

# 欧州造船業概況調査

## JSCアニュアル調査シリーズ2014年度

2015年3月

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



## 概要

本稿は、欧州造船業について最近の傾向、展開に焦点をあてつつ、概観するものである。4部構成となっており、第1部では世界造船業の現在のポジションについて、第2部では欧州造船業界について概観する。第3部では欧州主要造船国に焦点をあて、第4部では欧州における短期的な見通しを述べることにする。

2005-2008年の受注ブーム以降、世界の造船業は、新造船需要が下向きに調整されたことで、建造能力の大幅な削減を経験した。新造船建造量は、2010年に建造サイクルの頂点を迎えた後に減少を続けているが、2013年には、1) 船価下落、2) 環境配慮型船舶に対する関心の高まり、3) プライベート・エクイティ企業による投資の増加、を理由として世界受注が伸びを見せ、受注残減少に歯止めがかかった。しかし、2014年には受注レベルが再び減少し、今後の見通しは相変わらず厳しいものとなっている。船舶に関する環境規制のインパクトは、船主の意思決定に影響を及ぼし続けており、その傾向は特に排出規制海域（ECA）における船舶の運航時間が長い部門で顕著である。

新造船建造量は、欧州造船業界では1970年代から減少している。欧州造船業はかつて世界造船能力の大半を占めていたが、2014年の建造量に欧州が占めた割合はわずか6%（180万GT）に過ぎない。ただしドル単位では11%だった。2014年に欧州造船所が引き渡した292隻のうち、26%はトルコの造船所が建造した。第2位はオランダで引き渡し全体の24%を占める。1996年は132ヶ所の欧州造船所が引き渡しを行ったが、その数は2014年には70ヶ所にまで落ち込んでいる。欧州で現在受注残がある造船所は96ヶ所で、そのうち上位10位までの造船所が受注残合計の40%を占めている。

2014年、欧州造船所は168隻の新規受注を獲得した。欧州は客船部門で優越的な立場にあるが、全般的には価格で競争する戦略から、先進的技術ソリューションを武器とした国際的な競争を目指す戦略へのシフトが図られている。これはすなわち、コスト高ながら建造量は比較的少ない市場を創り出すことである。欧州造船所は、特にオフショア施設用の特殊船部門などニッチな船舶の市場において市場シェアを維持している。

欧州内の造船業界を見ると、西欧から東欧へのシフトが見られる。ルーマニア、ポーランド、トルコの造船所が、西欧の大手造船所に比べても品質、価格の両

面でより競争力をつけている。

こうしたことから、欧州市場内における興味深いシフト（オフショア船部門が建造の中心となってきたことや西欧から東欧へのシフトなど）はあるものの、欧州造船業界が今後世界市場シェアを伸ばすことはありえないと見られる。しかし、より複雑な技術を要する特殊船に対する需要は継続して上昇していくことが見込まれており、また欧州は客船部門でほぼ独占状態にあることから、欧州の世界市場シェアは安定局面に入ったと思われる。本稿の図 4.3 で詳細を示したように、欧州造船業界の年間建造量は今後 2 年間でわずかな減少を記録し、200 万 CGT を切る程度となると現在予測されている。これは世界市場における引き渡しのシェアで 5% に相当する。

欧州造船所がオフショア部門により集中の度合いを高めていることから、現在の石油価格下落は大きなリスク要因となる可能性が高い。石油価格はオフショア部門の投資に重要な意味を持つからである。ブレント原油価格は 2014 年夏以来、57% 下落して 1 バレル 53 ドルまで低下した。2009 年に同様の原油価格下落が発生した際は、オフショア向け船舶の建造は前年比で 30% 低下しており、2015 年にも同様に大規模投資削減が行われるというのが業界の一致した見方である。

ユーロは昨夏より世界の主要通貨に対して下落しており、欧州製の商品は他地域の消費者にとって相対的に安くなった。欧州造船所の受注は欧州の船主からのものが大半であるが、このユーロ安は、ある程度輸出向けの受注増加を促進すると見られる。

## 目次

第 1 部 : 2014 年の世界造船市場 .....	1
第 2 部 : 2014 年の欧州造船市場 .....	5
第 3 部 : 欧州主要造船国の概況	
3.1 : オランダ .....	9
3.2 : ドイツ .....	13
3.3 : スペイン .....	17
3.4 : イタリア .....	21
3.5 : ノルウェー .....	25
3.6 : トルコ .....	29
3.7 : ポーランド .....	33
第 4 部 : 欧州造船業界の短期的見通し .....	37



## 第 1 部 : 2014 年の世界造船市場

近年の世界造船業は、**2005-2008** 年の受注ブーム以来、新造船需要が下向きに調整されたことで、建造能力の大幅削減を経験した。**2013** 年の投資は高いレベルで推移したのち、**2014** 年の新造船事業はほとんどの船種で減退した。新造船建造量は、**2010** 年に建造サイクルの頂点を迎えた後に減少を続けているが、世界的な受注残は比較的健全なレベルにあり、造船所の将来見通しも改善した。**2014** 年、プライベート・エクイティによる投資は微減したが、比較的少数の「一流」船主を相変わらず対象としてはいるものの、伝統的な貸し手がよりアグレッシブな姿勢を見せている。船舶に関する環境規制のインパクトは、これまで以上に船主の決定に影響を与える要素の一つとなっており、その傾向は特に排出規制海域（**ECA**）における船舶の運航時間が長い部門で顕著である。

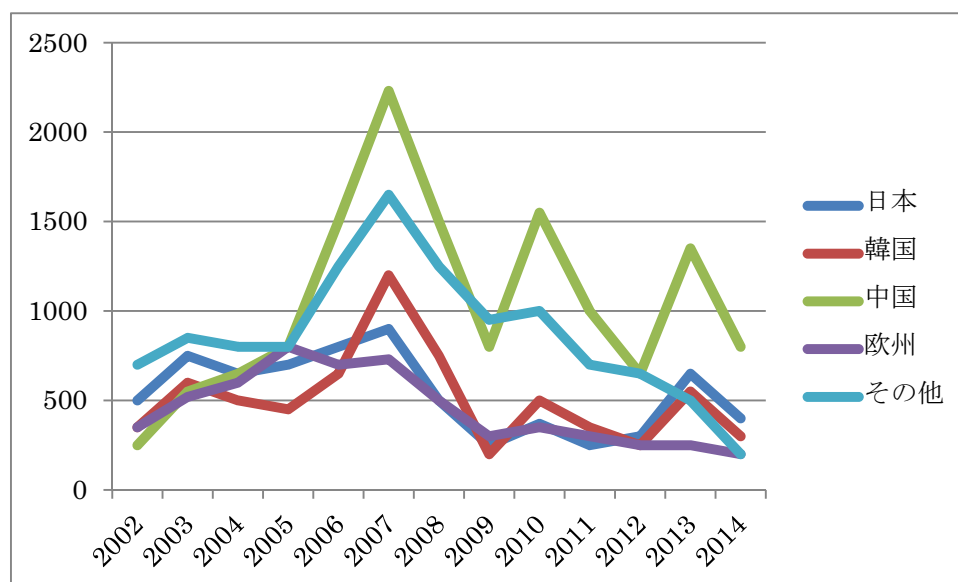
**2013** 年に見られた高水準の受注ペースは **2014** 年初頭も継続し、**2014** 年通年で結ばれた契約のうち **44%** が第 1 四半期に行われたものである。その後は新造船建造への関心が薄れ、結果として **2014** 年の受注は **1,749** 隻、**1 億 1,000 万 DWT** にとどまり、トン数では **2013** 年比で **39%** 減を記録した。受注の減少のうち **65%** はばら積み貨物船部門におけるもので、**2013** 年の比較的好調から一転、不振に陥った。とはいえ、ばら積み貨物船は未だに新規受注の半分以上を占めている。一方ガス関連部門は好調で、**2014** 年にガス運搬船が **176** 隻、**1,660** 万立米の受注を達成（このうち、大型ガス運搬船が **54** 隻）し、過去最高レベルとなった。**2013** 年に受注が高レベルで推移したタンカー部門では、**2014** 年の受注は原油・ケミカルタンカーに特に集中し、スエズマックス・タンカーの受注が堅実なレベルを示した。

**2014** 年の世界市場における船舶竣工量は **16%** 減少し、**9,110** 万 DWT を記録した。**2014** 年に **1** 隻以上の引き渡しをおこなった造船所の数は **389** ヶ所で、**2013** 年の **453** ヶ所から減少した。新造船建造は **2014** 年上半期に減少を続けたが、下半期に入り、月あたり **700** 万 DWT 程度で落ち着いた。**2014** 年に建造されたトン数のうち、日本、中国、韓国が **94%** を占め、**3** か国の DWT（積載重量トン）単位で見た市場シェアは、前年比とほぼ同様だった。しかし、CGT（標準貨物船換算トン）で見たシェアは韓国が **35%** を占め、**2009** 年以来初めてトップを奪回した。これに対し中国の造船所は **2014** 年に **3,470** 万 CGT の新造船を建造、引き渡しの市場シェアで **31%** を占めた。

2014年の新規受注が前年から減少した影響は、建造ペースが継続して減速していることによって部分的に帳消しとなった。2015年初頭時点で、世界の受注残は5,617隻、3億1,690万DWTとなっている。トン数は、2014年に比べて2%減少した。しかし、それでも2015年初頭の受注残は2013年初頭と比べると17%増に相当し、DWTで見ると、世界の現存船腹全体の18%に相当する。受注残のうち、約83%が2013年から2014年にかけて契約されたものであり、そのうちの大部分が大手造船所によって受注されたものである。

長期的な強い傾向として、アジア造船業界の市場シェアの上昇がある。特に、タンカー、コンテナ船、ばら積み貨物船といった大宗船部門においては、欧州造船所は太刀打ち出来ない状況である。近年、韓国の造船所はガス運搬船や1万2,000TEU以上のコンテナ船など、より大型で複雑な船種について受注の大半を獲得している。しかし、中国の造船所もこうした高付加価値の部門で多くの受注を獲得しつつある。2014年末、中国政府は国内の造船所に関する「ホワイトリスト」第2弾を発表し、かつて国有もしくは国が後ろ盾となっていた造船所60ヶ所を指定、それに支援を与えることを予定している。欧州の造船所は、フェリー、客船、内航船、オフショア支援船といった専門化した部門において市場シェアをある程度維持した。しかし近年、従来型船舶の多くの受注が鈍化傾向にあるなか、アジアの造船所もオフショア部門に攻撃的な売り込みを仕掛けるようになっている。

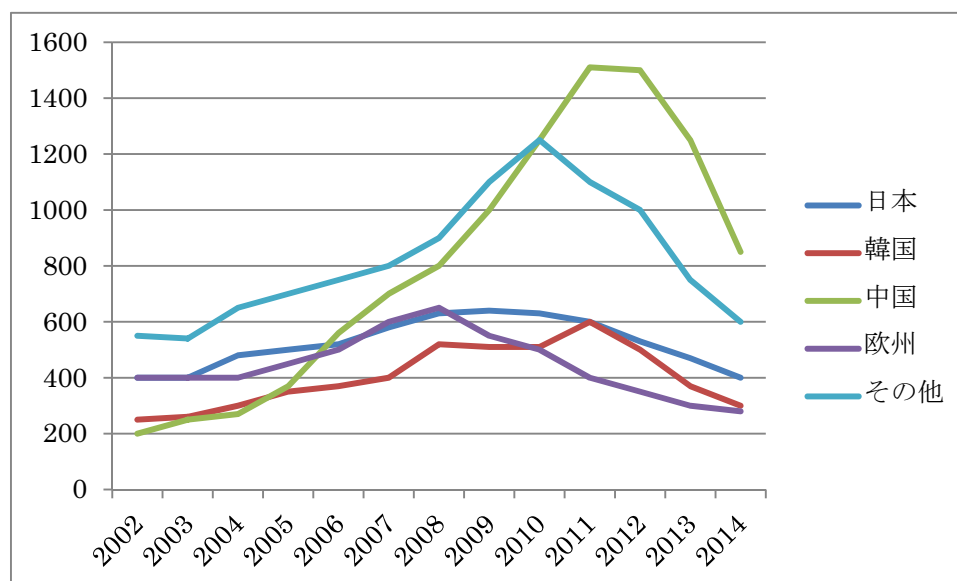
図 1.1 国・地域ごとの受注数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月



図 1.2 国・地域ごとの引き渡し船舶数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 1.3 国別の引き渡し量、2008-2014 年

年	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	100万CGT	シェア	100万CGT	シェア	100万CGT	シェア	100万CGT	シェア	100万CGT	シェア	100万CGT	シェア
2008	10.1	22.0%	15.7	34.1%	10.2	22.1%	6.5	14.1%	3.5	7.6%	46.0	100%
2009	9.8	20.3%	15.3	31.7%	14.0	29.0%	5.3	11.0%	3.9	8.0%	48.3	100%
2010	9.9	17.9%	16.0	29.0%	20.1	36.5%	5.0	9.0%	4.1	7.5%	55.2	100%
2011	9.2	17.1%	16.2	30.1%	21.2	39.3%	3.2	5.9%	4.0	7.5%	53.9	100%
2012	8.3	16.7%	13.6	27.4%	20.7	41.8%	2.8	5.6%	4.2	8.5%	49.6	100%
2013	6.9	17.9%	12.5	32.4%	13.8	35.8%	2.4	6.2%	3.0	7.7%	38.7	100%
2014	6.6	18.5%	12.0	33.6%	11.8	33.0%	2.3	6.3%	3.1	8.6%	35.9	100%
% 2008-2014	-35%		-23%		16%		-65%		-12%		-22%	

