

# 欧州造船業概況調査

JSCアニュアル調査シリーズ2022年度

2023年3月

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



## 概要

本調査は、欧州造船業について、最近の傾向と今後の展開に焦点をあてつつ、それを概観するものである。第1部では、2022年の世界海運市場について概観する。第2部では、世界造船業界の傾向を見る。第3部では、欧州造船業界を概観する。第4部では、それぞれの国に焦点をあてる。第5部では、欧州および世界の造船業界について、短期的な見通しを考察する。

2022年の造船業界を含む海事業界は、前年の回復傾向から一転し、やや不調な一年となった。LNGタンカー、自動車運搬船部門では非常にポジティブな傾向が見られたものの、総新造船受注量は1,553隻、合計4,310万CGTとなって、CGTベースでは前年比で20%減少した。新造船受注減速の主な理由となったのが、新造船価格の高騰、造船所における建造スロットの縮小、燃料技術を巡る不確実性、造船を巡る経済面での逆風といった要素である。2023年初頭時点での世界受注残は4,509隻、合計1億950万CGTとなり、1年前に比べて9%上昇したが、歴史的に見ると低水準にとどまっている。一方で、世界の造船能力が大幅に圧縮されたこともあって、造船所の受注残年数(CGTベースで、受注残と、前年の竣工量とを比較したものは)は推定3.5年分と、2009年以来で最高に達している。2022年の合計竣工量は2,087隻、3,150万CGTとなり、CGTベースで9%減少した。

他方、2022年の海運市場は非常に好調を記録し、複数分野にまたがるクラークシーインデックスは前年比で30%上昇し、一日あたり37,253ドルを記録した(ただし、部門によってその傾向は異なる)。しかし、マクロ経済的要素の悪化や、中国での需要伸び悩みなど、世界海上貿易を巡る環境が劣化、2022年の貿易量は0.3%減少した。ただし、貨物の種類によってその傾向は異なり、エネルギー商品においては貿易量が約3.1%増加した一方で、「非エネルギー」商品においては約2.4%減少した。造船部門における新造船受注は、CGTの大きな船舶に集中。特に、LNGタンカーの新造船受注は、好調な市況に支えられ、182隻に達し、CGTベースで新造船受注全体の36%を占めた。貨物船の新造船受注は350隻と、CGTベースで全体の28%を占めた。貨物輸送市場は上半期に好調で貨物船の新造船受注を下支えしたが、下半期には退潮気味となり、新造船受注も減速した。

船舶における「燃料移行」を促す動きは継続しており、代替燃料利用可能な船舶の新造船受注は2022年に545隻、CGTベースで全体の63%を占め、記録的水準に達した。燃料移行には、そのタイミングとテクノロジーに不確実性が付きまとい、LNGが相変わらず燃料として最も人気のある選択肢となっている。一部の船主が、「代替燃料の利用準備ができています」ということを意味する船級符号を付記した船舶を発注する、という形式を採択し、燃料に関して柔軟な対応をしているのもこれまで通りである。また、省エネ技術を備えた船舶の新造船受注も増加している。

欧州造船所における2022年新造船受注量は176隻、120万CGTとなり、不振が続いた。欧州

では近年、多くの造船所がクルーズ船部門への特化を選び、これが多くの受注をもたらしていたが、新型コロナ禍に伴い、同部門における新造船受注はほぼ途絶えてしまっている。クルーズ船市場はやや改善が見られる(クルーズ船は運航を再開しているが、その乗船率の回復具合は緩やかなものにとどまる)ものの、欧州造船所が同部門で **2022** 年に新造船受注したのはわずか **6** 隻の小型クルーズ船にとどまった。

こうした市況を背景に、欧州における新造船受注は、旅客フェリー、タグボート、多目的コンテナ船(MPP)、小型タンカー、オフショア船、一般貨物船といった、より小規模で、専門性の高い商業船舶に限られるようになってきている。欧州造船所の多くが、「燃料移行」の部門において多くの技術的ノウハウを持ち合わせていることから、新造船受注は「燃料移行」にある程度支えられることとなっており、**2022** 年の新造船受注量(CGT ベース)のうち、**48%**が代替燃料利用可能な船舶だった。加えて、一部の造船所は洋上風力発電部門への多角化を押し進めた。

欧州造船所による商業船舶の受注残は **2022** 年に縮小を続け、**2023** 年初頭時点で **593** 隻、**950** 万 CGT(「アクティブ」な造船所は **117** カ所)となっている。このうち、造船所の作業量として最も多いのはクルーズ船であり、引き渡し時期の先送りにより工期が伸びていることも造船所にとってはいくらかの助けとなっている。一部の造船所は、漁船、艦艇、ヨットなど、「非商業船舶」部門において健全な受注残を擁する。

欧州造船所の状況は、全般的に見て苦しいままだ。**2022** 年、複数の造船所は、(新型コロナ禍を乗り切るために増加した)巨額の負債、そしてより厳しいマクロ経済的な逆風に苦しめられ、経済的苦境に陥った。「グリーン」なテクノロジーを用いた専門性の高い船舶の建造や洋上風力発電といった新たな機会も生まれているものの、多くの造船所は、修繕や、「非商業船舶」部門への多角化に活路を求め続けている。

多くの欧州造船所の今後の見通しは、相変わらず非常に厳しいものであり、特に財務上の健全性が懸念される。短期的に見ると、洋上風力発電の急速な成長、艦艇建造の成長可能性、「グリーン」なテクノロジーの成長に支えられた専門性の高い船舶に対する「基本的」な需要が、欧州造船所を今後支えるカギとなる部門となるだろう。

## 目次

### 概要

1. 2022 年の世界の海運市場 .....	1
2. 2022 年の世界の造船市場 .....	4
3. 2022 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. 2022 年の世界の海運市場

## 需要

2022 年の世界海上貿易は、マクロ経済的に強い逆風が吹いたことに加え、中国における需要が伸び悩んだこともあり、トンベース並びにトンマイルベースで共に約 0.3%減少した。商品によって貿易量が異なるのが前年同様の傾向であり、エネルギー商品では 2022 年に貿易量がトンベースで 3.1%増加した一方、「非エネルギー」商品では 2.4%減少した。主要な地域の消費者が「生活コスト」危機に直面したこともあって、コンテナ船貿易は特に大きな圧力に晒されることになり、2022 年の貿易量は TEU ベースで 3.2%減少 (TEU マイルベースでは、5%減少)。2023 年は上昇に転じると見られるものの、増加幅は約 0.6%にとどまる見通し。海上ドライバルク貿易は、2022 年に 2.2%減少した。中国での需要不振と、マクロ経済的条件の悪化が、様々な商品の貿易に悪影響を及ぼしている。現在のところ、2023 年に関しては、約 0.8%増と、わずかな伸びが見込まれている。原油貿易は 2022 年に 3.9%増加したが、世界的な新型コロナ感染拡大以前となる 2019 年の貿易量をやや下回ったままである。ロシアによるウクライナ侵攻を受けて、原油貿易のパターンに明らかに変化が生じており、2023 年の貿易量はトンマイルベースで約 7%増加することが予想されている。LNG 貿易は、エネルギー安全保障に対する重要性が高まる中で相変わらず注目を集めており、2022 年の LNG 貿易量は 4.6%増加した (ただし、米国産 LNG がアジアよりも近い欧州に多く輸出されたこともあって、トンマイルベースでの増加幅は 1%未満となる)。世界海上貿易の低調は、2022 年初頭よりも、年末にかけて明らかとなった。クラークソンの世界貿易指標は、2022 年 9-11 月にかけて前年同期比で 2.7%低下し、2020 年以来で最大の低下幅となった。クラークソンの基本予測では、2023 年世界貿易の増加幅は 1.5%、トンマイルベースでは 2.8%にとどまる。特に、エネルギー商品における貿易パターンが変化したことが理由で、エネルギー商品の貿易は好調に推移すると見られる。世界経済が予想以上に減速した場合には、世界貿易がこれよりも伸び悩むことも考えられるが、中国による国境再開が好影響をもたらす可能性が高い。

## 供給

2022 年末における世界の商船フリートは 22 億 6,000 万 DWT となり、その成長率は 3.1%と引き続き緩やかなものとなった (これは、直近 10 年の平均である年間 3.0%とほぼ同じ数字である)。竣工量は 8,070 万 DWT となり、前年比で 7%減少。2006 年以来の低い水準となった。また解撤量は 1,220 万 DWT で、前年比で 48%減少し、2007 年以来の低い水準となった。2023 年初頭時点で、世界受注残は 2 億 2,500 万 DWT となり、1 年前と比べてほぼ同じ水準を保っている。これは、DWT ベースで世界のフリートの 10%に相当する量である (ただし、この割合は部門によって異なり、タンカーでは 4%、ばら積み船では 7%、コンテナ船では 28%、LNG タンカーでは 50%となっている)。世界の新造船受注量は 8,340 万 DWT となり、前年比で 39%減少した。ただし、CGT ベースでの減少幅はより緩やかなものとなっている (20%減の 4,310 万 CGT)。新造船受注の傾向は、船種により大きく異なっており、LNG タンカーでは前年比で 2 倍超に達して、2 年連続で最高記録を更新した。またコンテナ船においては最高を記録した 2021 年からは減少したものの、260 万 TEU と堅実な水

準を維持した。ばら積み船での新造船受注は2,400万DWTにとどまり、タンカーでは、800万DWTと、過去最低に落ち込んだ。船隊の成長率は、2023年に2%以下になると予測されている。排出量規制が減速航海を招き、更には供給の減少につながるが見込まれるためである。

## 用船市場

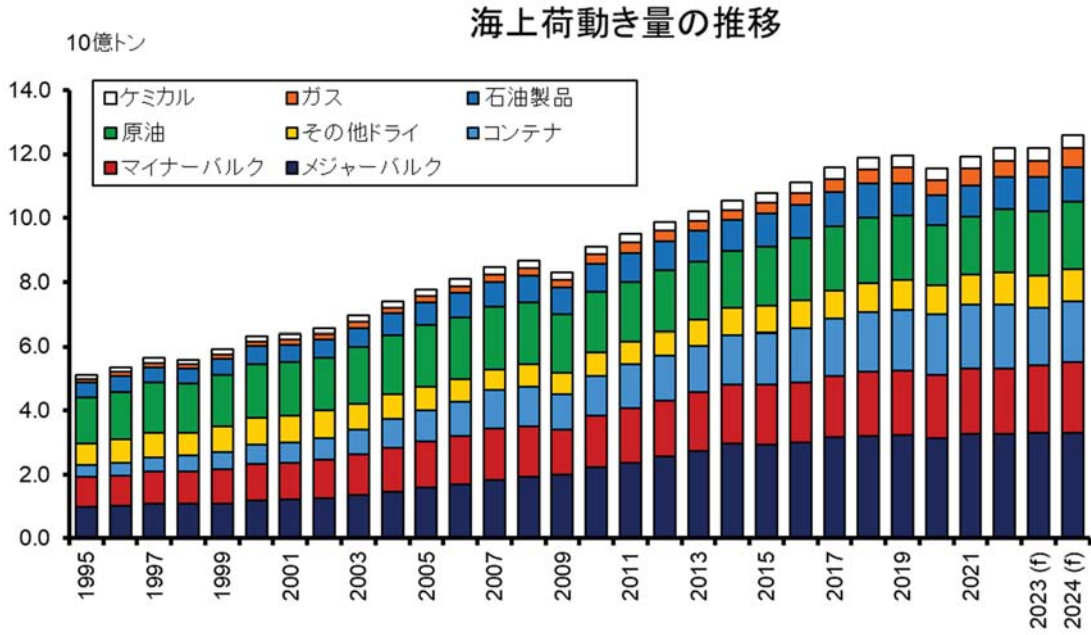
2022年の用船市場は好調の一年となり、クレークシーインデックス(ばら積み船、タンカー、コンテナ船、ガスタンカーの平均一日あたり運賃率)は前年比で30%上昇し、一日あたり37,000ドル超まで達した。年が進むにつれ、海運の部門毎に異なった傾向が現れ始めた。コンテナ船は、記録的な水準で年を開けたが、下半期には貿易量が減少した上、輻輳も解消に向かい、運賃率は大きな低下を記録した。自動車運搬船の運賃率は過去最高水準を記録した。ばら積み船の運賃率は低下したが、小型な船舶においては「健全」な運賃率が保たれ、耐性を示した。「エネルギー」輸送船の運賃率は、一年を通じて上昇を続けた。特に、ロシアによる輸出、欧州による輸入という構図が崩れたこと、ロシア産エネルギーの海上輸送に対する直接の制裁が科されたことが、タンカー(中でも、中規模の原油・プロダクトタンカーが好調で、MR型プロダクトタンカーの運賃率は前年比で371%を記録)に好影響を与えた。エネルギー安全保障に注目が集まったことで、LNGタンカーの一日あたりの運賃率は過去最高を記録した。またオフショアリグ、オフショア供給船(OSV)の一日あたりの運賃率は、2014年以降となる高い水準まで回復し、今後も好調な推移が見込まれる。

## 資産の市場・価格

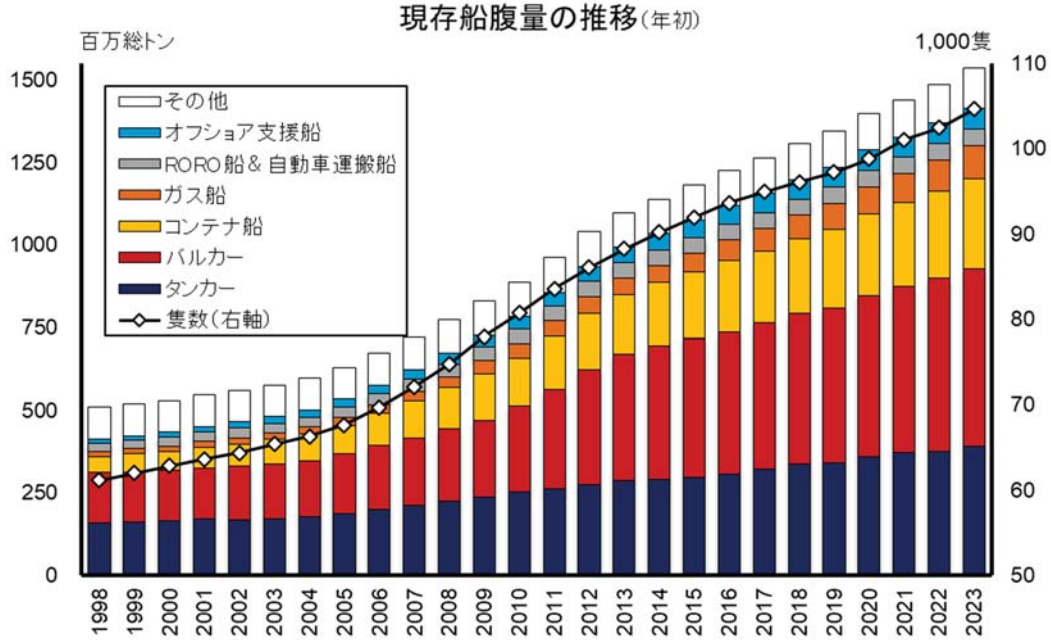
中古船取引市場は2022年も非常に活発な動きを見せ、売却された船舶数は2,328隻、合計1億3,370万DWTに達した。これは、2021年に続く過去2番目に高い数字である。ばら積み船の取引は18%減少して5,050万DWTとなったが、タンカーの取引は17%増の6,600万DWTと、新記録を更新した。好調な市場に需要が支えられた上、堅固な中古船価格が売却を後押しした。クレークソンのタンカー中古船価格指標は、一年を通じて49%上昇し、2009年以来で最高を記録したが、コンテナ船中古船価格指標は46%低下した。ばら積み船価格は8%弱低下したものの、クレークソンの指標は、2020年末の水準と比較すると、50%ほど高いものになっている。新造船市場における2022年末時点での価格は、1年前と比較して5%弱上昇。コスト上昇に加え、(特に一部の部門における)受注残の大きさに支えられ、2021年に続き、大幅な上昇を記録した。



図表 1.1



図表 1.2



## 2. 2022 年の世界の造船市場

2022 年の新造船受注は、LNG タンカー、自動車運搬船部門において好調だったものの、全般的には減少に転じた。新造船価格の上昇、造船所の船台が限定的であること、代替燃料への移行を巡る不確実性、マクロ経済的逆風といった要因が、新造船受注の不振を招いたと考えられる。一方で、造船所の竣工量も減少に転じたため、2022 年を通じて受注残の水準は比較的安定したまま推移した。燃料の選択を巡って不確実性が相変わらずつきまとうものの、代替燃料を利用可能な船舶の受注量が増加している。

### 受注

2022 年の世界における新造船受注量は減少に転じ、1,553 隻、合計 8,340 万 DWT (前年比 39%減)、4,310 万 CGT (前年比 20%減)となった。こうした新造船受注の減少は、新造船価格が上昇したこと(クラークソンの新造船価格指標は、2009 年以来で最高に達した)、造船所の船台が限定的であること、燃料技術を巡る不確実性、マクロ経済的逆風といった要素が原因の一部となっており、これにより投資意欲が削がれたと考えられる。2022 年の新造船受注量は、2008 年以降の年平均と比較すると、DWT ベースでは 15%低い、CGT ベースでは 14%高くなっている。これは、より CGT の高い船舶(LNG タンカー、コンテナ船など)へのプロダクトミックスの変化を反映するものである。

2022 年の新造船受注は、特に LNG タンカーとコンテナ船に集中し、両部門は、CGT ベースで、総新造船受注量の 64%を占めた。LNG タンカー部門での新造船受注は 182 隻、1,530 万 CGT となり、2021 年の最高記録を 2 倍超も上回った。コンテナ船の新造船受注は 350 隻、1,220 万 CGT となり、非常に好調だった 2021 年から減少こそしたものの、2000 年代の造船ブーム以降で 2 番目に高い水準である。自動車運搬船部門においても新造船受注量が大幅に増加(69 隻)したが、ほかの主要な部門においては、新造船受注量は低下した。ばら積み船、タンカーの新造船受注は CGT ベースでそれぞれ 51%減、53%減を記録。クルーズ船部門での新造船受注はほとんどゼロの状態が続いた

主要な造船国すべてにおいて、2022 年の新造船受注量は前年比で低下。新造船受注量は、中国が 2,090 万 CGT、韓国が 1,630 万 CGT、日本が 330 万 CGT となった。中国と韓国の造船所の新造船受注量は、CGT ベースで世界新造船受注量の 86%を占めた。特に中国造船所は、LNG タンカーの新造船受注契約をより多く獲得するようになっている。欧州造船所の新造船受注量は 120 万 CGT と、やや減少した。

船舶の「燃料移行」に向けた動きが継続する中、代替燃料利用可能な船舶の新造船受注量は 2022 年に過去最高水準を記録した(545 隻、CGT ベースでは全体の 63%を占める)。代替燃料のうち、LNG 二元燃料が最もポピュラーな選択肢となっている一方、より多くの船主が、LNG、メタノール、アンモニアといった燃料が利用可能であることを意味する船級符号を付記した船舶を発注するよ

うになっている。また、より多くの新造船が省エネ技術を搭載するようになっている。

## 竣工

2022年の竣工量は2,087隻、8,060万DWT、3,150万CGTとなった。前年比で、DWTベースでは7%減、CGTベースでは9%減を記録した。減少は、2022年に引き渡しを予定されていた船舶がそもそも少なかった(また、引き渡しの先延ばしも少なかった)ことが原因。中国造船所の竣工量は1,470万CGTとなり、CGTベースでは前年比でやや増加したものの、DWTベースでは9%減少した。コンテナ船が引き渡しの大半を占めた。一方、韓国造船所の竣工量は780万CGTで前年比26%減、日本造船所の竣工量は490万CGTで10%減を記録した。欧州造船所の竣工量は260万CGTで、ほぼ前年並みとなった。

ばら積み船、タンカー、コンテナ船部門での2022年の竣工量は、前年とほぼ同じ水準となった。竣工量はそれぞれ、コンテナ船が191隻、530万CGT、タンカーが350隻、740万CGT、ばら積み船が428隻、760万CGTとなった。LNGタンカーの竣工量は250万CGTとなり、2021年の記録的水準から大幅に減少した。欧州造船所の竣工量(CGTベース)の大半を占めるクルーズ船部門での世界竣工量は、前年比23%増の190万CGTとなった。

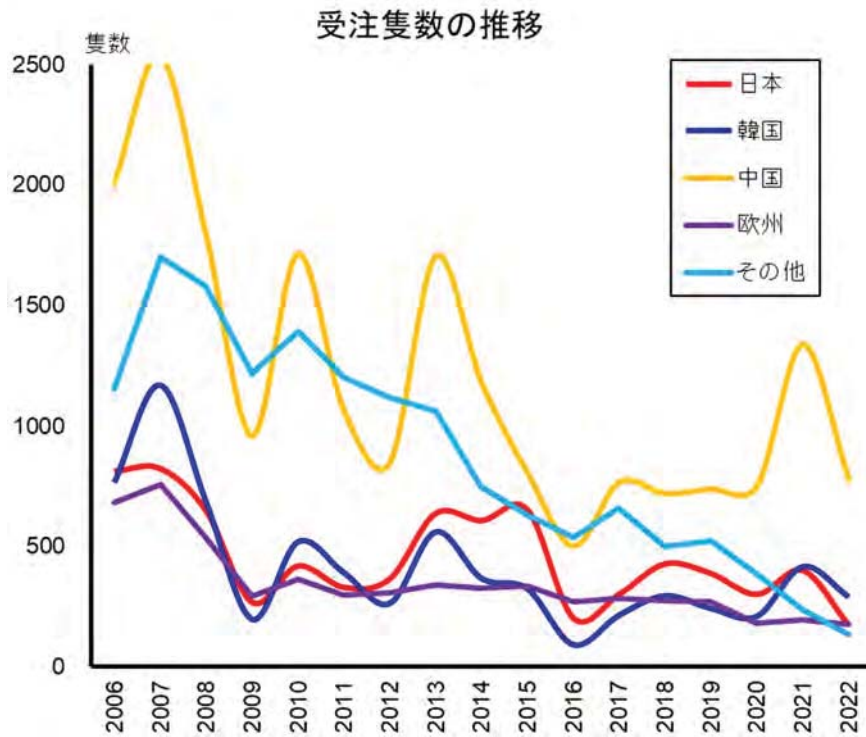
## 受注残

2023年初頭時点での受注残は4,509隻、2億2,520万DWT、1億950万CGTとなり、一年前と比べてDWTベースではほぼ同水準、CGTベースでは9%増加している。過去と比較すると、受注残は低水準で推移しており、DWTベースではフリートの10%を占めるに過ぎない(2008年は約55%に達していた)。とはいえ、2000年代の造船ブーム以降、世界の造船能力は大幅に圧縮されており、造船所の確保している受注残年数は現在3.5年と、2009年以来で最高水準に達している。

