

第一次大戦前後の日本造船業（3）

小 池 重 喜

On Japanese Ship-building Industry in 1914-21(3)

Shigeki KOIKE

三、造船業の構造的変化 [承前^①]

[一] 始めに

1. 構造的変化

第一次大戦好況～軍縮条約締結にかけての展開を通じて、日本造船業に生じた大きな変化としては、さし当たり次の点が指摘されよう。

第一に、第一次大戦前には、三菱と川崎が圧倒的地位を占め、その中でも三菱造船所が優位を占めていたのに対し、第一次大戦好況期に大阪鉄工所が躍進して三大造船所が圧倒的地位を占める構造に変化したのであるが、戦後、貨物船市場が収縮すると、三菱造船所の優位が強まること。

第一次大戦期の貨物船需要の急膨張に対し、川崎や大阪鉄工所がこの流れにいち早く全力で乗り、貨物船の大量生産によって利益を急増させたのに対し、主力艦、大型貨客船分野で優位を確立していた三菱造船は、それらをしっかり確保しつつ、貨物船膨張にはかなり慎重に対応したこと、大型貨客船の需要が著減したのに加え、かなり力を割いていた戦艦日向がかなりの赤字になってしまったこと等の為、両造船所ほどには利益を伸ばせなかった。

もちろん、三菱も、既成造船所としての様々な優位性を生かして、多額の利益を獲得した。そして、軍用鋼材、内燃機 [潜水艦、航空機用等]、兵器 [魚形水雷等]、電気機械等の製造業への多角化を積極的に進めた。又、造船業においても、船型試験水槽、実験場、研究所など他者を一段上回る科学的実験研究体制を整備・活用しつつ、独自の技術開発を推進していった。

そして休戦後、貨物船市場が収縮すると、三菱の優位性が改めて現れてくる。

貨物船膨張のバブルに飲み込まれなかったことから、バブル収縮の打撃を抑制することが出来、一方、採算のとれる造船市場は一般的には、軍需と大型貨客船とになっていくのであるが、①軍需は八八艦隊計画によって膨張した主力艦の民間受注を川崎と共に独占し、大型貨客船は川崎が貨物

船ストックボ - トの膨大な過剰生産によって巨額の資金を固定化するなどの処理に追われて同市場からさし当たり脱落したため独占的に受注したことによって、さし当たり安定的利益を確保できたこと、②大阪鉄工所は専ら独占的製造販売権を取得したイシャ - ウッド式貨物船の集中的大量生産によって躍進し、その過程で軍からの駆逐艦発注にも消極的に対処し戦闘艦発注体制からほぼ除外されることとなったため、戦後、貨物船需要が収縮すると、受注確保に難渋することとなったこと等により、三菱の優位が強まったのである。

そして三菱造船所は、大戦期に蓄えた潤沢な資金を擁しつつ、軍需重点的な「重工」化を更に進めていくことになる。

ただ、株式会社化前後の展開や、貨物船市場への対応など、不分明な点も見られる。

第二に、貨物船市場膨張を通じて勃興発展した貨物船建造業は、市場の収縮に伴って困難に陥り、没落するものも多かったのであるが、一方、需要〔発注者〕はある程度存続し、他方かなり多数の造船企業・経営が存続を図り、こうして過当競争構造への再編と貨物船市場定着化へと展開していくこと。

ここでは、需要はある程度存続したとはいえ小規模であり、他方、かなり多数の造船企業が存続して供給能力が大幅に過剰となり、過当競争を展開するため、価格は低落し、貨物船市場だけに依拠して独立経営を存続させることは一般的には困難化した。

貨物船建造業が存続できた一因は、大戦好況期に多額の利益を取得した事から、様々な抵抗力が形成されていたことであった。これには、軍需や貨客船、或いは修繕業で採算をとり～独立経営を確保しつつ～ある程度貨物船を受注するケースと共に、戦時にやはり多額の利益の恩恵に浴した系列海運・商社・財閥等が様々な形で造船業の存続を図るケースもかなり現れた。大型貨物船を集中的に発注した日本郵船 - 横浜船渠の関係は言うまでもないが、神戸製鋼所に合併されて機械工業レベルに賃金を平準化したのを初め合理化しつつ、船体部門の建造能力を磨いていった播磨造船、鉄鋼業と合体して存続を図る浅野造船所や、後に見る三井物産造船部などがある。尤も、本稿の対象とする大正10年頃には、三井物産会社・三井財閥に於ける造船部の処遇は確定していなかったのであるが、実質的には大型貨物船建造所として上位の力を持つに至っていた。

