

欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2018年度

2019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、最近の傾向や今後の展開に焦点をあてつつ、それを概観するものである。第1部では、2018年の世界海運市場について概観する。第2部では、世界造船業界の動向を見る。第3部では、欧州の造船業界を概観する。第4部では、それぞれの国に焦点をあてる。第5部では、欧州および世界造船業界について、短期的な見通しを考察する。

欧州造船所は2018年は厳しい一年となった。世界的な契約数は相変わらず低迷しており、更に欧州造船所が近年新規契約獲得で大きなシェアを確保しているほぼ唯一の部門であるクルーズ船の新規受注もここ数年の記録的な高レベルからやや低下した。クルーズ船、タグボート、浚渫船といったニッチ市場を例外として、欧州造船所は相変わらずアジア造船所との厳しい競争に晒されており、1,000GT超の船舶建造に関する新規受注を獲得した欧州造船所は34ヶ所にとどまった。

アジア造船所との激しい競争にもかかわらず、新規受注に成功した欧州造船所がいくつかある。その大半がより複雑な船舶を設計・建造する技術力を備えた造船所であり、クルーズ船を建造する造船所に加え、ノルウェーのように、よりエコフレンドリーで効率に優れた船舶を提供できる造船所である。今後も環境規制の強化が見込まれるだけに、LNG燃料船、バッテリー駆動の電気推進船やより燃費効率のよい船舶を建造できる造船所は、契約確保に向け有利な立場に立っているとと言えるだろう。2018年は造船業界に対する国家の介入をめぐる国際的な係争が多かった年でもあり、国家補助も造船業界の命運に重要な役割を果たすと見られる。

世界的に見ると、2018年はコンテナ船およびガス運搬船における新規受注数が改善、特にLNG運搬船に関しては順調な一年となった。その反面、ばら積船、タンカー部門における新規受注量は前年比で低下した。一方で、環境関連機器については成長が続いており、特に2018年はスクラバー(排ガス洗浄装置)の発注が新造・修理市場の両方で急激な伸びを記録した。

ここ数年新規受注が限定的であったため、世界造船所の引き渡し量は2018年に減少、特にタンカーおよびばら積船の部門で落ち込んだ。造船所が直面する厳しい環境を象徴するように、世界的な受注残は、一年を通じて約5%減少し、CGTベースでは2003年以来最低の水準に落ち込んだ。欧州においては、受注残全体のレベルそのものは比較的堅調なまま推移したが、クルーズ船建造造船所とそれ以外の造船所では大きな違いがでており、現在クルーズ船の受注残はCGTベースで欧州造船所全体の受注残の4分の3を占めている。短期的に見ると、世界的な引渡量は横ばいまたは減少が見込まれており、さらなる造船能力の削減が予想される。

欧州造船所が世界の受注残に占める割合は小さなものにすぎないが、短期的な引渡量的に関しては、現在の市場シェア水準を維持すると見られる。欧州造船所はクルーズ船に関して2020年代半ばまでの受注残を確保しているためである。中期的には、欧州造船所の造船能力が大幅に削減されるこ

とはないと見られるが、クルーズ船建造造船所の一部は造船能力を拡張しており、クルーズ船建造造船所の重要性は更に増していくだろう。より長い期間で見ると、欧州造船所の将来は、環境規制の強化等の後押しされて重要性が増す可能性のある様々な部門において技術力を活用できるかにかかっていると言える。

より広く海運市場を見渡すと、世界海上貿易の成長率は 2018 年に 2.7%となり、前年比でやや減速した。ドライバルク部門は、アジアでの石炭輸入に牽引されて 2.3%増加。一方、原油の海上貿易の増加率は 1.2%へと減速した。世界の船腹の成長率は GT ベースで 3.0%と、世界貿易成長率を上回ったが、前年よりやや減速した。特にタンカーの船腹の成長率はわずか 1.1%にとどまった。市況は、大半の船舶部門において全般的に改善した。クラークソンの Clarksea Index (主要海運部門の収入に関する指標)の週平均は前年比 13%上昇し、一日あたり 1 万 2,144ドルとなった。しかし、主要部門の中でもかなりのばらつきがあった。タンカー部門では一年の大半で収入が低水準で推移した後、第 4 四半期に回復した。一方、ばら積部門は 2017 年に比べて全般的に改善を見せた。コンテナ船部門でも収入は前年比で改善したが、2018 年後半には横ばいで推移した。最大の勝ち組となったのは LNG 運搬船部門で、第 4 四半期の最高スポットレートは一日あたり 20 万ドルに達した。

目次

概要

1. 2018年の世界の海運市場	1
2. 2018年の世界の造船市場	4
3. 2018年の欧州造船市場	8
4. 欧州主要造船国の概況	
4.1. ドイツ	12
4.2. イタリア	16
4.3. フランス	20
4.4. オランダ	24
4.5. スペイン	28
4.6. ノルウェー	32
4.7. トルコ	36
4.8. ポーランド	40
4.9. クロアチア	44
4.10. ルーマニア	48
5. 世界および欧州造船業の短期見通し	52

1. 2018 年の世界の海運市場

需要

世界海上貿易の 2018 年成長率は 2.7%と、2017 年に比べて減速したものの、比較的健全な水準を維持した。ドライバルクの成長率は 2.3%を記録した。アジアの石炭輸入の増加に支えられたが、鉄鉱石貿易の縮小、穀物貿易の低迷に足を引っ張られた。その一方で、原油の海上貿易成長率は 1.2%と前年比で鈍化した。これは米国の輸入量減少と、ベネズエラの輸出量急落を反映している。同様に、石油製品の海上貿易成長率も 1.1%と低い水準にとどまった。比較的堅調だったのがコンテナ貿易で、トン数で 4.5%の成長を記録した。他方、ガス貿易の成長率は 9.1%と絶好調であり、2011 年以来で最大の成長率を記録した。特に、LNG 部門が成長を牽引。LNG の 2018 年貿易量は 3 億 2,300 万トンと前年から 11%増加したケミカル部門の貿易量は、2017 年に 7.3%と大幅な成長を記録したが、2018 年の成長率は 5.3%にまで落ち着いた。2019 年の世界海上貿易は 2.9%成長し、122 億トンに達する見込み。しかし、米中間の「貿易戦争」をはじめとする、世界経済へのリスクは残る。現時点の見通しによると、ドライバルクおよびコンテナ部門の世界成長率は 2018 年同様のペースを維持。一方、原油貿易に関しては、成長率は 1.7%と加速が予測される。中国における製油能力の強化や、国際海事機関(IMO)による燃料内硫黄分規制の 2020 年導入を前にした原油貿易パターンの変化が上昇を後押しすると見られる。

供給

世界の船腹量の成長率は 2018 年に GT ベースで前年比 3.0%を記録した。これは 2003 年以來でもっとも低い数字となる。2018 年の世界的の引き渡し量は前年比 13%減の 5,710 万 GT となっており、船腹量の成長率がこの程度鈍化することは 2018 年初頭に予測されていた。タンカーおよびばら積船の引き渡し量は、GT ベースでそれぞれ前年比 27%と 28%減少した。一方で、コンテナ船の引き渡し量は前年比で 11%増加し、1,340 万 GT に達した。世界の船舶解撤市場も 2018 年に縮小し、17%減の 1,900 万 GT となったが、船舶種類毎に大きな違いが出た。コンテナ船、ばら積船の解撤は GT ベースでそれぞれ 72%、73%と減少し、過去 10 年来で最低量まで落ち込んだ。しかしタンカー解撤量は、市況不振のおかげで大幅な増加を記録、過去 30 年で最大の解撤量を記録した。他方、引き渡し量がすでに低いレベルであるにもかかわらず、受注残は 2018 年も縮小を続けた。2018 年の新規受注量は 2,890 万 CGT とわずかに増加したが、数量では 1,184 隻、GT ベースでは 5,350 万 GT とそれぞれ減少した。2018 年末時点で、世界受注残は 3,782 隻、1 億 4,740 万 GT で、世界の船腹量の 9%に相当する。これから引渡量は減少すると見られ、船舶解撤も IMO の 2020 年規制に後押しされて進むと見られることから、船腹量の成長の見通しは相変わらず暗いままである。結果として、今後の船腹量の成長率は、2019 年に GT ベースで前年比 2.6%、2020 年に前年比 1.6%と低迷することが予想される。こうしたことから今後、注目されるのは、スクラパー設置による改修作業がいかに造船市場にインパクトを与えるかであろう。現在の予測では、原油タンカーおよびばら積船の船腹量のそれぞれ 1.1%、0.5%が 2019 年に改修の対象になると見られている。

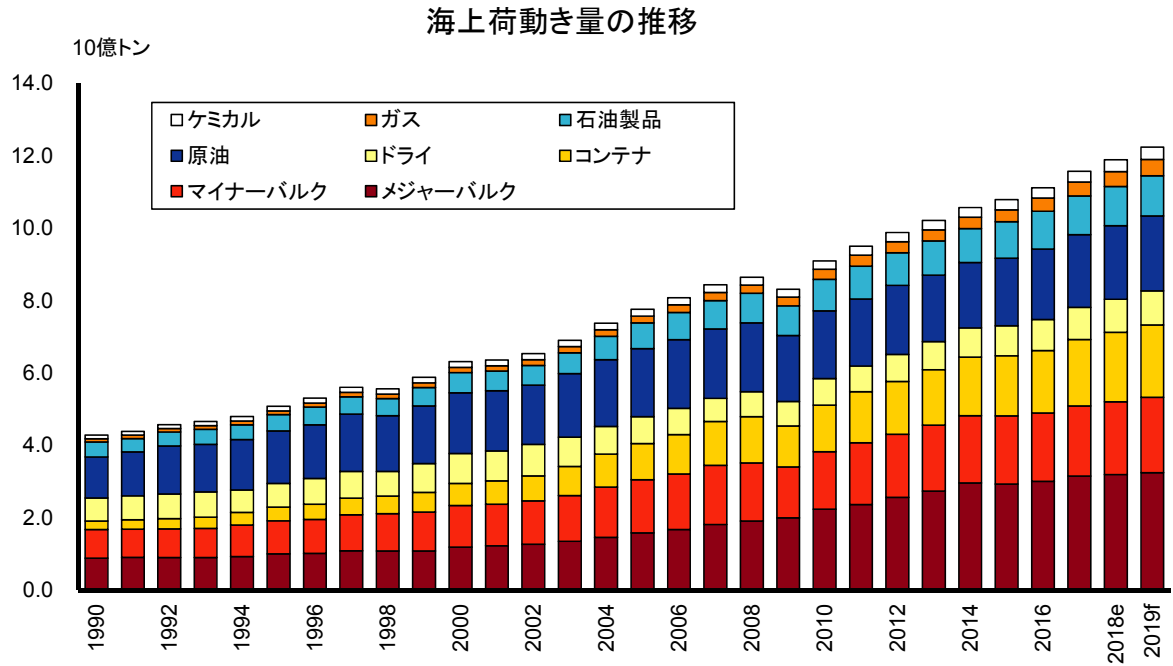
用船市場

海運市場にとって 2018 年は全般的に状況が改善した一年となった。Clarksea Index は前年比で 13%上昇し、一日あたり 1 万 2,144ドルに達した。ばら積船の収入は 2017 年にも堅実な水準を記録していたが、2018 年には前年比で更に 11%増加した。タンカーは収入に関する指標が 1990 年代前半以来最低の水準に落ち込み、厳しい年となったが、第 4 四半期には着実な増収を記録した。他方、コンテナ船の収入は一年を通じて改善し、通年では 28%増を記録した。ただし、2018 年後半には運賃率の成長が鈍化した。ガス部門では、LNG 運搬船のスポットレートが 11 月に一日あたり 19 万ドルに達し、ずば抜けたパフォーマンスを見せた。2018 年の平均的なスポットレートは前年比で 92%上昇、一日あたり 7 万 7,396ドルとなった。ほかの部門を見ると、オフショア部門は相変わらずその他の主要な船舶部門に比べ低迷した。オフショア支援船 (OSV) の一日あたりの運賃率は 2018 年にやや改善したものの、歴史的な平均から見ると、顕著に低い水準にとどまっている。

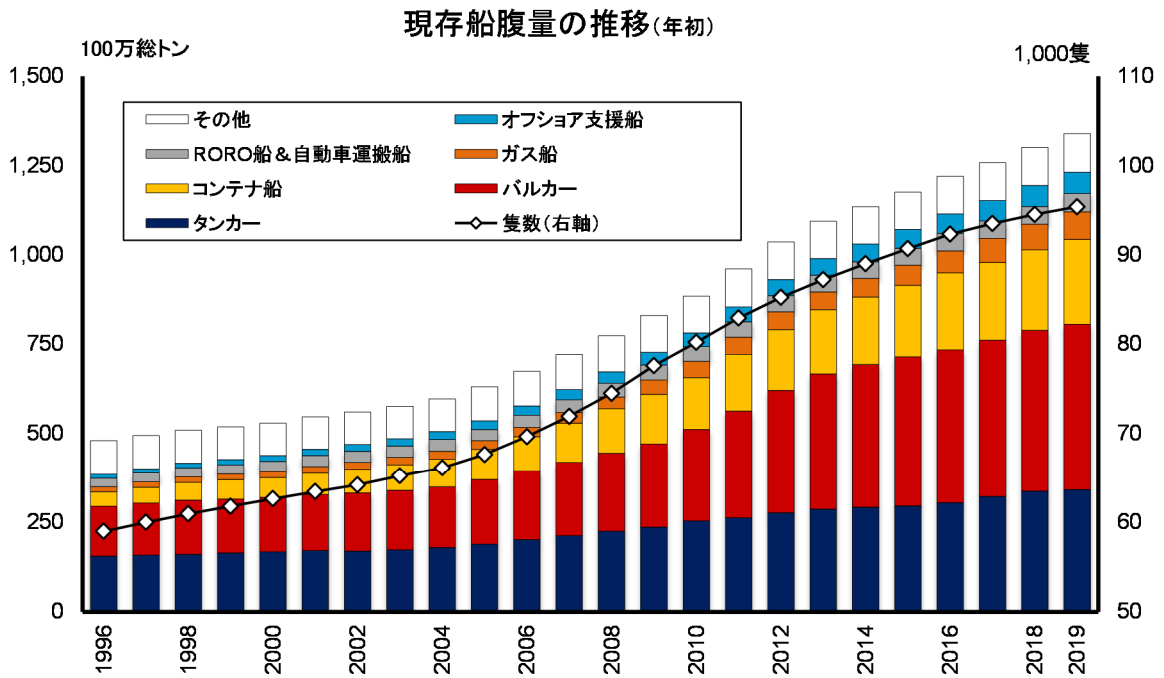
アセット・マーケット/中古船マーケット

2017 年に取引対象となった船舶は GT ベースで過去最高を更新し、2018 年にも取引件数は 1,475 件、トン数は 5,130 万 GT に達し、堅固な水準を維持した。ばら積船の取引件数はやや減少したが、タンカーの取引は 334 件と 2014 年以来で過去最高を記録した。クラークソンの中古船舶価格インデックスは 2018 年末時点で 1 年前から 4%増加したが、最高を記録した夏場に比べて 3%低下した。中古タンカーの価格インデックスは 1 年で 104.3 ポイントから 109.6 ポイントと 5 ポイント上昇した。ばら積船部門では価格がやや上昇。船齢 5 年物のケープサイズで中古指標価格が 2018 年中に 1.5% 上昇、3,350 万ドルに達した。ギリシャ船主は引き続き購入意欲が旺盛で、中古船舶の購入量は 1,490 万 GT となり、2 位の中国船主の 760 万 GT に倍近い差をつけた。純売却量 (売却量 - 購入量) が最も大きかったのは昨年に続き日本船主で、売却量は 760 万 GT、購入量は 110 万 GT だった。ギリシャ船主による 2018 年の売却量は 1,060 万 GT で、前年比 25%増加した。

図表 1.1



図表 1.2



2. 2018 年の世界の造船市場

世界の造船所にとって 2018 年は新規受注量が経済危機後の平均を下回るなど、引き続き困難な一年となった。新規受注は、2016 年の最低水準からは改善したものの、2017 年に近いレベルにとどまった。ばら積船およびタンカーでは受注量が低下。一方、コンテナ船、ガス運搬船では増加した。新造船向けの投資は相変わらず限られており、世界の受注残の規模は世界の船腹量の 9%にとどまっている。また引き渡し量も引き続き低下傾向にあり、CGT ベースで 2005 年以来の最低量を記録した。多くの造船所が最後となる受注残の船舶を引き渡しており、受注残のある「アクティブ」な造船所の数は一年を通じて大幅に減少した。船主にとって、環境関連機器が新造の決定を下すにあたってより重要な役割を果たすようになっており、2020 年の IMO による硫黄分規制導入に先立って、2018 年はスクラバー導入の件数が急速に増加した。

新規受注

世界の造船所による 2018 年の新規受注量は 1,184 隻、7,670 万 DWT、2,890 万 CGT となった。前年と比べると、CGT ベースではわずかに増加したが、DWT ベースでは 14%減少した。タンカーの新規受注数は 206 隻で、前年比 35%減と激減した。ばら積船の新規受注は約 25%減の 279 隻に落ち込み、特にカムサマックスでは急激な減少を記録した。コンテナ船の新規受注は 190 隻、合計 120 万 TEU に増加したが、増加は主に大型のフィーダーコンテナ船に限られる。オフショア部門においては相変わらず新規受注がごく少量にとどまったのに対し、LNG 運搬船では新規受注が急増、76 隻、740 万 GT (590 万 CGT) に達した (バンカー船、FSRU 含む)。これは、価格ベースで新規受注全体のほぼ 20%に相当する。こうした流れは韓国の造船所に大きな好影響をもたらし、全体では 264 件、1,260 万 CGT (CGT ベースでは造船国として最高) の新規受注を獲得、うち LNG 運搬船が 66 隻、560 万 CGT を占めた。一方、中国の造船所の契約獲得は 457 件、920 万 CGT で、タンカーの新規受注減少が響き、前年比 22%減少した。日本の造船所の契約獲得は 179 件、360 万 CGT となった。2017 年に比べて増加したが、過去のピーク時を大幅に下回るレベルとなっている。

引き渡し

世界の造船所の 2018 年引き渡し量は 1,695 隻、3,120 万 CGT で、CGT ベースでは 10%減少と低下傾向が続いた。ばら積み貨物船、タンカー、LPG 運搬船の引き渡しが前年比で大幅に低下した。一方、コンテナ船、LNG 運搬船においては増加した。中国の造船所の引き渡し量は前年比でやや減少し 594 隻、1,110 万 CGT となった。韓国の造船所の引き渡し量は急激な落ち込みをみせ、187 隻、770 万 CGT にとどまった。日本の造船所の引き渡し量は、数量そのものは低下したが、CGT ベースでは堅調な LNG 運搬船の引き渡しに支えられ 11%増加した。全般的に市況が改善する中で、契約スケジュールに反して引き渡しが行われなかったケースは CGT ベースで 27%へと縮小を続けた。引き渡し遅延割合も 23%へと減少した。

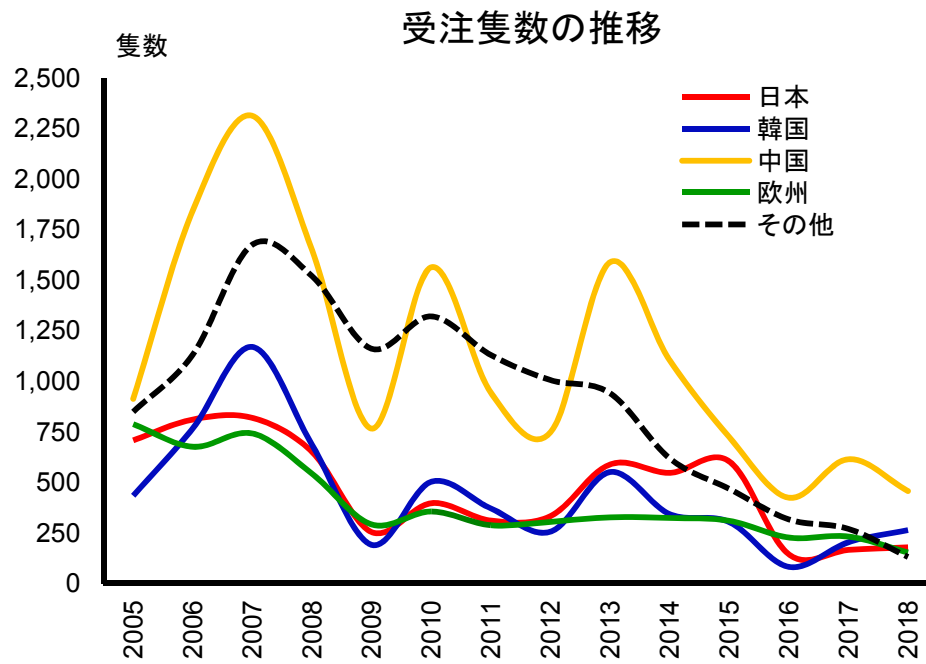
受注残

世界の受注残は 2018 年も縮小を続け、CGT ベースでは 6%減少し、年末時点で 3,782 隻、8,110 万 CGT となった。これは CGT ベースで世界の船腹量のわずか 9%に相当し、年末の数字としては 2003 年以來で最低となる。もっとも状況は国によって様々であり、中国および日本の造船所では CGT ベースでそれぞれ 10%、25%減少し、2,920 万 CGT、1,370 万 CGT となった。対照的に、韓国の造船所は着実に新規受注を増やし、受注残は CGT ベースで 24%増加し、年末時点で 2,190 万 CGT に達した。その他の国においては、2020 年の硫黄分規制導入に先立って環境関連機器に絡む受注が増加した。2019 年初頭時点で、受注残の 31%(GT ベース)がスクラバー・システムを装備する予定となっている。大型石油タンカー、大型 LPG タンカー、ローロー船部門では、受注残の 70%超がスクラバーを装備している。

