経済経営研究

年　報

第 18 号（I）

神戸大学
経済経営研究所
1967

経 済 経 営 研 究

18 （I）

神戸大学経済経営研究所

目　　次

マレーシアの通貨制度の史的発展……川　田　冨久雄　1

低開発経済の発展における貿易の役割……片　野　彦　二　43

戦前の移民輸送とわが国の海運業……西　向　嘉　昭　67

組織スラックと企業の適応的行動……吉　原　英　樹　121

——立石電機のケースを中心にして——

マレーシアの通貨制度の史的発展

川　田　冨　久　雄

序　　説

イギリスの勢力がマラヤに延びたのは1786年であって，この年にペナン（Penang）島をケダー（Kedah）のサルタンより租借したことにはじまる。1819年ラフルス（Sir Stamford Raffles）はジョホール（Johore）王よりシンガポール（Singapore）島（当時の人口僅かに150といわれる）の地上権を購入し，1824年に同島の全主権をジョホール王より譲り受けた。イギリスはシンガポールをもって東方経営の前哨基地と定め，この地を拠点として，東南アジア進出の態勢を整えた。イギリスはまた同年マラツカ（Malacca）もオランダより譲り受けた。1826年にこれらの植民地はまずインドの1行政区としてペナン政庁の下に統轄されたが，さらに1830年にベンガル行政区に編入された。1838年に政庁はペナンよりシンガポールに移転した。1867年にこれら植民地はインド政府の手をはなれ，ペナン，マラツカおよびシンガポールの三植民地〔一時はボルネオのラブアン（Labuan）島を含む〕をもって直轄の海峡植民地が構成された。

マラヤ半島のペラ（Perak），スランゴール，（Selangor），ネグリ・スンビラン（Negri Sembilan），パハン（Pahang）の四州は19世紀の後半にイギリスと協定を結んでその保護下に入ったが，1897年マラヤ連邦州（Federated Malay States）を形成した。

1909年，バンコック（Bangkok）条約にもとづき，タイはイギリスのタイにおける治外法権の撤廃の交換条件としてケダー（Kedah），ケランタン

(Kelantan)、トレンガヌ (Trengganu) およびペルリス (Perlis) の宗主権をイギリスに譲渡した。1914年にはジョホール (Johore) 州も英人顧問をおくことに同意したので，以上5州はマラヤ非連邦州 (Unfederated Malay States) としてイギリスの保護下におかれることゝなった。

このようにして戦前の英領マラヤは直轄海峡植民地，マラヤ連邦州およびマラヤ非連邦州より成立していた。

第二次大戦後，イギリスはマラヤに軍政を施行したが，1946年4月，戦前のマラヤ9州（連邦州および非連邦州）とペナンおよびマラッカの両植民地より成るマラヤ連合 (Malayan Uninon) を組織した。しかしこの連合はサルタンの主権を縮少する点で不満を買い，1948年2月にマラヤ連合と同地域にマラヤ連邦制を採用した。（ペナンおよびマラッカは連邦協定によってマラヤ連邦に編入された。）シンガポール島およびその隣接諸島とインド洋上のココス（キーリング） Cocos (Keeling) 諸島（これは1955年にオーストラリアへ譲渡された），およびクリスマス (Christmas) 島を含む地域は連邦とは別個に直轄植民地となり，ラブアン島は北ボルネオへ編入された。

マラヤ連邦は1957年8月31日に独立し，英連邦内の独立国（従来は英連邦内の「属領」であった）となった。マラヤ連邦は前記の9州にペナンおよびマラッカを加えて11州で組織され，首都はクアラ・ルンプール (Kuala Lumpur) におかれた。

シンガポールも1959年6月7日，国防，外交上の権能をイギリス政府の責任として残した上で英連邦内の一自治州となった。その後マラヤ連邦とシンガポール州の合併が問題となったが，同州のみのマラヤ連邦への合併は人口比率で中国系がマラヤ系を上廻ることゝなるので，ラーマン首相の反対があって実現しなかったといわれている。

1961年に至って，シンガポール州にサバ(Sabah) (北ボルネオ)，サラワク (Sarawak)，およびブルネイ (Brunei)を加えて大マレーシアを作る案がイギ

リスより提案された。この場合は北ボルネオの原住民も加算するとマラヤ系住民の比率が中国系を上廻ることゝなるので，ラーマン首相も賛意を表し，1963年8月31日を期して合併の盛典が行なわれる筈であったところ，フィリッピンからはサバに対する領土権の主張，インドネシアからはマレーシアはシンガポールの軍事基地を撤退しないイギリスの植民地政策の強化に過ぎないとして強硬な反対があり，結局インドネシアの要望により，国連から調査員が派遣せられ，サバ，サラワクの民意を調査し，結論は両地域の人々はマレーシアに賛成ということで，ブルネイは参加しなかったが，9月16日にマレーシア成立の盛典が，首都となったクアラ・ルンプールはじめ各地で行なわれた。

その後フイリッピンの反対意向は軟化したが，インドネシアは依然として強硬で，ボルネオのマレーシア領域近辺にゲリラ隊を派遣し，両国は外交団を引き揚げ，通商を断絶するに至り，いわゆる「マレーシア紛争」が続いた。しかし，1965年9月30日にインドネシアに政変があり，新政府は1966年8月11日にマレーシアとジャカルタで平和条約に調印し，こゝに1963年9月以来続いた「マレーシア紛争」は事実上終結した。

しかしながら，一方，マレーシアでは結成2周年の記念日を迎えようとする矢先，1965年8月7日，突然にシンガポールがマレーシアから分離して，独立の共和国となった。

分離の原因と考えられるものは既にマレーシア結成の時から存在していたともいわれる。すなわち，長年サルタン制度の下につちかわれて来た保守的，半封建的ともいわれるマラヤ人優先の中央政府と進歩的，社会主義的な華僑中心のシンガポール政府とはその行き方に相違があって，ことごとに反発しあう面が多く，近年これらの対立が深刻化して行く傾向があった。

シンガポールの分離によって，(1)既に進行しつゝあるマレーシア共同市場の分裂，(2)諸法令の地域差調整ないし，単一法導入の実現をみつゝあったものの逆行または再調整，(3)自由港，仲継貿易のゆくえなど，今後に影響するところ

は少なくない。

さらに1966年8月17日，マレーシア政府は1967年6月12日以降，同国とシンガポールとは通貨を分離発行することゝなったと発表した。この事態の原因はやはりシンガポールをマレーシアから分離独立させるに至った両国政府間の確執や不信感であったものと考えられる。

1967年6月12日以降はマレーシアでは中央銀行が独自の通貨を発行し，シンガポールでは通貨委員会が通貨を発行している。

戦後推し進められて来た経済統合への努力は民族主義的な感情の昂揚によって政治的な分離はもとより，経済的にも両国にとって不利益と考えられる通貨の分離にまで発展するに至った。

以下本稿ではマレーシア地域における通貨制度の発展を概観しょうとするものである。

1. 第一次大戦前の通貨制度

1 金為替本体制の確立

マラヤ地域における貨幣制度は海峡植民地の貨幣制度が標準となっていた。というのは海峡植民地は最も早くからヨーロッパ人との接触によって貨幣の流通を見，これがその他のマラヤ諸地域に普及したからである。

海峡植民地で広く流通した通貨には錫のパイス（pice），各種のルピー，オランダのリクス・ダラ（rix dollar），日本の小判，スペインのカルロス・ダラー，メキシコ・ダラー，これに類似の南アメリカの金貨，更にポンド貨および海峡植民地自身の鋳造した貨幣があった。しかしながら，16世紀以来主として用いられて来たものはスペイン・ドルまたはその子孫としてのメキシコ・

ドルであった。[1]

海峡植民地がインド省（India Office）の管理下にあったときはインド・ルピー(Indian rupee)が公式の通貨であり，インド・ルピーの流通には政府も力を入れたが，ルピーは法貨であるにもかゝわらず，何故か土着民に愛好されず，商取引や租税支払は各種のドル銀貨が主として使用されていた。[2] 1867年に海峡植民地はインド省の手をはなれて，植民省（Colonial Office）の管轄となった。この年にルピーを法貨とする法律が廃止され，この年の4月1日以降，香港におけるイギリスの造幣局より発行されるドル銀貨，スペイン，メキシコ，ボリビア，ペルーなどのドル銀貨およびその他の銀貨であって政府が時に応じて指定する銀貨を法貨として認めることゝなった。しかしながら，香港の造幣局は1868年に閉鎖されたので，海峡植民地政府はロンドンの王立造幣局にその鋳造を依頼するに至った。[3]

1874年1月10日に至り，取引の拡大に応ずるために，アメリカ貿易ドルおよび日本円銀貨も無制限に流通することを認める法律が公布された。

このように各種の銀貨が流通して，混乱を生じやすかったので，シンガポールおよび香港の商業会議所は，東洋の英国植民地に流通する英国貿易ドルの鋳造を要請した。しかし，英国政府は鋳造費用の方がメキシコからドルを得るより高くつくのでこれに反対した。しかし通貨を統一する必要があったので1890

---

(1) Kemmerer, E. W., Modern Currency Reforms——A history and discussion of recent currency reforms in India,Porto Rico, Philippine Islands, Straits Settlements and Mexico, —— New York, 1916, p.391,

大内兵衛訳著「フィリピン・マライ貨幣史」昭和18年，p. 323,

なお，初期の歴史については Chalmers, Robert, A History of Currency in the British Colonies, London, 1893を参照されたい。

(2) Spalding, W. F. Eastern Exchange Currency and Finance,3rd. ed, London, 1920, p. 136,

(3) Spalding, op, cit,pp,136-137

年10月21日の政令によって海峡植民地における法貨に関する従来の法律をすべて廃止し，メキシコ・ドル（1000分の902品位）が価値の標準と宣言された。同時に日本円，香港ドル，半ドル，アメリカ貿易ドルを無制限法貨とすることも宣言された。（なお植民地の半ドル貨および品値800の補助銀貨は2ドルまでの強制通用力を，その他の銅貨および合金貨は1ドルまでの強制通用力を付与された。[4]）

しかしながら銀価の下落によってメキシコからのドルの積出が減少し，その結果，東洋では通貨の不足が生じた。この通貨不足は大阪の造幣局が銀円の鋳造を一時停止したことによって激化されたので，政府は1894年にボンベイで英国ドルの鋳造を開始することとなった。その後1895年2月2日および1898年10月20日の法律によってアメリカ貿易ドル（これの鋳造は1878年以来廃止された）および日本円銀貨は法貨たる性質を失った。このようにしてメキシコ・ドルをもって本位鋳貨する法律を再確認し，かつ，香港ドルおよび最近鋳造したイギリス・ドルに法貨たる資格を与え，それを本位ドルと等価値とした。かくしてでき上った海峡植民地の通貨は多少の訂正を加えてマラヤ連邦州もこれも採用した。

1903年の初頭において海峡植民地，マラヤ連邦およびジョホールに実際通用していた貨幣の概数は次のようであった。

(1) イギリス・ドルおよびメキシコ・ドル約30万ドル，（イギリス・ドルが大部分で，またこのうち，約3分の1は政府の発行する紙幣の準備として政府が保有した。）

(2) 海峡植民地の補助貨670万ドル

(3) 銅貨若干（1871年以来鋳造された銅貨の額は1,887,500ドルといわれるか，その大部分は輸出された。残額は正確にはわからない。）

---

(4) Spalding, op. cit. p. 137,

(4) 政府発行の紙幣約1300万ドル,[5]

当時漸く銀本位制をめぐって議論がたゝかわされはじめた。既に1873年頃より，銀の金価格が低落し，為替が急激に下落し，かつ動揺するために現地の経済が受ける打撃が大きいので，1893年にイギリス植民大臣は海峡植民地の総督に海峡植民地の為替相場を安定すべき案に関する勧告案を提出すべきことを命じた。総督は直ちに委員会を召集して，貨幣制度の改革案の立案を要請した。委員会は為替下落は植民地にとって不利益であることを宣言する点では意見が一致したが，この故に金本体制を採用すべしという点では意見の一致を見なかった。委員十二人のうち，半数は金本位論者であり，そのうち，5人は最近インドで採用したばかりのルピー貨がもし成功すれば，それを採用すべしとし，残りの半数は銀本位存続論者であった。[6]

1893年から97年にかけては金本位を採用すべしという議論が海峡植民地に盛んに唱えられたが97年までは実際上，何等の効果もなかった。しかし，その年の8月25日にシンガポール商業会議所は金本位国に対する為替相場を一定すべしという決議を満場一致で可決した。そして「海峡植民地の通貨を金建とする問題に関して政府の注意を促す目的をもって地方貨幣の問題を調査する」小委員会を設置することにした。

この小委員会の提案の要点は次のようであった。[7]

(1) 政府はイギリス・ソヴェレン貨をもって新通貨の基礎として，「海峡植民地ドルをその補助貨としてこれに2シリングの価値を与える」。現在の銀補助貨の製造はそのまゝ続け，ただそれを金基礎の上におくようにする点だけの

---

(5) Kemmerer op. cit. p.392
大内兵衛，前掲書 p.325

(6) Kemmerer, op. cit. p.394.
大内兵衛，前掲書 p.326

(7) Kemmerer, op.cit. p.394
大内兵衛，前掲書 p.327

変更を行なう。

(2) 政府はその意向をかくしておくこと，そしていよいよ断行の意思が決定したら，その時は一回の会議を開くだけで直ちに各種の銀貨が輸入される時間がない間に次のような告示を行なう。

すなわち，この植民地に流通しているすべてのドル貨を一定の地に持参すれば，政府はそれと交換に政府の紙幣（通貨証券 Currency Note）を与える。その期間中に提示のないイギリス，メキシコその他の通貨はすべて貨幣と認めないこととする。

そしてマラヤ連邦諸国は皆同時に右の規定を公布する。

(3) 右証券によって得られるイギリスおよびメキシコ・ドルの保有銀をもって政府は一定量を限って2シリングの新ドル貨を鋳造する，この新ドル貨は従来のイギリスおよびメキシコ・ドルの70%の銀量を含有するものとする。そしてこれによって得べき造幣利益はこれを金準備に添加する。

上の如き提案はあったが，総督や Resident-General やその他の高官連はこの案に強く反対していたので，幣制改革は実際には一歩も前進しなかった。反対理由の主なものは次のとおりであった。(8)

(1) そのような無準備信用発行の鋳貨（fiduciary coin）を2シリングの価値に維持することおよび旧貨を新貨に交換することに要する費用が大きいこと。

(2) 提案された鋳貨のようにその名目価値が地金価値よりも著しく大きい鋳貨では東洋の一般の風習である偽造（counterfeiting）の危険があること。

(3) 法律が成案となるまで政府の意向をかくしておくことの不可能なこと。他方においてもし公衆があらかじめこの法律が行なわれることを知ったならば，ドルが2シリングに交換されるというので．その交換を目がけてイギリス

---

(8) Kemmerer,op. cit. pp. 395～376
大内兵衛，前掲書 p. 328～329

・ドルおよびメキシコ・ドルが合法的または非合法的に殺到するおそれがあること。

(4) 土着民は鋳貨の価値を重さで判新する習慣がさるので，従来の貨幣の半分より少し重い鋳貨を従来の貨幣以上の価値で受け取らせることは困難であること。

(5) 旧ドル貨を保有する土着民，特にマラヤ州の土着民をして，そのドル貨を彼等があまり見慣れない紙幣と交換させることは困難であること，などの諸点であった。

しかるに1902年に至り，シンガポール商業会議所はドルの金価値が暴落し，（4シリング2ペンスから1シリング7ペンスへ）また銀の相場の変動が著しく，銀の将来に対する見透しがつかぬために植民地の貿易の不便が非常に大きく，かつ，世界の他の地方より植民地へ資本が流入しなくなるので天然資源の開発も不可能な事態にあるとし，政府において為替相場を安定する方策および実行案について研究する用意があるかどうかを植民地当局に質した。こゝにおいて当局はいわゆる「海峡植民地通貨委員会」(9)(The Straits Settlements Currency Committee) を任命し，この委員会に次の問題を与えた。すなわち，

(1) 金本体制を海峡植民地およびマラヤ諸州に設定する方策

(2) 金本位への移行の方法および段取に関する委員会の注意事項がそれであった。

海峡植民地通貨委員会は貿易が大部分金本位国との間で行われていること，銀本位制では外国の投資を迎えるのに不便であること，為替相場が変動しやすいことなど種々の点，さらに近隣諸国が金本位に移行したことなどを考慮した

---

(9) 委員はSir David Barbour, Mr. W. Adamson, Mr. G. W. Johnson および Mr. W. Blaine の諸氏であり，Barbour 委員会とも称せられた。委員会はロンドンに設置された。

結果，金本位の採用が適当であるという結論に到達した。[10]

海峡植民地通貨委員金が満場一致をもって採用した案の骨子は，

(1) 新しく海峡ドルをつくってこれを法貨とする，（その品位重量はイギリス・ドルに等しいものとする。）

新ドルの最初の供給はシンガポール通貨委員会の鋳貨準備の一部をインドの造幣局に送り，これを溶解して改鋳することによって得られる。この過程は全鋳貨準備が置きかえられるまで続けられる。

(2) 新ドルが出廻るようになるとイギリス・ドルの輸入を禁止し，また新ドルの輸出も禁止する。

(3) 新ドルの流通量が増加して通貨として十分であるという見込みができれば，メキシコ・ドル，イギリス・ドルを廃貨とする。

(4) 十分な新ドルが鋳造できればその鋳造をやめ，そしてドルの相場が海峡ドルの将来の相場として政府がソヴェレインとの関係において定めたいというある価値に達するのを待つことにする。その時にその一定率で金と交換に新ドルを発行する。

(5) 金貨をもって海峡植民地の法貨とすることは必要でないが，金貨または金為替に対してドルを授受しなければならぬ，

などの諸点であった。[11]

なお委員会は次の如き意見を表明した。すなわち，「海峡植民地とマラヤ連

---

(10) 委員会はロンドンに設置されていたので自然にイギリス商人の証言を得ることが多く，これら東洋貿易に経験のあるイギリス商人は金本位制に好意をもっていた。一方，現地人や華僑の声は直接にはきかれなかった。（請願や決議で間接にはきかれたが）。しかし，彼等の知識階級の人々はいずれかといえば現状維持の側にあった。
（Kemmerer op. cit. p. 397，大内兵衛，前掲書，p.331）

(11) Kemmerer, op. cit. pp.402—403
大内兵衛，前掲書，pp.339—341
Spalding op. cit. pp.139～139

邦州とはその価値単位および通貨をいつまでも等しくすることが望ましい，そしてその点はジョホールについてもまた同じである。」と。[12]

この意見は今日，マレーシアとシンガポールとが通貨を分離するに至った状態から考えると極めて興味深いものがある。

通貨委員会の上述の議案は1903年5月7日はじめてシンガポールにおいて公表され，同年5月29日の立法会議によってそのまゝ採択された。

1903年6月25日の法律（The Straits Settlements Coinage Order,1903）によって新ドル貨は植民地の法貨となり，同時にメキシコ・ドルおよびイギリス・ドルはもはや法貨たらずと宣言されたのであった。

インドのボンベイで鋳造された新ドル貨は1903年10月早々到着しはじめた。10月の初より後，コロンボを発してシンガポールに来る船はどれも数万個の新ドル貨を積んでいたといわれる。

新ドルの流通とともに1903年10月2日の「鋳貨輸出入法」（Coin Import and Export Ordinance, 1903）によって，イギリス・ドルおよびメキシコ・ドルの輸入は禁止され，新ドルの輸出も禁止された。1904年8月31日に総督はイギリス・ドルおよびメキシコ・ドルを法貨と認めないこと，従って今後はこれらの貨幣を政府に対する支払いに用いてもそれを受領しないという旨を公布した。この日から政府の官庁における新旧ドル貨の交換は中止された。

旧貨を引揚げて新貨に改鋳するという事業が成功した理由としては次の諸点が考えられる。[13]

(1) 政府がその通貨証券準備として旧貨を多量にもっていたことである。というのは政府は事業の始めからこの一部をボンベイの造幣局に送ることができたし，また改鋳の進行する全期間を通じてこの準備を一種の継続基金として用

---

(12) Kemmerer, op. cit. p. 403
大内兵衛，前掲書，p. 341

(13) Kemmerer, op. cit. pp. 406—407
大内兵衛，前掲書，pp. 345～346

いることができたからである。

(2) 造幣局がボンベイから近いところにあったこと，

(3) 1903年の夏には旧貨が巨額に流入したので地方銀行におけるこの供給があり余るほどあったためにそれを何等の利子の要求もなしに改鋳のためにボンベイに送ることができたこと，

などの点であった。

改鋳は1904年11月頃に完了した。改鋳のため造幣局に送られたメキシコ・ドルやイギリス・ドルの金額は35,372,541ドルであり，これを用いて作られた海峡ドルの合計は35,400,576ドルであった。改鋳によって得た総利益は28,035ドルであった。しかし，改鋳費は788,180ドルに上ったから，結局改鋳費として実際に支出したものは760,115ドルであった。1908年11月の終りには植民地の流通界から旧貨は全て姿を消して新貨のみとなった。

新ドルの為替レートを決定することは銀価の変動をめぐる為替投機が盛んに行なわれたので容易でなかったが，1906年の1月29日に至り，総督の命令によって新ドルの金価値は2シリング4ペンスと終局的に決められ，爾来今日までこのレートは，60年以上にわたって維持されて来た。（1907年には銀の金価格が騰貴したので新ドル貨の金量は416グレインより312グレインに減ぜられた。）（1グレイン＝0.064グラム）

1906年10月22日の法律によって，ソヴェレン貨は植民地内で7ソヴェレン＝60海峡ドル（1海峡ドル＝2シリング4ペンス）の比率でいかなる支払いに対しても法貨であると規定せられた。

そして同時に海峡ドルは植民地の標準鋳貨（Standard Coin）であることが同じ法令で規定された。

こゝで留意すべきことは海峡ドルはただに海峡植民地のみならずラブアン，マラヤ連邦州，非連邦州，英領北ボルネオおよびサラワクにおいても標準鋳貨

であったことであでる。[14]

このようにして，海峡植民地の金為替本位制は成立した。

植民地における金為替本位制は「植民地では旧来の銀貨を流通せしめつつ，本国との関係においては金による清算制度をもつ貨幣制度といってよい。この制度は本国の貨幣制度が金本位として不動であり，また植民地の産業が漸次に盛大となって本国に対して輸出超過国である限り，立派に成功した。という意味はこれによりただに植民地の通貨が安定したのみではなく，その国際貸借上の残額は大いに増加し，それが本国から投資としてこれら植民地の事業に投ぜられ，これによって植民地の産業はますます開発されていったからである。こういう条件の下においては金為替本位は植民地と本国とをつなぐ極めて有効なそして比較的安価な商品を運ぶ橋梁となった。本国はこれを通じて植民地に対する支配を全うすることができ，植民地自身もこれによって一応安定した通貨をもつことができたのであった。[15]」

Ⅱ 紙幣の発行

1899年までは海峡植民地では政府紙幣の発行は見られなかった。流通していた紙幣は香港上海銀行(Hongkong and Shanghai Banking Corporation) およびチャータード銀行 (Chartered Bank of India, Australia and China) の両銀行の銀行券であった。[16]

しかし1899年の紙幣法およびその修正勅令にもとづいて海峡植民地で政府紙幣 (Currency Notes) が発行されることとなった。この勅令によれば「海峡植民地の政府は券面に記載の金額を持参人に要求払いで支払う契約」の政府紙幣を発行する権限が同政府に与えられ，かつその支払いで応ずるために必要な

(14) Spalding, W.F. op. cit. p. 141
(15) 大内兵衛，前掲書 p. 5
(16) Spalding, op. cit, pp. 141～142

貨幣と証券（準備資産）はこれを政府紙幣管理官の手に保有すべきことが命ぜられた。この管理官はこの勅令の施行をもってその任務とするものであって「当時法律上植民大臣および財務長官の職にあるものおよび総督の任命する人々」によって組織された。そしてこの紙幣は（1ドル紙幣を除き[17]）無制限法貨であった。政府紙幣と銀ドルとの平価を維持するために「紙幣保証基金」(Note Guarantee Fund) なるものがこれらの管理官によって植民地におかれた。この基金は二つの部分に分れた。その一部は鋳貨でその保有高は基金の3分の2を下ることを得ないものとされた。（たゞし，一定の事情があるときは総督の命令により，またはロンドンの植民大臣の同意を得て，この限度は2分の1に減ぜられた）。その他は投資証券であってそれは全部（または主として）イギリス本国および植民地の公債に限られた。この基金の保有する鋳貨がこの勅令に定めてある割合に達しないおそれがあるときは，管理官はその保有する公債を売却してその不足を補わねばならなかった。公債による収入は一部これを減価償却にあて，それにより公債の値下りがあった場合にそれを補償すべきものとして少なくとも保証基金のうち，投資部分の10％に達するまでは積立をつゞけるべきものとされた。さらにこの他に金本位準備 (Gold Standard Reserve) があった。

このように種々の準備金が設けられたが，その運用が煩雑であったので，1913年に至って，準備金は単一な紙幣準備金に総合された。その準備金の構成は次のようであった。[18]

(1) 流通紙幣総額の少なくとも，半分は鋳貨で準備することとし，その割合は次のように定められた。

(イ) 流通紙幣総額の少なくとも (minimum) 3分の1の鋳貨準備は植民地におくこと，

---

(17) 1ドル紙幣は10ドルまで法貨であった。

(18) Spalding, W. F. op. cit. p. 145

(ロ) この植民地内必要準備額のうち，流通紙幣総額の少なくとも（minimum）5分の1は銀準備であること。

(ハ) 残り，すなわち流通紙幣総額の最高限度（maximum）15分の2は金準備であること。

(ニ) ロンドンにおける植民地代理官（Crown Agents for Colonies）の保有すべき金準備の最高限度（maximum）は流通紙幣総額の6分の1であること。

(2) 有価証券準備の最高限度（maximum）は流通紙幣総額の2分の1であること。

政府紙幣の額面金額は 1，5，10，20，50，または100およびその倍数と定められた。1ドル紙幣は10ドルまで法貨であり，他は無制限の法貨であった。最初は1ドル紙幣は流通しなかったが，1905年になってはじめて流通するようになった。

1914年12月31日現在において海峡植民地およびマラヤ連邦州に流通していた政府紙幣は48,487,648ドル（5,656,892ポンド）であった。香港上海銀行およびチャーターード銀行によって発行され，当時流通していた銀行券は 198,975ドル（22,213ポンド15シリング）であった。(19)

また1918年末に政府紙幣86,408,740ドル，銀行券164,168ドルが流通していた。(20) この間に政府紙幣は激増したが，銀行券は減少している。

1914年末において管理官の保有する鋳貨準備は金327,310ポンドおよび銀12,885,588ドル（1,503,318ポンド12シリング）がシンガポールに置かれ金1,205,376ポンドがロンドンに置かれた。(21)

1918年末現在の鋳貨準備は52,345,075．63ドルに達した。そのうち，金は328,111ポンドで現地に保有，銀は11,703,7652ドルで，一部は現地，一部は鋳造の目的でボンベイ造幣局長が保有，また金はロンドンに4,413,375ポンド4

(19) Spalding, W.F. Eastern Exchange Currency. and Finance, 2nd ed, London, 1918, p. 115

(20) Spalding op. cit. p. 142

(21) Spalding, 2nd. ed. p. 118

シリング9ペンスが保有されていた。[22]

1914年に勃発した第1次欧州大戦の影響によって各国は通貨に困難を生じた。海峡植民地も例外ではなかった。すなわち銀の需要増加，価格の大暴騰のために市場における補助銀貨に著しい不足を生じたこと，金輸送の困難のために紙幣の兌換が不能におち入ったことなどであった。その結果1917年法律第18号をもって1899年紙幣法（Currency Note Ordinance of 1899）の修正が行なわれた。この修正法律すなわち，Currency Note (Amendment) Ordinance of 1917によって総督は命令を発して一定期間兌換猶予をなさしめる権能が与えられ、同年9月7日以降30日間紙幣の兌換猶予令が発布され，この兌換猶予はさらに12月7日から3カ月間延長された。

補助貨の不足を緩和するために政府は1918年4月，名目価値および重量は旧貨と等しいが品位400（旧補助貨は600）の新補助貨を発行するに至った。しかし，その間の応急対策として10セントおよび25セントの少額紙幣が増発された。しかしながら銀価はなおも騰貴傾向にあったので，ついに海峡ドルの品位低下の必要がおこり，1917年10月にはドル貨の品位を変更して900より550に引き下げた。

2 両大戦間における通貨制度

1. 1923年の貨幣法とその改正

第一次世界大戦の影響による混乱も1923年に至り，漸く鎮まったので，従来発布した法令を一括して規定した新貨幣法が発布された。これによれば通貨発行に関する権限はあげて海峡植民地政府通貨委員（The Straits Settlements Currency Commissioners）に一任せられ，同じ通貨制度を有するところの

(22) Spalding, op. cit. p.145

マラヤ連邦州および非連邦州はこれに関与することがなかった。

1937年の新貨幣法および1938年の通貨協定はこの点を是正し，マラヤ各州政府をして海峡植民地政府と協定を結ばしめ，全マラヤ通貨委員会を創設し，各州は一定の申し合わせの比率に従い，該委員会の権利義務に参加せしめることとなった。

従来英領マラヤに通用していた政府紙幣は海峡植民地総督（マラヤ諸州高等弁務官を兼ねる）により任命された海峡植地通貨委員（定員3名）が発行し，これが支払準備として正貨，特定有価証券，英蘭銀行預金その他よりなる通貨保証基金 (Currency Guarantee Fund) を設定してこれをロンドンにおけるCrown Agents と共に分割して保管，投資，運用していた。

1938年の通貨協定は参加国政府にそれぞれ責任を分担させると同時に，資産の運用によって得られた収益の分配にも参加しめることとした。従来は海民植民地中心主義で，これに権利義務が集中していたのが，1938年以後は通貨流通地域の各国がその経済力に応じて，準備資産の維持の義務を負うと共にその運営による利益を享受せしめることとなった点に大きな進歩がある。

Ⅱ 1938年の通貨協定

最近までのマラヤ地域の通貨制度の基礎は1938年の通貨協定によって定められたといえる。この通貨協定はその後も多少の修正はあったが，基本的な点は殆ど変らず，1967年6月12日よりマレーシア中央銀行が独自の通貨を発行するに至るまで，この制度は維持されて来た。

1938年の通貨協定では全マラヤ（海峡植民地，マラヤ各州，およびボルネオのブルネイを含む）に対する委員会 (Board of Commissioners) が新設せられ，（定員5名），基金は従来の海峡植民地委員に代わり新委員に引き継がれて通貨基金 (Currency Fund) と改称されたが，その構成内容には変化がなかった。

この基金より生じる収益は新たに通貨基金収入勘定（Currency Fund Income Account）を設定してこれに繰り入れ，また委員会の事務遂行に関する諸経費はこの勘定より支払われることとし，かつ毎年末には通貨基金の1％に当たる額をこの勘定より基金に払い込むこととする。ただし，基金が通貨発行総額の110％以上の評価額に達したときは払い込む必要はなく，収入勘定（Income Account）の剰余金はそのまま新設の全マラヤ通貨剰余基金（All Malaya Currency Surplus Fund）に繰り入れられるものとするが，もし不足があれば全マラヤ通貨剰余基金から払い戻される。

全マラヤ通貨剰余基金に対しては参加マラヤ各州政府は新貨幣法に規定した一定の比率によって持分を有し，要求次第払い戻しを受ける権利を有する。この比率はまた通貨基金が通貨流通総額に対して不足を示した場合にこれが補充的払い込みをする際に各州政府に適用される。

この比率は海峡植民地37％，マラヤ連邦州37％，非連邦州26％となっている。連邦州37％の内訳はペラ16.75％，スランゴール12.75％，ネグリ・スンビラン4.50％，パハン3.00％となっており，非連邦州26％の内訳はジョホール9.25％，ケダー7.00％，ケランタン5.25％，トレンガヌ3.00％，ペルリス0.75％，およびブルネイ0.75％となっている。

要するに1938年の通貨協定により，マラヤ各州はその比率の範囲内において通貨上の責任を負担し，かつ利益に均霑することとなったのである。

為替レートは従来法律をもってスターリング売相場2シリング3ペンス4分の3，買相場2シリング4ペンス16分の3と定められていたが，新貨幣法は売買相場の最低額の決定を委員会に与えたほか，交換比率を2シリング4ペンスとし，総督の認可を経て1ドルにつき2分の1ペニー以内の手数料を徴収し得ることとなっている。

3　第二次大戦後の通貨制度

1941年に太平洋戦争が勃発し，マラヤは日本軍によって占領された。戦争中は日本軍の軍票や南方開発金庫の発行する現地通貨表示のいわゆる「南発券」が流通した。海峡ドルの表示で発行された南発券は1945年7月末現在で36億7600万円（円と海峡ドルは等価とせられた）と推定されている。（閉鎖機関整理委員会「閉鎖機関とその特殊清算」258頁）

1946年マラヤはマラヤ連邦州，マラヤ非連邦州およびペナン，マラッカより成るマラヤ連合（Malaya Union）とシンガポール植民地に編成替えされ，1948年にマラヤ連合はマラヤ連邦（Federation of Malaya）に改組された。

I　1950年の通貨協定

1950年にマラヤ連邦政府，シンガポール植民地，サラワク，北ボルネオ，ブルネイの諸政府の間でマラヤ・英領ボルネオ通貨協定（Malaya British Borneo Currency Agreement, 1950）が締結された。この協定に基づいて1952年1月1日に通貨管理弁務官委員会（Board of Commissioners of Currency）が設定された。1938年の委員会は海峡植民地およびマラヤ連邦の蔵相，シンガポール蔵相およびサラワク，北ボルネオ，ブルネイの各政府によって共同に任命される官吏1名および参加の関係政府によって任命されたもの2名より成立っており，シンガポールの蔵相が議長となっている。すなわち，マラヤ地域に流通する通貨（海峡ドル）は最初は海峡植民地だけが通貨を発行する責任を負担していたのが1938年の協定によって海峡植民地とマラヤ各州およびブルネイがその責任を分担することとなり，さらにまた1950年の協定では北ボルネオがおよびサラワクがこれに加わって来て，参加国政府の範国は拡大された。

