

## 造船諸資本とその特徴

越 後 和 典

三六

わが国の鋼船建造可能造船所はその数二〇〇に近いが、大部分は木造船業を兼営し、内航小型船、漁船、雑船の建造修理を専門とする小規模な中小造船所である。このうち五〇〇総トン以上の船舶を建造しうる造船所は約八〇造船所六四社、五、〇〇〇総トン以上の外航船舶を建造しうる造船所にいたつては、さらにその三分の一の二〇余造船所<sup>(1)</sup>で、会社としては第一表にかかげる二〇社を数えるにすぎない。

つぎに資本金について検討すると一億円以上の会社は第二表のごとく一八社にのぼり、うち一社は一社で一億円以上の資本金をもつ巨大会社である。この一八社で造船総資本金額の九八%以上、従業員数の九〇%以上をしめる。

以上の資本金一億円以上をもつ大会社は新潟鉄工（漁船専門）を除くほか、すべて五、〇〇〇総トン以上の大型外航船の建造能力をもつ大造船所を擁する資本であつて、これを造船大資本と称してもさしつかえないであろう。さらに以上の一七社に七、〇〇〇トン以上の大型船の建造能力をもち資本金額も大きい佐野安ドック（八、〇〇〇万円）、飯野重工（四、五〇〇万円）の二社を加えると造船大資本と目される会社は一九社となる。

ところで生産の集中という点からみれば第三表のごとく、三菱造船・三菱日本重工・新三菱重工・三井造船・川

崎重工・日立造船・播磨造船・日本鋼管・浦賀船渠・石川島重工の一〇社と函館ドック以下の九社との間にはかなり明瞭な一線を劃することができる。さらに前述した資本金の点においても、建造しうる最大船舶のトン数においても前記一〇社とそれ以外の九社との間には相当のひらきがある。ただし川南工業は資本金、建造能力とも例外であるが同社は倒産し、現在整理中の会社であり新造船は行われていないこと、また佐世保船舶工業も不渡手形事件から二九年工場整理にはいり、現在新造船工事としては小型雑船のほかみるべきものがないこと、呉造船所も二九年播磨造船所から独立したばかりでさしたる業績がないこと、したがって、これらの造船所はいずれも建造能力と

第一表 建造しうる最大船舶のトン数

| 会社名   | 建造可能最大G/T | 会社名    | 建造可能最大G/T |
|-------|-----------|--------|-----------|
| 三菱造船  | 81,000    | 函館ドック  | 8,000     |
| 三菱日重  | 25,000    | 藤永田    | 8,500     |
| 新三菱   | 16,700    | 名古屋    | 11,500    |
| 川崎重工  | 31,000    | 名村     | 8,000     |
| 日立造船  | 20,000    | 佐野安ドック | 7,000     |
| 三井造船  | 15,500    | 大阪造船   | 7,000     |
| 播磨造船  | 20,000    | 飯野重工   | 7,300     |
| 日本鋼管  | 20,500    | 佐世保船舶  | 14,000    |
| 浦賀船渠  | 15,000    | 呉造船所   | 20,000    |
| 石川島重工 | 9,000     | 川南工業   | 70,000    |

註 (1) 船舶年鑑 P. 24~26による。

(2) 呉造船所については同社株式売出目論書を参照。

(3) 川南工業の70,000トンは造船船渠他はいずれも船台能力。

第二表 資本金1億円以上の会社

| 会社名   | 資本金   | 会社名   | 資本金  |
|-------|-------|-------|------|
| 三菱造船  | 28.0  | 函館ドック | 5.4  |
| 三菱日重  | 30.0  | 名古屋造船 | 1.4  |
| 新三菱   | 56.0  | 藤永田造船 | 6.5  |
| 川崎重工  | 33.6  | 名村造船  | 1.8  |
| 日立造船  | 47.4  | 佐世保船舶 | 5.2  |
| 三井造船  | 22.4  | 新鴻鉄工  | 3.0  |
| 播磨造船  | 20.0  | 呉造船   | 3.0  |
| 日本鋼管  | 100.0 | 川南工業  | 12.0 |
| 浦賀船渠  | 20.0  |       |      |
| 石川島重工 | 13.0  |       |      |

註 (1) 単位 億円

(2) 会社年鑑、その他による。

第三表 生産集中度

| 会社名   | %    | 会社名      | %   |
|-------|------|----------|-----|
| 三菱造船  | 14.9 | 函館 Dock  | 1.0 |
| 三菱日重  | 7.8  | 名古屋造船    | 1.8 |
| 新三菱重工 | 8.4  | 藤永田造船    | 1.4 |
| 三井造船  | 8.3  | 名村造船     | 0.9 |
| 日立造船  | 10.0 | 佐野安 Dock | 0.5 |
| 川崎重工  | 9.2  | 飯野重工     | 0.1 |
| 播磨造船  | 8.3  |          |     |
| 日本鋼管  | 6.1  |          |     |
| 浦賀船渠  | 4.9  |          |     |
| 石川島重工 | 2.6  |          |     |

註 (1) 5次船以後28年度にいたる各社の国内生産量にしめる比率。

(2) 船舶年鑑30年度版による。

いう点では前記一〇社に遜色はないとしても、造船界にしめる地位は現在のところ低いことに注意せねばならぬ。さらに資本金、建造能力、生産実績、のみならず後述するように内部の生産構成、利潤率の点においても前者一〇社と後者九社には相当の較差がある。加うるに前者一〇社がそれぞれの巨大コンツェルンの生産部門における核心的または主要な企業として、コンツェルンの中枢機構であるそれぞれの巨大銀行と資本的・人的に密接に結合しているのに対し、後者九社は巨大コンツェルンの傘下の一翼を形成しているとしても、そのコンツェルンのなかでは第二次的・第三次的な重要性しかもたないか、ないしは当該コンツェルン自体が二流・三流の地位しかしめず、とくに銀行との結びつきが薄弱であるか、またはその会社が新興会社として銀行・海運との従来の結びつきに乏しく