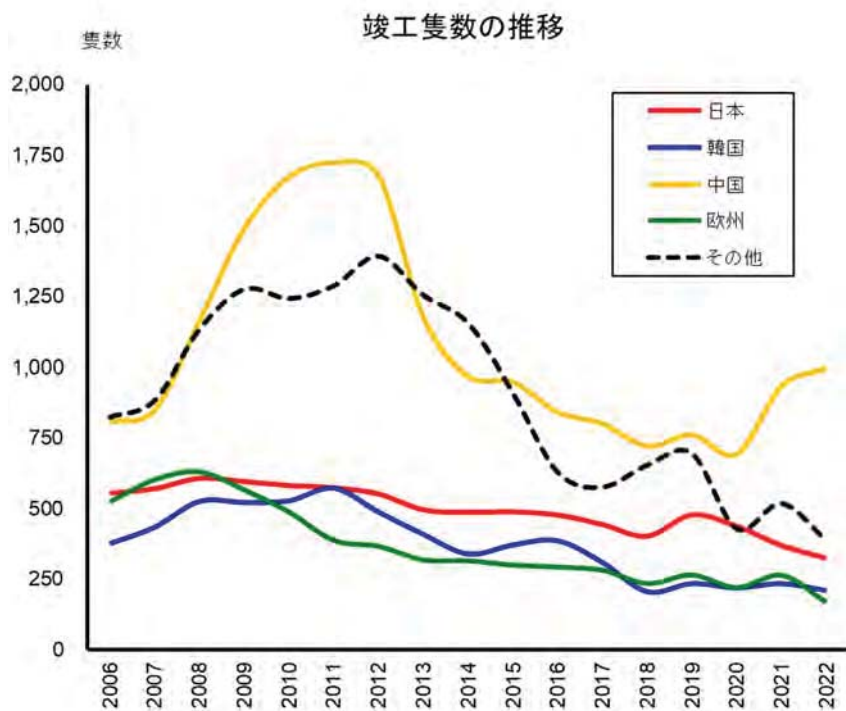
## 今後の見通し

世界的に海運市況は好調であるものの、造船部門の新造船受注量は2022年を通じて低調だった。一部の部門では、新造船受注が改善する可能性もあるものの、燃料の選択を巡る不確実性、新造船価格の上昇、造船所のスロットの縮小、マクロ経済的な逆風が2023年も新造船受注を抑制する恐れがある。一方、市況が不調に転じる中で、一部の部門では引き渡し先延ばしされる恐れが高まっている。燃料の選択肢を巡る不確実性が投資を遅らせているが、より長期的に見ると、「燃料移行」や、船舶の老朽化に伴う圧力の高まりが、新造船受注を牽引する鍵となるだろう。

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
2015	6.8	17.3%	12.7	32.3%	13.8	35.0%	2.1	5.3%	4.0	10.1%	39.4	100%
2016	7.2	19.4%	12.5	33.6%	11.9	32.2%	2.8	7.4%	2.8	7.4%	37.1	100%
2017	6.9	19.4%	10.6	29.8%	12.5	34.9%	2.6	7.2%	3.1	8.7%	35.7	100%
2018	7.7	23.3%	7.9	23.8%	11.9	36.0%	2.4	7.4%	3.2	9.6%	33.1	100%
2019	8.3	23.4%	9.6	27.0%	12.1	34.1%	2.9	8.1%	2.6	7.3%	35.4	100%
2020	6.3	20.7%	8.9	29.0%	11.5	37.6%	2.1	7.0%	1.8	5.7%	30.5	100%
2021	5.4	15.7%	10.6	30.5%	14.2	41.1%	2.6	7.6%	1.8	5.1%	34.6	100%
2022	4.9	15.6%	7.8	24.8%	14.7	46.7%	2.6	8.3%	1.4	4.6%	31.5	100%
% 2015-22	<b>-28%</b>		<b>-39%</b>		<b>7%</b>		<b>25%</b>		<b>-63%</b>		<b>-20%</b>	

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.
2015	9.0	77.0%	14.9	88.1%	17.3	79.9%	3.2	67.4%	4.7	86%	49.1	82%
2016	9.0	85.3%	14.8	85.3%	16.7	71.7%	3.1	91.7%	4.1	67%	47.7	79%
2017	8.9	78.2%	14.6	75.2%	16.5	75.6%	3.1	89.8%	3.9	80%	47.0	77%
2018	8.8	88.9%	13.1	63.2%	16.1	74.7%	3.1	79.4%	3.6	88%	44.7	76%
2019	8.8	94.5%	12.5	78.6%	15.7	76.8%	3.1	92.9%	3.1	84%	43.2	83%
2020	8.2	78.1%	12.1	75.0%	15.7	73.3%	3.1	68.9%	2.5	71%	41.6	74%
2021	7.7	73.0%	12.0	89.2%	15.6	91.7%	3.1	87.0%	2.4	74%	40.8	86%
2022	7.5	68.6%	12.0	67.9%	16.2	91.1%	3.2	83.3%	2.2	67%	41.0	78%
% 2015-22	<b>-17%</b>		<b>-19%</b>		<b>-7%</b>		<b>0%</b>		<b>-53%</b>		<b>-16%</b>	

### 3. 2022 年の欧州造船市場

1990 年代前半以来、東アジアの造船所が世界造船受注残の大半を占めるようになり、時間と共に欧州造船所は市場でのシェアを失っていった。こうした状況を背景に、欧州造船業界は近年、新造船受注を呼び込むために、より高付加価値で複雑な部門(特にクルーズ船)を専門とする能力に頼ってきた。このような事業の移行に失敗した造船所は苦境に陥り、多くの造船所が造船市場からの完全な撤退を強いられた。近年、欧州造船所における新造船受注は限定的なものにとどまってきた。特に、多くの主要な造船所が特化を進めたクルーズ船部門での新造船受注がほぼ枯渇したことが、受注残に大きな悪影響を及ぼしている。新型コロナ禍の影響もあって複数の造船所は財務上の困難に苦しめられ続けており、2022 年には大型造船所 1 カ所が倒産に至った。しかし、「グリーン」テクノロジーにおける技術的専門性や、急速な成長を遂げる洋上風力発電部門が、欧州造船所にいくらかのチャンスをもたらしている。

欧州造船所の 2022 年新造船受注量は低調が続き、45 カ所の造船所が 176 隻、120 万 CGT の新造船受注を獲得したにとどまった。これは、CGT ベースでは前年比 12%減、2008 年以降の年平均と比較すると 60%低い水準である。世界的に新造船受注が不振であり、欧州も同様の傾向に苦しんだ。逆に、世界での新造船に対する投資額は前年比で 6%増の 1,242 億ドルを記録した。これは、より高付加価値の船舶(LNG タンカーなど)に対する注目が集まっていること、新造船価格の上昇、代替燃料利用に対する関心が高いことが理由となっている。欧州においては、2022 年の合計投資額は 51 億ドルとなり、前年比で微減した。先に述べた新造船価格の上昇(世界的な船台スロットの不足と、新造コストの上昇が一つの理由となっている)にも関わらずの減少で、51 億ドルという年間投資額は、欧州造船所にとって 2009 年以来となる低い水準であった。

特に、2016-2019 年にかけて CGT ベースで欧州(特にフランス、ドイツ、イタリア)の新造船受注量において最大のシェアを占めたクルーズ船部門での新造船受注量は、新型コロナ禍の影響を受けて不調が続いている。クルーズ船の運航は新型コロナ禍以前の水準に戻りつつあるものの(ただし、乗船率の伸びはより緩やかなものである)、クルーズ船の 2022 年新造船受注は 6 隻、約 32 万 2,000CGT のみとなった。タグボートの新造船受注は堅調が続き、57 隻となった。欧州造船所は、旅客フェリー、MPP、小型タンカー、オフショア船、一般貨物船においても新造船受注を獲得した。欧州造船所が 2022 年に獲得した新造船受注量のうち、CGT ベースで 48%が代替燃料利用可能な船舶だった。また、洋上風力発電に関係した船舶、すなわち建設サービス運航船(CSOV)や、洋上風力発電アクセス船(CTV)といった船舶の新造船受注が増加した。

多くの欧州造船所は、代替燃料、省エネ技術における知見を有していることから、「燃料移行」が近年の新造船受注を支えてきた。特に北欧造船所は、小型船舶に特化しつつ、LNG 燃料、水素、バッテリー駆動、船上利用のための二酸化炭素回収などの新技術を早くから採用してきた。

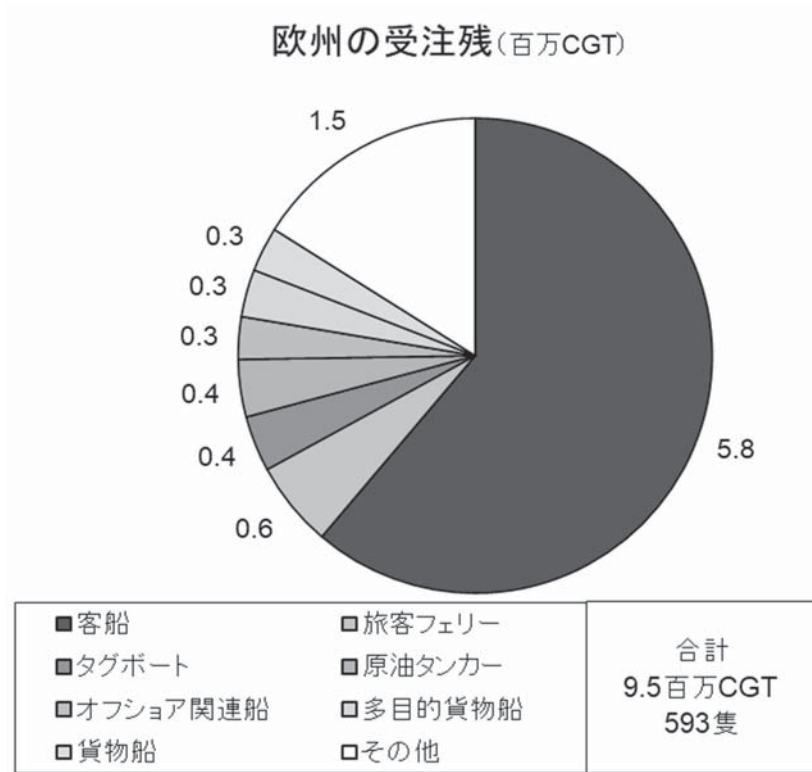
欧州造船所の 2022 年竣工量は、169 隻、260 万 CGT となり、隻数ベースでは前年比 36%減

で、過去 25 年で最低水準となった。一方で、クルーズ船の引き渡しが増えたこともあって、CGT ベースでは前年比でやや増加した。欧州造船所の合計受注残は、2023 年初頭時点で 593 隻、950 万 CGT となり、100GT 超の商業船舶の受注を持つ造船所の 117 カ所となっている。一年前と比較すると、CGT ベースでは 21%の減少となり、世界受注残が 8%増加したのと対照的である。欧州造船所の受注残の 61% (580 万 CGT) はクルーズ船が占めており、クルーズ船部門が欧州造船所にとって最も多くの作業量を提供し続けている。新型コロナ禍に伴って主要な船舶の造船契約が破棄されることはなかったが、その代わりに、クルーズ船の引き渡し時期は先送りされ、受注残のうち最も遅い引き渡し時期は 2027 年にまで達している。ロシア極東の造船所は、LNG タンカー、タンカーの受注残に関して大きなシェアを維持している (CGT ベースでは合計受注残の 13%を占めているが、2022 年の新造船受注はなかった) もの、ロシアによるウクライナ侵攻に伴う対ロシア制裁によって、ロシアによる外国のテクノロジーへのアクセスが抑制される可能性が高まり、これらの造船所がこうした地位を維持できるかどうかは不透明となっている。このほかを見ると、旅客フェリーは欧州造船所の受注残 (CGT ベース) の 6%、オフショア船は 3%、タグボートは 4% (隻数ベースでは 36%) を占めている。

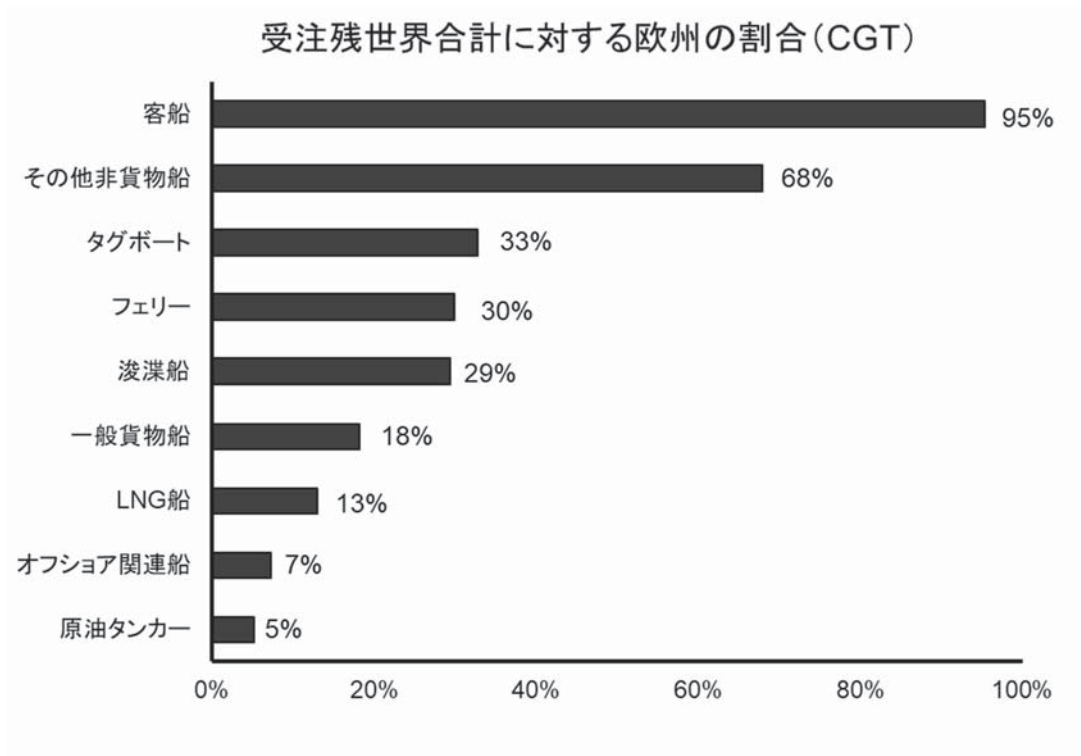
非商業船舶部門を見ると、欧州造船所は、漁船、艦艇 (多くは欧州外への輸出向け)、スーパーヨットなどを中心に、健全な受注残を維持している。

欧州造船所を巡る状況は全般的に厳しい状況が続いている。多くの造船所が、新型コロナ感染拡大による影響を乗り切るために巨額の負債を背負うこととなった。これにマクロ経済的逆風が加わり (更に、ロシアによるウクライナ侵攻による打撃により増幅されて)、複数の造船所が 2022 年に財務上の困難を経験した。中でも、欧州の主要クルーズ船造船所の一つであるドイツの MV Werften が倒産。またクロアチアの複数の造船所も、事業維持に向けた苦労を強いられている。より「グリーン」な船舶や、洋上風力発電がもたらす新たなチャンスはあるものの、多くの欧州造船所は修繕や、「非商業船舶」部門に活路を求める状況が続いている。

図表 3.1

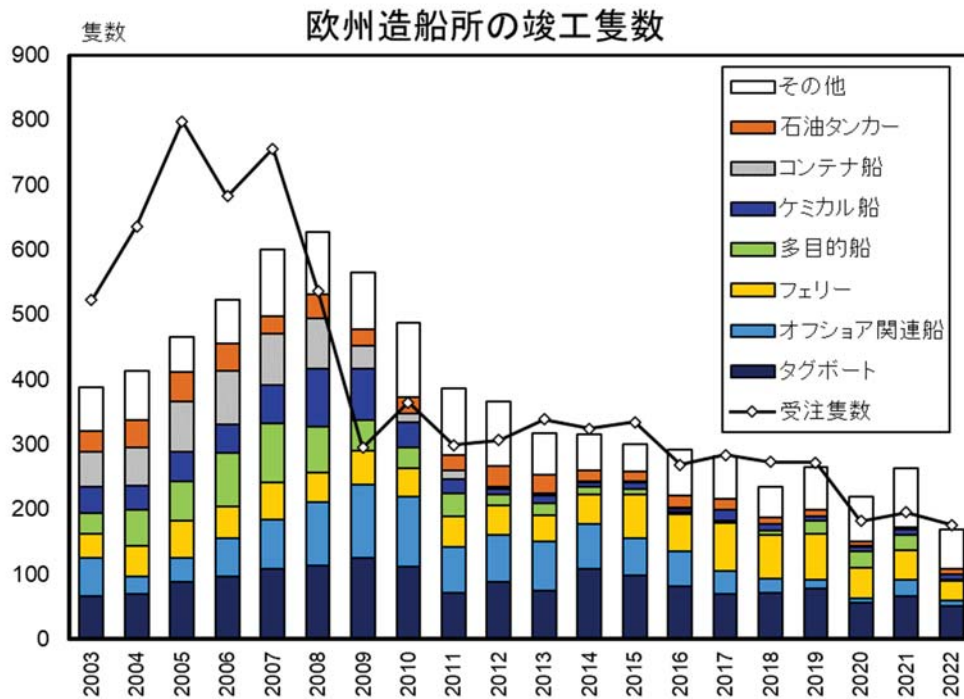


図表 3.2





図表 3.3



図表 3.4 欧州上位造船国(竣工隻数・CGT)

建造国	2013-2017		2018-2022	
	No.	m. CGT	No.	m. CGT
イタリア	47	1.8	41	2.9
ドイツ	66	2.0	33	1.9
ノルウェー	151	1.3	120	1.1
トルコ	346	1.3	310	1.2
オランダ	300	1.2	237	0.8
ルーマニア	123	1.4	51	0.3
フランス	23	0.6	20	1.5
フィンランド	20	0.6	13	1.1
ロシア	97	0.5	106	0.8
スペイン	108	0.5	67	0.5
クロアチア	66	0.5	53	0.3
ポーランド	64	0.4	27	0.1
ギリシャ	35	0.1	33	0.1
ウクライナ	20	0.1	9	0.0
ポルトガル	2	0.0	5	0.1
その他8か国	40	0.1	28	0.1
<b>合計</b>	<b>1,508</b>	<b>12.2</b>	<b>1,153</b>	<b>12.7</b>

## 4. 欧州主要造船国の概況

### 4.1. ドイツ

ドイツ造船所は、**2020**年の新型コロナ感染拡大以来、厳しい状況下に置かれ続けている。これは、ドイツ造船所が、未だ新型コロナ禍からの回復期にあるクルーズ船部門に大きく依存していることが主な理由である。ドイツでの新造船受注は、**2021**年にやや改善していたが、**2022**年の新造船受注はわずか**1**隻にとどまった。受注残は**23**隻のみにまで落ち込んでおり、これは過去**25**年で最低である。

**2023**年初頭時点で、**100GT**超の商業船舶の受注残を持つドイツ造船所の数は**7**カ所であり、合計受注残は**23**隻、**110**万CGTである。新造船受注の減少に伴い、「アクティブ」なドイツ造船所の数は近年減少してきた。ただし、ドイツは非商業船舶部門において活発な活動を続けており、**2023**年初頭時点では、こうした船舶の受注残は合計で**84**隻、**20**万CGTに達している。CGTベースで受注残が最大の造船所は**Meyer Werft**であり、**2023**年初頭時点で**7**隻、**70**万CGTを擁する。これらはすべてクルーズ船である。

ドイツ造船所は**2022**年に**2**隻、**30**万CGTを引き渡した。この量は、前年の**6**隻、**40**万CGTから減少し、隻数ベースでは**1995**年以来で最も低い水準となった。**2022**年に引き渡された**2**隻は共に**Meyer Werft**において建造されたクルーズ船で、**Carnival Corporation**が保有する「**Ariva**」（乗客定員**5,200**人）、**Disney Cruise Lines**が保有する「**Disney Wish**」（乗客定員**2,500**人）である。これらのクルーズ船の建造契約はそれぞれ**2018**年**1**月、**2016**年**9**月に締結されており、共にLNG燃料の利用が可能である。

ドイツ造船所の新造船受注は**2022**年に大幅に落ち込み、わずか**1**隻(オフショア船)、約**1**万**3,900**CGTとなった。**2021**年には**11**隻、**25**万CGTの新造船受注があった。

ドイツで、隻数ベース、CGTベースともに受注残が最も多いのは**Meyer Werft**で、クルーズ船**7**隻、**70**万CGTとなっている。一方で、以前はドイツのクルーズ船造船所として最大の造船所の一つであった**MV Werften**は、**2022**年初頭に倒産した。ヴィスマールを本拠とする同造船所は、倒産時、乗客定員**6,000**人のクルーズ船**1**隻を建造中だった。この未完成のクルーズ船に関してはスクラップとして売却される可能性も噂されたが、最終的に**Disney Cruise Line**が**2022**年**11**月に購入することが決まった。同船舶は、**Meyer Werft**の監督下で、ヴィスマールの施設において完成されることとなった。ヴィスマールの造船所は、**2024**年に新たな所有者である**Thyssenkrupp Marine Systems(TKMS)**の下で操業を再開することになる。TKMSは、同造船所において潜水艦の建造を予定している。

ドイツ造船所が抱える受注残 23 隻のうち、12 隻、100 万 CGT が、代替燃料利用可能な船舶で、その割合は CGT ベースでは受注残全体の 90%を超える。上記のヴィスマール造船所で建造されているクルーズ船はメタノール燃料が利用可能であり、残りの 11 隻は LNG 燃料が利用可能な船舶である。Meyer Werft が持つ受注残のうち、クルーズ船 2 隻は、水素と LNG 燃料を用いることのできる船舶となっている。更に、ドイツ造船所の受注残のうち 12 隻は、何らかの形で省エネ技術を搭載したものとなり、この中には、Fosen Yard Emden が受注した風力ターボセイルを備える一般貨物船 6 隻、廃熱回収システムを備えたクルーズ船 3 隻、空気潤滑システムを備えたクルーズ船 1 隻が含まれる。

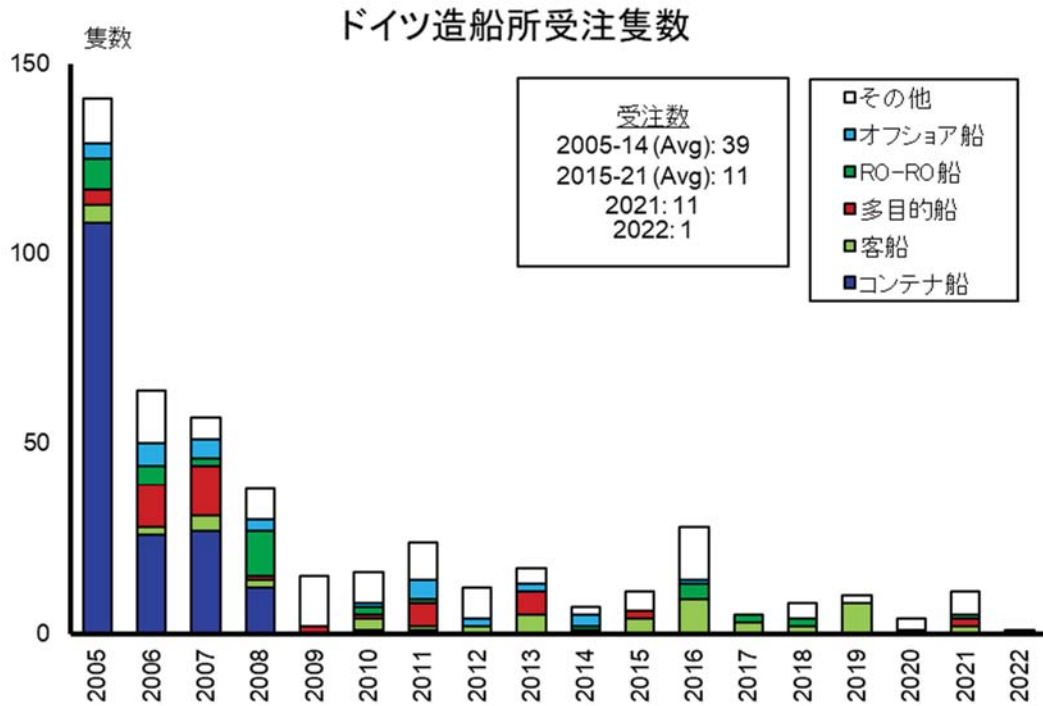
ドイツ造船所は、「非商業船舶」部門においてより活発な活動をしており、2023 年初頭時点で 84 隻の「非商業船舶」の受注残を擁する。ドイツ造船所がこうした部門で 2022 年に獲得した新造船受注は 19 隻で、この中には、Peene-Werft Wolgast が独政府から受注した哨戒艇 3 隻が含まれる。これとは別に、Fr. Fassmer は哨戒艇 2 隻を受注。また Nobiskrug はヨット 2 隻を受注した。また Thyssenkrupp (Kiel)は潜水艦 3 隻を受注、2031 年の引き渡しが予定される。このほか、内陸水路航行用旅客フェリー 1 隻をはじめ、内陸水路航行用船舶の受注もあった。

