

# 利益無き繁忙と輸出船受注

——中手造船業の系列化過程——

功 合 落

(受付 2001 年 11 月 26 日)

## はじめに

戦後の造船業について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、世界の冠たる日本造船業の発展が示されてきたといえよう。

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、当時の大手造船業者16社によって年間の総進水量の約9割を占めていた。当時、中小型鋼造船業者は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ただろう。

造船業を考える上で、注意すべき点が、いくつかある。本論との関わりから、三点ほどあげておこう。

一つは、注文生産を基調とする点である。一隻相当の出資が高額であり、しかも、造船についても、積載貨物や就航路の性格など注文主の意向によって様々な要素を勘案する必要がある。このため、一年程度の受注量を見通した上での経営展開の必要があった。また同時に、船舶は消耗品ではないので、償却期間まで再び製造する必要がなかった。しかも、高額であることから、景気変動に左右されやすかったのである。

二つ目は、総合組立工業という点である。造船業の場合、鉄鋼業を始めとして多くの材料・部品を始めとして、建築・機械・電気などの広範囲の技術を必要とし、その業種は200にも及ぶといわれる。かかる部品調達を始

めとした関連企業との恒常的な連携が求められたのである。しかも、造船業においては巨額な設備と熟練工や関連企業を恒常的に抱えておく必要があった。このことは、受注量の確保が求められることを意味し、利益よりも収益重視という経営スタイルを取る要素となる。

そして第三は、戦後国内造船業は、計画造船という形態をとっていたという点である。この計画造船とは、「国が各年度毎に船種別の建造量や資金計画を決定し、建造希望船主の中から建造船主を選定して建造所要資金の相当部分について財政資金を融資するという方法」のことで<sup>1)</sup>、戦後1947(昭和22)年に開始され、1987年まで続いた。この方法は、「空中から黄金を生み出す奇手」として、現代における日本造船業の発展を支えたものとして評価されてきた<sup>2)</sup>。しかしながら、瀬戸田造船における1951年の営業報告(第11期)を参照すると、造船業の好況期においても、それは「大型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楽観を許す何物もなく、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」<sup>3)</sup>と、戦後から1950年代ごろまでの中小造船企業に対しては、必ずしも計画造船によって十分な恩恵に浴することができなかったことも事実である。

さて、対象とする内海造船は、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

1) 日本造船学会編『昭和造船史(第2巻)』(原書房、1973年)

2) 中川敬一郎『戦後日本の海運と造船』(日本経済評論社、1992年)

3) 「第11期(1951年前期)営業報告」

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<sup>4)</sup>。

内海造船は、広島県瀬戸田町沢に本社のある造船会社で、1935（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）が設立する。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行ない、今日に至っている。

戦後日本造船業史の展開の中から、内海造船を位置付けるのならば、中規模造船所＝「中手」であるという点に集約できるだろう。瀬戸田造船から内海造船へと変わり、今日に至る過程においても、経営者は常に「中手」という立場を強く意識していた。本論では、瀬戸田造船を例にして1967年に展開される日立造船に瀬戸田造船が系列化される過程を明らかにしていくことにしたい。ちなみに、造船業の合併による造船資本の巨大化は、増資や合併により行なわれている。その最初は1960年の石川島重工業と播磨造船の合併に求められ、64年の三菱重工業の誕生、67年の三井造船と藤永田造船との合併などが行なわれている。

また、1973年の石油危機以降、造船不況が深刻化するなか、中手造船所の

4) 戦後の広島県下の造船業研究の中で、高橋衛『広島県における造船工業の発展過程』1976年の成果は貴重である。

経営難をもたらし、不況カルテルの促進・系列化がなされ、1976年段階では大手七社の中に中手造船所は系列会社として編成される。提携内容は＜表1＞に示した通り多様だが、本論で検討素材とする内海造船の場合、日

表1 中型造船所の系列化状況（1976年7月末現在）

中核会社	系列会社	提携内容				備 考
		業務	技術	役員	株式	
三菱重工業	名村造船所	○	○	○	○	
	笠戸船渠			○		
	今治造船	○	○	○	○	
	三保造船		○	○	○	
	新山本造船	○	○	○	○	
	金川造船			○		
	下田船渠	○	○	○		
石川島播磨重工業	石川島造船化工機	○	○	○	○	
	臼杵鉄工	○	○	○	○	
	福岡造船					臼杵系列
	東日本造船					臼杵系列
	東九州造船					臼杵系列
	北日本造船					臼杵系列
	波止浜造船	○	○	○		波止浜グループ
	高知県造船					波止浜グループ
	大島ドック					波止浜グループ
	神田造船		○			
日立造船	山西造鉄		○			
	尾道造船		○			
	内海造船	○	○	○	○	
住友重機工業	瀬戸内造船		○			
	大島造船	○	○	○	○	大阪造船と合併
	佐野安船渠		○	○	○	
川崎重工業	金指造船	○	○	○		
	来島どつく	○	○	○		
	宇和島造船					来島系列
	高知重工					来島系列
三井造船	日本海重工業	○	○	○	○	
	幸陽船渠	○	○	○	○	
	常石造船	○	○	○		
	四国ドック	○	○	○	○	
	鹿児島船渠		○	○		
	粟津造船	○	○	○		
	神例造船	○	○	○		
日本鋼管	佐世保重工業	○	○	○	○	
	林兼造船					佐世保の技術援助
	太平工業					佐世保の技術援助
	函館ドック	○	○	○	○	
	檜崎造船		○	○		
	東北造船	○	○	○	○	

運輸省船舶局監修『造船統計要覧』1976年、成山堂書店

立造船の系列下のもと、業務・技術・役員・株式の各項目で提携している。また、これまで、大手造船所による中手造船所への系列化の過程は、「上からの統合」として考えられてきた。例えば、佐藤正志氏は、『広島県史』において、不況カルテル以前の1966年ごろの大手による中小造船所の系列化の様相について、日立造船系列（尾道造船・瀬戸田造船・田熊造船・宇品造船）、三井造船系列（常石造船・幸陽船渠）、佐世保重工系列（大平工業）などに編成される様子を示している<sup>5)</sup>。この点について、瀬戸田造船を例に中手造船所から再検討を試みたい。

なお、あらかじめお断りしておきたい点として、史料的な限界を指摘しておきたい。本項で扱う内海造船に関係する史料で引用できるものは、「営業報告書」に見られる「貸借対照表」と「損益計算書」の中で各項目の明細が記載されている「決算書」を素材としており、史料として十分でないものも多く見られる。よって本論では、一つの事例を紹介したものと言える。

### 一、戦後、瀬戸田造船の特質（～1962年度ごろ）

瀬戸田造船が日立造船に統合されるのは、1967年のことであるが、その前に戦後から1962年ごろまでの瀬戸田造船の特質について、四つの点を指摘しておこう。

第一は、戦災から逃れることで、設備が残されたという点である。このことは、創業時に高額な設備投資を必要とする造船業において、設備投資を抑えることを可能とした。

瀬戸田造船は、戦時期企業合同により、1944年中桐造船所と村上造船鉄工所（共に神戸）の二社と合併する。そして、戦災から逃れるため、神戸工場から瀬戸田工場へ全工場が移転することで、設備の拡充が図られ、結果としてそのまま戦後を迎えている。被災を受けなかったため、戦後直後、

---

5) 佐藤正志「造船工業の発展」『広島県史 現代編』（1983年）

総指令部 (GHQ) の保全管理命令を受ける結果となるが、他方において戦後直後、若干の機械導入はあるものの、基本的に大きな設備投資は行わずに済んだのである。そして、戦後の受注量の少ない状況下において造船技術を生かした上での地元への対応 (雑工事の受け入れ) や、修繕船の受注などで経営を切り抜けることができたのである。もちろん資料には表れないが、人員整理など経営合理化も行われたことも踏まえる必要はあるだろう。

瀬戸田造船においても漸次設備投資は行なわれている。大きなものとしては1955年前後のことであり、1954年4月の1号ドックの改造、1956年9月に2号ドックが竣工されている。さらに、1964年には第3号ドックが新造され、6500重量トンの修繕船受け入れを可能としている。このように、修繕船・改造船受注を重視した中手造船業者の特徴を見ることができるのである。

第二は、総合組立工業としての側面である。瀬戸田造船所内においても、機械工場を始めとしたいくつもの工場が設置されている。しかし、それだけでは部品の調達など十全ではなかった。戦後直後、これらを補完したのは、隣接した造船業者との連携であった。これらの造船所を通じて、部品を補完し、造船工事を円滑に行ったのである。

瀬戸田造船における部品 (製品) の取引先について、買掛先や売掛先を通じて一面を見ることができる。1955年ごろの取引先について<表2>を参照してみよう。鋼材などを含めて各所から入手しており、取引先が一定していない。製品や原料の受注において、不安定な受注がなされていたことがわかるのである。

第三は、この間の瀬戸田造船における営業成績を参照すると (<表3> <表4>)、個々の造船における建造収支は、利益を得る場合もあったが、損失を出すこともしばしばあった。とりわけ、新造船の場合、多大な損失を生むことも少なくない。この点、修繕船においても、損失を生むこともあったが少なかった。この時期、新造船は赤字の場合が多く、この損失分を修繕船によって補填したというのが現状と言えるだろう。これは、造船