企業的基础が脆弱であるが、いずれにしても前者一〇社に比してその地位は低い。

以上の諸点に注目して前者一〇社を後者九社から区別するために、前者を造船独占資本、後者九社を単なる造船大資本と称して、以下それぞれの資本の性格とその特徴をたちいつて検討することにした。

つきに五、〇〇〇総トン以下の小型船しか建造する能力がなく、主として内航船・漁船・雑船の建造に従事する造船所を擁する資本をここでは造船中小資本と規定しその特徴を摘記したいと考える。因みにこれに該当する主な会社は以下

の通りである。

青森造鉄・山西造鉄・東北ドック・新潟鉄工・東京造船・渡辺製鎖・芝浦造鉄・下田船渠・三保造船・金指造船  
 ・小柳造船・土佐造船・平田造船・今井造船・山本造鉄・林兼造船・九州造船・大丸造鉄・大阪造船・浪速船渠・  
 樋口造船・塩山船渠・蓬来ドック・尼崎造船・荒田造船・金川造船・神戸船渠・大正造船・四国船渠・来島船渠・  
 三津浜造船・笠戸船渠・深堀造船・伊万里浜重工・中村造鉄・福島造鉄・杉原造鉄・瀬戸田造船・幸陽船渠・尾道  
 造船・田熊造船・芸備造船・吉浦造船・宇品造船（以上四四社）

これらの中小造船所の建造・修理能力は資料不足のため完全に把握することは困難であるが、新造約一〇万トン  
 修理約一五〇—二〇〇万トンと推定される。

## 一 造船 独占資本

上記一〇社は前述したように、いずれもそれぞれのコンツェルンの中核的ないし主要な企業として、当該コンツ  
 エルンの中枢機構をなす巨大銀行から集中的融資をうけ、持株関係・人的関係においても密接不可分の結合関係を  
 しめしている。ここにそれらの資本の性格についての第一の特徴を指摘することができる。

すなわち三菱造船・新三菱重工・三菱日本重工はいずれも三菱重工の第二会社として三菱財閥||コンツェルンの  
 直系企業であるし、また三井造船は旧三井物産船舶部から独立した三井財閥||コンツェルンの直系重要企業であ  
 り、いずれも解体前の財閥本社にかわり、戦後同コンツェルンの中枢機構となつた三菱・三井銀行と、人的・資本  
 的に密接に結合している。

つぎに川崎車輛・川崎汽船・川崎航空機工業等の異種事業の集団——いわゆる川重コンツェルンの中核を形成する川崎重工業、旧鈴木商店の経営に属し、後神戸製鋼コンツェルンの主要な一環をなし、現在は大造船会社呉造船所を支配下におく造船トラストとしての播磨造船、石川島芝浦タービン・ディーゼル機器・石川島コーリング等を傘下におさめる造船・造機トラストとしての石川島重工、名古屋造船・日平産業(大日本兵器)・浦賀玉島ディーゼル等の会社を設立し、佐野安ドック・日本海ドック等の造船会社を下請会社として利用する造船・造機トラストとしての浦賀船渠、以上の各社は第一銀行系コンツェルンの中核企業となつている。

日本鋼管は周知のごとく鉄鋼部門の比重が造船部門よりも高く通常鉄鋼会社とみなされている。同社は浅野財閥の中核企業であつたが、金融面では沿革的に同財閥と表裏一体の関係をなしてきた安田財閥直営の安田(富士・銀行と結びつき、現在でも富士銀行のインタレストがもつとも強い。

日立造船は日産コンツェルン所屬であつたし、現在でも日立製作所と人的に結合しているが、金融面では三和銀行系統に属する。

いま上記コンツェルン内部における融資・株式保有・人的結合等の諸関係を具体的に検討すると次の通りである。まず融資関係をみると第四表のごとく三菱三社が三菱銀行・三菱信託等に総借入金金の三〇%以上を依存しているほか、川崎重工をはじめとする三社も第一銀行から二〇%前後から四〇%前後におよぶ高率の融資をうけ、融資関係を通じての紐帯が強固であることを示している。しかもこの場合、開銀・長信・輸出入銀・興銀等の国家金融機関からの融資によつて、これら系統的融資が補充されていることは注目にあたいする。なお別の資料によれば三菱銀行は三菱日本重工に対し短期融資の六二・一%、長期融資の一八・一%、新三菱に対し短期の三四%、長期の

第四表 独占資本への融資状況

造船諸資本とその特徴(越後)

| 系統   | 会社    | 総借入金   | 内、国家機関(A) | 内、系統銀行(B) | 備考                                  |
|------|-------|--------|-----------|-----------|-------------------------------------|
| 三    | 三菱造船  | 7,001  | 45        | 29        | a 開銀、輸銀、長信、興銀、勸銀<br>b 三菱銀、同信託、東京海上等 |
|      | 三菱日重  | 5,927  | 17        | 35        | a 同 上<br>b                          |
|      | 新三菱重工 | 6,571  | 25        | 37        | a 同 上<br>b                          |
| 三井   | 三井造船  | 182    | 88        | 8         | a 輸銀、興銀、勸銀 } 短期のみ<br>b 三井銀          |
| 第一銀行 | 川崎重工  | 3,827  | 52        | 19        | a 開銀、輸銀、興銀、勸銀<br>b 第一銀、朝日生命、日本火災    |
|      | 石川島重工 | 4,463  | 63        | 18        | a 開銀、輸銀、長信等<br>b 第一銀、同信託            |
|      | 浦賀船渠  | 1,728  | 36        | 43        | a 同 上<br>b 第一銀                      |
|      | 播磨造船  | 2,527  | 53        | 19        | a 同 上<br>b                          |
| 富士銀行 | 日本鋼管  | 21,394 | 47        | 21        |                                     |

