

燈航

久々に日本の造船業に追い風が吹いている。かつて日本は世界の商船の50%以上を建造していたが、韓国に追い抜かれ、さらに中国にも追い抜かれて、最近の建造総トン数は10%台まで落ち込んでいる。

ここにきて追い風が吹き始めたのは、米大統領が自国産業復活のための一つとして米国の造船業の再生のために商船建造の分野で先を行く日本や韓国からの技術移転を求めたことに端を発している。また日本政府も自国建造量が10%台まで落ち込んだことに経済安全保障上の脅威を感じ、造船再生に積極的に取り組むことになった。

こうして新聞やテレビでも造船が頻りに取り上げられている。

日本の造船産業

は、この10年ほど様変わりしている。かつて大手と呼ばれた重工系造船会社は、軒並みに造船部門を分離して事業を縮小し、かつて中手と呼ばれた専業造船会社が躍進し、さらに企業をまたいだ設計部門の統合を図ったり、建造の海外展開を図ったりしている。

さて、第2次大戦前まで造船

造船に追い風

の中心は欧米であった。戦後しばらくはその体制が維持されたが、日本が溶接やブロック建造法等の新技术を取り入れて生産性を飛躍的に向上させ、安くて高性能な船を建造して世界中に供給した。一方、戦時中にリバティ船やビクトリー船等の戦時標準船を大量建造したアメリカは、この大量生産船の存在が重

荷となって造船産業はほぼ壊滅して、米軍向けの艦艇建造に特化した。また優秀な大型定期客船を建造することで技術力を磨いた欧州は、その建造が途絶えて苦境に陥った。そしてタンカーやバルクキャリアの建造では日本に先を越された。そして欧米の造船は、量ではなくて質を求める造船業に変貌した。欧州はクルーズ客船の建造に、

アメリカは軍艦の建造に特化して、建造トン数では日

中韓に負けているが、その売上収入でははるかに圧倒している。日本の造船業は欧米のように質の向上に向かうべきなのか、生産性を武器に量の分野でも生き残るべきなのか。正念場にあるのは確かだが、自動車の覇者となったトヨタと同様に質と量の両方を狙うのがよいように思う。

(池田 良穂)