

〈資 料〉

戦後、中手造船関係資料

——内海造船株式会社営業報告書を中心として——

落 合 功

(受付 2001 年 10 月 10 日)

戦後の造船業の研究は多くの研究があるが、それは、主として大手の造船業が取り上げられてきた。そこでは、計画造船によって支えられながら、世界に冠たる日本造船業の発展が示されてきたといえよう。

実際、1964年の『運輸白書』を参照すると、当時造船業者は1750社近く存在するが、大手造船業16社によって年間の総進水量の約9割を占めていた。ちなみにこの時期、中小型鋼造船業は430社であり、木造造船業者1300社により構成されている。大手造船業者によって造船業の主役は担われつつも、中小造船業者もまた存続している点は注目していいであろう。

さて今回、資料紹介の対象とする内海造船株式会社（以下、内海造船と略す）は、瀬戸内海の芸予諸島の一つ、生口島に所在する。生口島は、西瀬戸自動車道（島なみ海道）に連なる島々の一角をなす。尾道から今治に向かうと、向島・因島に次いで三つ目の島になる。広島県域には、戦前より、造船工場が多く点在していた。元来、広島には呉海軍工廠を始めとして、株式会社向島船渠造船所や株式会社大阪鉄工所因島工場・備後船渠株式会社など大規模な造船所が多く点在していた。現在においても、各所に造船所があり、内海造船もその一つとして数えられる。

内海造船は、広島県瀬戸田町沢に本社がある造船会社である。1940（昭和15）年10月瀬戸田船渠株式会社として、資本金約20万円で創立した。その後、1944（昭和19）年10月、戦時下の企業合同の一環として、神戸に

あった株式会社中桐造船所と株式会社村上造船鉄工所の二社と合併し、瀬戸田造船株式会社（以下、特に問題の無い限り、瀬戸田造船と略す）を設立する。設立当初は、神戸工場・瀬戸田工場と別に作業が行なわれていたが、戦災を防ぐため、瀬戸田工場のみとなっている。その後、資本金は1952年5月に400万円となって以降、1956年4月に800万円、1957年1月に2000万円となる。さらに、1960年10月になると4000万円、1961年6月に5000万円、1961年12月には1億円、1963年2月には2億円と、着実に増加する。この間、1961年8月には、株式を大阪証券市場（第2部）へ上場している。また、1972（昭和47）年瀬戸田造船株式会社と田熊造船株式会社が合併し、内海造船株式会社と社名変更をして今日まで続いている。

内海造船については、『瀬戸田町史』の地理編と通史編において概観できる予定である（未刊）。また、筆者は、戦後中手造船所の展開について、内海造船を例に明らかにしてきた（『戦後、中手造船業の展開過程』広島修道大学研究叢書、2002年4月刊行予定）。しかし、紙面的な都合もあり、営業報告の内容について紹介することができなかった。よって、ここに主だった時期の営業報告の内容を資料紹介しておきたい。また、最後に2点だけ、広報紙からの資料を掲載しておいた。掲載時期は、瀬戸田造船株式会社が、経営危機に陥り、日立造船株式会社の支援を受けた時期のものである。広報紙は、この時期から発刊されたのであるが、社員と経営陣のコミュニケーションを取る重要な存在であったと考えられる。あわせて参照されたい。

1. 第1期 営業報告（1944年10月1日～1945年3月31日）

第一期 営業報告書 自一九，一〇，一 至二〇，三，三一

昭和十九年十月一日、瀬戸田船渠株式会社、株式会社中桐造船所、株式会社村上造船鉄工所ノ三社合併ニ依リ、本社ヲ神戸市ニ設置シ、瀬戸田工場、神戸工場ノ二工場ヲ造船造機工場トシテ各其ノ長所ヲ最大限ニ發揮セシメ、当局ノ要請ニ応ヘツツアリタルモ、戦局ノ推移ハ当初ノ営業方針ヲ変更スルノ止ムナキニ至ラシメ、先ヅ本社ヲ神戸市ヨリ瀬戸田ニ

落合：戦後、中手造船関係資料

移転シ、神戸工場モ二月四日、三月十七日ノ再度ノ空襲被害ニ依リ労務、資材ノ関係上、自後ノ営業継続殆ト不可能トナリタリ、依テ該工場モ瀬戸田ニ移転スベク準備ニ着守シ、一部ハ既ニ完了セリ（本社ノ移転神戸工場ノ移転ニ付テハ、二月二十五日臨時株主総会可決）、以上ノ如ク戦局ノ苛烈化ニ依リ生産増強ヲ阻害サレ、部分的ニハ工事予定遅延セルモノナシトセザルモ、村上社長ヲ枢軸トセル五百名現業員ノ戦闘精神日ト共ニ旺盛ニシテ、凡ユル障害ヲ克服シ、別表ノ如キ優秀ナル成績ヲ治メタリ、尚臨時株主総会ニ於テ可決セル増資ノ件ハ目下書類整備中ニシテ、機ヲ選ビ早急ニ実現スベク努力シツツアリ、運転資金ノ件ニ付テハ、未ダ纏リタル借入ハナサザルモ、日銀承認既済ニシテ、取引銀行ノ積極的応援アルニ依リ、今後寸毫モ懸念ナシト断言シ得ル状況ニアリ

追而

1、本期中株式ノ移動皆無

2、本社移転登記 昭和二十年三月二十日

3、監督工場指定 大阪陸軍造兵廠 昭和十九年十二月三十日

海軍艦政本部 昭和十九年五月八日

陸軍運輸部 昭和二十年二月一日

（「第一期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1944年10月1日～1945年3月31日）

2. 第2期 営業報告（1945年4月1日～9月30日）

第二期営業報告

昭和二十年四月一日ヨリ同年九月三十日ニ至ル第二期間ニ於ル業務ノ概要ヲ通観スルニ敵襲ノ激化ニ依リ労務、資材共多大ノ空費ヲ要シ、新造船工事ノ如キハ、遅々トシテ進捗セス、八月十五日終戦当時ヨリ殆ント中止ノ状況ニ在リ

修繕船工事ハ漸ク従来ノ実績ヲ維持シ来リタルモ、戦意目標ノ喪失並ニ資材ノ入手路閉塞ノタメ漸減ノ傾向ヲ免レス、今後ノ経営方針変更ヲ示

唆ス。本年初以来多大ノ犠牲ヲ払ヒテ神戸工場ヨリ移転シタル機械器具ハ概ネ第二機械工場ニ収容設備シタルニ依リ、将来造機部門ノ飛躍的造産ヲ期待セラル。九月二十日社内人員ノ整理並ニ陣容立直シ以来一致結束平和産業立国ニ関フヘク万全ノ努力ヲ傾注ス

今期中本社株式名儀ノ異動五七四〇株アリタルモ新規取得者皆無ナリ。
〔第二期 決算書〕瀬戸田造船株式会社、1945年4月1日～9月30日)

3. 第3期営業報告 (1945年10月1日～1946年3月31日)

第三期営業報告書

終戦後ノ虚脱状態ヨリ漸次覚醒ヲ取り戻シツツアルトハ云ヘ冷厳ナル敗戦ノ現実ハ日ヲ追ツテ深刻ノ度ヲ加フ。産業ノ復興正ニ睫眉ノ急ナリ。造船界ノ使命重大ナル更ニ論ヲ俟タズ、資材労務金融各々相当ナル制約ヲ受ケ幾多ノ難点アリト雖モ全員協力敢闘着々所期ノ成果ヲ収メツツアリ、各位ノ一層理解アル御援助ヲ乞フ

株式名儀異動一二四〇〇株アリタルモ新規取得者ナシ

〔第三期 決算書〕瀬戸田造船株式会社、

1945年10月1日～1946年3月31日)

4. 第4期営業報告 (1946年4月1日～8月10日)

第四期営業報告書

民需生産再開ノ重要ナル一翼ヲ担フ吾等造船界モ一般経済界ノ不振ヲ反映シ、稍々低調ナルヲ免レズ、勿論食糧不足、通貨膨脹等々種々困難ナル事情ニ原因スル世情ノ不安定ニ因スルモノトハ云ヘ轉換途上ニアル産業界ノ苦境トシテハ真ニ止ムヲ得ザルモノアリ、加之金融緊急措置令ノ施行ニ引続キ軍需補償打切ニ伴フ会計経理応急措置法ノ発令ヲ見、茲ニ企業再建ノ急速ナル具現化ヲ促進セラルルニ至リタリ

我社モ同法ニ依リ特別経理会社トナリ、今期決算ヲ繰上ゲ茲ニ当期ノ営業ヲ報告スルモノナリ

各位ノ一層ノ御援助ヲ切望ス

(「第四期 決算書」瀬戸田造船株式会社,

1946年4月1日～1947年8月10日)

5. 第8期営業報告 (1950年4月1日～9月30日)

第八期営業報告

昭和二十五年四月一日より同年九月三十日に至る本期間に於ける業務の概要を見まするに同年六月新造船 (四〇〇噸型クリンタンカー) 完成後は、一般産業界の不振を反映し、修繕工事も激減し加ふるにドッジラインの金融抑圧に依る資金難は当社も他社の例に洩れず創立以来最悪の危機に見舞はれ前途に暗影を予想されましたが、幸ひ従業員一同の真摯なる理解と協力に依つて就業期間の延長其他労働条件の合理化を以て生産コストの引下げを図る等窮乏を極める業界の局面打開に努めて参りました。其間朝鮮動乱の勃発により特需と輸出の増加に依り必然的に造船界も活況を呈し、繋船々舶の再就航と共に修繕船工事も漸次其数を増し、別紙営業成績表に示す如き比較的良好なる成績を得たのでありますが、不幸にも九月中旬突然来襲せるキヂヤ台風、之に伴ふ高潮の来潮に依る建物破損と場内浸水に依る被害は遂に決算面に損失を出すに至りましたが其後は新造、修繕共に明るい前途が予想されますので、来期を期し万全の努力を傾注してゐます。

(「第八期 決算書」瀬戸田造船株式会社, 1950年4月1日～9月30日)

6. 第9期営業報告 (1950年10月1日～1951年3月31日)

第九期営業報告

本期間に於ける業務の概要を見まするに昨年六月朝鮮動乱の勃発以降特需と輸出の増加により造船界も漸く活況を呈して参りましたが、反面国際状況の変動によつて諸資材は日を追って騰勢を告げて参りました。殊に今春以来鉄鋼関係等の高騰はさながら戦後に於ける混乱期の様相を呈

し、必然的に主要資材は現金購入の已むなき状態となって参りました。然るに工事費の回収は依然として工事完了後相等の時日を要する状態にて工事量の増大にも不拘金融面は資金調達のため予想以上の苦境に追われました。このまま推移すれば如何様になるかと懸念致して居りましたが、この思惑的物価騰貴も期末に至り漸く足踏みの状態になって参りましたので、資金面にも多少の安定感を得ると共に修繕船工事は次第に輻湊致し別紙営業成績表に示す如き比較的順調なる成績を得たのであります。昨年弊社建造に係る東興丸（四〇〇噸型クリンタンカー）が三月五日入港致しこれが中検工事は予想以上の保証工事がありました為に今期間の利益も其の殆んどを本船へ注入した形となり、結果に於て僅かの利益しか生じなかった事は誠に残念でしたが、諸般の情勢或は将来への影響等を充分考慮すれば営業政策上之又已むを得ざるものとして甘受致しました。

