

## 戦後日本造船業の変遷とその特質

—計画造船政策をめぐって—

越 後 和 典

(一)

造船工業は海運業からの個別的な発註にもとづく注文生産の形態をとるという点<sup>(1)</sup>において、更に二百余种に上る関連産業の生産物の総合組立産業であるという点<sup>(2)</sup>において、他の近代産業と著しく異なる性格をもつている。この特質は、まず受註の減少乃至中断が直接アイドルという形態で斯業の存立を脅やかすという点において、第二に斯業の需要者たる海運業が最も景気変動に敏感な部門であり、常に継続的な需要を保証するものではないという点において、第三に関連産業の価格水準、とくに船価の約三〇%を占める鋼材価格によつて大きく船価が左右されるといふ点において、斯業の基礎を制約する根本的な弱点をなしている。他方、斯業に対する需要の減少乃至中断は、その影響するところ斯業の内部にとゞまらず、組立産業としての性格上、広く関連産業に波及せざるばやまない<sup>(3)</sup>。造船業は組立産業として重要性を帯びるにもかかわらず、一般にこうした脆弱な基盤の上に立つ産業である。

註(1) その理由は、(イ) 船主が、積載貨物の性質、就航々路、その他あらゆる要素を計算して、最も採算性のよい型式の船を希望するから、出来合いの船ではその希望に副いかねること。(ロ) 造船所としても、例えば、第十次船七千五百総トン、

高速貨物船の総トン当り船価が一四万八千円もかゝり、建造資金面からも見込生産は困難であること等による。なお、大量生産を行った例外的事例としては、「戦時型標準船」がみられるにすぎない。

(2) 関連産業は便宜的に、三つに大分類できる。(イ)基礎素材生産工業―製鉄、製鋼、非鉄金属、セメント業等で船価の二四・九%を占める。(ロ)大型材料及び機器製造業―鑄鋼、鍛鋼、主機械、甲板機械、製罐、電機等で船価の三三・七%を占める。(ハ)船用品、艤装品、及びその他の素材加工業、船価の六・五%を占める。(以上、造船要覽一九五三年版による)以上の数字が示す如く船価の六五―七〇%は関連産業に依存する。以てその重要性を知るべきである。

(3) 前註参照。なお、運輸省調査によれば、船舶用製品製造を主業とするものは三三五工場に達し、それらの工場は造船所を中心として散在し、その地方の産業的支柱を形成するから、これら関連産業の危機は、直接地方財政、経済に連鎖反応を起させる点に注意。

戦前の日本造船業は、その技術において世界的水準を凌駕し、その建造量において、ドイツと共に世界第二位又は第三位を競う大工業として<sup>(1)</sup>発展してきたのであるが、そのよつてきたところは紋上の造船市場及び建造方法の一般的な特質に由来する造船業基盤の脆弱性をば、次の如き形態において補強しえたからにほかならない。(一)<sup>(2)</sup>海運保護政策の形態をとる諸種の建造奨励策<sup>(3)</sup>、(二)不断の軍用艦艇の建造がこれである。その詳細をこゝで論ずる余裕はないが、要するにそれは、斯業が国家の手厚い保護によつて造船需要を振興し、軍艦の建造と、戦争のたび毎に膨脹する軍需を支柱としてのみ<sup>(4)</sup>発展しえてきたこと、<sup>(5)</sup>換言すれば、日本資本主義の「軍事的・侵略的性格」とはなれ難く結びつき、かゝるものとして、その本来の脆弱な基盤にもかゝらず維持発展が可能であつたことを意味するのである。

註(1) 次表ロイド統計はこれを示す。

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

二〇

主要国造船量（単位1,000GT）

|   | 昭和11年 | 12年 | 13年   |
|---|-------|-----|-------|
| 英 | 856   | 921 | 1,030 |
| 独 | 380   | 436 | 480   |
| 日 | 295   | 451 | 442   |

(2) 造船業は当初から大規模工業として発足している。指標。明治三八年現在、全造船工場は五四工場で、一工場当り職工数四〇三人は、紡績業三七三人、機械工業八〇人を遙に凌駕する。（帝国統計年鑑二六号）

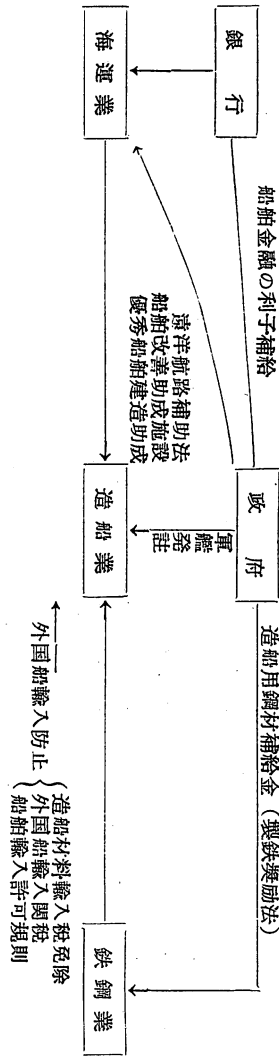
(3) 原材料なかつく紡績業の必要とするその輸入又は生産品の輸出の必要上、及び直接軍事的目的のために、海運・造船業を保護することは、明治政府以来の一貫せる政策であつて、その主要なものは次の通りである。（イ）興銀法改正（大正七年）、利子補給制度（昭和五年）、貸付利率年六分補給金一分五厘）、造船資金貸付補給及び損失補償制度（貸付利率三分七厘、損失補償は損失額の七割、利子補給は年一分、昭和十二年）、船舶建造融資補給及び損失補償法（昭和十五年）以上船舶金融（ロ）造船奨励法（明治二十九年）、遠洋航路補助法（明治四十三年）船質改善助成施設（昭和七年より三回）、優秀船舶建造助成制度（昭和十二年）以上建造補助金交付、（ハ）製鉄業奨励法第七條二による補給金（大正二〇年、鋼塊鋼片各一二％、その他鋼材一五％）鋼材補給金交付、（ニ）関稅定率法改正（大正二〇年及び一五年改正）、船舶輸入許可規則（昭和八年）以上外国船舶輸入防止策。これらの政策の効果は、これら保護が実施された直後から建造高が飛躍的に上昇している事実がこれを示す。一例。昭和九年に軌道にのつた船質改善助成施設（昭和七年）により、建造高は昭和七年の四万五千トンから九年の一四万五千トンに飛躍的に増大し、造船工業は不況を離脱している。なお国家保護の体系は図示すれば次の如くである。（第一図参照）

(4) 大正一一年より昭和八年に至る間、官營・民間造船所の艦艇建造比率は、それぞれ四一％及び五九％。また同期間における民間造船所の商船・艦船建造比率は八九％・一一％である（以上産業金融時報二九号、一六頁による）。なお、昭和六年より二〇年にいたる間、民間造船所は、全艦艇建造量に対し、隻数で六七％、トン数で四九％を占め、また民間造船所の全建造高中、艦艇は総トン数に換算して三七・六％を占める（以上昭和産業史第一卷、二七五頁による）。

(5) 戦時需要による建造量の増大については多言を要しないが、一例をあげると第一次大戦勃発当時の大正三―五年には、年

平均九万吨であつたが、六年には三五万吨、七年には四八万吨と増大し、大戦終結と共に再び低下し、大正一一年には六万吨に減じた。なお、後述、朝鮮事変のタンカー・ブームを見よ、戦争と造船業の活況は一体不離の関係にある。

第一図 戦前の国家保護体系



戦前の日本造船業発展の理由をかゝるものとして把握するならば、敗戦による日本海運資本の涸渇と、軍需の消滅が造船業基盤の本来的な脆弱性をば、徹底的に露呈せしめるにいたつたことは怪むに足りないであろう。斯業は、戦時中に増大した造船能力と、戦時中停滞していた造船技術とを以て、崩壊にひんした造船需要の獲得に狂奔せねばならなくなつた。こゝに斯業が充分な受註をえて、平和産業として発展してゆくためには、戦前にまさる貿易、海運の自由な拡大を前提とする海運業の旺盛な建造需要が存在せねばならぬことは当然である。しかるに外航船の建造が許可されなかつた二四年までを論外としても、戦後の貿易の不振にもとづく海運界の沈滞は、中共貿易の杜絶、邦船積取比率の低下<sup>(4)</sup>、その条件の悪化等に端的に現われている対米従属関係によつて深刻化し、日本海運資本の敗戦による涸渇と相俟つて、その前提条件の実現を著しく阻害している状態である。かゝる条件の下で船主

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

## 戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

二二

の自主的発註に代る国家の造船需要創出策が、計画造船の名において戦後十次にわたり実施され、これが造船需要の根幹をなしてきた。しかし貿易、海運の自主的な拡大発展の前提を欠くこれら造船需要創出策は、上述の斯業の弱点を補強しおこせるものではない。それは畢竟、造船独占資本の一时的救済の域を出でず、中小造船資本の破壊と、それら造船独占資本の国際独占資本に対する従属関係の一層の深化を招来するにいたつてゐる。以下本稿はこの点を戦後の斯業の変遷過程の中で検討、確認するであらう。（造船業の経営には、船舶修理、造機、陸上工部門が含まれてゐるが、ここでは新船建造についてのみ考察する。なお関連工業に関する考察も省略する）

