

造船不況と地域経済の転換

— 長崎県内の現状 —

河野善隆

- (1) はしがき
- (2) 造船不況の特殊な性格
- (3) 関連産業の形態と推移
- (4) 依存構造からの脱却
 - イ. 大手造船所の経営多角化
 - ロ. 関連企業の体質改善
- (5) 結語——地域政策の課題

(1) はしがき

長崎県経済は昭和48年末の石油ショック、それに続く、総需要抑制、「造船不況」等から深刻な打撃を受けているが、その構造上の理由として、これまでは通常、中小企業比重の高いことが指摘されてきた。

石油ショック以前の中小企業数は、不動産、建設業を中心に年々着実に増加してきており、それをさらに上回る形で従業員数の増加、規模の拡大がみられ、全従業員数に占める割合は47年度全産業で81.3%、業種別で建設96.0%、製造61.3%、卸小売91.0%、サービス81.1%に達している⁽¹⁾。しかし、石油ショックから、現在まで、中小企業の占める比重は余り変化がなくとも、その直面する経営問題の性格は急激に変化しつつある。すなわち、県中小企業経済動向調査によると第1表が示すように、49年度上半期を境いに、物価・賃金の高騰、労働力不足などの問題が減少し、これに代って売上げ（受注）の停滞減少、受注単価の低下、金利負担の加重等が急激に増加している。

(第1表) 経営上の問題点推移

		(単位 %)							
年	月	賃上	金昇	労働力不	代金回収悪	受注単価低下	金利負担増	原材料騰高	売上停滞減少
48	4~6	69		43	6	3	10	42	6
	7~9	58		50	8	2	10	48	5
	10~12	56		33	5	4	13	60	13
49	1~3	70		26	4	5	15	43	22
	4~6	68		20	5	3	16	30	37
	7~9	62		18	6	10	17	28	37
50	10~12	61		12	7	15	15	17	54
	1~3	61		12	9	23	18	13	51
	4~6	48		8	6	21	20	2	58
51	7~9	40		8	12	25	19	15	61
	10~12	44		8	9	26	18	15	60
	1~3	46		8	9	25	16	15	54
	4~6	49		5	6	27	15	21	53

(注) 県中小企業経済動向調査(調査対象338, 回答226)

河 野 善 隆

このことは中小企業をめぐる県内の経営環境が、一般に従来の「高度成長・インフレ型」のものから、「構造不況型」のものに、問題群を交替させ、より厳しい環境に突入したことを物語るが、しかし、それも、今回の不況の場合、必ずしも全業種均一的ではなく、特定の業種を中心に、全体に波及していることに特徴がある。

第2表は、同じ調査における業種別生産額の推

移を示している。全産業の生産額増加率は49年後半に入ると、二ケタ台から一ケタ台に転落し、ほとんど成長ゼロの状態にある。しかしこれを業種別にみると、まづ前半では製材・建設・砕石・コンクリブロック等、公共事業・住宅関連の落ち込みがみられ、ついで後半、造船関連の機械金属を中心とする製造業の後退がみられる。

こうした業種別伸びの格差は、わが国全体の景

(第2表) 業種別生産額増加率推移(対前年同期比)

		(単位 %)												調 査 企業数	
		48 年			49 年				50 年				51 年		
		4~6月	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3		4~6
全	産 業	28	29	32	22	30	23	11	13	3	0	1	5	2	338
製 造 業	小 計	29	39	40	30	41	22	14	9△	11△	10△	14△	1	1	175
	機 械 金 属	29	43	46	34	48	25	25	17	10△	17△	24△	15△	7	87
	陶 磁 器	31	39	27	24	20	9	14△	4	7	11	11	30	18	20
	コ ン ク リ ー ト ブ ロ ッ ク	31	45	49	38	36	31	4	3△	3△	1△	4	10	19	9
	食 品	19	18	29	27	36	37	20	16	14	8	3	12	5	19
	印 刷	30	35	42	39	30	24	14	14	0	16	8	6	8	14
	製 材	42	51	30	7	14△	1△	10	2	3	6	5	28	21	18
	織 維													24	8
建 設 業		36	15	19△	19	21	35△	26	9△	4△	5	4△	1△	9	19
砕 石 業		50	16	40	9△	11	11△	16	8	10△	35△	27△	16△	6	8
商 業	小 計	24	28	29	21	25	22	15	18	20	11	11	13	9	117
	卸 売 業	33	37	48	23	27	20	2	8	13	1	10	9	12	40
	小 (除百貨店) 百 貨 店	25	21	23	24	24	24	12	15	12	3	12	17	6	74
	百 貨 店	19	22	23	18	23	23	29	32	32	23	11	14	8	3
旅 館 業	19	30	22	17	14	23	12	17	27	14	18	16	4	19	

(注) 中小企業経済動向調査(県中小企業課)

気が50年初めのボトムから、漸次回復するに伴ない、地域的にも、さらに鮮明に現われている。例えば、県中小企業総合センターの51年度『中小企業の経営指標』によると、前年度に引続き経営資

本利益率がさらに悪化した業種は製造業の金属製品、機械器具、電気機械器具、製材木製品、印刷製本、窯業であり、それに卸売業、一般貨物運送業等が加わっている。

造船不況と地域経済の転換

これに反し、逆に経営業績を改善している業種は、製造業のうち、繊維、家具建具、鋳鍛造品、さらに小売業、建設業、ホテル、旅館業等が数えられる。

中小企業は一般に、大企業に比較すれば、規模の零細性、生産性の低さ、設備・技術・販売力の遅れ等様々な不利があるものの、需要側の変化に対しては極めて敏感であり、また機動性がある。さらに業種業態により、異質多元化しており、必ずしも大企業体制に従属してはいない。

このため、最近中小企業問題も、複雑多岐にわたり、業種別格差も問題になるが、ただ上述のように、従来強い牽引力を発揮していた部門が後退し、その影響から「失速経済」の様相を深めてゆくと、中小企業のもつ潜在的不利性が次第に表面化する可能性がある。

とくに長崎県経済の場合、そうした中小企業のもつ弱点に加えて、造船依存の特殊長崎的構造の伝統が残っている⁽²⁾。

県中小企業課の『長崎県の中小企業』（昭50）によると、県内大手造船4社の49年度生産額は4,195億円、うち船舶部門は2,995億円で、従業員数は50年3月末で25,553人で、所内下請を含めると31,077人に達し、それは福江市人口に相当する。

またその地域経済への影響としては、大手造船4社の49年度県内支出合計は1,693億円で、48年度県民所得の約16%を占める。（県内支出の内訳は人件費40.9%、下請発注22.6%、原材料調達34.1%、税金2.3%）

さらにこれらの県内への影響波及を『長崎県産業連関表』（昭45、県統計課）を利用して推計した結果によると、大手造船船舶部門生産額（48

年）2,474億円の県内被誘発生産額は第一次産業14億円、第二次産業2,738億円、第三次産業411億円、合計3,164億円で、造船受注100が全体として228の県内生産活動を誘発している。

またかかる影響波及の過程での各部門生産額の依存度を計算してみると、第一次産業0.7%、第二次産業27.7%（製造業41.1%）、第三次産業7.1%であり、第二次産業中製造業の依存度が高いのは当然であるが、第三次産業への間接効果も大きいことが注目される⁽³⁾。

その理由は造船業が多様な下請を活用する「総合組立産業」であるばかりでなく、労働集約的な性格をもち、大量な雇用吸収から地元への購買力流出率が高いこと。さらに大手造船及び同関連企業が外部経済効果を求めて、長崎・佐世保両市の都心近くに蝟集し、県内事業所分布でも、事業所数の35%、従業員数の51%、製造出荷額の64%を集め、運輸・商業・金融・建設等都市型産業を形成していることなどに基づく。これらの諸点を考慮すると、造船景気変動はストレートに、しかも凝集した形で、都市経済を動揺させることは明らかである。

県内大手造船4社が50年11月の「造船不況」当初発表した昭和51年度生産計画は、その後の実績から最近上向きに修正されているが、それでも三菱長船の場合、フル操業体制の49年に比較し、50年度上期82、下期72、51年上期66、下期64と、操業度を落し、受注残の喰い延しを凶っており、関連下請への発注も、51年上期所内29、加工45と圧縮されている。

また佐世保重工でも、50年当初計画を基準に操業度は51年度81、下請所内67、加工外注70、52年度は各々78、63、66と削減する方針で、崎辺百万

トン・ドック建設も中止されている。さらに両造船所に近い大島造船、林兼造船、名村造船等々「西九州造船エリア」内の中手造船所も、操業度低下の傾向にあるため、県内造船関連企業への影響は二重・三重に重複し、マイナスの相乗効果が発生している⁽⁴⁾。

その結果、県労働部の調査では、造船下請業界は従来の量的拡大志向から、一転縮少均衡へ経営政策の転換を迫られ、50年1月から、51年12月末まで人員整理を行った事業所は延べ360社、解雇者は5,646人に達し、おりからの全般的不況で、再就職可能は約2割という状況にある。

さて長崎県内の大手造船所は従来からタンカー建造への特化度が大きいうえ、40年代後半巨船時代の幕開けを迎えて、相次いで新鋭設備を建設し、建造能力は急激に拡大していた。それだけに企業内部に過渡期特有の残肴や、技術革新に対応する過剰就労が存在しており、それらが新鋭設備の稼働開始と時を合せたかのような「造船不況」に直面して、いっきに噴出した感じで、大幅な生産計画縮少の悪影響は親企業・下請・地域経済のタテ構造を通じて、地域のすみずみにまで浸透しつつある。

今後、運輸省の長期にわたる操業調整勧告などから、このままの状態が継続すれば、当面ショック後縮少均衡の小康状態がえられたとしても、全般的景気不振がそれに重なると雇用不安、関連企業の倒産、地方財政の税収減等々が発生し、ついには人口減少、あるいは最悪の場合、「第二の産炭地」になるのではないかと懸念する向きがある。

しかし後に指摘するように、構造的な不況への展開に対しては、すでに政府・地方自治体・企業な

ど、様々なレベルでの造船不況対策も漸次準備されつつあり、その実効性によっては不況拮抗力が全くないとはいえない。

ただ今回の「造船不況」の場合、30年代中葉に経験された造船不況と異なる特殊性がある。当時わが国は高度成長前期にあり、造船業界は造船需要の減退に対して、大型合併の推進や陸上部門の拡充などで対処することが可能であった。また船舶部門への影響も、受注競争の激化と、合理化、下請再編成等で回避されえたとし、間もなく40年代の好況に遭遇して、たいした停滞を迎えることなく回復された。

しかし、今回の不況の経済基調は高度成長から、低成長に傾斜し、輸出ドライブに対する国際的抵抗は強く、タンカー受注市場は長期停滞の様相を深めている。また一方建造能力は、40年代の好況を背景に、飛躍的に拡大し、設備・技術も高度化しており、このため、大手造船の不況対策においても、建造能力自体の調整・削減、新種新型船の開発、ポスト四次防への期待など、「準国家管理」ともみられる要望が強まっている⁽⁵⁾。

こうした情勢の変化を受けて、地域的不況対策でも、当面二つの方向がみられる。

第一の方向は、これまでの造船設備・技術の集積メリットを強く認識して、関連産業を含む「造船工業地帯」の形成及びその集約的再活用を図ろうとするもので、具体的にはLNG船、原子力船その他、新種新型船の技術開発及び船舶解撤業等への国家資金の導入を推進する。

第二は造船の長期停滞を予想する「脱造船」の方向である。それは新幹線、高速道路、さらに新港湾の開発等、幹線交通ネットワークの整備に関連して拠点産業都市を育成しようとするもの

造船不況と地域経済の転換

で、そのさいの地域開発の戦略手段としては造船に代る成長性の高い新規企業や観光客の誘致が考えられる。

いずれの方向も、今回の不況が中小企業レベルの問題でなく、大企業をとらえ、深刻であることを認識してはいるが、各々メリット、デメリットがある。前者の場合、既存構造の活用を前提としているため、現実的で実現可能性は高いが、その反面、全般的な操業短縮の中で、長崎県のみ地域シェアの拡大を狙うため、極地的不況対策の偏りがあるし、また造船所内の合理化や下請企業の整理淘汰を競争力上必要とするので、「親企業中心主義」に落ち入る危険がある。

後者の場合、地域経済の長期的な安定基盤の強化に貢献するが、新規大企業誘致ともなれば、用地・用水・交通等立地条件の確保、環境問題との関連があるうえ、大規模な社会資本の整備及び企業誘致は現在の経済情勢の下では実現困難である。

従来、不況は地域経済のタテ構造を通じて、弱い部分で吸収され、その限りでは地域経済の根底をゆり動かすものではなかった。しかし今回の「造船不況」では、大企業自体がその能力を調整せねばならない段階を迎え、「雇用調整と不況の悪循環」が始まりかねない状況にある。

本稿では、かかるタテ構造の上部に位置する大企業をとらえた「造船不況」下の長崎県内の実態を、地域経済のメカニズムに即して分析するとともに、今後の地域経済の展開のために望まれる地域政策の課題を明らかにしたいと思う。

なお、そのさい造船に代る新規企業や観光客誘致の問題は自ら本稿の目的とは別個なテーマに属するもので、ここでは既存地域産業の構造改善と

いう観点から、この課題にアプローチしたいと思う。また、長崎県内の造船依存構造の特殊性並びにその歴史的展開についての解明は、本稿の問題意識の基底となるものであるが、すでに多くの研究成果があり⁽⁶⁾ 詳細は省略することとする。

(注)

- (1) ここで「中小企業」というのは、農林水産を除く従業員300人未満、ただし卸売業100人未満、小売サービス業50人未満の事業所を指している。県内の中小企業は47年度 67,369、従業員 345,573人である。なお、そのうち10人未満の小規模事業所数が商業サービス業を中心に92%を占め、企業規模が一般に零細であることを示す。
- (2) 大手造船の生産額中県製造出荷額に占める割合は、長崎45.9%、広島6.8%、香川6.5%、兵庫4.5%、岡山3.9%で、他県に比較し、本県工業の造船モノカルチャーの性格を物語る。なお中核企業である三菱長船、佐世保重工の全国造船業に占める比重は建造能力で20.0%、建造実績で19.6%、社外工を含む従業員数で18.5%であり、全国でも有数の造船工業地帯を形成している。
- (3) 製造業及び第三次産業の中で、被誘発額がとくに大きいのは、製造業では機械工業（造船を除く）、鉄鋼業、木製品・家具工業、金属製品工業などで、第三次産業では商業、金融保険不動産業、電気ガス水道業などである。
- (4) 中手造船の進出に伴う「西九州造船エリア」形成の課題としては産業基盤の整備並びに関連産業育成の問題がある。ただこれらの見通しもつかないうちに、今回の不況を迎え、関連産業は脱下請の基盤が形成されないまま、むしろマイナス効果を受けている。なお「西九州造船エリア」に関しては、拙稿「西九州造船エリアへの提言」（『西九州造船業の動向』長崎県）昭48所収参照。
- (5) 造船工業会の不況対策に関する政府への要望事項としては、次のものがある。（昭51.9）
（需要喚起）国内 LNG 船建造、次期防艦船の建造、海上保安庁巡視船艇増強、公害防止船建造、超自動化船建造、浮体空港の実現、既存船に対する S