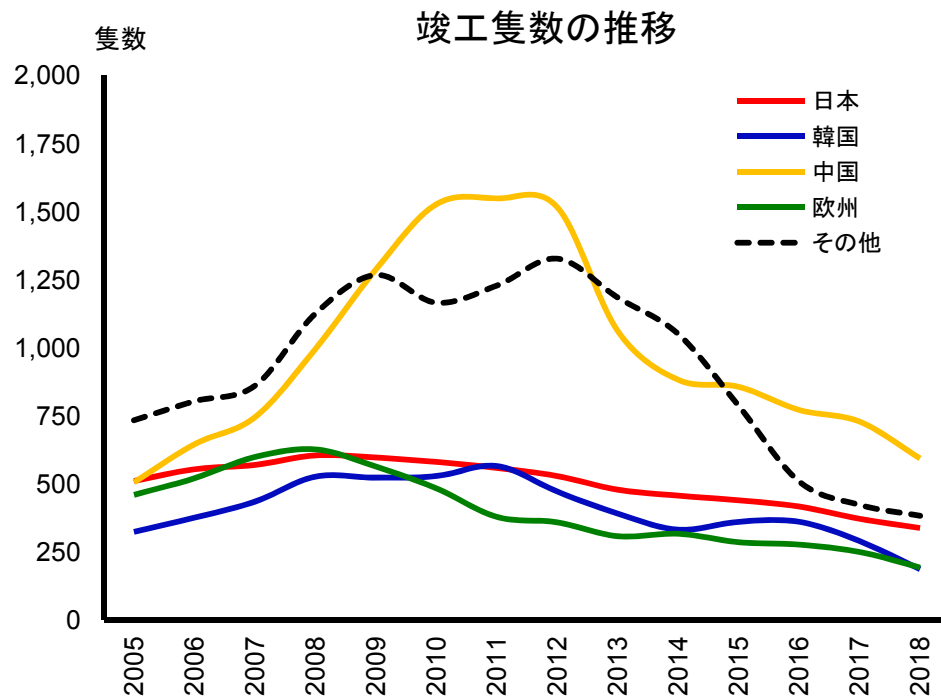
今後の見通し

世界の造船所にとって、2018 年は再び厳しい一年となった。全体として景況感は改善しているが、この改善が完全に新規受注量に反映されていないのが現状である。世界的に造船所は 2018 年も引き続き、生産能力を削減する、または市場を撤退する傾向を見せた。1,000GT 超の船舶 1 隻以上の受注残を持つ「アクティブ」な造船所の数は 2018 年に 25%程度減少、323 ヶ所へと落ち込んだ。新規受注は過去の水準を未だに下回っており、多くの造船所にとって厳しい状況が続き、今年も生産能力削減が続く可能性がある。環境規制が更に強化される中で、技術革新、効率改善の重要性が高まっている。主要造船国や欧州において、よりスマートで、より技術的に進んだ船舶を建造できる造船所は、こうした部門において有利なポジションに立っているとと言えるだろう。とは言え、中国、日本、韓国の大造船所が、短期的に見ると、大型船舶の部門で大半の受注を獲得することになると見られる。

図表 2.1



図表 2.2



図表 2.3 国(地域別)竣工量

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share
2012	8.3	16.5%	13.6	26.9%	21.1	41.8%	2.8	5.5%	4.7	9.3%	50.5	100%
2013	7.0	17.7%	12.5	31.5%	14.1	35.4%	2.4	6.2%	3.6	9.2%	39.7	100%
2014	6.7	17.9%	12.2	32.6%	12.2	32.7%	2.3	6.1%	4.0	10.6%	37.4	100%
2015	6.8	17.5%	12.7	32.8%	13.4	34.6%	2.1	5.3%	3.8	9.7%	38.7	100%
2016	7.1	19.5%	12.4	33.9%	11.7	32.1%	2.7	7.5%	2.5	7.0%	36.5	100%
2017	6.8	19.6%	10.6	30.4%	12.1	34.7%	2.5	7.3%	2.8	8.0%	34.9	100%
2018	7.6	24.2%	7.7	24.7%	11.1	35.5%	2.3	7.4%	2.6	8.2%	31.2	100%
% 2012-2018	-9%		-43%		-48%		-18%		-46%		-38%	

図表 2.4 国(地域別)建造能力と稼働率

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.
2012	10.7	80%	16.7	82%	26.0	81%	4.3	70%	5.4	86%	63.1	86%
2013	9.2	79%	16.0	81%	22.9	61%	3.4	79%	5.0	70%	56.5	81%
2014	9.0	77%	14.9	84%	19.8	62%	3.3	71%	4.8	79%	51.8	71%
2015	8.9	77%	14.9	88%	16.8	80%	3.2	67%	4.4	84%	48.2	73%
2016	8.8	85%	15.3	82%	16.0	73%	3.2	87%	3.9	64%	47.3	83%
2017	8.8	78%	14.3	76%	14.5	83%	3.1	87%	3.2	86%	43.9	79%
2018	8.8	88%	12.4	67%	13.9	86%	3.0	81%	3.0	73%	41.1	84%
% 2012-2018	-18%		-26%		-47%		-30%		-44%		-31%	

3. 2018 年の欧州造船市場

欧州の造船所は近年、アジアの造船所に多くの部門でシェアを譲り、中国、韓国、日本のいわゆる「ビッグ 3」が大型船舶の新規受注の大半を獲得してきた。その一方で、欧州の造船所は先端技術、R&D への投資、信頼できるサプライヤーネットワークを活用できる部門において最も成功を収めてきた。特に、高価値なクルーズ船造船部門では欧州の造船所が圧倒的なシェアを占め続けているが、これ以外でも、ハイスペックで環境に優しい船舶の契約獲得に成功している造船所もある。また欧州の造船所はより「ニッチ」な市場、すなわちタグボート、浚渫船や、高価値な艦艇や漁船といった部門で高いシェアを維持している。

欧州の造船所は 2018 年、153 隻、250 万 CGT の新規受注を獲得した。この受注量は CGT ベースでは金融危機後(2009-2017年)の平均レベルと比較すると、20%低く、数量では前年比で大幅な減少となった。CGT ベースでの減少は、欧州造船所が世界で圧倒的な優位を誇るクルーズ船における新規受注の減少によるところが大きい。欧州の新規受注量が 2018 年に世界の新規受注量に占めた割合は CGT ベースでは 8%に過ぎないが、新造に対する投資額は米ドルベースで 19%に達した(投資額のうち、78%はクルーズ船である)。欧州の多くの造船所にとって、国内船主からの新規受注は非常に重要な役割を占め続け、数量ベースでは全体の 42%を占めた。しかし、クルーズ船といった高価格船舶の受注により、投資額では 90%超が輸出向けであった。2018 年に、クルーズ船部門以外では、欧州造船所の多くが新規受注獲得に苦しんだ。1,000GT 超の船舶 1 隻以上の受注を獲得した造船所は 34ヶ所にとどまった。この数は前年比でやや減少、ピーク時の 150ヶ所超とは比べるまでもない。

欧州造船所の 2018 年引き渡し量は CGT ベースで 12%減少、197 隻、230 万 CGT となった。これはほぼ世界的な傾向に合致したものである。数量で見ると、いずれもタグボートに強いトルコ、オランダ、スペインが全体の 50%超を占めた。一方 CGT ベースでは、クルーズ船建造国のイタリア、ドイツ、フランスが 55%を占めた。全般的に、欧州造船所が世界クルーズ船部門に占めるシェアは上昇を続けており、2017 年は CGT ベースで 39%だったのが、2018 年には 50%を超えた。欧州造船所の受注残にクルーズ船が占める割合は 2019 年初頭時点において CGT ベースで 75%を占めており、欧州造船所は今後もクルーズ船建造で圧倒的なシェアを誇り続けると見られる。大型船舶の部門において引き渡し量は減少しており、特にタンカーの引き渡しは 17 隻と、前年の 32 隻から大幅に減少した。他方、コンテナ船の新規受注は近年不振を極めていたが、これを反映し、2018 年は欧州造船所がコンテナ船を引き渡さなかったはじめての年となった。

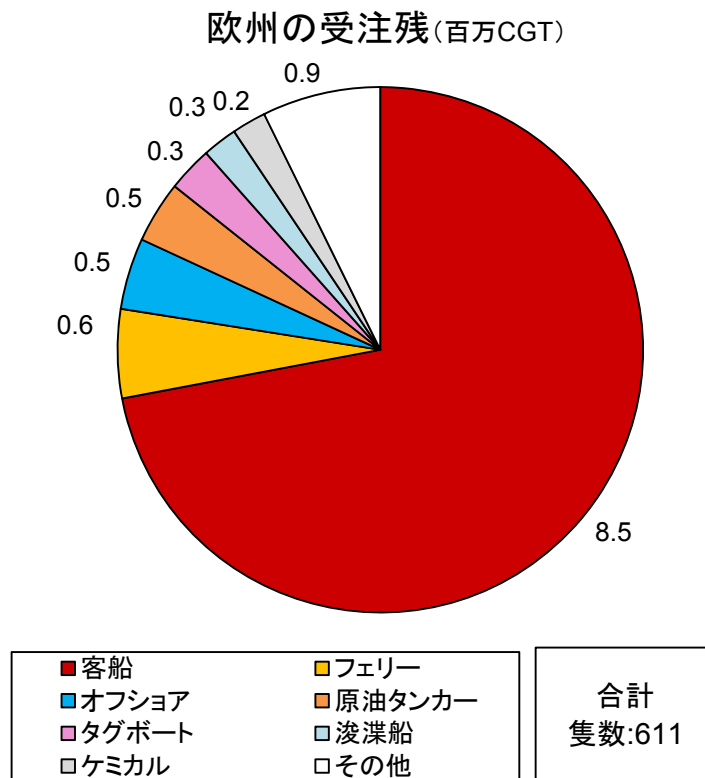
欧州造船所の総受注残は過去数年間拡大していたが、2018 年には横ばいで推移し、年末には 1,180 万 CGT となった。小型船舶の受注が減少したことで、受注残は数量ベースでは縮小した。2019 年末時点でのタンカーの受注残は 32 隻のみで、10 年前の 300 隻から大幅に減少することになった。大型船舶の大半はアジアの造船所が受注しているためである。

全般的に、欧州造船業界にとって、非商業船舶の造船は重要な地位を占め続けている。艦艇建造は欧州造船所を主な拠点としており、特に西欧各国はこの部門でのプレゼンスを維持している。また漁船やヨットなどについても、技術力や機器のサプライヤーネットワークを活用することができる欧州造船所の新規受注が多くなっている。

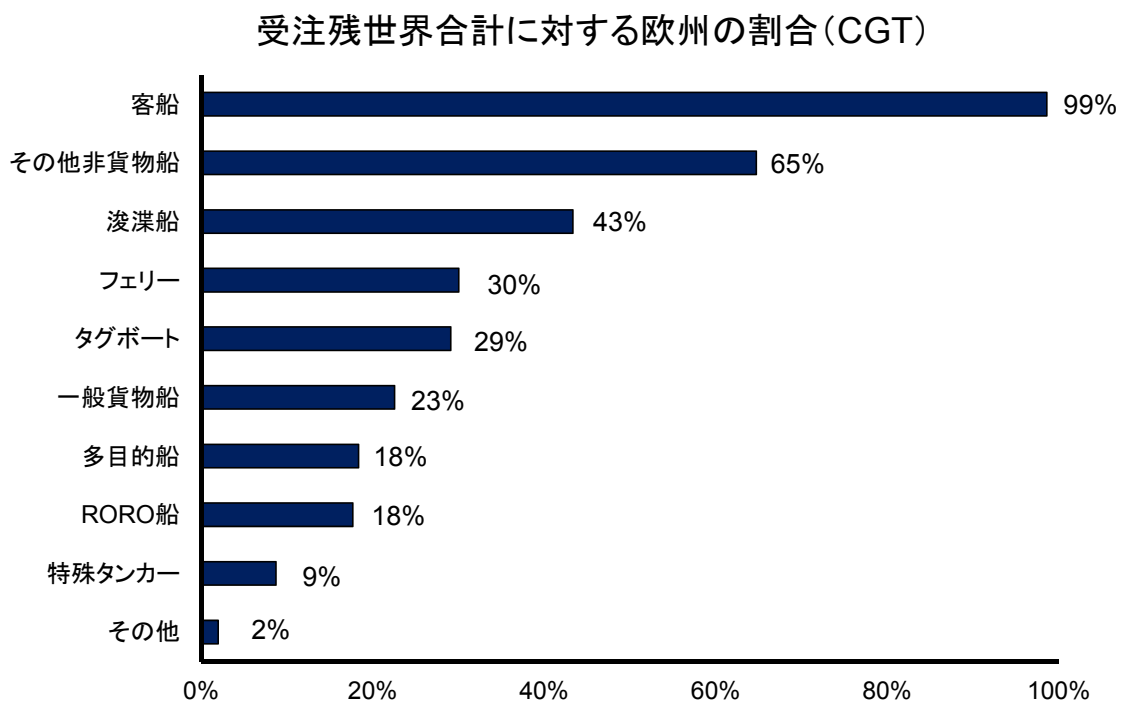
造船に対する政府の関与は欧州において相変わらず係争を招く問題となっており、2018年にはこの問題について多くの重要な動きがあった。まず、伊国営のフィンカンティエリが仏 STX フランスの買収を試みたが、交渉は困難を極めた末に、一定の条件が満たされない場合、仏政府が経営権を取得するだけの株式を取り戻すことができる、との条件が設定されてようやく合意に至った。他方、クロアチア造船所の財務上の問題が引き続き深刻化している。この問題は、クロアチア政府が欧州連合（EU）加盟にあたって造船業界への関与を縮小したことが部分的に要因となっている。対照的に、EU がポーランド政府に対し小型、中型の造船企業に対する国家補助を認めたことは、ポーランド造船業界にとって大きな後押しとなった。

環境規制が強化される中で、一部の欧州造船所はエネルギー効率がよく、エコフレンドリーな船舶を望む船主の需要に対応する技術ソリューションの提供に向けて、よいポジションを確保していると言える。欧州数カ国の造船所は、LNG 燃料船の引き渡しに成功した。またバッテリー駆動電気推進船や、自動運航船の開発に大きく関わっている造船所もある。世界造船市場は困難な状況を迎えているが、こうした技術力を活用することが多くの造船所にとって今後数年間を生き延びるための鍵となるだろう。

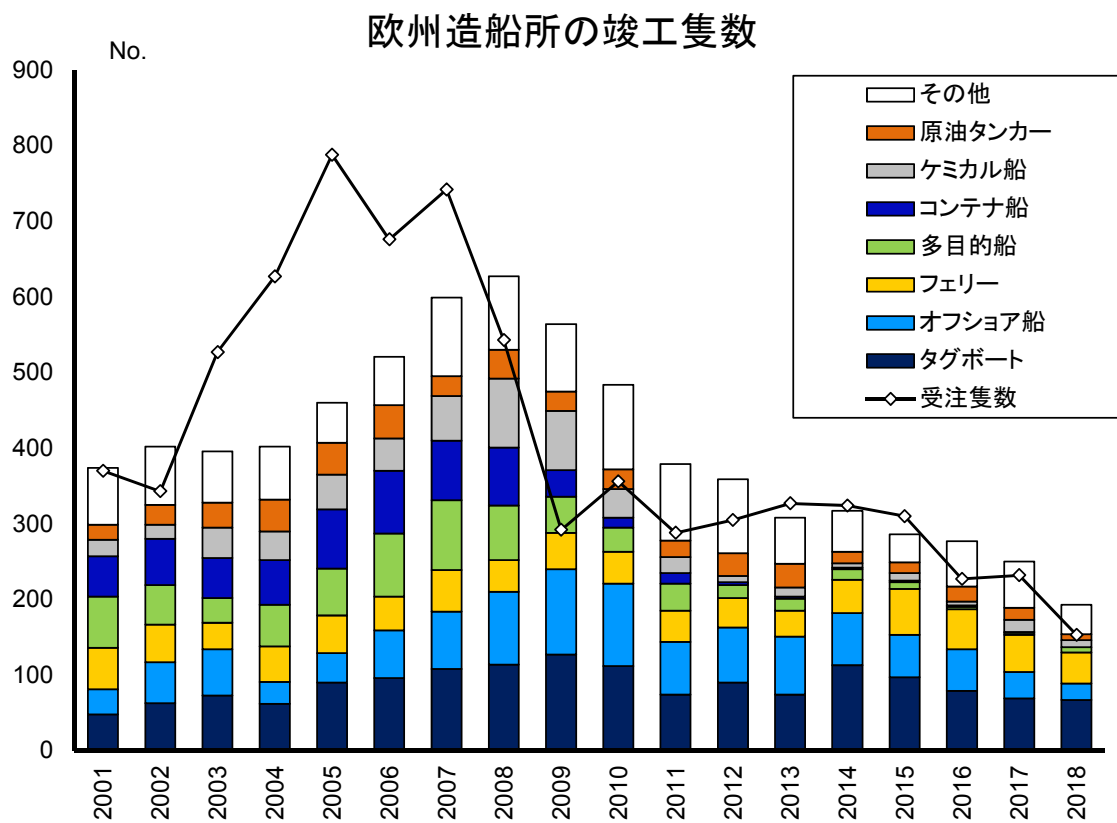
図表 3.1



図表 3.2



図表 3.3



図表 3.4 欧州上位造船国(竣工隻数・CGT)

Builder Country	2009-2013		2014-2018	
	No.	m. CGT	No.	m. CGT
オランダ	476	1.7	259	1.1
トルコ	375	2.2	331	1.2
ノルウェー	245	2.2	120	1.1
ドイツ	134	2.9	67	2.1
スペイン	201	1.3	97	0.4
ロシア	128	0.7	81	0.4
ルーマニア	89	1.4	128	1.2
イタリア	101	2.5	43	2.1
ポーランド	84	0.6	37	0.2
クロアチア	72	1.1	58	0.4
フランス	30	0.8	19	0.7
ウクライナ	30	0.1	11	0.0
ギリシャ	22	0.1	21	0.1
デンマーク	24	0.5	3	0.0
スロバキア	22	0.1	0	0.0
その他16か国	61	0.9	48	0.8
Total	2,094	18.7	1,323	11.9

4. 欧州主要造船国の概況

4.1. ドイツ

かつて、ドイツ造船所に対する新規受注は国内船主からのコンテナ船が大半を占めていたが、それが金融危機以降大幅に減少したため、現在の新規受注は、限られたものとなっている。コンテナ船の受注が減少した結果として、ドイツ造船所はこの部門から離れ、旅客フェリー、RO/RO 船、クルーズ船など、より専門化された船種・船型へと活動を多角化させた。CGT ベースの受注残で同国最大の造船所であるマイヤー・ヴェルフトは、特にクルーズ船建造におけるグローバルプレイヤーとしての地位を固めた。

2019 年初頭時点で、1,000GT 超の商業船舶 1 隻以上の受注残を持つドイツ造船所は 7 ヶ所、総受注残は、35 隻、250 万 CGT である。CGT ベースで見た受注残は、1 年前と比較してわずかに上昇した。2019 年初頭時点で、クルーズ船が受注残に占める割合は、数量では半分をやや超えるレベル (CGT ベースでは 88%) であり、マイヤー・ヴェルフトと MV ヴェルフテンが分け合っている。旅客フェリーおよび RO/RO 船の受注残はこれに次ぎ、それぞれ 5 隻、3 隻である。

ドイツ造船所による 2018 年の引き渡しは 11 隻、40 万 CGT で、CGT ベースでは、欧州全体の引き渡し量の 19% を占め、国別で 2 位となっている。この中には、マイヤー・ヴェルフトが建造し、アイダクルーズに引き渡した 5,000 人乗りの LNG 燃料クルーズ船が含まれるが、これは現時点で世界最大の LNG 燃料クルーズ船となっている。フェルススミットのレーア造船所は、アイルランドのアーロー・ SHIPPING が 2016 年に発注した 4 隻のハンディサイズばら積船のうちの最初の 1 隻 (1 万 6,500DWT) を引き渡した。同造船所は 2018 年にケミカルタンカー 1 隻 (7,999DWT) も引き渡しており、更に受注残にはケミカルタンカー 3 隻も含まれており、ばら積船およびタンカー部門で受注残を持つドイツ唯一の造船所となっている。このほかでは、ネプチューン・ヴェルフトは 2018 年、受注残として残っていた最後の商業船舶 2 隻、すなわち LNG バンカー船と旅客フェリーを引き渡し、現時点では数隻の河川クルーズ船が受注残となっている。ドイツ造船所は 2019 年に 11 隻、50 万 CGT を引き渡す予定で、この中には大型クルーズ船 2 隻も含まれる。

ドイツ造船所の新規受注は 2018 年も限られたものとなり、商業船舶では 8 隻、50 万 CGT にとどまった。このうち、国内船主からの受注は 1 隻のみである。これは CGT ベースでは欧州造船所全体の新規受注の 20% を占め、欧州造船国としてはクルーズ船建造のライバルであるイタリアに次ぐ 2 位であった。マイヤー・ヴェルフトは 5,000 人乗り、5,200 人乗りのクルーズ船の受注をそれぞれ 1 隻ずつ獲得した。どちらもカーニバルグループ傘下企業が発注したものである。こうした受注はクルーズ船建造部門における統合整理が進む中で獲得できたが、ライバルである伊フィンカンティエリは仏 STX フランスの買収をほぼ完了させ、大型クルーズ船建造能力を強化させた。一方、やはりドイツの主要な造船所の一つであるフランスブルガー SB は、2,000 人乗りカーフェリー 2 隻、1,800 人乗りカーフェリ

ー1 隻、RO/RO 船 2 隻を受注している。

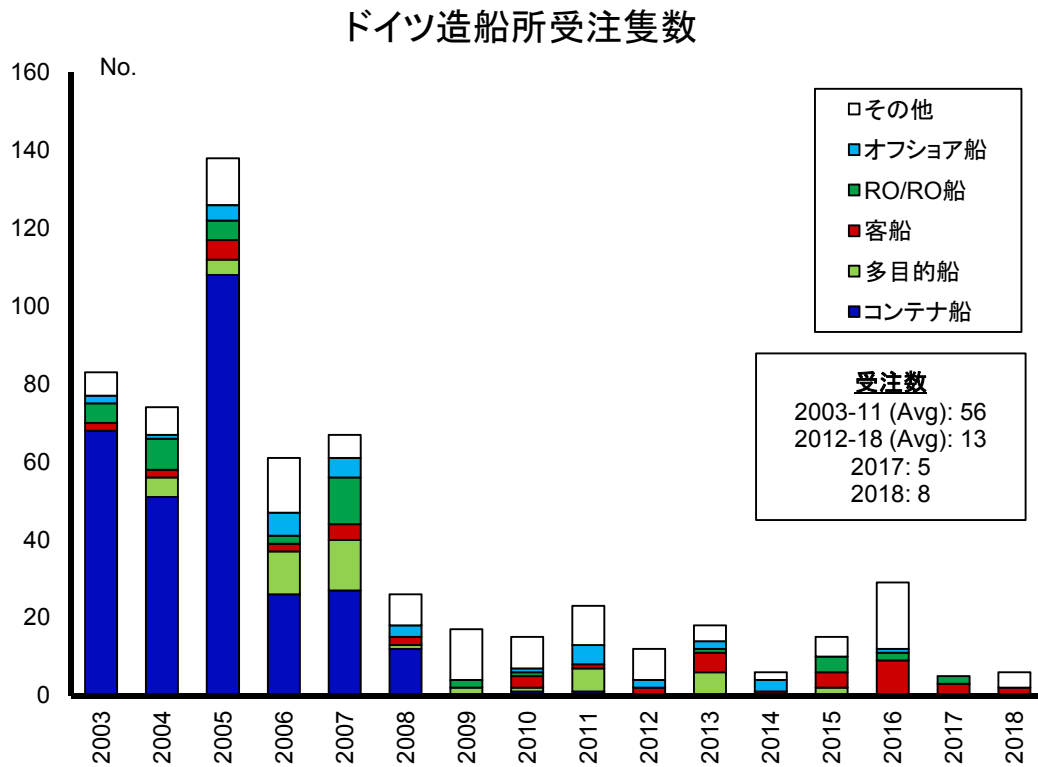
商業船舶以外では、ドイツ造船所 2 ヶ所が 4 件の受注を獲得したのみとなっており、そのすべてがヨットとなっている。他方、ドイツ造船所は艦艇建造部門では活発な活動を続けており、2019 年初頭時点で、ドイツ、イスラエル、エジプト、シンガポール海軍から発注された 35 隻を受注残に持っている。その一方で、ドイツ造船所は昨年、ドイツ海軍からの高価値な契約獲得を逃した。結果として、独エンジニアリング大手ティッセングループは、造船子会社マリーンシステムズの売却を検討している。また複数のドイツ造船所が、艦艇建造部門を国際的な競争から守るべきだと主張し、本部門に関して政府の介入を求めている。

