

<研究ノート>

備後造船業の展開と地域経済・関連産業

松 村 敏

目 次

はじめに

1. 地域経済の特徴と造船関連産業
2. 旧尾道市・向島
3. 因島
4. その他

おわりに

はじめに

本稿は、戦後備後（広島県東部）の造船業を支えた造船関連産業の特質と地域経済との関係を検討することを課題とする¹。筆者は別稿で戦後備後の大手造船たる日立造船やいくつかの主要中手造船の発展・展開、経営戦略について論じたが（松村（近刊））、備後造船クラスターという点からは、関連産業・舶用工業のあり方と造船企業との関係が重要でありながら、別稿では紙幅の関係から割愛した。本稿はその点を論じ、それを補うものである。

別稿で記したように、造船業は明治期以来備後における最も重要な工業の1つであり、全国的にみても、備後周辺は戦前以来わが国有数の造船業が発展した地域である。その中心は、尾道などの本州海岸線および島嶼部（因島・向島・生口島）であり、この造船業と関連産業の集積は、ほぼしまなみ海道に沿って、愛媛県今治まで広がっている。戦後のこの造船クラスターは、1986年まで備後で新造船を行っていた日立造船（以下、日造と略す）を中核として、中堅（以下、現在の造船業界の慣行に倣って中手と称す）^{ちゆうて}・中小造船所と関連産業によって構成されてきた（日造ほか備後の主な中手の従業員数を表1に示す）。瀬戸内では戦前以来各地で造船業が発達したが、玉野、呉、広島など他地域では大手造船が突出した核となっているのに対して、備後から今治に至るほぼしまなみ海道沿いの造船業地帯の特徴は、1980年代半ば頃の造船不況期まで、日造因島・向島両工場のほか、中手・中小造船所も多く、全国的にも珍しい総合的な造船工業地帯

1 本稿は、日本学術振興会科研費、基盤研究（C）課題番号16K03800、および同16K03796の研究成果の一部である。

表1 備後主要造船所の従業員数

年次	日立造船			尾道 造船	内海 造船	幸陽 船渠	常石 造船	4社計	今治 造船
	因島	向島	その他 とも計						
1953	4,337	2,257	13,944	700	350	...	60
54	4,248	2,203	13,849	540	273	50	30	893	...
55	4,201	2,158	13,487	765	〃	280	〃	1,348	...
56	4,182	2,151	13,385	947	430	400	〃	1,807	15
57	4,171	2,155	13,389	1,193	〃	700	〃	2,353	...
58	4,156	2,168	13,459	1,023	550	〃	160	2,433	65
59	4,212	2,182	13,805	1,058	480	650	〃	2,348	...
60	4,216	2,194	14,034	937	535	850	200	2,522	80
61	4,162	2,157	14,191	918	615	700	〃	2,433	〃
62	4,079	2,148	14,681	893	620	650	270	2,433	100
63	4,136	2,183	15,446	909	632	695	〃	2,506	150
64	4,159	2,181	15,680	912	653	709	390	2,664	〃
65	4,285	2,222	16,005	946	692	554	740	2,932	100
66	4,360	2,203	16,526	952	714	532	〃	2,938	〃
67	4,304	2,159	16,148	1,034	749	330	471	2,584	115
68	4,739	2,284	17,355	961	745	382	500	2,588	〃
69	5,013	2,443	18,567	989	811	〃	700	2,882	163
70	5,110	2,491	19,260	1,032	884	420	982	3,318	204
71	5,209	2,642	20,054	1,103	962	450	1,056	3,571	313
72	5,457	2,702	24,415	1,142	1,926	541	1,325	4,934	385
73	5,488	2,606	24,325	1,226	1,941	600	1,306	5,073	545
74	4,942	2,396	23,571	1,317	1,999	680	1,354	5,350	835
75	4,831	2,317	24,316	1,349	1,993	691	1,431	5,464	939
76	4,737	2,325	24,091	1,296	1,837	690	1,416	5,239	904
77	4,550	2,243	22,949	1,256	1,750	730	1,364	5,100	870
78	6,431		21,584	1,219	1,563	712	1,350	4,844	816
79	5,372		18,074	1,150	1,421	754	1,098	4,423	750
80	4,960		16,780	1,092	1,404	720	1,058	4,274	699
81	4,838		16,599	1,119	1,432	〃	1,098	4,369	〃
82	3,533	1,314	16,981	1,181	1,462	801	1,145	4,589	804
83	3,436	1,401	17,241	1,154	1,437	765	1,163	4,519	797
84	3,431	1,396	17,165	1,116	1,208	722	1,116	4,162	〃
85	3,357	1,347	16,782	1,075	1,106	661	〃	3,958	〃
86	2,184	1,034	12,377	1,026	619	...	1,000	...	766
87	715	352	6,200	870	610	...	700	...	700
88	170	342	4,835	558	601	...	570	...	714
89	131	338	4,519	569	〃	...	576	...	696
90	133	335	5,249	602	607	310	650	2,169	〃
91	136	366	5,490	623	664	330	748	2,365	704
92	232	421	6,173	649	694	360	〃	2,451	〃
93	236	423	6,338	653	708	〃	773	2,494	〃
94	240	418	5,638	〃	561	370	769	2,353	710
95	229	287	4,794	654	549	〃	726	2,299	...
96	43	270	4,393	621	538	〃	693	2,222	...
97	38	216	4,134	597	547	〃	〃	2,207	...
98	37	210	4,213	591	559	〃	680	2,200	...
99	25	45	3,390	545	557	378	〃	2,160	...
2000	20	35	2,559	481	531	380	830	2,222	...
01	19	28	2,181	472	539	〃	855	2,246	...
02	〃	22	2,173	471	393	〃	803	2,047	...
03	4	—	1,929	478	〃	〃
04	3	2	1,859	482	369	〃	830	2,061	...
05	〃	—	1,849	480	712	390	826	2,408	...
06	1	—	1,696	488	673	401	〃	2,388	...

07	〃	—	988	469	822	430	1,297	3,018	…
08	〃	—	931	454	839	451	1,894	3,638	…
09	〃	—	975	449	940	453	1,863	3,705	…
10	〃	156	2,802	465	971	463	1,811	3,710	…
11	〃	160	2,935	〃	980	454	920	2,819	…
12	…	…	…	〃	925	436	990	2,816	…
13	…	…	…	441	747	418	740	2,346	1,050
14	…	…	…	421	725	—	〃	1,886	1,430
15	…	…	…	〃	719	—	〃	1,880	1,460
16	…	…	…	419	666	—	792	1,877	1,547
17	…	…	…	433	643	—	〃	1,868	1,650

(出所) 日立造船 (1985), 750 頁, 日立造船 (2012), 367 頁, 『帝国銀行会社要録』『帝国銀行会社年鑑』『帝国データバンク会社年鑑』各版。

- 注: 1) 日立造船の2010年「向島」および「その他とも計」の増加は、2009年度における分社化していた子会社10社の統合、日造本体への復帰のため。
 2) 内海造船は、1971年まで瀬戸田造船であったが、1967年に経営危機に陥って日造傘下に入り、72年に田熊造船(因島)と合併して内海造船となった。同社の1953~99年は、主に落合(2002a)による。
 3) 幸陽船渠は、1986年経営悪化により今治造船の傘下に入り、2014年今造本体に吸収されて同社広島工場となった。今造1914年の従業員数急増はそれを示している。なお今造の1968~76年は、今治造船(1977), 199頁による。
 4) 常石造船2007~10年は、事業持株会社ツネイシホールディングスに統合され、同社の数値。

といわれた(中国地方総合調査会(1979), 17)。そして尾道・因島を中心とする備後造船業の裾野には、沿岸部のみならず、内陸の新福山市域などの企業も組み込まれていた。それは現在まで、福山を中心とする非造船機械工業と、地域的にやや西南方にシフトしながら部分的に重なる形で備後の機械金属工業の集積を形成している。本稿は、この関連産業が歴史的にいか形成され、それによりいかなる特徴をもちつつ現在に至っているか、また繰り返される造船不況の中でいかに生き抜き、備後の産業集積の一翼を担ってきたかの検討である。