- 註 (1) 30年3月現在  
 (2) 野田稔「資本調達からみた金融資本再編成過程」 「明大商学論集」 39巻 3号 P. 137より引用。  
 (3) 単位100万円。A、Bはそれぞれ%をしめす。

二三・一%を、富士銀行は日本鋼管に対し短期の七〇% (造船部門のみ) を、三和銀行は日立造船に対し短期の四二・九%をそれぞれ融資しているといわれる。(3)

つきに、コンツェルン内部の各企業がそれぞれ上記の造船独占資本一〇社の株式を、どの程度保有しているかという点について検討すると以下の通りである。(4)

|        |        |           |
|--------|--------|-----------|
| 三井造船   | 大正海上火災 | 一・七九%     |
| 三菱造船   | 三菱銀行   | 二一・五%     |
|        | 三菱重工   | 三一・三%     |
| 三菱日本重工 | 三菱銀行   | 八・四%      |
|        | 三菱重工   | 七・三%      |
|        | 明治生命   | 五・〇%      |
|        | 朝日信託   | 二・七%      |
|        | 東京海上   | 一・四%      |
|        |        | (以上二四・九%) |

造船諸資本とその特徴(越後)

|       |  |           |       |         |       |      |
|-------|--|-----------|-------|---------|-------|------|
| 新三菱重工 |  | 三菱重工      | 六・一%  | 中川喜次郎   | 八・〇%  |      |
|       |  | 三菱銀行      | 五・六%  | 神戸製鋼    | 六・九%  |      |
|       |  | 朝日信託      | 三・一%  | 播磨合板    | 一・六%  |      |
|       |  | 明治生命      | 二・七%  | 川崎重工    | 第一銀行  | 五・〇% |
|       |  | 東京海上      | 一・九%  | 中央商事    | 二・四%  |      |
|       |  | (以上一九・四%) |       |         | 日産火災  | 一・一% |
|       |  | 安田生命      | 一・二〇% | 日立造船    | 日産汽船  | 〇・六% |
|       |  | 富士銀行      | 〇・六九% | 石川島重工   | 日本鉱業  | 〇・六% |
|       |  | 安田火災      | 〇・七五% | 東京芝浦    | 三・八五% |      |
|       |  | 三菱信託      | 五・〇%  | エトナジャパン | 三・五七% |      |
|       |  | 東京海上      | 二・五%  |         |       |      |
| 浦賀船渠  |  |           |       |         |       |      |
| 日本鋼管  |  |           |       |         |       |      |

なお三菱銀行・三菱信託の株式は新三菱重工はじめ同コンツェルン系統会社によつて前者一四%、後者一六%が保有され、第一銀行の株式も川崎重工をはじめとする系列企業一〇社で二二・七%が確保されている。<sup>(5)</sup>

さらに人的結合の指標として、銀行派遣の役員の状態をしめすと、次のごとく独占的造船企業一〇社にあつては、銀行派遣重役のいない会社は一社もないという状態である。

三井造船—常務(三井銀行出身)

三菱造船—常務(三菱銀行)

三菱日本重工―常務（三菱銀行）

新三菱重工―常務（三菱銀行）

日本鋼管―監査役（富士銀行）

浦賀船渠―常務（第一銀行）

〃 ― 監査役（第一銀行）

石川島重工―取締役（第一銀行）

播磨造船―常務（第一銀行）

川崎重工―常務（第一銀行）

日立造船―常務（三和銀行）

〃 ― 監査役（三和銀行）

以上の巨大銀行との人的・資本的結合は例えば、三菱日本重工が業績不振におちいるや、社長の李家孝が非常勤平取締役に下げられ、元三菱重工社長の玉井喬助が会長として乗り込んだが、その背後に三菱銀行とこれを背景とする加藤武男の指導があつたといわれるごとく、また産業企業に対する直接支配には比較的消極的であるとされている第一銀行が、石川島重工の前社長を石川島芝浦タービンの土光敏夫と更迭せしめたごとく、さらに川崎重工手塚敏雄社長に川崎航空機の社長を兼任させたのも同行の意志であるといわれているごとく、造船会社人事に対する支配にまで発展することも珍らしくない。このことは巨大銀行と、これら巨大造船独占資本との関係がいかに密接であるかを示す証拠であらう。



さて造船独占資本の第二の特徴として指摘しうることは、これらの資本が巨大コンツェルンの主要企業であることと関係することであるが、これらの資本はやはり同コンツェルンの系列下にある海運資本と密接に結合し、計画造船における当該海運資本発注の船舶を独占的に受注するとともに、外国船の圧倒的多数をも受注してきたという生産の集中に独占してである。しかし計画造船・輸出船受注についてはすでに別の機会にふれたからここでは省略する（『戦後日本造船業の変遷とその特質』参照）。

第三に注目される特徴はこれら独占資本がいずれも造機部門を兼営し、ボイラはもちろん大型主機（一・〇〇〇馬力以上）の生産を独占している点である。

戦後の大中型船舶の主機は初期には蒸汽レシプロが一部に使用されていた。その主力は減速歯車附蒸汽タービンとディーゼル機関であつた。しかし複二段膨脹式蒸汽レシプロ、またはタービンレシプロ連動式のものには多くの長所もあるが、最近の傾向としてはより効率の高い蒸汽タービンおよびディーゼル機関が一般に採用されるようになってゐる。ところがこれら主機は日立製作所を除くほか、その全部が造船独占資本およびその子会社によつて独占的に生産されているのである。

