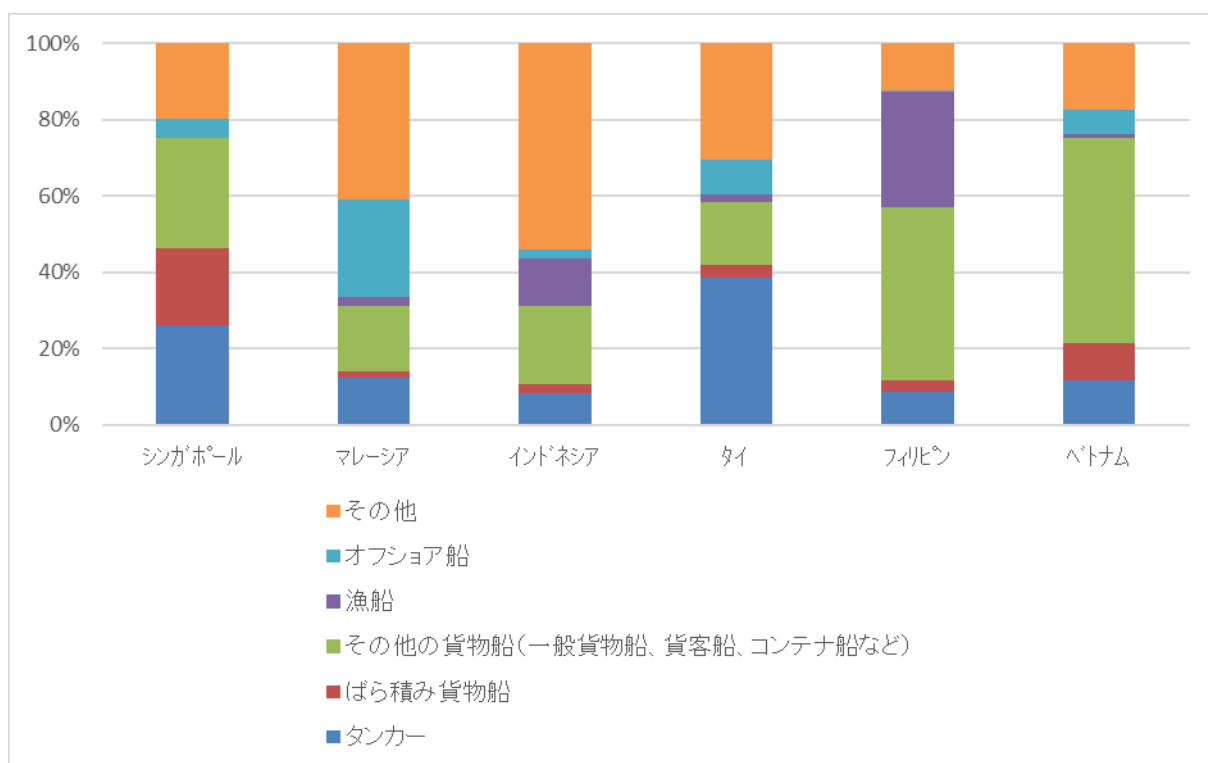


図 11 ASEAN 主要国の登録船舶の船種別内訳（隻数ベース、2025 年 9 月）

出典：IHS Maritime Database

表 1 ASEAN 主要国の登録船舶の船種別内訳（隻数ベース、2025 年 9 月）

	シンガポール	マレーシア	インドネシア	タイ	フィリピン	ベトナム
タンカー	888	200	1,256	282	270	174
ばら積み貨物船	679	23	342	24	101	143
その他の貨物船 （一般貨物船、貨客船、コンテナ船など）	978	278	3,087	120	1,438	791
漁船	0	38	1,877	15	964	16
オフショア船	163	408	329	66	6	97
その他	674	659	8,158	223	397	255
合計	3,382	1,606	15,049	730	3,176	1,476

出典：IHS Maritime Database

一方、トン数別内訳は図 12、表 2 のとおりで、マレーシア、インドネシア、タイではタンカーが最大の船種構成を占めている。一方でシンガポール、フィリピン、ベトナムではその他の貨物船（一般貨物船、貨客船、コンテナ船など）が最も多い。

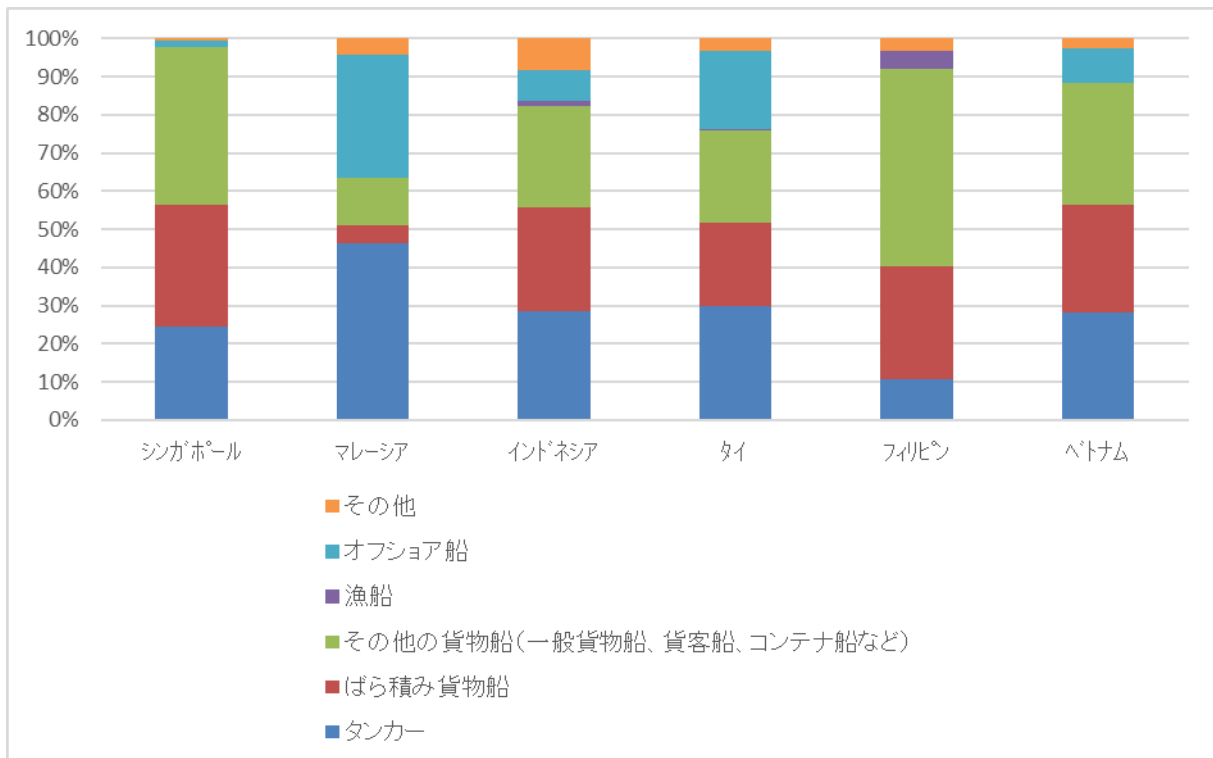


図 12 ASEAN 主要国の登録船舶の船種別内訳（トン数ベース、2025 年 9 月）

出典：IHS Maritime Database

表 2 ASEAN 主要国の登録船舶の船種別内訳（トン数ベース、2025 年 9 月）

単位：1,000GT

	シンガポール	マレーシア	インドネシア	タイ	フィリピン	ベトナム
タンカー	28,850	3,562	7,486	889	494	1,672
ばら積み貨物船	37,571	349	7,177	647	1,366	1,680
その他の貨物船 （一般貨物船、貨客 船、コンテナ船など）	48,686	970	7,006	717	2,394	1,895
漁船	0	5	275	7	215	10
オフショア船	2,086	2,468	2,139	617	2	532
その他	592	331	2,201	92	146	155
合計	117,786	7,686	26,284	2,970	4,617	5,944

出典：IHS Maritime Database

また、登録船舶の平均サイズは表 3 のとおりである。漁船をのぞくすべての船種において、シンガポールの船の平均サイズが突出して大きくなっている。

表 3 ASEAN 主要国の登録船舶の船種別平均サイズ（2025 年 9 月）

単位：GT

	シンガポール	マレーシア	インドネシア	タイ	フィリピン	ベトナム
タンカー	32,489	17,812	5,961	3,154	1,831	9,607
ばら積み貨物船	55,333	15,158	20,984	26,963	13,524	11,747
その他の貨物船 （一般貨物船、貨客 船、コンテナ船など）	49,781	3,491	2,270	5,978	1,665	2,396
漁船	0	144	146	462	223	625
オフショア船	12,800	6,049	6,503	9,354	373	5,485
その他	879	502	270	410	368	608

出典：IHS Maritime Database

## 2 ASEAN 主要 6 カ国の海事産業

### 2.1 シンガポールの海事産業

#### 2.1.1 海運業

##### 2.1.1.1 登録船舶

シンガポール海事港湾庁（Maritime and Port Authority of Singapore : MPA）によると、2024 年末時点で、3,966 隻、1 億 802 万総トンの船舶がシンガポール船籍として登録されている。これは前年末と比べて隻数では 10 隻減少した一方、総トン数では 846 万総トンの増加となった。

一隻あたりの平均規模は、2023 年の 2 万 5,039 総トンから 2024 年には 2 万 7,236 総トンへと拡大しており、船舶の大型化がさらに進んでいる。過去 10 年で見ると、シンガポール籍船は 2014 年末の 4,595 隻から 2024 年末の 3,966 隻へと隻数では約 14%減少しているが、総トン数は 8,225 万総トンから 1 億 802 万総トンへと約 1.3 倍に増加しており、登録船舶の大型化傾向が継続している。

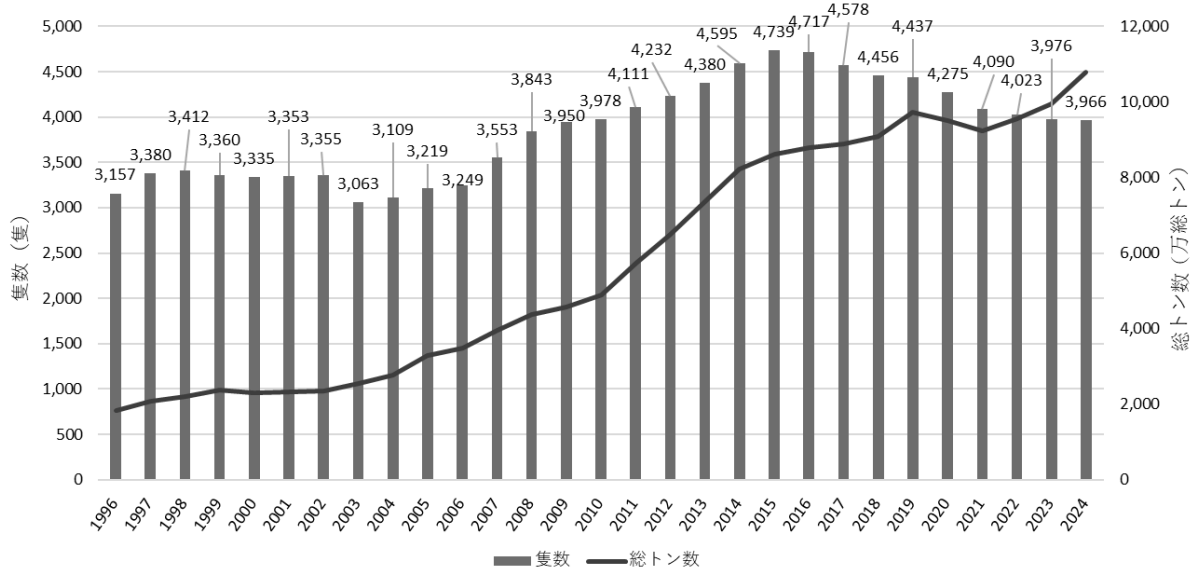


図 13 シンガポール籍船の推移

出典：Singapore Department of Statistics

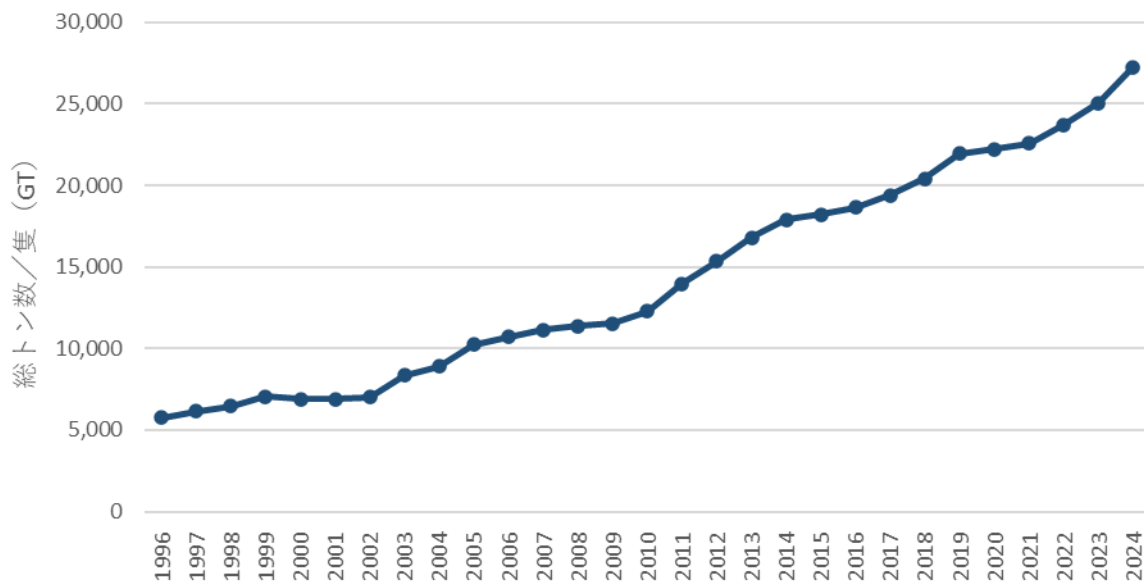


図 14 シンガポール籍船の 1 隻あたりの大きさの推移

出典：Singapore Department of Statistics

### 2.1.1.2 貨物・旅客取扱量

2024 年の海上貨物取扱量は、対前年比 5.2%増の 6 億 2,291 万トンとなった。コンテナは全体の 59%を占め、2023 年の 3 億 5,144 万トンから 2024 年には 3 億 6,953 万トンへと 5.1%増加した。バルク・オイルは全体の 31%を占め、1 億 9,199 万トンから 1 億 9,532 万トンへと 1.7%増加した。また、燃料油（バンカーオイル）の積み込み量は 5,182 万トンから 2024 年には 5,492 万トンへと 6%増加し、シンガポール港は引き続き世界最大の燃料油積み込み基地としての地位を保持している。

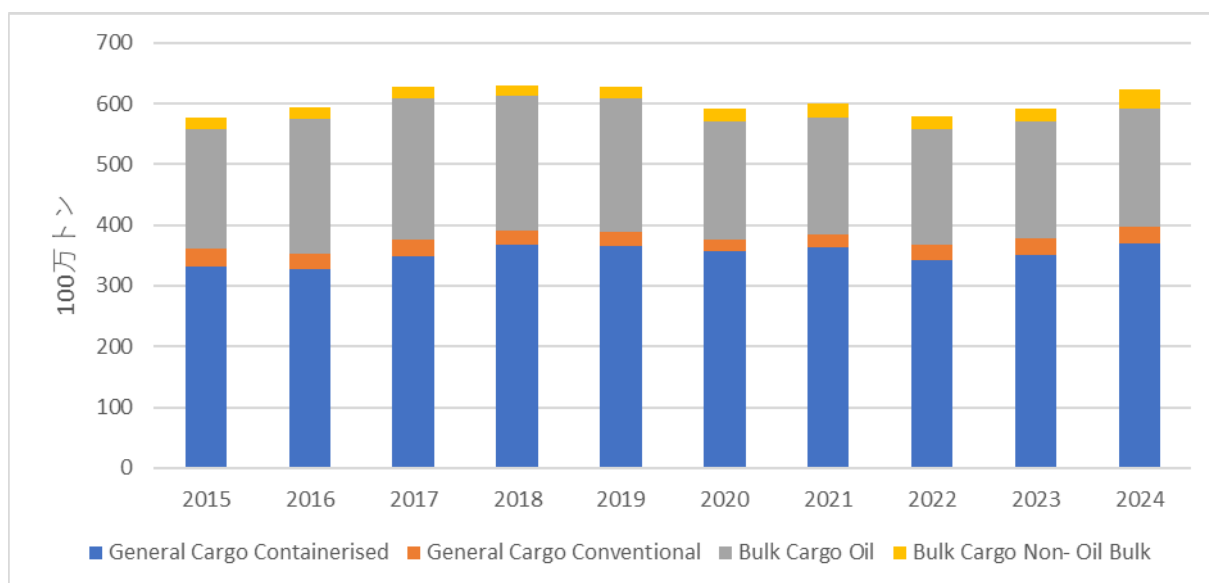


図 15 シンガポール港の貨物取扱量の推移（単位：百万トン）

出典：シンガポール海事港湾庁（Maritime and Port Authority of Singapore: MPA）

2024年のコンテナ取扱量は4,112万TEUとなり、前年比5.4%の増加となった。これは過去最高の取扱量であり、2023年の3,901万TEUを上回った。シンガポール港は2005年から守ってきた世界のコンテナ港の座を2010年に上海に譲り渡したが、その後は上海に次ぐ2位と維持している。

シンガポールでは、東南アジア地域のハブ港を目指して港湾施設を整備し、ITにより入出港手続きなどを効率化し、港湾サポート機能（タグボート、燃料・食料などの補給、船舶修繕など）を充実させるなど、顧客サービスの向上に努めてきた。この結果、同港で取り扱われるコンテナ貨物の90%程度は、周辺諸国へのトランシップ（積み替え）貨物となっている。

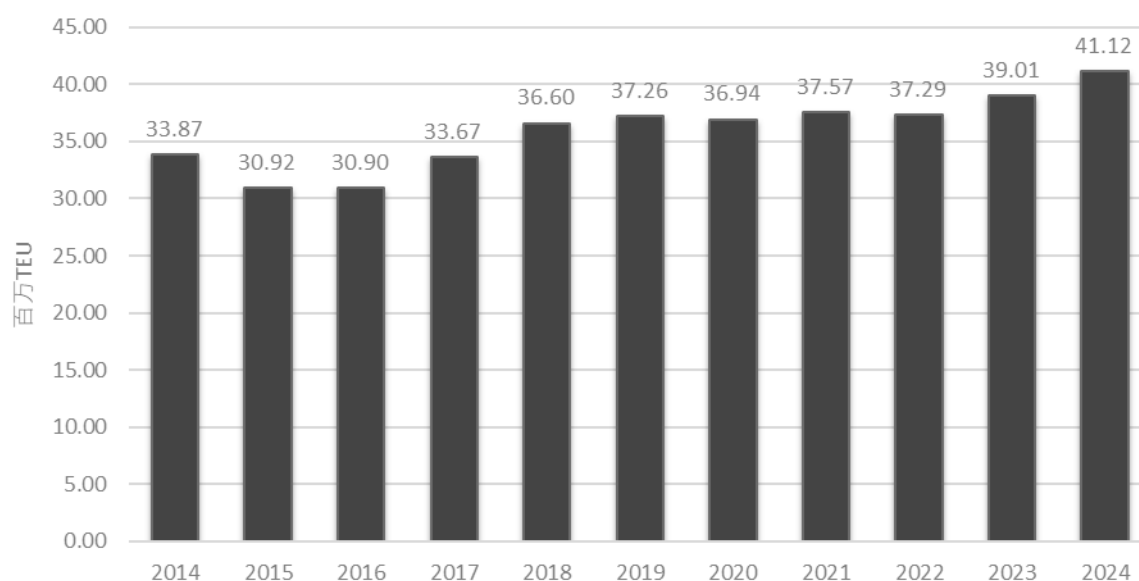


図 16 シンガポール港のコンテナ取扱量の推移（単位：百万TEU）

出典：シンガポール海事港湾庁（Maritime and Port Authority of Singapore: MPA）

2024年のシンガポールにおける海上旅客取扱数は、前年比3.1%増の436万1,300人となり、2023年の423万1,000人を上回った。新型コロナウイルスの影響で2020年以降大きく落ち込んだ旅客数は、2021年にはわずか1万8,000人まで減少したが、2022年以降は段階的に回復を見せている。パンデミック前の2019年の水準にはまだ届いていないものの、回復基調は鮮明であり、特に2022年から2024年にかけては、観光・ビジネス両面での需要が取扱数の増加に寄与した。

本統計は、シンガポール・クルーズ・センターが運営する3つのターミナル（ハーバーフロントセンターの国際旅客ターミナルおよび地域フェリーターミナル、タナメラ・フェリーターミナル）において取り扱われた、到着・出発の旅客数を合算したものである。対象には国際旅行者だけでなく、シンガポール国民および永住者も含まれる。

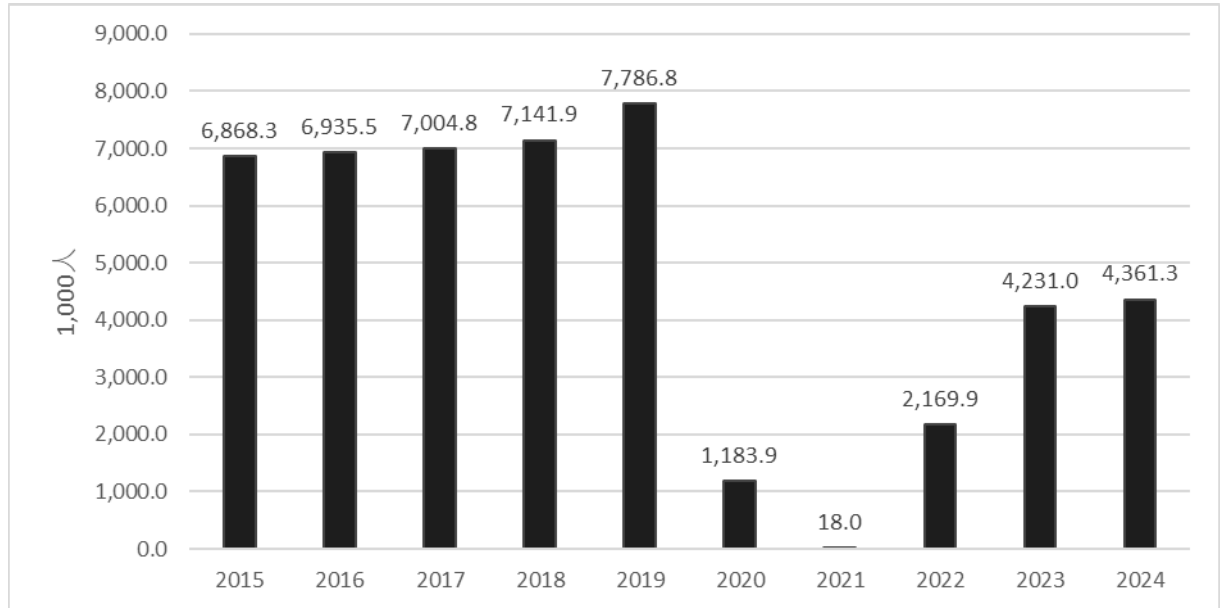


図 17 シンガポール港の旅客取扱人数

出典：Singapore Department of Statistics

### 2.1.1.3 商船隊規模

IHS Maritime Database をもとに、シンガポール籍船の船種別登録状況を概観する。2025年9月14日時点では、コンテナ船が前年に引き続きトップとなっており、4,607万総トンで全体の39.1%を占めた。次いで多かったのはバルク乾貨物船の3,551万総トンで全体の30.2%を占めた。3番目に多かったのは石油タンカーの1,200万総トンで全体の10.2%を占めた。

表 4 シンガポール籍船の船種別総トン数（単位：GT）

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	コンテナ船	46,066,231	39.1%
	バルク乾貨物船	35,514,069	30.2%
	その他のバルク貨物船	1,979,790	1.7%
	一般貨物船	1,461,640	1.2%
	RORO/貨物船	916,539	0.8%
	冷蔵貨物船	208,986	0.2%
	バルク乾貨物／液体貨物船	77,234	0.1%
	旅客船	17,839	0.0%
	バラ積み貨物船	13,016	0.0%
	旅客/RORO船	1,575	0.0%
タンカー	石油タンカー	12,003,563	10.2%
	液化ガス運搬船	9,547,726	8.1%
	ケミカルタンカー	7,296,589	6.2%
	その他の液体タンカー	2,248	0.0%
その他	その他のオフショア船	1,801,169	1.5%
	その他作業船	471,166	0.4%
	オフショアサプライ船	285,150	0.2%
	曳航船	93,041	0.1%
	浚渫船	27,952	0.0%
	調査船	328	0.0%
	合計	117,785,851	100.0%

出典：IHS Maritime Database

一方、IHS Maritime Databaseによると、2025年9月現在、シンガポールは世界第5位の商船隊（船籍、総トン数ベース）を保有する海運国となっている。

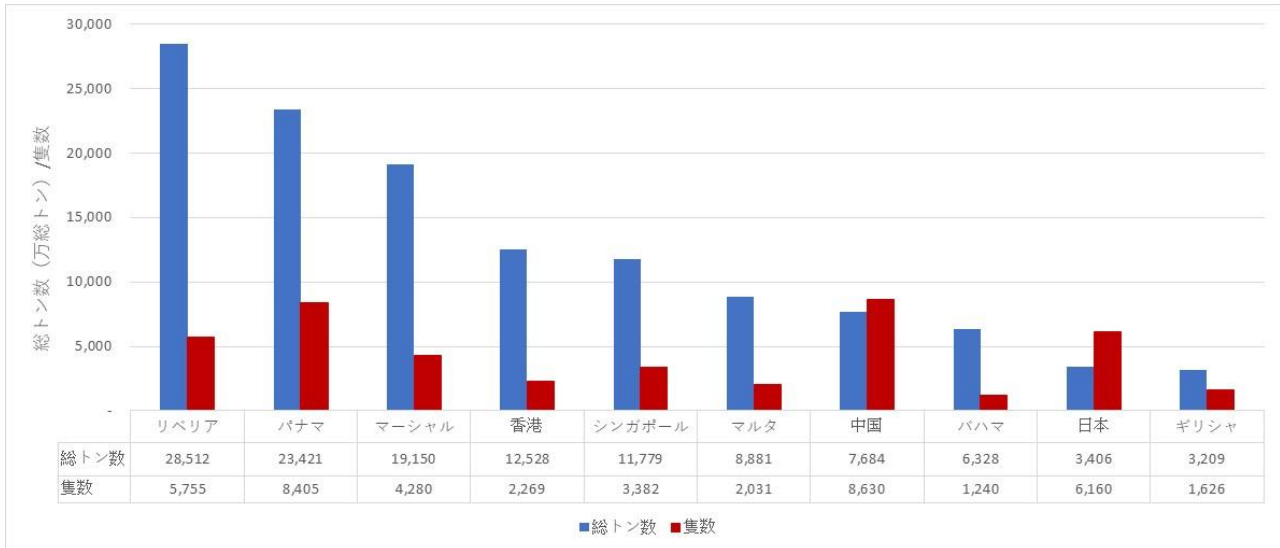


図 18 商船隊（船籍）の世界ランキング（2025年9月）

出典：IHS Maritime Database

ASEAN 主要 6 カ国の船腹量ではシンガポールが圧倒している。シンガポールが船籍国として好まれる要因として、MPA は以下の点を挙げている<sup>4</sup>。

① 国際基準の導入

シンガポールは、国際海事機関（IMO）の主要な船舶安全および海洋汚染防止に関する条約に加入している。

② 基準適合の確保

シンガポールの船舶登録機関（SRS：Singapore Registry of Ships）は、主要な寄港国検査（Port State Control）制度のホワイトリストに掲載されており、専門の旗国検査ユニット（flag state control unit）が積極的に監視を行い、基準に適合しないシンガポール籍船を特定し、基準に適合するよう是正措置を課している。

③ 経験豊富で責任のある管理体制

SRS は、海運業界のニーズに対して迅速かつ真摯に取り組み、高品質のサービスを提供している。50 年以上の経験があり、非便宜置籍国（non-FOC）として国際運輸労連（ITF）に承認されている。

④ 税制インセンティブ

シンガポール船籍の船の運航によって得られる適格所得に対する免税、その他の所得に対する船の純トン数（net tonnage）を基準にした特別課税制度といった税制優遇策がある。

⑤ 船員の国籍に関する柔軟性

シンガポール籍船の所有者は、その職員及び乗組員について、1978 年の STCW 条約（船員の訓練および資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）の規定（改正も含む）に適合していれば、その職員及び乗組員を国籍に関係なく雇用できる。

<sup>4</sup> <https://www.mpa.gov.sg/singapore-registry-of-ships/about-srs/benefits-of-srs>

#### ⑥ 外国の資格証明書の承認

シンガポール政府は、有効かつ関連する外国の船員資格証明書（COC）を保持する外国人船員及びエンジニアについて、シンガポール籍船で勤務することを認めている。事前の承認は不要であり、船舶所有者は有資格者をシンガポール籍船に従事させることについての裏書（COE：Certificate of Endorsement）を申請すれば良い。

#### ⑦ 各種優遇制度<sup>5</sup>

一括船籍移転制度（BTS：Block Transfer Scheme、複数の船舶をまとめてシンガポール籍船へと登録移転する際の登録料割引制度）、グリーン船舶プログラム（Green Ship Programme、低燃費設計で LNG 燃料などの環境にやさしい船舶の登録費用・トン税を引き下げるプログラム）、年間船舶管理費制度（AAF：Annual Administrative Fee Scheme、シンガポール籍船の登録、船員、研修に関連する書類申請に掛かる諸費用を船舶の総トン数に応じて年間一律とする割引制度）などの優遇制度がシンガポール籍船の登録に際して設けられている。

#### ⑧ 船級協会の選択

国際的に認められた下記の 8 つの船級協会に対し、トン数、船舶安全および海洋汚染防止に関する検査の執行および証書発給の権限が与えられている。

- － American Bureau of Shipping（ABS）
- － Bureau Veritas（BV）
- － China Classification Society（CCS）
- － DNV-GL
- － Korean Register of Shipping（KRS）
- － Lloyd’s Register（LR）
- － 日本海事協会（NK）
- － Registro Italiano Navale（RINA）

#### 2.1.1.4 主要海運企業

IHS Maritime Database で、シンガポールのオペレーターが運航する船を検索すると、3,836 隻、約 1 億 5,318 万 GT となる。そのうちトン数ベースで上位 10 社までのオペレーターは表 5 のとおりとなる。

---

<sup>5</sup> [https://www.mpa.gov.sg/singapore-registry-of-ships/register-with-srs/incentives-schemes#:~:text=Block%20Transfer%20Scheme%20\(BTS\),is%20the%20Green%20Ship%20Programme?](https://www.mpa.gov.sg/singapore-registry-of-ships/register-with-srs/incentives-schemes#:~:text=Block%20Transfer%20Scheme%20(BTS),is%20the%20Green%20Ship%20Programme?)

表 5 シンガポールの主要オペレーターGT ベース上位 10 社

No.	社名	運航 隻数	総トン数	最小船舶の トン数	最大船舶の トン数	船種の内訳
1	Ocean Network Express Pte Ltd	266	21,373,044	9,610	235,311	コンテナ船 (266)
2	Berge Bulk Maritime Pte Ltd	59	5,241,352	21,530	195,199	バルク貨物船 (45)、鉱石運搬船 (13)、一般貨物船オープンハッチ (1)
3	Hafnia Pools Pte Ltd	166	5,185,770	6,785	64,305	ケミカル/プロダクトタンカー (113)、プロダクトタンカー (30)、原油/石油製品タンカー (21)、原油タンカー (1)、LPG/ケミカルタンカー (1)
4	Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd	74	4,943,109	3,829	163,262	原油タンカー (28)、原油/石油製品タンカー (12)、ケミカル/プロダクトタンカー (21)、LPGタンカー (5)、LNGタンカー (1)、アスファルトタンカー (4)、プロダクトタンカー (3)
5	Frontline Shipping Singapore Pte Ltd	35	4,709,975	62,700	157,163	原油タンカー (28)、原油/石油製品タンカー (7)
6	Eastern Pacific Shipping Pte Ltd	57	3,924,099	25,098	153,604	バルク貨物船 (11)、原油タンカー (13)、ケミカル/プロダクトタンカー (15)、LPGタンカー (8)、原油/プロダクトタンカー (5)、コンテナ船 (2)、鉱石運搬船 (2)、自動車運搬船 (1)
7	Pacific International Lines Pte Ltd	86	3,814,669	6,245	139,136	コンテナ船 (86)
8	Shell Tankers Singapore Pte Ltd	38	2,951,881	29,327	156,186	原油タンカー (9)、LNGタンカー (7)、原油/プロダクトタンカー (10)、ケミカル/プロダクトタンカー (11)、LPGタンカー (1)
9	Sea Consortium Pte Ltd(X-Press Feeders)*	115	2,534,460	3,992	76,185	コンテナ船 (113)、一般貨物船 (2)
10	Winning Alliance S Pte Ltd	23	2,172,703	499	114,019	バルク貨物船 (21)、鉱石運搬船 (1)、ランディングクラフト (1)

注\* : IHS Maritime Database では X-Press Feeders となっているが、X-Press Feeders は会社名ではなく、ブランド名。会社名は Sea Consortium Pte Ltd

出典 : IHS Maritime Database より作成 (2025 年 10 月現在)

運航隻数はオーシャン・ネットワーク・エクスプレスがトップで 266 隻、2,137 万 GT に達する。2 位のバージ・バルク・マリタイム単体では 59 隻、524 万 GT だが、他にグループ会社 2 社も運航しており、グループ全体では 83 隻、745 万 GT の規模になる。1 位から 3 位の 3 社は外資系である。4 位のトラフィギュラはシンガポールに本社を置いているが、欧州発祥の会社である。5 位のフロントライン・ SHIPPING も外資系である。外資海運企業のシンガポールにおけるプレゼンスの高さがうかがえる。

次に、上位 5 社について概説する。

① オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（Ocean Network Express Pte Ltd : ONE）

URL : <https://www.one-line.com/en>

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）は日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社が、それぞれのコンテナ定期船事業部門をスピニアウトし、世界90カ国をつなぐネットワークを事業統合することで設立された、本社をシンガポールに置くコンテナ運航会社である。2018年4月に事業を開始し、260隻以上の船で120カ国に165の航路を運航している。

表 6 ONE の運航船舶の船種・船籍別 GT・隻数

船籍	船種類	コンテナ船	
		GT	隻数
シンガポール		5,677,880	4
パナマ		4,198,856	44
日本		3,989,147	53
リベリア		3,318,128	69
香港		1,515,892	2
マーシャル諸島		1,235,420	1
イギリス		370,836	3
バハマ		260,076	33
ケイマン諸島		182,143	22
マルタ		170,509	3
ポルトガル（マデイラ諸島）		137,325	6
中国		119,582	2
キプロス		79,131	1
アンティグア・バーブーダ		47,052	3
オランダ		34,736	2
ブラジル		26,374	3
リトアニア		9,957	15
<b>合計</b>		<b>21,373,044</b>	<b>266</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

② バージ・バルク・マリタイム（Berge Bulk Maritime Pte Ltd）

URL : <https://www.bergebulk.com/>

シンガポールを拠点とする独立系のバルクキャリア運航会社で、鉄鉱石や石炭、穀物などを輸送している。最高経営責任者（CEO）の James Marshall 氏が12隻の船舶から2007年に事業を興した。同社のウェブサイトによると、90隻以上のバルクキャリアを所有・運航しており、総DWTは約1,500万トンを超える。

海運の脱炭素化を推進しており、2023年4月には既存のバルクキャリアをメタノール燃料に対応できるように改造する計画を発表。さらに、同年10月には所有するバルクキャリア「Berge Olympus」に、イギリスのBARテクノロジーが開発し、ノルウェーのヤラ・マリン・テクノロジーが製造した4枚の巨大な鋼鉄製帆「WindWings」を設置する改造を完了した。

表 7 バージ・バルク・マリタイムの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	リベリア	パナマ	マーシャル諸島	マン島	合計
バルク貨物船		863,893	225,200	59,480	2,044,275	3,192,848
鉱石運搬船		384,869			1,639,886	2,024,755
一般貨物船 オープンハッチ			23,749			23,749
<b>合計</b>		<b>1,248,762</b>	<b>248,949</b>	<b>59,480</b>	<b>3,684,161</b>	<b>5,241,352</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 8 バージ・バルク・マリタイムの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	リベリア	パナマ	マーシャル諸島	マン島	合計
バルク貨物船		10	5	2	28	45
鉱石運搬船		3			10	13
一般貨物船 オープンハッチ			1			1
<b>合計</b>		<b>13</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>59</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

なお、バージ・バルク・マリタイムは他にグループ会社2社（バージ・バルク・ SHIPPING が23隻、バージ・バルク・シンガポールが1隻）も運航しており、バージ・バルク・グループ全体では、83隻、745万GTの規模になる。バージ・バルク・SHIPPING、バージ・バルク・シンガポールの運航船舶内訳は以下のとおり。

表 9 バージ・バルク・ SHIPPING、バージ・バルク・シンガポールの  
運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	リベリア	パナマ	マーシャル 諸島	マン島	合計
バルク貨物船		863,893	225,200	59,480	2,044,275	3,192,848
鉱石運搬船		384,869			1,639,886	2,024,755
一般貨物船 オープンハッチ			23,749			23,749
合計		1,248,762	248,949	59,480	3,684,161	5,241,352

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 10 バージ・バルク・ SHIPPING、バージ・バルク・シンガポールの  
運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	リベリア	パナマ	マーシャル 諸島	マン島	合計
バルク貨物船		10	5	2	28	45
鉱石運搬船		3			10	13
一般貨物船 オープンハッチ			1			1
合計		13	6	2	38	59

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

③ ハフニア・プールズ（Hafnia Pools Pte Ltd）

URL： <https://hafnia.com/>

ハフニア・プールズはタンカー大手のハフニア社の子会社でタンカーのプール事業<sup>6</sup>を実施する。2014年に設立された。2025年10月現在のハフニア・プールズのウェブサイトによると、プールしている船舶は177隻で、内訳は以下のとおり。

- ハンディ = 12 隻
- MR = 72 隻
- LR1 = 33 隻
- LR2 = 11 隻
- ケミカル（ハンディ/MR） = 30 隻
- 特殊タンカー = 13 隻

親会社のハフニアは、元はデンマークのタンカー会社だったが、シンガポールを本拠とする BW グループが 2018年に43%超の株式を買収。2019年、BW

<sup>6</sup> 船舶のプール事業とは、複数の船主が自社の船を共同で運航・管理し、収益を分配する事業のこと

グループ傘下の BW タンカーズと合併した。ハフニアは、オスロ証券取引所に上場しているが、2024年4月にニューヨーク株式市場にも上場した。登記上の本社はバミューダにあったが、2024年にシンガポールへ移転した。ハフニアのウェブサイトによると、世界最大級のプロダクトタンカー、ケミカルタンカーのオペレーターで、200隻以上を運航する。

なお、BW グループは 1955 年に香港で設立された海運会社ワールドワイド・スティームシップ・カンパニーが発祥である。同社は 2003 年にノルウェーの大手ガス輸送海運会社ベルゲセン（Bergesen）を買収し、2007 年に持株会社 BW グループをバミューダに設立した。オペレーションはシンガポールから行っている。BW グループは、世界最大級のガス輸送会社で、同社のウェブサイトによると、200 隻の LNG/LPG 運搬船を運航する。傘下のハフニア等を併せた運航船舶隻数は 450 隻。

ハフニアは、海運の脱炭素化を進めるために、2023 年に中国の造船所に 4 隻のメタノール二元燃料タンカーを発注しており、1 隻目が 2025 年 1 月に納入された。

表 11 ハフニア・プールの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種類 船籍	ケミカル/ プロダクト タンカー	プロダクト タンカー	原油/ 石油製品 タンカー	原油 タンカー	LPG/ ケミカル タンカー	合計
シンガポール	1,376,278	445,703	601,333			2,423,314
マーシャル 諸島	663,905	60,354		64,305		788,564
マルタ	638,094	73,922			7,292	719,308
インド	119,955	126,900				246,855
パナマ	84,138	129,776	30,964			244,878
リベリア	127,994	62,866				190,860
バハマ			126,144			126,144
ポルトガル (マデイラ 諸島)			123,050			123,050
キプロス		75,297	42,010			117,307
マン島	22,184	70,280				92,464
デンマーク (DIS)	90,842					90,842
コモロ		22,184				22,184
<b>合計</b>	<b>3,123,390</b>	<b>1,067,282</b>	<b>923,501</b>	<b>64,305</b>	<b>7,292</b>	<b>5,185,770</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 12 ハフニア・プールの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種類 船籍	ケミカル/ プロダクト タンカー	プロダクト タンカー	原油/ 石油製品 タンカー	原油 タンカー	LPG/ ケミカル タンカー	合計
シンガポール	47	11	14			72
マーシャル 諸島	24	2		1		27
マルタ	27	2			1	30
インド	4	4				8
パナマ	3	3	1			7
リベリア	4	2				6
バハマ			3			3
ポルトガル (マデイラ 諸島)			2			2
キプロス		2	1			3
マン島	1	3				4
デンマーク (DIS)	3					3
コモロ		1				1
<b>合計</b>	<b>113</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>166</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

④ トラフィギュラ・マリタイム・ロジスティクス (Trafigura Maritime Logistics)

URL:<https://www.trafigura.com/what-we-do/shipping-and-marine-logistics/>

金属、エネルギー、鉱物などのコモディティの取引・物流を行うシンガポールの大手商社トラフィギュラ・グループの海運物流子会社。トラフィギュラは1993年に欧州で設立され、その後シンガポールに本社を移転した。コモディティ取引の他に、石油、金属、再生可能エネルギー、カーボン除去などの分野のプロジェクトにも投資している。同社は海運の脱炭素化を推進しており、2024年には韓国の現代 MIPO 造船所にアンモニア二元燃料対応の中型ガスキャリア 4 隻を発注した。

表 13 トラフィギュラ・マリタイム・ロジスティクスの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種類 船籍	原油タンカー	原油/石油製品 タンカー	ケミカル/プロ ダクトタンカー	LPGタンカー	LNGタンカー	アスファルト タンカー	プロダクト タンカー	合計
マーシャル諸島	1,749,326	367,128	260,786			93,148	42,835	2,513,223
香港	816,793		29,700					846,493
リベリア	163,072	42,010	135,241	144,144			43,984	528,451
パナマ	216,569		60,001					276,570
シンガポール		124,866	29,403	107,502			3,829	265,600
ギリシャ		62,754			116,542			179,296
マルタ	84,624		25,385					110,009
マン島	83,900							83,900
イタリア			76,131					76,131
バハマ		63,436						63,436
合計	3,114,284	660,194	616,647	251,646	116,542	93,148	90,648	4,943,109

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 14 トラフィギュラ・マリタイム・ロジスティクスの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種類 船籍	原油タンカー	原油/石油製品 タンカー	ケミカル/プロ ダクトタンカー	LPGタンカー	LNGタンカー	アスファルト タンカー	プロダクト タンカー	合計
マーシャル諸島	16	7	9			4	1	37
香港	6		1					7
リベリア	2	1	4	3			1	11
パナマ	2		2					4
シンガポール		2	1	2			1	6
ギリシャ		1			1			2
マルタ	1		1					2
マン島	1							1
イタリア			3					3
バハマ		1						1
合計	28	12	21	5	1	4	3	74

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑤ フロントライン・ SHIPPING・シンガポール（Frontline Shipping Singapore）

URL:<https://www.frontlineplc.cy/>

1985年にスウェーデンに設立された海運会社が発祥で、現在はキプロスに本社を置くフロントラインのシンガポール子会社。フロントラインは、世界有数の原油および石油製品の海上輸送会社であり、超大型原油運搬船（VLCC）、スエズマックスタンカー、アフラマックスタンカーなどの大型タンカーを所有・運航する。同社の年次報告書によると、2024年12月末現在でVLCC41隻、スエズマックスタンカー22隻、LR2/アフラマックスタンカー18隻の合計81隻を所有・運航している。一方、シンガポール子会社であるフロントライン・SHIPPING・シンガポールの運航船舶はIHS Maritime databaseによると、2025年5月現在35隻となっている。

表 15 フロントライン・ SHIPPING・シンガポールの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	リベリア	マーシャル諸島	マルタ	合計
原油タンカー		1,091,356	3,024,823	154,449	4,270,628
原油/石油製品 タンカー			439,347		439,347
<b>合計</b>		<b>1,091,356</b>	<b>3,464,170</b>	<b>154,449</b>	<b>4,709,975</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 16 フロントライン・ SHIPPING・シンガポールの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	リベリア	マーシャル諸島	マルタ	合計
原油タンカー		7	20	1	28
原油/石油製品 タンカー			7		7
<b>合計</b>		<b>7</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>35</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

#### 2.1.1.5 環境に配慮した船舶の振興

2011年、MPAは、海運業界における環境保全を促進するため、1億Sドルの奨励金制度「海洋シンガポール環境イニシアチブ（Maritime Singapore Green Initiative；MSGI）」を立ち上げた。

2024年10月9日、MPAは、2025年から新たなMSGIを開始するための5,000万Sドルを拠出すると発表した。新MSGIの支援プログラムは、「①グリーン船舶プログラム」、「②グリーン港湾インフラプログラム」、「③グリーンハーバークラフトプログラム」、「④グリーンエネルギー・技術プログラム」、「⑤グリーン啓蒙プログラム」の5つで構成される。



図 19 2025 年 1 月 1 日からの新シンガポール海洋環境イニシアチブの概要

出典：MPA Press Release 9 Oct 2024

① グリーン船舶プログラム

2024 年 10 月 29 日に MPA が発表した海運規則 2024 年第 12 号（Shipping Circular: SC No. 12, 2024）で、新 MSGI の改定「①グリーン船舶プログラム」の内容が一部発表された。新たなグリーン船舶プログラムでは以下のインセンティブが与えられる。

表 17 2025 年 1 月 1 日からのグリーン船舶プログラムのインセンティブ

対象船舶	初期登録料割引率	トン税減税率
IMO の MARPOL Annex VI Phase 3 EED（エネルギー効率設計指標）要件を 10%以上上回るシンガポール籍船	20%	20%
CF（燃料消費量と CO2 排出量の換算係数）値が 1.375 より高く 2.750 より低い燃料を主燃料として使用できるエンジンを採用するシンガポール籍船	50%	20%
CF 値が 1.375 より低い燃料を主燃料として使用できるエンジンを採用するシンガポール籍船	75%	50%
ゼロカーボン燃料（例：パイロット燃料がエネルギー基準で 25%以下に抑えられ、アンモニアスリップ、NOx、N <sup>2</sup> O の対策がとられているアンモニア）を主燃料として使用できるエンジンを採用するシンガポール籍船	100%	80%
ゼロエミッション燃料（水素、バッテリーなど）を主燃料として使用できるエンジン・技術を採用するシンガポール籍船	100%	100%

追記

- ① CII (Carbon Intensity Indicator : 燃費実績の格付け制度) の A 格付けを達成したシンガポール籍船は、トン税がさらに 5%が減免される。ただし最大減免率は 100%である。
- ② すでにシンガポール隻船として登録されているが、グリーン船舶プログラムの適用を受けていない船舶は、基準を満たしても過去に申請していない場合、または基準を満たすために船舶を改造した場合は、申請が可能。
- ③ 既存のシンガポール籍船の船主が変更となる場合、登録料は初期登録料とみなされないため、新船主の登録料に対する減免は適用されない。しかし船舶がグリーン船舶プログラムの対象となる場合、トン税に対応する減免が適用される。

出典 : MPA SC No 12 of 2024, 29 Oct 2024 より作成

従来のグリーン港湾プログラム下で供与されていた低炭素あるいはゼロエミッションハーバークラフトに対する港湾使用料の割引プログラムを

表 18 のとおり、「③グリーンクラフトプログラム」として導入した。

また、グリーン船舶プログラムでは、シンガポール港への寄港日数が 4 日以内の外航船に対して、以下の基準を満たした場合に寄港料が減免されることとなっている。

- ・ ゼロエミッション燃料・技術 (例 : 水素、完全電動、水素燃料電池と電動ハイブリッドなど) を主要燃料または推進手段として使用する船舶。対象の外航船舶は、寄港料が 100%免除される。
- ・ ゼロカーボン燃料 (例 : パイロット燃料が最大 25%で、アンモニアスリップ/NOx/N2O に対応したアンモニア、B100 バイオ燃料、グリーンメタノールなど) を使用する船舶。対象の外航船舶は、寄港料が 100%免除される。
- ・  $1 \leq \text{CF 値} \leq 1.375$  の低炭素燃料 (メタノールなど)、メタンスリップが最大 1% の LNG 対応エンジン、または B50 以上 B99 までのバイオ燃料を主燃料として使用する船舶。対象の外航船舶は、寄港料が 30%免除される。
- ・  $1.375 < \text{CF 値} \leq 2.750$  の低炭素含有量の燃料 (例 : メタンスリップが対処されていないエンジンで使用される LNG) や、B24 以上 B49 までのバイオ燃料を使用する場合対象の外航船舶は、寄港料が 20%免除される。

なお、GSP-GP の補助を受けるには、船主または傭船者はシンガポール港に到着する前に、船舶が digitalPORT@SGTM (シンガポールの港湾手続きのワンストップサービス) を通じて GSP-GP に事前登録されていることを確認する必要がある。

## ② グリーン港湾インフラプログラム

グリーン港湾インフラプログラムは、港湾分野の脱炭素化を支援する制度で、2024 年に Maritime Singapore Green Initiative (MSGI) に新たに組み込まれた。本制度では Energy Efficiency Grant (EEG、エネルギー効率向上補助金) を通じて企業の省エネ設備導入を支援する。ベース枠では事前承認された省エネ機器 (例 : 電動フォークリフト) の導入を対象とし、アドバンス枠ではより大規模な省エネ設備投資も支援する。補助上限は企業 1 社あたり最大 35 万 S

ドルとなっている。<sup>7</sup>

③ グリーンクラフトプログラム

グリーンクラフトプログラムにおいては、2025年1月1日以降、MPAに登録される新造のハーバークラフトについて、下記のインセンティブが与えられる。

表 18 代替燃料を使用するハーバークラフトへのインセンティブ

新造ハーバークラフトの燃料/エネルギー		ハーバークラフトの港湾料減免率と期間
ゼロエミッション燃料・技術（水素、100%電化、水素燃料電池と電化のハイブリッド等）		最大 120GT 10年間 100%港湾料免除 120GT 以上 8年間 100%港湾料免除
ゼロカーボン燃料（例：パイロット燃料は 25%以下で、スリップに対応しているアンモニア燃料、パイロット燃料が 25%以下のグリーンあるいはバイオメタノール、B100 のバイオ燃料）		10年間 100%港湾料免除
低カーボン燃料	メタンスリップに対応しておりメタンスリップが 1%以下の LNG B55～B99 のバイオ燃料 メタノール	3年間 30%港湾料免除
	メタンスリップ対応していない LNG B24-B49 のバイオ燃料	3年間 10%港湾料免除

出典：MPA PMC No 15 of 2024, 31 Dec 2024

2025年1月1日から施行されている新 MSIG は 2027年12月31日が期限となっている。

④ グリーンエネルギー・技術プログラム

グリーンエネルギー・技術プログラム (GETP) は、シンガポールを拠点とする海事企業によるグリーン技術の開発や実証試験を支援する制度である。船舶の温室効果ガス排出削減に資する新技術の開発や試験を促進し、IMO の 2023年温室効果ガス削減戦略の目標達成を後押しする。具体的に GETP で支援したプログラムについては、公表されていない。

<sup>7</sup> ベース枠 (Base Tier)：政府が事前承認した標準的な省エネルギー機器の導入を対象とする支援枠。較的小規模な設備投資を対象とし、補助上限は最大 3 万 S ドル。

アドバンス枠 (Advanced Tier)：より大規模で高いエネルギー効率改善が見込まれる設備投資を対象とする支援枠。個別審査に基づき支援が行われ、ベース枠と合わせた補助上限は企業 1 社あたり最大 35 万 S ドル。

## ⑤ グリーン啓蒙プログラム

グリーン啓蒙プログラムは、海事業界におけるカーボン会計および炭素管理に関する認識向上と能力強化を目的とした取り組みである。研修プログラム「Maritime SG LowCarbon50 Programme」や、排出管理に積極的に取り組む企業を表彰する「Maritime SG LowCarbon50 Awards」などが実施されている。

また、2022年3月、シンガポール政府は2050年までに達成すべき戦略や目標を定めた青写真「2050年シンガポール海運脱炭素化ブループリント」を発表している。少なくとも3億Sドルを投じて海運の脱炭素化を支援することとしており、①港湾ターミナル、②国内港湾船舶、③将来の船用燃料、燃料補給基準とインフラ、④シンガポール船舶登録(SRS、Singapore Registry of Ships)、⑤IMOやその他の国際機関による取り組み、⑥研究開発・人材開発、⑦炭素意識(carbon awareness)、炭素会計とグリーンファイナンスの7つの分野に焦点が当てられている。

MPAによると、シンガポールの港湾ターミナルは、2030年までに炭素排出量を2005年比で少なくとも60%削減し、2050年までにネットゼロ排出を目指している。これを達成するため、フェリーやタグボートなど1,600隻の港湾船舶を2030年までに低炭素エネルギー技術で運航することとしている。

### 参考 1) シンガポールの船舶登録料

#### 登録料

S\$2.50/NT (NTは船舶の純トン数)

最低 S\$1,250 (500NTに相当)、最高 S\$50,000 (20,000NTに相当)

一括船籍移転制度 (Block Transfer Scheme、複数の船舶をまとめてシンガポール籍船へと登録移転する際の登録料割引制度)

S\$0.50/NT

最低 S\$1,250 (2,500NT相当)、最高 S\$20,000 (40,000NT相当)

ただし、登録変更する船舶の隻数に応じて、制度適用となる最低純トン数が異なる。

1隻のみ	最低 40,000NT
2隻	総和で最低 40,000NT
3隻	総和で最低 30,000NT
4隻	総和で最低 20,000NT
5隻	最低要件なし

#### 船主変更の場合の再登録

S\$1.25/NT

最低 S\$1,250 (1,000NT相当)、最高 S\$6,000 (4,800NT相当)

#### 船舶改造後の再登録

S\$2.50 x (NTa - NTo) あるいは S\$50,000 - S\$2.50 x NTo のいずれか低い額。ただし、最低 S\$1,250

NTa = 改造後の純トン数

NTo = 改造前の純トン数

## 参考 2) シンガポールの船舶登録要件

1. 次のものがシンガポール船舶の所有者となれる。
  - 1.1 シンガポール国民、永住者 (PRs)
  - 1.2 シンガポール国内の法人企業
2. シンガポール国内で法人化された企業であれば、外資系企業、シンガポール企業いずれが所有する船舶もシンガポールで登録できる。
  - ・ 外資系企業とは、シンガポールに登録された企業であって50%以上の株をシンガポール国民以外が所有する企業
  - ・ シンガポール企業とは、シンガポールに登録された企業であって50%以上の株をシンガポール国民または他のシンガポール企業が所有する企業
3. 外資系企業が所有する船舶は、下記の条件で登録できる。
  - 3.1 企業は最低 S\$50,000 の払込済資本金を有すること。この資本要件にかかわらず、当該企業あるいはその関連企業は、Block Transfer Scheme の隻数および総純トン数要件を満足する船舶を登録すれば（または登録することを申請すれば）資本金の支払いを免除される。
  - 3.2 船舶は 1,600 総トン以上であり、自航船舶であること。
  - 3.3 3.2 の規定は当該船舶がシンガポールから運航され、またはシンガポールに本拠を置く場合には、ケースバイケースで免除される。所有者は免除申請を出さなければならない。
4. シンガポール企業は払込資本金がS\$50,000以上であれば登録できる。