過去 10 年にドイツ造船所が獲得した新造船受注の CGT の 80%超をクルーズ船が占めており、ドイツ造船所が現在持つ受注残の CGT の大半はクルーズ船であるため、クルーズ船部門が相変わらず苦しんでいる今、ドイツ造船業界は少なくとも商業船舶に関しては、大きな困難に直面していると言える。世界的に見ても、2022 年に新造船受注があったクルーズ船はわずか 6 隻で、2019 年の 48 隻という記録からは大きく低下。2021 年の新造船受注からも 1 隻減少した。ドイツ造船所の新造船受注は 2021 年にやや改善を見せたものの、2022 年に獲得した新造船受注は 1 隻と、非常に限定的なものとなった。

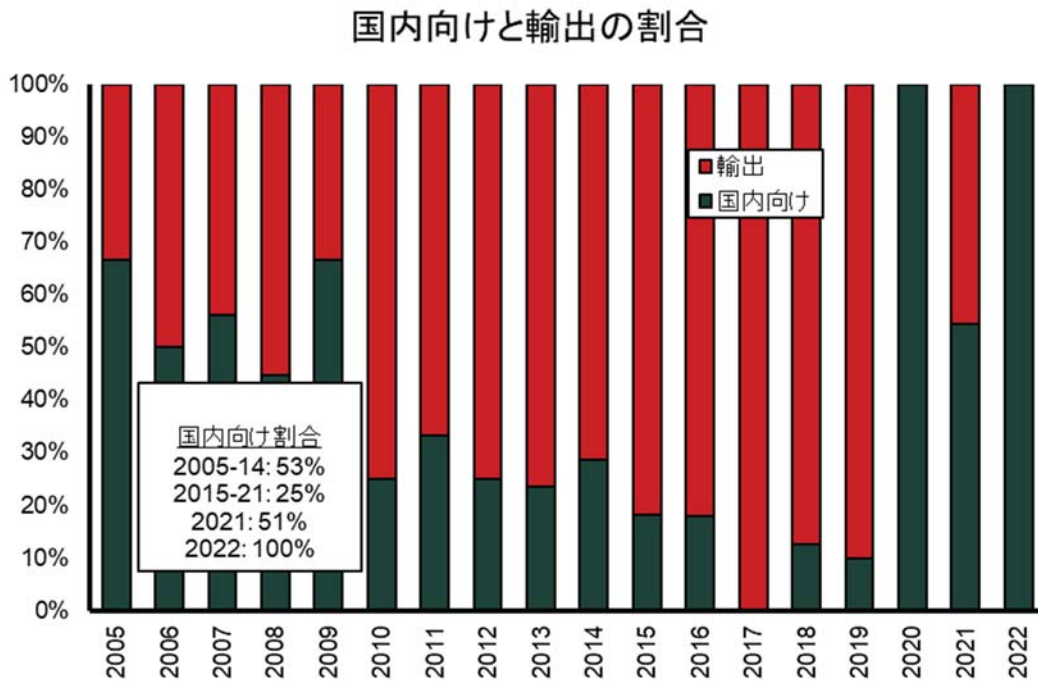
#### 今後の見通し

ドイツ造船業界にとっては、新造船受注が少数にとどまり、財務上の困難に悩まされ続ける造船所もあって、見通しは苦しいものとなっている。クルーズ船の運航は新型コロナ禍以前の水準に戻ったものの、受注残が大規模であること、クルーズ船運航事業者のキャッシュフローが低調であることが、短期的にはクルーズ船の新規発注に向けた障害として立ちはだかり続けると見られる。短期的に見ると、ドイツ造船所の新造船受注は不振が続くと見られるが、より長期的に見ると、前向きな要素も見られる。代替燃料利用可能な船舶や省エネ技術を搭載した船舶数の受注残が多いだけに、専門性の高い部門における、より「グリーン」な船舶の新造船受注が、将来的にドイツ造船所に利益をもたらす可能性もある。

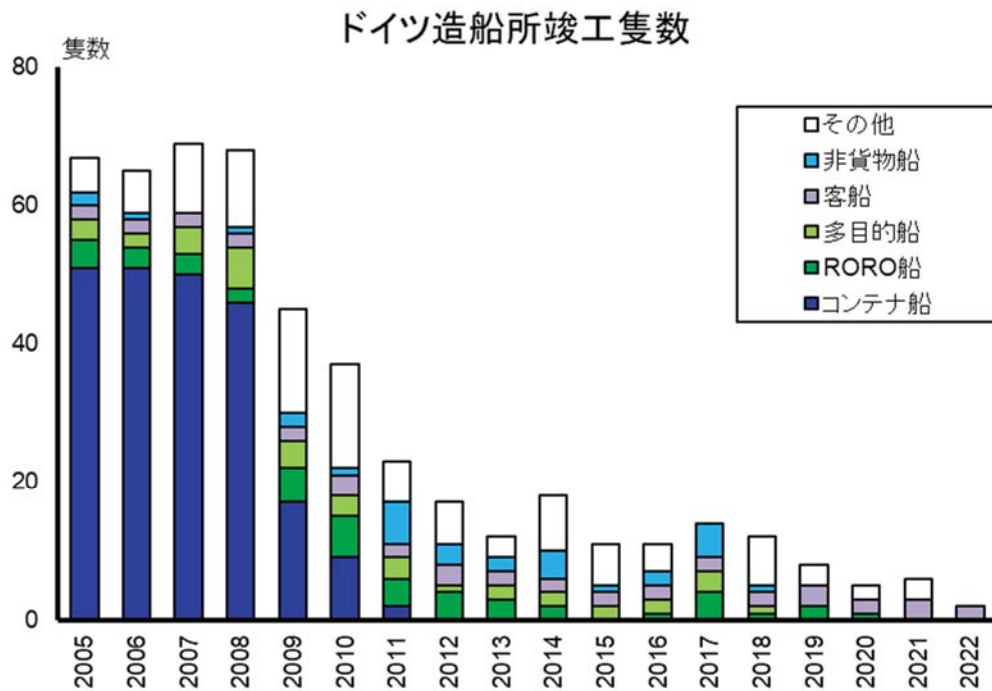
図表 4.1.1



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)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Flensburger SB	20	15	6
Meyer Werft	19	10	11
J. J. Sietas	25	0	0
Ferus Smit Leer	7	10	9
Aker Ostsee	10	0	0
Volkswerft	18	0	0
Fr. Fassmer	8	10	2
Peene Werft	10	0	0
Hegemann Rolandwerft	11	0	0
Abeking & Rasmussen	8	3	0
Cassens Werft	3	3	0
TKMS Nordseewerke	5	0	0
Nordic Yards Wismar	5	2	0
Wadan Yards MTW	7	0	0
Howaldtswerke Werft	6	0	0
Others (21)	28	13	5
<b>合計</b>	<b>190</b>	<b>66</b>	<b>33</b>

## 4.2. イタリア

イタリアでは、2年間にわたり商業船舶の新造船受注が途絶えたが、2022年には再び新造船受注の獲得に至った。この中には、少数ではあるもののクルーズ船の新造船受注が含まれており、クルーズ船がイタリア造船所の受注残の大半を占める状況が続いている。他方、商業船舶以外の部門を見ると、イタリア造船所は艦艇建造において活発な活動を見せており、特に、世界的に防衛費が増加する中、Fincantieri は今後、艦艇の新造船受注が顕著に増加すると予測している。

2023年初頭時点で、イタリア造船所の受注残は31隻、260万CGTとなった。このうち、クルーズ船は25隻で、CGTベースでは98%を占めて圧倒的なシェアを誇る。残りは、タグボート5隻と、Navali Visentini が受注した乗客定員1,000人の旅客カーフェリー1隻である。クルーズ船受注残25隻のうち、Fincantieri グループ傘下の造船所(Monfalcone、Marghera、Ancona、Sestri)が擁する受注残は24隻、250万CGTである。残りの1隻は、ジェノヴァのT. Mariotti が受注した乗客定員264人の探検クルーズ船「Seabourn Pursuit」である。Fincantieri 傘下の造船所として最大のFincantieri Monfalcone の受注残は、クルーズ船9隻、110万CGTとなり、イタリア造船所の受注残全体(CGTベース)の41%を占める。またMarghera は6隻、80万CGTを受注残に擁する。やはりFincantieri 傘下造船所のAncona およびSestri は、それぞれ6隻、40万CGT、3隻、30万CGTを受注残に擁する。Fincantieri が建造するクルーズ船は2027年までの期間中に引き渡し期限が設定されているが、クルーズ船の船主が、新型コロナ禍中に経験した困難を背景に、大規模な受注残の管理に苦心を強いられる中で、今後引き渡しが先延ばしされる可能性もある。

2019年以来、イタリア造船所は商業船舶部門で新造船受注を確保できずにいたが、2022年には4か所の造船所が8隻、20万CGTの新造船受注を獲得した。Viking Cruises は、Fincantieri Ancona に対するクルーズ船(乗客定員950人)2隻の発注オプションを行使した。これらの船舶は、SOx スクラバーならびに水素燃料電池を搭載する予定。他方、Fincantieri Marghera は、Four Seasons Hotels から、乗客定員180人のクルーズ船1隻を受注した。クルーズ船部門での新造船受注は少数ながら、「豪華船」部門に集中する傾向が現れており、こうした中での受注となった。そのほかの新造船受注には、上記のNavali Visentini が受注したフェリー(Polish Baltic Shipping が発注)のほか、Siman Srl が受注した145GTのタグボート4隻が含まれる。

2022年にイタリア造船所が引き渡した商業船舶は9隻、80万CGTとなり、CGTベースでは前年比43%増で、2010年以降最大となった。このうち、7隻、70万CGTはクルーズ船で、全体の94%を占めた。残りは、T. Mariotti が引き渡した乗客定員700人の旅客カーフェリー(バッテリーハイブリッド駆動)1隻、Navali Visentini が引き渡した乗客定員650人の旅客カーフェリー(LNG二元燃料)1隻である。引き渡されたクルーズ船のうち、1隻(乗客定員264人)はT. Mariotti が引き渡したもの。残り6隻はFincantieri 傘下造船所による引き渡しで、Monfalcone が2隻、30万CGT、Ancona が2隻、10万CGT、Marghera とSestri がそれぞれ1隻、10万CGTを引き渡した。

Fincantieri 傘下造船所が引き渡した船舶はすべてが SOx スクラバーを搭載。また Fincantieri Ancona が引き渡した「Viking Neptune」(乗客定員 930 人)は、クルーズ船として初めて水素燃料電池を備えている。水素燃料電池は、船上のオペレーションに電力を供給する。

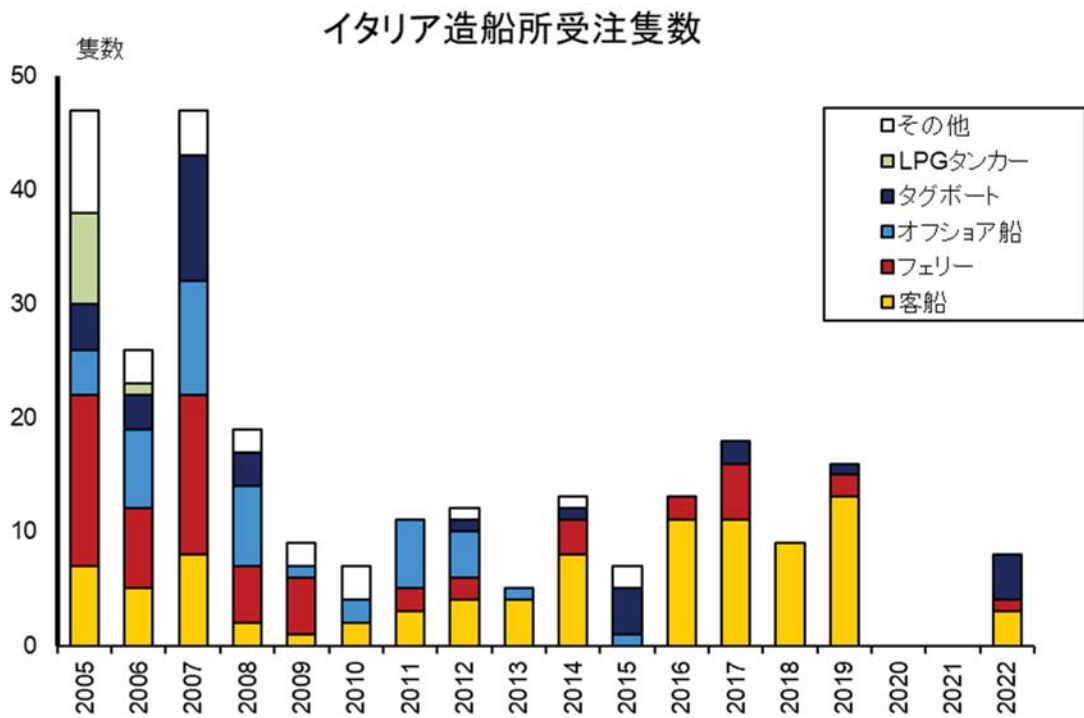
Fincantieri は、イタリア政府向けならびに輸出向けの艦艇建造にも活発な活動を展開している。同社は、2023 年初頭時点で、イタリア海軍向けに 9 隻(2022 年に受注した水路学調査船 1 隻を含む)、フランス海軍向けにロジスティクス用船舶 4 隻、カタール政府から受注したコルベット 1 隻、揚陸艦 1 隻の受注残に持っている。ロシアによるウクライナ侵攻を受けて世界的に防衛費が増加していることを背景に、Fincantieri は艦艇の受注増加を予測しており、加えてイタリアの航空宇宙・防衛企業 Leonardo との協力を強化することを発表した。また Fincantieri は、排出量ネットゼロとなる船舶やオフショア部門向け船舶の建造能力強化を計画していると発表した。他方、イタリア造船所はヨット建造でも非常に活発な活動を展開しており、2023 年初頭時点で 128 隻を受注残に抱え、このうち 23 隻が 2022 年の新造船受注となっている。

Fincantieri は 2022 年 7 月、造船コスト(特にエネルギー価格)の上昇に伴って純損失 2 億 3,400 万ユーロ(2 億 3,700 万ドル)を計上したと発表した。また、新型コロナ禍やロシアによるウクライナ侵攻に関係したサプライチェーンの混乱により、クルーズ船建造に遅れが生じているとの報告もある。

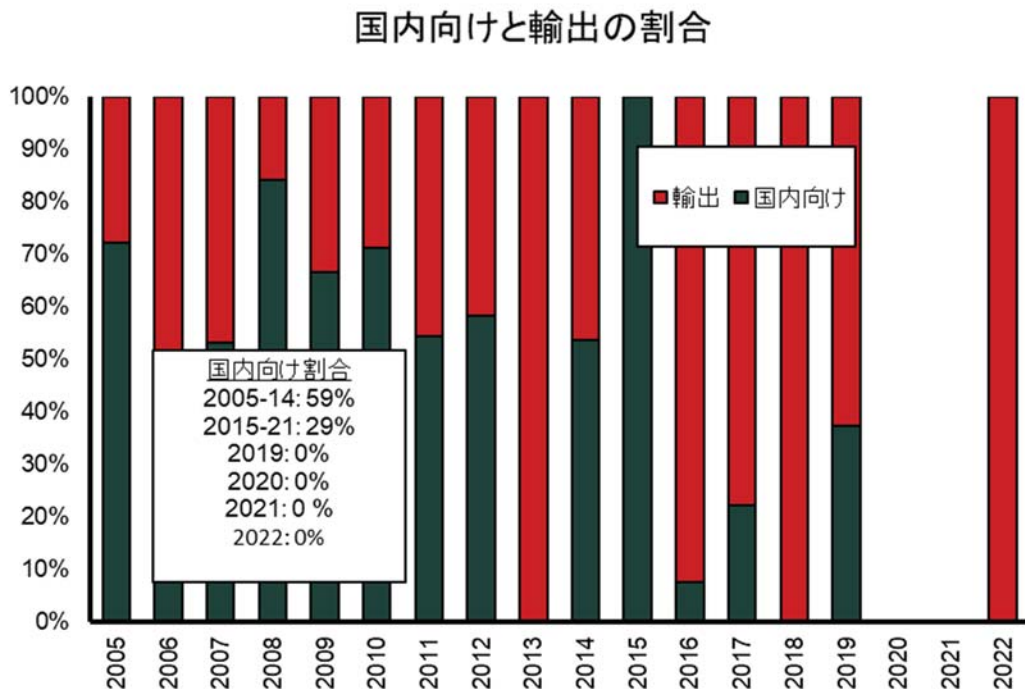
#### 今後の見通し

イタリア造船所は、新型コロナ禍に伴うクルーズ船の操業一時停止に苦しんできただけに、2022 年に新造船受注が再び舞い込んだことは、過去に比べてはるかに低水準であるとはいえ朗報である。しかし、クルーズ船社の発注意欲は未だに低く、イタリア造船所が近いうちにさらに多くのクルーズ船を受注することは少ないと見られる。ただし、Fincantieri は代替燃料利用可能な船舶の建造能力を備えているだけに、「グリーン」な船舶の受注獲得に向けて良好なポジションを確保していると言える。一方、世界的な防衛費増額を背景に、今後数年間、艦艇がイタリア造船所の受注残においてより大きなシェアを占める可能性は高い。

図表 4.2.1

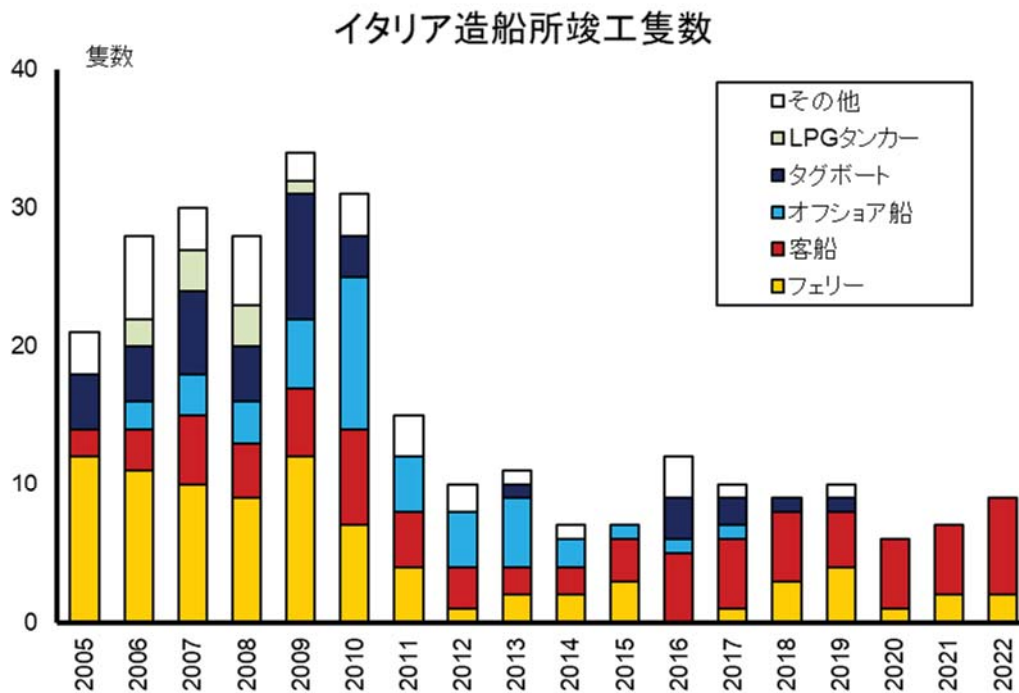


図表 4.2.2





図表 4.2.3



図表 4.2.4 イタリア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
San Vitale Yard	18	10	0
Fincantieri Monfalcone	7	6	8
Navali Visentini	7	3	5
Fincantieri Marghera	6	4	5
Fincantieri Ancona	4	5	6
Fincantieri Sestri	5	2	6
Vittoria	9	0	0
Fincantieri Trigoso	9	0	0
Cant. Nav. Vittoria	3	2	3
San Marco	6	1	1
T. Mariotti	3	2	2
Unknown Yard /Italy	2	1	4
Nuovi Cant. Apuania	6	1	0
Air Naval Yacht SRL	6	0	0
Fincantieri Castell	4	1	0
Others (18)	23	9	1
<b>合計</b>	<b>118</b>	<b>47</b>	<b>41</b>

### 4.3. フランス

新型コロナ禍が始まる以前、フランス造船業界は、クルーズ船の活発な受注サイクルに大きく支えられていた。新型コロナ禍以降クルーズ船の新造船受注が大幅に減少したのに加え、引き渡し数が安定した水準で推移したこともあり、フランス造船所の商業船舶受注残は過去 6 年で最低水準に低下した。一方フランス造船所は艦艇部門で存在感を発揮し続けており、2022 年にも幾つかの造船所が注目すべき新造船受注を獲得した。他方、クルーズ船、艦艇部門以外を見ると、世界的なエネルギー移行を背景に、フランス造船所は今後、洋上風力発電関連の新造船受注獲得を目指すことになるだろう。

2023 年初頭時点でのフランス造船所の商業船舶受注残は 12 隻、130 万 CGT となった。これは CGT ベースでは前年比 25%減に相当し、2017 年以来最低水準である(以前、フランス造船所の受注残は、クルーズ船新造船受注の大幅増加に支えられていた)。このような後退にも関わらず、フランス造船所は、CGT ベースでの受注残において欧州ではイタリア造船所に続き第 2 位に付けており、2022 年初頭の 3 位から一つ順位を上げた。2023 年初頭時点での受注残の 12 隻のうち、9 隻はクルーズ船であり、そのすべてがサンナゼールに本拠を置く Chantiers de l'Atlantique が持つ受注残である。この中には、クルーズ船運航大手である MSC (4 隻)、Royal Caribbean (1 隻)、Celebrity Cruises (2 隻)からの受注が含まれる。このほかの造船所を見ると、Chantiers Piriou は現在、浚渫船 1 隻、乗客定員 391 人の旅客フェリー 1 隻の受注残がある。共に 2021 年に受注したもので、2023 年の引き渡しを予定している。浚渫船は水素燃料電池、バッテリーとのハイブリッド駆動となる予定で、これは浚渫船としては世界初の試みとなる。多くのフランス造船所は「非商業船舶」部門に特化しており、2023 年初頭時点で 168 隻と健全な受注残を擁している。このうち 152 隻が艦艇(フランスを含め 12 カ国の政府からの受注となっている)であり、同部門では、仏 Naval Group が傑出している。また、CTV を中心とした洋上風力発電関連船も幾つかあり、OCEA Shipbuilding や、Chantiers Delavergne といった仏造船所が近年、この部門への事業多角化を進めている。