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 1.4 国別の建造能力、2008-2014 年

年	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	100万CGT	稼働率	100万CGT	稼働率	100万CGT	稼働率	100万CGT	稼働率	100万CGT	稼働率	100万CGT	稼働率
2008	11.2	89.6%	17.8	88.3%	10.8	90.9%	7.2	86.0%	2.9	91.9%	50.5	88.8%
2009	11.3	85.6%	17.3	88.6%	15.2	88.8%	6.4	76.4%	3.2	87.3%	53.4	86.7%
2010	11.4	86.3%	18.3	87.7%	21.7	91.6%	5.8	79.5%	4.9	63.7%	62.0	86.3%
2011	11.0	82.8%	18.6	88.3%	24.1	85.7%	4.5	64.1%	4.8	64.6%	63.0	83.0%
2012	10.5	78.6%	17.0	80.7%	25.6	78.9%	4.3	59.8%	5.3	63.3%	62.7	76.7%
2013	9.1	76.4%	16.0	79.1%	21.9	60.8%	3.4	62.5%	3.8	63.3%	54.2	69.2%
2014	9.0	79.6%	15.5	76.9%	18.8	62.7%	3.4	68.1%	4.2	66.2%	50.9	70.7%
% 2008-2014	-20%		-13%		73%		-53%		46%		2%	

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

## 第 2 部 : 2014 年の欧州造船市場

欧州造船業界における新造船建造量は 1970 年代から減少している。かつては世界造船能力の大半を占めていたが、2014 年の建造量に欧州が占めた割合はわずか 6% である。客船部門は、欧州造船所が圧倒的な地位を占める数少ない部門の一つである。これ以外では、欧州の造船所は近年、比較的ニッチな市場で成功を収めてきた。これに加え、欧州の多くの造船所は価格で競争する戦略から、先進的技術ソリューションを武器とした国際的な競争を目指す戦略へのシフトを図っている。

2014 年、欧州造船所は 292 隻の引き渡しを行った。トップはトルコの造船所 (26%) であった。これにオランダが 24% で続いた。1996 年には 132 の造船所が船舶の引き渡しを行ったが、2014 年にこの数は 70 にまで落ち込んだ。現在、欧州で受注残がある造船所は 96 ヶ所である。そのうち、上位 10 位までの造船所が受注残合計の 40% を占めており、欧州の造船業は比較的整理が進んで少数の造船所が率いている状況といえる。

2014 年、欧州造船所は 168 隻の受注を獲得した。これは前年比で 34% の減少に相当する。受注のほとんどは非貨物運搬船の船種であり、この部門で欧州造船所は大きな市場シェアを確保し続けている。ルーマニアの大宇マンガリア造船所を除き、ばら積み貨物船、タンカー、コンテナ船の部門で国際的な競争力を持つ欧州の造船所は存在しない。しかし、欧州造船所はフェリー部門で活発な活動を見せている他、高価値の客船部門では独占状態にある。2015 年 1 月時点で、欧州造船所は客船では世界受注残の 94%、フェリーについては受注残の 3 分の 1 を占めている。日本の三菱重工は 2011 年にカーニバル社より客船 2 隻の受注を獲得したが、これに関して大規模な損失を計上したとの噂がある。2014 年に世界で発注された客船 15 隻のすべてが欧州の造船所で受注された。

欧州造船所は全般的に、低価格ソリューションではなく、先進的な技術ソリューションの展開を通じて国際レベルで競争している。欧州は研究開発力にも優れており、船用機器サプライヤーのネットワークも強固であることから、高度に専門化された船舶の建造においては魅力的であり、複雑なオフショア支援・建設船部門において、欧州造船所は皆が一目置く存在である。しかし、複雑な船舶の市場は、同時に、限定的な船舶需要と、姉妹船のほとんどないプロトタイプ建造が特徴でもある。欧州において造船業が下り坂となって以来、多く

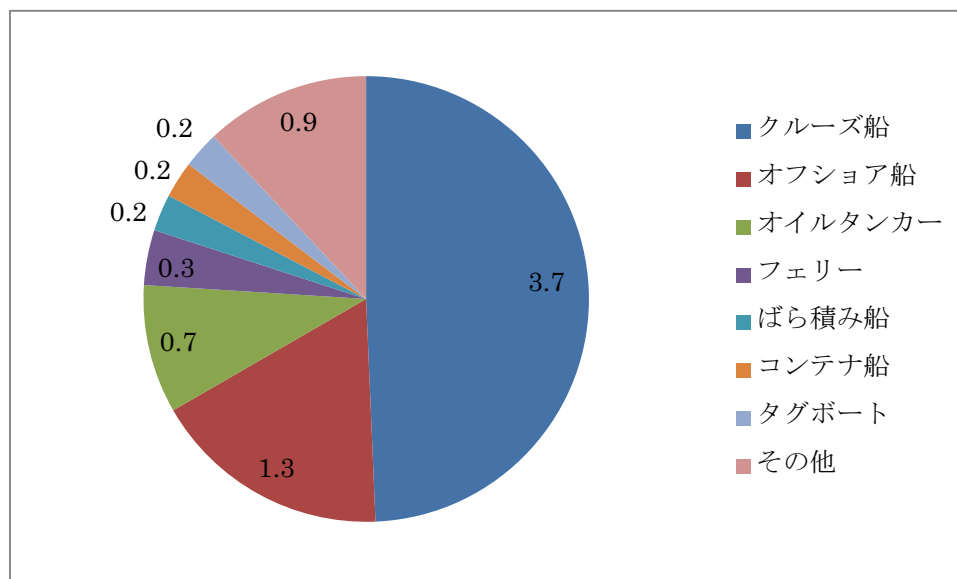
の欧州造船所が修繕および船舶設計販売へと多角化を図っている。この報告書では扱わないものの、欧州造船所の多くが、バージ、ヨット、河川航行用船舶、艦艇の部門で活発な活動を行っている。

一般的に、西欧の造船所は東欧の造船所よりも高品質の船舶建造を行うと見られている。しかし、ルーマニアの大宇マンガリア造船所、ポーランドのレモントーヴァ造船所のように、より多くの例外が出現している。東欧の造船所は西欧に比べて価格競争力が高いことがしばしばで、近年は西欧から東欧への建造シフトがより顕著となっている。

造船プロジェクトは資本集約的であり、欧州の造船所は、世界的な経済危機が発生して以来、多くの銀行が船舶金融から撤退したため大打撃を受けている。欧州外の競合造船所がしばしば政府の支援を受けた大型の資金調達システムに依存する一方で、欧州における造船プロジェクトでは、輸出信用の適用は容易ではない。欧州でも、国によっては造船に関する税制優遇措置を設けているところもあるが、これらの規則は厳格な EU 競争法の制限を受けており、最近スペインは 2002-2011 年の期間に、国家援助のルールに一部違反したとの判断が下された。

クロアチアやスペインといった欧州造船国の多くは国内からの受注に支えられているが、欧州の多くの国を襲った経済危機は、このところの投資活動を制限している。2000-2009 年にかけて、欧州造船所が獲得した受注の 48% は国内の船主から発注されていたが、2014 年にはこの割合は 27% まで低下した。

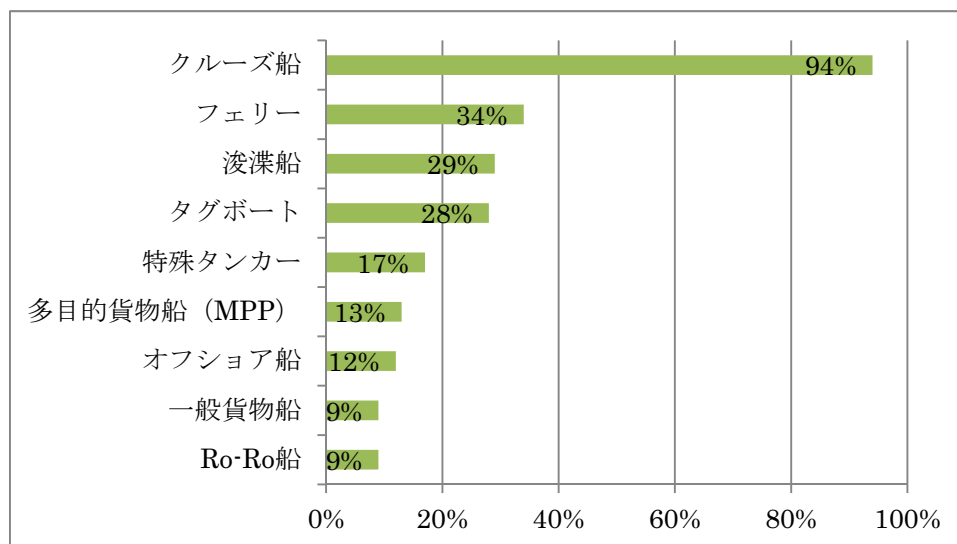
図 2.1 欧州造船所の受注残（100 万 CGT）



合計：440 隻、750 万 CGT

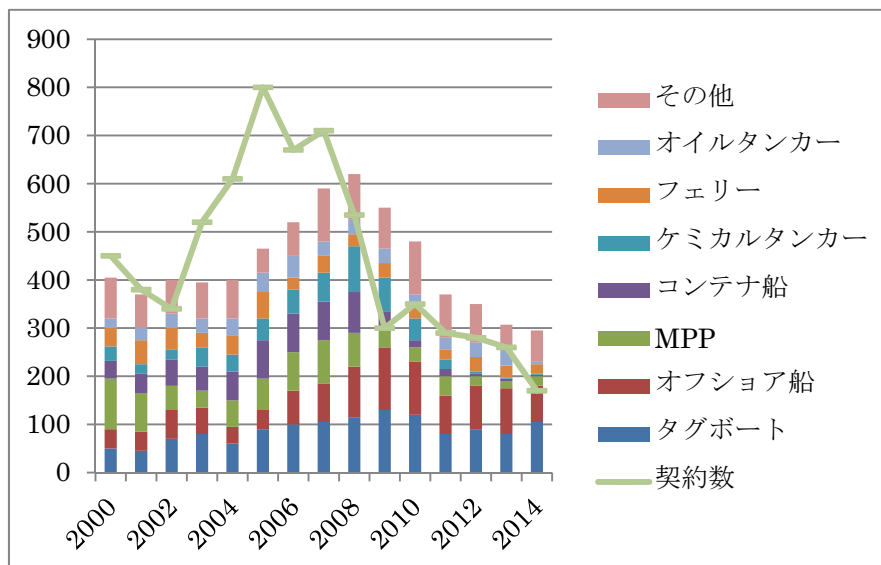
出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 2.2 欧州造船所受注残の世界市場シェア（CGT ベース）



出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 2.3 欧州造船所による引き渡し隻数



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 2.4 引き渡し隻数から見た欧州の造船トップ国

造船国	2005-2009年		2010-2014年	
	隻数	100万CGT	隻数	100万CGT
オランダ	560	2.1	417	1.5
トルコ	488	3.4	330	1.7
ノルウェー	289	2.2	222	1.9
スペイン	221	1.2	167	1.0
ロシア	127	0.8	128	0.7
ドイツ	311	5.4	96	2.5
ルーマニア	114	1.5	88	1.2
ポーランド	115	1.9	75	0.4
イタリア	130	3.1	73	2.1
クロアチア	103	1.9	50	0.9
ウクライナ	35	0.2	27	0.1
デンマーク	35	1.3	25	0.3
フランス	43	0.9	21	0.6
フィンランド	21	1.1	17	0.5
その他 (15カ国)	144	0.7	64	0.3
合計	2736	27.6	1800	15.6

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

## 第3部：欧州主要造船国の概況

### 3.1：オランダ

オランダは長い造船の歴史を持ち、欧州で最大の造船国である（2010-2014年間の竣工隻数で見た場合）。同国造船業は先進の研究開発力を有すると見られており、また強力な船用機器クラスターに支えられている。オランダの造船所は、特にタグボート、内陸水路航行用船舶、ヨットといった小型船舶の部門で大きな市場シェアを占めている。また、従来型船舶部門においては、特に浚渫船部門を得意としている。現在、欧州委員会は、オランダのタックスリズ制度がEU法に抵触するとの訴えを受け、調査を行っている。

2013年には、76の受注が獲得されており、新造船建造の需要が世界的に低下する中で、比較的高水準の数字といえる。しかし、特にタグボート部門など小型船舶の受注数報告には時間のずれがあることが多いため、全体の受注数を確定させるためにはもう数ヶ月必要である。2014年に100GTを超える船舶を1隻以上引き渡したオランダの造船所は、現時点で16ヶ所となっている。

図3.1.4に示されているように、ダーメン・グループがオランダ造船業で大きなシェアを占めており、2014年のオランダ造船所による引き渡しの半分以上を担った。ダーメン・グループは、オランダにおいて最大のホルクム造船所をはじめ15ヶ所の造船所を保有、また国外に17ヶ所を保有している。

オランダ造船業の大半がタグボートの建造に向けられており、毎年、引き渡し数全体の40-50%を占める。また、オフショア部門においても存在感を発揮しており、ケーブルやフローライン設置船、プラットフォームサプライ船といったより複雑な船舶建造契約の多くを受注している。多目的貨物船（MPP）部門に対する需要は近年減退しているが、オランダはこの部門で伝統的に欧州向け需要の多くに応えてきた。