クルーズ船部門では、欧州委員会がフィンカンティエリによる STX フランスの買収について調査を開始する予定であるが、これは買収が造船部門における競争を阻害する恐れがある、と主張する独政府の要請に基づくものである。同様に、日本が韓国造船所の問題に関して WTO(世界貿易機関)に提訴した件では、独政府は日本を支持する立場を表明している。こうした一方で、ドイツ造船所は 2018 年もクルーズ船部門への投資を続けた。ゲンティンが保有する MV ヴェルフテンは新たな造船施設の建設に着工したほか、造船能力強化に向けネプチューンシップデザインを買収した。またマイヤー・ヴェルフトは LNG 燃料クルーズ船部門でリーダー的地位を維持している。

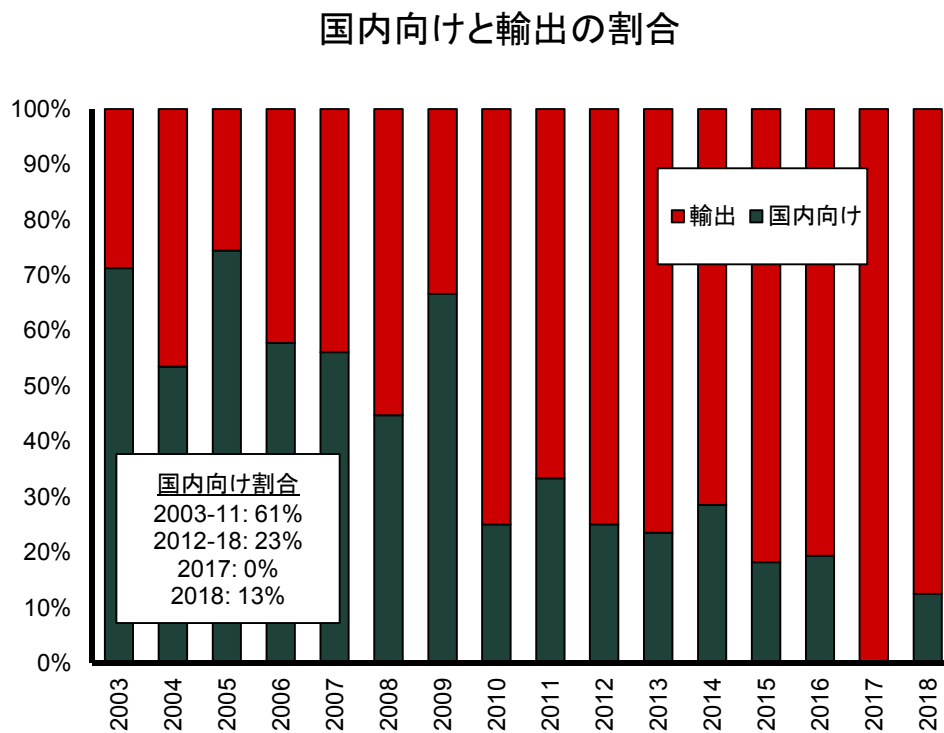
今後の見通し

ドイツ造船所の 2018 年新規受注は 8 件にとどまり、多くの造船所にとっては静かな一年となったものの、クルーズ船の新規受注は世界的に堅調で、ドイツの複数造船所もそのおかげで 2023 年まで総受注残を確保している。他方、ドイツ造船所は軍艦建造部門では健全なプレゼンスを維持している。しかし、こうした部門も困難な状況に直面しており、一部の造船所は政府支援を要求するところまで追い込まれている。短期的に見ると、ドイツ造船所は、高価値な船舶の建造能力のおかげで競争力を維持できると見られるが、より限られた種類の船舶への依存傾向が強まっている点などは懸念材料である。

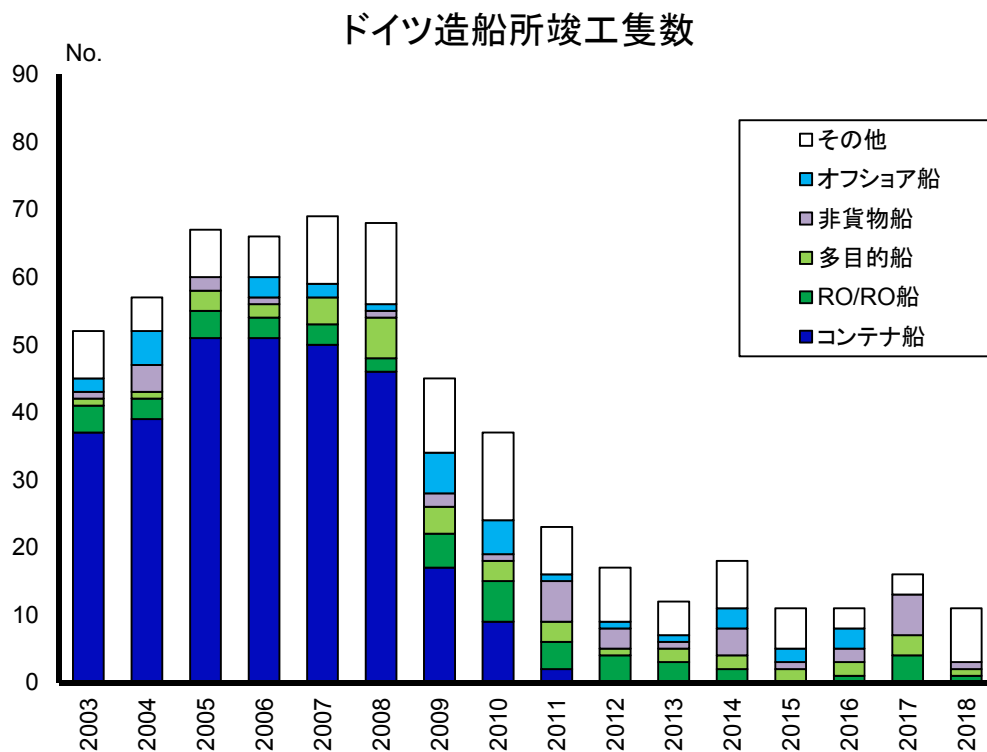
図表 4.1.1



図表 4.1.2



図表 4.1.3



図表 4.1.4 ドイツ上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-2008	2009-2013	2014-2018
Flensburger SB	16	20	14
Ferus Smit Leer	8	8	12
Meyer Werft	19	16	10
Fr. Fassmer	7	9	8
Abeking & Rasmussen	4	9	3
Neptun Werft	0	2	3
SET Schiffabu	0	0	3
Cassens Werft	8	3	2
Nordic Yards Wismar	0	5	2
P+S Werften GmbH	0	1	2
Lloyd Werft	3	2	1
Pella Sietas	0	0	1
Hermann Barthel	0	0	1
Theodor Buschmann	0	0	1
Nordic Yards Strals	0	0	1
Others (26)	262	59	0
Total	327	134	64

4.2. イタリア

フィンカンティエリグループを中心とするイタリア造船所はクルーズ船建造のグローバルリーダーとしての地位を固めてきた。しかし、一部の造船所がクルーズ船の受注を獲得する一方で、クルーズ船建造能力のない造船所は金融危機以降、受注確保に苦しんでおり、2018 年にも、クルーズ船部門以外で新規受注を獲得した造船所はなかった。結果として、イタリア造船所にとっては、専門とする部門によって明暗の分かれる一年となった。

2019 年初頭時点で 1,000GT 超の商業船舶 1 隻以上の受注残を持つイタリア造船所の数は 6 ヶ所となり、ピークだった 2009 年の 20 ヶ所からは大きく落ち込んだ。2019 年初頭時点での受注残は 32 隻、330 万 CGT で、これは 1 年前から CGT ベースで 12% 上昇した。現在の受注残のうち、CGT ベースで 98% がフィンカンティエリグループ傘下の造船所によって占められている。イタリア造船所は 2018 年に 7 隻、50 万 CGT を引き渡した。これは、欧州造船所全体の引き渡し量 (CGT ベース) の 22% に相当する。フィンカンティエリ傘下の造船所は昨年クルーズ船 5 隻を引き渡した。この中には、イタリア MSC クルーズの 4,140 人乗りクルーズ船、米カーニバルクルーズラインの 3,954 人乗りクルーズ船、米ホーランドアメリカラインの 2,650 人乗りクルーズ船それぞれ 1 隻が含まれる。このほかでは、カンティエーレナヴァレヴィットリアがアルジェリア政府に小型タグボート 1 隻を引き渡した。

イタリア造船所は 2018 年、7 隻、90 万 CGT の新規受注を獲得した。CGT ベースでは前年比で 30% 減となる。欧州全体の新規受注に占める割合は CGT ベースで 35%、投資額 (米ドルベース) でも 47% となり、欧州トップを占めた。またイタリア造船所は、クルーズ船新規受注のうち、乗客数ベースで全体の 43% を占めた。7 隻の新規受注はすべてクルーズ船で、フィンカンティエリ傘下造船所が受注した。これには、TUI クルーズが発注した 5,000 人乗りクルーズ船 2 隻、ノルウェー・ジャンクルーズラインが発注した 3,300 人乗りクルーズ船 2 隻、キュナードラインが発注した 3,000 人乗りクルーズ船 1 隻、ヴァージン・ヴォヤージュが発注した 2,800 人乗りクルーズ船 1 隻、シルバーシークルーズが発注した 596 人乗り豪華クルーズ船 1 隻が含まれる。

クルーズ船部門での新規受注は 2016-2017 年の記録的な水準からはやや減少したものの、それでも歴史的な高水準にある。イタリア最大の造船企業であるフィンカンティエリはこの好影響を受け続けており、2027 年までの受注残を確保している。フィンカンティエリは 2018 年、ライバル企業である STX フランスの 50% 資本を取得、その買収完了まであと一步に迫った。しかし、仏および独の競争当局は、買収が世界クルーズ船市場における競争を阻害するとの懸念を表明、欧州委員会も 2019 年 1 月にこの件で調査を行うと発表した。加えて、フィンカンティエリと仏ナヴァルグループは昨年 10 月、艦艇建造の合併会社設置計画についてより詳細なプランを発表した。

欧州他国における動向を見ると、フィンカンティエリ傘下の VARD は、探検クルーズ船複数隻の新規受注を獲得。この中には、仏ポナンが発注した LNG 燃料クルーズ船数隻が含まれる。またフィンカン

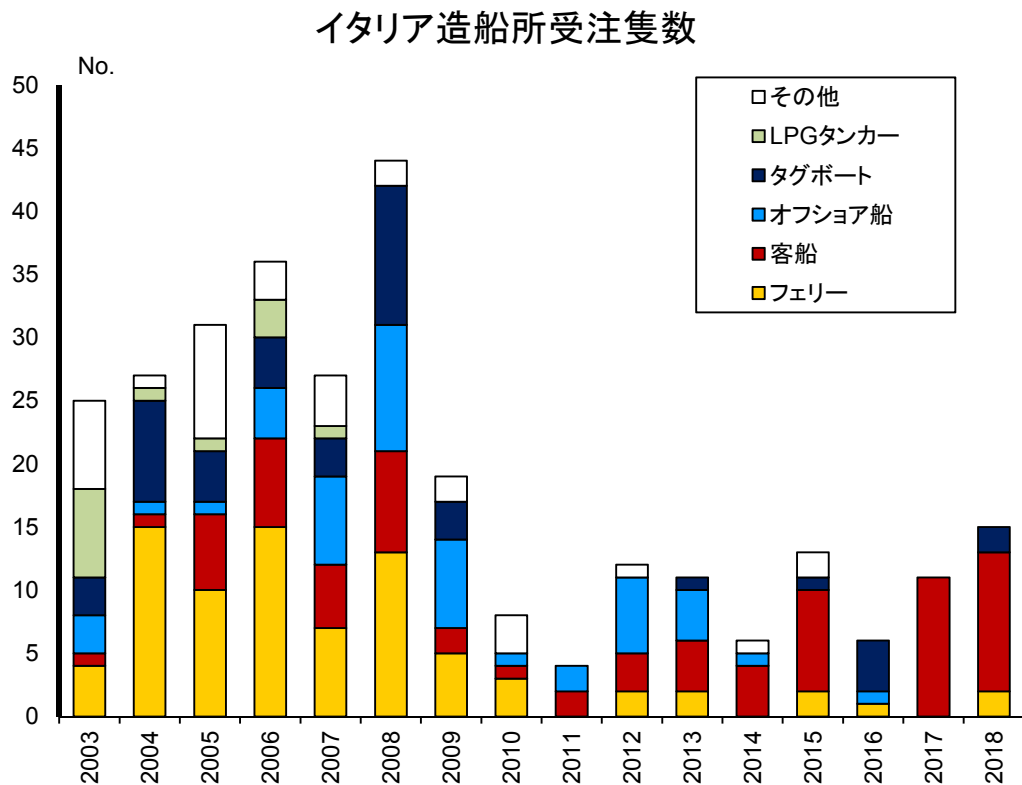
ティエリは、クロアチアのブロスプリト造船所との間に、クルーズ船向けの船体建造を委託する契約を交わした。欧州外では、フィンカンティエリは中国市場への関与を強めており、2018年8月には中国船舶工業集団(CSSC)との間に産業協力の拡大についてMOUを交わしたほか、11月には上海宝山区当局との間に「クルーズ船建造ハブ」の開発に関して合意を交わした。フィンカンティエリはこのほかの部門やテクノロジーにも関心を寄せており、LNG燃料船の新規受注を獲得しているほか、オーストラリアのティミックとの間に造船における3Dプリントの利用についての可能性を探る合意を交わしている。

フィンカンティエリ以外のイタリア造船所は新造に関する受注環境の変化の影響を強く受けて、受注確保に苦労している。現在、フィンカンティエリ以外で商業船舶を受注残のある造船所は3ヶ所のみであり、このうちにはポルトヴィーロに本拠を置くヴィセンティーニによるLNG燃料旅客フェリー(スペインのフェリー運航事業者バレアリアが発注)2隻が含まれる。そうした一方で、ロッシナヴィ、タンコアヨット、アドミラルテクノマール、アジムートベネッティ、カンティエリデッレマルケのような小型造船所は、豪華ヨットの新規受注獲得に成功している。

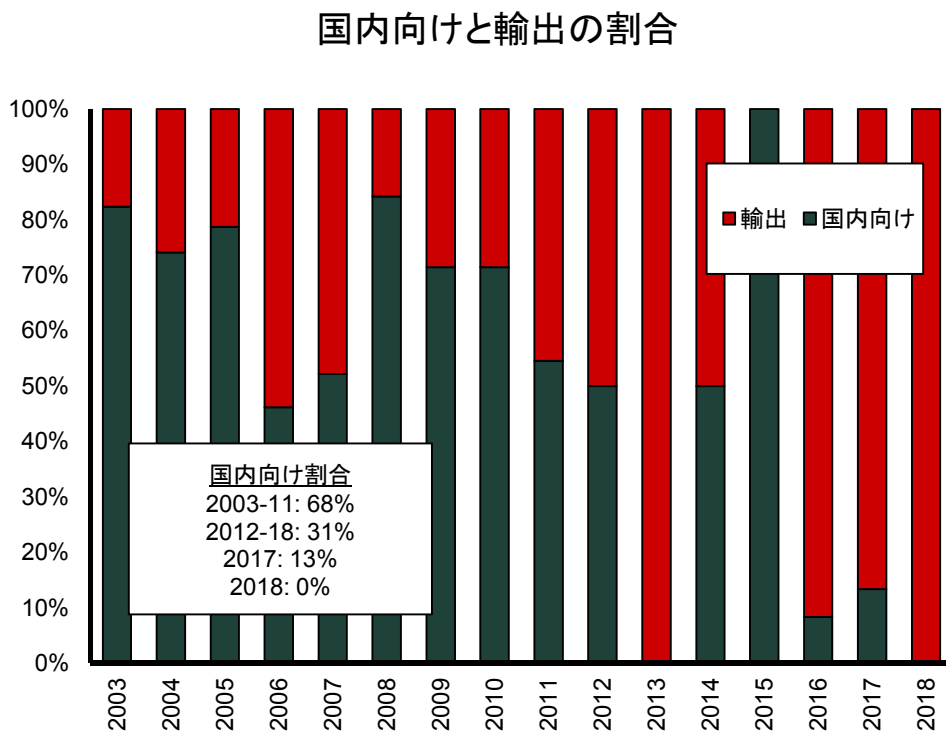
今後の見通し

イタリア造船所はほかの欧州各国同様に、大型船舶部門では極東の造船所に太刀打ちできず、長期間にわたってこうした部門での新規受注が止まっている。しかし、フィンカンティエリグループを中心とする造船所はクルーズ船、旅客フェリー、豪華ヨットといったニッチ市場に特化しており、こうした造船所は安定した受注残を確保しており、未来も明るいと思われる。しかし、その他の造船所は、船舶修理などといった部門での作業を行いながら、新造市場への復帰を待ち望むにとどまっている。

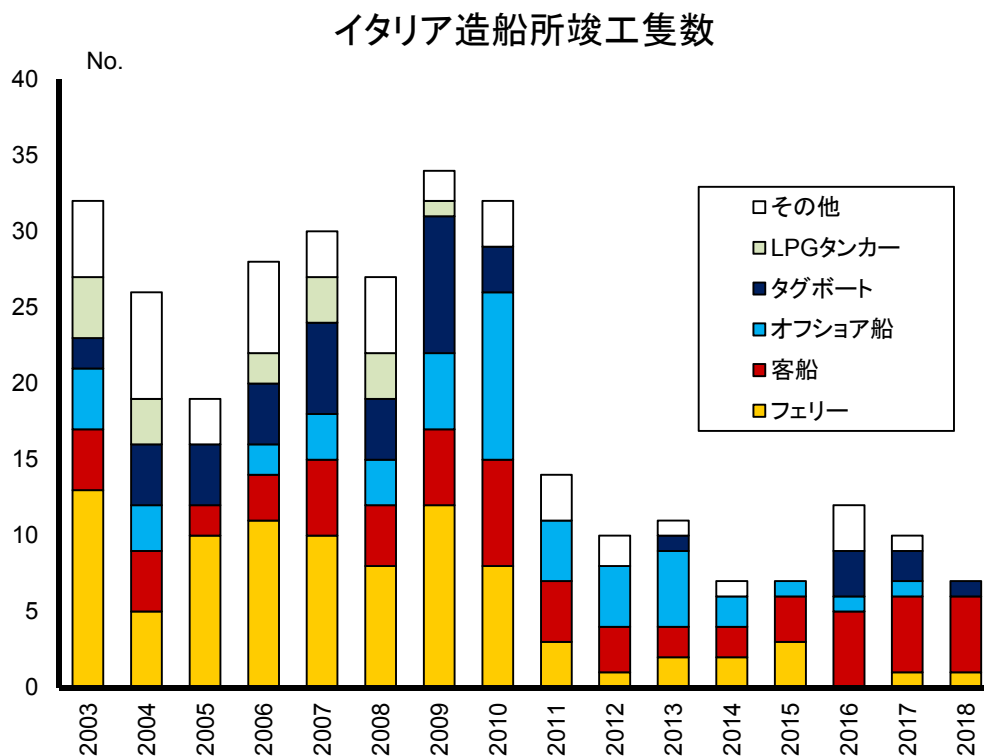
図表 4.2.1



図表 4.2.2



図表 4.2.3



図表 4.2.4 イタリア上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-08	2009-13	2014-18
San Vitale Yard	23	16	7
Fincantieri Monfalco	7	6	5
Fincantieri Ancona	6	5	5
Fincantieri Marghera	5	3	5
Intermarine Messina	10	4	2
Cant. Nav. Vittoria	4	3	3
Fincantieri Sestri	1	2	3
T. Mariotti	0	3	0
Cant. Trapani	7	1	1
Fincantieri Castell	5	3	1
HSC Shipyard	1	1	1
MMGI Shipyard	0	0	1
San Marco	0	0	1
Arsenale Triestino	0	0	1
Lorenzon	11	1	0
Others (23)	50	53	7
Total	130	101	43

4.3. フランス

フランス最大の商業船舶造船所であるアトランティック造船(旧 STX フランス)はクルーズ船部門への特化を進めており、フランス造船所の商業船舶の受注残の大半はクルーズ船で占められている。アトランティック造船はフランス造船部門での最大の造船所の一つであるというだけでなく、世界クルーズ船部門でも重要な地位を占め続けている。一方、フランス造船所の多くは一部の欧州造船所同様、艦艇建造で活発な活動を見せており、フランスの非商業船舶部門での造船の大半は艦艇建造となっている。

2019年初頭時点で、フランス造船所の受注残は11隻、150万CGTとなっており、2024年までの受注残を確保している。このうち10隻がクルーズ船で、アトランティック造船が受注したものである。アトランティック造船はサンナゼールに本拠を構えており、ライバルの伊フィンカンティエリおよび仏政府による買収が進行する中で、2018年7月に(「STX フランス」から)以前の名前へと改名された。同造船所が受注しているクルーズ船は、MSC クルーズおよびロイヤルカリビアンという、同造船所への発注実績がある二社によるもので、共に5,400人乗りと、大型のクルーズ船である。

フランス造船所の商業船舶の新規受注は2018年にわずか2隻と不振を極め、数量ベースでは過去2番目に低い水準となった。受注の内容は、まずMSC クルーズがアトランティック造船に発注したLNG燃料クルーズ船1隻。これはMSCクルーズが同造船所に発注しているLNG燃料クルーズ船としては3隻目で、同造船所への合計発注数は6隻となる。LNG燃料クルーズ部門では、ドイツ造船所が強い(2018年には世界最大のLNG燃料クルーズ船引き渡しに成功している)が、この発注は船主がアトランティック造船の建造能力に信頼を寄せていることの証明となるだろう。一方、Socarenamも2018年、LNG燃料浚渫船1隻の新規受注を獲得した。この船舶は、引き渡し後にボルドー港において使用される予定である。

