



Title	明治期の造船政策と造船業の発達に関する研究
Author(s)	井上, 洋一郎
Citation	大阪大学, 1968, 博士論文
Version Type	
URL	https://hdl.handle.net/11094/29463
rights	
Note	著者からインターネット公開の許諾が得られていないため、論文の要旨のみを公開しています。全文のご利用をご希望の場合は、 ＜a href="https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed">https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed >大阪大学の博士論文について をご参照ください。

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

【 1 】

氏名・(本籍)	井 上 洋 一 郎 <small>いの うえ よう いち ろう</small>
学 位 の 種 類	経 済 学 博 士
学 位 記 番 号	第 1 4 5 4 号
学位授与の日付	昭 和 43 年 3 月 28 日
学位授与の要件	学位規則第 5 条第 2 項該当
学 位 論 文 名	明治期の造船政策と造船業の発達に関する研究
論 文 審 査 委 員	(主査) 教 授 宮本 又次 (副査) 教 授 高田 馨 教 授 作道洋太郎

論 文 内 容 の 要 旨

日本近代造船工業に関する歴史的研究の成果は、かならずしも乏しくない。それにもかかわらず、ここで明治期の造船業を研究の対象とするのは、次の2つの理由からである。その第1は、最近の研究が主として第2次大戦後における技術革新期の造船、ないしは輸出産業としての造船にむかい、その基盤をなす歴史的研究、ことに明治期の研究についての「深化、がみられないこと、第2は、したがって、従来の図式的な「造船保護論」が無批判に踏襲され、造船工業ないし造船企業の主体的な発展要因が無視されていることである。問題はいうまでもなく第2の点にあり、明治期の造船政策に検討を加えつつ、わが国近代造船業の生成、発展の実態と要因を解明するのが本研究の目的である。

本研究は4つの章から成り立っている。第1章は官営造船所の払下げを問題としているが、従来の一般的見解である「政商への廉価な払下げ」という主張にたいして、主眼は海事事業の経験者であったことを岩崎弥太郎、川崎正蔵、平野富二についてまず具体的に究明し、払下げ設備の受取り企業側における意義を検討することによって、官業払下げが、ただちに財閥の形成とはつながらないことを論証している。

第2章は、本研究の骨子をなすものである。明治期の造船業保護政策、なかんずく「造船奨励法」の過大評価にたいする批判が本章の課題であるが、造船業保護政策の効果を過大に評価せず、むしろ「造船奨励法」の効果をほとんど認めなくて、しかも造船業の発達を論じようとするばあい、それにかわる要因を積極的に提起しなければならない。ここでは、造船業の発展要因を、軍需をふくめた市場の拡大に求め、造船市場の成立・拡大が斯業の構造的特質を形成していった過程をあわせて追求している。

第3章と第4章は、第2章の論旨を補充・展開したものである。第3章ではわが国における造船技術の自立化過程を跡づけ、第4章では、三菱、川崎、大阪鉄工所、石川島など、個別企業の設備投資

と兼業部門の検討を中心に、造船企業の成長要因を明らかにしている。

以上の考察によって得た本研究の要旨は次のとおりである。

わが国における近代造船業の発展を主導した三菱、川崎の両造船企業は、ともに官営造船所の払下げを受けたもので、しかも、その払下げ条件は受取り側の両者にとってすこぶる有利であった。しかし、土地を別として、それらの払下げ施設が『木船時代』から『鋼船時代』へ移行した明治20年代以降もそのまま「有利性」を持続したと考えることは困難であり、「払下げ企業」なるが故に発展するという論理は成立しない。三菱にせよ、川崎にせよ、鋼船・大型航洋船の建造とその機関の製作にさいしては、みづから資本を調達し、設備投資をおこない、技術を陶冶したのであり、そうした企業活動が造船業発展のより重要な根拠であったのである。

造船奨励法はいうまでもなく保護立法であった。しかし、この法律によって、700総トン以上の鉄・鋼船建造の場合に支給される奨励金は、輸入鋼材（わが国の造船業は、大正初年にいたるものなお、主要材料である鋼材の90%以上を輸入に依存していた）の運賃・関税部分とほぼ匹敵するように定められたもので、建造コストに対比すれば、それはきわめて少額であった。三菱では、奨励法適格船の『常陸丸』を建造して、奨励金を得てもなお欠損を出しているし、同様の例は石川島造船所にもみられる。このような少額の造船奨励金のみが、日本近代造船業の発展を導きだしたとは、到底考えられぬところである。

日本造船業の発展——三菱、川崎を頂点とするピラミッド構成と、そのようなパターンの形成は、船主との結びつきを中心とする市場構造に由来するものであった。造船保護とは比較しえないほど強力な海運保護と、その「社船」への集中が、社船を中心とする造船市場を形成し、三菱と日本郵船との密接な紐帯、それにつぐ三菱と東洋汽船・大阪商船、川崎と大阪商船・日本郵船、大阪鉄工所と大阪商船のそれぞれの結合が、造船工業とそれら造船企業の発展をもたらしたのである。各造船企業における企業間格差の原由、あるいは経営政策の特質もおおむねこの点に求められるし、また、明治期の経済政策、ことに海事政策の体系も以上の点から窺知することができるのである。

論文の審査結果の要旨

従来、明治期における造船業の発達に政府の保護奨励にのみ依存してきたという図式的な造船保護論が通説とされていた。本論文では通説批判を試み、長崎・兵庫・石川島造船所など、個別企業に関する経済史的・経営史的・企業者史的研究をふまえて、とくに造船企業の側における主体的な成長要因を明らかにした意義は大きく、本研究者は経済学博士の学位を得る資格があると認める。