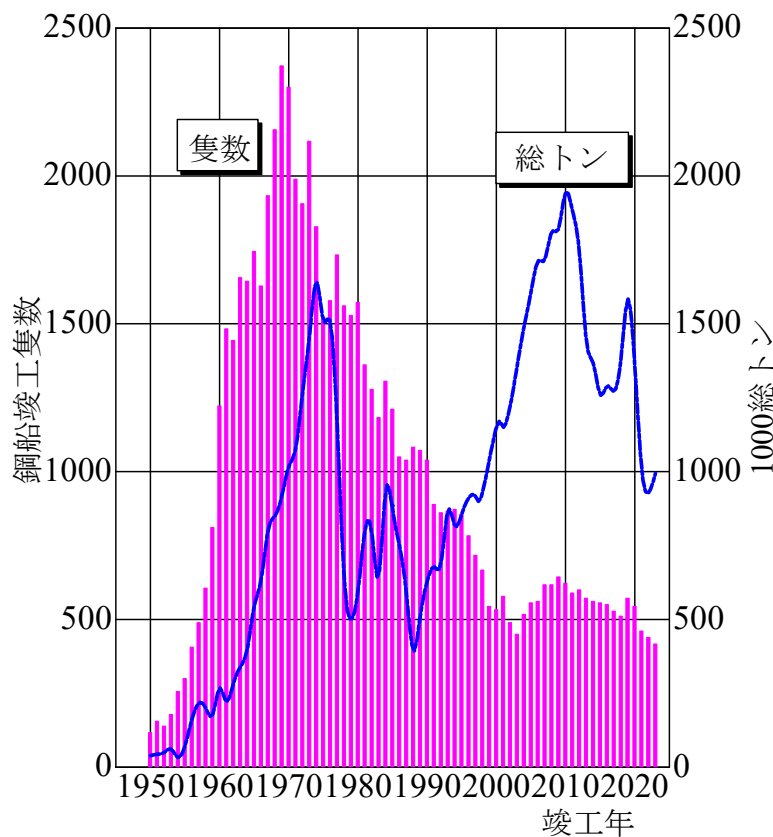


昔日の造船大国

関西大学 社会安全研究センター 小澤 守

先ごろ関西万博が終了したが、大賑わいだった55年前の大阪万博が1970年で、そのころの日本は非常な好景気に沸き立っていた。筆者が大学に入学したのが1968年、卒業が72年、修士課程（今でいう博士課程前期課程）修了が1974年である。機械工学科卒業生や機械工学専攻修了者はこぞって重工・重電企業に就職した。筆者の友人なども5～6人まとまってその道へ進んだ。6月～7月には就職担当の先生のもとに企業の人事担当者が日参し、もっといせんかなどと、いわば学生をかき集めていたし、研究室の先輩がリクルート活動に大学を訪問するなどが普通であった。学科の見学旅行のついでに企業の見学に行くと、交通費を出してもらえ、複数社訪問すればホテル代も見学旅行の費用さえ賄えた、そんな結構な時代を筆者は過ごした。もちろん機械工学科に関しては自由応募など考えるものもいなかった。もっと言えばリクルートという言葉や自由応募という範疇さえもなかった。日本がものづくりに邁進していた一つの側面であったのだろう。

そのような高度経済成長時代の典型的な状況として、造船を例にとって図に示しておく。戦災で日本の産業が壊滅的となっていた中で造船だけはGHQの方針もあり、比較的早く復興した。1956年には早くも新造船進水量で世界第1位になり、シェアは英国（20.7%）を超えて26.2%であった。その後長らく首位の座を維持していたが、1990年代には韓国が、また2010年頃には中国が首位となり、2023年には我が国のシェアは15.3%にまで低下して、現在、中国50.9%、韓国28.2%で、シェアでみて第3位にある*注。



*注：図のデータとシェア等の数値は

小針泰介，わが国の造船政策の変遷と諸外国の動向—中国，韓国および欧州の取組を参考に—，レファレンス，No. 893，国立国会図書館（2025），pp. 65-88
によった。

ここではそのような推移を議論したいわけでも、また15%が低いと言いたいわけでもない。先ごろの報道によれば、商船建造に限定すれば、米国などはごくわずかになっており、件の大統領は海外の資本によって国内の造船業の復興を成し遂げたいように思える。我が国政府も様々な支援策を講じて造船産業のテコ入れをやろうとしている。つまり造船業の衰退は国家の衰退につながりかねないと判断しているようだ。しかしそれは容易ではない。

中国のように世界的な物流状況も顧みずにとにかく造船に勤しむのは少々問題であるが、資源もない、食料自給もできない我が国である。国民生活の安定の持続のため、またいざという時のためにも、当然ながらある程度の船舶と造船技術だけは維持し続けなければならない。長期低落傾向がなかなか回復しないのは、我が国の造船会社のみならず我が国政府も含め、高度経済成長期の大儲けの味を占めてタンカーの大型化のみに邁進したり、次の展開を図ることなくコストカットのために重要な技術を海外移転し、安い人件費で製造することにしか目を向けなかったりしたことも影響しているのだろう。安けりゃいいのは瞬間的で、長期的にみれば仕事そのものが根こそぎなくなるのというのに。

分野の栄枯盛衰や企業の離合集散は当たり前のことである。安定志向の若者が巨大企業なら安心と就職したが、気が付けば社員・設備もろとも売られてしまった例などいくらでもありそうだ。造船の中心に位置する大企業の周辺には鎖やロープに至るまで多数の部品を製造する企業群があり、いわば城下町を形成している。これは自動車についても同じこと。さる巨大自動車メーカーが発祥の地にも等しい工場を閉鎖することになっている。それを支える城下町の崩壊は当然ながら地域経済の崩壊にもつながり、シャッター通りの出現も危惧される。

そんなもんだとあきらめて流れに身を任せるのも一手ではあるが、そこで働く人たちには自らを、家族を、地域を、そして国を支えているという気概をもって活躍してほしい。企業経営の皆さんには人を、技術を大事に育成発展させることに注力し、コストカットだけを至上命題にしないようお願いしたい。

などとえらそうに、一番いい時代を過ごしたと思われる後期高齢・団塊世代のたわごとかもしれないが。