仏造船所は 2022 年、商業船舶 3 隻、約 9 万 9,000CGT を新造船受注した。この中には、クルーズ船 2 隻が含まれる。Chantiers de l'Atlantique は 3 月、Ritz-Carlton Yacht から、乗客定員 456 人の「スーパーヨット」クルーズ船 2 隻の新造船受注を獲得した。これらのクルーズ船は、LNG 二元燃料エンジンを備え、カリブ海や地中海といった豪華クルーズ船市場において運航される見込みである。Soc. d'Exploitation は 2022 年、ブイ・灯台テンダー 1 隻を新造船受注した。他方、フランス造船所は 2022 年に「非商業船舶」17 隻の新造船受注を獲得した。ロシアによるウクライナ侵攻に加え、欧州の政治的リーダーが防衛部門でより強い「戦略的自律」の呼びかけを強めている中での新造船受注となった。これらには、ギリシャ海軍向けのフリゲート艦 3 隻、フランス海軍向けの巡視艇 3 隻など注目すべき契約が含まれる。

フランス造船所は 2022 年、商業船舶 5 隻を引き渡した。この中には、クルーズ船 3 隻、客船 1

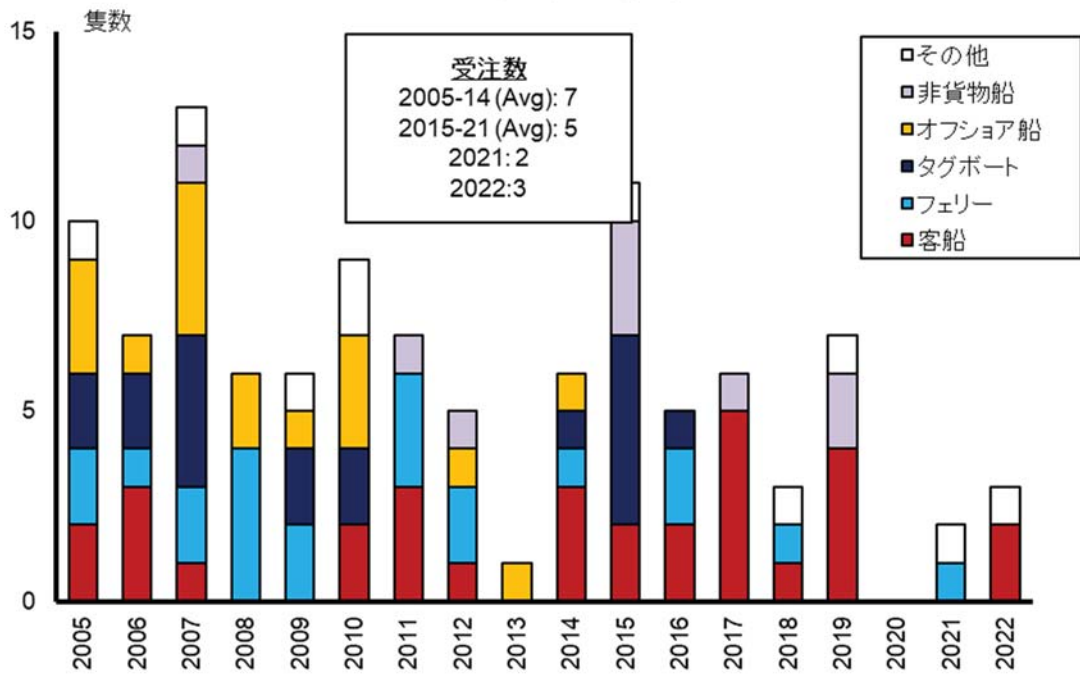
隻、研究用船舶 1 隻が含まれる。クルーズ船部門においては、Chantiers de l'Atlantique は Royal Caribbean に乗客定員 5,400 人の「Wonder of the Seas」を引き渡したほか、Celebrity Cruises に乗客定員 2,918 人の「Celebrity Beyond」、MSC に乗客定員 5,400 人の「MSC World Europa」を引き渡した。これらはすべて 2017 年に受注されたものである。SOx スクラバーを搭載した「Wonder of the Seas」は 1 月に引き渡され、GT ベース(23 万 5,600GT)で世界フリートの中でも最大のクルーズ船となった。また 10 月に引き渡された「MSC World Europa」は、LNG 燃料電池を用いた 4 隻からなるシリーズのうちの最初の 1 隻となる。同船舶は、世界初の試験的な燃料電池システムを搭載しており、LNG を燃料として発電し、在来型の二元燃料エンジンを搭載した LNG 燃料船に比べて、温室効果ガス排出量を約 30%削減することを目指す。燃料電池は、メタノール、アンモニア、水素といった低炭素燃料との両立が可能であるという利点もある。「非商業船舶」部門において、仏造船所は 2022 年に 26 隻を引き渡しており、このうち 14 隻は艦艇である。また、フランスの洋上風力発電所において稼働している CTV も数隻引き渡された。

#### 今後の見通し

フランス造船所にとっての見通しは厳しいものであり、クルーズ船、艦艇部門で活動する造船所のみが受注残を抱えている(クルーズ船の場合、2027 年まで)状況である。艦艇に特化するフランス造船所は、今後数年、地元欧州での艦艇建造を望む欧州各国からの新造船受注を確保できるだろう。一方、クルーズ船運航は新型コロナ禍以前の水準に戻ったものの、クルーズ船造船の新造船受注は短期的には極度の低迷を続けると見られる。フランス造船所にとって、先進的なグリーンテクノロジーを備えた船舶の建造経験が、今後新造船受注を呼び込むうえで役に立つかもしれない。また一部のフランス造船所は急速な成長を記録している洋上風力発電部門に多角化を進めており、これも今後の受注残を支えてくれるかもしれない。

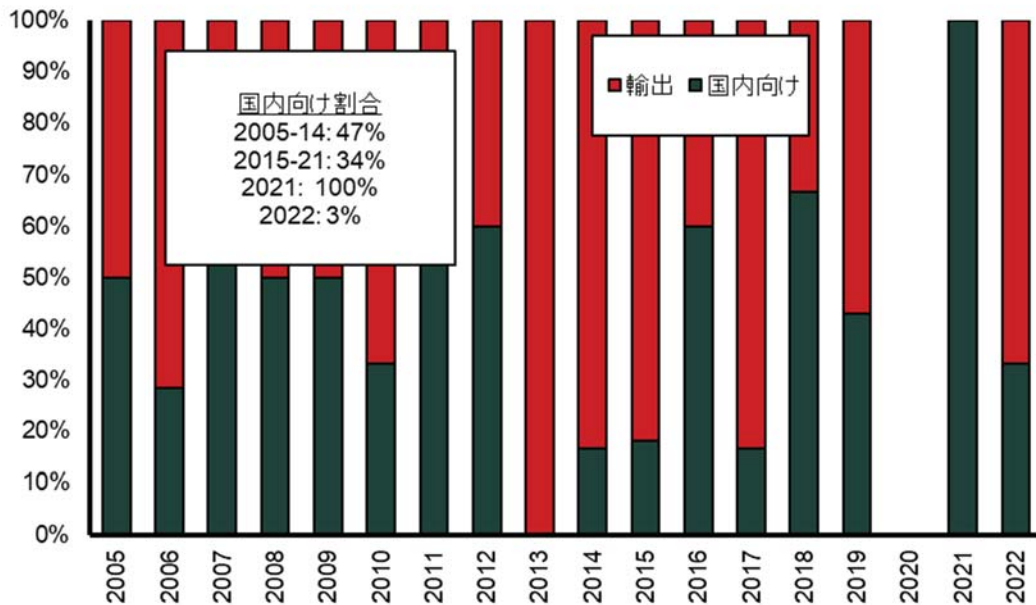
図表 4.3.1

フランス造船所受注隻数

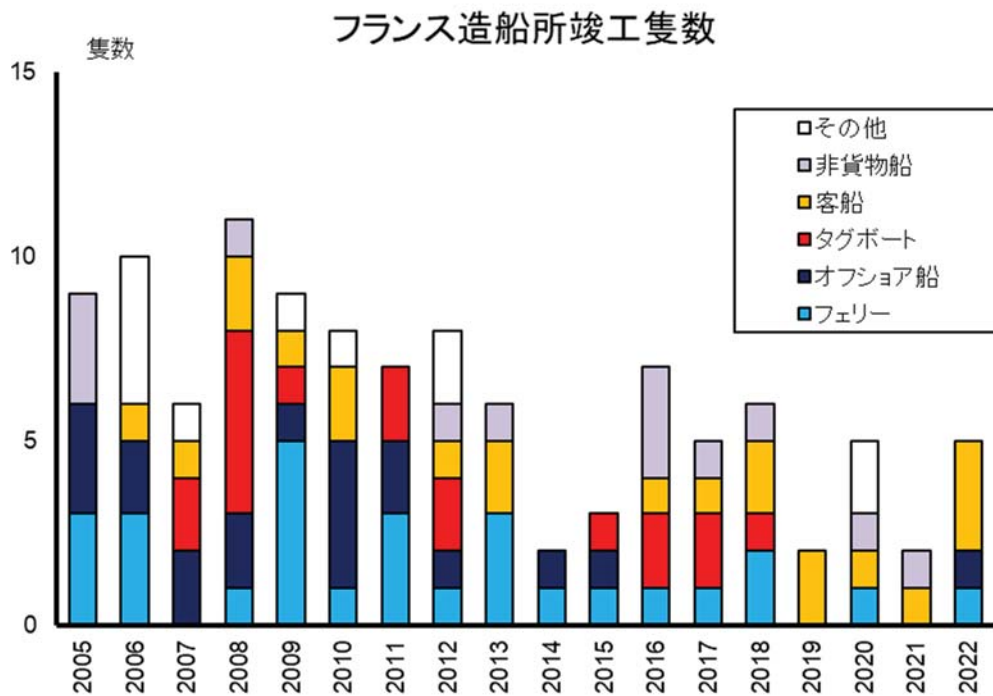


図表 4.3.2

国内向けと輸出の割合



図表 4.3.3



図表 4.3.4 フランス上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Chantiers Piriou	20	7	1
Socarenam	5	3	3
STX France	4	4	1
Soc. d'Exploitation	2	2	2
Chantiers Atlantique	0	0	8
STX France Lorient	4	1	0
Aker Yards	2	0	0
iXblue H2X	1	2	1
Chantiers Delavergne	0	1	1
Glehen	2	0	0
Transmetal Industrie	0	1	1
Aker Yards S.A.	1	0	0
OCEA	1	0	0
OCEA Shipbuilding	0	1	1
Others (1)	1	1	1
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>23</b>	<b>20</b>

#### 4.4. オランダ

オランダ造船業界は、**2021**年に新造船受注が過去最低を記録したが、**2022**年には大幅に新造船受注が増えてよりポジティブな一年となった(ただし、**2000**年代に見られた新造船受注量は下回る)。オランダ造船所は、一般貨物船、**MPP**といった小型の貨物船に加え、浚渫船、タグボートといった船舶の建造を得意としている。洋上風力発電が急速に成長していることを背景に、一部のオランダ造船所は同部門でも活発に活動してきた。

2023年初頭時点で100GT超の商業船舶の受注残を持つオランダ造船所は16カ所である。これらの造船所のうち、受注残が最大なのはタグボートを専門とするDamen Gorinchemで、93隻、約23万7,000CGTを擁する。受注残第2位、第3位のRoyal Bodewes ShipyardとGS Yardは、それぞれ17隻、約8万7,000CGT、13隻、約8万1,000CGTを擁する。オランダ造船所の商業船舶合計受注残は182隻、約63万CGTであり、これら造船所3カ所が占める割合は、隻数ベースで68%、CGTベースで64%である。1年前、2022年初頭時点でのオランダ造船所の受注残は139隻、約44万CGTであり、受注残は2022年を通じて拡大した。オランダ造船所の受注残のうち、一般貨物船は36隻、約20万CGTで、CGTベースで32%(船舶の種類としては最大)を占めている。またMPPは33隻、約16万CGT(全体の25%)、タグボートは73隻、約11万8,000CGT(全体の19%)となっている。オランダ造船所の受注残のうち、9隻、約5万8,000CGTが代替燃料利用可能な船舶であり、これはCGTベースで全体の9%に相当する。この中には、LNG二元燃料RORO船1隻、バッテリーハイブリッド駆動のケミカルタンカー2隻、バッテリーハイブリッド駆動の旅客フェリー2隻、バッテリーハイブリッド駆動の一般貨物船2隻が含まれる。

2022年、10カ所の造船所が、88隻、約34万CGTの新造船受注を獲得した。CGTベースでは前年比で162%増を記録し、隻数ベースでは2008年以来で最高を記録した。最も多くの新造船受注を獲得したのはDamen Gorinchemで、53隻、約14万2,000CGTと、CGTベースで41%のシェアを占めた。これにGS Yard(13隻、約8万1,000CGT、全体の24%)、Ferus Smit Shipyard(4隻、約3万6,000CGT、全体の11%)が続いた。他方、船舶種類別に新造船受注量(CGTベース)を見ると、最も多かったのは、MPP(23隻、約11万2,000CGT、全体の33%)、一般貨物船(20隻、約10万8,000CGT、全体の32%)、タグボート(32隻、約5万2,000CGT、全体の15%)だった。新造船受注には、Holland ShipyardがTrafikverket(スウェーデン運輸庁)から受注した、バッテリー駆動で自律運航が可能な乗客定員60人の旅客カーフェリー2隻や、Damen Gorinchemが受注した、サクシオンウイングを搭載した3,850DWTのMPP10隻が含まれる。

2022年には、15カ所の造船所が、42隻、約14万CGTを引き渡した。CGTベースでは前年比36%減少した。2018年以来、竣工量が減少したのはこれが初めてとなる。竣工量がオランダで最も多かったのはFerus Smit Shipyardsで、6隻、約3万CGTと、CGTベースで竣工量全体の22%を占めた。これに、Damen Gorinchem(12隻、約2万5,000CGT、全体の18%)、Royal Bodewes

Shipyard(4隻、約1万8,000CGT、全体の13%)が続いた。

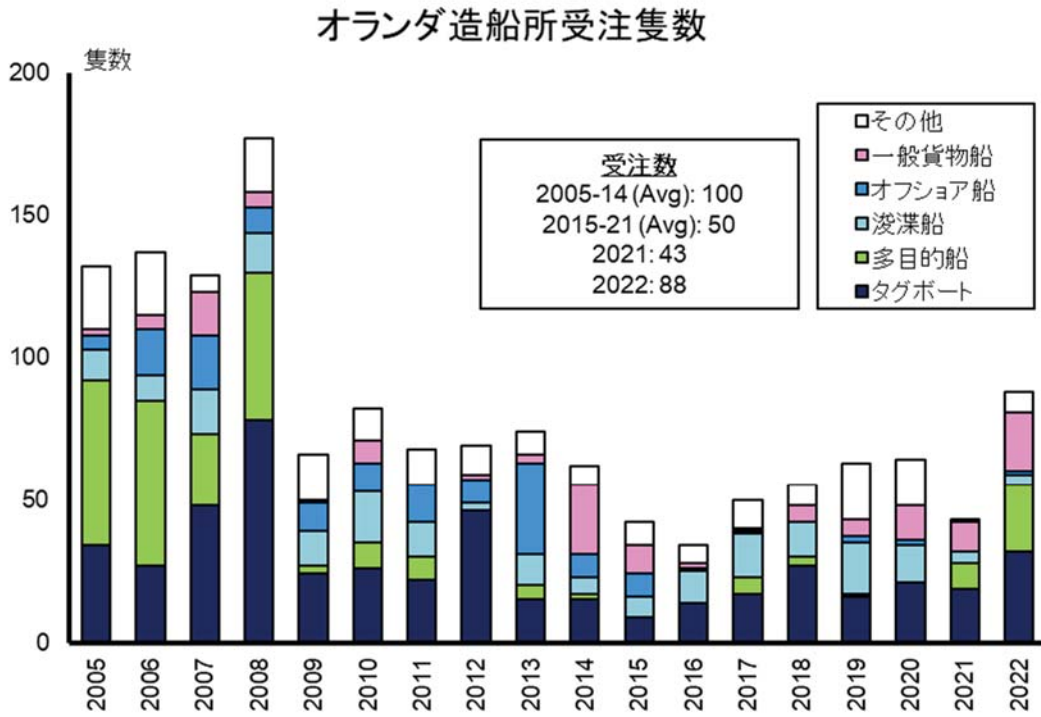
オランダ造船所は、洋上風力発電向けCTV建造においても活発な活動を展開している。2022年にはCTV4隻を引き渡しており、更に3隻を受注残に擁する。中でも、オランダの造船所Metaalbewerkingは、同国船主のWindcatに水素燃料利用可能なCTV1隻を引き渡しており、やはりWindcatから受注した同じ設計の1隻の受注残を持つ。他方、報道によると、Damen Groupは、洋上風力発電業界向け、特に浮体式洋上風力発電機の設置船の新たな設計を研究中。Damenはまた2022年第4四半期に、NIBC銀行との協力関係を更新し、船主が「持続可能な洋上風力発電用船舶」を含めた「グリーン」な船舶を発注しやすいようなファイナンス提供を目指すと発表した。

ロシアによるウクライナ侵攻に続く3月、Damen Groupは、ロシア船主からの造船新造船受注、またロシア船主への船舶引き渡しを拒否すると発表した。現在、Damenの傘下造船所においては、Damen GorinchemがロシアのAtomflotからタグボート5隻、中国子会社のDamen Changde ShipyardがRosmorportからタグボート7隻を受注している。今のところ、これらの船舶の将来は不明となっている。また報道によると、Damen Groupは2022年初頭、ロシアにエンジニアリング・機器調達子会社を設置している。

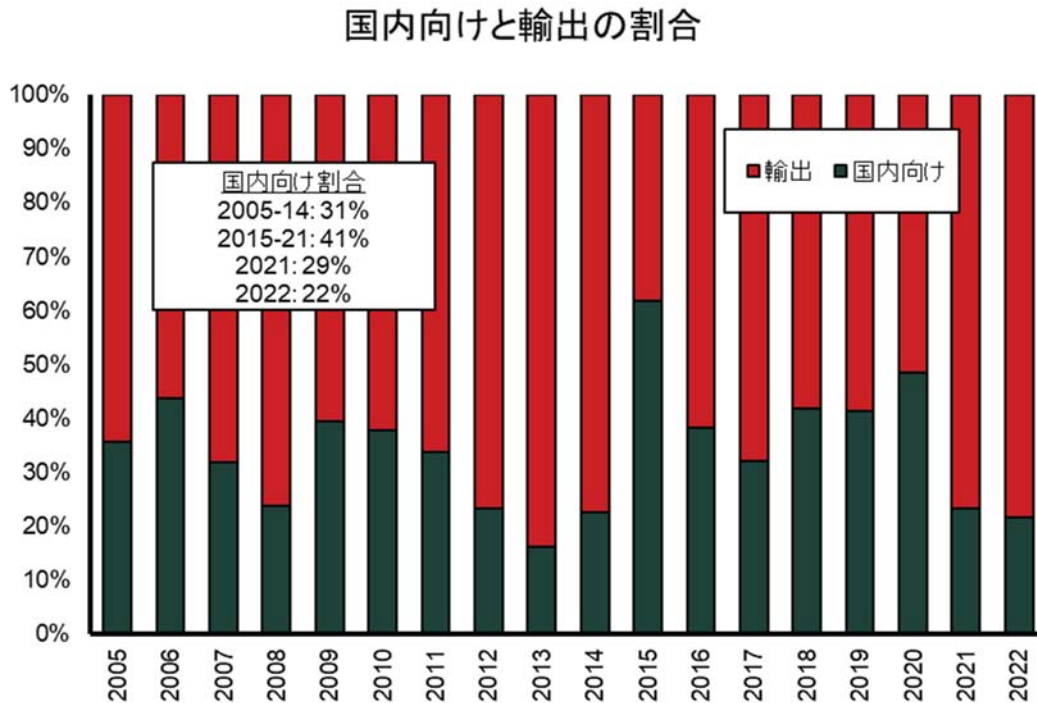
#### 今後の見通し

オランダ造船所は2022年、新造船受注が大幅に増加したものの、新造船受注の水準は2000年代を大きく下回っている。しかし、オランダ造船所にとって明るい点が幾つかある。同国の造船所は、CTVの建造を通じて、急成長する洋上風力発電部門に関わっており、幾つかの造船所は、今後より多くの市場シェアを獲得すべく活発に動いている。また、バッテリーを搭載し、水素燃料利用可能な小型船を建造している造船所は、船舶の「燃料移行」の恩恵を受けることができるだろう。

図表 4.4.1

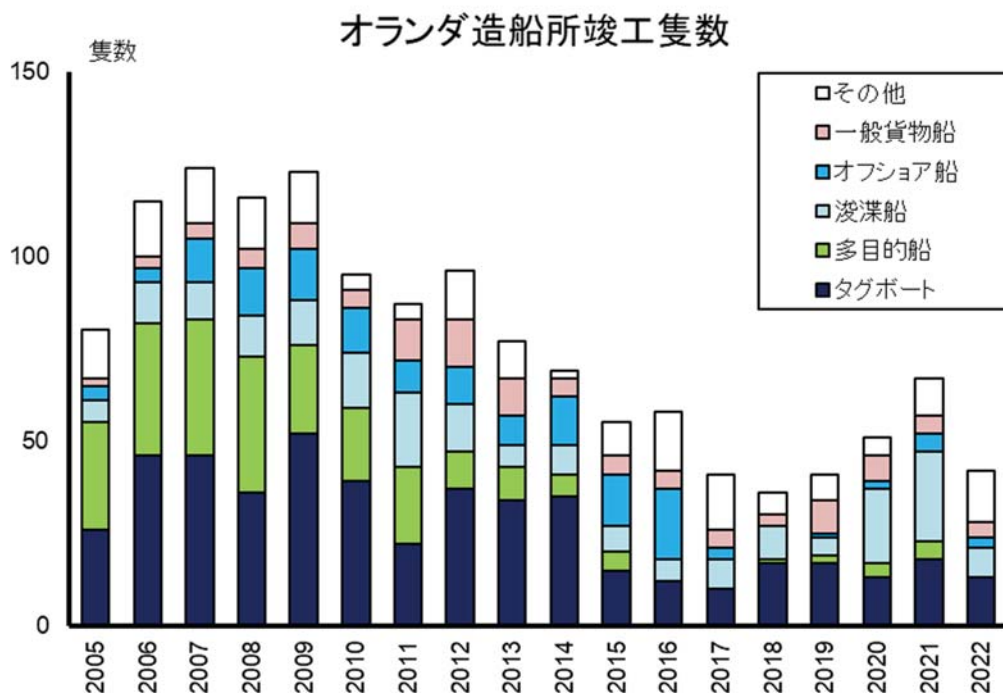


図表 4.4.2





図表 4.4.3



図表 4.4.4 オランダ上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Damen Gorinchem	184	79	57
Damen Hardinxveld	49	36	24
IHC Dredgers	30	13	44
Royal Bodewes SY	27	15	21
Neptune Shipyards	19	24	21
Ferus Smit SY	17	17	16
Damen Bergum	27	6	0
Peters Kampen	23	3	0
De Hoop Lobith	6	13	9
Veka SY Lemmer	19	2	5
Niestern Sander	11	3	7
IHC Holland	8	9	0
Barkmeijer	9	4	1
Gebr. Kooiman Yard	9	3	2
GS Yard	6	9	1
Others (46)	73	64	29
合計	517	300	237