ただし、最低払込資本の要件にかかわらず、登記官はその裁量により、これらの要件を免除することができる。ただし、会社および／または関連企業が以下を登録、登録申請、または登録申請を行う旨を登記官に通知している場合に限る。

  - ・ 1隻の総トン数40,000NT
  - ・ 2隻の総トン数40,000NT
  - ・ 3隻の総トン数30,000NT
  - ・ 4隻の総トン数20,000NT
  - ・ 5隻であれば、いかなる総トン数でもよい
5. シンガポール企業またはその持ち株会社がタグボートおよびバージを所有する場合の払込資本金は、最初に登録したタグボートまたはバージの価格の10%またはS\$50,000のいずれか低い方（最低S\$10,000）の金額に設定できる。
6. 一般的に、船齢17年未満の船舶を登録の対象とする。船齢は起工日を基準として算定する。

## 参考 3) トン税

トン税：年間S\$0.20/NT

最低S\$100（500NT相当）、最高S\$10,000（50,000NT）

参考4) 年間船舶管理費制度 (AAF : Annual Administrative Fee Scheme)

Tier 1	0 - 299GT	S\$120/年
Tier 2	300 - 2,000GT	S\$300/年
Tier 3	2,000GT以上	S\$600/年

参考5) 優遇税制

前述のようにシンガポール籍船から得た利益は課税所得から控除されるが、それ以外に海運関連企業に対してさまざまな優遇制度がある。優遇制度の概要は以下のとおり。なお、本一覧表の作成には細心の注意を払い、複数の情報源を当たったが、優遇制度で規定されている内容は下記より非常に細かく、複雑である。詳細は税務当局、MPA や専門の会計事務所にご確認いただきたい。

表 19 優遇制度の概要

海運企業に対するインセンティブ (MSI-Shipping Enterprise Singapore Registry of Ships : MSI-SRS <sup>8</sup> )	対象	1) シンガポール籍船であって国際航海に従事するもの 2) シンガポールを源泉とする運賃所得がある外国籍船
	要件	1) 保有船舶をシンガポール船籍とすること 2) 外国籍船でシンガポールを源泉とする運賃所得があること
	インセンティブ/ 期間	1) シンガポール籍船の運航および貸渡しにより得た所得が非課税。 シンガポール籍船の運航に関連した外国為替およびリスクマネジメント行為から生じた所得も非課税。 認定企業によって運航される当該船舶に対する船舶管理サービスによる所得も非課税。 期間は制限なし。 2) 外国籍船のシンガポールを源泉とする運賃所得について非課税 (用船料による収入および、積み替えのみのためまたはシンガポール港内のみの運航収入は非課税とならない)。
認定国際海運企業 (Approved International Shipping Enterprise) に対するインセンティブ Maritime Sector Incentive - Approved International Shipping Enterprise (MSI-AIS)	対象	国際的な船会社あるいは船舶オペレーター会社
	要件	全世界にネットワークを有し、確固とした実績があり、シンガポールにおいて海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする国際海運企業
	インセンティブ/ 期間	海運収益 (運航収入、用船料収入、売却益など) について非課税。 「更新可能な 10 年間」または「更新不可能な 5 年間」(10 年の非課税措置を得た場合は更新可能。5 年間で取得した

<sup>8</sup> <https://www.iras.gov.sg/taxes/corporate-income-tax/specific-industries/shipping-companies/>

Award		場合は更新できないが、10年インセンティブへの切り替えが可能)。
認定海事リース業 (Maritime Leasing) に対する特例 MSI-Maritime Leasing Award (MSI-ML)	対象	1) 船舶あるいはコンテナのリース会社、ビジネストラスト、パートナーシップ 2) 船舶あるいはコンテナを所有する企業の資産管理を行う会社
	要件	確固とした実績があり、シンガポールにおいて海運やコンテナへの金融業務を拡大する計画がある会社 2026年12月31日までに申請した会社が対象
	インセンティブ/期間	リース収益について5年間の軽減税率10%が適用される。さらに5年の更新も可能。ただし更新申請期限は2031年12月31日。
認定海運関連支援サービス (Shipping-Related Support Services) に対する特例 MSI-Shipping-Related Support Services Award (MSI-SSS)	対象	船舶ブローカー業務、フォワーダー・物流サービス、船舶管理、船舶代理業務、その他の船舶関連サービスに従事する会社
	要件	確固とした実績があり、シンガポールにおいて、船舶ブローカー業務、フォワーダー・物流サービス、船舶管理、船舶代理業務などの補助的な海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする企業 2031年12月31日までに申請した会社
	インセンティブ/期間	海運関連支援サービスから稼得する収益増加分の法人税について、5年間は軽減税率10%を適用。5年間の延長申請が可能。
船舶調達・建造ローンの利子に対する源泉徴収税(注)の免除 Withholding tax exemption on interest payable on loans obtained from foreign lenders to finance the purchase or construction of ships	対象	MSI-SRS対象企業、あるいはMSI-AIS対象企業、MSI-ML対象企業のうち船舶/コンテナリース会社が外国の金融機関から受けたローン
	要件	ローン契約が2011年6月1日から2031年12月31日までに締結されていること
	インセンティブ/期間	金利支払いについて、2011年6月1日から2031年12月31日までに締結したローン契約については、源泉徴収税が免除(自己申告フォームの提出)。 なお2015年予算案で、ローン契約以外にファイナンスリース、分割払い、特別目的会社の資本金支払いのためのローンなども対象となった。
コンテナおよび共同一貫輸送(Intermodal)機器調達ローンの利子に対する源泉徴収税の免除	対象	MSI-ML取得企業のうちコンテナリース会社 MSI-ACIE 取得企業、特別目的会社 (MSI-ASPVs) が外国の金融機関から受けたローン、ファイナンスリース、分割払い、特別目的会社の資本金支払いのためのローンが対象
	要件	2012年2月17日以降に支払い、2031年12月31日まで

Withholding tax ("WHT") exemption on interest and related payments made in respect of loans obtained to finance the purchase of containers and intermodal equipment		に締結したローンであること
	インセンティブ/期間	金利支払いについて、2011年6月1日から2031年12月31日までに締結したローン契約については、源泉徴収税が免除。
船舶の売却益に対する免除 Tax Exemption of Vessel Disposal Gains for Qualifying Owners	対象	1) シンガポール船籍の船舶（シンガポール船籍を取得する予定の船舶を含む）を所有する海運会社（シンガポール船籍船の売却益） 2) 認定国際海運企業（シンガポール船籍および外国籍船の売却益） 3) 認定海事リース業として船舶を所有し、かつ船舶貸渡業を行っている企業（船舶の売買を主たる事業として行う者は対象外）
	要件	1) シンガポール船籍船の売却 2) 認定国際海運企業にあつてはシンガポール船籍および外国籍船の売却
	インセンティブ/期間	所有していた期間にかかわらず、売却益が非課税。 リースバックを前提とする売却も非課税。 建造中の船舶の売却による利益も非課税。

出典：MPA ウェブサイト、IRAS (Inland Revenue Authority of Singapore) ウェブサイト、所得税法、その他法律事務所、会計事務所ウェブサイトより作成

#### 参考6) シンガポール船主協会

シンガポールの海運業者の多くはシンガポール船主協会 SSA (Singapore Shipping Association) のメンバーとなっており、2024年11月現在、ウェブサイトには485社がメンバーと記載されている。メンバーの業種別内訳は、メンバー専用ページからログインして取得できる。

### 2.1.1.6 優遇制度

MPA は、人材育成・生産性向上に対する支援を実施しており、主な人材育成、生産性向上スキームの概要はのとおり。

表 20 人材育成・生産性向上スキーム

スキーム	概要
海事クラスターファンドインターンシップ還付スキーム	海事企業が海外事務所にシンガポール人/シンガポール永住者のインターンを派遣する場合、支払う手当や航空運賃などのコストの 50%を補填する。期間は 5 日から 1 年まで。
海事クラスターファンド幹部候補生 (Management Associate) 育成スキーム	海事企業がシンガポール人/シンガポール永住者の幹部候補生を雇用する場合、給与や、海外に派遣する場合はそのコストの 50%を補填する。期間は最長 2 年。
海事クラスターファンド人材開発 (資格取得コース)	海事企業の従業員の資格取得コースの受講費用を 70%補助 (上限あり)。
海事クラスターファンド人材開発 (短期コース)	海事企業の従業員の短期コースの受講費用を 50%補助 (一部の短期コースは 70%補助)。

出典：MPA ウェブサイトより作成

また、海事関連課程の学士課程やディプロマ課程に進学する学生に対する奨学金や、海事関連課程履修中の学生のインターンシップに対する支援も行っている。

## 2.1.2 造船業

### 2.1.2.1 造船業全般

#### 2.1.2.1.1 概況 (生産高、企業数、雇用者数)

シンガポールの造船業はもともと修繕を主としていたが、1980 年代からオフショア石油ガス開発向けのリグ建造などに軸足を移し、2008 年にはオフショア部門が売上高で修繕部門を上回った。シンガポールの最大の造船会社は、ケッペル・オフショア&マリン (ケッペル O&M) のセムコープ・マリン (セムマリン) による買収で誕生したシートリウムである。シートリウムの前身の 2 社は、いずれもオフショア石油ガス業界向けジャッキアップリグや半潜水式プラットフォームの建造、浮体式生産積出貯蔵施設 (FPSO) の改造を行う世界的大手である。こうした背景から、シンガポールではこの業界を造船業とは呼ばずに、海事オフショアエンジニアリング産業 (Marine and Offshore Engineering, M&OE) と呼んでいたが、近年の洋上風力発電分野等の重要性の高まりを受け、2024 年半ばからは、海事オフショアエネルギー産業 (Marine and Offshore Energy, M&OE) と呼ばれるようになっている。業界団体であるシンガポール海事産業協会 (Association of Singapore Marine

Industries ; ASMI) も、略称の ASMI を変更せずに、正式名称がシンガポール海事  
オフショアエナジー産業協会、Association of Singapore Marine and Offshore  
Energy Industries に変更された。

シンガポールの M&OE 産業は 2014 年の油価の下落以降、苦しい経営を迫られて  
いた。2020 年以降はコロナ禍による操業停止や外国人労働者の入国規制などで、さ  
らに苦境に陥った。しかし、2021 年後半から新型コロナウイルス感染症対策の行動  
規制が世界的にも緩和される中、エネルギー需要も高まり油価が上昇。さらに、2022  
年に入りロシアのウクライナ侵攻が始まると、一時は 1 バレル 120 米ドル台まで上  
昇した。油価の上昇に伴い、オフショア石油ガスの開発も活発になり、オフショアリ  
グの稼働率と傭船料も上昇し、シンガポールの M&OE 業界企業の業績も改善した。  
シンガポールを代表する造船所のシートリウムも、浮体式生産貯蔵積み出し設備  
(FPSO) 等の新造や改造、上部構造のモジュール建造等を受注した。その後、2025  
年の油価は 1 バレル 60 米ドルから 80 米ドルの間で推移している。2025 年 9 月に英  
国の海運リサーチ会社、クラークソンズが発表した「Offshore Review & Outlook」  
によると、世界の石油市場は供給過剰ぎみで、オフショア市場は 2025 年を通じて調  
整局面にあるとして、中期的には堅調な需要と限定的な供給に支えられ、2026 年後半  
にかけて改善する可能性が高いとしている。

一方、代替エネルギーへのニーズの高まりから、洋上風力発電への投資意欲が高ま  
っている。ASMI も、油価に左右されやすいオフショア石油ガス産業への依存から脱  
却し、企業が洋上風力発電事業に参入することを支援するため、洋上風力発電業界の  
情報提供や、世界の洋上風力業界にシンガポールの実績を紹介するなどにより、シン  
ガポールのビジネスチャンスを拡大しようと努力している。シートリウムも洋上風力  
発電関連の受注が増えており、シンガポールの中堅造船所のマルコポーロ・マリンや  
ストラテジック・マリンは洋上風力発電向けのクルー輸送船の受注を増やしている。

造船業の業界規模については、経済開発庁 (EDB) による生産統計のうち、工業統  
計分類 301「船舶およびボートの建造および修繕」の生産高と企業数の統計を使用し  
た。2025 年 9 月現在、入手可能な生産統計は 2023 年までとなっている。

生産統計によると、2019 年から 2023 年までの船舶・ボートの建造および修繕業  
の生産高は図 20 のとおりで、2023 年の船、タンカーその他外航船の建造および修  
繕 (工業統計分類 30110) の生産高は 56 億 8,800 万 S ドル、レジャーボート、はし  
け、ボートの建造・修繕 (工業統計分類 30120) は 2 億 4,100 万 S ドルとなり、合計  
で 59 億 2,900 万 S ドルに達した。2022 年の合計 41 億 5,000 万 S ドルから 40%以  
上の増加となった。

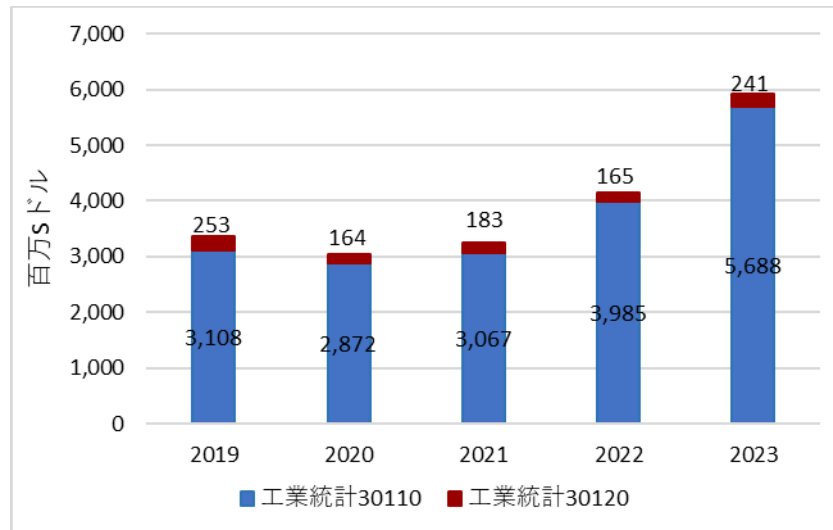


図 20 船舶、ボートの建造および修繕業の生産高の推移

注：工業統計 30110：船、タンカーその他外航船の建造および修繕  
(船舶のオフショア構造物への改造を含む)

工業統計 30120：レジャーボート、はしけ、ボートの建造、修繕

出典：経済開発庁（EDB）生産統計

一方、企業数は図 21 のとおりで、2023 年は 838 社（工業統計 30110、30120 の合計）となり、前年の 812 社から 3.2%増加した。

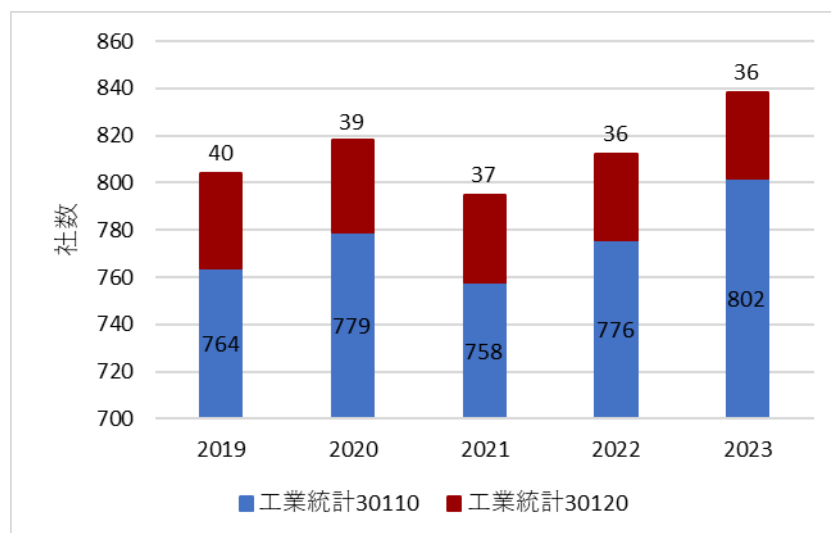


図 21 船舶およびボートの建造および修繕業の企業数の推移

注：同上

出典：経済開発庁（EDB）生産統計

また、船舶・ボートの建造および修繕業の 2023 年の雇用人数は 2 万 8,395 人で、2019 年の 3 万 3,434 人から約 18%減少している。

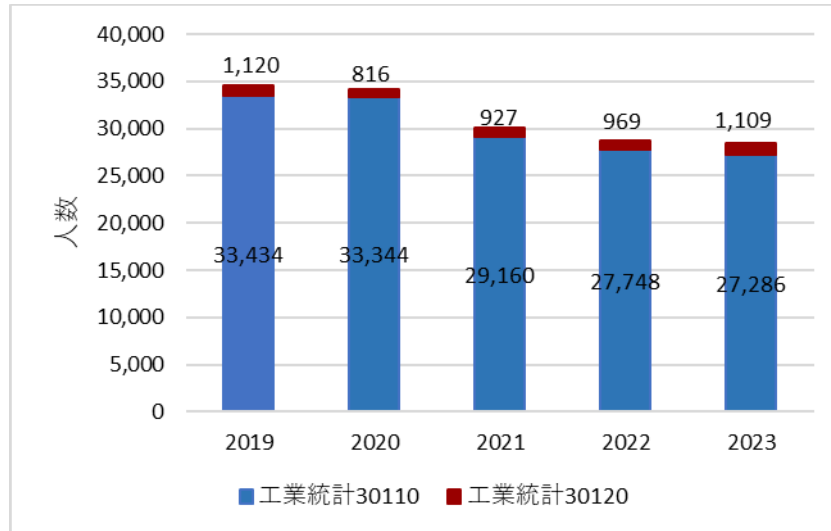


図 22 船舶およびボートの建造および修繕業の雇用人数の推移

注：同上

出典：経済開発庁（EDB）生産統計

### 2.1.2.1.2 船舶修繕・改造部門

MPA の統計によると、修繕のためにシンガポールに寄港する船舶の隻数は 2024 年には前年の 1,464 隻から 1,519 隻へと 3.8%増加した。一方、修繕目的の寄港船舶の総トン数は、2023 年の 2,045 万トンから 2024 年には 1,711 万トンへと 16.4%減少した。

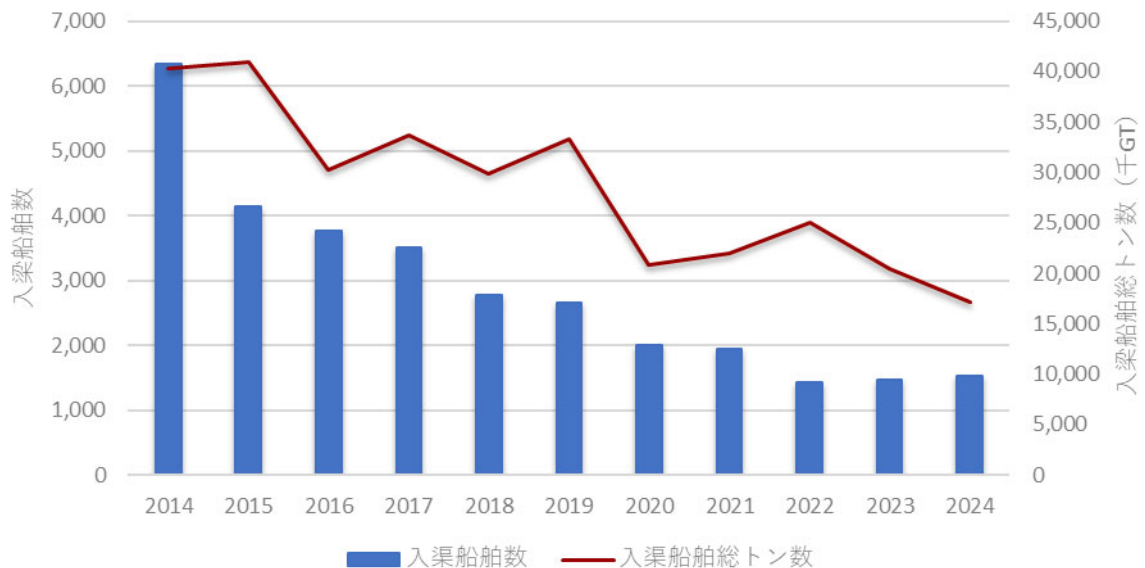


図 23 修繕目的の入港隻数および総トン数の推移（2014－2024 年）

出典：シンガポール海事港湾庁（Maritime and Port Authority of Singapore: MPA）

### 2.1.2.1.3 新造船部門

IHS Maritime databaseによると、2024年には16隻、合計4,287GTの新造船が進水した。隻数では前年の21隻から減少したが、すべてがオフショアサプライ船であり、新造船の主力として依然として中心を占めている。

トン数では、2023年の8,151GTから減少し、前年比47%減となった。なお、2022年のGT数が大きかったのは、同年進水した15万GTの新造FPSOの影響による。このFPSOはノルウェーのエネルギー大手エクイノール向けにシートリウムが建造したもので、2024年9月にバレンツ海のオフショア油田に到着した。

以下の図は、2020年から2024年にかけての新造船進水隻数および総トン数の推移を示している。

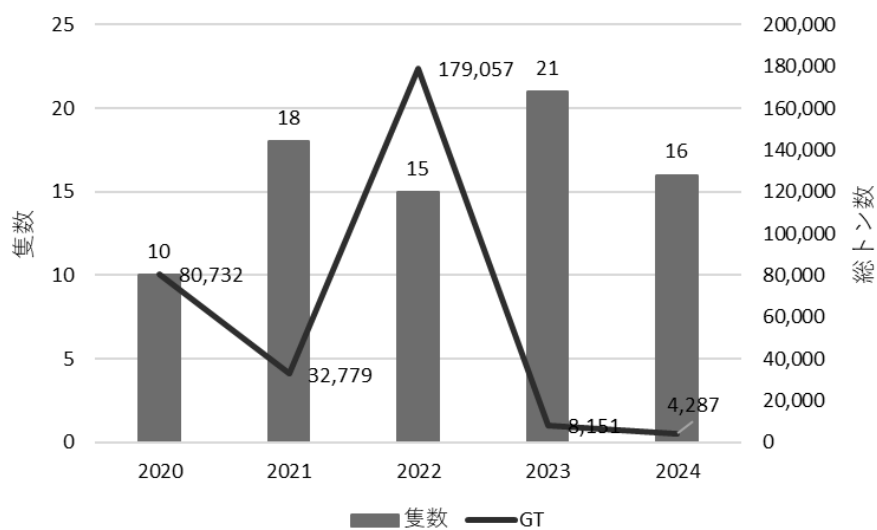


図 24 新造船進水隻数、トン数の推移

出典：IHS Maritime Database

竣工ベースで見ると、2024年は、新造船の総隻数が33隻から28隻へと減少した一方で、総トン数は3万4,431GTから18万6,338GTへと5倍超増加した。これは、ノルウェー向けのその他オフショア船（1隻、15万1,841GT）や、マーシャル諸島向けの非船舶構造物（2ユニット、2万3,016GT）など、極めて大型の特殊船の建造が集中したことによるものである。船種構成も、旅客船中心だった前年から、オフショア関連が多くなっている。

表 21 シンガポールにおける 2024 年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
ブルネイ	オフショアサプライ船	1	325
ケイマン諸島	オフショアサプライ船	3	930
台湾	ケミカルタンカー	1	4,071
	オフショアサプライ船	2	444
キプロス	オフショアサプライ船	1	125
フランス	オフショアサプライ船	1	146
マレーシア	オフショアサプライ船	2	609
マーシャル諸島	非船舶構造物	2	23,016
オランダ	オフショアサプライ船	1	166
ナイジェリア	オフショアサプライ船	2	293
ノルウェー	その他オフショア	1	151,841
パナマ	オフショアサプライ船	2	642
サウジアラビア	その他オフショア	1	429
	曳航船	2	1,638
シンガポール	その他作業船	1	499
タイ	オフショアサプライ船	2	642
イギリス	オフショアサプライ船	3	522
<b>合計</b>		<b>28</b>	<b>186,338</b>

出典：IHS Maritime Database

### 2.1.2.2 主要造船所の概況

IHS Maritime Database から、シンガポールの造船所における 2015 年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数の上位 10 社をそれぞれ抽出した。トン数ベースでは、第 1 位から 6 位までが、政府系造船所シートリウムの傘下企業となっている。前述のとおり、シートリウムは、2023 年にケッペル O&M とセムマリンが合併して誕生した会社で、傘下に多くの造船所を持つ。隻数ベースでは、クルー輸送船大手の民間造船所ストラテジック・マリンがトップとなっている。2 番目には艦艇建造などで知られる政府系の ST エンジニアリング・マリンが入るが、シートリウム傘下の造船所を合算すると 82 隻となり、隻数ベースでも ST エンジニアリング・マリンよりも大きい。第 3 位のダーメンは、2021 年に閉鎖された。

主要 5 社の概要については、シートリウム傘下企業はシートリウムとして紹介することとし、他の 4 社は、トン数ベースで 7～9 位の ST エンジニアリング・マリン（旧シンガポール・テクノロジーズ・マリン）、ストラテジック・マリン、ASL シップヤード及び隻数ベースで第 6 位のペンギン・シップヤード・インターナショナルを対象とする。

なお、トン数ベースと隻数ベースの両方で上位 10 社に入る企業については、同じ色でハイライトした。

表 22 2015 年以降の建造量（受注残含む）トン数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船舶 のトン数	最大船舶 のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Seatrium SG Pte Ltd + Sembcorp Marine Integrated	11	577,187	476	224,198	SembCorp marine Integrated が名称変更でSeatriu m SGとなった。	旅客RORO船（3）、石 油用FPSO（2）、 他（6）
2	Jurong Shipyard Pte Ltd	12	572,299	14,454	187,987	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リ グ（3）、掘削船（3） 、半潜水式メンテナ ンスプラットフォーム （3）、他（3）
3	Keppel FELS Ltd	35	507,480	9,697	37,367	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リ グ（29）、他（6）
4	Keppel Shipyard Ltd	2	457,300	228,650	228,650	Keppel Shipyard が2022年に受注した が、Seatrium になり、Keppel Shipyardは閉鎖され た。Seatrium SG 傘下の他の造船所が 引き継ぐ。	石油用FPSO（2）
5	Keppel Singmarine Pte Ltd	11	123,980	497	45,247	Seatrium 傘下となり現社名は Seatrium Singmarineに変更	トレーリング・サクシ ョン・ホッパー・浚渫 船（5）、タグ（2）、 他（4）
6	PPL Shipyard Pte Ltd	11	115,708	10,501	10,610	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リ グ（11）
7	ST Engineering Marine (旧社名 Singapore Technologies Marine)	43	55,211	70	6,000		警備艇（42）、 他（1）
8	Strategic Marine S Pte Ltd	110	28,635	14	495		クルー/サプライ船 （104）、他（6）
9	ASL Shipyard Pte Ltd	30	23,313	290	4,071		タグ（24）、他（6）
10	Pacific Ocean Engineering	5	17,535	298	15,301		タグ（4）、他（1）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年6月現在）

表 23 2015 年以降の建造量（受注残含む）隻数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船舶 のトン数	最大船舶 のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Strategic Marine S Pte Ltd	110	28,635	14	495		クルー/サプライ船（104）、他（6）
2	ST Engineering Marine （旧社名 Singapore Technologies Marine）	43	55,211	70	6,000		警備艇（42）、他（1）
3	Damen Shipyards Singapore	41	9,009	81	819	2021年に閉鎖・最後の竣工は2021年	クルー/サプライ船（26）、警備艇（11）、他（4）
4	Keppel FELS Ltd	35	507,480	9,697	37,367	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リグ（29）、他（6）
5	ASL Shipyard Pte Ltd	30	23,313	290	4,071		タグ（24）、他（6）
6	Penguin Shipyard International	28	8,949	199	667		クルー/サプライ船（19）、旅客船（6）、他（3）
7	Sam Aluminium Engineering	22	3,864	91	292		クルー/サプライ船（11）、旅客船（9）、他（2）
8	Jurong Shipyard Pte Ltd	12	572,299	14,454	187,987	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リグ（3）、掘削船（3）、半潜水式メンテナンスプラットフォーム（3）、他（3）
9	Keppel Singmarine Pte Ltd	11	123,980	497	45,247	Seatrium 傘下となり現社名は Seatrium Singmarineに変更	トレーリング・サクシオン・ホッパー・浚渫船（5）、タグ（2）、他（4）
10	PPL Shipyard Pte Ltd	11	115,708	10,501	10,610	Seatrium 傘下	ジャッキアップ掘削リグ（11）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

① シートリウム（Seatrium Ltd）

URL: <https://seatrium.com/>

シートリウムは、世界の海事、オフショア、エネルギー産業向けの掘削リグ、浮体式プラットフォーム、特殊船等の設計・建造、さまざまな船種の修繕、改良を行うオフショアエンジニアリング会社である。

同社は、1963年に設立されたジュロン造船所及び1968年の英国海軍撤退を受けて設立されたセンバワン造船所を発祥母体とする政府系大手造船所セムマリント、1859年に英国人が設立し、1968年にシンガポール政府100%出資の造船所となったケッペル造船所を発祥とするケッペル O&M が2023年に合併して誕生した。

シートリウムは、オフショア石油・ガス向けの新造船や改造およびプラットフォーム等の構造物の建造を手がけている。また、洋上再生エネルギー向けの新造船やプラットフォーム、支援船、オフショア支援船、艦船、調査船などの特殊船の建造も行う。さらに、船舶や洋上構造物の修繕・改修、海運・オフショア業界の低炭素化・デジタル化に向けた技術開発にも取り組んでいる。

シンガポール、ブラジル、中国、インド、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ノルウェー、アラブ首長国連邦、サウジアラビア、イギリスに造船所やエンジニアリング・技術センターなどの施設を持つ。シンガポール国内には 5 カ所に造船所を持つ。米国にも造船所をもっていたが 2025 年 9 月にトルコ企業への売却を発表。売却は 2026 年 2 月に完了した。

政府系投資会社のテマセク・ホールディングスが間接的に 37.91%に株式を保有する。



図 25 トゥアス・ブルバード・ヤードの全景

出典：シートリウム年次報告書 2024

IHS Maritime Database によると、シートリウムグループのシンガポールの造船所の 2015 年以降の建造量は 82 隻、約 235 万トンとなっている。

表 24 シートリウムグループの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

	Seatrium SG		Jurong Shipyard		Keppel FELS		Keppel Shipyard		Keppel Singmarine		PPL Shipyard		合計	
	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT
石油用FPSO	2	376,039					2	457,300					4	833,339
ジャッキアップ掘削リグ			3	60,231	29	337,709					11	115,708	43	513,648
半潜水型メンテナンスプラットフォーム			3	235,909									3	235,909
掘削船			3	158,735									3	158,735
半潜水型掘削リグ			1	49,084	3	99,466							4	148,550
半潜水型宿泊プラットフォーム			2	68,340	2	58,014							4	126,354
洋上風力設置船	1	68,000											1	68,000
石油用FSO	1	66,654											1	66,654
トレーリングサクシオンホッパー浚渫船									5	51,184			5	51,184
パイプ敷設船									1	45,247			1	45,247
ジャッキアップ式洋上風力設置プラットフォーム	1	40,108											1	40,108
ダイブ支援船									1	21,943			1	21,943
ボンツーン					1	12,291							1	12,291
バンカリングタンカー	1	12,123											1	12,123
旅客/RORO自動車船	3	7,707											3	7,707
調査船	1	6,080											1	6,080
プラットフォームサブライ船									1	2,893			1	2,893
アンカーハンドリング船									1	1,719			1	1,719
タグ	1	476							2	994			3	1,470
合計	11	577,187	12	572,299	35	507,480	2	457,300	11	123,980	11	115,708	82	2,353,954

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

② ST エンジニアリング・マリン（ST Engineering Marine Ltd）

URL: <https://www.stengg.com/en/defence/sea/>

政府系投資会社のテマセク・ホールディングスが 50.9%を出資する上場エンジニアリング会社である ST エンジニアリングの造船部門子会社。旧社名はシンガポール・テクノロジーズ・マリンだったが、2018 年にシンガポール・テクノロジーズ・グループのブランド戦略の一環で、傘下企業の社名が ST エンジニアリング・マリン、ST エンジニアリング・エアロスペース等に変更となった。哨戒艇、揚陸艦、フリゲートなどの軍艦の他、オフショア支援船、フェリーなどの商船の建造、修繕、改造などを行う。エンジニアリングおよびシステム統合も行う他、自律航行船等の開発も行っている。

2023 年にケッペル O&M 子会社のケッペル FELS からシンガポールのジュロン地区に立地する造船所を買収、改修して 2024 年 9 月に操業を開始しており、現在は元々所有していた造船所と 2 拠点体制となっている。両拠点併せて浮きドック 3 基、シンクロリフト 2 基を備える。

IHS Maritime Database によると ST エンジニアリング・マリンの 2015 年以降の建造量は 43 隻、約 5 万 5,221 トンとなっている。

表 25 ST エンジニアリング・マリンの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
巡視船	42	54,600
消防艇	1	611
合計	43	55,211

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

③ ストラテジック・マリン (Strategic Marine (S) Pte Ltd)

URL : <https://www.strategicmarine.com/>

ストラテジック・マリンは、西オーストラリア州に 1984 年に設立されたジェラルドトン・ボートビルダーズの子会社として、1998 年にシンガポールに設立されたアルミ船建造会社。当初はシンガポール警察沿岸警備隊およびマレーシア海上警察向けの船舶を建造していた。2009 年にベトナムに子会社を設立。2014 年にオーストラリアの親会社がシンガポールとベトナムの子会社を、当時の上場オフショア支援船造船所だったトライヤード・ホールディングス(トライヤード)に売却したが、その後トライヤードが経営破綻し、2019 年にシンガポールの投資持株会社バンガード・インベストメント・ホールディングスに買収された。現在はシンガポールが本社となっている。

建造する対象船種を拡大し、世界各地の顧客向けに石油・ガス関連船舶、洋上風力支援船、海上警備船、旅客・観光用船舶、各種作業船など多岐にわたる船舶を建造している。最近では、洋上風力市場に力を入れ、クルー輸送船 (CTV) を多く受注している。電動とディーゼルのハイブリッド CTV の開発、納入も行っている。また、船舶の修繕保守サービスも行う。

ストラテジック・マリンは、2022 年にケッペル O&M 子会社のケッペル・シンガマリンからシンガポールのジュロン地区 Benoi Road にある造船所設備と土地のリース権を買収し、2023 年に新たな造船所での操業を開始した。Benoi Road の造船所は、5,000DWT のドライドック (サイズは 105 メートル x 18.5 メートル)、6,000DWT の船台を備える。新造船所の開設で、従来よりも大きな船を建造できるようになった。

IHS Maritime Database によると、ストラテジック・マリンの 2015 年以降の建造量は 110 隻、約 2 万 8,635 トンとなっている。

表 26 ストラテジック・マリンの 2015 年以降の建造量 (受注残含む)

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	104	26,708
旅客船	4	1,813
調査船	1	100
作業/保守船	1	14
<b>合計</b>	<b>110</b>	<b>28,635</b>

出典 : IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)

④ ASL 造船所 (ASL Shipyard Pte Ltd)

URL : <https://www.aslmarine.com/>

上場企業の ASL マリン・ホールディングスの子会社。ASL マリン・ホールディングスは、造船、船舶修理・改造、船舶チャーター、浚渫エンジニアリング、その他の海事関連サービスを手がける、垂直統合型の実業サービス企業グループである。1974 年に創業したスクラップメタルの商社アン・シン・シュウ・ハードウェアが前

身で、その後建設事業を興し、1980年代後半に造船に参入した。1992年に建設会社から分離してASL造船所を設立。1996年に、バタムに造船子会社PT ASL シップヤード・インドネシアを設立。また、船舶チャーター会社も設立していたが、海事関連のビジネスを束ねる持株会社ASL マリン・ホールディングスを設立して2003年に上場した。2012年には浚渫船の設計・建造管理、専門的な浚渫用部品の製造・供給等を行うオランダのVOSTALMG インターナショナル B.V.を買収した。

シンガポールおよびインドネシアのバタム島に造船所を所有しており、合計約82ヘクタールの敷地面積を保有する。浚渫船、タグボート、バージ、タンカーを建造している。

IHS Maritime Databaseによると、ASL造船所の2015年以降の建造量は30隻、約2万3,313トンとなっている（インドネシア・バタム島の造船所建造分は含まない）。

表 27 ASL 造船所の 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
タグボート	24	16,434
ケミカル/プロダクトタンカー	1	4,071
待機警戒船（Standby Safety Vessel）	2	1,926
汚染処理船（Pollution Control Vessel）	3	882
<b>合計</b>	<b>30</b>	<b>23,313</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年6月現在）

⑤ ペンギン・シップヤード・インターナショナル（Penguin Shipyard International Pte Ltd）

URL：https://www.penguin.com.sg/

上場企業ペンギン・インターナショナルの100%子会社。ペンギン・インターナショナルは、シンガポール発祥のアルミニウム高速艇の設計、建造、船主、オペレーターである。クルー輸送船、旅客船、作業船を所有・運航する他、アルミニウム船の建造ヤードをシンガポール（ペンギン・シップヤード・インターナショナル）とバタム島（PTキム・シア・シップヤード・インドネシア）に持つ。

1972年に2隻のフェリーで運航事業を開始。1993年に自社船隊の整備のための造船所を設立。1995年に1隻目のアルミニウム船を建造し、1997年に上場した。1998年にシンガポールに新造船所を設立し、2004年にはバタム島に造船所を設立した。

1996年以来、300隻以上のクルー輸送船、旅客船、作業船を20カ国以上の船主に納入してきた。オフショア石油ガス、洋上風力発電、オフショア警備向けクルー輸送船の世界有数の建造企業である。

また、船主および運航事業者として、クルー輸送船、警備艇（Security Boat）、フル電動フェリー（および急速DC陸上充電器）、パイロットボート、ラインボート、係船タグ、上陸用舟艇等、約50隻の船隊を管理している。



Penguin Shipyard International in Singapore: A hub of bespoke aluminium shipbuilding, ship repair, as well as special conversions and upgrades.

図 26 ペンギン・シップヤード・インターナショナルの全景

出典：ペンギン・シップヤード・インターナショナル年次報告書 2024

IHS Maritime Database によるとペンギン・シップヤード・インターナショナルの 2015 年以降の建造量は 28 隻、約 8,949 トンとなっている。

表 28 ペンギン・シップヤード・インターナショナルの  
2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	19	5,788
消防艇	1	271
旅客船	6	1,901
警備艇	1	322
救難救助船	1	667
合計	<b>28</b>	<b>8,949</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

### 2.1.2.3 次世代船舶の開発

#### 2.1.2.3.1 自動運航船に関する取り組み

シンガポールでは、MPA を中心に、自律運航船 (MASS : Maritime Autonomous Surface Ships) 関連技術の開発と試験運用を積極的に推進している。2019 年に MASS やリモートオペレーション船の安全・効率運航技術の研究拠点となる「自律運航遠隔操作船研究所 (Centre of Excellence for Autonomous & Remotely Operated Vessels : CEAOPS)」を設立し、さらに、合計 720 万 S ドルの資金を 5 つの自律航行船プロジェクトに共同出資すると発表した。この 5 つのプロジェクトは、港湾内での生産性向上や航行安全強化を目指しており、主要なプロジェクトは以下のとおり。

- **Smart Maritime Autonomous Tug (SMAV) :** ST エンジニアリングが PACC オフショア・サービシズ・ホールディングス (POSH) およびアメリカ船級協会 (ABS) と協力して、有人タグボートを自律運航船に改造するプロジェクト。2020 年にはシンガポール港内での自律航行の海上試験に成功し、ABS から技術認証 (AIP) も取得。
- **IntelliTug :** バルチラ、PSA マリンおよびオフショア & マリン・シンガポール技術センター (Technology Centre for Offshore and Marine Singapore : TCOMS) の連携による自律タグボート開発。2019 年 9 月から港内での初期海上試験を実施し、衝突回避能力など自律性能を実証。
- **Keppel Autonomous Tug :** ケッペル O&M と ABS が協力して進める自律タグボート開発プロジェクト。
- **Autonomous Flotsam Clearance Vessel :** ST Engineering とシンガポール工科大学の共同開発による自律型浮遊ごみ回収船。
- **世界最大級の洋上自律船プログラム :** ST エンジニアリング、三井物産、MPA、ロイドレジスターが協力し、最大 8,000 台の自動車を運ぶシンガポール籍の洋上運搬船の自律航行システム開発に着手。

また、ノルウェーなどと共同で「Roadmap for Smart and Autonomous Sea Transport Systems」を策定した他、中国、デンマーク、日本、韓国など他の港湾当局と協力し、自律航行船受入れのための共通手順・標準化に取り組んでいる。

最近の動きとしては、2024 年に MPA と日本郵船 (NYK) が、脱炭素・デジタル化・人材育成を含む包括的な覚書を締結し、その一環としてシンガポール港内での MASS トライアルを進める枠組みを構築している。2025 年 6 月には、MPA・NYK・MTI (NYK グループの技術会社) がシンガポールでワークショップを開催し、MPA の Vessel Traffic Information System との接続や、安全・航路計画・燃費最適化・AI 意思決定・サイバーセキュリティなど、商用運航に必要な要素を検証する計画を共有した。

## 2.1.2.4 オフショア開発

2.1.2.1.1 章の概要で述べたとおり、シンガポールの造船業は 1980 年代からオフショア石油ガス開発向けのリグ建造などに徐々に軸足を移してきた。合併によりシートリウムとなった、政府系の元セムマリンと同じく政府系の元ケッペル O&M が造船業をけん引してきたが、両社とも、得意分野はオフショア石油ガス開発向けのジャッキアップリグ、半潜水式リグや、浮体式生産貯蔵積み出し施設（FPSO）等である。旧ケッペル O&M の前身のケッペル造船所はオフショアリグ建造会社のファー・イースト・レビングストン・シンガポール（FELS）を 1970 年代～1980 年代に買収。1991 年には米国のリグ建造会社のマラソン・ルトゥーノ（Marathon LeTourneau）のテキサス州のリグ建造ヤードを買収した<sup>9</sup>。この買収にはリグ設計等の知的所有権は含まれていなかったが、2016 年、マラソン・ルトゥーノのリグの設計などの知財を所有していた米国のオフショア石油ガス業界向けサービスプロバイダーのキャメロン・インターナショナル（Cameron International、現在はフランスのシュルンベルジェの傘下）から、リグの知財等を買収した。旧セムマリンは、ケッペルより遅れて 1995 年頃からリグの修理などのオフショアエンジニアリングに参入しており、2001 年にはリグ建造専門の PPL 造船所を買収してリグビジネスを拡大した。また、石油タンカー等をオフショア石油開発に使う浮体式生産貯蔵積み出し設備（FPSO）への改造でも市場を拡大していった。こうしたことから、シンガポールは、2000 年代～2010 年代前半にかけて、ジャッキアップリグ建造と FPSO 改造で「世界シェア 70%程度」という圧倒的地位にあった。

しかし、2014 年の油価下落以降、受注案件のキャンセル、支払い不履行、顧客の倒産なども相次ぎ、シンガポールの造船業界は苦しい経営を迫られた。低価格を武器にした中国の造船所との競争も苦しい経営に拍車をかけた。

一方、気候変動への対応の必要性が高まる中、再生可能エネルギーの一環として洋上風力発電への関心が高まっている。シンガポールはオフショア石油ガス開発で培った洋上プラットフォーム建造等のノウハウを活用し、洋上風力用のオフショア発電所やプラットフォーム建造の受注を増やしている。シートリウムの報告によると、2025 年上半期の売り上げの 21%を占めており、2025 年 6 月末時点の受注残は 186 億 S ドルのうち、洋上風力は 26%を占めている。2026 年 6 月末時点のシートリウムの受注残は、表 30 の 25 件で、このうち 11 件は洋上風力向けである

表 29 シートリウムの 2025 年 6 月末時点の受注残

No.	製品/サービス	顧客	用途	受注年
	2025 年に納入			
1	TSHD Frederick Paup	Manson Construction	その他	2020
2	WTIV Charybdis	Dominion Energy	洋上風力	2020
3	OSS Greater Changhua 2b and 4	Ørsted	洋上風力	2023

<sup>9</sup> 買収時、建造ヤードの所有者は、創業者ではない別の投資家に移っており、知財等のは別企業が所有していた。建造ヤードは、後に Keppel AMFELS と名称を変更。2025 年 9 月、シートリウムはこの建造ヤードをトルコ企業に売却すると発表した。

No.	製品/サービス	顧客	用途	受注年
4	HVDC OCP Sofia	RWE Renewables	洋上風力	2021
5	FPSO Raia modules fabrication	Offshore Frontier (MODEC)	石油ガス	2023
	2026年に納入			
6	OSS Revolution Wind	Ørsted	洋上風力	2021
7	OSS Empire Wind 1	Empire Offshore Wind	洋上風力	2023
8	WTIV Sturgeon	Maersk Offshore Wind	洋上風力	2022
9	HVDC OCP Dolwin 5	TenneT	洋上風力	2019
10	Research support vessel NApAnt	Emgepron	その他	2022
11	FPSO Errea Wittu integration	Offshore Frontier (MODEC)	石油ガス	2024
12	Gas Topsides EPCI	Major energy company	石油ガス	2022
13	FPU Sparta	Shell Offshore	石油ガス	2024
14	FPSO P-78	Petrobras	石油ガス	2021
	2027年に納入			
15	FPSO P-80	Petrobras	石油ガス	2022
16	FPSO P-82	Petrobras	石油ガス	2022
17	FPSO Jaguar modules fabrication and integration	SBM Offshore	石油ガス	2024
18	FPU Kaskida	bp	石油ガス	2024
	2028年以降			
19	FPSO P-83	Petrobras	石油ガス	2022
20	Heavy lift vessel	Penta-Ocean Construction	洋上風力	2025
21	FPSO P-84	Petrobras	石油ガス	2024
22	FPSO P-85	Petrobras	石油ガス	2024
23	HVDC OCP Beta	TenneT	洋上風力	2023
24	HVDC OCP Gamma	TenneT	洋上風力	2023
25	HVDC OCP Nederwiek 2	TenneT	洋上風力	2024

注：TSHD トレーリングサクシオンホッパー浚渫船  
WTIV 風力タービン据え付け船  
OSS オフショア変電所  
HVDC OCP 高圧直流送電(HVDC)洋上変換プラットフォーム  
FPSO 浮体式生産貯蔵積み出し設備  
FPU 浮体式生産ユニット

出典：シートリウム 2025年上半期投資家プレゼンテーション

一方で、2025年10月にはノルウェーの大手エネルギー会社エクイノールが米国で開発しているエンパイア・ウィンド・プロジェクト向け風車設置船(WTIV)をシートリウムに発注していたマースク・オフショア・ウィンドが契約を解約したと報じられ

た。米国洋上風力市場の不透明さがシンガポールの案件にも影響していることがうかがえる。

中堅企業による洋上風力向け船舶への参入も相次いでいる。アルミニウム高速船建造のペンギン・シップヤード・インターナショナルは、2023年、アイルランドのファラ・マリン向けに洋上風力船員輸送船（CTV）7隻の建造契約を獲得し、欧州洋上風力市場へのプレゼンスを拡大している。ストラテジック・マリンも、高速クルーポート／CTVを風車メンテナンスや乗組員輸送向けに展開している。また、南洋理工大学（NTU）の海洋エネルギー持続可能開発研究所（Maritime Energy & Sustainable Development Centre of Excellence）に依頼し、従来型ディーゼルCTVとハイブリッドCTVの効率比較研究を行うなど、持続可能設計の検証も進めている。また、船舶建造・所有・運航のマルコポーロ・マリンは、2022年に洋上風力用のCSOVを建造、所有、運航すると発表。台湾の子会社のPKR オフショアを通じて、風力タービン大手のベスタスと契約し、2024年からCSOVを運航している。2024年にはノルウェーの船舶設計会社ソルト・シップ・デザインと次世代CSOVの設計で契約した。次世代CSOVは、マルコポーロ・マリンが建造し、2028年に完成する予定である。

## 2.1.3 脱炭素化に向けた動き

### 2.1.3.1 バンカリングの現状

シンガポールにおける過去10年の船用燃料の種類別販売量は表30のとおりとなっている。2020年にIMOの硫黄含有量上限を0.5%とする規制が開始したことにより、MFOの販売量が2019年の3,810万トンから2020年には1,065万トンに減少したのに対し、硫黄含有量が0.5%以下のLSFOの販売量は2019年の548万トンから2020年には3,408万トンと6.2倍に増加した。

一方、硫黄含有量が0.1%以下のULSFOも2020年には40万トンの販売量があったが、それ以降はほぼゼロとなっている。指定海域（ECA: Emission Control Area）を航行する船は0.1%以下の船用燃料の利用が義務付けられているが、ULSFOの他にLSMGO（低硫黄マリンガスオイル）でも硫黄含有量は0.1%以下となっており、LSMGOの販売量は2019年以降300万トンから400万トン台で推移している。

ここ数年、LNGの販売量も伸びており、2021年の4万9,200トンから2024年には46万1,000トンに増加したが、シンガポールにおけるバンカリング量の1%にも達していない状況である。バイオ燃料混合油も増加基調にあり、バイオ燃料混合LSFOは2021年の2,000トンから2024年には77万9,900トンに増加した。

メタノールやアンモニアは実証実験段階である。アンモニア船用燃料の供給はゼロ、メタノールは2024年で1,600トンとなっており、2025年1月～9月はまだ販売実績がない。なお、メタノールに関しては2025年1月から商用供給が開始となり、MPAは11月に3社にメタノールバンカリングライセンスを供与した（詳細は2.1.3.2.3章参照）。

表 30 シンガポールにおける船用燃料の販売量推移

単位：1,000 トン

燃料種類	MDO	低硫黄燃料混合MDO	MGO	低硫黄燃料混合MGO	LSMGO	低硫黄燃料混合LSMGO	MFO	低硫黄燃料混合MFO	LSFO	低硫黄燃料混合LSFO	ULSFO	低硫黄燃料混合ULSFO	B100	LNG	メタノール	アンモニア	合計
2015	1.5	0.0	936.2	0.0	784.6	0.0	43,409.0	0.0	24.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45,155.5
2016	0.5	0.0	853.4	0.0	1,136.7	0.0	46,496.2	0.0	127.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	48,614.5
2017	0.1	0.0	736.1	0.0	1,285.1	0.0	48,469.5	0.0	145.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	50,637.2
2018	0.0	0.0	746.8	0.0	1,539.0	0.0	47,181.0	0.0	332.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	49,798.8
2019	0.8	0.0	792.0	0.0	3,089.9	0.0	38,101.7	0.0	5,479.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	47,464.4
2020	0.2	0.0	633.0	0.0	4,062.2	0.0	10,653.3	0.0	34,083.7	0.0	400.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	49,833.0
2021	0.0	0.0	360.3	0.0	3,722.0	0.0	13,034.9	0.0	32,871.6	2.0	0.0	0.0	0.0	49.2	0.0	0.0	50,040.0
2022	0.0	0.0	140.5	0.0	3,612.6	0.0	13,992.1	0.0	29,995.0	140.1	0.0	0.0	0.0	16.3	0.0	0.0	47,896.6
2023	0.0	0.0	223.5	0.0	3,547.5	0.2	16,716.7	5.6	30,701.4	518.0	0.0	0.0	0.0	110.9	0.3	0.0	51,824.0
2024	1.1	0.3	96.7	0.8	3,748.1	10.0	20,147.9	89.3	29,578.8	779.9	2.5	2.6	0.0	461.0	1.6	0.0	54,920.6
2024(1~9月)	0.7	0.3	84.8	0.8	2,740.0	0.7	14,876.6	41.7	22,236.7	470.2	0.5	1.7	0.0	334.6	1.6	0.0	40,790.7
2025(1~9月)	0.0	0.0	24.3	0.0	3,073.0	9.2	15,909.3	331.0	21,053.3	802.6	4.5	0.7	18.9	401.2	0.0	0.0	41,627.9

出典：MPA 統計より作成

## 2.1.3.2 代替燃料への対応

### 2.1.3.2.1 LNG 船用燃料供給

船用燃料のバンカリング量で世界最大を誇るシンガポールは、LNG 燃料船への補給体制（LNG バンカリング）の整備に積極的に取り組んでいる。MPA およびエネルギー市場庁（EMA）を中心に、2010 年から LNG バンカリングに関する検討が進められ、2020 年から商用化が始まった。

2017 年 4 月には、MPA が「LNG バンカリング」に関する包括的な技術基準である「テクニカル・リファレンス 56（TR 56）」を公表した。TR 56 は以下の 4 部構成となっている。

#### Part 1: General introduction（一般概要）

用語の定義を示すほか、LNG の性質に関する概要を含む。

#### Part 2: Requirements for custody transfer（受渡し計量に関する要件）

LNG バンカリングにおけるカスタディ・トランスファー（取引上の正式な受け渡し）に関する要件を定め、品質および数量測定（特にトラックから船舶への供給を含む）を規定する。受け取り側船舶のガスエンジン性能を最適化するため、LNG 品質の一貫性を確保することを目的とする。

#### Part 3: Procedures and safety distances（作業手順および安全距離）

シンガポールにおける LNG バンカリング作業の運用手順を網羅し、安全で信頼性が高く、効率的な LNG バンカリング作業を確保する。

#### Part 4: Competency requirements for personnel（従事者の能力要件）

LNG バンカリングに関与する人員（管理、運転、支援、緊急対応）に求められる知識・技能および能力を規定し、LNG の安全な取り扱いおよび移送に関するガイドラインを提供する。

2019年11月には、TR 56の改訂版 TR 56:2020が策定された。2017年版は当初、パイロットプロジェクト実施のための暫定的基準として3年間の有効期間を設定していた。LNGバンカリングのライセンス取得企業による実証事業で得られた知見を反映して、より詳細な作業手順や安全要件を明示したのが2020年版である。2025年10月現在、LNGバンカリングのライセンスを取得している企業は次の3社である。

- パビリオン・エナジー（シンガポール政府系投資会社テマセク・ホールディングスの子会社として設立されたが、2025年4月にシェルが買収）
- フュエ LNG（FueLNG、シンガポールの大手企業ケッペルとシェルによる合弁会社）
- トタル・マリン・フューエルズ（フランスのエネルギー大手トタルエナジーの子会社）

さらに、MPAは2024年12月、「LNG・バイオ LNG・eメタン供給拡大」に関するEOI（関心表明）を実施し、2025年4月に14件の提案を受領したと発表した。これを踏まえ、2026年初頭に新たなライセンス募集を行う予定であり、今後、新規参入事業者の登場が見込まれる。

2025年10月現在、LNGバンカリング船については、シンガポールで運用中の船は以下の3隻である。

- フュエ LNG（FueLNG）が運航する FueLNG Bellina および FueLNG Venosa
- パビリオン・エナジーが運航する Brassavola

なお、トタル・マリン・フューエルズはパビリオン・エナジーと LNGバンカリング船の共同運航契約を締結している。

LNG燃料の需要拡大に伴い、今後さらなるバンカリング船の増強が必要と見込まれている。シンガポールのバンカーサプライヤー、エクアトリアル・マリン・フューエル・マネジメント・サービシズ（エクアトリアル・マリン）は、2024年12月、中国の CIMC シノパシフィック・オフショア&エンジニアリング（CIMC SOE）に LNGバンカリング船を発注した。同船は全長160メートル、約1万2,000DWTで、WinGD社製の LNG二元燃料エンジンを搭載し、2027年に納入予定である。