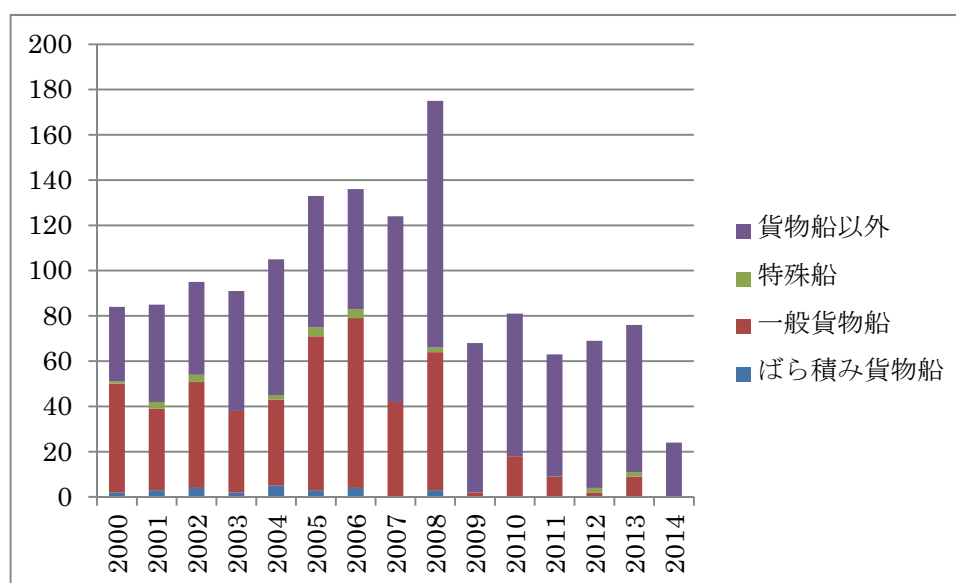
オランダ造船所は、欧州の中でも特に輸出向けの投資を受けることに成功した一例である（図3.1.2を参照）。これは、同国造船業の長い歴史、またダーメン・グループの世界的な活躍に支えられたものであろう。長い期間で見ると、過去15年間、受注の約60%は輸出向け市場に対するものだった。

2012年12月、スペイン造船業界は欧州委員会に対し、オランダのタックスリズ

ース制度について、特に **2009-2011** 年の会計年度における加速償却を問題として訴えた。それによると、オランダによる加速償却スキームは対象を選んで実施されているため公平さに欠き、またこれが他の税制優遇措置と組み合わせられていることが問題とされた。**2014** 年、欧州委員会はオランダ当局に対しさらなる情報請求を行うと繰り返したが、現在のところ具体的な動きはない。**2014** 年、新造船建造におけるイノベーションを支援するために、オランダ政府による「革新的な造船のための支援システム」を通じて **520** 万ユーロが拠出された。しかし、この制度は監査委員会の否定的な評価を受けたため、**2015** 年も継続されるかは定かではない。

今後の見通し：オランダにおける現行のタックスリース制度の今後については疑問が残る。オランダ造船業界団体の報告書によると、ここ数ヶ月、スーパーヨットの部門において受注に改善が見られる模様であり、短期的に造船業が上向くと見られる。ダーメンのように世界的なグループが活躍していることは、オランダ造船業の輸出マーケティング力向上にもつながる。中期的には、埋め立てプロジェクトの増加、(特に大型コンテナ船の非主要航路への転配(カスケード)による) 港湾拡張、新港建設といった要素がタグボートや浚渫船の需要を支え、ひいてはオランダ造船業をも支えることになると見られる。オランダは今後も欧州市場で重要なプレイヤーであり続けるとみられるが、特にタグボート、浚渫船といったニッチな市場に特化し続けるであろう。

図 3.1.1 オランダ造船所の新規受注獲得数 (隻数)





契約数

2000-2009 年（平均）：110 件

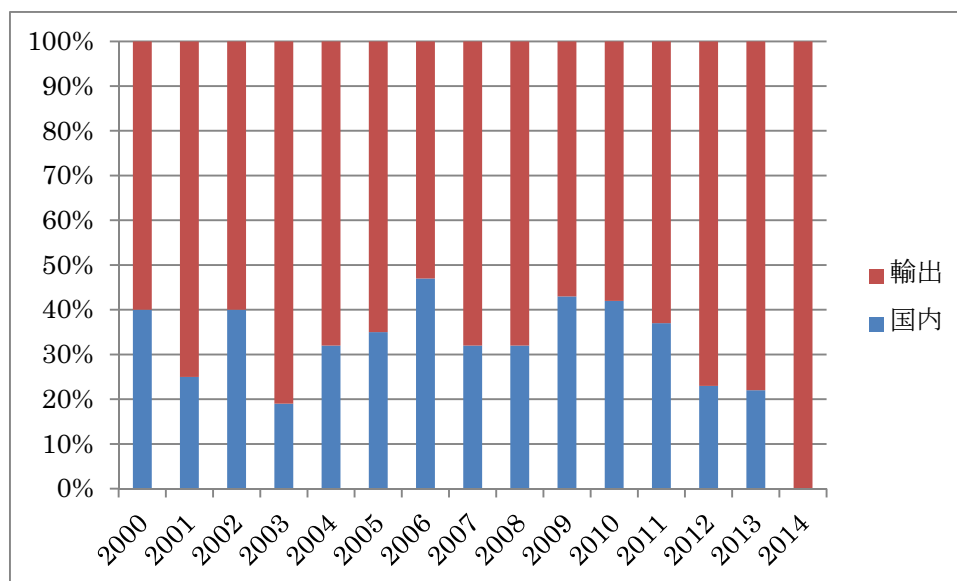
2010-2014 年（平均）：63 件

2013 年：76 件

2014 年：24 件

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.1.2 国内契約と輸出向け契約の割合



国内受注の割合

2000-2009 年：35%

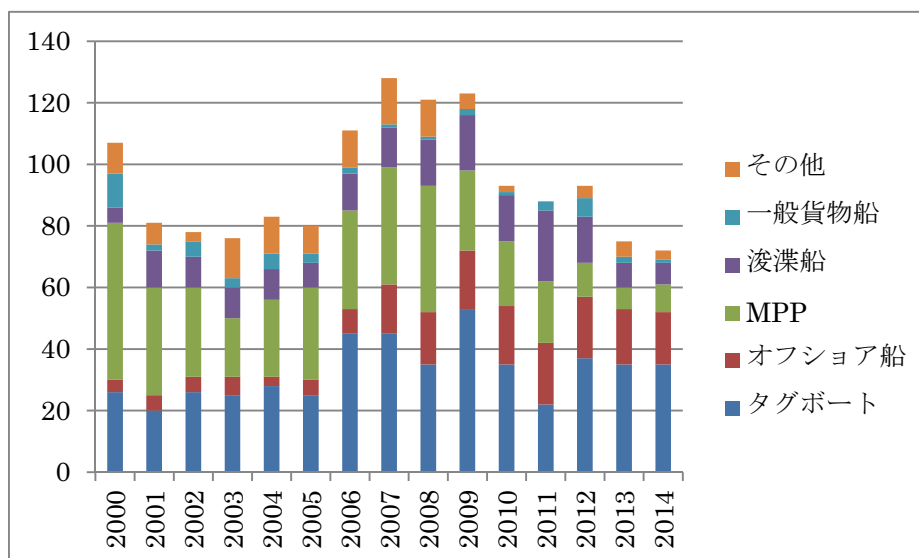
2010-2014 年：29%

2013 年：22%

2014 年：0%

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.1.3 オランダの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.1.4 引き渡し数から見たオランダの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
ダーメン・Gorinchem	97	206	149
ダーメン・Hardinxveld	37	31	49
Neptune Shipyards	0	8	28
ダーメン・Bergum	25	29	20
IHC Dredgers	10	7	16
Ferus Smit	23	24	15
Schps. Bodewes	25	46	14
Peters Kampen	25	34	13
De Hoop Lobith	5	6	10
IHC Bever Dredgers	4	27	10
Shipyd. Bijlsma	14	10	10
Niestern Sander	12	17	7
CFT Netherlands BV	0	0	6
Groningen Shipyard	0	0	6
ダーメン・Dredging	0	0	5
その他（48ヶ所）	148	115	59
合計	425	560	417

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

## 3.2 : ドイツ

ドイツ造船業は過去数年、不均衡な状態にあり、一部の造船所はオフショア市場やニッチな部門で事業を拡大し、プレゼンスを増すことに成功したが、一方で従業員削減、さらには支払停止に追い込まれた企業もある。ドイツ造船業の特徴はその多様性であり、建造される船舶タイプは幅広い。しかし、多くの造船所がニッチ市場の船舶へのシフトを余儀なくされており、特に風車設置船やアイスクラス設計が成功を収めている。

2015年初頭時点で、受注残のあるドイツの造船所は7ヶ所である。図3.2.1が示すように、ドイツの造船業界の受注数は過去10年間で減少している。2005年は、過去最高の142隻を受注した。しかし、世界的な経済減退が始まると共に受注数は激減し、2009-2014年の間の年平均受注数は11件まで落ち込み、2013年は最低の5件を記録した。同時に建造量も低落し、2005-2008年は年間竣工隻数が70隻を記録していたのが、2011年以降は年間15隻程度にとどまっている。

ドイツの造船所は伝統的に、小型コンテナおよび多目的貨物船部門を得意としていた。しかし、図3.2.1が示すように、近年これらの船舶に対する需要は大幅な減少を記録している。現在のドイツにおけるプロダクトミックスを見ると、客船や旅客フェリー部門に受注の大半が集中し、より複雑でハイスペックな船舶が中心になってきている。2014年、ドイツの造船所が獲得した契約は7件である。過去最低レベルを記録した2013年から受注数では40%増、受注額(34億ドル)では、客船の受注を背景に24%の増加となった。また、オフショア部門の受注が2件あり、またその他の受注はフェリーに関するものだった。

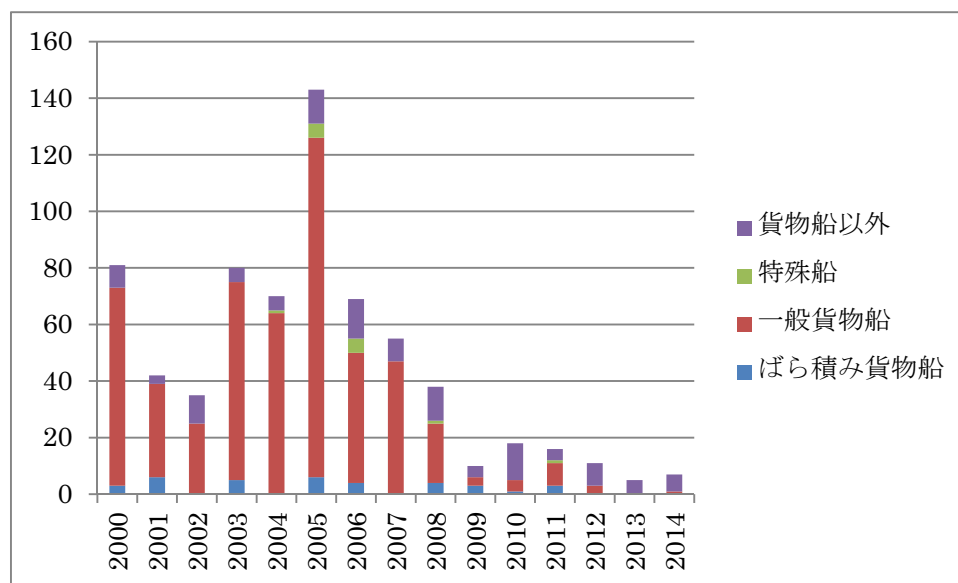
状況は前年からやや改善をみせたものの、2014年には複数のドイツ造船所が財政危機に直面していると報じられた。2014年5月には、ロシアの実業家が、支払停止に陥ったP+S Werften造船所を救済。この結果、(同実業家が率いる)ノルディックヤーズ社は、500万ユーロを前金として払い、造船所が黒字復帰した時点で150万ユーロを支払うこととなった。フランスブルグのFlensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG)造船所は、ノルウェーのSiem Industries社によって2014年第3四半期に買収された。Siem社は(子会社・傘下会社を含め)、145隻の船舶を運航しており、世界で最も成功を収めているオフショア船運航企業の一つであるSiem Offshoreおよび石油関連サービスのSubsea7を擁する。

Siem Offshore 社はすでにフランスブルグ造船所において2隻の多目的支援船を建造中で、Siem 社による買収はフランスブルグ造船所の複雑なオフショア部門におけるポジションを強化するものと考えられる。

現在、客船の世界受注トン数のうち4分の1のシェアを誇るドイツの造船所マイヤー・ヴェルフトは、2014年に事業拡張を行い、STX フィンランドのトゥルク造船所を買収した。同造船所は「マイヤー・トゥルク造船」へと名前が変更され、フィンランド政府が30%株式を維持する予定。同造船所は、買収の結果としてTUIクルーズ社から契約2件を獲得した。

今後の見通し：ドイツ造船業界の見通しは、多くの造船所が財政難に苦しむ中で不安定な雰囲気が漂い、短期的には苦しいままである。しかし、フランスブルグ造船所のように研究開発力、建造品質に優れた造船所の存在や、マイヤー・ヴェルフトの国際客船業界における圧倒的な地位は、将来に明るい見通しをもたらすものである。将来的には、ドイツの造船所は客船、旅客船部門での受注を呼び込み続け、また特にフランスブルグ造船所を中心として、複雑なオフショア市場においても市場シェアを拡大すると見られる。

