HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	戦後日本の造船業-1
Author(s)	富森, 虔児
Citation	北海道大學　經濟學研究, 19(2), 69-124
Issue Date	1969-07
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31191
Type	bulletin (article)
File Information	19(2)_P69-124.pdf

Instructions for use

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

<研究ノート>

戦後日本の造船業——I

富　森　虔　児

目　次

序
第一節　戦後造船業の発展の概略
　　I　初期計画造船と造船業の再興
　　II　輸出産業としての確立
　　III　造船資本の綜合重機械資本への転換と大型合併の登場
第二節　戦後造船業をめぐる資本関係（以上本号）
第三節　造船業における企業成長力と金融資本的関係
第四節　戦後造船業と労働運動

序

(1)　周知の如く，今日，わが国造船業は，世界総進水量の40％以上を占めて，押しも押されぬ世界の王座にあるばかりでなく，生産のうち3分の2を海外に出し，輸出産業としても，国内の他の重工業諸部門に比して，抜きん出た姿を示している。

だが，こうした花やかな図が一方にありながら，他面，造船業の造船業としての発展には，近年早くも限界が見え，所謂，集中合併による独占体制の強化とともに，生産種類の多角化が急速に進み，資本のあくない蓄積欲求の充足と，資本の〝造船資本〟としての純粋な存続がもはやあいいれなくなったことをあらわすものとしての，造船資本の綜合機械資本への転換が，とくに巨大資本において進行しつつあるのである。

一連の重工業分析を行うなかで筆者が知った限り，このような二面は，造船業を他の重工業諸部門から分ける，表面上の大きな特長点と考えられる。

そこで，以下本稿では，このような造船業の特長が，如何なる背景と経過をもって，ここに至ったかをみるとともに，かかる造船業における特異な生産諸関係について，可能な限りの分析のメスを入れてみることにしたい。

(2)　筆者のここでの課題からして，当然分析の対象は，第二次大戦後におけるわが国造船業の発展と諸問題ということになる。

だが，そのような本題に入る前に，ここであらかじめ，第二次大戦に至るまでの日本造船業の発展における諸問題で，今日の造船業を考える上でも欠かすことの出来ない諸点をごく簡単に指摘しておこう。

①　第一に，わが国の鋼造船業の発生自体は，他の重工業諸部門に比してかなり早く，幕末から明治初年にまで一応さかのぼることが出来る。だが，それは，所謂軍器独立の一環として，軍事目的から創出されたものであり，民間造船業は，日本資本主義の艦船建造機構における海軍工廠のいわば外業部門としての意義をもつものであったにすぎない(1)。ちなみに，明治23年段階でも，なお横須賀海軍工廠一ケ所で，三菱，川崎両造船所を含む，主要民間造船所工場合計に比して原動機台数，職工数とも，これを上まわるほどであったとされているのである(2)。

②　他の重工業諸部門に対する先行的発展ということ自体が，日本の造船業にさまざまな特異性を与えることとなった。

たとえば，造船業には関連部門の意味が特に大きいのだが，重要な関連部門たる鉄鋼，機械等が，未発達のまま造船業が形成されたことから，必然的に造船業自本による機械，鉄鋼などの兼営という形態が，わが国では造船業のかなり一般的な行き方ともなったのである(3)。

とくに，機械の兼営は，機械事業資本のほとんどないところで行われたため，造船資本が同時に機械業においても支配的地位を占めるようになり，しかも「なお戦前も通じてその絶対的な優位は変らなかった(4)」といわれるほどのものであったのである。

なお，かかる機械，鉄鋼などの兼営にもかかわらず，それだけではもちろんこうした関連部門の基盤の弱さが克服されたわけでなく，高い輸入依存に

よる材料価格の割当は，常に日本造船業を苦しめることとなった。そして，結局，造船奨励法（明治29年施行）製鉄業奨励法（大正6年）海運補助，軍艦発注などによる市場政策等の直接間接の，政策的保護に依存してわが国の造船業は発展して来たと云えるのである。

③　発生以降，軍工廠中心であったわが国造船業にあっても，民間造船業の発展は，それなりに着々と進んで行った。

とくに，狭隘な国内市場の故に，早くから貿易依存の高かった日本資本主義では，海運業の意義大きく，これに「深厚な保護が与えられるように[5]」なったため，民間造船業の発展のための市場条件も確立した。そして，とくに第一次大戦期に，かかる民間造船所の一大飛躍期がおとづれ，そのなかで数多くの民間造船所の設立がみられたばかりでなく[6]，進水量としても，合計年間63万トン（大正8年）と，少くとも量的には世界一流の線にまで到達するに至ったのである。

だが，かかる一次大戦景気が，一時的な条件に強く負っていただけに，戦後の反動不況も大きく，当然，造船業にも打撃は強かった[7]。そして，その打撃のなかで，崩壊する企業も少くなかったが，そればかりでなく，この過程で，民間造船業における独占資本の支配がいよいよ[8]強固となり，そのうえで，やがて来る戦時体制による軍需景気がむかえられたことは，重要な意味をもつものであったといわねばならない。

④　戦前段階における日本造船業の発展は，たしかに国内の他の重工業諸部門を優に上わまわるものであった。だが，それでも，斯業が輸出産業として，海外市場でも充分な競争力をもつにはまだ至っていなかった。たとえば一次大戦中日米船鉄交換（日本から船45隻，37.4万トン，アメリカから鋼材28万トン）のようなものが行われているが，これとても，米英の鋼材禁輸（大正5，6年）という条件のなかで鋼材確保のために行われたものであり，正常な船舶輸出とは，いささか異るものと考えられねばならない。

⑤　関連産業の弱さによるコスト高をカバーするために，さらには仕事量の激変に対して労働力の調節機能を果すために特殊な低資金利用システムで

ある臨時工制が戦前からみられた。たとえば昭和9年12月末現在で，主要14工場2万6,000人中，その38%即ち9,900名の臨時工が居り，その賃金は，本工の凡そ60%であったことが明らかにされているのである[9]。

(1) 越後和典著「日本造船工業論」日本評論新社　昭和31年11月　56頁。
(2) 有沢弘已編「現代日本産業講座」Ⅴの1　第二部　造船工業の発展と構造。
(3) このような兼営は，同時に造船企業の不況対策となった。
(4) 越後著　前掲書　59頁。
(5) 同上　29頁。
(6) 三菱は造船部分離による三菱造船設立（大正6年)。三井は玉工場設立の上造船にはじめて進出（大正6年)。浅野は鶴見に造船部設立（大正6年)。大阪鉄工増資（大正6年)。
(7) 大正12年東京石川島若松分工場閉鎖，播磨造船鈴木系神戸製鋼に合併。大正13年浦賀ドック資本金1,000万より700万に減資。昭和2年川崎造船工員3,300名解雇。昭和5年工員1,916名解雇。昭和6年川崎工員3,000名解雇。
(8) 造船業の企業別生産は，昭和12年段階で，三菱重工業31.5%，川崎造船11.8%，三井玉造船11.1%，大阪鉄工8.4%，播磨造船4.7%，石川島0.9%（越後前掲書より)。
(9) 越後，前掲書　58頁。

第一節　戦後造船業の発展の概略

Ⅰ　初期計画造船と造船業の再興

(1) 戦時体制下の造船業は，軍事発注のために，うるおい，設備の新設拡充もかなり行われた。加えて，戦災による「被災規模は全体の5分の1程度とも推計されており[1]」他の諸部門に比して，むしろ少いものであった。したがって，「そのキヤパシテイはむしろ拡大していたと考えうる[2]」のであった。

だが，戦争が終結すると，このような造船業にも少くとも次の二つの条件が打撃となって加わり，やはりそれなりに存亡の危機にさらされることになったのである。

第一に，造船業への発注者である海運が，戦直後は，ほとんど崩壊に近い

状況にあったことがあげられる。

すなわち，戦前（昭和11年）には，400万トンを超える商船を保有し，世界有数（第三位）の海運国であったにもかかわらず，戦時中のこれら商船の被害は特に大きく，戦直後は130万トン余（第1表）しかのこらず，しかもこれらのうちから事故船をのぞけば，わずか90万トン[3]，それも「高速優秀船のほとんど全部を失い，残ったものは戦時中急造された低性能の戦標船が大部分を占め，平均トン数，速力の低下等，量質両面で著しく弱体化していた[4]」のであり，海運業はもはや順調に営業を続行しうる状況にはなかったのである。

おまけに，戦時補償打切の結果，海運資本は，その払込資本金の3倍にあたる26億円にのぼる戦時補償特別税を払わされることになり，自主的再建のための財政基盤は，ほとんど完全に失うことになった。そして更に，船価のいちぢるしい高騰があり，このことによっても，海運再建の道は絶望的なものとなって[5]いたのである。

かかる諸条件は，海運資本を崩かいさせるにも充分なほどであり，事実，海運128社中15社は，企業再建整備法の適用のなかで，解散したのだが，それでも解散は意外と少く，大部分がともかく存続し得た。これは，当時，復金インフレで流動資産が高騰し，それに海運会社が助けられた[6]ことによるもののようであるが，このような，いわば擬判資本救済では，問題の解決にはとうていなり得ず，実質的には海運資本の海運資本としての運動は，一時的には全く，と切れていたのであり，そのことの当然の結果として，造船業もその市場を，一時ほぼ完全に失うこととなったのである。

戦直後，造船業に加えられた打撃は，もちろん以上のような市場面での問題につきるものではない。

いわば，間接的とも云える，市場面の打撃に対して，占領政策による造船縮少は，いま一つの造船業界への打撃であり，むしろより以上に直接的で深刻なものであったと云えよう。

とりわけ，戦直後最初に出されたポーレー案は，海運については，保有船

第1表　鋼船船腹推移　（単位千総トン）

年次	商船										その他		総計	
	貨物船		貨客船		客船		油槽船		小計					
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
昭和11	978	2,809	324	909	82	138	47	196	1,431	4,051	356	163	1,787	4,214
16	1,435	4,424	354	1,135	79	135	94	401	1,962	6,095	483	304	2,445	6,397
20	528	987	63	114	122	75	83	168	796	1,344	480	182	1,276	1,526
23	623	1,132	89	155	113	71	97	197	922	1,555	730	334	1,652	1,889
24	697	1,227	72	132	120	78	105	247	994	1,711	714	318	1,708	2,001
28	740	2,286	64	107	89	56	174	596	1,067	3,046	777	325	1,844	3,421
30	790	2,551	82	118	84	51	225	674	1,181	3,395	912	540	2,093	3,935
31	876	2,827	83	110	85	54	240	737	1,284	3,728	985	610	2,269	4,335
32	1,012	3,374	86	108	86	60	271	906	1,455	4,448	1,057	661	2,512	5,102
33	1,184	4,087	92	118	85	56	348	1,151	1,709	5,412				

有沢編　前掲書より

舶鋼船150万Gt，一隻当最高5,000Gt，12ノットと当時の壊滅的な状況をそのまま固定化するような厳しいものであったばかりでなく，造船については，年間建造15万t，修理300万tにこれを制限し，2万t級ドックは，外国船用に2基のみ残置という，当時の能力（80万t）を5分の1に削減し，これによって30～40の造船所を賠償として取り立てんとする最大級に苛こくなものであった。したがって仮にそれがその通りに実現されたとすれば，日本の造船業は，一挙に第一次大戦以前の水準にもどったばかりでなく，造船業のみが，わずかにそのもてる唯一の根のある重工業基盤であったと云ってよい財閥系の独占資本にも，致命的打撃を与えるものであったのである。

だが，周知の通り，アメリカ占領軍の日本独占資本に対する，所謂〝敵対性弱化政策〟は，対社会主義関係を中心とする全般的危機の激化とともに後退した。そして，その一環として，日本造船業に対する政策[7]も，ポーレー案からストライク案（昭和23年3月）にかけて，年間建造能力40万tの許容という線までさがり，つづくジョンストン案（昭和23年5月）では，6,000t以上の船舶建造制限の撤廃と，造船設備の賠償取立の中止（但軍工廠関係16万3,000t分は取立）が決められ，造船縮少政策はほぼ完全にほうむられることとなったのである。

むろん，このような政策の転換が予想されたより早く行われたとは云え，一旦はかなり徹底した造船縮少策が打ち出されたことは，造船業及造船独占資本の戦後再興の出発点にあたって極めて重大な打撃となったことは云うまでもない。さればこそ「時には泣訴，陳情，強要，買収の形をさえとって行われたこれら独占資本の猛烈な運動[8]」が，造船政策の転換を求めて展回され，そのことが情勢の変化に更に加わって，造船政策の早期変更をもたらすこととなったと云えるのである。

(2)　戦直後における上記の如き，造船業にとっての打撃的条件は，一つには政府の海運助成，今一つには占領軍の政策転換ということを通して急速に克服された。しかも，その克服の過程のなかで，今度は遂に，「戦後のように政府が年々多額の政府関係資金を直接商船の建造に投じることによって，

造船業の需要をみずから創出し，これによって造船業を救済するというような政策をとった前例は全くない[9]」と云われるほどの徹底した保護策がとられるにまで至ることとなった。