次に、造船業の就業者と関連産業の構造・性格についてあらかじめ説明しておく。造船所の就業者は、表1に示した造船企業が雇用する社内工・職員のほかに、社外工が大量に存在する。社外工は場内下請協力企業の雇用者であり、たとえば船体塗装は船用塗装専門企業に委託されることが多く、そうした下請企業の雇用工が造船所に派遣されて作業する。造船所の作業には繁閑があり、造船企業としては直接雇用者による作業より外部委託の方が効率的である場合が少なくないからである。したがってこうした社外工は、特定の造船所のみで作業するわけではない。しかし、すでに示したように(松村(近刊)), 造船所がどの程度社外工に依存するかは、企業によって大きく異なり、石油危機の到来した1970年代後半以降、一般に高付加価値船建造戦略をとる大手造船の依存度は低く、備後周辺の中手でも、尾道造船(以下、尾造)や、日造傘下で日造から技術支援も受けてきた内海造船は、同様に依存度は高くない。他方、標準船大量建造戦略を採用した今造(今治造船)・常造(常石造船)・幸陽(船渠)は社外工への依存度が高かった。こうして、備後造船地域には、高度成長期から今日まで、造船所を渡り歩く、かつては「内海のジブシー」とも呼ばれた労働者のプールが分厚く形成されている。これら社外工を雇用する造船下請企業も歴史の古い企業が多く、かつ1970年代後半以降の造船不況後は造船以外の建設業などに

おける請負も行い、また造船関係でもブロック建造など造船所の下請工場での作業である場外下請も行っている。

さて高度成長期からこんにちまで、新造船価格のうち、造船所における付加価値は約3割、残り約7割は素材を含む関連工業製品である。自動車産業などと同様に、関連産業の重要性は明らかである。一般に、造船所が仕入れる素材・機器類のうち、鋼材や主機などの大型機器類は、大手鉄鋼メーカーや大手造船の造機部門、また主に関東や阪神に所在する大手機械・重電メーカーなどであった。後述のようにこの点は備後造船業でも同様であり、現在も備後の主要造船所は、これら重要素材・機器類を多くは遠隔地の大都市圏などから仕入れている。他方、上記の場内下請企業やブロック建造を担当する場外下請企業（この加工外注は造船所が資材を供給して下請工場で加工する）、補助機械や中小機器類を製作する中小企業は、地元備後を中心に所在している。一般に関連工業メーカーとは、この下請的性格の強い中小企業群をさすことが多い。本稿で対象とするのも、この地元の中小企業群である。

1. 地域経済の特徴と造船関連産業

まず、高度成長期の備後沿岸部を管轄する尾道・福山・三原各税務署の高額所得者名簿を手がかりに、それぞれの地域経済の特徴と造船業との関連を窺い、次いで尾道（旧尾道市・向島）と因島の関連産業について分析する。

表2~4によって、1961年度の各税務署管内の高額所得者の動向をみると、3管内とも医師が目立つが、尾道税務署管内（因島・向島を含む）のトップ杉原正雄は、向島船渠（現、向島ドック）社長である（以下、向島ドックのホームページ）。向島船渠は、1929年に杉原正雄が創業した船舶修繕業の杉原造船鉄工所が前身であるが、1907年開渠の乾ドックを修理して開業したというから、尾道水道においても明治末期には本格的な造船業が始まっていた。1961年頃、向島船渠は鋼船の修理と建造の両方を行っていたが、66年から修理専業となり、現在も国内有数の船舶修繕専業工場である。2位田頭正士は因島の田頭工作所の経営者である。同工作所は、日造因島の元従業員が1945年に起業したものであり（村上（1973）、48,113頁）、日造や尾造などに製品を納入していた。同社は現存するが、かつては船用ハッチカバーの主要メーカーで、従業員数も200名を超えていた。ただし現在は、その生産はイワキテックに譲り、従業員約40名と規模を縮小して、船尾部のブロック鋼材組立加工などをしている。やはり日造撤退の影響は否めない²。3位古川喬雄は古川製作所経営者であり、同製作所は包装機械製造業ではあるが、造船業とは直接関係ない。現在は本社を三原市に移し、全国・海外に拠点を設置して、中堅企業として順調に発展している。4位橋本龍一は尾道における近世以来の有力商人橋本家の当主であり、

2 もっとも田頭家はその他複数の会社を経営している。同工作所の現況は、因島鉄工業団地協同組合からの聞き取り（2018年11月）などによる。

表2 尾道税務署管内高額所得者一覧 (1961年度)

順位	氏名	総所得額 (千円)	住所	職業	創業年	企業現況等
1	杉原正雄	11,859	尾道市西御所町	向島船渠社長	1950	前身は1929開業, 1966造船中止, 修繕専業. 現, 向島ドック, 2017従業員161名
2	田頭正士	11,413	因島市中庄町	田頭工作所 (日立造船所下請)		現存, 1962株式会社化か, 創業以来尾道造船と取引, 現在規模を縮小し経営は安定
3	古川喬雄	10,230	尾道市吉和町	古川製作所 (食品機械製造)	1957	現存, 従業員283名, 1957国産初の真空包装機を開発, 現在, 輸出・海外(中国)展開
4	橋本龍一	8,751	〃久保町	広島銀行頭取・尾道鉄道社長など	1878	創業年は広銀の前身尾道第六十六国立銀行, 長男橋本宗利も広銀専務などを歴任
5	冠野春義	6,898	御調郡向東町	土建, サルベージ冠野組		現存せず
6	広川政太郎	5,641	尾道市十四日町	広川石油社長	1857	1972本社を広島市に移転, 現, 広川エナズなど広川グループ
7	青山俊三	5,386	〃栗原町	尾道市長, 青山病院前院長	1926	青山病院(精神科・神経内科)は現存
8	余越義夫	5,379	〃土堂町	市八金属社長		現存せず
9	大林義彦	5,168	〃土堂町	村上病院外科医		映画監督大林宣彦の実父, 村上医院として存続
10	湯浅俊男	5,141	〃土堂町	村上病院内科医		湯浅内科として独立・存続
11	手塚景三	5,060	〃久保町	啓文社(書店)社長	1931	現存, 従業員480名, 岡山・広島に商圏を拡大, 創業地の久保店は2006閉店
12	田中時彦	4,641	〃栗原町	尾道造船専務		
13	杉原幹男	4,610	〃栗原町	向島船渠専務		
14	荒瀬利治	4,457	〃久保町	ポーラ化粧品		現存せず
15	鳥居武司	4,396	〃吉和町	尾道製罐社長→尾道罐製造(株)		2000年代頃まで存続
16	金尾 馨	4,308	〃土堂町	金尾汽船, 芸備電業社長	戦後	次代が事業継承, 千光寺山荘・料亭魚信を経営
17	瀬尾 豊	4,051	世羅郡世羅町	医師		現存の瀬尾医院か
18	赤松翁一	3,938	尾道市久保町	赤松産婦人科病院長	戦前	2000年代頃に廃業
19	吉田定男	3,909	〃久保町	尾道造船社長		
20	J.C.Beverly	3,773	因島市土生町	会社員		日立造船技術者か
21	太組修一	3,745	尾道市吉和町	太組電気商会		現存せず
22	渡利常松	3,579	御調郡向島町	向島紡績社長	1918	帆布製造目的により設立, 2011末閉鎖, 1956頃から東レ系列, 1962従業員310名
23	広川正雄	3,518	尾道市十四日町	広川石油専務		
24	瀬尾義和	3,475	世羅郡世羅町	医師		現存の瀬尾医院か
25	宮地 静	3,467	御調郡向島町	太平商事社長		浚渫業, 現存せず
26	庫田益雄	3,427	尾道市久保町	尾道魚市場社長		
27	福田英尺	3,393	因島市土生町	日立造船因島工場長		
28	中川安雄	3,301	尾道市土堂町	硝子商	1901	現存, 本通り商店街, 中川硝子店, 1962頃得意は市内料理飲食店・備後一円
29	三浦秀雄	3,233	御調郡向東町	中国電気工事		中国電力系の中電工は現存
30	日暮喜八	3,108	尾道市久保町	丸善化成社長	1938	現, 丸善製菓, 甘草エキスなど製造
31	久保金一	3,105	因島市土生町	久保組(日立造船下請業)		現存, 船体塗装
32	福島利助	2,986	尾道市吉和町	福利物産社長	1786	現存, 北前亭, 海産物・食品加工
33	三好政市	2,961	〃栗原町	三好鉄工社長	1922	現存, 製鉄機械・船舵軸系装置・内燃機部品などの製造, 車両・船舶エンジンの修理
34	笠井祐蔵	2,956	〃久保町	笠井外科医院長	戦前	次々代が継承し, 現存
35	小田原時春	2,931	〃土堂町	尾道乾物		現存せず, 駐車場経営の(株)小田原ビル(土堂町)か