図 3.2.1 ドイツ造船所の新規受注獲得数（隻数）



契約数

2000-2009年（平均）：62件

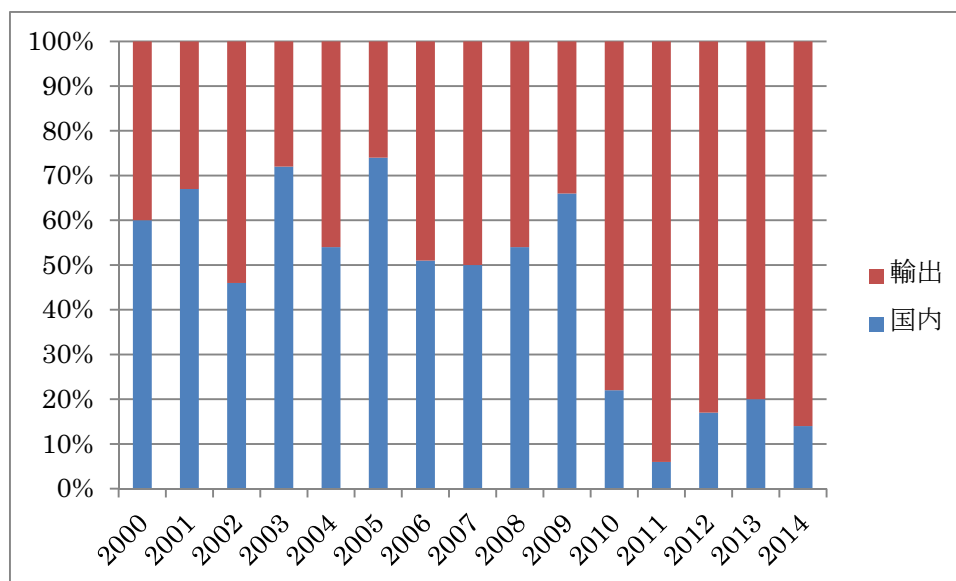
2010-2014年（平均）：12件

2013年：5件

2014年：7件

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.2.2 国内契約と輸出向け契約の割合



国内契約の割合

2000-2009年：62%

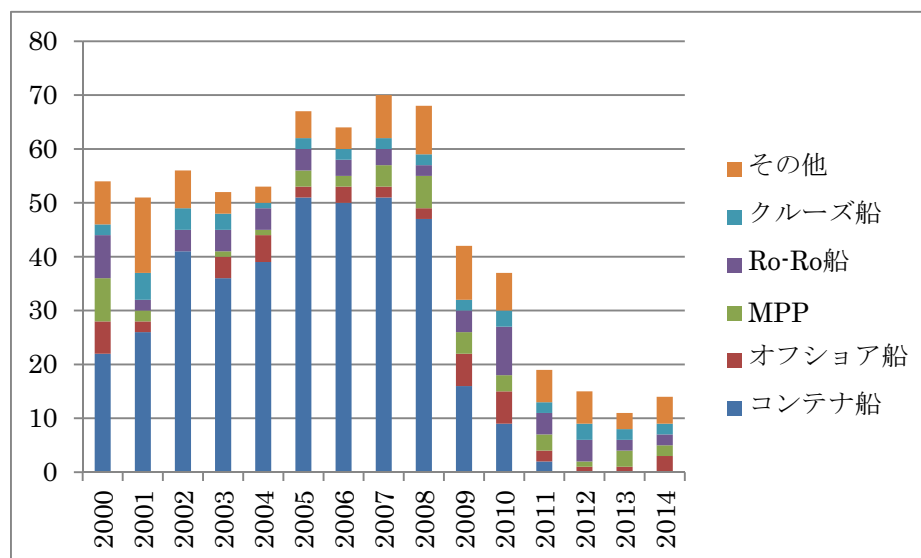
2010-2014年：16%

2013年：20%

2014年：14%

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.2.3 ドイツの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.2.4 引き渡し数から見たドイツの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
フレンスブルグ SB	16	17	19
マイヤー・ヴェルフト	11	20	14
Fr. Fassmer	5	5	9
J.J. Sietas	60	55	9
Ferus Smit	0	10	8
ノルディックヤーズ・ Wismar	0	0	5
Cassens Werft	6	8	4
Volkswerft	26	27	4
Neptun Werft	0	0	3
P+S Werften	0	0	3
P+S Werften GmbH	0	0	3
Abeking & Rasmussen	2	0	2
Howaldtswerke Werft	7	10	2
Lloyd Werft	1	4	2
Nordseewerke	2	9	2
その他（23ヶ所）	132	146	7
合計	268	311	96

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

### 3.3 : スペイン

スペインの造船所は、伝統的に国内からの需要に大きく頼っている。しかし、近年複数の問題が出現し、スペイン造船所の受注獲得数は大幅に減少した。これらの問題は、1) スペインの経済問題が膨らんだこと、2) スペインのタックスリース制度に関する不確定性、3) スペイン造船所の問題、財政難が多く報告されたことで、引き渡しリスクがあると見られていること、である。

スペインは 1980 年台に大型の不況を経験したが、同国造船所の受注数は 1990 年代、2000 年代を通じて比較的安定していた。さらに、2005-2008 年の間には、世界的な受注ブームの流れに沿ってスペインにおける受注数も増加した。世界的に経済が低迷し始めて以来、スペイン造船所における受注数は大幅に減少し、2007 年の 69 件が 2014 年には 6 件にまで低下した。

1 隻以上の受注残のある造船所の数から見てみると、1997 年にはその数は 14 ケ所を数えた。しかし、その数は減少を続けており、2014 年に受注された 6 隻はわずか 4 ケ所の造船所で建設されている。2015 年初頭時点でのスペイン造船所における受注残は 17 隻である。このうち、4 隻が Astilleros Balenciaga SA 社、3 隻が Astilleros Zamakona SA 社、さらに 3 隻が Astilleros Gondan SA 社によって建造されており、このほか 5 ケ所の造船所が残りの 7 隻を建造している。

スペイン造船所において現在建造されている船舶の種類は比較的限られている。小型のオフショア支援船が多く、小型客船も 1 隻ある。スペイン造船業は伝統的に漁船の建造を得意としてきた。しかし、近年同部門における受注数は減少し、スペイン造船業に打撃を与えた。

1990 年初頭、スペイン政府は同国の造船所および海運企業が国際的競争力をつけることを目指して様々な法律を施行、2011 年まで様々な変更を加えつつその政策を維持してきた。「スペインのタックスリース」は、2 つの税制上の利得をもたらす、複数の税制優遇策の組み合わせであった。すなわちそこには、1) 船舶の早期・加速償却、2) 特別なトン数課税を設け、その代わり最終購入者に対する船舶の売却の結果生じたキャピタルゲインに関しては免税とする、という 2 つの利益が予定されていた。2011 年、スペイン政府はそれまでの制度に似た新制度を施行したが、一つの「経済利益グループ」が受けられる優遇措置の数を制限した。この新制度によれば、加速償却の利益は受けられるものの、トン数

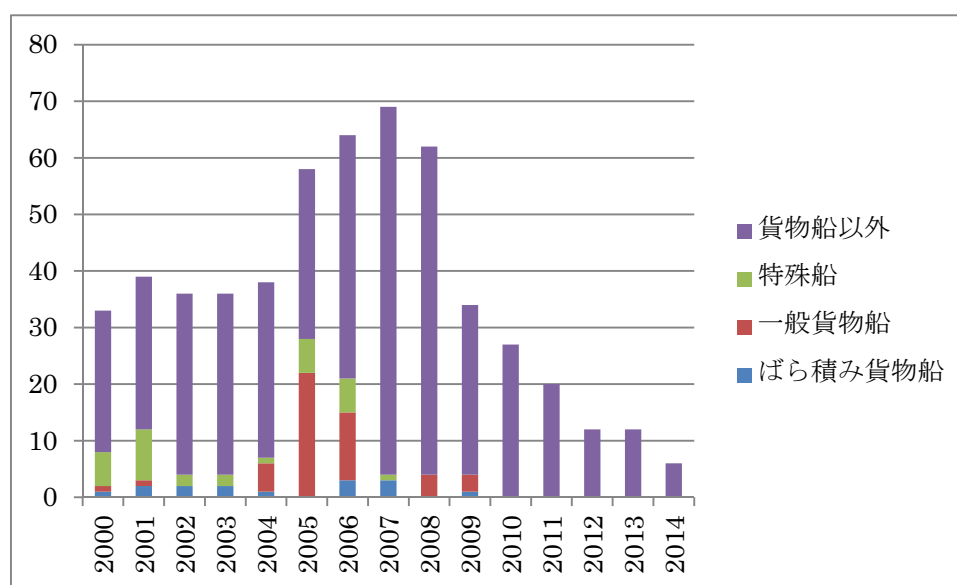
課税と組み合わせて利益を得ることはできなくなった。

2012年、欧州委員会は2011年に導入されたシステムがEUの競争ルールに適合しているとの判断を下した。しかし、2013年、欧州委員会は以前のタックスリース制度は違法であったと判断し、2007-2011年にかけての新造船建造に関する税制優遇によって得られた利益について、利益を得た企業（海運企業、造船所を除く）がそれを返還するよう要求した。欧州委員会は、どのようにこの援助金が返還されるかについては、スペイン政府が決定することだと宣言した。

ポジティブな出来事としては、メキシコ国有石油会社ペメックスが、2013年12月にスペインのバレラス（Barreras）造船所資産の51%を510万ユーロで買収している。これは、弱体化していたスペイン造船業にとっては大きな投資であった。ペメックスは、浮体式居住設備（FAU）1隻を発注し、2016年に引き渡しが予定されている。同造船所は続いてアルジェリアのE.N.T.M.Vと、30,000GTのフェリーについて建造契約を交わし、2016年に引き渡しが予定されている。

今後の見通し：スペインの造船業は近年かなりの苦境に立たされており、ポジティブなニュースとしてはペメックスの投資くらいのものであった。大きな改善があるとは思えず、今後も国内の需要に依存した市場でありつづけると予想される。

図 3.3.1 スペイン造船所の新規受注獲得数（隻数）





契約数

2000-2009 年（平均）：47 件

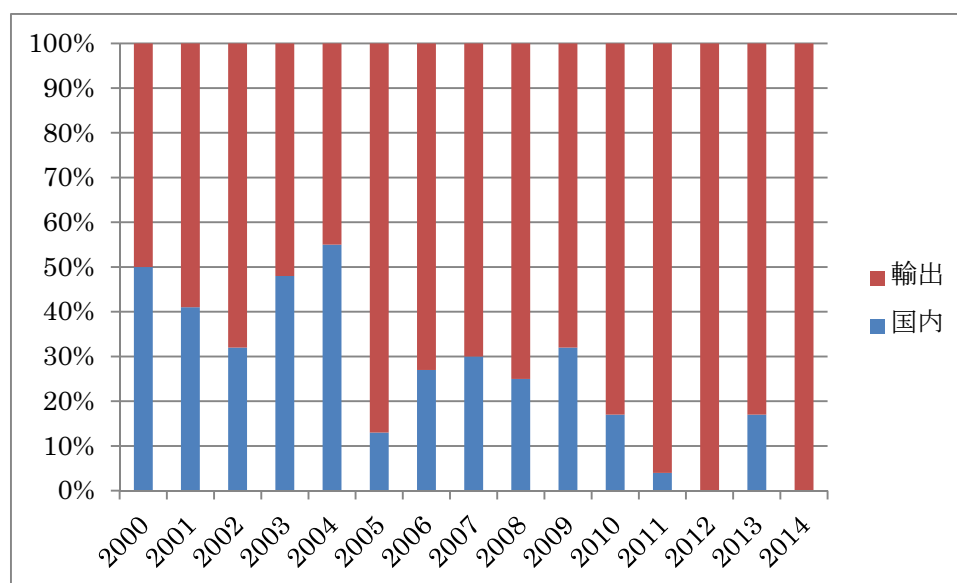
2010-2014 年（平均）：16 件

2013 年：12 件

2014 年：6 件

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.3.2 国内契約と輸出向け契約の割合



国内契約の割合

2000-2009 年：33%

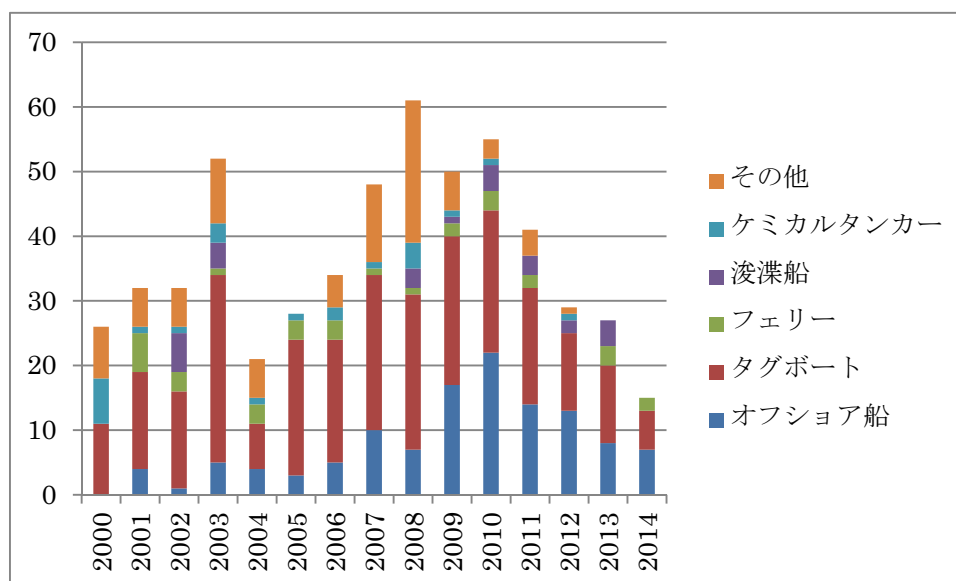
2010-2014 年：10%

2013 年：17%

2014 年：0%

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.3.3 スペインの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.3.4 引き渡し数から見たスペインの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
Armon (Navia)	23	35	42
Balenciaga	5	14	18
Union Naval	31	30	17
Ast. Zamakona	28	28	15
Ast. De Murueta	4	11	10
Francisco Cardama	2	3	8
Armon (Vigo)	0	5	6
Ast. Gondan	4	8	6
Astillero Barreras	14	14	6
CNN – La Naval	0	2	6
Const. Freire	0	20	6
Metalships	3	3	5
Astilleros de Pasaia	1	1	3
Factorias Juliana	0	0	3
Marin S.A.	3	16	2
その他（13ヶ所）	45	31	14
合計	163	221	167