- 註(1) 戦前四百万トン、戦時最高六百万トンに及んだ船腹は終戦時僅に一三〇万トンに減少し、しかも内容は船質劣悪な戦艦船が主で、優秀外航船を殆ど喪失してゐた。また戦時補償特別措置法によつて戦時補償が打切られ、二二年一月現在、その額は概算二五億円に達するといわれた。この措置により再建資金源を喪失し、海運会社は弱体化した。
- (2) 次表不明かである。

第一表 造船能力の増大

| 年次    | 造船所数     | 船台数       | 船渠数      | 竣工実績         |
|-------|----------|-----------|----------|--------------|
| 昭和 10 | 34 (100) | 78 (100)  | 54 (100) | 142千G/T(100) |
| 13    | 39 (115) | 102 (131) | 56 (104) | 401 (282)    |
| 17    | 70 (206) | 130 (167) | 71 (131) | 793 (206)    |
| 19    | 93 (274) | 133 (170) | 78 (145) | 1,730 (1220) |
| 20    | 99 (291) | 不詳        | 不詳       | 565 (393)    |

（「国民経済」25年1月号「造船工業の浮沈」による）

註 ① カッコ内は指数

② 船台、船渠数は1,000G/T以上の能力あるもの。

(3) 太平洋戦争下の造船は、量的生産を第一として、急造の要求に際してきたが、そのため造船技術は、大量建造への工夫研究に限られ、質的向上については、なんらみるべきものがなかつた。大量建造による改善の主たるものは、一プロックの重量一〇吨乃至二〇吨の組立式建造方法の發達、二〇〜三〇%の電気熔接が採用されるにいたつたことである。(昭和産業史 第一卷二六九頁)

(4) 第二表をみよ。

(5) 税関統計により船積重量一トン当りの貿易品価格を算出すると、次の如く日本船は輸入において安価な商品を積取つてゐる。(二八年五月運輸省發表資料による)

|                | 輸 出   | 輸 入  |
|----------------|-------|------|
| 日 本 船          | 九六千円  | 一九千円 |
| イギリス船          | 一二七 " | 四四 " |
| アメリカ船          | 五八 "  | 六四 " |
| その他を合<br>せての平均 | 九一 "  | 三一 " |

(二)

戦後計画造船によつて建造した船舶は、第三表の示す如く三八五隻、二百万総トンに及び、昨年一〇月末の本邦保有船腹三二八万総トンの約六割が実にこれに匹敵する。他面、大型船の建造を開始した二四年度以降、この計画造船による建造高が全建造高に占める比率をみるに、近年その比率が低下しているとはいへ、第四表の如くなお五〇%以上に上り、輸出船と共に造船市場の二大支柱を形成していることが知られる。しかも計画造船の資金は海運資本の自己資金によるものではなく、全く他人資本に依存し、なかならずその四八%を政府関係資金に仰いでいることは第五表の示す通りである。戦前の日本造船業が手厚い国家保護の恩恵に浴したとはいへ、かくも大量の国

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

第二表 積取比率の推移(単位メトリック・トン)

| 年度   | 合 計    |        |      | 輸 入    |      | 輸 出    |      |
|------|--------|--------|------|--------|------|--------|------|
|      | 貿易量    | 邦船積取量  | 積取比率 | 貿易量    | 積取比率 | 貿易量    | 積取比率 |
| 昭和 5 | 29,640 | 16,176 | 54.5 | 22,020 | 53.0 | 7,620  | 59.0 |
| 6    | 28,788 | 14,616 | 50.7 | 22,320 | 49.0 | 6,468  | 56.9 |
| 7    | 32,604 | 17,256 | 52.9 | 25,464 | 50.0 | 1,140  | 62.0 |
| 8    | 34,860 | 19,332 | 55.4 | 26,244 | 53.0 | 8,616  | 62.9 |
| 9    | 38,028 | 21,828 | 57.4 | 27,252 | 53.9 | 10,776 | 66.0 |
| 10   | 46,620 | 27,012 | 57.9 | 32,916 | 55.0 | 13,704 | 64.9 |
| 11   | 46,336 | 27,732 | 59.6 | 33,252 | 56.9 | 13,104 | 67.0 |
| 12   | 50,052 | 30,324 | 60.6 | 37,056 | 57.9 | 12,996 | 68.0 |
| 13   | 43,908 | 27,840 | 63.4 | 30,684 | 61.0 | 13,224 | 69.1 |
| 14   | 52,212 | 34,140 | 65.4 | 34,368 | 63.0 | 17,844 | 70.0 |
| 15   | 47,856 | 32,136 | 67.2 | 33,216 | 65.0 | 14,640 | 72.0 |
| 16   | 42,264 | 29,616 | 70.1 | 30,072 | 68.0 | 12,192 | 75.2 |
| 21   | 2,580  | 1,332  | 51.6 | 1,496  | 20.3 | 1,104  | 93.5 |
| 22   | 6,216  | 1,800  | 29.0 | 4,452  | 8.1  | 1,764  | 81.6 |
| 23   | 8,736  | 1,896  | 21.7 | 6,756  | 9.2  | 1,980  | 64.2 |
| 24   | 13,836 | 2,220  | 16.0 | 11,412 | 12.7 | 2,424  | 31.7 |
| 25   | 15,244 | 3,468  | 22.8 | 11,652 | 25.1 | 3,592  | 15.2 |
| 26   | 24,829 | 7,890  | 31.7 | 21,121 | 32.7 | 3,708  | 26.4 |
| 27   | 25,704 | 12,396 | 48.2 | 20,736 | 45.5 | 4,968  | 32.1 |
| 28   | 36,252 | 15,336 | 42.3 | 31,296 | 43.1 | 4,956  | 37.5 |

(経済審議庁「日本経済統計月報」による)

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

二四

家資金が直接商船の建造に投入された前例はない。国家資金による造船需要の創出、こゝに戦後の斯業の特質が最も明瞭に現われている。

ところで国家による造船需要の創出は、計画造船の推移につれて明に異なる様相を呈している。まず第三表の示す如く、第五次船を界にして量的に明確な一線を劃することができる。第二にトン数の飛躍的増大は隻数の増加をその率において凌駕している。即ち大型化がその内容をなす。第三に、後掲第五表の示す如く、資金源泉は、従来の船舶公団及び復興金融金庫から見返資金に変化している。以上の事実はそれ自体五次船を界とする造船政策の転換を物語っているが、これを政府の造船

第三表 計画造船高

| 次 数     | 隻 数 | トン数(G/T)  |
|---------|-----|-----------|
| 続 行 船   | 73  | 16,479    |
| 第 一 次   | 23  | 24,530    |
| 第 二 次   | 28  | 55,882    |
| 第 三 次   | 24  | 57,334    |
| 第 四 次   | 16  | 52,272    |
| 第 五 次   | 43  | 284,308   |
| 第 六 次   | 26  | 170,640   |
| 第六次(追加) | 9   | 72,418    |
| 第七次(前)  | 28  | 203,824   |
| 第七次(後)  | 14  | 118,046   |
| 第七次(追)  | 6   | 52,200    |
| 第 八 次   | 32  | 242,070   |
| 第八次(追)  | 4   | 51,200    |
| 第 九 次   | 12  | 91,050    |
| 第九次(後)  | 25  | 221,410   |
| 第 十 次   | 19  | 154,470   |
| 合 計     | 385 | 2,012,135 |

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

政策を窮極において規制した占領政策例えば賠償計画の推移に徴するに、資料的には一部第六表に示す如く、ポレー案からストライク及びジョンストン案を経てマツコイ声明における賠償取立放棄(二四年五月二日)及び総司令部による『兵器生産禁止指令緩和の覚書』(二七年三月一四日)にいたる一聯の過程に表現されるように、日本資本主義の帝国主義的發展の楨杆としての役割を演じ

第四表 計画造船・輸出船比率

| 年度 | 鋼船竣工総量 |         |     | 内、計画造船 |         |      | 内、輸出船 |         |      |
|----|--------|---------|-----|--------|---------|------|-------|---------|------|
|    | 隻      | G/T     | %   | 隻      | G/T     | %    | 隻     | G/T     | %    |
| 24 | 165    | 143,118 | 100 | 41     | 114,125 | 79.7 | 16    | 10,500  | 7.3  |
| 25 | 196    | 368,370 | "   | 37     | 240,740 | 65.4 | 23    | 98,240  | 26.7 |
| 26 | 360    | 472,490 | "   | 60     | 414,680 | 87.8 | 210   | 20,110  | 4.3  |
| 27 | 232    | 541,076 | "   | 43     | 352,010 | 65.1 | 47    | 164,953 | 30.5 |
| 28 | 380    | 663,717 | "   | 41     | 346,170 | 52.2 | 136   | 257,511 | 38.8 |

(運輸省造船課資料による)

第五表 計画造船資金調達源調(単位千円)

| 年度    | 復 金       | 公 団       | 見返資金       | 開 銀        | 市中銀行        | 計           |
|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|
| 終戦~23 | 2,869,750 | 9,667,000 |            |            | 6,143,503   | 18,680,253  |
| 24    |           |           | 11,210,795 |            | 11,495,795  | 22,706,590  |
| 25    |           |           | 10,170,459 | 1,990,000  | 8,180,459   | 20,340,718  |
| 26    |           |           | 21,995,618 |            | 33,685,826  | 55,654,444  |
| 27    |           |           | 11,385,890 | 2,106,000  | 30,264,710  | 43,756,000  |
| 28    |           |           |            | 26,809,890 | 16,475,090  | 43,284,980  |
| 計     | 2,869,750 | 9,667,000 | 54,762,762 | 30,905,890 | 106,218,383 | 204,423,785 |
| 比 率   | 1.4%      | 4.7       | 26.8       | 15.1       | 52.0        | 100         |