BT方式の適用、経済協力による船舶輸出等の促進。

(雇用対策) 職業転換給付金制度の臨時特例業種指定、雇用調整給付対象業種指定とその延長・再指定、雇用安定基金の設置。

(金融・保険対策) 輸銀資金量の確保、輸銀融資規準の緩和、輸出保険の円滑付保、ポンド保険制度の船舶への適用、中手造船所の運転資金確保・設備資金返済繰延。

(税制) 操業度低下損失準備金制度の創設、特定機械・装置などを廃棄したさいの法人税額控除制度の創設、遊休工場用地に対する不動産取得税・特別土地保有税繰延。

(下請転換対策) スクラップ事業に対する助成。

(6) 「九州北西部機械金属工業の構造分析」(福岡大学研究所報第7号, 昭41)

『大型投資と中小造船業の展開方向』(九州経済調査協会研究報告 No.158), 『昭和50年度九州経済白書—中小企業と地域経済』(九経調統計月報1875, No.11, 12)

「シンポジウム—大企業と地域経済」

(本学研究所『調査と研究』第2巻1, 2号)

『西九州造船業の動向』(長崎県, 昭48)

(2) 造船不況の特殊な性格

長崎県内における地域的な「造船不況」の推移を分析するためには、まづ順序として全体としての「造船不況」の原因並びに性格の特殊性を明らかにせねばならない。

「造船不況」の特殊性として、第一に指摘できるのは、これまでの経過からみて、新造船、とくにそのなかのタンカー受注と造船業自体の生産・経営動向の間には距離があり、操業安定策(イ, 需要造成, ロ, 陸機の兼営ないし系列化, ハ, 雇用調整等)もやはり進展している点である。(1)

新造船受注面では、49年度対前年比で輸出船79.9%減、国内船39.9%減であり、全体で72.3%と、大幅激減を記録している。ただこの激減傾向も、50年上期まで継続したが、その後同年下期になると、輸出貨物船の受注が増加し、年度間では9%微減に止まっている。

(第3表) A. 船種別受注量

(単位 千総トン)

船種	45			46			47		
	隻	総トン数	%	隻	総トン数	%	隻	総トン数	%
貨物船	495	9,551	57.3	232	4,338	29.0	262	4,302	20.1
油槽船	94	7,055	42.3	138	10,471	70.0	228	17,066	79.3
その他	13	69	0.4	29	157	11.0	14	75	0.3
合計	602	16,675	100.0	399	14,966	100.0	504	21,443	100.0
		48			49			50	
貨物船	350	6,042	17.9	315	4,039	43.2	537	7,895	92.8
油槽船	354	27,630	81.8	104	5,269	56.4	27	605	7.1
その他	14	118	0.3	6	40	0.4	1	3	0.1
合計	718	33,790	100.0	425	9,348	100.0	565	8,503	100.0
B. 造型別受注量									
船型 (総トン数)	45			46			47		
～ 5,000未満	170	425	2.5	153	397	2.7	137	407	1.9
5,000 ～ 30,000	280	3,875	23.2	119	1,575	10.5	162	2,256	10.5
30,000 ～ 90,000	87	4,312	25.9	38	2,200	14.7	112	6,206	29.0
90,000 ～ 以上	65	8,063	48.4	89	10,794	72.1	93	12,574	58.6
合計	602	16,675	100.0	399	14,966	100.0	504	21,443	100.0
		48			49			50	
～ 5,000未満	107	411	1.2	123	485	5.2	107	308	3.6
5,000 ～ 30,000	260	3,740	11.1	209	2,623	28.1	395	5,405	63.6
30,000 ～ 90,000	230	11,907	35.2	67	3,526	37.7	59	2,310	27.2
90,000 ～ 以上	121	17,732	52.5	22	2,714	29.0	4	480	5.6
合計	718	33,790	100.0	425	9,348	100.0	565	8,503	100.0

造船不況と地域経済の転換

第3表の船種別・造型別受注状況はこの変化の特色を明瞭に示している。

すなわち、船種別では、48年度タンカーが全体の79.6%を占めていたが、49年度56.4%、さらに50年度は7%に低下し、見る影もない状態にある。これに対して貨物船の受注総量は倍増している。

また造型別では、船型小型化傾向が顕著であり、平均船型も48年47,000総トンから、49年22,000総トン、50年5,000総トンと推移し、その後も、さらに小型化する傾向がある。

ただ、中小型貨物船建造能力に関する限り、大手、中小手を問わず、ほぼ平均化しており、受注競争は国際的、国内的に激化している。このため、内実的には、輸出船に対する延払船ウエイトの増加、船価・支払条件の悪化がみられ、⁽²⁾50年度一時的受注回復の兆しがみられたといっても、受注総量は最盛期の四分の一という状態にある。

さらに注目されるのは、新規受注の低迷のほか、既存の船腹過剰や、係船量の増加を反映して、50年度受注分のキャンセルが、49年度の8.7倍に増大し、船種船型の変更もあって、タンカー過剰がいかに膨大であるかを物語っており、それが重い足かせとなって、今後の受注動向を規制するものと予想される。⁽³⁾

しかし受注面の減少とは別に、造船業自体の生産・経営動向は必ずしも急激に悪化しているわけではない。例えば主要35造船所の50年度進水実績は前年度比6.8%減、竣工量は5.9%減と低迷しているが、史上二番目の高水準にある。また経営動向では、大手造船でさえ、ドックアイドル回避のため、超大型船専用工場で中小型船建造を余儀な

くしているものの、大手6社の50年上期決算は前期比7.4%減収、4.1%減益に止まり、下期では7.3%増収、6.7%増益に逆転し、年度間では減益ながら、なお高い利益水準を保持している。

受注と、生産・経営の両面の間には、ある程度の距離がみられる理由としては、次の諸点が指摘される。

(イ) 新造船の比較的長い懐妊期間、先行き不況を見越しての工事の喰い遣し。

(ロ) 当初高騰予想で受注した船舶・陸機資材価格の不況による落ち着き。

(ハ) 陸機部門への配転、社外工の整理、コスト低減運動等の合理化効果。

(ニ) 赤字タンカーの船種変更、貨物船受注、陸機の採算向上、機械プラント輸出増。

こうした高利益は51年9月の中間決算にもみられるが、それは現在の新造船受注の消化が完了する「53年危機」を前にする「最後の宴」とみる向きもある。しかしそれと同時に造船以外の分野への経営多角化の展開がどの程度相殺要因となるかに注目されねばならない⁽⁴⁾。

第二に、当面世界的な大不況の中で、わが国造船業は健在を保ってきたとしても、国際環境の急速な好転が望めない以上、基本的には長期停滞が業界内部にビルトインされる危険がある。

通産省鉱工業生産指数によると、全般的景気回復は51年当初から順調に進み、48年10—12月期ピークと比較し、50年1—3月期ボトムで24.6%低下した状態から12.2%、約半分を取り戻し、8月以降中だるみ状態にある。

ただ景気回復過程の中での著しい特徴としては、業種毎の回復速度が異なり、業種別格差がみられる点で、回復当初の状況は第4表のようであ

(第4表) 業種別生産回復状況

(51年1~3月現在)

ピーク期に比べたボトム期の落ち込み率

ピーク期に比べた現在水準の落ち込み率	10%	皮革製品	トラック, 自動車部品, その他	乗用車, 写真, 感光材料, 有機薬品, 繊維原料	ラジオ, テレビ音響機器	通信電子部品		不況脱出業種	
		-10%		-20	-30	-40	-50以下		過去のピークの水準
	0		時計, ゴム製品, 食料品, 石油製品など	土木建設機械, 紙, 民生用電気機械, 繊維二次製品, 電子計算機など	冷凍機, 合成染料, 化学繊維など				脱出間近な業種
	-10		高圧ガス, 製糸, たばこ	鉄鋼, 窯業, 非金属地金, 医薬品, 繊維, パルプ, 木製品など	発電機, ガラス製品, 陶器, 合成ゴム, 紡績など	農業用機械, 暖房ちゅう房熱器			
	-20			その他一般機械, 化学肥料など	産業車両, 船舶, プラスチック, 二輪自動車, 板紙, バスなど	非鉄金属加工品, 電動機, 金属製家具	照明器具		
	-30				ボイラ原動機, 土石製品, 一般機械部品	運搬機械, 鉄道車両			
	-40					化学機械, 自転車			
-50以下					特殊産業機械, 金属加工機械	繊維機械		構造不況業種	

る。この表によると、輸出の好調を背景に自動車、弱電関係など10業種、不況期にもかかわらず伸び続けた事務用機器など11業種はすでに過去のピークを上廻る生産水準に達し、石油製品、食料品など16業種が後一步に迫っている。(これらは全体生産額の約40%)

これに対して、鉄道車両、自転車など7業種はピーク時に比較し、なお30~40%落ち込んでおり、繊維機械など3業種にいたっては半分にも達せず、景気対策のみでは解決できない「構造的な不況業種」に分類されている。こうした業種別格差の中で、造船は両極端のほぼ中間にあり、どちらかといえば景気感応度の弱い業種に属する。

またこうした業種別格差を経常利益水準の指数比較からみると、東証一部上場178社の集計で、

48年9月期決算を基準とすれば51年3月期は50で、約半分の回復であるが、製造業でそれを上廻るのは自動車、精密機械、電機、医薬品、機械等に止まり、他はおおむね収益改善は充分ではなく、造船はほぼ平均水準にあるといえよう。

かかる業種別格差、とくに収益面改善の遅れは一般に、(イ)不況による操業度の低さ、(ロ)石油ショック以後のコストアップを価格転嫁しえない事情等のちがいに帰因するが、造船の場合、操業度こそ平均60%と低いが、高船価受注船の食い延しがあり、素材型産業に比較し、加工産業特有の工程その他合理化可能であるうえ、造船の落ち込みを経営多角化努力でカバーするなど、現状ではまだ「構造的な不況業種」と断定できない側面がある。

しかし、国内政局の混迷から、財政面からの不

造船不況と地域経済の転換

況対策は遅れ、不況期の輸出ドライブに対してはECとの摩擦が表面化するなど、鈍化傾向が強まっており、先行き減益必至とみられる。造船市場の見通しについてここでは検討の対象としないが、その概略を要約すれば次のようである。(5)

(イ) 船腹過剰の問題

過剰船腹とは世界的な船腹需給のアンバランスを指すが、まづタンカーについては現在の竣工量推移で、53年度以降激減し、解体船腹量が急増するとしても、53年末の船腹供給量は350百万重量トンに達すると予想される。一方50年末の石油荷動きに対応する必要船腹は214百万重量トンで、依然約136百万重量トン上廻り、現在の約1億重量トン(係船40百万重量トン、残りは減速航行調整)の過剰は何ら改善されない。

またタンカー以外の乾貨物船の場合も、すでに50年末船腹量239百万重量トン、必要船腹量203百万重量トンで、36百万重量トン過剰であり、さらに51年度中船腹量が19百万重量トン(前年比7.9%)が見込まれ、需給関係は一層悪化するであろう。なお船型別では51年は20~25千重量トンの小型撤積船の増加が顕著で、比較的需給関係が緩んでいたこのクラスにも、悪化が波及するであろう。

ただ中期的な乾貨物船の需給バランスとしては、鉄鋼、穀物等の輸送増加から、おおむね54年にはバランス回復の期待がもたれる。

(ロ) 建造能力の調整

中、長期の船腹需給バランスの崩れから、53~55年頃までの建造量は年間10百万重量トン程度で、50年度の三分の一に落ち込むと予想される。最近の海造審答申でも、55年の世界新造船建造は10~12百万総トン(タンカーゼロ)となっており、わが国のシェアを50%とすると55年度の建造量は5~6百万総トンで、建造能力の三分の一に止まると考えられている。

なお、51年3月末の新造船手持工事量は2,580万総トン(うち未着工分1,553万総トン)で、今後キャンセルがないと仮定して50年度並みの操業度ではおおむね52年夏までしか仕事量がなく、51年度受注は50年実績を下回

るので、操業度低下は避けたい。このため、大手造船の操業度予想では49年度を基準に、50年82、51年72、52年60、53年56となっている。なお建造量の減少に比較して操業度低下が少ないのは、今後の工事量の品種構成が貨物船主体となるためである。

(ハ) 企業業績の悪化

現在大手造船の企業業績はさほど悪くはないが、それはすでに指摘した如く、高船価船の喰い延しや、景気回復に伴う陸機部門の採算向上その他の要因に基づく。だが今後も景気テコ入れ策の効果や、海外業況の立直りに大きな期待がもてず、さらに原油値上げの再発等から世界的景気回復も遅れる見通しなので、52年度以降の要因から業績悪化の可能性がある。

1. 操業度確保のため、安値受注した貨物船等の売上げへの計上。
2. 受注環境の悪化に伴う船舶、陸機価格の引上げ困難。
3. 操業度低下に伴う固定費負担の増加、鋼材価格並びに人件費アップ。

したがって、陸機部門に強い大手と、専門に近い中手、中小との間に企業業績の格差は漸次拡大し、設備、人員などの削減の減量効果の浸透が予想される。ただそれにも自ら限度があり、集約化、グループ化を含めた業界再編成がいっそう促進されるであろう。

第三の「造船不況」の特殊性としては、新鋭巨大造船所の地方分散の結果、地域的造船集積の高い地域に不況の影響が凝縮化する点である。

とくに西九州地区においては、従来大手造船といえば三菱長船と佐世保重工のみで、「突出した」孤立的産業構造を形成していたが、40年代後半以降三菱香焼の完成、日立有明、名村伊万里、大島造船等の進出を迎え、その建造能力は飛躍的に拡大しており、そのため、地域経済の厚みが形成される中で、造船依存度も増加している。

九経調の景況調査によると、九州の景気は回復

軌道に乗ったものの、鋁工業生産の伸びでは51年1～5月年率12%で、全国平均の半分以上にすぎず、全国並み回復は同年後半以降と予測されている。かかる相対的回復の遅れは景気感応度の低い食料品のほか、造船などへの依存が高い結果であると指摘されている。

すなわち、造船や食料品の50年1～3月期の業種別生産寄与度はプラス1.7ポイント、2.1ポイントであり、景気下支え要因として九州不況の幕開けを遅らせ、全国に比較し落ち込みを小さくすることに貢献した。その反面、不況からの回復局面では造船マイナス2.8ポイント（全国同0.7ポイント）、食料品マイナス2.0ポイント（全国同0.4ポイント）で、生産上昇の足カセになっており、当面全国的景気回復の主動因となった自動車など耐久消費財関連業種が少なく、造船依存が大きいだけに景気循環のパターンが変型されつつあるといえる。⁽⁶⁾

また「造船不況」の地域凝縮化に関連して注目されるのは、上記の造船集積の巨大化と共に、造船を基幹とする特殊な地域の性格であり、それは次の諸点である。⁽⁷⁾

(イ) 『造船工業地域形成』の研究によると、戦前の造船地域は直接造船所だけの拡大であり、生産工程も所内中心の自己完結型のものであった。しかし戦後は造船業自体の体質変化のため、外部分業体制が確立し、関連範囲の拡大と機構の複雑化が生れ、関連企業群が独自の組織体を形成するようになった。この種の典型的事例が三菱長船、佐世保重工業等、伝統的造船所の地域展開にみられる。そしてそのさいの立地的特徴としては、造船所自体が市街地に近い湾奥部の狭い敷地内に船台、ドック等を整備しているため、おおむね造船

