

經濟經營研究

年 報

第 26 号 (I)



神 戸 大 学

經濟經營研究所

1976

經濟經營研究

26 (I)



神戸大学経済経営研究所

經濟經營研究

26 (I)



神戸大学経済経営研究所

目 次

日濠交流の沿革……………	佐々木 誠 治	1
経済開発計画における……………	片 野 彦 二	21
効率性と非許容性		
アメリカ系メジャー・オイルの……………	山 本 泰 督	43
タンカー船隊とその船籍		
オーストラリアにおける……………	吉 原 英 樹	65
日系企業の社会的評価		
海運取引所における用船……………	下 條 哲 司	89
交渉過程		

日 濠 交 流 の 沿 革

佐々木 誠 治

は じ め に

徳川時代二百数十年間にわたる鎖国政策すなわち海外との交流禁止方針を改め、遅ればせながら資本主義政治経済体制に転換して先進列強の列に伍すべくまた遅れた分だけ急いでとり戻そうという勢いで、懸命に新しい海外進出を企図するにいたったわが国が、南太平洋はるか彼方の巨大な国オーストラリアとの交流・往来に着手し、それに強い関心をよせ、さらにはそれに本腰を入れるようになったのは、必ずしも、早い時期であったとはいえない。日本人又は日本船の朝鮮半島や中国大陆或いはロシアの日本海沿岸各地への進出・交流より遅かったのはもちろんのこと、いわゆる東南アジア諸国や太平洋の対岸北アメリカとの交流・往来がすでに行なわれたあとの段階・時期において、日本の船舶は、オーストラリア大陸もしくはその近隣諸島、いわゆるオセアニア方面へ接近し進出して行ったものである。他方、徳川期の厳しい鎖国下において例外的に来航が許されていたオランダ船および中国船は別格として、開国・開港後の日本を訪れるようになった諸外国の船の中で、オーストラリアから日本にやってきた船は、實際上、きわめて後代になるまで見出されなかった。

いうまでもなく、わが国の船乃至わが国海運企業としてはじめてオーストラリアへの航海を試み且つ成功したのは日本郵船会社であり、歴史上に著名なその「濠州航路」は明治29年10月に開始されたことになっている。同社は、この

濠州航路の外に、欧州航路（明治29年3月15日横浜出帆の「土佐丸」を第一船とす）および米国航路（同29年8月1日神戸出帆の「三池丸」を第一船とす）と三つの遠洋定期航路をほぼ同時期に開始して、本格的な発展を遂げることとなったわけであるが、こうした大事業そのものが、日清戦争の勝利とわが国における産業革命の成立＝資本制経済社会の確立、ならびに、わが国海運保護立法の代表とされる「航海奨励法」の制定を基礎あるいは背景として可能になり実現されたものであることは、改めて指摘する必要があるまい。同時に、この時期にはじめられた遠洋三大定期航路の中では一番おそく開始された形となつてはいるが、一面、「本航路は当社が遠洋航路中第一に着眼し夙に臨時配船を試みた⁽¹⁾」という表現で、日本郵船会社社史は、この濠州航路の淵源や由来について、その古さを強調している事実も忘れてはならない。

いわんや、日本郵船会社をしてこのように早期にオーストラリア方面へ進出することを意図せしめた裏には、当然、それに先き立つ何等かの動き、端的にいうと、日濠間交流のはしり・萌芽というものがいくつかあった筈である。これらについて概述するのが本小稿の目的である。

I オーストラリア大陸の発見と開拓

オーストラリアは、南極および北極を別にすれば、最もおそく発見された大陸、したがって、開拓の蹶が入れられるのも最もおくれた大陸だといえる。15世紀以降スペインとポルトガルが先駆者となって推進したいわゆる新天地・新大陸・新大洋航路の発見と開発の活動の中でも、オーストラリアは最後まで取り残されており、ようやく17世紀に入ってからオランダ人・オランダ船によって、その北部（北岸）と西部（西岸）が発見されて「新オランダ」の名称で、⁽²⁾はじめて、世界地図の中に書きこまれたとされる。

(1) 「日本郵船株式会社五十年史」 p. 150.

(2) オーストラリアの海岸をはじめて訪問し、したがって確認したのは1606年3月

オーストラリアの発見と初期の探検は、上述のごとくオランダによってなされたものであるけれども、オランダ人は、オーストラリアの開拓——よりいえばオーストラリア大陸の植民地的開発——の主役とはならなかった。その役割は、遅れて同大陸へ到達したイギリスによって担当されるのである。

後年、オランダ、特にその東方進出の推進主体であった「オランダ東インド会社」を激烈な競争の末に打ち負かしたイギリスの代表的商人で「イギリス東インド会社」の総裁にもなった J. チャイルド⁽³⁾をして「オランダの内外貿易・国富・船舶量におけるものすごい躍進ぶりは、ただに、現代人にとって羨望の的たるのみならず、今後永きにわたる将来の各世代の人にとっても感嘆的となる⁽⁴⁾』といわしめるほど東に西に進出していたオランダは、17世紀に入るまでに、すでにニュージーランドに進出し、自国の植民地化につとめていた。そして、この植民地活動の主体であったオランダ東インド会社が、1606年、本来はニューギニアの海岸および島の調査を任務・目的として派遣した探検船「ドゥイフケン号」—ウィレム・ヤンス船長—が、トーレス海峡を通りヨーク岬半島に上陸探検したのであって、これがヨーロッパ人によるオーストラリア大陸への最初の接近・足跡となったわけである。⁽⁵⁾

食糧が不足するとともに乗組員 9 名が原住民に殺されるという不幸に見舞われて引きかえした最初の探検帆船「ドゥイフケン号」の訪問のあと、約10年し

のオランダ帆船「ドゥイフケン号 (Duyfken)」——小鳩の意——であったとされその指揮者はウィレム・ヤンス (Willem Jansz) といわれる。E. スコット著・山川敏夫訳「オーストラリア史」、昭和18、東華堂 (Ernest Scott; *A Short History of Australia*, 1916), pp. 8~11, pp. 22~33.

(3) Sir Josiah Child (1630~1699) 東インド会社の総裁であるとともに、*A New Discourse of Trade*, 1668の著者でもある。

(4) C. E. フェイル著、拙訳「世界海運業小史」p. 175.

(5) もっとも、この時オランダの探検隊は、ヨーク岬をオーストラリア大陸の北部の岬として発見し、認めていたものでなく、ニューギニアとオーストラリアとは陸続きであるように判断し、そうした誤りの地図を作っていたといわれる。上掲「オーストラリア史」p. 23.

て、1616年には「エーンドラハト (*Eendragt*) 号」— デイルク・ハルトック (*Dirk Hartog*) 船長— がオーストラリアの西岸を発見し、また1627年には「グルデン・ゼーバルト (*Gulden Seepaart*) 号」がオーストラリアの南岸を発見している。以後、オランダの著名な探検者であり、航海者であるアベル・タスマン (*Abel Tasman*) やヴァン・ディーメン (*Van Diemen*) によるオーストラリア探検も行なわれた。いずれも、オランダの利益、よりいえばその東インド会社の利益拡大を目的とするものであり、その線に沿った新植民地の建設・獲得としていとなまれたといつてよい。ただし、その探検地が主に北部および西部のいわゆるオーストラリア大陸の不毛地域であつて、オランダにもち帰り、あるいは他国に販売して巨大な利益を収めうる高価で珍貴な産物を産出する土地ではなかつた。「アンボイナの肉荳蔻、セイロンの丁字香、インドの米、モルッカの胡椒、ジャワの肉桂、中国の絹」等のごとき利益多き東方産の商品は、この大陸北・西岸から入手できなかった。そうなると、オーストラリアへの探検は、きわめて多くの船舶と船員を必要とするのみならず、航海のための莫大な経費のみを会社に負担させる厄介な行爲とみられるようになる。ここに、後年一部のオランダ人たちをして「オランダにとって真に痛恨に堪えないこと」⁽⁷⁾だと嘆かせるオーストラリアからの撤退もしくはオーストラリア軽視があらわれ、折角の探検も、部分的な植民地化も、すべて、ストップ状態となつてしまった。

オーストラリアの発見者となり、同大陸への最初の接近・植民を試みた国民として歴史に名を記される立場にあるとはいえ、オランダ人は、オーストラリア大陸の一部・西岸および北岸を、部分的になでただけで手を引っ込めてしまった。そして、以後約四分の三世紀の間、ヨーロッパ人のオーストラリアへの接近・進出はほとんど中絶状態となつた。1770年に有名なイギリスの探検家ジェームス・クックによつてオーストラリア大陸の東岸全域が発見・探検されて

(6), (7) 上掲「オーストラリア史」p. 36.

