

# 日本造船業の盛衰と今後

南崎 邦夫

## 1. はじめに

明治維新以来わが国に何故造船業が生まれ育ったのかを振り返り、次にその後①それが果たした役割②今日の事態に立ち至る過程での業界自体のミスジャッジ③造船業の衰退に寄与した国の政策その他をマクロ的に整理した上で、最後にこれらを踏まえて今後の構造改革を行うに当たっての課題に言及することを試みた。次代を担う人々の戦略的構想の一助になれば幸いである。

## 2. 地政学的に見た日本造船業の生立ち

わが日本はユーラシア大陸から東支那海、玄海灘や日本海を隔てて位置し、また正面に世界最大の大洋である太平洋と海に囲まれ且つ南北に長く伸びた地形を持っている。このことは長い歴史の中で、ユーラシア大陸で発達した文明を享受しながら外敵による侵略を受けず比較的自立して伝統を継承出来るといふ恵まれた環境にあった。

しかし産業革命に発する機械力の発達は終に1853年（嘉永6年）のペリー来航ですっかり変わってしまった。即ち世界の国々との付き合いが従来の方ではやって行けないことを自覚させられたのである。即ち海を渡ってくる外敵に備え、資源のない立場で新しい時代を生きるには資源を輸入し、加工して輸出するという形での他の国々との交易で生きるにはこれまた海を渡れる手段をいち早く確立する必要に迫られたのであった。そのためには海軍・海運そして手段としての艦船を建造する造船に注力せざるを得なかった。明治の新政府及び産業界にとってこの事が緊急の命題であっ

たであろう。従って工業の基盤が特に造船所に求められるという日本独特の形態が生れることになった。欧米には見られない形であり、英国などは鋼鉄船の建造はむしろボイラーメーカーが手がけていた。

余談になるが大東亜戦争も大陸に多くの陸兵を残しながら海軍の連合艦隊がその威力を失った時点で勝敗は決してしまったのであった。

これらの歴史を見れば判るようにわが国は海と切っても切れない関係にあることを少なくとも各界のリーダーははっきり認識しておいて貰いたいものである。

## 3. 日本造船業の貢献

### ① 明治維新以降の工業技術の基盤作りに貢献した。

維新後の新政府は造船所を主として官営とし海軍省及び工部省の所管として運営した。特に海軍の横須賀造船所には、単なる船の作り方だけでなく全体の設備・建造システム全体の技術移転を目的として、フランスから技術者をはじめ職長・工員計60名近い人員を招聘して実務を習得した。また学校まで併設して技術者の育成に当たった。一方工部省管轄下の長崎及び兵庫の造船所では民間向けの商船を建造させた。その後官営だった造船所も逐次石川島、三菱、川崎へ委譲され、商船は民間造船所だけで建造されるようになった。

明治20年頃に木造船から鉄製汽船への転換が始まっているが、この時代の機械工場分野の占める位置を明治工業史・機械編から引用すると表1のようになっていた。

表1 1887年12月（M20）現在（わが国民間機械工場の規模）

	工場数	職工数（人）	原動機数	馬力数（HP）
民間機械工場全体	19	3,899	40	691
内4造船所分 <sup>※</sup>	4	2,005	17	460
同上比率（%）	21	51.4	42.5	66.9
横須賀海軍造船所	1	2,500	32	520

※）石川島・大阪鉄工所・川崎造船・三菱長崎

この数字から明治20年当時の造船業の地位がはっきり認識できる。つまり民間機械工場内で造船所は半分以上を占めている。が、その民間造船所全体より横須賀海軍造船所が大きいということである。

この規模の違いはまた民間造船所だけでなく海軍造船所でも鋳山機械や、灯台建設或いはビルの鉄骨、橋梁建設や原動機其の他の機械など陸上の他の分野にその技術を振り向けることになった。極端な例では長崎造船所で織物機械を作ったという記録も残っている。現在の重工業と称される産業がその元を造船業に由来しているわが国の姿はこの明治の日本の置かれた海の重要性の認識に出發しているのは当然の成行きだったと思われる。

