

# 論文の内容の要旨

論文題目：第二次大戦後における日本造船業の展開と国際市場のライバル  
—表層的認識の錯誤と国際競争力の幻影—

氏 名：祖父江 利衛

本論文では、第二次大戦後における日本造船業の展開を国際比較の視点から論じる。特定産業の動向を各国別に比較した場合、その復興あるいは勃興、発展、他方で衰退が同時並行的に進展していく。しかも、その各国の過程は、国際市場の動向やそれへの対応を通じて相互に影響しあっていたはずである。さらに遠望すれば、各国それぞれが辿った変遷は、当該国の経済のあり方やそのあり方の志向・選択の違い、当該国の国民がどのような経済社会を目指したのか（その時々政権が国民によって選出されていることを前提とすれば、採択された政策や制度を媒介として）を映し出している。

本論文の課題は、以上の問題意識に基づいて、第二次大戦後から 70 年代初頭（石油危機発生）までの造船業（商船建造に限定。以下同じ）を題材に、その復興あるいは勃興、発展、衰退を、主要国の状況に即して跡付けることにある。第二次大戦後、商船建造で進水量実績世界一の座を見渡すと、1955 年までは英国、56～99 年は日本、2000 年以降は韓国、という変遷を辿った。とはいうものの、日本以外の各国造船業の変遷をたどるのは容易ではない、このことは十分に自覚している。したがって、現実的な接近としては、日本造船業の国際市場への対応、国際競争力を検討することを通じて、日本の競争相手と目されていた英国やスウェーデンなどと日本を対比する、という方策をとる。日本造船業の国際競争力を主要なる論点に掲げるのは、日本造船業は復興期から国内新造船需要の不足に直面し、輸出市場を指向せざるを得なかったからである。

「序章 課題と方法」に続き、第 I 章では、復興期の日本造船業を論じた。第二次大戦後の造船施設は、戦災被害が比較的軽微だったことが知られている。これに対して、日本商船隊は戦災による船舶損耗と戦後の戦時補償の中止という二重の打撃により、新造船による商船隊再建は困難を極めた。このために、造船施設に対して仕事量不足に日本造船業は直面し、海外市場、輸出指向を目指さざるを得なかったことが指摘されてきた。1951

年に日本造船業はギリシャ系船主から多くのタンカーを受注し、また、56年には進水量で英国を上回り、世界首位の実績を獲得した。敗戦後、わずか10年で世界一位を達成したことは日本の造船技術革新の勝利と見なされてきた。しかしながら、溶接・ブロック建造は日本のみならず各国で普及した船殻建造技術であった。また、日本の脆弱性はディーゼル・エンジン造機部門でも顕著であった。日本が多くのタンカーをギリシャ系船主から受注できた要因は、造機部門で比較優位を保持していた蒸気タービンを主機に搭載したタンカーという、船種とパワー・プラントの組み合わせがその特徴であったことを析出した。

第II章ではスエズ動乱の時期と重なった第一次輸出船ブームとその反動で建造実績が低迷した60年代初頭までにおける日本の国際競争力と国際市場の構図を明らかにした。スエズ動乱期の受注増大が最も顕著に表れたのは、日本だった。そして、その反動による低迷が深刻だったのも日本だった。この事実は、日本が進水量実績で世界一を維持し続けていたために、これまであまり顧みられなかった。日本においてスエズ・ブームとその反動が明瞭にあらわれた要因は、日本の海外受注がギリシャ系船主からという事情であった。海運市況（タンカー運賃指数）動向によって、一挙に多くの発注に踏み出す新興のギリシャ系タンカー船主に日本造船業は翻弄された。これに対して、西欧の造船諸国はギリシャ系船主からのタンカー受注は多くはなかった。この当時の国際新造船市場がセグメント化されていた実態を明らかにした。また、日本造船業の世界水準を超える大型タンカー建造も、世界標準ではなく、特殊日本着航路用途向けであることを指摘した。

第III章は、63年に始まる第二次輸出船ブーム期の日本造船業を論じた。それまでと異なり、日本造船業はこの時以降に名実ともに進水量実績世界一の地位を固めた。日本造船業が受注獲得を望んでいたノルウェー船主からも、受注を得るようになる。この時期の日本造船業の受注拡大は、西欧に勝る安い価格を提示できたことと説明されてきた。事例は限られているが、本論文では西欧の造船先進国スウェーデンとの価格検討した結果、日本とスウェーデンとの間に明瞭な価格差を容認できなかった。それよりも、日本造船業の特徴は、西欧各国と異なり受注残量が積みあがるとそれに見合って進水量も拡大させて行ったことだった。それは、この時期になっても、依然として日本の造船業関係者の意識が西欧に勝る優位性は早い納期である、と見なしていたことに起因していた。そのために、常に日本造船業は建造施設や運搬設備への投資を積極的に行っていた。