然し引続き工事量は増大致して居りますので来期には相当の成績を掲げ得ると確信致して居ります。

（「第九期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1950年10月1日～1951年3月31日）

7. 第10期営業報告（1951年4月1日～9月30日）

第拾期営業報告

昨年六月朝鮮動乱の勃発以降は海運界の漸進的な活況に依りまして、前期に引続き順調なる操業を続けて参りました。殊に毎年週期的に到来致して居りました所謂造船界の夏かれも、今年は貿易業界の好調なる恢復に依りましてタイ向バーヂ八隻受註と言ふ好条件に恵れ、一般修理の受註と相俟って定量を獲得し、これを克服する事が出来ました。然るに期末に至り未曾有の渇水は必然的に電力事情の悪化となり予想以上の使用制限を受けましたけれど種々対策の結果、別紙営業成績表の通り比較的良好なる成績を掲げ得ました事は皆々様の御後援によるものと深謝致

して居ります。かくの如く順調に受注のありましたのは当社が過去数年に亘り特異ある工事費の低廉然も着実丁寧を営業指針として海運界に盡して参りました結果が漸次認められ普く船主間に好評を博し得たといふ事が大きな因をなして居るものと考えられます。将来に於きましても更に経営の合理化を図りこの方針をより一層に持続致し業界を通じて自立経済達成の一翼たらんと相努めまする故に今後共江湖の絶大なる御援助を御願います次第であります。

(「第拾期 決算書」瀬戸田造船株式会社、1951年4月1日～9月30日)

8. 第11期営業報告 (1951年10月1日～1952年3月31日)

第十一期営業報告

占領行政の終焉を前提とした各種対日援助の縮減、及び軍拡景気の中弛みによる世界的不況の影響が本期間の当初即ち昨秋頃より顕著になって参りまして、我が国の産業経済界は又々不況不振に追込まれて参った様であります。

一般海運界も其の例に洩れず、積荷の不足に伴ふ運賃安に一時好調を伝えられた外航大型船主の業績も低下し、其の余力を以て漸く運航を維持して居た内航の中、小型船は赤字累積の為欠航、繋船の已むなきに至るもの続出し、内航船主は著しい苦境に立至って居られる向きの多き現況に船主と裏表一体不可分の関係にある吾々造船所が決して好況を望み得べくもなく、日夜其の経営維持に汲々と奔命致して居るのであります。一口に造船景気云々と屡々巷間に喧伝せらるる向きもありますが、之は一部の華かな外国船の発註やタンカーブームを見越した大型タンカー或いは借入見返資金による外航貨物船を受註して居る十数社の所謂大造船所の皮相的な見方によるものでありまして、其の根底には決して樂觀を許す何物もなく、既に限度以上を超ゆる莫大な借入金返済に追い立てられ、然も依然として緩みなき労働攻勢や材料高に大方の経営陣は大なる苦闘を続けつつある実状で、ましてや現政府より殆んど見捨てられた我々

中小造船所は、これら大型船の受注は素よりなく、前述の中小船主と同様になけなしの修繕工場量の獲得にダンピング商戦場を狂奔し、経営資金調達に金融市場を彷徨しつつある惨憺たる現況で辛じて生き継いで居るのでありますが、其の内にあつても幸い吾が社は江湖の絶大なる御声援の下に、我国海運界随一の評ある三井船舶ブロックを始め他一流船舶会社の御愛顧を絶えず賜り、僚社に率先する多大の実績を残し斯界に貢献することが出来ました。されば本期間の営業成績に就きましても別表考課状の如く予期以上の成果を挙げ得ました事は顧客皆様の変らざる御引立は素より関係各位の御懇篤なる御指導御鞭撻の御蔭であり、且又内にあつては全従業員的一致結束した「意気と熱」「勤勉と努力」の賜であると密かに自負致し居る次第であります、然しながら勝って兜の古諺にもある通り絶えず自制自戒して今後独立日本国民の上に更に倍加するであろう辛酸苦難の道を飽く迄誠実を以て相努め斯界の末翼たらんと念願致して居ります故、各位に於かれましては何卒倍旧の御声援賜ります様、伏して御願ひする次第であります

（「第拾壱期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1951年10月1日～1952年3月31日）

9. 第13期営業報告（1952年10月1日～1953年3月31日）

第拾参期営業報告

本期間に於ける業務の概要を顧みますと前期に引続き世界的荷不足による低運賃競争が激化して居るところへ朝鮮動乱の休戦気配が濃厚になって参りまして我が海運市況は外航内航を不問低調不振を極めたのであります。従つてこの船主経済を生活根源とする造船界は決して好況を望み得べくもなく、とりわけ我々中小造船所昨今の不況は全く惨憺たる有様で政府は我々の窮状に対し拱手傍観の儘何等の打開策、援護策を講ずることなく又金融機関の批判的な態度は益々殻を固く閉して融資の途を開かず殆んど見放されたも同様の全国中小同業者の中には閉鎖、解散乃至

は企業整理に汲々たる造船所の数少しとせず他も漸く辛じて経営を維持して参つたのが業界全般の実情では御座いましたが幸い三井船舶、飯野海運両ブロックを始め我が国一流の船舶業者の多くを常時顧客とする当社は本期間もこれ等各社の相変らぬ絶大の御愛顧に恵まれ又内にありては自力自存をモットーとする全従業員の真摯な協力の結集を得て前期同様工事量の獲得と資金調達に全力を傾注して参りましたので別表考課状に示す如き僚社に秀ずる成績を挙げることが出来ました。加えて前期以来繰越となって居りましたタイ向バージ八隻新造工事の精算も全部終了致しましたのでこの工事利益約六百八拾万円を併せ計上させて戴きました。之偏へに株主各位の御指導御声援によるものと感佩鳴謝致して居ります

然し業界の将来を考えますならば前途誠に暗澹たるものあり、近くは第九次船建造に関連せるE型船を中心とする低性能船舶壹拾万重量吨の解体問題等々幾多の苦難に逢着するであろう事が予想せられ決して樂觀を許さるべき何ものも無いので緊揮一番更に経営の絶対維持と向上を目標として合理化に努める所存で御座いますので各位の倍旧の御援助御鞭撻を御願い申し上げます

尚本期間に於ける株主並に株数の異動は御座いませんので併せて御報告申し上げます

(「第拾参期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1952年10月1日～1953年3月31日)

10. 第14期営業報告 (1953年4月1日～1953年9月30日)

第拾四期営業報告

本期間に於ける業務の概要を顧みますに引続く海運界の不況は朝鮮動乱の休戦を以て更に深刻度を増し、我が海運市況は外航、内航を不問低調不振を極めたのであります。従ってこの船主経済と不可分の関係にある吾々造船所が決して好況を望み得べくもなく日夜工事量の獲得と資金調

達に奔命致し文字通り苦難一途の今期ではありましたが幸いに当社は顧客皆々様の御愛顧の下、内航修理船の実績には可成りの成績を残し得ました。しかるに本期間中に建造致しましたアメリカ国務省緊急調達部の発注によりますベトナム向消化艇式隻の建造は夏季の閑散期になんとか工事量を獲得せんとした多少無理な受註工事でありました為当社としては曾てない不成績に終りました事を誠に申訳なく存じて居りますが之も前述致しました如く修理船工事の激減から何とか従業員の糊口を満すだけの仕事量を求めんとした結果なる事を御諒承願うと共に本工事は特殊船でありました為良き経験と資料を得ました点将来に対する営業面に於て必ずプラスされるであろう事を確信致して居ります。

然し何と申しましてこの赤字を修理船の黒字に依り抹消するに至らず本期決算に欠損成績を残しました事は時節柄とは申せ株主諸賢に深くお詫び申上げる次第です。今後に於きまして海運造船界の不況は当分続くものと見られ将来共苦しい受註工事を続けて行かねばならないと考えますが幸い恵まれたる御得意様に可成りの契約工事を頂いて居りますので今期の欠損を取戻すべく懸命に努力致したいと念願致して居りますからこの上とも御指導御鞭撻下さる様切にお願い申上げ本期間の営業報告と致します

以上

(「第拾四期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1953年 4 月 1 日～1953年 9 月30日)

11. 第15期営業報告 (1953年10月 1 日～1954年 3 月31日)

第拾五期営業報告

前期に引続く一般産業界の不振加ふるに政府のデフレ政策と金融引締により我が海運市況は終戦以来類例なき危局に逢着して参りました。更に本年初頭より惹起した業界未曾有の不幸なる事件の連続は、益々この苦境に拍車をかける結果となりこれが打撃は殊の外大きく影響致し文字通り死活の域に浮沈する海運造船業者と称されても過言ではなく容易なら

ざる事態に立到って参りました。

この間に於きまして当社は多年の課題でありました第一号ドック渠口改修工事に着手致しましたが改修期間中に於ける工事量の減少これに伴ふアイドル幅の問題等営業対策に心痛致しましたが新造船、改造船の順調なる受注と修理船に就きましては借ドック等懸命なる施策に依りまして受注量の消化に努めました結果、幸にも前期に劣らざる工事量と営業成績を残し得ました事は偏に顧客皆々様の御愛顧に依るものと深く感銘致して居ります。

然し乍ら将来に思ひを致します時海運市況の低迷化から大手筋造船所が挙げて陸上工事部門や小型船舶の受注に迄も狂奔して居る今日我々中小造船所は今後受注面に於きましても、金融面に於きましても、より一層の苦難を敢受せねばならない事と存じますが、更に経営の維持、向上を目標としてあらゆる努力を以て之等を克服致し各位の御期待に副ひ度いと念願致して居りますので倍旧の御援助をお願い申上げまして本期の営業報告と致します。

尚渠口改修工事は予定通りに進捗致しまして去る四月二十六日完工致し第二鴨川丸の御入渠以来順調に操業致して居ります事を申添へます。

(「第拾五期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1953年10月1日～1954年3月31日)

12. 第18期営業報告 (1955年4月1日～1955年9月30日)

第拾八期営業報告

本期間に於ける業務の概要を顧みますに一般造船界に於ては外航運賃市況の引続く好調と相俟つて、輸出船並に計画造船等に多量の受注工事を持つ所謂大造船所は漸次好転を伝えられて居りますが内航船主を顧客とする我々中小造船所に於ては、さしたる好況も見られず依然として工事量の獲得と資金調達に全力を傾注して参りました。殊に本年初頭以来の主要鋼材の急激且著しい値上りは今期に至りましても依然騰勢が続きました。

た為新造船、修繕船に意外の制約を受け少からず苦慮致しましたが幸ひ船主各位の御理解と御協力に依りまして新造船工事に所期の目的を納めると共に修理船に於きまして多量の海難工事を消化致しまして別紙考課状に示す如き比較的良好なる業績を挙げる事が出来ました。

之偏に顧客皆様を始め大方各位の絶大なる御支援と従業員一同の真摯なる協力に依るものと深謝申上げて居ります。

尚今後に就きまして最近に於ける内航関係の明るい見透しと関連して弊社でも恵まれたる御得意先より相当量の契約工事を頂いて居りますので更に合理化に依つて経営の維持向上に努め各位の御期待に副ひたいと念願致して居りますので倍旧の御声援をお願い申上げ本期の営業報告と致します。

(「第拾八期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1955年4月1日～1955年9月30日)

13. 第20期営業報告 (1956年4月1日～1956年9月30日)

第貳拾期営業報告書

当期に於ける業務の概要を顧みますと引続く世界的海運景気の上昇と相俟つて我々中小造船界も殺到する新造船建造を受けて活発なる操業を続けて参りました。

即ち中共、フィリッピンを含む東南アジアへの貿易増大、近くは日ソ国交回復に伴う交易再開等に関連して政府並に業界が中型船の建造こそ焦眉の急なりと近海航路整備対策にいとまなく、その就航船腹需要は頓に増大して参りました。