なお、戦時に大量に粗製された貨物船の修理とか、改良といった形の需要が大量に生じたこともプラスした。

これらによって、いわば「他に支えられた」形で貨物船建造業を継続するものがかなり生じ、過当競争構造の成立と貨物船市場の定着化へと展開していくこととなるのである。

同時に、この前後に、イギリスが捕獲船の売却に踏み切ったのを契機として、中古船大量輸入という社外船の構造的・基本的特徴が復活し、海運造船市場に重圧を加え始めることとなった。これによって船舶過剰と過当競争構造が決定的になるのである。

2. 生産システムの「構造的」問題

造船奨励法廃止下の戦後になっても新造貨物船の輸入はほぼ復活せず、ほぼ自給を継続した。

国際的に開かれた市場として展開した新造貨物船分野において、国産化・自給化できるのか否かは、戦前期日本造船業の構造的問題に関する重要な論点となってきた。

第一次大戦から戦後にかけては特殊的要因が強く働いている事、前述のように我が国の貨物船市場は過当競争構造となり、価格が異常に低下する側面を持っていたことなどから、この前後の本来の国際競争力を検証することは容易でない。

又、本来的な自給確立には鋼材の略国内調達～鉄鋼業の略自給化達成が不可欠と考えられるが、それは1920年代から30年代にかけて実現されることになる。

ただ、ストックボ-トや同型船の短期・大量生産を通じて、総合工場型の「日本型」生産システムは、それ自体として構造的弱点をなすわけではないことが改めて示されたと云って良い。

工期が長く、生産性が低く、コストが高い等が同生産システムに関わる構造的問題とされる事が多かったのであるが、これらを払拭する様々な展開が現れた。

『日本造船技術百年史』は、1918年に川崎造船所で建造され、「起工～進水23日、進水～試運転終了6日計29日、翌30日には引き渡し完了の短期建造の世界記録を樹立した」「来福丸」について、「この様な仕入れ船は粗製濫造であったとされているが、同船の排水量、航海速力等を推定してC a d m [アドミラルティー係数]を求めると…1920年代の線に乗るので、性能はその時代のものを確保していたと考えられる」としている。

ところで、同著は又、「来福丸」等のストックボ-トが「大幅にアセンブリを採用し、今で云うブロック式建造法を」我が国で初めて部分的に取り入れたとも評価しているのであるが、「船殻重量を推定すると約2200トン、鋸数も40～50万本と考えられるが一日の鋼材処理搭載量95トン以上になる。当時の設備を考えると驚異的な記録である」と評している⁹⁾ [以上61,65ページ]。

これと関連して注目される記述が、「20世紀 日本の経済人」所収の「松方孝次郎」に見られる[『日本経済新聞』1999年3月14日]。

彼は逆手にとって、ストックボ-トという新しい量産方式を生み出した。茶筒を縦半分にしたような基本船体をあらかじめ量産しておき、船主からの注文に応じて「整形」する方法だ。

大戦期、短期間競争相手であったアメリカはアセンブリ型であり、それまで外圧を及ぼしていたイギリスは分業型であるから、一般的には汽機汽缶を含め初発から製造する日本造船業の工期が長くなるわけであるが、米・英の汽機や部品は船体着工時から製造が開始されるわけではないから、純粹に初発からの工期が比較されるとは言えない。

川崎は、独特の方法で事実上、ブロック式建造方式を大幅に取り入れ、日本の弱点を埋める方法を見いだしたのである。

川崎は実際には殆ど「9100重量噸型」貨物船の建造に集中していったので、この様な

製造方法がいつまで貫かれたか定かではないが、本来は「整形」という手段で需要の多様性にもかなり柔軟に対応しうる条件をそなえていたと考えられる。

他の造船所では川崎のような方式が採用されたわけではないが、ストックポート方式その他によって一般的に工期の著しい短縮が実現された。

ストックポ - ト生産の評価に関しては、大戦初期に今岡純一郎 [通信省管船局船舶課長] が次の記述に見られるように積極的に評価していたことを想起しておきたい^③。

本邦にあっては彼の英国に於ける如く大小種々なる同仕様同型式の仕入れ船的貨物船の建造を進めるの域に達せざる為実例毎に仕様の繁簡、型式の相違、速力の大小区々なるため各噸数の大小と1噸当り価格が一致せざる対比を示さるるも・

ここでイギリス水準として高く評価されているストックポ - トや同型船量産が、その後、我が国で間もなく実現されたのは云うまでもない。

また今岡は、この論文で、「内地新造船が外国新造船に比して装置設備の贅沢なることは既に定評ある所にして、今や多数の貨物船新造に際し必要以外の設備装置を省略するに努め、簡約適切な設計を為すに意を用いて内地新造船の船価を低廉ならしめざるべからず。」と欧米並みの経済的貨物船の建造の必要を説いているが、この点でも、大戦期に著しい進展があった。粗製濫造と悪評が立つほど、行き過ぎもあったのであるが、大阪鉄工所による各種イシャ - ウッド式構造船大量生産をはじめ経済的貨物船建造という点で著しい進展があったことは否定できない。