所自体の拡大は制約されており、経営多角化の展開余地もない。

(ロ) これに反し、新しく建設された新鋭大型造船所の場合、船型大型化と工程自動化に対応して十分な敷地が要求される。例えば三菱香焼では、新造船所建設に関連して長崎外港香焼島の約半分が整地されたほか、関連用地を含め敷地面積は180～200万㎡に達している。このため一度新造船所が建設されると、地元では土地及び港湾利用がはばまれ、「脱造船」企業誘致の余地が乏しくなる。

また大型船建造には技術的に、きわめて効率的な体制整備が要求されるので、受注急減から直ちに他分野への転用は困難で、さらにドックアイドルのため、中、小型船建造に向うと、受注競争を激化させ、競争力の弱い中手、中小の反発をまねきかねない。

(ハ) 三菱香焼は歴史的に、同長崎造船関連の下請機械部門を有力な基盤としているが、それは特殊な条件であり、新規工場ではおおむね造船部門のみを集約し、関連部門を切り離す傾向がある。その理由は全国的な関連機械工業が専門化し、分離化が進んだ結果であり、新造船所の建設は通常期待通りの地元での関連部門の拡大を喚起していない。

このため、新造船所では伝統的造船所と異って、造船所側からの「造船工業地帯」形成力が弱い反面、所内の鋼材大量連続処理を主体とする労働体系の組織化に専念しており、受注急減の地域的影響も、残業カット、配転、人員削減等に偏る傾向がある。

以上の造船を基幹とする地域の性格からみて、伝統的造船所での「造船不況」の影響は広範囲に

造船不況と地域経済の転換

波及し、新造船所の場合には専ら雇用不安に限定される。ただ後者についてはすでに建設済のものは別として、造船市場の悲観的見通しから新規計画の凍結、中止等がみられ、それが地域的には大きなショックを与えている。(8)

(注)

- (1) 日本不動産銀行調査部『調査時報』(昭51.7月)一昭和51年度主要産業の見通し(造船)一参照
- (2) 支払条件の悪化には、次の二つのものがある。第1は船主の資金難、金融機関の貸し渋り、受注条件の緩和を反映する延払船起工量の増加で、そのウェイトは48年16%、49年35%、50年70%に達する。このため輸銀融資は51年、50年の2.9倍に増加する見込みである。また第2は船主の要求による円建契約の増加で、それは48年99%、49年97%、50年98%と高水準にある。
- (3) 運輸省の51年上半年(4~9月)の造船業界の状況によると、既契約船のキャンセルは65隻、440万総トンで、このため主要35造船所の手持ち工事量は481隻、1,758万総トンに減少、トン数で前年同期の54%、ピーク時49年3月末のわづか35%に落ち込んでいる。なお大量のキャンセルの一方、この半年間の新造船受注は280隻、376万総トン増加している。もっとも受注が増加したといっても、トン数で48年上半年の27%で、船舶小型化の傾向が強く、貨物船への転換を中心としている。
- (4) 造船6社の船舶部門受注残高はいずれも減少傾向にある。このため企業業績は主に船舶以外の陸機部門等の伸びに依存している。ちなみに50年上期の各社船舶比率をみると、三菱重工35%、石播35%、川重24%、日立造船67%、三井造船54%、住友重機35%(以上大手6社)、佐世保重工78%、函館ドック83%、名村造船97%、佐野安99%で大手から中手、中小になると増加し、造船不況の影響は深刻化する。
- (5) 造船工業会調査部「各機関の海運、造船不況の見通し」(造船界、1976、5)、日本郵船調査室「1975年世界船腹需給の回顧と展望」(造船界、1976、8)、日本不動産銀行調査部『調査時報』(昭51.

7)、三菱銀行『調査』(No.243)、日本興業銀行『興銀調査』(1976、No.2)等々参照。

- (6) 九州地区主要6造船所の手持工事量推移によると、ピーク時は48年第3、4半期で1,200万トン、その後減少し、51年3月末には528万トン、2年前の55%(全国48%)も激減している。船種別ではタンカーが95隻1,195万トン→32隻430万トン、貨物船が3隻9万トン→40隻93万トンに需要構成を変化している。

なお、50年度キャンセルは240万トンで、その半分しか新規受注でとりもどしていない(全国的にはトントン)。その理由は最近の引合いの大半が2~3万トン級貨物船で、大型タンカー造船所が集中している九州地区の構造的欠陥を現わしていることによる。九経調『九州経済の現況と産業動向』(1976,7) P.21

- (7) 蔦川正義「最近の造船業の展開と九州造船業(上)(下)」(九経調統計月報1974、No.5.6)村上雅康「造船地域の形成」(地理学評論第42巻1号)参照。
- (8) 九州地区では、三井造船、石川島播磨の進出計画が遅れている。三井造船は 大分臨海工業地帯7号地200万平方m、54年末埋立完成予定で、すでに土地代、漁業補償費等約140億円が支払い済であった。また石川島播磨では、鹿児島臨海工業地帯1号B地区に52年春以降修繕用ドック、陸機部門の進出を予定、買収費として90億円近くを支払っていた。なお長崎県内では日立造船の西有家進出、佐世保重工の崎辺百万トンドック建設等が見送られている。

(3) 関連産業の形態と推移

当面の「造船不況」は、前述した如く、「タンカー不況」であり、造船大企業内部の生産構成の変化及び業種間企業間格差の拡大を伴ない、とくにその影響がタンカー専用工場周辺の「造船工業地域」に疑縮化する特殊性がある。

長崎県内の長崎、佐世保は西九州工業地帯の一環として、前節末尾の「造船工業地域」分類の中できわめて伝統的色彩が強く、その結果、造船所、

関連産業、地域経済のタテ構造を通じての影響が非常に強い。ただ従来、この構造の形態並びに変化は必ずしも十分に捕捉されているとはいえない。

県造船不況対策室の現況、並びに問題点についての説明資料によると、次のように報告されている。(1) (要旨)

(イ) 大手造船所の現況と対策

県内大手造船所は、主としてタンカーを建造してきただけに、今回の不況をもろにかぶっており、その現状は49年秋以降タンカーの新規受注がストップし、既受注船についても、キャンセル、船種、納期の変更が相次いでいる。したがって現在の手持工事では52年末頃までしかなく、新規受注がなければそれ以降は全く計画がたたない状況にある。

県内大手造船所の生産計画は、49年下期を100とした場合、50年上期は90%、50年下期は81%、51年上期は68%、51年下期は65%となっており、このまま推移すれば不況は深刻化し、52年度操業度はさらに落ち込むと予想される。このように本県大手造船所の操業度は51年下期すでに海造審答申が示した55年建造量に対応する操業度まで落ち込んでいる。

各造船所は大幅な受注急減以後、生産工程のスローダウン、残業カット等で操業度を落とし、受注残の喰い延ばしを図っているが、今後さらに次のような対策を講ずる予定である。(1)プラント分野に進出するための陸上機械部門の強化、(2)LNG船建造のための海外技術導入や自主開発を進める受注体制の整備、(3)超経済船など高度な技術を要する特殊船舶輸出市場の開拓、(4)コスト低減を図るための組織、経営の合理化。

(ロ) 下請関連企業の現況と問題点

県内の下請関連企業は一次下請約250社、従業員数はピーク時(49年10月)で18,000人であり、二次、三次下請を加えると500社をこえる。また下請企業の親企業に対する依存度は、地域的に親企業が数社しかないため、単一企業依存型で75%以上の依存率を示すものが72%あり、きわめて依存度は高い。

下請関連企業の現状としては、親企業が生産計画のスローダウンにより、下請への発注率は49年下期を100として50年上期は76、50年下期は50、51年上期は36となっており、下期以降さらに落ち込むことが予想される。

とくに工場など、生産設備をもたず、また労務、技術提供に頼っている所内下請は受注減少が直ちに人員削減に結びつき、所内下請の従業員動向は51年7月現在、ピーク時(49年10月)に比べ半減(10,703人→5,691人)している。

従来下請関連企業は親企業への依存度が高く、その指示通りに生産加工すれば経営維持が可能であったため、次のような問題点をもつ。(2) (1)営業体制の弱さ、(2)経営感覚の不足、(3)設計能力の不足、(4)研究開発に対する意識の低さ、(5)親企業の好不況に左右される経営。

このため、仕事量の減少、支払条件の悪化等から大きな影響を受けており、そこで次の対策が必要である。(1)事業転換の推進、(2)受注機会の拡大を図るための体制整備、(3)中小企業信用保険の業種指定による信用保証枠の拡大、(4)下請企業手形割引あっせん融資制度の創設、(5)船舶解撤業への進出。

(ハ) 雇用動向の現況と問題点

まづ雇用現況としては、休業が50年1月から51年7月までの間、累計103事業所、176,073人日に及んでいる。また雇用調整給付金の適用は同じ期間、累計38事業所、95,585人日になり、解雇は50年1月から51年8月まで、累計351事業所、5,514人に達している。(第5表)

このように、下請関連企業の従業員数のピーク時(49年10月、18,000人)の約31%に相当する解雇者がでていますが、その大半は中高年令者で、本来の職種と同様な職種で県内に再就職希望が多いので困難な状況にある。解雇者のその後の動向をみると、50年1月以来県内の有効求人倍率は0.59~0.39に低迷しており、50年1月から51年8月まで1,229人再就職できたに止まり、また県外就職はそのうちわづか45人(3.6%)で、そのほか102人が職業訓練校に入校している。

造船不況と地域経済の転換

(第5表) 大手4社の下請事業所及び従業員

月	対象事業所	計	長崎	諫早鉄工団地	林兼	佐世保	大島
50年1月	248社	17,806人	10,794人		1,081人	5,006人	925人
			9,395	1,399			
2	244	17,669	10,955		975	4,852	887
			9,559	1,396			
3	245	17,755	10,859		992	4,890	1,014
			9,469	1,391			
4	254	16,978	10,735		1,102	4,447	694
			9,346	1,389			
5	254	16,531	10,434		1,102	4,302	693
			9,058	1,376			
6	254	15,893	10,093		1,149	4,011	640
			8,729	1,364			
7	254	15,742	9,732		1,109	4,061	840
			8,388	1,344			
8	255	15,063	9,204		1,119	3,995	745
			7,972	1,232			
9	254	14,636	8,832		1,081	3,985	738
			7,631	1,201			
10	253	14,270	8,596		1,018	3,949	707
			7,415	1,181			
11	251	13,968	8,479		993	3,893	603
			7,311	1,168			
12	250	13,555	8,302		905	3,776	572
			7,150	1,152			
51年1月	248	13,248	8,338		803	3,594	513
			7,197	1,141			
2	244	12,856	8,071		755	3,541	489
			6,938	1,133			
3	245	12,519	7,864		678	3,494	483
			6,765	1,099			
4	242	12,181	7,764		574	3,375	468
			6,664	1,100			
5	240	11,941	7,690		504	3,292	455
			6,592	1,098			
6	235	11,756	7,692		484	3,120	460
			6,593	1,099			
7	232	11,793	7,663		482	3,146	502
			6,569	1,094			

(注) 県不況対策室調査

今後の雇用対策としては、次の点が考えられる。(1)雇用調整給付金制度の適用、(2)職業転換のための職業訓練体制の整備と訓練校への受入れ、(3)造船離職者相談センターの設置。

以上の説明資料は県内「造船不況」の現況を一応総括的にとらえており、問題点の指摘も適切であるが、なおいまだに未解明な部分が残されている。というのは、大手造船の不況対応的な経営構造の変化並びに雇用問題の特徴については後に指摘するとして、伝統的「造船工業地域」の特殊性を形成する関連産業について、県資料では極端に偏った親企業依存の構造を想定しており、この点は『長崎県の中小企業』（昭50）ではより詳細に述べられている。すなわち、（要旨）

県内下請企業の親企業依存度75%以上の企業は、72.4%を占め、全国値の38.1%を遙かに上回り、きわめて高いものとなっている。なかでも三菱造船関係の下請企業は半数近くの企業が75%以上の依存度を示しており、今後の造船不況の進展に伴ない企業経営に大きな変化が予想される。

大手造船所別下請の平均依存度は、三菱造船関係50.3%、佐世保重工業関係34.2%、林兼造船関係15.4%、大島造船関係14%であり、これら4造船所関連の平均依存度は52.6%となっている。

またこの依存度については、長崎県下請振興協会が49年8月～11月までの間実施した実態調査によれば、同一親企業への依存度が80%以上であると回答した企業が32.6%にもものぼることからみても肯定できる。

さらに造船下請団地の依存度は諫早83.4%、佐世保白岳30.8%であり、諫早団地の場合、その総生産額と親企業からの受注生産額は相関しており、系列以外への受注活動に実効性がないことがうかがわれる。

このような単一親企業への依存度が高いことは、安易な経営感覚を残すもので、今後の市場開拓等の積極的姿勢が望まれる。

ところで、これらの依存度調査の対象となっている関連産業は、県下請企業振興協会登録企業のうち、親企業と日頃密接な取引関係のあるもののみをとっており、依存度が高いのは当然である。ただ造船関連企業といっても、所内下請、外注加工・関連工業の別があり、さらに外注加工でも業種業態によって関連度が異なり、また一次下請、再下請の別がある。したがって関連産業の問題に接近するためには、親企業への依存度ばかりでなく、その関係の歴史的推移並びに、とくにそれら下請構造の変化が解明されねば適切な対応策も生れないと考えられる。(3)

事実、今回の「造船不況」の影響が最も深刻であろうと予想される造船所内下請の社外工制度は戦前の臨時工制度の代りに設けられたもので、専ら景気変動の調節弁としての役割をもつが、基調としては40年代を通じて減少傾向にあった。その理由はすでに新造船の分野において技術革新が進み、漸次社外工の機能が単純作業や労働集約的業種に限られ、さらに労働力不足から、所内に止まる限り、企業としての飛躍的発展が期待できないので外注加工への傾斜を強めつつあった。

ただ具体的には、佐世保重工の場合、社外工依存度は45年49.7%、48年39.8%、50年29.8%と減少しながらも、なお修繕船部門では作業の性格から50.8%を占めている。また三菱香焼では若年本工の未熟もあって、社外工は工数の約3割（49年）に達していたと言われている。(4)

そうした例外は別として、所内下請を専業とする割合はきわめて少なく、現状では主力は加工外注の所内下請兼業という形態に変化しており、受注急減による人員削減で身軽になれば経営多角化の活路があるうえ、所内下請発注の約6割が修繕

造船不況と地域経済の転換

船工事ともなれば、タンカー受注急減の影響をもともに受けない特殊性もある。

また長崎県内の加工外注部門の場合、他の造船地帯と異なり、「専門メーカー」と呼ばれるものが少なく、従業員50人未満の1社専属型の零細企業群が大部分を占める点は指摘の通りである。しかし造船の下請利用の形態はもともと自動車産業などの「系列化」と異なり、景気変動にさらされ、安定受注は何ら約束されてはいない。このため、下請経営は資料が指摘するように、「親企業ベッタリ」なものでなく、きわめて浮動的であり、また極零細層は賃加工主体であるため、労働力需給が緊迫化すると減少する傾向にあたったといえる。

したがって「造船不況」はこれまで反復経験された不況と同様、好況期膨張した下請企業の整理淘汰や階層分化を促進し、その縮小均衡過程で一時的帰休、人員削減、給与上昇の遅れ等の犠牲を伴うことはたしかである。