この間に於きまして当社はこれら中型船の建造修理に対応すべく五、五〇〇屯ドックの築造並に造船台の拡張等造修施設の規模を拡大致し着々成果を納めつつあります。

斯る情勢下でありまして営業面に於きましては諸材料就中鋼材を始めとして主機、補機関係等は本年初頭以来急激且つ著しい値上りを生じま

した為予想以上の制約を受け少からず苦慮致しましたが、幸い船主其の他各位の御理解と御援助に依りまして更に前期を凌ぐ工事量を消化致しまして別紙考課状に示す如き比較的良好なる業績を挙げる事が出来ました。尚今後に於きましても海運界の好況は当分の間、継続されるものと予測されますので種々の諸懸案を今日の過程に於いて逐次解決致し可及的設備の充実を図り合理化の実施に依って不況時にも耐え得る様経営の基礎強化に努めまして各位の御期待に副いたいと念願致して居りますので倍旧の御愛顧を賜ります様お願い申し上げ当期の営業報告と致します。

尚前期以降工事中でありました第貳号船渠新設工事は御承知の如く去る九月二十日竣工式を挙行致しまして自来修繕船は引続き入渠中で順調に操業致して居ります事を御報告申し上げます。

(「第貳拾期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1956年4月1日～1956年9月30日)

14. 第22期営業報告 (1957年4月1日～1957年9月30日)

第貳拾貳期営業報告

今期に入り一般海運造船界は世界的にはスエズ運河の再開を初め、欧州石炭需要の減少等一連の弱材料を反映し、国内的には国際収支の悪化に伴う輸入抑制、金融引締等の緊急措置の影響を受けて深刻なる不況の様相を呈するに至り、かくて戦後最高の繁忙を誇つた造船業界も僅か一ケ年余りで再び容易ならざる状況下に立至つて参りました

この間当社は造修能力の強化整備に依りコストの引下げに努め営業収益の増加を図る一方諸経費の節減合理化等一環の施策を逐行致し、前期に引続き良好なる業績を挙げ株主各位の御期待に副い得ました事は御声援に対し深甚なる感謝を捧げるところであります

今後につきましても海運市況に於ける景気後退の長期化が予測されれば当然造船界も低調裡に推移するものと思われましますので更に経営の合理化と安定に努め不況対策に万全を期したき所存で居りますので倍旧の

御愛顧を賜ります様お願い致します。

(「第貳拾貳期 決算書」瀬戸田造船株式会社,

1957年 4 月 1 日～1957年 9 月30日)

15. 第25期営業報告 (1958年10月 1 日～1959年 3 月31日)

(第25期) 営業報告

当期間に於ける営業の概要を顧みますと、愈々本格的に長期化した海運界の不況により我が国造船界の新造船は受註量、消化量共に漸次減少の一途を辿り、本期間に入ってからますます下降し始めた様であります。一方修理船の面におきましても全国的な繋船問題を筆頭に修理工事の抑制遷延等の不振要因が累積して絶対量獲得に著しく、齟齬困難を来して参りました。とりわけ中小造船業者の我々はその反映も大きく船主経済の不振から低船価と支払条件の長期化に甘んぜざるを得ない状況でありまして一方鋼材メーカーの強力なるカルテル攻勢による鋼材関係の払底と価格の不安定は所謂板挟みを受けて工事量獲得と資金調達に苦慮奔命して参つたのが業界全般の実相かとも思はれます。

我が社も当然これらの渦中にあつて遺憾乍ら前期に比べ業績低下は免れず、売上高も大きく減少致しましたがそれでも船主各位の御理解と御協力により幸いに次の如き成績を残し得ました事は株主皆様始め大方各位の御支援の賜で真に感謝に堪えないところであります。

今後の見透しとしましては前述の如く真に暗澹たる感じではありますが幸い我が社は本年度に入り新造船、修理船共相当量の契約工事を戴いておりますので更に節約と合理化を以て経営の維持向上に努め度と念願しております故、株主各位には倍旧の御指導御援助賜ります様伏してお願い申し上げます

以上

(「第25期 決算書」瀬戸田造船株式会社,

1958年10月 1 日～1959年 3 月31日)

16. 第26期営業報告（1959年4月1日～9月30日）

（26期）営業報告

前期に引続く海運市況は世界的な運賃市況低迷の影響から当期に入りましても一向に好転の兆すら見えず依然として低調、不振を続けて参りました。この間船会社に於かれてはこの危局に対処する為海運再建策と助成策に懸命の努力を傾注されました結果、前期に比べ若干は頽勢を挽回された様であります。未だ不況不振の域を脱すこと能はずこれら不振要因は我々造船界にも深刻に影響して所謂皺寄せを大きく受けて工事量の激減から苦しいダンピング競争は熾烈を極め一部中小造船業者には倒産の止むなきに至るものも現出すると言う真に惨憺たる造船業界の実状で御座いました。

我が社も当然これらの渦中にあつて遺憾乍らも前期に比べ新造、修理船ともに大巾な減少を余儀なくされると共に出血、受註の止むなきに至るものも少なくな加うるに支払条件の悪化による借入金並に支払利息の増大等は直接成績面に大きく影響することとなりました。

然し乍ら以上悪条件下にあつて尚別紙考課状の如く僅少なながらも利益金を計上出来たことは株主各位の御声援によるものと改めて厚く御礼申上げる次第です。

今後に於きましても海運界の現況から見ました時受註面、資金面共容易ならざるものを感じますが、幸い先般15次計画造船への応募当選による1,500トン型貨物船の受註と自己資金のC型貨物船計2隻の新造契約も戴いておりますので、恵まれた仕事量を更に合理化を以て消化し業績向上に努め度く念願致しておりますので倍旧の御指導御声援賜ります様お願い致します。

以上

（「第26期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1959年4月1日～1959年9月30日）

17. 第33期営業報告（1962年10月1日～1963年3月31日）

（第33期）営業報告（自昭和37年10月1日 至昭和38年3月31日）

今期に於けるわが国経済は1年以上にも及びました金融引締等総合的な景気調整策が効を奏しまして年初来の「不況底入れ」から漸次景気回復への様相を呈することとなりました。

殊に自由化対策から三回に亘り公定歩合の引下が断行され、金融正常化を推進されましたことはこの方向を更に推し進めることでありましょう。かかる状況下ではありましたが海運界に於きましては長期間に亘る運賃市況の不振更には国際環境のきびしさも加わつて前途は洵に憂慮すべき段階に立ち至つて参りました。この時に当りまして政府と致しましても基幹産業たる海運界が日本経済に与える影響の重大さを認識されましてかねて懸案でありました海運助成策を促進されることとなり、去る2月19日の衆院本会議に再建整備法案の上程されましたこと御既承の通りでございます。

これら助成策が日本海運の国際競争力の強化と船腹拡充のための起死回生の施策でありますだけに前提条件と致しましては業界再編成のためのグループ別集約化乃至は整備統合等抜本的な処置が要請されるのも当然の成行でありまして業界全体でこれが対策に全力を傾注されて居られますのが一大革新期を迎えました海運界の現況でございます。

この間当社に於きましてはグループ化の影響で受注面は非常に多難のときではありましたがあくまで健全経営を主眼に営業を続けました結果、即ち当期間新造船に於きましては松豊丸（5,700重量トン、木材専用船）を始めとし、120トン型曳船2隻、200立方米積土運船の計4隻を建造致しますと共に修繕船に於きまして50隻（99,511重量トン）を消化致しまして先づは順当なる操業を続けて参りました。ただ売上高に於きまして前期を下廻る結果となりましたがこれは前記致しました業界再編成問題から船主さん自体発注工事に慎重を期せられた点に起因するものであ

りますが幸い営業成績に於きましては前期と大差なき点株主各位と共に御同慶の至りに存じます。

さて業界の将来で御座いますが、業界の再編成は近い将来必ず具現されることとなりましょうが、当社はグループ化の中核体たる三井船舶又は川崎汽船等及びその系列会社を主たる顧客と致して居りますだけに再編成後といえども工事量につきましてはかなり恵まれた環境下にありますので更に業績向上に努力する所存でございます。どうかこの上とも倍旧の御引立賜りますよう切に御願い申し上げまして当期の営業報告と致します。

以上

(「第33期 決算書」瀬戸田造船株式会社,

1962年10月1日～1963年3月31日)

18. 第34期営業報告 (1963年4月1日～9月30日)

(第34期) 営業報告 (自昭和38年4月1日 至昭和38年9月30日)

当期におけるわが国の経済状況を概観いたしますと、輸出、消費の堅調、大型予算による財政支出の増大に加えて金融緩和政策が推進されましたので景気は予想以上のテンポで回復されました。しかるに去る7月ケネディ大統領がドル防衛強化策の一環として利子平衡税を中心とする国際収支特別教書を発表されましたことは我国経済界にも近來にない大きな衝撃を与えると共に将来に対する景気観測は一段と慎重さを加えることとなりました。かかる状況下海運界に於きましても OECD 加盟問題、更には海運集約化問題と有史以来の一大革新期を迎えたのであります。即ち政府におかれましては長年の懸案でありました海運助成策を促進されることとなり、去る7月1日海運業の再建整備に関する臨時措置法と利子補給法改正法のいわゆる海運二法が公布施行されましたこと御既承の通りであります。これら助成策が海運界の自立体制の確立と国際競争力強化のための起死回生的施策でありますだけに前提条件といたしまして業界再編成のためのグループ別集約化乃至は整備統合等抜本的な処置

が要請されましたのも当然の成行でありまして業界全体でこれが対策に全力を傾注されておられますのが一大革新期を迎えました海運界の現況でございます。

この間、当社に於きましては前記致しましたような海運事情により受注面は非常に多難のときではありましたが、工事量の確保に懸命の努力を致しました結果新造船に於きましては昭邦丸（2,400軒積タンカー）始めとしソ連向ホッパーバーチ4隻等計7隻を建造致しますと共に修繕船に於きましても67隻（122,923重量トン）を消化致しまして先づは順当なる操業を続けてまいりました。ただ売上高、収益面に於きまして前期を下廻る結果となりましたがこれはあくまで半成工事の繰越による期間的現象でありまして来3月期は現受注量から推しまして相当大巾な業績向上が見込まれます点特に附記させていただきます。さて業界の将来でございますが前述致しました海運再建整備法案によりまして海運界の再編成も目下急速に具現されつつありますので、これが再編成後に於きましては各種助成法の適用と共に昨今の海上運賃の上昇気配と相俟つて海運界も漸次好転するでありましょうし、更に国内老朽船代替建造の具体化も必至とみられておりますので尚一層受注活動を旺盛にして業績の向上に努力する所存でございます。どうかこの上とも倍旧の御引立を賜りますようお願い申し上げます。以上

（「第34期 決算書」瀬戸田造船株式会社、1963年4月1日～9月30日）

19. 第35期営業報告（1963年10月1日～1964年3月31日）

（35期）営業報告（自昭和38年10月1日 至昭和39年3月31日）

当期に於けるわが国の経済状況を概観いたしますと、近来施行されました各種景気調整策により安定成長の過程を辿つて居りました日本経済も今年初頭以来国際収支の悪化が再び表面化するに及びまして、政府は公定歩合の2厘引き上げを余儀なくされることとなりました。今回の引き上げ措置が開放経済移行に伴う国際競争力の強化を目的として居ります