#### 参考：LNG 輸入ターミナル

天然資源を持たないシンガポールでは、自国で消費するエネルギーのすべてを輸入に依存している。国内の発電燃料としては、約95%を天然ガスに頼っている。天然ガスは、インドネシアのナツナ諸島とスマトラ島およびマレーシアから4本の海底パイプラインを通じて輸入しているが、EMAは2006年にLNGの輸入を決定した。当初は民間企業による開発を計画していたが、2008年のリーマンショックに端を発した世界的な金融危機とそれに伴う世界的景気後退で、民間会社の資金調達環境が著しく悪化したことを受け、シンガポール政府は商業ベースでの事業継続を困難と判断し、政府がターミナルの建設と運営を引き継ぐこととなった。EMAは2009年にターミナルを所有し監督するシンガポール LNG コーポレーション（SLNG）を設立し、2013年5月に稼働を開始した。LNGターミナルには18万立方メートル

のタンクが3基、26万立方メートルのタンクが1基あり、貯蔵能力は合計80万立方メートルとなっている。

その後、EMAは2023年10月にSLNGが2カ所目のLNGターミナルを開発・運営すると発表した。既存のLNGターミナルはジュロン島に設置された陸上ターミナルだが、第2ターミナルについては、移動が容易な浮体式貯蔵再ガス化ユニット（FSRU）が利用される。2024年10月、SLNGは、商船三井の子会社から新造のFSRUをチャーターすることで合意した。FSRUの貯蔵能力は20万立方メートル、再ガス化能力は年に500万トンで、韓国のハンファオーシャンが建造する。また、同月、SLNGはFSRUを停泊させるバースをジュロン港に開発することでジュロン港と合意した。SLNGは、2020年代末までに第2ターミナルの操業を開始することを目指している。



図 27 SLNG 社所有の LNG ターミナル全景と位置

出典：シンガポール LNG 社ウェブサイト<sup>10</sup>

#### 2.1.3.2.2 アンモニア

2050年までのネットゼロ達成には、アンモニア、メタノール、水素、バイオ燃料、合成燃料などの研究開発や実証実験が各国で実施されている。シンガポールでもこれらの代替燃料の研究開発や実証実験が進んでいる。

シンガポールにおける代替燃料の研究開発や実証実験への取り組みで重要な役割を果たしているのは、MPAが2021年8月に業界関係各社と共同で設立した海事脱炭素化国際センター（GCMD）である。GCMDは、アンモニアバンカリングの安全性、ドロップインバイオ燃料、船上での二酸化炭素回収、船上で回収して液化した二酸化炭素（LCO<sub>2</sub>）の安全な陸揚げの研究を行っている。

アンモニアバンカリングの安全性に関する研究のフェーズ1は、GCMDが主体となり、シンガポールの政府系の都市開発・インフラコンサルティング会社であるスルバナ・ジュロンおよび船級協会DNVに委託して実施された。この調査では、アンモニア燃料の需要予測、パイロットプロジェクト実施のための運用概念（オペレーショナル・コンセプト）、パイロット実施候補地の調査、リスク要因とその回避策、必要投資額などを分析し、報告書は2023年4月に公表された。

フェーズ2Aでは、アンモニアの船舶間移送（STS: Ship-to-Ship Transfer）に関

<sup>10</sup> <https://www.slng.com.sg>

するリスク分析、環境影響評価（EIA）、緊急時対応計画（ERP）および船舶間移送オペレーション手順の策定、さらにアンモニアバンカリングに必要な船員スキル要件と訓練プログラム（既存訓練とのギャップ分析）を対象としている。フェーズ 2A は 2023 年第 4 四半期に開始した。この一環として、GCMD はノルウェーの大手化学メーカーのヤラ・インターナショナルおよび商船三井などと共同で、2024 年 9 月 14 日にオーストラリアにおいて、アンモニアの船舶間移送実証実験を実施した。

さらに、GCMD は英国の船用燃料ガス協会（Society for Gas as a Marine Fuel : SGMF）と、アンモニア船用燃料利用ガイドラインの策定に関する 2 年間のパートナーシップ契約を 2023 年 9 月 7 日に締結している。

一方、MPA は EMA と協力し、ジュロン島でアンモニアを燃料とする小型発電所およびバンカリング施設を建設するプロジェクトを進めている。このプロジェクトでは、次の 2 点を柱としている。

- ① 低炭素またはゼロカーボンの輸入アンモニアを用い、複合サイクルガスタービン（CCGT）で直接燃焼させて 55～65MW の発電を行うこと、
- ② 陸上から船舶へのアンモニア供給に続き、船舶間でのアンモニアバンカリングを開始し、年間 10 万トン規模の供給体制を構築すること。

MPA と EMA による提案募集には 26 件の応募があり、そのうち、政府系企業コングロマリットのセムコープ<sup>11</sup>および SLNG が主導するコンソーシアムと、政府系コングロマリットのケッペル<sup>12</sup>が主導するコンソーシアムの 2 件が 2024 年 7 月に選定された。これら 2 つのコンソーシアムには、伊藤忠商事、日本郵船、住友商事、三井物産、オーストラリアの資源会社フォーテスキュー社、シンガポールのバンカーサプライヤーであるエクアトリアル・マリンなどがバンカリング事業者として参画している。2025 年 10 月 3 日には、ケッペル主導のコンソーシアムが、MPA・EMA から次段階である FEED（基本設計）実施事業者として指名された。発電（55～65MW の CCGT によるアンモニア直接燃焼）および年間 10 万トン規模のアンモニアバンカリング（陸→船→船）を対象に、ケッペル（発電・統括）、住友商事（バンカリング）、オランダのアドバリオ<sup>13</sup>（貯蔵ターミナル）が FEED を実施する予定である。

アンモニア船用燃料に関する 2025 年の主な動き（2024 年度レポート以降）は以下のとおりである。

- 2025 年 2 月：日本郵船およびシートリウムを含むコンソーシアムが共同設計した、アンモニア燃料で稼働する燃料供給船について、日本海事協会（ClassNK）が基本設計承認（AiP）を付与。IHI パワーシステムズ製のアンモニア二元燃料エンジンを搭載し、シンガポールでの就航を想定して設計されている。
- 2025 年 5 月：シートリウムが設計したアンモニア専用バンカリング船に対し、

<sup>11</sup> セムマリンがシートリウムとして別会社となった後のセムコープは、エネルギー、都市開発等を主な事業としている。

<sup>12</sup> ケッペル O&M を売却した後のケッペル・コーポレーションは、エネルギー、通信、都市開発等を主な事業としている。

<sup>13</sup> 液体燃料・化学品・低炭素燃料（アンモニア・水素など）向けのエネルギー貯蔵ターミナルを世界各地で運営する企業。

ABS が基本設計承認 (AiP) を付与。設計はシートリウム傘下のシートリウム・マリン・ディープウォーター・テクノロジー社が担当し、アンモニア積載量は 2 万 5,000 立方メートル。

なお、シートリウム (当時はケッペル O&M) は、2022 年にも、SABRE<sup>14</sup>コンソーシアム向けに設計したアンモニアバンカリング船で ABS の AiP を取得している。SABRE コンソーシアムは、シンガポールを拠点にアンモニア供給およびバンカリングチェーンの構築を目的とするコンソーシアムで、参加企業にはマースクの脱炭素海運研究機関 (MMMCZC : Maersk McKinney Moller Center for Zero Carbon Shipping)、ケッペル O&M (現シートリウム)、住友商事、川崎汽船、香港の船舶管理企業フリート・マネジメントなどが含まれる。

- 2024 年 5 月：商船三井と伊藤忠商事が、2027 年後半にシンガポールで船舶間アンモニア燃料供給の実証を行う共同プロジェクトを発表。商船三井は、ベルギーの CMB.TECH と共同でアンモニア燃料船 3 隻を建造中で、2026～2027 年竣工予定である。また、伊藤忠商事は 2025 年 6 月、日本の佐々木造船に 5,000 立方メートル級のアンモニアバンカリング船を発注しており、2027 年のパイロットバンカリング実施前に竣工予定である。さらに伊藤忠商事は、インドの大手エンジニアリング企業ラーセン・アンド・トゥブロ (Larsen & Toubro : L&T) 子会社と、同社のグジャラート州カンドラ工場で生産されるグリーンアンモニアを、シンガポールでの燃料供給用として調達する契約を締結した。

### 2.1.3.2.3 メタノール

メタノールについては、実現性の高い低炭素燃料として注目が高まっており、大手海運会社によるメタノール燃料船の発注が増加している。2025 年 3 月 13 日付の Seatrade Maritime News に掲載されたメタノール業界の国際団体「メタノール・インスティテュート」のコメントによれば、すでに 50 隻のメタノール二元燃料船が就航しており、さらに 350 隻が発注中である。

世界有数のバンカー港であるシンガポールでは、2023 年 7 月に世界初の船舶間メタノールバンカリングが実施された。その後も複数回のメタノールバンカリング実証実験が行われており、2025 年 3 月には、メタノールの安全な取扱い、測定、移送手順、船員教育などを規定した技術規格「TR 129 (メタノールバンカリングに関する技術指針)」が発行された。

また、2025 年 3 月 26 日、MPA はメタノールバンカリング供給ライセンスの申請受付を開始し、13 社が応募した。2025 年 11 月 24 日、MPA は、米国・香港のバンカリング会社グローバル・エナジー・トレーディング (GET)、シンガポールのバンカリング会社ゴールデン・アイランド、中国のバンカリング会社のシンガポール拠点ペトロチャイナ・インターナショナル・シンガポールの 3 社にライセンスを付与すると発表した。このライセンスは 2026 年から 2030 年までの 5 年間有効であり、2026 年 1 月 1 日に商業運用が開始される。

---

<sup>14</sup> Singapore ammonia bunkering feasibility study の略

2025年7月には、MPA主導による化学物質流出事故対応訓練が実施され、メタノールバンカリングにおける安全リスク管理体制の実践的な検証が行われた。現在、シンガポールは実証段階から商業段階への移行期（2024～2026年）にあり、制度整備、安全基準策定、インフラ構築を進めている。

一方、シンガポールの主要バンカーサプライヤー各社によるメタノール燃料バンカリング船の発注も相次いでいる。これまでに、コンソート・バンカーズ、グローバル・エナジー・グループ、エクアトリアル・マリン、ゴールデン・アイランド・ディーゼル・オイル・トレーディング、そしてイタリアの海運会社フラテリ・コスリッチ（Fratelli Cosulich）のシンガポール子会社の計5社がメタノール燃料バンカリング船を発注し、合計8隻が納入済みである。内訳は、エクアトリアル・マリンが3隻、グローバル・エナジーが2隻、ゴールデン・アイランドが1隻、コンソート・バンカーズが1隻、フラテリ・コスリッチが1隻となっている。このうち、グローバル・エナジー・グループは日本の佐々木造船に2隻を発注し、すでに納入を受けている。その他の4社は中国の造船所に発注した。

#### 2.1.3.2.4 バイオ燃料

バイオ燃料については、2022年7月から2年間、GCMDが18社と協力し、船用バイオ燃料供給に関する実証実験を開始した。実験はシンガポール、ロッテルダム、ヒューストンの各港で実施された。海運会社、エンジンメーカー、エネルギー企業など計23社が参画しており、日本郵船およびオーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）も参加している。実証実験では、水素化植物油（HVO）や脂肪酸メチルエステル（FAME）などの既存バイオ燃料を使用し、低硫黄燃料油（VLSFO）、高硫黄燃料油（HSFO）、マリンガスオイル（MGO）とのブレンドが行われた。混合比率は最大30%に達した。

さらに2024年5月には、日本郵船とGCMDが共同で6カ月間のバイオ燃料プロジェクトを実施すると発表した。同プロジェクトでは、日本郵船が保有する自動車専用船を用いて、バイオ燃料が船舶エンジン性能などに与える影響を検証した。その結果、B24ブレンド燃料を継続使用してもエンジン性能や燃料油供給システムの作動に悪影響がないことが確認された。これを踏まえ、GCMDはバイオディーゼル燃料の使用に特化したモニタリングフレームワークを策定し、2025年9月に公開した。このモニタリングフレームワークは、燃料・潤滑油の定期サンプリング、エンジンおよび燃料系統の点検、運航データログの記録を組み合わせ、船舶でのバイオ燃料使用を体系的に監視するための枠組みである。

また、2024年4月15日には、シンガポールおよびロッテルダムの港湾当局が共同声明を発表し、両港間のグリーン&デジタル海運回廊のパートナー企業が、バイオLNG（主成分はメタン）バンカリングの試験を実施すると明らかにした。この試験は、燃料の実用性を確認するものではなく、供給チェーン全体における「信頼性ある証明書類管理」（燃料が本当に再生可能原料から製造されたものであることをサプライチェーン全体で書類・データにより証明する仕組み）の実証を目的としている。ロッテルダムでは2024年10月、シェルがマスバランス方式を用い、化石由

来の LNG とバイオ LNG を CMA CGM の LNG 燃料コンテナ船に供給する実証実験を実施した。一方、シンガポールでの同様の実証については、2025 年 11 月現在、公表されていない。

従来、バイオ燃料は B24 までであれば通常のバンカリング船による供給が可能とされていたが、B24 を超える混合率の場合は IMO タイプ II ケミカルタンカーの基準に適合する必要があるとされていた。しかし、2025 年 1 月に開催された国際海事機関（IMO）の第 12 回汚染防止・対応小委員会（PPR12）の結果を踏まえ、MPA は 2025 年 3 月、既存のバンカリング船を使用し、バイオ混合率 30%以内の燃料混合油の運搬・供給が可能になったと発表した。

なお、B30 を超える混合率の船用バイオ燃料（31%以上）については、引き続き IMO タイプ II ケミカルタンカーの基準への適合が求められる。オランダの石油取引会社ビトル（Vitol）のシンガポール子会社である V-バンカーズは、2021 年から 2023 年にかけて IMO タイプ II ケミカルタンカー基準に適合するバンカータンカー 8 隻を中国で建造発注しており、そのうち 4 隻はすでに納入済みである。現在、シンガポールでは B100（純粋なバイオ燃料）の実証実験も始まっている。

バイオ燃料に関する規制・基準面では、シンガポールは 2022 年に脂肪酸メチルエステル（FAME）系バイオ燃料を対象とした暫定基準を発表していたが、2025 年 5 月には新たに「船用バイオ燃料技術指針（TR140：2025）」を公表した。TR140：2025 では、従来の FAME 系に加え、水素化植物油（HVO）やバイオマス由来の液体燃料（Biomass-to-Liquid：BTL）など、非 FAME 系バイオ燃料も対象に含まれている。

### 2.1.3.3 電動推進船の開発・導入動向

2023 年 7 月、MPA は 2030 年以降に新たに登録されるハーバークラフト（港内作業船）について、「完全電動化（Fully Electric）」、または「B100 バイオ燃料対応」もしくは「水素などのネットゼロ燃料対応」とする方針を発表した。この方針は、港湾内の温室効果ガス排出削減を目的とする政策目標であり、現時点では法的拘束力を持つ規則や通達として公布されてはいないものの、MPA はこれを実現するために、産業界と協力して技術開発、設計標準化、充電インフラ整備などを進めている。

この方針の発表に先立つ 2021 年には、MPA が電動ハーバークラフトを含む電気推進船および充電インフラの開発プロジェクト 3 件に対して R&D 補助金を交付した<sup>15</sup>。3 件のプロジェクトは、①ケッペル FELS（現シートリウム・ニューエナジー）、②セムコープ・マリン（セムマリン、現シートリウム）、③船舶設計会社シーテック・ソリューションズ・インターナショナル（シーテック）がそれぞれ主導し、合計約 30 社が参画した。なお、この R&D 補助金は、MPA と Singapore Maritime Institute（SMI）が 2020 年 9 月に共同で公募した<sup>16</sup>研究開発プログラムによるも

<sup>15</sup> [https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/joint-media-release-mpa-and-smi-to-co-fund-three-joint-industry-research-consortiums-to-develop-and-pilot-electric-harbourcraft-in-singapore?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/joint-media-release-mpa-and-smi-to-co-fund-three-joint-industry-research-consortiums-to-develop-and-pilot-electric-harbourcraft-in-singapore?utm_source=chatgpt.com)

<sup>16</sup> <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/innovation-and-r-d/call-for-proposals/harbour-craft-electrification-%28closed%29>

ので、資金は MPA が 2019 年に設立した Maritime Green Future Fund から拠出された。

ケッペル FELS のプロジェクトは 30 人乗りフェリーの電動化改造、シーテックのプロジェクトは電動ハーバークラフトの開発、セムマリンのプロジェクトは大型電動フェリーの開発であった。このうち、シーテックが開発した電動ハーバークラフトは、後にコンソーシアムのメンバーであったインソン・グリーンテック (YGT) に主導権が移り、最大貨物積載量 25 トンの電動貨物船「ハイドロムーバー (Hydromover)」として建造された。同船は 2024 年 9 月から商業試験運航を開始している。

インソン・グリーンテックは、船員 2 名・乗客 12 名を定員とする水中翼型の電動クルー輸送船「ハイドログライダー (Hydroglyder)」も開発しており、2024 年 11 月に発表した。さらに 2025 年 10 月には、性能を向上させた改良型「ハイドロムーバー 2.0」を発表している。

一方、ケッペル FELS のプロジェクトは 2023 年 5 月時点でフェリーの改造中と報じられたが、その後の進捗は公表されていない。セムマリンのプロジェクトは、ケッペル O&M との合併 (シートリウム誕生) や新型コロナウイルス感染拡大の影響により遅延したが、300 人乗りフェリーの設計は完了し、ペンギン・シップヤード・インターナショナルで建造済みとの情報もある。

また、2023 年 7 月、MPA は「完全電動化ハーバークラフトの設計と普及を目的とした関心表明 (EOI)」を募集し、2024 年 2 月 23 日に 7 つの企業・コンソーシアムによる 11 件の設計提案を選定した。そのうち 1 件は、上述のインソン・グリーンテックのハイドロムーバーである。他に 2024 年 2 月の進捗が報じられている事例としては、海上電化技術を開発するシンガポールのスタートアップ企業、ピクシス・マリタイムのカタマラン型の完全電動作業船がある。同社は、全長 14.8 メートル・12 人乗りの完全電動作業船を 2024 年 3 月に発表しており、充電設備の試験運用も開始した。なお、ピクシス・マリタイムと商船三井は 2023 年 11 月、シンガポールでの電動推進船の共同研究・開発・建造および日本市場での導入拡大に向けた協業に合意している。

また、シンガポールの財閥クオックグループ (Kuok Group) 傘下のクオック・マリタイムが主導するコンソーシアムであるコースタル・サステイナブル・アライアンス (CSA) も選定された 7 社・コンソーシアムの 1 件である。CSA では、クオックグループ傘下のパックスオーシャン造船所が 2024 年 4 月に電動タグボートの建造を開始、2025 年 7 月に進水した。運航開始は 2026 年を予定している。

## 2.1.4 船用工業

### 2.1.4.1 船用機械関連企業数等

Marshall Cavendish Business Information Pte Ltd 発行のオンラインダイレクトリー「Asia Marine & Offshore Industries Directory (2025年10月現在)」に掲載されているシンガポールの海事産業関連企業数は3,000社以上あるが、その多くは船舶およびオフショア設備などの建造・修繕・整備・補給などに関する資機材・船舶用品の供給やサービスを業務としており、シンガポール国内での船用製品生産は限定的である。

シンガポールの造船業・船用工業団体であるシンガポール海事・オフショアエネルギー産業協会 (Association of Singapore Marine and Offshore Energy Industry :ASMI) の会員数は、2025年10月18日時点で、291社・機関となっている。業種別の内訳は、表31のとおりである。

表 31 ASMI 会員企業の業種別内訳

業種		数
Shipyards	造船所	25
Traders or Intergrators	トレーダーまたはインテグレーター	23
MRO	MRO	97
Fabricators or Installation	製造業者または据付業者	14
Resident Contractor to Shipyard	造船所の常駐請負業者	20
Equipment Seller	設備販売業者	79
Others	その他	33
Total	合計	291

出典：ASMI ウェブサイト (<https://www.asmi.com/en>)

なお表32と表33に、Marshall Cavendish Business Information Pte Ltd 発行の「Singapore Ship repairing, Shipbuilding & Offshore Industries Directory 2023/24」における Products & Services Index の章で特に大きく取り扱われている企業などを参考に、シンガポールにおける主要船用機械関連企業などを、地場企業と外資系企業に分けリスト化し掲載する。また表34に、シンガポールでの船用機械販売、整備などに関連する日系企業の集い「JSMEA CLUB」のメンバーリストを掲載する。

表 32 地場企業

会社名	住所	TEL	Email, ウェブサイト	主要事業内容
<b>Arc Marine Pte Ltd</b>	No. 4 Tuas Link 1, Singapore 638591	6842-2822	enquiry@arcmarine.com sales@arcmarine.com https://www.arcmarine.com/	バルブテストキット、ハイドロプスター、水圧圧力ポンプ、スケーリングハンマー、海賊防止機器などの供給、エンジン・コンプレッサー・冷蔵システムなどの部品供給。 関連会社のArc Marine Engineeringでは、船舶修繕、ポンプのサービス、ターボチャージャーのオーバーホールなども行う。
<b>Beng Hui Marine Electrical Pte Ltd</b>	8 Penjuru Lane, Singapore 609189	6291-4444	sales@benghui.com www.benghui.com	マリンケーブル、オフショアケーブル、照明機器、航海機器、警報発生器、バッテリーチャージャー、スイッチボードコントロール、ヨット用機器など。
<b>Deluge Offshore &amp; Marine Pte Ltd</b>	21 Joo Koon Crescent, Singapore 629026	6861-1201	sales@delugeoffshore.com http://www.delugeoffshore.com/	オフショア海洋産業向け防火システム。
<b>Engtek Pte Ltd</b>	50 Kian Teck Rd, Singapore 628788	6265-6288	mailbox@engtek.com.sg https://www.engtek.com.sg/	断熱、アンカーハンドリング機器、水処理機、照明機器、エンジン、船用空調機器などの供給。 サービス・メンテナンス。 海事分野以外に産業機器、建設機器、環境関連も手掛ける。
<b>Global Marine Safety (Singapore) Pte Ltd</b>	16 Penjuru Close, Singapore 608612	6897-7086	gms@gms.com.sg http://www.gms.com.sg	バラスト水処理システム、船の空気カスケードシステム、救命ボート、救命器具、等。
<b>Globe Denki Marine Pte Ltd</b>	32 Old Toh Tuck Road, #02-16/17 I.Biz Centre, Singapore 597658	6795-8803	sales@gdm.com.sg http://www.gdm.com.sg/	電気制御付属品、ケーブル、船用照明器具、船用配線機器、配電フェーズ、防爆製品、高性能サーキットブレーカー等のディストリビューター。
<b>Highlander Marine (Asia-Pacific) Pte Ltd</b>	1 Sunview Road #08-43, Eco-tech@Sunview Singapore 627615	6377-3096	sales@highlander.sg https://hldrfev1.webflow.io/	航海機器、通信機器、自動化機器、監視システムの販売とサービス。
<b>Hydramech Engineer's Pte Ltd</b>	10 Buroh Street #06-40 West Connecting building, Singapore 627564	6970-9582	projectsales@hydramechengg.com operations@hydramechengg.com https://www.hydramechengg.com/	機械、水圧、電気分野のエンジニアリングサービス会社。圧力機器、流動機器、水圧機器とそれらの付属品も扱う。
<b>Index-Cool Marine &amp; Industry Pte Ltd</b>	25 Tuas Avenue 8, Singapore 639240	6288-1337	sales.enquiries@index-cool.com.sg https://index-cool.com.sg/	海事オフショア産業向けに空調、換気システムを提供。エアコン、冷蔵庫、コンプレッサーの供給、ダクトなどの据え付け。
<b>ISS Equipment Pte Ltd</b>	23 Gul Avenue, Singapore 629663	6479-2886	enquiry@issin.com https://www.issin.com/	固縛チェーン貨物取扱機器、吊り上げ機器、コンテナ固定機器、など。
<b>Jason Marine Group Limited</b>	194 Pandan Loop #06-05 Pantech Business Hub, Singapore 128383	6477-7700	service@jason.com.sg marketing@jason.com.sg http://www.jason.com.sg/	商業、船舶業、オフショア・オンショア産業に関する、船用電子、地上通信、及び総合システムの販売、設置、アフターサービス、メンテナンスサービスを提供。 船舶関連の取り扱い商品は、通信システム(船用VHF無線、衛星通信、船舶インターコム&パブリックアドレッシングシステム)、総合ブリッジシステム、航海システム(自動操縦システム、深度音響器、電子海図ディスプレイ情報システム、GPS、回転羅針、レーダーシステム、探査&救命システム)、ダイナミック・ポジショニング・システム、船用シミュレーション用アプリケーションなど。
<b>Junma Services Pte Ltd</b>	7 Tuas South Ave 10 T99, Singapore 637011	6863-6523 6762-7426	service@junma.biz https://www.junma.biz/	HHM (Hudong Heavy Machinery), DMD (Dalian Marine Diesel) と YMD (YiChang Marine Diesel) が製造しているマンとバルチラのエンジンの修理メンテナンス会社に認定されている。Hudong DMD と YMD のエンジンの部品も供給する。

会社名	住所	TEL	Email, ウェブサイト	主要事業内容
<b>Kian Yong Marine Supplier Pte Ltd</b>	2 Loyang Street, Singapore 508837	6281-0552	kianyongmarine@gmail.com https://www.kianyongmarine.com/	船用ロープ、ネット、梯子、付属品などの供給。
<b>Marine International Pte Ltd</b>	623 Aljunied Road, #04-10 Aljunied Industrial Complex, Singapore 389835	6447-3004	salesinfo@marine-intl.com.sg wai@marine-intl.com.sg http://www.marine-intl.com.sg/	欧米ブランドの水圧電気ステアリングシステム、ポンプ、警報システム、錨巻き上げ機、エンジン・エンジン部品、空調システム、航行コンパスなどの代理店。
<b>Mr Marine Engineering Pte Ltd</b>	214 Tuas South Avenue2, West Point BizHub, Singapore 637212	6339-3320	mannan@mrmarinesg.com https://mrmarinesg.com/	海事機器、水圧機器、配管工事、オンサイト機械加工、エンジン修理など。
<b>Pal Electrical Marine Pte Ltd</b>	120 Pioneer Road #03-03 Singapore 639597	6776-7997	sales@palelectrical.com.sg https://palelectrical.com.sg/	船用厨房機器、洗濯用機器などの代理店、ディストリビューター。
<b>Paramount Airtech Pte Ltd</b>	48 Tech Park Crescent, Singapore 638093	6779-2313 6897-7829	paraair@singnet.com.sg https://www.para-air.com/	海事オフショア、その他一般産業向けに暖房、空調、換気システムを提供。
<b>Ph Hydraulics &amp; Engineering Pte Ltd</b>	23 Tuas Road, Singapore 638490	6861-2000	sales@phgroup.com.sg http://phe.com.sg/	パイプ敷設船、FPSO、ジャッキアップ・半潜水式リグ向け電気水圧システム。
<b>Pmax One Technologies Pte Ltd</b>	11A Tuas Road, Singapore 638507	6861-1318	enquiry@pmax.com.sg https://www.pmax.com.sg/	船舶燃料噴射ポンプの修理・オーバーホール、ノズルやスピンドルガイドの修理、燃料噴射部品のレーザークラディング修理、ディーゼルエンジン部品のオーバーホール・修理、部品供給。
<b>Power Diesel Engineering Pte Ltd</b>	No. 17/18 Tuas View Loop, Singapore 637683	6562-3103	sales@powerdiesel.com.sg https://www.powerdiesel.com.sg/	高速及び中速のディーゼルエンジンのメンテナンスとオーバーホールサービス、スペアパーツ供給。シンガポール、ドバイ、サウジアラビアで事業を展開。
<b>Shipmatic Singapore Pte Ltd</b>	Block 196 Pandan Loop, #04-15 Pantech Business Hub, Singapore 128384	6747-5995	enquiries@shipmatic.com.sg http://www.shipmatic.com.sg/	海洋エレクトロニクス・航行機器の販売、サービス、修理。主要な船級協会の代理として無線機の検査も行う。Saracom、Cobham、IMCOSブランドの正規代理店。
<b>Tan Ban Yau Machinery Pte Ltd</b>	1 Kim Chuan Lane, Singapore 537068	6288-3225	sales@tanbanyau.com https://tanbanyau.com/	船用バッテリー、燃料タンク、空気注入式ポート、救命機器、航海機器、プロペラ、ウィンチ等。
<b>Teho International Inc Ltd</b>	1 Commonwealth Lane, #09-23 One Commonwealth, Singapore 149544	6744-8777	ir@teho.com.sg http://www.teho.com.sg	艀装や係船機器のサプライヤ（鋼線ロープ、合成繊維スリングとチェーン）、負荷テスト、艀装機器のインストールや認証サービス。上場企業。
<b>Unicast Engineering &amp; Trading Pte Ltd</b>	51F, Tuas South Avenue 1, Tuas Cove Industrial Centre, Singapore 637265	6862-2724	enquiry@unicast.com.sg sales@unicast.com.sg hr@unicast.com.sg http://www.unicast.com.sg	ポンプ、ブレーキ・ライニング、ウィンチなどの修理及び鉄骨製作。テール・シャフト・スリーブ、冷却器カバー、羽根車などの生産。
<b>West Marine Engineering Pte Ltd</b>	12A Enterprise Road, Enterprise 10, Singapore 627681	6841-6726	sales@westmarine.com.sg www.westmarine.com.sg	海底クレーン、水圧式シリンダー・ラフィング台車付きオフショアクレーン（ナックル・伸縮式、固定ブームクレーン）、折り畳み式クレーン、ダビッド（ポートやいかりなどをつり下げるための、船の舷側に突き出したクレーン）、フォークリフトクレーン、LNG貨物システムとLNG燃料ガスシステム。

表 33 外資系企業

会社名	住所	TEL	Email, ウェブサイト	主要事業内容
<b>ABB Pte Ltd</b>	2 Ayer Rajah Crescent, Singapore 139935	776-5711	contact.center@sg.abb.com http://new.abb.com/sg	グループとしての業務はマリンシステム（推進システム、モーター、電力システム、起重機など）のデザインと製造。シンガポールは販売とサービスのみ。
<b>Alfa Laval Singapore Pte Ltd.</b>	11 North Buona Vista Drive, The Metropolis Tower 2, #10-07 & #10-08 Singapore 138589	6559-2828	singapore.info@alfalaval.com http://www.alfalaval.sg/	アルファ・ラバルグループ商品の販売及びアフターサービスが主要業務。製品分野は分離システム、熱移動および流体技術関連。 取扱商品（船用及び電源関連）は、プレート熱交換、水生成装置、潤滑油、油圧オイル用遠心分離機、燃料調整モジュール、IMOポンプ及びスベアパーツ（ディストリビューター）など。
<b>Anschuetz Singapore Pte Ltd</b>	3 Bulim Lane 2, #05-42, Bulim Square, Singapore 648111	6473-0048	singapore.sales@anschuetz.com https://www.rtx.com/	統合ブリッジシステム、オートパイロットシステム、レーダー（ARPA/ATA）システム、電子チャートシステム（ECDIS）、ナビゲーション情報ディスプレイ（NautoConning）、電気ステアリング制御システムと組み合わせるステアリング（NautoSteer）、音響測深機、GPS/DGPS受信機、GMDSS、海洋慣性航法システム（MINS）、リングレーザーの高性能プラットフォームシステム、貯蔵設備やサービスステーションなどの生産。
<b>Atlas Copco (SEA) Pte Ltd</b>	25 Tuas Avenue 2, Singapore 639456	6210-8000	acsea@atlascopco.com https://www.atlascopco.com/en-sg	ガスコンプレッサー、ジェネレーター、建築及び鉱山業機器等の組立、修理保守や部品・付属品供給及びレンタル。
<b>Becker Marine Systems Asia Pte Ltd</b>	6 Temasek Boulevard, #29-03 Suntec Tower 4, Singapore 038986	9233-3379	hta@becker-marine-systems.com https://www.becker-marine-systems.com/	船の舵、操縦ソリューション、省エネ機器などを扱う。シンガポールではプロジェクトエンジニアリング、アフターセールスサポート、セールスを行う。
<b>Caterpillar Marine Asia Pacific Pte Ltd</b>	14 Tractor Rd, Singapore 627973	6828-7600	http://www.cat.com/marine	アジア太平洋地域における船舶用エンジンの販売・サービス。取扱商品は、高速推進エンジン、中速推進エンジン、高速補助用エンジン、中速補助用エンジンなど。
<b>Consilium Safety Pte Ltd</b>	Ang Mo Kio Ave 5, #05-58 Northstar, Singapore 659880	6749-1822	secretariat@automationsg.org https://www.consiliumsf.com/en/	シンガポールでは船舶関連電子系統部門に特化。船舶用のハイテク機器（海洋ナビゲーションシステム、セキュリティシステム、火災・ガス探知器、タンクレベル測定システム）などに関するコンサルテーション、販売及びサービス。
<b>Cummins Sales and Service Singapore Pte Ltd</b>	85 Tuas South Ave 1, Singapore 637419	6265-0155	http://www.cummins.com	エンジン供給（船舶用にはディーゼルエンジンを供給）、重量トラック、農業用機械等のエンジンも供給）、発電機供給（船舶用には補助発電機を供給。電力発電所、天然ガス発電所の発電機も供給）、濾過装置（Filtration）供給、国際ロジスティックセンターを完備。
<b>DEUTZ Asia-Pacific (Pte) Ltd</b>	16-D, Tuas Avenue 1, JTC Space @ TUAS, #01-60, Singapore 639536	6672-7800	dap@deutz.com http://www.deutz.com.sg/	エンジン及びスベアパーツの販売からテクニカルサポートサービスまで網羅。
<b>Ingersoll-Rand South East Asia (Pte) Ltd</b>	42 Benoi Road, Singapore 629903	6861-1555	https://company.ingersollrand.com/	空気圧縮機及びポンプの取り付けからテクニカルサポートサービスまで網羅。
<b>Jotron Asia Pte. Ltd.</b>	8 Kaki Bukit Ave 1 #04-05, Singapore 417941	6542-6350	sales@jotron.com http://www.jotron.com/	船用及び航空市場における通信システムの製造・販売。取扱商品（船用製品）は、EPIRB、レーダートランスポンダー、AIS、SVD、緊急時ライト、VHF無線、船舶用通信システムなど。

会社名	住所	TEL	Email, ウェブサイト	主要事業内容
<b>Kelvin Hughes (S) Pte Ltd</b> n.k.a Hensoldt Singapore Pte Ltd	10 Kallang Avenue 339510 #09-14 Aperia Tower 2 Singapore	6331-4268	<a href="https://www.hensoldt.net/">https://www.hensoldt.net/</a>	航海関連製品、航海システム及びデータの提供。取扱商品（商業&軍用航海製品）は、レーダー、ECDIS、VDR、GPS、自動操縦システム、GYRO、エコーサウンダー、方位磁石、海図、電子海図、その他出版物など。
<b>Liebherr-Singapore Pte Ltd</b>	No. 8 Pandan Avenue, Singapore 609384	6265-2305	<a href="https://www.liebherr.com/">https://www.liebherr.com/</a>	港湾、船舶、オフショア構造物で使用されるクレーンや、地ならし機、航空部品、冷蔵冷凍機器の販売、アフターセールスサービス。
<b>MAN Energy Solutions Singapore Pte Ltd</b>	29 Tuas Avenue 2, Singapore 639460	6349-1600	<a href="mailto:powersalesregion-asiapacific@man-es.com">powersalesregion-asiapacific@man-es.com</a> <a href="https://www.man-es.com/">https://www.man-es.com/</a>	船舶推進用2ストロークディーゼルエンジン、船舶推進用・船内ディーゼル発電機への電源供給用4ストロークディーゼルエンジン、ガスエンジン、スパークイグニッション・ガスエンジン、ディーゼル・ガスエンジン用ターボチャージャーなどを取り扱っている。
<b>Palfinger Asia Pacific Pte Ltd</b>	33 Gul Cir Singapore 629570	6896-8027	<a href="https://www.palfingermarine.com/sales-apac@palfinger.com">https://www.palfingermarine.com/sales-apac@palfinger.com</a>	クレーン、救命ポートなど安全装置、ウィンチなどのデッキ機器、防舷材などを製造。シンガポールでは検査、メンテナンス、部品供給、サービストレーニングを行う。
<b>Radio Holland Singapore Pte Ltd</b>	102F Pasir Panjang Road, #3-07 Citilink Warehouse Complex, 118530 Singapore	9670-1606	<a href="mailto:service@radioholland.com">service@radioholland.com</a> <a href="http://www.radioholland.com">http://www.radioholland.com</a>	海洋関連及び石油・ガス産業関連の通信及び航海機器の供給。深海部門に係る多種多様なスペアパーツを保持しており、販売とサービスを行う。石油・ガス部門および海事関連機器のターンキーソリューション、その他ワイヤレスソリューション（ワイヤレスリモートクレーン）などを提供。数多くのメーカーの代理店となっており、JotronやFurunoの商品も扱っている。
<b>Reintjes Asia Pacific Pte Ltd</b>	25 International Business Park #01-22/25 German Centre, Singapore 609916	6562-8020	<a href="mailto:welcome@germancentre.sg">welcome@germancentre.sg</a> <a href="http://www.reintjes-gears.de">http://www.reintjes-gears.de</a>	グループとしての業務は、ワークポート用（250 - 20,000 kW）、高速船用（350 - 4,900kW）、高速フェリー用（600 - 13,200kW）のギアボックスのデザインと製造。シンガポールは販売とサービスのみ。
<b>Rolls-Royce Singapore Pte Ltd</b>	1 Seletar Aerospace Cres, Singapore, 797565	6240-3333	<a href="mailto:RRSingapore@rolls-royce.com">RRSingapore@rolls-royce.com</a> <a href="http://www.rolls-royce.com">http://www.rolls-royce.com</a>	シンガポールでは民間航空部門、国防空軍部門、エネルギー部門、船舶部門に携わる。船舶部門では電源システムに重点が置かれており、推進機器、エンジン、甲板機械設備を取り扱う。
<b>Schottel Far East Pte Ltd</b>	4 Tech Park Crescent, Singapore 638128	6861-0955	<a href="mailto:info@schottel.com.sg">info@schottel.com.sg</a> <a href="https://www.schottel.de/en/home">https://www.schottel.de/en/home</a>	船舶の推進装置、ラダープロペラ、スラスターなどの提供。
<b>Voith Pte Ltd</b>	10 Jalan Lam Huat Voith Building, 737923 Singapore	6861-5100	<a href="http://voith.com">http://voith.com</a>	プロペラ（フェリー用、船舶用、特別船用、ウォータートラクター用）、舵、水平舵などを取り扱っている。
<b>Wärtsilä Singapore Pte Ltd</b>	11 Pandan Crescent, Singapore 128467	6265-9122	<a href="mailto:sgservicessales@wartsila.com">sgservicessales@wartsila.com</a> <a href="https://www.wartsila.com">https://www.wartsila.com</a>	現場での修理サービス（シリンダーライナーのホーニング、機械加工、オーバーホールサービス、メタロッキング、その他種々の機械の修理）、エンジン・部品の修理、修理工場での修理、部品の販売。船用関連及び石油ガス関連の流体制御装置（エンジンルームポンプ、ポンプルームシステム、ウォーターシステム、ガスシステム、不活性ガスシステムなど）の販売、サービスなど。
<b>ZF Asia Pacific Pte. Ltd.</b>	11 Tuas Drive 1, Singapore 638678	6424-8787	<a href="mailto:info.zf-services.sg@zf.com">info.zf-services.sg@zf.com</a> <a href="http://www.zf.com">http://www.zf.com</a>	船用関連及び自動車関連の販売及びサービス提供。取扱製品は、ZF船舶用ギア、パワーシフトトランスミッション、トランスミキサー・ギアボックス、パワーステアリングギア、マシンツールギアボックス、電磁クラッチ、その他のZFトランスミッション関連商品。

表 34 JSMEA CLUB 会員企業

会社名	住所	TEL	ウェブサイト	主要事業
Alphatron Marine Systems Pte Ltd	59S Tuas South Avenue 1 Ho Lee Industrial Development Singapore 637418	8123-1244	<a href="https://www.alphatronmarine.com/">https://www.alphatronmarine.com/</a>	日本無線・Alphatron Marine SystemsのCentre Of Excellent Singaporeとして製品、アフターサービス・メンテナンス拠点
Azuma Engineering Pte. Ltd.	No. 14 Tuas Link 1Singapore 638596	6861-4677	<a href="http://www.azu-net.co.jp/">http://www.azu-net.co.jp/</a>	船用エンジンのメンテナンス
BEMAC STAR ASIA PTE LTD	1 Maritime Square,#09-31 & 32 Harbourfront Centre Singapore 099253	6884-7989	<a href="https://www.bemac-jp.com/">https://www.bemac-jp.com/</a>	渦潮電機の製品、電装工事のアフターサービス・メンテナンス拠点
Brightsun Marine Pte Ltd	No 9 Tuas Ave 8, Singapore 639224	6863-2575	<a href="http://www.brightsun.com.sg/">http://www.brightsun.com.sg/</a>	マリンエンジニアリング
Chugoku Marine Paints (S) Pte. Ltd.	22 Tuas Street Singapore-638459	6861-6500	<a href="https://www.cmp-chugoku.com/global.html">https://www.cmp-chugoku.com/global.html</a>	船舶用塗料・工業用塗料の製造及び販売
Daihatsu Infinearth (Asia Pacific) Pte. Ltd.	16 Collyer Quay Income at Raffles #29-02 Singapore 049318	6589-9510	<a href="http://www.dhtd.co.jp/ja/index.html">http://www.dhtd.co.jp/ja/index.html</a>	船用ディーゼル機器販売
Daikai Engineering Pte. Ltd.	128 Pioneer Road Singapore-639586	6863-2856	<a href="http://www.daikai.com/">http://www.daikai.com/</a>	主にダイハツディーゼルエンジン販売、部品販売、修理/その他エンジン船用機械全般部品販売修理
Eagle Marine & Trading Pte.Ltd	60 Benoi Road #01-18 Singapore 629906		NA	船舶用品一般、船舶代理店
EKK Eagle Asia Pacific Pte. Ltd.	60 Benoi Road #01-18 Singapore 629906	6271-8366	<a href="http://www.kemel.com/">http://www.kemel.com/</a>	船尾管シール装置・部品販売、サービス等
Fuji Horiguchi Engineering Pte. Ltd.	24 Chia Ping Road Singapore-619976	6863-6368	<a href="http://fujifhe.com/">http://fujifhe.com/</a>	沖修理、Dock入渠中の船舶への機械整備Service、陸揚げ修理手配等、船舶保持修理関係
Fuji Trading (S) Pte. Ltd.	24 Chia Ping Road Singapore-619976	6264-1755	<a href="http://www.fujifts.com/">http://www.fujifts.com/</a>	船用機器、船舶用物資の供給
Hitachi Zosen Marine Engine Co., Ltd. (Singapore Branch)	24 Chia Ping Road Singapore-619976	6773-6833	<a href="https://www.hitachizosen.co.jp/">https://www.hitachizosen.co.jp/</a>	機械、プラントのエンジニアリング製造、販売、アフターサービス（船用主機・製造、販売、アフターサービス）
Japan Marine United Singapore Pte Ltd	2, Venture Drive, #19-28 Vison Exchange Singapore 608526	6863-1490	<a href="http://www.jmus.com.sg/">http://www.jmus.com.sg/</a>	船舶修繕、機器販売、アフターサービス、設計支給、コンサルタント
JRCS Engineering Singapore Pte.Ltd	26 Boon Lay Way #01-82 Tradehub 21, Singapore 609960	6515-8286	<a href="https://www.jrcs.co.jp/">https://www.jrcs.co.jp/</a>	船舶用無線・航海計器の修理メンテナンスサービス
Kansai Paint Marine Co., Ltd	26 Boon Lay Way #01-82 Tradehub 21, Singapore 609960	6515-8286	<a href="https://www.kp-marine.co.jp/">https://www.kp-marine.co.jp/</a>	船舶塗料メーカー
Komyo Rikagaku Kogyo k.k	24 Chia Ping Road,Singapore,619976	6863-6368	<a href="https://www.komyokk.co.jp/index.html">https://www.komyokk.co.jp/index.html</a>	タンカー、LNG、LPGのガス船のガス漏洩検知器の製造、販売、メンテナンス
Misuzu Machinery Co. Ltd.	80 Robinson Road, #10-01A, Singapore 068898	6221-3486	<a href="http://www.misuzu-mac.co.jp/">http://www.misuzu-mac.co.jp/</a>	自社製船舶機器の販売とメンテナンス（Valve Remote Control System, Inert Gas System, Control Air Dryerなど）、船舶部品販売
Mitsui E&S Asia Pte Ltd	80 Robinson Road, #10-01A, Singapore 068898	6221-3486	<a href="https://www.mes.co.jp/">https://www.mes.co.jp/</a>	船用主機に関するアフターサービス部品販売及び技術サービス提供
Miura Singapore Co Pte Ltd.	3 Soon Lee Street,#03-36 Pioneer Junction, Singapore 627606	6465-1147	<a href="http://www.miuraz.co.jp">www.miuraz.co.jp</a>	船用ボイラー、焼却炉、造水器、パラスト水処理装置等メンテナンス 陸用ボイラー、水処理装置等の販売、メンテナンス
Nabtesco Marine Asia Pacific Pte. Ltd.	3 Soon Lee Street,#03-36 Pioneer Junction, Singapore 627606	6465-1147	<a href="https://www.nabtesco.com/">https://www.nabtesco.com/</a>	精密機器、輸送用機器、航空・油圧機器、産業機器メーカー

会社名	住所	TEL	ウェブサイト	主要事業
<b>Nakashima Asia Pacific Pte.Ltd</b>	6 Temasek Boulevard #29-03, Suntec Tower 4, Singapore 038986	6836-5015	<a href="https://www.nakashima.co.jp/">https://www.nakashima.co.jp/</a>	船舶用プロペラ製造・販売・修理
<b>Niigata Power Systems (Singapore) Pte.Ltd</b>	18 Boon Lay Way #01-100/105 TradeHub 21 Singapore 609966	6899-1500	<a href="https://www.ihl.co.jp/ips/index.html">https://www.ihl.co.jp/ips/index.html</a>	エンジンの販売とアフターサービス
<b>Nippon Kaiji Kyokai Singapore</b>	101, Cecil Street #21-01 Tong Eng Building Singapore 069533	6222-3133	<a href="https://www.classnk.or.jp/hp/ja/index.html">https://www.classnk.or.jp/hp/ja/index.html</a>	船級協会
<b>Nippon Paint Marine</b>	1,First Lok Yang Road, Jurong Singapore-629728	6268-1161	<a href="https://www.nipponpaint-marine.com/ja/">https://www.nipponpaint-marine.com/ja/</a>	船舶用塗料の製造・販売
<b>NYK Trading (Singapore) Pte Ltd</b>	194 Pandan Loop #06-28 Pantech Business Hub Singapore 128383	6774-8550	<a href="http://www.nyk-trading.com/">http://www.nyk-trading.com/</a>	船舶燃料・潤滑油・助燃剤・船舶機械、物流機器/資材の販売
<b>Riken Keiki Asia Pacific Pte Ltd (Old name:R K Instruments (S) Pte Ltd)</b>	102F Pasir Panjang Road #03-10/11 Citi link Warehouse Complex Singapore 118530	6275-3398	<a href="https://www.rikenkeiki.co.jp/">https://www.rikenkeiki.co.jp/</a>	理研計器製、ガス検知器の販売・メンテナンス
<b>Sanki Marine Singapore Pte Ltd</b>	37D Benoi Rd, Pioneer Lot Singapore 627797	6268-7991	<a href="http://www.sankimarine.co.jp/">http://www.sankimarine.co.jp/</a>	船舶の検査一般と施工
<b>Shinko Ind. Ltd</b>	24 Chia Ping Road Singapore-619976	6863-6368	<a href="https://www.shinkohir.co.jp/">https://www.shinkohir.co.jp/</a>	船舶ポンプ及びタービンの販売
<b>Shin-Taiyo Co. Pte. Ltd.</b>	2 Yishun Industrial Street 1 #07-34 North Point Bizhub Singapore 768159	6334-2810	<a href="https://shintaiyo-sin.com/">https://shintaiyo-sin.com/</a>	タンカー洗浄サービス
<b>Taiko Asia Pacific Pte Ltd</b>	Singapore Land Tower Suite 22, 37th Floor, 50 Raffles Place, Singapore 048623	6829-7163	<a href="https://www.taiko-kk.com/">https://www.taiko-kk.com/</a>	流体機器の設計・制作・販売（本社）
<b>Taiyo Electric Co.Ltd. Singapore Branch</b>	Singapore Land Tower Suite 22, 37th Floor, 50 Raffles Place, Singapore 048623	6829-7163	<a href="https://www.taiyo-electric.co.jp/">https://www.taiyo-electric.co.jp/</a>	各種電気機器（発電機、配電盤、監視盤、他）、軸発電システム、インバータ制御システム、電気推進システム、製造販売
<b>Taknas Engineering (Pte) Ltd.</b>	237 Pandan Loop #05-07 Westech Building Singapore 128424	6777-5856	<a href="http://www.taknas.com/">http://www.taknas.com/</a>	船舶機器の供給、修繕サービスなど
<b>Terasaki Electric Co. (F.E.) Pte Ltd</b>	237 Pandan Loop #05-07 Westech Building Singapore 128424	6777-5856	<a href="https://www.terasaki.co.jp/">https://www.terasaki.co.jp/</a>	船舶配電設備・データロガー製造・販売
<b>TMEIC Asia Pte Ltd</b>	152 Beach Road #13-07/08 Gateway East 189721	6292-7226	<a href="http://www.tmeic.co.jp">www.tmeic.co.jp</a>	船舶向け他 産業用電気システムの開発製造と販売
<b>Yamamizu Singapore (Pte.) Ltd.</b>	83 Clemenceau Avenue #13-08 UE Square Singapore-239920	6734-0534	<a href="http://www.yamamizu.co.jp/">http://www.yamamizu.co.jp/</a>	船舶・陸上タンクのタンククリーニング・錆打ち塗装工事、乗船作業及び各種沖修理、並び船舶機器の販売・修理
<b>Yanmar Asia (S) Corp Pte. Ltd.</b>	4 Tuas Lane Singapore-638613	6861-5077	<a href="https://www.yanmar.com/jp/">https://www.yanmar.com/jp/</a>	ディーゼルエンジンメーカー

#### 2.1.4.2 シンガポール船用機械輸出入統計

シンガポールの船用機械の生産・販売などに関する個別の統計はなく、海事産業の売上高として、新造船、船舶修繕/改造、オフショアリグ建造の生産高の合計が公表されているのみである（2.1.2 造船業参照）。

シンガポールの貿易統計を基に、シンガポールの船用機械輸出入動向を概観する。なお、同輸出入統計は輸出入統計品目番号（HSコード、以下同様）で分類されているが、船用機械に特化したコードの数は限られている。ここでは表\*\*に掲げるとおり、船用機械を含むと確認可能な品目だけを取り上げており、本章で概説する数値がシンガポールにおけるすべての船用機械の輸出入値ではない。

データに関し、その他の留意点は以下のとおり。

- ・ シンガポールにおける輸出入データの出典は **Enterprise Singapore**（シンガポール企業庁）であり、各国における輸出入データは当該各国の政府機関の公表値に基づくため、二国間の輸出入データにおいて、輸出国側が公表する輸出データと、輸入国側が公表する輸入データは一致しない。
- ・ 輸入額データにおいて、輸入元の国（輸出国）は当該製品が船積みされた国であるため、輸出国は製造国とは必ずしも一致しない。
- ・ 地場輸出とは、シンガポール国内で生産された、または加工されたものの輸出をいう。
- ・ 再輸出とは、輸入品が形状などの変化なく輸入時と同様の状態で輸出されることをいい、再梱包、ロットの分割、分類、表示添付およびこれに類するものについては変化がなかったものとみなす。
- ・ 再輸出額に関し、シンガポール国内仲介事業者によるコミッションなどの付加価値額などにより、再輸出額が輸入額を上回るケースがある。
- ・ エンジン用部品、発電機、レーダー機器、航行用無線機器および配電盤の統計値は船用／陸用の別がないため、その双方を含む。
- ・ 表の数値は、小数点以下第 2 桁までで四捨五入した。また、該当年度のデータがない場合（輸出入額が SGD500 未満もしくは輸出入がない場合）は、#NA と表記した。
- ・ 円グラフでは、シェアが 1%未満の国については%表示を省略している。

##### 2.1.4.2.1 全体

###### 合計輸入額

合計輸入額は、2022 年以降、堅調に推移している。2024 年の合計輸入額は 21 億 4,176 万 S ドルとなり、前年の 18 億 4,276 万 S ドルから 16.2%増加した。

2024 年は配電盤等が額にして最も顕著な伸びを示し、前年から 1 億 1,033 万 S ドル増加し、3 億 6,291 万 S ドルに達した。これは前年の 2 億 5,258 万 S ドルから 43.7%の増加となる。次いで、発電機が前年から 1 億 340 万 S ドル増加し、2 億 4,576 万 S ドルとなった。増加率が最も高かったのは船内機で、前年の 109 万 S ドル

ルから 1,455 万 S ドルへと 10 倍以上に急伸した。前年まで減少傾向にあった品目の回復が目立つ一方で、シェアが最も大きく、輸入額全体の約半分を占めるエンジン用部品は前年から 629 万 S ドル減少して 10 億 5,273 万 S ドルとなった。

全体として、2024 年は主要機器の輸入が堅調に推移し、特に電力関連機器や推進系機器の需要が高まった一年となった。

#### 合計地場輸出額

合計地場輸出額は 2021 年以降堅調に推移し、2024 年は前年の 2 億 4,342 万 S ドルから 21.9%増加し、2 億 9,673 万 S ドルとなった。

地場輸出額の半分以上を占める発電機は、前年の 1 億 3,219 万 S ドルから 1 億 6,825 万 S ドルへと 27.3%増加した。一方、約 1/4 を占めるエンジン用部品は、前年の 6,026 万 S ドルから 7,112 万 S ドルへと 18.0%増加し、前年の減少傾向から反転した。

#### 合計再輸出額

合計再輸出額は、2021 年以降、順調に増加している。2024 年は前年の 12 億 8,165 万 S ドルから 9.8%増加し、14 億 658 万 S ドルとなった。

2024 年は、再輸出総額の 6 割以上を占めるエンジン用部品が前年の 8 億 997 万 S ドルから 8 億 8,868 万 S ドルへと微増し、前年の減少傾向から持ち直した。全体の 13%を占める船舶推進用エンジンは、前年の 1 億 6,988 万 S ドルから 1 億 8,379 万 S ドルへと 1,391 万 S ドル増加した。最も成長率が高かったのは発電機で、前年の 7,159 万 S ドルから 1 億 811 万 S ドルへと 1.5 倍以上に増加した。

