

# 國際經濟研究

年 報

第 12 號



神 戶 大 學

經 濟 經 營 研 究 所

1962

# 國際經濟研究

12



神戸大學經濟經營研究所

目次

神戸港における荷役作業の実態……………	柴田銀次郎	一
わが国における近代的蒸汽船運賃の形成……………	佐々木誠治	三五
アメリカ船員の就労機構と年間所得……………	山本泰督	七〇
——わが国との対比において——		
貿易外収支の国際比較……………	川田富久雄	七五
企業の生産函数と産業の生産函数……………	片野彦二	一三五
——総生産函数概念の提起——		
アルゼンチンの農牧畜構造……………	西向嘉昭	一七〇

# 神戸港における荷役作業の実態

柴 田 銀 次 郎

## 一、荷 役 作 業

港灣施設には物的施設と人的施設とがあるが、その個々の管理運営は公共団体が行っているものと私企業又は私的団体が行っているものがある。物的施設の主たるものは多く公共団体がこれを管理運営しており、人的施設は大部分が私的企業によって管理運営されている。そして、主たる港灣作業は船舶の発着と荷役とであって、すべての港灣施設は直接に又は間接にこの二つの作業のために存在している。殊に荷役作業は莫大な人的施設を必要とし、これが実施はすべて私企業によって営利的に行われている。故に、港灣施設のうち荷役に直接関係のある倉庫、はしけおよび荷役労働の三者は主として私経営的に管理運営されている。もっとも、これら荷役施設の中には国や公共団体によって管理運営されているものも多々ある。例えば、公共倉庫、市営はしけなどがこれであって、外国では荷役労働をもポート・オーソリティによって運営しているところもあるが、わが国ではこれは全面的に私企業に任かされている。

第1表 輸出貨物の荷役作業段階

作 業	実 施 者
1. 包 装 荷 印……………	梱 包 業 員
2. 工 場 倉 出 し……………	専 属 作 業
3. 陸 上 輸 送……………	運 送 業
4. 輸 出 倉 庫 又 は 上 屋 倉 入 れ……………	荷 役 業
5. 同 上 積 付 け, 配 替……………	荷 役 業, 回 漕 業
6. 同 上 蔵 置, 管 理, 倉 移 し, 荷 直 し, マーク訂正等の処理……………	倉 庫 業, 乙 仲 業, 荷 造 業
7. 検 才 量……………	海 事 検 定 業
8. サ ー ヴ ェ イ……………	通 関 業, 鑑 定 業
9. 輸 出 申 告……………	通 関 業
10. 税 関 輸 出 検 査……………	通 関 業, 乙 仲, 検 査 立 会 業
11. 検 数……………	検 数 業, 乙 仲 業
12. 倉 出 し……………	沿 岸 荷 役 業
13. は し け 積 み……………	沿 岸 荷 役 業
14. 仕 分 け, 配 替, 看 貫 横 持, は し け 移 し 等……………	沿 岸 荷 役 業
15. は し け 受 け 検 数……………	検 数 業
16. は し け 回 漕……………	解 船 業
17. 本 船 々 側 曳 付 け, 曳 船, 接 岸 荷 役……………	港 湾 運 送 業
18. 本 船 受 渡 検 数……………	本 船 検 数 業
19. 本 船 積 込 み……………	船 内 荷 役 業
20. 本 船 積 付 け……………	船 内 荷 役 業
21. 船 内 荷 直 し……………	荷 直 し 業
22. 本 船 受 渡 事 務……………	本 船 代 理 店 業
23. 税 関 吏 乗 船 検 閲……………	通 関 会 社
24. 本 船 出 帆……………	汽 船 会 社

港灣作業特に荷役作業を主として私企業に委ねているのは港灣発達の伝統によることである。国又は公共団体が港を建設しこれに設備を施すようになったのは、港灣が近代化されて建設、施設に多大の資金を要するようになってからのことである。開港以前は地方の都市、村落又は回船問屋、漁業家などの手によって建設され、従ってその運営も民間の手によって行われていた。わが国のように外航船および外国貿易のために解放されてから漸く百年を経るに過ぎない国にあっては、港灣が近代化されたときには既に民間の企業が広く港灣作業に従事して

おり、規模、形式こそ変貌しているけれども、経営機構の本質は今日と大差ない状態であったと案せられる。それほどに現代の港湾作業は伝統の上に築かれている部分が多い。

荷役作業は常に貿易の軌道において行われる。すなわち、売買契約の成立した商品を港の中に入れたときから船舶に積込みを終るまで、又は船舶が着港してハッチを開けてから陸揚げした貨物が関税区域に出るまでの作業一切を含んでおり、企業としては運送契約に基づいて港に入る以前、すなわちメーカーの倉庫からこれに着手することもあられるけれども、厳密に言えば港外の作業は港湾作業とはいえない。

輸出の場合における貨物をめぐる手続および作業の段階を細かく示すと第1表の通りである。

貨物の種類によっては或はこれよりも簡単となり、或はもっと複雑な作業がこれに加わることとなる。しかし、輸入貨物の場合には通関手続こそ複雑であるが港湾作業はこれよりも遙かに単純であって、(一)入港碇泊に伴う各種届出および報告、(二)貨物陸揚、(三)輸入通関、(四)納税、引取、(五)荷受、倉入の手順となる。

## 二、荷 役 業 態

これらの港湾作業を貨物の立場のみに限って大別すると、蔵置、検査、処理、運搬、積卸となり、一般に「荷役」といった場合には貨物の運搬、積卸を指しているが、荷役業と称せられるものうち元請業者は概ね前節に掲げた港湾作業全体を請負って実施しており、このため広義の「荷役」は蔵置から船内積付を終るまでのおよそ貨物に関する作業全般に亘ることを営業としている。しかし、狭義の「荷役」は貨物を直接に動かす作業、すなわち運搬、積卸および積付の作業のみを指しており、かつ荷役の性質上移動を主体とする業種と、船内積付を専

業とする業種とに区別されて、沿岸荷役業と船内荷役業とは判然分業の体制をとっている。そして沿岸荷役業者は一般的にいつて一定の荷主と関連を保っていることが多く、船内荷役業者も一定の船会社と提携を維持している場合が多い。すなわち、沿岸荷役に関する料金は結局は荷主の負担となって貨物の価格の中に含まれ、船内荷役に関する料金は船会社の負担となって運賃の中に込められることになり、この筋の異なることから業種が判然と別れているとも見られる。

このように、荷主（主として貿易商社）又は船会社はその輸出貨物の船積みまでの作業、輸入貨物の引取り倉入れまでの作業の一切を、その直属する荷役元請業者に依頼し、元請業者は一部分は自己の手により、大部分は更に永年関係ある荷役下請業者に作業を請負わせるのが常態である。ただし、元請業者にしてその部局に作業部を持っている会社はその作業部が下請作業に当っている（例えば上組、日本運輸の如き）。下請業者は又一部分はその常備の労務者を使って直接に作業に当るけれども、大部分は更に多くの作業員を擁する他の下請業者、（第二次下請）に請負わしている。結局、直接に貨物を手掛けるのは第一次第二次下請業者の常備作業員および臨時雇傭の労務者である。この第二次下請の荷役業態が従来神戸港の荷役の特徴であって、港灣作業近代化の一障害として指摘されていた点である。

昭和三十四年三月港灣運送事業法（同年十月一日より施行）が改正されて、荷役業者の開業は従来の届出制を廃して免許制とすると同時に、免許には一定基準の経営規模が要請されることとなった。すなわち、港灣運送業者は向後三年以内（昭和三十七年九月三十日まで）に左に掲げる基準以上の経営規模を専属的に具備して、一般港灣運送事業者は運輸大臣、その他の荷役業者は海運局長の免許を受けなければならないようになった。

- 一、一般港湾運送事業者。(1) 専用上屋二五〇坪以上又は野積場五〇〇坪以上。(2) 現場職員一二人以上。
- (3) 通船一隻以上。(4) その上に、イ、船内荷役については基幹労務者一六人以上、一般労務者四〇人以上、荷役機具四〇口分以上、通船一隻以上。ロ、はしけ荷役については舢舨二〇〇屯以上、曳船二隻以上。沿岸荷役については専属労務者四〇人以上、荷役機具四台以上、同器具四口分以上。
- 二、ステベ事業者。(1) 基幹労務者八人以上。(2) 一般労務者二〇人以上。(3) 荷役施設二口分以上。
- (4) 通船一隻以上。
- 三、はしけ專業者。(1) 舢舨五〇〇屯以上。(2) 曳船一隻以上。
- 四、沿岸荷役專業者。(1) 基幹労務者一五人以上。(2) 専用上屋五〇坪以上、又は野積場一〇〇坪以上。
- (4) 荷役機具一台以上及び同器具一口分以上。
- 五、海運貨物取扱事業者(乙仲)。(1) 現場職員六人以上。(2) 専用上屋五〇坪以上又は野積場一〇〇坪以上。
- (3) イ、舢舨五〇〇屯以上及び曳船一隻以上、或いは、ロ、基幹労務者五人以上及び荷役機具一台以上、又は同器具一口分以上。

以上の基準は三十四年の港湾運送事業法改正以前に定められた登録基準ではあるが、現在もそのまま踏襲してこれを免許の最低基準となしている。これは経営規模のみに関する最低基準であって、免許のためにはこれ以上の条件が要請されるばかりでなく、過去の実績、責任者の人格、経験も斟酌され、更にその港湾における一般状況なども広く考慮されることになっている。要は港湾活動のために適度の規模と高度の能率をもつ業者が適度



第2表 神戸港船内荷役主要下請関係系列

(昭和37年1月現在)

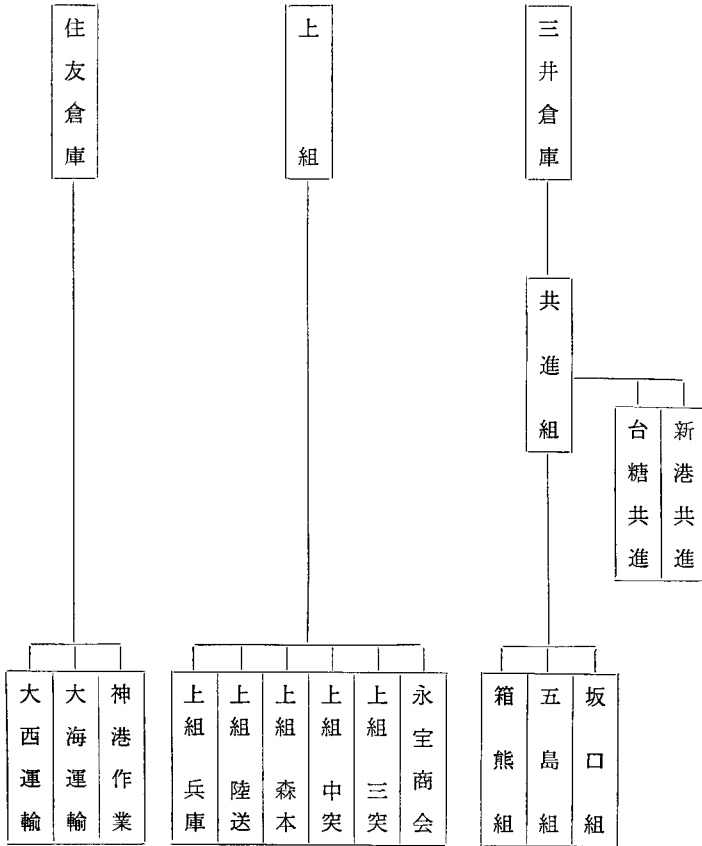
港 湾 運 輸	山 九 運 輸	三 井 倉 庫	三 菱 倉 庫	住 友 倉 庫 運 ニ ッ ケ ル エ ン ド ラ イ オ ン ズ	商 船 港 運 住 友 倉 庫 運	(川 西 倉 庫) 日 本 運 輸	東 日 日 和 東 本 運 運 輸 輸 運	上 組	元 請 荷 役 業
港 湾 運 輸 船 内 部	山 九 運 輸 船 内 部	東 上 双 神 和 運 運 輸 輸 作 業 荷 役	西 高 甲 浜 陽 運 運 輸 輸 輸	倉 橋 海 運 運 輸	住 井 企 業 運 輸	岡 原 運 輸 岡 村 運 輸 岡 田 港 湾 作 業	日 昌 日 和 運 運 輸 輸	山 上 大 藤 一 運 輸 組 内 運 輸 作 業 海 運	下 請 荷 役 業

の数だけ存在することを理想としているからである。

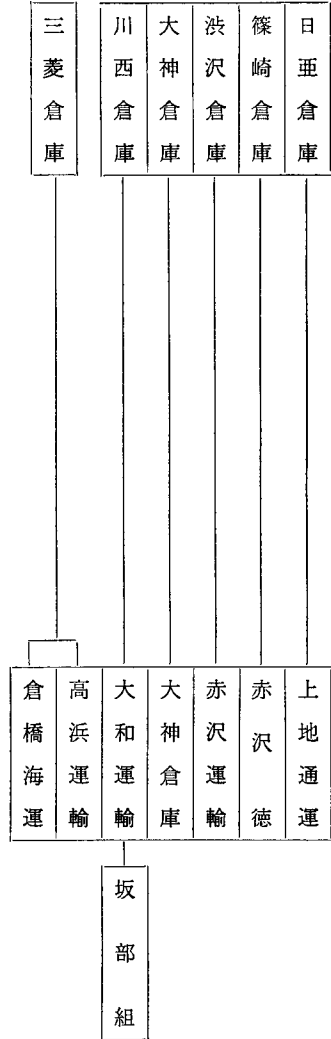
殊に、従来行われていた全部下請（独自の施設、労働者持たずに請負事務だけを行う営業）が禁止されたため、業者たるものは必ず荷役実施者でなければならなくなり、その結果として先ず船内荷役業者に或る程度の整備が行われ、昭和三十四年二月一日第二次下請を廃して全部を第一次下請となした。すなわち、神戸港にあっては船内荷役業は従来、三井、三菱、住友の倉庫会社、日本運輸（川西倉庫系）、上組が元請大手五社であって、これに従属する下請七社があった。東神荷役、倉橋海運、高浜運輸、神戸海陸作業部、日本運輸作業部、昌栄運輸、上組船内荷役部がこれである。昭和三十四年一月まではこの下に更に二十七社を算える第二次下請事業所があって、前記のように元請——第一次下請——第二次下請の系列によって、荷主又は船会社の委託による船内荷役を作業していたのである。しかるに、同年二月一日からは第二次下請を廃止して或いは単独で或いは合併の上第一次下請となり、前記第一次下請業者と併立し

神戸港における荷役作業の実態

第3表 神戸港沿岸荷役主要業者系列



て元請業者に直属することとなった。神戸港におけるこれら業者の系列関係を示したものがここに示した第2表である。ただし、沿岸荷役業者についてはその数が夥しく、ここにはその主たるもののみを掲げた。



昭和三十六年十一月末現在、神戸港における港湾運送事業法に基づく登録業者は、一般港湾運送業者が九十二社であり（そのうち海運貨物取扱業（乙仲）を兼ねるもの六十六社）、船内荷役業者が三十八社、はしけ運送業者が八十社、沿岸荷役業者が百二十八社、合計三百三十八社である。その外に三十一社を算える検数、検査、鑑定業者がある。ただし、兼業重複登録者が六十五社あるから、荷役業者の実数は二百七十三社である。この外に、未登録者も多く存在して稼働しているけれども、いずれも小規模のものであり、その実態を把握することは困難である。これら業者は全体としては増加の傾向を見ているけれども、この増加は一般港湾運送業者に集中しており、他の業種にあっては登録を取消す者も毎年多少はある。

これら業者の経営規模は極端に差があり、大は資本金一億円以上から小は五十万円にも満たぬもの、その常備する労務者数にも著しい差があって、大は数百人の作業員を擁し、小は五人足らずの作業員しか持っていない。

神戸港における荷役作業の実態

第4表 神戸港における登録荷役業者数

業種	年月	昭和32/1末	昭和33/3末	昭和34/2末	昭和35/12末
	一般港湾運送業		51	80	92
船内荷役業		41	41	41	38
はしけ回漕業		81	81	82	81
沿岸荷役業		118	130	131	129
合計		291	332	346	340
実数		210	249	259	275

第5表 神戸港港湾運送事業者の経営規模（昭和37年1月1日現在）

1. 資本金別事業者数

	I 一般港湾運送業	II 船内荷役業	III はしけ業	IV 沿岸荷役業	Iを含む兼業者	Iを含まない兼業者	合計
1億円以上	1		3	7	11		22
1億円未満		1	1	2	2		6
5000万円未満	1	1	1	6	7		16
1000万円 "	2	5	6	11	5	2	31
500万円 "	4	10	8	17	12	4	55
200万円 "		3	8	15	5	1	32
100万円 "	4	1	2	12	2		21
50万円 "	30	1	1	9	2		43
個人経営			3	12			15
合計	42	22	33	91	46	7	241

2. 常備労働者数別事業者数

200人以上					4	1	5
200人未満		1			3	3	7
150人 "		2		3	6		11
100人 "	1	11	2	12	9	1	36
50人 "	3	5	7	9	7	1	32
30人 "	9	2	5	16	8		40
20人 "	8		4	18	6	1	37
15人 "	12		7	14	1		34
10人 "	7		7	15	1		30
5人 "	2	1	1	4	1		9
合計	42	22	33	91	46	7	241

神戸海運局調べ

而して、荷役元請業者の収入は荷主又は船会社が港湾荷役費としてその商品価格又は運賃のコストに計上される金額であつて、元請業者は一部は自己の作業力を使って請負事業を果たし、一部は一定のマージンを取つてこれを下請業者に請負わせ、下請業者は更にこの中から労賃、荷役機具等の使用料、その他コストを差引いてマージンを得ている。

### 三、荷 役 勞 働

荷役の実際労働は港湾労働者の手によつて行われる。港湾労働の主たる内容は貨物の運搬と積付であつて、この二つの労働をめぐつて更に数多くの附帯労働を必要とする。近年に至り港湾作業の機械化が叫ばれて着々と実現されつゝあるけれども、オート・メーションの完璧な工場においてさえ、なお人間の視聽力と肉体力とを必要とする部分が多く残されているのであるから、いわんや港湾労働のように内容、重量、形態が極端に異なる貨物を取扱う領域においては機械化にも限度があり、非常に多くの労働者を必要としている。神戸港において常時働いている労働者数はこゝに掲げた表の通りであつて、近年は一日の労働量約二万人を越えている、このうち、業者の常備となつている作業員は近年漸増を見て約一万二千人に近づきつゝあるけれども、尚一万人近くは日雇労働者の労働力を待たなければならぬ状態である。

各業者の常備として擁する作業員は大は三百人以上から小は五人程度まで全く区々であつて、殊に沿岸荷役業に至つてはその事業所の数が極めて多く、又作業員の数も変動常なく一々これを把握することは困難である。しかし、港湾運送事業法によると、前記の如くすべての荷役業者は労働者若干を常備していなければならず、その

神戸港における荷役作業の実態

第6表 神戸港港湾労働者数（1日平均稼働人員）

昭和 35 年								
区分 月別	総 数		船 内		沿 岸		そ の 他	
	常備	日雇	常備	日雇	常備	日雇	常備	日雇
1	9,300	6,777	1,665	3,367	2,515	2,940	5,120	470
2	10,339	6,733	1,532	3,309	2,807	2,962	6,000	462
3	9,715	6,850	1,354	3,523	2,532	2,877	5,829	450
4	9,874	7,001	1,496	3,602	2,529	2,979	5,849	420
5	10,349	7,080	1,516	3,715	2,599	2,964	6,234	401
6	9,903	7,137	1,480	3,799	2,498	2,968	5,925	406
7	10,370	7,462	1,445	4,020	2,605	3,020	6,320	422
8	10,578	7,318	1,449	4,005	2,682	2,895	6,447	418
9	10,782	7,294	1,444	3,890	2,641	2,969	6,697	435
10	10,778	7,448	1,501	3,977	2,639	3,041	6,638	430
11	10,573	7,463	1,404	4,045	2,612	3,016	6,557	402
12	10,815	7,380	1,527	4,135	2,653	2,877	6,635	368
平均	10,281	7,162	1,484	3,782	2,609	2,959	6,061	424

昭和 36 年								
1	10,904	7,425	1,544	4,159	2,701	2,894	6,659	372
2	10,785	7,521	1,569	4,214	2,638	2,891	6,578	416
3	10,766	7,661	1,577	4,296	2,694	2,977	6,495	388
4	11,217	7,668	1,649	4,348	2,842	2,957	6,726	363
5	11,424	7,852	1,766	4,514	2,854	2,980	6,804	358
6	11,405	8,195	1,718	4,773	2,819	3,031	6,868	391
7	11,584	8,508	1,755	5,090	2,859	3,043	6,970	375
8	11,531	9,599	1,757	5,980	2,819	3,233	6,955	386
9	11,425	9,702	1,759	6,151	2,857	2,551	6,809	400
10		8,258	1,695	4,903	2,913	2,390		381
11		8,215	1,710	4,848	2,744	2,403		425
12		7,666		5,047		2,261		358
平均	11,227	8,189	1,682	4,860	2,795	2,801	6,763	384

(註) 常備労働者数は神戸海運局調べ。但し、36年10—12月分は未報告。日雇は弁  
 天浜公共職業安定所調べ。

第 7 表  
神戸港日雇労働者雇傭数  
昭和36年（1日平均）

	総 数	月間指名
2月	6,543	3,781
3月	6,694	3,785
4月	6,685	3,750
5月	6,916	3,900
6月	7,213	3,986
7月	7,546	4,634
8月	8,674	5,136
9月	8,811	5,023
10月	7,404	4,840
11月	7,337	4,639

神戸弁天浜職業安定所調べ

足りない労働量を職業安定所を通じて日雇労働者に求めるといのが本来の立て前であるが、事実上は日雇労働者なくしてはその営業が成り立たない程度に日雇労働に依存している。港湾労働において補足の程度が余りに大きいのは、港湾作業なるものが他の産業に見られない程に日々の繁閑の差が激しいため、経費の安定を期することができないということが主なる理由となっている。殊に、船内荷役作業に至ってはむしろ日雇労働者が作業の主体をなしているほどに大きな比重を持っている。第6表に掲げた神戸港湾労働者数は総数及び職種別の労働者数の毎月一日平均の現員（常備）又は就労者（日雇）の数であって、その間の事情をつぶさに物語っている。

この表中にある「その他」の労働者というのは厳密には荷役といふ、難しいが、ワッチ、検数量、針屋、ラベル貼付、清掃その他の雑業である。この表により、船内荷役は約八〇%が日雇労働者に依存しており、沿岸荷役は約五〇

%、その他は約一五%が日雇労働者に頼らざる得ない状態にある。しかし、職業安定所を通じて雇傭した日雇労働者といっても、実際には業者からの指名によって雇傭するものが大部分であって、殊に船内荷役については実質的には常備と殆ど変りない状態に置かれている日雇労働者が多い。言い換えると、業者は労働協約に拘束されることなく、作業の繁閑に応じて増減し得る労働力を持つという経営上の

利益が得られているわけであって、このためには日々の作業のために一定数の日雇労働者を確保し得る体制にあることが必要であり、幸にして職業安定所には指名制が認められているために月間雇傭の指名労働者を多数に擁

第 8 表  
神戸港港湾求人不足数

	昭和35年	昭和36年
1月	99	707
2月	187	509
3月	1,081	359
4月	56	574
5月	571	572
6月	1,045	724
7月	1,575	549
8月	482	603
9月	583	1,028
10月	16	431
11月	414	0
12月	956	0
合計	7,065	6,056

もに別冊「港湾労働における日雇労働者の地位」において詳述して置いた。最近における神戸港日雇労働者の職種別雇備数は第9、10表に掲げた。

しているわけである。最近における港湾日雇労働者雇備数のうち、月間指名者雇備数を示せば第7表の通りであって、大半は指名労働者を雇備しており、その指名継続も一年以上に亘るものが少くない。指名労働者をその指名業者が常備化することは労務関係の官公庁と労働組合との希望するところであり、その実現について過去において度々要請しているけれども、業者は経営上の理由からその実現は遅々としている。

日雇労働者はすべて公共職業安定所を通じて雇備することを本則としているけれども、月末月初の貨物輻湊期には求人業者の要望が満たされない場合が多い。神戸港における最近の求人不足の状態は次表の通りである。

この不足の職種は沿岸荷役では殆ど猫引作業に集中しており、船内荷役ではバラ荷扱が最も多い。業者は求人不足に遭遇すると、遠く福岡、長崎、佐賀、熊本、鹿児島、島根などの職業安定所に対して広域に亘る求人

依頼をなしているけれども、その充足は一部分に過ぎない。このため、時には敢えて法を犯して職業安定所を通さず、違法手配師を通じて不足を補うということが生じて来る。

職業安定所においては、すべての日雇港湾求職者を職種によって格付けを行い、求人業者の指定した職種別に紹介を行っている。このことはその紹介方法と



第9表 神戸港，職種別日雇労働者数（昭和35年）

職 種		月 別											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
船 内	ウ イ ン チ	102	98	99	90	95	83	85	83	88	82	83	76
	A	2,428	2,399	2,575	2,657	2,774	2,852	3,051	3,037	2,966	3,056	3,128	3,136
	B	744	726	763	767	756	772	793	799	750	750	740	831
	そ の 他	93	86	77	88	90	92	91	86	86	89	94	92
小 計		3,367	3,309	3,514	3,602	3,715	3,799	4,020	4,005	3,890	3,977	4,045	4,135
沼 岸	上 肩	129	127	125	127	122	118	127	117	120	123	121	114
	天 秤	30	29	6	23	21	20	26	21	19	16	15	15
	鈎	389	407	347	385	387	397	408	396	404	402	411	383
	肩	238	261	162	289	297	311	326	342	357	369	372	346
	猫	1,297	1,308	778	1,375	1,234	1,351	1,341	1,118	1,246	1,301	1,312	1,262
	荷 造	468	431	262	434	545	408	437	541	342	345	334	310
	重 雑	335	342	287	291	303	313	303	307	427	427	394	390
ハイ, その他	54	57	54	55	55	50	52	53	54	58	57	57	
小 計		2,940	2,962	2,021	2,979	2,964	2,968	3,020	2,895	2,969	3,041	3,016	2,877
そ の 他	ワ ツ チ	175	171	157	146	140	152	159	175	197	192	185	160
	雑 役	295	291	0	274	261	254	263	243	238	238	217	208
小 計		470	462	157	420	401	406	422	418	435	430	402	368
合 計		6,777	6,733	5,692	7,001	7,080	7,173	7,462	7,318	7,294	7,448	7,463	7,380

第10表 神戸港・職種別日雇労働者数（昭和36年）

職 種		月 別											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
船 内	ウ イ ン チ	76	85	92	85	79	81	78	79	76	69	68	70
	A	3,163	3,210	3,294	3,319	3,578	3,821	4,142	4,915	5,213	4,147	4,086	4,198
	B	830	828	825	866	787	797	795	910	794	628	635	729
	そ の 他	90	91	85	78	70	74	75	76	68	59	59	50
小 計		4,159	4,214	4,296	4,348	4,514	4,773	5,090	5,980	6,151	4,903	4,848	5,047
沿 岸	上 肩	114	113	117	118	118	121	120	122	125	116	118	117
	天 秤	16	19	14	12	11	16	14	13	18	9	9	0
	鈎	382	368	376	379	391	405	408	434	423	405	409	377
	肩	347	361	379	372	368	415	456	520	477	431	407	343
	猫	1,254	1,258	1,294	1,291	1,291	1,343	1,313	1,464	1,450	1,371	1,405	1,061
	荷 造	299	322	353	342	311	275	289	257	265	271	257	94
	重 雑	423	394	389	390	434	395	281	363	340	313	282	215
ハイ, その他	59	56	55	53	56	61	62	60	58	58	55	54	
小 計		2,894	2,891	2,977	2,957	2,980	3,031	3,043	3,233	3,156	2,974	2,942	2,261
そ 他	ワ ツ チ	169	180	165	155	148	135	152	158	186	201	204	0
	雑 役	203	236	223	208	210	256	223	228	214	180	221	358
小 計		372	416	388	363	358	391	375	386	400	381	425	358
合 計		7,425	7,521	7,661	7,668	7,852	8,195	8,508	9,599	9,707	8,258	8,215	7,666

神戸港における荷役作業の実態

(機帆船荷役を除く) 単位 トン

貨物別		揚積荷		役高		
揚荷		積荷		合計		
内国貨物	輸入貨物	計	内国貨物	輸出貨物	計	
185,458	5,088,838	5,274,296	43,792	2,984,364	3,028,156	8,302,452
131,603	3,699,985	3,831,588	52,268	3,313,641	3,365,909	7,197,497
196,525	5,589,421	5,785,946	50,099	4,067,035	4,117,134	9,903,080
386,873	6,073,549	6,460,422	41,158	4,491,475	4,532,633	10,993,055

この表に見るように、最も多く要求されている職種は、船内荷役にあってはA種であって、これは雑貨その他すべての貨物を取扱うことのできる者である。次いではB種であってこれは撤荷の取扱い得る者である。又、沿岸荷役で最も多く要求されている日雇の職種は猫車が曳ける者であって、肉体労働として最も簡単な作業に属し、かつ最も多く人数を必要とする職種である。

#### 四、荷役量と荷役料

神戸港における荷役量は年々に増加の傾向にあり、従ってその労働量も増加の一途を辿っている。第11表は年間荷役総量が最近一千万トンを超え、うち接岸荷役約七百万トン、沖荷役約三百四十万トンという数字を示している。その貨物の内訳は第12表の示す通りであって、輸出貨物にあっては繊維類と雑貨が最も多く、いずれも百万トンを超えている。又、輸入貨物では鉄、農産物、棉花が圧倒的に多い。これら貨物は悉く荷役業者の手によって倉庫から本船に積込まれて輸出され、又は本船から引取られて倉庫に納められる。そして沿岸荷役料は荷主の、船内荷役料は主として船会社の負担となる。

第11表 神戸港輸出入船内荷役実績

項目 昭和	荷 役 船				総 荷 役 高		
	接 岸		碇 泊		接岸荷役	沖荷役	計
	隻	屯D/W	隻	屯D/W			
32	4,997	39,872,487	1,657	10,078,122	5,957,856	2,344,596	8,302,452
33	5,539	44,449,271	1,442	10,175,125	5,542,352	1,655,145	7,197,497
34	5,953	50,489,337	1,779	13,508,107	7,093,499	2,809,581	9,903,080
35	7,339	55,298,719	2,116	16,912,003	7,584,329	3,408,726	10,993,055

荷役料は業者間の協定による基本料率と複雑な割増料率などの諸条件によって、荷役元請業者が荷主又は船会社から徴収することになっているが、貨物の種類により、荷造により、又荷役作業の種類、内容、難易などによって甚だ多種多様であり、簡単には実状を示すことができない。殊に前述のように荷主と荷役元請業者との間には不断の連繫があるために必ずしも協定料金通りには受払されていない事情もあり、如実の荷役料を把握することは極めて困難であるが、相互監視のこともあるから一般的には協定通りに実施されているものと信ぜられる。第13表にその基本料金を掲げたが、これにはこの適用に関する条件や割増料金に関する附属条項があるけれども省略する。

第13表以下に見るように荷役料金は極めて複雑であるから、問題を簡単にするため、貨物を雑貨に限定し、かつ協定基本料金であつて接岸荷役の場合を想定すると一トン当りの荷役料は第16表のようになる。この荷役料は荷主から支払われる金額であるが、この金額の大半は就労労働者に配分される。如何なる部分が労働者の手に亘るかは、労働者の賃銀が八時間単位で表示され、かつ用いられた職種による人員が不同であるから、雑貨一トン当り荷役料と対比することは直ちには

第 12 表

神戸港品目別船内及び機帆船荷役量

昭和35年

単位 トン

貨物 品目	内 買 貨 物		外 買 貨 物		機帆船扱貨物	
	揚	積	揚	積	揚	積
石炭・コークス類	150,593		17,358	298	271,254	20,934
鉄 鋳 石	5,884	2,071	591,547	548	3,973	2,193
銑 鋼	156,097	8,295	965,442	770,220	16,282	17,974
非 鉄	34,409	4,157	355,721	79,939	44,736	4,813
磷 鋳 石			22,263			
肥 料	878	193	14,542	119,552	23,672	5,230
セ メ ン ト			566	13,101	93,433	25
塩		285			8,161	7,941
ソ ー ダ ー 類		81	145	1,110	28	117
化 学 薬 品	192		64,833	25,722	7,355	9,107
木 材	19,514	1,042	85,016	149,758	171,500	13,444
薪 炭				191	14,049	
紙 パ ル プ	530	956	164,938	97,144	4,395	9,694
砂 糖		533	201,372	3,456	632	35,420
穀 類	937	775	576,171	5,780	31,247	35,316
農 産 物	8,706		981,849	188,842	20,358	20,235
海 産 物	2,573		51,243	18,178	15,267	3,374
わ ら 工 品		2,263	565	11,961	23	66
棉 花		10,887	792,317	16,636	4,095	28,765
羊 毛		1,036	37,253	22	30	484
織 維 類	23	634	151,139	1,052,475	21,320	51,152
砂 利 石 材			3,747	627	337,309	1,634
陶器硝子製品	130		3,046	54,084	389	385
石 油		466	33,124	757	10,956	10,335
機械車輛舟艇	452	5,412	87,988	250,630	17,077	14,005
雑 貨	4,213	910	454,571	1,124,082	38,756	67,396
そ の 他	1,742	1,162	416,793	506,362	65,685	72,743
合 計	386,873	41,158	6,073,549	4,491,475	1,221,982	432,782

神戸海運局調べ

神戸港における荷役作業の実態

困難である。こゝには昭和三十六年八月以前および以降に適用されている賃銀を掲げるに止め、荷役料と労銀との関係については、更に調査分析を重ねて明らかにしようと思う。

第13表 船内荷役料金表(神戸港)

一、基本料金(一トンにつき、単位円)

三六・九・一三より改訂実施

貨物類別	貨物名	荷姿	揚荷	積荷	摘要
第一類	薬工品、ふすま 有煙炭(粉)	荷造 撤	一〇五	一二五	バン(空)は揚荷八〇円積荷九六円とする。バン(コンテナ)の料金を適用するものは一個の容積が四・四五立方メートル以上の貨物輸送用容器(バン)としての形態を具備し常時使用されるものとする。但し中品が危険品の場合はその貨物類別による料金を適用し、一船舶一個未満の場合は雑貨料金を適用する。塩は凝固の程度により五割以内加算したものを基本料金とする。
第二類	巻取紙用当板、同心棒、ビートパルプ バン(実入)、空ドラム、活羊豚(二頭につき)	荷造 有姿	一一〇	一三〇	
第三類	原木 有煙炭(外国産粉)、無煙炭(粉)、穀類、飼料、油料種実、塩	撤	一二〇	一三〇	塩は凝固の程度により五割以内加算したものを基本料金とする。
第四類	鉄 コークス(粉)、コーライト、砂、珪砂、砂	撤	一二五	一三五	
第五類	野菜、果実、寒天 無煙炭(外国産粉)、飼料用ペレット	荷造 撤	一三〇	一四〇	無煙炭(外国産粉)は七月一日より九月三〇日まで二割以内加算したものを基本料金とする。
第六類	有・無煙炭(中塊、切込) 穀類、穀粉、澱粉、飼料、油料種実、肥料、砂糖、たばこ、製茶、除虫菊、海藻、昆布、乾魚介、石綿、綿花、羊毛、麻類、巻取紙、コルクス、薪炭、コルク、空ビン、獣骨、骨粉、塩(吹入)	荷造 撤	一三五	一六〇	

第一二類	第一〇類	第九類	第八類	第七類
黒鉛、機械器具類、家畜・家禽類	<p>有・無煙炭(塊)、燧石</p> <p>雑貨、パンバック、罐詰、雑食料品、薬品類、纖維製品、獣毛、乾燥獣皮、ボンシニユー、生ゴム、ゴム製品、陶磁器</p> <p>米角材、竹材</p> <p>油脂、コブラ、ピッチ、タールピッチ、染料、塗料、硝子、タイル、カッチ、タンニン、ケブラチヨウ、紙類、パルプ、動植物油、鉱油、魚油、水物、自転車類、ケープ、アルミナ、合板、単板、チエスト、箱</p> <p>製材、挽材、「杭木、枕木、電柱」(防腐加工してないもの)、「豆粕」</p>	<p>有・無煙炭(塊)、燧石</p> <p>雑貨、パンバック、罐詰、雑食料品、薬品類、纖維製品、獣毛、乾燥獣皮、ボンシニユー、生ゴム、ゴム製品、陶磁器</p> <p>米角材、竹材</p>	<p>肥料、オイルコークス</p> <p>「穀類、澱粉、澱粉、砂糖、塩、肥料」紙、ビニール袋入)</p> <p>原木(はしけ取及び岸壁取)</p>	<p>銑鉄、地金類、舟艇、車輛、自動車</p> <p>磷砒石、硫酸加里、塩化加里(防結剤入)、粒鉄、鉍砒石(粉)、ピッチコークス(粉)、砂利、碎石</p> <p>スフ綿</p>
各種	<p>荷造</p> <p>有姿</p> <p>荷造</p> <p>有姿</p> <p>荷造</p> <p>撤</p>	<p>有姿</p> <p>荷造</p> <p>撤</p>	<p>荷造</p> <p>撤</p> <p>荷造</p>	<p>各種</p> <p>荷造</p>
一七五	一六五	一五五	一四五	一四〇
二二〇	一九五	一八八	一七〇	一六五
	<p>ピッチ、タールピッチは七月一日より九月三〇日まで三割以内加算したものを基本料金とする。</p>		<p>磷砒石のバケツ取は三割以内加算したものを基本料金とする。</p> <p>鉍砒石(粉)は凝固含水の程度により三割以内加算したものを基本料金とする。</p>	

神戸港における荷役作業の実態

第一六類	第一五類	第一四類	第一三類	第一二類
活牛馬(一頭につき)、危険品(甲)	屑鉄、屑非鉄金属、軽量型鋼、危険品(乙) (C <sub>0</sub> 以下) 塩漬獣皮、塩蔵魚、活魚、鮮魚、冷凍貨物 ピッチ、ピッチコークス(塊) コークス(塊)	板ガラス(六〇キロ以上)、生糸、繭	カーバイト 乾燥獣皮 中塊、鉍磁石(塊)、特殊鉍磁石、陶石類、 豆炭、冷蔵貨物(C <sub>0</sub> 以上)、輸入鉛鉍、輸 入亜鉛鉍(危険品(丙))	石綿製品 特殊鋼板(ブリキ鋼板、硅素鋼板、亜鉛引 鉄板) コークス(小、中塊)、ピッチコークス(小、 中塊)、鉍磁石(塊)、特殊鉍磁石、陶石類、 乾燥獣皮 カーバイト
各種	各種	荷造	各種	各種
四五〇	三五〇	二五五	二一五	一九〇
五四〇	四二〇	三〇五	二五五	二二五
	ピッチは七月一日より九月三〇日まで は五割以内加算したものを基本料 金とする。		特殊鉍磁石の内黒鉛鉍は七月一日よ り九月三〇日まででは三割以内加算し たものを基本料金とする。	セメント、曹達灰、石灰、カーボン ブラックは七月一日より九月三〇日 までは二割以内加算したものを基本 料金とする。



第14表 はしけ回漕料金表(神戸港)

一、基本料金(一トンにつき、単位円)