だけに一般産業界に対する影響も大きく経済界は又々景気停滞の様相を深めることとなりました。この間空前の輸出船ブームに沸く大手造船所の盛況はさておき、我々中小造船界に於きましては、海運界に於ける長期的な運賃市況の不振、更には海運再建整備計画によるグループ別集約化の渦中に遭遇致しました関係から工事面資金面ともきびしい環境下に支配されましたため、これが克服に懸命の努力を傾注致しましたのが、当期間に於ける業界全般の実情かと思われます。このような状勢化ではありましたが、幸い当社は恵まれた御得意先の安定した受注を戴き株主各位の御声援も得まして新造船、修繕船共比較的順調なる成績を収めることが出来ました。即ち、新造船に於きましては鋼材専用船の永敬丸を始めとして鶴明丸、吉公丸の S & B 船等計 6 隻 (11,000 トン) 売上高 715,735 千円を完成致しますと共に、修繕船でも 48 隻 (83,777 トン) 売上高 173,866 千円を消化致しまして税引前利益 63,577 千円を計上出来得ましたことは株主各位と共に御同慶の至りと存じます。さて、次期の見通しでございますが、御承知の通り海運集約化は実現され、海運業界の環境諸条件も漸次好転のきざしが見えはじめてまいりましたが、一方わが国産業経済界は OECD 加盟による開放体制移行に伴う多くの課題をかかえて居り、次期の景気変動もかなり酷しいものが予想されるのであります。幸い国際収支改善を目的とした大量の船腹需要計画、或いは内航部門に於ても中型高速経済船建造及び、各種船質改善案も近く具体化されようとして居ります。当社も現在日本国有鉄道より受注のフェリーボートを始めプリンス自動車航送船及びソ連向ホッパーバーチ等、大小 12 隻の新造船と毎月コンスタントな改造船、修繕船工事の受注を戴いて居りますので、工事量としては先づは明るい将来が期待出来ると存じますが尚一層経営の安定と合理化に努めまして株主各位の御期待に副いたき所存でございます。ここに当期の業績概要を御報告申し上げ、今後の御支援をお願いして御挨拶に代えさせていただきます。 以上

(「第35期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1963年10月 1 日～1964年 3 月31日)

20. 第37期営業報告 (1964年10月 1 日～1965年 3 月31日)

(37期) 営業報告 (自昭和39年10月 1 日 至昭和40年 3 月31日)

当期間における我国産業界全般の様相は供給過剰傾向が表面化し、販売競争の激化、企業間信用の異常な膨脹、金利負担の上昇などから企業収益の低下が目立ち、加えて不渡り、倒産の激増等景気は著しく下降停滞致して参りました。

かかる不況ムードの中にあつて造船業界もヨーロッパ各造船国の巻返しにより大手造船所の輸出船も漸く減少の兆が見え始め中小造船界も又、内航二法の実施に伴い新造船建造は極度に制約され受注は著しく逼迫致して参りました。そして減少した工事量獲得のため激烈なる過当競争により収益は大巾に減少乃至は欠損に転落した僚社も数多くございます。かかる業界の状況下にあつて我が社も少なからぬ影響を受けましたが、予てより実施してきました工場全般にわたる合理化と徹底的な経費節減に会社の総力を結集しました結果比較的順当なる業績を収めることが出来ました。

即ち、新造船に於きましては鶴見輸送 (株) ご発注の3,300トン型タンカーを始めとして合計6隻売上高736,971千円を完成致しますと共に修繕船でも64隻 (134,530トン) 売上高223,776千円、更に雑工事 (17件) 43,234千円を消化致しまして税引前利益32,304千円を計上出来得ましたこと株主各位と共にご同慶の至りと存じます。

さて、次期の見通しであります。ご承知の如く今後の日本経済は開放体制移行に伴う多くの課題をかかえて居り次期も又一段ときびしい経済環境に支配されるものと考えられますが、役職員一同更に心をひきしめてこの苦境に対処する覚悟でございます。幸い、次期の工事量としても、昭和油槽船 (株) よりご発注の2,600トン型クリーンタンカーを始め相当量の新造船と毎月コンスタントな修繕船工事の受注を戴いて居りますの

で、尚一層経営の安定、収益率の向上に努めまして株主各位のご期待に副いたき所存でございます。

どうかこの上とも格別のご指導、ご後援賜りますよう切にお願い申し上げます。以上

〔第37期 決算書〕瀬戸田造船株式会社、

1964年10月1日～1965年3月31日)

21. 第40期営業報告 (1966年4月1日～1966年9月30日)

(40期) 営業報告 (自昭和41年4月1日 至昭和41年9月30日)

当期に於ける我国経済は財政の大型予算化による刺激策の奏効と民間企業の景気回復に対する熱意と引続く輸出の好調に支えられて長い停滞ムードから景気は漸く回復を見せて参つたようで御座居ます。造船界も大手造船の好調の余波を受けて我々中小型造船所と雖も一部の例外を除いては全般的に活況を呈し、工事量の輻湊は先づはブームとも言える状況ではなかったかと思われませんが、反面この間における人件費を始めとする諸物価、諸経費の高騰は容易に利潤の追及を許さず所謂「利益なき繁忙」に終始したかのようで御座居ます。

このような業界の実勢の中にあつても我が社は恵まれた工事量を比較的順調なペースで消化致し営業成績としましては期首に於てほぼ想定致して居りましたる業績を挙げる事が出来ました。即ち、新造船に於きましては徳島汽船(株)ご発注の5,000トン型木材専用船を始めとして計3隻(売上高576,361千円)を建造、修繕船に於きましても合計85隻(売上高372,023千円)を消化致し、更に雑工事(18件)6,022千円を加え売上高総合計954,406千円に対し経常利益34,183千円を計上することが出来ました。然るに折角この経常利益を得たにもかかわらず経理上の未処理費用等に関する過年度の修正的損金計上により不本意乍ら当期利益としての実効を収むることが出来ず、反つて10,400千円の損失計上の已むなきに至つたことは真に遺憾なものと存じ深くお詫び申し上げる次第でござ

ございます。

これが対策と致しましては、かねてより社内留保致しております別途積立金並びに配当準備積立金の一部を繰入れまして予定の年 1 割配当を持続させて頂くことに致しました。何卒御諒承下さいますようお願い申し上げます。

さて、今後の見通しと致しましては、既にノルウエー向け貨物船を始めスイス国向け 2 隻、ブルガリヤ国向け 4 隻等の輸出船、更には鶴見輸送(株)を始めとする国内船 4 隻を契約致して居りますので国内外船合せて計 11 隻、58 億 9 千万円を受注致し、更に本年度末に予定致して居ります 15,000 吨型の船台の拡張完成と相俟つて大巾な受注増加が見込まれて居り、修理船も引続きコンスタントに受注消化致して居りますので当分の間、工事量に於ては十分な内容をもつて居りますが、尚とどまることなき内外のインフレ傾向は経営環境をますます厳しく圧迫して参りますので役職員一同さらに心を引締め長期に亘り健全経営の実を挙げ業績の向上に一層精進致したいと存じて居りますので株主皆様方には今後共一層の御支援賜りますようお願い申し上げます。 以上

(「第四〇期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1966 年 4 月 1 日～1966 年 9 月 30 日)

22. 第 41 期営業報告 (1966 年 10 月 1 日～1967 年 3 月 31 日)

(41 期) 営業報告 (自昭和 41 年 10 月 1 日 至昭和 42 年 3 月 31 日)

当期におけるわが国経済は、財政支出の拡大や輸出の増大に支えられて順調に景気回復の過程をたどっております。また、わが国造船業界も引き続き輸出船は活況を呈し、国内向け中小型船におきましても内航二法の制約にも拘わらず、比較的順調に推移いたしました。

こうした中で当社は業績の拡大発展をめざし輸出船分野へ初の進出を試み、新造船部門におきましては、ノルウエー国向け貨物船およびスイス国向け貨物船各 1 隻、国内船 2 隻、合計 4 隻を引渡し、修繕船におきま

しても合計56隻の工事を施行いたしました。

しかしながら輸出船受注時の見積誤り、輸出船建造についての生産体制の不備などのために5億円を上廻る大幅な損失計上のやむなきにいたり、ましたことはまことに遺憾に存じ、深くお詫び申しあげる次第であります。このため、抜本的な再建策を講ずるとともに、かねてより社内留保しております別途積立金のほか諸積立金を取り崩しまして欠損てん補に充当いたし繰越し損失を約3億2千万円計上いたすことにしたいと考えます。さらに、株主各位のご賛同を得て、本総会第4号議案にあります資本減少を行ない、この減資益も今後欠損てん補にあてたいと存じますので、なにとぞ事情ご賢察のうえご理解くださいますようお願い申し上げます次第であります。

今後の見通しといたしましては、日立造船株式会社、株式会社広島銀行をはじめ関係各方面のご援助によりまして内部体制の強化をはかり、経営の合理化に努める所存であります。受注面におきましては、先に決定いたしました日立造船株式会社発注のブルガリア向け輸出船をはじめ、多数の引合があり完成済みの、15,000重量吨船台の稼働とあいまって前途に明るい希望が見出せる状態にありますが、真の安定経営の基盤を確立するまでには幾多の困難が予想されますので、このうえは全社一丸となつて再建のため全力をつくし、末長い当社繁栄の基礎を築きあげなければならないと存じます。

つきましては、今後とも株主各位の倍旧のご鞭撻ご支援賜われますようお願い申し上げます。 以上

(「第41期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1966年10月1日～1967年3月31日)

23. 第42期営業報告 (1967年4月1日～1967年9月30日)

(42期) 営業報告 (自昭和42年4月1日 至昭和42年9月30日)

当期におけるわが国造船業界は、欧州造船諸国の活発な巻き返しにもか

かわらず、国内船、国外船ともに引き続き活況を呈し、比較的順調に推移いたしました。

こうした中で当社は、本年5月以来全社をあげて鋭意再建の道を歩んでまいりましたが、その間、株主の皆様をはじめ関係金融機関並びに取引先各位のご支援ご協力によりまして、再建計画の初期の目的を達成することができました。

営業実績におきましては、新造船は国内船、輸出船各1隻を引渡し、修繕船は、合計60隻の工事を完成いたしまして、売上高は約13億2千万円とほぼ目標どおり実績をあげることができました。

次に、当期の損益におきましては、前年度受注の採算のよくない輸出船1隻が計上され、約1億6千万円の損失を計上することになり、前期繰越損失金約1億8千万と合わせまして、約3億4千万円を次期に繰越することになりましたことは、まことに不本意かつ遺憾に存じます。

今後の見通しといたしましては、日立造船株式会社ご発注のブルガリア国向け輸出船3隻をはじめ新造船合計7隻、約34億円の受注を有し、修繕船におきましても、每期3億円を目標としまして工事量消化を計画いたしております。

なお、再建計画に基づく内部体制の合理化を着実に進めておりますので、来期以降その成果が十分期待できるものと確信いたしております。このうへは、真の安定経営の基盤を確立するために、いつそうの努力をいたす所存でございますので、何卒ぞ今後とも株主各位の倍旧のご協力ご支援を賜わりますようお願い申し上げます。

(「第42期 決算書」瀬戸田造船株式会社、

1967年4月1日～1967年9月30日)

24. 第44期営業報告 (1968年4月1日～1969年3月31日)

営業報告書

第44期 (昭和43年4月1日から昭和44年3月31日まで) における当会社

の業務の概要並びに決算について、次のとおりご報告申し上げます。

営業概要

当期におけるわが国の経済は、拡大基調を持続し、国際収支はめざましい改善を示しましたが、依然として国際通貨の不安が続き企業金融も除々に引締傾向をみせてまいりました。