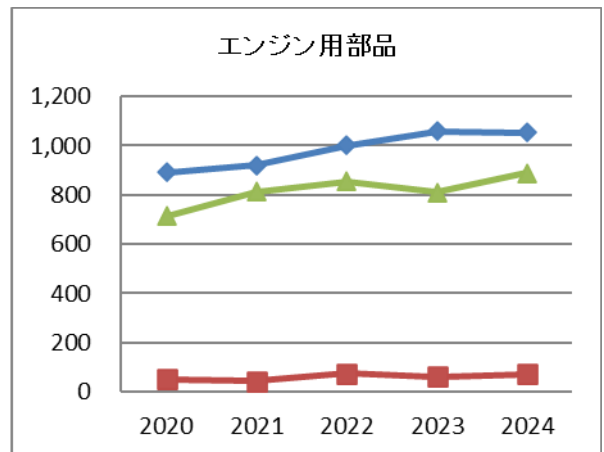
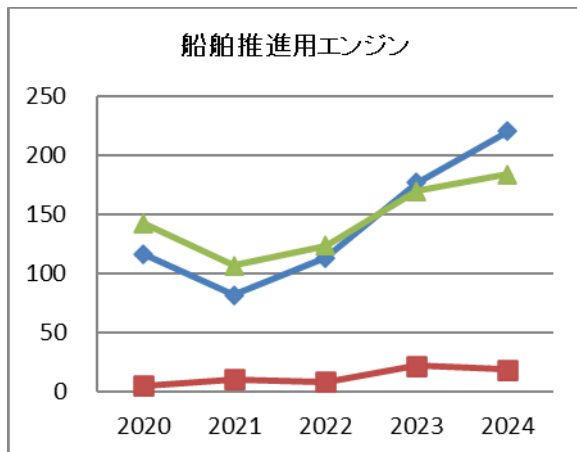
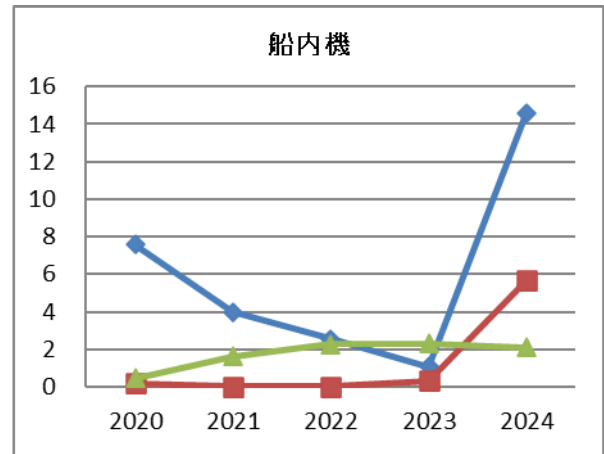
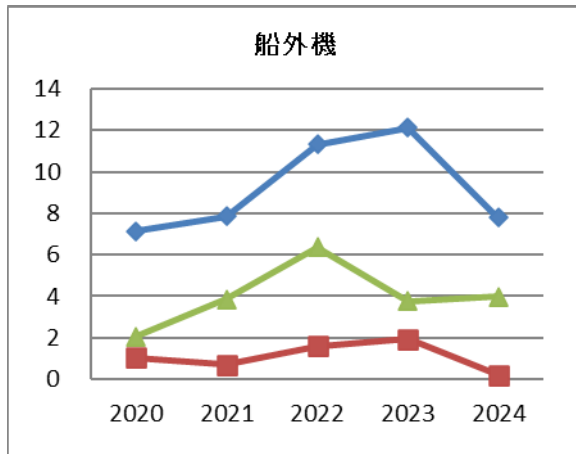
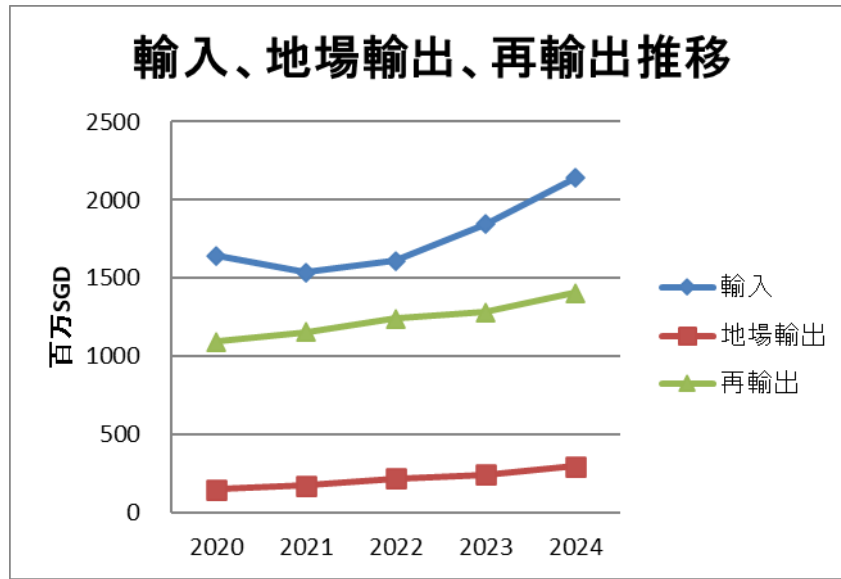
2024 年は、エンジン用部品などの主要品目が安定して再輸出され、それが再輸出全体の金額増加につながった一年だった。

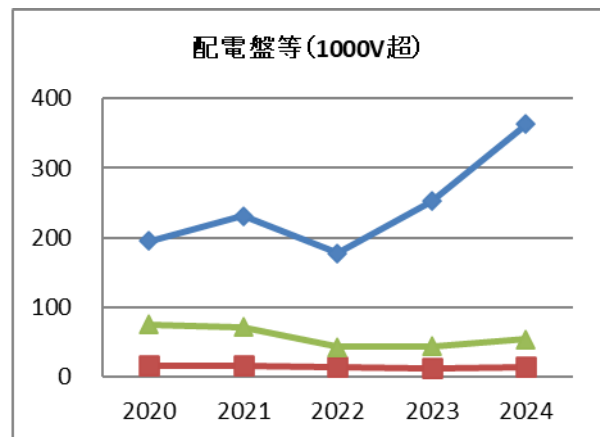
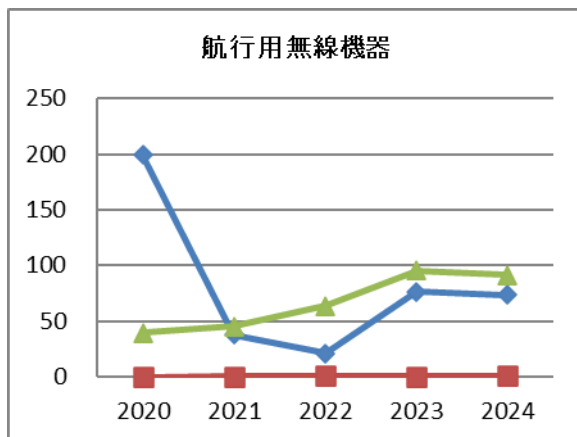
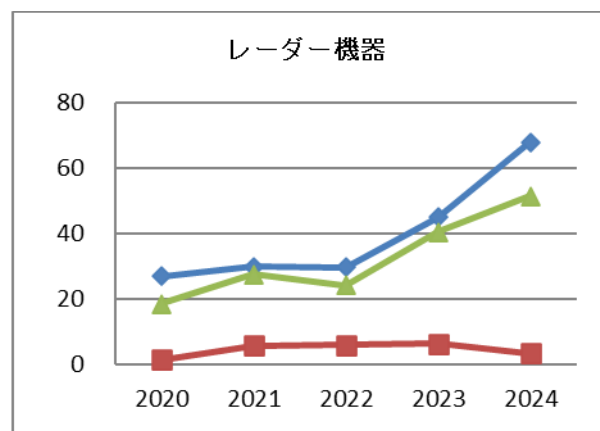
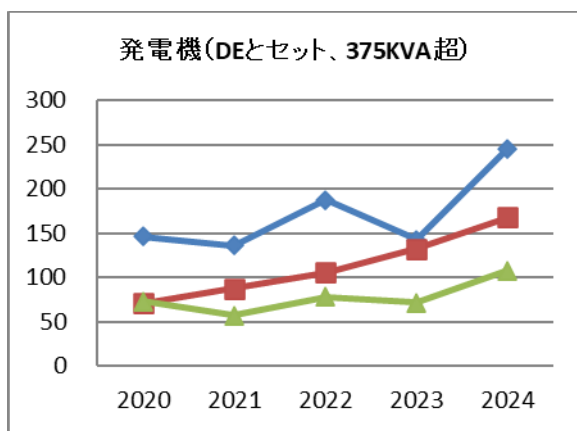
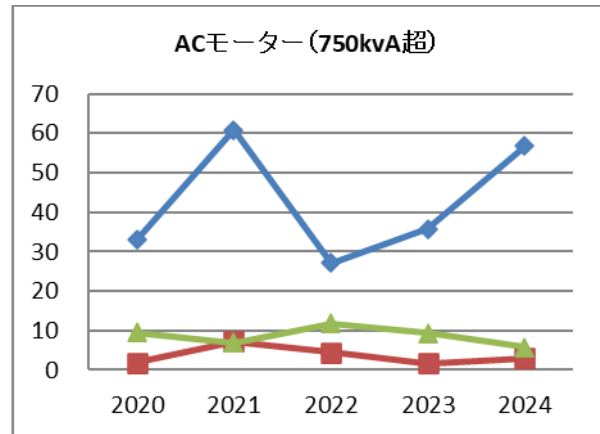
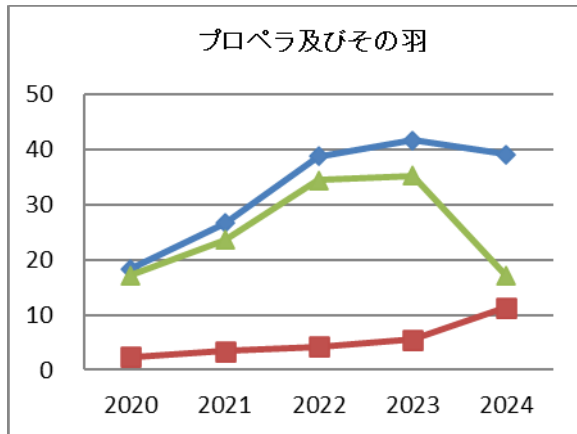
表 35 シンガポール船用機器輸出入額推移

単位：百万 S ドル

品目	HSコード		2020	2021	2022	2023	2024
船外機	840721	輸入	7.13	7.86	11.31	12.14	7.79
		地場輸出	1.02	0.68	1.59	1.93	0.18
		再輸出	2.04	3.84	6.35	3.77	3.97
		輸入－輸出	4.07	3.34	3.37	6.44	3.64
船内機	840729	輸入	7.59	3.98	2.54	1.09	14.55
		地場輸出	0.18	0.02	0.01	0.34	5.67
		再輸出	0.46	1.62	2.28	2.32	2.11
		輸入－輸出	6.95	2.34	0.26	-1.57	6.77
船舶推進用エンジン	840810	輸入	116.53	81.94	113.31	177.10	220.69
		地場輸出	5.22	10.38	8.66	22.14	18.67
		再輸出	142.79	106.86	123.45	169.88	183.79
		輸入－輸出	-31.48	-35.29	-18.79	-14.92	18.23
エンジン用部品 (陸船区別なし、圧縮点火機 関用)	840999	輸入	892.23	919.95	1,000.71	1,059.02	1,052.73
		地場輸出	49.85	42.82	73.11	60.26	71.12
		再輸出	713.76	812.36	855.15	809.97	888.68
		輸入－輸出	128.62	64.78	72.45	188.79	92.93
船舶・舟艇用プロペラ及び その羽	848710	輸入	18.28	26.54	38.69	41.57	39.01
		地場輸出	2.41	3.47	4.23	5.55	11.30
		再輸出	17.16	23.52	34.35	35.22	17.08
		輸入－輸出	-1.29	-0.45	0.12	0.80	10.63
ACモーター (750kvA超)	850164	輸入	33.05	60.78	27.19	35.78	56.74
		地場輸出	1.90	7.23	4.51	1.63	2.99
		再輸出	9.54	6.96	11.78	9.29	5.77
		輸入－輸出	21.61	46.60	10.90	24.87	47.97
発電機(陸船区別なし、圧縮 点火式内燃機関とセットのも の、375Kv超)	850213	輸入	146.51	136.03	187.91	142.36	245.76
		地場輸出	70.80	87.34	105.59	132.19	168.25
		再輸出	72.76	57.23	78.33	71.59	108.11
		輸入－輸出	2.96	-8.54	4.00	-61.42	-30.60
レーダー機器 (地上用、航空機または船 舶用)	85261010	輸入	26.89	29.84	29.69	44.93	67.89
		地場輸出	1.49	5.79	5.94	6.39	3.40
		再輸出	18.50	27.44	24.10	40.47	51.44
		輸入－輸出	6.90	-3.39	-0.35	-1.94	13.06
航行用無線機器 (航空機または船舶用)	85269110	輸入	199.00	37.75	21.10	76.20	73.70
		地場輸出	0.25	0.48	1.07	0.36	0.86
		再輸出	39.37	44.97	63.95	95.34	91.43
		輸入－輸出	159.39	-7.70	-43.92	-19.50	-18.60
配電盤等 (陸船区別なし、1000V超)	853720	輸入	195.29	231.13	177.37	252.58	362.91
		地場輸出	16.08	16.34	14.04	12.65	14.29
		再輸出	75.47	71.57	42.50	43.80	54.20
		輸入－輸出	103.74	143.22	120.84	196.14	294.42
合計		輸入	1642.50	1535.80	1609.82	1842.76	2141.76
		(対前年比%)		-6.50	4.82	14.47	16.23
		地場輸出	149.20	174.54	218.73	243.42	296.73
		(対前年比%)		16.98	25.32	11.29	21.90
		再輸出	1091.85	1156.37	1242.23	1281.65	1406.58
		(対前年比%)		5.91	7.42	3.17	9.75
		輸入－輸出	401.45	204.88	148.87	317.70	438.45

図 28 輸出入推移（全体および品目別）





◆ 輸入   
 ■ 地場輸出   
 ▲ 再輸出   
 (単位：百万Sドル)

## 2.1.4.2.2 品目別

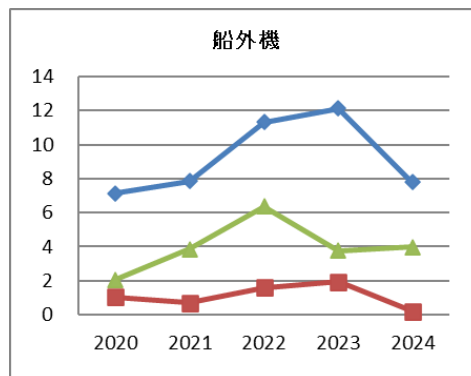
### 船外機（HSコード：840721）

船外機の輸入額は、2021年以降、回復基調にあったが、2024年は前年から大きく減少した。2024年は、日本が前年の2位からトップとなり、英国が2位、米国が3位となった。上位3カ国で全体の75%以上を占めた。

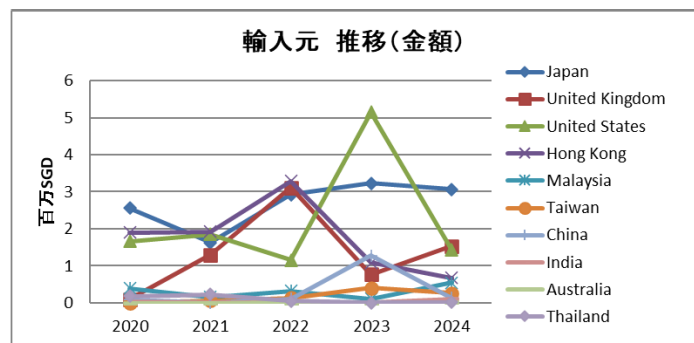
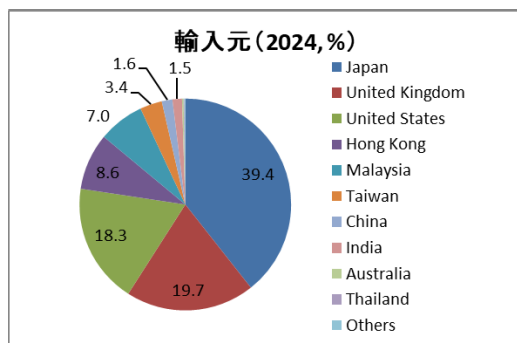
地場輸出額は2022年、2023年に回復し、2024年は再び大きく減少した。輸出先はセーシェルが最多で、全体の約6割を占めた。2021年から2023年に全体の約9割を占めていたフィリピンは、2024年は輸出実績がなかった。

再輸出額は、2021年、2022年と増加した後、2023年は減少したが、2024年は再び増加に転じた。2024年の再輸出先は、前年に続きインドネシアがトップで全体の6割以上を占めた。

図 29 船外機輸出入関連グラフ

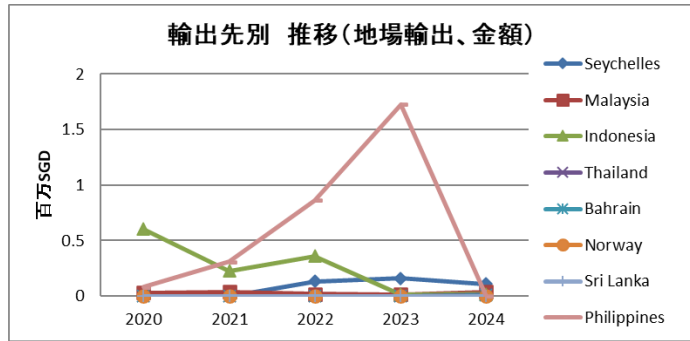
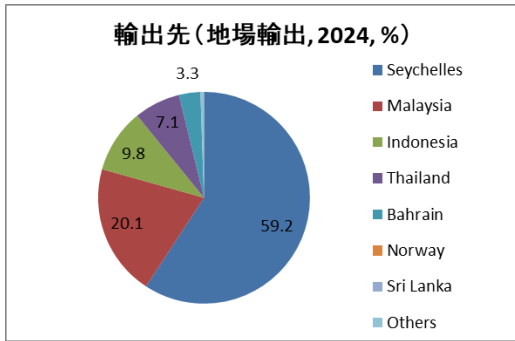


— 輸入 — 地場輸出 — 再輸出 (単位：百万 S ドル)



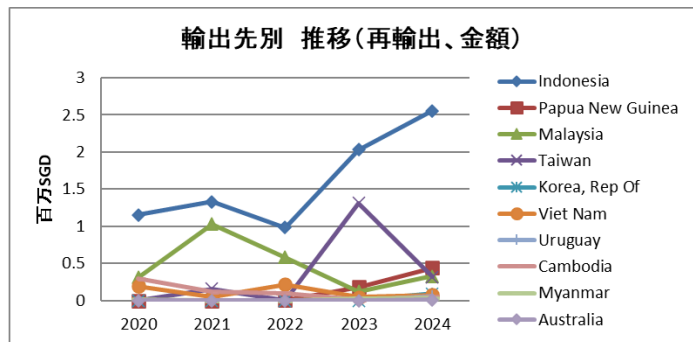
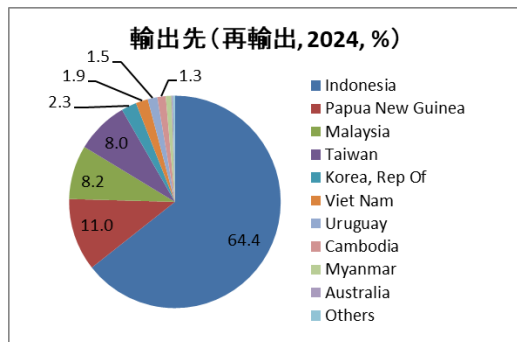
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	7.13	7.86	11.31	12.14	7.79
1	Japan	2.56	1.63	2.92	3.23	3.07
2	United Kingdom	0.09	1.30	3.11	0.77	1.53
3	United States	1.66	1.85	1.16	5.15	1.43
4	Hong Kong	1.90	1.92	3.29	1.09	0.67
5	Malaysia	0.39	0.15	0.32	0.10	0.55
6	Taiwan	0.01	0.06	0.13	0.41	0.26
7	China	0.09	0.00	0.11	1.28	0.13
8	India	0.02	#N/A	#N/A	#N/A	0.11
9	Australia	#N/A	#N/A	0.00	#N/A	0.02
10	Thailand	0.18	0.23	0.05	#N/A	0.01
	Others	0.23	0.72	0.21	0.11	0.01

(輸入元データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	1.02	0.68	1.59	1.93	0.18
1	Seychelles	#N/A	#N/A	0.13	0.16	0.11
2	Malaysia	0.03	0.04	0.02	0.02	0.04
3	Indonesia	0.60	0.23	0.36	0.02	0.02
4	Thailand	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.01
5	Bahrain	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.01
6	Norway	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
7	Sri Lanka	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Philippines	0.08	0.31	0.86	1.73	#N/A
	Others	0.31	0.11	0.21	0.01	0.00

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	2.04	3.84	6.35	3.77	3.97
1	Indonesia	1.15	1.33	0.98	2.03	2.55
2	Papua New Guinea	0.00	#N/A	0.00	0.18	0.44
3	Malaysia	0.31	1.03	0.58	0.12	0.33
4	Taiwan	#N/A	0.16	#N/A	1.31	0.32
5	Korea, Rep Of	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.09
6	Viet Nam	0.19	0.05	0.22	0.04	0.07
7	Uruguay	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.06
8	Cambodia	0.29	0.12	0.10	0.01	0.05
9	Myanmar	0.01	#N/A	#N/A	0.03	0.03
10	Australia	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.01
	Others	0.08	1.16	4.47	0.04	0.01

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

注：2024年度の地場輸出は7カ国のみであったが、過去に割合の大きかった国は圏外で掲載

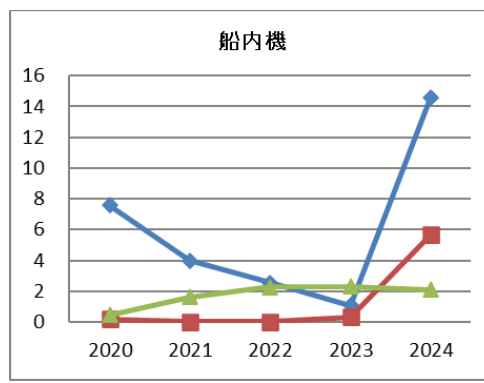
船内機（HSコード：840729）

船内機の輸入額は2020年以降減少していたが、2024年は前年の109万Sドルから急増し、1,455万Sドルとなった。輸入元はドイツが首位（548万Sドル）、インドが2位（438万Sドル）、日本が3位（193万Sドル）で、米国やマレーシアも堅調だった。

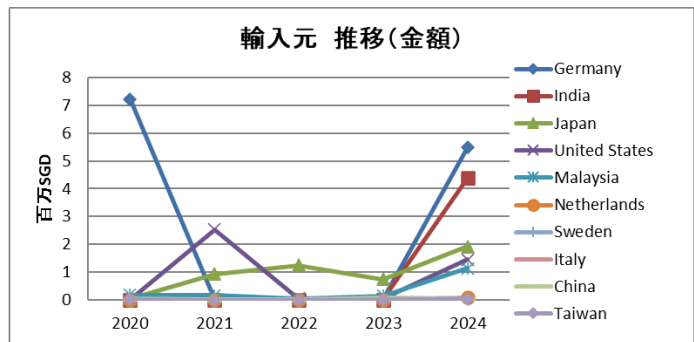
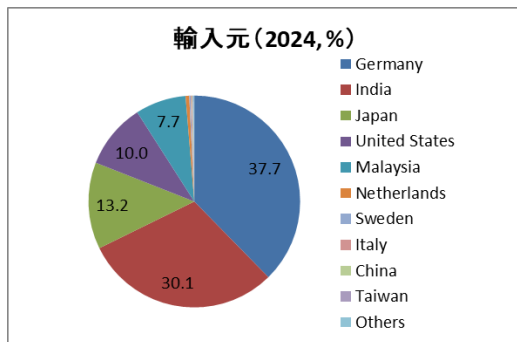
地場輸出額は2019年以降低水準だったが、2024年は567万Sドルに伸長。インドネシアが全体の97%を占めた。前年に主力だった中国への輸出はなかった。

再輸出額は2024年に微減し、211万Sドルとなった。モルディブが首位（87万Sドル）、インドネシア（34万Sドル）、オマーン（24万Sドル）が続き、上位3カ国で約7割近くを占めた。サウジアラビアは前年より減少した。

図 30 船内機輸出入関連グラフ

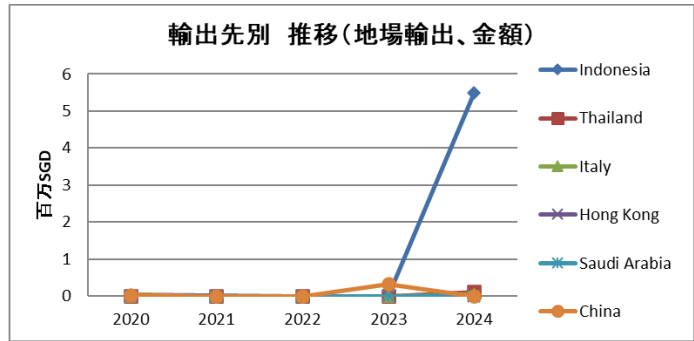
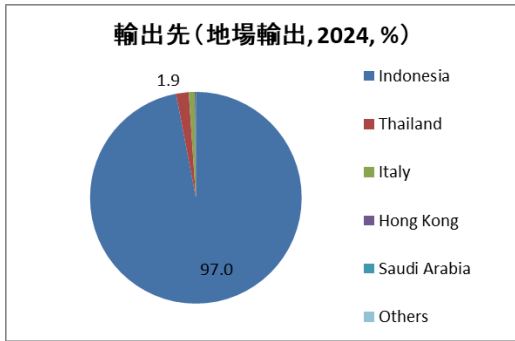


— 輸入 — 地場輸出 — 再輸出 (単位：百万Sドル)



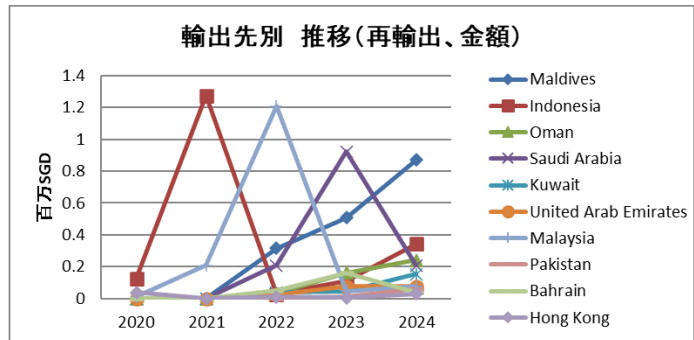
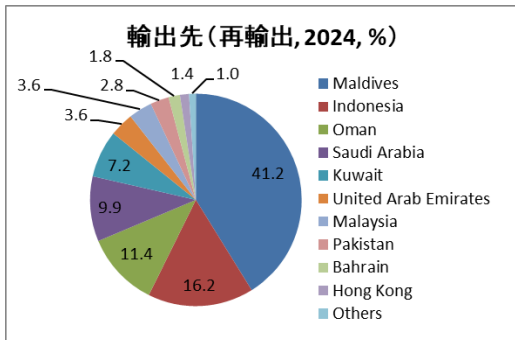
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	7.59	3.98	2.54	1.09	14.55
1	Germany	7.23	#N/A	0.01	#N/A	5.48
2	India	#N/A	0.00	#N/A	#N/A	4.38
3	Japan	0.04	0.92	1.24	0.74	1.93
4	United States	0.00	2.54	0.06	0.03	1.45
5	Malaysia	0.17	0.16	0.03	0.14	1.13
6	Netherlands	#N/A	#N/A	0.00	#N/A	0.08
7	Sweden	#N/A	#N/A	#N/A	0.09	0.03
8	Italy	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.02
9	China	0.03	#N/A	0.00	0.06	0.02
10	Taiwan	0.01	#N/A	#N/A	0.01	0.02
	Others	0.10	0.35	1.20	0.02	0.02

(輸入元データ、単位：百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	0.18	0.02	0.01	0.34	5.67
1	Indonesia	0.03	0.00	#N/A	#N/A	5.50
2	Thailand	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.11
3	Italy	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.05
4	Hong Kong	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.01
5	Saudi Arabia	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.00
	China	0.03	#N/A	#N/A	0.32	#N/A
	Others	0.15	0.01	0.01	0.34	0.00

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	0.46	1.62	2.28	2.32	2.11
1	Maldives	#N/A	#N/A	0.32	0.51	0.87
2	Indonesia	0.13	1.28	0.03	0.11	0.34
3	Oman	#N/A	#N/A	0.03	0.16	0.24
4	Saudi Arabia	#N/A	#N/A	0.21	0.92	0.21
5	Kuwait	#N/A	#N/A	0.04	0.04	0.15
6	United Arab Emirates	#N/A	#N/A	0.02	0.08	0.08
7	Malaysia	0.01	0.21	1.21	0.05	0.08
8	Pakistan	#N/A	#N/A	#N/A	0.01	0.06
9	Bahrain	#N/A	#N/A	0.05	0.16	0.04
10	Hong Kong	0.04	#N/A	0.01	0.01	0.03
	Others	0.29	0.14	0.36	0.27	0.02

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

注：2024年度の地場輸出は5カ国のみであったが、過去に割合の大きかった国は圏外で掲載

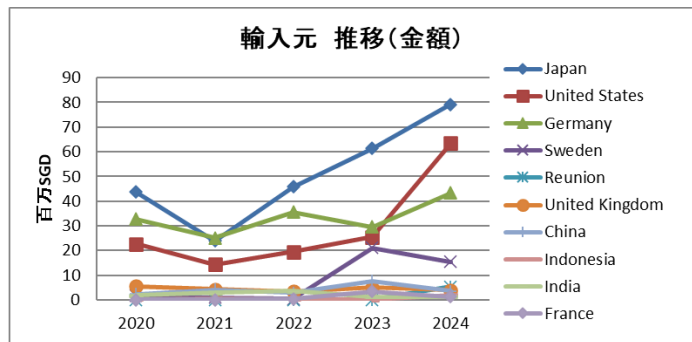
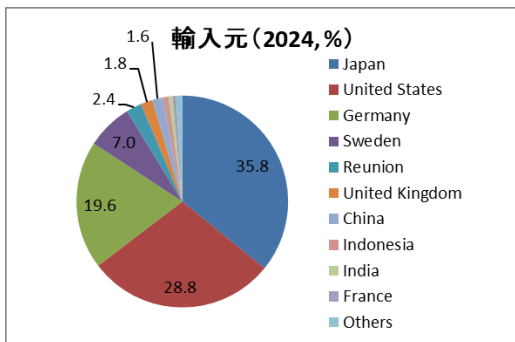
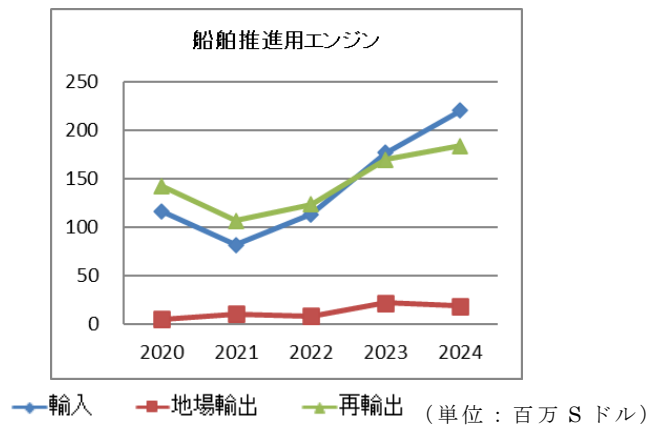
船舶推進用エンジン（HSコード：840810）

船舶推進用エンジンの輸入額は、2021年に下落したものの、2022年以降は回復傾向にあり、2024年は2億2,069万Sドルとなった。日本が引き続き首位で、米国、ドイツと合わせて全体の84%を占めた。

地場輸出額は前年から16%減の1,867万Sドルとなった。輸出先はインドネシアが10年以上首位を維持しており、全体の88%を占めた。

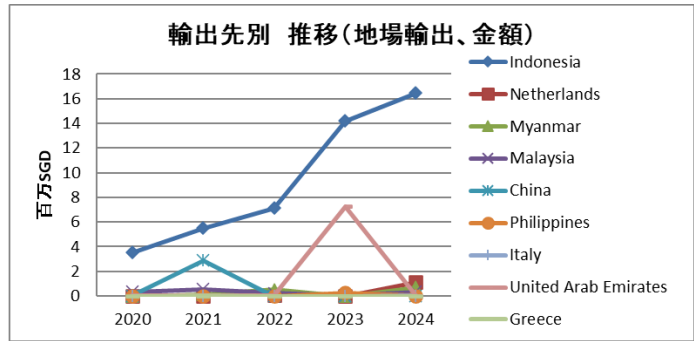
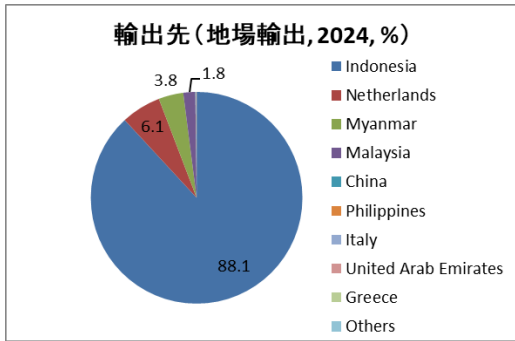
再輸出額は2022年以降堅調で、1億8,379万Sドルを記録。インドネシアが全体の61%を占めてトップ、マレーシアが20%、台湾が7%で続いた。輸出先の集中傾向が継続している。

図 31 船舶推進用エンジン輸出入関連グラフ



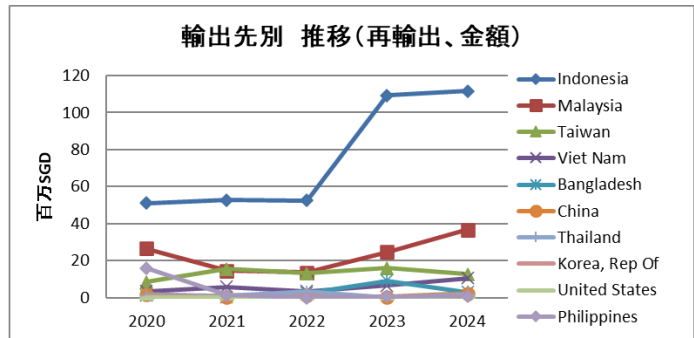
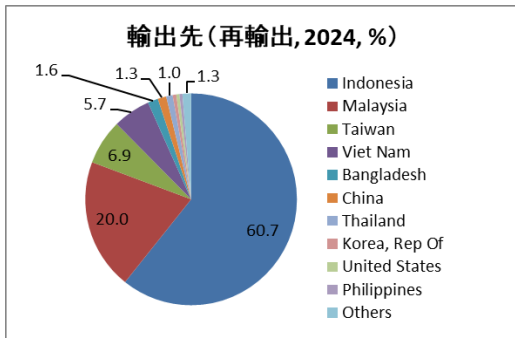
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	116.53	81.94	113.31	177.10	220.69
1	Japan	43.59	23.84	45.87	61.41	79.10
2	United States	22.59	14.26	19.48	25.39	63.54
3	Germany	32.76	25.13	35.60	29.47	43.25
4	Sweden	1.80	1.00	0.42	21.00	15.48
5	Reunion	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	5.25
6	United Kingdom	5.49	4.21	3.36	5.02	3.96
7	China	2.24	4.11	2.93	7.65	3.53
8	Indonesia	0.22	0.49	0.18	0.01	1.98
9	India	1.88	2.78	3.55	1.24	1.32
10	France	0.05	0.10	0.37	3.32	1.21
	Others	5.90	6.03	1.56	22.59	2.08

(輸入元データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	5.22	10.38	8.66	22.14	18.67
1	Indonesia	3.52	5.51	7.13	14.19	16.45
2	Netherlands	0.02	0.00	0.06	0.00	1.13
3	Myanmar	0.00	0.14	0.52	#N/A	0.71
4	Malaysia	0.35	0.55	0.23	0.03	0.34
5	China	0.01	2.88	0.00	#N/A	0.01
6	Philippines	0.01	0.01	#N/A	0.28	0.01
7	Italy	0.02	0.01	#N/A	#N/A	0.01
8	United Arab Emirates	0.06	0.01	0.03	7.26	0.01
9	Greece	0.00	0.01	0.00	#N/A	#N/A
	Others	1.22	1.25	0.68	0.38	0.00

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	142.79	106.86	123.45	169.88	183.79
1	Indonesia	51.16	52.69	52.41	109.31	111.62
2	Malaysia	26.66	14.49	13.59	24.77	36.71
3	Taiwan	8.41	15.47	13.25	15.92	12.66
4	Viet Nam	3.55	5.88	3.59	6.50	10.54
5	Bangladesh	1.37	0.14	2.43	9.02	2.90
6	China	1.77	0.37	1.21	0.49	2.39
7	Thailand	1.48	0.80	3.13	0.12	1.82
8	Korea, Rep Of	0.48	0.50	0.56	#N/A	1.03
9	United States	0.02	#N/A	#N/A	#N/A	0.85
10	Philippines	15.95	1.30	0.04	0.62	0.85
	Others	31.94	15.23	33.25	3.14	2.43

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

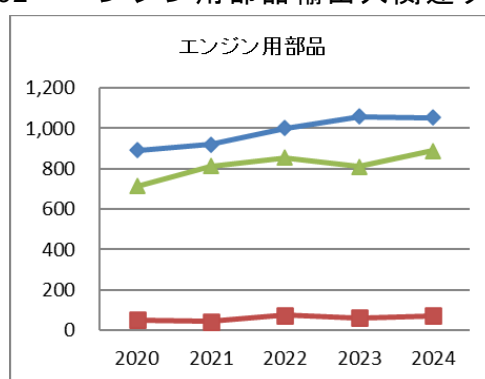
エンジン用部品（HSコード：840999）

2024年のエンジン用部品の輸入額は、前年に続き10億Sドルを超え、堅調に推移した。輸入元トップ3はドイツ、日本、米国で、この3カ国が全体の約6割を占める構成が10年以上継続している。

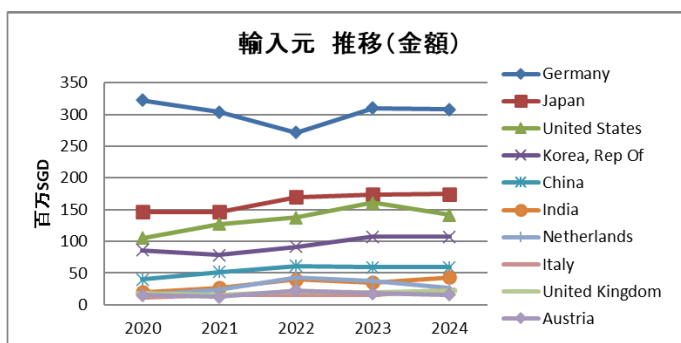
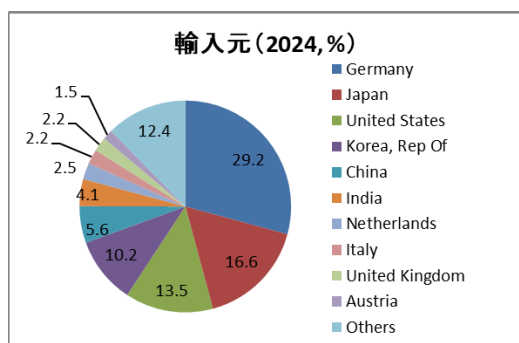
地場輸出額は、2024年は前年から18%増の7,112万Sドルとなった。輸出先は10年以上インドネシアがトップで、2024年も全体の約4割を占めた。

再輸出額は、2020年を除き2015年以降8~10億Sドルの範囲で推移しており、2024年も8億Sドル台であった。再輸出先はインドネシアが引き続きトップで、全体の25%を占めた。続くオーストラリアと香港がそれぞれ8%を超え、上位3カ国で全体の約42%を構成した。

図 32 エンジン用部品輸出入関連グラフ

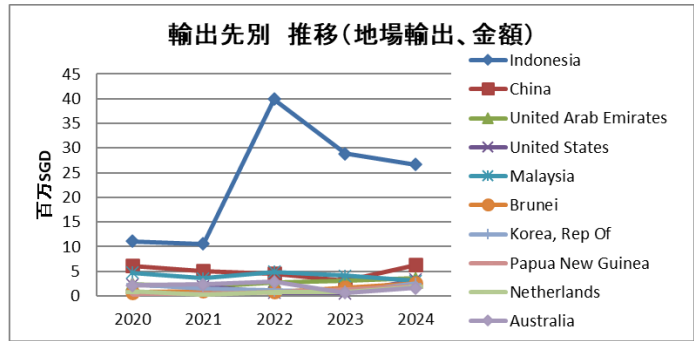
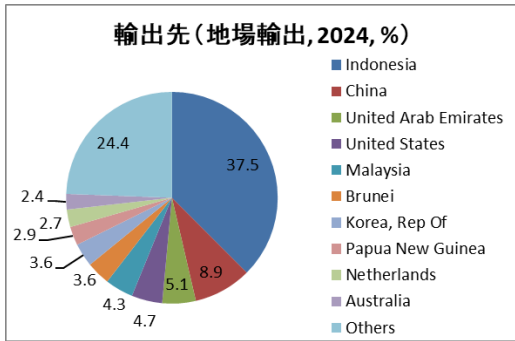


—●— 輸入 —■— 地場輸出 —▲— 再輸出 (単位：百万Sドル)



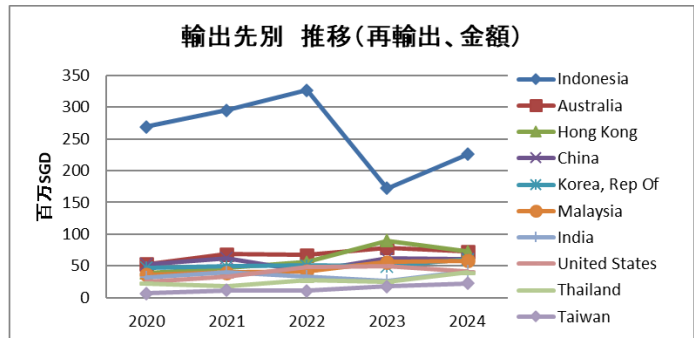
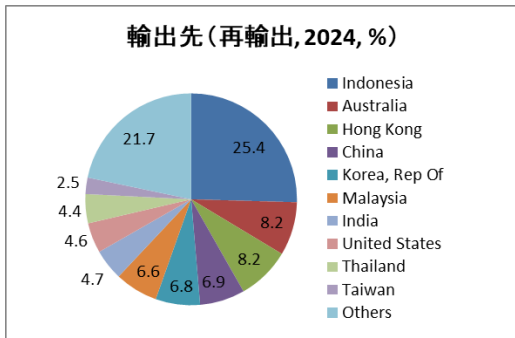
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	892.23	919.95	1,000.71	1,059.02	1,052.73
1	Germany	322.46	303.85	271.40	309.68	307.71
2	Japan	146.32	146.19	169.83	173.77	174.39
3	United States	105.08	127.19	137.37	160.70	141.77
4	Korea, Rep Of	86.20	78.28	91.28	107.21	107.13
5	China	40.08	51.59	61.35	59.13	59.07
6	India	20.02	26.90	40.32	35.02	43.37
7	Netherlands	16.26	23.47	42.74	37.36	26.34
8	Italy	11.89	15.74	15.68	16.20	23.51
9	United Kingdom	18.96	15.90	21.44	19.05	23.09
10	Austria	15.49	12.73	23.02	17.67	16.03
	Others	109.47	118.10	126.28	123.23	130.32

(輸入元データ、単位：百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	49.85	42.82	73.11	60.26	71.12
1	Indonesia	11.06	10.57	39.91	28.90	26.67
2	China	6.19	5.09	4.58	3.10	6.31
3	United Arab Emirates	2.46	1.82	2.81	3.12	3.63
4	United States	2.25	2.03	0.71	0.61	3.34
5	Malaysia	4.76	3.63	4.95	4.08	3.06
6	Brunei	0.72	1.03	0.83	1.74	2.58
7	Korea, Rep Of	2.43	1.49	1.12	0.85	2.54
8	Papua New Guinea	0.37	0.46	0.77	1.36	2.04
9	Netherlands	0.98	0.37	0.73	0.87	1.90
10	Australia	2.16	2.32	2.89	0.68	1.69
	Others	16.47	14.01	13.81	14.95	17.36

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	713.76	812.36	855.15	809.97	888.68
1	Indonesia	269.29	295.11	326.99	172.61	226.07
2	Australia	52.82	68.46	66.90	78.85	72.60
3	Hong Kong	38.87	46.44	56.09	89.77	72.44
4	China	52.72	62.12	41.87	61.46	61.20
5	Korea, Rep Of	47.06	49.57	50.72	49.51	60.28
6	Malaysia	36.06	39.38	41.76	56.12	58.47
7	India	32.24	40.18	33.81	26.58	42.08
8	United States	25.55	33.67	48.56	50.12	40.99
9	Thailand	22.33	18.67	27.60	25.50	39.48
10	Taiwan	6.71	11.29	10.59	17.46	22.27
	Others	130.12	147.48	150.26	181.99	192.80

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

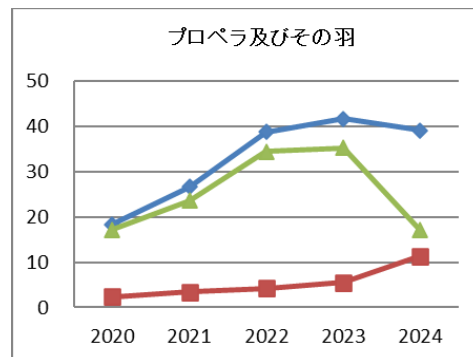
船舶・舟艇用プロペラおよびその羽（HSコード：848710）

プロペラなどの輸入額は、2020年以降堅調に推移しており、2024年は前年から微減したものの、3,901万Sドルとなった。前年に首位だったオランダは10位に後退し、フィンランドがトップとなった。2位はブラジルで、両国で全体の約4割を占めた。3位は日本、4位はノルウェーで、それぞれ11%台のシェアとなった。

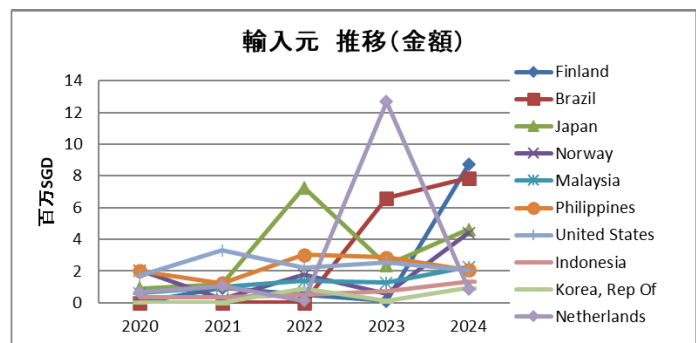
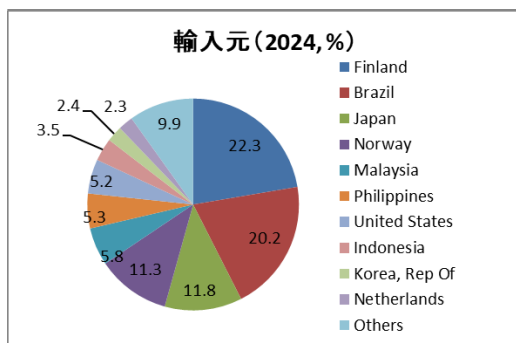
地場輸出額は2021年以降回復傾向が続いており、2024年は前年から約2倍の1,130万Sドルとなった。輸出先はインドネシアが引き続き首位で、全体の55%を占めた。2位は韓国が急伸び、3位の英国を大きく上回った。

再輸出額は2023年まで増加傾向にあったが、2024年は前年比52%減の1,708万Sドルとなった。再輸出先はインドネシアが引き続き首位となった。

図 33 プロペラ輸出入関連グラフ

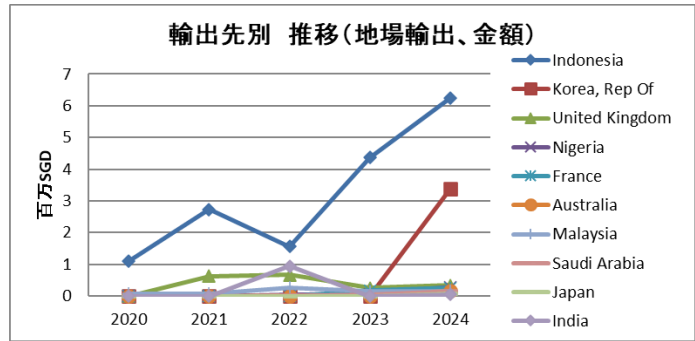
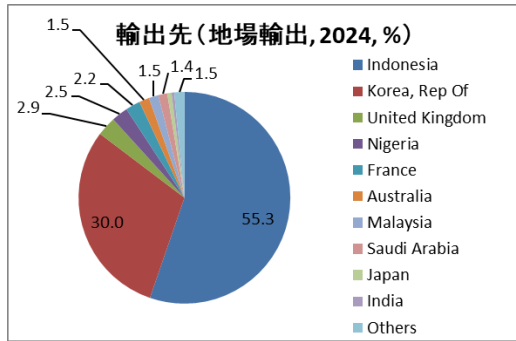


—●— 輸入 —■— 地場輸出 —▲— 再輸出 (単位：百万Sドル)



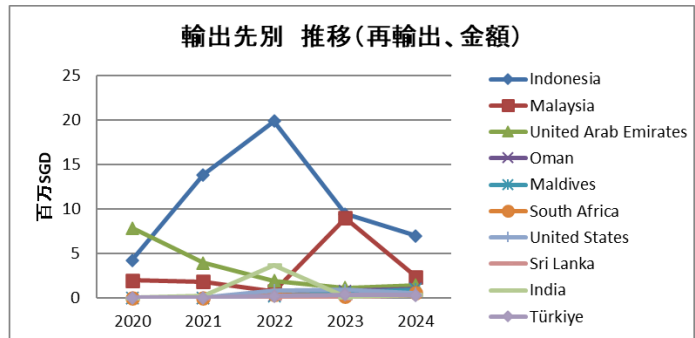
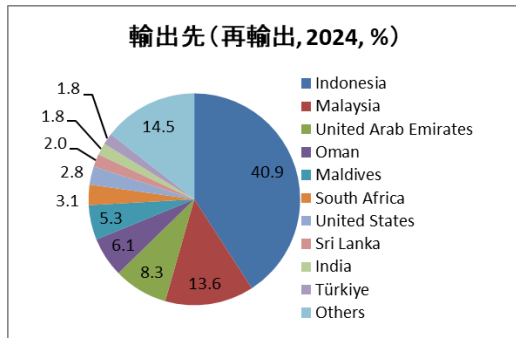
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	18.28	26.54	38.69	41.57	39.01
1	Finland	0.01	0.95	0.53	0.11	8.71
2	Brazil	0.01	#N/A	#N/A	6.60	7.87
3	Japan	0.90	1.18	7.27	2.37	4.61
4	Norway	2.03	0.22	1.77	0.56	4.39
5	Malaysia	0.62	1.02	1.37	1.26	2.25
6	Philippines	2.00	1.24	3.02	2.86	2.07
7	United States	1.72	3.30	2.24	2.53	2.05
8	Indonesia	0.37	0.35	0.54	0.75	1.36
9	Korea, Rep Of	0.02	#N/A	0.88	0.11	0.94
10	Netherlands	0.67	1.07	0.14	12.68	0.88
	Others	9.93	17.23	20.94	11.77	3.86

(輸入元データ、単位：百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	2.41	3.47	4.23	5.55	11.30
1	Indonesia	1.09	2.73	1.56	4.36	6.25
2	Korea, Rep Of	0.01	#N/A	0.00	#N/A	3.39
3	United Kingdom	#N/A	0.62	0.67	0.25	0.33
4	Nigeria	#N/A	#N/A	0.05	0.06	0.28
5	France	#N/A	#N/A	#N/A	0.17	0.25
6	Australia	0.00	#N/A	0.01	#N/A	0.17
7	Malaysia	0.08	0.08	0.27	0.14	0.17
8	Saudi Arabia	#N/A	0.00	0.01	0.04	0.16
9	Japan	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.07
10	India	#N/A	0.00	0.94	#N/A	0.05
	Others	1.22	0.03	0.70	0.53	0.18

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	17.16	23.52	34.35	35.22	17.08
1	Indonesia	4.22	13.84	19.86	9.40	6.98
2	Malaysia	1.95	1.80	0.74	8.97	2.32
3	United Arab Emirates	7.86	3.90	1.89	1.12	1.42
4	Oman	#N/A	0.01	0.24	0.79	1.04
5	Maldives	0.01	0.00	0.18	0.55	0.91
6	South Africa	0.00	0.01	0.34	0.21	0.53
7	United States	0.00	#N/A	0.84	0.89	0.47
8	Sri Lanka	#N/A	#N/A	0.00	0.00	0.34
9	India	0.00	0.21	3.67	0.08	0.31
10	Türkiye	0.01	0.00	0.18	0.31	0.30
	Others	3.12	3.77	6.42	12.90	2.47

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

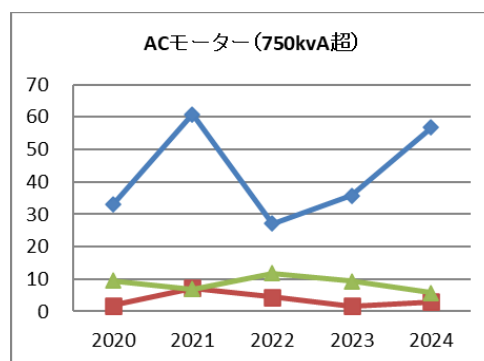
## AC モーター（750kvA 超）（HS コード：850164）

AC モーターの輸入額は 2022 年に急落したが、2023 年の反発を経て、2024 年は前年比 59%増の 5,674 万 S ドルとなり、2021 年の 6,078 万 S ドルに迫る水準まで回復した。輸入元は日本が急伸し、首位に浮上。全体の 56%を占めた。2 位、3 位は中国と米国が続き、上位 3 カ国で全体の約 9 割を占めた。

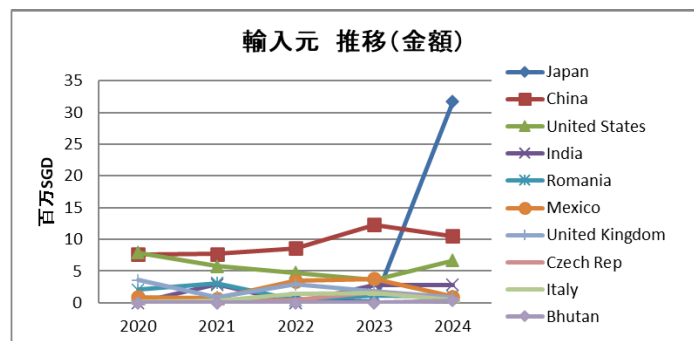
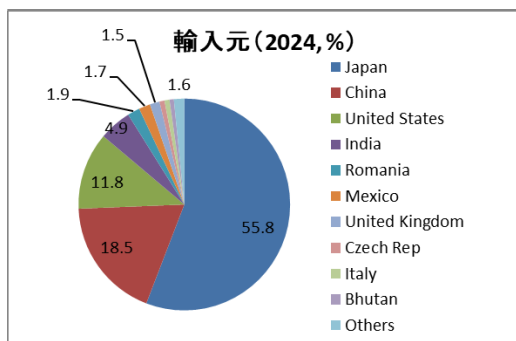
地場輸出額は前年から 84%増の 299 万 S ドルとなった。輸出先は台湾が引き続き首位で、英国、ベルギーが続いた。台湾の輸出額は前年の 3 倍近くとなった。

再輸出額は 2021 年に減少した後、2022 年に急増、2023 年に再び減少し、2024 年には 577 万 S ドルとなり、5 年間で緩やかな下降傾向を示した。再輸出先はインドネシアが首位を維持し、ベトナム、中国、マレーシアが続いた。