フランス造船所による2018年の引き渡しは3隻と同じく低迷した。シャンティエ・ピリウーは仏船主に小型旅客フェリー1隻を引き渡した。一方、アトランティック造船はクルーズ船2隻を引き渡した。ロイヤルカリビアングループ傘下企業が発注した2,918人乗りクルーズ船「セレブリティ・エッジ」および5,518人乗りクルーズ船「シンフォニー・オブ・ザ・シーズ」である。ロイヤルカリビアンにとって、同造船所で建造された15、16番目のクルーズ船となる。「シンフォニー・オブ・ザ・シーズ」の建造には3年強を要し、2018年3月に引き渡された。GTベースでは姉妹船の「ハーモニー・オブ・ザ・シーズ」を越えて世界最大のクルーズ船となった。同造船所は2019年にはMSCクルーズに4,400人乗りクルーズ船1隻および4,900人乗りクルーズ船1隻を引き渡す予定である。

商業船舶部門での新規受注こそ限られているものの、フランス造船所は非商業船舶部門では活発な活動を続けており、2019年初頭時点で受注残は64隻に達し、2018年に獲得した新規受注は7件に上る。またこのうち54隻は艦艇であり、その多くが輸出向け用である。また、艦艇の受注残の大

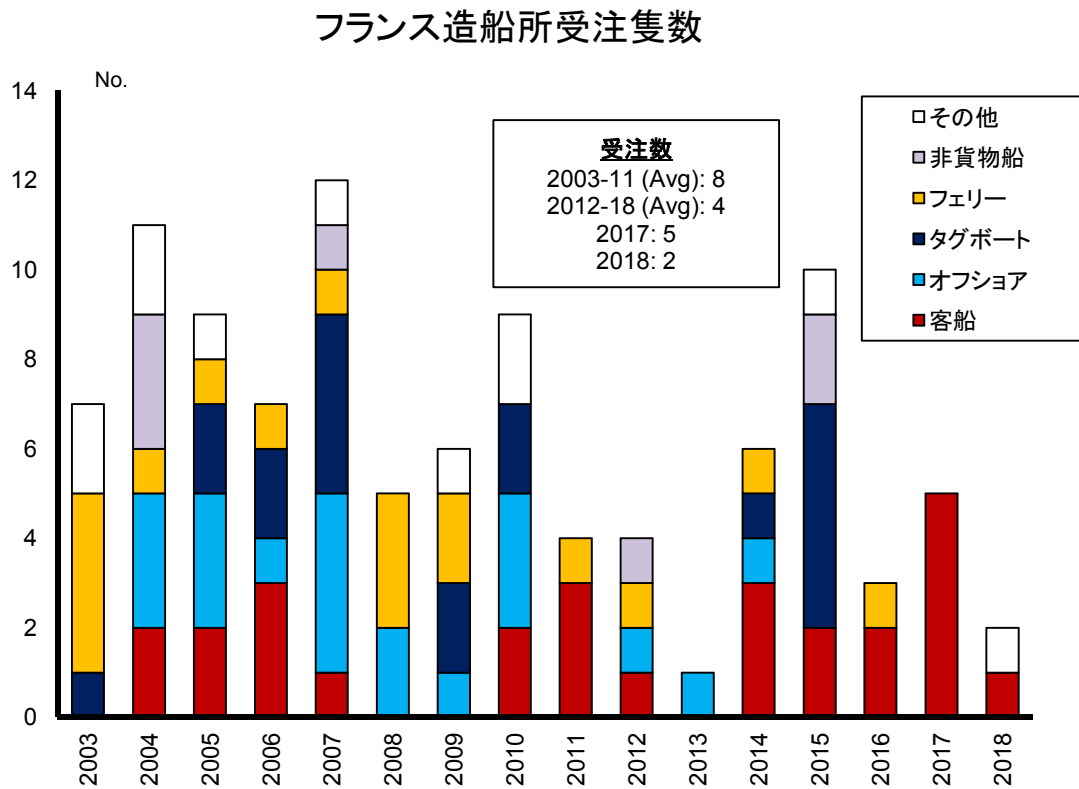
半は DCNS (Naval グループ傘下)、コンストラクション・メカニク・ド・ノルマンディ、ピリウ造船が獲得したものである。ピリウ造船は漁船に関しても多くの受注残を確保している。

現在進行中のフィンカンティエリによる STX フランス (現アトランティック造船) の買収をめぐるニュースは、2018 年のフランス造船業界を席卷した。買収は 2017 年 7 月に提案されたもので、フィンカンティエリが、STX 造船海洋から同造船所の経営権掌握に十分な株式を取得することとなっていた。しかし、仏政府はこの取引を拒否し、先買権を利用して同造船所株式 100% を取得した。しかし、伊仏政府は 2017 年 9 月に妥協し、2018 年初頭に正式に署名された合意で、フィンカンティエリがアトランティック造船の 50% を取得、仏政府と仏 Naval グループがそれぞれ 34%、10% を取得した。仏政府はフィンカンティエリに対し、1% の株式を貸し出しつつ、合意された一定の条件下で経営権を与えることとなった。しかし、買収の完了には仏政府と STX 造船海洋が以前に交わした合意を完全にまとめる作業が必要であり、また仏独の競争当局の訴えを受けて欧州委員会が調査に乗り出す意志を表明したこともあって、更に遅れる恐れもある。

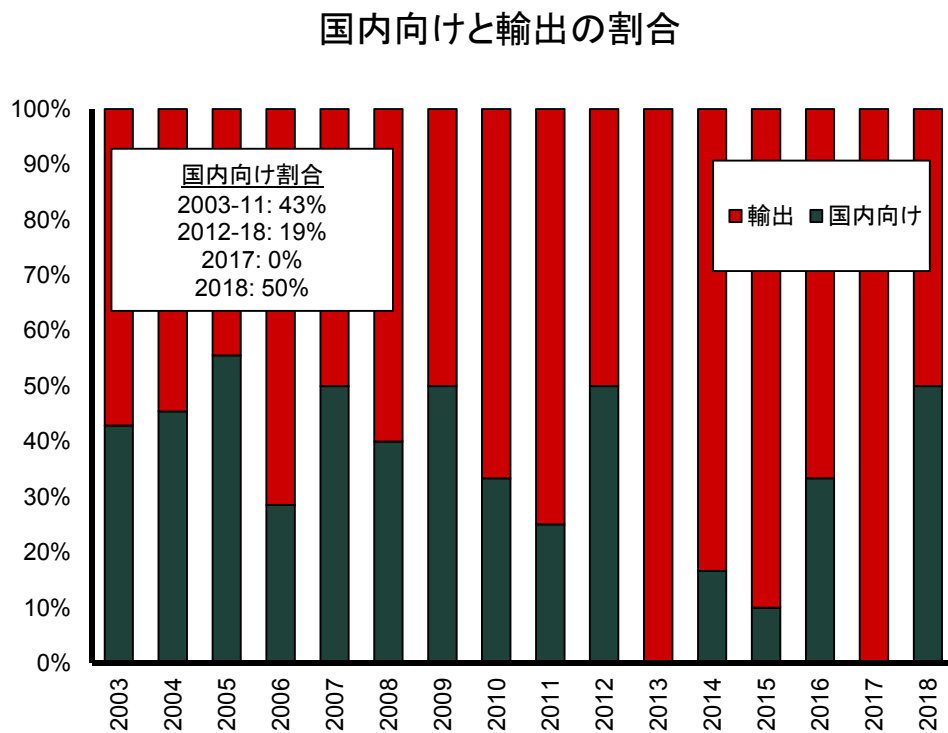
今後の見通し

フランス造船所が擁する商業船舶の受注残は近年、そのほとんどがクルーズ船に限られているアトランティック造船はクルーズ船部門でグローバルプレイヤーとしての地位を維持、多くのクルーズ船船主からの支持を受けている。世界的なクルーズ船建造ブームが続く限りは、同造船所は受注を確保し続け、仏造船業界のリーダーであり続けるだろう。現在進行中のフィンカンティエリによる同造船所の買収は、短期的には買収そのものが遅れることで投資が妨げられる恐れはあるものの、アトランティック造船の地位を固める作用があると見られる。2018 年にはクルーズ船以外の商業船舶の新規受注がほとんどなかったこともあり、これ以外の造船所は艦艇建造への依存度を高めていくことになるだろう。

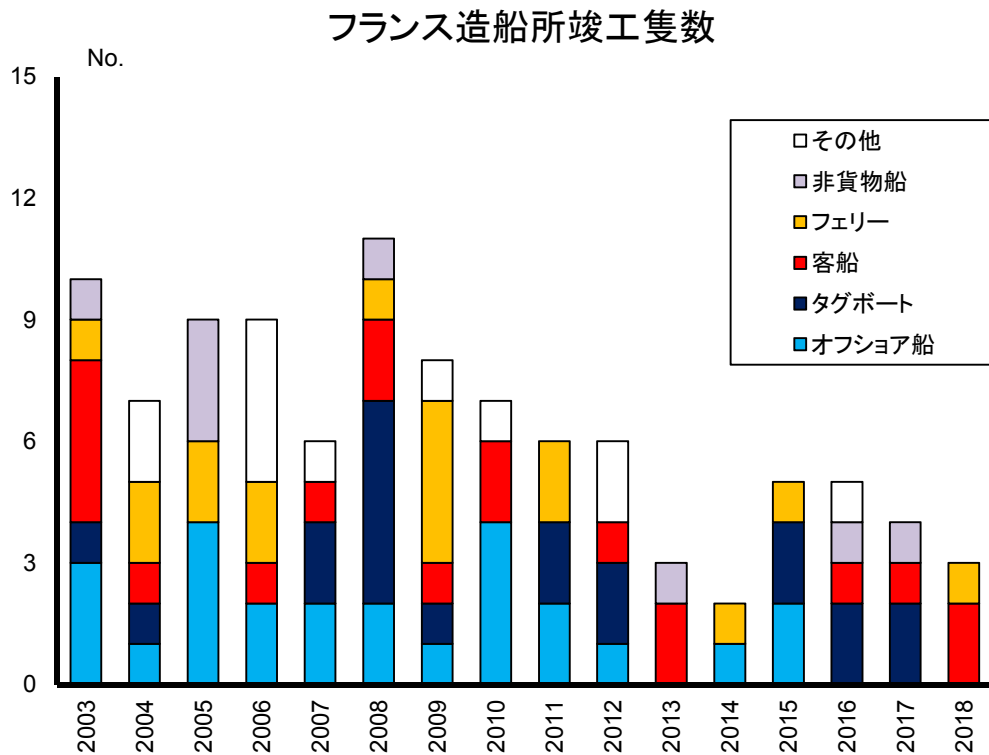
図表 4.3.1



図表 4.3.2



図表 4.3.3



図表 4.3.4 フランス上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-08	2009-13	2014-18
Chantiers Atlantique	9	6	14
Chant. Piriou	26	12	8
Socarenam	4	3	2
H2X	0	2	1
Transmetal Industrie	0	0	1
Soc. d'Exploitation	1	0	0
OCEA	3	0	0
CNB	1	0	0
Glehen	0	1	0
Total	44	24	26

4.4. オランダ

オランダ造船所はオフショア部門への特化のため同部門が低迷すると同時に新規受注獲得に苦勞するようになり、その状況は現在も続いているものの、それでも歴史的に重要な地位を占めてきた。数々の造船所がクルーズ船、旅客フェリー、RO/RO 船のような商業船舶、またパトロール船や内陸水路航行船といった非商業船舶への多角化に成功した。ロイヤル IHC などの造船所は浚渫船、タグボート部門で世界的なリーダーとしての地位を維持しており、またダーメンなどの造船所も数多くの国際的買収を通じて事業拡大に成功している。

2019 年初頭時点で 1,000GT 超の商業船舶 1 隻以上の受注残を持つオランダ造船所の数は 9 ヶ所となり、2009 年の 23 ヶ所からはかなり落ち込んだ。オランダ造船所の 2019 年初頭の総受注残は 93 隻、40 万 CGT となっており、CGT ベースで欧州の総受注残に占める割合は 3%にすぎない。オランダの受注残のうち、浚渫船は CGT ベースで 37%を占めている。ロイヤル IHC を中心とするオランダ造船所は、2019 年初頭時点で世界の浚渫船受注残の 26%を占め、中国造船所に次ぐ世界第 2 位と重要な地位を維持している。一方、オフショア船と一般貨物船はそれぞれオランダ造船所の受注残の 19%と 18%をそれぞれ占めている。加えてオランダ造船所は、多目的貨物船(MPC)、RO/RO 船、クルーズ船、旅客フェリー部門においても受注残を持っている。オランダの造船所は、造船所間の統合整理が進んでおり、2019 年初頭時点での受注残の 56%はダーメンおよびロイヤル IHC グループ傘下の造船所にある。

オランダ造船所が引き渡した船舶数は 2018 年に 35 隻、約 12 万 CGT で、前年比で CGT ベースで 37%減少した。オランダ造船所による昨年の引渡しには浚渫船 5 隻、タグボート 17 隻、小型旅客フェリー 2 隻が含まれる。一方で、オランダ造船所による昨年の新規受注は 34 隻、約 10 万 CGT で、前年比で CGT ベースで 39%低下し、過去 20 年で最低水準に落ち込んだ。欧州全体の新規受注で見ると、数量ベースでは 22%を占めるものの、CGT ベースでは 4%を占めるにすぎない。2018 年の新規受注には、浚渫船 12 隻、タグボート 8 隻、MPC4 隻、一連の小型旅客フェリー 3 隻が含まれる。

国内での新規受注の獲得に苦しむ反面、オランダ造船所の一部は造船能力拡大のため外国に多くの投資を行った。ダーメンは、中国のダーメン宜昌、ベトナムのダーメン・ソンカム、ルーマニアのダーメン・ガラツィといった造船所を保有しているが、2018 年にはルーマニアの大宇マンガリア造船所の買収を完了した。マンガリア造船所は、大型船舶の建造能力を備え、以前スエズマックスやケーブサイズの船舶を引渡した実績がある。ダーメンはフェリー、オフショア建造船など大型船舶の建造・修理を同造船所で行う予定である。加えてダーメンは昨年、カリブ海において船舶修繕を行う施設ダーメン・シップ・リペア・キュラソー向けに浮ドック 2 基を購入した。更に最近では、ダーメンはロイヤル IHC と共に、経済的苦境に陥ったクロアチアのウルニャック造船所の買収に乗り出した。しかし、報道によると、両社は買収からは距離をおいたようである。ダーメンはより特殊な船舶への多角化を進めており、中国のダーメン宜昌では LNG バンカー船の、またルーマニアのダーメン・ガラツィにおいて

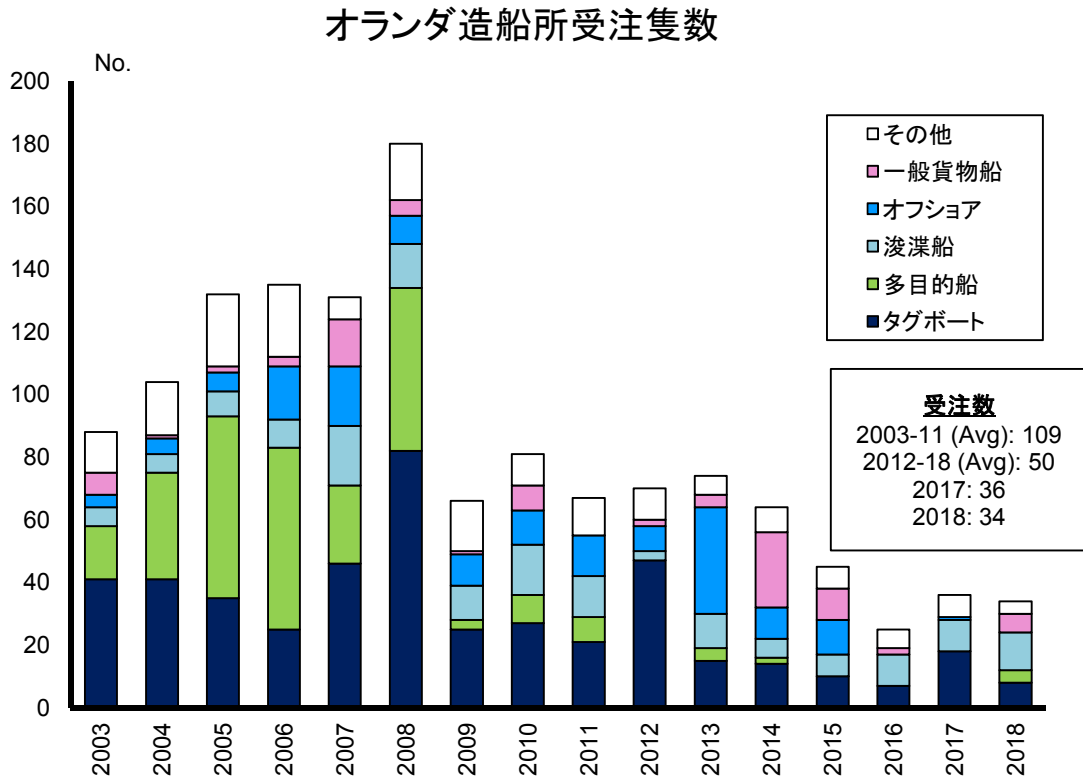
は洋上風力発電ファーム向けの居住施設(英ビビー・マリーンが発注)の新規受注を獲得した。

浚渫船とタグボート部門が一部のオランダ造船所にとって新規受注の源となっている一方で、オフショア部門の継続的な不振はオランダ造船所を直撃、同部門での新規受注が激減した。ほとんどの造船所は生産効率の向上、およびほかの部門への多角化を通じた生き残り工作を強いられている。ロイヤル IHC は昨年、DEME より LNG 燃料トレーリングサクシオンホッパー浚渫船(TSHD)2 隻の新規受注を獲得。一方、フェルススミットはノルウェーの JT セメントより LNG 燃料セメント運搬船 1 隻の新規受注を獲得した。また造船所の中には内陸水路輸送用船舶で新規受注を獲得しているものもあり、フローニンゲン造船所は内航ケミカルタンカー数隻、TeamCo およびヴェカ・レマー造船所は内航 LPG 運搬船数隻の新規受注を獲得した。一方、一部造船所は船舶修理の契約を獲得。ロイヤル IHC は昨年、マックデルモットからパイプ敷設・建設船 1 隻についての大規模改修を行う契約を獲得している。

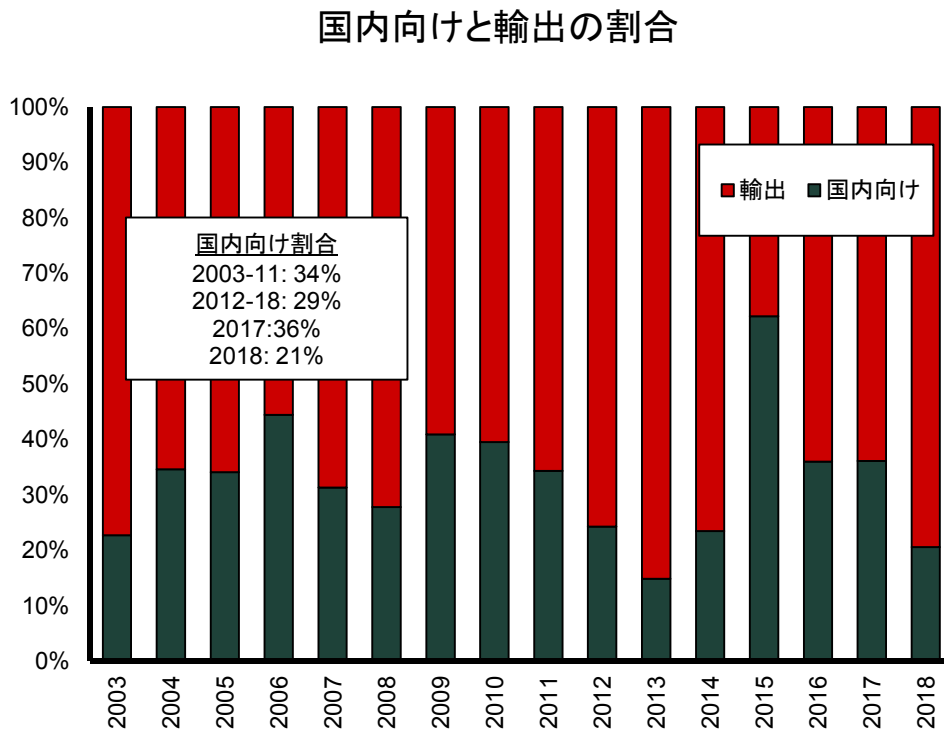
今後の見通し

オランダ造船所は歴史的に豊富な造船実績を持ち、今日新規受注が落ち込む中でも、わずか一部の造船所が極東の造船所とは違った高品質な技術を提供し、世界的な活躍を見せている。オフショア船の新規受注が非常に限られている中、オフショア船に伝統的に特化していたより小規模な造船所はプロダクトミックスの多角化を強いられ、ほかの部門へと活動範囲を拡大、そのおかげで欧州他国の造船所に比べて比較的よい形で生き残りに成功することができた。とは言え、オランダ造船所は今後数年間、彼らにとって鍵となる部門での新規受注増加をひたすら願うことになるだろう。

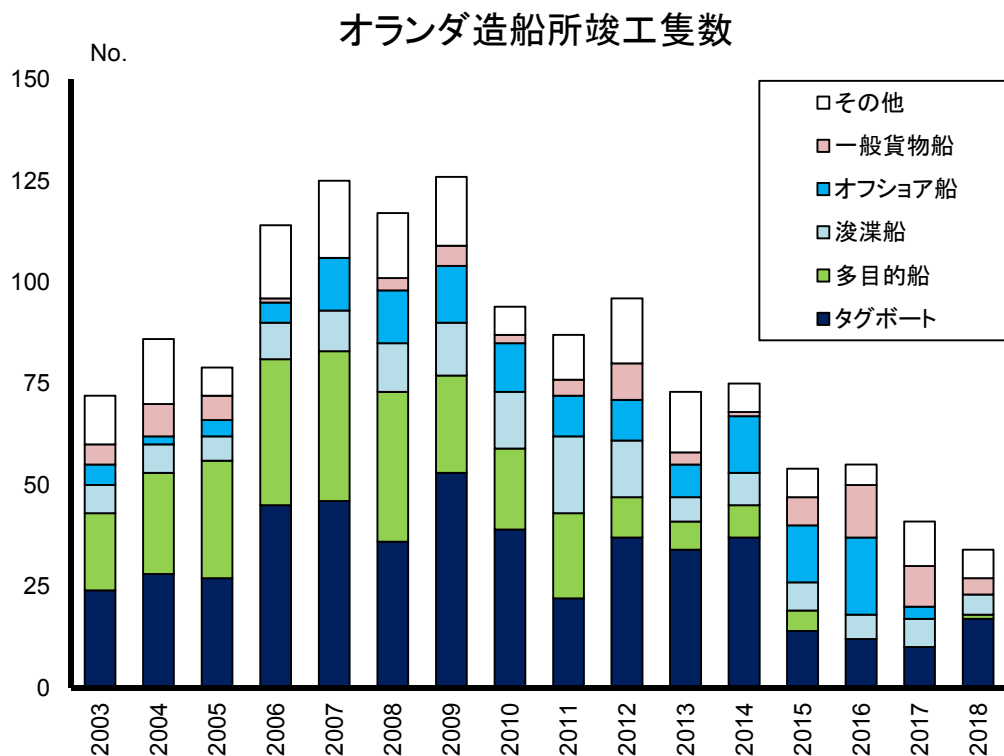
図表 4.4.1



図表 4.4.2



図表 4.4.3



図表 4.4.4 オランダ上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-2008	2009-2013	2014-2018
Damen Gorinchem	168	174	58
Damen Hardinxveld	35	47	36
Neptune Shipyards	3	25	21
Schps. Bodewes	47	21	17
Ferus Smit SY	27	14	15
De Hoop Lobith	7	9	14
IHC Dredgers	6	19	11
IHC O&M Krimpen	0	0	10
Groningen Shipyard	0	6	9
De Hoop Foxhol	1	5	6
Holland Shipyards	0	3	6
Damen Maaskant SY	0	2	5
Barkmeijer	16	7	4
Damen Dredging	0	5	4
Hartman Marine	1	3	4
Others (52)	210	136	39
Total	521	476	259