すなわち，1947年5月には，早くも戦時中の産業設備営団を引きつぐものとして，資本金，（3億円）全額政府出資で，船舶公団が設立され，必要資金は復金でファイナンスし，且，「船主と共同で新造船を発注し，建造費用を分担してこれを共有する[1]」という形態で，所謂，計画造船がスタートしたのであった。

そして，具体的にはこのような船舶公団をテコとした計画造船によって1947年5月—1948年12月までに，金額139億円にのぼる船舶建造，修理，沈船引揚が行われることとなり，これ以降，少くとも1953年まで計画造船が，造船受注量の過半を占め，船舶市場を支えるに至るはしりとなったのである。（第2表）

第2表　日本造船受注量推移

年度	計画造船		計画造船外の国内船		国内船計*		輸出船**		合計
	千G/T	%	千G/T	%	千G/T	%	千G/T	%	千G/T
昭和23	95	60.5	—		95	60.5	62	39.5	157
24	275	83.6	15	4.6	290	88.2	39	11.8	329
25	243	82.7	—		243	82.7	51	17.3	294
26	374	60.5	6	1.0	380	61.5	233	38.5	613
27	293	74.4	56	14.2	349	88.6	45	11.4	394
28	312	64.3	8	1.7	320	66.0	165	34.0	485
29	154	20.4	13	1.7	167	22.1	590	77.9	757
30	184	7.2	151	5.9	335	13.1	2,232	86.9	2,567
31	314	11.4	651	23.7	965	35.1	1,784	64.9	2,749
32	415	23.8	331	19.0	746	42.8	997	57.2	1,743
33	257	21.9	152	13.0	409	34.9	763	65.1	1,172

有沢編前掲書より

もとより，船舶公団の時期の計画造船，非計画造船合せて年平均総竣工量は，約13万tといわれ，80万tといわれた当時の能力の正常な活用というにはまだ程遠かった。だが他方，139億円のうち79億円は公団負担であり，海

運会社負担の60億円のうち36億円が復金融資に負っていたことを合わせると大部分が国家資金であり，それによって不足とは云え市場の過半が形成されていたことは造船業が，この時期政府へのいわば全面依存のなかで再興をはかりつつあったことを[11]まぎれもなくあらわしていると云ってよい。そしてとくに，ドシジラインによる船舶公団の廃止及び復金融資の停止後の5次船以降になると，船型が大型化(3,700—12,000トン)したばかりでなく，Scaleも30万t前後に飛躍し，しかも，復金に代って登場した見返資金なる国家資金になお多くを負う（5次船（1949）より8次船（1952）までの資金1,396億円中見返資金は591億円に達した）ということで，国家独占資本主義的政策の典型ともいうべきこの計画造船は，いよいよ戦後造船業再興の決定的なベースロードとなっていったのである。

(3)　すでに，明らかにした通り，計画造船は，直接的には壊滅的状況にあった海運業を救済しようとするもの以外の何ものでもなかった。そして，これが造船業に貢献しうるのも，単に造船にとっての市場を提供する点に限られるべきものだったのである。

だが，計画造船の全体の推移を客観的にみると，実は，海運業のその後の発展にはあまり貢献しておらず，むしろ造船業にとってこそ，そして更に云えば，とりわけ造船独占資本にとってこそ，決定的な発展推進力となっていたことが明らかとなるのである。

たしかに，初期計画造船における政府の海運助成には並々ならぬものがあった。たとえば，1947—48年における各種公団向の復金融資（1950年1月のその総残高は118億円）はその過半が（$\frac{1,331+8,145+7,387}{18,119+18,181+11,844}\times 100$）船舶公団に向けられた。しかも，普通各種公団向復金融資は，運転資金にほぼ限定された（船舶公団，産業設備営団以外は融資の94.3%が運転資金）にもかかわらず，船舶公団については，大部分（$\frac{7,366}{7,889}\times 100\%$）が設備資金として融資された。また，このような公団向融資を含んだ全海運向復金融資残高は；1949年3月現在で132億円に達し，全復金融資の10%で石炭(36%)電力（17%）についで第三位を占めていたのである。

ところで，このような，並々ならぬ復金融資によって海運復興はたしかに急速に可能となったのだが，この場合の復金金利は決して安いものでもなく（日歩3銭1厘，年利1割1分3厘），おまけに巨額の融資を受けたために海運資本の財務構成は急速に悪化して行くことにもなった。反面この海運助成によって市場を提供された側の「造船資本にとっては，これが無利子の前受金に転化して経営にストレートにプラスの要因[12]」となり財務構成の悪化もそれほどおこらなかった。

ちなみに，海運業の自己資本比率は，戦前には77％（1936年）だったのが初期計画造船の結果33％にまで下った（1949年）。しかも，67％に及ぶ他人資本のうち凡そ7割が長期負債というありさまだったのである。他方，造船の自己資本比率も，この内49％（1936年）から10％（1949年）に下っているが，ここでは他人資本のうち97％が短期負債であり，海運におけるほど後々まで問題をのこすほどのことはなかったのである[13]。

復金融資による海運助成が，以上のような意味で，却って海運にマイナスとなり造船にプラスとなったばかりでなく，それにはなお次の様な問題があり，この点でも，海運と造船は，極めて対照的であった。

すなわち，そもそも計画造船のふりあてが，海運については極めて総花的であり，経営基盤の弱い海運業界の乱立をさそい，所謂あしき過当競争を激化させ，これによっても，海運業の基盤を全体として弱めて行くことになった。事実，初期（1次―4次）計画造船の上位10社集中度は，海運の場合わずかに30％にすぎず，上位2社（日本郵船，大阪商船）が計画造船をほとんど発注しなかったこともあって，船舶保有量は上位よりも下位の方が伸びが大きいなど，独占体制の弱化が，この期間に現実に進行したのであった（第3表）。反面，造船の場合は，初期計画造船参加企業が21社にすぎず（海運の場合は71社），しかも，上位10社に90.2％が集中し，とりわけ，三菱，日立，日本鋼管，播磨などは，その能力上占める位置以上の比率で計画造船の発注を受け（第4表）独占体制は，これによって明らかに強化されることになったのである（第5表）。

第3表　主要オペレータ船舶保有量の推移　　単位：WD

	1946年(A)	1951年(B)	(B)/(A) × 100%
日本郵船	239,510	194,911	81.4
大阪商船	153,105	164,650	107.5
三井船舶	63,145	143,923	227.9
川崎汽船	30,312	74,176	244.7
山下汽船	53,420	106,206	198.8
三菱海運	63,743	76,746	120.4
新日本汽船	49,459	71,691	145.0
大同海運	26,042	78,099	299.9
日産汽船	30,459	77,849	255.6
東邦海運	65,394	81,587	124.8
日鉄汽船	54,725	57,896	105.8
11社合計	829,314	1,027,534	123.9
総保有量	1,384,849	2,282,731	164.8

高橋編前掲論文より

第4表　造船会社別計画造船（第1～4次）許可量

造船会社名	隻数	GT	占拠率%	能力比
三菱	25	62,055	34.7	11.6
日立	6	18,650	10.4	8.1
日本鋼管	10	17,534	9.8	5.7
播磨	5	14,110	7.9	7.7
川崎	6	11,138	6.2	13.7
川南	6	11,040	6.2	10.3
三井	4	10,290	5.7	7.6
浦賀	4	6,900	3.8	3.5
藤永田	3	4,960	2.8	1.9
石川島	3	4,775	2.7	3.7
大阪	2	3,980	2.2	1.2
名古屋	3	3,500	2.0	1.9
日本海	1	1,950	1.1	0.7
山本	3	1,800	1.0	—
名村	2	1,250	0.7	0.6
佐野安	2	1,250	0.7	0.7
占部	2	1,199	0.7	1.1
新潟	1	695	0.4	0.6

来島	1	697	0.4	—
中村	1	550	0.3	—
三光	1	550	0.3	0.6
計	91	178,873	100.0	—

高橋衛，前掲論文より

第5表　戦後初期（1945～1949年度）総竣工量上位10社と計画造船への依存度

		1945～1949年竣工量 GT(A)	占拠率 %	戦前（1939～1945年）占拠率 %	1947～1949年竣工量 GT(B)	計画造船竣工量 GT(C)	(C)/(A) %	(C)/(B) %
1	三菱重工	200,265	32.8	27.3	123,290	62,055	31.0	50.3
2	日立造船	47,960	7.9	7.8	36,910	18,650	38.9	50.5
3	三井造船	47,920	7.9	8.1	30,450	10,290	21.5	33.8
4	日本鋼管	41,839	6.9	3.6	29,399	17,534	41.9	59.6
5	川崎重工	40,333	6.6	7.1	27,938	11,138	27.6	39.9
6	播磨造船	36,765	6.0	9.4	23,785	14,110	38.4	59.3
7	川南重工	33,165	5.4	11.3	28,805	11,040	33.3	38.3
8	浦賀船渠	27,540	4.5	4.2	20,860	6,900	25.1	33.1
9	石川島重工	15,420	2.5	2.1	14,370	4,775	31.0	33.2
10	名古屋造船	15,400	2.5	0.8	8,500	3,500	22.7	41.2
	10社小計	506,607	83.0	81.7	344,307	159,992	31.6	46.5
	その他計	102,510	17.0	18.3	75,869	18,881	18.4	24.9
	総計	610,117	100.0	100.0	420,176	178,873	29.3	42.6

高橋　前掲論文より

要するに，初期計画造船は，その直接のねらいであった海運については，一応の復興を助けながらも，結局，戦後一貫する不振の基盤となり，造船については，造船独占資本の立ちなおりを助け，且その後の輸出産業としての造船業の発展を与えることとなったのである。

そして，このことは，結局，わが国の主流独占資本が，かつての財閥の貿易やそれに直結する海運に多くを依存した商人資本的性格を脱皮し，重工業に基盤をおく，典型的な金融資本へ転換して行った，戦後の全体的構造転換と対応するものとなったのである。

むろん，以上に示した，造船と海運のコントラストは，かかる一般的背景

だけでなく，何よりも，戦争による被害が，造船においてよりも，海運において大きかったことや，戦後の対米従属型の日本独占資本主義の復活というコースのなかで，アメリカによる海運支配[14]と日本造船業の利用ということが志向されたことも，極めて重要な関連性をもっていることが，わすれられてはならないだろう。

(1) 高橋衛〝戦後初期の計画造船〟広島大学政経論叢　16の2　1966年8月より
(2) 同上より
(3) 同上より
(4) 有沢編前掲書　136頁。
(5) 1 Gt当200—300円（1935）が1 Gt当41,000円（1947）に高騰。これは，この間の物価指数の上昇300倍に及ばないが，海運の収入にとって中心となる傭船料はこの期間84倍，海上運賃は86倍であり，海運業にとっては，いずれにせよ船価高は絶望的なものであったのである。
(6) 越後前掲書　73頁。
(7) 日本造船業に対する政策の転換は，単にそういう面だけでなく，低労賃の日本造船業にアメリカが目をつけたという一面も指摘されている（越後前掲書　89頁）
(8) 越後前掲書　99頁。
(9) 同上　　63頁。
(10) 高橋，前掲論文
(11) この点から高橋氏は，戦後日本の国独資の過渡期類型を得ようとされているが，それにはやや無理があると云えよう。むしろ，この点は戦後期の特殊条件を反映したものの一つとして考えられるべきであろう。いずれにしても国家独占資本主義のシエーマを先に立てて分析する氏の方法には，少からぬ疑問がある。
(12) 高橋，前掲論文より
(13) 同上
(14) 日本造船業の需要者としてのギリシヤ船主は金融的にアメリカ金融資本と結びついていること（越後前掲書参照），及びこのアメリカ—ギリシヤ系海運によって，日本海運がおびやかされていること（積取比率の悪化）などの事情がこの関連で指摘されうる。

II　輸出産業としての確立

(1) 先に述べた通り，戦直後の造船業は，戦災の被害が比較的少かっただけに，かえって大量の過剰設備をかかえることとなった。

しかし，保有されていた設備は，戦後の世界の水準からみれば，かなり遅れたものであり，軍需を完全に失った戦後では，民需をめぐっての競争に耐えうる力をつけるためにも技術革新は必然であった。

かくて，5次船によって，計画造船も飛躍し，造船業の安定した操業が軌道に乗るとともに，造船各社は一せいに，せきを切ったように技術革新投資に乗り出すことになった。

すなわち，5次船の終った1950年には，年間で17億余と一挙に前年を34倍も上まわる設備投資が行われ，それ以後年々，30—40億の設備投資が実行されたのであった（第6表）。そして，その際とくに船体組立関係の技術革新が重視され，これと関連して大型クレーン採用など運搬設備関係の投資がすすみ，両者が全設備投資の4割を占め，その中心となった。

船体，組立関係では，何よりも従来の鋲打に変って溶接の採用が大巾にすすめられた。（平均溶接率は1949年の40％から1954年には90％にまで上昇した）これは，まず接着のための鋲を不要とし，且鋲打の場合の重合わせ部分の厚板を不要とする等，鋼材の大巾な節減をもたらしただけでなく，鋼板の孔明け等の煩雑な作業を失くしたり，現図（marking）の簡略化を可能にするなどを通して工数の大巾な節減をもたらした。また，溶接の採用は，船体を縦にいくつかの部分（ブロック）に区分し，順次これを組立てる所謂「ブロック建造方式」の採用を可能とし，これによって，組立作業の大半が，従来の屋外作業から屋内作業へ移行[15]，それによって，さまざまの作業上の制約（とくに雨天作業不能の問題など）から解放され，近代化合理化への展望が大きく開かれ得ることとなった。