落合：利益無き繁忙と輸出船受注

表2 第19期から第21期までの前払金先と金額

前 払 金 先	使 途	前 払 金 額		
		第19期	第20期	第21期
		1955年10月 ～1956年3月	1956年4月 ～1956年9月	1956年10月 ～1957年3月
日産建設株式会社	第二号ドック建設工事費	3,500,000		
株式会社高須組	浚渫工事費	200,000		
岩井産業株式会社	鋼材購入代金	1,015,000	5,000,000	
	s 74山型材代金			1,254,869
金本隆司	社宅新築工事費	400,000		
株式会社大阪ボイラー製作所	ボイラー代金	800,000		
株式会社藤岡鉄工所	ウインドラス、キャブスタン代金	850,000	1,475,000	
第一物産株式会社	鋼材購入代金	577,500		
東邦造機株式会社	ヤンマーデゼル代金外	1,140,000	2,290,000	
	s 73補機代金			5,750,000
株式会社六王機械製作所	ウオシントンポンプ代金外	650,000	1,500,000	
	照国丸ポンプ代金			320,000
重松組	護岸工事代金	400,000		740,000
阪神内燃機工業株式会社	柏商会新造船主機代金	3,100,000	8,000,000	
	s 73・74・75主機代金			42,800,000
三鈴船舶株式会社	s 72主機代金		9,400,000	
安立電波工業株式会社	s 72デツカレーダー代		1,100,000	2,250,000
	s 72 150w無線装置代金			800,000
株式会社平野鉄工所	s 72, s 73ボイラー代		4,450,000	
	s 72, s 74, 75補缶代金			7,750,000
株式会社坂本船具代	アンカー代		1,000,000	
	s 73アンカーチェーン代金			3,000,000
協立電波株式会社	電波代外		1,387,500	
	s 73 500w無線装置代金			1,834,000
神鋼電機株式会社	起重機代		1,300,000	
株式会社滝沢鉄工所	ラヂヤールボール盤代		1,075,000	
	施盤代金			25,000
兵庫鋼材株式会社	鋼材代		640,600	
神興商事株式会社	鋼材代		3,327,497	
大阪重油炉製作所	バーナー代外		1,075,500	
内外工業株式会社	s 73移送ポンプ他代金			670,000
摩耶商事株式会社	s 73舵取機他代金			3,570,000
川一鋼材株式会社	鋼材代金			3,319,287
亀山商店	s 73, 74, 75揚貨機代金			8,400,000
久保田鉄工株式会社	s 73汽動ウインドグラス他代金			4,920,000
株式会社昭和起重機製作所	水平引込式起重機代金			35,000,000
株式会社上野鉄工所	s 72中間軸代金			1,030,000
三菱電機株式会社	s 73冷凍機他代金			2,739,000
株式会社山本商店	鋼材代金			144,000
株式会社柏商店	s 73ヂヤイロコンパス他代金			2,812,000
三井物産株式会社	輸入鋼材代金			8,583,600
前田機工株式会社	木材乾燥機代金			240,000
富士電機製造株式会社	s 74発電機代金			1,860,000
大森商機株式会社	製材機代金			380,000
栄電機株式会社	三畠丸電動機他代金			350,000
三菱商事株式会社	鋼材代金			288,000
川鉄商事株式会社	鋼材代金			72,000
芸南建設株式会社	事務所建築費他代金			2,021,400

表 3 第 9 期(1950年10月~1951年 3 月)における営業成績(新造船・修繕船)

		売 上 高	総 原 価	損 益
新 造 船	西山丸	7,470,000.00	7,622,788.59	-152,788.59
修 繕 船	戸上山丸	43,780.00	120,041.91	-76,261.91
	3 神栄丸	822,880.00	828,770.97	-5,890.97
	伯州丸	620,920.00	598,778.93	22,141.07
	さち丸	201,421.00	140,120.92	61,300.08
	三原山丸	364,050.00	435,517.80	-71,467.80
	淡島丸	182,660.00	155,250.41	27,409.59
	1 平和丸	2,665,950.00	3,035,453.10	-369,503.10
	清京丸	516,200.00	509,634.57	6,565.43
	11新東丸	210,490.00	223,717.92	-13,227.92
	加徳丸	595,000.00	604,448.38	-9,448.38
	多聞山丸	1,500,000.00	1,303,109.12	196,890.88
	八代丸	1,362,260.00	1,347,443.01	14,816.99
	三長丸	1,602,545.00	1,337,064.58	265,480.42
	大和丸	634,830.00	605,348.87	29,481.13
	朝輝丸	570,690.00	605,629.09	-34,939.09
	京見丸	878,610.00	575,246.42	303,363.58
	豊山丸	452,900.00	520,246.11	-67,346.11
	光映丸	430,460.00	354,071.61	76,388.39
	高速丸	723,458.00	956,760.60	-233,302.60
	8 長運丸	157,370.00	154,008.29	3,361.71
	28日宝丸	415,585.00	326,317.34	89,267.66
	広島丸	585,000.00	524,455.37	60,544.63
	南嶺丸	171,450.00	162,423.63	9,026.37
	朝日丸	764,170.00	845,292.64	-81,122.64
	朝日丸	279,750.00	245,496.77	34,253.23
	伊良部丸	762,234.00	855,908.51	-93,674.51
	6 起重機船	1,107,660.00	1,059,126.31	48,533.69
	下関丸	658,000.00	594,472.55	63,527.45
	光進丸	1,265,590.00	674,443.52	591,146.48
	末広丸	1,175,420.00	1,083,393.62	92,026.38
	東興丸	707,550.00	1,906,618.90	-1,199,068.90
	2 山口丸	315,000.00	285,118.62	29,881.38
	10蓬萊丸	446,110.00	306,254.23	139,855.77
	2 大島丸	790,120.00	593,108.14	197,011.86
修繕船合計		23,980,113.00	23,873,092.76	107,020.24



落合：利益無き繁忙と輸出船受注

表4 第16期(1954年4月～9月)における営業成績(新造船・修繕船)

項 目	受注先	受注品目	売上高(円)	原価(円)	損益(円)
新 造 船	大成運輸	北山丸	17,200,000	16,683,600	516,400
修繕船工事	島津運送	第七日宝丸	1,657,420	1,378,705	278,715
	細田商店	第七十三関門丸	765,470	705,985	59,485
	東興海運	東興丸	1,279,980	1,318,312	-38,332
	富士汽船	銀明丸	911,440	879,192	32,248
	旭タンカー	第二十二良友丸	2,111,300	1,499,937	611,363
	旭タンカー	第十二宝運丸	930,000	813,451	116,549
	佐藤国汽船	第二鴨川丸	1,930,540	1,861,457	69,083
	鶴見輸送	鶴明丸	1,863,990	1,644,922	219,068
	旭タンカー	第十二良友丸	615,810	720,642	-104,832
	佐藤国汽船	快心丸	1,769,760	1,779,071	-9,311
	富士汽船	三保丸	1,374,400	1,419,994	-45,594
	大洋興業	第十四小野丸	3,003,700	2,998,304	5,396
	馬場汽船	光照丸	2,894,448	2,885,692	8,756
	神戸機橋	さち丸	3,256,300	3,078,624	177,676
	小谷汽船	広島丸	913,060	871,795	41,265
	四国鉄道	嶺南丸	520,000	563,788	-43,788
	日下部汽船	伊奈波山丸	437,600	392,899	44,701
	広島鉄道	長水丸	955,900	793,323	162,577
	日進海運	春日丸	2,066,000	2,192,777	-126,777
	富士汽船	洋興丸	2,362,088	2,337,004	25,084
	□洋海運	第八南輝丸	714,325	707,861	6,464
	旭タンカー	第二十一良友丸	1,257,804	1,103,301	154,503
	南海汽船	明進丸	1,300,000	1,270,537	29,463
	金華汽船	第二勝丸	704,800	679,263	25,537
	上野運輸	豊国丸	290,300	263,520	26,780
	細田商店	愛媛丸	74,700	38,984	35,716
	宇和島運輸	ゆうなぎ丸	1,696,800	1,671,200	25,600
	佐藤国汽船	第十五快心丸	6,817,633	6,697,669	119,964
	東興海運	東興丸	600,000	582,258	17,742
	島津海運	第三十七日宝丸	60,360	26,584	33,776
	鶴見海運	鶴翠丸	822,630	639,099	183,531
	大洋興業	第十八小野丸	4,871,906	4,759,743	112,163
	極東海運	伊予丸	698,950	677,427	21,523
	佐藤国汽船	東都丸	1,074,120	788,766	285,354
	協同商船	福神丸	1,603,631	1,495,635	107,996
	上野商会	第二十八希望丸	411,240	391,168	20,072
	松尾汽船	第三松利丸	69,000	52,271	16,729

所自身の技術的な未熟さや労使関係の悪化による経営的な問題もあるだろうが、受注の必要性からの適切な見積りでなかったことも考えられよう。すなわち、新造船の場合、受注時に「前受金」を受けとり、工事を実施した船は赤字となる場合が多い。これは「前受金」を受けることで、運転資金に充当するという意味で重要なのだが、逆に船価が安く抑えられ、適切な見積りが得られなかったのである。こうして、売上高が原価を下回ることもしばしばみられた。ただ、ここで行われた、受注ミスによる失敗がありながらも技術向上や人員削減を実施することで、1955年以降における瀬戸田造船の発展を展望できる。また、計画造船により受注した船もあるが、それはわずかであり、受注の主軸は修繕船であった。

第四は、有価証券を購入しているが、1960年ごろの出資先を参照すると三井近海汽船や富士汽船などであり<表5>、その意味で、取引先の海運業者に対する有価証券であった。よって、これらの出資は、必ずしも配当を期待したものとはいえなかった。同様に、1960年の資本金が2000万円から4000万円に変わった段階の株主を参照すると(<表6>)、村上や中桐などの創業者以外に、持株比率をほとんど変化させずに、富士汽船、三井船舶などの得意先の名前も記載されている。このように、有価証券への出資先と株主は相互に関連しあっている。また、借入金は、運転資金に相当する短期借入金は広島銀行や中国銀行から、また設備投資に充当する長期借入金は日本興業銀行や日本開発銀行から、それぞれ借り入れられている。設備投資に無理がないかを判断する「固定長期適合率」を示したのが<表7>であるが、同表を参照すると、輸出船を受注するまでの第39期までは、極めて低い割合で抑えられていることがわかるだろう。