第IV章では、スエズ動乱を契機に変容する西欧着タンカー海運を考察した。それまで、西欧着石油輸送は世界全体の40%以上を占め、必要な船腹量も同様に40%以上に達していた。また、西欧着石油量の8割以上が中東に依存していた。スエズ動乱を契機に西欧の中東依存離れ、石油調達先多元化が進展する。60年代に台頭してきたのは北アフリカ産だった。そのために輸送距離が短くなり、必要とされるタンカー数の上昇を抑制した。これに対して、日本は石油輸入量と正比例して必要とされるタンカー数も増大した。加えて、西欧各国のタンカー・ターミナルの喫水は、日本よりも浅かった。このことは、日本着就航タンカーの大きさが西欧着用途を上回ることが出来たのはターミナル条件を整えていた、と見なすことができる。さらに、西欧着タンカー海運の相対的地位低下、日本着の地位上昇がノルウェー船主の日本着海運市場への参入環境を醸成していった。また、60年代後半においてさえ、日本造船業はスウェーデン造船業を下回る船価を達成してはいなかった。

第V章では、日本着の鉄鉱石と石炭のトン・マイルを算出し、世界総合計トン・マイル

に占める比率に対して、日本船籍商船隊の不足を論じた。同時代の認識でも日本籍船が不足しているので、外国籍備船が増加する懸念を示していた。60年代半ばの鉄鉱石や石炭の日本着トン・マイルは世界の40%に達していたのにもかかわらず、この種の貨物を輸送するバルク・キャリアの船腹量は世界全体の10%に満たなかった。先にも述べたが、この日本着貨物の増大・遠距離化と日本船籍船腹量の不足がノルウェー船主に代表される海外船主の日本着市場への参入条件を形成していた。さらに、参入に必要な船舶が日本の造船所に発注されていた。このことを可能にしていたのは日本のサプライヤーズ・クレジット方式による船舶金融（輸銀融資制度）であった。船舶金融制度そのものは、西欧各国も導入しており、融資条件も日本が際立った低金利や長い返済期間を海外船主へ便宜供与していたのでもなかった。

第VI章は、1960年代、主として60年代後期における韓国の造船業政策を論じた。この頃の韓国政府の造船業育成政策は国有造船所大韓造船公社に集中していた。大韓造船公社は施設拡張最策を策定し、海外からの技術導入を経て大型船建造を実現しようとした。しかしながら、この政策は頓挫した。頓挫した理由は単一要因ではないが、最大の政策不備は受注獲得策が手薄なことだった。60年代、日本をはじめとする西欧各国は自国造船所への発注を促すために船舶金融でもしのぎを削っていたが、この点に無頓着だった韓国造船業育成政策を論証した。

第VII章は、70年代初頭における韓国・現代グループの造船業参入を、その技術提携先英国造船所の側からの視点で論じた。進水量実績で、日本のみならず西欧各国内でも地位低下して行った英国造船業において、英国の個別造船所は生き残り戦略として海外新興造船所への技術供与を模索していた。その最初の事例が韓国・現代グループへの関与、と見なせる。英国造船業界はタンカーに代表される大型専用船建造に一貫して懐疑的であった。その一方で、日本との大型タンカー建造の劣勢を、施設投資を回避しつつ大型建造施設利用の方策を考え出した。この思惑が現代グループへの技術供与として結実したが、この間に大型船建造技術、特に工程企画や工程管理の生産技術の脆弱性を露呈してしまった。現代グループは、大型船建造技術導入を川崎重工から再度実施することになっていく。

以上が、各章の趣旨になる。終章では、以上の知見をまとめた他に、冒頭で述べた遠望した課題の試論を述べた。第二次大戦後、特に60年代の日本造船業の西欧に勝る一段の飛躍の前提は、原油や鉄鉱石などの一次産品の日本着荷動きの増大・遠距離化によってもたらされた日本着船舶需要増大だった。このことは、トン・マイルにも表れていた。さらに、同様な状況は農産物のフード・マイレージでも示すことが出来る。そして、50年代末から60年代初頭、穀物自給率を80%近く維持していた日本は、造船業の進展と逆相関するがごとく穀物自給率は低下していく。逆に、英国では穀物自給率の改善と造船業の低迷が並行して進展した。韓国は、70年代から80年代に日本と同様の道筋を辿った。

第二次大戦後、日本が一環としてお手本としていたスウェーデンでは、石油危機に直面した造船業の再建が放棄されていく。そこでの手法は、産業再生ではなく直接的に職を失う人々や地域経済への関与と見なすことが出来る。このような日本と西欧との相違を試論として論説した。