一方、産業界は資本自由化の進展にともない、大型合併、系列化等の動きがにわかに活発化した観を呈してまいりました。

このような経済情勢のもとにおきまして、当社は念願であります繰越損失の早期解消に向かつて、受注の拡大を計り、生産性の向上と経営の合理化に格別の努力をしてまいりました結果、新造船、修繕船とも前年度を大巾に上回る順調な成績を収めることができました。これはひとえに日立造船株式会社をはじめ株主並びに取引先各位の強力なご支援とご協力のたまものと心から厚くお礼申し上げる次第でございます。

当期の営業実績におきましては、国内船は油槽船、貨物船、セメント運搬船、ミール運搬船など6隻、輸出船ではバラ積運搬船2隻を引渡し、修繕船では合計148隻を完成し、雑工事を加え売上高は約43億4千円となり、当期利益金は約2億4千8百万円を計上することができました。

繰越損失も当期利益金を充当し、約7千7百万円を繰越すのみとなり飛躍的に改善することができました。

今後の見通しとしましては、新造船の期末受注残高は国内船6隻、輸出船4隻の合計10隻、約70億円の契約が決定しております。なお、現在引合中のものを合わせ46年度いつぱいの工事量を有しております。また修繕船も拡大方針で年間8億円以上を計画しており、質量とも申しぶんない工事量をかかえ、前途は非常に明るいものがあります。

今後とも全分野にわたり、一段と経営の合理化を推進し、業績の向上発展に努め、株主各位のご信頼におこたえする所存でございますので、なにとぞいつそうのご支援とご協力を賜われますようお願い申し上げます。

(「第44期 営業報告書」瀬戸田造船株式会社,

1968年4月1日～1969年3月31日)

25. 第47期営業報告 (1971年4月1日～1972年3月31日)

昭和46年4月1日から昭和47年3月1日に至る、当社第47期の決算ならびに事業概況についてご報告申し上げます。

当期における我が国経済は、米国のドル防衛策ならびに円為替レートの切上げ等の影響により、景気は急激に落ち込み、政府の諸般のテコ入れ策にもかかわらず、不況は構造的長期化の様相を呈するに至り、海運・造船市況も類例に洩れず低迷を続けております。

このような厳しい経済環境のもとで、当社は業績の向上と経営の安定成長に努力を傾注して参りましたところ、当期は、新造船工事では、我が国最大級の新鋭大型高速カーフェリー「まりも」9,200総トン型1隻をはじめ、セメント運搬船1隻、油槽船2隻、輸出船としてリベリア国向け15,000重量トン油槽船3隻、合計7隻の完工引渡しを行ない、工事高で約72億6千万円の売上げを収め、また修繕船工事では199隻を完工し、雑工事を加えまして約13億6千万円の売上げを行ない、総売上高で約86億2千万円の実績を上げました。これは前期売上高に比して約50%の大幅増収になっております。

従いまして、当期税引後利益は、外貨建売掛債権の評価損を算入し、特別償却準備金その他内部留保を手厚く行ないまして、約3億1千8百万円を計上し、配当金は前期同様1割配当を据置くことにいたしました。今後の工事見通しといたしまして、新造船の期末受注残高は、太平洋沿海フェリー株式会社殿ご注文の9,800総トン型大型高速カーフェリー2隻を含めまして、合計4隻、約80億円の手持工事量を有しており、なお、このほかにも多数の引合が寄せられております。

修繕船工事の受注につきましても、順調に推移をみておりますので、今期以上の受注量を消化し、業績の向上発展が期待できるものと確信いた

しております。

しかしながら，今後の経済情勢は一段ときびしさを加え，景気停滞が続くものと予想されます。この時に当り，私ども役職員一同は，いかなる情勢の変化にも的確に対応し，経営基盤の強化のため田熊造船株式会社との合併を行い，経営の合理化と内容の充実を計り業績の向上に格段の努力を払い，株主各位のご期待にお応えする所存でございます。

今後とも株主各位のいっそうのご支援ご協力を賜われますようお願い申しあげます。

昭和47年 5 月

取締役社長 村上哲男

〔第47期 決算書〕瀬戸田造船株式会社，

1971年 4 月 1 日～1972年 3 月31日）

26. 第51期営業報告（1975年 4 月 1 日～1976年 3 月31日）

初夏の候，ますますご清祥のこととお喜び申しあげます。

いつも格別のご高配を賜わり厚くお礼申しあげます。

さて，当社第51期（S50・4・1～S51・3・31）の決算ならびに業務の概況について，ご報告申しあげます。

当期におけるわが国の経済情勢をみますと，昭和48年の石油危機以来，生産，流通，消費活動とも依然として低迷を続け，数次にわたる不況対策の実施にもかかわらず景気は極めて深刻な停滞のうちに推移いたしました。造船の分野におきましても，世界経済の悪化による海運市況の低迷，タンカーの船腹過剰傾向などの影響をうけて，新規受注量の激減および既受注船のキャンセルが発生し，新造船需要が大幅に減退しております。このような厳しい経営環境下でありまして，当社は積極的に営業活動を進め，鋭意新造船，修繕船工事の受注と消化に努力をいたしましたところ，お蔭をもちまして，わずかながら前期の売上高を上まわり，初期の目標を達成することができました。

すなわち、新造船部門におきましては、大型カーフェリー、自動車専門船、大型タンカー、巡視船、特殊塗装工作船、など8隻、約187億円、修繕船部門では428隻の完工で約42億円、その他雑工事で約4億円を売上げ、合計223億円の実績を収めました。

当期の利益面では、厳しい環境条件の変化に対応できるよう各種引当金の計上を手厚く行ない、税引後利益で5億3百万円を計上いたし、株主配当については従前どおり、年1割を据えおくことにいたしました。

つぎに当期の工場設備ならびに無償増資の概況をご報告申しあげますと、工場設備につきましては、当社は今後の造船不況に対応して、修繕船その他の工事比率を高めて、業績の向上をはかるため、予ねてより瀬戸田工場に自動化、省力化設備を備えた6万重量トン型乾ドックの建設を進めておりましたが、去る3月28日完成、同日より稼働に入っております。このドックの完成によってアフターサービスも含めた新造船業務の一貫体制が確立されるとともに、修繕体制が更に拡充強化されることになり、将来における経営の安定に大いに寄与するものと考えます。

無償増資につきましては、昭和49年10月公募増資を行った際のプレミアムを資本準備金として留保いたしておりますが、本年2月、これを株主の皆さまに還元するため、資本準備金の一部1億円を資本に組入れ、これにともなう無償新株式2百万株の発行を決定いたしました。

この結果4月1日より当社の新資本金は11億円、発行済株式総数は2千2百万株となっております。

さて、来期以後の営業見通しでございますが、新造船の期末受注残高は、国内船5隻、輸出船3隻、約240億円の工事量を次期以後に繰り越しております。また、修繕船その他の工事につきましても、意欲的に受注活動を推進して、前期以上の工事量を確保いたす所存でございます。

現在造船業界は、新造船受注量の激減によりまして、今後長期にわたる工事量の不足とこれにともなう経営の悪化が憂慮されておりますが、これを克服して行くためには、倍旧の企業努力が必要であります。

落合：戦後、中手造船関係資料

当社はこの難局を直視し、認識を一新して、経営全般にわたる合理化、効率化を強力に進め、業績の安定向上をはかり、地域社会の発展に貢献することを念願いたしております。

どうぞ今後とも格別のご指導とご鞭撻を賜わりますようお願い申し上げます。

昭和51年 6 月

取締役社長 福田英夫

(「第51期 事業報告書」内海造船株式会社、

1975年 4 月 1 日～1976年 3 月31日)

27. 第53期営業報告 (1977年 4 月 1 日～1978年 3 月31日)

初夏の候、ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

平素は、格別のご高配を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、当社第53期 (昭和52年 4 月 1 日から昭和53年 3 月31日まで) の事業の概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

ご高承のとおり、当期中におけるわが国経済は、公共事業の施行促進、数次の金利引下げ等、財政、金融両面からの景気浮揚策にもかかわらず、個人消費、民間設備投資の停滞、企業倒産、雇用調整等由々しい社会問題の続発等、総じて低迷基調のまま、業種間の景況に大きな格差を残して推移いたしました。

わが国造船業界におきましては、引続く世界的海運市況の停滞、大量の係船ならびに昨秋以来の円高傾向等により、内外船主の新造船建造意欲は極度に減退し、受注の低迷は、新造船工事量の急速な減少をもたらし、本格的な不況に直面するにいたっております。

当社は、このような厳しい経営環境の中にあって、内外における積極的な営業活動の推進と経営全般にわたり徹底した合理化とコストの低減をはかって、業績の向上に努めました結果、概ねつぎのとおりの実績を収めることができました。

すなわち、当期の受注面では新造船部門で巡視船、油槽船、冷蔵貨物船等、国内船 9 隻約100億円、改造修繕船部門で411隻約58億円、その他雑工事で約 2 億 5 千万円を成約いたしまして、受注総額は約160億円となりました。

生産面では、新造船部門で自動車運搬船、LPG 船、特殊工作船、冷蔵貨物船等、国内船 9 隻、輸出船 2 隻の完工で約148億円、改造修繕船部門で410隻約75億円、その他雑工事で約 3 億円の完工引渡しを行ないまして、合計約226億円を売上げ、前年度を若干上回る成績を収めることができました。しかし、利益面におきましては、受注競争の激化、円高による船価の値引等厳しい状況の中にあって、経常利益約 1 億 1 百万円、税引後利益約 3 千 8 百万円を計上し、前年度に比較して、大幅激益の止むなきに至りましたが、株主配当につきましては、年 1 割を据えおくことにいたしました。つぎに、来期以降の業績見通しでございますが、新造船につきましては、当期末現在の受注残高は、国内船 6 隻、輸出船 5 隻、約157億円の手持工事量を保有いたしており、また改修船工事につきましても意欲的に受注活動を推進して、当期以上の工事量を確保し、経営の安定をはかる所存でございます。

造船業界は、今後とも工事量の不足という厳しい経営環境が続くものと予想されますが、当社は、このような情勢下での対応策として、受注の確保と減量経営の強力な推進をはかり、全社挙げて厳しい経営環境に適確に対応する努力をさらに徹底して、未曾有の難局を克服する決意でございます。

なにとぞ今後とも格別のご支援、ご鞭撻を賜われますようお願い申し上げます。

昭和53年 6 月

取締役社長 甲佐泰彦

(「第五三期 事業報告書」内海造船株式会社、

1977年 4 月 1 日～1978年 3 月31日)

28. 第60期営業報告（1984年4月1日～1985年3月31日）

初夏の候、ますますご清祥のこととおよろこび申しあげます。平素は格別のご高配を賜り厚くお礼申しあげます。

さて、当社第60期（昭和59年4月1日から昭和60年3月31日まで）の事業の概況ならびに決算について、ご報告申しあげます。

ご高承のとおり、当期のわが国経済は、米国向けをはじめとする輸出が好調に推移し、技術革新を背景とした、民間設備投資の盛り上がり等により、景気は前期に引き続き全体として拡大を続けました。

しかしながら、業種によって明暗がわかれ、残念ながら、造船業界は、世界的な船腹過剰による海運不況、造船新興国の追い上げ、競争の激化による受注価格の大幅な下落等、厳しい状況のまま推移いたしました。

このような厳しい経営環境の中にあって、当社は積極的な受注活動、生産性の向上、減員、材料費をはじめ諸経費の節減等の合理化を計り、経営体質の強化に努めてまいりましたが、当期の業績は、受注高で前期比26億97百万円余減（12.5%）の188億31百万円余、売上高で前期比141億70百万円余減（42.2%減）の193億93百万円余と、ともに前期を大幅に下まわりました。