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

### 3.4 : イタリア

イタリアは伝統的に欧州の造船大国の一つであり、修繕、改造業も成熟している。従来から政府と国内造船所の間には強いむすびつきがあり、過去 10 年間、イタリア造船業は軍事関連契約や国家援助に助けられてきた。イタリア造船所は、艦艇および旅客船部門を得意としているが、一方でオフショア支援船部門の開拓努力も行われてきた。

1980 年台、イタリア造船所は客船部門へのシフトを図った。伊政府は補助金を通じて、国内造船所による新造船建造契約獲得を後押しした。客船のような複雑な船舶の建設は、航海、艤装のような分野で専門的で洗練された技術・テクノロジーを必要とする。イタリアには海運下請け企業が地理的にまとまって存在しており、これが同国造船業の強みの一つとなっている。その結果としてイタリアは客船建造でリーダー国の一つとなり、その客船建造能力は世界の約 3 分の 1 を占めている。

近年、国営造船会社であるフィンカンティエリは多角化を進めており、修繕・改造に投資しているほか、オフショア支援船の建造を得意とする STX OSV の買収が示しているように、オフショア部門にも進出している。伊政府はフィンカンティエリの造船所再編を支援し、2014 年には 5 億株を公開、上場を完了した。しかし、同社株式の需要は予想を下回り、同社は売り出し株式数を当初予定から 2 億株ほど減らした。

2014 年、イタリア造船所は全部で 7 隻、80 万 GT の受注を獲得したが、これらはすべて客船の契約だった。受注レベルは、2013 年比で大きな改善を見せ、特にトン数で見ると 5 倍以上の増加を記録した。この受注増は、2014 年に客船部門における投資が高レベルで推移したことによるもので、世界で推定 98 億ドル相当の客船建造契約が結ばれた。2014 年に世界で発注された客船は 15 隻だが、このうちイタリアの造船所が獲得した市場シェアは 47% で世界トップとなった。これらの契約のうち、約 3 分の 1 はイタリア国内から発注されたものであり、5 月には MSC クルーズ社が 2 隻の 4,140 人乗り客船をフィンカンティエリのマルゲラ造船所に発注した。その他の契約は、世界最大の客船運航企業である米カーニバル・コーポレーションが発注したものである。

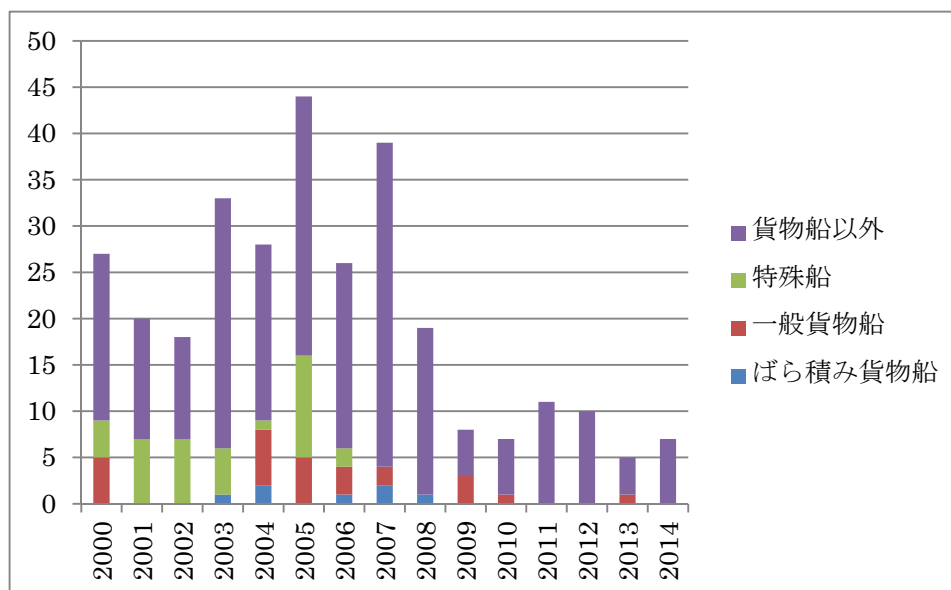
現在建造中の客船 15 隻以外にも、少数ながら他の船種がイタリアで建造されて

いる。2015年初頭時点において、イタリア造船所の受注残は20隻で、9ヶ所の造船所が担当している。このうち、4分の3の船舶が国営フィンカンティエリの造船所において建設されている。

近年、イタリア造船所が引き渡した船舶数は減少している。プロダクトミックスを見ると、客船に特化している傾向が見られるが、一方で一定数のオフショア船や少数のRo-Ro船も引き渡されている。2014年、5ヶ所の造船所が6隻、30万GTの船舶を引き渡しており、そのうち、2隻が客船だった。

今後の見通し：イタリア造船所の受注残は、現在20隻、140万GTで、その価値は81億ドルに上る。2018年までの受注を確保しており、イタリア造船所の今後の見通しは比較的健全と見える。しかし、受注はフィンカンティエリの造船所に集中しており、他の造船所の受注残レベルはより小さいものとなっている。イタリアの造船所は、客船建造のリーダーとしての地位を確立しており、この部門の造船の性格からいって、今後、短期的および中期的に市場シェアを維持し続けるものと見られる。アジアの造船所も客船部門への参入を試みているが、これまでのところ成功していない。しかし、2014年には、フィンカンティエリ、カーニバル・コーポレーション、中国大手造船会社・中国船舶工業集団(CSSC)の3社が、中国初の客船建造に向けた合弁会社を設立すると発表した。

図 3.4.1 イタリア造船所の新規受注獲得数（隻数）



### 契約数

2000-2009 年（平均）：26 件

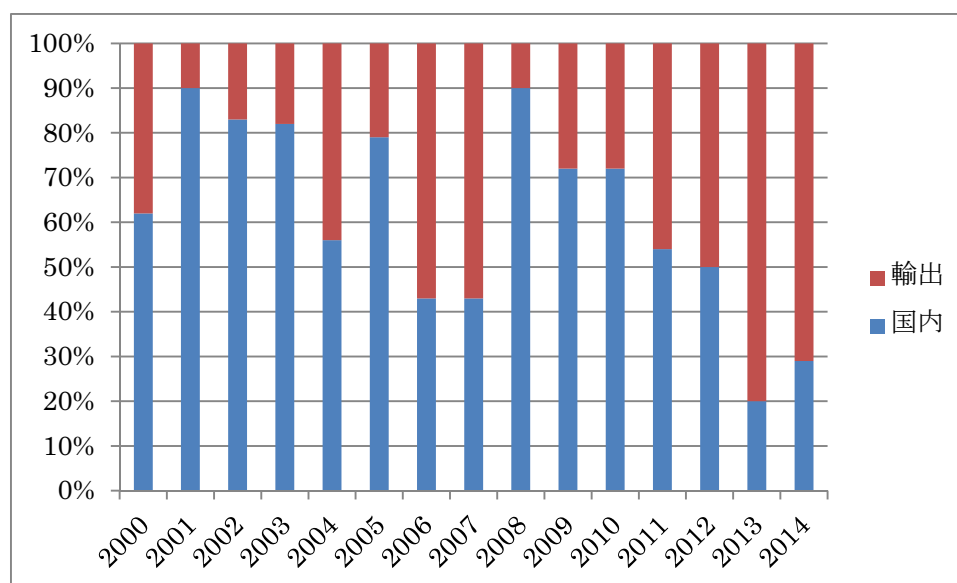
2010-2014 年（平均）：8 件

2013 年：5 件

2014 年：7 件

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.4.2 国内契約と輸出向け契約の割合



### 国内契約の割合

2000-2009 年：68%

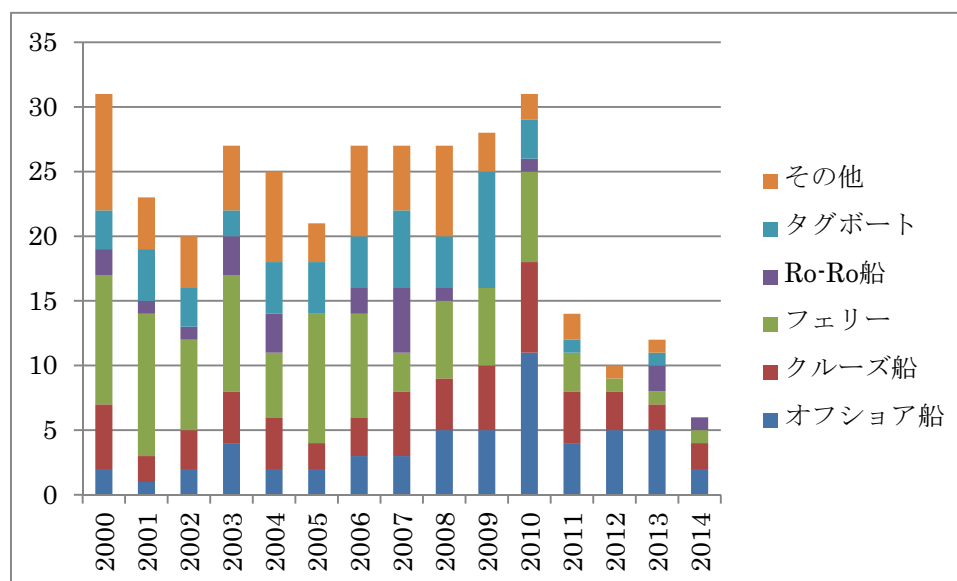
2010-2014 年：48%

2013 年：20%

2014 年：29%

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.4.3 イタリアの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.4.4 引き渡し数から見たイタリアの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
フィンカンティエリ	32	34	24
San Vitale Yard	20	22	14
Air Naval Yacht SRL	0	1	5
T.Mariotti	0	1	4
Visentini	11	10	4
フィンカンティエリ・Sestri	6	4	3
Intermarine Messina	0	0	3
Nuovi Cant. Apuania	5	7	3
San Marco	2	3	3
Cant. Nav. Vittoria	0	2	2
Vittoria	0	0	2
Arsenale Triestino	0	1	1
Costruzioni Navali	0	1	1
Fratelli Maccioni	0	0	1
Giacalone	1	10	1
その他（15ヶ所）	50	34	2
合計	127	130	73

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

### 3.5 : ノルウェー

ノルウェーは、世界的にオフショア部門での名声を誇っており、多くのリーダー的な造船所がより複雑なオフショア支援・建設船部門で引き渡し実績を持つ。ノルウェーが北海に近いことが、厳しいオフショア環境下で運航される船舶設計に特化するノルウェー造船会社に対する需要の流れを作り出している。ノルウェーにおける新造船建造の価格は中国よりも **20-35%**程度割高であるが、ノルウェー造船所は高度に複雑な設計に特化しており、アジアの競合造船所に比べて、**1隻**のみの特殊船舶の発注に対して柔軟に対応できるという強みがある。

現在、受注残のあるノルウェーの造船所は **13ヶ所**である。このうち、契約件数でいうと、**2ヶ所**の造船所が受注残の **40%**を占めている。しかし、この **2つ**の造船所を除くと、受注残は残りの **11ヶ所**では比較的均等に分かれている。図 **3.5.1** を見れば分かるように、**2000** 年台半ば、ノルウェーの新規受注数は年間 **100** 件弱であった。世界経済の低迷を受けて、受注数は年間 **40** 件程度にまで低下した。一方、引き渡し数は比較的安定しており、図 **3.5.3** が示す通り、**2005-2014** 年の間では、年間平均約 **45** 隻が引き渡されている。

**2014** 年、ノルウェー造船所が獲得した受注数は **37** 件で、数の上では前年比で **28%**増を記録した。これらは、特に多目的支援船 (MSV) や大型のプラットフォームサプライ船 (PSV) といった複雑で専門的なオフショア船に関する契約であった。全体では、**10ヶ所**の造船所が契約を獲得した。受注数では **Kleven Verft** 社がトップで **11** 隻を受注した。ノルウェー造船所の **2014** 年の引き渡し数は前年比で **7%**減少し、**42** 隻だった。引き渡された船舶の大部分は **MSV** や大型 **PSV** だった。