この協定は基本的な点において1938年の協定と大きな差違はない。ただ1つ異なっている重要な点は1954年以来，通貨当局はその準備を現地の証券に投資する権限を与えられたことである。この目的は植民地の開発のために融資を行なうことにあった。

委員会の取引はロンドにおいて植民地代理機関（Crown Agents for Colonies）に預け入れられた，スターリングと交換に1マラヤ・ドル＝2シリング4ペンスの割合で政府紙幣を発行し，また要求があればマラヤにおいて預け入れられたマラヤ・ドルと等価のスターリングを支払わねばならない。マラヤ・ドルの発行および回収については若干の手数料を徴するが，この手数料は1955年には1マラヤ・ドルにつき発行，回収ともに8分1ペニーであった。

委員会の取引は殆ど全部銀行との間に行なわれている。委員会が徴収する手数料は銀行の商業取引に必要な買い入れおよび売り渡しの為替レートの限界を定める。

ポンド証券に対する投資の利子収入およびこの手数料収入は委員会の経費を支弁した後に，一部は通貨基金に繰り入れられ，（ただし通貨基金が発行通貨額の110%までの場合），一部は参加諸政府の間で分配せられる。

これらは大体において戦前の協定の内容と大差はない。

Ⅱ 1960年の通貨協定

1960年に通貨協定は再び改訂され，1960年マラヤ・英領ボルネオ通貨協定（Malaya British Borneo Currency Agreement, 1960）として公表された。この協定の参加国はマラヤ連邦，シンガポール，サラワク，北ボルネオおよびブルネイであって1950年の協定の場合と同じである。この協定を実行するためにマラヤ連邦では1960年の通貨法（Currency Act, 1960）が公布，施行された。

この1960年のマラヤ・英領ボルネオ通貨協定は1967年6月12日，マレーシア

が独自の通貨を発行するまで実施されていたものである。

これよりさき1957年8月31日にマラヤ連邦は独立国となった。独立国として中央銀行を持ち，通貨の発行をこの中央銀行によって行なわせたいということはマラヤ連邦の念願であった。1958年にマラヤ中央銀行法（Central Bank of Malaya Ordinance, 1958）が定められ，1958年1月26日より，マラヤ中央銀行が発足したが，この中央銀行には通貨発行権がなかった。通貨は従前通り，通貨委員会が発行していた。しかし，他日，通貨の発行を行なうことを予期して中央銀行法第3章には通貨の規定が設けられている。

一方，1960年の通貨協定においても，その第17条において，参加国の政府が委員会に代わってその領域内で通貨を発行しょうとするならば，発行期日の18カ月以前に委員会本部にその旨を書面で通告せねばならないと定めており，通貨委員会以外の機関による通貨の発行が行なわれる場合を予想している。

1963年9月16日に，マラヤ連邦にシンガポール，北ボルネオ（サバ）およびサラワクを加えて，マレーシアが成立した。これによって通貨協定参加国はマレーシアとブルネイの二国となった。

しかし，1965年8月7日，シンガポールがマレーシアより分離独立して共和国となったので，協定参加国は3国となった。

さらに1966年8月17日にはマレーシアとシンガポールは1967年6月12日以降通貨を分離することを決定したという発表が行なわれ，ここにマレーシアの通貨問題は新しい局面に到達するに至った。

われわれはまず1960年のマラヤ・英領ボルネオ通貨協定の内容を検討し，ついでマレーシア中央銀行の概況，さらにはマレーシア・シンガポールの通貨分離問題について考察を行ないたい。

（Ⅰ）1960年のマラヤ・英領ボルネオ通貨協定の内容

(1) 通貨委員会（Board of Commissioners of Currency, Malaya and

British Borneo）の構成と運営

通貨委員会は7名の委員によって構成されるが，その内訳は次の通りである。「同協定第3条(1)〕。すなわち，マラヤ連邦の代表は2名，[23] シンガポールの代表は1名，ブルネイの代表は1名，サラワクの代表は1名，北ボルネオ（サバ）の代表は1名，残りの1名はいずれの地域をも代表しない学識経験者であって参加国政府によって共同に任命される。

委員会の議長はマラヤ連邦代表2名のうちから選任せられ，[24] 副議長はシンガポールの代表が任命せられる。〔第3条(2)〕

委員会は少なくとも毎暦年1回は開会する。また議長が必要と認めたときにも開会する。〔第3条(3)〕

委員会は参加国のうち1つの領域内に本部（Head Office）をおき，[25] その他の参加国の領域には少なくとも1つの事務所または代理人をおくものとする。〔第3条(4)(a)〕

投票権はマラヤ連邦代表は1人につき3票，シンガポール代表も1人につき3票をもつがその他の委員は1人1票をもつ。〔第3条(5)(b)〕重要事項（例えば，為替レートの変更のごとき）は全員一致の賛成を必要とするが，その他の事項は7票以上の賛成があれば議決し得ることとなっている。〔第3条(6)(a)および(b)〕

(2) 通貨委員会の通貨発行権

委員会はマラヤ連邦，シンガポール，ブルネイ，サラワクおよび北ボルネオ（サバ）において紙幣や鋳貨を発行する唯一の権利をもっており，参加国政府はこのような紙幣や鋳貨の発行を企ててはならないし，または他の団体もしく

(23) 1名は大蔵大臣，他の1名は中央銀行総裁

(24) マラヤ連邦代表は大蔵大臣と中央銀行総裁であるが、大蔵大臣が議長に選任されて来た。

(25) 本部は1962年7月16日に Kuala Lumpur に移された。(Malaysia, Official Year Book, 1963, p. 272)

は個人に紙幣や鋳貨を発行する権利を与えてはならない。〔第4条〕

ただし，参加国政府が本協定第17条(1)に従って委員会に通告を発した場合には，委員会がその参加国の領域内で紙幣や鋳貨の発行を停止するとき以後は，これに代わって他の通貨当局がその領域において通貨を発行することを妨げるものではない。〔第4条但書(ii)〕

(3) 通貨委員会による通貨の発行と回収

委員会は要求があれば提供されたポンドと等価の紙幣をその各事務所において発行し，また提供された紙幣と等価のポンドをロンドンで支払わねばならない。〔第5条(1)〕

委員会が行なう紙幣や鋳貨の発行や回収は1マラヤ・ドルについて2シリング4ペンスの割合で行なわれねばならない。この交換比率は参加国政府の全員一致の同意がない限り，変更してはならない。〔第6第(1)〕

委員会はこのような通貨の交換において手数料を徴収することができるが，その額は1マラヤ・ドルについて16分の3ペンス以内でなければならない。〔第6条(2)(a)〕

委員会はまた通貨の交換に際しての最低限度の金額を定めることができる。〔第6条(2)(b)〕

委員会の発行する紙幣は参加国政府の領域内で法貨(legal tender)である。ただし，1マラヤ・ドルおよび1マラヤ・ドルをこえる称呼(denomination)の紙幣はその支払金額に制限はないが，1マラヤ・ドル未満の称呼の紙幣は2マラヤ・ドルまでの支払いに限り法貨である。〔第8条(1)〕

(4) 通貨基金(Currency Fund)

通貨基金の維持および運営は本条の規定により専ら委員会がこれを行なう。〔第10条(1)〕

基金への払い込みは(a)紙幣や鋳貨と交換に受け取ったポンド貨の金額および，(b)本条6(c)に規定する基金保有の鋳貨の売却による手取金からこれに関す

る費用を控除したものである。〔第10条(2)〕

本協定に別段の規定がある場合を除き，基金は通貨の回収に充当され，その他の目的には使用されない。〔第10条(3)(a)〕

基金の一部は Principal Agent によって流動的な形で保有されねばならない。この割合は委員会によって決定され，時によって相異なるけれども，いかなる時においても参加国政府の全員一致の賛成なしに30%を下ってはならない。〔第10条(3)(b)〕

本条の規定にもとづいて基金の資産は参加国政府以外の英連邦政府の証券またはこれら英連邦政府の保証する証券に，あるいは参加国政府の全員一致の同意があれば国際金融機関の証券またはそれらが保証する証券に投資されねばならない。……〔第10条(4)〕

ただし，基金の資金のうち，3億マラヤ・ドルを超えない額は参加国政府の，または参加国政府が保証する証券に投資することができる。[26] これらの証券の満期日は取得の日から2年を超えてはならない。〔第10条(4)(a)(i)〕

投資は特定の日から3年間に次のような方法で行なわれねばならない。

(a) 最初の12カ月には1億マラヤ・ドルを超えないこと。

(b) 最初の24カ月には2億マラヤ・ドルを超えないこと。

(c) 最初の36カ月には3億マラヤ・ドルを超えないこと。〔第10条(4)(a)(ii)〕

このような証券は委員会の本部に保管される。〔第10条(4)但書(a)(iii)〕

このような投資は全員一致の賛成がない限りは新規発行証券への応募の形をとってはならない。〔第10条(4)但書(a)(iv)〕

参加国政府の全員一致の賛成があれば，取得の日より5年以内の満期の政府証券に投資することができる。〔第10条(4)(b)〕

基金の流動的な部分は Principal Agent によって保有されるが，それは次

(26) この規定は，保証準備発行を認めたと同時に国内経済開発のために基金の投資を認めたものとして重要な意義をもつものといえる。

のような形態で保有されねばならない。〔第10条(5)〕

(a) イギリスにおける銀行預け金またはコール資金。

(b) イギリス政府の大蔵省証券。

(c) 参加国政府以外の英連邦政府の発行または保証する満期2年内のポンド証券，または委員会全員一致の賛成があれば国際金融機関の発行または保証する満期2年以内のポンド証券となっている。

(5) 通貨基金収入勘定（Currency Fund Income Account）

通貨基金の投資から得られる全ての配当金，利子その他の収入，委員会の紙幣や鋳貨の発行と関連して支払われる全ての手数料は通貨基金収入勘定に払い込まれる。（この勘定は1950年の協定第7条に基づいて設置されたものである。）

またこの勘定から委員会が紙幣や鋳貨の発行，回収，輸送などに要した全ゆる費用が払い出される。

さらに毎会計年度末現在の通貨基金の総額の1％に等しい額がこの勘定から基金に毎年繰り入れられる。〔第11(2)〕

会計年度末における「収入勘定」の剰余は「通貨剰余基金」(Currency Surplus Fund）に貸記される。しかし，収入勘定に不足があれば参加国政府の収入から本協定第二表（Second Schedule）の比率に従って填補せられる。〔第11条(3)(ii)〕

この第二表の比率は各地域の権利義務の分担率を示すものといえる。この比率はブルネイ，北ボルネオ，サラワクについてはその流通通貨が全流通通貨に占める割合による。これらの諸国の比率を控除した残りはマラヤ連邦とシンガポールに配分される。その計算方法はまず両国の流通通貨の割合に応じて，それぞれの比率を算出し，シンガポールについてはこのようにして算出された比率に10％を加え，マラヤ連邦については10％を減じて，それぞれの分担比率とする。

この分担比率は各地域の経済力を示すものと考えられるが，シンガポールに

はマラヤ連邦に比べて信用制度が発達しているので，流通通貨が節約されている。従ってシンガポールについては流通通貨の比率に10%を加え，またマラヤ連邦については10%を減じて，それぞれの経済力に相当した比率を決定したものと思われる。

参加国政府が不足額の支払いを履行しない場合には支払い不履行額は委員会の保有する諸基金から当該政府にその後支払われるべき金額から回収されるものとする。〔第11条(3)(ii)〕

ただし，(a)会計年度末において流通紙幣および鋳貨の額面金額が基金の額を超過する場合には，基金の額が流通紙幣および鋳貨の額に等しくなるように収入勘定の剰余の全部，または一部が基金に払い込まれねばならない。基金の額はその保有する全資産についてはその現在換金可能な額，投資については評価当時の市場価格，また基金の保有する鋳貨についてはその銀含有分の現在の市場価格によって評価される。〔第10条(7)〕

(b) 会計年度末において基金の額が流通紙幣や鋳貨の額の110%を超える場合には委員会は(i)この超過分の全部または一部は基金から収入勘定に移転されるか，または(ii)本条(2)(c)の規定によって「収入勘定」から毎年積み立てられる基金の1%に相当する金額は委員会がその必要を認めない間は全面的に，または部分的に停止することを命ずることができる。

(6) 通貨剰余基金 (Currency Surplus Fund)

この基金は1950年の協定第8条によって設置され，委員会の名において維持され，保有されている。〔第12条(1)〕

通貨基金収入勘定の剰余は通貨剰余基金勘定に払い込まれねばならない。〔第12条(2)〕

参加国政府は本協定第2表の規定（前記参照）の比率に従ってこの基金の分配に参加することができる。分配金は各会計年度末にできる限り速かに各国政府に支払われる。

(7) 特別準備基金（Special Reserve Fund）

この基金は1941年7月1日以前に発行された紙幣の回収にあてられるもので，別個に管理されている。

この基金は Principal Agent によって保有され，英連邦各政府（参加国政府を除く）のポンド証券または英連邦政府の保証するポンド証券に投資されている。

(8) 通貨基金不足の塡補

基金の資産が通貨のポンドへの兌換の要求を充足するのに不足することが判明すれば，参加国政府は共同して基金の不足分を塡補する責を負う。〔第14条(1)〕

基金の額が流通紙幣および鋳貨の額面金額よりも少ないときは参加国政府は共同してその不足額を塡補する責を負う。〔第14条(2)(a)〕

「収入勘定」より塡補してもなお不足額を充足し得ないときは残額については参加国政府は直ちにこれを塡補せねばならない。〔第14条(2)(b)〕

本条による共同の負債は本協定第2表の規定（前記参照）に従って分担されねばならない。〔第14条(3)〕

(9) 新しい別個の通貨機関の設立

参加国政府が通貨委員会の代わりにその領域内で通貨を発行する別個の通貨発行機関を設立して委員会の発行する通貨と置き換えようと決意するならば，このような決意の書面による通告（notice of replacement）を当該機関がそれ自身の通貨の発行を開始したいと意図している時日の18カ月以前に，委員会の本部に提出しなければならない。〔第17条(1)〕

本協定第18条の規定に基づいて，最初の置き換え通告が参加国から提出された日から18カ月後に，あるいは参加国政府全員一致の同意があればそれよりも早い時期に，委員会は(a)本協定第4条によって与えられた権利を放棄し，(b)本協定第5条に従って通貨の発行を停止し，(c)清算に入らねばならない。〔第17

条(3)〕

各参加国は18ヵ月以前に脱退の通告を出すことによって協定から脱退することができることを定めた第17条の規定は3億ドルの保証準備発行を認めた第10条(4)規定と共に1960年の通貨協定の重要な特色である。

（Ⅱ）マレーシア中央銀行の設立とその発展

通貨委員会による通貨発行制度は国際収支に関して自動的調整作用をもつており，通貨価値や物価は安定するが，仮りに通貨需要は増大してもその供給は弾力性を欠くこととなる。例えばマレーシアのように経済開発に多額の通貨が必要となれば輸出増大によってロンドンでの積立額を増やすとか，直接外資導入をするとかの方法以外にはない。

1954年にマラヤおよびシンガポールを訪問した世界銀行調査団はマラヤ連邦およびシンガポールの経済発展の見通しを調査した結果，地場企業の発展のための有利な環境をつくり出すために現行の通貨制度を改正して，ある程度貨幣信用状態を計画的に（自動的にではなく）管理運営する機関が必要であるとし，この機関として中央銀行の設立を勧告した。(27)

調査団は中央銀行設立問題について専門家の詳細な調査が必要であることを勧告した。英蘭銀行のワトソン（G. M. Watson）およびマラヤ大学の Vice-Chancellorであるケイン（Sir Sydney Cane）の両氏がこの調査を行ない，その報告書は1956年発表された。(28)

1958年初頭にマラヤ連邦政府は Banking Adviser を任命し，同年5月に同政府はマラヤ連邦だけについて中央銀行の設立に着手することに決定したことを発表した。しかしながら，シンガポールがマラヤ連邦の中央銀行に参加する

(27) IBRD, The Economic Development of Malaya, Baltimore,1955,pp. 227～231

(28) Watson,G.M, and Sir Sydney Cane, Report on the Establishment of a Central Bank in Malaysia, Kuala Lumpur, 1956

扉は開いておいた。すなわち，中央銀行法第9章第56条の規定によって，中央銀行の管轄権（Jurisdiction）は他の地域がマラヤ連邦政府と協定を結ぶことを欲するならば，他の地域へ拡大することができることが定められている。(29)

中央銀行は1958年のマラヤ中央銀行法（Central Bank of Malaya Ordinance, 1958）によって設立され，1959年1月26日に発足した。本店はクアラ・ルンプールにおかれた。マラヤ連邦における銀行業の認可および規制を規定する銀行法（Banking Ordinance, 1958）も同日発致した。1963年にマレーシヤが成立して，マレーシア中央銀行と改称した。

授権資本は当初は3000万マラヤ・ドルであったが，（1マラヤ・ドルは約3分1アメリカ・ドルに等しい），1965年に5000万マラヤ・ドルに増加した。払込資本2000万マラヤ・ドルで全額政府出資である。

1958年の中央銀行法は中央銀行が連邦内で通貨を発行する唯一の権限をもっていることを規定しているが，通貨委員会がマラヤ連邦内における通貨発行権を失なうまでは，中央銀行の通貨発行権は発動しないこととなっている。
マレーシア中央銀行は財政金融面において通貨委員会や政府と密接な関係がある。マレーシア中央銀行総裁は通貨委員会の委員の1人であり，通貨委員会の日常業務は中央銀行が行なっている。

またマレーシア中央銀行は国際通貨基金(IMF)，国際復興開発銀行(IBRD)および国際金融公社（IFC）のマレーシアにおける official depository であり，中央銀行総裁は IMF のマレーシアに関する Alternate Governor である。1966年のアジア開発銀行の設立に当たり，中央銀行はマレーシアにおけるその official depository となり，また総裁は Alternate Governor となっている。(30)

---

(29) Malaysia, Official Yearbook,1963 p. 269

(30) Bank Negara Malaysia, Annual Report and Statement of Accounts, 1966, p. 7

マレーシア中央銀行は通貨委員会の日常業務の他に，(1)為替管理業務，(2)政府預金の出納保管，(3)政府財政に関する顧問役，(4)政府公債の取扱ならびに割引，(5)一般銀行預金の受入，手形交換事務，銀行の検査監督，市中金利方針の指導等を行なっている。

金融統制の手段として銀行の一般預金に対して一定比率（現行3.5%）を中央銀行に積立てさせ，さらに一般預金に対して常時一定比率（現行20%）の流動資産の維持を各銀行に対して要求，報告を徴して監督している。

（Ⅲ）通 貨 分 離 問 題

(1) 通貨分雄の経緯

1963年9月にマレーシアが成立し，1960年のマラヤ・英領ボルネオ通貨協定の参加政府はマレーシアとブルネイの二国だけとなった。もしブルネイがマレーシアに加盟しておれば，マラヤ・ドルの全流通地域に単一の中央銀行が設立されていたかもしれない。しかしながら，実際にはブルネイは参加しなかったので単一中央銀行による単一通貨問題は未解決のままに残された。

1964年12月12日にマレーシア政府は1960年の通貨協定の規定第17条に従って通貨委員会に対して18カ月後の1966年6月12日以降，マレーシア地域についてはマレーシア中央銀行が通貨を発行するだろうとの意向を通告した。しかるに18カ月に満たない65年8月に至り，シンガポールがマレーシアから分離独立したため全く新たに通貨および銀行取決めをつくる必要が生じて来た。

マレーシアとシンガポールとは「共通の通貨・銀行取決めをもつことが双方に有益である」との観点から1965年11月に交渉を開始した。マレーシア政府は中央銀行による通貨の発行を基本原則としたことに対して，シンガポール側は(1)政治情勢の変化に対応する適当な変化を加えた通貨委員会を存続させるか，または(2)両国共通の中央銀行（Joint Central Bank）を設立するとの二つの提案をもって会談は開始された。会談には両国官吏のみならず，IMF の専門

家も加わって討議が行なわれた。その結果「マレーシアおよびシンガポール共和国の通貨および銀行に関する協定」が作成せられ，1966年8月には批准を得るために両国政府に提出された。

なお，これよりさき，1966年6月11日には通貨委員会の通貨発行権を6月12日からさらに1カ年延長するとの声明が出され，8月5日には関係三国政府が正式にこれを承認した。

「共通の通貨および銀行取決めに関する協定案」の要旨は大略次の通りであった。(31)

(1) マレーシアとシンガポールの両政府はマレーシア中央銀行が両国のそれぞれの法の下に両国で営業することを認める。同行はシンガポールで中央銀行の権能をはたす。

(2) 同行の名称は Bank Negara Malaysia, Singapura とする。

(3) 同行はシンガポール通貨を発行してその価値を守る。またシンガポール政府に対する銀行および金融顧問の働きをする。

(4) 両国政府は同行設立に必要な諸措置―マレーシアは Central Bank of Malaya Ordinance, 1958 の改正，シンガポールは新たに適当な立法化―をとる。

(5) シンガポールでの営業に関し，同行は資本，準備金，その他負債および資産，収入，支出，利潤，損失等について別個の勘定を設け，これを同行のシンガポール副総裁の直接管理下におく。

(6) シンガポール政府は同行のシンガポール店へ一定額を拠出し，その運営に当てる。シンガポール店はシンガポールでの営業のための準備金を保持する。その純利潤はシンガポールものとする。

(7) マレーシア政府はシンガポール政府の推薦にもとづき，同行のシンガポール副総裁を任命する。同副総裁は同行の1理事であり，シンガポールに住

(31) アジア経済研究所「アジアの動向」1966年8月，pp. 173～174

み，シンガポール店の営業を管理する。マレーシア政府はこのほか2名をシンガポール政府の推薦にもとづき理事に任命する。

理事は合計10名とし，この数の増加は両国蔵相の協議によってのみ認めるものとする。マレーシア政府はシンガポール政府の要請にもとづく場合にのみシンガポール副総裁を更迭できるものとする。

総裁が不在または業務遂行不能の場合は，クアラ・ルンプール店の副総裁がこれを代行する。ただし，シンガポールに関係する決定についてはシンガポール店副総裁の同意を得てからこれを行なう。

(8) マレーシア・ドルの平価改訂は両政府蔵相間の協議後にのみ行なう。

(9) マレーシア・シンガポールの通貨発行権は同行にのみ属する。

(10) 同行の準備金および外資に含まれるべき資産表は両蔵相の事前協議後にのみ変更されるものとする。同行理事会は通貨政策を変える場合これを両蔵相に通知する。

もしマレーシア蔵相がこれに反対の場合はマレーシアに関する限りにおいて変更を要求できるものとする。シンガポール蔵相もシンガポールに関する限りにおいて同様の権利を有する。

(11) 両政府は為替管理に関する準備を調整する。これを容易にするため，同行総裁は両蔵相に対して責任を有する外国為替管理官になるものとする。

(12) 一方の政府が本協定の廃棄を欲する場合は他方に対してその旨を書面で通達するものとする。本協定は一方が他方との事前協議なしに平価を変更した場合，無効となる。

(13) 本協定が無効となった場合，シンガポール店資産は自動的にシンガポール店の後継銀行のものとなる。またその時点における流通通貨はシンガポール蔵相が廃棄通達を行なうまでは法貨とする。

(14) 総裁は両政府と協議ののち，IMF あるいはその他の適当な国際機関に本協定について助言を求めることができる。

この協定案に対してシンガポールが反対した。シンガポールがこの協定案を承認できなかった理由は，(1)新共通通貨の準備資産の所有権が明確でないこと，(2)事件発生の場合に資産の即時返還規定がないことの2点であった。

シンガポール側は自国の持分をＩＭＦ，英蘭銀行その他などマレーシア中央銀行以外の機関に管理させるか，シンガポールの資産は同国選出の中央銀行副総裁を単独法人（Corporation Sole）として法制化し，これに帰属せしめるべき旨を主張したのに対して，マレーシア側は，マレーシア中央銀行だけで外貨資産を管理することを固執して譲らなかった。

両国政府の間には相互に根強い不信感がある。シンガポールがマレーシアから政治的に分離したこともこの不信感によるものであり，この不信感が消滅しない限りは通貨連合は成功しないことは明らかである。

冷静な第三者の立場からみれば，二つの独立国が別個の通貨を持つことは当然であって，インドとパキスタンの分離の場合も両国はそれぞれ別個の通貨制度をとっている。

（Ⅳ）今　後　の　展　望

(1)　マレーシアの通貨

マレーシアの中央鉄行法（Central Bank of Malaya Ordinance, 1958）はその第3章に通貨の発行に関する規定を設けているが，この第3章は現在の通貨委員会より，中央銀行が発行権を引き取るときにはじめて効力を発することが第1章に規定されている。従って1967年6月12日より効力を発生するのであるが，この第3章の概略は次の通りである。

(1)　通貨の単位はマラヤ・ドルとし，1マラヤ・ドルは100セントとする。〔第18条(1)〕

(ii)　マラヤ・ドルの平価は英貨2シリング4ペンスとする。〔第19条〕

(iii)　中央銀行だけが紙幣および鋳貨の発行権をもつ。

(iv) 中央銀行はポンドの受渡しを対象として上記のレートでマラヤ・ドルを発行し，または回収する。〔第21条〕

また準備資産については第4章で次のように規定している。〔第28条〕

(a) 金貨または地金

(b) イギリス（その他理事会の勧告によって大臣の認める場所）における紙幣，鋳貨，銀行預け金およびコール資金

(c) イギリス政府（その他理事会の勧告によって大臣の認める政府）の大蔵省証券であって満期日93日以内のもの。

(d) イギリス国内の場所（およびその他理事会の勧告によって大臣の認める場所）宛に振出され，かつ，支払われる満期30日以内（支払猶予期間を除く）の為替手形（少なくとも2名の有効な署名を有するもの）

(e) イギリス（その他理事会の勧告に従って大臣の認める政府または国際金融機関）の発行または保証する証券で満期5年以内のもの。

ただし，(1)これらの証券は準備額の30%を超えてはならない。(2)第3章が効力を発生して以来10年間は通貨委員会から中央銀行に移籍されたポンド証券は満期が5年以内であるといなとを問わず，準備に含まれるものとする。〔第28条(e)但し書〕

通貨流通高に対する対外準備資産の率は中央銀行が発行権を引き継ぐ直前に通貨委員会がその発行する紙幣や鋳貨に対して維持することを要求される最低限度のものを下ってはならない。〔第26条(a)〕

また中央銀行の預金債務の35%を下ってはならない。〔第29条(b)〕

この最低準備比率は流通通貨額に対して100%であることは通貨委員会制度のところで述べたが〔1960年通貨協定第10条〕，準備基金のうち3億マラヤ・ドル分は参加国政府のマラヤ・ドル公債（20年以内満期）が含まれている〔1960年通貨協定第10条(4)(a)〕ことに注意しなければならない。従ってこのマラヤ・ドル公債3億マラヤ・ドルを差し引いて外貨資産と通貨発行高との割合をみ

ると1966年末において外貨資産12億9550万マラヤ・ドルに対して流通通貨はこれより3億マラヤ・ドルだけ多い15億9550万マラヤ・ドルであり，外貨資産の流通通貨に対する割合は81％である。1967年6月[32]に中央銀行が通貨発行権を通貨委員会から引き継ぐときも恐らくこの比率は余り変化しないと思われるから，80％が流通通貨と対外準備資産との比率(外貨準備率)となるであろう。

一般に通貨委員会制度の下では100％の準備資産をもっていたといわれるけれども，純粋の対外準備資産は80％であり，残り約20％に当る3億マラヤ・ドルはいわば保証準備であった。従ってマレーシア中央銀行は今後は80％の外貨準備を基準として通貨の発行を行なうものと見られる。

1966年8月17日にマレーシアとシンガポールの通貨分離について両国政府の声明が発表されたが，その前日に当る8月16日に，マレーシア政府は中央銀行法の改正案を発表した。この改正案は上下両院の承認を得ており，1967年6月12日以降実施されることとなっている。改正の要点は次の3条にある。[33]

〔第19条〕従来の平価2シリング4ペンスを廃止して，1マラヤ・ドルは純金0.290299グラムと改訂し，同時にこの平価は大蔵大臣がいつでも官報に告示することによりこれを変更し得るものとした。

これはいわゆるポンドへのリンクから金へのリンクへの変更として注目されているが，マラヤ・ドルは既に1962年7月20日，IMFによりその平価を1マラヤ・ドル＝32.6667米セント，1米ドル＝3.06122マラヤ・ドル，1マラヤ・ドル＝純金0.290299グラム，純金1トロイオンス＝107.143マラヤ・ドルと登録されており，2シリング4ペンスは純金0.290299グラムと実質的に等しいものであって単に条文の中での表現をかえただけのことに過ぎないと大蔵大臣は説明している。

マラヤ・ドルは1906年以来60余年にわたって2シリング4ペンスの平価を持

(32) Bank Negara Malaysia, Annual Report and Statement of Accounts, 1966, p. 6.
(33) 東京銀行月報1966年10月号，「ストレート・ダラー再編成の動き」

続してきたとはいえ，これはポンドに関する限りのことであって，ポンドの切り下げと同率の切り下げは米ドルや日本円に対して行なわれて来たのである。今回金平価をとることになったので，この関係は変化し，かりにポンドの切り下げがあってもマレーシア側もマラヤ・ドルを切り下げるかどうか，またその率をどうするかは独自の立場で対策を立てることとなる。

〔第21条〕，中央銀行によるマラヤ・ドルの発行，回収の対象となるのは従来ポンド(London Delivery)に限られていたが，改正により金およびポンドを含む承認された外国為替，すなわち，米ドルその他も対象となり得ることとなった。その交換レートないしは手数料率は別途に決められるはずである。

〔第28条〕通貨裏付資産として従来はイギリスにある資産に限られていたが，条文からイギリスという文字を抹消して，金ポンドの他，その他の外国への預け金，証券なども持ち得るように改訂された。

この改訂の説明としては従来ポンド一辺倒の裏付けであったものをたとえば米ドルなど機に応じ，適宜分散して保有すれば，かりにポンドの切り下げがあったとしても，必ずしもこれに従う必要はなくなり，より安全に在外資産をもつことができると述べている。

このような措置についてマレーア大蔵省は次のように強調している。(34)

（i） 今回の改正は平価変更を意図するものではなく，単なる用語の変更に過ぎない。従って現在の1マレーシア・ドル＝2シリング4ペンスは維持されるし，英ポンドその他の通貨への兌換性は維持される。

(ii) 今回の改正は自国通貨を金で表示しょうとする諸国の中央銀行制度にならうもので，またIMFの要望である。

(iii) 今回の改正はマレーシアが必要に応じて独自に平価を決定，変更し得る体制を整えておくためのものである。

(iv) 従来の方式は植民地時代の遺物であり，独立国の主権に合致しないも

(34) アジア経済研究所「アジアの動向」1966年8月

のである。

マレーシア政府は時を同じうして自動車等主要品目について英連邦特恵関税の廃止を発表したが，このことはマレーシアが通貨の面のみならず，貿易の面においても，イギリスから離れるような動きを示しているような印象を与えている。

(2) シンガポールの通貨

シンガポール政府は1967年6月12日以降も中央銀行をもたず，現在の100％の準備を要求する通貨制度をそのまま採用し独自の通貨委員会をつくること，新通貨は従来通り英ポンドに2シリング4ペンスでリンクさせ，自由な交換性をもたせることを発表した。同時に国民に厳格な，経済的，政治的規律を要求したといわれる。(35)

1967年3月16日 Currency Act 1967 が公示された。内容は特に目新しい点はないが，従来の Currency Ordinance 1960 を骨子とし，シンガールが単独発行する事態に即応した改訂を行なったものである。その内容は次の通りである。(36)

（i） シンガポール通貨委員会（Board of Commissioners of Currency, Singapore）の組織：Chaiman, Deputy Chairman, 委員4名の計6名より成り，Deputyは専門職であり，Chairman 不在のさいの決議権をもつ。（委員4名は外国銀行，地場銀行から選ばれる予定）。

(ii) 通貨委員会の運営：年1回以上運営会議を行ない，委員2名以上の要求があれば会議を召集しなければならない。

(iii) 新貨幣価値：Singapore Dollar (S$) は純金0.290299グラム，英ポンド2シリング4ペンス，英ポンドと交換自由なことは従来のマラヤ・ドルと同様である。

---

(35) 東京銀行月報（1966年10月号）前掲論文参照。

(36) 東京銀行月報1967年6月号

(iv) 基金機構(Curreucy Fund)：Fund を設け100%の裏付準備をもつ。準備金は純金，英ポンドおよびその他の外貨（銀行預金，大蔵省証券，貨幣等）とする。なおこのほかＩＭＦからの借り入れによる発行に関する規定を設けている。

(3) 新旧通貨の交換

現在流通している通貨を各国が新通貨と交換した額に応じて通貨委員会の所有しているイギリス・ポンドを各国に配分し，それ以上の余剰資産はシンガポール18.3%ブルネイ 7.7%，マレーシア74%の割合で分配することとなっている。

(4) 両国通貨の相対的価値の将来

1967年6月12日以降両国では新しい通貨制度が実施されており，現在新旧両通貨の交換が行なわれている。新しい通貨は1：1で旧い通貨と交換せられ，シンガポール・ドルもマレーシア・ドルも現在は等価である。しかし，将来はこれら両国の経済情勢を反映して通貨の価値に開きが生じるのではないかと予想されている。

たとえばマレーシア，香港などの華僑はシンガポール・ドルの方が強くなろうとの見方が強く，かなり大量のマラヤ・ドルがシンガポールに流れこんでいるとも伝えられる。

この思惑の根拠となっているのは商業・金融都市として信用を重んじるシンガポールは新通貨への切換え後も同国の通貨委員会を存続させて，100%の外資準備に基づいて新通貨を発行するのに対して，マレーシアは中央銀行が通貨を発行し，外貨準備は80%までででよいことになっているほか，シンガポールは均衡財政を堅持しているが，マレーシアは工業化計画のため赤字財政もやむを得ないとしており，インフレの心配がマレーシアの方に強いからだといわれる。(37)