4.5. スペイン

スペイン造船所にとっては厳しい市況が続いている。欧州のより大きなライバルがスペインを横目にクルーズ船の新規受注を獲得しているためである。一方で、欧州司法裁判所はスペイン造船所の新規受注を促すために設置されたタックスリース制度を国家補助のルールに照らして違法と判断した。とは言え、逆風にもかかわらず、一部の造船所は 2018 年に比較的複雑なタイプの船舶の新規受注に成功した。また艦艇の受注残も堅調な水準を保っている。

スペイン造船所は 2018 年に商業船舶部門で 8 隻、10 万 CGT の新規受注を獲得した。数量ベースでは減少したが、CGT ベースでは 72% と大幅な増加を記録した。スペイン船主および外国船主による合計 5 隻のフェリー発注が大きな要因である。ノルウェーのハヴィラ・キストルテン AS は、アスティジェロ・バレラス造船所に 2 隻のフェリー (1 万 GT) を発注した (なお、この姉妹船 2 隻はトルコに発注されている)。これらのフェリーは、ノルウェーのハヴヤード造船所による「923」デザインに基づいて建造され、ロールスロイスの開発した LNG 燃料システムを搭載する。これらのフェリーには、2 基の LNG 燃料タンク、4 基の Bergen ガスエンジンが搭載され、このエンジンは同じサイズのディーゼルエンジンに比べて温室効果ガスを 20% 削減する見込みである。これらのフェリーは、2021 年 1 月よりベルゲンとキルケネス間の沿岸航路で利用される見込みである。アスティジェロ・バレラス造船所はスペインのナビエラ・アルマス SA からフェリー 1 隻の新規受注を獲得した。このフェリーは全長 190 メートル、旅客定員 1800 人と、スペインで建造されたフェリーとしては過去最大になる見込みである。ほかの造船所を見ると、アスティジェロス・アルモン・ヒホン SA は Eurolines から 1 万 5,000GT のフェリー 1 隻を受注。このフェリーは 2020 年に引き渡される予定である。スペイン造船所が欧州他国の造船所に比べて近年好調を記録しているのは軍艦部門である。スペイン造船所は、サウジアラビア海軍から 5 隻のコルベット艦建造契約を獲得した。これらはナバンティア・カディス造船所が受注し、2020-2022 年にかけて引き渡される予定である。

2019 年初頭時点において、スペインの商業船舶受注残は 36 隻、40 万 CGT となっている。この大半は今年中に引き渡しが見込まれており、2020 年以降に引き渡されるのは数隻のタグボートのみで、受注残は手薄に映る。受注残の半分、20 万 CGT はフェリーである。そのほかでは、オイルタンカー、クルーズ船が CGT ベースで 30% を占めている。スペイン造船所の 2018 年の引き渡し数は 23 隻と前年比で安定しているが、一方 CGT ベースでは、14 万 4,848CGT となり、前年比で 73% 増加した。これはナバンティア・フェロル造船所が 3 月と 8 月にスペインの船主イバイザバル・タンカーズにタンカー 2 隻を引き渡したことが一番の理由である。また、アスティジェロス・ゴンダン SA は、ノルウェーの Ostensjo Rederi AS に数件の宿泊用ユニットを納入した。数量で見ると、スペイン造船所の引き渡しではタグボートが 11 隻と多く、そのすべてがアスティジェロス・アルモン SA (ナビア) によるものである。同造船所は近年では、最多の船舶を引き渡している。過去 5 年間で見ると、同造船所は、2 位につけるアスティジェロス・ゴンダンに倍以上の差をつけている。全体的に見ると、スペイン造船所の引き渡し量は減少傾向にあり、2014-2018 年の引き渡し数は 97 隻で、それ以前の 5 年間に達成された 201

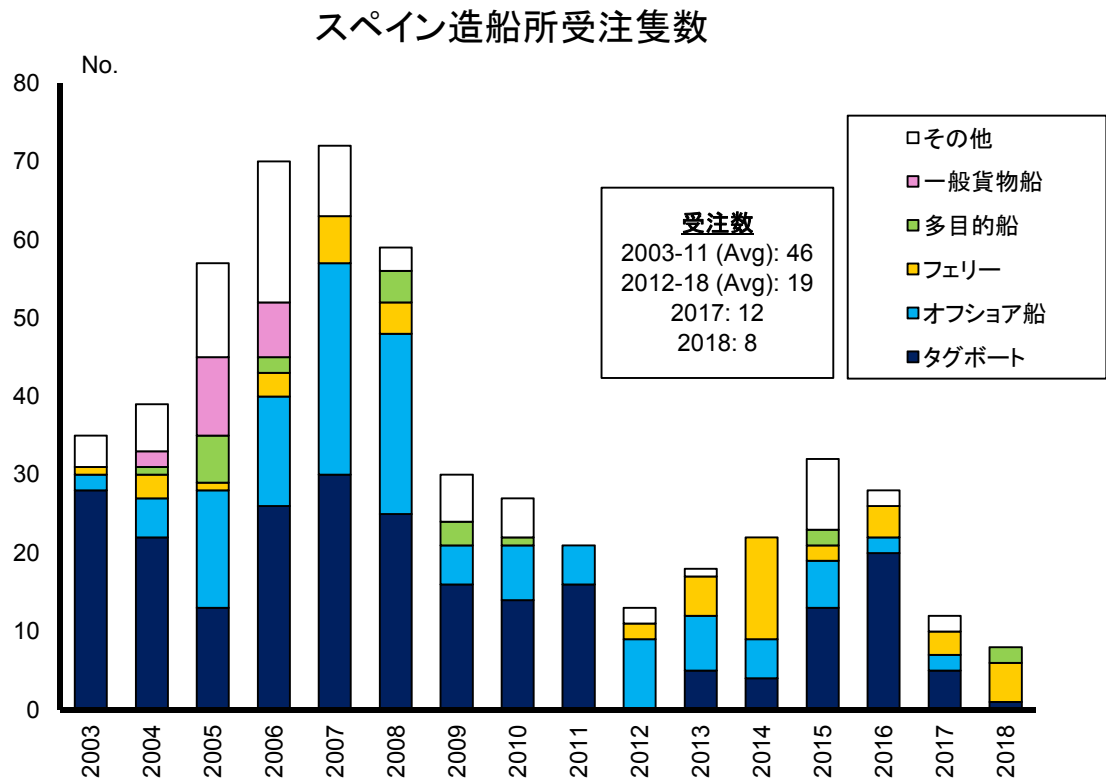
隻の半分以下に落ち込んでいる。

スペイン造船所からの船舶購入促進などを目的として設置されたタックスリース制度については、欧州司法裁判所が2018年7月にEU国家補助ルールに反しているとの判決を下した。欧州司法裁判所の判決は下級審における以前の判決を覆すものであった。この裁判は欧州北部の造船国が提訴したもので、これらの国々はタックスリース制度がスペイン造船所に特別な優遇措置をあたえるものだと主張していた。この制度を通じて、海運企業はスペイン造船所から割安な価格で商業船舶を購入することが可能であった。今回の判決の結果、この制度を利用した海運企業はすでに受け取った税控除分を返還しなければならない可能性がある。

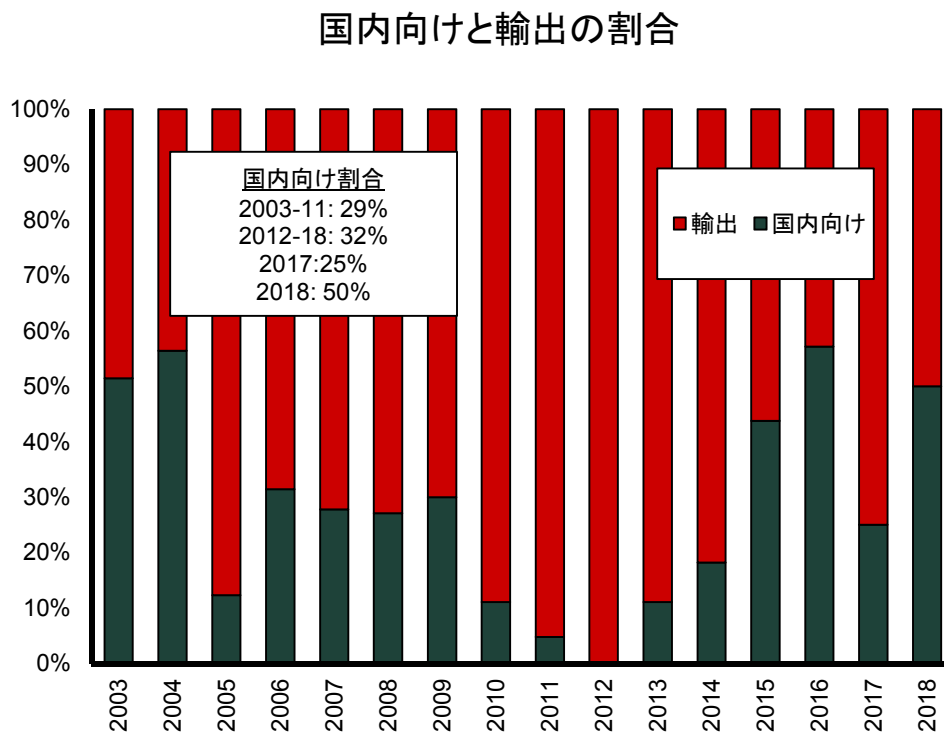
今後の見通し

スペイン造船所は、欧州他国のライバルと違い、クルーズ船新規受注ラッシュの好影響を享受することはできていない。加えて、一部の造船所は、財務上の困難、または新規受注の不足、もしくはその両方に苦しんでいる。新規受注を獲得できたのはCGTの低いタグボートなどが多いが、最近ではより複雑な船舶の受注を獲得した造船所もある。軍艦建造の受注を獲得した造船所もあるが、それも限られたものとなっている。過去5年間に新規受注を獲得したのはその半数以上がアルモン(ナビア)とアスティジェロス・ゴンドン両造船所となっており、新規受注を獲得できる造船所の数は数ヶ所に限られている。欧州司法裁判所がタックスリース制度を違法と判断したこと、またクルーズ船での新規受注実績がほとんどないことを考えると、スペイン造船所がライバル国との競争で優位に立つことはありえないと見られる。スペイン造船所がかつて強みを発揮したオフショア部門が復調しない限り、スペイン造船所は大きな圧力に晒され続けるだろう。

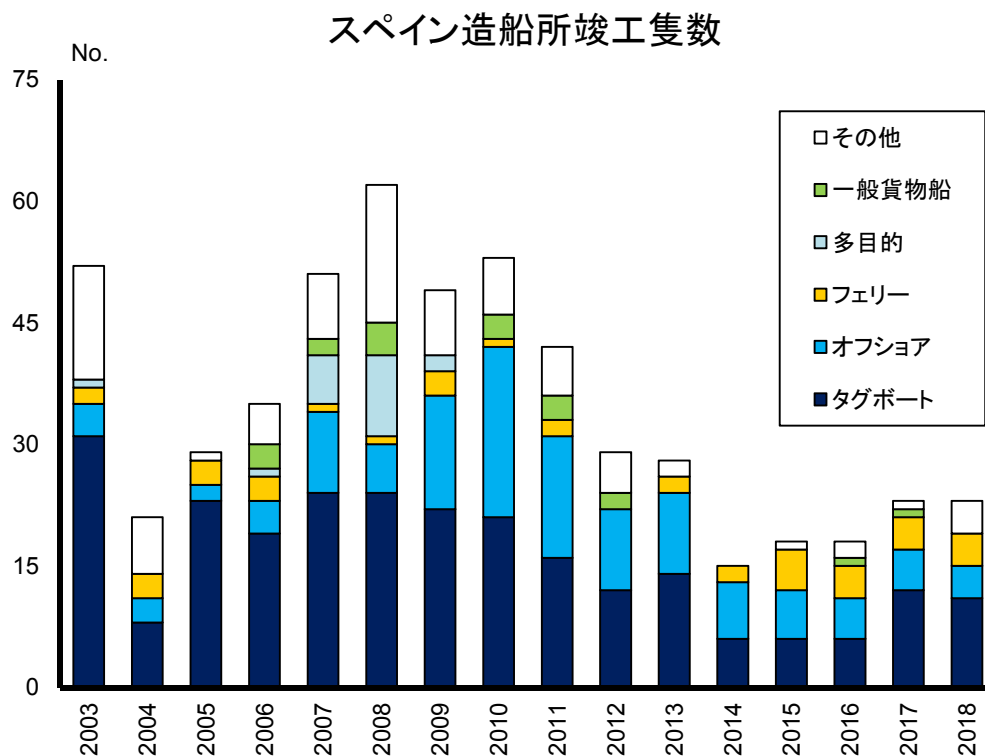
図表 4.5.1



図表 4.5.2



図表 4.5.3



図表 4.5.4 スペイン上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-2008	2009-2013	2014-2018
Armon (Navia)	30	44	36
Astilleros Gondan	8	5	13
Ast. Zamakona	28	15	7
Balenciaga	14	18	6
Rodman Polyships	0	1	6
Armon (Vigo)	5	6	4
Astilleros Murueta	11	10	3
Francisco Cardama	3	7	3
CNN - La Naval	2	6	2
Navantia Ferrol	0	0	3
Astillero Barreras	14	6	1
Const. Freire	20	5	1
Metalships	3	6	0
Armon (Burela)	4	1	1
Nodosa SL	2	2	1
Others (18)	54	69	10
Total	198	201	97

4.6. ノルウェー

ノルウェー造船所は歴史的にオフショア部門で重要な地位を確立してきたが、オフショア船の低迷が始まると、新規受注の獲得に苦しむようになった。これを契機として、造船所は多角化を図り、特に近年は再生可能エネルギー部門に事業を拡大。中には洋上風力発電ファーム向けのサービス運行船(SOV)など専門的な分野で受注を獲得する造船所も現れた。このほかの部門を見ると、国内の厳しい環境規制に支えられ、先進的でエコフレンドリーな設計の船舶建造の新規受注を獲得する造船所も見られる。

2019年初頭時点で1,000GT超の商業船舶1隻以上の受注残を持つノルウェー造船所の数は8ヶ所となり、ピーク時だった2008年の35ヶ所からは大きく落ち込んだ。2019年初頭時点での受注残は50隻、60万CGTで、一年前と比べるとCGTベースで7%とやや増加し、欧州全体の受注残のうち5%のシェアを占めた。ノルウェー造船所の受注残では、クルーズ船およびフェリーがCGTベースで73%と最大のシェアを占めている。他方、オフショアユニットは26%を占めた。ノルウェー造船業界は、欧州他国ほどではないにせよ、ある程度の統合整理が進んでおり、フィンカンティエリ傘下VARDが保有する造船所グループが、ノルウェー造船所全体の受注残の56%(CGTベース)を占めている。

ノルウェー造船所は2018年に21隻、20万CGTを引き渡した。これは前年比で3%の微減(CGTベース)となる。引き渡された船舶の中には、VARDソーヴィクネス造船所が仏ポナンへ引き渡した180人乗りの探検クルーズ船2隻、ハヴヤード・レイアヴィク造船所がノルウェーのFjord1に引き渡したバッテリー駆動の旅客フェリー4隻、クレヴェン・ヴェルフトがマースク・サプライサービスに引き渡したアンカーハンドリング・タグ・サプライ船(AHTS)3隻が含まれる。一方で、ノルウェー造船所による2018年の新規受注獲得は19隻、20万CGTで、CGTベースでは前年比でやや増加、欧州では8%のシェア(CGTベース)を占めた。2018年の新規受注には、仏ポナンがVARDソーヴィクネス造船所に発注した180人乗りの探検クルーズ船の更なる2隻、ハパグロイド・クルーズがVARDラングステンに発注した230人乗りの探検クルーズ船1隻、ハヴヤード・レイアヴィクとウルステイン・ヴェルフトが受注した洋上風力発電ファーム向け宿泊用船舶5隻、ヤラ・インターナショナルがVARDブレヴィクに発注したフィーダーコンテナ船(120TEU)1隻が含まれる。

世界の多くの造船所が、よりエコフレンドリーで効率的な船舶建造に徐々に注目し始めているが、ノルウェー造船所は国内の厳格な環境規制に支えられ、この分野でリーダー的存在であり続けている。ノルウェー造船所の一部は、最近の低迷する造船市場の中で、こうした部門に特化することで生き残りに成功した。VARDブレヴィクは、ノルウェーのヤラ・インターナショナルから120TEUのコンテナ船を受注した。この船舶はバッテリー駆動で、引き渡し以降、人による運航から2022年までに自動運航へと段階的に移行する予定となっている。このほかでは、フルティグルテンがクレヴェン・ヴェルフトとの間に(フルティグルテンは2018年前半にクレヴェン・ヴェルフトの100%を取得している)3隻目となるハイブリッドバッテリー推進の耐氷型探検クルーズ船建造に関してMOUを交わしている。またブリ

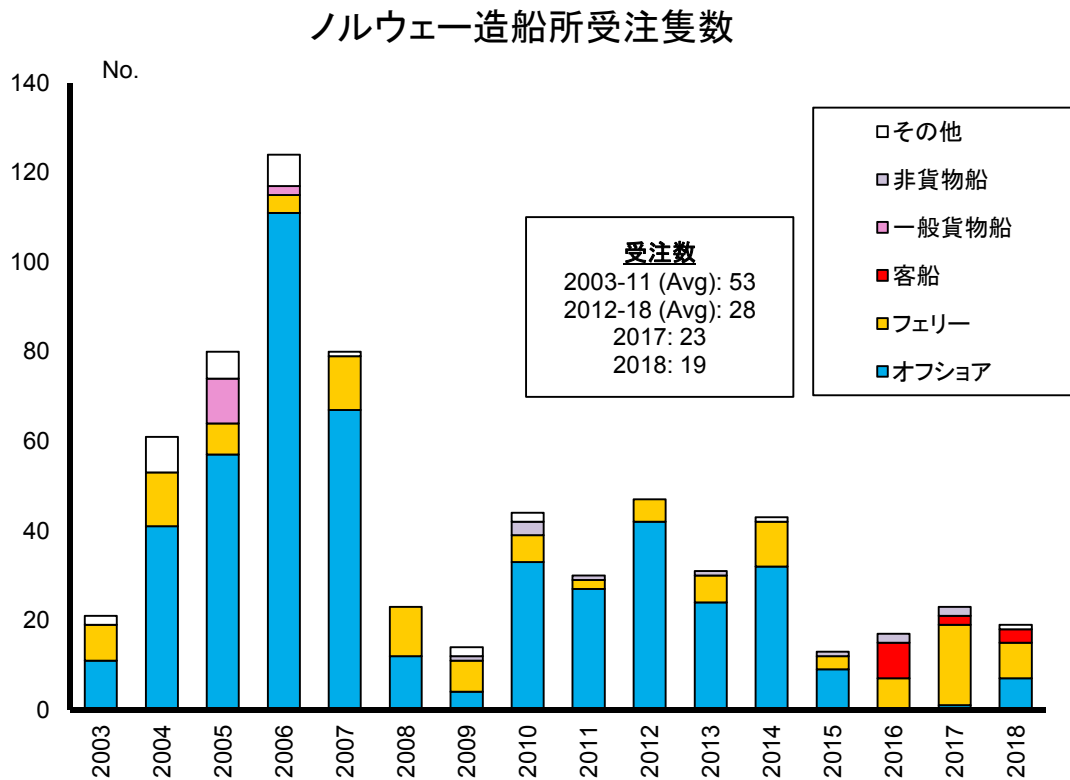
ヨドレネ造船所は、ノルウェーの Fjord1 に 400 人乗りでカーボンファイバーを利用したバッテリー駆動のカタマラン船「フューチャー・オブ・ザ・フィヨルズ」を引き渡した。

オフショア部門の新規受注は減少を続けており、ノルウェー造船所もオフショア船では受注獲得に苦しみ、特に AHTS の新造受注は急落を記録した。しかし、欧州の再生可能エネルギー部門が成熟期を迎え、風力発電の部門で多くのテクノロジーの進歩が実現していることで、造船所の一部に新たな可能性が開かれることとなった。デンマークの ESVAGT は昨年、ハヴヤード・レイアヴィクに洋上風力発電ファーム宿泊用船舶 3 隻を発注した。これらの船舶はオランダ、英国の洋上風力発電ファームにおいて利用される予定となっている。一方、ウルステイン・ヴェルフトは同様の船舶の新造契約を独ウインデア・オフショアおよび蘭アクタ・マリンから獲得。これらの船舶は、ドイツの洋上風力発電ファームで利用される予定である。やはりオフショア部門において、VARD プラットヴォーグとウルステイン・ウルステインヴィクは、イタリアのプリスマアンおよびフランスのネクサンスから特殊なケーブル敷設船の新規受注を獲得した。

