

船舶建造量、手持工事量は過去最高

～九州・山口(西部)の平成19年度鋼製船舶造船実績～

平成20年 5月26日

【問い合わせ先】

九州運輸局海事振興部船舶産業課
電話 092-472-3158 安藤・高司

○建造量 平成19年度における建造量(竣工ベース)は、過去最高の対前年度比12.4%増の5,463千総トンとなった。

主な船種別では、貨物船では、フェリー、冷凍運搬船、自動車運搬船、その他(コンテナ船)が増加したが一般貨物船及びばら積み貨物船が減少したため対前年度比8.4%増の3,046千総トン、油槽船は、一般油槽船、LPG船、LNG船が増加したが、石油製品運搬船、化学製品運搬船、が減少したため対前年度比17.5%増の2,405千総トンとなった。

○受注量 平成19年度における受注量(契約ベース)は、2年ぶりに減少し対前年度比11.3%減の6,517千総トンとなった。数字上は下がったものの活況が続くアジア各国との海運需要により引き続き高い水準を維持している。

主な船種別では、貨物船は、一般貨物船、ばら積み貨物船、自動車運搬船、その他(コンテナ船)が増加し対前年度比34.3%増の5,516千総トン、油槽船は、一般油槽船をはじめ全船種が減少したため総トン数は対前年度比69.4%減の990千総トンとなった。

○手持工事量 平成20年3月末における手持工事量は、過去最高の対前年同期比8.1%増の14,089千総トンとなった。

主な船種別では、貨物船は、一般貨物船、ばら積み貨物船、自動車運搬船、その他(コンテナ船)が大幅に増加し対前年同期比31.9%増の10,206千総トン、油槽船は、石油製品運搬船は増加したが、一般油槽船、化学製品運搬船、LPG船、LNG船の減少により対前年同期比26.8%減の3,873千総トンとなった。

○臨時船舶建造調整法による建造許可件数 (注:参照)

平成19年度における建造許可は、対前年度比4.0%増の4,324千総トンとなった。主な船種別では、貨物船は、ばら積み貨物船、自動車運搬船が増加したが、一般貨物船、コンテナ船、冷凍貨物船の減少により対前年度比18.6%増の2,647千総トン、油槽船は、化学製品運搬船、LPG船が増加したが、一般油槽船、石油製品運搬船、LNG船が減少したため対前年度比12.5%減の1,677千総トンとなった。

注) 建造許可の対象船舶は、総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の一般商船(純客船を除く)である。

鋼製船舶造船実績(内訳)

(単位:隻、トン)

	期 間	貨 物 船		油 槽 船		漁 船		そ の 他		合 計		備 考
		隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	
建 造 量	平成19年度	88	3,045,996	59	2,404,843	3	2,737	8	9,412	158	5,462,988	
	平成18年度	73	2,809,019	57	2,046,178	4	879	13	2,521	147	4,858,597	
	増 減	15	236,977	2	358,665	-1	1,858	-5	6,891	11	604,391	
	増 減 率 (%)	20.5	8.4	3.5	17.5	-25.0	211.4	-38.5	273.3	7.5	12.4	
受 注 量	平成19年度	130	5,516,059	48	990,380	6	1,535	18	8,757	202	6,516,731	
	平成18年度	130	4,107,240	89	3,239,866	3	954	7	1,416	229	7,349,476	
	増 減	0	1,408,819	-41	-2,249,486	3	581	11	7,341	-27	-832,745	
	増 減 率 (%)	0.0	34.3	-46.1	-69.4	100.0	60.9	157.1	518.4	-11.8	-11.3	
手 持 工 事 量	平成20年3月末現在	273	10,206,178	126	3,873,159	3	844	17	9,225	419	14,089,406	
	平成19年3月末現在	231	7,736,115	137	5,287,622	3	2,914	6	1,364	377	13,028,015	
	増 減	42	2,470,063	-11	-1,414,463	0	-2,070	11	7,861	42	1,061,391	
	増 減 率 (%)	18.2	31.9	-8.0	-26.8	0.0	-71.0	183.3	576.3	11.1	8.1	

※ 調査協力造船所工場総数 57工場 (総トン数20トン、長さ15メートル以上の新造船建造設備を有する造船所)

船種別鋼製船舶造船実績(内訳)