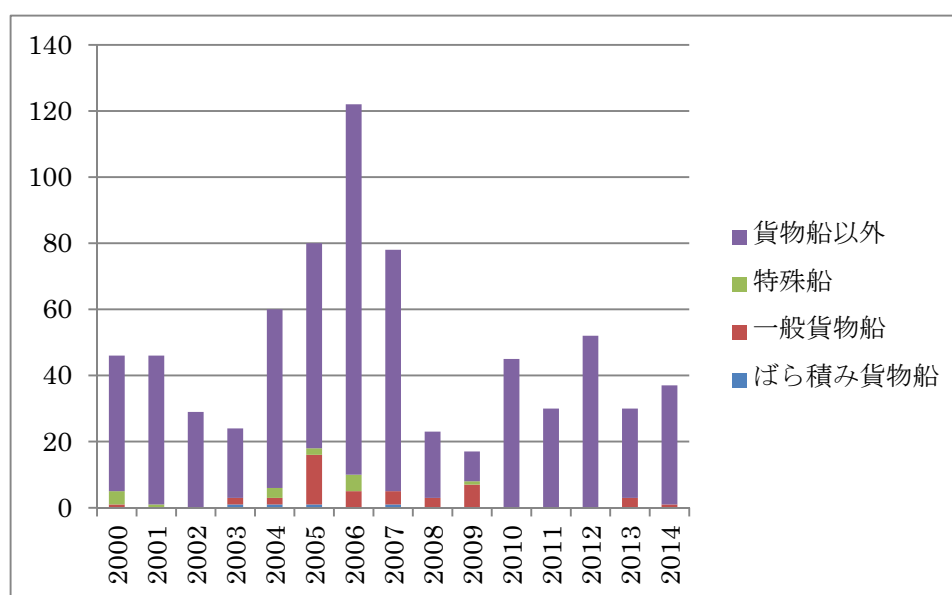
ノルウェーは、国内に強固な船主のベースがあり、造船所の受注のうちの大部分が国内船主から発注されたものである。**2000-2014** 年の間、ノルウェー造船所が受注した契約の **71%**が国内船主から発注されたものであった。とはいえ、**2012** 年以降、輸出向けの契約も増加しており、**2014** 年には、新規受注数全体の **43%**がノルウェー国外から発注されたものであった(図 **3.5.2**)。しかし、**2014** 年に獲得した受注のうち、欧州外からの契約は **2** 件のみであった。

**Kleven Verft**、**Havyard Leirvik**、**Ulstein Ulsteinvik** がノルウェーで最大の造船所である。**2014** 年 **11** 月には、**Kleven Verft** は **LNG** を燃料とする現在世界最大の

PSV「REM EIR」の引き渡しを行った。また、Kleven Verft は2014年10月には初となる深海鉱物探査船の建造契約を獲得した。多くのノルウェー造船所のビジネスモデルは、建造能力ではなく、むしろ設計・建造技術で競争することにある。多くの場合、戦略は、国内の造船所でプロトタイプを製作した上で、マーケティングを実施、世界に売り出す、というものである。

今後の見通し：ノルウェー造船所は、世界オフショア産業の中で確固たる地位を維持している。しかし、同国の造船業はこの部門に大きく依存しており、現在の原油安という環境は、今後の前進を妨げる可能性がある。多くの国際石油企業が、探査・生産（E&P）の経費削減を発表しており、その結果として、オフショア関連の新造船建造に対する投資は減少することが予想されている。当然、これが短期的にノルウェー造船所の受注数に悪影響を及ぼすであろう。ノルウェー造船所はまた、東欧の造船所の追い上げを受けている。特に、ポーランドやトルコの造船所は建造品質も向上しており、価格は比較的低い。北海では、サブシー・タイバック・システムに対する需要が増加しており、これがサブシー構造物の建造需要を増大させ、更には短期的、中期的にノルウェーにも造船事業をもたらすことが見込まれる。ノルウェー造船所の研究開発、設計、造船技術はハイレベルであり、ノルウェー造船業が成功を納めるためには、これらの要素を国外で売り込むことが鍵となりつつあるであろう。

図 3.5.1 ノルウェー造船所の新規受注獲得数（隻数）





契約数

2000-2009年（平均）：53件

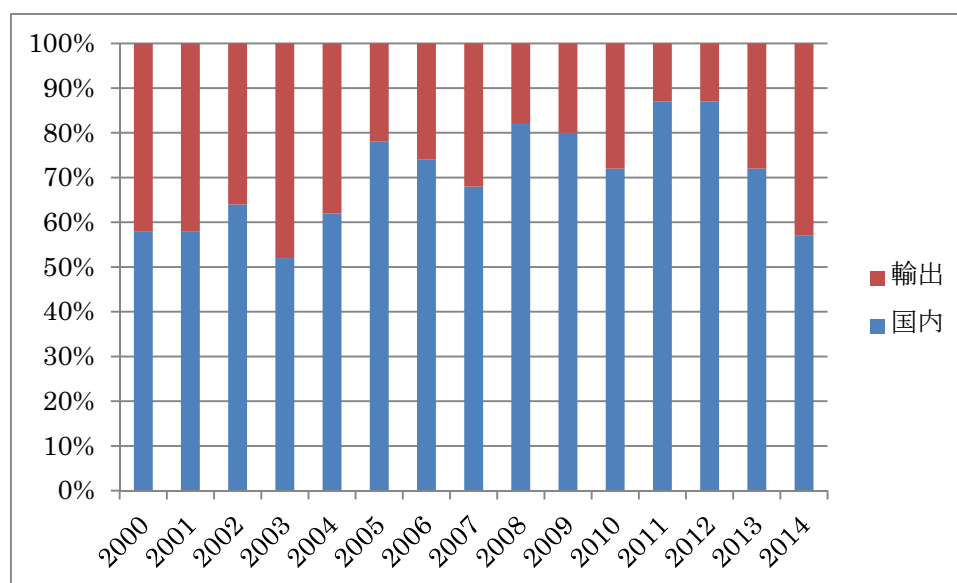
2010-2014年（平均）：39件

2013年：29件

2014年：37件

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.5.2 国内契約と輸出向け契約の割合



国内契約の割合

2000-2009年：69%

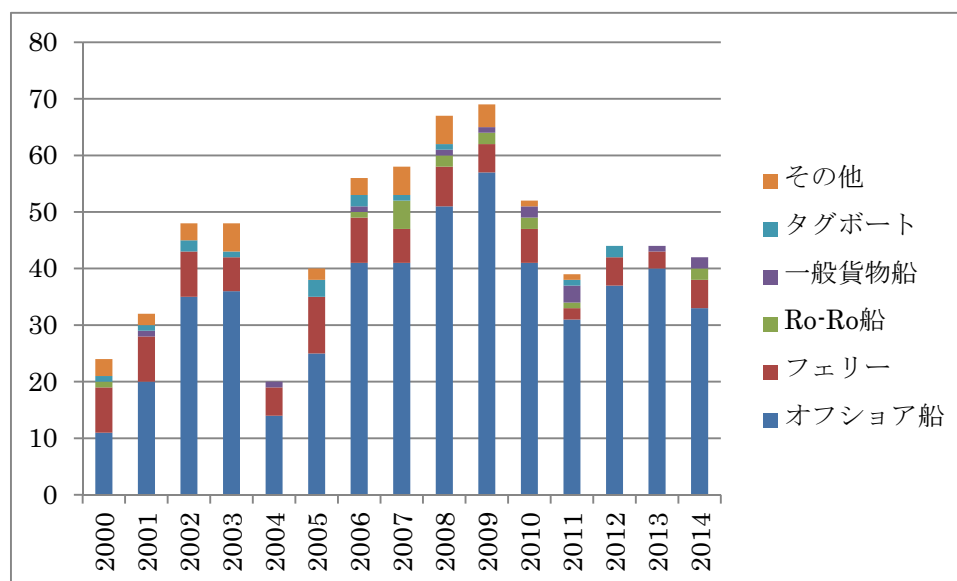
2010-2014年：75%

2013年：72%

2014年：57%

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.5.3 ノルウェーの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.5.4 引き渡し数から見たノルウェーの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
Kleven Verft	9	23	24
Havyard Leirvik	9	17	17
Ulstein Ulsteinvik	11	17	17
Fiskerstrand	4	9	12
Brodrene Aa	0	15	10
Fjellstrand A/S	3	2	10
STX Brevik	0	4	10
STX Langsten	0	7	10
STX Soeviknes	1	2	10
Batservice	5	5	9
Simek A/S	7	12	9
STX Aukra	0	2	9
Myklebust Verft	3	11	8
VARD Brevik	0	0	8
STX Brattvaag	0	7	7
その他（43ヶ所）	120	156	52
合計	172	289	222

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

### 3.6 : トルコ

トルコ造船所の研究開発力は改善を見せており、**Sanmar** 造船所は **2014** 年に初めて **LNG** を燃料とするタグボートの引き渡しに成功した。トルコの建造能力の多くはタグボートや小型ケミカルタンカーの建造や修繕に向けられているが、近年より複雑なオフショア・サブシー部門のマーケティングに集中的なシフトが図られている。トルコでは、伝統的に比較的広範な船主のベースが存在するが、近年、輸出向けの受注獲得が増加している。トルコ造船所は欧州市場内では価格に関して比較的競争力を持ち、西欧の造船所から市場シェアを蚕食している状況である。

**2009** 年に始まった受注減の傾向はトルコ造船業にとっては打撃となった。多くの造船所が操業レベルを落としており、また新造船から修繕へと事業の中心を移した。トルコ造船工業会（**GISBIR**）による最新の統計によると、**2007-2013** 年の間にトルコ造船業の従業員数はほぼ **50%** 減少し、現在のところ約 **1 万 6000** 人が従事している。

図 **3.6.1** に示されているように、受注ブーム（**2004-2007** 年）の時期、トルコ造船所は過剰とも思えるほど多くの契約を呼び寄せ、年間 **100** 件を受注していたが、それ以降受注数は減少しており、**2010** 年以後は年間 **40** 件強にとどまっている。**2015** 年初頭時点で、トルコ造船所の受注残は **61** 隻。受注残のある造船所は **23** ヶ所となっている。このうち、**2015** 年初頭時点で、受注残数の **38%** は上位 **3** 位までの造船所が占めており、同国の造船業は比較的少数の造船所に集中しているといえる。

受注減に伴って、近年は引き渡し数も例年平均を下回るレベルを記録してきた。しかし、図 **3.6.3** を見れば分かるように、**2014** 年は好転が見られ、トータルでこれまで **76** 隻の引き渡しが報告されている。これは、前年比では **38%** の増加に相当する。

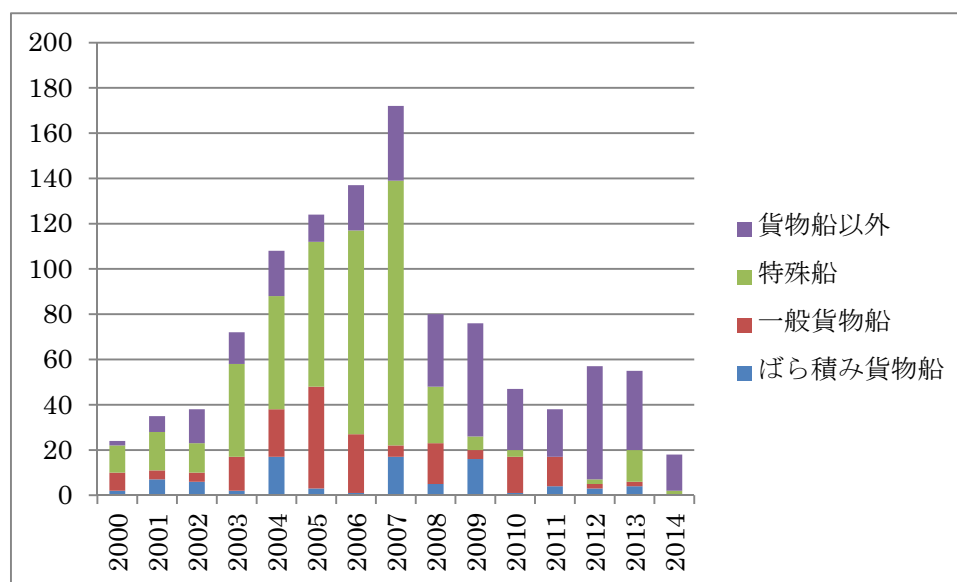
トルコ造船所は、小型のケミカルタンカー建造の長い伝統がある。しかし、近年、その新造船建造需要は **2004-2007** 年に過熱気味となった後に減少に転じている。こうした厳しい環境の中で、トルコ造船所は近年、高価値のオフショア部門において、様々な高度に専門化された船舶建造の契約を獲得している。**2014** 年はベシクタシュ（**Besiktas**）造船所がトルコで初めて多目的支援船（**MSV**）

を受注。ロールスロイスがデザインを担当する。

多くのトルコ造船所は最近、船体のみの建造（西欧、特にノルウェーの造船所のサポートとして）から事業を転換、輸出向けの完全な「ターンキープロジェクト」の売り込みおよび引き渡しに成功している。**Cemre** 造船所は、船体建造から始め、ターンキープロジェクトへと進化した造船所の一例である。2014年、同造船所は、ノルウェーの **Havyard** 造船所と協力して、PSV 2 隻、建設船 1 隻、風車設置船 1 隻を引き渡した。