図 34 AC モーター輸出入関連グラフ

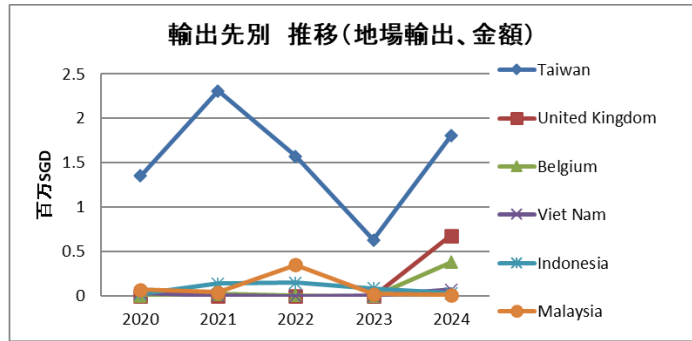
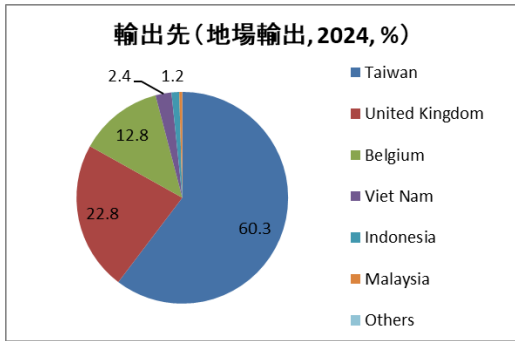


— 輸入 — 地場輸出 — 再輸出 (単位：百万 S ドル)



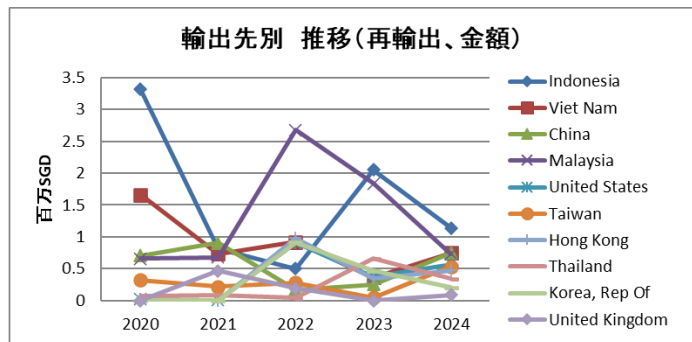
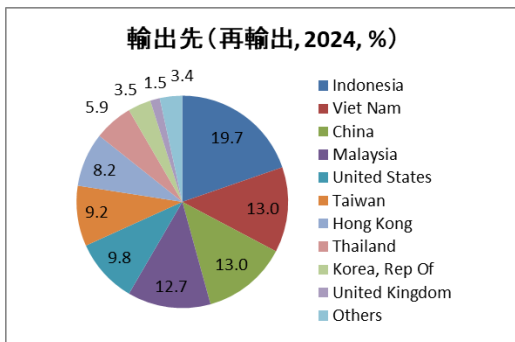
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	33.05	60.78	27.19	35.78	56.74
1	Japan	0.32	0.18	0.58	0.19	31.68
2	China	7.67	7.70	8.61	12.28	10.51
3	United States	7.93	5.77	4.78	3.62	6.69
4	India	#N/A	2.88	#N/A	2.81	2.81
5	Romania	2.08	3.13	0.40	1.09	1.07
6	Mexico	0.91	0.67	3.46	3.82	0.99
7	United Kingdom	3.57	0.93	2.91	1.85	0.85
8	Czech Rep	#N/A	0.00	0.44	1.65	0.44
9	Italy	0.15	0.30	1.47	1.49	0.43
10	Bhutan	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.37
	Others	10.41	39.23	4.55	6.98	0.90

(輸入元データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	1.90	7.23	4.51	1.63	2.99
1	Taiwan	1.36	2.31	1.57	0.63	1.80
2	United Kingdom	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.68
3	Belgium	#N/A	0.03	0.01	#N/A	0.38
4	Viet Nam	0.03	0.01	#N/A	0.00	0.07
5	Indonesia	0.03	0.14	0.15	0.09	0.04
6	Malaysia	0.07	0.04	0.35	0.02	0.01
	Others	0.42	4.70	2.43	0.89	0.00

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	9.54	6.96	11.78	9.29	5.77
1	Indonesia	3.32	0.82	0.50	2.06	1.14
2	Viet Nam	1.66	0.74	0.92	0.36	0.75
3	China	0.71	0.91	0.17	0.25	0.75
4	Malaysia	0.66	0.68	2.68	1.84	0.73
5	United States	0.02	0.00	0.91	0.38	0.57
6	Taiwan	0.32	0.22	0.28	0.05	0.53
7	Hong Kong	#N/A	#N/A	0.98	0.35	0.48
8	Thailand	0.07	0.08	0.04	0.66	0.34
9	Korea, Rep Of	#N/A	#N/A	0.91	0.47	0.20
10	United Kingdom	#N/A	0.47	0.19	#N/A	0.09
	Others	2.79	3.05	4.21	2.88	0.20

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

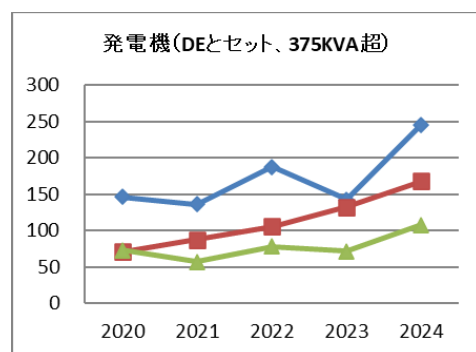
## 発電機（HSコード：850213）

発電機の輸入額は、2023年の反落を経て2024年は前年比73%増の2億4,576万Sドルとなった。輸入元は米国が首位に返り咲き、中国が2位、フランスが3位となった。米国と中国で全体の7割近くを占めた。

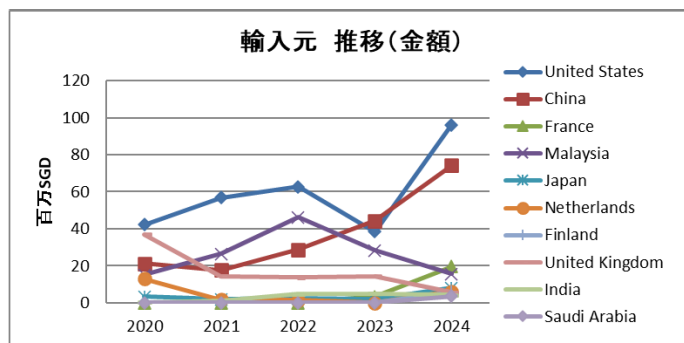
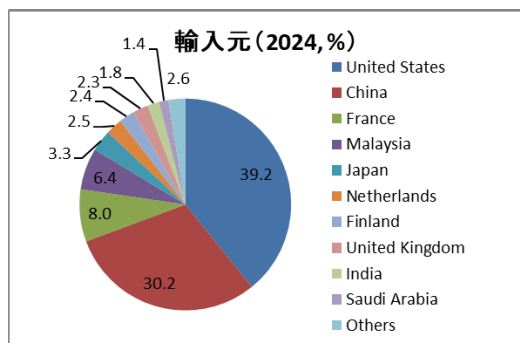
地場輸出額は2020年以降好調で、2024年は前年比27%増の1億6,825万Sドルとなった。輸出先は台湾が引き続き1位で、インドネシア、中国が続いた。中国向けは前年の60万Sドルから2,180万Sドルへと急増し、順位を上げた。

再輸出額は2024年に前年比51%増の1億811万Sドルとなった。再輸出先はインドネシアが首位となり、バングラデシュ、マルタが続いた。中国、マレーシアも前年から大きく伸び、上位に入った。

図 35 発電機輸出入関連グラフ

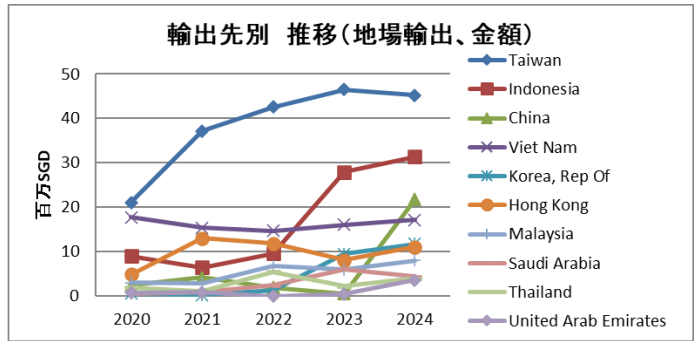
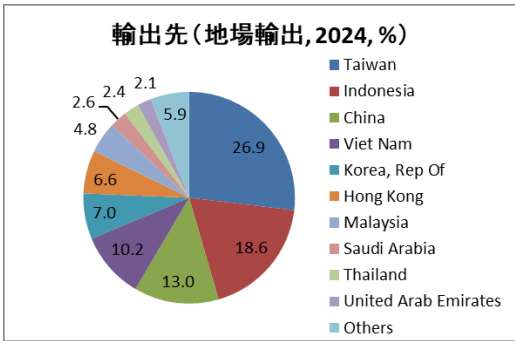


● 輸入 ● 地場輸出 ▲ 再輸出 (単位: 百万Sドル)



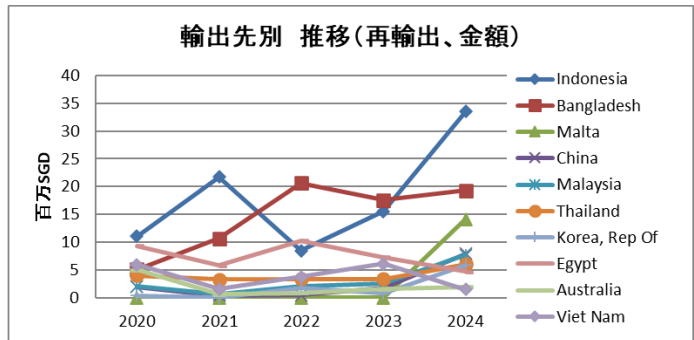
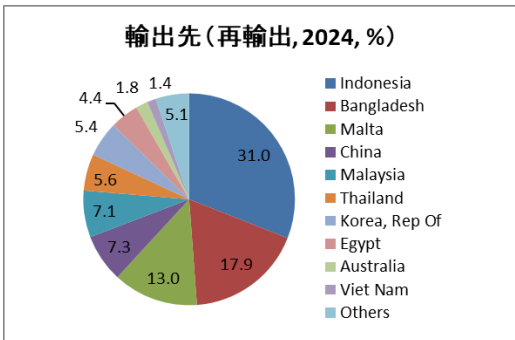
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	146.51	136.03	187.91	142.36	245.76
1	United States	42.18	56.79	62.81	38.39	96.27
2	China	21.29	17.61	28.70	44.34	74.15
3	France	#N/A	0.04	0.04	3.24	19.59
4	Malaysia	15.14	26.45	46.16	28.20	15.61
5	Japan	3.32	1.83	2.42	2.04	8.05
6	Netherlands	12.93	1.71	1.44	#N/A	6.25
7	Finland	#N/A	#N/A	0.00	#N/A	5.83
8	United Kingdom	36.95	14.46	13.71	14.52	5.76
9	India	0.20	0.88	4.87	4.97	4.38
10	Saudi Arabia	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	3.55
	Others	14.50	16.26	27.75	6.67	6.32

(輸入元データ、単位: 百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	70.80	87.34	105.59	132.19	168.25
1	Taiwan	21.09	37.15	42.59	46.53	45.24
2	Indonesia	8.95	6.45	9.60	27.95	31.34
3	China	2.46	4.22	1.94	0.60	21.80
4	Viet Nam	17.77	15.38	14.66	16.09	17.17
5	Korea, Rep Of	0.52	0.22	1.38	9.52	11.76
6	Hong Kong	4.85	13.02	11.85	8.13	11.09
7	Malaysia	2.98	2.88	6.72	5.97	8.01
8	Saudi Arabia	0.51	0.82	2.45	6.07	4.35
9	Thailand	1.93	1.02	5.45	2.20	3.96
10	United Arab Emirates	0.72	0.89	#N/A	0.42	3.59
	Others	9.03	5.29	8.94	8.72	9.96

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	72.76	57.23	78.33	71.59	108.11
1	Indonesia	11.04	21.76	8.43	15.51	33.48
2	Bangladesh	5.08	10.68	20.66	17.60	19.31
3	Malta	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	14.09
4	China	1.92	0.37	0.45	1.72	7.93
5	Malaysia	2.01	0.71	2.02	2.54	7.71
6	Thailand	4.02	3.29	3.33	3.36	6.06
7	Korea, Rep Of	0.39	#N/A	1.69	0.80	5.84
8	Egypt	9.29	5.78	10.26	7.31	4.72
9	Australia	4.98	0.58	0.86	1.55	1.98
10	Viet Nam	5.97	1.59	3.73	6.10	1.48
	Others	28.06	12.48	26.90	15.11	5.53

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

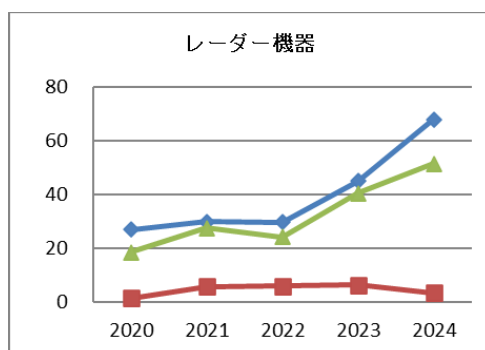
## レーダー機器（HSコード：85261010）

レーダー機器の輸入額は、2021年以降堅調に推移し、2024年は6,789万Sドルとなり、過去5年間で最高額を記録した。輸入元は米国が10年以上首位を維持しており、2024年は全体の77%を占めた。中国が急伸び2位となった。

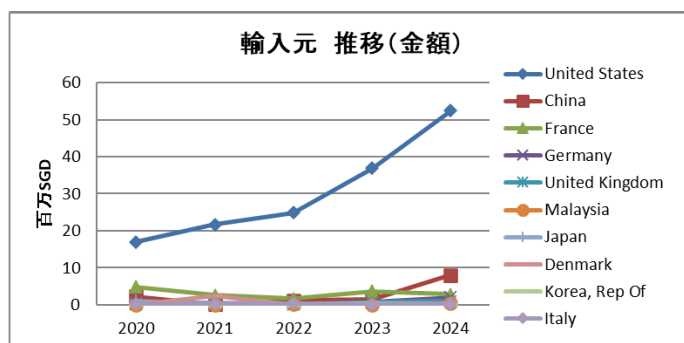
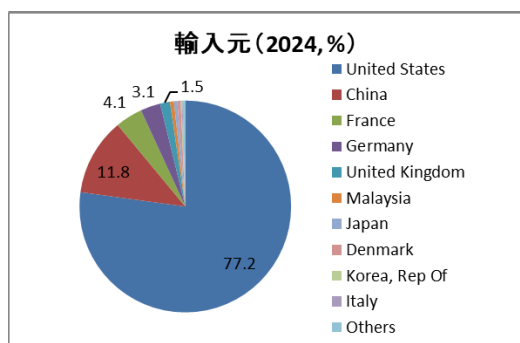
地場輸出額は2021年以降持ち直していたが、2024年は前年比47%減の340万Sドルにとどまった。輸出先は韓国が首位となり、2位はドイツとなった。前年まで首位だった米国は3位に後退した。

再輸出額は、2022年にやや減少したものの、2023年、2024年と連続して伸び、5年間で着実な増加傾向を示した。再輸出先は日本が3年連続の首位で、インドネシアが急伸びして2位に浮上した。

図 36 レーダー機器輸出入関連グラフ

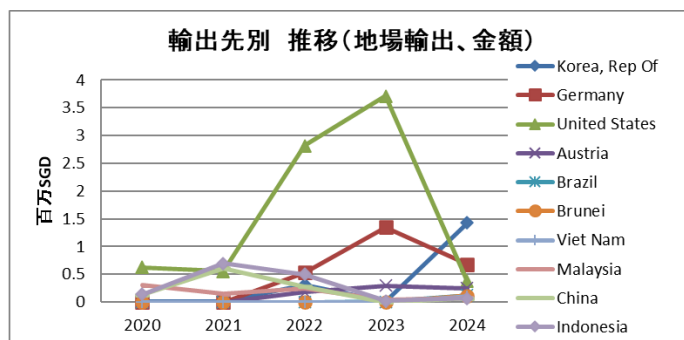
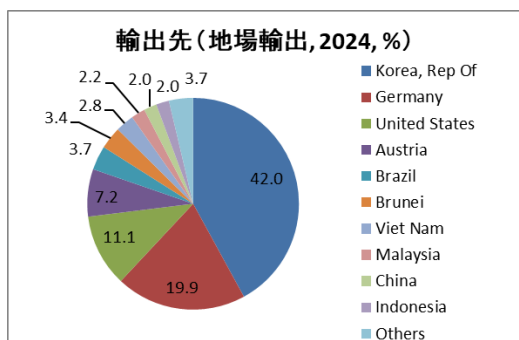


● 輸入 ● 地場輸出 ▲ 再輸出 (単位：百万Sドル)



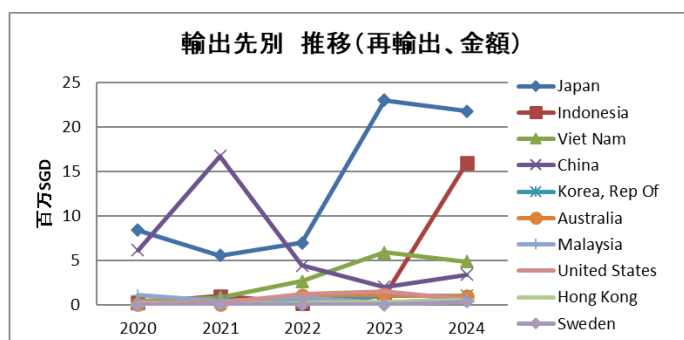
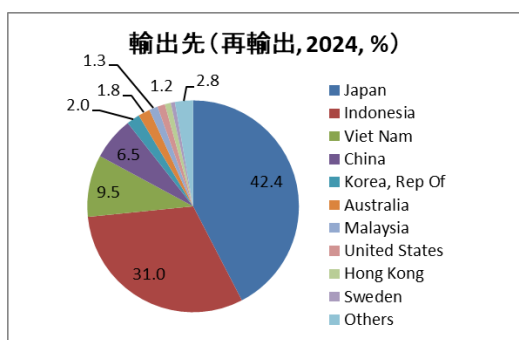
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	26.89	29.84	29.69	44.93	67.89
1	United States	17.02	21.74	24.85	36.90	52.39
2	China	2.22	0.11	1.15	1.60	8.01
3	France	4.81	2.60	1.61	3.62	2.81
4	Germany	0.16	0.27	0.10	0.71	2.07
5	United Kingdom	0.34	0.52	0.16	0.78	1.02
6	Malaysia	0.07	#N/A	0.25	0.03	0.41
7	Japan	1.10	0.28	0.34	0.28	0.35
8	Denmark	#N/A	2.54	#N/A	0.08	0.34
9	Korea, Rep Of	0.10	0.02	0.01	0.33	0.10
10	Italy	0.10	0.30	0.32	0.04	0.10
	Others	0.99	1.47	0.88	0.55	0.28

(輸入元データ、単位：百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	1.49	5.79	5.94	6.39	3.40
1	Korea, Rep Of	0.01	0.00	0.31	0.00	1.43
2	Germany	#N/A	#N/A	0.53	1.35	0.68
3	United States	0.62	0.56	2.82	3.72	0.38
4	Austria	#N/A	#N/A	0.18	0.29	0.25
5	Brazil	#N/A	#N/A	#N/A	0.00	0.13
6	Brunei	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.12
7	Viet Nam	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.10
8	Malaysia	0.30	0.15	0.25	0.03	0.07
9	China	0.13	0.61	0.28	#N/A	0.07
10	Indonesia	0.14	0.70	0.50	0.02	0.07
	Others	0.28	3.77	1.08	0.97	0.13

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	18.50	27.44	24.10	40.47	51.44
1	Japan	8.37	5.53	6.98	23.02	21.80
2	Indonesia	0.25	0.97	0.20	0.97	15.96
3	Viet Nam	0.46	0.80	2.63	5.86	4.87
4	China	6.12	16.73	4.42	1.99	3.36
5	Korea, Rep Of	0.04	0.35	0.38	0.97	1.04
6	Australia	0.03	0.03	1.07	1.14	0.93
7	Malaysia	1.07	0.42	0.78	0.20	0.68
8	United States	0.30	0.25	1.17	1.53	0.60
9	Hong Kong	0.09	0.00	0.18	0.33	0.47
10	Sweden	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.33
	Others	1.77	2.38	6.30	4.47	1.42

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

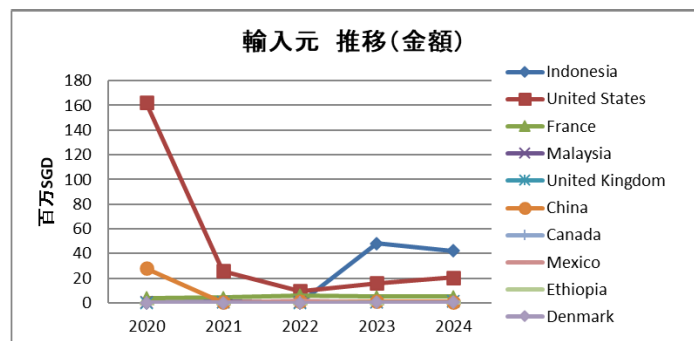
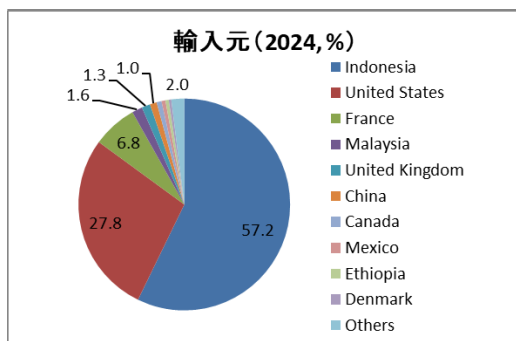
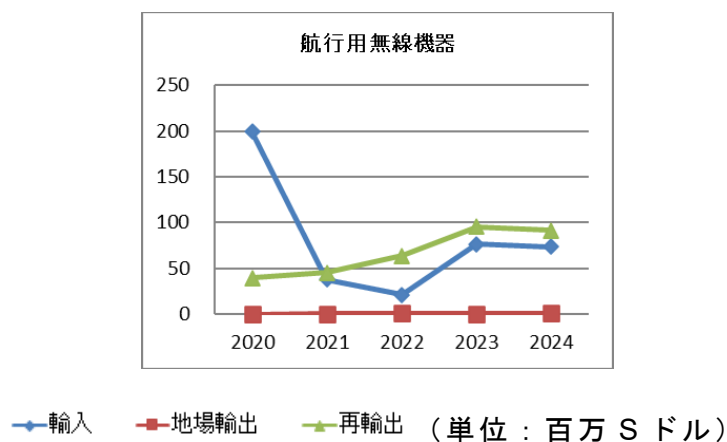
## 航行用無線機器（HSコード：85269110）

航行用無線機器の輸入額は、2020年の高水準から2021～2022年にかけて急減した後、2023年に反発し、2024年は7,370万Sドルとほぼ横ばいで推移した。輸入元はインドネシアが2年連続で首位を維持し、全体の57%を占めた。米国は2位で、シェアをやや回復した。

地場輸出額は依然として低迷しており、2024年は前年の2倍以上となったものの、86万Sドルにとどまった。輸出先は中国が躍進し、首位となった。

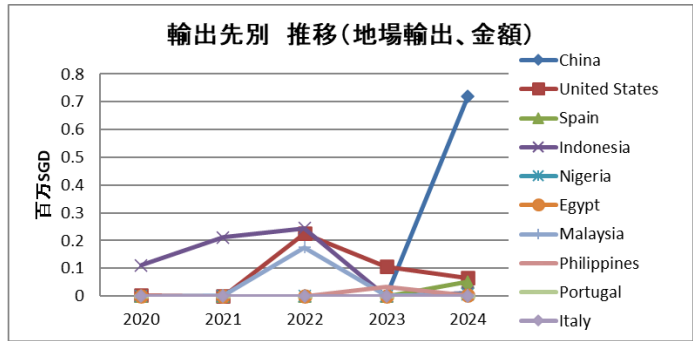
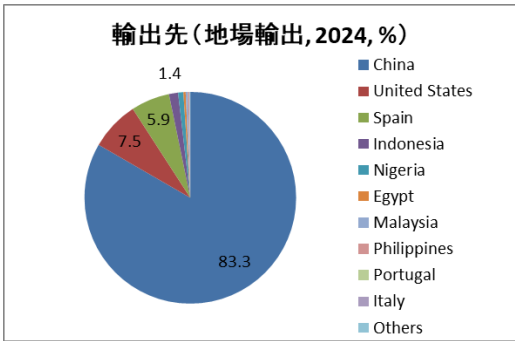
再輸出額は、2021年以降増加傾向にあり、2024年は微減ながら9,143万Sドルとなった。再輸出先は中国が首位で、日本は2位となった。

図 37 航行用無線機器輸出入関連グラフ



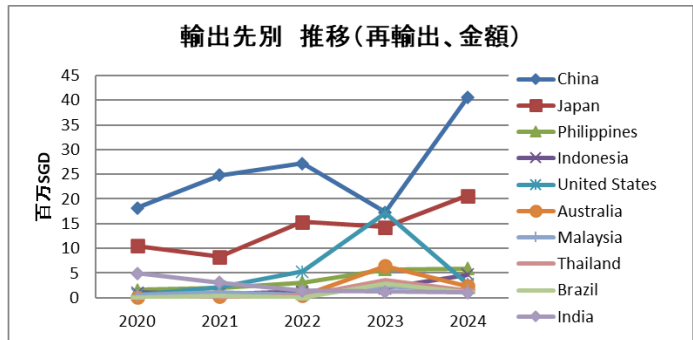
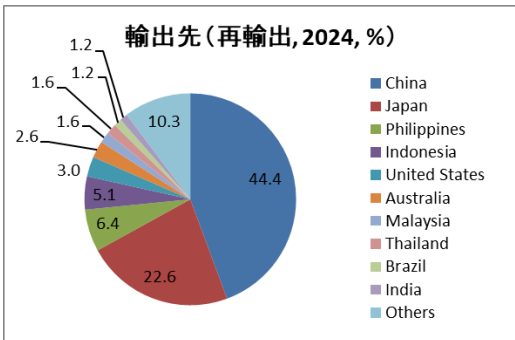
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	199.00	37.75	21.10	76.20	73.70
1	Indonesia	0.17	0.01	0.08	47.95	42.16
2	United States	162.33	25.85	9.44	15.98	20.50
3	France	4.00	4.29	6.09	4.85	5.02
4	Malaysia	0.32	0.63	0.79	0.25	1.17
5	United Kingdom	0.20	0.30	0.04	0.58	0.96
6	China	28.14	0.58	0.98	1.19	0.77
7	Canada	0.43	0.08	0.36	0.08	0.56
8	Mexico	0.01	0.17	1.35	0.05	0.44
9	Ethiopia	#N/A	#N/A	#N/A	0.14	0.37
10	Denmark	0.00	0.20	#N/A	0.25	0.29
	Others	3.40	5.65	1.98	4.88	1.45

(輸入元データ、単位：百万Sドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	0.25	0.48	1.07	0.36	0.86
1	China	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.72
2	United States	0.00	#N/A	0.23	0.11	0.07
3	Spain	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.05
4	Indonesia	0.11	0.21	0.25	#N/A	0.01
5	Nigeria	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.01
6	Egypt	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0.00
7	Malaysia	#N/A	0.00	0.18	0.00	0.00
8	Philippines	#N/A	#N/A	#N/A	0.03	0.00
9	Portugal	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
10	Italy	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Others	0.13	0.27	0.43	0.22	0.00

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	39.37	44.97	63.95	95.34	91.43
1	China	18.20	24.83	27.22	17.27	40.56
2	Japan	10.52	8.33	15.36	14.30	20.69
3	Philippines	1.54	1.96	3.03	5.68	5.90
4	Indonesia	1.00	0.78	1.26	1.91	4.63
5	United States	0.60	2.21	5.25	17.15	2.77
6	Australia	0.04	0.25	0.46	6.46	2.36
7	Malaysia	0.50	1.11	0.52	2.25	1.49
8	Thailand	0.04	0.03	0.31	3.55	1.47
9	Brazil	0.06	0.39	0.01	2.85	1.09
10	India	4.89	3.06	1.36	1.17	1.08
	Others	1.99	2.02	9.18	22.76	9.40

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

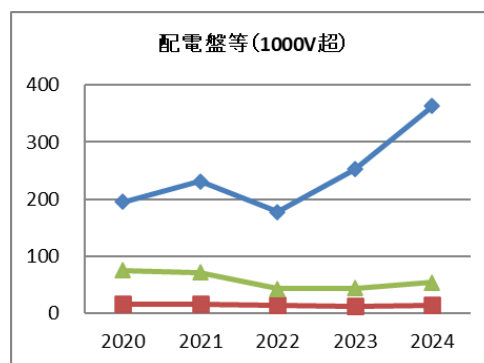
## 配電盤等（HSコード：853720）

配電盤等の輸入額は、概ね上昇傾向にあり、2024年は前年比44%増の3億6,291万Sドルとなった。輸入元は中国が4年連続で首位を維持し、全体の46%を占めた。ドイツ、インドネシア、マレーシアが続いた。

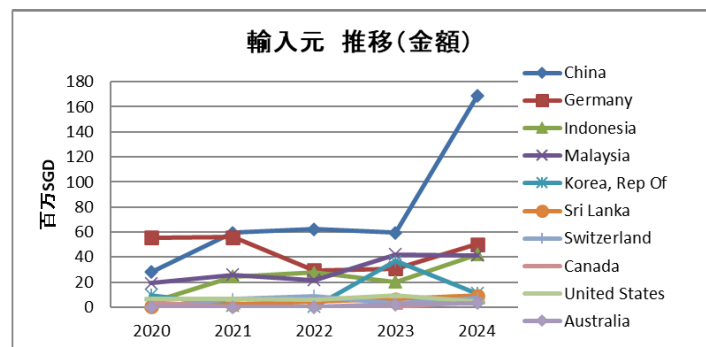
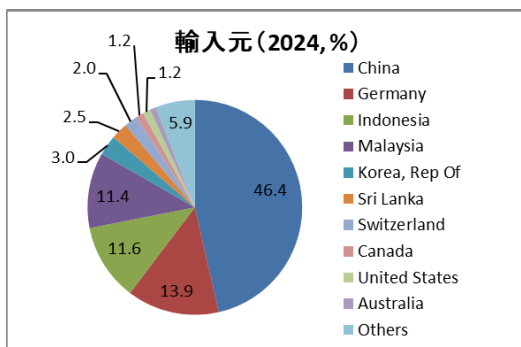
地場輸出額は、2024年は1,429万Sドルと前年から微増した。主な輸出先はインドネシア、マレーシア、マカオで、上位3カ国で全体の6割以上を占めた。中国向けは減少が続き、順位を大きく下げた。

再輸出額は、2020以降低迷しているが、2024年は前年比24%増の5,420万Sドルとなった。再輸出先はインドネシアが5年連続で首位を維持し、インド、ブルネイが続いた。インドは前年の2倍以上となる821万Sドルを記録した。

図 38 配電盤等輸出入関連グラフ

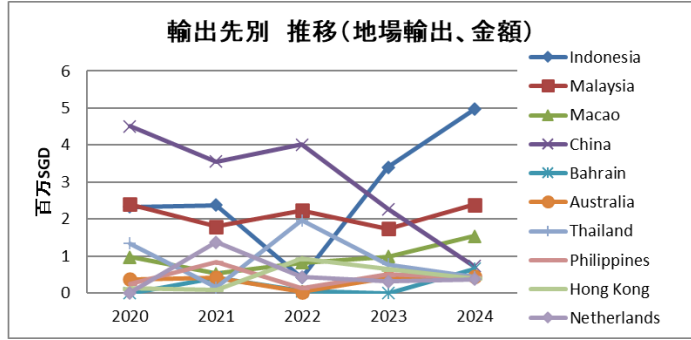
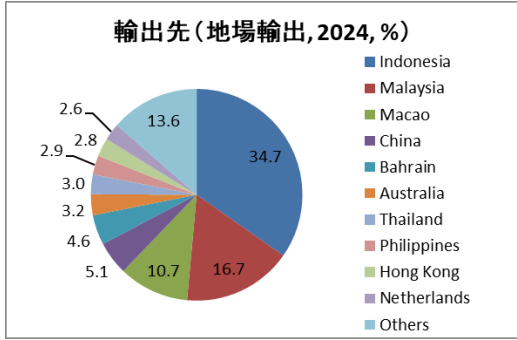


—●— 輸入 —■— 地場輸出 —▲— 再輸出 （単位：百万Sドル）



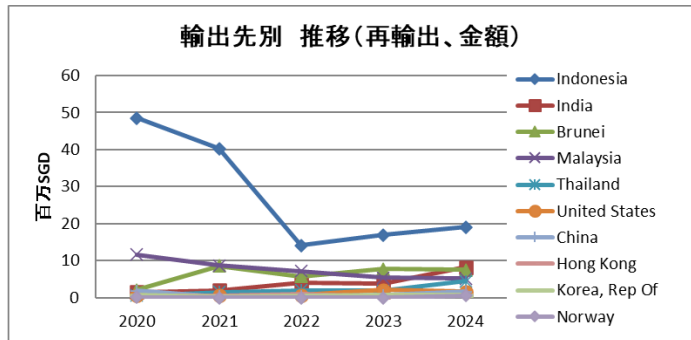
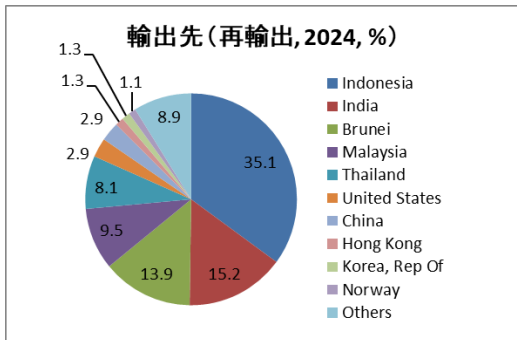
Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	195.29	231.13	177.37	252.58	362.91
1	China	28.07	59.31	62.22	59.39	168.54
2	Germany	55.58	55.81	29.26	30.89	50.39
3	Indonesia	3.72	24.48	27.52	20.03	42.03
4	Malaysia	19.02	25.97	21.62	42.22	41.29
5	Korea, Rep Of	9.49	1.37	0.34	36.67	11.02
6	Sri Lanka	0.27	2.07	4.43	6.33	9.10
7	Switzerland	0.15	6.43	9.01	2.94	7.27
8	Canada	3.60	0.02	0.11	0.02	4.21
9	United States	6.93	6.39	6.12	9.29	4.19
10	Australia	0.14	0.11	0.07	2.05	3.33
	Others	68.33	49.18	16.68	42.76	21.55

（輸入元データ、単位：百万Sドル）



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	16.08	16.34	14.04	12.65	14.29
1	Indonesia	2.33	2.38	0.43	3.41	4.96
2	Malaysia	2.40	1.80	2.23	1.74	2.39
3	Macao	0.97	0.52	0.82	0.98	1.54
4	China	4.51	3.55	4.01	2.27	0.73
5	Bahrain	#N/A	0.42	0.06	#N/A	0.65
6	Australia	0.38	0.42	0.03	0.41	0.46
7	Thailand	1.34	0.15	1.96	0.78	0.43
8	Philippines	0.25	0.83	0.14	0.50	0.42
9	Hong Kong	0.13	0.10	0.93	0.65	0.40
10	Netherlands	0.00	1.37	0.43	0.31	0.37
	Others	3.78	4.81	3.01	1.61	1.94

(地場輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)



Rank	Country	2020	2021	2022	2023	2024
	Grand Total	75.47	71.57	42.50	43.80	54.20
1	Indonesia	48.48	40.26	14.07	16.90	19.01
2	India	1.55	1.92	3.96	3.88	8.21
3	Brunei	2.12	8.54	5.76	7.79	7.52
4	Malaysia	11.67	8.73	7.17	5.45	5.12
5	Thailand	0.53	1.46	2.02	1.91	4.39
6	United States	0.72	0.58	0.63	2.05	1.58
7	China	1.90	0.38	0.28	0.64	1.57
8	Hong Kong	0.45	0.48	0.99	0.26	0.71
9	Korea, Rep Of	0.63	0.28	0.41	0.71	0.68
10	Norway	0.05	#N/A	0.00	0.00	0.60
	Others	7.35	8.95	7.21	4.20	4.80

(再輸出 輸出先データ、単位：百万 S ドル)

## 2.2 マレーシアの海事産業

### 2.2.1 マレーシアの海運業

#### 2.2.1.1 概要

マレーシア政府は港湾の開発・管理運営に力を入れており、シンガポール港経由の国際貨物をマレーシア国内に誘致するとともに、東南アジアのハブ港を目指して周辺諸港と競っている。そのため、主要コンテナ取扱港であるクラン港およびシンガポールに隣接するジョホール州のタンジュン・ペレパス港を中心に、港湾開発・管理運営の強化を図っており、設備近代化・ターミナル拡張・新港建設を急ピッチで進めている。

最大のコンテナ港であるクラン港には、ノースポートとウェストポートの2つのターミナルがあるが、そのうちウェストポートではCT10～CT17の8バースを増設し、取扱能力を現在の1,400万TEUから2倍の2,800万TEUに増強する計画である。CT10～CT13の拡張（フェーズ1）は、2024年第2四半期から土地造成・浚渫が開始されており、CT10の稼動開始は2028年を見込んでいる。

また、タンジュン・ペレパス港の取扱量は1,300万TEUだが、2023年3月、向こう5年間で30億リングを投じて拡張し、取扱能力を1,650万TEUに増強すると発表した。2024年から2025年にかけて、超大型コンテナ船（ULCV）対応クレーン11基、電動RTG（Rubber-Tyred Gantryクレーン）58基を発注しており、処理能力の拡張を進めている。さらに、クラン港の対岸のキャレー島での大型港湾の建設計画もある。キャレー島の港湾計画は2017年に浮上した後、クラン港の貨物取扱量が停滞したため棚上げとなっていたが、2023年に再び計画が報じられるようになった。2024年9月の報道によると、3,000万TEUの規模の港湾を2060年までに開発するという構想である。2025年9月には、マレーシア・セランゴール州政府がキャレー島に新港を建設するための1,699.68ヘクタール（4,200エーカー）の土地を確保し、州政府がキャレー島の港湾開発と進捗管理の両面で積極的に関与する方針が示された。

一方、サラワク州のビンチュル港はパームオイルの取扱いのハブとなっている。製油所が立地するネグリセンビラン州のポートディクソン、マレーシアの国営石油会社ペトロナスの製油所があるジョホール港も、液体バルク貨物の取扱いが多い。

海運では、内航輸送はマレーシア籍船以外の参入を禁じるカボタージュ規制があったが、カボタージュによって東マレーシア（サラワク州、サバ州）への貨物輸送能力が不足し、東マレーシアの物価が高くなっているという批判があった。そのため、2017年6月1日にサバ・サラワク州、ラブアン島への輸送については規制が緩和され、外国籍船が運航できるようになった。しかし、地元の海運企業は、カボタージュ規制の緩和に反対しており、2024年6月、サラワク州については、カボタージュ規制の再導入が発表された。一方、海底ケーブル敷設船はマレーシアに適した船がないとしてカボタージュ規制を免除されてきたが、2020年11月に免除対象ではなくなった。通信業界からは、国際海底ケーブル敷設プロジェクトがマレーシアを通過しなくなるといった懸念が表明されていた。2022年の政権交代後に検討が行われ、運輸省は、2024年6月1日からカボタージュ免除を再開した。

また、マレーシア政府は2025年11月現在、「マレーシア海事マスタープラン

2026-2040」を策定中である。このマスタープランは、気候変動対策や低炭素型の成長を長期的な海事戦略に組み込み、国内海運の強化、サービス水準の向上、そして海事産業が国家経済に貢献できる力を高めることを目指した、将来を見据えた取り組みである。

### 2.2.1.2 マレーシアの登録船舶

マレーシアの登録船舶については、1.2.2 章の ASEAN 主要 6 カ国の比較の章でも紹介したが、IHS Maritime Database に基づく、マレーシアの登録船舶の船種別総トン数の内訳は表 36 のとおりである。マレーシア籍船は、エネルギー輸送(LNG・石油)とオフショア支援船が中心で、全体の約 8 割を占める。商業貨物船(コンテナ・バルク)は 2 割弱と相対的に小規模である。旅客船も少なく、国内輸送は小型船中心であることがうかがえる。

表 36 マレーシア籍船の船種別総トン数(単位:GT)

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	コンテナ船	446,349	5.8%
	バルク乾貨物船	337,843	4.4%
	RORO/貨物船	333,684	4.3%
	一般貨物船	154,056	2.0%
	旅客船	18,798	0.2%
	旅客/RORO船	16,150	0.2%
	その他のバルク貨物船	10,799	0.1%
	冷蔵貨物船	1,445	0.0%
タンカー	液化ガス運搬船	2,257,408	29.4%
	石油タンカー	1,204,324	15.7%
	ケミカルタンカー	100,238	1.3%
	その他の液体タンカー	338	0.0%
その他	その他のオフショア船	2,044,941	26.6%
	オフショアサプライ船	423,075	5.5%
	曳航船	123,942	1.6%
	その他作業船	114,018	1.5%
	浚渫船	86,910	1.1%
	調査船	6,044	0.1%
	漁獲船	5,455	0.1%
	合計	7,685,817	100.0%

注:内陸水運船、非自航船、艦艇などを除く

出典: IHS Maritime Database

### 2.2.1.3 貨物輸送量

マレーシアでは主要 14 港の貨物取扱量が公表されている。2021 年から 2024 年の推移は図 39 のとおりである。貨物の種類は、ドライバルク、液体バルク、一般貨物、コンテナに分類されており、最も多いのはコンテナで、主要 14 港の貨物の 75%を占める。

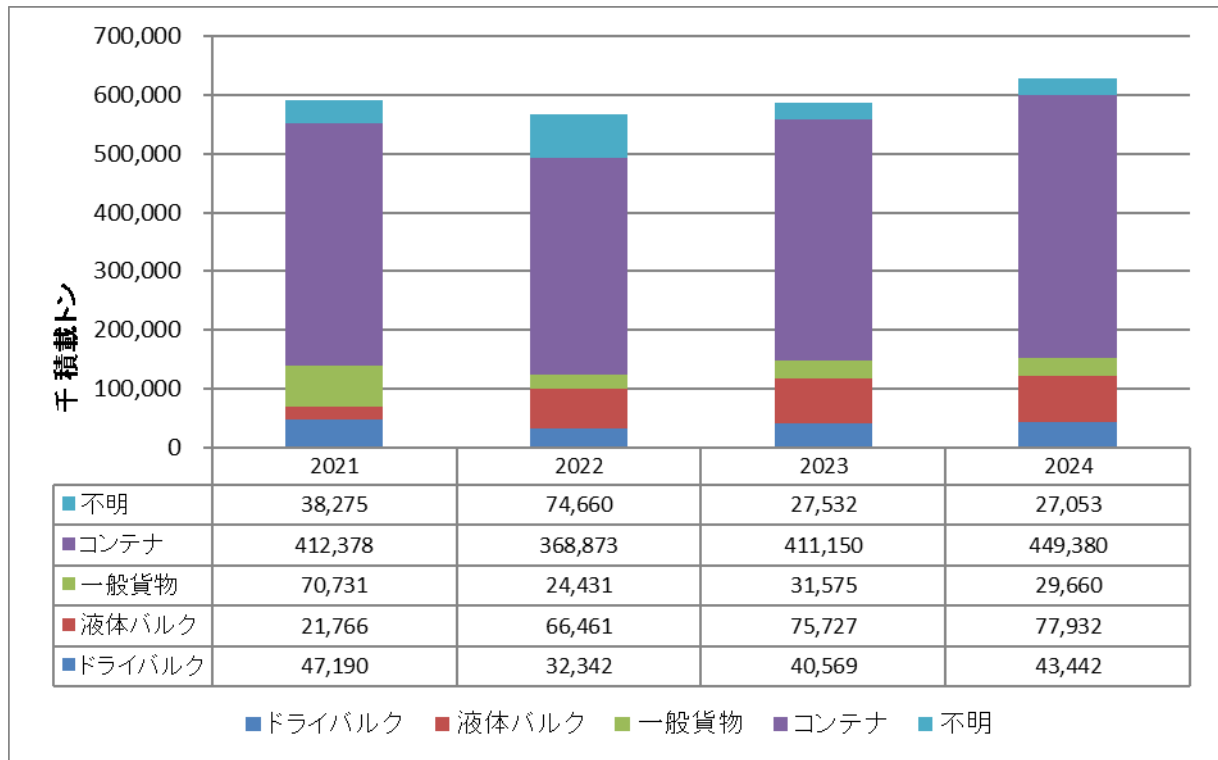


図 39 マレーシアの港湾における貨物別取扱量

注：各主要港のデータを合算しているが、ジョホール港、サバ港は貨物別内訳がなく、貨物取扱総量しかないため、「不明」に分類した。

出典：マレーシア運輸省統計

コンテナ取扱量が多いのはクラン港とタンジュン・ペレパス港で、この 2 港でコンテナ貨物の 9 割近くを取り扱う。

表 37 マレーシアの主要 14 港における貨物別取扱量（2024 年）

単位：1,000 積載トン

港	ドライバルク		液体バルク		一般貨物		合計	コンテナ	その他	総計
	国際貨物	国内貨物	国際貨物	国内貨物	国際貨物	国内貨物				
クワン	9,908	2,122	5,984	3,572	7,221	3,586	32,393	216,180	-	248,573
タンジュン・ペラス	-	-	-	-	-	-	-	181,121	-	181,121
ピンチュル	2,982	274	31,332	4,331	413	553	39,885	5,356	-	45,241
ペナン	2,796	474	3,902	384	439	1,490	9,484	22,700	-	32,184
シヨホル	826	3,704	4,950	6,909	105	513	17,007	13,038	-	30,045
サハ	-	-	-	-	-	-	-	-	27,042	27,042
クアンタン	13,950	82	3,393	1,480	3,589	303	22,797	2,975	-	25,772
ポートイックン	-	-	3,037	3,669	6,493	-	13,199	-	-	13,199
クチン	491	27	620	596	597	1,138	3,469	6,626	-	10,095
ケマン	3,709	20	1,596	104	1,638	2	7,069	-	-	7,069
シリ	29	-	1,325	672	249	857	3,132	-	11	3,143
テロクエワ	292	1,645	67	-	-	-	2,003	-	-	2,003
ラジヤン	2	-	-	-	41	50	93	1,383	-	1,476
タンジュン・プルアス (マラッカ)	65	46	10	-	382	1	504	-	-	504
合計	35,048	8,394	56,217	21,715	21,168	8,492	151,035	449,380	27,053	627,467

出典：マレーシア運輸省統計

#### 2.2.1.4 主要海運企業

マレーシアは産油国でもあり、国営石油ガス会社のペトロナス傘下のエネルギータンカー運航海運会社 MISC などが、海運業界では存在感が大きい。また、カボタージュ規制もあり、沿岸輸送では複数の主要プレーヤーが存在する。一方、コンテナの外航輸送では外国海運会社への依存度が高い。

IHS Maritime Database（2025 年 6 月時点）によると、トン数ベースの上位 10 社は表 38 のとおりで、ペトロナスの上場子会社 MISC がトップで、230 万 GT となっている。第 2 位のペトロナス（親会社）、第 4 位の PETCO トレーディング・クラブアン、第 10 位のペトロナス LNG を含め、10 位までの 4 社がペトロナスグループに属する企業である。この 4 社でトン数ベースでは全体の 55% を占める。

表 38 マレーシアの主要オペレータートン数ベース上位 10 社

No.	社名	運航 隻数	総トン数	最小船舶の トン数	最大船舶の トン数	船種の内訳
1	MISC Bhd	25	2,205,882	6,714	133,948	LNGタンカー(18)、LPGタンカー(6)、一般貨物船(1)
2	PETRONAS	10	1,009,672	61,636	133,948	LNGタンカー(9)、チャトルタンカー(1)
3	StarDream Ship Mgmt	3	303,474	75,338	150,695	旅客/クルーズ船(3)
4	PETCO Trading Labuan Co Ltd	5	257,438	29,917	59,794	原油タンカー(4)、ケミカル/プロダクトタンカー(1)
5	MTT Shipping Sdn Bhd	17	166,959	4,270	19,829	コンテナ船(15)、デッキ貨物船(2)
6	DFS Maritime Services Sdn Bhd	18	163,420	3,388	14,454	骨材運搬船(15)、バルク貨物船(1)、デッキ貨物船(1)、一般貨物船(1)
7	Ultra Shipping Sdn Bhd	1	157,878	157,878	157,878	原油タンカー(1)
8	Orkim Ship Management Sdn Bhd	17	154,057	3,122	30,265	プロダクトタンカー(14)、ケミカル/プロダクトタンカー(1)
9	Delnaz Ship Management Sdn Bhd	2	113,913	56,346	57,567	原油タンカー(2)
10	Petronas Lng Sdn Bhd	1	102,064	102,064	102,064	LNGタンカー(1)
	(参考)					
	ペトロナスグループ4社 : MISC + PETRONAS + PETCO Trading Labuan PETRONAS LNG	41	3,575,056	6,714	133,948	LNGタンカー(28)、LPGタンカー(6)、原油タンカー(4)、ケミカル/プロダクトタンカー(1)、一般貨物船(1)、チャトルタンカー(1)

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

次に、上位5社について概説する。

## ① MISC Bhd

URL：https://www.miscgroup.com/

MISC Berhad (Malaysia International Shipping Corporation Berhad、通称 MISC) は、1968年に設立されたマレーシアを代表する海運会社。マレーシア証券取引所 (Bursa Malaysia) に上場しているが、主要株主は51%の株式を保有するマレーシア国営石油会社のペトロナスである。マレーシアの政府系年金基金も約15.4%の株式を保有する。石油ガスの運搬船を主力としており、MISCのウェブサイトによると、LNG運搬船35隻、石油製品タンカー73隻、FSO/FPSO12隻、エタン運搬船6隻の合計126隻を所有・運航している。ただし、この数字には合弁会社による所有船や、同社が所有して他社が運航している船も含まれている。同社がオペレーターとなっている船はIHS Maritime Databaseによると、2025年10月時点で25隻である。

表 39 MISC の運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	マレーシア	シンガポール	不明	合計
LNG タンカー		1,604,051	230,932		1,834,983
LPG タンカー			364,185		364,185
一般貨物船				6,714	6,714
<b>合計</b>		<b>1,604,051</b>	<b>595,117</b>	<b>6,714</b>	<b>2,205,882</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 40 MISC の運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	マレーシア	シンガポール	不明	合計
LNG タンカー		16	2		18
LPG タンカー			6		6
一般貨物船				1	1
<b>合計</b>		<b>16</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>25</b>

注：MISC が所有/運航する FPSO や FSO は作業船に分類されるためデータには含めていない。

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

なお、IHS Maritime Database では、オペレーターがマレーシア所在となっている船を検索しているため、MISC が所有しており、外国企業がオペレーターとなっている船や、MISC が外国に設立した子会社や合弁会社がオペレーターとなっている船は含まれていない。そのため、IHS Maritime Database と企業ウェブサイトのデータに隔たりがある。

## ② ペトロナス（PETRONAS）

URL：<https://www.PETRONAS.com/>

マレーシア政府が 100%出資する国営石油会社。1974 年に設立され、マレーシア国内外で石油・天然ガスの探査、生産、精製、販売、石油化学などの事業を展開。同社の海運事業は主に上場子会社の MISC が担っているが、IHS Maritime Database によると、LNG タンカー8 隻、シャトルタンカー1 隻が同社のオペレーションとなっている。

表 41 ペトロナスの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	バハマ	リベリア	マレーシア	マーシャル諸島	シンガポール	合計
LNG タンカー			115,251	401,844	220,662	184,908	922,665
シャトルタンカー		87,007					87,007
合計		87,007	115,251	401,844	220,662	184,908	1,009,672

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 42 ペトロナスの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	バハマ	リベリア	マレーシア	マーシャル諸島	シンガポール	合計
LNG タンカー			1	3	2	3	9
シャトルタンカー		1					1
合計		1	1	3	2	3	10

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

なお、表 38 に示した上位 10 社のリストで 10 位に入っているペトロナスグループのペトロナス LNG ラブアンが運航する船は、リベリア船籍で約 10 万 GT の LNG 運搬船である。

## ③ スタードリーム・シップ・マネジメント（StarDream Ship Mgmt）

URL：https://stardreamcruises.com/en-sg

1978 年に設立された船舶管理会社。2025 年 6 月現在、3 隻のクルーズ船を運航している。3 隻とも、マレーシアでカジノ運営等を行う大手企業ゲンティン・グループ傘下のゲンティン香港のクルーズ会社が運航していた。しかし、コロナ禍で業績が悪化し、ゲンティン香港が破綻、それに伴いクルーズ会社も破綻した。その後、ゲンティン・マレーシアの元会長が新たにシンガポールに設立したクルーズ会社リゾーツワールド・クルーズがゲンティン香港傘下のクルーズ会社の事業を引き継ぎ、StarCruises と Dream Cruises ブランドでクルーズ船運航を再開した。スタードリーム・シップ・マネジメントもゲンティン・グループの関連会社と考えられるが、資本関係は確認できていない。スタードリーム・シップ・マネジメントが運航するクルーズ船 3 隻は表 43 のとおり。

表 43 スタードリーム・シップ・マネジメントの船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	バハマ	
		GT	隻数
旅客/クルーズ船		303,474	3

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

## ④ PETCO トレーディング・ラブアン（PETCO Trading Labuan Co Ltd）

URL : <https://www.PETRONAS.com/progressing-energy/marketing-trading-retail>

ペトロナスの子会社で、マーケティングと貿易を担うペトロナス・トレーディング・コーポレーション（PETCO）の子会社。国際金融・物流拠点として税制優遇が供与される東マレーシアのラブアン島に立地している。PETCO は主に石油・ガス、液化ガス（LPG 等）や石油精製品などの輸出入・トレーディング業務に従事している。

表 44 PETCO トレーディング・ラブアンの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	キプロス	リベリア	マレーシア	ポルトガル (マデイラ諸島)	合計
原油タンカー		55,909	111,818	59,794		227,521
ケミカル/ プロダクト タンカー					29,917	29,917
合計		55,909	111,818	59,794	29,917	257,438

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 45 PETCO トレーディング・ラブアンの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	キプロス	リベリア	マレーシア	ポルトガル (マデイラ諸島)	合計
原油タンカー		1	2	1		4
ケミカル/ プロダクト タンカー					1	1
合計		1	2	1	1	5

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑤ MTT シッピング（MTT Shipping Sdn Bhd）

URL : <https://www.mttshipping.com.my/>

2010年、主にコンテナ貨物のフィーダーサービスを行う会社として設立された。1963年にペナンで操業した荷役・曳船業務のマレーシア・トレード&トランスポートの関連会社<sup>17</sup>。

マレーシアの半島側（ペナン、ポートクランなど）と東マレーシア（サバ州、サラワク州）、ブルネイ、地域の国際港（インド、タイなど）を結ぶ航路を運航している。また、子会社のノーティカ・シップ・マネジメントを通じて、技術管理・乗組員管理などの船舶管理サービスも行う他、コンテナデポ、空箱・整備・保管サービスや、自動車物流などの関連事業も手掛けている。