(37) 日本経済新聞昭和42年6月12日

一方シンガポールの弱点は国際収支の面にある。貿易収支は赤字であり，この赤字の大半は駐留英軍の収入でまかなって来ていたが，英軍もシンガポール基地を縮少すると発表しており，さらにマレーシアはシンガポールを経由しない直接貿易に力を入れているので，シンガポールの立場はこの面でかなり苦しくなりそうである。

このように強弱両様の観測が行われているが，いずれが適中するか，現在のところ予断を許さないものがある。

結　　語

われわれは以上において19世紀後期から現在に至るまでのマラヤ地域における通貨制度の発展を概観して来たが，そのうち，重要な事項として次の諸点をあげることができる。

1．マラヤ地域の通貨制度の運営は最初は海峡植民地が専らこれに当り，通貨の流通地域であるマラヤやボルネオの諸政府はその業務に関与しなかった。しかし，後になって通貨委員会が組織され，流通地域の各政府もこの業務に参加することとなった。これら諸政府はその能力に応じて責任を分担し，利益の分配に均霑することとなった。また委員の数も最初は海峡植民地の3名だけであったが，後に他地域の代表を加えて，5名となり，7名となった。

2．マラヤ地域の通貨制度の運営の中心地は海峡植民地（シンガポール）であったが，これは次第にマラヤ連邦（マレーシア）に移って行く傾向が見られる。すなわち，最初は海峡植民地の代表が通貨委員会の議長であったが，後にはマラヤ連邦（マレーシア）の代表が議長をつとめることとなった。（1960年の通貨協定）

通貨委員会の本部も1962年にはシンガポールよりクアラ・ルンプールへ移された。

委員会の投票権もマラヤ連邦6票，シンガポール3票，サバ，サラワク，ブル

ネイ各1票，その他学識経験者1票で総数13票のうち，マラヤ連邦が6票をもっている。（1960年の通貨協定）

3. 通貨は最初は多種多様の銀貨が流通していたが1903年に海峡ドルに統一され，その対英レートも1906年以来2シリング4ペンスを堅持している。金為替本位制ないしはポンド為替本位制は比較的に順調に運営されて来た。

4. 1899年以来政府紙幣（currency note）が発行され，金，銀やボンド証券がその準備資産を形成する（準備率100％）紙幣保証基金が設置された。これが発展して通貨基金（準備率100％）となっている。従って通貨の価値は極めて安定していた。

最近では経済開発への要求を充足するために，1960年の通貨協定では通貨基金のうち，3億マラヤ・ドルを限って参加国政府の公債に投資することが認められている。これは保証準備発行を認めたことを意味しており，1966年末現在では純外貨準備率は80％となっている。（20％は保証準備発行である）

5. 1960年の通貨協定では参加国政府は18カ月以前に通告を発することによって通貨協定から脱退し，自国で通貨を発行することができることが規定されている。これは通貨委員会制度が永続するものではないことを予想したものといえる。

6. マレーシアは通貨分離後は80％の準備率を採用し，中央銀行による通貨の発行を行ない，工業化を推進しょうとしているが，シンガポールは100％の準備率を維持し，通貨委員会制度を継続することとなった。両国通貨の交換比率は現在1：1であるが，将来の経済情勢の展開によって両国通貨の交換比率（相対的価値）かどのように変化するかは極めて興味のある問題である。

7. 通貨委員会制度による通貨の発行は100％の準備を基礎とする自動的発行であって臨機応変的な伸縮性に欠けるところがあるが，反面において低開発国の多くが戦後経験したような悪性インフレーションの危険を防止し，マレーシアの経済を安定した基礎の上に発展させるのに役立った功績は認められねば

ならない。

9. マレーシア・ドルは1967年6月12日以後はポンド・リンクをやめて金にリンクすることとなった。これは多数商品に対する同国の英連邦特恵関税の廃止とともに同国の対英関係の稀薄化傾向を示す徴候とみられている。(38)

10. 地域経済統合は世界的な傾向であるが通貨分離問題にみられるようなマレーシアとシンガポールの動きはこの傾向に逆行するようである。その原因は民族主義意識の過剰にあると推定される。両国の相互理解によって大マレーシア共同市場が生まれれば相互に利益であることは自明であるが，それが容易に実現し難いところに問題がある。

(38) 1966年8月19日にマレーシア政府は自動車，砂糖，アルコール飲料，タバコ，香水，化粧品，テレビジョン，ラジオ，楽器，タイヤ，チューブなどについて英連邦特恵関税の適用を廃止した。(E.I.U. Quarterly Economic Review, Malaysia, Brunei, Singapore, September 1966, p. 9)

低開発経済の発展における貿易の役割

片　野　彦　二

低開発経済の特徴とその問題点

われわれは，本稿において扱う低開発経済の特徴を次のようなものとして考えることにする。すなわち，低開発国において多量に存在する生産要素（労働）を完全に利用するという観点からみて，生産過程においてそれと結びつけられる今一つの生産要素（資本）が相対的に不足していることがこれである。低開発経済の特徴をこのように把えることにすると，従来多くの文献において低開発経済の特徴としてあげられてきている諸特徴，すなわち低開発経済における悪循環における各環の一つ一つ（低所得水準・低貯蓄率・低投資率・低生産性）はすべて，われわれがここでとりあげようとしている観点から説明されうることになるであろう。

ところで，上に述べたように，現存する労働のすべてを雇用するにあたって，現存する資本が相対的に不足するという観方に対しては，若干の反対意見が提出されるかもしれない。すなわち，資本労働比率をできるだけ切り下げるような生産方法を採用することにより，現存する資本量で現存する労働量のすべてを生産過程に吸収すればよいではないか，というのがこれである。しかしながら，このような考え方においては，資本の効率的な利用という点を全く無視している点に注意しなくてはならない。このような考え方によれば，現存する労働量はすべて生産過程に吸収しつくすこともできようが，その状態における労働の生産性（労働の単位あたりの産出高によって測られる）は非常に低い水準におさえられることになる。このことは，低開発経済を考えるにあたって

常に問題とされるその悪循環の原因でもあることに注意しなくてはならないであろう。そこでわれわれは，現存する資本の有効利用ということを離れて，低開発経済の問題をとりあげることは誤りであると考える。このようなわれわれの考え方においては，上に述べたような，相対的な資本不足ということは当然に附随してくる。

さて，このような相対的な資本不足は，換言すれば，相対的な労働過剰として示すことができる。このような労働の過剰部分は，先進国におけるケインズ的な失業としてではなく，低開発国においては偽装失業として現われる。上に述べたことより判るように，この低開発国における偽装失業は，充分な資本の現存量がありながら有効需要の不足によりその資本の完全利用がなされないことから生ずるケインズ的失業とは異なり，資本の有効利用が実現されているとの仮定の下で，生産過程に投入される資本の量が現存する労働量のすべてを吸収しつくすのに不足することから生ずるものである。従って，このような偽装失業を生産過程に吸収してゆくためには，資本の蓄積を可及的速やかに実現させることが必要となる。しかしながら，以下において詳しく述べられるであろうように，資本の蓄積率をできるだけ高めようとする努力と，雇用の現在水準をできるだけ高めようとする努力とは，互に矛盾するものである。すなわち，雇用の現在水準を高めようとすれば，資本の蓄積率を犠牲にしなくてはならず，逆に，資本の蓄積率を高めようとすれば，雇用の現在水準を犠牲にしなくてはならない。この2つの相互に矛盾する努力をどのように調整するかは，すぐれて政治上の問題であるように思われる。このことは，この2つの相互に矛盾する努力を調整するにあたっての経済的な基準を与えることが非常に困難であることを意味している。

われわれが本稿にて扱う今一つの低開発経済の特徴は，そこにおける利用可能な外貨の不足ということである。このことは，第2次大戦後の世界経済の構造変化に起因するものである。すなわち，この時期における一次産品について

の世界的な需要の低下が，低開発国からの輸出の不振をもたらし，その結果，低開発経済内部における外貨不足の問題を惹き起こしてきている。

低開発経済の発展にとって，外国との貿易の果す役割は副次的なものに過ぎず，重要なのは低開発経済それ自体の内部において創り出されるより多くの経済余剰であると論ずる人々もみられる。しかしながら，以下において詳しくみるように，低開発経済の発展にとって，換言すれば低開発経済における偽装失業の解消の過程において，外国との貿易の果す役割は非常に大きいものとみることができよう。資本財の供給を完全に外国に依存しなければならないような低開発経済は論外として，国内において資本財の供給をなしうる低開発経済にとっても，資本財の国産価格は外国よりの輸入価格に較べて高いという状態が一般的であるだろう。このような状態においては，低開発経済にとって比較的に優位にある生産物を輸出し，それによってえられる外貨を用いて資本財を輸入することは，経済の発展にとって有利なことは明らかである。貿易による利益がこれであり，貿易への介入により経済の発展が促進されるならば，これを無視することは合理的でないであろうし，現実の問題として，今日の低開発国の殆んどすべては，この問題に当面せしめられている。そこでの最も重要な困難は，上に示したように，輸出の不振，そしてそれに伴う外貨の不足である。輸出の不振は，積極的な輸出促進策により打開されなくてはならないが，当面の問題として，不足する外貨を，経済発展の為にどのように利用するかが考えられなくてはならない。

経済計画当局の役割

いわゆる低開発経済と呼ばれているものは大別して次の3種のものに分類されよう。(1) 先進国により直接の支配をうけている低開発経済，(2) 先進国により直接の支配からは脱却したが，それぞれの地域における買弁的政府により支配されている低開発経済，そして (3)「社会主義的経済計画」とも称しうる

ような政策を実施しうるような政府に支配されている低開発経済，がこれである。われわれは，ここでは，この分類における第3の範疇に属する低開発経済を念頭におくことにより議論を進めることにする。

ここで問題となるのは，このような低開発経済における経済計画当局の役割である。われわれはこれについて次のように考える。まづ，この低開発経済において現存する資本のすべては計画当局の支配下にあり，計画当局の指示に従って各生産部門に配分されるものとする。更に，このようにして配分された資本について，各生産部門における生産の責任者は，資本を有効に利用することが義務づけられているものとする。また，この低開発経済にとって利用可能な外貨をどのように使用すべきかの決定も，計画当局によってなされるものとする。すなわち，そのような外貨でもって，どのような生産物をどれだけ輸入すべきかの決定が計画当局にまかされるものとする。

以上のような，基本的に重要な2つの決定の他に，計画当局は，偽装失業を生産過程にひきだすにあたっての諸種の問題，たとえば労働者の教育の問題とか，労働者に生産過程への参加を促すための誘因の設定とかの解決にあたらなくてはならないし，また各生産部門における管理機構の改善といった問題にも考慮を払わなくてはならない。また，低開発国において不足する外貨の獲得のために，積極的な輸出促進策も考えなくてはならない。しかし，これらの副次的な役割については，本稿においてはとりあげない。ここで以下の議論の展開にあたってとりあげられるのは，上に示したような，資本の各生産部門への配分の決定と，利用可能な外貨の利用基準の決定という2つの重要な役割だけである。

議　論　の　前　提

われわれは以下の議論の展開にあたって次のような前提をおくことにする。

低開発経済を，資本財生産部門と消費財生産部門の2つの生産部門からなる

ものとし，何れの生産物も資本財と労働の投入により生産されるものとする。資本財は議論の単純化のために永久利用が可能であるとする。労働の再生産は，制度的にきめられた一定の実質賃金率にて行なわれるものとする。更に，生産は規模に関して収益は不変とし，資本財と消費財は共に一期の生産期間の後に生産されるが，資本財は次期より，また消費財はその期において用いられうるものとする。

資本の各生産部門への配分は，既に述べたように，計画当局の指示に従うものとする。更に，配分された資本は，各生産部門において有効に利用される義務があるが，これは具体的には，各生産部門での資本収益率の最大化条件がみたされることを意味するものとする。

資本収益はすべて貯蓄され，投資資金となって計画当局の支配下に入るものとする。また賃金はすべて消費に支出されるものとする。

貿易を扱う場合には，資本財は輸入はされるが輸出はされないものとする。これに対して，消費財は輸入もされるが，国産消費財の一部は輸出されるものとする。この輸出によりえられる外貨でもって，どれだけの資本財を輸入するかの決定は，計画当局にまかされるものとする。

以上が，本稿での議論の展開にあたってとられる主要な前提である。その他のものについては，必要となる都度示すことにする。

封鎖経済についての考察

まず，低開発経済を封鎖経済として把え，そこでの諸特徴を分析することにする。このような議論は，本稿の目的からすると，副次的な重要性しかもたない。すなわち，ここで明らかにする封鎖経済についての諸特徴は，後の段階において展開される開放経済についての諸特徴において，貿易の役割をきわだたせる為に役立つものであるからである。しかしながら，ここで示される封鎖経済についての諸特徴それ自体も，多くの重要な命題を含んでいることに注意し

なくてはならない。

封鎖経済モデル

以下の封鎖経済についての議論においては，次に示すモデルを用いる。

モデルの構成

モデルは次の12個の関係により構成される。

(1) $N_1x_1=X_1$

(2) $N_2x_2=X_2$

(3) $N_1k_1=K_1$

(4) $N_2k_2=K_2$

(5) $x_1=ak_1{}^{\alpha}$

(6) $x_2=bk_2{}^{\beta}$

(7) $p_1r_1=p_1a\alpha k_1{}^{\alpha-1}$

(8) $p_1r_2=\ b\beta k_2{}^{\beta-1}$

(9) $R=p_1a(1-\alpha)k_1{}^{\alpha}$

(10) $R=\ b(1-\beta)k_2{}^{\beta}$

(11) $x_1N_1=gk_1N_1+gk_2N_2$

(12) $x_2N_2=RN_1+RN_2$

ここで，第1部門を資本財生産部門，第2部門を消費財生産部門とした上で，

X_i：第 i 部門での産出高

K_i：第 i 部門での資本蓄積量

N_i：第 i 部門での雇用量

x_i：第 i 部門での産出高労働比率

k_i：第 i 部門での資本労働比率

r_i：第 i 部門での資本収益率

p_i：消費財で測った資本財価格

R：消費財で測った賃金率

g：成長率

と定義されている。

モデルの無矛盾性

上に示した諸関係のうち，(1)〜(4)の産出高労働比率および資本労働比率についての4個の関係は，すべて定義式であり，相互に独立している。次に(5)と(6)の2個の生産関数と(7)〜(10)の4個の生産要素の有効利用条件は相互に独立している。生産物の需給均等式は消費財についてのものだけを示しているが，これは与えられた一次同次の生産関数のもとで生産要素の有効利用条件がみたされている限り，資本財と消費財の需給均等関係の何れか一方は独立でなくなるため，ここでは消費財についての需給均等関係のみをとったことによっている。最後に(11)は投資関数を示している。かくして，これら12個の関係はすべて相互に独立しており，モデルの体系の全体としての無矛盾性は充たされている。

モデルの解の一意性

これら12個の関係よりなる体系において，生産関数は所与であるからそこに含まれるパラメター（a, b, α, β）は不変である。そこで，計画当局により各生産部門への資本の配分（K_i）が指定されると，制度的に与えられている賃金率（R）に応じて，各生産部門での産出高（X_i），雇用量（N_i），産出高労働比率（x_i），資本労働比率（k_i），資本収益率（r_i），資本財価格（p_1），および成長率（g）の12個の未知数が一意的に決定される。

まず(12)において，賃金率（R）は所与であるから，(9)と(10)を考慮することにより，資本財の価格（p_1）は一意的に決定される。この資本財価格が一意的に与えられていると，(9)と(10)より，各生産部門での資本労働比率（h_i）が，更に(5)と(6)より各生産部門での産出高労働比率（x_i）が，そして(7)と(8)より各生産

部門での資本収益率（r_i）が，それぞれ一意的に決定される。次に各生産部門への資本配分率（K_i）が与えられているから，それぞれの部門での資本労働比率がきまれば，(3)と(4)よりそれぞれの生産部門での雇用量（N_i）はきまる。また各生産部門での産出高労働比率がきめられているから，上の雇用量に応じて，(1)と(2)よりそれぞれの生産部門での産出高（X_i）がきまる。最後に，(11)と(12)から，成長率（g）は一意的に決定される。かくして12個の未知数はすべて一意的に決定される。

価　格　状　態

われわれは，消費財を貨幣として扱うので，その価格は常に1である。この為に，消費財価格は，モデルのなかで陽表的には扱われない。

消費財で測った資本財価格は，

$$p_1=\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\ \frac{\hat{k}_1}{k_2}\right]^{\alpha}$$

である。λは，資本財生産部門への資本配分率を表わしている。（以下においては，何もことわらない限り，資本配分率はこのλを示すものとする。）また，

$$\hat{k}_1=\left[\frac{R}{a(1-\alpha)}\right]^{\frac{1}{\alpha}},\quad k_2=\left[\frac{R}{b(1-\beta)}\right]^{\frac{1}{\beta}}$$

である。

生産関数と賃金率は所与であるから，資本財価格は資本配分率によってのみ変化することになる。すなわち，資本配分率が大きくなるにつれて，資本財価格は低下する。

資　本　労　働　比　率

各生産部門での資本労働比率は，

$$k_1=\frac{\lambda}{1-\lambda}\ \frac{1-\beta}{\beta}\left[\frac{R}{b(1-\beta)}\right]^{\frac{1}{\beta}}$$

$$k_2=\left[\frac{R}{b(1-\beta)}\right]^{\frac{1}{\beta}}$$

である。これより直ちに判るように，消費財生産部門における資本労働比率は，生産関数と賃金率を所与とすると不変である。これに対して，資本財生産部門における資本労働比率は，生産関数と賃金率が一定であっても，資本配分率が変化するにつれて変化する。すなわち，資本配分率が大になるにつれて，資本財生産部門における資本労働比率は大となる。

資　本　収　益　率

各生産部門における資本収益率は，

$$r_1=\alpha a\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right]^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

$$r_2=\alpha\beta\frac{1-\alpha}{1-\beta}\left[\frac{\lambda}{1-\lambda}\ \frac{1-\beta}{\beta}\right]^{\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。この結果から，生産関数と賃金率が与えられていれば，資本財生産部門での資本収益率は，資本配分率が大きくなるにつれて低下する。逆に，消費財生産部門での資本収益率は，資本配分率が大きくなるにつれて上昇する。

このように，資本配分率の増大と共に，資本財生産部門での資本収益率が低下し，消費財生産部門での資本収益率は上昇するから，資本配分率の何らかの値に対して，両生産部門の資本収益率が均等することが予想できる。事実，

$$\lambda=\alpha$$

において両生産部門の資本収益率は均等する。λ も α も共に 1 より小さい正値をとるものと定義されているから，上に示した均等収益率は，経済的に有意味な水準で実現されることが判る。

資本の平均収益率を

$$\bar{r}=\frac{r_1K_1+r_2K_2}{K_1+K_2}$$

と定義する。これは更に，

$$\bar{r}=a\lambda\left[\frac{1-\lambda}{1}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right]^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

として示される。この関係から，平均収益率は，資本配分率がαとなる場合に最大となることが判る。

$$\left.\begin{array}{l}\dfrac{d\bar{r}}{d\lambda}=0\\ \dfrac{d^2\bar{r}}{d\lambda^2}<0\end{array}\right\}\quad for\quad \lambda=\alpha$$

このことから，資本の平均収益率は，両生産部門での資本収益率が均等する状態において最大となること，およびこのような状態は，資本配分率がαとなる場合に実現されることが判る。

成　　長　　率

経済の成長率は，

$$g=\frac{x_1(x_2-R)}{k_1(x_2-R)+k_2R}$$

となる。このことより，成長率が正値をとりうるためには，消費財生産部門において経済余剰（x_2-R）が生産されることが必要であることが判る。ここでx_2は，消費財生産部門における労働一単位あたりの産出高を示し，Rは，その労働一単位が受けとる消費財で測った賃金率である。従って（x_2-R）が正であることは，この生産部門において経済余剰が生産されることを意味する。

この成長率は更に，

$$g=a\lambda\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right]^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

と書き改められる。これより判るように，経済の成長率は，資本の平均収益率に等しい。

$$g=\bar{r}$$

このことは，資本財の永久使用可能性と，資本収益がすべて貯蓄され，それによって購入されるすべての資本財を新投資にむけることを仮定していることにより説明される。

このような経済の成長率はまた，資本配分率がαとなる場合に最大値をとる。

この場合の成長率は，

$$g_{max.}=a\alpha\left[\frac{1-\alpha}{\alpha}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right]^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。

雇　用　水　準

ここでの主要な問題は，雇用水準を決定する諸要因を明確にし，雇用水準をできるだけ高めるためには，計画当局はどのような手段をとるべきかの指針を与えることである。

各生産部門における雇用水準は，

$$N_1(t)=(1-\lambda)\frac{\beta}{1-\beta}\cdot\frac{1}{k_2}K_0(1+g)^t$$

$$N_2(t)=(1-\lambda)\frac{1}{k_2}K_0(1+g)^t$$

である。ここで $N_i(t)$ は第 i 生産部門での t 期における雇用水準を示し，K_0 は資本蓄積量の初期水準を表わしている。これらの個々の生産部門での雇用水準を合計することにより，経済全体としての雇用水準

$$N(t)=\frac{1-\lambda}{1-\beta}\cdot\frac{1}{k_2}K_0(1+g)^t$$

がえられる。われわれがここで考慮しようとするのは，この経済全体としての雇用水準をできるだけ高めるために，計画当局はどのようになすべきかという問題である。

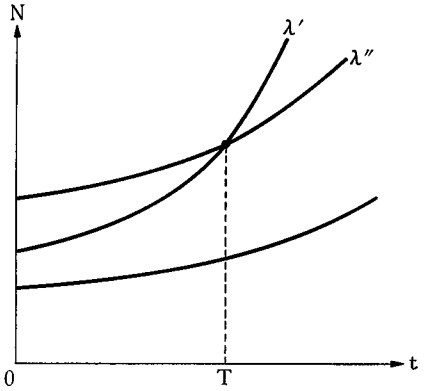
この問題は，計画期間を考慮に入れることなしには答えられないであろう。このことを示すために，上に示した雇用水準を決定する2つの要因を分離して抽出してみる。まづ第1は雇用の初期水準

$$N(0)=\frac{1-\lambda}{1-\beta}\cdot\frac{1}{k_2}\cdot K_0$$

であり，第2は資本の成長率

$$g=a\lambda\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right]^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

である。この第1の雇用の初期水準は，資本配分率が大になるにつれて低下する傾向にある。また第2の資本の成長率については，既に述べたように，資本配分率がαより小さい範囲ではその増大と共に増大し，αに等しくなる場合に最大値をとり，そしてαを超えて増大するにつれて減少する傾向にある。これらのことを考えると，計画当局が資本配分率を有効に操作しうる範囲はαより小さな正値に限られることが判る。何故ならば，αを超える資本配分率に対しては，雇用の初期水準および資本の成長率の何れにおいても，その水準での資本配分率を選択するにたる有効性が全くなくなるからである。



第　1　図

第1図にみられるように，αより大きな資本配分率の選択は，α以下の資本配分率に応ずる雇用水準よりも常に低い雇用水準しか保証していない。

このように，資本配分率の選択の範囲がαより小さい正値領域に限られたとしても，まだどのような資本配分率が選ばるべきかについての問題が残されている。この有効範囲内において，より大きな資本配分率の選択が，より低い雇用の初期水準とより高い資本の成長率を斉らすことを考えると，計画期間が非常に短かい場合には低い資本配分率を，また計画期間が長くなるにつれてより高い資本配分率を選ぶことが望ましい。第1図において，計画期間がTより

小であれば λ'' の資本配分率が，またそれが T より大であれば λ'' より大きな λ' の資本配分率が選ばれたほうが，その計画期間の終りにより高い雇用水準が達成できる。

しかしながら，高い資本配分率の選択は，長い計画期間の終りに高い雇用水準の達成を保証してはいるが，計画の初期の段階においては低い雇用水準しか斉らさない。従って，たとえ長い計画期間に直面している場合にも，高い資本配分率だけが選ばれるものとは限らない。ここでは，近い将来における雇用水準と遠い将来における雇用水準とを，どんな比重で考慮するかという，すぐれて政治的な判断が必要となる。

賃金率の切下げと雇用水準

ここでの賃金率は近代的な生産部門での賃金率である。この賃金率は，前近代的な生産部門に滞留している多くの偽装失業を近代的な生産部門に吸収するために，前近代的な生産部門における賃金率よりは高い水準に保たれている。そこで，この近代的な生産部門における賃金率を若干切り下げることにより雇用水準を上昇せしめることが考えられる。上に示した雇用水準の初期水準および資本の成長率は，それぞれ，

$$N(0)=\frac{1-\lambda}{1-\beta}\left[\frac{b(1-\beta)}{R}\right]^{\frac{1}{\beta}}K_0$$

$$g=a\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left[\frac{b(1-\beta)}{R}\right]^{\frac{1-\alpha}{\beta}}$$

であるから，賃金率の切り下げは，これらの何れをも上昇せしめる。従って，その結果，雇用水準は，計画期間の長さとは無関係に，上昇せしめられることとなる。しかしながら，このような賃金率の切り下げは，前近代的な生産部門における賃金率に達するまでもは実施できないことに注意しなくてはならない。

生産性上昇と雇用水準

ここで生産性の上昇というのは，各生産部門における生産関数

$$x_1 = ak_1{}^{\alpha}$$

$$x_2 = bk_2{}^{\beta}$$

において，生産水準を示すパラメター（a, b）がそれぞれ上昇する場合に生ずるものと定義する。

このような生産性の上昇は，雇用水準の初期水準および資本の成長率の何れをも増大せしめることにより，雇用水準の全面的な引き上げを齎らす。まづ，雇用の初期水準

$$N(0) = \frac{1-\lambda}{1-\beta}\left[\frac{b(1-\beta)}{R}\right]^{\frac{1}{\beta}} K_0$$

は，消費財生産部門での生産性上昇にのみ依存するが，上の関係より明らかなように，その生産部門での生産性の上昇と共に増大せしめられる。次に，資本の成長率

$$g = a\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left[\frac{b(1-\beta)}{R}\right]^{\frac{1-\alpha}{\beta}}$$

は，資本財生産部門と消費財生産部門における生産性の上昇により影響をうける。これも，明らかに，何れかの生産部門もしくは両生産部門での生産性の上昇により増加せしめられる。従って，これらのことの結果，雇用水準は，増大せしめられることになる。

開放経済についての考察

上に示した封鎖経済についての諸特徴を基準として，以下の議論においては開放経済における諸特徴が示される。これらが，封鎖経済における諸特徴と対照して示されることから判るように，開放経済における諸特徴として示されるものは，貿易による諸効果であると考えてもよいであろう。事実以下の議論に

おいては，封鎖経済について考えた場合に示された諸特徴が，貿易の存在によって，どのように変化せしめられるものであるかに重点をおいて述べられる。

開放経済モデル

以下の開放経済についての議論においては，次に示すモデルを用いる。

モデルの構成

モデルは，次の19個の関係により構成される。

(1) $$N_1x_1=X_1$$

(2) $$N_2x_2=X_2$$

(3) $$N_1k_1=K_1$$

(4) $$N_2k_2=K_2$$

(5) $$x_1=ak_1{}^{\alpha}$$

(6) $$x_2=bk_2{}^{\beta}$$

(7) $$\hat{p}_1r_1=p_1a\alpha k_1{}^{\alpha-1}$$

(8) $$\hat{p}_1r_2=p_2b\beta k_2{}^{\beta-1}$$

(9) $$w=p_1a(1-\alpha)k_1{}^{\alpha}$$

(10) $$w=p_2b(1-\beta)k_2{}^{\beta}$$

(11) $$(1+\mu_1)x_1N_1=gk_1N_1+gk_2N_2$$

(12) $$(1+\mu_2)x_2N_2=RN_1+RN_2+E_2$$

(13) $$p_2E_2=q_1\mu_1x_1N_1+q_2\mu_2x_2N_2$$

(14) $$E_2=e_2X_2$$

(15) $$\epsilon=\frac{q_1\mu_1x_1N_1}{p_2E_2}$$

(16) $$\hat{p}_1=\frac{p_1+\mu_1q_1}{1+\mu_1}$$

(17) $$\hat{p}_2=\frac{p_2(1-e_2)+\mu_2q_2}{1-e_2+\mu_2}$$

(18)　$w=\hat{p}_2R$

(19)　$p_2=1$

封鎖経済モデルで用いたもの以外の記号については，次のように定義される。

p_i：第 i 生産物の国産価格

$\hat{p}_i$：第 i 生産物の国内価格

q_i：第 i 生産物の国際価格

μ_i：第 i 生産物の輸入依存度

e_2：消費財の輸出率

E_2：消費財の輸出量

ϵ：外貨配分率（利用可能な外貨のうち，資本財の輸入に用いられる割合）

モデルの無矛盾性

上に示した19個の関係のうち，(1)〜(12)の12個のものについては，封鎖経済モデルと同じ性格をもち，相互に独立している。(13)は輸出入の均等を示している。(14)は消費財の輸出率の定義式，(15)は外貨配分率の定義式，(16)と(17)は国内価格の定義式，(18)は貨幣賃金率と実質賃金率との関係を示し，最後に(19)は消費財の国産価格の陽表的な表示を与えている。これらはすべて相互に独立であり，更に(1)〜(12)の12個の関係とも相互に独立している。かくして，これら19個の関係はすべて相互に独立しており，モデルの体系全体としての無矛盾性を充たしている。

モデルの解の一意性

これらの19個の関係よりなる体系において，生産関数を所与とすると，そこに含まれるパラメター（α, β, a, b）は不変である。そこで，資本の配分（K_i）と外貨配分率（ϵ）が計画当局により指定され，貨幣賃金率（w）が所与の水準

にて与えられ，更に消費財の輸出量（E_2）および各生産物の国際価格（g_i）が与えられると，各生産部門での産出高（X_i），雇用量（N_i），産出高労働比率（x_i），資本労働比率（k_i），資本収益率（r_i），各生産物の輸入依存度（μ_i），国産価格（p_i），国内価格（$\hat{p}_i$），消費財の輸出率（e_2），実質賃金率（R），および成長率（g）の合計19個の未知数が一意的に決定される。

まず(12)において，(9)，(10)，(13)および(15)を考慮することにより，資本財の国産価格（p_1）が一意的に決定される。消費財のそれは(19)により1と定義され，与えられている。このように各生産物の国産価格が一意的に与えられると，(9)と(10)より各生産部門での資本労働比率（k_i）が，更に(5)と(6)より各生産部門での産出高労働比率（x_i）が，それぞれ一意的に決定される。次に，各生産部門への資本の配分（K_i）が与えられているから，それぞれの生産部門での資本労働比率に応じて，(3)と(4)より，それぞれの生産部門における雇用量（N_i）が決定され，更にこの雇用量と産出高労働比率により，(1)と(2)から，それぞれの生産部門での産出高（X_i）が決定される。

消費財の輸出量，各生産物の国際価格は所与であり，外貨配分率は計画当局により指定されているから，上で決定された産出高労働比率と雇用量を考慮すると，(15)より資本財の輸入依存度が(μ_1)，更に(13)より消費財の輸入依存度(μ_2)が決定される。

消費財の輸出量は所与であり，消費財の産出高は上に決定されているので，(14)から消費財の輸出率（e_2）が決定される。更に，各生産物の国際価格は所与であり，各生産物の輸入依存度と国産価格は既に決定されているから，(16)と(17)から各生産物の国内価格（p_i）が決定される。

与えられた生産関数のもとで，各生産部門での資本労働比率が与えられており，更に各生産物の国産価格と国内価格が決定されているから，(7)と(8)から各生産部門での資本収益率（r_i）が決定される。

与えられた貨幣賃金率のもとで，消費財の国内価格が決定されると，(18)にお

いて，実質賃金率（R）が決定される。

最後に，成長率（g）は(11)〜(13)の関係を通して決定される。

このようにして，すべての未知数は一意的に決定される。

価　格　状　態

開放経済モデルにおいては，(1)国産価格，(2)国際価格および(3)国内価格の3組の価格が考えられる。

国 産 価 格

開放経済モデルにおいても，われわれは，消費財を貨幣と仮定しているのでその価格は常に1である。このことは，開放経済においては陽表的に示されている。

そこで，国産価格として問題となるのは，消費財で測った資本財の価格である。これは，

$$p_1=\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\ \frac{\hat{k}_1}{k_2}-\frac{\varepsilon\hat{k}_1E}{\lambda wK}\right]^{\alpha}$$

となる。これを封鎖経済における資本財価格と較べてみると，同一水準の資本配分率に対して，貿易の存在は資本財価格を低下せしめることが判る。この場合，外貨配分率と資本量に比しての輸出量が大きい程，また資本配分率が小さい程，同一水準の資本配分準に対する貿易の存在による資本財価格の低下の程度は大となる。このことは，経済の貿易依存度が大きくなる程，強化されることを意味している。

この資本財価格は，議論の展開にあたっての便宜を考えて，

$$p_1=\left[\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\ \frac{\hat{k}_1}{k_2}\ \frac{1-\alpha}{1-\alpha+\mu_1t_1}\right]^{\alpha}$$

と示される。ここで t_1 は資本財についての交易条件であり，国際価格の国産価格に対する比率

$$t_1=\frac{q_1}{p_1}$$

である。

国　際　価　格

ここでのモデルにおいては，国際価格は世界市場において与えられているものとして扱う。但し，資本財については，国産価格は国際価格より高く，

$$p_1>q_1$$

従って，それの輸入は貿易利益の創出に役立つものと考えられるものと仮定する。これに対して，消費財については，国産価格と国際価格の大小関係については，ここでは特定の関係は示さないものとする。何故ならば，このモデルにおいては，消費財の一部は輸入されており，他の一部は輸出されているという状態を考えているからである。