(出所)『経済レポート』7号(1962年5月)。

注:「創業年」「企業現況等」欄は, 各社ホームページなどによる。資料の誤りは訂正した。

先々代の当主橋本吉兵衛(静嫺)が広島銀行の発祥となった尾道第六十六国立銀行を創立した(松村(2018))。龍一は、この頃広島銀行頭取でありながら尾道に在住して尾道鉄道社長なども兼務していた。橋本家は近世以来三原・向島・因島・常石などに塩田も所有していた。以下、表2をみると、尾造・向島船渠・日造などの造船関係者や、サルベージ・浚渫・錨製造・その他船用機器製造修理・船体塗装・汽船経営など、船・港湾関係、魚市場・海産物加工など海関係の事業者・従業者が大きな比重を占めている。向島紡績も1918年に帆布工場として設立されたものであり、1960年前後頃は東レ系列下で合繊製造を行っていたが³、尾道をはじめ備後沿岸部の織

表3 福山税務署管内高額所得者一覧(1961年度)

順位	氏名	総所得額 (千円)	住所	職業	創業年	企業現況等
1	松本末太郎	18,917	深安郡神辺町	山陽染工社長	1925	現存、織物染色漂白業
2	宮地清一	17,446	福山市御門町	広島ゴム社長	1947	広島護謨工業(株)。現、広島化成(株)
3	勝岡博	11,775	〃 三吉町	広島グラスビーズ社長	1953	現存、グラスビーズ(ガラス製ビーズ)製造、販売部門は(株)MIYUKI
4	松本卓臣	10,749	〃 西町	山陽染工重役		
5	野田守	10,316	〃 西町	福山ヤクルト社長		現、新広島ヤクルト販売会社福山支社
6	渋谷昇	8,488	〃 天神町	福山通運社長	1948	
7	寺岡宏	8,368	〃 本庄町	外科医		
8	池田清一	8,256	〃 野上町	鋳物		
9	徳永実男	8,181	深安郡神辺町	(譲渡所得)		
10	坂本太郎	7,643	福山市草戸町	鋳造業		
11	藤井与一右衛門	7,108	〃 西町	藤井酒造社長	1950	現存せず、くろがねや当主、近世以来の大地主、酒造業は近世から、福山電気化学社長も
12	小林軍一	6,712	〃 野上町	鋳物		
13	生駒定夫	6,497	松永市今津町	計量器製作		
14	藤谷かね	6,416	福山市築切町	(譲渡所得)		
15	平川一義	6,222	〃 府中町	耳鼻科医		
16	大林新	6,134	〃 佐波町	精神科医		
17	宇田真平	6,054	〃 水呑町	八興社社長		現、八興建設
18	藤井頼雄	6,052	〃 西町	中国紡織重役	1948	資料は「中国紡績」とあるが誤りと思われる、山陽染工の子会社
19	武田学干	5,871	沼隈郡沼隈町	鉄工		
20	河村光男	5,796	福山市新馬場町	工具販売		
21	石村利光	5,711	〃 紅葉町	鉄工		
22	神原秀夫	5,420	沼隈郡沼隈町	海運(神原汽船)	1903	神原汽船・常石造船社長
23	小林正夫	5,357	福山市三吉町	日本製鋼重役		日本製鋼広島製作所であろう、現存
24	藤井根太郎	5,195	〃 地吹町	福山電気会社重役		福山電気化学会社か、現存せず
25	松井四郎	4,937	〃 明治町	文具		
26	坂本トシ子	4,878	〃 光南町	文具		
27	小林康郎	4,869	松永市今津町	家具製造		
28	竹政健次郎	4,867	福山市天神町	竹政病院院長		
29	岡本勝	4,646	松永市松永町	中外製薬工場長		松永工場は現存せず
30	寺岡正一	4,434	福山市野上町	寺岡製作所社長		現存せず
31	国岡平八	4,424	〃 延広町	市会議員		
32	佐藤賢一	4,404	〃 東深津町	佐藤農機社長	1937	現、佐藤農機鋳造、機械加工業、戦時中は三菱重工三原の協力工場、戦後はワラ加工機等
33	倉橋幾太郎	4,365	〃 下魚屋町	倉橋商店社長	1946	現、(株)クラハシ。水産物食品卸商社、従業員150名
34	小林政義	4,360	〃 沖野上町	鋳物		
35	水成春夫	4,260	〃 桜馬場町	会社重役		

(出所)『経済レポート』8号(1962年5月)。

注:「創業年」「企業現況等」欄は、各社ホームページなどによる。

維産業は、戦前から帆布・漁網といった船用・漁業用のものが多かった。尾道の鉄工業も前近代から錨など船用需要により発展したといわれる。要するに、尾道は前近代以来、何らかの形で海と関わりながら生きてきた都市であることが、表2にもよく反映されており、とりわけ高度成長期は造船関係の比重が高まっていた。

これに対して、福山税務署管内は（表3）、一見して陸上用の化学・金属加工などの製造業がかなり高い比重を占めており、あまり造船ないし海関係のものはみられない。かろうじて神原汽船・常石造船両社社長の神原秀夫が22位に名を連ねていた。福山は、尾道・因島などの造船業の関連企業も存在していたのであるが、それ以上に陸上向けの製造業が発達していたことが、この表にもあらわれている。

三原税務署管内（瀬戸田町〔生口島〕を含む）については（表4）、福山・尾道に比して200万円以上所得者が少なく、かつ「譲渡所得」=土地売却によって高額所得が生じたり、5位の耕三寺耕三のように戦前的高額所得によって得た不動産の経営であったりして、実業による高額所得者があまり顕著ではない。そして新三菱重工三原製作所や帝人三原工場の関係者がめだち、三