以上に見られるように、戦後の瀬戸田造船は、建造実績という面において必ずしも順調に経営が展開されたとはいい難く、紆余曲折を経た様子がわかるだろう。とくに、計画造船の展開の中、中手造船所としての瀬戸田造船は必ずしも新造船の受注は多いとはいい難かった。しかも、新造船を受注したとしても、損失を生むことも多かったのである。無論、造船業の

落合：利益無き繁忙と輸出船受注

表5 第28期から第33期における瀬戸田造船株式会社の出資先

出 資 先	第28期 1960年4月 ～1960年9月	第29期 1960年10月 ～1961年3月	第30期 1961年4月 ～1961年9月	第31期 1961年10月 ～1962年3月	第32期 1962年4月 ～1962年9月	第33期 1962年10月 ～1963年3月
三井船舶株式会社				1,260,000	1,260,000	1,260,000
三井近海汽船株式会社	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
富士汽船株式会社	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000
東興海運株式会社	500,000	500,000	500,000	500,000		
明和海運株式会社				500,000	500,000	500,000
東洋海運株式会社	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
日東商船株式会社		500,000				
山下近海汽船株式会社	300,000	300,000	300,000	300,000	800,000	800,000
佐藤国汽船株式会社	450,000	450,000	450,000	450,000	450,000	450,000
大洋開発株式会社					1,350,000	1,350,000
株式会社柏商店	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
柏汽船産業株式会社						500,000
中村汽船株式会社	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
日本汽船株式会社						1,700,000
浅野海運株式会社	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
株式会社広島銀行	540,000	540,000	540,000	540,000	540,000	540,000
商工組合中央金庫	30,000	30,000	30,000	180,000	180,000	430,000
広島県造船工業協同組合	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
日本海運集会所	10,000	10,000	10,000	10,000		
中国造船懇話会	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	
電話債券	403,000	403,000	823,000	823,000	823,000	823,000
割引興業債券	500,000	500,000	4,500,000	14,530,000	14,530,000	14,000,000
日本興業銀行						10,000,000
日興證券株式会社						5,500,000
中央信託銀行株式会社						100,445
合計	6,813,000	7,313,000	11,233,000	23,173,000	24,513,000	42,013,445

表6 第28期と第29期における株主(金額第28期25万円以上, 第29期100万円以上)

	1960年4月～9月		1960年10月～61年3月		
	第28期(金額)	%	第29期(金額)	%	
芦屋市 村上 正八	6,941,500	34.71	13,828,000	34.57	瀬戸田造船株式会社取締役社長
東京都中央区 長岡 英三	2,000,000	10.00	4,000,000	10.00	富士汽船株式会社代表取締役社長
神戸市長田区 中桐 徹男	1,270,000	6.35	2,540,000	6.35	瀬戸田造船株式会社常務取締役
瀬戸田町 村上 順三	830,000	4.15	1,660,000	4.15	瀬戸田造船株式会社式会社常務取締役
瀬戸田町 村上 ゆき	790,000	3.95	1,580,000	3.95	
神戸市兵庫区 中桐 英雄	600,000	3.00	1,200,000	3.00	
瀬戸田町 村上 玉夫	545,000	2.73	1,090,000	2.73	瀬戸田造船株式会社式会社常務取締役
神戸市兵庫区 中桐 正博	500,000	2.50	1,000,000	2.50	
東京都中央区 進藤 孝二	500,000	2.50	1,000,000	2.50	三井船舶株式会社代表取締役社長
神戸市生田区 佐藤 国吉	500,000	2.50	1,000,000	2.50	佐藤国汽船株式会社取締役社長
神戸市生田区 井高岩一郎	500,000	2.50	1,000,000	2.50	東興海運株式会社取締役社長
大阪市西区 小谷奎之助	500,000	2.50	1,000,000	2.50	小谷汽船株式会社取締役社長
東京都中央区 長谷川種雄	500,000	2.50	1,000,000	2.50	三井近海汽船株式会社代表取締役社長
神戸市生田区 日下部久男	500,000	2.50	1,000,000	2.50	日下部汽船株式会社取締役社長
瀬戸田町 村上 潔	420,000	2.10	840,000	2.10	
神戸市生田区 三浦勝一郎	400,000	2.00	800,000	2.00	金華汽船株式会社取締役社長
神戸市須磨区 榎原亀太郎	400,000	2.00	800,000	2.00	
神戸市長田区 中桐 照夫	350,000	1.75	700,000	1.75	
瀬戸田町 村上 孝子	250,000	1.25	500,000	1.25	
小計	18,296,500	91.48	36,538,000	91.35	
資本金総計	20,000,000		40,000,000		

表 7 各期における固定長期適合率

	固定負債	自己資本	固定資産(円)	固定長期適合率
	長期借入金(円)	資本金+内部留保(円)		
第24期	48,940,000	165,776,056	190,707,992	14
第25期	44,560,000	170,110,536	184,249,370	13
第26期	44,652,000	156,462,035	220,234,614	12
第27期	39,506,174	164,458,132	225,603,631	10
第28期	30,091,502	188,803,723	230,764,805	7
第29期	107,321,743	232,346,165	231,158,801	23
第30期	148766675	238,575,603	341,198,747	26
第31期	127,086,372	278,072,015	344,449,623	20
第32期	158862763	310,513,950	336,723,780	25
第33期	135,582,722	428,236,680	340,806,865	18
第34期	106,124,284	435,253,450	348,250,732	14
第35期	63,011,673	440,030,058	343,502,849	8
第36期	64,735,654	448,332,545	412,057,228	8
第37期	92,436,112	449,137,110	491,572,210	10
第38期	87,275,022	451,378,245	473,024,373	9
第39期	73,469,990	459,345,969	478,559,338	8
第40期	571,450,170	437,145,416	544,085,660	58
第41期	868,166,336	-117,002,337	611,604,018	176
第42期	1,141,858,367	-145,646,496	621,160,106	240
第43期	1,201,939,818	-125,764,179	655,471,478	227

固定長期適合率＝固定資産÷(固定負債＋自己資本)×100

第40期以降固定負債が急速に増加するのは、輸出資金が増加するため  
自己資金のマイナスは、欠損金を含めたため

技術向上・収益確保を念頭に置いた時、新造船の受注は無意味とはいえない。そして、こうした新造船の損失分を補ったのが、修繕船であったのである。瀬戸田造船では、戦後から1955年ごろにかけて、3つの船渠を有するようになり、修繕船や改造船の受注を行ない、利益を上げて来たのである。

また、有価証券などの出資先においても、得意先がほとんどであった。株主も創業者以外は得意先がほとんどで、相互に関係しあっている。この様に設備投資も少ないことで、旧態以前の設備が残されている点に問題がありつつも、逆に長期借入金が少ないことで円滑な資金調達をもたらす健全な経営を保ち得たということができるのである。

## 二、利益無き繁忙と輸出船受注

1962年秋から景気が好転しつつあった造船業界は、第二次世界大戦に大量に建造されたりバティー型貨物船の代替期を迎えることなどを契機に、63年・64年と第2次輸出船ブームを迎えた。引き続いて、1965年から70年までの長期の第3次輸出船ブームを展開するに至ったのである（＜表8＞）。

表8 戦後日本の新造船建造許可実績の推移

(千総トン)

年度	国内船	輸出船	総計
1957	1,000	1,045	2,409
1958	450	826	1,373
1959	551	401	951
1960	861	904	1,765
1961	1,176	882	2,171
1962	745	1,563	2,307
1963	1,037	4,372	5,409
1964	1,802	3,304	5,107
1965	2,497	5,538	8,035
1966	2,713	8,821	11,534
1967	3,023	5,926	8,950
1968	3,260	6,304	9,564
1969	4,677	8,593	13,270
1970	4,113	12,562	16,675

この長期的な造船業の好景気は、国内外共に大きな要因があった。すなわち、国外的には、石油エネルギー需要が世界的に増大し、さらに1967年6月には第三次中東戦争が始まり、以来アラブ連合共和国は75年6月までスエズ運河を封鎖したのである。このスエズ運河閉鎖によるタンカー運賃の高騰などにより、大型化と建造意欲を促進させている<sup>6)</sup>。さらに、国内的にも持続的な好景気と相まって国内海運業の向上を目指す海運二法が1963

6) 寺谷武明『造船業の復興と発展』1993年、日本経済評論社

年に打ち出される。この海運二法とは、海運業の再建整備に関する臨時措置法による海運業界の集約と利子補給法の一部改正による同制度の強化方針のことで、翌64年には海運業界は6グループに集約された。この結果、日本海運業界の国際競争力の強化と資金調達力を高め、外航船の大量発注となったのである。しかも、外国船においても、四年に一度の定期検査と、年一度の中間検査を日本で受けることが多くなり、造船業界の好況をもたらしたのである。この1965年段階の新造船の受注量・起工量・進水量・完工量・手持工事量など各種において史上最高となり、世界造船業界における日本の占有率は43%におよんだ。しかしその一方、西欧における造船業界は、日本への対抗手段として国家助成を強化した巻き返しが始まり、受注競争が激化し、低船価受注が相次いだ。このため、主要造船十社の経営は悪化し、1965年度上期の売上高は3802億円と前年度上期と比較すると1335億円増えるものの、純利益は71億円となっている<sup>7)</sup>。売上が上がり収益は見られつつも利益が得られない「利益無き繁忙」の状態をもたらしたのである。こうした造船業界の展開の中、瀬戸田造船について述べていくことにしよう。