再び、同大陸への接近がはじまり、その約20年後の1789年に、今日のシドニー附近に、最初のイギリス植民地が建設され、以後、イギリスによるオーストラリアの本格的な開拓・開発と植民地領有乃至植民地域拡大の歴史がくりひろげられることになる。

イギリスの植民地が当初の段階、少なくとも起源的には、同国からの囚人すなわちイギリス人流刑者たちの血と汗によって築きあげられていったという側面史的特徴はさておくとして、オーストラリア大陸が、もっぱらイギリスによって開拓され、今日の状態・発達段階にまでいたっている事実は、当然のこととして、オーストラリアへの交通ルートの開設と発展が、主として、イギリス人によって担当され・達成されたということを意味する。

イギリスとして最初のオーストラリア探検・遠征は、上に述べたように、J. クックの指揮下2回にわたり行なわれた。第1回目は、「エンディヴァー・パーク (Endeavour Bark) 号」⁽⁸⁾ という船で1768年から1770年にかけて行なわれたものであり、2回目は、「レゾリューション (Resolution) 号」による1772年から1774年にいたる航海であった。最初の遠征の終末期1770年夏に彼が到達・発見したオーストラリア大陸の東海岸一帯——ニュー・ウェールズまたはニュー・サウス・ウェールズと名付けられた地域——に、1788年、イギリス植民地がはじめて建設されたのは、いわば当然の成り行きだったとみてよからう。

この頃はまだ、「新オランダ」と「ニュー・サウス・ウェールズ」とは、ひとつの陸地＝大きな島の中に含まれている、いわば陸つづきの状態であるとは考えられず、両方の間には「海峡が存在する」ものと信じられていたといわれるが、⁽⁹⁾ ニュー・サウス・ウェールズの初代知事に選ばれた海軍大佐アーサー・

(8) もとの船名は「ペンブローック伯 (Earl of Pembroke) 号」といい、370 トンの石炭輸送船であった。また「エンディヴァー号」というイギリス軍艦と区別するため「エンディヴァー・パーク号」と公的に記録・呼称されるが、普通は、ただの「エンディヴァー号」という言い方で呼ばれることが多い。

(9) 上掲「オーストラリア史」p. 57.

フィリップ (Arthur Phillip) に率いられた2隻の護衛軍艦——「シリウス (Sirius)号」および「サプライ (Supply)号」——と3隻の輸送船および囚人717名を搭載した6隻の船の合計11隻のイギリス艦隊は、1787年5月13日イギリスを出て、翌1788年1月18日ボタニー湾に到達・投錨した。その後、同湾が地理的に植民地建設に不適当なところと判断され、さきに、クックが海図に記入することはしたものの入港しなかったより北方の「ポート・ジャクソン」——のちのシドニー——に1月26日イギリス国旗がかかげられ、正式に植民地建設が開始・実現されることとなった。この時、イギリスからオーストラリアへ到着したのは総数1,000名をこえる人たちであって、内訳は、士官・水夫および一般市民（婦人子供を含む）290名と、囚人が前記のとおり717名（うち男子520名）ということであった。

II 日豪交流の先駆とその輸送

——木曜島への出稼ぎ——

オーストラリアは、既述のごとく、18世紀末葉にイギリスの植民活動が始まって以後、ようやくその東部海岸地方において開拓・開発がすすむこととなったのであり、それ以外の地域、殊に大陸内部や西部・北部の広大な土地は、なお長く、知られざる未墾の大地としてせいぜい探検家たちの興味をひく程度の状況であった。その限り、ごく少数の人間（入植者）しかいない広大な未開発地（大陸）の状態が、100年、150年たっても、時には現代においてさえ、なお続いているということができ、少なくとも、わが国が幕末期に鎖国政策を改め、明治期以降は進んで諸外国との交際・往来を復活もしくは開始しようとした頃には、日本から出かけるならばともかく、オーストラリア大陸の人たちが積極的・主導的に日本との交通・交流を企図・実行するというような可能性はまだ全くなかったとみてよい。

このことは、日本とオーストラリアとの間に交流往来や通商貿易がはじまり

発展して行く時期・過程において、実際に、接近をはかり、訪れる立場に立ったのは、もっぱら、日本・日本人であるということを目測せしめ、又意味していた。事実、日濠間における人間の移動は、初期的に、かつ主として、わが国民の出稼活動もしくは移住行動として開始されたものであったし、本格的な日濠間の貿易ならびに海運活動もまた、日本人・日本の企業によって先鞭がつけられ、発展軌道に乗せられたものであった。

ところで、このことから、オーストラリアもしくはオセアニア（オーストラリア大陸と附近の島嶼を含めたもの）に出かけて行った最初の日本人たちが、日本の船で行ったとまで即断することはあやまりである。同様にまた、当初の時期に日本へ輸入乃至輸送されたオーストラリア産の品物、あるいは、日本からオーストラリアへ運ばれた貨物が、日本船に積まれたと解するのも妥当ではない。日本からの最初の訪問者たち、ならびにオーストラリアから日本へ、もしくは日本からオーストラリアへ運び込まれた初期の物品は、ともに、しばしば幾度か途中で中継されながら、外国船によって輸送されたものである。日本船でオーストラリア方面へ行った最初のもは、おそらく、明治24年頃ニューカレドニア向け日本人出稼者を輸送した「三池丸」なるべく、また日本とオーストラリアとの間の定期的航海が開始・確立されたのは、はじめにふれたとおり、明治29年の日本郵船会社による欧州・北米・濠州三大定期航路の開設以来のことである。それ以前にあっては、定期もしくは不定期に日濠間輸送に従事していた外国船を利用してのみ、貨客の移動が実現されたのである。

日本人にしてオーストラリアもしくはオセアニアと呼ばれるオーストラリア大陸及びその近隣諸島一帯へ渡った最初の人はいずれで、幾時の頃かは全く不明である。難破・漂流もしくは拉致・強制などの特殊なケースとしてオーストラリアへ行ったものは別にして、日本人で何等か明白な目的をもって、もしくは、ある人数がまとまってオーストラリア方面を訪れるようになったのは、明

治10年代も半ばをすぎてからのことのようなのである。そして、この歴史的起源をなす事例として明治16年秋、木曜島での真珠貝採取に就役する目的ならびに契約で増田万吉ら37人が同島へ渡航したという事実が記録に残されている。⁽¹⁰⁾