## 4.5. スペイン

専門性の高い商業船舶向けの「グリーン」テクノロジーへの投資増加を背景に、スペイン造船所における 2022 年の新造船受注は改善した。とはいえ、新造船受注は歴史的に見て最低水準のまま推移している。一部のスペイン造船所は、成長する洋上風力発電部門への多角化の恩恵を得ている。また、国が出資する造船所にとっては、艦艇の新造船受注が相変わらず支えとなっている。

2023 年初頭時点でのスペイン造船所の商業船舶受注残は 39 隻、約 18 万 CGT となっている。2022 年を通じて新造船受注が増加したことで、1 年前と比べて、隻数ベース(2022 年初頭時点では 35 隻)ではやや増加したが、CGT ベース(2022 年初頭時点では約 25 万 CGT)では減少した。2023 年初頭時点で、100GT 超の商業船舶の受注残を持つスペイン造船所は 13 カ所である。CGT ベースでの受注残が最大なのは Astilleros Gondan で、全体の 25%を占める。一方、スペイン造船所は、「非商業船舶」部門では 2023 年初頭時点で 62 隻と健全な受注残を持つ。「非商業船舶」の受注残の大半は、内陸水路航行用旅客フェリー、漁船、艦艇で占められている。艦艇建造部門においては、国営の Navantia グループが特に強く、フリゲート艦 11 隻、コルベット艦 2 隻、潜水艦 4 隻を含む 22 隻の受注残を抱える。

2022 年にスペイン造船所が獲得した新造船受注は増加し、18 隻、約 9 万 6,000CGT となった。記録的な低水準だった 2021 年に比べて大幅に増加し、2016 年以来で隻数ベース、CGT ベース共に最大を記録した。2022 年の新造船受注の大半は、旅客フェリー、オフショア船、一般貨物船部門に集中している。Armon (Burela)は、399GT の旅客フェリー 9 隻を含む建造契約 1 件を締結した。これらの船舶はすべてバッテリーハイブリッド駆動となる予定であり、報道によると船主は、バッテリーを港湾でのオペレーションに用いることを計画している。契約のうち、確定分の引き渡し期限は 2026 年まで広がっており、オプションで更に 9 隻の建造が可能で、これが行使された場合、受注残は 2030 年まで伸びることになる。他方、やはり Armon グループ傘下の Armon (Gijon)は 2022 年、スペインの船主 Balearia から、乗客定員 1,200 人の旅客・自動車輸送用双胴船 1 隻を受注した。この船舶は LNG 二元燃料を利用可能で、2024 年の引き渡しが予定される。Astilleros Gondan は、ノルウェーの洋上風力発電事業者 Edda Wind から、CSOV(定員 120 人)2 隻を受注した。Edda Wind が同造船所に発注した CSOV としては 5 隻目、6 隻目となる。いずれもバッテリーハイブリッド駆動となる。報道によると、これらの船舶は、将来的にゼロエミッションの水素燃料への転換も想定されており、これに向けてノルウェー政府の基金の支援を受ける。このほかを見ると、Astilleros Murueta は 6,500DWT の一般貨物船 2 隻を受注した。「非商業船舶」部門での 2022 年の新造船受注は 8 隻で、その大半は漁船だった。

2022 年のスペイン造船所による商業船舶の竣工量は 11 隻、約 8 万 8,000CGT となった。この中には、Armon (Gijon)がノルウェーの船主 Knutsen OAS Shipping に引き渡した、容量 5,000 立方メートルの LNG バンカリング船が含まれる。この船舶は LNG 二元燃料エンジンを備え、バルセロナ

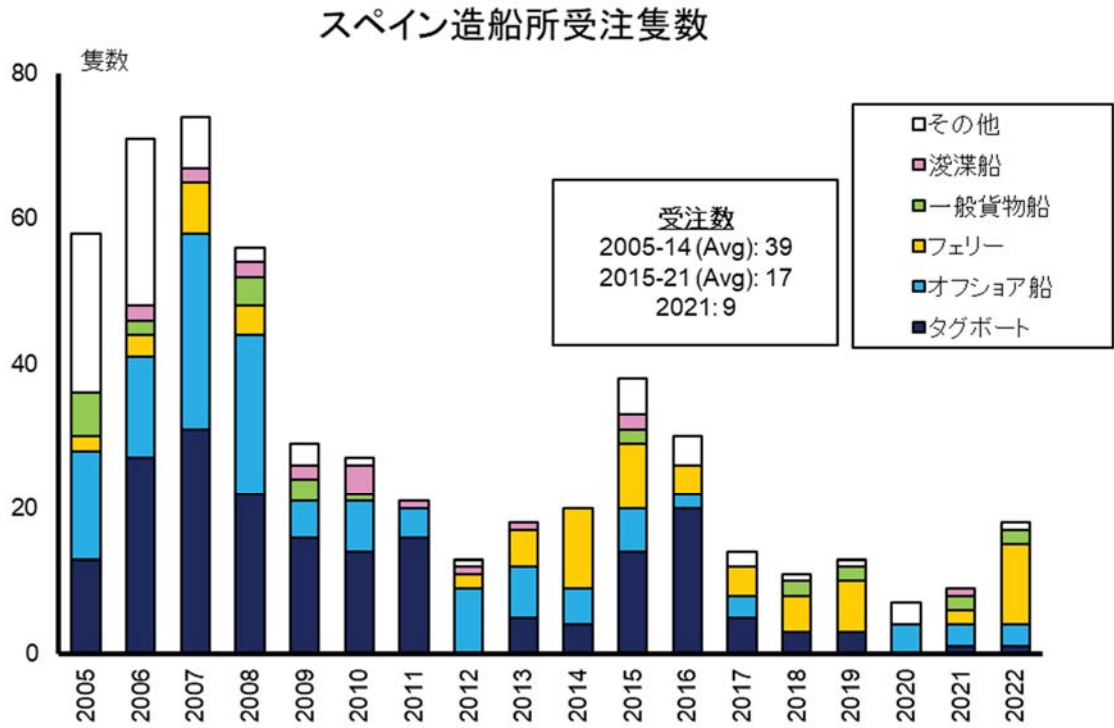
港で運航される予定。他方 **Astilleros Barreras** は、**Ritz-Carlton Yacht** から受注していた乗客定員 **298** 人の豪華クルーズ船の建造が新型コロナ禍に伴って遅れていたが、その引き渡しに漕ぎつけた。民間資本である **Astilleros Barreras** は、同クルーズ船の建造中に再編を経験したが、**Ritz-Carlton Yacht** が引き渡しを確保するために同社の経営権を取得した。**Astilleros Gondan**、**Astilleros Balenciaga** は共に、**Edda Wind** に対して、バッテリーハイブリッド駆動の **CSOV1** 隻ずつを引き渡した。また **Astilleros Murueta** は、スペインの船主 **Mureloil** に対して、バッテリーハイブリッド駆動のオイルバンカリングタンカー1 隻を引き渡した。**Armon (Navia)**は、アントウェルペン・ブルッヘ港に、水素二元燃料エンジンを備えたタグボート 1 隻を引き渡した。「非商業船舶」部門での **2022** 年の引き渡しは **13** 隻に達した。この中には、漁業関係の船舶 **7** 隻のほか、**Navantia** がサウジアラビア海軍に引き渡したコルベット艦 **3** 隻が含まれる。

こうしたことを背景に、**Navantia** は **2022** 年、サウジアラビア国防省との間で、サウジアラビア国内での艦艇建造を支援する内容の了解覚書(MOU)を締結した。**Navantia** は、艦艇建造を専門とする一方で、再生可能エネルギー部門にも参入し多角化を進めている。**2021** 年には、洋上風力発電ファームに設置する **130** 基のモノパイル式基礎の建設契約を結んだ。また **2022** 年には、水素生産用の電解槽製造プラント建設を発表した。

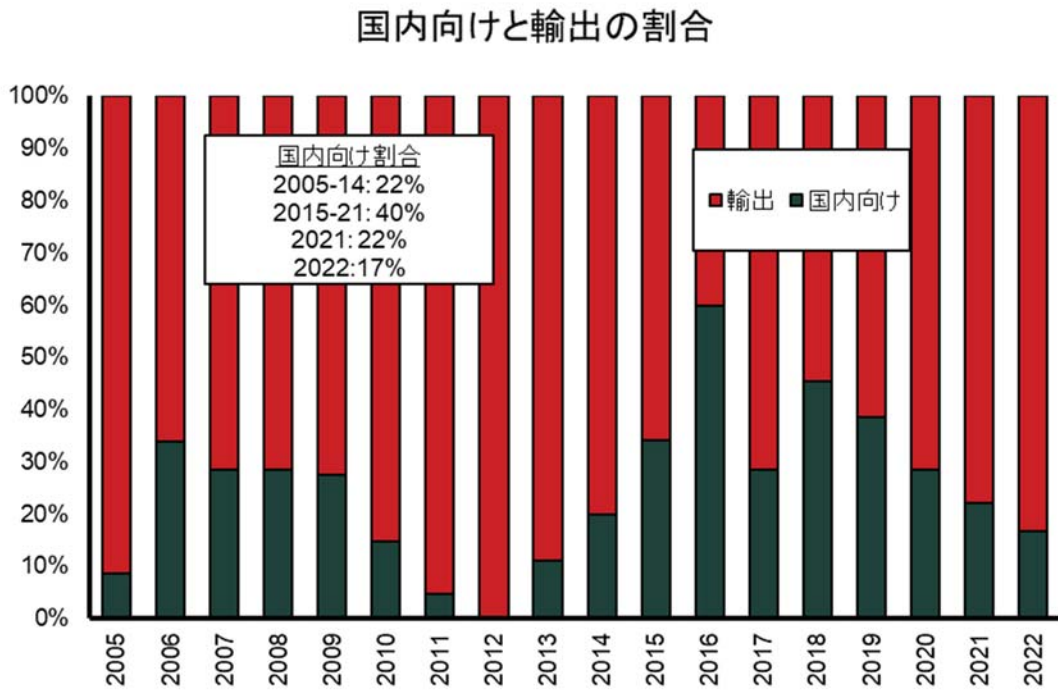
#### 今後の見通し

スペイン造船所の **2022** 年の新造船受注は改善し、専門性の高い「グリーン」な小型船舶を受注できた。とはいえ、新造船受注の規模は過去と比べても低水準であり、造船業界を取り巻く状況は厳しいままである。他方、艦艇、漁船を中心とした「非商業船舶」部門はスペイン造船所にとって重要なビジネス源となっている。国営 **Navantia** が多角化努力を進める中、スペイン造船所は、短期的には、成長する洋上風力発電部門に関連した新造船受注を求めることで活路を見出せるだろう。

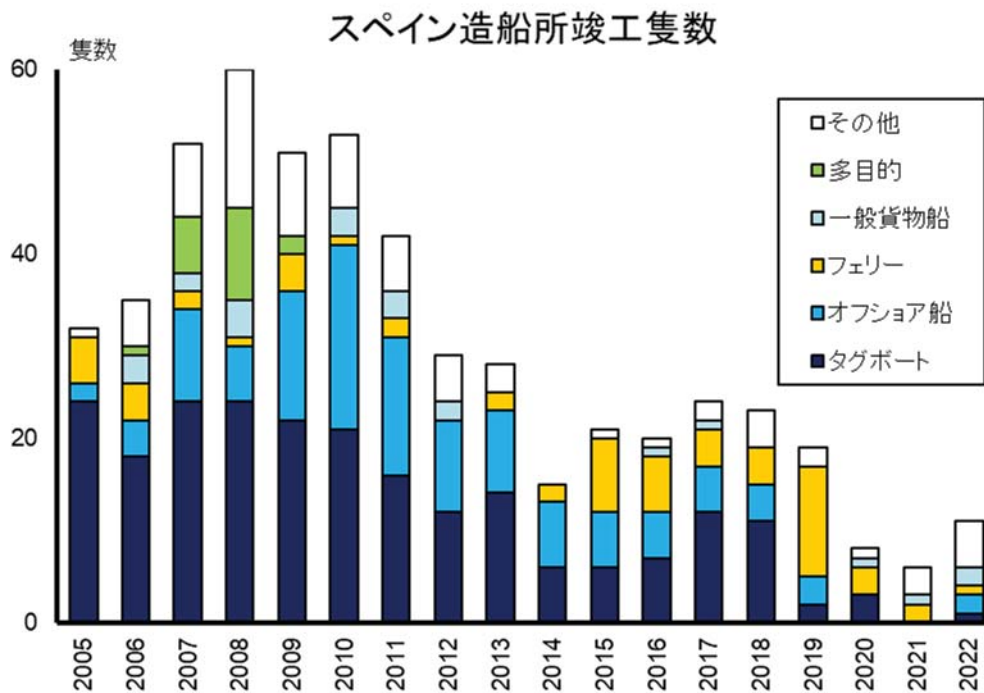
図表 4.5.1



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)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Armon (Navia)	41	38	16
Ast. Zamakona	26	6	6
Union Naval	30	0	0
Ast. Balenciaga	17	10	1
Astilleros Gondan	7	10	11
Const. Freire	17	1	2
Astilleros Murueta	16	4	2
Astillero Barreras	13	1	1
Marin S.A.	10	0	0
Armon (Vigo)	5	7	3
Rodman Polyships	1	10	8
Cardama Shipyard	5	6	0
CNN - La Naval	4	4	2
Metalships	6	2	1
Armon (Burela)	5	1	1
Others (17)	32	8	13
<b>合計</b>	<b>235</b>	<b>108</b>	<b>67</b>

## 4.6. ノルウェー

ノルウェー造船所は、2014 年以來、全般的にオフショア部門からの多角化を進め、フェリー、クルーズ船、修繕サービスといった部門に取り組んできた。ノルウェー政府が気候目標の達成を目指す中で、「グリーン」な船舶デザイン実現の努力も進められており、こうした流れを背景に、一部の造船所は洋上風力発電部門において新造船受注を獲得してきた。しかし、竣工量、新造船受注量は共に減少傾向にあり、ノルウェー造船業界は大きな困難に直面している。

ノルウェー造船所の受注残は、2023 年初頭時点で、26 隻、約 12 万 9,000CGT となっており、100GT 超の商業船舶の受注残を持つ造船所は 9 カ所である。このうち、CGT ベースでの受注残が最大なのは VARD Soeviknes で、4 隻、約 11 万 2,000CGT となる。この中には、クルーズ船 3 隻、洋上風力発電用 CSOV1 隻が含まれる。ほかの造船所の受注残を見ると、VARD Brattvaag は 5 隻、約 6 万 7,000CGT、Ulstein Ulsteinvik は CSOV2 隻、約 2 万 CGT の受注残を持つ。

ノルウェー造船所が 2022 年に新造船受注した船舶は 11 隻、約 5 万 4,000CGT だった。2021 年にも 11 隻を受注しており、横ばいとなったが、2010-2020 年間の年平均である 30 隻は大きく下回っている。2022 年の新造船受注には、CSOV3 隻 (Ulstein Ulsteinvik が 2 隻、VARD Brattvaag が 1 隻)、旅客 RORO 船 3 隻 (Oma Baatbyggeri が受注)、旅客フェリー 4 隻、ケーブル敷設船 1 隻が含まれる。またノルウェー造船所は、オフショア船の改造契約 3 件を受注した。すなわち、Green Yard Kleven は、プラットフォーム支援船 (PSV) 2 隻を多目的支援船 (MSV) に改造する契約を Oceanica Offshore から受注。また Fjellstrand は、PSV1 隻を CSOV に改造する契約を Norside から受注した。

ノルウェー造船所は、2022 年に 14 隻、約 11 万 CGT を引き渡した。これは CGT ベースで前年比 56% 減、隻数ベースでは 1990 年代以来で最低となった。2022 年に引き渡された船舶のうち、9 隻はフェリー (うち 2 隻は、代替燃料利用可能)、3 隻は作業・修理船、1 隻はクルーズ船、1 隻は RORO 船だった。Brodrene Aa は昨年、旅客フェリー 4 隻を引き渡した。このうち 3 隻は、従来の高速フェリーの設計に比べて約 10% の燃費向上を目指した「Aero」シリーズの一部となっている。同造船所が受注残に擁する旅客フェリーは現在 1 隻のみである。

ノルウェー造船所は 2014 年以來、オフショア石油・ガス部門から多角化し、旅客フェリー、洋上風力発電、クルーズ船への特化を進めてきた。2014 年時点で、ノルウェー造船所の竣工量 (CGT ベース) にオフショア船部門が占めていた割合は 86% に達していた。しかし、この割合は 2021 年には 28% に低下し、2022 年にはゼロとなった。ただし、2023 年初頭時点での受注残 (CGT ベース) を見ると、オフショア船部門は 43% を占めている (隻数ベースでは 31%)。これは、主に洋上風力発電向け船舶のおかげであり、CSOV の 5 隻、ケーブル敷設船の 1 隻 (共に洋上風力発電プロジェクトに関係している) がオフショア船部門の受注残 (CGT ベース) の大半を占めている。オフショア石油・ガ

ス部門に関係した船舶の受注残は 1 隻にすぎない。他方、受注残 (CGT ベース) の 46% は小型クルーズ船が占めている (隻数ベースでは 12%)。また客船が CGT ベースで 8%、隻数ベースで 38% を占める。

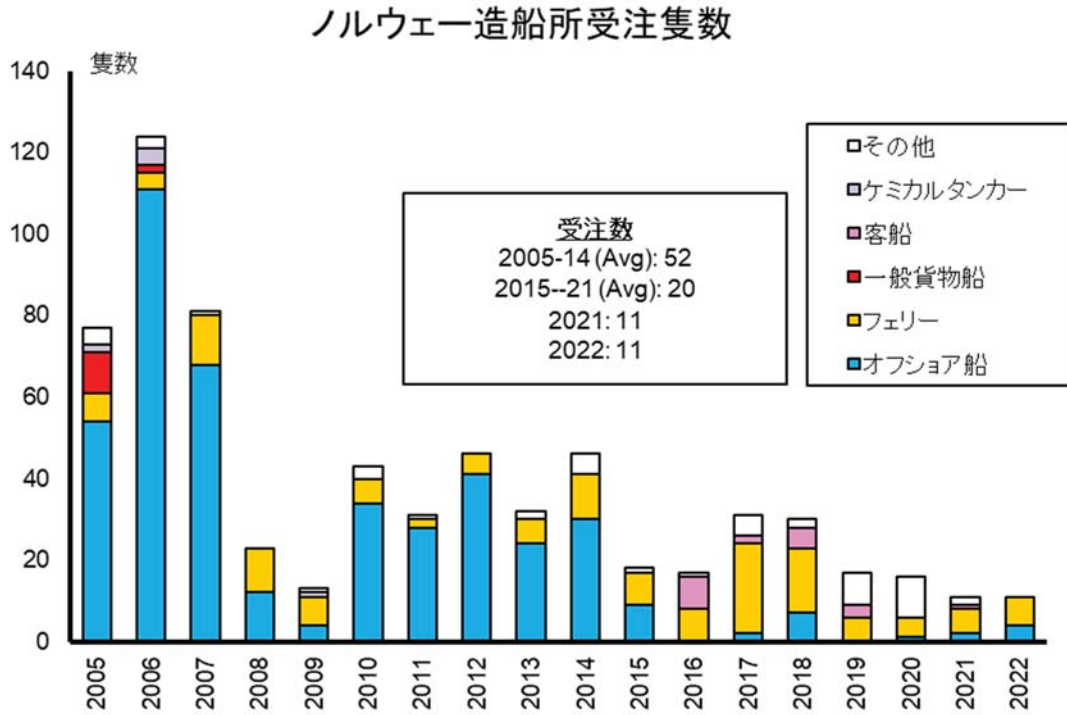
石油・ガス部門に関係した船舶から、旅客フェリー、洋上風力発電関連の船舶、クルーズ船といった船舶へのシフトは、ノルウェー造船所が「よりグリーンな」船舶へのシフトを進めた時期と重なっている。2023 年初頭時点での 26 隻の受注残のうち、14 隻はバッテリーハイブリッド駆動となる予定である。昨年 6 月、ノルウェーの気候基金は、ノルウェーにおけるグリーン水素プロジェクト 5 件に対して 1 億 1,200 万ドルの支援を行った。これは、同国の造船業界に直接関係するものではないが、これが将来的にノルウェーにおける水素燃料を用いた船舶の建造につながる可能性も高い。実際のところ、世界のフリートには現在、水素燃料利用可能な船舶が 5 隻存在するが、そのうち 1 隻はノルウェーで建造されたものである。ただし、現在のノルウェー造船所の受注残には、水素燃料利用可能な船舶は含まれない。

ノルウェーにおいて「アクティブ」な造船所の数は過去 10 年間で大幅に減少したが、業界が変化する環境に適用しようと努力している兆しが見られる。現在、洋上風力発電部門で非常に活発な成長が見られることもあり、ノルウェーにおいても洋上風力発電関連船舶建造への特化の動きが見られ、これが将来的に新造船受注をもたらすだろう。また、クルーズ船市場の回復が、中期的には新造船受注の増加をもたらすだろう。またノルウェーは「非商業船舶」部門においても活発な活動を展開しており、2023 年初頭時点で 39 隻、約 7 万 6,000CGT の受注残を持つ。このうちの 22 隻が漁船である。「非商業船舶」のうち、16 隻がバッテリーハイブリッド駆動となる予定である。

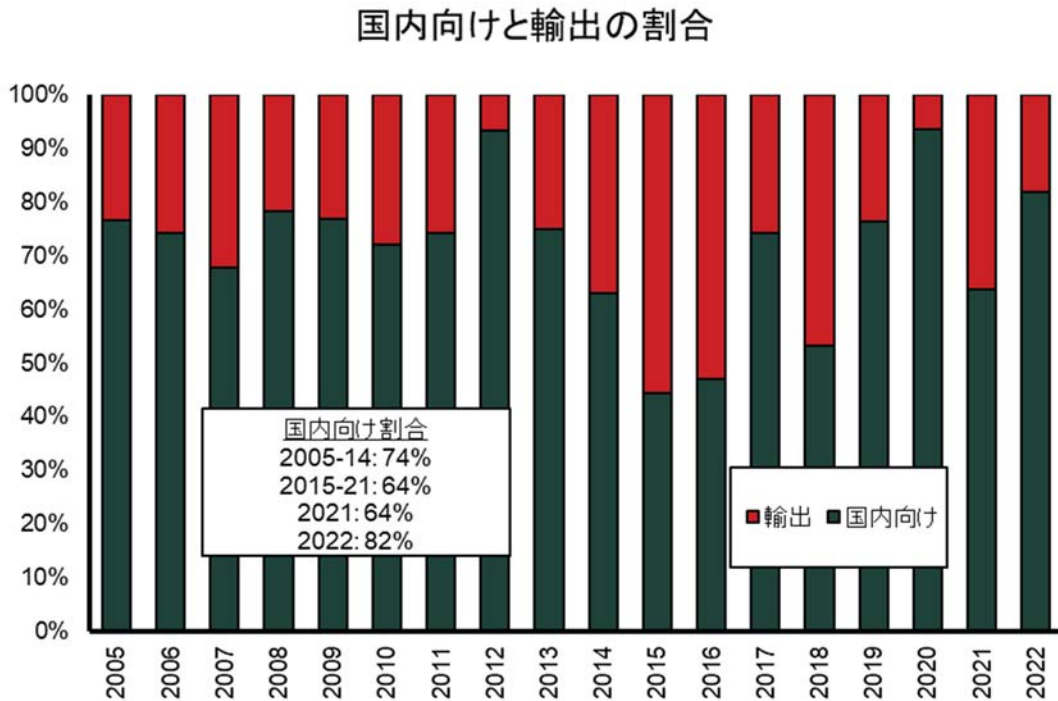
#### 今後の見通し

ノルウェー造船所は近年、オフショア石油・ガス部門からの多角化を進めてきた。政府は、水素やアンモニア燃料に関係した様々な「エコ」イニシアティブへの投資を増やしてきた。また、ノルウェーは、バッテリーハイブリッド駆動船舶の主要な建造国として頭角を現している。最近では、洋上風力発電部門に力を入れており、これが今後の新造船受注を支える可能性がある。また、クルーズ船市場の回復も、新造船受注を支えたと見られる。しかし、厳しい状況が続くことに変わりはない。

