

欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2009年度

2010年3月

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

はじめに

2008年秋のリーマン・ショックに端を発した未曾有の世界経済の危機は、世界の造船業にも大きな影響を与え、2009年は通期において受注活動が極めて低調に推移したばかりでなく、手持工事についても、船主からのキャンセル多発や納期遅延要請が多く発生した。この結果、造船需給構造の不均衡が一層拡大し、世界的に過当競争状態に陥っている。

欧州の造船業についても、いくつかの造船事業者は、商船建造分野からの撤退、業種転換を発表するなど、この経済危機の影響を大きく受けている。欧州造船業はこれまで、オフショア分野等高付加価値船舶の建造を得意にしてきたが、世界的な造船需要が縮小した分、アジアの造船各社も比較的 Need がある当該高付加価値船舶建造分野への進出を目論んでいるところもあり、欧州造船業界・政府はきわめて強い危機感を持っているところである。

このような危機感が広がる中、2009年秋には、これまでの欧州造船政策の中核をなす **Leadership2015** の強化を目的に、業界首脳・欧州連合・政府幹部を集め高級レベル会合が開催され、**Leadership2015** のレビュー及び将来の対策オプションが検討された。同会合では、最終的な結論は明らかにされなかったものの、今後とも欧州造船業は高付加価値船舶の建造に取り組んでいくことの重要性も確認されていることから、近いうちにこのための対策がとりまとめられ発表されるものと考えられる。

本調査は、このような欧州造船業に係る関連情報の収集・評価を通じて、欧州造船業の最近の業況と課題・対策について明らかにすることを目的として実施するものである。

目 次

第 1 部：欧州造船業の近年の業況と政策	1
1. 1 市場の動向	1
1. 2 LeaderSHIP 2015	17
1. 3 国際関係	19
1. 4 研究開発及び技術革新	22
1. 5 安全と環境	26
1. 6 労使協調対話	31
1. 7 船舶整備、修繕、改造事業	33
1. 8 軍用船部門	37
1. 9 知的財産権	38
1. 10 海事政策	39
第 2 部：欧州各国の造船業の現状	41
2. 1 クロアチア	41
2. 2 デンマーク	44
2. 3 フィンランド	45
2. 4 フランス	48
2. 5 ドイツ	50
2. 6 ギリシャ	54
2. 7 イタリア	57
2. 8 オランダ	60
2. 9 ノルウェー	62
2. 10 ポーランド	63
2. 11 ポルトガル	65
2. 12 ルーマニア	68
2. 13 スペイン	71
2. 14 英国	75
2. 15 ブルガリア	77
2. 16 リトアニア	81

第 1 部：欧州造船業の近年の業況と政策

1. 1 市場の動向

世界の海運・造船業界は、金融・経済危機の中、急激な貿易縮小と荷動きの減少に見舞われ、深刻な打撃を受けている。これに先立ち造船業界は記録的な新造船受注を達成していたが、その多くが今後 3 年間のうちに就航することになっており、大幅な需給ギャップはもはや否定することのできない現実である。造船市場の約 8 割を占める標準船型の船舶については、事実上すべての市場において供給過剰に陥っており、この先数年間にわたり、需要はきわめて低い水準で推移するだろう。

過去 6 年間にわたり、世界の船舶建造量は拡大の一途をたどり、年率平均 12% の伸び率を記録した。その間、新造船受注量が建造量を一貫して大幅に上回り、受注残高は年率 26% という急速なペースで肥大化した。このような不自然な伸びは長続きするはずがなかったが、残念ながら常識は浸透せず、途方もない建造設備過剰を防ぐことができなかった。その背景として、多くの新興造船国が建造を拡大させたことがあり、とりわけ中国における建造拡大が大きな要因となった。しかし、全世界における今日までの設備増強の過半は、ここ 10 年間で建造量を 1,000 万 CGT（標準貨物船換算トン数）以上増やした韓国によるものである。

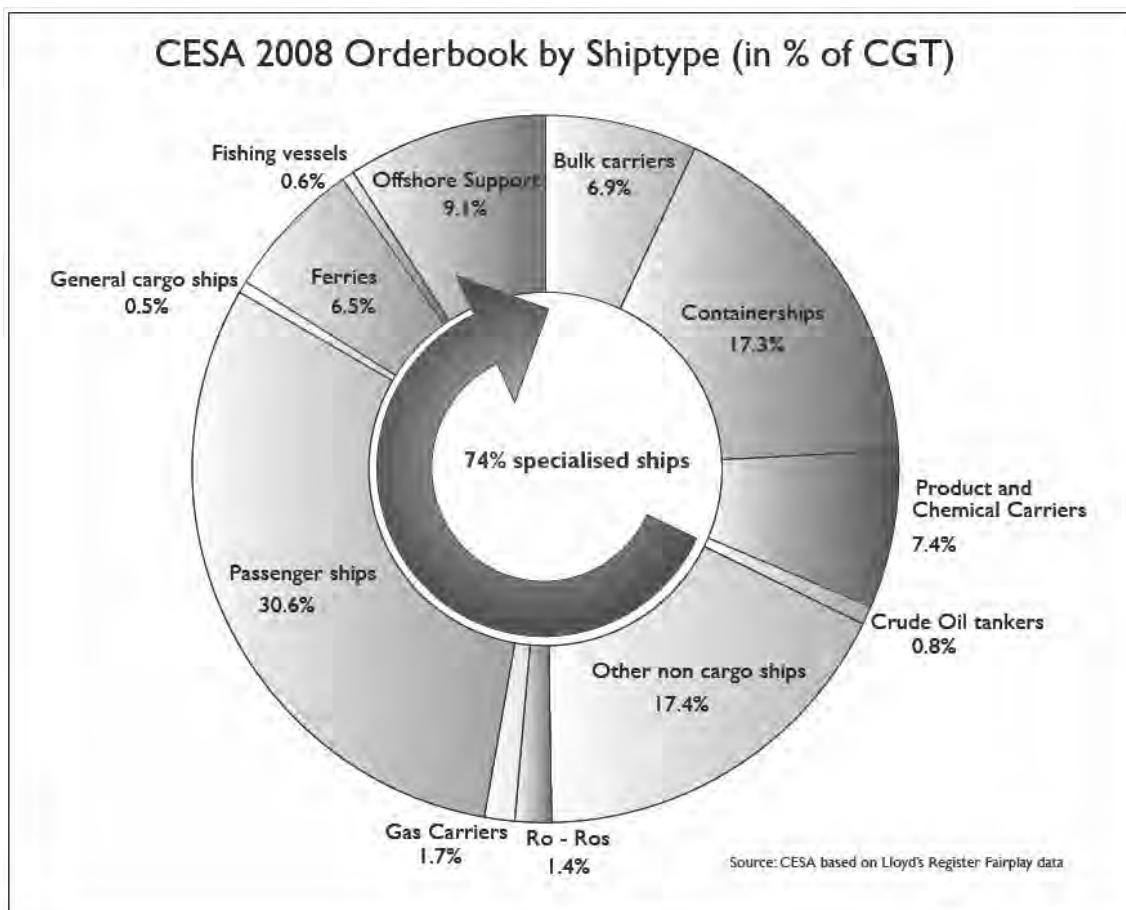
造船業界は過去にも構造的設備過剰に陥ったことがあり、欧州の造船所は確実にその教訓を学んでいた。ここ何年かの間、永遠に続きそうな需要増の期待があったが、欧州の造船所はこれに踊らされることなく、はるかに慎重な姿勢で事業展開を図った。規模の経済を生かした標準船型船舶の建造のための設備増強に投資するのではなく、特殊船分野への転換を図り、建造方法と新型船の開発に向けた投資を行ってきたのである。

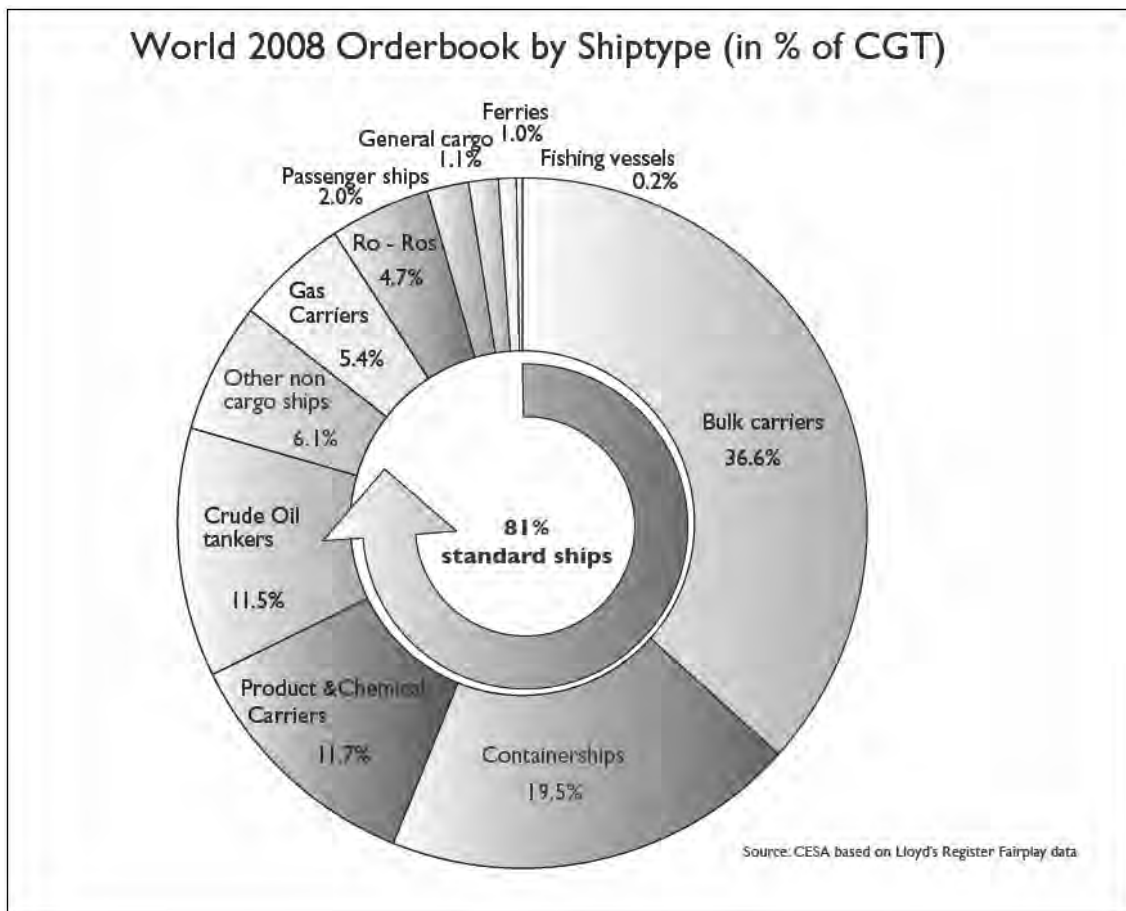
欧州の造船所が得意とするニッチ市場のほとんどは、基本的に健全で採算性も確保されており、過剰供給を示す兆候も見当たらない。これらの市場も金融危機による大きな困難に直面しているが、ひとたび資金流動性が改善すれば回

復は比較的早いと思われる。

異なる市場分野は互いに完全に孤立しているわけではない。従って、政府が国内造船業を強力に支援している国々との熾烈な不公正競争によって、深刻な影響がもたらされることを覚悟しなければならない。

他の業界によってもたらされる困難もある。欧州の多くの銀行は、これまでアジアにおける不必要な船舶建造の資金調達に、場合によっては相当深く関わってきたが、有望な欧州のニッチ市場も含む造船業界全般に対する貸出残高を縮小しようとしている。その結果、これ以上採算性のいい案件はないと思われるような優良プロジェクトでさえ、造船所の資金確保が難しくなっている。





さらに、包括的な政府支援に支えられたアジアの造船所が不当に安い価格でニッチ市場に参入し、欧州の専門業者と競合しようとする明確な兆しが見え始めた。

欧州市場

2008年の実績

欧州造船工業会（CESA）は、欧州連合（EU）加盟 14 カ国及び非加盟 2 カ国の造船業を代表し、欧州におけるほぼすべての造船・船舶修繕事業を網羅している。技術の進歩と低コスト国との厳しい競争を原動力として、欧州の造船所は生産性と競争力を向上させ続けてきた。欧州の造船所は、製品の多様化、合理化、技術革新（イノベーション）、効率性の向上、顧客や環境に対する特別な配慮に取り組んできたが、これはほんの一部の例で、造船分野で将来にわたり競争力を確保するために実にさまざまな取り組みが行われてきた。

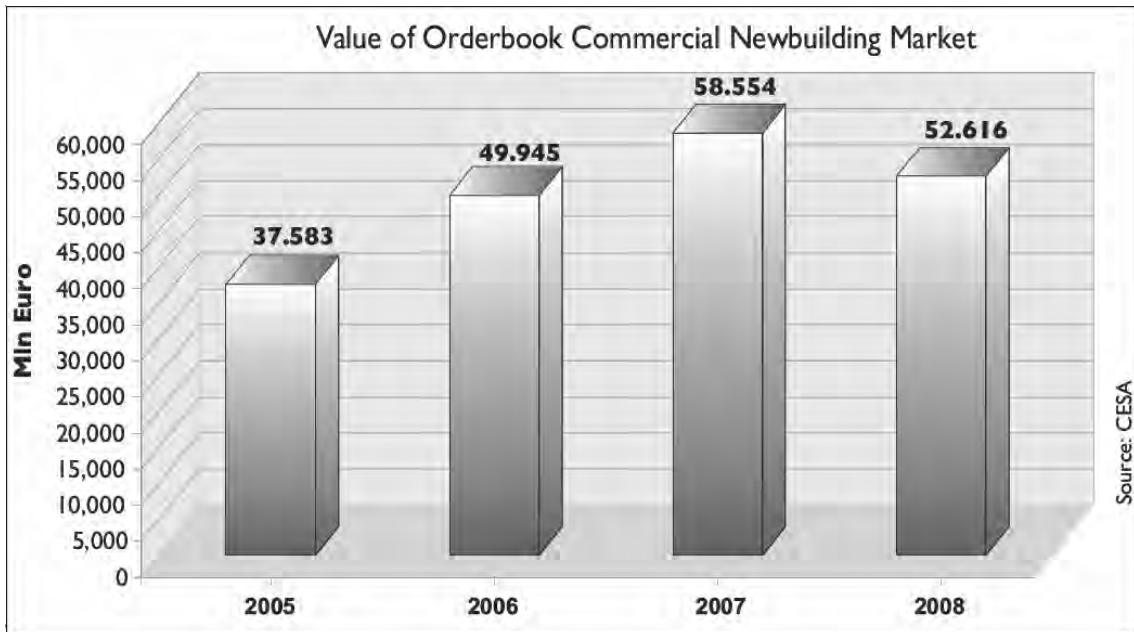


2008年の欧州における新造船受注は特殊船が中心で、上半期発注分がそのほとんどを占めた。世界的に最も発注が多かったのは、ばら積み貨物船（バルクキャリア）だったが、このタイプの船舶を建造する造船所は欧州にはほとんどない。コンテナ船は、欧州の造船所が依然として大きな存在力を有する唯一の大量市場向け船舶であるが、これは金融・経済危機の打撃が最も大きかった船種の1つである。2008年上半期の段階ですでに需要が大きく落ち込み、下半期には発注キャンセルが新規受注を上回り、受注数量が純減する事態に陥った。

金融・経済危機の影響は、新規受注の下落幅が90%を超えた2008年第4四半期のデータにとりわけ顕著に現れている。年間を通して見ると、2008年の新規受注は前年比60%超減で、2009年第1四半期も引き続き前年を下回る水準で推移した。それまで4年間にわたり受注量が建造量を上回る状況が続いたため、当面、ほとんどの造船所はフル稼働を維持している。しかし、革新的な新造船建造プロジェクトを立ち上げるには相当のリードタイムを要する。また、一時的または恒久的な人員削減を避けるため、もしくは少なくとも最小限にとどめるためにも、欧州の多くのハイテク造船所は早期に新規受注を獲得する必要がある。

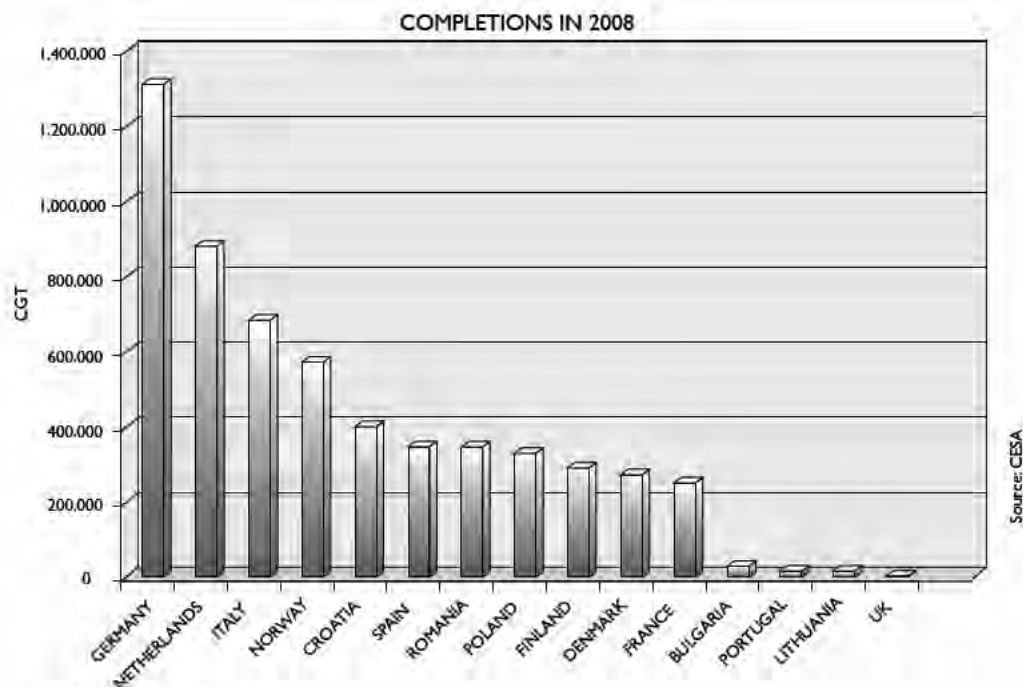


ニッチ市場には、革新的なソリューションを持ってすれば生かすことのできる機会が数多くあり、その機会の追求が長年にわたり重要な役割を果たしてきた。このアプローチによって、欧州の造船所は2005年以降、トン数ベースの建造量をほぼ一定に保ちつつ、売上高を倍増させることができた。

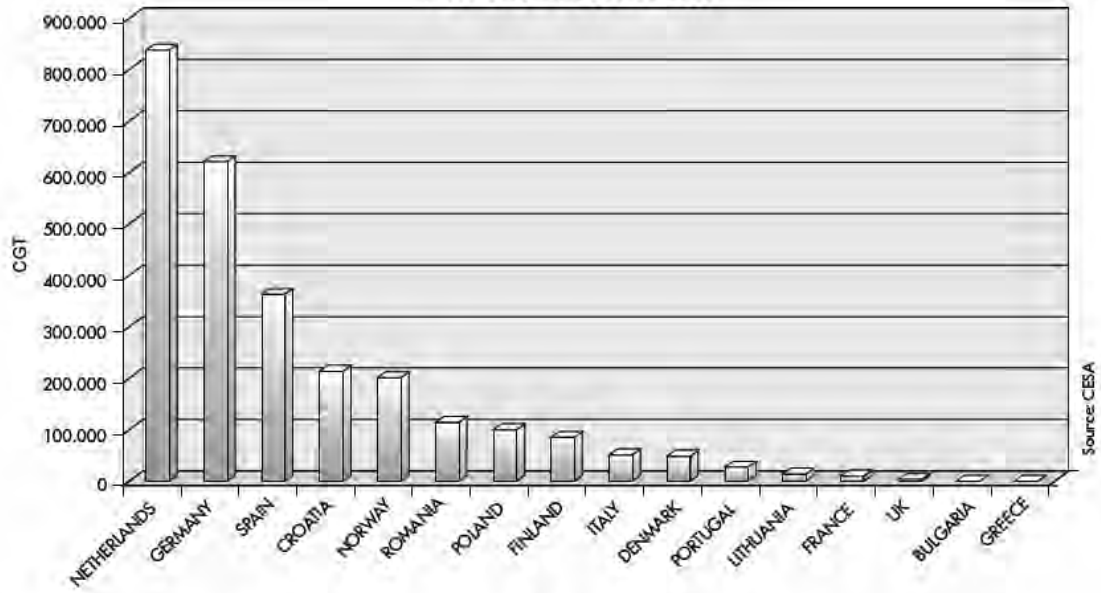


売上高は2009年も高い水準を維持できると予想されるが、受注残高はどんどん目減りしている。低調な新規発注や発注のキャンセルに加え、契約に基づきかなり早いペースで建造を進めなければならないという事情もあり、受注残高は2009年末までに40%減になる可能性がある。

欧州企業はそれぞれの得意分野で長年の経験を積み、有力で健全な海運市場で大きな技術優位・競争優位を確立し、今日までその経験が多くの欧州企業の強みとなってきた。しかし、標準船型船舶事業が大きく落ち込み、世界的に深刻な建造能力過剰に陥った結果、欧州企業がこれまで優位を保ってきた市場分野が熾烈な過当競争にさらされるようになった。欧州の造船所は、EUのさまざまな政策の後押しを受け、知識集約型産業への転換を図るべく懸命に取り組んできたが、こうした過当競争の波を断固として撃退できなければ、これまでの努力がすべて無になってしまうおそれがある。