実際，溶接法への効果には，実に画期的なものがあった。たとえば，三菱長崎の場合，1950年から1953年にかけて，7,600トン級船の工数は，1,463から1,052にまで削減された。また鋼材使用量は，5次から10次にかけて，全造船所を平均しておよそ17％の削減をみた。

かくて，船価は大巾にダウンし，10次船段階では，ほぼ国際級の船価が実現されることとなったのである（第7表）。

第 6 表　戦後の造船業設備投資の推移　(単位 百万円)

	昭和25年度		26 年 度		27 年 度		28 年 度		29 年 度		30 年 度	
船台	40	2.3	98	3.4	311	7.4	21	0.5	78	2.5	845	13.0
船渠	27	1.6	34	1.2	544	13.1	212	4.7	90	2.9	46	0.7
岸壁	32	1.9	74	2.6	27	0.7	230	5.1	162	5.3	113	1.7
運搬設備	159	9.3	526	18.3	841	20.3	789	17.4	249	8.1	1,271	19.5
船体加工組立設備	186	10.8	568	19.7	1,035	24.9	594	13.1	281	9.1	1,306	20.0
電源	68	3.9	123	4.3	183	4.4	130	2.9	35	1.1	236	3.6
造機設備	567	33.0	882	30.6	658	15.9	1,588	35.1	1,197	38.9	1,396	21.4
(ディーゼル設備)	(374)	(21.8)	(597)	(20.7)	(294)	(7.1)	(583)	(12.9)	(264)	(8.6)	(205)	(3.1)
(タービン，ボイラ設備)	(158)	(9.2)	(181)	(6.3)	(284)	(6.9)	(991)	(20.1)	(883)	(28.7)	(940)	(14.4)
(その他)	(35)	(2.0)	(104)	(3.6)	(80)	(1.9)	(94)	(2.1)	(50)	(1.6)	(251)	(3.8)
間接設備	263	15.3	195	6.8	196	4.7	372	8.2	521	16.9	524	8.0
その他	376	21.9	379	13.1	356	8.6	593	13.0	469	15.2	787	12.1
合計	1,718	100.0	2,879	100.0	4,151	100.0	4,529	100.0	3,082	100.0	6,524	100.0

20年の歩み—戦後造船史—より

第7表　日英船価構成比較（10次船段階）

	イギリス	日本
DW当鋼材使用量	100	91.5
鋼材単価	100	118.5
DW当工数	100	82.3
時間当工費	100	38.3
総船価	100	102.7

越後　前掲書 169 頁より

(2)　ところで，先の第2表によって明らかな通り，1954年を境として，計画造船中心の造船市場は，大きく輸出船を中心とするものへと転換した。

このような転換が可能であったのは，もちろん船価が国際的にまで下って来たことにより，それはまた，上記のように，設備近代化の成果でもあった。

だが，ここで輸出船が，一挙に59万tに飛躍した1954年以降の事情を更に詳細にしらべてみると，輸出飛躍を支えたものとして，単に設備近代化の成果をあげるだけでは全く片手落であることが明らかとなる。すなわち，以下のような諸事情が更に指摘されうるからである。

①　どうにか計画造船によって，受注を保っていたが，これは毎年増加して行くということでなく，むしろ若干低下さえした。したがって，前節で見たような，深刻な造船能力の過剰は，悪化こそすれ，決してよくはなっていなかった。とくに1954年には「外航船建造可能船台57基のうち使用船台わずかに5，6基という極端な低操業にまで追いこまれ[16]」ていた。したがって，造船業には，輸出ドライブがかかる条件が，この時にはとくに強かった。さればこそ，また輸出船は，国内船よりも安く売られ，それによって輸出を拡

大するということにもなったのである[17]。

② 過剰能力を持ち，能力にゆとりがあったこともあって，輸出船の納期が他国造船業に比べてかなり早かった。折から，世界では，西欧の穀物不足による食物輸途の増大（1954），イギリスの画期的な重油転換（1954）などによるタンカー好況，エジプトのスエズ国有化宣言（1956）によるアフリカ南端迂回船舶の増大等を契機として，未曾有の海運ブームのなかにあり，（第1図で1954—56年の海運運賃指数の高騰をみよ）「世界の船主は，このときの海運ブームに乗り遅れないために[18]」「急テンポの運賃上昇にまにあう[19]」納期の早い日本造船業からの買入れを好み，それによって日本からの輸出が飛躍的に伸びるということになった。

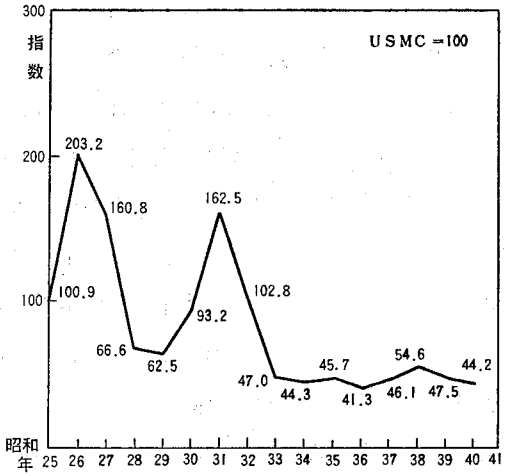
③ 所謂「粗糖リンク制」によって，契約船価の5％が補償される（リンク分の粗糖輸入をめぐっての競争によって事実上の補償率は20—30％になったこともある）などの，政策的な出血補償が行われ，これによって国際船価をわる輸出が，いわば砂糖消費大衆の負担によって行われた。

要するに，1950年来の溶接採用をテコとした技術革新で，その技術水準が，かなり引き上げられ，船価も，かつがつ国際的となった時点で，以上の諸事情が加わり，船舶輸出は飛躍した。

もちろん，上記の如き諸事情は，1954年～56年期に見られたかなり一時的なものである。だが，船舶輸出の方はともかく，これ以来，浮沈はありながらも，総進水量の過半を占め，造船業はこれ以来，まぎれもない輸出産業として確立して行った。したがって，そうした，長期的安定性をもった転換については，もはや転換初段階にみえた一時的なものによってその条件を説明し切れないことは云うまでもない。

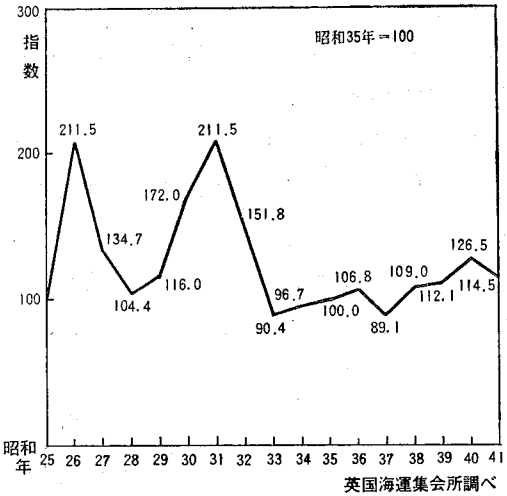
結局，輸出産業への転換の始点にあっては，生産技術上の向上もさることながら，それ以上に一時的条件に負った所が多かったのが，更に設備投資が拡大し（実際1955年以降格段と伸びた）それによって最終的には日本造船

第1図1　油送船運賃指数



ノルウエー海運新報社調べ

第1図2　不定期船運賃指数



英国海運集会所調べ

業，実質的にも安定した実力を備えるに至ったことが確認される必要があると云えよう。

だが，なおその場合にも次の点が極めて重要な意味をもつものとしてわすれられてはならない。

それは，造船業が極めて大きな生産規模を現実に持ち，大量の固定設備を使用するために，一見有機的構成が高い[20]と考えられるにもかかわらず，実は，固定設備以上に，大量の労働者を使用し，重工業のなかではむしろ，有機的構成がひくい（第8表）こと。したがって，ここでは賃金の高低が，その国際競争力を定める上で極めて重要なモメントとなり，実際第7表でもみた通り，日本は，時間当労賃の低率なことを主要なテコとして，国際的にも有利な船価を得ているということなのである。

要するに，かなりの技術革新をやった上に低賃金の純益をなお維持している，このことが，日本造船業の国際的地位を今日でも支えている点が充分に，理解されていなければならないのである。

第8表　同一売上高当工員数の比較

会社名	売上高100万円当りの工員数
（造船）	
三菱造船	2.55
三菱日本重工	2.00
三井造船	2.33
日立造船	2.70
石播重工	1.96
（鉄鋼）	
八幡製鉄	1.82
富士製鉄	1.58
日本鋼管	2.10
住友金属	1.62
日新製鋼	1.07
（電機）	
日立	1.20
東芝	1.55
三菱電機	1.85
明電舎	1.90
松下電器	1.04
（自動車）	
日産	1.01
日野自動車	1.07
トヨタ自工	1.38
（産業機械）	
小松	1.32
東芝機械	1.89
日立精機	0.99
豊田自織機	1.23

1962．9 について算出

(15) 大型クレーン採用はこのブロック方式の採用によって必要となったものである。

(16) 越後，前掲書 138頁。

(17) 松尾進〝新造船の船価問題〟（海運341号）によれば，「このブーム時（朝鮮戦争期間昭和30年以降）においては国内船と輸出船が同一水準の船価で買われており，その前後にある新造船閑散期には，国内船は輸出

船よりかなり高く買われた」となっている。

(18) 日本船舶輸出組合「20年の歩み」—戦後日本造船史—　39頁。

(19) 越後　前掲書 189頁。

(20) 越後和典氏の場合も，この点を見誤り，（越後前掲書14頁）そのために却って低賃金の意味を強調する氏自身の観点が，あいまいにされている。

Ⅲ　造船資本の綜合重機械資本への転換と大型合併の登場

(1)　造船業の発展は，もちろん国民経済全般の発展と無関係ではないが，とくに対外貿易の発展に直結していることから，その動きが必ずしも他の産業諸部門の動きと一致しないということがたまたま起りうる。

とりわけ，全般として国内市場が急速に伸びているときは，各産業とも相対的に優利な国内市場向けに生産を集中するため，云いかえれば所謂〝輸出ドライブ〟の如きものが弱まるため輸出貿易は伸びず，それが船舶需要にも影響して造船業がひとり不況をかこつことは充分あり得るのである。

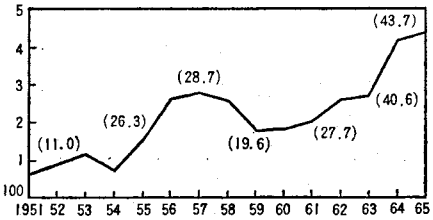
こうした事情に加えて，その造船業が船舶の過半を輸出するとなると，これまた国内市場の条件とは一応無関係な海外市場の条件に左右されることになり，造船業の動向は，ますます他の産業部門とちがった独自性を強めてくることになろう。

実際，周知の通り，昭和30年代日本資本主義は，資本主義世界では，抜群の発展を示した。しかも，それは，国内市場の発展を主たるテコとするものでった。そのため少くともこの時期は平均に輸出ドライブがよわく貿易の発展は，必ずしも経済全般の発展に伴ったものとはならなかった。

加うるに，わが造船業は，すでにこの時期より，生産の３分の２を輸出する輸出産業として確立しており，この面からも国内より世界市場の条件に，その動きを左右されるという状態になっていた。しかも，資本主義世界発展率は，抜群の成長国日本の発展率にはとうてい及ばなかったことは云うまでもない。

かくて，国内船[21]，輸出船を含めて，この時期の造船業の発展は，折からの「高度成長」に酔っていた他の国内市場依存型の重工業部門とは全く対照的に，伸びなやむこととなった。（第2図）

第2図　船舶進水実積
（　　）内世界におけるシエア（%）



だが，造船業が，資本—とりわけ独占資本—の支配するところである限りこのような停滞に甘んずることは，他の諸独占資本との競争上も出来ることではない。したがって，必然的に，造船資本は，その資本の一部（実際は新

第9表　主要造船会社売上高推移　（単位　百万円）

年度	新造船		修繕船		その他工事		合計	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
昭和27年	32,043	49.6	11.691	17.9	21,105	32.5	64,839	100.0
28	39,507	54.7	7,335	10.2	25.496	35.1	72,338	〃
29	30,258	42.6	8,288	12.0	30,890	44.4	69,433	〃
30	19,422	33.1	8,551	14.7	30,634	52.2	58,607	〃
31	53,240	50.9	11,456	11.0	39,703	38.1	104,399	〃
32	80,612	54.5	12,788	8.6	54,668	36.9	148,068	〃
33	96,544	57.7	9,724	5.8	61,290	36.5	167,558	〃
34	65,990	43.9	12,935	8.6	71,385	47.5	150,310	〃
35	73,461	39.6	13,037	7.1	99,047	53.3	185,540	〃
36	68,918	32.1	15,868	7.4	130,112	60.5	214,898	〃
37	76,685	31.8	15,635	6.5	148,853	61.7	241,173	〃
38	70,579	27.6	17,388	6.8	168,054	65.6	256,021	〃
39	87,973	27.0	20,364	6.3	217,316	66.7	325,653	〃
40	147,389	37.2	25,387	6.4	223,847	56.4	396,623	〃