## ② 戦後鉄鋼構造物の接合を銲から溶接に転換させるための基盤技術を確立した。

戦前からこの技術については海軍が取り組んできたが、戦後それを基盤に造船界の学者、技術者たちはアメリカのそれを導入しつつ、鉄鋼会社と協力して全溶接船の開発をおこなった。その過程で他の陸上構造物への波及は急速に進み、軽量化は勿論建設コストの削減にも大きく寄与することになった。

## ③ ブロック建造法の確立はその後の大型構造物、機械類の組立て産業にその方式を応用した組立法が広がっていった。

その効果は納期の短縮や危険な高所作業の削減などの合理化として見られ、わが国の経済発展に少なからぬ貢献をした。

## ④ 溶接の採用と構造力学の研究の成果は大型船の出現を可能にした。

その結果産業構造を大きく変えることになった。その恩恵を大きく受けてわが国の経済は飛躍的に発展することになった。そしてまた世界の交易スタイルに大きな影響を与えた。

すなわち巨大船の建造が可能になった結果、鉄鉱石、石炭、原油などの遠隔地からの輸送コストが極端に低下したので、例えば以前は鉄鉱石か石炭の取れる場所に作られた製鉄所が巨大船が入港できる水深の深い所に建設できるようになったことが、わが国の鉄鋼産業を世界一の座に押し上げるのに大きく貢献することになった。また巨大タンカーの出現は安い石油の入手が大量に可能になり、国民生活のみならず他の産業の競争力強化に貢献した。

## ⑤ 戦後の重工業の経営基盤強化に貢献した。

戦時中に失われた重工業の基盤を取り戻し戦後のわが国の復興及び発展に寄与すべき命題を海運と造船の再建に当たった政府の方針に従い、計画造船で力をつけた上、第一次スエズ運河閉鎖による輸出船ブームで外国船の建造にも対応出来る力を貯えたから、表2に示すように1956年(S31)には建造量で英国を抜いて世界一になった。

その後、巨大船の建造時代には時流に上手く乗り、各社とも造船部門が企業業績に大きく貢献する時代が到来した。少なくとも第一次石油ショックまでに上げた利益がその後の重工業部門の基盤整備に貢献したことは疑問の余地はない。

## ⑥ 戦後の復興期に貿易のインバランスの改善に貢献した。

戦後の日本は完全な貿易立国を目指して再スタートを切ったが、輸出品としては戦前から強かった繊維に頼らざるを得なかった。しかし昭和30年代になると鉄鋼と共に造船が戦列に参加し、輸出産業の3傑としてニクソンショック(つまりわが国が貿易立国に成功したことの証左)まで君臨したのである。今では輸出のやりすぎは喜ばれないが、当時は大いに奨励されたものである。

## ⑦ 戦後日本造船業が開発、発展させた建造システムは結果的に後進国の造船業の発展を容易にした。

開発した当事者たちにとってはブーメラン効果の影響を受け、苦しむ羽目に陥ることになったが。

## 4. 戦後日本造船業界が犯したミス

### ① 需給バランスに対する考慮の欠落

「基本的に船舶の需要には波があり、とても一定の操業を確保出来ない。」というのが戦前は勿論戦後の所得倍増論が打出された1960年(S35)ころまでの定説であった。従って、造船景気が良かった年に大学の船舶工学科に入学した連中が卒業する頃には不景気になっている、と言われたものだった。仕事がなく船台にぺんぺん草が生えるなどとよく聞かされた覚えがある。従って、船価を一定にして操業を変動させるというのが常識になっていた。ところが、大型船の出現という技術革新は船舶の経済的耐用年数を短いものにした結果、1965年(S40)前後から需要が大幅に殖え、各社フル操業時代にはいった。しかし一巡すれば停滞期にはいることは明白だったが、騎虎の勢いとは恐ろしいもので設備の拡張に次ぐ拡張を推進