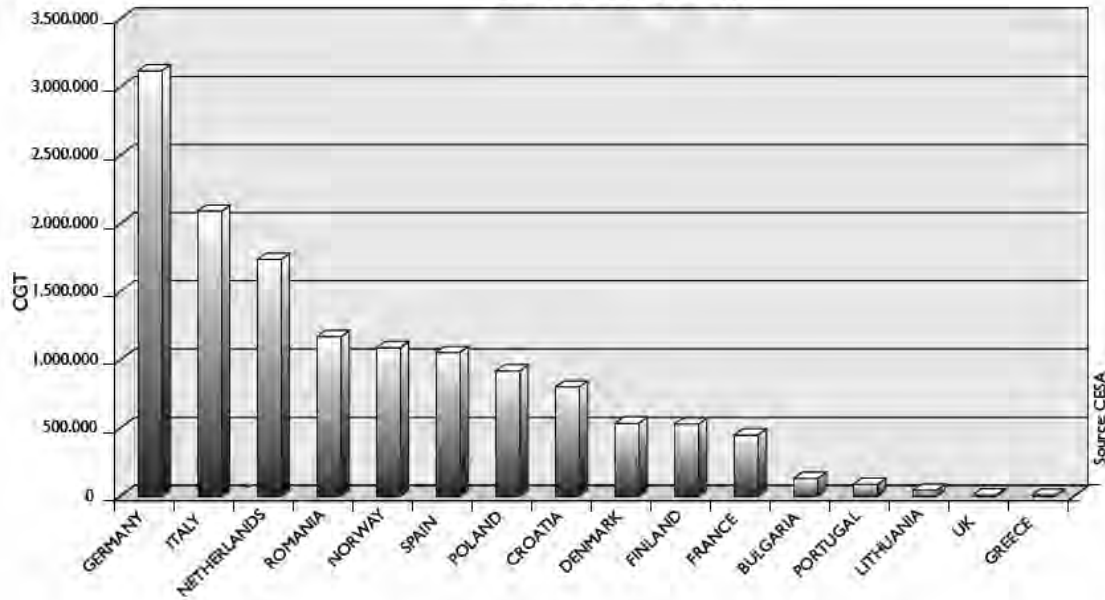


NEW ORDERS DURING 2008



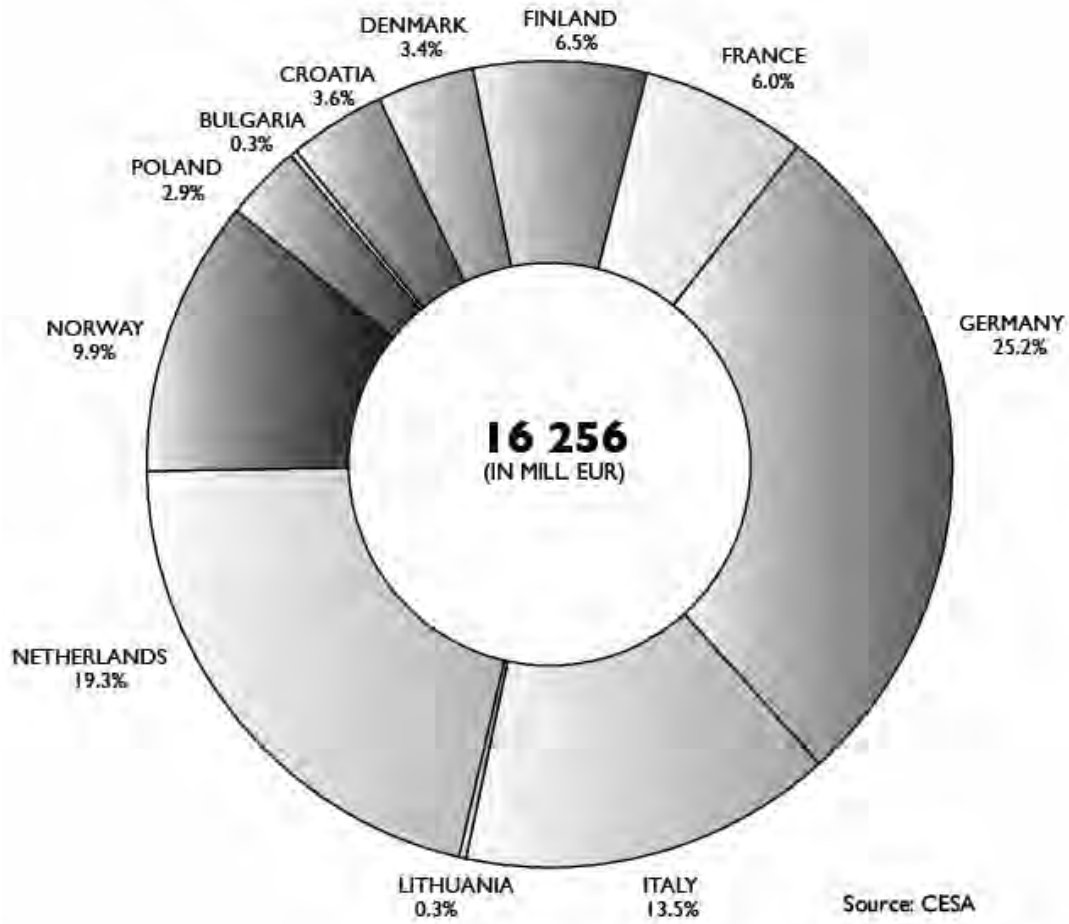
Source: CESA

ORDERBOOK - 31.12.2008

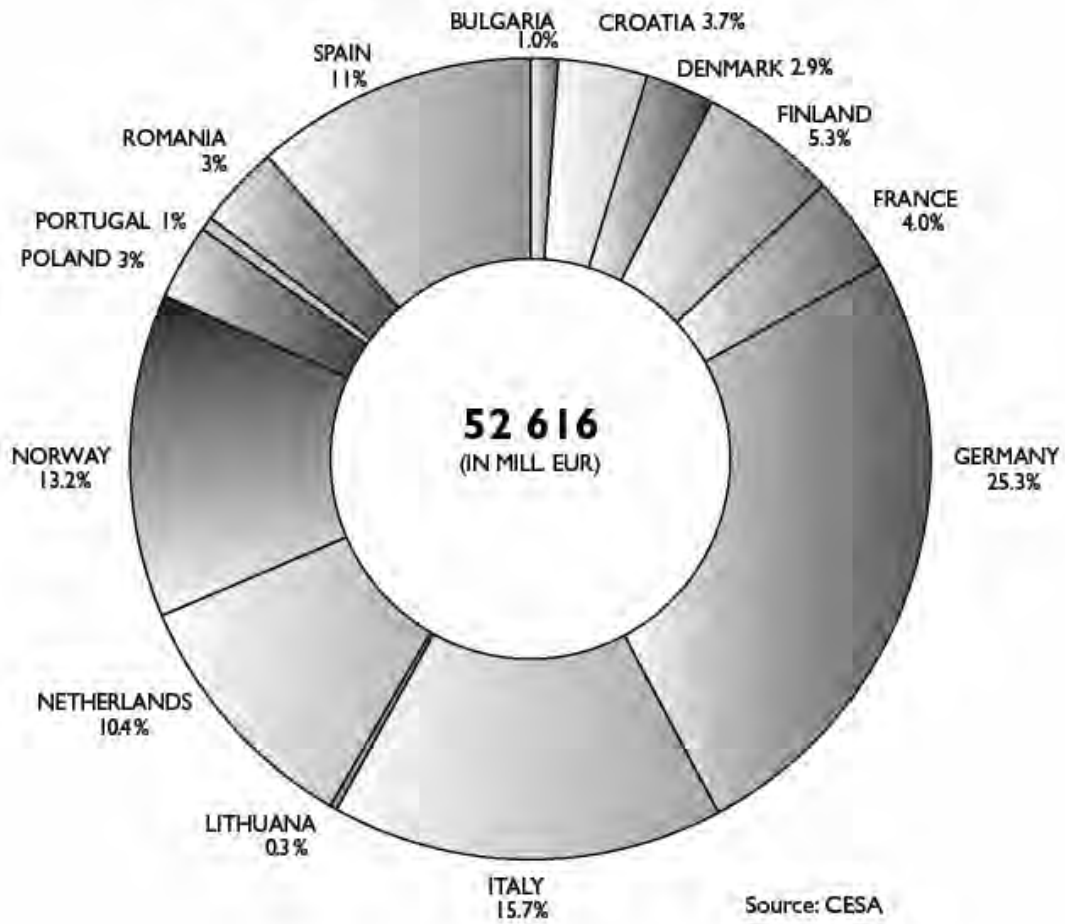


Source: CESA

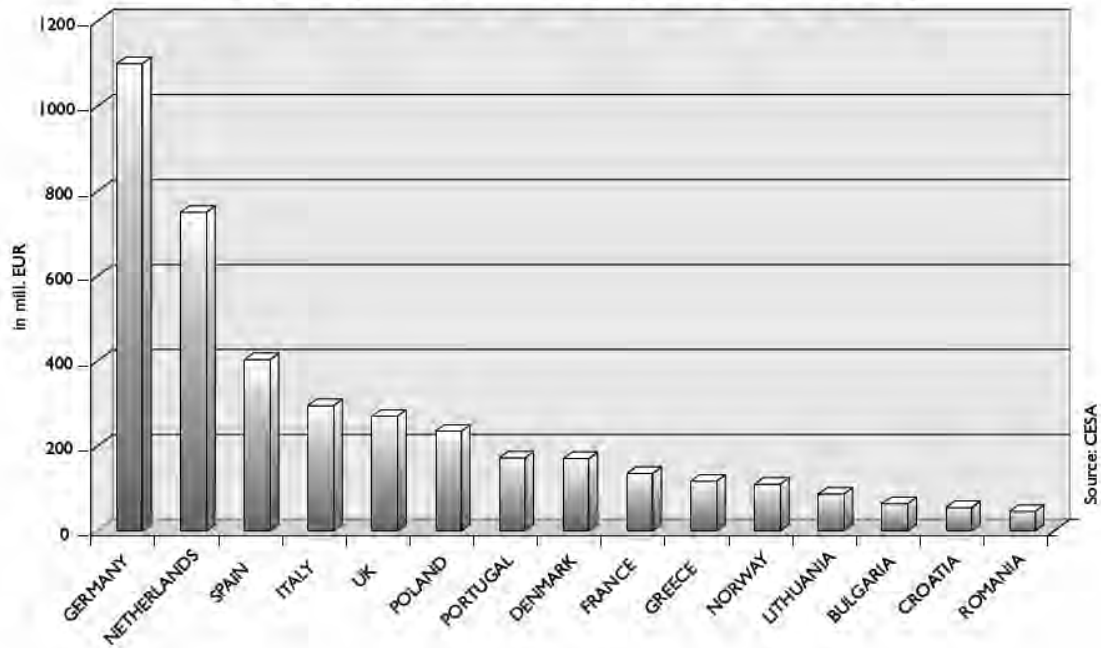
VALUE OF COMPLETIONS in 2008



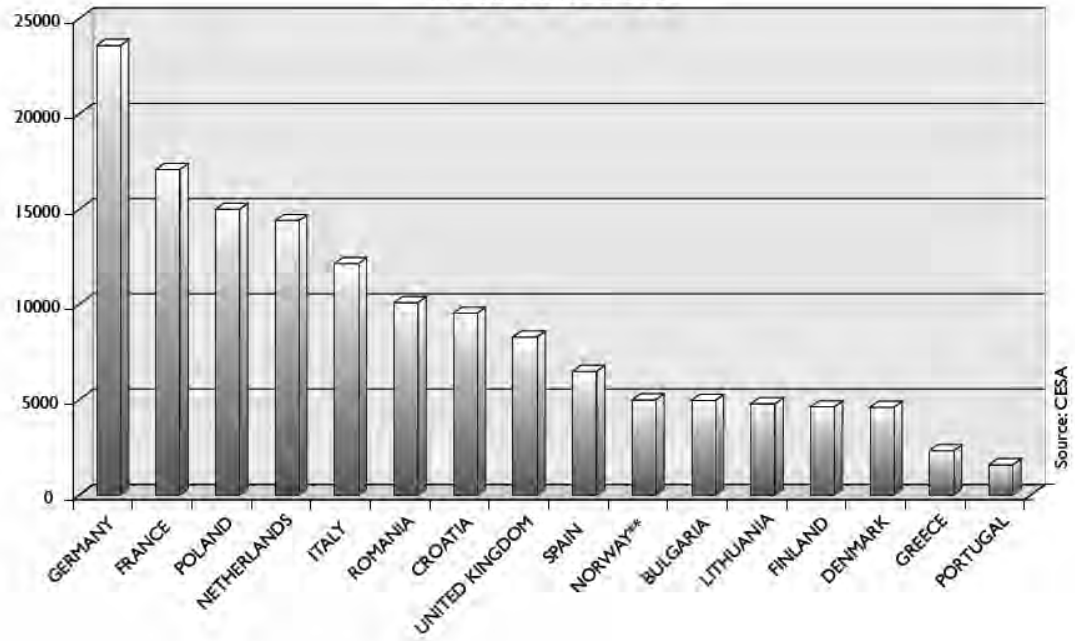
VALUE OF ORDERBOOK- 31.12.2008



SHIPREPAIRING AND CONVERSION TURNOVER 2008

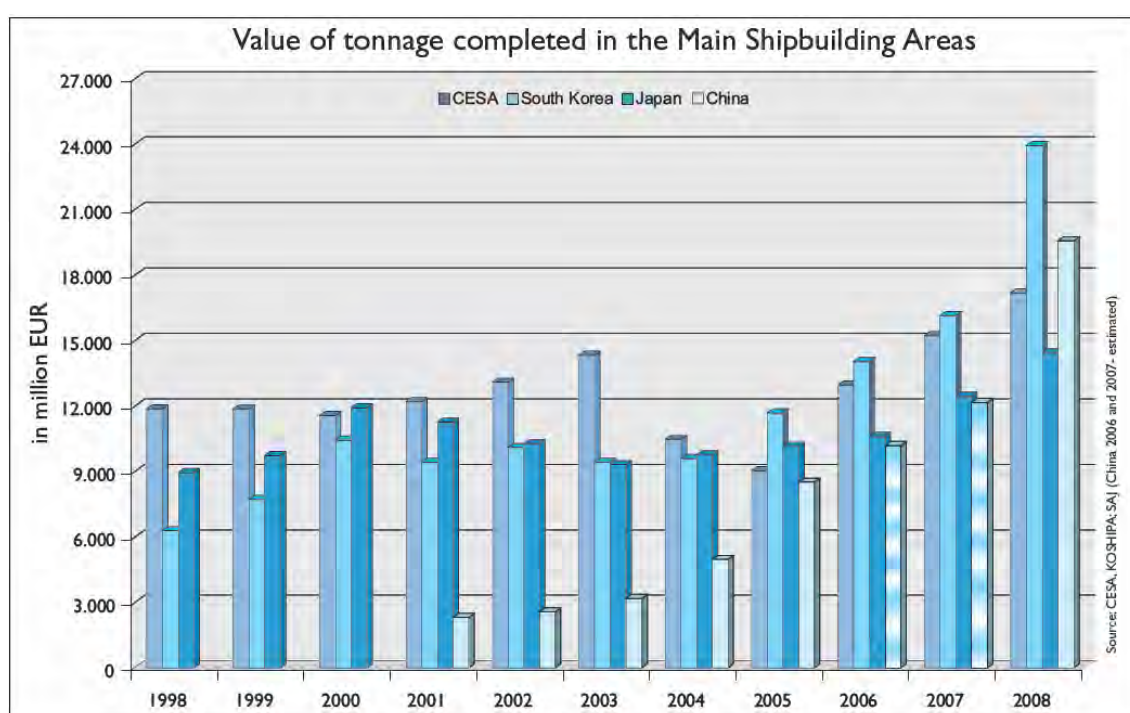


WORKFORCE 2008



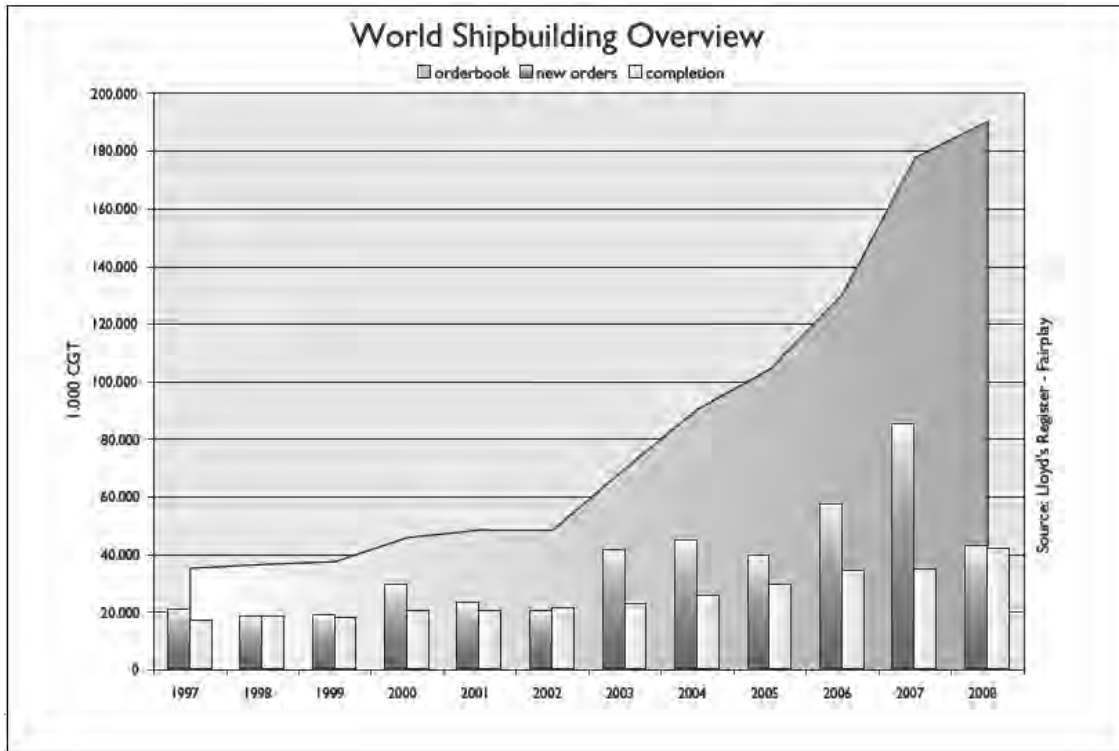
世界市場

2008年は、受注船の積載容量合計が第3四半期末時点で約1億9,880万CGTという驚くべき水準に達する等、再び未曾有の年となった。この実態なき好況は、第4四半期に入ると暗転した。世界中の造船所で毎日8.7隻のペースで新造船が竣工したため、受注残高は年末までに1億9,030万CGTまで減少したのである。



欧州で2008年に着手した商用船の建造は、数量ベースではアジアより低いが、その額面総額は約180億ユーロにのぼる。欧州の市場シェアは数量ベースでは11.5%にとどまるものの、額面ベースでは23%となっており、欧州で建造される船舶が技術的にはるかに高い水準にあることがわかる。

4,290万CGTという受注量は、2008年第4四半期における発注低迷の影響によるもので、2009年に入ってもその傾向は続いている。

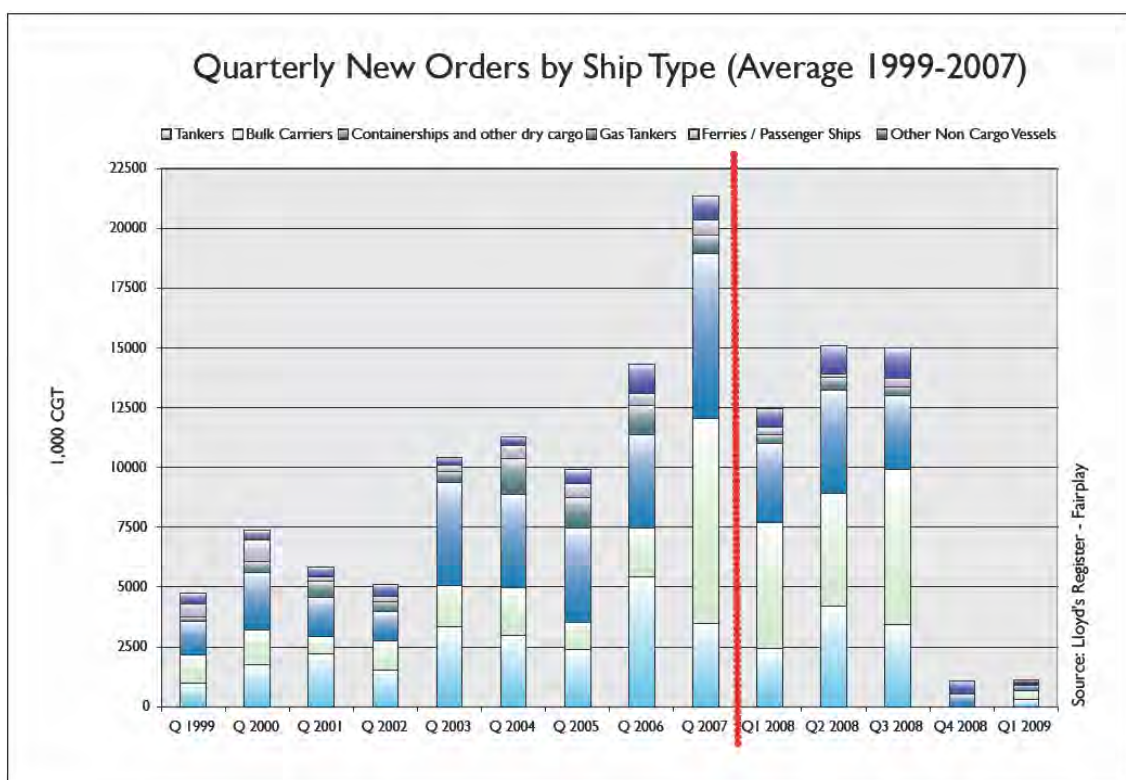


発注キャンセルに関する系統だったデータはまだないが、2009年の純受注量はマイナスになる可能性がある。発注キャンセルは造船所の事業活動に深刻な影響を及ぼすおそれがある。建造スケジュールの混乱は多大なコスト負担をもたらし、予定していた前受金の入金がなくなることによってキャッシュフロー計画に問題が生じる可能性もある。世界中の多くの造船所で2009年の新規受注は今のところゼロとなっており、こうした混乱のつけを取り戻すのは困難な状況である。そのためすでに破産申請を行った造船所もある。多くの発注主もまた困難な状況に置かれており、発注者側の資金難が理由で新造船の引渡ができなくなるおそれもある。契約成立から船舶引渡まで2年から4年程度のタイムラグがあるため、海運業界にとって金融危機の影響はまだしばらく続くかもしれない。