<sup>17</sup> ただし資本関係は公開情報からは入手できないため、親会社かどうかは不明。

表 46 MTT シッピングの運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	マレーシア	
	GT	隻数
コンテナ船	145,845	15
デッキ貨物船	21,114	2
合計	166,959	17

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

## 2.2.2 マレーシアの造船業

### 2.2.2.1 概要

マレーシアには約 100 カ所の造船所<sup>18</sup>があり、そのうち約 3 分の 1 が西マレーシア（マレー半島）、残りが東マレーシア（サバ州・サラワク州）に位置する。造船所の大部分は中小規模で、国内向けの中小型船の新造や修繕に従事している。

マレーシアはオフショア石油・ガス産業が盛んなため、オフショア支援船（OSV、AHTS、PSV 等）を建造する造船所が多く、また政府・軍向けの船舶を扱う造船所も存在する。このため、産業としては石油・ガス分野と政府調達への依存度が高いという特徴がある。

大型の設備を保有し、大型船に対応できる造船所としては、マレーシア・マリン・アンド・ヘビー・エンジニアリング・ホールディングス（MHB）やラブアン造船所（Labuan Shipyard）などがある。これらの造船所は VLCC や LNG 船など大型船の修繕、FPSO/FSO の改造、ジャッキアップリグやモジュールの建造といった海洋構造物関連を主要事業としており、商船の新造船は少ない。MHB は 14 万 DWT、40 万 DWT、45 万 DWT のドライドックを保有しており、設備規模ではマレーシア随一の造船所である。MHB はシンガポールに隣接するジョホール州に、ラブアン造船所は東マレーシアのラブアン島に立地する。

中小造船所は、フェリー、タグボート、バージ、ランディングクラフト、オフショア支援船、漁船、小型巡視艇、ヨットなど幅広い船種を建造している。さらに一部の小規模造船所では、木造船やアルミボート、小型高速艇、水上バイクなどの建造も行われている。

マレーシア政府は「造船・修繕（SBSR）産業」を、石油ガス、物流、オフショア支援などを支える戦略的セクターと位置づけ、新産業マスタープラン 2030（NIMP 2030）の「21 の重点セクター」の 1 つとして個別セクタープランを作成している。このセクタープランによると、2019 年の SBSR 産業の GDP 寄与額は 41 億リングギであった。また、2006-2020 年の間に 90 件の投資プロジェクトが承認され、累計投資額は 73 億リングギ、約 1 万 471 人の雇用が創出された。2025 年 10 月に報じられた投資・通商産業省（MITI）のデータ<sup>19</sup>によると、2021 年から 2025 年半ばまでに SBSR セクターで 10 件超、総額 10 億リングギ超の新規投資が承認された。

<sup>18</sup>マレーシア投資庁によると 99 社（MIDA Website 2025 年 11 月 24 日）、貿易産業省によると 110 社（2025 年 10 月 17 日 The Edge Malaysia 記事）

<sup>19</sup> <https://theedgemalaysia.com/node/774471>, The Edge Malaysia, 17 Oct 2025

IHS Maritime Databaseによると、表 47 のとおり、2024 年のマレーシアの竣工隻数は 115 隻であった。そのうち 96 隻を曳航船が占めた。

表 47 マレーシアにおける 2024 年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
オーストラリア	曳航船	1	338
バーレーン	RORO/貨物船	1	1,377
台湾	その他作業船	1	399
インドネシア	曳航船	74	16,386
マレーシア	オフショアサプライ船	6	1,790
	その他作業船	5	4,557
	その他のオフショア船	1	499
	曳航船	7	1,811
モルディブ	その他作業船	1	126
マーシャル諸島	オフショアサプライ船	1	2,168
	曳航船	3	829
サウジアラビア	曳航船	1	492
セーシェル	RORO/貨物船	1	428
シンガポール	その他作業船	1	198
	曳航船	10	2,847
UAE	RORO/貨物船	1	4,557
<b>合計</b>		<b>115</b>	<b>38,802</b>

出典：IHS Maritime Database

### 2.2.2.2 主要造船所

IHS Maritime Database から、マレーシアの造船所における 2015 年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数の上位 10 社をそれぞれ抽出した。トン数ベースでは、セラ・メラカ造船所（Selat Melaka Shipbuilding Corporation）がトップであった。隻数ベースでは、トン数ベースで第 2 位のフォワード・マリン・エンタプライズ（Forward Marine Enterprise）がトップとなった。

トン数ベース上位 6 社の中に、隻数ベースの上位 3 社が含まれている。主要 5 社の概要については、公式ウェブサイトが確認できないセラ・メラカ造船所とタオ・トゥン・ヒン・マリン（Tao Tung Hing Marine Sdn Bhd）を除き、トン数ベースの 2～7 位の会社（隻数ベースの 1～3 位が含まれる）を対象とする。

表 48 2015 年以降の建造量（受注残含む）トン数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船 船のト ン数	最大船舶 のトン数	備考	船種の内訳
1	Selat Melaka Shipbuilding Corp Sdn Bhd	3	49,096	7,600	33,896	ウェブサイ トなし	浚渫船（3）
2	Forward Marine Enterprise Sdn Bhd	110	33,073	137	1,418		タグ（99）、旅客RORO船 （8）、他（3）
3	Muhibbah Marine Engineering Sdn Bhd	11	30,698	399	6,976		AHTS（4）、タグ（3）、 他（4）
4	Tuong Aik Shipyard Sdn Bhd	87	28,919	156	2,504		タグ（75）、プッシャー タグ（8）、他（4）
5	Shin Yang Shipyard Sdn Bhd	15	25,163	497	5,113		AHTS （3）、ランディングクラフト型貨 物船（3）、タグ（3）、 他（6）
6	Tai Tung Hing Marine Sdn Bhd	63	23,928	117	3,185	ウェブサイ トなし	タグ（55）、ランディングクラフ ト型貨物船（7）、他（1）
7	Rajang Maju Marine Industries Sdn Bhd	101	20,248	131	285	社名変更	タグ（101）
8	Berjaya Dockyard Sdn Bhd	24	18,190	196	2,131		ランディングクラフト型貨物船（1 3）、タグ（5）、ユーティリテ ィー船（4）、AHTS（1）、ドレ ーリングサクシヨンホップ-浚渫船（ 1）
9	Lumut Naval Shipyard Sdn Bhd	5	17,850	3,570	3,570		フリゲート艦（5）
10	Sapor Shipbuilding Industries Sdn Bhd	47	17,539	94	2,102		タグ（30）、ランディングクラフ ト型貨物船（5）、他（12 ）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

表 49 2015 年以降の建造量（受注残含む）隻数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船 舶のト ン数	最大船舶 のトン数	備考	船種の内訳
1	Forward Marine Enterprise Sdn Bhd	110	33,073	137	1,418		タグ（99）、旅客RORO船（8）、他（3）
2	Rajang Maju Marine Industries Sdn Bhd	101	20,248	131	285	社名変更	タグ（101）
3	Tuong Aik Shipyard Sdn Bhd	87	28,919	156	2,504		タグ（75）、プッシャータグ（8）、他（4）
4	Tai Tung Hing Marine Sdn Bhd	63	23,928	117	3,185	ウェブサイト トなし	タグ（55）、ランディングクラフト型貨物船（7）、他（1）
5	Capricorn Central Shipbuilding Sdn Bhd	54	12,769	130	2,330		タグ（53）、他（1）
6	Tang Tiew Hee & Sons Sdn Bhd	48	13,541	139	497		タグ（42）、他（6）
7	Sapor Shipbuilding Industries	47	17,539	94	2,102		タグ（30）、ランディングクラフト型貨物船（5）、他（12）
8	Eastern Marine Shipbuilding Sdn Bhd	36	10,354	133	1,540		タグ（29）、他（7）
9	Hung Seng Shipbuilding Sdn Bhd	34	8,642	146	939		タグ（33）、他（1）
10	Borneo Shipping & Timber Sdn Bhd	32	7,418	100	499		タグ（30）、他（2）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

① フォワード・マリン・エンタプライズ（Forward Marine Enterprise Sdn Bhd）

URL：https://forwardgroup.my/index1.html/

（2009 年からウェブサイトがアップデートされていない）

30 年以上の歴史のある造船所。サラワク州 Sibu に立地する。主にタグボートを建造している。

表 50 フォワード・マリン・エンタプライズの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
タグボート	99	23,629
旅客 RORO 船	8	7,549
ランディングクラフト型貨物船	1	1,418
プッシャータグ	2	477
<b>合計</b>	<b>110</b>	<b>33,073</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

② ムヒバ・マリン・エンジニアリング (Muhibbah Marine Engineering Sdn Bhd : MMH)

URL: <https://www.mmesb.com.my/>

MME は 1992 年に設立された造船所。親会社は、1972 年設立、1994 年上場の建設・エンジニアリング会社、ムヒバ・エンジニアリング・マレーシア (MEM)。MEM の事業分野は、造船業の他、土木建設 (空港、港湾、橋梁、高速道路などの大規模インフラ工事等)、石油・ガス関連施設建設、クレーンなどの大型重機製造等である。

MME はバージの建造から事業を開始し、2000 年には石油ガス産業向けにオフショア支援船の建造にも事業領域を拡大した。マレーシア初のディーゼル電気ハイブリッドのプラットフォームサプライ船を 2013 年に建造した。

MME はこれまでに、オフショア支援船、アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS)、ジャッキアップバージなど、70 隻以上を建造。船舶修繕・改造では、タグボート、タンカー、コンテナ船など最大 5,000 DWT の船舶に対応している。その他、海洋構造物なども建造する。マレーシアの主要港クラン港が立地するセラランゴール州に立地している。2025 年以降の建造量は、11 隻で、約 3 万 GT となっている。

表 51 ムヒバ・マリン・エンジニアリングの 2015 年以降の建造量  
(受注残含む)

船種	隻数	GT
アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS)	4	12,928
プロダクトタンカー	1	6,976
ケミカル/プロダクトタンカー	1	5,620
設標船	1	3,128
タグボート	3	1,256
昇降式ドック (Mechanical Lift Dock)	1	790
合計	11	30,698

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)



図 40 クラン港にある MME の造船所全景

出典：ムヒバ・マリン・エンジニアリングウェブサイト<sup>20</sup>

③ トゥオン・アイク造船所 (Tuong Aik Shipyard Sdn Bhd)

URL : <https://tuongaik.com.my/index.html>

2002 年船舶建造、修繕業者として設立された。2008 年に持株会社 TAS オフショアを設立して上場し、その造船子会社となった。マレーシア・サラワク州 Sibu にある 12 エーカーの敷地に立地。同社ウェブサイトには、オフショア支援船(OSV) や AHTS 等の開発、建造を主に行っていると記載されているが、IHS Maritime Database によると、建造の多くはタグボートで、AHTS は 2013 年以降竣工していない。2015 年以降の建造量は 87 隻、2 万 8,919GT となっている。

表 52 トゥオン・アイク造船所の 2015 年以降の建造量 (受注残含む)

船種	隻数	GT
タグボート	75	21,470
アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS)	1	2,604
プッシャータグ	8	2,280
ランディングクラフト型貨物船	2	2,130
RORO 貨物船	1	435
合計	<b>87</b>	<b>28,919</b>

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)

<sup>20</sup> <https://muhibbah.com/wp-content/uploads/2023/11/Company-Profile.pdf>

④ シンヤン造船所 (Shin Yang Sdn Bhd)

URL : <https://www.shinyanggroup.com.my/>

245 隻の船隊を所有し、マレーシア有数の上場海運会社グループであるシンヤングループ (旧称 : シンヤン・ SHIPPING・コーポレーション) の子会社。シンヤングループの海運事業は 1980 年代に開始し、2010 年に上場した。現在では内航の他、南アジア、東アジア、東南アジアの外航航路を運航している。

1980 年代初旬に東マレーシアのサラワク州 Miri 近郊のピアサオ・スリップウェイ (Piasau Slipways) を買収して船舶修繕事業に参入した。サラワク州沖におけるオフショア石油ガス産業の発展に伴い、1999 年にシンヤン造船所を設立して、船舶建造、修繕、鉄鋼構造物の加工等を開始。マレーシア国内市場および国際市場向けに新造船、修繕業務を行っている。建造船種は、オフショア支援船、保守・作業船、地震探査支援船、港湾タグボート、空気圧セメント運搬船、フローティングドック、タグボートおよびバージ、上陸用舟艇、貨物船、海軍向け特殊船など。東マレーシアのサラワク州 Miri に 3 カ所、同州 Bintulu に 1 カ所の造船所を持つ。造船所敷地は合計 280 エーカーで、全長 160 メートルと 60 メートルの 2 つの浮きドックを備え、100 メートルの船を年間 40 隻建造できる。さらに拡張用に同州 Tanjung Manis にも 214 エーカーの土地を所有している。オーストラリア、アジア、中東、ヨーロッパの各地域における国内外の船主に対し、宿泊船、オフショア支援船、上陸艇、セメント運搬船等全長 130 メートルまでの商船を建造している。

IHS Maritime Database によると、シンヤン造船所の 2015 年以降の建造量は 15 隻、2 万 5,163GT となっている。

表 53 シンヤン造船所の 2015 年以降の建造量 (受注残含む)

船種	隻数	GT
アンカーハンドリングタグサプライ船 (AHTS)	3	6,700
ランディングクラフト型貨物船	3	5,344
オフショア支援船	1	5,113
プラットフォームサプライ船	2	3,901
タグボート	3	1,491
旅客 RORO 船	1	1,067
デッキ貨物船	1	969
漁船	1	578
合計	<b>15</b>	<b>25,163</b>

出典 : IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)



図 41 シンヤン造船所全景

出典 : [https://www.new-ships.com/app/shipyards/Yard-45847-Shin\\_Yang\\_Shipyard\\_Sdn\\_Bhd.html](https://www.new-ships.com/app/shipyards/Yard-45847-Shin_Yang_Shipyard_Sdn_Bhd.html)

⑤ ラジャン・マジュ・マリン・インダストリーズ (Rajang Maju Marine Industries Sdn Bhd)

URL : <https://www.rajangmaju.com.my/>

ラジャン・マジュ・マリン・インダストリーズ(旧称:Rajang Maju Shipbuilding Sdn. Bhd.)は、1992年設立の造船所。当初は1.4エーカーの小規模な敷地で操業していたが、2006年に造船所をマレーシア・サラワク州 Sibu へ移転・拡張し、現在は10エーカーの敷地で操業している。貨物船、サプライ船、上陸艇、ダンプバージ、漁船、タグボート、AHTSなど、さまざまな種類の船舶を建造している。

IHS Maritime Databaseによると、同社の2015年以降の建造量は101隻、2万248GTで、すべてタグボートである。

## 2.3 インドネシアの海事産業

### 2.3.1 インドネシアの海運業

#### 2.3.1.1 概要

インドネシアは海岸線の長さが世界第3位（1位カナダ、2位ノルウェー）で、島嶼数（1万3,500以上）は世界一多く、広大な海域を持つ。順調な経済発展を遂げている一方、首都ジャカルタのあるジャワ島に人口の54%、国内総生産（GDP）の58%が集中しており、遠隔地域との格差が課題となっている。2019年8月26日、ジョコ・ウィドド前大統領は首都をボルネオ島の東カリマンタン州に移転すると発表したが、この壮大な首都移転計画も格差解消がねらいとなっている。

ジョコ前大統領は、経済発展が相対的に遅れている東部インドネシア地域における海上輸送力の向上を図り、ヒト・モノの輸送効率を上げることが重要として、海洋国家構想を掲げた。海洋国家構想を達成する計画として国家開発計画庁（BAPPENAS）が発表したのがマリン・ハイウェイ計画であり、その中核が、Sea Toll（インドネシア語 Toll Laut、日本語仮訳「海の回廊」）である。インドネシアはSea Toll政策の下、経済発展が遅れている遠隔地を海上基幹航路で繋ぎ、物流インフラを整備することで物価格差の解消と経済発展を目指している。この政策には、商業的には成り立たない航路（パイオニア航路）の運航費用補填、運航船の調達、港湾整備などが含まれる。2015年には3航路・3隻・11港で開始されたが、2024年末時点では39航路・39隻・約114港を結ぶネットワークにまで拡大した。2024年10月に発足したプラボウォ政権でも、遠隔地の生活必需品価格の低減や地域間格差の縮小に向けた重要政策として位置づけられている。

一方、2005年に導入されたカボタージュ規制により、インドネシアの船隊は大幅に拡大した。海洋石油ガス開発向けの船舶など、当初はカボタージュ対象外だった船種も、現在ではすべてインドネシア籍船の利用が義務付けられている。

また、インドネシアでは2020年1月からニッケル、2023年6月からボーキサイト（未加工鉱石）の輸出が禁止された。銅、鉄鉱石、亜鉛、鉛などの未加工鉱石の輸出禁止も2025年1月から実施された。2025年3月5日には、銅、鉄鉱石、鉛、亜鉛など未加工鉱物の輸出について、国内精錬施設の稼働が不可抗力によって遅延している場合に限り、条件付きで輸出を認める特例が設けられたが、国内で加工してから輸出をするという政府方針は変わらず、精錬所の建設ラッシュも続いている。未加工鉱石の国内加工化に伴い、国内バルク貨物輸送の需要は増加している。

さらに、排出量削減のため、国営電力会社 PLN は、2030年までに電力供給計画の中でガス火力発電所を増やす方針を示しており、発電燃料となる LNG の内航輸送の需要が増加している。LNG の輸送用タンカーも必要で、国営石油会社プルタミナ（PT Pertamina）の海運子会社は2024年9月、LNG 運搬船を含むタンカー船隊を既存の320隻から倍増させる計画を発表した。

### 2.3.1.2 インドネシアの登録船舶

IHS Maritime Database に基づく、インドネシアの登録船舶の船種別内訳は表 54 のとおりである。インドネシア籍船は、貨物船が全体の約 55%を占め、特にバルク乾貨物船の比率が高い点が特徴である。タンカーは約 29%と一定の規模を持つものの、エネルギー輸送に特化した構成ではない。旅客船は小規模で、国内輸送は中小型フェリー中心の船隊構造となっている。

表 54 インドネシア籍船の船種別総トン数（単位：GT）

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	バルク乾貨物船	6,758,420	25.7%
	一般貨物船	3,144,301	12.0%
	コンテナ船	1,510,248	5.7%
	旅客/RORO 船	1,170,248	4.5%
	RORO/貨物船	627,969	2.4%
	その他のバルク貨物船	390,467	1.5%
	旅客船	356,746	1.4%
	旅客/その他の貨物船	160,596	0.6%
	自動荷役式ドライバルク船	27,697	0.1%
	バラ積み貨物船	20,943	0.1%
	冷蔵貨物船	15,084	0.1%
タンカー	石油タンカー	4,668,410	17.8%
	液化ガス運搬船	1,556,470	5.9%
	ケミカルタンカー	1,261,371	4.8%
	その他の液体タンカー	175	0.0%
その他	その他のオフショア船	1,871,739	7.1%
	曳航船	1,576,528	6.0%
	その他作業船	483,574	1.8%
	オフショアサプライ船	267,714	1.0%
	漁獲船	234,251	0.9%
	浚渫船	113,951	0.4%
	その他の漁船	40,668	0.2%
	調査船	26,792	0.1%
	合計	26,284,362	100.0%

注：内陸水運船、非自航船、艦艇などを除く

出典：IHS Maritime Database

### 2.3.1.3 インドネシアの貨物輸送量

インドネシア統計局（BPS）が発行している運輸統計には、主要 5 港（ベラワン、タンジュン・プリオク、タンジュン・ペラック、バリクパパン、マカッサル）の取扱貨物量が掲載されている。運輸統計によると、過去 5 年間の 5 港の取扱貨物は表 55 のとおりで、2024 年の貨物取扱量は 8,892 万トンと、対前年比 2%増となった。

表 55 インドネシアの主要 5 港の内航貨物取扱量推移

単位：1,000 トン

		2020	2021	2022	2023	2024
Belawan	積荷	68	70	487	3,167	3,055
	荷下	2,061	2,664	4,229	8,878	9,072
	合計	2,129	2,734	4,716	12,045	12,126
Tanjung Priok	積荷	11,950	12,837	14,011	14,755	15,618
	荷下	10,180	10,955	13,881	16,029	16,205
	合計	22,130	23,792	27,893	30,784	31,824
Tanjung Perak	積荷	3,972	4,952	3,857	14,000	14,307
	荷下	5,707	7,127	7,796	18,000	17,622
	合計	9,679	12,078	11,653	32,000	31,929
Balikpapan	積荷	9,404	9,439	8,799	1,228	1,453
	荷下	9,194	9,441	9,403	1,803	2,464
	合計	18,598	18,880	18,202	3,030	3,917
Makassar	積荷	3,575	3,473	4,171	4,062	4,165
	荷下	5,759	6,194	7,577	4,923	4,954
	合計	9,334	9,667	11,749	8,985	9,119
5 港合計	積荷	28,969	30,769	31,326	37,211	38,598
	荷下	32,901	36,381	42,887	49,633	50,317
	合計	61,870	67,150	74,213	86,844	88,915

出典：インドネシア統計局

また、BPS のデータによると、主要 5 港における国内旅客輸送人数は、2024 年に 408 万人に達し、前年比 10%の増加となった。乗船者数は 195 万人、下船者数は 213 万人で、いずれも過去 5 年間で最高水準を記録している。

2020 年から 2021 年にかけては新型コロナウイルスの影響により旅客数が抑制されたが、2022 年以降は急速な回復傾向が見られ、2022 年には前年の 2 倍以上となる 300 万人、2023 年には 370 万人と大幅な伸びを示した。

以下の図は、2020 年から 2024 年にかけての主要 5 港における乗船・下船人数の推移を示している。

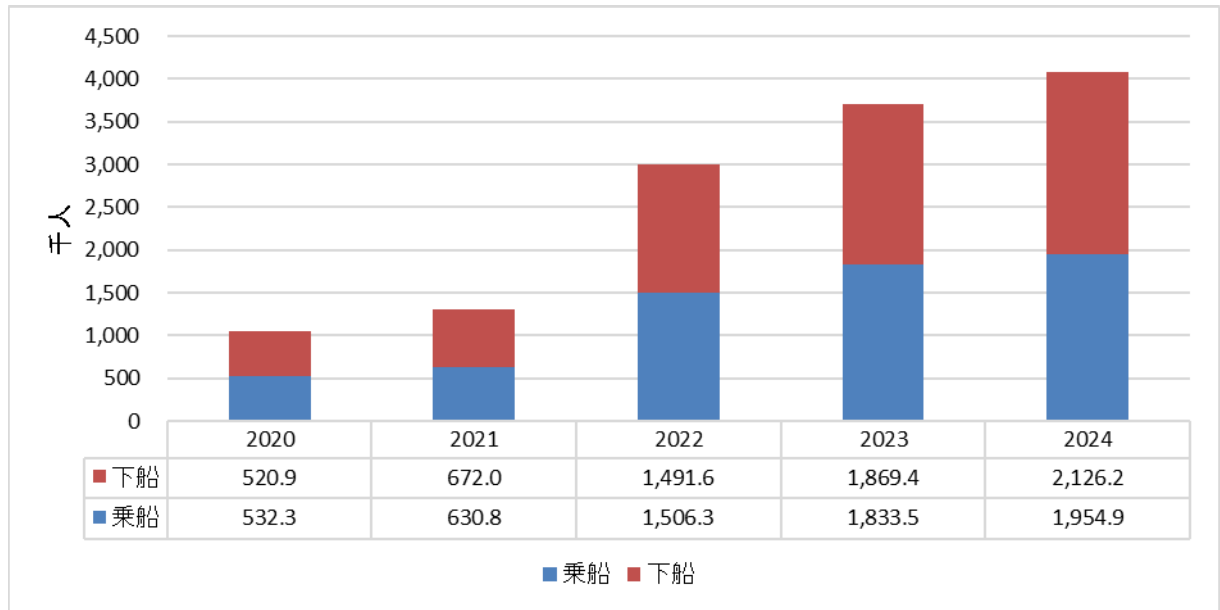


図 42 インドネシア主要 5 港の国内旅客輸送人数

出典：インドネシア統計局

#### 2.3.1.4 主要海運企業

IHS Maritime Database で、インドネシアのオペレーターが運航する船を検索すると、4,993 隻、2,202 万 GT となる。そのうち、トン数ベースで上位 10 社までのオペレーターは表 56 のとおりである。

トップは国営石油会社プルタミナの海運子会社のプルタミナ・インターナショナル・シッピング (PIS) であるが、これにプルタミナと PIS の子会社、プルタミナ・トランス・コンティネンタル (Pertamina Trans Kontinental) の運航船舶を加えると、103 隻、168 万 GT になる。

また、第 10 位のワルナ・シップ・マネジメントは第 7 位のワルナ・ヌサ・セントラとともにワルナ・グループ (Waruna Group) の子会社である。ワルナ・グループには他にも、グローバル・マリタイム・インダストリ (GMI)、タンカー・トタル・パシフィック (TTP)、アジア・ムリア・トランスパシフィック (AMT) があり、5 社を合わせると 82 隻、約 164 万 GT の規模になる。

なお、タント・インティム・ラインとルモソ・プラタマ・ラインは関連会社で、両社を合わせると 89 隻、約 140 万 GT の規模となる。ただし、両社は親会社・子会社関係であるか、同一の株主が所有しているのかなど、両社の関係については、公開情報から確認できていない。

表 56 インドネシアの主要オペレータートン数ベース上位 10 社

No.	社名	運航 隻数	総トン数	最小船舶の トン数	最大船舶の トン数	船種の内訳
1	PT. Pertamina International Shpg	77	1,574,459	1,487	160,007	プロダクトタンカー (48)、LPGタンカー (11)、ケミカル/プロダクトタンカー (8)、原油タンカー (7)、原油石油製品タンカー (3)
2	PT. Gurita Lintas Samudera	40	1,171,062	729	58,138	バルク貨物船 (33)、一般貨物船 (5)、一般貨物船オープンハッチ (1)、ケミカルタンカー (1)
3	PT. Lumoso Pratama Line	25	825,527	26,040	43,361	バルク貨物船 (25)
4	PT. Meratus Line	67	626,057	2,532	32,486	コンテナ船 (33)、一般貨物船 (24)、バルク貨物船 (5)、デッキ貨物船 (3)、ケミカル/プロダクトタンカー (2)
5	PT. Tanto Intim Line	64	572,596	2,661	31,345	コンテナ船 (53)、一般貨物船 (8)、バルク貨物船 (3)
6	PT. Salam Pacific Indonesia Lines	66	536,325	1,000	33,302	コンテナ船 (36)、一般貨物船 (22)、バルク貨物船 (3)、デッキ貨物船 (2)、プロダクトタンカー (1)、自動車運搬船 (2)
7	PT. Waruna Nusa Sentana	36	530,413	2,970	59,814	プロダクトタンカー (13)、ケミカル/プロダクトタンカー (8)、セメント運搬船 (6)、LPGタンカー (5)、原油タンカー (3)、原油プロダクトタンカー (1)
8	PT. Mana Lagi Pelayaran	16	408,855	313	49,565	バルク貨物船 (11)、一般貨物船 (4)、プロダクトタンカー (1)
9	PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) (PELNI)	79	367,405	470	15,136	一般貨物/旅客船 (35)、旅客船 (26)、一般貨物船 (10)、旅客/RO-RO船 (4)、コンテナ船 (3)、家畜運搬船 (1)
10	PT. Waruna Ship Management	10	358,921	22,184	81,866	プロダクトタンカー (4)、原油タンカー (2)、原油/プロダクトタンカー (2)、ケミカル/プロダクトタンカー (2)
	(参考)					
	Pertamina International Shpg + Pertamina + Pertamina Trans Kontinental	103	1,684,756	1,487	160,007	プロダクトタンカー (63)、LPGタンカー (13)、ケミカル/プロダクトタンカー (11)、原油タンカー (7)、原油/石油プロダクトタンカー (3)、ランディングクラフト (3)、アスファルト/ビチューマンタンカー (1)、旅客/ランディングクラフト (1)、旅客/RORO自動車船 (1)
	Waruna Nusa + Waruna Ship Management + Global Maritime Industri, Tanker Total Pasifik + Asia Mulia	82	1,643,800	1,487	160,007	プロダクトタンカー (28)、ケミカル/プロダクトタンカー (21)、バルク船 (11)、LPGタンカー (8)、セメント運搬船 (6)、原油タンカー (5)、原油/石油プロダクトタンカー (3)

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025年10月現在)

次に、上位 5 社およびワルナ・グループについて概説する。

① プルタミナ・インターナショナル・シッピング (PT Pertamina International Shipping : PIS)

URL : <https://www.pertamina-pis.com/>

インドネシアの国有エネルギー会社プルタミナの子会社。海上物流を担う部署を分社化して 2016 年に設立された。年間 150 万トンの石油や石油製品を輸送している。6 カ所の燃料・LPG 貯蔵ターミナルと 140 カ所の港を運営する。2022 年 12 月に日本郵船 (NYK) と出資契約・戦略的パートナーシップ契約を締結した。出資金額は公開されていない。さらに、2024 年に NYK と CO2 と液化 LNG の輸送会社を合併で設立することで合意した。将来的にバイオ燃料・アンモニア・水素などの輸送にも対応できる船隊を整備する方針。

ウェブサイトには、400 隻以上の船を所有と記載されているが、IHS Maritime Database に同社の運航船として掲載されている船は 77 隻、約 157 万 GT となっている。

表 57 PIS の運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	インドネシア	リベリア	マルタ	パナマ	シンガポール	合計
原油タンカー		236,117	82,891		160,007	157,116	636,131
プロダクト タンカー		541,123				43,885	585,008
LPG タンカー		155,476		3,966	52,868		212,310
ケミカル/ プロダクト タンカー		25,040			60,458		85,498
原油/ 石油製品 タンカー		55,512					55,512
合計		1,013,268	82,891	3,966	273,333	201,001	1,574,459

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 58 PIS の運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍					合計
	インドネシア	リベリア	マルタ	パナマ	シンガポール	
原油タンカー	4	1		1	1	7
プロダクト タンカー	47				1	48
LPGタンカー	9		1	1		11
ケミカル/ プロダクト タンカー	6			2		8
原油/ 石油製品 タンカー	3					3
合計	69	1	1	4	2	77

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

## ② グリタ・リintas・サムデラ（PT Gurita Lintas Samudera）

URL：https://glsship.com/

グリタ・リintas・サムデラ（GLS）は、インドネシア資本の海運会社で、農産物や鉱物資源、特に石炭などのドライバルク貨物輸送を専門としている。主にバルク船を運航する。2025年1月に中国建造の2隻の大型新造バルク船を就航させた。国内鉱石の輸送に使われることになっている。

IHS Maritime Database に同社の運航船として掲載されている船は40隻、約117万GTとなっている。同社の船はすべてインドネシア籍船である。

表 59 グリタ・リintas・サムデラの運航船舶の船種・船籍別GT及び隻数

船種	船籍	
	インドネシア	
	GT	隻数
バルク貨物船	1,115,501	33
一般貨物船オープンハッチ	31,872	1
一般貨物船	22,960	5
ケミカルタンカー	729	1
合計	1,171,062	40

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

③ ルモソ・プラタマ・ライン (PT Lumoso Pratama Line)

URL : <https://lumososhipping.com/>

2008年に設立されたドライバルク船を保有・運航する会社。石炭、鉱石（ニッケル、鉄、ボーキサイト等）、肥料、鉄鋼、セメント、濃縮鉱物（銅等）などの貨物の海上輸送を行う。インドネシアのコンテナ輸送会社タント・インテイク・ラインの関連会社。IHS Maritime Databaseによると、運航船舶はバルク船25隻、合計81万5,527GT。

表 60 ルモソ・プラタマ・ラインの運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	インドネシア	
		GT	隻数
バルク貨物船		815,527	25

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

④ メラタス・ライン (PT Meratus Line)

URL : <https://www.meratus.com/>

1957年に設立された海運会社。1990年にインドネシアで初めて定期コンテナ船サービスを開始した船会社で、インドネシア主要港を結ぶ定期航路ネットワークを運航する。現在は、コンテナ輸送、チャーター、ドライバルク、ターミナル運営、物流事業等に従事する。IHS Maritime Databaseによると、表 61 のとおりコンテナ船が最も多い。船隊規模は67隻、62万6,057GTとなっている。

表 61 メラタス・ラインの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	インドネシア	ニウエ	パナマ	合計
コンテナ船		218,905	22,704	29,914	271,523
一般貨物船		168,928			168,928
バルク貨物船		157,222			157,222
ケミカル/ プロダクト タンカー				17,380	17,380
デッキ貨物船		11,004			11,004
合計		556,059	22,704	47,294	626,057

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 62 メラタス・ラインの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍 インドネシア	ニウエ	パナマ	合計
コンテナ船	27	3	3	33
一般貨物船	24			24
バルク貨物船	5			5
ケミカル/ プロダクト タンカー			2	2
デッキ貨物船	3			3
合計	59	3	5	67

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑤ タント・インティム・ライン（PT Tanto Intim Line）

URL：https://www.tantonet.com/

1971年に設立された東ジャワ州のスラバヤに拠点を置く海運会社。主にコンテナ貨物の海上輸送を扱い、インドネシア国内の航路を運航している。関連会社にバルク船を運航するルモン・プラタマ・ラインがある。

表 63 タント・インティム・ラインの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍 インドネシア	リベリア	合計
コンテナ船	418,734	17,211	435,945
バルク貨物船	91,083		91,083
一般貨物船	45,568		45,568
合計	555,385	17,211	572,596

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 64 タント・インティム・ラインの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍 インドネシア	リベリア	合計
コンテナ船	52	1	53
バルク貨物船	3		3
一般貨物船	8		8
合計	63	1	64

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑥ ワルナ・グループ (Waruna Group)

URL : <https://www.waruna-group.com>

インドネシアで造船と海運に従事する企業グループ。1990年に造船所として操業を開始。1995年に港湾タグボートを取得し、その後タンカーも取得して海運事業にも参入した。ワルナ・グループは複数の海運子会社を抱えており、主にタンカーを運航するワルナ・ヌサ・センタラ (WNS)、グローバル・マリタイム・インダストリ (GMI)、タンカー・トタル・パシフィック (TTP)、ワルナ・シップ・マネジメント、バルク船運航のアジア・ムリア・トランスパシフィック、このほか港湾タグボートを運航するペラヤラン・マルティ・ジャヤ・サムデラがあり、同グループの運航船舶規模は 12 万 DWT を超える。IHS Maritime Database によると、ペラヤラン・マルティ・ジャヤ・サムデラを除く 5 社の運航船隊規模は、82 隻、約 164 万 GT の規模である。

造船子会社として、スマトラ島のベラワンに立地するワルナ・シップヤード・インドネシアがあり、10 万 DWT のドライドックを含み、合計 7 つのドライドックを備える。

ワルナ・グループの 5 社の海運会社の運航船舶は表 65、表 67 のとおり。

表 65 ワルナ・グループの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	インドネシア	ニウエ	合計
プロダクトタンカー		495, 156		<b>495, 156</b>
ケミカル/プロダクトタンカー		343, 865	22, 184	<b>366, 049</b>
バルク貨物船		307, 725		<b>307, 725</b>
原油タンカー		288, 575		<b>288, 575</b>
原油/石油製品タンカー		128, 896		<b>128, 896</b>
LPG タンカー		29, 812		<b>29, 812</b>
セメント運搬船		27, 587		<b>27, 587</b>
<b>合計</b>		<b>1, 621, 616</b>	<b>22, 184</b>	<b>1, 643, 800</b>

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 10 月現在)

表 66 ワルナ・グループの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	インドネシア	ニウエ	合計
プロダクトタンカー		28		28
ケミカル/プロダクトタンカー		20	1	21
バルク貨物船		11		11
原油タンカー		5		5
原油/石油製品タンカー		3		3
LPG タンカー		8		8
セメント運搬船		6		6
合計		81	1	82

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

## 2.3.2 インドネシアの造船業

### 2.3.2.1 概要

2025年5月28日のAntara通信に掲載された産業省 Faisol Riza 副大臣のスピーチによると、インドネシアには29州に342の稼働中の造船所があり、年間100万DWTの新造能力と、年間1,200万DWTの修繕能力を有している。また造船業に従事する労働者数は4万6,000人以上となっている。造船所が集積している地域は、スマトラのリアウ諸島にあるバタム島、ジャワ島東部のスラバヤ、および隣接するラモンガンやマドゥラ島、ジャカルタ周辺である。また、スラウェジ島のマカッサルやビトゥンにも国营造船所が立地する他、スマトラ島北部のベラワン等にも造船所が立地する。バタム島には2024年時点で、シンガポール資本や地場資本の造船所等130社以上が立地し、船舶修繕や新造船に従事している。シンガポール資本のASL マリン・バタムは30万DWTまでの船に対応できるドライドックを備える等、設備が充実した造船所も立地している。バタム島には比較的規模の大きいシンガポール資本の造船所に加え、中小型貨物船やタグボート、バージ等を建造する中小造船所が多数立地している。ジャワ島東部スラバヤにはインドネシア最大の造船所である国営PT PAL インドネシアが立地している。

インドネシア工業省は2012-2025年造船産業ロードマップを策定し、2025年までに20万DWTの新造船、30万DWTの修繕に対応可能な能力の確立と、部品産業の育成を目標としていた。さらに造船業を一層育成するため、政府は新たな造船産業発展ロードマップを策定する方針であり、内容にはデジタル化による造船所の効率化・生産性向上、低排出船の新たな設計開発、造船裾野産業の強化、国際協力を通じた高度技能人材の育成などが盛り込まれる見通しである。

IHS Maritime Databaseによると、表67のとおり、2024年のインドネシアの竣工隻数は639隻であった。中でも多いのが、インドネシア向けの曳航船506隻で、小型のものが多い。

表 67 インドネシアにおける 2024 年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
ブルネイ	非船舶構造物	1	12,012
台湾	オフショアサプライ船	1	230
	その他の漁船	2	356
クロアチア	旅客船	3	1,191
キプロス	旅客船	2	936
フランス	オフショアサプライ船	3	882
ドイツ	一般貨物船	2	5,986
インドネシア	漁獲船	16	2,466
	一般貨物船	4	24,149
	非商船	4	7,270
	オフショアサプライ船	4	3,320
	石油タンカー	17	17,688
	その他作業船	9	2,850
	その他の漁船	3	1,436
	旅客船	8	2,013
	旅客/RORO 船	4	4,784
	RORO/貨物船	17	16,187
	曳航船	506	115,554
アイルランド	オフショアサプライ船	3	318
韓国	曳航船	1	303
マレーシア	オフショアサプライ船	6	1,819
	その他作業船	4	1,190
	RORO/貨物船	1	489
マーシャル諸島	その他のオフショア船	1	1,924
メキシコ	オフショアサプライ船	1	2,795
ナイジェリア	オフショアサプライ船	2	544
ナイジェリア	その他作業船	1	332
サウジアラビア	オフショアサプライ船	1	2,168
シンガポール	オフショアサプライ船	3	774
	旅客船	3	1,262
	曳航船	1	297
タンザニア	RORO/貨物船	1	1,093
イギリス	オフショアサプライ船	1	230
	その他作業船	2	338
不明	曳航船	1	220
合計		<b>639</b>	<b>235,406</b>

出典：IHS Maritime Database

### 2.3.2.2 主要造船所

IHS Maritime Database から、インドネシアの造船所における 2015 年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数の上位 10 社をそれぞれ抽出した。トン数ベースでは、民間企業の PT ダヤ・ラダー・ウタマがトップで、2 番目には国営の PAL インドネシアが入った。隻数ベースでは、トン数ベースで第 3 位のカルヤ・テクニク・ウタマがトップとなった。

トン数ベース上位 5 位のうち 3 社は隻数ベースでもトップ 10 に入っている。隻数が多い造船所は、キム・シア・シップヤード・インドネシアを除き、タグボート建造が中心である。

主要 5 社の概要については、トン数ベースのトップ 4 社と、隻数ベース 2 位のキム・シア・シップヤード・インドネシアを対象にする。

表 68 2015 年以降の建造量（受注残含む）トン数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考	船種の内訳
1	PT Daya Radar Utama	73	167,137	100	14,750		巡視船（25）、タグ（13）、貨客船（11）、プロダクトタンカー（5）、海軍ロジスティクス支援艦（Ro-Ro貨物型）（5）、コンテナ船（5）、旅客RORO船（5）、他（4）
2	PT Pal Indonesia	23	141,994	650	23,000	国営企業。総GT数には艦艇が含まれていない。	潜水艦（6）、ランディングクラフト型貨物船（ドックタイプ）（5）、他（12）
3	PT Karya Teknik Utama	361	129,228	138	5,485		タグ（343）、一般貨物船（10）、プロダクトタンカー（5）
4	PT Bandar Abadi	103	102,674	130	9,069		タグ（85）、貨物船（6）、他（12）
5	PT Multi Ocean Shipyard	14	90,889	215	30,541		プロダクトタンカー（5）、他（9）
6	PT Graha Trisaka Industri	26	84,702	101	22,056		タグ（16）、他（10）
7	PT Bahtera Bahari	149	61,938	130	8,076		タグ（132）、その他（17）
8	PT Usda Seroja Jaya	23	56,098	231	6,018		プロダクトタンカー（12）、タグ（6）、他（5）
9	PT Barokah Galangan Perkasa	37	50,604	138	5,751		プロダクトタンカー（12）、タグ（10）、AHTS（6）、他（9）
10	PT Kim Seah Shipyard Indonesia	178	50,522	91	1,302	シンガポール上場Penguin Shipyard子会社	クルー/サプライ船（153）、旅客船（11）、クルー船（9）、他（5）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

表 69 2015 年以降の建造量（受注残含む）隻数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考	船種の内訳
1	PT Karya Teknik Utama	361	129,228	138	5,485		タグ ( 343 )、一般貨物船 ( 10 )、プロダクトタンカー ( 5 )
2	PT Kim Seah Shipyard Indonesia	178	50,522	91	1,302	シンガポール上場Penguin Shipyard子会社	クルー/サプライ船 ( 153 )、旅客船 ( 11 )、クルー船 ( 9 )、他 ( 5 )
3	PT Bahtera Bahari	149	61,938	130	8,076		タグ ( 132 )、その他 ( 17 )
4	PT Patria Maritim Perkasa	105	20,539	29	1,204		タグ ( 101 )、他 ( 4 )
5	PT Citra Shipyard	104	43,334	140	3,247		タグ ( 88 )、巡視船 ( 7 )、他 ( 9 )
6	PT Bandar Abadi	103	102,674	130	9,069		タグ ( 85 )、貨物船 ( 6 )、他 ( 12 )
7	PT Nongsa Jaya Buana	92	30,080	140	3,580		タグ ( 88 )、他 ( 4 )
8	PT Buana Cipta Mandala	86	21,980	140	2,558		タグ ( 83 )、他 ( 3 )
9	PT Daya Radar Utama	73	167,137	100	14,750		巡視船 ( 25 )、タグ ( 13 )、貨客船 ( 11 )、プロダクトタンカー ( 5 )、海軍ロジスティクス支援艦 ( Ro-Ro貨物型 ) ( 5 )、コンテナ船 ( 5 )、旅客RORO船 ( 5 )、他 ( 4 )
10	PT Sumber Samudra Makmur	72	19,862	120	1,956		タグ ( 69 )、他 ( 3 )

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

① ダヤ・ラダー・ウタマ（PT Daya Radar Utama）

URL：http://www.dayaru.com（2025 年 12 月 28 日現在アクセス不能）

1972 年設立。ジャカルタに本社および造船所を持つ。当初は船用部品のサービスおよび一般貿易業務に従事していた。船舶建造・造船所事業を本格的に開始したのは 1989 年。ジャカルタ以外にも造船所を設置しており、2020 年にはジャカルタ、南スマトラのランプン、東ジャワのラモンガンの 3 カ所に造船所を持っていた。ランプン造船所については、2024 年にインドネシア海軍向けの沖合哨戒艦 (OPV) を進水させたという記事があるが、ラモンガン造船所については、建造、進水、竣工等についての最近の情報がなく、稼働しているかどうかは確認できていない。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は 73 隻、16 万 7,137GT となっている。

表 70 ダヤ・ラダー・ウタマの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
巡視船	25	12,612
タグボート	13	5,657
一般貨物/旅客船	11	26,425
プロダクトタンカー	5	50,125
海軍ロジスティクス支援艦（RORO 貨物型）	5	47,200
コンテナ船	5	10,960
旅客/RORO 自動車船	5	2,968
揚陸艇	2	7,926
アンカーハンドリングタグサプライ船（AHTS）	2	3,264
<b>合計</b>	<b>73</b>	<b>167,137</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

② PAL インドネシア（PT PAL Indonesia）

URL：https://www.pal.co.id/

1939 年オランダ政府により設立され、1961 年インドネシアの独立と同時に国有化された。商船・軍用船舶の建造・修繕が主要事業で、ジャワ島東部のスラバヤに立地しているインドネシア最大の造船所。かつて、三井造船と艦艇建造などと協力関係にあった。

主な設備は以下のとおり。

- ・5 万 DWT 掘削ドライドック
- ・2 万 DWT 掘削ドライドック
- ・1,500 トン TLC シップリフト
- ・最大 4 万 DWT 対応の縦出し・横出し進水設備（サイド&エンドランチング）

2022 年、インドネシア政府は国防産業の強化と統合を目的として、防衛産業国营企業を 1 つの持株会社体制とするため、「DEFEND ID（Defense Industry Holding）」を設立し、PAL インドネシアもその傘下企業となっている。

なお、2025 年 6 月、PAL インドネシアはトルコの造船所 TAIS と戦闘艦および非戦闘艦のプラットフォーム開発等、フランスのナバル・グループ（Naval Group）とスコルペヌ級改良型潜水艦およびフリゲート艦の事業拡大など、複数の海外企業と防衛関連の提携を発表した。PAL インドネシアとナバル・グループは既に 2024 年に 2 隻の潜水艦をインドネシア国防省から受注している。ナバル・グループの技術供与のもと、PAL インドネシアで建造されることになっている。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は 23 隻、14 万 1,994GT となっている。

表 71 PAL インドネシアの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
潜水艦	6	NA
揚陸艇（ドックタイプ）	5	66,000
フリゲート艦	4	6,536
病院船	3	36,300
コルベット艦	3	1,950
ケミカル/プロダクトタンカー	1	16,750
プロダクトタンカー	1	14,458
<b>合計</b>	<b>23</b>	<b>141,994</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

③ カルヤ・テクニク・ウタマ（PT Karya Teknik Utama）

URL：https://www.ktushipyard.com/

1982 年にジャカルタで小規模な船舶修繕作業場として創業したのが始まりで、その後ジャカルタ郊外 Marunda の造船所を買収し、当初は木造漁船の建造に注力していた。2000 年にバタム島 Sagulung に、2005 年にバタム島 Sekupang に造船所を設立した。その後 2019 年にはオフショア支援船造船所の PT ブリトイル・オフショアからバタム島 Tanjung Riau の造船所を買収した。

Sagulung の造船所はバタム島にある 3 つの造船所中、最大の規模で、34 ヘクタールの敷地と進水設備を持つ。Sekupang では主に修繕とバージの建造を行う。Tanjung Riau には全長 100 メートルの船が進水できる設備がある。Marunda では主に修繕を行っている。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は 361 隻、12 万 9,228GT となっている。

表 72 カルヤ・テクニク・ウタマの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
タグボート	343	72,335
一般貨物船	10	31,154
プロダクトタンカー	5	15,753
セメント運搬船	2	6,908
バンカータンカー	1	3,078
<b>合計</b>	<b>361</b>	<b>129,228</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

④ PTバンダー・アバディ (PT Bandar Abadi)

URL: <https://www.ba-shipyard.com/>

バタム島で操業する造船所で主に船舶修繕と改造に従事している。ドライドックを2基保有し、7万DWT、最長202メートルの船舶に対応できる。ドライドック1は、全長95メートル、1万DWTまで対応可能で、ドライドック2が全長202メートル、7万DWTまでの船舶に対応可能となっている。タンカー、ケミカルタンカー、LPGキャリア、バルク船、鉄鉱石運搬船、コンテナ船、リグ、オフショア支援船等の修繕と改良を行う。

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は103隻、10万2,674GTとなっている。

表 73 PTバンダー・アバディの2015年以降の建造量 (受注残含む)

船種	隻数	GT
タグボート	85	18,002
一般貨物船	6	39,646
海軍ロジスティクス支援艦 (RORO 貨物型)	4	20,812
旅客/RORO自動車船	3	9,676
プロダクトタンカー	2	4,169
デッキ貨物船	1	4,355
一般貨物/旅客船	1	4,184
コンテナ船	1	1,830
<b>合計</b>	<b>103</b>	<b>102,674</b>

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025年6月現在)

⑤ キム・シア・シップヤード・インドネシア (PT Kim Seah Shipyard Indonesia)

URL: <https://www.penguin.com.sg/our-shipyards/pt-kim-seah-shipyard-indonesia/>

アジアでは最大級のアルミニウム船の造船所。2004年にバタム島の無名の造船所をシンガポールの上場造船所ペンギン・シップヤード・インターナショナルが買収して、キム・シア・シップヤード・インドネシアと名付けた。

キム・シア・シップヤード独自のウェブサイトはなく、親会社ペンギン・シップヤード・インターナショナルのウェブサイトには写真しか掲載されていないため、公開情報で入手できる同社の情報は限られている。

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は178隻、5万522GTとなっている。

表 74 キム・シア・シップヤード・インドネシアの 2015 年以降の建造量  
(受注残含む)

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	153	41,325
旅客船	11	3,208
旅客/RORO 自動車船	2	2,604
クルーボート	9	2,512
巡視船	3	873
<b>合計</b>	<b>178</b>	<b>50,522</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

## 2.4 タイの海事産業

### 2.4.1 タイの海運業

#### 2.4.1.1 概要

タイはインドシナ半島の要衝に位置し、主要港としては、レムチャバン港、マップタプット港、バンコク港などがある。レムチャバン港がコンテナの、マップタプット港が液体貨物の中心港として位置づけられている。最大港湾であるレムチャバン港は、タイ政府が開発を進める「東部経済回廊（EEC）」の基幹インフラで、第 3 期拡張工事が進んでいる。タイ港湾局（PAT）が埋め立てを行い、運営権を落札した GPC インターナショナル・タイランド<sup>21</sup>が、設計から建設、運営を行う。F1、F2 の 2 バースを建設する予定で、完成すると、レムチャバン港のコンテナ取扱量は 1,100 万 TEU から 1,800 万 TEU に増加する。

2024 年 10 月の報道によると、政府側インフラ建設工事（第 1 工程）に遅延が生じているものの、タイ港湾局は進捗加速を図っている。この遅延に伴い、F1 バースの供用開始は 2027 年末に、そして第 3 期拡張工事全体の完成（F2 バースの供用開始）は 2029 年となる見通しである（昨年のレポート時点では F1 完成 2025 年 11 月、全体完成 2026 年の予定だった）。

タイでは外航海運、内航海運の他に、チャオプラヤー川、ターチン川、メークロン川、メコン川といった大河に恵まれていることから、内陸水運輸送も重要である。チャオプラヤー川、ターチン川、メークロン川は国内輸送に、メコン川はメコン経済圏の近隣国との輸送に使われる。タイ政府は川の浚渫、河川輸送船舶の建造、船着き場の整備などを通じて内陸水運をさらに発展させる計画である。その一環として、タイ運輸交通政策計画局（OTP）は、バンコクとその隣接県の水運ネットワークを改善するために、2024～2032 年にかけて約 88 億 7,000 万バーツを投じる計画を策定した。これにより、運河ルートが 112 キロメートル延長され、ボートによる公共交通機関の利用が促進される予定である。2024-2027 年の第 1 フェーズでは、ラットプラオ運河やセンサープ運河を含む 4 つの運河ルート（52.6 キロメートル）

<sup>21</sup> タイの独立系発電事業者（IPP）の Gulf Energy Development、国営石油 PTT と、中国の港湾建設大手である中国港湾工程の 3 社で構成するコンソーシアム

の追加が計画されている。

また、タイ政府はマレー半島を横断する「ランドブリッジ（陸上輸送回路）」プロジェクトを提案している。ランドブリッジは、南部のタイ湾側チュンポン県とアンダマン海側ラノン県の東西両岸に港湾を設け、100 キロメートルを高速道路や鉄道で結ぶ構想である。世界で最も繁忙な航路のひとつであるマラッカ海峡を迂回することで、インド洋・太平洋間の輸送時間の大幅な短縮を目指す。ランドブリッジは、マレー半島の比較的細くなっている一帯「クラ地峡」に運河を通す17世紀からの構想の代替案とされる。2024年9月の報道によると、タイ政府はランドブリッジの開発に必要な南部経済回廊法案を策定し、公聴会も終了した。2025年末までに閣議と国会にかけられることになっており、予定どおり進めば、2026年に入札を行う。一方、地元住民からはランドブリッジ開発が自然破壊につながるとして反対の声も上がっている。



図 43 ランドブリッジ建設計画予定場所

出典：ASEAN UP website の地図より作成<sup>22</sup>

なお、タイでは国営海運会社設立案が浮上している。かつて、タイには財務省を株主とする持株会社のタイ・マリタイム・ナビゲーションが30%、タイ船主協会のメンバー23社が70%を出資する合弁会社があったが、利益が上がりず2011年に解散した。2021年9月、タイ運輸省は外国の海運会社への依存度を減らし、輸出入業界の発展を促進するために国家海運会社の設立を計画していると発表していた。2023年

<sup>22</sup> <https://aseanup.com/free-maps-thailand/>

に、タイ港湾局が実現可能性調査の結果を運輸省に提出しており、運輸省が海運会社の運営方式を国営とするか、官民連携方式（PPP）とするかを決定することとなっている。2025年12月28日現在、その後の進捗については報じられていない。

#### 2.4.1.2 タイの登録船舶

IHS Maritime Database に基づく、タイの登録船舶の船種別内訳は表 75 のとおりである。タイ籍船は、バルク乾貨物船とコンテナ船を中心とする貨物船が全体の約 44% を占め、商業輸送が船隊の主軸となっている。タンカーも約 30% を占め、石油・ガス輸送の需要が大きい。さらに、その他のオフショア船が 19.3% と高い比率を示し、沿岸作業や海洋開発支援の需要が強い構造となっている。一方、旅客船関連はごく小規模で、旅客輸送は限定的であることがうかがえる。

表 75 タイ籍船の船種別総トン数（単位：GT）

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	バルク乾貨物船	647,114	21.8%
	コンテナ船	495,980	16.7%
	一般貨物船	161,109	5.4%
	旅客/RORO船	32,949	1.1%
	冷蔵貨物船	17,280	0.6%
	旅客船	6,704	0.2%
	RORO/貨物船	3,382	0.1%
タンカー	石油タンカー	498,445	16.8%
	液化ガス運搬船	234,847	7.9%
	ケミカルタンカー	155,914	5.3%
	その他の液体タンカー	200	0.0%
その他	その他のオフショア船	573,345	19.3%
	オフショアサプライ船	44,049	1.5%
	曳航船	34,113	1.1%
	その他作業船	29,754	1.0%
	浚渫船	24,019	0.8%
	その他の漁船	4,284	0.1%
	調査船	3,643	0.1%
	漁獲船	2,639	0.1%
	合計	2,969,770	100.0%

注：内陸水運船、非自航船、艦艇などを除く

出典：IHS Maritime Database

### 2.4.1.3 タイの貨物輸送量

タイの Statistical Yearbook of Thailand 2024 には、主要港としてレムチャバン港とバンコク港の国際貨物の取扱量などのデータが掲載されている。これら2港の2019年から2023年の実績は、表76と図44のとおりで、2023年のバンコク港の国際貨物取扱量は1,854万トン、レムチャバン港は9,331万トンであった。