		建 造 量				受 注 量				手持ち工事量			
		平成 1 9 年 度		平成 1 8 年 度		平成 1 9 年 度		平成 1 8 年 度		平成 2 0 年 3 月 末 現 在		平成 1 9 年 3 月 末 現 在	
		隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T	隻	G/T
貨 物 船	一 般 貨 物 船	15	40,413	15	114,273	15	73,888	21	52,378	19	84,855	19	51,380
	ばら積み貨物船	54	2,367,053	51	2,399,247	78	3,829,874	88	3,262,602	181	7,083,776	157	5,620,955
	フェリー	2	22,760	1	999	0	0	1	8,300	1	8,300	3	31,060
	砂利船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	冷凍運搬船	1	4,500	0	0	0	0	1	4,500	0	0	1	4,500
	自動車運搬船	5	264,600	3	185,400	22	903,997	18	778,740	46	2,041,397	29	1,402,000
	その他	11	346,670	3	109,100	15	708,300	1	720	26	987,850	22	626,220
	合 計	88	3,045,996	73	2,809,019	130	5,516,059	130	4,107,240	273	10,206,178	231	7,736,115
油 槽 船	一 般 油 槽 船	25	1,332,269	18	1,305,883	18	603,768	24	1,203,390	40	1,332,793	47	2,061,294
	V L C C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	石油製品運搬船	6	167,737	5	178,800	5	179,988	7	270,349	19	949,000	20	936,749
	化学製品運搬船	17	182,500	22	206,818	18	170,748	37	367,448	44	432,748	43	444,500
	L P G	6	137,337	10	126,377	7	35,876	14	543,679	17	456,618	16	558,079
	L N G	5	585,000	2	228,300	0	0	7	855,000	6	702,000	11	1,287,000
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合 計	59	2,404,843	57	2,046,178	48	990,380	89	3,239,866	126	3,873,159	137	5,287,622
そ の 他	曳 船	3	671	4	769	8	2,459	3	375	8	2,163	3	375
	旅 客 船	1	99	0	0	0	0	1	99	0	0	1	99
	台 船	0	0	0	0	1	2,034	0	0	1	2,034	0	0
	バ ー ジ	1	890	1	1,700	1	890	1	890	1	890	1	890
	その他	3	7,752	8	52	8	3,374	2	52	4	3,270	1	0
	合 計	8	9,412	13	2,521	18	8,757	7	1,416	14	8,357	6	1,364
漁 船		3	2,737	4	879	6	1,535	3	954	6	1,712	3	2,914
総 合 計		158	5,462,988	147	4,858,597	202	6,516,731	229	7,349,476	419	14,089,406	377	13,028,015

管内臨時船舶建造調整法による建造許可実績

(単位:隻、千総トン、百万円)

期 別 \ 区 分	隻 数	総トン数	契約船価
平成18年度	99	4,156.3	453,801
増減	7	167.7	34,170
増減率(%)	7.1	4.0	7.5
平成19年度全国実績	413	15,712.0	1,773,642
対全国比(%)	25.7	27.5	27.5

注1) 建造許可の対象船舶は、総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の一般商船(純客船を除く)である。

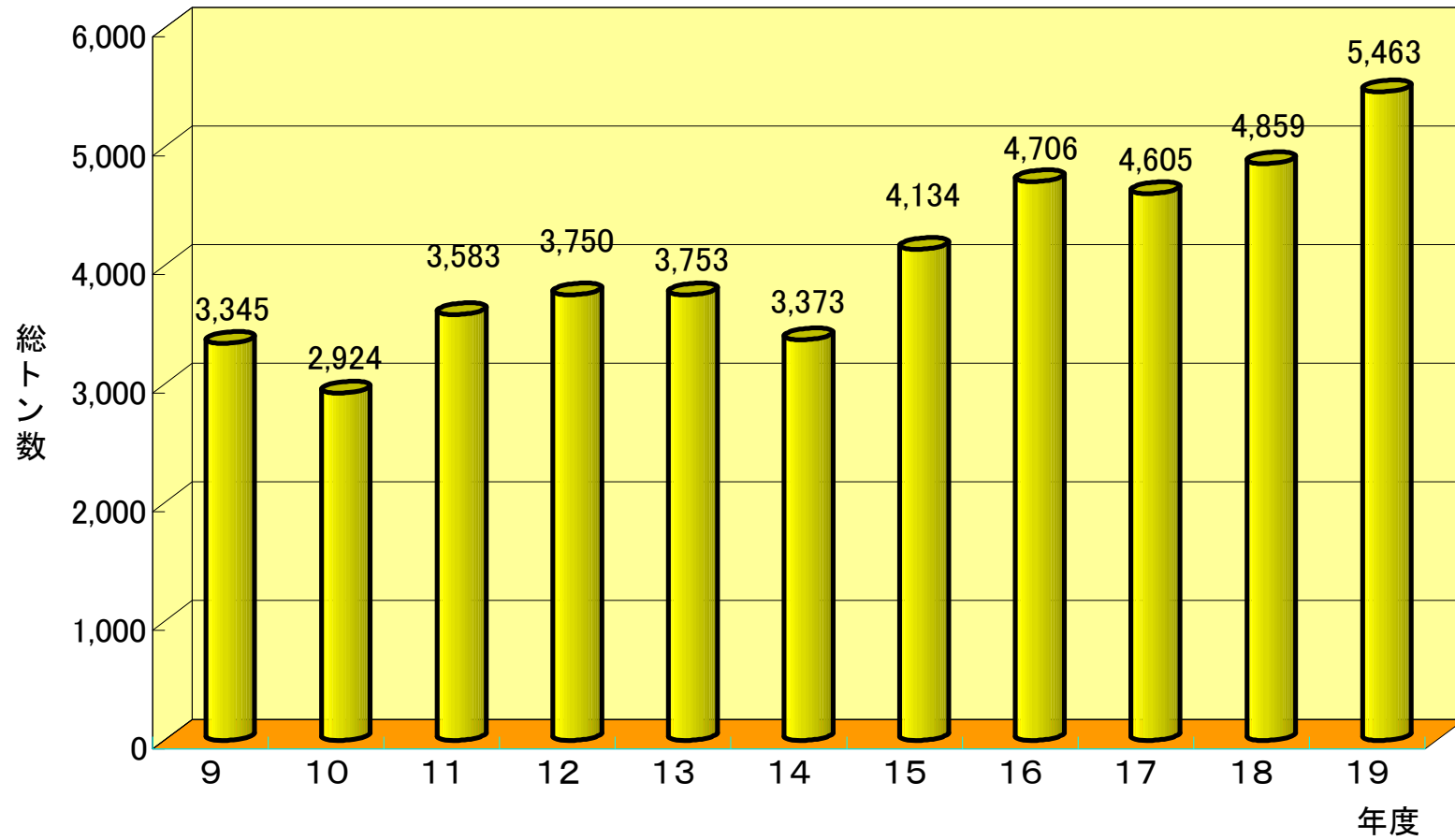
注2) 四捨五入のため、数値が符合しない場合がある。

管内船種別建造許可実績

(単位:隻、千総トン、%)

区 分	平成19年度		平成18年度		総トン数に おける 増減	総トン数に おける 増減率		
	隻数	総トン数	隻数	総トン数				
貨 物 船	一般貨物船	9	159.0	13	356.8	-197.8	-55.4	
	ばら積貨物船	42	2,169.0	26	1,398.4	770.6	55.1	
	貨物兼油槽船	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
	そ の 他	自動車運搬船	5	120.0	6	112.1	7.9	7.0
		コンテナ船	4	199.0	4	360.0	-161.0	0.0
	冷凍貨物船	0	0.0	1	4.5	-4.5	-100.0	
	重量物運搬船	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
	バ ー ジ	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
貨物船合計	60	2,647.0	50	2,231.8	415.2	18.6		
油 槽 船	一般油槽船	7	804.0	8	836.4	-32.4	-3.9	
	石油製品運搬船	2	7.0	6	126.2	-119.2	-94.5	
	化学製品運搬船	27	278.0	21	275.8	2.2	0.8	
	L P G 運 搬 船	6	122.0	8	92.8	29.2	31.5	
	L N G 運 搬 船	4	466.0	5	585.0	-119.0	-20.3	
油槽船合計	46	1,677.0	48	1,916.2	-239.2	-12.5		
そ の 他	0	0.0	1	8.3	-8.3	0.0		
総 計	106	4,324.0	99	4,156.3	167.7	4.0		

鋼製船舶建造量の推移

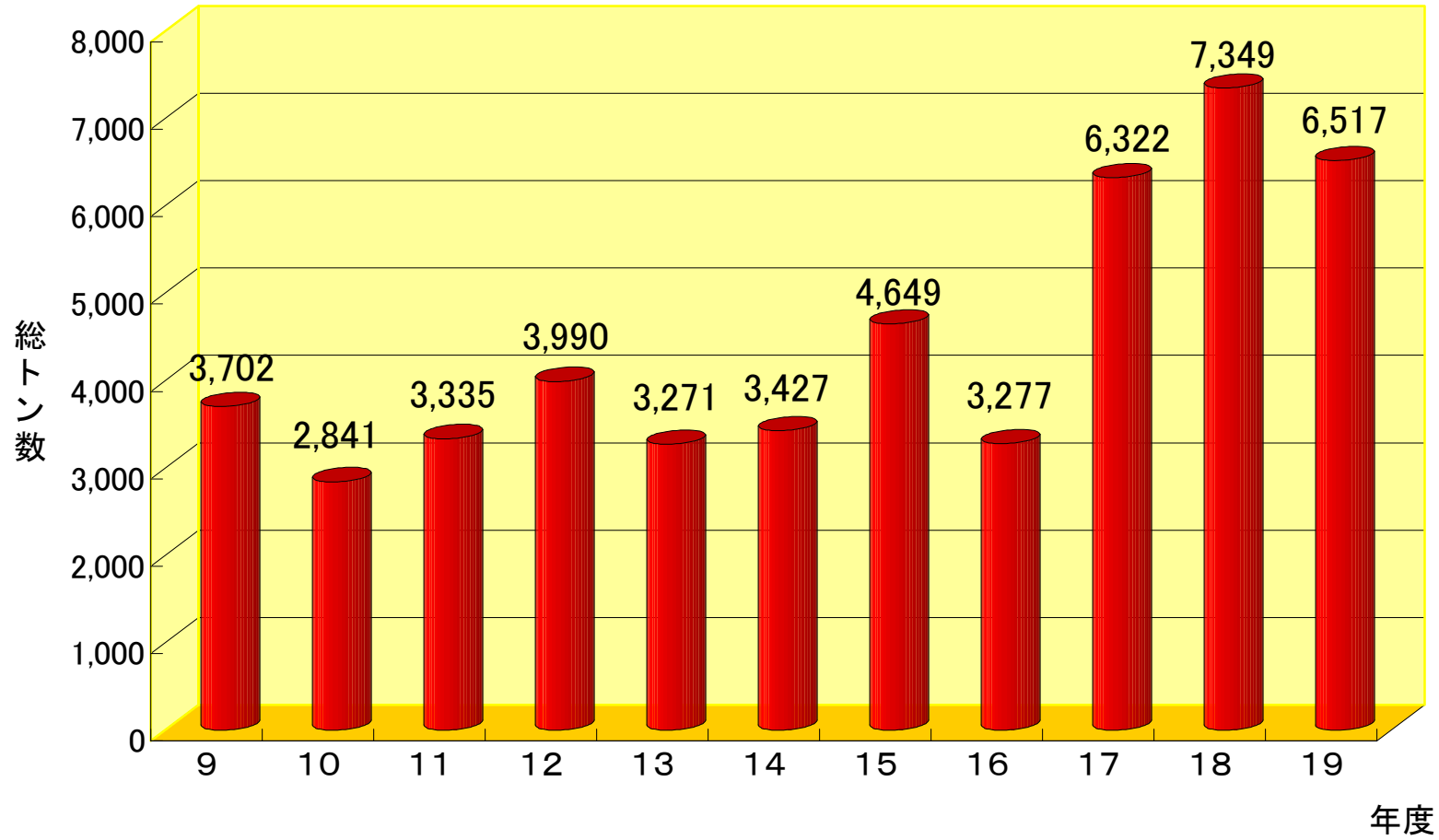


(建造量)

(単位:千総トン)

年度(4-3月)	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
建造量	3,345	2,924	3,583	3,750	3,753	3,373	4,134	4,706	4,605	4,859	5,463

鋼船受注量の推移

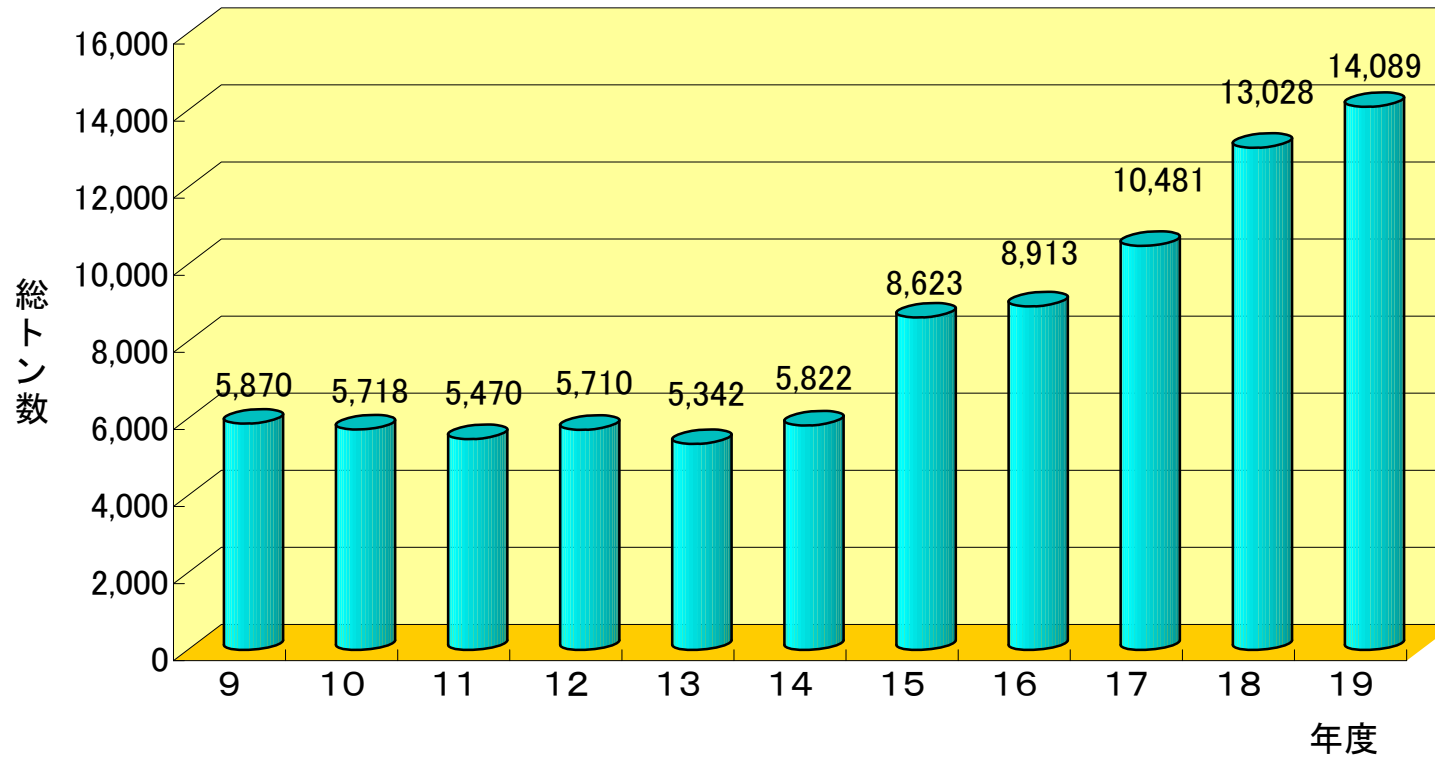


(受注量)

(単位:千総トン)

年度(4-3月)	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
受注量	3,702	2,841	3,335	3,990	3,271	3,427	4,649	3,277	6,322	7,349	6,517

手持ち工事量の推移



(単位:千総トン)

年度(4-3月)	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
手持ち工事量	5,870	5,718	5,470	5,710	5,342	5,822	8,623	8,913	10,481	13,028	14,089

注1) 手持ち工事量は、各年度末(3月)。

注2) 四捨五入のため、数値が符合しない場合がある。

造船アイランド・九州をめざして

国内の約3割を建造する九州

○日本造船業は半世紀にわたり世界のトップシェアを誇っていた。その中で、九州は国内総建造量の3割及び世界の総建造量の1割を建造しており、従前から「造船アイランド」としての位置付けにあると言えます