その反面、親企業主導下で育成された団地企業や系列化企業はすでに特殊大型機械設備を整備しており、そのもつ設備と技術を活用して稼働当初から多角的受注活動を始めていたので、不況はその方向をいっそう強化するものと予想される。⁽⁵⁾

ただ、かかる下請構造の変化や、経営多角化は漸進的であり、当面は不況ショックの一時的影響がみられ、とくにそれが収益面で深刻である。例えば、『県中小企業の経営指標』（中小企業総合指導センター、昭51）によると、50～51年の経営資本利益率の推移は、全国平均2.6ポイント減、県平均2.4ポイント減に対して、造船関連の金属製品は5.6ポイント減、機械器具は3.7ポイント減である。

このような大幅な収益減少は、各種資産の回転状況と、売上げ、生産費構成の変化から接近できる。資産回転面では、流動資産については在庫水準が低いため、問題ないが、ただ固定資産では過去の蓄積効果が顕在化し、受注急減が大きな障害になっている。

また従業員1人当りの生産高は、全国平均と比較すると、半分程度で低いが、加工率の拡大から上昇してきたものの、51年度に入ると、その伸びは鈍化しており、生産費構成面では、人件費、販売管理費、支払利息等の騰貴が異常インフレ以後も継続しており、その圧迫の加重から、売上利益がマイナスに転落するものも生れている。

欠損企業の割合は、業種別では対象企業が少ないので明確ではないが、全対象企業では50年24.0%、51年28.6%（製造業では50年26.7%、51年35.7%）であり、3社に1社が欠損企業になるという深刻な事態を迎えている。

なお、この不況ショック以後、造船下請部門では親企業のその後の受注開拓努力や、従来の喰い遺しで、現在影響の鎮静化がみられつつあり、それは第6表でも示されている。この表は県造船不況対策室が、下請企業232社につき、51年7月末現在までの企業経営動向を指数化したものである。

50年1～3月平均を基準として、51年当初「造船不況」の影響が顕著にみられるのは残業時間・入職者数の減少と、休業日数・離職者数の増加など雇用調整面であり、とくに離職者のうち、解雇者数は平年の3.7倍に達している。

しかし生産活動状況の指標である生産額並びに労働者数は51年1月、各々70.7、78.0と、約2～3割急落したが、その後10月まで（見込を含

月(期)別 項目	月 別 推 移 状 況												前年同期対比	
	50年11月	12月	51年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月 (見込)	9月 (見込)	10月 (見込)	50年 4～6月	51年 4～6月
生産額又は出 荷額 (百万円)	(6.972)	(5.743)	(4.929)	(5.281)	(5.675)	(4.655)	(4.588)	(4.958)	(5.422)	(4.327)	(4.942)	(4.654)	(20.398)	(14.201)
	100.0	82.4	70.7	75.7	81.3	66.8	65.8	71.1	77.8	62.0	70.9	66.8	100.0	68.8
1人月平均総 労働時間 (時)	(172)	(166)	(157)	(162)	(176)	(172)	(166)	(176)	(182)	(172)	(171)	(171)	(511)	(514)
	100.0	96.5	91.3	94.2	102.3	100.0	96.5	102.3	105.8	100.0	99.4	99.4	100.0	96.1
残業延時間 (千時)	(340)	(179)	(150)	(187)	(191)	(17.9)	(187)	(208)	(249)	(185)	(169)	(157)	(799)	(574)
	100.0	52.6	44.1	55.0	56.2	52.7	55.0	61.2	73.2	54.4	49.7	46.2	100.0	72.8
休業実人員 (人)	(987)	(1.397)	(1.377)	(950)	(1.033)	(935)	(798)	(718)	(771)	(566)	(568)	(565)	(4.346)	(2.451)
	100.0	141.5	139.5	92.2	104.7	94.7	80.9	72.8	78.1	57.4	57.6	57.2	100.0	72.2
月間休業日数 (日)	(405)	(501)	(645)	(585)	(843)	(743)	(560)	(720)	(794)	(413)	(423)	(423)	(1.910)	(2.023)
	100.0	123.7	159.3	144.4	208.1	183.5	138.3	177.8	196.1	102.0	104.4	104.4	100.0	145.9
休業延人員 (人)	(6.002)	(8.517)	(16.816)	(10.098)	(10.704)	(11.006)	(7.745)	(8.378)	(6.306)	(5.115)	(5.327)	(5.183)	(31.839)	(27.129)
	100.0	141.9	280.2	152.0	178.3	183.4	129.0	139.6	105.1	85.2	888	86.4	100.0	101.3
月末常用労働 者数 (人)	(16.976)	(13.968)	(13.555)	(12.856)	(12.519)	(12.181)	(11.941)	(11.756)	(11.793)	(11.631)	(11.417)	(11.341)	(49.402)	(35.828)
	100.0	82.3	79.8	78.0	75.7	73.7	71.8	69.3	69.5	68.5	67.3	66.8	100.0	70.3
入職者数 (人)	(186)	(88)	(27)	(60)	(101)	(147)	(103)	(152)	(271)	(46)	(10)	(4)	(531)	(402)
	100.0	47.3	14.5	40.9	32.3	54.3	55.4	81.7	145.7	24.7	5.4	2.2	100.0	85.9
離職者数 (人)	(361)	(414)	(365)	(478)	(303)	(346)	(262)	(340)	(132)	(31)	(33)	(14)	(180.3)	(952)
	100.0	114.7	101.1	132.4	83.9	95.8	72.6	94.2	36.6	8.6	9.2	3.9	100.0	64.3
離職者のうち 解雇者数 (人)	(80)	(211)	(227)	(165)	(250)	(199)	(126)	(163)	(43)	(12)	(30)	(3)	(1.151)	(488)
	100.0	263.8	283.8	206.3	312.5	248.8	157.5	203.8	53.8	15.0	37.5	3.8	100.0	60.5

(注) 上段の() 書きは実数, 下段は昭和50年1月～3月の月平均を100とした指数

回 明 確 解

造船不況と地域経済の転換

む) ほぼ横這状態に推移しており、このような縮少均衡化を背景に、その後残業時間、休業人員、離職者数は縮少均衡に順応した形態に転換し、影響の鎮静化がみられる。ただ注目されるのは、休業日数の変動による作業量の調節並びに入職者数の減少は依然継続しており、地域的に下請の雇用市場としての性格の後退がみられる。

(注)

- (1) この説明資料のほか、県造船不況対策室「造船不況が地方経済に与える影響について」(造船界1975,12)がある。
- (2) 造船不況以後の県内下請企業の動向を示すものとしては、県下請企業振興協会の「登録企業動向調査」がある。なお、そのまとめとして、「長崎県における下請企業の動向」(十八銀行調査月報1976,6)「長崎県の中小企業」(県経済部50年12月, P.86~100)参照。
- (3) 糸園辰雄「造船業の下請について(I),(II)」(西南学院大学商学論集第22巻1号,2号)「西九州造船業の展開過程と戦後における下請企業の再編成」(福大研究所報第7号)
- (4) 九経調『昭和50年九州経済白書』P.71~74,なお、昭和44年当時の佐世保重工関連の所内下請,加工外注の詳細な研究調査については、小川喬義「S造船所と地域経済」(本学研究所『調査と研究』第2巻第2号)を参照のこと。
- (5) 長崎県内の造船関連団地化企業としては、県金属工業協組(諫早貝津団地),佐世保鉄工協組(白岳団地)があり,系列企業には九州鋼板加工,長崎船装品,三扇工業,さらに独立専門メーカーとして辻産業,長崎船舶装備,富士機械,富士商工その他がある。

これら中小企業群の親企業との関係は創立当時からすでに多様化しており,その下請構造の実態について本論ではほとんどふれていない。なお,造船不況後の個別企業の推移は必ずしも明らかでなく,今

後の調査に期待したい。

過去の一応のまとめとしては,有田辰男,都野尚典「西九州における造船業の展開と地域経済」(長崎県『西九州造船業の動向』昭48所収),九経調『昭和50年度九州経済白書』一造船下請,関連企業,親和銀行調査課「造船下請企業の問題」(経済月報1971, No,142)等を参照。

(4) 依存構造からの脱却

長崎県内の「造船工業地域」の場合,歴史的・地理的理由,とくに元方企業が少ないこともあって,造船の発展期に関連産業の依存度が高まるのは当然である。しかしすでに「造船不況」以前から,造船設備や技術進歩の展開に伴って,底流としては,「造船離れ」の現象が生れ,「造船工業地域」の構造も徐々に伝統的造船所から,新鋭造船所タイプのものに転換しつつあり,今回の「不況」はさらにその傾向を促進すると考えられる。さきの県資料での関連企業側の親企業依存度は高いとしても,逆に造船所側の下請依存度は49年,すでに三菱長船8.5%,佐世保重工9.6%,林兼造船16.2%,大島造船10.4%で,全体で9.1%という低さである。⁽¹⁾

こうした現実をふまえた地域政策の課題としては,不況に対してさらに依存構造からの脱却を図るさい,次ぎの三つの動向を総合的に考慮することが必要ではないかと思われる。

- (イ) 大手造船所の経営多角化
- (ロ) 関連企業の体質改善
- (ハ) 雇用不安の特殊性

これらのうち,ハ)の雇用問題の性格については地域政策の目標とも関連するので,最初に指摘しておきたい。第7表は50年1月から51年8月までの下請関連企業の解雇,並びにその後の措置状況

(第7表) 造船関連下請企業離職者動向 (50年1月～51年8月累計)

安定所別	解雇者数	事業所数	新規求職 申込者数	再就職あり状況				
				計	県内	県外	訓練校	その他
県計	5,514	351	4,553	1,229	1,184	45	102	2,060
長崎	3,644	235	2,830	748	725	23	34	1,268
佐世保	1,436	83	994	286	278	8	58	398
諫早	222	15	238	27	26	1	3	159
大村			49	10	10			35
島原			12	2	2			9
江迎	62	2	225	89	84	5	6	87
松浦	34	2	33	22	16	6		11
大瀬戸	116	14	172	45	43	2	1	93

県不況対策室調査 (51年8月末)

を示したもので、解雇者累計は事業所数351、5,514人にのぼっており、うち再就職者は1,229人(新規求職申込の27%)に止まる。

ことにその解雇は長崎3,644人、佐世保1,436人と集中的に出現しており、とくに佐世保市の場合、下請の解雇と基地離職が重なり、51年5月末現在の失業者数は6,266人(昨年同期4,925人)に達し、約8ヶ月間連続6千人を超えたのは朝鮮動乱後の米軍基地大量解雇以来のことで、相当衝撃的状况がみられた。

ただ下請解雇の推移をみると、「造船不況」が深刻化し始めた5年初めから、月平均300～500人の大量解雇がみられたものの、51年7月頃を境いに解雇ペースを急激にダウンし、最近では月二ケタの低い解雇数への落ち着きがみられる。

すなわち、県労働部の51年12月までの調査では、6月の243人から、7月71人、8月34人、9月50人、10月31人、11月20人、12月29人に低下し、人員整理は一段落し、「落ちるところまで落ちた」とも云われている。

しかし、その反面、下請が当面小康状態を保ち

えたとしても、県全体をみると、これまでの大量解雇の波紋の広がり、雇用不安の深化がみられる。

例えば、従来長崎、佐世保では定説として、出稼季節労働は少なかったが、最近では関東、関西の自動車メーカーへの短期離職が増加している。また51年春の中、高校卒業生の進路調査結果では就職率は中学11.4%、高校55.4%と、昨年より低下しながら、県外流出を復活しており、高校卒業生の場合、進学率の上昇も頭打ち状態にある。

さらにこの一年間、不況による倒産や人員整理から、県内組織労働者数は約2千人減少しているのに、従業員30人未満の零細企業での組合結成の動きが活発で、47組合から67組合に、人員も約900人と5割増し、伝統的労使関係の質的变化が予想される。

周知の如く、不況に伴う雇用調整には、下請解雇のような「外部市場放出型」から、大企業が行う総定時、残業カット、配転、不補充等の「内部市場調整型」まで、種々の形態があるが、前者は不況即応的なものであり、後者は終身雇用制の

造船不況と地域経済の転換

枠内で、減速経済に対応するというちがいがあ
る。

造船下請の大量解雇が当面一段落したといっ
ても、なお、「造船不況」は国際情勢からみて、地域
経済の中核部をとらえており、大企業の「内部市
場調整」が進行している限り、基本的には雇用調
整は解消していない。ことに造船の場合、過去の
設備投資と技術革新から下請を含め相当数の技術
的失業の存在が予想される。その「ゼイ肉カッ
ト」も今回の不況を機会に実施されるのであれ
ば、当然好況が再来しても再就職は困難で、地域
的雇用市場の喪失と結びつくことになる。この結
果、今後は地域全体が暗く沈み、いいしれぬ不安
が町全体にただようことも予想されるので、過去
に蓄積した造船技術労働の基盤を離散させないた
めの積極的対策が必要である。

(1) 大手造船所の経営多角化

県内の三菱長船及び佐世保重工の当面の現況は
新聞報道等を総合すると、次のようである。(2)

(三菱長船)

三菱重工香焼工場が完成した47年度の進水量は12隻
300万重量トン、それが49年度19隻500万重量トンのピー
クに達し、その後造船不況とともに50年度13隻370万重
量トン、51年度(予想)23隻300万重量トンに落ち込んで
いる。

48年当時、40万トン級のタンカーの受注が相つぎ、20
万トン級タンカーから超大型タンカーの時代に入るか
と期待されていたが、造船不況の深刻化に伴ない、タン
カー受注は全くなく、10隻にのぼった超大型タンカーも、
船種変更やキャンセルから6隻に減少、うち2隻は51年
2月、5月に引渡され、残り4隻も52年4月までに完
成、超大型タンカーの時代はすべて終る見込みである。

現在の手持ち工事量は40万トン級タンカー1隻を含
め、32隻240万トンで、大半が貨物船、バルクキャリア
など中、小型船であり、それも新たな受注がなければ52

年末までにすべて喰いつぶす予定で、当面操業度を最盛
期の約60%台に低下させているほか、造船部門を大型船
建造から、中、小型船建造に体制を切り換えつつある。
その結果4千人をこえる下請企業の人員整理のほか、51
年度に入って関連企業への出向、転籍等で従業員を140
人減少、さらに53年3月までに約千人の人員削減を計画
している。(53年春の従業員予想14,600人)

なお、造船から機械への方向転換は活発で、昨年イラ
ン、メキシコ、トルコから大型発電プラントの受注に成
功、内需ではわが国最大の汚泥処理用フィルタープレス
の開発など、新分野へも進出している。また「ポスト・
タンカー」の一つとして自動車運搬船、高速警戒船、油
回収船など特殊船も建造している。ただこれら特殊船は
建造量としては微々たるもので、タンカーを補うほどの
ものではない。

(佐世保重工)

20万トン級以上の大型タンカー建造を始めたのは、43
年以降で、47年には26万トンタンカー「幾洋丸」を建
造しており、これまで26万トン級14隻、21万トン級23隻
を建造している。

この大型タンカー時代に対応して、45~47年約14億円
近くの投資で建造ドックを拡張したが、この10年間近く
つづいた大型タンカー時代も52年1月進水、4月完成の
26万トンタンカーを最後にひとまず終了する。それ以降
は10万トン以下の中、小型船の受注残があるだけで、そ
れも現状のままだと52年10月までである。(現在の残り
工事量10隻、40万重量トン)