(世界海運29号 P. 3)



戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

た斯業の再建に厳格な制限を加え、造船能力の撤去を要求する初期占領政策が次第に緩和され、遂には放棄されて、いわゆる経済自立と再軍備のための艦艇建造の許可へと、政策の基調が変遷乃至転換したことに照応している。第五次船(二四年)はかゝる政策の変遷乃至は転換を表現するものであった。以上の点に着目し、本稿では五次船を界に二つの時期を区切り、それぞれの時期における斯業の特質とその変遷を検討する。

註(1) ボーレー最終案の第六表による賠償撤去を除く残存能力は造船については、年間一五万トンである。また船腹保有量一五〇万トンとは大正二年の水準である。

第六表 対日賠償計画推移現

|      | 現有能力      | ボーレー中間案力<br>撤去          | ボーレー最終案                                      |                               | ストライク案    |           | ジョンストン案   |         |
|------|-----------|-------------------------|--|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------|
|      |           |                         | 残置   | 撤去                            | 残置        | 撤去        | 残置        | 撤去      |
| 船舶保有 | 1,300,000 | 普及せず                    | 1,500,000                                    | 869,000<br>(5,000トン以上<br>14隻) | 1,240,500 | ナシ        | 1,240,500 | ナシ      |
| 新造船力 | 801,100   | 占領に必要な船舶修理に支障ない範囲の全造船施設 | 大造船所<br>10カ所<br>小造船所<br>12カ所<br>木造船所<br>54カ所 | 大型浮ドックを含む造船所<br>30~40カ所       | 416,100   | 385,000   | 639,000   | 162,000 |
| 修理能力 | 7,219,840 |                         |  |                               | 6,097,390 | 1,122,450 | 不詳        | 不詳      |

(経済再建研究会編、「ボーレーからヴレン」による)

註 現有能力……………ストライク報告

ボーレー中間案……………1945年12月

〃 最終案……………1946年11月

ストライク案……………1948年2月

ジョンストン案……………1948年5月

そこでまず五次船以前の段階における斯業を簡単に検討することにする。敗戦後鋼船及び百トン以上の木船の建造はすべて連合軍の許可を必要とした。昭和二〇年九月一日付で戦標船工事の相当進んでいたもの、工事準備の完了していたもの、即ちいわゆる続行船一二三隻、三七万三千トンの建造が許可された。しかしインフレーションの進行による船価の高騰<sup>(1)</sup>、原材料の不足等によつてその建造は頗る難航を続けた。これが軌道にのるようになったのは、昭和二二年五月、政府が船舶公団を三億円で新設して船価の五割を船主と切半負担し、一〇年間に公団所有分を船主に肩替りさせるといふ条件で復興金融庫融資を背景に建造にのり出してから以後のことである。これによつて二三年度までに漁船七万八千トン(二九〇隻)、続行船二九万トン(一一一隻)が建造された。つゞいて船舶公団は二二年一〇月から国内輸送力の強化のために建造の重点を貨物船において新造船を開始した。これが第一次から第四次まで続き造船業の崩壊をかううじてさゝえる支柱となつたのである。<sup>(2)</sup>

勿論年間設備能力八〇万トン以上に及ぶ斯業が僅に一〇万トン程度の造船量のみで維持できる筈はない。第七表の如く主要造船会社の操業度は低調を極めたが、その穴うめのため造船部門の一部を炭坑機械、農機具、車輛等陸上の工部門の生産に転換して急場を凌ぐ有様であつた。また新造船にしても総トン数五千トン、速力一五ノット以下、機関は原則として石炭だきという総司令部の厳格な制限の下に建造された小型内航船にすぎなかつたのである。加うるに第一次から第四次にいたる計画造船は、ドッチライン以降のそれに比して、次のような特色をもつていた。それは、あらゆる造船業者に一応計画造船参加の機会が与えられていたという点である。<sup>(3)</sup>尤もこの間三菱重工関係三社で建造トン数の三分の一を獲得したことが示すように結果的には大企業により有利であつたことは否定できないが、他面中小造船所も割り込み得た事実は争い難い。<sup>(4)</sup>いわゆる計画造船の総花主義がこの段階では一応つら

第七表 主要造船会社稼働率  $\left(\frac{\text{竣工実績}}{\text{新造船能力}}\right) \%$ 

| 会社名   | 能力 G/T | 21年  | 22   | 23   | 24   | 25     |
|-------|--------|------|------|------|------|--------|
| 西日本重工 | 123    | 26.8 | 14.0 | 20.7 | 18.7 | 48.4   |
| 川崎 "  | 100    | 2.4  | 12.7 | 9.8  | 5.5  | 40.9   |
| 川南工業  | 82     | 1.5  | 23.3 | 16.0 | 9.0  | 0.2    |
| 日立造船  | 65     | 13.1 | 22.3 | 15.8 | 23.9 | 67.4   |
| 播磨 "  | 62     | 9.2  | 9.2  | 13.3 | 17.1 | 64.3   |
| 三井 "  | 60     | 9.8  | 14.1 | 12.4 | 28.0 | 69.0   |
| 日本鋼管  | 46     | 7.7  | 23.4 | 17.4 | 25.6 | 37.7   |
| 東日本重工 | 40     | 20.8 | 19.4 | 61.9 | 11.9 | 112.4  |
| 中日本重工 | 30     | 31.2 | 16.0 | 58.5 | 25.7 | 113.8. |
| 石川島重工 | 30     | 3.5  | 5.9  | 28.2 | 14.4 | 17.4   |
| 浦賀ドック | 28     | 11.5 | 24.8 | 30.9 | 28.8 | 75.2   |
| 藤永五造船 | 15     | —    | 14.2 | 9.4  | 30.3 | 31.9   |
| 函館ドック | 8      | 33.4 | 9.6  | 3.5  | 2.3  | 7.2    |
| 全国計   | 801    | 10.3 | 9.3  | 19.9 | 17.5 | 45.4   |

(大阪市大「日本造船業の当面する諸問題」P. 32)

第八表 中小造船戦前戦後比較

|            | 総建造高<br>G/T     | 大造船11社<br>G/T  | 中小造船<br>G/T  |
|------------|-----------------|----------------|--------------|
| 昭和6年～20年8月 | 5,846,771 (100) | 5,181,754 (89) | 665,017 (11) |
| 20年～23年    | 471,658 (100)   | 382,822 (81)   | 88,836 (19)  |

(産業金融時報29巻 P. 14)

註 大造船所とは三菱三社、三井、日立、川崎、石川島、播磨、鋼管、川南、浦賀の十一社を指す。

ぬかれていたと考えることは、かならずしも根拠のないことではない。因みにこの期の大造船所と中小のそれとの建造比率を戦前に比較してみても第八表の如く、中小造船所のそれは戦前を凌駕している。この点は後述の第五次船以後には見うけられない特色である。その理由は、この間の造船が占領政策によつて制限された小型船のみであったこと、いわゆる経済民主化の線が表面的ではあれ、現われていた時期で

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

あつたこと等から説明することができる。

註(1) インフレーションによる船価の高騰は、三千トン前後の普通貨物船の総トン当りに次の如し、

|       |                 |     |    |                 |
|-------|-----------------|-----|----|-----------------|
| 二〇年   | 九七〇円 (指数一〇〇)    | 二三年 | 六月 | 四八、〇〇〇円 (四、九五〇) |
| 二一年   | 七、一二〇円 (七三五)    | 二三年 | 一月 | 七九、〇〇〇円 (八、一五〇) |
| 二二年七月 | 三四、五〇〇円 (三、五五〇) | 二四年 | 九月 | 七七、二〇〇円 (七、九五〇) |

(2) 船舶公団以外に、船舶運営会による裸用船方式が修繕費の運営会負担を結果したため、船舶運営会を通じて、修繕費が造船業に流入している。同運営会に対する財政補助は二三年迄に一一、三七九万円を算す。なお、鉄鋼補給金も支出されている。鋼材補給金についてのみえば、その需要者価格に対する比は二二年七月・七六%、二三年七月・九七%、二〇年四月・七二%、二四年九月・五八%の高率を算し、戦前の製鉄業奨励法における一五%を遙かに凌駕した。戦後の造船業需要はかかる国家の全面的保護によつてさくえられていた。

(3) 一次から四次までの計画造船における造船所選定方式は次の如くである。第三次までは運輸省が各船型につき、造船所の能力、手持資材、工事を勘案し、建造予定隻数の約二倍を適格造船所に指定して、別に選定された船主が、この中から選定する方式をとつた。第四次では運輸省が予定建造隻数の約三倍を適格造船所として選定し、これに建造船価見積額を入札せしめ、約半分の造船所を更に選定し、別の船主側の入札による決定船主がこの中から造船所を選定する方式をとつた。以上の方式は、五次船以後の船主、造船所を事前に結びつけて選定する方式と異なるものである。一次から四次まで、なかんづく四次の選定方式では、造船所側が船価の面でのみ競争する結果、コスト割受註となり、それをカバーするため船価を低下させる面もあり、優秀技術をもつ大造船所は不利であつた。

(4) 例えば、三次船で受註した来島ドックは二千三百トン、五百トンの船台二基という小規模な造船所である。一次、三次で受註した山本造船また然りである。また船主にしても、五百トン程度の小型鋼船を發註する内航船主が圧倒的比重をしめた。