ちなみに、三井物産船舶部一造船部は、第二次船鉄交換契約への参加・設備大拡張を決めた動機の一つとして、通常、鋼材1噸で貨物船3重量噸を建造できるところ、多少追加すれば、最経済船4隻の建造可能との見込が立ったことを挙げている^④。

当時我々の計算によれば、新規計画により最も経済的の船舶を建造するには目下造船部に於いて建造中の岩手山丸、伊吹山丸型と同型のデッドウェイト9100噸型のものなりき、然るに若し米国より9000tの鋼材の供給を受け普通の型にして普通のペビー・デッキ・ルールによりて造る時は、重量9100噸型のもの3隻を造るに過ぎざるも、岩手山丸、伊吹山丸の型を建造する時は、僅かに鉄400t許補助せば9100t型のもの4艘を造りうべき見込立ちたり

前記、岩手山・伊吹山丸はこうして参加した交換契約で建造された4隻のうちの2隻で、物産船舶部自身が自家用に発注した点からも粗製濫造とは言えない船舶である。船舶部が貨物船を知り尽くしていた事に基盤があるが、後発メ - カ - のこの様な経済船の建造は、日本造船業の当時のこの分野での進展を示している。

以上の若干の事例に見るように、大戦前後には、日本型生産システムそれ自体は生産性の制約要因とは言えず、寧ろ急激な増産能力を内包していること示す様々な展開が現れたのである。

〔二〕 三井物産会社造船部の設立と展開

1. 設立

ここでは、第一次大戦前後の貨物船建造業の一つの典型として、第一次大戦好況に遅れて登場し、戦後、商社・海運に「支えられた」形で存続を図ることになりながらも、やがてはデイ・ゼル化過程で急速に台頭するに至る三井物産造船部を取り上げることとしたい。

さて、造船部・造船所は、終始、三井物産会社船舶部〔川村船舶部長〕主導で設立され建造開始されていった。

1) 玉候補地の発見・買入着手

川村船舶部長が支店長会議で初めて造船所設立を提案したのは大正5年6月で、「平時に於ては造船所は決して新造を以て利益を得るものにあらずるも、修繕は収益多きものなるにより、船舶部に於て修繕造船所を兼営する時は近年社船の数増加したるを以て社船及び定期雇船支けにても相当利益ありと云う単純にして確実なる理由よりきたりたるもの」とされるように、船舶部のための修繕に重点を置いた造船所の設立案であったが、会議で大方の賛同は得られなかった^⑤。

しかし、その後間もなく、5年8月～6年1月には船舶部関係者を中心に候補地搜索が開始され、同1月、玉候補地を発見すると、6月には玉候補地買入を本店より許可され、同月、買入に着手している。

そして同5年10月に同候補地買入大部分の登記を終了、同月23日に川村は物産会社社長に造船部設立の「陳情書」を提出、11月14日、本店重役会議で造船部設立が決議された^⑥。

2) 宇野工場の設立と展開

実は、玉候補地買入着手とほぼ同時に宇野工場の敷地借用を岡山県より許可され、6年7月には鉄材・機械類の購入開始し、小型造船台二個の築造着手、木造船建造受負人選定等、速いテンポで造船準備行動に着手している。

同工場は川村造船所とも称されたとされるほど、川村船舶部長の個人的イニシアチヴによるところが大きい。船価高騰への即応、既成事実作り、玉工場の基盤形成など様々なねらいを持って建設・経営された。

そして6年8月には、「受負人」に木工・木挽職の募集を開始させ、更に、木造船第一船海正丸〔1200重量噸〕の建造着手を指示しているが、その際の契約は次の如くであった。

同人〔受負人〕のRiskと計算により…龍骨据付をなさしむ但し他日造船業を吾社に於て経営のありたる時は一切の権利義務を当社に引継ぎ、若し然らざる時は其造船は三井に買収の契約…

川村の責任は大きいと見られるが、船舶部もリスクを負う形となっている。実際には、造船部設立決議の際、「同時に受負人の経営に掛かる事業全部を造船部に引き継ぐ」事とされ、問題は生じなかった。

宇野工場の造船業は順調に展開し、7年には、職工数2000人を超え〔11月末2525人〕、建造内容も木造1160重量噸 鋼製3650重量噸へと発展させ、同年6月には2000重量噸の三延丸を噸価700円、3500重量噸貨物船を噸価850円で売約〔同年中に完成〕するなどにより、新造船差益等650万円を物産会社にもたらしている。