ただ新造船受注の減少に比較し、修繕船は51年6月頃
から好調で、このため、50年末の中期事業計画(51年10
月まで)目標、月延べ仕事量20万時間は確保されている
(1~5月は月間15万時間前後)。これに伴ない修繕船
に依存している下請工のアイドル低下、残業の増加、さ
らに解雇した下請の臨時再雇用の動きもみられる。

ただ、これは一時的現象であり、同社の生産計画では
49年度を100として、52年73%が予定され、従業員も
ピーク時の7,100人から、52年3月末6,600人に削減され
る見込みである。

長崎県内の造船大手「二核構造」を構成する三

河 野 善 隆

(第8表)

三 菱 長 船 生 産 受 注 状 況

(単位 百万円)

年 月	生 産 高					受 注 高		月 末 受 注 残 高				A / B
	新造船	修繕船	艦 艇	機器他	合 計	新造船	機器他	新造船(A)	修繕船	機 器 他	合 計(B)	
49 1	15,646	589	148	5,115	21,498	39	3,694	586,467	0	107,193	693,660	84.5
2	16,073	448	194	6,996	23,711	40	18,886	586,504	0	116,474	702,978	83.4
3	16,438	1,278	393	7,598	25,707	68	16,296	586,521	500	116,167	703,188	83.4
4	15,031	799	398	5,887	22,115	55,664	5,359	598,319	100	118,951	717,370	83.4
5	16,525	893	421	6,129	23,968	11,659	4,833	609,804	40	121,971	731,815	83.3
6	16,595	654	517	6,215	23,981	12	6,715	586,285	0	117,309	703,594	83.3
7	15,814	575	650	6,721	23,760	13,048	7,249	578,589	0	120,177	698,766	82.8
8	16,412	373	658	6,220	23,663	1	6,897	555,220	0	116,238	671,458	82.6
9	18,153	1,398	543	8,113	28,207	9,751	44,270	564,892	320	147,244	712,456	79.2
10	17,320	739	498	8,117	26,674	41	7,308	543,243	0	151,903	695,146	78.1
11	17,306	651	454	7,873	26,284	269	2,471	520,740	0	150,090	670,830	77.6
12	17,142	353	428	8,281	26,204	186	2,884	508,921	158	146,813	655,892	77.5
50 1	15,402	145	410	8,415	24,372	0	2,383	496,660	8	144,772	641,440	77.4
2	16,249	582	404	9,113	26,348	307	8,356	476,187	68	149,946	626,201	76.0
3	15,138	1,449	335	7,953	24,875	690	23,651	476,150	320	163,258	639,728	74.4
4	14,213	1,362	407	7,476	23,458	26	20,415	453,350	3,580	167,435	624,365	72.6
5	13,755	1,969	300	6,633	22,657	591	4,579	431,736	3,500	167,374	602,610	71.6
6	13,503	1,405	354	7,874	23,136	258	18,679	410,493	3,500	180,981	594,974	69.8
7	13,400	601	355	8,216	22,572	0	12,680	400,287	0	186,276	586,563	68.2
8	13,940	704	396	7,139	22,179	117	5,846	349,908	185	186,792	536,885	65.1
9	13,099	558	427	8,618	22,702	486	19,934	338,841	63	187,773	526,677	64.3
10	10,824	358	377	7,597	19,156	189	11,195	319,902	45	196,638	516,585	61.9
11	13,448	872	333	7,338	21,991	1,445	1,689	321,308	130	193,727	515,165	62.3
12	13,714	332	131	7,612	21,789	13	19,604	310,559	295	210,591	521,445	59.5
51 1	13,330	251	102	9,348	23,031	12	1,979	300,884	360	209,590	510,834	58.9
2	13,911	378	365	7,829	22,483	164	15,577	284,794	59	223,006	507,859	56.0
3	13,183	665	549	9,925	24,322	5,264	14,301	305,418	58	221,948	527,424	57.9
4	13,906	518	318	9,332	24,074	8,110	23,687	313,492	289	244,360	558,141	56.1
5	12,438	208	268	8,256	21,170	96	1,250	295,814	114	241,199	537,127	55.0
6	9,515	390	288	9,233	19,423	2,680	7,369	274,934	323	244,050	519,307	52.9
7	9,081	323	467	8,622	18,493	0	4,999	268,026	296	246,055	514,377	52.1
8	10,044	494	291	9,315	20,144	0	8,329	263,098	375	246,065	509,538	51.6
9	12,715	265	341	11,313	24,634	6,349	72,236	237,804	802	304,967	543,573	43.7
(^{51.9} / _{49.9})	0.700	0.189	0.627	1.394	0.873	(^{51.9} / _{49.5})	0.389	20.050	2.500	0.742		

(注) 親和銀行 (経済月報)

造船不況と地域経済の転換

(第9表)

佐世保重工生産受注状況

(単位百万円)

年 月	生 産 高				受 注 高		月 末 受 注 残 高				A/B
	新造船	修繕船	機器他	合 計	新造船	機器他	新造船(A)	修 繕 船	機 器 他	合 計(B)	
49 1	4,169	794	966	5,929	26,900	2,362	198,015	1,158	15,535	214,708	92.2
2	4,167	861	1,224	9,252	3,800	1,870	201,815	1,319	15,867	219,001	92.1
3	4,160	883	1,813	6,802	1,962	2,493	203,777	1,059	12,706	217,542	93.6
4	5,303	750	1,054	7,107	△ 72	949	190,991	1,088	12,779	204,852	93.2
5	3,659	819	1,060	5,538	0	1,707	190,991	1,152	13,396	205,539	92.9
6	4,537	1,214	1,523	7,274	25	2,555	181,401	1,723	13,523	196,647	92.2
7	4,469	1,072	1,089	6,630	0	1,639	181,402	1,677	13,772	196,851	92.1
8	4,397	1,001	1,203	6,601	4,101	2,034	185,503	1,188	14,139	200,828	92.3
9	4,847	1,310	1,357	7,514	△ 38	6,360	182,537	467	16,275	199,279	91.5
10	4,539	1,308	1,319	7,166	6,868	2,723	175,501	1,672	16,862	194,035	90.4
11	3,086	1,019	1,347	5,452	0	3,010	174,951	1,005	17,556	193,512	90.4
12	4,318	873	1,296	6,487	△ 109	2,879	165,351	2,198	18,292	185,814	88.9
50 1	4,544	1,201	1,139	6,884	362	4,568	162,551	2,272	21,202	186,025	87.3
2	3,501	1,433	1,269	6,203	0	2,021	162,551	2,419	21,599	186,569	87.1
3	4,806	1,353	1,931	8,090	0	2,749	162,551	530	18,618	181,699	89.4
4	4,256	751	1,062	6,069	△ 69	5,992	152,951	4,934	19,468	177,353	86.2
5	3,246	869	1,373	5,488	—	1,512	152,951	4,832	19,801	177,584	86.1
6	3,243	940	1,749	5,932	—	2,182	151,334	5,350	19,929	176,613	85.6
7	3,529	958	1,311	5,798	81	3,830	141,534	7,255	19,797	168,586	83.9
8	3,184	999	1,134	5,317	—	1,887	141,534	6,670	19,995	168,199	84.1
9	3,392	618	2,893	6,903	1,145	△ 1,878	142,679	3,177	17,753	163,609	87.2
10	3,584	1,586	1,613	6,783	570	1,848	127,599	2,338	17,938	147,875	86.2
11	3,951	795	1,923	6,669	9,800	2,576	137,399	2,416	19,281	159,095	86.3
12	3,117	728	1,679	5,524	8,656	973	143,984	2,453	19,238	165,675	86.9
51 1	2,467	906	1,187	4,560	—	1,911	141,484	3,433	19,421	164,338	86.0
2	3,809	957	1,133	5,899	△ 351	1,647	134,257	3,185	19,237	156,679	85.6
3	3,806	1,368	1,564	6,738	13,753	8,188	131,938	2,690	21,433	156,061	84.5
4	2,617	675	1,173	4,465	—	1,665	131,938	3,033	22,171	157,142	83.9
5	2,427	768	1,140	4,335	△ 493	1,875	129,438	3,585	22,851	155,874	83.0
6	2,708	1,184	1,257	5,149	△ 388	1,495	119,115	2,734	23,239	145,088	82.0
7	5,589	1,074	1,054	7,717	2,300	3,595	107,615	2,316	22,990	132,921	80.9
8	2,957	1,059	1,414	5,430	412	1,916	93,373	1,872	23,689	118,934	78.5
9	4,538	1,258	1,374	7,170	3	2,499	93,373	2,060	23,322	118,755	78.6
(51.9 / 49.9)	0.936	0.960	1.012	0.954		(51.9 / 49.2)	0.462	1.561	1.469	0.542	

(注) 親和銀行 (経済月報)

三菱長船と佐世保重工の受注・生産・雇用の状況推移はおおむね第8・9・10表のようである。この表によると、第1に受注残高がピークに達したのは三菱長船が49年5月、佐世保が49年2月と、ほぼ同時であり、その後継続的に減少傾向にあり、受注残の喰いつぶしを新規受注で補充していない。ピーク時と比較すると、51年9月現在の受注残純減少額は三菱1,882億円、佐世保1,000億円で、三菱が大きい、減少率では三菱26%、佐世保46%で、佐世保の如きはわずか3年間で半減するという勢いである。なおこの大幅な受注減少は「造船不況」に伴う新造船部門を中心としており、新造船の受注残減少率は三菱62%、佐世保54%と異常な規模になっている。

第2に、新造船受注の急減を中心にするため、当然受注残高全体の内部構成が変化している。この変化を新造船受注残比率の推移でみると、三菱は83%→43%、佐世保は92%→78%で、三菱の場合急激な構成の変化がみられ、新造船に代って「機器その他」が大幅に増加している。三菱の「機器その他」の伸びはピーク時に比較し、実に2.5倍で、その受注残の金額は新造船をしのぐ規模に達し、「海から陸へ」の転進と経営多角化が進展し、全体としての受注残減少率を小幅に止めている。これに対して、佐世保では「機器その他」が1.4倍、修繕船1.5倍で、修繕船部門で受注開拓の努力がみられるものの、陸上部門の伸びが三菱ほどでなく、このため、高い新造船受注依存度のまま、全体として的大幅後退を余儀なくしている。

第3に、こうした受注動向の変化は、一定のタイム・ラグをへた後、漸次生産活動にも影響を与へ始めている。その程度は、現在の段階では明らかではない。ただ試みに49年9月と51年9月の

月間生産高を比較してみると、三菱では新造船30%減、修繕船82%減、艦艇38%減、機器その他39%増、全体で13%減と影響が現われている。ただ佐世保では、新造船7%減、修繕船4%減、機器その他1%増、全体で5%減であり、ほとんど横這状態にあるといえる。

この点は特定月を比較したからであるが、49年と50年の年間生産高を比較すると、三菱＝新造船17%減・その他を含む全体7%減、佐世保＝新造船15%減・その他を含む全体4%減である。また50年1月～9月と51年1～9月の最近の状況を比較すると、三菱＝新造船16%減・その他を含む全体6%減、佐世保＝新造船8%減・その他を含む全体9%減である。

いずれの年度をみても、両社の生産活動は全体としては微減であるが、新造船部門は明確に縮小生産体制に入っており、とくに三菱では年々16～17%の縮少がみられる。なお生産活動における新造船依存度は、49～50年、50年（1～9月）～51年（1～9月）を通じて、三菱は67.0%→60.5%、60.6%→54.6%、佐世保は65.5%→58.6%、59.4%→60.0%と変化しており、三菱の場合、生産活動でも新造船以外の分野への経営多角化の進展が著しい。

第4に県内大手造船所の従業員数は、50年6月以降、51年7月時点まで、三菱長船5.7%、佐世保重工4.3%、大島造船12.4%、林兼造船5.1%、総計5.6%減少しており、それは下請の大量解雇と比較すれば、減少率は低いが、それでも従業員の総計ではこの1年間に1,455人（三菱長崎996人、佐世保重工287人）の減少がみられる。

51年度全体の受注・生産状況は、この時点では明らかでなかった。ただ佐世保重工が51年12月発

造船不況と地域経済の転換

(第10表) 県内大手造船所の従業員数

	50 6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
三菱長船	16,487	16,443	16,404	16,375	16,313	16,227	16,136
佐世保重工	6,843	6,836	6,827	6,818	6,820	6,816	6,802
大島造船	1,219	1,207	1,201	1,185	1,180	1,171	1,134
林兼造船	1,391	1,387	1,379	1,372	1,370	1,369	1,357
小計	25,940	25,873	25,811	25,750	25,683	25,583	25,429
三菱電気	3,680	3,661	3,654	3,641	3,630	3,618	3,614
合計	29,620	29,534	29,465	29,391	29,313	29,201	29,043

	51 1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月
三菱長船	16,082	16,003	15,927	15,714	15,649	15,586	15,541
佐世保重工	6,800	6,789	6,780	6,573	6,566	6,560	6,556
大島造船	1,127	1,116	1,095	1,086	1,081	1,077	1,068
林兼造船	1,355	1,350	1,336	1,332	1,327	1,324	1,320
小計	25,364	25,258	25,138	24,705	24,623	24,547	24,485
三菱電気	3,610	3,595	3,604	3,558	3,578	3,566	3,551
合計	28,974	28,853	28,742	28,263	28,201	28,113	28,036

(注) 県不況対策室調査

表したところによると、生産額は826億1,500万円、前年比13%増、部門別では新造船21%増、修繕船4%増、機械17%増、鉄構32%減で、公共投資抑制のあおりを受けた鉄構部門を除いて、一応順調に増加している。

しかし新造船の中には、石油ショック前に受注した大型タンカー3隻が含まれ、受注残の動向が懸念される。

なお51年12月末の受注残は船型変更や、キャンセルが予想される大型タンカー3隻を除くと、635億円(前年より約400億円減少)で、部門別では新造船10隻450億円、修繕船13隻10億1千万円、機械100億7千万円、鉄構77億1千万円等である。新造船の最終納期は52年10月末であり、また貨物船・修繕船の新規受注も進む見通しなので、一応52年工事量確保は可能と予想されている。ただ52

年以降の受注難継続に対処して、船舶以外の機械・鉄構部門の拡大にも努める方向にある。

さて、以上のような三菱長船、佐世保重工等、県内大手造船の現況からみると、各社は大型タンカーの建造終了以後、余剰化した設備・労働力・資本を他の分野の生産に切り換える「ポスト・タンカー」の体制整備をすでに進めつつある。こうした企業動向の転換は経営安定を直接の目的とするものであるが、地域への影響緩和からみて、大いに期待されるところでもある。ただそれが基本的変化であるか、どうか。さらにその変化が地域再浮揚の契機になるか、どうかという点を考えると、次の事列が示すように、いくつかの問題があるように思われる。

例えば、新造船以外の経営多角化の中での代表である修繕船部門に関連していえば、大型タンカ

一建造後の世界的船舶数の膨大化、貿易回復と来航船舶数の増加などからみて、「造船不況」でも受注拡大の余地はたしかに大きい。だがその反面、次のような供給側の制約も増加する傾向にある。(3)

- (イ) 石油ショック以後の異常インフレによる修繕費の騰貴、週休二日制、賃上げ等労働条件の変化。
- (ロ) 発展途上国による急速な大型修繕ドックの整備。
- (ハ) 国内修繕ドックの増設、過剰化した新造船設備の転用、受注競争の激化等々。