このような小型船の建造を中小造船所にまで均霑せしめた政策の効果は、まず戦時中に増大した設備、なかんづく中小造船所の維持にみられる。即ち二〇年(三月末)、二一年、二二年、二三年、二四年(以上六月末)における

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

## 戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

三〇

造船所数はそれぞれ九九、九二、九一、九〇、八八と減少はしているが、なお戦前（昭和一〇年）の三四に比すれば、その減少は僅少である。しかし設備は残つたとはいへ、それは全く更新されていない。このことは、本期中間の設備資金の投入状況<sup>(1)</sup>や機械購入の激減<sup>(2)</sup>によつて明確に示される。他方労働力の面について指摘するに、労働者数は終戦と同時に三分の一に急激し、概ね戦前の水準に復帰している<sup>(3)</sup>。これは労働者の整理によつて、過少受註の下で設備の維持にともなう一人当り造船高の減少を阻止しようとしたことを示す。しかしそれにもかゝらず、熟練工の減少<sup>(4)</sup>に示される造船技術の低下と過少受註とによつて、一人当り造船高は昭和一〇年～一二年平均を百とすると、二一年・二五、二二年・二二、二三年・三四と著しく低下している<sup>(5)</sup>。

註(1) 船主、公団の共同発註にもとづく資金流入が、どの程度社内に蓄積されて設備の更新に使用されたかは不明である。しかし、復金の造船所に対する貸付残高は二四年三月末で一億一千万円にすぎず、社債の募集も、石川島重工はか二社あるのみで、外部からの資金流入は僅少であつた。また直接の造船所の設備拡張状態をみても、二一年は零で、二二年四百万円、二三年千八百万円、二四年五千万円と増大はしているが、インフレーションによる高騰を考えると、増加率は僅少である。しかもそれらの資金は、船台、船渠、工作機械へは殆ど投入されず、建物関係に専ら注がれている。（産業金融時報二九卷一―一二頁による）

- (2) 例えば某造船所の機械装置取得台数の年次別調によれば、全体の三割は昭和九年前、二〇年以後は一・二にすぎず、残りは一〇年から一九年の一〇年間に取得されている。（資料前掲書）
- (3) 昭和一〇～一二年平均四万九千人、一九年一七万三千人、二一年五万三千人、二二年五万一千人と推移している。
- (4) 高度の熟練度を必要とする造船技術の程度を知る一指標は労働者の就業年数である。戦前動統一〇年以上のものが全体の五七％、一五年以上のものが三五％を占めていたが、戦後は二四年六月における調査によると一〇年以上は僅に二六％にすぎず、五年未満の者が五七％を占めるにいたつている。（前掲資料）
- (5) 前掲資料による。

以上これを要するに、この期の造船業は占領政策の制約下、復金融資を支柱とする公団と船主の共同発註によつて僅に小型船の建造を行ひたにすぎなかつた。このため造船所設備は温存されえたが、大造船所の地位は相對的に低下し、老朽化した設備と低下した造船技術に代表される危機的要因を包蔵しながら、殆どみるべき業績を示していないのである。しかしこの間、日本帝國主義の楨杆たりし斯業が、弱体化された形において温存されたことは、初期アメリカ対日占領政策の性格の一端を示すものとして注目すべきことであろう。

### (三)

計画造船はドッジ・ライン下の第五次船を転期として画期的変化を記録していること前述の通りであるが、占領軍による制限も五次船以降大中に緩和され、七次船では貨物船九千四百トン、タンカー一万三千トン、速力の点では一七ノットというような大型高速船が建造されるにいたつた。他方資金面も船舶公団の解散、復金融資の打切りに伴い、新に連合軍司令官の承認を要する見返資金により過半が賄われるようになった。これは見返資金融資という形で斯業活殺の劍が占領軍に掌握されながら、一朝有事の際には容易に戦時輸送船団の編成が可能となる大型高速船の本格的需要創出策が開始されたことを意味する。

かゝる政策の変化と相応じる造船業内部における注目すべき変化は、まず大型船の建造という事態をも反映し、計画造船の大造船所への集中傾向が顕著になつた点にみることができ、即ち第九表の示す如く、五次船から九次船までに一七社が百%受註し、うち一〇社で八五・六%を受註、なかなしく三菱重工關係三社で三六・八%を受註している。残余七社は僅に一四・四%にすぎない。いま建造資金の流通体系の面から、かゝる集中の意義をうかがう

戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

に、第五・六次船では見返資金・市中融資がそれぞれ五〇%、第七次船以降朝鮮動乱による市況好転で船主の自己調達力が増大したため、見返資金四〇%、市中銀行六〇%の比率に変化した。九次船では見返資金の打切り（二十七年七月）により、これが開銀融資に代り、船主の自己調達力の減少から再び開銀七〇%、市中銀行三〇%と国家依存の率を増してきている。ともあれ、政府関係資金の比重は圧倒的である。この資金は「概ね契約時に三〇%、起工三〇%、進水、引渡時にそれぞれ二〇%の割で造船所に支払われる<sup>(3)</sup>」が、この資金がいわゆる前受金の形態をとって計画造船を受注した大造船所の再生産を保証しているのであつて、その結果、造船会社の資本構成は極めて特異な形態をとり、三菱造船の如き、資本構成の五七%を前受金が占めるにいたつている。<sup>(4)</sup>こゝに計画造船の集中が海運向け政府関係資金融資の形態をとる造船独占資本維持の手段となつてゐることは極めて明白である。

註(1) 五次船では、貨物船七千トン、タンカー一万二千トン以下、六次船では貨物船八千トン、タンカー一万三千トン、速力一六ノット。

第九表 五次船以後の計画造船集中  
(九次船まで)

| 造船所    | 隻数  | 総トン数      | %    |
|--------|-----|-----------|------|
| 三菱造船   | 34  | 252,290   | 16.2 |
| 播磨 "   | 16  | 183,550   | 11.8 |
| 日立 "   | 23  | 178,500   | 11.4 |
| 新三菱重工  | 21  | 169,610   | 10.9 |
| 三菱日本 " | 18  | 150,630   | 9.7  |
| 三井造船   | 20  | 148,650   | 9.5  |
| 川崎重工   | 15  | 118,080   | 7.6  |
| 日本鋼管   | 12  | 75,670    | 4.9  |
| 浦賀船渠   | 11  | 70,530    | 4.5  |
| 石川島重工  | 8   | 53,490    | 3.4  |
| 名古屋造船  | 6   | 39,700    | 2.5  |
| 藤永田造船  | 6   | 35,700    | 2.3  |
| 函館ドック  | 4   | 28,820    | 1.9  |
| 名村造船   | 4   | 23,260    | 1.5  |
| 日本海重工  | 2   | 10,900    | 0.7  |
| 佐野安ドック | 2   | 9,700     | 0.6  |
| 飯野重工   | 1   | 8,000     | 0.5  |
| 計      | 203 | 1,557,080 | 100  |

(海運29年11月号金子栄一氏論文より)

(2) 生産の集中は設備能力の集中を凌駕している。二五年一二月末の新船設備能力全国計七十七万七千トンに対し、最大一〇社は五万四千トンで七〇%を占めているにすぎないからである。但しその後の設備合理化、新設によって、その率は上昇しているものと考えられるが、生産の集中度には及ばない。

(3) 広島県立産労研究所「経済季報」第一巻第一号二九二頁

(4)

第十表 三菱造船資本構成

|     |       |       |
|-----|-------|-------|
| 株式  | 28.0  | 18.1% |
| 社債  | 8.6   | —     |
| 借入金 | 7.6   | —     |
|     | 20.8  | 13.5  |
| 前受金 | 88.6  | 57.5  |
| 計   | 153.6 | 100.0 |

(前掲資料)  
註 単位億円

第二に注目される点は、外航船の建造開始に伴い、これを受注した大造船所には合理化を行う条件が与えられたことについてである。周知の如くドッジ・ライン下の鋼材補給金の廃止と、これと同時に行われた中共貿易の事実上の禁止による原料の対米依存のために、鋼材価格は著しく高騰し、これが我国船価の割高を招来した。(1)(2)(3) 船価の高騰は、第一に海運運賃を構成する船費の高騰(後章註)第二に船舶輸出における国際競争力の弱化となつて、海運・造船両業界を圧迫するに至り、こゝに合理化による船価の引下げが強く要請されてきた。しかも戦時中に欧米で発達を遂げた熔接工作法と、その結果必然的に生まれたブロック建造方式の採用は船舶の性能の面からのみでなく、(4) 船価の切下げにも有力な方法であつた。(5) しかし合理化を行うためには、相当の受注量を確保する必要がある。この点五次船以降を受注しえた大造船所では漸く合理化を行う条件が与えられたとみることがができる。

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)



第十一表 設備資金投資実績(単位千円)

| 年次<br>工 事        | 25年       |      | 26年       |      | 27年       |      | 計         |      |
|------------------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
|                  | 金額        | %    | 金額        | %    | 金額        | %    | 金額        | %    |
| 熔接設備             | 190,474   | 11.6 | 750,678   | 32.0 | 1,834,939 | 37.7 | 2,776,091 | 31.3 |
| ディーゼル<br>製造設備    | 347,955   | 21.1 | 573,033   | 24.4 | 251,350   | 5.1  | 1,172,338 | 13.2 |
| タービン・ボ<br>イラ製造設備 | 151,737   | 9.2  | 162,938   | 6.9  | 645,458   | 13.3 | 960,133   | 10.8 |
| 運搬設備             | 110,819   | 6.7  | 134,907   | 5.7  | 363,286   | 7.5  | 609,012   | 6.9  |
| 船台               | 25,745    | 1.6  | 31,028    | 1.3  | 276,391   | 5.7  | 333,164   | 3.8  |
| 船渠               | 31,324    | 1.9  | 3,263     | 0.1  | 517,000   | 10.6 | 551,587   | 6.2  |
| 岩壁               | 31,485    | 1.9  | 67,778    | 2.8  | 27,715    | 0.6  | 126,979   | 1.4  |
| 電源               | 68,519    | 4.2  | 121,095   | 5.1  | 165,276   | 3.4  | 354,890   | 4.0  |
| その他              | 432,283   | 26.3 | 381,223   | 16.2 | 625,699   | 12.8 | 1,441,205 | 16.1 |
| 間接設備             | 255,689   | 15.5 | 127,229   | 5.4  | 158,705   | 3.3  | 541,623   | 5.1  |
| 計                | 1,648,031 | 100  | 2,353,172 | 100  | 4,865,819 | 100  | 8,867,022 | 100  |

(船舶年鑑昭和30年版)

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

第十二表 船価、鋼材、工数推移

|     |     | 5次    | 6次    | 7次前   | 7次後   | 8次    | 9次前   |
|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 鋼材  | 価 格 | 100.0 | 190.0 | 288.0 | 288.0 | 282.0 | 270.0 |
|     | 使用量 | 100.0 | 98.9  | 97.2  | 94.5  | 92.8  | 92.8  |
| 工 数 |     | 100.0 | 93.9  | 90.9  | 86.3  | 86.1  | 78.6  |
| 船 価 |     | 100.0 | 120.0 | 174.0 | 213.0 | 216.0 | 207.0 |

(運輸省 28.5 資料)

第十三表 雇 傭 量 推 移 (単位千人)

| 年 次     | 本 工  | 臨 時 工 | 請 負 工 | 計    | %   |
|---------|------|-------|-------|------|-----|
| 昭 26.10 | 73.5 | 12.9  | 8.5   | 94.9 | 100 |
| 27. 4   | 69.2 | 10.4  | 10.3  | 90.0 | 95  |
| 28. 4   | 67.1 | 8.6   | 10.5  | 88.3 | 93  |
| 29. 3   | 66.8 | 7.0   | 7.8   | 81.6 | 86  |

(運輸省調)

註 主要造船所23工場

いま合理化の実情を設備資金投資面からみるに、第一表の如く、設備資金総額は逐年増大し、しかもそれが主として熔接、主機関、運搬設備に投入され、建造・修理能力に関する同表の低位項目は僅少であること、即ち資金の重点が設備の合理化乃至近代化におかれていたことを示している。この結果第八次船では熔接採用率は七〇％に達し、理想の八五％に接近し、工数の節減も第一二表に示す如く、第五次船を百とすると第八次船では八六・一、第九次前期では七八・六と著しく低減している。また鋼材使用量も五次船を百とすると九次船では九二・八に減

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

第十四表 独占造船会社利潤増大 (単位100万円)

| 年 度      | 資 本 金  | 再 評 価 積 立 金 | 積 立 金 | 利 益 金 |
|----------|--------|-------------|-------|-------|
| 50 年 下 期 | 4,660  | 1,331       | 334   | 911   |
| 51 年 下 期 | 4,660  | 1,412       | 1,137 | 1,356 |
| 52 年 下 期 | 10,685 | 3,509       | 2,858 | 4,196 |
| 53 年 上 期 | 13,710 | 4,542       | 7,420 | 4,296 |
| 53 年 上 期 |        |             |       |       |
| 50 年 下 期 | 2.9倍   | 3.4倍        | 22.2倍 | 4.7倍  |

(日本経済四季報 第5集 P. 113)

註(イ) 本数字は主要造船会社7社の公式数字  
七社=三菱三社、三井、日立、川崎、石川島  
(ロ) なお造機、兼業部門数字を含む。

第十五表 設備資金源調

| 年 度     | 25年       |      | 26年       |      | 27年       |      | 計         |      |
|---------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
|         | 金 額       | %    | 金 額       | %    | 金 額       | %    | 金 額       | %    |
| 開 銀     | 11,949    | 0.7  | 422,648   | 18.1 | 1,450,975 | 29.9 | 1,885,572 | 21.3 |
| 増 資     | 74,224    | 4.5  | 62,276    | 2.6  | 692,160   | 14.2 | 828,660   | 9.3  |
| 社 債     | 696,487   | 42.3 | 721,660   | 30.6 | 303,449   | 6.2  | 1,721,596 | 19.4 |
| 留 保 償 却 | 171,218   | 10.4 | 360,868   | 15.3 | 1,202,459 | 24.7 | 1,734,545 | 19.6 |
| 市 中 借 入 | 694,153   | 42.1 | 785,720   | 33.4 | 1,216,776 | 25.0 | 2,696,649 | 30.4 |
| 計       | 1,648,031 | 100  | 2,353,172 | 100  | 4,865,819 | 100  | 8,867,022 | 100  |

(船舶年鑑昭和30年版)

少している。しかし注意すべきは、この工数の低減が、設備の近代化のみによるのではないことである。二五年年から八年にわたり、建造量は前掲表の如く倍増しているにかゝわらず、主要造船所の労働者数はこの間第一三表の如く相対的に請負工の増加がみられる程度で、全体としての労働者数はむしろ一割方減少している。従つて工数の低減は設備の近代化と共に労働の強化を伴つて行われたことは明かであつて、その結果、造船独占資本の利潤は、第一四表の如く二五年に比し八年には四・七倍に増大している。次に注意すべきは、工数の低減、鋼材使用量の減少による船価の値下げよりも鋼材・機械類の価格の上昇の方が著しく、このため五次船から九次船までに船価は前掲表の如く二倍にたかまり、イギリスとの国際価格差はますますひらいてきたことである。以上の点は、設備の近代化及び労働の強化を以てしても、従属的貿易構造にもとづく鋼材の割高を相殺できないこと、即ち造船業内部における合理化の限界を端的に示しているといえよう。なお因みに設備の合理化に投ぜられた資金源泉を示すと第一五表の如く開銀の比率はこゝでも高い。

註(1) 船価と造船用鋼材の騰貴率は、戦後鋼材補給金が実施されてからは船価の方が大中に騰貴してきたが、二三年の補給金削減を機に、この傾向は漸次逆転し、二五年七月の鋼材補給金廃止に伴い全く逆になり、鋼材の騰貴率の方が船価のそれを上廻るにいたつた。以て補給金廃止の影響を知るべきである。(「造船用鋼材価格について」運輸省船舶局資料)

(2) 消費鉄鋼原料の約半分を賄つている輸入鉄鉱石の四〇％は、アメリカ及びカナダとの長期契約によつて買付けており、中国大陸資源の人為的遮断が行われている。原料炭もアメリカ八〇、インド二〇の割合でこれら両国からの輸入に依存し、中国大陸や樺太の原料炭輸入は阻止されている。遠距離から、自主性のない輸入によつて、これら原料が賄われているため、鉄鋼コストは割高ならざるをえない。(鉄鉱石トン当りアメリカ八、三五七円、中国四、〇九四円、二七年調)

(3) 昭和二六年九月現在、造船用鋼材価格は、厚板ベースでみて、トン当り五万四百円、ドル換算一四〇ドルで、これに對し、イギリスは七・一ドル、アメリカ九〇ドル、西ドイツ九三ドルであつた。その結果、七次船後期の貨物船一総トン当り一

四万一千円は国際船価の二六%高、油槽船一萬五千円は一七%高であつた。

(4) 重量の軽減により同一船型では積載トン数が五、六%増加する。外板に段がなくなり、ために水中部の抵抗が減少し、同一馬力ならば、速力が増加すること。坐礁時における安全性が高く水密保持が容易であり、鉄の緩みによる漏水の懸念がないこと。

(5) ブロック建造によつて、船台組立期間が約半分に短縮され、工期がそれに応じて短縮できること、船殻用鋼材を一七%以上節約できること、船体工数が二〇%程度減少すること、等の利点があり、これによつて船価の低減が可能となる。

(6) 五次船より九次船までの間に、日本の船価は二倍になつてゐるが、イギリスでは鋼材三〇%、貨銀三三%、船価は五〇%の上昇である。

第三点として、敍上の政策轉換によつて計画造船の受註がでなくなつた中小造船所について簡単に検討すると、中小造船所の顧客たる中小船主は内航の不況と中国貿易の不振による沿岸航路の不況のため船腹の過剩を招来し、戦標船と老朽船の劣悪な性能に悩みながら、未だその代替船の建造さえもできていない。<sup>↑</sup>近時機帆船業者が運航採算上有利なディーゼル付小型鋼船に轉換しつゝあるとはいへ建造資金に乏しく、古船を買つて改造を行つてゐる程度である。これがため中小造船所の惨状は眼をおゝむるものがあり、設備の近代化は勿論のこと、必要最低量の補修さえも殆ど不可能の状態である。設備の老朽化は遂に造船所の生命ともいうべきドック、岩壁を始めあらゆる設備に及び、このまゝ放置すれば数年を出でずして荒廢する段階に達している。一つの指標として代表的中小造船所五社の工作機械の状況をとつてみても、粗悪な老朽機械が大半を占め、設置時の性能を有するものは殆どない状態である。<sup>2)</sup>しかも設備を正常にもどすための融資の道は全くとざされており、大造船所の上述の合理化の進捗と明白な対照をなしている。これらの造船所は第一六表に示す如く修繕船と雑工事を主要な仕事として、かろうじて維持されているにすぎない。

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

註(1) 沿岸航路の中小型船の約七割が戦艦標船及び老朽船である。

(2) 設置時の精度・性能を有するもの二・二%、精度は維持するも能率低下三〇%以内のもの四六・八%、精度低下し、能率低下三〇%以上のもの四三・八%、全く使用に適合せざるもの七・二%（海運三一九号「中小鋼造船所に関する諸問題について」参照）

(四)

以上の如く第五次船以降、大型外航船の建造が中小造船所の荒廢のなかで、造船所中心に行われてきたが、このため大造船所では一応の仕事量が与えられ、設備合理化も実施することができた。この点五次船以降の計画造船は独占造船資本救済策という意味では成功をおさめたかにも見える。しかしそれは一時的、外見的なもので、計画造船の進行は次第に次のような根本的な矛盾を露呈し、計画造船自体の縮少を必然化することによつて、独占資本の救済策としてもその限界は極めて狭隘であることを示しはじめています。

第一に既述の如く、貿易と海運の自主的な拡大と発展を前提としない計画造船の必然的帰結として、外航船腹の増加がそのままでは海運の強化策とはなりえず、戦前水準に達しない船腹保有量で既に船腹過剰を招来しており、配船数の如きは戦前を下廻る段階において既に各航路の荷動き量に対して過剰の事態を生んでいること、第二に同じ従属体制の所産である鋼材コストの割高——造船業の合

第十六表 売 上 高 構 成

| 年 次    | 大 造 船 所 (24工場) |      |      |     | 中 小 造 船 所 (42工場) |      |      |     |
|--------|----------------|------|------|-----|------------------|------|------|-----|
|        | 新 造            | 修 繕  | 雑工事  | 計   | 新 造              | 修 繕  | 雑工事  | 計   |
| 27年 4月 | 60.0           | 13.5 | 26.5 | 100 | 25.8             | 59.0 | 15.2 | 100 |
| 10月    | 71.4           | 9.6  | 19.0 | 100 | 44.0             | 36.5 | 19.5 | 100 |
| 28年 1月 | 72.0           | 8.5  | 19.5 | 100 | 26.4             | 59.0 | 14.6 | 100 |
| 7月     | 54.0           | 14.4 | 31.6 | 100 | 33.0             | 31.0 | 36.0 | 100 |

(運輸省船舶局資料)

理化によつても相殺することのできないところの——に加うるに、他人資本依存の建造方式と高率金利による金利負担の割高<sup>(2)</sup>が船費↓運送原価の割高を、従つて海運の国際競争力の弱<sup>(3)</sup>化を招来していること、以上の結果として計画造船の進捗は船費の割高な船腹の過剰生産を激化し、海運の競争力をますます減殺するという矛盾を深めつゝある。他方銀行資本にとつてもその老大な信用の膨脹は信用機構そのものを腐朽せしめるから、建造融資に対しては極めて消極的とならざるをえない。かくてこゝに、造船独占資本がよつてたつ計画造船自体の縮少が必然化するのである。

第九次船は第一六国会における「外航船建造融資利子補給並びに損失補償法」による補助政策の成立をまつて漸く軌道にのつたが、かゝる手段が海運の国際競争力の確立には程遠い弥縫策にすぎず、海運・造船危機の眞の救済策になりえないことは当然であつて、事態は好転をみず、かえつて未曾有の汚職事件をあかすみに出し、十次船の決定はおくれ、しかも大巾な縮減となつた。

さてこのような計画造船量の縮少は造船能力の絶対的過剰<sup>(5)</sup>を深刻化し、縮少した量をめぐる受注競争を激化せしめ、この過程で第一七表に示す如く従来から銀行・海運と密接な連繫を保つ三菱・三井を中心とする一部旧財閥系企業への集中が一層激しくなり、他面財閥系以外の大造船所の没落が必至となつた。第一八表の示す十次船受注造船所の内訳はこのことを明瞭に示している。今や計画造船は少数独占造船資本の中でも更に少数の一部財閥系資本を救済するにすぎないものとなつたのである。しかもこれら大造船所の計画造船からのしめ出しは、下請企業、中小造船所に連鎖反応を起している。即ち十次船の受注から洩れた大造船所では支払延期、買叩き、発注うち切り等の手段による犠牲の下請企業転嫁が行われ、<sup>(6)</sup>第二に従来中小造船所の市場であつた船舶修理や雑船建造に大造船所

第十七表 銀行、海運、造船連繫表 (5次~9次)

| 海       | 造      | 三菱銀行 |       | 第一銀行   |      |      |       | 三井銀行 |      | 三和銀行  |      | 富銀   |       | 士行    |   | 興銀 |    | その他四造船所 |     |    |    |
|---------|--------|------|-------|--------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|---|----|----|---------|-----|----|----|
|         |        | 三菱造船 | 新三菱重工 | 三菱日本重工 | 川崎重工 | 播磨造船 | 石川島重工 | 浦賀船渠 | 三井造船 | 藤永田造船 | 日立造船 | 日本鋼管 | 函館ドック | 名古屋造船 | 計 | 計  | 計  |         |     |    |    |
|         |        |      |       |        |      |      |       |      |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         | 198 | 34 | 20 |
| 三菱銀行    | 船運(住友) | 13   | 8     | 5      | 13   |      |       |      |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 船運(三和) | 11   | 11    | 1      | 6    | 2    | 1     | 3    |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船(三和) | 9    | 5     | 1      | 7    |      |       |      |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船     | 7    | 2     | 1      | 4    | 5    |       |      |      |       | 2    | 2    |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船     | 7    | 4     | 1      | 5    | 3    |       |      |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         | 2   | 2  |    |
|         | 計      | 3    | 1     | 2      | 3    | 3    |       |      |      |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     | 2  | 2  |
|         | 計      | 60   | 22    | 18     | 13   | 53   | 2     | 1    | 3    |       | 2    | 2    |       |       |   |    |    |         | 2   | 2  |    |
| 第一銀行    | 汽船運    | 11   | 1     | 1      | 2    | 2    | 3     | 1    | 6    |       |      | 3    | 3     |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船運    | 7    | 5     |        |      | 7    |       |      | 7    |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船運    | 5    | 1     |        | 1    |      | 3     |      | 4    |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船運    | 4    |       |        |      |      | 1     | 2    | 2    |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船運    | 3    |       |        |      |      | 3     |      | 4    |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 3    |       |        |      |      | 2     |      | 3    |       |      |      |       |       |   |    |    |         |     | 1  | 2  |
|         | 計      | 38   | 2     |        | 1    | 3    | 9     | 12   | 3    | 6     | 30   |      |       | 3     | 3 |    |    |         |     |    |    |
| 三井銀行    | 船運     | 10   |       |        |      |      |       |      | 10   | 10    |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 4    |       |        |      | 1    |       |      | 3    | 3     |      |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 3    |       |        |      |      |       |      | 1    | 2     | 3    |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 17   |       |        |      | 1    |       |      | 14   | 2     | 16   |      |       |       |   |    |    |         |     |    |    |
| 三和銀行    | 汽船(大和) | 8    |       |        |      |      |       | 1    | 1    |       |      | 7    | 7     |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船(富士) | 3    |       |        |      |      |       | 1    | 1    |       |      | 2    | 2     |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 汽船運    | 3    | 1     |        | 1    |      |       |      |      |       |      | 2    | 2     |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 3    |       |        |      |      |       | 1    | 1    | 2     |      | 14   | 14    |       |   |    |    |         |     |    |    |
|         | 計      | 17   | 1     |        | 1    |      |       | 1    | 1    | 2     |      | 14   | 14    |       |   |    |    |         |     |    |    |
| その他36船主 | 汽船     | 6    |       |        |      |      |       |      |      |       |      | 2    | 2     | 4     |   |    |    | 4       |     |    |    |
|         | 汽船     | 4    |       |        |      |      |       |      |      |       |      |      |       | 4     |   |    |    | 4       |     |    |    |
|         | 汽船     | 4    |       |        |      |      |       | 1    | 1    |       |      |      |       | 2     |   |    |    | 2       |     |    |    |
|         | 汽船     | 3    |       | 1      |      | 1    |       |      |      |       |      |      |       | 2     |   |    |    | 2       |     |    |    |
|         | 計      | 17   |       | 1      |      | 1    |       |      | 1    | 1     |      | 2    | 2     | 10    |   | 2  | 12 |         |     |    |    |
| その他36船主 | 49     | 9    | 1     | 3      | 13   | 3    | 4     | 2    | 3    | 12    | 4    | 4    | 8     | 2     | 2 | 2  | 2  | 4       | 4   | 4  | 6  |

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

(三井船舶：海運調査月報 29号 P. 4)

註 海運会社名横カツコ内の銀行は当該会社本来の筆頭取引銀行

第十八表 十次船受註

| 会社名    | G/T     | 船価(百万円)  |
|--------|---------|----------|
| 三菱造船   | 34,570  | 3,909.5  |
| 新三菱重工  | 19,100  | 2,238.5  |
| 三菱日本重工 | 17,000  | 1,970.0  |
| 三井造船   | 21,850  | 3,132.9  |
| 川崎重工   | 16,300  | 1,613.0  |
| 日立造船   | 14,550  | 1,647.0  |
| 日本鋼管   | 9,900   | 882.0    |
| 石川島重工  | 7,900   | 826.5    |
| 名古屋造船  | 7,700   | 810.5    |
| 浦賀ドック  | 6,600   | 712.0    |
| 計      | 154,470 | 17,741.4 |

(運輸省船舶課資料)

註 三菱系三社の集中率は従来の36.8%から45%に上昇している。

第十九表 造船所の企業縮小

| 年月  | 事業所数 | 誠首人員数 |                        |                        |
|-----|------|-------|------------------------|------------------------|
| 28. | 1    | 9     | } 月平均 862人<br>1件当り 48人 |                        |
|     | 2    | 15    |                        |                        |
|     | 3    | 5     |                        |                        |
|     | 4    | 26    |                        |                        |
|     | 5    | 21    |                        |                        |
|     | 6    | 23    |                        |                        |
|     | 7    | 21    |                        |                        |
|     | 8    | 12    |                        |                        |
| 29. | 9    | 9     | } 月平均 521人<br>1件当り 43人 |                        |
|     | 10   | 6     |                        |                        |
|     | 11   | 11    |                        |                        |
|     | 12   | 10    |                        |                        |
|     | 1    | 14    |                        | } 月平均 696人<br>1件当り 39人 |
|     | 2    | 17    |                        |                        |
|     | 3    | 15    |                        |                        |
| 4   | 21   |       |                        |                        |
| 5   | 22   |       |                        |                        |

(日本経済四季報第6集 P: 260)

が乗り出し、中小造船所のしめ出しが行われ、第三に労働者の帰休制、解雇等が一般化し、労働条件の改悪が行われた。<sup>(8)</sup>最後に大造船資本は計画造船の縮小からくる損失を以上の如くあたうる限り他に転嫁しながら、他方輸出船の獲得に狂奔し、国際市場開拓に血路を求めようとする傾向をより明確にうち出しつゝあることが注目される。以下に考察の重点を船舶輸出に移して、その実態をうかがい、併せ問題点を指摘しておこう。

註(1) 昭和二八年の日本を中心とする定期船配船状況は、月間配船量において、昭和二二年の七八%の回復率を示しているが、内、邦船配船量は四六%の回復率を示しているにすぎない、これに反し、外国船のそれは一〇七%と戦前を凌駕している。

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)



戦後日本造船業の変遷とその特質（越後）

四二

昭和一二年邦船比率は四六・五％、二八年は僅かに二七・五％である。（以上、世界海運二八号「日本を中心とする定期航路の現状」による）このことは、日本船の南洋配船が行われなかつた間に、外国業者が我国海運の既往地盤に配船を増強し経営基盤をかためたことを意味する。従つて、上述の如き邦船の低い配船比率にもかかわらず、配船過剰を招来し、日本―北米、日本―パキスタン等の定期航路では、運賃同盟は混乱し、出血競争が行われたのである。

(2) 計画造船融資平均利率（貨物船、利子補給法成立以前）

|     |       |      |       |
|-----|-------|------|-------|
| 五次船 | 八・三一％ | 七次後期 | 九・五八％ |
| 六次船 | 八・三八％ | 八次   | 九・八一％ |
| 七次船 | 九・〇九％ |      |       |

各国船舶融資推定利率

|     |       |     |       |
|-----|-------|-----|-------|
| 米 国 | 三・五〇％ | 西 独 | 五・〇〇％ |
| 英 国 | 三・五〇％ | 諸 威 | 四・二五％ |

（海運三一〇号「高金利をめぐる

諸問題」による）

(3) 競争力は貨物船では運送原価の比較として示される。運送原価中の航海費は同一性能船では殆ど差異はない。従つて船費が問題となる。船費は①「建造船価×外部負債依存率×利率」で示される利子と②船価と既往の償却事情によつて決定される償却費③船員費によつて決定される。このうち①②とも邦船の場合には前述したように外国船に比べて高い。たゞ船員費は英国船の六割程度であるとされる。しかし運送原価中の船員費の割合は僅少であり、これを以て①③の点における割高をカバーすることはできない。

(4) (一) 金利負担軽減措置 ①新造船融資は貨物船六次船以降、油槽船七次前期以降に遡り七・五％の財政資金々利を三・五％に、一一％の市銀金利を五％に業者負担を軽減するよう利率の引下げ及び利子補給を実施する。②輸入船に関し五％の別口外貨貸付利率を二・五％に、七・五％の財政資金を五％に引下げる。③財政資金の融資割合の増大④市銀の損失補償、(二) 船価低減措置 鉄鋼業者に対する開銀融資及び別口外貨貸付利率を二・五％引下げ、この引下げ相当額を財源とする造船用鋼材価格の引下げ（当初予定鋼材トン当り七、五〇〇円）船価の約三％であつたが財源不足のため四、八〇〇円に減額、なお

本措置は九次後期で打切られた。(三)固定資産税減税措置(省略)(以上二八年八月成立)

右措置で金利が国際水準並となり、船価も九次後期は前期に比して造船所の合理化と相俟つて一五〜六%の低減をみたが、なお負債比率、船価が高く既往の償却不足もあり、依然外国業者に対する船費の割高はまぬがれない。即ち、助成措置後の北米―日本間の穀物ロングトン当り運送原価を英国船と比較するに、英国九・五ドル、日本、一二・四ドルとなる。

(以上、世界海運二九号資料による)

(5) 造船能力算定の基準は、公称設備能力、現在実稼働設備能力、操業能力等により異なるが、昭和二七年七月の運輸省調査によると、稼働設備能力は全国一九造船所で百万総トン、全造船所で一三〇万トンと算定された。二八年五月の資料では、雇傭量を基礎とする操業能力を外航船建造可能二四工場の合計六五万トン(商船換算)とおさえている。

(6) 日本経済四季報第六集九二頁〜三頁

(7) 前掲書九二頁〜二頁

(8) 前掲書八七頁〜九〇頁なお第一九表参照

### (五)

輸出船建造は日本造船業史において特異な現象であり、前例としては僅に、第一次大戦当時日米船鉄交換によりアメリカに輸出された約三七万重量トンの船舶があるのみで殆ど後は零に近かつた。<sup>(1)</sup>しかるに戦後は約百万総トンの船舶を輸出し、輸出船は計画造船と共に造船市場の二大支柱をなしている。しかしこのことは戦後の日本造船工業の国際的競争力の増大を意味するものではない。何となれば、第二〇表に示す如く戦後の受注の山は三つあるが、第一期は昭和二三年から翌四年四月までの、外国為替の複数レート時代で、船舶は一ドル五百円前後の円安レートによつて輸出されたこと、第二期は二

第二十表 輸出船契約実績  
(単位千トン)

| 年度 | 隻数  | G/T |
|----|-----|-----|
| 24 | —   | 96  |
| 25 | —   | 47  |
| 26 | 233 | 233 |
| 27 | 21  | 45  |
| 28 | 13  | 165 |
| 29 | 37  | 402 |

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

六年冬から七年春に至る朝鮮動乱後のタンカー・ブームで新船需要が増大したが、西欧の主要造船所は三年分乃至五年分の受注をかゝえているので、納期の早い我国造船所に引合いが殺到したこと、第三期は二八年秋から昨年末にいたる時期で、第一六国会における造船用鋼材価格の引下げ措置、及び粗糖輸入リンク制により出血が補償されたこと、換言すればいずれも国家による助成か、戦時需要に媒介されてこの受注が行われているのである。このことは正常な状態では輸出船の成約をみないこと、即ち我国船価の割高にもとづく斯業の国際競争力の欠如を端的に示すものである。

さて以上の三期にわたる受注のうち、昨年度のそれは最も大量であり、総トン数では朝鮮動乱ブーム時の二倍に及んでいる。これが計画造船の縮少による過少受注になやんでいた斯業<sup>(3)</sup>に仕事を与えたのであるが、この受注は出血受注といわれる程の低船価を特徴としている。（第二表参照）

我国船価は、二六年の運輸省の調査によれば大型貨物船では約二割、油槽船では約一割高となつてゐるが、朝鮮動乱ブームの際には納期の点で我国造船所に引合いが殺到したため、割高にもかゝわらず二万トン級タンカーで重量トン当り一五%の利益を含む約二百ドル、総トン当り三三三ドル前後で受注をみている。ところが昨年度の契約船価は動乱ブーム時の約五五%の大巾値下をみ、一一〇ドル前後である。他方この間の合理化による値下げ及び素材の二五%を占める鋼材の四割方値下げを見込んで現在の採算線を一二〇〜一三〇ドルと仮定しても、一五〜二〇%の出血となる。

この出血を補償した粗糖リンク制は二八年第三四半期以後、造船用鋼材価格引下げ措置の打切りに代るものとして登場したが、補償率は通産省の当初の基準では契約船価の五%であつたにもかゝわらず、粗糖の輸入量が昨年度

第二十一表 29年度輸出船契約実績

| 会社名    | 仕向地    | 船種   | 重量トン                 | 隻数 | トン当り船価 | 砂糖リンク期 |
|--------|--------|------|----------------------|----|--------|--------|
| 三菱造船   | アメリカ   | タンカー | 45,000               | 2  | 107    | 上      |
| 新三菱重工  | スイス    | 〃    | 32,000               | 1  | 110    | 下      |
| 三菱日本重工 | リベリア   | 〃    | 39,000               | 2  | 106    | 〃      |
| 三井造船   | デンマーク  | 〃    | 18,600               | 1  | 125    | 上      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 〃                    | 1  | 121    | 下      |
| 〃      | スエーデン  | 貨物   | 6,700                | 1  | 232    | 上      |
| 〃      | パナマ    | タンカー | 19,750               | 1  | 123    | 下      |
| 〃      | リベリア   | 〃    | 12,500               | 2  | 134    | 〃      |
| 日立造船   | オランダ   | 〃    | 3,400                | 1  | 212    | 上      |
| 〃      | リベリア   | 貨物   | 11,500               | 1  | 169    | 下      |
| 〃      | アメリカ   | 〃    | 2,000 }<br>1,200 }   | 2  | —      | 〃      |
| 〃      | リベリア   | タンカー | 3,300                | 1  | 110    | 〃      |
| 〃      | 〃      | 貨物   | 11,500 }<br>11,800 } | 3  | —      | 〃      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 〃                    | 〃  | 〃      | 〃      |
| 〃      | イラク    | 〃    | 8,000                | 2  | 300    | 非      |
| 播磨造船   | リベリア   | タンカー | 32,400               | 2  | 120    | 上      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 〃                    | 1  | 111    | 下      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 38,750               | 1  | 110    | 〃      |
| 〃      | 〃      | 鉱石運搬 | 38,450               | 1  | 〃      | 〃      |
| 川崎重工   | パナマ    | タンカー | 38,750               | 1  | 135    | 非      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 〃                    | 1  | 115    | 下      |
| 〃      | 香港     | 貨物   | 6,050                | 2  | 190    | 〃      |
| 日本鋼管   | フィンランド | タンカー | 18,900               | 1  | 168    | 非      |
| 〃      | リベリア   | 〃    | 34,200               | 1  | 123    | 上      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 〃                    | 1  | 110    | 下      |
| 〃      | 〃      | 貨物   | 11,000               | 2  | 150    | 〃      |
| 浦賀ドック  | トルコ    | タンカー | 21,000               | 1  | 127    | 〃      |
| 〃      | 〃      | 貨物   | 5,500                | 3  | 205    | 〃      |
| 〃      | 〃      | 〃    | 3,500                | 2  | 245    | 〃      |
| 藤永田    | タイ     | 練習船  | 380                  | 1  | 232    | 〃      |

(エコノミスト 30年2月12日号 P. 20)

註 上—29年上期

非—砂糖リンクに非ざるもの

下—29年下期

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

は二割方減少したため精糖業者が自由になるリンク分の輸入粗糖の獲得に集中し、ために輸入権をめぐるプレミアムがつき、事実上の補償率は二〇〜三〇以上に上昇したのである。この高率の補償によつて、換言すれば窮極には国内消費者の犠牲において、独占造船資本は大量の受注を得たのである。しかもかゝる手段による受注獲得は次の諸点において日本造船業の現状とその性格を象徴していると考えられる。

- 註(1) 日米船鉄交換は、大正六年の米國大統領訓令にもとずき米國鉄材輸出が禁止され我國に打撃を与えたが、他方戦時中、連合軍の船腹不足が深刻化したため、これらの打開策として大正七年、鉄材輸入の見返りとして輸出されたそれを指す。
- (2) 昭和産業史第一巻二七九頁に詳しい。
- (3) 昨年九月〜一〇月には、五千トン以上大型船台五四中、稼動船台六。

第一に受注船価が出血といわれるほど低いとはいへ、国内の計画造船や防衛庁艦船などの注文が集中している大筋筋ほど輸出船契約も比較的有利に行われているというのである。(第二表参照) 例えば十次船を一隻も受注できなかつた播磨が買いたゞかれ、浦賀や日立も条件が悪いのに反し、三井では貨物船二隻を辞退する余裕をみせている。<sup>(2)</sup> 更にこの点を国際的にみても、三カ年以上の手持工事量をもっている西欧の造船所、例えばドイツエ・ヴェルフトの大型タンカー受注船価は昨年一月で重量トン当り一三二〜一三五ドル見当であり、同期、同型船の我国受注船価より一〇〜二〇%高い。<sup>(3)</sup> これによつてみると、低船価は我国造船業のアイドル発生につけ込んで外国船主が買い叩いたためであること明かである。<sup>(4)</sup> 従つてかゝる低船価による大量受注の現象は計画造船の縮少、換言すれば国内市場狭隘性の別の表現であるとみることができ。

註(1) 昨年六月二十六日決定。総トン数一万排水トン(五万総トン)一六〇億円にのぼつた。しかしそれは別表第二二表の如く独占造船会社に発注されたこと、防衛庁装備五カ年計画では一五万排水トンといわれるが、うち三万トンは米國から貸与

を受けることになったこと等が注目される。

- (2) エコノミスト三〇年二月一二日号二〇頁参照  
 (3) 三菱銀行「調査」第一六号四六―七頁参照  
 (4) 反対の現象は朝鮮動乱時の受註にみられる。これは二六年一月から翌年二月の五カ月間に集中し、この間船価も重量トン当り一七二ドルから二〇二ドルに上昇している。

第二に粗糖リンク制は出血補償という名目でなされたが、果して出血かどうか、この点にも問題がある。例えば三菱造船は一〇七ドルという低値で二隻受註しているが、これは四万五千重量トンの大型タンカーの同型、同時受註であるのでコストが低くなり、直接原価では一〇ドル見当の利益が見込めるとされている。これに対し二〇%のリンク制がなされると、契約船価で既に黒字の上に、トン当り約二ドルの利益が確保されることになり黒字補償といわねばならぬ。<sup>(1)</sup>三井造船の契約船価も他よりも高い。また三菱日本重工の一〇六ドルの低船価でさえも赤字にはならぬといわれる。これらの会社はいずれも旧財閥系の最優秀メーカーであり、これを以て全般を推測するわけにはゆかぬとしても、少くとも旧財閥系会社では出血の正体は怪しく、むしろ

戦後日本造船業の変遷とその特質(越後)

第二十二表 艦艇受註(29年6月28日)

| 艦艇       | 船体造船所  | 機関製造社  | ボイラ製造社  |
|----------|--------|--------|---------|
| 甲型警備船    | 三菱長崎   | 三菱長崎   | 日立パフコック |
| 〃        | 新三菱重工  | 新三菱重工  | 新三菱重工   |
| 乙型警備船    | 石川島    | 石川島重工  | 石川島重工   |
| 〃        | 川崎     | 三菱長崎   |         |
| 〃        | 三井造船   | 三井造船   |         |
| 補給工船     | 三菱日本重工 | 播磨造船   |         |
| 大型掃海船    | 浦賀船渠   | 佐世保船舶  |         |
| 丙型警備船 2隻 | 三菱下関   | 三菱日本重工 |         |
| 〃 2隻     | 東造船    | 〃      |         |
| 中型掃海船 2隻 | 鋼管鶴見   | 〃      |         |
| 〃        | 日立神奈川  | 池貝鉄工   |         |
| 丙型警備船 2隻 | 日立神奈川  | 三菱日本重工 |         |

る出血補償に名をかる資本蓄積の強化が国民の犠牲において行われていることは容易に察することができる。

第三に輸出先をみるに、第二一表の如く概ね次の三系統に大別できる。そのうち最も大量であるのは、パナマ、リベリア等のアメリカ系船主による大型タンカーの発注であり、第二は香港、トルコ、フィリピン等の後進国市場向け貨物船であり、第三は同じく貨物船を中心とするデンマーク等の北欧市場である。<sup>(2)</sup>このうちアメリカ系船主のタンカーの船価が大型、同時、同型船発注という条件を考慮に入れても特に低値であることは上述のドイツエ・ヴェルフト社の受注船価と比較しても瞭然たるものがある。従つてこの点に着目するとき、船舶のダンピングといわれる現象が、アメリカ系海運資本の蓄積を補強する手段となつてゐることは明かである。しかも粗糖リンク制が過剰生産のため相場の低落していた粗糖価格を騰貴せしめ、日本の粗糖買付条件を悪化したこと<sup>(3)</sup>を考えると、リンク制による輸出は、アメリカが中南米諸国の過剰砂糖の市場として日本を確保し、かつその従属国との貿易紐帯を緊密にしなから、同時に自国海運資本の蓄積を補強せんとする一石二鳥の意図を背後に蔵しているかにみえる。船舶輸出はこの点においても、すぐれて従属体制の所産であるといえよう。

以上これを要するに、従属体制下の計画造船政策の矛盾は、一部独占造船資本をさえ犠牲にせねばならぬほど深刻化しており、この計画造船の破綻をば弥縫せんとする外国船受注は国民の犠牲において、かつ莫大な国家的損失を招きながら、しかも斯業の従属化の方向を強化しているのである。これが戦後の造船政策の必然的帰結である。貿易・海運の、更には日本の経済政策全般における自主性の回復なしには、造船業を救済する方途もまたありえないと考へるゆえんである。

註(1) エコノミスト・前掲号

## (2) 第二一表参照

(3) 粗糖は過剰生産で昨年初めにトン当り一一〇ドル、一一五ドル見当であつた。しかるにリンク制が適用されるようになつてから次第に騰貴し、リンク制打ち直前の昨年末では一八五ドル、即ちトン当り七〇ドルの暴騰を示した。

(4) 昨年度の第四期分だけで二二万トンの砂糖を買付けておるが、これが七〇ドル暴騰しているとみて七〇ドル×二二万トン＝一五四〇万ドル(五五億円)の国家的損失である。