新興諸国の造船意欲

ブラジルやロシアのような産油国では、政府が既存の造船会社と協力し、自国の造船技術・能力を高めて外国への発注を避けるため、エネルギープログラムと連携した国家プログラムを推進している。先頃設立されたロシアの統一造船会社（USC: United Shipbuilding Corporation）は国内の主要な商用船と軍用船の造船所を傘下に持つが、ロシア当局は、同社に国内市場向け船舶約 1,400 隻を今後数十年間にわたり供給させる計画を立てている。インドも船主に国内造船所に発注させる国家プログラムを推進している。

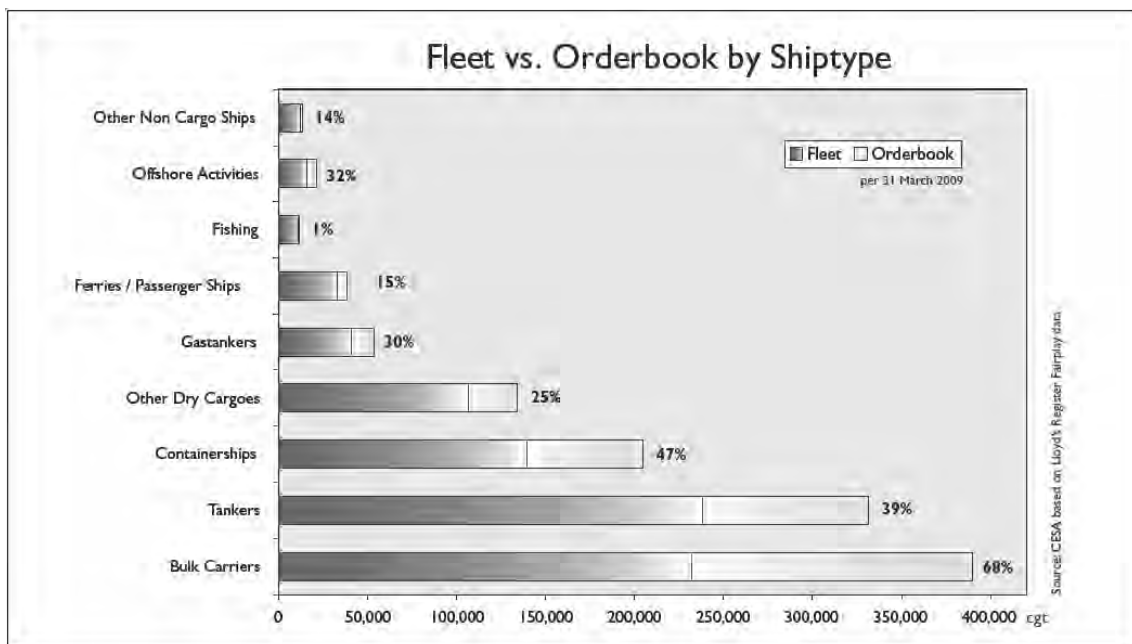
世界の造船市場で頭角を現しつつあるトルコは、2008 年に入ってから成長を続け、竣工量では過去最高を記録した。しかし、新規受注の途絶と発注キャンセルの多発によって壊滅的な打撃を受けた。ベトナムとフィリピンは、巨額の外国投資を受けて大規模造船所を建設している。しかし、市場の冷え込みと資金流動性の逼迫を受けて、建造設備増強プロジェクトは再検討されるべきであり、既存設備の建造能力が既に建造需要を上回っている以上、採算性の確保が難しいプロジェクトについては断念するのが賢明な判断だろう。



トレンド

2007年に1億7,770万CGT程度だった世界の造船受注残高は、2008年も拡大した。これは、ドライバルク船部門とタンカー部門の投資が飽和状態の兆候を見せ始めた際に、強気の将来需要見込みに基づく高い用船料率を確保しておきたいという第1四半期の駆け込み需要によるものだった。欧州の造船所は拡張路線をとらず、概して高度な技術を要する船舶の建造に注力した。こうした高性能船舶については、ひとたび資金流動性が改善すれば比較的早い需要回復が見込めるが、対等な競争条件の確保と規制措置によって不当廉売の脅威が排除されるべきである。

船舶建造契約のキャンセル、老朽船の解撤、大量市場向け船舶の引渡遅延による市場調整の可能性がある。混乱期に生じたキャンセルの具体的な数字は、建造サイクルが一巡した時点でより明らかになるが、既存の船隊と貨物量に対して受注残高が過剰になっている部門に集中しているものと思われる。

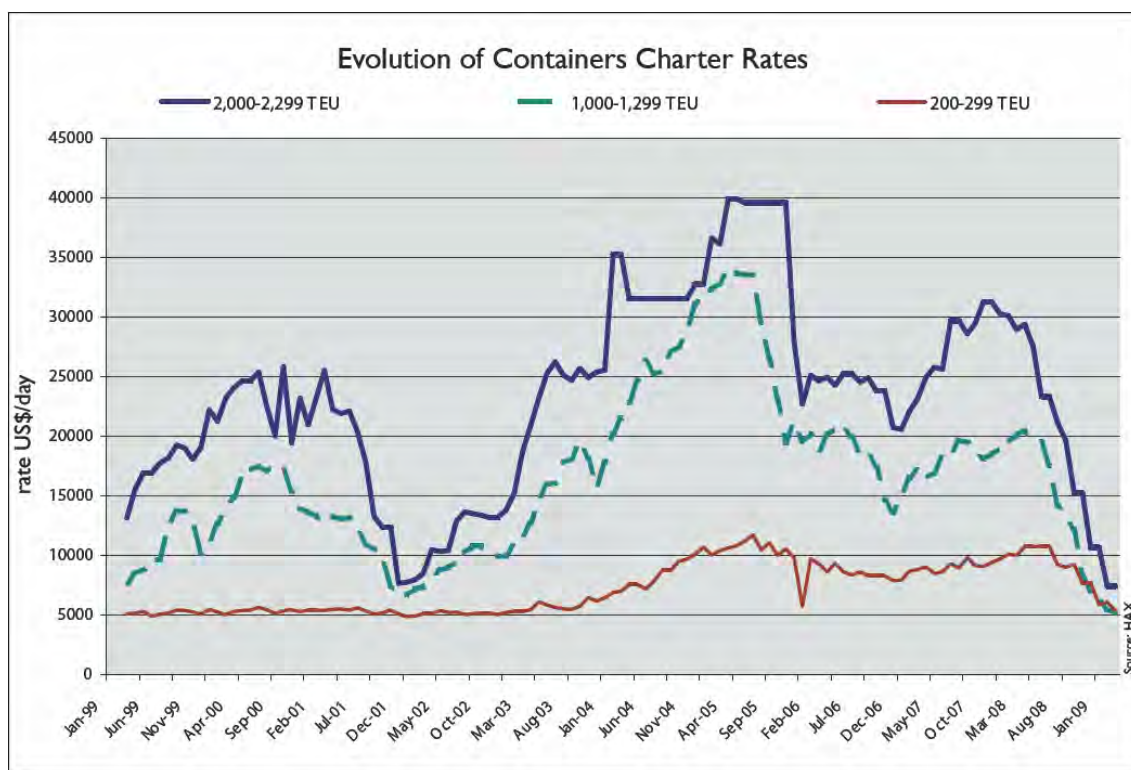


不正確な情報に基づく投機的な動きによって、海運・造船業界は巨大な過剰設備を抱えてしまった。全世界の船隊は2008年だけで3,162隻(4,180万CGT)増加した。これは、世界中にある造船所のどこかで毎日8.7隻の船舶が引き渡さ

れたということである。しかし、引き渡された新造船が運ぶべき積み荷はそれほど多くなく、場合によっては、処女航海がこれまでにを行った唯一の航海という船舶もあるかもしれない。

世界貿易と海運需要、及び造船業界への影響

世界危機の結果、世界の貿易予測は絶えず修正され、運賃は概ね経済状況を反映するかたちで変動した。しかし、2008年上半期にピークに達した後、乾貨物・液体貨物とも運賃が2004年以前の水準に下がり、何とか採算水準を上回っているのはタンカー部門のみという状況に陥ることを予測した者は少なかった。コンテナ貨物は激減し、2009年の年初には船隊の最大11%が運航休止となった。ばら積み貨物船（バルクキャリア）も大きな打撃を受けた。発注船の積載容量が就航船の積載容量の68%を占めるに至り、海運市場を健全に保つうえで、ばら積み乾貨物（ドライバルク）の調整は必須である。

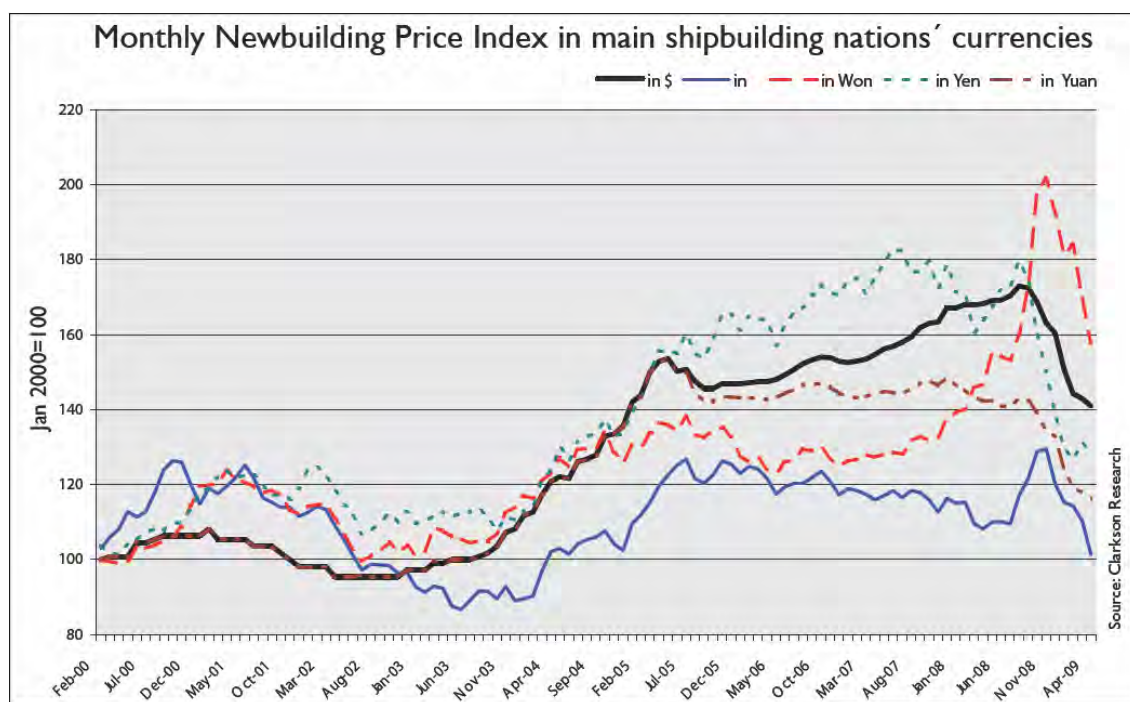


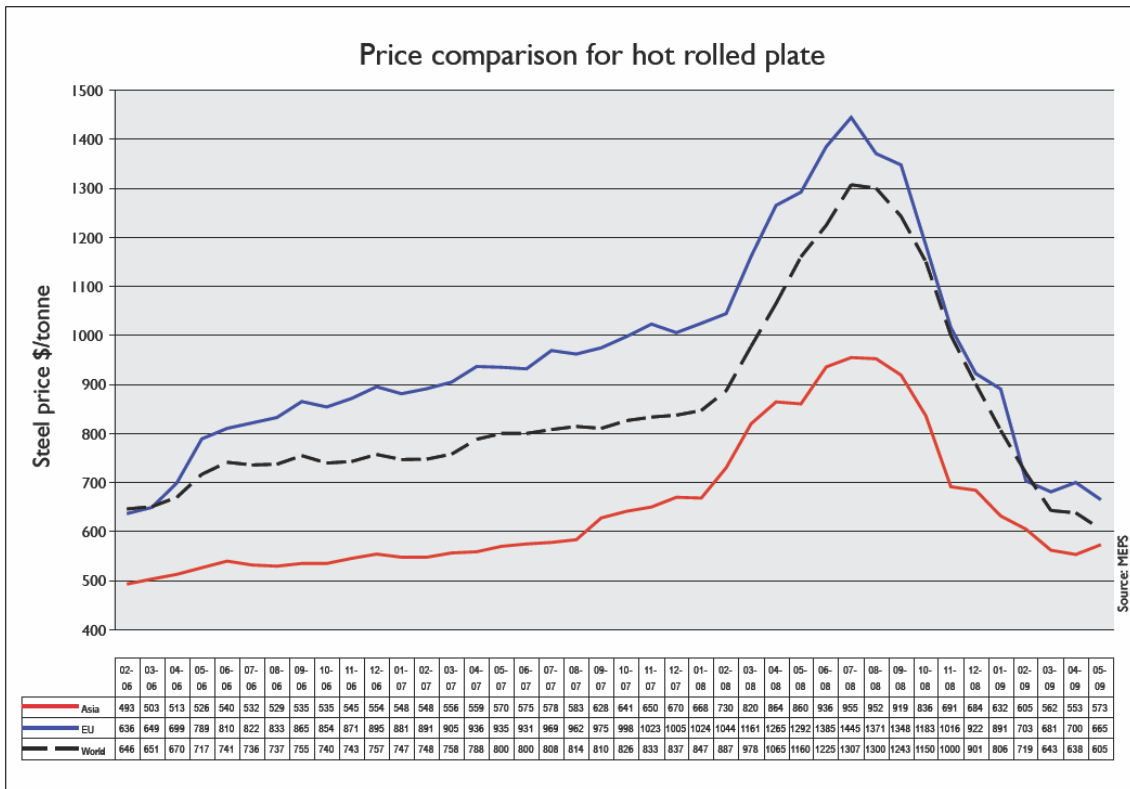
船舶建造価格とコスト

2002年に底を打った船舶建造価格は、いずれの部門においても過去数年間大幅に上昇した。2008年半ばに記録を更新したが、その年の内に弱含みの兆候が見え始めた。長年にわたり低い労働コストと有利な鉄鋼価格に強みを持つ国々からの攻勢を受けてきた欧州の造船所は、顧客ニーズと環境に配慮した付加価値を高め続ける以外に生き残る術はなかった。

新造船建造価格については、通常の時況を形成するには実際の取引件数があまりにも少なく、価格指標の低下は当面、実際の取引を反映しているというより、概ね「ブローカーの見解」を示すものと考えられる。国内の造船所や船主に対する大規模な政府支援策は、市場に歪みをもたらす大きな脅威となっており、悪循環からの脱却を促すどころか現下の状況を長引かせている。

主要造船国通貨の為替レート変動は各国の競争力に大きな影響を与える。韓国ウォンの急落に代表されるような大きな為替変動によって生じる思いがけない利益や損失も、市場を歪める要因となっている。





欧州とアジアの間で鉄鋼価格に差があることによって、欧州の造船所は何年もの間ずっと競争上不利な立場に置かれてきた。状況はようやく改善しつつあるが、価格差は依然存在する。市場回復時には、こうした価格差に為替要因も重なり、欧州の造船所が標準型商船の建造契約を受注するのは困難と思われる。従って、技術面及び環境面で高度な対応が必要な特殊船部門に的を絞った取り組みがこれまで以上に重要である。

1. 2 LeaderSHIP 2015

2002年、欧州の造船所は、収益性と厳選した市場における主導権獲得に焦点を絞るという共通戦略の下、初めて足並みを揃えた。こうした中核的目標に基づき、包括的でありながらも直接的な造船業界向け産業政策が構築された。これが LeaderSHIP 2015 の始まりである。対政府を含めた広報活動において、欧州造船業界は、補助金頼みの業界という従来のイメージに終止符を打ち、競争力を前面に押し出すパラダイム転換に乗り出していた。

LeaderSHIP 2015 は、欧州域内における協力と政策協調の必要性を新たに認識させる役割も果たした。LeaderSHIP 2015 は、具体的にその概念をどう実施するかはそれぞれの加盟国で異なるが、EU 域内で幅広く認識され、各国の造船政策の中核となっている。欧州造船業界の将来のための一致団結した取り組みは、特定の産業のニーズに対する EU の政策・措置の調整を成し得た先駆的な取り組みとなった。間もなく、自動車業界向け CARS 21 等、同様のモデルを取り入れようとする動きがその他の主要産業で広がった。

8 つの構成要素から成る LeaderSHIP は競争力のあらゆる側面を網羅している。特に、研究とイノベーション、知的財産保護、環境に配慮した製品と製造、高技能労働者に関する重点的取り組みが業界の発展に大きく貢献した。このことは、2007 年 4 月の欧州理事会におけるフェアホイゲン欧州委員会副委員長の報告に総括されている。同報告の中で、フェアホイゲン副委員長は、「欧州の造船所の新規受注額は、2004 年と 2005 年の伸びにより、2002 年から 2005 年の間に 3 倍超に跳ね上がり、世界のどの地域よりも高い伸び率を示している。過去 20 年間で生産性が 4 倍を超える水準に高まった結果、高度に専門化した欧州の造船業界は高い競争力と柔軟性を持ち、自信を持って将来に立ち向かう準備が整っている」と述べた。その際、「昨今、アジアを中心として世界の船舶建造能力が大きく増強されており、その結果、欧州の造船所は近い将来、一層厳しい事業環境に直面するだろう」とし、当時の時点ですでに警告を発していた。

厳しさを増すことは予期されていたものの、2008 年 9 月に起きた突然かつ事業活動の根底を揺るがすような大変動を予測するのは不可能だった。需要の低迷、金融市場の逼迫、そして不公正競争の脅威といった要因の組み合わせは、欧州の卓越した造船技術・能力に回復困難な打撃をもたらすおそれのある危険な短期シナリオを提示している。効果的かつ持続可能な危機対応のために、あらゆる側面において、欧州各国が一致協力して取り組むことが求められている。

本格的に稼働している欧州規模の政策調整基盤が既に存在するという点において、造船業界は特異な状況にある。LeaderSHIP 2015 は、中長期的な競争力強化という目的を果たすのみならず、断固たる短期的措置を講じるうえでも意思決定者の団結を促す役割を担えることを今こそ示すことができるのである。

その目的を果たすために、フェアホイゲン副委員長は 2009 年 9 月、EU 域内の主要造船国 9 カ国及び主要関連業界・労働組合の代表者を交えた高級レベル会合を開いた。この会合は、合意されたアジェンダを軌道に乗せ、政治的意思決定プロセスに向けて協力し、迅速な実施を確保することを目的とするものである。

環境に優しい海事技術の適用を強力に押し進めることによって新たな事業機会の創出を促すというのが、その主たる趣旨である。投資環境の改善が前提ではあるが、クリーンで経済効率の高い運航のための広範で画期的な技術的解決策は、現行の環境パフォーマンスに比べて高いパフォーマンスの達成を可能にする。こうして、運航の効率化、汚染の軽減、ハイテク部門の事業活性化という 3 つの目的を同時に達成することができるのである。

これと同時に、現行の政策要素すべてをさらに発展させる必要がある。資金調達及び公平な競争に関する事項については特段の注意を払わなければならない。この点に関しては、新たなアプローチで問題に取り組むことが求められる。もはや政策論議を延々と積み重ねている余裕はなく、断固とした行動を起こさなければならない。この目標の達成に向けて、LeaderSHIP 2015 が再び今日のかつ効果的な特定業界向け産業政策の真のロールモデルとして成功をおさめることができるのか、今後 12 カ月でその真価が明らかになる。

1. 3 国際関係

経済協力開発機構（OECD）

OECD 造船部会（WP6）は、2009 年 7 月 9 日、10 日にパリで開かれた経済危機に関する特別会合に造船業界の代表者を招いた。OECD 加盟国及び非加盟国の政府関係者ならびに関連業界及び労働組合の代表者が一堂に会し、経済危機が造船業界に与える影響について最新の情報を交換するとともに、現在実施されている造船業界に対する政府支援策を検討し、危機の悪影響を最小限にとどめるために政府や業界がとり得るその他の措置を模索した。

さらに、同部会事務局は「交渉マンデート (Mandate for Negotiation)」の改正案を準備している。改正マンデートの草案は、2002年のマンデートの内容をほぼ踏襲しており、主として意味解釈に関する若干の変更がなされている。補助金規定のほか、2005年の交渉を頓挫させる原因となった有害な価格設定も対処されるべき「歪曲要因 (distorting factors)」に含まれた。効果的な合意を得るためには、補助金と価格設定いずれについても規制されるべきで、世界貿易機関 (WTO) への現行コミットメントを上回るものでなければならないというのが CESA の見解である。この目標を達成するために、CESA は効果的な国際合意達成に向けた取り組みを支持している。その前提条件として、あらゆる市場歪曲要因に対処する共通の解決策が必要であることをすべての関係者が認識することが必須である。迅速な進展が必要である。

二国間協議と FTA

2007年5月に始まった EU・韓国自由貿易協定 (FTA) 締結に向けた交渉が終わりに近づいている。競争、補助金、国内規制の透明性、二国間紛争解決メカニズム等、重要な問題に関する取り決めがなされた。

造船業界に関するものとしては、同業界について特に章を設けてはいないものの、この協定の競争に関する章の中で、補助金に関する一般規律について現行の WTO 規則より踏み込んだ取り決めが盛り込まれた。

2009年4月27日、欧州委員会 (EC) はカナダとの FTA 締結に向けた交渉を行うマンデートを与えられた。この協定が締結されると、カナダの内航船に対して現在課されている 25% の輸入税が廃止される可能性がある。今後数カ月のうちに、中国との造船に関する二国間協議での合意の実施に向けて新たな取り組みが行われるものと思われる。