従来県内大手造船経営においては、タンカー建造を主とし、立地的に狭い関係もあって修繕船工事は新造船従属型であり、とくに工事自体、多変性・不定常性・労働集約性等の特徴をもつので、積極投資が後回しされる傾向もある。このため、作業の大部分は社外能力に依存し、不況下の受注拡大が大量解雇以後の社外工アイドルの解消、残業増加、さらには一時的再雇用の動きすらもたらしめている。

ただ、修繕船受注の拡大が、当面所内下請の厳しい雇用調整の進行を緩和するといっても、その需要の性格は本来変動的で、長期的な安定操業を確保するものでなく、時には安全面で事故を招く危険もある。また中・長期展望にたつと、下請賃金、材料費の騰貴、週二日制の普及等による競争力の低下が予想される。まして発展途上国のタンカー航路筋の利点や低賃金労働を武器とした追い上げ、国内過剰造船設備の転用等が顕在化すると、望ましい修繕船量に恵まれない事態もおこりうる。

そこで、将来の修繕船業の在り方としては独立

した設備投資と技術開発による省力化、特殊能力の具備など、専業体制への移行が必要であるが、現状では日立西有家・石川島播磨鹿兒島（いずれも修繕船用ドック）進出延期の事列が示すように、建設認可の困難があるうえ、(イ)設備負担能力の不足、(ロ)労働力涸渇の懸念、(ハ)新規用地造成の制約、(ニ)工事費の変動調整、技術水準確保の困難、(ホ)資財ストック共用メリットの欠除等々の問題がある。

したがって、新造船との兼営は止むをえないことで、むしろその共存のメリットを活かした適正受注、大型老朽船の大修理、高度な技術力を要する大改造等々、付加価値の高いものへの選択志向が、新造船受注の場合と同様、強まると予想される。こうした「量から質」への転換は修繕船以外の鉄構造物、産業機械など、陸上部門の拡大に対してもいえることであり、いずれも不況防衛策で、経営多角化を機会に大規模投資が推進される可能性は少ないと判断される。

県下造船業界では、49年末の大島造船の操業開始以後、造船関連の大規模投資は大幅に抑制され、未利用工業用地は逆に拡大しており、上述の経営多角化と工業用地の遊休化に関連して、次に指摘しておきたい。

長崎県下では、40年代を通じて雇用機会の拡大と地方財政の赤字解消のため、多くの工業用地造成が行なわれ、それらが概ね造船好況に支えられた関連産業の進出に期待していたところから、現在未利用状態にあり、地方財政負担の加重が現実化しつつある。

例えば炭鉱閉山後の過疎化に悩んだ松浦市は松浦臨海工業団地を造成している。同団地は海岸線82万m²を埋立て、総面積118万m²を造成するも

造船不況と地域経済の転換

のであるが、そのうち佐世保重工の当初計画では西端4号地43万 m^2 を買収、鉄構工場(19万6千 m^2)、関連企業(12万3千 m^2)を導入し、49年10月から建設予定であった。進出決定の48年当時、本四架橋建設などの鉄構増産ブームがあったが、その後の長期不況と公共投資抑制から需要は低迷し、同社白岳工場で当分の間まにあうことから、中期事業計画では54年以降に延期され、最近中止されている。松浦市は工場新設による税収として、年間約5千6百万円を見込み、用地買収、漁業補償に協力、固定資産税3年間免除などの特典を与へる予定であったが、今後のメドもたない状況である。

また佐世保広田工業団地の場合、佐世保重工関連の機械金属関係の中小企業進出が予定されていたが、造船不況の影響で延期されている。同団地は面積4万2千 m^2 、工場敷地3万5千 m^2 、50年2月総工費9億円余で起工され、すでに9社が操業開始しているが、残り進出予定5社の入居が延期され、計画縮少の動きもみられる。

こうした事例は両団地だけに止まらず、造船依存の地域構造のもろさを浮き彫りにした格好であるが、県内で最も影響を受けているのは佐世保崎辺地区の場合である。

崎辺地区は48年末、地域浮揚のカナメとして、米軍から返還された基地跡地(面積33万 m^2)であるが、佐世保重工の大型ドック建設は造船不況の結果、規模縮少と着工延期がくり返され、現状では無期延期の状態にある。

当初計画では、49年着工、51年稼動が目標とされた。しかし石油ショック以後の資財高騰と建設に反対する住民運動もあって、着工が遅れ、全体計画の見直しがなされた。その結果、全体計画を二期

に分割すると共に、稼動開始は52年に変更され、その後さらに50年3月に計画は修正されている。

ドックの規模は当初計画では、延長900m、幅90mという大型のもので、それが相つぐ変更で延長700mに短縮、総工費も5、6百億円から、1千億円前後に改訂されたが、このような修正後も、運輸省は造船不況対策として、55年まで新設拡張を抑制する方針であるため、建設認可するにいたらなかった。

このため、最近では大型構造物の組み立て場及び下請救済のための大型船解撤作業場に活用するなどの対案がみられ、大型タンカー不況の現状からみて当然とはいえ、当初計画の見通しの甘さが指摘されている。⁽⁴⁾

ことに一時しのぎの案とはいえ、大型船解撤作業場への転換には種々の問題がある。

造船下請救済のため、船舶解撤業への展開を推進している日造協資料によると⁽⁵⁾、現在の解撤業者は主にサルベージ業者で、沈没処理と合わせて実施しており、国内処理能力は年間15万総トン程度である。ただ国際的には、台湾が最大で、スペイン、中国等が続いており、総能力は年間400万総トンに達するが、まだ船型5万総トン程度までしか処理できない。したがって今後の船舶大型化、タンカー増大に伴う解撤需要に対して、解撤施設は不十分であり、とくに超大型船解撤施設は皆無という状態にある。

しかし、他方大型船解撤のためには、大規模な作業場が必要であり、またタンカーを主体とするため、廃油、スラッジなどの処理に公害対策面で施設増強を要する。この点を考えると、解撤船舶購入のため国の特別融資があったとしても、土地使用料及び公害対策費は相当な額に達し、その運

転資金を誰が負担するかの問題がある。

またとくに重要なのは解撤作業の採算性の問題である。老朽化した解撤船でも、建造船価上昇を反映して購入価格の上昇が予想されるし、その反面、スクラップ相場は相対的に安く、変動的で、まして下請労働の活用とはいえ、賃金水準は発展途上国より高い。

現在、三菱香焼が新鉄源開発と共同研究で試験解撤を実施しているが、これは大型船でなく、採算比較は明確ではない。こうした状況では発展途上国に対抗して、大型船解撤を始めるとすれば、安定量産化による工法の近代化、合理化が必要であり、国家的助成による保護育成を強化せねばならない。

ことに解撤を資本力の弱い造船下請が中心になって実施する場合、資金調達や、親企業との協力関係に多くの問題があり、さらに不況から好況へと、修繕船その他割りのよい仕事量が確保されてくると、たちまち造船関連の本業に逆戻りし、労働供給が制約される可能性もある。

以上、船舶解撤業の事列が端的に示すように、下請協業化による大規模分野への進出には自ら限界があり、究極的には大企業の意向に左右されるをえない。しかもその大企業自体が新規設備投資を抑制し、防衛的な経営多角化を追求せざるをえない現状であるから、未利用工業用地活用の遅延は当面避けられない状況にある。

(四) 下請企業の体質改善

40年代の高度成長期を通じて、下請関係の変化要因と一般に考えられるのは次の諸点である。⁽⁶⁾

1. 大企業外注量の大幅な増加、これに対応する部品市場の発展。

2. 下請側の加工組立ノウハウの蓄積、新鋭機械の普及。

3. 専門化、受注多角化の進展。

4. 価格形成状況の変化（大企業需要独占の後退と下請相互の過当競争緩和）。

5. 複数企業との対等取引、多産業的展開、自社製品開発など、「脱下請」の進展。

6. 企業間格差の拡大並びに新旧企業の交替。

ただこれらの「新しい下請関係」は組立産業の集積規模並びに業種・地域により異なり、とくに規模上位層に限定される傾向がある。例えば、下請関連企業群の層のあつい京浜・阪神工業地帯あるいは諏訪地方などと、長崎・佐世保のような地方特定大企業を頂点とする地域とでは、まさに対極であり、後者の場合、依然伝統的要素が残り、不況に伴う受注急減が操業度低下や人員解雇に直接つながる危険がある。

ところで、今回の「造船不況」に関連する中小企業不況対策として注目されるのは、県が推進し、51年11月制定された「事業転換」制度の創設である。⁽⁷⁾ この制度は構造的苦境にある造船関連などの業種につき、自主転換を促進するため金融、税制、雇用面で優遇・助成措置をとるもので、そのさい最も問題になるのは、上述の「新しい下請関係」の底流と経営諸資源の蓄積である。

51年6月の県中小企業課の事業転換調査によると、希望企業は149にのぼっており、うち比較的具体性のある71企業の状況は次のようであると報告されている。⁽⁸⁾

(1) 転換形態としては、品種転換45%、多角化31%、業種転換11%、市場拡大11%で、全面転換は少なく、既存設備、技術を前提とする一部転換が希望されている。

造船不況と地域経済の転換

(第11表) 中小企業転換調査結果 (51年6月) (調査対象71企業)

項 目		件 数 構 成 比		転換希望先の業種又は品種の内容	
転換形態	業 種 転 換	8	11%	○ 建築, 建設関係	プラント関係, 鋼製装備品, 建築部門塗装
	品 種 “	32	45		港湾建設関係 (バケット等の製作, 修理)
	多 角 化	22	31		プラント建設工事への技術者派遣, 建設設計
	市 場 拡 大	6	9		建築鉄骨の組立, 管工事, 空調設備
	具 体 性 な し	3	4		建設用運搬設備, 建設工事
計		71	100	○ 各種産業機械	空気圧利用の粉体輸送, 運搬作業用機械, クレーン
転換の問題点	営 業 力 不 足	27	27.6	○ 商 品 販 売	バキュームエジェクター, プラスト専用台車, 鉄粉除去装置
	資 金 調 達 力 “	24	24.5		自動制御盤設計製作, クラッシュヤ, グラインダ, 粉炭造型機
	技 術 力 “	17	17.7		非常電源用配電盤
	情 報 収 集	9	9.2		ユニエータ販売取付, 赤ちゃん記念額, 移動式水洗トイレ
	そ の 他	21	21.4		鋼材, 家庭用品, 木材, 竹材, 商事部門強化
計		98	100.0		洗剤, 機械販売
県に對する要望	受 注, 販路あっせん	17	29.3	○ 機械金属加工	アルミ, ステンレス製品加工, 非鉄金属加工, バルブ, ライナー
	技 術 指 導	9	15.5		弱電巻線, エキスパンション, ウインチのドラム
	情 報 提 供	6	10.3	○ 公害防止機器	水処理, 大気汚染防止, 集じん機, フィルタープレス
	特 別 融 資	5	8.6	○ インテリア, 家具建築金物	油水分離回収装置, 汚水処理装置, 肉処理プラント
	官 公 庁 地 元 発 注	4	6.9		花びん, 骨董時計, 高級テーブル及び船舶用内装, 室内装工事
	企 業 誘 致	3	5.2	○ 住 宅 産 業	内扉, 窓枠, ベランダ, 特注家具, 高級家具, アーチ型扉
そ の 他	14	24.2	焼却炉, 温水ボイラー, 住宅の受注, 外柵工事, 簡易車庫		
計		58	100.0		スチールハウス, プール
転換希望の業種、品種	建 築, 建 設 業	17	20.5	○ 農業用器材器具	農業用脚立, 農業用パイプハウス, 養豚用器具, 養鶏用飼料混練機
	各 種 産 業 機 械	11	13.3	○ 各種鋳物メッキ	美術鋳物, 配水用鋳物管, 建築金物, 胸像, 銅像
	商 品 販 売	10	12.0	○ 工作機械器具	精密ゲージ, 板金製缶用工作機械, ベンジングローラ
	機 械 金 属 加 工	8	9.6	○ 水産漁業用器材	漁具重り, 全自動荷揚装置
	インテリア, 家具, 建築金物	7	8.4	○ 解 鉄, 解 体	不要船, 建築物の解体, スクラップ船の解鉄
	公 害 防 止 機 器	7	8.4	○ そ の 他	運送業, 卓球場経営, 大手メーカー代理店としての機械修理
	住 宅 産 業	5	6.0		
	各 種 鋳 物, メ ッ キ	4	4.8		
	農 業 用 器 材, 器 具	4	4.8		
	そ の 他	10	12.0		
計		83	100.0		

(注) 県中小企業課調査

(2) 転換にさいして、企業側で欠如している事項としては、営業力不足27%，資金調達力不足24%，技術力不足17%，情報収集9%で、販売体制の未整備及び資金調達の制約が目立つ。

(3) 転換希望先の業種、または品種としては、建築、建設20%，各種産業機械13%，商品販売12%，機械金属加工9%，インテリア、家具、建築金物8%，公害防止機器8%など、多様化がみられ、しかも景気回復過程で現在活況が伝えられる業種、品種が選択されている。

(4) なお県に対する要望では、受注、販路あせん29%，技術指導15%，情報提供10%が多く、不況対策として従来県が考えている特別融資、官公需地元発注等を上回る。

こうした下請企業の事業転換希望に関連して、県中小企業課の清水哲男主事は『中小企業だより』（No.51）の中で、「事業転換」を実際の見地から、業種転換、品種転換、多角化、さらに市場拡大を含め、全面転換に対して一部転換を肯定する立場から、次のように問題点を検討しておられる。⁽⁹⁾ すなわち、（要旨）

1. 進出分野

事業転換が全く異質の業種への転換であれば、機械設備の全面的転換が必要であり、またそれに伴う生産技術やマーケティング技法を修得する必要があり、転換は極めて困難である。このため、「転換にあたっては、これまでの事業と設備、技術、販路等について、何らかの関連のある分野を選ぶことが望まれるわけである」。

ただ具体的にどの分野を選ぶかは個々の企業の力量による。これまでの転換成功企業例からみて、成長、安全分野指向型が適当であるが、この分野は新規参入が多く、大企業進出も予想されるので過当競争の激化が考えられる。そこで業界状況の事前調査が必要である。

2. 転換方式

全面転換は比較的身軽な企業に多く、ある程度の規模企業になると、事前調査と周到な準備がなければリスクも大きく、実行困難である。また転換のさい、軌道に乗るまでの期間収入が途絶えがちで、さらに新事業が失敗した時経営立て直しの困難もある。

そこで、リスクを避けるため、現在の事業を全面的に廃止することなく、新しい分野で併行的に事業を行い、将来の見通しがついたとき、本格的に転換を実施するという多角化の方向での転換がより望ましいと考える。

3. 技術開発及びマーケティング

技術開発には、日頃からの技術向上、蓄積が大切で、転換のさい、国公立試験研究機関の活用、他社との技術提携等が必要である。またマーケティングでは既存販売ルート of 積極的拡大、販売部門の設置等が考えられる。

以上の内容からみると、事業転換対策による「脱下請」の戦略手段としては、現存経営資源の活用、すなわち、「販売力及び技術開発、新製品開発」の必要性がとくに強調されている。しかしこの観点にはいくつかの基本的問題がある。