同所は「戦時急受に対応するため専ら木船並に四千噸の小型汽船の建造に従事」し、8年5月10日、閉鎖され、「其機械器具並に一切の設備を玉工場に合併」され、玉工場の基盤となるのであるが、同所の建造実績が、後述のように、第二次船鉄交換契約への造船部参加一例外的承認の基盤ともなるのである。

なお、後の報告によると、「精々1400・500噸乃至2500噸許の船舶を建造すべき設備をなせるを根拠とし、此の工場に於て1000噸以下の造船に従事し同時に職工の練習、技師の養成に取り掛か」ったとされている⁷⁾。

3) 玉工場の設立計画

さて、玉に建設される造船部の設立構想については、前記の6年10月、川村船舶部長が提出した「陳情書」が、認可前最終的なものとして社史等でも重視されている。7年6月造船部長報告〔以下、「報告」〕は、「陳情書」を全文引用しつつ経緯を詳述している。⁸⁾

「陳情書」によると、「不肖の提出せる造船所とは戦艦を造り各般の汽機汽缶を造らんとする大造船所・に非ずして僅少の投資を以て莫大の効果を挙げ得る商船修繕造船所」であるとし、船舶修繕に重点を置いた小規模造船所であることを強調している。

即ち、我が国の造船業者が新造船に忙殺され、ために船舶部は修繕の引き受け手に窮する状況で、修繕料の高騰、修繕日数の長期化により、船舶部の損失は年間約100万円に達し、更に有力船主との競争上も危惧される状況であり、船隊大小20隻、定期雇船4・50隻を有する船舶部としては修繕用船架を自ら起こすことが急務であるとしている。

「報告」の説明資料によると、

1噸当たり平均修繕費は戦前1.75円 大正5年10.08円 6年13.24円と急騰し、1噸当たり修繕日数は7.7日間 17.5日間 16.6日間へ長期化した。

これに対し、造船所を建設すれば、社船24隻の修繕費を三割節約するとして349,0209円、修繕日数1/2～1/3に短縮により845,249円、合計119万4455円余の利益が社船の修繕費関係だけで得られるとしている。

そして「陳情書」は、着手後一ヶ年間の支出は281万5千円余にとどまる上、「他に財源の239万9千円余の収入」があるので、差引、「投資額は47・48万円にすぎず」、これは翌年中に全部回収できる「勝算十分」としている。

以上の構想からは、造船設備は小規模にとどまると想定されるのであるが、「報告」の「第五、吾社造船部の目的並に計画」においては、「社船二十数隻の修繕と我国社外船の約一割即ち50隻合

第一次大戦後の日本造船業（3）（小池）

計 80 隻の修繕を引き受け、其間隙に於て職工の能率を十分ならしむるため一ヶ年 45 隻の新造船（小は重量二千噸より大は一万噸以上に及ぶ）を建造し、又注文あれば小蒸気船並に舢艫の建造も引き受けんとする」としている。

修繕業を主としつつ、その「間隙」に造船を行うとしているにしては「大は一万噸以上に及ぶ」という計画は大胆であり、又、前後の脈絡と必ずしも符号しないものがあるが、本来の志向を反映したものと云ってよい。「他日三井家に於て一大造船所経営の階梯を」作る事が、「陳情書」で標榜されているからである。

しかし、そのような設備を 281 万円前後で造れるのかは疑問であるし、宇野工場関係の投資資金を考慮するとその疑問は一層強まらざるを得ないが、「報告」では説明されていない。

なお船渠は乾船渠二個、造船台二個、海陸の設備等を計画していた。

乾船渠	大型	長 450 呎	幅 65 呎	深 22 呎
	小型	420	57	21
造船台		長 480 呎	幅 62 呎	

この様に、「陳情書」に見られた計画は、修繕に重点を置き、投資額 281 万余円という謙虚な計画であったが、「報告書」では 1 万噸以上の造船をも計画に入れるなど大きな転換を頭突な形で挿入しながら説明に受け、不明瞭な性格を持っていたと云って良い。

2. 大型造船所への転換

1) 第二次船鉄交換契約

大型造船所建設志向を一気に実現させる契機になったのは、大正 7 年 5 月締結の第 2 次船鉄交換契約への参加を決めたことであった。

本来は、ロイド船級規格合格の大型貨物船建造経験があることが、同契約参加の条件であったが、次に見る様に三井は幾つかの造船所と共に例外的に認められた。当時の我が国造船業の一面が示されている。三井が認められた決定的要因は、宇野工場の実績であった⁹⁾。

