

最近における世界商船隊の発展の推移とその特質 —日本の造船不況との関連—(II)

松 本 勇

1. 前編のまとめ
2. 日本の造船業の現状と不況対策
3. 造船不況の本質に対する一考察
4. 結 び

1. 前編のまとめ

本稿は「最近における世界商船隊の発展の推移とその特質—日本の造船不況との関連—(I)」の続編である⁽¹⁾。「石油危機を契機とした現在の造船不況の本質はなにか」との疑問のもとに一つの考察を試みるのがその目的であった。前編では造船産業の需要の側にある「海運業」からの接近をはかり、「最近の世界商船隊の発展と推移」を考察することにより、その「特質」をさぐろうと試みた。そこでの考察により得られたものは、従来から既に明らかにされているように、その船型及び船種の規模の拡大に大きな変化がみられ、その変化の速度自身にも着目する必要があるということであった。すなわち最近における世界商船隊の発展は主として、「タンカー」及び「バルク・キャリア」の船腹量の拡大とさらには、その「拡大」の速度が「急速に加速された」ところにその特徴を見出すことが出来る。しかもその特徴は単なる

「量的な拡大」ではなく、「大型化」・「専用船化」という質的な変化を伴ったものであった。

交通需要は派生的需要であるから、勿論その背景には豊富低廉な原材料・燃料の多消費型の高度経済成長が存在したわけである。以上の考察からこの続編においては供給者側である「タンカー」・「バルク・キャリア」等の「専用船化」・「大型化」を技術的に可能にし、その生産能力も急速に高め繁栄するに到った我国の造船業が石油危機以後の低成長時代への突入と共にどのような問題をこの産業がかかえ、そしてまた現在の不況からの脱出をはかろうとしているのか、すなわち我国造船業がかかえる問題について簡単に整理し、これら問題を打開する為にとられている「不況対策」について述べ、最後に「造船不況」の「本質」をさぐるうえでいくつかの「問題提議」を行ない今後の研究への橋渡しとしたい。

ここでお断りしておかねばならないが、本稿では造船不況の本質をさぐるための問題意識についての若干の指摘にとどまり、「本質」そのものの考察は今後の研究にまたなければならぬのである。

2. 日本の造船業の現状と不況対策

我国造船業の現状を知るために、まず「新造船

注(1) 拙稿「最近における世界商船隊の発展の推移とその特質—日本の造船不況との関連—(I)」調査と研究 第9巻 第1号

松 本 勇

手持工事量の推移」をみることにしよう⁽¹⁾。第1図及び第1表を御覧頂きたい。第1図によれば手持工事量の最も多かった昭和49年3月(1974年)には、各国のシェアは日本46.5%、AWES 諸国42.4%、その他諸国11.1%であったものが、昭和

53年3月には日本25.6%、AWES 諸国36.9%、その他諸国37.5%となっている。その他諸国はブラジルをはじめとして閉鎖的な国内市場にその多くを依存するものである。(韓国を除く)

第1表によると昭和53年6月末現在の我国の手

第1表 主要国の新造船手持工事量 (単位:1,000G/T)

造 船 国	1973年末	1975年末	1976年末	1977年末	1978年 6月末A	78年(1~6) 竣工量B	手持年数 A/B×2	
日 本	59,599	31,360	18,215	9,910	7,406	3,764	0.98	
A W E S 諸 国	スウェーデン	10,677	6,522	4,031	2,094	1,569	701	1.12
	イギリス	7,519	4,931	2,945	2,199	1,704	577	1.48
	イタリア	3,969	2,296	1,655	917	672	160	2.10
	西ドイツ	7,359	4,203	2,413	1,120	649	501	0.65
	スペイン	7,221	4,263	3,788	1,867	1,575	506	1.56
	デンマーク	3,058	2,002	1,184	611	449	190	1.18
	フランス	5,163	4,861	2,958	2,048	1,551	296	2.62
	オランダ	2,316	945	447	535	415	204	1.02
	ベルギー	776	624	479	460	379	111	1.71
	ノルウェー	5,021	1,481	803	794	603	175	1.72
フィンランド	1,046	1,205	1,069	744	745	100	3.73	
ポルトガル	670	499	451	518	590	1	—	
小 計	54,795	33,832	22,223	13,907	10,901	3,522	1.55	
第 三 国	ブラジル	1,341	3,574	3,227	2,916	2,974	177	8.40
	ポーランド	1,541	1,617	1,940	1,845	1,565	356	2.20
	アメリカ	4,067	4,973	4,712	3,600	3,066	589	2.60
	韓国	1,300	1,630	1,060	1,102	1,004	260	1.93
	東ドイツ	280	179	197	161	170	194	0.44
	ユーゴスラビア	1,960	1,199	783	614	476	153	1.56
	そ の 他	4,017	3,982	3,016	2,670	2,907	416	3.49
小 計	14,506	17,154	14,935	12,908	12,162	2,145	2.84	
世 界 合 計	128,900	82,346	55,373	36,725	30,469	9,431	1.62	

資料: Lloyd's Register of Shipping "Merchant Shipbuilding Return" より作成。
海事業業研究所報 No. 150, 1978年12月号 18ページ

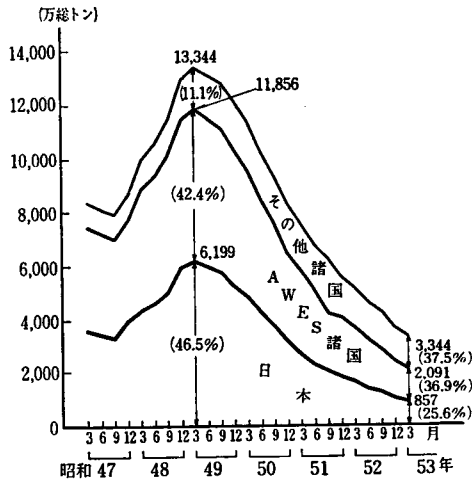
注(1) 造船業の現状と不況対策等については、たとえば吉田滋氏の「1978年の世界海運造船業不況対策の動き」海事業業研究所報, No. 150, 1978年12月号, はじめ同氏は毎年同誌の12月号においてその年度の同論文を掲載しておられる。また同じく同氏の「船舶需要産業の動向と海運造船」日刊海事通信社版, 昭和52年発行も貴重な労作である。