第1に、前節でも指摘したように、過去の技術進歩、資本蓄積、景気変動から、地域的下請構造にも変化が生れ、「造船離れ」の底流がある。とくに下請企業群の階層分化過程では規模上位層が早くから不況を予見し、経営多角化の傾向がみられる。事業転換対策はかかる階層分化をさらに実質的に、政策的に支援し、促進するものであり、この点の背景をこのさい改めて再認識する必要がある。

第2に事業転換先といっても、県内市場の制約からきわめて限られている。県実態調査では、建築、建設関係、産業機械、商品販売等々が主に選

扱われているが、それらはいずれも新分野ではなく、すでに多くの零細業者があり、事業転換で新規参入を促進すると、政策的に過当競争を招く危険がある。

第3に、事業転換の成功、不成功の例示から、既存の設備、技術、販売力等経営資源の蓄積が重視される。しかしそれを余り重視すると、自主選択能力のある企業だけが政策の恩恵を受け、転換できない層は結局「安楽死」を待つ以外になくなってしまう。

ことに上記のような階層分化が進む過程で、規模下位層は多くの構造的問題に直面しており、好況時の安易な経営態度から、「いまさら自立化してくれと言われても」という不満感が残り、実質的な政策疎外もあって、業界の結束が乱れ、協業化を阻害するおそれもある。

さらに第4に重要なのは、造船下請の場合、事業転換キャンペーンが、これまで景気変動の各段階で反復された親企業の「下請再編成」と並行し、その一環として組み込まれる可能性が強い。

「下請再編成」は親企業の下請体制、外注政策の見直しを意味しており、その方法としては、(イ)内製、外注の基本的変更、(ロ)発注量割合の変更による下請間競争関係の変更、(ハ)下請企業間の階層的分業関係の変更（窓口一本化、再下請化、下請間の分野調整、協業組合、合併促進）、(ニ)育成対象企業の変更等々がある。このうち、今回の不況に関連する「下請再編成」としては、不況を理由とする合理化要請、端的には発注単価の切り下げ、発注量の減少があり、とくに(イ)の依存度低下が基本的に問題とされている。もしこうした形と結びついて、親企業の体質強化のための事業転換政策を推進すれば、それは「中小企業の切り捨

て、見限り」に発展する懸念があり、中小企業者の反発激化を招くであろう。⁽¹⁰⁾

しかし、ふり返って考えると、いづれにせよ、不況に対応して下請企業内部の格差は拡大するであろうし、また量から質への経営政策の転換に伴う業種転換、多角化、脱下請化等々は政策以前の底流である。

そこで「造船不況」を契機に、依存構造からの脱却を図ろうとするのであれば、当面事業転換制度をフルに活用して造船以外の分野への受注多角化を図ること。またそれと並行して、この政策に乗れない零細企業対策に最大の関心をもつべきであり、その具体的対策としては企業間の業務提携、組織化、さらに親企業に対する拮抗力の強化を通じての下請事業分野の確保、関係の改善等があげられる。⁽¹¹⁾

もともと造船下請制には、単に景気変動のバッファー的機能ばかりでなく、それ相当の存続理由があり、造船が低成長軌道に突入したからといって、直ちにその理由のすべてが否定され、下請発注が将来ゼロになるわけではない。⁽¹²⁾

海造審答申では、建造能力削減など相当厳しい議論もあるが、それも古い、膨大化した建造能力の存在を前提とするからであり、とくに新鋭造船所の場合、スクラップ化はありえず、また遊休化すると尨大な固定費負担を伴うので、自社内造船所受注分を吸収、再配置する可能性が強い。

さらに大手造船の経営動向として、新造船受注の急減に対処して、修繕船、改造船、機械、鉄構造物など、経営多角化で業積低下をカバーしようとしているし、現在の造船所内部では敷地的に、内作工場拡張の余地がないうえ、受注競争のありから、所内作転換のメリットも少ない。

これらの状況を総合的にとらえれば、造船業は競争力維持のため、下請の存続を必要としているし、操業調整が続く中で、当面仕事量の減少から下請が人員削減を行うのも、過当競争回避の方策とも考えられる。ただ下請事業経営の今後の安定を図るためには、縮小均衡段階での親企業の将来展望を具体的に示すとともに、その情報提供に基づいて親企業、下請間の分野調整を行ない、従属の経営から計画的経営へ転換する必要がある。

また景気変動に伴ない、常に下請に「シワ寄せ」し、受注量、受注単価、支払条件等の切り下げから限界企業を排除する方式は古い下請関係の存在を示すもので、その親企業の不況回避手段がこれまで下請の採算性や蓄積を基本的に制約してきた事情を考慮し、このさい下請の自主性の確立、業界の結束、行政指導の強化等を図る必要がある。

(注)

- (1) 親企業からみた下請依存度は必ずしも明らかではない。ここでは親企業生産額に対する関連企業発注費の割合をとり、『長崎県の中小企業』昭50、P.49から引用している。なお一般的には加工外注時間比で表わされ、最高31%から最低4%、30%をこえる造船所3、10%未満の造船所7で、普通10~20%の依存率を示す。
- (2) 以下の内容は朝日・西日本等の最近の新聞資料を総合したもので、数字的には不明確な部分もある。ただしいずれも大型タンカー建造時代の終了を報道している。
- (3) 山田幸夫「わが国修繕船業の現状と問題点ならびに今後のあり方」(造船界1975,第75号)
- (4) (鉄鋼組立て・資材置き場)基地跡地 南側面積7万4千㎡。年間使用料1,900万円。1年ごとに大蔵省に申請、国と借地契約を更新する。現状では造船所構内が狭く、市内十数カ所に分散し、年間借地料も1千万円近くかかっていた。ただ造船所立神地区から崎辺

まで約5キロ、この間大型トラックが通れる道路がなく、運搬は海上輸送になるため、百トン級船舶の接岸可能な岸壁を造成する必要がある。

(大型船解撤作業場)運輸省は52年度政府予算の中で要求している。基地跡地中央部約10万㎡を使用し、5万トン級船を年間5、6隻解体する計画で、土地は佐世保重工が国から借用、作業は下請が受持つ。ただ解撤請負費が安いので、今の下請との差の補償、運転資金調達等の問題があり、一時的休業対策としてどの程度下請が参加するか未定。

なお、52年政府予算案では船体解撤の事業化を図るため、1億4千6百万円の予算がついており、解撤総トン数4万5千トンにつきトン当り650円を援助する。この事業の受け皿として、全国で5つの協同組合が作られる予定で、そのうち、長崎・佐世保が入るよう折衝中とのこと。

- (5) 宇野信次郎「日本における船舶解撤業の課題と展望」(造船界1576,第83号)、千葉博「船舶解撤業推進のための資料」(造船業1976,第85号)
 - (6) ベンチャー・マネジメント研究所「現代の中小企業」第二章下請関係の変化と下請企業の対応(国民金融公庫調査月報,1976,№183)
 - (7) 中小企業事業転換法は10年間の時限立法で、具体的措置としては、金融面で事業転換特別貸付枠の新設(中小企業金融公庫・国民金融公庫年利8%)、中小企業振興事業団の高度化資金融資(年利2.7%)、また税制では事業転換のため廃棄した設備や機械について、転換を終わる日までに繰り上げ償却できる特例の設定がある。
 - (8) 事業転換の理念並びに転換事例について、長崎県『事業転換のあり方』(昭51.2)参照。
 - (9) 清水哲男「中小企業の事業転換について」(県中小企業課『中小企業だより』№51)
 - (10) 佐藤芳雄「大企業の行動と中小企業」(経済評論1976,3月号)
 - (11) アンケート調査の結果によると、下請企業の将来展望として自社製品開発、受注多角化等を希望するものは多いが、それは下請の苦しみから脱しえない矛盾を現わすもので、専門メーカーに進みうるのは少数の例外的存在である。糸園辰雄「下請制度の最近の変化」(西南学院大学商学論集第21巻第4号)
- なお、最近の商工中金がまとめた「企業提携による

成長戦略」では、経営資源が弱く、単独で新しい課題にとり組みえない場合、異業種間提携の必要性、事例、問題点が指摘されている。提携の形としては、(イ)特定取引に限定した提携、(ロ)社長会などによる自由な協力、(ハ)契約による業務提携、(ニ)共同出資会社の設立、(ホ)一方の企業の子会社化等がある。

- (12) 景気変動に伴う下請の被収奪面は造船業の古い体質に基づくもので、その他に下請利用の目的は、(イ)コスト安、(ロ)工場内消化不良、(ハ)加工設備・技能がない、(ニ)協力工場の操業度維持等、機械工業下請制と共通の理由がある。

(5) 結語——地域政策の課題

最後に、以上述べてきた諸点を考慮しながら、「造船不況」に対処する地域政策の課題を明らかにしておきたい。

まづ政策の前提となる現実認識の問題として、今回の「造船不況」が従来の不況と異なる特徴として、(イ)不況の長期的性格、(ロ)不況回避手段の変化の二点を総括的に要約しておきたい。

第1に、今回の不況は48年末の石油ショックに端を発し、タンカー過剰船腹の顕在化と鋼材・関連資材の高騰が原因であり、石油危機の「一時的」現象とみられていた。

しかし、その後、世界不況は長期化し産油国の生産抑制や先進工業国の省資源型経済構造への転換が進み、国際的石油送量の大幅増勢が期待できないばかりか、タンカー以外の部門にも漸次過剰船腹問題は波及しており、これまでバラバラであった各種造船需要予測も、最近ではほぼ同様に、短期間では切り上げえない性質のものであることを明らかにしている。

第2に、不況の長期的性格が確実視されるに伴い、不況回避手段にも変化が現われている。

というのは、33～36年の造船不況当時、造船各社

は不況回避のため、陸上部門への進出と、「大型企業合併」による寡占体制の強化にふみ切っているが、その影響は、(イ)建造能力の強化、(ロ)経営合理化の推進、(ハ)下請再編成等に現われている。⁽¹⁾ 今回の不況に対応する大企業の行動には、これと同種の経営多角化・系列化の動きがある。だが、こうした形での不況回避は自ら限度がある。

なぜならば、第一に大手と中手・中小の企業間格差は拡大しており、また船舶部門の急減は当面専ら造船所内の合理化、受注競争、下請関連の人員削減等にふりかけているのが実情としても、それがさらに長期化するとすると事業転換や下請の組織化、行政介入など経済的、社会的抵抗が現われる。

第二に、今回とくに注目されるのは国際環境の問題である。⁽²⁾

これまで政府のOECDとの国際討議では、造船助成策の削減や輸出信用条件の調整等が主なテーマであった。だが47年以後、新造船需給バランスの問題がとくに加わり、51年5月には能力削減や船価水準維持に関する一般的指導原則が採択されている。

これは日欧以外の第三造船国の発展もあって、わが国の建造シェアの拡大、設備拡充、低船価輸出ドライブに梃を設けようとするもので、政府も、51年6月の海造審答申を受けて、53年度(49年対比)平均70%の操短を造船40社に勧告している。また操短と同時に、船価規制の強化も約束している。

ただ、当面、造船各社の操業度は受注急減未回復のため、勧告の線より低く、また船価規制に対しては法的根拠が弱いばかりか、割安の小型船は対象外で、さらに標準船価を基準とした行政指導

に止まるなど、実効性に乏しく、この程度ではおそらく対日批判の回避は困難であろうと考えられる。したがって、今後いっそう国際的圧力から操短や船価規制が強化され、政府主導下で事実上の「不況カルテル」が結成されてくると、安易に低船価船を受注し、それを採算ベースに乗せるため、合理化や関連企業に「シワ寄せ」する不況回避手段は制限されざるをえない。

これまでのところ、造船の生産調整は雇用調整が中心で、既存設備には何ら手がつけられていなかったが、今後は能力削減を必要とする段階を迎えるであろうし、不況が造船大企業自体をとらえ、離そうとしない点に、今回の「造船不況」の基本的特徴があるように思われる。それだけに造船所に依存している地域は根底からゆさぶられ、苦しい立場に追い込まれるであろう。

筆者が下請関連企業や、地域経済の問題を考えると、とくにその近代化・合理化の問題とは別に、構造変革の必要性を強調するのも、以上のような「造船不況」の特徴についての基本的視点に立脚するからである。

さて、こうした状況の中での地域政策の課題は目標としては、造船依存構造からの脱却を図ることであるが、前節の「大手造船所の経営多角化」、 「下請企業の体質改善」でも指摘したように、企業側の造船不況対策の現状では問題も多い。したがって結論からいえば、当面地域経済の長期停滞は避けがたいし、また雇用調整と不況の悪循環のただ中では、経営資源の蓄積をもつものは別として、地域産業の収益性は低下し、造船依存構造からの脱却も容易ではないと考えられる。

しかし悲観的観測ばかりいうのは正しくない。

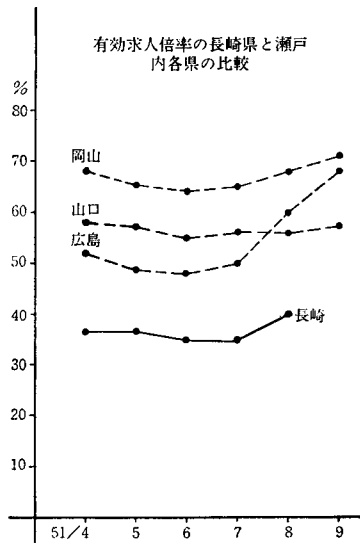
高度成長期の、これまでの産業政策はすぐれて国民経済的問題であり、それは政府の政策体系に組み込まれ、地方自治体はこれに協力するに止まっていた。しかし40年代後半、産業政策の重要な構成要素である地域開発が公害問題、住民運動、さらに構造的不況の普及などから破綻し始めると、地方自治体や住民要求の新たな取り込み、地域社会との調和など、政策体系の再編が求められている。⁽³⁾

自治省の最近の都道府県計画行政に関する実態調査においても、各府県は50年以後、相次いで長期計画の見直し、改訂を実施しており、現在検討中のものを含めると、すでに44府県に達する。そのさい各府県とも共通な傾向としては国追随型の工業優先の発想は後退し、それに代って住民の「生活の質」向上を前面におし出しており、国の計画に対しても、策定基礎資料の公開や、事前協議・調整等を要望し、これまでのような事後的協力は拒否されている。

今回の「造船不況」においても、造船業の操業調整や経営多角化ばかりでなく、下請企業や地域経済への影響の深刻さからみて、地域的視点にたった実態の把握と、独自の「地域的産業政策」の積極的提言が必要であり、そのさい重要なのは、既存集積をベースに、これと関連あるいは超克する方向（具体的には造船技術構造の発展を通じての「ポスト造船産業」）の吟味と、⁽⁴⁾ 地域住民の生活と密着した雇用問題の解明が大切ではないかと考えられる。

とくに後者の雇用問題については、各企業が不況に対応して、懸命な「減量作戦」への取り組みがみられるものの、それも行き過ぎると企業活力や人材を失う恐れがあり、同時に地域全体として

造船不況と地域経済の転換



(第12表)

長崎県における求人・求職

(職業安定課調べ)