史上に有名な明治初・中期のハワイ向け日本移民の盛況が機縁となって、その他各地・各国への日本人の移住乃至出稼ぎが次第に活発化して行ったが、こうしたハワイ以外乃至はアメリカ合衆国以外の国・地域への移住・出稼活動の中でも、オーストラリア方面へのそれは、明治15年代後半から20年代にかけて甚だ盛んであり、注目すべき勢いのものであった。このオーストラリア乃至オセアニア方面への日本人進出の嚆矢ともいうべきものが、上記明治16年の増田等37人の木曜島渡航であるが、これは、同島で採貝業をいとなんでいたイギリス人ジョン・ミラーが明治16年春頃横浜にやってきて、同地駐在のイギリス領事を通じて、約30人の採貝人を2年契約で募集することの許可を日本政府に要請したことから生じたもので、これに応募して横浜の増田万吉等37人が明治16年10月18日横浜を出帆し、11月14日木曜島に到着したとされている。

記録上、もしくは公的には、これが、わが国民でオーストラリア方面（オセアニア）へ出掛けた発端をなすものであるが、実は、この公的な日本人の訪問・渡航よりも前に、すでに、かなりの日本人が同地へつれてこられていたことも資料によって明らかである。すなわち、内密・私的にオーストラリア方面に渡った日本人が、より早くから木曜島などに住んでいたのである。それは、いわゆるもぐりの渡航者たちであり、しかも、よりいえば、不法乃至詐偽的につれ込まれ・送り込まれたものたちであった。

増田等が木曜島に着いて発見し且つ驚いたのは、同島に先住している日本人が約100人もいるということであった。日本から木曜島もしくはオーストラリアへやって来たのは自分たちが最初と思っていたのに、あにはからんや、先輩というか、先着者がいたわけである。このことを彼等が日本の家族親戚等への

(10) 「移民九十年史」外務省移住局第一課、1958、p. 18.

便りの中に書いたことから知れ渡ることになったのか、それとも、政府・市役所などへの何等かの届け出等からわかったものか定かでないが、いずれにせよわが国において、こうした多数の日本人が木曜島にいるという事実が公然となったために、日本政府もほっておけず、当時メルボルンに在住し日本の名誉領事⁽¹¹⁾をつとめていた A. マークスに事情調査を依頼した結果、同氏の調べでおおむね以下のことが判明した。

- (1) これらの約 100 名の日本人は、神戸または香港から木曜島へ送り込まれたもので、多くは船員あがりのものたちであること。解雇されたり、ブラブラしていたこの種日本人船員が、言葉たくみにだまされるか、時には強制・拉致されて木曜島へつれてこられたものらしい。
- (2) こうした一種の不法出国的な日本人の木曜島送り込みには、神戸・香港ならびに木曜島で何等かの商業的活動をいとなんでいた外国人商社が関係しており、神戸では、フィーゾン・ロウ商会、木曜島ではバーンズ・フィリップ商会が中心・代表的なものであったこと。前者は神戸から約50人を周旋渡航させたといわれる。

これら 100 人余の先駆的な日本人の木曜島渡航が、その後どういう外交的处理を受けたか、特に、彼等が約束乃至契約条件どおりに解雇され、日本へ帰ることができたのかどうかは不分明である。この点、正式契約の下に出かけて行った増田等37人も、約定どおりに木曜島で働き、その後無事帰国したのかどうかも同様である。

木曜島における真珠貝採取を主目的とした先駆的且つ闇的な日本人渡航ならびに明治16年秋の正式公認の出稼ぎ開始の事実は上述のごとくであり、これがいわゆる日濠間乃至日本とオセアニア間交流の起源・発端をなすものであるがオーストラリア大陸そのものとの交流、よりいえば、日本からオーストラリア

(11) マークスの日本外務省に対する調査報告は、明治17年1月18日付の書簡でなされた。上掲「移民九十年史」p. 18.

大陸への接近は、別項で述べるとおり、数年遅れて明治20年代以後に実現している。その発端をなすものは、明治21年11月の100名の日本農民のクインスランド甘蔗栽培従事であり、25年頃からは一段と拡大し盛況を示した。

本格的なオーストラリア大陸への接近即ち日本農民のオーストラリア出稼ぎ渡航について言及する前に、木曜島乃至オーストラリア大陸への日本人の初期的な接近・出稼ぎが、一体、どういう輸送方法・輸送用具即ち船舶を利用したものかについて簡単に考察しておこう。

まず、開拓・先駆的な木曜島への日本人の渡航・出稼ぎについていえば、それが不法・詐欺的なにおいの強いものであるということ、さらには、神戸から船に乗せて送り込む方法ばかりでなく、むしろ、香港などで雇い入れ、もしくは、強制拉致して送り込むことも少なくなかったらしいということ等から判断すると、彼等の輸送は、日濠間の何等か正常正規の且つ直航便的な通商船によったものではなかったかもしれない。「奴隷船」ほどひどいものでなかったとしても、多分に「苦力（クーリー）輸送船」的な条件・方法下に、香港その他アジア諸港通いの外国船を利用して送られたとみる方が現実に近いだろう。

増田等37人の木曜島渡航についても、便乗した船名や輸送ルート乃至関係海運企業名等を知ることは今日困難であるが、彼等も、また、香港乃至アジア諸港寄港の外国船で運ばれたろうことは断定してほぼ誤りあるまい。そして、最後に、この時期まで、いまだ日本とオーストラリア（オセアニア）との間を直接結ぶ航路——定期航路としてのみならず不定期航路としてであれ——は、たとえ外国船・外国海運会社の手によってであれ、開かれていなかったといえるのではなからうか。

Ⅲ 日濠交流の本格化と日本船の登場

木曜島での採貝業に雇用された日本人の出稼ぎ渡航が日濠間交流の発端と思われるが、それが、上記明治16年秋以来、引きつづいて・いつ頃まで・どの程

度までに発展・拡大したものかは不明である。他方、こうしたオーストラリア大陸近辺の島への接近・渡航は別として、大陸そのものとの往来・接触、或いは日本人のオーストラリア大陸への渡航・移住が、いつ・誰により・どのようなはじめられたかも、資料的に云々しがたい状況である。もっとも、木曜島における先駆的な日本人出稼者の実情調査を依頼されたA. マークスという人がすでに「日本の名誉領事」であったという事実から、われわれは、彼あるいは他のイギリス人乃至オーストラリア居住者であって、この頃以前に日本へきたものがあり得たこと、さもなくば、だれか日本人にしてオーストラリア（殊にメルボルン）を訪問しA. マークスに名誉領事を委嘱するものがいたのかもしれないことなどを推察することができる。とはいえ、確たる資料的保証の下に論ずることを得ない。明治16年秋頃から明治20年までの間に、日本人の出稼ぎグループ等がオーストラリア大陸へ渡ったかどうかについても、事情は同様である。ただ、次のことから、明治20年以前の時期にはオーストラリア大陸への日本人の何等か公的な、または、まとまった形での渡航・移住は、おそらくなかったであろう、仮にあったとしても、ごく限られたものであろうと判断でき、同時に、オーストラリア大陸への日本人の接近・交流は、明治21年秋に、明白に、おそらくは歴史的起源として実現したことを知り得る。

何度もくり返すようであるが、さきに述べた木曜島の不法出国的な日本人出稼者問題の実情調査を頼まれたメルボルン在住の日本名誉領事マークスは、同島への調査旅行の途次、明治18年1月初旬に、ニュー・サウス・ウェールズ（オーストラリア大陸におけるイギリス最初の植民地）の北西方に新しく建設されつつあった植民地「クインスランド」の首府ブリスベンを訪問・滞在したが、その時に、クインスランドの植民地長官等が日本からの移民誘致について彼の援助・協力を要請したといわれている。⁽¹²⁾

(12) 上掲「移民九十年史」p. 37.