持工事量はわずか741万総トン、手持年数に換算すると0.98とついに1年を割るに到った。

それでは今後の建造量の見通しはどのように予測されているであろうか。このことについて我々は昭和53年7月14日の海運造船合理化審議会の答

最近における世界商船隊の発展と推移とその特質——日本の造船不況との関連——(II)

第1図 世界の新造船手持工事量の推移



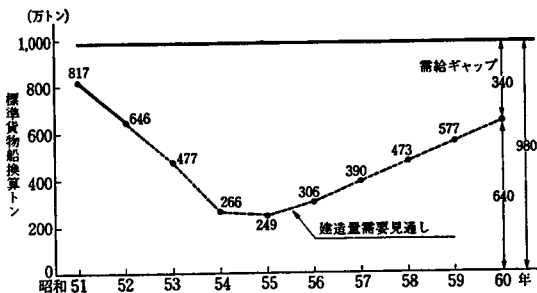
注(1) Lloyd's Register of Shipping「Merchant Shipbuilding Return」より作成

(2) 100総トン以上の鋼船を対象

(3) AWES 諸国とは、西段造船工業会加盟の12か国をいう。

資料：運輸白書，昭和53年度版，171ページ

第2図 我が国の外航船建造量見通し及び需給ギャップ



注 運輸省船舶局資料による。

資料：運輸白書昭和53年度版，176ページ

注(2) 附録参照

(3) 標準貨物換算トン (CGRT)

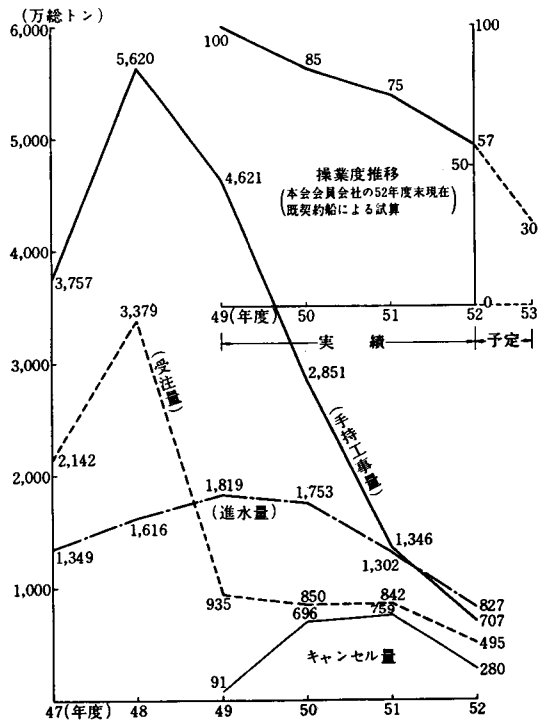
標準貨物船(1万総トン、1万5千載貨重量トンの一般貨物船)を基準(係数・1)として長年の実績から割り出した換算係数を各船舶の総トンに乗じて算出されるトン数で、その船舶建造の工事量を仕事量として把握するための指数となる単位。1万総トンの船舶の換算係数は、一般貨物船1.0、原油タンカー0.7、ばら積貨物船0.65、冷凍運搬船1.55、コンテナ船1.3となる。——造船界・日本船舶工業会、No.109、1978年9月号14ページより引用。

申を中心に見てみることにしよう⁽²⁾。第2図及び第2表を参照頂きたい。

第1図に示めされているように昭和52年度の我国国外航船建造量(竣工ベース)は646万CGRT(標準貨物船換算トン数—詳しくは注3参照)であるが、昭和55年度には249万CGRT(今後の経済成長率を高く予測した場合、以下同じ)、昭和60年度でも640万CGRTと予測している。

このことは現在の我国造船業にどのようなことを意味するのであろうか。第2表を御参照願いた

第3図 日本造船業の工事量推移



注：1. 本会発行「造船状況」による。

2. キャンセル量は、発生年度別の量を示し、運輸省資料による。

資料：「造船界」昭和53年9月号，5ページ

い。同表の「建造能力の合計」の欄をみると現在5千総トン以上の船舶を建造しうる船台又はドックを有する合計61社の年間建造能力は約980万CGRTであり、前述の予測による昭和60年度の建造量は高いケースでも640万CGRTであるから340万トンの建造能力が過剰となる。これが同答申の内容であり、このことを前提に今後我国造船業はいかに対処すべきかを問っている。答申は「設備の処理等」という言葉で、過剰設備の処理と操業度の調整をあげている⁽⁴⁾。まず1985年の建

造量予測にみあうようにする為には、現在の建造能力の35%を削減する必要がある、第2表の「処理率」欄に示めされているように、大手7社40%、中堅17社30%、中堅16社27%、その他21社15%とし、全体で35%の削減となるよう、同答申は「この処理は原則として1年程度」の間に実施する必要がある」としている。