国　内　価　格

国内価格は，国産価格と国際価格の加重平均（加重値は輸入依存度）として定義されている。従って，国内価格が国産価格と国際価格の中間にきまることは明らかである。ところで，国産価格は既にきめられているし，国際価格は与えられているし，輸入依存度は所与の条件の下で国産価格がきめられればきまる。従って，各生産物の国内価格は，

$$\hat{p}_1=p_1\frac{w(1-\lambda)\beta-\alpha\varepsilon(1-\beta)k_2\frac{E}{K}}{w(1-\lambda)\beta-\alpha\varepsilon(1-\beta)k_2\frac{E}{K}+q_1(p_1-q_1)(1-\alpha)(1-\beta)\varepsilon k_2\frac{E}{K}}$$

$$\hat{p}_2=p_2\frac{w(1-\lambda)-\varepsilon(1-\beta)k_2\frac{E}{K}}{w(1-\lambda)-\varepsilon(1-\beta)k_2\frac{E}{K}+q_2(p_2-q_2)(1-\varepsilon)(1-\beta)k_2\frac{E}{K}}$$

となる。

資 本 労 働 比 率

開放経済モデルにおける各生産部門での資本労働比率は，

$$k_1=\frac{(1-\lambda)\beta w}{(1-\lambda)\beta w-(1-\beta)k_2\varepsilon\frac{E}{K}}\cdot\frac{\lambda}{1-\lambda}\ \frac{1-\beta}{\beta}\cdot k_2$$

$$or\quad =\frac{1-\alpha+\mu_1 t_1}{1-\alpha}\cdot\frac{\lambda}{1-\lambda}\ \frac{1-\beta}{\beta}\cdot k_2$$

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

である。これらの関係より判るように，まづ資本財生産部門における資本労働比率は，貿易が存在しない場合に較べて大となる。これに対して，消費財生産部門における資本労働比率は，貿易の存在の有無にかかわらず不変である。

資 本 収 益 率

開放経済における各生産部門での資本収益率は，

$$r_1=a\alpha\frac{1+\mu_1}{1+\mu_1 t_1}\left(\frac{1-\alpha}{1-\alpha+\mu_1 t_1}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

$$r_2=a\beta\frac{1+\mu_1}{1+\mu_1 t_1}\ \frac{1-\alpha+\mu_1 t_1}{1-\beta}\left(\frac{1-\alpha}{1-\alpha+\mu_1 t_1}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{\lambda}{1-\lambda}\ \frac{1-\beta}{\beta}\right)^{\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。これら2つの資本収益率が均等するのは，資本収益率が

$$\lambda=\frac{\alpha}{1+\mu_1 t_1}$$

の水準に保たれる場合である。

資本の平均収益率を，封鎖経済における場合と同じように定義すると，これは，

$$\bar{r}=a(1+\mu_1)\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。この関係から，資本の平均収益率は，一定の資本配分率に対して，貿易が存在する場合には，それが存在しない場合に較べて大であることが判る。

またその程度は，資本財の輸入依存度に依存することも判る。

資本の平均収益率は，資本配分率が $\alpha/(1+\mu_1 t_1)$ の値をとるときに最大となる。このことは，

$$\left.\begin{array}{l}\dfrac{d\bar{r}}{d\lambda}=0\\[2ex]\dfrac{d^2\bar{r}}{d\lambda^2}<0\end{array}\right\}\quad for\quad \lambda=\frac{\alpha}{1+\mu_1 t_1}$$

により明らかである。このような状態を保証する資本配分率の大きさは，貿易が存在しない場合のそれに較べて低いこと，またこのことは，同一の生産関数のもとでは，資本財の輸入依存度および1またはその交易条件が大となるにつれて強化されることに注意すべきであろう。

資本の平均収益率の最大値は，

$$\bar{r}_{max.}=a\alpha\frac{1+\mu_1}{1+\mu_1 t_1}\left(\frac{1-\alpha+\mu_1 t_1}{\alpha}\cdot\frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。ここで，資本財についての輸入依存度も交易条件も共に正値をとり，更に資本財の国産価格が国際価格よりも高いと仮定しているので，交易条件は1より小であることを考えると，この資本の平均収益率の最大値は，貿易が存在する場合には，それが存在しない場合に較べて大となることが判る。

成　　長　　率

開放経済の成長率は，

$$g=\frac{(1+\mu_1)x_1[(1+\mu_2)x_2-(R+q_2\mu_2x_2)]}{k_1[(1+\mu_2)x_2-(R+q_2\mu_2x_2)]+k_2(R+q_1\mu_1x_1)}$$

となる。ここでも，封鎖経済について示した場合に指摘したと同じように，消費財生産部門において経済余剰が生産されていなくては，成長率は正値をとりえないことが示されている。ここでの，消費財生産部門での経済余剰は $[(1+\mu_2)x_2-(R+q_2\mu_2x_2)]$ である。

この成長率は更に展開して

$$g=a(1+\mu_1)\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

となる。これは，上に示した資本の平均収益率と同じである。従って，成長率は，一定の資本配分率の大きさに対して貿易が存在しない場合に較べて大であることが判る。

また，この成長率は，資本配分率が $\alpha/(1+\mu_1 t_1)$ の値をとる場合に最大値

$$g_{max.}=a\alpha\frac{1+\mu_1}{1+\mu_1 t_1}\left(\frac{1-\alpha+\mu_1 t_1}{\alpha}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{1}{k_2}\right)^{1-\alpha}$$

をとることも判る。この最大値はまた，貿易が存在しない場合に較べて大であることも明らかである。

雇　用　水　準

開放経済における雇用水準の決定の問題に移る。ここでの主要な問題は，封鎖経済について考えたと同じように，雇用水準を決定する諸要因を明確にし，雇用水準をできるだけ高めるために計画当局はどのような態度をとるべきかを明らかにすることである。

開放経済における雇用水準は，まず各生産部門においては，

$$N_1(t)=\left((1-\lambda)\frac{\beta}{1-\beta}\cdot\frac{1}{k_2}-\frac{\varepsilon E}{wK}\right)K_0(1+g)^t$$

$$N_2(t)=(1-\lambda)\frac{1}{k_2}K_0(1+g)^t$$

である。資本財生産部門における雇用について，その初期水準は，一定の資本配分率に対して，貿易が存在する場合には低下せしめられる。これに対して，既に示したように，成長は，貿易が存在する場合には大となる。従って，一定の資本配分率に対する資本財生産部門での雇用水準の時間経路は，貿易が存在する場合には，それが存在しない場合に較べて，初期の段階では低下せしめられるが，時間の経過と共に，大きな成長率の効果が顕著となるにつれて，より高い水準に保たれることになる。他方，消費財生産部門における雇用の初期水

準は，一定の資本配分率については，貿易の存在の有無にかかわらず一定である。ところが，一定の資本配分率に対する成長率は，貿易の存在によって高められる。従って，消費財生産部門での雇用水準の時間経路は，貿易の存在により，初期水準は同じであるが，時間の経過と共により高められることになる。

次に，開放経済における経済全体としての雇用水準は，

$$N(t)=\left(\frac{1-\lambda}{1-\beta}\cdot\frac{1}{k_2}-\frac{\varepsilon E}{wK}\right)K_0(1+g)^t$$

となる。このような雇用水準の時間経路において，その初期水準は，一定の資本配分率に対して，貿易の存在により低下せしめられる。これに対し，その成長率は，同一の条件の下では高められる。従って，雇用水準の時間経路は，初期の段階においては，貿易が存在しない場合のほうが高く保たれるが，時間の経過と共に，より高い水準に上昇せしめられる。このことは，上に述べたことより判るように，資本財生産部門における貿易の効果が強く反映していることによるものとみることができる。

賃金率の切下げと雇用水準

封鎖経済について述べたと同様に，近代部門における賃金率の若干の切り下げは可能であるとする。このことの斉らす効果について考える。

まず，雇用水準の初期水準と成長率はそれぞれ，

$$N(0)=\left(\frac{1-\lambda}{1-\beta}\cdot\left(\frac{b(1-\beta)}{w}\right)^{\frac{1}{\beta}}-\frac{\varepsilon E}{wK}\right)K_0$$

$$g=a(1+\mu_1)\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{b(1-\beta)}{w}\right)^{\frac{1-\alpha}{\beta}}$$

である。これらの関係より直ちに判るように，賃金率の切り下げは，これらの何れをも上昇せしめる。従って，その結果，賃金率の切り下げは計画期間の長さとは無関係に雇用水準を上昇せしめる効果を生む。これらのことは，封鎖経済について考えたことと全く同じである。

生産性上昇と雇用水準

封鎖経済について考えた場合と同様に，ここでも，生産性上昇を，各生産部門における生産関数

$$x_1 = ak_1{}^{\alpha}$$

$$x_2 = bk_2{}^{\beta}$$

において，α および β の変化を伴わない a および b の上昇として定義されるものとする。

まず雇用の初期水準

$$N(0) = \left(\frac{1-\lambda}{1-\beta}\left(\frac{b(1-\beta)}{w}\right)^{\frac{1}{\beta}} - \frac{\varepsilon E}{w\mathrm{K}}\right)K_0$$

は，消費財生産部門での生産性上昇にのみ依存するが，上の関係より明らかなように，その生産部門での生産性上昇により増大せしめられる。次に，成長率

$$g = a(1+\mu_1)\lambda\left(\frac{1-\lambda}{\lambda}\ \frac{\beta}{1-\beta}\right)^{1-\alpha}\left(\frac{b(1-\beta)}{w}\right)^{\frac{1-\alpha}{\beta}}$$

は，資本財生産部門と消費財生産部門の両生産部門での生産性上昇の影響をうける。上の関係より判るように，成長率は何れかの生産部門もしくは両生産部門での生産性上昇により増加せしめられる。従って，各生産部門での生産性の上昇は，雇用水準の初期水準および成長率の何れをも増大せしめることにより，雇用水準の全面的な引きあげを斉らすことになる。これらのことも，封鎖経済について考えたことと全く同じである。

戦前の移民輸送とわが国の海運業

西　向　嘉　昭

1.　序

鎖国後日本人の海外渡航が初めて公式に許可されたのは，慶応2年4月9日の幕府の「海外渡航差許し」布告による。すなわち，「海外諸国へ向後学科修業又は商業のため相越度志願の者は願出次第御差許可相成候……」とあり，渡航目的は一応「学科修業又は商業」と規定されていた。しかし，その直後の同年5月13日に調印された改税約書には，「日本人，その所有船又は条約済外国船により，貨物の輸出入を行うこと勝手たるべし。又政府の印章を得れば修業又は商業のため，各外国に赴く事，並に日本と親睦なる各外国の船中に於いて，諸般の職事に勤むる事故障なし。外国人雇置く日本人，海外に出る時は，開港場の奉行へ願出，政府の印章を得ること妨げなし。」とあり，渡航目的はさらに拡大されることとなった。

このうちとくに問題となるのは，「外国人雇置く日本人」の海外渡航である。これは，本来は在留外国人が帰国または他国へ転出の際，それまで雇用していた日本人を同伴するものと解釈されていたが，そのうちに雇主たる外国人は引き続き在留しているのに，使用人たる日本人だけを渡航させるという手法が案出された。つまり，在留外国人は名目上の雇主であって，真の雇主は外国に居住し，前者は海外渡航を周旋する機能を果しているのである。日本人の移民史の発端は，通常この偽わりの「外国人召連」に求められる。

ここに移民というのは，労働を目的として外国に渡航するものであって，留学者，商用者，外国船乗組員などは含まれない。また，本稿でとりあげる移民

は，そのうち集団的に渡航した者に限定される。個別的な移民を正確に捉えることはきわめて困難だからである。

本稿の目的は，こうした意味での移民の海上輸送とわが国の海運業の発展ないし近代化とどのように関係するかを考察することにある。周囲を海で囲まれたわが国から外国へ移住するには，「海上を走行する船舶およびこの船舶を所有または運行して貨客の運送サーヴィスを行なうことを自己の業務とする海運業者の援助なしには，事実上，希望する海外各地に到達できず，……他方，また，船舶をもって貨客の海上運送業務をいとなむ海運企業，なかんずく，旅客の運送業務を主目標としている海運会社（旅客船会社）の立場からみれば，多数の且つ集団的な海外渡航移民が少なくとも相当な期間に互って持続的に存在しまた予想できるということは，その事業を開始または発展させるにまたとない機縁であり，彼等にとって，移民はきわめて重要な輸送対象である。[1]」事実において，「第二次大戦前の日本海運を代表する立場にあった日本郵船・大阪商船または東洋汽船――いわゆる「社船グループ」――といった大会社の躍進も本邦移民輸送に依存するところ極めて大きく，わが国の海運業と移民とは，双方の発展史上甚だ密接なつながりをもつ……。[2]」

この発展史的研究では，すでに引用した佐々木誠治教授の貴重な労作があり，海運史と移民史の双方からアプローチを試みられている。したがって，本稿ではとりたててそれに付加するものはないのであるが，ただ，わが国の移民史をさらに詳細に検討することを通じて，(1) 移民輸送がどのような船舶でなされたか，(2) 移民の渡航費補助が移民輸送数ひいてはわが国海運業にあたえた影響，(3) 汽船会社と移民会社との関係の3点を明らかにしたい。なお，わが国の移民史料にはかなり重要な点で多くのくいちがいが認められ，いずれを以

（1） 佐々木誠治，「本邦移民輸送の展開」，『対南米経済政策』，神戸大学経済経営研究所，1960年，130ページ。

（2） 前掲論文，130ページ。

て史実とするか判定に悩まされることが多い。本稿は，できるだけ慎重に取り組んだつもりであるが，それでも認定に適切を欠く点があるかも知れない。この欠陥は，後日移民史の研究の発展をまって是正することにしたい。

2. 日本人移民の流れ

移民輸送の問題を考察するに先立って，まず戦前の日本人移民の流れについて概観する必要がある。

日本人移民史は，内外の政治，経済，社会情勢の変化にともなって幾多の変遷を重ねてきたことは言うまでもないが，明治以後主流をなした移民によって区分するとつぎの3期に大別される。ここに主流というのは，その時期において最も多数であったという意味ではなく，その時期に最も自由に移住でき，したがって最も注目された移民という意味である。

第1期　ハワイ移民時代（明治元年—33年）

(1) 「元年者」（明治元年）

(2) 「官約」移民時代（明治18年—27年）

(3) 私約移民時代（明治27年—33年）

第2期　北米移民時代（明治34年—40年）

第3期　南米移民時代（明治41年—昭和16年）

(1) 移民制限ないし放任時代（明治41年—大正10年）

(2) 官民協力時代（大正10年—昭和16年）

ハワイ移民時代は，明治元年の第1回移民すなわち「元年者」と呼ばれる移民から，明治33年の契約移民渡航禁止に至る期間で，その間に約7万の移民が渡航した。第1回移民から明治18年のいわゆる「官約」移民の開始までの間は移民が中絶した。官約移民は明治27年まで続き，その送出と受入れは両国政府の確約と責任において行なわれた。これが「官約移民」と呼ばれるゆえんである。明治27年に至って，政府は移民事業を民間にまかせ，移民保護規則および

その後の移民保護法のもとで，移民取扱人ないし移民会社にこれを行なわしめた。これが「官約」に対する「私約」移民のはじまりである。移民会社の取扱ったのは単にハワイ移民だけでなく，この時期にはオーストラリヤ，ニューカレドニア島，木旺島などの南方向けの移民やペルー移民もあった。

ハワイ向けの契約移民が禁止されてからは，北米向けの自由移民が主流となり，直接渡航者とハワイからの転航者をあわせてきわめて多数に達した。北米移民数は正確にはつかめないが，在米邦人数で見ると，明治32年には約4万であったのが，明治41年には10万人を超えるに至った。この北米移民の激増は排日感情を刺激するところとなり，ついに明治40年12月にいわゆる日米紳士協約が締結され，わが国の政府はアメリカ移民を制限することを余儀なくされた。カナダも翌年に日本人移民制限に関する協定を日本政府と締結した。このように，日本人の北米移住が自由に行なわれた時期は数年間にすぎない。その後も北米およびハワイ移民は数の上では相対的に大きかったが，大正13年にいわゆる「新移民法」が制定されて以後全く排除されるに至った。この第2期は自由移民が中心であったので，自由移民時代または自由渡航時代とも呼ばれている。

北米での移民制限があってから，日本人は南米に眼を転じ，ここに第3期南米移民時代がはじまる。昭和10年までにブラジルの約17万人をはじめペルーの3万人その他合計約20万人を超える移民をみた。またこの期間に約6万人の南洋移民があり，そのうち4万人はフィリピン移民であった。

既述の日米紳士協約締結以後，政府は移民を制限するかまたは放任するというきわめて消極的な政策をとった。特記すべきものといえば，大正6年12月に移民取扱人の合同を勧奨して，海外興業株式会社の創設の労をとったにすぎなかった。しかし，大正10年に同社に補助金を交付してその事業を助成するに至ったことを転機として，移民事業の積極的な保護奨励を行なうようになり，これが官民協力時代と呼ばれるゆえんである。

昭和6年に満州事変が勃発し，満州国が創建されるや，翌7年より満州移民が官営事業として促進され，また昭和9年にブラジル移民の制限に直面してわが国の移民問題に対する関心がたかまり，国策としての移民送出の重要性が再認識されるに至った。したがって，この時期以降は国策移民時代とも呼ばれている。(3)

さて，明治元年から昭和10年至る68年間に，日本人移民総数は一体どのくらいであっただろうか。政府統計に移民と非移民の区別が採用されたのは明治31年以降のことであり，それ以前は推定する以外にない。第2表に示したごとく，明治31年一昭和10年間の移民は63万3,000人に達している。それ以前の渡航者は，第1表に見られるように17万7,000人であるが，そのうち少なくとも約11万人は移民と見て差支えない。すなわち，期間は若干重複しているが，第3表と第4表のハワイ，カナダ移民と後述のハワイ官約移民約2万9,000人を加えただけで約7万3,000人に達し，その他本稿をとりまとめるについて散見したオーストラリヤ，木旺島，メキシコなどへの移民のうち史実に現われたものだけを加算しても約7万6,000人となる。第5表に見られる在米日本人数がすべて移民であると仮定すると，合計11万人を超えることになる。また，移民取扱人によらない移民もある程度存在すると考えられるから，結局明治元年一30年間の移民数は少なくとも11万人と推定され，これに明治31年以降の分を加えると，移民総数は約74万3,000人となる。

第1表および第2表に見られるごとく，明治元年以後10年間に海外に渡航したものは約6,000人で，その後数年間は毎年1,000～1,500人の渡航者を出し，明治18年のハワイ官約移民の開始以来渡航者数は急増し，日清戦争後には海外渡航熱が勃興し，とくに明治32年には海外渡航者数は約5万人にも達し，そのうち移民は3万人を超えるに至った。これは，前年にハワイ王国がアメリカに合併され，将来契約移民が禁止される形勢を見越して多数のハワイ移民が出た

（3） たとえば，海外興業株式会社，『日本移民概史』，昭和12年3月，6ページ。

ことによる。日露戦争後には再び移民が激増し，とくに明治39年にはハワイを足掛りとするアメリカ移民が増加した結果，移民数は3万6,000人に達し，これは戦前の年間移民送出数の最高水準であった。翌40年の日米紳士協約の結果，

第1表　海外渡航者数（1）（明治元年―同30年）

	男	女	海外渡航者総数
明治元年～ 8年	4,266	371	4,637
9年	608	101	709
10年	864	138	1,002
11年	907	233	1,140
12年	788	345	1,133
13年	1,012	498	1,510
14年	729	338	1,067
15年	793	481	1,274
16年	865	525	1,390
17年	1,282	272	1,554
18年	2,948	513	3,461
19年	2,315	692	3,007
20年	3,986	749	4,735
21年	5,404	1,148	6,552
22年	6,323	1,449	7,772
23年	6,477	1,689	8,166
24年	10,939	2,679	13,618
25年	8,643	1,575	10,218
26年	11,624	2,045	13,669
27年	14,416	2,310	16,726
28年	18,033	4,378	22,411
29年	24,163	3,402	27,565
30年	20,824	3,033	23,857
合　　計	148,209	28,964	177,173

（出所）　海外興業株式会社，『日本移民概史』，昭和12年3月，7ページ。

（注）　外務省の海外渡航許可数に，移民と非移民の区別が現われるようになったのは，明治31年以降である。

第2表　海外渡航者数（2）（明治31年—昭和10年）

	移民	非移民	海外渡航者総数
明治 31 年	13,790	19,507	33,297
32 年	31,354	19,260	50,614
33 年	16,758	22,630	39,388
34 年	6,490	16,922	23,412
35 年	15,919	15,947	31,866
36 年	14,055	20,474	34,529
37 年	14,663	7,017	21,680
38 年	13,302	5,835	19,137
39 年	36,124	22,412	58,536
40 年	26,060	17,270	43,330
41 年	10,447	10,708	21,155
42 年	4,278	11,345	15,623
43 年	6,951	14,948	21,899
44 年	8,071	21,879	29,950
45 年	14,912	27,342	42,254
大正 2 年	20,966	23,118	44,084
3 年	17,974	25,596	43,570
4 年	12,543	31,148	43,691
5 年	14,586	29,631	44,217
6 年	22,862	37,510	60,372
7 年	23,574	38,509	62,083
8 年	18,244	41,943	60,187
9 年	13,541	42,066	55,607
10 年	12,943	22,697	35,640
11 年	12,879	17,532	30,411
12 年	8,826	16,021	24,847
13 年	13,098	13,934	27,032
14 年	10,696	11,480	22,176
15 年	16,184	12,434	28,618
昭和 2 年	18,041	13,176	31,217
3 年	19,850	14,158	34,008
4 年	25,704	12,286	37,990
5 年	21,829	16,550	38,379
6 年	10,384	16,760	27,144
7 年	19,033	11,724	30,757
8 年	27,317	15,134	42,451
9 年	28,087	13,728	41,815
10 年	10,813	5,731	16,544
合計	633,138	736,372	1,369,510

（出所）　拓務省拓務局，『海外移住統計』，昭和8年10月 および 海外興業株式会社，『日本移民概史』、昭和12年3月。

第3表 移民取扱人によるハワイ移民（明治32年まで）

移民取扱人	取扱移民数
小倉幸	2,500
海外渡航株式会社	11,731
日本移民合資会社	5,300
熊本移民合資会社	7,738
森岡商会	8,148
東京移民合資会社	3,382
神戸渡航合資会社	909
合計	39,708

（出所）『ハワイ日本人移民史』，1964年，147ページ。
（注）『日本交渉史』（移住編），367ページによれば，総数40,208人となっている。

第4表 移民取扱人によるカナダ移民（明治27年—33年）

移民取扱人	取扱移民数
横浜移民合資会社	17
神戸渡航合資会社	923
厚生移民株式会社	795
海外渡航株式会社	383
九州移民株式会社	498
山本鋭一郎	231
東洋植民合名会社	185
帝国植民合資会社	341
日本移民合資会社	204
東洋移民合資会社	216
大阪渡航合資会社	10
中国移民合資会社	14
森岡真	13
村山保寿	109
谷口嘉一	20
福田清之助	55
東京移民合資会社	34
合計	4,048

（出所）『和歌山県移民史』，昭和32年，526ページ。

第5表　在米日本人数（明治元年―大正2年）

年次	在米日本人数	年次	在米日本人数
明治元年	6	30年	35,000
2年	48	32年	40,000
4年	60	37年	53,764
7年	120	38年	61,539
11年	270	39年	73,539
17年	420	40年	89,573
18年	500	41年	103,683
19年	750	42年	98,715
20年	1,120	43年	91,958
23年	2,300	44年	93,359
25年	4,500	45年	93,751
28年	6,000	大正2年	95,483

（出所）『日米文化交渉史』（移住編），昭和30年，50ページ，93ページ，および加藤新一，『アメリカ移民百年史（上）』，昭和37年，50ページ。

（注）1930年のアメリカ国勢調査および日本領事館ならびに在米日本人会の調査に基づく推定値。

移民は激減したが，明治45年から再び増加し，年間1～2万人の送出となり，昭和8年には2万7,000人，昭和9年には2万8,000人に達した。しかし，ブラジルの日本人移民入国制限のため，昭和10年には1万人に激減した。

渡航地別の移民数は，明治32年以降だけしかつかめないが，それを主要地域別に示したのが第6表である。明治31年までについては，既出の第3表～第5表が若干の参考資料となろう。明治32年以降では，ブラジル，ハワイが圧倒的に多く，アメリカ，フィリピン，ペルー，カナダがこれに次いでいる。第6表に示されていない地域のうち，日本人移民の多いのは，ソ連（2万9,539人），マレー半島（9,821人），インドネシヤ（6,413人），ニューカレドニア（5,051人），アルゼンチン（3,960人），オーストラリヤ（3,109人）である。

第6表　主要渡航地別移民数（明治32年—昭和10年）

	ハワイ	アメリカ	カナダ	メキシコ	ペルー	ブラジル	フィリピン(1)
明治 32年	22,973	3,140	1,726	1	790	—	12
33年	1,529	7,585	2,710	1	—	—	5
34年	3,136	32	—	95	—	—	8
35年	14,490	70	35	83	—	—	77
36年	9,091	318	178	281	1,303	—	2,215
37年	9,443	640	159	1,261	—	—	2,923
38年	10,813	714	196	346	—	—	427
39年	25,752	1,715	442	5,068	1,257	—	71
40年	14,397	2,712	2,753	3,822	85	—	176
41年	3,455	1,585	601	—	2,880	799	143
42年	1,329	777	281	2	1,138	4	170
43年	1,717	926	538	5	483	911	396
44年	2,595	1,963	820	28	456	—	596
大正 元年	4,731	3,378	1,025	16	714	2,859	689
2年	4,276	4,381	1,270	47	1,126	6,947	930
3年	3,187	5,553	1,284	35	1,132	3,526	782
4年	3,055	5,498	778	19	1,348	39	468
5年	3,643	5,761	1,055	22	1,429	35	1,029
6年	4,111	6,457	1,226	53	1,948	3,883	3,170
7年	3,024	6,306	1,780	128	1,736	5,956	3,046
8年	3,088	6,273	1,764	64	1,507	2,732	938
9年	2,789	5,959	1,371	53	836	970	411
10年	3,215	4,321	1,163	69	717	970	415
11年	2,960	3,558	1,022	77	202	986	189
12年	2,112	2,617	648	68	333	797	449
13年	2,163	4,064	1,103	76	651	3,689	548
14年	485	289	979	160	922	4,908	1,635
昭和 元年	636	344	1,009	326	1,250	8,599	2,197
2年	526	370	1,062	319	1,271	9,625	2,660
3年	265	306	1,050	353	1,410	12,002	2,077
4年	119	236	430	249	1,585	15,597	4,535
5年	—(2)	—(2)	137	434	831	13,741	2,685
6年	—	—	106	283	299	5,565	1,109
7年	—	—	98	149	369	15,092	747
8年	—	—	91	85	481	23,299	941
9年	—	—	105	80	473	22,960	1,544
10年	—	—	57	53	814	5,714	1,802
合計	165,105	87,848	31,052	14,221	31,776	172,205	42,215

（出所）　拓務省拓務局，「海外移住統計」，昭和8年10月および海外興業株式会社，「日本移民概史」昭和12年3月。

（注）　(1) グワム島を含む。　(2) 同年以降は，移民として記録されていない。

3. ハワイ移民の輸送

（1） 「元年者」の輸送

わが国の集団移民は，明治元年5月17日に横浜を出帆した153名[4]のハワイ移民を以て嚆矢とする[5]。ハワイ王国は，1835年（天保6年）に製糖業を興し，その後同国の主要産業となったが，労働不足を解決するためにすでに1851年（嘉永4年）から中国人苦力の導入を開始していた。しかし，中国人の排他的習性がハワイ社会に禍根を残すものとして政府はその入国を制限し，それに代わって日本人移民誘致の計画をたて，その準備工作として1867年（慶応3年）に日布通商条約締結の申入れをしてきた。しかし，日本は明治維新に直面していたのでこの申入れを顧みることができなかった。そこで，ハワイ政府は方針を変更し，通商条約はさておいても日本人移民の導入をはかろうとし，横浜駐在領事ユジーン・M・ヴァン・リード[6]（Eugene M. Van Reed）を通じて徳川幕府に交渉せしめ，「日布臨時親善協定」を結ぶことに成功した。これに基づいて募集されたのが「元年者」移民であったのである。

当時，太平洋の船舶は支那移民の大量輸送で活況を呈していた。明治元年だ

（4） 人数には異説があり，確認は困難であるが，森田栄，『布哇五十年史』，大正8年，以来，153人が定説となっている。

（5） 「元年者」に先立って42人のグワム島移民があり，これを嚆矢とする説もあるが，このうち14人が現地で死亡し，生き残った者も悲惨な生活の後帰国しているので，日本人の海外発展の実績とはならなかったため，これを採らないのが通説となっている。

（6） オランダ系アメリカ人で，ヴェン・リードともいわれている。かれについては諸説があり，各藩に武器の売込みをやったり，横浜で「もしほ草」という新聞を発行したともいわれる。また，日本人の渡航周旋を業とし，既述のグワム島移民もかれの周旋によるものであり，高橋是清がかれの店で働らいているうちに，慶応3年8月にかれの周旋で渡米した史実もある。本来はそうした人物であったのに着目して，ハワイ政府は幕府との交渉を進めるために利用し，領事に任命したものと思われる（『日米交渉史』移住編，9ページ，20ページ，356ページ参照）。

けでカリフォルニア州に輸送された支那移民は1万5,000人に達したといわれ，また同年7月にアメリカはバーリンガム条約を締結し，支那人労働者の導入をはかった[7]。また，マカオからペルー向けの支那移民の輸送も盛んで，ペルー船はもとより，アメリカ，イギリス，スペイン，フランス船もこの輸送に従事し，それらの船舶はときどき横浜に寄港したといわれている[8]。当時の太平洋航路について，高橋是清はその自伝でつぎのように述べている。すなわち，「我等の乗船コロラード号は慶応三年七月二十五日朝六時三発の号砲を合図にサンフランシスコに向って出帆した。この船は今から見れば実に小さい，僅か6，7百トン足らずの外輪船であった。その頃アメリカ通いの船は毎月一回づつ香港から上海，横浜を経由してサンフランシスコとの間を往復しておった。盛んに支那人が米国に移民する時代でその時も沢山支那人が乗っていた[9]。」

わが国の船舶はといえば，長い鎖国政策の影響で渡洋航海知識が欠如し，また大船製造禁止令のために船舶の発達が中断されたことが原因となり，海外渡航が差許されても，直ちに渡航者を輸送することはできない状態にあった[10]。したがって，「元年者」の輸送を外国船に依存せざるを得なかったのは当然であった。

「元年者」153人の移民は，イギリスの帆船「サイオト（scioto）号」（800トン）[11]で輸送された。明治元年5月17日[12]に横浜を出帆し，5月19日にホノルル港

（7） 外務省移住局第一課，『移住九十年』，昭和33年，9—10ページ。

（8） 同書，10ページ。

（9） 『和歌山県移民史』，昭和32年，268ページより引用。なお，同船はパシフィック・メール会社（Pacific Mail S. S. Co.）のもので，同社が太平洋を制覇していたようである（東洋汽船株式会社，『六十四年の歩み』，2ページ参照）。

(10) 佐々木誠治，前掲論文，132ページ。

(11) 『ハワイ日本人移民史』，1964年，66ページ。なお，同船の呼び方には，筆者の散見したものだけでも，「スシオト」，「シオット」，「スシオトー」，「スショト」などがあるが，「サイオト」が正しいようである（同書，43ページ，注2を参照）。

(12) これにも諸説があり，5月16日未明，5月17日未明，5月17日夕刻ともいわれる。

に入港し，この間33日を要している。前年P.M.会社の外輪船「コロラド号」が横浜・サンフランシスコ間を23日で走行した記録[13]と比較すると，かなりの時日を要したことになる。事実，元年者の1人佐々間米吉の布哇渡航日記は，出帆後3日目から2日間は暴風に遭遇したこと船中で米搗きをさせられたこと，喫煙をして手錠をかけられたこと，1人が病死したことなど，移民船内の苦しい生活を記録している[14]。

「サイオト号」による移民輸送は，はしなくも同船が外国船であったことから国際紛争をひきおこす結果となった。すなわち，ヴァン・リードが徳川幕府から渡航印章を得て出航準備をさせている間に明治新政府が発足し，新政府は印章を没収したのに，かれが強引に同船を出帆せしめたことに端を発した。明治政府が移民輸送を許可しなかった理由は，(1) まだ移民に対して適確な判断をもたなかった，(2) 両国に通商条約がない，(3) 契約労働期間3カ年は長すぎる，(4) ヴァン・リードをハワイ領事とは認めていない，(5) 排他的な攘夷思想の残存などであった。政府はあくまでも不法出国であるとし，ヴァン・リードがアメリカ人であることからアメリカ弁理公使によって糺問方を要求し，また船がイギリス船であることからイギリス公使にも交渉した[15]。しかし，ヴァン・リードはハワイ王国領事であり，また当時の運上所の検査がイギリス船であるためできなかったことから，結果的には日本政府が出港を許可したことになるなど，不利な条件が多く，結局政府は上野景範を使節としてハワイへ送り，数度の折衝ののち，漸く明治3年1月11日に解決した。

---

(13) 『日本文化交渉史』，移住編，16ページによれば，同船は1967年8月24日（慶応3年7月25日）に出帆し，同年9月15日（慶応3年8月13日）に到着している。

(14) 森田栄，『布哇日本人発展史』，1915年，728—731ページ。

(15) 「弁理公使はスシオトがハワイへ邦人を輸送することを聞くと直ぐ，事前にパークス（イギリス公使一筆者注）に注意を喚起した由であったが，日本側でもパークスに対し一件の経緯を伝え善処方を要望したのであった。併しパークスは，スシオトに処置する処がなかった。却って日本側がスシオトに出航免状を与えたのを理由として，出帆を黙認したのであった。」（下村富士男，『明治維新の外交』，151ページ。）