このため、遺憾ながら、当期経常損失として、6億66百万円余の計上を余儀なくされました。

この結果、当期損益につきましては、合理化特別退職金を含め、13億65百万円余の損失金計上のやむなきに至りました。

なお、当期末の未処理損失は、別途積立金を取り崩ずして、補填させていただきました。このような次第で、株主のみなさまには、誠に申しわけないこととは存じますが、当期の配当は、前期に続き、無配とさせていただきます。深いご理解とご協力により、ご了承賜りますようお願い申しあげます。

今後の見通しにつきましては、海運市況は引き続き低迷し、船舶需要の

早期回復も望みがたく、この世界的な海運造船不況の現状をふまえて、昭和60年2月、運輸省から、わが国主要造船所33社に対して示された、生産ガイドラインに見られますとおり、わが国造船業界をとり巻く環境は、依然として、厳しい状況が続くものと予想されます。

今後、当社といたしましては、全社一丸となって、徹底的な合理化、効率化を推進して、コスト競争力を強化するとともに、さらに積極的な営業活動をすすめて、業績の回復を計る所存でございます。

なお、当社の体質改善策の一環として、かねてより、設備、人員の集中化による効率的並行建造体制に改めるため、田熊工場の新造船を瀬戸田工場で建造する準備を進めておりましたが、昭和60年3月30日付、関係官庁の許可を得まして、昭和60年4月1日から新体制による操業を開始いたしております。

株主のみなさまには、このうえとも、格別のご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

昭和60年6月

取締役社長 甲佐泰彦

〔第60期 事業報告書〕内海造船株式会社、

1984年4月1日～1985年3月31日)

29. 第63期営業報告 (1987年4月1日～1988年3月31日)

初夏の候、ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、当社第63期（昭和62年4月1日から昭和63年3月31日まで）の事業の概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

ご高承のとおり、当期の日本経済は、米国経済の停滞と急激な円高の進展で輸出が鈍化するなど景気の先行きに懸念が持たれましたが、後半に入りまして米国経済の安定および為替の安定等環境の好転がみられ、さらに政府の内需主導政策に基づく設備投資の活発化、個人消費の盛り上

落合：戦後，中手造船関係資料

がりなど，景気は着実に回復して参りました。

しかしながら，こうした全般の景気動向に拘らず，造船業界は長期化する海運不況から船舶需要は依然として低迷を続けており，また韓国等造船新興国の追い上げ，円高の進展による国際競争力の低下など，なお厳しい環境の下におかれております。

このような状況のなかで当社は積極的な受注活動を行なうとともに，生産性の向上，固定費の削減等の合理化を推進して参りました。

当期の受注高，売上高および受注残高はつぎのとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | 当 期 | 前 期 比 |
|---------|--------|--------------------|
| 受 注 高 | 10,844 | △3,518 |
| 売 上 高 | 9,488 | △2,913 (注) △は減を示す。 |
| 受 注 残 高 | 8,947 | 1,356 |

受注高および売上高が前期に比べて減少したのは，主として新造船船型の小型化によるものであります。当期における部門別の営業概況は，つぎのとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | 当 期 | 前 期 比 | 内 訳 |
|-----------------------|-------|-------|--------|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 6,017 | △4,174 |
| | 売 上 高 | 5,015 | △2,652 |
| | 受注残高 | 8,378 | 1,002 |
| 改 修 船 部 門 | 受 注 高 | 4,555 | 854 |
| | 売 上 高 | 4,201 | △64 |
| | 受注残高 | 549 | 354 |
| そ の 他 | 受 注 高 | 271 | △198 |
| | 売 上 高 | 271 | △198 |
| | 受注残高 | 20 | |

以上のような状況の下で、業績の向上に全社挙げて努力してまいりましたが、当期利益は 8 百万円と若干の黒字を計上するにとどまりました。このような次第で、株主の皆様には誠に申し訳なく存じますが、当期の配当は、前期に続き無配とさせていただきたく、ご理解のうえ、ご了承賜りますようお願い申し上げます。

日本造船業界は「特定船舶製造業経営安定臨時措置法」に基づいて、造船設備の削減を行なうとともに、企業の系列化による事業提携等の集約化に取り組んでおり、新たな市場秩序の維持と業界体制の再構築が図られておりますが、2 年連続の不況カルテル結成に見られますように、今後も船舶需要の低迷が続くものと予想されます。

当社も日立造船グループとして共同で設備の削減に取り組み、グループ全体で現有の造船設備の 25.4% を削減いたしました。当社の船台は従前どおり存続することになりました。

当社の今後の課題といたしましては、現下の不況に耐え、黒字経営が維持できる企業体質を構築し、繰越損失の早期解消を図って株主の皆様のご期待に報いることとあります。

このため、市場拡大、新規市場への進出等積極的な営業活動を展開するとともに、固定費等のコスト低減を徹底して行い、操業度の低下、変動に対応できる経営体質への転換に取り組む所存でございます。

株主の皆様におかれましては、なにとぞ一層のご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

昭和 63 年 6 月

取締役社長 石井章董

(「第 63 期 事業報告書」内海造船株式会社、

1987 年 4 月 1 日～1988 年 3 月 31 日)

30. 第 64 期営業報告 (1988 年 4 月 1 日～1989 年 3 月 31 日)

株主のみなさまには、ますますご清栄のこととおよろこび申し上げます。

落合：戦後、中手造船関係資料

平素は格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、ここに当社第64期（昭和63年4月1日から平成元年3月31日まで）の事業の概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

平成元年6月

取締役社長 今西道三

事業の概況

ご高承のとおり、当期のわが国経済は、世界的な好況と、国内需要を主とする設備投資、個人消費などの好調さに支えられて、安定した景気拡大基調で推移いたしました。

こうした全般の景気動向のなかで、わが国造船業界におきましては、長期低迷の海運市況に回復の兆しが見えるとともに、これまで実施した合理化効果や、受注、生産基盤の再構築に取り組んだ結果、市況は最悪期を脱して、ようやく改善されつつあります。

しかしながら、船価につきましては、未だ新造船需要の増大を見るまでには至らず、代替需要による引合がようやく活発化している中で、適正船価による選別受注に努力を重ねてきておりますものの、未だ本格的な受注環境の改善にまでは至っておりません。

このような状況のもとで、当社は、運輸省の指導による「特定船舶製造業経営安定化臨時措置法」に基づき、日立造船グループとして名村造船株式会社とともに、業務提携を行なうなど、営業体制の整備強化を図り、営業活動に全力を傾注し、さらに安定した収益力を有する企業基盤の確立を目指して、体質改善のための諸施策を推進し、全社をあげて経営努力をいたしてまいりました。

当期における受注高、売上高および受注残高ならびに部門別の営業概況はつぎのとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | 当 期 | 前 期 | 前期比 | 内 訳 |
|-----------------------|-------|--------|--------|--------|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 19,738 | 6,017 | 13,721 |
| | 売 上 高 | 9,023 | 5,015 | 4,008 |
| | 受注残高 | 19,093 | 8,378 | 10,715 |
| 改 修 船 部 門 | 受 注 高 | 4,596 | 4,555 | 41 |
| | 売 上 高 | 4,789 | 4,201 | 588 |
| | 受注残高 | 355 | 549 | △ 194 |
| 陸 機 工 事 他 | 受 注 高 | 680 | 271 | 409 |
| | 売 上 高 | 644 | 271 | 373 |
| | 受注残高 | 56 | 20 | 36 |
| 合 計 | 受 注 高 | 25,015 | 10,844 | 14,171 |
| | 売 上 高 | 14,457 | 9,488 | 4,969 |
| | 受注残高 | 19,504 | 8,947 | 10,557 |

(注) △は減を示す。

以上のとおり、それぞれ順調な伸びを示しましたが、損益面におきましては、経常利益 2 億 7 千 8 百万円、特別損失差引後の当期利益として 1 億 3 百万円を計上するにとどまり、満足し得る水準にはいたりませんでした。

このような次第で、株主のみなさまには誠に申し訳ないこととは存じますが、当期の配当につきましては、前期に引き続き無配とさせていただきます。

なにとぞ深いご理解とご協力により、ご了承賜りますようお願い申し上げます。

今後も海運市況は底堅い展開が見込まれ、使用船舶の船齢が長期化して

いることから、新造船建造意欲も引き続き強いものと予想され、不況カルテルの結成、さらに低船価受注回避に向けた国際的な協調行動とも重なって、受注量、船価ともさらに改善の方向に向うものと予想されます。しかし、労務費、資材費、外注費をはじめ、コストは急激に上昇しており、船舶部門の比率が高い当社にとっては、構造的には依然として楽観を許さない厳しい状況にあります。

当社の今後の課題といたしましては、収益重視の、健全で、強固な、企業基盤を確立し、繰越損失の早期解消を図って、株主のみなさまのご期待に報いることであります。

このため、各部門にわたって強力に営業活動を展開するとともに、より一層のコスト低減を推し進め、全社一丸となって業績向上に邁進する所存でございます。

株主のみなさまにおかれましては、今後とも、深いご理解と変らぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

(「第64期 事業報告書」内海造船株式会社、

1988年4月1日～1989年3月31日)

31. 第66期営業報告(1990年4月1日～1991年3月31日)

株主のみなさまには、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は格別のご高配を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、ここに当社第66期(平成2年4月1日から平成3年3月31日まで)の事業の概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

平成3年6月

取締役社長 今西道三

事業の概況

昨年8月の湾岸紛争が2月に停止されたものの、世界経済の先行きに、依然として不透明感が残る中で、わが国の経済は、緩やかな減速過程に入ってまいりました。

こうした景気動向の中で、造船業界は前年を上回る受注実績をあげたものの、湾岸紛争に起因した、海上荷動きの停滞感等から、海運業界に新造船発注に対する模様眺め感が出はじめ、新造船船価についても、従来の上昇基調が鈍化し、むしろ横這い状態となってまいりました。

このような状況のもとで、当社は、適正価格船の選別受注に努める一方、資材購買方法の合理化、人手不足に対応した生産体制の省人、省力化等、コストダウンの実施、さらに非船舶部門への積極的な進出等、業績の向上のため、鋭意努力してまいりました。

この結果、当期における受注高、売上高、および受注残高ならびに部門別の営業概況はつぎの表のとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | 当 期 | 前 期 | 前期比 | 内 訳 |
|-----------------------|-------|--------|--------|---|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 22,143 | 24,479 | △2,336 コンテナ船 1 隻, 多目的外航貨物船 1 隻, 貨物 (車両航送) 船 1 隻, 油送船 1 隻, 自動車航送旅客船 2 隻, 自動車専用運搬船 3 隻 計 9 隻 |
| | 売 上 高 | 16,783 | 18,835 | △2,052 コンテナ船 3 隻, 多目的外航貨物船 1 隻, 油送船 1 隻, 自動車航送旅客船 4 隻, 混載自動車運搬船 1 隻 計10隻 |
| | 受注残高 | 30,097 | 24,737 | 5,360 コンテナ船 2 隻, 多目的外航貨物船 2 隻, 貨物 (車両航送) 船 1 隻, 油送船 1 隻, 自動車航送旅客船 2 隻, 自動車専用運搬船 3 隻 計11隻 |
| 改 修 船 部 門 | 受 注 高 | 5,749 | 5,295 | 454 |
| | 売 上 高 | 5,810 | 5,143 | 667 |
| | 受注残高 | 446 | 507 | △ 61 |
| 陸 機 工 事 他 | 受 注 高 | 897 | 681 | 216 |
| | 売 上 高 | 897 | 637 | 260 |
| | 受注残高 | 100 | 100 | 0 |
| 合 計 | 受 注 高 | 28,791 | 30,456 | △1,665 |
| | 売 上 高 | 23,491 | 24,617 | △1,126 |
| | 受注残高 | 30,644 | 25,344 | 5,300 |