まず、＜表9＞を参照しよう。同表を参照すると、1953年上半期（第14期）ごろまで新造船の収支は受注が無かったり、損失を計上しているが、それ以降は、第26期を除いて利益を出すようになっている。ただ、収入という面だけで述べると、新造船より修繕船の方が高く安定していることが判明する。

新造船個々の損益を示した＜表10＞を参照しよう。新造船部門の損益では、第14期以降、ほとんど黒字を示しているが、実際はその後も個別の船舶については損失を見せることが多かった。しかし、売上高が高くなってきており、新造船も収益確保という面では相当なされているといえるのである。

7) 1965年12月14日「連続10年世界一 造船進水量 朝日新聞」

表9 内海造船株式会社（瀬戸田造船株式会社）における各種工事収支

期	自	至	新 造 船				修 繕 船			
			建造隻数	売上勘定	売上原価	利 益	修繕隻数	売上勘定	売上原価	利 益
第1期	昭和19年10月	昭和20年3月								
第2期	昭和20年4月	昭和20年9月	3	534,000.00	416,471.70	117,528.3		627,559.08	447,180.36	180,378.7
第3期	昭和20年10月	昭和21年3月	1	469,016.50	480,466.85	-11,450.4	26	539,446.41	403,132.85	136,313.6
第4期	昭和21年4月	昭和21年7月	0	209,645.00	315,699.16	-106,054.2	20	697,589.30	562,669.70	134,919.6
第5期	昭和21年8月	昭和21年11月	17	23,710,439.10	23,021,471.47	688,967.6	16	1,142,066.00	902,360.65	139,705.4
第6期	昭和21年12月	昭和22年1月	2	22,199,241.00	21,638,217.74	561,023.3	87	29,023,209.30	25,249,365.44	3,773,843.9
第7期	昭和22年2月	昭和22年5月	1	680,000.00	989,595.09	-309,595.1	33	15,789,045.80	15,513,031.17	276,014.6
第8期	昭和22年6月	昭和22年9月	1	31,898,000.00	31,500,649.82	397,350.2	31	15,608,947.76	15,517,896.25	91,051.5
第9期	昭和22年10月	昭和22年12月	1	7,470,000.00	7,622,788.59	-152,788.6	27	17,881,933.45	17,591,798.59	290,134.9
第10期			0				34	23,980,113.00	23,873,092.76	107,020.2
第11期			0				45	43,804,077.04	42,773,792.05	1,030,285.0
第12期			0				46	48,666,309.50	45,788,507.35	2,877,802.2
第13期	昭和27年10月	昭和28年3月	1	29,515,000.00	22,653,329.28	6,861,670.7	36	52,737,060.00	50,483,384.01	2,253,676.0
第14期	昭和28年4月	昭和28年9月	2	46,402,625.00	50,014,676.52	-3,612,051.5	39	57,255,483.00	56,646,677.35	608,805.6
第15期	昭和28年10月	昭和29年3月	2	2,036,850.00	2,024,557.75	12,292.3	44	42,722,907.00	39,984,853.57	2,738,053.4
第16期	昭和29年4月	昭和29年9月	1	17,200,000.00	16,683,600.00	516,400.0	32	59,393,840.00	58,341,208.58	1,052,631.4
第17期	昭和29年10月	昭和30年3月	2	8,635,900.00	8,044,344.00	591,556.0	37	54,687,403.00	51,981,160.00	2,706,243.0
第18期	昭和30年4月	昭和30年9月	2	48,313,150.00	45,001,865.00	3,311,285.0	31	50,356,135.00	48,460,163.00	1,895,972.0
第19期	昭和30年10月	昭和31年3月	1	24,450,000.00	22,557,054.00	1,892,946.0	25	47,709,150.00	44,981,845.00	2,727,305.0
第20期	昭和31年4月	昭和31年9月	3	115,206,865.00	106,606,635.00	8,600,230.0	24	103,883,953.00	95,933,538.00	7,950,415.0
第21期	昭和31年10月	昭和32年3月	1	97,621,088.00	95,911,564.00	1,709,524.0	34	98,017,677.00	93,868,488.00	4,149,189.0
第22期	昭和32年4月	昭和32年9月	1	222,000,000.00	209,726,113.00	12,273,887.0	41	174,852,468.00	161,518,199.00	13,334,269.0
第23期	昭和32年10月	昭和33年3月	1	517,835,000.00	474,303,357.00	43,531,643.0	43	207,842,534.00	179,038,863.00	28,803,671.0
第24期	昭和33年4月	昭和33年9月	2	726,386,490.00	692,648,652.00	33,737,838.0	47	198,697,208.00	170,376,489.00	28,320,719.0
第25期	昭和33年10月	昭和34年3月	2	89,500,000.00	65,103,690.00	24,396,310.0	30	66,887,133.00	63,741,837.00	3,145,296.0
第26期	昭和34年4月	昭和34年9月	2	188,600,000.00	191,543,814.00	-2,943,814.0	56	140,504,367.00	140,246,415.00	257,952.0
第27期	昭和34年10月	昭和35年3月	1	191,139,000.00	191,099,334.00	39,666.0	36	176,095,891.00	159,139,643.00	16,956,248.0
第28期	昭和35年4月	昭和35年9月	1	356,159,135.00	316,348,451.00	39,810,684.0	42	141,896,642.00	134,130,351.00	7,766,291.0
第29期	昭和35年10月	昭和36年3月	3	771,564,000.00	705,162,534.00	66,401,466.0	53	150,430,364.00	125,072,632.00	25,357,732.0
第30期	昭和36年4月	昭和36年9月	6	381,326,935.00	374,380,789.00	7,946,146.0	47	170,374,987.00	143,840,404.00	26,534,583.0
第31期	昭和36年10月	昭和37年3月	5	485,799,590.00	470,877,865.00	14,921,725.0	58	188,028,786.00	154,217,821.00	33,810,965.0
第32期	昭和37年4月	昭和37年9月	5	955,913,000.00	913,276,481.00	42,636,519.0	62	177,272,080.00	122,203,804.00	55,068,276.0
第33期	昭和37年10月	昭和38年3月	5	483,184,500.00	438,206,979.00	44,977,521.0	54	155,616,820.00	110,781,363.00	44,835,457.0
第34期	昭和38年4月	昭和38年9月	4	324,728,980.00	318,431,071.00	6,297,909.0	47	148,329,663.00	116,443,558.00	31,886,105.0
第35期	昭和38年10月	昭和39年3月	6	715,735,429.00	662,927,916.00	52,807,513.0	67	249,497,804.00	208,492,039.00	41,005,765.0
第36期	昭和39年4月	昭和39年9月	5	616,782,990.00	588,652,931.00	28,130,059.0	42	173,865,878.00	117,786,360.00	56,079,518.0
第37期	昭和39年10月	昭和40年3月	6	736,971,000.00	718,934,577.00	18,036,423.0	63	314,943,116.00	271,269,983.00	43,673,133.0
第38期	昭和40年4月	昭和40年9月	3	625,193,000.00	592,868,757.00	32,324,243.0	64	223,776,490.00	164,857,581.00	58,918,909.0
第39期	昭和40年10月	昭和41年3月	4	744,964,145.00	715,217,761.00	29,746,384.0	79	296,346,401.00	259,871,947.00	36,474,454.0
第40期	昭和41年4月	昭和41年9月	3	576,360,860.00	517,279,475.00	59,081,385.0	78	306,392,920.00	241,890,564.00	64,502,356.0
第41期	昭和41年10月	昭和42年3月	4	1,632,614,844.00	2,192,984,374.00	-560,369,530.0	85	372,023,058.00	341,245,013.00	30,778,045.0
第42期	昭和42年4月	昭和42年9月	2	978,158,520.00	1,141,690,122.00	-163,531,602.0	56	231,923,237.00	209,376,387.00	22,546,850.0
第43期	昭和42年10月	昭和43年3月	2	1,127,751,811.00	1,147,267,724.00	-19,515,913.0	60	288,502,357.00	232,593,521.00	55,908,836.0
							63	297,795,301.00	207,211,582.00	90,583,719.0