図表 4.6.1

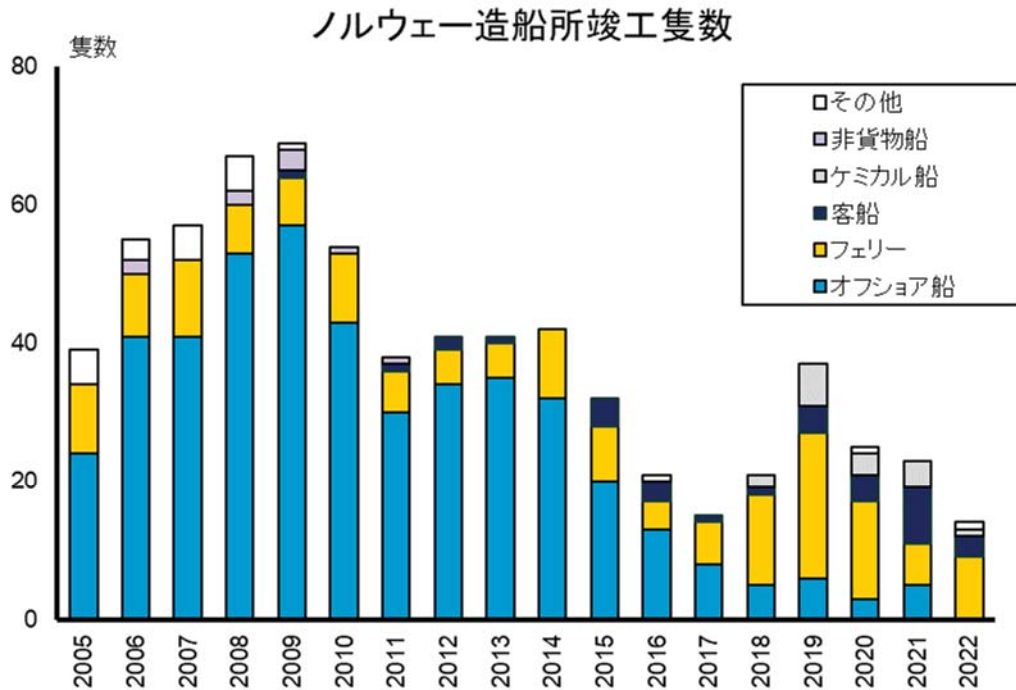


図表 4.6.2





図表 4.6.3



図表 4.6.4 ノルウェー上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Kleven Verft	26	20	6
Brodrene Aa	14	15	21
Havyard Leirvik	20	14	10
Ulstein Ulsteinvik	16	14	7
Oma Baatbyggeri	7	6	5
VARD Soeviknes	0	8	10
STX Langsten	16	1	0
Fiskerstrand	10	7	0
VARD Brevik	0	9	7
Myklebust Verft	7	7	2
Simek A/S	9	7	0
Batservice	13	1	0
STX Brevik	14	0	0
STX Brattvaag	14	0	0
STX Soeviknes	12	1	0
Others (41)	91	41	52
<b>合計</b>	<b>269</b>	<b>151</b>	<b>120</b>

## 4.7. トルコ

トルコ造船所における 2022 年の新造船受注量(CGT ベース)は 2022 年に前年比で増加し、2019 年以來で最高を記録した(ただし、歴史的に見ると未だに低水準にある)。Sanmar をはじめとするトルコ造船所は、タグボート建造の世界的リーダーとしての地位を維持している。またトルコ造船所は、代替燃料利用可能な船舶を提供し続けており、更には、代替燃料利用可能かつバッテリー駆動のより小型な船舶においても新造船受注を獲得できるようになってきている。更にトルコ造船所は、洋上風力発電向け CSOV の建造においても活発な活動を展開し、2022 年には複数の契約を獲得。さらに、「非商業船舶」部門においても大規模な受注量を維持している。

2023 年初頭時点で、100GT 超の商業船舶の受注残を持つトルコ造船所は 25 カ所である。受注残は 154 隻、約 63 万 CGT に上り、CGT ベースでは 1 年前から 19%増加している(ただし、歴史的に見ると相変わらず低水準にある)。トルコで最も受注残が多い造船所は Cemre Shipyard で 9 隻、約 11 万 6,000CGT で、CGT ベースでトルコの受注残全体の 18%を占める。2 番目はタグボートのスペシャリストである Sanmar で、タグボート 63 隻、約 10 万 5,000CGT の受注残を持ち、17%を占める。また Tersan Shipyard は 6 隻、約 7 万 9,000CGT の受注残を持ち、13%を占めている。トルコ造船所は歴史的に、タグボートの建造を専門としており、現在のタグボート受注残は 108 隻、約 18 万 4,000CGT に達して、隻数ベースでは中国に続く世界第 2 位である。タグボートは、トルコ造船所の受注残(CGT ベース)の 29%を占める。更に、船舶の「燃料移行」を背景に、2023 年初頭時点で、トルコ造船所の受注残のうち 35 隻、約 28 万 CGT がバッテリー駆動、またはバッテリーハイブリッド駆動の船舶となっており、これは受注残(CGT ベース)の 45%を占めている(また、LNG 二元燃料エンジンを備えたタグボート 2 隻も受注残に含まれる)。

2022 年には、12 カ所のトルコ造船所が、44 隻、約 28 万 9,000CGT の新造船受注を獲得した。このうち、Cemre Shipyard が 35%を占めた(8 隻、約 10 万 2,000CGT)ほか、Sedef Gemi (Tuzla) は 4,000TEU のコンテナ船 2 隻(約 5 万 3,000CGT)を受注、CGT ベースで全体の 18%を占めた。船舶種類で見ると、CGT ベースで 2022 年に最も受注が多かったのは旅客カーフェリーで、6 隻、約 8 万 9,000CGT の新造船受注があった(全体の 31%)。トルコ造船所は 2022 年に、CSOV の建造契約も獲得した。Tersan Shipyard は、定員 135 人で、メタノール二元燃料の CSOV2 隻の受注を獲得。また Cemre は、定員 124 人のメタノール二元燃料の CSOV1 隻、更には定員 60 人で、バッテリーハイブリッド駆動の CSOV2 隻の受注を獲得した。

2022 年のトルコ造船所による引き渡しは CGT ベースで前年比 37%減少し、55 隻、約 19 万 5,000CGT となった。このうち、フェリーが 9 隻、約 6 万 2,000CGT で 32%を占めたほか、タグボートは 32 隻、約 5 万 7,000CGT で 29%を占め、ケミカルタンカーは 6 隻、約 4 万 7,000CGT で 24%を占めた。竣工量を造船所別に見ると、Sanmar が 25 隻、約 4 万 2,000CGT、Tersan が 2 隻、約 4 万 1,000CGT で、トップ 2 となり、共に全体の 21%を占めた。トルコ造船所の引き渡した船舶には、

乗客定員 640 人で、LNG 二元燃料エンジンを搭載する「Havila Castor」、やはり LNG 二元燃料エンジンを搭載する容量 23 万 4,490 立方フィートのリーファーコンテナ「Oddrun With」が含まれる。

トルコ造船所は「非商業船舶」部門において、2023 年初頭時点で 243 隻と健全な受注残を持つ。2022 年には、23 隻の新造船受注を獲得した。この中には、洋上風力発電向け人員輸送用テンダー、モーターヨット、漁船が含まれる。トルコ造船所は、艦艇の建造においても活発な活動を展開しており、2022 年初頭時点では、134 隻の受注残がある。トルコ沿岸警備隊(巡視船 83 隻)、トルコ海軍(30 隻)からの契約がその 84%を占める。一方で、トルコ造船所は、パキスタン、ウクライナ海軍向けにもトルコで設計されたコルベット艦 2 隻ずつを建造中。ただし、2022 年に艦艇の新造船受注はなかった。

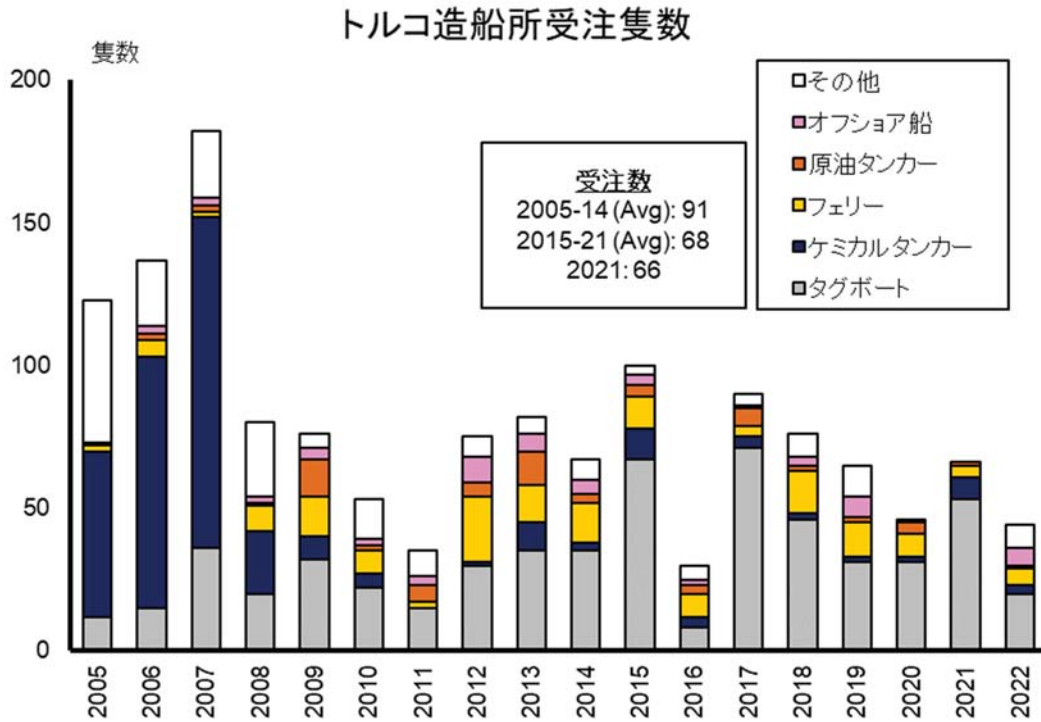
複数のトルコ造船所は、新造だけでなく、修繕部門においても活発な活動を展開している。トルコの修繕業界は、2022 年に世界の修繕の 12%の作業を請け負った。これは、中国に続く第 2 位の数字である。

2022 年 7 月、Tersan Shipyard は、トルコ南東部 Ceyhan に新たな施設建設を計画していると発表した。現在、マルマラ海沿岸のヤロヴァに本拠を置いている Tersan Shipyard は、新施設開発のために 1 億ドルの予算を計上している。この施設では、より大型船舶の建造、修繕が可能となる見込み。Tersan Shipyard は 2000 年に初めて船舶を引き渡して以来、合計で 53 隻、約 42 万 3,000CGT を引き渡してきた。このうち、タンカーが 48%を占めている。

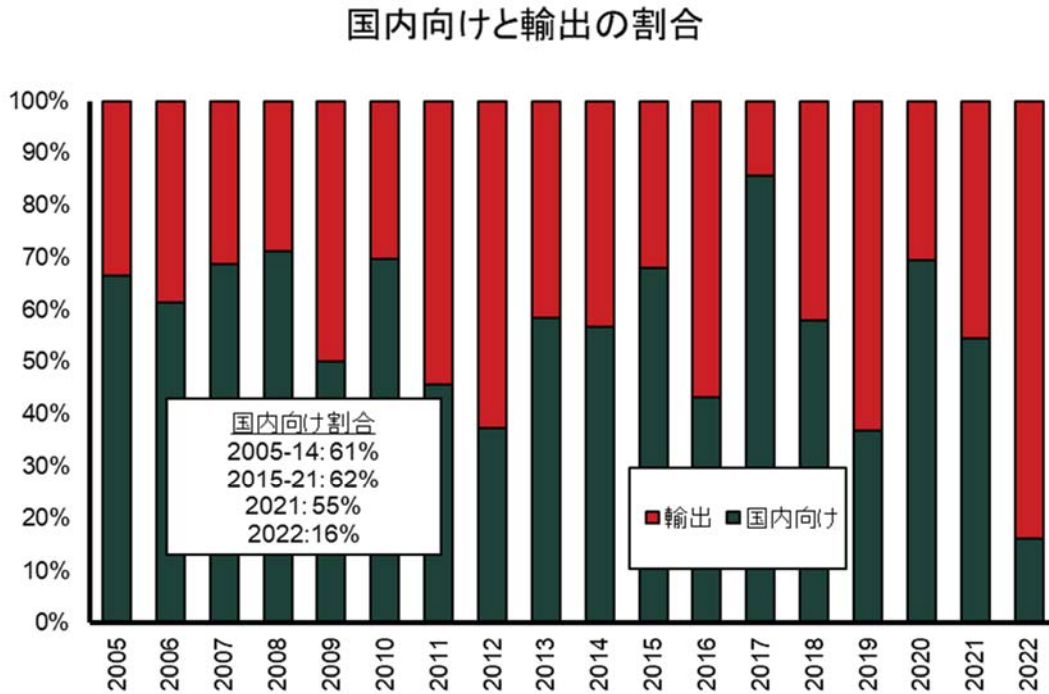
#### 今後の見通し

トルコ造船所は、タグボート部門のリーダーとしての地位を維持しつつ、より小型、ハイスペックで、代替燃料利用可能な船舶、特により専門性の高い部門(旅客フェリー、急成長する洋上風力発電部門など)での新造船受注獲得を続けるにあたって良好なポジションを確保している。また、船舶の「燃料移行」に伴い、省エネ技術を搭載するためのレトロフィットに対する関心が高まっている中で、修繕部門における中心的役割を果たしているトルコ造船所は新たな契約を獲得し続けるだろう。

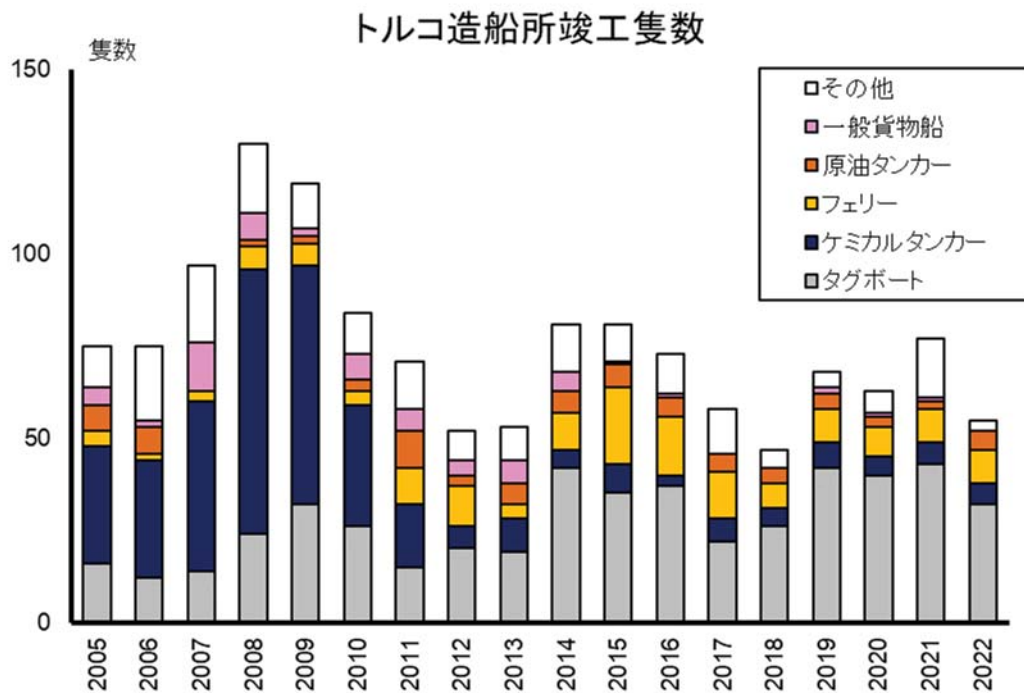
図表 4.7.1



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)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Sanmar Ltd	10	74	97
Uzmar	24	29	29
Eregli Shipyard	20	13	40
Tersan Shipyard	16	11	13
Sefine Shipyard	8	12	12
Besiktas Shipyard	12	13	2
Dearsan Shipyard	1	24	1
Ozata Shipyard	8	13	1
Torgem Shipyard	7	6	8
Ceksan Shipyard	13	7	1
Yardimci Deniz	10	9	1
RMK Marine Shipyard	11	6	3
Dentas Shipyard	10	2	8
Gelibolu Shipyd	10	6	4
Sedef Gemi (Tuzla)	16	1	1
Others (85)	280	120	89
<b>合計</b>	<b>456</b>	<b>346</b>	<b>310</b>

## 4.8 ポーランド

ポーランドの新造船の建造は低下傾向を続けており、**2022**年には過去**25**年で初めて新造船受注がゼロとなった。一方で、修繕・レトロフィット、検査事業が**2022**年には大幅に増加し、ポーランド造船所にとって将来的に雇用を生む可能性のある分野となっている。

2023年初頭時点でのポーランド造船所の受注残は7隻、約8万1,000CGTで、少なくとも1隻の受注残を擁する造船所はわずか3か所となっている。最も受注残が多いのはRemontowa SBで、この中にはRo-Pax フェリー3隻、約7万6000CGTが含まれる。またFinomarは作業・修理船3隻、約3,400CGT、NSSは作業・修理船1隻、約1,500CGTを受注残に擁している。Remontowa SBの受注残に含まれるRo-Pax フェリー3隻は、ポーランド船主のPolish Steamship Coに2024年に引き渡される予定。これらの船舶の建造は、ポーランド造船業界支援の目的で発注された面もあり、コストの一部は国有財産省が拠出した。これらのフェリーはバルト海を航行し、LNG 二元燃料エンジンを搭載すると共に、バッテリーハイブリッド推進システムを備える。

ポーランド造船所は、**2021**年こそ新造船受注にわずかな増加が見られたものの、**2022**年には新造船受注を獲得できなかった。新造船受注がゼロとなるのは、少なくとも**1996**年以来で初めてのことである。ポーランド造船所は過去**20**年間、オフショア部門での存在感が大幅に薄れ、新造船受注も低下傾向にあった。オフショア船の新造船受注は、**2005**年には**14**隻に上っていたが、**2015**年以来ゼロとなっている。ポーランド造船所による**2022**年の竣工量も減少し、**5**隻となった。**2021**年には**10**隻、**2010-2020**年には年平均**11**隻を引き渡していた。Remontowa SB、Damen Gdyniaはそれぞれタグボート1隻、Finomarは作業・修理船1隻を引き渡した。またCrist Gdyniaはバッテリーハイブリッド駆動のフェリー1隻をFinferriesに引き渡した。NSSはこれまで修繕に特化してきたが、**2022**年には同社の初めての新造船である作業・修理船1隻を引き渡した。

「非商業船舶」部門において、ポーランド造船所は、**2023**年初頭時点で**39**隻の受注残を擁している。ただし、**2022**年の新造船受注は1隻にとどまり、**2021**年の**11**隻から低下した。「非商業船舶」の**2022**年引き渡しは7隻となり、**2021**年の**8**隻とほぼ同じ水準を保った。**2023**年初頭時点での受注残が最も多いのはCentromost River SYで、内陸水路航行用ケミカルタンカー7隻(約3万4,000CGT)を擁する。これに続くのがRemontowa SBで、ポーランド国防省から受注したタグボート6隻を受注残に持つ。またDamen Gdyniaはヨット4隻、約1万4,000CGTを、Sunreef Yachtsはヨット2隻、約6,000CGTを受注残に擁している。**2023**年初頭時点で、このほかにもヨット5隻がポーランド造船所の受注残に含まれており、ポーランド造船所にとって、最近の成長を支える部門となっている。現在、世界フリートのヨットのうちポーランドが建造したのは**14**隻のみとなっているが、現在受注残には**11**隻のヨットが含まれている。

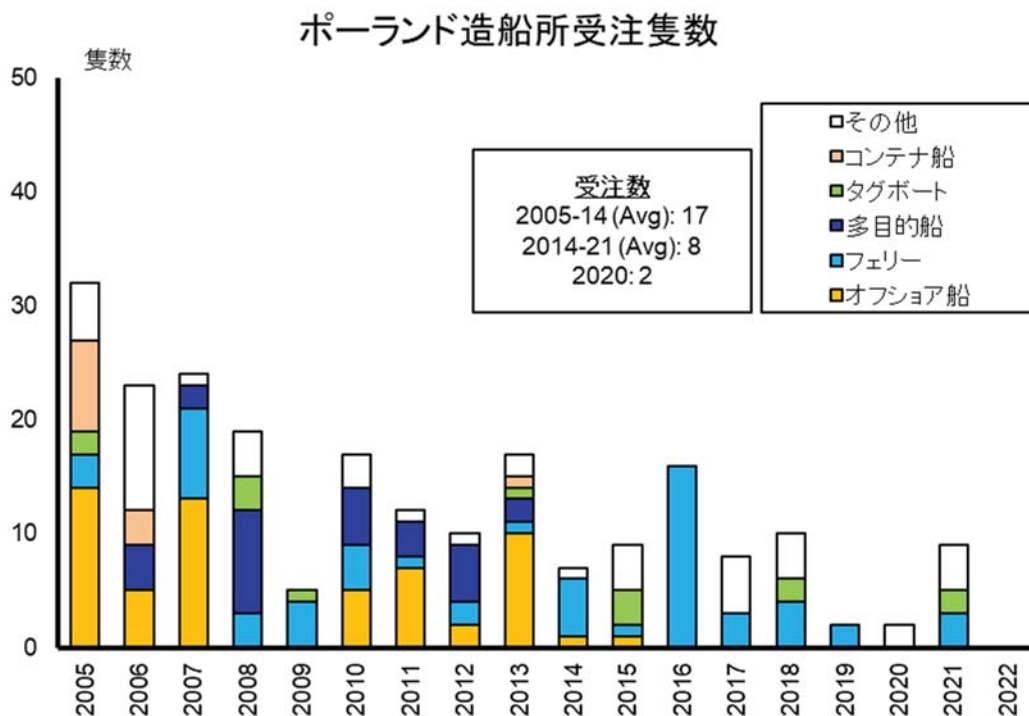
個別の造船所を見ると、近年活発な活動を展開してきたのが **Finomar** である。同造船所は **2022** 年に **1** 隻を引き渡し、今年も作業・修理船 **3** 隻、漁船 **1** 隻を引き渡す予定となっている。同造船所が **1996-2021** 年の期間に引き渡した船舶は **7** 隻にすぎないことを考えると、その新造事業は大きく拡大している。同造船所は洋上風力発電向けタワーなどオフショア構造物の建設も専門としており、これが将来の雇用を生む可能性もある。ポーランド造船所のうち、商業船舶部門において **2023** 年初頭時点での受注残が最も多かったのは **Remontowa SB** であるが、同造船所は「非商業船舶」部門においても大きな受注残を抱えている。また同造船所は修繕部門でも重要なプレーヤーであり、現在ポーランドで最もアクティブな造船所と言える。