JECKU 造船首脳会議

2008年11月6日、第17回 JECKU 造船首脳会議が宮崎で開催され、日本、欧州、中国、韓国、米国を代表する造船会社の首脳が再び一堂に会した。同会議は、金融市場の枠を越えて広がる世界経済の減速に対する高まる懸念について意見交換を行う絶好の機会となった。世界経済や海運・造船市場の動向のほか、コ

スト動向、人材、規則・規制の強化、環境問題、知的財産権等の重要課題について活発な意見交換が行われ、業界全体としての理解と認識の共有が図られた。

会議では、新造船建造需要の低下が建造能力増強と同時に起こっており、今後、需給ギャップが深刻な問題をもたらす可能性を示唆していることが確認された。この厳しい事業環境の下、造船業界が健全かつ均衡のとれた発展を遂げるために、長期的視野に立って現下の状況を合理的に判断することが必要であるとの意見が出された。

造船関係専門委員会（CESS）

造船関係専門委員会（CESS）は、JECKU 造船首脳会議の下に設けられた専門委員会で、世界の造船業界の基準設定機関として大きな成功を収めている。同委員会の年次会合が 2008 年 9 月 4 日に名古屋で開催された。その際、CESS の今後の展開について、また、国際的な規制問題に関する造船業界の統一見解をとりまとめたいたする同委員会の意向について、議論が行われた。造船所、船主、船級協会による三者協議との関連において、こうした取組みが特に重要な役割を果たし得るとの認識が得られた。しかし、その一方で、どの程度の資源を振り向けることができるかといった現実的な問題も考慮に入れる必要がある。CESS がこれまで数々の具体的問題について成果をあげてきたことを評価するとともに、協力して解決すべき問題がいくつかあることが確認された。

三者協議会

世界の造船所、船主、船級協会の幹部が一堂に会する年次三者協議会が、2008 年 11 月 7～9 日に北京で開催された。

三者協議会では、環境保全、船舶及び船員の安全確保、海上生活の質の向上に資するような船舶の設計、建造、操作性の改善に向けた積極的な取組みを中心に議論が行われている。主要議題としては、船舶運航に起因する温室効果ガス排出量削減のための現実的措置、シップリサイクル、救命艇の安全性、GBS、機器、マニュアルの確実な作成手段等が含まれる。CESA の重要な関心事項として会議で採り上げられた問題は、目標指向型基準（GBS: goal based standards）の一部としての設計の透明性に関する議論がきわめて不十分である

ことに関連している。会議では、船体コンストラクションファイル（SCF: ship construction file）の作成義務づけに関する規則の文脈において知的財産権の尊重をないがしろにしてはならないとの合意がなされた。また、知的財産権保護の原則を守りつつ、今後導入される海上人命安全条約（SOLAS 条約）上の要件を最も適切に満たすための適正なバランスを見出すべく、CESA を中心とした業界の共同作業部会を立ち上げることで合意した。国際海事機関（IMO）の海上安全委員会（MSC）に対して共同提案を行うことで、業界は、上の目標達成のための業界基準を提示するにあたり、規則草案者から十分な時間を与えられることを確実なものとした。同基準は2010年5月の海上安全委員会(MSC87)に提出される。

1. 4 研究開発及び技術革新

研究開発及び技術革新（RDI: research, development and innovation）において並々ならぬ努力を傾注することが、今後の成功をもたらす鍵となる。世界経済危機は欧州のみならず世界中の造船業界に大きな打撃を与えたが、この経験を踏まえて、意思決定者は、製品と製造プロセスの向上を図り、技術基盤を維持し、適切な技能レベルを持つ熟練労働者を海運業界が確保するための強力な手段を研究開発と技術革新に見出している。欧州が有する独特の科学技術知識を体系的かつ組織的に活用することによって、欧州の産業は、これまでとは違う、環境により優しく、安全性に優れ、市場シェアの維持拡大を可能にするような革新的技術を有する業界に生まれ変わって、金融危機を脱出することができるだろう。

海上輸送に関する研究組織 WATERBORNE テクノロジープラットフォーム（TP）が作成した戦略的研究課題（SRA: Strategic Research Agenda）がこうした取り組みの中核となっている。CESA は同組織の事務局を運営する等、WATERBORNE TP に対する強いコミットメントを維持している。造船業界のための危機対応全般に一層貢献するため、CESA の研究開発作業グループ（COREDES）は、研究課題の優先順位を審査し、速やかな商業化を図るためのプロセスを発足させた。

EC の第 7 次研究枠組み計画 (FP7) における海運プロジェクトの提案は、報告期間を通して大幅に改善された。海運関連プロジェクトに振り向けられる予算は、第 1 回公募時には約 4,100 万ユーロで予算全体の 21.9% だったが、第 2 回公募では約 7,000 万ユーロ、約 33% となった。主な海運プロジェクトをこの章の最後に掲載している。

第 2 回プロジェクト案公募までの時点で、平均して資金の約 3 分の 1 が海運関連のプロジェクト案に振り分けられた。残りの 3 分の 2 はその他の輸送手段 (鉄道及び車) に振り分けられた。

第 3 回公募における優先順位付け作業は終了し、公募内容が公表されている。一方、第 4 回公募に向けた公募実施要領の策定作業がすでに始まっており、CESA は再度、造船業界における優先分野を提案するつもりである。

WATERBORNE

欧州テクノロジープラットフォーム (ETP) の戦略的政治文書として、ビジョン 2020、WATERBORNE 戦略研究アジェンダ (WSRA: WATERBORNE Strategic Research Agenda)、及び WATERBORNE 実施工程表 (WIRM: WATERBORNE Implementation Route Map) が整備され、次の 2 つの段階の作業が始まっている。

1. 自国民労働問題担当のミラーグループ (EU 加盟国に指名された専門家集団) を通して WSRA の実施レベルを監視
2. WSRA に忠実に基づいた実施が行われているかを監視

一部の EU 加盟国では、WSRA をベースに国レベルのプラットフォームを立ち上げ、国内の優先課題に統合するかたちで、国内版 WSRA プロセスを開始した。

この枠組みの下で、WSRA 改定に向けた動きがまず COREDES で始まり、その後、欧州船用工業会 (EMEC)、欧州海洋研究協力機構 (ECMAR) 等、その他の関係諸団体で検討が続いている。

他の ETP と継続的に連絡を取り合うことで、共通分野を特定し、研究テーマに関するシナジー創出が図られている。プラットフォーム内において、新たに加えるべき研究分野や研究テーマを発掘するために同様の分析が行われている。

WATERBORNE の今後の展開としては、その他の ETP に倣い、官民連携による大規模研究イニシアティブの実施が想定される。この先しばらくの間、これに向けた準備が活動の中心になるとと思われる。

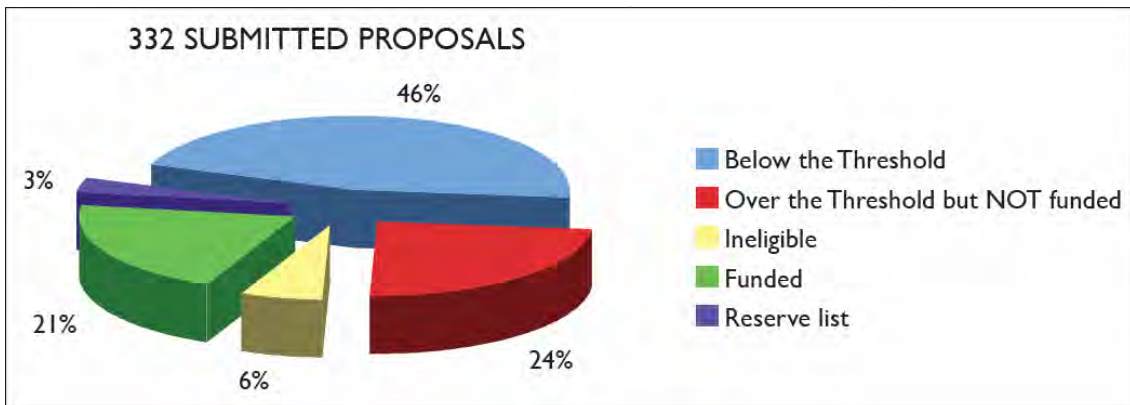
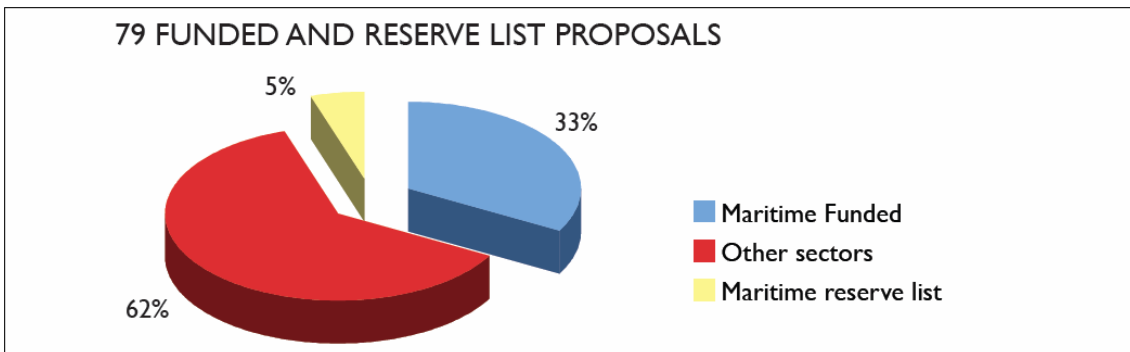
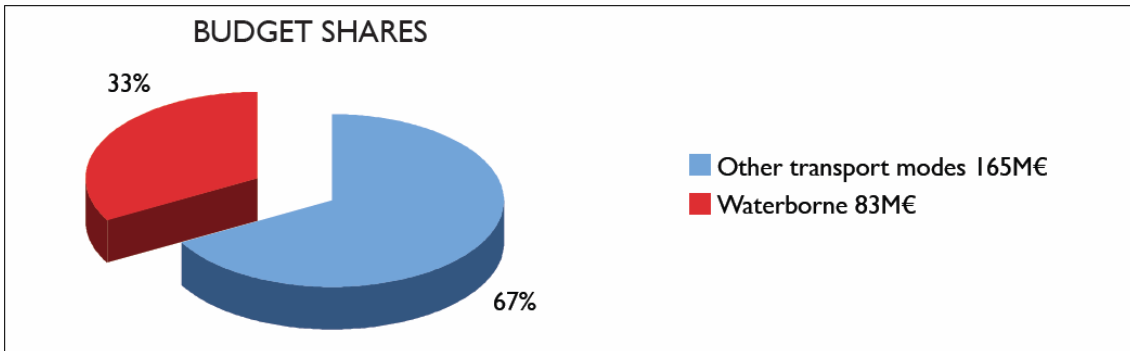
2008 年初旬、WATERBORNE の第 3 回総会がブリュッセルで開催された。同プラットフォームの議長は、2008 年と 2009 年の 2 年間、IHC オランダ社最高経営責任者の Govert Hamers 氏が務めている。サポートグループの議長は、ロイドレジスター(ロイド船級協会)のテクニカルディレクターである Vaughan Pomeroy 氏、サポートグループの事務局は CESA の Willem Laros 氏がそれぞれ務めている。

この間、EC との連携、特に EU 研究総局 (DG Research) との連携がより強固なものとなり、造船業界向けの研究事例はますますその存在感を増し、海運業界のニーズに応じたものとなっている。

第 7 次研究枠組み計画の結果

第 7 次研究枠組み計画の第 2 回公募の受付が終了し、332 件のプロジェクト案の応募があった。このうちメインリストに含められ、直接資金提供が認められたのはわずか 69 案にとどまり、10 案は予備候補リスト、80 案は内容的に適格で所定要件も満たしていると判断されたものの資金援助の対象とはなっていない。このほか、152 案は所定要件を満たしていないと判断され、残りの 21 件は不適格とされた。

資金援助対象として認められた 79 案 (本採用 69 案 + 予備候補 10 案) のうち 26 案は海運関連のもので、予算総額 2 億 4,800 万ユーロのうち約 8,300 万ユーロが配分された。



CESA は、第 2 回公募における 3 つの調整支援活動（CSA: Coordination and Support Action）のコーディネータを務めるとともに、いくつかのその他のプロジェクト（第 1 回公募から継続されているものも含む）にも参加している。

公募要領は、領域横断的な研究活動、すなわち海洋研究者と海事研究者のより密接な連携を特に重視する内容となっている。この考えに基づいて立ち上げられたのが、海洋研究と海事研究という 2 つの研究領域間のコミュニケーションを構築・維持することを目的とする EMAR2RES プロジェクトである。

一方、調整活動 CASMARE は、その結果を踏まえて、引き続き WATERBORNE の成果を維持発展させ、プラットフォームそのものの戦略を向上させるための材料を提供していく。

支援活動 Visions Olympics (Visions NoE の継続) は、欧州の大学生の先入観にとらわれない考えから、海運及び海洋調査に関する画期的な構想を引き出そうとするものである。

1. 5 安全と環境

国際海事機関 (IMO)

欧州の造船業界とその関連機関では、国際海事機関 (IMO) が船舶技術分野における最も重要な法的枠組み設定機関と考えられている。高度な技術は、船舶の安全性向上や海洋環境保護のために必須であるだけでなく、革新的なハイテク造船業者の競争力の基盤となっている。

従って、法的拘束力のある技術規制を策定する際、業界団体や旗国は声をひとつにして、便宜置籍国に対抗しなければならない。安全基準と環境基準の厳格化は、その要件が国際的に競争を歪めず均一に適用されるとすれば、欧州の造船所と船用機器サプライヤーに等しく利益をもたらす。

ノウハウの確実な保護は、欧州における知識集約型造船が市場で成功するための必要条件である。従って、CESA は、IMO 海上安全委員会 (MSC) において、柔軟性のない規範的規制に代えて機能要件を規定するという考えに支持を表明した。目標指向型の規制は革新的な解決策を促進し、少なくとも理論上、競争相手への技術移転を難しくするからである。

しかし、この点において、IMO は、知的財産保護のための十分な措置を講じることなく、造船所に対し「船舶建造ファイル (SCF)」の中で機密情報である船舶設計データを開示させようとしている。CESA は、「設計の透明性」は権利侵害行為のために悪用されかねないと、繰り返し懸念を表明してきた。船主協

会や船級協会と協力の下、妥協案が作成されたが、これによって透明性と知的財産権保護の適切なバランスを保つことができる可能性がある。

さらなる改善の必要性を確認するとともに、ハイテク企業が不利になるような早まった決定を行わないよう警告を発した MSC での共同提案は、船舶建造ファイルのためのガイドライン (SCF ガイドライン) の採択を第 87 回海上安全委員会 (MSC87) まで延期するのに十分な支持を得ることができた。2010 年 5 月の最終決定の際、造船業界を擁する旗国の代表者は、然るべく高い技術力を有する製造者の競争をより効果的に保護するために、この問題について明確な姿勢を示すべきである。

海洋環境保護の分野において、IMO は、シップリサイクルに関する強制的要件の策定において大きな節目を迎えた。2009 年 5 月に香港で行われた外交会議で「安全かつ環境上適正な船舶の再資源化のための国際条約」(シップリサイクル条約) が採択されたのである。

シップリサイクル条約は、2009 年 9 月 1 日に署名の受付を開始し、その後、あらゆる国を対象に、加入のために開放される。同条約は、保有する商船船腹量が総トン数で世界の商船船腹量の 40% を占める 15 カ国で批准され、かつ過去 10 年間に於いて当該批准国の年間船舶リサイクル量の最大合計値がこれらの国々が保有する商船の総トン数の 3% 以上となってから 24 カ月が経過した時点で効力を生じる。

シップリサイクル条約が発効すれば、世界の船舶リサイクル施設の多くにおいて作業条件や環境条件の改善が促されることになるだろう。同条約は、解体用に売却された船舶にアスベスト、重金属、炭化水素、オゾン層破壊物質等、環境に悪影響を与える物質が含まれているおそれがあるという問題も含め、船舶リサイクルのあらゆる問題に対処するものである。

リサイクルされる船舶は、危険性物質のインベントリの備置きが義務づけられることになるが、このインベントリは、新造船建造の際に造船所によって作成され、その後就航寿命を通して、船主と船舶修繕業者による保管が義務づけ

られる。船舶リサイクル施設は、各船舶の特性とインベントリに応じてリサイクル方法を定めた「船舶リサイクル計画」に従って作業を進めなければならない。関係者は、それぞれの管轄下にある船舶リサイクル施設による同条約の遵守を徹底すべく適切な措置を講じることが求められるだろう。

海洋環境保護委員会（MEPC）の作業は、船舶から排出される排気ガスの削減のための決定を中心に進められてきた。海洋汚染防止条約（MARPOL）付属書 VI 及び窒素酸化物技術規則（NOx Technical Code）のさまざまな改正は、将来における窒素酸化物と硫黄の排出を大幅に削減するとともに、有能な造船所や革新的な部品メーカーに事業機会を与えるだろう。

一方、海上輸送に起因する温室効果ガスの削減に向けた取組みは、今のところ大きな進展が見られない。IMO はこれまで新造船のための複雑な指標の設計にすべての労力を注ぎ、船舶燃料税や排出権取引制度といった経済的インセンティブについては今後議論が深化される。

過去 12 カ月間に、IMO は、造船業界にとってきわめて重要な作業プログラムに関する多くの項目を検討または決定した。CESA はこのプロセスに積極的に貢献し、その中で提供した技術的アドバイスや商業的背景に関する情報は IMO に認知された。国際的なネットワーク作りが（CESS を介して）造船所間で、さらに（三者協議会を介して）他業界組織との間で進んだ結果、欧州の造船所はこれまでより強い影響力を持つようになった。このことは相当数の提案がなされたことでも伺い知れる。2008 年と 2009 年の 2 年間に CESA が行った提案では、下記に示すような旗国またはその他の非政府組織との共同提案の割合が増えている。

- ・ 「事故後自力航行または曳航によって航路経由で帰港する破損客船の復原性及び耐航性の特性に関する提案 SLF 51/11/1」 — ロイズ被害限界法の調査結果（イタリア、スペイン、CESA による共同提案）
- ・ 「船舶による大気汚染の防止に関する提案 MEPC 58/4/12」 — 新造船 CO2 設計指標の開発
- ・ 「目標指向型新造船建造基準に関する提案 MSC 85/5/5—船体コンストラク

ションファイル (SCF)」 — 知的財産権の保護

- ・ 「目標指向型新造船建造基準に関する提案 MSC 85/5/7」 — 知的財産権保護の検討（日本との共同提案）
- ・ 「新造船エネルギー効率設計指標の検討に関する提案 GHG-WG 2/2/22」 — 二酸化炭素を削減するためには信頼性の高い技術的解決に基づく効率的な機器が必要
- ・ 「目標指向型新造船建造基準に関する提案 MSC 86/INF.10—船舶建造ファイル規定実施ガイドライン」 — 設計の透明性と知的財産保護の両立に向けた業界横断的取り組み（CESA、国際海運会議所（ICS）、国際乾貨物船主協会（INTERCARGO）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）、ボルチック国際海運協議会（BIMCO）、石油会社国際海事評議会（OCIMF）、国際船級協会連合（IACS）による共同提案）

欧州における安全と環境のための取り組み

海上輸送による温室効果ガス排出の問題は、欧州の海洋環境政策における重要課題の1つである。IMOにおいてEU加盟国の同意する合意が得られない場合、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）において欧州共同体の同意する合意が2011年末までに得られない場合、またはその両方が得られない場合、欧州委員会は、2013年の発効をめざして、外航船舶による温室効果ガス排出量を欧州共同体の排出量削減コミットメントに含める提案を行うと思われる。

欧州委員会では、2008年10月以降、オランダのCE Delft研究所が中心となって、船舶部門の温室効果ガス排出問題解決のための政策オプションの調査を進めている。今のところ、5つの政策オプションに絞り込まれ、さらなる分析が行われることになっている。措置に関する決定はまだ何もなされていない。場合によっては、複数の措置を組み合わせた「政策パッケージ」（運航に関する改善、技術的改善、速度の低減、自主的取り組み、研究開発資金、海運インフラや船舶の改善と技術革新のための補助金等を含む）が好ましいということになるかもしれない。提案は2010年までにとりまとめられ、新たに任命される次の欧州委員会で検討されるものと思われる。欧州議会及び理事会における意思決定プロセスの時期を踏まえると、2013年までに提案された措置を発効させることができるだろう。

海上人命安全条約の 2009 年改正 (SOLAS 2009) が発効した。欧州委員会は、SOLAS 2009 の復原性規則と安全性基準に関する政策オプションを検討するためのコレスポンディンググループを設置した。残念ながら、Ro-Ro 客船の甲板上浸水に関する規定については懸念が残っている。欧州委員会では、欧州共同体が現在採用している枠組み、すなわちストックホルム協定を延長し、この問題を IMO に任せて加盟国に SOLAS 2009 の見直しを迫ることにした。現時点では、両方の規則が適用されている。

シップリサイクルについては、欧州委員会は 2009 年 5 月に、シップリサイクルにおける新たな取り組みのための政策オプションを議論する公開協議を開始した。この協議の目的は、IMO 条約の規定のできるだけ早期の EU 法令化を促すことにある。さらに、クリーンなりサイクルを支援する基金制度を設ける提案も協議項目に含まれている。CESA としては、こうした制度が世界的に公平な条件で、かつ、船主が責任を持って保有船を適切に処分するという汚染者負担の原則に基づいて実施される限りにおいて、基本的にこうした基金制度の設置を支持する。

欧州議会は 2009 年 3 月 11 日、第 3 次海上安全政策パッケージ (エリカ III パッケージ) を承認した。これにより、EU は、海事部門における一連の義務を網羅する法的手段の整備を完了した。