貨物類別	貨物名	荷姿	料金	摘要
第一類	有煙炭、砂、砂利	撒	一七〇	
第二類	無煙炭、沈殿炭、煇石、コークス(粉)、コークス(塊)、硅砂、砂鉄、空ビン、パン(空)、コ	各種	二〇〇	
第三類	穀類 飼料、飼料用ペレット、油料種実、雑穀、肥料、硫酸加里、塩化加里、硫酸、燐鉱石、豆粕、ビートパルプ、塩、薬工品、コブラ、陶石類、石材、粘土、原木、「杭木、枕木、電柱」(防腐加工してないもの)、竹材、コークス(小、中塊)、鋳鉱石(粉)、野菜、果実、薪炭、箱材 雑貨 パン(夫人)、パンパック、罐詰、穀粉、砂糖、製茶、海藻、昆布、塩魚、魚介、たばこ、薬品類、水物、紙類、パルプ、繊維製品、棉花、羊毛、獸毛、乾燥獸毛、麻、油、油脂、氷、煉瓦類、ビッチ、タール、皮、油、ビッチコークス、オイルコークス、ツチ、鉛、輸入鉛、輸入亜鉛、活牛	各種	二四五	パン(コンテナ)の料金を適用するものは一個の容積が四・四五二立方メートル以上の貨物輸送用容器(パン)とする。但し、中品が常時使用されるものとする。但し、中品が危険品の場合はその貨物類別による料金を適用する。
第四類	鋳(石)塊、輸入鉛、輸入亜鉛、活牛馬、活羊豚、家畜・家禽類、鉄鉄、自転車、類、セメント、曹達、曹達灰、アルミナ、ガラス類、陶磁器、石綿及び石綿製品、ゴム製品、雑食料品、スフ綿、ボンシ、ニュー	各種	二八〇	ピッチ、タールピッチは七月一日より九月三日までは一〇割以内加算したものを基本料金とする。活牛馬、活羊豚は船腹トン数による。
第五類	鉄鋼材、地金類、屑鉄、屑非鉄金属、軽量型鋼、機械器具類、金物製品、舟艇、車輛、自動車、ケーブル、黒鉛、カーボンブラック、石灰、魚油、砒油、生ゴム、屑ゴム、製材、合板、単板、チエスト、杭木、枕木、電柱(防腐加工したもの)、コークス(荷造、塊)、硝石(特殊鋳鉱石、危険品丙)	各種	三〇〇	特殊鋳鉱石の内黒鉛は七月一日より九月三日までは二割以内加算したものを基本料金とする。

神戸港における荷役作業の実態

第四類	第三類	第二類	第一類	貨物類別	貨物名	荷姿	揚積	料金はしけ積	接本岸船	摘要
有煙炭(外国産粉)、砂鉄 石、石材 バン(実入)	有煙炭(粉)、硅砂、碎石 塩(吸入)、薪炭、空ビン、巻取紙用当板、同心棒	砂、砂利	薬工品 バン(空)、空ドラム、活羊豚(一頭につき)	貨物	有姿 荷造	有姿 荷造	一三三 一一五	一一五 一一五	一五九 一二五	バン(コンテナ)の料金を適用するものは、一個の容積が四・四五二立方メートル以上の貨物輸送用容器(バン)としての形態を具備し、常時使用されるものとす。但し、中品が危険品の場合はその貨物類別によ

第15表 沿岸荷役料金表(神戸港)

一、基本料金(一トンにつき、単位円)

はしけ揚積料金とは、はしけ及び総トン数五〇〇トン未満の船舶に対する貨物の積込又は取卸を行う場合の沿岸荷役料金である。

本船接岸料金とは、総トン数五〇〇トン以上の船舶に対する貨物の積込又は取卸を行う場合の沿岸荷役料金である。

第六類	第七類	第六類	第七類
染料、塗料、カーバイト、生糸、繭、冷凍魚、獸骨、骨粉、塩漬獸皮、鳥糞、危険品(乙)	危険品(甲)	各種	各種
三四五	四三〇		

第八類	第七類	第六類	第五類	
曹達、曹達灰、石灰、油脂、魚油、カーボンプラック、カッチ、タンニン、ケブラチヨウ、獣毛、生ゴム、耐火煉瓦、陶磁器	肥料、塩化加里（防結剤なし）、コブラ、硝石、鉍磁石（塊）、陶石類 豆炭 有・無煙炭（塊）、煇石、硫酸加里、塩化加里（防結剤入）、粒鉄 一穀類、穀粉、澱粉、砂糖、肥料、葉品類（紙ビニール袋入）、纖維製品、麻類、乾燥獣皮、獣骨、骨粉、ボンシニユール、コブラ、磁油、動植物油、アルミナ、煉炭、合板、単板、チエスト、箱材、特殊鉍磁石 原木、杭木、枕木、電柱（防腐加工してないもの）、製材、採材、コンクリート製品、水物	罐詰類、雑食料品、乾魚介、製茶、たばこ、スフ綿 家畜・家禽類、竹材 有・無煙炭（中塊、切込）、飼料、飼料用ペレット、油料種実、豆粕 雑貨、パン、バック、砂糖、藥品類、ゴム製品、ケーブル、自転車類、綿花、羊毛、野菜、果実、硝石、塩（紙ビニール袋入）	コークス（粉）、コーライト、鉍磁石（粉）、磷磁石 穀類、穀粉、澱粉、飼料、油料種実、肥料、豆粕、ビトパルプ、除虫菊、寒天、昆布、海藻、石綿、コークス、鉍磁石 穀類、無煙炭（外国産粉）、ピッチコークス（粉）	塩、無煙炭（粉）
荷造 撤	荷造 有姿 各種 撤	荷造 各種 荷造 撤	荷造 撤	撤
一八四 二二〇 二〇〇	一六七 二〇〇 一八三	一六〇 一五五 一八五 一九〇 一四五 一五〇 一六五	一四〇 一六五	一三〇 一四〇
曹達灰、石灰、カーボンプラックは七月一日より九月三〇日まで二割以内加算したものを基本料金とする			無煙炭（外国産粉）は七月一日より九月三〇日まで二割以内加算したものを基本料金とする。	る料金を適用する。

神戸港における荷役作業の実態

	<p>ガラス製品、板ガラス(六〇キロ未満)、磚子、タイル、黒鉛                  「杭木、枕木、電柱」(防腐加工したもの)、                  コンクリート電柱                  機械器具類、舟艇、車輛、自動車、輸入鉛                  鋳、輸入亜鉛鋳                  オイルコークス</p>	<p>有                  各種</p>			
<p>第九類</p>	<p>石綿製品、パルプ、ピッチ、タルピッチ、                  染料、塗料、カーバイト、金物製品                  鉄鋼材、洗鉄、地金類、鉄線類、屑ゴム、                  鳥糞、危険品(内)</p>	<p>荷造                  各種</p>	<p>一九五</p>	<p>二二〇                  二三〇</p>	<p>ピッチ、タイルピッチは七月一日より九月三日までは三割以内加算したものを基本料金とする。</p>
<p>第一〇類</p>	<p>コークス(小、中塊)、乾燥獣皮                  セメント(紙袋入)、紙類、板ガラス                  (六〇キロ以上)                  氷                  特殊鋼板(ブリキ鋼板、珪素鋼板、亜鉛引鉄板)</p>	<p>荷造                  有                  各種</p>	<p>二二三</p>	<p>二三四                  二五五</p>	<p>セメントは七月一日より九月三日までは二割以内加算したものを基本料金とする。</p>
<p>第一類</p>	<p>ピッチコークス(小、中塊)、特殊鉍磁石                  生糸、繭、冷凍魚、塩蔵魚、鮮魚、活魚、                  屑鉄、屑非鉄金属                  冷蔵貨物(C°以上、冷凍貨物(C°以下))</p>	<p>荷造                  各種</p>	<p>二三〇</p>	<p>二五三                  二七六</p>	<p>特殊鉍磁石の内黒鉛鉍は七月一日より九月三日までは三割以内加算したものを基本料金とする。</p>
<p>第二類</p>	<p>ピッチ、ピッチコークス(塊)、コークス                  (塊)、冷凍魚、塩蔵魚、鮮魚                  塩漬獣皮                  危険品(乙)</p>	<p>荷造                  各種</p>	<p>三二〇</p>	<p>三五〇                  三八〇</p>	<p>ピッチは七月一日より九月三日までは五割以内加算したものを基本料金とする。</p>
<p>第三類</p>	<p>屑鉄、屑非鉄金属                  軽量型鋼</p>	<p>撒                  各種</p>	<p>三四六</p>	<p>三八〇                  四一五</p>	

第 16 表  
 雑貨接岸荷役料  
 (1トン当り)

検量料	55円
倉出し料(割増を含む)	182円
横持料	117円
突堤積料	553円
沿岸荷役料	200円
船内荷役料	188円
フオアマン, ワッチマン料等	若干
計	1295円+α

料一貫作業金業	第一四類
小麦	塩漬獣皮 活牛馬(一頭につき)、危険品(甲)
撒↓荷造	各種撒
三一〇	四〇〇
三二五	四八〇 四四〇
水揚、荷造、上屋入れ作業に對する ものである。但し材料費、試貫料、 計量器使用料及び検量立各人の費用 は含まない。	

第17表 神戸港職種別賃金表

昭和36年7月まで

単位8時間につき円

職 種 区 分		ネ コ	上 肩		肩	綿 鈎	鈎		ハ イ	天 秤	雑 役
			80K以上	60~80K			穀物類	雑 貨			
最 高	閑散時	700	1,100	900	800	1,200	1,100	950	1,200	1,200	850
	ピーク時	750	1,300	1,100	900	1,300	1,200	1,000	1,350	1,300	900
最 低	閑散時	600	900	800	700	1,100	900	750	1,100	1,100	700
	ピーク時	700	1,000	900	800	1,200	1,000	800	1,200	1,150	750
普 通	閑散時	650	1,000	850	750	1,200	1,000	850	1,100	1,150	750
	ピーク時	700	1,100	1,000	850	1,200	1,100	900	1,200	1,200	800

昭和36年8月以降

職 種	ネ コ	雑 役	船 内	上 肩	肩	カ ギ	綿カギ	ハ イ	荷 直
業者協定賃金	800	900	800	1,000	900	1,000	1,250	1,250	800
	}			}	}				
	850			1,200	950				900
備 考			バラ, 雑貨 は同賃金, 別に汚れ賃 100円						

神戸港における荷役作業の実態

# わが国における近代的蒸気船運賃の形成

佐々木誠治

## 第一節 最も初期の蒸気船運賃資料

### 一、蒸気飛脚船（奇捷丸）の運賃

慶応三年（一八六七）九月、廻船御用達嘉納次郎作等が、徳川幕府の命を受けて江戸・大阪間に毎月三回往復の予定ではじめた蒸気船「奇捷丸」の運用・航海は、史上、「蒸気飛脚船」なる名称の下に本邦汽船定期便の嚆矢とされる。それが、現実に、どの程度の活動実績、なかんずく就航回数および貨客輸送量を示したものであるかは資料的に全く不分明であり、また、いつ頃まで続けられたかということも殆んど判らない。わが国をして鎖国から開国へと大転換せしめた最も直接的且つ具象的な刺戟物といつてよい黒船⇨蒸気船、すなわち、わが国民にとつて全く未知且つ最新の船舶を採り入れて、實際上、ただに蒸気船定期航海の端初としてだけでなく、蒸気船をもってする海上運送活動そのものの起源としても甚だ注目さるべきこの「奇捷丸」の活動実状が知られず、その就役事実をさえ証明するに足る手掛りもいまだ求めがたいということは、けだし一種不可思議なことがらで

あり、きわめて遺憾な点だと言わざるを得ない。

だが、このような実務活動に関する資料的不明確性はそれとして、われわれは、この蒸気飛脚船の出現乃至計画に際して、始めて、わが国に蒸気船による貨物および旅客の輸送業務が実行の段階に到達し、それに伴ない蒸気船海上運賃も決定・成立され得るようになったこと、また、されねばならなくなったことを理解できる。しかも、この新規事業の開始にあたって採られた諸手続・諸計画についてなお断片的ではあるが或る程度具体的に物語っているいくらかの残存記録の中に、当該航海における蒸気船運賃に関する規定を見出すことができる。

まず、順序として「蒸気飛脚船取設」にあたって出された「慶応三卯年九月の御触」<sup>(1)</sup>を見るに、

「此度廻船御用達等引受ニテ、蒸気飛脚船取設、当月中ヨリ大坂表へ往返イタシ候間、御用旅行ノモノハ勿論、諸家々来百姓町人婦女子ニ至迄、右飛脚船ニテ往返致シ度モノハ勝手次第、廻船会所へ申込、相当之入用差出、乗組候様可致候。且御用物ハ勿論、諸家荷物又ハ商売荷物等、是又同所エ申込次第、相当之運賃ヲ以、積廻シ候筈ニ候。尤諸事廻漕会所詰合、御用達共へ相對可致候。」

もって、それが甚だしく封建的慈恵主義に満ちた試みであったことがまず判然とする。便乗せんとするものは、御用旅行者の外、浦賀御番所の通手形の交付を得たうえで申込みなければならぬ建前であったこと、また、旅客・荷主ともに、出帆前々日迄に廻漕会<sup>(2)</sup>所または用達廻船問屋へ申込みねばならなかったこと、等々、制約・条件が甚だ繁多・煩雑だったのは当然の結果と言えよう。

蒸気飛脚船に使役される「奇捷丸」の貨客収容能力は、船客二〇〇人・荷物二、〇〇〇石とされ、それ自体、かなりの貨客を塔載できた筈だが、前記のような諸手続の煩多のため、果たして、どの程度の利用者があったか



甚だ疑問と言わざるを得ない。のみならず、その運賃は、後述明治以降のそれに比してかなり高く定められたようだ。すなわち、同船の江戸・大阪間運賃はつきのとおりであった。

一、旅客運賃

一人

二兩

外に食料一日銀七匁五分

一、貨物運賃

大長持

金六兩三分と銀七匁

小長持

金四兩二分と銀二匁

大樽

金二分と銀一匁六分

小樽

銀十三匁八分

明荷

一個

金二分と銀十一匁四分

嵩物

一尺二付

凡そ銀十三匁八分

銅鉄金物等重量品

十貫目二付

金二分と銀十一匁四分

(1) 住田正一編「海事史料叢書」第二卷一九五頁。

(2) 会所は、江戸では永代橋詰、大阪は戎島に設置された。「日本経済史辞典」上巻三三三頁参照。

## 二、汽船通商丸の運賃

太政復古後、すなわち明治になってから、近代的船舶なかならず蒸気船を用いて、或る程度まで大規模且つ規則的に、一般貨客輸送を行なったものとして史上しばしば挙示されるのは、明治二年頃の大阪運上所所屬「浪華丸」である。それは、外国人船員の操縦指揮のもとに運航される状態であったとはいえ、大阪・横浜間の航路において「櫓頭高く、四隅を青黄赤に染め出した旗章を掲げ、許すかぎり一般の荷客を便乗させていた」といわれる<sup>(1)</sup>。だが、残念なことに、この浪華丸の海上運賃については殆んどなんの資料も残存しないのみならず、同船がたとえ「官民の別なく乗船せしめ、また公私の別なく貨物をも輸送した」<sup>(2)</sup>或いは、輸送する建前をとったといわれても、その実稼動期間の短期性・操縦技術伝習の必要などから考えて、既述「奇捷丸」の場合同様乃至よりよく実績に疑問が抱かれる。本稿での考察対象となりがたい存在である。

右の浪華丸に次いで、しかも、通常、わが国最初の蒸気船会社としての史的重要性を公認されているのは周知の「回漕会社」であり、しかも、それについては可成り豊富な資料記録にも恵まれている。だが、宮本又次教授によって発掘されたより古い且つ注目すべき蒸気船・その運賃資料を含む活動概要がひとつあるようである。汽船「通商丸」というのがそれである。

同教授の考証によれば、この「通商丸」は、当初、外国人商社「ワールド商社」が回漕業を営む一日本商人菱屋卯兵衛を介在せしめ乃至使って大阪・東京間航路を開設する形態で導入・使役された蒸気船であるが、のち、程なく、高知屋半兵衛という人が本船所有者となり、上掲菱屋卯兵衛もしくは同人が社長たりし（大阪）回漕会

わが国における近代的蒸汽船運賃の形成

便船	御一人前	上等間	金19兩
		中等間	金9兩2分
長持	駅荷其外	一尺角に対して	銀18匁7分5厘
重目の品	目方拾貫に付		銀37匁5分
米穀類	百石に付		金97兩
油	四斗入壺樽		銀37匁5分
黒砂糖	壺樽		銀37匁5分
白砂糖			銀33匁7分5厘
蠟	百斤入俵ニ付		銀30匁
紙	六ノ入一丸ニ付		銀22匁5分
綿	大入一本ニ付		銀67匁5分
木綿	百二十匁入		銀82匁5分
鯉節	一樽ニ付		銀26匁2分5厘
菜種	壺束に付		銀18匁7分5厘
酒	四斗入ニ付		銀26匁2分5厘
樽物	大		銀45匁
	中		銀22匁5分
	小		銀15匁

(金壺兩六十目建)

社、或いは、その上部組織たる大阪通商会社其他とのつながり・支持のもとに運営されたようであり、最後には、回漕会社へ引きつがれたとされる。そして、「経済的にどれほど活躍したかは不明であった」とはいえ、また「通商会社の庇護を受けていたとはいえ」、「純私人の所有にかかるとはいいえ」として歴史上刮目すべき存在であろう点が強調されている。<sup>(2)</sup>

このような史的重要性を著名な経済史家によって最近指摘されるまで、「通商丸」或いはその船主高知屋半兵衛の名前は、本邦海運(史)研究者の間に殆んど知られなかったと言ってよからう。少なくとも、本邦海運史を専攻する身でありながら筆者は、これを見聞することなかった。この分野研究の未開拓性・不充分さが改めて痛感されると同時に、海運学(交通学)専攻者外の一般数学者・研究人の諸労作によって教えられ・補われることの少なくないこと、或いは、それに対して深甚な感謝を献ぐべきことを思う次第である。

ところで、本稿の主題たる海上運賃関係の資料について見るに、宮本教授が上表のごと

き表形式をもって示されている「通商丸」の運賃概略<sup>3)</sup>は、それだけでも、充分注目すべきものであろう。

この運賃（大阪・東京間）を前項の「奇捷丸」のそれと比較した場合、明白に、相当な懸隔<sup>||</sup>値上りがあると断じてはばよからう。（最も端的な例として、奇捷丸における旅客運賃金二両と通商丸における上等間即ち上等旅客一九両・中等間即ち中等旅客九両二分とがある。）ちなみに、後述回漕会社の運賃と比較しても若干の差等が認められ得よう。

これは、幕府の公用船への“文字通りの”便乗——回漕会社の場合とて維新政府の直接的庇護を受けて運航された、いわば半公用船であったと言つてよからう——と“純私人の所有にかかる商船”への搭乘との違いに外ならぬのかもしれない。他面、近代的海運業育成を重要な目標とした通商司の下に設けられた通商会社或いは、更にその下部組織たる回漕商社とのつながり・それに対する政府援助もあつた事実から、「通商丸」の運賃が、或る程度の特別料金（高運賃）を認められたということも考え得られる。だが、さらに、他方において、この「通商丸」の運航なканずく貨物取扱業務——宮本教授の言葉を借りれば、“差配方”——が大阪東京菱垣樽廻船問屋仲間並に大阪東京定飛脚問屋仲間<sup>||</sup>に委ねられていたという点に注目すれば、この近代的船舶<sup>||</sup>蒸汽船の貨客運賃が、何程か、菱垣廻船または九店船および樽廻船の名称で知られる封建時代日本の代表的帆船——大阪・江戸間の規則的航海に従事せる大和型帆船——の貨客運賃を基準とし、少なくとも、それとの振合い関係を考へて定められたということも容易に類推され得る。

けれども、実のところ、宮本教授が表示する「通商丸」運賃の決定根拠・基本原則がどうしたものであるかは不明であり、同教授叙述のなかにも何等の説明を見出し得ない。そのかぎり、それは、なお、単にひとつの資料

として参考とするに足るだけのものと言わねばならない。さらに、一言附加すれば、こうした運賃を決めて若干回数の運航がなされたように思えるにせよ、「通商丸」の純私人所有船としての活動は、記録から判断されるかぎり、きわめて短期なものであった筈である。<sup>(4)</sup> 明治三年正月開業の回漕会社汽船活動直前の極く一部の、いわばその端初的な試みであったとさえ見得る性質のものであろう。<sup>(5)</sup>

(1) 宮本又次「廻漕会社の興廢」(魚澄先生古稀記念国史学論叢所載の論文、同書六四七頁)

(2) 上掲宮本又次論文(上掲書六五〇—一頁)

(3) 同書六五一頁。

(4) 同書六五〇—一頁参照。

(5) 回漕会社の創立・開業時期については、明治二年説と三年説とがある。

### 三、回漕会社の蒸気船運賃

本邦における蒸気船会社の嚆矢たる点については万人の等しく承認する存在ではあるが、「回漕会社」が、実際いつ・如何なる人々および事情によって設立・開業したかということになると、今日、いまだ、絶対的明確性の認められる所論はないようである。そのかぎり、回漕会社の実態研究はなお多分に未開発であり、この種考察それ自体がひとつの重要課題であり、臂頭論議さるべき問題点であると言ふこともできる。だが、これについてはすでにしばしば闡説したところでもあり、また、論じはじめようとするれば、それだけで多大の労力と紙幅とを要するということ、ために、本稿主題目の敘述が縮小・影響されざるを得なくなろうということ、或いは、本項主対象の考察は、一応、そうした諸問題と切りはなしても為され得、それ自体の意義をもち得る筈だということ等

の理由から、ここでは省略する。強いて言えば、本稿では、最も一般通説的見解と思われる明治三年一月設立の開業論を一応是認した立場が採られる。

實際上、他の多くの史書もしくは学者（前項において挙示した宮本教授を含む）の述べるところと殆んど大差ないが、本邦で最も古い日付の海運論者のひとつと思われる書物に掲載されている無名——より正しくは仮名——であるが甚だ有能な一論者が回漕会社に関して彼説する個所を念のため再録すれば、つぎのとおりである。<sup>(1)</sup>

「三年正月回漕会社興るに当り政府は貢米の廻漕に一層の便宜を與へ猶且瀛帆船を以て海運を改良せんことを期し、府下の回船問屋飛脚問屋運送問屋の重なるものを回漕会所に召集し郵船に積載する貨物の蒐集を命し且論すに一瀛船会社の設立を以てせり乃ち回漕会所より瀛船二艘を新会社に移し回漕会社を允許するに至れり是れ我邦に於て航洋瀛船会社の嚆矢なりと為す」

ちなみに、この論客・論文は、学界に余り知られていないが、仲々大した人物・論文であつて、その論述中には詳細且つ信憑性のむしろ高い諸記録・諸資料を多数見出すことができるのであつて、たとえば、つぎに例示する回漕会社開業当初の京阪間航海汽船発着表のごとき、ほぼ完全な正確性をもつであらう。<sup>(2)</sup>

廻漕会社航海船京阪間発着表

廻漕会社航海船京阪間発着表					
	甲 船	乙 船		甲 船	乙 船
朔 日	東京出帆横浜入津	大阪出帆神戸入津	四 日	海上	海上
二 日	横浜出帆	神戸出帆	五 日	神戸着	横浜着
三 日	海上	海上	六 日	神戸出帆大阪入津	横浜出帆東京入津

十八日	荷揚	荷揚	晦日	荷積	荷積
十七日	荷揚	荷揚	二十九日	荷積	荷積
十六日	横浜出帆東京入津	神戸出帆大阪入津	二十八日	荷揚	荷揚
十五日	横浜着	神戸着	二十七日	荷揚	荷揚
十四日	海上	海上	二十六日	神戸出帆大阪入津	横浜出帆東京入津
十三日	海上	海上	二十五日	神戸着	横浜着
十二日	神戸出帆	横浜出帆	二十四日	海上	海上
十一日	大阪出帆神戸入津	東京出帆横浜入津	二十三日	海上	海上
十日	荷積	荷積	二十二日	横浜出帆	神戸出帆
九日	荷積	荷積	二十一日	東京出帆横浜入津	大阪出帆神戸入津
八日	荷揚	荷揚	二十日	荷積	荷積
七日	荷揚	荷揚	十九日	荷積	荷積

(1) この発着表から理解さるべき主要事項を念のため列挙してみるに「ごとし」。

(2) 原則として、蒸汽船二隻<sup>(3)</sup>をもって京浜・阪神間の規則的定期航路をいとなむものであること。

うち一隻(甲船)は東京を、他の一隻(乙船)は大阪を起点として毎月一日に出帆、五日乃至六日目に目的港に到着荷役または乗下船をすませて折返し運航に従事するのであるが、予定どおり運営されるならば、東京および大阪は毎月一日・十一日・二十一日の一ノ日に、即ち月三回当該航路就役蒸汽船を出帆させることができること。

- (3) ただし、甲・乙両船それぞれについて言えば、大体半月で一往復（月二往復）が原則とされるものであること。
- (4) 実際の片道航海所要日数は、東京・大阪間六日（以内）・横浜・神戸間では五日（以内）なるべきこと。
- (5) 必ずしも、明確な区分・分業的傾向があったわけではないが、東京と大阪とは貨物の積卸港として、横浜と神戸とは旅客の乗下船地として、一応、または、自然的に、機能上の差異が認められ・形成されたと思われること。<sup>(4)</sup>さらに附言すれば、東京または大阪でまず貨物を積入れて航海を開始した船が、横浜または神戸——後者の場合には地理的（距離的）な延長を生ずることとなる——に立ち寄って旅客を塔乗させ、しかるのち、まず、その旅客を下船させるために神戸または横浜に入港し、最終的に、大阪または東京に到達して積荷の陸揚を行なつて当該〔片道〕航海の全目的を果たす仕組であること。

(5) されば、往復航海を一単位として考える場合には、形式上において、東京または大阪を一日に出帆し十六日に帰港するスケジュールであるにせよ、帰着後に行なわれる二日間の荷揚日数は勿論、一日の日の出帆前に済まされている等の荷積日数二日を加算して、合計二十日で一往復を完了するものと見做さるべきこと。

- (6) 右の一往復航海所要日数二十日間ということのなかでの航走（運航）日数と碇泊（荷役）日数との比率は、一応三対二——より正確には12対8——であるということ、およびその他諸条件が、なお陸上輸送或いは帆船輸送に比すれば甚だ便利且つ迅速であつたらうけれども、回漕会社の京浜・阪神間航行蒸気船のかなり割高に思える運賃を規定する要因であらうこと。

右に例示した汽船発着表或いは内容的に本稿後記のものと同一な運賃定等いくつかの且つほぼ信頼するに足る資料を収めているとはいへ、今日、海運研究者の大半にとつてこの古い図書の入手・参照の機会が殆んど絶望的であること、また、時に、一無名私人の懸賞応募論文にすぎないがゆえに絶対的信憑性を疑われる向きもあらう



ことを考慮して、以下、本稿では、それならば何人からも信頼されるべく・利用も可能なるべき原典「蒸汽郵船規則」に基いて廻漕会社の蒸汽船運賃をより深く掘りおこしてみたい。

法令集上にあつては、〃明治三庚午正月第五十七〃或いは〃同年正月二十七日太政官布告〃といったいかめしい名で示され、内容的・具体的な通称用語としては、普通「郵船及商船規則」と表現されきたっている明治初期の最重要な海運法令は、その通称名乃至略名から容易に知られ得ることだが、本来、〃郵船規則〃——より正確には「蒸汽郵船規則」九ヶ条と汽船発着表及び蒸汽郵船出帆日并運賃定の三つから成る——と〃商船規則〃とのふたつに分かれる。しかして、前者すなわち郵船規則は、全文、廻漕会社に関する規則もしくは同社名儀の通告である。

まず順序として、大綱または基本方針を重点的に定めたと見てよい「蒸汽郵船規則」を再録すればつぎのとおりである。

一、郵船出入定日ノ儀ハ一日ト相定甲乙二艘ヲ以一ヶ月三度宛横浜神戸一日宛碇泊東京大阪往復ノ事

但暴風雨ハ日送りノ事

一、人数乗込ノ儀ハ出帆前々日迄ニ最寄廻船荷積仲間飛脚仲間取次ヲ以会社江申出候得ハ武家百姓町人婦女子タリ共無弁別望次第紙札ニ姓名ヲ記シ相渡可申其節乗船賃請取置出帆前日右紙札持参致候得ハ相改  
為乗込可申事

但御用旅行ニテモ平人同様船賃取之尤廻船荷積仲間等取次ニ及申間敷事

一、荷物御用ノ分ハ廻漕会社ニテ取扱其余ノ分ハ廻船荷積仲間飛脚仲間共ニ為取扱出帆前々日迄ニ廻漕会社

江取集メ荷数品訳并荷主届所名前紙札ニ記シ相渡可申其節引替運賃請取之右紙札ヲ以相改船積致候且廻船荷積仲間飛脚仲間取来候口銭ハ運賃ノ内ヲ以差遣シ可申候事

但御用荷物ニテモ同様運賃取之候事

一、乗船人荷物其外食料等ハ別紙定書ノ通取極候事

一、船中部屋料ノ儀ハ船ニ寄相違有之候間上中下弁別イタシ取極可申事

但船客接待方ハ士商トモ身分ノ貴賤ニ不拘部屋料ノ高下ヲ以等級差定候事

一、百姓町人所持船ヲ以郵船ニ仕立度願出候分ハ船ノ大小間數馬力等見分ノ上良船ニ候ヘハ御許容可有之廻

漕会所付郵船同様取扱運賃ハ会社ニテ取立右ノ内為税金金高ノ十分一廻漕会所江相納其余船主江相渡

候事

一、外国人乗船ノ節ハ都テ同様運賃取之食料ハ持參ノ事

一、横浜神戸積入荷物人員ノ分ハ其所差配人等ヨリ荷積仲間江申付前以荷集方為致置積入可申事

一、船中為取締廻漕掛吏員一人并運用方蒸氣方勘定方トシテ廻漕会社支配人手代三人大船ハ四人乗組候事

右之通相定候事

明治三十年正月

廻漕会社

さて、いよいよ、本題たる廻漕会社の東京・大阪間貨客運賃の具体的数字であるが、これは、既掲踏海散史と  
いう人の論文中より引用の汽船発着表と殆んど内容同一のスケジュール表に次いで、左のとおり、太政官布告に

示されている。

蒸氣郵船出帆日並運賃定

東京大阪共

横浜神戸

毎月一ノ日出帆

二ノ日出帆

但暴風雨ハ日送之事

一、乗船賃一人ニ付

金 五 兩

但喰料一人前金式分宛

一、通用金古金共

千兩ニ付 式 兩

一、同銀

同 金 断 三 兩

一、同金札

同 金 断 三 兩

一、同錢

同 金 式 兩 分

一、大砲並銅鉄金物類目重之品

同 金 断 三 兩 分

但一品五拾貫目以上ハ定高之式割増

同 百貫目以上ハ同断五割増

此外五百貫目以上ハ其品ニ応シ運賃取極候事

一、九尺以上長物

一本ニ付 式 朱

一、乗籠物

曲尺一尺角ニ付 式 分

但棒拔取不申分相断申候

一、櫃物筒物大中小長持両掛

一、篋筒樽入物ノ類

一、唐物反物類

一、米百石に付

一、商荷物酒綿木綿鯉節葉種鉄茶油砂糖蠟紙青苳之類ハ樽菱垣廻船定運賃一倍之積ニ候事

一、武士百姓町人婦女子タリ共廻船荷積仲間取次ヲ以申出候得ハ望次第爲乗組候事

一、御用旅行之向乗船賃並部屋代御用荷物之運賃モ都而相對之者同様差出可申事

一、自身提候手包之外ハ何品ニテモ相当之運賃差出可申事

一、部屋代床代之義ハ船客之好モ有之其船ニ寄不同ニ候間上中下其時ニ相對ヲ以取極可申事

一、フランクット入用之向ハ船中限損料ニ而貸渡候事

一、諸荷物者定日之前々日迄ニ差出可申乗船人ハ定日之前日廻漕会社江相越候而本船乗込候定ニ候事

一、運賃之外可相拂分者上陸前差出候定之事

一、定日之外臨時ニ郵船仕出シ候節ハ別段引札差出候事

一、風順ニ寄大阪安治川口江難乗入節ハ兵庫上陸之事

右之通相定候事

明治三年年正月

廻漕会社

既掲論文中において、明治三年二月制定と明記して宮本教授が掲げられる貨物運賃および旅客運賃の資料は、實際上、どうも、右に示した正月二十七日付太政官布告中の「蒸氣郵船出帆日並運賃定」と同一らしい——もつとも、微細な点において差等（或いは宮本教授による省略？）は認められる——し、いまひとつ別な史書「海運興国史」におけるそれも、より一層簡略化されているにせよ、矢張り、同じものと思われる。

ところで、開業当初に定められた右のごとき廻漕会社蒸氣船運賃は、いくばくもなくして、改正<sup>(7)</sup>値上げされた。「当時の世情は紛々として定まらず、会社の経理も亦浮動せざるを得なかつた」ためであらうことも固よりだが、筆者は、回漕会社の創設・開業とほぼ同時期に、しかも、明白な敵対・競争關係下にはじめられたアメリカ合衆国の「パシフィック・メール社」の同一航路経営が、これと密接且つ重要な影響をあたえた一要素たるべきことも是非つけ加えておきたい。

三年四月改正運賃はつぎのとおりとされる。<sup>(8)</sup>

東京 廻漕蒸氣船 毎月 一六日 出帆日

一、乗船賃 一人ニ付食料共 並ノ間金九兩

但シ自身持兩掛七貫目迄之賃金ハ差出ニ不及上等之間並ニ部間料之義ハ其船ニ寄不同有之ニ付以相對取極  
 小事

一、長持 大 金五兩

中 金四兩七分

小 金三兩二分

但重目入之分ハ目方改賃金相定ハ事

一、箆笥駕籠葛籠其外櫃箱箇物類 曲尺四方ニ付銀九匁

但駕籠ハ棒拔取ハ事

一、大砲 小筒 其外 目方拾貫目付 銀拾六匁五分

但 廿貫目以上 定賃 二割増

五十貫目以上 同 三割増

百貫目以上 同 五割増

百五十貫目以上 同 其品ニ応ジ取極上ハ事

一、二分金 千兩ニ付 金三兩

一、壹朱銀 千兩ニ付 金四兩

一、金札 千兩ニ付 金二兩

一、錢 十匁目ニ付 銀二十五匁

一、日本米 百石ニ付 金九十五兩

支那米 百石ニ付 金七十六兩

一、商荷物櫃箇入俵樽物之類ハ菱垣樽廻船定運賃割増ヲ以取極ハ事

一、積入荷物引当荷替金入用之向ハ代金ニ応シ貸渡シ可申此利息金百兩ニ付二兩二分尚積入荷物非常難破請

負相頼度向ハ荷物代金百兩ニ付金壹兩通用金銀金札共百兩ニ付金三兩差出シハバ請負可申ハ事

但荷物之石数ハ数等以書附御申出可被成ハ

一、著荷之上会社ヨリ宛所迄之運送賃届出先持之事

右郵船規則中運賃等夫々定置ハ得共船舶之多少物価之釣合ヨリ不都合之廉イササカ加除致シ先当分之処書面  
之通相定荷物等大切ニ取扱無遅滞相届可申ハ

明治三千年四月改

東京

横浜

大阪

神戸

靈岸島大川端元越前侯屋敷

廻漕会社 ㊤

(1) 「日本海運論」(明治二七、四、日本經濟会発行。懸賞論文数篇を一書に集めたもの) 踏海散史の論文四一―二頁。

(2) 同書同論文四二―四頁。

(3) 官本教授の考察に従えば、この二隻の蒸気船はつぎの船らしい。(前掲書六五四―五頁参照)

陽春……木製螺旋汽船 長一八〇呎 巾三〇呎 屯数五三〇 馬力二八〇

長鯨……鉄製外車汽船 長二五〇呎 巾三六呎 屯数九九六 馬力三〇〇

(4) 本文後掲「蒸気郵船出帆日並運賃定」の最終条項―大阪安治川口での上陸を認める立場が充分知得できる―参照。

(5) 宮本又次、上掲書所載論文、同書六六〇頁および六六三頁。

(6) 畝川鎮夫「海運興國史」二二二—二三頁。

(7) 宮本又次上掲書六六〇頁。

(8) 同書六六〇—三頁。

## 第二節 蒸汽船運賃の算定根拠

### ——帆船時代の海上運賃——

#### 一、はしがき（旅客運賃算定根拠の不明白）

前節に示した初期蒸汽船運賃資料は、いずれも、当時或いはそれ以前の時期にあって、わが国で最も重要と目され、最も繁栄のうたわれた東京・大阪（神戸）間表日本航路におけるものであって、従来、しばしば、同区間定期航路の近代的海上運賃の萌芽・端初として説明乃至表現されている。言葉の厳密な概念・用法として、このように、定期航路もしくは定期船運賃といった表わし方が妥当なりや否やは相当問題だが、實際上、——極く少数の且つ甚だ短距離間・小規模な小蒸汽船活動を例外として——当時のわが国民大衆にとって殆んど革命的な新船種と考えられた近代的 $\parallel$ 西洋的な船舶をもって貨客輸送を開始したのは、この航路が最初であり、しかも、この航路における永年の伝統・慣習と蒸汽船自体の性能とが或る程度まで明瞭に規則的航海を可能ならしめ・実現せしめたこと確実である。この意味において、わが国に形成された近代的蒸汽船運賃が、むしろ、始めから、定期航路、少なくとも規則的航海の行なわれる航路において成立したものであるということを強調するのは可能で



もあろうし、それ自体、極めて注目すべき一特色でもある。

ところで、当時の日本航路の現実的重要性を理解するためにも当然第一に考えられなければならぬ東京・阪神間表日本航路の歴史的な伝統・由緒、いわゆる航路の古さと殆んど唐突に出現・運航するにいたった船舶の新しさとは、一見何でもないことがらのようだが、ここで問題とする近代的海上運賃の形成を考えるに当って甚だ複雑・微妙な働きをする。けだし、その航路は明白にわが国に属し、長年月の親しみと繁栄とを基にしてそれ自体一応妥当な経済的合理性乃至採算性を具え、従って、そこで成立する運賃については船主・顧客双方から容易に是認と理解とを獲得し得ていた筈だが、他方、その船舶は、経済外的要請を主理由に外国から導入されたばかりであり、一般国民にとってはなお一種の魔物的存在であって、それが構造・運航技術上の相違も経済的採算も全く知得されるにいたっておらず、どのような運賃を定むべきか見当もつかなかった筈だからである。

なる程、後で詳述するとおり、その航路において現に活動をつづける帆船に適用された運賃があり、それが、新しく、蒸汽船の運賃を定めるに際して重要な基準となったことは当然であり明白である。だが、徳川時代の統治方針が原則的に人間の自由な通行を制限していたことから容易に推察できるように、東京・阪神間を規則的に航海した周知の「菱垣廻船」および「樽廻船」は、もっぱら、貨物を運ぶ帆船であって、乗客従って旅客運賃という観念を、少なくとも公然とは成立せしめていなかった。欧米において、起源的に、旅客輸送を主目的に発明・運航され、わが国にあっては、当初、むしろ、それに重点が置かれたものと考えてよからう蒸汽船の当該サービスに対する料金 $\parallel$ 旅客運賃というものが、一体、なにを基準として割り出されたのか殆んど不明確であり、ひとつの謎だと思われる。しかして、前節に掲げた「奇捷丸」・「通商丸」および回漕会社の同一東京・大阪間旅

客運賃が、各々、無関係・恣意的に定められたと見て差支えないほどまちまちな額であることは、この種運賃の算出・形成にあたり、当時のわが国には、依拠すべき基準それ自体が全く欠如していたことを物語っているのであるまいか。

前節に示した明治三年二月または四月の回漕会社旅客運賃について述べていることはほぼ確実と思われるが、それが、ほぼ同時期に開始・経営されたアメリカ合衆国のパシフィック・メール社（四番館或いは四番船）の同一航路旅客運賃に準拠したものであるという説もある。「……〔貨物〕運賃は従来の樽廻船菱垣廻船の制率を標準とし物価の騰貴に應じ此を増率することにし旅客運賃は米、国、四、番、船（太、平、洋、汽、船）に準じ三等級に区分した」——傍点および「」は引用者——という「海運興國史」二一二頁の叙述或いは雑誌「太陽」臨時増刊号「日本交通発達史」(二一二頁)の所説のごときがそれ。

ただし、かく、廻漕会社が準拠したとされるパシフィック・メール社の旅客運賃が如何なる基準・根拠で定められたかは、それら諸書によっても全く探り得ない。当時の生活水準もしくは物価事情から、端的に言って、まあこのくらいの料金でどうだろう・やってみようという考えから定められたにすぎなかったのであるまいか。

## 二、貨物運賃の算定根拠

貨物運賃については、既掲資料にも示されているように、一応、だが、明白に、算定の基準となるものがあり得た。菱垣廻船（九店船）或いは樽廻船という東京・阪神間の規則的航海に従事してきた本邦古来の船舶II大和型帆船の運賃がそれである。いま、重ねて且つ最も明確・具体的に表示せる代表例として「海運興國史」中の叙