三井、内田、横浜、藤永田、旭、新田等の造船所は米国側の要求せる資格、即ち是迄ロイド船級 100A1 の規格に適合すべき六千噸級の船舶を建造せる経験あるものとの要求に対し抵触する処ありしも夫々相当の保証を得て是れが資格を認めらるるに至り、原田、小野、栃木、大阪窯業等の各造船所は遂に不合格者として除外…

契約に参加した 13 造船所の内、少なくとも 6 造船所が例外的に認められたものであり、認められなかった造船所もかなりあったのである。

いずれにしても、三井が認められる上では宇野工場の建造実績が評価されたことが不可欠であったと考えられる。

この第二次交換契約への参加決定を期に、7 年 5 月、「9100 噸型 2 隻を 8 年 4・5 月渡しにて引

受け6月、玉工場船台工事に着手」して始まった工場の大規模拡充工事は、8年9月頃には、「一ヶ年間に一気に完成せしめたるものなるも、優に一万噸級2隻を同時に建造し得べく、亦之に伴ふ造機工場をも完備し居るにより、造船以外の諸機械及建造物の注文にも応ずる事を得る」、「一ヶ年約6万～10万噸の新船建造し、約40万噸の修繕船を引受け得べき能力を整備するに至り、「遠き将来・拡張して充分なる設備を施せば本邦屈指の造船所として三菱川崎を凌駕し、一ヶ年数十万噸もの能率を發揮すること敢えて難事にあらざるべく」と豪語する容量をも備えるに至ったのである^⑧。

尚、8年10月に完成予定〔11月完成〕の大型乾船渠は、三菱〔神戸造船所〕、浦賀に次ぐ3番目のもので、「本邦貨物船の最大なるものを収容し得べき能力を持っていた。

デットウェイト1万5千噸級迄の船舶を優に収容し得べくして・今日に於ては浦賀船渠会社に次ぐ最大最広の船渠なり現在の日本に於ける貨物船は玉の船渠には悉く入渠せしむることを得べく・〔10年6月、第八回支店長会議〕

又、造船台は長さ600フィート幅80フィート2台を9年までに竣工させた。

当時、600呎を越える造船台を挙げると次の如くである。

三菱長崎造船所	728 呎 9 吋	1 台		
川崎造船所	784 呎	1 台	664 呎	1 台
浦賀船渠	703 呎	1 台	644 呎	1 台
横浜船渠	720 呎	1 台		
浅野造船所	625 呎	2 台	600 呎	6 台

2) 設備投資計画

ところで、交換契約への参加決定直後の船舶部・造船部の報告では、「一万八千二百噸の造船を引受け、是れに対し鉄材9000噸を得るを以て同部においては米国へ提供の分2隻共9100噸型を3隻を建造し得ることとな」ったとし、その竣工期は次の予定としている。機械は3隻分とも日本製鋼所に既に注文済みとされていた。

	第1船〔引渡船〕	第2船〔引渡船〕	第3船〔三井分〕
材料日本着	大正7年7月	同年8月	同年9月
竣工期日	大正8年4月	同年5月	同年6月

しかし、これはすぐ変更され、三井分は2隻建造とされた。〔10年6月第八回支店長会議での造船部報告〕

前記引用の如く、「若し米国より九千噸の鋼材の供給を受け、普通の型にして普通のベビー・デッキ・ルールによりて造る時は重量9100噸型のもの3隻を造るに過ぎ」ないが、岩手山丸、伊吹山丸型の、最も経済的な型で建造すれば「僅かに鉄400噸許補助せば、9100噸型のもの4艘を造り

第一次大戦後の日本造船業（3）（小池）

得べき見込み」が立ったのである。

これにより、米国提供船 2 隻関連で約 100 万円、三井分 2 隻で 1200 ～ 1300 万円の収益があり、口銭を差し引いても「余益」約 1100 万円 [正確には 1174 万円 4 千円] を取得できると計算したという。詳細は付表参照。 < 表 1 >

< 表 1 > 造船部収益予想 [大正 7 年 4 月～ 1 ヶ年間]

事 項	収 益 円	噸 当 り 円
1) 対米船鉄交換船		
① 9100 重量噸 × 2 × 25	455,000	25
② 同上往航運賃収入	714,000	
2) 残材での建造船		
9100 重量噸 × 2 × (700 - 325)	6,825,000	375
700円、製造原価325円		
[小計]	7,994,000	
3) 小型船		
15000 重量噸 × 250	3,750,000	250
合計	11,744,000	
4) その他		
戦時中新造船操縦による船舶部収益	40,000,000	(半期)