多くのポーランド造船所が修繕・レトロフィットに大きな力を入れており、**2022** 年にポーランド造船所で実施された環境関連のアップグレード作業は **200** 件超に上って、**2021** 年の約 **160** 件から増加した。また、同様の数の特殊検査作業の実施も報告されている。こうしたアップグレード作業の大半は、バラスト水管理システム(BWMS)関連のレトロフィットであるが、**SOx** スクラバー、尿素 **SCR** システム、二酸化炭素回収・貯留(**CCS**)、陸上高圧電力供給システム(**HVSC**)関連レトロフィットも実施された。世界のフリートにおいて、**CCS** レトロフィットを受けた船舶は **12** 隻にすぎないが、このうち **3** 隻をポーランド造船所が担当しており、ポーランドは **CCS** レトロフィットのリーダー的存在になっている。**Remontowa** は修繕部門で傑出した存在であり、**2022** 年には **85** 件以上の環境関連アップグレード作業、**90** 件以上の特殊検査作業を実施している。

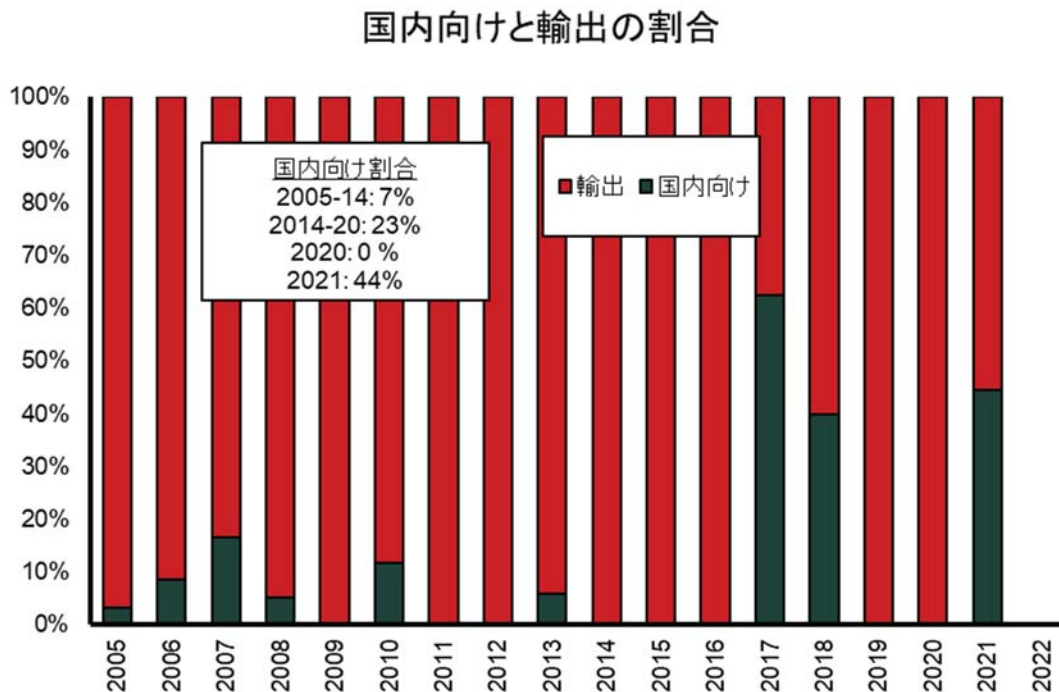
#### 今後の見通し

ポーランド造船所の受注残は後退し、**2023** 年初頭時点でわずか **7** 隻と、過去 **30** 年で最低水準に落ち込むなど、ポーランド造船業界を巡る状況は厳しい。オフショア部門における新造船受注の不振もポーランド造船所への圧力を高めている。オフショア石油・ガス市場は改善しており、洋上風力発電部門も急速に成長しているものの、短期的にポーランド造船所に大型の新造船受注をもたらすとは思われない。しかし、ポーランド造船所にとって、修繕・レトロフィットが成長部門となっており、**2022** 年には **BWMS** レトロフィット事業が大幅に増加したほか、特殊検査作業もその数を増やしている。特に、**Remontowa SB** は多くの修繕作業を担当している。

図表 4.8.1

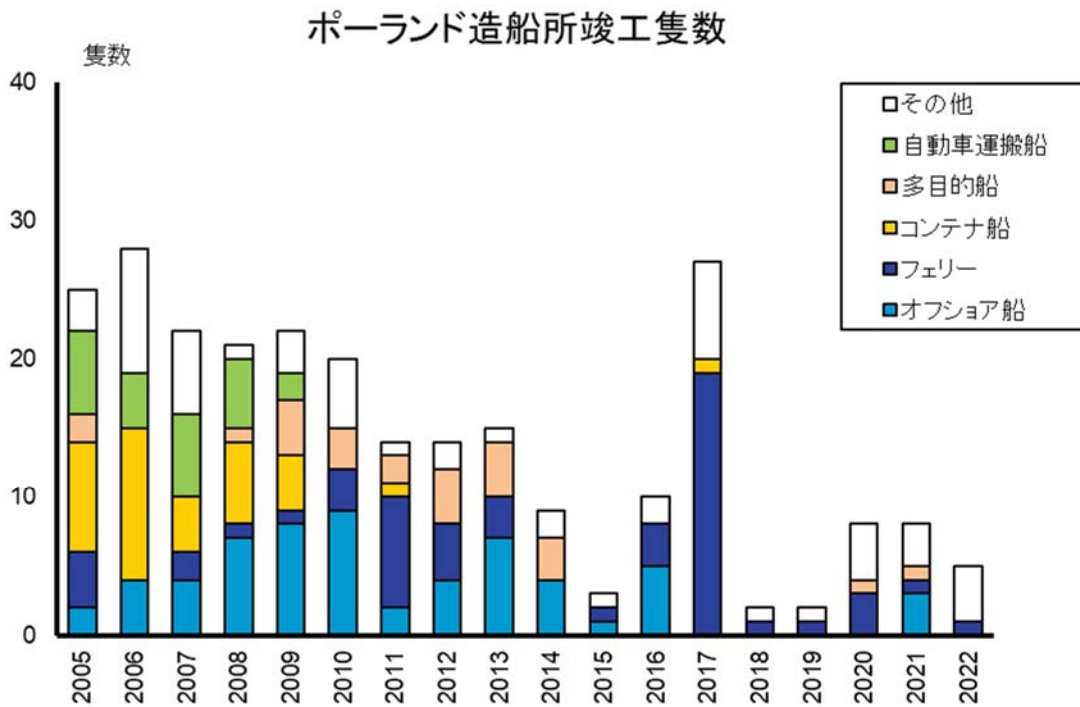


図表 4.8.2





図表 4.8.3



図表 4.8.4 ポーランド上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Remontowa Repair	38	0	0
Remontowa SB	7	25	14
Stocznia Gdynia	12	0	0
Szczecin Shipyard	8	0	0
Partner Stocznia	10	11	1
Damen Kozle	2	17	0
Stocznia Nauta	3	2	1
Stocz. Polnocna	4	0	0
MSR Szczecin	0	0	4
Crist Gdynia	0	1	2
Stocznia Gdansk	1	1	0
Stocz Marynarki	1	0	0
Conrad Shipyard	0	2	0
Finomar	1	2	2
Poltramp Yard	0	2	0
Others (7)	4	1	3
<b>合計</b>	<b>91</b>	<b>64</b>	<b>27</b>

## 4.9. クロアチア

クロアチアでは**2022年**、**1カ所**の造船所が**1件**の新造契約を獲得したにとどまり、造船所の経済的苦境に話題が集まる結果となった。クロアチア造船所は小型の豪華クルーズ船部門で活発な活動を展開しており、新型コロナ禍に伴うクルーズ船部門の操業一時停止にも関わらず、近年は複数の新造船受注獲得に成功してきた。また複数の造船所は「グリーン」なテクノロジーを用いた船舶を建造している。とはいえ、近年、複数の造船プロジェクトが財務上の問題のために遅れており、造船所の財務状況に大きな改善がない限り、その見通しは厳しいと言える。

2023年初頭時点で、100GT超の商業船舶の受注残を持つクロアチアの造船所はわずか**3カ所**である。これらの造船所は、Uljanikグループの**3 Maj Brodogradiliste**、そして**Brodospilt**、**Tehnomont**で、**Tehnomont**は「非商業船舶」部門においても受注残を擁する。クロアチア造船所の2023年初頭時点での受注残は**7隻**、約**21万3,000CGT**で、1年前の**9隻**、約**25万CGT**と比べると減少しており、過去最低水準となっている。「非商業船舶」部門においても、クロアチア造船所が持つ受注残は**9隻**にすぎない。

**3 Maj Brodogradiliste**の2023年初頭時点での受注残は、小型ケミカルタンカー、クルーズ船のわずか**2隻**である。同造船所は**2022年**、**4万5,000DWT**のケミカルタンカー**1隻**を完成させる契約を獲得した。この船舶は、**2004年**に、あるロシア造船所に**12隻**まとめて発注されたうちの**1隻**となっている。報道によると、同船舶は「**75%完成している**」状態であり、元はノルウェーの船主が保有していたが、**Viterlef Management**が買い取ったものである。新たな船主は、すでに、同船舶を**3 Maj Brodogradiliste**以外のクロアチア造船所において**2度**にわたり完成させようとしたことがある。すなわち、**2017年**には、**Brodotrogir**（同造船所が経済的苦境に陥った時期である）において、また**2021年**には**Brodospilt**において完成を試みたが、共に失敗した。**3 Maj Brodogradiliste**における作業には、パイプラインの設置、ケミカルタンクの設置、上部構造の完成と設置、塗装が含まれる。同船舶の引き渡しは**2023年**が予定される。このほか**3 Maj Brodogradiliste**は、オーストラリア船主の**Scenic Cruises**からクルーズ船「**Scenic Eclipse II**」を受注している。同船舶の進水式は**2022年**に実施され、引き渡しは**2023年前半**に予定される。このような船舶が建造されるのはクロアチアで**2隻**目となる。1隻目は**Uljanik Brodogradiliste**が**2019年**に引き渡したもので、**Uljanik**グループの**2020年**の再編に先立つ時期だった。「**Scenic Eclipse II**」は豪華クルーズ船として運航され、その乗客定員は**228人**である。

財務上の苦境を理由に、クロアチア政府が出資する**Uljanik**グループは**2021年**、リエカに本拠を置く**3 Maj Brodogradiliste**の売却方針を発表した。同グループは**2022年8月**、買収候補が現れなかったことを明らかにした。クロアチア政府は**2022年3月**、**3 Maj Brodogradiliste**が建造中の船舶のコスト上昇をカバーするべく、融資が受けられるように公的保証を付与することを認めたが、同造船所の将来は不透明なままである。他方、**2022年11月**には、チェコの**CE Industries**が、**Uljanik**

のプーラにあるもう一つの造船所の経営権取得に向けて買収提案を行い、同造船所での造船事業継続を約束した。同造船所が買収提案を受け入れたかどうかは明らかではない。なお、同造船所は2016年以來新造船受注を獲得していない。

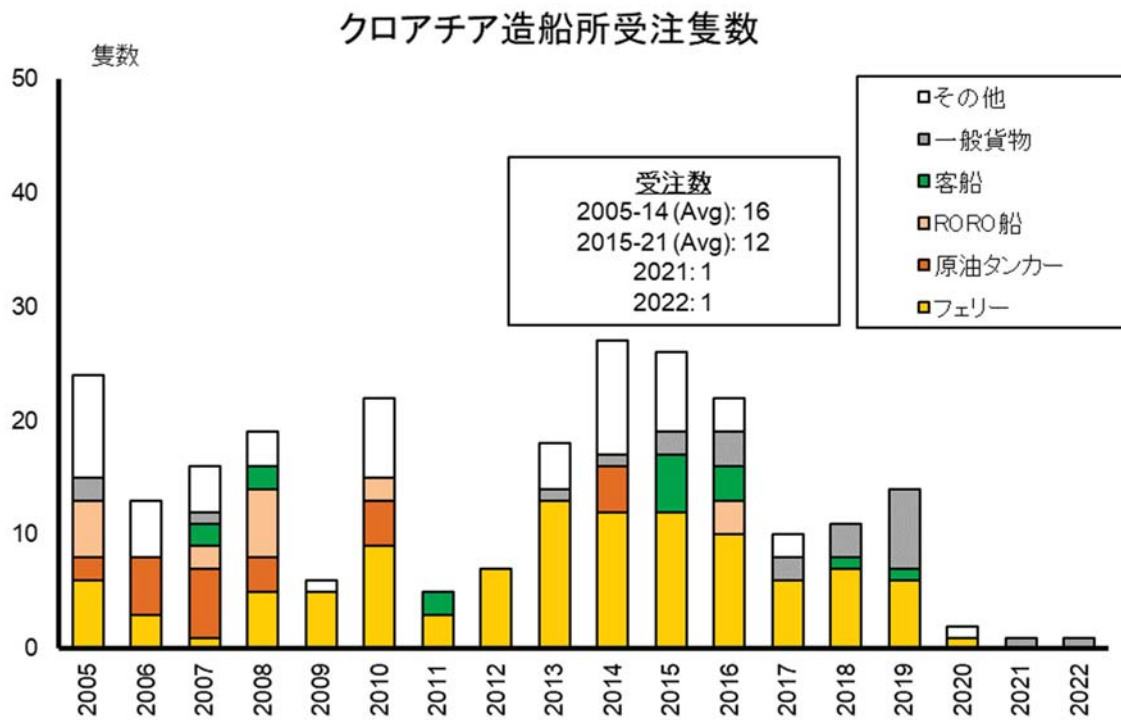
スプリトに本拠を置く **Brodosplit** は、2023年初頭時点で商業船舶4隻の受注残を持つ。このうち3隻はクルーズ船、1隻は多目的支援船である。また、このうち2隻は代替燃料利用可能な船舶であり、多目的支援船(クロアチアの船主 **Triumph Subsea** から受注)はバッテリーハイブリッド駆動となる予定である。また、**Storylines** から受注した乗客定員1,254人のクルーズ船は、LNG二元燃料エンジンを搭載する予定である。同クルーズ船は「プライベートレジデンス」客船としてデザインされ、人々が海上で生活できるようにすることを目的としている。同船舶には郵便局、学校、病院といった施設が設置される。**Brodosplit** は、2022年に商業船舶部門で新造船受注を獲得した唯一の造船所で、獲得したのは乗客定員152人のクルーズ船の建造契約である。また、同造船所は、消火用、海洋汚染防止用の自律航行船1隻を建造中となっている。

比較的健全な受注残を持つにも関わらず **Brodosplit** も2022年に財務上の苦境を経験した。ロシアによるウクライナ侵攻とそれに伴う対ロシア制裁によって、ロシアの金融機関からの融資引き出しができなくなったのである。同造船所を所有するグループは、倒産の前段階となる手続きを2022年4月に開始しており、クロアチア政府との間で支援に関する協議が続いている。

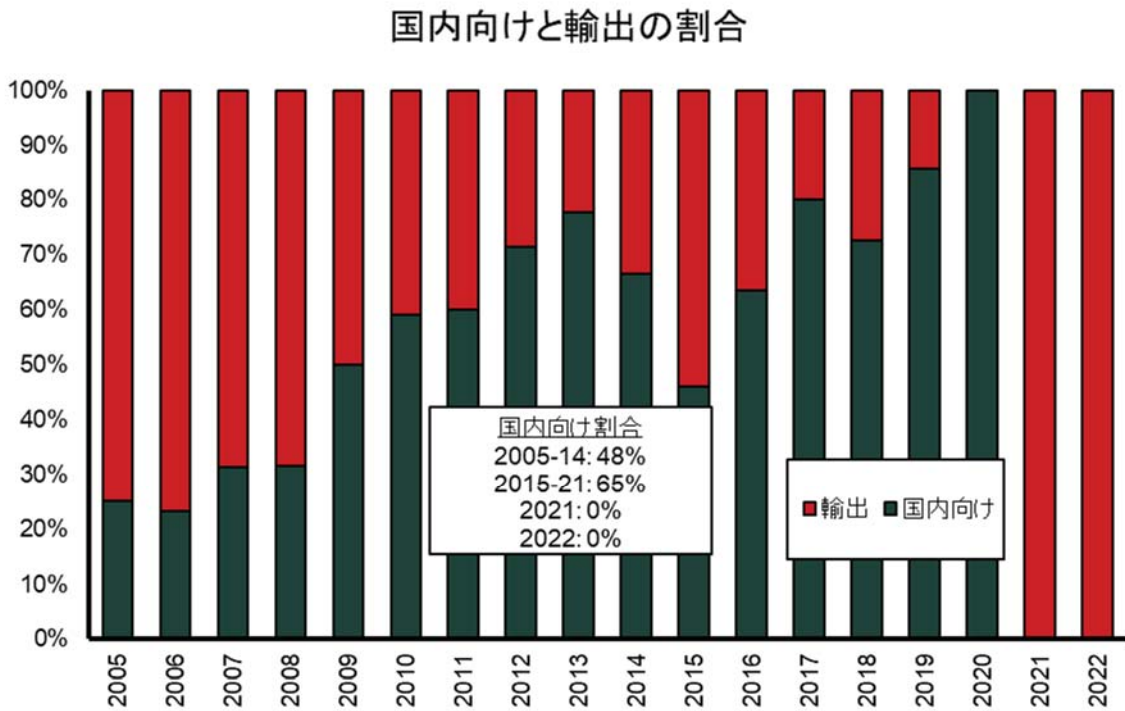
#### 今後の見通し

クロアチア造船所は大きな財務上の圧力を受けており、これが事業継続に大きな悪影響を与え続けていることもあって、2022年にクロアチア造船所の造船事業は極度の不振が続くこととなった。クルーズ船業界における今後の投資意欲は不透明なままであるが、クロアチア造船所は、小型クルーズ船において新造船受注獲得に成功してきている。とはいえ、2022年の新造船受注は1件にとどまり、政府からの経済援助にも不確実性が漂っているだけに、クロアチア造船所の見通しは非常に厳しいと言える。

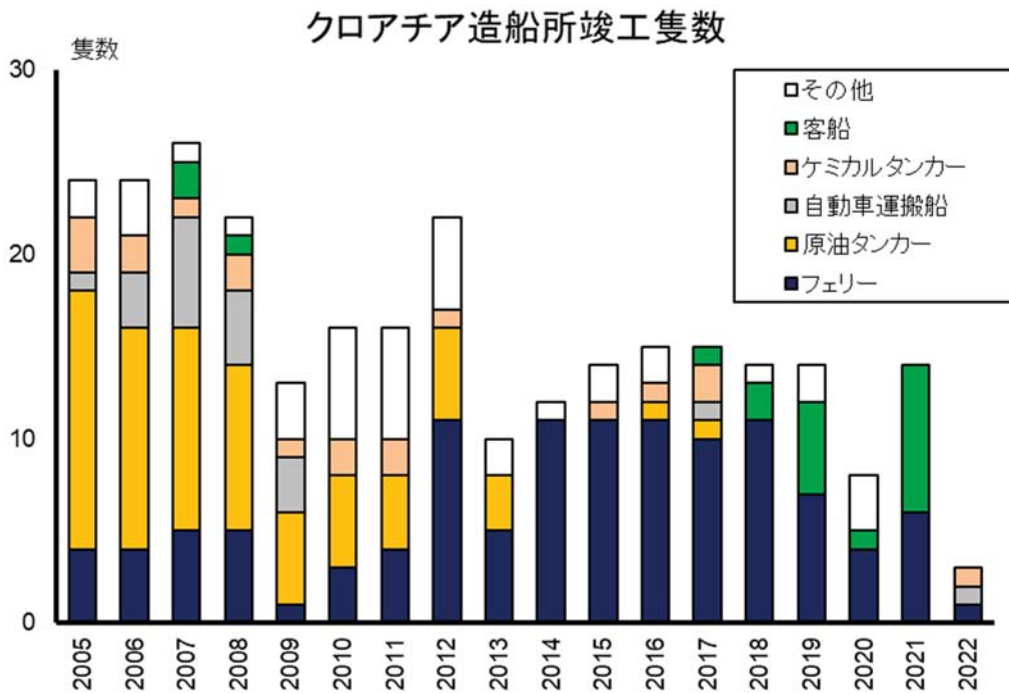
図表 4.9.1



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)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Brodosplit	21	13	6
Uljanik Brod.	19	11	2
3. Maj Brod.	15	6	4
Radez d.d.	3	11	21
Brod. Trogir	8	3	3
Kraljevica	7	1	0
Poseidon Shipyard	8	3	0
Odisej	0	5	7
Leda Shipyard	0	5	1
Porta Shipyard	4	0	0
Brodotrogir Shipyard	0	2	5
Brodaska Montaza	0	3	0
Solin	1	2	0
Termodin	1	0	0
Tehnomont	1	1	2
Others (3)	1	0	2
<b>合計</b>	<b>89</b>	<b>66</b>	<b>53</b>

## 10. ルーマニア

ルーマニアにおける商業船舶造船活動は 2022 年も限定的となった。2 年連続で新造船受注はゼロとなった上、1 カ所の造船所が 1 隻を引き渡したにとどまり、これにより受注残はゼロとなった。しかし、「非商業船舶」部門においてはポジティブな傾向が見られ、ルーマニア造船所は艦艇の新造船受注を獲得しているほか、Damen Group が、洋上風力発電事業の成長に向け、傘下 Damen Shipyards Mangalia の貢献を求める意思を表明したとの報道もある。ルーマニア造船業界は、複数年にわたり新造船受注が低迷した後に同国に参入した外国企業(Damen や Fincantieri。後者は子会社 VARD を通じて事業を展開している)が圧倒的な地位を占め続けている。

ルーマニア造船所は、2021 年同様、2022 年も商業船舶の新造船受注を獲得することができなかった。しかし、「非商業船舶」部門においては、6 隻の新造船受注があった。漁船部門では、VARD Braila が、Deutsche Fischfang-Union から 4,370GT の底引き漁船 1 隻、Nergard Havfiske から 4,170GT の底引き漁船 1 隻を受注した。漁船の世界フリートのうち、ルーマニア造船所は合計で 68 隻を建造しており、このうち VARD Braila は 6 隻を建造している。また Damen Galati は艦艇部門で活発な活動を展開しており、パキスタン政府から哨戒艇 2 隻を受注したほか、ルーマニアの緊急事態総局から 490GT の哨戒艦艇 2 隻を受注した。ルーマニア造船所はかつて艦艇建造で活発な活動を展開していた。艦艇世界フリートのうち 32 隻がルーマニア造船所で建造されたもので、この中には哨戒艦艇、戦車揚陸艇、補助タグボートが含まれる。

2022 年初頭時点で、ルーマニア造船所が擁していた唯一の受注残は、4 万 1,000DWT の MR 型タンカー「Antares」だったが、これは仏船主 SOCATRA に 3 月に引き渡された。同船舶には、ラダーバルブが搭載されている。ルーマニア造船所は 2022 年に商業船舶部門で新造船受注を獲得できなかったため、2022 年 3 月以降、その受注残はゼロとなったままである。

オランダの Damen、イタリアの Fincantieri(子会社 VARD を通じて)が保有するルーマニア造船所は近年、船舶全体を作るというよりも、部分的な造船活動を行ってきた。VARD Braila は 2022 年、REM Offshore からの受注を受けて、CSOV1 隻の船体を建造した。これはノルウェーの VARD Soviknes に輸送され、そこで完成された。このほかにも、2022 年には、イタリアの Prysmian が Fincantieri Group に発注したケーブル敷設船の船体を VARD Tulcea が建造するとの発表があった。