年月	失業保険金 受給実人員	前年同月比	月間有効① 求人 数	前年同月比	月間有効 求職者②	前年同月比	①/②
50.1	7,902	23.2	11,394	△ 36.1	18,052	3.8	0.63
2	8,211	20.3	10,567	△ 45.9	18,498	3.8	0.57
3	9,305	26.8	11,569	△ 40.8	20,128	15.3	0.57
4	9,052	20.8	8,853	△ 47.5	19,594	11.3	0.45
5	10,791	26.7	8,784	△ 42.9	21,474	19.1	0.41
6	12,197	38.2	8,227	△ 41.5	22,957	29.2	0.36
7	14,407	59.9	8,448	△ 38.8	24,027	40.6	0.35
8	14,863	76.2	9,048	△ 36.4	24,482	45.3	0.37
9	14,516	82.9	10,294	△ 29.1	25,199	42.4	0.41
10	14,438	79.9	10,196	△ 28.2	25,071	42.1	0.41
11	13,315	67.0	9,277	△ 26.7	24,183	41.0	0.38
12	13,168	68.5	8,198	△ 20.3	22,490	41.5	0.36
51.1	12,289	55.5	8,782	△ 22.9	23,373	29.5	0.38
2	11,344	38.2	8,483	△ 20.7	22,880	23.7	0.37
3	11,431	22.8	8,990	△ 22.3	23,705	17.8	0.38
4	11,294	24.8	8,600	△ 2.9	23,801	21.5	0.36
5	12,135	12.5	8,701	△ 1.0	24,044	12.0	0.36
6	12,738	4.4	8,340	1.4	23,865	4.0	0.35
7	12,574	△ 12.8	8,094	△ 4.2	23,060	△ 0.4	0.35
8	11,604	△ 22.0	8,999	△ 1.0	22,512	△ 0.8	0.40

河 野 善 隆

雇用調整が雇用調整を招く悪循環を起しやす
い。この点本論では余り言及しなかったので、こ
こで若干補足しておきたい。今回の「不況」に関
連する地域的雇用問題の特徴としては、次の諸点
が指摘できる。(5)

(1) 地域的労働市場の需給状況は、通常有効求
人倍率で表わされる。その推移をみると、県内
では47,48年の景気回復を背景に、需給ひっ迫感を
強め、48年はピークに達したが、その後49年0.86
(48年1.07)、50年8月0.40と急激に低下し、県内

の雇用問題は労働力不足から、労働力過剰に転換
している。(第12表)

第13表は50年4月～51年3月の業種別雇用動向
を示したもので、不況の影響が著しい輸送用機械
器具の大幅雇用減を中心に、雇用不安は第三次産
業を含む産業全体に拡散しており、地域全体を包
み込んでいる点に、今回の著しい特徴がある。

(2) また従来、地域的雇用調整は生産動向と強
い相関々係をもたなかった。その理由は大企業を
中心に終身雇用的慣行があり、また労働力不足の

(第13表) 県内業種別常用労働者の推移 (規模30人以上)

業 種 別	50 年 4 月				51 年 3 月				増 減			
	常用労働者			日雇労働 月間延	常用労働者			日雇労働 月間延	常用労働者			日雇労働 月間延
	計	男子	女子		計	男子	女子		計	男子	女子	
総数(サービス業を含む)	197,209	130,290	66,919	95,219	187,903	125,485	62,418	94,117	△ 9,306	△ 4,805	△ 4,501	△ 1,102
“(〃除く)	155,448	105,761	49,687	72,288	147,634	101,512	46,122	66,684	△ 7,314	△ 4,249	△ 3,565	△ 5,604
鉱 業	5,408	5,001	407	3,415	4,804	4,371	433	3,296	△ 604	△ 630	26	119
建 設 業	17,150	11,867	5,283	16,730	16,892	11,428	5,464	24,523	△ 258	△ 439	181	7,793
製 造 業	66,075	46,427	19,648	33,470	61,992	43,794	18,198	3,054	△ 4,083	△ 2,633	△ 1,450	△ 30,416
食 料 品	3,546	1,335	2,191	133	3,825	1,668	2,157	0	279	333	34	133
窯業・土石	4,865	2,303	2,562	8,487	5,013	2,337	2,676	294	148	△ 225	114	8,193
鉄 鋼	1,617	1,419	198	0	840	689	151	0	△ 777	△ 730	47	0
機 械 金 属	3,496	2,763	783	0	3,040	2,449	591	0	△ 456	△ 314	192	0
電 気 機 器	4,222	3,496	726	2,517	4,202	3,507	695	2,135	△ 20	11	31	382
輸 送 機 器	34,221	31,919	2,302	70	31,572	29,577	1,995	161	△ 2,649	△ 2,342	307	91
そ の 他	14,108	3,172	10,936	22,263	13,500	3,567	9,933	509	△ 608	395	△ 1,003	△ 21,754
卸 売 ・ 小 売	26,859	14,217	12,642	5,758	24,962	13,590	11,372	20,863	△ 1,896	△ 629	△ 1,270	△ 15,105
金 融 ・ 保 険	9,161	2,747	6,414	12,145	8,512	2,936	5,576	976	△ 649	189	△ 838	△ 11,169
運 輸 ・ 通 信	27,224	22,236	4,988	765	26,969	22,219	4,750	12,661	△ 255	△ 17	238	11,896
電 気 ガ ス 水 道	3,485	3,185	300	22,936	3,427	3,103	324	1,311	△ 58	△ 82	24	21,625
サ ー ビ ス 業	41,761	24,529	17,232	22,121	40,269	23,973	16,296	27,433	△ 1,492	△ 556	△ 936	5,312

(注) 県統計課「長崎県の賃金・雇用の動き」(毎月動労統計調査地方調査速報)

傾向から、中小企業でも不況期人材確保の必要が強かった。

だが今回の不況の場合は、不況が長期構造化する予想もあって、従来のパターンは動揺し、景気感応的な形に転換しつつある。この点は雇用調整のウエイトが生産部門、とくに地域の中核部を形成する大企業をとらえたことと強い関係がある。

(3) さらに雇用調整の性格が、広汎闊かつ多様化している。これまで雇用調整は中小企業を中心としてきたが、今回は、労働時間×雇用数の積でみた労働投入量は大企業でも減少しており、さらにその影響が第三次産業にもみられる。

また最近では労働力の定着度も高まり、解雇調整は困難で、一時帰休、希望退職、残業規制、新規採用中止など、その形態は多様化している。なお解雇が婦人及び中高年層に集中するのは従来と同じであるが、今回はそれが若年層にも波及しており、さらに再就職機会が乏しいため、社会保険、家族収入、雇用保険さらに生活保護に依存する割合を高めており、地域福祉の充実も求められている。

長崎市商工部（造船関連離職者相談センター）は51年11月、長崎・時津・諫早所在の造船下請226社、離職者3,664人を対象に「離職者追跡調査」を実施している。

まづ離職者のうち、回答のあった129社、1,220人の居住地域は長崎市内71%、その他県内26.4%、県外2.6%で、年齢別では50才以上53.4%と半数を占めるが、20～40才代についても各年令層を通じて平均化しており、離職者の幅は広い。

また離職後、再就職できないものが55.6%にのぼり、さらに再就職希望者のうち、51%が応募経験者で、他は全く求人関係のメドさえ立たない状況にある。なお雇用保険受給期間は上記再就職希望者のうち66.2%が切れており、まだ切れていないものの7割以上が52年3月までという状況にある。

離職者の生活費の収入源は、社会保険（恩給・年金）36%、家族収入30%、雇用保険20%などが多いが、一部には財産の売り食い、生活保護などもあり、深刻な離職者の姿がみられる。

造船離職者の再就職希望が多い長崎・佐世保など、県内都市部の景気動向は、日銀長崎支店金融経済概況によると、51年中旬景気は幾分好転し、関連下請の解雇も一段落しているが、大手造船の受注は依然回復の兆しをみせず、53年以降さらに厳しい状況になると予想されている。また今回の雇用調整には、景気後退と、将来の減速経済化への軌道着陸という二重性があり、多少景気回復がみられても、再吸収の可能性はない。まして景気回復過程で、賃金上昇の鈍化と物価騰貴とが併存すれば生活窮乏感が促進され、消費も抑制されるので地域停滞からの脱出は容易でない。

こうした環境からみて、積極的な雇用対策、福祉対策の推進がとくに望まれるところであり、具体的には第1に雇用と生産・販売の密接な関係からすれば、雇用過剰感を解消させるものは、まづ不況業種の景気回復である。しかし造船業の経営多角化、関連企業の体質改善等はすでに指摘した如く、種々の困難があり、その問題解決に積極的に取り組む必要があるし、同時に造船以外の機械・電機関係のプラント輸出、中小造船等、比較的好調な部門の雇用吸収を促進すべきである。

第2に当面景気は「中だるみ」状態にあるが、今後の回復過程で業種間、企業間格差の拡大が予想されるので、地域内外の労働力流動化を円滑にするため、職安など関係機関のヨコの協力並びに再就職、生活相談などの諸施策の総合化が必要である。また雇用調整給付金、雇用保険、雇用安定準備金その他、新政策を含めた雇用対策の拡充並

びにその弾力的運用など、失業防止のための制度的保障の強化を要請すべきである。

さらに第3に、地方自治体として対処できる雇用政策、例えば遊休工業用地の活用、交通・教育・福祉等住民 ニードの 高い生活関連諸施設の整備、住宅団地の建設、さらに職業訓練計画の拡大など、とくに公共的雇用機会の拡大を図るべきである。

また構造的不況の深刻化の中で、解雇・配転などから、労使間の対立や労働争議の頻発が予想されるので、労使協議制の導入、斡旋調停機関の充実等、労使関係の正常化に努力すべきである。

(51.12.25)

(注)

- (1) 仲田正機「現代造船業の企業経営」(長崎県『西九州造船業の動向』所収P.73~75)
- (2) 造船工業会事務局「国際造船問題とその行方」(造船界1976, 第90号)参照
- (3) 小桜義明「産業政策の展開と地方自治体」(都市問題1975, 5月号)
- (4) 造船業を技術的視点からみると、(イ)発展の特殊性から、本来関連工業の生産工程すら内包化し、生産工程は複雑多岐であり、(ロ)船舶のみでなく、工作機械、航空機、発電プラント、化学機械、鋁山機械など広汎な製品を生産できる多様性にとんだ技術構造をもつ。最近10年間の技術提携、技術導入の実績をみても、造船以外が6割を占め、化学機械、鋁山・土木建設機械、包装荷造機械等いずれも鋼船技術の延長線上にある。この将来の展開方向としては、社会的ニーズに対応して、公害防止・海洋開発のプラント部門がある。なお造船技術をもってすれば、精度は粗いが、重量構造物で、大型・中型の組立機器、鋳鍛造の産業機械、板金圧延系の中型機械等のほとんどが技術的に製作可能であると考えられる。
- (5) 以下の雇用問題の特徴は必ずしも長崎県のみ特有な現象ではないが、ただ「造船不況」の特殊性から集

中のに現われている。なお減速経済化に対応する雇用問題の性格については、次の分析を参照。

藤井健夫「雇用問題の回顧と展望」(興銀調査, 1976, No.2)

山崎充「地域経済に影をおとす雇用不安」(経済評論1975, 4月号)

小林謙一「構造転換期の雇用・失業問題」(経済評論1976, 6月号)

【追記】参 考 資 料

1. 新造船輸出の船価規制

これまで運輸省は、造船不況が深刻化し、対日批判が強まりだした51年初めから輸出船船価をチェックしている。そのチェックの具体的方法は、6種類の船型の貨物船について標準船価を計算し、臨時船舶建造調整法で建造認可申請が出された時、この標準船価を大きく下回っているか、どうかを審査するものである。

しかし、それは2,500総トン以上の船舶だけが対象であったため、今回通産省の協力で輸出貿易管理令を活用し、100総トン以上の旅客船、貨物船、タンカーなども審査対象に加えられた。

また基準になる標準船価も、従来は標準仕様の建造コストに適正利潤を加えるだけであったが、欧州造船業界の船価との格差を縮小するため、標準船価を5%引上げ、輸出価格に反映させようとしている。なお値上げ幅も当面業界の納得がえられる範囲で、とりあえず早期対策として具体化されたもので、実施は52年1月以降の契約にさかのぼり、すでに行政指導を始めているが、これが不十分な場合、3ヶ月ごとに見直され摩擦が起らないよう配慮されている。

最近発表されたOECD加盟11カ国の造船手持工事量比較によると、わが国の工事量シェアは51年末43.3%(CGRTベースで36.1%)にすぎず、またその手持工事量の引渡し年次別では52年48.8%、53年32.5%、54年以降20%と、全く先細り傾向にある。

これに対して欧州側は造船不況下にかかわらず、52年工事量は過去最高であり、54年以降フランス工事量が日本を上回ると予想され、さらに西独、英国など51年半ばから種々の造船助成策を強化しており、この状態のままでは造船王国ニッポンの地位を揺らぎかねないという懸念が生れている。

造船不況と地域経済の転換

2. 事業転換制度の現況

51年12月に施行された中小企業事業転換対策臨時措置法の対象業種は72業種で、52年3月正式指定される。

長崎県が51年9月創設した「県中小企業事業転換資金」は5億円の融資枠を設け、貸付限度額設備資金3千万円、運転資金1千万円、年利8%、貸付期間10年以上（うち2年据え置き）であるが、予想を上回る利用状況にある。

52年2月現在で認定決定済は22社、3億7,800万円（うち設備1億8,400万円、運転1億9,400万円）にのぼっている。なお事業転換の形態は品種転換12、市場転換6、多角化4で、いずれも全面転換でなく、事業の一部転換に止まる。

また転換先においても、産業機械関係10、農林水産関係4のほか、公害機器、機械梱包、水道管铸件など、一応多様化しているが、基本は従来事業の延長上にあるように思われる。

さらに融資先の地域別分布としては、長崎11、佐世保5、諫早3、時津2、飯盛1で、市場の関係で長崎市及びその周辺に偏る傾向もみられる。

今後の融資計画では、すでに申込み中のもの2社2,200万円、申込み見込みのもの8社1億5千万円がある。

3. 長崎市の景気動向

造船不況下の長崎市の景気動向は、不況ムードが根強いものの、ゆるやかながら回復の気配が最近感ぜられる。長崎市商工部の市内中小企業（約101社回答）を対象とした景気状況調査（51年10月から12月）によると、次のような結果がでている。

(1)51年7—9月期と比較すると、業績が良くなったもの16.7%から21.8%、横ばい47.5%、悪化36.4%から30.7%で、全体として景気に明るさがみられる。とくに造船関連業種で悪化は68.7%から35.3%へ大幅に減少している。ただ52年1—3月期の将来予測ではまだ6割が横ばいと答えており、真の回復基調に入っていない。

(2)業種別にみて、建設業が最も明るい見通しで、建築確認申請も50年4,732件から51年5,144件に7.8%増加している。造船関連が持ち直したのは、陸上部門への進出、事業転換などによる受注確保、経営合理化等による。

また商業関係では、卸売業がほぼ横ばい62%、売上増

加のもの前年同期の46.7%から62.5%に増加、将来予測でも資金繰り、借入れ良好でゆるやかに成長している。これに対して、小売業は消費者の買い控えを反映し、悪化が前期17.7%から35%に増加、運輸業とともに低調ムードにある。

(3)従業員の過不足については、ほぼ適正が87.7%という状態にあり、中途採用削減及び中止、配置転換、出向等の合理化を実施した企業が半数以上に達している。52年春新卒採用を予定するものが半数であるが、飲食店、サービス業関係では採用しない企業が目立っている。