

造船業界を巡る 70 年間の主な動き

戦後～

1947 年（昭和 22 年）、造船倶楽部（日本造船工業会の前身）設立
戦後復興と世界経済の発展に大きく貢献してきた基幹産業として成長
1956 年、世界一の造船国に

1970 年代

原油需要の増大，タンカーブーム，船舶の大型化
造船業の大躍進，ブロック建造の開発・進化，CO2 溶接の導入など

オイルショックを契機に造船需要は減退
構造調整，不況対策の時代に
設備処理，人員合理化を実施，建造能力は半減

1980 年代

プラザ合意による円高不況
更なる構造調整，不況対策の推進
二度目の設備処理，合理化対策を実施

1990 年代

海運市場の回復に伴い，造船需要も増加，建造量は右肩上がりの成長
わが国はドック等の新設なしに建造量を拡大（不況期も継続してきた生産技術・製品技術の
開発効果，例：自動（NC プラズマ・レーザー）切断，自動溶接・ロボット化など）
韓国造船業の躍進，世界の造船業は日韓の 2 極時代に
タンカーのダブルハル規制
メガフロート，1,000 メートル滑走路の浮体空港モデル実証実験に成功

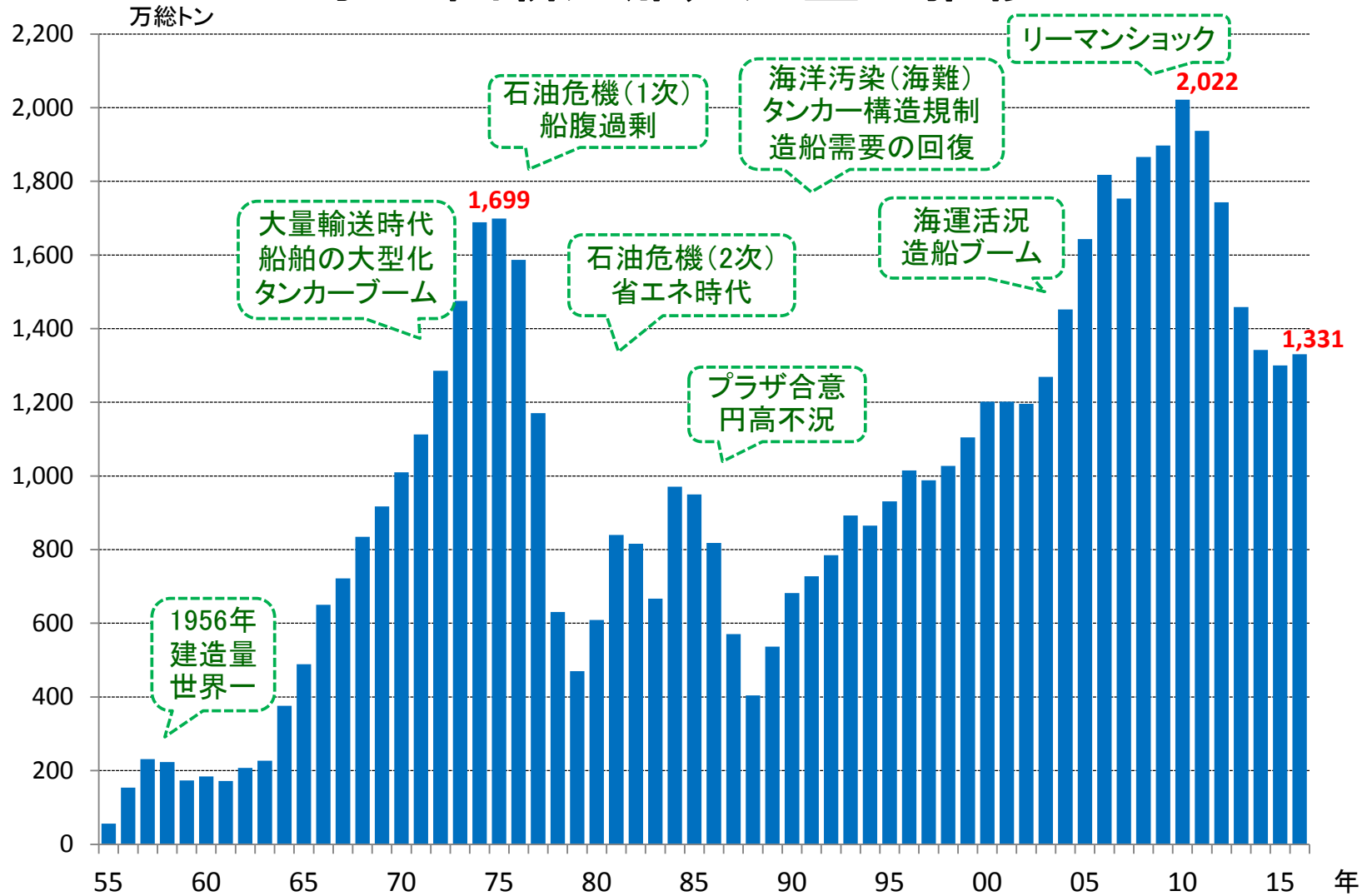
2000 年代以降

造船，海運市場は堅調に推移
海運の活況，70 年代の好況期を遙かに超える造船ブーム
中国造船業の台頭，日中韓 3 国で世界の 9 割を建造，3 極の時代に
リーマンショック（2008 年）による世界経済の低迷，造船需要の減退
韓国造船業の構造調整，中国造船業の縮小
我が国は技術優位性を維持し，エコシップなど高性能船舶の開発により国際競争力を確保
船舶に係る環境規制の高まり，省エネ船・低環境負荷船の開発促進
ガス船の大型化（新形式 LNG タンクの開発）
コンテナ船の大型化（最大船型 2 万 TEU 型の建造着手）

2017 年

日本造船工業会 70 周年を迎える

我が国新造船建造量の推移



IHS (旧Lloyd's Register) 資料から作成 (対象: 100総トン以上の商船)