表4 三原税務署管内高額所得者一覧（1961年度）

順位	氏名	総所得額 (千円)	住所	職業	創業年	企業現況等
1	原為人	8,407	三原市本町	(譲渡所得)	1919	現、勝村材木株式会社 大正・昭和戦前期に大阪で活躍した元実業家金本耕三
2	赤石力	7,756	〃 中之町	製材		
3	勝村重登	4,167	〃 港町	勝村材木店		
4	浜中武彦	4,160	〃 糸崎町	(譲渡所得)		
5	耕三寺耕三	4,076	豊田郡瀬戸田町	不動産		
6	村上清市	4,043	三原市本町	日本料理		
7	勝村善四郎	3,416	〃 港町	(譲渡所得)		
8	中川正司	3,138	〃 城町	木材重役		
9	遠藤勇一	2,971	〃 本町	三菱病院院長		
10	吉野允	2,944	〃 糸崎町	新三菱重工		
11	富沢サワ	2,860	〃 城町	日本料理		
12	難波幸一	2,830	〃 円一町	産婦人科医院		
13	伊達金治	2,823	〃 本町	鉄工		
14	豊島金吾	2,820	〃 東町	久島化学社長		
15	勝村善博	2,795	〃 港町	(譲渡所得)		
16	勝村真樹	2,795	〃 港町	(譲渡所得)	1944	現、内海造船 現存せず、マルダイパーキングはある
17	遊川正嗣	2,702	〃 円一町	帝人		
18	勝村レイ	2,602	〃 港町	(譲渡所得)		
19	永井幸八郎	2,597	〃 本町	歯科医		
20	佐井忠彦	2,583	〃 本町	水道工事		
21	堀田ヨシ	2,532	豊田郡瀬戸田町	塩田		
22	利光一久	2,513	三原市糸崎町	新三菱重工		
23	村上須平	2,444	豊田郡瀬戸田町	瀬戸田造船		
24	大瀬徹夫	2,351	三原市中之町	大洋漁業船長		
25	松浦倫示	2,340	〃 港町	丸大社長		

(出所)・注とも、前表と同じ。

3 『経済レポート』14号（1962年7月）。2011年閉鎖頃まで東レ系列だったと思われる。この頃、東レは関係会社を整理している（東レ（2018）、475）。

原経済のやや大企業依存的な性格がみえる。それでも瀬戸田造船や大洋漁業の関係者が下位にみられる。

結局、この頃3地区いずれの高額所得者にも造船関係者は現れるが、尾道・因島地区が突出して造船業との関わりが深かった点が窺われる。

次に、この地域の造船関連工業の特徴につき概観しよう。既述のように、高度成長期～70年代において、備後のみならず、広島県を中心とする中国地方では、造船業の発達に対して関連工業は相対的に発達しておらず、多くの重要関連工場は阪神・関東に集中していた。瀬戸内の主要造船所はこれら大都市圏の関連工場と取引していた。これは、日本鋼管福山製鉄所の取引先に京浜・阪神方面の企業が多かったこととやや似ている。備後でも舶用の主機など重要機械・機器は日造因島以外では製作されず、大手造船ないし大都市圏のメーカーに依存した。鋼材も1965年に日本鋼管福山製鉄所が開設されるまでは、域内からの調達はまったくできなかった。そして1970年代末頃、運輸省中国海運局管内では、工場数は尾道地区（因島・生口島を除き、福山・向島・三原などを含む）が最も多いが（以下、表5および同表の資料）、規模は小さく、広島・呉・玉野の方が大工場は多かった（稲田（1967）、23頁の第12表）。備後は恵まれた自然条件もあって造船業が発達したが、地場の工業発展は追いついていけなかった面がある。しかも向島を含む旧尾道市域と因島との比較では、港湾都市として古い歴史をもつ尾道よりも、近現代に備後最大の造船所が設置された因島の方が関連産業の発展が弱かった（表6）。1970年代後半頃でも、JIS表示許可工場は中国海運局管内に8あったが、尾道5、玉野・呉・松江各1で、因島は皆無であった。日本舶用工業会（303社加入）の会員は中国管内で最大は尾道6（すべて中小企業）に対して、因島は日立造船のみで中小企業の会員は皆無であった。そして中国地方では、尾道地区に工場が最も多く集中しながらも、重要舶用工業の展開が弱いという特徴はその後も長く残った（表7）。しかし次に示すように、小型舶用機器類で国内有数のメーカーに成長している例は

表5 中国地方の造船関連工場数（1978年末）

種 別	尾道	因島	呉	広島	徳山	玉野	松江	その他 とも計
エンジン・ボイラ		2	2	3		3	2	14
舶用補助機械	8	4	10	3	1	5	5	40
甲板機械	6		1	2	2		1	13
部分品・附属品	11		11	2	5	25	2	62
錨・錨鎖	3		2					5
織装品	38	10	10	4	4	9		76
機関修理	11	6	10	4	15	6	12	86
以上計	77	22	46	18	27	48	22	296
実数計	70	19	36	17	22	37	20	256

（出所）中国地方総合調査会（1979）、59頁、表Ⅱ-16より作成。原資料は中国海運局「管内造船資料」（1979年4月）。

注：1）地区区分は、運輸省中国海運局の支局・出張所別、「広島」は本局。

2）「因島」は因島・生口島、「徳山」は下関など山口県西部を除く県東部、「松江」は島根県全域、「尾道」は本文参照。

3）他の地区と実工場数は、木江（広島県大崎上島）12、水島（笠岡から倉敷まで）8、境（鳥取県全域）15。

みられるし、事業範囲も備後に止まらず全国展開している例は少なくない。また備後には、分厚く形成された社外工層を雇用して造船下請作業を行う請負協力企業が、古くから現在に至るまで多く存在している。

表6 尾道・因島周辺の金属機械工場数（1976年末）

	尾道市	向島	因島	生口島
総数（除造船所）	48	9	31	8
鉄 鋼	5	2		
非鉄金属	2			
金属製品	16	4	9	1
一般機械	15	1	3	3
電気機器	2		1	
輸送用機器	8	2	18	4
10～29人	32	5	12	3
30～49人	8		11	2
50～99人	5	2	7	3
100～199人	3	1	1	
200～299人		1		
造船所数	5	8	5	5

（出所）表5と同じ。原資料は『全国工場通覧』（1978年版）。

注：1）従業員10人以上の工場について。

2）向東町は「向島」に含め、「尾道市」に含めない。したがって「尾道市」は本土側のみ。

3）自動車部品工場も除いてある。

4）因島付近の広島県側には、他に佐木島に1工場ある。

表7 中国地方の船用工業事業所数（2006年末）

種別	尾道	因島	呉	広島	岡山
機関部品附属品	2			1	14
機装品	25	3	3	2	3
航海用機器	1		1	4	
軸系及びプロペラ	3				1
係船・荷役機械	4		3		
船用補助機械	2	1	1	3	2
船用内燃機関					1
船用タービン				1	
計	37	4	8	11	21

（出所）（財）ちゅうごく産業創造センター（2009）、39頁、図表Ⅱ-7より作成。原資料は国交省中国運輸局「中国運輸局船舶関係資料」。

注：1）狭義の船用工業（船用機器製造事業所）を対象とし、常時5人以上の従業員を雇用する企業の工場数。

2）地区区分は、中国運輸局の支局・出張所別、「広島」は本局。上位5地区を表示した。

3）他の地区と事業所数は、水島6、島根3、山口2、鳥取1。

2. 旧尾道市・向島

高度成長期から1970年代の尾道地区は中国地方で造船関連工場が最も多いだけでなく、多様性もあった。表5の資料には、中国海運局管轄内で「最も多様な構成となっているのが尾道地区

表 8 旧尾道市・向島における長期存続企業の例 (造船・海運・港湾関連企業、機械メーカーなど)