してしまうというミスを犯し、結局石油ショックに見舞われるまで走り続けてしまった<sup>1)</sup>。

一方、表 2 に見るように西欧全体を超越するのが 1956 年 (S31) だから、多分この頃にはこの産業に対する見方を変える必要があったのだと思う。即ち日本造船業は世界のメジャーシェアを確保したが、残念ながらこの時点でも造船はいずれ駄目になるという思考が支配し、大手と称する企業は出来るだけ屋根的な重工業を目指して、造船は大型船のみに注力し中小型船は中手に任すという方向へ走ってしまった。勿論大手が造船から撤退し、造船は中手が専門の企業として巨大化する方向も考えられないことはなかったが、大手は逆に巨大船は中手に渡さず、しかもその需要減を中小型船でカバーさせようとした。また中手は大手の開発した技術や人材のおこぼれでコスト負担を避け、専ら技術開発の投資は大手任せで、また肝心の技術者も原則的に大手からの移籍で賄うという言わば焼畑農業的操業に終始したから、大手は負担に耐えきれず次第に規模を縮小せざるを得なくなった。しかも大型船では特に韓国のウォン安での攻勢に曝された結果ますます窮地に追込まれることになった。

一般に状況が悪くなると「造船業は後進国から中進国の産業でわが国のように先進国は次第に撤退に追込まれるはずだ。」という説が必ず唱えられる。しかし、我々は日本の賃金が西欧より高くなった時点でも、生産性でカバーして競争力を確保してきた。従って、一時的な現象（為替のための）で価格競争力に負けたとしても生産性で負けていなければ必ず復活できるはずだし、上のような説はたまたま欧米が日本に譲った一例で知ったかぶりの議論がされているに過ぎない。当事者である造船技術者たちは徒にこのような説に惑わされず技術的に高いレベルに挑戦して欲しいものである。しかも造船業は船というものからスタートしたが、海という無限の可能性を持った領域へ進出するための技術のとば口に過ぎない。

宇宙開発には情報収集、伝達という即目先の需要に結びつく分野であるので比較的理解され易い。一方海洋は今後の生活に欠かせぬ資源の宝庫として将来必ず脚光を浴びる分野であるが当面のニーズがはっきり見えない。しかし将来を考え宇宙における米国およびロシアの役割を日本が海の分野で果たすことが望まれる。その推進母体として大規模化した日本の造船専門の企業が力を発揮する事が期待される<sup>2)</sup>。

## ② テーラー (Tailor) スタイルの営業方式から脱皮できなかった。

従来造船所は顧客からの引合いに対応し、個別の案件として取扱うテーラーか大工の棟梁のような営業を行ってきた。唯一フリーダムなどの標準船が生まれたが、これもまた造船企業が主体的に市場のニーズにマッチした船を供給するという方式になるにはスケールが小さすぎた。従って、造船技術とは言いながら飽くまで造船の要素技術の分野に限られ、海運会社のオペレーターの要求に如何に適合するかエネルギーを費やすことが多かった。この方式からの脱皮には少なくとも世界のシェアで最低 20% の規模がなければ無理な相談だろう。何故なら筆者の属した IHI は最盛期 5 造船所を運営したがその時の経験から見ても以下に述べるような方式の経営を行うにはこの程度は必要と思う。従って、日本が西欧を追い越した時点で 2~3 社の規模に集約すれば新しい形の造船業を産出することが出来たのであろう。しかし、戦前から敗戦後の苦しい時代を生き抜いてきた当時の経営トップにはとんでもない暴論に思えたのではなかろうか。

この脱皮を図れば、資金力をバックに、下取りセールを可能にし、又世界のあらゆる拠点にサービス網を作り、揺り籠から墓場までの面倒を見ることで市場の安定を図れることになる。ただ当時は公正取引委員会が独占の禁止を掲げていたからということもあったから容易ではなかったことは理解できる。しかしその上限であるシェア 25% と言うのも造船のような場合には世界市場で考えなければ意味がない。今からでは遅すぎるのかも知れないが、後述する課題の中で論じてみたい。

## ③ 単なるアセンブリー産業へと墮し、基本的機器を含めた総合力の構築を怠った。

一般に造船と言いながら、船全体の機能を総合的に改善して行くと同時にその基本的な技術なり、またそれから産み出した創造的製品を市場でブランドとして評価を確立することを怠った。それは造船所が自分で開発する必要はないが、少なくとも国産機種の一括化に造船企業が関与し、船のプラントとしての性能に組込んでいくことを等閑にした。例をあげてみる。