(注) △は減を示す。

以上のとおり、新造船部門の受注高、売上高は、若干減少したものの、その他部門で順調な伸びを示し、損益面におきましては、当期利益として、前期実績を大幅に改善し、11億5千万円を計上することができ、当社基本目標である、黒字体質の完全定着化に向けて、順調な成果を収めることができました。

しかしながら、繰越損失の完全回復までには至らず、株主のみなさまには誠に申し訳なく存じますが、当期の配当につきましては、前期に続き無配とさせていただきました。

なにとぞ深いご理解とご協力により、ご了承賜わりますようお願い申し上げます。

なお、当期の設備投資につきましては、総額で約6億円を投下し、生産過程での省人、省力化のためのNC切断機の導入、協力職員の総合ハウス、宿舍の整備等を中心に重点的に配分いたしました。

また、その他生産性向上、安全対策、公害防止のための投資にも配慮いたしました。

また、その他生産性向上、安全対策、公害防止のための投資にも配慮いたしました。

今後の見とおしといたしましては、湾岸紛争の影響を中心に、当下期以降、海運市況には不透明感が出ているため、老朽船の代替需要は根強いものの、大幅な荷動きの増加は見込めず、新造船の船価は横這い基調が予想されますが、造船業界においては、手持工事量等からみて、当面、安定的に推移するものと予想されます。

当社における今後の課題といたしましては、営業面におきましては、さらに徹底した選別受注に努めるとともに、非船舶部門への受注活動を強力に展開しなければなりません。

また、生産面におきましては、引き続き予想される労務費、資材費、外注費等の上昇を吸収しうる、一層の生産性の向上努力が必要であり、黒字基調を維持できる企業基盤を確立し、復配等により、株主のみなさま

のご期待に報いることであります。

このため、全社一丸となって、業績向上に邁進する所存でございます。

株主のみなさまにおかれましては、今後とも、深いご理解と変らぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

(「第66期 事業報告書」内海造船株式会社、

1990年4月1日～1991年3月31日)

32. 第69期営業報告 (1993年4月1日～1994年3月31日)

株主のみなさまには、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は格別のご高配を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、ここに当社第69期 (平成5年4月1日から平成6年3月31日まで) の事業概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

平成6年6月

取締役社長 今西道三

事業の概況

当期におけるわが国経済は、個人消費の低迷や民間設備投資の減退に加えて、急激な円高により価格競争力が著しく低下し、輸出環境も悪化するなど、一段と不況の色を濃くし、全般的に極めて深刻な状況で推移いたしました。

このような景気動向の中で、造船業界におきましては、世界的には代替船建造需要の兆しが見られたものの、新造船船価は、大幅に低下の傾向を示し、また、修繕船工事においても、海運市況の低迷や、円高の影響等により、大幅に受注環境は悪化いたしました。

陸機工事他につきましても、景気低迷による設備投資の停滞の影響を受け、厳しい受注競争を強いられました。

こうした厳しい状況のもとで、当社は、積極的に営業活動を展開するとともに、修繕船部門の合理化によるコストダウンをはじめ、生産設備の合理化、財務体質の強化、組織の簡素化等、経営全般にわたる効率化を

落合：戦後、中手造船関係資料

推進してまいりました。

この結果、当期における受注高、売上高および受注残高、ならびに部門別の営業概況はつぎの表のとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | | 当 期 | 前 期 | 前期比 | 当 期 の 内 訳 |
|-----------------------|-------|--------|--------|--------|---|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 22,089 | 13,940 | 8,149 | コンテナ船5隻, 撤積運搬船3隻, 自動車航送旅客船4隻 計12隻 |
| | 売 上 高 | 21,097 | 20,693 | 404 | コンテナ船4隻, 油送船1隻, LPG 運搬船1隻, 自動車航送旅客 船4隻 計10隻 |
| | 受注残高 | 21,330 | 20,338 | 992 | コンテナ船5隻, 撤積運搬船3隻, 自動車航送旅客船2隻 計10隻 |
| 修 繕 船 部 門 | 受 注 高 | 6,120 | 7,238 | △1,118 | 修繕船261隻 |
| | 売 上 高 | 5,714 | 8,274 | △2,560 | 修繕船261隻を完工 |
| | 受注残高 | 901 | 495 | 406 | 修繕船27隻 |
| 陸 機 工 事 他 | 受 注 高 | 770 | 1,114 | 344 | 各種クレーン, 鉄鋼構造物 125件を完工 |
| | 売 上 高 | 905 | 961 | △ 56 | |
| | 受注残高 | 118 | 253 | △ 135 | |
| 合 計 | 受 注 高 | 28,980 | 22,293 | 6,687 | |
| | 売 上 高 | 27,717 | 29,929 | △2,212 | |
| | 受注残高 | 22,349 | 21,086 | 1,263 | |

(注) △は減を示す。

以上のとおり、前期と比較して修繕船部門の受注高、売上高が大幅に減少するなど、不本意な結果となり、損益面におきましては、経常利益5億7千3百万円、当期利益1億6千6百万円を計上するにとどまりました。なお、当期の設備投資につきましては、総額で約8億円を投下し、生産性向上設備、顧客受入れ設備、さらに船員用宿舍の整備等、福利厚生施設の改善にも配慮して配分いたしました。

今後のわが国経済の見通しにつきましては、先行きは依然として不透明で、景気の回復にかなりの時日を要するものと予想されます。

造船業界におきましては、海運市況の低迷に加えて、円高基調は深刻であり、引き続き国内外で厳しい競争を強いられるものと予想されます。

当社における今後の課題といたしましては、市況の悪化と円高の進行により大幅に低下した船価に耐え得るよう、体質を強化することです。すなわち、徹底したコスト削減が緊急かつ重大な課題であり、そのためにあらゆる面において生産性向上努力はもちろんのこと、資材の海外調達拡大を図るなど、特に、新造船建造コストの一層の削減を目指し、安定した経営基盤を確立することです。

株主のみなさまにおかれましては、今後とも一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

(「第69期 事業報告書」内海造船株式会社、

1993年4月1日～1994年3月31日)

33. 第73期営業報告 (1997年4月1日～1998年3月31日)

株主のみなさまには、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は格別のご高配を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、ここに当社第73期 (平成9年4月1日から平成10年3月31日まで) の事業概況ならびに決算について、ご報告申し上げます。

平成10年6月

取締役社長 三輪善雄

事業の概況

当期におけるわが国経済は、緩やかながら回復基調をたどるものと期待されましたが、景気は民間設備投資の減少、個人消費の伸び悩み等により足踏み状態が続き、さらに大手金融機関の破綻などともあいまって先行き予断を許さない状況が続き、停滞から後退が懸念される局面となりました。

造船業界におきましても、海上荷動き量の伸び悩みによる運賃市況の低迷、船腹量の過剰感等の影響もありまして、新造船、修繕船とも受注競争は激化を続け、価格水準は回復しないまま推移いたしました。

落合：戦後、中手造船関係資料

以上のような状況のもとで、新造船工事につきましては積極的な受注活動を進めました結果、前期を上回る受注高を確保することができました。一方、修繕船工事につきましては、検査期間の延長や、予算引き締めなどの影響もありまして、工事量が減少傾向にあり、受注競争は一段と激化いたしました。顧客のニーズにあったきめ細かい受注活動を展開いたしました結果、所期の工事量を確保することができました。

陸機工事他につきましては、ホイストクレーンを中心に、積極的に営業を展開いたしましたものの、民間設備投資の手控えなどの影響を受けまして、厳しい受注環境が続きました。

このような情勢下、当社はコストダウンの推進、生産体制の強化を図るとともに、広範囲にわたり営業活動を展開してまいりました。

この結果、前期および当期における受注高、売上高、受注残高の部門別の営業概況は次の表のとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | | 当 期 | 前 期 | 前期比 | 当 期 の 内 訳 |
|-----------------------|-------|--------|--------|-------|--|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 25,211 | 22,659 | 2,551 | ばら積船4隻、自動車航送旅客船1隻、冷蔵運搬船3隻、油送船1隻、自動車専用運搬船2隻 計11隻 |
| | 売 上 高 | 20,602 | 19,701 | 901 | ばら積船4隻、自動車航送旅客船4隻、自動車専用運搬船2隻、油送船1隻、大阿武船1隻 計12隻 |
| | 受注残高 | 33,241 | 28,633 | 4,608 | ばら積船4隻、冷蔵運搬船3隻、自動車航送旅客船1隻、油送船1隻、自動車専用運搬船2隻、コンテナ船3隻 調査兼取締船1隻 計15隻 |
| 修 繕 船 部 門 | 受 注 高 | 5,485 | 5,276 | 209 | 修繕船241隻 |
| | 売 上 高 | 5,900 | 4,685 | 1,215 | 改造船2隻、修繕船246隻を完工 |
| | 受注残高 | 624 | 1,039 | △ 415 | 修繕船25隻 |
| 陸 機 工 事 他 | 受 注 高 | 556 | 953 | △ 397 | 各種クレーン、鉄鋼構造物 101 件を完工 |
| | 売 上 高 | 605 | 976 | △ 370 | |
| | 受注残高 | 48 | 97 | △ 49 | |
| 合 計 | 受 注 高 | 31,253 | 28,889 | 2,364 | |
| | 売 上 高 | 27,109 | 25,362 | 1,746 | |
| | 受注残高 | 33,914 | 29,770 | 4,144 | |

(注) △は減を示す。

以上のとおり、前期と比較して受注高は23億円、売上高は17億円、受注残高は41億円増加いたしました。損益面におきましては、経常利益は受注競争の一段の激化により前期比7千6百万円減の3億4千2百万円、当期利益は因島工場の閉鎖に伴う構造改善費用により前期比4千2百万円減の1億4千2百万円となりました。

当期の配当金につきましては、前期の1株につき3円の配当に対し、当期は1株につき4円とさせていただきました。

なお、当期における設備投資につきましては、総額で約8億4千万円を投下し、生産性向上設備、環境改善設備の整備等を中心に配分いたしました。

今後のわが国経済は、景気回復のための総合経済対策が打ち出されはいたしましたものの、先行きは依然として不透明で、景気回復までには至らず、不安定な状況が続くものと予想されます。

造船業界におきましても、海運市況の早期回復を期待いたしますが、新造船・修繕船市場とも依然として厳しい状況で維持していくものと思われます。

以上のような状況のもとで、当社における今後の課題といたしましては、営業面では、顧客にご満足いただけるきめ細かい受注活動を行うとともに、生産面では生産体制の合理化、生産性向上ならびに品質向上のためのシステムの強化・確立を全社をあげて取り組み、来る21世紀にむけて健全な魅力ある企業となるため、経営基盤の一層の強化を図り、業績の向上を目指してまいる所存であります。

株主のみなさまにおかれましては、今後ともなお一層のご支援とご鞭撻と深いご理解を賜りますようお願い申し上げます。

(「第73期 決算書」内海造船株式会社、

1997年4月1日～1998年3月31日)