番号	社名	創業・設立	1962年頃の状況	その後および現況
①	尾道諸品倉庫	天保年間	倉庫業など。起源は、広島藩が作らせた天保期創立の尾道諸品会所	岡山・岩国・三原などに支店・営業所設置。尾道の海岸沿いに広大な倉庫あり
②	円福寺商店	1884	建築材料卸商。松山・新居浜など愛媛県も商圏とし、造船所へも納入。昭和戦前期にすでに規模は大きい	1964福山支店開設。現、(株)円福寺
③	古島鉄工所	1910年代初	収益上仰、船用エンジン製造・販売・修理。新三菱重工三原製作所の車輻部品製造。創業50年。取引先は尾道市内・因島・向島・三原。取引造船所は、瀬戸田造船・田熊造船。その他親社。船主との直接取引が主。従業員42名。尾道における焼玉エンジンの先駆者	創業百年。現在は全国各造船所と取引のある川重商事へも製品を納入
④	三谷製作所	1918	陸船用ディーゼルエンジン(ただし加工)、農機具の製造・販売。販路は中国四州阪神方面。納入先は瀬戸田造船・向島船渠・田熊造船・常石造船ほか約100社。仕入先はヤンマーディーゼル・新三菱重工・池貝鉄工・久保田鉄工。従業員67名。深安郡川口村(現福山市)で創業。1930尾道に進出	創業百年。現在は機械加工。ネジ製作。取引先は、寿工業(佐伯市・船体ブロック)・JFEスチール・三菱重工・クボタ・アベックス(広島市、機械)など。従業員44名
⑤	三平工作所	1920	織装品製造。製缶、機械が主。日造因島・向島による発注(原材料支給)が工数の9割。他は住友機械新居浜、久野島化学、住倉工業など。従業員63名。日造協力工場でも屈指。受注歴24年。ただし経済変動を考慮して独自製品開発を進めている	1965日本鋼管福山製鉄所建設工事。以後同社との取引関係深まり、保全業務に三平興業を福山市に設立。製鉄機械設備・船舶織装品・プレス加工など。主要取引先:JFEスチール西日本製鉄所・三菱重工など
⑥	三好鉄工	1922	尾道・三軒家で小型陸船用内燃機関の製造・修理を開始。1936小型ディーゼル機関を中国地方で最初に製造	現存。製鉄機械・船舵軸系装置・内燃機部品などの製造。車両・船舶エンジンジンの修理
⑦	波多野商店	1920年代初	尾道港・松永湾・日立造船などの外国船への食糧販売。創業40年。従業員6名	現、波多野船食
⑧	不二製作所	大正期	機械鋳物、船用工業	金属切削加工。船用工業。経営は安定(現社長広島角修良氏談)
⑨	大池製缶所	1930	船舶織装製造	取引先は、内海造船・福岡造船・今造・常造・尾造・不二製作所・北川鉄工所など。不二製作所の隣に所在。従業員11名
⑩	中田組	1932	1950~60年代に、日造因島・尾造・三菱重工(三菱造船)長崎・川崎重工坂出の各工場内に営業所設置	現、ナカタ・マック・ココロレーション。船舶陸上塗装・船舶各種装置・海運。1972千年工場。2000年代に住友重機追込・米車横須賀基地と取引開始。出張所開設。2016従業員284名
⑪	寺本鉄工所	1934	新三菱重工三原の協力工場で、売上は、製缶部門・船舶用滑車・鍛造部門・車輻部品その他の順。従業員140名。小型船建造工場もあり。納入先は、新三菱重工三原や日立造船・三菱・三井などの大手造船が多い	鍛造・鉄工・船用荷役・船用織装製品など
⑫	向島造機	1939	1948三菱重工三原の下請協力工場になる。1955小型鋼船建造とともに産業機械製造着手。1961造船部門は売上の50%。新三菱重工三原製作所の車輻部品製造・国鉄用豆炭製造機製作(中国地方で1社のみ、食堂車用)など多様な事業	1967日本鋼管と協力。1997新造船部門撤退。造船部門は修繕に特化。産業機械製造。全国に販路。2016従業員50名。協力工場12社・70名
⑬	宮地鋼業	1940	鋼材等販売。加工販売。島嶼部などへ。旧宮地金物	現、(株)ミヤジ。JFEスチールなどと取引。取引先きわめて多数。従業員80名

⑭	菊鈴工業	1941	戦後直後から尾道の造船業界で活動、工作機械・土木建設機械などの販売、納入先日造大阪工場・新三菱重工三原・三井造船玉野ほか200社、近畿・中国地方一円、従業員50名	1965本社を大阪に移転、現、キクスズ、西日本各地・タイに営業拠点、社員数80名
⑮	青木組	1943	海上陸上土木工事、関西一帯の臨海工業地帯、主に官公庁の請負	本社尾道、東京本店・東北営業所(仙台)もあり、一般土木工事に拡張、東京湾浦賀水道浚渫など、業務上船舶も所有
⑯	古川製作所	1946	当初菓子製造、包装機を開発	1973世界一高速運転の真空包装機を開発、現在海外展開、従業員283名、1989本館を三原市へ、ハイパックスなど関連会社は尾道にあり
⑰	向島運航	1946	尾道駅前・向島富浜のフェリー運航	社長は山陽船舶電機株式会社を兼務
⑱	大船装備	1948	船舶・車両内装備品の製造・修理、1948大阪船舶装備の中国営業所として開設	インテリア用品取扱
⑲	山陽工業	1950	バルブ類販売を開始、新三菱重工三原・尾造・瀬戸田造船の専属納入商社となる。1953事業部設置し、水道事業に運出、その後船舶配管・仕上・冷凍機工事等を兼ね、常造・幸陽船渠などの専属請負業、創業者(現会長)は松本の小学校教師・村長の息子、新三菱重工三原勤務	現在は尾道ロイヤルホテル・第一ホテル・国際ホテルなど観光業、損保代理業なども、販売先は尾造・住友重機・高砂熱学工業・三機工業・内海造船・今造・伯力造船・官公庁など
⑳	鐵萬商事	1951	鋼材・鋼材販売業	船舶用鋼材(造船鋼材)取扱、全国に発送、全国ナンバードのストックヤード(在庫量が日本一)
㉑	新浜工作所	1952	新三菱重工三原の協力工場、製造図面製作・溶接・塗装	溶接、塗装、鉄道車両用空気タンク製造
㉒	日工アスベスト	1953	石綿ゴム各種パッキン、保温保温材料卸売および同工事請負、販路は広島県・四国・山口・北九州、とくに日造因島・向島、尾造、新三菱重工、帯人三原、瀬戸田塩業組合など、従業員27名	現、日工株式会社、各種ガスケット・工業用ゴム製品・樹脂ホース・断熱材・接着剤卸売および同工事請負、販路は中国・四国・九州・関西・東日本、社員91名
㉓	興進産業	1959	1960船舶解撤・伸鉄圧延を開始	1967倉庫業開始、日造・内海造船向け鋼板中継業務を開始、1972新日鉄・三井物産と提携して日造因島工場向けの加工工場を建設、主要取引先は三井物産・川重・神戸製鋼・JFEスチール・三井造船・常造・尾造・今造・住友商事・新日鉄住金・三菱重工など
㉔	中鉄工所	戦前か	舶用製品、碓玉エンジンの修理が50%、従業員150名、取引先は波止浜造船・佐野安造船・幸陽船渠・中国舶用品・その他海運会社など多数、1962一旦経営破綻、65経営再開	船舶機製品(主に水密すべり戸、曳航フック)の加工、昭和30年代から船舶機製品を手がけ、40年代には油圧、空圧、電気を含んだシステム化をいち早く実現、全国各地の造船所に納入実績を重ね、高い評価を得ている
㉕	三栄工業	1950年代	ディーゼル部品、ピストンリングなど取扱、タンカー「栄隆丸」を鶴見運送に委託運航	副業ないし資産をもっており、それによる取入あり、現在も船舶用内燃機部品品の販売
㉖	山陽船舶電機	...	船舶電気装備など、納入先は尾造・向島船渠・瀬戸田造船・竹原造船・幸陽船渠・第六管区海上保安部、仕入先は湯浅蓄電池・安川電機・沖電気など	従業員24名、向島出身の社長は向島運航社長なども兼任
㉗	尾道機械工具	...	機械工具80%、舶用品20%	機械工具の商社