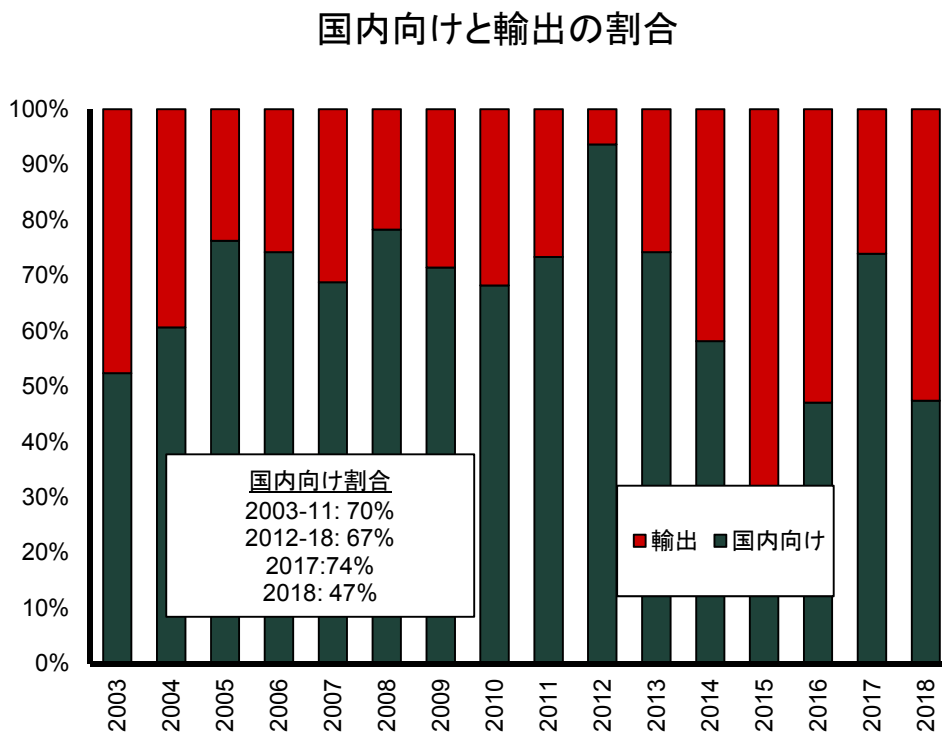
今後の見通し

ノルウェー造船所はオフショア部門の低迷の悪影響を受けているが、多くの造船所がこの問題に適応し、環境に優しく技術的に先を行く設計に特化し、また洋上再生可能エネルギー部門のような新たなチャンスを掴み取って、極東の造船所とは別の強みを提供することに成功している。しかし、すべての造船所がこうした分野で競争できるわけではなく、一部の造船所は市場からの撤退を決定した。その一例がシメク造船所で、過去には多くの AHTS や大型プラットフォーム支援船 (PSV) を引き渡した実績があるが、昨年 6 月に廃業を決定した。ノルウェー造船所は現在のところ、上記のようなニッチ市場に特化し続けるとみられるが、世界的に環境規制の厳格化が加速される中で、より多くの船主がエコフレンドリーな設計の船舶の発注を検討しており、ノルウェー造船所もそれに伴う状況の改善を待ち望むことになるだろう。

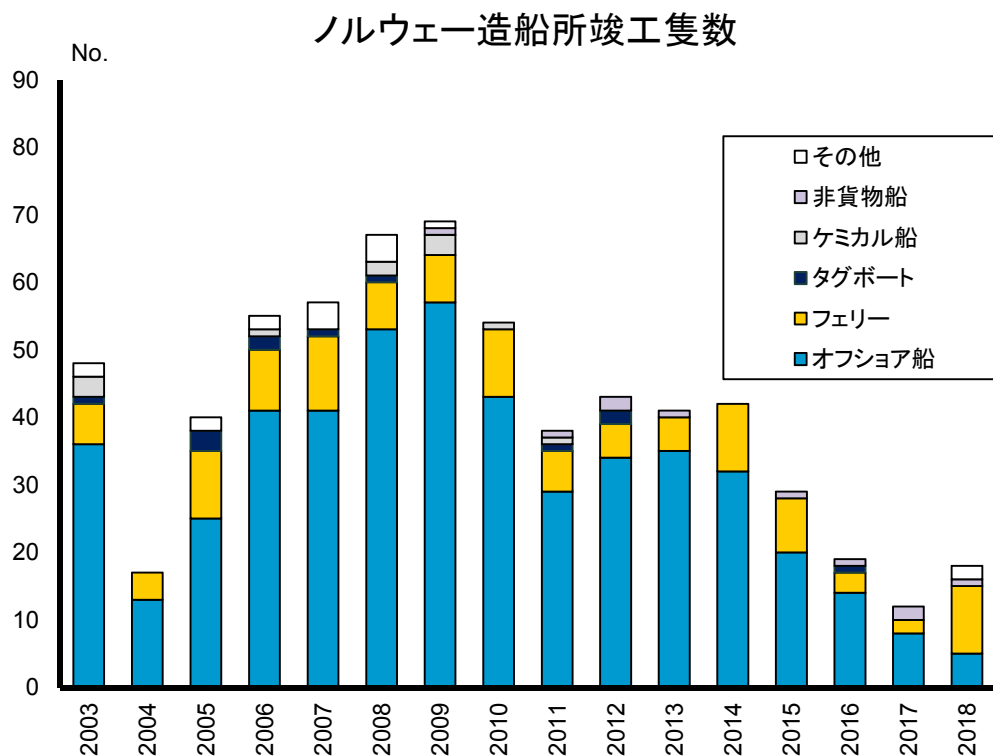
図表 4.6.1



図表 4.6.2



図表 4.6.3



図表 4.6.4 ノルウェー上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-2008	2009-2013	2014-2018
Kleven Verft	23	24	13
Havyard Leirvik	17	17	12
Brodrene Aa	15	13	9
Ulstein Ulsteinvik	17	17	8
VARD Soeviknes	0	4	6
Myklebust Verft	10	8	5
Fiskerstrand	9	10	3
Oma Baatbyggeri	7	5	3
VARD Langsten	0	5	3
VARD Aukra	0	3	3
Simek A/S	12	9	2
Fjellstrand A/S	2	4	2
VARD Brevik	0	8	2
Fitjar M.V.	3	2	2
Aas Mek Verks.	4	0	1
Others (37)	117	116	46
Total	236	245	120

4.7. トルコ

トルコ造船所の商業船舶における新規受注は 2018 年、前年比で減少し、比較的不振の一年となった。しかし、近年タグボートの建造がトルコ造船所の強みとなっており、この部門で市場シェアを拡大する造船所も存在する。また、環境に配慮するノルウェー船主がバッテリー駆動ならびに LNG 燃料旅客フェリーを 2018 年にトルコ造船所に発注したことはその技術的信頼性の証明となった。

トルコ造船所の受注残は 2019 年初頭時点で 142 隻、40 万 CGT となり、一年前とほぼ同じレベルだった。数量ベースではタグボートが 109 隻と、受注残の大半を占める。タグボートの多くは特殊なテクノロジーを搭載したもので、この中にはウズマル造船所が 2018 年に建造を開始した防爆構造を備えたタグボートも含まれる。この船舶は、2019 年に引き渡し予定で、北米 LNG 輸出ターミナルでの利用が予定されており、同造船所の技術力を見せつけるものである。このほかでは、2019 年初頭時点で、ダーメン・アンタルヤ、テルサン造船所、セムレ造船所、セフィネ造船所が合計 15 隻の旅客フェリーを受注残に持っている。2000 年代前半には、トルコ造船所の受注残の大半は小型タンカーが占めていたものだが、この部門での受注残は、2019 年初頭時点で、8 隻、合計 8 万 6,000DWT にとどまる。2008 年以来こうした船舶の新規受注は限られており、また現在の受注残に含まれるタンカーは 2019 年中にはほとんどが引き渡される予定となっている。主要なトルコ造船所のうち、数量ベースでの受注残を見ると、タグボートの建造を得意とするサンマル、エレグリ造船所といった造船所が 95 隻の受注残を擁して重要性を増している。一方で、2019 年初頭時点で 1,000GT 超の商業船舶 1 隻以上の受注残を持つトルコ造船所 19 ヶ所のうち、12 ヶ所が 2019 年末までにすべてを引き渡すことになっている。

過去に比べると、2018 年のトルコ造船所による商業船舶の新規受注は限られたもので、41 隻、14 万 CGT にとどまった。これらのうち大半はタグボートであり、30 隻を占めた。またこのうち 15 隻はサンマル造船所、11 隻はエレグリ造船所が獲得した。中でも、サンマル造船所はノルウェーの Bukser og Berging から第 3 隻目となる LNG 燃料タグボートを受注した。世界的に見ても、LNG 燃料タグボートは 20 隻未満しか受注されていない。また、この部門において、トルコ造船所は国内船主からのサポートを受け続けており、タグボート 23 隻がトルコ船主の発注によるものだった。トルコ造船所は 2018 年、旅客フェリーにおいても 9 隻、定員合計 3,400 人の受注を獲得した。これらのフェリーのほとんどは環境に優しいテクノロジーを搭載したものであり、ノルウェーの Fjord1 はセムレ造船所、テルサン造船所、セフィネ造船所に、399 人乗り 2 隻、299 人乗り 4 隻のバッテリー駆動フェリーを発注した。またテルサン造船所は 640 人乗りの LNG 燃料フェリー 2 隻をやはりノルウェーのハヴィラ・キストルテンから受注した。引き渡し後、これらの船舶はすべてノルウェー沿岸で運航される予定である。

商業船舶部門では新規受注が減少しているが、トルコ造船所は非商業船舶部門では健全なプレゼンスを保っている。2019 年初頭時点で、トルコ造船所の非商業船舶の受注残は 96 隻に達し、そのうち 54 隻が艦艇である。艦艇のうち半分はトルコ海軍からの発注、残りの半分は輸出用である。この部

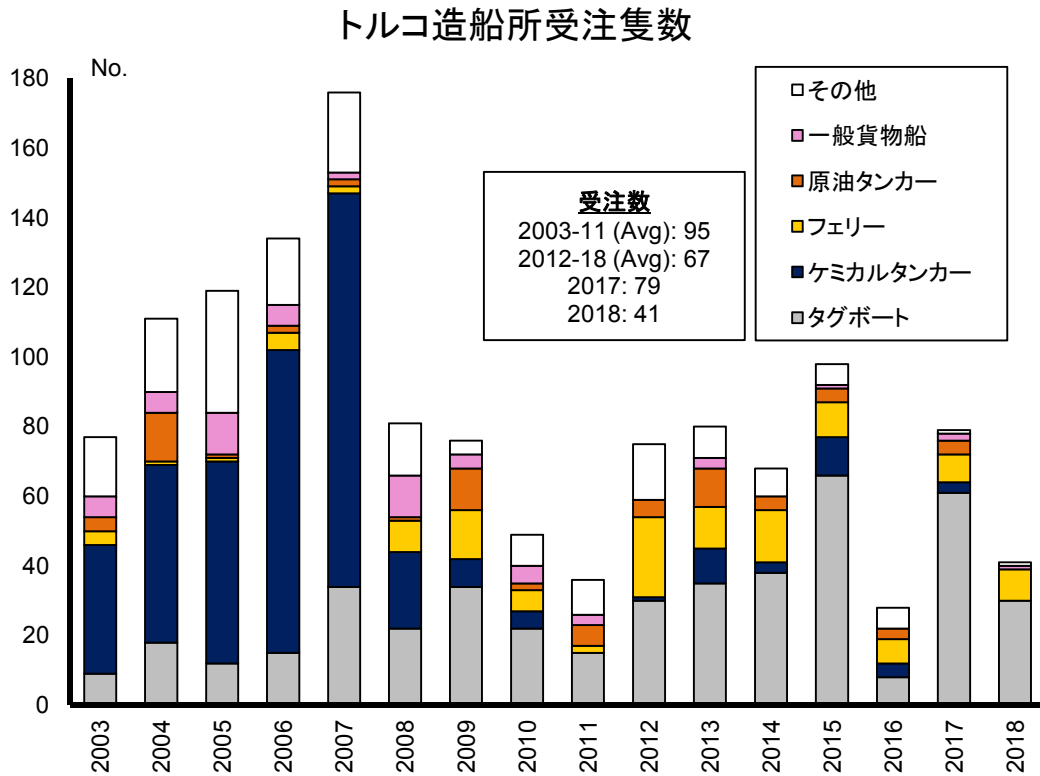
門においては昨年、トルコ造船所同士の提携がより多く見られた。多くの造船所が協力合意を交わし、様々な艦艇向けに国産のエンジンを開発することを目指している。

他方、トルコ造船所による2018年の引き渡し量は44隻、約18万CGTとなり、前年比でやや減少した。新規受注と同じく、引き渡しに関してもタグボートがその大半を占め、25隻に達した(うち11隻はサンマル造船所が引き渡し)。またトルコ造船所は7隻の旅客フェリーを引き渡した。セフィネ造船所は特にイタリアの船主に1,500人乗りのLNG燃料フェリーを引き渡している。この船舶は、地中海で運航されるはじめてのLNG燃料フェリーとなる。また、複数のトルコ造船所が、合計で8隻の小型ケミカルタンカーおよびプロダクトタンカーを引き渡した。このうち最大のものは、セラー造船所が引き渡した1万5,057DWTのケミカルタンカーだった。

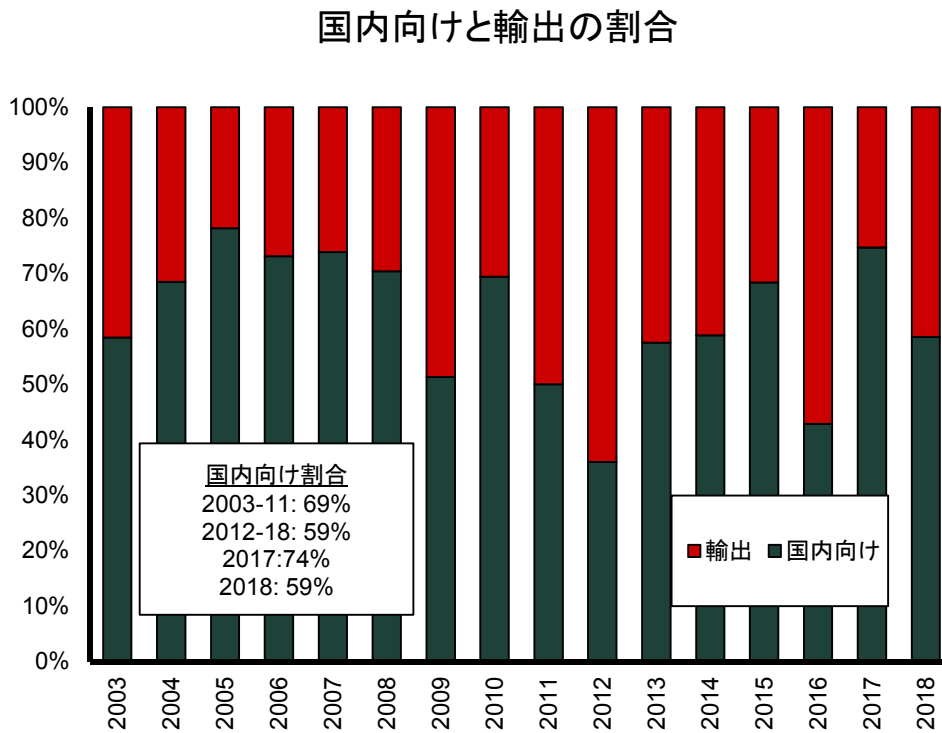
今後の見通し

一部のトルコ造船所にとってタグボートが近年中心的な役割を果たすようになってきているが、この部門における新規受注の増加の恩恵を受けているのはわずかな専門的技術を備えた造船所のみである。旅客フェリー部門における堅調な受注量も、トルコ造船所に利益をもたらしている。これらの部門で活躍する造船所は、先進的な技術力を保有した造船所である。しかし、こうした部門におけるトルコ造船所の能力が新たな受注獲得を後押ししているとは言え、多くの造船所、特に以前にケミカルタンカーに特化した造船所は厳しい環境に直面し続けている。

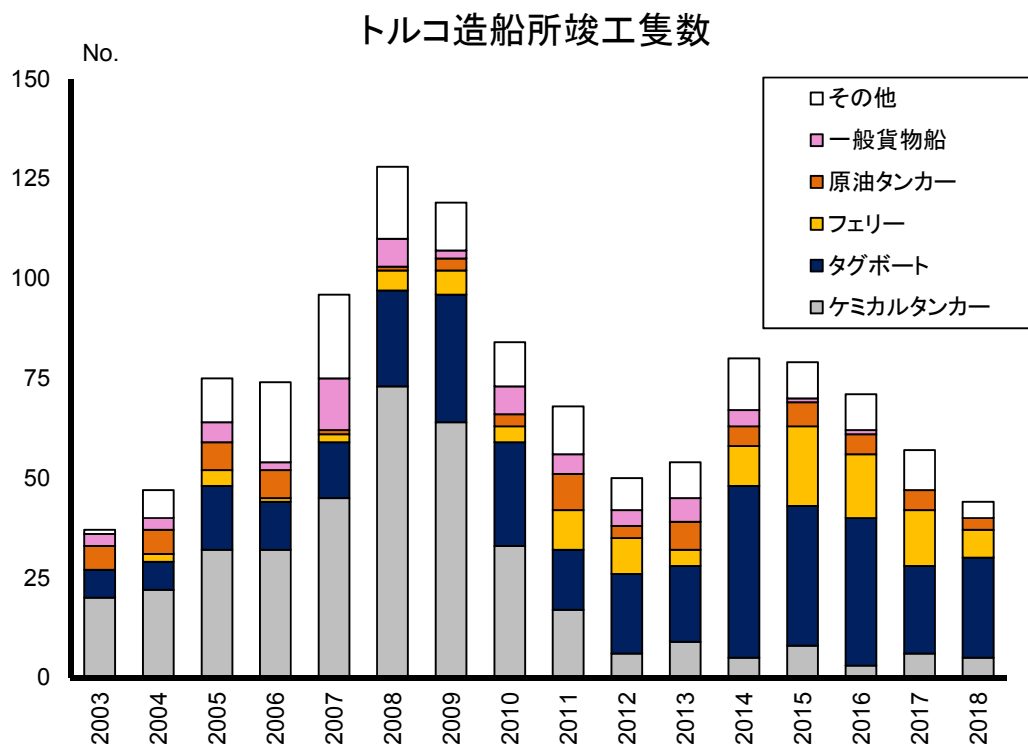
図表 4.7.1



図表 4.7.2



図表 4.7.3



図表 4.7.4 トルコ上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-2008	2009-2013	2014-2018
Sanmar Ltd	0	14	81
Uzmar	4	25	28
Ozata Shipyard	0	2	23
Eregli Shipyard	7	18	19
Tersan Shipyard	18	11	12
Sefine Shipyard	0	10	11
Besiktas Shipyard	0	16	10
Dentas Gemi	1	10	10
Selah Shipyard	13	6	8
RMK Marine Shipyard	14	1	8
Ares Shipyard Ltd	0	0	8
Hercelik Shipyard	0	0	7
Ceksan Shipyard	19	6	6
Dearsan Shipyd.	14	8	6
Cemre Shipyard	0	2	6
Others (37)	309	217	55
Total	399	346	298

4.8. ポーランド

ポーランド造船所は近年、フェリーや一般貨物船といった小規模な契約に依存し、新規受注に苦しんできた。造船所の一部はより大きく競争力のある造船所向けにブロック建造を行って生き延びているが、それでも作業量はそれほど多いとは言えない。一方で、欧州委員会は 2018 年頭にポーランド政府による中小の造船企業向け国家補助を承認し、これはポーランド造船業界にとって朗報となった。またポーランド海洋経済・内陸水運省はポーランドの海洋経済およびインフラ若返りにむけた新たな基金の創設を発表した。

ポーランド造船所は 2018 年、6 隻の新規受注を獲得した。その内訳は、フェリー 4 隻、一般貨物船 2 隻である。フェリーに関する契約を獲得したのはレモントーヴァ造船所で、これはノルウェーの Norled が発注したものである。このうちはじめの 2 件の新造契約は 7 月に締結された。フェリーは双頭型のディーゼル/電気ハイブリッド駆動で、LMG マリンの「LMG 120-DEH」デザインをベースとしている。全長は 114.4 メートル、船幅は 17.7 メートルで、ノルウェーのフェステヤ・ソラボーゲン間の連絡船として用いられる。これらのフェリーは、港湾に設置された電源供給システムを利用。急速充電ソリューションを通じて、11 分で充電が可能である。続いて 8 月に発注された 2 隻の姉妹船は、ノルウェーのマンヘラー・フォドネス間の連絡船として用いられる。こちらはバッテリーパックの接続容量は小さいものの、旅客定員は 395 人とより大きくなっている。これに加えて、これらのフェリーは、熱回収、LED 照明、電気トランスミッション、ニーズに従った暖房・換気・空調システム、低抵抗の船体デザイン、重量を最適化した建造方法などのエネルギー効率改善に向けたツールや設計を備えている。これらのフェリーは 2019 年後半に引き渡される予定である。一方で、一般貨物船のほうは、シュチェチン造船所が 5 月に受注した。2 隻の貨物積載量は共に 2,800DWT で、2020 年の引き渡し予定されている。表 4.8.2 が示すように、近年のポーランド造船所の新規受注は、外国の船主からのものが大半である。歴史的に見ると、ドイツの船主はコンテナ船を中心に 2003 年以来 43 隻を発注し、最もポーランド造船所に受注をもたらした国となっていた。しかし、これらの受注はすべて 2006 年以前のものである。2016 年以降でみると、コートジボワール政府が発注数では最大で、16 隻を発注している。これらはすべてフェリーでオランダのダーメン傘下コジュレ(カトヴィツェ近郊)造船所が発注した。

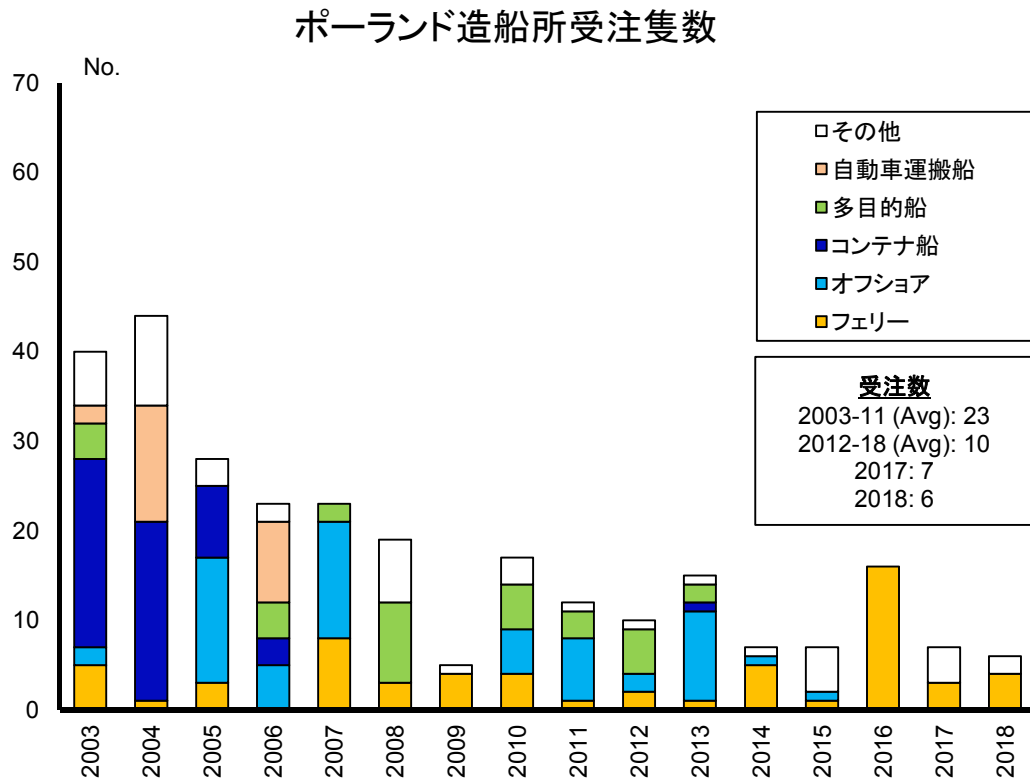
ポーランド造船所の引き渡し量は 2017 年に 15 隻と上昇したが、2018 年にはわずか 2 隻へと急激な落ち込みを見せた。その内訳はシュチェチン造船所がデンマークの Thyboron-Agger Faergefart から受注したフェリー 1 隻、またパートナー造船所がキプロスの SMT Shipping から受注した一般貨物船 1 隻である。受注残を見ると、上記の受注以外では、フェリーが中心となっており、フェリー 9 隻が 2019 年に引き渡し予定で、またこれ以外にも MPP2 隻、オフショア船 3 隻が含まれる。2019 年初頭時点で、これ以外にも 2020 年に引き渡し予定の船舶が 7 隻、2021 年引き渡し予定の船舶が 2 隻となっている。総計では 2019 年初頭時点でのポーランド造船所の受注残は、27 隻、10 万 7,301CGT となっている。