クインスランドが日本人移民・出稼ぎを強く要望するにいたった理由は、同地の主産業であった甘蔗栽培が労働力不足から危機状態に陥ったため、これを日本農民の誘致で切り抜けようとしたのである。クインスランドの植民地では、マークスへの援助要請とは別に、この頃、W. J. シャンドという人を日本へ派遣し、イギリス領事の口添えの下に 500 人の日本人移民を募集すべく交渉・努力させていたともいわれる。⁽¹³⁾

この時のマークス乃至駐日イギリス領事を介する要望・交渉が実ったものかどうか定かではないが、このように需要されるにいたったクインスランドでの甘蔗栽培に一定期間従事する契約条件で出稼ぎを決意した日本人（農民）の渡航は、ようやく、明治21年11月の100人を皮切りとして実現した。そして、しばらくの間途切れたものの、明治25年前後から甚だ活発となり、もって、日濠交流の主役的役割を担当することになった。この間の日本人渡航事情を「移民九十年史」の記録から抽出してうかがうと、次のごとくである。⁽¹⁴⁾

明21. 11	クインスランドへ	100人	3年契約	甘蔗耕地労働
25. 1	仏領ニューカレドニアへ	50人	5年契約	ニッケル鉱山労働
25. 11	クインスランドへ	50人	3年契約	甘蔗耕地労働
26. 5	“	520人	“	“
27. 4	“	425人	“	“
“	フィジー島へ	305人	“	“
27. 8	クインスランドへ	310人	“	“

ニューカレドニアのニッケル鉱山労働を除いて甘蔗栽培ばかりであり、しかも後者の中でもオーストラリア大陸（クインスランド）への移住が圧倒的多数である。もって、この時期・この形態ならびに内容で、わが国民がオーストラリア開発に積極的に参加・協力していた事実をまず第一に知ることができる。

(13) 上掲「移民九十年史」p. 37.

(14) 同書 pp. 35～36.

第二に指摘されるべきことは、上掲のオーストラリア及び太平洋上諸島への日本人の移住・出稼ぎのうち、最初の明治21年クインスランド行100人を除いて、他は明治24年11月に設立された「日本吉佐移民合名会社」⁽¹⁵⁾——わが国最初の移民取扱会社——が世話したとされるが、この会社は、日本郵船会社の副社長吉川泰二郎⁽¹⁶⁾と印刷会社「秀英舎」の社長佐久間貞一とによって設立されたものであるから、当然、その背後には、わが国最大の海運会社日本郵船の支援があり、その思惑が働いていた筈だということができる。改めて述べるまでもなく、日本郵船は、わが国汽船事業乃至海運業の盟主として、丁度この頃より、外航増強・新航路開拓に熱心となっており、オーストラリアもしくはオセアニア向けの移住・渡航は恰好の対象となるものであった。この出稼ぎ・移住上の諸手続や援助事務を扱う「移民会社」を設立するとともに、現実の移住者の輸送業務を担当し、それを通じて未進出の外国諸港の事情・同地における外国船の動向等をさぐり、新しい航路開設の準備をすすめることが、当時の日本郵船の最大の狙いであった。そして最後第三番目に、われわれは、このような現われ方をとって、オーストラリア乃至オセアニアと日本との交流・交通に日本船が参加したということ、しかも、きわめて当然な成り行きとして、その運送業務には「社船」の中核である日本郵船とその船舶が、主役となっていたことを再確認的に知ることができる。

上掲明治25年1月のニューカレドニアのニッケル鉱山労働に従事する600名⁽¹⁷⁾は、日本郵船の「三池丸」(3,308総トン)によって輸送されたようであり、こ

(15) 「日本郵船株式会社五十年史」には、単に「吉佐移民会社」(後の「東洋移民会社」)とされている。いずれにせよ、社名の「吉佐」は吉川の「吉」と佐久間の佐をとったものである。

(16) 吉川泰二郎は明治21年7月26日～27年3月21日副社長、明治27年3月21日～28年11月12日社長で、最後の年月日に死去した。なお「吉佐移民会社」は明治28年「東洋移民会社」と改称した。

(17) 「日本海運論」日本経済会、1894、所載の斎藤和太郎論文。(なお、当論文では「三池丸」のトン数を3,312総トンと記している。)

の船こそ、さきに指摘したように、オーストラリア大陸そのものではないにせよ、いわゆる同大陸周辺のオセアニア地域に出入したわが国最初の汽船ということができよう。

大陸への到達については若干複雑に思える。けだし、上掲「移民九十年史」の記録によれば、明治25年11月に50人の甘蔗栽培移民がクインズランドに渡航し、翌26年5月同地へ同じような契約条件で520人の日本移民が渡ったことになっているのだが、ある論者は、船名はもちろん、日本船であるか否かも明示せずに「クインズランド州タウンスヴェルに始めて数百の移住民を送りしか、⁽¹⁸⁾之を嚆矢として……」と述べて、この時期の日本人のオーストラリア大陸移住熱のたかまり或いは当該日本人移民のオーストラリア到着そのものが、明治26年春からであるように記述し、他の論者は「……昨年は酒田丸を送り、本年は『クインズランド』への出稼人五百人許を載せて相模丸を⁽¹⁹⁾発したり」と述べて明治25年度における50人の移民のより先き立つ渡航があったことも裏書きしながら、翌26年の520人のそれが「相模丸」(1,885総トン)によって運ばれたことを明らかにしているからである。後者の説をとるならば、明治25年の50人余の輸送に関係したと思われる「酒田丸」(1,955総トン)こそがオーストラリア（クインズランド）へ航海した日本最初の船舶ということになり、前者の説に従えば、「相模丸」が第一船となるであろう。微妙な問題点である。

IV 日濠間航路の展開

——日本船による濠州航路の開設——

前項に述べたごとく、オーストラリア方面向けの日本人移民・出稼者を日本船によって輸送するようになったのは、明治24～5年頃以降のことであり、それまでは外国船を利用する外に方法はなかった。このことは、一面、わが国が

(18) 上掲「日本海運論」に所載の寺島成信論文，p. 104.

(19) 同書に所載の斎藤論文，p. 130.

らの濠州・オセアニアへの接近，端的には日本人の移民・出稼ぎ活動を遅滞させた主理由でもあろうが，又，一面では，わが国における近代化，特に近代海運業発展の特殊事情と密接にかかわりあったものである。すなわち，長年月の鎖国政策に基因する船舶・海運業の発達・進化の停滞，なかならず外航活動・航洋大型船の欠如は，わが国大多数の船主たちに対してオーストラリア方面はもちろん，海外遠国への航海・進出意欲をかなり強くはばむ働きをしていたし他面，取り急いだ富国強兵策的に育成された特定海運企業（日本郵船又はその前身）といえども，そう急には，オーストラリア方面にまで経営航路を拡大することはできなかった。唯一・特別の保護汽船会社として成長発展した日本郵船が，明治20年代前半期に，中国ないし東南アジアまでの航海，今日のいわゆる近海区域での活動から遠洋方面への進出・一大躍進を企図し，一部試行するにいたったのは，考えようによっては“早かった”というべきかもしれない。

それはともかく，日本郵船の画期的行動がはじまるまでは，わが国からオーストラリア方面に出稼ぎに行こうとする人たち，あるいは，オセアニアの状況調査等をしようという人たちは，外国船に乗ってのみその目的を達することができたのである。この場合，一体どのような外国船が利用できたであろうか。

明治20年代の中頃まで，もしくは，いわゆる日清戦争前の時期にあつて，オーストラリア方面への定期的・規則的な配船を行い，いわゆるオーストラリア向けの定期航路を経営していたのは，ヨーロッパのいくつかの著名汽船会社と，ごく少数の北米の汽船会社，ならびに中国乃至極東方面の航海を専業としていとなむべく設立されたイギリス系の現地企業であつて，およそ，以下の⁽²⁰⁾ごとき活動内容のものであったとされる。