イ) 主機のディーゼルを結局三菱の UE を除いて結局 SULZER と B&W に依存してしまった。大型の省エネルギーエンジンはライセンス

である日本のメーカーが常に先頭を切って改良実現してきたのに技術は全てライセンサーのものとして韓国はじめ他国のライセンサーに流れ、日本の優位性は確立されない状態が未だに続いている。しかもオリジナル製品でないため補給部品から得られるメリットも十分に甘受できないことになった。それに比較し日本造船界は成功後余りに国内での競争を意識し過ぎた事を反省する必要がある。

- ロ) エンジンに付帯する過給機についても国産技術で開発したものを各造船会社やエンジンメーカーが協力して育てるという考え方がなく今日に至っており、欧州企業の後塵を拝している始末である。
- ハ) 特に舶用機器のメーカーとの関係でも各造船会社が己の要求を押付けることに偏った購買行動をとり、総合的育成を図らなかった。結果機器メーカーはその生存を賭けて韓国への販路拡大に注力することになった。結果はどうかはここで多言を要しないだろう。

#### ④ 日本独自の技術の確立に注力しなかったため、折角の新しい製品を育てられなかった。

これは造船に限らず日本の意識風土にも起因すると思われる。とにかく同じ日本人が開発した物には興味を示さないどころか、その足を引張るという傾向がある。戦前の八木アンテナの話は有名だが、この傾向は未だに強い。しかしライセンス物は一時的に成功しても直ぐ競争者が生れて短命に終わる。その意味で我々がライセンスの呪縛から離脱する努力を怠ったことが今日の苦境の遠因と考えて差支えない。船で言えばLNG船である。モス型やメンブレン方式が主流になっているが何れも外国生まれの技術である。従って日本の技術者たちの永年の努力を尻目に韓国は直ぐ追いついてくる。即ちオリジナリティーの無いものは幾ら努力しても優位性を出来るだけ長くキープできない。

戦後特に自主技術の確立に注力しなかったのは、余りに安易に外国技術が手に入り易かったからであろうが、戦前にある程度の立場に立っていた先人たちからすれば、こんなことになっているとは思ひもしなかったのではないか。筆者の忘れがたい記憶の一つに1978年頃に土光経団連会長が訪伯の折、「インブラスで自分のエンジンが出来るようになったか？」と質問を受けたことがある。親元であるIHIですら未だライセンサーなのにと、その時は怪訝に思った。今新しい世界的競争の時代

になってみるとその意味が漸く判った。即ち国家間の競争の激しかったあの時代に生きた人たちの意識では一時は習っても自己技術を確立するための手段としてしか考えていなかったのである。

ところがソニーやホンダに代表されるような戦後何も無いところから身を起した企業は必ずしもそうではないから、戦前から続いた名門といわれる企業群の風土であったのであろうか。しかしいずれにせよ日本という国から見れば、物作りで生きていくしか道はない。特に大量生産のものはある程度システムが完成すれば後進国でも比較的早く立ち上げられるが、中小量生産のものは日本やドイツのような職人文化の伝統を持つ国々の得意とする分野だからまだまだこれからの需要に応える方法は少なからずチャンスがあると思う。その意味ではリーダーたちの自前の技術を確立するという信念と行動こそが道を切り開くし、また同じ日本で開発したものを皆でサポートする雅量が求められる。ビクターが開発したビデオの話など全く敬服のほかない。

#### 5. 国家の無策が造船業に与えた影響

日本の造船業は戦後有能な学者・経営者の努力があったとはいえ、計画造船などの政府の強力なバックアップがあったこともあって、1960年頃からは自立の姿を確立していった。

しかし、ニクソンショックの起きた1970頃からは、次第に政府の無策の影響を少なからず受けることになった。そのことについては筆者が常日頃問題と考えてきたことをこの際書き留めておきたい。

#### ① 為替の実勢レートと購買力平価とのギャップの拡大が次第に大きくなった。

一般に円が強くなる事は歓迎されるべきと思うが、それは飽くまで購買力平価も同時に強くなるという前提がなければ全く意味がない。

ところが実態は1973年(S48)以降そのギャップは次第に大きくなり、非常に極端な円高になった1995年(H7)には凡そ倍半分にまで拡大した。その後少し狭まる方向にはあるが、未だまだのレベルである。その原因を考えてみると以下のようなろう。