かくて、収益予算1174万 4 千円に加え、「船舶部に於ては、半季 400 万円許の利益を挙げつつあり…我々は遂に造船部に対し 1200 万円近くの投資をなすに至りし次第」とされている^⑧。

当時、固定資本額が 1000 万円に達する造船企業は、三菱川崎を除くと大阪鉄工所、横浜船渠程度で、三井はほぼこれに準じる投資を一気に行うこととなったのである。

そして、「出来得べくんば [7 年] 8 月頃迄に 1 万噸級の船を 2・3 艘建造すべき一大造船所の設備を完成せしめたく希望にて急速力を以て着手し、其年 9 月頃には辛うじて造船をなしうべき程度迄工事も進行した」が、材料遅延のため工事を緩めたという。

もっとも、工期遅延の過程で機械工場設備は当初より充実したものとなり、汽缶については対米提供船 2 隻分とも自製し、レシプロ機関についても 1 隻分は自製した。こうして汽機汽缶とも自製しうるに至るのである。

3) 造船部存立問題と性格

鋼材は契約によると、7 年 8 月には到着するはずであったが、遂に 8 年 3・4 月に至り初めて到着しいよいよ材料が揃うのは 8 年 6・7 月頃となった。

ために、「船価は益々下落し…非常に見込み違いを生じ吾人の希望は根底より覆へり造船部経営上一大蹉跌を招くに至れり」^⑨

玉工場が 8 年 6 月末に初めて売約した東京海運用 6 千重量噸級貨物船 2 隻は噸価 300 円であったが、後、東京海運の経営悪化で、船舶部が引き取って運用せざるを得なかったことも打撃となった。

造船部報告によると、大正 9 年 5 月～ 10 年 4 月の 1 ヶ年間の総利益は 237 万 5661 円であった [口銭 44 万 2 千円を差し引いても 200 万円前後の純益となる] が、その実績単価を基準として次の 1 年間の業績を予測すると、40 万 6906 円の赤字となっている^⑩。

新造船受注の見込がないための利益激減が決定的要因であるが、社船・社外船とも修繕船利益は

ほぼ変わらないと予測されている。そして造船部長自身「将来先ず新造船の如きは当分無きものと見るを至当」とし、今後1、2年間は利益を得られないという悲観的見通しを表明せざるを得なかったのである。〈表2〉〈表3〉

〈表2〉 三井物産造船部1ヶ年成績表（大正9年5月～10年4月） 円

	隻数	噸数	請求金額	実費	総利益	噸当り利益
1) 修繕船						
社船	33	98,532	413,833	320,587	93,247	0.95
社外船	51	159,021	727,679	633,059	94,620	0.60
合計	84	257,553	1,141,512	953,646	187,866	0.73
2) 新造船						
社船	1	8,750	2,887,500	2,161,091	726,409	83.00
社外船	7	25,920	8,897,293	7,446,547	1,450,746	56.00
合計	8	34,670	11,784,793	9,607,638	2,177,155	62.80
3) 雑収入			10,641		10,641	
総計			12,936,946	10,561,284	2,375,662	

〈表3〉 三井物産造船部収支予算
[大正10年6月～1ヶ年] 円

収入			
1) 修繕船	噸	利益/噸	総利益
社船	100000	0.95	95,000
社外船	160000	0.6	96,000
合計	260000		191,000
2) 新造船その他鉄工収入			150,000
総計			341,000
支出			
1) 利子			323,906
固定資産	4,328,834		
流動資産	2,149,277		
計	6,478,111		
		×利子率5%	
2) 給料及び手当			316,000
3) その他経費			108,000
総計			747,906
差引			-406,906

尚、付表で注目されるのは、固定資産と流動資産合計647万8111円に対し5%の利子がかかけられている点で、造船部は本店からこれら資産を借り入れている形となっているのである。造船部の大拡張が本店からの借金によって同部・船舶部によってかなり独断的に推進されたことを示している。

造船部は、経営悪化に対し、職工の大幅整理等合理化に踏み切ったのであって、職工数は9年上期には造船2033人、造機1301人、合計3334人とほぼピークに達していたが、9年下期には2817人〔造船1641人、造機1146人〕、10年4月1757人〔造船1101人、造機656人〕と、造船・造機ともほぼ半減され、賃金も抑制されている。〈表4〉

しかし、こうして業績が悪化したのをきっかけとして、大正10年の支店長会議で造船部存立問題が議題に取り上げられるに至ったのである。

即ち、「先年来特殊商売は別個の会社として経営する方其仕事の能率を發揮するため、又当社としても一の規定を以て各種の異なりたる業務を率すること能はざるを以て別個のものたらしむる方機宜に適するものならんとの問題起り、昨年4月綿花部を独立せしめ東洋綿花株式会社となした