イギリス

P. O. 汽船

ロンドン——プリンデイシ——アデレイド 2週1回

(20) 上掲「日本海運論」所載の寺島論文・斎藤論文および八木太一郎論文，なかならず最終の論文参照。

オリエント社	ロンドン——プリンディシ——アデレイド	2週1回
ドイツ		
ジャーマン・ロイド社	ブレーメン——アデレイド・メルボルン	月1回
	シドニー	
ジャーマン・オーストラリア社	ハンブルグ——アデレイド・メルボルン・	
	シドニー	3週1回
フランス		
M. M. 社	マルセイユ——シンガポール——ニューカレドニア	
	——メルボルン	月1回
イタリー		
ナヴィゲーション・ゼネラル イタリアーナ社	ジェノア——シンガポール——シドニー	月1回
オーストリー		
ロイド社	トリエスト——シドニー・メルボルン	月1回
カナダ		
カナディアン・パシフィック社 ⁽²¹⁾	バンクーバー——ホノルル——ブリスベン・	
	シドニー	月1回
合衆国		
ユニオン・スチームシップ・ オブ・ニュージールランド社	オークランド・サンフランシスコ——ホノルル	
	——サモア——オークランド——シドニー (ニュージールランド)	月1回
中国系		
チャイナー・ナビゲーション社	メルボルン——香港——日本	月1回
イースタン・エンド・ ⁽²²⁾ オーストラリア社	同上	月1回

(21) 「英濠商会」という説もあり。又、「カナディアン・パシフィック・レールウェイ汽船会社」という表現もある。後者の場合として「ミオウエラ号」および「ワルリム号」(各5,000トン)が配船されたともいう。前注の諸論文参照。

(22) オリエント・オーストラリア・スチームシップ会社（東洋濠州汽船会社）とい

最後に示したチャイナー・ナヴィゲーション社およびイースタン・エンド・オーストラリア社の2社の船が、オーストラリアと日本との間を定期もしくは不定期に航海していたとされるけれども、各々が、いつ・どのようにしてわが国へ到達するようになったのかはほとんど不明である。後者に関して、寺島成信氏は、同じ頃わが国からオーストラリアへ向かうとして、わずかに「香港より濠州に通ずる『イースタン・エンド・オーストラリヤン』会社の未盛の航路あるのみ」⁽²³⁾とっており、又斎藤和太郎氏も、同社の活動につき「三艘の汽船を以って香港アデレート間を航し、時宜に因り本邦まで来り云々」⁽²⁴⁾という表現を用いており、それが、果して日本とオーストラリアとの間の定期航路であったか否かがすでに多少問題である。斎藤氏が「汽船四艘を以って『メルボルン』日本間を航し、時々香港に止まることあり」とやや難解の表現——けだし、時に香港に寄港するという意なりや、メルボルンから香港までの航海で終了し香港から日本への航海が中止されるという意なりや不明——をしている前者のチャイナ・ナヴィゲーション社は、後述のごとく、時にはむしろより多くの日濠間輸送サービスを遂行・担当していたのかもしれないが、これまた、いつ頃から日本に來航するようになったのかは明らかでない。

いずれにせよ、日本・オーストラリア間の貿易がなお極めて僅少・不活発な時代にあつては、チャイナ・ナヴィゲーション社およびイースタン・エンド・オーストラリア社両社とも「其勢力微々として振はず」⁽²⁵⁾というのがむしろ当然の状況であつたろう。

う説もあり。Eastern & Australian Steamship Company は、P. O. 汽船系の会社であつた。他方、チャイナ・ナヴィゲーション会社 (China Navigation Company) はイギリスの Butterfield & Swire 会社——中国名「太古洋行」——の現地小会社で福州・香港とオーストラリア間の定期航路をいとなんでいた。

(23) 上掲「日本海運論」所載の寺島論文 p. 105.

(24) 同書所載の斎藤論文 p. 130.

(25) 同書所載の斎藤論文 p. 137.

ヨーロッパとオーストラリアとの間に多数の汽船が就航し、貨客の往来も盛んになりつつあったということは別として、オーストラリアと北アメリカとの交通がようやく開始された時期であり、それ以外では、「目下東洋貿易の中心にして、欧亜濠三大州の物貨集散の枢区」⁽²⁶⁾であった香港との間においてのみ、「貨物の運漕甚盛」⁽²⁷⁾という時期では、香港經由ルートによってのみ日本からオーストラリアへの、あるいは、オセアニアと日本との間の輸送・交流が実現され得たわけである。

ただし、明治22、23年頃において、上記イースタン・エンド・オーストラリア社およびチャイナ・ナヴィゲーション社の船を利用して、日本からオーストラリアへ向けて貨物約12,000～13,000トンが輸出されており、他方オーストラリアから日本への輸入羊毛は、1889年（明22）491梱、1890年1,523梱を算えたこと⁽²⁸⁾も事実である。

日本からは日本米および雑貨を輸出し、オーストラリアから羊毛を輸入するというのが、当時＝初期の貿易貨物構造であったようだが、輸出雑貨の内容としては、絹布手布（絹製ハンカチーフ）・竹器類・磁器および陶器などであったようだ。なお至って少量・小規模であるにせよ、両国間の貿易は発展の可能性がなかったわけでない。

(26)、(27) 上掲「日本海運論」pp. 134～135.

(28) 同書所載の論文 pp. 132～3, なお、1889～1890年の1年間の両社別主要輸出貨物（日本からの）の内訳は次のとおりとされる。

	イースタン&オーストラリア社	チャイナ・ナヴィゲーション社
精米	2,240トン	1,578トン
玄米	2,307トン	2,680トン
雑貨	1,021トン	1,305トン
籐	159トン	558トン
茶	37トン	28トン
魚油	21トン	25トン
蓆蓆	85トン	108トン
硫化銅	52トン	102トン

今日、日本・オーストラリア間貿易の開拓者として自他ともに認められている兼松房次郎は、実に明治20年(1887)11月にオーストラリアのシドニー目指して出発しているし、それ以前に日濠間貿易に着手したのもも幾人かいる。明治16年、池田清右衛門・浜田篤三郎・堀内清らによって設立された「真商会」は、神戸における日濠貿易の開拓者と目され、視察員をオーストラリアに派遣し、18年には実際の貨物直輸出を行なったといわれる。⁽²⁹⁾

堂島米商会所(のちの堂島米穀取引所)に勤めた経験・知識を生かした「米の輸出」と、ようやくわが国に成育しはじめた紡績業につづく毛織業の原料となるべき「羊毛の輸入」が、兼松房次郎のオーストラリア貿易着想の根源・端緒であったようだが、彼は、第1回のオーストラリア視察から帰って、明治22年8月神戸栄町5丁目に「日濠貿易兼松房次郎商店」の看板を掲げるにいたっている。そして、翌明治23年、神戸から「チナン号」に乗って2度目の渡濠に出発し、シドニー支店を開くとともに、ただちに、牛脂29樽・牛皮321枚の初荷を積出し、次いで「大阪毛糸紡績会社」の注文による洗上羊毛187俵をはじめ、羊皮・馬具・牛革・羊革・パークといった輸入貨物を日本へ送り出し、他方、同年中に、陶器・漆器・竹器その他のオーストラリア向け輸出貨物を扱ったのである。その後になお多少の曲折はあったにせよ、兼松商店(今日の兼松江商株)による本格的な日濠貿易の基礎が、まさにこの時期、明治20年代中頃に築かれつつあったといつてよからう。

これに加えて、前述したオーストラリア乃至オセアニア向けの日本人の移住・出稼ぎが活発化した。これらを前提・基盤として日本郵船がオーストラリア航路の開設を企図したのは、いわば、当然事でもあり、時宜に叶った計画であ

(29) 兼松房次郎の第1回目の渡濠は、明治20年11月1日神戸を出帆したイギリスP. O. 汽船「テヘラン号」(*Teheran* ——2,622総トン)で香港まで行き、11月19日香港出帆のチャイナ・ナヴィゲーション社「チナン号」(*Tsinan* ——2,269総トン)でシドニー(12月13日入港)に渡っている。

(30) 「神戸開港百年史」(港勢編)所載の井上忠勝論文、同書 pp. 878~9.