#### イ) 生産性と賃金

円が強くなったのは貿易収支が黒字になったからであるが、それは一部(ある学者に言わせれば20%の人口)の人が属する輸出産業

が生産性を向上させたために起きた結果である。造船業のような世界市場で評価される分野がその例である。しかし大勢の人が属する国内だけのマーケットを対象にした産業では生産性向上に見合った賃金の上昇ではなく、世界での競争力をつけた産業と横並びかそれ以上の賃金を得ることになってしまった。このことが物価の上昇をもたらしたことは否めない。特殊法人、銀行、ジェネコンなどに極端な例が見られる<sup>3)</sup>。

- ロ) 自動車に代表される耐久消費財を輸出する産業が量的輸出に注力し貿易インバランスを助長した。

本来消費財は国内に購買力をつけなければその販売もバランスしないのに、只輸出のみに注力した結果、急激な円高の原因を作りアメリカなどの失業問題なども起こして慌てて海外進出するという対症療法的対応を繰り返してきた。フォードが大量生産を軌道に乗せながら賃金の上昇を平行して行ったという故事を見落した所為だったのであろうか。自動車産業に代表されるリーン生産方式(俗称かんぱん方式)が確立された後は未だ教育制度の整っていない国の労働者でも処理できる作業に多くの有能な日本の若者の力を振向けた結果他の産業、例えば農業、林業などを含む問題を抱えた産業の疲弊をもたらした。しかも実力に見合わぬ為替レートで泣かされている部門を数多く排出してしまった。このような姿になることを見通せなかった政治や官僚および該業界の経営者たちが反省している様子が見えないのは問題だと思う。

- ハ) 戦後の経済発展に寄与した財閥のグループ化も今やデメリットが多くなった。

戦後、占領軍による強引な財閥解体が起こした歪みを取るべく旧財閥系グループはその結束力を強化してきた。しかし日本の経済力が世界に与える影響が著しく強くなった時代になっても、相変わらずそのグループ内の結束に拘った。今韓国では漸く財閥の解体が始まっているが、日本の場合は外圧で行われたためそのデメリットの自己認識がないまま今日に至ってしまった。その意味では今に至るも真の自由市場が形成されていない。このことが国内市場ではどうしても価格が下がらず、購買力平価を引上げられない一つの要因とな

っている。最近漸く旧財閥グループの枠を超えた連携が進みつつあるのは正に世界市場で本格的に戦わざるを得なくなったからであろう。

- ニ) 島国であり、稲作民族である所為か自己変革能力に欠ける。

このことが既得権益をなかなか手放そうとしない悪習を生んでいるように思う。全体のシステムがガラガラと壊される環境になると、一斉に立上がり、驚異的な力を発揮するから、明治維新も終戦後の再出発も世界が驚くほどの力を発揮する国民だが、どうにもじわじわと部分的に自己変革していくのが下手である。従って、国の指導者は問題を常に投げかけ窮地に追込んで力を発揮させることが必要だった。この既得権益を手放そうとしない習性が物価の押上要因となったことは否めない。

- ② 財界初め各界の指導者を含む政治家に日本の地政学的に見た海洋の重要性に対する認識が不足していた。

日本がこのような特殊な国とし今日の繁栄を築くことが出来たのは既に述べたように海に囲まれた地勢のお陰である。また領土としての陸地面積は狭いが経済水域を含む面積は世界第6位である。この様な見方からすれば、アメリカやロシアが宇宙技術に先進性を発揮するなら日本は海洋技術に注力すべきである。海洋に属する国家権益の重要性はこれからも増大こそすれ減少することはない。造船技術などが海洋技術を発展させるようなプロジェクトに触発されることは疑いのない所だろう。ケネディー大統領が打出した月に人を送るというプロジェクトが広範な技術進歩を産み出したように。

例えば海底資源の開発でも日本の海域と思える所を中国の調査船が横行しているのはいかなるものか。小資源国なのだからもっと真剣に海洋開発に注力すべきと思うが。

## 6. 今後の課題

- ① 何故今構造改革なのか

昨今は日本の不景気騒ぎが毎日のようにマスコミを賑わしているが、造船業に限らず多くの分野で問題が噴出している。その基本は勿論バブルのつけが一つの大きな原因ではあるが、それ以上に問題を複雑にし、特に日本のようにドル建て賃金の高く、かつ購買力平価の価値が低い国は窮地に