しかしこれだけでは需給ギャップは1985年までは今後の経済成長が高いケース⁽⁵⁾でもうずめることは出来ず、それまでの間は「操業度の調整」を

第2表 造船企業規模別設備処理率と操業調整

区 分	企 業 名	建造能力の 合計(千標 準貨物船換 算トン)	船台・ド ック数 (5,000ト ン以上)	シェア (%)	処理率 (%)	操業調整率(%)	
						54年度	55年度
大手7社 (年間建造 量100万総 トン以上)	三菱重工 石川島播磨 三井造船 日立造船 川崎重工 日本鋼管 住 友重機械	5,725	55	58.5	40	33	
中堅17社 (10万トン～ 100万トン)	佐世保重工 函館ドック 佐野安船 渠 名村造船 大阪造船 大島造船 金指造船 日本海重工 尾道造船 笠戸船渠 林兼造船 来島どつく 今治造船 幸陽船渠(臼杵鉄工)(波 止波造船) 常石造船	2,896	38	29.5	30	44	
中堅16社 (10万トン 未満)	(新山本造船) 檜崎造船 東北造船 内海造船(今井造船)(金輪船渠) 神田造船 四国ドック 宇和島造船 (渡辺造船) 高知県造船 福岡造船 (三重造船)(旭洋造船鉄工) 南日 本造船 高知重工	793	23	8.1	27	48	
その他 21社	下田船渠 三保造船 瀬戸内造船 太平工業 檜垣造船(浅川造船) 鹿児島ドック鉄工 石川島造船化工 機 新潟鉄工 本田造船 橋本造船 協業組合(山西造船鉄工所)(中村 造船鉄工)(新浜造船)(宇品造船) 栗之浦ドック 三好造船 東和造船 宇部船渠 芸備造船 粟津造船	400	22	4.1	15	58	
合計61社		9,814	136	100.0	35	39	

注：()内は更生法申請会社。

資料：運輸省船舶局。海事経済研究所報 No. 150, 1978年12月号 32ページ。

注(4) 付録、「海運造船合理化審議会答申」(53.7.14),
「今後の造船業の経営安定化方策について」を参照
(5) 第3表参照

(6) しかし日本造船工業会発表の操業度推移について
は第3図参照

第3表 世界および日本の新造船建造量予測

年次	世界の建造量		日本のシェア	日本の建造量	
	高いケース	低いケース		高いケース	低いケース
1980	954 (711)	864 (620)	35%	334 (249)	302 (217)
1985	2,338 (1,829)	1,113 (990)	35%	818 (640)	390 (347)

注：1. 3,000G/T以上の外航船。
 2. () 外G/Tベース, () 内CGRTベース。
 3. 日本の建造能力(5,000G/T以上建造できる設備)は、貨物船換算トン数(CGRT)で136基, 981万CGRT。

資料：運輸省(造船対策部会需給検討小委員会)。
 ；海事産業研究所報 No. 150, 1978年12月号 32ページ

第4表 造船企業別勸告作業時間数

区分	年 度	操 業 時 間 数	
		53年度	54年度
1万総トン以上の船舶を建造しうる施設を有する企業	年間建造量(進水ベース)が100万総トン以上の企業(7社)	基準年度の作業時間数の63%	基準年度の作業時間数の55%
	年間建造量(進水ベース)が10万総トン以上100万総トン未満の企業(17社)	" 70%	" 66%
	年間建造量(進水ベース)が10万総トン未満の企業(14社)	" 75%	" 70%
5千総トン以上の船舶を建造しうる施設を有する企業	年間建造量(進水ベース)が2万総トン以上の企業(7社)	" 85%	" 80%
	計	" 70%	" 63%

注 基準年度とは原則として48~50年度において作業時間数が最大であった年度をいう。
 資料：運輸白書, 昭和53年度版 199ページ

行なわなければならない。(第2図参照) この作業度の調整については、第4表に示めされているように昭和54年度については大手7社55%, 中堅17社66%, 中堅14社70%, その他7社80%とそれぞれの操業調整率が内示されている⁽⁶⁾。

このような「設備の処理等」を円滑に行い造船業の経営安定化を図るために、同答申は「金融対策等」, 「需要創出」, 「事業転換対策」, 「雇用対策」, 「連鎖倒産防止策」の5項目について述べているが、ここではそのうち最も重要と思われる「需要創出」に関連するものを以下述べてみたい。

需要の創出は「仕事量の急激な落ち込みを緩和するため」である。

- 内外航船舶の解撤と建造需要の開拓
- 官公庁船の代替建造
- LNG船等特殊船舶の建造
- 海洋汚染防止のためのタンカーの改造
- 経済協力による需要の開拓等の促進
- 海上貯油センターその他の浮体工法による海上構造物等の大規模プロジェクトの実現

を同答申ではあげている。

まず「内外航船舶の解撤と建造需要の開拓」について、政府は第5表に示めすような「外航船緊

第5表 外航船舶緊急整備計画

区 分	(53年度)	54年度	55年度	56年度
計画造船建造量(万総トン)	(55)	100	123	123
建造資金量 (億円)	(791)	1,368	1,922	1,907
財政資金量 (億円)	(384)	1,050	1,238	1,360
利子補給額 (億円)		43	93	159
老朽船解撤量 (万総トン)		80	80	80
解撤助成額 (億円)		50	50	50

注：建造量は起工ベース。
 資料：海事産業研究所報 No. 150, 1978年12月号 29ページ。

急整備計画を発表している。これによると計画造船建造量は昭和53年度の55万総トンに対して54年度は100万総トン、それに合わせて、老朽船解撤量を80万総トンとし、このための建造に用する資金1,368億円のうち、1,050億円は財政融資によることとし、その償還条件も緩和されている。解撤

に対しては助成金を50億円計上とし、また利子補給も43億円もうけ、これによって10年間で船価の27～28%程度の助成効果がでるとのことである⁽⁷⁾。なお LNG 船等の特殊船舶の建造については、54年度計画造船で LNG 船 34万総トンの建造をみこんでいる。

第6表 IMCO の Composite Package

適用トン数 (DWT)	原油タンカー (Crude Carrier)						成品タンカー (Product Carrier)						
	新 造	現 存				新 造	現 存						
		2万以上	2万～4万	4万～7万	7万以上		2万以上	3万以上	2万～4万	4万～7万	7万以上		
要 件	SBT (PL) and COW and IGS	HCWMを備える船舶又は主管庁が必要と認める船舶はIGS	CBT or SBT or (COW + IGS)	(SBT + IGS) or (COW + IGS)	CBT or SBT or (COW + IGS)	(SBT + IGS) or (COW + IGS)	IGS	SBT (PL)	HCWMを備える船舶はIGS	CBT or SBT or IGS	IGS	CBT or SBT or IGS	IGS
適用期日 (H+4とは発効4年後までに該当要件を満足することを意味する)	79年6月以降契約or 80年1月以降起工or 82年6月以降引渡	H+4	H	H+4	H	H+2	H+4	H+4	H+4	H	H+4	H	H+2
備 考	1986年までにSBT+COWのラインで再検討を行う。(決議)												