現行の「船級協会指令」(船舶検査機関に関する指令) については、指令と規則に分割される。新指令は EU 加盟国と検査機関として認証された船級協会の関係を規定する。新規則は改正に伴う新たな規定、すなわち、認証及び認証取り消し、認証基準、認証された機関の責務と罰則等、EU の認証制度に関する規定のほとんどを含む。改正には、透明性や検査機関間の技術協力に関する規定、さらに、機器・器材・部品の分類証明について (関連規則が同等である場合は) 必要に応じて、常に最も厳格な安全基準に基づいて相互認証を行う旨の規定が含まれる。

1. 6 労使協調対話

世界が経済と地球温暖化という 2 つの側面において同時に未曾有の危機に直面する中、これまでの約 10 年間における海運業界の経営のあり方は、将来にわたり実行可能なものではなくなったようだ。このことは、社会全体にとっても海運業界で働く人々にとっても重要な意味を持つ。海運業界は、京都議定書では除外されたが、温室効果ガス削減に向けた応分の責任を認める必要がある。造船所は運航技術のサプライヤーとして重要な役割を担っている。クリーン技術が単に提供されるだけでなく確実に使用されるようにするには、新たなアイデアと創造性を駆使する必要がある。海運業界における製造部門にとって、このような展開は膨大なビジネスチャンスとなる。

同時に、世界経済危機が造船業界に与えた大きな打撃は、造船所、船用機器メーカー、船主の事業運営に深刻な支障をもたらすものと思われる。世界中で構造変化が起きる必要があり、雇用の影響は欧州にも及ぶだろう。欧州委員会の支援の下、CESA と欧州金属産業労働組合連盟 (EMF) によって 2003 年に設置された欧州造船・船舶修繕労使協調対話委員会 (SDC) は、この点においてきわめて重要な役割を果たしている。CESA の中核的目的は、市場の動きに関する共通理解を深め、共通の取り組みを構築することである。

市場・政策展開作業部会

この新たな作業部会は、かつてない造船サイクルを受けて発足したもので、市場の動向について社会的パートナーと定期的に意見交換を行い、厳しい状況に陥った際に迅速な政策対応を行うための基盤づくりをその目的とする。同作業部会の関心事の 1 つは、金融危機の中、造船業のクリティカルマスと技能を保護するための持続可能な危機対応策を考えるうえで欧州規模の調整機能が欠如しているということである。作業部会では、今後、市場の状況が欧州の造船所に与える影響の評価と政策対応としての考慮事項のとりまとめを行うこととなっているが、すべての当事者にとって効果的な解決策となるようにするには、各当事者による実際的な協力が欠かせない。CESA と EMF による共同行動は、競争力と将来の繁栄を確保するうえで労使が緊密に協力し、共通の目標を持ち得ることを示している。

訓練・資格作業部会

「人口構造の変化と技能の要請」に関する労使協調対話委員会の取り組みが2008年6月に終了したが、これに続いて、欧州委員会はこの問題について部門間の比較分析を行った。欧州委員会は、「新たなスキルで新たな仕事」(New Skills for New Jobs)というイニシアティブの一環として欧州経済の18の主要産業部門を分析し、現在必要性が高まりつつあるスキルや今後2020年までに必要となると思われるスキルを検討した。2008年12月に開催されたワークショップでは、造船部門に関する暫定的な分析結果が検証され、2009年の春に報告書が発表された。

これらの結果や提言は、欧州全域、国、地域の各レベルで事業を行う造船所の手引書となる。各造船所は、この手引書を参考に、戦略的な人材管理や技術革新とスキルと仕事のシナジー拡大に向けた措置を講じることによって、提言されたことを取り込み、自らの事業レベルに合わせて適用することができる。

2009年12月に開催されるフォローアップのためのワークショップで、造船業は、業界に対する一般大衆の認識に変化をもたらし、魅力的なキャリアの選択肢にする試みの典型的な成功例として取り上げられるだろう。

イメージアップ作業部会

21世紀の産業で必要とされる新たなスキルについては、ここ何年も大いに議論されてきた。経済低迷の中にあって、CESAとその社会パートナーは、造船業界が高度な技術基盤と絶え間ない技術革新・開発によって、欧州の成長、クリーンで安全な人と貨物の輸送、エネルギー、食糧、きれいな空気と水、安全保障、防衛、レジャーにどれほど貢献しているかについて、EU全体の理解を徹底させたいと考えている。

すべての人々のためにきれいな空気と水を保全しながら、エネルギー、水産養殖、レジャー、科学研究というかたちで海洋資源を開発する新たな機会が海事部門で育まれることによって、造船及び関連の海運業界に新たなキャリアの道が開ける。造船業は、欧州の繁栄と持続可能な発展を支える要であり、すでに大きな成果を示している。しかし、リスボンアジェンダで設定した目標を達

成するためにはさらなる取組みが必要である。

このため、労使協調対話委員会は、造船業の維持と発展の重要性を欧州及び各国の政治家や一般大衆に訴えるべく、第 3 回ヨーロッパ造船所週間を開催する。造船所週間は 2009 年 10 月開催予定で、ブリュッセルで行われる伝統的な開会式で幕を開ける。イメージアップキャンペーンは、造船業界の技術的多様性や競争力、持続可能な発展と造船業界の緊密な関係をアピールするために、国・地域・地区の各レベルで業界が主催するさまざまなイベントを交えながら、1 週間にわたって欧州全域で繰り広げられる。今般の厳しい経済状況の下、造船業界も他の業界と同じように大きな影響を受けている。しかし、CESA も EMF も、造船・船舶修繕業は繁栄産業であり、政策立案者や行政担当者から学者、雇用主、従業員、一般大衆まであらゆる関係者の中から、決意を持って成功をめざし、新世紀に必要とされるスキルを習得し、造船業とその関連産業の継続的な発展をもたらそうとする代表者を結集する価値があると確信している。

1. 7 船舶整備、修繕、改造事業

船舶の整備や修繕は一般的に短期間で終了する作業（ある専門家によると船舶整備・修繕に要する日数は推定で平均 5 日程度）であり、事業としての性格は製造業というよりサービス業である。船舶改造はより建造に近い作業であり、製造業としての特徴を多く持っている。2005 年までは、多くの整備・修繕業者はせいぜい 2 カ月か 3 カ月先の仕事の注文を抱えるというのが一般的だった。しかし、船舶整備・修繕サービスに対する需要が増えるのに伴い、受注リストが伸び、一部の船主が整備・修繕業者と提携関係を結ぶようになった。こうした提携関係は、船主にとって利益になる。なぜなら、提携関係にある業者は持ち込まれる船体の特徴について熟知しているため、安心して整備や修繕をまかせられるし、長期的な取引関係を構築することで、修繕・整備施設のスケジュールが混み合っているときに便宜を図ってもらえるからである。

SMRC 部会に関わりのあるほとんどの整備・修繕業者の 2008 年の業績は、その前の 3 年間の好業績を踏み台として、堅調に推移した。2007 年と同様、同

部会における議論の中心的な課題は、ブルーカラーであろうとホワイトカラーであろうと、すでに受注した仕事をやり遂げるために必要な適切かつ熟練した労働者をいかに確保するかという問題だった。とはいえ、欧州中の技能を活用することで、ほとんどの整備・修繕業者が顧客からの需要に応えることができたことは明らかである。必要なときに適切な技能を確保できなかったがために注文が断られた事例の報告は、ほんのわずかしかなかった。

2008年終盤に起きた世界金融危機は、船舶整備・修繕業者や船舶改造業者にも否応なく影響を与えた。最初に打撃を受けたのは船舶改造だった。船舶改造プロジェクトのための資金調達が突然できなくなったのである。一般的にこの種のプロジェクトは、その規模がほぼ同等であることから、新規建造プロジェクトと同じように扱われる。船舶整備・修繕については、船主は通常の経費からその費用を負担するのが一般的であるため、2008年末時点において危機の影響はそれほど顕著ではなかった。

2008年終盤の急激な運賃の下落は、船舶整備・修繕業者に打撃を与えることになるだろう。高い運賃を確保できない船主あるいはそもそも傭船契約を取り付けられない船主は、当然ながら船舶の整備や修繕をできるだけ先延ばしにしようとする。また、運賃水準が高いときに運航されていた古い船舶は、採算の取れる用船がなければ処分される可能性が高い。こうした状況は全体として整備・修繕業者の仕事が減ることを意味する。

運賃は整備・修繕業者にどういう仕事が回ってくるかを定める重要な要因である。従って、石炭、鉄鉱、銅を含む一部の商品に対する需要が2009年に入って上昇し始め、運賃水準が改善しつつあることは特筆すべきことであるが、過去数年間の水準には未だほど遠い水準にとどまっている。

整備・修繕業者にとって明るい材料は、過去数年間における新船建造ラッシュが1万隻を超える船舶発注をもたらしたことである。これは、最も広い意味において、世界の商用船隊の約10%に相当する。これらの新造船はその寿命を通して整備や修繕を必要とするが、これは、整備・修繕業者にとっては仕事が増えることを意味する。

2008年も、その前の2年間と同様、SMRC部会は定められた重点分野に基づいて活動を行った。2008年に再確認された3つの重点分野は以下のとおりである。

- ・ 業界の意識を高める
- ・ CESAの各専門作業部会において船舶整備・修繕・改造業界の利益を代表する
- ・ 欧州の船舶整備・修繕・改造設備の能力の最有効活用法に関する革新的発想を促す

1つめの重点分野に関する取り組みとして、SMRC部会は、欧州の船舶整備・修繕・改造業者がどのようなことをやっているのかを世論形成者に知ってもらうためのプロモーション用パンフレットとDVDを作成するという事で合意した。また、2008年10月には、SMRC部会の小規模な代表団が欧州委員会の研究開発総局の担当者と会談し、船舶整備・修繕・改造業界が研究開発活動からいかに恩恵を受けているかを説明した。

2008年5月に船舶整備の最適化に関する会議が、また、2008年7月には船舶修繕契約管理に関する会議がともにロンドンで開かれ、事務総長が講演を行った。

2つめの重点分野においては、CESAの2つの作業部会と引き続き協力して、技術的な問題や労使協調対話に関する問題に取り組んだ。

3つめの重点分野については、2008年に開かれた3回の常任委員会会議のそれぞれにおいて、「シンクタンク」項目という名目で特別議題を取り入れ、船舶整備・修繕・改造業界に関する問題に対する画期的な取り組み方についての議論を促した。

2008年の第1回常任委員会会議におけるシンクタンク項目は「なぜ整備・修繕・改造場は混み合っているか、どうすれば現在の作業水準を維持できるか」というものだった。SMRC部会では、船舶整備・修繕に対する船主の姿勢に根本的な変化が起きたわけではないこと、新造船価格が最も低かった10年前に建

造された船舶は安全運行を確保するために今後かなりの整備と修繕が必要になること、最近行われた整備や修繕の多くは過去数年間の積み残し作業であること、そして、運賃と燃料コストが高水準にある限り船主は大規模改造に伴うコストを負担しようと思わないと思われることを確認した。

2回目の会議では「環境インパクト」が特別議題として取り上げられた。これは、2008年の第1回会議でDNV（ノルウェー船級協会）が行った環境問題の船主への影響に関する報告を受けて行われるものである。議論は、港湾当局、造船所、船主、船用機器メーカーが協力して環境問題に取り組むオランダモデルに関する報告を中心に進められた。部会の結論は、より安全で環境に優しい船舶の保有を船主に求める圧力は船舶整備・修繕業者により多くの仕事をもたらすということ、そして、新規または交換・更新時に導入した機器やシステムの統合という増え続ける問題に対処することに船舶整備・修繕・改造業者の強みがあるということだった。

3回目の会議の特別議題は「マネジャーとなる人材の確保」だった。この問題に関する議論は、LISNAVE社による新卒採用と研修に関する報告に基づいて進められた。マネジャーのポストに就かせておくのに適当な期間はどれくらいかという点について、事業者間に興味深い違いが見られた。ある事業者は、マネジャーはきわめてプレッシャーの大きいポストなので5年が精一杯という見解を示した。その他の事業者は10年から15年程度が適当という意見だった。

事務総長は2008年を通して、フラッグシップ総合プロジェクト（FLAGSHIP Integrated Project）におけるCESA SMRC部会の活動の完遂に尽力した。これは、欧州の海運業界の安全性と競争力と環境性を向上させるために立ち上げられ、欧州船主協会（ECSA）の主導の下に実施された研究開発プロジェクトである。同プロジェクトにおけるSMRC部会の役割は、船舶の寿命を通じた整備という側面における事業者の建設的な関与を推進し、本格的な予知メンテナンスシステムが船舶整備・修繕において現実のものとなるために必要な技術のさらなる開発を促進することだった。

1. 8 軍用船部門

軍用船部門は全体として、商用船部門が過去何年間かにわたり経験したような新造船建造ブームとは無縁だった。逆に、西側諸国海軍からの需要の構造的減少が続いた。軍用船輸出で世界をリードする欧州の軍用船部門にとって幸運なことに、こうした構造的需要減は、新たな軍用船の建造の受注、あるいは設計、プロジェクトマネジメントサービス、関連機器の受注というかたちの輸出注文によって補われた。ここ何年か、従来の対空戦や対水上戦に適したデザインのものから遠征や水上パトロールに適したものへのシフトが起きているが、この傾向は続いている。遠征や水上パトロールに適した軍用船は、機能、品質、コストパフォーマンスのいずれにおいても欧州の軍事造船所が世界をリードする分野である。

リードタイムがきわめて長く複雑な調達戦略が絡むという市場の特性を踏まえると、軍用船部門は、今日の経済状況悪化によって深刻な打撃を被ることはなさそうである。むしろ、商用船と軍用船の両部門を擁する造船所の場合、国によっては、十分な産業活動を維持する目的で政府が軍用船の新建造及び改造計画を加速するケースも出てくるかもしれない。但し、これによる市場への影響は短期的なものに過ぎず、長期的な支出につながるものではない。非軍用船部門の造船所がこの特殊な市場に参入する動きが出てくるかもしれないが、その場合、限られた仕事量のさらなる細分化と望まれざる軍用船建造設備の過剰がもたらされ、高いつけを払うことになりかねない。

より大きな脅威となるかもしれないのは、大手の戦闘システム開発製造会社が技術力に劣るクライアント企業と組んで主契約を取り付けようとしていることである。製品の複雑性、特に、最適でない設計がライフタイムコストに与える負の影響を過小評価すると、プロジェクトの予算を超えて費用と時間が嵩み、必要な専門知識を失うことになってしまう。これまでもそうだったし、今後と同様である。まさにこの点において、欧州の軍事造船所がベストプラクティスに関する情報交換や専門知識の共有を進め、より緊密な相互協力関係を構築することの正当性を見出すことができるのである。その目的は、主契約社として、初期コストは必ずしも低くないものの人件費も含めた所有コストが相当低く抑

えられる優れた軍用船を建造し、クライアントがより多くの運営予算を新たなものに振り向けられるようにすることである。商用船建造事業との融合や商用船部門が提供する既製の機器の利用は、こうした目的を達成するうえで今後ますます重要になってくるだろう。また、その一方で、軍用船の建造技術を利用できることによって、必要とされるニッチ商用製品に一層的を絞って取り組むことができる。

軍事造船業は、CESA の関係者グループにとって切り離すことのできない重要な部分であり、経済危機が欧州の造船所や船舶整備・修繕・改造業者に与えた打撃に鑑みると、その重要性は一層大きくなると思われる。先頃、欧州の軍事造船業において、上述したような緊密な協力関係の構築に向けた取り組みが行われた。言うまでもなく、CESA はこれを大いに歓迎する。

1. 9 知的財産権

造船に関わる知的財産保護に対する意識の向上、ならびに、望まざる知識の漏出や知的財産権の侵害に対処するための業界独自の対応策の開発は、CESA の知的財産権に関する専門部会の重要議題である。GuardSHIP が発足した2008年夏以降、大きな前進があった。

2008年8月には、造船業界特有のニーズに対応した知的財産の管理と保護に関する実用的な指針がまとめられ、初の造船関連知的財産保護ハンドブックとして刊行された。これにより、さまざまな取引先（船級協会、船主、サプライヤー、大学等）との関係における造船関連知的財産及び機密保持に関する標準的契約条件が確立された。さらに GuardSHIP は、政治的な影響力をうまく使って、最初に参照すべき基準としてのハンドブックの活用事例を確立し、GuardSHIP が推進する概念の有効性を証明した。このほか、GuardSHIP は、第7次研究枠組み計画の一環として欧州委員会の資金支援を受けて行われている研究プロジェクトの中核メンバーである造船所から、知的財産に関する企画立案や、研究成果やプロジェクト参加メンバーが提供する既存知識の保護を目的とするコンソーシアム契約を起草するよう依頼された。

CESA 加盟組織の支援の下、造船分野における知的財産保護推進を目的とする 2 つの国を挙げてのイベントがスペインとオランダで開催された。国際的なレベルでは、これまでに、IMO、OECD、CESS、三者協議会、造船・船用機械・海洋技術の展示会 SMM (Shipbuilding, Machinery & Marine Technology International Trade Fair) において GuardSHIP の概念が紹介された。

海運業界における知的財産保護の重要性に対する一般の理解はかなり広まってきたものの、依然として伝統的な無頓着さと「我慢するしかない」という考え方が多くの分野で見られる。GuardSHIP は、さらなる基準作成プロジェクトを立ち上げ、より広くメッセージを伝えるべく尽力している。

1. 10 海事政策

ジョゼ・マヌエル・バローゾ欧州委員会委員長の主導の下、2004 年にとりまとめられた欧州統合海事政策 (IEMP: Integrated European Maritime Policy) は、欧州大陸に暮らす人々にとって海洋や海が常に重要な役割を果たしてきたことを気付かせ、欧州の歴史を変えるような新たな方向性を示した。欧州はほぼ 7 万 km に及ぶ海岸線を有し、EU の 27 の加盟国のうち 22 カ国は沿岸国または島嶼国である。欧州の沿海地方は人口と経済規模においてそれぞれ欧州全体の 40% を占め、約 500 万人の雇用を創出している。人々に忘れ去られていたこの事実を思い起こさせるということは、すなわち、欧州がチャンスあふれる大海原に目覚めるということである。この構図の中で欠くことのできない重要な役割を果たすのが、造船所と造船所が有する海洋機器や関連サービス業者の幅広いネットワークである。これらが有する卓越した知識と最先端のハードウェアを提供する能力は、さまざまな海洋活動の重要な基盤を形成するものである。

この政策分野が本格的に具体化しつつあることは、2009 年の欧州海洋の日 (European Maritime Day) に因んで 5 月 18～20 日の 3 日間ローマで開催された会議でこの上なく実証された。古代都市ローマの最も美しい場所の 1 つであるパラッツォ・コロナは、欧州諸機関や EU 加盟国とその近隣諸国の要人

や数々のさまざまな関係組織・団体の代表者等、そうそうたる顔ぶれの参加者に格好のステージを提供した。

いくつかのパネル討論と 15 のワークショップが行われ、海事のあらゆる側面について有益な報告と活発な議論が行われた。CESA は多くのセッションで複数の報告を行った。海事産業の主要議題は経済問題や環境問題に関するものだった。こうした問題に関するワークショップが海事産業フォーラム（MIF: Maritime Industries Forum）の主導で行われ、明確な分析と提言がなされた。

欧州委員会のジョー・ボルジ漁業・海事担当委員は、「EU の統合海事政策は、伝統的に周辺に追いやられていた海事産業と沿海地域を持続可能な成長と雇用のためのダイナミックで包括的な新たな政策の中心に据えた。EU とその加盟国は、海洋や海や沿岸が有する特異性に調和のとれた一貫性あるかたちで対処する必要があることを確信した」と強調した。

総括において、「統合海事政策は、海事の繁栄、持続可能性、安全性に関する問題にいかに対処するかについて明確なビジョンを示し、気候変動との戦いや欧州経済の競争力回復と密接に結びついている」というジョゼ・マヌエル・バローゾ委員長が発言が引用された。

第 2 部：欧州各国の造船業の現状

2. 1 クロアチア

国内の経済情勢及び政策動向—概況

クロアチアの 2008 年の鉱工業生産伸び率は 1.6%、インフレ率は 6.1%、失業率はわずかに下がって 13.4%だった。不測の世界経済危機はクロアチアの経済と造船業界にも大きな打撃を与えた。今や、同国の経済政策はすべて 経済・金融危機による被害の軽減に向けられている。起業家精神の育成、減税、雇用創出、社会保障制度の強化、財政支出の削減、そして、科学の役割と新技術の導入により大きな重心をおいた経済への移行を促すことが、クロアチア政府の経済運営における優先課題であり、こうした施策によって生産の伸び率が押し上げられるものと思われる。

2009 年末までに EU 加盟交渉を終えるというクロアチア政府の政策はきわめて重要である。クロアチアの経済と産業を EU の標準的な規則・規制に応じてどう調整するかが加盟交渉の主要テーマだった。

輸出面では、伝統的に造船、石油精製品、化学・化学製品、食品・飲料に強みを持つ。

国内造船業

造船業はクロアチア共和国の最も重要な産業部門の 1 つで、国全体の雇用の 2.5%、GDP の 1.4%、輸出の 12~15%を占めている。

船舶建造という事業の規模と複雑性ゆえ、クロアチアの産業の大きな部分が下請けや営業において造船業に直接依存しており、中小企業では特にその傾向が顕著である。造船業は、特に失業率が全国平均を下回っている地域において、重要な雇用創出源となっている。

クロアチアの造船所は現在、(唯一民営化されている Viktor Lenac 造船所を除きすべて) 国有であるが、早晩リストラ・民営化する必要に迫られている。技術面での立ち後れ、生産性の低さ、熟練労働者不足等の弱点が大きな障害となっており、今後解決すべき課題となっている。

今回の世界危機は造船業界にも大きな影響を及ぼしており、造船所は、財務健全性の回復を図るとともに、全面的なリストラを押し進めることが求められている。

クロアチア造船業のリストラの詳細は個々のリストラ計画に示されるとおり(最終目標として民営化計画を強調)であるが、その主な目的は、世界の造船市場において市場原理の下、EU の規則と規制に基づいて効率よく事業運営を行える業界に生まれ変わらせることである。