（2）「官約移民」の輸送

元年者輸送がもたらした国際紛争によって，その後の移民は許可されなかったが，明治4年8月19日に日本・ハワイ修好通商条約が調印され，その第5条は「日本政府はハワイ人が日本人を合法的に雇傭することに関して何等干渉しないものとす，外国人に雇傭された日本人は開港場所在地の知事に出願することに依って旅行券を獲得することが出来る」とし，移民の正式渡航の途を開いた。[16] その後ハワイ政府は日本人移民の誘致を再三にわたって日本政府と交渉し，ついに明治17年にハワイ移民約定書の発効を見，翌18年からいわゆるハワイ「官約移民」の輸送が開始され，さらに明治19年1月28日に日本・ハワイ渡航条約が締結され，ここに官約移民が本格化することとなった。

第1回官約移民の輸送は，P.M.会社の「シティ・オブ・トウキョウ号」で行なわれ，明治18年1月27日[17]長浦を出帆し，2月8日にホノルルに到着，所要日数は13日間であった。これは，元年者の場合と比較すると格段の差である。同船がどのような船舶であったかについては，はっきりした記録はない。ただ『日本交渉史』（移住編）および相賀溪芳，『五十年間のハワイ回顧』に収録されている写真では，外輪船（505トン）となっている。しかし，東洋汽船株式会社，『六十四年の歩み』にはつぎの記述がある。「一八七四年（明治七年）突如としてチャイナ・トランスパシフィック汽船会社が桑港在留支那人の所謂六社関係の出資によって創立せられ，三隻の汽船をもって，桑港の代理店を当時支那茶輸入で有名であったマコンドレー商会としてこの航路（太平洋航路―筆者注）に進出してきたが，P.M.は直ちに新式のスクリュー鉄船シティ・オ

(16)　しかし，明治5年7月の有名なマリア・ルース号事件を契機として，同年10月に労働契約を1年とする太政官布告が公布され，ハワイの雇主は船賃を負担した上で1年契約では採算がとれず，事実上は移民がでなかった（外務省移住局第一課，『移住九十年』，昭和33年，14―15ページ）。

(17)　1月28日説もある。たとえば，『日米交渉史』移住編，359ページ。

ブ・トウキョウ，シティ・オブ・ペキン，シティ・オブ・リオデジャネイロ等の優秀船をもって競争し，それを駆逐してしまったのである。」（2ページ）同船が944人もの移民を運んでいること，第2回以後の移民輸送船がいずれもスクリュー鉄船であること，短かい所要日数などから判断して，おそらく後説の方が正確であろう。

第2回官約移民の輸送は，共同運輸会社の「山城丸」（2,527総トン）で行なわれ，これは日本船による移民輸送の嚆矢であって，海運史上特筆されるべきものである。明治18年6月17日にホノルルに入港し，輸送移民数は988人であった。一般に同船は日本郵船の船とされているが，その根拠は同船のハワイ到着を同年12月15日とする説をとることにある。[18] しかし，多くの史料はいずれも6月17日説をとり，[19] とくに同年8月15日付の東京日日新聞が「ハワイ出稼人を送りてハワイに赴きたる共同運輸会社の汽船山城丸は去る十二日横浜に帰港したり……」[20]と報じており，したがって，日本郵船会社の創立が同年9月29日であることに照らして，当時はまだ共同運輸会社の所有になるものと見るのが正しい。

第3回移民輸送船は，明治19年2月14日にホノルルに入港にした。移民輸送数は927人であった。これに使用された船舶には，第1回同様に「シティ・オブ・トウキョウ号」とするものと，「北京号（または北京丸）」とするものの2説がある。[21] しかし，「シティ・オブ・トウキョウ号」は明治18年6月に東京湾内で坐礁沈没した記録があり，[22] また日本船で当時900余人もの移民をハワイに輸送し得る同名の船舶は見当らない。これはおそらくP.M.会社の「シティ・

(18) たとえば，『日本郵船株式会社五十年史』，海外興業株式会社，『日本移民概史』。

(19) たとえば，『日米文化交渉史』（移住編），『ハワイ日本人移民史』『新布哇』所収のホノルル日本総領事館調査。

(20) 『ハワイ日本人移民史』，107ページより引用。

(21) 前者は『移民九十年』，28ページ，後者は『ハワイ日本人移民史』，107ページ。なお『日本移民概史』は第1回移民船も「北京号」としている。

(22) 『日本文化交渉史』（移住編）所収の写真。

第7表 ハワイ官約移民輸送表

	到着年月日	船名	総トン	輸送移民数
第1回	明治18・2・8	シティ・オブ・トゥキョウ号	—	944
第2回	〃 18・6・17	山城丸	2,527	988
第3回	〃 19・2・14	シティ・オブ・ペキン号	—	927
第4回	〃 20・12・11	和歌浦丸	2,115	1,447
第5回	〃 21・6・1	高砂丸	2,121	1,063
第6回	〃 21・11・14	同上	同上	1,081
第7回	〃 21・12・26	同上	同上	1,143
第8回	〃 22・3・2	近江丸	2,473	957
第9回	〃 22・10・1	山城丸	2,527	997
第10回	〃 22・11・21	同上	同上	1,050
第11回	〃 23・1・9	同上	同上	1,064
第12回	〃 23・4・2	同上	同上	1,071
第13回	〃 23・5・22	同上	同上	1,068
第14回	〃 23・6・17	相模丸	1,885	596
第15回	〃 24・3・11	山城丸	2,527	1,093
第16回	〃 24・3・30	近江丸	2,473	1,081
第17回	〃 24・4・28	山城丸	2,527	1,091
第18回	〃 24・5・29	同上	同上	1,488
第19回	〃 24・6・18	三池丸	3,308	1,101
第20回	〃 25・1・9	山城丸	2,527	1,098
第21回	〃 25・6・25	同上	同上	1,124
第22回	〃 25・11・28	同上	同上	989
第23回	〃 26・3・6	三池丸	3,308	729
第24回	〃 26・6・6	同上	同上	1,757
第25回	〃 26・10・9	同上	同上	1,631
第26回	〃 27・6・15	同上	同上	1,491
官約移民合計 29,069人（日本船：27,198人，外国船：1,871人）				

（資料）『ハワイ日本人移民史』，『日本郵船株式会社五十年史』，『拓殖論叢』，第3巻第2号。

（注） 官約移民総数については，このほか29，139人説があるが（日布時事社，『布哇便覧』，1919年，19ページ），これは移民監督官や医官，官吏，宗教家，実業家などの渡航者を含むものと推定される。

オブ・ペキン号」だと考えられる。[23]

このように，官約移民輸送の初期には，「山城丸」が一度使用されたものの，まだ外国船に依存するところが大きかった。しかし，明治19年1月28日調印の日本・ハワイ渡航条約は，初期の移民約定書に基づく移民の権益保護に貢献したと同時に，日本船による移民輸送を確立する基盤となった。すなわち同条約第5条は，「布哇皇帝陛下ノ政府ハ本条約ニ因リ渡航スル者ヲ上等ノ乗客汽船ニ搭載シ之ニ相等ノ食物ヲ供与シ下等船客トナシ横浜ヨリ「ホノルル」マテ無賃ニテ渡航セシムヘシ但シ渡航人の廻送ニ供スル汽船ハ神奈川県令ノ至当ト認ムルモノニ限ルヘシ」[24]と規定し，移民輸送船の決定権を日本側に留保した。そして政府は，第4回官約移民輸送から創立間もない日本郵船会社に独占せしめ，これは明治27年の「三池丸」による最後の官約移民輸送まで続いた。そしてこの官約移民輸送の実績が，日本郵船の北米航路開設（明治29年8月1日）の基礎となったことは疑いない。いま，ハワイ官約移民輸送表を示せば第7表の通りである。日本船は合計26回の輸送中24回まで従事し，延べ2万7,197人の移民を輸送した。また，移民数の少なかった第14回を除き，2,000総トン級の船舶が配船され，第19回と第23回～第26回には3,000総トン級の「三池丸」が配船されている。ちなみに，「三池丸」は鉄および鋼船であり，他の日本船はいずれも鉄船であった。

（3） 私約移民の輸送

ハワイ官約移民は，明治27年6月を以て両国政府の合意により渡航条約が廃止されるとともに終了した。その後明治33年6月15日にハワイがアメリカの直接行政下に入るまでは，もっぱら移民取扱人ないし移民会社による移民募集，

---

(23) わが国の移民史料には，第1回官約移民輸送船を「東京市号」と邦訳するものが多いことからも推定される。

(24) 『ハワイ日本人移民史』，112ページより引用。

労働契約，送出が行なわれたいわゆる私約移民の時代である。[25] この期間のハワイ移民は，移民取扱人を通じてハワイの雇主と労働契約を結んだ契約移民が圧倒的であったが，予めそうした契約をしない自由移民もあった。

ところで，官約移民時代にもすでに民間の移民会社があった。日本吉佐移民合名会社が明治24年12月に設立されたのがその嚆矢とされる。当時ハワイの日本人からの内地送金は毎年200万円にも達し，それが刺激となって移民希望者が多く，そのために民間移民周旋人の暗躍が活発となり，政府は官約移民終了前の明治26年11月にすでに移民保護規則を制定し，翌4月にこれを公布し，移民事業を民間にまかせることにした。同規則は，明治29年4月に若干の修正を加えて移民保護法となった。

移民保護規則の制定は，移民保護というよりもむしろ移民周旋人の取締りを主たる内容としていることからみて，かれらによるハワイ移民の送出が官約移民時代にすでに行なわれていたことは確実である。たとえば，明治26年に大家七平所有の「愛国丸」（1,729総トン）が社外船として最初のハワイ移民輸送に従事したという記録があり，[26] また翌27年にも移民保護規則公布前の1月4日に「ペキン号」，2月15日にP.M.会社の「オセアニック号」，そして3月28日に前述の「愛国丸」がハワイ移民を輸送している。[27]

移民保護規則に基づく最初の合法的な移民輸送は，明治27年6月29日に大阪の小倉幸取扱いの150人を乗せてホノルルに到着した「愛国丸」であるというのが通説のようである。[28] しかし，『和歌山県移民史』では，「その初発は官約移

(25) 「私約」という用語は，「官約」に対比して用いられるもので，ハワイ官約移民終了後のわが国の移民は，この意味ではすべて私約移民なのであるが，慣用上では，そのうちとくに契約移民を私約移民とし，自由移民と区別されている。

(26) 『馬場海運史』，80ページ，および『海運興国史』，262ページ。

(27) 『移民九十年』，54—55ページ。

(28) たとえば『日米交渉史』（移住編），365ページ，『ハワイ日本人移民史』，145ページ，伯刺西爾時報社，『伯刺西爾年鑑』（後編），1933年，3ページ。なお，前2書は「愛国丸」を小倉幸の所有としているが，これは誤りである。

民の最終船に先だつこと6日，即ち同年（明治27年—筆者注）6月9日に絲半商会の手で移民が送られている」（506ページ）とあり，また明治27年4月に糸半商会が神戸から「梅丸」（1,500トン）で自由移民を送り出したという記録もある。[29] この自由移民は，当時共和国となっていたハワイ政府が明治27年3月1日に公布した「貧困外国人上陸禁止条例」に触れ，かなりのトラブルがあったことも記述されているので，あるいは「梅丸」を嚆矢とするのが正しいかもしれない。

いずれにせよ，官約移民の基礎となった日本・ハワイ渡航条約の廃止は，わが国の海運企業に重大な影響をもたらした。既述のように，官約移民時代には日本政府が輸送船舶を決定する権限を有し，もっぱら日本郵船会社の船舶を利用していたが，私約移民時代になるとそうしたことはなくなった。移民保護規則ものちの移民保護法も，移民輸送船についてはなんらの規定も含まなかった。[30] したがって，移民取扱人は日本船であれ外国船であれ自由に選択することができた。しかも，私約移民時代には移民布望者が増大し，前掲第3表に示したように移民取扱人によるハワイ移民は約4万人にも達したから，この私約移民の輸送は従来日本郵船によって独占されていた遠洋航路に一般の海運業者が進出する契機となった。

この時期には，日本の汽船会社による北米定期航路が開設されており，日本郵船が明治29年8月にシャトル線を開設したのがその先鞭である。ついで，明治31年12月には東洋汽船がサンフランシスコ線を開き，「日本丸」（6,048総トン），「亜米利加丸」（6,210総トン），「香港丸」（6,064総トン）など当時の優秀大型船を配船した。いずれもホノルルに寄港したから，[31] 両社船によるハワイ移

(29) 相賀渓芳，『五十年間のハワイ回顧』，36ページ。

(30) 明治40年の移民保護法の改正において，新たに移民輸送船に関する規定が付加されたが，それは移民取扱人による輸送船の自由選択を妨げるものではなかった。

(31) シャトル線は，香港—横浜—ホノルル—シャトル，サンフランシスコ線は，香港—ホノルル—サンフランシスコであったが，前者は6～9月はホノルルに寄港しなかった。

民の輸送もかなりあったと考えられる。しかし，すでに官約移民時代の末期から行なわれた社外船のハワイ移民の輸送も活発化し，移民史料にうかがわれるものだけを挙げてみると，既述の「愛国丸」，「梅丸」の他に，明治29年11月の「東洋丸」（浜中八三郎所有，2,548総トン），明治30年2月の「神州丸」（岸本五兵衛所有，2,839総トン），同年4月の「畿内丸」（増田又太郎所有，2,016総トン），「元山丸」（山本藤助所有，2,198総トン），「白山丸」（馬場汽船所有，1,472総トン），明治32年11月の「愛媛丸」などがある。

もとより，私約移民の輸送はすべて日本船によって行なわれたものではなく，外国船によっても輸送されている。いずれが多くの日本人移民を輸送したかは明らかでない。しかし，後述するごとく，移民取扱人は汽船会社からかなりの運賃リベートを受取っていることから推論して，日本船とくに社外船の利用の方が多かったと思われる。ちなみに，移民史料に見られる外国船としては，明治32年11月のO.O.会社（Occidental and Oriental S. N. Co.）がホワイト・スター・ラインから傭船していた「コプチック号」（4,300総トン）のほか，国籍は判然としないが「サイラー号」，「アバゲルテー号」などがある。

明治33年に契約移民が禁止となり，その後は自由移民時代となり，わが国の移民の主潮は直接またはハワイを足掛りとした北米移民となり，それは明治41年の日米紳士協約による移民制約まで続いたのであるが，この期間の移民輸送は主として定期船によって行なわれた。『和歌山県移民史』から拾い上げたものだけでも，まず日本船では既述の東洋汽船の「日本丸」，「香港丸」，「亜米利加丸」による移民輸送がひんぱんである。日本郵船会社船の名はここでは見受けられないが，同様に移民輸送も行なったものと考えられる。外国船では，O.O.会社の「コプチック号」，「ドーリック号」[32]，C.P.R.会社の「チャイナ号」のほか，P.M.会社の「サイベリヤ号」（11,790総トン），「コレア号」

(32) 両船とも明治39年にP.M.会社に売却され，それぞれ「エシア号」，「ペルシャ号」と改称。

(11,810総トン)[33]，「マンチュリア号」(14,000総トン)，「モンゴリヤ号」(16,000総トン）などの大型船の名が見受けられる。所属が明らかでないが，「楠保丸」，「忠佐丸」などの日本船，「アミラル・エッセルマン号」，「ロシヤ号」などの外国船もこの期間の移民輸送に利用された記録もある。

4. 濠洲移民の輸送

官約移民時代の末期から民間の移民会社による移民の周旋がかなり活発であったことは前述の通りであるが，ここに取りあげる濠洲移民の輸送は，人数こそ相対的に少ないけれども，移民・移民会社・汽船会社の関係の重要性に照らすと無視することのできないものである。

濠洲方面へのわが国の移民の嚆矢は，明治10月18日に横浜を入港し，11月14日に到着したサーズデイ島（通称木旺島）真珠貝採貝移民37人であり，イギリス人ジョン・ミラーの周旋によるものであった。同島には，その後外国人の周旋による契約移民が明治19年，同21年にも渡航したようである。[34] 濠州本土へは，明治21年にイギリス人W・J・S・シャンドの周旋によってクィンスランドの甘蔗農園に契約移民として送出された100人が嚆矢とされる。輸送に利用された船舶は明らかではないが，外国船であったことはほぼ確実であろう。

このように，ハワイ官約移民時代に濠洲方面から日本人労働者誘致の要望があり，移民送出が許可されたという背景のもとに，わが国最初の移民会社である日本吉佐移民合名会社が創立された。同社は日本郵船と密接な関係があり，その間の事情を，のちに皇国殖民合資会社社長としてブラジル移民の送出に貢献した水野竜はつぎのごとく述べている。すなわち，「そして明治十八年の第一回官約移民以後，明治二十七年に至る約十ケ年の間，外務省は日本郵船会社社

(33) 両船とも大正5年に東洋汽船に売却され，さらに大正15年から日本郵船の所有となる。

(34) 明治18年，同23年にも横浜，神戸から多数の移民がきたとも云われる。明治23年頃に約170～80人の日本人採貝人がいた（「和歌山県移民史」，574ページ）。

船をして官約移民の輸送に当らしめたのであるが，之と併行して郵船会社は開業直後で航路の拡張と保護に鋭意力を注いでゐたこととて，海外各地から邦人移民の需要があったのを機会に移民を奨励することとなり，明治二十四年，当時日本郵船の副社長であった吉川泰次郎が政府筋との諒解を遂げて，秀英舎々長佐々間貞一と相諮った結果，郵船の傍系会社として移民取扱ひを専業とする会社を創立した。これが我が国で最初に移民取扱ひ人として公認せられた『日本吉佐移民合名会社』である。表面は独立した存在の様であるが，実は郵船会社が直接移民募集を行ふと種々障碍を生ずると言ふので設立されたので，事務一切は郵船が執り行ってゐた。そんな訳で世間は吉佐移民会社をやはり半官半民と看做してゐたものである。その当時，ハワイ移民は官約移民で，政府直営事業であったが，濠洲やニューカレドニア島等に出る移民はこの吉佐移民会社の手で募集せられ，輸送されてゐた。[35]」 ここに日本郵船と日本吉佐移民会社の直接的な関係がうかがわれて興味深い。

日本吉佐移民会社の取扱いによる第1回の移民は，明治25年1月に輸送されたニューカレドニア島の鉱山労働者600人であり，船は日本郵船の「広島丸」（3,276総トン）であった。同社はひきつづいて同年11月にクインスランドの農業移民50人を送出し，また明治26年5月，明治27年4月，同年8月にもそれぞれ520人，425人，310人の農業移民を同島に送っているほか，明治27年4月にフィージー島へも305人の移民を送っている。同社取扱いの第2回濠洲移民以後の輸送船は明らかでないが，第1回移民の契約において「ニューカレドニア渡航には日本郵船会社の汽船を用ゆること[36]」とあり，また『日本移民概史』にも「日本郵船会社は日清戦争後木旺島，ニューカレドニア及北部濠洲クインスランドに対し2，3回の日本移民の試験輸送を試みた後……[37]」とあるところか

(35) 水野 竜，「日本移民血斗の足跡(一)」，『ラテン・アメリカ研究』，第十六巻，第八号，昭和十八年八月，85ページ。

(36) 『和歌山県移民史』，618ページ。

(37) 『日本移民概史』，36ページ。

ら，これらの濠洲方面移民輸送はすべて日本郵船の船で行なわれたと考えられる。(38)

このような移民輸送の経験と，日本人の移住地としての濠洲の将来性，さらに両国間貿易の発展をも見込んで，日本郵船は明治29年10月に濠洲航路を開設し，ハワイ官約移民輸送に活躍した「山城丸」をその第1船とし，ついで「近江丸」，「東京丸」などを配した。これは，移民輸送がパイロットとなってその後に航路が開設された典型的な事例であって，移民輸送と海運企業の発展との緊密な関係がうかがわれる。もとより，移民輸送のみが遠洋航路開設理由ではないが，少なくとも濠洲航路においては，日本郵船の移民業務担当部ともいうべき日本吉佐移民会社を創設し，その活動が航路開設にふみきった基礎となっていることは疑いない。濠洲航路開設直後，日本郵船は近藤廉平その他の有力者を日本吉佐移民会社に送り込み，その組織変更を行ない，明治30年に同社を東洋移民合資会社となし，移民事業の強化に着手した。このことからも，日本郵船が濠洲航路における移民輸送をいかに重要視したかがわかる。

しかし，濠洲移民の輸送は排日運動のためにしだいに困難となった。日本政府は排日運動を緩和するため，明治30年6月にはサーズディ島移民を，同年8月にはクインスランド移民を禁止し，明治33年10月に一定の制限のもとで渡航を許可するなど慎重な措置をとった。しかし，明治34年10月に濠洲連邦政府が移民制限法を定め，また明治38年の修正によって自由移民をも禁止するにおよび，日本郵船の濠洲航路における移民輸送業務は廃絶した。

---

(38) 濠洲方面の移民取扱いは，日本吉佐移民会社だけでなく，明治27年頃から横浜移民会社，神戸渡航会社，海外渡航会社，厚生移民会社もこれに従事している。これらの会社による取扱い移民の輸送船については不明である。

5. 北米移民の輸送

（1） アメリカ移民の輸送

アメリカ移民の嚆矢は，明治2年2月にオランダ人エドワード・スネル[39]の周旋でカリフオルニアに渡った20人の農業労働者であった。輸送船はアメリカ船「チャイナ号」であった。その後明治13年頃までは初期移民時代と呼ばれ，その間に移住したのは，漂流中に救われた漁夫，外航船の乗組員，アメリカの事情を聞き知って新天地に運命を開拓しようとした密航者[40]，外国人召連などであった。かれらは勉学や事業の開拓などをむしろ主たる目的とし，単なる出稼ぎ移民ではなかった。

明治13年から同33年頃までのいわゆる中期移民時代には，日本人移民がかなり増加した。とくに，明治15年に支那移民排斥令が公布され，支那移民に代わって賃金の低い日本人労働者を望む声がたかまったこと，明治18年にハワイ官約移民が始まったことがアメリカ移民を促進した重要な要因であった。しかし，アメリカはすでに明治18年2月に「外国人契約労働者移住禁止条例」を実施しており，また明治24年3月の「改訂外国人移住条例」では貧困移民の上陸も禁止された[41]。こうした厳しい移民制限の中にあってもわが国のアメリカ移民はしだいに増加した。その主流は，初期移民時代とは異なり，純然たる出稼ぎ移民であった。明治24年頃のアメリカ移民の実態は，在サンフランシスコ珍田領

(39) 一説にはドイツ人ともいう。会津，庄内両藩に鉄砲を売り込んだり，会津藩の砲術教授をしていた。

(40) そのころは航海中に密航を発見されても，本人の希望次第で船内仕事をあたえられ，目的地に着けたという（『日米交渉史』移住編，36ページ）。

(41) ハワイ政府も明治27年に契約移民を禁止したが，移民局が許可したものは除くとされており，実質的には明治33年に禁止されたことになる。また，ハワイでも明治28年に貧困移民上陸禁止令が実施され，貧困でないことを立証するために50ドルの所持金ないし「見せ金」が必要であったが，アメリカの場合はそれが30ドル程度であったという。

事の同年4月25日附の外務省宛報告書に端的にうかがわれる。すなわち，「従来当国に渡来する本邦人は，主に学生社会にて遊学目的を有する者なりしが，近来に至り其有様全く一変し，渡来の目的は最早習学にあらずして純然たる出稼となり，其人物は最早学生にあらずして力食者となり，当国の言語を解せず風俗に通ぜざるは勿論，多くは眼中更に一丁字なく，自己の姓名さへ記載するを得ざる者に有之候。其渡米を企つるも更に一定の目当なく，唯一攫千金の志望を懐き，僅かに旅費を弁じて渡米の途に上るものなるを以て，着港早々糊口に供すべき資金なく，新条令の所謂貧困者に当るもの多く有之候。又近来の移住者は従来の如く単独に渡米を企つる者に無之，大抵何県何郡と郷党相結托し，五人十人群をなして渡米するが故に，契約労働者たる嫌疑を受くること往々有之候。」(42)

アメリカ移民は，ハワイ移民とは異なり自由移民であったから，渡航費は自己負担であり，一度に多数を募集するというわけにはいかない。したがって，他の移民のように，移民取扱人が傭船してこれを輸送することは困難であった。日本の汽船会社による北米定期航路が開かれるまでは，もっぱら外国船によって輸送されていた。前述の珍田領事の報告書にも，O.O.会社の「オセアニック号」，「ゲーリック号」，P.M.会社の「リオデジャネイロ号」，C.P.R.会社の「チャイナ号」，ドイツ船「レムス号」，「ペンブース号」，国籍不詳の「ザンベシー号」，「アーゴアン号」などの船名が散見せられ，各船とも30～70人の日本人移民を輸送している。明治29年と同31年に，それぞれ日本郵船のシヤトル線，東洋汽船のサンフランシスコ線が開設されて以来，日本船による移民輸送も活発になったと考えられる。『日本郵船株式会社五十年史』に，明治30年のハワイ上陸拒否事件，同33年のアメリカとカナダの移民制限が船客業務に少なからぬ打撃をあたえたと記述されており，東洋汽船の『六十四年の歩

(42) 外務省『日本外交書』，第24巻，464—6ページ。『日米文化交渉史』（移住編），44ページより引用。

み』にも同様の記述があることがこれを裏付けている。

つぎの明治34年から大正13年までが移民最盛期である。その中心となったのは鉄道工夫であった。日本人が大陸横断鉄道工事の人夫として就労したのは明治21年頃からとされているが，明治33年頃から激増した。「当時，鉄道会社は日本人労働者を得るために，港々の旅館業者に依頼したり，会社直属の募集人を沿岸諸港に派遣したりして，かれらにかなり高い募集手数料を支払う一方，農園労働より高い賃銀を与える等の方法によって勧誘したので，行先の定っていない日本人は，港に上陸すると直ぐ鉄道会社の張りめぐらした網にかかって，無料列車で奥地へ奥地へと運ばれていったのである。」[43] 当時は先住日本人がこの人夫募集人として活躍し，かれらの中には日本に帰国して移民募集に従事したり，ハワイ移民に大陸転航を勧誘したりするものもいた。大陸転航者を輸送するために，人夫募集人が「オリンピック号」という船を傭船したという記録もある。[44] 転航者の輸送は，その大部分が定期船で行なわれ，転航禁止令が実施された明治40年2月直前では，「アラメダ号」が300人，P.M.会社の「コレア号」が434人を輸送したという。[45] もちろん，転航者が日本船を利用したことも想像に難くない。

その後明治41年に日米紳士協約が結ばれ，移民制限が加えられ，さらに写真花嫁の禁止を経て，ついに大正13年の新移民法によってアメリカ移民が禁止されるに至るのであるが，その間のアメリカ移民は，ハワイ移民とならんでわが国の移民数の圧倒的部分を占めていた（第6表参照）。年間3,000～6,000人のアメリカ移民の輸送は，そのすべてが日本船によるものでなかったにせよ，わが国の海運企業の発展に寄与するところが大きかったと言えよう。とくに日本郵船と東洋汽船がそうである。しかし，ハワイ契約移民の輸送とは異なり，アメリカ移民の輸送に社外船の活躍は見られない。これはアメリカ移民が自由移

(43) 『日米文化交渉史』（移住編），69—70ページ。
(44) 藤岡紫朗，『歩みの跡』，298ページ。
(45) 『南加州日本人史』，123—124ページ。

民であることに起因することは既述の通りであるが，対照的な事実として興味深い。大正に入って，アメリカ移民の輸送はほとんどわが国の船で輸送したようで，「大阪毎日新聞」（大正六年十一月十七日付）によれば，「目下米国航路に船客を取扱へるは郵船，商船，東洋汽船，加奈陀太平洋汽船，米支汽船の五社なれども，郵船，商船，東洋汽船三社其の大部分を占め一箇月平均本邦より約四百人の移民を取扱へるが……」と報じられている。

（2） カナダ移民の輸送

初期のカナダ移民については，信頼できる記録が乏しいが，明治15年頃に若干の日本人が漁業や製材業に従事していたようである。カナダ移民が激増したのは，やはり移民取扱人が活躍しはじめた頃からである。明治33年に設立されたフレーザー河日本漁者団体の報告書につぎの記述がある。すなわち，「遠く既往十年の昔に遡りて当漁場に於ける本邦人漁者の状況を見るに寥々として僅かに十を以て算ふるに過ぎざりしが，爾来一年，その好況を聞知し，相踵いて蝟集し来るもの千余の多きに及び，晩香坡又はビクトリアに上陸するもの毎船数百を超ゆ。」[46] これによって当時すでにカナダ移民が多くなっていたことがうかがわれる。前掲第4表に示したカナダ移民は，まさにこの時期に相当する。その後も増加を続け，とくに日露戦争前後からハワイからの大陸転航組がサンフランシスコと同様バンクーバーにも押し寄せた。それが契機となって，明治41年にル・ミュー協約が成立し，日本人移民が制限せられることとなった。

アメリカ移民と同様に，カナダ移民も自由移民であった。第4表に示した移民会社取扱いによる移民もすべて自由移民である。したがって，アメリカ移民の場合と同様の理由から，移民輸送には定期船が利用された。明治18年にカナダ太平洋鉄道会社が東洋とバンクーバーを結ぶ帆船航路を開始し，明治20年には汽船航路にきりかえ，明治24年にいわゆるエンプレス型（5,900総トン）3隻

(46) 『和歌山県移民史』，523ページより引用。

を就航させているが，カナダ移民は多くの場合これを利用したようである。すでに明治26年3月～7月にかけて，日本人移民を輸送した船名の中にエンプレス型3隻（エンプレス・オブ・ジャパン，チャイナ，インディア）の名が見られ，そのほか「タコマ号」，「モーグル号」，「ヴィクトリヤ号」なども記録されている。[47] 日本郵船のシャトル線を利用した者が多くあったかどうかは判然としないが，明治45年4月に「因幡丸」が移民を輸送した記録がある。

（3） メキシコ移民の輸送

明治30年5月18日にメキシコ南部のサンベニート港に上陸し，榎本植民地[48]に入植した34人がメキシコ移民の嚆矢とされる。その後数年間は移民がなかったが，明治34年から炭鉱，銅山，コーヒーや麻農場などで働らく契約移民が移民会社の手で送り出された。熊本移民合資会社が同年11月にエスペランサス，フォンテ両炭鉱に82人の労働者を送ったのが最初で，同社は明治40年10月まで前後12回にわたり1,242人のメキシコ移民を送出した。また東洋移民合資会社は，明治37年にボレイ銅山に500人の労働者を送り出したのをはじめ，明治40年10月まで前後12回にわたって3,048人を輸送した。大陸殖民合資会社も，明治37年から明治40年5月にかけて前後11回，4,416人を送り出している。このように，移民会社が取扱った移民だけでも8,706人に達したが，明治41年2月の在メキシコ公使の報告によると，そのうち契約半ばにして逃亡したものが約5,000人もあるという。[49] この逃亡者の大部分は，メキシコからアメリカに転入したものである。明治40年にアメリカ政府がハワイからの転航を禁止したとき，カナダやメキシコからの転入も禁止したので，メキシコ移民は激減するようになった。

---

(47) 『移民九十年』，59ページ。

(48) 榎本武揚が外務省の援助を得てメキシコ政府の官有地の払下げをうけたもので，結局熱帯農業に対する知識と経験の欠如から失敗に終った。

(49) 『和歌山県移民史』，776—777ページ。

最初の榎本植民地への入植者がどのような船で輸送されたかは判然としない。当時のメキシコ留学生の一記録では，サンフランシスコを経て入国しているところから[50]，かれらもおそらく外国定期船でサンフランシスコに着き，その後沿岸航路を利用してサンベニート港に到着したものと推定される。明治34年にメキシコ移民が移民会社の手で再開されたころも，おそらく同様の輸送手段を利用したものと考えられる。しかし，後述のように，明治32年にすでに日本郵船の「佐倉丸」がペルー移民を輸送している史実もあり，移民会社が一時に多数のメキシコ移民を募集したときは日本船を傭船したことも考えられる。入手可能な移民史料では，明治38年に「琴平丸」（四本万二所有，3,723総トン）がメキシコ移民を輸送した記録がある[51]。当時ペルー移民の輸送とならんでメキシコ移民の輸送が活発となっていたことが，明治38年12月に東洋汽船が南米西岸航路を開設した原因の一つであろう。明治39年から40年にかけて，東洋汽船会社々船がメキシコ移民を輸送したことは，同社の『六十四年の歩み』（92ページ）に当時毎航メキシコ行の日本人移民を400～500人を運送し，メキシコからアメリカへの転入禁止によるメキシコ移民の激減が明治41年に同社の南米西岸線の一時中止の原因の一つであったと記録されているところから明白である。同社船では明治40年6月の「笠戸丸」がメキシコ移民を輸送しており，社外船では明治39年10月に川崎汽船の「第二琴平丸」（4,367総トン）がメキシコ移民1,200人を輸送した記録もある[52]。

---

(50) 「その頃はむろん日本の汽船などある筈もなく，英国機帆船ドーリック号（当時はO.O.会社所有――筆者注）の客となって，二十二日を費しサンフランシスコに上陸したのであった。」（藤岡紫朗，『前掲書』，95ページ）

(51) 城間善吉著，『在伯沖縄人五十年の歩み』，595ページ。

(52) 『海運興国史』，747ページ。

6. 南米移民の輸送

（1） ペルー移民の輸送

南米移民といえば直ちにブラジル移民が想起されるが，ペルー移民はそれより約10年先んじている。第1回移民は森岡真取扱いの契約移民790人で，明治32年2月28日横浜出帆の日本郵船「佐倉丸」（2,953総トン）で輸送されている。この第1回ペルー移民が雇主側の労働契約不履行，疾病などで悲惨な生活を余儀なくされ，「森岡のためにペルーの原野に捨てられたも同様である」[53]とさわがれたのは余りにも有名である。移民の大多数は帰国を希望し，これに対して移民取扱人側は「最近の日本船帰国の際，便乗致させるよう取計うべく候也」[54]と空証文をあたえたが，当時は日本船がペルーに寄港するあてが全然なかったため，このような風評が生まれることになったわけである。この苦しい経験にもかかわらず，森岡真取扱いの第2回移民1,175人[55]が明治36年7月イギリス船「デューク・アンド・フィリップ号」で輸送された[56]。2年後の明治38年12月に，東洋汽船はイギリス船「グレンファーグ号」（3,647総トン）を傭船してわが国最初の南米西岸線を開いたが，同船は移民輸送はしなかった。1等船客3人，3等船客2人，それに僅かばかりの雑貨を搭載しただけであったという[57]。

