

## 経歴

造船屋稼業、日本で 26 年（IHI）、アメリカで 14 年（GD NASSCO）。

その間産業全体の浮き沈みを経験、日本で 2 度の大不況（第一次および第二次のオイルショック）を経験。現在 3 度目が進行中。日米企業の不況に対する対応の違いを目の当たりにする。

現在の仕事は、新しい船の建造方法、コスト計画、工程計画（Build Strategy）を策定。

## アメリカの造船現状と見通し

### 商船

現在、世界の海運・造船は不況の真っ只中にある。

アメリカの商船建造は世界では相手にされない。それは Jones Act なる保護法のためである。

（2 つの米国の港の間で荷物を運搬する船は、1.米国の造船所で建造され、2.米国人の乗組員によって運航されなければならないとする、海運と造船を保護する法律）挙句、海運業界は国内運航船の調達に国際船価の約 3 倍の建造費を負担。

現在の商船需要は米国本土、アラスカ、ハワイ、プエルトリコ等の国内港を結ぶ航路間に限られる。それらの航路の老朽化した船の代替需要がポツリ・ポツリとあるだけである。

### 艦船

現在の米国海軍の艦船は、500 隻、毎年 2~3 隻の割合で減少。加えて天井知らずの建造費の増大、予算削減の国防予算への狙い撃ちと、海軍と造船所にとっては非常に厳しい状況が続く。

2011 予算管理法 : 2012 年から 10 年間で国防予算の削減額は\$4870 億、加えて 2013 年からの 10 年間で国の債務削減額は\$1.2 兆 (国防費の分担はこのうち\$5000 億: 42%)、これに超党派で別の分担割合の合意が得られなければ 2013 年年初から歳出を強制的に削減される (Sequester)。両方の削減額をあわせると、国防費は来年から 15%ほど削られることとなる。この一連の動きの中で、これまでのアメリカ軍の予算喰い体質をどうやって変えていけるかで、今後アメリカという国そのものを強くするのか弱くするのかが決まってくるように思う。

新造艦艇の発注も取り消し、先延ばしが相次いでおり、造船業界には当分「冬」の状態が続くものと思われる。