

「造船業」の行方

野瀬 隆平

入社した重工業メーカーで配属されたのは、船を輸出する営業部門だった。当時、日本の造船業は隆盛を極め、世界全体の建造量のおよそ50%を日本が占めていた。

造った船の多くは海外に輸出されており、それだけ多くの外貨獲得に貢献していたので、本社の入り口には、誇らしげに「輸出貢献企業」のエンブレムが掲げられていた。

その余勢を駆ってブラジルにも造船所を作り、その経済発展に寄与していた。これを見た発展途上の国々から、造船所の建設に協力してほしいとの要請があった。トルコ、イラン、ギリシャなどからである。それに伴って担当する業務も、船舶を輸出することから海外諸国での造船所設立に係わる仕事へと変わって行った。

新たに作るだけでなく、すでに造船所のある国々からも、日本のように生産性を上げるためにはどうすれば良いのか、技術指導をして欲しいとの求めがあった。例えば、イタリア、イギリスなどのヨーロッパの先進国からである。その一つにアメリカのフロリダ半島の港湾都市、タンパにある造船所もあったのを憶えている。50年近くも前のことである。

途上国に造船所を作ることに協力するのはともかく、すでに自立しているいわば競争相手の造船所に技術協力するのはいかながなものか、との議論は当然のことながらあった。しかし、それでも敢えて韓国などへの技術支援を行った。いつまでも、労働集約的な造船業に固執しては、日本の更なる経済発展はないとの大局的な見地が当時の経営者にあつたからだと思う。

今日 アメリカの大統領が造船を含む製造業を自国に復活させようとしており、日本はこれに協力することを対米交渉の一つのバーゲニング・パワーと考えていると報道されている。

今更、アメリカに労働集約な造船業を復活させるのはどうかと疑問に思うものの、国を守る上で、自国の艦艇を建造し維持する能力を持つことは重要だと云われると、成る程と頷けるところもある。