陥ることは避けられないだろう。何故なら、東西冷戦が終結によって大きな経済環境の変化が起きたから次の二つの理由で日本の旧来の産業構造では対応できなくなって来たのである。

- イ) 第三次世界大戦のような大きな消耗をもたらす大戦争の可能性が消えた。
- ロ) 自由市場が急速に広がり、冷戦下では10億人だった市場が40億人になった。このことで新しく市場に参入した30億人のドル建て賃金は昔の平均より遥かに低い。従って、これらの人口が購買できるものの物価は異常に安いものでなければならないし、またこの低い賃金の集団が産出する製品の価格競争力は脅威になるだろう。

この環境の変化に対応するには、

- イ) ドル建て賃金を引下げる。
- ロ) 生産性特にホワイトカラーのそれを抜本的に向上させる。
- ハ) この低賃金の参入組が出来ないような新規製品を開発する。

ことしかないだろう。それを実現するには企業を機能別に再編成し、特にハ)とロ)の達成を図る方法以外に道はあるだろうか。特に中小量の製品即ち設備機器・船用機器などの生産や大量生産の新生産システムの確立などを期待できるのは西欧特にドイツとわが国だろう。そしてこの間の競争は激しくなっていくだろうから、今迄のように国内での競争に明け暮れる時代は過ぎ去ることになる。従って早い時期に企業の機種別の再編成が求められているのが今日の姿なのである。海洋の主権の保持としてのシーパワー、海洋を利用した輸送、海洋の資源開発などを対象とした造船業もまたその例外ではないのである。

## ② 造船業が規模を拡大して変貌していく目的はテーラー (Tailor) スタイルからの脱皮だ。

規模の拡大は資本力の強化、人材の確保、管理コストの低減、市場情報入手が容易などのメリットと規模の拡大によるビューロクラシーの増大というデメリットがあるが、最近のようにIT化の発達はデメリットを減少できる時代になりつつある。

従って、メリットを最大限に利用した方式が生れる可能性が出てきた。即ち従来の客筋の要望に応じてデザインし、個別の船を仕上げて納入するという方式 (テーラー・スタイル) のビジネスから脱皮することである。海運業が自社の船に特性

を求める時代から海運・陸運・空運を総合的にみた地球規模の輸送業へと脱皮していくと思われるので船舶供給業としてのあり方も当然変らねばならない。また同時に現場の生産性の飛躍的向上も期待出来る<sup>4)</sup>。

前述した1968年 (S43) 頃筆者らが描いた夢が実現しなければならないのではないかと考える。即ち

イ) 下取りセールが出来る。

ロ) 全世界にサービス網を作り揺り籠から墓場迄の面倒が見れる企業への転換が必要と思う。

今造船事業の再編成が始まりつつあるが、単に寄せ集めれば何とかなるという安易な考えでなく、将来を見据えた中核を先ず形成するという覚悟で臨んでもらいたいものである<sup>2)</sup>。

## ③ 我が国が輸送手段からの環境汚染対策のモデル国となる。

世界の海を航行する船舶が発生する二酸化炭素や亜硫酸ガス窒素酸化物の大気汚染及びペイントの海洋汚染がこれからますます問題になってくるだろう。しかしこの対策は委員会や協議会を通じて解決するには、余りに問題意識に格差のある集団や国との意見調整に時間を消費するので、実効を挙げるのが困難であろう。

しかし少なくとも沿海や日本の近海に寄港する船舶にこの要求を突きつけることは国としては可能である。その要求が先ず国内沿海航路の船舶の技術開発を促す。そして又日本に寄港する船舶にも次第に技術が拡散し、周辺環境回復によって我が国が一つの環境改善モデル国となり、全世界にその効用を発信できることになろう。このことは先ず沿海航路の船舶の省エネルギーの推進とエンジンメーカーの技術ポテンシャルを押し上げ技術発展を推進することになろう。ついでながら国土交通省の発足に当り、提言しておきたいことは、高速道路を現在の縦貫をもとにある一定間隔で横断道路で日本海側と太平洋側の港とを直結し、港間は貨物専用高速フェリーで結び、長距離トラック輸送は禁止する方法で緑を破壊したり、トラックの排気汚染などの環境対策に寄与できる。これこそが真のモーダルシフトであろう。因みに主要港湾と高速道路の接合は欧米では90%以上でわが国は3分の1程度といわれている<sup>5)</sup>。