（注）各年度は上期の営業報告書による。前掲「20年の歩み」より

第10表　造船業設備投資の推移　(単位 100万円)

	31年度		32年度		33年度		34年度		35年度		36年度	
船台	423	4.1	595	3.9	777	5.9	961	9.1	371	2.3	1,488	7.5
船渠	573	5.6	324	2.1	313	2.4	355	3.4	390	2.4	411	2.1
岸壁	156	1.5	290	1.9	65	0.5	346	3.3	487	3.0	412	2.1
運搬設備	2,078	20.2	2,019	13.2	2,145	16.2	1,036	9.8	763	4.8	955	4.8
船体加工組立設備	1,641	16.0	2,804	18.4	1,191	9.0	1,040	9.9	903	5.6	1,672	8.5
電源	476	4.6	804	5.3	499	3.8	260	2.5	124	0.8	239	1.2
造機設備	2,793	27.2	5,055	33.1	4,457	33.7	3,195	30.3	6,731	41.9	7,536	38.2
(ディーゼル設備)	(1,024)	(10.0)	(1,895)	(12.4)	(1,521)	(11.5)	(1,680)	(15.9)	(1,107)	(6.9)	(1,258)	(6.4)
(タービン，ボイラ設備)	(1,307)	(12.7)	(2,001)	(13.1)	(2,053)	(15.5)	(674)	(6.4)	(2,706)	(16.8)	(3,589)	(18.2)
(その他)	(462)	(4.5)	(1,159)	(7.6)	(883)	(6.7)	(841)	(8.0)	(2,918)	(18.2)	(2,689)	(13.6)
間接設備	1,203	11.6	2,079	13.6	2,227	16.8	2,280	21.6	2,773	17.2	3,051	15.4
その他	942	9.2	1,305	8.5	1,542	11.7	1,070	10.1	3,545	22.0	3,988	20.2
合計	10,285	100.0	15,275	100.0	13,216	100.0	10,543	100.0	16,087	100.0	19,752	100.0

前掲「20年の歩み」より

たに投下される資本の一部）を，国内市場の折からの急成長に乗ることの出来る陸上部門に投下し，経営の多角化をはかって行くことになったのである。

すなち，第9表にみられる如く，船舶輸出がピークをすぎた，1958年（昭和33年）以降，主要造船会社の非船舶部門をあらわす，その他工事の比率[22]は，ぐんぐん上り，遂に1960年以降は，新造船，修繕船両者を加えた船舶部門よりも，大きくなってしまったのである。そして，このような，転換を可能とするために，第10表（これは先の第5表につづくもの）にみられる如く1957年（昭和32年）頃より，造機設備の設備投資が，造船会社では，最重視されることとなったのである。

しかも，特に注目されべきことには，このような，陸上部門への進出は，同じ造船独占資本でも，上位のそれほどいちぢるしかった。すなわち，第11表にみる如く，上位にたつ三菱重工，石川島播磨重工では，ほぼ1960年代に入って，非船舶部門の方が過半になったのに対し，浦賀重工の如きでは，そ

第11表　造船各社月平均生産額推移　（単位　億円）

	1953.3	1956.3	1959.3	1962.3	1965.9	1967.9
三菱重工	62	59		224	322	482
	31	29	51	50	86	106
石川島播磨	8	12	34	65	119	183
	4	8	20	22	60	83
日立造船	14	16	25	41	60	97
	11	13	17	24	40	56
川崎重工	9	12	17	28	41	57
	7	9	12	15	23	26
三井造船	5	9	11	21	43	68
	5	7	8	10	31	40
浦賀重工	6	6	8	12	19	27
	6	5	7	7	13	18

有価証券報告書より，上段は全生産額，下段は船舶のみ(修理を含む)の生産額。日本鋼管は，鉄鋼会社であることを基本的性格とする故当然船舶生産比率は低い。よってこれは比較から除いた。

の比率が今なお，ずっと低く，まさに，そのためにこそ，上位資本との距離がひらきつつあることが，かなり明瞭にあらわれているのである。

当然のことながら，事態が，ここまで来ると，もはや造船資本を造船資本として純粋に抽出すること自体が問題をはらむこととなり，あえていえばもはや，造船資本が消滅しつつあるとも云えなくはないのである，そして，そのことは，かつて戦前に基本的には，関連部門に対する先行的発展のためにやむなく関連部門を兼営せざるを得なかった造船資本のあり方——このことはたしかに，戦後段階で，造船資本が多角化を強めることをやりやすくなる一つの基盤とはなっていたが——とも，全く異質なものであるし，また，単なる一時的な，造船不況を反映しての多角化ということだけでも片付けられない，はるかに構造的で長期的な意味をもっているものとして，考えられるべきであろう[23]。なんとなれば，それは，すでに日本の重化学工業のまさに強い環として，国際的にも充分に強力な地位を築いたその極限で，いわば，らん熟の果てに起った造船資本のくずれであり，日本資本主義としては，歴史的にも又今日の他の部門との比較でも，むしろユニークな形態と考えられるからである。

もっとも，すでに見たように，今日のわが造船業の国際的地位は，なお多分にわが国の低賃銀構造に負ったものをもっているし，また，他国造船業の日本造船業に対する巻き返しも，並々ならぬものがある。したがって，造船業の地位自体が，決して安泰なものではなく，将来何がしかの危機がここに発生し，そのことが却って造船業にある種の活力を与えるような場合もないとは云えない。しかし，その場合としても結局，発展の主方向は，斯部門に関して云えば，全く資本主義世界経済の発展にかかっているのであり，そこにおけるドル危機，ポンド危機，フラン危機にあらわれた限りでの最近の矛盾の激化をみれば，それも決して楽観的なものとは，云い得ないのである。

(2)　ところで，上記の如き，造船資本の綜合機械資本への転換は，一体これら資本の順調な発展を助けることになったかというと，実は決してそうではなかった。

まず，造船の売上そのものが，他の重工業諸部門のように伸びなかったことがやはり，資本にとっての負担となったばかりでなく，世界市場における販売競争の一般的激化を反映して，次第に輸出の延べ払い条件が悪化したことも一層資本に負担をかけることとなった。たとえば，1954年頃には，延払期間は6年が最高で，5年が普通（29件中16件）であったのが，1958年には7年が登場し（30件中7件）たばかりか，普通でも6年（30件中16件）となり，1962年は8年が登場（57件中14件），遂に1965年には10年も登場（172件中14件），しかも普通で8年（72件中146件）という風[24]に，延払い期間が次第に長期化したばかりでなく，延払いの件数及び比率をも急速に増加して行ったのである。（第12表）

第12表　支払い形式別の推移　（比率は%）

区分＼年度	29		30		31		32		33		34	
	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率
現金払い	26	47	107	69	91	97	31	68	14	31	12	29
延べ払い	29	53	47	31	3	3	13	30	30	67	30	71
その他	-	-	-	-	-	-	1	2	1	2	-	-
計	55	100	154	100	94	100	45	100	45	100	42	100

区分＼年度	35		36		37		38		39		40	
	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率	隻	比率
現金払い	11	15	6	13	8	15	27	16	33	23	20	11
延べ払い	63	85	44	87	57	85	147	84	111	77	172	89
その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
計	74	100	50	100	65	100	174	100	144	100	192	100

前掲「20年の歩み」より

これは，もちろん，造船会社の債権を増大させた。（たとえば1954—1965年に受掛金は約30倍，受取手形は29倍，第13表）しかし，このような債権の増大と，その回収期間の長期化は，その間，資本の正常な運動を維持するためにも借入金——とりわけ造船の場合は輸出入銀行からの長期借入金——の増大を招かざるをえなかった（1954—1965年間に短期借入金は13倍だが長期借入金は実に50倍だった）。たしかに，輸出入銀行による造船輸出への金融は，造船会社そして，延払いの長期化に耐えられる条件を一方に作る決定打

第 13 表　主要造船会社財務状況推移　（単位 百万円）

年度	受取手形		売掛金		支払手形		買掛金		短期借入金		長期借入金	
	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数
昭和27年	3,392	100	13,444	100	8,918	100	8,678	100	24,111	100	1,153	100
28	6,144	181	15,753	117	7,935	89	8,678	98	22,984	95	3,952	343
29	6,160	182	20,756	154	3,592	96	9,492	107	23,347	97	6,527	566
30	7,521	222	27,121	202	11,023	124	12,682	143	34,805	144	12,844	1,114
31	12,488	368	37,049	276	16,864	189	15,805	178	37,917	157	25,859	2,243
32	17,625	520	50,693	377	18,400	218	42,295	273	49,771	206	30,778	2,669
33	20,093	592	57,912	431	16,325	183	18,380	207	54,256	225	29,047	2,519
34	24,284	716	67,228	500	17,599	197	20,903	235	43,843	182	34,109	2,958
35	32.421	956	96,282	716	24,484	275	31,204	351	60,490	251	63,278	5,488
36	48,242	1,422	148,807	1,107	41,753	468	46,771	526	107,619	446	85,352	7,403
37	66,885	1,972	208,656	1,552	70,108	786	61,844	696	151,222	627	190,688	9,513
38	62,543	4,844	253,455	1,885	71,188	798	64,298	724	197,329	818	185,332	13,732
39	153,300	1,501	355,255	2,612	104,064	1,165	95,888	1,079	257,244	1,067	246,571	21,385
40	177,982	5,247	420,344	3,127	127,516	1,430	89,997	1,013	313,136	1,299	324,580	28,151

各年度は上期決算を示す
前掲「20年の歩み」より

第 14 表　主要造船会社損益推移　　(単位　百万円)

	売上高		総原価		営業利益		営業外費用		純利益		売上利益率
	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	%
昭和27年度	64,839	100	59,854	100	4,935	100	2,437	100	3,340	100	7.7
28	72,338	112	64,388	108	7,950	159	2,320	120	5,991	179	11.0
29	69,436	107	63,617	106	5,819	117	3,906	160	2,933	88	8.4
30	58,607	90	54,159	90	4,448	89	3,219	132	2,673	80	7.6
31	104,399	611	96,926	162	7,473	150	5,123	210	4,684	140	7.2
32	148,068	228	132,689	222	15,370	308	8,530	350	9,333	279	10.4
33	167,558	258	149,094	249	18,464	370	10,765	442	10,889	326	11.0
34	150,310	322	133,685	223	16,625	333	9,751	400	10,703	320	11.1
35	185,545	286	166,374	278	19,171	385	10,922	448	13,172	394	10.3
36	214,898	331	197,294	330	17,604	353	13,323	547	12,142	364	8.2
37	241,173	372	219,909	367	21,264	427	16,886	693	14,694	440	8.8
38	256,021	395	234,208	391	21,813	438	20,238	830	14,637	438	8.5
39	325,653	502	299,929	501	25,724	516	22,775	935	17,566	526	7.9
40	396,623	612	373,731	624	22,892	459	29,195	1,196	13,550	406	5.8

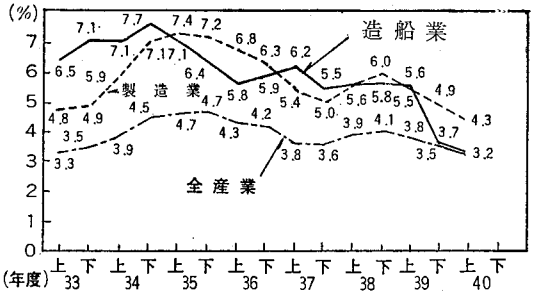
各社営業報告書による

となったが，その場合の金利条件は，延払い金利に比べて，必ずしも低くなく，輸出が伸びながらも経営の負担は却って増大することとなったのである。

この様な事情に加えて，先にみたような，資本の転換のための設備投資も巨大化し，これが，更に長期借入金の増大に拍車をかけた[25]。しかも，資本の転換が行われた，産業機械等は，たしかに成長部門ではあったが，利益条件は必ずしもよくなく結局売上高ほどにも，営業利益は伸びなかった。（第14表）

かくて，ひとり営業外費用（主として金融費用）のみがかさみ，このことによって売上高利益率は，1958年頃をピークとして次第に低下して行った。そして，かつては，全産業平均はもとより，製造業平均をも上まわっていた，この部門の，売上高利益率（第3図）は，1960年頃より製造業平均を下まわり，遂に，1964年には全産業平均の水準にまで落ちこんでしまったのである。

第3図　造船業と他産業との売上高純利益率の比較



日本銀行統計局「主要企業経営分析」による

このような，資本の不調は，当然のことながら，資本にさまざまの対応を要求した。そして，その対応の一つの方法として，更にバラエテイのある資本転換の追突が一層要求されたばかりでなく，同一部門内の過当競争のチエックと，諸能力の効果的結合が求められ，それらを同時に果すものとして，所謂〝大型合併〟がこの部門では，他に先行して行われることになったのである。

すなわち，周知の通り1960年には，石川島重工と播磨造船が，まず他に先がけて合同し，やや後れて1964年には三菱系三重工が合同した。そして，その他にも，いくつかの吸収合併が相次いで行われることとなった。

もちろん，一言で大型分析といっても，その一つ一つはさまざまの相違をもっており，それが，資本にとって，どれほどの成功であったかも，各々異る。とくに，石川島播磨の合併と，三菱三重工の合併は，単に5年の時期のずれがある以上の相違をもっていると筆者は考えている。