修道商学 第 43 卷 第 1 号

表10 瀬戸田造船新造船一覧

	自	至		売上高	総原価	利益(売上高-総原価)
第2期	昭和20年4月	昭和20年9月	曳船 木造舢舨 大発艇	157,0177 87,000 225,000	150,736 86,386 243,345	6,281 614 -18,345
第3期	昭和20年10月	昭和21年3月	曳船	209,645	315,699	-106,054
第5期	昭和21年8月	昭和24年1月	500トン舢舨 150トン曳船 250トン曳船 木造貨物船 木造生魚運搬船 西日本丸王機関修理 木造生船 木造貨物船 木造貨物船 木造生貨物船 木造漁船 木造漁船 鋼製底曳漁船 木造底曳漁船 木造魚類運搬船 油槽機帆船 油槽機帆船	480,000 774,400 416,800 106,000 272,300 374,250 70,000 178,000 205,000 160,000 106,050 2,263,440 6,576,000 920,000 1,126,460 4,467,746 5,213,993	518,122 644,525 678,708 181,232 261,474 335,903 119,537 262,494 272,369 151,105 121,709 2,350,510 6,666,267 901,149 939,535 3,802,111 4,814,724	-38,122 129,875 -261,908 -75,232 10,826 38,347 -49,537 -84,494 -67,369 8,895 -15,659 -87,070 -90,267 18,851 186,925 665,635 399,270
第6期	昭和24年2月	昭和24年9月	木造油輪送船(100トン) 鋼造油輪送船(100トン)	5,450,546 16,748,695	5,937,843 15,700,374	-487,297 1,048,321
第7期	昭和24年10月	昭和25年3月	三〇トン積木造貨物船	680,000	989,595	-309,595
第8期	昭和25年4月	昭和25年9月	東興丸	31,898,000	31,500,650	397,350
第9期	昭和25年10月	昭和26年3月	西山丸	7,470,000	7,622,789	-152,789
第10期	昭和26年4月	昭和26年9月				0
第11期	昭和26年10月	昭和27年3月				0
第12期	昭和27年4月	昭和27年9月				0
第13期	昭和27年10月	昭和28年3月	タイ向バージ8隻	29,515,000	22,653,329	6,861,671
第14期	昭和28年4月	昭和28年9月	曳船兼消防艇 木造曳船	44,476,000 1,926,625	47,995,901 2,018,775	-3,519,901 -92,150
第15期	昭和28年10月	昭和29年3月	塩水運搬船 渡船新造	1,386,850 650,000	1,434,708 589,850	-47,858 60,150
第16期	昭和29年4月	昭和29年9月	北山丸	17,200,000	16,683,600	516,400
第17期	昭和29年10月	昭和30年3月	合船新造 星興丸	4,010,000 4,625,900	3,636,601 4,407,743	373,399 218,157
第18期	昭和30年4月	昭和30年9月	春山丸 八代丸	20,100,000 28,213,150	18,840,183 26,161,682	1,259,817 2,051,468
第19期	昭和30年10月	昭和31年3月	嶋田丸	24,450,000	22,557,054	1,892,946
第20期	昭和31年4月	昭和31年9月	三陸丸 星山丸 第二八代丸	39,172,865 36,414,000 39,620,000	36,891,369 32,742,433 36,972,833	2,281,496 3,671,567 2,647,167
第21期	昭和31年10月	昭和32年3月	柏丸	97,621,088	95,911,564	1,709,524
第22期	昭和32年4月	昭和32年9月	鶴伸丸	222,000,000	209,726,113	12,273,887
第23期	昭和32年10月	昭和33年3月	新海丸	517,835,000	474,303,357	43,531,643
第24期	昭和33年4月	昭和33年9月	朝照丸 氷輝丸	505,500,000 220,886,490	467,004,044 225,644,608	38,495,956 -4,758,118
第25期	昭和33年10月	昭和34年3月	氷輝丸 曳船3隻	22,500,000 67,000,000		22,500,000 1,896,310
第26期	昭和34年4月	昭和34年9月	鶴嶺丸 第六十日宝丸	166,820,000 21,780,000	168,672,160 22,871,654	-1,852,160 -1,091,654
第27期	昭和34年10月	昭和35年3月	宮桐丸	191,139,000	191,099,334	39,666
第28期	昭和35年4月	昭和35年9月	新川丸	356,159,135	316,348,451	39,810,684
第29期	昭和35年10月	昭和36年3月	六甲丸 有峰丸 鶴宏丸	371,559,000 274,005,000 126,000,000	342,947,054 238,919,184 123,296,296	28,611,946 35,085,816 2,703,704



落合：利益無き繁忙と輸出船受注

第30期	昭和36年 4 月	昭和36年 9 月	三礼丸 第二宗像丸 かんかけ 昭慶丸 たちばなまる 安清丸	88,340,000 154,500,000 27,615,000 79,600,430 1,962,000 29,309,505	85,148,515 147,315,684 29,771,676 80,349,204 2,268,245 29,527,465	3,191,485 7,184,316 -2,156,676 -748,774 -306,245 -217,960
第31期	昭和36年10月	昭和37年 3 月	明興丸 第51～53明和丸 鶴良丸 山常丸 市川丸 1 号	123,270,000 61,350,000 161,407,790 117,500,000 24,271,800	116,888,398 58,518,677 155,890,513 113,890,464 25,689,813	6,381,602 2,831,323 5,517,277 3,609,536 -1,418,013
第32期	昭和37年 4 月	昭和37年 9 月	北都丸 吉備丸 春昌丸 鶴洋丸 第16瀬戸塩丸	217,500,000 206,080,000 397,383,000 127,600,000 7,350,000	208,198,344 204,466,408 366,700,772 128,648,679 5,262,278	9,301,656 1,613,592 30,682,228 -1,048,679 2,087,722
第33期	昭和37年10月	昭和38年 3 月	NO8松豊丸 碓山丸 120m積土運船 春海丸 吉備丸前期売上高修正分計上	405,510,000 33,650,000 9,360,000 32,164,500 2,500,000	369,576,435 32,205,465 8,409,526 28,015,553 2,500,000	35,933,565 1,444,535 950,474 4,148,947 2,500,000
第34期	昭和38年 4 月	昭和38年 9 月	昭邦丸 昭和丸 うづせ 200m積ホッパーバージ	158,628,900 21,150,000 24,052,080 120,898,000	153,028,634 19,729,856 23,453,063 122,219,518	5,600,266 1,420,144 599,017 -1,321,518
第35期	昭和38年10月	昭和39年 3 月	氷敬丸 NO5福洋丸 NO3けいひん丸 鶴明丸 吉公丸 雄邦丸	194,622,000 36,826,794 11,736,635 134,652,000 240,000,000 98,000,000	173,055,302 31,442,686 9,122,938 132,092,774 229,267,356 87,946,860	21,566,698 5,384,108 2,613,697 2,559,226 10,732,644 10,053,140
第36期	昭和39年 4 月	昭和39年 9 月	ホッパーバージ NO101昭和丸 周防丸 NO2大龍丸 NO2おりんす丸	287,184,000 27,600,000 14,980,000 17,163,500 269,000,000	289,187,076 27,084,211 13,965,545 17,062,954 241,353,145	-2,003,076 515,789 1,014,455 100,546 27,646,855
第37期	昭和39年10月	昭和40年 3 月	三立丸 日乃出丸 東寿丸 近星丸 NO2三陸丸 鶴氷丸	100,000,000 60,000,000 120,000,000 83,000,000 114,800,000 258,135,000	101,148,069 62,069,200 115,944,206 79,331,487 110,696,331 246,502,283	-1,148,069 -2,069,200 4,055,794 3,668,513 4,103,669 11,632,717
第38期	昭和40年 4 月	昭和40年 9 月	昭靖丸 NO71日宝丸 邦山丸	190,200,000 277,318,000 162,440,000	180,020,152 256,424,186 156,917,060	10,179,848 20,893,814 5,522,940
第39期	昭和40年10月	昭和41年 3 月	昭久丸 大吉丸 鳴門丸 豊後丸	168,809,000 8,011,145 254,267,000 313,877,000	160,383,055 8,847,384 252,006,762 293,980,560	8,425,945 -836,239 2,260,238 19,896,440
第40期	昭和41年 4 月	昭和41年 9 月	徳洋丸 NO72日宝丸 昭伸丸	329,800,000 115,426,000 131,134,860	279,962,265 115,785,545 119,789,810	49,837,735 -359,545 11,345,050
第41期	昭和41年10月	昭和42年 3 月	スタヴボルク号 鶴秀丸 トロピカルベニヤ号 春泰丸	472,326,868 187,513,080 574,574,896 398,200,000	785,958,393 206,069,021 768,230,500 424,590,862	-313,631,525 -18,555,941 -193,655,604 -26,390,862
第42期	昭和42年 4 月	昭和42年 9 月	トロピカル、ブライウッド号 三天丸	581,011,920 397,146,600	725,645,730 404,082,352	-144,633,810 -6,935,752
第43期	昭和42年10月	昭和43年 3 月	NO208徳星丸 NO216ブズルジャ	350,695,285 777,000,000	387,344,107 743,251,394	-36,648,822 33,748,606

また、新造船に限らず、修繕船の受注も順調で、安定した受注量を保っている。第20期（1956年上半期）の売上高も9800万円強程度だったのが、第38期（1965年上半期）の売上高は3億円弱にまで伸びている。

しかしながら、瀬戸田造船の経営自体は必ずしもはかばかしいものとは言い難い。＜表11＞の「各期ごとの利益金と利益率」を参照してみよう。同表を参照すると、戦後の瀬戸田造船所は、順調に売上高を伸ばしていることがわかるだろう。しかし、法人税等引当額を差し引いた「当期利益」に見られる、利益率を参照すると、1957年度前後に10%を超えていたが、それは恒常的なものといえず、5%程度となり、その後1963年度下半期の造船ブーム期には1%程度となっている。当時の営業報告書を参照すると、「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。」と示される通り<sup>8)</sup>、各造船所において受注合戦をめぐるダンピング競争と人件費・諸資材の費用が嵩むことにより、収益は確保しながらも利益の少ない「利益無き繁忙」を招いたのである。

こうした状況を打開するために、瀬戸田造船は日立造船と提携することで輸出船の受注を行なうことにしたのである。この時期の瀬戸田造船の経営を振り返ってみることにしよう。まず、新造船自体についてであるが、第31期ごろからはほぼ恒常的に黒字となっており（＜表10＞）、一定度の利益が安定してみこまれるに至っている。そして、1963年2月には資本金1億円から2億円へ増資している。また、毎年利益準備金や任意積立金・別途積立金なども相当額の内部留保がなされている（＜表12＞）。