述を再録すれば、つぎのとおりである。<sup>(1)</sup>

「而して当時の運賃は〔回漕——引用者補足〕会社が九品營業者と協定し、文久年間に於ける菱垣廻船運賃の四倍とし、例へば黒砂糖一個三十匁、米百石百二十兩云々」

ただし、冒頭に殊更「一応」といった限定・修辭を試みておいたところであるが、かく、回漕会社の貨物運賃なるものが、それ以前の大和型帆船運賃なかんずくより具体的には文久年間の菱垣廻船運賃を基準とした事実が如何に明確であるにせよ、その大和型帆船或いは文久年間の菱垣廻船の運賃実情・明細について實際上殆んど不明であつて、その限り、回漕会社の貨物運賃とそれ以前の帆船運賃とが全体的或いは個々のに果してどの程度の一致性乃至関連性をもつか適確に論じがたいと言わねばならぬ。

念のため書き添えるに、われわれは、徳川時代の大和型帆船の運賃に関して全く資料を有しないわけではない。否、むしろ、筆者はこれまで数度の調査行の都度発見して驚いたことだが、全国諸港・諸都市には今なお人に知られずに死蔵されている夥多な運賃記録——一般定説上「買積船」と規定されている帆船における運賃契約書を含む——があるばかりか多くの学者・研究者によつてすでに発掘・紹介された運賃資料だけでもかなりの量である。けれども、何人にも容易に知られ得るように、これら既知の運賃資料は、第一に、或時期・或る場所の極めて断片的なものであり、第二に、——やや全体的乃至統括的なものが特にそうだが——当時の封建経済・主要流通貨物に照応して米の運賃が中心である。さらに、筆者の浅学の故かもしれないが、菱垣廻船・樽廻船における現実の運賃規定・主要時点の實際額などについて適確な典拠は残存せず・見当たらないようである。東京と阪神との間のいわゆる雑貨輸送に従事するこれら帆船の諸貨物運賃こそが回漕会社貨物運賃と直接の関連をもつこと確定であるが、その全体的乃至基本的な実況が知られないという点を別としても、他面、これら規則的航海をする船舶の運賃が、競争——なかんずく菱垣廻船と樽廻船との間の——その他の諸要因によつ

て甚だ變動的であつた事実と海運常識上いわゆる菱垣・樽廻船船主（海運業者）と十組問屋或いは九店・十三店といった荷主との談合・協定によつてその都度・現実運賃が決定されたと思得ること、むしろ見るべきことと對して充分な留意が必要であらう。

徳川時代、江戸を中心とする関東の消費經濟の發達が上方から江戸への貨物輸送を逐年増大せしめ、そこに、周知の菱垣廻船・樽廻船の歴史的生成發展を促がしたのであるが、明治維新後にあつてもこの種基本的な經濟關係・海運事情は殆んどそのまま継続された。回漕会社を頂点とする本邦初期の近代的蒸汽船事業は、まさに、菱垣・樽廻船の代替として企図されたものであり、それゆゑに、その蒸汽船貨物運賃も、菱垣・樽廻船時代のそれと直接且つ基礎的な連繫を有している筈である。前に述べたとおり、新しく登場せる蒸汽船運賃と内容的にはもとより、形式の点においてさえ、比較對照するに足る大和型帆船の運賃資料を見出し得ぬ現況にあるとはいへ、以下できるかぎりの範圍において、回漕会社の東京・阪神間貨物蒸汽船運賃と性質を同じくすると思われる帆船時代の資料をかかげて参考に供しよう。

### (1) 菱垣廻船の運賃

前に引用せる「海運興國史」叙述における「文久年間の菱垣廻船運賃」を含んで、菱垣廻船の運賃資料はなかずく稀少であり、殆んど利用できがたい。同上書他の個所に示されるつぎのもの(2)が、殆んど唯一的な資料であるまいか。ちなみに、同書は、これについて、殊更に、菱垣廻船の運賃といった明示乃至限定を試みていない反面、「諸商品江戸送り運賃は左の如く、而して安政五年改正後は諸品昂騰の爲め平均二十割増となつた」という些か難解な説明を附している。

品目	数量	文政八年 (一八二五)	安政五年 (一八五八)
油	四斗入一樽に付	銀 五・二五 <sup>外</sup>	五・一 <sup>外</sup>
黒砂糖	一丁に付	六・六	五・八
緑綿	十二貫入三本	二六・二	二八・八
木綿	百二十反に付	一二・一	一二・三
半紙塵紙	六貫一丸	三・五	三・四
經節	一樽	四・九五	四・〇
穀物	百石に付	八二・五	八二・五

(2) 樽廻船の運賃

当初「小早」と称された小型だが快速の帆船を用いて菱垣廻船に対抗し、次第に競争の勝利者となった樽廻船は、すでに周知のように、いわゆる灘酒の東京向け輸送を主任務とする帆船勢力であった。したがって、この大型帆船隊の固有且つ最中心の運賃としては、当然、まず、酒に対するそれが考えられねばならぬ。「灘酒経済史料集成」下巻末に附録第四表「酒樽運賃表」として示されるものを再録すれば次頁のとおりである。<sup>(3)</sup>

この表によっても、阪神地方から江戸へ輸送される清酒運賃が甚だ変動的な性質のものであったことが最早明白に理解されよう。しかして、宝暦(一七五一―一六三)から弘化(一八四四―四七)にいたる約百年間の間に、——そのなかでの突発事情(暴風による海難、船腹不足或いは経済改革など)を別として——当該運賃がほぼ五割近く騰貴して行ったことが最も強く印象づけられる。けれども、第十八世紀後半および第十九世紀前半或いは

酒樽運賃表

年次	運賃	年次	運賃	年次	運賃	年次	運賃
宝曆十年	六〇、〇〇 <small>知</small>	寛政十年	七六、〇〇 <small>知</small>	文化十二年	七七、〇〇 <small>知</small>	天保二年	八〇、二五
安永七年	六九、〇〇	同十一年	七六、〇〇	同十三年	七八、〇〇	同四年	八〇、二五
同八年	六七、〇〇	同十二年	七六、〇〇	同十四年	七八、〇〇	同五年	八八、五〇
天明二年	六一、〇〇	享和三年	七四、〇〇	文政元年	七五、五〇	同六年	八三、五〇
同四年	七三、〇〇	文化元年	七三、〇〇	同二年	七一、〇〇	同八年	九七、七〇
同五年	六八、〇〇	同二年	七三、〇〇	同三年	七六、〇〇	同九年	八五、二〇
同六年	八二、〇〇	同三年	七二、五〇	同四年	七八、〇〇	同十年	九四、三五
同七年	七八、〇〇	同四年	七三、〇〇	同五年	七八、〇〇	同十一年	八七、二五
同八年	七二、〇〇	同五年	八〇、〇〇	同六年	七八、〇〇	同十二年	八二、九五
寛政元年	七二、〇〇	同六年	八二、〇〇	同七年	七九、五〇	同十三年	八二、九五
同二年	六九、五〇	同七年	七八、〇〇	同八年	八〇、五〇	同十四年	八二、七〇
同四年	七九、〇〇	同八年	七八、〇〇	同九年	七八、〇〇	弘化元年	八二、七〇
同五年	七六、〇〇	同九年	七七、〇〇	同十年	八一、五〇	同二年	八二、七〇
同七年	七六、〇〇	同十年	七七、〇〇	同十一年	八一、五〇	同三年	八七、七〇
同九年	七六、〇〇	同十一年	七七、〇〇	天保元年	八一、五〇		

備考 (1) 酒十駄(二十樽)に付

(2) 灘七匁引

同世紀中葉の本航路上清酒運賃は、実のところ、われわれが問題とする蒸汽船における近代的運賃に対して殆んど何等直接の関連をもち得ないようだ。けだし、この時代の運賃は、長期傾向としての増大と特殊事情に基く急

変とを示すとはいえ、全体としては、なお、甚だ低廉であり、且つ、極めて国内的即ち鎖国政策下欧米風のなかならず黒船のはき出す黒煙から隔絶された環境のもとに営まれる当時の日本封建経済に対応し・規定されたものであるからである。

さらにまた、こうした資料それ自体は、当該清酒運賃が一体如何にして定められたのか・何故年々変動するかといったことについては何も語ってくれない。

樽廻船における清酒運賃の決定方法または機構を具体的且つ適確に告げる資料はこれまで求め出されてはいないけれども、おおよそのところ、つぎのごときが主要事項であったかと思われる。すなわち、

- (1) 生産面において「醸造主」として存在・機能する酒造家が、配給面における「荷主」である。<sup>(4)</sup>
- (2) 右の荷主仲間または積荷仲間から清酒輸送業務を請負うものが、いわゆる廻船問屋であり、別して、菱垣・樽の区別が確立してのちにあつては、樽廻船問屋がそれ。

- (3) 株仲間制度を原則とした酒荷主仲間および樽廻船問屋（江戸積酒荷物廻船問屋株は安永元年に許可）は、地域別或いは代表者制的に、いくつかの小組織をそれぞれの内部にもつが、当面なかんずく、重要なのは「江戸積振泉十二郷」・「三郷（および西宮郷）酒家仲」或いはその最大代表であり最高責任者である「大坂三郷酒家仲大行事」と「大阪（組）・西宮（組）樽廻船仲間」またはそれらの行事である。

- (4) 享保以降十二郷酒家の専属運送機関化したといわれる樽廻船問屋は「単に海上運送を担当するに過ぎない状態」のものとして前者殊に三郷大行事に万事指図される立場におかれ、三郷大行事は、江戸下り酒問屋と提携・協議する建前とはいえ実際上ほぼ絶対の主権者・支配者の立場から運送業務全般を指揮監督する。

「……荷主仲間は一方に於て十二郷連合の触頭たる大坂三郷大行事をして江戸積樽船の極印方を掌らしめこの極印なき船は酒荷を積むを得ないこととし、又廻船問屋とは難破船の処分等運送事務の全般に亘る所謂『樽廻船規約』を定め、緊密なる提携を以て運送の完遂をはかり、他方十二郷内に於ける積荷の状態を常に調査し（残駄数調と称して酒造家の手持樽数を各郷毎に提出してこれを集算する）、江戸に於ける荷捌状態と照合して次年度の新酒積開始までにこれを消化し得る様力を致し、又運賃決定等運送上の事務に關して相互に協定を結び、殊に前述の樽廻船規約と共に樽廻船問屋に關しては充分意を用ひるところがあつた。……」<sup>(5)</sup>

右にあげた運賃決定手続の原則を念頭において、また一面では、それが証左として、徳川時代最終期、慶応年間の樽廻船清酒運賃値上げ申請に關する古文書、二つをつぎに示しておく。ここに示される運賃額とて、明治初期新設定の蒸汽船運賃とどの程度まで密接なつながりがあるか必ずしも充分分明ではないけれども、さきにかかげた運賃資料よりはより近接した關係を有すると言つてよからうか。（ちなみに、運賃の激騰——單位數量の相違に留意——は明白である。）

(4) 慶応二年末の運賃値上げに対する感謝状<sup>(6)</sup>（請書）

口上覚

一、廻船不算当ニ而難渋仕ひニ付運賃御増方并ニ船中心附御増方被成下度段奉願上ひ処今般諸郷様御集評之上格別之御勘辨を以夫々御聞濟被成下難有仕合奉存ひ則御治定被成下ひ段左ニ

一、八朔後運賃拾太ニ付



わが国における近代的蒸汽船運賃の形成

大坂

伝法

伊丹

池田

北在

今津

西宮

灘目

兵庫

正味当地取

四百八拾七匁

外二下り銀拾匁

正味当地取

四百七拾匁

右同断

十月仕建辰徳太郎船方

一、船中御心附拾太二付

金壹歩貳朱宛

但シ 貳朱 江戸御渡

内 壹歩 当地御渡

一、八朔後積入分運賃

來ル十五日御渡可被成下ゆ事

但シ積切捨艘分ち拾式艘迄迄之分者手廻シ次第勝手取ニ御渡可被成下事

一、金相場來ル十二日十三日十四日右三日

中直平均ニ御渡可被成下ゆ事

但シ金手形ニ而御渡被下銀手形之義者御除可被下ゆ尤積切船勝手取之分も金相場前同様御取極ニ而御渡可被成下ゆ事

右之通御承知被成下尚又殘駄數御取調之上船數御取極被成下一同難有奉存ゆ  
此段御厚礼奉申上ゆ依之御請書如件

慶応三年

寅十二月

大坂樽 廻 船 問 屋 仲 間 ㊦

三郷大行事様

西宮大行事様

諸郷大行事様

(㊦) 慶応三年二月の運賃値上げ願書

口 上 覚

一、当新酒御積初番船ニ付運賃銀御定成下ゆニ就而者近來諸色追々大高直之儀者申迄茂無之依之船手諸仕入

物并水主賃金仕出し仲仕賃瀬取船賃江坂固料都而不何寄格段増方ニ付入用相嵩一同業体取続兼心痛罷在ハ  
既ニ御城米運賃銀之儀も近年追々御増方被為成下ハ上尚又当年之処米直段高之引格を以格段之御増方被  
為成下ハ程之御時節ニハ得者諸御郷様御荷物之儀茂昨年御取極被成下ハ分何卒格別之御増方被成下ハ様御  
配意ニ預度奉存ハ

則左ニ

一、大阪

左海<sup>(8)</sup>

尼崎

池田

伊丹

北在

伝法

運賃拾駄ニ付江戸下銀共

壹貫七拾七匁

一、今津

西宮

名田目<sup>(9)</sup>

兵庫

運賃拾太ニ付江戸下り銀共

壹貫六拾目

一、番船御加増之儀前後共近年拾匁宛御増方被成下ハ処浦賀引船賃米等相高都而米払之儀ニ付何卒当年之所拾太ニ付五拾匁宛御増方被成下ハ様奉願上ハ

右之通御取極被成下ハハ決而増運賃等申請間敷ハ此段御深察之上宜御願取之程奉願上ハ以上  
慶応三年卯二月

灘組廻船行事 ㊦

大坂組廻船行事 ㊦

両組樽廻船

問屋御衆中

前書之通被頼出ハ間何卒宜御聞濟被成下ハ様奥書を以俱ニ奉願上ハ以上

大坂組積問屋仲間 ㊦

西宮組積問屋仲間 ㊦

三郷

西宮 酒家大行事様

諸郷

兩文書の文章を微細な点についてまで比較・審査するとすれば、若干の差異ありと言わねばならぬが、慶応二年末書状の書き手「大阪・西宮樽廻船問屋仲間」と三年二月書状における「灘組・大坂組樽廻船行事」または「奥書の」大坂組・西宮組積問屋仲間」との違いをも含んで、実質上、さまで決定的懸隔があるとは思われない。しかして、それらを通じて、われわれは、「少なくとも幕末期の」樽廻船における清酒運賃が甚だ変動的——しかも値上げに次ぐ値上げの形で——であり、且つ、新酒出廻り——番船仕建時の二月頃から夏までの間の前半期に対する運賃と八朔すなわち八月一日から年末年始までの後半期に対する運賃との年内二度の運賃決定・変更さえ行なわれたと思われるほど短期的なものであった事実を、つぎの運賃決定のより具体的な手順とともに知ることができる。すなわち、この樽廻船清酒運賃は、年々——年二回以上るときはその度に——、樽廻船問屋仲間（海運業者）と三郷酒家大行事を代表格とする酒造家兼荷主仲間との間で協議決定されるのが原則だが、実際上値上げばかりの新運賃は、まず、大坂と灘または西宮の個々ないし地方支部的——下部組織的な樽廻船仲間（その当番幹事役たる「行事」）から全体的・中央本部的な樽廻船問屋仲間へ申出られ、後者から三郷大行事その他荷主問屋仲間への代表に申請して承認——その間に交渉・論議がなされるであろうことは当然考えられる——を得るといふのが慣例であった。

(1) 「海運興國史」六二五頁。

(2) 同書二〇二頁。

(3) 関西学院大学編纂「灘酒経済史料集成」下卷三三〇—一頁。

(4) もっとも、酒造家の配給面における機能は単一でない。彼等は、運送面において荷主であるとともに、販売面において、買手たる江戸下り酒屋問屋に対して売手——荷送人であるから。

- (5) 上掲「灘酒経済史料集成」下巻三〇〇頁。
- (6) 同書一六五―一七頁に「廻船仲増運賃并餘内銀願書」として収録された古文書式通のうち後のもの。
- (7) 同書一六七―一八頁の「酒荷運賃増願書」
- (8) 塚のこと。
- (9) 灘のこと。

### 三、明治初期の貢米運賃

回漕会社の蒸気船はもち論、「奇捷丸」・「通商丸」といったより早期の蒸気船のすべてが新しく且つもっぱら就航するにいたった東京・阪神間航路のそれまでの主人公であった菱垣廻船および樽廻船の運賃というものは、近代的蒸気船運賃の形成に最も緊密にして直接的なつながりをもつ大和型帆船時代の運賃たること、それ自体は、何人にも容易に理解され得る点であり、事実、すでに引用せる諸論述のなかに明認できるところでもある。ただし、前にもしばしば指摘またはことわり書きしておいたとおり、われわれが利用できるかぎり——より正確に言うならば、本稿これまでの叙述中に取り上げられるかぎり——のこれら両廻船の運賃関係資料は、すべて、徳川時代におけるいわば古いものばかりであって、それら運賃・資料が、近代的蒸気船の登場に伴う近代的海上運賃の成立にあたって、とつてもって、参考・基準とされたものとは思いがたい。けだし、第一に、既掲両廻船運賃資料いくつかの間において、表示の方法および内容——特に金額——についてすでに相当な懸隔・相違が明白に認められるからであり、第二に、それら資料の時期を含みつつ、幕末から明治初期にわたる数十年間に激動せる経済事情なかならず金銀相場ならびに当該運賃の変化を想起すれば、さきに示した諸運賃資料と近代的蒸気船

運賃とのつながり性は相当割引して考慮されねばなるまいと考えられるからである。

かくて、前説した菱垣廻船と樽廻船との既往運賃は、もとより、それ自身、ひとつの重要な史的意味・資料的価値を有しつつも、一面では、なお、明治初頭の蒸汽船運賃の形成事情を充分説明しつくすだけのちからがなくもち論、後者の具体的金額算定の根拠を明白ならしめるに足るとは言いがたい。こうした問題に対して、完全な解決をあたえることは殆んど資料的に困難なこと前述のとおりだが、何程かの補足または接近をはかるために、最後に、本項においては、回漕会社の蒸汽船事業したがって蒸汽船運賃の成立する直前の時期における貢米運賃に関する資料を取扱い、もつて、本稿の結びともしておきたい。ちなみに、この貢米運賃は、当然に、大和型帆船の運賃であり、しかも、この貨物は、当時のわが国貨物輸送の第一位の対象であつたばかりでなく、回漕会社の新規事業の主目的ともされていて、その重要性は、敢えて菱垣・樽廻船のそれに劣らない筈である。

「各支配地当已年貢米廻漕運賃百石当り別紙ノ通廻船御用達申上候ニ付為心得相達候兼テ御布令ノ通り可成丈地雇船ヲ以右運賃金ニ見合精々吟味減ノ上致廻漕候様相心得運賃ノ五分通於積所支配地租税金ノ内ヲ以相渡納処着船ノ上残五分通相渡可申且地船雇附差支候向廻船御用達共ヨリ空船差向ケ候分ハ送状ノ趣ヲ以中賃等ノ儀無差支様可取計候事」

という頭書本文をもつ明治二年十月二十二日付の民部省通達に添えられた別紙貢米運賃調査表はつぎのとおりである。<sup>(1)</sup>

諸国貢米廻船運賃取調帳

瀬戸内運賃覚

米百石ニ付

一金七十九兩一分	堺浦
一金八十六兩二分	川口
一金七十七兩三分	西宮 兵庫
一金八十一兩一分	播磨
一金八十一兩三分	美作
一金八十兩	讃岐
一金八十四兩二分	備中
一金八十九兩一分	中津
一金九十一兩一分	中須賀
一金八十五兩三分	豊後
一金八十八兩二分	原浦
一金九十二兩	日向
一金八十六兩	筑前
一金百兩	筑後

廻  
漕  
方



わが国における近代的蒸汽船運賃の形成

一金八十七兩三分	肥前
一金九十二兩	石見
一金百十八兩三分	丹後
北国筋東京雇	
米百石ニ付	
一金百四十六兩一分	出羽 酒田
一金百五十六兩二分	越後 新潟 海老江
一金百六十兩三分	同 今町 沼垂
一金百五十九兩二分	同 柏雲崎
一金百三十兩一分	越前
奥州筋	
米百石ニ付	
一金七十九兩一分	寒風沢
内 金七十二兩一分永七十五文	石ノ巻
内 金七兩三分永百七十五文	運 無難御手当
一金七十一兩一分	小名浜
内 金六十四兩永百二十五文	運 無難御手当
内 金七兩永百二十五文	
一金七十四兩二分	江ノ網

内金六十七兩永五十文  
内金七兩一分永二百文

一金六十八兩

内金六十一兩永二百文  
内金六兩三分永五十文

一金十五兩三分

一金四兩

一金六兩一分

大阪廻シ

米百石ニ付

一金二十七兩二分 播磨

一金二十九兩二分 美作

一金三十兩二分 讃岐

一金三十兩二分 備中

一金四十四兩一分 中津

一金四十五兩二分 中須賀

一金三十八兩二分 豊後

一金四十一兩一分 原浦

一金四十六兩一分 日向

運 無難御手当 賃

平潟

運 無難御手当 賃

荒浜ヨリ寒風沢迄  
小廻船運賃

寒風沢  
御困入用

銚子入増運賃

わが国における近代的蒸汽船運賃の形成

	一金四十三兩	筑前
	一金五十九兩二分	筑後
	一金四十四兩二分	肥前
	一金四十六兩	石見
	一金七十二兩一分	越前
	一金百三兩三分	出羽
	一金九十七兩二分	越後
	一金九十四兩二分	同
	一金九十五兩二分	同
	一金九十四兩一分	佐渡
	一金九十二兩三分	同
		大石
	東海道筋	
米百石ニ付		
一金四十八兩二分	美濃	勢州桑名積
	伊勢	
一金四十四兩		三州御馬積
一金三十五兩一分		遠州掛塚積
		新中柳津積
一金二十六兩二分		駿州清水積
		沼
		新潟
		海老江
		垂
		酒田
		今町
		柏崎
		出雲崎
		夷

一金二十二兩

駿州堅浦積  
三ツ浦積

一金十七兩二分

伊豆 下田積

右ハ諸国廻船運賃ノ儀御趣意相辨見詰値段ノ内ニ割方相減取調申上候処猶一割御吟味下ケ被 仰付候ニ付書  
面ノ通取調申上候尤其国々割引仕候ニ付端永相添永百二十五文以上ハ一分ニ切上ケ以下ハ切捨ト申上候以上

廻船御用達兼

廻漕会社頭取

加 納 次 郎 作 印

巳十月

(1) 法令全書明治二年四一〇―一五頁。

付記 本研究は文部省科学研究費交付金による研究成果の一部である。

〔一九六一・一二・九〕

## アメリカ船員の就労機構と年間所得

——わが国との対比において——

山 本 泰 督

一九四八年の国際労働機構海事会議で各国船員について乗組定員、労働時間および賃金の最低限を規定する国際労働条約が採択され、また一九五八年には同条約の修正案が採択された。この条約を批准している海運国は少ないが、各国船員の労働条件にかんして国際的にその最低限を規定しようとするかかかる動きは、各国商船隊のあいだに実質賃金、労働条件の相違がかなりの程度において存在している事実を認識し、低生活水準にある後進国海運の船員の労働条件を改善しようとする、いわば国際的な社会政策的見地にもとづくものであり、かつは先進海運国の側における後進国のソシャル・ダンピング防止——自国商船隊の競争力増大——をはかるうとする意図から発したものであることは想像に難くない。それにしても、この問題を正当に評価するためには、まずもって各国船員の賃金、労働条件を正確に把握することが必要であるのは云うまでもない。各国の船員の所得比較をなすばあいに、第二次大戦後、各国において船員の雇用の継続性を増大させるための各種の雇用安定制度が実施されておき、かつまた賃金構造も各国間において相違していることに留意しなければ、かれらのあいだの所得水準

の相違を正確に把握することは困難である。たんに各国船員の所得水準の比較をなすばあいにも、各国における船員の雇用制度の内容をあきらかにし、比較の対象となるべき船員群を正確に選定した上で、これらの実収賃金の比較をなすことが必要となる。ここでアメリカ船員の就労機構、年間所得を検討するのは、上の問題へ接近するための予備作業に外ならない。まずわが国船員雇用制度と対比してのアメリカ船員の雇用状態の特質をあきらかにしたのち、それに次いで日米船員の実質賃金比較をなすことにする。

## 一、アメリカ船員の就労機構

アメリカ海運業において船員の大多数を網羅する労働組合組織が成立し、永続的な団体交渉関係が諸船主とのあいだに維持されるにいたったのは一九三八年以降のことである。わが国では船員労働組合が単一の産業別労働組合組織をとっているのにたいして、アメリカでは産業別、職業別労働組織が混在している。部員にかんしては産業別組合組織が重要な地位を占めているが、職員のすべておよび太平洋岸の部員には職業別組合が存在しており、また同一職業について複数の組合が存在している。このような組織の複雑さ、混乱は、組織成立の歴史的事情、管轄地域の相違、ないしは上部加盟組織の相違（旧 A F L 系、旧 C I O 系および中立）によるものである。

だが現在においては各組合の管轄権はほぼ確立し安定したものとなってきた。そして同一職種にかんする諸組合の団体交渉の成果は基準賃金、附随的手当、労働時間のいづれについても、きわめて類似した内容を有しており、組合間における労働条件の差異はきわめて小さいものになっている。<sup>(1)</sup>各組合の概要はつぎのとおりである。<sup>(2)</sup>

1、International Organization of Masters, Mates and Pilots (M.M.P.)。この組織は船長および甲板部職員で

- 構成されている。同組合は大西洋・ガルフおよび太平洋岸の諸会社と労働協約を結んでおり、支配職数は約五、〇〇〇。
2. National Marine Engineers' Beneficial Association (N.M.E.B.A.)。機関部職員の労働組織で、その管轄権は大西洋・ガルフ、太平洋岸にわたる産業的規模を有している。約一九〇社の汽船会社と労働協約を結び、その管理下の職数は約五、五〇〇。
  3. Brotherhood of Marine Officers (B.M.O.) 甲板部、機関部職員の労働組織で大西洋岸の二会社と労働協約を結んでいる。支配職数約六、〇〇〇。
  4. American Radio Association (A.R.A.) 船舶通信士の労働組織で大西洋・ガルフ、太平洋の汽船会社と労働協約を結び支配職数約六〇〇。
  5. Radio Officers Union of the Commercial Telegraphers Union (R.O.U.) 船舶通信士の労働組織で大西洋・ガルフ、太平洋岸の諸会社と労働協約を結んでおり、支配職数約四〇〇。
  6. American Merchant Marine Staff Officers Association (A.M.M.S.O.A.) 事務部職員(パーサー)労働組織で、主に太平洋岸の汽船会社と労働協約を結び、支配職数は約一五〇。
  7. Staff Officers' Association of America (S.O.A.) 事務部職員の労働組織で、大西洋・ガルフ岸の七汽船会社と労働協約を結んでいる。支配職数約二二〇。
  8. National Maritime Union of America (N.M.U.) 甲板部、機関部および司厨部部員を含む部員層の産業別労働組織で、大西洋・ガルフ岸の約一九五の汽船会社と労働協約を結んでいる海運業関係での最大の組合。その

支配職数は約二四、〇〇〇。

6、Seafarer's International Union of North America (SIU) 大西洋・ガルフ地域の部員の産業別労働組合。同地域の約六〇社と労働協約を結び約二二五隻八五〇〇職数を支配。なお、同組合の太平洋岸の組織が、つぎにみる SUP-SIU である。SIU 傘下各組合相互間で直接管轄下でない船員の雇用紹介をおこなうことがある。ハイヤリング・ホールおよび事務所職員は、大西洋・ガルフ、および太平洋岸の SIU 傘下各組合によって共同して運営されている。

10、Sailors Union of the Pacific (SUP-SIU) 同組合は太平洋岸貨物船、客船の甲板部員によって構成されており、その下部組合の the Pacific Coast Marine Firemen, Oilers, Watertenders and Wiper Association (MFOW-SIU) が同地域の機関部員、また Marine Cooks and Stewards Union (MSS-SIU) が同地域司厨部員の組合である。これら組合はいずれも独立性を有している。三組合は太平洋岸三五社と労働協約を結んでおり、三組合を合して約二〇〇隻約一萬職を支配している。

これら諸組合は、大西洋・ガルフ地域の主要船主によって構成される American Merchant Marine Institute (AMMI)、太平洋岸の船主団体 The Pacific Maritime Association (PMA) と労働協約を結んでいるが、この外にも、組合が個々の汽船会社、または船主グループとも協約を結んでいる。

さてアメリカ船員の雇用形態は第二次大戦後においても従来の伝統的な航海主義であって、船員は数航海のあいだ海上労働に従事して下船するならば、そのときにかれの雇用契約は終了し、かれは新たに乗船機会を待たねばならない。これは戦後、わが国船員の大多数が専属的雇用制度（予備員制度）の下で永続的に雇用関係を維持



していること、またイギリスの船員常置制度やフランス、ノルウェーその他ヨーロッパ諸国がそれぞれ部分的であるにせよ、船員の雇用の継続性を増大させる方向へ進んでいることは大きな相違を示している。それではこの属船主義の雇用形態は船員の雇用にどのような影響を与えるものであるのか。この点をあきらかにするため、船員労働力の特質に簡単にふれておきたい。

商船の乗組員は甲板部、機関部および司厨部（ないし事務部）の三部の職員層および部員層から構成されている。このうち司厨部を構成している諸職種は陸上においても存在しているが、職員、部員の双方を含めて甲板部を構成している諸職種は海運業に固有の諸職種である。職員には国家が定める海技免状の取得が必要であり、また甲板部員のキイ・ジョブであり甲板部員の主要部分を占めている有能甲板員（able-bodied seamen）以上の職種は航海の安全性を期するために最低三年以上の経験を有することが必要とされている。このため甲板部諸職種への労働力の流入は制限されている。かれらは *non-competing group* として他職業グループとは競争関係にないが、反面その労働力供給は海運業に限定されていて、労働力供給は硬直的である。機関部の職員および部員の諸職種は陸上諸産業中に類似したものを見受ける。かれらのばあい、陸上への転職は比較的容易であるが陸上諸産業から機関部職員への流入は制限されている。ただし機関部職員たるには一定の航海期間および試験を経て適格免状をうる必要がある。このように司厨部を別とすれば海運業の労働力の基幹部分をなす甲板部、機関部の労働力は、とくに甲板部においては労働力供給が硬直的である。

他面、海運業は景気変動の影響を敏感にうけ、一方の極における繋船から他方の極における造船ラッシュをみるまでその船舶運行量は大きく変化し労働力需要はそれに伴って大きく変動する。また船員は長期にわたる海上

労働のあいだ、家庭、陸上社会と隔離されているため、一定期間の海上労働の後は下船し、陸上社会との接触回復を必要とする。海運企業が景気の局面に応じて船舶運航量の調節を容易にし、かつ乗組員が休養のため下船した際の補充労働力を企業自身の負担で維持することを回避する必要性から、伝統的な航海主義の雇用形態が、各国海運業において近年まで——本質的にみれば現在でも——採用されてきたのであった。海運業における労働力市場が、供給の硬直性、需要側における需要量のいちぢるしい変動によって特質付けられ、またその雇用形態が短期的な航海主義をとるため、船員は景気の局面に応じて高賃金の享受あるいははなはだしい賃金率の低下および失業に直面することになる。周知のボーレンの哀話が発生する原因もここに求められる。

これにたいして、部員層を対象とするアメリカの諸海員組合がその結成当初から、その実施を目的としてきた組合の手による船員職業紹介所——ハイヤリング・ホール——は、組合が雇用統制権を確保することによって組合員の雇用機会の増大、均等化をはかろうとするものであった。<sup>(3)</sup>ハイヤリング・ホールの運営方法はタフト・ハートレイ法の実施の前後でことなる。タフト・ハートレイ法の実施前においては各海員組合は諸企業とハイヤリング・ホール協定、組合員優先雇用協定を結んでおり、その結果、実質的にはクローズド・ショップ制を採用していることになった。船員として就労を希望するものはまず組合加入を申請せねばならなかった。組合員の資格取得後、各職種ごとに組合ハイヤリング、ホールに求職登録をなして、求人者からハイヤリング・ホールに当該職種の求人があったときには登録日時の早いものから順次紹介されていた。このばあい、求人者は協約で定められた正当な理由以外で紹介された求職者を拒否できぬことになっていた。組合はハイヤリング・ホールの経営を通じて同一職種内での組合員の雇用機会の均等化をはかるとともに組合への加入制限措置を講じて組合員の就

労働会の減少を防止していた。すなわち労働力需要が急増したときには、追加労働力として流入するものには、組合加入を認めず就労許可証を発行して労働力需要の減少に備えた。

一九四七年にタフト・ハートレイ法が成立して後は、組合員優先雇用協定と結びついたハイヤリング・ホール制度が禁止されたため、従来のクローズド・ショップ制による組合員の雇用安定策の実施は不可能となった。その結果、海員組合は恒常的に海上労働に従事しているものに就職先任権を与えるよう雇用者と協定してハイヤリング・ホール制度を存続せしめた。この先任権協定は各海員組合によって若干の相違はあるが、いずれも数個のグループに分けて先任権制度が実施され、第一先任権は恒常的に海上労働に従事しているとみなされるもの——云うまでもなくその実質は古参組合員——であって正規雇用プール (regular employment pool) に属しているものに与えられ、順次就労期間の短いものは低次の先任権を与えられることになった。この先任権グループの構成は海上労働力需要の変動に応じて改訂され、需要量の変化に必ずることになっており、古参組合員にとっては以前の制度と同様の雇用安定効果を期待しうるものである。<sup>(4)</sup>

要するにハイヤリング・ホール制度は組合の手による供給統制を通じて、船員労働力の(平常時における労働力需要に見合った)一定部分については雇用の安定が保証されているが、労働力需要の変動についてはなんの制約もなく、そのため労働力需要が変動したさいの予備的労働力についてはなんら雇用の安定性の保証はない。これはわが国の専属雇用制度がいわば労働力需要を硬直的ならしめることによって全船員の雇用の安定を実現しているのと大きな相違を示している。<sup>(5)</sup> またフランス、イギリスでは二年間にわたって一定比率の船員に雇用の安定を保証しているのは、短期的かつ部分的ながら労働力需要を硬直的ならしめることによってである。<sup>(6)</sup> アメリカ船

員の部員層では、それゆえ上位先任権を有する船員としからざるものとは、その雇用状態に大きな相違が存する。しかも下位の先任権を有するもの必ずしも臨時的労働者ではない。恒常的に海上労働にしたがうことを望んで新たに労働力市場に流入したものは下位の先任権しか有していないからである。

以上は部員を組織対象とする組合のハイヤリング・ホールの機能、そこから結果する部員層の雇用状態の特徴を指摘したのであるが、職員層で構成されている海員組合ではひとしくハイヤリング・ホール制度によって組合員の就職紹介をおこなっていても、その制度が職員の雇用状態に及ぼす影響はまったく異っている。もともと職員を対象とする諸組合においてハイヤリング・ホール制度が実施されたのはタフト・ハートレイ法の実施が契機となつている。管理職者である職員層を代表する組合は、タフト・ハートレイ法の適用から除外されたから、戦後の職員層の大量失業を回避するため、船長、航海士および水先案内人組合と機関士福祉協会が積極的に同制度の実施に着手し、太平洋岸では一九四九年、大西洋岸では一九五一年（大西洋岸タンカーについては一九五二年）にハイヤリング・ホールの運営が開始されたものである。<sup>(?)</sup>この職員層の諸組合のハイヤリング・ホールは部員層のそれとちがつて雇用の安定性確保の機能はなく、また雇用機会を均等化する作用も不充分にしか持っていない。すなわち、船長、機関長、一等航海士にかんしては会社は任意に選択する権限を有しており、また特定の職員を継続的に雇用することもなら妨げられていない。職員層については、継続的雇用がひろく採用されるから、職員層のハイヤリング・ホールはただ失業中の船員相互間において雇用機会を均等化するだけの意味しか持たない。

(一) cf. Goldberg, *Maritime Story, A Study in Labor Management Relations*, 1958, p. 268 ff.

- (2) U. S. Dept. of Labor, The Earning and Employment of Seamen on U. S. Flag Ships, 1958, pp. 13-4
  - (3) ハイヤリング・ホルの成立過程およびファト・ハートレイ法の実施によるその機能の変化については左記参照。  
山本「米国海員政策」(国民経済雑誌一〇〇巻三号)
  - 山本「戦後における米国海員組合の変遷」(国民経済雑誌一〇〇巻五号四四五—五二頁)
  - (4) ただし、労働力需要がいちじるしく縮小したときには、就労先任権の基準にかんして当然、組合員内部での利害関係の対立が激化し、古参組合員の雇用機会の減少を余儀なくされる可能性が考えられる。たとえば、朝鮮動乱後の全米海員組合の例をみよ。(山本「戦後における米国海員組合の変遷」(国民経済雑誌一〇〇巻五号四四九—四五〇頁参照))
  - (5) わが国船員雇用制度の特質については、山本「予備員制度にかんする一考察」(国民経済雑誌第一〇三巻五号) 参照。
  - (6) イギリスの船員常置制度にかんする紹介としては、日本船主協会『イギリス・アメリカ・ノルウェー各国における船員の雇用制度』昭和三十四年がある。
- フランスではフランス船主協会と海員組合とのあいだに一九四七年七月に締結され、一九四八年に発効した「雇用安定協定」がある。これによれば船主は一月一日現在で労働協約を結んでいた船員の七〇%にたいして、また各職種ごとにその船員数の七〇%について、つきのかたちでその雇用保障をする。すなわちこの協定にしたがって、労働契約を結んだフランス船員は優先的に採用され、失業のさいには、食費、家族手当を含めた純賃金の半額が支給される。
- (7) Goldberg, op. cit. p. 246.

