

特集2

昭和100年～昭和と海事産業～

昭和期の海運―日本経済を支えた大動脈―

昭和期の海運は、戦後復興と高度経済成長を支えながら大きく発展し、物流網の拡大を通じて我が国の産業や暮らしを支えました。現在につながる昭和以降の海運の歩みを見てみましょう。



▲1929（昭和4）年に竣工した、太平洋の女王と称された豪華貨客船「浅間丸」の進水式
出典：日本郵船歴史博物館



▲1930（昭和5）年、横浜/ニューヨーク間を25日と17時間30分で走破した高速貨物船「浅内丸」
出典：株式会社商船三井



▲（右）1937（昭和12）年、ニューヨーク港での「聖川丸」
（左）空襲を受けて座礁した「聖川丸」の引き揚げ
出典：川崎汽船株式会社 100年史

1926（昭和元）年

～
1941（昭和16）年

太平洋戦争開戦まで

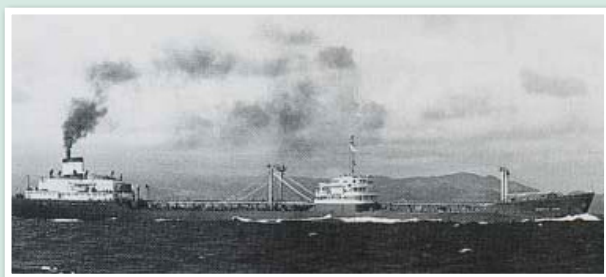
1941（昭和16）年

～
1945（昭和20）年

終戦まで



▲1941（昭和16）年9月20日、呉海軍工廠で最終艤装中の戦艦「大和」
出典：Naval History and Heritage Command



▲1963（昭和28）年に竣工した、技術の優秀さを世界に示した画期的な大型タンカー
出典：三菱重工（株）



▲1967（昭和42）年に新設された香川県坂出市の工場
出典：川崎重工業（株）

我が国の産業・社会生活を支える造船は昭和期に飛躍的な発展を遂げ、大型船建造を通じて世界の海運を支えました。現在にもつながる造船の歴史を見てみましょう。

海運年表（戦後から平成にかけて）

1950（昭和25）年

海運の民営還元が実現し、船舶運営会は商船管理委員会と改称される

1952（昭和27）年

商船管理委員会は解散され、船舶運営会はその歴史に幕を下ろす

1956（昭和31）年

エジプトによるスエズ運河国有化宣言をきっかけにして始まったスエズ動乱で、世界の海運市場は急上昇

1964（昭和39）年

日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運を中核とする6グループとなる

1968（昭和43）年

我が国初のコンテナ船が就航

1985（昭和60）年

プラザ合意により円高が進展し、我が国海運の国際競争力が大幅に低下



▲日本初の本格コンテナ船「箱根丸Ⅱ」
出典：日本郵船歴史博物館

海運再建2法

「海運業の再建整備に関する臨時措置法」および「外航船舶建造融資利子補給および損失補償法および日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律」のいわゆる再建2法が、1963（昭和38）年に施行され、これにより、海運大手は1964（昭和39）年4月から6グループに集約されました。

1945（昭和20）年

～

1989（昭和64）年

そして平成・令和へ

計画造船

太平洋戦争で壊滅した日本商船隊を復興するため、政府は計画造船（国の計画的な資金援助の下に民間海運企業が行う船舶建造制度）を開始しました。第1次計画は1947年（昭和22）から始まり、1987（昭和62）年の第43次計画まで実施されました。



▲1977（昭和52）年に竣工した、世界最大の5,000台積自動車運搬船第一船「あめりかんはい」
出典：今治造船株式会社

造船年表（戦後から平成にかけて）

1947（昭和22）年

復興金融公庫を通じた第1次計画造船が開始される

1956（昭和31）年

我が国建造量初の世界一、高度経済成長時代には「造船業は日本のお家芸」と評される

1973（昭和48）年

1979（昭和54）年

二度の石油危機以降、長期の世界的な造船不況

1975（昭和50）年

我が国は世界の新造船建造量合計の約50%を建造

1986（昭和61）年

海運造船合理化審議会が船舶の過剰を理由として造船業の大幅合理化を提言

1987（昭和62）年

第43次計画を最後に、事実上計画造船はその役割を終える