造船業の再生に成功(この成功は達成しなければならない)することは、地域と社会の安定に大きく貢献する。そして、重要産業であるだけに、その再生は国の経済全体に大きな好影響をもたらすだろう。

協会の概要

造船業はアドリア海沿岸に集中しているため、主な造船所はアドリア地方の北端から南端までほぼ均等に分布している。6つの大規模な造船所がある。

- ・ Uljanik 造船所 (在プーラ) : 新造船建造
- ・ Maj 造船所 (在リエカ) : 新造船建造
- ・ Viktor Lenac 造船所 (在リエカ) : 船舶修繕・改造及び海上工事 (初の民営化造船所)
- ・ Kraljevica 造船所 (在クラリエヴィツァ) : 新造船建造及び船舶修繕
- ・ Brodotrogir 造船所 (在トロギル) : 新造船建造及び船舶修繕
- ・ Brodosplit 造船所 (Brodosplit 特殊船舶造船所を含む) (在スプリト) : 新造船建造及び特殊船舶

上記造船所はいずれもクロアチア造船会社 (CSC: Croatian Shipbuilding

Corporation) の関連組織である。CSC は、世界の造船市場に対峙するうえでクロアチア造船業界をまとめる調整機関としてクロアチア政府によって 1994 年に設立された。その後 1997 年に CSC はクロアチア造船工業会 Jadranbrod (造船所と船用機器メーカーを結びつける目的で 50 年近く前に設立された) と統合され、Hrvatska Brodogradnja-Jadranbrod d.d (新生 CSC) となった。同機関はザグレブに本部を置き、クロアチアの主要造船所をメンバーとする全国規模の協会としての役割も果たしている。

クロアチア国内のすべての造船所 (建造造船所及び修繕造船所) で働く労働者数は 9,434 人にのぼる。

さまざまな規模の多種多様の新造船の建造、船舶の修繕や改造、海上工事が手がけられている。

2. 2 デンマーク

造船

デンマーク海事協会 (Association of Danish Maritime) 所属の造船所は 2008 年中に 8 隻の商船を建造した。建造量は総トン数ベースで 56 万 7,000 GT、標準貨物船換算トン数ベースで 26 万 7,000 CGT となった。このほか軍艦 5 隻の建造が完了した。因みに 2007 年は、商船 8 隻 (合計 86 万 2,000 GT または 35 万 3,000 CGT) と軍艦 2 隻が建造された。2008 年末現在、約 4,600 人が直接または間接的に造船所で働いており、そのうち約 3,500 人は新造船の建造、残りの約 1,100 人は船舶修繕に従事している。

造船業界は、5 年間にわたる力強い成長を続けた後、2008 年下半期に起きた経済危機で大きな痛手を受けた。近年いくつかの国々では建造設備が増強されてきたが、その結果、現下の需要低迷を受けて建造能力が過剰になっている。しかし、デンマークの造船所は小型特殊船舶の建造において他の追随を許さない専門技術を構築しており、この分野に限っていえば、構造的設備過剰問題は起きていない。

船舶修繕・改造

船舶の修繕・改造を行っているデンマークの造船所の 2008 年の設備稼働率はきわめて高い水準で推移し、一部の造船所は過去最高の業績を記録した。デンマークには、全長 200m 超の船舶を収容できるドックを有する造船所が 2 つあるが、多くの造船所のドックは比較的小型の船舶用のものである。

デンマーク海事協会には、造船所以外に舶用機器メーカーや海洋サービス業者も会員として所属している。

2. 3 フィンランド

経済情勢

フィンランドは、直近の景気上昇期においてユーロ圏内で最も力強い経済成長を遂げた地域の 1 つである。フィンランドは、グローバル化によってもたらされたチャンスを生かすことができた。2004 年の初めから 2008 年半ばにかけて、年率平均 8.5% という GDP 成長率の 2.5 倍のペースで輸出が拡大した。

ここ何カ月かの際に、フィンランドは深刻な景気後退に陥った。2009 年と 2010 年の GDP はそれぞれ前年比 5-7% と 1-2% のマイナス成長となるだろう。

今年に入って輸出が減少していることが主な原因であるが、民間投資が前年の水準を約 15% 下回っていることも大きな要因である。輸出と投資は来年も弱含みで推移すると予想される。個人消費は今年並みの水準が維持されるだろう。

今年の失業率は 9% に上昇し、来年はさらに高まって 10% になると予想される。

消費者物価上昇率は大幅に減速して 1% 程度になると思われる。

造船

フィンランド海洋産業協会（AFMI: Association of Finnish Marine Industries）はフィンランド技術産業連盟（FFTI: Federation of Finnish Technology Industries）の支部組織として運営している。

主要な建造造船所及び修繕造船所、船用機器メーカー、海洋技術分野におけるターンキーサプライヤー、船舶設計事務所、海洋開発会社が会員となっている。同協会は、経済・産業政策面において、これらの産業部門に属する企業間の協力を推進している。2009 年 4 月現在の会員数は 56 となっている。

フィンランドにおける船舶建造事業はヘルシンキ、トゥルク、ラウマにある 3

つの大規模造船所が担っており、主としてクルーズ船やフェリーの新造船建造を手がけている。

2008 年末現在、6 隻（61 万 5,000 CGT）の船舶を受注しており、受注残高はおよそ 28 億ユーロとなっている。

船舶修繕も新造船建造同様、堅調に推移した。

海洋開発部門は受注が少なくなっている。

フィンランド及びその他の国々の造船所がきわめて好調な受注実績を達成していることは、船用機器メーカーや船舶設計事務所の仕事量にも反映されている。

2008 年末現在、造船所が直接雇用する労働者は、海洋開発と船舶修繕に従事する者も含めて、約 4,700 人となっている。加えて、下請け業者の従業員約 2,500 人が同じ時期に同じ造船所で働いていた。

海事業界では退職者数が高い水準で推移しており、近い将来、新人を雇い入れる必要が出てくるだろう。現在、若者の興味を海事業界に引きつけるためのイメージアップキャンペーンを実施している。

フィンランドの科学技術政策諮問会議（STPC: Science and Technology Policy Council）は、2006 年 6 月、フィンランドの社会、ビジネス、産業の将来にとって重要な分野における技術革新を促すべく、複数の戦略的国際科学センターを国内に設立することを決めた。

フィンランド海洋産業協会においては、加盟組織間のネットワークが特に研究開発活動や下請け業者との提携関係の構築において功を奏した。

フィンランド海洋産業協会は、フィンランド金属・機械工学コンピテンスクラスター（FIMECC: Finnish Metals and Engineering Competence Cluster）

への取り組みに最も早く着手した組織の 1 つである。この新たなイノベーション会社は、金属及びエンジニアリング業界における戦略的研究を促すものである。

FIMECC 社の目的は、最高水準の研究活動における企業、大学、研究機関の間の協力を拡大・深化させることである。同社は、戦略的研究アジェンダ (Strategic Research Agenda) に示された具体的な問題や研究課題に取り組む研究プログラムを通して、5 つの戦略的研究分野における研究活動を管理運営する。研究プログラムにはさまざまな研究プロジェクトが含まれており、2009 年に開始する予定である。

2. 4 フランス

フランスの造船協会 CSCN は、2007 年に船舶修繕業者の参加を得た後、2009 年 4 月 29 日に同国の軍用船建造及び海洋機器製造者協会である GICAN と合併した。

商船建造部門の動向

サン・ナゼールとロリアンの 2 カ所に造船所を有する STX-France-Cruise 社は、クルーズ船建造最大手の 1 つである。最近引渡が行われた MSC ファンタジア号は、欧州の船主に引き渡されたクルーズ船としては最大であるとともに、品質、安全、健康・環境保護において高い基準を満たしていることが認められ、その証としてビューローベリタスから初めて「6 つの金真珠 (6 Golden Pearls)」の称号が授与された。ロリアンの造船所では、液化天然ガス (LNG) を燃料とするフェリーが 3 隻建造された。

2008 年は売上高が上昇し、クルーズ船建造市場も高騰しているが、世界経済危機の影響は大きく、受注残は漸減した。こうした状況を受けて、STX-France-Cruise 社は特に LNG 関連の専門技術を生かせるオフショア分野に再び目を向けている。

より小規模な PIRIOU 社、CMN 社、SOCARENAM 社、ならびに漁船、各種オフショア船、中型フェリー、メガヨットの建造を行っている造船所は世界的に好調である。

船舶整備・修繕・改造部門の動向

2008 年は商船修繕部門にとって好調な 1 年となり、従事者数と売上高はともに上昇した。フランス海軍向け艦艇市場はきわめて開かれた市場となっており、艦艇建造契約はグローバル化の傾向を示している。一方、この分野における主要企業である DCNS 社も、フランス海軍以外向けの軍艦も受注している。

軍用船建造部門の動向

DCNS 社は 2008 年、フランス海軍から受注した 2 つの大型契約によるバラ

クーダ型原子力潜水艦と FREMM 級フリゲートの建造に本格的に着手した。ブラジル向け潜水艦の大型契約等もあり、輸出も活発だった。現在、フランス海軍は、ミストラル及びトネルに続く 3 隻目の強襲揚陸指揮艦を発注している。機動性（ポッド推進システム搭載）と効率性に優れた汎用艦艇である。CMN 社はアブダビに 1 隻目のバイヌナ級コルベットを引き渡す。

2. 5 ドイツ

国内の経済情勢及び政策動向

貿易の大幅な縮小をもたらした世界金融危機とそれに続く景気後退は、2008年第4四半期におけるドイツ産業の業績にも打撃を与えた。ドイツは輸出依存度がきわめて高く、そのため、他の先進諸国より経済の落ち込み方が激しかった。2008年第4四半期における大幅な悪化により、ドイツの2008年のGDP成長率は前年の2.5%から1.3%に低下した。2009年に入り、状況は一層悪化しており、5%を超えるマイナス成長を予測する向きもある。2009年は短時間労働や失業が大幅に増えるおそれがある。

ドイツ政府は、経済の悪化を止めることはできなくとも少なくとも緩和するため、包括的な危機対応策を講じた。金融市場安定化策として最高4,000億ユーロの政府保証枠を設定したほか、投資インセンティブ、企業と家計の税負担軽減、社会給付、新車購入補助金等、2度にわたり景気刺激策が打ち出された。これらの対策の総額は、2009～2010年のドイツのGDPの約3.5%に相当する。その支出は赤字国債発行により賄われる。

政府保証枠の恩恵を受けることのできた造船所もあった。そのおかげで、金融危機のあおりで先行きが危ぶまれた契約の一部が取り消されずに済むかもしれない。造船業界に対する政府の政策は、研究開発及び技術革新の向上、ならびに学校、大学、企業における教育訓練に引き続き重点が置かれている。これらの重要政策課題は2009年3月に開かれた第6回海事会議で確認された。

ドイツの海事産業

ドイツ造船・海洋工学連盟（VSM）は外航船及び内陸水路用船舶を建造する造船所、海洋機器サプライヤー、海事関連サービス会社の利益を代表する。

VSMは113の会員を擁し、海事産業のすべての分野を網羅している。

- ・ 外航船の建造または修繕を行う造船所：36
- ・ 内陸水路用船舶の建造または修繕を行う造船所：19
- ・ 海事会社、海洋機器サプライヤー、造船・海洋関連サービス会社：58

造船所は商船の建造及び修繕・改造ならびに軍用船の建造に従事している。2008年におけるVSM所属の外航船建造・修繕造船所の従業員総数は約2万2,800人で、2007年比1%の微増にとどまった。しかし、商船建造においては、建造量が高い水準で推移したこともあり、従業員数は前年比約4%増の1万6,500人となった。軍用船建造造船所の従業員数は約3,500人、修繕・改造を行う造船所は約1,400人、その他は1,400人だった。こうした従業員数は、それぞれの市場分野に属する造船所の雇用状況に応じて年々変動する。

ドイツ連邦統計局に登録している（従業員50人以上の）造船所の2008年の売上高は、全事業分野（商船建造、軍用船建造、修繕・改造、ならびに、ボート、ヨット、内陸水路用船舶の建造）の売上を含めた額で72億ユーロ、直接雇用者数は約2万3,600人だった。しかし、2008年は金融経済危機の影響で4つの中堅造船所が破産宣告に追い込まれた。船舶金融機関の融資姿勢が次第に厳しくなり、新造船プロジェクトのリスクをとろうとしなくなったためである。

造船

ドイツの造船所は2008年中に84隻の外航船（130万CGT）の引渡を行い、新造船建造は過去最高となった。高性能船舶の割合が増え、新造船価格も上昇したため、額面ベースでは前年比40%超増加して約44億ユーロとなった。しかし、鉄鋼その他の原材料価格やエネルギー価格の高騰に加え機器費用や人件費等も上昇する等、全体としてコスト増となったことから、契約高の上昇がそのまま利益の上昇につながるというわけにはいかなかった。生産構成は引き続きコンテナ船が大半を占めており、2008年中に引渡が行われた船舶全体に対するCGTベースの構成比は58%だった。フェリー及び旅客船（メガヨットを含む）が第2位で30%を占めた。このほか、Ro-Ro船、プロダクトタンカー、LPGタンカー、一般貨物船、非貨物船等が建造された。輸出向けが額面ベースで全体の71%を占めた。

市場の崩壊により、2008年第4四半期は新規受注が皆無に近い状況に陥った。この結果、2008年の新造船建造受注は46隻、建造量は62万2,000CGT、額面は29億ユーロとなった。これは、2007年の実績に比べると、CGTベースで前年のわずか50%、額面ベースで約60%の水準である。契約高の73%は輸出向

けだった。新規受注のうちコンテナ船の占める割合は、竣工量に占める割合ほど高くない。CGT ベースで見たフェリー・旅客船・メガヨットのシェアは 28% で、Ro-Ro 貨物船と同じ水準を達成した。コンテナ船は契約高の 23% を占めた。そのほかの船種としては、一般貨物船、プロダクトタンカー、ならびに曳船、海洋補給船、作業艇の非貨物船が含まれる。

新造船建造受注量は引渡量を大きく下回り、2008 年中に少なくとも 29 の契約（7 億ユーロ）が資金調達問題を理由に取り消された。その結果、2008 年末現在の受注残は 174 隻に減少し、建造量は 310 万 CGT、額面は 133 億ユーロとなった。船種は、今回も竣工分より未竣工分（受注残）の方で多様化している。受注残のシェア内訳を CGT ベースで見ると、フェリー・旅客船・メガヨットが 46% で一番多く、続いてコンテナ船が 30%、Ro-Ro 船が 12% だった。このほか、タンカー（プロダクト/ケミカル及び LPG）と専用乾貨物船がそれぞれ 3%、非貨物船が 6% だった。しかし、契約額ベースで見ると、フェリー・旅客船・メガヨットが 61% で受注残高の大半を占め、コンテナ船と Ro-Ro 貨物船のシェアはそれぞれ 16% と 12% だった。メガヨットの建造は依然として重要な位置を占めている。VSM 所属の 6 つの造船所がこの分野に従事しており、合わせて 29 件（受注残全体の 22%）の契約を受注している。ドイツの造船所はヨット建造市場で主導的な地位にある。

船舶修繕

第 1 四半期から第 3 四半期にかけて、修繕、改造、整備に従事するドイツの造船所の業績は好調に推移した。世界の保有船隊の拡大、安全基準や環境基準の強化、好況期に酷使された船舶の整備ニーズの高まりを背景として、ドイツの修繕造船所に対する需要が増加した。ドイツの全造船所（ボートメーカー、ヨットメーカー、内陸水路用船舶メーカーを含む）の 2008 年の商船修繕、改造、整備の売上高は過去最高の 11 億ユーロとなった。

しかし、需要は年末に向けて伸び悩んだ。海運市場における収益減少傾向を受け、船主が修繕整備予算の削減に動き、契約の取り消しも発生した。その上、他の欧州諸国や極東の造船所との競争激化に伴い価格下げ圧力が強まり、新造船建造市場における需要減退により修繕設備の過剰感が高まっている。

軍用船建造

軍用船の建造は主として 8 つの造船所が行っている。このほかに軍用船の修繕・改造を行う造船所が 9 カ所ある。2008 年は軍用船の建造が低調だったため、この部門（修繕・改造を含む）の売上高は 2007 年の 13 億ユーロから 11 億ユーロに減少した。軍用船建造に従事するドイツの造船所は例外なく民営で、大気非依存型推進装置（水素・酸素燃料電池）を搭載した非原子力潜水艦、フリゲート、コルベット、対機雷艦、高速巡視船、補給船、支援船等を建造している。ドイツ海軍が主要顧客であるが、その需要は建造能力の一部をカバーするのみである。従って、ドイツの軍用船建造企業は海外からの受注にある程度依存している。

2. 6 ギリシャ

国内経済

2007年8月以降の国際的な経済状況の悪化はギリシャ経済にも打撃を与えた。

2008年の経済情勢は主として2つの要因によって決定された。2008年7月までは石油等の国際商品相場の高騰が大きな要因となった。そして、第4四半期は、金融危機悪化の波紋がマクロ経済指標に大きな影響を与えた。しかし、国際的な経済見通しに比較すると、ギリシャのGDP縮小は限定的に見える。

2008年の第1四半期から第3四半期まで、GDP成長率は減速傾向ではあるものの堅調に推移し、ユーロ圏平均を上回る水準を維持した。ギリシャのGDPは、第2四半期には対前年比3.6%、第3四半期には3.1%の伸び率を達成した。第2四半期と第3四半期におけるユーロ圏のGDP平均伸び率はそれぞれ1.4%と0.8%だった。

国民所得ベースで、雇用は1.0%の微増、失業率は7.5%と推定される。

インフレ率は引き続き高い水準（1月～9月間は4%と6%）にあったが、その後、流れは大きく変わったようである。2008年10月に3.9%に低下した後、同年12月には2.0%まで下落した。

国内の造船関連産業

ギリシャ造船・船舶修理業協会(EENB: Association of Hellenic Shipbuilding and Shiprepairing Industries)には下記の3社が加盟している。

- ・ Hellenic Shipyards 社 (HSY 社)
- ・ Elefsis 造船所
- ・ Neorion Syros 造船所

常勤の従業員総数は2,324人である。

造船部門の動向

Elefsis 造船所：

- ・ギリシャ財務省（関税サービス）向けアルミボート（全長 16m）2 隻の建造及び引渡
- ・車両・旅客フェリー（全長 84m、オープン型）2 隻の建造継続

船舶整備・修繕・改造部門の動向

2008 年は、船舶修繕及び乾ドックでの船体整備作業を行う事業者にとって忙しい 1 年となった。

HSY 社では、2007 年とほぼ同数の船舶修理を行った。但し、顧客の支出は増加した。その結果、船体整備・修繕日数が増え、乾ドック及び埠頭の稼働率が高まった。受注全体における国内顧客と海外顧客の割合は 65 対 35 だった。

HSY 社は 4 つの乾ドックを有しているが、平均稼働率は 85% を超えた。2008 年は年末に向けてやや下げ基調となった。2007 年第 4 四半期に比べて問い合わせ件数が約 15% も減少した。2009 年に入ってからでも既受注案件が相当数あるため、HSY は今のところフル稼働を保っている。しかし、それも年末までには間違いなく枯渇するだろう。

Elefsis 造船所では、2007 年の修繕 92 隻に対し、2008 年は船首改造 129 隻だった。ギリシャ海軍の中期近代化改修計画については、1 隻目の作業が終了し、引渡が行われた。残りのコンバタント III 型高速ミサイル艇 3 隻の近代化改修作業が引き続き行われた。

特殊浮遊型科学研究設備デルタ・ヴェレニキの改良作業も終了し、引渡が行われた。

Elefsis 造船所にとって最大の競争相手は、中国やトルコの低コスト修繕センターである。これらの国々においても近年料金が上昇しているが、Elefsis 造船所との価格格差は依然として大きい。しかし、久しぶりに Elefsis 造船所またはギリシャの造船所への大型改修の発注を船主が真剣に検討していることがこの

ほど明らかになった。Elefsis 造船所に発注することによる改修期間の短縮と船舶運航 1 日当たりの収益を考え合わせると、格安修繕センターとの価格格差は相殺されるか、少なくとも最小限にとどめられるというのがその理由である。

修繕・改造需要の大部分は、引き続き、国内旅客フェリー・クルーズ船運航業者等、ほとんどギリシャ国内で操業している会社によるものだった。一般タンカー・ばら積み船運航船の修繕も、主にギリシャとキプロスの顧客からのものである。

Neorion Syros 造船所では、85 隻の船体整備及び修繕を行った。Helix Energy Solutions 社の船舶ヘリックスプロデューサーI 号がこれに大きく貢献した。これはドイツの車両運搬船を浮遊生産設備に改造するというものだった。当初、改造作業はクロアチアで始められたが、2008 年 9 月、同船舶を Neorion Syros 造船所に曳航し、残りの作業をシロス島で行う決定がなされた。

世界危機で新造船建造の受注がなくなった中国、黒海沿岸地域、トルコの造船所からの激しい競争が続いた。これらの造船所は再度修繕事業に力をいれており、この傾向は 2009 年も続いている。

Elefsis 造船所と Neorion Syros 造船所における修繕総収入は 7,200 万ユーロ、修繕売上高は前年比 20% 増となった。加盟造船所全体の売上高は 1 億 1,700 万ユーロだった。

軍用船建造部門の動向

Elefsis 造船所：

- ・ ギリシャ海軍向け高速ミサイル艇竣工及びオプション規定行使による追加 2 隻の建造を含む新造船建造計画の継続

HSY 社潜水艦部門：

- ・ 214 型潜水艦の新規建造及び 209 型潜水艦の近代化改修を含む計画の実行
- ・ HSY 社の水上艦部門による 6-S 型フリゲート近代化改修作業の継続