## 二、アメリカ船員の雇用と年間所得

アメリカ船員の年間就労状態また年間所得についての資料は乏しく、わずかに合衆国労働省が一九五八年に調査を実施した一九五六年七月から一九五七年六月にいたる一年間について船員の雇用状態を知ることができる<sup>(8)</sup>。したがって資料的にはきわめて不備であるが、上の調査を利用しつつアメリカ船員の年間雇用日数お

よび年間収入について検討してみたい。

まず資料がわずかに一年間にかんするものであるため、他の時期におけるアメリカ船員の雇用状態についてならんかの類推をなしうるためには、調査期間および調査方法にかんして若干の予備的知識を有することが必要である。

一、調査期間（一九五六年七月——一九五七年六月）はアメリカ商船隊が比較的活発な活動を続けた時期であり、したがって労働力需要も平時としてはきわめて高水準であったと考えられる。<sup>(9)</sup>ただし好況期と不況期とのあいだで恒常的海上労働者の就労日数はさほど変動しない可能性は考えられる。それはすでに指摘したように部員層のうちで上位就労任先権を有しているものの存在、また職員層では特定企業に継続的雇用されているものが比較的多数にのぼると考えられるからである。またアメリカ海運関係者の言によれば海運業が活況を呈し雇用機会が多いときには、下船しても再乗船機会が容易に発見できるため船員は無給休暇をとることが多いのにならう。不況期には雇用機会が減少し多数のものが陸上で乗船機会を待っているため、乗組員は下船をためらうことになる。調査期間中においても上位の就労任先権をもつものほもし希望すれば就労日数を増加しえたと考えられる。ただし、組合機関紙はこの期間中、数次にわたり組合員に乗船希望登録を要望し、さなくば低位の先任権または先任権なきものを乗船させねばならぬと報じている。<sup>(10)</sup>なお調査期間以降においてある組合は組合員の雇用機会の平均化のため一八〇日または二一〇日の継続乗船の後、その船員にたいして下船を要求するよう乗船規則を変更している。

二、この調査で常用船員 (industry-connected seamen) とみなされているのは、調査期間中および一九五六年

七月一日以前の六カ月間および一九五七年六月三〇日以降の六カ月間の時期、すなわち調査期間前後の各六カ月間にも就労したものである。したがってこの定義による常用船員のうちには恒常的に海上労働に従事し、その主たる所得を船員労働からえているとみなし難いものが含まれている可能性がある。極端な例を考えれば調査期間中およびその前後の半年間にそれぞれ一日、港内碇泊中の商船に臨時に就労したものであるも常用労働者として分類されることになる。またこの定義による常用労働者は部員層の上位就労先任権者とも必ずしも合致しない。だが恒常的に海上労働に従事するものの大部分は当然ここで定義された常用労働者のうちに含まれるし、また調査期間中における海運業の労働力需要の増大にともなって流入した労働力は非常用労働者に含まれるわけだから、この定義による常用船員をもって恒常的に海上労働に従事しているもの、また部員層では比較的上位の就労先任権をもつものとみなしておいても大過あるまい。

### 年間雇用日数

この調査期間を通じて一時期でも就労した船員総数は八五、五四一名であり、そのうち常用船員は六四、五八三名である。その差の約二一、〇〇〇名の大部分はこの期間中に一〜二航海のみ海運業に復帰し乗船した前船員だと考えられる（職員および部員の最下級職種の非常用船員数をもって新規流入労働力の最大推定値とすれば職員約六〇〇名、部員約八、〇〇〇名となる）。この時期における常用船員が全就労船員中に占める比率をみれば、全船員については七五・五％である。職員層においては常用船員は七八・一％、部員層においては七四・九％となっている。職員層のうちでも上級職階の諸職種ではその八〇％以上が常用であるが最下位職種ではその三分の

常用・非常用別・アメリカ船員数（1956年7月—1957年6月）

			船員数(A)	常用船員(B)	非常用船員	B/A(%)
全	船	員	85,541	64,583	20,958	75.5
全	職	員	16,308	12,727	3,581	78.1
甲	板	部	7,999	6,140	1,859	69.3
	船	長	1,004	794	210	79.0
	1等	航海士	1,262	1,007	255	79.8
	2等	航海士	1,339	1,099	240	82.1
	3等	航海士	1,604	1,194	410	74.4
	4等	航海士	1,060	670	390	63.2
	通	信士	1,680	1,331	349	79.2
機	関	部	8,309	6,587	1,722	78.5
	機	関長	1,378	1,194	184	86.6
	1等	機関士	1,354	1,136	218	83.9
	2等	機関士	1,842	1,544	298	83.8
	3等	機関士	1,834	1,468	366	80.0
	下級3等	機関士	1,437	945	492	65.8
	下級免許	機関士	456	300	210	65.8
全	部	員	69,233	51,856	17,377	74.9
甲	板	部	24,613	19,037	5,576	77.3
	甲	板長	1,727	1,485	242	86.0
	船	匠	640	565	75	88.3
	甲	庫手	3,111	2,616	496	84.1
	有能	甲板員	12,525	10,192	2,333	65.6
	普通	甲板員	5,866	3,784	2,082	64.5
機	関	部	19,746	14,690	5,056	74.4
	電	氣工	1,239	916	323	73.9
	2級	電氣工	662	586	76	88.5
	油	差	5,789	4,727	1,062	81.7
	火	夫	4,901	3,699	1,202	75.5
	ワ	イパ一	5,095	3,195	1,900	62.7
司	厨	部	24,874	18,129	6,745	72.9

U. S. Dept. of Labor, op. cit. Tab. B-1. より引用



アメリカ船員の就労機構と年間所得

アメリカ船員平均年間就労日数・平均日収（1956年7月—1957年6月）

				日収(ドル)	全 船 員	常用船員	非常用船員
全	船	員		20.19	212	243	127
全	職	員		29.80	233	258	146
甲	板	部		29.04	235	261	149
	船	長		—	254	274	174
	1 等	航 海 士		35.94	255	276	170
	2 等	航 海 士		29.43	244	264	152
	3 等	航 海 士		27.64	227	254	149
	4 等	航 海 士		26.13	198	235	134
通	信	士		27.61	234	261	131
機	関	部		30.56	231	255	139
	機	関 長		39.14	259	276	158
	1 等	機 関 士		35.09	243	259	161
	2 等	機 関 士		29.17	232	253	125
	3 等	機 関 士		26.87	231	253	139
	下級 3 等	機 関 士		25.06	201	235	137
	下級 免 許	機 関 士		23.10	201	246	85
全	部	員		17.56	207	239	113
甲	板	部		18.80	210	237	119
	甲 板	長		22.44	228	250	91
	船	匠		21.48	219	228	151
	甲 庫	手		18.96	219	233	149
	有 能 甲 板	員		19.50	220	240	131
	普 通 甲 板	員		14.83	180	226	98
機	関	部		17.34	206	240	109
	電 氣	工		24.23	222	257	123
	2 級 電 氣	工		22.97	216	229	103
	油	差		17.38	221	244	118
	火	夫		17.56	208	237	118
	ワ イ パ	一		12.77	177	230	89
司	厨	部		16.70	205	241	108

U. S. Dept. of Labor, op. cit. Tab. A-1, Tab. B-1. より引用。非常用船員の就業日数は Tab. B-1. Tab. B-2. より算出

二が常用労働者であるにすぎない。また部員層においても上級職階の職種は下位職階の職種に比して常用労働者の比率が高くなっている。最下位職種において常用労働者の比率が低いのは、いわゆる新船員として流入する労働力はすべて最下位職種に属することが重要な原因となろう。

常用船員のみについて年間の航海数、乗組船舶、会社別の雇用状態をみれば、職員層では部員層に比して勤務会社、船舶の変更は少ない。また職員層でも高職階のものほど移動度は減少してくる。たとえば船長、一等航海士、機関長の八〇％は一会社内で勤務しており、それにたいして四等航海士では一社のみで働くものの比率は四二・五％にすぎない。これにたいして部員層では職員層よりも勤務会社、船舶を頻繁に移動している。ことに貨物船のばあい、そうである。また部員層では、司厨長とくに客船の司厨長のばあい、同一会社での定着率が高いことを別とすれば、高職階のものでも一会社への年間を通じての定着率は低く低職階の諸職種同様、約三分の一に止っている。<sup>(11)</sup>

さて常用船員の年間平均雇用日数は二四三日でこれにたいして非常用船員は一二七日しか就労していない。ただし、常用船員のあいだで雇用日数は大きな差異を示しており、その三〇％以上が二〇〇日以下の、二七％が三〇〇日以上の就労日数を示している。

職員層についてみれば常用船員の年間平均雇用日数は二五八日であり非常用職員は一四六日である。常用職員の雇用日数の調査から明らかになることは、甲板部、機関部を通じて高職階のものの方が雇用日数が高くまた一年を四半期に区分してみたばあいの全期間就労者の比率も高くなっている。船長、一等航海士、機関長では二七日就労しているのにたいして、二等航海士二六四日、通信士二六一日、三等航海士、一・三等機関士二五〇日

強、職員の最下位職種では二三日となっている。常用職員のうちで各船に共通して存在している職種についてみれば、九〜一カ月就労するものが、もっとも多く、常用職員全体についてみれば年間就労日数が九カ月以上のもので、その五分の二を占めている。他面、常用職員の六分の一は年間六カ月以下しか就労していない。これは病氣療養者以外に、一部のものは年間の一時期、季節的陸上労働に従事するものがあるためとされている。<sup>(12)</sup>

部員層の四分の三は常用船員でその年間平均雇用日数は二二九日であり、非常用船員は一一三日である。部員の常用船員においても、職員層においてみられたと同様、高職階のものほど就労日数が多く、かつ年間四季を通じての就労者の比率も高くなっている。<sup>(13)</sup>すなわち甲板長二五〇日、電気工（アメリカ商船では、これが機関部員の最高職階）二五七日、司厨長二七三日がいずれも各部員層の最高就労日数を示しており、各部の最大部分を占める職種についてみれば有能甲板員二四〇日、油差二四四日、メスマン二二九日であり最下位職種の就労日数はさらにそれを約一週間下廻っている。

非常用船員の雇用日数は、職員層、部員層を通じて上級職種の方が下級職種より雇用日数が高く、また職員層の方が部員層よりも雇用日数が多いという、常用船員のばあいと同様の傾向がみられる。しかしなによりも特徴的であるのは、その就労日数が職員層で一四六日、部員層で一一三日の低位にあり、常用労働者の約半分しか就労していないことである。

### 船員の年間所得

この調査が船員の年間所得の調査対象として取上げたのは職員二職種、部員四職種である。アメリカ船員は通

常年間を通じて数職種にわたって就労している。たとえば有能甲板員は自分の就労先任権と求職時における諸職種の需要量の相違に応じて、あるときは甲板手または普通船員として就労することがある。そこでこの調査では年間を通じて最大日数、就労した職種をもって船員の所属職種を定め、

年間所得を調査している。したがって特定職種の平均日収にその職種の平均雇用日数を乗じてえられる数値と、ここでいう年間所得とは一致しない。けだし後者では第二次職種での雇用、賃金の季節的変動を含んでいるからである。なお、この調査では有給休暇手当を含んでいない。

アメリカ船員年間所得 (1956年7月—1957年6月) (ドル)

	全 船 員	常 用 船 員	非 常 用 船 員
士 海 士	7,499	8,110	4,701
機 関 士	6,390	7,032	3,788
有 能 甲 板 員	4,234	4,607	2,605
油 料 理 人	3,918	4,315	2,151
メ ス マ ン	4,898	5,345	3,025
	2,806	3,285	1,545

U. S. Dept. of Labor, op. cit. p. 32 非常用船員については appendix tab. B-15, B-16 より算出

人五、一七〇ドル、メスマン三、一三五ドル)<sup>14</sup>

常用船員と非常用船員について年間所得を比較すれば、非常用船員は常用船員の所得の五〇〜六〇%をえてい

船員の年間所得は上級職種と下級職種との雇用日数の差のため、職階間の年間所得の相違は日収の格差よりも拡大している。船員の平均年収は短期就労者によって大きく影響される。常用職員のみについてみれば二等航海士の八分の一は年収五、〇〇〇ドル以下で四二%は九、〇〇〇ドル以上である。有能甲板員・油差、料理人の一二%強が年収二、五〇〇ドル以下で有能甲板員の四〇%強が五、〇〇〇ドル以上である。(常用船員の年間所得の中心値はつぎのとおり。二等航海士、八、五一〇ドル、三等機関士七、一三五ドル、有能甲板員四、六八五ドル、油差四、三七〇ドル、料理

るに過ぎない。また年間雇用日数および年収にもとづく平均日収をみれば常用船員は非常用船員に比して、日収も若干高額であることが判明する。

以上に要約した調査結果を利用し、かつアメリカ船員の就労機構を考慮に入れて、かれらの年間雇用および所得について、見取図をかいてみよう。この調査時期は海運業の好況期であったが、市況の悪化にともない運航船腹量が減少すれば、雇用機会は縮少し部員層においては就労先任権を有するもののみが、かつ職員層においては企業と継続的雇用関係にあるものが主として雇用機会を独占することにより、海運業に復帰、流入した労働力はふたたび流出する。不況期においてなお海運業に止まっているものにとっては、その年間所得は二重に悪影響を受ける。労働組合の存在により賃金率は硬直的であるけれども、年間就労日数が減少し、また早期就労を望むならば従来より低い職種への就職を余儀なくされるからである。不況の影響は特定企業との継続的雇用下でない職員層においてとくにいちぢるしい。かれらのばあい、陸上で海上労働におけると同程度の収入を得ることの困難さから労働力市場からの流出は部員層に比して少なく、かつ継続雇用者が存在するため、雇用機会の減少度ははなはだしい。好況期においては事情は上と逆である。

ところでアメリカでは、引退または休暇による乗組員中の下船者のあとを補充するためには、総乗組定員の約二五〜三〇%にあたる船員の予備労働力を要すると推定されているが、アメリカの雇用形態が断続的な航海主義のそれであるため、必然的に相当数の失業船員が陸上でつぎの乗船機会を待たねばならない。しかも部員層では就労先任権制度が存在し、職員層ではかなり広汎な継続的雇用者があるため、船員間における雇用日数の平均化は生じえない。先の調査においてみた非常用船員および常用船員の一部の雇用日数が、常用船員に比してきわめ

て低位にあるのは、右の事情によるものであり、かつこの就労日数の格差の存在はたんにこの調査期間内においてのみみられる特殊事情ではなく、その程度の差は別としてつねに存在するとみなさねば、ならないだろう。

それでは、かかる雇用状態の特色を有するアメリカ船員の所得水準は他と比較してどのような地位にあるのか。それをアメリカ陸上諸産業労働者、日本船員と対比してみたい。

(8) U. S. Dept. of Labor, *The Earning and Employment on U. S. Flag Ships, 1958.*

(9) 調査時期前後のアメリカ航洋商船隊の稼働隻数およびその乗組定員を示せばつぎのとおりである。朝鮮動乱当時の一九五一年―一九五三年を別とすれば、調査時期における労働力需要量が、かなり高水準にあったことが了解できよう。

	アメリカ航洋商 船隊稼働隻数	総乗組定員
1950	1,145	57,250
1951	1,414	70,700
1952	1,386	69,300
1953	1,358	67,900
1954	1,123	56,150
1955	1,101	57,510
1956	1,091	57,190
1957	1,153	60,730
1958	937	51,430

(U. S. Dept. of Labor, op. cit., p. 26)

(10) U. S. Dept. of Labor, op. cit., p. 26

- (11) U. S. Dept. of Labor. op. cit, pp. 31-2.
- (12) U.S. Dept. of Labor. op. cit, p. 27.
- (13) U. S. Dept. of Labor. op. cit, p. 30.
- (14) U. S. Dept. of Labor. op. cit, p. 32.
- (15) E. P. Spector, Manpower Problems in the American Merchant Marine (Monthly Labor Review, Nov. 1951.) p. 566.

### 三、アメリカ船員の所得水準

#### 国内他産業との比較

船員の賃金を他産業と比較するさいには、大きな困難が伴なう。通常、職種間、又は産業間の賃金格差を調べるためには、平均時間賃金を利用するのが適当であり、便利であるが、船員については他産業労働者のように平均時間賃金を算出することは困難である。一般に船員賃金は企業と組合の間で労働協約によって月間基準賃金が定められている。当直勤務者は海上週五十六時間、港内週四十時間、日中勤務者は海上、港内四十時間をもって、月間基準賃金算定の基礎となる労働時間とされている。そして、この週基準労働時間をこえる労働について超過勤務手当が支払われることは云うまでもない。ところが、船員では、実働時間がかりに基準労働時間を下廻ったとしても、基準賃金はその全額が支給されている。したがって、基準時間賃金を利用することは大して意味がない。また超過勤務手当や特別従業手当を含む追加手当は時間単位で定められているが、ある場合においては、船員は、その正規の作業時間内においても、超過勤務手当、又は特別作業手当を受取る。したがって、船員の平均時間賃金を算出しても、信頼度は低い。また船員は、他産業労働者とはちがって、実際に作業している時以外に

アメリカ船員、陸上産業労働者所得比較（1956年7月～1957年6月）

	平均時間 賃金(ドル)	週平均 労働時間	平均日収 (ドル)	年 収 (ドル)	年間就労 日 数
部員層船員 {常用 非常用}			17.56	4,197 1,985	239 113
有能甲板員 {常用 非常用}	(2.60)	(52.6)	19.50	4,607 2,555	240 131
油 差 {常用 非常用}			17.38	4,315 2,051	244 118
炭 鋳	2.76	33.3	18.38	4,866	(260)
建 設 業	2.81	37.2	20.90	5,442	( " )
製 造 業	2.03	40.3	16.36	4,255	( " )
{耐久財 非耐久財}	2.16 1.85	40.9 39.4	17.67 14.56	4,591 3,786	( " )
鉄 道	2.17	41.9	18.16	4,722	( " )

部員層船員の年収は平均日収に平均就労日数を乗じてえたもの、したがって有能甲板員、油差の年収と性質が異なる。

Source: U. S. Dept. of Labor,

Hours and gross earnings of production workers or nonsupervising employees, U. S. Dept. of Labor, The Earning and Employment of Seamen on U. S. Flag Ships. 1958 p. 4.

おいても、つねに船舶内に拘束されており、いわば常時就労ないし待機の職務状態にあるとも考えられる。

上にみた理由のため、ここでは、船員の平均日数および年収を他産業労働者と比較することにする。なお、参考までに、全米海員組合がおこなった有能甲板員の週平均労働時間の推定を利用して、<sup>(16)</sup>有能甲板員の平均時間賃金をも示しておいた。

有能甲板員の平均日収は、一九・五〇ドルで建設業労働者についているが、炭鋳労働者、製造業労働者より、かなり高位にある。また部員全体、または油差の平均日収は耐久財製造業労働者とはほぼ同一水準にある。概して、平均日収のみを比較すれば、船員は、陸上



諸産業労働者と同一水準ないしは、それより高い収入をえている。また、有能甲板員について推定平均時間賃金をみても、陸上諸産業に比して、かなり高位にあることがうかがえる。

ところが、常用船員の年収を陸上諸産業労働者と比較すると、平均日収の比較にあたってみられた優位性は、縮少してきていることに気付く。しかし、その比較的優位の減少は左程大きなものではない。常用労働者として、就労先任権を与えているこれら船員は陸上労働者とはほぼ同一の所得水準にあるとみられる。それは、常用有能甲板員の年間就労日数は二四〇日、油差は二四四日、部員全体でも、二三九日であって、陸上諸産業労働者が、年間約二六〇日就労（週四〇時間勤務、週五日就労）しているのと比較して、就労日数に大きな差異がないことによる。すでにみたように、この比較の時期は海運界が比較的好況であった時期で、船員労働力の需要が高かったときである。常用船員群は、先任権制度で、保護されているから、多少の景気の変動があっても、陸上労働者とはほぼ同一の所得水準を保持していると考えられるだろう。だが、非常用船員については、事情は、かなりことなってくる。有能甲板員の非常用労働者では年間一三一日就労し、二五五ドル、また油差では年間一一八日就労し、二〇五ドルの年収をえているにすぎない。これら非常用船員の年収は、一般製造業労働者に比して、はるかに低位にあり、一部海員組合が実施している雇用保証計画による失業給付額を考慮に入れても、なお、その所得水準は、低位に止まる。しかも、この調査の実施された期間はすでにのべたように、海運業の好況を示した時期であるから、不況時には、これらの非常用労働者の年収は、さらに減少するものと考えられる。

かれら非常用労働者は、陸上の臨時的労働に従事するもの、あるいはまた季節的に海上労働に従事するものを含んでいて、海上労働以外での就労による所得を合した年収については、あきらかではないが、かれらが潜在的

失業者として、海運業における労働力需要の変動の調節弁となっていることは、うたがいを入れえぬところであろう。

### 日米船員実質賃金比較

各国船員の実質賃金の比較をなすばあいに、留意すべき点は、年間総賃金所得をもって比較をおこなわねばならぬということである。<sup>(18)</sup> さきに、アメリカ船員の賃金所得を同国陸上産業労働者のそれと比較したときに指摘したように、船員の雇用は断続的である。第二次大戦後において船員雇用の継続性を増大するための諸制度が諸海運国によって実施されているけれども、各国の制度にはかなりの相違が存在しており、かつ基本的には船員の雇用はいぜんとして断続的性格を失っていない。それ故、たんなる月間賃金の比較では、誤った姿を示すことになる。ことにわが国のように外航船会社が専属雇用制度を採用し、雇用関係が安定しているばあい、他の諸国との比較において、月間賃金を用いての比較では誤りがいちぢるしくなる。(船員の賃金のばあい、基準時間賃金の概念を適用しがたいことは、すでにのべた。) また、かりに就労中の船員の実質賃金の比較をなすばあいにも、月間基準金額は、用いられてはならない。それは、各国間において、時間外手当、特別作業手当の内容がきわめて多岐にわたり変化しており、かつこれら追加手当が船員賃金所得の相当部分を占めるからである。わが国のばあいでは、基準賃金は、総月間収入の約六〇%にすぎない変則的な賃金体系である。

それゆえ、われわれは、日米両国の船員の年間所得についての資料がえられる一九五七年について、両国船員の実質賃金の比較を試みることにしたい。その方法は、日米両国の船員の年間所得比率を、日米両国の家計財物

価比率で割ることによって、両国の実質賃金比較をおこなうものである。日米両国の消費者物価比率については、孫田良平氏が一九五五年について日米製造業労働者実質賃金比較をなしたさいに、算出されたものを、利用することにする。<sup>(19)</sup>これはわれわれの比較をおこなう時期とは若干のずれがあるが、その間において、消費物価指数は、アメリカでは、一九五五年から、一九五六年七月——一九五七年六月の一年間について、一一四・五から一一八・二へ、三・二%増加している。それにして、日本では消費者物価は、一九五五年から一九五七年に三・五%の増加を示している。日米間の物価上昇は、ほとんど類似したものであるから、一九五五年について作成された日米消費物価比率を、そのまま適用しても、大きな誤りは生じないものと考えて、孫田氏の算出された計数をそのまま、利用する。

船員の実質賃金の比較にあたっては、他の陸上労働者のばあいとはことなつた附随的な問題が生ずる。<sup>(20)</sup>それは、船員がその給与の一部を国内で消費すると同時にまた他の一部を国外において消費するという事実、および船員は一定範囲内において関税を免除された商品を購入することが可能だという点にもとづく。給与が国内で消費されるかぎりには、賃金比較は個々の国における貨幣の消費物質の購買力との関連で考えられねばならぬし、また、外国で給与が支出されるばあいには、船員の購買力にたいして、貨幣の対外価値が問題となる。だが、両国の船員の支出形態にかんする調査として依拠すべき適当な資料がないため、単に船員の国内消費および国外消費とのあいだの関係については、既婚船員のばあいには、国内支出が当然重要性を有すること以外はいない。また国内における消費物質の関税率および輸入割当の程度が厳しければ、船員にとって無税品の購入が可能であり、また消費量の増加も考えられるだけ、一般労働者の支出形態から算出された二国間の消費物資購買力比価を利用

して実質賃金を算出したばあい、船員の実質賃金比較に誤差が大きくなるのであろうが、この点についても、たんに指摘するに止めておきたい。

通常、船員賃金の国際比較をする場合には、有能甲板船員についておこなわれることが多い。それは甲板部員におけるキイ・ジョブであるのみならず、全船員職種中でも最大の就労者を含んでおり、かつ諸外国では、有能甲板船員と他職種間の賃金格差が類似しているためである。しかし、日本においては、諸外国における有能甲板員に該当する特定の職種はない。日本船とアメリカ船では船内労働における労働力編成、および各職種の職務内容はほぼ対応し合っているが、必ずしも、一致してはいない。有能甲板員は日本の職種でいえば操舵手および甲板員の職務内容を遂行している。またアメリカの普通船員 (ordinary seamen) は有能甲板員としての資格を獲得するための補助、見習的性格を有しており、日本船甲板員の作業の一部を遂行している。<sup>(21)</sup>つまり日本船の操舵手、甲板員の両者の総作業内容がアメリカ船の有能甲板員、普通船員のそれにひとしい。そこで、アメリカ船の有能甲板員に対応する日本の職種は操舵手および経験三年以上の甲板員である。しかし、ここでは、そのような職種別の比較を止めて、全部員の平均賃金についての比較をおこなう。

なお、ここでは、所得税、保険料その他の控除をうけていない総年収で比較をおこなうことにする。ただし、孫田氏が上述の日米両国の実質賃金の比較をなしたさい、実収賃金を用いても、税、保険料控除賃金額を用いても、両国の実質賃金比率には変りがないとの結論をえているからである。<sup>(22)</sup>

アメリカ船員の年間貨幣所得は、前節にわれわれが利用した一九五八年の労働省統計局調査によっている。ただし、ここに用いるアメリカ船員の年収は、平均日収に平均年間就労日数と推定有給休暇日数の和を乗じてえた

(23) ものである。また日本船員の年間貨幣所得は汽船乗組員平均月間現金給与額より推定した。(24) また船員は乗組中は居住設備および食事の提供をうけるが、ここでは食事のみについて年間所得に算入している。日本船員のばあいには、労働協約に定められた一日の食費一四五円を、アメリカ船員のばあいは、全米海員組合および国際海員組合の労働協約によって、大西洋岸就労者一日四ドル太平洋岸就労者一日六ドルとして算出してある。(25)

日米船員(部員)実質賃金比較(1957年)

	年間所得	名目年間所得比率	消費者物価比率	実質賃金率比	日収賃金	日収による実質賃金比率
米 { 全船員 常用船員	4,767 <sup>f</sup> 5,526	490 (1a) 568 (1b)	182 (1)	269 (1a) 312 (1b)	22.71 <sup>f</sup> ル	455 (1)
日本船員	350,131円	100 (0.204a) (0.176b)	100(0.55)	100 (0.37a) (0.32b)	993円	100(0.22)

日米消費者物価比率は孫田良平氏(前掲書367頁)算出を刊行。日収賃金は、食料金を含む(日本船員の日収貨幣賃金は乗船中平均月間賃金より算出)

この年間所得による日米船員の実質賃金比較によれば、日本船員に比して常用、非常用船員の両者を含むアメリカ船員は、約二・七倍の高さにあり、また常用船員のみについてみれば約三・一倍の高さにある。(なお同時期における日米製造業労働者の年間所得による実質賃金を比較すれば、アメリカ労働者は日本に比し約三・七倍となっている。)ところが日収賃金を用いて日米船員の実質賃金を比較するならば、アメリカ船員は約四・六倍の高さの収入をえており、両国間の格差は、はるかに大きくなる。日収賃金による実質賃金比較と年間所得によるそれとの相違はいうまでもなく、両国船員間の雇用制度——雇用日数の相違によるものである。アメリカ船員

のばあい、その雇用が断続的であるため、その雇用状態が不安定であり、したがって年間所得が大きく変動する傾向があることはすでにのべたが、これにたいし、わが国の船員の相当部分は専属雇用形態下にあり、その雇用関係は安定している。この比較時期は、アメリカ船員の高就労日数を示したときであるから、海運市況の悪化した時期においては日米船員間の実質賃金の格差は縮小する傾向があると考えられる。ともあれ、わが国船員のよりに特殊な雇用形態をとりかつ賃金体系も諸外国とまったく異なるとき、その賃金所得を外国船員と比較するさい、年間所得をもって比較しなければ実体を把握し難いことはあきらかだろう。

(16) 全米海員組合の推定によれば有能甲板員の週平均労働時間は五二・六時間(週七日制)となる。その詳細については *see*, "Labor-Management Problems of The American Merchant Marine," (Hearing of the Committee on merchant Marine and Fisheries.) 1956. p. 631.

(17) 全米海員組合は一九五五年六月から、失業中の船員にたいして週三〇ドルの失業救済手当を支給しているが、年間支給額は一八〇ドルで打切られている。(U. S. Dept. of Commerce, Maritime Administration, Seafaring Fringe Benefits, 1957. Tab. B)

(18) 各国船員の実質賃金の比較をなしたものにフォイクトがある。かれはアメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、ノルウェーの五カ国船員の実質賃金を一九五五年について比較している。かれは賃金資料としては各国船員の月間基準賃金を用い、西独連邦統計局の算出した各国消費者購買力比率を利用して、実質賃金を算出し、アメリカ船員の実質賃金は欧州諸国の船員のそれに比し約二五〇% (対イギリス) から四〇〇% (対ドイツ) に達すると結論している。だが、かれは月間基準賃金を用いているため、われわれが行論できらかにする理由によりその結果は信頼度が低いと考えられる。(Vgl. H. G. Voigt, Die soziale Lage der Seeleute in der Handtsschiffahrt-internationaler Vergleich, 1956, SS. 22-30.

(19) 孫田良平「実質賃金の国際比較」(『日本型賃金構造の研究』一九六一年所収)三六四頁以下。

(20) Voigt, a. a. O. S. 24.

(21) 日本船、アメリカ船の諸職種の職務内容については、地田知平『海上労働における分業と協業』(海運叢書、昭和三十年十二月)八一―一頁、U. S. Dept. of Labor. op. cit. appendix B. Description of Selected Ratings 参照。

(22) 孫田、前掲論文、三六―八頁参照。

(23) アメリカ船員(部員)年収(1956年7月―1957年6月)

	平均日収 (ドル)	平均年間 就労日数	推定有給 休暇日数	年間賃金	食料金	総収入
全船員 常用	17.39	207	7	3,682	1,085	4,767
		239	8	4,295	1,231	5,526

U. S. Dept. of Labor, op. cit. tab. B-1, Tab. A-14 4の作成。

なお各組合の有給休暇支給基準については、U. S. Dept. of Commerce, op. cit. Tab. D. Vacation Provisions 参照。

(24) 日本船員の年間貨幣所得は、つぎの方法によって算出した。「船員労働統計調査第一号」による汽船乗組員職別月間給与調査は、一九五七年度については、一、二、三、六、九、十二月について実施されている。わが国の汽船会社では専属雇用制をとっているから、下船予備中においても、本給、家族手当の支給はうけている。その点でアメリカ船員とは大きな相違を示しているのであるが、上述の調査では船員の乗船期間は判明しない。しかし、同年度の部員の予備員率は二三・二%だったから、運輸省、『日本海運の現状』昭和三年七月、一〇七―八頁。その平均乗船日数二九六日として、給与を算出した。未調査月の給与は、その前後の調査時の平均額とした。ただし、特別に支給された給与については、夏期および年末手当の出た七月、十二月のみを別個に取扱ってある。(夏季手当の出た七月は、未調査月であるため、夏季手当は、平均本給額に、大多数企業の夏期手当支給率基準二四割を乗じて算出している。)

(25) 部員の大西洋ガルフ岸の就労者数五三、〇八七名、平均就労日数二二一日太平洋岸就労者一六、一四六名、平均就労日数一九三日である。これをウェイトとして一日食料金五・一五ドルとした。

# 貿易外収支の国際比較

川 田 富 久 雄

- 一、開 題
- 二、世界貿易外収支の概観
- 三、世界貿易外収支の主要項目
- 四、日本貿易外収支の概観
- 五、日本貿易外収支の主要項目
- 六、世界主要国と日本との貿易外収支の比較
- 七、結語——日本貿易外収支の特徴

## 一

本稿の目的は日本および諸外国の貿易外収支の規模および構成を比較検討し、その特徴を明らかにすることにある。

日本および諸外国の商品貿易については既に多くの資料や統計が古くから発表されているが、貿易外収支については最近に至って国際通貨基金編の国際収支年鑑 (Balance of Payments Yearbook) (一九四九年創刊) にお



いははじめて統一的な形式で各国におけるその状況が明らかにされた。<sup>(1)</sup>

国際通貨基金の統計は各国の国際収支の經常勘定を十個の項目、すなわち、(1)商品(merchandise)、(2)非貨幣用金(non-monetary gold)、(3)海外旅行者(foreign travel)、(4)運輸(transportation)、(5)保険(insurance)、(6)投資収益(investment income)、(7)政府取引(他に含まれぬもの)、(8)政府取引を含むもの、(9)民間贈与(private donations)、(10)政府贈与(official elsewhere)、(8)その他サービス(miscellaneous services)、(9)民間贈与(private donations)、(10)政府贈与(official donations)の各取引に細分している。

国際通貨基金の統計はまた經常収支を二つのグループ、すなわち、(A)財および役務(goods and services)、および(B)贈与(donations)のグループにわけている。前記の(1)より(8)までが(A)グループであり、(9)および(10)が(B)グループである。

われわれが以下に論じようとする貿易外収支は前記の(3)より(10)に至る八項目を含むものである。この八項目はまた(3)より(8)に至る役務項目と(9)、および(10)を含む贈与項目とに分けることも出来る。

以下においてはロンドン大学のデヴォンス教授の研究<sup>(2)</sup>、国際通貨基金の国際収支年鑑、日本の経済企画庁の経済白書、日本銀行の外国為替統計などに拠って諸外国および日本の貿易外収支の規模および構成の国際比較を行ないたい。

(1) 戦前においても国際連盟(League of Nations)より各国の国際収支統計が発表されていたが、今日ほとと統一され、整備されたものではなかった。

(2) Prof. Ely Devons, World Trade in Invisibles, Lloyds Bank Review, April 1961.

貿易外収支の国際比較

第1表 主要貿易国の貿易外収支

国名	貿易外収支		総貿易額に占める割合	
	受取 (10億ドル)	支払 (10億ドル)	受取 (%)	支払 (%)
世界	<b>33.8</b>	<b>33.4</b>	<b>27.8</b>	<b>27.4</b>
1. 米 国	7.7	10.4	32.2	44.6
2. 英 国	3.8	3.1	28.2	24.7
3. ド イ ツ	2.5	2.9	21.9	28.5
4. カ ナ ダ	1.2	2.2	18.9	29.3
5. フ ラ ン ス <sup>(1)</sup>	1.6	1.4	33.0	28.6
6. オ ラ ン ダ	1.1	0.7	35.8	23.8
7. イ タ リ ー	1.8	0.9	41.7	23.0
8. ベ ル ギ ー	1.0	0.8	23.5	21.7
9. 日 本	<b>0.8</b>	<b>0.9</b>	<b>22.7</b>	<b>27.5</b>
10. ス ェ ー デ ン	0.8	0.6	28.7	20.6
11. ヴ ェ ネ ズ エ ラ	0.1	1.2	3.8	43.6
12. オ ー ス ト ラ リ ヤ	0.4	0.8	17.9	32.0
13. イ ン ド	0.5	0.2	28.5	8.7
14. ス イ ス	0.7	0.4	30.7	17.3
15. 南アフリカ連邦	0.8	0.5	43.9	25.6

(資料) E. Devons, World Trade in Invisibles, Lloyds Bank Review, April, 1961.

(註1) フランスの数字はフラン地域とその他の世界の間の取引を表わす。

—

デヴォンス教授の計算によれば、一九五八年において世界の貿易外受取額は三三億ドルであった。これに対して商品貿易受取(輸出)額は八七八億ドルであった。貿易外支払額は三三四億ドルで商品貿易支払(輸入)額は八四億ドルであった。貿易外収支は全世界貿易(貿易および貿易外を含む)の約二八%を占めている。

次にデヴォンス教授は一九五八年において総輸入額が二十億ドルを越える諸国(十五カ国)の貿易外収支の金額とそれが貿易総額に占める割合を次のように算出している。(第一表参照)

この表で見れば、貿易外収支の金額

では、日本は受取においてはアメリカ、イギリス、ドイツ、カナダ、フランス、オランダ、イタリア、ベルギー、について第九位にあり、支払においてはアメリカ、イギリス、ドイツ、カナダ、フランス、ヴェネズエラに次いでイタリアと並んで第七位にある。

また総貿易額に占める貿易外収支の割合について見れば、受取では世界平均が二七・八%であるのに対して日本は二二・七%であり、世界平均よりはかなり低く、支払では世界平均が二七・四%であるのに対して二七・五%を占めていて、世界平均に略等しい。

主要貿易国十五カ国のうちで貿易外受取が総貿易受取額に占める割合の順位を見れば日本は南アフリカ共和国、イタリア、オランダ、フランス、アメリカ、スイス、スウェーデン、インド、イギリス、ベルギーに次いで第十一位にある。また貿易外支払が総貿易支払額に占める割合の順位を見れば、日本はアメリカ、ヴェネズエラ、オーストラリア、カナダ、フランス、ドイツに次いで第七位を占めている。

デヴォンス教授はまた貿易外受取（または支払）が総貿易受取（または支払）に対して占める割合が四〇%をこえる国々を列挙している。これらの諸国が高率を示している理由は、(1)外国援助または贈与に依存している度合が高いこと（例えばギリシャ、エール、イタリア、ヨルダン、韓国、リビア、トルコなど）、または(2)用役の販売が大きな割合を占めていること（例えばノルウェーやパナマなど）によるものである。後者の場合は自国の経済力によって収入を得ているのであって健全であるが、前者の場合は外国の意志による援助に依存しているのであって不安定であることに注意すべきである。

総貿易額にしめる貿易外受取又は支払の比率は第一、二表によれば受取の例では韓国の九六%からヴェネズエ

貿易外収支の国際比較

第2表 貿易外収支依存度の高い国  
(1958年現在)

国名	総貿易額のうちで貿易外 収支の占める割合(%)	
	受取	支払
韓国	96.2	16.0
ヨルダン	90.0	7.8
リビヤ	89.7	20.0
イスラエル	71.2	32.9
ノルウェー	55.2	30.6
パナマ	54.3	33.1
ギリシヤ	51.8	16.6
トルコ	45.9	37.7
メキシコ	44.2	26.4
エーデル	44.1	14.6
ポルトガル	42.6	26.0
モロッコ	41.7	25.8
パキスタン	40.4	71.2
ベリヤ	20.0	41.8
コンゴ(ベルギー)	14.3	51.5
イタラ	11.1	48.1

(資料) 第1表に同じ。

- (1) 貿易外取引の大部分は先進国によって行なわれている。  
世界の貿易外取引の特徴として次の諸点があげられる。
- (2) 貿易外取引の商品貿易に対する割合は増大する傾向にある。(これは特に注目すべき傾向であると思う。)
- (3) 貿易外取引は商品貿易に比べて景気の好不況による変動が少ない。
- (4) 一国の対外受取額のうち貿易外受取の占める割合は低所得国ほど大きい。これはこれらの諸国が対外援助に依存する程度が高いからである。
- 一、商品貿易におけると同様に貿易外項目においても少数の先進国が支配的な地位を占めている。デヴォンス教授の計算によれば、八大貿易国(アメリカ、イギリス、ドイツ、カナダ、ベルギー、フランス、イタリーおよびオランダ)で一九
- ラの四%まで広い範囲に及んでいるが、支払の例では幅はそれ程に大きくはなく、最高はパキスタンの七一%、最低はヨルダンの八%となっている。調査された七三カ国のうちで四六カ国についてはその比率は二〇%乃至四〇%の間にあるとデヴォンス教授は述べている。

五八年には世界の貿易外項目の受取については六〇%、支払については七〇%を占めていた。

二、われわれが利用し得る統計がカバーする期間は短いけれども、貿易外取引の商品貿易に対する相対的重要性は増加する傾向があることをデヴォンス教授は指摘している。すなわち、同教授の計算によれば一九五一年と一九五七年（これらの年はいずれもブームの年であったが）との間において貿易外取引は世界輸出貿易の二四・四%から二六・八%へと増加し、また同じ期間に世界輸入貿易の二四・九%から二七・五%へと増加した。もし政府贈与（これは一九五〇年より著しく減少したが）を除外すると貿易外取引の重要性はより著しくなる。すなわち、一九五一—五七年において世界輸出貿易に対する貿易外取引の割合は二一・七%より二五・九%へ、また世界輸入貿易に対する割合は二二・〇%より二六・〇%へと急増している。

三、貿易外取引は商品貿易に比べて一九五〇—五八年の期間において滑らかに (smoothly) 増加していることである。商品貿易はこの期間に極めて激しい変動を経験したが、貿易外取引においては一、二の例外を除けば商品貿易に見られるような短期的循環変動を認めることは困難である。

四、一国の対外受取のうち、貿易外受取の相対的な主要性は低所得国になるほど大きいという一般的な傾向があることをデヴォンス教授は指摘している。デヴォンス教授の計算によれば世界各国の国民一人当りの所得を年間四〇〇ドル以上、四〇〇ドル—一五〇ドル、および一五〇ドル未満の諸国のグループに分けて考察すると一五〇ドル未満のグループの諸国では総貿易額に占める貿易外受取額の割合が増加する傾向にある。これらの諸国のグループを全体として見れば総受取額に占める貿易外受取額の割合は一九五〇年の一六・二%より五八年の二七・八%へと増加している。フィリピンだけがこの比率が低下したが、他の諸国例えばボリビヤ、ペルー、パラグ

ワイ、ハイチ、ブラジル、セイロン、コスタ・リカ、ドミニカ共和国、エジプト、エチオピア、ホンチユラス、パキスタン、インド、インドネシア、タイ、台湾、旧ベルギー領コンゴなどいずれも貿易外受取の相対的重要性が著しく増大している。このことはこれら諸国のサービス取引が増大したからではなく、これらの諸国が贈与に依存することが増大したことを意味している。

これは注目し値する傾向である。何故ならば、従来の考え方によれば、むしろ先進国においてはその対外投資収入、運輸収入、手数料収入などが多いために貿易外収入が対外受取収入のうちで大きな割合を占めるものと考えられていたからである。戦後は後進国への対外援助が大規模に行なわれるようになったので戦前とは反対に後進国の方がその対外受取のうちで貿易外受取の占める割合が大きくなったものと見られる。しかし、先進国の貿易外受取の多くは自国の経済力で得られた収入であり、安定したものであるが、後進国の貿易外受取の多くは外国の意志に基づく援助によるもので極めて不安定であることに注意せねばならない。