ただ，そうした問題については，資本関係の分析を行う，次節にその詳細をゆずるとして，ここでは一応，造船部門における大型合併のごく一般的背景として，ほぼ以上の点をおおまかに把あくしておくにとどめたい。

(21) 国内船の伸びなやみは，ここで見た貿易の経済全般に対する立ちおくれもさることながら海運資本の停滞によっていたこともちろんわすられてはならない。

(22) かかる陸上部門は，原動機，製鉄機械，自動車，建設，鉄構製品，工作機械，建設，荷役，化学等各種産業機械と多面に及ぶ。

(23) その一つとして，昭和40年の造船の伸びにもかかわらず，陸上部門がなお過半を占めている（第9表）ことをみられたい。

(24) 前掲，「20年の歩み」146—147頁。

(26) この点は，長期借入金が受取手形や売掛金に比して，はるかに急テンポに伸びたことによっても理解されよう。

第二節　戦後造船業めぐる資本関係

(1) 周知の如く，重工業を基軸とする独占資本主義の発展[1]は，資本市場の発展を促す。そして，そのような資本市場を場として，巨大資本を核に，諸資本の融合癒着が進み，それを通して独占資本の多面的な君臨がいよいよ完備されて行くとともに，所謂，〝小数株の多数株支配〟あるいは銀行を通しての他人資本の活用等の諸形態による大量の資本の集中的動員が可能となり[2]，そのなかで重工業の発展もますます推進されることになる。かくて，独占資本主義においては，巨大資本を核とする諸資本の融合癒着としての〝金融資本〟が主流資本の存在形態として一般的なものとなるのである[3]。

ところで，近代的鋼造船業の発展は，当然このような独占資本主義の発展の一環を形成するものである。したがって，その主流大資本の周辺には必然的に，かかる金融資本的意味での資本のからみ合いが進行する。とりわけ鋼造船業は，生産規模も大きく，関連部門も多面にわたるため，造船独占資本による資本蓄積のあくない追求は，銀行独占資本，鉄鋼独占資本，海運独占資本等々との密接な融合癒着を他にも増して，おし進めることにもなるのである。そして云うまでもなく，この場合，巨大な資金への需要から銀行との癒着が，また，鋼材への依存度の高さ，とくに，原価構成上，鋼材のもつ重いウエイトから鉄鋼との癒着が，そして，本来振幅の多い造船需要を安定的に確保するために海運との癒着が，とりわけ強く求められるのである。

もっとも，だからと云ってこのような融合癒着関係の固い造船資本が，あらゆる意味で成功するというほどに，第二次大戦後の条件は単純ではなかった。云いかえれば後段で説明するように，今日では，巨大銀行，巨大海運企業，巨大造船メーカーが三者一体の形をなして結びついていた三菱，三井系の旧財閥系造船資本は造船業において圧倒的優位を誇りえたのである(4)というような，単純な評価は必ずしも下しえないのである。

だが，それにもかかわらず，このような融合癒着が，あらゆる造船独占資本で，それぞれに一層進んでいることも事実なのであり，そのような一般的傾向それ自体は否定されるべきでないのである。そこで，以下われわれは，今日のわが国の七大造船独占資本(5)の周辺における資本の融合癒着関係とその動態をまず具体的に整理し，そこにある一般的傾向とともに，それが，資本の成否を定めるほど決定的なものであるとは単純に云い切れない所以を順次解明して行くことにしたい。

(2)　**三菱重工業**　先に述べた如く，戦前来の民間造船資本のトップであり旧三菱財閥の拠点であったばかりでなく，銀行，商事を軸とする三菱財閥全体による，金融資本的バック・アップによって，日本の重工業企業としても最高の地位をすでに戦前段階で確立していた。もちろん，それも周知の財閥解体によって，一旦その金融資本的バック・アップを絶たれるが，所謂三菱

グループの諸形態による比較的早い再編成によって銀行，海運とのつながりを早くから回復し，今日の造船独占資本[6]のなかでも，とりわけ，そのような関連の強固さを誇るものとなっているのは注目される必要があろう。

① 第一に，三菱系金融機関と重工とのつながりは，合同（1964）前合同後を問わず，株式持合，人的関係，融資各面において，極めて安定的で強固なものとなっており，その固さは，他を抜きん出ていると云ってよい。すなわち，三菱系金融機関（三菱銀行，三菱信託銀行，明治生命，東京海上）の重工株保有率は，1956年段階で早くも4.9％（三菱造船）12.7％（三菱日本重工）10.4％（新三菱重工）となっており，1962年には更に伸び造船では，銀行信託だけで10.5％，日本重工では海上を除く三社で11.7％，新三菱では海上を除く三社で7.2％と合同前ですでにかなり高い率を示していたのである。そして，それが合同後もひきつがれ，今日三菱系金融機関は，10％前後の重工株を保有しつづけているのである（1965年海上を除く三社で10.1％，1967年四社で9.6％）。反対に，重工が，三菱系金融機関の有力株主となっている側面ももちろんわすれてはならない。（今日（1968年3月），重工の銀行株保有率は3.33％で明治生命，東京海上に次いで第三位，同じく信託株保有率は3.00％で明治生命，三菱商事についで第三位）

だが，それ以上に重要なのは，融資面での三菱系金融機関の三菱重工への他にも増して強いかかわり合いである[7]。（第15表）そして，このような持株関係と融資関係をテコとし，且これを補うものとしての，金融機関から重工への重役派遣という形での人的結合も注目される必要があろう。（1965年現在，三菱銀行出身者が三菱重工役員に3名，反対に銀行役員に重工出身者はなし）

要するに，銀行独占資本と産業独占資本の融合癒着という古典的な意味での金融資本が，この場合にはかなり典型的に抽出されるほどに，その結びつきは，固く且一貫したものであると云ってよいのである

② 銀行資本との密接なつながりに，まさるとも劣らないのは，三菱重工の海運諸資本とのつながりであろう。すなわち，第16表にみる如く，重工の巨

第15表（A）　各社への主要民間金融機関の融資率　（1965. 9）単位 億円及%

		融資総額（A）	主要民間金融機関融資額（B）	B/A×100
三菱重工業	短期	1158	297（三菱銀行）	25.65
	長期	1870	291（三菱信託銀行）	15.40
			80（三菱銀行）	4.24
川崎重工業	短期	143	61（第一銀行）	42.66
	長期	213	9（第一銀行）	4.23
三井造船	短期	109	16（三井銀行）	14.68
			20（三井信託銀行）	8.13
	長期	246	18（三井銀行）	7.32
日立造船	短期	269	67（三和銀行）	24.91
	長期	499	15（三和銀行）	3.01
日本鋼管	短期			
	長期			
石川島播磨重工	短期	532	85（第一銀行）	15.97
	長期	790	25（第一銀行）	3.16
浦賀重工	短期	41	33（住友銀行）	23.40
	長期	253	12（住友銀行）	4.74

第15表（B）　三菱重工の借入明細　　単位　億円

	1956	1962	1967
三菱造船	長短 輸出入 77 三菱 10 三菱信 5	長期　短期 輸出入152　三菱 88 三菱信 26　輸出入29 興銀 22　勧銀 9 計 246　計 180	長期 輸出入 882 三菱信 271 興銀 151 住友信 116 長信 109 三菱 79 計 1959
三菱日本重工	長期　短期 三菱信 4　三菱 12 安田 3　横浜 4 常陽 3	長期　短期 三菱信 27　三菱 50 長信 17　横浜 13 興銀 7　常陽 9 計 95　計 154	
新三菱重工	長期　短期 興銀 8　輸出入18 長信 5　三菱 15 安田 5　神戸 7	長期　短期 輸出入 70　三菱 96 三菱信 36　神戸 45 興銀 26　東海 42 計 216　計 328	短期 三菱 287 東海 93 神戸 92 計 1178

有価証券報告書より

第16表　三菱重工の社外投資明細　　単位　万株（50円株）

	1961		1968	
三菱造船	八幡製鉄	339	三菱銀行	2400
	三菱商事	320	三菱商事	1540
	東邦海運	241	日本郵船	1100
	日本郵船	200	大阪商船	1000
	三菱銀行	200	三井船舶	
	三菱海運	186	三菱信託	600
	大同海運	158	興銀	600
	太平洋海運	120	三菱地所	533
	住友金属	113	神戸銀行	531
	500円株		八幡製鉄	508
	三菱造船不動産	72	三菱製鋼	483
	九州電力	36	500円株	
三菱日本重工	三菱ふそう	501	東電	145
	三菱商事	320	九電	102
	三菱海運	204		
	三菱銀行	200		
	日本郵船	160		
	大阪商船	468		
新三菱重工	三菱銀行	400		
	三菱商事	400		
	千代田化工	220		
	神戸銀行	102		
	500円株			
	菱和自販	115		

有価証券報告書より，但し，ここで云う社外投資は有価証券保有のみ

額な社外投資の相当部分が，銀行，商事と並んで海運に向っており，とりわけ海運向については，対象会社もきわめて多く，且最上位の海運会社二社（日本郵船，大阪商船三井船舶）をそのなかに含んでいることは注目されるべきであろう。しかも，海運会社の例からみても，かかる重工の投資部分は，極めて重要な位置をもっており，したがって取引関係も重工との特殊なつながりの中にあることをとくに強調しておく必要がある。

すなわち，最上位の海運会社，日本郵船（1967年現在資本金146億，1964

年4月旧日本郵船が三菱海運を吸収）については，元来より三菱グループが主要株主であり（東京海上が筆頭株主）それを基礎として，三菱重工との取引関係が濃かったのが（第17表），最近ではなかでも重工の株主としての地位が上り（63.9，2.8％で第4位，67.9，3.8％で2位），重工製船舶が郵船の保有船舶のますます確固とした中心となっているのである。

第17表　日本郵船保有外航船舶製造社別内訳

1956		1962		1965		1967	
三菱	17	三菱	33	三菱	62	三菱	77
名古屋	2	石播	9	石播	10	石播	14
不明	11	その他	11	その他	23	日本鋼管	10
						その他	29
計	39	計	53	計	95	計	130

有価証券報告書より

日本郵船につぎ第2位の海運会社である大阪商船三井船舶（67年現在資本金131億，64年大阪商船，三井船舶の合同による）の場合，三菱重工の関わり合いは，郵船の場合のように専一的なものではない。一つには，元来完全な三井系であった三井船舶と大阪商船との合同であったからであることは

第18表　大阪商船三井船舶保有外航船舶製造社別内訳

	1956		1962		1965		1967	
三井船舶	三井	16	三井	28				
	三菱	1	藤水田	3				
	藤水田	1	その他	5	三菱	25	三井	39
	輸入	1			三井	24	三菱	31
	不明	6			石播	7	石播	10
	計	25	計	36	日立	3	日立	5
大阪商船	三菱	16	三菱	30	浦賀	2	浦賀	3
	石播	1	その他	11	その他	34		
	函館	1						
	不明	12						
	計	30	計	41	計	95	計	116

有価証券報告書より

第19表　再編成した海運グループ

		社	万重量トン	
日本郵船	合併	2	105	日本郵船，三菱海運
	系列	7	101	新和海運，大洋汽船，共栄タンカー，太平洋海運，太平洋汽船，東京船舶，反田産業汽船
	専属	7	22	八馬汽船，岡田商船，日の丸汽船，東京郵船，山本汽船，八千代汽船，万野汽船
	合計	16	102	
昭和海運	合併	2	61	日本油槽船，日産汽船
	系列	3	36	照国海運，日之出汽船，日邦汽船
	専属	4	5	名古屋汽船，富洋商船，東亜汽船，広南汽船
	合計	9	102	
山下新日本汽船	合併	2	57	山下汽船，新日本汽船
	系列	4	42	玉井商船，日正汽船，森田汽船，中村汽船
	専属	9	12	山和商船，山下近海汽船，山友汽船，樽本汽船，双葉海運，甲南汽船，旭海運，新日立汽船，鶴丸汽船
	合計	15	111	
大阪商船三井船舶	合併	2	127	大阪商船，三井船舶
	系列	5	31	沢山汽船，第一中央汽船，日本海汽船，日本移住船，富士汽船
	専属	24	75	名村汽船，日下部汽船，東西汽船，小谷汽船，近海商船，大安商船，大光商船，池田商事，阿波国共同汽船，神峯海運，明治海運，栃木汽船，乾汽船，松岡汽船，嶋谷汽船，馬場汽船，協立汽船，第二協立汽船，菅谷汽船，板谷商船，東洋海運，三井近海，隆昌海運，万珠海運
	合計	31	233	
ジャパンライン	合併	2	89	日東商船，大同海運
	系列	1	12	日新興業
	専属	3	6	国際汽船，広海汽船，東海海運
	合計	6	102	
川崎汽船	合併	2	90	川崎汽船，飯野汽船
	系列	8	42	日本汽船，五洋汽船，扶桑海運，神戸汽船，神戸桟橋，平和汽船，旭汽船，飯野海運
	専属	8	25	原商船，大洋海運，神港商船，日豊海運，宮地汽船，白洋汽船，国光海運，国際海運
	合計	18	157	