注：H：プロトコルの効力発生效年（MARPOL の発効目標年月は、1981年6月、SOLAS の発効目標年月は1979年6月である）。

PL (Protective Location of SBT)：SBT の防護配置 SBT (PL) とは、防護配置を施した SBT を意味する。

HCWM (High Capacity Washing Machine)：高性能洗浄機器（能力が60m²/hr 以上のもの）。

SBT (Segregated Ballast Tank)：分離バラストタンク方式。

CBT (Clean Ballast Tank)：既存タンク専用方式。

COW (Crude Oil Washing)：原油洗浄方式。

IGS (Inert Gas System)：イナートガスシステム。

資料：海事経済研究所報 No. 150, 1978年12月号 20ページ。

「海洋汚染防止のためのタンカーの改造」については、第10表に示めされているように IMCO (政府間海事協議機構) の全権会議が1978年2月に「1973年海洋汚染防止条約の1978年議定書」を採択した。これは一定のタンカーに分離バラスト

タンク (SBT), 原油洗浄方式 (COW), 又はクリーンバラストタンク, (CBT), イナートガスシステム (IGS) 等を義務付けようというものであ

(7) 海事経済研究所報 No. 150, 1978年12月号 29～30ページ

る。この議定書は1981年6月を発効目標年月としているので、もし発効が可能となれば、タンカーの規制が一段と強化され、その為にタンカーのスクラップが促進される可能性がある。

「経済協力による需要の開拓等の促進について」は発展途上国に対する経済協力の一つとして輸出船の需要の開拓を行なおうとするもので、第7表、第8表のような経済協力がなされており、54年度予算に13万 G/T、124億円の要求を行っている。

「海上貯油センター等について」は、石油公団により、昭和57年度までに1千万kl、60年度には2千万klの石油備蓄のための海上基地を長崎県上五島、福岡県北九州市沖の白島等が予定されており、また開西新国際空港や高松新空港については鉄鋼構造の浮体方式の建設を造船工業会が働きかけている。

これらの需要創出によっても「余剰労働力の発生が避けられな

い」場合には、「雇用保険法」に基づく「雇用安定資金制度」、「特定不況業種離職者臨時措置法」に基づく措置等の充実、強化に努めるとしている。

また政府は造船業の設備処理を円滑に進めることを目的として「特定船舶製造業安定事業協会法」を昭和53年10月18日に成立させ、政府と民間の共同出資による「設備買上げ機関」として「特

第7表 最近1年間における西欧各国の経済協力

被 供 与 国	供 与 国	内 容	
ア ジ ア	ベトナム	デンマーク	12,800重量トン多目的貨物船1隻について、10年(含3年据置)金利年4%の条件。
	インドネシア	西 独	150総トン救命艇6隻について、30年(含10年据置)金利年3%の条件。
	インド	英 国	16,500重量トン貨物船6隻について、英国海外開発省の対インド援助(無償)を適用。
ア	スリランカ	ノルウェー	100総トントロール船8隻について、90%・15年(含3年据置)金利年6.5%の条件。
中 東	レバノン	"	1,200重量トンRO/RO船2隻について、90%・15年(含3年据置)金利年5.0%の条件。
ア フ リ カ	エジプト	"	ホテル・シップ5隻、カー・パッセンジャー・フェリー2隻について、100%・15年(含3年据置)金利年5.4%の条件。
	チュニジア	西 独	11,800総トンフェリーボート1隻について、30年金利年4%・3,500重量トンケミカルタンカー1隻について15年(含3年据置)金利年4%。
	モロッコ	"	3,500重量トン冷凍コンテナ船2隻について、30年(含10年据置)金利年4%の条件。
	アルジェリア	フ ラ ン ス	トロール船8隻について、30%分25年(含3年据置)金利年3%・70%分10年金利年7.5%の条件。
中 南 米	アルジェリア	西 独	5,900重量トンガスカリヤ1隻について、15年(含3年据置)金利年5%の条件。
	トゴ	"	11,000重量トン貨物船2隻について、30年金利年4%・3,000馬力タグボート1隻について、30年金利年3.5%の条件。
	カメルーン	"	12,000重量トンセミコンテナ船2隻について、20年(含10年据置)金利年3.9%の条件。
中 南 米	コスタリカ	ノルウェー	3,000重量トンRO/RO船2隻について、90%・15年(含3年据置)金利年5%の条件。
	ベネズエラ	"	1,150重量トンカーフェリー2隻について、90%・10年(含1年据置)金利年3.25%・2,800重量トンコンテナ船2隻90%・10年(含2年据置)金利年3.5%。
	ドミニカ	"	10,000重量トンRO/RO船6隻について、90%・15年(含3年据置)金利年5%の条件。
	アルゼンチン	西 独	2,000総トン漁業調査船1隻について、20年(含5年据置)金利年4.5%の条件。

注：1. 日本船舶輸出組合調べ
2. 期間のみ記載してあるものは、100%融資である。
資料：「造船界」53年3月号 50ページ。

定船舶製造業安定事業協会」を同年12月12日に設立している。また海運造船合理化審議会は特定不況産業安定臨時措置法に基づく造船業の安定基本計画を10月30日に示めている。

以上がごく簡単ではあるが我国造船業の現状とその不況対策である。

第8表 船舶に対する円借款適用実績

対象国	供与 取決め	プロジェクト名	案 件	条 件	備 考
インドネシア	69.7	69年度プロジェクト	設標船 4隻 補給船 2隻 内航船 2隻	期間20年(含据置7年) 金利年3.5%	基金
	70.6	70年度プロジェクト	設標船 2隻	20年(7年) 3.5%	"
	71.6	71年度プロジェクト	浚渫船、土運船、 フェリーボート等	25年(7年) 3.0%	"
	73.7	73年度プロジェクト	設標船 2隻 浚渫船 1隻 内航船 13隻	30年(10年) 2.75%	"
	76.11	76年度プロジェクト	フェリーボート 2隻	30年(10年) 3.0%	"
フィリピン	74.6	第3次プロジェクト (河川改修浚渫)	浚渫船、土運船等	25年(7年) 3.25%	"
	75.9	第4次プロジェクト (日比友好道路)	フェリーボート 2隻 (1隻は現地建造)	25年(7年) 3.25%	"
マレーシア	72.3	第2次 ◎	28,500重量トン バーム・オイル・タンカー 2隻	18年(5年) 5.5%	輸 銀
	74.8	第3次	3,950重量トン 内航船 4隻	20年(7年) 5.0%	"
ルワンダ	74.12	国内輸送力増強計画	50人乗り客船 2隻	30年(10年) 3.25%	基金
エジプト	76.7	アレキサンドリア港 改修計画	タグボート、浚渫船、土運船、 パイロットボート等	25年(7年) 3.5%	"
チュニジア	77.12	輸送力増強計画 ◎	8,400重量トン 礫船石運搬船 2隻	25年(7年) 3.75%	"

注：1. 通産省発行「経済協力の現状と問題点」から作成。チュニジアについては本組合調べ。

2. ◎印は、外航船である。

資料：「造船界」53年3月号 51ページ。

3. 造船不況の本質に対する一考察

前編でもふれたように、我国造船業は1956年にその竣工船腹量が英国をぬいて世界第一位となつて以来、ずっとその地位を維持してきた。1974年にはついに世界竣工船腹量の過半を占めるに到り、さらにその輸出比率は80%となるに到った。いまこれを「造船設備の推移」からみると第9表及び第10表のごとくである。また第11表によると1971年から1975年までの5ヶ年間にあらたに9造船所が稼動し、その他にもなお新設計画がとどまるころを知らず打ち出されている状態であった。しかもこれらの投資はタンカーの大型化に対処するものであり、前編でみた「タンカー」及び「バ

ルク・キャリア」を中心とする急激な世界商船隊の拡充に対処するものであった。

これを本県佐世保市にある佐世保重工業についてみても崎辺地域に100万トンドックを新設すべく、市長が中心となって市民運動まで起していた。そして石油危機を契機とした造船不況が到来すると、今度はこの企業に対する救済の為の市民運動に変わった。マスコミは造船業及び造船関連産業を中心とした「雇用問題」を中心として連日この問題を取り上げている⁽¹⁾。前述せる「答申」においても今後の需要に対する供給量が大きすぎるから、これを早急に削減し、この削減の為に生じた摩擦に対する対策はいかにあるべきかを論じて

注(1) 第12表日本の鋼造船工場数および従業員数の推移参照

第9表 本邦造船業設備投資の推移

投資部門	年度	昭和25～29年度		昭和30～34年度		昭和35～39年度		昭和40～44年度		昭和45～49年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
船台		547.9	3.4	3,537.9	6.8	10,117	8.9	14,510	7.7	41,014	7.3
船渠		887.6	5.4	1,537.6	2.9	5,973	5.3	21,682	11.5	54,032	9.6
岸壁		524.4	3.2	958.2	1.8	3,088	2.7	6,878	3.6	18,822	3.4
運搬設備		2,564.6	15.7	7,428.0	14.2	9,508	8.4	26,416	14.0	96,693	17.3
船体部加工組立設備		2,662.7	16.3	6,877.6	13.2	12,099	10.7	40,033	21.2	144,717	25.8
電源		539.2	3.3	2,069.2	4.0	2,578	2.3	6,827	3.6	20,065	3.6
造機設備		4,891.4	29.9	16,509.2	31.6	31,207	27.5	21,749	11.5	22,273	4.0
(ディーゼル設備)		(2,110.9)	12.9	(6,152.0)	11.8	(6,631)	5.8	(6,959)	3.7	(10,058)	1.8
(タービン・ボイラ設備)		(2,417.7)	14.8	(6,975.5)	13.4	(11,515)	10.1	(8,135)	4.3	(9,127)	1.6
その他		362.8	2.2	3,381.7	6.5	13,064	11.5	6,655	3.5	3,088	0.6
間接設備		1,547.3	9.5	8,007.6	15.3	20,215	17.8	29,116	15.4	82,107	14.7
その他		2,173.1	13.3	5,299.1	10.1	18,768	16.5	21,881	11.6	80,329	14.3
合計		16,338.2	100.0	52,224.4	100.0	113,553	100.0	189,092	100.0	560,052	100.0
備考		朝鮮動乱ブーム、鋼材補給金、粗糖リンク制度		第2次中東戦争、第1次スエズ・ブーム、海上運賃急落、キャンセル等続出		海運不況長期化、船型大型化進行、造船界利益なき繁忙		第3次中東戦争、第2次スエズ・ブーム、スエズ運河閉鎖長期化、VLCCへの移行		アメリカ輸入石油増大、1970年ブーム、通貨調整、円の切り上げ、アメリカ、日本、EC景気の同時過熱、1973年ブーム、第4次中東戦争、オイル・ショック、インフレ	

出所：「造船部門設備資金使用実績の推移」（運輸省船舶局）より作成。

資料：「船舶需要産業の動向と海運造船」吉田滋著、154ページ。

いる。その中心は安定せる企業の存在にある⁽²⁾。

再び佐世保重工業の問題にもどると、坪内新体制のもとに、労働者は賃金の15%切下げ、ボーナス・ベースアップの凍結、週休2日制の廃止等を受け入れて、なんとか企業を維持している状態である。勿論すでに多数の労働者が解雇され、また出向、配置転換が行なわれている。この不況の波を最も大きく受けているのは、そこに従事する労働者であろう。今回の造船不況に対しては、今後も種々なる対策が打ち出されるであろうが、それで問題が解決されるわけではない。

注(2) 同答申書は「今後の造船業の経営安定化方策について」である。

今しばらく、この造船不況の本質について考えてみたい。本稿の目的も実はそこにあるのである。造船業で働く労働者は現在のところその企業の存立をただひたすらに願うのみである。そうすることによってのみ彼等の現在の生活を維持出来るからである。彼等は彼等の属する企業を存続させる為に政府の政策を期待する。マスコミもこれら労働者の願いを代弁するごとく早急な政策を導き出すように世論を喚起する⁽³⁾。そして経営者

注(3) 実はこのことが、企業の側からは国家独占資本主義と結びつくことを、よりたやすくし、企業の負担すべき危険を国家に負担させ、世論もそれをみとめるようにしているである。経営の安定、雇用の確保を「錦の御旗」にして不況対策という形でそれを許さざるを得ない機構に組みこまれている訳である。

最近における世界商船隊の発展と推移とその特質——日本の造船不況との関連——(II)

第10表 主要造船所38工場設備投資実績の推移

造船設備投資の推移

(金額単位:百万円)

区分	年度	48		49		50		51		52	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
1	船	8,996	6.0	12,989	9.8	2,347	3.2	583	1.8	280	0.9
2	船	15,689	10.4	3,100	2.4	2,303	3.1	2,250	6.8	1,225	3.8
3	岸	3,215	2.1	3,294	2.5	2,413	3.4	616	1.9	152	0.5
4	運	23,598	15.7	15,345	11.6	7,465	10.2	2,101	6.4	1,874	5.9
5	船	40,375	26.8	30,420	23.1	16,132	21.9	4,473	13.6	3,922	12.3
6	機	5,494	3.6	4,567	3.9	1,481	2.0	240	0.7	175	0.5
	電	3,648	2.4	6,475	4.9	3,911	5.3	7,695	23.4	8,878	27.8
7	{(タービンボイラー設備)	(1,614)	(1.1)	(2,209)	(1.7)	(2,019)	(2.7)	(2,438)	(7.4)	—	—
	{(タービンボイラー設備)	(766)	(0.5)	(1,721)	(1.3)	(738)	(1.0)	(2,234)	(6.8)	—	—
	{(タービンボイラー設備)	(1,268)	(0.8)	(1,721)	(1.3)	(1,154)	(1.6)	(3,023)	(9.2)	—	—
8	間	21,259	14.1	26,835	20.4	13,014	17.7	8,631	26.2	7,341	23.0
9	接	28,302	18.9	28,696	21.3	24,369	33.2	6,326	19.2	8,098	25.3
	の										
	他										
合	計	150,576	100.0	131,671	100.0	73,485	100.0	32,918	100.0	31,945	100.0

注:1. 運輸省船舶局。

2. 38工場とは函館・函館, 三井(千葉・玉野・藤永田), 石播東京・横浜・名古屋・知多・相生・呉, 鋼管(鶴見, 清水・津), 三菱(横浜・神戸・広島・下関・長崎・香焼), 住重浦賀・追浜, 日本海, 佐野安(本社・水島), 大阪, 大島, 名村(本社・伊万里), 日立(堺・因島・向島・舞鶴・有明), 川重(神戸・坂出), 佐世保, 金指(本社・豊橋)をいう。

3. 工事ベース。

資料:造船統計要覧1977, 及び昭和52年度については, 運輸白書, 昭和53年度版参考資料 189ページ。

第11表 本邦主要新設造船所ならびにその計画

(1975.4.1 現在)

稼働中	稼働開始時期	計画中
三井千葉	1964	佐世保 崎辺
石播横浜	"	三菱富岡
日立堺	1965	鋼管興津
川重坂出	1967	川重鈴鹿
鋼管津	1969	三井大分
住重追浜	1971	住重阿南
三菱香焼	"	石播鹿児島
石播知多	1973	東北仙台
佐野安水島	1974	白杵唐津
名村伊万里	"	尾道歌
日立有明	"	来島別府(愛媛)
大島	"	常石天草
金指豊橋	"	
波止浜多度津	1975	

注:既存工場の拡張は含まない。

資料:「船舶需要産業の動向と海運造船」吉田滋著 155ページ。

(資本家)は企業の存続を至上命令として労働者がそれまでの戦いで獲得してきた労働条件に対する

後退をいとも簡単になしとげてしまう。

労働者は企業の存続を願うが、企業は労働者の為にあるのではない。我々の資本主義経済体制においてはこのことは明白である。労働者が企業の主人ではありえないからである。造船不況を考える時、今回の不況の原因は勿論大きな経済変動にあるであろう。しかし我国はこの産業をその優秀な技術と経済の二重構造と経営者の積極的なマインドによって世界一の産業に育てあげてきた。

しかしその問題とは別に労働者はこれら企業の拡張に決定権を与えられているわけではない⁽⁴⁾。資本家がこれを決定するのである。そして多数の労働者を雇用する。労働者は彼等の労働を売ることによってのみ、生活の糧を与えられるのであるから、雇用の機会さえあればある部分の労働者は、これら企業に就職せざるをえない。そして

注(4) 再び第9, 10, 11表及び12表参照

第12表 日本の鋼造船工場数および従業員数の推移

(単位：人)

年 月	工場数	従 業 員 数					請 負 工
		技 術 員	事 務 員	常 用 工	臨 時 工	合 計	
1973. 6	596	30,170	24,183	102,410	4,054	160,817	70,005
1973. 12	593	31,388	26,258	108,544	4,858	171,048	82,610
1974. 6	636	33,990	28,376	115,360	5,316	183,042	83,050
1974. 12	627	34,839	28,309	117,605	3,445	184,198	89,706
1975. 6	692	35,479	28,767	121,522	2,712	188,480	78,173
1975. 12	657	35,668	27,439	117,277	2,379	182,763	73,508
1976. 6	691	36,046	26,902	117,342	2,297	182,587	66,599
1976. 12	659	34,798	25,452	112,695	2,026	174,971	69,190
1977. 3	661	34,825	25,173	112,029	2,179	174,206	69,714
1977. 6	669	34,504	24,811	111,282	1,931	172,528	65,610
1977. 12	646	32,503	23,270	106,506	1,787	164,066	51,615
1978. 6	656	30,729	21,527	95,461	1,584	149,301	43,808

工場数に変動があるが、新設、廃止および、小造船所の報告洩れのケースが多い。ただし従業員の傾向を変えるような数字ではない。

注：1. 運輸省大臣官房情報管理部「造船機統計月報」。

2. 調査の対象……鋼製船舶の製造設備又は入渠若しくは、上架設備を有する工場である。(毎年12月現在)

3. 調査事項の定義

従 業 員……賃金、給料、手当及び賞与其他名称の如何を問わず労働の対価を受けて使用されている者を総称し、工場に常勤している有給の会社役員や、工場付属の厚生施設の管理人及びその従業員等も含まれる。

職 員……技術的及び管理的及び書記的事務に従事する者をいう。会社の役員であっても、普通一般職員が従事する職務を兼ねて、一般職員と同じ給与規則によって給与を受けている者も含む。

技 術 員……主として、船舶の造修繕に関する専門的技術上の事務又は労務者を指導して、技術上の業務に従事する者をいう。

事 務 員……職員の中で技術員以外の者をいい、厚生施設の従業員で医師看護婦のような者も含まれている。

労 務 者……工場本来の目的たる製造、加工、修理及びこれに密接に関連した現場の記録事務及び組立、検査、荷造、運搬等の技能的、肉体的作業に従事するもの並びに工場設備、倉庫等の監守或いはサービスに従事する小使、給仕、門衛、掃除夫、賄方等をいう。

常用労務者……契約期間の長短その他契約条件の如何を問わず、引続き1か月以上の期間にわたって雇用される者をいう。

臨時労務者……日々又は1か月未満の期間を定めて雇用され、引続き1か月以上雇用されない者をいう。なお臨時労務者数は、月間の延臨時労務者数を月間の操業日数で除した数(小数点以下四捨五入)である。

請負労務者……当該工場に直接雇用されていないが当該工場内で請負作業をする者をいう。なお請負労務者数は、月間の延労務者数を操業日数で除した数(小数点以下四捨五入)である。

資料：海事産業研究所報 No. 150, 1978年12月号 19ページ。

なお注は造船統計要覧1977, 運輸省船舶局監修によった。

不況になるとこれら労働者は「整理」されることになる。労働者にその責任はなくとも、その責任を負わせられる運命にあるのである。彼等がその企業で育成してきた技術等も一日のうちに、その大部分は価値を失うのである。これを「運が悪

かった」という言葉で処理できるであろうか⁽⁵⁾。

造船不況を問題にする場合、単なる政策を導き出すことや、神だのみの的な造船需要の回復を願

(5) 最近の大学生の公務員志向は 全体の問題の解決には ならない。

い、これに一喜一憂することによりその問題が解決されるわけではない。それゆえ造船不況の到来に対する推移や、その不況対策、今後の需給見通し等をどれほど考察してもその本質にふれることは出来ないであろう。それはあくまでも現状の把握、すなわち影として写っているものを追っていることにほかならない。その本質への考察は「資本」の考察以外にはない。「資本主義 経済体制」に対するより深い洞察が必要である。造船産業を動かす「造船資本」の動き、特に「造船独占資本の動き」に目をむけるべきであろう。そして、この「独占資本」が「国家独占資本主義」と固く結びついている現状を明白に認識すべきであろう。これは何もここで取りとげた造船産業だけの問題ではない。それゆえ我国産業の一つの分野としての造船業を位置づけ、明治以後におけるこの部門の歴史的なあとづけと、国際経済へのかかわりをも考察し、日本資本主義経済の構造の問題としてとらえ、特に日本の国家独占資本主義とのかかわり合いを考察しなければ、その本質に触れることが出来ないものと思われる。そしてまたこの造船不況に対してとられている色々な政策もまたこの枠の中でのみ行なわれていることを我々は認識すべきであろう⁽⁶⁾。

4. 結 語

本稿で現在の造船不況問題の本質をさぐる過程において、まず我国の最近の造船産業の実態を知るために、ここ数年急速に規模を拡大し、世界の

注(6) この種の問題意識は、たとえば、「現代日本産業講座」有沢広己編集、岩波書店、昭和34年10月発行、特に「近代産業の発展」及び「日本産業の課題」、造船業については、越後和典著「日本造船工業論」等が参考になる。

造船市場を制覇し、我国の輸出産業の雄として発展を続けてきたこの産業は前編で明らかなように、タンカー及びバルク・キャリアへの特化であり、その背景には高度経済成長と多資源消費型経済があった。しかし石油危機を契機として低成長時代に突入すると共に、その反動が当然に「造船不況」として現われ、現在この対策について企業・政府が一体となって対峙しているのが現状である。しかしこの問題を考察していく過程において生じた疑問は、特に身近なSSKのいわゆる救済劇等をみるにつけ、このような「不況対策」を考えることは不況問題の本質をさぐる手がかりとはなりえないと考え、その本質は現在の我国国家独占資本主義の中に包含されており、我々の考察もここから出発しなければならないと考えた。「造船不況」が再びこのことを明白に示めしたと言えよう。企業は労働者の為存在するのではないのである。このことの認識の上に今後の研究を展開させていくことにして結びとする。

1979.2.18

附 録

海運造船合理化審議会答申書（53.7.14）

今後の造船業の経営安定化方針について

昭和48年の石油危機以後の船舶建造需要の世界的減退に伴い、わが国造船業は深刻な不況に直面することとなったが、これに対処して、当審議会は先に（昭和51年6月）運輸大臣の諮問に答えて操業調整を骨子とする答申を行った。この答申の趣旨に沿って、政府は国際協調を図りつつ造船施設の新増設の抑制、主要造船企業に対する操業調整の実施、雇用安定のための対策等の諸措置を講

じてきた。

しかしながら、昨年、特に秋以降急激に進行している円相場の上昇により受注量は更に減少し、これに加えて船価の低落、既契約船のキャンセル、ドル建契約船の為替差損等が発生し、造船業の経営に新たな負担が加えられるとともに、他方、発展途上国の造船業の台頭がみられるなどわが国造船業界をとりまく環境は一段と厳しさを増している。このため、外航船の建造を主体とする5,000総トン以上の建造施設を有する造船業にあっては、大幅な需給の不均衡が長期的に継続するものと思われ、構造的不況の様相を呈している。このような状況を反映して、これらの企業の経営状況も急速に悪化し、企業体力の劣る中手以下の造船業の倒産が相次いで発生している。

上述のような情勢にかんがみ、当審議会において、これら造船事業者の今後の自主的な対応の指針とするとともに、政府における特定不況産業安定臨時措置法の適用をはじめとする造船対策の企画およびその実施に資するため、今後の造船業の安定化方策について審議したところ、以下のような結論を得た。

なお、内航船等の建造を中心とする造船業も現在不況に直面しているが、今後は緩やかな需要の回復が見込まれるので造船業の徹底した企業経営の合理化、内航船の代替建造の促進等従来の対策の継続または拡充により対応できるものと考えらる。

〔今後のわが国の外航船建造量見通しおよび需給ギャップについて〕

1. わが国の外航船建造量（竣工ベース）は、昭和55年まで減少を続け、以後緩やかに回復する

ものと思われるが、従来のような高水準まで回復することは期待できない。すなわち、今後の経済成長率等を比較的高く予測した場においても標準貨物船に換算して昭和60年640万トン程度、昭和55年においては現状のまま推移すればその半分以上になるものと見込まれる。

2. 現在、5,000総トン以上の船舶を建造しうる船台またはドックを有する企業は61社、これらの船台またはドックの数は136基、その年間建造能力は標準貨物船に換算して980万トン程度である。

したがって、需要を最大限見込んだ場合でも昭和60年における需給ギャップは標準貨物船換算トン数で340万トン程度と推定される。

〔設備の処理等について〕

3. 今後、造船業が不況を克服し、その経営の安定化を図るためには、需給の均衡を回復することが不可欠であり、このため昭和60年においてもなお過剰となる設備は早急に処理すべきである。すなわち、上記61社の現有設備能力を標準貨物船換算トン数で340万トン（現有能力の35%）程度処理することが必要であると考えらる。

4. 処理すべき設備は、船台またはドックおよびその付帯設備とし、原則として基数単位で処理することが適当である。また、設備の処理は、原則として1年程度の間実施する必要があるが、雇用、関連に小企業者の経営および地域経済に与える影響についても十分配慮して行う必要がある。

5. 上述の設備処理にあたっては、企業体力を勘案して処理量が適正に配分されるよう企業規模に応じて別表に掲げる処理率を目途とすること

が適当である。

6. 大手7社以外の企業にあっては、ほとんどが造船専門メーカーであるが、これらの企業は総じて、金融、技術、営業等の面において弱体であり、その経営は今後ますます苦しくなることが予想されるので、既存系列の強化、企業の集約化、経営の多角化の推進等により、経営基盤の強化、国際競争力の維持、かん養に努める必要がある。
7. これらの設備処理を行ってもなお当面の需給ギャップは解消されないので、仕事量の確保に努めるとともに過当競争による経営不安定を避けるため、操業調整を行う必要がある。

〔設備処理等と併せて行うべき措置について〕

8. 設備処理等を円滑に行い造船業の経営安定化を図るためには、次のような措置が講じられる必要がある。

(1) 金融対策等

上記のような困難な状況下で設備処理を実施するにあたり、特に專業度の高い中手以下の造船業においては、集約等を前提とした事業所の思いきった統廃合を行うことにより経営の安定化を図るべきである。このような統廃合を伴う設備処理を実施するには、特定不況産業安定臨時措置法に基づく特定不況産業信用基金による債務保証のみでは困難な面もあるので、適切な対策を早急に検討するとともに、中小企業については既存の制度の活用も考慮すべきである。

また、設備処理の円滑な実施のためには、所要の税制上の措置を検討する必要がある。

(2) 需要創出

当面、仕事量の急激な落ち込みを緩和するため、内外航船舶の解撤と建造需要の開拓、官公庁船の代替建造、LNG 船等 特殊船舶の建造、海洋汚染防止のためのタンカーの改造、経済協力による需要の開拓等の促進により造船部門における需要の創出について早急に検討する必要がある。更に、海上貯油センターその他の浮体工法による海上構造物等大規模プロジェクトの実現により新分野における需要の開拓を図る必要がある。

(3) 事業転換対策

造船業が保有する設備と技術を活用できる分野を開拓し、積極的に事業転換を図っていく必要があり、これに伴う所要資金の確保に努める必要がある。

(4) 雇用対策

上記(2)のような需要創出および(3)のような事業転換等を図ってもなお余剰労働力の発生が避けられない場合には、雇用保険法に基づく雇用安定資金制度、特定不況業種離職者臨時措置法に基づく措置等の充実・強化に努めるとともに、その運用にあたっては、実情に即応し積極的、弾力的運用を行うこととし、雇用対策に十分配慮する必要がある。

(5) 連鎖倒産防止対策

船主の倒産に伴い、連鎖的に資金繰りに困窮をきたす造船企業に対して、中小造船業における既存の制度の活用を図るとともに中手造船業を含め、共済制度による措置を講ずる必要がある。