34. 第74期営業報告（1998年4月1日～1999年3月31日）

株主のみなさまには、ますますご清栄のこととお喜び申しあげます。

平素は格別のご高配を賜わり厚くお礼申しあげます。

さて、ここに当社第74期（平成10年4月1日から平成11年3月31日まで）の事業概況ならびに決算について、ご報告申しあげます。

平成11年6月

取締役社長 三輪善雄

事業の概況

当期におけるわが国経済は、金融システムの不安が長期化するなか、個人消費の低迷と雇用環境の悪化、民間設備投資も大幅な減退に転じるなど内需の不振に加え、アジアにおける経済不安などにより、景気は底入れしないまま極めて深刻な状況で推移いたしました。

造船業界におきましても、低迷する海運市況の影響で工事量は減少し、国内外で激しい受注競争が展開され、引き続き厳しい経営環境が続きました。

新造船工事は、アジア経済の不況により、ばら積船、コンテナ船などの外航船は新規需要が減少し、また、内航船は船腹の需給バランスが不安定な状態にあり、受注・採算の両面にわたり、非常に苦戦いたしました。修繕船工事も同様に、海運市況の悪化が、工事量の減少、受注価格を下落させ、厳しい競争を強いられました。

陸機工事他につきましても、不況の影響を受け、民間設備投資は回復が遅れ、厳しい受注環境が続きました。

このような状況のなか、当社は、精力的に営業活動を進める一方、130トン大型クレーンの新設により省力化・生産性向上に努力を重ねるとともに、ISO9001の認証取得により品質の強化を推進いたしました。

この結果、前期および当期における受注高、売上高、受注残高の部門別

の営業概況はつぎの表のとおりであります。

(単位 百万円)

| 区 分 | | 当 期 | 前 期 | 前期比 | 当 期 の 内 訳 |
|-----------------------|-------|--------|--------|---------|---|
| 新 造 船 部 門 | 受 注 高 | 14,637 | 25,211 | △10,573 | コンテナ船4隻, 油送船1隻, 旅客船1隻, 計6隻 |
| | 売 上 高 | 20,380 | 20,602 | △ 221 | コンテナ船3隻, ばら積船2隻, 冷蔵運搬船2隻, 調査兼取締船 1隻, 多目的自動車運搬船1隻 計9隻 |
| | 受注残高 | 27,498 | 33,241 | △ 5,743 | コンテナ船4隻, ばら積船2隻, 油送船2隻, 自動車航送旅客船 1隻, 自動車専用運搬船1隻, 旅客船1隻, 冷蔵運搬船1隻, 計12隻 |
| 修繕 船部 門 | 受 注 高 | 5,050 | 5,485 | △ 435 | 改造船1隻, 修繕船224隻 |
| | 売 上 高 | 5,221 | 5,900 | △ 679 | 改造船1隻, 修繕船222隻を完工 |
| | 受注残高 | 453 | 624 | △ 171 | 修繕船27隻 |
| 陸機 工事 他 | 受 注 高 | 236 | 556 | △ 320 | 各種クレーンなど47件を完工 |
| | 売 上 高 | 279 | 605 | △ 325 | |
| | 受注残高 | 5 | 48 | △ 43 | |
| 合 計 | 受 注 高 | 19,924 | 31,253 | △11,329 | |
| | 売 上 高 | 25,882 | 27,109 | △ 1,226 | |
| | 受注残高 | 27,956 | 33,914 | △ 5,958 | |

(注) △は減を示す。

以上のとおり、前期と比較して受注高は113億円、売上高は12億円、受注残高は59億円減少いたしました。損益面におきましては、経常利益は、前期比1億5千4百万円増の4億9千7百万円となり、当期利益は、特別損失1億2千2百万円を計上したことにより1億4千1百万円となりました。

当期の配当金につきましては、前期に引き続き1株あたり4円とさせていただきます。

なお、当期における設備投資につきましては、総額で約11億7千4百万円を投下し、「130トン大型トレーン」など生産性向上・省力化設備ならびに顧客宿泊施設「沢クラブ」などに配分いたしました。

今後のわが国経済は、政府の景気回復諸施策および金融システム安定化政策などの実施により、景気回復の兆しが見えてきたといわれるものの、低迷を続ける設備投資や個人消費の急激な回復は見込めず、先行き予断を許さない状況で推移するものと思われます。

造船業界におきましても、低迷する国内景気やアジア経済の影響を受け、新造船・修繕船市場ともに急速な回復は望めず、依然として厳しい状況で推移していくものと思われます。

以上のような状況のもとで、当社における今後の課題といたしましては、引き続き全社をあげて生産性向上を推進し、一層のコスト競争力の強化に努めるとともに、認証取得した ISO9001により品質の維持・向上に精励し、顧客満足度の高い品質を実現するなど企業体質の強化を図り、積極的な営業活動を展開し、当社グループの総力を結集して業績の伸展に邁進する所存でございます。

なお、「コンピュータ西暦2000年問題」につきましては、当社は、本問題を重要な課題と認識し、詳細な計画を策定の上、スケジュールに沿って、全社的に取り組んでおります。

株主のみなさまにおかれましては、今後ともなお一層のご支援・ご鞭撻と深いご理解を賜りますようお願い申し上げます。

(「第74期 事業報告書」内海造船株式会社、

1998年4月1日～1999年3月31日)

35. 昭和43年、社長年頭挨拶

年頭のあいさつ 取締役社長 村上哲男

みなさん、明けましておめでとうございます。御家族おそろいで昭和43年のよき新春を迎えられ、心からお喜び申し上げます。さて、昨年を顧りみますと、内外ともに経済界は国際収支の悪化と先行警戒により、公定歩合の引上、融資の規制等一連の金融引締の政策が一段と強化され経済環境のまことにきびしい年でありました。そうした中であって特に当

社は未曾有の赤字をかかえ日立造船の強力な援助と、従業員の総力を結集して再建に立ちあがったのであります。

昨今の業績としては、新造船工事におきましては OH メリング、トロピカルプライウッド、三天丸、徳星丸の計 4 隻を完成し、約 18 億の売上をあげました。又、修繕船工事では 112 隻約 5 億の仕事を消化したのでありますが、皆様ご承知のとおり新造船部門において致命的な赤字を出し、最悪の決算を行ったのであります。

しかしながら、皆様方の懸命の努力によりまして、出すべきウミは全部出し、損失発生を最小限に喰い止める事ができました。そして再建の将来に明るい希望をもって越年する事ができました事は、皆様とともに御同慶に耐えない次第であります。

去年の皆さんの御労苦に対し衷心より深く感謝の意を表するものであります。

さて本年は再建第 2 年目として極めて重要な年であります。

昨年度は従来からの悪条件により多額の赤字を出しながらも再建の基礎をがっちり固めることが出来ましたが、本年はこの累積赤字を解消する初年度であります。

即ち、当社の再建が成功するか否かは、一にかかってこの 43 年にあるのでありまして、関係各方面からも注目の的になっている極めて大切な年であるという事を年頭に当って自覚せねばなりません。

そこで私は 43 年度の年間モットーを「再建第 2 年目標突破に全力前進」と決め、各部門につきの事項を重点目標として、要望いたします。

先づ総務部門であります

営業課及び東京、神戸事務所は

○修繕船年間 150 隻を目標に売上の拡大

○収益の向上を計るとともに売掛金の早期協定と早期回収につとめること

庶務課においては

○社則の整備と事務合理化の推進、並びに経費の節減につとめること。

つぎに管理部門でありますが、

管理課は、前向きの管理体制により、徹底した時数管理の推進と外注管理の強化につとめること

会計課は原価管理の強化と予算制度の確立を目指し、関連部門への情報提供のスピードアップにつとめ、財務面においては資金効率の高揚を計ること。

資材課は、タイミングの良い材料入手と、資材コストの低減を積極的に推進すること。

労務課は「企業は人なり」と云う言葉をキモに銘じ、管理監督者の育成と、技倆向上のための教育施策を計り、また安全衛生管理を重点として明るい職場作りにつとめること。

最後に工務部および現場各部門であります。工費節減を至上の命題として、創意工夫をこらし、能率の向上に積極的に取り組んで頂きたい。その為には、作業工程とコミュニケーションの流れを円滑にすることが課題であります。

又、安全と誤作防止についてもさらに推進を計り、ライン、スタッフ一体となって、コスト低減に努力されたい。

尚各職場の管理監督者は、リーダーシップを十二分に発揮し、目標に向って率先挺身していただきたいのであります。

瀬戸田造船の真価を問うべき昭和43年の年頭にあたり、私は以上の事を皆さんに要望いたします。どうか皆さん、私の意のあるところを十分お汲みとり頂いて、この一年お互いに健康で頑張っていこうではありませんか。

以上をもちまして、簡単ではありますが、私の新年の挨拶といたします。

(瀬戸田造船株式会社発行「せとだ」1968年1月)

36. 昭和43年、工場長年頭挨拶

年頭のあいさつ

常務取締役工場長 田中茂之

みなさん、明けましておめでとうございます。本日は、皆さんの明るい元気な顔を拝見し、大変心強く喜ばしい限りでございます。

さて、昭和43年が当社にとってあらゆる観点から考えて、極めて重要な年であり、社運をかけた年であるということは、先程の社長のお話により十分ご認識いただいた事と思います。

そこで私は、社長のご要望に応じて、昭和43年を「原価引下に挑戦する年」として、すべての戦力をこの一点に指向することを宣言します。

と同時に、皆さんに対する具体的な行動指針として次の4項目を指示し、その積極的推進を要請します。

第一は、原価意識に徹せよ。

第二は、部門間の係を強化せよ。

第三は、経費節減と合理化を推進せよ。

第四は、技倆を磨き指導力を発揮せよ。

以上であります、各項目について内容を申し上げますと、

第一の「原価意識に徹せよ」ということですが、会社内における皆さんの眼にふれるまわりにあるもの、また皆さんの一挙一動すべて原価であり、船価であります。

いってみれば、皆さんは、原価引下げの宝の山の中にいるようなものであります。

皆さんがた1人1人が原価引下の鍵をにぎっているキーマンであるということを十分認識いただいて、旺盛な原価意識をもって、売上の拡大を計り、段取をよくし、工費、材料、経費のあらゆる費用の節減と取り組み、本年度の収益確保に大いに寄与して頂きたいと考え、全員、原価意識に徹せよということを強く申し上げたい。

第二の「部門間の関係を強化せよ」ということでありますが、原価引下は、チームプレイであり、各部門の総合力によってはじめて大きな成果を上げることができます。

そのためには、上下左右の意志疎通が絶対に必要であります。企業の全組織、全機能がフルに活動するよう緊密な連絡をとり誤作、手持ち時間の発生を徹底的に防止していただきたいと考えます。

第三の「経費節減の合理化の推進」であります。事務部門、現場部門を問はず、簡素化、合理化を強力に推進する一方、予算制度を確立し、今年一年はぜいたくは云わないで、なりふりかまわず辛棒するということに徹し、あらゆる経費の節減につとめて頂きたいと考えます。

第四に「技倆を磨き指導力を発揮せよ」ということでありますが、管理監督署は勿論のこと、全員が旺盛な研究心をもって技倆向上に務めて頂きたい。

特に各階層の責任者に望みたい事は、それぞれの仕事に目標を立て、そして部下をよく把握し、指導しながら計画的に仕事を進めていただきたい。

仕事は段取りよく計画的に進めること、それが能率 UP に、即ち、原価引下に挑戦する強力なパンチになるのであります。

最後にケガは企業の最大の敵であると考え、安全衛生については特に、万全の注意を払っていただき、今年一年、みんなが無事故、無欠勤で、元気一杯仕事にぶつかっていただくことを希望します。

以上簡単ではございますが、昭和43年に対する抱負を申し上げ年頭の挨拶とします。

(瀬戸田造船株式会社発行「せとだ」1968年1月)