第3回移民は同じく森岡扱いの774人で，明治39年11月に「厳島丸」（尾城満友所有，3,882総トン）で輸送された。第4回移民になると，森岡真のほかに

(53) 『移民九十年』，73ページ。

(54) 同書，70ページより引用。

(55) そのうち194人は自由移民であった。

(56) 東洋汽船株式会社，『六十四年の歩み』（82ページ）によると，「デューク・オフ・ファイフ号」となっている。

(57) 水野 竜，「日本移民血斗の跡(三)」，『ラテン・アメリカ研究』，第26巻第10号，昭和18年10月，83ページ。

明治殖民合資会社がこの分野に進出し，前者は203人，後者は250人を取扱い，合計453人が明治40年2月に当時東洋汽船が海軍から運航委託をうけていた「笠戸丸」（6,209総トン）で輸送された。これが東洋汽船によるペルー移民輸送の最初であった。しかし，メキシコ移民制限やペルーにおける支那人移民入国制限により，往航の船客の中心であった香港からのペルー行の支那移民の激減，復航貨物の中心であったチリ硝石の国内需要が小さかったことなどのために，同社の南米西岸線の営業成績はふるわなかった。[58] その結果，明治41年7月から翌42年4月まで一時中止された。

第5回移民は森岡真取扱いの894人で，上記航路中止前の明治41年5月に再び「厳島丸」で輸送された。第6回移民は明治殖民の取扱った602人で，明治41年11月にフランス船「カラベラス号」で，第7回は森岡扱い794人，明治殖民扱い152人，合計946人で，同年12月に「厳島丸」で輸送された。

このように，初期のペルー移民の輸送には，外国船や社外船の活躍がめだった。その後の事情は判然としないが，大正元年8月15日に「武陽丸」という船がペルー移民を輸送した記録がある。[59] しかし，東洋汽船が南米西岸線を復活させ，明治43年に遠洋航路補助法による命令航路となるに及んで，従来北米航路に就航していた「亜米利加丸」「香港丸」を投入して定期航路としているところから，ペルー移民の輸送は主として同社船によって行なわれたものと考えられる。移民史料では，明治43年3月に東洋汽船の「満洲丸」（5,248総トン）[60] が，明治45年6月に同社の「香港丸」（6,064総トン）[61] がペルー移民を輸送した記録がある。大正2年以降は，「紀洋丸」（9,289総トン），「安洋丸」（9,256総トン），「静洋丸」の大型船3隻が配船されているので，ペルー移民の輸送は専らこれを利用したようである。

---

(58) 東洋汽船株式会社，『六十四年の歩み』，85ページ。
(59) 城間善吉，『前掲書』，662ページ。
(60) 同書，527ページ。
(61) 「中央新聞」，明治45年6月11日付。

ペルー契約移民は大正12年11月に両国の合意により契約移民が廃止されるまで続いた。第1回移民からこのときまでの移民数は，森岡真取扱いによるものが1万4,829人，明治殖民取扱いが1,003人，東洋移民取扱いが878人，海外興業取扱いが1,054人，合計1万7,764人に達した。大正13年以降は自由移民ばかりであるが，その数もかなりに達した（第6表参照）。大正15年3月に至って南米西岸線は東洋汽船から日本郵船に継承されたので，これらの自由移民は郵船の船で輸送された。ちなみに，昭和元年から同10年3月までの同航路の移民輸送数は次表の通りである。なお，昭和12年6月22日にペルー政府は「移民および営業制限令」を公布し，人種的集団移民が禁止され，事実上日本人移民のペルー入国が不可能になった。

第8表 日本郵船移民輸送数

船名	航海度数	ハワイ行	メキシコ行	パナマ行	ペルー行	チリ行	合計
銀洋丸	15	19	266	69	1,439	55	1,848
安洋丸	10	13	223	88	1,749	48	2,121
墨洋丸	21	27	352	52	1,963	90	2,484
楽洋丸	21	46	251	60	1,939	71	2,367
平洋丸	12	6	263	15	852	75	1,211
合計	79	111	1,355	284	7,942	339	10,031

（出所）『日本郵船株式会社五十年史』，368ページ。

（2） ブラジル移民の輸送

こんにち移民といえばブラジル移民を連想するほど，ブラジル移民はわが国の移民の大多数を占めているのであるが，そもそも日伯両国の正式国交は明治28年11月5日に調印された日伯通商航海条約に始まる。それ以前にサンパウロ州農務長官カンジド・ロドリゲスから，農業の労働不足を補うため，日本人移民誘致に関する申し入れがわが国政府になされていた。しかし，正式国交が開かれていなかったのでそのままになっていた。日伯通商航海条約が締結されて

から外務省は直ちに日本郵船に命じてサンパウロ州当局と商議に当らせようとした。日本郵船はすでに日本吉佐移民会社を傍系会社としてもっていたが，対伯移民輸送をひかえて別に東洋移民合資会社を創立し，同社は明治30年1月に州当局と折衝し，第1回移民として1,500～2,000人を送出する契約を結んだ。輸送船には当時日本郵船の最大型船で，前年3月欧洲航路第1船として就航した「土佐丸」(5,402総トン）を選び，これを移民船として艤装した。しかし，いよいよ8月15日に神戸出帆という直前に，移民契約破棄，出航中止要請がブラジル側からなされ，関係者に紛争をひきおこすことになった。いわゆる「土佐丸事件」がこれである。

「土佐丸事件」以降，移民会社はブラジル移民に全く関心を示さなかったが，明治38年の駐ブラジル杉村公使の「南米伯剌西爾サン・パウロ州移民状況視察復命書」が公刊されたのを契機として，皇国殖民合資会社社長水野竜が渡伯し，州政府と交渉した結果，ついに第1回ブラジル移民の輸送が実現するに至るのである。

第1回移民は皇国殖民取扱いの781人で，明治41年4月28日に神戸を出帆し，シンガポール，ケープタウンに寄港したのち，6月18日にサントスに入港した。輸送船は東洋汽船の海軍省委託船「笠戸丸」であった。丁度南米西岸線の中止がきまり，同航路に配船されていた「笠戸丸」が転用されたのである。皇国殖民会社と東洋汽船との間で往航傭船契約が結ばれたものである。初期のブラジル移民輸送は次表の通りである。

このように，初期のブラジル移民輸送は，日本郵船が4回，東洋汽船の委託運航が1回残りの5回が社外船であり，ここでも社外船の活躍がめざましかった。日本郵船会社船が利用されたのは，いずれも東洋移民会社の取扱いによるものであった。これは既述の両社の関係からむしろ当然である。

これらのブラジル移民はいずれも契約移民で，サンパウロ州政府が渡航費の一部を負担していたのであるが，第10回の「若狭丸」を最後に，州政府は渡航

第9表 初期のブラジル移民輸送船（明治41年一大正3年）

	年 月	船 名	所有者	総トン	移民取扱人	移民数
第1回	明治41・4	笠戸丸	海軍省	6,209	皇国殖民	781
第2回	43・5	旅順丸	原田汽船	4,794	竹村殖民	909
第3回	45・3	厳島丸	尾城満友	3,882	同上	1,433
第4回	45・3	神奈川丸	日本郵船	6,151	東洋移民	1,419
第5回	大正2・3	第二雲海丸	中村精七郎	3,951	竹村殖民	1,506
第6回	2・3	若狭丸	日本郵船	6,266	東洋移民	1,588
第7回	2・8	帝国丸	南満洲汽船		竹村殖民	1,946
第8回	2・9	若狭丸	日本郵船	6,266	東洋移民	1,906
第9回	3・3	帝国丸	南満洲汽船		竹村殖民	1,809
第10回	3・3	若狭丸	日本郵船	6,266	東洋移民	1,688

（資料） 香山六郎，『移民四十年史』，竜翁会編，『水野竜略伝』，日本移民五十年祭委員会編，『物故先駆者列伝』。

（注） 上表のほか，大正2年8月15日にミナス州金鉱労働者107人がリオデジャネイロに上陸しているが，これは日本郵船の欧州航路の「三島丸」（8,500総トン）で欧州に向かい，そこから別便の外国船で渡航したものである。

費補助を中止したので，ここにブラジル移民は一時中絶した。竹村与右衛門および東洋移民会社は補助金の復活を要請したが容れられず，そのうち森岡移民会社が州当局に無補助移民の誘入を請願するにおよんで，移民取扱人の競争が激化した。そこで，大正4年に竹村与右衛門の業務を継承して創立された南米植民株式会社と，東洋，森岡両社の計3社で，大正5年4月に「ブラジル移民組合」が結成した。折しも欧州大戦が勃発し，ヨーロッパ移民の流入が杜絶した好機であったので，組合は州政府から渡航費補助の復活をとりつけ，大正6年から9年までの4年間に毎年5,000人までを輸送する許可を得た。大正5年8月14日のことであった。

その直後に，大阪商船がわが国初の南米東岸定期航路を開設した。移民輸送の増加の見込みがこの開設の動機の一つであったことは，同社五十年史の次の記述からも明らかである。すなわち，「南米東岸は日本人の海外発展上及び我貿易の伸張上我国と密接なる関係を有するを以て当社は敢て多少の犠牲を払い

ても新航路を開設して国家に寄与せんとしたのである。[62]」 第1船は移民輸送になじみ深い「笠戸丸[63]」で，大正5年12月29日に横浜を出帆した。第2船は「たこま丸」で，大正6年3月に神戸を発しているが，これらの両船はブラジル移民輸送再開前に出港しているので，移民は搭載しなかったようである。第3船の「しゃとる丸」から移民を輸送している。

再開されたブラジル移民の輸送状況は第10表の通りである。再開前とは異な

第10表　初期のブラジル移民輸送船（大正6年—9年）

	出発年月日	船名	所有	総トン	移民数
第11回	大正 6・4・20	若狭丸	日本郵船	6,266	1,531
第12回	6・6・12	河内丸	同	6,099	562
第13回	6・6・16	しゃとる丸	大阪商船	6,182	63
第14回	6・9・21	たこま丸	同	6,178	70
第15回	6・11・3	若狭丸	日本郵船	6,266	1,744
第16回	6・11・30	しゃとる丸	大阪商船	6,182	78
第17回	大正 7・2・26	はわい丸	同	4,636	225
第18回	7・4・25	若狭丸	日本郵船	6,266	1,851
第19回	7・5・30	しゃとる丸	大阪商船	6,182	107
第20回	7・7・11	博多丸	日本郵船	6,151	1,696
第21回	7・9・6	讃岐丸	同	6,117	1,273
第22回	7・10・20	はわい丸	大阪商船	4,636	359
第23回	7・11・28	若狭丸	日本郵船	6,266	392
第24回	大正 8・1・21	博多丸	同	6,151	612
第25回	8・3・27	讃岐丸	同	6,117	797
第26回	8・5・27	鎌倉丸	同	6,123	623
第27回	8・7・22	はわい丸	大阪商船	4,636	239
第28回	8・10・18	讃岐丸	日本郵船	6,117	311
第29回	8・11・25	鎌倉丸	同	6,123	93
第30回	9・3・3	土佐丸	同	5,402	450
第31回	9・7・2	河内丸	同	6,099	193
第32回	9・10・1	土佐丸	同	5,402	163
第33回	9・11・27	ぱなま丸	大阪商船	6,059	165

（資料）　香山六郎『移民四十年史』，90—91ページおよび『和歌山県移民史』，681ページ。

(62)　『大阪商船株式会社五十年史』，325—326ページ。

(63)　明治45年3月に海軍省から払い下げをうけた。

り，この時期の移民輸送にはもはや社外船は見受けられず，日本郵船と大阪商船の両社が独占した。しかし，その中でもむしろ日本郵船の方が優位にあった。第10表が示すように，移民輸送数1万3,597人のうち，日本郵船が15航海延べ1万2,291人と圧倒的多数を輸送し，大阪商船は8航海で1,306人を輸送したにすぎなかった。これは，「ブラジル移民組合」が，ブラジル移民再開許可直後の大正5年11月に，ブラジル移民輸送の実績をもつ日本郵船と移民輸送契約を結んでいた[(64)]ことに起因する。大阪商船は，大正6年10月から就航船3隻で年7航海にまで増加させているが，第10表には少ないことからみて，その中には移民を輸送しない航海がかなりあったと考えられる[(65)]。

この間に，わが国の移民会社は政府の指示もあって漸次統合化の方向に進んだ。大正6年12月に，東洋移民合資会社，南米植民株式会社，日本殖民株式会社，日東殖民株式合資会社の4社が合同し，海外興業株式会社が創立せられた。ついで，大正8年4月に伯剌西爾拓殖株式会社を併合し，さらに最後まで統合に反対していた森岡移民株式合資会社をも併合し，ここに移民取扱事業の統一が成った。この背後には，政府が国策として移民事業を強力に促進しようとする意図があり，事実において海外興業はその後に国策代行機関としての役割を果すのである。第10表の最後の「ばなま丸」は，海外興業が取扱った最初の移民輸送であった。

大正10年以降数年間のブラジル移民は，この海外興業株式会社とサンパウロ州政府との契約で送出されたのであるが，欧州大戦も終わり，ヨーロッパ移民がブラジルに入ってくるようになったので，従来のような多数の渡航費補助は得られず，移民数も年間1,000人にも達しなかった。しかし，大正13年にアメ

---

(64) 『日本移民概史』，57ページ。

(65) 当時のブラジル公使畑良太郎の談話として報じられたところでは，「大阪商船の笠戸丸入港して以来直通航路も開け，将来は大阪商船にて主として貨物を，郵船会社にて主として移民を輸送する筈なり」（読売新聞，大正6年6月16日付）とあり，あるいはそうした方針もあったのかも知れない。

リカ移民が押えられたことと，わが国政府が海外興業会社を通じて渡航費全額補助を行なうという積極策を採ったことがあいまって，同年からブラジル移民は激増して全盛期に入り，これは10年のブラジル政府の移民二分制限令まで継続したのである。

大正10年以後も，ブラジル移民輸送はひきつづいて日本郵船と大阪商船の手で行なわれた。しかし，もはや「ブラジル移民組合」は海外興業会社の創立によって実質的には消滅し，組合と日本郵船との移民輸送契約はなく，他方において，大阪商船の南米東岸航路は大正9年10月に命令航路となったので，大阪商船の比重がしだいに増大した。大正末期には，サントスに入港する日本船は大阪商船が毎月1回，日本郵船は隔月に1回であったといわれている。(66) しかし，ブラジル移民が年間1万人を超えるに至った昭和3年頃は，両社とも毎月1回移民輸送船を配船している。まさに日本郵船と大阪商船の併立時代の絶頂であった。昭和6年に至って両社の協調が成立し，日本郵船は同年4月の「神奈川丸」を最後として南米東岸線を廃し，以後は大阪商船が移民輸送を独占す

第11表　日本郵船会社船南米移民輸送数

船名	航海度数	移民輸送数
神奈川丸	17	6,256
若狭丸	16	13,460
河内丸	17	5,109
博多丸	9	5,377
讃岐丸	3	2,378
鎌倉丸	13	3,964
土佐丸	2	625
阿波丸	3	893
備後丸	5	1,933
合計	85	39,995

（出所）『日本移民概史』，58ページ。

(66)「大阪毎日新聞」，大正14年1月13日付。しかし，『大阪商船株式会社五十年史』では定期船は年10航海であったという。

第12表　大阪商船会社船南米船客数

年度	船客数
大正 6 年	210
7 年	692
8 年	239
9 年	170
10 年	700
11 年	236
12 年	300
13 年	2,455
14 年	3,458
15 年	6,318
昭和 2 年	7,716
3 年	7,786
4 年	9,132
5 年	9,031
6 年	5,611
7 年	15,361
8 年	23,457
合計	92,872

（出所）『大阪商船株式会社五十年史』，331ページ。

第13表　大阪商船会社船南米移民輸送

船名	航海度数	移民輸送数
はわい丸	9	5,765
らぷらた丸	13	9,695
さんとす丸	13	10,879
まにら丸	10	8,105
もんてびでお丸	12	9,473
ぶえのすあいれす丸	10	10,043
りおでじあねいろ丸	8	8,018
あらびあ丸	4	3,529
あふりか丸	4	3,961
ありぞな丸	3	3,521
計	86	72,989

（資料）『神戸移住教養所概要』，昭和9年3月編，19—24ページ。

るに至った。

明治45年3月の「神奈川丸」以来このときまでの日本郵船によるブラジル移民輸送状況は第11表の通りである。

また，大阪商船による南米船客輸送数は第12表の通りであり，そのほとんどが移民であるとみて差支えない。輸送船名と航海度数は，大正10年—昭和2年間について正確な資料が得られないが，昭和3年3月以降昭和8年末までについて示せば第13表となる。昭和2年までに移民輸送に当った船には，他に「たこま丸」，「しあとる丸」，「ぱなま丸」，「しかご丸」，「めきしこ丸」，「かなだ丸」などが記録されている。

7. 移民輸送と渡航費補助

以上において，わが国の移民輸送の展開を主要移住先別に考察した。そこには，移民輸送が海運業の発展の重要な誘因の1つであることがうかがえるとともに，海運業の発展がまた移民数の増加に貢献したことも疑いない。この緊密な相互関係の中にあって見逃すことのできないのは，移民の渡航費補助の問題である。戦前の移民の大多数はいわゆる出稼労働移民であり，貧困者が多かった。移住地が地理的に近ければともかく，ハワイ，北米，濠洲，南米というように相当遠隔地である場合には渡航費がかなり高くなるのは当然である。たとえ有望な移住地情報を得て，移住を希望するものがあっても，渡航費が障害となって移住の実現が妨げられる可能性がある。もし，その渡航費の一部または全部がなんらかの手段で補助されるならば，移民数は当然増加し，その輸送に従事する海運会社の発展に有利となる。そこで本節では，とくに渡航費の問題をとりあげることにする。

一般に，契約移民の場合は，渡航費の全部または一部が移住先国の政府または雇主によって支弁せられ，移民は渡航費の負担を考えなくともよかった。最初の「元年者」ハワイ移民の場合は，往航船賃は雇主たる耕地会社の全額負担

であり，また「官約移民」についても，渡航条約第5条に明記されているように，往航船賃はハワイ政府が負担した。[67] もっとも，第4回から第10回移民までは，糖価下落を理由に渡航費は移民が負担させられている。この間の移民1人当り負担額は75ドルにも達しており，これは日本郵船の船賃25ドルに加えて，本来ハワイ政府が負担すべき移住民局の経費をも含ましめていたようである。[68] 官約移民が終わってからも，渡航費雇主負担の契約移民が多く，たとえば明治27年—29年間のハワイ移民は8,900人で，そのうち自由移民は2,200人にすぎなかった。[69] したがって，明治33年に契約移民が禁止されるまでは，ハワイ移民の圧倒的多数が渡航費の調達に苦しむことはなかった。これが日本郵船や東洋汽船の北米航路の発展に寄与したことは疑いない。

同時期に始まった濠洲移民も渡航費は雇主負担であった。木旺島移民は，明治16年のジョン・ミラー周旋分以来明治31年頃まで契約移民がほとんどで，この場合は往航はもとより満期帰航の費用まで雇主負担であった。濠洲本土クインスランド，ニューカレドニア島，フィージー島など，日本吉佐移民会社が取扱った移民もすべて往復とも渡航費雇主負担であった。

このように渡航費の負担がないということが，移民希望者を増大せしめるのに寄与したことは当然であるが，加えて契約賃金が国内に比して，きわめて高水準であったことも移住を刺激することになった。[70] たとえば，官約移民が始まったころの国内賃金は，農夫で1日11～12銭，大工15銭，石工17～18銭というような状態であったが，官約移民は1カ月26日の労働で15ドル（邦貨約15円）

---

(67) 『ハワイ日本人移民史』，51ページ。そのほか，到着後の住宅，食料，医療費もすべて耕地会社の負担となっていた。

(68) 『移民九十年』，30—31ページ。なお，『ハワイ日本人移民史』110ページによれば，移住民局の経費とは監督官，通訳，医師などの俸給であったようである。

(69) 『移民九十年』，62ページ。

(70) 現実には労働契約がそのまま履行されなかったり，予想外の重労働から生じるトラブルが絶えなかった。

であり，約5倍の高水準であった。[71] また，クインスランド移民も，月30シリング（邦貨約15円）であり，これは日本の農家に雇われた場合の年額に匹敵するともいわれている。[72] かくして，契約移民には強い誘因が作用し，移民数が増加し，しかもそれが継続的に存在することになると，汽船会社が新しい航路を開設するのが容易になる。日本郵船の濠洲航路はまさにこの典型であると言えよう。

これに対して，北米移民はいずれも自由移民であり，渡航費は移民自身が負担しなければならなかった。明治33年以降のハワイ移民も同様であった。この負担が移民にとってきわめて重いものであったことは，当時の渡航費と賃金との関係からうかがい知ることができる。『和歌山県移民史』に収録されている移民の談話によれば，明治30年頃のアメリカまでの船賃は89円，ハワイまでは65円であり，他方当時の国内賃金は日雇人夫が18銭，大工職人が25銭の日給であったという。[73] 日給平均20銭とすれば，アメリカまでの船賃は約15カ月分，ハワイまでは11カ月分にも相当する。それだけならまだしも，国内交通費，被服費，それに上陸の際のいわゆる「見せ金」も用意しなければならないのであるから，一般庶民にとっては自己資金だけでまかなうことはかなり困難であったと考えられる。

それにもかかわらず移民が増加したのは，渡航費を調達する便法がしだいに生じてきたからにほかならない。その1つは，自由移民である実質的には契約移民で，雇主が渡航費を立替え，その移民の賃金から差引くという方法である。移民は必ずしも立替人のところで働かなくともよい場合もあったが，賃金から差引かれるのは同様であった。この方法は，親族や同郷者の場合に用いられたものである。

第2の方法は，とくに和歌山県民の間で行なわれた組合渡航と呼ばれるもの

(71) 『ハワイ日本人移民史』，97ページ。
(72) 『和歌山県移民史』，601ページに引用されている『殖民協会報告第四十号』。
(73) 『和歌山県移民史』，127ページ。

であった。これは，村の資産家が10人以上から成る渡航者組合に旅費や支度金を貸与し，その返済には組合員は互いに連帯責任を有するものである。普通は1人当り100円ないし130円程度で，期間は3年であった。もっとも，3年後に元利金を返済するだけでなく，組合員の純収益の40%を出資者に支払わねばならないという厳しい条件であったが，それでも国内よりかなり高い収入になるとあって，この方法がアメリカや濠洲への移民にひろく利用された。(74)

第3は移民取扱人による渡航費の全部または一部の直接貸付や，渡航の調達の斡旋である。前者の場合は，移民の賃金から差引くのであるが，自由移民は契約移民とは異なり一定期間定住するものでないから，多くは後者の方法がとられたようである。これは出資者が移民取扱人を仲介として移民と証書契約を結ぶもので，明治33年にアメリカへ渡航した移民のうち200円を借入れ，3年後に元利金360円を返済するという契約があった。(75) 出資者も移民取扱人もかなりの暴利をむさぼっていたようである。それでも，明治30年頃のハワイの日本人農夫の賃金は15ドル（邦貨約30円），アメリカでは農夫18ドル（邦貨約36円），製材人夫1日1ドル40セント（邦貨2円80銭），鉄道工夫1ドルないし1ドル25セント（邦貨2円—2円50銭）というように，(76) 国内賃金水準より著しく高かったことが移民を誘発したのである。

北米移民の中でメキシコ移民だけは契約移民であった。しかし，契約移民でありながら渡航費は移民の負担であったようである。たとえば，明治37年9月の大陸殖民合資会社と移民との契約では，「神戸よりメキシコ国サリナ・クルース港に至る渡航費は今回の計算による130円は移民の負担とし」とあり，他の場合もこれとほぼ同様であったという。(77) しかし，この場合でも男は100円，女は40円だけ会社に引渡せばよく，不足額は会社が立替えて賃金から差引くと

(74)『和歌山県移民史』，128—131ページに詳しい。
(75)『同書』，129ページ。
(76)『日米文化交渉史』（移住編），178—179ページ，476ページ。
(77)『和歌山県移民史』，794—795ページ。

いう便法が講じられた。しかし，渡航費を自己負担した上で4年間自由を束縛され，しかもアメリカに比して賃金が低いこと，またアメリカへの転入が禁止されたことなどが原因でメキシコ移民はその後の発展を見なかったのである。そして，これは東洋汽船の南米西岸航路にとってかなり不利な条件となった。

南米移民時代は，契約移民が再び支配的になった時期である。まず，ペルー移民は第2回移民に一部自由移民を含んでいたほかすべて契約移民であった。しかし，渡航費の負担は時代により，移民会社により異なっていた。森岡真取扱いの第1回および第2回移民の場合は，渡航費は雇主の負担であった。第3回移民になると往航は移民負担で，契約期間（4年）を満了した場合の帰航費は雇主が負担するということにかわっている。明治殖民会社取扱いの第1回移民も，渡航費は雇主負担であった。しかし，その後はいずれも移民負担となり，大正12年には渡航費自弁で一定期間束縛をうけるのは不合理であるという理由で両国政府は以後契約移民を廃止している。

ブラジル移民は，明治および大正期においてはサンパウロ州政府から渡航補助金を交付された。第1回移民は12才以上の者が10ポンド，7～12才は5ポンド，3～7才は2ポンド10シリングの渡航費補助をうけた。しかし，州政府はその40%を実際の雇主から償還せしめ，雇主はまた移民の賃金から同額を差引くことになっていたので，12才以上の者についていえば実質的には6ポンド（邦貨60円）の補助であった。[78] 当時日本からサントスまでの船賃は12才以上で160円，7才以上80円，3才以上40円であったから，[79] 12才以上1人について100円はなお移民の負担であった。第2回移民のときは，12才以上は8ポンドに引下げられていたが，大正3年頃には9ポンドの補助になっていた。

しかし，ブラジル移民は家族移民であることが要求され，12才以上45才未満の農業労働適令者を少くとも3名以上含むことが必要であったので，最低3名

(78) 『ブラジルに於ける日本人発達史』（上巻），266—267ページ。

(79) 入江寅次，『ブラジル移民五十年史』，16—17ページ。

の家族としても300円程度の自己負担金を要することになる。当時の新聞はつぎのように報じている。すなわち，「此の親子三人の伯国迄の渡航費（一部は同国政府より支弁せらるゝも）及び雑入費としては総計先づ邦貨五百円位は無かる可からず第2回移民は各家族この位の金子を工面して移民の募集に応じたりしものと推定するを憚らず失敬ながら我水呑百姓の分際として一朝の入用に五百円の大金を調達するは恐らく容易なることに非ず一枚の田畑，一棟の家屋，諸道具一切売払ひて尚ほ足らざる分は親戚知己の請判を哀願して他より借入れ甚しきは古風に其の女を人買の手に託して醜業婦其他と為し若干の身代金を得などして之を補ひ辛うして所要の額だけ取纏めて乗るか反るかの運命を此一挙に委し所謂背水の陣を布いて海外出稼ぎの為めに郷国を離るゝもの滔々として皆然らざるは無けん」[80]。移民の渡航費の重荷がしのばれるのである。それにもかかわらず，あえて渡航したのは言うまでもなく現地における高賃金収入見込であった。第1回移民が皇国殖民合資会社と交わした契約では，日給の場合1円20銭ないし50銭，請負の場合もほぼ同額ということになっており[81]，したがって，3人働けば1年間で1,000円，わるくとも600～700円は蓄財できると考えたからであった[82]。

大正3年に渡航費補助が打切られ，その後大正6年の契約で復活したことは既述の通りであるが，ここでは渡航費補助は実質8ポンドであった。それがのちに12ポンド，17ポンドと増額されたという[83]。これは欧洲大戦でヨーロッパ移民を導入できなかったためであった。大正10年の契約更改によって，渡航費補助は15ポンドとなり，3,000人まで支給されることとなったが，翌11年には600人に減じられ，以後サンパウロ州政府の補助金は廃絶した。しかし，大正12年

(80) 「東京時事新報」，明治45年1月9日付。

(81) 『ブラジルに於ける日本人発展史』（上巻），270ページ。

(82) 現実には，200円程度しか貯蓄できなかったようである。前記の「東京時事新報」によれば，3人で約190円の貯蓄ができ，これが全体を通じての平均であろうとされている。

(83) 『ブラジルに於ける日本人発展史』（上巻），317ページ。

および同13年上半期は雇主が同じく15ポンドの渡航費補助を負担し，それによって補助移民800人が送出された。この頃になると，移民の渡航費負担は著しく軽減されることになった。すなわち，大正10年に海外興業会社は日本郵船と大阪商船に交渉し，船賃は従来250円であったのを200円に引下げることに成功し，また同社は50円の補助金を支出し，ブラジル側の渡航費補助は邦貨で120円に相当したので，移民の自己負担は30円程度に軽減されたのである。(84)

さらに，大正12年以降，政府は移植民奨励費を設け，海外興業会社が徴収する移民手数料を全廃せしめ，(85) これに対し会社に報償金を交付することになった。また翌13年3月には，関東大震災の罹災者100名に対し，政府は渡航費全額補助を行なった。つづいて同年9月には，3,000人に対し渡航費全額補助がなされ，ここに移民の渡航費全額をわが国政府が支給するという画期的な制度が開かれた。これは，わが国の移民政策上特筆すべきことである。加えて，移民の郷里から乗船港までの国内旅費は半額割引となり，昭和2年には神戸に無料の移民収容所が設置され，昭和7年に至っては移民に1人当り50円の支度金まで支給することとなり，移民の負担は全く軽減され，ブラジル移民は最盛期に入ったのである。

このように，初期のブラジル移民の渡航費負担はかなり重かったけれども，しだいに軽減されていった。渡航費補助が当初から皆無であれば，ブラジル移民数はおそらくはるかに少なかったであろうし，それはまた南米東岸航路の発展を妨げることになったであろう。渡航費補助が存在し，10回におよぶ初期のブラジル移民が相当数に達した実状を目前にしたとき，日本郵船はもとより当時まだブラジル移民輸送に従事したことのなかった大阪商船としては，南米東岸航路への進出に意欲を燃やしていたことは容易に推察できる。加えて，渡航費補助が中断した大正4年および5年にブラジル移民がほとんど杜絶したこと

(84) 「大阪朝日新聞」大正10年6月11日付および「報知新聞」大正11年2月4日付。
(85) 当時は1人35円であったという（『ブラジル移民五十年史』，40ページ）。

は，たとえ不十分ではあっても渡航費補助のもつ重要性を明らかにした。大阪商船が南米東岸定期航路を開設したのは大正5年12月のことであったが，それは渡航費補助を復活する契約が結ばれた同年8月14日の直後であったことは決して偶然ではない。渡航費補助が過去に示した実績に加えて，その後少なくとも4年間は渡航費補助が存続するという確かな見通しが航路開設の重要な誘因であったと考えられる。そして，その後移民の負担額が軽減されると同時に移民数は飛躍的に増加し，移民輸送を通じてこの航路がますます発展することになったのである。この意味において，大阪商船の南米東岸航路および郵商協調前の日本郵船の私設南米東岸線の発展における渡航費補助の役割は，わが国海運史上においても特筆に値する。

8. 移民取扱業者と汽船会社

最後に，移民取扱人と汽船会社との関係について考察したい。移住予定先の高賃金水準や渡航費の全部または一部の補助の存在は，移住希望者を増大せしめるが，その移民と輸送に当る汽船会社との結びつけは多くの場合移民取扱人を通じて決定された。つまり，移民輸送などの国の，どの会社の船によって行なうかの選択は，明治27年4月の移民保護規則および同29年4月の移民保護法の制定以来，移民取扱人の手中にあった。一度に数百名もの移民を募集し，しかもある程度継続的な移民募集に当る移民取扱人は，汽船会社にとって重要な存在であったことはいうまでもない。

最初の移民取扱人は，既述のように日本吉佐移民合名会社で，明治24年12月のことであったが，明治31年4月には10社に達し，同38年には29社の多くを数えたという。(86) もとより，移民はすべて移民取扱人の手によったものではないが，移民会社の全盛期つまり明治40年の日米紳士協約締結以前には圧倒的多数がかれらの周旋によって渡航している。第14表からわかるように，初めて移民

(86) 『和歌山県移民史』，277—278ページに会社名が記録されている。

第14表　移民取扱人別移民数

	移民取扱人によるもの			移民取扱人によらないもの	合　計
	契約移民	自由移民	計		
明治31年～同　40年	50,798	90,157	140,955	47,560	188,515
明治41年～大正6年	34,719	8,324	43,043	90,547	133,590
大正7年～昭和7年	93,131	29,888	122,019	122,807	244,826
合　　計	178,648	127,369	306,017	260,914	566,931

（出所）　拓務省拓務局，『海外移住統計』，昭和8年10月，23—24ページ。

統計が作成された明治31年からの10年間には，約75%の移民が移民取扱人の手によっている。つぎの10年間には32%に低下しているが，最後の15年間には50%に回復しており，全期間を通じても過半数は移民取扱人によるものであった。明治31年から海外興業株式会社設立の大正6年までに各移民取扱人が取扱った移民数は第15表の通りである。