### 三

世界の貿易外収支項目のそれぞれの収支総額を一九五八年についてデヴォンス教授は、国際通貨基金の国際収支年鑑 (Balance of Payments Yearbook) によって次のように計算している。(第三表参照)

原理的にいえば、世界全体としては貿易及び貿易外取引の受取額と支払額とは一致するのが当然である。しかしながら実際上は両者は一致しない。

この不一致の理由としてデヴォンス教授があげているものは、(1)若干の国々については貿易または国際収支の

第3表 世界の貿易および貿易外収支 (1958年)  
(10億ドル)

項 目	受 取 (輸出)	支 払 (輸入)
総 額	121.6	121.8
商 品 貿 易	87.8	88.4
非 商 品 貿 易	33.8(100)	33.4(100)
海 外 旅 行 者	4.9(15)	4.7(14)
運 輸	7.8(23)	7.9(24)
投 資 収 益	6.2(18)	6.2(18)
政府取引 <small>(別掲を)</small>	4.1(12)	6.2(18)
その他サービス	6.2(18)	4.9(15)
民 間 贈 与	1.4(4)	1.1(3)
政 府 贈 与	1.9(6)	2.4(7)
非 貨 幣 用 金	1.3(4)	0.1(一)

(資料) 第1表に同じ。

(註) 括弧内の数字は非商品貿易総額を100とした場合の各項目の比率を示す。

数字が入手出来ないこと、および(2)輸出側での重要な項目である非貨幣用金の取扱方法が輸出国と輸入国とで異なっていることである。すなわち、ガーナや南アフリカからの金の輸出は非貨幣用金として取扱われるので、貿易勘定の受取となるが、一方、大多数の国では新産金とその他の金との間に区別は行なわれず、全部が貨幣金移動とみなされ、従って資本勘定で処理され、貿易数字には含まれていない。この理由だけでも非貨幣用金を含んでいる世界の総輸出額はこれを含まない世界の総輸入額よりは大きくなるものと考えられる。

世界の支払と受取の数字の差は特定の項目については著しく大であり、特に政府取引、「その他サービス」項目および政府贈与について大である。これは一部には見積りの基礎となる基本的資料が不十分であり、特定の項目が分類される方法が国によって異っており、また経常勘定と資本勘定との区別が国によって異っていることなどによるものとデヴォンス教授はみている。

貿易外項目のうち、海外旅行者、運輸および投資収益の合計は貿易外受取および貿易外支払の六割近くを占めている。(第三表参照) そのうえ、これらの三項目は総受取額および総支払額の見積りの誤差が少ないので、これらの諸項目の数字は可成りの信頼をもって取扱い得るものと思われる。

そこでデヴォンス教授はこれらの三項目について一九五〇年より一九五九年に至る期間における各国の収支状況を明かにしている。次にこれら各項目の動きを略述しよう。

### (1) 海外旅行者

海外旅行者項目の規模はこの期間を通じて増加している。増加が緩慢であった一九五二年を除いて、各年の増加率は可成り着実であつて十一%ないし十九%であつた。海外旅行者項目の金額は一九五八年には約五十億ドルにも達した。デヴォンス教授の計算によれば、この金額は化学品の世界貿易額と殆ど同じ大きさであり、繊維品の世界貿易額よりは可成り大であつた。一九五〇年以後の海外旅行者項目の増加率は工業製品貿易のうちで最も増加率の高い機械や輸送設備の増加率よりも高いものであつた。

表に示された十五カ国は海外旅行者項目の世界総受取額の九〇%を占めている。これらの十五カ国は二つのグループに分れる。一は欧州諸国であり、他は北米および中米（キューバおよびメキシコ）である。一九五八年の海外旅行者項目の受取額の首位はアメリカであり、二位はメキシコであり、三位はイタリアであつた。

観光地として欧州諸国相互の地位はこの期間に変化している。ドイツとオーストリアは一九五〇年以來最も急速に發展して来たが、一九五七年以來ドイツの受取額の増加は停滞的となつている。海外旅行者収入で世界第三位を占めているイタリアは着実な増加を見せている。フランスの海外旅行者収入は一九五〇年より五八年までは減少傾向にあつたが、一九五九年には五八年の約二倍となつた。これはおそらく一九五八年十二月のフラン切下まではフランスで休暇を過すことが比較的高くついたことを示すものである。スイスの数字は一九五四年以來はじめて利用可能となつたが、その年以來一九五八年までにスイスの観光客収入は一・五倍となつた。これはイギ



第4-1表 世界各国の海外旅行者収入

(100万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	1,691	3,157	4,359	
1. アメリカ	377	645	825	902
2. メキシコ	239	445	542	637
3. イタリア	83	212	492	530
4. 西ドイツ	32	276	452	451
5. イギリス	171	311	386	431
6. カナダ	254	332	360	
7. スイス	…	228	296	322
8. オーストリア	15	82	167	204
9. フランス	185	195	163	318
10. ベルギー	44	66	124	90
11. アイレ	…	87	97	106
12. デンマーク	22	47	80	88
13. オランダ	27	57	79	99
14. スペイン	…	97	72	150
15. キューバ	17	47	80	88
(参考) 日本	21	14	24	33

(資料) デヴォンス教授の論文および IMF, Balance of Payments による。

(註) 以下の諸表において世界合計は全期間を通じて数字が得られた国の合計である。1958年の世界各国の数字の合計は4,869百万ドルに達している。

リスも同様であった。スペインが最近に観光地として人気が高まって来たことは一九五八年比べて五九年には海外旅行者収入が二倍以上になったことでも明らかである。

次に世界各国の海外旅行者支出について見れば、アメリカが圧倒的に巨額を支出して首位にあるが、増加率からいえば一九五〇年に低い水準から出発したドイツ、フランス、イタリアなどが高い。海外旅行者収入の面で重要な地位を占めているスペイン、エール、オーストリアおよびキューバは海外旅行者支出の面ではその地位は極めて低い。

## (2) 運輸

運輸項目は主として海上運輸に関連

貿易外収支の国際比較

第 4-2 表 世界各国の海外旅行者支出 (100 万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	1,895	3,373	4,396	
1. アメリカ	727	1,155	1,460	1,610
2. カナダ	208	455	559	598
3. ドイツ	20	209	486	571
4. イギリス	238	350	434	484
5. メキシコ	83	182	238	296
6. スイス	…	94	118	132
7. フランス	44	169	101	131
8. スウェーデン	26	68	89	91
9. イタリア	16	21	80	82
10. オランダ	23	60	77	97
(参考) 日本	1	8	16	20

(資料) 第 4-1 表に同じ。

(註) 前表に同じ。

第 5-1 表 世界各国の運輸収入 (100 万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	3,788	6,421	7,577	
1. アメリカ	1,041	1,336	1,672	1,649
2. イギリス	932	1,218	1,210	1,170
3. ノルウェー	348	608	766	794
4. ドイツ	92	520	718	788
5. スウェーデン	233	374	447	445
6. イタリア	106	321	401	407
7. オランダ	143	407	380	414
8. デンマーク	116	208	254	261
9. ベルギー	48	202	244	244
10. 日本	15	127	240	277
11. カナダ	131	194	189	…
12. オーストラリア <sup>(1)</sup>	58	135	151	166
13. フランス	80	149	150	180
14. エジプト	97	117	149	…
15. フィンランド	23	95	78	84

(資料) 第 4-1 表に同じ。

(註(1)) 保険を含む。

第5-2表 世界各国の運輸支出

(100万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	3,626	6,379	7,756	
1. アメリカ	818	1,202	1,636	1,784
2. イギリス	504	918	969	1,025
3. ドイツ	182	595	799	832
4. イタリア	168	335	433	471
5. 日本	135	276	406	469
6. ノルウェー	209	321	374	373
7. ベルギー	151	262	316	196
8. カナダ	119	237	308	…
9. オーストラリア <sup>(1)</sup>	146	225	285	280
10. フランス	176	293	291	231
11. オランダ	75	211	220	215
12. スウェーデン	118	176	206	212
13. デンマーク	120	174	185	182
14. ヴェネズエラ	71	124	178	…
15. ブラジル	137	169	136	127
16. ニューゼaland <sup>(2)</sup>	…	96	106	91

(資料) 第4-1表に同じ。

(註) (1), (2) 保険を含む。

するものであって、多数の国は航空輸送を「その他サービス」の項目に分類している。運輸項目は他の貿易外項目よりも商品貿易の変動に従う傾向が強いことは当然である。

運輸収入についてはアメリカおよびイギリスが世界各国のうち、第一位および第二位を占めている。しかしながらイギリスの世界運輸収入におけるその割前の著しい低下は注目に値するものがある。すなわち、一九五〇年には二五%であったものが、一九五八年には一六%に低落した。アメリカの比重もイギリスほどは著しくなかったが低下した。それと反対にドイツ、イタリア、ベルギー、日本などはその比重を増加した。ノルウェーやスウェーデンは海上輸送用役の重要な供給国であるが、世界におけるその

第 5-3 表 世界各国の運輸支払と商品貿易との割合 (1958年)

	商品貿易 (輸出輸入) (10億ドル) (A)	運輸支払 (10億ドル) (B)	比 率 $\frac{B}{A}$ (%)
世界	176.3	7.94	4.5
アメリカ	29.3	1.64	5.6
イギリス	19.0	0.97	5.1
西ドイツ	16.3	0.80	4.9
カナダ	10.5	0.31	2.9
オランダ	6.2	0.22	3.5
ベルギー	6.0	0.32	5.2
日本	5.4	0.41	7.6
スウェーデン	4.5	0.21	4.6
ヴェネズエラ	4.0	0.18	4.4
イタリア	5.4	0.43	8.0
オーストラリア	3.6	0.29	8.1
ノルウェー	2.0	0.37	18.6
ニュージーランド	1.4	0.11	7.5

(資料) 前表と同じ。

地位を維持した。

運輸項目の支払は受取と同じくアメリカが世界の首位を占めてイギリスがそれについている。第三位は西ドイツが占めているが、受取りの場合には第三位はノルウェーが占めて西ドイツは第四位であった。

一九五八年における各国の商品貿易額(輸出プラス輸入額)と運輸支払額との比率は、デヴォンス教授の計算によれば次表の通りである。この数字は自国の貿易がどの程度まで外国の輸送用役に依存するかを示すものであって興味深いものである。

表によれば世界の平均は四・五%であるが、ノルウェーは一八・六%で極めて高く、これに次いでオーストラリア、イタリア、ニュージーランド、日本などが高い。反対にカナダ、オランダなどは低く、アメリカ、イギリス、西ドイツはその中間を占めている。

### (3) 投資収益

世界各国の投資収益の受取額を比較すればアメリカが群を抜いており、一九五八年には世界投資収益額の約六割を占めていた。

第 6-1 表 世界各國の投資収益受取 (100 万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	3,304	5,453	6,034	
1. アメリカ	2,068	3,380	3,867	4,129
2. イギリス	742	969	944	955
3. カナダ	84	209	245	
4. オランダ	101	193	239	321
5. フランス	84	162	169	185
6. ベルギー	89	132	152	150
7. 西ドイツ	1	50	101	146
8. オーストラリア	17	41	77	55
9. イタリア	7	26	53	48
(参考) 日本	…	14	27	48

(資料) 第 4-1 表に同じ。

第 6-2 表 世界各國の投資収益支払 (100 万ドル)

	1950	1955	1958	1959
世界合計	3,269	4,960	5,952	
1. イギリス	339	753	829	773
2. カナダ	438	545	695	
3. アメリカ	483	641	786	1,026
4. ヴェネズエラ	388	578	642	
5. オーストラリア	122	213	263	322
6. イラン	277	44	251	…
7. 西ドイツ	1	194	250	392
8. 南ア共和国	110	175	239	…
9. イラク	63	209	229	245
10. フランス	110	158	156	177
11. オランダ	66	109	153	171
12. メキシコ	68	93	144	155
13. ブラジル	112	122	111	152
14. ベルギー	85	90	100	128
15. イタリア	16	44	88	98
(参考) 日本	6	56	67	93

(資料) 前表に同じ。

イギリスは戦前は世界第一位であったが、戦後はアメリカに首位をゆずった。一九五八年のイギリスの投資収益の額はアメリカの約四分の一度度であつてアメリカと大差が生じている。第三、四位はカナダ、オランダなどであるが、これらの諸国はイギリスの四分の一度度であつた。それにつぐ諸国としてフランス、ベルギーなどがある。

最もめざましいのはこの期間における西ドイツの増加率である。一九五〇年には僅かに百万ドルであつたものが、五八年には一億ドルに達した。日本も一九五一年には百万ドルであつたが、五八年には二七百万ドル、五九年には四八百万ドルに達している。

投資収益の支払の面においては、イギリス、アメリカ、カナダ、西ドイツ、フランス、オランダなど先進国とならんで、ヴェネズエラ、オーストラリア、イラン、南アフリカ、イラク、メキシコなど後進国も相当大きな額を示していることが注目される。

投資収益の受取においても大きな比重を占めている諸国、例えばアメリカ、イギリス、カナダ、オランダ、ベルギー、フランスなどは投資収益の支払においても重要な地位を占めていることは、これら先進諸国間に最近では相互に投資が行なわれているという事実を裏書きするものである。このことは最近商品貿易が先進工業国間において著しく増加しつつあるという現象と類似していて興味深いものがある。

#### 四

われわれは次に日本の貿易外収支について幾分詳細に検討したい。

第7表 日本の貿易外収支とそれが総貿易額に占める割合

年次	貿易外収支			総貿易額に占める割合	
	受取 (100万ドル)	支払 (100万ドル)	差額 (100万ドル)	受取 (%)	支払 (%)
1936	316	195	121	24	16
1950	635	162	473	44	17
1951	963	346	617	41	17
1952	948	316	632	42	15
1953	955	371	584	43	15
1954	790	414	376	33	17
1955	758	551	207	27	19
1956	968	771	197	29	23
1957	912	1,131	-219	24	26
1958	843	949	-106	23	17
1959(1)	890	890	0	21	23
1960	1,008	1,126	-118	20	23

(資料) IMF, Balance of Payments Yearbook および経済企画庁「経済白書」

(註1) 1959年は約0.3百万ドルの黒字であった。(第9表参照)

先づ第一に日本の貿易外収支の金額と総貿易額に占めるその割合を一九三六年および一九五〇―六〇年について見れば第七表の通りである。

金額で見ると一九五〇年から一九六〇年までの期間において受取額は約六〇％増加したのに対して支払額は六〇％増加した。貿易外収支差額は一九五二年の六三二百万ドルの受取超過を頂点として、その後受取超過額は年々減少し、一九五七年以後はおおむね赤字となっている。総貿易額における貿易外収支の占める割合は受取については一九五〇年代の初期には高かったが、漸次下落して来ている。これに反して支払については逆に一九五〇年代後期より増加傾向が見られる。戦前の比率と比べると受取については一九五六年までは戦後の比率の方が高かったが、一九五七年に同率となり、それ以後は戦後の方が低くなっている。支払については一般に戦後の比率の方が高い。

日本の貿易外収入の構成変化について見ると戦前に

貿易外収支の国際比較

第 8-1 表 日本の貿易外収入の構成変化 (%)

項 目	1936	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
1. 海外旅行者	8	3	1	1	1	1	2	2	2	3	4	4
2. 運 輸	31	3	4	7	8	12	17	24	29	29	32	32
3. 保 険	12	—	—	1	1	1	1	1	2	2	3	3
4. 投資収益	30	—	—	1	1	1	2	3	3	3	5	8
5. 政府取引	4	24	65	83	85	78	70	61	54	51	44	42
6. その他サービス	3	6	3	2	2	3	3	4	5	6	6	5
7. 民間贈与	12	7	16	5	2	4	4	4	4	5	6	6
8. 政府贈与	—	56	11	—	—	—	1	1	1	1	—	—
9. 合 計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

(資料) 第 7 表に同じ。

は運輸および投資収益がそれぞれ三〇%程度を占めていたが、戦後一九五〇年代の初期には政府贈与や政府取引が著しく大きな割合を占めていた。政府贈与はアメリカの対日援助であり、これは一九五一年以後は減少している。政府取引は特需関係の取引であって一九五三年には貿易外受取額の八五%にも達したが、それ以後は減少傾向にあり、一九六〇年は四二%に低下している。これと反対に一九五〇年代の初期には低水準にあつた運輸収入がその後増加して一九六〇年には三二%にも達して戦前の比重を回復した。戦前よりその比重が増加したものはこの他に「その他サービス」がある。(第八―一表参照)

一方、戦前の比重に達しないものは海外旅行者、保険、投資収益、民間贈与などの諸項目である。観光設備の整備による外客誘致、保険事業や海外投資の進展による投資収益の増加などが必要である。

日本の貿易外支出の構成変化について見れば戦前においては政府取引、投資収益、保険および運輸が重要な項目であつた。戦後は運輸が特に著しく大きな比重を占めることとなり、一九五〇年には八三%にも達した。この比率はその後漸減し、一九六〇年には五二%にまで低下したが、それでもなお戦前の比率の三倍に及んでいる。



第8-2表 日本の貿易外支払の構成変化

(%)

	1936	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
1. 海外旅行者	9	1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	4
2. 運輸	17	83	74	71	67	61	57	66	68	43	52	52
3. 保険	18	2	5	5	5	5	4	3	3	3	4	4
4. 投資収益	22	4	2	3	9	11	12	9	7	7	9	10
5. 政府取引	25	—	—	2	2	3	3	2	2	2	3	3
6. その他サービス	8	9	15	12	14	17	17	15	12	17	22	21
7. 民間贈与	1	1	3	5	1	1	—	—	—	—	—	—
8. 政府贈与	—	—	—	—	—	—	5	3	7	(1) 26	8	6
9. 合計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

(資料) 第7表に同じ。

(註1) 賠償の比率は7%であった。

運輸について大きな比重を占めているのは「その他サービス」である。これは戦前には僅かに8%であったが、一九六〇年には二一%に上昇した。これは日本産業の技術革新に伴って特許権の使用料などが増加したことによる。一九五五年以後に政府贈与の割合が増加しているのは賠償支払の開始によるものである。一九五八年に政府贈与の割合が急に増加しているのは、この年に対インドネシヤオーブン勘定の累積債権を放棄したことによるものである。

一九三六年と一九六〇年とを比較して海外旅行者、保険、投資収益、政府取引などの各項目の支払の比重は減少している。政府取引や保険の比重減少は著しいものがある。(第八—二表参照)

次に日本の貿易外収支の地域的分布(一九五九年)を見るに、受取、支払ともにアメリカおよびカナダが首位を占めているが、受取においてアメリカおよびカナダの地位は全受取額の約七割を占めて圧倒的に重要である。支払においてはアメリカおよびカナダの地位は受取におけるほど優勢を示さず、OECE諸国や「その他諸国」が比較的少差でこれに続いている。(第八—三表参照)

収支の差額についてはアメリカおよびカナダに対してのみ受取超

貿易外収支の国際比較

第9表 日本の貿易外収支の地域的分布 (1959年) (100万ドル)

地 域	受 取	支 払	差 額
アメリカおよびカナダ	616.1	312.7	303.4
OECE諸国	77.7	285.5	-207.8
ソビエト地域	2.0	7.7	-5.7
その他諸国	190.9	202.1	-11.2
国際機関	0.3	10.7	-10.4
不明分 (unallocated)	3.4	71.4	-68.0
合 計	890.4	890.1	+ 0.3

(資料) IMF, Balance of Payments Yearbook.

第10-1表 日本の海外旅行者収支 (100万ドル)

年 次	受 取	支 払	差 額
1936	26	17	9
1950	21	1	20
1951	9	4	5
1952	8	5	3
1953	10	7	3
1954	11	7	4
1955	14	8	6
1956	17	12	5
1957	22	15	7
1958	24	16	8
1959	33	20	13
1960	40	40	0

(資料) 第7表に同じ。

支同額となった。  
 収支差額は一九六〇年を除き毎年黒字を示している。  
 海外旅行者収支の地域的分布を見れば、受取、支払ともにアメリカおよびカナダ

万ドルに達した。支払もまた増加し、一九六〇年には四千万ドルを示し、収

(1) 海外旅行者

ある。  
 日本の貿易外収支の各主要項目についてその動きを検討すれば次の通りで

五

ある。  
 過であり、これが他の地域に対する支払超過を丁度補っているという状態である。

第10-2表 日本の海外旅行者収支の地域別分布 (1969年) (100万ドル)

地 域	受 取	支 払	差 額
アメリカおよびカナダ	26.5	11.7	14.8
OECE諸国	3.5	3.6	-0.1
ソ連地域	—	0.1	-0.1
その他の諸国	2.6	4.7	-2.1
国際機関	—	—	—
不明	—	—	—
合 計	32.6	20.1	12.5

(資料) 第9表に同じ。

が第一位を占めている。第二位は受取ではOECE諸国であり、支払では「その他諸国」である。(第一〇—一、二表参照)

収支の差額はアメリカおよびカナダに対してのみ黒字であって他の地域に対しては赤字である。しかしアメリカおよびカナダに対する黒字の額が圧倒的に大きいので、他の地域に対する赤字を相殺して余りがある。

## (2) 運 輸

運輸収入も運輸支出も戦後は増加しているが、その差額は一九三六年には黒字であったが、戦後は赤字となっている。(第十一—一表参照)

運輸収入の面では運賃が主要な地位を占めているが、運輸支払の面では港湾経費の増加のために運賃の占める割合は一九五八年および五九年には減少している。

前述したように戦後は運輸収支は赤字に転じたが、赤字の最大であったのは一九五七年であってその後赤字は減少している。運賃の赤字も一九五七年に最高であったが、後には減少した。

運輸収支の一九五九年における地域的分布を見れば、収入の面では「その他諸国」が第一位を占めているが、支出の面ではOECE諸国が首位を占めている。アメリカおよびカナダは収支ともに第二位を占めている。

貿易外収支の国際比較

第11-1表 日本の運輸収支 (100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	96 (—)	32 (—)	64 (—)
1950	17 (2)	135 (131)	-118 (-129)
1951	41 (35)	256 (238)	-215 (-203)
1952	71 (54)	223 (201)	-152 (-147)
1953	77 (58)	247 (213)	-170 (-155)
1954	90 (75)	256 (209)	-149 (-134)
1955	127 (116)	276 (225)	-149 (-109)
1956	210 (158)	513 (334)	-303 (-179)
1957	261 (178)	762 (530)	-501 (-341)
1958	240 (178)	406 (187)	-166 (-9)
1959	288 (199)	467 (223)	-179 (-24)
1960	317 (—)	588 (—)	-271 (—)

(資料) 第7表に同じ。

(註) 括弧内の数字は運賃収支を示す。

第11-2表 日本の運輸収支の地域別分布 (1959年) (100万ドル)

地域	受取	支払	差額
アメリカおよびカナダ	105.1	138.5	-33.4
O E E C 諸国	36.9	178.2	-141.3
ソ連地域	0.4	6.9	-6.5
その他諸国	144.1	72.2	71.9
国際機関	—	—	—
不明	1.4	70.8	-69.4
合計	287.9	466.6	-178.7

(資料) 第9表に同じ。

第12表 日本の保険収支 (100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	40	35	5
1950	—	3	-3
1951	4	16	-12
1952	6	15	-9
1953	5	18	-13
1954	9	20	-11
1955	10	19	-9
1956	12	25	-13
1957	17	34	-17
1958	22	32	-10
1959	24	39	-15
1960	32	48	-16

(資料) 第7表に同じ。

第13-1表 日本の投資収益の受取と支払 (100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	94 (—)	43 (—)	51( — )
1950	— (—)	6 (5)	- 6(- 5)
1951	1 (—)	6 (6)	- 5(- 6)
1952	6 (—)	11 (4)	- 5(- 4)
1953	12 (—)	35 (5)	-23(- 5)
1954	8 (—)	47 (7)	-39(- 7)
1955	14 (1)	56 (11)	-41(-10)
1956	27 (3)	66 (15)	-39(-12)
1957	34 (4)	82 (19)	-48(-15)
1958	27 (5)	67 (11)	-40(- 6)
1959	48 (5)	85 (11)	-37(- 6)
1960	80 (—)	114 (—)	-34( — )

(資料) 第7表に同じ。

(註) 括弧内の数字は直接投資収益を示す。

(3) 戦後保険収支は増加傾向にあるが、収支差額は戦前とは反対に支払超過となっている。また貿易外収支における保険の比重は戦前に比べて低下している。

(4) 投資収益の受取、支払いずれも戦後は増加しているが、収支の差額は戦前は黒字であったが、戦後は赤字とな

第13-2表 日本の投資収益受払の地域別分布（1959年）（100万ドル）

地 域	受 取	支 払	差 額
アメリカおよびカナダ	35.7	45.5	- 9.8
O E E C 諸 国	2.2	30.5	-28.3
ソ 連 地 域	0.1	—	0.1
そ の 他 諸 国	7.6	0.4	7.2
国 際 機 関	0.2	8.7	- 8.5
不 明 分	2.0	—	2.0
合 計	47.8	85.1	-37.3

（資料）第9表に同じ。

っている。（第十三—一表参照）

直接投資収益と間接投資収益とを比較すると間接投資収益が受取および支払の両面において著しく大となっている。

間接投資収益の受取には大蔵省および日本銀行の保有する外国為替に対する利子、支払には国際復興開発銀行借款に対する利子その他の政府の債務、および国際通貨基金の円保有額のうち日本の割当額の七五％を超過する分に対するチャージを含んでいる。

投資収益の地域別分布を見れば受取、支払ともにアメリカおよびカナダが第一位にあるが、特に受取においてアメリカおよびカナダの優位は圧倒的であって全受取額の約七割を占めている。また支払においても全支払額の約五割を占めている。支払において他の項目と異なる著しい特色は国際機関への支払が約一割を占めていることである。

#### (5) 政府取引

日本の戦後の貿易外収支の最も著しい特徴の一つは政府取引受取における目ざましい増加である。その大部分は特需を中心とする外国の軍事支出であって、その金額は朝鮮動乱の勃発以来急激に増加した。しかし、一九五三年以来、金額は下降傾向にある。（第十四—一表参照）

第14-1表 日本の政府取引収支（100万ドル）

年次	受取	支払	差額
1936	12 (—)	50	-38
1950	154 (154)	—	154
1951	625 (624)	2	623
1952	792 (788)	6	786
1953	811 (803)	9	802
1954	614 (602)	11	603
1955	524 (505)	13	511
1956	524 (498)	19	505
1957	486 (449)	20	466
1958	427 (404)	24	403
1959	395 (381)	27	368
1960	427 (—)	32	395

（資料）第7表に同じ。

（註）括弧内の数字は外国軍事支出を示す。

支払の面でも増加が見られるがこれは在外公館の費用や国際機関への寄与を示している。

政府取引収支は戦前は赤字であったが、戦後は著しい黒字を示しており、既述の如く、貿易外受取における比重も八割を超えたこともあった（一九五三年）が、その後は年々低下傾向にある。しかし一九六〇年において四割以上を占めて貿易外受取において最重要の地位を占めている。

貿易外支払における政府取引の比重は一九三六年には二六%を占めていたが、戦後は二ないし三%という低水準を示している。

政府取引の地域別分布を見れば、受取ではアメリカおよびカナダが殆ど全額（九七%）を占めて首位にある。

支払では「その他諸国」が約六割を占めて首位にある。政府取引の収支はアメリカおよびカナダの受取超過額が極めて巨額に達しているため、他の地域に対しては赤字（又は均衡）であるにもかかわらず、多額の黒字を示している。

#### (6) その他サービス

「その他サービス」は手数料、フィルム賃貸料、特許権使用料、交互計算、その他を含むものであるが、その支払額は受取額の増加に比べて著しい増加を示している。

第14-2表 日本の政府取引の地域別分布（1959年）（100万ドル）

地 域	受 取	支 払	差 額
アメリカおよびカナダ	384.9	4.7	380.2
OECE諸国	2.2	4.8	-2.6
ソビエト地域	0.3	0.3	0
その他諸国	7.3	15.6	-8.3
国際機関	0.1	2.0	-1.9
不明	—	—	—
合 計	394.8	27.4	367.4

（資料）第9表に同じ。

そのために「その他サービス」の収支は近年大きな赤字を示している。

支払増加の要因として見逃せないのは特許権使用料などの支払増加である。例えば一九六〇年四月より一九六一年三月に至る一カ年間の特許権使用料などの支払は九四万ドルに達し、これは同期間の「その他サービス」支払総額二八一万ドルの三分の一に達している。これは既述のように日本の技術革新の進行に伴う外国特許の導入の増加を物語るものである。

貿易外収支の総額に占める「その他サービス」の比重は受取においては一九三六年に三％であったものが、一九六〇年には五％となっている。これに対して支払においては一九三六年に八％であったものが、一九六〇年には二％になっている。これを見ても戦後における「その他サービス」の支払の増加が著しいことが感じられる。（第八一、二表参照）

「その他サービス」および保険の受取および支払の地域別分布を見れば、受取りではアメリカおよびカナダとOECE諸国が大体等しく、「その他諸国」がこれに次いでいる。支払ではアメリカおよびカナダが約半分を占めており、OECE諸国およびその他諸国で残りの半分を占めている。

受取および支払の差額は各地域ともに赤字であり、赤字額の半ば以上はアメリカおよびカナダが占めている。



第15-1表 日本の「その他サービス」の収支  
(100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	10 ( )	16 ( )	- 6
1950	37 ( )	15 ( )	22
1951 <sup>(1)</sup>	101 (一)	51 (3)	50
1952	16 (一)	40 (7)	-24
1953	18 (一)	53 (12)	-35
1954	26 (0.4)	71 (14)	-45
1955	22 (0.2)	82 (17)	-60
1956	32 (0.3)	115 (26)	-83
1957	47 (0.2)	131 (39)	-84
1958	52 (0.5)	158 (43)	-106
1959	55 (0.7)	181 (56)	-126
1960	55 (1.9)	241 (70)	-186

(註) (1) 1951年の数字は交換円 (convertible yen) 制度の下における89.0百万ドルの受取と24.1百万ドルの支払を含んでいる。

括弧内の数字は特許権使用料等を示す。(日本銀行の外国為替統計月報による)他の数字はIMFによる。

第15-2表 日本の「その他サービス」および保険の  
地域別分布 (1959年) (100万ドル)

地域	受取	支払	差額
アメリカおよびカナダ	28.7	110.9	-82.2
O E E C 諸国	28.6	64.4	-35.7
ソ連地域	0.3	0.4	- 0.1
その他諸国	21.4	44.0	-22.6
国際機関	—	—	—
不明	—	0.6	- 0.6
合計	79.0	220.2	-141.2

(資料) 第9表に同じ。

(7) 民間贈与

民間贈与は受取額が圧倒的に大きく、収支残高は戦前および戦後を通じて黒字である。

民間贈与の中には、(1)個人送金、(2)機関送金、(3)遺産などおよび(4)移民送金などが含まれている。

民間贈与が貿易外収支の総額に占める割合は受取については一九三六年に一二%であったが、一九六〇年に六%に下落している。支払については一九三六年に一%であったが、一九六〇年にはネグリジブルとなっている。

貿易外収支の国際比較

第16-1表 日本の民間贈与収支  
(100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	39	2	37
1950	45	2	43
1951	26	10	16
1952	50	16	34
1953	23	2	21
1954	32	3	29
1955	33	2	31
1956	34	1	33
1957	37	2	35
1958	41	2	39
1959	50	2	48
1960	57	4	53

(資料) 第7表に同じ。

第16-2表 日本の民間贈与純受取の  
地域別分布 (1959年)  
(100万ドル)

地域	純受取額
アメリカおよびカナダ	34.9
OECE諸国	3.7
ソ連地域	0.9
その他諸国	7.9
合計	47.4

(資料) 第9表に同じ。

民間贈与の純受取高の地域別分布を見れば、アメリカおよびカナダが約七割を占めていて、「その他諸国」およびOECE諸国がこれについている。

(8) 政府贈与

政府贈与の受取は一九三六年にはネグリジブルであった。しかし一九五〇年には三六〇百万ドルにまで増加した。これは米国の援助によるものである。米国の援助が終るとともにその金額は下落した。

政府贈与の支払は賠償および贈与を含むものである。一九五五年以来、賠償支払が増加したので、この勘定の収支は赤字となった。

その上に日本の対インドネシアオープン勘定の債権残高の放棄のために一九五八年の政府贈与勘定の赤字は激増した。

第17-1表 日本の政府贈与収支  
(100万ドル)

年次	受取	支払	差額
1936	...	...	...
1950	360	...	360
1951	155	...	155
1952	5	...	5
1953	—	—	—
1954	—	—	—
1955	13	24(24)	-11
1956	12	20(20)	-8
1957	10	76(76)	-66
1958 <sup>(1)</sup>	10	245(64)	-235
1959	...	71(70)	-71
1960	...	79(69)	-79

(資料) 第7表に同じ。

(註) 括弧内の数字は賠償の金額を示す。

(1) 1958年の支払数字には既述の対インドネシア、オープン勘定債権の放棄177百万ドルを含んでいる。

第17-2表 日本の政府贈与の地域別  
分布 (1959年) (100万ドル)

地域	純支払
アメリカおよびカナダ	1.1
O E E C 諸国	4.1
ソ連地域	—
その他諸国	65.2
合計	70.4

(資料) 第9表に同じ。

政府贈与の受取が貿易外受取総額に占める割合は一九三六年にはネグリジブルであったが、一九五〇年には五六%に増加した。しかしその後は下落して一九六〇年にはネグリジブルとなった。

政府贈与の支払が貿易外支払に占める割合は一九三六年には僅少であったが、一九五五年には五%となった。これは賠償支払開始によるものである。一九五八年にこの比率は二六%に増加しているが、そのうち賠償支払は七%であり、残りは一七七百万ドルに上る日本の対インドネシア・オープン勘定債権残高の放棄によるものである。

政府贈与は民間贈与とは反対に純支払を示しているが、その地域別分布を見れば「その他地域」が九割以上を占めている。これは東南アジアへ賠償が支払われていることを示すものである。

## 貿易外収支の国際比較

第18-1表 世界主要国の貿易外収入の構成 (1958年) (100万ドル)

項 目	アメリカ	イギリス	西ドイツ	フランス	イタリア	日 本
1. 海外旅行者	825	386	452	163	492	24
2. 運 輸	1,672	1,210	718	151	401	240
3. 投資収益	3,867	944	101	168	53	27
4. 政府取引	438	148	925	369	142	427
5. a. 保 険	223	1,080*	{ 50	35	34	22
b. その他サービス	851			264	350	390
5. (a)+(b)	1,074	1,080*	314	385	424	74
6. 民間贈与	33	—*	12	—*	276	41
7. 政府贈与	61	8	20	106*	14	10
合 計	7,970	3,776	2,592	1,342	1,802	843

(資料) IMF, Balance of Payments Yearbook

(註) \*純受取額

## 六

次に世界主要国の貿易外収支の規模および構成と日本のそれとを比較しよう。

まず、受取について見れば第一八一表の示す通りである。

## (1) 海外旅行者

海外旅行者については金額について見れば、アメリカ、イタリア、西ドイツ、イギリス、フランスの順になっているが、貿易外収入に占める海外旅行者収入の割合から見ればイタリアが最高であって、西ドイツがこれについている。アメリカ、イギリス、フランスはいずれも一割台でイタリア、西ドイツに比べて海外旅行者収入への依存度は低い。日本はその貿易外収入のうちで海外旅行者収入の占める割合は三%以下であって極めて少ない。外国観光客の受入態勢を整備し、旅行者収入を増加することが国際収支の改善のために大いに必要である。

## (2) 運 輸

運輸収入はアメリカが第一位でイギリス、西ドイツ、イタリア

ーがこれについている。日本はフランスよりは多いが、イタリーよりは少ない。

運輸収入が貿易外収支に占める割合は、日本はイギリス、西ドイツ、イタリヤなどとならんで世界主要国のうちでも最も高いグループに属している。

### (3) 投資収益

投資収益の受取は金額で見ても比率で見ても、アメリカが他の諸国よりも著しく大である。すなわち、アメリカの投資収益の受取は三六億ドルを超え、貿易外収入の約半ばを占めている。

アメリカに次ぐものはイギリスであるが、金額はアメリカの四分の一度の程度、九億ドルであり、比率も二五%程度である。その他の諸国は一段と少額である。日本は二千七百万ドルでアメリカの投資収益受取額の十四分の一、イタリヤの半分である。貿易外総収入に占める比率でいってもイタリヤ、西ドイツと同じ位で三%程度である。(この表には出ていないが、オランダ、カナダなどは投資収益の受取額が一九五八年においてそれぞれ二四五百万ドル、二三九百万ドルでフランス、イタリヤ、西ドイツ以上である。ベルギーも同年においては一五二百万ドルで西ドイツ、イタリヤを上廻っている。しかし、貿易外受取額の総額で見ればアメリカ、イギリス、西ドイツイタリヤ、フランスが世界の五大国である。)

### (4) 政府取引

政府取引の受取の金額については西ドイツが最高を示している。しかし、この項目が貿易外収入に占める比率では日本が最高である。

政府取引受取の内容は西ドイツにおいても日本においても外国軍事支出に関係する収入が重要な地位を占めて

いることに注意すべきである。金額的に見て西独や日本より少ないがフランス、イタリアにおいても然りである。イギリスについても同様であると推定されるが数字が不詳である。

(5) 保険および「その他サービス」

保険収入についてはイギリスが不明であるが、表の上ではアメリカが二億二千三百万ドルで首位にある。西ドイツ、フランス、イタリア、日本はアメリカより遙かに少なく、五千万ドルないし、二千万ドル程度である。

貿易外収入に占める保険の割合も二ないし三％程度で少ない。

「その他サービス」の受取についてはアメリカが最大（イギリスは不明）であり、イタリア、フランス、西ドイツがこれにつづいている。日本はこれら諸国に比して遙かに少ない。

アメリカの「その他サービス」受取額八五二百万ドルのうち、主要な項目は賃料、特許料など受取三三七百万ドル、経営手数料（management fees）二四五百万ドル、請負業者受取（contractor's receipts）一四〇百万ドルなどである。

西ドイツでは仲介手数料、個人サービス、特許料などが主要項目を占めている。

イタリアでは、その他サービス受取三九〇百万ドルのうち、一三六・六百万ドルが海外出稼人の収益である。

イギリスは保険および「その他サービス」の純受取額だけしか判らないが、その純受取額が十億ドルをこえることはアメリカの純受取額が四億六千万ドルであること、対比して見ると、この分野におけるイギリスの地位が極めて高いものであることがわかるとともに、この項目がイギリス貿易外収支の黒字に大きな貢献をしていることが知られる。（第18—3表参照）

## (6) 民間贈与

民間贈与の受取額はイタリアが最大である。(イタリアの数字は純受取額を示しているので総受取額は更に大である。)

イタリアの民間贈与純受取のうち最大の項目は移民の送金である。(一九五八年にはその額は一八八・五百万ドルに達している。)

## (7) 政府贈与

政府贈与の受取額はフランスが最大である。(フランスの数字は純受取額であり、他の諸国は総受取額である) フランスの政府贈与の純受取一〇六百万ドルには米国のフランス本国への贈与五五・四百万ドル、西独よりザールへの贈与五一・〇百万ドルなどが含まれている。

以上でわれわれは世界主要国の貿易外受取の諸項目について検討したが、その結果、われわれは各国がそれぞれ異った貿易外受取の構成をもっていることを知った。

アメリカは投資収益の受取が約半ばを占め、運輸収入がこれに就いており、保険および「その他サービス」の収入が第三位にある。

イギリスは運輸収入、保険および「その他サービス」の収入が重要な割合を占めているが、このことはイギリスが海運、保険、商業などにおいて世界的に重要な地位を占めていることを物語るものである。また投資収益もアメリカには及ばぬとはいえ、他の諸国に比べれば遙かに大であり、これはイギリスが今日でも可成りの海外投資を行なっていることを示すものである。

## 貿易外収支の国際比較

第18-2表 世界主要国の貿易外支払の構成 (1958年) (100万ドル)

項 目	アメリカ	イギリス	西ドイツ	フランス	イタリア	日 本
1. 海外旅行者	1,460	434	486	101	80	16
2. 運 輸	1,636	969	799	291	433	406
3. 投資収益	786	829	250	108	88	67
4. 政府取引	3,899	620	92	183	48	24
5. a. 保 険	304	—*	74	46	31	32
b. その他サービス	310		713	493	163	158
5. (a)+(b)	614	—*	787	539	194	190
6. 民間贈与	573	75	58	6*	—	2
7. 政府贈与	1,677	143	366	—*	23	245
合 計	10,646	3,070	2,838	1,288	866	950

(資料) 前表と同じ。

(註) \*純支払

西ドイツは政府取引の受取額が最高を示しているが、これは同国に対する外国の軍事支出が大きいことを物語るものである。また運輸収入がそれについて大きいことは西ドイツ海運業の復興を指すものであろう。

フランスは観光客の集るところと通常考えられているが、海外旅行者収入は意外に少ない。(もっともは一九五九年にフラン切下の効果もあって三一八百万ドルと約二倍になったが、それでも西ドイツ、イタリアに比べて低い)

フランスの貿易外収入は政府取引(その大部分は外国の軍事支出に関連するものである)が首位を占め、「その他サービス」が第二位にある。

イタリアは、海外旅行者収入が首位にあり、運輸収入および「その他サービス」収入がこれについている。

日本は政府取引収入が首位を占めて貿易外受取の半ばを占めている。これは他の国と異った著しい特徴である。西ドイツやフランスも政府取引収入が第一位にあるが、その貿易外収入総額に占める割合は日本に比べて低い。



次に世界主要国の貿易外支払を比較して見よう。

### (1) 海外旅行者

海外旅行者支払額はアメリカが他の諸国に比べて著しく大であり、西ドイツ、イギリスがこれについている。しかし、貿易外支払総額に占める比重は西ドイツが最大である。日本はこれら西欧諸国に比べてその支払額も比重も微々たるものである。

### (2) 運輸

運輸支払額についてもアメリカが最大であってイギリス、西ドイツがこれについている。

しかし、貿易外支払総額に占める運輸支払の比重はイタリーが最大であって、日本がこれについている。

### (3) 投資収益

投資収益支払額はイギリスが最高でアメリカがこれに次いでいる。他の諸国はこれら両国に比して著しく少ない。貿易外支払総額に占める投資収益支払額の重のはイギリスが最高である。(イギリスは保険および「その他サービス」が純受取額で示されているので貿易外支払総額がアメリカ、西独、日本などのように明かでないが、他の諸国におけるこの比重が大体的約一割又はそれ以下であることから見ると矢張りイギリスにおける投資収益支払の比重は他国よりも高いのではないかと考えられる。)

なお、投資収益支払額だけについて見れば(第6―2表参照)カナダ、ヴェネズエラ、オーストラリア、イランなどは西独よりも大であり、南アフリカ、イラクはフランスより大であり、オランダ、メキシコ、ブラジル、ベルギーはイタリヤより大である。これら諸国のうちでカナダとヴェネズエラ以外の国は五大国よりも貿易外支

払総額は少ない。カナダやヴェネズエラは貿易外支払総額のうちで投資収益支払額の比率が極めて高い。前者は三割、後者は五割に達している。これら諸国における外国投資活動が活潑であることをこの数字は物語っている。また投資収益差額が黒字となっているのは、アメリカ、イギリス、オランダ、ベルギー、フランスなど少数の国であって他は殆んど赤字である。

#### (4) 政府取引

政府取引の支払額はアメリカが圧倒的に大であるばかりか、それはアメリカの貿易外支払の三分の一以上を占めていて、その額は一九五八年にはアメリカの投資収益の受取額に殆んど等しかった。すなわち、アメリカの投資収益の受取が政府取引の支払によって相殺されるという状態であった。

アメリカの政府取引支払の大部分（三十九億ドルのうち、三十四億ドル）はアメリカの対外軍事支出であって、残りは外交官の費用、年金、国際機関への寄付などである。

アメリカについてイギリスの政府取引の支出が大きい、その内容は主として対外軍事支出である。

第一八―三表に見るようにアメリカ、イギリスの両国だけが政府取引勘定において赤字となっているのはこれら両国の対外軍事支出が大きいからであるといえよう。他の諸国はこれら両国特にアメリカの軍事支出を受け入れて政府取引勘定が黒字となっているものと思われる。

#### (5) 保険および「その他サービス」

保険および「その他サービス」の支払についてはイギリスの分は不明であるが、イギリスを除けば保険支払についてはアメリカが首位を占めており、「その他サービス」の支払では西ドイツが第一位にある。

第18-3表 世界主要国の貿易外収支差額 (1958年) (100万ドル)

項 目	アメリカ	イギリス	西ドイツ	フランス	イタリア	日 本
1. 海外旅行者	-635	-48	-34	67	412	8
2. 運 輸	36	241	-81	-140	-35	-166
3. 投資収益	3,081	115	-149	60	-32	-40
4. 政府取引	-3,468	-472	383	186	94	403
5. a. 保 険	-81	6,080	-24	11	3	-10
b. その他サービス	541		-449	-143	227	-106
5. (a)+(b)	460	1,080	-473	-132	230	-116
6. 民間贈与	-540	-75	-46	-6	276	39
7. 政府贈与	-1,616	-135	-346	106	-9	-235
合 計	-2,676	706	-246	54	936	-107

(資料) 前表と同じ。

#### (6) 民間贈与

民間贈与支払額はアメリカが最大であり、その貿易外支払における比重も最大である。その主な内容は個人の現金送金および機関の送金である。一九五八年において前者は二六六百万ドル、後者は二〇〇百万ドルであった。

#### (7) 政府贈与

政府贈与支払額はアメリカが群を抜いて大である。また貿易外支払額におけるその比重も大である。(日本の政府贈与の比重は一九五八年には特に高かったが、これはこの年に巨額の対インドネシアオープン勘定の累積債権放棄が行なわれたからであって例外である。)

アメリカの政府贈与支払額の大部分(一六七七百万ドルのうち一二五百万ドル)はMSAなどの関係の支払である。一方、日本や西ドイツの政府贈与支払には賠償支払などが含まれている。最後に世界主要国の貿易外収支差額を総額および主要項目について比較すれば第十八―三表の通りである。

まず総額において受取超過額の最大の国はイタリアであり、イ

ギリスがこれについている。これに対して支払超過額の最大の国はアメリカであり、西ドイツがこれについている。特にアメリカの支払超過額は莫大なものがある。これは政府取引項目および政府贈与項目など政府関係の支払超過が巨額に達していることによるものである。

イギリスの貿易外収支の黒字は主として保険および「その他サービス」項目の黒字によるところが大であり、イタリーの貿易外収支の黒字は海外旅行者、民間贈与、「その他サービス」などの諸項目に負うところが大である。フランスの貿易外収支の黒字は政府取引および政府贈与項目の黒字によるものである。

西ドイツの貿易外収支の赤字は「その他サービス」項目（特に仲介手数料および広告）および政府贈与項目（大部分が賠償）の赤字による。

日本の貿易外収支の赤字は運輸項目、「その他サービス」項目、政府贈与項目の赤字によるところが大である。次に各項目別の比較をすれば次の通りである。

### (1) 海外旅行者

海外海外旅行者項目ではイタリーが最大の受取超過額を示している。これに対してアメリカが最大の支払超過額を示している。フランスおよび日本は若干の黒字であるのに対してイギリスおよび西ドイツは多少の赤字となっている。

### (2) 運 輸

運輸項目ではイギリスが最大の受取超過額を示し、アメリカがこれについている他の諸国は赤字を示しているがその額は日本が最大であって、フランスがこれについている。

### (3) 投資収益

投資収益項目ではアメリカが圧倒的多数の黒字を示している。イギリス、フランスも若干の黒字であるが、西ドイツ、イタリア、日本はいずれも赤字であり、西ドイツの赤字が最高である。

### (4) 政府取引

政府取引項目では日本、西ドイツ、フランス、イタリアが黒字を示しており、日本の黒字が最大である。一方、アメリカ、イギリスはいずれも赤字を示しており、アメリカの赤字額は投資収益の黒字を相殺してなお余りある程の巨額に達している。これは既述の通り米英両国、特に米国の対外軍事支出が巨額に達するからである。

### (5) 保険および「その他サービス」

保険および「その他サービス」においてはイギリスが最大の黒字を示し、アメリカ、イタリアがこれについている。西ドイツ、フランス、日本は赤字であり、そのうち、西ドイツの赤字額が最大である。

### (6) 民間贈与

民間贈与項目はイタリアおよび日本が黒字であり、イタリアの黒字が最大である。これに対して、アメリカ、イギリス、西ドイツは赤字を示し、アメリカの赤字は最高である。

### (7) 政府贈与

政府贈与項目の黒字はフランスだけに見られる。その他の諸国は全て赤字である。特にアメリカの赤字額は大きい。

七

以上においてわれわれは世界主要国および日本についてその貿易外収支の構造を検討した。われわれが観察した日本の貿易外収支構造の特徴は次の点にあると思われる。

まず受取の側から見よう。

(一) 日本の貿易外受取は余りにも政府取引収入に依存している。政府取引項目だけで貿易外収入の約半ばを占めている。既述の通りこの比率は一九五三年以降低下しているが、それでも矢張り大きい。西ドイツもその貿易外収入において政府取引に依存することが大であるが、その比重は日本ほどは高くない。

(二) 海外旅行者収入が諸外国に比べて日本の場合は余りに低すぎる。外国観光客の誘致に力を注ぐことが必要であろう。

(三) 投資収益の受取額および比率が他国に比べて少ない。これは第二次世界大戦による日本の海外投資の喪失によるものである。しかし今後は海外投資の発展に努力すべきであろう。

(四) 運輸収入は日本の貿易外収入のうちで政府取引収入に次ぐ大きな重要性をもっているが、この収入を増加するために商船隊の強化に努力すべきである。

次に支払面について見よう。

(五) 運輸支払は貿易外支払総額の四〇%を占めて第一位にある。この比率はイタリーにつぐ高率である。日本の積取率を増加するよう努力せねばならない。

(六)「その他サービス」の支払が年々増加しているが、これは主として特許権使用料などの増加によるものであって、日本産業の近代化の進展とともに当分はこのような傾向がつづくものと考えられる。

(七) 一九五八年には政府贈与の支払額が二億四千五百万ドルにも達し、一九五七年の七千六百万ドル、五九年の七千一百万ドルに比べて著しく高いが、これは既述の如くこの年に対インドネシヤ・オーブン勘定の債権放棄(一七七百万ドル)が行われたためであって、通常の年であれば政府贈与項目の支払は殆どが賠償で七千万ドル程度である。しかしながらこの賠償支払は賠償協定の義務によって東南アジア諸国に対して当分の間は引き続き毎年経常的に支払われねばならないことに注意すべきである。

# 企業の生産函数と産業の生産函数

——総生産函数概念の提起——

片 野 彦 二

## 一、は し が き

1・1 どのような財の生産においても、一定の固定設備に対して、生産のために投入される *inputs* の組合せは、無数に存在する。それらの組合せのうち、有効なもののみを**技術的生産函数**と呼ぶ。

この技術的生産函数の構成にあたっては、純粹に技術的な考慮のみが払われ、経済的な考慮は払われない。言うなれば、技術的生産函数は、財の生産にあたっての、技術的可能性の集合である。

1・2 ある産業に属する個々の企業が、与えられた技術的生産函数のうちから、どのような *inputs* の組合せを採用できるかは、経済的な考慮に基づいて決定される。すなわち、与えられた *output* 水準と要素価格状態の下で、最小の生産費（または最大の利潤）を保証するように *inputs* の組合せは選ばれる。

ところが我々は、その *inputs* の組合せの選択は、その企業の規模に応じて、一定の制約をうけるものと考えられる。例えば、小規模の企業においては、資本集約度の高い *inputs* の組合せは採用できない。このような考慮に



基いて、技術的生産函数は、個々の企業にとっての個別生産函数に再編成される。

1・3 どの産業の内部においても、規模の大きさを異にする多くの企業が含まれる。そこで、与えられた要素価格の状態に依じて、それぞれの企業が、採用しうる限りの最も有利な inputs の組合せを採用したとしても、その産業全体としての inputs の組合せは、同一の要素価格状態に依しても、各企業間における規模の分布状態が異なるにつれて変ってくる。そこで我々は個々の企業にとっての個別生産函数の集計として、その産業における企業間での規模の分布状態を考慮して、それぞれの要素価格状態に対して、その産業全体として、資本家に最も有利な inputs の組合せの集合として総生産函数を考える。

1・4 我々が、このような総生産函数を考えるにいたった主な理由は、国際的な比較優位差の背後の諸事情に対して、合理的な説明を与えることであつた。

現在のように、高度に進歩した国際的情報網の内であつては、殆んど何れの国においても、標準的な技術的知識の面における国際的差異を見出すことは困難である。<sup>(1)</sup> 国際的に同一な技術的知識を前提としながら、同一産業に関して、国際的に相異なる inputs の組合せの採用が行われ、従つて、国際的な比較優位差の発生することに合理的な基礎を与えるために Factor-Proportion Theory は、国際的な Factor-Endowment の差異を採り上げた。<sup>(2)</sup> この理論においては、要素価格は要素市場における需給関係によつてきめられる。そこで、Factor-Endowment の比率の国際的差異は、当然に、要素価格の国際的差異を導びく。だから、技術的に、生産函数が国際的に同一であっても、要素価格の国際的差異は、財価格の国際的差異に導びく。かくして、国際的な比較優位差は説明づけられる。ところが、この理論における「アキレスの踵」は、要素価格は要素市場において決定される、と考え

る点にある。要素市場における需給均等によって要素価格がきめられる限りにおいてのみ、Factor-Endowmentの比率の国際差が、要素価格の国際差、従って国際的な比較優位差を導いたのである。ところで、要素市場において要素価格の成立するのは、その要素の完全雇用状態が保たれていなくてはならない。そこで、この完全雇用というアキレスの踵が切断された時にはFactor-Proportion Theoryは完全にマヒ状態に陥ることになる。そこで我々は、この危険から脱け出すためにFactor-Proportion Theoryとは異なる観点から、国際的な比較優位差の背後の事情を、合理的に説明できる何かを見出さなくてはならない。

完全雇用状態が消滅した後においては、要素価格は、要素市場の需給均等によってはきめられなくなり、諸々の財市場の需給均等によってきめられることになる<sup>(6)</sup>。そこで我々は、Factor-Proportion Theoryの一要点であり、そしてこの理論に対する批判の一つの焦点ともなっていた国際的に共通な生産函数の性格に反省を加えることにした。本稿においては、その結果を述べる。我々は、同一産業に関し、企業間における規模の分布状態の国際差により、国際的な比較優位差の基礎を見出そうというのである。

(1) 標準的な技術的知識というのは、通常の状態におかれた企業の入手できる、通常の情報にもとづくものである。従ってAtomic EnergyのようなTopsecretに属するものが除かれるのは当然のことである。このような特殊な例は別として、特許権をもつ技術のような独占的技術も標準的なものの中には含まれない。しかし、本稿においては、これらのものは考えない。不要というのでは決していないが、本稿においては、もっぱら標準的な知識のみを扱う。

(2) Factor-proportion Theoryの系譜を辿れば我々はHeckscher, E., The Effects of Foreign Trade on the Distribution of Income, in *Reading in the Theory of International Trade*, 1949. 24-43; Ohlin, B., *Interregional and International Trade*, 1933 にまで言及しなくてはならぬのだが、我々はSamuelson, P. A., 以降にきつて再発展せしめられたものを

主として念頭をなす。Samuelson, P. A., International Trade and the Equalization of Factor Prices, *Economic Journal*, 1948 (pp. 163-84), Samuelson, P. A., International Factor-price Equalization Once Again, *Economic Journal*, 1949, (pp. 181-97) Samuelson, P. A., Prices of Factors and Goods in General Equilibrium, *Review of Economic Studies*, 1953-54, pp. 1-20.

(3) このような考え方はつづけば、Malthus-Keynes の見解となる。

## 二、技術的生産函数

2・1 ここではまづ、どの財の生産について考えるにしろ、有効な技術的可能性について考えることにする。一定の固定設備の下で、二種類の可変な inputs (生産財と労働) を用いて、二種類の財 (生産財と消費財) を生産するにあたっての技術的可能性を考える。これは一般に

$$(1 \cdot 2) \quad x_i \leq f_i(A_i N_i; K_i) \quad i=1, 2$$

と示される。この関係は、一定の固定設備  $K_i$  を用いて、生産財の  $x_i$  単位と労働の  $N_i$  単位を投入すれば、最低  $x_i$  単位の第  $i$  財を生産できること、また逆に、 $x_i$  単位の第  $i$  財を生産するためには、せいぜい  $(A_i, N_i)$  の組合せの inputs を投入すればよいことを意味している。ここで、固定設備は生産財と同質のものであり、その減耗補填は、生産財の output の一部により充填されうるものと考える。また、第 1 財は生産財を、第 2 財は消費財を示している。

2・2 (2・1) は、一定の output を生産するのに必要な inputs の組合せについての、技術的可能性のすべてを示している。そこで次に、すべての可能な inputs の組合せについて、達成可能な最大の output の水準

を示すものとし、**技術的生産函数**を考える。これは

$$(2 \cdot 2) \quad x_i = f_i(A_i N_i, K_i)$$

と表わされる。(2・1)と比較して(2・2)を考えれば、この関係は、 $x_i$ を生産するのに、それぞれの inputs の量が、必要最小限に組合わされていることを示している。

このような技術的生産函数(2・2)は、技術的有效性を前提とする技術的な問題を扱かうものであるが、経済的な問題について考慮するように構成されているものではない。<sup>(1)</sup>技術的生産函数は、一定量の財を生産するために有効な inputs の組合せについての、我々の技術的知識のすべてを示している。

**2・3** 技術的生産函数(2・2)を扱かうにあたって、我々は、次のような仮定をおくことにする。

(仮定) 1、生産財も労働も、生産財や消費財の生産にあたって indispensable factor である。

従って、技術的生産函数は、inputs および outputs のすべてについて、正の水準について定義される。

$$(2 \cdot 3) \quad x_i > 0; A_i > 0, N_i > 0$$

(仮定) 2、生産函数は、連続な一価函数である。

従って  $(A_i, N_i)$  の一個の組合せに対して、唯一個の output の水準がきめられる。

(仮定) 3、それぞれの inputs の限界生産力は正であり、しかもそれらは逓減的である。

この仮定は、技術的生産函数は一階二階の偏導函数を持ち、それぞれが

$$\frac{\partial x_i}{\partial A_i} > 0, \quad \frac{\partial x_i}{\partial N_i} > 0$$

$$(2 \cdot 4)$$

$$\frac{\partial^2 x_i}{\partial A_i^2} < 0 \qquad \frac{\partial^2 x_i}{\partial N_i^2} < 0$$

の性格を持つことを意味する。

2・4 技術的生産函数のうち、特定の output の水準  $x_i^*$  もたらず有効な inputs の組合せの集合を isoquant と呼ぶ。

$$(2 \cdot 4) \quad x_i^* = f_i(A_i, N_i, K_i)$$

技術的生産函数の定義から明らかかなように isoquant は異なる output の水準に対してそれぞれに存在し、それらは交叉することがない。また、inputs 平面においては、output の水準が高まるにつれて、原点より遠ざかる順序に配列される。

isoquant の上におらば、output の水準は不変であるから、

$$(2 \cdot 9) \quad \frac{\partial f_i}{\partial A_i} / \frac{\partial f_i}{\partial N_i} = - \frac{dN_i}{dA_i}$$

の関係がある。ところで、それぞれの inputs の限界生産力は正值をとるものと仮定しているから、二つの inputs の限界代替率は正值をとる。

$$(2 \cdot 7) \quad - \frac{dN_i}{dA_i} > 0$$

このことは isoquant の上では、一方の input の増加は、必ず他方の input の減少を伴なうことを示している。<sup>(a)</sup>  
<sup>(b)</sup>

更にまた、限界生産力は逓減的であると仮定したことにより

$$(2 \cdot 8) \quad \frac{d^2 N_i}{dA_i^2} > 0$$

の關係がえられる。このことは、isoquant が原点に対して convex であることを示している。

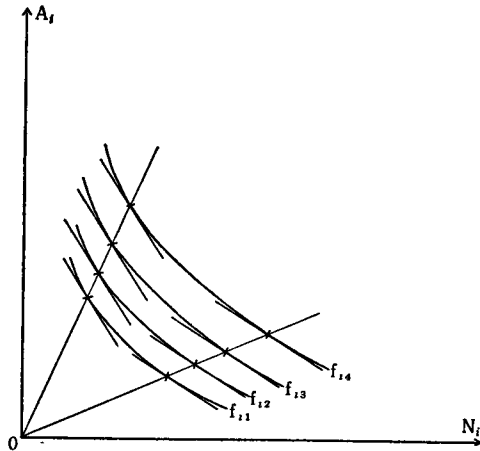
2・5 既に示したように isoquant は、異なる output の水準に応じて、それぞれに存在し、それらは交叉することなく、input 平面においては、output の水準が高まるにつれて、原点より遠ざかる順序に配列される。我々は、ここで更に、次のことを仮定する。

(仮定) 4 'output の水準は、それぞれの input  $A_i$  および  $B_i$  についての  $B_i$  次の同次函数である。

この同次の次数  $B_i$  については、特定の値は考えない。これは、他の経済的な諸条件により決定されるものである。生産函数が  $B_i$  次の同次函数であることを明示的にするためには (2・2) は

$$(2 \cdot 9) \quad B_i x_i = \frac{\partial f_i}{\partial A_i} A_i + \frac{\partial f_i}{\partial N_i} N_i$$

と書き改められる。ここにおける  $B_i$  は、output の水準が高まるについて低下する。これは一般に、output の水準が、inputs の比例的増加に対して、最初は逓増的に、後には逓減的に増加するものと考えられることに依存する。もうすこし詳しく言えば、 $B_i < 1$  の状態においては、生産は increasing proportional return 的に行なわれ、 $B_i = 1$  においては、constant proportional return 的、そして  $B_i > 1$  においては decreasing proportional return 的に行なわれる。我々は、以下においては  $B_i < 1$  の場合についてのみ扱かう。このことの理由については、別の機会に詳しく述べられる。ともあれ、この状態においては、input 平面において、一定間隔の output 水準について記入される isoquant の間隔は、原点より遠ざかるにつれて、次第に増大することが判る。(第一図参照)。



第 1 図

2・6 input 平面に配列される isoquant の系列に関して  
は、更に次の仮定が付け加えられる。

(仮定) 5、すべての isoquant において、同一の勾配をもつ点をつないでえられる isocline は常に直線である。

(仮定) 6、任意の二個の isoquant 上における isocline 上にみられる変化率はすべて同じである。

これら二つの仮定によれば、すべての isoquant は相似であり、その中心は input 平面の原点である。

(1) 従来の伝統的な生産理論において考えられていた生産函数は、このような技術的生產函数であったと考えることが正しいであろう。 cf. Sune Carlsson, *A Study on the Pure Theory of Production*. 1940, pp. 14-5, 24-25, James M. Henderson & Richard E. Quandt, *Microeconomic Theory: A Mathematical Approach*, 1958, p. 44.

(2) isoquant をいくつかの性格から、有効な inputs の組合せの意味を明確にすることがある。 isoquant に属する。相異なる二個の inputs の組合せ  $(A_i, N_i)$  と  $(A_i', N_i')$  とをとり

(2・7) は必ずしも、

$(A_i - A_i') (N_i - N_i') < 0$

を保証してゐる。すなわちこれはこれら二つの inputs の組合せの何れによつても、他方よりもすくなく inputs  $A_1, N_1$  の同一の水準の output を生産するよりはなりことを示してゐる。isoquant に含まれるどの二つの input の組合せをとつてみても、このことは言ふのである。そこでこのことから逆に、二個の inputs の組合せ  $(A_1, N_1)$  と  $(A_2, N_2)$  とをとり、 $A_2 < A_1, N_2 < N_1$  であれば、 $(A_1, N_1)$  は  $(A_2, N_2)$  に較べて有効でなす inputs 組合せであると考えることができる。このような考え方は、最近の activity analysis の中心となつてゐる。その最も基礎となつてゐる考え方は、T. C. Koopmans, "Analysis of Production as an Efficient Combination of Activities," in *Activity Analysis of Production and Allocation*, 1951 によつた。

### 三、個別生産函数

3・1 以上において我々は、生産における技術的な可能性について考えた。そこで次に、経済的な問題についての考察に進む。すなわち、ここでは、第一産業に含まれる各企業のそれぞれについての、生産の問題を考慮することにする。

3・2 個々の企業にとつての生産の問題を扱かうにあつて、我々は次のように仮定する。

(仮定) 7、個々の企業にとつての規模は考察の対象とする期間内において不変とする。

(仮定) 8、同一産業の内部においての個々の企業の規模は、それぞれの企業における固定設備の大きさによつて示される。

(仮定) 9、個々の企業にとつて採用可能な inputs の組合せは、技術的生産函数に示されるすべての技術的



可能性の内、それぞれの企業のもつ固定設備の大きさに応じてきまる資本労働比率 ( $A/N$ ) の上限以内においてのみ許されるものとする。

(仮定) 10、資本労働比率の上限  $\bar{v}$  は、その企業のもつ固定設備の大きさに比例する。

これらの仮定は次のことを意味する。個々の企業にとっては、技術的な可能性の集合として与えられている技術的生産函数の内から、すべての可能な inputs の組合せを採用できるのでなく、その企業にとっての固定設備の大きさに応じて、従ってまた、その企業にとっての蓄積資本の大きさに応じてきまる資本労働比率の上限以内においてのみ許される inputs の組合せのみが採用される。この場合、第  $i$  財産業に属する第  $j$  企業にとっての資本労働比率が、その企業にとっての固定資本の大きさに従ってきめられる上限  $\bar{v}_{ij}$  を持つことを示す関係は、

$$(3 \cdot 1) \quad \frac{A_{ji}}{N_{ij}} \leq \bar{v}_{ij}(K_{ij})$$

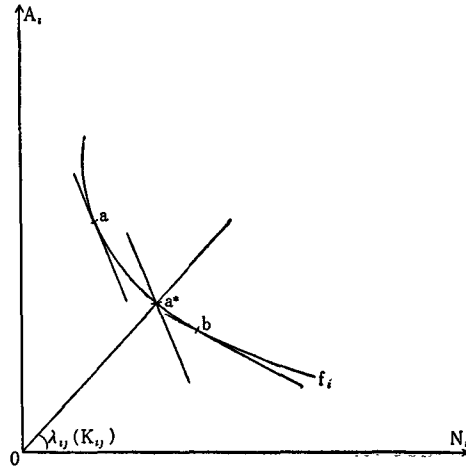
であり、更に、この上限は、固定資本の大きさが上昇するにつれて上昇するという性格を持つ。

$$(3 \cdot 2) \quad \frac{d\bar{v}_{ij}}{dK_{ij}} > 0$$

これは、僅かな固定設備しかもたない企業は、大きな程度の機械化を必要とする inputs の組合せを採用することができないことを意味している。しかし、我々の考える期間においては、各企業にとっての固定設備の大きさ、従ってまたその蓄積資本の大きさは不変と考えられるから、各企業にとっての資本労働比率の上限は、不変と考えられることになる。

このように考えると、個々の企業にとっての生産函数は、それぞれの企業のもつ固定設備の大きさに応じて

$$(3 \cdot 3) \quad x_{ij} = f_i[A_{ij}, N_{ij} | \frac{A_{ji}}{N_{ij}} \leq \bar{v}_{ij}(K_{ij})]$$



第 2 図

のようにきめられることが判る。このような性格をもつ生産函数(3・3)を、我々は**個別生産函数**と呼ぶことにする。

**3・3** そこで次に我々は、個々の企業は、個別生産函数の(3・3)内から、どのような inputs の組合せを選びだすかについて考える。

個々の企業における資本家は、与えられた価格状態の下で、生産費を最小(また同じことであるが利潤を最大)ならしめるように inputs の組合せを選ぶ。このことは、個別生産函数(3・3)において、要素価格比率が限界代替率に等しいかまたはそれ以下であるような状態において inputs の組合せが選ばれることを意味している。

$$(3 \cdot 4) \quad -\frac{dN_{ij}}{dA_{ij}} \cong \frac{p_1}{Rp_2}$$

ここで、 $p_1$  は第 1 財の価格であり、 $R$  は消費財で示される労働の実質賃金率である。個別生産函数の性格より明らかなるように、第 1 企業の採用しうる inputs の組合せには一定の制約がある。与えられた要素価格比率に等しい限界代替率を持つ状態において選ばれる inputs の組合せに対応する資本労働比率の大きさが、その企業のもつている固定設備の大きさに応じてきまる資本労働比率の上限を超えるものであれば(例えば第 2 図の点 a)、そのような

な inputs の組合せは、この企業にとって採用不可能である。この場合には、資本労働比率の上限をみたく組合せ（第2図における点 $\rho^*$ ）が、この企業にとって、採用可能なものの中で、最小の生産費を保証する inputs の組合せである。この状態においては、当然に要素価格比率は限界代替率より小である。また、要素価格比率と限界代替率が等しい状態において選ばれる inputs の組合せが、資本労働比率の上限以内にある場合（第2図における点 $\rho$ ）には、その組合せが、すべての技術的可能性の内で、最小の生産費を保証するものとなる。

上述のような観点より、個々の企業における二種の状態を定義できる。すなわち、最小の生産費を保証するよう採用された inputs の組合せに対応する限界代替率が、その時の要素価格比率よりも大であるような状態と、両者の比率が等しい状態である。前者を abnormal-situation と呼び、後者を normal-situation と呼ぶことにする。

3、4 最後に、個別生産函数における同次性について考える。技術的生産函数について我々は output 水準はそれぞれの input についての  $B_{ij}$  次の同次函数であると仮定した。従って、個別生産函数においても、それはそのまま踏襲される。第 $j$ 企業にとっての個別生産函数は  $B_{ij}$  次の同次函数である。このことは (3・3) において、より明示的に

$$(3 \cdot 5) \quad B_{ij} x_{ij} = \frac{\partial f_i}{\partial A_{ij}} A_{ij} + \frac{\partial f_i}{\partial N_{ij}} N_{ij}$$

と書き改められることよって示される。 $B_{ij}$  の性格については、前に示した。

#### 四、総生産函数

4・1 以上において我々は、第 $i$ 財産業に含まれる個々の企業の個別生産函数を考え、それに基いて、個々の企業における inputs の組合せの選択について考えた。そこで次に、ここでは、第 $i$ 財産業の全体としての生産函数、すなわち、総生産函数について考える。これは、個別生産函数の集計の問題として扱われる。

4・2 個別生産函数として我々は、第 $i$ 財産業に属する第 $j$ 企業の生産函数を

$$(3 \cdot 3) \quad x_{ij} = f_i[A_{ij}N_{ij} | \frac{A_{ij}}{N_{ij}} \sum_{ij} (K_{ij})]$$

と示した我々のここでの問題は、この個々の企業にとっての個別生産函数を集計して、産業全体としての総生産函数を構成することである。

4・3 第 $i$ 財産業に属する第 $j$ 企業においては、生産財の  $A_{ij}$  単位と労働の  $N_{ij}$  単位を投入して、第 $i$ 財を  $x_{ij}$  単位を生産している。このことより、第 $i$ 財産業の全体としては、生産財の  $\sum A_{ij}$  単位と労働  $\sum N_{ij}$  単位を投入して、第 $i$ 財の  $\sum x_{ij}$  単位を生産しているものと考ええる。この関係を、

$$\sum x_{ij} = F_i(\sum A_{ij}, \sum N_{ij})$$

または、

$$(4 \cdot 1) \quad x_i = F_i(A_i, N_i)$$

と示して、これを我々は総生産函数と呼ぶことにする。

4・4 そこでまず、個々の企業における output の水準が一定、従ってまた、産業全体としての output の水

準が、一定である状態において、企業間の固定資本の分布状態が、総生産函数にどのように作用するかを検討することから始める。

(4・1)において、個々の企業に対する資本労働比率の上限による inputs の組合せの採りうる範囲についての制約を全て除外した場合には、我々は(4・1)の代りに

$$(4 \cdot 1^*) \quad x_i = F_i^*(A_i, N_i)$$

を得る。そこで我々は  $F_i$  と  $F_i^*$  とを比較することにより、固定資本の分布状態の相異が、総生産函数をどのように変化させるものであるかを検討することにする。

$F_i$  と  $F_i^*$  のそれぞれにおいて、任意の要素価格比率に応じて見出される inputs の組合せを、それぞれに  $(A_i, N_i)$  と  $(A_i^*, N_i^*)$  とする。また、 $F_i$  の構成に参加している  $m$  個の企業のうち、この価格状態の下に normal-situation におかれるものを、最初の  $m$  個とし、残りの  $n-m$  個は abnormal-situation におかれるものとする。従って、 $A_i$  と  $N_i$  の構成は

$$A_i = \sum_1^m A_{ij} + \sum_{m+1}^n A_{ij}$$

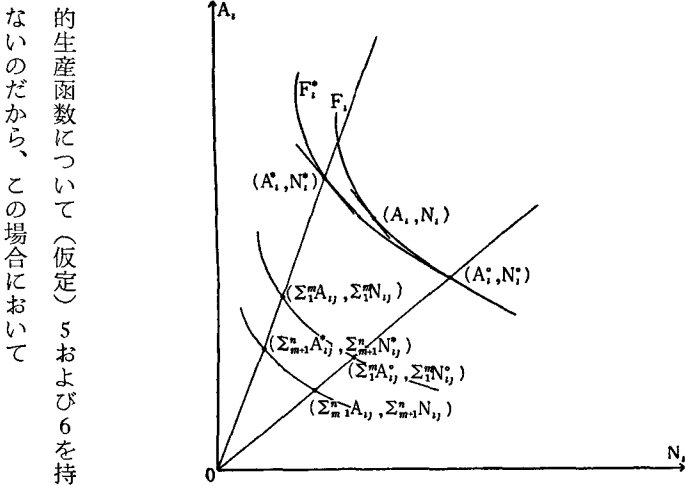
$$N_i = \sum_1^m N_{ij} + \sum_{m+1}^n N_{ij}$$

となる。 $F_i$  におけるこれら二種の状態への分割にならって  $F_i^*$  においても

$$A_i^* = \sum_1^m A_{ij}^* + \sum_{m+1}^n A_{ij}^*$$

$$N_i^* = \sum_1^m N_{ij}^* + \sum_{m+1}^n N_{ij}^*$$

とする。



第 3 図

的生产函数について(假定) 5 および 6 を持っており、この場合において

前節において示した 'normal-situation' 及び 'abnormal-situation' についての定義により明らかなるように、

$$\sum_{j=1}^n A_{ij} = \sum_j A_{ij}^*, \quad \sum_{j=1}^n N_{ij} = \sum_j N_{ij}^*$$

$$\sum_{j=1}^n A_{ij} < \sum_{j=1}^n A_{ij}^*, \quad \sum_{j=1}^n N_{ij} > \sum_{j=1}^n N_{ij}^*$$

であるから、当然に

$$(2 \cdot 2) \quad A_i \leq A_i^* \quad N_i \geq N_i^*$$

である。このことより明らかなるように  $(A_i, N_i)$  は必ずしも  $(A_i^*, N_i^*)$  よりも東南方にあることが判る。

次に、要素価格比率  $(P_1/P_2)$  が次第に上昇し 'abnormal-situation' におかれる最後の企業をも 'normal-situation' に転換せしめるにいたる要素価格比率(すなわち、すべての企業を 'normal-situation' におくことのできる要素価格比率の最小値)に対応する inputs の組合せは、 $F_i$  においても  $F_i^*$  においても共通であり  $(A_i^*, N_i^*)$  にて示す。ところで我々は、技術

$$(4 \cdot 3) \quad \frac{A_1^* - A_1}{N_1^* - N_1} = \frac{A_1^* - A_0}{N_1^* - N_0}$$

が成立する。このことは、 $(A_1, N_1)$  は  $(A^*, N^*)$  と  $(A_0, N_0)$  を結ぶ直線上にあることを示している。

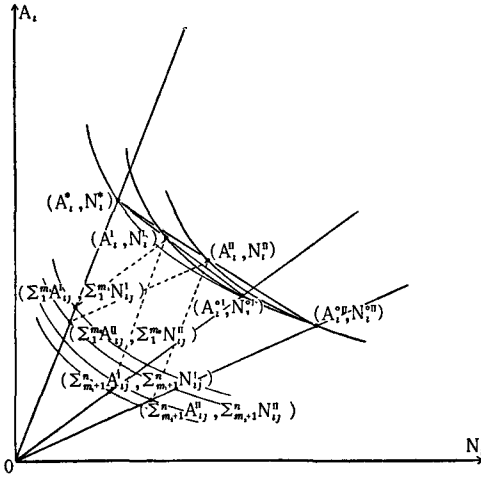
更にまた、我々は、既に、技術的生産函数について考えたところにおいて、すべての isoquant は、原点に対して convex であることを示した。従って  $(A^*, N^*)$  および  $(A_0, N_0)$  を含む  $F_1^*$  もまた、それが isoquant の集計であるという性格の故に、原点に対して convex である。従って  $(A^*, N^*)$  と  $(A_0, N_0)$  を結ぶ線分は  $F_1^*$  の上方  $(F_1$  に関して原点の反対側) にある弦であることが判る。このことと (2・4) および (4・3) を考慮すると、我々は  $(A_1, N_1)$  は  $F_1^*$  の上方にあること、従ってまた、 $F_1$  は常に  $F_1^*$  の上方にあることを確認することができる。従って、我々は次の命題をうる。

(命題) 1、総生産函数において、固定資本の分布状態による input の組合せの採用可能な集合に対する制約を考慮する場合には、そうでない場合に較べて、総生産函数は、上方にシフトする。

このように、どれかの企業を、既に示した意味における abnormal-situation におくような要素価格比率に対応する部分においては、固定資本の分布状態を考慮に入れる総生産函数は、そうでないものに較べて、上方に位置するものであることが、明らかとなる。

4・5 以上においては、固定資本の分布状態による inputs の組合せの採用にあたっての制約を考えることの効果を検討した。そこで次に我々は、固定資本の分布状態の変化が、総生産函数に与える効果について考える。

固定資本の分布状態を異にする二つの総生産函数について考える。但し、産業内における企業の数および各企業での output の水準は同一であるとする。二つの総生産函数を  $F_1^I$  および  $F_1^{II}$  とする。 $F_1^I$  および  $F_1^{II}$  のそれ



第 4 図

それぞれにおいて、任意の要素価格比率に応じて見出される inputs の組合せを、それぞれ  $(A_i^I, N_i^I)$  および  $(A_i^{II}, N_i^{II})$  とする。また、 $F_i^I$  の構成に参加している  $n$  個の企業のうち、この価格状態の下で normal-situation におかれるものを、最初の  $m_1$  個とし、残りの  $n-m_1$  個は abnormal-situation におかれるものとする。従って、 $A_i^I$  および  $N_i^I$  の構成は、次のようになる。

$$A_i^I = \sum_{j=1}^{m_1} A_{ij}^I + \sum_{m_1+1}^n A_{ij}^I$$

$$N_i^I = \sum_{j=1}^{m_1} N_{ij}^I + \sum_{m_1+1}^n N_{ij}^I$$

同様に、 $F_i^{II}$  の構成に参加している  $n$  個の企業のうち、この価格状態の下で normal-situation におかれるものを、最初の  $m_2$  個とし、残りの  $n-m_2$  個は abnormal-situation におかれるものとする。従って、 $A_i^{II}$  および  $N_i^{II}$  の構成は、

$$A_i^{II} = \sum_{j=1}^{m_2} A_{ij}^{II} + \sum_{m_2+1}^n A_{ij}^{II}$$

$$N_i^{II} = \sum_{j=1}^{m_2} N_{ij}^{II} + \sum_{m_2+1}^n N_{ij}^{II}$$

となる。

$F_i^I$  と  $F_i^{II}$  のそれぞれに対応する固定資本の分布状態において、 $F_i^I$  に対応するものよりも  $F_i^{II}$  に対応するものにおいては、より多くの企業が、低い資本をもつものと仮定する。従って、上に示した二つの状態において normal-situation に



属する企業の数の  $m_1$  と  $m_2$  にしては

$$m_1 > m_2$$

の関係があるものと考えることが出来る。すなわち  $(A^I, N^I)$  は  $(A^{II}, N^{II})$  の構成を

$$\begin{aligned} A^I &= \sum_1^{m_2} A_{ij}^I + \sum_{m_2+1}^{m_1} A_{ij}^I + \sum_{m_1+1}^n A_{ij}^I \\ N^I &= \sum_1^{m_2} N_{ij}^I + \sum_{m_2+1}^{m_1} N_{ij}^I + \sum_{m_1+1}^n N_{ij}^I \end{aligned}$$