今後の見通し：ここ数年に比べ、トルコの見通しは明るくなった。大型の造船所は、PSV や建設船部門での成功の波に乗り、ハイスペックのサブシー市場へと事業拡大を継続するだろう。トルコ造船所は、価格競争力が高いことから、今後はノルウェーの造船所とより効果的な競争が可能となると見込まれている。将来的には、やはり価格競争力が高く、品質を高めているポーランドの造船所が最大のライバルとなると思われる。トルコの造船所においては、短期的に新造船建造量が増加に転ずると見られるが、2006-2007年に利用された建造能力レベルを回復するのは難しいと思われる。トルコ造船業の大半は、タグボートのような低付加価値ながら建造量の多い部門に集中しつづけ、また修繕は多くの造船所が提供するサービスの一部であり続けるだろう。

図 3.6.1 トルコ造船所の新規受注獲得数（隻数）



契約数

2000-2009年（平均）：87件

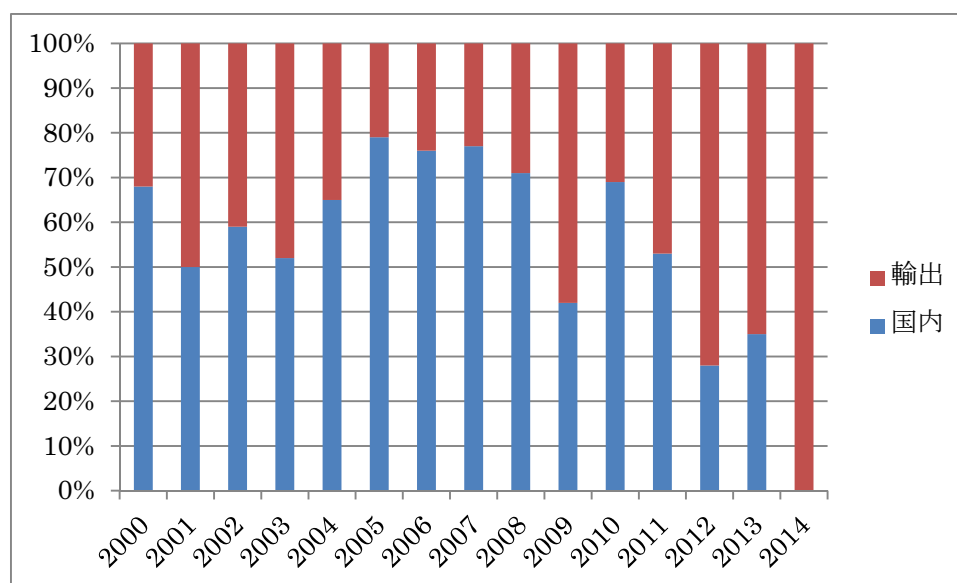
2010-2014年（平均）：42件

2013年：52件

2014年：18件

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.6.2 国内契約と輸出向け契約の割合



国内契約の割合

2000-2009年：68%

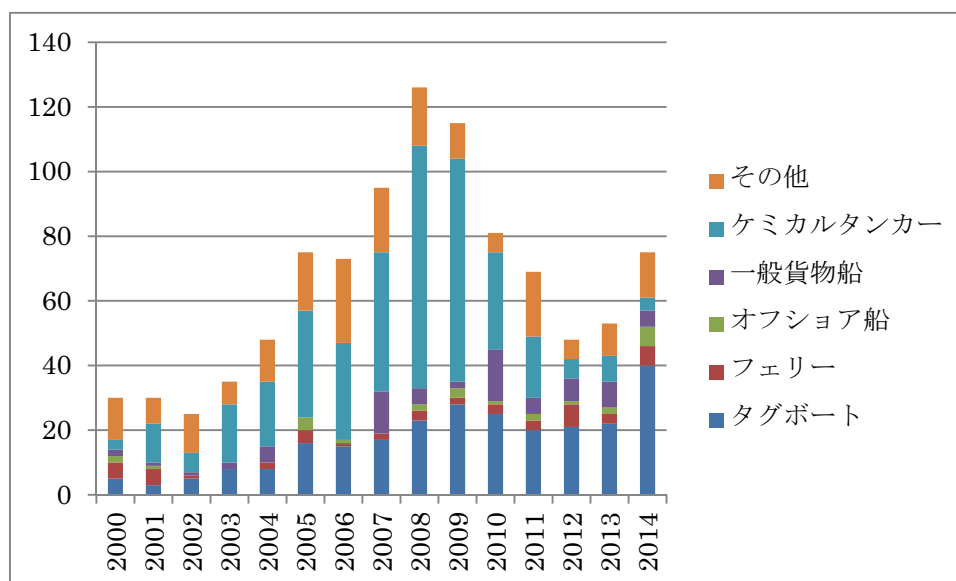
2010-2014年：43%

2013年：35%

2014年：0%

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.6.3 トルコの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.6.4 引き渡し数から見たトルコの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
Uzmar	0	7	36
Sanmar Ltd	0	1	29
Besiktas Shipyard	0	3	15
Kocatepe S/Y	1	4	15
Sefine Shipyard	0	0	13
Tersan Shipyard	1	18	13
Dentas Gemi	2	3	12
Dearsan Shipyd.	3	16	9
Eregli Shipyard	1	16	9
Gelibolu Shipyd	4	12	9
Marmara Tersanesi	4	12	9
Ceksan Shipyard	5	17	8
Selay Shipyard	0	5	7
Torgem Shipyard	10	17	7
Cakirlar Tersanesi	0	0	6
その他（64ヶ所）	140	357	133
合計	171	488	330

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

### 3.7 : ポーランド

ポーランドの造船業は近年、高価値のオフショア部門の一角に食い込むことに成功し、旅客船部門においてもある程度の存在感を発揮している。しかし、こうした成功は、レモントーヴァ社のみにとほとんど集中している。レモントーヴァ社が、大手西欧造船所にとって代わる存在となりつつあり、価格についても優位に競争できる立場にあるのに対し、他の多くの造船所は財政難にあえいでおり、その事業も限定されている。

世界的な流れと同様に、ポーランド造船所の受注数は近年減速を見せている。2000-2009年の間、ポーランドの造船所は年間約25隻を受注していた。しかし、図3.7.1に示されているように、2010年以降は年間約12隻まで減少。2014年は、前年比47%減の8隻にまで低下した。2014年に受注を獲得した造船所はわずか2ヶ所で、受注数の4分の3はレモントーヴァ社が獲得したものである。2014年に受注した船舶のうち、中心となるのは旅客フェリーで、そのうち3隻はカナダのBCフェリーズからレモントーヴァ社に発注されたLNGを燃料とするフェリーである。

2015年初頭時点で、ポーランド造船所の受注残は19隻である。受注残がある造船所数は4ヶ所となっている。しかし、レモントーヴァの受注残が全体の80%近くを占めている。図3.7.3を見ると、ポーランド造船所がかつてコンテナ船部門を伝統的に得意にしていたことがわかる。しかし、ドイツの造船所同様、ポーランドのコンテナ船部門における市場シェアは低下している。現在、ポーランド造船所の受注残は主に旅客・カーフェリーからなっており、これ以外にオフショア船も何隻かある。

受注レベルの減少の結果として、ポーランド造船所の引き渡し隻数も同様の減少を記録している。2005-2010年の間には、毎年約23隻が引き渡されていた。2011年以降、この数は約14隻まで減少。2014年にはこれがさらに13隻に減少した。前年比では13%の減少にあたるが、2011年以降の建造レベルに沿った水準となっている。2014年、レモントーヴァ社は4隻の大型PSVを、またパートナー・ストーチュニャ (Partner Stocznia) 社は3隻の重量物運搬船を引き渡した。

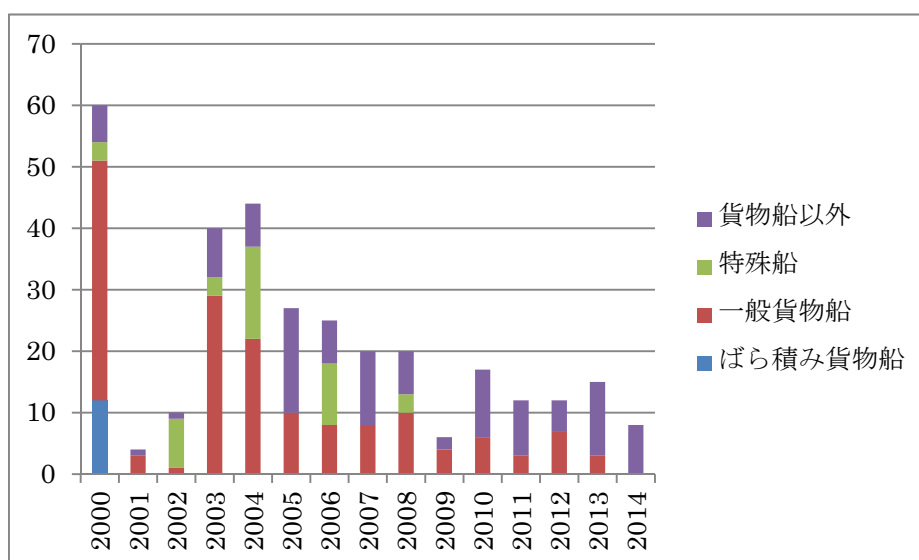
ポーランドで現在最大の造船会社はレモントーヴァ社であり、近年の活躍は目覚ましいものがある。従来、同造船所は修繕・改造を専門としていたが、その

後、ノルウェーの造船所のサポートとして船体建造を開始した。経験を重ねるうちに、同造船所は「ターンキーパッケージ」を提供するようになり、また西欧のライバルと比較しても割安な価格の提供が可能だった。レモントーヴァ社は一流の船主からの受注も多く獲得、現在では欧州で最も有力な造船所の一つとなっている。

レモントーヴァ社の造船所をのぞいては、ポーランドの大半の造船所が財政難に直面していると報告されている。2013年を通じて、ストーチュニャ・グダインスカ (Stocznia Gdanska) 社が倒産間近と報じられていた。同造船所は2007年にEUによる国家補助金の返済命令を受けて倒産の危機に直面したが、ウクライナのドンバス鉄鋼連合が救済、以来保有している。2013年秋、造船所の従業員は、給料支払の遅滞を理由にストライキを実行。2014年3月、ノルウェー造船グループである Kleven Verft がグダンスク造船所の買収に関心を示した。しかし、最新の情報によると、ポーランド産業開発社（ポーランド国有財産省が保有）が買収し、財政再建をおこなう予定であるという。

今後の見通し：ポーランド造船所は、西欧の大手造船所に比べて新造船建造において割安な価格を提供することができるが、一方で高度なノウハウを持つ造船所の数は少数に限られている。したがって、特により複雑なオフショア支援船部門への参入度が増し、今後は現在に比べてプロダクトミックスが大きく広がっていくという点で見通しはポジティブであるものの、大規模な事業拡張の可能性は制限されている。

図 3.7.1 ポーランド造船所の新規受注獲得数（隻数）





### 契約数

2000-2009 年（平均）：25 件

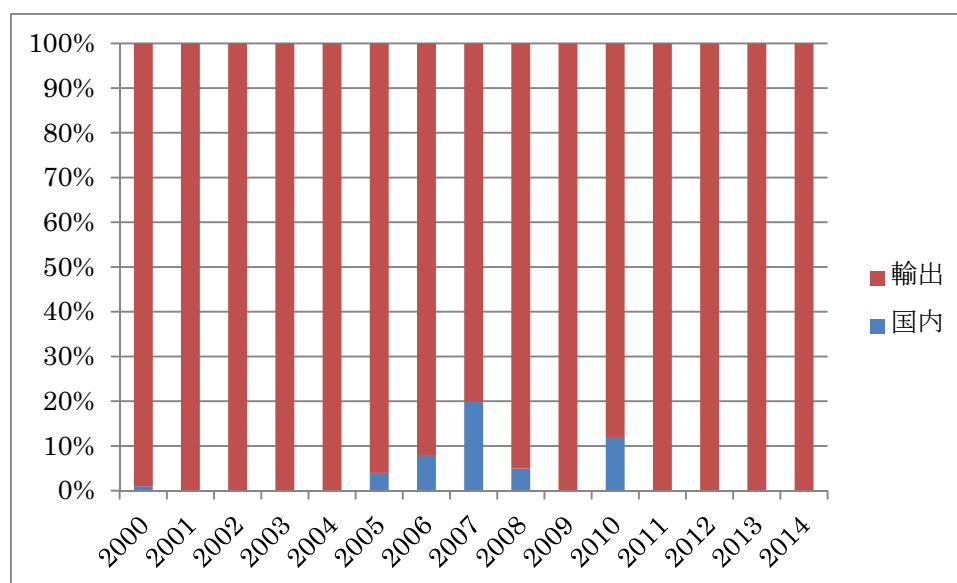
2010-2014 年（平均）：13 件

2013 年：15 件

2014 年：8 件

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.7.2 国内契約と輸出向け契約の割合



### 国内契約の割合

2000-2009 年：4%

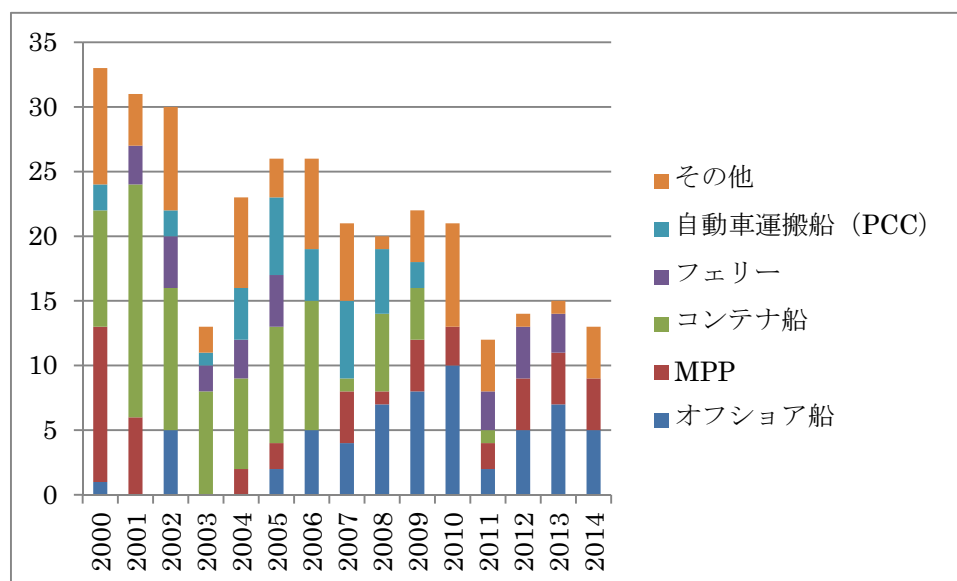
2010-2014 年：3%

2013 年：0%

2014 年：0%

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 3.7.3 ポーランドの造船所による引き渡し数（隻数）