表 76 バンコク港とレムチャバン港の2019～2023年の実績

港	項目	単位	2019	2020	2021	2022	2023
バンコク港	貨物量	千トン	19,866	21,450	21,227	18,667	18,536
	輸入	千トン	11,695	13,161	13,309	12,077	11,415
	輸出	千トン	8,171	8,289	7,917	6,590	7,121
	コンテナ貨物量	千 TEU	1,565	1,435	1,436	1,272	1,253
	輸入	千 TEU	994	864	889	820	770
	輸出	千 TEU	571	571	547	452	483
	船舶寄港数	回	3,803	3,822	4,233	4,549	3,939
レムチャバン港	貨物量	千トン	89,202	81,301	89,485	95,494	93,306
	輸入	千トン	36,693	34,427	38,919	39,568	40,622
	輸出	千トン	52,510	46,874	50,566	55,926	52,684
	コンテナ貨物量	千 TEU	7,982	7,476	8,249	8,657	8,602
	輸入	千 TEU	3,956	3,726	4,146	4,401	4,323
	輸出	千 TEU	4,026	3,750	4,103	4,257	4,279
	船舶寄港数	回	10,762	9,828	9,435	9,359	9,166

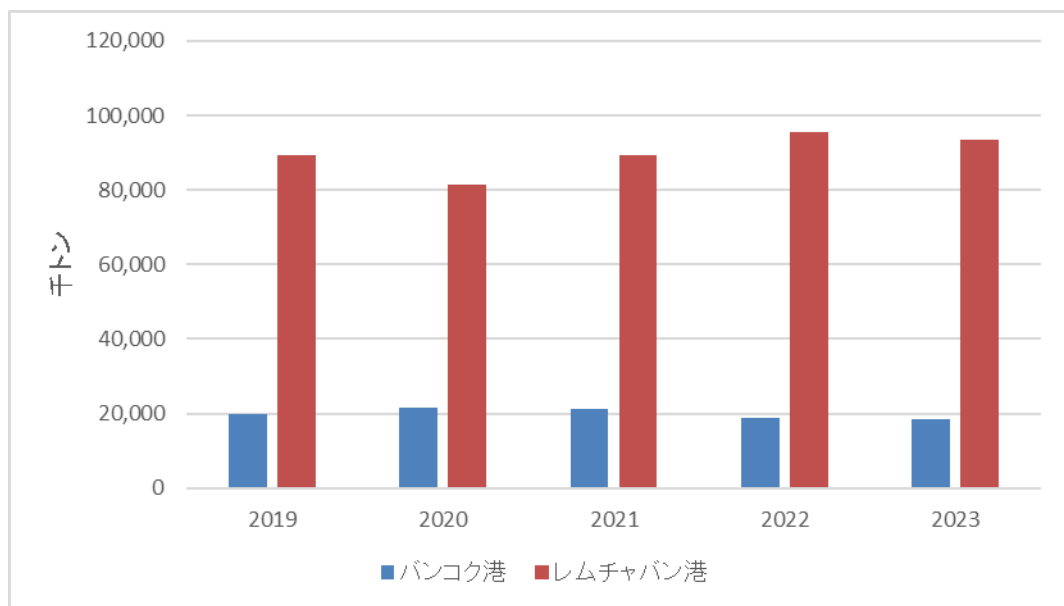


図 44 バンコク港とレムチャバン港の取扱貨物量推移

出典：Statistical Yearbook of Thailand 2024

タイ海事局のデータによると、2024年のタイの港湾における、国際貨物・内航貨物を合計した貨物取扱量は、4億2,024万トンとなり、前年の4億4,196万トンを約5%下回った。しかし、2020年は2億9,385万トンであり、5年で約1.5倍になったことになる。コロナ前の2019年でも2億9,979万トンで、2024年の数字はこの1.4倍にあたる。貨物取扱量が最も大きいのはレムチャバン港で、2024年の貨物取扱量は2億4,125トンと、全体の57%を占めた。次に多いのはマプタプット港で8,733万トン、3番目はバンコク港で、5,064万トンであり、この3港で全体の90%を占める。レムチャバン港はタイ最大のコンテナターミナルで、在来船ターミナルや自動車輸送専用ターミナルも併設している。マプタプット港は液体貨物ターミナルである。バンコク港は、チャオプラヤー川の河川港であるため水深が浅く、近海航路の拠点や内陸水運の拠点としての機能を担っている。

表 77 タイの貨物取扱量（国際・内航合計）

単位：1,000トン

	2020	2021	2022	2023	2024
レムチャバン港	164,965.5	189,040.7	263,684.9	236,271.9	241,252.0
マプタプット港	66,867.4	83,821.5	83,130.7	110,835.1	87,330.5
バンコク港	16,169.8	58,945.0	51,397.2	55,606.6	50,641.6
その他	45,849.5	30,201.9	30,270.3	39,242.8	41,013.1
合計	293,852.3	362,009.1	428,483.0	441,956.4	420,237.3

出典：タイ海事局

タイでは大都市の交通手段としてチャオプラヤー川などの主要な水系が利用されるほか、観光目的の遊覧船や水上マーケットでの移動手段としても使われている。

バンコク界限では、チャオプラヤー川や Khlong Saen Saep（センセープ運河）を運航するボートが移動手段として使われている。河川の渡し船としてのフェリーの利用も多い。最近では、再生エネルギー会社のエナジー・アブソリュート社が、チャオプラヤー川で電動ボートの運航を開始した。バンコク界限の水上旅客輸送利用者数は、2024年に4,688万人となった。コロナ禍前2019年は6,983万人であり、7割未満の水準にとどまっている。

表 78 バンコクの水陸旅客輸送の利用者数

単位：1,000 人

年	Chao Phraya	Khlong Saen Saep	フェリー	電動ボート	合計
2015	13,205.3	18,485.9	41,226.5	0.0	72,917.7
2016	13,632.2	18,628.9	37,881.9	0.0	70,143.1
2017	15,447.8	18,781.5	37,675.0	0.0	71,904.3
2018	13,672.8	19,252.3	36,350.4	0.0	69,275.4
2019	13,329.0	22,573.9	33,926.9	0.0	69,829.8
2020	4,828.0	9,436.6	16,850.1	0.0	31,114.7
2021	2,062.6	4,643.6	12,904.7	0.0	19,610.9
2022	3,917.6	6,494.1	17,563.1	491.9	28,466.7
2023	6,350.6	10,483.3	25,831.9	943.1	43,608.8
2024	7,264.3	10,884.3	27,601.3	1,126.0	46,875.9

出典：タイ海事局

タイにはビーチリゾートが多数あり、観光船の利用者も多い。2024年の観光用の船の利用者数は約4,802万人で、そのうち83%が海上輸送だった。観光地のある島への移動などで利用が多いと考えられる。

表 79 タイの水陸旅客輸送利用者数

単位：1,000 人

年	河川輸送	沿岸輸送	合計
2015	12,396.1	28,893.4	41,289.5
2016	15,426.1	29,679.0	45,105.1
2017	14,934.8	33,251.1	48,185.9
2018	16,842.1	32,954.1	49,796.3
2019	13,987.4	39,288.4	53,275.8
2020	6,242.4	11,963.8	18,206.2
2021	2,552.7	5,490.6	8,043.3
2022	4,288.5	26,401.2	30,689.7
2023	7,058.1	35,640.1	42,698.2
2024	8,130.3	39,887.0	48,017.3

出典：タイ海事局

#### 2.4.1.4 主要海運企業

IHS Maritime Database で、タイのオペレーターが運航する船を検索すると、655隻、327万GTとなる。そのうち、トン数ベースで上位10社までのオペレーターは表80のとおりである。主要オペレーターとしては、上位5位までを紹介する。な

お、10位に入っているナタリン（Nathalin Co Ltd）は、タイの石油・石化産業向けに、原油・製品油・液化石油化学製品の輸送およびFSU/FSOサービス、オフショア支援船、船舶管理を提供する上場企業プリマ・マリンの子会社である。プリマ・マリンのウェブサイトによると、同社は50隻以上を所有するが、複数の関連会社が船隊を分散して運航しているため、オペレーター単体で比較すると上位には入らない。タイ国内には、プリマ・マリンの子会社および合弁会社として、ナタリン、NTLマリンなど5社のオペレーターがあり、合計で35隻、9万2,855GTの規模になる。さらに、シンガポールにはナタリン・ SHIPPINGがあり、3隻、17万4,019GTを運航している。

表 80 タイの主要オペレータートン数ベース上位10社

No.	社名	運航隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	船種の内訳
1	Precious Shipping PCL	40	1,101,333	15,198	38,234	バルク貨物船(35)、セメント運搬船(4)、一般貨物船オープンハッチ(1)
2	Regional Container Lines PCL	20	645,075	2,761	118,523	コンテナ船(19)、デッキ貨物船(1)
3	Siam Lucky Marine Co Ltd	28	283,664	1,063	47,190	LPGタンカー(27)、プロダクトタンカー(1)
4	Thoresen & Co Bangkok Ltd	2	63,000	31,196	31,804	オープンハッチ型一般貨物船(1)、バルク貨物船(1)
5	TMN Co Ltd	2	62,038	5,683	56,355	原油タンカー(1)、ケミカル/プロダクトタンカー(1)
6	AMA Marine PCL	8	53,775	1,961	8,550	ケミカル/プロダクトタンカー(8)
7	Tipco Maritime Co Ltd	6	50,130	3,525	19,913	アスファルトタンカー(6)
8	SIAM GAS	3	48,825	672	47,454	LPGタンカー(1)、プロダクトタンカー(2)
9	Kaizen Ship Management Co Ltd	2	41,027	20,218	20,809	バルク貨物船(2)
10	Nathalin Co Ltd	13	34,964	2,398	3,104	プロダクトタンカー(12)、ケミカル/プロダクトタンカー(1)
	参考					
	Prima Marine Group(Big Sea, Nathalin, NTL Marine, Thaimarine Tanker、Truth Maritime)	37	154,893	978	56,355	プロダクトタンカー(28)、ケミカル/プロダクトタンカー(6)、ケミカルタンカー(1)、原油タンカー(1)、LPGタンカー(1)

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

次に、上位5社及びプリマ・マリンについて概説する。

① プレシヤス・ SHIPPING（Precious Shipping PCL）

URL: <https://www.preciousshipping.com/en/>

プレシヤス・ SHIPPINGは、貿易業等に従事していた Shah 一族の会社グレート・パシフィック・グループ（GPグループ）が1983年に海運部門を立ち上げ、船舶所有・運航事業に参入した後、海運ビジネスの潜在性に注目して1989年に別会社として設立した会社である。トランプ（tramp）・バルク貨物

の輸送に特化している。1993年にタイ証券取引所に上場したが、現在も Shah 一族の関連会社や個人の保有株式比率は 44.5%を占める。

ハンディサイズのバルク船を運航する大手で、農産物、鉄鋼、肥料、鉱石・精鉱、木材、コークスなどを世界各地で輸送している。技術管理や船員の管理は子会社のグレート・サークル・ SHIPPING・エージェンシーが行っている。

同社のウェブサイトによると、2024 年末時点の同社の所有船舶は、ウルトラマックス 8 隻、スプラマックス 8 隻、ハンディサイズ 20 隻、セメント運搬船 4 隻の合計 40 隻、173 万 7,504DWT の規模となっている。

表 81 プレシヤス・ SHIPPING の運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	シンガポール	タイ	合計
バルク貨物船		493,137	527,605	1,020,742
セメント運搬船		60,792		60,792
一般貨物船オープンハッチ			19,799	19,799
合計		553,929	547,404	1,101,333

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 82 プレシヤス・ SHIPPING の運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	シンガポール	タイ	合計
バルク貨物船		17	18	35
セメント運搬船		4		4
一般貨物船オープンハッチ			1	1
合計		21	19	40

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

② リージョナル・コンテナ・ラインズ（Regional Container Lines PCL）

URL： <https://www.rclgroup.com/>

1979 年にバンコク・シンガポール間のフィーダー船運航からスタートし、1988 年にタイ証券取引所に上場した。国際コンテナ船事業（北東アジア、東南アジア、インド大陸、南アジア、中東、紅海、東アフリカを運航）に従事している。同社ウェブサイトによると、2025 年 9 月時点で 47 隻、合計約 16 万 1,536TEU のコンテナ船隊を所有・運航する。同社の船隊は 1 隻あたり、400～1 万 2,000TEU の規模である。

表 83 リージョナル・コンテナ・ラインズの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	キプロス	リベリア	シンガポール	タイ	マレーシア	合計
コンテナ船		40,030	47,464	429,205	112,556	13,059	642,314
デッキ貨物船					2,761		2,761
合計		40,030	47,464	429,205	115,317	13,059	645,075

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 84 リージョナル・コンテナ・ラインズの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	キプロス	リベリア	シンガポール	タイ	マレーシア	合計
コンテナ船		1	2	10	5	1	19
デッキ貨物船					1		1
合計		1	2	10	6	1	20

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

③ サイアム・ラッキー・マリン（Siam Lucky Marine Co Ltd）

URL： <https://www.siamgas.com/about-us/>

上場企業のサイアム・ガス・アンド・ペトロケミカル（SGP）の子会社。SGPは、2001年に液化石油ガス（LPG）の取引・流通会社 VSPP デベロップメント・カンパニーとして設立された。自動車用 LPG 燃料事業等を展開し、2005年に社名をサイアムガス・アンド・ペトロケミカルズへ変更。2008年に上場し、LPG・アンモニア・化学品取引、道路・海運輸送、LPG シリンダー製造・流通などへ事業を拡大した。ベトナム、中国、シンガポール、マレーシアでも LPG ビジネスを展開している。サイアム・ラッキー・マリンは、LPG・アンモニアの海上輸送を行う子会社として、複数の海運関連子会社（ラッキー・マリン、ユニーク・ガス・キャリア等）を統合し、2011年に設立された。

表 85 サイアム・ラッキー・マリンの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	パナマ	タイ	合計
LPG タンカー		93,583	188,044	281,627
プロダクトタンカー			2,037	2,037
合計		93,583	190,081	283,664

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 86 サイラム・ラッキー・マリンの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	パナマ	タイ	合計
LPG タンカー		2	25	27
プロダクトタンカー			1	1
合計		2	26	28

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

なお、上位 10 社のうち 8 位に入っているサイラム・ガスはサイラム・ラッキー・マリンの親会社である。サイラム・ガスがオペレーターとなっている 3 隻は、LPG タンカー 1 隻（4 万 7,454GT、パナマ船籍）、プロダクトタンカー 2 隻（699GT と 672GT、船籍不明）である。

ただし、プロダクトタンカー 2 隻は建造年が 1969 年、1974 年で、廃船となっている可能性が高い。

④ トレセン・バンコク（Thoresen & Co Bangkok Ltd）

<https://www.thoresenshipping.com/index.php>

タイ株式市場に上場するトレセン・タイ・エージェンシーズ（TTA）のドライバルク事業子会社。TTA は 1904 年、香港にノルウェー企業の中国取引のために設立された船舶代理店が前身。1937 年に船舶代理店、船舶保険ビジネスの支店を開設した。1974 年に独立企業としてタイにトレセン・アンド・コー・バンコク（TCB）が設立され、1985 年にドライバルク輸送を開始した。その後 1995 年に上場して、持株会社の TTA が設立された。TTA の子会社には、TCB の他にもシンガポールのトレセン・ SHIPPING・シンガポール（TSS）等がある。

TTA のウェブサイトによると、同社はスプラマックス、ウルトラマックスのバルク船を合計 25 隻保有する。

なお、IHS Maritime Database によると、TCB がオペレーターとなっている船は以下の 2 隻だが、シンガポールの TSS がオペレーターとなっている船は 20 隻となっている。TTA がグループオーナーとなっている船は 23 隻である。船主がタイ企業であっても、主要なオペレーター子会社はシンガポールに置いているケースであることがわかる。

表 87 TCB が運航する船舶の船種・船籍別 GT

船種	GT	船籍
一般貨物船オープンハッチ	31,804	シンガポール
バルク貨物船	31,196	タイ

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 88 TTA が所有する船舶のオペレーターと船種内訳

オペレーター	バルク船		一般貨物船 オープンハッチ		合計	
	隻数	GT	隻数	GT	隻数	GT
Thoresen & Co Bangkok Ltd (TCB)	1	31,196	1	31,804	2	63,000
Thoresen Shipping Singapore Pte Ltd (TSS)	20	639,891			20	639,891
Oldendorff Carriers GmbH & Co	1	30,303			1	30,303
合計	22	701,390	1	31,804	23	733,194

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑤ TMN Co Ltd

URL：https://www.tmnline.com/

TMN Co Ltd は、2006年にタイ財務省が100%保有する国有の持株会社であるタイ・マリタイム・ナビゲーションとタイ船主協会のメンバー23社の合弁企業として、設立された。2011年の報道によると、政府は Thai Maritime Navigation を清算し、財務省が TMN の直接の株主となる計画であったが、その後の経過は報道にも TMN のウェブサイトにも掲載されていない。

TMN は、ケミカルタンカーと石油タンカーを1隻ずつ運航している。IHS Maritime Database によると、ケミカルタンカーについては2024年8月に所有者が TMN からラディアント・オフショアというタイ企業に変わっているが、オペレーターは TMN のままとされている。石油タンカーは TMN が所有・運航している。

表 89 TMN が運航する船舶の船種・船籍別 GT

船種	GT	船籍
原油タンカー	56,355	タイ
ケミカル/プロダクトタンカー	5,683	パナマ

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

⑥ プリマ・マリン・グループ（Prima Marine Public Company Limited）

URL：https://www.primamarine.co.th/

1987年設立の上場海運会社。石油・石化業界向けの海上物流を主要ビジネスとしている。現在は、原油・石油製品・液化石油化学製品（石油化学製品含む）の海上輸送、浮体貯蔵サービス（FSU）を使った海上での油・燃料の一時保管サービス、オフショア石油ガス開発向けのオフショア支援船サービス等を行っている。グループ会社、合弁会社をタイ、シンガポール、パナマなどに持つ。IHS Maritime Database によると、タイのオペレーター子会社（ビッグ・シー、ナタリン、NTL マリン、タイマリン・タンカー、トルース・マリタ

イム) 5社の運航船舶は35隻。シンガポールのナタリン・ SHIPPINGは、15万9,875GTの原油タンカー1隻、7,072GTのケミカル/プロダクトタンカー2隻の合計3隻を運航している。3隻とも船籍はタイである。

表 90 プリマ・マリン・グループのタイにおける  
運航船舶の船種・船籍別 GT、隻数

船種	船籍	タイ	
		隻数	GT
プロダクトタンカー		28	70,021
ケミカル/プロダクトタンカー		5	18,327
LPGタンカー		1	2,867
ケミカルタンカー		1	1,640
<b>合計</b>		<b>35</b>	<b>92,855</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

## 2.4.2 タイの造船業

### 2.4.2.1 概要

タイ造船・修繕工業会（Thai Shipbuilding & Repairing Association：TBSA）によると、タイには260カ所ほどの造船所があり、チャオプラヤー川、ターチン川、メコン川や、タイ湾沿岸部、アンダマン海沿岸部、マラッカ海峡などに点在している。主に2万トン未満、またはコンテナ容量約1,300TEU以下の船舶建造が多い。海洋観光立国を目指すタイでは、レジャーボートや大型ヨットの専門的なサービスを提供する造船所も、プーケット等の観光地に立地しているが、造船業の主流を占めているわけではない。

IHS Maritime Databaseによると、表91のとおり、2024年のタイの竣工隻数は13隻で、国内向けのその他作業船が12隻、調査船が1隻であった。13隻の合計トン数は307トンで、小型船であることがわかる。

表 91 タイにおける2024年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
タイ	その他作業船	12	192
	調査船	1	115
<b>合計</b>		<b>13</b>	<b>307</b>

出典：IHS Maritime Database

### 2.4.2.2 主要造船所

IHS Maritime Database から、タイの造船所における2015年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数でランキングした。タイの造船業は規模が小さく、2015年以降の建造量は受注残を含め84隻、3万4,566トンで、造船所の数も13社しかない。そのため、リストアップはトン数ベース、隻数

ベースとも上位 5 社とした。トン数ベースでは、ミッツ・ディシジョン (Mits Decision Co Ltd) がトップとなった。同社の建造隻数は 4 隻で、隻数ベースでは第 5 位になった。隻数ベースのトップはマルスン・パブリック (Marsun Public Co Ltd) で、同社は建造トン数では第 3 位であった。

表 92 2015 年以降の建造実績 (受注残含む) トン数ベースの上位 5 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Mits Decision Co Ltd	4	6,237	1,395	1,652	IHSデータによる最後の竣工年は2018年だが、IHSデータ対象外の船はその後も建造	プロダクトタンカー (4)
2	Seacrest Marine Co Ltd	17	6,128	72	521		警備艇 (5)、タグ (4)、クルー/サプライ船 (2)、ホッパー・モーター (2)、ユーティリティー船 (2)、他 (2)
3	Marsun Publi Co Ltd	37	6,095	16	500		警備艇 (25)、クルー/サプライ船 (7)、戦車揚陸艇 (4)、他 (1)
4	Bangkok Dock 1957 Co Ltd	2	3,682	532	3,150		トレーリング・サクション・ホッパー浚渫船 (1)、警備艇 (1)
5	Erawan Shipyard	2	3,470	1,648	1,822	2020	ケミカルプロダクトタンカー (2)

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)

表 93 2015 年以降の建造実績 (受注残含む) 隻数ベースの上位 5 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Marsun Publi Co Ltd	37	6,095	16	500		警備艇 (25)、クルー/サプライ船 (7)、戦車揚陸艇 (4)、他 (1)
2	Seacrest Marine Co Ltd	17	6,128	72	521		警備艇 (5)、タグ (4)、クルー/サプライ船 (2)、ホッパー・モーター (2)、ユーティリティー船 (2)、他 (2)
3	Asian Marine Services PCL	5	3,061	255	1,400		タグ (2)、設標船 (2)、他 (1)
4	Italthai	5	1,310	54	492		調査研究船 (3)、海軍用タグ (2)
5	Mits Decision Co Ltd	4	6,237	1,395	1,652	IHSデータによる最後の竣工年は2018年だが、IHSデータ対象外の船はその後も建造	プロダクトタンカー (4)

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 6 月現在)

トン数ベースの上位 3 社は、隻数ベースでも、上位 5 位に入った。主要 5 社の概要については、トン数ベースのトップ 4 社と、隻数ベース 3 位のアジアン・マリン・サービシズ (Asian Marin Services) を対象にする。

① ミッツ・ディシジョン (Mits Decision Co Ltd)

URL : <https://www.mitsdecisions.co/>

1986 年に設立され、サムットサコーン県のターチン川沿いに立地する。

旅客フェリー、モーターヨット、双胴船 (カタマラン)、高速警備艇、ランディングクラフト型貨物船、油回収船、作業船・ユーティリティボート、タンカー、多目的船、トロール漁船などを建造、修繕する。全長 160 メートルの船台、15 トンの上げ能力のガントリークレーン等を備え、全長 85 メートルまでの小型、中型の船舶を建造することが可能。修繕・改造サービスでは、船体塗装、ハルコーティング、エンジン・舵・プロペラ・電気・油圧システムのメンテナンスや機械オーバーホール、耐食処理などに対応する。

IHS Maritime Database には 2018 年までの建造実績しか掲載されていないが、2024 年には、バンコクのチャオプラヤー川を運航し、船内で日本の懐石料理がふるまわれる河川クルーズ船の Okura Cruise を設計、建造した。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造実績は、1,395 トンから 1,652 トンのプロダクトタンカー 4 隻となっている。

② シークレスト・マリン (Seacrest Marine Co Ltd)

URL : <https://seacrest.co.th/>

1988 年に設立され、サムットプラカーン県チャオプラヤー川沿いに立地している。

全長 120 メートル、180 メートル、250 メートルの 3 基の船台、5 トンのオーバーヘッドクレーン 3 基を備え、同時に 2 隻の建造が可能な建造工場を備える。タグボート、ホッパーバージ、浚渫船、ダイビング支援船、警備艇、カタマラン、クルー輸送船、旅客フェリー、調査船、電動カタマラン等を建造。

なお、タイではエナジー・アブソリュート (EA) が、バッテリー駆動の電動旅客フェリー (アルミ製 24 メートル級カタマラン 200 人乗りクラス) を投入するプロジェクトを発表しており、2021 年にチャオプラヤー川で就航した。アジア開発銀行の資料によると、この電動旅客フェリーは複数のタイの造船所が建造することになっており、シークレスト・マリンもその 1 社となっている。シークレスト・マリンは同社の Youtube チャンネルで電動フェリーの建造現場を公開している<sup>23</sup>。

---

<sup>23</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=MthLFvzyY5o>



図 45 200 人乗り電動フェリー

出典：シークレスト・マリンウェブサイト<sup>24</sup>

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造実績は 17 隻、6,128 トンとなっている。

表 94 シークレスト・マリン の 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	2	554
カッターサクシヨン浚渫船	1	487
モーターホッパー	2	1,020
巡視船	5	975
タグボート	4	1,777
ユーティリティー船	2	815
作業・修理船	1	500
<b>合計</b>	<b>17</b>	<b>6,128</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

③ マルスン・パブリック（Marsun Public Co Ltd）

URL：<https://marsun.th.com/en/>

マルスン・パブリックは 1980 年設立の造船所で、サムットプラカーン県のチャオプラヤー川の河口付近に立地する。組立工場 6,100 平方メートル、ドックエリア 7,500 平方メートルを含み、敷地面積は約 5 万 1,000 平方メートル。200 トンのガントリークレーン 2 基を備え、鉄鋼、アルミニウム、FRP 製の船舶を建造している。

最近では、洋上風力向けの船舶に力を入れており、2022 年にはアジアの洋上風力市場向けに洋上風力支援船を供給するため、英国の海洋エンジニアリング会社 BAR テクノロジーズと提携し、BARTech 30 型の高効率オフショア風力支援船を東南アジアでライセンス建造する権利を取得した。ノルウェーのウィンド・ナバル・アーキテクト（Wind Naval Architects）が設計したトリマラン高速クルー輪

<sup>24</sup> [https://seacrest.co.th/featured\\_item/200-pax-electric-propulsion-catamaran](https://seacrest.co.th/featured_item/200-pax-electric-propulsion-catamaran)

送船をユニワイズ・オフショア（Uniwise Offshore）から受注し、2025年に建造を開始した。

また、オマーン向けに4隻の戦車揚陸艇建造プロジェクトを進行中で、2027年に納入の予定となっている。



図 46 マルスン・パブリックの全景

出典：マルスン・パブリックウェブサイト<sup>25</sup>

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は37隻、6,095トンとなっている。

表 95 マルスン・パブリックの2015年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	7	1,810
巡視船	25	2,155
セイルトレーニング船	1	130
戦車揚陸艇	4	2,000
<b>合計</b>	<b>37</b>	<b>6,095</b>

出典：IHS Maritime Databaseより作成（2025年6月現在）

④ バンコク・ドック 1957（Bangkok Dock 1957 Co Ltd）

URL：<http://www.bangkokdock.co.th:8080/2563/index.php/en-us/about-us/history-company>

1865年にイギリス人により、「バンコク・ドック・カンパニー」として設立された。その後、1957年にタイ海軍により買収され、翌年同社名を「バンコク・ドック・カンパニー（1957）」に変更した。タイ国防省傘下の国営企業で、軍用艦艇（沿岸警備艇、上陸艇、給油艦など）の建造・補修サービスを行う。同社のもとの造船所はチャオプラヤー川沿いのサトーン地区に位置しており、103メートルと115メートルのドライドックをそれぞれ1基ずつ保有している。また、チョン

<sup>25</sup> <https://marsun.th.com/en/about-us/>

ブリ島の Sattahip に立地するタイ海軍の造船所マヒドル・アデューヤデ海軍ドックヤード (Mahidol Adulyadej Naval Dockyard) の 236 メートルのドライドックをバンコク・ドックが借り受けて使用している。



図 47 チャオプラヤー川沿いサトーン地区の造船所

出典：Bangkok Dock 1957 Co Ltd の 2022 年資料<sup>26</sup>

⑤ アジアン・マリン・サービシズ (Asian Marine Services PCL)

URL : <https://www.asimar.com/>

1981 年に海事調査会社 (Marine Survey Company) として設立されたが、船舶修繕需要の高まりを受けて、日本から浮きドックを調達して造船所を開設した。1995 年にアジアン・マリン・サービシズ (ASIMAR) として上場。造船所はサムットプラカーン県にあり、造船所の面積は 3 万 6,000 平方メートル。船舶修繕は 2 万 5,000DWT まで、新造船は全長 120 メートルまで対応が可能。125 メートル x 28 メートルのドライドック、97 メートル x 19.6 メートル (6,000DWT) と 161 メートル x 28.5 メートル (2 万 DWT) の浮きドックがあり、60 メートル x 18 メートルの船台を備える。2016 年に 2 つ目の造船所をタイ南部のスラターニー県に開設し、97 メートル x 19.6 メートル (6,000DWT) と 161 メートル x 28.5 メートル (2 万 DWT) の浮きドックを備えている。

2005 年にイタリアのイタルマーレ (ITALMARE S.P.A.、旧社名 GLOBELCO S.p.A.) と合弁で、民間および公共部門向けに、ゴミ収集、油流出事故復旧、藻類・雑草除去といった水質汚染防止サービスの提供、及び不要な海洋植物を採取するための船舶建造を行うエコマリン (Ecomarine Co., Ltd) を設立している。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は、2019 年に納入したタイ海軍向け警備艇 (532GT) 1 隻と、タイ港湾局向け 2027 年竣工予定のトレーリングサクシオンホッパー浚渫船 (3,150GT) の 2 隻となっている。

<sup>26</sup> <http://www.bangkokdock.co.th:8080/km/BDC.%20Profile%202565.pdf>



図 48 アジアン・マリン・サービス造船所全景

出典：アジアン・マリン・サービス ウェブサイト<sup>27</sup>

IHS Maritime Database のデータベースによると、2015 年以降の建造量は、5 隻、3,061 トンとなっている。

表 96 アジアン・マリン・サービスの 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
設標船	2	1,993
タグボート	2	578
海軍向けタグボート	1	490
合計	5	3,061

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

## 2.5 フィリピンの海事産業

### 2.5.1 フィリピンの海運業

#### 2.5.1.1 概要

フィリピンは 7,641 の島から成る島嶼国であり、大きくはマニラ首都圏を含むルソン地方、セブを中心都市とするビサヤ地方、ダバオを中心とするミンダナオ地方に分類され、これら地方の中で、サービス業、工業および農林水産業が発達した地域が存在する。島と島の間の人流や原材料および生産加工品などの物流を担う内航海上輸送は、フィリピンの社会経済の発展に貢献している。

一方、港の整備が不十分であることや、老朽化した船舶による度重なる海難事故は、内航海上輸送における大きな問題として認識されてきた。2003 年、アロヨ政権では国内観光産業の振興、貨物と旅客の迅速な輸送を実現するため、RORO 船による輸送の拡大を目指す共和国海上輸送連絡路（Super Republic Nautical Highway：SRNH）を立ち上げた。SRNH はフィリピンの主要な経済圏を 22 のルートと 41 の港湾で結ぶ、陸路 703 キロメートル、海路 137 海里の海上ハイウェイを構築するも

<sup>27</sup> <https://www.asimar.com/facilities?lightbox=dataItem-j44w6xw3>

のである。日本は内航事業者による RORO 船の調達を支援するため、フィリピン開発銀行を通じた 2 ステップローンを提供した。しかし、その後のアキノ政権は RORO 航路の開発方針を踏襲せず、内航振興は一時停滞した。

前デュテルテ政権では、「Build Build Build」のスローガンの下、大規模なインフラ整備計画を推進し、その一環として交易と観光に重要な港湾の開発など、内航海上輸送を含む海事産業の振興にも再注力した。2022 年 5 月の報道によると、デュテルテ政権下で 585 の港湾プロジェクトが完成した。2022 年に発足したマルコス政権でも、「Build Better More」のスローガンでインフラ整備を目指しており、港湾整備も進めている。

海事産業を管轄するフィリピン海事産業庁（Maritime Industry Authority : MARINA）では、ドゥテルテ政権中の 2018 年 12 月に 2019～2028 年の海事産業開発計画（Maritime Industry Development Plan : MIDP）2028 を発表した。2020 年からのコロナ禍もあり、進捗しなかった。2024 年 2 月、マルコス大統領は、MIDP2028 をフィリピンの海事産業育成のための包括的なロードマップとして認める大統領令 55 号に署名した。その中では、内航海運の近代化と拡大、外航海運の促進と拡大、造船・修繕産業の近代化の促進、競争力のある海事労働力の育成が中核プログラムとして据えられている。

MARINA は、MIDP2028 の目標を達成するために、次の 4 つの法案を国会に提出しているが、2025 年 12 月現在、可決されていない。

- Philippine International Ship Registration Bill（フィリピン国際船舶登録法案）
- Philippine International Shipping Fiscal Incentives Bill（フィリピン国際海運税制・財政インセンティブ法案）
- SBSR Development Bill (Ship-building & Ship-repair Development Bill : 造船・修理産業振興法案)
- SBSR Fiscal Incentives Bill（造船・修理産業向け税制・財政インセンティブ法案）

また、2023 年 2 月、MARINA は内航船の安全性を高めるため、内航船舶に対して国際船級協会に加盟する船級協会による船級取得を義務づけた。ただし、木造船、50GT または旅客 50 人未満の旅客船・貨客船（危険・有害貨物を運搬するものを除く）、100GT 未満の貨物船（危険・有害貨物を運搬するものを除く）、100GT 未満のタグボートなどは船級取得が免除される。

フィリピンの内航船の多くは海外から輸入された中古船だが、2023 年 10 月、MARINA は、旅客船の輸入に関する規則の改正について発表した。改正により、輸入許可または裸備船の許可を取得することが義務付けられ、穏やかな海象を前提に建造された旅客船の輸入禁止等が導入された。さらに、同月 MARINA は、100%外資保有企業の内航海運参入を認める規則を公布した。

なお、MARINA は 2016 年に木造船の段階的廃止を決めているが、木造以外の船の調達コストが高いこともあり、木造船は依然として多い。2022 年 10 月の報道によると、2022 年 7 月までに代替された木造船は 60%だった。2025 年 12 月 10 日現

在、木造船の段階的廃止についての新たな情報は発表されていない。

一方、内航海運の低炭素化に向けては、いくつかの取り組みが進んでいる。例えば、英国のエンジニアリング会社アルップ (Arup) は、世界銀行からの委託を受け、フィリピンの島嶼部におけるフェリー運航の低炭素化に向けた水上交通計画の策定やエンジニアリング、ビジネスアドバイザーサービスを提供することになった。また、アジア開発銀行 (ADB) は、マニラ首都圏における電動フェリーシステムへの投資を検討している。さらに、フィリピン沿岸・内水面フェリー協会 (Pacifi) は、ノルウェー企業と協力し、電動・ハイブリッド推進フェリー (eFerry) の開発・導入に取り組むなど、2025年には複数のプロジェクトが発表された。

### 2.5.1.2 フィリピンの登録船舶

IHS Maritime Database に基づく、フィリピンの登録船舶の船種別内訳は表 97 のとおりである。フィリピン籍船は、一般貨物船とバルク乾貨物船が全体の 55%以上を占め、貨物輸送が船隊の中心となっている。旅客/RORO 船も 8.5%と比較的高く、島嶼国家として国内フェリー輸送の需要が大きいことがうかがえる。一方、タンカーは約 11%にとどまり、エネルギー輸送への依存度は周辺国と比べて低い。漁船や曳航船などの小型船も一定数存在し、沿岸漁業や港湾作業など多様な海上活動を支える構造となっている。

表 97 フィリピン籍船の船種別総トン数 (単位: GT)

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	一般貨物船	1,434,447	31.1%
	バルク乾貨物船	1,187,311	25.7%
	旅客/RORO 船	393,490	8.5%
	RORO/貨物船	243,542	5.3%
	コンテナ船	212,826	4.6%
	その他のバルク貨物船	177,743	3.8%
	冷蔵貨物船	45,977	1.0%
	旅客船	45,511	1.0%
	旅客/その他の貨物船	13,821	0.3%
	バラ積み貨物船	4,670	0.1%
	自動荷役式ドライバルク船	872	0.0%
タンカー	ケミカルタンカー	281,373	6.1%
	石油タンカー	193,140	4.2%
	液化ガス運搬船	18,748	0.4%
	その他の液体タンカー	1,068	0.0%
その他	漁獲船	178,823	3.9%

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
	曳航船	64,710	1.4%
	その他作業船	56,974	1.2%
	その他の漁船	35,805	0.8%
	浚渫船	17,276	0.4%
	調査船	6,944	0.2%
	オフショアサプライ船	2,236	0.0%
	合計	4,617,307	100.0%

注：内陸水運船、非自航船、艦艇などを除く

出典：IHS Maritime Database

### 2.5.1.3 フィリピンの貨物輸送量

セブ港を除くフィリピンの港湾取扱貨物量はフィリピン港湾庁（Philippine Port Authority：PPA）が発表している。PPA のデータによると、2024 年の内航貨物は 1 億 480 万トンで、対前年比 5.3% 増となった。2024 年の外航貨物は 1 億 8,460 万トンで対前年比 6.7% 増となった。セブ港の 2024 年の内航貨物量は 5,710 万トン、外航貨物は 1,480 万トンであった。

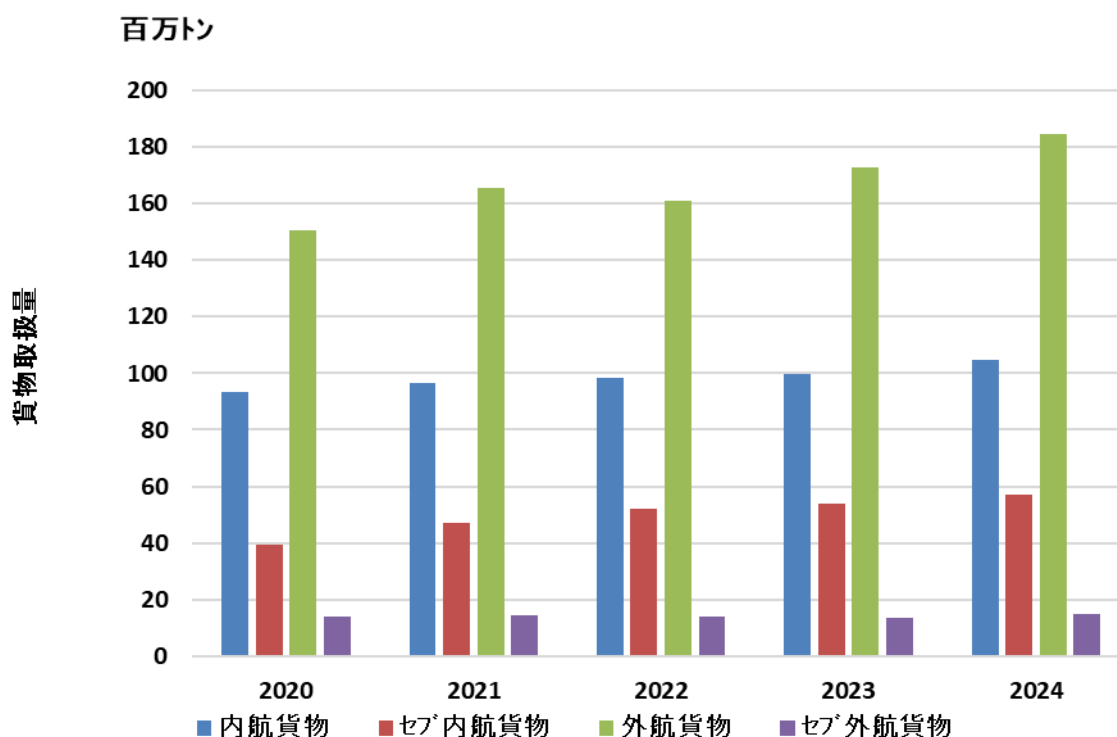


図 49 フィリピンの港湾の貨物取扱量推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

PPA が管轄する港湾は、25 の港湾管理事務所 (Port Management Office : PMO) が管理しており、それぞれの PMO の傘下に複数の港湾がある。セブ島には別途、セブ港湾庁があり、セブ島の港湾を管理している。2024 年の内航貨物の取り扱い上位 15 の PMO は表 98 のとおりで、最も多いのはマニラ北首都圏であり、2,132 万トンであった。セブ港の 2024 年の内航貨物取扱量が 5,710 万トンだったことから、内航貨物の取扱量トップは引き続きセブ港となる。PPA 管轄港湾のうち、上位 15 の PMO で内航貨物全体の約 9 割を取り扱っている。

表 98 2024 年の内航貨物取扱上位 15 位の PMO とその主要港 (セブを除く)

単位：1,000 トン

No.	Port Management Office	地域	内航貨物輸送量 (1,000 トン)	主要港 (Base Port)
1	マニラ北首都圏	マニラ・北ルソン	21,319.2	マニラ北港
2	パナイ/キマラス	ビサヤス	12,025.5	イロイロ
3	バタンガス	南ルソン	11,164.4	バタンガス
4	ネグロスオキシデンタル	ビサヤス	6,748.2	バナコ
5	パターン/オーロラ	マニラ・北ルソン	6,592.3	リマイ
6	ミサミス・オリエンタル/カガヤンデオロ	北ミンダナオ	6,023.6	カガヤンデオロ
7	ダバオ	南ミンダナオ	5,436.0	ダバオ
8	ホホル	ビサヤス	4,482.0	タグビラン
9	北ルソン	マニラ・北ルソン	3,728.2	クリマオ
10	パラワン	南ルソン	3,696.0	フェルトブリンセサ
11	ビコル	南ルソン	3,112.7	レガスピ
12	SOCSARGEN*	南ミンダナオ	2,775.7	ゼネラル・サントス
13	西レイテ/ビラン	ビサヤス	2,652.7	オルモック
14	ザンボアンガ	南ミンダナオ	2,362.2	ザンボアンガ
15	東レイテ/サマル	ビサヤス	2,307.9	タクロバン
	その他		10,400.3	
	合計		104,826.8	

\*フィリピン南部のミンダナオ島中部にある地方。

名称は地域内の 4 州とその都市のうちの 1 つ (ゼネラル・サントス市) を表す頭文字で名付けられた。

出典：フィリピン港湾庁

外航貨物では最も取扱量が多いのはスリガオ PMO で、2024 年は 3,509 万トンだった。次いで、マニラ国際コンテナターミナル、パターン/オーロラ PMO と続く。セブ港の 2024 年の外航貨物取り扱い量は 1,480 万トンだったので、セブ港は 5 位に当たる。

表 99 2024 年の外航貨物取扱上位 15 位の PMO とその主要港（セブを除く）

単位：1,000 トン

No.	Port Management Office	地域	外航貨物輸送量 (1,000 トン)	主要港 (Base Port)
1	スリガオ	北ミンダナオ	35,085.3	スリガオ
2	MICT (マニラ国際コンテナターミナル)	マニラ・北ルソン	28,286.4	MICT
3	ハタン/オーロラ	マニラ・北ルソン	18,446.8	リマイ
4	ハタンガス	南ルソン	15,351.8	ハタンガス
5	ダハオ	南ミンダナオ	14,389.6	ダハオ
6	パナイ/ギマラス	ビサヤス	12,134.8	イロイロ
7	北ルソン	マニラ・北ルソン	10,704.6	クリマオ
8	東レイテ/サマル	ビサヤス	10,045.1	タクロハン
9	マニラ南首都圏	マニラ・北ルソン	7,639.7	マニラ南港
10	マリニョック/ケソン	南ルソン	6,641.0	ルセナ
11	マニラ北港	マニラ・北ルソン	5,242.2	マニラ北港
12	ハラワン	南ルソン	4,134.4	フエルトフリンセサ
13	SOCSARGEN*	南ミンダナオ	3,430.8	セネラル・サントス
14	ミサミス・オリエンタル/カガヤンデ・オロ	北ミンダナオ	3,427.6	カガヤンデ・オロ
15	ラナオ・デ・ノルテ/イリガン	北ミンダナオ	2,976.6	イリガン
	その他		6,643.7	
	合計		184,580.3	

出典：フィリピン港湾庁

旅客輸送は、2020年、2021年は新型コロナウイルス感染拡大の影響で大幅に落ち込んだが、2022年のセブ港を除く利用者人数は5,919万人で、前年の2.5倍以上となった。2023年は7,364万人、対前年比24.4%増、2024年は7,881万人、7.0%増となった。

セブ港は2024年、1,960万人が利用し、対前年比4.4%増となった。

百万人

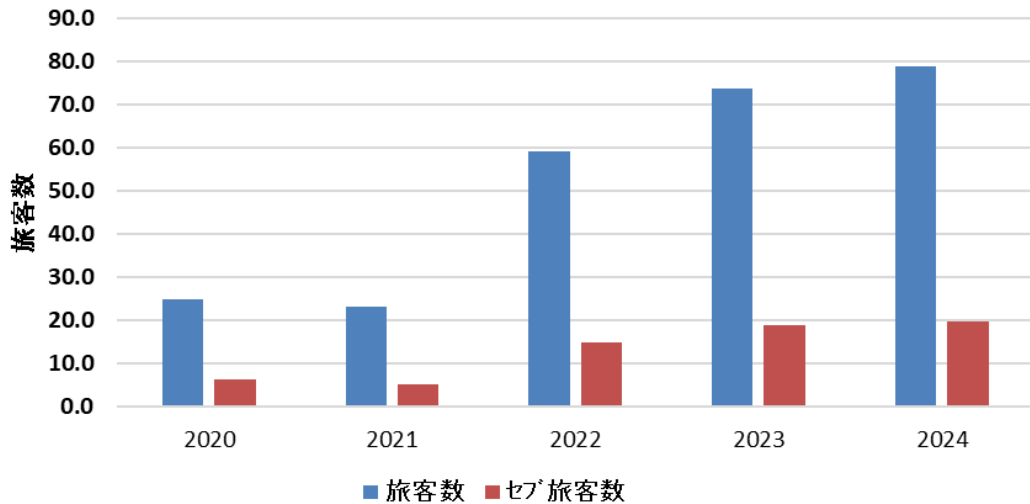


図 50 フィリピンの港湾の旅客利用者数推移

出典：フィリピン港湾庁およびセブ港湾局

PMO 別にみると、2024 年、セブ港を除き最も旅客利用者数が多かったのはパナイ／ギマラスで、1,772 万人が利用した。次いでバタンガス、ボホルとなった。

表 100 2024 年の国内旅客利用者上位 20 位の PMO とその主要港（セブを除く）

単位：1,000 人

No.	Port Management Office	地域	旅客人数	主要港 (Base Port)
1	パナイ／ギマラス	ビサヤス	17,719.0	イロイロ
2	バタンガス	南ルソン	6,126.0	バタンガス
3	ボホル	ビサヤス	5,875.5	タグビララン
4	ミントロ	南ルソン	5,539.6	カラバン
5	ネグロス・オリエンタル／シキホル	ビサヤス	5,377.7	トゥマゲッティ
6	ネグロス・オキシデンタル／バコロド／バナゴ／ブレドコ	ビサヤス	4,644.8	バナゴ
7	ビコル	南ルソン	4,060.7	レガスピ
8	ザンボアンガ	南ミンダナオ	3,936.9	ザンボアンガ
9	ダバオ	南ミンダナオ	3,601.5	ダバオ
10	スリガオ	北ミンダナオ	3,374.3	スリガオ
11	西レイテ／ビララン	ビサヤス	3,217.0	オルモック
12	東レイテ／サマル	ビサヤス	2,929.8	タクロバン
13	ミサミス・オリエンタル／カガヤンテオロ	北ミンダナオ	2,309.5	カガヤンテオロ
14	マリンドック／ケソン	南ルソン	2,186.6	ルセナ
15	ミサミス・オキシデンタル／オザミス	南ミンダナオ	1,717.9	オザミス
	その他		6,189.1	
	合計		78,805.8	

出典：フィリピン港湾庁

それぞれの PMO の管轄地域の地図は図 51 のとおりである。

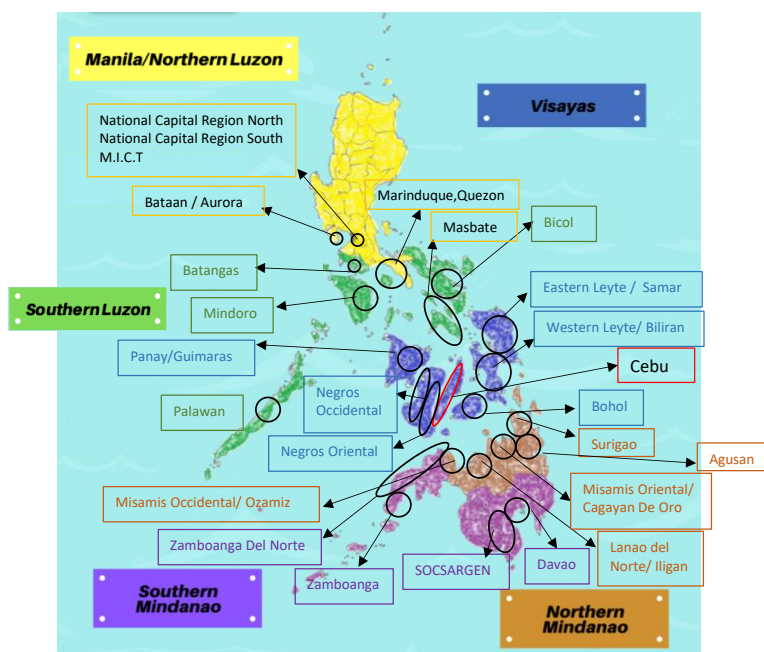


図 51 フィリピン港湾地域および主要 PMO の管轄地域

注：枠で囲まれているのが PMO で、それぞれの PMO の傘下に複数の港湾がある。例えば、Bataan/Aurora PMO の傘下には、Limay, Dingalan, Orion, Mariveles, Dive, GN Power, GPII, Jetti, Herma, MGC, Oilink 等の港湾がある。5 つの色はフィリピンの地方を指す。例えば、茶色の枠で囲まれた PMO は、Northern Mindanao 地方に立地する。なお、Cebu は赤い枠で囲んでいるが、セブ港湾庁が管理しており、PMO ではない。

出典：フィリピン港湾局の地図を元に作成

#### 2.5.1.4 主要海運企業

IHS Maritime Database で、フィリピンのオペレーターが運航する船を検索すると、1,888 隻、432 万 GT となる。そのうち、トン数ベースで上位 10 社までのオペレーターは表 101 のとおりである。また、上位 10 社には入らないが、フィリピン大手海運物流グループで上場企業のチェルシー・ロジスティクス&インフラストラクチャー・ホールディングス (Chelsea Logistics & Infrastructure Holdings Corp) は海運子会社を傘下に複数抱えており、グループ会社 5 社を合わせると 124 隻、12 万 4,808GT 規模となり、総トン数では第 6 位に相当する。

トップのカルドナ・シップ・マネジメント・サービシズ (Cardona Ship Management Servs) は、会社のウェブサイトがなく、公開情報は極めて限られている。2025 年 10 月現在では、パナマ船籍のタンカー 4 隻を運航しており、4 隻ともリベリアの船主が登録船主となっている。

第 4 位のダキラ・シップマネジメント (Dakila Shipmanagement Corp) も会社のウェブサイトがなく、公開情報は少ない。IHS Maritime Database によると、愛媛県の福神汽船が所有するバルク船やオープンハッチ貨物船を運航している。福神汽船の子会社であるとの指摘もあるが、福神汽船のウェブサイトからは確認できない。

以上を踏まえ、本節では、上位 10 社のうち☆印を付した 5 社に加え、グループ 5 社の合計で第 6 位相当となるチェルシーグループについて会社概要をまとめる。

表 101 フィリピンの主要オペレータートン数ベース上位 10 社

No.	社名	運航隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	船種の内訳
1	Cardona Ship Management Servs	4	529,728	57,529	160,079	原油タンカー (4)
2☆	Hoegh Technical Management-PHI	3	219,979	51,770	84,135	自動車運搬船 (3)
3☆	Eurobulk Far East Ltd Inc	5	195,936	35,812	44,190	バルク貨物船 (5)
4	Dakila Shipmanagement Corp	6	180,878	23,703	36,762	バルク貨物船 (4)、一般貨物船 オープンハッチ (2)
5☆	2GO Group Inc	8	135,739	856	29,046	旅客/RORO自動車船 (8)
6	Aglaiia Sea Transport Inc	12	121,315	9,639	12,991	一般貨物船 (12)
7☆	Philippine Span Asia Carrier	21	101,260	229	7,014	一般貨物/旅客船 (21)
8☆	SMC Shipping & Lighterage Corp	24	95,907	230	38,380	バルク貨物船 (3)、デッキ貨物船 (4)、ケミカル/プロダクトタンカー (4)、一般貨物船 (2)、LPGタンカー (3)、プロダクトタンカー (3)、家畜運搬船 (1)、ケミカルタンカー (2)、自動揚荷バルク船 (1)、タンカー (種別不明) (1)
9	Oceanic Container Lines Inc	23	93,714	1,395	7,541	一般貨物船 (18)、コンテナ船 (5)
10	DMC Construction Equipment	6	90,740	352	29,104	バルク貨物船 (3)、一般貨物船 (2)、ランディングクラフト (1)
	参考					
☆	Chelsea Group (グループ社5社合計)	43	124,808	230	38,380	旅客/RORO自動車船 (20)、ケミカル/プロダクトタンカー (1)、コンテナ船 (3)、プロダクトタンカー (9)、RORO/貨物船 (2)、一般貨物船 (2)、旅客船 (2)、旅客/ランディングクラフト (1)、原油/石油製品タンカー (1)、タンカー (種別不明) (2)

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025 年 10 月現在)

① ホーグ・テクニカル・マネジメント・フィリピン (Hoegh Technical Management-PHI)

URL : <https://www.hoegh.com.ph/>

1927 年にノルウェーで設立された上場大手海運会社ホーグ・オートライナーズ (Hoegh Autoliners) の子会社。自動車・建機・大型貨物の RORO 輸送に特化している。主な輸送品目は自動車 (完成車)、トラック、建設機械、重機、風力発電機部品、鉄道車両など。アジア、欧州、北米、中東、アフリカ、オセアニアを結ぶ世界中の航路を運航し、毎年 3,000 港以上に寄港している。

フィリピン子会社であるホーグ・テクニカル・マネジメント・フィリピンに関する情報は少ない。IHS Maritime Database によると、2017 年に設立され、自動車運搬船 3 隻のオペレーターとなっている。

表 102 ホーグ・テクニカル・マネジメント・フィリピンの  
運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	ノルウェー (NIS)	
		GT	隻数
自動車運搬船		219, 979	3

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

② ユーロバルク・ファーイースト (Eurobulk Far East Ltd Inc)

URL : <https://eurobulk.gr/>

1870 年代から海運に携わるギリシャの Pittas 家が所有するユーロバルクの子会社。ユーロバルクの子会社として、主にコンテナ船の船主で NASDAQ 上場のユーロシーズ (Euroseas)、主にバルク船の船主のユーロドライ (Eurodry) があり、両社の船舶管理をユーロバルクが行っている。IHS Maritime Database によると、フィリピン法人のユーロバルク・ファーイーストは、ユーロドライが所有するバルク船 5 隻のオペレーターとなっている。

表 103 ユーロバルク・ファーイーストの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	リベリア	マーシャル諸島	合計
バルク貨物船		35, 812	160, 124	<b>195, 936</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 104 ユーロバルク・ファーイーストの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	リベリア	マーシャル諸島	合計
バルク貨物船		1	4	<b>5</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

③ 2 ゴーグループ (2GO Group Inc)

