

退職記念講演会（講演抄録）

戦前期日本造船業史の素描

The rough sketch on the history of the Japanese shipbuilding industry until World War II period.

講師 小 池 重 喜

はじめに

主要な研究テーマの一つ、表記テーマについて述べさせていただきます。

日本造船業は民間重工業で最も早く本格的な発展を開始し、第一次大戦好況期には重工業生産額の半ばを占めるほど飛躍した後、長期の戦後不況に陥り、改めて構造的な性格が問われた。社会的分業・専門化の進んだイギリス造船業が世界市場を支配している中、総合的スタイルの後発国日本造船業が民間独自で国内市場を掌握・支配することは構造的に困難との見解が研究史では有力であった。

<政策と企業 1（明治期）>

1 大型貨客船、主力艦艇：政策助成型市場

日本造船業は、明治29年（1896）海運二法（航海奨励法、特定航路助成）、造船奨励法を軸とする近代的海事政策体系成立を契機に本格的な発展を開始し、明治42年（1909）遠洋航路補助法制定を画して、遠洋航路用大型貨客船の自給化を確定した。

次いで、日露戦争後に拡大しはじめた海軍から民間への艦艇発注（軍需）が明治44年（1911）巡洋戦艦発注・設備増強要求を画して急増し、大型貨客船と略匹敵する規模に達し、造船市場は一気に2倍化した。

政策助成型二大市場に立脚し三菱・川崎両所の寡占支配の形で造船業は本格的に成立。

2 企業の主体的行動

大型貨客船国産化・自給化過程を仔細に見ると、海運二法は意図せざる連動効果によって大きな効果をもたらしたもので、日本郵船など民間海運企業が両法をうまく使って飛躍的な発展を遂げた。造船の側でも、造船奨励金では採算がとれないが、三菱が海運飛躍に対応して、採算をある程度度外視しつつ大規模投資で長崎造船所を大型貨客船分野に参入させる等の戦略的企業行動があった。その後の過程においても企業側の積極的な行動が政策効果を大きく規定した。

3 軍需と民需

両者の独自性と連関性に関わる技術的な関係は客観的な性格に止まらず、企業の主体的行動によ

っても大きな影響を受けた。

三菱は明治40年前後に日本初の船型試験水槽を設置し、経験や推測にだけ頼るのではなく、実験を繰り返して最適な船型を解明する方式をいち早く導入した。これは、商船にも艦艇にも適用された。船型試験水槽は結局戦前、民間では同所だけ設置した。

大型客船建造を契機に導入した蒸気タービンについても三菱は、艦艇、貨物船にも活用し独自化していった。川崎は専ら艦艇用にのみ導入した。(川崎は製鉄・車両などに力)

第一次大戦期に潜水艦に適用され、1920年代に商船に普及していった「ディーゼル化」では、潜水艦連動型よりも商船用に徹した企業・造船所が商船では優位を奪った。

市場規模に関しては、防衛研究所資料などにより、民間が担当したのは兵器・装甲板を除く「造船」(船体・機関)であることが明らかになった。

軍需の資本蓄積への作用についても企業行動によって大きな影響を受けた。三菱は積極的な特別減価償却の推進によって、固定資本の肥大化を回避する行動を取った。

<政策と企業 2 (第一次大戦～)>

1 貨物船市場の膨張→収縮、サバイバル競争

第一次大戦期に造船業には大きな構造的変化が生じた。政策助成対象外の貨物船建造市場が急膨張し、貨物船専門の多数の企業の新規参入、低迷していた既成企業の本格的発展等が生じた。貨物船の量産技術も著しく発展した。しかし戦後、貨物船市場は急収縮し、多くの造船企業が倒産、貨物船建造だけで独立経営を維持することは至難な時代に入った。

しかし、サバイバル競争の中で、貨物船建造市場は維持され、第一次大戦期以来の新造船舶自給状況もほぼ変わらなかった。そして、大型貨客船がほぼ更新需要に止まり、軍縮で軍需が急収縮する中、貨物船市場の構造的重要性は高まっていった。

2 中古船問題とディーゼル化

1920年代貨物船市場を圧迫した構造的要因として、中古船の大量輸入による船舶過剰の累積→運賃圧迫があった。中古船輸入は海運業、船舶金融に関わる問題であり、造船業の構造によるものではない。多数の中小零細船主がそれぞれ若干の中古船を低船価で輸入、これらを大手傭船業者が安く傭船し、低運賃を武器に発展を図った。

1920年代後半に本格化した商船「ディーゼル化」は極めて重要な意味を持った。貨物船の採算性が格段に向上し、イギリスとの競争力も相対的に高められた。

更に、1930年代に入って展開し始めたディーゼル貨物船の高速化は、貨物船と大型貨客船との垣根を破り、パナマ運河を通るニューヨーク直行便は、たちまち、大型貨客船のドル箱商品であった生糸輸送を奪い取る等、海運造船業全体の構造的変化を惹起していった。

しかし、中古船大量輸入の流れはやまなかった。低船価・低傭船料によって活路を開こうとする傭船主義経営者等の行動もまた強まっていったのである。

3 船舶改善助成施設

この矛盾は、民間独自では解決できず、昭和7年（1932）に開始された船舶改善助成施設が、政策の大規模な関与によって抜本的な解決を図った。

中古船の解体を条件に高速力貨物船建造を助成する政策で、80万トン前後の中古船のうち40万トン前後が解体され、20万トン前後の高速力貨物船が建造投入されて、海運造船業は大きく活性化。今や、貨物船（・タンカー）が海運造船業の基軸的地位を占めてきたことを示した。ディーゼル技術導入開発で優位を占めた三菱、三井が恩恵を最も受けた。

4 海事金融へ

貨物船建造市場は、政策助成を契機として確立するが、助成施設は昭和10年前後で終わり、長期低利の海事金融が中心的政策になっていく。タービンなどの技術開発で機関は多様化し、旺盛な市場競争に入ってしまった。

5 戦時造船と溶接技術

戦時計画造船を技術的に大きく規定したのは溶接技術。大規模鉄構造物の接合に適用できる強力で効率的な溶接技術、斬新な自動溶接技術はアメリカの無名会社ユニオンメルト社が1930年代半ばに発明、その適用でアメリカの戦時造船はブロック式大量生産へと展開。日本では、海軍主導で既成技術導入型の開発が急がれたが、1935年の第4艦隊事件への遭遇を契機に消極化する中、官民とも斬新なユニオンメルト技術の意義を認識できず、ためにブロック式を本格的には展開できなかった。金属工業・精密機械工業などの技術的低位に規定されたもので、その打開は高度成長開始期の課題となる。

平成19年1月17日 於 附属図書館ホール