出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

図 3.7.4 引き渡し数から見たポーランドの上位造船所

造船所名	2000-2004年	2005-2009年	2010-2014年
レモントーヴァ SB	0	0	20
Partner Stocznia	0	2	18
レモントーヴァ Repair	5	40	17
Crist S.A.	0	0	4
Stocz. Polnocna	9	0	4
Stocznia Nauta	1	0	3
ダーメン・Kozle	0	0	2
Stocznia Gdynia	47	37	2
Gryfia Shipyd.	1	0	1
Malbo Stocznia	0	0	1
Poltramp Yard	0	0	1
Stocz. Marynarki	7	0	1
Stocznia Gdansk	24	2	1
Szczecin. Nowa	19	30	0
Stocz. Szczecin	17	0	0
その他 (2ヶ所)	0	4	0
合計	130	115	75

出典：クラークソン・リサーチ、2015年1月

## 第4部：欧州造船業界の短期的見通し

欧州造船業は、極東の競合造船所に市場シェアを大きく奪われてきた。この事態に対応するため、欧州の多くの造船所が価格で競争する戦略から、先進的技術ソリューションを武器とした国際的な競争を目指す戦略へのシフトを図ってきた。これはすなわち、コスト高ながら、建造量は比較的少ない市場を創り出すことである。こうしたことから、欧州市場内における興味深いシフト（オフショア船部門が建造の中心となってきたことや西欧から東欧への建造シフトなど）はあるものの、欧州造船業界が今後世界市場シェアを伸ばすことはありえないと見られる。しかし、より複雑な技術を要する特殊船に対する需要は継続して上昇していくことが見込まれており、また欧州は客船部門でほぼ独占状態にあることから、欧州の世界市場シェアが今後大きく崩れるということもないと見られる。

2014年、欧州造船所の引き渡しにおける世界市場シェアは6%まで低下した（ドル単位で見ると11%）。欧州のトン数単位の市場シェアが日本、中国、韓国、欧州を除いた「その他」の国々の累計市場シェアを下回ったのはこれが初めてのことである。欧州は、2014年の新規受注獲得のシェアでも微減を記録、またオフショア船部門の契約数が今後減速すると見られることから、欧州の引き渡しシェアはさらに減少することが見込まれている。図4.3が示しているように、現在の予測では、欧州造船所の建造量は今後2年間で年間200万CGTを下回り、世界市場シェアの5%程度を占めると見られる。

欧州内の造船業界を見ると、ルーマニア、ポーランド、トルコといった国々の造船所が、品質、価格の両面でより競争力をつけており、建造量に関して、西欧から東欧造船所へのシフトが続くだろう。欧州造船業にとって、各国の国内市場が重要不可欠な役割を果たし続けることが予想されており、今後、造船業を現在の建造能力を維持しつつ支えるためには、船舶関連の資金調達を増やすこと、また近い未来に実施される環境規制のプレッシャーに伴う新造船建造数の上昇が鍵となるだろう。

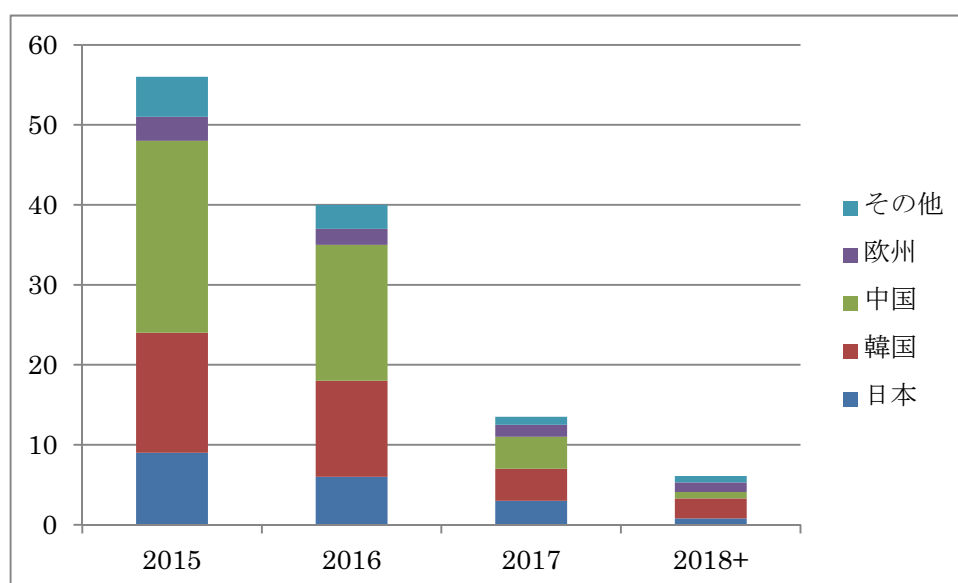
石油価格は、オフショア部門の投資に重要な意味を持つため、現在の石油価格下落は欧州造船所に悪影響を与える可能性が高い。ブレント原油価格は、2014年夏以来、57%下落して1バレル約50ドルまで低下した。2009年に同様の原油価格下落が発生した際は、オフショア向け船舶建造は前年比で30%低下して

おり、2015年にも同様の大幅な減少が見られるというのが業界の一致した見方である。

多くの欧州造船業界団体が直接各国政府に対してロビー活動を行う一方、EUレベルでのロビー活動および政治的勧告は「SEA Europe (European Ships and Maritime Equipment Association)」を通じて行われている。テクノロジーが急速に進歩する時代の中で、世界的に造船業は必要なスキルセットの開発に苦勞している。これは高度に複雑な船種を扱う欧州造船所においては、より切実な問題となっている。また欧州造船業は、労働力の供給・流動性の問題にも直面している。現在のところ、欧州の造船国の中で労働者に関する要件・資格に関する標準化は行われておらず、このせいで技術・人的資本の移転が妨げられる可能性がある。

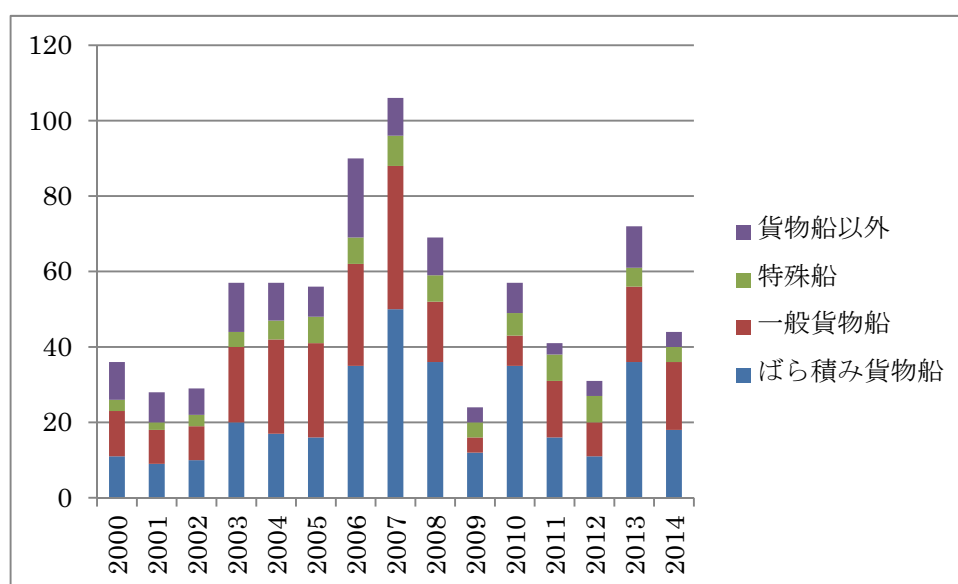
LeaderSHIP 2020 (EU および SEA Europe により 2013 年に策定) は、EU 内における認証システムの標準化方法の改善に向けてロビー活動を行う一方、欧州におけるスキルセットの維持を目指し、数多くの EU プログラムを通じて、資金調達支援を行っている。現在、欧州造船業が直面している貿易問題は多く存在し、LeaderSHIP 2020 は、経済協力開発機構 (OECD) の役割について、政府の介入や船価動向に関するモニタリングを加えるなど、その見直しに向けたロビー活動を行っている。SEA Europe は、欧州建造の船舶に関する米ジョーンズ法のより柔軟な適用も求めている。新造船建造の受注獲得に向けた国際的競争の中で、ファイナンスへのアクセスが重要な要素となっている。LeaderSHIP 2020 は、800 億ユーロの予算を擁する EU のリサーチ・イノベーションプログラム「Horizon 2020」を利用した EU レベルでの官民協働 (PPP) の実現に向け、ロードマップ作成を行っているところである。そこでは、「排出量ゼロでエネルギー効率のよい船舶」「技術的事故ゼロの船舶」に関する研究が焦点となる予定である。

図 4.1 世界の受注残（単位：100 万 CGT）



出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 4.2 欧州造船所の新規受注獲得数（単位：100 万 CGT）



2000-2009 年（平均）：5450 万 CGT

2010-2014 年（平均）：4930 万 CGT

2013 年：7170 万 CGT

2014 年：4480 万 CGT

出典：クラークソン・リサーチ、2015 年 1 月

図 4.3 国別の引き渡し量、2010-2016 年

年	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	100 万 CGT	シェア	100 万 CGT	シェア	100 万 CGT	シェア	100 万 CGT	シェア	100 万 CGT	シェア	100 万 CGT	シェア
2010	9.9	17.9%	16.0	29.0%	20.1	36.5%	5.0	9.0%	4.1	7.5%	55.2	100.0%
2011	9.2	17.1%	16.2	30.1%	21.2	39.3%	3.2	5.9%	4.0	7.5%	53.9	100.0%
2012	8.3	16.7%	13.6	27.4%	20.7	41.8%	2.8	5.6%	4.2	8.5%	49.6	100.0%
2013	6.9	17.9%	12.5	32.4%	13.8	35.8%	2.4	6.2%	3.0	7.7%	38.7	100.0%
2014	6.6	18.5%	12.0	33.6%	11.8	33.0%	2.3	6.3%	3.1	8.6%	35.9	100.0%
2015 (予想)	7.0	19.4%	12.5	34.7%	12.5	34.7%	2.1	5.8%	2.4	6.7%	36.0	100.0%
2016 (予想)	6.8	18.7%	13.1	36.0%	13.1	36.0%	1.7	4.7%	2.5	6.9%	36.4	100.0%
% 2014-2016	2%		9%		11%		-25%		-19%		1%	

出典：クラークソン・リサーチ、2014 年 9 月

図 4.4 国別の建造能力、2010-2016 年

年	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	100 万 CGT	稼働率	100 万 CGT	稼働率	100 万 CGT	稼働率	100 万 CGT	稼働率	100 万 CGT	稼働率	100 万 CGT	稼働率
2010	11.4	86.3%	18.3	87.7%	21.7	91.6%	5.8	79.5%	4.9	63.7%	62.0	86.3%
2011	11.0	82.8%	18.6	88.3%	24.1	85.7%	4.5	64.1%	4.8	64.6%	63.0	83.0%
2012	10.5	78.6%	17.0	80.7%	25.6	78.9%	4.3	59.8%	5.3	63.3%	62.7	76.7%
2013	9.1	76.4%	16.0	79.1%	21.9	60.8%	3.4	62.5%	3.8	63.3%	54.2	69.2%
2014	9.0	79.6%	15.5	76.9%	18.8	62.7%	3.4	68.1%	4.2	66.2%	50.9	70.7%
2015 (予想)	8.9	78.9%	15.4	77.3%	18.7	66.9%	2.9	73.5%	3.4	71.1%	49.3	73.0%
2016 (予想)	8.7	79.1%	15.4	79.3%	18.5	71.0%	2.4	73.1%	3.2	76.3%	48.2	75.6%
% 2010-2016	-3%		0%		-2%		-29%		-25%		-5%	

出典：クラークソン・リサーチ、2014 年 9 月

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

欧 州 造 船 業 概 況 調 査

JSC アニュアル調査シリーズ 2014 年

2015 年（平成 27 年）3 月発行

発行 日本船舶輸出組合

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-12

日本ガス協会ビル 3 階

TEL 03-6206-1663 FAX 03-3597-7800

JAPAN SHIP CENTRE (JETRO)

MidCity Place, 71 High Holborn,

London WC1V 6AL, United Kingdom

一般財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂

TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