(出所)『経済レポート』1~15号(1962年3~7月)、各社ホームページなど。

注：上記資料に記載が掲載されるなど1962年頃から現在まで存続する企業の例、「社名」は1962年当時のそれ、「創業・設立」は判明する限り前身組織の創業年を含む。

であり、業種別には、艀装品関係の事業所が多く、中国管内の半数を占め、[中略]生産機能に限らず、船具商などの商社機能や、設計、請負工事その他造船に関連した様々な業種・業態の地域的集積が形成されている点に、大きな特色がある」という(中国地方総合調査会(1979), 58)。近年でも、尾道市内の船用工業は40社余あるが、近くに船用工業があると「無理も利く」(内海造船瀬戸田工場長)とか、「多品種・小ロット・即納で調達する必要があり」、近くに船用製品生産企業があると助かる(ユニバーサル造船因島事業所長)といわれる(以上、海事都市尾道推進協議会編(2010), 19, 25)。それは、相対的に小型のローテク製品製造企業が集中していることを示すが、むしろそれも造船業に必須ではある。

旧尾道市および向島に高度成長期に存在した造船関連企業で、現存しているものの一部を表8にあげた。造船関連産業といっても、少しでも造船所と取引していた企業まで含めるとその数はきわめて多くなり、正確な統計も存在しないため、このような試みしかできない。広義の造船関連産業の裾野はきわめて広い。同じ組立産業である自動車工業などとは異なって、中・大型船では船内で船員(および船客)が長期に生活するから、居住に必要な資材・物資はすべて必要となる。家具・厨房施設・浴室洗面所トイレ等の施設、換言すれば住居用建築資材一式、さらに修繕船・寄港船を含めて船舶用食糧なども必要になる。したがって尾道には船用糧食商社も存立し、建築資材卸売商は陸上の住宅建設向けに販売するとともに造船所も大口顧客となった。修繕造船所などでは、室内修繕のための大工も雇用されているし、修繕中に船員が滞在するホテルを運営する場合もある。高度成長期に刊行され、尾道を中心に調査した『経済レポート』(表8の資料)をみると、現在は廃業している企業も少なくないが、存続している企業も意外に多いという印象を受ける。

これら関連企業はどのような特徴をもっていたか。高度成長期に日造が突出した地位を示していた時期でも、もともと個別造船専属的ではなく、多くの造船所と取引しているのが普通であった。鉄道車輛等を製作する三菱重工三原など非造船メーカーとも取引している場合もきわめて多かった。表8の③古島鉄工所や④三谷製作所、⑩中田組、⑪寺本鉄工所、⑭菊鈴工業、⑰山陽工業、⑱日工アスベストなどは、多数の造船企業と、そして三菱重工三原・帝人三原などとも取引していた。非金属・非機械取扱企業はなおのことそうであった。②円福寺商店は明治期以来の建材卸商社であるが、高度成長期に地元地域に住宅建材を供給するのみならず、松山・新居浜など愛媛県にも広く商圏を有しており、かつ各造船所へも納入していた。表8には修繕造船企業であった⑫向島造機も掲載したが、同社は三菱重工三原の下請協力工場でもあり、三菱重工向けの鉄道車輛部品製造など陸上部門に多角化していた。

こんにちすでに廃業している企業は、特定造船専属的だったかということ、そうでもない。表示は略すが、『経済レポート』によると現在は廃業している関連企業も、多方面の企業と取引していたのがむしろ一般的であった。たとえば西日本工業(尾道)は、船用艀装金物・船用バルブ製造などを行っていたが、「九州方面各造船所への納品活発化」とされ、出張所を大阪・下関・長

崎に設置していた⁴。同様に新田電機工業は、電気機械の販売・据付・修理を業務としていたが、日造因島・向島、尾道鉄道その他へ販売していた。十州鉄工は製缶専門であったが、取引先は三井金属竹原（現存）・東邦亜鉛契島（大崎上島、現存）・菱備製作所（現、リョービ、府中市）・福山ゴム（現存）・日本製鋼広島製作所（現存）・日造などであった。池田義輝商会は船具・水道用品・機械工具販売を業務とし、取引先は向島船渠・常造・田熊造船・市内鉄工所などとされていた。中国船用品は船舶用品取扱の商社であるが、タンカーも2隻所有し、北川鉄工所（府中市、現存）などの特約店でもあり、販売先は県内造船所・船会社のほか阪神・関東などの船会社30社となっていた。例示はこの程度にするが、特定企業の専属的下請になっている方が珍しい。廃業したのは、景況の波がそれだけ厳しかったということでもあろうし、景気動向以外の経営的諸要因や、零細企業の場合は後継者難といった事情もあったはずである。

さらにいえば、商業など尾道の非造船関連企業も、とくに長期存続している企業は商圏がかなり広い。これは尾道が前近代以来海運とともに山陽道を通じ、内陸・山陰へ通じる出雲街道の起点でもあるという陸海交通の結節点だったために、伝統的に尾道商人が芸予の島嶼部のみならず西日本に広く取引を行ってきたためであろう。たとえば、先述の円福寺商店とやや似ているのは肥料商橋本吉次郎商店（1877年創業）であり、同商店は表2に登場する豪商橋本家の分家であるが、昭和初期頃「関西有数の肥料商として、中国四国、九州方面に活躍」などと記録されており（松村（2018）、116、原史料は、尾道大鑑編輯所編（1933）、164）、現在も肥料商として事業を継続中である。同じく1877年創業で現存の島谷米穀店（島谷好松商店）も、同じ昭和初期頃「附近一帯、岡山県並に島嶼部、愛媛県を活動区域として」とされている。商店街の一見小売商にしかがみえない店も、卸売商を兼ねてひろく取引を展開していた。以下の2店はすでに廃業しているが、1920年創業の呉服太物商・栗野正商店は昭和初期に「市内外及南部島嶼部に活躍し、得意の選定、販路開拓に留意し」とされ（尾道大鑑編輯所編（1933）、191、218）、田久保商店（食用油商）は1962年に「県東部における吉原製油の特約店」とあるから⁵、広島県東部で吉原製油（現、J-オイルミルズ、幕末維新期の創業者・初代吉原定次郎が向島出身、平野（1973））の製品を一手に引き受けていたのであろう。わずかな例示にすぎないし、他地域でも同様のことがいえるかもしれないが、とくに交通の要衝で活動する尾道商人の特徴と思われる。要するに、ここでは造船関連・非関連を問わず、古い歴史もあって、広域の取引ネットワークが高度に発達していた。

高度成長期の造船関連企業で現存するものは、その後の造船不況の荒波のなかでどのような戦略をとったか。まず発展して事業の全国展開を試みている企業がある。ナカタ・マックコーポレーション（旧中田組）は、1991年に関東に拠点を置く船用メーカーであった極東マックグレ

4 以下、前掲『経済レポート』4、9、10、11号（1962年4月～6月）。

5 前掲『経済レポート』8号（1962年5月）。

ゴ-を吸収合併して船用装置製造にも多角化した。すでに1950~60年代に中田組は、日造因島・尾造・三菱重工長崎・川崎重工坂出などの有力造船所内に営業所を設けて社外工による下請船舶塗装事業を行い、72年には常造の膝下・沼隈郡沼隈町に千年工場ちとせを開設して事業を展開し、82年には海運業にも乗り出している。一貫して中田家による所有と経営が続いているが、現在は尾造や三菱重工も大株主である。近年には横須賀米軍基地内に出張所を設けて下請事業を展開している。ナカタ・マックの他にも、広島・大阪方面以外に首都圏さらに海外に事業・受注販売先を広げている企業は、鐵萬商事、日工、日装工業などがある。またキクスズ（旧菊鈴工業）や広川エナス（旧広川商店）などのように、大阪や広島市に本社を移転させて発展させている例もある。