（日経紙38.12.19による）
今井則義他編　現代日本の寡占誌—I　185頁より

云うまでもないが，大阪商船とても，新三菱重工を一貫して筆頭株主としながらも，上位株主としての三菱系（新三菱，東京海上）と住友系（住友銀行，住友海上）のせり合いは従来から激しく（69年9月には前者4.9％に対し後者4.2％），たまたま住友系に造船会社がなかったために，取引面では三菱系がおさえていたというにすぎないのである。

かくて，今日でも大阪商船三井船舶の保有船舶のなかで，重工製品の占める位置は，三井との競合，石播，浦賀，日立等の追い込みなどによって，郵船の場合ほどに絶対的なものではない（第18表）。だが，考えてみれば上位である日本郵船と並んで，2位会社にも，ここまで喰い込んでいるということは，まさしく三菱重工ならではのことであり，その海運資本とのつながりが，他に比しようもないほど強固なものであることを，いかんなく示していると云ってよいであろう。

加うるに，第19表にみる如く，郵船，大阪三井ともに，数多くの中小海運会社を系列支配していること，及び，6大海運のうち，郵船，大阪三井以外にも，後述するように，ジャパン・ライン，川崎汽船，山下新日本汽船にも三菱資本がかなり進出し（第22表，第26表，第30表）ていることを考え合わせれば，三菱重工の海運資本支配は，他の場合とは全く次元の異る，いわば全面支配に近いものであるとさえ云っても，云いすぎではないのではなかろうか。

③　周知の通り，三菱系には，三菱製鋼を除いて鉄鋼会社はない。そしてその三菱製鋼としても，鉄鋼会社としては，規模も小さく，とても鉄鋼独占資本と云えるほどのものではない。したがって，これが三菱グループ内にあり，それによって三菱重工への鋼材供給が排他的に行われているとしても，これで，重工と鉄鋼資本とのつながりが強固であるとはとても云えないだろう。

しかし，第16表にみた通り，重工の鉄鋼会社への投資は，この三菱製鋼向一本でなく，八幡製鉄，富士製鉄もあるのであり，とくに八幡向投資は，三菱製鋼向をも若干上まわっていることは注目を要しよう。しかも，この三菱

重工の八幡投資に加えて，三菱系金融機関の融資，株式保有両面におけるかなり積極的な八幡への進出があるのであり[8]，この点をも考え合わせると，三菱重工と八幡製鉄の関連には，一定限度の意味があると考えざるを得ない。さればこそ，三菱の長崎造船において，「鋼材回着より加工段階までの工期短縮には鋼材供給者である八幡製鉄の極めて密接な協力（造船所の要望する適時適所への鋼材供給）が大きな要因となっている[9]」と云われるような事態も生れ得たと理解されるべきであろう。

要するに，三菱重工にあっては，鉄鋼資本との関連が一応もっとも弱い側面とはいいながらも，これもそのグループのもつ巨大な資本力金融力にもの云わせてかなりの程度まで克服しているのであり，その金融資本的バックの強力さは，他の造船資本の追従を許さぬものであると云って過言ではないのである。

川崎重工業　三菱と並んで，造船資本としてはもっとも旧く，その歴史も長い。だが，戦前段階ですでに三菱との差を決定的にされ，財閥としても，三菱はおろか，三井，住友，安田等と比しても，綜合性と規模においてはるかに劣っていた。そして，戦後の再編成のなかでも，従来の地位を回復することさえもおぼつかなかった。それにもかかわらず，その伝統の強さの故に銀行，海運，製鉄の諸資本との着実な連けいはそれなりにもっており，そうしたつながりの固さにおいて，やはり三菱に次いであげておく必要があるのである。

①　川崎重工業の第一銀行とのつながりは，すでによく指摘されているところである。

すなわち，戦後一貫して，第一銀行は川重の5大株主に名をつらね，且融資面でも，第一銀行は常に主力となって来た（第20表）。また，そうした関係を基礎に，60年以来取締役経理部長の座を第一銀行出身者が占めたばかりでなく，65年12月以降，今日まで第一銀行井上頭取（後会長）が川重監査役の地位を占めるなど，第一側からの役員会進出も見られるようになった。

反対に，第一銀行の上位株主として，川崎重工及川崎製鉄が常に登場して

第20表　川崎重工の借入明細　　(単位　億円)

1956		1962		1967	
長　期	短　期	長　期	短　期	長　期	短　期
輸出入 56	第　一 5	輸出入 32	第　一 43	輸出入 157	第　一 51
興　銀 5	神　戸 2	興　銀 10	神　戸 20	興　銀 26	神　戸 22
第　一 4	協　和 1	長　信 10	協　和 12	長　信 22	協　和 15
住友信 2		住友信 8	東　海 10	住友信 16	東　海 15
		第　一 3			大　和 15
計 67	計 8	計 72	計 112	計 336	計 141

有価証券報告書より

いるのもわすれられてはならないだろう。そして，その持株率は最近では，両社合せて3.3％（63年3月），あるいは4.7％（68年3月）となっており，古河グループの持株率（8.7％—63年，7.0％—68年）には及ばないが，石幡・神戸鋼グループの持株率（4.3％—64年，5.1％—68年）とはほぼきっこうしており，これらとともに第一コシツエルンの重要な一環となっているのである。

だが，このような明白な第一銀行との関係が指摘出来るにもかかわらず，これを三菱重工と三菱系金融機関とのつながりの場合と比べるとなおかなりの弱さをもったものであることも，われわれは注意しておかねばならないだろう。第一に，第一銀行の川重持株の比率は三菱系金融機関の重工株保有率に比べれば，かなり低く（53—67年の保有率は，しり上りとは云え，なお2.3％—5％の間である)。しかも筆頭株主を常に他に奪われている（59—65年は三菱信託，最近は日本生命）また，融資面でもたしかに短期面では，他に抜きん出ていながらも，長期融資では（輸出入銀行，興銀，長信の如き，特殊金融機関は別として)，民間金融のなかでも，たとえば，住友信託に上まわれることがあるなど，かならずしもその地位が絶対的であるとは云い切れない。たしかに，傾向としては，持株面，人事面で，最近ますます結合を深めていると云えるが，それでもなお三菱の結束には遠く及んでいないと云ってよいのではなかろうか。

② 第21表にみられる如く，川重の投資先としては第一銀行と並んで，川

第22表　川崎重工の社外投資明細　　単位万株(50円株)

1963. 3		1968. 3	
浦賀重工	935	川崎汽船	2,976
川崎製鉄	801	川崎製鉄	842
川崎汽船	316	第一銀行	800
第一銀行	300	住友セメント	500
神戸銀行	216	神戸銀行	324

有価証券報告書より

崎製鉄，川崎汽船が目立つ。そして，このうち，とりわけ川崎汽船（67年9月現在資本金135億）について云えば，川重の株主としての地位が，つねに保有率10%を超える筆頭株主であること，及び川崎汽船の保有船の過半がつねに，川重製品であること（第22表）が指摘されうるのであり，川重の川崎汽船系列化は全く明白である。

第22表　川崎汽船保有外航船舶製造社別内訳

1956		1962		1967	
川崎重工	11	川崎重工	25	川崎重工	47
不明	7			日立	9
				石播	8
				三菱	7
計	18	計	29	計	85

有価証券報告書より

しかも，川崎汽船は，子会社支配を含めた力量では，大阪三井に次ぐが（第19表），資本金だけでは，これをも上まわる大海運資本なのであり，川重の海運資本とのつながりは，極めて強固であると，これをもって断言しても過言ではないだろう。

③　川崎汽船の場合とは異って，川崎製鉄の場合には，川重の投資は量的には多いにもかかわらず，相手会社の規模が巨大であるため，5大株主に入るほどにも至らず，その意味でつながりは，やや弱いかの感もある。だが，株主表，その他を更に詳細にみると，両社の上位株主が共通している（三菱

信託，日本生命，第一銀行)，投資会社が共通している（川鉄の主要投資先は，川崎汽船396万株，第一銀行300万株，川崎電機200万株—1963年)，取引銀行が共通している（第一銀行)，双方社長の相手会社監査役就任があるなど，多面にわたる結合関係がはっきりと抽出出来るのであり，これを基礎として存在する両社間の，いわば排他的な取引関係とも云うものをも指摘しうるのである。たとえば，1968年4月現在，川鉄の売掛金合計は206億円でうち100億円は川鉄商事向，受取手形合計は109億円うち42億円が川鉄商事向とそれぞれ凡そ半分で，圧倒的一位が川鉄商事向となっているのに対し川重の買掛金合計は102億円でうち川鉄商事向が13億円で一番多く（2位伊藤忠向5億円)，支払手形合計201億円で，うち川鉄商事向が11.8億円で第2位（第1位は川重協力工場協同組合12億円，3位神戸製鋼向5億円）となっているなど，川鉄商事を通しての，両社間における排他的な鋼材の取引をあらわす傍証をわれわれは，容易に見つけだすことが出来るのである[10]。

三井造船　云うまでもなく，三井コンツエルンに属する企業であり，諸資本との融合癒着の面でも一見強固であるかに思われる。だが，戦後における三井資本の全体としての地盤沈下，及び戦前来の造船部門の伝統の浅さ（周知の通り三井の造船業は第一次大戦以降である）などによって，そうした諸資本との連けい関係は，全体として見れば，三菱に比してはかなり距離があり，又川重にも及ばないと云うことが出来る。

①　まず，三井造船と同系金融機関のつながりについては，同系金融機関の株主としての地位が，戦後は極めて低く，ようやく最近になってはじめて安定した地位を占めるに至っていることがあげられよう。

すなわち，少くとも，62年3月あたりまでは，上位株主を他系統の金融機関に奪われていた（53.3には大正海上が大和，百十四銀行についで3位，59.3には大正海上が大和，百十四，三菱信，住友信についで5位，62.3には大正海上，信託合わせても東洋信託，百十四銀行，日本証券に及ばず）のであり，ようやく最近になって安定株を保有するに至ったことである（65.9は信託，生命，海上，物産四社で7.3％，67.9は同じ四社で9.7％[11])。

もちろん，それにもかかわらず融資面では，一応長短ともに民間では，トップを押えており（第23表），この関係が株主保有の面での不安定さを充分にカバーしていたと云うことは出来る。そして，これを基礎として，三井銀行出身者が常に造船重役に名をつらねるということも可能だったのである。以上から全体として判断すれば，三井造船の銀行資本とのつながりは，三菱の強さには劣るが川重—第一の関係に比しては決して劣らない関係にあったとすることが出来よう。

第23表　三井造船借入金明細　（単位　億円）

1956		1962				1962			
		長期		短期		長期		短期	
輸出入銀行	1.5	輸出入	19	三井	14	輸出入	294	三井	19
興銀	0.4	三井	6	勧銀	14	三井信	29	勧銀	19
三井	0.2	勧銀	6	輸出入	8	三井	24	千葉	8
勧銀	0.2	三井信	6			勧銀	24		
		計	38	計	47	計	397	計	157

有価証券報告書より

② 第24表に見られる通り，三井造船もやはり，海運向投資に相当力を入れている。とくに，長年来の同系会社三井船舶へは，他の同系会社とともに多額の投資を行い，その持株率は，相当な高さにのぼっていた（1956年3月

第24表　三井造船社外投資　（単位　万株）

1963		1968	
50円株		50円株	
三井船舶	370	大阪商船三井船舶	1,200
明治海運	296	三井銀行	504
乾汽船	220	明治海運	364
三井油化	220	勧銀	327
三井銀行	186	乾汽船	250
大正海上	166	大正海上	250
1万円株		1万円株	
日本原子力	1	三井ドイツジーゼル	2.7

有価証券報告書より（但し，有価証券保有のみで，貸付金は除く）

では，造船，海上，銀行三社で8.8％，1962年9月は海上，造船，銀行，物産四社で11.1％)。そして，これを基礎に三井グループの支配が貫てつし，三井船舶の保有船も過半が三井造船製ということだったのである（1956年3月は25隻中16隻，1962年9年は36隻中28隻[12])。

だが，かの海運再編成によって，三井船舶が大阪商船に合併，三井はここで専一にして排他的な関係をもつ海運会社を失うことになったのである[12]。もちろん，三井資本は，三菱，住友と並んでこの合同会社の主要株主であり取引面でも三菱重工にまさるとも劣らぬ地位をもっていることは，先の三菱重工の頃の記述で知られる通りである。しかし，所謂6大海運資本のどの一つとも，もはや一対一の強固な関係にないことは，これ以降の三井造船にとっては極めて重要な意味をもっと考えられねばならないだろう。

③　三井造船と鉄鋼資本との関連は，海運合同以後の海運資本との関連に比べても，はるかに弱く不明確なものである。

たとえば，かつて釜石，輪西の製鉄所を三井が支配し，これが日本製鉄を経て戦後は富士鉄に含まれるに至ったという歴史的経過を考えれば，一応富士鉄との特殊な関係が予想されるかも知れない。

たしかに，富士鉄の大株主には三井系金融機関の名も見られる。また，取引関係でも，富士鉄の三井物産との取引はそれなりの位置を占めていることも知られる（62年9月現在でみれば，富士鉄の受取手形72億中三井物産向は6.5億で岡谷鋼機，木下産商についで第3位，同じく売掛金94億中三井物産向は10億で三菱商事，岡谷鋼機につぎ第3位)。とくに，取引関係では，三井造船と三井物産の特殊な関係は明白なのであり（造船の支払手形買掛金とも三井物産向が第1位)，鋼材の取引が富士鉄—三井物産—三井造船のルートで主として行われているとの判断は充分可能である。だが，これも富士鉄の側からみれば，三井物産の位置はなお主ではないし，株主の点でも三井系の位置は低い[14]ことと考え合わせれば，両社の関係は，今日では極めて不安定なものであると云ってよいのではなかろうか。

以上，要するに三井造船の諸資本とのつながりは，ようやく銀行資本との

関連で長期的で安定的な関係のあるのを除いて，総じて極めて不安定で且弱いものであるとすることが出来よう。とりわけ元来は強かった海運資本との関係も，現在では，先行き不安の多い不安定なものになっているのであり，三井造船の金融資本的バックは，〝三井〟のイメージで従来考えられたようなものとは程遠いものになっていることをとくに強調しておく必要があると思われるのである。

日立造船　かっての大阪鉄工が日産傘下になり（大正5年），今日では日立製作を頂点とする日立産業独占トラストの一翼を担うものとなっている。日産—日立がもともと特定の金融機関や鉄鋼会社あるいは海運会社を傘下に持たないため，造船会社としての資本バックとしては一見弱いように思われるが，今日ではそれなりに，銀行資本や海運資本とのつながりをもっており，これに日立製作との従来からの関係を加えると，その周辺における金融資本的融合癒着関係は，一級独占資本としての充分な水準に達していると判断してさしつかえないのである。

①　融資面については，戦後かなり早く（1953）から三和銀行が他をリードしていた。もちろん，長期資金では輸出入銀行，長期信用銀行等の政府系金融機関が他を圧しており，三和の融資はここではあまり目立たない。とくに最近では，民間でも東洋信託や住友信託が三和を上まわることがあり，三和との特殊な関係を長期資金面からだけ抽出することは出来ない。だが，これに反して短期資金面では，三和が一貫して首位であるだけでなく，大低は2，3位（大和銀行，富士銀行）を合計したよりも多額の残高をもっているのであり[15]，このために長短合わせた融資総額でも民間の首位を安定しておさえているのである。

融資面でのこのような関係に対して，株式保有の面での両社の関係は，少くともごく最近まではこれほど明白なものではなかった。

すなわち，日立造船の株主としての三和銀行は，ようやく1958年より上位5大株主に名をつらねるに至ったのであり，それも65年まではようやく4位程度であった（1962年3月では日立製作4.8％，三菱信託4.6％，東洋信託

3.2％についで四位2.6％，1965年9月では，日本共同証券5.5％，日本証券4.0％，三菱信託3.5％についで四位2.7％。ところが折からの証券危機によって売却された証券が日本共同証券などを通して三和銀行に流れ，ようやく1967年9月段階で民間法人としては最高の持株を得ることとなった（日本共同証券5.5％，三和銀行4.1％，日本生命3.6％，日本証券3.0％，大和銀行2.6％）。

このように，日立造船と三和銀行の関係は今日かなり明白である。しかもこれは，日立製作の場合には明確には指摘しえないところであり，むしろ，造船の独自性とも云えるのである。だが，ここでみて来たところから綜合的に判断する限り，ますます関係の緊密化が進行しつつあるとは云え，なお，他のケース（三菱，川重，三井）と比べてはつながりが弱いという点も見のがされてはならないだろう。とくに，造船の役員への三和の浸透は，まだ排他的な形態ではなく，（68年現在，造船監査役を三和出身，大和出身，輸出入出身で各1名占めている），また三和の株主としての日立造船の地位も（62年2月6位，68年3月8位）特定の関係の存在を示す程度のものとはなっているが，強い関係をあらわすほどのものではないことも認められるべきであろう。

第25表　日立造船の社外投資　　（単位　万株）

1963		1968	
50円株		50円株	
日立製作	1,000	三和銀行	1,145
山下汽船	800	山下新日本汽船	975
日産建設	416	日立製作	650
三和銀行	300	富士銀行	480
日綿実業	300	大阪商船三井船舶	450
500円株		500円株	
全日空	30	日立造船不動産	600
		1万円株	
		日本原子力	0.8

有価証券報告書より（但し，貸付金は除く）

② 第25表によって知られる通り，日立造船の場合も，三和，富士，大和等への金融機関への投資の他に社外投資として目立つのは，海運への投資である。

とくに，山下汽船及その合同会社である山下新日本汽船（67年9月資本金53億円）への投資は他に抜きん出ており，これと山下側の株主構成を合わせ見ると，両社の関係は，全く一対一の排他的なものであることが知られる。

すなわち，山下汽船の日立造船持株率は，1956年3月は4.2％で第三位，（一位日興証券8.2％，二位東京海上6.0％），1962年9月は6.3％で第二位（一位日興証券9.6％[16]）だったのが，山下新日本汽船になって後は1965年9月5.6％で一位，1967年9月4.6位で第三位（一位東京海上6.6％，二位興亜火災5.5％）であり，ほぼ一位—三位の間に一貫して位置している。それだけでなく，合同後の山下新日本は金融面での三和との結合がつよく[17]この三和がかなりの山下新日本株（1965年9月で2.7％，67年9月で3.6％）を持っていること，及び先にみた通りの三和と日立造船の関係を考え合わせると，山下新日本と日立造船の関係は極めてはっきりしたものだと判断出来るのである。しかも，第26表に見る如く，山下新日本汽船の保有は圧倒的に日立船なのであり，取引関係は一そう排他的である。山下新日本が一応6大海運の一角をおさえる大海運会社であることを思えば，日立造船の海運資本関係は，銀行資本とのそれ以上に強力であることはいまや明らかであると云えよう[18]。

③ この他，日立造船の他資本との関連では，当然日立製作との関連があ

第26表　山下新日本汽船保有外船舶製造社別内訳

1956		1962				1967	
（山下）		（山下）		（新日本）			
日　立	7	日　立	20	日　立	13	日　立	45
浦　賀	1	呉	2	三　菱	6	三　菱	5
不　明	5						
計	14	計	26	計	20	計	57

有価証券報告書より

げられねばならない。だが，一般に造船と電機との生産上の関連は，舶用タービンなどに限られ，全体として鉄鋼との間ほど，緊密ではない。そのせいかどうかは，にわかに判断しかねるところもあるが，日立造船と日立製作の資本関係は，最近になってますます後退傾向にある。すなわち，第一に，日立製作は元々造船の筆頭株主であったのが，1962年以後には，その座をおちただけでなく，1967年9月には，5大株主にも入らなくなった。

更に，第25表にみられた如く造船の日立製作への投資も，他の投資が増加しているのに逆行して絶対的にも低下した。また，先に見た通り，日立製作とちがって，日立造船のみが独自に三和銀行との関係を緊密化して来ている等々の，両社の離反をあらわす事象が，最近とみに目立つようになったのである。

なお，日立造船の場合，もう一つの問題として，鉄鋼資本との一対一関係が全くないことも指摘しておかねばならない。もちろん資料によれば日立造船の場合，八幡との取引がかなり多いことが推論される事実がいくつか見つけられ得る。しかし，その関係が，所謂，融合というほどのものに至っていることをあらわす証左はほとんど見当らないのである。

日本鋼管　造船資本としても，上位に属すが，それよりも，むしろ鉄鋼資本であり，しかも鉄鋼独占資本として有数の地位にあるものである（第三位）。したがって，鉄鋼会社とのつながりについては，あらためて論ずる必要はない。そこで，さしあたり，銀行資本，海運資本とのつながりについて見てみよう。

①　日本鋼管の金融関係では，富士銀行を中心とする安田系金融機関とのつながりが明白である。

たとえば，長短の融資において，富士銀行，安田信託，安田生命等，安田系金融機関は，他の民間金融機関を圧して，一貫して民間第一位にあった。

また，反対に1950年代以降，日本鋼管は，一貫して，富士銀行の3位以内の上位株主（1955年以降は筆頭株主）となっていた。

ただ，日本鋼管の株主としての富士系の位置は，1950年代中はまだ目立っ

たものではない。すなわち，この頃には，三菱系，住友系，大和系，富士系などの甲乙つけがたい拮抗関係が見られた（1953年は778株中三菱信託229万株，住友信託223万株，大和銀行139万株。1958年は3,068株中大和銀行778万株，三菱信託689万株，富士銀行585万株）のである。だが，この点においても，1960年代以降は，富士系の優位がはっきりして来る（1963年3月富士銀行は4.4%保有で筆頭，二位三菱信託1.96%，安田生命1.3%，1968年は富士銀行が3.5%保有で筆頭，二位第一生命3.1%，安田生命1.96%）。そして，63年3月以降は富士銀行から重役一名が派遣されるにまで至っている。

② 第27表に見られる通り，日本鋼管の場合も，それが，半ば以上鉄鋼会社であるにもかかわらず，海運への投資が，関係銀行への投資と同様に最重視されている。

第27表　日本鋼管社外投資　（単位　万株）

1963		1968	
50円株		50円株	
吾妻製鋼	85	富士銀行	180
日産汽船	80	昭和海運	104
富士銀行	55	吾妻製鋼	99
岸本商店	46	東芝製鋼	97
東京ガス	38	いすず自動車	88
500円株		500円株	
日本オレマイン化学	24	福山共同火力	10
アラビア石油	24	アラビア石油	9
1万円株		1万円株	
日本ウジミナス	0.6	日本ウジミナス	0.9

有価証券報告書より

しかも，その投資先である昭和海運（日立汽船，日本油そう船の合同会社67年資本金45億）で，日本鋼管は上位株主となっており（1967年9月7.0%で第二位），これに，安田系の株式保有を合わせ考えると（67年9月安田火災9.9%1位，富士銀行6.6%3位）日本鋼管との関係は全く排他的で固い

ものであると云ってよい[19]。だからこそ，またその保有外航船44隻中20隻と，約半分が日本鋼管製ということになり得たことも容易に理解されうるのである。昭和海運が，ともかく6大海運資本の一角をなすものであるだけに（第19表）この点は，特に留意される必要があると云えよう。

石川島播磨重工業　旧鈴木商店系で，戦前のある期間（大正10年—昭和4年）は神戸製鋼に併合されていたという播磨造船と，幕命によって作られ，明治初期以来民営となった石川島重工業という全く異った沿革をもつ二会社の合同（1960年）によって出来たものであることは周知の通りである。

また，後述する通り，この会社は造船会社として，他に抜きん出た成長力ももっているのである。だが，注目すべきことには，かかる成長力のたくましさに反して，その周辺にある資本関係は，今までに見て来た諸企業に比して，却って不明確であり，金融資本的バックアップは，むしろ弱い方に属しているのである。

①　石川島重工業，播磨造船とも，銀行資本とのつながりにおいては，第一銀行と関係がもともとつよく，これと両社の間の取引関係が，両社の合同の物質的基礎となっていたと云うことが出来る。

すなわち，合同前の1956年6月についてみると，石川島では第一銀行からの借入が長期2.8億円で2位（一位は，輸出入銀行の22億円），短期5.2億円で1位（総残高17.0億）となっており，播磨では，同じく長期7.5億円で1位，短期4.4億円で民間第1位（輸出入銀行35億円が全体の1位）となっているのである。

もっとも，合同前には，このような融資面での第一銀行との特別の関係が必ずしも株式保有の面にはあらわれていなかった。

たとえば，石川島の場合，東芝が筆頭株主であることは，一貫して変らなかったが，銀行系の主要株主としては，少くとも1965年頃までは，埼玉銀行静岡銀行等の名前がみられるのであり，第一銀行の名はみられなかった。そして，ようやく合同直前の1959年になって，第一銀行が第4位の株主として登場したのであった。

播磨の場合も，神戸製鋼が筆頭株主であり続けたことの明白さに比べて，株主関係での特定銀行との関係は全くはっきりしないものであった。とくにここでは，住友，三菱などが4位乃至5位程度に登場することはあったが，逆に合同に至るまで，第一銀行の名は上位株主のなかには見られなかったのである。

かうして両社とも，一応第一銀行との，やや定った関係をもちながらも，それは決して強固な排他性をもったものではなかった。だが，合同後の石川島播磨は，この点でようやく第一銀行との関係を安定的で強固なものにして来ていることは強調されねばならないだろう。

とくに，第一銀行が，合同の仲介役をしたこと，及び，全く異系統の資本でありながら，両社の筆頭株主であった「神鋼，東芝の調整[20]」が両社合同後の課題となり，結局この両社が石播株を買却して，主要株主の座を降り，しかも買却株の多くを第一銀行に集中することによって，その調整が行われたこと等によって，第一銀行の石播株保有率の急速な上昇（62年1.9％5位，65年2.2％4位，67年3.1％2位）第一銀行からの監査役派遣（1962年以降）等，両社のより強い結合をあらわす事態が進行することとなったのである。また，このような石播—第一の結合の強化は，第一銀行の主要株主の中に石播の姿が登場することにもあらわれている点も付加しておこう（1963年以来石播は古河鉱業，神戸鋼，大日本製糖，古河重工についで，第一銀行の5位株主）。