おそむ

$$\begin{aligned} A^{II} &= \sum_1^{m_2} A_{ij}^{II} + \sum_{m_2+1}^{m_1} A_{ij}^{II} + \sum_{m_1+1}^n A_{ij}^{II} \\ N^{II} &= \sum_1^{m_2} N_{ij}^{II} + \sum_{m_2+1}^{m_1} N_{ij}^{II} + \sum_{m_1+1}^n N_{ij}^{II} \end{aligned}$$

と書き改らためることが出来る。

我々は、これらの構成要素のそれぞれについて

$$\begin{aligned} \sum_1^{m_2} A_{ij}^I &= \sum_1^{m_2} A_{ij}^{II}, & \sum_{m_2+1}^{m_1} A_{ij}^I &> \sum_{m_2+1}^{m_1} A_{ij}^{II}, & \sum_{m_1+1}^n A_{ij}^I &\geq \sum_{m_1+1}^n A_{ij}^{II} \\ \sum_1^{m_2} N_{ij}^I &= \sum_1^{m_2} N_{ij}^{II}, & \sum_{m_2+1}^{m_1} N_{ij}^I &< \sum_{m_2+1}^{m_1} N_{ij}^{II}, & \sum_{m_1+1}^n N_{ij}^I &\leq \sum_{m_1+1}^n N_{ij}^{II} \end{aligned}$$

を確かめることが出来るから、我々は、当然に

$$(4 \cdot 4) \quad A^I \geq A^{II}, N^I \leq N^{II}$$

であることが判る。このことの明らかなに  $(A^{II}, N^{II})$  は  $(A^I, N^I)$  よりも東南方にあることが判る。

すべての企業を、normal-situation に置くことの出来る要素価格比率の最小値に対応する inputs の組合せは  $F^I$  である。すなわち  $(A_0^I, N_0^I)$  または  $F^I$  である。すなわち  $(A_0^{II}, N_0^{II})$  である。仮定により、当然に  $(A_0^{II}, N_0^{II})$  は

$(A_{0I}^*, N_{0I}^*)$  の東南方にある。このことと (仮定) 5 および 6 により、明らかに

$$(4 \cdot 5) \quad \frac{A_{II}^* - A_{0I}^*}{N_{II}^* - N_{0I}^*} \wedge \frac{A_{II}^* - A_{0II}^*}{N_{II}^* - N_{0II}^*}$$

である。従って  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  と  $(A_{0II}^*, N_{0II}^*)$  を結ぶ線分は  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  と  $(A_{0I}^*, N_{0I}^*)$  を結ぶ線分の上方にあることが確かめられる。

また、既に示したところから判っているように、 $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  および  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  は、それぞれ  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  と  $(A_{0II}^*, N_{0II}^*)$  を結ぶ線分、および  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  と  $(A_{0II}^*, N_{0II}^*)$  を結ぶ線分の上にある。更にまた、総生産函数が原点に対して convex であることを考えれば  $(A_{II}^*, N_{II}^*)$  は  $F_{II}^*$  の上方にあり、従ってまた、 $F_{II}^*$  は  $F_{II}^*$  の上方にあることが確認される。従って我々は次の命題をうる。

(命題) 2、総生産函数において、固定資本の分布状態が、低い固定資本をもつ企業に集中されるにつれて、上方にシフトする。

このように、どの産業においても、各企業間における固定資本の分布が低い固定資本を持つ企業の比重を大きくするにつれて、総生産函数は上方にシフトすることが判る。

4・6 このような総生産函数を抜かうにあたって、我々は次の仮定をおくことにする。

(仮定) 11、各産業部門の内部における固定資本の分布状態は、考察の対象とする期間内においては不変とする。

この仮定は (仮定) 1 および 2 より当然のことではある。

(仮定) 12、各産業部門における各企業間での output の水準の正規化された分布状態は一定である。

この仮定は、次のことを意味している。ここで、企業間の output の水準の正規化された分布状態というのは、各企業についての output の水準  $x_j$  について

$$\sigma_j = \frac{x_j}{x_1}$$

を考えた場合における  $\sigma_j$  の分布状態のことである。すなわち

$$(4 \cdot 6) \quad (\sigma_1, \sigma_2, \dots, \sigma_m)$$

である。そこで、このような分布状態が一定であることは、更に次のことを意味している。すなわち、各企業における output 水準の変化はすべて、同一の比率でもって行なわれる。そしてまた、どの産業部門においても、各企業への生産要素の配分は  $\sigma_j$  の分布状態を、常に一定に保つように行なわれる。このように考えれば、どの産業部門においても、どのような output の水準に応じる総生産函数も、原点を相似の中心とする相似形をなすことが判る。このような総生産函数を用いて展開される以下での議論において、すべて相似な総生産函数のもたらす議論の単純化は、同一の要素価格比率の下においては、output 水準の大きさは無関係に、資本労働比率は、常に一定である、という点を通して現われる。

4・7 最後に我々は、総生産函数の同次性について考える。技術的生産函数について我々は、同次性を仮定した。(仮定) 4. この同次の次数は、直接には、夫々の output の水準に対応するものであった。更にこの同次性は個別生産函数においても当然に引きつがれていた筈だから、その集計としての総生産函数においても、当然のこととして、同次性は保たれている。この場合、総生産函数における同次の次数は、個々の企業の output の水準に応じてきまる個々の企業の個別生産函数の次数  $P_j$  を、それぞれの output の水準を加重値として平均し

た値である。

$$(4 \cdot 7) \quad \beta_{ij} = \frac{\sum_i \beta_{ij} x_{ij}}{x_{ij}}$$

このように、総生産函数が  $\beta_{ij}$  次の同次函数であることは、より明示的には (4・1) を、

$$(4 \cdot 8) \quad \beta_{ij} x_{ij} = \frac{\partial F_i}{\partial A_i} A_i + \frac{\partial F_i}{\partial N_i} N_i$$

と書き改らためるにより示される。 $\beta_{ij}$  の性格については、既に述べたところと同じである。また、より詳しくは、別の機会において検討される。

## 五

以上において我々は、総生産函数と呼ぼうとするものの性格について述べた。我々は、この総生産函数を用いることによって、国際的な比較優位差の背後の諸事情を考察することにしているのだが、それについては、他の発表による。

# アルゼンチンの農牧畜構造

西 向 嘉 昭

一、アルゼンチン経済と農牧畜業

二、土地所有

三、農牧畜生産の地域差とその動向

四、主要農産物 (一) —— 粗放農業地帯 ——

五、主要農産物 (二) —— 集約農業地帯 ——

六、牧畜業の発展と現状

七、農牧畜業の発展のための基本的諸問題

## 一、アルゼンチン経済と農牧畜業

アルゼンチンは多くのラテン・アメリカ諸国のうちで最も早くから工業化が行われた国であり、現在もブラジルと並んでこの地域では最も高い工業生産水準を有する国である。

(第一表) 産業別人口分布 (1900-55)

	農牧畜業	工業	鉱業及び建設業	運輸業	電力及び通信
a) 人口 (1,000人)					
1900-04	782	396	94	92	15
1925-29	1,539	890	212	218	52
1940-44	1,838	1,310	215	248	85
1955	1,916	1,655	415	434	142
b) 百分比					
1900-04	39.2	19.8	4.7	4.6	0.8
1925-29	35.9	20.8	4.9	5.1	1.2
1940-44	33.3	23.7	3.9	4.5	1.5
1955	26.1	22.5	5.6	5.9	1.9
増 加 率 (%)					
1900-04/ 1925-29	33.0	21.6	5.1	5.5	1.6
1925-29/ 1940-44	24.3	34.2	0.2	2.4	2.7
1940-44/ 1955	4.3	18.8	10.9	10.2	3.1

出所: C. E. P. A. L., El Desarrollo Económico de la Argentina, Parte I, p. 37.

しかしながら、基本的には未だ農牧畜国であると言える。これを次の諸点から明らかにしよう。第一は産業別雇用構造である。第一表に見られる如く、今世紀初頭より一九五五年に至るまで、産業別人口は農牧畜業において常に最大を示している。工業化の進展にともなう、農牧畜人口の比率は漸次減少の途をたどっているけれども、一九五五年においてなお二六%を占めている。しかし、工業人口の増加率が極めて急速であって、今日においては農牧畜人口に匹敵するか又はそれを上回るものと推定されている点は注目し値する。

第二は国民所得構成との関連である。第二表において明らかな如く、最近五年間における農牧畜生産は国民生産の一八・二三%を占めており、工業生産と大差なき比率を示している。一九五九年及び一九六〇年の推定によれば、農牧畜生産は工業生産を上回る数字を示している。国民所得指数について見ると、第三表に見られる如く、牧畜業のそれは下降ないし停滞を示しているが、農業所得指数は着実な伸長を示し、工業所得の増加率を超えている。

第三の最も重要な問題はアルゼンチンの

アルゼンチンの農牧畜構造

(第二表) 産業別国民所得\* (単位: 100万ペソ)

	1956	1957	1958	1959	1960
農 業	16,451	23,500	36,100	69,540	83,000
牧 畜 業	14,425	17,314	21,700	60,348	76,000
漁 業	204	250	300	501	700
鉱 業	1,921	2,243	2,800	4,782	7,700
工 業	36,824	46,570	65,810	115,283	152,494
建 設 業	9,147	11,547	16,200	26,258	31,100
商業・運輸・通信	45,500	59,746	84,144	159,472	196,040
その他のサービス	45,620	54,653	79,800	130,616	168,000
計	170,102	215,823	306,854	566,800	715,034

資料: Dirección Nacional de Estadística y Censos, Boletín Mensual de Estadística, junio de 1961.

\* いずれも推定数字。

(第三表) 産業別国民所得指数 (1953年の価格) 1953=100

	1956	1957	1958	1959	1960
農 業	129.0	136.4	145.3	147.6	148.3
牧 畜 業	109.0	106.0	101.1	95.7	97.1
漁 業	128.7	132.0	133.9	140.0	150.4
鉱 業	128.1	133.9	142.5	163.5	209.5
工 業	108.5	113.9	120.0	104.4	112.2
建 設 業	86.1	102.1	104.4	87.8	94.0
商業・運輸・通信	104.9	112.2	115.8	109.1	116.3
その他のサービス	118.9	120.5	121.9	123.5	123.4
計	110.4	115.6	118.7	112.5	117.2

資料: Dirección Nacional de Estadística y Censos, Boletín Mensual de Estadística, junio de 1961.

輸出構造との関連である。ラテン・アメリカ諸国の輸出構造は原材料及び食料に偏奇しているのは周知の如くであるが、アルゼンチンもこれにもれず、典型的な植民地的輸出構造を示している。第四表は最近五年間の主要品目別の輸出額を示したものであるが、畜産物及び農産物の占める割合は、九二%と九五%の高率を表わしている。

(第四表) 主要品別輸出額

単位: 100万ドル

	1956	1957	1958	1959	1960
1) 牧畜産物	507.1	501.2	508.7	520.3	509.8
動物	12.0	10.9	8.6	11.3	21.1
食肉	241.0	256.6	297.7	259.3	219.3
皮革	65.8	59.8	59.0	69.7	70.2
羊毛	123.8	117.4	99.1	120.5	145.3
酪農品	28.7	24.9	25.3	42.9	47.5
その他の畜産物	35.7	31.7	19.0	16.6	16.4
2) 農産物	381.9	402.4	440.9	444.9	508.8
穀類及び亜麻仁	282.5	267.3	264.8	292.7	324.2
小麦粉及び副産物	11.1	8.5	16.7	22.2	18.4
その他の農産物	88.2	126.6	159.4	130.0	166.2
3) その他の産物	54.8	71.2	44.2	43.6	50.7
林産物	26.4	25.0	19.0	18.3	15.2
鉱産物	8.3	7.2	3.8	3.7	4.8
水産・獣産物	1.1	2.3	2.3	3.5	3.7
その他	19.0	36.7	19.1	18.1	27.0
4) 総計	943.8	974.8	993.9	1,009.0	1,079.2

資料: Dirección Nacional de Estadística y Censos, Anuario Estadístico de la Republica Argentina, 1957 及び Boletín Mensual de Estadística, abril de 1961.

この分野では、畜産物が農産物を上回っていたが、最近では農産物輸出が増大し、両者がアルゼンチンの輸出額の殆んど全てを折半していると言ってよい。なかでも食肉、羊毛及び小麦が重要輸出品となっており、それらの生産高及び国際価格の変動が国際収支に重大な影響を与える。それがアルゼンチンの工業化ないし経済発展に影響する。工業化に対する農業の役割は、労働力の供給、食料の供給さらに工業品に対する国内市場の形成等、多くの観点からその重要性が論じられるが、アルゼンチンの如く工業化の促進を必要とする経済においては、そのために必要な原材料や資本財の輸入を農牧畜産物の輸出に依存せざるを得ない点に基本的な重要性が認められる。工業化は時間を必



(第五表-A) 規模別農場分布 (1914-1952年)

規模(ha)	年次		
	総面積中の百分比		
	1914	1947	1952
0~25	0.6	0.9	1.8
26~100	2.9	4.5	4.2
101~1,000	18.1	20.7	19.6
1,001~10,000	44.0	42.4	41.7
10,001~	33.4	31.5	32.7

資料：1914年及び1947年は Leopoldo Portnoy, La Realidad Argentina en el Siglo XX, II, Análisis crítico de la Economía, 1961, p. 181. 1952年は Censo Agropecuario に依る。

(第五表-B) 規模別農場分布 (1952年)

(ha)	農場数		農場面積 (1,000ha)	
	実数	%	実数	%
0~100	379,333	67.0	10,719	5.3
101~200	65,672	11.6	9,813	4.9
201~400	42,962	7.6	12,285	6.1
401~1,000	27,897	4.9	17,512	8.7
1,001~2,500	17,832	3.1	30,827	15.3
2,501~10,000	10,134	1.7	53,088	26.5
10,001~	2,868	0.5	65,944	32.7
不明	18,293	3.6	—	—
計	564,891	100.0	200,209	100.0

資料：Censo Agropecuario, 1952.

## 二、土地所有

要とする。したがって、他の輸出産業が十分な成長をとげるまでにはかなり長期の時間を必要とし、少くともそれまではアルゼンチン経済における農業及び牧畜業の重要性は否定できない。

大土地所有ないし土地集中度の高いことはラテン・アメリカ諸国に共通した特徴であって、アルゼンチンもこの例外ではない。一九五二年のセンサスによれば、農場数において六七%を占める中小農場が農地面積において

(第六表) 所有関係別農場分布

	1947				1952			
	農場		農地		農場		農地	
	実数	%	実数 (1,000ha)	%	実数	%	実数 (1,000ha)	%
自作農	173,516	36.9	62,475	36.0	224,805	39.7	75,708	37.8
借地農	159,609	33.4	38,560	22.2	125,678	22.2	31,393	15.7
公有地農	45,398	9.6	38,857	22.4	59,661	10.7	48,357	24.2
その他	106,666	20.5	33,556	19.4	154,749	27.4	44,751	22.3
計	471,389	100.0	173,448	100.0	564,891	100.0	200,209	100.0

資料：Censo Agropecuario, 1947 及び 1952.

は僅かに五・三%を有するにすぎず、逆に二五〇〇ヘクタール以上の大農場は二・二%にすぎないのが、農地面積において約六〇%も占めていゝる。第五表が示す如く、この高度の土地集中は過去四〇年間において顕著な変化を示していない。土地細分化過程は未だめだつた進展をあらわしていないと言へる。土地集中度は本表に見られる程度におわるものではない。蓋し土地所有者のうちには幾つかの農場を所有し、一つを借地農に、他は分益農へと貸与する場合があるからで、それゆゑ土地集中度は現実にはさらに高い水準に達していると考えべきである。さらに州別に見ると、パンパス地帯のサンタ・フェ Santa Fe では僅かに四三一人が四五%の土地を、エントレ・リオス Entre Rios では一六六人が三四%を、そしてブエノス・アイレス Buenos Aires では一〇四人が三三%の土地を所有している。<sup>(1)</sup>

このような著しい土地集中は、他方において土地なき多くの農村人口を生み出し、彼等は借地農、分益農あるいは従属的労働者として働かねばならない。I・L・Oの統計によれば、アルゼンチンの農業人口中に占める農業労働者の比率は五九%であつて、これはチリ、英国に次いで世界でも高率に属する。これらの農民の土地関係を見ると、第六表に

おける如く、土地所有者による経営は僅かに三八%程度であつて、他は借地農 *arrendatario*、分益農 *mediero*、占有農 *ocupante gratuito* ならびに一定の資格をもつて公有地を利用し得る公有地農などによつて耕作されている。アルゼンチン農業のこの部門に着目して、この国を「借地農共和国」*una Republica de arrendatario* と呼んでいるむきもある。表示せる両センサスの間に大した変化はなく、ただ借地農のしめる比率が少し減少している。土地所有者による直接経営は、フォルモサ *Formosa*、チャコ *Chaco* を除いた北部地域において高い比率を示している。借地農はサンタ・フェ及びブエノス・アイレス州において相対的な重要性をもっている。公有地農はフォルモサ及びチュブ *Chubut* 以南の所謂南部地域に多い。その他の形態、つまり分益農や占有農が多いのはサンチャゴ・デル・エステロ *Santiago del Estero*、カタマルカ *Catamarca*、ラ・リオハ *La Rioja* ならびにサン・ファン *San Juan* である。

ところで、かような土地所有形態は如何なる歴史的背景のもとに形成され、さらに現在どのように解決されようとしているであろうか。次にこれらの問題について概述しよう。

スペインの植民地体制下においては、殆んどすべての土地が少数人の所有するところとなつていた。しかし独立後リバダビア *Rivadavia* は農政の重要問題の一つは土地なき農民に土地を与えることであると理解して、有名な永代小作法 *Ley de enfiteusis* を公布した。しかるにその後ローサス *Juan Manuel Rosas* がでて、大土地所有制度を強化し、永代小作に向けられた八六〇万ヘクタールの土地が僅かに五三八人の地主に引渡されたと言<sup>(2)</sup>う。彼の失脚後もその土地は少数の大牧場主に分配された。この段階では小生産者による農耕は殆んど存在しなかつたと言つてよい。

ついで、三州連合の段階、つまり、エントレ・リオス、サンタ・フェ及びコリエンテス Orientes の連合（コンフェデラシオン Confederación）の段階に入って、その指導者層はヨーロッパから農業移民を導入することによって植民地開拓事業を開始した。ドイツ人、スイス人、ウェールズ人等の熟達農業者を導入して、彼等に土地、住居及び農業資材を与えた。この植民地開拓事業は順調に進み、一八六一年には一四〇〇家族七六〇〇人によって約二万ヘクタールが開拓されていた。一八六六年から一八七二年にかけて、この事業はコンフェデラシオンの政府事業から私的事業に移行した。そして大土地所有者や事業家は土地を小区劃に分割して長期売出を行ない、それによってヨーロッパ人のコロノが土地を獲得した。この土地売出を中心とせる植民地事業は、鉄道網の延長拡大と結びついた投機的な色彩の強いものであったが、この段階において、五万人のコロノによって四〇万ヘクタールが開拓されたとい<sup>(3)</sup>う。

しかしながら、鉄道や冷凍業を通じての外国資本の流入が大土地所有制度を強化する方向に作用した。外国資本は大土地所有者を最適の提携者とし、かつ自らも大土地所有者になった。前世紀後半は土地取引の最も盛んな時期であつて、これらの大土地所有者は、官吏の汚職、贈与、コンセッション、不当価格での国有地取得等を利用して、その基盤をかためたと<sup>(4)</sup>言われている。かくして、すべての土地は投機と結びつき、一八七〇年以降は地価の高騰が著しく、移住者の資力を以ては及ばぬところとなり、遂に前述の土地延払制度が廃止されるに至った。次いで借地農が出現するようになる。それによって、植民地開拓事業が一応終った。従来のスイス人、ドイツ人その他のコロノに代つて、要求するところが少なく且つ苛酷な借地条件に耐え得るスペイン人やイタリア人の移住者が借地農として出現した。地価の上昇はそれだけ地代にも影響し、農民の負担の重かつたことは、一九四

七年のセンサスにおいて物納地代が二五%、なかには四五%という高率となつてあらわれていることがこれを示している。<sup>(5)</sup>

アルゼンチンの農業は、これらのエントレ・リオス、サンタ・フェ、及びコルドバ Córdoba 等を中心とする開拓地帯において始まつたわけである。ところが、冷凍業及び英国市場の出現によって食肉需要が増大したのみならず、冷凍用に適した食肉が必要とされたので、従来天然牧草に依存していたブエノス・アイレスを中心とするパンパス地帯では、そのために人工牧草を準備しなければならなくなった。かくして同州でも牧畜業に刺戟された農業が始まるようになる。この牧草栽培にも借地農が現われる。典型的なものは、大土地所有者が農業移民に対して小土地を三カ年期限で貸与する。満期の際に借地農はその土地を牧草地に仕立てて返却しなければならぬという契約である。これによつて牧場主は低廉な牧草を獲得できたわけである。

大土地所有の結果として、農業は粗放的、原始的な段階に留まることを余儀なくされた。借地農や分益農の多くは土地を改良する誘因を持たず、投資を行なうための安定も保証されず、輪作の如き合理的な土地利用を行なうに充分な土地を持たなかつた。高率の地代と貧困が農業の資本集約化を妨げ、農業機械やサイロなどの建設も困難に陥つた。相次いで公布された農村借地法も、その契約期間を延長せしめただけで、この事態の根本的な解決とはならなかつた。それは借地農が短期間に土地を奪われることがないようにしただけで、土地利用を合理的にせしめる程の決定的な安定を彼等に保証しなかつた。不充分的な土地に束縛された彼等は収穫につぐ収穫を余儀なくされ、土地の輪作や休閑もなかつたし、牧畜においても過度に頭数を増すことにより牧草が奪いつくされ、これらの過当栽培、過当飼育が土地を枯渇せしめ、減収をもたらし、やがてはエロージョンと雑草地への道を開

くことになってしまふわけである。

問題は単に借地農や分益農の如き土地なき農民についてだけではない。前述の如く、自作農は三九・七%の農場を耕作しているが、彼等の大部分は経済単位を形成しない小土地の所有者である。アルゼンチン農村協会の調査によれば、その会員の大部分は経済単位と考えられる最低面積の土地すら持たないと言われ、その比率は、ラ・パンパでは七五%、エントレ・リオスでは七四%、ブエノス・アイレスで六五%、サンタ・フェでは四七%、そしてコルドバで四〇%に及んでいる。<sup>(6)</sup>これら多くの零細農民についても、借地農に関する諸問題が同様に妥当するわけである。

これに対処するために、ペロン政権崩壊後の臨時政府は、一九五六年二月に政令を公布し、借地農の土地取得を容易ならしめる措置がとられ、またそれゆえに同令は農地改革とまで形容された。同令の定めるところによれば、借地農は自己が耕作する土地を取得するための付値を地主に対して申し出ることができる。地主はその付値を拒否することができるが、その場合公共金融機関がその土地の取引価格を決定する。この決定は最近五カ年の収穫とそれらの価格とに基づいている。ところが、同令施行前の五カ年は平均して収穫の良好な時期に相当し、又、価格も一九五五年末に穀物に対して定められた四〇—三五%にのぼる最低価格引上げに従って算定されるので、結局地価の決定はかなり高い水準におちつく傾向があった。農産物価格はその後も引上げられている。そのため借地農の土地購入価格も上昇し、土地取得の可能性は予期された程大きくはなくなっている。

さらに重要な点は、借地農の土地代金支払の方法についてである。借地農はこの場合二つの方法を選択することができる。一つは決定価格の二〇%を入金し、残額を一二年々賦で支払う方法であり、他は一〇%を入金して

残額を収穫の四〇%で以て毎年支払う方法である。後者の場合、既述の如く借地料が二五%に及ぶから、借地農にとって相当な負担になるわけである。

支払期間の一二年も、他の不動産銀行の場合の三〇年以上に比較すると借地農の負担は大きく、それゆえ最初の入金が高額の場合は年賦償還も容易でなくなる。

さらに同令の欠陥は、土地取得を希望しない借地農はその土地を去るか又は新たな借地料を地主側と交渉、決定せねばならぬことを規定していることにある。従って同令は、借地農の土地取得を容易ならしめるに大した効果を持たないだけでなく、むしろ借地料の従来の凍結を解除する結果になっている。<sup>(7)</sup> 農地改革に附随する共通の諸困難が、ここにも見られるわけである。

- (1) Julio Crosman y otros, *Esquema de la Economía Argentina*, Buenos Aires, 1958, p. 66.
- (2) Marcelo Isacovich, *Argentina Económica y Social*, Buenos Aires, 1961, p. 34.
- (3) *Ibid.*, p. 34.
- (4) *Ibid.*, p. 35.
- (5) Julio Crosman の前掲書によれば、金納が五〇・四%、金納及び物納が四・六%、物納が一九・一%、不明二六%となっており、物納小作がまだかなりの比率を占めている。(p. 68)
- (6) Julio Crosman *op. cit.*, p. 39.
- (7) *Ibid.*, pp. 68-70.

### 三、農牧畜生産の地域差とその動向

アルゼンチンの農牧畜業を種々の基準によって地域的に大分すると次の二つに分れる。一つは有名なパンパス

(第七表) 農業生産の地域比較 (1955年)

	農 地 頂 積		生 産 額 (%)	年 1ha 当り 勞 働 者 数
	(100万ha)	(%)		
パンパス	11.9	83.8	54	4.7
その他地域	2.3	16.2	46	44.6

出所：Marcelo Isacovich, op. cit., p. 27.

(第八表) 牧畜生産の地域比較 (1955年)

	牧 畜 頂 積		生 産 額 (%)	1ha 当り 頭 数	年 1ha 当り 勞 働 者 数
	(100万ha)	(%)			
パンパス	46.5	25.5	83	0.94	2.8
その他地域	135.6	74.5	17	0.13	0.3

出所：前表と同じ

地帯であり、他はその他の地域である。通常パンパスと称せられる地帯は、ブエノス・アイレス、エントレ・リオス、サント・フェ及びコルドバの南部、それにラ・パンパの東部を含む。そのうち東部地域は湿潤地で西部は半湿潤地である。

概してパンパス地帯は自然条件に恵まれているので、耕作も極めて粗放的で、主として小麦その他の麦類、とうもろこし、アルファルファ等を産する。これに対して、その他の地域では自然条件に恵まれるところが少なく、そのため灌漑設備などを設けて集約的な農耕を行っているところが多い。この地域では、甘蔗、煙草、マテ茶、ぶどうその他の果実、棉花、米等が栽培されている。第七表に見られる如く、パンパス地帯は農地の八割以上を含んでいるのに、生産額においては五割を僅かに上回る程度に留まっているのは粗放農業が支配的であることを物語っていると言えよう。両地域間の単位面積当りの年間雇用労働者数には著しい差が見られるのも興味がある。

【考】ところが牧畜について同様の考察を行うと全く逆の結果が



得られる。第八表が示すように、パンパス地帯は牧場面積の二五%を占めるにすぎないのに、生産額では八三%にのぼり、他の地域に比してかなり集約的な牧畜が行われている。単位面積当りの飼育頭数や雇用労働者数もパンパス地帯が多いことがこれを示している。この地帯では飼育の中心が牛であるが、他の地域では羊であるといふことも対照的である。

いま一つの相違は、パンパス地帯の生産は輸出向生産が支配的であるのに対して、他の地域のそれは主として国内市場向である点にある。尤も、パタゴニア Patagonia やクージュ Curio の果実や羊毛、それに北部地域の棉花や桐油はその例外である。一九五五年の農牧畜生産に占めるパンパス地帯の比率は六八%であるが、農牧畜生産物輸出においては八四%に達し、その他の地域はそれぞれ三二%、一六%にすぎない。<sup>(1)</sup>

これら両地域は、以上の如く極めて対照的であるが、生産の中心はパンパス地帯であることは疑いない。過去半世紀以上にわたってパンパスは世界の穀倉と言われ、食肉輸出においても第一位を占めていた。しかしながら、最近一五―二〇年間に、人口及び工業生産の着実な増大を見たにも拘らず、パンパス地帯の生産は反対の方向を辿り、停滞もしくは減少を示し、さらに農業が牧畜業に代替される傾向が現われている。何故であろうか。

国連の推定によれば、パンパス地帯では灌漑設備なしに二三〇〇万ヘクタールを小麦その他の穀類ならびに亜麻仁の栽培に充当され得る。しかし現実の作付面積は過去二〇年間に著しい減少を示している。(第九表参照)これはパンパス西部地域の一部にエロージョンがおこり、その他天災、病害が相次いでおこったことに依る。就中、一九五六年には一四億四〇〇〇万ペソの損失が生じ、これは農牧畜生産の四〇%にも相当すると言ふ。<sup>(2)</sup>

他方、単位面積当り収量も停滞もしくは減少を示している。一九三〇―三四年平均と一九五八―九九年について

(第九表) 主要作物の作付面積の推移

単位: 1000ha

	1930/34	1935/39	1959/7	1957/8	1958/9
小麦	7,065	6,783	5,392	4,394	5,176
とうもろこし	4,132	4,362	1,958	2,448	2,412
亜麻仁	2,551	2,598	1,077	1,075	1,012

資料: Dirección Nacional de Estadística y Censos, Anuario Estadístico de la Republica Argentina, 1957 及び Boletín Mensual de Estadística, junio de 1961.

見ると、小麦の場合は一ヘクタール当り一〇六七キログラムから一二五六キログラムへと僅かな増加が見られるが、とうもろこしは一八七四キロから一八二四キロへと停滞し、亜麻仁にいたっては一七三七キロから五九三キロへと著しい減少を示している。<sup>(3)</sup>

牧畜に関しても、エロージョンによる損失が大きく、四六万ヘクタールを失い、豊かな牧草地が移動性の砂丘へと変ってしまったているほか、現在多少ともエロージョンが見られる総面積は三四〇〇万ヘクタールに達していると言われている。<sup>(4)</sup>

周知の如く、人工牧草は天然牧草の二倍ないし四倍の牧畜の飼育を可能ならしめる。しかしながら、パンパス地帯の牧草地三九三〇万ヘクタールのうち七六〇万ヘクタールだけが人工牧草を有しているにすぎない。さらに雑草が多くなって、飼育可能頭数が約三〇%も減殺されている。そのため、従来の農業用地が牧草用地に転換されつつある。一九三七―八年と一九五七―八年とを比較すると、総作付面積中に占める牧草地の比率が一九・六%から三一%に増加している。この転換を通じて見られる基本的な傾向が農業の後退、もしくは牧畜業による代替である。

その他、牧畜に関する病疫も相当度にひろまり、寄生虫による損失も大きい。一九五五年に鷲口瘡によって生じた損失は幾十億ペソにも達したと言われる。

以上の如く、アルゼンチンの農牧畜業の中心をなすパンパス地帯は、最近衰退の

兆候を示し、相対的重要性を減じつつある。他方、パンパス地帯内部においては牧畜業が農業に代替しつつあるわけであるが、それによってパンパス全体の農牧畜生産の減退が短期的にはカバーされるにしても、長期的にはこれら二つの過程が一種の相剋的な作用を有して、悪循環となつてあらわれる懸念が充分に存在するのである。これをどう解決するかは、単にパンパスだけに留まらず、アルゼンチン農牧畜業に課せられた重要な問題となつてゐる。

- (1) Marcelo Isacovich, op. cit., p. 28.
- (2) Ibid., p. 30.
- (3) Dirección Nacional de Estadística y Censos の資料によつて。
- (4) Marcelo Isacovich, op. cit., p. 31.

#### 四、主要農産物(一) ——粗放農業地帯——

粗放農業地帯、すなわちパンパス地帯は多くの種類の作物を有するが、これを大別すると次の二つのグループに分けることができる。一つは本来の農業的性格を有するもので、小麦その他の穀物や油性植物の如く商品化されるものであり、他は牧畜的性格を有するものである。アルファルファ其他の牧草栽培がこれに属する。これら二つのグループの作物は、それぞれの市場価格の有利、不利を通じて相互に他を規制しつつ共存して来たわけであるが、既述の如く、一般的な傾向としては牧草による農作物の代替、換言すると農業を犠牲にした牧畜の進歩が見られる。

(第十表) 小麦の生産量

年次	生産量(1,000t)
1935—39	6,634
1940—44	6,279
1945—49	5,061
1950—54	5,325
1955/56	5,250
1956/57	7,100
1957/58	5,810
1958/59	6,920
1956/60	5,560

資料: Anuario Estadístico de la Republica Argentina, 1957 及び Boletín de Estadística y Economía Agropecuaria, 1960.

この地帯の農業は、中小農場を基盤としており、総生産の七五％は小生産者の貢献である。<sup>(1)</sup> つぎに、その主要農作物について問題を探って見よう。

(1) 小麦

小麦は単に外国市場に対してのみならず、国内市場に対してもアルゼンチン農業の最も代表的な穀物である。主としてラプラタ河やパラナ河の流域及びブエノス・アイレス州の大西洋岸で栽培される。これらの地域は、水利、肥沃度そして交通について極めて有利である。

一九二五—三五年間の平均作付面積は約八〇〇万ヘクタールで、六〇〇万トンを生産した。そしてその輸出量は総生産の五〇—六〇％に相当し、世界第二の小麦輸出国であった。しかるに、その後の人口増加に伴う国内消費の増大が著しかったにもかかわらず、生産はむしろ停滞気味であり、早魃時には輸出向余剰がなく、逆に小麦を輸入するに至った。一九五六—五九年間の生産は、二〇年前のそれと大差なく、輸出の比率は三〇％に減少した(第十表参照)。

小麦生産の停滞を分析すると、まず朗らかなのは第十一表に見られるような栽培面積の減少である。過去二〇

(第十一表) 小麦及びとうもろこし栽培面積の推移

	(A) 総栽培面積 (ha)	(B) 穀類栽培面 積 (ha)	(B)/(A) (%)	(C) 小麦栽培 面積 (ha)	(C)/(B) (%)	(D) とうもろ こし栽培 面積 (ha)	(D)/(B) (%)
1938/39—1947/48	26,604,122	15,655,334	58.8	6,802,400	43.4	4,704,808	30.1
1948/49	24,650,768	12,921,200	52.4	5,805,800	44.9	2,690,800	20.8
1949/50	23,223,792	11,983,970	51.6	5,692,000	47.5	2,156,200	18.0
1950/51	25,608,601	13,748,160	53.7	6,554,200	47.6	2,439,000	17.7
1951/52	23,556,394	12,020,420	51.0	4,791,000	39.8	2,531,800	21.1
1952/53	26,690,249	15,280,110	57.2	6,065,500	39.6	3,354,260	22.0
1953/54	26,503,478	14,925,930	56.3	6,353,900	42.5	3,268,000	21.9
1954/55	25,903,393	14,187,805	54.8	5,936,800	41.8	3,001,500	21.2
1955/56	26,111,395	13,705,500	52.5	5,210,000	38.0	2,887,900	21.1
1956/57	28,209,629	15,009,400	53.2	5,947,100	39.6	2,740,400	18.3
1957/58	28,972,600	14,808,400	51.1	5,310,900	35.8	2,860,000	19.3

資料：Dirección General de Economía Agropecuaria, Boletín de Estadística y Economía Agropecuaria, marzo y abril, 1960.

年間に穀類全体の栽培面積は大した変化を示していないが、小麦のそれは絶対的にも相対的にも減少している。栽培面積と価格の間に相関関係は見られない。

第二は、価格と生産費の関係である。第十二表によって明らかにならう、小麦の価格はその生産費に比して殆んど常に不利であった。これが小麦生産が刺戟されなかった最大の原因であらう。生産費構成を見ると最近二〇年間に著しい変化が見られる。第十三表が示す如く、種子、肥料、農機具、賃銀等の直接生産費の占める割合が著しく増大している。これはアルゼンチン経済のインフレを反映している。借地料の占める比率は、逆に半減しているが、これはペロ治政下において借地料が凍結されていたことに基因する。

(2) とうもろこし

これは一般に小麦と同一地帯で栽培される。尤も、パンパステ帯以外でも栽培面積はかなり大きい。主たる栽培地域は、ブエノス・アイレスの北東部、サンタ・フェの南部

(第十二表) 小麦の価格・生産費指数  
1934/5-1938/9=100

	生産費指数 (A)	価格指数 (B)	$\frac{(A)}{(B)} \times 100$
1933/34	79.9	66.3	82.9
1934/35	83.2	79.2	95.1
1935/36	92.2	112.7	122.5
1936/37	103.3	141.8	137.2
1937/38	111.8	95.6	85.5
1938/39	109.8	72.0	65.5
1939/40	112.5	82.0	72.9
1940/41	112.3	72.5	64.5
1941/42	111.9	72.5	64.7
1942/43	118.7	74.3	62.6
1943/44	118.3	88.5	74.8
1944/45	129.6	116.7	93.1
1945/46	158.9	166.5	104.8
1946/47	194.6	183.4	94.2
1947/48	219.1	211.9	96.7
1948/49	266.8	247.2	92.6
1949/50	297.2	258.6	87.0
1950/51	369.5	329.8	89.2
1951/52	473.5	388.2	82.0
1952/53	589.6	537.0	91.0
1953/54	606.5	537.0	88.5
1954/55	665.9	549.8	82.5
1955/56	940.2	756.3	80.4
1956/57	1,122.2	827.9	73.7
1957/58	1,329.7	1,208.3	90.8

資料: Boletín de Estadística y Economía  
Agropecuaria, marzo y abril, 1960.

及びコルドバの南部である。

一九三〇—四〇年間の作付面積は六〇〇—七〇〇万ヘクタール、平均生産量は七五〇万トンであった。一九三五年には一一五〇万トンを記録し、世界第二の生産国であった。輸出面でも、一九三四—八年には六五三万トンに達し、世界最大の輸出国であった。

しかるに、その後は小麦の場合と同様に生産は減少または停滞を示している。第十一表に明らかな如く、ともろこしの栽培面積は戦前に比して著しく減少している。更に単位面積当りの収量も下降傾向を示している。これは地味の枯渇及び品種の低質に基因する。アルゼンチンでは、ともろこしの品種改良による生産性引上げの

(第十三表) 小麦の生産費構成の変化(%)

	借地料	直接生産費	利子	償却費	運賃
1934/35—1938/39	19.4	37.9	7.5	9.7	25.5
1939/40—1843/44	17.6	39.2	7.9	11.1	24.2
1944/45—1948/49	12.4	52.0	8.0	9.6	18.0
1949/50—1953/54	10.1	62.7	4.9	5.0	17.3
1954/55—1958/59	8.0	60.2	6.9	7.3	17.6

資料: Boletin de Estadistica y Economia Agropecuaria, marzo y abril, 1961.

(第十四表) とうもろこしの生産量

年次	生産量 (1,000t)
1935—39	7,892
1940—44	8,064
1945—49	4,201
1950—54	2,709
1955/6	3,870
1956/7	2,698
1957/8	4,806
1958/9	4,932
1959/60	3,870

資料: Anuario Estadístico de la Republica Argentina.

とうもろこしの相対価格を、一〇〇キロの若牛及び二刃の鋤を取得するに必要な量で計って表示すると第十六表の通りになる。小麦の場合には最

努力がなされていない<sup>(2)</sup>。これは、アルゼンチンではとうもろこしに大した重要性が与えられていないためである。蓋し、それは主として家畜特に豚の飼料に利用され、一部が工業原料としてアルコールの原料に用いられるにすぎないからである。

栽培面積の減少は価格・生産費関係の不利化によるところが大きい。価格だけとの間には、小麦の場合と同様に相関々係は見られない。しかし、第十五表が示す如く、とうもろこしの価格はその生産費に比較して不利な年度が多かった。一九三四—五年と一九三八—九年平均を一〇〇とすると、一九五七—八年には生産費が一五〇八価格は一七八七となっているが、これは一九五六—七年以来の最低保証価格の改善によるところが大きい。また、たとえ価格が生産費を超えたとしても、他方において生産者の生計費指数は一九五六と、価格指数を上廻っていることに留意せねばならない<sup>(3)</sup>。

(第十五表) とうもろこしの価格・生産費指数  
1934/5-1938/9=100

	生産費指数 (A)	価格指数 (B)	$\frac{(B)}{(A)} \times 100$
1933/34	87.6	73.7	84.1
1934/35	83.0	73.7	88.8
1935/36	87.0	83.8	96.3
1936/37	89.9	110.2	122.6
1937/38	113.8	127.0	111.6
1938/39	126.2	105.4	83.5
1939/40	106.1	78.6	75.0
1940/41	96.9	79.6	82.1
1941/42	93.7	73.7	78.7
1942/43	144.9	102.5	70.7
1943/44	103.1	99.7	96.7
1944/45	150.3	179.2	119.2
1945/46	211.9	338.4	159.7
1946/47	200.4	221.9	110.7
1947/48	245.3	234.5	95.6
1948/49	305.4	264.7	86.7
1949/50	338.0	268.0	79.3
1950/51	518.5	536.0	103.4
1951/52	622.6	670.0	107.6
1952/53	699.8	753.8	107.7
1953/54	627.2	753.8	120.2
1954/55	877.6	837.5	95.4
1955/56	1,088.9	1,088.8	99.4
1956/57	1,449.3	1,719.3	118.6
1957/58	1,508.2	1,787.1	118.5

資料: Boletin de Estadística y Economía  
Agropecuaria, marzo y abril, 1960.