こうした経営的体力をつけることで、輸出船受注準備を可能とした。そ

8) 「第40期（1966年上半期）営業報告」

表II 各期ごとの利益金と利益率

	売上高	原価	利益 (売上高－原価)	売上総利益率	当期利益金	利益率
	円	円	円	%	円	%
第1期 昭和19年10月	1,400,521.84	1,073,885.15	326,636.69	23.32	181,528.33	11.72
第2期 昭和20年4月	1,042,066.00	902,360.65	139,705.35	13.41	125,426.65	10.53
第3期 昭和20年10月	983,373.35	943,094.10	40,279.25	4.10	89,775.18	8.50
第4期 昭和21年3月	1,498,324.95	1,383,364.39	114,960.56	7.67	162,760.71	9.67
第5期 昭和21年8月	56,153,792.10	51,600,589.39	4,553,202.71	8.11	2,108,413.31	3.73
第6期 昭和24年2月	39,761,467.75	39,031,073.44	730,394.31	1.84	174,567.73	0.44
第7期 昭和24年10月	17,658,469.06	17,753,364.78	-94,895.72	-0.54	-416,156.99	-2.29
第8期 昭和25年3月	52,753,545.45	52,415,551.83	337,993.62	0.64	-58,017.95	-0.11
第9期 昭和25年4月	32,344,836.00	32,287,520.50	57,315.50	0.18	-401,193.90	-1.23
第10期 昭和26年3月	46,074,447.40	44,794,158.76	1,280,288.64	2.78	-290,856.88	-0.61
第11期 昭和26年10月	51,903,874.50	48,643,076.59	3,260,797.91	6.28	3,040,536.26	5.75
第12期 昭和27年4月	55,409,844.00	52,851,841.51	2,558,002.49	4.62	2,096,770.43	3.75
第13期 昭和27年10月	88,292,245.00	80,600,939.76	7,691,305.24	8.71	7,722,009.33	8.63
第14期 昭和28年4月	100,592,522.00	101,583,283.73	-990,761.73	-0.98	-928,374.76	-0.90
第15期 昭和28年10月	64,122,170.00	62,660,799.05	1,461,370.95	2.28	1,221,648.32	1.87
第16期 昭和29年4月	74,804,915.00	71,507,086.00	3,297,829.00	4.41	1,334,283.00	1.74
第17期 昭和29年10月	71,134,932.00	67,960,642.00	3,174,290.00	4.46	602,508.00	0.83
第18期 昭和30年4月	98,617,495.00	92,295,092.00	6,322,403.00	6.41	4,987,948.00	4.90
第19期 昭和30年10月	130,815,953.00	120,608,778.00	10,207,175.00	7.80	7,632,467.00	5.66
第20期 昭和31年4月	214,626,442.00	201,638,026.00	12,988,416.00	6.05	9,508,777.00	4.29
第21期 昭和31年10月	274,031,776.00	258,677,986.00	15,353,790.00	5.60	12,539,849.00	4.38
第22期 昭和32年4月	424,083,708.00	382,127,513.00	41,956,195.00	9.89	44,033,335.00	10.26
第23期 昭和32年10月	727,505,634.00	654,604,568.00	72,901,066.00	10.02	73,247,673.00	9.82
第24期 昭和33年4月	794,371,163.00	757,256,695.00	37,114,468.00	4.67	41,201,194.00	5.04
第25期 昭和33年10月	230,786,381.00	206,231,556.00	24,554,825.00	10.64	30,734,480.00	12.40
第26期 昭和34年4月	365,179,241.00	351,151,346.00	14,027,895.00	3.84	5,708,219.00	1.52
第27期 昭和34年10月	402,013,712.00	388,521,833.00	13,491,879.00	3.36	13,492,457.00	3.21
第28期 昭和35年4月	507,001,949.00	441,701,459.00	65,300,490.00	12.88	31,210,601.00	5.88
第29期 昭和35年10月	942,010,087.00	849,046,302.00	92,963,785.00	9.87	52,585,199.00	5.36
第30期 昭和36年4月	569,402,621.00	528,618,873.00	40,783,748.00	7.16	37,829,438.00	5.96
第31期 昭和36年10月	664,487,420.00	593,685,316.00	70,802,104.00	10.66	37,696,412.00	5.19
第32期 昭和37年4月	1,112,039,770.00	1,024,294,826.00	87,744,944.00	7.89	60,441,935.00	5.16
第33期 昭和37年10月	631,993,263.00	555,052,321.00	76,940,942.00	12.17	50,122,730.00	7.25
第34期 昭和38年4月	579,939,729.00	531,630,134.00	48,309,595.00	8.33	38,816,770.00	5.92
第35期 昭和38年10月	898,367,772.00	787,956,605.00	110,411,167.00	12.29	33,576,608.00	3.51
第36期 昭和39年4月	933,738,006.00	861,210,104.00	72,527,902.00	7.77	25,602,487.00	2.54
第37期 昭和39年10月	1,003,981,350.00	917,568,936.00	86,412,414.00	8.61	16,304,565.00	1.54
第38期 昭和40年4月	923,544,148.00	854,875,285.00	68,668,863.00	7.44	15,791,135.00	1.60
第39期 昭和40年10月	1,053,260,020.00	958,753,444.00	94,506,576.00	8.97	19,917,724.00	1.77
第40期 昭和41年4月	954,405,862.00	864,398,885.00	90,006,977.00	9.43	-10,400,553.00	-1.01
第41期 昭和41年10月	1,886,683,816.00	2,403,526,268.00	-516,842,452.00	-27.39	-542,347,753.00	-26.83
第42期 昭和42年4月	1,323,444,253.00	1,424,918,994.00	-101,474,741.00	-7.67	-165,364,159.00	-11.60
第43期 昭和42年10月	1,462,283,456.00	1,389,507,286.00	72,776,170.00	4.98	19,882,317.00	1.29

(1) 売上総利益率は、利益÷売上高×100で計算

(2) 利益率は、当期利益金÷売上高×100で計算

表12 利益

			法定準備金	利益準備金	別途積立金	任意積立金	建設資金積立金
第 1 期	昭和19年10月	昭和20年 3 月	10,000		10,000		
第 2 期	昭和20年 4 月	昭和20年 9 月	8,000		8,000		
第 3 期	昭和20年10月	昭和21年 3 月	7,000		7,000		
第 4 期	昭和21年 4 月	昭和21年 8 月			187,797		
第 5 期	昭和21年 8 月	昭和24年 1 月	120,000			120,000	
第 6 期	昭和24年 2 月	昭和24年 9 月	50,000			50,000	
第 7 期	昭和24年10月	昭和25年 3 月					
第 8 期	昭和25年 4 月	昭和25年 9 月					
第 9 期	昭和25年10月	昭和26年 3 月					
第10期	昭和26年 4 月	昭和26年 9 月	200,000			400,000	
第11期	昭和26年10月	昭和27年 3 月	200,000			300,000	
第12期	昭和27年 4 月	昭和27年 9 月		200,000		300,000	
第13期	昭和27年10月	昭和28年 3 月		500,000		1,000,000	1,000,000
第14期	昭和28年 4 月	昭和28年 9 月					
第15期	昭和28年10月	昭和29年 3 月					
第16期	昭和29年 4 月	昭和29年 9 月		230,000		230,000	
第17期	昭和29年10月	昭和30年 3 月		250,000		250,000	
第18期	昭和30年 4 月	昭和30年 9 月				500,000	
第19期	昭和30年10月	昭和31年 3 月		500,000		1,000,000	
第20期	昭和31年 4 月	昭和31年 9 月		800,000		800,000	
第21期	昭和31年10月	昭和32年 3 月		1,500,000		1,500,000	
第22期	昭和32年 4 月	昭和32年 9 月		3,000,000		8,500,000	
第23期	昭和32年10月	昭和33年 3 月		5,000,000		20,000,000	
第24期	昭和33年 4 月	昭和33年 9 月		3,000,000		10,000,000	
第25期	昭和33年10月	昭和34年 3 月		3,000,000		7,000,000	
第26期	昭和34年 4 月	昭和34年 9 月		1,000,000		2,000,000	
第27期	昭和34年10月	昭和35年 3 月		1,000,000		1,000,000	
第28期	昭和35年 4 月	昭和35年 9 月		4,000,000		6,000,000	
第29期	昭和35年10月	昭和36年 3 月		10,000,000		8,000,000	
第30期	昭和36年 4 月	昭和36年 9 月		3,500,000		3,500,000	
第31期	昭和36年10月	昭和37年 3 月		5,000,000		3,000,000	
第32期	昭和37年 4 月	昭和37年 9 月		12,000,000		10,000,000	
第33期	昭和37年10月	昭和38年 3 月		10,000,000		8,000,000	
第34期	昭和38年 4 月	昭和38年 9 月		2,000,000		6,000,000	
第35期	昭和38年10月	昭和39年 3 月		3,000,000	5,000,000	5,000,000	
第36期	昭和39年 4 月	昭和39年 9 月		2,000,000	5,000,000		
第37期	昭和39年10月	昭和40年 3 月		1,000,000	1,000,000		
第38期	昭和40年 4 月	昭和40年 9 月		950,000	1,500,000		
第39期	昭和40年10月	昭和41年 3 月		1,000,000	2,500,000		
第40期	昭和41年 4 月	昭和41年 9 月			- 10,000,000		
第41期	昭和41年10月	昭和42年 3 月		- 65,000,000	- 106,450,000		
第42期	昭和42年 4 月	昭和42年 9 月					
第43期	昭和42年10月	昭和43年 3 月					
第44期	昭和43年 4 月	昭和44年 3 月					
第45期	昭和44年 4 月	昭和45年 3 月		1,600,000	80,000,000		
第46期	昭和45年 4 月	昭和46年 3 月		2,000,000	120,000,000		
第47期	昭和46年 4 月	昭和47年 3 月		2,000,000	200,000,000		
第48期	昭和47年 4 月	昭和48年 3 月		6,480,000	750,000,000		
第49期	昭和48年 4 月	昭和49年 3 月		6,480,000	150,000,000		