これらの移民取扱人の一部が，偽欺的行為によって移民を搾取した事実は周知のところであり，その悪徳な営業を詳細に追求することは本稿の意図ではない。ただ，移民取扱人の営業収入源として正式の渡航周旋料のほかに雇主から別途に手数料を徴収したり，汽船会社から運賃のリベートを強要した事実を指摘しておかなければならない。移民会社が汽船会社から運賃リベートを徴収したことは多くの移民関係文献に記載されている。(87) 大正期に入ってからは移民会社はかなりの信用を得たことは当時の新聞からもうかがわれるが，それでも，「移民会社に対する悪声も，移民の申分が逐一妥当とは言えぬが，随分甚しきものあるは事実のようで，殊に移民会社が汽船会社から移民の運賃の何割かを払戻さしめて，之を懐中に収め，汽船会社はその払戻を為す丈の余裕あるに拘はらず，之を運賃軽減の方に振向けないという事実か風説かは，甚しく移民の反感を買い来ったこと丈は確かのようである……吾人は監督官庁の厳密の監督

(87)　たとえば，『移民九十年』，93ページ，『ハワイ日本人移民史』，147ページ，『五十年のハワイ回顧』，101ページ，『和歌山県移民史』，505ページ。

第15表 移民取扱人の取扱移民数（明治31年—大正6年）

移民取扱人	取扱移民数	移民取扱人	取扱移民数
森岡真	15,414	中央移民会社	609
神戸渡航合資会社	2,993	防長移民合資会社	1,114
日本移民合資会社	7,992	合資会社三丸商会	2,621
厚生移民合資会社	3,746	金屋雅敏	1,728
東京移民合資会社	7,468	高木加六	1,972
東洋移民合資会社	25,563	森島寿雄	2,369
海外渡航株式会社	15,931	小見正孝	1,488
九州移民株式会社	1,527	村山小次郎	918
熊本移民合資会社	12,020	大野伝栄	586
帝国殖民合資会社	5,809	大陸殖民合資会社	13,133
東洋殖民合資会社	126	土佐移民株式会社	302
山本鋭一郎	278	光永久太	350
中国移民合資会社	3,120	周防移民合資会社	1,374
太平洋移民合資会社	2	関西移民合資会社	1,461
福田清三郎	57	晩成移民合資会社	2,655
谷口嘉一	33	皇国殖民合資会社	2,470
日下部正一	61	防長殖民移民合名会社	1,693
村山保寿	108	日本殖民株式会社	1,012
日本吉佐移民合資会社	920	明治殖民合資会社	2,900
広島移民合資会社	2,893	日本殖民合資会社*	7,341
高田平兵衛	866	竹村与右衛門	6,964
東北移民合資会社	885	南海移民株式会社	155
南海移民合資会社	1,447	森岡移民株式合資会社	14,181
中外植民合資会社	406	南米殖民株式会社	2,723
仙台移民合資会社	1,532	不詳	1,400
山陽移民合資会社	3,174	総計	188,295
太平洋殖民会社	405		

（出所）『日本移民概史』，55—56ページ。

* 日東殖民株式合資会社の誤りでないかと考えられる。

の下に，斯かる不当利得が認められる筈なしと思うが，移民会社の監督庁たる外務省，汽船会社の監督庁たる逓信省は，此の点を十分検査するの責任がある」[88]と報じられている。

(88)「読売新聞」大正七年五月三日付。

多数の移民を募集している移民会社と，いくつかの汽船会社および船主との取引上の立場を比較計量すれば，前者が強いのはむしろ当然であり，とくに定期航路がまだ開設されていない時期または開設間もないころに社外船の活躍が顕著であったのは，航路拡張を狙う社外船主が移民会社の示した輸送条件をかなり無理をしても受諾したことと無関係とは考えられない。ハワイ私約移民の輸送，メキシコ移民輸送，ブラジル移民輸送など，いずれもその初期において社外船が利用されたのは既述の通りである。しかし，移民輸送がある程度継続性があると考えられ，それを一つの契機として定期航路が開設されるに及ぶと，社外船は漸次姿をひそめ，もっぱら社船グループが移民輸送に当るようになったことは，移民輸送に関する既述のところから明白である。その原因の一つは，汽船会社と移民取扱業者の直接的なつながりにある。

日本吉佐移民会社およびその後身の東洋移民会社が，航路拡張をめざす日本郵船の傍系会社であったことは既述の通りであるが，このように汽船会社自体が傍系会社を創設して移民取扱業務を行なうようになると，移民・移民取扱人・汽船会社という3者関係が実質的には移民・汽船会社という直接的な関係に転じることになる。傍系移民会社が募集した移民の輸送は，当然親会社たる汽船会社の船で輸送されることになり，その嚆矢が日本郵船の濠洲移民輸送であったわけである。また，この種の移民会社の目的は基本的には親会社の航路拡張に貢献することであるから，一般の移民会社のように悪質な手段で移民を搾取することがなかったので，一般の信用も高く，移民取扱数も多くなる。たとえば，既述の土佐丸事件においても，東洋移民会社は移民募集および解除に伴う損害賠償，土佐丸艤装費賠償など合計29万円の損害を受けながらもなんのトラブルもおこさなかったことは高く評価されている。また第15表においても，東洋移民会社の取扱移民数が他社を圧しているが，これは信用度に負うところが大きい。

このような汽船会社の傍系移民会社はその後も現われた。大阪商船の南米移

民株式会社，東洋汽船の森岡移民株式合資会社がそれである。南米移民株式会社は，第1回ブラジル移民を取扱った皇国殖民合資会社がいったん竹村与右衛門にひきつがれていたのを，大正4年に水野竜が再度ひきついで設立したものであるが，大阪商船の資本がかなり入っていた。南米東岸航路をめざす大阪商船としては，移民業務に力を入れたのは当然であった。森岡移民株式合資会社は，明治29年に森岡真個人が移民取扱人として設立されたのが前身で，その後森岡移民合資会社に改組され，さらに森岡移民株式合資会社に至ったものである。東洋汽船の南米西岸線開設にともない，従来ペルー移民の取扱実績の大きい森岡移民会社に着目したのは当然であった。すなわち，「当社が南米航路を開始したのも移民輸送を目的としたものであった。……一方当社としては，今後更に南米西岸線を強化発展させようと計画していたので，営業上移民関係に一層力を入れたいと考えていたのである。そこで，森岡社長と協議の上，新たに当社直系の森岡移民株式合資会社を創設して，森岡移民合資会社の営業，権利，義務一切を承継することにしたのである。[89]」

移民会社と汽船会社との関係は，ブラジル移民輸送に端的に現われている。第1回の皇国殖民会社が東洋汽船の「笠戸丸」を傭船したのは，当時南米西岸線が一時中止され，同船の使途が考えられていたときに水野竜が眼をつけたものであった。[90] 第2回以降竹村与右衛門取扱分はいずれも社外船で輸送されているが，郵船系の東洋移民会社取扱分はいずれも日本郵船の船で輸送されたことは，第9表に示された通りである。大正3年のサンパウロ州政府の渡航費補助中止に伴い，ブラジル移民が中絶するや森岡移民会社が進出してきて，竹村を承継した南米植民会社と東洋移民会社，森岡移民会社の3社の競争期に入ったが，やがて大正5年4月に3社協調によるブラジル移民組合が設立されるに至った。つまり，これは郵船，商船，東洋汽船の社船グループ系の移民会社が構

(89) 東洋汽船株式会社，『六十四年の歩み』，153ページ。
(90) 『同書』，107ページ。

成する組合であり，この組合が渡航費補助の復活およびブラジル移民輸送再開契約を結んだのであるから，ここに至ってもはや社外船がブラジル移民輸送にくいこむ余地はなくなったのである。第10表がいずれも日本郵船と大阪商船の船舶であるのはこれに起因している。

大正6年12月に移民会社の統合により海外興業株式会社が創立されたが，その株式総数の約4分の3は大阪商船，日本郵船および東洋拓植[91]が引受けている。[92]森岡移民会社はペルー移民の実績を惜しんでかこれに参加せず，ペルー移民の取扱いは森岡と海外興業の対立となったが，ブラジル移民組合の方にはひきつづき参加した。しかし，出資金は海外興業が南米植民と東洋移民の出資金を継承して4分の3を占め，森岡移民はわずかに4分の1にすぎなかった。再開後のブラジル移民輸送に東洋汽船の船舶が用いられなかったのは，こうした事情によるものであった。その後森岡移民会社は不振をきわめ，大正9年11月についに営業権を海外興業に売却した。かくして，ブラジル移民の取扱いは海外興業にしぼられ，その輸送は大阪商船と日本郵船によって行なわれ，これが昭和6年春の郵・商協調まで続いたのである。

このように，従来移民取扱人が対汽船会社および対船主関係においてもっていた優位は，社船グループ系の移民会社の出現と発展にともない，しだいに崩壊していった。汽船会社は，いまや群小の移民取扱人に依存しなくとも，直系ないし傍系の移民会社を通じて移民船客をある程度まで確保することができるようになった。他の移民会社が社船グループ系移民会社と競争しようとしても，移民希望者数は国内の景気変動に影響されるところが大きく，小資本をもってしては競争にうちかつことはもとより，営業を継続することさえ困難であった。他方，大資本を背景とする社船グループ系移民会社は，しだいに移民募集事業を独占するようになり，それはわが国の移民輸送における社外船の活躍

(91) これは当時わが国の朝鮮，満蒙に対する対外投資機関であった。

(92) 『海外興業株式会社小史』，昭和六年六月，6ページ。

をしめだし，社船グループによる移民輸送の確立に貢献したのである。換言すれば，社船グループは移民輸送をきわめて重要視し，積極的に移民募集に努力したのであって，ここにも海運会社とくに旅客船会社の発展が移民輸送に依存するところが大きかった一端がうかがわれるのである。

9. 結　　語

以上において，わが国の戦前の移民輸送が海運業の発展に無視できない大きな役割を果したことを，若干の視点から考察した。そこでは，一般に移民輸送が開始され，それがある程度の大きさに達しうることおよび継続性をもつと見込まれたときに航路が開設されていることが明らかになった。また，移民の渡航費補助制度の存在が航路の開設を容易にしたこと，社船グループによる移民輸送の確立には移民会社が大きな役割を果したことも明らかになった。

しかしながら，遠洋航路の発展はもとより移民輸送のみに依存するものではない。それどころか，特定の条件のもとでは移民輸送が汽船会社にとって不利なことさえある。たとえば，船腹不足期には移民輸送用の客室を貨物倉庫として改造し，貨物輸送を行なう方が有利なことさえある。(93) したがって，航路の拡充や発展には，移民輸送のみならず貨物輸送の果した役割をも併せて考察しなければならないのは当然である。この場合とくに重要なことは，復航の貨物輸送の問題である。往航は多数の移民輸送と移民の携行貨物の搭載によって船腹を有効に利用し得るとしても，復航には多数の旅客輸送は期待できず，どうしても貨物輸送が中心となる。その状況如何によって移民輸送航路の経営上の採算が決定される。こうした問題も船舶設計の問題とあわせて今後十分に研究されなければならない。

---

(93) 事実において，大正6年頃の北米航路では，旅客80名用の船室では8,000円の粗収入であるが，これを貨物倉庫とすれば約150トンの貨物を収容することができ，その貨物運賃収入は1万2,000円となり，その他旅客を搭載する手数，食料などを考えれば，貨物輸送の方がはるかに有利であったという（「大阪毎日新聞」大正六年十一月十七日付）。

さらに，移民輸送航路の経営が政府の海運政策とどのような関係にあったかを明らかにする必要がある。往航の移民輸送のみでは航路経営が成り立たない場合でも，政府の航路補助金があれば経営が容易となる。戦前のわが国の移民航路は，とくに移民輸送に対する保護はなかったにしても，一般的な海運補助政策によって手厚い保護が加えられていた。事実において，大阪商船の南米東岸航路は昭和2年から11年の間に黒字経営であったのは3年だけで，残りはいずれも補助金によってようやく利益を生み出していた。(94) このような関係もさらに一層分析されなければならない。

いま一つ付加すべきことは，基本的な問題として移民送出の経済的・社会的背景とわが国の海運業の発展との関連が明らかにされる必要がある。たとえば，不況期に移民が多数送出されるとすれば，海運業にとってきわめて好都合であり，その逆だとすれば移民輸送上種々の問題が生じることになる。つまり，単に移民輸送と海運業との直接的・皮相的な関係ではなく，日本経済の発展過程における経済・社会現象としての移民送出と海運業との関係が注目されねばならない。

このように，本稿の研究には重要な課題がなお多く残されている。しかし，本稿では，一応移民輸送がわが国の海運業の発展にどのように貢献したかを明らかにする基礎的な資料をとりまとめることには成功したと信じている。今後はこれを手掛りとして，残された課題に取り組んでみたい。

---

(94) 山本泰督，「わが国における移住者輸送問題」，柴田銀次郎編，『南米の経済と移民』，151—152ページ。

組織スラックと企業の適応的行動

——立石電機のケースを中心にして[1]——

吉　原　英　樹

1.　序

バーナード (C. I. Barnard), サイモン (H. A. Simon), マーチ (J. G. March) を中心に展開されてきた記述的意志決定論は，あらゆる組織における意志決定に普遍的に妥当する理論の性格をもっている。この意味で，記述的意志決定論は一般理論であるということができる。この一般理論としての記述的意志決定論が，サイヤート＝マーチ (R. M. Cyert and J. G. March) によって企業という一つの特殊な組織に適用され，その結果「企業の行動理論」(the behavioral theory of the firm) が展開されるようになっている。この「企業の行動理論」は，新しい企業理論を確立しようとする多くの試みのなかでは，その革新的な方法論と強大な影響力などの点からみて，最も注目に値するものとなっている。

さて，「企業の行動理論」は，いうまでもなく，一連の独自な概念をもっている。われわれが本稿においてとくにとりあげる組織スラックという概念は，その一つである。それでは，「企業の行動理論」の諸概念，とくに組織スラックの概念は，現実の企業の行動を解明するにあたってどのような有効性を発揮

(1)　立石電機の分析は，種々の理由——分離独立や吸収合併がかなり行なわれていること，および株式の上場が比較的に最近であることなど——から，営業報告書や有価証券報告書などの外部に公表された資料によって行なうことは，ほとんど不可能である。このため，本稿のケースの記述は，主として，コスト・ダウン・センター部長とのインタビューとコスト・ダウン・センターの所有している内部資料にもとづいてなされている。

するのであろうか。組織スラックという概念は企業行動のどのような側面を明らかにするのに貢献するのであろうか。

われわれは，一つのケース・スタディを試みることによって，この問題に答えたいと思う。立石電機におけるコスト・ダウンという一つのケースを，「企業の行動理論」の諸概念，とくに組織スラックの概念を用いて記述分析することによって，この問題に答えたいと思う。したがって，本稿の目的は，現実の企業行動の解明における「企業の行動理論」の諸概念の有効性を，立石電機におけるコスト・ダウンという一つのケースの中で確認することとなるのである。

2. 立石電機の概要

まず，立石電機におけるコスト・ダウンの記述分析の理解を容易にするために，立石電機について概略的な点を明らかにすることからはじめよう。

立石電機の歴史を大きな事件によってあとづけてみると，次のようになる。

昭和8年，現社長立石一真氏によって，わが国最初で唯一の継電器専門工場として，立石電機製作所が設立されている。

昭和16年には，同社の主力製品の一つであるマイクロ・スイッチの生産が開始されている。

昭和23年に立石電機株式会社が設立され，それまでの個人経営の業務の一切が引継がれている。

昭和30年には，販売部門と研究部門がそれぞれ立石電機販売株式会社と株式会社立石電機研究所として分離独立する。また同年に，独自の分権的経営管理方式であるプロデューサ・システムが採用されている。

昭和35年2月，当時夢のスイッチとしてセンセーションをまきおこした近接スイッチが開発され，その後の電子制御装置の開発の一つの基礎が確立される。同年の10月には，当時の資本金の3倍にもあたる巨費を投じて中央研究所

が設立されている。

昭和37年には株式の上場が行なわれている。またこの頃から漸次輸出に力がいれられはじめ，米国のＵＬ規格の合格，海外駐在員事務所の設立，海外企業との輸出契約の締結などがみられるようになる。

昭和40年に全立石電機の合併が行なわれ，現在の立石電機株式会社に至っている。

次に，現在の立石電機のあらましを明らかにしておこう。資本金，売上高，従業員数はそれぞれ次のようになっている。

資 本 金……約11億4,000万円

売 上 高……約54億円（6ケ月決算）

従業員数……約2,960名　　（昭和42年3月現在）

立石電機の組織の概要は次の第1図のようになっている。

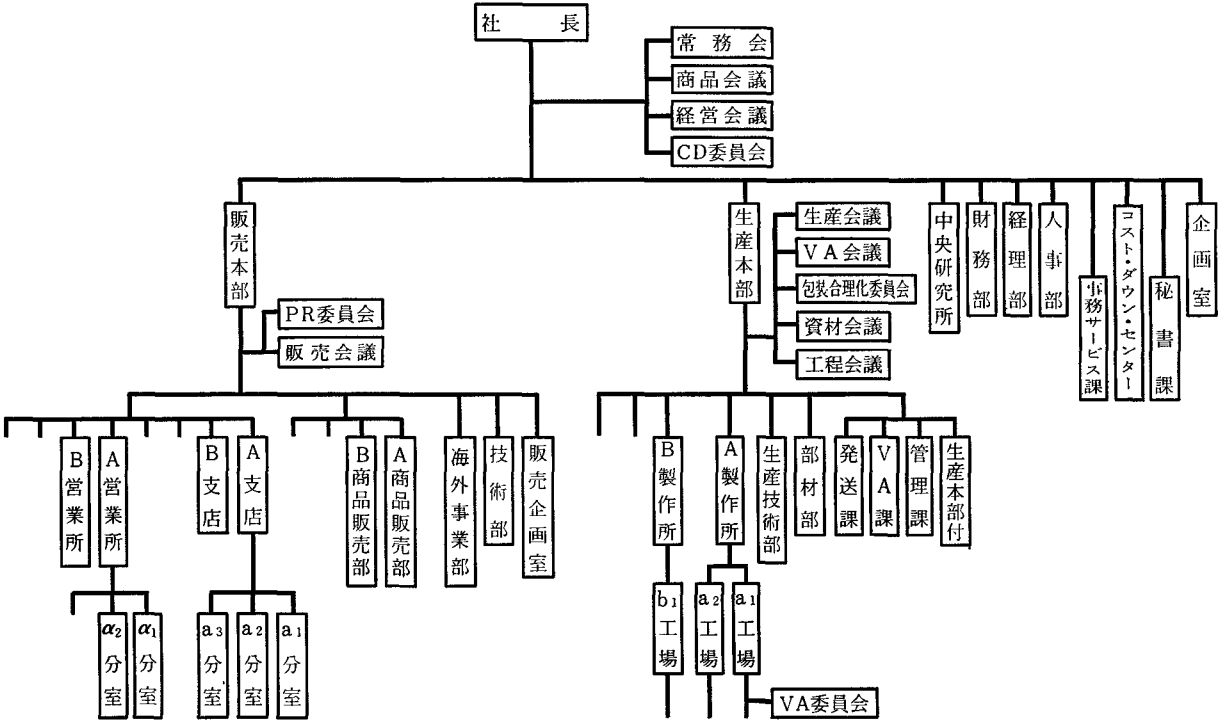
製品構造は次の第1表のようになっている。なお，こんごの製品戦略の方向は，電子制御を応用した総合商品のウェイトを高かめることにおかれている。

第1表　製　品　構　造

	売上構成比
(1) 有接点機能商品 （例） マイクロ・スイッチ，制御リレー	77.1%
(2) 無接点機器 （例） 近接スイッチ，無接点リレー	7.9%
(3) 制　御　盤 （例） プラント装置制御盤，集中監視制御盤	12.5%
(4) 総合商品 （例） 自動販売機，自動改札装置，電子交通信号システム	2.5%

（昭和41年度）

第1図 組織の概要


社長
常務会
商品会議
経営会議
CD委員会
販売本部
PR委員会
販売会議
B営業所
A営業所
α_2分室
α_1分室
B支店
A支店
a3分室
a2分室
a1分室
B商品販売部
A商品販売部
海外事業部
技術部
販売企画室
生産本部
生産会議
VA会議
包装合理化委員会
資材会議
工程会議
B製作所
b1工場
A製作所
a2工場
a1工場
VA委員会
生産技術部
部材部
発送課
VA課
管理課
生産本部付
中央研究所
財務部
経理部
人事部
事務サービス課
コスト・ダウン・センター
秘書課
企画室

さて，立石電機は独自な経営思想の上に立って経営される異色の企業として，多くの人々の注目をあびている。同社の企業経営にみられる独自な特色としては，次のような点をあげることができるであろう。

第一の特色は，プロデューサ・システムを中核とする徹底した分権的経営管理方式である。

第二の特色は，企業の成長と発展をもたらす原動力として中央研究所の研究開発活動を第一義的に重視していることである。業界で最大最高の研究設備，巨額の研究開発投資，独自な研究開発の組織と管理方式によって次々と画期的な新製品が開発され，立石電機の高度成長が可能になっている。

第三の特色としてはコスト・ダウン戦略をあげることができる。コスト・ダウン戦略については後にくわしくとりあげることにする。

このような数々の独自な企業経営上の特色をもつ立石電機は，今日，高収益企業，高度成長企業，高度の技術力をもつ企業として，株式市場をはじめとして多くの人々の注目を集めている。

3．「問題」の発生と企業の探求と革新の行動

立石電機のコスト・ダウン戦略は，「問題」の発生によって喚起され，「問題」を解決するために実施された一連の探求と革新の行動の一つである。したがって，コスト・ダウン戦略をとりあげるまえに，まず，立石電機における「問題」の発生と，この「問題」を解決するためにとられた一連の探求と革新の行動について基本的な点を明らかにしておかなければならない。

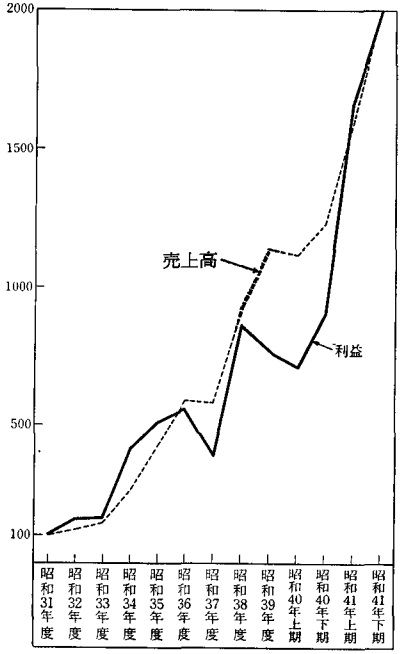
I 「問題」の発生

企業の目標水準（要求水準）と達成水準との間にギャップが生じたとき，あるいは生じると予想されたとき，企業にとって「問題」が発生する。それでは，立石電機の場合には，いつ，そしてどのような形で「問題」が発生したの

であろうか。

次に示す第2図は，立石電機の売上高と利益の推移を示している。

第2図 売上高と利益の推移

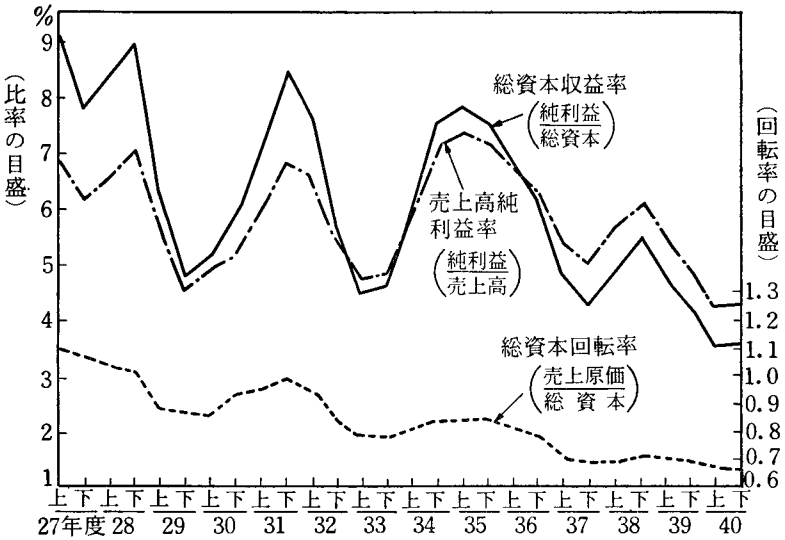


1. 一年決算である昭和31年度から昭和39年度までについては，一年決算の数値を2で割ったものが用いられている。
2. 指数はいずれも昭和31年度を100としている。

このグラフは，立石電機においては，昭和37年度と昭和39年度から昭和40年上期にかけての二つの時点で「問題」が発生していることを明らかにしている。受注高，売上高，利益などについて月次数値を算出し，これらの数値を重要な指標として凝視しつつ経営を行なっている立石電機は，この二つの時点で「問題」を明確に知覚したと考えられる。

なお，ここで立石電機における「問題」の発生と日本経済の動きとの関連を明らかにしておこう。日本経済の動向は，第3図のようになっている。

第3図　収益関連比率の推移（製造業）



出所：主要企業経営分析，昭和40年下期
日本銀行統計局　P. 8

日本経済の動向を示す第3図のグラフと，立石電機における「問題」の発生を示す前掲の第2図のグラフとを比較するならば，同社における二回の「問題」がともに不況という経済環境の下で発生していることが明らかとなるであろう。

Ⅱ　立石電機の探求と革新の行動

企業は「問題」に直面すると，この「問題」を解決するために探求と革新の行動を起こす。これを問題志向的探求（problemistic search）並びに問題志向的革新（problem-oriented innovation）という。それでは，立石電機は「問題」に直面してどのような探求と革新の行動をとったのであろうか。

不況という経済環境の下で，業績悪化という「問題」にはじめて直面した立石電機は，次のような一連の探求と革新の行動によってこの「問題」を解決しようとした。

第一は，直接的に売上高を増大させるための戦略である。これは次のような内容から成り立っている。

1. 販売網の強化……具体的には，販売員の増加と支店および営業所の増加が中心となっている。
2. 新製品の市場投入の積極化

この売上高拡大の戦略は，立石電機のそれまでの，売上高を伸ばすことが企業の成長と発展をもたらすという売上高第一主義の行き方にもとづいて，いわばごく自然に形成された戦略である。

第二に，立石電機はこのときに新製品分野への多角化の必要性を痛感し，研究開発活動をさらに積極的にする戦略をとった。すなわち，昭和35年に設立され，この頃までに漸次内容的に整備されてきた中央研究所が，高度な機能部品と電子制御を応用した総合商品の研究開発のために本格的な活動を開始したのである。この研究開発活動の積極化と新製品分野への進出の戦略は，企業の成長と発展は研究開発活動に依存するという創業以来の経営方針にもとづいて，ごく自然に形成された戦略である。

第三に，立石電機は，国内の景気変動の波の緩和と売上高の伸長のために輸出の積極化の戦略をとった。具体的には，ニューヨークの駐在員事務所の設置，UL規格をはじめとする海外国の規格の合格，海外企業との輸出契約の締結となってあらわれている。

以上のような一連の探求と革新の行動は，景気回復をバックにしつつ立石電機の「問題」を解決することに成功したのである。

ここで一つ注目しておかなければならないことがある。それは，この時点において，利益管理の意識あるいはコスト管理の意識が立石電機にはとんどみら

れなかったことである。同社は一貫して売上高の増大によって利益を伸ばしていく方針をとったのである。次の第二回目の「問題」に直面するまでは，立石電機の注意の焦点はつねに売上高の増大と新製品の開発の両者に向けられていたといえる。

さて，立石電機は，昭和39年度から昭和40年上期にかけて再び業績悪化という「問題」に直面する。立石電機は，この第二回目の「問題」を解決するために，次のような一連の探求と革新の行動を実行した。

第一は，売上高を増大させる戦略，とくに販売網を強化する戦略である。これは次のような内容から成り立っている。

1. 生産間接部門（設計，工程，資材など）の余剰人員の販売部門への配置転換
2. 特約店，特約販売店などの拡充
3. 分室制の採用と拡充……分室は支店あるいは営業所の下部組織であり，2～3人のセールスマンから成っており，取引先との緊密な接触の拠点となっている。このような分室が各地の工業地帯に20ばかり設けられている。

第二は輸出の増進の戦略である。国内の不景気に直面して今まで以上に輸出増大の必要性を痛感した立石電機は，海外事業部の設置などを通して輸出増進の戦略を今まで以上に積極的に遂行した。

第三はコスト・ダウン戦略である。このコスト・ダウン戦略は節をあらためてくわしくとりあげることにする。

ところで，第二回目の「問題」にたいしてとられた以上の戦略のうち，販売網の拡充の戦略と輸出増進の戦略は，主として売上高第一主義にもとづいて形成された戦略であり，第一回目の「問題」にたいしてとられた戦略と同じである。これにたいして第三のコスト・ダウンの戦略は，売上高をふやすことによって利益を伸ばすという売上高第一主義からは出てこない戦略である。コス

ト・ダウン戦略は，立石電機の注意の焦点が利益管理あるいはコスト管理に向けられるようになってはじめて出てくる戦略である。それでは，第二回目の「問題」はどのようにして立石電機の注意の焦点をコスト管理に向けるようにしたのであろうか。また，どのようにしてコスト・ダウン戦略は実施されていったのであろうか。さらに，コスト・ダウン戦略はどのような成果をあげたのであろうか。次にこれらの問題をとりあげなければならない。

4. コスト・ダウン戦略

I コスト・ダウン戦略の喚起

第二回目の「問題」に直面するまでの立石電機は，ずっとその注意の焦点を売上高増大と新製品開発の両者に限定していたとみることがでる。それではどのようなわけで立石電機は，この時点に至って，その注意の焦点をコストにも向けるようになったのであろうか。立石電機において最初にコストに注意を向けたのは，トップ・マネジメントとくに社長であるといわれている。それではなにが社長の注意をコストに向けさせたのであろうか。

立石電機の注意の焦点をコストに向けさせたものは，いうまでもなく第二回目の「問題」である。第二回目の「問題」は立石電機によって次のような形で知覚され，その結果同社の注意の焦点をコストにも向けさせたのである。

1. 売上高の減少
2. 利益の減少
3. 売上高利益率の低下
4. 輸出間接費の圧迫

第一の売上高の減少と第二の利益の減少は，前掲の第2図に示されている。ここでは，二期にわたる利益のかなりの減少が立石電機の目をコストに向けさせるようにした一つの要因となっていることを指摘しておこう。

第三の売上高利益率の低下は，次の第2表のようになっている。この売上高利益率の低下傾向は，立石電機の注意の焦点をコストに向けさせた諸要因のうちでは最も重要な要因であったといわれている。

第2表　売上高利益率の推移

	売上高利益率(%)	売上高利益率(指数)
昭和31年度	17.0	100
昭和32年度	21.6	127
昭和33年度	18.4	108
昭和34年度	26.2	154
昭和35年度	20.2	119
昭和36年度	16.1	95
昭和37年度	8.6	51
昭和38年度	15.9	94
昭和39年度	11.4	67
昭和40年上期	10.8	64
昭和40年下期	12.4	73
昭和41年上期	17.6	104
昭和41年下期	17.0	100

第四は輸出間接費の圧迫である。輸出増進の戦略を推進していくうちに，関税や運賃などの輸出間接費をいかにして吸収するかということが，競争上の重要な問題であることが明らかとなってきた。立石電機の場合，製品の性格上納期が短かいために輸送がしばしば空輸の形となり，このため運賃のコストがかなりの額になる。このようなわけで，立石電機は海外企業との競争に打ち勝って輸出を増大するために輸出間接費を吸収する必要に迫られたのである。輸出間接費の吸収は当然コストの低減を要求する。このようにして，輸出対策の面からも同社の目はコストに向けられるようになったのである。

立石電機は以上のような形で第二回目の「問題」を知覚し，その結果その注意の焦点をコストにも向けるようになったのである。

以上のようにしてはじめてコストに注意を向けるようになった立石電機の首脳部は，ただちに能率推進課を新設してコスト分析に着手した。それは昭和40

年4月であった。

能率推進課によるコスト分析の結果，まず，経費が売上高の減少にもかかわらずかなり急激に増大していることが明らかとなった。（第3表における（A＋B）経費の項目を参照）この分析結果は立石電機の首脳部にかなりの衝撃を与えたようである。能率推進課は，経費の内容を細分化してその分析を進め，第3表のような一連の結果を明らかにした。第3表におけるA経費とは，全員がコントロールできる費用項目の全体を指している。これにたいしてB経費は，主として管理者によってコントロール可能な費用項目の全体を指している。A経費とB経費の内訳は，後に示されるであろう（142頁）。なお，第3表の一部をグラフで示したのが，第4図である。

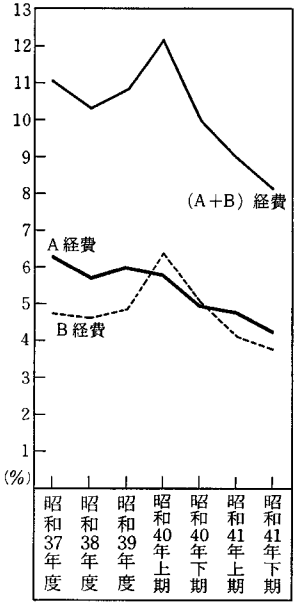
第3表 経費の対売上高比率（%）

	(A＋B) 経費	A経費	B経費	経費の例			
				通信費	事務用品費	交際費	広告宣伝費
昭和37年度	11.06	6.270	4.786	1.220	0.7673	0.5912	1.541
昭和38年度	10.30	5.696	4.605	1.364	0.6515	0.6759	1.454
昭和39年度	10.82	5.924	4.897	1.603	0.5333	0.7757	1.778
昭和40年上期	12.16	5.761	6.401	1.436	0.5937	0.6998	2.687
昭和40年下期	9.991	4.943	5.048	1.744	0.4114	0.7036	1.702
昭和41年上期	8.961	4.791	4.170	1.574	0.4596	0.6181	1.301
昭和41年下期	8.104	4.270	3.834	1.317	0.4010	0.5395	1.183

これらの一連のコスト分析の結果は，売上高が増大するにつれてその対売上高比率が低下していくべきであるこれらの経費が，そのような予期される推移を示していないことを明らかにした。固定費の性格を多分にもっているこれらの経費が，売上高の動きに応じて比例的に，あるいはそれ以上の率で増大していることが明らかとなったのである。