ポーランド政府が 2016 年に策定した中小造船企業向け支援策が 2017 年頭に欧州委員会によって承認されたことは、ポーランド造船業界を後押しする朗報となった。この支援はポモージェ、西ポモージェの両地域に限られており、助成金、利子補給、保証の形を採っている。ただし欧州委員会はより幅広い政策が新たな投資を促進するとの判断を表明するものの、租税優遇措置に関しては、更なる調査の実施が必要と発表した。この支援がほかの EU 造船所に悪影響を与えるのではないかとの指摘があり、EU 法で違法とされる可能性があることが懸念されている。この調査結果はまだ発表されていない。これとは別に、ポーランド海洋経済・内陸水運省は 2018 年末に海洋開発基金(MFR)の立ち上げを発表した。MFR に対する公的な支援者は現在のところ現れていないが、予算は 20 億ズロチ(5 億 3,500 万米ドル)で、海洋産業への投資に充てられる。造船契約および港湾、海運プロジェクトを対象とする。MFR はジョイント・ストック・カンパニーの形式を採り、欧州の金融機関の一部が造船市場から撤退したことによりできた空白を埋めることを目的としている。造船所の一部は MFR が競争力を高めることを期待し、投資される部門についての希望を既に表明している。ポーランド政府は自国の造船能力再生に意欲的であり、造船産業の改善は政府による「責任ある開発戦略」の一環となっている。ポーランド産業開発庁は 2018 年半ばにグダンスク造船所の 81.05%を買収したが、これもこうした政府の政策が背景にある。

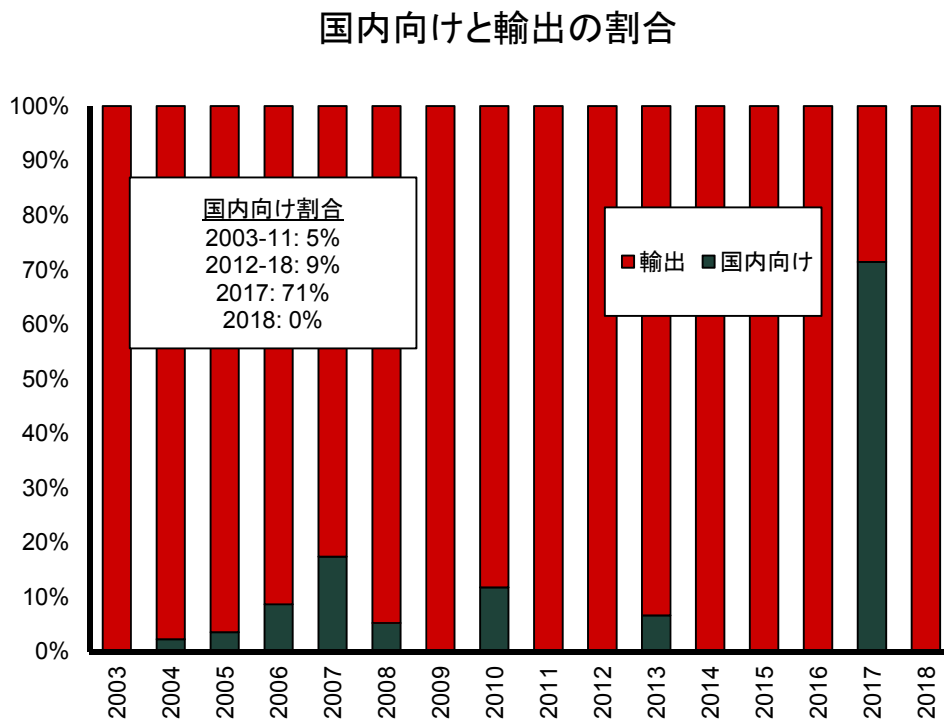
今後の見通し

ポーランド政府は、近年新規受注不足に苦しんできた造船業界の再起に意欲を示している。一部の造船所は技術的に進んだ船舶建造契約を受注しているが、2012 年以来、新規受注の平均数はそれ以前の 10 年間に比べて低下している。受注残は大幅にやせ細り、造船所はより大きな欧州造船所の支援業務でなんとか生き延びている。政府の支援策が成功すれば、造船業界の景況も改善するであろうが、全般的な見通しは楽観的に見ても厳しいと言わざるを得ない。

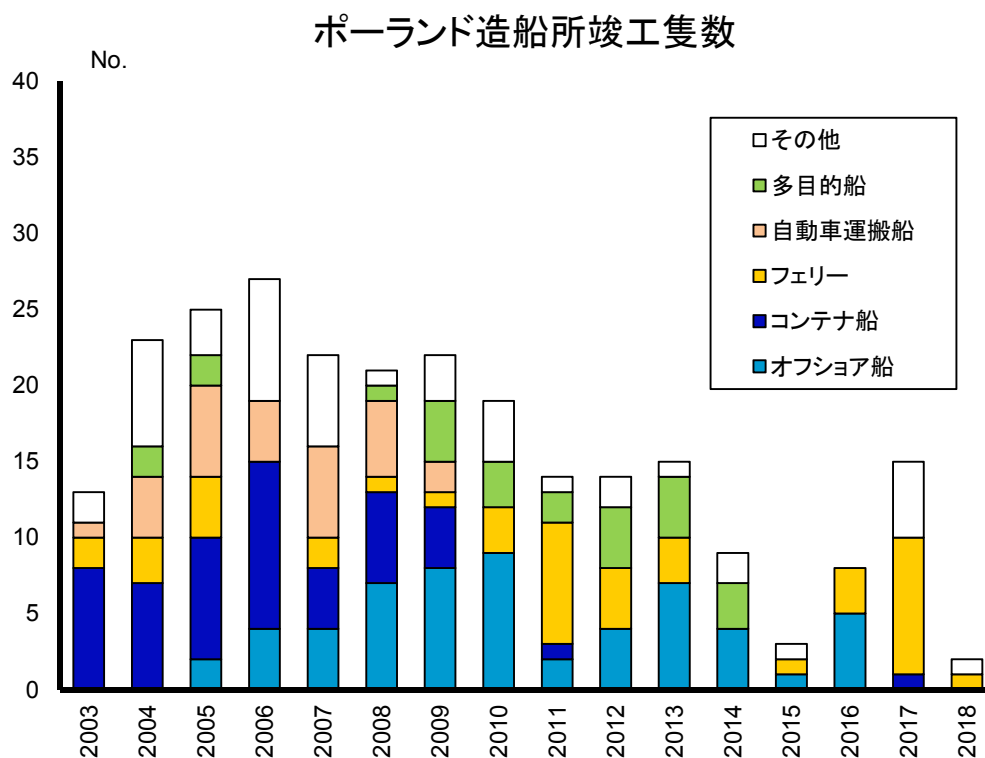
図表 4.8.1



図表 4.8.2



図表 4.8.3



図表 4.8.4 ポーランド上位造船所 (竣工隻数)

Builder	2004-08	2009-13	2014-18
Remontowa SB	0	16	14
Partner Stocznia	0	15	7
Damen Kozle	0	2	7
Conrad Shipyard	0	2	2
Poltramp Yard	0	0	2
Stocznia Nauta	4	0	1
Crist S.A.	0	1	1
Damen Gdynia	0	0	1
Safe Engineering	0	0	1
Stocznia Gdansk	0	0	1
Finomar	27	30	0
Gdanska Rzeczna	43	5	0
Gdynska Stocznia	33	4	0
Gryfia Shipyard	4	4	0
Malbo Stocznia	3	0	0
Others (8)	4	5	0
Total	118	84	37

4.9. クロアチア

クロアチア造船所は、オフショア部門への関与が欧州のほかの造船国よりは少なかったため、オフショア部門の低迷にもそれほど影響を受けなかった。しかし、クロアチア造船所は伝統的に高品質で小型のばら積み貨物船やタンカーを得意としており、このために極東の造船国との価格競争に苦しんできた。この問題に、近年の新規受注の落ち込みが加わって、一部の造船所はクルーズ船やフェリーの建造である程度の成功を収めているものの、クロアチア造船所全体では財務上の問題が近年より重大になってきている。

2019年初頭時点で1,000GT超の商業船舶1隻以上の受注残を持つクロアチア造船所の数は4ヶ所のみだった。受注残は23隻、40万CGTとなっている。これは一年前と比べると、CGTベースでは35%の減少となる。欧州全体の受注残から見ると、シェアは3%に相当する。受注残には様々な船種が含まれ、内訳はケミカルタンカー2隻、ハンディサイズばら積み貨物船1隻、小型クルーズ船10隻、ローロー船3隻、旅客フェリー2隻となっている。2019年初頭時点でのクロアチア造船所の受注残のうち、ウルニャック造船所と傘下の3. Maj造船所がCGTベースで63%を占めている。残りは、ブロスプリト造船所、ブロトロギル造船所の受注残となっている。

クロアチア造船所による2018年の引き渡し量は4隻、2万5,000CGTとなり、これは前年比でCGTベースで79%減少し、過去20年で最低のレベルとなった。この内訳は、3. Maj造船所がカナダのアルゴマに引き渡したハンディサイズばら積み貨物船1隻に加え、小型旅客フェリー3隻(ブロスプリト造船所が2隻、ダルモント造船所が1隻を建造)である。一方、クロアチア造船所の2018年の新規受注はわずか2隻、6万3,000CGTで、数量ベースでは過去20年で最低となった。新規受注の内訳は小型クルーズ船2隻で、ブロスプリト造船所が受注した200人乗りクルーズ船、ウルニャック造船所が受注した228人乗りクルーズ船からなる。

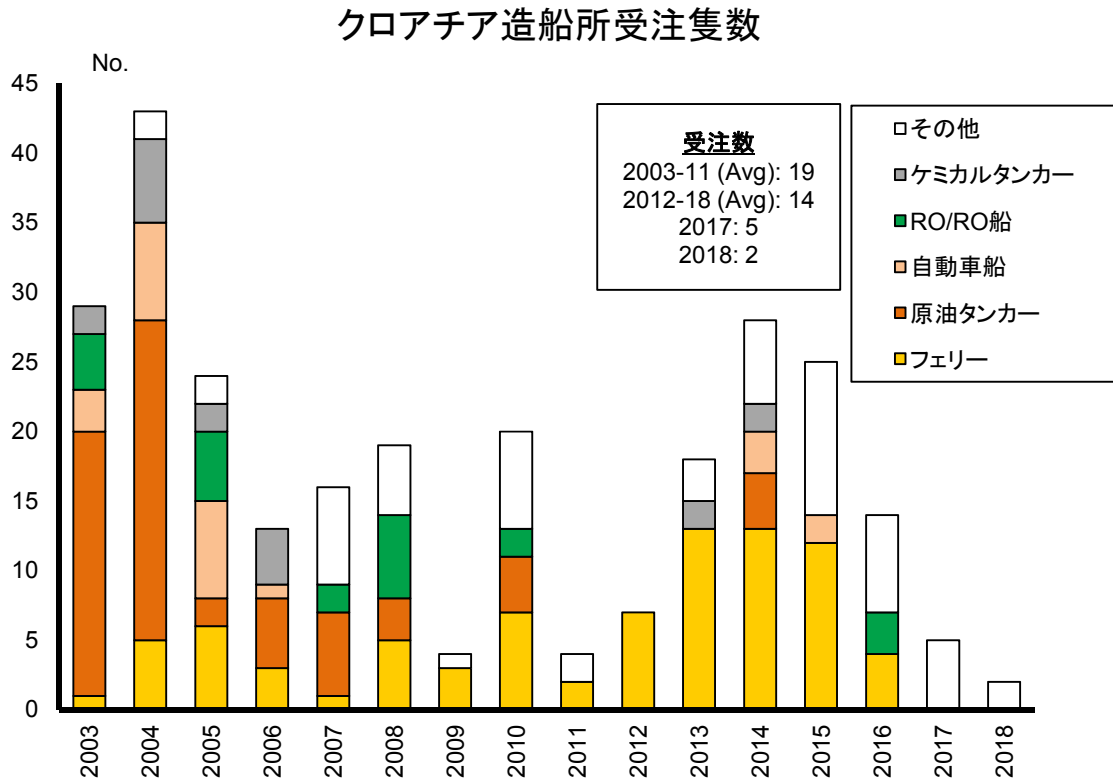
クロアチア政府は、2013年にEUに加盟する条件として、国内造船業界の再編を強いられ、国家補助の撤廃や、多くの造船所の民営化を実施した。一部の造船所における最近の財務上の問題は詳しく報道されており、特に2018年にはウルニャック・グループ、中でもウルニャック造船所と3. Maj造船所にメディアの関心が集中した。欧州委員会は2018年初頭、クロアチア政府に対し、同グループの緊急の流動性ニーズに対応するため、9,600万ユーロの融資を認めた。これは一時的な安堵をもたらしたが、財務問題は一年を通じて継続し、従業員が未払い賃金に抗議し、何度もストを起こした。更に、同グループの銀行口座は9月に凍結され、2018年中に複数の契約破棄に追い込まれた。これらの問題解決には、クロアチアにGDPの1%ものコストがかかるとの推計もあり、ウルニャックでは買収に向けて投資家を模索している。これには伊フィンカンティエリおよびクロアチアのブロスプリトが関心を示している模様。しかし、船舶の建造が完成しない恐れや、3. Maj造船所の債権者が破産手続きを求めているといった事情もあり、ウルニャックおよび3. Majの両造船所の受注残は危機に晒されている。

上記のような問題があるものの、一部のクロアチア造船所は近年、特に特殊クルーズ船を中心に新規受注の確保に成功している。ブドスプリト造船所は 2018 年、ドイツのクォーク・エクスペディションズから 200 人乗りの極地クルーズ船 1 隻を受注した。このクルーズ船は極地氷海船階級(PC)の 6 を取得しており、北極、南極への探検クルーズに利用される予定である。また財務上の問題にも関わらず、ウルニャックはオーストラリアのシーニック・クルーズから第 2 隻目となる 228 人乗りの探検クルーズ船を受注した。シーニック・クルーズはウルニャックに同様のクルーズ船をすでに発注しており、こちらはまもなく完成が見込まれている。クロアチア造船所は商業船舶以外の分野で作業を確保している。ブドスプリト造船所は河川パトロール船を複数建造しているほか、世界最大の帆船(450 人乗り)を建造中である。更に、同造船所は 7 月、伊フィンカンティエリ向けに大型クルーズ船の船体ブロックを建造する契約獲得を発表した。このほか、ヴィクトール・レナック造船所は、イタリアのパルンボ・グループに 10 月に買収され、以来船舶修理部門で複数の契約を獲得している。

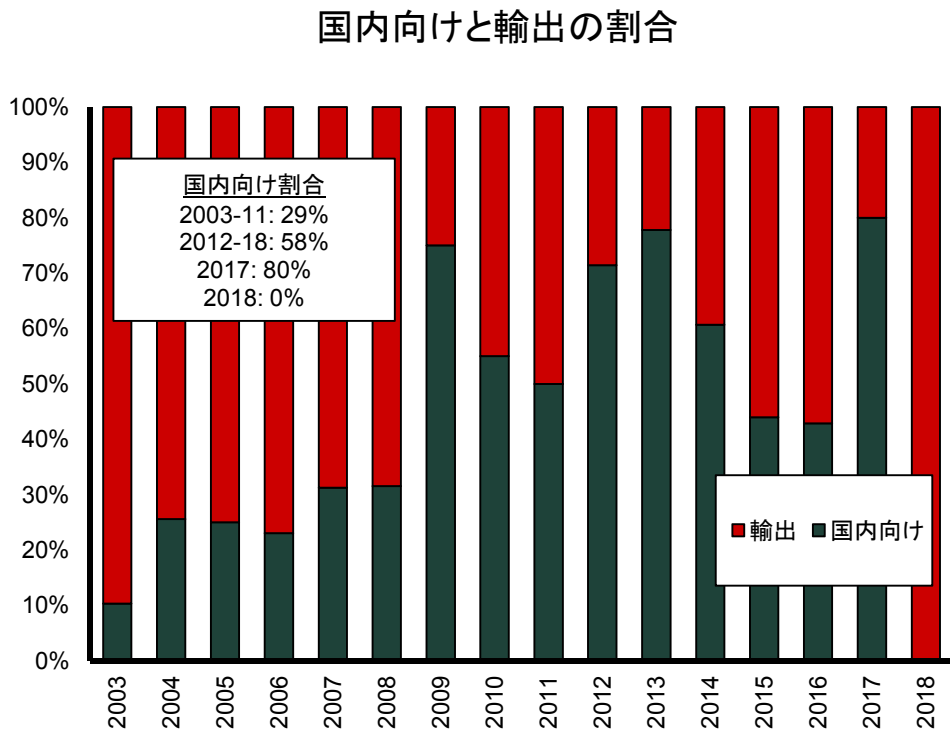
今後の見通し

クロアチア造船所は過去数年にわたり増大する圧力に晒されてきた。特に、ウルニャック・グループをはじめとするリーダー的造船所の財務問題は悪化の一途をたどっているようである。クロアチア造船所は主要な船舶部門において極東の造船所との競争に敗れ、その一部は厳しい環境を生き延びるために、クルーズ船、オフショア船、スーパーヨット、船舶修理といったより専門的な部門で近年仕事を確保している。クロアチア造船所は、造船業界全体の景況感改善を期待しつつも、新規受注が激減する中でブロック建造に活路を見出し続けることとなるだろう。

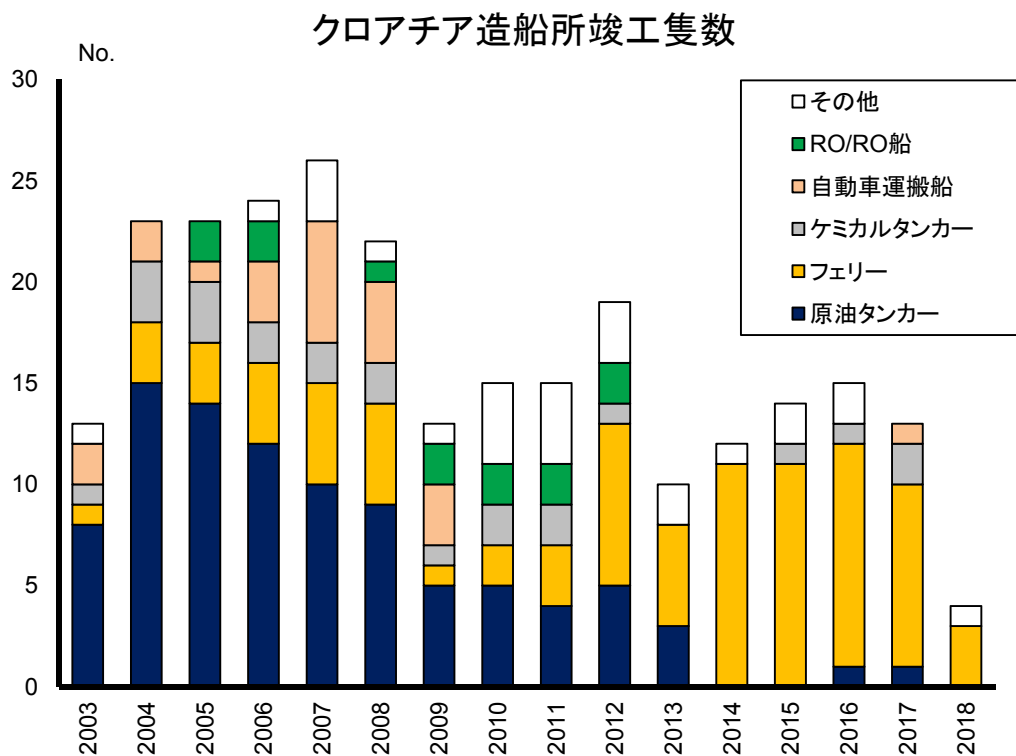
図表 4.9.1



図表 4.9.2



図表 4.9.3



図表 4.9.4 クロアチア上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-08	2009-13	2014-18
Brodosplit	32	17	13
Radez d.d.	0	2	10
Uljanik Brod.	29	17	9
Odisej	1	0	5
3. Maj Brod.	23	14	4
Leda Shipyard	0	0	4
Brod. Trogir	12	6	3
Poseidon Shipyard	0	6	3
Brodsko Montaza	0	0	3
Brodotrogir Shipyard	0	0	2
Tehnomont	0	0	1
Dalmont	0	0	1
Kraljevica	12	4	0
Viktor Lenac	7	0	0
Porta Shipyard	1	3	0
Others (37)	1	3	0
Total	118	72	58

4.10. ルーマニア

今日、ルーマニア造船業界の中心にいるのは外国企業の傘下にある複数の造船所である。伊フィンカンティエリは VARD トゥルチャと VARD ブライラを傘下に擁し、また蘭ダーメンは 2018 年にマンガリア造船所を買収、現在ダーメン・ガラツィおよびダーメン・マンガリアの 2 造船所を傘下に収めている。しかし、こうした大企業の支えがあるにも関わらず、ルーマニア造船所の 2018 年の新規受注は限られたものにとどまり、結果として受注残は縮小を続けている。

ルーマニア造船所の 2018 年新規受注はわずか 4 隻、1 万 5,000CGT となり、数量、CGT 共に過去最低となった。この内訳はタグボート 3 隻、調査船 1 隻で、すべてダーメン・ガラツィが受注、ほかの造船所は契約獲得に至らなかった。国内最大のマンガリア造船所は、昨年ダーメンにより買収され、最近「Damen Shipyards Mangalia」と改名されたが、2014 年以来新規受注を獲得できていない。ルーマニア造船所の引き渡し量は 2018 年に 21 隻、11 万 4,000CGT と不振だった。これは、2003 年以降の最低水準であり、タンカーなど大型船舶の受注不足を反映したものである。VARD トゥルチャ、VARD ブライラは合計で 9 隻の重量物運搬船を引き渡した。一方、ダーメン・ガラツィの引き渡しはタグボート 7 隻、192 人乗り旅客フェリー 2 隻を含む。また大宇マンガリア重工 (DMHI) は、2018 年 2 月、ダーメンによる買収を前に、受注残の最後となるアフラマックス・タンカー (11 万 2,948DWT) をミネルヴァ・マリーンに引き渡した。

