

經濟經營研究

年 報

第 16 号 (I)



神 戶 大 学

經濟經營研究所

1966

当研究所刊行物のうち「国際経済研究」と「企業経営研究」は昭和26年よりそれぞれすでに12冊刊行してきたが、昭和37年度よりこの2つを統合し、あらたに「経済経営研究」の誌名のもとに刊行する。本年報は年2回発行する予定で、本冊は昭和40年度の第1冊である。

神戸大学経済経営研究所

The two publications, “International Economic Review” and “Business Review”, which have gone through twelve issues since 1951, will be combined henceforward under the name “Annual Report on Economics and Business Administration” and published in two parts. This is the first issue 1965.

The Research Institute for
Economics and Business Administration,
Kobe University

經濟經營研究

16 (I)



神戸大学経済経営研究所

目 次

本邦内航海運の特殊性……………	佐々木 誠 治	1
内航の自動化専用船における就労状態……………	山 本 泰 督	37
国際流動性効果の一考察……………	藤 田 正 寛	59
テイク・オフの過程における 有効な資本蓄積の径路について……………	片 野 彦 二	85
西独における国有企業の民有化……………	岡 田 昌 也	113



研 究 会

所 員 研 究 会……………		149
金 融 専 門 委 員 会……………		153
国 際 経 済 専 門 委 員 会……………		156

本邦内航海運の特殊性

—対外比較を中心に—

佐々木 誠 治

はじめに

世界海運としての“沿岸海運から航洋海運への発展”と後者の優位、一国海運としての“内航活動から外航活動への進化”と後者の重要性、それ自身は、すでに自明であるとしても、少なくとも、世界の海運強国といわれるほどの国々において、現実にとままれる海運活動・海運業務は、対外的＝国外的なものの即ち外航と、対内的＝国内的なものの即ち内航とに分かれる。むしろ、常に、このふたつのものによって構成されると言うべく、そのいずれか一方の海運業務・海運活動のみをいとなみ、他方を欠くということは有り得ない⁽¹⁾。

それでいて、近時、すべての人々にとり、海運とは、すぐれて、航洋海運・遠洋航路・外航活動第一主義に理解把握され、その反面、沿岸海運・内航活動の存在と意義・役割とは、しばしば無視乃至軽視されがちである。わが国において、外航重視＝内航軽視はひときわ明瞭であり、見方によっては、異常なものとさえ言い得る。けだし、われわれ日本の海運研究者の殆んどすべてが背を向けて論考しないと同程度に、諸外国の海運学究も各自の国の内航を問題としないのであろうか？ わが国の政官界が軽視している程、諸外国の政治家・官僚も自国内航業を顧慮しないのであろうか？ わが国の海運界（全体もしくは

(1) いわゆる海運（強）国に達せざる幼稚劣弱な海運活動をいとなむ国々においては、内航のみ存して外航を欠く場合がある。また、わが国鎖国時代のごとく外航を許さなかった場合もある。けれども、些かなりとも、外航活動がいとなまれるかぎり、内航活動は必然併営されるということが出来る。

その指導層——外航主力の大船主たち)なかんずく当該内航船主たちが内航苦境の克服・内航対策の樹立を求めるに甚だ卑下的・消極的であるのと同じように、諸外国の内航業界も謙虚であり、また、要求するところ少ないのであろうか？そして亦、わが国の荷主その他関連業者及び国民大衆の大多数が内航実情について不識且つ冷淡であると同様に、諸外国でも、内航に対する利用者・市民の関心と理解とは薄いのであろうか？これらに関する具体的・実証的な考察検討を加える余裕も準備もないけれども、総じて、外国における内航軽視がわが国以上ということは何ら有り得ないと言って決していいすぎでなからう。

直接的なものであれ、間接的なものであれ、内航海運に関する認識と関心とが、上記のとおり、わが国で極めて薄弱過少な現実が、何に基づき、如何にして生じたかということは、——その必要なしと言うつもりではないが——ここで深く問わない。こうした現実を前提とし、また、それに何等か関連するものとして、軽視されつつある本邦内航海運の特殊な環境・立場を、ひとつには、対外＝国際比較の面から、また、ひとつには、わが国の国民経済・海運業全体もしくは内航海運それ自体に内在する特別な諸要素・諸事情の指摘として、検討するのが本稿の主目的である。

要約的には、本邦内航海運の特殊性の研究と言いうべき本稿考察は、筆者自身にとり、今後続けようとする本邦および諸外国内航海運の一層実質的な諸分析に立ち入る前の予備的・基礎的な仕事であるが、一面、この課題、それ自体の独立性の重要性も否定できない。けだし、われわれが、ひとくちに、内航海運或いは本邦内航と言っているものは一体如何なる概念・対象であるのか、わが国における内航海運は諸外国のそれと全く同一・同様であるのか、わが国固有の問題を蔵するのか、等々、初歩的であって且つ本質的な諸点は、これまで殆んど考究されておらず、不明確のままであるからである。

最後に、本稿で取扱うのは、厳密には、内航貨物輸送に限定され、国内旅客航路事業＝いわゆる内航旅客輸送(離島航路を含む)は除外される。いわゆる

内航海運の中心・主軸が前者にあり，一般常識としても，本邦内航とは即内航貨物輸送と観念されていることから是認されるであろう。

第1節 本邦内航海運の対外的特異性

I 海運経済の三類型と本邦内航海運の在り方

すでに周知のごとく，佐波教授は，海運の国民経済的在り方（性格・機能）をすぐれて歴史的視点から考察して三つの類型に分類し，それぞれの特質とともに，三類型相互間の関連なかんづく海運経済もしくは海運国としての発展経路について独創的な解明を加えられた⁽¹⁾。教授自身は「海運経済の三類型」として論究・提示されるが，一般には，むしろ，しばしば“主要海運国に関する三類型”として理解されるものがこれである。その要点は，

- (i) 自国民経済内の運送（沿岸航路の運送）
- (ii) 自国民経済と他国民経済との間の運送（対外航路の運送）
- (iii) 他国民経済相互間の運送（第三国間航路の運送）

の三類型としても示され⁽²⁾，また，一層具体的且つ内容分類的な指示方法と見られる⁽³⁾の表示でも語られている。

類 型	主 要 航 路	主 要 機 能
第 1 型	○沿 岸 航 路	○内 国 貿 易 幫 助
第 2 型	沿 岸 航 路 ○対 外 航 路	内 国 貿 易 幫 助 ○外 国 貿 易 幫 助
第 3 型	沿 岸 航 路 対 外 航 路 ○外 国 間 航 路	内 国 貿 易 幫 助 外 国 貿 易 幫 助 ○国 際 運 賃 収 得

さて，上掲海運経済の三類型論との関連において，わが国現代内航海運の基

(1) 佐波宣平「海運理論体系」PP. 127～198

(2) 同書 P. 130

(3) 同書 P. 134

本的在り方を探求し、とりわけ、その対外的特異性乃至国際的な位置づけについて検討してみようというのが、ここ、本項での主課題である。この場合、考察の前提・予備という意味合いからも、まず問題とすべきは、いわゆる三類型論的思考方法に基づく本邦内航海運把握の能否ならびに条件であろう。

わが国国土の地理的形狀および現実に営まれている内航海運活動の姿態から且つ、われわれ日本人的常識として、理解される内航海運というものは、甚だ単純にして純粹である。しかも、それは、上に示した二様の類型表示のいずれであれ、その最初に、第一型として示されるものに全くずばり該当せしめ得るように思われる。だが、これは、あくまで、いわば日本の特殊な考え・見方であり、また理解の簡明・便宜のために一応言ったまでの表わし方である。世界各国の内航海運を通じて妥当することがらでもなく、また、いわゆる三類型論そのものにのっとった規定・把握の仕方でもない。

前者の諸外国内航海運の複雑且つ特殊な内情については、後で詳述するところでもあり、容易に推察・理解できるであろうから、ここで改めて述べない。後者に関して附言するに、まず第一に、いわゆる海運三類型は、むしろ、海運国三類型として普及し、主張されるものであって、そこでは、わが国（海運）は第二型として規定されていることを想起願いたい。第二には、関連して、こうした類型論的思考にあっては、一国海運業が全体として——厳密には、その中核的・支配的な在り方というべきであろうが——考察され、内部における内航・外航・三国間活動といった細別的区分は殆んど考慮外におかれてきたことである。

このゆえ、ここ本項で三類型論との関連において本邦内航海運の在り方を考えるとはいっても、もとより前提・条件が必要であり、また、上述本邦内航海運を第一型として把えるという表現にも訂正かもしくは条件づけが必要となってくる。けれども、この種いわゆる海運類型論とのつながり如何について多くの紙数を費やして論議することは余り意味もなく、本項主旨でもない。そこで

前提条件の必要なることも明言しつつも、一応、少なくとも、上掲佐波教授の類型指示の中に、内航海運なかんずく本邦のそれを該当せしめ得べきものがあるという認識の下に所論を先へすすめよう。換言すれば、一応、わが国が第二型の海運国であるといわれ、わが国海運経済（海運業全体）の基本的在り方が“自国民経済と他国民経済との間の運送”型或いは“対外航路における外国貿易幫助”型に属せしめられるとしても、現実には、内航活動も包含・遂行されている事実、しかして、この第二型国的本邦の内航海運の内容・機能は、他の第二型国さらには第三型国における内航海運のそれと同様、第一型国の海運活動（海運経済の在り方）と本質的に殆んど同一であること、それは、最も一般的且つ具体的には、“自国民経済内の運送”もしくは“沿岸航路における内国貿易幫助”の海運といった表現乃至概念で示され得ること、これら諸点の肯定乃至約束の上で、わが国の内航海運が他国のそれと比較して如何なる特徴・個性をもつかを検討しよう。

如上の認識・把握方法から出発するとして、しかも、こうした思考方法に問題が残るということ、そして、この点を解明することが本項主題たる本邦内航海運の対外的特異性をむしろ端的に示す方法であるということ、些か逆説的な論法であろうか。だが、実際に、上述の論理乃至把握方法のもとで、わが国内航を“自国民経済内の運送”・“沿岸航路における内国貿易幫助の海運”と規定したこと・できたということが、すでに、ひとつの特殊であり、特異性の反映に外ならない。このような規定は、本邦内航海運であるから可能であって、世界各国すべての内航についても妥当するところではない。

特に、後者の“沿岸航路”・“内国貿易幫助”という表現による内航海運もしくは第一型海運の規定方法——従来の一般的手法——には、それ自体に微妙な問題点があると思われるとともに、なかんずく、それは、わが国もしくは類似的な島国乃至半島形の諸国にはほぼ通用し得ても、大陸国或いは河川・湖の水運を中心とする内航活動をいとなむ国には通用しがたいことのあるべきを留意

せねばならないように思われる。

わが国の場合などでは、この沿岸航路〔の海運〕と内国貿易幫助〔の海運〕とは、いわば一括・連結的に解され得るし、前者の沿岸航路とは、ひっきょう国内航路、つまり自国の海岸——河川・湖は一応考慮外として——に沿った航路と同義なるべく、且つ、自ら、限定的・狭小な活動領域を想わしめる。けれども、自国の沿岸航路＝国内航路即内航海運と仮定・説明して、それが、常に同時に、内国貿易幫助となすを得ない国・場合があり、逆に、自国の内貿幫助海運即内航と規定して、それが、自国の沿岸航路で〔のみ〕営なまれると言いがたい国・場合がある。後者に該当すべきアメリカ合衆国の太平洋岸と大西洋岸とを結ぶ内航ルートやフランスの地中海岸とイギリス海峡岸とを結ぶ内航ルートは、明白に、自国の沿岸のみで形成されない⁽⁴⁾。また、アメリカ合衆国本土とハワイとを結ぶそれを沿岸航路の概念に入れるには余りに無理であろう。

沿岸航路は、もと、航洋航路 (ocean route) に対する言葉であろうが、一面、国内もしくは内国の航路の意にも用いられる。且つ、しばしば、国内の河川・運河・湖における水運と国内海岸沿いの海運とを合せたものが沿岸航路もしくは内航だと史料できる⁽⁵⁾。この場合、わが国のごとく、内航もしくは沿岸航路とはすなわち海岸沿いの海運活動とみなし得て、河川・運河・湖における水運をほぼ無視できるのと、後者のウェイトの高い外国の内航とでは事情、当然、異なる筈である。

いま、もし、河川・運河・湖での水運を内航に含めて考えるとすれば、ヨーロッパの河川・北米の河川および湖のごとき、そこでいとなまれる内航の主機能が、わが国と同様、内貿貨物輸送であるのか、それとも、より多くの外貿幫

(4) 自国の内航ルートであっても中間に外国沿岸を挟まざるを得ないものとしては、外にも、合衆国のアラスカ・本土間航路、メキシコ・グアテマラ・ホンジュラス等の大西洋岸・太平洋岸航路、さらには、パキスタンの印度迂回航路などがある。

(5) 河川・運河・湖で営まれる船舶輸送を“内陸水運”と称して海運と区別・切り離なす思考乃至慣行のあり得ることを全然否定するわけではない。

助性ありとすべきかの問題も生じ、この面でも、各国の、とりわけ、わが国の内航の特殊性を指摘できるであろう。

以上、要するに、内航海運——海運業一般としても同様だが——を当該海運サービスの行なわれる場所、より具体的にいて、いわゆる内航船の就役する航路に着目して把握しようという思考・方法と、当該海運サービスが遂行・担当する経済的機能に則して規定しようという思考・方法とは、無関係でないこともとよりであるけれども、もともと、違ったものである点、および、そのゆえに、国により、時と場合によって、航路の面から把えた内航概念と機能の面から考えたそれとの一致・不一致関係があるべき点とが、まず、理解され得たであろう。

次いでは、これら二面・両視角それぞれのうちにあつて、なお、本邦と諸外国とで、内航海運が違った行き方・在り方を示すことについて、各々、項を別にして、検討を重ねるとしよう。

II 外国内航活動の外見的特異性

(1) アメリカ合衆国の内航活動

アメリカ合衆国にあつて、その太平洋岸地域（港）と大西洋岸地域（港）との間を結ぶ海運活動及び太平洋岸とハワイ諸島との間で営まれる海運活動は古来、同国国民経済にとりかなりな重要性をもつものとみなされ得、且つ、明白に、同国国内の海運即ち内航海運といわれてきた。前者が、仮りに、北・中米大陸の沿岸近くを航行し、パナマ運河を通るにしても、その航行距離の遠大なる点、或いは、メキシコ・グアテマラ・サルバドル・ニカラグア・コスタリカ・パナマ・ホンジュラス等々の諸外国沿岸を中間に挟まざるを得ない点で、少なくとも、わが国その他の島国形・半島形の狭小国の内航と甚だ趣きを異にすべきこと自明である。後者のハワイと米本土間のそれも亦、他の大部分の国におけるいわゆる離島航路とはケタ違いのものであつて、ほとんど、航洋海運

・遠洋航路に属せしめるがむしろ適當と思われるような合衆国独得の内航活動とみてよからう。

このふたつの合衆国内航海運が、いわば、最もアメリカ的＝米国的な特徴に満ちたものであり、本邦内航常識と余りにもかけ隔たった存在であること今更述べる必要もあるまい。これらと同程度に際立ったアメリカ的特殊性だといえないにしても、いわゆる第一型海運国アメリカ合衆国のむしろ中核的海運活動を成す五大湖上の水運および河川・運河上の水運も亦、他国、特にわが国の海運乃至水運の規模・性格に比べて相当な特色を有する。琵琶湖や国内諸河川における本邦舟運にしてわれわれ海運研究者の注目を惹くもの皆無といってよからう状態と、合衆国の五大湖或いはミシシッピ河水運の國民經濟的重要性とは、到底比較すべくもない。

北米五大湖の海運活動にはカナダも関与するところあろうし、ミシシッピ河水運にほぼ比肩すべき大規模・活潑な河川交通も中国（揚子江）その他の大国でその例を見ないわけでない。規模の大小もしくは形態および機能の相違——この相違が内包する問題点は後述する——をしばらく別問題とすれば、ヨーロッパの諸河川・運河においても、活気にみち且つ經濟的重要性大なる水運がいとなまれている。こうした事情のゆえ、合衆国の五大湖水運および河川水運は、必ずしも、同国独自の海運（水運）活動といたいがたいであろうと前に附言した次第である。けれども、こと、わが国に関しては、この種国内水運（海運）活動は、全く、他人事的なものである。曾つて、戦前の日本海運の一翼の意味をもったというべき中国大河川上の運送活動を含めて、如上湖および河川（運河）の水運というもの、亦、当面、わが国内航活動の研究と發展とに、直接的参考性をもたないといって、一応、許されるであろう。

（2）ヨーロッパ諸国の内航活動

いわゆる大〔陸〕国アメリカ合衆国の内航的活動が、狭小な島国であるわが

国のそれとはケタ違い的な大きさ・広がりと特殊性とを有するのとは比べれば、ヨーロッパ諸国でいとなまれる内航活動は、或る意味で、本邦内航海運により近似的であるともいい得る。特に若干の国々の内航海運は、外見的にも、機能的にも、わが国のそれと甚だ類似してさえいる。けれども、この種類似た内航海運業務をいとなむ諸国を含めて、大多数のヨーロッパ諸国において活潑に行なわれている河川・運河利用の内航的活動は、合衆国の同種活動叙説の際に関連言及したとおり、厳密な海—海運と区別されるかぎりにおいて、直接的な参考性乃至関連性を有しないということもできる。

しかも、この種ヨーロッパ的な河川・運河上の水運活動は、現実に、当該各国、ヨーロッパ全般、もしくは、世界の海運活動および産業経済とのつながりにおいて、甚だ注目すべく、また、いわゆるヨーロッパ内航活動のきわめて重要な部分を構成する。推察の常識的方法として、わが国内航に最も近似すべしと言い得るであろうイギリスにあってさえ、この河川・運河上の内航活動は、わが国の比すべきもない程活潑である。

他面、北米五大湖水運に匹敵すべき湖利用の水運は、ヨーロッパでも、ほとんど認められない。スウェーデンがヨーロッパ諸国中の例外として所有し且つ利用するやや大きな湖も、北米五大湖に比しては、大人に対する子供のような大きさにすぎず、その故、これらスウェーデンの諸湖水それ自体もしくは湖相互間、或いは、湖利用国内横断水路にあって営まれる水運・海運の規模と性格また、使用船舶の大きさは、五大湖の場合と相当懸隔がある。

そのかわりに？、ヨーロッパでは、文字通り、海を利用する内航海運が最もウェイト高く、且つ、概して、各国ともに甚だ活潑である。しかも、それが、わが国内航と外見的類似性をもつということ、前にふれたごとく、一面では可能である。だが、一面にあって、いわゆるヨーロッパ内航海運の在り方は、各国毎もしくは数グループ別に特殊性をもつことも確かである。けだし、イギリスのごとき島国における内航—沿岸航路とイタリアのごとき半島国のそれ、西

ヨーロッパ諸国のそれ、スカンジナビア諸国のそれ、或いは、フランス・スペインのような隔絶型・外国沿岸経由型の内航⁽¹⁾、等々、の間に、明白な外見・形状上の差異があるからである。

こうしたヨーロッパ諸国それぞれに特異な内航海運の外見的在り方(類型)——当該国において現実に経済的重要性の高い中核の内航活動がどれであるかを問わぬとして——の中から、わが国にとり、参考となり得べきものとしからざるものが当然想定されるであろう。形式論理としてだが、たとえば、フランスで地中海岸(マルセイユ)からイギリス海峡岸(ルアーブル)への内航があるとして、それは、一面確かに既述合衆国の太平洋岸・大西洋岸接続の内航より小規模・短距離であっても、矢張り、同型同種の遠距離外航的内航というべく、わが国がとってまてて範となす対象たり得るか否かは甚だ疑問である。同様に、形式的に考えられ得るイタリアのヴェニス(半島北東端)からゼノア(同北西部)への内航があるとしても、これに類似した本邦内航のパターンは考え出しがたいであろう。

以上、一面、既掲アメリカ合衆国内航の主要且つ特徴的なパターンとの比較・対応、一面、わが国内航海運との相違性の明示・強調という方法乃至意図のもとに、ヨーロッパ諸国の内航活動を、まずもって、総体的・一括的——より正しくは、主要パターン毎の総括というべきであろうが——に捉えながら、その基本的且つ特殊な在り方を述べた。それによって、一応、合衆国のそれよりはかなり本邦内航に近接的だと思われるヨーロッパ内航活動にして、なお、少なからず、明瞭な対本邦特異性を有することも、すでに理解され得たであろう。のみならず、最後のいわゆる沿岸航路の海上運送——わが国内航海運に最も類似的なもの——に関して明言しておいたごとく、ヨーロッパ〔一括〕的な内航それ自体の中であって、国により・グループ的に、ちがった在り方のあり

(1) 現実にどの程度に存在するかは別として、ドイツのキール港・リュベック港等バルティック海側地域とハンブルグ・ブレーメン等北海側の地域との場合にも、デンマーク海岸迂回の内航活動が行なわれる可能性が考えられる。

得ることも知られたであろう。

事実、海を舞台とする文字通りの海運であり、また、自国の或る港から或る港まで必ず自国の沿岸を（も）たどり行く国内的航海であるという点で、確かに、本邦内航海運にかなり近似的であるかに思えても、この種ヨーロッパの内航海運の或るものは、わが国のそれと甚だ異なった形状的特色をもつ。他面海と区別される河川・運河を舞台とするがゆえに、一応、わが国内航海運と異種・無縁と考えられるヨーロッパ河川・運河上の内航活動であって、中には、使用船舶の種類・大小と実際の運航ぶりがわが国内航海運もしくはヨーロッパ的内航海運——海を舞台とする——とほぼ全く同位というべき場合もある。

かくて、本邦内航海運との比較・関連においてヨーロッパ諸国内航活動を正確に理解し、その特異性を明認するためには、当然に、これら諸国毎の——いくつかのグループ乃至類型に分けられればそのグループ・類型毎の——より具体的な内航構成・その特徴を見きわめる必要がある。もっとも、われわれ日本人にとって、諸外国内航の実情を詳細明白に知得することは甚だ困難であり、筆者自身、目下、これについて語るに足る十分な資料をもたない。全然ふれないのでは上記論点の主張当否すら疑われようかと思つて、一応、イギリスの内航についての、いわば、ごく常識論的な私見を下述するが、これについても、後日、より深い考察によって補充すべき必要を自認している。とはいえ、それによって、各国毎の内航の特異性と本邦にとっての参考度とは或る程度知得・理解できるであろう。

（3）イギリス内航の主特徴

イギリスの内航は、常識的にも、実質——尤も、機能面＝貿易関連面についてでないが——的にも、わが国内航海運と外見＝形状最も類似している。ただし、前にふれたとおり、イギリスの内航は、わが国内航海運に符合する海＝沿岸航路を舞台とするものと河川・運河を舞台とするものとの構成され、後者に

関するかぎりわが国と異種である。同国の河川は、わが国河川に比して、決して広幅・長大といえないにかかわらず、水深が充分であってかなりな大きさの汽船の通航を許すこと、また、運河の発達あることがその主因。

ところで、海とは異なる河川・運河の水運なる意味でこそ、また、それがわが国で殆んど不存在であるという点で、イギリスの対日本的特徴として強調したけれども、実際のイギリス河川・運河上の水運は、海＝沿海の内航と、殆んど差異のないことに留意すべきである。なかんづく、当該輸送具＝船舶は、他のヨーロッパ大陸河川におけるモーター付大艇とちがって、わが国、また、イギリスその他諸国海運（内航）が用いると同じ船種の中小型汽船である。もしも、比較的小型船舶（汽船）による国内水路上の輸送活動が内航であると定義づけられるならば、イギリスの純海運的内航と河川水運的内航との間に差異はないといってよからう。

なお、わが国にとり重要性少くない機帆船——現在では殆んど帆を用いずその故むしろ木造小型汽船と改称すべきだが、起源的且つ常識的に、鉄鋼製汽船と木造〔帆〕船の合の子と解される——は、イギリス〔および外国一般〕では殆んど問題視されず、その限り、中小型鋼船中心であることも対日本的特色のひとつであろう。

最後に、わが国に対比したとき差異に非ずして類似であり、上来、対日本的特異性の指摘を主とする本項叙述趣旨からそれることでもあり、また、外見＝形状としての問題よりも多分に機能＝内容上の問題に属するかもしれぬが、イギリスの内航がヨーロッパにあって特殊な在り方——一応有形的な特異性——を示すことにふれておこう。それは、自国の或る地域に、しかも、ふたつの中心地に分れて、産出する石炭の、これまた2～3ヶ所の工業生産基地への輸送が、イギリス内航の最重要部門を成すことである。他国産の石炭の輸送、他種類の自国産貨物（たとえば葡萄酒・米・小麦）の輸送、単一ルートの航海、或いは、主航路・主貨物の必ずしも指定しがたい内航、等々、各国それぞれの内

航姿態が考えられるなかで、これは、イギリス流内航の在り方であろう。

Ⅲ 外国内航活動の機能的特異性

内航海運——殊にわが国の——の経済的主機能が国内貿易の幫助もしくは国内貿易貨物の輸送に求められること一般常識であり、従前諸家の通説であるがこうした規定・説明も、或る種の条件・枠の中で妥当することであって、如何なる国の、また、如何なる意味の内航海運にも通用し得るわけではない。

自国の海岸沿いに、したがって、文字通り純粹の海上運送活動として営なまれているわが国内航のごときは、むしろ、稀少例であること上述によってすでに明らかであろう。海を舞台とする内航とともに、海にあらざる湖・河川乃至運河を舞台とする内航活動が欧米では活潑である。そして、この湖・河川・運河上でいとなまれる輸送活動が当該国の国民経済にとり重要な意義・貢献をもち、その国輸送活動全体の中で大きな比重を示す場合も少なくはない。

湖・河川・運河というものの海に対する地理学乃至自然科学的な相違と、前者を舞台として行なわれる水上輸送活動の条件・船舶が、いわゆる大洋横断・遠洋航海の現代国際海運業＝現代の一流商船から区別さるべき常識的懸隔とが一面、如何に、確實・明白であるとしても、また一面において、なかんずく、自国の湖・河川・運河である場合、そこでいとなまれる水運活動というものは自国の沿岸における海上輸送と一括的に取扱われ、同類的に考えられてきた。“航洋海運＝外航”に対する意味で“沿岸海運＋湖水・河川水運＝内航”といった見方がしばしばなされる。多くの場合、沿岸の海上を走る船舶と湖・河を走る船とは同質・共通であり、そのかぎり、いわゆる内航船は、沿岸海上航行船と自国湖水・河川・運河航行船との和と考えられてよいであろう。

さて、或る程度まで理論としても是認され得、且つ、現実には、欧米海運国大半にあってみかけられる在り方として、外国の内航が、いわゆる海の運送と湖・河川・運河の運送とを合せたもので成り立っていると前提して、本項では、

こういう在り方を示すヨーロッパ或いはアメリカの内航活動が担当し・遂行する機能面の特殊性を問題としよう。

まず第一に注目すべきは、上述欧米で重要な湖・河川・運河における水上輸送活動の多元的機能〔の強さ〕についてである。すでに触れたとおり、ヨーロッパの諸河川とアメリカの湖および河川は、必ずしも、或る一国の領有に属さず、複数の国々が部分的に所有・利用するため、しかも、湖・河川上の交通は全体的・流動的であるために、一国の国内貿易の補助すなわち国内間貨物輸送のみならず、一国の外国貿易の補助＝輸出入貨物輸送、さらには、自国外の国と国との間のいわゆる三国間貿易の補助・輸送といった機能が、同時併行的に行なわれる。ヨーロッパのライン河・マース河・ドナウ河等々著名河川の水運主力は、むしろ、外国貿易品の輸送・自国河港と他国〔河〕港との間の交通・航路に置かれているといわれる。

北米五大湖は、それ自体、並な評量・推測の及ばぬ拮がり・大きさと荒さをもつ湖であり、したがって、そこで営まれる輸送活動の規模・航行する船舶の大きさも、時に、異常な大きさである。この点を別として、五大湖で行なわれる船舶輸送は、合衆国とカナダ両国の自国内航的そのみでなく、両国の、さらに、その他諸外国の外航的活動の延長でもある。少なくとも、わが国にとって、北米五大湖は、その内航海運との関連においてではなくして外航海運（の一部）との関連において認識を集め、評価される。五大湖上の合衆国・カナダ両国の内航湖面活動の重要性を決して軽視するつもりはないが、それを対象・舞台とする両国および世界各国の外航活動、すなわち、外国貿易の補助のための機能が、それ自体充分評価さるべき重大性をもつこと贅言を要すまい。

如上、一面、沿岸海運と同質・同範疇的であると見られる欧米の湖・河川・運河における船舶輸送が、一面、本邦の純粹海運の内航に比して甚だ異質的な経済機能をもつ点を強調したが、こうした本邦と外国との間の差異は、同じ沿岸海運の船舶輸送にあっても認められる。これが、欧米諸国の内航的活動第2

の特殊性。

アメリカ合衆国にあって、太平洋岸と大西洋岸とを結ぶ海上交通・船舶輸送は、明白に、自国内の海運活動つまり内航と目される。ヨーロッパにあってはフランスやスペインの場合に、地中海の自国港と大西洋側の自国港との間に同様、明白な自国内交通、一国領土内＝国内貿易補助の海運業務を認めることができる。しかも、こうした国内の或る港から或る港への航海は、ほとんど、〔自国の〕沿岸沿いにいとなまれる。距離の長短を別とすれば、この種船舶海上輸送はわが国の内航活動とほぼ類似的であろう。

だが、すでに述べたように、合衆国或いはフランス・スペインの上記内航的活動は、わが国の場合とはちがって、自国の海岸のみに沿って行なわれるものではない。中間に、ひとつ或いはより以上の外国〔海岸〕が存在し、且つ、当該外国海岸には寄港し得べき外国の港がある。法令などによって、中間における外国港への出入が禁止されていないとするならば、こうした沿岸航行用船舶は、時に、他国の港に寄港し、そのかぎり、自国と当該外国との、或いは、外国相互間の貿易貨物の輸送にもあたり得るわけである。そのかぎり、もしくはそうした可能性の有り得るかぎり、合衆国の太平洋岸と大西洋岸との間の内航的船舶やフランス・スペインの地中海・大西洋岸間の沿岸航行船は、必ずしもつねに、内国貿易の補助・国内間貨物輸送という単一機能をもって把握・説明できるかどうか、してよいか否か、問題たり得るであろう。

第三に、最後だがむしろ最も重要なことからして、特にヨーロッパ主要海運国における内航業務——自国の国内航路に就役する船舶、そうした船舶が遂行する輸送業務といった方がより適切であるかもしれないが——というものの経済的機能は、従前における一般定説たる国内貿易の補助、すなわち、自国内部における移出入貨物の運送だけではなくして、しばしば、自国の外国貿易の補助や三国間貿易の補助という役割をもつこと、或る意味では、むしろ、それに大きく密着している点に注目しなければならない。

ヨーロッパ諸国のいわゆる内航船が、自国の港から港への国内的移出入貨物を運ぶこともとより否定しない。けれども、同時に、それら内航船は、自国からの輸出品・自国への輸入品、或いは、他国向けや他国からの三国間貿易貨物の輸送にも従事する。少なくとも、こうした、いわゆる外国貿易および三国間貿易関係の貨物輸送を相当程度いとなむ。わが国の内航船とて、時に、輸出されるべき貨物・輸入された貨物の輸送、換言すれば、いわゆる開港＝外国貿易港と不開港乃至地方港との間の航路・貨物運搬に従事するが、この種外貨貨物の仲継乃至末端輸送は全体のうちいたって低い比率といわれる。これに比較したときヨーロッパ諸国内航船の同種活動は甚だ活潑であり、その比率はきわめて高い。

この主理由は、ヨーロッパ諸国の地理的な近隣・接続および世界海運業のメカ的地位と歴史とに輝くヨーロッパ海運業の伝統・慣習に求められよう。イギリスのロンドン・リバプール、大陸のロッテルダム・アムステルダム・アントワープ・ハンブルグ、等々、著名な港において、大型外航船による大洋横断的外国貿易貨物の輸送分野（機能）と、中小型船による近隣・国内的陪養輸送分野（機能）とは、有機的分業・協業の関係において遂行されており、後者の一部を成す内航船も、当然に、輸出入貿易に密着せる貨物を取扱っているようだ。地中海のゼノア・マルセイユやスカンジナビアのコペンハーゲン・ストックホルム・オスロー等々の港でも、また、これら諸港に活動の根拠をおく中小型（沿岸用）船乃至内航船も、ほぼ、事情を同じくする。

しかも、留意すべきは、いわゆる内航船——国内航路就航船——は、殆んどすべての国にあって、この種輸出入貿易貨物の仲継・関連乃至末端輸送を重要な機能・対象としているという事実と、他面、いわゆる内航（船）と近海（船）との密接な融合性とのことである。

内航と近海との接合・一体化ということは、それ自体、近時（昭和30年以降）わが国でも促進されつつある。戦前の本邦にあっては、朝鮮・中国・シ

ベリア・樺太を中心とする近海活動と純内航活動との密着性が認められた。しかし、少なくとも、戦後のわが国における近海海運活動の制限を前提とするかぎり、一見、類似的な傾向に思えても、わが国とヨーロッパとでは、近海・内航の密着関係に、自ら、顕著な差ありといわざるを得まい。また、本邦現在の内航海運業務における輸出入外国貿易からの疏隔、国内貿易の幫助専一——少なくとも、最重点的な——の在り方からみれば、ヨーロッパ諸国の上記傾向は甚だ特長あるものといってよかろう。（後述参照）

第2節 本邦内航の国内的特殊事情

甚だ概括的・全体論的な、また、形態論的な把握方法と叙述形式との下にはあれ、前節に述べた各国内航海運の国別乃至グループ別の特徴、なにかんずくわが国と諸外国との間におけるいわゆる内航海運もしくは内航的海運活動の在り方の相違は、或いは、識者の常識として知得されていたかもしれぬが、これまで、殆んど論及されることのなかった、いわば、取残された一課題である。なお、いたって不十分・未成熟な論じ方にとどまったであろうけれども、われわれは、それを本邦内航に関する正しく深い研究と理解とを進めるための第一段階的必要事として一応の検討を加え、それを前提・基礎としたうえで、第二段階的課題を取扱う。

考察第二段階の問題として、ここ、第2節では、わが国内航海運それ自体が蔵する複雑にして微妙な具体的特殊問題のいくつかを考察する。見ようによっては、それは、既述部分と同様、本邦内航の対外的特異性に外ならず、それに含ましめて論ずべきものであるかもしれない。けれども、かなりニュアンスの違いもあり、区別して述べる方がむしろ適当と思われる。一般的な且つ外面的な相違点とともに、具体的且つ内面的な特徴を知ることが、わが国内航海運の実情理解に便宜であり、少なくとも、殆んど新規に、〔本邦〕内航研究をはじめる筆者らにとって有用・有意義であろう。

ただし、ここに取上げるのは、筆者が特に興味を覚え、関心を抱く一部の国内的特殊問題であって、それが、本邦内航の内面・内部的特殊事情・個別的特性のすべてでない。さらに、個々の事項に関する資料的・実証的な詳察は、むしろ、今後に残される。その限り、前節論述と同じく、いわば、問題点の指摘乃至予示・予備的検討にすぎぬといい得る。予め了承ありたい。

I 本邦内航に対する外部圧力

ただに内航海運のみならず、外航海運、或いは、いわゆる大手オペレーター・中核体・オーナー、等々も含めた本邦海運業全体が、戦後20年を経て、なおかつ、非常な困窮をつづけ、本格的な立ち直りが果して何時可能なりやにさえ疑懼をもたれているのは、内外幾多の悪条件・悪要因あるためである。或るひとつの内的悪条件もしくは外的悪要因によって窮状に落とし入れられたわけでもないし、また、いくつかづつある内的悪条件・外的悪要因のなかにあつて、どれかひとつ、もしくはふたつ・みつつが際立って影響・作用するというような単純なものでもない。さらに、或る業種乃至グループ、たとえば、大手外航オペレーターにとって重大な影響ある或る悪条件であっても、他のグループ、たとえば、内航オーナーに対して同様重大であるかどうか一概に言えない場合もある。

如上、内航と外航との区別なく、一様に、わが国海運業が戦後なお困窮しつづけていることを述べたけれども、それでいて、内航と外航とでは、困窮の度合および実情に差のあることもたしかである。しかして、内航が外航よりも一層の難局に立たされ、劣悪な状態を余儀なくされているのには、もとより、それだけの理由があると見ねばならない。この内航不振をきたらしめる有力要因たること確実な外部からの圧力（外的要因）について一応の見解を述べることからはじめたい。

内航の不振・困窮に影響ある外部からの圧力・圧迫として注目すべきは次ぎ

の3つであろう。

- 1) 荷主からの圧力
- 2) 陸上交通機関からの圧力
- 3) 外航海運からの影響

もち論、この外にも、たとえば、金融界からの圧迫・海員組合からの圧力・港湾および港湾荷役からの影響、等々、多くの外部圧力もあることたしかであるが、いま、多くの内航業者の声をきき、且つ、筆者自身がとりわけ重要と感じたのが上の3つである。このうち、最初の荷主からの圧力、それ自体は、ひとり、内航固有の外部圧力でなく、わが国海運全体、換言すれば外航海運も蒙っている大きな圧迫である。だが、第2の陸上交通機関なかんずく鉄道からの圧力は、殆んど、内航なるがゆえの外部圧迫というべく、外航の場合きわめて影響少ない。最後第3は、時に、外部圧力と呼ぶを適当としないかもしれず、一面、当該外航活動を主力とする大手業者一本邦海運業界の支配・指導層からはことあげするを嫌がらるべき問題であるかもしれないけれども、現実且つ可能性として存在するものであり、しばしば、内航専門グループが提言するところでもある。もとより、これは内航海運にとって問題視されることであって外航海運にとっては論外である。以下、それぞれにつき、要点を述べよう。

1) 荷主からの圧力

すでに触れたとおり、荷主側からの圧力、端的にいうと、荷主の横暴・強力で苦しむのは、内航のみでない。外航も苦められている。けれども、同じような苦しみ・苦しめられ方とはいえ、その度合の強弱・影響の大小なり、それに抵抗する力・耐える力の強さ加減なりにおいて、大手＝外航と中小＝内航とは明白に差がある。

大資本・巨大企業であり、また、でなければやれぬ外航業務の場合、荷主からの圧力はあるにしても、常につきまとわれ、盲従する外ないようなことばか

りでない。船舶の運航計画が根底から変更を余儀なくされるような場面も、そう始終は起らないであろう。（たとえば、定期船の場合を想起されよ。）いわゆる財閥・系列のつながりとか、大海運企業としての信用・強さとかからも、荷主と大手外航オペレーターとが、王様対奴隷の関係で向き合うこと殆んどない。のみならず、いわゆる積荷保証による大型船計画造船といった荷主からの支援も受けられるわけであって、大手外航業者が、時に口にする荷主の圧力・強さも、反面、それなりの理由をもち、利点さえあり得るといえる。

内航業者にあっても、荷主からの積荷保証・それに基づく新船建造に恵まれる機会が絶無ではない。また、荷主の圧迫・横暴を云々しつつも、現実には、そうした荷主を大事にし、荷物をもらい、運賃・収益を得ている以上、内航船主の荷主依存・荷主さまさまの応待は当然でもあろう。このかぎり、彼等に対する荷主圧力も、彼等が表面口にするほどにひどくばかりでないかもしれぬ。

もっとも、客観的にみて、本邦内航が受けつつある荷主圧力は、外航の場合に比して、明白に、きびしく、内航苦境の一大要因といってよいようである。すでに触れ、あとでも別論予定の外航＝大手・内航＝中小の経営体制のゆえに本邦内航業界は、たえず、巨大荷主の圧迫にさらされる。鉄鋼における八幡製鉄と富士製鉄で代表され得るごとく、わが国内航貨物の大宗は、ほとんどすべて、独占大企業の荷物である。こうした巨大企業たる荷主に対しては、いわゆる一杯船主の零細内航企業は、ひとにらみされれば縮みあがってしまうような存在である。荷主のいうとおり・命ずるままに、内航船は動かざるを得ない。自社独自の配船計画・運航日程を立てて船舶を走らせ・荷物を選ぶような独立独歩の内航企業は、今日のわが国に存在しないといってもよい程である。慢性化する内航船腹過剰傾向に基因することもしながら、わが国内航船——定期船でさえ——は、王様荷主に仕える奴隷であって、それだけに、荷主からの圧力は絶大である。巨大企業（荷主）が自ら算出した原価計算どおりの運賃をもらい、生産＝出荷計画どおりの荷物量を積み、指示された仕向地へ運ぶ、こ

れが、本邦内航船大多数の姿である。

2) 陸上交通機関からの圧力

昨夏（1965年7月）試みた北海道方面調査旅行時に、筆者らは、北海道〔在住または勤務の〕海運人が国鉄の夏期特別割引運賃実施による海送貨物の陸上転移を怖れ・対策に苦慮している有様を眼のあたり見聞した。国鉄対内航海運の競争関係が現実如何に熾烈であるか、前者を中心とする陸上交通機関の側からの圧力・影響が内航海運にとって如何に大問題であるかの好実例である。

航空輸送すなわち飛行機による内航貨物輸送分野の侵害は、当面、いまだ問題化していないようであるし、わが国の地理的事情および経済生活水準からはそれが大問題となる日があるかどうかには、むしろ、否定的な見解をもつ。けれども、陸上交通と内航海運との競合は、以前からも認められきたところであり、しかも、近時にいたって、ますます、内航に脅威をあたえはじめつつあるとさえ思われる。しかして、特に留意の必要を促しておきたいのは、こうした陸上交通からの圧迫・競争は、ひとり内航海運にとって問題となり、近海であれ遠洋であれ、外航海運の場合、全く問題とならない点である。

如何なる輸送具・交通機関であれ、それが存在し発達するからには、それ自体に充分な経済的根拠と各々の利点・長所がある筈である。他方、同じ海運界なканずく、内航海運界にあっても、企業間乃至船種間に競争関係がある。同業との競争はもち論、他業との競争によって、海運は、古来、きたえられ、伸びてきたし、将来もそうであろうというのが筆者の持論であり、そのゆえ、海運にとって競争は必然にして不可欠なものであるとも考えている。国鉄やトラックによる侵害・圧迫に負けるようでは、わが国の内航海運は余りに頼りないというべく、そういう弱いものではないと確信してもいる。この意味では、内航海運に対する国鉄・トラック等陸上交通機関からの競争・刺戟は、或る程度また、或る種のものはむしろ是認されてよからう。

それ自体、最近の大きな交通問題である国鉄とトラック・バス乃至私鉄との競争、すなわち、陸上交通機関相互間の競合が、陸上交通と海上交通との間の競合・競争へ拡大・発展したとも見らるべく、また、なかんずく、陸上における国鉄対トラックの貨物輸送競争の深刻化が、この双方をして海上貨物への浸透に向わしめ、その結果、内航海運をも同じ競争場裡に引込むにいたったと考えることもできる。海と陸との違いこそあっても、同じ日本という国土領域において自国の経済産業活動と国民生活に結びついた貨物を運ぶ立場・ものであるかぎり、内航海運が国鉄対トラックの激甚な競争を他人事視し、その火の粉の自分に及ばざることを望むことは許されないともいえる。

實際上、とかく、国鉄と内航海運との間のみの競争と思われ、また、少なくとも、後者が現在まで問題視するのは国鉄の動向だけのようであるが、内航海運に影響するのは、何も、国鉄のみに限らない。トラック輸送の発達・変化も亦、いまや、次第に内航海運へ影響をあたえつつあるし、今後、この傾向は一層強められるであろう。

国鉄とトラックとの競争の帰趨については専門外のこととして云為するつもりはない。ただ、上述のごとき競争論の見方と現実になお行なわれつつある双方間の競争および内航海運への影響とから考えるに、トラック業は、国鉄に勝ちつつあるにしろ・拮抗しつつあるにしろ、はたまた、旗色悪いにしろ、ここまで成長・発達してきた以上、国鉄との貨物争奪戦の継続とともに内航海運との同様競争を開始・遂行する段階に入ったといつてよいのでなからうか。

それ自体が海上を動く輸送具であり、船舶＝ボートの名称でよばれるフェリー・ボートの発達は、今や、トラック輸送の在り方に新局面を開かしめ、いわゆる輸送距離の拡大をも促進して、内航海運にとり、おそるべき競争者たる地位を約束したようである。このフェリーは、青函鉄道連絡船＝貨車航送船と同様、船舶でありながら、内航船の敵となる日が近かろう。

けれども、こうしたトラック輸送からの圧迫・競争は、なお、本邦内航全般

に対して重大脅威とならず、また、それが群小独立の私企業経営を基盤とするため、ひとつのまとまったもの〔から〕の大圧力とは感じられない。いうならば、他の内航企業からの競争・刺戟に似通った個々のまた非高圧的な競合である。これに比して、国鉄は、単一の独占・巨大企業体であり、それだけに強圧的な圧迫感を生ぜしめる。諸外国の鉄道と異なり、貨物運賃面の赤字を旅客運賃面の黒字で埋める建前で定められた国鉄貨物運賃の防禦網は、トラックはかいくぐれ得ても、内航船舶はつき破ることもできないといわれる。これを夏期特別割引制度などで一層低められると、内航船はますます貨物を集めがたいことになるのは明白である。なканずく、北海道からの貨物について当該割度を実施するというのは、トラック相手でなくして、内航船相手のやり方であり、これによって蒙る内航海運の打撃は大きく且つ直接的である。海運組合・運賃同盟といった内航船主の団体組織といえども、国鉄に太刀打し得べき力と地位をもたない。弱小者を苦しめる独占巨大企業の暴力だと受取られ・非難される所以でもある。

（3） 外航海運からの影響

すでに触れたごとく、内航海運に対する外航海運の影響・圧力を外部圧力と呼んでよいかどうかは問題なしとしない。なканずく、これを、荷主からの圧力および陸上交通機関からの圧力と同軌に並べて論議する仕方にはかなりの批判がよせられるかもしれぬ。結果的乃至表面上、こうした叙述形式を選んだことに、筆者自身も些かひっかかりを覚える。

改めて述べるまでもなかるうが、〔あるとして〕外航海運のあたえる影響・圧力というものは、荷主や陸上交通機関とりわけ国鉄からの影響・圧力と性格乃至内容を異にすることたしかである。同じ海運業・日本海運の内部における同業者間の競争＝影響であるという見方も可能であろう。とりわけ、實際上、本邦内航に影響・圧迫をおよぼすべき外航活動をいとむ本邦外航海運企業は、

すべて、それ自身、内航活動にも従事している。彼等の内航業務の経営単位乃至領域は、個別的にも・総体としても、むしろ、雄大であり、そのかぎり、重要性多いといい得るかもしれぬ。だが、それでいて、いわゆる本邦内航海運と〔本邦〕外航海運との関係なかんずく後者から前者にあたえる影響・圧力が、いわゆる〔純〕内部的競争・拮抗であるかどうか、外部圧力と呼ぶべからざるものであるかどうかは大いに問題である。

第一に、〔今日のわが国にあって〕外航海運と内航海運とを区別する思考はきわめて一般であり、且つ、明瞭である。そのかぎり、一方は、他方に対して部外の位置・関係を保つという見方も許され得る筈である。しかも、第二に、一般常識的に最もしばしば理解・使用される外航海運の意味内容、また、ここで現実の問題となる外航海運は、いわゆる遠洋航路・航洋海運であって、しかも、それは、一流大手の大企業のみがいとむところである。換言すれば、尋常普通＝群小零細の内航企業大多数には殆んど無縁の対象である。部分的に内航海運を兼営するにせよ、或いは、全然兼営してないにせよ、航洋外航＝遠洋海運に従事できるのは、いわゆる6中核体を中心とする少数の大手オペレーターに限られる。このような在り方の外航海運が内航海運に影響・作用を及ぼすのは、端的に言って、一方的である。これを競争というにしろ、甚だ弱肉強食的であろう。けだし、大多数の内航船主、或いは、わが国の内航海運そのものは、自己の領域・業務面に外航海運の部外的影響・圧迫を受けることはあっても、相手の領域・業務面に侵入・反撃する術をほとんどもっていない立場にあるからである。

この意味では、一見同じように見えても、大手外航と中小内航との関係は、同じ内航領域内での中小鋼船(業)と機帆船、乃至、いわゆる大型内航船と小型鋼船との関係とは性格を異にし、後者の場合に競争はあり得ても、前者には少なくとも、正常・拮抗の競争なしと解すべきであろう。荷主や国鉄といった純然・明白な外部からの圧力・圧迫とは又ちがったものであること確実であると

しても、外航海運からの影響は、内航にとっては、やはり、ほぼ、一方的な外部圧力と見ても、一応、許されることでなかろうか。ちなみに、わが国の内航海運に対する外航海運の影響乃至圧迫というとき、理論的な考え方として、また、可能性乃至過去の史実としては、わが国外の諸外国の海運〔の対日活動〕の動向も考えられるが、現実には、わが国海運の外航活動、なかならず、大手外航グループのそれに限定できる。

わが国現代の一般識者たちの間にあってさえ、日本郵船・大阪商船三井船舶・川崎汽船・山下新日本汽船・ジャパンライン・昭和海運といういわゆる6中核体＝代表的大海運企業の名を聞き、その経営業務活動を慮るにあたって、これら各社が内航業務をも併せいとなむ事実にと想入できる人はどれくらいいるであろうか。これら6中核体はもち論、いわゆる本邦のオペレーター・オーナーの殆んどすべてが、亦、自ら、外航活動の実施・外航船の所有運航をもって任じ、誇りとしている。数十トンせいぜい数百トンの機帆船・小型鋼船といわゆる一杯船主の零細組織とはケタ違いに大きな大型汽船・大規模経営なるがゆえに、本邦著名〔外航〕オペレーターのいとなむ内航業務は、一面、過大評価されるおそれもあるけれども、こうした一流オペレーター各社内部にあって、当該内航部門の業務比率はいたって低く、その仕事の重視・評価されること甚だ少ないのが、いつわりなき現実と思える。いわんや、こうした大手筋海運業者における内航経営は連年赤字をつづけ、経済採算の面では、継続の理由を失いつつあるとの声すら聞かれる。

わが国各産業における独占的の巨大企業化の傾向とも密接に関連したことだが本邦外航オペレーターは、その主目的たる外航活動の利益の追求・拡大乃至擁護のために、いわゆる大荷主に対するサービスとして、犠牲的・捨て石的にそのかぎり、赤字を覚悟して、内航活動を営なむといわれる。もち論、海運企業としての配船繰りから、それまで外航就役中の船を一時内航にまわす場合――それ自体の経済的正当性は敢えて否定できぬ――もあろうし、いわゆる大型

船による大量輸送の経済効果を考へての大型船内航投入の場合もあろう。こうした場合はもとより、前のサービスの行為の場合といへども、一概に、非道の所業として責めらるべきものでないかもしれない。

だが、わが国の外航海運諸企業は、そののみが理由であったわけでないにせよ、とりわけ、外航面における過当競争の抑止ということで、集約・合併を強制され、自らも、或る程度まで、その必要と効果とを自覚し、実現した筈である。この外航面における過当競争と内航面における過当競争とでは、いずれが過当の度大なりや、容易には比較しがたい面あるにせよ、常識的には、後者の方が一層はげしいであろうし、そういわれている。自らも内航業務をいとなみつつあるかぎり、大手外航オペレーターも、この内航における過当競争・船腹過剰・経営不振は身にしみていることであろう。およそ、こうした状況を前提とすれば、本邦の大手オペレーターの内航活動の自縮・外航専一の行き方を求める立論・期待も許されよう。少なくとも、内航活動を専業もしくは主業とする中小海運企業としては、“子供の遊び場に侵入して子供たちをおしのける大人の所業”といった印象も、時に、或いは、心では、抱くであろう。内航〔のみ〕に生きる船主が、これを、強者の横暴・圧迫と呼んだとしても、敢えて、無理からぬところもあると思われる。

機帆船経営で代表される、いわゆる一杯船主の零細企業が本邦内航の基本的在り方だといわれるにせよ、彼等が余りにも多数であり、散在的であり、且つままとまりのないものであるがゆえに、わが国内航業界の主導権は、比較的少数の中小内航（鋼船）企業の手になぎられている。こうした主軸的内航船主の一部にあっても、内航海運と外航海運との兼営がみられる。もっとも、この場合の外航海運は遠洋にあらずして近海に限定されるのが原則である。〔この内航と近海の結びつきについては後で別論する。〕他面、主軸的な内航企業の多くは、大手外航オペレーターと、大なり小なり・直接または間接のつながりを持ち、しばしば、庇護依存の地位にある。

こうした事情のため、彼等は、内航に対する外航海運の悪影響について、明らさまに、大手外航業者を非難することに慎重であるし、また、いわゆる近海と遠洋を合せた外航海運全体を論議の対象としないようである。筆者がひそかに案ずる大手の外航とじ込め・中小船主の近海と内航の一体化経営という思想に、今後、どの程度まで、内航業界の同調・賛意が期待できるか、心許ない気もする。私見はとも角、内航業界の主勢力——上掲主軸的内航船主たち——は内航に対する外航の影響・圧迫を口にするときであっても、大手外航オペレーターが、「内航大型船輸送海運組合」のメンバーとして、内航用に登録した大型船で内航貨物輸送業務を実施するかぎり、殆んど何等の敵意を表明しない。

〔内航〕船腹量はもちろん、資本力・信用力或いは企業力の上で格段の差のある大企業が、規模の優位で中小企業を圧したとしても、同一業務・同一活動領域のものである限りは、競争であり、止むなきことだと考えているのであろう。

内航に対する脅威となり、競争ならざる一方的圧力・影響となる外航海運の圧迫・作用とは、端的には、5～6,000トン以上の遠洋航路用大型船の内航投入である。

内航2法の成立以後、いわゆる10,000重量トン級の大型外航貨物船の臨時的内航就役の事例はなくなったといわれる。確たる資料は未入手だが、幾分小型の5～6,000トン級外航用船舶にして、〔おそらく内航用に登録してあったのであろうが〕内航に投入され、物議をかもしたことは少例であれあったようだ。この内航2法の制定実施に伴なう内航再建方策の進行が、荷主ロットの小口化などの理由とともに、大型外航船の内航就役を制限するのにあずかって力のあることたしかなようである。だが、少なくとも、数年前まで、いわゆる1万重量吨の外航用大型船の種々な理由による内航投入は現実に行なわれた。それが偶々、内航船腹不足時に行なわれ、見方によっては、かえって、内航に援助的好影響をあたえた場合もあったであろう。また、内航運賃の切りくずしといった無茶をしなかった場合もあろう。けれども、少なくとも、そうした大型船の

内航投入によって、さなくば、内航船に残される筈の貨物量が奪われ、それだけ、活動分野が縮小したことは否定できぬ。

内航2法に基く調整が旨く行くかぎりにおいて、当面、こうした大型外航船の内航あらしは抑えられるであろうが、これら法律それ自体に、大型船の内航投入を禁ずる規定はないようである。少なくとも、その船を内航船として登録しさえすれば、内航就役はなされ得る筈だ。国際収支論からのみ新規建造を強行される数百万トンの外航用船舶が、今後、外航不況乃至外航不適となった際に、内航へ現われる、或いは、影響をあたえることが絶対ないという保証があるだろうか。

こうした過去或いは将来のことを論外に措くとしても、近時、チリ塩を三ツ子島に総揚げして、あと、1万トン級の大型船で内地輸送（内航）するといった問題がすでに伝えられた。もし、実現するとして、こうした大型船を所有・運航できるのはだれか、数百トンか千トン位の小型船しかもため内航船主はどうなるか、どういう影響をうけるかが取沙汰されている。外航用大型船の内航投入を焦点とする外航海運の内航海運に対する圧迫・影響は、決して、虚構のことではなからう。少なくとも、本邦内航がこの種外航海運からの一方的影響にさらされる立場におかれていることは留意されておかねばなるまい。

II 本邦内航の内部事情の複雑性

等しく海運（業）といっても、外航と内航とでは、かなり、事情の相違がある。われわれが、これまでに、外航海運中心に学びとった知識の少なからざる部分が、内航海運には通用しない。前者における当然の且つ重要な業務慣行にして後者に不妥当なもの多く、内航業務に配置替えされて“岡にあがった河童同然”と嘆いている海運人も少なくない。こと程左様に、本邦の内航海運は複雑であり、難解であり、しかも、未論議・未解明な問題が多い。

その全部に亘って研究すること到底困難であろうが、近時、はじめて、内航

海運の考察に染手した筆者が、研究・検討の必要あるべしと思う具体的且つ経営論的の問題だけ、しかも、いま、思い付くかぎりにおいて、すでに、次のようなものがある。

① 専門的内航と副業的内航

—これは、大手外航・中小内航の分業化傾向乃至問題であり、且つ、それとして後述する。

② 内航業務と近海業務との接合関係

—近時論議されはじめた問題であり、これも後で取扱う。

③ 鋼船と木船との関係

—いわゆる内航鋼船業と機帆船業との競争・競合の問題であり、また、機帆船から小型鋼船への転化現象という問題も含まれる。

④ 内航運送取扱業（者）の役割と実情

—もと回漕業と称され、内航運送の取次ぎ・下請・媒介をいとなむといわれる斯業が、内航海運業者とりわけ機帆船に対してどのような関連と支配乃至影響をもつか。この正体については未だ判然たる説明はなされていない。

⑤ 内航船腹量にからまる問題

—慢性的船腹過剰に悩むといわれる本邦内航商船隊の現実、とりわけ、登録船腹量と稼働船腹量との異常な開き、企業別或いは船種・船型別の内航船腹量の在り方、等々、実情の正確な把握。

⑥ いわゆる技術革新乃至船質改善の問題

—自動化船・専用船の発達、船舶の大型・優秀化が内航にあっても進行し、また、云為されるが、社会経済上および物理技術的にいかなる可能性と限界性もしくは利益があるか、慎重に検討すべきであろう。

⑦ 内航運賃にからまる問題

—標準運賃制が法定されたが、ごく少数特定の標準運賃と業界が自主的

に設けるといわれる調整運賃とで一切の運賃問題が果たして解決され得るのであろうか。あらゆる場合の運賃が合理的に算定され、また、いかなる運賃競争も否定さるべきであるのか。等々。

⑧ 内航企業の収益性

——多くの企業が内航経営の苦境・赤字累積を口にするが、一面、黒字経営の企業もある。経営の合理化と業界秩序確立とからんで、内航企業の現代及び将来の収益性が考察されて然るべきであろう。

⑨ 内航船員（賃銀）問題

——国民経済にとり、また、企業経営にとって内航船員賃上げは重大問題であるが、一面、彼等の賃銀はなおかなり低悪である。労働条件とともに内航船の船員賃銀の妥当な在り方は、もとより、充分検討されるべき問題である。

ここにあげた企業経営的な問題点9つの外にも、なお、多くの考察すべき事項があるにちがいない。たとえば、新しい内航2法のひとつ「内航海運組合法」に基づいて設立されつつある多数の海運組合の在り方と運営のごとき、或いは、内航2法で示された新政策の経済的効果（または効果の経済学的検討）のごときがそれ。だが、またしてもの繰返しごとのようであるが、これら諸問題は、いずれも、いわば、今後の研究課題であり、ここでは、ほぼ、単に指摘するにとどまる。

本項では、その標題に示した本邦内航の内部事情の複雑性を端的に例証するものとして、上掲問題点はじめのふたつについてのみ、数言を費やす。それは同時に、わが国内航海運の特殊性の好例ともいえようから、本稿最終部分に充てて充分ふさわしがるべきものでもあろう。

（1） 中小船主における専門的内航と大船主における副業的内航

すでに述べたところから明白なように、わが国現実の内航活動は、それを専

業とするものと副業としていとなむものの2者の総和である。専業としていとなまれる内航と副業乃至兼営としていとなまれる内航との間に、思考の差があること当然といわねばならぬ。

戦後オペレーターと称されきたったわが国の代表的・一流の大海運企業は、本来、外航活動に専念すべき筈だが、昔からの経緯もしくは主力外航事業に附随して、内航活動にも従事している。これら大企業の内航業務なかならず内航用運航船腹量は、既にふれたごとく、当該企業の業務・船腹量全体の中では微々たるものであるが、いわゆる一杯船主の零細内航企業のそれに比すれば、いずれも、きわめて大規模である。つまり、これら大企業の副業の内航の方が、内航専業企業よりも量的優位を示しているわけで、実に、ここに、問題が伏在する。

いわゆるオペレーターに対するオーナーは、主として、外航オーナー即ち外航用中・大型船の所有者——貸渡業者——を意味し、多くは、内航海運と無縁である。本邦内航の主勢力は、個々的には微細ではあっても、専業として、乃至、專業的に、内航に従事する中小船主、なかならず、中小鋼船の運航者または所有者である。次項に述べる内航と近海との一体化・緊密化の傾向から知られ得るとおり、少なくとも、内航主力企業の有力分子多数も、必ずしも内航活動一本槍の在り方を示さない。そのかぎり、厳密には、内航主力の中小船主たちも、内航業務および内航船とともに外航業務および外航船を兼営併有するといえる。

けれども、こうした内航主力中小船主における兼営・併有は、上述大企業の副業的内航の在り方と明瞭な差をもつ。端的に言えば、大企業の場合、外航業務と内航業務、外航船と内航船とは、一応劃然と区別されるのに対して、さらに、いうところの外航が遠洋中心であるのに対して、内航主力の中小企業にあっては、しばしば、同一船が時に内航・時に近海に就航する。同じ営業課員・船員が外航と内航とを受けもつといってもよい。そうした限り、後者は、内航

を、ひとつの或いはふたつの主軸として海運業をいとなむものであって、前者のごとく、附随的乃至惰性的に内航をもいとなむ在り方とは、立場を大きく異にすると言うことができる。この意味で、彼等を専門的な内航業者と呼んでも許されるであろう。

より重要且つ明白なことは、近海にさえ出て行かぬ純内航の業務・船を経営所有する小企業・小船主が甚だ多数存在する事実である。機帆船(業)や小型鋼船(業)にとっては、内航は、主力というよりか、むしろ、全力である。余りにも多数でありすぎ・各地に散在しすぎ、且つ、微力であり、団結や統制の困難があるため、内航活動の指導権を握り得ていないとはいえ、彼等の存在と役割とは到底軽視するを許されない。

さて、如上、大船主グループにおける副業的内航と中小船主グループにおける専門的内航乃至純内航との混在は、それぞれの立場・思考・利益の差を基盤として、わが国内航の内部事情を複雑ならしめ、苦境脱出策の立案・実施に問題を生ぜしめるこというまでもない。一応、業界も歓迎し且つ期待もしているところでもあるがゆえに、また、筆者自身いまだ当該問題にまで考察をすすめていないがため、内航2法による再建施策に対する批判的言辭は慎みたいのだけれども、この法律・政策と上述の現実面との関連が充分旨く行っているかどうか疑念なしとしないということだけは附言しておこう。

上記2乃至3の違った内航、或いは、内航に対する異なる対応・態度の在り方から、本邦内航〔主導権〕をめぐるグループ間競争論を直ちに展開するつもりはないけれども、また、そうしたもののうち、いずれかひとつ乃至ふたつの育成強化に重点をおくべきか、それとも、全部を含めた助成を考えるべきかといった政策論も後日にゆずるけれども、ともあれ、こうした大企業の副業的内航と中小船主の専門的内航との区別・併存については、充分留意すべく、いたづらに、打って一丸式なまるめ言葉・方策に逃避すべきでないように思う。

最後に、筆者は、こうした専門内航と副業内航との混在・それに基く事情の

複雑性をわが国の一特色として述べたが、こうした問題が諸外国にあってどうであるかは、実は、つまびらかでない。その意味では、諸外国内航についての検討も是非必要であり、有意義でもあろう。もっとも、たとえ、本邦と諸外国とで同似的な様相が認められたとしても、一面、わが国にはわが国固有の条件・環境のあること明確であり、そこにおける問題として論議すべく、そのかぎり、本邦内航の特殊事情として考慮する必要と可能性のあることも附言しておく。また、こうした專業・副業問題のなかには、当然、上述大型外航船の内航投入——もっぱら大企業によってなされる——も含めて論議されてよいであろう。後日の機会を期したい。

（2）内航と近海との接合性

海運白書によれば、「40年4月1日現在においては、貨物船38万7,000総トン油送船1万9,000総トンの船舶が内航と外航に、ほぼ2分の1ずつの割合で就航して⁽¹⁾」いるとされる。タンカー（油送船）については殆んど問題とするにいたらないが、貨物船約40万総トンが内航と外航とをかけもちしている事実が、ここで、論議の中心となる。

昭和39年夏に制定施行されたいわゆる内航2法、なかんずく、内航船の適正船腹量および最高限度を定めた「内航海運業法」に基づく新しい政策によって今日、たとえ臨時的・一時的にのみ内航に就航する船であっても、すべて、内航船として登録されねばならなくなっているから、上記38万7千総トンの数字は、当然、いうところの内航貨物船船腹量の一部である。当初から、適正船腹量を著しく上廻り、止むなく、最高限度量として容認された昭和39年10月の鋼船貨物船船腹量123万総トンに対比すれば、実に、31.4パーセントに相当し、そのご4月までの新規建造量28万2,000総トンを加算しても4分の1にあたろう。もって、内航船の内航・外航両面就航が、決して、些小な問題でないこと

(1) 「日本海運の現状」——いわゆる海運白書一昭和40年度版、P. 131

判然とする。

ところで、こうした外航にも就役する内航船は、内航用船舶のうちでも比較的大きな船であり、通常、いわゆる3,000総トン型が最も多いといわれる。もっとも、より小型船であっても、その例絶無でないようだ。他方、1万重量トンクラスの外航大型船の臨時的な内航就航は、ほぼ皆無といってよい程減ってきているといわれる。

重要なことは、上述の船型ともからんで、こうした外航進出内航船の就航区域が、ほぼ、近海——なканずく、近海1～2区——に限定されるという点である。つまり、外航とはいえ、遠洋活動にはいたらないわけである。そして、ここに、内航と近海の接合・一体化の傾向が指摘・論議される⁽²⁾。この傾向は、戦後であって、昭和30年頃から顕著になりはじめたといわれるが、戦前においても、旧日本領土・中国・ソ連・東南アジアのいわゆる極東海運市場は、わが国中小海運企業の働き場であり、また、こうした近海地区海運と本邦内航との融合は甚だ密接であり、明白であったとされる。

このような形における内航と近海の一体化・接合の関係、それ自身は、前節に述べた諸外国、とりわけ、ヨーロッパにおける同種現象と相似したものも確かにある。だが、それぞれの地理的・歴史的乃至政治経済的背景は異なっているし、特に、わが国が戦争を境にして、環境と条件を大きく変えた事実、および、その中での、再出発・再建であることは充分考慮されねばならぬ。

いまひとつ、直接には関係なき問題とも思われるが、近海と密着せる、或いは、しはじめたわが国内航が、現実に輸送する貨物における内国貨物と輸出入貨物との構成問題、別言すれば、本邦内航の経済機能(ウェイト)も、本項叙述に関連して考案されてしかるべきであろう。けだし、もし、この近海と内航の一体化・緊密化が将来必然の方向だとするならば、従前、内航船というものは、もっぱら、国内間移動にかぎられる内国貨物の輸送と外国へ輸出されまた

(2) 寺井久美「日本海運の全容」第一編「内航海運」P. 13 および P. 47～52

は外国から輸入される貨物の国内的仲継・接続輸送とを対象乃至目的として考えられてきたけれども、新たに、国内から外国へ・外国から国内への直接的輸出入貨物の輸送をも考慮に入れる必要が生じるからである。

とはいえ、この内航活動と近海活動との接合性についても、統計資料的な分析は、すべて、将来に残される。ここでは、これも亦、われわれが追求すべき課題であり、同時に、わが国内航固有の特殊性であろうことを指摘するにとどまる。

内航の自動化専用船における就労状態

山 本 泰 督

は じ め に

昭和39年度の海運白書は、内航海運における近代化のあらわれとして、内航船の専用船化と、船舶の自動化および新船種の開発の2点をあげている⁽¹⁾。

内航海運は国内輸送活動量の半分を占めているが、内航海運業の主要輸送貨物は、石炭、鉄鋼、石油、セメント、石灰石、砂利、砂、石材等の産業基礎資材である。ことに、近年のわが国産業構造の重化学工業化を反映して、停滞的傾向を示す石炭を別として、上記内航大宗貨物の輸送量の増加率は大きく、そのロットの大口化と他方における輸送需要者の流通経費節減要求とが相俟って専用船の出現、増加をみている。内航専用船の建造状況より、その増加状況をうかがうと、昭和33年には、2隻1,010総トンであったものが昭和38年には44隻57,757総トンに増加し、39年9月現在の内航専用船の船腹量は334,789総トンで内航船腹量（鋼船、木船計約257万5000総トン）の約13%に達している⁽²⁾。また、専用船の種類も、石炭、鋼材、セメントから自動車、石油化学製品、薬品、コンテナ等の分野まで増大してきた。

他面、内航海運における輸送費低下の努力は、専用船建造とならんで船舶の自動化、機械化として現われてきている⁽³⁾。（第1表参照）船舶の自動化・機械

(1) 昭和39年海運白書84—87頁。

(2) 武石章、解説「内航二法」、昭和39年12月、33—34頁。

(3) 現在、自動化船と云う表現は一般に使用されているが、その内容は、かならずしも統一したものではない。通常、機関の遠隔操縦、自動制御装置をふくむ船内作業の機

化は操船性能の向上，乗組員の作業環境の改善にも役立つが，現在のわが国の自動化・機械化は，船員費の高騰傾向にたいして，乗組定員の減少により船舶経費の削減をその主たる目的とするものとみなされている⁽⁴⁾。

表 1 内航における自動化，機械化装置別装備船の推移

自 動 化 装 置	昭 37 年	昭 38 年
オ ー ト パ イ ロ ッ ト	2(隻)	23(隻)
オ ー ト ・ テ ン シ ョ ン ・ ウ イ ン チ	0	10
ブ リ ッ ジ ・ コ ン ト ロ ー ル	0	15
遠 隔 監 視	3	23
燃 料 系 統	1	26
潤 滑 油 系 統	1	22
ボ イ ラ ー 系 統	1	24

武石 章『解説「内航二法」』昭和39年12月，43頁より引用

内航海運における専用船，自動化船は，今後さらに増加する傾向をもつと考えられるが，最近内航においては，ごく初期に大巾な自動化・機械化を採用したばら荷運搬船F丸に便乗する機会を与えられたので，ここに同船における自動化・機械化の実施状況と，同船の就労状態を，あきらかにしたい。それは，上述の内航海運近代化のあらわれである専用船，自動化船における就労状態の一事例を示すものであり，内船海運の近代化が，船員の労働条件に及ぼす影響を考察するための手掛りとなるものである。

I F丸における船舶の自動化の状態

F丸は昭和38年12月に建造された総トン数874トン，重量トン数1,350トン

械化が採用された船舶をもって自動化船と呼んでいるけれども，自動制御装置が採用されていなくとも，船内作業の機械化が大巾に実施された船舶をも，その内に含めているばあいがある。小論で自動化，機械化とは，それぞれ自動制御装置の採用，船内作業の機械による省力化を，意味している。なお，船舶の自動化，機械化の現状については，たとえば下記参照。浜田昇，「船舶自動化の今後の趨勢」『海上労働』15巻3号，「巨船も自動操従で」『朝日ジャーナル』1965年10月3日号。

(4) 昭和39年海運白書，86頁。

のばら荷運搬専用船である。本船は当初より北海道／三陸間の製鉄用原料炭・鉱石類を専門に運送することを目的として建造されており、航路、貨物が限定されていたため、その運航目的に合致した専用船として船艙、速力、荷役設備が、設計されると同時に、また小型船としては、かなり大巾な船舶の自動化・機械化が試みられている。

自動化船F丸における就労体制をみるに先って、まず本船における自動化の状態を紹介しておかねばならない。

現在わが国で船舶の自動化というとき、それは機関部作業の自動化が中心となっており、主機関の遠隔操縦、主機および補機類の計器類の集中監視、自動制御がもっとも重要なものであり、それに伴い操船機器の自動化を含めた船橋の近代化が進められ、他方では係留装置、荷役設備、通信機器の省力化が実施されている。そして、このような船内作業の機械化、自動化に並行して船内居住設備についても改善が進められている。したがって、F丸における自動化・機械化の実施状況をみるにあたって、この順序で眺めてゆくことにする。

F丸の主機関は、600馬力のディーゼル機関2基を減速機を介して1本のプロペラ軸に連結する、2基1軸方式をとっており、満載航海速力は12ノットであるが、2基のうちいずれかの機関に故障が生じたばあい、クラッチの離脱により故障してない一方の機関により8ノット以上の速力で航行を継続できる。このクラッチの離脱は、機関の故障の検出、警報から離脱まで、すべて自動的におこなわれるので、主機関の監視、保守作業が緩和され、また機関故障による停船をさけうるようになっている。

主機関は、船橋にあるコンソールの右ブロックに組込まれている主機関遠隔操縦装置によって、2基同時に操作できるようになっており、操縦装置には警報装置、運転ランプと共に操縦ダイヤルの位置を自動的に記録するテレグラフ・ロガーが組込まれている。

主機関の監視、自動制御については、F丸のばあいには、自動化された大型

船のばあいと異なり機関制御室は設けられておらず、機関室後部に主機監視盤、発電盤、配電盤等が装備されている。しかし機関室の無人運転、遠隔操縦のため、機関室に固定式、移動式各1台のテレビカメラがあり、前者は計器盤監視用に使用され、後者は機関室全体の監視に利用される。このテレビカメラは、船橋のコンソール左ブロックに受像器と並置された遠隔操縦装置により、カメラの旋回、伏仰、移動およびレンズの絞り、ズームの調整が可能となっているから、騒音、高温の機関室での当直監視は不要であり、船橋において主機の操縦とともに機関室の監視がおこなわれている。

発電機、原動機その他の補機類についても同様に自動化が進められている。発電機、原動機とも2基装備されており、原動機の始動、停止は、機関室後部の補機監視盤の押ボタンによるが、燃料供給、故障時の切換えの他、電力負荷が大きいときは2基同期投入するが、その後に負荷が減少したばあいの予備機切離しは、すべて自動化されている。その他に補機については、ポンプの自動切換え、清水、燃料油の自動汲上装置(警報装置付)、起動用空気圧縮機の自動発停装置(警報装置付)、潤滑油の清浄に用いるセルフセクターが採用されている。

機関部については、上にみたように大巾の自動化が採用されているが、それに比して航海機器については、とくに顕著な機械化、自動化は見当らない。――これは現在のどの自動化船についても共通していることであるが。しかし機関の遠隔操縦にともない、船橋の操縦室の装備、配置は在来船と比較して大きな変化を示している。操縦室は室内からの視野を妨げぬよう四方に窓をとり、後部の化粧煙突も廃止されている。室内前面に操縦盤が配置されており、操縦盤は右、中央、左の3ブロックに分れるが、右ブロックには、主機遠隔操縦装置、回転計、主機関係表示灯および警報装置、テレグラフィローガー、中央ブロックには、舵輪、ジャイロコンパス(自動操舵装置付)、レーダー、発電機表示灯および警報装置、船内電話等の航海機器、左ブロックには、主機遠隔監視用テ

レビ受像器，テレビカメラ遠隔操作装置が，それぞれ組込まれている。室後方には海図台，気象用ファックス（天気図日記装置），音響測深儀，無線電話が，後部視界を妨げぬよう配置されている。操舵，監視につく甲板部当直とともに機関部当直も，この操縦室で機関の運転，監視をおこなうのであって，いわば航空機の操縦室に類似したシステムと云えよう。

なお航海機器には，とくに顕著な機械化はみられないと述べたが，内航就航船としては在来型船にみられぬ機械化が進められており，自動操舵装置や特殊警報器付レーダー（レーダー中に新しい映像が入ると，操縦者がこれを確認して止めるまで鳴り続ける警報ブザーがついている。）に，それをみることができ

る。係留装置としては，船首にテンションドラムを装置した揚錨機を装備して，係船，揚錨に兼用させ，船尾には独立のテンションウインチを装備している。テンションウインチの装備により，荷役作業や汐の干満による吃水の変化に応じて係船索の張り方が自動的に調節されるため，係船索の見廻り，引きしめ，ゆるめ等の作業は不要となっており，また船の接岸位置の変動が少いため荷役作業の能率化にも役立っている。また船首のテンションドラムの切換えは船橋操縦盤で遠隔操縦できるようになっており，繰出された錨鎖の長さは操縦盤の指示器に表示されるから，出入港作業の作業量も減少している。

船艙および荷役設備についてみれば，F丸が航路もほぼ固定したばら荷専用船として設計されているため，艙口は技術的に許される限り広くとってあり，艙口蓋は油圧開閉機により前後に開く鋼製艙口蓋が採用されており，従来のような開閉用ワイヤーの掛け外し作業が不要となっている。荷役はすべて陸上機械を利用するため，荷役用ウインチは装備しておらず，本船に装備された小型ウインチ（3トン）は，陸上クレーンで揚荷するに際して，陸上貨車を引いて荷役を促進することを目的としている。

通信装置としてF丸は無線電話を装備しているが，無線通信機は備えていな

い。船内通信には居住設備を含めた各室にダイヤルによる自動交換式電話がある外に、港内作業用のハンドトーカーがある。

最後に居住設備にふれると、乗組定員12名の全員が個室になっているとともに、休憩室として純和室（5帖）が設けられている。暖房は機関の余熱を利用した暖気暖房方式が採用されている。食堂は全員共通の一室で、調理室とはハッチで接続している。調理用燃料はプロパン・ガスが使用されている。なお本船では独立の事務室が設けられているのも小型船では珍しいことである。

II F丸の定員と職務分掌

F丸の乗組定員は12名で、その構成はつぎのとおりである。

職員 6名（船長1，1等航海士1，2等航海士1，機関長1，1等機関士1，2等機関士1）。

部員 6（甲板長1，操舵手2，甲板員2，調理手1）。

また作業部門別にみれば甲板部は船長を含めて8名，機関部3名，事務部1名の計12名となっている。

F丸の乗組員の職務分掌に入るに先立って、沿海に就航しているほぼ同じクラスの在来船の乗組定員を比較のために示しておこう。（第1表）これによって、F丸の自動化・機械化により省力化された作業の一斑一そのすべてではない—また自動化に基ずく乗組定員の減少をうかがうことができるだろう。なお、船員法は、現在700総トン以下の国内各港間を航行する船舶については、労働時間、定員にかんする規定の適用を除外しているから、F丸との比較のためには、700総トン以上、1000トン未満の船舶が適当だが第1表では参考までに、700総トン未満の鋼船の事例も併せ掲げてある。

第1表にあげた在来船の乗組定員・定員構成は各船の船型・設備によって若干の相違は見られるけれども、ここに比較にあげた各船はいずれも自動操縦機、遠隔操縦装置を備えていない点では共通しており、また船内作業内容、作業組

表 2 自動化石船、在来型船の定員比較

遠隔操縦機	なし	なし	なし	なし	あり
自動操舵機	なし	なし	なし	なし	あり
船名	I	S	T	K	F
総トン数	994	925	854	693	865
主機種類	ディーゼル	ディーゼル	ディーゼル	ディーゼル	ディーゼル
馬力	1,200	550	800	650	1,200
航路	近海 1区	沿海	沿海	沿海	沿海
用途	貨物	貨物	タンカー	貨物	貨物
無線機器	あり	無線電話	あり	あり	無線電話
船長	1	1	1	1	1
航海士	2	2	2	2	2
機関長	1	1	1	1	1
機関士	2	1	1	1	2
通信長士	1	—	1	1	—
事務長員	—	—	—	—	—
甲板長	1	1	1	1	1
甲板手	2	2	1	1	2
甲板員	3	3	4	4	2
操機長	1	1	1	1	—
操機手	2	1	1	1	—
機関員	2	3	2	2	—
司厨長	1	1	—	—	—
調理手		—	1	1	1
調理員	1	1	—	—	—
総計	20	18	17	17	12

内航の自動化専用船における就労状態（山本）

織は、海業運のばあい企業が異っていても、同型船のばあい、ほとんど相違がないということも指摘しておこう。

在来船の乗組定員をF丸のそれと比較して、明らかになるのは、F丸では機関部部員がまったくなくなったこと、甲板部員定員が1～2名減少していることであり⁽⁵⁾、甲板、機関部の職員定員は減少していない。第2にF丸では無線機がないため（無線電話を保有）当然のことであるが通信士が不要であり、事務部定員はF丸は在来船より1名少ない、または同数であることである。その結果、F丸では5～8名の乗組定員減となっている。

F丸乗組員の職務分担を簡単に

(5) 甲板部の部員の定員につき、船員法では総トン数700トン以上の船舶に乗組む甲板部の部員で航海当直をすべき職務を有するものの定員は6名以上でなければならないと規定している。(70条) F丸の甲板部員は5名であるが、航海士のうち1名をもって、部員必要人員数にあてることになっている。

紹介すると、つぎのとおりである。

A. 甲板部

a. 航海当直

(職員)	(部員)	(当直時間)
1 航 士	甲板員 A	8—12, 20—24
2 航 士	操 舵 手 A	0—4, 12—16
船長(補助甲板長)	操 舵 手 B	4—8, 16—20

1日3直制で職員、部員各1名が当直に立つ。ただし船長は甲板長と当直を共にして船長の判断により適宜休息をとることになる。

なお本船の通信設備としては無線電話が備えられており、船長、1航士および2航士はいずれもその装置の有資格者であるから、当直に立つ職員が当直ごとに通信を担当することになる。

b. 荷役当直

積荷時は1航士、2航士の6時間当直制。揚荷時は1航士、2航士および甲板長による3時間当直制。

c. 出入港および転錨作業の配置

(作業場所)	(職員)	(部員)
船 橋	船長, 2航士*	操舵手 1
船 首	1航士, 甲板長	甲板員 2
船 尾	2航士*	操舵手 1

*2航士は、船首からのワイヤーがとられてから船尾に、船尾がクリヤーになって再び船橋にシフトする。

d. 当直に立たぬものの作業

甲板部で当直勤務につかないものは甲板部員1名だけである。(甲板員2名中、1名は当直に立つが、甲板員間の当直勤務と日中勤務とは1カ月ごとに交替する仕組になっている。) この日中勤務の甲板員が衛生、食事あとかたずけ

手伝、各種雑用をおこなうことになる。

e. その他の作業分担

1 航士—荷役計画・指揮，安全

2 航士—航海記事，衛生，雇入公認

甲板部員—船体ペンキ塗り，ワイヤーロープ作成，船艙掃除など，甲板部員の通常の作業分担が，日中勤務者および非番の当直勤務者によって実施される。

B. 機 関 部

a. 航 海 当 直

	(職 名)	(当直時間)
	機 関 長	8—12, 20—24
1	機 士	4—8, 16—20
2	機 士	0—4, 12—16

機関部では，すでにみたように，船橋での遠隔操縦と，自動制御装置が採用されているため，部員は廃止されており，職員は，船橋で当直勤務をおこなう。ただし，当直中に，数度機関室へ行き，直接，見廻りをおこなっている。機関部作業でピークとなるのは，ピストン抜出作業であるが，これには陸上要員の派遣をうけ，実施している。その他の整備作業は，陸上への移行が意図されているが，完全に排除されてはならず，またそのかぎり在来船の部員の職務の1部も，職員が担当することになる。なお，在来船と異なり，職員間での担当機械は分担されず，整備作業は全員で行なうことになる。

b. 出入港および転錨作業の配置

	(職 名)	(配置場所)
	機 関 長	船橋にて，機関の遠隔操縦。
1	機 士	機関室で，緊急事態にそなえて待機。
2	機 士	船尾にて，甲板部とともに係留作業に従事。

C. 事 務 部

調理手1名が給食を担当している。ただし三陸のK港(石炭揚地)に入港したばあいには、朝8時より夕刻5時まで調理手の補助として婦人1名が雇入れられており、この間、調理手は食料の補給にでかけることができる。

なお、食堂は職員、部員共通であり、また食堂と調理室はハッチをへだてて接続しており、食後に食器は各自がハッチまで運ぶことになっているため、給仕関係の作業は不要となっている。机上事務については、給料計算業務が陸上に移行されたが、その他の事務は船内に残されており、職員、司厨長で担当している。

Ⅲ F丸における就労状態

上にみたように、F丸では、船舶の自動化、機械化に伴ない、機関部部員を中心としてその乗組定員を大巾に縮小し、また、乗組員の職務内容にも、変化をみているのだが、このF丸の就労状態は、在来型船舶のそれと比較してみたとき、どのような特質をもっているだろうか。それを以下に検討してゆこう。なお、F丸は最初に述べたように、ばら荷運搬専用船として運航しているのであって、以下にみるようにF丸の就労状態の特質は、自動化船における就労体制の持つ問題と専用船の運航形態の持つ問題とが不可分に結びついてあらわれることになる。

まず、F丸の就労体制の個々の問題へ入る前に、それに先立ち、F丸乗組員の労働時間について眺めてみよう。

第3表は、F丸乗組員の時間外作業時間と、日本船主協会に加盟して海員組合と団交関係にある5船主団体の所有する沿海就航船の乗組員の平均時間外作業時間を比較したものである。F丸の所有企業も、5船主団体に加盟している。船員の労働時間は、船員法また海員組合との労働協約により、1日8時間、1週48時間に定められているが、船長が必要と認めた作業については、それをこえて臨時に作業することを認めている。したがって、時間外作業時間の大きさ

内航の自動化専用船における就労状態（山本）

を比較することにより、全体としての作業時間数の比較が可能となる。上の時間外作業量の比較は、もとより、基準労働時間内および時間外労働の種類や、労働密度には、ふれているものではない。ことに、遠隔操縦、自動制御がとり入れられたF丸の機関部では、職務の変化もあり、作業内容が異っているので、他船の同一職務との単なる作業時間比較では、厳密な作業量の比較をなしえないことは、もちろんである。このことを念頭に置いた上で、作業時間の比較をおこなう。

なお、内航海運全体からみると、日本船主協会に加盟していない船主に雇用されている船員数の方がはるかに多いのだが、これら企業の所有船の大部分を占めている木船および700総トン未満の小型鋼船については、船員法は定員、労働時間を規定しておらず、またこれら企業と海員組合との団交関係も異なるので、ここには、上のような比較をするに止める。

表 3 時間外作業時間数(月間)

職 名	F 丸(A)	5 船主団体 (沿海 就航船) 平均(B)	$\frac{A}{B}$
1 航 士	128.7	70.2	1.83
2 航 士	89.3	58.2	1.53
甲 板 長	83.3	54.4	1.53
操 舵 手	70.8	53.3	1.33
甲 板 員	81.2	50.3	1.61
機 関 長	93.1	43.5	2.14
1 機 士	97.4	52.5	1.86
2 機 士	81.7	48.3	1.69
司 厨 長	86.8	50.3	1.70

F丸：昭和39年11月～40年6月平均

5 船主団体：全日本海員組合：調査資料号外「5 船主団体関係賃金実態調査表」(昭和39年7.10月分)の時間外手当額より逆算

F丸乗組員の時間外作業時間を5 船主団体所属船員（沿海）のその平均と比較すると、

1. 全般的にみてF丸の乗組員の時間外作業時間は永い。5 船主団体所属船

員の平均的時間外作業時間にかんする資料が7月の1カ月だけであるのにたいし、F丸のそれは冬期をふくむ8カ月の平均をとっているという相違はあるけれども——冬期には三陸／北海道航路に就航するF丸についてみると、荒天避難のため、時間外作業が増大するという一面はあるが、F丸の各自の時間外作業量の推移をみると、そのような季節の変動よりも、毎月ごとの不規則な変動の方が大きいから——全般的にみて、F丸乗組員の時間外作業時間が、つまり時間外労働を含めた労働時間が長いことを結論してよいだろう。

2. 個々の職務について、F丸と5船主団体雇用船員との時間外作業時間を、比較すると、F丸では、自動化によって部員定員が皆無になった機関部の職員の時外作業量が、他船に比して高いこととならんで1航士——時間外作業の絶対量では、もっとも高く128.7時間に及んでいる——、また司厨長の作業量の多いことが注目される。

F丸の時外労働—労働時間が、他船よりも永い原因としては、F丸の自動化、機械化による作業量の減少よりも定員の減少が大であるのか、あるいはまた、F丸が専用船であるため、ピストン運転による出入港作業が頻繁であることに基づくのか、あるいはまたその双方が関係していることが考えられる。⁽⁶⁾ いま、その原因が、上のいずれにあるかを確定するためにはF丸および同型在来船について船内作業の種類、所要時間等について分析せねばならず、それは断念せねばならない。そこで、ここでは、船舶の自動化・機械化に伴い企業が乗組定員を決定する過程について留意すべき点を抽象的に論じておくに止め、その後F丸の専用船としての運航形態と作業量との関連について触れることにする。

まず、船舶の自動化ないし機械化と、それに伴う企業による乗組定員の決

(6) 本来、乗組定員は就航航路における作業量を考慮して決定するものだから、このような要素に分けて考えることは、おかしいわけだが、問題の整理のため、このように2分することは許されよう。なお、後述参照。

定について。この問題を考えるために、船内でおこなわれている諸作業について簡単に考察しておくことが必要である。⁽⁷⁾ 船内では、異った多種類の作業を行なう必要が同時に、あるいは相前後して1労働日のうゑに発生するし、また航海中の異った労働日間においても、その発生の態様は異っている。船内作業は、その発生の頻度、継続性および作業を遂行すべき時期を選択する可能性の有無という見地から、分類して、考えることができる。たとえばその発生が継続的でありかつ、その作業を遂行すべき時期の選択の余地がないものとして操船作業があるし、その作業をおこなうべき時期を1労働日内または異った労働日間のうちで選択することが可能なものの1例として、整備作業がある。また船内作業は、それが技術的に——船舶外で遂行することが可能であるが、企業の採算の見地から、あるいは伝統的な慣習から船内で遂行されている作業（たとえば各種船内事務）と、およそ船舶外に移譲できぬ作業（さし当っての技術的水準から言えば操船作業）という形で分類することもできる。ある船舶の乗組員の決定は、標準労働時間を前提した上で上にみたような船内作業の性質を、考慮して、もっとも乗組員の遊休時間の発生が少ないように、また、必要人員数が最小となるように乗組員の分業協業方式を工夫し、その作業方式との関連で決定される。具体的に云うと、まず船内作業のピーク時—甲板部では出入港作業、機関部ではピストン抜き出し作業がこれにあたる—に、必要な作業員数が、検討される。他方、ある基準労働時間を前提した上で必要な当直作業員数（継続的に発生する作業の遂行にあたるもの）と、量的に安定しているが断続的に発生する作業を処理するに必要な作業員（日直勤務者）数の和が、考慮される。実際の乗組定員は、このいずれか所要人員の大きい方によって決定されるわけである。

上の叙述からすでにあきらかなことであるが、船内作業量の縮小には、船舶

(7) この叙述は地田知平「海上労働における分業と協業」(海運叢書3)昭和35年12月に示唆をうけている。

の自動化・機械化によるものと、陸上に移譲しうる作業の船内作業からの排除という2方法がある。また、船内作業量が一定していても、乗組員の分業協業方式を変更することにより、乗組定員の縮小を図ることも可能である。——在来船のばあいは、長期間にわたり工夫されてきた分業協業方式のため、その改善の余地は少いけれども、船舶の自動化の進展に伴い、ここでは作業様式の工夫により乗組員数は一層縮小するであろう。もっとも、そのためには大きく変化した作業内容を遂行する能力を備えた船員が必要なのであるが。(近年、検討され始めた甲板部、機関部という作業組織の廃止、一本化と船舶士という新職務にかんする構想が、これに当たる。) また、ピーク時の作業量によって乗組定員が決定されているときには、ピークとなる作業の一可能なばあいの一排除も乗組定員の縮小に有効である。

さて、当面の考察の対象である船舶の自動化、機械化と乗組定員の縮小の関連に立ち帰ると、船舶の自動化、機械化は、陸上へ移譲すべき作業、ピークとなる作業の解消、さらには、作業組織の改変についての検討を経なければ、乗組定員の縮小に充分に有効ではないのである。具体例をあげると、陸上への作業移譲としては、保守・整備作業を船内でおこなうことを止め、入渠時におこなうこと、⁽⁸⁾(ただし、この本格的実施には機器、計器類にたいする信頼度の一層の向上をまたねばならないが。) 事務作業の本社、代理店への移譲がある。

(事務作業のうちには、法律の規制および商慣習から船内でおこなうことを余儀なくされているものがあるが、船舶の自動化に伴う乗組員の縮小傾向を考えると、早晚、事務量の整理に配慮が必要となろう。) ピークとなる作業の処理については、出入港作業は、係留装置の機械化により作業量の縮小が進められているのが実情であり、また、ピストン抜出し作業は、入渠時まで延期するか、あるいは陸上から臨時要員の巡遣をうけることにより、乗組員の作業量の

(8) ある自動化内航タンカーでは、船体各部にビニール・ペイントを使い、ドックまでペンキ塗りをしないのほか、各索具の整備を陸上でおこなわせている。「ある自動化船の船長をかこんで」(座談会)、『海員』1964年4年、36頁。

縮少が可能である。（F丸では、後の方法を採用している。）

なお、念のために付言しておく、船舶の自動化・機械化は、乗組定員の縮小、それを通じての船員費、より正確には運航費の節約を目的として、企業が実施するものである。したがって船内作業量の縮小、あるいは所与の船内作業量と基準労働時間を前提としての最小作業員数という意味で合理的な乗組定員を決定することに、企業は努力するであろうが、このようにして定った乗組定員は、船内で遊休作業員（時間）を発生させない、あるいは総運航費を軽減させるという意味で合理的な乗組定員ということは、できるけれども、ここには、船舶の自動化に伴う作業の監視労働化への移行、労働の緊張度の増大は考慮に含まれていない。したがって労働の緊張度の増大は、労働支出量が最大となる労働時間を縮小するから、労働支出量が最大となる——企業の視点から云うところの——最適労働日が、短縮化してくることが考慮に入れられていないことは、注意されておいてよい。

もっとも、最適労働日の内容は、労働支出量を計算する期間の長さによって左右されるわけであるから、企業が、その期間としていかなる長さを選ぶかによって、最適労働日をも考慮した乗組定員の内容も変えることは云うまでもない。船舶の自動化の進展は、労働支出量と生産量との直接的対応関係を不明にしがちであり、海運業のばあい、具体的には乗組員の疲労が海難事故の発生の可能性を持たぬかという形で労働時間、定員を検討することになると思われる。そのばあい、労働の強度化が存在しても、それが、事故発生の高い可能性と結びつかぬ限り、企業は必ずしも労働時間短縮の必要を認めない。ただし、乗組員の労働意欲——労働時間・強度、賃金と函数関係にあるとみられる——の低下は事故発生の可能性を増大させるから、労働の強度化が労働意欲を低下させる傾向があるとき、企業は人間関係管理と並んで労働時間について再考慮するであろう。

いま、ひとつ、更に付言すれば、企業が船舶に採用する自動化・機械化は、現行の基準労働日および賃金を前提として、その技術的構造なり、乗組定員が

決定されているのであり、労働時間は労使間の対抗関係のうちに決定されるものであるから、労働組合の労働時間短縮運動の成否と定員問題は密接に関連しているのである。

議論が、F丸の具体的な就労体制からそれたが、そこに立ち戻って、F丸の運行形態と、就労状況との関連について眺めよう。

F丸は、すでにのべたように、北海道から三陸へ製鉄用石炭を、三陸から北海道へ石灰石を輸送している専用船であるが、必ずしも、積地、揚地が各1カ所に固定しているのではない。製鉄用石炭揚地であるK港は、もちろん確定しているが、北海道石炭積地は、出炭状況に応じてM港とT港とに変化する。また、石灰石積地はK港北方のO港で、揚地はM港であるが、往航の石灰石輸送を止める時もある。通例はK港（空船）—O港（石灰石積取）—M港（石灰石陸揚）、復航・M港（石炭積取）—K港（石炭陸揚）で、航程約250海里、航海時間約21時間である。

通常、積荷の荷役時間は4～5時間、揚荷は10時間前後であり、石灰石積地のO港を除いて、その他の港では夜間荷役がおこなわれており、荷役終了後、本船は直ちに出航する。

F丸の1カ月間の航海数は、寄港地の変化、天候などによって変化はあるが、大体月8～10航海である。したがって、航海および荷役の所要時間からみて、F丸が、ピストン運転されている事情がうかがえるだろう。短距離の航海と、出入港が頻繁に、くり返されているわけである。周知のように、出入港作業は、船内作業量のピークを形成するのであり、事務部を除く全員が配置につくのであるから、頻繁な出入港の繰返しは、乗組員の時間外労働を増大させることになるし、また、当直勤務者の当直勤務—休養—当直の生活リズムを変化させることになる。また本船では、整備作業がなお船内作業として残されており、碇泊中に整備作業をおこなうことが多いため、港内碇泊中に上陸・休養する機会

は少ない。F丸の専用船としての運航形態は、また乗組員に休日ないし代休を与えることを不能にしている。（労働協約では、航海中の休日は乗組員に1日につき、8時間分の時間外手当を支給することにより、補償することになっており、停泊中はそのまま、休日が与えられる。ただし、この休日に労働したもものには、代休を支給するか、休日補償手当をもって、これに代えることが認められている。）さきにみたF丸の時間外労働量の大きさは、このようなF丸の出入港作業の頻繁さと、休日が与えられていないことによるところが多いと考えられる。

F丸の時間外労働の高さと、休日がとれないことは、乗組員の疲労度を高める要因となるが、ことに荒天時の航海時で船員が疲労したときなど、休養が充分とれぬまま、疲労が蓄積してゆくことになる。なお、このような状態のもとでは、ときに実施する必要がある火災訓練、海難訓練をおこなうことは、実際問題として不可能であろう。なお、上に指摘した諸点は、F丸に限らず、内航専用船の大部分に共通する事情と見做してよいであろう。

F丸では、船内作業の自動化によって乗組定員の縮小を図ったのであるが、同一船舶でも、その運航形態によって、1労働日当り平均作業量は大きく変化する。たとえば、F丸の就航距離が2倍の航路に就航したとき、出入港作業の頻度は、現在よりも減少するであろう。F丸の建造にあたっては、もちろん、その就航航路は最初から予定されていたわけであり、船内の機械化および定員数は、その運航形態をも考慮して決定されたものであることは云うまでもなからう。事実、係留作業の機械化などは、その装置がない船に比べて、出入港の作業量（時間、労働密度）を減少させている。しかし、F丸では、その就航航路が近距離であるため、同様に自動化され、より長距離の航路において専用船として使用されている船舶の乗組員より、作業量が大になることは、認めねばならぬのである。現在、F丸にかぎらず、いわゆる自動船のいずれについても、係留装置は、それが、機械化されてはいても、自動化されている例はないから、

内航に就航している専用船のように、出入港作業が頻繁に発生する船舶では、それが乗組員の作業量を増大させる重要な要素となっていることは、充分認識されてよい。そして、この作業量増大は、乗組員数の増大によっても、一それが他作業の分担を通じて各乗組員の総作業量を減少させることは別にして、さほど各乗組員の作業量を減少させないのである。

上にみたような出入港作業の頻度増加による乗組員の作業量増加を防止する方法としては、船舶の係留装置が同一であることを前提とすると、係船ギャングの陸上よりの派遣および港内碇泊中の船内諸作業の陸上派遣要員による代行—いわゆる **port relief** の使用があることを指摘しておこう。(F丸では、司厨関係については、ポート・リリーフ制度を採用していることは、さきに紹介した。) このポート・リリーフ制度により、乗組員は船内生活のサイクルが乱されぬほか、さらに積極的に休養をとる機会が与えられるわけである。もっとも、同一航路に1船だけしか就航していないばあいには、ポート・リリーフの使用は運航費の増加を招くけれども、同一航路に数隻以上の船舶が計画的に配船され、ポート・リリーフの遊休化が生じないばあいには、分業的視点からしても、その採用が合理化されると考えられる。(なお、付言すれば欧米におけるポート・リリーフの実施は、乗組員に上陸休養の機会を与えるという人間関係管理の視点が重視されているようである。)

つぎにF丸の自動化・機械化による職務内容の変化についてみよう。さきにF丸の乗組員の職務分掌でみたように、乗組員中、もっとも作業内容が変化し、職務分担も変化したのは、機関部である。そこで機関部に事例を求めよう。機関部では、主機、補機類が自動制御になったため、機関室での運転作業がほとんど消滅し、作業環境が改善されるとともに、その作業が監視労働化してきたのであるが、機関部の作業が全面的に監視労働化したのではない。会社では、整備作業の陸上移行を意図し、それに努力しているが、なお部分的にせよ整備作業が残されている。ことに自動化に伴って、機器類が複雑化しているために、

その整備作業も複雑化しているわけであるが、機関部では、部員定員が廃止されたため、職員が全員在来船の職務における担当範囲をこえて整備に従事しなければならない。さきにみた機関部職員の時間外労働量が相対的に大であったことは、机上事務の存在も、さることながら、整備作業が、現在、なお、機関部に残されている程度を示すものである。機関部の作業が監視労働とともに、従来より存在する整備作業をも含むことは、現在の自動化船のおかれた過渡的段階を反映するものであるが、それだけ、労働の密度も従来より、増大しているものと考えられる。

F丸の職務内容の変化と教育訓練および配乗との関連についてみると、F丸の就航当初より、乗組員について、特別の教育訓練は実施されておらず、また、配乗にあたっては、特定のものがF丸に引続き乗組むといった方式は採用されていない。ただし、船長、機関長は、有給休暇の時期は別として、同じ者がその職務についている。乗組員はしたがって、配乗後において、その職務内容に習熟することが要求されているわけである。

以上、F丸の就労状態についていくつかの問題点を指摘してきたが、それは、つぎのように要約できる。労働量（労働時間、労働強度）や航内生活における疲労度については、F丸では、一方における機関部作業にみるような自動制御装置の採用、作業環境改善や、居住施設の改善等、他方における定員削減、作業内容の変化に基づき精神的疲労度等の相反する要素が存在しており、労働科学的な分析をまたねば、労働量が在来船に比して増減したか、どうか結論を出すことはできない。しかし労働時間についてのみ云うならば、1.F丸では、自動化にもとづく定員減によるか、あるいは、専用船としての運航形態によるかは、不明であるが、他船に比して、時間外労働量が多い。2.F丸では、短距離のピストン航海をしているため、出入港作業が頻繁であり、休日を与えられておらず、そのため、一度、就労すると、その疲労を回復することなく、疲労が累加するおそれがある。

むすびにかえて

われわれは、内航の自動化専用船の就労状態について1事例を眺めてきたのであるが、そこでは、自動化船ないし専用船の定員決定についての海員組合からの規制については直接的にふれるところがなかった。ところで、海員組合は、海運業における技術革新、および合理化運動の発展にたいして、それが船員労働力の過剰化をもたらすおそれがあるため、労働時間の短縮、有給休暇の延長を、重要な斗争目標のひとつにかかげている⁽⁹⁾。また、それと並んで船舶の自動化に伴う就労体制（定員、職務内容）の変化についてもそれが労働強化を導くことがないように、定員問題を重視してきている。昭和40年4月の5船主団体との協約改訂にあたり、定員および、それに関連する諸規定変更をみたのは、その表われである。すなわち、新協約では、恒常的な時間外労働とならぬように乗組定員を決定することの他、定員決定または変更の事前周知、会社の定員決定計画について組合の検討および船内意見の聴取、割増時間外手当の条項を新たに加えている。従って、船舶の自動化ないし、合理化に伴う定員問題は、今後引続いて、海運業労使間の争点となることが予期されるのであるが、定員問題にかんする分析は今後の考察にゆだねることとして、内航における船舶の自動化・機械化とそれに伴う定員問題を考察するにあたり、留意せねばならぬ諸点をあげて、むすびにかえよう。

その第1は、船員法では、700総トン未満で国内各港間を航行する船舶には、同法における定員、労働時間および休日にかんする諸規定の適用をみないことである。昭和38年には内航船261万総トンのうち、機帆船・小型鋼船のように船員法適用外の船腹は約170万総トンに達していた。（ただし昭和40年7月にいたり船員中央労働委員会は、小型船および小型旅客船に乗組む海員の労働時

(9) 「船舶自動化にかんするITF回章にたいする全日本海員組合の回答」全日海、第19年度活動報告書131頁参照。

間、休日等の労働基準にかんして、法律改正の建議をおこなっている。）

第2に、内航船に乗組む船員は、未組織のものが存在し、また全日本海員組合が組織した船員も、その雇用されている企業により、団交関係が異なっていて、三者の間で賃金、労働条件の格差が大きい。すなわち機帆船の乗組船員は、そのごく一部が組織化されているのみで、大多数の船員は未組織である。他方、従来より内航オペレーターと呼ばれる内航企業は、関東、関西の地区ごとに船主団体（火曜会、1洋会）を組織し、外航企業とともに5船主団体を構成し、海員組合と合同交渉をおこなっている。小型鋼船船主は、小型鋼船の出現がほぼ昭和30年前後で新しく、また零細企業がその大多数であるため、その所属船員の組織化は、比較のおくれ、従来、地区ごとに結成された船主会と海員組合が協約を結んできたが、昭和40年6月に船主団体は全国内航船主協会を結成して統一協約を結ぶにいたっている。

第3に、内航海運業には多数零細企業が存在している。昭和40年度海運白書によれば内航海運企業は2万をこえるといわれる¹⁰⁰が、その圧倒的部分が、いわゆる一杯船主である。機帆船主は、すべて、この内に含まれるし、小型鋼船の船主も、インダストリアル・キャリアその他若干の例外を除いては、一杯船主もしくはそれに近い零細企業である。したがって、内航企業のうちで船舶の自動化・合理化を実施しうる層は限定されている。

第4に、上記のような零細業者の存在と船腹過剰傾向から、内航海運では過当競争、運賃市況の低迷が、昭和34年より引続いている。

上にあげた諸点は、内航における自動化・合理化に伴う定員問題にたいし、外航海運におけるそれと異った性格を与えるものであり、これら諸要素の制約下に形成される定員問題の結果は、内航海運業における業界の調整を目的とするいわゆる内航2法の実施結果と並んで、内航海運業における「近代化」の性格を形造る柱となるであろう。

100 昭和40年度海運白書 125 頁

国際流動性効果の一考察

藤 田 正 寛

I

共産圏を除く、いわゆる自由世界の1964年末の金準備総量は410億ドルで対外準備の60%である。やはり国際金融資産あるいは準備資産としての金の地位は確固たるものである。OECDの20カ国の占めるのは370億ドルで1963年末より20億ドル増である。アメリカの金準備は151億ドル、(本年5月には148億ドル)に減少しているのとは対照的である。OECD加盟国は金保有の増大に加え外貨準備は150億ドルとなり対外準備は520億ドルとなっている。自由世界の対外準備総額は250億ドルで150億ドルがドルで、70億ドルがポンドとなっている。自由世界のうちOECD 20カ国を除く各国の対外準備は140億ドル、うち外貨100億ドル、金40億ドルである。

世界の年間平均金生産は13億5000万ドルでソ連の金売却が年平均4億ドルであるから世界の金供給は17億5000万ドルとなる。金生産のうちで対外準備に6億3000万ドルが向けられ、10億ドルは工業用となっている。対外準備のうちの金準備率はOECDは1903年末73%であったが1964年末は71%となり、ヨーロッパでは1963年末67%、1964年末64%、1965年に入って67%に回復している。これはフランスの金買入れによるものでフランスの対外準備の中の金準備率は1963年71%、1964年73%、1965年5月末79%となり、西ドイツも1963年の54%から1965年5月末では62%となっている。その他、スイスは金保有率は1965年5月末で91%、オランダ83%で最低のスウェーデン19%となり、平均50%である。

1964年末のEEC全体の対外準備は198億ドル、うち、西ドイツが70億ドル、

フランス51億ドル，イタリー37億ドル，オランダ21億ドルであった。このように金選好の増大はアメリカの金流出により，いよいよヨーロッパではつよく，金本位復帰論や新準備資産創造論が叫ばれるとともに国際流動性問題があらためて検討されている。ここでは先づ流動性測定のウェイトの効果と平価問題を考察したい。

II

いうまでもなく国際流動性についてはその概念規定は一様ではない。輸入数量⁽¹⁾といい，国際収支説⁽²⁾といい，いずれもすべての疑問を封ずるまでには至っていない。それが国際的金融資産あるいは準備資産の範囲を価値尺度としての金から公的，私的流動性までを含む，いわゆる信用ファシリティを広く包括するものとして把握せねばならないとする論拠を与えているのである。

金，外国為替，国際的なクレジットなどが数えられるが，国際流動性(L)の測定式はつぎのようになる。⁽³⁾

$$\sum_i^N \sum_j^{a_i} A_j \geq L \geq \sum_i^N \sum_j^{a_i} A_j - \sum_j^N \sum_i^{a_i} C_j \quad (1.1)$$

ここで国際流動性総量を L とし，以下のごとく定義をする。

N 国家の数 (N 個の国家)

A_j 国際準備資産の額面価額

C_j 国際的負債の額面価額

L_i i 番目の国の国際流動性

D_i i 国通貨に対する経常的，臨時のプレッシャー次元 (確率変数)

(1) 代表的なものとして R. Triffin, *Gold and the Dollar Crisis*, 1960.

(2) 代表的なものとしては C.A. Coombs, M. Iklé, E. Ranali and J. Tüngeler, *Conversation on International Finance*, Monthly Review of Federal Reserve Bank of New York, Aug. 1963.

(3) E.J. Kane, *International Liquidity*, *Kyklos*, Vol. XVIII, Fasc. 1, 1965, pp. 28-29.

$f(D_i)$ D_i の確率密度関数

A_j^i i 国の保有する j という国際準備資産の量

a_i i 国保有の国際準備資産額

C_j^i i 国の保有する（対外国） j という負債の量

c_i i に対する債権の総額

P_j^i i 国が j 番目の貸付協約（負の場合）の代数値，または j 番目のクレジットの限度（正の場合）の代数値

P_i 未払である i を含めた貸付協定の総数

\bar{W}_j^i i 国が通貨危機克服のため A_j^i という国際流動性を引き出す範囲を測定する確率ウェイト

\bar{V}_i^i D_i 国の対外債務に伴う確率ウェイト

\bar{V}_j^i 新しい国際流動性 A_j^i の要求に対して生ずる対外債務による確率ウェイト

\bar{U}_j^i P_j^i に伴う確率ウェイト

$w_{ij}(D_i)$ i 国が (D_i) の次元で引出すことのできる国際流動性 A_j^i の程度を測定する附加関数

$v_{ij}(D_i)$ 同様に C_j^i による附加関数

$u_{ij}(D_i)$ 同様に P_j^i による附加関数

dO_i^k, dO B 国当局の引きうける K という政策の有効期間

$L-F(\dots)$ リニア（線型）関数

一般に一国の国際流動性は外国資産の現実化にかかっているため，また粗負債，純負債量を分析の対象とすることができる。

このような分析ではいくつかの欠陥がある。

第1点は全世界の流動性測定の問題からかけ離れていることである。この理由は単に各国の流動性を合計することを否定した極端な一国，または二国の流動性比較論にもどることによってしまい意味がなくなるからである。つぎに第

2点としては各国が国際流動性を引出す力と外国債務を無視していることである。

ここで注目すべきことは一国の国際流動性分析に重要であるのは各種の対外資産、負債、貸付限度の合計額に確率としてウェイトをつけることの意味である。一国の国際流動性 L_i の単純な合計である地域的流動性から世界の流動性の測定には国際資金の源泉としての使用についての重要性傾斜度が具体的に示されれば好都合である。

$P_i(t)$ を t 基中に引出す i 国の国際金融能力とする。(この場合、貸付協定は負の数とする) 負の貸付協定すなわち、財政困難を $P_i(t)$ とすると

$$L_i(t) \sum_j^{a_i(t)} \bar{W}_j(t) A_j(t) - \sum_j^{c_i(t)} V_j(t) C_j(t) + \sum_j^{p_i(t)} U_j(t) P_j(t) \\ (0 \leq \bar{W}_j, \bar{V}_j, \bar{U}_j \leq 1; i=1, \dots, N) \quad (1,2)$$

$$L(t) = \sum_{i=1}^N L_i(t) \quad (1.3)$$

$\bar{W}_i, \bar{V}_i, \bar{U}_i$ は i 国の通貨の強度の維持について国際世論につよく影響をうけ、また、 i 国の主な債権国、債務国の外国為替市場の状態に影響される。このことは、もちろん、 i 国の国際収支の状態や外貨としての i 国通貨の地位、外貨準備高が i 国の国際流動性を規定していることを物語っている。一国の国際流動性は短期的にはいわゆる基礎的差額 (basic balance) と違っている。 L_i は準備センター国では基礎的収支は不足となっている。アメリカではこのことが実際に表面化したのは1957年である。金の喪失や純短期債務の累積が100億をこしてくると世界的にドル不足問題はなくなったかに見えるが、実際はドル不足による被害はなお大きい。

国際流動性については経済のビヘービアよりも心理的多様性につよい影響があるという見方から潜在的可能性を強調する立場がある。⁽⁴⁾

ここでは潜在的可能性に限局せずに議論を進める。国内流動性は満期構造と

[4] Edward G. Kabe, International Liquidity, Kyklos, Vol. XVIII, Fasc. 1, 1965, p. 30

金融能力にかかっているが直接、必要性を充足する諸資源にどれくらい各国の収支が関連しているかということもいえる。⁽⁵⁾流動性をもつ資産をどの程度まで流動化できるかについての予測はきわめて困難であり、流動性は現存機構に即応したもの、経済や過去の経済事象に適応したもの、将来の経常期待に対応するものなどの種類も考えられる。併し、流動性の種類はどれも正確な基本的測定というものを発見していない。

このように正確に国際流動性を測定することは至難であり、また、正確あるいは適正水準というものの把握についても議論は大いに分れてくる。⁽⁶⁾

国際流動性についてはいつも政府の外国為替政策や金融政策の重要な標的であり、民間経済の直接的関心事とはなっていないことも特質である。

いうまでもなく、戦後、国際流動性問題が生じたのは準備センター国であるアメリカの恒常的な国際収支の逆調による金流出に伴う国際通貨としてのドルの動揺からドル危機への発展である。しかも基軸通貨であるドル不安の深刻化は国際通貨基金の機能をいよいよ低下させて、ついには新国際通貨体制移行を含む新通貨の構想にまで展開をしてきている。⁽⁷⁾このような国際流動性問題接近は一樣に国際流動性は不足するとの基本的見解に立っているが、伝統的国際収支救済策は \bar{W} と \bar{V} の相対的に有利に移動させる能力に直接、依存したものであった。

さて $D_i(t)$ は i 国の t 期の通貨圧迫次元を示しており $D_i(t)$ を確率密度関数

(5) C.R. Whittlesey, Liquidity, International Liquidity, and the Dollar Problem, Weltwirtschaftliches Archiv, Band 93, Heft 2, 1964, pp. 245-258.

(6) H.G. Grubel (ed.), World Monetary Reform (Plans and Issue), 1963.
W.M. Brown, The External Liquidity of an Advanced Country, 1964.

鈴木浩次編,「国際流動性論集」, 1964年

松村善太郎,「国際通貨ドルの研究」, 1964年

芦屋栄之助,「国際通貨論争」, 1964年

吉田啓一,「国際金融論」, 1965年

(7) 最近の国際流動性論議の展開については鈴木浩次,「国際流動性論議の現段階」,エコノミスト, 1965年10月5日号

$f_i(D_i)$ に対する確率変数とする。また $w_{i,j}(t), v_{i,j}(t), u_{i,j}(t)$ ($0 \leq w_{i,j}, v_{i,j}, u_{i,j} \leq 1$) は t 期に生ずる i 国通貨危機に j 資産、貸付限度の有効な範囲を測定する附加数である。 $D_i(t)$ は表面上の変数であるだけで特に正確な経済的意味を与える必要はなく、 $f_i(D_i)$ は条件であり i 国通貨の t 期の経済的、政治的、その他の変数に依存するわけである。

このようにして i 国の流動性の国際市場の関連で考えられるが……

$$w_{i,j}(t) = w'_{i,j}(D_i) \quad (1.4)$$

$$v_{i,j}(t) = v'_{i,j}(D_i) \quad (1.5)$$

$$u_{i,j}(t) = u'_{i,j}(D_i) \quad (1.6)$$

そこで

$$\frac{d w_{i,j}}{d D_i} \leq 0, \quad \frac{d v_{i,j}}{d D_i} \geq 0, \quad \dots (i=1, \dots, N; j=1, \dots, a_i; k=1, \dots, C_i) \quad (1.7)$$

$$\sin [du_{i,j}/d D_i] = \sin [-P_j] \quad (1.8)$$

(1.4), (1.5), (1.6) より

$$\bar{W}'_j(t) = \int_{-\infty}^{\infty} w'_{i,j}(D_i) f_i(D_i) d D_i \quad (1.9)$$

$$\bar{V}'_j(t) = \int_{-\infty}^{\infty} v'_{i,j}(D_i) f_i(D_i) d D_i \quad (1.10)$$

$$\bar{U}(t) = \int_{-\infty}^{\infty} u'_{i,j}(D_i) f_i(D_i) d D_i \quad (1.11)$$

$$0 \leq D_i \leq 100, \quad w'_{i,j} = \frac{100 - D_i}{100},$$

$$f_i(D_i) = \frac{1}{100}$$

この場合、 $\bar{W}'_j = 1/2$, A_j が対外資産の範疇に入るものと考えれば $c_i(t) = 0$, $p_i(t) = 0$ となる。

流動性改善のための政策の策定については B 国の政策を k とする O_k^* が政策効果となる。(1.3) の関係を展開して

$$\frac{d L}{d O_k^*} = \sum_i^N \frac{d L_i}{d O_k^*} \quad (1.2)$$

(1.2) を引用すれば

$$\frac{dL}{dO_k^b} = \sum_i^N \left\{ \sum_j^{a_i} \left(\bar{W}_j \frac{dA_j}{dO_k^b} + A_j \frac{d\bar{W}_j}{dO_k^b} \right) - \sum_j^{c_i} \left(\bar{V}_j \frac{dC_j}{dO_k^b} + C_j \frac{d\bar{V}_j}{dO_k^b} \right) + \sum_j^{p_i} \left(\bar{U}_j \frac{dP_j}{dO_k^b} + P_j \frac{d\bar{U}_j}{dO_k^b} \right) \right\} \quad (1.13)$$

D_i の水準や範囲が流動性問題にとって重要であり $[-\infty < x_i \leq D_i \leq y_i < \infty]$ が条件となっている。

国際通貨基金やバーゼル協定の改善のためには $dP_j/dO=0$, P_j はいままでの国際環境で決定され $d\bar{U}_j/dO$ で測定されるともいえる。

t 国の N 加法のウェイト効果を $A \cdot d\bar{W}'/dO$, $C \cdot d\bar{V}'/dO$, $P \cdot d\bar{U}'/dO$ で示すと

$$\left\{ \sum_j^{a_i} \bar{W}_j \frac{dA_j}{dO} - \sum_j^{c_i} \bar{V}_j \frac{dC_j}{dO} \right\} \text{となり、さらに } \max(a_i, C_i) \text{ では}$$

$$\sum_{j=1}^{a_i} (\bar{W}_j - \bar{V}_j) \frac{dA_j}{dO}$$

(1.13) から dL/dO_k^b , dL_i/dO_k^b はウェイト効果と潜在適応効果（特殊化政策は t 国の資金を変化させるものであり、国家の資産選好行動のなかでは国際流動性の増大が重視される）の大きさと性格に影響をうける（ dL_i/dO はリニア関数 $[L=F(\dots)]$ となっている）。

一国の国際収支は、つねに国際流動性の変化率を表現したものであるといういわゆる国際収支説では、いかなる国でも国際収支の黒字がゼロまたは逆に赤字になる幅を問題としての国際流動性の改善の指標とするが便宜的には (1.2) 式で \bar{W}_j と \bar{V}_j をゼロまたは1に制限し \bar{U}_j を0にすることである。国際収支の安定化ということは一国の国際収支を国際準備に対して、つねに増加傾向を保持できるものとしておくことでもある。国際準備増加傾向がつづくことは国際収支の黒字を促進し、強化してゆき、 L_i の増強となることはいうまでもない。

ドル過剰とドル不足は相対的な現象であり他の条件がひとしければ、流動性のウェイトが有利に影響すると国際貸付協定の拡大も可能になる。

$$L = \sum_i^N L_i > 0$$

国際収支変動のために外貨準備が減少し、現在のようなドル不安が相当期間

におよぶならば、国際通貨としてのドルを中心とする国際通貨制度は動揺し金為替本位制の改革が課題となることは明らかである。⁽⁸⁾

III

国際流動性の増強問題はトリファン提案からオソトラ報告⁽⁹⁾にいたる諸論議まで広い拡がり⁽¹⁰⁾と長い時間的経過をもっている。

国際流動性は国際資金の単なる移動ということではなくて、その根底には通貨の信認がひそんでいる。国際通貨の信認に支えられた国際決済制度全体の信認が国際信用が過度に拡大すると害われることが問題となる。国際金為替本位制への批判もまた、つねに国際信用の過度の拡大を阻止する可能性にかかわっているといつてよい。金為替本位にあっては安定的な世界貿易と決済を支える国際流動性が迅速に十分に供給されることへの不安が見られるために金為替本位制を補強することが必要となるという議論⁽¹¹⁾の存在理由があるわけである。

マハループ的な分類によると国際流動性増強プランは5つに分けられるが、これについて、それぞれを詳論することは他に譲ることにして問題の指摘にとどめることにすれば、

(1) 多数基通貨案⁽¹²⁾ (multiple key currency) キー・カレンシーを現在の

(8) Fritz Machlup, Plans for Reform of the International Monetary System, Special Papers in International Economics, No. 3, Princeton Univ., 1962.

(9) トリファンの最近の論文としては「国際通貨改革を急げ」日本経済新聞、1965年9月21日号がある

(10) Group of Ten, Report of the Study Group on the Creation of Reserve Assets, Aug. 1965. (要約は日本銀行調査局訳、「準備資産創出に関する研究グループ報告」1965年8月がある)。

(11) F. Machlup, Plans for Reform of the International Monetary System, 1964, p. 20.

(12) 拙稿、「国際流動性問題1—2」, 金融ジャーナル5—2,3,(1964年2—3月号)。

A.H. Hansen, The Dollar and the International Monetary System, 1965.

(13) F.A. Lutz, The Problem of International Liquidity and Multiple-Currency Standard, Princeton Univ., 1963 (鈴木浩次編,「前掲書」,所収)

John Williams, Liquidity and the Multiple Key Currency Proposal, American Economic Review, June 1963, LIII, pp. 429-343.

ドル、ポンドから交換性通貨にまで拡大することで、比較的多数国の通貨を基軸通貨の列に引上げて金為替本位制の基盤を増強する方式でありルッス案が代表的といわれる。

(2) 国際金融協力の増強案 ⁽¹⁴⁾ (increased international cooperation)

各国の中央銀行間の相互援助協定の促進であり、これは2国間協定の場合もあればIMFを通ずるものもあり、あるいはその他の国際金融機関を通ずる場合も考えられる。ローザ案や4カ国中央銀行家共同提言がこの範疇に入るといえる。

(3) 中央銀行案 ⁽¹⁵⁾ (reserve centralization)

世界全体の貨幣準備を把握する1つの銀行を設立する考え方でトリファン案がこれである。この銀行は信用創造も行う権力をもったものともするという計画である。

(4) 金価格引上げ案 ⁽¹⁶⁾ (increased gold price)

ハロッドのいう金価格引上げ論である。貨幣数量説的な欠点を持ち、金の価値尺度機能を等閑視した提案ともいえるが究極的解決策とはなりえないものがある。これに対して金価格引下げ論もあるが、これも原理的には同じ論拠から妥当性をもっているとはいえない。

(5) 伸縮的為替相場案 ⁽¹⁶⁾ (freely flexible exchange rates)

(14) Per Jacobsson, The Two Functions of an International Monetary Standard; Stability and Liquidity, Bulletin d'Information et de Documentation, the Monthly Bulletin of the National Bank of Belgium, Apr. 1962. その他のヤコブソンのものは鈴木浩次編,「国際流動性論集」, 1964年所収

(15) R. Triffin, The Evolution of the International Monetary System, June, 1964. パローその他のこの種の意見も鈴木浩次,「前掲書」, 所収

(15) R.F. Harrod, A Plan for Increasing Liquidity, *Economica*, Vol. XXVIII, No. 110, May 1961.

R.F. Harrod, *International Monetary Reform*. 1965.

(16) J.E. Meade, A Plea for Flexible Exchange Rates, the *Guardian*, June 3, 1961.
M. Friedman, The Case for Flexible Exchange Rates, in *Essays in Positive Economics*, 1953,

現在の IMF 体制の欠陥である固定的為替相場を自由伸縮的なものとする
ことにより統制を外した実態に合致した動きが可能となるというものである。

これらの諸提案はどれも供給を増大させずに需要を急に減退させて国際流
動性問題を解決しようとしているとも考えられる。この場合、国際流動性供給
効果は問題ではない。

また、この効果を (1.2), (1.3) の方程式で考えようとする(1)——(3)
の提案は(4), (5)ほど明確な即効性はないようにも見られる。(1)——(5)
も国際金融協力がなければ成功することはむずかしい。

(1) 案は単独では(1.2)からほとんど完全な成果はあげることではできない。
一国の通貨は他の国が典型的にその通貨で計算されている資産に対して高いウ
ェイト (\bar{w}_i) をみとめられているために基軸通貨となりうるのである。例えば
他の国々がよろこんで自由に準備として保有しようとする通貨でありドイツ・
マルクなどが新しく基軸通貨として歓迎されていることでも理解できる。ドイ
ツ・マルクは高い流動性をもっていて国際通貨性をそなえていることが国際流
動性を増強するに十分である信認をもっていているからである。

基軸通貨⁽¹⁷⁾への属性というものは一国の経済政策、金融政策に影響をうけるも
のではあるが、国際的なウェイトづけの方式というものは一片の法令などで変
化させられぬものである。ウェイトづけが明確なものには周知のごとく、ポス
チューマ⁽¹⁸⁾やベルンシュタイン⁽¹⁹⁾の合成準備通貨単位案で金と新準備通貨の比率を
6対4などの一定のものとしていることに見られる。いわば、一定割合で混合
外貨方式で準備を保有する場合に金保証を前提することに政府間の協定が成立

(17) 拙稿、「基軸通貨と国際流動性」、国民経済雑誌，110—4（1964年10月）

(18) S. Posthuma, *Changes in the International Monetary System*, Lecture given
at the Institute for World Economics, Kiel Univ., 1963.

(19) E.D. Bernstein, *A Practical Program for International Monetary Reserves*,
Model, Rolland & Co., *Quarterly Review and Investment Survey*, 1963, Fourth
Quarter. (鈴木浩次編,「前掲書」,所収)

する場合に有効となる。しかし、これらの諸提案は各種の資産 (\overline{W}_i' を増大) を健全化したり、各種の負債を基金にくり入れる (\overline{V}_i' の減少) ことができるものと思われる。さらに通貨の信用の変動効果を直接、うけぬようにするために、国際流動性増強案は先述のウェイトが将来変動するのを抑制しようとするものとも考えられるわけである。各種の提案は命令よりも協議によるものであり、また準備センター国の信用限度を最低線にもってくる (\overline{U}_i' の減少) ようにする新準備を明確にすることが重要である。

(1.2) 式で相互援助を L_i と L の2つの方法で前進させることができると考える。すなわち、(1) 流動性不足国に必要なスタンド、バイ・クレジットを供給する方法 (ヤコブソン・プランや初期のベルンシュタイン・プラン⁽²⁰⁾のように一定のウェイトをつける P_i); または現在の貸付限度 (\overline{U}_i) を拡大する (IMF 借入を自動化する方法) と (2) 各国の負債を厳密に投機的に減少させる方法 (バーゼル協定にいう \overline{V}_i を減少させる) とが考えられる。

このように準備中制にしろ、多数基軸通貨案にしろ、国際金融協力がなければ国際流動性は増強されず、むしろ減少することにさえなってくる。準備センター国の負債が新しく信用創造される勘定よりも大きくなる場合、国際流動性は減少、また貸付限度がすぐに破られる準備センター国では、やはり国際流動性は減少する。各種の提案は予託資金のドル残高やスターリング残高を、時間をかけて徐々に負債を償還してゆく方法で固定化してゆくことが共通点である。もし仮りにスタンド、バイ・クレジットの割当や新しい残高の創造に役立たないとすれば共同貸付協定は現行体制のもとでよりも国際流動性の集中化は遅れることになる⁽²¹⁾。

このように国際金融協力の効果が十分でない場合に金価格の変更が現実性を

(20) E.M. Bernstein, 'The Adequacy of United States Gold Reserves', *American Economic Review*, Vol. L1, May 1961.

(21) *International Arrangements; The Problem of Choice*, Report on the Deliberations of an International Study Group of 32 Economists, Princeton Univ., 1964.

もってくるが金価格を改訂しても流動性不足は根本的に解決することにはならぬことは別述した¹²²のでここでは立入らぬことにする。

国際流動性問題の解決はアメリカの国際収支の回復のみで達成されるものではなく、国際通貨体制そのもののもつ機能的欠陥¹²³にあることであるから各国の国家利益、金への信認度から考えて新しい準備資産創造論に見られる動向をも分析せねば十分とはいふことはできない。

IV

国際的にキー・カレンシーであるドルやポンドの不安が一向に去らぬことが国際流動性論議の中心となっている。通貨の強度はいうまでもなく一国の経済構造にかかわっており、ドルの弱体化はアメリカの戦後の国際収支逆調の結果、多量の金流出があったことに原因するのはいうまでもない。

戦後、世界経済の復興がアメリカのすぐれた生産構造に支えられて消費財、原料、設備に対する莫大な需要を供給すべく経済援助の形でドル不足のヨーロッパや低開発諸国へ向けられ、しかも、これは成功したといえよう。

ドルへの異常なまでの戦後の需要はドルの慢性的欠乏という事態がドル体制という国際通貨環境を物語ってあまりあった。このことは1929年以後、とくにアメリカのヨーロッパへの投資が年々、増大し経済成長の推進力となり戦後のマーシャル・プランをはじめとするドル投資が EEC の結成を契機として飛躍的に有効化するとともにヨーロッパの EEC が自己主張をするまでに急速に強大化したことに見られる。

このことはアメリカの企業家に海外進出の魅力を与え、石油開発が脚光を浴びたが、民間ドル投資が後進的植民地帯の一次産品を中心とするに対し、政府

¹²² 拙稿、「国際通貨問題の一考察」、金融研究 I，1964

拙稿、「国際流動性と金」、国民経済雑誌，108—4(1963年10月)

¹²³ F. Machlup, *International Payments, Debts, and Gold*, 1964.

のドル支出は海外の軍事基地、軍事援助と経済援助と広汎にわたり、しかも多額にのぼった。当初の国民所得の海外投資率は0.6%であってイギリスのそれよりも、とくに高率ではなかったが、これが年々、急増の一途をたどりドル不足地帯はドル貨や金などの国際流動性が増大してゆくまでに復興するにおよびドル過剰さえ出現するにいたった。

これはアメリカの貨幣当局のドルへの自信と楽観主義にあったため1962年以降、ドル防衛措置を講じてアメリカのドルの威信の回復のための政策を一挙にとらざるをえなくするまでにドルの地位を追いこんだのであった。ドルを弱体化させたものはドル投資政策の行きすぎを是認したアメリカ当局と企業家の楽観主義であり、ドル不足の時代に一挙にかえるほどのドル政策の動揺をもたらす内容の強力な措置が必要とされるが、対策はさほどに喫緊性があるが特効力をもっとものは見当らぬであろう。

アメリカの国内の超過能力を強化して生産を敢行する魅力のある投資市場は国際的にも狭くなっていることがアメリカの国際的地位の弱体化の要因であり、ヨーロッパ大陸諸国が国際流動性対策においても金融節度を強く要求するのに対し、アメリカが国際収支規範で対抗することの態度の相違にもっとも明瞭にあらわれている。

ドルを弱い通貨と規定することは他の弱い通貨といわれるものが産業構造的にも政治的にも弱体であり不安定な諸国の国民通貨と同じ範疇に含めることであり、国際通貨としての性格をもつドルへの正当な評価でないとする論者⁽²⁴⁾ならずとも肯定できないところである。弱い通貨と抑圧された通貨とは本質的差違があるとされる。通貨が弱化する場合は歴史的にも政治的混乱、苛烈な経済不況、戦争による疲弊などが一度に混合して生じてくるときであり、経済構造の高度の国においては殆んどまれなことである。例えばドルの場合では1934年の平価切下げの体験がこれに相当するであろう。この場合は大不況のために失業

(24) C.R. Whittlesey, *op. cit.*, pp. 240-272.

率25%という苦難に直面し、通貨改革に打開の道を求めねばならなかった訳である。

ドル不安といい、これを克服するためのドル防衛と呼ばれるものは、いわば通貨の強度の低下にはかならないのであり、ドル貨が抑圧された状況にあることの意味である。

経済の強度は金融能力の程度や通貨の安定度と同義ではない。金融能力はニューリンによれば $z_p = a_p - (l_p - wY)$ (この場合、 Z_p を民間金融能力、 a_p 、 l_p を民間負債により生ずる資産と負債、 wY を借入性向とする)

国際的金融能力まで拡大して見れば

$$Z_p = m + g + wY + x = m + g + a_p - (l_p - wY) + x$$

(この場合、 a_p を金融資産、 g を民間保有政府証券、 x 、 m を輸出、輸入とする)

経済の強度が不足するのは当局が政策選択の自由を奪われることであるという論者⁽²⁷⁾にあっては特別な政策を保証せず余力ある措置がとれるように将来にそなえることと考えられている。経済の強度は長期的な概念であり、ドルという通貨に国際的強度を与える要素ではあるが短期的即効性のないものと考えねばならない。

アメリカのドルの動揺についてドルの平価切下げがアメリカ以外の地域から要求されているが、これはアメリカのドル貨の平価切下げによる金価格の引上げが自由圏諸国の一律平価変更をよびおこし各国の金保有量は引上げられて再評価されて国際流動性が増大するという論拠に立っている⁽²⁸⁾。併し、金価格変更論は国際流動性不足は存在せずアメリカ国際収支不均衡が存在するだけという

(25) W.T. Newlyn, *Theory of Money*, 1962 (小泉明監修, 山田良治, 花輪俊哉訳「貨幣理論」(1964年))

(26) 拙稿「基軸通貨と国際流動性」国民経済雑誌, 110—4 (1964年10月)

(27) Ian Shannon, *International Liquidity, A Study in the Economic Function of Gold*, 1964.

(28) 金価格引上げ論については拙稿、「国際流動性問題1」金融ジャーナル5—2 (1964年2月号) 参照

論者からは反論され、また金価格の引上げはドルの不信認に直結するばかりか一層、金選好のつよまるヨーロッパ諸国に有利となり国際流動性は増加しないことになる欠陥をもっている。（金価格引上げはその反復性と大幅引上げによるインフレ性からも限界が大きいといわねばならない）。

アメリカ当局は現行平価維持を絶対保証しようとしているが短期資本移動、ドル貨への抑圧、国際流動性への圧力ということからもカーターの予測によれば1972年には20億の金準備不足となり、各国が金準備率を上げるときは再び金問題が深刻な課題として再登場しかねないであろう。

V

さて、国際流動性に質的效果を与える一国の経済政策のいくつかについて考察することが必要である。全世界の流動性 (L) に影響する質的效果のある特殊な政策を考える場合の前提は、(1) いかなる国も、総需要を拡大したり縮少するときは、つねにすべての商品の国内需要は比例的に影響をうけること、(2) 外国為替市場は無条件に安定していること、(3) 国内資本市場の価格予想はつねに安定的で予想の弾力性は0～1の間にあることである。前提条件は商品市場効果と資本市場効果にわたっているわけである。

(I) 総需要政策

①商品市場効果 総需要が B 国で減少する場合、 B 国の輸出入財への国内需要は一様に変動する。このために金融引締政策の財政繰延政策が B 国でとられると B 国の貿易収支は改善されるが、改善とともに B 国に対する經常対外負債勘定の累積を阻害されるがそれは \bar{W}^B と \bar{V}^B の変動により為替への影響をできるだけ少くしようとする制限政策をとらざるをえなくなる。 B 国の中央

(29) W.A. Carter, World Gold Production and the Money Supply, Journal of Finance, Vol. XVIII, No. 3, Sept. 1963.

The Inter-University Case Program, The Premium Gold Controversy in the International Monetary Fund, Univ., Alabama, 1955.

銀行の負債が減少し国内に必要な金の準備が不要になれば緊縮政策は消滅するのは当然である。②資本市場効果、利子引上げによる金融引締政策（公開市場操作、準備率の引上げと措置）は短期資本に大きな影響を与える。国債管理政策の効果は大きく、*B* 国への資本流入により高い流動性をもっている国際金融資産である金および外貨は増大する。この場合の準備資産は総需要政策にほど遠い性格のものである。(1.13) 式を *B* 国に適用すれば

$$\frac{dL^b}{dO_1^b} = L - F\left(+, -(-), +, \sum_j [\bar{W}_j^b - \bar{V}_j^b] \frac{dA_j^b}{dO_1^b}\right)$$

ここでは伝統的総需要政策は問題とならぬが $f_1(D_b)$ は絶対、無効ではない。 $-dO_1^b$ を含む需要増大は一国の国際流動性を減少させるから国内経済への効果と長期資本の国際流出についての究極的效果は相反撥し合う性格をもっている。

(II) 資本統制 資本移動の統制と私有の外国資産の固有化は \bar{W}_b (\bar{V}_b を減少させる) の増大となると考えられる。 D_b 、すなわち資産動員の技術的諸困難や負債管理が緩和されても危機の可能性と確率は増大するだけであるから D_b の分配を公平にすることが必要である。このことは短期的流動性確保策としての意味を *B* 国としてはもっわけでもある。

(III) 為替保証⁽³⁰⁾ 国際的負債の一部分か全部の金価値を保証することは国際流動性問題に有利なことである。 L_b の測定に当って \bar{V}^b を減少させて *B* 国の負債を処理する方式で *B* 国の流動性は為替保証の負債により増大する。

(IV) 周辺防衛 1960年からアメリカに対するドル不信の影響 $f_1(D_{..})$ が進行している。周辺防衛⁽³¹⁾ ということがアメリカの財務当局からいわれ出しているが、これは資本市場効果を拡張しようとするもので2国間から多数国協定へと前進を考えられたものである。これには①—④の方策がある。①他国政府の

(30) S.T. Beza, and Gardner Patterson, Foreign Exchange Guarantee and the Dollar, American Economic Review, L1, June 1961, pp. 381-385.

(31) R.V. Roosa, The Beginning of a New Policy, Address before the Monetary Conference of the American Bankers Association, Rome, Italy, May 17, 1962.

アメリカの貸金予約払 アメリカは、相対的に低いウェイトの資産をウェイトの高い資産である金や外貨に転換することと認める。②先物操作 先物ドル為替の購入を増大する措置でアメリカの流動性ポジションの維持をはかるのである。③現物為替の転換可能スワップ アメリカの貿易商がウェイトのついたドル (\overline{W}_{DM}^{**}) を受取るとすぐ世界市場で交渉する一方、ドルの引とりが考えられ (\overline{V}_{DM}^{**}) というウェイトの小さい通貨を結局は入手することにする。④外国為替の借入 現物ドルのかわりにアメリカのスワップ通貨を借入れ、アメリカは資産をうけとる： $\overline{W}^{**} < \overline{V}^{**}$ 、ウェイト効果が \overline{W}_j^* 、 \overline{V}_j^* 、 \overline{U}_j^* にまで及ぶことが明らかである。

(IV) 国際流動性の総量 一国の国際流動性 (ΔL_b) の移動と世界の他の部分の間には直接的に必然的連関はない。

$$(\Delta \sum_{k \neq b}^N L_k)$$

B 国の流動性 L_b の増強はつねにウェイト効果がついている $\sum_{k \neq b}^N L_k \geq 0$

そして貸付協定で \overline{V}_j^* や \overline{U}_j^* が減少すると B 国通貨表示の資産に他の国は影響される場合と B 国についての貸付限度如何にかかることになる。他の事情に変わらないとすると \overline{W}_j^* ($k \neq b$) の一部は貸付けられ B 国の負債は増大してゆくが \overline{V}_j^* ($k \neq b$) は減少して

$$\sum_{k \neq b} \sum_j \overline{U}_j^* P_j \geq 0$$

また \overline{W}_j^* 、 \overline{U}_j^* (貸付限度) が増大すると \overline{W}_j^* ($k \neq b$) の一部は増大し \overline{V}_j^* ($k \neq b$) は減少する。

$$\text{そして } \sum_{k \neq b} \sum_j \overline{U}_j^* P_j \geq 0$$

となり L_b の増強は、信用創造とともに先物通貨の双務的スワップからも実現し、 $L - L_b$ の増強が同時に達成されねばならない。 L_b の増強が現存資産の準適応効果が大きく影響をうけている場合は利子裁定の第 3 の国の為替の政府間の貸付は $\sum_{k \neq b}^N L_k$ (しかも $\sum_{k=1}^N L_k$) であり減少する。

これは、いわば債権も流動外国資産 (金および外貨) の双方が流動性の多少、

低い資産を放棄するという貸付は (L_m) のことである。

一定量の貸付、すなわち L_m の変化が相対的ウェイトに影響されるからであり新規資産も老朽資産も、国際取引が世界の他の国の予想によって混乱したときはウェイトの効果が具体的にあらわれるというのである。このような国際流動性測定についてのウェイト効果は第一次接近として各国間の流動性量の計測に有効であるが、これのみで国際流動性接近のすべてということはもちろんできない。

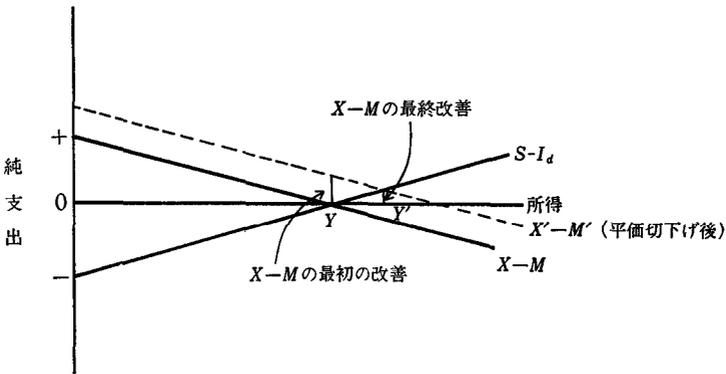
VI

国際流動性増強の特殊政策の1つとして平価切下げが考えられる。先づ①商品市場効果としてはつぎのようである。 B 国の為替切下げは国内輸入価格を引下げ輸出価格を引下げる。需給の十分な価格弾力性が与えられると B 国の經常勘定残高は改善される。しかし改善といっても追加的輸入による B 国の所得増大もなくなるものも考えられる。所得効果は輸出に相殺されることがあるからである。為替市場安定という仮定から改善効果は残る。改善の結果、 B 国では資産の増加が期待されるか、純負債の減少が見られるか、いずれにしてもポジティブな効果となる。

つぎに資本市場への効果としては平価切下げの行なわれる場合は、各国(地方)通貨の金価値が引上げられることである。技術困難効果としては外国への負債の償還能力を増大させることになる。(1.2)式では L_i が各国(地方)通貨で測定される場合は金の額面価値は増大する。また L_i が外国為替で測定されると、 C_i^0 は比例的に縮少する。平価切下げ率が妥当であれば D_i の確率分布は諸効果を高めるために移動し、他の指標のウェイトをも改善する。平価切下げ率を合理的に決定することは至難であり、1949年のイギリスや1958年のフランスの経験でもわかるが經常勘定を考慮して平価引下げ率を投機業者を満足させるような低率にすることは常識的切下げ率以下とせねばならぬことになる。

1961年のドイツの経験では投機業者の活動を封ずることはできず切下げ効果は不安定であった。平価切下げは短期的効果と長期的効果があるが国際流動性についての効果も両者はことなる効果である。短期的に流動性が補強されても長期的には決して増大とはならない。固定相場のもとで平価切下げを行なうときに考えられる効果は総合的金融政策の一環として行なわれ、しかもこの大規模な政策が成功した場合に限り安定的性格があらわれるのである。

平価切下げの併合効果 (absorption effect)³² はつぎのように考えることができる。



第 1 図

完全雇用の前提で平価切下げを考える。平価切下げの国際収支 ($X-M$) 効果と所得効果は密接な関連がある。平価切下げにより $X-M$ が $X'-M'$ へ移動するが、この場合は弾力性は 1 より大とする ($q < 1$) 純国際収支の改善効果は $X-M$ が $X'-M'$ へ移動したよりは小である。最初の国際収支効果は所得効果を生じ Y は Y' へ動くからである。平価切下げの原発力を決定するのは $S-I_d$ の傾斜であり、これが急勾配なら乗数は非常に小であり最初、国際収支効果はさほどでない。しかし $S-I_d$ が相対的に水平に近ければ所得効果は国際収支効果より大きくなる。1961年のカナダの場合は所得効果が大きく、1948

³² C.P. Kindleberger, *International Economics*, Chapt, 11, pp. 201-204.

これを変化率で示して書きかえると

$$b=y-a \quad (6)$$

となる。

平価切下げの効果は $S-I_a=X-M$ の状況と

$$(I-S)+(G+T)+(X-M)=0 \quad (6)$$

の貨幣均衡へのインフレ、デフレ効果になる。

すなわち、 $(I-S)<0$ 、 $(G-T)<0$ 、 $(X-M)>0$ のときに通貨の増発と貨幣価値の減価があり $(I-S)<0$ 、 $(G-T)<0$ 、 $(X-M)<0$ のときは逆の現象が起るわけである。

また、 Y を国民所得、 Y を純国民生産物、 F_e を純海外収入、 F_d を純海外贈与、 S を貯蓄、 C を消費財購入、 M_e を輸入消費財購入、 I を投資財購入、 M_i を輸入投資購入、 X を輸出、 F_a を対外純貸付、 G を国際流動性準備（金・外貨）とすると

$$\bar{Y}=Y+F_e+F_d \quad (7)$$

$$Y=C+S=C+M_e+I+M_i+F_a+G \quad (8)$$

$$Y=C+I+X \quad (9)$$

(7)、(8) より

$$X+F_e+F_d=X+F_a+G=X-M+F_e+F_d=F_a+G \quad (10)$$

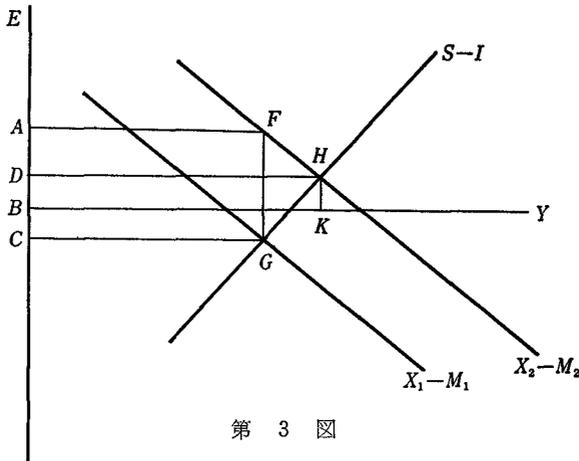
整理して

$$X-M+F_e+F_d=F_a+G \quad (11)$$

このことから $(X-M)$ と G の対応関係の変化が国際流動性の変化となることがわかる。

このような均衡状態を拡大均衡化への方向として輸出の増大による国民所得が拡大すれば問題はないが平価切下げが課題となったときキンドルバーガーの³⁴⁾図を援用すると貿易曲線 (X_1-M_1) は上へ移動し (X_2-M_2) となる。貿易収支

³⁴⁾ C.P. Kindleberger, *ibid.*, p. 204.



第 3 図

(不足) BC は AB (余剰) に吸収されて行き貯蓄以上の過剰国内投資の存在と相反することになる。所得は貯蓄バランスを増大させながら成長するために最終的均衡では貯蓄バランスは貿易余剰に吸収され貿易収支余剰は $BD < AB$ となる。平価切下げの結果、貯蓄と投資をとりかえることは認められないが低貯蓄水準で通貨の価値下落が交易条件の悪化を起すならば為替相場と実質所得は同じ方向、つまり低落を見せる。さらに国内投資が増大すればそれだけ為替相場は下落する。このような貿易曲線と純貯蓄曲線の移動から貯蓄 (S)、投資 (I_d)、輸出 (X)、輸入 (M) 関数が変化するならば限界性向は為替相場が変動しても不変である。ケインズ・モデルにこれらの条件の修正を加えたりニア函数をつぎのように設定する。

$$X = a + xY \quad (12)$$

$$M = \beta + mY \quad (13)$$

$$S = \gamma + sY \quad (14)$$

$$I_d = \delta + iY \quad (15)$$

そこで $A_1 = (\gamma - \delta)$, $A_2 = (a - \beta)$ とすると

$$\text{均衡においては } S - I_d = X - M$$

上の函数を代入して国民所得の均衡を求めると

$$(s-i-x+m)Y+(A_1-A_2)=0$$

$$Y=\frac{(A_2-A_1)}{(s-i)+(m-x)} \quad (16)$$

なお、このモデルは比較静態であり国内物価は平価切下げ国でもその他の国でも一定、一国から他国へのフィードバックはないものとする。

(16) を微分して

$$dY=\frac{1}{(s-i)+(m-x)}d(A_2-A_1) \quad (17)$$

これは国民所得均衡水準における X, M, S, I_e の函数の移動効果を示している。

$$(12), (13) \text{ から } X-M=(x-m)Y+A_2 \quad (18)$$

(16) を (18) に代入

$$X-M=(x-m)\left\{\frac{A_2-A_1}{(s-i)+(m-x)}\right\}+A_2 \quad (19)$$

$$d(X-M)=\frac{(x-m)}{(s-i)+(m-x)}d(A_2-A_1)+dA_2$$

$$=\frac{1}{(s-i)+(m-x)}(m-x)dA_1+(s-i)dA_2 \quad (20)$$

ここでは貿易収支の均衡水準における4つの函数の移動効果を示している。

$$\frac{1}{(s-i)+(m-x)}<0 \quad \text{ならば (17) から}$$

$$dA_2>dA_1 \quad (21)$$

がえられる。

また (20) から

$$(s-i)dA_2<-(m-x)dA_1 \quad (22)$$

なお dA_2 は $(X-M)$ に、 dA_1 は $(S-I)$ に依存している。そして貿易曲線が上へ移動するとき $dA_2<0$ 、純貯蓄曲線はなんら変化をしない $dA_1=0$ 。

(21), (22) から国民所得も貿易収支もともに平価切下げにより改善される。併し、それは一定の条件のもとにおいてしか考えられず、つぎの4つのケースがあるだけである。すなわち、 $(s-i)<0$ 、 $(m-x)<0$ 、 $(s-i)=(m-x)$ を前提と

して

(I) $dA_2 < 0, dA_1 < 0$ のとき、貿易収支は改善されねばならないが国民所得は減少する。(国民所得の増大するのは $dA_2 > dA_1$ の場合だけに限られる。貿易曲線の上方への移動幅が純貯蓄曲線の移動幅よりはるかに大きいときである)。

(II) $dA_2 < 0, dA_1 < 0$ のとき、国民所得は増大せねばならないが貿易収支は改善されないかもしれない。貿易収支は $dA_2 > |dA_1|$ の場合すなわち、貿易曲線の上方への移動幅が純貯蓄曲線の下方への移動幅をはるかに上廻るときに限って改善されるのであり、きわめて可能性の少ないことがいえる。平価切下げによる貿易曲線が上方へ移動すると考えられるときは ($dA_2 < 0$) 貿易曲線と国民所得の改善の条件は $dA_2 < |dA_1|$ となる。

貿易収支と国民所得の改善は上述の貿易曲線の上方への移動幅よりも純貯蓄曲線の上方への移動幅の方に影響される結果、 $(s-i)=(m-x)$ の前提に依存するといえる。

(III) $dA_2 < 0, dA_1 < 0$ のとき、 $dA_2 < 0$ というのは最も望ましい。この場合、国民所得には何の変動も起らない。貿易収支については、もし $|dA_2| < dA_1$ であれば改善出来ると見られる。すなわち、貿易曲線の上方への移動幅を下廻っている場合である。

(IV) $dA_2 < 0, dA_1 < 0$ のときは貿易収支の改善は不可能である。もし ($dA_2 < |dA_1|$)、すなわち、貿易曲線の下方への移動幅が純貯蓄曲線の下方への移動幅を下廻るならば国民所得は増大する。

このような4つの可能な組合せにより平価切下げの貯蓄、投資を通ずる所得効果を考えて見たが、理論的には貿易収支に関連する平価切下げの有効性と所得効果は

$$dA_2 < dA_1$$

$$(s-i)dA_2 < -(m-x)dA_1$$

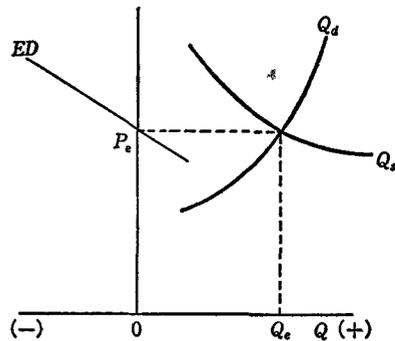
の不等式に示されている。すなわち、平価切下げは所得の騰落につながり、

国内物価が一定の仮定のもとでも貿易収支の変動（改善と悪化）をひきおこすのである。拡大曲線は夫々の為替相場と国民所得の均衡点の軌跡であることが示されると政策当局は完全雇用と貿易収支余剰を目標として政策を立案せねばならなくなるのは容易に理解される。このかぎりでは対内均衡，対外均衡を同時的に政策として実現をはかるならば，平価切下げは不十分としかいえない。国民所得の増大の効果を平価切下げにより，求めるために戦前，戦後を通じて国際金融の混乱の打開策として国際通貨としての金や，いわゆるキー・カレシーたるドルやポンドの切下げが企図されたり実施もされたが（その他の国民通貨にも切下げを体験したものが多）⁽³⁵⁾ やはりこの比較静学的なモデルの示すところに変りはなかったことがこのモデルの正しさを立証していよう。

平価切下げの国際収支効果は支出増大や吸収以上に所得が増大することである。完全雇用のために所得が増大できぬ場合は吸収効果は減退する。これはピグーの現金残高効果や所得再分配によって生ずる。

伸縮的为替相場の場合，国際収支効果は均衡下では国内消費に対して交易条件が多少，反撥する場合に維持されるといってよい。

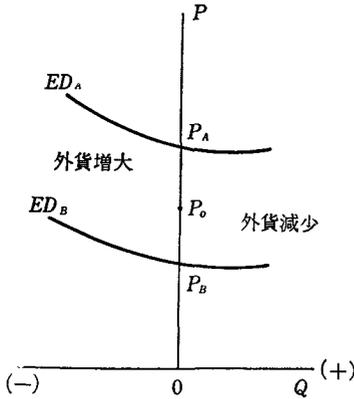
生産力の変動は所得効果，価格効果による国際収支効果によって生ずる。しかも価格効果は価格弾力性にかかっていることはいうまでもない。 α, β を関数の移動を示すパラメーターとし国際収支の自律的支払と受取に影響を与えるすべての要因として国民総生産，交



第 4 図

(35) S.R. Merret and J.S. Wabe, A Modification of the Saving-Investment Approach to Devaluation, Oxford Economic Papers, Vol. 16, No. 3 (Nov. 1964), pp. 418-423

易条件, 利率をあげる。P₀ を固定為替相場, Q_d を外国為替需要, Q_s を外



第 5 図

国為替供給とすると

$$Q_d = Q_d(P, \alpha)$$

$$Q_s = Q_s(P, \beta)$$

$$Q_d = Q_s$$

安定条件は $ED = Q_d - Q_s$, 外貨の動きは

ED_A のときは $P_A < P_0$,

P_0 では $Q_d - Q_s > 0$

ED_B で P_B のときは $Q_d - Q_s < 0$ と
なるわけである。

国際流動性不足という現実から国際通貨制度の改革が課題となっている現在,

平価切下げの所得効果についても静態でなく変動要因を加えたものとして観察されねばならない。

国内がインフレで国際収支不足の場合は支出削減, 高金利政策がとられ, 国内的にデフレで国際収支黒字の場合は支出増大, 低金利政策がとられるから国内的にデフレで国際収支不足のときに平価切下げが行なわれる。これに対して国内インフレ, 国際収支黒字の条件の場合は平価切下げ策がとられる。国際通貨協力の条件は政治的, 経済的安定であり, その中心は通貨の安定である。この上立って国際流動性増強の諸方策がはじめて有効となるのであるが1つの接近として本稿では測定についてのウェイトの問題と平価の問題をとり上げた。

テイク・オフの過程における有効な 資本蓄積の径路について

片 野 彦 二

1. は し が き

本稿においては、テイク・オフの過程における有効な資本蓄積の経路は存在するかどうか、もし存在するとすればどのような性格をもつものであるのか、そしてそれを達成する為にはどのような方策が必要なのか、を検討する。

第2節においては、テイク・オフの過程が、どのような特徴を持つものなのかについて、偽装失業の存在という観点から、一定の実質賃金率のもとでの無制限な労働の供給の存在する場合について考える。

第3節においては、生産財生産部門と消費財生産部門の間での均等成長の可能性について検討し、第4節において、最大の均等成長率は、両部門の間で資本の均等収益率が成立する場合、そして経済全体としての資本が、このような均等収益率を成立せしめように両部門間に配分されている場合に達成され、しかも、資本の均等収益率に等しいことを示す。

第5節においては、最大の均等成長率を達成するためには、常に均等成長を維持しては実現不可能であり、資本の収益率の高い部門に投資を集中することにより、漸次に、均等収益率の成立する状態に導びくべきことを示し、この場合の計画当局の役割としては、このような過程を、常に順調に進行させるように、注意することであることを示す。

2. 賃金率一定のもとでの労働力の無制限な供給について

a. 後進国の経済において注目されなくてはならないのは、賃金率を一定に保っても、労働力は無制限に供給されるものと考えられるという点である。これと同じことは高度に発展した資本主義経済においても見られる。その経済において、完全雇用が達成されていない状態にあっては、換言すれば、その経済において失業が存在する限りは、労働市場において、一定の賃金率に対して労働力は無制限に供給される。後進国経済における事情も、広義に解釈すれば、そこでの一定の賃金率に対する無制限な労働力の供給は、失業の存在に困るものといえるが、両者における相異は、高度に発展した資本主義経済におけるそれは“賃金労働者”の失業であるのに対して、後進国におけるそれは“偽装失業”と呼ばれるものである。

この節においては、上にのべた偽装失業とはどのようなものであるのかについて述べた上で、そのような偽装失業の存在が、どのようにして、一定の賃金率に対して労働力の無制限な供給を齎らすかについて考えることにする。

b. まづ最初に、本稿での議論を進めるにあたってのモデルを構成しておくことにする。

ここでは、経済は2つの生産部門よりなり、一つは生産財生産部門、他は消費財生産部門であるとする。後進国経済について考える場合、経済を工業部門と農業部門（または非農業部門と農業部門）に分けて考えることが適当であるように思われることもある。これは、後進国においては、工業部門においては資本制的生産が行なわれるのに、農業部門においてはそうでないのが通例である。従って、後進国経済における資本制的生産様式の浸透という観点、提言すれば、後進国における二重経済的な性格の解消という観点から問題を把えてゆこうとする場合には、後進国経済を工業部門と農業部門の二つの部門に分ける考

え方は有効となるであろうし、必要ですらあるだろう。しかしながら、本稿においては、後進国における資本の有効な蓄積という点を重視して、その経済の計画的運営という観点から問題をとりあげる。この場合には、経済の再生産の過程を、最も明確に示すことができるように、経済を生産財生産部門と消費財生産部門の二つの部門に分けることが望ましくなる。

経済をこのように生産財生産部門と消費財生産部門の二つの部門に分けたうえで、我々は、それぞれの部門における生産の技術関係を次のように仮定する。何れの部門においても、資本と労働のある組み合わせの投入により、一定量の生産物が生産されるものとする。我々は、この関係を“生産関数”と呼ぶ。生産財生産部門を第1部門、消費財生産部門を第2部門として、第*i*部門においては、資本の K_i 単位と労働の L_i 単位を投入して、 X_i 単位の生産物を生産できるものとする。この場合、それぞれの生産部門における生産関数は、

$$(2.1) \quad \begin{aligned} X_1 &= F_1(K_1, L_1) \\ X_2 &= F_2(K_2, L_2) \end{aligned}$$

として示される。このような生産関数は更に、次のような性格をもつことが仮定される。第一は、これらの生産関数は、資本および労働の投入量を共に a 倍すれば、それから生産される生産物の量も同じく a 倍となる、という性格を持つ。すなわち、

$$(2.2) \quad \begin{aligned} a X_1 &= F_1(a K_1, a L_1) \\ a X_2 &= F_2(a K_2, a L_2) \end{aligned}$$

この性格は、数学的には、この関数が一次の同次性をもつ、と表現される。第二には、これらの生産関数において、資本または労働の投入量を増加させると、生産物の量は増加はするが、その増加の仕方は逓減的である。これは、

$$\begin{aligned} \frac{\partial X_1}{\partial K_1} > 0, \quad \frac{\partial^2 X_1}{\partial K_1^2} < 0. \\ \frac{\partial X_1}{\partial L_1} > 0, \quad \frac{\partial^2 X_1}{\partial L_1^2} < 0. \end{aligned}$$

$$(2.3) \quad \frac{\partial X_2}{\partial K_2} > 0, \quad \frac{\partial^2 X_2}{\partial K_2^2} < 0.$$

$$\frac{\partial X_2}{\partial L_2} > 0, \quad \frac{\partial^2 X_2}{\partial L_2^2} < 0.$$

と示される。この性格は、通常“限界生産力通減”と呼ばれるものである。更に本稿においては、これらの(2.2)および(2.3)の性格をもつ生産関数(2.1)を特殊化して、

$$(2.1^*) \quad X_1 = K_1^\alpha L_1^{1-\alpha}$$

$$X_2 = K_2^\beta L_2^{1-\beta}$$

の形のもの考えることにする。これは従来、コブ・ダグラス型の生産関数と呼ばれるものであり、この型の生産関数をとることにより、我々は、上述の2つの性格に加えて、更に、要素の代替弾力性が1であるという性格を付け加えることになる。このように、要素の代替弾力性が1であるという特殊なものであるにもかかわらず(2.1)の生産関数の代りに(2.1*)の生産関数を用いるのは、この型の生産関数が、議論の展開にあたって、非常に扱かい易いからである。

さて、既に述べたように、本稿においては、後進国における資本の有効な蓄積径路を検討することを主要な目的とする。資本の蓄積を最も有効に行なわせることを目的として、経済を計画的に運営するためには、それぞれの生産部門においては、与えられた資本からの収益率を最大ならしめるように生産方法を選択することが必要とされる。ここで、それぞれの生産部門での資本の収益率は、

$$(2.4) \quad r_1 = \frac{p X_1 - w L_1}{p K_1}$$

$$r_2 = \frac{X_2 - w L_2}{p K_2}$$

にて示される。ここで r は第 i 部門での資本の収益率、 p は消費財で測った生産財の価格(従って消費財の価格は1)、また w は貨幣賃金率である。消費財の価格が1であることを考えれば、この貨幣賃金率 w はまた、実質賃金率 R

に等しい。資本の収益率を (2.4) のように示した場合、これは、資本の単当たりの利潤を意味する。(2.4) の右辺の分子は、それぞれ、生産物の価値から労働への支払分(賃金)を控除した部分、すなわち“利潤”を表わしている。このような資本の収益率を最大ならしめるためには、既に“限界生産力逓減”を仮定しているから、

$$\begin{aligned} \frac{\partial r_1}{\partial K_1} &= 0, & \frac{\partial r_1}{\partial L_1} &= 0 \\ \frac{\partial r_2}{\partial K_2} &= 0, & \frac{\partial r_2}{\partial L_2} &= 0 \end{aligned}$$

の関係がみたまされればよい。生産関数として我々は、(2.1*) で示したコブ・ダグラス型の関数を用いることにしているから、これらの関係は、

$$(2.5) \quad \begin{aligned} r_1 &= \alpha K_1 L_1^{\alpha-1} \\ p r_2 &= \beta K_2^{\beta-1} L_2^{1-\beta} \end{aligned}$$

$$(2.6) \quad \begin{aligned} w &= p(1-\alpha) K_1^\alpha L_1^{-\alpha} \\ w &= (1-\beta) K_2^\beta L_2^{-\beta} \end{aligned}$$

のように示される。

ところで、それぞれの部門において生産された生産物の需給の関係はどうであろうか。ここで我々は、利潤はすべて貯蓄され、それは投資にむけられるものであり、消費は労働者の賃金がすべて支出されることにより行なわれるものと仮定する。しかも、生産財と消費財の何れにおいても、需給は常に均等しているものと考え、両財の需要と供給の関係は、

$$(2.7) \quad \begin{aligned} X_1 &= r_1 K_1 + r_2 K_2 \\ X_2 &= w L_1 + w L_2 \end{aligned}$$

によって示されることになる。(2.7) における2つの関係において、何れの生産部門においても、生産物の価値は、利潤と賃金に分けられるという関係があるために、何れか一方が成立すれば、他方は必ず成立するという関係にある。そこで我々は、最初の生産財についての需給均等式のみを残すことにする。

そこで、以上に示した関係のうち、必要なものをまとめてみる。

$$(2.1^*) \quad \begin{aligned} X_1 &= K_1^\alpha L_1^{1-\alpha} \\ X_2 &= K_2^\beta L_2^{1-\beta} \end{aligned}$$

$$(2.5) \quad \begin{aligned} r_1 &= \alpha K_1^{\alpha-1} L_1^{1-\alpha} \\ p r_2 &= \beta K_2^{\beta-1} L_2^{1-\beta} \end{aligned}$$

$$(2.6) \quad \begin{aligned} w &= p(1-\alpha)K_1^\alpha L_1^{-\alpha} \\ w &= (1-\beta)K_2^\beta L_2^{-\beta} \end{aligned}$$

$$(2.7) \quad X_1 = r_1 K_1 + r_2 K_2$$

これら7個の方程式が、相互に独立であり、しかも全体としてコンシステントな体系を作りあげている。この方程式系は、それぞれの生産部門においていくばくかの資本が蓄積されており、更に社会的な諸要因によって賃金率が与えられている場合、それぞれの部門での生産水準、雇用水準、資本の収益率、および消費財で測った生産財の価格を一意的に決定する。

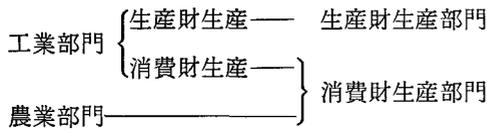
$$\left. \begin{array}{l} K_1, K_2 \\ w \end{array} \right\} \longrightarrow \left\{ \begin{array}{ll} X_1, & X_2 \\ L_1, & L_2 \\ r_1, & r_2 \\ p \end{array} \right.$$

c. 以上において我々は、本稿で用いられる二部門モデルを示し、それが一意解をもつことを示した。これらの関係のなかで、本節に關係して重要な部分は、それぞれの生産部門においていくばくかの資本が蓄積されており、更に、社会的な諸要因によって賃金率が与えられている場合、それぞれの部門において、資本の収益率を最大ならしめるように生産方法がきめられるならば、それぞれの部門での雇用水準は一意的に決定される、という点である。

$$\left. \begin{array}{l} K_1, K_2 \\ w \end{array} \right\} \longrightarrow \{L_1, L_2\}$$

我々はここで、後進国においては、工業部門においては資本制的生産が行な

われるが、農業部門においてはそうでない、という特徴があることを考えよう。ここではこのことは、総人口＝総労働力のうち、工業部門は自己に必要な労働力だけを雇用し、残余の労働力はすべて農業部門に寄生するというようにうけとることにする。ところで、我々が本稿で用いるモデルは、工業部門と農業部門に分けられた二部門モデルではなくて、生産財生産部門と消費財生産部門に分けられた二部門モデルである。そこでこの両者の間を次のようにつなぎあわせることにする。まず、工業部門は、生産財を生産する部分と消費財を生産する部分とに分けることができる。そこでこの後者を農業部門と総合して、消費財生産部門とし、前者を独立させ生産財生産部門とする。このような関係は、次のように図式化して示せば、理解を容易ならしめることになる。



それぞれの生産部門の総合の仕方を上のように考えると、ここでは、総労働力のうち、生産財生産部門は自己に必要な労働力だけを雇用し、残余の労働力は、すべて消費財生産部門に寄生すると考えればよいことになる。

さて、上に示したように、我々が本稿において用いる二部門モデルにおいては、それぞれの部門において蓄積された資本の量 K_1 と K_2 、および社会的な諸要因によって定められた賃金率 w に対して、それぞれの部門における雇用水準 L_1 と L_2 は一意的に定められた。ところで、これらの L_1 と L_2 は、 K_1 、 K_2 および w に応じて定められるのであって、その合計

$$L = L_1 + L_2$$

が、総労働力供給に等しいという保証はないように思える。ところがそうではない。

いままでは、労働は質的に均等であり、しかも一定の単位期間にはすべて同じだけの時間の労働を行なうものと、暗黙のうちに仮定してきた。たとえ

ば、質的に均等な労働が、年間等しく2,500時間づつ労働するものと考えてきた。そこでここでは、労働がすべて質的に均等であることはそのままとして、一定単位期間にすべて質的に均等であることはそのままとして、一定単位期間にすべて同じだけの時間の労働を行なうものとは考えないことにする。そして、このことに従って、上に示した我々のモデルにおいて決定されることになる雇用水準については、次のように考えることにしよう。まづ、工場労働者は、社会的な諸条件に従って、年間 a 時間の労働をするものときめられているものとしよう。そこで、これからは、年間 a 時間の労働を行なう労働を一単位の労働として考えることにしよう。このように考えると、生産財生産部門における雇用はすべて工場労働者であるから、上に示した生産財生産部門における雇用水準 L_1 というのは、いま定義した単位で測って L_1 単位の労働が雇用されるものと理解することにする。ところで、消費財生産部門においては、一部は工場労働者を含むが、大半は農民である。しかも、農業部門においては、工業部門に雇用されなかった労働力のすべてが寄生しているものと考えている。さて、我々のモデルで決定される消費財生産部門の雇用水準 L_2 も、上と同じく、年間 a 時間の労働を行なう労働を単位として測られている。従って、この部門での年間を通しての必要な労働時間の総計は aL_2 時間である。これに対して、総労働量のうち、生産財生産部門に雇用されなかったもの、すなわち消費財生産部門に寄生することになってきている労働の量は L_2^* とする。後進国でのフィジブルな状態としては、当然に $L_2 < L_2^*$ である。従って、消費財生産部門においては、工場に雇用される場合には、年間 a 時間の労働をする単位労働も、年間 aL_2/L_2^* 時間の労働しかしないことになる。 L_2^* 単位の労働がすべて消費財生産部門に寄生し、そこでの生産活動に等しく参加しているものとする限り、単位労働が消費財生産部門において年間を通して提供する労働時間は、(年間を通しての必要労働時間は L_2 単位ときめられているから)、 a 時間よりもすくなくなる。この差の部分

$$\left(a - a \frac{L_2}{L_2^*}\right)$$

は、単位労働あたりの“偽装失業”時間に相当する。消費財生産部門全体としての偽装失業の単位は $(L_2^* - L_2)$ である。

この偽装失業というのは、年間を通して、正規の雇用の機会さえあれば、 a 時間の労働をすることができるのに、それがなくて、必要以上の労働力が消費財生産部門に寄生しているために発生する。従って、生産財生産部門において雇用機会が増大すれば、当然にそれにみあうだけの労働の供給は可能となるわけである。この場合の労働力の消費財生産部門から生産財生産部門への移動の誘因は次のように考えられる。既に示したように、我々のモデルにおいては、それぞれの部門において蓄積された資本と、社会的な諸条件に応じてきめられた賃金率に応じて、それぞれの部門での雇用水準はきめられる。このことから判るように、消費財生産部門における L_2 単位の雇用については、一単位の雇用について w だけの賃金が支払られる。ところが、この部門においては、年間労働時間が a 時間以下におさえつけられた労働 L_2^* 単位がいる。従って、 L_2^* 単位の労働のそれぞれ一単位に対しては、

$$\frac{w L_2}{L_2^*} (< w)$$

だけの賃金しか配分されない。これは当然に、標準的な労働一単位に対して支払われる賃金 w よりすくない。そこでもし、生産財生産部門における雇用機会が増加し、一単位の労働が、標準的な労働として労働できる機会が与えられ、それに相当するだけの賃金が支払われるならば、いままで消費財生産部門に属していて、低い賃金率にあまんじていた労働は、生産財生産部門に移動することを喜ぶであろう。

猶、生産財生産部門での雇用機会が増加し、消費財生産部門での労働需要に対して、そこへの寄生労働量が相対的に減少する場合には、消費財生産部門に属する労働一単位あたりが受けとる賃金は増加する。

3. 生産財生産部門と消費財生産部門の均等成長の可能性について

a. 前節において我々は、偽装失業のある限り、一定の賃金率で労働は無制限に供給されることを示した。そこで本節においては、このような状態において、生産財生産部門と消費財生産部門との均等成長は可能であるかどうか、また可能であるとすればその成長率はどのような大きさのものであり、どのような性格をもつものなのか、について検討することにする。

まず、生産財生産部門と消費財生産部門の間での均等成長の可能性について考えることにする。

b. 生産財生産部門と消費財生産部門における。それぞれの生産物についての需給は常に均等していると仮定した。その需給関係は、(2.7) において

$$X_1 = r_1 K_1 + r_2 K_2$$

$$X_2 = w L_1 + w L_2$$

と示した。ここでは、何れの部門においても、利潤はすべて貯蓄され、投資されるものであり、消費はすべて労働者の賃金によって吸収されるものと仮定している。

利潤はすべて貯蓄され、投資される。ここで更に資本の減耗については考えないことにすると、均等成長率のもとでは、

$$X_1 = \Delta K = \Delta K_1 + \Delta K_2 = g K_1 + g K_2$$

と考えることができる。これは、生産財の生産物はすべて資本への新たな附加分として考えられ、その各生産部門への配分は、それぞれの部門での資本の成長率が均等するような仕方で行なわれる、ことを示している。ここで、資本の成長率は、

$$g = \frac{\Delta K_1}{K_1} = \frac{\Delta K_2}{K_2}$$

である。また、ここでは、生産財生産部門での利潤または消費財生産部門での

利潤が、それぞれそのままに各部門での投資にむけられるとは考えていない。利潤は、経済全体としてまづまとめられ、それから上に示した基準（各部門での資本の均等成長）に従って、各部門に配分されるものとする。このような場合での最適な状態がどのようなものであるかについては、次節において検討する。

以上のことを考えると、各部門での資本の均等成長が成立する場合における各財の需給関係は、

$$(3.1) \quad \begin{aligned} X_1 &= g K_1 + g K_2 \\ X_2 &= w L_1 + w L_2 \end{aligned}$$

をみたすことにより均衡状態におかれる。ここでの問題は、これらの関係をみたす“均等成長率” g が存在しうるか否かを検討することである。

この問題を検討する為に、“資本・労働比率”と呼ばれるものを導入することにしよう。これは、単位労働あたりに結合される資本量を示す。すなわち、

$$k_1 = \frac{K_1}{L_1}, \quad k_2 = \frac{K_2}{L_2}$$

である。ここで k_1 および k_2 は、それぞれの部門での資本・労働比率をあらわしている。また、労働単位あたりの生産水準を、それぞれの部門について x_1 および x_2 と示すことにする。すなわち、

$$x_1 = \frac{X_1}{L_1}, \quad x_2 = \frac{X_2}{L_2}$$

である。そこで、(3.1)の関係を、これらの比率を用いて示すと、

$$(3.2) \quad \begin{aligned} x_1 &= g k_1 + g k_2 \frac{L_2}{L_1} \\ x_2 \frac{L_2}{L_1} &= w + w \frac{L_2}{L_1} \end{aligned}$$

のようにあらわすことができる。ところで、 L_1 および L_2 は、各生産部門での雇用水準であるから、当然に正値をとる。従って、(3.2)の関係をみたすためには、

$$\begin{vmatrix} x_1 - g k_1 & -g k_2 \\ -w & x_2 - w \end{vmatrix} = 0$$

の関係がみだされることを必要とする。そして、この関係より直ちに、

$$(3.3) \quad g = \frac{x_1(x_2 - w)}{k_1(x_2 - w) + w k_2}$$

がえられる。ここで、(3.2) を考えると、 w 、 L_1 および L_2 はすべて正であるから

$$x_2 - w > 0$$

である。従って、(3.3) に示される資本の均等成長率は、経済的に有意味な水準において、必ず存在することが判る。

この資本の均等成長率は、両部門での均等な資本の収益率に等しいものであることは容易に示される。それぞれの部門での資本の収益率は(2.4)によって示されている。この同じ関係において、両部門での資本の収益率が均等した場合には

$$(3.4) \quad \begin{aligned} r &= \frac{p X_1 - w L_1}{p K_1} \\ r &= \frac{X_2 - w L_2}{p K_2} \end{aligned}$$

のように示される。更にこれを比率の体系に改訂して整理すると、

$$(3.5) \quad \begin{aligned} p x_1 &= r p k_1 + w \\ x_2 &= r p k_2 + w \end{aligned}$$

となる。ここで、これら二つの関係から p を消去すると、

$$(3.6) \quad r = \frac{x_2(x_2 - w)}{k_1(x_2 - w) + w k_2}$$

がえらる。これは、(3.3) で示した資本の均等成長率に等しい。

c. そこで、前節において考えた [(2.1*), (2.5), (2.6), (2.7)] の体系を、均等な資本の収益率の成立する状態において考えてみることにする。これは、

$$\begin{aligned} X_1 &= K_1^\alpha L_1^{1-\alpha} \\ X_2 &= K_2^\beta L_2^{1-\beta} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 r &= \alpha K_1^{\alpha-1} L_1^{1-\alpha} \\
 p r &= \beta K_2^{\beta-1} L_2^{1-\beta} \\
 w &= p(1-\alpha) K_1^\alpha L_1^{-\alpha} \\
 w &= (1-\beta) K_2^\beta L_2^{-\beta} \\
 K &= K_1 + K_2 \\
 X_1 &= r K
 \end{aligned}$$

のように示される。この方程式系が、前節における [(2.1*), (2.5), (2.6), (2.7)]の体系と異なる根本的な部分は、ここでは資本の均等収益率を前提としているために、生産財生産部門と消費財生産部門の間への資本の配分が任意であってはいけないという点である。すなわち、経済全体として蓄積されている資本 K は、両部門での資本の収益率を均等化させるような仕方、それぞれの部門に配分されなくてはならない。かくして、上に示した8個の方程式においては、経済全体としての蓄積された資本 K と、社会的な諸条件のもとで決められた賃金率 w に応じて、両部門での生産水準 X_1 と X_2 、資本の配分量 K_1 と K_2 、雇用水準 L_1 と L_2 、消費財で測った生産財の価格 p 、そして資本の均等利潤率 r が、一意的に決定される。

この方程式体系を解くためには、便宜上、比率の体系に変換したほうが扱かいやすい。比率の体系が解かれれば、もとの体系が解かれたのと同じである。比率の体系は次のように構成される。

$$\begin{aligned}
 (3.7.1) \quad x_1 &= k_1^\alpha \\
 (3.7.2) \quad x_2 &= k_2^\beta \\
 (3.7.3) \quad r &= \alpha k_1^{\alpha-1} \\
 (3.7.4) \quad p r &= \beta k_2^{\beta-1} \\
 (3.7.5) \quad w &= p(1-\alpha) k_1^\alpha \\
 (3.7.6) \quad w &= (1-\beta) k_2^\beta \\
 (3.7.7) \quad K &= k_1 L_1 + k_2 L_2
 \end{aligned}$$

$$(3.7.8) \quad x_1 L_1 = r K$$

この8個の方程式系においては、経済全体としての蓄積された資本 K と、社会的な諸条件のもとで定められた賃金率 w に応じて、両部門での労働単位あたりの生産水準 x_1 と x_2 、資本・労働比率 k_1 と k_2 、雇用水準 L_1 と L_2 、消費財で測った生産財の価格 p 、および資本の均等収益率 r が、一意的に決定される。

$$\left. \begin{array}{l} K \\ w \end{array} \right\} \rightarrow \left\{ \begin{array}{l} x_1, x_2 \\ k_1, k_2 \\ L_1, L_2 \\ p \\ r \end{array} \right.$$

さて、まず第一に、(3.7.3)、(3.7.5)、(3.7.4)、および(3.7.6)の関係より、

$$(3.8) \quad k_1 = \frac{\alpha}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\alpha} k_2$$

の関係を導いておく。そこで(3.7.6)の関係から、

$$(3.9) \quad k_2 = \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

がえられ、また(3.8)を考えると

$$(3.10) \quad k_1 = \frac{\alpha(1-\beta)}{\beta(1-\alpha)} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

がえられ、このようにして、両部門での資本・労働比率は決定される。

次に、(3.7.1)と(3.7.2)の関係から、両部門での労働単位あたりの生産水準は

$$(3.11) \quad x_1 = \left(\frac{\alpha}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\alpha} \right)^{\alpha} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha}{\beta}}$$

$$(3.12) \quad x_2 = \frac{w}{1-\beta}$$

として決定される。

また、(3.7.5)の関係において、(3.10)で与えられる k_1 を考えると、

$$(3.13) \quad p = \frac{w}{1-\alpha} \left(\frac{\beta}{\alpha} \frac{1-\alpha}{1-\beta} \right)^{\alpha} \left(\frac{1-\beta}{w} \right)^{\frac{\alpha}{\beta}}$$

のように、消費財で測った生産財の価格がきめられる。

(3.7.3) の関係において, (3.10) で示される k_1 を考えると, ここでは, 資本の均等収益率

$$(3.14) \quad r = \alpha \left(\frac{\alpha}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\alpha} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha-1}{\beta}}$$

がきめられる。

最後に, (3.7.) の関係において, (3.7.1) を考えて生産財生産部門における雇用水準

$$(3.15) \quad L_1 = \frac{\alpha}{k_1} K = \frac{\beta(1-\alpha)}{\alpha(1-\beta)} \left(\frac{1-\beta}{w} \right)^{\frac{1}{\beta}} \alpha K$$

がえられ, 更に, (3.7.7) において, (3.15) の最初の関係を考えて, 消費財生産部門における雇用水準

$$(3.16) \quad L_2 = \frac{1-\alpha}{k_2} K = \left(\frac{1-\beta}{w} \right)^{\frac{1}{\beta}} (1-\alpha) K$$

がえられる。

かくして, 比率の体系 (3.7.1)~(3.7.8) は解かれた。

d. 上の比率の体系の解には陽表的には示されなかったが, ここでは, 両部門に対して, 資本はどのような比率で配分されるのかについての注意が必要である。

(3.15) および (3.16) の最初の関係から, 我々は, それぞれの部門に対する資本の配分率を

$$(3.17) \quad \frac{K_1}{K} = \alpha$$

$$(3.18) \quad \frac{K_2}{K} = 1 - \alpha$$

のように導びくことができる。従って, ここでは, この“ α ”の経済的意味について検討することが必要となる。

この α は, 生産財生産部門における生産関数

$$X_1 = F_1(K_1, L_1)$$

を, 若干の特殊な状態を仮定して, コブ・ダグラス型の生産関数

$$X_1 = K_1^\alpha L_1^{1-\alpha}$$

におきかえたときに、我々の体系の内に入ってきたものである。更に、このコブ・ダグラス型の生産関数を扱かいたものならば容易に判るように、この α は、生産財生産部門における生産物の資本への分配率であり、また $(1-\alpha)$ はその労働への分配率である。このように、資本の生産財生産部門への配分率は、生産財生産部門での生産物の資本への分配率に等しい場合に、両部門での資本の均等収益率が成立しうる、ことが判る。

またこの“ α ”は、生産財生産部門において、資本の投入のみを1%増加させた場合、生産水準を α %増加させることを意味する指標（生産水準の資本投入弾力性）でもあることが示される。すなわち、

$$(3.19) \quad \alpha = \frac{\frac{\partial X_1}{X_1}}{\frac{\partial K_1}{K_1}}$$

このような観点よりみれば、資本の生産財生産部門への配分率は、生産財生産部門における生産水準の資本投入弾力性に等しい場合、両部門での資本の均等収益率が成立しうる、とも言える。

4. 資本の均等収益率に等しい均等成長率が 最大の均等成長率であることについて

a. 前節においては、生産財と消費財の両財の需給均衡の条件のみをみたりながら、両生産部門での資本の均等成長を保証する。資本の均等成長率 g 〔(3.3)にて示される〕と、両部門での資本の収益率が均等するという条件から導びかれる資本の均等収益率の形式的な同等性を根拠として、両部門での均等成長率を、両部門での資本の均等収益率を通して決定することができることを示した。そこで本節においては、両部門での資本の均等収益率に等しい両部門での均等成長率こそは、両部門において資本の収益率が均等しない場合での均等成

長率に較べて、常に大であることを示す。両部門において資本の収益率が等しくない場合に、両部門での資本の均等成長率を保とうとするためには、収益率の高い部門での利潤の一部を、収益率の低い部門に移転させなくてはならない。このような価値の移転は、自由経済のもとでは現実されるものではないが、我々はここでは、計画当局が存在し、それがこのような価値の移転を可能ならしめる方策をとることにより、このことは実現されるものとする。

b. まず、両部門において資本の収益率が均等しない状態に戻って考える。このような状態は、両部門における資本量が任意である場合に考えられる。我々は、このような状態を、[(2.1*), (2.5), (2.6), (2.7)] の体系において示した。そこで、この体系をまた、比率の体系に変換して考えることにする。この場合の比率の体系は、

$$(4.1) \quad x_1 = k_1^\alpha$$

$$(4.2) \quad x_2 = k_2^\beta$$

$$(4.3) \quad r_1 = \alpha k_1^{\alpha-1}$$

$$(4.4) \quad p r_2 = \beta k_2^{\beta-1}$$

$$(4.5) \quad w = p(1-\alpha)k_1^\alpha$$

$$(4.6) \quad w = (1-\beta)k_2^\beta$$

$$(4.7) \quad k_1 L_1 = K_1$$

$$(4.8) \quad k_2 L_2 = K_2$$

$$(4.9) \quad x_1 L_1 = r_1 k_1 L_1 + r_2 k_2 L_2$$

にて示される。ここで、(4.7) および (4.8) は、資本・労働比率の定義式であり、比率の体系への変換にあたって附加されたものである。

(4.1)~(4.9)の9個の方程式系において、各生産部門での蓄積された資本 K_1 と K_2 、および賃金率 w が与えられれば、両部門における、労働単位あたりの生産水準 x_1 と x_2 、資本労働比率 k_1 と k_2 、雇用水準 L_1 と L_2 、資本の収

益率 r_1 と r_2 , そして消費財で測った生産財の価格 p が, 一意的に決定される。

$$\left. \begin{array}{l} K_1, K_2 \\ w \end{array} \right\} \rightarrow \left\{ \begin{array}{l} x_1, x_2 \\ k_1, k_2 \\ L_1, L_2 \\ r_1, r_2 \\ p \end{array} \right.$$

まず (4.5) の関係より,

$$(4.10) \quad k_1 = \left(\frac{w}{p(1-\alpha)} \right)^{\frac{1}{\alpha}}$$

また (4.6) の関係より

$$(4.11) \quad k_2 = \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

が得られる。ここで k_2 は完全な解であるが, k_1 はそのなかに未知数である p を含んでいるために, 完全な解ではない。これは後程 p について解いたのち, それを代入することによって完全な解とされる。

(4.3) および (4.4) から, 各部門での資本の収益率は, p を含んだままで

$$(4.12) \quad r_1 = \alpha \left(\frac{w}{p(1-\alpha)} \right)^{\frac{\alpha-1}{\alpha}}$$

$$(4.13) \quad r_2 = \frac{1}{p} \beta \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\beta-1}{\beta}}$$

と示される。

更に, (4.7) および (4.8) から, 各部門での雇用水準も, それぞれ,

$$(4.14) \quad L_1 = K_1 / \left(\frac{w}{p(1-\alpha)} \right)^{\frac{1}{\alpha}}$$

$$(4.15) \quad L_2 = K_2 / \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

のように示される。ここで L_1 にはまだ p が含まれている。

そこで次に, 消費財で測った生産財の価格の決定にうつる。(4.9) の関係において, 生産財生産部門に対する資本の配分比率を

$$\frac{K_1}{K} = \lambda$$

にて示すこととすると,

$$(1-\alpha)\lambda k_1^{\alpha-1} = \frac{1}{p} \beta(1-\lambda)k_2^{\beta-1}$$

がえられる。更にこれより、

$$(4.16) \quad p = \frac{\beta(1-\lambda)}{\lambda(1-\alpha)} \cdot \frac{k_2^{\beta-1}}{k_1^{\alpha-1}} = \left(\frac{\beta(1-\lambda)}{\lambda(1-\alpha)} \right)^\alpha \left[\left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\beta-1}{\beta}} / \left(\frac{w}{1-\alpha} \right)^{\frac{\alpha-1}{\alpha}} \right]^\alpha \\ = \frac{w}{1-\alpha} \left(\frac{\beta}{\lambda} \frac{1-\lambda}{1-\beta} \right)^\alpha \left(\frac{1-\beta}{w} \right)^{\frac{\alpha}{\beta}}$$

となり、 p は決定される。

そこで、(4.10) と (4.16) から k_1 は決定される。

$$(4.17) \quad k_1 = \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\lambda} \right) \frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

(4.12) と (4.16) および (4.13) と (4.16) から、両部門での資本の収益率は、

$$(4.18) \quad r_1 = \alpha \left(\frac{\lambda(1-\beta)}{\beta(1-\lambda)} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha-1}{\beta}}$$

$$(4.19) \quad r_2 = \alpha \frac{\beta(1-\alpha)}{\alpha(1-\beta)} \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{(1-\beta)}{(1-\lambda)} \right)^\alpha \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha-1}{\beta}}$$

となる。

また、(4.1) と (4.2) から、各部門における労働単位あたりの生産水決は、

$$(4.20) \quad x_1 = \left(\frac{\lambda(1-\beta)}{\beta(1-\lambda)} \right)^\alpha \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha}{\beta}}$$

$$(4.21) \quad x_2 = \frac{w}{1-\beta}$$

となる。

最後に、生産財生産部門での雇用水準は、(4.14) の関係から、

$$(4.22) \quad L_1 = \left(\frac{\beta(1-\lambda)}{\lambda(1-\beta)} \right) \left(\frac{1-\beta}{w} \right)^{\frac{1}{\beta}} K_1$$

となる。

かくして、比率の体系 (4.1)~(4.9) は、一意的に解かれたことになる。

c. 以上において、資本の均等収益率が成立しない状態での、両部門における資本の収益率は、与えられた、それぞれの部門での資本量および賃金率に依りきりてめられた。

ところで、(2.7) の最初の関係において示したように、利潤はすべて貯蓄さ

れ、それは更に投資にむけられるから、

$$X_1 = r_1 K_1 + r_2 K_2$$

であり、また資本の減耗は考えないから、生産された生産財はすべて資本への附加分となる。

$$X_1 = \Delta K = \Delta K_1 + \Delta K_2$$

しかも本節のはじめにのべたように、計画当局は、各部門での資本の成長率を均等ならしめるように附加的な資本の配分を行なうものとする、

$$X_1 = g K_1 + g K_2$$

となる。これらの関係を総合すると、資本の均等成長率は、両部門での平均的な資本の収益率に等しいことが判る。

$$g = \frac{g K_1 + g K_2}{K_1 + K_2} = \frac{r_1 K_1 + r_2 K_2}{K_1 + K_2} = \bar{r}$$

ここで \bar{r} は両部門での資本の収益率の平均値を示している。この平均値を求めらるにあたっての加重値は、それぞれの部門での資本量である。

この平均的な資本の収益率は、生産財生産部門への資本配分率 λ を考えることによって、

$$\bar{r} = \lambda r_1 + (1 - \lambda) r_2$$

と書くことができる。そこで (4.9) の関係は次のように示すことができる。

$$x_1 L_1 = [\lambda r_1 + (1 - \lambda) r_2] K = \bar{r} K$$

従って、資本の均等成長率に等しい、平均的な資本の収益率は、

$$g = \bar{r} = x_1 \frac{L_1}{K} = x_1 \frac{K_1}{k_1} \cdot \frac{1}{K} = \frac{x_1}{k_1} \lambda = k_1^{\alpha-1} \lambda$$

となる。ここで、(4.17) で与えられた k_1 の値と考えると、資本の均等成長率は、

$$(4.23) \quad g = \lambda \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1 - \beta}{1 - \lambda} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1 - \beta} \right)^{\frac{\alpha-1}{\beta}}$$

と示すことができる。

ところで、この (4.23) において、賃金率 w は所与であるし、 α および β は生産関数に含まれるパラメーターであって一定値をとる。従って、この場合、

資本の均等成長率 g は、資本の生産財生産部門への配分率 λ のみの関数として示されうることになる。

$$(4.23^*) \quad g = H \lambda \left(\frac{\lambda}{1-\lambda} \right)^{\alpha-1}$$

ここで、

$$H = \left(\frac{1-\beta}{\beta} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\alpha-1}$$

である。

そこで、(4.23*) において λ の値の変化に依ずる、資本の均等成長率 g の変化の仕方を検討することにしよう。勿論、 λ の動きうる範囲は、

$$(4.24) \quad 0 < \lambda < 1$$

である。まづ (4.23*) に示される g を λ にて分微すると、

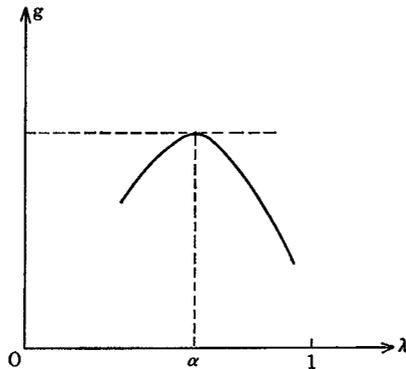
$$(4.25) \quad \frac{dg}{d\lambda} = H \left(\frac{\lambda}{1-\lambda} \right)^{\alpha-1} \cdot \frac{\alpha-\lambda}{1-\lambda}$$

がえられる。しかも我々は、 λ については、(4.24) に示されるような制約をもっているから、

$$(4.26) \quad \frac{dg}{d\lambda} \cong 0 \text{ for } \alpha \cong \lambda$$

の関係にあることが判る。ところで我々は、コブ・ダグラス型の生産関数に含まれる α の性質として、

$$(4.27) \quad 0 < \alpha < 1$$



であることを知っているから、(4.23*)における g と λ の関係を下図のように示すことができる。すなわち、 λ が α に等しくなる場合に、資本の均等成長率は最大となる。

ところで、前節において示したように、この α は、資本の均等収益率が成立する場合における。生産財生産部門への資本の配分率である。従って、 λ が α に等しくなる場合に、資本の均等成長率が最大になるということは、資本の収益率が均等するような状態、または資本の収益率が均等になるように資本が両部門に配分される時に、資本の均等成長率は最大となる、ということの意味している。

5. 最大の均等成長率を有する径路への収束の可能性について

a. 前節において我々は、資本の均等収益率に等しい均等成長率こそが、最大の均等成長率であること、従ってまた、そのような最大の均等成長率をもつ径路こそが、資本蓄積のための有効径路であることを示した。そこで本節においては、資本の均等収益率に等しい均等成長率を有する径路へ、それ以外の状態にある径路が収束しうるであろうか否かの問題について考えることにする。

b. まづ、もう一度、資本の均等収益率の成立していないような状態について考えることにしよう。このような状態は、前節において、(4.1)~(4.9)の体系によって、コンシステントなものとして示された。

各生産部門における利潤部分はすべて貯蓄され、投資にむけられること、また資本については減耗については考えないことは、ここでの議論を通して一貫した仮定であるから、

$$X_1 = \Delta K = \Delta K_1 + \Delta K_2 = r_1 K_1 + r_2 K_2$$

の関係は常に成立するものと考えてよい。

(4.1)~(4.9)の体系においては、各生産部門において蓄積されてきている資

本 K_1 および K_2 は所与として扱っている。そこで、この状態での資本の成長率は

$$(5.1) \quad \frac{\Delta K}{K} = \frac{r_1 K_1 + r_2 K_2}{K_1 + K_2}$$

であることも、常に成立するところである。この関係の右辺は、それぞれの生産部門での資本の収益率 r_1 および r_2 の平均値であり、資本の平均収益率を示す。この平均値の加重値は、それぞれの生産部門への資本の配分率である。

(5.1) の関係は、便に

$$(5.2) \quad g = r_1 \lambda + r_2 (1 - \lambda)$$

のように書き改められる。ここで g は、資本の平均収益率に等しい成長率であり、 λ は生産財生産部門への資本の配分比率を示している。そして、前節に示したところから判るように、 λ が α に等しくなるような状態、すなわち、生産財生産部門への資本の配分率が、生産財生産部門における所得の資本への分配率に等しいような状態においては、それぞれの部門における資本の収益率は均等化し、成長率は最大となる。

$$[\lambda \rightarrow \alpha] \rightarrow [g \rightarrow \max. | r_1 = r_2]$$

c. ところで我々は、ここでは、自由経済でなく、計画化された経済を考え、その計画当局は、投資の配分にあってその操作をなしうるものと考えている。このために、前節においては、たとえそれぞれの生産部門における資本の収益率が異っていても、その利潤部分の一部を、一つの生産部門から他の生産部門に移転させることにより、それぞれの生産部門における資本の成長率を均等させることができるものと考えた。

本節の最初に示した諸関係において、投資＝資本の増分 ΔK が、このような（各部門での資本の成長率を均等ならしめるような）仕方で配分されるとして

$$\Delta K_1 + \Delta K_2 = r_1 K_1 + r_2 K_2$$

の関係は常に成立するのであるから、たとえ

$$\Delta K_1 \neq r_1 K_1$$

$$\Delta K_2 \neq r_2 K_2$$

であっても、全体としての生産財の需給には何等の支障もない。

ところで、計画当局によるこのような投資配分の操作があったと考える状態においては、(5.2) の関係は、

$$(5.3) \quad g = [r_1 + (g - r_1)]\lambda + [r_2 + (g - r_2)](1 - \lambda)$$

のように書き直される。ここでは、各生産部門への投資 ΔK_1 および ΔK_2 は、

$$\Delta K_1 = g K_1$$

$$\Delta K_2 = g K_2$$

がみたまされるように計画当局によって定められている。従って

$$(g - r_1)K_1 \text{ or } (g - r_2)K_2$$

に等しいだけの利潤部分が、一つの生産部門から他の生産部門に移されている。ここで $(g - r_1)K_1$ と $(g - r_2)K_2$ とは等しく、また一方が正であれば、他方は必ず負である。このことは、 g が資本の平均収益率として定義されていることを考えれば、容易に理解される。すなわち、(5.2) の関係において、これは g が資本の収益率であることを示しているのであるから、 g は必ず、 r_1 と r_2 の中間の大きさをとる。従って、 $(g - r_1)$ が正であれば、 $(g - r_2)$ は必ず負である。逆は逆となる。

そこで、暫らくの間、 r_1 が r_2 よりも小さくて、従って $(g - r_1)$ が正、 $(g - r_2)$ が負という状態について考える。(5.3) の関係においては、各生産部門が均等な成長率にてそれぞれの資本を成長させる状態を示している。この場合、 $(g - r_1)$ は正、 $(g - r_2)$ は負であるから、計画当局は、消費財生産部門での利潤の一部を生産財部門に移すことによって、両部門での均等な成長を維持しようとする。ここで問題なのは、このような操作は、計画化された経済のもとでの計画当局のような機関があって始めて可能なことであって、自由経済のもとでは実

現は不可能なことである, ということである。すなわち, ここでは, r_1 が r_2 より小さい (生産財生産部門での資本の収益率が消費財生産部門でのそれより小さい) と考えているのであるから, 自由経済のもとでは, 投資は消費財生産部門に集中する。従ってそこでは, 両部門の間の均等成長は望めない。このようなことは, 計画化された経済のもとでのみ実現される。

d. このようにして, 計画化された経済のもとで達成される両部門での均等成長の経路が, そのままで, 最大の均等成長率を有する成長経路に収束しうるかどうかを検討することが, ここでの問題である。

それぞれの部門における資本の量が任意に与えられたときにも, 計画当局による投資配分の操作により, 両部門の間での均等成長は実現されうことは, くりかえして示した通りである。ただし, そこにおいては, それぞれの部門における資本の収益率は相互に異っており, そこでの平均的な資本の収益率が, そこでの均等成長率に等しい。

さて, 最大の均等成長率を実現するためには, 生産財生産部門への資本の配分率 λ が, 生産財生産部門での所得の資本への配分率 α に等しくなくてはならない。任意に与えられた λ は α に収来しなくてはならない。ところで

$$\lambda = \frac{K_1}{K}$$

であるが, 我々が現在考えている両部門の間での均等成長率が成立する状態にあっては, 両部門での成長率も, 経済全体としての成長率も, すべてこの均等成長率に等しく, 従って, 生産財生産部門への資本の配分率は常に不変である。すなわち,

$$(5.4) \quad \lambda = \frac{K_1(t)}{K(t)} = \frac{(1+g)^t K_1(0)}{(1+g)^t K(0)} = \text{const.}$$

ここで $K_1(0)$ は初期における生産財生産部門での資本量, $K(0)$ は初期における経済全体としての資本量である。これらが共に, 同一の成長率で成長するものとすれば, 時間の経過があっても, これら 2つの量の相対比は常に不変であ

ることを、(5.4) は示している。

そこで、生産財生産部門への資本の配分率 λ を、所与の生産財生産部門における所得の資本への分配率 α に収来させるためには、計画当局において、常に経済を均等成長の状態に保つように投資配分を行なっていないといけないことが判る。すなわち、 λ が α よりも小さい状態においては、 λ を高める必要がある。この場合には、生産財生産部門での成長率を、平均以上に高めることが必要となる。このことについての操作は、均等成長を可能ならしめたと同じく、計画当局としては実現可能である。それぞれの生産部門への投資配分の比率を操作することにより行なわれうる。

ところで、 λ が α より小であるということは、資本の平均収益率が、生産財生産部門での資本の収益率より小であることを意味する。すなわち、前節で示したように、資本の平均収益率 \bar{r} は、

$$\bar{r} = k_1^{\alpha-1} \lambda$$

であり、また、生産財生産部門での資本の収益率 r_1 は

$$r_1 = a \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\lambda} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\alpha-1}$$

である。また、生産財生産部門における資本・労働比率 k_1 は、

$$k_1 = \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\lambda} \right) \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{1}{\beta}}$$

であるから、資本の平均収益率は、更に、

$$\bar{r} = \lambda \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\lambda} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\alpha-1}$$

となる。そこでこれらの関係より、我々は、

$$(5.5) \quad \bar{r} - r_1 = (\lambda - \alpha) \left(\frac{\lambda}{\beta} \frac{1-\beta}{1-\lambda} \right)^{\alpha-1} \left(\frac{w}{1-\beta} \right)^{\frac{\alpha-1}{\beta}}$$

をうる。従って、

$$(5.6) \quad \bar{r} \cong r_1 \text{ for } \lambda \cong \alpha$$

の関係は明らかとなる。

従って、 λ が α より小さい場合、最大の均等成長率を達成するために、 λ を α に収来させようとして、生産財生産部門での資本の成長率を均等成長率より

大ならしめようとする企ては、計画当局にとっての負担を軽くする。この場合には、生産財生産部門での資本の収益率は、平均的な資本の収益率よりも大であるから、この部門に投資を集中させることには、特別のインセンティブを必要としないからである。

このように考えると、最大の均等成長率を有する成長径路への収束は、常に均等成長を維持しようとすることによって達成されなくて、資本の収益率の高い生産部門に投資を集中することによって達成される。この場合における計画当局の役割は、資本の収益率の高い生産部門への投資の集中にあたって、その過程の順調な進行を阻害する諸要因を排除することに、常に注意を払うことである。

西独における国有企業の民有化

岡 田 昌 也

- I 序
- II プロイセン鋳業 - 冶金株式会社 (Preußag) の民有化
 - 1. プロイセン鋳業 - 冶金株式会社の沿革と現況
 - 2. 民有化の実施
 - 3. 民有化における問題点
 - 4. 民有化後の推移
 - 5. 結
- III フォルクスワーゲン製作所の民有化
 - 1. フォルクスワーゲン製作所の沿革と現況
 - 2. 民有化への過程
 - 3. 民有化の実施
 - 4. 民有化の結果——Preußag の民有化との比較
 - 5. 結
- IV 結

I 序

今日、西独において多大の関心を惹いているプリヴァティゼーリング(Privatisierung)の問題は、その起源を20世紀初頭に求めることが出来る。われわれは、既に別稿において、プリヴァティゼーリングに関する歴史的概観を試み⁽¹⁾、更に若干の基礎的考察を行った⁽²⁾。その考察において、われわれはプリヴァティゼーリングに関して次の如く述べた。

すなわち、「われわれは……プリヴァティゼーリングを一応『公有財産の、私

(1) 拙稿「プリヴァティゼーリング略史」神戸大学経済経営研究所・経済経営研究第14号(Ⅱ), 1964.

(2) 拙稿「プリヴァティゼーリングの基礎的考察」国民経済雑誌第111巻2号, 昭和40年2月。

有への移転』と理解しておいた。そして……プライベート化の対象となる公有財産は公有営利財産であることが明らかにされた。また……公的営利活動の制限を目指す経済政策的目標と、広汎な財産分散を達成せんとする社会政策的目標とによって、プライベート化が基礎付けられているということが明らかにされた。更に、プライベート化のこれらの2つの目標は、国民株式によって統合され、同時実現の可能性を与えられるということが……明らかにされた。かくて、プライベート化はこれを次の如く定義することが出来よう。すなわち、プライベート化とは『公的経済活動を制限せんとする、または広汎な財産分散を達成せんとする、または両目的を同時に追求せんとする、公有営利財産の私有への移転』である。そして、この定義のうちに、プライベート化の有する2つの性格が見出されるであろう。すなわち、経済政策的目標を達成せんとするプライベート化は伝統的なるものであり、その場合、それは『私有化』とも称すべき性格を有する。一方、広汎な財産分散を目指す社会政策的目標を達成せんとするプライベート化は、従来の伝統的プライベート化、すなわち『私有化』とはその性格を異にし、それは『社会的私有化 (soziale Privatisierung)』とも称すべきものである。われわれは、この国民株式を伴った新しいプライベート化をば『民有化』として把握するのである。……私有化においては、『公有財産の、私有への移転』そのものが重要なのであり、その際にそれが誰の私有に帰属するかという点は、副次的な事柄である。従って、私有化においては、一個人、少数者または私企業への所有権移転も当然に行われるのである。一方、『民有化』は私有化とはその性格を異にする。民有化においては、公有財産の私有への移転の際に、それが誰の私有に帰属するかという点が重要となるのである。すなわち、民有化においては、広汎な国民階層（就中、低所得者層）への財産分散が重要課題なのである。……われわれは、一応、国民株式によるプライベート化を民有化とみなし、それ以外のプライベート

ジールングをば私有化として把握するであろう。そして、今後のプリヴァティジールングは、益々民有化の性格を有するであろう⁽³⁾と。

私有化においては、社会政策的目標が経済政策的目標に従属し、場合によっては、それは全く無視されるのである。これに対して、民有化においては、社会政策的目標は経済政策的目標と共に同時実現さるべき性格を有している。民有化においては、経済政策的目標の実現のためには、社会政策的目標の同時実現が条件とされるのである。われわれの研究の中心は、かかる民有化にある。

本小稿においては、かかる民有化の事例的研究が試みられる。われわれが民有化と称するプリヴァティジールングは、1959年3月、プロイセン鉱業 - 冶金株式会社 (Preußische Bergwerks- und Hütten AG: Preußag) において実現され、次いで1961年3月、フォルクスワーゲン製作所 (Volkswagenwerk AG) において実現された。以下においては、この2社における民有化を取り上げ、若干の検討を試みたい。まづ、プロイセン鉱業 - 冶金株式会社の民有化を取り上げる。

II プロイセン鉱業 - 冶金株式会社の民有化

1. プロイセン鉱業 - 冶金株式会社の沿革と現況



プロイセン鉱業 - 冶金株式会社(以下, Preußag と略称)は、プロイセンの管理する諸企業及び諸権利の統括と管理を目的として1923年12月13日に設立された。そして、1926年には、管理の対象となっているそれらの企業の所有権がプロイセンから Preußag へ譲渡され、ここに Preußag コンツェルンが成立した。更に、1929年には、Preußag の株式資本は、同じくプロイセン所有の合同電力 - 鉱業株式会社 (Vereinigte Elektrizitäts- und Berg-

(3) 前掲拙稿〔註(2)〕, 89—90頁。

werks-AG: VEBA) に譲渡され、Preußagは VEBA 傘下に入ることとなったのである。

しかしながら、他の多くのドイツ企業と同様、Preußag も、第2次大戦によって、中・東部ドイツ及び東方領域において多大の資産と権益を失い、僅かな残存部分によって再建が開始されたのである。Preußag は、戦後においては、従来からの非鉄金属⁽⁴⁾、石炭部門に加えて、特に石油、天然ガス、運輸、水処理等の分野を強化・開拓するに至った⁽⁵⁾。そして、近年、急速な開発が行われつつある北海沿岸(海底も含む)の天然ガス採掘に関しては、Preußag は、同業他社と共に、いわゆる北海シンジケート(Nordseekonsortium)において積極的役割を演じつつあり、更には、化学及び核エネルギーの分野にも進出しつつあるのである。そして、1964年には、同年7月9日の総会において、社名が Preußische Bergwerks- und Hütten-AG (Preußag) から PREUSSAG Aktiengesellschaft に改められ⁽⁶⁾、新しい社名の下に、一層の発展が期待されているのである。

一方、かかる急速な発展に伴い、投資も活発であり、既に、1957年までに、約6億 DM が投資され、その大部分は自己金融によってまかなわれたのである。更に、1958—1960年の間に、約3.5億 DM に上る投資が計画され、そのうち1.2億 DM の資金は、減価償却によって確保された。かかる活発な資金需要を満すために、7,500万 DM から10,500万 DM への増資が企てられるに至ったの

(4) 非鉄金属中、特に鉛及び亜鉛に関しては、Preußag は連邦における生産額において次の如き比率を占めた。すなわち、1960年には、鉛は41.5%、亜鉛は42.4% (Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2., S. 1554.) であり、1961年には、鉛は40.8%、亜鉛は43.7% (Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 2., S. 1594.) である。この数値のみをもってしても、ドイツ産業に占める Preußag の地位の重要性が明らかであろう。

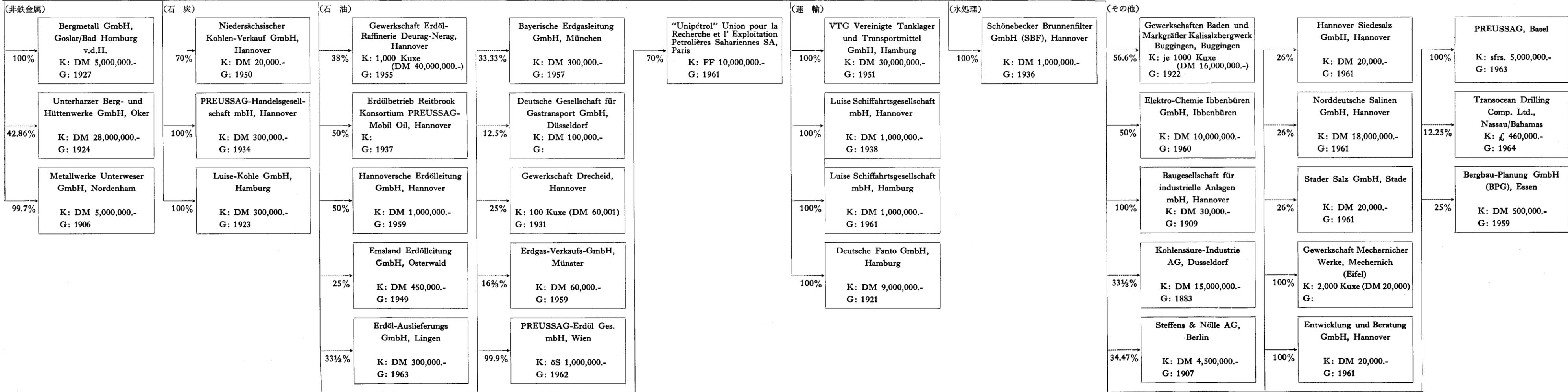
(5) 石油、天然ガス、運輸、水処理等の部門の急速な発展は、後に掲げる第II表における数値からも明らかである。

(6) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, SS. 2599-2600.

第I表 PREUSSAG-コンツェルンの構造

PREUSSAG Aktiengesellschaft, Berlin/Hannover
 K: DM 200,000,000.-
 G: 1923
 B: 12,725

K: 資本金
 G: 設立年
 B: 従業員
 → 過半数出資
 …→ 半額以下の出資



第II表 PREUSSAG- コンツェルンにおける生産、売上及び従業員数の推移

		1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	
生 産 額	鉛 (t)				70,468	59,015	74,585	85,902	83,164	93,062	100,210	
	亜鉛 (t)				84,397	84,509	84,998	85,902	88,881	90,732	88,235	
	石炭 (t)				2,237,000	2,197,000	2,265,381	2,389,208	2,171,971	2,236,498	2,222,567	
	煉炭 (Brikett) (t)				432,000	427,000	460,581	594,419	536,723	550,787	564,653	
	炭坑電力 (Zechenstrom) (Mio kWh)				619,000	553,000	606,037	539,618	456,600	482,745	583,186	
	石油 (t)				415,000	440,000	467,147	506,226	600,979	709,787	798,147	
	天然ガス (Mio Ncbm)				19	17	18.5	22.3	23,028	44,254	63,068	
	カリ (t)				83,566	80,173	87,651	100,457	94,764	90,370	91,453	
売 上 高	PREUSSAG 及び 過半数出資子会社					649.2	722.8	804.0	836.5	929.9	1,038.8	
	PREUSSAG (Mio DM)				308.4	311.9	322.3	352.4	366.2	415.1	478.1	
	各 領 域 に お け る 売 上 高	非鉄金属					308.4	373.0	406.9	381.9	361.3	393.9
		(炭坑電力を含む) 石炭					163.5	161.6	188.2	174.4	191.4	205.2
		(海運を含む) 石油					125.5	128.8	126.9	149.9	188.1	214.3
		運輸							7.9	42.5	101.3	113.4
		鉱泉, 給水, 工場及び管暗渠建設					31.7	33.6	43.9	52.4	60.1	77.4
その他の活動							21.7	24.0	26.8	27.7	34.6	
従 業 員 数	PREUSSAG	16,097	16,097	15,576		15,374	14,911	12,432	11,754	12,538	12,725	
	子会社					6,308	6,986	7,070	7,948	6,742	6,609	
	合計					21,682	21,897	19,502	19,702	19,280	19,334	

である。そして、1958年12月19日に、連邦内閣において、かかる3,000万 DMの増資を国民株式（Volksaktie）の発行によって行う点に関して、原則的一致をみたのである。⁽⁷⁾かくて、ここに、史上初の国民株式による民有化が試みられることとなったのである。この点に関しては、後節において、ヨリ詳しく関説することとしたい。

本節においては、Preußag（1964年以降は PREUSSAG）自体の発展に関しては、ここに挿入した若干の折込図表によって、これを表示するにとどめたい。第 I 表は PREUSSAG コンツェルンの主要部分である。⁽⁸⁾また、第 II 表は PREUSSAG の生産、販売及び従業員の推移をあとづけたものである。⁽⁹⁾

2. 民有化の実施

さて、以上の如き沿革と発展を有する Preußag は、1959年2月2日、特別総会において3,000万 DMの増資を決議し、同時に、親会社 VEBA は、これに対する新株引受権を放棄した。かくて、国民株式による国有企業の初の部分的民有化（Teilprivatisierung）の前提が形成されたのである。⁽¹⁰⁾

(7) Hirche, Kurt: Das Experiment der Volksaktie, 1961, SS. 84-85.

(8) 第 I 表は次の資料を参照して作成した。Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, SS. 2600-2602.

(9) 第 II 表は次の資料を参照して作成した。1957年以前の空白部分は、これらの資料によっては、得られなかったものである。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 57. Aufl., 1956/57, Band 3, S. 2942.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 61. Aufl., 1960/61, Band 2, SS. 1779-1783.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2, S. 1553.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 2, S. 1598.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2606.

(10) Hammerschmidt, Rolf: Betriebswirtschaftliche Probleme der Volksaktie, Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde einer Hohen Staatswirtschaftlichen Fakultät der Ludwig-Maximilians Universität zu München, 1959, S. 51.

3,000万 DM の増資部分は、額面価額 100DM の無記名式30万株に分割され、発行相場 145DM で銀行シンジケートによって総額引受けられ、同じく145DM で提供されることとなった。

応募有資格者は税込年間所得 16,000DM 以下のドイツ国民であり、1人5株まで応募しうる⁽¹¹⁾。また、Preußag 従業員約22,000人と、同社の年金受給者約12,000人には、優先的割当が行われることとなっている。この場合、銀行手数料 (Bankprovision) と取引所取引税 (Börsenumsatzsteuer) は会社負担であり、更に、購買価格の20%支払いの後、残額を2年間の同額年賦で支払うことが出来、その場合の銀行利子も会社が負担することとなっている⁽¹²⁾。このように、Preußag 従業員及び年金受給者には優遇措置がとられたのである。尚、法人は応募から原則的に排除されている。

応募申込は銀行、貯蓄組合、庶民銀行 (Volksbank) の窓口において行われた。申込期限は1959年3月24日から31日までであり、Preußag 関係者には4月4日まで延長されている。応募者は、自己負担による株式取得であること、及び二重申込を行っていないということを表明する必要がある、一方、信用機関は、応募者の所得額を税務署に照会・確認する権限を与えられる。

かくて、応募結果は増資額をはるかに上まわった。すなわち、応募者総数は216,119人、応募総額は額面価額で100,088,800DM に達したのである。そして、国民株式に対するかかる好調な応募に面して、更に5,150万 DM がVEBA 持分から国民株式に振り向けられることとなったのである⁽¹³⁾。

これは、割当に際しての多数の応募者の不満を解消するための措置であるが、また、将来更に行われるべき国民株式の発行が、その予定を早められたものであるということも出来よう。従って、この結果、連邦は VEBA を通じて Preu-

(11) Hirche, Kurt: Die Komödie der Privatisierung, Der Kampf um die öffentliche Wirtschaft, 2. Aufl., 1959, S. 51.

(12) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 52.

(13) Hirche, Kurt: Das Experiment der Volksaktie, 1961, S. 86.

Bag の基礎資本総額10,500万 DM のうち2,350万 DM（22.38%）を所有するにすぎなくなったのである。⁽¹⁴⁾

かくて、合計 815,000 株（額面価額 8,150 万 DM）の国民株式が応募者に割当てられることとなるのである。応募者の内訳は第Ⅲ表の如くであった。⁽¹⁵⁾

第Ⅲ表 Preußag-国民株式の応募者内訳

応 募 者		人 数	金 額 (DM)
1	職 員	62,844	28,769,400
2	主 婦	56,304	26,720,300
3	自 由 業	27,274	12,708,600
4	年 金 受 給 者	22,139	10,280,700
5	公 務 員	17,752	8,164,300
6	独 立 営 業 者	16,397	7,802,000
7	労 働 者	11,025	4,892,700
8	Preußag とその子会社の従業員	2,384	750,800
合 計		216,119	100,088,800

この表から次の点が明らかとなる。すなわち、全応募者中に Preußag 従業員の占める比率は 1.1% であり、その応募額面総額 75 万 DM は全議決権の 0.714% に相当するにすぎない。また、Preußag 従業員のうち、応募有資格の職員の 53% が応募したのに反し、応募有資格の労働者の 1.5% が応募したにすぎない。⁽¹⁶⁾ 更に、労働者が全応募者中に占める比率は 5.1% にすぎないのである。従って、労働者階層（当該企業における労働者をも含めた）への国民株式の広汎な分散は、十分に実現されたとはいえないのである。

(14) この結果、VEBA は 25% の禁止少数 (Sperrminorität) を失い、従って、持株減税特典 (Schachtelprivileg) はもはや要求されえない。(Klug, Oskar: *Volkskapitalismus durch Eigentumsstreuung, Illusion oder Wirklichkeit*?, 1962, S. 58.)

(15) Hirche, Kurt: *Die Komödie der Privatisierung, Der Kampf um die öffentliche Wirtschaft*, 2. Aufl., 1959, S. 112.

(16) Hirche, Kurt: a. a. O., S. 113.

3. 民有化における問題点

さて、以上の如き **Preußag** の民有化には、種々の問題点が存在しているのである。**Preußag** の民有化においては、株式集中を阻止するための措置は、極めて不十分であるといわざるを得ないのである。

すなわち、取得資格者は年間税込所得16,000DM以下に限られ、また、取得株数は5株までとされてはいるが、これらの制限は第一取得 (**Ersterwerb**) の場合にのみ有効であり、従って、再売却の場合には、これらの制限は存在しない。しかも、売却禁止期間 (**Sperrfrist**) が設けられていないので、売却は全くの自由に任されているのである。

しかしながら、株式集中問題は、第一取得者に対する取得制限の設定のみによっては解決されえないのであり、第一取得に対すると同じく、第二次取得以降においても、年間税込所得16,000DM以下、及び5株までの取得制限が継続さるべきであろう。これによって始めて、当初に目指された低所得者層への広汎な株式分散が長期的に可能となるのであり、この点に関する配慮なしには、**Preußag**-国民株式には、時の経過と共に、集中所有される危険が常に存在するであろう。

Preußag の民有化に際しては、銀行が株式買占め (**Paketkauf**) に対して5年間の間協力しないよう義務付けられている。これは、株式集中に対する一つの間接的な措置であり、その効果は5年に限られているのである。また、売却阻止の問題に関しては、これを売却禁止期間の設定によって可能ならしめようとはされず、やはり間接的措置が採られるのである。すなわち、売却阻止は、これを貯蓄奨励金法 (**Sparprämienengesetz**) の援用によって可能ならしめようとする

(17) 次章において取り上げるフォルクスワーゲン製作所の民有化においては、売却禁止期間が設けられた。

(18) **Hirche, Kurt: Das Experiment der Volksaktie, 1961, S. 88.**

(19) 貯蓄奨励金法その他の財産形成促進のための諸施策に関しては、別稿における研究を予定している。

るのである。同法においては、貯蓄が5年間据え置かれる場合には、20%の奨励金が与えられることとなっている。しかしながら、Preußag-国民株主のうち、同法の定めるところに従った者は65,000人（額面総額2,600万 DM）であり、これは Preußag-国民株主のうちの約30%にすぎない。売却阻止は、かかる方法によっては、十分に達成されえないのである。⁽²⁰⁾

一方、Preußag の民有化においては、議決権行使に関する制限は存在している。すなわち、Preußag-株主は、基礎資本の $\frac{1}{1,000}$ （額面総額 105,000 DM）以内でのみ議決権を行使しうることが、定款によって定められたのである。⁽²¹⁾しかしながら、銀行の供託議決権（Depotstimme）に関しては、何らの制約も存在しなかったのである。

かかる議決権制限は、極めて矛盾した結果を生むこととなる。すなわち、一方において、銀行の供託議決権が無制限に有効となるが故に、Preußag における支配権は、20万人以上の国民株主にではなくて、銀行側に移る危険があり、また、他方、VEBA を通じての連邦は、その所有する235,142株（＝議決権）のうち、1,050株に対してしか議決権を行使しえないこととなる。この場合、残る234,092株に対する議決権は、行使され得ないままにとどまるのである。Preußag における VEBA（従って連邦）の影響力確保に関しては、次節においてふれたい。

4. 民有化後の推移

さて、民有化が行われた後の経過について触れねばならないであろう。初の国民株主総会は、1959年6月25日、700名以上の出席の下に開催された。しかしながら、議決に際しては、出席した国民株主は、全体の $\frac{1}{10}$ を占め得たに過

(20) Hirche, Kurt: a. a. O., S. 90.

(21) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 54. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 61. Aufl., 1960/61, Band 2, S. 1779.

ぎず、 $\frac{9}{10}$ は35の銀行の供託議決権によって占められたのである。就中、**Deutsche Bank** (81,000以上の議決権)、**Dresdner Bank** (49,000以上の議決権)及び**Commerzbank** (44,000以上の議決権)の三大銀行が、大量の供託議決権を行使したのである。⁽²²⁾

国民株式のうち、**VEBA** 持分以外のすべてが銀行に供託されるとすれば、815,000の議決権が存在する。総会における監査役選任に際しては、340,083の議決権が行使されたのであり、これは、815,000の約41.7%に相当する。従って、国民株式の約58.3%が議決に参加しなかったことになるであろう。

初の国民株式会社 (**Volksaktiengesellschaft**) **Preußag** の監査役会は21名から成り、そのうち4名は定款規定によって **VEBA** から派遣されることとなっている。⁽²³⁾ 更に、7名は従業員側代表 (**Arbeitnehmervertreter**) から成り、残る10名がその時々総会において選出されるのである。⁽²⁴⁾ 初の株主総会においては、この10名の監査役は、銀行から3名、取引先 (**Abnehmer**) から3名、国民株主から3名、経済検査官 (**Wirtschaftsprüfer**) 1名が選出されたのである。⁽²⁵⁾ そして、この総会の結果、国民株主へのPRの必要性が痛感され、工場見学、年3回の株主通信の発行、国民株主からの質問への回答がなされ、映画が作成され、次の国民株主総会は慎重に準備されたのである。

さて、第2回目の国民株主総会は、1960年6月30日、約1,000名の参加の下に開催された。この総会においては、半額増資が議決された。この議決によって、**Preußag** は、遅くとも1961年9月30日までに、5,250万DMの増資を行い、新株式を国民株主に145～160%の相場で提供することが決定されたのである。⁽²⁶⁾

(22) **Hirche, Kurt: a. a. O., S. 92.**

(23) 定款規定の変更は、株主総会において代表された資本額の $\frac{9}{10}$ の過半数議決によってのみ可能とされる (**Klug, Oskar: a. a. O., S. 58**)。この規定によって、**VEBA** (従って連邦) は、前述の議決権最高額の制限による監査役会議席の喪失を防止しているのである。

(24) この国民監査役会は、2年に一度選出されることとなっている。

(25) **Hirche, Kurt: a. a. O., S. 93.**

(26) **Hirche, Kurt: a. a. O., S. 97.**

この増資は、Preußag が一企業の取得のために行うものである。VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg がそれである。その資本金 3,000万 DM を全額、連邦持株会社 (Bundesholding) Industrierwaltungsgesellschaft mbH (IVG) によって所有されている VTG は、石油輸送の独占企業であり、約14,000台のタンク油槽車 (Tankkesselwagen)、多数のモーター油槽船、タンク貯蔵所 7ヶ所を使用し、石油輸送管 (Erdölrohrleitung) にも参加しており、且つ、VTG は IVG 傘下の企業中、最大且つ最も収益力ある企業である。従って、Preußag は、VTG の取得によって、収益力を強化しうるのである。⁽²⁷⁾

一方、Preußag は、既に1959年秋に、別の一企業を取得している。連邦によって所有されていた Metallwerke Unterweser AG, Nordenham がそれであり、取得価格は 500 万 DM であった。更にここに VTG の取得が計画されたのであり、これらの一連の行動は、第 2 回総会の約 2 ヶ月後に、オランダの化学会社と共同で、化学会社 Elektro-Chemie Ibbenbüren GmbH, Ibbenbüren を設立することに関するものである。⁽²⁸⁾

しかしながら、VTG の取得は、連邦国防省の防衛政策的立場からの異議によって遅延したのである。これは、やがて、VTG 所属の14,000台の油槽車のうち、6,300 台を IVG に与えるという大蔵省と国防省との一致によって解決され、VTG の取得に際して Preußag の支払う金額は、1 億 DM と決定されたのである。

増資期日は、従って、VTG 取得期日が決定されるまでは確定されえなかったが、Preußag の株価は、このニュースを好材料として、急激な上昇をみせたのである。これは、VTG が高く評価されている証拠であり、まさに VTG は Preußag にとって「栄養豊富な駝鳥の卵 (Straußen-Ei)」であった。⁽²⁹⁾そして、遂

(27) Hirche, Kurt: a. a. O., S. 101.

(28) Hirche, Kurt: a. a. O., SS. 98-99.

(29) Hirche, Kurt: a. a. O., S. 103.

第IV表 Preußag 株式の相場変動

株 価		1959			1960											
		10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最	高	212.5	209	211.5	220	215	209	206.5	214	219	225	232	282	273	274	270
最	低	195	200	203	210.5	204	197	198.5	194	207	202	197	232	261	246	254
末	日	208	201.5	209.5	212	204	201	198.5	214	219	206.5	232	275	261	264	270

株 価		1961												1962							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	1~12
最	高	275	269	263	279.5	285	340	320	248	243	234	240	223	230	218	212	201	198	193	181.5	230
最	低	269	261	251	253	278	295	230	220	228	220	219	215	217	200.25	197	192	170	172	156	146
末	日	271	264	254	279	285	317	248	238	228	226	222.5	220	217	201.5	203	195.5	180	172	156	158

株 価		1963						1964							
		1~8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	
最	高	186	186	194	189.5	200	238	249.5	282	294	294	313	329 $\frac{7}{8}$	349	
最	低	148	181	185	177.25	184	200	226.5	262	280	267	275	308	309	
末	日	186	186	188	179.5	200	235.5	249.5	282	290	286	308.5	329 $\frac{7}{8}$	312	

に1961年5月25日、160%（=160DM）の発行相場で半額増資が行われ、資本金は157,500,000 DM となったのである。³⁰⁾尚、第IV表³¹⁾における株価との比較によって明らかな如く、発行相場と時価との差額は極めて大きいのである。

この増資に際しては、勿論 VEBA もその持分に応じて新株を引受ける。しかしながら、VEBA はその新株を売却する用意があり³²⁾、それが完全に行われた場合には、Preußag に対する VEBA 持分は22.38%から約15%に減少するであろう。そして、新株売却が実際に（完全にではないが）行われたことは、増資後の VEBA 持分が約16%³³⁾となっていることから明らかである。そして、更に1964年7月9日、国民株式発行後2度目の増資によって、新資本金は2億 DM となった。この増資に際しての発行相場は160%（=160DM）であった。そして、VEBA 持分はやや増加して約17.5%³⁴⁾となったのである。Preußag—VEBA—連邦の関係は、次頁における第V表³⁵⁾の如くである。

30) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2606.

31) 第IV表は次の資料を参照して作成した。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 61. Aufl., 1960/61, Band 2, S. 1778.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2, S. 1558.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 2, S. 1598.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2606.

32) Hirche, Kurt: a. a. O., S. 104.

33) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2, S. 1557. 尚、正確には16.04%である (Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 3, S. 2150.)

34) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2606. 尚、正確には17.35%である (Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 5, S. 4389.)

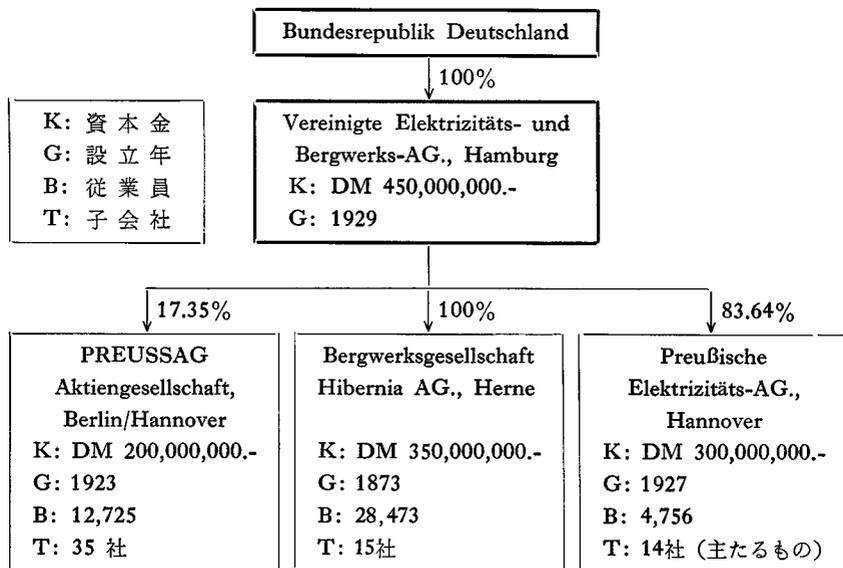
35) 第V表は次の資料から作成した。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 5, SS. 4388-4389.

36) 尚、VEBA は1965年春、民有化されたのである。この点に関しては、新たな資料によって、別稿において取り上げたい。

尚、かかる再度の増資にも拘らず、Preußag の業績の好調に裏付けられて、増配が行われ、第VI表に⁸⁷⁾明らかな如く、1960年以降、9%の配当率が維持されているのである。

第V表 VEBA-コンツェルンの構造



第VI表 Preußag における配当率の推移

年度	1934	'35	'36	'37-'40	'41	'42	'43	'44-'54	'55	'56-'58	'59	'60-'63
配当率 (%)	3	3.5	4	各々5	4	4.5	4.5	各々0	5	各々7	8	各々9

5. 結

さて、以上の如き経過を有する Preußag (PREUSSAG) の民有化は、民有化

87) 第VI表は次の資料から作成した。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2607.

の経済政策的目標の実現に関しては、好調な応募の結果、当初の計画以上の成果を挙げ得たといえるであろう。更に、VEBA 持分からの追加的供給が行われたこと、及び増資に際しての VEBA の新株が売却されたことは、部分的民有化が完全な民有化に移行しうることを示すものであり、これは、民有化の経済政策的目標の実現への接近を意味するものである。

しかしながら、経済政策的目標と共に同時に実現さるべき社会政策的目標に関しては、Preußag (PREUSSAG) の民有化は、十分に成功であったとはいえないであろう。すなわち、国民株式の広汎な分散は一応実現されたが、労働者階層の応募は僅かの比率にとどまったのである。更に、再度の増資に際しての一層の分散の機会を利用されなかったのである。広汎な分散を目指す意味においては、増資に際しての新株は、種々の問題点は存するにせよ、既存の国民株主に割当てられるのではなくて、新たに、更に多数の国民株主を創出すべく、公募さるべきであろう。それによって、同じく5株までの応募が認められる場合には、例えば、最初の半額増資によって、更に101,000人の新たな国民株主が誕生したはずである。しかしながら、増資に際しての更なる分散の機会は、利用されることはなかったのである。

また、株式の再集中を阻止するための措置は、全く不十分であった。従って、前述の如く、貯蓄奨励金法に基づく株式の持続的所有者が全株主の30%を占めた一方、30%の国民株主は株式を売却したのである。³⁸⁾

Preußag の国民株式発行に際して、時の経済相エアハルト (Erhard, Ludwig) は次の如く言明した。すなわち、「われわれは、資本と労働を敵対的に分裂せしめるべく努められた、この十数年間にわたる階級闘争の終結を意味する新しい発端に立っている」と。³⁹⁾しかしながら、かかる目標は、私有化によってではなくて、民有化によって追求されねばならない。Preußag においては、民有化

³⁸⁾ Hirche, Kurt: a. a. O., S. 104.

³⁹⁾ Klug, Oskar: a. a. O., S. 57.

は私有化と化する危険を有する。この経験は生かされねばならない。次章においては、更に本格的な私有化と考えられる、フォルクスワーゲン製作所のプリヴァティゼーションを取り上げたい。

III フォルクスワーゲン製作所の私有化

1. フォルクスワーゲン製作所の沿革と現況



前章においては、私有化の端緒としての **Preußag** の私有化が取り上げられた。本章においては、本格的私有化の第1号ともいふべき、フォルクスワーゲン製作所の私有化が取り上げられる。

フォルクスワーゲン製作所は、その特異な経営政策、すなわち、モデル・チェンジの意識的回避による大量生産方式において、アメリカにおけるかつてのフォードに対比される自動車製造会社である。また、フォルクスワーゲン製作所は、1959年には、自動車工業における世界第4位の売上高(約35億DM)に達したのである。上位3社がいづれもアメリカの企業であるので、フォルクスワーゲン製作所は、それらを除けば、世界最大の自動車製造会社といいうるのである。また、フォルクスワーゲン製作所は、フランスのルノー (**Renault**) と同じく公企業であり、この点においても、全く特異な存在である。

まず、かかるフォルクスワーゲン製作所の沿革と現況について、簡単に見て行きたい。フォルクスワーゲン製作所 (**Volkswagenwerk GmbH**—以下 **VWV GmbH** と略称) は、ヒトラーの国民懐柔政策の一つとして計画されたもので

(40) 1位 ジェネラル・モーターズ (**General Motors**) 112.3億ドル
2位 フォード (**Ford**) 53.6億ドル
3位 クライスラー (**Chrysler**) 26.4億ドル (Klug, Oskar: a. a. O., S. 121)

あり、国民に安価且つ高性能の国民車（Volkswagen: VW）を提供せんとするものであった。ヒトラーは天才的自動車設計者ポルシェ（Porsche, Ferdinand〔1875—1951〕）の協力を得、ポルシェは、既に1936年には、あの独特のカブト虫スタイルの原型を完成せしめたのである。そして、1937年5月8日に設立された「ドイツ国民車の準備のための有限会社」⁽⁴¹⁾を母体として、1938年9月16日にVWW GmbHが成立するに至るのである。同社の持分は、ドイツ労働戦線（Deutsche Arbeitsfront: DAF）の2つの子会社⁽⁴²⁾によって所有された⁽⁴³⁾。

DAFは、フォルクスワーゲン（正式にはK.d.F.車—以下VWと略称）の販売のために、特別の貯蓄制度を設けた。すなわち、毎週5RMの積立を通じて、積立額が400RMに達した場合には、VW（価格990RM）を引渡すことになっていた。但し、引渡しは1940年以降と定められていたのである。そして、1944年末には、約336,000人が貯蓄契約を締結し、その貯蓄総額は、2.67億RMに達したのである⁽⁴⁴⁾。しかしながら、第2次大戦と共に、VWW GmbHは軍需工場に転換され、遂にVWWは積立者のものとなることなく終わったのである。これは、戦後、VWW GmbHをめぐる長期の訴訟の原因となるのである⁽⁴⁵⁾。

さて、大戦によって工場施設の大半を破壊されたVWW GmbHは、1945年、終戦と同時に、ナチスの財産として差押えられた。そして、1948年の通貨改革に至るまでは、破壊を免れた僅かの施設によって、細々と生産が行われていた

(41) Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens mbH.

(42) Treuhandgesellschaft für wirtschaftliche Unternehmungen GmbH, Berlin-Wilmersdorf.

Vermögensverwaltung der Deutschen Arbeitsfront mit beschränkter Haftung, Berlin-Wilmersdorf.

(43) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 66.

(44) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2537.

(45) すなわち、1949年以来12年間、訴訟が続いたが、それは1961年1月10日、調停によって漸く終結した。

にすぎなかったのである。1948年以来、元オペル重役のノルトホフ (Nordhoff, Heinrich) の登用によって、再建が企てられ、且つ1949年、ドイツ連邦共和国が成立し、世界経済への西独経済の復帰の途が開かれるに及んで、生産は増大の一途をたどることになったのである。VW の生産は、1955年8月5日には、延べ100万台に達し、1957年12月には200万台に、1959年8月には300万台に、1961年末には500万台に、そして1963年9月16日には延べ700万台に達した。また、1956年には、輸送車(トラック、バス、救急車、その他各種輸送用車輛)生産のためにハノーバー工場が完成し、モーター生産も同工場に集中された。更に、各工場の整備・拡張と専門化が進められ、1963年に建設中のエムデン工場を含めて、次の如き工場が存在する⁽⁴⁶⁾。

1. ヴォルフスブルク (Wolfsburg) 工場： 車体、合枠、後軸生産及び乗用車の完成組立。
2. ハノーバー (Hannover) 工場： 輸送車生産及びモーター生産。
3. ブラウンシュヴァイヒ (Braunschweig) 工場： 前軸生産。
4. カッセル (Kassel) 工場： 変速機、連結機械及び補充部品生産。
5. エムデン (Emden) 工場： VW 1200の完成組立。

そして、VWV GmbH (1960年以降は VWV AG) は、国内及び諸外国における強力な販売及びサービス網によって、急速に発展するのである。今や、VWV は、連邦における自動車生産及び輸出において、常に40%以上を占め⁽⁴⁷⁾、連邦における企業中、最大の売上高を誇り、且つアメリカにおける自動車会社

(46) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2538.

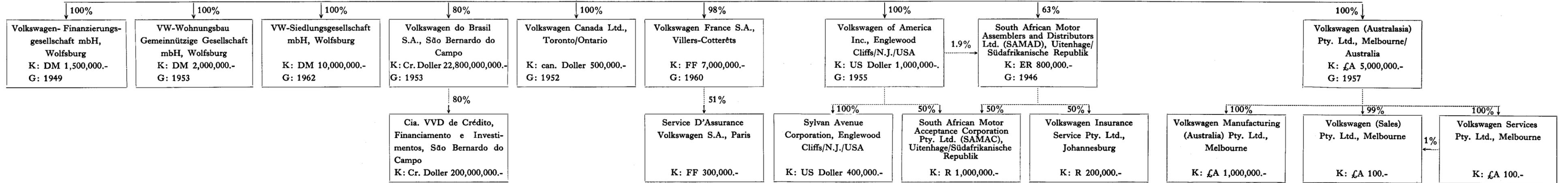
尚、エムデン工場は1964年末までには組立を開始し、1965年には約100万台のVWが海外輸出用に組立てられることとなっている。

(47) VWV が連邦における自動車生産に占める比率は、1959年以来40%を越え、1963年には42.4%に達している。また、自動車輸出に占める比率は常に40%を越え、特に乗用車輸出に占める比率は、1959年以来50%を越え、1963年には52.5%に達している (Handbuch der Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2538.)

第Ⅶ表 VWV-コンツェルンの構造

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, Wolfsburg					
K: DM 600,000,000.-					
W:	Wolfsburg	Hannover	Braunschweig	Kassel	Emden*
B:	43,722	22,348	4,728	9,628	
	80,426				

K: 資本金
 G: 設立年
 B: 従業員
 W: 工場
 *: 建設中
 →: 直接出資
 ...→: 間接出資
 数値は1963年12月31日現在



第Ⅷ表 VWV-コンツェルンにおける生産、輸出、売上及び従業員の推移

			1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	
生産 台 数	VW AG	乗用車							575,407	725,939	807,488	946,650 ^{**}	957,214 ^{***}	
		輸送車							121,453	139,919	152,285	165,774	174,866	
		合計	179,740	242,373	329,893		472,554	553,399	696,860	865,858	959,773	1,112,424	1,132,080	
	VW do Brasil S.A.	乗用車 (VW 1200)									13,516	31,025	39,189	44,230
		輸送車								8,383	11,299	16,315	14,563	14,428
		合計								8,383	24,815	47,340	53,752	58,658
	VW (Australasia) Pty. Ltd.)	乗用車 (VW 1200)											18,499	18,853
子会社生産合計												72,251	77,511	
1日当り生産台数(年平均)			673	992	1,247		1,969	2,295	2,874	3,683	4,102	4,874	5,229	
輸出 台 数	VW 車	アメリカ向							193,326	218,065	237,397	286,712	318,505	
		ヨーロッパ向							141,759	189,073	232,074	287,447	297,503	
		アフリカ向							26,779	28,637	24,886	27,440	32,150	
		オーストラリア/オセアニア向							24,434	32,544	17,973	6,478	10,656	
		アジア向							12,418	14,105	13,706	12,113	17,304	
		間接的輸出							5,469	6,848	7,384	7,423	9,645	
		合計	68,754	108,839	177,657		270,987	315,717	404,185	489,272	533,420	627,613	685,763	
売上高 (百万DM)	総売上高(子会社の売上高を含む)						2,260.3	2,718.6	3,544.2	4,607.0	5,190.1	6,382.2	6,842.5	
	VWV AG の売上高		818	1,064.3	1,407.9				3,055.3	3,932.7	4,422.7	5,517.9	5,774.7	
	外国における売上高		254.2	393.0	660.0		1,280.5	1,601.6	2,174.4	2,846.8	3,135.0	3,847.2	4,389.5	
従業員 数	VWV AG	Wolfsburg							36,124	36,652	38,511	43,578	43,722	
		Hannover							13,370	17,548	17,928	20,248	22,348	
		Braunschweig							3,502	3,833	4,398	4,773	4,728	
		Kassel							1,124	6,106	8,609	9,405	9,628	
		合計		25,283	31,370	35,672	41,290	44,004	54,120	64,139	69,446	78,004	80,426	
	子会社従業員合計									6,357	11,389	11,318	13,062	

** 及び *** の内訳は次の如くである。

内 訳	**	***
Volkswagen 1200	819,326	775,405
Volkswagen 1500 及び Volkswagen Variant	127,324	181,809
合計	946,650	957,214

を除いて、世界最大の自動車会社となったのである。

本節においては、かかる発展を、ここに挿入した若干の折込図表によって表示するとどめたい。⁽⁴⁸⁾第Ⅶ表は、⁽⁴⁹⁾VWV-コンツェルンの主要部分の表示である。尚、VWV AG は、1964年10月21日、ダイムラー・ベンツ (Daimler-Benz AG) と共同で、アウト・ユニオン社 (Auto- Union GmbH) を吸収したことを附記しておく。⁽⁵⁰⁾第Ⅷ表は、VWV の生産、輸出、売上及び従業員の推移をあとづけたものである。

2. 民有化への過程

さて、VWV GmbH は敗戦によってその所有者を失い、占領軍管理下に置かれていたが、その営業持分は、1949年9月のイギリス占領軍命令 202 号によって、連邦政府及びニーダーザクセン州による受託者管理下に入り、1953年以降は、連邦大蔵省の管理するところとなった。そして、それは、VWV に対する連邦の所有権が確定され、且つ VWV AG が成立する1960年に至るまで、継続するのである。かかる状況の下で、VWV GmbH はプリアティジュールングの対象として注目されはじめたのである。

(48) 尚、VWV GmbH 成立期の詳細は、次の研究に譲りたい。

Kluge, Paul: Hitler und das Volkswagenprojekt, Vierteljahrschrift für Zeitgeschichte Heft 4 / Oktober, 8. Jahrgang 1960, Stuttgart, SS. 341-383.

(49) 第Ⅶ表は、次の資料を参照して作成した。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, SS. 2538-2539.

(50) 第Ⅷ表は、次の資料を参照して作成した。1959年以前の空白部分は、これらの資料によっては、得られなかったものである。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 57. Aufl., 1956/57, Band 6, SS. 7528-7529.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 61. Aufl., 1960/61, Band 6, S. 5921.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2, S. 1742.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 2, S. 1497.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2542.

すなわち、1956年7月5日、CDU/CSU⁵¹⁾、DP⁵²⁾等の各党派の47名の議員は、VWW GmbH のプリヴァティジールングを目指す法案を要求する提案を行った。⁵³⁾

次いで、1957年5月、CDU ハンブルク党大会において、エアハルト経済相は、国民株式によるプリヴァティジールングの第1号は VWW となろうと言明し、その直後に、CDU は「VWW の権利関係の規定に関する法案」を提出し、選挙戦を「国民株式とプリヴァティジールング」なる合言葉で戦ったのである。⁵⁴⁾同法案は、選挙後の1958年1月22日、改めて「VWW GmbH の権利関係の規定、及び私有への持分権譲渡に関する法案」⁵⁵⁾(以下 VWW 法案と略称)として下院に回付された。そして、これに関連して、種々の提案が生じるのである。

まず、VWW 法案の内容について述べよう。VWW 法案第1条は、VWW GmbH は1949年5月24日以来ドイツ連邦共和国に帰属する、と規定し、第13条は、DAF 及び DAF 会社の債務に関する特別規定は、将来の法律においてこれを行う、とする。これによって、VWW GmbH の帰属問題と、DAF 債務の解決が企図されたのである。

(51) キリスト教民主同盟 (Christlich- Demokratische Union Deutschlands) 及びキリスト教社会同盟 (Christlich- Soziale Union)

(52) ドイツ党 (Deutsche Partei)

(53) Hirche, Kurt: Die Komödie der Privatisierung, Der Kampf um die öffentliche Wirtschaft, 2. Aufl., 1959, S. 34.

(54) Entwurf eines Gesetzes über die Regelung der Rechtsverhältnisse des Volkswagenwerkes vom 22. Mai 1957.

(55) しかしながら、VWW のプリヴァティジールングは、VWW へのニーダーザクセン州の権利要求と、VWW をめぐる問題の複雑さの故に遅延し、前述の Preußag のプリヴァティジールングが先に実施されることとなったのである。

(56) Entwurf eines Gesetzes über die Regelung der Rechtsverhältnisse bei der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die Überführung der Anteilsrechte in private Hand vom 22. Januar 1958.

一方、第2条第1項によれば、VWW GmbH は直ちに株式会社に転換され、その固定資産の新評価にあたっては、ドイツ監査・信託株式会社（Deutsche Revisions- und Treuhand- AG）の専門家の鑑定に任されることとなっている。また、VW- 株式は記名式であり、基礎資本の少くとも $\frac{1}{4}$ は額面価額50 DMの株式に分割されねばならず（第2条第3項）、白地裏書による譲渡は禁止され（第3条）、株式譲渡には監査役会の同意が必要とされている（第4条）。また、法人による株式取得は禁止され⁵⁷⁾、個人による株式取得の場合、その総額が基礎資本の $\frac{20}{1,000}$ を越えるときは、監査役会はこれを拒否し（第4条第2項）、且つ、基礎資本の $\frac{20}{1,000}$ 以上の議決権行使は禁止されている（第5条第4項）。

更に、株式購入価格の割引に関しては、次の如く規定されている（第10条）。すなわち、割引特典は、年間税込所得15,000DM以下のドイツ人に与えられる。割引率は、年間税込所得9,000DM以下の場合には20%であり、9,000DM以上15,000DMまでの場合には10%である。そして、株式取得後3ケ年の経過以前に売却をなす場合は、割引額を返済せねばならないことになっている。また、VWW従業員には、額面総額1,000DMまでの割当優先権が与えられている。尚、株式売却による売上金は連邦の特別財産に組み入れられ、ドイツ再統一までは、無利子又は利子付きの貸付金として、ザール（Saar）と連邦との経済的調整のために使用され、更に水利経済の助成のために使用され、ドイツ再統一後は、東独地方の経済の促進のために使用されることとなっている⁵⁸⁾。以上がVWW法案の概要である⁵⁹⁾。

57) これには次の如き例外が設けられている。すなわち、その第1は、非常時等の自己株式取得の場合であり、その第2は、15ヶ月の期間内での信用機関による取得であり、その第3は、基礎資本の $\frac{1}{3}$ 以内での投資会社による取得である。但し、投資会社の場合、基礎資本の $\frac{1}{100}$ 以内での議決権行使が許される（VWW法案第5条3項）。

58) Die Bundes-Konzerne, Schach dem Staatskapitalismus durch Privatisierung, Schriftenreihe des Bundes der Steuerzahler Heft 10, 1957, SS. 233-234.

59) 尚、この法案の骨子は、少くとも1959年中頃までは変更されなかったもので、研究の多くは、この法案を基礎として展開された。

さて、この VWW 法案に対して種々の批判が生ずる。まず、株式は低所得者層にとって適切な貯蓄形態ではない、という批判が生ずる⁽⁶⁰⁾。また、議決権の細分化によって、株主総会は無気力と混乱に陥る危険があり⁽⁶¹⁾、記名式株式では、手続上繁雑であり、しかも、50DM の小額面であるので、一層冗費がかさむという批判も生ずる⁽⁶²⁾。従って、ドイツ社会的財産形成監督局 (Deutsches Kuratorium für soziale Eigentumsbildung) は、100DM の額面を提案しているのである⁽⁶³⁾。更に、株式売上金が社外に流出する点に関しても批判が生じ⁽⁶⁴⁾、また、VW 法案は株主に対する種々の制限を行うので、その結果、現行株式法に合致しないトルソ的な株式会社が成立することとなる、という批判も生ずるのである⁽⁶⁵⁾。そして、これらの批判を考慮して、ドイツ民間銀行業連盟 (Bundesverband des privaten Bankgewerbes e.V.) は、無記名株式の発行と、基礎資本の一定額以上の取得制限を提案するのである⁽⁶⁶⁾。

VWW 法案は、以上の如き批判や提案を生んだが、就中、次の提案は、VW W 法案に対する対抗的提案であると考えられうるであろう。すなわち、SPD⁽⁶⁷⁾ は、1958年に、財団 (Stiftung) への VWW の転換可能性の吟味を提案した。一般に、財団活動は寄附行為書 (Stiftungsurkunde) によって広汎に統制されるものであり、SPD は、この寄附行為書の適切な規定によって、私的権力が VWW を支配することを阻止せんとするのである⁽⁶⁸⁾。

SPD の提案によれば、VW- 財団は次の如き財団目的を顧慮せねばならない⁽⁶⁹⁾。

(60) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, Schriftenreihe der Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft e.V. Heft 6, 1958, S. 53.

(61) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 59.

(62) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 88.

(63) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 85.

(64) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 52.

(65) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 63.

(66) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 54.

(67) ドイツ社会民主党 (Sozialdemokratische Partei Deutschlands)

(68) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 61.

(69) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 106.

1. 財団は次の事項に寄与することによって公益に奉仕しうる。
 - a) 広汎な国民階層に廉価且つ良質の自動車を供給する。
 - b) 自動車工業において競争を促進する。
 - c) 労働条件、労働保護、訓練制度の十分な確立。
2. また、財団は次の事項に寄与することによって、技術の後継者を育成しうる。
 - a) 養成と研究の場所を拡大・改善する。
 - b) 奨学金制度の実施。
 - c) 大学生住宅の建設。

以上の如き財団目的は、VWV が財団化された場合には「VWV の利潤の⁽⁷⁰⁾ 合目的的な使用の枠を示す」のに役立つであろうが、尚、次の如き批判を生むものである。すなわち、自動車工業における競争の促進は、なるほど寡占利潤を削減せしめ、価格を低下せしめることとなり、良質安価な自動車の供給に寄与するかもしれない。しかしながら、VWV の利潤はそれに伴って増大するとは限らず、また、一方において、財団目的の遂行には莫大な利潤を要するのである。かくの如く、莫大な利潤を要する財団目的を抱えつつ、他方において、競争による寡占利潤の放棄を行うことは、相互矛盾といわねばならないであろう。⁽⁷¹⁾ 更に、設備投資等を行う場合には、財団目的遂行のために常に十分な資金が確保されるとは限らない。しかも、財団目的によっては、恒常的な一定資金量を前提とするものもあるのである。従って、財団目的遂行を中心にすれば、企業活動は不安定となり、市場地位は害われる危険があるのであって、財団形態はVWV の如き企業の運営上は不適切であろう。⁽⁷²⁾ SPD によるドイツ VW- 財団設

(70) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 64.

(71) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., S. 107.

(72) 財団形態は、産業と産業の環境を無視しては採用されえない。すなわち、競争が激しく、多大の設備投資を継続的に必要とし、流動的狀態にある産業においては、財団形態の採用には慎重にならざるを得ないであろう。

立の提案は、財団目的と企業活動との統合的実現を可能ならしめるものではないのである。

かくて、もう1つの提案が出現することとなるのである。すなわち、公経済協会 (*Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft*) は、VWW GmbH を新しい公企業形態に転換せんとするのである。そこにおいては、共同経済的目標の実現と営利企業の指導原理を併せ持った公企業モデルが考えられている⁽⁷³⁾。すなわち、公経済協会の目指すところは、共同経済的目標と経済的活動のジンテーゼであるが、それが如何にして具体化されるかは、明確ではないのである。従って、これは実験であって、「この実験は VWW で行われるべきである⁽⁷⁴⁾」と主張されることとなるのである。しかしながら、VWW の如き巨大企業においてかかる実験を行うことは、危険といわねばならないであろう。

かくて、VWW 法案の提出と共に、種々の批判や提案、更には対抗的提案が出現し、様々の論議を喚起したが、1959年3月、遂に国民株式による最初のプライベートジールングが Preußag において実施されたのである。そして、この Preußag における実験に基づいて、連邦内閣は、VWW のプライベートジールングのために、次の如き原則を決定するに至るのである。

すなわち、まづ、VW- 株式は無記名式とし、額面価額は 100DM であり、Preußag の場合と同じく、議決権行使最高限度の確立が必要である。また、供託議決権に関しては、銀行は自己の名においてではなくて、株主の委任においてのみ投票することが出来る。更に、第1次発行においては、Preußag におけると同様、年間税込所得 16,000 DM 以下の者に割引価格で提供され、第2次発行においてはじめて、取引所相場での自由な売却が行われるべきである。尚、売上金は特別財産に組み入れられることとなっている⁽⁷⁵⁾。

かくて、内閣のかかる原則的決定の後に、遂に1960年2月、VWW 法案は内

(73) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 61 ff.

(74) Um die Zukunft des Volkswagenwerkes, S. 64.

(75) Hammerschmidt, Rolf: a. a. O., SS. 84-85.

容を改めて「VWW GmbH における持分権の私有への譲渡に関する法案」として連邦議会に提出され、それは「VWW GmbH における持分権の私有への譲渡に関する法律」⁽⁷⁶⁾(以下、VWW 民有化法と略称)として、1960年7月21日発効したのである。

しかしながら、VWW 民有化法の制定以前に、VWW に関する1つの協定が存在したのである。すなわち1959年11月11日、連邦とニーダーザクセン州との間にとりかわされた「VWW GmbH における権利関係の規定及び“財団 VWW” 設立に関する協定」⁽⁷⁷⁾(以下 VWW 協定と略称)がそれである。

VWW 協定第1条においては、VWW GmbH を株式会社に転換することが定められ、第2条においては、連邦とニーダーザクセン州は VWW AG の基礎資本の各々20%を保有し、残る60%は小額面株式によって売却することが定められた。第3条においては、“財団 VWW” が設立されるべきことが定められ、第5条においては、将来、VWW AG の定款において、連邦とニーダーザクセン州から各々2名の監査役の派遣が定めらるべきであるとされたのである。この VWW 協定によって、VWW に対するニーダーザクセン州の要求は大幅に満され、これによって VWW 民有化への障害が除去されると共に、民有化後の VWW における連邦及びニーダーザクセン州の地位が、予め確保されたのである。

そして、VWW 民有化法の制定以前に、VWW 協定と共に、更に次の如き法律が定められた。すなわち、1960年5月9日の「VWW GmbH における権

(76) Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960.

(77) ニーダーザクセン州は、VWW の本部がヴォルフスブルクにあることを理由として、VWW に対して特別の利害を主張したのである。この問題の調整の難航は、VWW 民有化の遅延の1つの原因ともなったのである。

(78) Vertrag über die Regelung der Rechtsverhältnisse bei der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung und über die Errichtung einer “Stiftung Volkswagenwerk” vom 11. November 1959.

利関係の規定に関する法律⁽⁷⁹⁾」(以下、VWW 権利関係法と略称)がそれである。

VWW 権利関係法第1条においては、これまでのところ、最終的には帰属不明であった VWW GmbH は、連邦共和国建国の日(1949年5月24日)に遡って連邦に帰属することが定められた。この規定によって、VWW GmbH は一度国有化されたことになるのである。そして、同法第2条において、前述の VWW 協定が承認されたのである。この承認によって、VWW が将来民有化され、且つ財団 VWW が設立されることが保証されたのである。

以上において、VWW 民有化への過程について、その推移を概説した。VWW 民有化への過程は極めて長いものであった。その最大の理由は VWW 自体の生い立ちのうちに存する。そして、前述の VWW 協定及び VWW 権利関係法の先駆の後に、VWW 民有化法によって民有化が行われるのである。思えば、VWW は、それが VWW 自体の責任ではないにせよ、かつて多くの国民の貯蓄に応えることなく終った。そして、今や、見事に再建されて国民車を生産しつつある VWW は、多数の国民によって所有されんとしている。これは、1つの民有化であるのみならず、VWW 自体にとっても、極めて暗示的且つ意義深い新事態といわねばならないであろう。次節においては、かかる民有化の具体的な実施を概説することとしたい。

3. 民有化の実施

VWW の民有化は、VWW 民有化法によって、その実施に関する細目を確定した。すなわち、VWW GmbH は VWW AG に転換され(同法第1条第1項)、額面価額 100DM の無記名株式が発行されることとなった(第1条第2項)。そして、1960年8月22日、登記を完了して VWW AG が成立したのである。株式会社としての業務は、1961年1月1日をもって開始される。VWW

(79) Gesetz über die Regelung der Rechtsverhältnisse bei der Volkswagenwerk mit beschränkter Haftung vom 9. Mai 1960.

AG の基礎資本は 6 億 DM と確定され、そのうちの 60%（3.6 億 DM）は公開され（第 5 条）、また、前述の VWW 協定に基づき、各々 20%（各々 1.2 億 DM）は連邦とニーダーザクセン州によって保有されるのである（VWW 協定第 2 条）。そして、額面価額 100DM の国民株式は、350DM の公開価格で提供される⁸⁰。第 1 次応募期間は 1961 年 1 月 16 日から 3 月 15 日までである。

応募有資格者は、連邦共和国（西ベルリンを含む〔VWW 民有化法第 13 条〕）内に居住し、応募期間内で満 18 才以上で、且つ 1959 年度の年間税込所得が 8,000 DM 以下の未婚者及び 16,000DM 以下の既婚者に限られ、各々 5 株まで応募しうる（第 6 条）。尚、VWW 従業員に対しては、10 株までの応募が認められており、且つその応募に対しては、優先的割当が行われるべきことが定められた（第 7 条）。一般への売却は、これらの応募有資格者の応募の後に、残された株式に対して行われるのであり、その場合は、1,000DM までの申し込みが許された。既に株式を取得したものが再び応募する場合には、既に取得した株式の額面総額を 1,000DM から差し引いた額に対して応募しうることとなっていた。この一般売却に際しても、VWW 従業員の申込は優先さるべきであった（第 8 条）。更に、一般売却によっても尚残った場合は、取引所で売却することが定められた（第 9 条第 2 項）。しかしながら、この一般売却は（従って、取引所での売却も）第 1 次応募が超過申込であった為、実現することはなかった。

さて、第 1 次応募有資格者は、株式取得に際して社会割引（Sozialrabatt）を受けることが出来、それは次の如く等級化されている（第 6 条第 1 項及び第 2 項）。

⁸⁰ 資本金 1.8 億 DM のダイムラー・ベンツ社は、VWW と同じく 12% の配当を行っていたが、1961 年 3 月 24 日には、その株価は 2130% に達している。これに比しても、VWW における国民株式の発行相場が如何に意識的に低く定められているかが明らかとなるであろう（Klug, Oskar: a. a. O., S. 117）。

⁸¹ 尚、子供を持つ既婚者の年収計算に際しては、その子供に対する補助及び手当が年間税込所得に含まれる場合は、それを考慮に入れない（VWW 民有化法第 6 条第 3 項）。

- a) 未婚者で1959年度の税込年収 6,000DM 以下の者、及び既婚者で1959年度の夫婦の合計税込年収12,000DM 以下の者は $\frac{20}{100}$ 。
- b) 未婚者で1959年度の税込年収 8,000DM 以下の者、及び既婚者で1959年度の夫婦の合計税込年収16,000DM 以下の者は $\frac{10}{100}$ 。
- c) 応募期間内に18才未満の2人以上の子供を有する者で、上記の条件に該当する応募者は、更に $\frac{5}{100}$ 。

従って、社会割引を享受する者が株式取得に際して支払うべき金額は、取引所取引税 (Börsenumsatzsteuer: 0.25%) 及び証券手数料 (Effektenprovision: 0.8%) を含めて第IX表の如くである。尚、この株式取得のための支出には、Preußag の民有化における同様、貯蓄奨励金法が適用されることになっている (第11条)。また、社会割引を受けた者は、その取得株式を応募期間後2

第IX表 社会割引による VW- 株式の購入価格⁽⁸²⁾

割引率 購入株数	10 %	15 %	20 %	25 %
1 株	318.30	300.62	282.94	265.25
2 株	636.61	601.24	565.88	530.51
3 株	954.92	901.87	848.82	795.76
4 株	1,273.23	1,202.49	1,131.76	1,061.02
5 株	1,591.53	1,503.11	1,414.70	1,326.28

年以内 (すなわち1963年3月16日以前) に売却した場合には、享受した社会割引に相当する金額を支払わねばならない (第10条)。そして、購入代金支払については、分割払が認められている⁽⁸³⁾。その場合、株式取得に必要な金額の $\frac{1}{3}$ が現金で支払われねばならず、残額は $\frac{3}{4}$ 年又は半年賦で支払われる。利子は配当から差し引かれうる。

(82) Klug, Oskar: a. a. O., S. 118.

(83) Erwerben Sie Eigentum am Volkswagenwerk — werden Sie VW-Aktionär!, S. 10.

さて、以上の如く、条件付けられた VW- 国民株式に対する応募結果は、次の如くである。すなわち、応募者総数は 1,547,503 人であり、申込株数は 6,674,220 株であった。そして、VWW 従業員は、64,139 人（1960年）中 63,484 人が応募した。その内訳は、32,682 人が申込株数 1 株であり、25,755 人が申込株数 5 株以上であり、VWW は従業員に各々 1 株の購入資金を提供したが故に、1 株応募者は無償株の交付を受けたにとどまる。VWW 従業員の申込額面総額 30,097,900DM は、優先的に総額割当てられた。しかしながら、VWW 従業員以外の普通応募者に対する割当ては、超過応募のために、総額が割当てられえず、普通応募者のうち、1 株及び 2 株応募者にのみ申込総額が割当てられる一方、3 株以上の応募者に対しては、抽籤で更に 1 株が割当てられたにとどまったのである。応募者数、申込株数及び割当の詳細をまとめれば、第 X 表の如くである。そして、応募者の職業別構成は第 XI 表の如くであり、更に、応募者をその享受した社会割引率によって分類すれば、第 XII 表の如くである。

第 X 表 VW- 国民株式の応募者数、申込株数及び割当額

応募者数(人)		申込株数	割 当 額(DM)	(備 考)	
V W W 従 業 員	32,682	1	} 30,097,900無償交付	
	5,047	2—4	申込総額割当	
	25,755	5—10			
普 通 応 募 者	77,200	1	7,720,000申込総額割当	
	141,563	2	} 281,363,8001人2株宛割当	
	133,970	3		} 40,818,300抽籤で1株追加
	44,925	4			
	1,086,361	5			
合計	1,547,503	6,674,220	360,000,000		

第VI表 応募者の職業別構成

職業	％
職員	30.3
主婦	23.6
年金受給者	14.3
自由業	10.4
労働者	7.5
官吏	7.2
商工業	5.6
農林業	1.1
合計	100.0

第VII表 応募者の社会割引率別構成

社会割引率	％
10%	11.5
15%	0.6
20%	84.2
25%	3.7
合計	100.0

4. 民有化の結果 — PreuBag の民有化との比較

さて、VWW の民有化は、PreuBag の民有化に比して、如何なる相違ないし改善を有するであろうか。応募者中に占める労働者の比率は、PreuBag の民有化においては5.1%であったが、VWW の民有化においては7.5%に増加している。これは、絶対数においても、PreuBag の民有化における1.1万人から11.5万人へと、約10倍に増加したのである。しかしながら、労働者の応募の増大以上に、VWW の民有化においては大きな改善が存在するのである。

PreuBag の民有化においては、株式取得後の転売は自由であった。しかしながら、VWW の民有化においては、取得株式に対して売却禁止期間 (Sperrfrist) が設けられ、その期間 (取得後2年間) 中に転売が行われるときは、享受された社会割引額が返済されねばならないことになっている (VWW 民有化法第11条)。これは PreuBag の民有化に比して、大きな改善といわねばならないであろう。

更に、民有化後の PreuBag においては、議決権行使は、基礎資本の $\frac{1}{1,000}$

（これは、民有化当時、株式額面総額105,000 DM に相当する）以上に対してのみ禁止されていたが、民有化後の **VWW** においては、議決権行使は基礎資本の $\frac{1}{10,000}$ （これは株式額面総額60,000DMに相当する）以上に対して禁止されている（第2条第1項）。従って、議決権行使最高限度の規定に関しても、**VWW** の民有化は **PreuBag** のそれに比して、比率的にも絶対額上も、一層厳しくなっているということが出来よう。但し、**VWW** におけるこの規定は、株式会社への転換後10年間は、連邦及びニーダーザクセン州には適用されないこととなっている（第2条第4項）。

また、**PreuBag** の民有化においては、銀行供託議決権に関する規定は存在しなかったが、**VWW** の民有化においては、「何人も基礎資本の $\frac{1}{50}$ 以上に対する議決権を行使しえない」（第3条第5項）ことになっており、更に「何人も自己に所属しない株式に対して自己の名において議決権を行使しえない」（第3条第1項）のであり、代理行使について白紙委任は認められず、一々の議案に関して、文書による指示が必要とされるのである（第3条第3項）。但し、連邦及びニーダーザクセン州は、これらの議決権行使の制限の外にある（第3条第5項）。

更に、**VWW** の民有化においては、応募有資格者は、その所得及び家族構成によって等級化された社会割引を享受することが出来た。しかしながら、**PreuBag** の民有化に際しては、かかる配慮は存在しなかったのである。

さて、**VWW** の民有化においては、以上の如き改善の他に、**PreuBag** の民有化には見られない全く新しい計画が試みられた。それは、前述の“財団 **VWW**” の設立である。

“財団**VWW**” は、前述の **VWW** 協定によって予定されたものである。**VW** 協定によれば、連邦及びニーダーザクセン州は、同州に所在地を有する“財団 **VWW**” を共同で設立することとなっている（**VWW** 協定第3条）。その目的は、学術研究及び技術の奨励である。そして、財団に譲渡されるべき資産価

値 (Vermögenswert) は次の如きものである。

- a) 協定当事者に保有されている株式における毎年の利潤。
- b) 株式売却の売上金から生ずる利子⁸⁴⁾。
- c) 第2条第2項⁸⁵⁾に基づいて、連邦によって管理される株式への利潤。

そして、これらの総計は年間6,000万～7,000万DMに達するとされている⁸⁶⁾。

かかる財団の運営に関しては、その比重はニーダーザクセン州に置かれている。すなわち、財団の管理委員会 (Kuratorium) の会長はニーダーザクセン州の代表から選ばれ、更に、ニーダーザクセン州の持株からの利益は、専ら同州における財団活動に用いられることとなっている (第4条)。

かつて、SPD は、前述の如く VWW をそのまま財団化することを提案したが、それは VWW の属する産業の性格から見て、極めて困難なことであった⁸⁷⁾。しかしながら、民有化によって、かかる“財団 VWW”の如き財団を設立することは可能であり、これは今後の民有化に1つの前例を形成するものであろう。

5. 結

さて、以上において明らかな如く、VWW の民有化においては、Preußag の民有化に比して、若干の改善が存在した。しかも、財団の設立によって、民有化に新しい1例を得ることが出来たのである。しかしながら、VWW の民有化において設定・強化された転売制限的措置にも拘らず、第XIII表⁸⁸⁾に表示された如

84) 売上金は、20年間の期限及び年利5分で連邦に貸付けられた。

85) VWW GmbH が株式会社に転換された後、その株式は、民有化による売却までは、ニーダーザクセン州との諒解において、連邦によって管理されることとなっていた。

86) Klug, Oskar: a. a. O., Anmerkung 116 b, S. 406.

87) 有名なツァイスの場合は、独占的であるし、又、多額の設備投資を毎年行う必要はないが、VWW の如き自動車産業においては、他社 (外国企業をも含めた) との競争に加えて、莫大な設備投資が必要であり、この意味において、直ちにツァイスと同様に取り扱うことは出来ないであろう。

88) 第XIII表は次の資料を参照して作成した。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 62. Aufl., 1961/62, Band 2, S.1743.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 63. Aufl., 1962/63, Band 2, S.1498.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S.2543.

第XIII表 VW- 株式の相場変動 (Hannover) (1961年4月7日以来上場)

株 価	年 月	1961										1962							
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	1-12	
最	高	773	1,040	1,080	948	887.5	851	834	851	810	783	750	713	702	657	590	530	783	
最	低	690	770	940	792	801	800	794	799	779	733	699	615	655	498.5	511	466	423	
末	日	772	1,040	968	880	812	826	802	818	780	747	700	682	660	572	523	466	496	

株 価	年 月	1963					1964						
		1-8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
最	高	701	635	612	590	590	608	597.5	615.25	597	579	550	545
最	低	426	602.5	576.5	550	564	572	580	590	570	550.25	534	501.25
末	日	612.75	602.5	588	558.5	570	585.5	594.5	601.5	579.25	550.25	538	525

西独における国有企業の民有化 (岡田)

き株価の高騰のために、相当の株式がその所有者を変えたのではないかと考えられる⁸⁹⁾。今後の民有化においては、この点に関する一層の工夫と配慮が必要であろう。

第XIV表 VWW における配当率の推移

年 度	1937-'49	'50-'53	'54	'55	'56	'57	'58	'59	'60	'61	'62	'63
配 当 率 (%)	各々0	各々4	9	9	10	12	553 ⁹⁰⁾ %	24	12	12	14	16

尚、VWW AG は、民有化後も業績好調を続け、配当も、第XIV表⁹¹⁾に示されている如く、民有化当初の12%から、1963年には16%に高められたのである。配当率が維持され、更に高められている点は、Preußag も同様である。これをもってしても、民有化の対象となるべき企業は十分に吟味された優良企業でなければならぬことが明らかであろう。しかも、民有化によって、企業の運営は一層の責任と努力を要請されるのであり、これが企業の業績に反映して、一層の好調を生むこととなるのである。これは、プリーヴェティゼーリングの二大目標たる経済政策的目標及び社会政策的目標と並ぶべき、「経営政策的目標」とも称すべきものであろう。民有化後の Preußag 及び VWW の好調は、プリーヴェティゼーリングにおけるこの経営政策的目標の妥当性を示しうるものであるといえよう。

89) ドイツ株式会社年鑑によれば、1964年現在、約110万人の株主が存在している。(Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2543.)これは、民有化当初の約155万人に比して、やや減少してはいるが、依然として広汎な分散所有が持続されていることが示されている。

90) この数値は、1948年以來の資本金(6,000万DM)を、1959年に更に2.4億DM増資して、3億DMにする場合に生じたものであり、3.2億DM(但し、資本収益税の控除の後の残額は2.4億DM)と6,000万DMとの対比から生じた。計算は次の如くなる。 $\frac{320,000,000}{60,000,000} \times 100 \div 533 \frac{1}{3}$

91) 第XIV表は次の資料を参照して作成された。

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, 65. Aufl., 1964/65, Band 3, S. 2543.

IV 結

以上において、西独における国有企業の民有化について、**Preußag** 及び **VW** の事例をもって、若干の考察を試みた。そして、この2つの民有化の間には、若干の発展の存することが明らかとなった。

すなわち、民有化の社会政策的目標の実現に関しては、**Preußag** から **VW** への民有化の発展の間に、相当の改善がなされたといえよう。しかしながら、社会政策的目標の十分な実現のためには、未だ検討すべき多くの問題点が残っているのである。すなわち、**Preußag** におけるは勿論、**VW** の民有化においても、株式取得資格の制限は第1取得者に関してのみ定められている。しかしながら、この制限は第1取得者に関してのみ定められてはならないであろう。何となれば、国民株式は、常に一定の資格を満す者のみによって所有されるるとき、はじめて低所得者層の財産形成に貢献し、且つ株式再集中が阻止されうるのであるからである。従って、株式取得資格の制限は持続されねばならない。これが行われないならば、国民株式は、やがては、単なる小額面株式と化する危険を有するであろう。そして、民有化は私有化と化する危険を有するであろう。

Preußag 及び **VW** の民有化は、民有化の経済政策的目標の実現に関しては、一応成功であったといえよう。すなわち、2つの民有化は共にその国民株式を超過応募によって売却し、また **Preußag** における如く、部分的民有化から更に完全民有化への移行の可能性も明らかにされたのである。しかしながら、現段階においては、両社共、依然として部分的民有化にとどまっている。これは、民有化の経済政策的目標からすれば、不十分な状態ではあるが、また別の極めて意義深い形態ということも出来よう。

初の民有化は **Preußag** において行われた。そして、この実験の結果を基礎として、本格的民有化が **VW** において行われた。更に、第3の民有化は、1965年春、前述の **VEBA**（第V表参照）において行われたのである。私有化の歴史

はながく、民有化の歴史は浅い。これまでの2つの民有化の経験は、VEBAにおいて如何に生かされたであろうか。VEBAの民有化に関しては、稿を改めて取り上げることとしたい。(1965.8.2.)

所員研究会

第14回 (昭和40年2月1日)

価格政策と原価計算

.....小林哲夫

原価計算と価格政策の関係については従来から多くの議論があるが、本報告では、とくに直接原価計算 (direct costing) と全部原価計算 (absorption costing) という二つの原価計算方法を取上げ、価格算定ないし価格政策決定に対するそれらの長所・短所を論じた。結論的にいえば、直接原価計算には、長期的な価格算定や新製品の価格算定等について、従来とは異なった計算の工夫がなお要せられるとしても、反面において、全部原価計算の有する欠陥を避け、経営における生産・販売の状況に対する十分な適応性が認められる。なかんずく、最近の利益計画思考に基づいて、直接原価計算は、投下資本に対する利益率、限界生産力、機会原価等が組織的に考慮せられる可能性を有するものである。

第15回 (昭和40年3月10日)

西独巨大会社における所有と支配

.....岡田昌也

西独巨大会社における所有と支配に関しては、具体的統計による結論は、十分に知られてはいない。本報告においては、これの統計的分析を行い、若干の結論を導き出した。

本報告においては、バリー及びミーンズの方法を批判的に採用し、且つ、カッシールの提供するデータに基づき、ドイツ株式会社年鑑 (1960/61年版) を利用した。

調査は、直接的支配による分類及び窮極的支配による分類の双方において行われ、且つ、各々業種別分類、所有者別分類、及び業種別・所有者別分類の3形態を採った。

本調査の結論の第一は、西独巨大会社においては、所有と支配の一致が一般的であるということであった。その第二は、私的所有と公的所有が、共に過半数所有による支配を行いつつ、ほぼ均衡的に共存しているということであった。更に第三には、巨大会社における高度の企業集中が推測されることであった。以上を要するに、端的には、西独巨大会社においては、単なる経営者支配ではなくて、所有経営者としての経営者支配が

一般的であるといえよう。

尚、本調査は株式会社のみを調査対象としたが、西独においては、株式会社以外の形態の巨大会社が多数存在している。従って、これらの人的会社を含めれば、本調査の結論である所有と支配の一致の程度は、一層高まるであろう。本報告の詳細については、拙稿「西独巨大会社における所有と支配」国民経済雑誌第109巻第2号（昭和39年2月）を参照されたい。

第16回 （昭和40年5月6日）

日本海運業の集約化について

・・・・佐々木誠治

1. 1964年4月実現をみた6つの中核体とそのグループによる日本海運業の新体制，すなわち，わが国海運の企業集約が，いかなる経緯・過程ですすんだか。
2. 日本郵船・大阪商船三井船舶・川崎汽船・山下新日本汽船・ジャパンライン・昭和海運という中核体それ自体としての，また，これら中核体につながる系列会社および専属会社を含めたグループとしての特色と実力或いは各々の内蔵する問題点は，どのようなものであるか。
3. なかんずく，系列会社・専属会社として各中核体乃至グループに配属されることになった，いわゆるオーナー（外航中小船主）の実態，旧所属関係と新所属関係，1年後の変動性の有無を解明しつつ，これら系列・専属企業と中核体との格差問題，或いは，支配被支配＝指導被指導の関係について所見を述べ，
4. しかし，系列会社と専属会社，特に後者を対象とする中核体毎のオーナー対策の新傾向・各グループ毎の特色を明らかにし，
5. 他面，6中核体もしくは6グループの発足が日本海運業の中心的・大勢的な新紀元・新方向を示すとしても，なお，この集約に加入せざる諸企業（非集約船主グループ）があるとともに，これら新施策の対象外に置かれて苦しみ続ける内航海運が現存する事実，いわば，わが国海運業全体の複雑な構造を見落してはならぬ点，および，日本の海運集約と世界海運との関連，とりわけ，外国海運業の対応・反応にも留意する必要がある点を指摘した。

第17回 (昭和40年6月23日報告)

金利自由化と国際金利水準

・・・・・藤 田 正 寛

戦後の金融政策はいわゆる 高度成長期より 低金利政策が中心となり成長通貨供給方式から新金融調節方式へ変転するとともに金融緩和から 金利自由化の態勢に入ろうとして新展開を見せようとしている。

資金の運動・資金配分・資本蓄積を金利政策との関連で昭和35年以降を4期に分けると、(Ⅰ) 昭和35年秋→36年7月(成長通貨論の発足期) (Ⅱ) 36年7月→37年10月(金融引締期), (Ⅲ) 37年10月→38年12月(「新金融調節方式」による金融緩和期), (Ⅳ) 38年12月→39年12月(easy-money policy から金融引締への移行)となるが、これらの時期で指標となったものは金利水準と日銀貸出残高, 株価, 企業間信用であった。公定歩合はそれまでの7.3%より36年1月の6.5%への変更は36年7月, 36年9月の引上げ, 37年10月, 11月, 38年3月, 4月の1厘幅の変更, 39年3月に2厘の変更で6.5%に復したものの40年1月に引下げがあり, さらに4月に5.84%に引下げられ, さらに戦後最低の水準へと6月には変更が行なわれ5.48%となった。所得倍増計画を支えたオーバー・ローンは第Ⅱ期のトロイカ方式で決済資金・滞貨金融へと資金配分の性格が転化し, 第Ⅲ期のオペレーションにオーバーローンを転換する金融方式となりクレジット・ラインの設定で買オペ方式が開放体制に対応した。成長通貨の供給が金利を指標とする資金配分で資本蓄積が同時に展開されるという経過であったが第Ⅳ期では売オペ方式にかえてゆくのである。成長通貨論は資本蓄積, 資金配分の面で全般的成長をもたらす役割では限界に達し金利自由化論に転進せざるをえなくなったと見なければならぬ。

わが国の金利体系が国際水準に接近してゆく前駆として金利自由化を考えるよりは現実問題は低金利政策へのアンチ・テーゼとしての接近であることを見落してはならない。金利自由化は資金配分の質的強化を現段階では重視すべきで一般の金融情勢が easy money policy の反省として, また深刻な不況下に資金需要の気運のあるときに(下部構造の資金逼迫とは逆現象ながら), 再び easy money policy への道を辿らぬように資本の一般的成長から資本の集中整理への移行転回過程での厳格な選別的市場メカニズムを表現するものとして金利自由化を受入れるべきであろう。

累積費用率の概念と測定

・・・・・・能 勢 信 子

1. 概念規定

G. ステューフェル, G.F. レーブ等によって提唱された産業別累積費用率は, つぎのように定式化される。

$$Q = R(I - P)$$

又は, $R = Q(I - P)^{-1}$

ただし Q は q_{jk} を要素とする行列 (q_{jk} とは j 産業の売上総計 z_j に対する付加価値 y_{kj} の比率), R は r_{jk} を要素とする行列 (r_{kj} とは z_j に対する k 部門から j 産業への売上 z_{kj} の比率), I は単位行列, P は p_{ij} を要素とする行列 (p_{ij} とは z_j に対する i 産業から j 産業への中間生産物の売上 x_{ij} の比率)。

P, Q, R はそれぞれ中間累積費用率, 非累積費用率, 総累積費用率である。

累積費用分析は, 付加価値分析に対する産業連関分析の適用であって, それ自体イ。一国における付加価値の構造診断に役立ち, ロ。産業別に輸入, 労働用役, 資本用役の直接, 間接に発生する需給を予測する上で有効である。

2. 日本経済における測定

昭和30年産業連関表によって, 日本経済における累積賃金率を測定すると, つぎの事実が明らかとなる。

総累積費用率は, 石炭鉱業, 建設業, 鉄鋼業, 運輸業において高く, 逆に農業, 林業, 水産業のいわゆる第一次産業において低い。

ところで, 非累積費用率について見ると, 農業は最高である。以上の結果は, 賃金または雇用量を一産業について, および国民経済全体について増大する際の, 政策決定の資料を提供するものである。

金融専門委員会

第28回（昭和40年4月17日）

今後の金融情勢について

・・・・・・三和銀行調査部長 池内 得 二

成長通貨の供給という局面から新金融調節方式へと金融政策が転換し、景気の底を迎えた金融情勢は経済全般の不況感を反映していることはいうまでもない。

通貨発行、預金増加率、貸出増加率は景気変動と同じ方向に動いているのが現状である。

このようなことから今後の金融政策は短期金融面に重点をおき、自主的な融資ルールの推進と低金利政策を柱とする金利の自由化への前進であらねばならない。貸出面の標準金利の規制と預金金利の自由化が問題であるが後者については現段階では不可能と見なければならない。

第29回（昭和40年6月5日）

最近の金融情勢について

・・・・・・日本銀行神戸支店長 井上 辰 三

現在の景気の不況段階と日銀の認識については過去の引締と今回のその差異は業界プロパン論に見られるが企業の自主調整面を金融が支援することにより転換可能とし9月期決算に成果を期待している。

つぎに日銀の金融施策は公定歩合引下げで引締を解除の方向に重点があるとはいえ、貸出増加規制が存続されねばならぬところに日本経済の問題があると考え。

その他の最近の金融の問題としては金融自由化を含む金融正常化、証券市場対策、融資ルールが重要である。とくに融資ルールは景気調整手段であり、また、融資準則的考え方（傾斜金融的考え方）の展開と、健全金融という考え方が基礎にあり、財政金融政策による適切な連携が融資ルールの環境を整備することになる。

これらとともに本年の後期の財政見透しは大巾の補正予算必至であれば景気動向は予測は必ずしも明るくない。

第30回 （昭和40年7月17日）

低開発国金融と国際流動性

・・・・・・神戸大学 藤 田 正 寛

低開発国の資本不足はいわゆる低開発均衡図式〔貧困→低実質所得→栄養不良→不健康→低生産性→貧困と資本形成の供給面と需要面の均衡である。低所得水準→低貯蓄能力→資本不足→低生産性→1人当り低実質所得（供給側）=低実質所得→低購買力→投資誘因→資本不足→低生産→低所得水準（需要側）〕にもっとも明確であり、これを外資導入（資本輸入）で補うのが常道である。もっとも、これらの地域はインフレ体質をもち、デモンストレーション効果が強烈であるマイナス面もさることながら19世紀の資本輸出（イギリスを中心とする植民地搾取性）から、今日では長期資本の輸出についてはとくに投資機会を求める性格に変貌した。

低開発国への国際流動性問題は、とりわけ資本輸出論とされたが、開発資本の質的、量的性格の変化とともに融資の系列化（アングロ・アメリカ系とヨーロッパ大陸系の分化対立）とブロック（通貨圏）化が胎動しつつありIMFの改革についても低開発国の発言が目ざされ、いわゆるスタンプ案や商品準備案が叫ばれるに至り低開発国金融と国際流動性問題は新しい局面を迎えたといってい。

第31回 （昭和40年8月28日）

景気変動と金融変動

——製造業の在庫循環を中心として——

・・・・・・東洋経済研究所 安 居 洋

今までの景気局面考察にたいしては在庫変動の観察が中心であったが、この在庫変動を製品在庫、仕掛品在庫、原料在庫に分けて考察すべきであり、将来の景気見透しについては原料在庫が大切である、これらについて銀行信用と企業間信用という金融ファクターがいかに対応するかを統計的処理を加えて戦後のわが国の景気変動過程を利用可能な統計を中心に継続加工的に考察した。

第32回（昭和40年10月9日）

銀行の EDPS の将来と課題

・・・・・神戸大学 米 花 稔

銀行経営の合理化の一環として事務体制の合理化が計算による革新としてとりあげられるようになったのはアメリカにおける電子計算機の導入の成功から戦後わが国においても急速に発展し大銀行はもとより各主要金融機関では事務部制をとり近代化の尖兵としている。

先進国であるアメリカの預金、貸出業務面での EDPS の実情と今後の発展方向とを紹介し、わが国の現状と将来への示唆を探ることが重要な問題となった。

国際経済専門委員会

国際経済専門委員会は、アジア経済研究委員会と南北貿易研究委員会の二つの分科会に分けて運営されている。それぞれの分科会の活動状況は次のとおりである。なお、開催場所は経済経営研究所である。

1. アジア経済研究委員会

文部省科学研究費補助金（AA特定研究）による研究グループを主体とするアジア経済研究委員会は、今年度において2回の研究会を開いた。その日時・報告者及び講題は以下のとおりである。

第1回（昭和40年5月8日）

アジア英連邦諸国と社会主義諸国の経済関係

・・・・藤 本 昭

1. 社会主義諸国の対外貿易に占めるアジア・英連邦諸国の地位
2. アジア英連邦諸国の対外貿易に占める社会主義諸国の地位
3. アジア英連邦諸国と社会主義諸国との経済関係の発展過程についてのケース・スタディ（セイロン、インド、パキスタン、ビルマ、マラヤ、シンガポール、ホンコン）

第2回（昭和40年6月5日）

インドの食糧・・・・石 光 亨

2. 南北貿易研究委員会

南北貿易研究委員会は、昭和40年度文部省科学研究費補助金（総合研究）の交付をうけ（主査川田教授）設置した。発足以来、5回の研究会が開かれた。その日時、報告者及び講題は以下のとおりである。

第1回（昭和40年4月30日）

輸出の停滞している後進国での経済成長政策

.....片野彦二

第2回（昭和40年5月21日）

パキスタンの輸出ボーナス制度について

.....村上敦

第3回（昭和40年6月18日）

日本の雑貨輸出について

.....池本清

第4回（昭和40年7月9日）

東南アジア諸国の製品輸出と日本の産業調整

.....藤井茂

第5回（昭和40年8月6日）

主要工業国の製造品輸出とそのシェアの変化

.....天野明弘

執筆者紹介(執筆順)

さ さ き せい し 教 授・海 事 経 済 部 門
佐 々 木 誠 治 経 済 学 博 士

や ま も と ひろ まさ 助 教 授・海 事 経 済 部 門
山 本 泰 督

ふ じ た ま さ ひろ 助 教 授・中 南 米 経 済 部 門
藤 田 正 寛

か た の ひろ し 助 教 授・国 際 貿 易 部 門
片 野 彦 二

お か だ ま さ や 助 手・経 営 機 械 化 部 門
岡 田 昌 也

経済経営研究（既刊）目次

第14号（Ⅰ）昭和38年11月発行

棚卸資産に関する税務法規改正の方向……………	渡	辺	進
社会会計の総合化に対する考察……………	能	勢	信子
期間利益計画と生産の部分適応処理……………	小	林	哲夫
資本維持学説研究（Ⅲ）……………	中	野	勲
港湾労働者の組合ハイヤリング・ホール制度……………	山	本	泰督
ブラジル経済とインフレーション(一)……………	西	向	嘉昭

第14号（Ⅱ）昭和39年3月発行

地域開発と研究開発産業……………	米	花	稔
資本コストと資本構成（Ⅰ）……………	小	野	二郎
F.レッドリッチ「経営史への接近方法」とそれに対する J.D.グラヴァー, A.M.ジョンソン, G.R.テイラー, およびR.C.オーヴァートンの諸論評……………	井	上	忠勝
ブリヴァーティジュール略史……………	岡	田	昌也
E.E.C諸国の金融制度と金融政策……………	川	田	富久雄
国際流動性理論への二つの接近……………	藤	田	正寛
ブラジル経済とインフレーション(二)……………	西	向	嘉昭

第15号（Ⅰ）昭和40年2月発行

地域開発と中堅企業……………	米	花	稔
アメリカの企業評価における若干の問題点について……………	小	野	二郎
西独における直接原価計算の諸形態……………	小	林	哲夫
ハックス経営維持論の基本構造……………	中	野	勲
アメリカにおける労使協力に関する若干の考察……………	岡	田	昌也

第15号（Ⅱ）昭和40年3月発行

日本における国際私法の変遷過程……………	川	上	太郎
国際流動性論の新展開……………	藤	田	正寛
レオンチェフ径路とマハラノビス径路……………	片	野	彦二
イギリス船員常置計画の制度的特質……………	山	本	泰督
ラテン・アメリカの貿易と国際収支……………	西	向	嘉昭

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

Director: Minoru **BEIKA**
Secretary: Teiji **NAKAYAMA**

**GROUP OF INTERNATIONAL
ECONOMIC RESEARCH**

Fukuo KAWATA	Professor of International Trade Dr. of Economics
Seiji SASAKI	Professor of Maritime Economy Dr. of Economics
Hiroshi SHINJO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Torasaburo NOMURA	Professor of Transporta- tion Dr. of Commerce
Taro KAWAKAMI	Professor of Private International Law Dr. of Law
Jiro YAO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Masahiro FUJITA	Associate Professor of Regional Study on Latin America
Hikoji KATANO	Associate Professor of International Trade
Hiromasa YAMAMOTO	Associate Professor of Maritime Economy
Yoshiaki NISHIMUKAI	Associate Professor of Regional Study on Latin America

**GROUP OF BUSINESS
ADMINISTRATION RESEARCH**

Susumu WATANABE	Professor of Accounting Dr. of Business Administration
Minoru BEIKA	Professor of Business Administration and Business Mechanization Dr. of Business Administration
Tadakatsu INOUE	Professor of International Management
Yoshimoto KOBAYASHI	Professor of Labor Problems Dr. of Business Administration
Nobuko NOSÉ	Associate Professor of Accounting
Jiro ONO	Associate Professor of Business Administration and Business Mechaniza- tion
Masaya OKADA	Research Associate in Business Administration and Business Mechanization

Office : The Kanematsu Memorial Hall,

**THE KOBE UNIVERSITY
ROKKO, KOBE, JAPAN**

昭和41年1月10日 印刷
昭和41年1月14日 発行

~~~~~  
編集兼発行者  
神戸市灘区六甲台町  
神戸大学経済経営研究所

印刷所  
大阪市東淀川区下新庄町4丁目128  
国際印刷工業株式会社

# Annual Report on Economics and Business Administration

16 (1)

1965

## CONTENTS

Characteristics of the Japanese Coasting Shipping . . . . . Seiji SASAKI

Technical development of coastal vessels and its  
influence upon working conditions . . . . . Hiromasa YAMAMOTO  
—A case study—

International Liquidity Effect . . . . . Masahiro FUJITA

Effective Path of Capital Accumulation on a Take-  
off process . . . . . Hikoji KATANO

Soziale Privatisierung der öffentlichen Unterneh-  
men in der Bundesrepublik Deutschland  
. . . . . Masaya OKADA

THE RESEARCH INSTITUTE FOR ECONOMICS  
AND BUSINESS ADMINISTRATION  
KOBE UNIVERSITY