2.7 イタリア

国内情勢

世界危機の影響という点においては、イタリアは EU 域内の他の主要国に比べてさほどひどい状況ではないようだ。この見解は、多数の中小企業を擁し、金融よりも産業に軸足を置くイタリア経済の構造を踏まえたものである。すなわち、どちらかという従来型の銀行システム（「デリバティブ商品」との関わりは限定的）が機能し、高い公的債務を補う個人貯蓄の水準が維持されていることがイタリア経済を下支えするということである。2008年のイタリアの財政赤字の対 GNP 比率は 2.7%（GNP-1%）だったが、2009年は危機対応策実施により大きく上昇するものと思われる。

2008年の金属加工業生産高は、第4四半期の大幅な落ち込み（13.4%減）を受けて対前年比 5.2%減少した。第4四半期は輸出も 4.8%減となった。こうした指標の悪化に加えて、新規受注、受注残高、投資も減少しており、イタリア産業界のみならずイタリア経済全体にとって 2009年は確実に景気後退の年になるといって差し支えない。

海運業界の状況は一層複雑である。たとえば、国レベルの産業クラスターを見てみると、港湾関連部門は物流が激減する等、危機の影響が明らかであるが、旅客関連部門の状況はそれほど悪くなく、特に、クルーズ船乗り継ぎ客については 2007年比 12%増となった。一方、船舶運航部門はタンカー、プロダクト船、旅客船（クルーズ船及びフェリー）の高稼働率に支えられ、危機の影響は比較的軽微だった。商船部門と軍用船部門の間でも、後者においてはそれなりの稼働水準が維持される等、異なる状況が見受けられた。

造船

イタリアの造船所及び関連部品サプライヤーはますます深刻な状況を呈している。手持ち工事の減少の影響が出始めており、年内にも、国内の多くの造船所にさまざまなかたちで痛手をもたらすだろう。この先何カ月かのうちに何らかの社会政策が講じられることになりそうである。引渡延期の要請は今のところほとんどない。しかし、一部の小規模造船所はすでに信用収縮に苦しんでお

り、1社が破産に追い込まれた。

クルーズ船はイタリアの造船業界の中核であるが、この部門については、2008年第1四半期の時点で既に新規受注が世界的に急落したことを強調しなければならない。実に、新規受注は世界でわずか3隻（うち2隻1万CGTはイタリアの造船所が受注）にとどまったのである。米国休暇市場が悪化する一方、2007年末現在40件の発注残があるという状況の下、多くの運航事業者は新規投資については様子見の体勢である。

新規受注の落ち込みに加え協会加盟造船所が1つ脱落したことも響き、2008年末現在の受注残は2007年末（277万4,932CGT）に比べて25%の減少となった。旅客船（クルーズ船及びフェリー）は引き続きイタリアの商船建造の主流で、トン数ベースで約85%を占めた。しかしながら、プロダクト/ケミカルタンカー、アンカーハンドリングタグサプライ船（AHTS船）といった類の船舶も引き続き重要である。

軍用船建造部門の主な動向は以下のとおりである。

- ・ 航空母艦カヴールをイタリア海軍に引渡
- ・ U212A型潜水艦2隻の第2団及びフランスとの共同計画に基づく FREMM級フリゲート追加4隻の契約実施
- ・ Fincantieri社が事業国際化の一環として、米Manitowocグループの造船部門であるManitowoc Marine造船所を買収（少数株主としてLockhed Martin社が同社株式保有）

船舶修繕

船舶修繕業界にとって2008年は修繕船舶数においても売上高においても好調な年だった。すべての乾ドックで稼働率90%の水準まで予約が入っていた。

数件の改造工事がジェノヴァの施設ならびにパレルモとトリエステにあるFincantieri社の造船所で行われた。パレルモとトリエステの造船所はFincantieri社の国際的な修繕設備ネットワークに再度組み込まれたものである。

オフショア関連市場は、アフリカ大陸北部沿岸地域における研究活動の向上との関連で数々の問い合わせが入り、今後実施するプロジェクトの計画も決まる等、回復の動きが見られた。

協会の概要

イタリア船舶工業協会 (Assonave) はイタリア造船業界をほぼ網羅している。会員組織としては、造船大手 (Fincantieri 社) と中堅 (Nuovi Cantieri Apuania 社) 各 1 社のほか、9 つの中小造船所によって構成される協会 (ANCANAP)、船舶用エンジンメーカー 2 社 (Wärtsilä Italia 社と Isotta Fraschini Motori 社)、海洋研究センター (Cetena) が含まれる。

造船施設数は、Fincantieri 社の軍用船向け施設 2 カ所を含めて全部で 18 である。

上記のほか、19 の修繕造船所と約 100 社にのぼる舶用機器サプライヤーが協会の会員となっている。

造船所で働く労働者総数は 1 万 2,142 人で、その内訳は下記のとおりである。

- ・ 商船建造：8,858 人
- ・ 軍用船建造：2,284 人
- ・ 船舶修繕：1,000 人

協会所属の舶用機器サプライヤー 100 社の従業員以外に、約 2 万の関連組織の従業員が含まれる。

商船としては、いわゆる一般的な商用船のほかにクルーズ船、フェリー、メガヨット、LPG 船、AHTS 船、ケミカル／プロダクトタンカーの建造が行われている。

軍用船としては、巡視船や補給船の類から、コルベット、フリゲート、潜水艦、そして航空母艦まで建造している。

2. 8 オランダ

造船業界

オランダ造船業界は 2008 年に 88 億ユーロの売上高(2007 年は 76 億ユーロ)を達成した。従事者数は常勤換算 (FTE) で 3 万 7,500 人 (2007 年は 3 万 5,000 人) だった。

航海船の建造

2008 年には 378 隻の航海船が引き渡された。年間受注は 204 隻で、額面ベースで 26 億ユーロ (2007 年は 41.2 億ユーロ) だった。輸出向けが 85% 近くを占めた。

船用機器サプライヤー

オランダの船用機器サプライヤー約 750 社の 2008 年の売上高は 57 億ユーロ、対前年比伸び率は 17% 増 (2007 年の伸び率は 20%) だった。従業員数は対前年比 10% 増加 (2007 年の伸び率は 14%) し、2008 年末時点における常勤換算の従業員数は 2 万 3,100 人だった。

船舶整備・修繕・改造 (外航船)

この部門における 2008 年の売上高は 7 億 4,400 万ユーロ (2007 年は 6 億 6,400 万ユーロ) だった。従業員数は常勤換算で 2,140 人 (2007 年は 2,100 人) だった。

非外航船

2008 年は、87 隻、総額 3 億 7,000 万ユーロの建造受注があった (2007 年は 100 隻、5 億 9,000 万ユーロ)。2008 年中の引渡は 174 隻、総額 7 億 3,200 万ドル (2007 年は 149 隻、9 億 2,000 万ユーロ)、同年 12 月 31 日時点における受注残は 74 隻、4 億 8,000 万ユーロ (2007 年は 149 隻、9 億 600 万ユーロ) だった。

スーパーヨット

オランダのヨットメーカーは 2008 年中に 26 隻の大型ヨットを引き渡した。

この部門における年間受注件数は 33 件、総額 10 億ユーロだった。2008 年 12 月 31 日現在の受注残は、スーパーヨット 93 隻、総額 33 億ユーロだった。

2009 年見通し

相当数の受注残があることから、オランダの造船業界は再び多忙な年を迎えようとしている。オランダはとりわけ非貨物船部門（曳船、浚渫船、旅客船）に強く、この部門の受注は 2008 年 12 月 31 日現在の受注残の 60% 近く（船舶数ベース）を占めている。しかし、フィーダー船や内航船の分野においてもオランダの造船業社は豊富な専門知識を有しており、このことは 2009 年に引渡を行う船舶によって証明されるだろう。最後に、スーパーヨットについて、オランダ製ヨットが世界最高級ヨットの中に数えられることはよく知られている。

オランダの造船業界も、今般の世界的な金融市場の動きと世界の造船産業の動向を注意深く観察し、造船業界と海運市場を取り巻く金融環境の健全化に尽力している。

2. 9 ノルウェー

ノルウェーの造船所は2008年、主に海洋産業向けの66隻の船舶を引き渡した。

新造船建造を主たる事業とする25の造船所は2008年12月までに過去最高の140隻の手持ち工事を抱え、受注残高は620億クローネを記録した。主要顧客は海洋事業会社のオーナーである。

受注済みの最新型船舶は世界の極地における荒海や深海での使用にも十分耐えられるものである。

他の国々の造船所同様、ノルウェーの造船所においても受注が激減している。

ノルウェーの造船所は、世界で最も効率的かつ設備の整った造船所に分類されるが、その規模は欧州の一部地域の造船所に比べて小さい。

大手造船グループSTX Europeはノルウェー国内に本社と6つの造船所を有する。このほか、Bergenグループ、Havyardグループ、Kleven Maritime社、Ulstein社がある。造船所リストはウェブサイトに掲載している。

造船所の従業員数は約5,000人である。これに加えて、欧州のその他の国々からの出稼ぎ労働者も雇われている。約300人が船舶修理及び整備に従事している。

ノルウェーの造船業はその歴史を通して、船主、技術コンサルタント、船用機器サプライヤー、造船所が緊密に協力することによって優れた船舶を開発してきた。最新型漁船を通して、北海油田における多目的船舶の需要がもたらされた。ノルウェーで建造された多くの船舶のデザインは他の国々の造船所で採用されている。

ノルウェーの造船業界全体では、海岸沿いやフィヨルド地域に点在する小規模修繕所も含めて約75の造船所を擁する。ノルウェー国内では大規模な部類に属する修繕・改造所もいくつかあるが、欧州全体における修繕事業とは比べられるべきものではない。

2. 10 ポーランド

国内の経済情勢及び政策動向

2008年のポーランド経済は、世界的景気後退のあおりを受けて下半期に大きく減速したものの、全体としては申し分のない成長を遂げた。2008年のGDPは前年比4.8%増（輸出14%増、投資7.6%増、国内消費4%増）となった。インフレ率は年率4.2%、失業率は約11%だった。

賃金は10%上昇した。この賃金上昇にポーランドズロチ(PLN)高も加わり、個人消費が膨らんだ（前年比5.4%増）。

不安定な通貨価値とその結果としての為替リスクが事業活動における重要な問題となっている。2008年の第3四半期末まではほぼ一貫して対米ドルと対ユーロでPLN高の状況が続いたが、その後、急激なPLN安に陥った。PLNの2008年の平均為替レートは1ドル=2.47ズロチ、1ユーロ=3.52ズロチだった。

ポーランドの海事産業

ポーランド海事産業協会（FORUM OKRETOWE: Association of Polish Maritime Industries）は36の会員によって構成されている。この中には4つの修繕造船所が含まれる。建造造船所は5つあったが、欧州委員会の決定によってそのうち2つが閉鎖された。2つの建造造船所閉鎖後の従業員数は、建造造船所が3,300人、修繕造船所が3,800人となっている。建造船種としては、その他非貨物船（ONCV）、コンテナ船、LNG船が含まれる。

造船部門の動向

2008年のポーランドの建造量は前年比17%減少の20隻（33万CGT）となった。新規受注はわずか8隻（10万CGT）で、5隻（9万6,000CGT）の建造が取り消しとなった。その結果、受注残は64隻（91万9,000CGT）となり、2007年に比べて28%減少した。さらに、2008年12月31日現在におけるSzczecin造船所とGdynia造船所の手持ち工事は、2009年5月31日までに引渡が行われるものを除き、おそらくすべて取り消されると思われる。

ポーランド政府及び関連機関による両造船所に対する公的支援については、3年間にわたり調査と交渉が続けられてきたが、欧州委員会は2008年11月、両造船所の構造改革計画は受け入れられないという最終決定を下した。欧州委員会は、ポーランドのEU加盟（2004年5月1日）以降に行われた両造船所に対する公的支援はEUの規則・法令に違反していると判断した。さらに、両造船所が近い将来、持続可能なかたちで採算性を回復することはできないとされた。従って、欧州委員会は2009年5月31日までに両造船所を清算するよう命じた。この日までに一般入札による全資産の売却及び全従業員の解雇が行われなければならない。解雇された従業員はEUの資金も使って提供される失業者保護プログラムの支援を受けることができる。以上の結果、投資家は両造船所の過去の負債その他の債務を一切引き受けることなく、（存続企業としての造船所ではなく）造船所の資産を買い取ることができる。

Gdansk造船所についても構造改革計画が欧州委員会に提出されており、現在調査が進められている。但し、同造船所は2007年にウクライナのISDグループに売却済で、状況は異なると考えられる。

上記3つの造船所の状況と異なり、Remontowaグループに属するNorthern造船所は、その他非貨物船を中心とするニッチ市場にうまく参入した。同造船所は、独特なデザインのものを含む高度に特殊化した船舶を建造している。

船舶整備・修繕・改造部門の動向

ポーランドの修繕造船所にとって2008年は好調な年となった。同年完工分の修繕工事で造船所はフル稼働となり、収益も確保された。修繕した船舶数と売上高はともに2007年の数字を大きく上回った。複雑で多くの労働力を要する船舶改造の件数が減少したため、修繕件数の増加に対応することができた。

軍用船建造部門の動向

軍用船の建造は、グディニアにある海軍造船所（FORUM OKRETOWEには属していない）で行われている。ガヴロン級コルベット建造計画は、海軍予算削減により一時的に中止されている。2008年は、既存軍用艦の修繕と改造が海軍造船所の主たる活動となった。

2. 1 1 ポルトガル

一般情勢

ポルトガル経済は、GDP 成長率 1.8%を記録した 2007 年から一転、2008 年はゼロ成長となった。OECD の経済見通し（Economic Outlook）によると、金融危機が悪化し、輸出市場の大幅な減速が予想される中、経済活動は 2009 年下半期に落ち込み、2010 年にゆっくりと回復に向かうと予想される。

歳入の伸び悩みでポルトガルの財政状況は悪化している。財政再建を断行するとともに、より好ましい事業環境の整備を通して民間部門の景況感の改善と経済成長を促す等、経済パフォーマンスを向上させるための構造改革の実施が求められている。事業環境整備のための取り組みは欧州レベルで導入されているものである。ポルトガル政府では、これを受け入れ、国内企業の技術革新に対する産業横断的な政府支援を行う上で、より柔軟な規則枠組みを採用した。

ポルトガル海事産業協会（AIM: Association of Portuguese Maritime Industries）は、造船及び船舶修繕、ならびに、コンサルティングサービス、船用機器サプライヤー、港湾海運事業者等、関連分野で事業活動を行っている多数のさまざまな企業の利益を代表することを主たる目的とする従業員協会である。

協会のメンバーは、その属性においても技術においても、きわめて多様である。たとえば、Lisnave 造船所や Vianayards 造船所のように超大型商船の整備あるいは商船隊向けと漁船団向けの複雑な船舶の建造を行っている造船所や、海軍艦隊の整備を行う造船所から、小型のレジャーボートや漁船まで、実にさまざまである。

協会所属の造船所は、ポルトガルにおける造船及び船舶修繕事業の売上高の約 85%を占めている。従って、ポルトガル造船業界の事業活動結果としてここで取り上げる数字は協会メンバーの数字に基づくものである。

大手建造及び修繕造船所の 2008 年の売上高は前年比 26.6%増の 2 億 8,000

万ユーロとなった。船舶修繕事業の売上高が大きく伸びたことが貢献した。中小造船所は金融危機の影響がすでに出始めており、売上高は前年比わずか 1.0% 増にとどまった。

AIM は、造船に関する基準の標準化を進める業界団体としてポルトガル標準化委員会 (Portuguese National Standardisation Body) に代表を送り、ポルトガル造船・海事技術委員会 (Portuguese Technical Committee for Shipbuilding and Marine Technologies) をとりまとめている。

造船及び船舶修繕業界の 2009 年と 2010 年の見通しは依然として不透明である。世界的な金融経済危機の影響で貿易と海運需要がさらに落ち込む可能性があり、そうなった場合、造船及び船舶修繕業界の事業活動にも悪影響が生じることになる。

造船部門

2008 年は、ポルトガル最大の造船所の売上高が前年比 20.9% 増え、1 億 818 万 8,000 ユーロとなった。一方、中小の造船所では事情が大きく異なり、売上高は前年より 2% 程度減少した。

Vianayards 造船所はポルトガル最大の造船所で、2008 年は AIM 所属造船所の全取引高の 82% を占めた。同造船所はもともと軍用艦建造から始まった造船所で、現在、軍需産業を統括する公的持ち株会社の傘下に置かれている。軍用艦の建造需要増に応えるため、造船設備の近代化と設計技術の強化に取り組んでいるところである。2008 年のポルトガル海軍向け売上高は前年比 125% 増えて 1,700 万ユーロとなった。

船舶整備・修繕・改造部門

2008 年のポルトガルの船舶整備及び修繕売上高は前年比 30.5% 増の 1 億 7,197 万 6,000 ユーロだった。但し、この業界は大きく二分されており、造船所の特性や市場属性によって状況が大きく異なる。

地方及び沿海市場においては 13 の中小造船所が事業展開しているが、2008

年の売上高の対前年増加率はわずか4.7%で、一部の造船所は依然として構造改革の途上にある。しかし、これらの中小造船所はポルトガルの船舶修繕市場の7%を占めるに過ぎない。

2008年の船舶修繕事業は、景気が後退局面に突入したにもかかわらず、活況を呈した。ポルトガル最大の修繕建造所である Lisnave 造船所は1億5,000万ユーロの売上高を達成し、ここ10年間で最大の増加率を記録した。2008年中に138隻の船舶の整備・修繕契約を獲得し、1隻当たりの作業量も相当な規模だった。

2. 12 ルーマニア

国内の経済情勢及び政策動向

ルーマニアの目標は、2008年の西欧諸国の平均経済成長率と同水準の成長率を2020年に達成し、2030年にルーマニアと他のEU諸国の間のギャップを解消することである。

欧州委員会は、2007～2013年のEU結束政策の一環として「グリーン経済」に総額1,050億ユーロを投資すると発表した。うち86億3,300万ユーロがルーマニア向け投資に割り当てられる。グリーン経済及び環境分野を対象とするこの支援は、持続的経済成長、雇用、競争力の各分野を対象に行われる結束政策と歩調を合わせて実施される。

2008年のルーマニア経済は上昇基調を維持し、GDPは前年比7.1%増を達成した。消費者物価指数（CPI）は前年比約6.25%上昇、失業率は5.9%だった。

経済予測によると、GDP成長率は2009年は1.5%に大幅に減速、2010年も0～1%になると見込まれている。

ルーマニア国家統計局（National Statistics Institute）によると、ルーマニアの2008年の貿易赤字は2,160万ユーロにのぼり、2009年はさらに膨らんで最大2,430万ユーロ、2010年は2,588万ユーロ、2011年は2,740万ユーロになると見込まれる。

ルーマニアで建造される船舶の98.5%は輸出される。従って、造船業の発展がルーマニアの貿易収支の改善につながる。

造船業界の概要

業界メンバー：

2009年3月末現在、ルーマニア造船業協会（Romanian Shipbuilder's Association、ロゴはANCONAV）には39の組織が所属している。そのうち9組織は造船所（STX RO Offshore Tulcea、Damen Shipyards Galati、Constanta

Shipyard、STX RO Offshore Braila、DMHI Mangalia、Severnav Drobeta Turnu Severin、Orsova Shipyard、Stentor Maritime Oltenita、Shipyard ATG Giurgiu) で、残りの 30 は支援企業 (Tripomet Galati、Germanischer Lloyd Romania、Ship Design Group Galati、Bureau Veritas Romania Control International SRL Galati、Retec Galati、Dutch Marine Trading Design Galati、Ductil Buzau、Promex Braila、ICEPRONAV Galati、PA Libra SRL Galati、SC Eekels Romania SRL Galati、SC Helmers SRL Galati、SC Hidropneumatica SRL Galati、Metchim Galati、SC Only SRL Galati、Menarom Pec Galati、Det Norske Veritas Romania SRL Constanta、SC Metal Group Industrie SRL Galati、Avemar Constanta、Liebherr Romania、Lloyds Register Emea Constanta、Marine Engineering Galati、Industrial Cruman SRL Ploiesti、Omnisud Bucuresti、Romlotus Galati、Van der Velden Romania、SC Edilbalk SRL Mangalia、SC En Vogue Industries SRL Tulcea and SC Suszi Industrial SRL Constanta) である。

造船所売上高

売上高合計：	7 億 7,400 万ユーロ
船舶修繕部門：	4,600 万ユーロ
商船建造部門：	7 億 1,400 万ユーロ
軍用船部門：	1,400 万ユーロ

造船所従業員数

合計：	1 万 100 人
船舶修繕部門：	600 人
商船建造部門：	9,350 人
軍用船部門：	150 人

建造船種

商船 (タンカー、ばら積み貨物船、アンカーハンドリング船、曳船、コンテナフィーダー船、浚渫船、LPG 船、海洋補給船、ヨット、バージ、パトロール船等)

船舶修繕・改造

軍用船

造船部門の動向

ルーマニアの造船所では、2008年に合計34万6,979 CGTの船舶の建造・引渡を行った。

ルーマニアの造船所の2009年末時点における受注残は約116万8,770 CGTになると見込まれている。

ルーマニアの造船所では、他のEU諸国や米国の請負業者や造船所が提示する高い賃金に惹かれて転職する者が相次ぎ、2008年に累積600人の労働者を失った。

今回の経済危機では全世界の造船業が大きな痛手を被った。従って、2008年末時点で相当の受注残を抱えてはいるものの、ルーマニアの造船所も新規受注が途切れる等、危機の影響はまぬがれない。

ルーマニアの造船所では、人材流出を補うため、教育訓練の実施により引き続き人材問題を注視していく。

船舶整備・修繕・改造部門の動向

労働力不足と新規受注の減少により、2008年の船舶修繕・改造事業関連売上高は2007年比14.8%減少した。

軍用船建造部門の動向

軍用艦の建造、修繕、改造は主に2つの造船所（Damen Shipyards Galati及びConstanta Shipyards）で行われている。

2. 13 スペイン

2008年のスペイン経済情勢

2008年のスペインの経済活動は、出だし好調で勢いづいたものの、深刻な悪化を招くこととなった。過去14年間にわたり生産拡大が続いたが、2008年下半期は、スペイン以上に深刻な状況に陥った世界経済を背景に第3、第4四半期続けてマイナス成長となり、スペイン経済は明らかに景気後退期に突入した。とはいえ、2008年全体としてはプラス成長（1.2%）を確保した。国内需要は2007年の4%を超える増加から2008年は横ばいへと大幅に減速したが、外需の寄与（1ポイント）でGDP成長率が押し上げられた。