初の五カ年平均に比してかなり不利になっているが、とうもろこしについては、初期の五カ年平均四・四五及び九六・一一よりも最近数年は有利になっている。しかし、それ以前においては不利な年次が多かったことに注目すべきである。

(3) 亜麻仁

周知の如く、亜麻は工業油及び塗料の原料として利用され、又その繊維も利用される。しかし、アルゼンチンでは主として亜麻油の抽出に用いられることが多く、繊維として利用されることが少ない。搾滓は飼料、肥料さ



(第十六表) 小麦及びとうもろこしの相対価格<sup>(1)</sup>

	小麦		とうもろこし	
	牛 <sup>(2)</sup>	鋤 <sup>(3)</sup>	牛 <sup>(2)</sup>	鋤 <sup>(3)</sup>
1934/35	3.25	70.12	5.38	116.36
1935/36	2.48	51.42	5.23	108.00
1936/37	2.02	43.18	4.06	86.63
1937/38	3.06	67.79	3.52	79.16
1938/39	3.82	89.55	4.08	95.39
1939/40	3.62	80.26	5.83	128.42
1940/41	4.01	90.37	5.88	128.42
1941/42	5.25	93.33	8.07	143.18
1942/43	5.26	92.75	5.95	104.58
1943/44	4.48	79.87	6.21	110.08
1944/45	3.54	66.05	3.58	67.29
1945/46	2.77	53.54	2.13	41.09
1946/47	2.93	84.73	3.79	109.43
1947/48	2.62	93.90	3.70	132.14
1948/49	2.66	87.00	3.88	126.58
1949/50	3.12	109.33	4.71	164.69
1950/51	3.80	106.67	3.65	102.34
1951/52	4.39	145.84	3.97	131.62
1952/53	4.15	118.40	4.61	131.56
1953/54	4.28	137.20	4.76	152.44
1954/55	4.48	137.30	4.59	140.60
1955/56	4.11	101.41	4.14	102.14
1956/57	4.02	94.68	3.02	71.12
1957/58	3.08	69.42	3.25	73.20

資料: Boletin de Estadística y Economía Agropecuaria, marzo y abril, 1961.

註(1) 牛及び鋤の一定単位を購入するに必要な小麦又はとうもろこしの量をキントル(48kg)で表示。

(2) 100kgの若牛。

(3) 二刃の鋤。

らに燃料として利用されている。  
 主たる栽培地帯は、穀類のそれと同様であって、ブエノス・アイレス、サンタ・フェ及びエントレ・リオスにこれに相当する。  
 一九三〇—五年間の平均作付面積は三〇〇万ヘクタール、生産量は二〇〇万トンで世界生産の第一位に達していた。そして亜麻仁の九〇%を輸出していたが、国内の製油工業の発展により、むしろ亜麻油や油槽が輸出されるようになった。アメリカが国内の亜麻産業を奨励して以来、亜麻仁に対する需要が激減し、それが輸出の減少、価格の下落となって現われ、次の表の如く生産は戦前の半分におちている。今日では亜麻仁の輸出は殆んどなく、

(第十七表) 亜麻仁の生産

年次	栽培面積 (1,000ha)	生産量 (1,000t)
1935-39	2,598	—
1940-44	2,240	1,405
1945-49	1,277	801
1950-54	735	454
1955/6	675	238
1956/7	1,285	620
1957/8	1,445	630
1958/9	1,202	620
1959/60	1,217	772

資料：前表に同じ。

(第十八表) 向日葵の生産

年次	作付面積 (1,000ha)	生産量 (1,000t)
1955/6	1,397	754
1956/7	1,201	625
1957/8	1,647	758
1958/9	1,339	387

資料：前表に同じ。

それに代って亜麻油がオランダ、西  
独、イギリス、イタリア、それにソ  
連を中心とする東欧諸国に輸出され  
ている。<sup>(4)</sup>

## (4) その他の主要作物

亜麻仁とならんで製油原料として  
重要なものに、向日葵と落花生があ

る。前者はその栽培面積においては亜麻仁を上回っている。今次大戦中から、アルゼンチンの製油工業の発展が向日葵に対して安定的な市場を与え、現在ではとうもろこしに代って小農地帯における有望な商品作物としての地位を得るようになって来た。主たる生産地は、ブエノス・アイレス及びコルドバである。栽培の拡大・縮小は政府の買上価格水準に応じて変動している。

落花生も向日葵に同様に、第二次大戦中から急速に生産が増大し、戦後しばらく停顿していたが、再び著しい増加を示し、一九五六―七年には三二万トンという近年の最高に達した。コルドバがこの主たる生産地である。

このほか、牧畜飼料として種々の麦類が栽培されている。からす麦、ライ麦などがこれであって、前者は家畜飼料として国内消費に向けられるほか、輸出もされている。自然条件の変化に対する適応性に富み、また栽培に  
手数を要することが少ない作物であって、小麦地帯で他の作物と併作されることが多い。特にブエノス・アイレ

(第十九表) 飼料麦類の生産

年次	作付面積 (1,000ha)	収穫面積 (1,000ha)	生産量 (1,000t)
からす麦			
1938/39	1,402	803	758
1955/6	1,450	654	723
1956/7	1,888	956	1,140
1957/8	1,919	876	995
1958/9	1,795	796	850
1959/60	1,627	796	912
ライ麦			
1938/39	976	563	371
1955/6	2,579	890	854
1956/7	2,807	1,210	880
1957/8	2,861	893	630
1958/9	2,835	1,064	817
1959/60	2,888	1,172	907

資料：前表と同じ。

スの大西洋岸に集中している。

また、ブエノス・アイレスの南部及びラ・パンパの東部でビール麦が相当栽培されるようになってきており、一九五九—六〇年において、収穫面積は約七六万ヘクタール、生産量も九〇万トン近くに達していることを附記しておく。

(1) Marcelo Isacovich, op. cit., p. 40.

(2) Ibid., p. 42.

(3) Dirección General de Economía Agropecuaria, Boletín de Estadística y Economía

Agropecuaria, 3 y 4, 1960, p. 44.

(4) Secretaría de Estado de Hacienda, Comercio Exterior, 1958, 1959, y primer semestre 1960.

## 五、主要農産物(二) — 集約農業地帯 —

集約的農業の栽培作物の大部分は、甘蔗及びぶどうを除いて、一般に粗放農作物のあとに導入されたものである。第一次大戦後の移住者にとっては、パンパス地帯の土地は既に占有されてしまっており、また牧畜地帯においても土地を取得することは極めて困難であった。したがって、彼等はかつてのパンパス地帯の植民地開拓者と

同様に、ミシオネス Misiones やサルタ Salta において自然と闘いつつ土地を獲得し、そして栽培作物もパンパス地帯とは異った煙草、マテ茶その他の典型的な亜熱帯作物を導入した。さらに、灌漑設備を設けて、リオ・ネグロ Rio Negro、メンドーサ Mendoza、サン・ファン San Juan、ラ・リオハ La Rioja、カタマルカ Catamarca 等の如く従来未開拓地の多かった地域に農業をおこした。そして、コリエンテスでは米の栽培が促進されるようになった。<sup>(1)</sup>

このような歴史的背景を有し、それゆえにアルゼンチン農業の新地帯とも云うべきこれらの地域の農業は、最近の動向に関してもパンパス地帯すなわち旧地帯とは極めて対照的である。既述の如きパンパス地帯の農業の停滞もしくは衰退傾向とは反対に、この地帯においては、一九二〇—二二年に比して一九五五—五七年には農牧畜生産は約一七〇%の増大、栽培面積は一六一%の増加を示している。

さらに、農業はこの地域経済の支柱を構成している。すなわち、第一に、鉱工業の発展のおくれたこれらの地域では、農業が多くの労働力を雇用しているし、第二に、この地域の農産物は直接消費に向けられるものよりも農産加工業の原材料となるものが多く、それらの加工業は多くの場合この生産地域に存在するところから、雇用増大が可能である。

また、既述の如く、この地域の生産物は、桐油その他若干のものを除いて、国内市場向であることが大きな特色となっている。

以下この地域の主要農作物について概説する。

(第二十表) 甘蔗生産

年次	生産量 (1,000t)
1936/7	4,208
1941/2	5,443
1946/7	7,445
1951/2	8,729
1952/3	9,596
1953/4	9,761
1954/5	9,324
1955/6	9,874
1956/7	9,810
1957/8	12,860
1958/9	11,522

資料: Boletín de Estadística y  
Economía Agropecuaria,  
1960.

## (1) 甘蔗

主として北部諸州で栽培され、サルタやフイ、ジュン、の自然条件が最適で、収穫も多い。しかし製糖工場はツクマン Tucumán に集中しており、そこで蔗糖の七〇—八〇%が生産されている。甘蔗の生産は第二十表における如く順調に伸び、最近では戦前の二・五倍ないし三倍に達している。

しかしながら、ここで注意すべきことは、甘蔗及び後述するかどうかの栽培は集約的農業ではないということである。これらは現在集約農業地帯を構成する地域に古くから存在する伝統的な栽培物である。それゆえ、封建的な労働組織の残滓が現在でも根強く残っており、例えば賃銀の支払が貨幣ではなく、甘蔗農場内においてのみ通用する一種の手形 vale で支払われる。ツクマンにおいては、独立甘蔗栽培者 cañero independiente がおり、彼等の多くは零細なる所有地で栽培を行い、それを大製糖工場に供給するものであって、ブラジルのノルデステ

(北東部) の甘蔗地帯におけるかつてのフォルネセドール forneodor に類似している。独立しているとは言え、彼等の生計は大甘蔗園主に依存している限り、そこに経済的な従属関係が生じる余地が充分にある。

ラチフンジオの集中しているところでは、その圧力が周辺地帯に及んで多くのミニフンジオを生ぜしめ、そこにラチフンジスタを頂点とする社会的・経済的ピラミッドが形成される。一九五二年のセンサスによれば、ツク

(第二十一表) ぶどう生産

年次	生産量 (1,000t)
1940/41	1,248
1941/42	1,277
1942/43	1,713
1943/44	1,438
1944/45	1,100
1945/46	1,293
1946/47	1,340
1947/48	1,597
1948/49	1,405
1949/50	1,751
1950/51	1,574
1951/52	1,602
1952/53	1,854
1953/54	1,501
1954/55	2,547
1955/56	1,832
1956/57	1,267
1957/58	1,670
1958/59	2,100

資料：前表に同じ。

(2) ぶどう  
これは全国的に栽培されているが、中心はメンドサで、生産の七〇%を占め、次いでサン・ファンの二〇%、リオ・ネグロの六%の順である。アルゼンチンは世界のぶどう生産国の第五位

マンにおいてラチフンジスタが二九五入、中生産者が二七〇九入、小生産者が一二九七五人、そして底辺を形成するのが一〇万人にのぼるペオン *Peon* 及びその他の労働者となっている。製糖工場を持たない中小生産者や土地を持たぬペオンや労働者を基盤として、ラチフンジスタは利益を殆んど独占し得る体制をととのえている。

サルタやフイにおいては、かかる甘蔗供給者は存在せず、ラチフンジスタは自己の製糖工場で自己の所有地の甘蔗で製糖を行っている。この地域の生産性はツクマンに比してかなり高いので、製糖産業の利益の独占をめぐって両地域のラチフンジスタの間に常に摩擦が生じている。すなわち、製糖業者はその貧弱な技術水準をもって独占的利益を維持せんとし、政治に対して圧力をかける傾向が強い、経済競争が政治的競争におきかえられてしまうわけである。これは、ラテン・アメリカ経済の一つの特徴であると言つてよい。

なお、甘蔗栽培は、これらの地域以外でもサンタ・フェ、コリエンテス及びチャコにおいて小規模ながら行われていることを附記する。

にあり、一九五四—五年に二五四万トンにも達したが、最近ぶどう根油虫による病害が多く、生産量も減少しつつあった。しかし、推定では一九五九—六〇年も二〇〇万トンを超えているから、一応危機を脱したものとみてよいであろう。

ぶどう栽培には分益農や請負農（または仕立農）の特殊な形態が見られる。特にクージヨ Cuyo では、ぶどう栽培面積の約八五％が分益農によって占められているという。多くの場合、地主は分益農の労働を監督し、生産物の販売契約は地主側の権利として留保されており、分益農はただ生産物の幾％かを受取るに過ぎない。彼等の多くは、かつての請負農である。B・マリアネッチによれば、クージヨ州のぶどう園の四分の三は請負農によって造成されたと言う。すなわち、請負農は地主から荒地を貸与され、そこにぶどうを栽培しはじめる。通常六年—八年の契約期間で、その間の収穫は請負農の収入となるわけで、ブラジルにおけるコーヒーのエンプレイテイロ *empreiteiro* に類似している。契約満期後は、すべての経営は地主の手に移り、請負農は他の土地に新たな仕事を求めて退去するか、または低賃銀労働者や収穫の一二％を受取る分益農として農場に留まらねばならない。収穫の少ない時には、彼等の収入は農村労働の平均賃銀にも達しないと(2)言う。

甘蔗の場合と同様に、ボデゲーロ *bodegaero* と呼ばれる大酒倉主は、同時にぶどうの大栽培者であり、自己の生産物のみならず、酒倉設備を持たない中小栽培者からぶどうを買上げる。その他、中小酒倉主からもぶどう酒を買い集めて、この産業の全てを支配することが可能となっている。彼等の独占力は、甘蔗のそれよりはるかに強力な体制に基づいている。

(第二十二表) 棉花生産 (1,000t)

年次	棉花	纖維
1946/51	189	126
1956/7	201	105
1957/8	329	171
1958/9	181	100

資料：前表に同じ。

(3) 棉花

主たる生産地はチャコで七〇%を占め、他はフォルモサ、コリエンテス及びサンタ・フェの北部である。棉花は主として公有地の開拓とともに発展してきた作物であつて、現在国内消費の大部分を自給し得るに至っているが、良質の纖維が未だに乏しい。

(4) マテ茶

ミシオネスがその九五%を生産している。集約農業地帯の代表的な作物である。

耕作者の大部分は土地所有者であるか又は政府より公有地を譲渡されたものであつて、高率かつ寄生的な小作料に束縛されない彼等移住者の労働意欲がマテ茶の生産の急速な増大となつて具体化し、数年のうちに価格の下落をもたらす生産過剰に至つた。一九三七年には、マテ茶の栽培を規制する公式機関が創設され、新植付が禁止された。しかし、一方で国内消費が増し、他方でエロージョン、地味減耗による生産の減少が見られ、結局その規制は廃止されて、一九四六―七年あたりから生産は戦前の水準を超え、最近では年産一―二万トンになつている。

(5) 茶

これもミシオネスの集約農業の代表的作物の一つである。輸入制限が行なわれて以来、一種の生産ブームが生じ、マテ茶や油桐に代つて急速に伸び、作付面積も一九五三年の四千ヘクタールから一九五五年の三万三千ヘク



タールへ、生産量も八〇〇トンから八千トンへ、そして最近では四万六千—八千トンにも増大している。国内市場は早くも飽和状態にあり、新植付の収穫が始まると莫大な余剰が生じ、輸出が達成されるかどうかが憂慮されている。

(6) オリーブ

主要産地はメンドーサとサン・ファンで、約七〇%を占めている。総植付樹数は八〇〇万本、そのうち生産樹令に達したものが二〇〇万本である。しかし、オリーブ油は高価なため、他の劣質油に混合されて用いられることが多いので、国内市場は現在飽和状態にある。なお、一九五九年には八二〇〇トンのオリーブ油が生産されている。

(7) 油 桐

周知の如く、この油は塗料や漆の生産に利用される。生産量の九八%までが合衆国に輸出されるという典型的な輸出生産物であるので、その価格ないし生産者の地位は北米市場に依存している。最近の低輸出価格は当然この生産の縮少や植換えを生ぜしめている。栽培面積は約五万ヘクタール、桐油生産は二万トン程度である。

(8) 蔬 菜

栽培面積は四〇万ヘクタール以上、総生産は約三〇〇万トンに達している。最も重要なのは馬鈴薯で、その八

○%はブエノス・アイレスに集中している。しかし、最近同州をめぐる土地投機が都市周辺の農用地を他の目的に転換せしめる傾向を生ぜしめ、アルゼンチン人口の約四分の一を占める同市に対する蔬菜の供給は、ロサリオRosario その他一〇〇〇キロメートルも離れた地域から行なわれ、消費者価格高騰の重大な要因となっている。

#### (9) 果 実

一九五九年の総栽培面積は約二〇万ヘクタール、総生産は一五〇万トンに達している。果樹園の造成や手入れに多額の資本を必要とするから、資本主義農業の性格を典型的に具備している。リンゴ、梨、みかんが主たるもので、前二者はリオ・ネグロに集中している。

(1) Marcelo Isacovich, op., 47-8.

(2) Benito Malanetti, Problemas de Cuyo, capitulo I, [Marcelo Isacovich, op. cit., p. 48]

### 六、牧畜業の発展と現状

アルゼンチンの牧畜業の発展は、一八八〇年代における冷凍業の出現と共に始まったと言ってよい。その冷凍業は英国資本によって完全に支配され、エスタンシア *estancia* と呼ばれる大牧場は、これを通じて英国市場と結びついた。アルゼンチン食肉価格は、英国市場への運賃を償って余りある程低廉となり、英国資本の支配は単に冷凍業のみに留らず、牧畜業にも伸びた。換言すれば、英国資本の冷凍業はアルゼンチンの牧畜業を植民地経済体制下におくための手段としての機能を果たした。

一九〇七年に冷凍法よりも秀れた冷却法が導入され、それと共に北米資本が進出してきた。しかし、北米資本の進出は英国資本の活動分野の一部に喰いこんだだけであって、アルゼンチン牧畜業の本質的な経済関係に何らの変化もたらさなかった。<sup>(1)</sup>

冷却法の出現により、所謂チルド・ビーフ chilled beef が一般化するようになると、牧畜生産に重要な変化がおこった。すなわち、チルド・ビーフの加工工程に適した牧畜が必要とされるようになり、牛の交配や人工牧草の栽培が始められ、既述の如く大規模農業をも刺戟するようになったわけである。従来の冷凍肉の場合の如く、全ての種類の食肉が、それに適するのではなく、Aberdeen, Hereford, Shorthorn だけがチルド用の食肉であった。したがって、すべての牧場がこれらの種類の牧牛の飼育に適しているわけではない。このために、従来の牧畜業者の間に二つの階層分化が生じることとなった。

一つは自己の牧場でチルド用の牧畜を行なう単なる生産者であり、他はインベルナドル *invernador* と呼ばれる生産兼牧畜仲買人である。<sup>(2)</sup> チルド用の牧牛は専ら輸出市場向であるから、それらの生産者は唯一の顧客たる冷凍業者に牧牛を売渡すほかはない。また冷凍業者はチルド用の牧牛を調達する商人を必要とする。そこに冷凍業者と結合せるインベルナドルの活動の場が与えられるわけである。インベルナドルは冷凍庫の近くに牧草の豊かな一定の土地を所有すると同時にチルド用牧牛の仲買商である。彼等は牧畜生産の困難や成行を懸念することなく、生産者から低価格で牧牛を買い上げ、自己の牧草地で適切な仕上げを行なって冷凍業者に引渡すだけである。彼等は原則的には国内市場を対象とはしなかった。

かくして、冷凍業者とインベルナドルとの間に密接な結合関係が生じ、アルゼンチン牧畜業の利益を独占し、

さらにそれを維持、強化するために政治権力に働きかけ、免税や補助金などの特権を通じてその基盤をかためている。これらの不当な取引は屢々問題にされたけれども、今日まで本質的な是正はなされず、冷凍業者はインベ  
ルナドールを強化し中小牧畜生産者の利益を奪い、大土地所有者と結合し、さらに国内市場に対してもその支配  
力を伸ばそうとしている。

最近一〇年間に、冷凍業者及びその関係者は、他の可能な競争者を無力化して大なる利益を得た。例えば、冷  
凍業者と競争して、その独占から中小生産者を保護するために設けられていた食肉生産者組合 (C. A. P. Corpo-  
ración Argentina de Productores de Carnes) の機構は全く骨抜きにされたし、又国内市場の独占の第一歩とし  
て、一九五二年にペロン政府はブエノス・アイレスの中小屠殺場を解散させた。現在のフロンディシ政府も国营  
冷凍業をおこすことを断念させられている。さらに冷凍業の経営において虚偽の赤字を計上し、それによって中  
小生産者からの買上げ価格の上昇を回避しようとしたり、または価格上昇の際にはそれを政府に負担せしめよう  
とした。かくして、一九四六―五五年間に、ペロン政府はこの疑わしい赤字の補填として三〇億ペソ以上を補助  
し、一九五六年にもアランブル政府が同様の政策を続けて更に二七億ペソを補助したと言われている。

ブラジルでも同様であるが、アルゼンチンの伝統的産業は、既述の甘蔗やぶどうの栽培も含めて一部の大生産  
者又は商人によって支配され、当該産業の直面する諸困難の解決は固より、その支配力を強化するためにも政治  
権力と結びつく傾向が一般的に見られる。これは多くのラテン・アメリカ諸国に著しい特徴であると思われる。

牧畜業における家畜の集中度を見ると次表の通りである。最近の資料が入手し得ないので、一九五二年のセン  
サスの結果に依ったが、本質的な関係は変化していないと考えてよい。これによれば、一〇〇頭以下の中小生産

(第二十三表) 牧畜の集中度(1952年)

頭数	牧場数		牧牛数	
	実数	%	実数	%
10以下	137,292	35	696,301	1.5
11～100	183,327	46	6,908,886	15.0
101～1,000	68,707	17	19,494,109	42.5
1,000以上	7,233	2	18,650,424	41.0
計	396,559	100	45,749,720	100.0

資料: Censo Agropecuario, 1952.

者は八〇%に達しているのに、所有牧畜数では一六%にすぎない。綿羊について見ると、一九三七年に五%に相当する牧畜主が、その三分の二以上を所有していたと言われている。

牧畜地帯も大別すると、農業と同じくパンパス地帯とその他の地帯に分たれる。パンパス地帯はその牧畜数において、第二十四表の如く他の地域を圧している。家畜の集中度が高く、又品質のすぐれた牧畜が多い。この地帯の他の特徴は、牧畜の種類が限られているということである。これは、冷凍業者と直結せる大牧場主の比率が高いために、前者の必要とする品種のみを飼育して来たからである。因みに、食用用としては Hereford と Angus、牛乳及び食肉兼用には Shorthorn に限られている。乳用に好適な Holando-Argentina の飼育には、気候のよいパンパス北部が充たされている。その他の乳牛は大した重要性を持たない。ブエノス・アイレスの南部及び南東部では綿羊の飼育が盛んで、厚毛の良質の羊毛を産する。

その他の牧畜地帯では牧畜の密度が小さく、また交配種も少ない。細分すると次の四地帯に分ち得る。

(1) 北部地帯——サルタ、フイ、ツクマン、チャコの北部、フォルモサを含む地帯で、交配種が少なく、七〇%以上が国産種である。最近になってセブ

(第二十四表) パンパス地帯の畜畜数  
(1955年)

	推定頭数	パンパス/ 全国 (%)
牛	30,000,000	70
羊	25,000,000	45
馬	4,000,000	60
豚	3,000,000	65

資料: Boletin de Estadistica y  
Economia Agropecuaria 1960.

種 *obis* 種が導入され始めている。牛三五〇万頭、羊一五〇万頭、山羊一〇〇万頭、ろば二五万頭そしてリヤマ七万五千頭を有する。

(2) ミシオネス、チャコ、コリエンテス地帯——内陸に比して多少交配種が多い。コリエンテスでは牧畜密度がかなり高く、牛及び羊のそれぞれ四〇〇万頭を有する。他の地域では少ない。

(3) 北西部地帯——カタマルカ、ラ・リオハ、メンドーサ、コルドバの北部、サンタ・フェの北部及びラ・パンパの西部を含む地域であって、主たる牧畜は山羊である。約二〇〇万頭を有する。らばは良質である。乳牛は多少飼育され

るが、一般に交配種が少ない。

(4) 南部地帯——ラ・パンパの南部とパタゴニアを含む。この地帯は綿羊に関して極めて重要性をもつ。現在約二〇〇万頭が飼育されている。当初は専ら羊毛に重点がおかれ、メリーノ種であったが、既述の C.A.P. の活動が始まって以来、食肉羊の新種が求められてコリエダーレ *Corriedale* が導入された。その他、山羊も重要で、一五〇万頭にのぼっている。

(1) Antonio Cortese, *Historia Economica Argentina y America*, Buenos Aires, 1959, pp. 408-416.

(2) Marcelo Isacovich, *op. cit.*, pp. 54-55.

## 七、農牧畜業の発展のための基本的諸問題

既述の如く、農牧畜業の主たる生産物は少数人の手に集中し、直接生産者は生産物の商品化過程において極めて不利な立場におかれている。農地改革とやらんで、この商品化過程を生産者自らによって行い得る組織をつくる必要があるとされる。

冷凍業者はアルゼンチンの牧畜の価格水準に決定的な影響を与えるし、食肉の輸出を独占し、さらに国内市場をもその傘下におさめようとしている。小麦をはじめとする穀類や油性植物の輸出は Bunge y Born, Luis Dreyfus y Cia., De Ridder, Continental 等の大企業グループに独占され、やうに Bunge y Born はそれら農産物大仲買人として活動しており、自らの製粉、製油工場を持っている。棉花に関しても Bunge y Born が、Anderson Clayton と共にその牧種の大部分を買付けている。その他の農牧畜産物についても、少数の且つ有力な企業が大部分の商品化過程に介入している。大酒倉主、大製糖工場、大製茶工場、大煙草工場などが、夫々どう、甘蔗、茶、煙草の大部分を取扱っている。

ところで、これらの冷凍業者及び農牧畜産物の大仲買人の活動は、基本的には中小生産者の利益を害する。例えば、冷凍業者はエスタンシアにおいて直接買付けを行うが、中小牧畜業者は、牧牛の商品化に際して大牧場主に依存し、彼等のもつ輸送手段によって市場に出すことを余儀なくされる。その輸送によって牧牛の死亡や減量が生じ、生産者に損失を与えることが多い。

これらの損失を免かれるための対策の一つは、生産者による協同組合組織の結成である。事実において、アル

(第二十五表) 協同組合 (1958年)

	組合数	組合員数
業	778	316,500
農	40	17,700
棉	35	12,900
牧	21	5,200
養	22	5,300
蔬	500	45,300
酪	92	7,900
ぶ	20	13,200
ど		
う		
煙草		
マテ及び		
計	1,508	424,000

資料：Boletín Mensual de Estadística, 1959.

ゼンチンでは一九五八年に大小一五〇八にのぼる協同組合が存在していた。一九五二—三年において農牧畜関係の協同組合数は約一一四〇であったと言われているから、この五年間にかなり増加していることになる。

しかしながら、それらの協同組合活動は大仲買人の活動に充分対抗し得る強力なものになっているであろうか。一九五九年に、政府は協同組合が生産物の約四〇%を取扱っていると発表している。これについて吾々はI A P Iの例を想起する。すなわち、ペ

ロン政権の下において、アルゼンチン農牧畜産物の大部分を商品化する責任機関として、I A P Iが創設された。少数の独占体から収穫の買付や輸出を奪い取り、かつ外国市場における輸出農牧畜産物の価格を維持しようとする意図によるものであった。しかし現実にはI A P Iの活動は充分でなく、従来通り独占体が輸出に介入することを許容したばかりか、手数料の形で彼等に大きな利益を保証した。生産者に対して有利な価格を支払うどころか、利益の大部分を手中にし、それを緊要ならざる輸入及び冷凍業者、製糖業者あるいは製粉業者に対する補助金に充当し、結局生産者に帰すべき利益を独占体や外国資本に向ける機能を果たしたにすぎなかったと言われている。ペロン政権崩壊後の後継政府は、I A P Iをその本来の機能に戻させる措置をとらず、むしろその失敗を理由にこれを解消せしめている。フロンディシ政府は、協同組合の活動を拡大するのに不可欠なクレジットの枠を縮小して制約を加えている。



アルゼンチンの輸出農牧畜生産物の国際価格が継続的に下落を続けている現状を前にして、政府は単に直接生産者の保護のためのみならず、アルゼンチン経済自体を外国資本による独占から保護するために、強力な商品化機構を設けることが必要であろう。

第二は所謂農地改革の問題である。多くのラテン・アメリカ諸国と同様に、大部分のラチフンジオは原始的、粗放的な土地利用を行なっている。単位面積当りもしくは単位労働当りの機械化水準について見ると、他のラテン・アメリカ諸国に比しては相当高いけれども、先進諸国と比較するとはるかに不十分である。農業技術者を養成する教育機関は幾つもあるが、その少数の技術者さえもアルゼンチン農業は完全に雇用し得ない現状である。他方、小生産者の大部分も亦近代的、集約的かつ能率的な土地利用をなし得ない。蓋し、彼等は投資を行なうのに必要な安定性を保証されていないし、土地も不十分であり、又資本や技術援助も充分に受けることができないからである。

かくして、ラチフンジオもミニフンジオも、結果としては多くの場合土地の不完全利用、モノカルチャー、過剰飼育、地味枯渇、エロージョンというような一連の共通せる現象を呈している。農牧畜業をこの停滞ないし衰退から進歩への途に引入れるためにはまず土地の再分配が必要とされるわけである。

土地の再分配は単なる土地の問題に終るものではなくして、アルゼンチン経済の寄生的独占的な階層から、その政治上の権力や経済的基盤を奪うことを意味する。他の局面から見れば、土地なき農村労働者や零細農民に充ちな土地を与えて彼等の勤労意欲を刺戟し、さらに社会的、経済的停滞性を脱却せしめることを意味する。

しかしながら、土地再分配だけをもってしては充分でない。土地再分配は必要ではあるが、経済問題として考

えるとき、それが経済性もしくは合理性を満し得るかどうかが問題となる。例えば大規模農業経営は近代的技術のすべての成果を適用し得る可能性を有するが、小規模経営においてはその可能性が限定される。それゆえ、これに対処するために、土地再分配は、同時に農業機械の共同利用、専門技術の共同サービス・センター、生産物の商品化や輸送のための協同組織を伴わねばならぬ。もしこれらなしに単に土地分割のみを先行するならば、反って混乱と不経済を招来するのみである。アルゼンチンの場合にはこれらの協同組織の先行がむしろ望ましいと考えられる。既に基本的な農地改革の行われた諸国の一般的経験の示すところによれば、農業生産者はますます協同組織を強化、拡大し、協同組合が多くの地域を包括するようになっていく。

したがって農地改革は、工業、科学技術、流通組織、金融制度等のあらゆる経済部門の同時的發展を必要とする。工業の發展なくしては、農業機械の低廉な生産、輸送手段、肥料、殺虫剤、電力等の供給はできない。適性作物の撰択、輪作や多様化、品種改良等は科学・技術の進歩に負わねばならない。これらのすべてを含むのが真の農地改革である。

しかし、現在アルゼンチンで称されている農地改革は単なる土地分譲の域を出るものではない。大土地所有者から高価格で土地を購入し、それを再び高価格で小生産者に売渡すことに農地改革の名称を与えようとして来た。多くの場合、ラチフンジオの一部の細分化はラチフンジスタにとって有利である。蓋し、それに伴って周辺の残余の土地価格が上昇するからである。従って法律第一二六三六号による農業評議委員会 Consejo Agrario Nacional の創設、さらに一九五四年の法律第一四三九二号による土地分割払制度のような規定がむしろ土地所有者の側から望んで受入れられているわけである。後者によって二十年間に約八〇万ヘクタールの土地が解放され、五

〇〇〇の新農場がつくられることになっていたが、他方において、地価騰貴が生じ、数万人の農民が土地を追われる結果に終わっている事実は、この間の事情を如実に物語っていると見えよう。<sup>(3)</sup> 今後の改革は“Plan de Transformación Agraria”なる美名のもとに行われたが、その内容は第二章において明らかにした如く、農地改革とは程遠いものであった。

多くのラテン・アメリカ諸国が農地改革の必要に迫られているにも拘らず、その実現を見ることがない一つの原因は、政治的指導者等が未だに大土地所有者ないしそれにつながっていることに加えて、農地改革を農業の問題としてのみ考えている点にあると考える。それが経済開発計画の一環として考えられるようになり、全体に占める農畜部門の重要性及び資金援助の可能額、さらに各生産単位への分配方法が考慮されるとき、たとい小規模であっても真の農地改革に値する改革が可能となる筈である。アルゼンチンで行われて来た従来の改革は、農業的部分的な局面にのみ焦点をおき、全体との関連においてはむしろ逆行していたと言えよう。

- (1) Armando A. Moirano, *Organización de las Sociedades Cooperativas*, 1954.
- (2) Marcelo Isacovich, *op. cit.*, 62.
- (3) *Ibid.*, p. 66.

〔あとがき〕 本稿執筆のため、一九六一月七月から八月にかけてアルゼンチンへ調査に向向した際、駐亜日本大使館林屋領事、松岡一等書記官を始め館員各位、ならび片山良平拓殖協同組合長及び飯野栄作日本人会々長を始めとする在留邦人諸兄から、資料の蒐集や調査に関して御協力を得た。また執筆に際して在亜二十七年にわたる河西太郎氏から親切な助言を得た。これらの諸氏の御健康をはるかに祈りながら、記してここに深甚なる謝意を表する次第である。

なお、本稿に引用した文献による以外の諸事実は、この調査旅行における筆者の見聞に基づいている。

執筆者紹介（執筆順）

柴田 銀次郎……教授・海事経済部門・経済学博士

佐々木 誠治……助教授・海事経済部門・経済学博士

山本 泰督……助手・海事経済部門

川田 富久雄……教授・国際貿易部門・経済学博士

片野 彦二……助教授・国際貿易部門

西向 嘉昭……助手・中南米経済部門

國際經濟研究 (既刊) 目次

第7号 昭和三十三年刊

カナダの經濟構造と外國貿易……………柴田銀次郎  
 米比通商協定の研究……………川田富久雄  
 新中國の對外貿易……………宮下忠雄  
 歐州航路競争史……………佐々木誠治  
 國際決済制度の新展開……………藤田正寛  
 國際均衡について……………片野彦二  
 マルクスの Nutzfakt について……………山本泰督

第8号 昭和三十三年刊

東南アジア市場と日本貿易……………川田富久雄  
 社外船の系譜―その二―……………佐々木誠治  
 移住者の母村……………齊藤広志  
 國際金融政策の一断面……………藤田正寛  
 再生産と國際分業……………片野彦二  
 米國貨物優先積取法に関する一考察……………山本泰督

第9号 昭和三十四年刊

中國人民公社序説……………宮下忠雄  
 後進國の貿易變動と經濟安定政策……………川田富久雄  
 貿易利益の発生とその分配……………片野彦二  
 人口を通した南米諸國の一研究……………山崎禎一  
 移住者と協同組合……………齊藤広志  
 後進國開發投資政策の基準……………藤田正寛  
 三井海運業の生成……………佐々木誠治  
 (資料) 移住者輸送政策の問題点……………山本泰督

第10号 昭和三十五年刊

中小輸出商社の機能とその問題……………藤井茂

國際贈与の諸問題……………入江猪太郎  
 後進國の貿易政策理論……………川田富久雄  
 外國貿易と經濟成長……………片野彦二  
 産業連關論と貿易乗數……………橋本博之  
 わが國における特殊な船舶近代化……………過程の由因について……………佐々木誠治

米國一九一五年海員法……………山本泰督  
 ラテンアメリカと國際私法の法典化……………山本太郎  
 ブラジルにおける邦人移住者の地域移動……………齊藤広志  
 後進國に於ける中央銀行政策とインフレーション……………藤田正寛  
 第二次大戰後における通貨措置……………宮田喜代藏  
 ケインズの貨幣經濟觀……………矢尾次郎  
 一九三九年七月の英ソ交渉……………尾上忠雄  
 中國手工業合作組織の若干問題……………宮下忠雄  
 實態生計費と最低生活費……………家本秀太郎

第11号 昭和三十六年刊

港灣の經營とその財政問題……………柴田銀次郎  
 本邦近代海運史研究の一方論……………佐々木誠治  
 戦前における普通船員職業紹介機構……………山本泰督  
 國際通貨準備理論研究序説……………藤田正寛  
 國際貿易と經濟發展……………川田富久雄  
 單純商品生産經濟における貿易利益の分析……………片野彦二  
 貿易支出曲線とその經濟的意義……………中島潤

(併刊) 企業經營研究 第12号 目次

税法における有価証券……………渡辺進  
 國民所得會計への一試論……………能野信二  
 鉅業企業の評価について……………小林哲夫  
 費用理論における管理論的思考……………小田哲夫  
 アメリカのインダストリアル・パーク……………米上忠勝  
 ビジネス・ヒストロイにおける管理的見地……………井上忠勝

**THE RESEARCH INSTITUTE FOR  
ECONOMICS & BUSINESS ADMINISTRATION  
KOBE UNIVERSITY**

Director: Susumu WATANABE  
Secretary: Toshio HARA

**GROUP OF INTERNATIONAL  
ECONOMIC RESEARCH**

Ginjiro SHIBATA	Professor of Marine Economics Dr. of Economics
Fukuo KAWATA	Professor of International Trade Dr. of Economics
Hiroshi SHINJO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Torasaburo NOMURA	Professor of Transportation Dr. of Commerce
Taro KAWAKAMI	Professor of Private International Law
Jiro YAO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Seiji SASAKI	Assistant Professor of Marine Economics Dr. of Economics
Masahiro FUJITA	Assistant Professor of Regional Study on Latin America
Hikoji KATANO	Assistant Professor of International Trade
Hiromasa YAMAMOTO	Assistant in Marine Economics Section
Yoshiaki NISHIMUKAI	Assistant in Regional Study on Latin America Section
Yoshiro IKUSHIMA	Assistant in Regional Study on Latin America Section

**GROUP OF BUSINESS  
ADMINISTRATION RESEARCH**

Susumu WATANABE	Professor of Accounting Dr. of Business Administration
Minoru BEIKA	Professor of Plant Location Dr. of Business Administration
Yoshimoto KOBAYASHI	Professor of Business Management Dr. of Business Administration
Tadakatsu INOUE	Assistant Professor of Business History
Nobuko NOSÉ	Assistant Professor of Social Accounting
Jiro ONO	Assistant in Business Administration Section
Tetsuo KOBAYASHI	Assistant in Accounting Section
Kihachiro TSUDO	Engineer in Business Machinery Section
Tomoko KUSAKABE	Assistant in Business Machinery Section
Kazuko MIKUNI	Assistant in Accounting Section

Office: The Kanematsu Memorial Hall,  
THE KOBE UNIVERSITY  
ROKKO, KOBE, JAPAN

昭和37年3月15日印刷  
昭和37年3月17日発行

編集兼発行所  
神戸市灘区六甲台町  
神戸大学経済経営研究所

印刷所  
奈良県天理市川原城  
天理時報社

KOBE UNIVERSITY  
International Economic  
Review

12th ANNUAL REPORT

CONTENTS

Cargo Handling Works in the Port of Kobe.....Ginjiro SHIBATA

On the Earliest Steamers' Freight Rates in Japan.....Seiji SASAKI

The Annual Employment and Wage Level of American Seamen  
in Comparison with Japanese Seamen.....Hiromasa YAMAMOTO

The International Comparison of Invisible Trade.....Fukuo KAWATA

On Aggregate Production Function.....Hikoji KATANO

The Agricultural Structure of Argentina .....Yoshiaki NISHIMUKAI

THE RESEARCH INSTITUTE FOR ECONOMICS  
AND BUSINESS ADMINISTRATION  
KOBE UNIVERSITY

1962