一方、規模はあまり変わらず、地場で取引先を多方面化して存続している企業も少なくない。表8の企業の大半がそうである。そして同表⑤三平工作所や⑫向島造機のように、高度成長期に日本鋼管福山製鉄所が設置され、そこから受注している企業もみえる。さらに造船企業と取引していた企業が時代に対応した事業に拡張している例はきわめて多い。たとえば、前出の(株)円福寺は、太陽光発電装置に力を入れている。山脇酸素（1923年創業）は、1962年頃売上の7割は因島の造船所・鉄鋼業者で、日造ほか16社とされており⁶、現在も高圧ガス配管・溶接機・溶接材料・ガス切断機などを扱っているが、近年は在宅医療用酸素取扱などに進出している。山陽工業は1950年に造船所向けのバルブ納入商社として創業し、パイプ加工工場も設置して、70年代~80年代の造船不況に際しては尾道でホテル経営にも乗り出し、本業も船舶配管から陸上空調工事にシフトしていった。

要するに、広義の造船関連企業も業務を非造船関係へ多角化しつつ、かつそれも三菱重工三原など域内に止まらず、首都圏等遠隔地や海外との取引も展開している。

3. 因島

因島はたんに造船関連産業の発展が弱かっただけでなく、金属加工外注企業が多く、したがって尾道とは異なって、日造が繁栄する1960年代頃までは日造専属的であったし、その後も造船下請の性格が強かった。1978年における因島造船関連工業は、収入のうち加工賃のみのものが15社中8社あり、13社までは加工賃の占める割合が5割以上であった。大半が造船所から鋼材等の原材料と仕様書の支給を受けて船体ブロック建造などを行っており、自社製品メーカーの形成が微弱といわれた（中国地方総合調査会（1979），65）。

他方、日造因島工場は、1960年代半ば頃まで、加工外注の比重はあまり高くなかったが、60年代半ば頃から構内での社外工を利用した加工を抑制して外注を増加させていった（以下、中国地方総合調査会（1979），66-73）。これは日造因島の下請23社が参加した因島鉄工業団地の稼働

6 前掲『経済レポート』14号（1962年7月）。

が1965年頃から開始されたことも影響している。もっとも70年代半ば頃から造船不況により、本工は減少傾向となり、関連工業の雇用はさらに大きく減少していった。

これに対して、因島の造船下請企業は、すでに造船不況以前の因島鉄工業団地稼働開始頃から、中・上層を中心に受注先の新規開拓に努め、日造への依存度を低下させていった。鉄工業団地の日造への依存度は、72年34%、74年22%、76年12%と減少し、他方中手からの受注は逆に、55%、67%、71%と上昇した。受注先の多様化は、近隣に中手造船があったことが重要であり、すでに70年代に中手などとの取引の割合が大きい点は、「他の造船工業地区にはあまりみられない因島地区の大きな特色」であったという。また大量の社外工の存在は、関連工業にとっても繁閑調節のため有用であった。こうして「中堅造船所が、層として無視できないウエイトを占め、一定の市場を形成していることは、社外工の地域的集積のクッション的利用と共に、当地区の造船関連工業の強み」となり、(造船不況は大手・中手を同時に襲うものではあるが、それでも1970年代後半の)「不況の影響が、相当程度緩和され」たという。そして因島下請企業の受注先多様化は、近隣の中手のみならず、函館ドックや東海・九州など遠隔地の中手にまで及んだ⁷。とはいえ、こうした因島企業は不況による遠隔地中手造船の破綻により打撃を被った。函館ドックは1977～78年に経営破綻した。中手からの受注は、一旦「域外中堅造船所のアクシデント(倒産)などから急激に減少」した。こうして結局、因島企業は、遠隔地に所在する造船企業の経営状況の把握が困難であるため、再び広島・愛媛という近隣中手造船との取引を重視する姿勢となったという。

続く1986年の日造因島工場新造船撤退による下請企業への影響は甚大であった。因島の関連企業従業員も、1986年11月から88年7月の間に2,038人の離職者がでた(伊藤(1990), 169)。存続した関連企業も大幅に規模を縮小し、企業数も減少したという。しかし日造が新造船から撤退すると、やがてその元従業員も小メーカーとして起業した⁸。そして1990年代後半頃から、尾造・常造・内海・今造など近隣中手との広範な取引を拡大していった。従業員については、技能実習生という外国人労働者の導入を1997年に因島鉄工業団地協同組合が真っ先に始めた。現在では地元スーパーの売上の3割は外国人によるといわれる。こうして企業数は再び増加していった。もっとも生産額や企業数は増えても、地元に対する雇用効果はあまり大きいとはいえない。そもそも地元の若者はこのような重工業の中小企業に就職したがる傾向があるし、定着率も高くなく、いきおい外国人労働者に依存しがちである。ことに現在は人手不足が深刻とのことであり、安易に外国人労働者に頼らないような体制への模索が進められている⁹。表9の、現在尾

7 以下、中国地方総合調査会(1979), 73頁、および因島鉄工業団地協同組合からの聞き取り(2018年11月)による。

8 以下、因島鉄工業団地協同組合(同上)からの聞き取りによる。

9 「新理事長に聞く 因島鉄工業団地協同組合理事長広田一敏さん」, 『せとうちタイムズ』2018年9月15日(電子版)。

表9 現尾道市・船用工業の例 (2019年2月)

社名・組織名	本社所在地	工場所在地	資本金 (千円)	従業員 (人)	創業年	事業内容はか
アイメックス	尾道市因島土生町	尾道市因島土生町	148.4	360	1990	日造子会社4社が合併して成立(現在も日造の子会社)。ボイラー・ディーゼル機関・環境機械など、ディーゼル機関は2~3万トン級船舶向けで、国内中小造船所に納入
イワキテック	愛媛県上島町岩城	岩城島・因島重井・向島	8.5	(700)	1957	ハッチカバ・船体ブロック建造など、3工場でしまなみ海道沿いで一貫生産体制
因島鉄工	尾道市因島三床町	因島三床・重井	2.4	80	1954	船体ブロック建造、新来島どつく、村上秀造船・楠垣造船など瀬戸内の造船所を中心に納入
因島鉄工業団地協同組合	尾道市因島重井町	尾道市因島重井町	13.1	750	1964	13社、団地内従業員数のうち外国人技能実習生(インドネシア・タイなど)130人、主に今造・常造・尾造などの船体ブロック製造
柏原工業	尾道市因島重井町	因島重井、ホーチミンにも子会社	0.5	15	1962	機関室置きタンク・消火装置・防暴装置など
北田船舶設計	尾道市天満町	設計会社をベトナムの造船会社と合併でハノイに設立	1.0	10	1984	尾造設計部長が退職して設立、当初日造の子会社から基本設計を請け負う、近年は海外からの受注も少なくない
京泉工業	尾道市向島町	向島、海外提携工場上海	1.0	160	1969	船舶織装品専門メーカー、アンカーチェーンストッパー・ハッチなど、上海工場から輸入、輸入割合25%、取引造船企業きわめて多い、多度津営業所あり
サンライト工業	尾道市因島洲江町	因島洲江・因島原・瀬戸田	0.5	...	1970	船用パイプ加工・溶接など、陸機プララントに納入も、船殻ブロック製作も
JFE 商事造船加工	尾道市向島町	尾道市向島町	3.0	6	2006	JFE 西日本製鉄所の鉄鋼を船で向島工場に運び、切断加工して各造船所に納入、30造船所と取引、元日造向島西工場敷地を同社から賃借して営業、協力会社約10社
新栄産業	尾道市因島重井町	尾道市因島重井町	0.6	40	1938	船舶家具・内装、船用シエア85%、近年は中国からも輸入、津軽海峽フェリーの内装も
双日マリンアンドエンジン ニアリング尾道出張所	東京都港区	(尾道市西御所町)	80.0	5	2004	船用専門商社、国内取引と輸出、尾道・今治・伊万里に在先機関設置、同出張所は今治側でも広く営業
大晃産業	尾道市向島町	尾道市向島町	3.0	46	1968	船用防火扉・サイレンサ・非常用発電機モジュールなど、中国企業とも提携、東京支店あり
寺本鉄工所	尾道市正徳町	尾道市正徳・長者原	3.6	50	1920	大型滑車など、船用部門シエア9割
東幸海運舷木重工事業部	神戸市東灘区	尾道市因島重井町	9.1	24	1945	東幸海運は内航船主、元日造因島工場の船用織装品製造の下請企業として因島に設立され、のち海運業にも進出し、1965本社神戸移転、通風タクト・排気管に特化
東洋電熱工業	尾道市高須町	尾道市高須町、大連・上海に提携工場	1.0	9	1977	船用工作機械・船用清水加熱器など、中国工場からも輸入、販売先は常造・尾造・三井造船・サノヤス造船・ジャパンマリンユナイテッド・内海造船・北日本造船・三菱重工など
扶桑工業	尾道市正徳町	尾道市正徳・長者原・向島、韓国	3.0	64	1961	舵メカカー、海自護衛艦、海保巡視船・1万トンカーフェリーなどにも、今造・尾造・函館ドック・内海造船・その他造船所などへ納入
三好鉄工	尾道市長者原	尾道市長者原	3.0	16	1922	船用エンジンのシリンドラーフレーム加工など機械加工、販売先は三井造船・阪村機械製作所・IH 機械システム、住友重機ファインテックなど