## ④ 海洋開発の一大プロジェクトを立ち上げる。

日本のように土地の狭い国が陸地に全ての設備

を押込むようなことは結局環境破壊につながる。それでは自然の海を埋立て土地を広げることが良いかと言えばこれもまた多くの問題を惹起したことは最近の事例でも良く知られたことである。そうであるならもっと海の利用は出来ないか疑問がでるのは当然の成行きである。

例えば浮体空港などがその例だろう。しかしこの話でも造船業者や鉄鋼メーカーから持ち出したのでは聊か生臭い感じを与える。もっと高い立場からのプロジェクトとして大号令をかける必要がある。原子力発電でもっと沖合いに浮体のプラントが出来る筈である。

先に述べた如く日本の地勢に目を向けた政策が望まれるがそれらを実現できる技術を保持すべき業界の力が現在のように分散している姿ではなかなか具体化が望めない。このような海洋利用の一大プロジェクトの発足を推進するためにも大きな規模の造船企業が期待される場所である。

## 7. おわりに

日本という極めて海との特殊な関係にある国が長年に亘って、その文化を保持できたことが今日の繁栄に繋がった。しかしこの海を容易に越える船が現れ、最初にペリーがわが国を世界の中に引きずり出した事が明治以降日本を新しい苦難の道に導いた。しかし先人たちはこの海を逆に利用しようとして造船業の発達をもたらしたが、何時のまにか今日この日本が持つ海との特殊な関係が忘れられてしまったように見える。そのことに将来の衰退への懸念を抱くのは筆者だけではない。その意味で次に曾村保信教授の「海の政治学」(中公新書)の最終章「海でしか生きられない日本人」の一節を転用させて載せてこの論文の結びに代えたい。

「もしも日本の政治家たち(日本人と読み替えて良い)が完全にそのこと(海でしか生きられないこと)を忘れていたら、われわれには明日とい

う日が無い。そして、われわれを待つものは、ただ官能の享楽と精神的な荒廃の末の、国家の衰亡だけだろう。われわれ日本人は、所詮海でしか生きられない民族なのである。」[注]( )は筆者注記。尚最後に次のことを付記しておきたい。筆者はその意味でも生涯を造船に関与出来たことを一日本人として誇りに思っている。

## 参考文献

- 1) 南崎邦夫：「造船経営ノート」海事プレス社
- 2) 南崎邦夫他：「創立二十周年記念懸賞入選論文集」造船工業会，1969年，p193
- 3) 竹内文則：雑誌「諸君」2001年3月号，p147
- 4) 南崎邦夫：「船舶建造システムの歩み」成山堂，p168
- 5) 南崎邦夫：「船舶建造システムの歩み」成山堂，p152

## 著者プロフィール

### 南崎 邦夫

1928年生  
宮崎県出身  
最終学歴：

東京大学工学部船舶工学科

1953年 旧播磨造船入社後  
船殻工作部門に従事  
1960年 石川島播磨スタート  
と同時に同時にIE  
専門コースに学ぶ

1961年 生産量拡大期に相生で船殻工作に従事

1965年 横浜造船所での世界に先駆けてVLCC建造に従事  
(工務課長及び船殻工作部長)