ルーマニア造船所の商業船舶の受注残は 2019 年初頭時点で 16 隻、14 万 CGT となっている。新規受注が限られているため、この数字は 1 年前に比べて数量ベースで 51% 減を記録した。1,000GT 以上の商業船舶 1 隻以上の受注残を擁しているのは、3 ヶ所の造船所で、外国企業が保有するダーメン・ガラツィと VARD トゥルチャ、そしてシャンティエナヴァル (コンスタンツァ造船所) である。ダーメン・ガラツィは 13 隻の受注残を持ち、これはルーマニア造船所の中で最大である。この中にはカナダの船主が発注した旅客フェリー 5 隻、調査船 1 隻、オフショア宿泊船 1 隻が含まれる。一方、VARD グループが受注した船舶の一部は、VARD トゥルチャにおいて船体を建造し、その後ノルウェーの造船所に曳航して艤装を行うことになっている。VARD の受注した船舶には仏ポナンが発注したハイブリッド電動の極地探検クルーズ船が含まれる。この船舶は、地元の鋼鉄を利用して建造される模様である。VARD のルーマニア造船所は今後、伊フィンカンティエリが建造するクルーズ船向けにその一部を建造する見込みである。

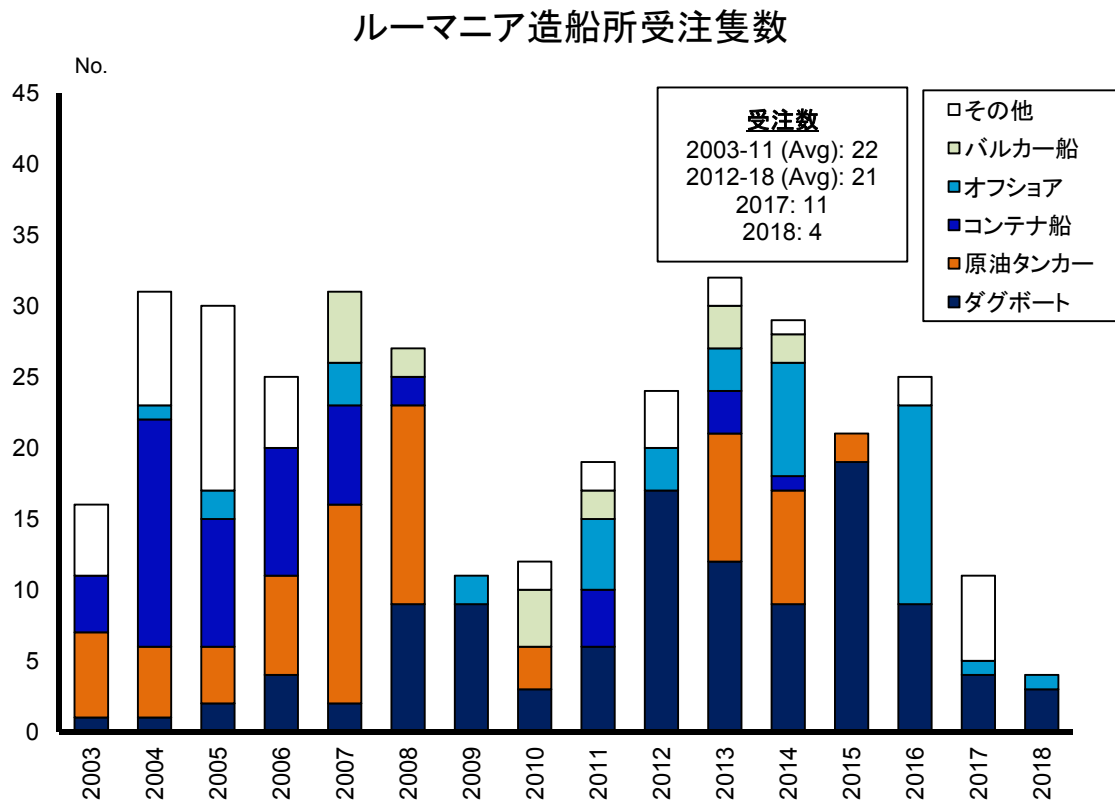
このほかを見ると、ルーマニアは非商業船舶部門で、2019 年初頭時点で 32 隻と充実した受注残を有している。商業船舶部門同様、ダーメン・ガラツィが 19 隻と最大のシェアを占めている。これには哨戒艇や内航ケミカルタンカーなどが含まれる。オルショヴァ造船所、セヴェルナヴ造船所は、やはり内航ケミカルタンカーの受注残を持っている。VARD ブライラ、VARD トゥルチャの受注残には巡視船、漁船が含まれる。また報道によると、ルーマニア国防省は近い将来、コルベット艦、フリゲート艦数隻を国内造船所に発注する予定とされる。

蘭ダーメンは DMHI の経営権を取得し、2018 年 7 月に「Damen Shipyards Mangalia」と改名した。ダーメンは 2017 年末、大宇造船海洋 (DSME) との間で、DSME が同造船所に保有する 51% 株式の買収交渉を開始し、それ以来手続きが継続していた。しかし、ルーマニア国営の 2 Mai マンガリア造船が先買権を行使する意思を表明し、ルーマニア首相も公式に同造船所を国営とする必要があるとコメントしたことで、ダーメンと DSME の合意は一旦暗礁に乗り上げた。しかしダーメンとルーマニア政府は 2018 年 3 月合意に達し、ダーメンは DSME から買収した株式のうち、2% を 2 Mai マンガリア造船に譲ることを決めた。その結果として、ルーマニア政府はマンガリア造船所の過半数株式を保有する代わりに、経営権はダーメンが持つという形を採っている。

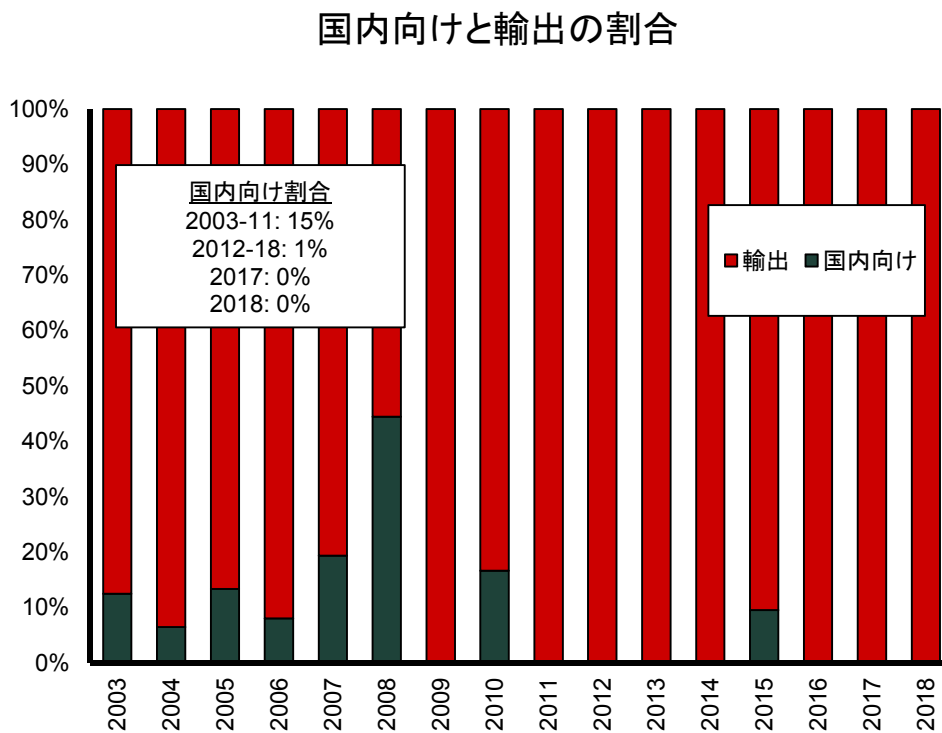
今後の見通し

ルーマニア造船所は 2018 年、過去とは違って主要な船舶部門で契約を呼び込むことができず、その結果として新規受注は非常に低い水準にとどまった。このため、受注残は大幅に縮小しており、非商業船舶への依存度が高まっている。ルーマニアの一部の造船所は技術力を維持し、外国企業傘下の造船所は船体建造の作業を確保している。マンガリア造船所の買収を巡る不透明な状況が決着を見たことで、世界的な新規受注が改善を見せる中、ルーマニア造船所が再び主要な船舶部門へと復帰することが期待される。

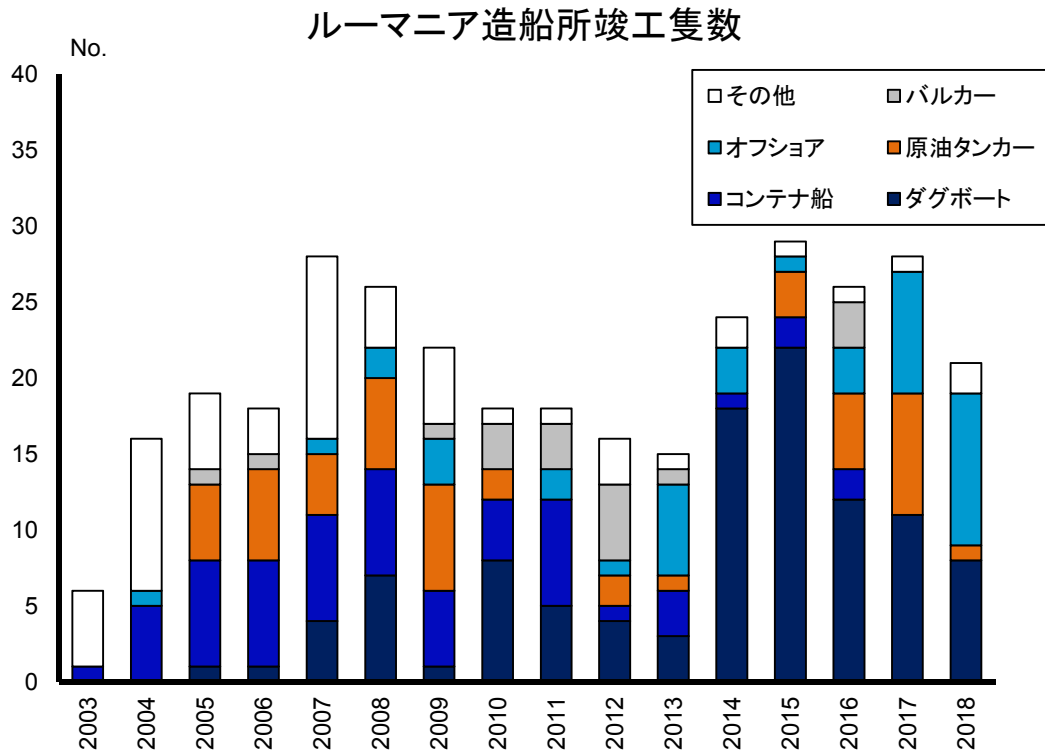
図表 4.10.1



図表 4.10.2



図表 4.10.3



図表 4.10.4 ルーマニア上位造船所(竣工隻数)

Builder	2004-08	2009-13	2014-18
Damen Galati	43	33	81
Daewoo-Mangalia HI	20	31	27
VARD Braila	12	10	11
VARD Tulcea	9	0	7
Santierul Naval	13	10	1
Severnav SA Shipyard	6	4	0
2 Mai Shipyard	2	0	0
Comerciala Navol	1	0	0
Black Sea Shipyard	0	1	0
Orsova Shipyard	1	0	0
Others (1)	0	0	1
Total	107	89	128

5. 世界および欧州造船業の短期見通し

世界的な貿易関係を巡る緊張に対する懸念や、環境規制の強化の影響の中で、世界造船市場における 2018 年の新規受注はほぼ前年並みにとどまり、厳しい環境が続いた。欧州造船所はクルーズ船部門で活発な動きを見せており、また、より小型船舶の部門やより環境に優しく効率の高い船舶の建造といったニッチ市場を開拓した造船所は、厳しい市況の中でも受注を確保し続けている。欧州では労働力および原料コストが一般的にアジア諸国よりも高く、大型船舶の部門では、欧州造船所がアジア諸国からシェアを取り返すことはないと思われる。一方で、よりテーラーメイドで、先進的で、効率のよい船舶を建造する能力により差別化に成功している欧州造船所は長期的によりポジティブな見通しを得ることができるだろう。

欧州造船所の 2018 年の新規受注はクルーズ船の新規受注の減少や、主要な大型船舶部門における新規受注の減少にともなって低下した。とは言え、欧州造船所の受注残は近年拡大しており、これは世界の他の場所において受注残が縮小しているのと対照的である。クルーズ船以外の部門を見ると、造船所の運命は様々である。ニッチ市場において新規受注獲得能力のある造船所は今後も大きな市場シェアを維持し続けることができるだろう。オランダでは一部の造船所が浚渫船市場で相当なシェアを保っている、更に、トルコも近年、多くのタグボート新造契約を獲得してきた。非商業船舶部門においては艦艇、漁船が、多くの国において重要な新規受注の源となってきた。

しかし、ドイツやポーランドのコンテナ船を得意としてきた造船所や東欧のケミカルタンカーを得意としてきた造船所のように、歴史的にアジア造船所と大型船舶で競争してきた造船所はこれらの部門で競争力回復のために苦しい戦いを強いられると見られる。欧州の金融機関は全般的に海運産業への融資を削減しており、こうした金融機関の融資を受けた国内船主からの契約のウェイトは縮小している。

近年、クルーズ船の新規受注水準が堅固な水準で推移していることから、欧州造船所が 2022 年以降に引き渡すクルーズ船の受注残は、世界シェア 80% を占める。全般的に、クルーズ船造船所は今後も好調を続けると見られるが、2018 年には近年のクルーズ船ブームにも鈍化の気配が見え始めた。韓国の STX がフランスから撤退したことで、伊フィンカンティエリおよび独マイヤー・ヴェルフトが欧州クルーズ船建造業界で圧倒的な地位を確立しており、長年にわたる受注残を確保している。イタリア、ドイツ以外でも、クルーズ船ブームはこれらの造船所の傘下造船所があるルーマニア、フィンランドといった国にも仕事をもたらしている。より長期的な目で見ると、フィンカンティエリはアジア造船所と競争をする代わりに、中国での客船建造を目指したカーニバルと CSSC の合弁事業に参画して協力関係を築くことを考えている。しかし、クルーズ船建設は複雑な作業であり、サプライヤーや下請け企業の数も多く、こうしたことから欧州造船所は短期的には新規受注の大半を確保すると見られる。

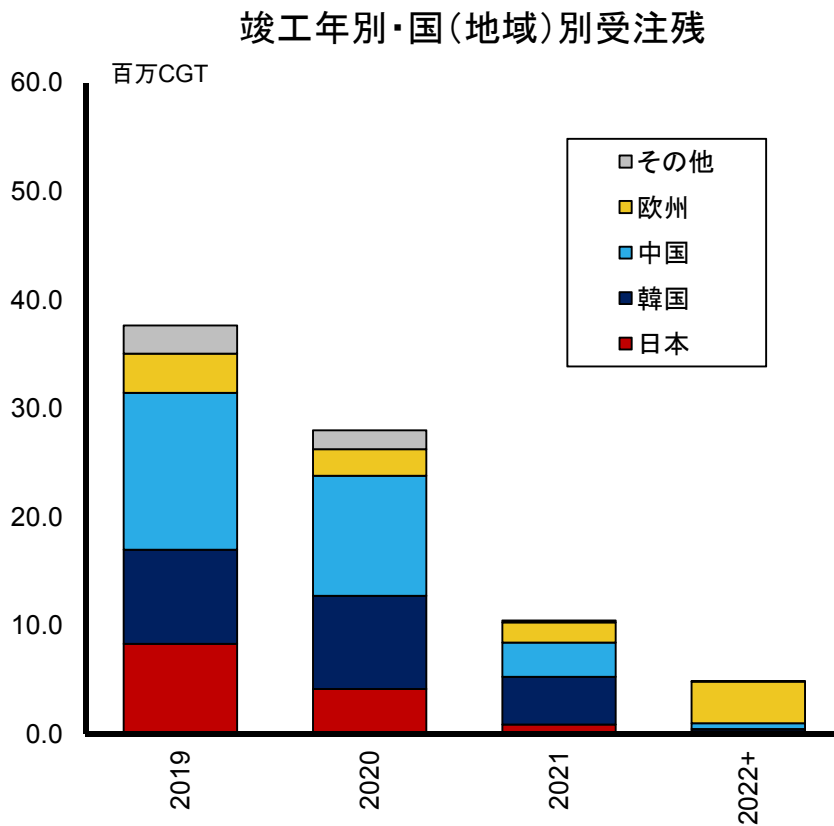
一方で、よりエコフレンドリーな船舶の建造能力を持つ、ノルウェーやトルコのような国々の造船所も

より効率的で代替燃料を利用した船舶の需要増加の好影響を享受するのによい立場にあると見ることが出来る。欧州造船所は LNG 燃料船の新規受注でも大きなシェアを獲得し、バッテリー駆動船や自動運航船に必要なテクノロジー開発も主導してきた。環境規制が更に強化される中で、船主は今後導入される規制に対して、信頼性のあるソリューションを提供できる先進的技術を擁した造船所を優先することだろう。2018 年にはスクラバーの採用が急増したが、これはインセンティブが明確になれば、船主が直ちに新たな技術を採用することを証明している。中期的には、温室効果ガス対策がより重要性を増した場合、代替燃料や省エネ技術を利用した最善のテクノロジーソリューションを提供できる造船所は新規受注に向けよい立場を確保していると言える。

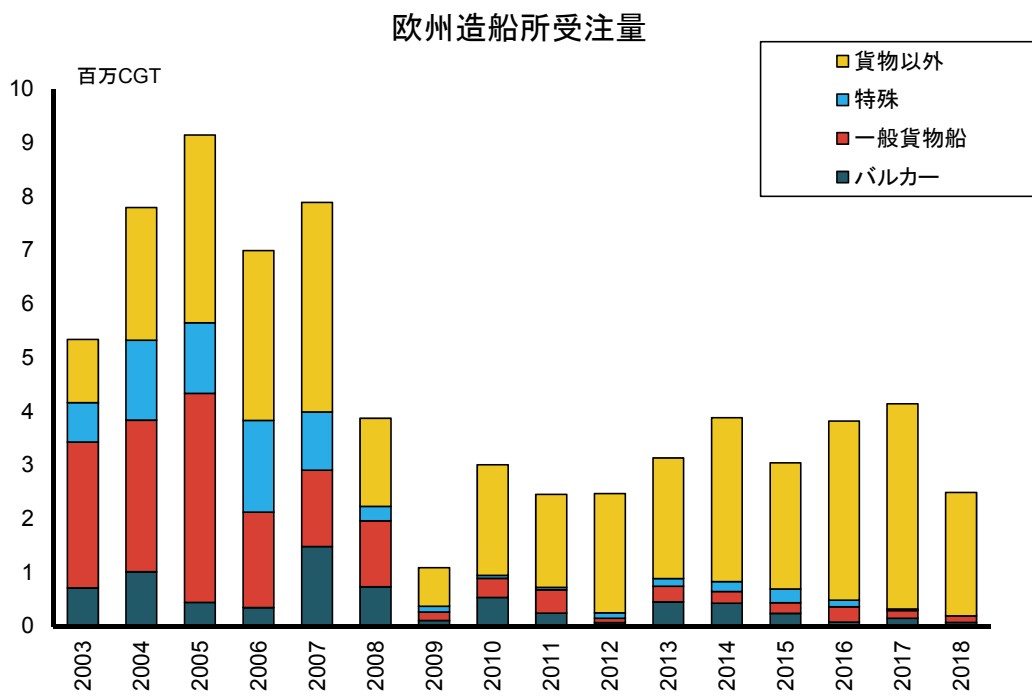
環境テクノロジーに関しては、欧州各国政府および EU が主要な資金源となりうる。EU は 2018 年、環境技術向け投資を支援するために ING 銀行による 3 億ユーロの融資スキームなど、複数のプロジェクトを承認した。また欧州委員会は、ポーランド政府による最近の造船所向けの助成金や保証プログラムを許可した。

全般的に世界造船市場は相変わらず厳しいが、自身の技術的優位や経験を活用できる造船所は今後も新規受注獲得に成功すると思われる。中期的に、欧州造船所はクルーズ船建造部門や一部の非商業船舶部門で圧倒的なシェアを保つと見られ、また環境規制は先進的な技術ソリューションを提供できる造船所にポジティブなインパクトをもたらすと見られる。

図表 5.1



図表 5.2



図表 5.3 国(地域)別竣工量の見通し

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share	m. CGT	% Share
2014	6.7	17.9%	12.2	32.6%	12.2	32.7%	2.3	6.1%	4.0	10.6%	37.4	100%
2015	6.8	17.5%	12.7	32.8%	13.4	34.6%	2.1	5.3%	3.8	9.7%	38.7	100%
2016	7.1	19.5%	12.4	33.9%	11.7	32.1%	2.7	7.5%	2.5	7.0%	36.5	100%
2017	6.8	19.6%	10.6	30.4%	12.1	34.7%	2.5	7.3%	2.8	8.0%	34.9	100%
2018	7.6	24.2%	7.7	24.7%	11.1	35.5%	2.3	7.4%	2.6	8.2%	31.2	100%
2019(f)	6.6	21.1%	8.3	26.6%	11.8	37.9%	2.6	8.3%	1.9	6.0%	31.1	100%
2020(f)	7.2	20.9%	9.6	27.8%	12.7	36.6%	2.9	8.4%	2.2	6.3%	34.6	100%
% 2018-20	-4%		25%		14%		26%		-15%		11%	

図表 5.4 国(地域)別建造能力と稼働率の見通し

Year	日本		韓国		中国		欧州		その他		合計	
	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.	m. CGT	% Util.
2014	9.0	77%	14.9	84%	19.8	62%	3.3	71%	4.8	79%	51.8	73%
2015	8.9	77%	14.9	88%	16.8	80%	3.2	67%	4.4	84%	48.2	82%
2016	8.8	85%	15.3	82%	16.0	73%	3.2	87%	3.9	64%	47.3	78%
2017	8.8	78%	14.3	76%	14.5	83%	3.1	87%	3.2	86%	43.9	80%
2018	8.8	88%	12.4	67%	13.9	86%	3.0	81%	3.0	73%	41.1	79%
2019(f)	8.2	78%	11.9	66%	13.3	84%	2.9	84%	2.8	60%	39.1	76%
2020(f)	8.3	79%	12.1	68%	13.7	86%	3.2	81%	2.9	65%	40.2	77%
% 2018-20	-6%		-2%		-2%		7%		-3%		-2%	

※本稿におけるデータは全てクラークソンより引用した。

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

欧 州 造 船 業 概 況 調 査
JSC アニュアル調査シリーズ 2018 年

2019 年（平成 31 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。