ったろう。その具体的且つ試験的な試みが、24～5年頃の「三池丸」・「酒田丸」・「相模丸」の前述航海であった。

このような試航によって港や海域の情況・現地の事情を実見するとともに、わが国の経済基盤・貿易活動の興隆ならびに世論の援助や政府保護政策の結実をまって敢行・実施されたのが、日清戦争後の濠州定期航路であり、その第一船「山城丸」（2,528総トン・船長ジェームス・ジョーンズ）は、明治29年10月3日横浜港を出帆した。同船につづいて「近江丸」（2,473総トン）・「東京丸」（2,117総トン）が就航し、明治31年11月からは、イギリスで新造した3,800総トン型の「春日丸」（3,797総トン）・「二見丸」（3,841総トン）・「八幡丸」（3,818総トン）3隻を配船し、毎月1回、年12航海の定期を確立するにいたって、日本船による日本・オーストラリア間の輸送路が本格的軌道に乗ったということができよう。

本稿の研究は昭和50年度文部省科学研究補助金総合研究(A)「欧米諸国へのわが国企業の直接投資に関する理論的・実証的研究—わが国海外直接投資の対象地域別研究—」(代表者佐々木誠治)によってなされたものである。

経済開発計画における効率性と非許容性⁽¹⁾

片 野 彦 二

は し が き

1960年代における途上国開発理論の主流は「重工業優先開発論」であったとみられている。⁽²⁾ここで重工業と呼んでいるのは、具体的には資本財生産部門のことであり、長期的な観点からみて経済の成長（資本蓄積）をより大きくするためには、経済成長の初期においては資本財生産部門における投資に重点をおき、資本財生産部門の拡充が望ましい水準に達した後において、投資の重点を消費財生産部門に移すべきである、という点を「重工業優先開発論」は主張していた。このような考え方を、よりソフィスティケートしたものとして、「最適成長理論」が開発されたことも衆知のところである。⁽³⁾

このような理論を実際に適用するにあたって問題となったのは、途上国が重工業を開発するにあたって先進国からの援助に大きく依存したという点である。このような援助は無制限に期待できるものでないにもかかわらず、重工業開発は、一度ある水準で出発してしまうと、一定率での不断の拡張が要求され

(1) 本稿に対する数学的注として、筆者は“Efficiency and Acceptability in Optimal Growth Path”, *Kobe Economic and Business Review*, No. 21を準備している。

(2) 例えば、M. Dobb, E. D. Domar, P. C. Mahalanohis, 等がこの提唱者であった。

(3) 途上国開発理論とのかかわりにおいてこの理論を展開したものとしては、L. G. Stoleru を挙げることができよう。他にも多くの研究者を挙げることはできるが、ここではそのリストを作成することはしない。

る。さらに、それに平行して、それを維持し存続させるための補填用資材および原材料・中間財の投入を必要とする。これらが国産されないとすると輸入しなくてはならない。これらの資本財・原材料および中間財の輸入資金が、輸出収益および援助により賄えないえなくなると、予定されていた重工業開発計画は破綻せざるをえなくなる。

元来、重工業優先開発論ないし最適成長理論は、このような資金の調達については問題が生じないことを前提として議論を展開してきている。したがって、途上国における実際の計画破綻の実例の存在を理由として、この理論それ自体の破綻とすることは合理的でない。しかしながら、資金の調達が順調に行なわれうるとしても、この理論の教える通りに重工業優先開発を強行することは、他の面での困難を発生させることが考えられる。すなわち、重工業優先開発の初期の段階においては、実質賃金率の低下および雇用の伸びなやみが生じる。途上国経済が、これにどの程度まで耐えうるかの問題がある。本稿においては、この問題を検討する。

1. 問題の設定

ここで扱う問題は、途上国が最適成長理論にもとづいて開発計画を設定する場合における、①資本蓄積、②雇用水準、および③実質賃金率の3者の間のバランスのかねあいの検討である。たとえ、遠い将来（15年ないし20年）において高い資本蓄積と完全雇用が保証されているとしても、近い将来における雇用の伸びが満足なものでなく、また実質賃金率の低下すら必要とするような開発計画であるならば、このような計画を計画当局は国民に納得させることは困難であるように考えられる。しかし、計画それ自体は、程度の差はあるにせよ、効率が重視されていなくてはならない。

議論を簡単にするために、ここでは“労働過剰型の封鎖経済”における2部門モデルを考える。ここで2部門というのは、資本財部門と消費財部門である。

このような2部門モデルの設定は、経済の物的再生産の過程を考えるにあたって不可欠のものである。また、このような2部門モデルの設定の結果、資本財も消費財もそれぞれに等質的であると仮定する。すなわち、資本財は資本財の生産にも消費財の生産にも共通して使用できるものであり、消費財はすべての消費需要に対して等しく用いられるものである、と仮定する。

モデルにおいては、資本財部門を第1部門とし、消費財部門を第2部門とする。いずれの生産部門においても、与えられた資本設備 K_i と、それを正常に稼動するのに必要な労働の雇用量 N_i を投入して、 X_i だけの産出高をあげるものとする。このような生産関数是不変係数の前提のもので設定されるものとする。

$$(1) \quad X_i = \beta_i K_i \quad i=1, 2$$

$$(2) \quad N_i = \alpha_i K_i \quad i=1, 2$$

ここで、 β_i は第 i 部門の産出高・資本比率、 α_i は第 i 部門の労働・資本比率をあらわしている。

いずれの生産部門においても、資本設備の耐用年数はいちじろしく長く、資本の減耗は無視しうるほどのものであり、したがって資本設備の置換需要は考える必要はない。さらに、それぞれの生産物についての需要と供給は常に均衡しているものとする。

$$(3) \quad X_i = \dot{K}_i + \dot{K}_2$$

$$(4) \quad \dot{K}_i \geq 0$$

$$(5) \quad X_2 = R(N_1 + N_2)$$

ここで、 $\dot{K}_i$ は第 i 部門への投資をあらわし、 R は雇用1単位が受けとる実質賃金率とする。

労働の供給は一定率で成長するものとする。

$$(6) \quad L(t) = L(0) e^{nt}$$

ここで n は労働供給の成長率である。これに対して、労働需要（雇用）は2つの生産部門における資本蓄積の程度に依存する。

$$(7) \quad N(t) = \alpha_1 K_1(t) + \alpha_2 K_2(t)$$

これら2つの関係において、成長の初期においては失業が存在し、ある期間の経過の後に完全雇用が達成されるものとする。

$$(8) \quad N(t) \leq L(t) \quad \text{for} \quad 0 \leq t \leq T^*$$

ここで T^* は完全雇用の達成される時点をあらわしている。

さらに、ここでは、資本財部門は消費財部門にくらべて労働節約的な生産技術を採用しているものとする。

$$(9) \quad \alpha_1 < \alpha_2$$

この仮定は、途上国において通常みられる経験的な事実によるものであり、本稿での議論においては重要な役割りをはたすものである。

2. 基本的な径路とその代替径路

——効率性と非許容性とのバランス——

本稿での議論においては、前節で示したモデルの枠組のなかで、他に何らの制約条件も考えない場合における最適成長径路を基本的な径路とし、そこにおいてみられるいくつかの非許容性を考慮して、6個の代替的成長径路を設定することにする。その上で、それらの結果を比較することにより、望ましい開発計画立案のための指針を探ることにする。

ここでの議論の展開にあたって、モデルにおける係数の値および変数の初期値については、次のような仮設値を用いることにする。

$$\beta_1 = 0.2 \quad \beta_2 = 0.4$$

$$\alpha_1 = 0.3 \quad \alpha_2 = 1.0$$

$$n = 0.03$$

$$K_1(0) = 10 \quad K_2(0) = 20$$

$$L(0) = 120$$

(1) 基本的な成長径路 (B.P.)