落合：利益無き繁忙と輸出船受注

剰余金処分

納税引当金	役員賞与金	従業員退職給与引当金	株主配当金	配当準備引当金	再評価積立金	後期繰越金
60,000	15,000	10,000	60,000		165,000	37,834
40,000	10,000	8,000	40,000		114,000	49,261
40,000	10,000	10,000	40,000		114,000	25,036
					187,797	
1,000,000		240,000			1,480,000	628,413
400,000	50,000	100,000	80,000		730,000	72,981
						-343,176
						-401,194
1,200,000	100,000	200,000	100,000		2,200,000	175,636
1,500,000	200,000	200,000	200,000		2,600,000	616,172
1,200,000	200,000	200,000	200,000		2,300,000	412,943
4,000,000	300,000	500,000	600,000		7,900,000	234,952
						528,226
200,000	200,000	200,000	200,000		1,260,000	602,508
250,000	200,000	200,000	200,000		1,350,000	314,214
3,000,000	400,000	500,000	400,000		4,800,000	502,162
4,500,000	550,000	500,000	600,000		7,650,000	484,629
6,000,000	650,000	500,000	800,000		9,550,000	443,406
6,000,000	880,000	1,000,000	1,400,000		12,280,000	703,255
20,000,000	1,400,000	2,000,000	2,000,000	3,500,000	40,400,000	4,336,590
35,000,000	1,500,000	4,000,000	2,000,000	5,000,000	72,500,000	5,084,263
20,000,000	1,400,000	3,000,000	2,000,000	3,000,000	42,400,000	3,885,457
15,000,000	1,150,000	1,500,000	1,500,000	1,000,000	30,150,000	4,469,937
3,000,000	900,000	500,000	1,000,000		8,400,000	1,778,156
8,500,000	1,250,000	500,000	1,500,000		13,750,000	1,527,613
20,000,000	1,450,000	2,000,000	2,500,000		35,950,000	1,788,214
26,000,000	1,800,000	2,500,000	4,000,000		52,300,000	2,073,413
21,000,000	1,800,000	2,000,000	5,000,000		36,800,000	3,102,851
20,000,000	1,750,000	2,000,000	6,250,000		38,000,000	2,799,263
23,000,000	1,900,000	5,000,000	7,500,000		59,400,000	3,841,198
20,000,000	1,800,000	2,000,000	10,000,000		51,800,000	2,163,928
15,000,000	1,800,000	2,000,000	12,000,000		38,800,000	2,180,698
	2,300,000	3,000,000	15,000,000		33,300,000	2,457,306
	2,000,000	2,000,000	12,000,000	3,000,000	26,000,000	2,059,793
	1,550,000	500,000	12,000,000	500,000	16,550,000	1,814,358
	1,450,000	689,397	10,000,000	1,000,000	15,589,397	2,016,096
	1,800,000	800,000	10,000,000	3,500,000	19,600,000	2,333,820
	1,800,000		10,000,000	-10,000,000	-8,200,000	133,267
		-37,300,000		-15,500,000	-962,149	-317,002,337
						-345,646,496
						-325,764,179
						-77,108,538
	900,000		16,000,000			34,356,648
	2,200,000		20,000,000			41,290,989
	3,450,000		20,000,000			134,002,989
	6,800,000		64,800,000			160,883,529
	7,400,000		64,800,000			183,907,435

して、大手造船所（日立造船）と提携し、瀬戸田造船は中手造船所の中で最も早く輸出船受注に手掛けることになったのである。＜資料＞を参照しよう<sup>9)</sup>。

＜資料＞

中級造船所 大手と組み輸出船に進出

まず瀬戸田が日立造と

造船業界では、これまでおもに国内船を建造していた中級造船所の間に設備を拡張して輸出船の分野へ進出しようとする動きが本格化しているが、このほどそのトップを切って瀬戸田造船の船台拡張計画が運輸省から認められた。これは同社が輸出船建造について大手企業の日立造船の技術、業務面の援助を受けながら取り組むとの方針を決め、日立造船との間に援助協定を結ぶ話し合いをまとめたことから同社の輸出船建造強化のメドがついたことによるもので同業界ではこんどの日立造－瀬戸田造の提携強化、拡張認可を契機に大手－中級間のグループ化が急速に進むとみられる。

これら中級造船所の設備拡張、増設の背景は最近の一万～二万重量トン級中型輸出船の受注ブームである。とくに今後は世界的にリバティ船（米国が戦時中に大量建造した標準船）が更新期を迎え、一万重量トン級のバラ積み船に代替需要が集中してくることが予想されるため、従来国内向けに五、六千重量トン級の中小型鋼船を建造していた中級造船所のなかで、瀬戸田造船をはじめ常石造船、尾道造船などの上位企業が輸出船分野への進出をねらって設備の拡張に活発に動き始めた。

こうした動きに対し運輸省は第一に中級造船所の輸出船建造体制が整っているかどうかを重視して審議する意向を固めており。さしあたり中級造船がなんらかのかたちで大手企業と提携関係を結び技術銀行融資

---

9) 1966年7月4日「大手と組み輸出船に進出」（日本経済新聞）

面で保証をとりつけるメドがつけば拡張を認めるとの方針を明らかにしている。これは輸出船建造で万一、不良工事で問題が起これば業界全体の国際信用にヒビがはいるとの配慮による。

同省の指導方針を反映して、造船業界にはここへきてにわかに系列化、あるいはグループ化の気運が高まり始めた。このほどまとまった日立造船—瀬戸田造船の提携強化の骨子は設備計画、設計面の援助、技術者の派遣などのほか、日立造船が受注したブルガリア向け鉦石船（一万三千四百重量トン）四隻を瀬戸田側が下請け建造することになっている。この場合日立側は受注先に対し建造する船について責任を負うかたちとなるため、同省では「単なる技術援助よりさらに進んだ提携」であるとして歓迎している。

これにより瀬戸田造船は現有九千重量トンの建造能力を一万五千重量トンに引き上げるため近く船台およびクレーンなど付帯設備まで含めた設備拡張に踏み切るが、日立側は拡張完成後は瀬戸田側にブルガリア向けに続いて近く商談が本格化するソ連向け新造船を下請け建造させることを考えている模様である。同省によると造船業界ではこのほかに①三井造船—金指造船、常石造船②石川島播磨重工—臼杵鉄工③川崎重工—来島船渠などの組み合わせでほぼ提携の方向が固まりつつある。

同資料の示す通りであるが、瀬戸田造船は日立造船から設計面の援助や技術派遣などの支援を受けることで輸出船受注の許可を運輸省から得ることを可能としたのである。また、同史料から、瀬戸田造船所の輸出船受注は大手造船所と中手造船所との間に行なわれたグループ化の流れで見ることができる。

これまでは、1号ドックからはじまり、3号ドック建造と、修繕船を中心に設備投資がなされてきたが、輸出船受注に向け、船台を拡大し対応している。1965年度までは、長さ114m、幅18mの船台が二つあったのを、1966年度になると、長さ120m、幅40mの、15000重量トン型の船台に拡張してい

る。

こうして、1966年7月から瀬戸田造船にとって初の大型輸出船の受注が行なわれることになった。輸出船自体の受注は、これまでも行なわれているが、5000重量トンを超えるものは初めてのことであった。そして、7月にはノルウェー国 O.H.MELING 社から5500重量トン型貨物船スタヴ・ボルグ号、12月にはスイス国 TROPWOODA.G 向け7100重量トン型貨物船トロピカル・ベニヤ号を受注したのである。さらに翌年5月には日立造船を通じてブルガリヤ船舶公団向け13,400重量トン型貨物船4隻を受注したのである。しかし、結果は失敗であった。前者二隻は、引渡すことができたが、多大の損失となり資金繰りに支障を招くことになったのである。そして1967年3月、ブルガリア向け第1船は、資金不足を招き、工事履行困難となり、結果、日立造船が引取り建造することになったのである。第41期における経常損失は6億1000万円を超えるが、「貸倒引当金」「価格変動準備金」「給与引当金限度超過額」などを取崩し、さらに「過年度法人税還付金」を含めた7300万円を差引き、5億4000万円の損失として計上している。第41期における「長期借入金」の額は（表13）の通りであるが、「輸出運転資金」として日本輸出入銀行から2億円近く借り入れ、さらに「利益剰余金」として蓄えていた「利益準備金」「別途積立金」など1億7千万円以上もすべて吐きだしてしまっている（表12）。こうして瀬戸田造船は経営危機を招いたのである。

輸出船の受注の失敗は、営業に際する見積りミスや技術的能力不足を大きな理由として挙げることができる。これまでも新造船建造においても損失を出していたわけで、それ自体は一定度了解ずみのことであったであろう。むしろ、ここで重要なのは、一定の失敗は予測可能であったが、損失規模が大きかったことである。億を単位とした損失を出すことで、これまで蓄積してきた内部留保分を一気に吐きだすことになったのである。



落合：利益無き繁忙と輸出船受注

表13 瀬戸田造船株式会社における借入先と借入金額（第40期～第43期）

	投資項目	銀行名	第40期	第41期	第42期	第43期
長期借入金	設備投資	日本興業銀行	25,600,000	17,000,000	17,800,000	17,800,000
		広島相互銀行		22,500,000		
		住宅金融公庫	19,126,168	19,000,426	18,870,549	18,736,380
		年金福祉事業団	9,415,000	9,146,000	8,877,000	8,608,000
		日本生命保険相互会社		76,000,000	80,000,000	80,000,000
		日本住宅公団	5,729,002	5,519,910	5,310,818	5,101,726
		商工組合中央金庫			17,000,000	15,000,000
	輸出資金	広島銀行	68,180,000	70,800,000	136,600,000	99,600,000
		三井信託銀行	17,800,000	24,400,000	13,900,000	13,900,000
		日本興業銀行	17,600,000	24,300,000	13,850,000	13,850,000
		三井銀行	17,600,000	24,300,000	13,850,000	13,850,000
		日本輸出入銀行	390,400,000	575,200,000	815,800,000	802,800,000
	運転資金	広島相互銀行				27,781,712
		商工組合中央金庫				84,912,000
	合計		571,450,170	868,166,336	1,141,858,367	1,201,939,818
短期借入金	設備投資	広島銀行				
		日本興業銀行	26,000,000	21,600,000		
		日本生命保険相互会社		4,000,000		
		広島相互銀行		6,000,000		
		日本開発銀行				
		日本住宅金融公庫	239,576	247,470	255,616	264,046
		日本住宅公団	418,184	418,184	418,184	418,184
		商工組合中央金庫			3,000,000	4,000,000
		年金福祉事業団	538,000	538,000	538,000	538,000
	合計		27,195,760	32,803,654	4,211,800	5,220,230
	輸出運転資金	広島銀行	4,600,000	9,200,000	14,600,000	36,200,000
		日本輸出入銀行	40,000,000	36,800,000	58,400,000	9,800,000
		日本興業銀行	1,800,000			
		三井信託銀行	1,800,000			
		三井銀行	1,800,000			
	運転資金	広島銀行	436,851,475	425,086,734	524,918,170	610,180,175
		中国銀行	270,850,000	257,090,000	194,600,000	194,470,000
		協和銀行	46,959,100	68,800,000	36,813,500	24,533,900
		住友銀行	64,329,800	67,558,500	22,032,162	12,648,362
		三菱銀行	10,000,000	20,000,000		
		三井信託銀行	36,000,000	27,000,000		
		広島相互銀行	230,654,713	212,671,681	167,185,393	112,369,852
		商工組合中央金庫	180,897,270	163,815,075	83,621,774	52,136,000
	合計		1,326,542,358	1,288,021,990	1,102,170,999	1,052,338,289