URL : <https://2go.com.ph/>

フィリピン最大級の総合物流・輸送サービス企業。かつては上場していたが、ショッピングモールを中心とする小売、金融、不動産開発などを行う大手コングロマリットの SM グループが 2021 年に買収し 100%子会社化した。

もともと旅客フェリー運航が主要事業で、2GO トラベルのブランドでフィリピンの各地を結んでいたが、コロナ禍で旅客フェリー需要が激減し、SM グループの子会社となってからは貨物・物流に軸足を移している。主な事業は、コンテナ船や RORO 船による国内貨物輸送、倉庫管理、配送、コールドチェーン（低温物流）などの物流・サプライチェーン、宅配サービスである。IHS Maritime Database によると、RORO 貨客船を 8 隻、所有・運航している。

表 105 2 ゴーグループの運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	フィリピン	
		GT	隻数
旅客/RORO 自動車船		135,739	8

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

④ フィリピン・スパン・アジア・キャリア（Philippine Span Asia Carrier）

URL：https://www.spanasiacarrier.com/

1973 年に中国出身の商人 Don Sulpicio Go 氏が設立し、当初はスルピシオ・ライン（Sulpicio Line）という社名で、主に旅客フェリー輸送に従事していた。しかし、1990 年代～2000 年代に複数回の大規模海難事故を起こした。特に 2008 年に旅客フェリー Princess of the Stars が沈没し、800 人以上が犠牲となった後は、フィリピンの海事産業庁（MARINA）から旅客輸送認可が停止され、旅客輸送から撤退した。2012 年 12 月にフィリピン・スパン・アジア・キャリアに社名を変更し、フィリピン国内の島嶼間貨物輸送（コンテナ・一般貨物船）を行っている。

表 106 フィリピン・スパン・アジア・キャリアの運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	フィリピン	
		GT	隻数
一般貨物/旅客船		101,260	21

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

⑤ SMC シッピング・アンド・ライタレージ（SMC Shipping & Lighterage Corp）

URL：https://www.sanmiguel.com.ph（親会社 San Miguel Corporation）

フィリピンのビール製造大手サン・ミゲル（San Miguel）の子会社。1974 年に醸造生産拠点であったセブ島 Mandaue の醸造所の製品を、フィリピン国内の市場へ輸送・陸送・海運で供給するため、物流子会社として設立された。サン・ミゲルグループ内の海上物流・軽荷役（バージ・タグボート・荷役）、貨物・重機輸送、港湾・倉庫・ターミナル設備の運営等の物流業務を担う他、サン・ミゲルグループ外の顧客に対する貨物輸送その他のサービスも行っている。

なお、親会社のサン・ミゲルはビール製造だけではなく、セメント、石油、建設・インフラ開発、食品製造、養鶏など幅広い事業を展開している。

所有船舶は、タンカー、LPG キャリア、バルク船、一般貨物船等。

表 107 SMC シッピング・アンド・ライタレージの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	フィリピン	不明	合計
バルク貨物船		43,232		43,232
デッキ貨物船		15,030	1,685	16,715
ケミカル/プロダクトタンカー		14,017		14,017
一般貨物船		11,329		11,329
LPG タンカー		4,278		4,278
プロダクトタンカー		2,417		2,417
家畜運搬船		1,487		1,487
ケミカルタンカー		1,330		1,330
自動揚荷バルク船		872		872
タンカー（種別不明）		230		230
<b>合計</b>		<b>94,222</b>	<b>1,685</b>	<b>95,907</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 108 SMC シッピング・アンド・ライタレージの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	フィリピン	不明	合計
バルク貨物船		3		3
デッキ貨物船		3	1	4
ケミカル/プロダクトタンカー		4		4
一般貨物船		2		2
LPG タンカー		3		3
プロダクトタンカー		3		3
家畜運搬船		1		1
ケミカルタンカー		2		2
自動揚荷バルク船		1		1
タンカー（種別不明）		1		1
<b>合計</b>		<b>23</b>	<b>1</b>	<b>24</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

- ⑥ チェルシー・ロジスティクス・アンド・インフラストラクチャー・ホールディングス（Chelsea Logistics & Infrastructure Holdings Corp : Chelsea Group）

URL : <https://www.chelsealogistics.ph/>

ミンダナオ島ダバオ出身の実業家、Dennis Uy 氏が率いる持株会社ウデナ・コーポレーション（Udena Corporation）の上場子会社。2006年に同氏が設立したフェニックス・ペトロリウム（Phoenix Petroleum）の石油製品の輸送を担う海運会社として設立された。主な子会社に、石油・燃料製品（ペトロリウム・石油系）輸送を行う Chelsea Shipping、RORO 旅客・車両輸送サービスを行うスターライト・フェリーズ（Starlite Ferries Inc、1995年設立、2017年にチェルシーグループが買収）とその子会社、フィリピン・セブを拠点に貨物および旅客混載フェリー・RoPax を運航するトランスアジア・ SHIPPING・ライン（Trans-Asia Shipping Lines, Inc.）がある。同グループが運航する船舶は日本建造が多い。スターライト・フェリーズは警固屋船渠などから新造船を調達した実績もある。

表 109 チェルシーグループの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	フィリピン	不明	合計
旅客/RORO 自動車船		51,733		51,733
ケミカル/プロダクトタンカー		29,877		29,877
コンテナ船		19,178		19,178
プロダクトタンカー		8,626	7,116	15,742
RORO/貨物船		723	2,334	3,057
一般貨物船		1,377	192	1,569
旅客船		1,449		1,449
旅客/ランディングクラフト		881		881
原油/石油製品タンカー		736		736
タンカー（種別不明）		586		586
<b>合計</b>		<b>115,166</b>	<b>9,642</b>	<b>124,808</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

表 110 チェルシーグループの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍 フィリピン	不明	合計
旅客/RORO 自動車船	20		20
ケミカル/プロダクトタンカー	1		1
コンテナ船	3		3
プロダクトタンカー	7	2	9
RORO/貨物船	1	1	2
一般貨物船	1	1	2
旅客船	2		2
旅客/ランディングクラフト	1		1
原油/石油製品タンカー	1		1
タンカー（種別不明）	2		2
合計	39	4	43

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年10月現在）

## 2.5.2 フィリピンの造船業

### 2.5.2.1 概要

フィリピンは建造量ベースで世界 5 位に入る造船国であるが、シンガポールのケッペルや日本の常石造船など外資系造船所が担うところが多い。大手外資系造船所のうち、韓進造船が破綻した造船所跡地は、2022年4月に米投資会社サーベラス・キャピタル・マネジメントにより買収され、造船関連企業複数が立地する造船工業団地「アギラ・スービック・シップヤード」となった。フィリピン海軍も敷地の一部を貸借し、海軍基地を置いている。2025年には現代重工業が進出し、稼働を開始した。

フィリピンでは商船の建造修繕ヤードは MARINA の認可を取得することになっている。MARINA 統計によると 2024 年の登録造船所数は 131 カ所となっており、2020 年の 115 カ所から 16 カ所増加した。130 メートル以上の船舶の建造・修繕ができる造船所は 8 ヤード、129 メートル以下が 26 ヤード、80 メートル以下が 97 ヤードとなっている。また、131 ヤードのうち 48 件がマニラ近郊に立地している。

なお、フィリピン政府はコロナ禍で打撃を受けた産業を支援するため、2021年に企業復興税制優遇法を施行した。この法律の下、資本財、原材料、部品にかかる輸入税や付加価値税の免除などのインセンティブを受けられることとなっており、造船・修繕業も同法の対象となっている。

また、前述のように、MARINA は MIDP2028 の目標を達成するために、造船・修理産業振興法案、造船・修理産業向け税制・財政インセンティブ法案を含む 4 つの海事関連法案を国会に提出している。

IHS Maritime Database によると、表 111 のとおり、2024 年のフィリピンの竣工隻数は 35 隻、67 万 748GT だった。海外向けのバルク乾貨物船が多く、17 隻となっている。

表 111 フィリピンにおける 2024 年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
オーストラリア	旅客船	1	303
日本	バルク乾貨物船	2	79,255
リベリア	バルク乾貨物船	1	36,560
マーシャル諸島	バルク乾貨物船	1	35,564
パナマ	バルク乾貨物船	12	478,897
フィリピン	漁獲船	5	252
	非商船	2	761
	石油タンカー	1	1,361
	その他の漁船	9	1,111
シンガポール	バルク乾貨物船	1	36,684
<b>合計</b>		<b>35</b>	<b>670,748</b>

出典：IHS Maritime Database

### 2.5.2.2 主要造船所

IHS Maritime Database から、フィリピンの造船所における 2015 年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数の上位 10 社をそれぞれ抽出した。隻数ベースでもトン数ベースでも、常石造船の現地法人常石重工セブ（Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc. : THIC）が圧倒的なトップを占める。同社の建造隻数は 235 隻で、フィリピン全体 492 隻の 48%、トン数では同社の実績 879 万トンでフィリピン全体の 1,377 万トンの 64%を占める。トン数で 2 番目に多いのは韓進重工建設フィリピン（Hanjin Heavy Industries and Construction Philippines : HHIC-Phi）で、50 隻、約 467 万トンを建造しているが、同社は破綻しており最後の竣工は 2019 年である。フィリピンの地場企業は、トン数ベースでヘルマ・シップヤード（Herma Shipyard Inc）が 1 万 6,403 トンで 5 位、ジョセファ・スリップウェイ（Josefa Slipways Inc）が 7,458 トンで、6 位につけているが、THIC に比べるとかなり小さい。

表 112 2015 年以降の建造実績（受注残含む）トン数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc	235	8,791,750	268	92,379		バルク船 ( 209 ) 、一般貨物船 ( 14 ) 、コンテナ船 ( 9 ) 、他 ( 3 )
2	Hanjin Heavy Industries and Construction Philippines Inc ( HHIC-Phi )	50	4,638,201	25,952	219,277	2019	コンテナ船 ( 34 ) 、LPTタンカー ( 8 ) 、他 ( 8 )
3	HD Hyundai HI Philippines	4	248,000	62,000	62,000		原油・プロダクトタンカー ( 4 )
4	Austal Philippines Inc	19	37,510	254	13,488		旅客船 ( 8 ) 、他 ( 11 )
5	Herma Shipyard Inc	13	16,403	322	2,033		プロダクトタンカー ( 12 ) 、他 ( 1 )
6	Josefa Slipways Inc	25	7,458	170	1,211		漁業監視船 ( 21 ) 、他 ( 4 )
7	Philippine Trigon Shipyard Corporation	5	5,245	757	2,096		プロダクトタンカー ( 4 ) 、他 ( 1 )
8	Dansyco Marine Works & Shipbuilding Corp	4	5,195	865	2,232		プロダクトタンカー ( 4 )
9	RAJ & T Marine Services Inc	3	2,944	197	1,495		旅客RORO船 ( 1 ) 、上陸艇 ( 1 ) 、タグ ( 1 )
10	Frabelle Shipyard Corp	2	2,140	130	2,010	2018	プロダクトタンカー ( 1 ) 、上陸艇 ( 1 ) 、タグ ( 1 )

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

表 113 2015 年以降の建造実績（受注残含む）隻数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	備考/最終竣工年	船種の内訳
1	Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc	235	8,791,750	268	92,379		バルク船 (209)、一般貨物船 (14)、コンテナ船 (9)、他 (3)
2	Hanjin Heavy Industries and Construction Philippines Inc ( HHIC-Phi )	50	4,638,201	25,952	219,277	2019	コンテナ船 (34)、LPTタンカー (8)、他 (8)
3	Southern Phils Shipbuilder & Shiprepair Corporation	29	1,436	27	292		漁業支援船 (26)、他 (3)
4	Josefa Slipways Inc	25	7,458	170	1,211		漁業監視船 (21)、他 (4)
5	Austal Philippines Inc	19	37,510	254	13,488		旅客船 (8)、他 (11)
6	Marchael Sea Ventures Corporation	14	1,076	23	282		漁業支援船 (9)、他 (5)
7	Herma Shipyard Inc	13	16,403	322	2,033		プロダクトタンカー (12)、他 (1)
8	Rfil Shipyard Services	10	416	20	177	2017	漁船 (5)、漁業支援船 (5)
9	Safi Shipyard Inc	7	1,073	26	251	2019	漁獲運搬船 (4)、漁船 (3)
10	Cubname Marine Services	7	1,053	99	225		漁獲運搬船 (7)

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

主要 5 社の概要については、トン数ベース、隻数ベースで第 2 位の HHIC が閉鎖されているため、隻数ベースでトップの常石造船セブと、第 3～5 位を対象とする。これらの造船所はいずれも、隻数ベースでも上位 7 社に入っている。

① 常石重工セブ（Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc）

URL：http://www.thici.com/

1994 年に常石造船のフィリピンのアボイティス・グループとの合弁会社として、セブ島西部のバランバンに設立された。主に 18 万トンクラスのバルクキャリアを建造するための 2 基の建造用船台と 1 基のドックを備えており、年間最大 30 隻の建造が可能。敷地面積は 147 万平方メートル。従業員数は協力会社を含め 1 万人を超えるフィリピン有数の造船所。



図 52 常石重工セブ全景

出典：常石重工セブウェブサイト<sup>28/</sup>

表 114 常石重工セブの 2015 年以降の建造実績（受注残含む）

船種	隻数	GT
バルク船	209	8,313,460
コンテナ船	9	124,468
一般貨物船	2	27,000
一般貨物船（オープンハッチ）	14	326,554
タグボート	1	268
<b>合計</b>	<b>235</b>	<b>8,791,750</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

② HD 現代重工業フィリピン（HD Hyundai HI Philippines）

URL：<https://www.hd.com/>

HHIC-Phi の破綻から 3 年後の 2022 年、米国のプライベートエクイティファンドのサーベラス・キャピタル・マネジメント（Cerberus Capital Management）が旧 HHIC-Phi の跡地、約 300 ヘクタールを買収し、アギラ・スービック・シップヤード（Agila Subic Shipyard）と改名した。アギラ・スービック・シップヤード自体は造船所ではなく、複数の企業が入居する多目的海事関連工業団地である。HD 現代重工業は 2024 年 5 月にアギラ・スービック・シップヤードの一部を賃貸する契約を締結し、フィリピンでの造船所を設立した。2025 年 9 月には、11 万 5,000DWT の石油化学製品運搬船（IHS Maritime Database では、Crude/Oil Products Tanker）建造を開始した。HD 現代重工業フィリピンで建造される初の

<sup>28</sup> <https://www.tsuneishi.co.jp/company/factory/thi>

新造船。HD 現代重工業は、2024 年 3 月にマニラにエンジニアリングオフィスを開所している。

なお、アギラ・スービック・シップヤードの敷地の北部、約 100 ヘクタールは、フィリピン海軍が基地として使っている。そのほか、国防関連技術会社の米国の V2X、海底ケーブルメーカーやエンジニアリング会社が入居している。

IHS Maritime Database によると、HD 現代重工業フィリピンは、2025 年 6 月現在、6 万 2,000GT の原油／石油製品タンカー4 隻の受注残がある。4 隻ともリベリア籍船である。

③ オースタル・フィリピン (Austal Philippines Inc)

URL : <https://philippines.austal.com/>

オースタルは 1988 年に西オーストラリア州パースで設立された。当初はアルミニウム高速船の専門の造船所だったが、1999 年に米国に進出。米国海軍からの受注を受け、米国での事業を拡大し、アラバマ州 Mobile に造船所を設立した。フィリピンの造船所は 2012 年、THI が立地するセブ島の Balamban に設立された。500 人以上を雇用し、16 メートルから 130 メートルのカタマランやトリマランを建造。面積は 12 万平方メートル強、85 メートルの船台、船舶建造用岸壁を複数持つ。

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造実績は 19 隻、3 万 7,510 トンとなっている。

表 115 オースタル・フィリピンの 2015 年以降の建造実績（受注残含む）

船種	隻数	GT
クルー/サプライ船	4	3,811
一般貨物船	1	1,765
旅客船	8	4,807
旅客/RORO 自動車船	4	25,687
巡視船	2	1,440
<b>合計</b>	<b>19</b>	<b>37,510</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

④ ヘルマ・シップヤード (Herma Shipyard Inc)

URL : <https://www.hermashipyard.com.ph/>

2001 年設立のフィリピン地場資本造船所。ルソン島のバターン州の自由貿易区に立地する。商船及び艦艇両方の造船・修繕を手がける。海運、船舶管理・運航、船種、バンカリング、燃料・潤滑油商社、造船・修繕、港湾運営、環境マネジメントサービス等を手掛けるヘルマ・グループの造船部門を担う。

17 ヘクタールの敷地内には、2,400 平方メートルの倉庫 3 棟、屋根付き船舶組み立て工場が 2 つ、4,128 平方メートルの機械加工工場、長さ 150 メートル、幅 23.32 メートルのドライドックを持つ。年間 32 隻の修繕が可能。主にフィリピン

国内の政府機関、民間企業の顧客向けに新造船、修繕を行っている。



図 53 ヘルマ・シップヤード全景

出典：ヘルマ・シップヤードウェブサイト<sup>29</sup>

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造実績は 13 隻、1 万 6,403 トンとなっている。

表 116 ヘルマ・シップヤードの 2015 年以降の建造実績（受注残含む）

船種	隻数	GT
バンカータンカー	1	322
プロダクトタンカー	12	16,081
<b>合計</b>	<b>13</b>	<b>16,403</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

⑤ ジョセファ・スリップウェイ（Josefa Slipways Inc）

URL：<https://josefaslipwaysinc.com/>

2005 年にマニラ港に近い Navotas 市に造船所を開設。鉄鋼、FRP、アルミニウム製の船舶の建造、修繕等を行う。2016 年には、オーストラリアの設計会社インカット・クロウザー（Incat Crowther）と協業して、全長約 50 メートル級の漁業監視船をフィリピン政府（漁業局）向けに建造する契約を受注。2017 年 8 月、ルソン島内でマニラの北 230 キロにあるパンガシナン州 Sual に建造ヤードを設

<sup>29</sup> <https://www.hermashipyard.com.ph/about/>

立し、船舶建造能力を拡張した。漁業局向けの漁業巡視船の建造が多い。



図 54 ジョセファ・スリップウェイの Sual 建造ヤード

出典：ジョセファ・スリップウェイウェブサイト<sup>30</sup>

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造実績は 25 隻、7,458 トンで、そのうち 21 隻が漁業監視船である。

表 117 ジョセファ・スリップウェイの 2015 年以降の建造実績（受注残含む）

船種	隻数	GT
漁業監視船	21	4,352
旅客/RORO 自動車船	1	1,134
プロダクトタンカー	1	1,211
海軍向けタグボート	2	761
合計	25	7,458

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

## 2.6 ベトナムの海事産業

### 2.6.1 ベトナムの海運業

#### 2.6.1.1 概要

ベトナムではかつては、国営海運会社のビナラインズ（Vinalines）が海運を担っていた。ビナラインズは一時、ベトナムの商船隊の 7 割を所有し、グループ会社に海運会社や海運コンサルティング会社などの子会社 27 社、関係会社 36 社を傘下に持ち、多くの港湾を運営し、造船所も傘下に持っていた。しかし放漫経営や幹部の公金横領、リーマンショックなども重なり、2011 年に破綻した。その後、子会社の売却、港湾の株式会社化などを通じて再建を試みており、2018 年には株式上場を試みたが投資家が現れず失敗した。

上場に失敗したビナラインズは、2020 年 8 月 13 日に国営会社から非公開株式会社となり、2020 年 9 月 1 日から社名をベトナム・マリタイム・コーポレーション（VIMC）と変更し、株式会社（Joint Stock Company：JSC）として再スタートを切った。VIMC はコロナ禍の最中に誕生したが、2020 年末からは輸送需要が回復

<sup>30</sup> <https://josefaslipwaysinc.com>

し、世界的に運賃も上昇した。2021年の売上高は13兆2,690億ドン、2022年は14兆3,440億ドン、2023年には17兆9,700億ドンを記録し、2023年末には累損を一掃した。2024年の売上は18兆2,020億ドン、利益は4兆9,400億ドンに達した。2024年4月、VIMCはコンテナ輸送の強化を図るため、子会社としてVIMCコンテナ・トランスポート株式会社を設立し、2025年までにコンテナ船の船隊規模を150万DWTとする目標をたてている。同社のウェブサイトによると、運航船隊規模はバルク船、石油タンカー、コンテナ船等を併せて200万GTであり、トン数ベースではベトナムの船籍の船隊に25%を占めている。また、VIMCとして再編された後も、30社のグループ会社があり、ハイフォン港、サイゴン港、ダナン港などの主要港を傘下に持つ。

### 2.6.1.2 ベトナムの登録船舶

IHS Maritime Databaseに基づく、ベトナムの登録船舶の船種別内訳は表118のとおりである。ベトナム籍船は、バルク乾貨物船と一般貨物船が全体の約51%を占め、貨物輸送が船隊の中心となっている。タンカーは約28%と比較的大きな比率を占め、石油・化学品輸送の需要が高いことがうかがえる。一方、旅客船関連の総トン数は極めて小さく、旅客輸送は小型船中心であると考えられる。また、その他のオフショア船や作業船などが一定の割合を占め、沿岸開発や港湾作業を支える多様な船種構成となっている。

表 118 ベトナム籍船の船種別総トン数（単位：GT）

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
貨物船	バルク乾貨物船	1,615,863	27.2%
	一般貨物船	1,414,100	23.8%
	コンテナ船	449,019	7.6%
	その他のバルク貨物船	63,998	1.1%
	旅客船	13,833	0.2%
	旅客/RORO船	11,340	0.2%
	旅客/その他の貨物船	3,521	0.1%
	RORO/貨物船	3,347	0.1%
タンカー	石油タンカー	931,749	15.7%
	ケミカルタンカー	531,993	9.0%
	液化ガス運搬船	206,444	3.5%
	その他の液体タンカー	1,500	0.0%
その他	その他のオフショア船	368,827	6.2%
	オフショアサプライ船	163,251	2.7%
	その他作業船	88,912	1.5%

船分類	船種	2025/9/14 現在	
		総トン数	全体 (%)
	曳航船	48,257	0.8%
	浚渫船	12,406	0.2%
	その他の漁船	6,372	0.1%
	調査船	5,402	0.1%
	漁獲船	3,632	0.1%
	合計	5,943,766	100.0%

注：内陸水運船、非自航船、艦艇などを除く

出典：IHS Maritime Database

### 2.6.1.3 ベトナムの貨物輸送量

ベトナム港湾協会（Vietnam Seaports Association）のデータによると、2024年に1,000万トン以上の貨物取扱量があったのは、カトライターミナル、タンカン・カイメップ国際ターミナル（TCIT<sup>31</sup>と TCCT<sup>32</sup>）、ジェマリンク港、HICT、ナムディンブ港、ハイフォン港、TCTT、CMIT、ダナン港、ビンズオン港、クアンニン港、SSIT、ドンナイ港の13港であった。カトライターミナル、TCIT、TCCTは、ベトナムの大手港湾運営会社サイゴン・ニューポート社の子会社あるいは合弁会社であり、TCITには商船三井が出資している。過去5年間の貨物取扱量は図55のとおりで、2024年の貨物取扱量の全体に占める主要13港の割合はコンテナ以外の貨物では6割以上を占め、コンテナ貨物では7割以上を占めた。

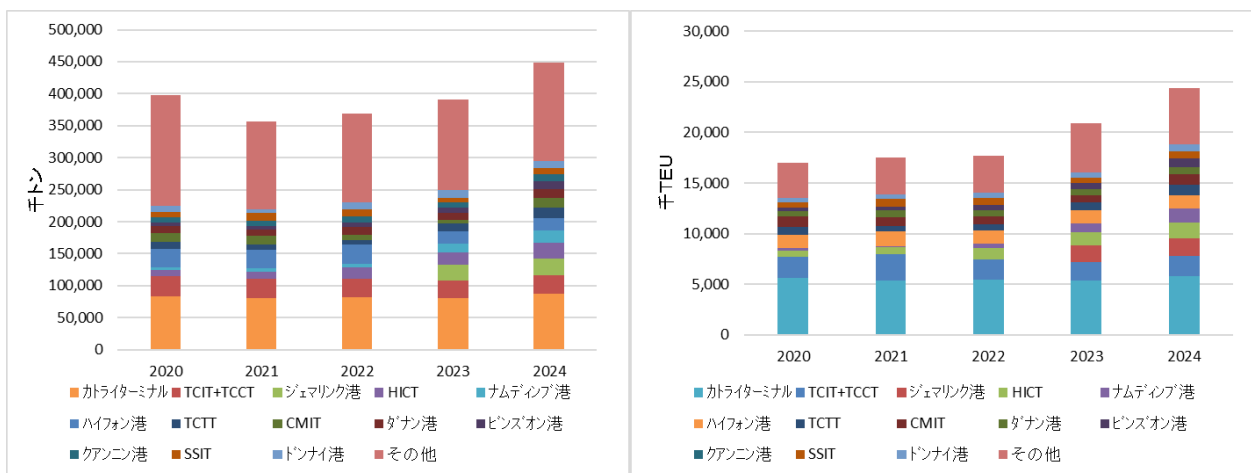


図 55 ベトナムの主要港の貨物取扱量推移

出典：ベトナム港湾協会データ

<sup>31</sup> Tan Cang - Cai Mep International Terminal

<sup>32</sup> Tan Cang - Cai Mep Container Terminal

表 119 ベトナムの主要港の貨物取扱量推移

	貨物 単位1,000トン					コンテナ 単位1,000TEU				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
カトライターミナル	83,776	80,751	82,229	79,982	87,175	5,585	5,383	5,482	5,332	5,812
TCIT+TCCT	31,343	30,425	28,970	28,274	29,411	2,090	2,575	1,931	1,886	1,961
ジェマリンク港	#N/A	#N/A	#N/A	24,423	26,329	#N/A	#N/A	#N/A	1,635	1,755
HICT	9,916	10,443	17,722	19,093	24,079	661	696	1,181	1,273	1,605
ナムインフ港	4,057	5,774	5,711	13,458	19,715	270	97	381	897	1,344
ハイフオン港	27,823	29,236	29,575	19,008	19,098	1,298	1,436	1,369	1,267	1,273
TCTT	11,374	8,200	7,555	12,314	16,298	740	547	534	821	1,087
CMT	13,767	13,094	7,102	6,664	14,842	1,027	873	797	644	989
ダナン港	11,417	10,027	12,809	10,129	14,031	555	668	653	675	762
ビンズオン港	5,042	5,042	7,370	8,384	12,565	336	336	491	559	838
クアンニン港	8,120	8,105	9,280	8,080	10,458	3	1	0	0	0
SSIT	8,310	11,973	10,534	7,448	10,247	554	798	702	497	683
ドンナイ港	9,943	6,332	11,828	12,121	10,231	389	422	508	570	682
その他	172,597	136,694	137,992	142,012	154,175	3,489	3,666	3,668	4,809	5,585
合計	397,485	356,094	368,678	366,967	422,327	16,997	17,498	17,698	19,230	22,621

出典：ベトナム港湾協会データ

ベトナム統計局のデータによると、2023年の内陸水運による旅客輸送人数は、4億720万人で、前年比17.5%の伸びを記録した。コロナ禍の2020年、2021年は2億人を下回ったが、2015年から2023年の8年間で2.5倍の伸びとなっている。

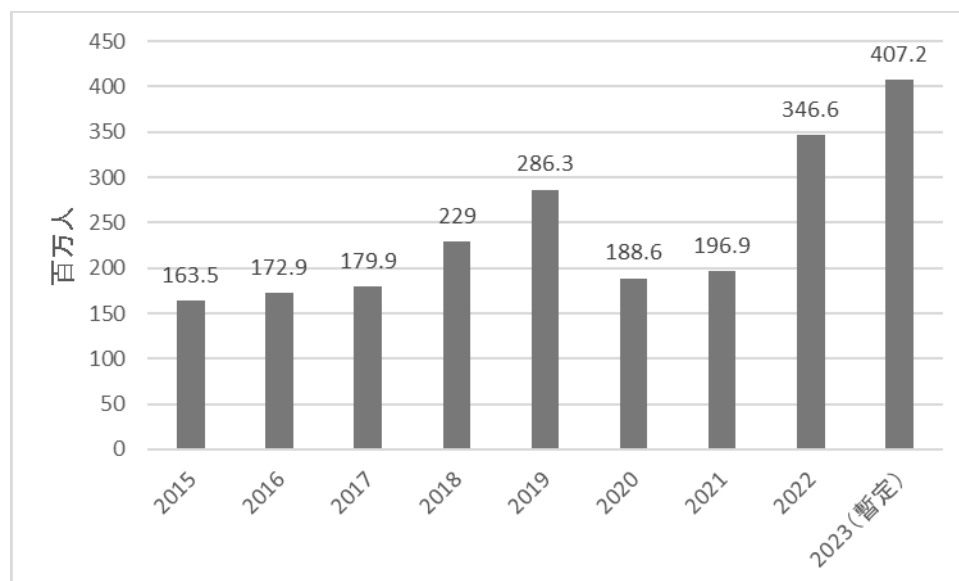


図 56 ベトナムの水運旅客数

出典：ベトナム統計局

#### 2.6.1.4 主要海運企業

IHS Maritime Database で、ベトナムのオペレーターが運航する船を検索すると、1,718 隻、1,204 万 GT となる。そのうち、トン数ベースで上位 10 社までのオペレーターは表 120 のとおりとなる。一方、IHS Maritime Database からは把握できないものの、概要で述べたとおり、ベトナムの主要海運会社は国営の VIMC であり、同社のウェブサイトによると運航船隊規模は 200 万 GT となっている。複数のオペレーター子会社を持つとみられるが、上位 10 社に含まれる VIMC の子会社は 5 位の VOSCO のみとなっている。IHS Maritime Database には、ほかに VIMC シッピング・カンパニーとビナシップ (Vinaship) がオペレーターとして掲載されており、3 社合わせると 32 隻、59 万 9,563GT の規模となり、トン数ベースでは第 2 位の規模になる。

表 120 ベトナムの主要オペレータートン数ベース上位 10 社

No.	社名	運航隻数	総トン数	最小船舶のトン数	最大船舶のトン数	船種の内訳
1	Asia Pacific Shipping Co Ltd	19	695,874	8,601	62,659	バルク貨物船 (7)、原油/石油製品タンカー (2)、原油タンカー (2)、LPGタンカー (2)、ケミカル/プロダクトタンカー (5)、プロダクトタンカー (1)
2	Viet Thuan Transport Co Ltd	29	591,958	2,743	41,684	バルク貨物船 (15)、一般貨物船 (14)
3	Hoanh Son Group JSC	8	324,131	38,871	48,029	バルク貨物船 (8)
4	Tan Binh Co Ltd	16	302,969	14,446	31,670	バルク貨物船 (14)、一般貨物船オープンハッチ (2)
5	VOSCO	12	292,854	6,773	32,370	バルク貨物船 (9)、プロダクトタンカー (1)、一般貨物船 (1)、コンテナ船 (1)
6	Phuong Dong Petrol Transport	3	279,521	61,303	156,915	原油タンカー (1)、プロダクトタンカー (2)
7	Hung Phat Maritime Trading	5	278,102	30,971	81,380	原油/プロダクトタンカー (3)、原油タンカー (1)、LPGタンカー (1)
8	Thanh Thanh Dat Co Ltd	20	272,700	499	40,360	木材チップ運搬船 (8)、一般貨物船 (11)、バルク貨物船 (1)
9	HTK Shipping & Import Export	11	268,573	16,960	34,795	バルク貨物船 (9)、一般貨物船オープンハッチ (2)
10	Hai Phuong Co Ltd	12	247,198	17,002	31,753	バルク貨物船 (10)、一般貨物船オープンハッチ (2)
	参考					
	VIMC Group (VOSCO + VIMC Shipping + Vinaship)	32	599,563	6,773	31,572	バルク貨物船 (20)、一般貨物船 (7)、コンテナ船 (2)、木材チップ運搬船 (1)、プロダクトタンカー (1)、オープンハッチ一般貨物船 (1)

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

次に、上位 5 社について概説する。

① アジア・パシフィック・ SHIPPING (Asia Pacific Shipping Co Ltd)

URL : <https://aspshipping.vn/en/>

ベトナム国内では国営・国関連の船主が多い中、複数の船舶管理会社出身者が 2021 年に設立した、100%民間のベトナムの船舶所有・運航会社。主な事業は、船主・運航管理、チャーター（スポット・タイムチャーター）、技術船舶管理（バルク船、オイル・化学タンカー、ガスクャリア）。自社でも船舶を調達する一方、他の船主の船も運航する。設立当初は中古船を調達していたが、2023 年 12 月以降、中国の造船所に新造船を発注しており、2025 年 1 月の報道によると、12 隻の新造船の発注残がある。

表 121 アジア・パシフィック・ SHIPPING の運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		259,778		259,778
原油/石油製品タンカー		125,318		125,318
原油タンカー		117,077		117,077
LPG タンカー		47,190	46,025	93,215
ケミカル/プロダクトタンカー		72,499		72,499
プロダクトタンカー		27,987		27,987
合計		649,849	46,025	695,874

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 122 アジア・パシフィック・ SHIPPING の運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		7		7
原油/石油製品タンカー		2		2
原油タンカー		2		2
LPG タンカー		1	1	2
ケミカル/プロダクトタンカー		5		5
プロダクトタンカー		1		1
合計		18	1	19

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

② ビエット・トゥアン・トランスポート (Viet Thuan Transport Co Ltd)

URL : <https://vietthuanguroup.com/en>

2005年にバルク貨物海上輸送(特に石炭・バルク原料等)を中核事業として創業した海運会社。主な事業は海上バルク貨物輸送(特に石炭・バルク原料)で、河川・内航・外航輸送に従事しており、さらにクルーズ観光、飲食業、石炭加工倉庫、病院、ホテル事業にも進出した。同社ウェブサイトによると、河川航行船も含めて所有・運航船隊は72隻。中古船調達が多いベトナム市場では珍しく、石炭輸送船の新造船を中国に発注している。

主な顧客は、ベトナムの国営石炭鉱物産業グループ(ビナコミン:Vinacomin)、ベトナム石油ガスグループ(ペトロベトナム:Petrovietnam)、ベトナム電力グループである。

表 123 ビエット・トゥアン・トランスポートの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		219,514	223,942	443,456
一般貨物船			148,502	148,502
合計		219,514	372,444	591,958

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025年10月現在)

表 124 ビエット・トゥアン・トランスポートの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		6	9	15
一般貨物船			14	14
合計		6	23	29

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025年10月現在)

③ ホアン・ソン・グループ (Hoanh Son Group JSC)

URL : <https://hoanhsongroup.com.vn/>

1991年に教師であった Tran Thi Luc 氏が個人企業として建材・農産品・農業用肥料の取引を開始し、のちに息子の Pham Hoanh Son 氏に経営を移譲し、2011年に株式会社として設立された。2018年に国際貿易に参入し、石炭、鉄鉱石、石膏(Gypsum Plaster)などの輸入を開始した。現在では、輸送、船舶管理、チャーターリング、港湾運営、貿易、建設、投資事業など、経営を多角化している。特に船舶・バルク輸送事業において、自社船隊(パナマックス8隻)を保有・運航している。

表 125 ホアン・ソン・グループの運航船舶の船種・船籍別 GT 及び隻数

船種	船籍	パナマ	
		GT	隻数
バルク貨物船		324, 131	8

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

④ タン・ビン（Tan Binh Co Ltd）

URL：https://tanbinhship.com.vn/about-us

1991 年にバルク貨物の輸送サービス会社としてスタート。ドライバルクの船主・オペレーター（ハンディ～スプラマックス中心）。鉄鉱石・石炭・石灰石・肥料・鋼材・木質ペレットなどの輸送のほか、チャーターリング・ブローカー業務、船用品・資材供給・簡易修繕も手掛ける。

表 126 タン・ビンの運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		107, 863	150, 760	258, 623
一般貨物船オープンハッチ		44, 346		44, 346
合計		152, 209	150, 760	302, 969

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 127 タン・ビンの運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		6	8	14
一般貨物船オープンハッチ		2		2
合計		8	8	16

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

⑤ VOSCO

URL：https://www.vosco.vn/en/

1970 年に国営海運会社ベトナム・オーシャン・ SHIPPING・カンパニー（VOSCO）として設立されたが、1995 年に国家が海運業を統合する目的でビナラインズ（Vietnam National Shipping Lines）が設立され、VOSCO はその傘下企業となった。ベトナム政府が国営企業の改革と民営化を進める中、その一環として 2008 年に株式会社化され、同年末に上場した。上場後もビナラインズが主要株主であった。ビナラインズは、2009～2012 年にかけて汚職、不正投資と巨額の債務が明るみになり、再建監督下に入り、2020 年、ビナラインズは再編・改称されてベトナム・マリタイム・コーポレーション（VIMC）となった。VOSCO は引き続き

VIMC 傘下の子会社となっている。最近では、コロナ禍の輸送需要の伸びや、ベトナムの経済成長等により運賃が上昇し、所有船舶の売却等で VOSCO も VIMC も財務が健全化に向かっている。

VOSCO の事業内容は乾貨物（ばら積み貨物）、プロダクト（石油製品）タンカー、コンテナ船による海上輸送を軸に、船舶貸出、チャーター、船舶売買、海運代理・物流・クルー供給・整備修理、人材育成等の海運複合サービスの提供等である。

表 128 VOSCO の運航船舶の船種・船籍別 GT

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		127,075	120,728	247,803
プロダクトタンカー			30,062	30,062
一般貨物船			8,216	8,216
コンテナ船			6,773	6,773
合計		127,075	165,779	292,854

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

表 129 VOSCO の運航船舶の船種・船籍別隻数

船種	船籍	パナマ	ベトナム	合計
バルク貨物船		4	5	9
プロダクトタンカー			1	1
一般貨物船			1	1
コンテナ船			1	1
合計		4	8	12

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 10 月現在）

VIMC の別の子会社 VIMC シッピング・カンパニー（表 120 の 11 番目）がバルク船 8 隻、一般貨物船 4 隻、コンテナ船 1 隻、木材チップ運搬船 1 隻の 14 隻、合計 23 万 GT を運航している。別の VIMC の子会社ビナシップ（Vinaship）は、バルク船 3 隻、一般貨物船 2 隻、オープンハッチ一般貨物船 1 隻の合計 6 隻（7 万 6,431GT）を運航している。VOSCO、VIMC シッピング・カンパニー、ビナシップの 3 社を合わせると、運航船隊は 32 隻、59 万 9,563GT となり、第 2 位の規模になる。

## 2.6.2 ベトナムの造船業

### 2.6.2.1 概要

ベトナムでは、造船を輸出産業に育てることを目指し、運輸省傘下の造船所グループ、ベトナム造船公社、通称ビナシン（Vietnam Shipbuilding Industry Corporation：Vinashin）が2004年頃から造船能力拡大の大型投資を行った。一時は39カ所の造船所を含め160社以上の子会社を抱える一大企業グループとなり、世界第4位の建造量を占めるまでになった。しかし、金融危機の影響や事業の多角化、資金運用の失敗、放漫経営などにより、40億米ドル以上の負債を抱えて2010年に経営破綻し、その後、元幹部が公金横領などの罪で逮捕される事態になった。2013年に債権買取公社（Debt and Asset Trading Corp：DATC）が債務を引き継ぎ、ビナシンの事業は資本金9兆5,200万ドンの造船産業公社（Shipbuilding Industry Corporation：SBIC）に再編された。その後、多くのビナシン傘下の造船所などは売却され、2023年12月時点のSBICのウェブサイトでは、傘下の造船所として以下の11カ所が掲載されていた（2024年12月現在、同社のウェブサイトは閉鎖されている）。

なお、2024年1月、SBICは法的に正式な倒産の手続きに入り、ソンカム造船所を除く7つの子会社（ハロン造船所、ファルン造船所、バクダン造船所、ティンロン造船所、カムラン造船所、サイゴン造船工業<sup>33</sup>、サイゴン造船海事工業<sup>34</sup>）と親会社は倒産の手続きを取るようになった。子会社のうち、ナムチュー造船所とソンカム造船所は倒産手続きの対象外となった。倒産対象となったSBICと7つの子会社は、2024年4月には裁判所に倒産の申請を行い、裁判所から要求された資料を作成中である。なお、SBICの倒産手続きは造船所を閉鎖することが目的ではなく、新たな所有者を探して造船所を売却し、造船活動を継続することにある。そのため、7社の造船子会社のうちカムラン造船所とティンロン造船所を除く5社は、倒産手続き申請後も船舶の建造を継続し、新規受注も契約している。カムラン造船所とティンロン造船所は休止状態となっている。

また、ベトナムには外資系の造船所も複数立地する。元はビナシンとの合弁で設立された現代ビナシン造船（現在は現代ベトナム造船）やダーメン・ソンカム造船の他、南部のバリア・ブントウ省にはオーストラリア資本のオースタル・ベトナム、ノルウェー資本のバード・ブントウ、シンガポール資本のストラテジック・マリン、フランス資本のピリオウ造船が、主に海外船主向けに、貨物船、タグボート、OSV、洋上風力発電関連船舶、漁船、旅客船などを建造している。

IHS Maritime Databaseによると、表130のとおり、2024年のベトナムの竣工隻数は41隻、73万8,357GTであった。

<sup>33</sup> Saigon Shipbuilding Industry Co Ltd

<sup>34</sup> Saigon Shipbuilding and Maritime Industry One Member

表 130 ベトナムにおける 2024 年の竣工船の船主国、船種別内訳

船主国	船種	隻数	GT
オーストラリア	漁獲船	1	116
フランス	一般貨物船	1	1,672
フランス	曳航船	2	336
香港	ケミカルタンカー	1	8,593
日本	ケミカルタンカー	1	29,777
韓国	オフショアサプライ船	1	272
リベリア	バルク乾貨物船	3	109,470
	石油タンカー	3	187,188
ノルウェー	その他作業船	3	17,829
パナマ	ケミカルタンカー	3	89,331
	旅客船	1	590
シンガポール	ケミカルタンカー	3	88,614
	石油タンカー	2	124,746
	その他のオフショア船	2	4,956
スウェーデン	曳航船	1	570
イギリス	その他作業船	1	5,033
ベトナム	バルク乾貨物船	1	5,858
	一般貨物船	4	57,915
	オフショアサプライ船	1	971
	その他作業船	1	959
	旅客船	2	480
	旅客/その他の貨物船	1	2,194
	旅客/RORO 船	2	887
<b>合計</b>		<b>41</b>	<b>738,357</b>

出典：IHS Maritime Database

## 2.6.2.2 主要造船所

IHS Maritime Database から、ベトナムの造船所における 2015 年以降建造の船舶（受注残を含む）をリストアップし、建造トン数、建造隻数の上位 10 社をそれぞれ抽出した。トン数ベース、隻数ベースのいずれも、トップは韓国の現代重工業の子会社 HD 現代ベトナム造船で、2015 年以降の建造量は 182 隻、約 656 万トンとなっている。ベトナム全体では、815 隻、約 803 万トンであるため、HD 現代ベトナム造船は隻数ベースでは 22%、トン数ベースでは 81%を占めていることになる。

トン数ベースの第 2 位は、バード・ブントウで、こちらも外資系企業である。隻数ベースの第 2 位は、オランダのダーメン造船所と国営造船所の合併会社のダーメン・ソンカム造船所となっている。

主要 5 社の概要については、トン数ベースのトップ 4 社と、隻数ベース 2 位のダ

ーメン・ソンカム造船所を対象にする。

表 131 2015 年以降の建造実績（受注残含む）トン数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船舶 のトン数	最大船舶 のトン数	備考/最 終竣工年	船種の内訳
1	HD Hyundai Vietnam Shipbuilding	182	6,556,050	24,061	67,972	社名変更	ケミカルプロダクトタンカー（128）、原油プロダクトタンカー（27）、バルク船（21）、他（6）
2	Vard Vung Tau Ltd	57	253,411	994	9,350		CSOV（18）、オフショア支援船（15）、重量物運搬船（7）、SOV（6）、他（11）
3	Dong Bac Shipbuilding Ind	8	212,863	6,236	36,553		バルク船（8）、一般貨物船（2）
4	Pacific Shipbuilding JSC	19	172,229	2,743	19,539		一般貨物船（16）、他（3）
5	Pha Rung Shipyard	15	103,972	278	13,792	国営SBIC 傘下	ケミカルプロダクトタンカー（12）、他（3）
6	Nam Trieu Shipyard	8	87,013	937	31,696	国営SBIC 傘下	プロダクトタンカー（3）、バルク船（2）、他（3）
7	Dung Quat Shipbuilding Ind	4	76,199	3,463	58,534	2019	AHTS（2）、他（2）
8	Ha Long Shbldg Co - Ha Long	24	59,429	59	6,600	国営SBIC 傘下	旅客船（5）、漁船（4）、上陸艇（4）、他（11）
9	Damen Song Cam Shipyard	115	50,584	130	6,000		タグ（101）、他（14）
10	189 Company	45	32,944	167	3,837		旅客船（18）、クルー/サプライ船（11）、警備艇（5）、他（11）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

表 132 2015 年以降の建造実績（受注残含む）隻数ベースの上位 10 社

No.	社名	建造 隻数	総トン数	最小船舶 のトン数	最大船舶 のトン数	備考/最 終竣工年	船種の内訳
1	HD Hyundai Vietnam Shipbuilding	182	6,556,050	24,061	67,972		ケミカルプロダクトタンカー（128）、原油プロダクトタンカー（27）、バルク船（21）、他（6）
2	Damen Song Cam Shipyards	115	50,584	130	6,000		タグ（101）、他（14）
3	Vard Vung Tau Ltd	57	253,411	994	9,350		CSOV（18）、オフショア支援船（15）、重量物運搬船（7）、SOV（6）、他（11）
4	Piriou Vietnam	57	26,744	119	2,298		クルー/サプライ船（18）、タグ（18）、漁船（12）、他（9）
5	189 Company	45	32,944	167	3,837		旅客船（18）、クルー/サプライ船（11）、警備艇（5）、他（11）
6	Song Thu	39	24,209	116	3,091		タグ（22）、警備艇（8）、他（9）
7	Strategic Marine V Co Ltd	35	18,181	118	3,744	シンガポール資本	クルー/サプライ船（23）、タグ（4）、他（8）
8	Song Cam / Song Cam Shipbuilding JSC	32	12,513	181	1,665	国営SBIC傘下	タグ（29）、他（3）
9	Saigon Shipbuilding Ind Co Ltd	25	10,752	224	499	国営SBIC傘下	旅客/RORO船（17）、クルー/サプライ船（3）、他（5）
10	Ha Long Shbldg Co - Ha Long	24	59,429	59	6,600	国営SBIC傘下	旅客船（5）、漁船（4）、上陸艇（4）、他（11）

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

① HD 現代ベトナム造船（HD Hyundai Vietnam Shipbuilding、旧社名 Hyundai Vietnam Shipbuilding、Hyundai-Vinashin Shipyards Co）

URL：https://www.hd-hvs.com/#Company

1996 年、ベトナム南中部沿岸地方のカインホア省に韓国の現代重工業とベトナムの国営造船所ビナシンとの合弁会社として、現代ビナシン造船所を設立し、1999 年に正式に操業を開始した。当初は修繕と改造を行っていたが、2008 年に新造船を開始し、2011 年には新造船に特化するようになった。ビナシンが破綻し、2020 年に社名を現代ビナシン造船に変更。さらに本社の社名変更に伴い、2024 年に HD 現代ビナシン造船に変更した。プロダクトタンカー、ケミカルタンカー、バルクキャリア等を建造する。260 x 45 x 13 メートル（10 万 DWT）と 380 x 65 x 13 メートル（40 万 DWT）のドライドックの 2 基を備える。韓国人の専門家を含めておよそ 5,000 人を雇用している。

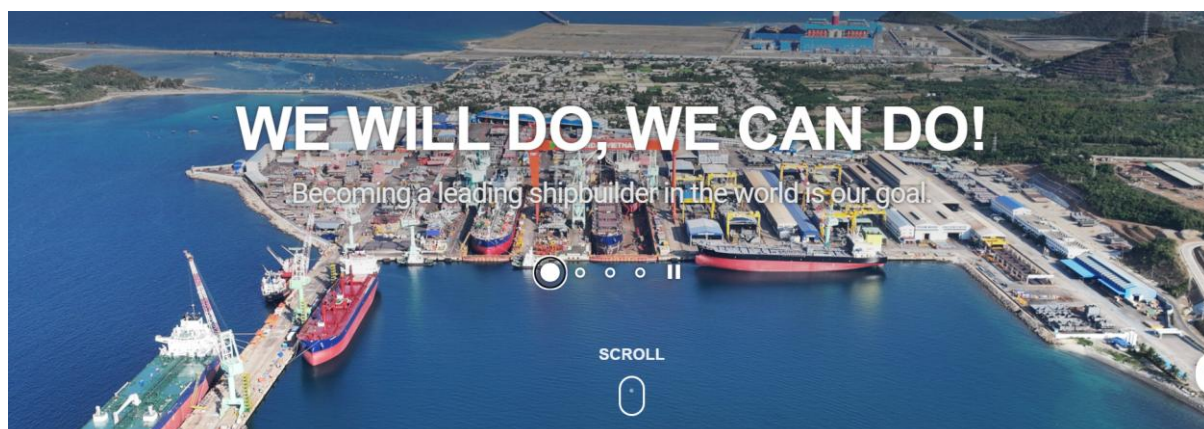


図 57 HD 現代ベトナム造船全景

出典：HD 現代ベトナム造船ウェブサイト<sup>35</sup>

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は 183 隻、約 656 万トンとなっている。

表 133 HD Hyundai Vietnam Shipbuilding の 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
ケミカル/プロダクトタンカー	128	3,759,346
原油/石油製品タンカー	27	1,702,977
バルク船	21	829,195
プロダクトタンカー	6	264,532
<b>合計</b>	<b>182</b>	<b>6,556,050</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

<sup>35</sup> <https://www.hd-hvs.com/facility/dq.jsp>

② バード・ブントウ (Vard Vung Tau Ltd)

URL : <https://www.vard.com/location/vietnam/vard-vung-tau>

ノルウェーを本社に、ベトナム、ルーマニア、ブラジルにも造船所を持つバードグループの子会社。バードグループは、イタリアの大手造船所フィンカンティエリ (Fincantieri) の子会社でもある。2006年にブントウ省の Dong Xuyen 工業団地に設立され、2010年に正式に開業した。2010年以来、オフショア船、特殊船、漁船、探検クルーズ船等を建造している。2023年、Dong Xuyen 工業団地内に2ヘクタールの土地を買収して拡張し、建造能力を年間4隻から7隻に引き上げた。オフショア船、漁船、探検クルーズ船、等を建造している。8,000トン能力の浮きドック、5,500平方メートルの倉庫、全長620メートル、深さ4~10メートルの栈橋等を備える。



図 58 バード・ブントウ全景

出典：バード・ブントウウェブサイト<sup>36</sup>

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は57隻、約25万トンとなっている。

表 134 バード・ブントウの2015年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
CSOV (Commissioning Service Operation Vessel)	18	114,858
オフショア支援船	15	42,078
SOV (Service Operation Vessel)	6	31,683
重量物運搬船	7	22,281
プラットフォーム補給船	5	18,624
客船/クルーズ船	3	12,112
漁船	3	11,775
<b>合計</b>	<b>57</b>	<b>253,411</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025年6月現在）

<sup>36</sup> <https://www.vard.com/location/vietnam/vard-vung-tau>

③ ドンバク造船工業 (Dong Bac Shipbuilding Ind)

URL : <http://www.dongbacshin.com/en/>

2025年14月現在、ウェブサイトが正常に機能しておらず、ウェブサイトの最終更新年は2012年となっているため、企業情報サイトなどの情報からわかる範囲でまとめる。ドンバク造船工業は、2008年に設立されたベトナム北部クアンニン省キャンパー市 (Cam Pha) に拠点を持つ造船会社。商船、貨物船、タグボート、バージ、浮体構造物などを建造・改造・修繕を行う。

報道によると、2024年12月、ドンバク造船工業は、国営SBIC傘下のナムチュー造船が建造した6万5,000DWTのバルク船の納入を受けた。一方、IHS Maritime Databaseによると、同船はドンバク造船工業建造、船主はトルン・ミン・インターナショナル (Truong Minh International JSC) となっている。ドンバク造船工業がトルン・ミン・インターナショナルから発注を受けた船の建造を、ナムチュー造船所に委託している可能性はある。

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は8隻、約21万トンとなっている。

表 135 ドンバク造船工業の2015年以降の建造量 (受注残含む)

船種	隻数	GT
バルク船	6	198,404
一般貨物船	2	14,459
合計	8	212,863

出典：IHS Maritime Database より作成 (2025年6月現在)

④ パシフィック造船 (Pacific Shipbuilding JSC)

URL : <https://pacificshipbuildingjsc.com.vn/new-home/>

1986年に設立されたダイ・ドゥオン・造船グループ (Dai Duong Shipbuilding Group、元の社名はトゥルン・ハイ・プライベート・エンタープライズ : Trung Hai private enterprise) の子会社の1つで2009年に設立された。ベトナム北部のハイフォンに立地する。ダイ・ドゥオン・造船グループの主な事業は、最大2万5,000DWTの船舶の新造船、修繕、水上輸送や建設業界向けの機械は原材料の貿易、水上及び陸上輸送、金属表面洗浄サービス、機械・建設・電気関連プロジェクトの設計、製造、施工等で、傘下にはパシフィック造船を含め5つの子会社がある。

新造船の建造能力は次のとおり：

2万～5万DWTの船を年間10～12隻建造

船舶修繕は年間15～20隻

年間6万トンの鉄鋼供給

IHS Maritime Databaseによると、2015年以降の建造量は19隻、約1万7,229トンとなっている。

表 136 パシフィック造船の 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
バルク船	1	5,858
ケーブル敷設船	1	9,955
一般貨物船	16	151,289
プロダクトタンカー	1	5,127
合計	19	17,229

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

⑤ ダーメン・ソンカム造船所（Damen Song Cam Shipyard）

URL： <https://www.damen.com/companies/damen-song-cam-shipyard>

オランダのダーメン造船所と、ベトナムの国有造船グループ Shipbuilding Industry Corporation（SBIC）傘下の Song Cam 造船所による合弁会社で、ハイフォンに立地する。2014 年に開所し、2015 年に各種タグボートの建造を開始した。約 1,000 人を雇用し、年間 40 隻のタグボート、作業船、フェリーを建造する能力がある。敷地面積 43 ヘクタール。モジュール建造ヤード、組み立てヤード、艀装等を行う長さ 80 メートルの浮き栈橋 2 基などの設備を備える。



図 59 ダーメン・ソンカム造船所全景

出典：ダーメン造船所ウェブサイト<sup>37</sup>

<sup>37</sup> <https://medialibrary.damen.com/m/4535e5a6dc5b1d2e/original/damen-song-cam-shipyard-brochure-en.pdf>

IHS Maritime Database によると、2015 年以降の建造量は 19 隻、約 1 万 7,229 トンとなっている。

表 137 ダーメン・ソンカム造船所の 2015 年以降の建造量（受注残含む）

船種	隻数	GT
タグボート	101	34,469
CSOV (Commissioning Service Operation Vessel)	2	12,000
巡視船	5	1,958
クルー/サプライ船	6	1,621
旅客船	1	536
<b>合計</b>	<b>115</b>	<b>50,584</b>

出典：IHS Maritime Database より作成（2025 年 6 月現在）

この報告書は、ボートレース事業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。

## 東南アジア造船関連レポート 44

2026年（令和8年）3月発行

発行 一般社団法人 日本船用工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-13-3 虎ノ門東洋共同ビル  
TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

一般社団法人 日本中小型造船工業会

〒100-0013 東京都千代田区霞が関 3-8-1 虎ノ門ダイビルイースト  
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

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。