ここでの問題を検討するにあたっての基準となる成長径路を、基本的な成長径路とする。これは、上で示したモデルにおいて、何らの制約条件もつけないで、最短時間で完全雇用を達成するのに必要な成長径路である。この場合における最適成長解は、成長の初期の段階において資本財部門にすべての投資を集中し、一定期間の経過した後において投資のすべてを消費財部門に集中するように切替えることにより、目標は達成されることを示す。ここでの数値例においては、計画の初期から14.6期まで資本財部門に投資を集中し、その後の投資を消費財部門に集中することになると、18.1期において完全雇用は達成される。

ところが、成長の初期の段階においては、投資は、労働節約的な生産技術を採用している資本財部門に集中されるために、雇用の伸びはあまり期待できない。雇用の急速な伸びは、投資が消費財部門に集中されることになる14.6期以降においてみられる。初期における失業率の80.8%は、14.6期の経過の後においてすら59.2%に低下するだけである。しかし、その後の3.5期の間に完全雇用は達成され、失業率は0%となる。

また、雇用1単位あたりの実質賃金率は、初期において0.348の水準にあったが、14.6期までは低下傾向にあり、0.105まで下落する。その後、消費財部門の生産が高まるにつれて、上昇傾向に転じるものの、完全雇用が達成される18.1期においては、0.292の水準までにはしか回復しない。

このような基本的な成長径路は第1表によって示されている。また、第1図～第8図も併せて参照のこと。

(2) 最低実質賃金率制約をもつ成長径路（A-1）

基本的な成長径路には、上で示したように、短期的にみて2つの非許容性がみられる。第1は、長期間の先における完全雇用の実現を保証してはいるが、成長の初期の段階における雇用の伸びが不十分である点であり、第2は、実質賃金率が低下傾向にある点である。これらの2つの点は同時に発生する。したがって、雇用の伸びなやみと同時に実質賃金率の低下が生じることになり、た

第1表：基本的な成長経路 (B. P.)

		資 本 蓄 積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失業率
		K_1 (t)	K_2 (t)	K (t)	N_1 (t)	N_2 (t)	N (t)	L (t)	R (t)	$\frac{L-N}{L}$
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
2		14.9	20.0	34.9	4.5	20.0	24.5	127.4	0.327	80.8
3		18.2	20.0	38.2	5.5	20.0	25.5	131.3	0.314	80.6
4		22.3	20.0	42.3	6.7	20.0	26.7	135.3	0.300	80.3
5		27.2	20.0	47.2	8.2	20.0	28.2	139.4	0.284	79.8
6		33.2	20.0	53.2	10.0	20.0	30.0	143.7	0.267	79.1
7		40.6	20.0	60.6	12.2	20.0	32.2	148.0	0.248	78.3
8		49.5	20.0	69.5	14.9	20.0	34.9	152.5	0.229	77.1
9		60.5	20.0	80.5	18.2	20.0	38.2	157.2	0.209	75.7
10		73.9	20.0	93.9	22.2	20.0	42.2	162.0	0.190	74.0
11		90.3	20.0	110.3	27.1	20.0	47.1	166.9	0.170	71.8
12		110.2	20.0	130.2	33.1	20.0	53.1	172.0	0.151	69.1
13		134.6	20.0	154.6	40.4	20.0	60.4	177.2	0.132	65.9
14		164.4	20.0	184.4	49.3	20.0	69.3	182.6	0.115	62.1
τ	(14. 635)	186.7	20.0	206.7	56.0	20.0	76.0	186.1	0.105	59.2
15		186.7	33.6	220.3	56.0	33.6	89.6	188.2	0.150	52.4
16		186.7	71.0	257.7	56.0	71.0	127.0	193.9	0.224	34.5
17		186.7	108.3	295.0	56.0	108.3	164.3	199.8	0.264	17.8
18		186.7	145.6	332.3	56.0	145.6	201.6	205.9	0.289	2.1
T	(18. 135)	186.7	150.7	337.4	56.0	150.7	206.7	206.7	0.292	0.0

とえ長期的には望ましい開発計画が順調に進められている過程にあるとはいえ、国民の大多数がこれに満足するものとは思えない。最短時間で完全雇用を実現するにあたって最も効率的な方法がとられているという理由で国民を納得させようとしても、それは非常に困難であるように思える。開発計画の立案とその実施にあたっては、計画における効率性を重視しなくてはならないことはもちろんであるが、それに対する国民の同意と協力を不可欠の条件とする。上で示したような基本的な成長径路にもとづく開発計画の実施に対して国民が不満をもつ場合には、社会的な不安の発生はまぬかれず、計画の実施は不可能となる可能性が高い。

雇用の伸びが不十分である点については別に考えることにし、まず実質賃金率の低下について考えることにする。ここで実質賃金率は、雇用1単位あたりの平均的な消費財の配分として考えている。実際の途上国の経済においては、所得の分配においてかなりの不公平があるものとみられている。したがって、所得分配の不公平の是正が実施されるならば、上で定義されているような実質賃金率の低下が若干は生じるとしても、低所得階層に対する実質賃金率は殆んど低下させることなく、開発計画を実施することができる。しかし、それでもなお、上で定義されるような実質賃金率には一定の下限がおかれなくてはならない。まず第1に、低所得階層に対する実質賃金率が生存水準を下廻るものであっては絶対にいけないことはいうまでもないが、第2に、その水準が農村における生活水準を下廻り、農村より工業部門への労働力の移動に支障を生ぜしめるようなものであってもいけない。これらのことを考えて、ここでの仮設例としては、定義された実質賃金率の下限を0.25の水準に設定することにする。そして、実質賃金率がこの水準より下廻ることのないことを条件として、最短時間で完全雇用を達成する成長径路を考える。この場合における最適成長解は、成長の初期の段階においては投資のすべてを資本財部門に集中し、6.9期の経過した後、実質賃金率が下限に達するので、その後は実質賃金率をこの水準に

維持するような2部門間の均等成長を辿り、16.7期以降において投資のすべてを消費財部門に集中させると、20.2期において完全雇用が実現されることにより示される。

このような最低実質賃金率制約をもつ成長径路においては、前に示した何らの制約ももたない最適成長径路にくらべて、完全雇用達成に要する期間はより長い。このことは、成長過程の途中において実質賃金率の下限の制約をうけて、資本財部門への投資の集中が十分に行なえなかったことによる。また、この成長径路は、6.9期までは基本的な成長径路とまったく同一の径路を辿り、それ以降において、実質賃金率をのぞくすべての面で、基本的な成長径路にくらべて非効率的な動きを示している。これらはすべて、実質賃金率に下限を設定したことによるトレード・オフの結果である。

このような最低実質賃金率制約をもつ成長径路は第2表により示されている。また、第1図～第8図も併せて参照のこと。

(3) 雇用水準最大化成長径路 (B-1, 2, 3, 4)