(出所) 尾道市ホームページ「船用工業」、各社ホームページ、「帝国アーターバンク会社年鑑」。
注：従業員の()は、協力工場を含む。

道市のホームページで紹介している「船用工業」一覧をみると（船用工業企業が網羅されているわけではない）、因島地区が最も多く、旧尾道市域を含めて、どの企業も事業と取引先を多様化し、なかには零細企業であっても海外に子会社・合弁会社を設置したり提携工場を有したりしていることがわかる。

4. その他

三原や、因島に隣接する愛媛県側の島々にも、重要な造船関連企業がある。ここではそのうち、共立機械製作所（三原市）とイワキテック（愛媛県岩城島）についてのみ、簡単に述べておきたい。

共立機械製作所は（以下、各社ホームページ）、アルミサッシやアルミ製漁船・高速艇・ボートなども製作しているが、舷梯装置、船用窓・ドア、水密滑戸では現在全国7割のシェアを占め、世界でもトップ企業である。国内ではほとんど全部の造船所との取引がある。同社は、1935年に創業し、中国地方一円の造船所へ労務者を供給する手配師として池之内組を組織したとされる。1941年に三菱重工三原の設置とともに同所の下請業を営み、50年に機械工場を買収して現社名とした。現在資本金4,500万円、従業員173名であり、三原の本社工場のほか、尾道・三原両市が接する地区に工場を集中させ、下関にも工場を設置している。備後造船クラスターにおけるオンリーワン企業の1つである。

表9にも記載のあるイワキテックは、本社工場は岩城島にあるが、因島と向島（旧日造向島西工場跡地）にも工場を設置し、設計から小中大組立、艀装・塗装・アフターサービスという一貫生産を売物としている。ハッチカバーや船体ブロックなどを製作しているが、とくにコンテナ船用ハッチカバーの生産量は国内トップである。販売先は今造ほか愛媛県の造船所が多いようだが、サノヤス造船（大阪・水島）や三菱重工も名を連ねている（『帝国データバンク会社年鑑』）。工場所在地・取引網は入り組んでいるが、同社もこの地域の造船クラスターの一翼を担う中堅企業である。

おわりに

以下、結論を要約する。

1960年代初頭における尾道・福山・三原各税務署管内の高額所得者から地域経済の特徴をみると、福山は陸上の地元諸産業を基礎とした者が多く、三原はそもそも高額所得者が相対的に少ないうえに、名簿からは三原経済の外来大企業依存的な性格がみられる。これに対して、尾道（因島・向島を含む）は海に関係した様々な産業を基盤としている者が突出して多く、造船業およびその関連産業の経営者が少なくなかった。高度成長期において、備後沿岸・島嶼部でも、尾道・向島・因島を中心に造船クラスターが形成されていた反映である。

また高度成長期からこんにちまで、尾道地区（福山・三原を含み、因島を含まず）は、一貫し

て中国地方において最大の船用工業の集積地であった。その中心は尾道・向島であった。尾道の船用工業は、特定造船企業の専属的下請的性格は弱く、多くの造船所さらに三菱重工三原製作所をはじめ非造船企業とも多様な取引していたことが特徴である。もともと尾道は、港湾都市として古代以来の古い歴史をもち、海陸の要衝であったので、島嶼部・内陸、さらに四国、西日本全域といった遠隔地との取引を多方面に行っていた商人が多く集住していた。

これに対して因島は、明治期に日造の前身となる造船所が作られたが、当初は小型船建造であったし、日中戦争期までは造船業の景況変化の激しさによってたびたび新造船を中断したことなどから、造船関連産業・下請企業が育たなかった。因島で造船下請企業が本格的に勃興したのは、第二次大戦後のことであった。このため、日造因島工場は大手造船所としては下請企業が少なく、また因島の造船関連企業は日造因島工場に専属的であった。しかし1970年代後半の造船不況が訪れる以前から、因島企業は取引先の多様化をめざして遠隔地を含む多くの造船企業との取引を行うようになった。1986年の日造因島の新造船撤退は、因島企業に大きな打撃を与えたが、やがて日造因島の元従業員らによる起業などもあり、因島の造船関連企業はむしろ増加していった。

その後、繰り返される造船不況の中で、尾道などの造船関連企業の中には、大都市圏ないし全国・海外に事業を展開して発展していったものもみられたし、事業を非造船など時代に対応して展開していった企業も多かった。また規模拡大をあまりしないで、多くの中手造船と取引を継続しているものも少なくない。このような関連産業と、中手・中小さらに修繕専門造船所など多様な造船集積は相互に取引ネットワークを形成し、造船クラスターを維持してこんにちに至っている。このような造船産業の集積は、日本でも他にあまり例がないものである。

参考文献

- 伊藤武夫 (1990), 「因島市の産業と就業構造」(立命館大学産業社会研究会「因島・尾道地域と造船不況」) 『立命館産業社会論集』26巻1号, 155-174頁。
- 稲田実次 (1967), 「広島県における船舶輸出を中心とした造船関連工業の特徴」広島商科大学『商業経済研究所報』5号, 13-35頁。
- 今治造船株式会社 (1977), 『今治造船史』, 同社。
- 尾道大鑑編輯所編 (1933), 『尾道大鑑』, 同編輯所。
- 海事都市尾道推進協議会編 (2010), 「海とともに発展する尾道」(尾道市ホームページ所収)。
- 日立造船株式会社 (1985), 『日立造船百年史』, 同社。
- 日立造船株式会社 (2012), 『日立造船百三十年史』, 同社。
- 平野成子 (1973), 『吉原定次郎翁伝: 油ひとすじ』, 吉原製油株式会社。
- 東レ株式会社 (2018), 『東レ90年史: 1926-2016』, 同社。
- (財)ちゅうごく産業創造センター (2009), 『瀬戸内海地域における造船・船用工業の持続的発展のための方策調査報告書』。
- 中国地方総合調査会 (1979), 『造船不況下における地域経済の変貌と対応—因島市と周辺島嶼部を対象に—』。

松村敏 (2018), 「近代日本における名望家的地方資産家の存在形態—広島県尾道・橋本家の事例—」 神奈川大学『商経論叢』53巻4号, 109-147頁。

松村敏 (近刊), 「備後造船業の展開と中手造船」 張楓編『備後福山の社会経済史—地域がつくる産業・産業がつくる地域—』, 日本経済評論社。

村上雅康 (1973), 『造船工業地域の研究—相生・因島両地区の場合—』, 大明堂。

森田経済研究所 [尾道市], 『経済レポート』1-15号 (1962年3-7月)。

一次資料

各社ホームページ。

尾道市ホームページ「船用工業」。

帝国データバンク (帝国興信所) 『帝国銀行会社要録』 『帝国銀行会社年鑑』 『帝国データバンク会社年鑑』 各版, 同社。