ルーマニア造船所は 2022 年、「非商業船舶」5 隻を引き渡した。この中には、VARD Tulcea がノルウェー沿岸警備隊に引き渡した哨戒艦艇 1 隻、VARD Braila がノルウェー船主 Nergard Havfiske に引き渡した底引き漁船 1 隻、Damen Galati がドイツ船主 Peter Dohle に引き渡したモーターヨット 1 隻が含まれる。ルーマニア造船所は、代替燃料利用可能な船舶 2 隻も建造した。これには、フェロー諸島船主の Framherji に引き渡されたバッテリーハイブリッド駆動の底引き漁船 1 隻

が含まれる。これは、漁船の世界フリートのうち、29 隻しかないバッテリーハイブリッド駆動の船舶の一つである(このほとんどはノルウェーで建造されている)。また Shipyard ATG Giurgiu は、フランスの Compagnie Fluviale に、内陸水路航行用一般貨物船「Zulu 06」を引き渡した。同船舶はルアーブル港に到着した後、在来型の燃料および水素燃料を利用可能なエンジンを設置されることとなっている。セヌ川で運航される。

ルーマニア造船所の 2023 年初頭時点における「非商業船舶」の受注残は 24 隻となっている。この中には、Santierul Naval がルーマニア海軍から受注して建造中のコルベツ艦 4 隻、Damen Galati と VARD Tulcea が受注している哨戒艦艇 12 隻、漁船複数隻が含まれる。

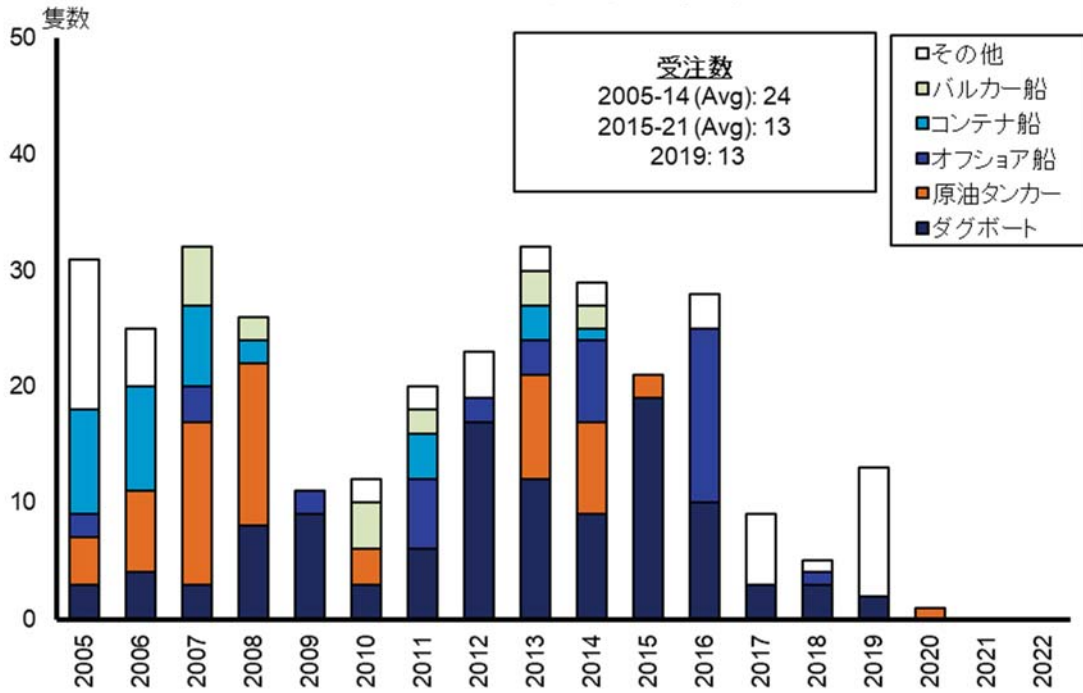
洋上風力発電部門が急速に成長する中で、ルーマニアで Damen Galati、Mangalia 造船所を保有するオランダ造船グループ Damen は 2022 年、Mangalia 造船所が同グループの洋上風力発電部門における新造船受注獲得戦略において一定の役割を果たすことになると発表した。Damen は、浮体式洋上風力発電機建設ができるような船舶デザインを検討中で、ルーマニアにおいて、発電機を搭載するための浮体式構造物建設を計画している。複数の報道によると、Damen Mangalia の経営権を持つルーマニア政府は(施設運営は Damen が担当している)2023 年初頭、Damen による人員削減プランに対して拒否権を発動した。Damen は 2020 年、Mangalia 造船所の再編の枠内で、228 人の解雇を発表していた。

#### 今後の見通し

ルーマニア造船所は過去 2 年間新造船受注獲得ができず、非常に厳しい環境に晒されている。「非商業船舶」部門においてもその活動は限定的であり、外国大手造船企業傘下のルーマニア造船所は、親会社から配分される作業への依存度を高めている。一方、独立系のルーマニア造船所は、新造船受注獲得に苦しんでいる。一方、ポジティブな点としては、こうした外国のグループが、ルーマニア造船所に「グリーン」な船舶、代替燃料利用可能な船舶や、洋上風力発電向けの施設建造に携わるような機会を与えてくれる可能性が高いといったことがあり、これにより、ルーマニア造船所は技術的能力を維持できることだろう。

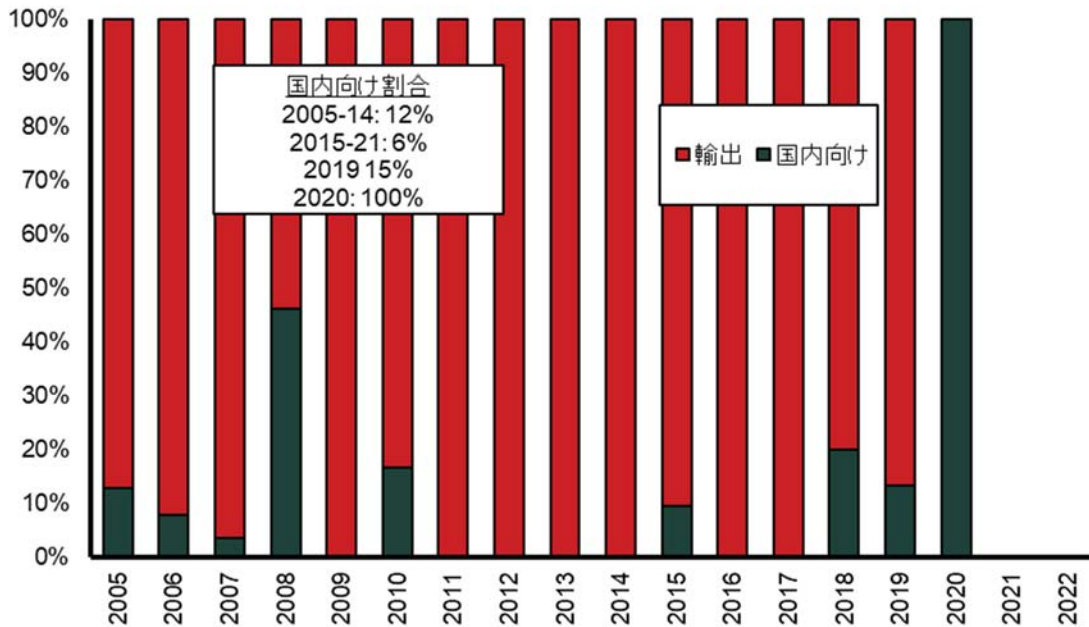
図表 4.10.1

ルーマニア造船所受注隻数



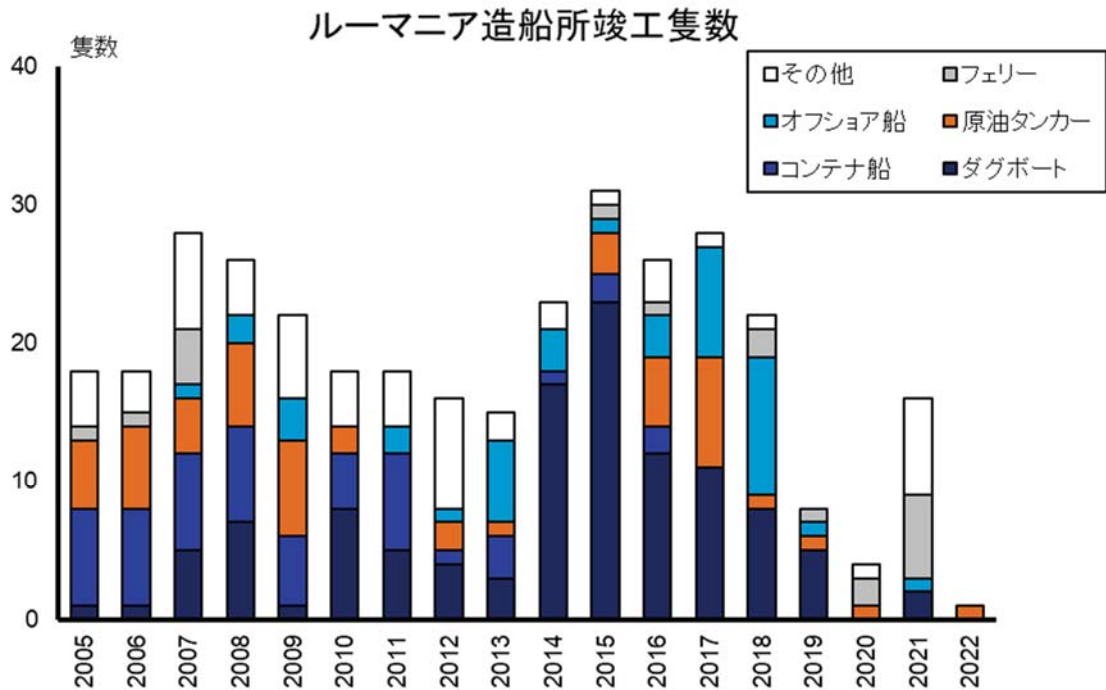
図表 4.10.2

国内向けと輸出の割合





図表 4.10.3



図表 4.10.4 ルーマニア上位造船所(竣工隻数)

造船所	2008-12	2013-17	2018-22
Damen Galati	37	79	32
Daewoo-Mangalia	32	30	1
Santierul Naval	13	2	3
VARD Braila	0	6	6
Severnav Shipyard	6	0	0
STX Braila	8	0	0
VARD Tulcea	0	4	3
Aker Braila	4	0	0
Shipyard ATG Giurgiu	0	0	2
Damen SY Mangalia	0	0	3
Black Sea Shipyard	0	1	0
Navrom Shipyard	0	0	1
Others (1)	0	1	0
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>123</b>	<b>51</b>

## 5. 世界および欧州造船業の短期見通し

欧州造船所の新造船受注を巡る環境は厳しいものであり、将来的に新造船受注をもたらしてくれることが期待できる分野は少数にとどまる。クルーズ船業界における投資意欲は弱く、新造船受注量は今後も低調のまま推移すると見られる。また、造船所の財務上の健全性も、造船所が新造船受注を呼び込む能力を決定する大きな要因となるだろう。中国、韓国、日本の造船所は、市場シェアを固め、ばら積み貨物船部門で圧倒的な地位を維持し続けると見られる。他方、欧州の造船所の短期的な受注残を支えるのは、燃料テクノロジーの傾向や、成長を遂げる洋上風力発電部門、欧州の艦艇造船能力への投資の可能性、さらには専門性の高い船舶(フェリー、タグ、浚渫船など)に対する基本的な需要といった要素であろう。

欧州造船所における新造船受注量は 3 年連続で低下し、2022 年は CGT ベースで 2009 年以來の最低水準(隻数ベースでは過去 25 年以上で最低)に落ち込んだ。短期的には、新造船受注は限定的に推移すると見られる。

多くの欧州造船所は、過去 10 年間にクルーズ船建造に特化してきており、特に 2016-2019 年には同部門が欧州造船所を大きな利益をもたらした。しかし、新型コロナウイルス感染拡大に伴うクルーズ船業界の操業一時停止に伴い、クルーズ船運航事業者からの投資意欲は低いまま(2022 年には、クルーズ船の運航状況が新型コロナウイルス感染拡大以前の水準にまで回復したとはいえ)である。多くのクルーズ船運航業者は近年、発注したクルーズ船引き渡しの先送りを造船所との間で交渉してきたこともあり、欧州造船所が今後数年の間に多数の新造船契約を獲得することは難しい状況である。とはいえ、この部門において欧州造船所は日本、中国、韓国の造船所に比べて技術的優位を維持しており、造船需要が高まれば、小型の豪華クルーズ船の新造船受注を獲得できるだろう(2022 年には 6 件が記録されている)。

クルーズ船以外の部門を見ると、大型商業船舶部門は競争が激しい状況が続いている。中国、韓国、日本の造船所は、ばら積み貨物船(ばら積み船、タンカー、コンテナ船、ガスタンカー)の新造船受注におけるシェアを固め続けているばかりか、船舶の「グリーン移行」の流れの中で、代替燃料技術や省エネ技術といった、欧州造船所がかつて大きな優位を握っていた技術についてもオファーを拡大している。クルーズ船市場に進出していない欧州造船所は、旅客フェリー、RORO 船、一般貨物船、MPP といったより専門性の高い船舶の部門に特化する傾向にある。また、一部の国の造船所は、タグボート(トルコ)や浚渫船(オランダ)のように、ニッチな市場のリーダーとなった。欧州造船所は、こうした部門において 2022 年に比較的健全な新造船受注を維持しており、短期的にも更なる契約獲得に向けて良好なポジションを確保していると見られる。こうした中で、日本、中国、韓国の造船所の船台のロットが縮小しており、より迅速な引き渡しを求めて船主が欧州造船所に発注を行う可能性もある。

欧州造船所は R&D に強く根ざした歴史があり、新技術を早くから取り入れてきた。欧州造船所は今でも、こうした能力を活かしてより「エコフレンドリー」な船舶を求める一部の需要に応えている。日本、中国、韓国の造船所は、コスト面で大きく優位に立っていることから、「グリーン」なばら積み貨物船の市場のシェアを維持すると見られるが、欧州造船所は、フリートのアップグレードを目指す専門性の高い船舶の船主からの契約獲得が目標となるだろう。加えて、欧州造船所は急速に成長する洋上風力発電部門での新造船受注獲得にすでに成功しており、これが楽観的な観測をもたらしてくれる面もある。

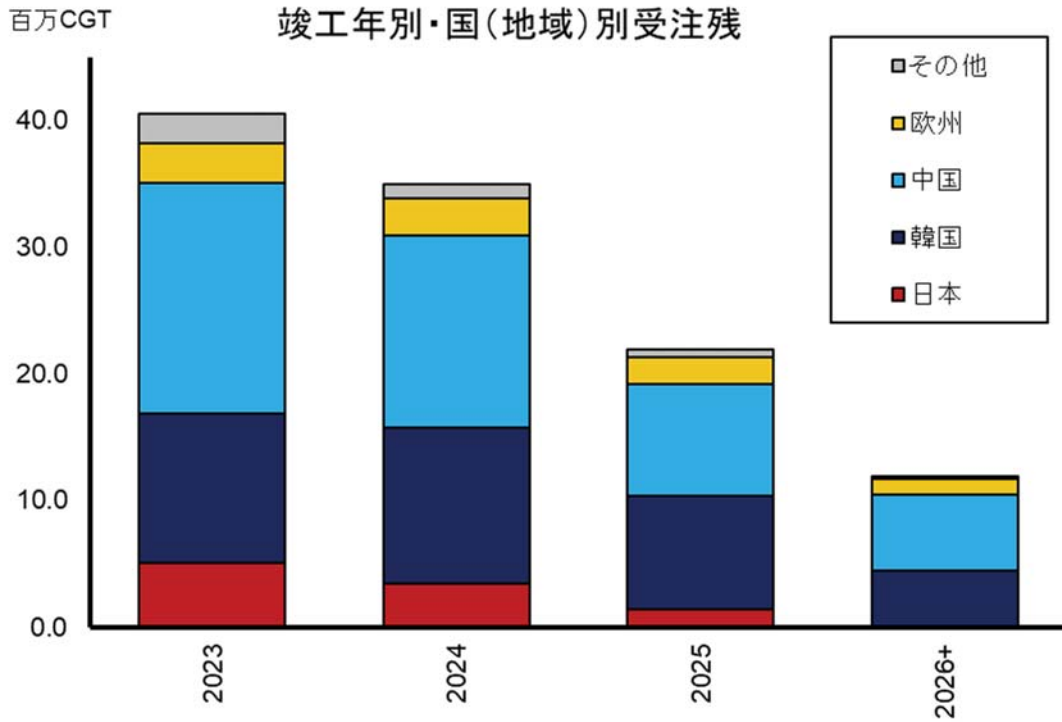
加えて、「非商業船舶」部門（漁船、ヨット、艦艇など）は、多くの造船所にとって「基本的」な事業をもたらしてくれることになるだろう。また、艦艇建造能力に定評のある造船所にとっては、ロシアによるウクライナ侵攻や、これに伴う防衛費増額が追い風となって、大きく新造船受注が増加する可能性もある。

近年の新造船受注と引き渡しの傾向が理由で、欧州造船所の総受注残は 2020、2021 年に続いて 2022 年も縮小を続け、2013 年以来最低水準に落ち込んだ。クルーズ船の引き渡し時期が先送りされその受注残が伸びていることは、一部の造船所にとって助けとなる。しかし、欧州造船所の作業量の大半を占めるクルーズ船部門における投資意欲が限定的であるために、こうした減少傾向は今後も継続する見込みである。受注残量は今後、専門性の高い「グリーン」な船舶に依存していくことになるだろう。

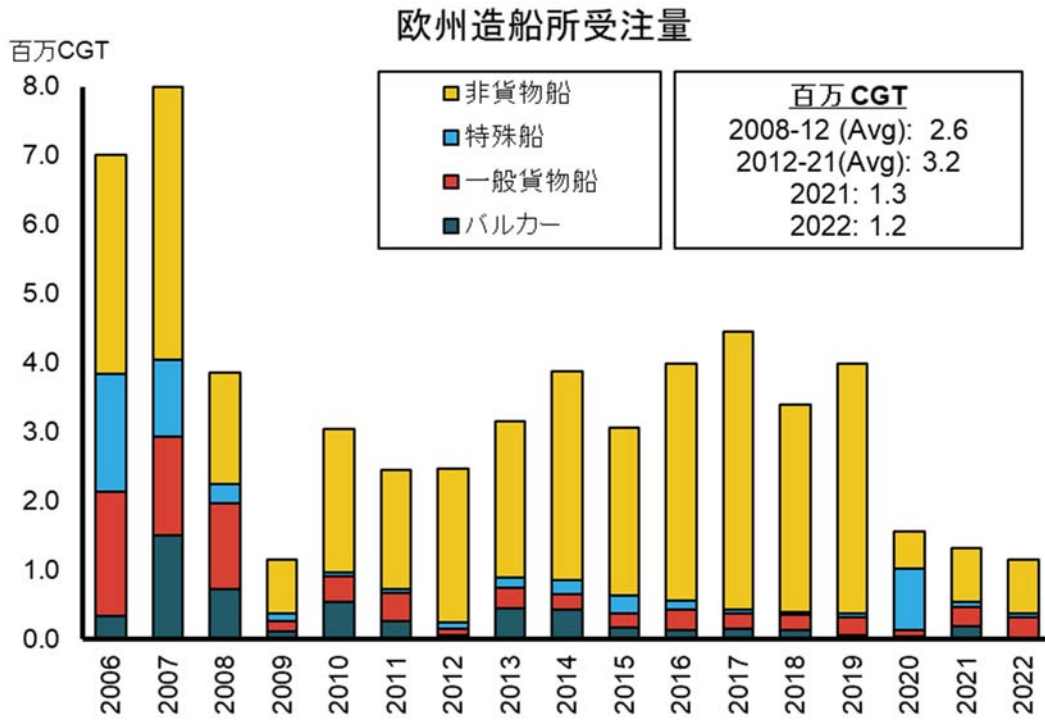
また、欧州造船所が短期的に新造船の受注を獲得する上で、造船所の財務上の健全性が重要な要因となる。多くの造船所が、新型コロナウイルス感染拡大に関連した負債に苦しめられており、新造船の受注が不振な現状においては、政府機関からの支援が一部造船所の生き残りにとって不可欠である。とはいえ、ポーランドやトルコ造船所のように、修繕やほかの建設プロジェクト（洋上風力発電など）への多角化に成功した造船所は、健全なキャッシュフローを維持し、新造船受注が増加したときにその波に乗る準備ができていると言える。

全般的に見て、欧州造船所の見通しは厳しいままである。短期的に見ると、燃料テクノロジーの傾向、洋上風力発電の拡大、艦艇建造の成長の可能性、専門性の高い船舶の「基本的」な需要が欧州造船所に新造船の受注をもたらす鍵となる分野になるだろう。

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
2018	7.7	23.3%	7.9	23.8%	11.9	36.0%	2.4	7.4%	3.2	9.6%	33.1	100%
2019	8.3	23.4%	9.6	27.0%	12.1	34.1%	2.9	8.1%	2.6	7.3%	35.4	100%
2020	6.3	20.7%	8.9	29.0%	11.5	37.6%	2.1	7.0%	1.8	5.7%	30.5	100%
2021	5.4	15.7%	10.6	30.5%	14.2	41.1%	2.6	7.6%	1.8	5.1%	34.6	100%
2022	15.6%	15.6%	7.8	24.8%	14.7	46.7%	2.6	8.3%	1.4	4.6%	31.5	100%
2023(f)	4.9	13.5%	10.3	30.8%	15.1	45.2%	2.6	5.7%	1.6	4.8%	33.4	100%
2024(f)	4.9	10.4%	11.2	34.4%	14.0	42.9%	2.6	7.7%	1.5	4.6%	32.6	100%
<b>% 2022-24</b>	<b>4.9%</b>		<b>43%</b>		<b>-5%</b>		<b>2.6%</b>		<b>3%</b>		<b>3%</b>	

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.
2018	8.8	88.9%	13.1	63.2%	16.1	74.7%	3.1	89.5%	3.6	79.1%	44.7	81.3%
2019	8.8	94.5%	12.5	78.6%	15.7	76.8%	3.1	79.4%	3.1	87.8%	43.2	78.4%
2020	8.2	78.1%	12.1	75.0%	15.7	73.3%	3.1	92.6%	2.5	82.6%	41.6	76.8%
2021	7.7	73.0%	12.0	89.2%	15.6	91.7%	3.1	68.4%	2.4	66.9%	40.8	75.1%
2022	7.5	68.6%	12.0	67.9%	16.2	91.1%	3.2	89.7%	2.2	74.4%	41.0	83.3%
2023 (f)	7.5	74.3%	12.7	80.1%	16.4	84.4%	3.4	84.0%	2.2	63.7%	42.2	73.5%
2024 (f)	7.5	79.9%	13.2	90.5%	16.6	90.2%	3.4	87.0%	2.4	78.2%	43.0	82.9%
<b>% 2022-24</b>	<b>0%</b>		<b>10%</b>		<b>3%</b>		<b>6%</b>		<b>9%</b>		<b>5%</b>	

※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 2022 年度

2023 年（令和 5 年）3 月発行

発行 日本船舶輸出組合  
〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-12  
日本ガス協会ビル 3 階  
TEL 03-6206-1663 FAX 03-3597-7800

JAPAN SHIP CENTRE (JETRO)  
Cheapside House, 138 Cheapside,  
London EC2V 6BJ, U. K.

一般財団法人 日本船舶技術研究協会  
〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 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。