② 次いで第28表から石播の銀行以外への投資関係をみて見よう。

第一に東芝，神戸鋼への投資が多かったが，最近は急速に減って来ていることが指摘されるが，この点は先に述べたのでこれ以上追究する必要はないだろう。

そこで，この点を除いて考えると，やはり海運会社への投資が目立つ。ところが，これを更に詳細に見ると，この種の投資の大量であるにもかかわらず石播には，有力な系列海運会社のないという極めて重要な特長が抽出されるのである。

第28表　石川島播磨重工社外投資　　（単位　万株）

1963		1968	
50 円 株		50 円 株	
東芝	1,431	第一銀行	1,280
石川島造船化工	804	石川島造船化工	1,117
三光汽船	776	石川島芝浦機械	1,150
共栄タンカー	650	東芝	1,038
第一銀行	600	ジャパンライン	1,000
神戸製鋼	390	富士製鉄	800
石川島芝浦機械	384	いすず自動車	553
飯野海運	370	大阪三井	450
富士鉄	309	三光汽船	435
$ 1,000 株		共栄タンカー	420
石川島ブラジル造船	167	500 円 株	
500 円 株		石川島コーリング	120
呉造船	83	$ 1,000 株	
名古屋重工	40	石川島ブラジル造船	286
石川島汎用機	40	$ 株	
		ジユロン造船	581

有価証券報告書より（但し，貸付金は除く）

まず，巨額の投資の行われている，大阪三井が，三菱，住友，三井資本の雑居であることは，前に見たので繰返す必要はない。したがって，次に，大手の海運会社であるジャパンライン（大同海運と日東商船の合同会社63年，資本金118億）と石播の関係をみて見よう。

第一に，石播の投資が巨額にのぼっているにもかかわらず，それはなお他の資本系統を圧するほどでないこと，とくに，三菱系の資本（東京海上，三菱重工）が株主としては主流となっていることが見出される（第29表）。さらに又，ジャパンラインの保有船を見ても（第30表），石播船が最も多いとはいえ三菱船もほぼそれに近い数をもっており，石播との関係が決して排他的なものにまではなり得ていないことが知られる。

要するに，石播にとっては，この会社との関係が，その海運資本関係としては最も重要なものであると思われるが，それにもかかわらず，専一な関係

第29表　ジャパンライン主要株主株式保有率

1962		1967	
日東汽船			
東京海上	5.1%	東京海上	5.8%
日本火災	2.7	興銀	4.2
竹中治	1.1	伊東忠	3.7
日本証券	1.1	石川島	3.2
三井生命	1.1	日本火災	2.6
日興証券	0.8	三菱重工	2.5

有価証券報告書より

第30表　ジャパンライン保有外船舶製造社別内訳

1956		1962		1967	
三菱	6	石播	10	石播	28
播磨	4	三菱	6	三菱	24
浦賀	3	呉	4	浦賀	6
計	20	計	27	計	78

有価証券報告書より（但し，56，62は日東汽船の分のみ）

を保ちえず，むしろ，資本関係の不充分さに反して，取引関係ではより深い関係を保つのによくぞ成功しているとさえ云ってよいのである。

この点，例えば，三光汽船との関係では，合同前との播磨との特殊関係が持越され，合同後も，株主としてやや優位にたち(63年9月8.2%で第三位)，取引関係でも首位をおさえ，（63年9月三光の保有船10の4.5が石播船，二位佐野安船4）且監査役に一人出すなど，やや石播の専一的な関係が目立つ。だが，この会社は規模も小さく（63年9月資本金47億円）保有船も少い故，これとの排他的な取引関係が今後もあるとしても，石播にとって，重要な意味を持ちうるとは云い難い。また，共栄タンカーでは石播が，1位～3位までの株主に入っているが，日本郵船の持株がこれを上まわっており，重役会にもここからの派遣が2，3名あるなど，結局は日本郵船の子会社であり，その意味で三菱系に入るものとされねばならず，会社規模が三光よりも

更に小さいことと合わせて，やはり石播にとって特別の意味をもちうるとは云い得ないのである。

以上のようなわけで，石播は海運会社投資を，非常に重視しているにもかかわらず，他の造船資本とちがって，いまだに特定の海運独占資本との専一にして排他的な関係をもちうるに至っていないのである。今日，第二位の造船資本にして，こういう状況であることは，極めて注目に値すると云わねばならない。

③　石播の鉄鋼資本との関係については，旧播磨造船の神戸製鋼との関係がまず指摘されうる。すなち，先にみたように，播磨が元々神戸鋼内の一造船所であったばかりでなく，合同前の播磨においては，神戸製鋼が一貫して筆頭株主であったし，又反対に播磨も神戸鋼の上位株主であった（53年3月第四位）等，歴史的沿革，株式結合その他各面にわたっての密接なつながりが，容易に指摘しうるからである。

当然，この時期に播磨造船への鋼材供給は，ほとんど神戸鋼によっていたと考えてよいだろう。だが，そこでも，なお次の点は忘れられてはならない。すなわち，この場合の関係が，たとえば，川崎重工と川崎製鉄の関係，三菱重工と三菱製鋼との関係に見られるように，造船資本が鉄鋼資本に比して，力関係上まさるとも劣らぬ地位にたち，むしろ造船が鉄鋼を系列化しているというに近い関係に立っているのに対し，全く鉄鋼資本―神戸製鋼による造船資本―播磨造船の従属化といった方がよい関係にあったということである。

ところで，合同のもう一方である石川島重工の方には，もちろん，このような意味でも鉄鋼資本との関係はなかった。そして，後にみるように，この石川島重工の方が，播磨に比して，むしろ成長力をもっていたのであり，むしろどちらかというと，この石川島のヘゲモニーの下に合同が行われた。さればこそ，神戸鋼との関係は，合同後むしろ後退することとなった。

このような，諸状況を全体として判断すると，たしかに，かつての播磨と神戸鋼との関係が，密接で深かったにもかかわらず，石播全体と鉄鋼資本と

の関係という点でみると，その点は，少くとも，川重や三菱に比してはむしろ弱いと判断せざるを得ないのである[21]。

浦賀重工業　造船独占企業のなかでは，もっとも小さく，且戦後期の成長力も最も弱かった。また，最近において経営破たんを来し，遂に減資するに至り，且これを契機に住友の資本系列下に吸収された。だが，住友系列に入る以前は，バックの資本諸関係は決して明確でなく，有力金融資本から外されていた点で，石川島の場合とむしろ類似していたのであった。しかし，石川島の場合は，最も旺盛な成長力を誇っていたのに対して，浦賀の場合は逆であり，その点のコントラストが何によるものであるかは，別途に追究されるべき興味ある課題となろう。

①　1962年頃から，住友系金融機関との関係が，やや目につくようになりその後一層この関係が密接化した。すなわち，1968年には，住友銀行，住友海上の住友系金融機関が相並んで上位株主に登場，これらと他の住友系資本を加えて，浦賀株の実に26.8%を住友資本が押えるに至り，その上，長短の融資面でも住友銀行が，第一銀行をはなして民間の第一位に出て来たのである。さらに，この年には，住友銀行から浦賀へ3名の重役が派遣されていた（他に住友系会社から4名）のである。

ところで，浦賀がこのように住友の子会社と化した[22]のは，先にみたように，60年代に入ってからの経営危機を直接の契機とするわけなのだが，少くともそれ以前の段階では，浦賀の特定金融機関とのつながりが決してはっきりしたものでなかったことも忘れられてはならない。すなち，1962年頃までは，持株面では，東京海上，三菱信託等三菱グループの地位がやや他にまさっていた反面，融資面では，住友の姿が，かなり早くから見えながらも，第一銀行が民間としてはトップに立つなど，全体としては，特定系統への色わけは，簡単には出来ない状況にあったのである。

②　浦賀の場合，海運会社とのつながりも決して強くなく，また特定関係も弱い。

第31表に見られる如く，川崎汽船，新和海運，そして最近は大阪三井，ジ

第31表　浦賀重工社外投資　　(単位　万株)

1962		1968	
50 円 株		50 円 株	
浦賀玉島ジーゼル	1,604	大阪三井	400
川崎汽船	200	ジャパンライン	100
東海運	176	川崎汽船	75
東北海運	65	明治海運	74
新和海運	59	第一銀行	60
500 円 株		500 円 株	
日本土地開発	34	第一中央汽船	7

有価証券報告書より（但し，貸付金は除く）

ャパンラインへの投資が，少くとも浦賀側から見れば目立つ。

だが，川崎汽船については，浦賀はその上位株主にもなっておらず，保有船のなかにも喰い込んでいない。新和については，保有船のなかに，石播，三菱に次いで浦賀船が見られる（68年石播13，三菱6，浦賀4）が，ここでも専一にして排他的な関係というには程遠い。

この点，最近の大阪三井との関係はやや注意を要しよう。なぜならば，大阪三井にはもともと住友資本が入り込んでおり，浦賀が住友系になったことによって，その保有船のなかに喰いこむ可能性が生れつつあるからである。しかし，ここでも現在までの喰い込み状況は，まだ極めて弱く（67年9月現在3隻）今後も，当該会社が，住友三井三菱の三大資本の葛藤の場となっていることから，浦賀船の進出の見通しは，決して甘いものではないだろう。

ジャパンラインにおいては，浦賀はもとより住友資本の地位もなお目立たない。だが，ここではそのことの割には浦賀船の進出ぶりのよさが見られる（第30表）。しかし，いずれにしても，ここで浦賀が他の造船資本にまさった，特殊な関係をもつというには，はるかに及ばないことは明白である。

③　浦賀側から見た場合，日本鋼管への投資の大量ぶりが目立つ。だが，周知の如く，日本鋼管自体が造船会社であり，その資本規模の巨大さから見ても，浦賀からの投資は，浦賀の日本鋼管との一般商業ベースでの取引関係を反映する以上のものとは考えられない。

(1) とはいうものの，重工業の発展は，独占資本主義を独占資本主義たらしめる基本ではない。そういった意味での独占資本主義の本質としては，あくまでも，独占資本の産業支配が考えられるべきである。

(2) ここで，資本市場の発展の意味を，大量の資本の集中的動員の側面からのみ見る見解もあるが，これは正しくない。より以上に前者の側面—独占支配のための手段—が把握されるべきであろう。

(3) かかる融合癒着の中軸は，銀行資本と産業資本の融合癒着であろうが，巨大産業資本対巨大産業資本の融合癒着もまた，独占時代の資本の存在形態として特殊なものであり，そのようなものを含みうるようなより広い一般性をもちうるものとして金融資本概念を考えたい。

(4) 越後，前掲書　16頁。

(5) これら7大資本への受注の集中は，昭和23—40年平均34.3%で，他の産業部門に比してもかなり高いと云える。

(6) 三菱重工の綜合性からして，造船独占資本と表現することには疑問が生ぜざるを得ないだろうが，ここでは，一応造船業界での首位独占資本であることをもってこのように表現しておく。

(7) 三菱の場合，三菱系金融機関が，重工への民間融資で最高位を示しているのは，戦後一貫している。

(8) 拙稿，戦後日本の鉄鋼業—I　北大経済学研究，16の4，1966.

(9) 有沢編，前掲書 187頁。

(10) 有価証券報告書より

(11) 三井造船は，三井銀行の上位株主とはなっていない。ようやく最近（68年3月）になって10位に登場するまで，主要株主リストにもあらわれなかった。

(12) 但し，船舶に造船出身の役員はいなかった。

(13) 昭和海運向の投資も多額にのぼっている（第24表）が，本文後段にある通り日本鋼管との関係があるのであり，三井は，上位株主にも入っていない。又第24表に登場する乾汽船，明治海運は大阪商船，三井船舶の専属会社である（第16表）

(14) 前掲拙稿　戦後日本の鉄鋼業—I

(15) 1962年3月は，三和20億，大和8億，富士8億。
1965年9月は，三和67億，富士26億，大和23億。
1967年9月は，三和59億，富士27億，大和24億。

(16) 新日本汽船については，62年9月現在，山県一族11%，興亜火災5%，三和銀行4.1%，日立造船3.6%で日立造船は4位。

(17) 1967年9月は，山下新日本は長短合わせて27億円を三和から借入れており，これにつぐのは，民間では東銀の7億円であり，かなり他を圧倒していることが知られる。

(18) この他，日立造船は，最近では，大阪三井にも相当の投資を行っている。（第25表）そして，その保有船においても，三菱，三井，石川島には，はるかに及ばないながらも若干のシエアをもっている（第18表）。しかし，株主としての地位も低い故，この関係は，まだとくに取り上げて語りうるほどのものとは云えない。なお日立が投資している森田汽船，日正汽船は，山下新日本の系列会社大洋海運は川崎汽船の系列会社である（第19表）

(19) 合同前については，日本油そう船は，安田系が主要株主。日産汽船は日本鋼管が筆頭株主という状況だった。

(20) 東洋経済所報，昭和35年7月16日　69頁。

(21) なお，石播の富士鉄への投資は，大量にのぼっているが，やはり富士鉄の規模から見れば，小さく，結局取引の最近における若干の拡大を反映するものと云えよう。

(22) 住友側の事情として，住友が重電と並んで造船を欠いており，重工業への総合的進出が住友の年来の課題であったことをあげておかねばなるまい。なお，住友の子会社化後，浦賀重工は住友機械と合同，住友重機となった。