長期借入金は償還期日が1年以降に到来するもので、短期借入金はそれ以内のものである

お わ り に

1966年7月から行なわれた輸出船の受注は、結果として失敗に終わった。  
1967年3月には6億1千万円の経常損失を出すことで、経営危機に陥り、

瀬戸田造船は取締役会において、日立造船に対し救援要請の決議がなされたのである。日立造船が瀬戸田造船の再建に関与した理由は、造船ブームに沸いており、機械の設備や労働者が求められるという当時の造船業をめぐる一般的な情勢があげられるが、他に直接的に二つの点を指摘することができよう。

一つは、日立造船には向島や因島に工場があり、瀬戸田造船に隣接していたことであり、もう一つは、建造に失敗したブルガリア船舶公団向け4隻などは日立造船を通じて受注したことによる。すなわち、日立造船にとっては、そのまま経営がたちゆかなくなったことを理由に放置しておくことで、日立造船自体にも影響を与えかねないという危惧があったのである。

かくして、日立造船は瀬戸田造船のもとへ来社し、経営の実情を調査した。4月には日立造船常務会において瀬戸田造船に対する経営参加が決議され、再建案が提示されたのである。

この時、日立造船が提出した再建案の内容は大きく二つにまとめられる。一つは経営陣の刷新である。村上社長ら現役員六人は退任することと、役員であった村上同族は持株146万8800株を無償で提出し、負債の整理に当てることとしている。結果は<表14>に示した通りであり、取締役社長村上正八を始めとした役員7名は、退任あるいは顧問となり、役員10名のうち

表14 瀬戸田造船株式会社再建時役員（新旧役員）

	旧役員	処 遇	新役員	
取締役社長	村上正八	退任	村上哲男	元日立造船専務取締役
常務取締役	中桐徹男	退任（顧問）	田中茂之	日立造船向島工場元工務部長
	村上玉夫	退任（顧問）	南一枝	日立造船因島工場長兼任
取締役	片山巖	留任		
	大段正	留任		
	鈴木信一	留任		
	村上順三	退任（顧問）		
	馬場清彦	退任（顧問）		
監査役	岩本勇	退任	高根卓造	日立造船経理部長兼任
	佐藤国吉	退任	河口利明	広島銀行審査第一部長兼任

留任は3名であった。新任役員は日立造船から出向してきた取締役社長村上哲男を始め、日立造船や広島銀行から出向した人達より構成されている。

もう一つは、資本金配分の変更である。すなわち、元来2億円だった資本金のうち、村上同族（旧役員）から無償提出した株以外の253万8800株を50%減額し、6328万円（もともと1億2656万円）とし、新たに1億3672万円を増資し、資本金を元どおりに戻している。そして、この増資分の比率は日立造船が1億円、広島銀行が2千万円、保険会社1672万円となっている。

この再建案を受け、瀬戸田造船も取締役会で減資を決議し、大阪証券取引所において減資を発表している。また、1967年6月には株式上場を廃止し、その上で、7月に増資を実施し、第三者割り当てにより資本金を再び2億円としたのである。かくして、瀬戸田造船は日立造船を親会社として再建が進められることになったのである。

日立造船は瀬戸田造船に対し、資金的な支援や経営への人的参加以外にも多方面からバックアップすることで再建が図られている。

その一つが、鋼材確保である。＜表15＞を参照しよう。従来の鋼材の取引先は、神戸市を始めとして各地の鉄工所から資材を購入していた。しかし、第42期以降になると、鋼材を中心に、日立造船から資材を購入している。木造船から鋼造船への転換が行なわれる中、安定した資材確保は重要なポイントといえるが、日立造船の系列下となることで、この鋼材確保が可能とした。また、その後、工程管理・先行艀装などの新技術を導入し、さらに11月には船コク工程の流れを円滑化、工作精度の向上を目的として船コク工場を中心とする一連の設備合理化も図られている。

瀬戸田造船は輸出船ブームに乗り切れず、失敗し、結果として日立造船の支援を受けることになった。しかし、この時期、造船業界では輸出船ブームと国内船建造による造船ブームに沸き、景気が好調だった。このため瀬戸田造船所は、日立造船の系列下となることで、瀬戸田造船は早期に立ち直りを見せている。日立造船を通じた安定した受注もあり、経営再建

表15 第40期から第43期までの買掛金と買掛先 (300万円以上)

住 所	買掛先名 称	第40期		第41期		第42期		第43期	
		取引内容	金 額	取引内容	金 額	取引内容	金 額	取引内容	金 額
因島市	日立造船因島								
大阪市西区	日立造船本社					鋼材	131,600,239	鋼材	476,506,799
東京都千代田区	日立造船東京					鋼材	102,344,165	鋼材	83,053,858
広島県御調郡	日立造船向島					鋼材	19,875,000	鋼材	3,809,278
大阪市東区	日商							船体加工	29,231,690
広島市八丁堀	日商		68,442,000						
広島市紙屋町	荏原製作所					主機関	5,831,200		
広島市小町	新潟ウオシントン							甲板機械	5,000,000
大阪市北区	川一鋼材							ポンプ類	3,060,000
大阪市北区	ダイハツデイズ	鋼材	16,366,441	鋼材	65,271,571				
大阪市西区	長瀬産業	溶接棒など	10,813,170						
大阪市東住吉区	ミカドプロペラ	弁類	9,438,787						
大阪市阿倍野区	寺崎電気産業	主機関附属装置	6,700,000			推進器	4,110,000		
大阪市南区	原田産業	輸入雑品	5,805,000			電用品	3,700,000		
大阪市北区	日新興業	冷凍機	5,017,412						
大阪市西区	天満アスベスト工業	酸素, 木材	4,668,547			冷凍機	3,350,000		
大阪市東区	岩井産業	鋼材	3,176,795	鋼材	10,993,326				
大阪市東淀川区	大阪ボイラー製作所	熱交換器	3,844,000						
神戸市生田区	柏汽船	乾取機	47,740,000						
神戸市生田区	摩耶商事	発電機器	19,965,350			発電機器	4,777,000		
神戸市生田区	極東マツク・グレゴ	電用品	6,000,000						
神戸市生田区	三鈴船舶工業			主機関類	4,923,250				
尾道市西御所町	山陽船舶	電用品	22,496,296	電用品	3,024,841	電用品	3,962,812		
尾道市西御所町	協和電機			電気工事	3,850,510				
尾道市西御所町	大平商事	機器類	9,490,000	溶接棒など	8,199,955	溶接棒など	8,384,400		
尾道市西御所町	山陽工業	ハッチカパー	6,200,000	弁類他	3,859,982	弁・パイプ類	3,497,762		
尾道市久保町	正興商事	推進器	8,500,000	弁類	18,653,477	弁類	3,479,256		
尾道市東御所町	吉川アスベスト			保温材	6,059,350	保温材	10,232,650		
尾道市山波町	神戸船舶整備					居室機装品	8,838,011		
尾道市吉和町	臨海工業					外注	3,552,616		
広島市紙屋町	東洋棉花			鋼材	5,597,378				
広島市大手町	中島商事			パイプ類	4,061,419				
広島県豊田郡	正栄工業	補助缶	4,000,000	酸素木材	5,731,620				
広島県中町	三井物産			主機関類	10,600,000				
岡山県玉野市	三井造船	弁及びパイプ類	6,485,234						
因島市	日立造船	保温材	3,176,795						
因島市	興和産業			木材など	5,695,844				
因島市	因島鉄工業団地					外注	4,420,000		
福山市城見町	大栄鋼業					瓦斯管	4,139,337		
300万円以上取引先合計		20社	288,325,827	14社	156,522,523	17社	326,094,448	6社	600,661,625
買掛金総計			336,172,360		206,239,920		367,693,809		646,406,433

が実施されてから、2年半後の1969年9月の中間決算では累積赤字を一掃するまでに至っている。そして、瀬戸田造船は建造能力を高める中、1970年代になると、日立造船の系列下、修繕船を基調としながらも、新造船もカーフェリー部門を担当し、国内最大級の大型高速フェリー「まりも」を始め「あるかす」「あるぶれお」などの新造船を建造するまでに至ったのである。

本論は、2001年社会経済史学会中四国部会（於四国大学）で報告したものを成稿したものである。報告に際し、様々なご指摘を賜った。記して謝意を表したい。なお、戦後の内海造船（瀬戸田造船）の展開については、『戦後中手造船業の展開過程』（修道大学研究叢書 第116号 2002年）において明らかにしている。あわせて参照されたい。