能率推進課は，また，人件費の効率の低下を次のような形で明らかにした。第4表がそれである。

第4図　経費の対売上高比率の推移



第4表　人件費効率の推移

	付加価値／人件費		利益／人件費	
		指数		指数
昭和31年度	3.55	100	1.21	100
昭和32年度	3.79	107	1.41	117
昭和33年度	3.56	100	1.10	91
昭和34年度	4.26	120	1.92	159
昭和35年度	4.08	115	1.56	129
昭和36年度	3.06	86	0.95	79
昭和37年度	2.32	65	0.38	31
昭和38年度	2.90	82	0.88	73
昭和39年度	2.70	76	0.59	49
昭和40年上期	2.45	69	0.49	40
昭和40年下期	2.48	70	0.56	46
昭和41年上期	3.01	85	0.95	79
昭和41年下期	2.97	84	0.98	81

このような能率推進課による一連のコスト分析の結果をみた立石電機の首脳部は，ここにコスト・ダウンの必要性と可能性を確信するに至ったようである。コスト・ダウンを実現しなければ今までのような高収益と高度成長を期待することはできない。コスト・ダウンを行なう余地はある。立石電機のトップ・マネジメントはこのように確信するに至ったと考えられるのである。

Ⅱ　コスト・ダウン戦略の実施

以上のようにしてコスト・ダウンの必要性と可能性を確信するに至った立石電機の首脳部は，それではどのようにしてコスト・ダウン戦略を実施していったのであろうか。次にコスト・ダウン戦略の実施についてその基本的な点を明らかにしていこう。

(1)　コスト・ダウン・センター

立石電機の首脳部はコスト・ダウン戦略を実施するために，まず昭和40年10月に，それまでの能率推進課を発展的に解消させ，社長に直属のコスト・ダウン・センターを設置している。（第1図参照）

とくにこのようなコスト・ダウン・センターを設ける理由としては，次の点があげられている。

1. コスト・ダウンにたいする首脳部の決意を明示するため
2. 他の部門からの制約を受けることなしに強力にそして迅速にコスト・ダウン戦略を実施するため
3. コスト・ダウン委員会の事務局として，コスト・ダウン委員会の席上各部門より提出されたコスト・ダウン対策や問題点を速やかに実施に移すため

コスト・ダウン・センターは，部長と担当員3名（男子2名と女子1名）の計4名から成っている。

(2) コスト・ダウン戦略にたいする全社的支持の確保

コスト・ダウン・センターの設置と並んで，コスト・ダウン戦略にたいする全社的な支持を得るための種々の対策がなされた。というのは，当然予想されるように，コスト・ダウン戦略の実施にたいしては，今までからコスト低減の努力は十分に払っているではないか，いまさらあらためてコスト・ダウン戦略を実施する必要はないのではないか，といった不満や抵抗が，コスト・ダウン戦略の対象となる部門の人々の間にインフォーマルな形でみられたからである。このような不満や抵抗を全面的な支持に変えることが，コスト・ダウン戦略の成功のためには必要である。そこでコスト・ダウン戦略にたいする全社的な支持を得るために，次のようなことが実行された。

1. 常務会，経営会議，朝礼，社内報などを通じてコスト・ダウンにたいする首脳部の決意を浸透させる。
2. 会社の経営状態を示す数値をミドル・マネジメントに明らかにし，コスト・ダウンの必要性を確信させる。

(3) コスト・ダウン戦略の担当部門

以上のような対策によってコスト・ダウン戦略にたいする全社的な支持を確保しつつ，いよいよコスト・ダウン戦略が実行に移された。このためには，コスト・ダウン・センターのほかに，ＣＤ委員会（コスト・ダウン委員会），ＶＡ会議，ＶＡ委員会，ＶＡ係（現在ではＶＡ課となっている）があらたに設置されている。立石電機におけるコスト・ダウン戦略は，推進事務局であるコスト・ダウン・センターを中心にして，ＣＤ委員会，ＶＡ委員会，ＶＡ会議，ＶＡ課，さらに管理課，販売企画室などによって担当されている。（第１図参照）

(4) コスト・ダウン戦略の基本方針

立石電機はコスト・ダウン戦略を実施するにあたっては，とくに次のような点に注意したという。

1. コスト・ダウン戦略は上からの押しつけであってはならない。それはあくまで自主的な管理方式でなされなければならない。
2. コスト・ダウン戦略の対象となる費用は，コントロール可能な費用に限定されなければならない。この考え方からA経費とB経費という費用区分が出てきたのである。
3. コスト・ダウンは単純な吝嗇主義であってはならない。コスト・ダウン戦略は，インプットとアウトプットの関係の把握にもとづく成果主義によって行なわれなければならない。
4. コスト・ダウンに関する実施可能なアイデアはただちに実行に移されなければならない。
5. あらゆる箇所にVA（value analysis——価値分析）の思考を適用しなければならない。
6. 中央研究所の研究開発活動はコスト・ダウン戦略の対象としてはならない。

以上がコスト・ダウン戦略にたいする立石電機の基本方針であり，基本的な考え方である。

(5) コスト・ダウンの目標設定

立石電機におけるコスト・ダウン戦略は，コスト・ダウン目標をめぐって実施されている。このコスト・ダウン目標は，基本的には，次のようにしてきめられている。

まず，コスト・ダウン・センターは各費用について前期の対売上高比率を求

め，これにもとづいて次期の目標売上高における目標費用を算定する。この目標費用が次の期のコスト・ダウンの最低必要水準とされる。すなわち，前期と同じ費用の対売上高比率を維持することが，最低の目標として要求されるのである。次に，コスト・ダウンを実際に達成していくところの各現場単位が各費用ごとにコスト分析を行ない，それぞれのコスト・ダウンの目標を出す。そして，コスト・ダウン・センターの最低必要水準と各現場単位が提出した目標水準とが比較され，そのうちの高い水準（より大きなコスト・ダウンを意味している）が，次の期のコスト・ダウンの目標水準として採用される。実際には，いままでのところ，つねに現場単位の提出した目標がコスト・ダウンの目標水準として採用されている。

なお，コスト・ダウンの目標水準は毎期上と同じやり方で改訂される。したがって，毎期，目標水準である費用の対売上高比率は低下していくことになり，コスト・ダウン目標は高められていく。

(6) コスト・ダウンとインセンティブの関係

コスト・ダウン目標の達成のいかんは，次のような形で各人のインセンティブと関連させられている。まず，一般従業員については，立石式ラッカープラン[(2)]によってコスト・ダウンと各人のインセンティブが関連させられている。立石式ラッカープランにおいては，コスト・ダウンによるコストの節減と各人の

（2） 立石式ラッカープランにおいては，賞与は次のようにして決められる。

$$賞与支給月数=\frac{賞与用利益\times\alpha}{基準内賃金の合計(6ヶ月分)}+\frac{立石式付加価値\times\beta}{基準内賃金の合計(6ヶ月分)}+K$$

賞与用利益＝純利益＋引当金

立石式付加価値＝売上高－（材料費＋外注加工費＋仕入商品＋光熱費＋消耗工具備品費＋荷造運賃費＋通信費＋事務用品費＋不良発生高）

K：夏 $K=1.0$，冬 $K=1.3$

ここで，売上高から差引かれる項目が，各現場単位のコスト・ダウン努力によって節減可能なものに限定されていることを注意しなくてはならない。

賞与の増額とがかなり直接的に関連させられていることを注意しなくてはならない。つぎに管理職の者については，コスト・ダウン目標の達成のいかんを業績評価の一項目とすることによって，コスト・ダウンと各人のインセンティブが関連させられている。

(7) 『コスト・ダウン』の影響

最後に，立石電機におけるコスト・ダウン戦略は，占部都美著『コスト・ダウン』（カッパ・ビジネス，昭和40年8月 光文社発行）から終始強い影響を受けつつ実施されていったことを記しておかなければならない。この書物は立石電機におけるコスト・ダウン戦略にたいして指導書の役割を演じたのである。

Ⅲ コスト・ダウン戦略の実例

それでは具体的にどのようなやり方でコスト・ダウン目標が達成されていったのであろうか。次にコスト・ダウン戦略の若干の実例を示すことにしよう。

(1) 帳票の統合整理

立石電機は各地に多くの工場，支店，営業所をもっている。これらの工場，支店，営業所は，コスト・ダウン戦略が実施されるまでは，それぞれ自己の必要に応じて勝手に帳簿や報告書や伝票を作成し，使用する傾向にあった。このため帳票の種類が大へんな数に達していた。

コスト・ダウン戦略はこれらの膨大な帳票を次のようにして統合整理した。まず全部の帳票に登録制度が採用され，あらゆる帳票が管理の対象とされるようになった。つづいて類似帳票や不用な帳票の統合整理が実施された。この結果，報告書は定期の分についてだけで約100種類から約20種類に整理されている。稟議書は，権限の大幅な委譲を行なった上で，約60種類から約20種類に減らされている。伝票については，各工場の類似伝票の統合整理と，業務分析にもとづく伝票の流れの変更と短縮によって，約2,300種類から約1,450種類に減

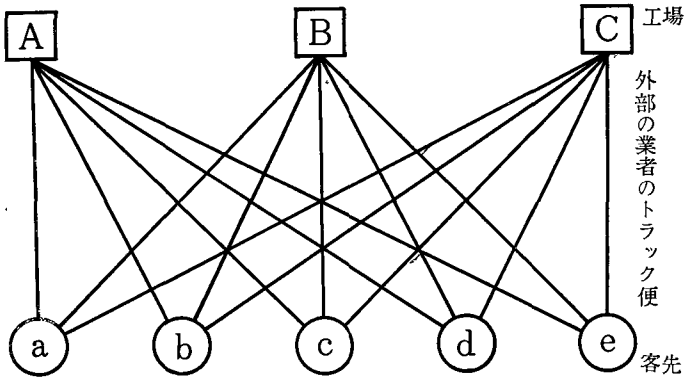
らされている。

さらに，立石電機が使用するあらゆる帳票には，一枚ごとに一枚あたりのコストが明記されており，使用する者のコスト意識の高揚化がはかられている。

(2) 荷造運賃費のコスト・ダウン

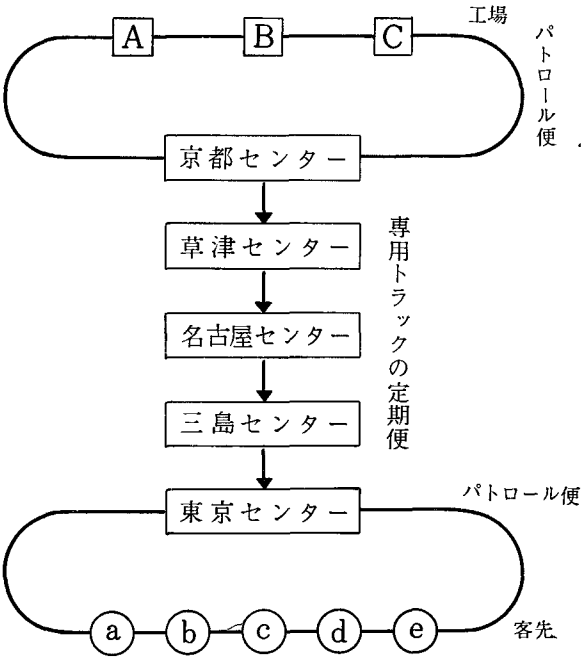
コスト・ダウン戦略が実施されるまでの立石電機においては，各工場がそれぞれ自己の必要に応じて勝手に各地の客先に製品を外部の運送業者を通じて輸送していた。そこには統一的な管理はほとんどみられなかったといえる。自然発生的に形成されてきた荷造と運送の方式が習慣化していたのである。第5図は，改革前の運送システムを示している。

第5図　改革前の運送システム



コスト・ダウン戦略は，この習慣化していた自然生成的な荷造と運送の方式に変更を加えることによって，一つの革新をもらした。第6図は，改革後の運送システムを示している。まず，工場と客先のところに数カ所のセンターが設けられた。そしてこのセンターの間を立石電機が外部の業者と契約している専用トラックが，定期便として定時に走ることになった。また，京都の各工場か

第6図　改革後の運送システム



ら製品は定時のパトロール便によって京都センターに集められ，関東地区の客先への製品の納入は東京センターからパトロール便によって行なわれるようになっている。

以上の革新によって次のような利点がもたらされたという。

1.　トラック1台当り6割程度の積載量を基準にして業者と契約が結ばれているため，出荷がこれ以上にふえると輸送費はその分だけ安くなっていく。

2.　専用トラックの使用によって荷造包装が効率的になり，費用の節減と1

台当り積載量の増大が実現した。

3. 専用トラックによる定期便は，また，荷物の延着や紛失などについての問合せの費用の節減と納期の短縮という効果をもたらした。

4. 商標をカラーで大きく示した専用トラックの定期便は，宣伝のうえでも大きな予期しない効果をあげている。

要するに，荷造方式と運送システムの改革によって，荷造運賃費に関して大きなコストの低減が実現しているのである。

(3) 実効金利の引下げ

立石電機のコスト・ダウン戦略は次のような方法を用いることによって，実効金利[(3)]を引下げることに成功している。

1. 銀行からの借入金の金利の引下げ
2. 預貸率の改善
3. 借入金の減少
4. 財務部のチェックによる客先，特約店などとの間の販売契約通りの実行の確認
5. 販売契約の改善
6. 手形割引の回避
7. 最高在庫量の再設定と確認による在庫管理

このような方法によって実効金利は引下げられている。

(4) 広告宣伝費の削減

広告宣伝費については，コスト・ダウン戦略の結果，それまでのともすれば惰性的な，慢然とした形でなされていた広告費の支出から，成果主義にもとづ

---

(3) 実効金利＝支払利息――預金利息

く合理的な広告費支出への転換がもたらされた。この結果，広告宣伝費に関して巨額のコスト・ダウンが達成されたのである。

Ⅳ コスト・ダウン戦略の成果

それでは，立石電機におけるコスト・ダウン戦略はどのような成果をあげたのであろうか。次にコスト・ダウン戦略の成果について明らかにしよう。

立石電機におけるコスト・ダウン戦略は次のような費用を対象としている。

1. A経費……光熱費，消耗工具備品費，荷造運賃費，通信費，事務用品費
2. B経費……修繕費，旅費交通費，交際費，図書新聞費，広告宣伝費，雑費
3. 実効金利
4. 部材費……材料費，外注加工費，仕入商品，不良発生高

コスト・ダウン戦略が実施される前と実施された後のこれらの経費の推移は，前掲の第3表と第4図のグラフとに示されている。それらはコスト・ダウン戦略の成果を明確に示している。

さらに，第三の実効金利と第四の部材費についても，大きなコスト・ダウンの成果が達成されている。

次にコスト・ダウン戦略の総合的な成果を明らかにしよう。第5表は，コスト・ダウン戦略の総合的な成果の概算を示している。(4)

（4） コスト・ダウン戦略の成果の計算の詳細はきわめて複雑であるが，その基本は次のとおりである。前期と同じコスト状態ないしコスト傾向（たとえば経費の対売上高比率）が今期も続く場合に生じると考えられるコストを x とする。コスト・ダウンの努力を反映した今期の実際のコストを y とする。x と y の差額（$x-y$）がコスト・ダウン戦略の成果である。

第5表　コスト・ダウン戦略の成果

	昭和40年下期	昭和41年上期	昭和41年下期
(A＋B)経費のコスト・ダウン	3,800万円	4,200万円	2,500万円
実効金利のコスト・ダウン	1,000万円	1,000万円	1,900万円
部材費のコスト・ダウン	4,000万円	5,200万円	5,800万円
合　　計	8,800万円	10,400万円	10,200万円

この第5表からわかるように，立石電機のコスト・ダウン戦略は，表面にあらわれたものだけをとってみても，毎期約1億円のコスト・ダウンに成功しているのである。ここで，毎期のコスト・ダウン目標がその前の期のコスト・ダウンの実績の上にきめられていくため，コスト・ダウンの累積的な効果がみられることを注意しなければならない。このコスト・ダウンの累積的効果を考えに入れると，コスト・ダウン戦略がいかに大きな成果を達成しているかが明らかとなるであろう。さらに，毎期約1億円というコスト・ダウン成果を同社の利益と比べてみると，コスト・ダウン戦略のもたらした成果はまさしく驚異的であるといわざるを得ないことが明らかとなるであろう。（ちなみに，昭和40年上期の税引前利益は約3億円である。）

立石電機のコスト・ダウン戦略は，このように，予想以上の大きな成果をあげているのである。

5.　コスト・ダウンの理論的検討

われわれのこれまでの努力は，立石電機におけるコスト・ダウンを「企業の行動理論」の観点に立ちながら，できるだけ忠実に事実に即して記述分析することに払われてきた。それでは，われわれが記述分析してきたコスト・ダウンという一つのケースは，理論的にみてどのような意義をもっているのであろうか。われわれは次にこの問題に答えなければならない。

I 伝統的企業理論とコスト・ダウン

周知のように，経済学には企業の行動を説明する理論としては「企業の理論」(the theory of the firm) がある。この企業の理論は，今日では伝統的企業理論と呼ばれることが多い。

さて，伝統的な企業理論の内容は，次の二つの問にたいする解答としてみることができるであろう。

1. 企業は，極大利潤をえるためには生産量と価格をどのように決めなければならないか。
2. 企業は，一定量の生産物の生産を最低の費用でもって生産するためにはどのようにしなければならないか。

企業の理論は第一の問にたいしては次のように答える。企業は，極大利潤をえるためには，限界収入と限界費用が一致するように生産量と価格を決定しなければならない。第二の問にたいしては次のように答える。企業は，最低の総費用を実現するためには，使用される各生産要素の円あたり物的限界生産力が均等化するように諸生産要素を組合わせて使用しなければならない。企業の理論のこの第二の側面は，通常，限界生産力説 (marginal productivity theory) あるいは限界生産力均等の法則と呼ばれている。

要するに，経済学の伝統的な企業の理論においては，企業はつねに極大利潤をもたらす生産量を最低の費用でもって生産し，販売するものと仮定されている。いいかえると，企業は極大利潤を求めて最適に行動するものとしてとらえられている。

それでは，このような内容をもつ伝統的な企業理論は，現実の企業の実際の行動を説明することができるのであろうか。現実の企業は実際に企業の理論が主張しているように行動しているのであろうか。

このような疑問は多くの人々によってかなり古くから提出されている。そし

て今日では，この疑問にたいしては一応次のような答が与えられている。経済学における伝統的な企業理論は，現実の企業の実際の行動を記述し，説明し，予定することはできない。(5)

さて，われわれがこれまで記述分析してきた立石電機のコスト・ダウンという一つのケースも，伝統的な企業理論によっては説明することはできないといわなければならない。毎期の利益（税引前）が3億円ないし4億円である企業において，毎期約1億円のコスト・ダウンが3期にわたって連続して達成されている事実は，企業は最小費用条件を満たす生産方法をとっていると仮定する限界生産力説によっては説明することはできないであろう。立石電機におけるコスト・ダウン戦略の大きい成果は，限界生産力説が企業の実際の生産行動と生産費用を明らかにする理論としては適切でないことを，端的に例証していると考えられる。(6)

それでは，立石電機におけるコスト・ダウン戦略とそれによって達成された大きな成果は，どのような理論によって適確に説明することができるのであろうか。

このような問題意識をもつとき，「企業の行動理論」，とくにその重要な概念の一つである組織スラックの概念が浮かび上ってくる。次に，立石電機におけるコスト・ダウンを理論的に検討し，説明するまえに，まず，「企業の行動理論」と組織スラックの概念について基本的な点を明らかにしておきたい。

---

(5) R. M. Cyert and J. G. March, A Behavioral Theory of the Firm, 1963, pp. 4—16.

(6) 現実の企業の実際の行動を説明するためには限界生産力説が必ずしも適切でないことは，すでに1947年にレーダーによって指適されている。M. W. Reder, "A Reconsideration of the Marginal Productivity Theory," Journal of Political Economy, Vol. 55, October 1947, pp. 450—458.

II 「企業の行動理論」と組織スラック[7]

「企業の行動理論」は，サイヤート，マーチ，ファイゲンバウム（E. A. Feigenbaum），ボニーニ（C. P. Bonini）などによって開発されつつある新しい企業理論である。それは，現実の企業の実際の行動を記述し，説明し，予定することを目的としている。すなわち，「企業の行動理論」は記述科学的な企業理論の性格をもっている。

さて，「企業の行動理論」の基本的な点としては，次のような点をあげることができるであろう。

第一に，「企業の行動理論」は，経済学の伝統的な企業理論は現実の企業の実際の行動を明らかにすることができないという批判を，理論形式の動機的出発点としている。

第二に，「企業の行動理論」は，バーナード，サイモン，マーチを中心に展開されてきた記述的意志決定論（近代組織論）を中核として形成されている。したがって，企業の行動は組織行動としてとらえられている。また，企業における組織的な意志決定の過程に記述科学的な分析が加えられている。

第三に，「企業の行動理論」は，現在のところ複占と寡占の下における生産量と価格の決定を主たる対象としている。すなわち，それは現在のところその対象を業務決定に限定している。

第四に，「企業の行動理論」は，学際的接近（interdisciplinary approach）と論理実証主義とコンピューター・シミュレーションを方法論的特色として備えている。

以上のような基本的な性格をもつ「企業の行動理論」は，その重要な，独自な概念の一つとして，組織スラックという概念をもっている。次に，この組織

（7） 詳しいことは次を参照。拙稿「組織スラックと企業行動」，国民経済雑誌，第116巻第2号，昭和42年8月，pp. 78—95。

スラックの概念に関して基本的な点を明らかにしておこう。

「企業の行動理論」においては，伝統的な企業理論の場合とはちがって，企業は「満足化」（satisficing）を行動原理として適応的に合理的に行動するものと仮定されている。企業は一定の要求水準をもっている。企業はこの要求水準を目標水準として行動する。目標水準が達成されている場合には，企業はそこで満足し，それ以上の努力を払うことを中止する傾向をもっている。このとき，企業には圧力の減少が生じ，ゆるみが生まれる。このゆるみが組織スラックと呼ばれる。組織スラックは別名「しのびよる非能率」（creeping inefficiencies）ともいわれる。

組織スラックは，企業の組織的均衡の過程において効率の低下となってあらわれる。すなわち，組織スラックは，誘因の配分過程においては「超過支払」を生じる。ここでいう超過支払とは，均衡システムとしての企業を存続させるために最低限必要な誘因をこえた誘因の支払である。それは，具体的には，最低限必要な水準以上に高い配当，高い利子，低い価格，高い給料などとして存在する。組織スラックは，誘因の原資である組織的効用の生産過程においては「見逃された機会」の損失を生じる。ここでいう見逃された機会とは，企業によって見逃されているよりよい手段ないし機会である。それは，具体的には，コストの安い生産方法，売上高増大の戦略，より有利な投資機会などとして存在している。このように，組織スラックは超過支払と見逃された機会の二つの側面でとらえることができる。

組織スラックは業績好調時にはゆるみとして累積し，業績の上昇にたいして一種の抑制剤として作用する。これにたいして業績悪化時には，組織スラックの搾出によって企業は業績の落込みを和らげ，また業績の回復を促進することができる。このように，組織スラックは企業の環境の変動のかなりの部分を吸収し，企業の業績を安定化する機能をもっている。

最後に，組織スラックと革新の関係についてのべておこう。組織スラックの

存在は資源の希少性の問題を緩和する。このため，組織スラックが存在する場合，企業は，資源が希少なときには是認されないような各部門からの革新的計画にたいして資金を提供することがある。このようにして，組織スラックの存在のゆえに革新が行なわれることがある。このような革新は「スラック革新」(slack innovation) と呼ばれる。

Ⅲ 組織スラックとコスト・ダウン

立石電機におけるコスト・ダウン戦略とそれによって達成された巨額のコスト・ダウンの成果は，いま説明してきた「企業の行動理論」，とくにその中にみられる重要な概念である組織スラックの概念によってかなり適確に説明することができる。次に，立石電機のコスト・ダウンを「企業の行動理論」の立場から説明してみたい。

経済学の伝統的な企業の理論においては，さきほどのべたように，企業は極大利潤を求めてつねに最適に行動するものと仮定されている。これにたいして「企業の行動理論」においては，最適な行動に必要な能力を企業がもたないことを基本的な理由として，企業は「満足化」を行動原理として適応的に合理的に行動するものと仮定されている。企業は一定の要求水準をもっており，これを目標水準として行動している。企業はこの目標水準を達成しているかぎり，そこで満足し，それ以上の効力を払うことを中止する。ところが一たび目標水準が達成されなくなったり，目標水準の達成が危険になると，企業は目標水準を達成するための努力を再開する。この努力は企業の探求と革新の行動となってあらわれる。ところで，企業は目標水準が達成されているときには満足し，それ以上の努力を払うことを中止しているために，企業の探求と革新の行動は通常成功する。これは，目標水準が達成されている間に累積していた組織スラックが「問題」に直面した企業の探求と革新の行動によって発見され，搾出されるためである。

さて，立石電機は第一回目の「問題」に直面するまでは，日本経済の高度成長の恩恵に浴しつつきわめて順調な成長をとげてきた。そこには問題解決のための探求と革新の行動は必要ではなかった。やがて立石電機は目標水準の達成に失敗し，「問題」に直面する。立石電機はこの第一回目の「問題」にたいしては，売上高の増大，研究開発活動のよりいっそうの積極化，輸出の積極化という探求と革新の行動をとった。そして立石電機はこの「問題」の解決に成功したのである。立石電機は，このようにして，次の第二回目の「問題」に直面するまでは，企業の費用的側面にほとんど注意を払うことなしにやってきたといえるのである。企業の費用的側面にたいしては探求と革新の行動は一度もとられていない。したがって，企業の費用的側面には，後になって無駄や非能率などの形で表面化するところの大きな組織スラックが累積していたと考えられる。この累積した組織スラックが，第二回目の「問題」によって喚起されたコスト・ダウン戦略によって発見され，搾出されることになった。その結果が，毎期約1億円にものぼる巨額のコスト・ダウンとなって表面化しているのである。

以上のように，立石電機におけるコスト・ダウン戦略とそれによってもたらされた巨額のコスト・ダウンの成果は，「満足化」を行動原理とする企業の適応的行動，このことから業績好調時に累積する組織スラック，さらに「問題」によって喚起された企業の探求と革新の行動による組織スラックの発見と搾出，といった「企業の行動理論」にみられる一連の概念と命題によってかなり適確に説明することができるのである。

次に，本稿で記述分析してきた立石電機のコスト・ダウンのケースの中から，「企業の行動理論」の観点，とくに組織スラックの概念の観点からみて興味あると思われる点を個別的にとりあげてみたい。(8)

---

(8) 立石電機のケースは，企業の探求と革新の行動の理論にたいしてもいろいろ興味ある素材と問題点を提示しているが，ここでは組織スラックに焦点をしぼって論じることにする。

(1) 業績好調が続くときには企業の中の圧力がゆるみ，「しのびよる非能率」の形で組織スラックが累積していく。これにたいして業績が悪化すると企業の中に圧力が生じ，探求と革新の行動によって組織スラックのカットが行なわれる。[9] このボニーニの主張は，立石電機のケースにおいてもほぼ妥当しているといえよう。たとえば，経費の対売上高比率の推移がこの主張の適切さを裏づけているとみることができる。（第3表参照）

(2) 組織スラックが超過支払と見逃された機会の二つでとらえられることは，立石電機の場合においてもたしかめることができる。たとえば，荷造運賃費のコスト・ダウンは見逃された機会を事後的に明らかにしている。これにたいして，借入金利の引下げや販売契約の内容の改善によるコスト・ダウンは，超過支払を事後的に明らかにしている。

(3) 業績好調時に累積した組織スラックが不況期においてはクッションの役割をはたすというサイヤート＝マーチの主張は，立石電機においてもたしかめることができる。[10]

(4) 組織スラックの発見と搾出を行なう探求と革新の行動（＝コスト・ダウン戦略）が満足基準に従ってなされることは，3期にわたって約1億円のコスト・ダウンが連続して達成されていることの中に例証されている。コスト・ダウン戦略は毎期のコスト・ダウン目標を目標水準として実施されている。この目標水準が達成されているかぎり，それ以上のコスト・ダウンへの努力は自然と弛緩する傾向にある。したがって，コスト・ダウンの余地は残されることになる。これが毎期約1億円のコスト・ダウンとなってあらわれてくるのである。コスト・ダウン戦略が最適基準に従ってなされるならば，このようなことは生じえない。

---

(9) C. P. Bonini, Simulation of Information and Decision Systems in the Firm, 1963, p. 19, p. 37.

(10) R. M. Cyert and J. G. March, op. cit., pp. 37—38.

(5) 立石電機の首脳部がコスト・ダウン戦略を実施するために社長直属のコスト・ダウン・センターをあらたに設けたことは，次のような点で重要な意味をもっている。

1. コスト・ダウン・センターは，コスト・ダウン戦略という企業の探求と革新の行動を専門に担当する組織単位である。コスト・ダウン・センターのメンバーの職務と関心は，コスト・ダウン戦略の遂行に限定されている。企業はこのようなコスト・ダウン・センターの設置によって，コスト・ダウン戦略という探求と革新の行動が日常のルーチンな活動によって駆逐されてしまう事態の発生を防ぐことができる。すなわち，コスト・ダウン・センターの設置によって，コスト・ダウン戦略は「計画のグレシャムの法則」[(11)]から解放されることになるのである。
2. コスト・ダウン・センターが社長に直属の組織単位であることは，コスト・ダウン・センターの目標——それは一つの下位目標（subgoal）である——が全社的な目標として組織メンバーによって受けいれられることを促進する。
3. コスト・ダウン・センターの設置は，立石電機の注意をつねにコスト・ダウンに向けておくことを可能にする。いいかえると，コスト・ダウン・センターの設置によって，コスト・ダウンという企業の探求と革新の行動が日常的な業務の中に制度化されていくことになる。この点では，コスト・ダウン・センターは研究開発部門と同じような意味をもっている。業績が回復してからも大きな額のコスト・ダウンが達成されている事実は，一部分，このようなコスト・ダウン戦略の制度化によって説明するこができる。

(11) J. G. March and H. A. Simon, Organizations, 1958, p. 185.

〔後　記〕

立石電機のコスト・ダウン・センター部長の山本省吾氏は，筆者の要求にたいして内部資料を快く提示され，また筆者の質問にたいして詳細な解答を与えて下さった。本学の占部都美先生と井上忠勝先生は，草稿に目を通され，適切なご教示を与えて下さった。ここに記して，以上の方々に心から感謝申しあげます。

(1967.7.24)

執筆者紹介（執筆順）

川田冨久雄（かわた ふくお）……教授・経済学博士・国際貿易部門

片野彦二（かたの ひこじ）……助教授・国際貿易部門

西向嘉昭（にしむかい よしあき）……助教授・中南米経済部門

吉原英樹（よしはら ひでき）……助手・国際経営部門

経済経営研究（既刊）目次

第16号（Ⅰ）昭和41年1月発行

本邦内航海運の特殊性……佐々木誠治
内航の自動化専用船における就労状態……山本泰督
国際流動性効果の一考察……藤田正寛
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
西独における国有企業の民有化……岡田昌也

第16号（Ⅱ）昭和41年3月発行

フランスの低開発国援助政策……川田冨久雄
ブラジルの外資導入政策の問題点……西向嘉昭
ラテンアメリカにおける米国バナナ企業の経験……井上忠勝
海運合理化と定員問題……山本泰督
特定引当金について……渡邊進
リースの会計に関する一考察……小野二郎

第17号（Ⅰ）昭和41年11月発行

法人税法における減価償却資産原価の期間的配分……渡邊進
政府勘定の改定と問題点……能勢信子
地域経済と主体的エネルギー……米花稔
発展途上国の輸出多様化と経済技術協力……川田冨久雄
書評　G・ステューフェル著「社会勘定の体系」……能勢信子

第17号（Ⅱ）昭和42年3月発行

経営規模の指標としての内航船舶量……佐々木誠治
企業合同の管理機構……井上忠勝
意志決定の合理性と組織……吉原英樹
低開発国における資本変動の一考察……藤田正寛
国際的不等価交換の検証……片野彦二

THE RESEARCH INSTITUTE FOR
ECONOMICS & BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY

Director : Minoru BEIKA
Secretary : Hirotake SAKAI

GROUP OF INTERNATIONAL ECONOMIC RESEARCH

Fukuo KAWATA	Professor of International Trade Dr. of Economics
Seiji SASAKI	Professor of Maritime Economy Dr. of Economics
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 Ph. D. in Statistics
Hiromasa YAMAMOTO	Associate Professor of Maritime Economy
Yoshiaki NISHIMUKAI	Associate Professor of Regional Study on Latin America

GROUP OF BUSINESS ADMINISTRATION RESEARCH

Minoru BEIKA	Professor of Business Administration and Business Mechanization Dr. of Business Administration
Tadakatsu INOUE	Professor of International Management
Nobuko NOSÉ	Professor of Business Statistics Dr. of Business Administration
Jiro ONO	Associate Professor of Business Administration and Business Mechanization
Isao NAKANO	Associate Professor of Accounting
Hideki YOSHIHARA	Research Associate of International Management

Office : The Kanematsu Memorial Hall.
THE KOBE UNIVERSITY
ROKKO - KOBE - JAPAN

昭和42年12月11日　印刷
昭和42年12月15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
大阪市南区高津２の20
汎和印刷株式会社

Annual Report on Economics and Business Administration

18 (1)

1967

CONTENTS

The Historical Development of the Currency System in Malaysia ..... Fukuo KAWATA

Technological Change, Export Promotion and Economic Growth in Developing Countries ..... Hikoji KATANO

Transportation of Japanese Emigrants in the Pre-War Period ..... Yoshiaki NISHIMUKAI

Organizational Slack and Adaptive Behavior in the Firm —— A Case Study —— ..... Hideki YOSHIHARA

THE RESEARCH INSTITUTE FOR ECONOMICS
AND BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY