

# 造船業は日本の生命線

## 造船所で造られる船が、 私たちの生活を 支えています

海に囲まれた日本では、  
外国との貿易は  
ほぼ100%が

「船」によって行われています。  
原油や石炭などの  
エネルギーはもちろん、

「衣食住」に係わる生活物資も、日本から遠く離れた原産国から  
海の上を渡って運ばれてきます。

造船所は、この海上輸送に欠かせない船を建造することにより、  
私たちの生活を支えています。



工場風景 (LNG タンクカバー)  
写真提供: 三菱重工株式会社

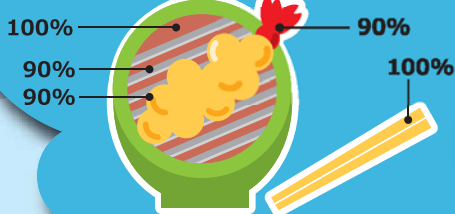
## 主要輸入貨物の海上輸送ルート

日本の主要な輸入品目は原油、LNG (液化天然ガス)、石炭、鉄鉱石、小麦などです。これらを積んだ船は、どのようなルートを通して日本まで来ているのでしょうか。それぞれの品目の代表的な輸出国から日本までの航路 (イメージ) を見てみましょう。

国名下の数字は日本までの輸送距離を表しています。また、各品目の輸入量と国別シェアは解説で取り上げています。



## 天ぷらそばの秘密



私たちがどのくらい食料を海外に頼っているか、  
天ぷらそばを例にとって考えてみましょう。

意外なことに、そば粉・小麦・エビの9割、醤油の原料になる大豆・割り箸に至ってはほぼ100%が海外から運ばれてきます。政府の統計では日本の食料自給率は39%で、お米こそ自国でまかなえますが、それ以外の食料がもし海外から入ってこなくなったら私たちの生活が成り立たなくなる、ということが天ぷらそばの原材料からよくわかりますね。これらを大量に定期的に運ぶのが船の使命であり、その船を安定的に供給している、つまり日本の生命線を支えているのが造船業なのです。

東日本大震災により被害を受けられた地域の皆様に謹んでお見舞い申し上げます。一日も早い復興と皆様のご健康を心からお祈り申し上げます。  
ガンバろう 東北! 負けるな日本!!

**SJN 日本造船工業会**

<http://www.sajn.or.jp>

一般財団法人  
経教 日本経済教育センター

R100 PRINTED WITH SOY INK

株式会社 IHI  
<http://www.ihi.co.jp>

尾道造船株式会社  
<http://www.onozo.co.jp>

佐世保重工業株式会社  
<http://www.ssk-sasebo.co.jp>

株式会社新来島どっく  
<http://www.skdy.co.jp>

常石造船株式会社  
<http://www.tsuneishi.co.jp>

函館どつく株式会社  
<http://www.hakodate-dock.co.jp>

※ユニバーサル造船株式会社と株式会社アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッドは、平成25年1月1日に合併、ジャパン マリンユナイテッド株式会社となりました。

今治造船株式会社  
<http://www.imazo.co.jp>

川崎重工株式会社  
<http://www.khi.co.jp>

サノヤス造船株式会社  
<http://www.sanoyas.co.jp>

株式会社新来島豊橋造船  
<http://www.toyojo.co.jp>

内海造船株式会社  
<http://www.naikaizosen.co.jp>

三井造船株式会社  
<http://www.mes.co.jp>

株式会社大島造船所  
<http://www.osy.co.jp>

幸陽船渠株式会社  
<http://www.koyodockyard.co.jp>

ジャパン マリンユナイテッド株式会社  
<http://www.jmuc.co.jp>

住友重機械工業株式会社  
<http://www.shi.co.jp>

株式会社名村造船所  
<http://www.namura.co.jp>

三菱重工株式会社  
<http://www.mhi.co.jp>



## 造船業は日本の生命線

### 今回のテーマ



地下資源に乏しい日本では、生活に必要な物資のほとんどは海外からの輸入に頼っています。原油や鉱物などの資源はもちろん木材、穀物に至るまで、様々な品物が海外から輸入されています。それらは、ほぼ100%が船によって運ばれて来ており、この海上輸送に欠かせない船を建造しているのが造船業です。今回は、日本の主要な輸入品目である原油や鉄鉱石などを例に挙げて、海上貿易の現状を図示するとともに、日本が世界有数の造船国であることを紹介します。

### 解説

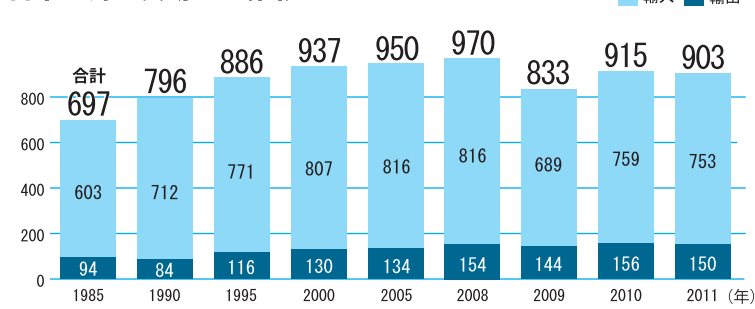
日本は原油や鉄鉱石などを海外から輸入して、それを国内の工場で製品に加工して輸出する「加工貿易」で成り立っています。従って、輸送手段を安定して確保するためには、自国の商船隊を保有することが重要です。戦争で大量の船を失った後も、計画的に貨物船を整備する政策を実施して、その後の経済復興につなげました。このとき、船の建造に携わったのが日本の造船業です。それ以降、海上輸送量は毎年のように増加して、貨物船は大型化・多様化が進みました。日本造船業は、常に時代の最先端を行く船を開発して、世界の海上輸送の発展に寄与しています。

### 船は日本の貿易の主力

海に囲まれた日本では、海外との貿易は船か飛行機のどちらかによって行われます。飛行機と比較して、船は一度に大量の貨物を運べるので、効率的で費用も安く済みます。このため、日本の貿易の

ほぼ100%は船によって行われています。2011年は、輸出と輸入を合わせた貿易量は906百万トンで、このうち船によって運ばれたのは903百万トン。割合にして99.7%に上ります。

#### 日本の海上貿易量の推移 (単位: 百万トン)



出典: 国土交通省「海事レポート」、財務省貿易統計

### 船で輸出入される貨物の内訳は?

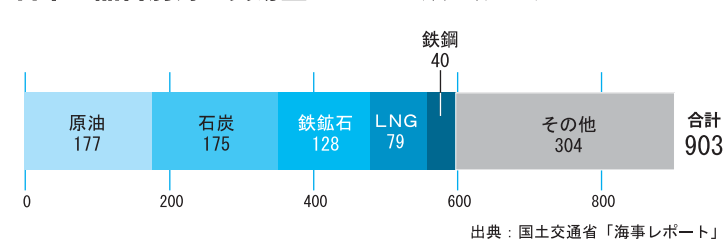
2011年に船で輸出入された903百万トンの内訳は、原油が177百万トンで一番多く、次いで石炭、鉄鉱石等の輸入品が上位を占めています。5番目は日本から輸出した鉄鋼製品です。日本の主要な輸出品である電気製品や自動車は重量的には大きくなく、その他の304百万トンに含まれます。

車は、立体駐車場を模したような専用の運搬船で、世界中の消費地へ届けられます。



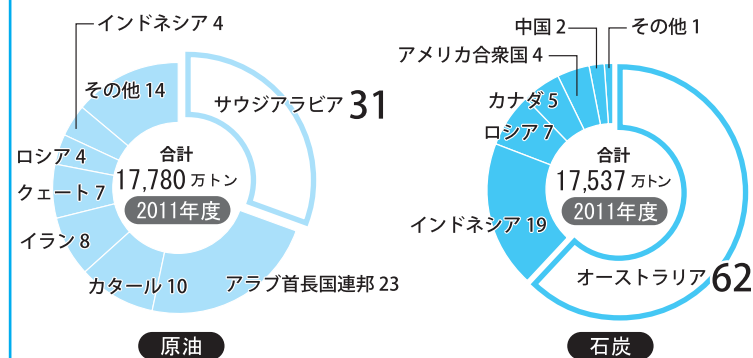
自動車類を専用運搬のために造られた「自動車専用船」写真提供:三菱重工業株式会社

#### 日本の品目別海上貿易量 (2011年) (単位: 百万トン)



出典: 国土交通省「海事レポート」

#### 日本の品目別輸入先 (単位: %)



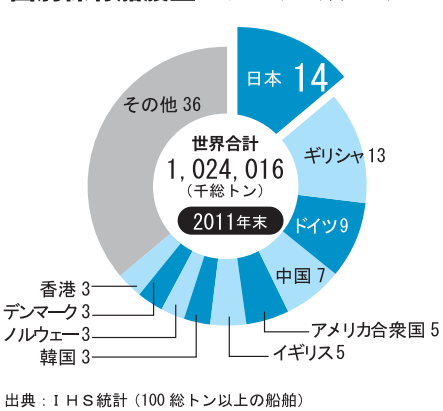
### 世界の海運国

日本は世界を代表する海運国の一つです。2011年末の世界全体の商船の数は10万隻を超え、船腹量(船の容積の累計値)に換算すると

約10億総トンに上ります。このうち、日本の海運会社が保有している商船は、世界一のシェアを占めています。



#### 国別保有船腹量のシェア (単位: %)



出典: IHS統計 (100総トン以上の船舶)

### 日本の海上輸送を支えて来た日本の造船業

戦後、世界的に石油の消費量が増え、原油を運ぶタンカーの需要も増加しました。この時期に日本の造船所は、原油を効率的に運ぶ

ことができる船の研究を重ね、巨大なタンカーの建造に成功しました。また、以前は船台の上で骨組みから形作っていった建造方法を、工場内で個別に作ったブロックをクレーンを使って積み上げていく「ブロック建造法」に改良し、効率的に大量の船を建造していくことが出来るようになりました。この

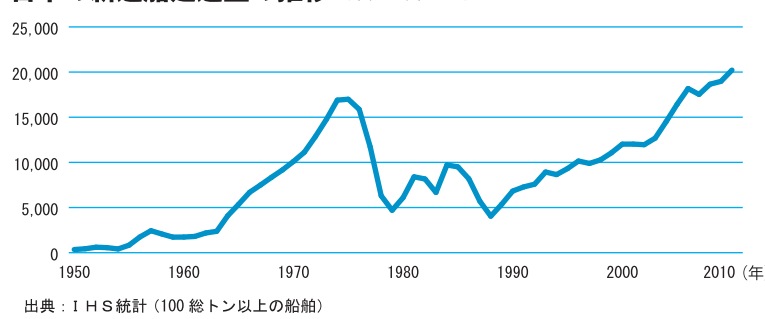
結果、日本の建造能力は目覚ましい進歩を遂げ、世界一の造船国に躍進しました。

その後、二度の石油危機をきっかけにタンカーの建造量は抑えられましたが、近年になって中国をはじめとする新興国への輸送需要が急増し、船の建造量も増加してきています。

ブロック建造法では、巨大な船も効率よく造ることができます。写真提供:三菱重工業株式会社



#### 日本の新造船建造量の推移 (単位: 千総トン)



出典: IHS統計 (100総トン以上の船舶)