第一次大戦後の日本造船業（3）（小池）

<表4> 三井物産造船部職工数・賃金〔1日1人平均〕

	職 工 数			工 賃		
	造 船	造 機	倉 庫 夫	造 船 職 工	造 機 職 工	平 均
大正8年4月	1453	898		1.55	1.45	
8年下	1702	995	93	1.69	1.32	1.46
9年上	2033	1301	147	1.58(2.03)	1.43(1.89)	1.52(1.96)
9年下	1641	1146	116	1.60(1.99)	1.46(1.84)	1.55(1.93)
10年4月末	1101	656	70	1.63(1.98)	1.50(1.99)	1.59(1.99)

①『三井物産資料』による。②（）内は総収入。

る次第なるが、造船部の業務は当社普通の営業とは多少異なる点あるを以て別個の会社たらしむべしとの問題も出でたるに付〔藤瀬物産会社会長〕支店長会議の議題に採り上げられたのであるが、「商事会社にして1,000万円以上の固定資本を之に注入することは今日の悲境的時代に於てかかる犠牲を支払い尚ほ之を経営するや否や問題なるべし」〔赤羽業務課長〕に代表される商業資本的見地からの処分・独立論が台頭したことが背景にあったのである。

このように、造船業が困難化するや否や存続問題が台頭する点に、当時における三井財閥における造船業の地位が示されている。又、同財閥の支柱とも云うべき物産会社が、商業資本的見地から重工業に属する造船業を消極的にとらえていたことを示している。更に云えば、三井に於ては、海運業に関しても、三井物産会社の営業活動に奉仕すべき部門として、物産会社の一部門として位置づけ、独自に「他人輸送」的に発展することを否定・抑制してきた。

もともと、造船部設立自体が、主として修繕業によって船舶部に貢献するところ大という位置づけで、投資額281万円実質50万円といった小規模造船所として発足するとして、極めて遠慮がちに設立されている。更に、宇野工場を仮設する形で既成事実造りを行っている。

大型貨物船造船所への飛躍的發展計画も、船舶部のイニシアチブで、船鉄交換契約で巨額の利益が上がり見込み、その利益で一気に回収できるとして推進されたもので、財閥として、あるいは物産会社として、長期的視点から大規模造船所設立を決めた訳ではない。

それだからこそ、資金回収ができないと分かると、商業資本的見地からの圧力が強まったのである。

この際の議論は、独立経営できない状況に於て独立させることは処分に等しいと云った見地からひとまず収束されたが、「いわゆる10ヶ年計画なる1万噸」建造計画等の積極的な対応策が決められたわけではなく、「今日の如き悲境は夫れ（2ヶ年）以上継続することなからん、万一尚以上継続するが如き場合には更に何らかの方法を講ぜざるべからず」（造船部長）という状況であり、処分論の圧力は引き続いたという。

この問題は、11年の三社合併計画の合意と三井合名社長三井八郎右衛門の強い却下を決定的契機として決着され、漸く、三井財閥の一部門として存続・発展させるべきものとして、強化が図られていくことになる^⑧。

「三井が自分で造った造船所だ。数年ぐらい欠損が続いたからといって他の造船所と合併するなどもってのほかだ。絶対に許可せぬ」と八郎右衛門社長は一喝したと云う。

三大直系会社体制が確立し、彼等の利害が財閥全体の事業展開を規定する状況の中で、造船部の存立問題も物産会社内の商業資本的見地・圧力によって処理されつつある際、合名会社社長の一言で覆ったことは、同財閥の体制的な問題を示しているとも言えよう。

4) 造船部の位置

とはいえ、造船部は10年までに1200万円を投資し750万円の減価償却を実施している。

造船部長説明によると、造船の利益485万円全部を償却に充てたほか、「船舶部より受けた」300万円を本店に預け入れたとしている。この300万円は「戦時中造船せる船舶にて船舶部は利益を得たるため、其分け前」として受けたとしている。そしてこれも全額、減価償却に充てたのである。

前述の事情から大規模投資した資金回収を急いだことによるのであるが、750万円の減価償却は、このクラスとしては短期間の極めて多額なものであった。

約1200万円の投資のうち485万円分が造船部の自己金融で賄われて、300万円をいわば償却積立金として処理すると、附表の如く固定資本728万3122円となる。

<表5> 三井物産造船部固定流動資本調 [大正10年6月] 円

	原 価	前期持越高	当期償却高	当期持越高	時 価
<不動産>					
土地	979350	979350		979350	727921
建物					
造船工場	441266	228416		228416	294740
造船台	1041486	522470		522470	685200
船渠	1447390	1288810		1288810	1336325
造船工場	409222	196485		196485	311010
その他共合計	3890632	2582040	20000	2562040	3085733
機械					
造船工場	3269741	1686322		1686322	1903020
造機工場	3193726	1854225		1854225	2008440
その他共合計	6547871	3587749		3587749	3959485
工場用船	447773	334338	180354	1539984	172080
不動産総計	11865625	7483476	200354	7283122	7945219
内					
不動産償却合計	4582503				
現在積立金	2954288	本店にあり			
差引固定資本	4328834				
<流動資本>					
倉庫品	1211371				
鋼材	937905				
合計	2149277				

第一次大戦後の日本造船業（3）（小池）

一方、300万円が償却されたと見なすと、造船部の固定資本は432万8834万円となる。詳しくは付表参照。〈表5〉

議論では、商店側が固定資本728万余円として論じ、これに対し、造船側は実質432万円前後としている。

尚、前記「造船部収支予算」では、固定資産は432万8834円とされており、また三井造船五十年史では、10年の固定資本額は485万円とされている。

その他、本店の貸し越し385万6千円、造船部借入金27万5千円 計415万円許の資金を使用中で、材料その他200万円、貸金その他150万円～200万円等に充てられているという。

勿論、以上の事柄が三井物産会社 - 船舶部を基盤としてはじめてできたのは云うまでもない。

大戦期から戦後にかけて、川崎、三菱に次いで原価償却が多かったと見られる大阪鉄工所でも、積極的な減価償却を推進したとはいえ、1914年 - 21年合計で761万円と三井とほぼ同額である^⑤。

三井物産造船部は大型造船所としては比較的身軽な固定資本で不況に対処しつつあったのである。

付言すると、大正11年に一端成立することとなる三社合併案は、実地調査の結果、資本金約1000万円（三井500万円、大阪鉄工所・神戸製鋼所磨造船工場各250万円）で合併する計画であった。先行有力造船所の2倍の評価は、三井物産造船部の内包した力、地位を示している^⑥。

同部は、この合併談を御破算として、三井財閥としての強化が図られ始めるとき、既に貨物船建造業で実質的に上位の力を持っていたと考えられるのである。

（こいけ しげき・本学経済学部教授）

-
- ① 「第一次世界大戦後の日本造船業（1）」（『高崎経済大学論集』第44 - 1号所収）、「第一次世界大戦後の日本造船業（2）」（『高崎経済大学論集』第44 - 3号所収）参照。
 - ② 同著61，65頁参照。但し、来福丸型の「9100重量トン型」貨物船が、限られた規模の船体で最大限積貨重量を引き上げようとした点で、戦時特殊船の一つであったことは否定できないと考えられる。『日本近世造船史大正時代』は同型船第一船となった「大福丸」について次のように述べている。「満載吃水は前者（しやむ丸）は二十四呎十吋四分の三なるに後者（同船改良型の大福丸）は二十七呎一吋四分の一にして、約三呎二吋二分の一の増加となり、積貨重量の増加千二百二十七噸に及べり。即ち其の積貨重量及び満載吃水の船形に及ぼす割合非常に大にして、戦時中の如く重量噸数を以て船舶の売買行わるる場合に於ては船主並に造船業者に対し非常に便利なる結果を生じたり。然れども此の吃水は船形に対し深きに過ぎ材料寸法即ち船体の強度に対し載貨重量余り大なりしを以て、大洋の航海に当たり波浪の為に損傷を来すことあって造船学上の好参考資料を提出したり。勿論此の場合船首楼を有せざること亦其の原因の一部を為すは明らかなるが如し」（404ページ）。
 - ③ 「欧州戦争と船舶」『造船協会会報』第17号（大正4年9月）参照。
 - ④ 『第8回（大正10年）支店長会議議事録』（以下とも、三井文庫所蔵）参照。
 - ⑤ 『第6回支店長会議資料』参照。
 - ⑥ 前同。
 - ⑦ 『第7回支店長会議』参照。
 - ⑧ 『第6回支店長会議資料』参照。
 - ⑨ 『第8回（大正10年）支店長会議議事録』参照。
 - ⑩ 『第7回支店長会議資料』参照。
 - ⑪ 『第6回支店長会議資料』参照。

- ⑫ 『第8回（大正10年）支店長会議事録』参照。
- ⑬ 『三井造船株式会社五十年史』52, 58ページによると、営業利益は大正7年118.9万円、8年92.7万円、9年88.6万円、10年2.3万円。
- ⑭ 『三井造船株式会社五十年史』54ページ参照。
- ⑮ 同所営業報告書による。
- ⑯ 『三井造船株式会社三十五年史』273ページ参照。