

日本労働年鑑 第58集 1988年版

The Labour Year Book of Japan 1988

第二部 経営労務と労使関係

IV 産業合理化と労働組合

1 産業動向と合理化

4 造船業

長びく苦境、受注でも韓国に抜かれる

わが国の造船業界は二度の石油危機以来、海上荷動き量の長期的低迷、韓国造船業の躍進によって構造不況が長びいてきたが、八五年秋以来の円レートの高騰によって競争力は一層低下、八七年も前年にひきつづき苦境がつづいた。

まず、八七年三月期の造船大手企業の決算は、経常段階で日立造船の六〇〇億円、石川島播磨、川崎重工の各一〇〇億円と大幅な赤字決算となった。造船各社はこのような収支状況下で大量の人員合理化による退職金の支払いに直面しているが、この資金捻出のために保有している海運会社株の売却が進んでいる。たとえば、日立造船の場合、すでに大阪商船三井船舶株式の大半を売却済みで、他社も売却するといわれる。こうした事態は、造船企業とその市場である海運企業との株式相互保有関係に変化を生むものとみられる。

他方、新造船受注量でもわが国造船業の比重の低下がつづいている。ロイズ船級協会資料によると、すでに八六年においてわが国の新造船受注量は四三・六%と二分の一以下となり、他方、韓国は二四・一%(前年一〇・四%)と比重を高めたが、八七年上半期(一～六月)では、総受注量七二六万総トンのうち、わが国は三一・八%(二三一万総トン)と三分の一を割り、韓国は三二・一%と最大の受注量を確保した(『エコノミスト』一九八七年一二月一四日付)。輸出船のみをとると、すでに八六年受注量で日韓の比重は逆転していたが、本年上期では総受注量でも立場が入れかわったことになる。その結果、韓国をはじめとしたいわゆる第三の造船国グループが五一・四%を占めることとなった。

日・韓造船業界に協調の動き

受注をめぐる世界市場で競争をつづけてきた日・韓造船業界に協調の動きが出てきた。八七年一月二五日、両業界の首脳が会談、共同声明を発表したが、このなかで「市場秩序の確立を図るとともに、新造船の供給量を抑制」することで意見の一致をみた、とされる。

この背景には、二五万トン級大型タンカー受注価格の平均が、日本の大手で六〇〇〇万ドル、韓国は四〇〇〇万ドル前後といわれ、これには両国通貨の対ドル上昇率にかなりの差があることと両国の賃金格差が反映されているという事情がある。

とはいえ、韓国造船企業も大手四社だけで八六年には一億六〇〇〇万ドルの赤字を出し、その借入金は一億四千万ドルにのぼり、加えて八七年夏の労働争議の結果、大幅賃上げを受け入れたため苦

境に陥っているという事情がある(『朝日新聞』一九八七年一月二六日付)。つまり、両国の競争が受注船価を押し下げ、それが限界に達し、いわば国際カルテルによる協調とそれによる価格回復に動き出したものとみられる。

日本鋼管、造船部門合理化を提案

日本鋼管は二月二五日、労働組合にたいし造船所の集約を提案した。まず、八六年に発表した清水造船所での新船建造中止・修繕船特化につづいて、清水造船所の船台を鶴見造船所に移し、鶴見の船台を廃棄する。次に鶴見、津の両造船所は当面新造船用とするが、鶴見の艦艇の受注残が八八年末でつきるので、その後に見直す、というものである。鋼管のこの合理化方針は海運造船合理化審議会の二〇%船台削減答申に添ったもので、先の設備集約により削減率は二八%になるとみられる。

運輸省、業界再編の方向を明示

一九八六年六月、海運造船合理化審議会は、業界全体の現有設備(六〇〇万CGT)を八七年度内に二〇%削減するという答申を出し、各企業はこれに添って八六年中に設備集約、企業の解散・縮小による大量の人員合理化を実施したが、運輸省は二〇%削減と受注窓口の集約化の具体的指針を出し、業界再編にさらに一歩ふみ出した。

船台能力の削減とシンジケートによる競争緩和が主題であり、八七年はその具体化が進展中である。

運輸省の方針は全国四四社の造船企業を大手企業を中心にグループ化を進め、最終的には五～六グループに集約しようとするものである。船台の二〇%削減のためにはドックを一つしかもたない中小造船企業をグループ化によって淘汰する必要があるからである。再編の現況は次のとおりである。

- (1) 住友重機械関係……住重(神奈川)—サノヤス(岡山)—大島造船(長崎)—大阪造船(大阪)—林兼造船(山口)
- (2) 三井造船関係……三井(千葉)—四国ドック(香川)—日本海重工業(富山)
- (3) 日立造船関係……日立(熊本)—名村造船(佐賀)—内海造船(広島)

- (4) 来島ドック関係……新来島(愛媛)—函館ドック(北海道)—佐世保重工業(長崎)—金指造船(愛知)—下田船渠(静岡)—太平工業(広島)—宇和島造船所(愛媛)—旭洋造船(山口)

- (5) 常石造船関係……常石(広島)—波止浜造船(愛媛)—三重造船(三重)山西造船鉄工所(愛知)—笠戸船渠(山口)—宇部船渠(山口)
- (6) 尾道造船関係……尾道(広島)—神田造船所(同)—南日本造船(大分)—臼杵鉄工所(同)—東和造船(山口)—金輪船渠(広島)
- (7) 三菱重工業・今治造船関係……三菱(長崎)—今治(愛媛)—幸陽船渠(広島)—浅川造船(愛媛)—新山本造船(高知)—渡辺造船(愛媛)
- (8) 石川島播磨重工業……石播(香川)—石川島造船化工機
- (9) 川崎重工業
- (10) 日本鋼管関係……鋼管(三重)—東北造船(宮城)

右の諸グループのうち、(1)～(4)の各グループは、提携がほぼ確定したとされている。また、(5)と(6)の各グループは最近大連合を組んだとされ、その設備能力は三菱重工に次ぎ第二位の規模になるといわれる。

これにたいし、(7)のグループは、三菱重工が連合を望んでいるとされるものの今治造船側は必ず

しも前向きでないとされる。また、(8)、(9)、(10)の大手三社もグループ化を模索しているものの、航空機、プラント、建設機械などの分野で相互に競合関係にあり、いまだ方途が明確でないとされている。

右に述べたように、現時点でのグループ化は進行途上であって未定の部分をかなり残しており、受注窓口の一本化までには時間がかかる状況にある。とはいえ、造船企業の集約化は逆戻りできる状況になく、資本の集中が進むことは明らかである。また、前記諸企業のなかで、大阪造船、林兼造船、日本海重工など一七の中小造船企業が解散または五〇〇〇総トン以上の新造船から撤退する予定で、日本造船業の企業構造は大幅に変化することとなる(『朝日新聞』一九八七年一月二五日付)。

日本労働年鑑 第58集 1988年版

発行 1988年6月25日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 労働旬報社

****年**月**日公開開始

■ ←前のページ 日本労働年鑑 1988年版(第58集)【目次】 次のページ → ■
日本労働年鑑【総合案内】

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)