○九州の自然の地形が生かされ、国内の大手造船所が1970年代に集中して進出しており、現在、国内の新造船建造能力の約3割を有している

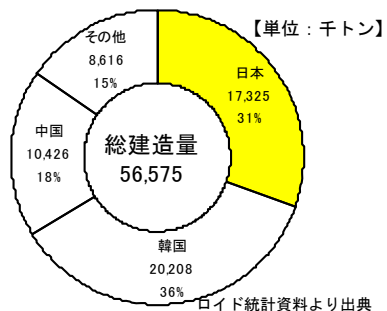
○日本造船業の発祥地は長崎であり、わが国最初の艦船修理工場「徳川幕府 鎔鉄所」として150年前に設立（現三菱重工業㈱長崎造船所）された

○九州の造船の特色として、建造される船種は各種に及び貨物船・ばら積み船・フェリー・自動車運搬船・タンカー・LPG船・LNG船・コンテナ船・作業船・官庁船などあらゆるニーズに依っている

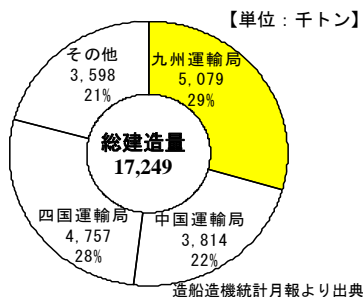
○韓国造船業は2000年に日本の建造量を上回り以後、世界の座に就いている。また、中国も国策として造船業に力を注いでいることから脅威的な存在となりつつある

○九州の造船業は、持続的な競争優位性を確立するために安全で高性能の船舶を供給していく最高レベルの技術力を保有している

2007年国別建造割合



2006年局別新造船建造量



高付加価値船をはじめ多種多様な要望に応える造船産業の集積



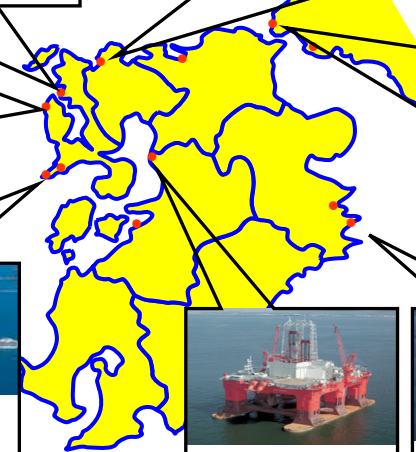
佐世保重工業㈱で建造されたVLCC横須賀、呉に次ぐ軍港として発展し、巨船時代の先駆けとなる



㈱名村造船所伊万里工場 1.5隻同時建造を採用、船体ブロック置場を拡張し建造拡大を目指す



㈱大島造船所「バルクの大型」と称され年間28隻を建造、今後設備を増強し建造拡大を目指す



三菱重工業㈱下関造船所 フェリー・RORO船等を主体に建造



三菱重工業㈱長崎造船所香焼工場 国内最大の造船所で、高付加価値船を主体として建造している



当該造船所で建造されたルノー向けLNG船



ユニバーサル造船㈱ ばら積み船・油槽船の他に大型海洋掘削リグの建造も手掛ける



佐伯重工業㈱ シップ・オブ・ザ・ヤ-2006を獲得した「わかなつ」高いレベルの技術を保有

課題

● 造船技術者の育成・確保

● さらなる造船基盤整備

● 先進的な研究開発

対策

- 造船技術センター2箇所設置
大分地域造船技術センター H18.4開設
長崎地域造船機械技術研修センター H19.4開設
- 建造過程の高度化・効率化

※ I C 産業・自動車産業の発展の中での技術者の確保



- 大型クレーンの設置（国内最大級1,200G/Tゴライアスクリーン）
三菱重工業㈱長崎造船所（H20.3）
㈱大島造船所（H20.6）

- 船台の新設・拡張
㈱名村造船所 161,000G/Tへ拡張 H19.4許可
南日本造船㈱ 大分市に新設 H20.5開業

※ 建造能力増強や連続建造のための設備投資



ゴライアスクリーン



大分市へ進出する南日本造船㈱

- 高付加価値船（旅客船・LPG船・コンテナ船など）の建造
- ソフト開発（低燃費・環境負荷低減）の推進
- スーパーエコシップ建造の推進（内航船）



スーパーエコシップ
内航タンカー「なでしこ丸」
前知造船㈱建造



コンテナ船（高付加価値船）
三菱重工業㈱長崎造船所建造