複二段膨脹式蒸汽レシプロ 三菱造船・三菱日重・新三菱重工（レンツ型式）

タービンレシプロ連動式 新三菱重工（パウエルバハ型式）・浦賀船渠（浦賀式）

蒸汽タービン 三菱造船・三菱日重・新三菱・石川島重工・浦賀船渠・川崎重工

ディーゼル機関 三菱造船・三菱日重・新三菱・播磨造船・川崎重工・日立造船・浦賀玉島ディーゼル・

独占資本はこれら大型船舶用機関のみならず発電所用ボイラ・タービン等の陸上機関の製作も行つてゐるが、こ

の場合これら大型陸船用機関の製作において国内における独占地位を保有するために、彼らは外国の先進会社と技術提携を行い、多額の技術・設備投資を行つてゐる。例えばスイスのブルツァー社と浦賀船渠・三菱造船・新三菱重工・播磨造船との間におけるディーゼル機関の製造、スイスのエッシャー・ウイス社と三菱造船・三井造船との間における陸船用タービン、デンマークのB・W社と三井造船との間における商船用諸機械の製作、ドイツのMAN社と三菱日本重工・川崎重工の間におけるディーゼル機関の製造、アメリカのウェスティングハウス・エレクトリック社と新三菱重工との間における陸船用タービン製造等における技術提携はその好例である。

もつとも前者については独占資本のなかにもタービン・ディーゼルにおいて外国会社との技術提携を欠く日立造船、外国との技術提携によらないでその独創においてU E C機関という劃期的ディーゼル機関の製作に成功した三菱造船の両極端がみいだされる。しかし日立造船の場合はバーマイスター・アンド・ウエイン型ディーゼルの三井造船からのサブ・ライセンスによつて製出していること(戦後弱体の造機部門に多額の投資を遂行、すでに五〇基、一〇万馬力以上のディーゼルを完成している)三菱造船においては従来の外国技術の導入と、豊富な経験の上になつてはじめてその劃期的機関の製作に成功できたことを考慮するとき、これらの独占資本の大型主機関の製作には多かれ少なかれ外国からの技術導入がその技術的基礎をなしていることは否定できない。

さて独占資本は以上のごとく大型主機関の生産を兼営し、これを独占しているばかりでなく、さらに各種陸上諸機械・鉄構製品等の生産に進出し、いわゆる総合的多角経営を行い、それらの比重も各社によつて相当ことなるとはいへ、概して高い。とりわけ日本鋼管は製鉄部門が中心をなし、新三菱・石川島では陸上運搬機械・産業機械等の比重が高い。このことは第六表の各社営業状況においても明瞭に看取できる。

第六表 独占資本営業状況

| 会社名    | 新造船   | 修繕船   | その他    |
|--------|-------|-------|--------|
| 新三菱重工  | 4,229 | 485   | 8,545  |
| 石川島重工  | 1,173 | 815   | 1,621  |
| 日本鋼管   | 2,742 | 645   | 19,979 |
| 三菱日本重工 | 2,488 | 562   | 3,363  |
| 三菱造船   | 7,689 | 1,033 | 2,740  |
| 三井造船   | 2,789 | 280   | 486    |
| 川崎重工   | 3,105 | 661   | 1,095  |
| 播磨造船   | 2,720 | 843   | 363    |
| 浦賀船渠   | 1,100 | 423   | 613    |
| 日立造船   | 5,300 | 1,314 | 1,486  |

註 (1) 27年10月～28年3月までの実績。

(2) 単位100万円。

(3) 会社年鑑による。

第四に注目すべき特徴は右のごとく資本の調達、受注確保、進歩した技術の採用等において常に有利な地歩をしめ、さらに多角的経営の基礎にたつて巨大な資本蓄積を遂行していることである。すなわち第七表の示すように二七年頃を転機として各比率とも一せいに向上し、なかならず社内留保を大中に行つている点が注目される。しかも別稿に述べたようにこれら独占資本は巨額の設備投資を行つてきたのであるが、それに

第七表 独占資本の内容の推移(10社累計%)

|            | 25.上  | 25.下  | 26.上  | 26.下  | 27.上  | 27.下  | 28.上  | 28.下  | 29.上  | 29.下  | 30.上  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 流動比率       | 105.8 | 104.6 | 101.5 | 101.9 | 103.1 | 113.8 | 119.7 | 121.7 | 127.2 | 125.7 | 122.3 |
| 自己資本比率     | 11.2  | 11.5  | 9.6   | 10.5  | 12.0  | 20.1  | 25.0  | 32.0  | 37.5  | 34.9  | 32.0  |
| 固定比率       | 95.3  | 108.8 | 131.7 | 118.1 | 112.8 | 79.2  | 74.6  | 82.6  | 79.9  | 78.4  | 81.0  |
| 社内留保対資本比率  | 4.6   | 5.7   | 14.7  | 27.9  | 50.4  | 49.0  | 53.7  | 62.1  | 61.5  | 62.3  | 65.0  |
| 同上対使用総資本比率 | 0.4   | 0.4   | 0.8   | 1.4   | 2.6   | 4.8   | 6.5   | 7.6   | 9.1   | 8.3   | 8.1   |

註 (1) 10社中日本鋼管は除外し、函館船渠が加えられている点に注意。

(2) 社内留保とは利益準備金、別途積立金、退職手当積立金、配当準備金、後期繰越利益金処分による社内留保残高に退職給与引当金、貸倒引当金、価格変動準備金等の引当金、準備積立金の残高を加えたもの。輸出引当借入金は流動負債に含む。

(3) 東洋経済新報第272号、P. 90 より引用。

もかかわらず固定比率は二七年以上期の一一〇％程度から七〇〜八〇％程度にまで下つてきているのである。

さらに二九年は造船業は危機に直面したといわれ、別の資料によれば売上高は二八年以上期に比し二九下期では二三％減、利潤は八〇％減で売上高に対する利潤は著減したが、他面減価償却費は二八年以上期の一一億円から二九下期の二一億円へと倍増し、設備資金総額中、社内留保・償却による分は二八一二億七千万円(三二・七％)から二九年一八億千万円(五二・二％)と絶対的にも相対的にも増加しているのである。つまり独占資本は危機に直面したといわれる時期においてさえ、利潤をあげ、かかる巨大な蓄積を遂行することができたのであつて、ここにこれら独占資本を以下の諸他の資本から区別する重要な特徴の一つがあるのである。

註(1)『船舶年鑑』(昭和三〇年度版)二〇頁による。

(2) 古賀英正『支配集中論』一七七頁に言及されているごとく、コンツェルンの中枢支配機関となるものはかならずしも銀行であることを要しない。持株会社である場合、あるいはそのコンツェルンの沿革的基盤である産業企業がそのまま中央機関となる場合、または特に形式的な機関をもうけず、いわゆるコミュニティ・オブ・インタレストによつて全コンツェルンを運営する場合もある。ところで戦後の日本の場合のように財閥家族および持株会社の保有にかかる株式の譲渡とその公開分散化、巨大財閥本社である純粋持株会社の解散等によりコンツェルンの中枢神経が破壊された後、しかも資本蓄積の極度の低位性、貨幣資本の不足という条件のもとでなされた企業結合においては、銀行を支配の中枢機構とするコンツェルンの形態は不可避であつたと考えられる。

(3) 樋口弘『財閥の復活』一二二頁以下。

(4) (5) (6) 前掲書参照。なおコンツェルンの支配・統制手段の形態は銀行がそれぞれのコンツェルンの中枢機関をなしていることからわかるように、「融資」がその最も重要なものとなつており、株式保有は第二次的意味しかもつていない。しかし多くの場合少量でも株式を所有し、たとえ銀行自体がもたなくても、同じインタレスト・グループに属する保険会社・信託会社・証券会社を通じてもつていることは注目にあたいる。

(7) 技術白書参照。

## 二 造船大資本

この範疇に属する資本には金融資本のインタレストと比較的緊密に結びついているものと、地方的富豪に財閥のインタレストの最も大きいものとの二つの形態がみられる。前者の典型は藤永田造船と三井銀行、函館ドックと富士銀行との結びつきのなかに、後者の典型は名村造船と名村源之助の一族、飯野重工業と俣野健輔の一族の結びつきのなかにその具体的表現をみいだすことができる。

因みに名古屋造船は浦賀造船と大同製鋼の共同出資により設立された会社であるが、興銀との結びつきが強く前者の形態に属すると考えられるし、佐野安ドックは住友銀行との結びつきもあるが、佐野川谷安次郎一族のインタレストが最も強く、この意味では後者の形態に属すると考えられる。

ところで前者の形態に属する資本は、それぞれのコンツェルンの直系ないし、傘下の中核的企業としての性格をもたず、むしろ第二次的・傍系的地位をしめるにすぎない点において独占資本場合とはことなる。例えば藤永田造船はその運転資金の八七・二%を三井銀行に仰ぎ（三〇年三月末）、三井銀行から同社へ取締役が派遣されるなど、融資および人的結合を通じてみるとき三井コンツェルン傘下の一翼を形成していることは明かとなるが、直系の中核企業である三井造船が第五次——〇次船において一八隻を受託し、うち同コンツェルンに属する海運会社の船舶を一四隻まで集中的に受託しているのとは対照的に、藤永田造船では総数わずか六隻のうち、三井系船主の船舶と

しては乾汽船の二隻を受託しているのみである。このことは同社の三井コンツエルン内部における第二次的な地位を端的に表現するものである。

次に後者の形態に属する資本についていえば、これらの費本を支配する地方的財閥のなかには同時に海運その他の産業部門の会社を経営し、小型コンツエルンの形態を形成しているものもある。俣野 $\parallel$ 飯野による飯野海運・飯野陸運・飯野炭鉱・内外海運・中国塗料の経営。名村源之助による名村船舶の兼営等々はその例である。しかしそれらはいずれも小規模であり当該産業分野で独占的地位をもつていない。また飯野は興銀、名村は三和銀行をそれぞれ筆頭取引銀行としているが、人的関係や株式保有関係を通じての深い結びつきはない。ところでこれら飯野一族による飯野重工、名村一族による名村造船、佐野川谷一族による佐野安ドックの支配は株式および重役の一族による独占という形態をとり、その力は強大である。すなわち飯野重工は俣野 $\parallel$ 飯野一族七名で全株式を保有し、佐野安ドックも佐野川谷が過半をしめ、名村造船も名村源之助以下一族で一三%をしめしている。

さてこれら両形態を包括するこの範疇の資本に共通している特徴の第一は独占資本に比して船台能力その他の造船設備能力がおり（呉・飯野等の転換造船所は別として）、銀行との結びつき、有力外航船主との結びつきも弱いから、独占資本との受託競争では常は不利な立場に立たされてきたという点である。このことは金融資本のインタレストとほとんど結びつかない後者の形態の資本においてより顕著である。因みに、五次船以降の計画造船における前記独占資本一〇社と大造船資本八社の受託比率をみると、第八表のごとく後者の比率は僅少である上に、後者の総受託合計二四隻中、藤永田六隻、名古屋造船六隻函館ドック四隻と比較的金資本のインタレストの結びつきが強いと目される三社で一六隻をしめ残り八隻を名村・飯野を含む五社で受託している状態である。

第九表 大造船資本営業状況

|        | 新造船    | 修繕船     | その他     |
|--------|--------|---------|---------|
| 藤永田造船  | 93,788 | 210,969 | 125,848 |
| 佐野安ドック | —      | 251,963 | 1,501   |
| 名村造船   | 2,640  | 47,223  | 5,587   |

- 註 (1) 単位1,000円。  
 (2) 藤永田—27年6月～11月。  
 名村—27年10月—28年3月。  
 佐野安—27年4月～6月。  
 (3) 佐野安の修繕船には改造船を含む。  
 (4) 『会社年鑑』による。

第二にこの範疇に属する資本は計画造船からはずされることが多かつたから、充分な設備投資を行う余裕がなく、設備の近代化が不徹底であるという点に特徴がある。設備合理化よりもむしろアイドルをどうしてふせぐかという問題に終始悩まされてこの方がより重要な問題となつてきたのが実状であつた。昭和二五年度から三〇年度にいたる設備投資総額は独占資本の場合一社で三〇億円ないし四〇億円、最も少い播磨造船でさえ一一億円にのぼるのに対し、例えば函館ドックの場合は五億円程度にすぎず、しかもその重点は独占資本の場合のように熔接設備におかれていない(全体の四〇程度)。またボイラ・タービン

第八表 計画造船の集中比較

|      | 独占資本 | 大資本 |
|------|------|-----|
| 5次船  | 86%  | 14% |
| 6次船  | 92   | 8   |
| 7次船  | 90   | 10  |
| 8次船  | 82   | 12  |
| 9次船  | 86   | 14  |
| 10次船 | 100  | 0   |

- 註 (1) %は隻数による。  
 (2) 独占資本は前記10社。  
 大資本はその他8社。

の製造能力を有していないことに注意せねばならない。占資本の場合には「その他」のなかに大型主機関の製造も含まれていたが、この範疇の資本はいずれも大型主機関

の範疇の資本の修繕船の比重が高いことに気づくであろう。因みにこのようにこの範疇に属する資本は独占資本によつて注文を奪われてきたため、新造船よりも修繕船・改造船工事等の受託に重点をおかざるをえず、このためその営業状況も第九表のごとく修繕船、および陸上諸機械が中心をなす「その他」の比重が新造船の比重よりも高くなつている。これを独占資本の場合の第六表と比較すれば、とくにこの範疇の資本の修繕船の比重が高いことに気づくであろう。因みに独

造船諸資本とその特徴(越後)

製造設備には全く投資されていない。わずかに運搬設備の増強に主力が向けられてきた程度である。(設備投資一般については「戦後日本造船業の変遷とその特質」参照)。このため、電気熔接の採用も独占資本に比し著しくたちおかれている。このことは函館ドックだけでなく、一般にこの型の資本を通じて認めることができるのであつて、例えば名村造船においても、熔接採用率は五〇—六〇程度にとどまっているといわれている。因みに熔接の採用はブロック建造方式によつてその効果を十分に發揮でき、ブロック建造方式は逆に熔接の採用をまつて可能となるのであるが、このためには重量運搬にたえる組立場・船台の起重機設備の充実が先決問題となる。しかるに第一〇表にみられるごとく、この設備は独占資本に比して著しく劣つており、設備近代化がいかにおくれているかを如実に示している。

第三に設備投資が充分でなく、労働生産性が独占資本に劣るこの範疇の資本は独占資本との競争において、低賃銀と労働強化を武器としてきた点に注目すべき特徴の一つがみられる。例えば同じく大阪市内に所在する日立造船・藤永田造船・名村造船の平均賃銀を比較すると、第一一表のごとく後者二社は日立造船に対し、男子工具の場合四、〇〇〇円ないし六、〇〇〇円も低い。しかも平均賃銀が地方的財閥のインタレストの強い名村造船において特に著しく低いということは、この型の資本の特徴をあらわすものとして注目に値する。因みに同社では労働組合活動は低調であり、労働協約さえ未締結の状態である。また労働時間も同社では実働八時間制を採用し、労働強化を制度化している。

このような低賃銀と労働強化を槓杆として、例えば名村造船が二九年七月の保安庁発註の設標船入札において独



第二表 船台・組立場起重機設備比較

|          | 船 台 |     | 組 立 場 |     |
|----------|-----|-----|-------|-----|
|          | 台数  | トン数 | 台数    | トン数 |
| 石川島重工    | 5   | 53  | 12    | 65  |
| 新三菱重工    | 4   | 88  | 8     | 97  |
| 三井造船     | 7   | 90  | 4     | 36  |
| 三菱造船(長崎) | 27  | 410 | 8     | 72  |
| 名古屋造船    | 7   | 79  | 0     | 0   |
| 藤永田造船    | 5   | 49  | 0     | 0   |
| 函館ドック    | 1   | 6   | 0     | 0   |
| 名村造船     | 2   | 12  | 0     | 0   |
| 佐野安ドック   | 2   | 16  | 0     | 0   |

註 (1) 台数5トン以上のみ。

(2) 造船要覧による。

造船諸資本とその特徴(越後)

五二

占資本の一億円前後に対し、五、九七〇万円という約半額で落札したごとく、また第一二次船では日本郵船の貨物船の発注にさいして、三菱造船・三菱日本重工よりも九、〇〇〇万円も安い船価をだして受注したごとく、これらの資本は独占資本と競争してきたのである。

第四に以上のような低賃銀と労働強化にもかかわらず、計画造船のわけ前にあずかることが少なく、アイドル問題に悩みダンプングを強行してきたから、これらの資本の利潤が独占資本に比してきわめて低いことも当然とせねばならぬ。例えば三井造船と函館ドックと比較すると、第一二表のごとく後者は各比

率とも劣るが、とりわけ社内保留における圧倒的な較差がめだつている。平均払込資本利益率においても後者は前者の七分の一にすぎない。

最後に独占資本に比してこの範疇に属する資本は市場が遙に不安定であるため、景気変動のまにまに浮沈し安定的な業績をあげることができないことを特徴としている。

二八・九年の不況期に独占資本との競争にたえることができず、川南工業、佐世保船舶工業等が倒産したごとく、独占資本の受託独占の犠牲になるのはこれらの資本である。

この場合金融資本のインタレストの比較的強い資本、例えば藤永田造船では同系列の三井造船の仕事を下請する

第十一表 平均賃銀比較

|       | 工 員    |        | 職 員    |        |
|-------|--------|--------|--------|--------|
|       | 男      | 女      | 男      | 女      |
| 日立造船  | 20,115 | 12,838 | 24,277 | 12,104 |
| 藤永田造船 | 16,439 | 8,746  | 21,697 | 9,733  |
| 名村造船  | 13,984 | 7,732  | 17,946 | 8,493  |

註 会社年鑑による。

第十二表 財務諸表比較

|       | 流動<br>比率 | 自己<br>資本<br>比率 | 固定<br>比率 | 社内保留高<br>用 利 |          | 払込<br>資本<br>利益率 |
|-------|----------|----------------|----------|--------------|----------|-----------------|
|       |          |                |          | 資本金          | 使総<br>資本 |                 |
| 三井造船  | 134.7    | 45.3           | 57.5     | 198.9        | 20.7     | 70.9            |
| 函館ドック | 88.0     | 38.9           | 120.3    | 36.9         | 3.2      | 10.4            |

註 (1) 昭和30年上期、各比率%。

(2) 『東洋経済新報』2721号 P. 91より。

といった形態で、独占資本に従属することもあつたが、しかしこのような不況期には一般的には独占資本の建造能力そのものが過剰となるから、独占はこれら大資本に属する諸資本を系列化し維持する余力がなく、むしろそれを破綻するにまかせておき、重点を海運の再編成において市場を確保し、自己の生産力を遊休化させないことに努力するため、大資本の独占資本に対する従属化という点は一般的にはみられない。このことは一面では造船独占資本そのものの力の限界をしめしているともいえる。

なお不況期には倒産ないし倒産の一步手前ま

で追いつめられる反面、これらの資本は大・中型船の建造能力をもつているから、好況期において独占資本が一定仕事を確保すると、これらの資本にも注文が廻ってくる。例えば三〇年以降の「輸出船ブーム」においては独占資本に比べると少いが、やはり相当の受注量を確保することができた。これによつて従来たちおかれていた設備合理化や船台の拡張にも乗りだすことが可能となつたのである。最近における藤永田造船の四〇トン・クレーンの新設、名村造船の三〇トン・クレーンの新設、名村・名古屋両造船、佐野安ドックの船台拡張などはその適例である。

う。

さらにこのような好況期においては、独占は危険性の強い設備拡大はなるべく回避し、安全にブームのもうけを拡大しようとする。そのため不況期には大資本を倒産するにまかせておくが好況期には不況期に倒産した大資本を従属的に再建せしめ、その能力を利用しようとする傾向がみられる。浦賀船渠による日本海重工の船台利用はその顕著な例である。大洋漁業による佐世保船舶の再建も形態はことなるが本質的には同じである。したがってこのような場合には一度倒産した大資本は新たに独占資本に従属した形で再建される可能性が強い。

要するにこの範疇に属する資本は独占資本と直接競争する立場にあり、(この点以下に述べる中小資本と異なることに注意)、しかも建造能力・設備・銀行および有力船主との結びつき・等々すべての点において劣弱であるため、大型高速度定期船至上主義によつて決定された計画造船を、ほとんど独占資本に奪われ、かろうじて低賃銀と労働強化を武器として修繕船・一部計画造船の受注にありつたという状態であつた。この意味においてアメリカの占領政策と結びつき展開され、かつ独占資本の再建の楨杆となつた造船政策の矛盾のしわよせをうけた資本であるということもできる。しかし他面上述のごとく独占の満腹受注の好影響を直接的にうけ、輸出船や防衛庁艦艇の受注にも乗りだすことのできる資本である。このような二面性と安定性の欠如こそこの資本の最大の特徴であるといえよう。

### 三 造船 中小資本

この範疇に属する資本は大・中型外航路の建造を専門とする大造船資本および造船独占資本と、その仕事分野を

異にしている点がまず指摘さるべきであろう。すなわち大造船資本は外航路船主の、中小造船資本は内航路船主の船舶を建造するというように、一応両者の間には社会的分業が形成され、このルールは概して守られている。したがって中小造船資本の大資本への従属という形態は少くとも造船に関する限り一般的にはみられないのがその特徴である。

第二に外航船については五次船以後巨額の政府関係資金により、船主の自己資金が皆無であつたにもかかわらず次々に新造船を発註したが、中小造船所の主なる顧客である中小船主は何等の保護政策もうけることなく、内航の不振と船腹の慢性的過剰のもとで戦艦船の劣悪な性能に悩みながら代替船の建造にも本格的に着手することのできないまま放置されてきたのである。このため中小造船資本の市場は極度に狭隘となり、設備過剰が常態化してきたことがその特徴として指摘される。

この点をややちいって検討してみるに、三〇年一月一日現在で一〇〇総トン以上の内航鋼船は六四〇隻六三万トンに上るが（うち貨物船四七六隻約五五万トン、うち内外航稼動船八二隻約一三万トン）、トン数別構成では三、〇〇〇トン以上が五％、それ以下二、〇〇〇トンまでが五四％、それ以下一、〇〇〇トンまでが一〇％、一、〇〇〇トン以下三三％（油槽船一、〇〇〇トン以下七七％）となつている。貨物船の船令構成では一〇年未満がわずかに三・五％、そのうち戦後の新造船は二二％にすぎず、七五％以上が二〇年以上の在来船か戦艦船である。

右のごとく性能劣悪な戦艦船や老朽船が過半をしめ、また一、〇〇〇トン未満の船舶が多い半面、内外航併用適船がきわめて少い。

一方内航汽船の貨物船の貨物輸送量は二一年の四四六万トンから逐年増大し、二六年の朝鮮動乱の影響によりピ

一クに達し、一、九二四万トン<sup>(1)</sup>を記録したが、以後低落し、現在では一、九〇〇万トン程度であり、その運賃市況も低調である。

このような内航船主の不振の根本原因はどこにあるかといえ、戦前においては内航海運に従事した船舶は夏は北洋材を清水・名古屋方面に搬入し、冬は北海道炭や満州大豆の輸送に就航するなど、満州・朝鮮・中国等の近海市場に就航し、広い市場において活動するのが常態であつたのに、戦後は近海市場の大半を喪失し、中国貿易に禁止的制限を加えられたため国内市場にとじこめられ、いきおい瀬戸内海等において機帆船とも競争せざるをえなくなつたからである。

つまり市場の狭隘化によつて船腹過剰が激化し、運賃市況が低迷し、経営内容が悪化し、かくて新造船・代替船建造の余力を喪失することになつたのである。

造船中小資本はかかる内航船主に依存せざるをえず、その市場基盤は極めて脆弱であることを特徴とする。

さて内航船主が以上のような状態にあるため、中小造船資本の設備は過剰となり、経営を維持するだけで精一ぱいで設備の近代化はおろか、必要最低量の補修さえもほとんどなされて<sup>(2)</sup>いない。設備の老朽化は造船所の生命ともいふべき船台・船渠・岸壁をはじめあらゆる部面におよんでいるといわれる。一例を代表的な中小造船所五社の工作機械にとると、第一三表のしめすように、戦時中の粗悪機械や老朽機械が大部分をしめ、設置時の精度・性能を有するものは全体のわずか二・二％にすぎない。独占資本が戦後の設備近代化に一応の成功をおさめてきたのと全く対蹠的であるといえよう。

第三にこれら中小資本のなかには例えば大阪造船のように、地方的財閥の経営になる大造船所と比肩するほどの

第一三表 中小資本の工作機械

| 製造年次                   | 台数    | %    |
|------------------------|-------|------|
| 1951年以後                | 29    | 2.7  |
| 1946~50                | 133   | 12.3 |
| 1941~45                | 399   | 37.1 |
| 1936~40                | 322   | 20.6 |
| 1926~35                | 119   | 11.5 |
| 1925年以前                | 54    | 5.0  |
| A = 設置時の精度、性能          | 24    | 2.2  |
| B = 精度維持<br>能率低下30% 以内 | 504   | 46.8 |
| C = 精度低下<br>能率低下30% 以上 | 472   | 43.8 |
| D = 使用に不適              | 77    | 7.2  |
| 計                      | 1,077 | 100  |

註 (1) 小金芳弘「中小鋼造船所に関する諸問題について」『海運』319号所載より引用。

もたれること。(2)担保として造船設備は流通性に乏しいこと。(3)中小資本とはいえ、他産業に比べると規模が大であるから資金需要も大であり、金額の点で折合わないこと、等の諸点があげられる。

第四に以上のごとく銀行との結びつきに乏しく、老朽化した設備をもつて、狭隘な市場で激しい競争にさらされる結果、修繕船や雑船建造にわずかに活路を求める以外に道はない。しかもこの場合、驚くべき低賃銀がそのさきえとなつてゐることは注目に値する。例えば小柳造船所の平均賃銀はわずかに一一、八〇〇円(三〇年)であり、これは前掲日立造船所の女子工員の水準以下である。

二八年一二月の保安庁発註五〇トン型運河船三隻の競争入札には林兼造船が三隻合計八八九、〇〇〇円、川崎重工の約三割、藤永田造船の約半値という安値で落札しているが、赤字覚悟の受註であつたとしても低賃銀と劣悪な

造船諸資本とその特徴(越後)

勞働条件がその前提となつていたことは多言を要しないところである。

最後に指摘しておきたいことは、これら中小資本は内航小型船建造という点で、大型船建造を主体とする大造船所と直接の競争関係にはたたないといへ、このことは大造船所に充分な仕事がある限りのことで、ひとたび大造船所の受註が減少すると、それら大造船資本・独占資本は、中小造船所の市場である小型船や修繕船の受註獲得にも乗り出すため、競争が著しく激化し、資本力の弱い中小資本の没落と倒産は不可避的となる。二九年において東北ドック（勞働者三〇〇名）、笠戸ドック（勞働者六七〇名）という中小資本では最右翼に列なる造船資本が破綻しているがごときはその適例である。この場合、勞働者は賃銀遅配、帰休にはじまつて解雇にいたるコースを歩み、もはや低賃銀さえも喪失するにいたるというまでもない。

しかも独占資本・大資本がいわゆる「輸出船ブーム」を経験しても、このブームが中小資本に直接波及することはずありえない。ただ不況期に独占資本・大資本が奪つた修繕船・小型船・雑船などの市場からそれら大資本が手をひくから、間接的に中小資本が好影響をうけることがありうるといふにとどまる。つまり、市場が常態に復するだけであつて、そこからは中小資本が発展する契機ともなるものは生れてこない。

要するにこの範疇の資本は中小内航船主とその運命をともしするものであり、この意味において近海航路の不振、とりわけ中国貿易の制限によるそれに直接かつ最大の不利益をもつ資本である。されば独占資本の再建を可能にした同じ勢力の政策によつてその発展が阻止されている資本、換言すれば独占資本の再建の矛盾のしわよせを資本の側で最も集中的にうける資本としてたちあらわれているのである。

註(1) 小田部康「内海海運当面の課題」〔『海上労働』第九卷第一号所載〕。

(2) 小金芳弘「中小鋼造船所に関する諸問題について」〔『海運』三一九号所載〕。

(追記) 本稿は本誌三〇年七月号所載拙稿「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―の続編として、当時執筆したものに加筆したもので、資料的に若干古いところもあり、また「造船ブーム」の影響も充分考慮されていない。この点の修正は別稿にまちたいと考えている。