1974年 ブラジルでのVLCC建造に工場長として従事

1980年 帰国後本社企画，技術本部副本部長として全社の生産技術の改善に従事

1983年 船舶海洋事業本部の副本部長及び本部長職を歴任

1991年 代表取締役副社長就任

1993年 常任顧問に就任と同時に日本造船工業会政策  
専門委員長に就任

1995年 同委員長を退く

1996年 石川島播磨退職



表2 世界船舶建造量

西暦	世界	日本	韓国	英国	西欧	米国	西暦	世界	日本	韓国	英国	西欧	米国
1900	2.200						1951	3.639	434		1.341		
1901	2.500						1952	4.394	608		1.303		
1902	2.450						1953	5.095	558		1.317		
1903	2.100						1954	5.251	413		1.409		
1904	2.000						1955	5.315	829		1.474		
1905	2.550						1956	6.670	1.746		1.383	4.522	
1906	2.950						1957	8.501	2.433		1.414	5.386	
1907	2.850						1958	9.270	2.067		1.402	6.022	
1908	1.850						1959	8.746	1.723		1.373	5.883	
1909	1.700						1960	8.356	1.732		1.332	5.515	
1910	2.000						1961	7.940	1.799		1.192	5.154	
1911	2.700						1962	8.375	2.183		1.073	5.119	
1912	2.902	58		1.739			1963	8.539	2.307		928	5.178	
1913	3.333	65		1.932			1964	10.264	4.085		1.043	5.188	
1914	2.853	86		1.684			1965	12.216	5.363	4	1.073	5.573	
1915	1.202	49		651			1966	14.307	6.685	4	1.084	6.146	
1916	1.668	146		608		385	1967	15.780	7.497	14	1.298	6.742	
1917	2.938	350		1.163		821	1968	16.908	8.583	10	898	6.432	
1918	5.447	450		1.348		2.602	1969	19.315	9.303	8	1.040	8.027	
1919	7.145	612		1.620		3.580	1970	21.690	10.476	0	1.237	9.126	
1920	5.862	457		2.056		2.349	1971	24.860	11.992	7	1.239	10.422	
1921	4.357	227		1.538		1.004	1972	26.714	12.866	16	1.233	10.970	
1922	2.467	83		1.031		97	1973	31.520	15.673	44	1.018	11.707	
1923	1.532	72		646			1974	34.624	17.609	563	1.281	11.944	
1924	2.248	73		1.440			1975	35.898	17.987	441	1.304	12.907	
1925	2.193	56		1.085			1976	31.047	14.310	689	1.341	11.515	
1926	1.675	52		640			1977	24.167	9.943	455	1.119	9.271	
1927	2.286	42		1.226			1978	15.407	4.921	424	813	5.722	
1928	2.699	104		1.445			1979	11.788	4.317	479	771	4.078	
1929	2.793	164		1.523			1980	13.935	7.288	629	244	3.018	
1930	2.889	151		1.478			1981	17.066	8.857	1.229	339	3.655	
1931	1.617	84		503			1982	17.290	8.247	1.530	528	4.305	
1932	727	54		188			1983	14.888	7.071	1.201	527	3.802	
1933	489	74		133			1984	17.732	9.408	2.515	191	2.755	
1934	967	152		460			1985	17.247	9.299	2.777	145	2.448	
1935	1.302	146		499			1986	16.845	8.178	3.642	99	2.061	
1936	2.118	295		856			1987	12.259	5.708	2.091	194	1.979	
1937	2.691	451		921			1988	10.909	4.040	3.174	60	1.714	
1938	3.034	442		1.030			1989	13.236	5.365	3.102	102	1.959	
1939	2.539	324		630			1990	15.885	6.824	3.460	131	2.849	
1940	1.754	NA		843		579	1991	16.095	7.283	3.497	185	2.890	
1941	2.491	NA		1.186		1.035	1992	18.633	7.582	4.767	152	3.406	
1942	7.815	NA		1.271		5.671	1993	20.538	8.932	4.664	230	3.734	
1943	13.885	NA		1.137		11.577	1994	19.669	8.648	4.236	1227	3.203	
1944	11.170	NA		919		9.332	1995	22.652	9.311	6.218	150	3.803	
1945	7.193	NA		893		5.963	1996	25.832	10.149	7.380	188	3.313	
1946	2.115	NA		1.120		501	1997	25.527	9.884	8.227	74	4.031	
1947	2.103	NA		1.192			1998	25.409	10.244	7.250	138	4.475	
1948	2.310	NA		1.176			1999	27.800	11.079	9.158	26	4.142	
1949	3.126	148		1.267			2000	31.408	12.001	12.218	104	3.982	
1950	3.489	348		1.325			2001						

以上の数値は LRS の統計によった。 但し 1952 年までは進水ベース  
 1953 年から 1985 年までは旧方式の竣工ベース  
 1986 年以降は新方式の竣工ベース