インフレについては2008年半ばを境に大きく見通しが変わった。消費者物価指数は石油その他の商品の価格高騰を受けて7月に5.3%まで上昇したが、2008年の平均としては4.1%だった。危機の悪化で世界経済見通しが大きく変わった昨年夏以降、商品価格はそれまでの上昇基調から下降基調に転換した。その結果、インフレ率は下がり続け、年末には1.4%になった。その後、商品価格の低下に需要低迷が加わり、インフレ率はさらに下がっている。2009年の個人消費デフレーターは平均してわずか0.2%程度になると予想される。

経済活動の低下は雇用の減少をもたらす。2009年は5.2%、2010年は2.1%程度雇用が減少し、2009年の失業率は17%になると見込まれる。

2008年第4四半期の産業・エネルギー部門の生産は、エネルギー部門の減速と産業部門の大幅縮小（11月のデータでは前年同期比マイナス17.2%）を受けて、前四半期より激しい落ち込みになると予想されている。

スペインの造船産業

スペインの造船・船舶修理業協会 UNINAVE は、造船・船舶修理会社13社によって1988年2月10日に設立された。現在は24社が加盟している。6つの大規模造船所、17の中堅造船所、8つの小規模造船所を擁しており、このうち11の造船所は修繕専門である。

スペインの造船所では商船の建造と修繕・改造ならびに軍用船の建造が行われている。協会加盟会社全体で見た部門別従業員数は、商船建造部門が 2,471 人、修繕・改造部門が 997 人、軍用船建造部門が 2,568 人となっている。

スペインの建造造船所は高付加価値船舶の設計と建造において世界をリードする立場にある。これは、常にイノベーションと技術にこだわり続けてきた賜物であり、Ro-Pax 船、フェリー、洋上プラットフォーム、浮体式石油生産・貯蔵・積出設備（FPSO）、ケミカル船、ガス運搬船のほか、各種浚渫船や高性能のヨット、漁船、海上設備を開発してきた。

スペインの軍用船建造所では、高性能フリゲートから航空母艦、潜水艦、コルベット、戦略投射艦（SPS）、多目的水陸両用艦艇、機雷掃討艇まで、さらにはエンジン、プラットフォーム制御システム、海軍武器の製造まで、きわめて広範な製品群を製造している。

スペインの船舶修繕・改造造船所は合わせて 8,946m の船台と 4,824m のドック（うち 655.85m は浮きドック）を有し、最大 40 万 DWT（重量トン）、全長 385.25m、幅 66.65m の船舶を建造することができる。2 つの造船所には合わせて 1 万 9,928 トンの能力を持つ船舶昇降機が整備されており、最大全長 180m、幅 30m、3 万 6,000 DWT の船舶に対応できる。

造船部門の動向

スペインでは近年、豊富な科学知識と知的生産技術を要するきわめて複雑な高度統合型船舶が建造されており、同国造船業は革新的な産業に生まれ変わった。造船業界における研究開発及び技術革新への投資額は 8 億ユーロに上昇した。これは過去 4 年間の年間売上高の約 10% に相当する額である。

スペイン造船業の年間売上高の 80% は輸出向けが占めており、世界市場で強い競争力を有していることを示している。

今日、造船及び船舶修理業界は、その他の海事関連産業のみならず海事産業以外の産業及びサービス部門と重要な関わりを持っている。スペインの造船所

は2007年中に1,500を超えるサプライヤーから総額19億ユーロにのぼる資材、機器、サービスを調達した。

2008年中に75の新規契約が成立した。建造量は合わせて約40万CGTで、2007年の数字を31%下回った。新規受注は79隻(52万8千CGT)から75隻(36万4千CGT)に減少し、このうち45隻(23万2千CGT)は外国の船主からの受注だった。新規受注総額は10億ユーロだった。

2008年の竣工量は、民間造船所が好調だったことから、前年並みの35億CGTとなった。引渡を行った船舶は62隻(3.43億CGT)だった。

手持ち工事量はほぼ前年並みで、2007年末現在の141隻(105.4万CGT)に対し2008年12月31日現在の受注残は153隻(105.2万CGT)だった。これで3年強の雇用が確保されることになる。

船舶整備・修繕・改造部門の動向

スペインの船舶修繕・改造部門は2008年も上昇基調を維持した。売上高は4億300万ユーロにのぼり、クルーズ船、旅客船、ガス運搬船、オフショア設備の修繕の貢献が大きかった。

スペインの修繕造船所は、大型の漁船や漁業加工船、海洋観測船、冷凍船の分野で従来の専門性を維持する一方、顧客の要望に応じて、クルーズ船、旅客・Ro-Roフェリー、ケミカル/プロダクトタンカー、ガス運搬船(LNG及びLPG)、コンテナ船の修繕においても高い評価を得る等、前進した。Navantia社は欧州における代表的なガス運搬船修繕センターの1つとしての地位を確立した。ガス運搬船の作業が大きく増えたことから、同社は、LNG船の修繕作業を将来的にカディス-サンフェルナンドの造船所に集約することとした。カディスの造船所の第4号乾ドックは全長386m、幅67mの規模を持ち、超大型(VLCC級)までの大きさの船舶を入渠させることができるので、大規模な新型LNGの修繕も行うことができる。

軍用船建造部門の動向

Navantia 社と DCNS 社による企業連合が建造するスコルペヌ型潜水艦 2 隻のうち 1 隻目となるトゥンク・アブドゥル・ラーマンが 2009 年 1 月 26 日、フランスのツーロンで引き渡された。Navantia・DCNS 連合とマレーシア海軍はスコルペヌ型潜水艦 2 隻の建造契約を 2002 年に締結し、Navantia 社が艦尾部分、DCNS 社が艦首部分をそれぞれ建造することとなっている。2 隻目のトゥン・ラザクは昨年 10 月に Navantia 社のカルタヘナ造船所で進水し、現在は 2009 年 10 月の引渡に向けて試験を実施しているところである。

Navantia 社は 2008 年 10 月 16 日、ベネズエラ海軍から受注した沿岸警備用 BVL 巡視船 4 隻のうち 1 隻目の建造に着手した。これは、漁業水域の防衛、密輸・麻薬取引対策、及び海運全般の防衛等、海上防衛のために Navantia 社が設計したものである。

2. 1 4 英国

国内経済

2009年第1四半期の実質GDPは前期比2.9%減となった。2008年第1四半期に比べると4.9%減で過去最大の落ち込みとなった。

2009年第1四半期は、実質ベースの貿易赤字が前四半期に比べて縮小したほか、雇用者報酬も減少した。2009年第1四半期における英国の失業率は7.2%で2008年第1四半期より1.9ポイント高くなった。(出所：英国統計局(ONS))

造船・船舶修繕業協会

会員企業数：112社

従業員数：新造船建造（商船）200人

新造船建造（軍用船）6,100人

修繕 2,000人

動向

航空母艦連合（ACA: Aircraft Carrier Alliance）は2009年3月、クイーンエリザベス級航空母艦2隻の建造計画の変更を発表した。英国国防省が引渡延長の決定を2008年後半に行ったことを受けたものである。主な変更内容は、BAE Systems Submarines社は潜水艦プログラムに専念し、同社のバロー造船所での船殻ブロックの建造は行わないとするものである。

船殻ブロックの建造は、バブコック社のアップルドア造船所とロサイス造船所ならびにBVT社側のポーツマス造船所とクライド造船所が分担して行う。最終的な組み立てはロサイス造船所で行う。1つ目の艦首部分の鋼材の切断加工はアップルドア造船所で順調に進んでおり、2009年7月にはBVT社のクライド造船所でも作業が始まった。

建造計画変更の発表と同時に、船殻中央上部ブロックの建造については、約1億7,500万ユーロ（1億5,000万ポンド）でA&P Tyne社とCammell Laird社

が請け負うことになったことも発表された。これは、先に英国企業に発注した約 6 億 6,000 万ユーロ (5 億 7,000 万ポンド) の同航空母艦向け機器の製造請負契約に続くものである。

6 隻建造する予定になっている 45 型駆逐艦の 1 隻目が 2008 年 12 月に国防省に引き渡された。残りの 5 隻はまだ建造中である。

これだけの建造工事を行うということは、英国の主要造船所が職工見習いの数を増やしていることを意味する。ポーツマスではすでに 200 人程度雇い入れているが、2009 年中にさらに 50 人程度追加する予定である。クライドは 150 人、ロサイスは 100 人超の増員を 2009 年末までに実施する計画である。

世界金融経済危機のあおりを受けて、商船建造については新規受注の確保が難しくなっている。2009 年第 1 四半期末における英国の造船所の商船受注残は 9 隻で、同四半期に新たな受注はなかった。

船舶修繕・改造部門においては、新造船建造案件が枯渇しているのと同じ理由で、新規改造案件の受注不足が顕著になっているが、通常 of 修繕作業については過去数年間ほどではないもののそれなりに受注が確保できている。ドックの稼働率はピーク時を下回っているものの適切な水準を維持している。世界の貿易が回復し始め、それに伴い運賃も持ち直し始めたことが船舶修繕・改造部門にとって明るい材料となっている。

2. 15 ブルガリア

国内の経済情勢及び政策動向—概況

過去何年かにわたる世界経済の急成長はブルガリアの経済発展に好影響を与えた。

- ・ 国民1人あたりのGDPは、2007年の7,379ユーロから2008年は8,753ユーロに上昇した。
- ・ 雇用者数は、2007年の238万5,000人に対し、2008年は243万6,000人となった。
- ・ 失業者数は2007年の25万6,000人から2008年は23万2,000人に減少した。因みに2004年の失業者数は45万1,000人だった。失業率で見ると2007年は6.9%、2008年は6.3%、2004年は12.2%だった。
- ・ 平均月額賃金も524.00レフに上昇した。

2007年末から2008年初頭にかけて好影響と高成長が見られたにもかかわらず、その後、金融危機がブルガリアの経済に悪影響をもたらした。財・サービスに対する需要の減少と国民の購買力低下を示す最初の兆しは10月に現れた。こうした趨勢はその後も深刻の度を増し、次第に生産の縮小、輸出の減少、生産コスト削減の動き、失業率の漸増を招き、ブルガリア経済にとって重大な問題を投げかけるに至った。2008年末以降のブルガリアの経済政策目標は以下のとおりである。

- ・ 民間企業に人員解雇を踏みとどまらせ、失業率の増加の抑制に繋がるような常勤及び非常勤の雇用を支援する方法と措置を見出す
- ・ 国民の購買力を高め、財・サービスに対する需要を喚起するために、税及び社会保障負担を削減する機会を見出す
- ・ 公的部門のサービスの質を高める
- ・ 科学や教育の役割を重視し、健康管理の強化を図る
- ・ 競争の激しい市場からの圧力に対処するため強力な競争政策を構築する
- ・ ブルガリアの法令とEUの法令の調和を図る
- ・ 民主主義及び人権や少数民族の権利尊重の原則に基づき政治の安定を維持する

ブルガリアの造船産業

協会の概要

ブルガリア造船・船舶修繕協会（BULNAS）には 22 の組織が加盟している。具体的には、20 年を超える経験を持つ建造・修繕造船所 6 社（Bulyard-Shipbuilding Industry 社、Bourgaz Shipyards 社、MTG-Dolphin 社、Rousse Shipyard 社、Odessos Shiprepair 社、TEREM-KRZ Flotski Arsenal-Varna 社）と船用機器メーカー 2 社（Ship Machine-Building 社（ヴァルナ）、シュメンの KMM 社）のほか、設計事務所、船級協会、造船・船舶修理関連の研究機関・企業合わせて 14 組織（Varna Maritime 社、Varna Pro 社、Ula 社、Uniel 社、Uta-Dik 社、AMKO 社、Bulgarian Register of Shipping 社、VIK Sandvik IHB Design 社、Germanischer Lloyd Bulgaria 社、ブルガリア科学アカデミー（BAS）船舶流体力学センター流体空気力学研究所、Ship Engineering, Design and Researching 社、Lavrazia 社、Marine Design 社、ヴァルナ科学技術組合）が会員となっている。

造船所雇用者数

- ・ 全体：4,977 人
- ・ 建造造船所：2,200 人

建造船種・サービス等

- ・ プロダクト船
- ・ ばら積み貨物船
- ・ 一般貨物船
- ・ 旅客船
- ・ 海洋補給船（AHTS 船含む）
- ・ ヨット、バージ等
- ・ 船舶修繕・改造
- ・ 軍用船

造船・船舶修繕業界の動向

1989 年 11 月 10 日の政変とブルガリア共和国における政権交代の後、長きにわたり、市場経済への移行のための適応と市場原則導入の時代が続いた。この

間、ブルガリアの造船・船舶修繕業界は、単に「生き残り」を果たしただけでなく、強固な産業部門として発展を成し遂げ、ブルガリアが先進工業国の仲間入りを果たす原動力となった。製造技術の刷新と新技術の適用、そして、特殊なソフトウェアや欧州基準の存在は、ブルガリアの造船所が国内及び国際市場における地位を確立するうえで大きな役割を果たした。2006年から2008年にかけて経済が拡大したにもかかわらず、ブルガリアの造船会社及び船舶修繕会社では、西欧諸国が提示する高い賃金等を求めてブルガリアを去る労働者が相次ぎ、大きな損失を被った。労働者不足は造船業界に深刻な打撃を与え、それは2008年の業績にも反映された。

2007年の新造船建造ブームの後、2008年は新規受注が皆無の状態に陥った。世界中を巻き込んだ危機はブルガリアの企業にも否応なくその影響を及ぼした。ブルガリア企業が国外の要因によってこのような状況に直面するのは初めてのことであった。影響はまず、投資計画の大幅な削減や事業費の制約というかたちで現れ、その結果、資金問題が発生し、企業間債務が膨らんだ。こうした状況が10カ月以上も続いており、今後ますます悪化すると予想される。

世界危機の深刻化は貿易の大幅な縮小をもたらし、造船所では多くの注文が取り消され、船舶運賃は暴落した。貿易量の減少が海上輸送に悪影響を及ぼし、その結果として、ブルガリアの造船・船舶修繕業界にも悪影響が及び、2008年末に向けて受注が落ち込んだのである。

与信方針の引き締めを親会社に命じられ、海運関連業界向けの貸し出しに慎重な姿勢をとる銀行が増えていることも、問題を悪化させる要因となっている。銀行融資は現在、ブルガリアの造船・船舶修繕会社にとって唯一の資金調達手段である。

政府はいくつかの方面で造船・船舶修繕会社を支援することができる。具体的な措置は下記のとおりである。

- ・ 市中貸出基準金利（CIRR）でブルガリアの造船会社に貸し付けを行う政府基金の設立。
- ・ 銀行部門の安定化。この点については、すでにいくつかの措置が講じられて

いる。たとえば、ブルガリアの中央銀行であるブルガリア国立銀行（BNB: Bulgarian National Bank）は市中銀行に預け入れを義務づける最低準備金積立額の引き下げを決定。また、現下の情勢において造船・船舶修繕業界を支援できる機関として、ブルガリア開発銀行（BBD: Bulgarian Bank for Development）の活用を推進している。

- ・ EU その他の国際機関の資金によって実施される各種インフラ整備プロジェクト（ブルガリア海軍近代化のための軍用艦建造プロジェクト）における政府発注に関する措置。これは、造船及びその関連業界における新技術の取得、雇用の維持及び創出に確実につながる措置である。

もちろん、上記以外にも考えられる措置はある。

2008 年末に造船業を取り巻く事業環境が暗転し、経済状況や経済指標が悪化しているものの、前年との比較において注目すべき事実として、以下の点をあげることができる。

- ・ 2008 年中にブルガリアの造船所では合わせて 2 万 9,157 CGT の船舶の建造・引渡を行った。
- ・ 2008 年 12 月末現在、ブルガリアの造船所は 13 万 236 CGT の船舶の建造を受注している。
- ・ BULNAS 加盟会社・組織の 2008 年の直接雇用者数は 4,977 人で、うち新造船建造部門の従業員は 2,200 人だった。これに対し、2007 年は総雇用者数が 5,400 人、うち新造船建造部門の従業員は 2,400 人だった。

2. 16 リトアニア

国内経済情勢及び動向

リトアニアの2008年のGDPは前年比3.1%上昇した。GDP成長率は下降基調にある。消費の低迷と設備投資の大幅な縮小を受けて、財・サービスの生産の伸び率が小さくなった(0.3%)。しかし、2008年第4四半期は、GDP年率換算成長率に対する純輸出(外需)の寄与度が過去最高になった。財・サービスの輸出が輸入を10.7%上回った(輸出は11%拡大)。

2008年のインフレ率は11.1%だった。昨年上昇に転じた失業率は5.6%に達しており、上昇基調は続いている。世界経済と国内の危機的状況は造船・船舶修繕業界を含むあらゆる産業に悪影響を与えている。

国勢調査によると、リトアニアの人口は336万6,400人である。

リトアニアの主要経済指標(2008年)

国内総生産(GDP)：323億ユーロ

国民1人あたりGDP：9,606ユーロ

国民1人あたりGDP(PPP)：1万5,900ユーロ

人口：336万6,400人

輸出：160.7億ユーロ

輸出増加率：28.4%

輸入：210.3億ユーロ

輸入増加率：18.0%

平均月収：659.63ユーロ

年平均インフレ率：11.1%

失業率：5.9%

外国からの直接投資(年初残高)：10兆2,830億ユーロ

鉱工業生産伸び率：2.7%

財政赤字：2.5%

(上記リトアニアの経済社会概況は、同国財務省、社会福祉・労働省、交通通信省、経済省、外務省、政府情報開発委員会の情報に基づき、政府統計局、証

券委員会、リトアニア銀行によってとりまとめられたものである。)

造船・船舶修繕産業は 1857 年に設立されたクライペダ港の Linden 造船所に由来する。

独立後のリトアニアが最も力を入れたのがクライペダ港における港湾関連事業で、その流れのなかで、一連の造船・船舶修繕会社が設立された。2004 年に EU 加盟を果たした後、1 年を待たずに統一的な海事政策の構築と実施に関する構想が提示され、海事及びその他関連部門がリトアニアの重点産業になると期待された。

クライペダ港を拠点とする企業の同国経済への影響を調査した 2005 年に行われたフィージビリティスタディでは、この部門の産業が 2 万 3,000 を超える雇用（リトアニア全体の雇用の 1.3%、クライペダ地域における雇用の 19.6%）を生み出すとの結果が得られた。クライペダ港を拠点とする企業の GDP 寄与額は 21 億 320 万ユーロ、収益は 7 億 8,200 万ユーロである。

2003 年 4 月 28 日に設立されたリトアニア造船・船舶修繕協会 (LLSRA) は、造船、船舶修繕、改造、船舶技術管理サービス、船用資材・機器の製造・提供等に携わる企業 31 社を擁する。

LLSRA 加盟会社売上合計：	LLSRA 加盟会社従業員数：
2006 年：1 億 7,227 万ユーロ	2006 年：4,667 人
2007 年：1 億 6,674 万ユーロ	2007 年：5,064 人
2008 年：2 億 7,004 万ユーロ	2008 年：4,732 人

上記従業員数の大部分（73%）は大規模会社の雇用者で、小規模会社の雇用者は全体の約 17%である。

造船・船舶修繕業界における従業員の 2008 年の平均賃金は 946.5 ユーロで、国全体の平均賃金（674.8 ユーロ）を上回っている。

LLSRA に加盟する最大の会社は JSC Western Shipyard と JSC Baltic Shipyard である。

JSC Western Shipyard は 1966 年創業の造船所で、大型漁船（冷蔵トロール船、冷蔵船、浮遊構造物）の修繕を専門に行っている。2001 年にエストニアの BLRT グループによる支配的株式取得を受けて同グループに傘下入りした後は、多角化を推し進め、さまざまな事業に乗り出している。

JSC Western Shipyard は、造船部門においても大きな成功をおさめてきた。今年、海上風力発電設備の建設・修繕のためのきわめて複雑な船舶ウィンドリフト 1 号の建造を完了した。吊上げ能力 3,000 トンから 2 万 7,000 トンの 5 つのドックを配し、船舶の修繕、近代化、改造を行っている。港湾作業、保管業務、金属構造の製造、運輸、技術調達サービスも行っている。従業員数は約 1,400 人である。売上高は年々増加しており、2008 年は 1 億 4,300 万ユーロとなった。同年、生産力増強のために投じられた投資は 1,730 万ユーロにのぼり、今後の投資計画についても縮小することなく実施されることになっている。

JSC Baltic Shipyard は 1952 年に設立された。造船事業立ち上げの目的は、バルト海で操業する漁船や北極海を運航できる船舶を建造することだった。1958 年以降は鋼製浮きドックの建造も行っている。1997 年にデンマークの Odense Steel Shipyard 社 (A.P. Moller グループ) が過半数株主となった。JSC Baltic Shipyard は、これまでに、大型コンテナ船の基礎部分、海洋曳船、洋上プラットフォーム運搬船等を建造した。2008 年現在の従業員数は 1,450 人で、年間売上高は 5,640 万ユーロである。生産力増強に向けて毎年 230 万ユーロの投資を行っている。

LLSRA 加盟会社によって建造される船舶の 87% は輸出向けである。

2009 年の造船・船舶修繕事業は 2008 年に比べてほとんど遜色のない内容となっている。

LLSRA は CESA の活動に積極的に参加し、バルト海地域造船業を確立するうえで具体的な問題の決定に参加できる機会を心待ちにしている。



この報告書は競艇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 2009 年度

2010 年（平成 22 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 3-2-2 虎ノ門 30 森ビル
TEL 03-5425-9673 FAX 03-5425-9674

JAPAN SHIP CENTRE (JETRO)

2nd Floor, 6 Lloyd's Avenue,
London EC3N 3AX, United Kingdom

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。