上で示した2種の成長径路は、いずれも完全雇用を最短時間で達成することを目指している。そして、いずれの場合においても共通しているのは、成長過程の初期の段階における雇用の伸びがあまり十分なものでない、ということである。これは、いずれの場合にも共通して、成長過程の初期の段階においては、労働節約的な生産技術を採用している資本財部門に、すべての投資が集中されており、このことが雇用の伸びを不十分にしている原因なのである。

そこで次に、完全雇用の最短時間での達成という目標をはなれ、一定の計画期間(15期, 10期および5期)を設定し、その期末において最大の雇用水準を保証することを目指す成長径路を考えることにする。(ただし、この場合には実質賃金率の下限を設定することはしない)。この場合における最適成長解は、また、成長の初期の段階において、投資のすべてを資本財生産部門に集中し、ある一定期間の経過した後投資のすべてを消費財生産部門に集中するこ

第2表：最低実質賃率制約をもつ成長径路 (A-1)

		資 本 蓄 積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失 業 率
		K ₁ (t)	K ₂ (t)	K (t)	N ₁ (t)	N ₂ (t)	N (t)	L (t)	R (t)	$\frac{L-N}{L}$
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
2		14.9	20.0	34.9	4.5	20.0	24.5	127.4	0.327	80.8
3		18.2	20.0	38.2	5.5	20.0	25.5	131.3	0.314	80.6
4		22.3	20.0	42.3	6.7	20.0	26.7	135.3	0.300	80.3
5		27.2	20.0	47.2	8.2	20.0	28.2	139.4	0.284	79.8
6		33.2	20.0	53.2	10.0	20.0	30.0	143.7	0.267	79.1
τ_1	(6.931)	40.0	20.0	60.0	12.0	20.0	32.0	147.7	0.250	78.3
7		40.4	20.2	60.6	12.1	20.2	32.3	148.0	0.250	78.2
8		46.1	23.1	69.3	13.8	23.1	36.9	152.5	0.250	75.8
9		52.7	26.4	79.2	15.8	26.4	42.2	157.2	0.250	73.2
10		60.2	30.1	90.3	18.1	30.1	48.2	162.0	0.250	70.2
11		68.7	34.4	103.2	20.6	34.4	55.0	166.9	0.250	67.0
12		78.5	39.3	117.9	23.6	39.3	62.9	172.0	0.250	63.4
13		89.7	44.8	134.4	26.9	44.8	71.7	177.2	0.250	59.5
14		102.4	51.2	153.6	30.7	51.2	81.9	182.6	0.250	55.1
15		117.0	58.5	175.5	35.1	58.5	93.6	188.2	0.250	50.3
16		133.6	66.8	200.4	40.1	66.8	106.9	193.9	0.250	44.9
τ_2	(16.699)	146.6	73.3	219.9	44.0	73.3	117.3	198.0	0.250	40.8
17		146.6	82.1	228.7	44.0	82.1	126.1	199.8	0.260	36.9
18		146.6	111.4	258.0	44.0	111.4	155.4	205.9	0.287	24.5
19		146.6	140.8	387.4	44.0	140.8	184.8	212.2	0.305	12.9
20		146.6	170.1	316.7	44.0	170.1	214.1	218.7	0.318	2.1
T	(20.199)	146.6	175.9	322.5	44.0	175.9	219.9	219.9	0.320	0.0

経済開発計画における効率性と非許容性 (片野)

とにより、与えられた期間の終りにおける雇用水準を最大にすることができることを示している。計画期間を15期とした場合の成長径路は第3表、10期とした場合の成長径路は第4表、また5期とした場合における成長径路は第5表で示される。また、第1図～第8図も併せて参照のこと。

これら3種の場合における雇用水準の達成状態は次の通りである。

	5期	10期	15期	（投資パターンの） 切替時点
B-1	28.2	42.2	119.7	11.5期
B-2	28.2	56.7		6.5期
B-3	29.5			1.5期

いずれの場合にも、計画期末の雇用水準は、他の成長径路をとった場合に較べて大となつてはいる。しかし、計画期末における雇用水準をより効率的に高めるためには、計画期間をより長くすることが望まれる。いずれの場合においても、成長過程の第2段階（すべての投資が消費財部門に集中される段階）は、共通して3.5期となっている。しかも、この段階における消費財部門での雇用水準の伸び率は、投資パターンの切替時点における資本財部門での資本蓄積量に比例するものである。したがって、計画期間がより長くなり、切替時点における資本財部門の資本蓄積量がより大になるほど、第2段階における消費財部門での雇用水準の伸びはより大となる。しかしながら、このような効率の上昇は、切替時点における実質賃金率のより低い水準とのトレード・オフ関係にあることには注意しなくてはならない。すなわち、

実質賃金率（切替時点）

B-1	0.160
B-2	0.258
B-3	0.332

切替時点において実質賃金率が最低水準に達することを考えれば、これらは、それぞれの成長径路における実質賃金率の最低水準を示しているものといえる

表3 表：雇用水準最大化成長径路 (B-1)

		資 本 蓄 積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失業率
		$K_1(t)$	$K_2(t)$	$K(t)$	$N_1(t)$	$N_2(t)$	$N(t)$	$L(t)$	$R(t)$	$\frac{L-N}{L}$
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
2		14.9	20.0	34.9	4.5	20.0	24.5	127.4	0.327	80.8
3		18.2	20.0	38.2	5.5	20.0	25.5	131.3	0.314	80.6
4		22.3	20.0	42.3	6.7	20.0	26.7	135.3	0.300	80.3
5		27.2	20.0	47.2	8.2	20.0	28.2	139.4	0.284	79.8
6		33.2	20.0	53.2	10.0	20.0	30.0	143.7	0.267	79.1
7		40.6	20.0	60.6	12.2	20.0	32.2	148.0	0.248	78.3
8		49.5	20.0	69.5	14.9	20.0	34.9	152.5	0.229	77.1
9		60.5	20.0	80.5	18.2	20.0	38.2	157.2	0.209	75.7
10		73.9	20.0	93.9	22.2	20.0	42.2	162.0	0.190	74.0
11		90.3	20.0	110.3	27.1	20.0	47.1	166.9	0.170	71.8
τ	(11.5)	99.7	20.0	119.7	29.9	20.0	49.9	169.4	0.160	70.5
12		99.7	24.0	123.7	29.9	24.0	53.9	172.0	0.178	68.7
13		99.7	49.9	149.6	29.9	49.9	79.8	177.2	0.250	55.0
14		99.7	69.9	169.6	29.9	69.9	99.8	182.6	0.280	45.3
15	(T)	99.7	89.8	189.5	29.9	89.8	119.7	188.2	0.300	36.4

経済開発計画における効率性と非許容性 (片野)

第4表：雇用水準最大化成長経路 (B-2)

		資本蓄積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失業率
		$K_1(t)$	$K_2(t)$	$K(t)$	$N_1(t)$	$N_2(t)$	$N(t)$	$L(t)$	$R(t)$	$\frac{L-N}{L}$ (%)
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
2		14.9	20.0	34.9	4.5	20.0	24.5	127.4	0.327	80.8
3		18.2	20.0	38.2	5.5	20.0	25.5	131.3	0.314	80.6
4		22.3	20.0	42.3	6.7	20.0	26.7	135.3	0.300	80.3
5		27.2	20.0	47.2	8.2	20.0	28.2	139.4	0.284	79.8
6		33.2	20.0	53.2	10.0	20.0	30.0	143.7	0.267	79.1
τ	(6.5)	36.7	20.0	56.7	11.0	20.0	31.0	145.8	0.258	78.7
7		36.7	23.7	60.4	11.0	23.7	34.7	148.0	0.274	76.6
8		36.7	31.0	67.7	11.0	31.0	42.0	152.5	0.295	72.5
9		36.7	38.4	75.1	11.0	38.4	49.4	157.2	0.312	68.6
10	(T)	36.7	45.7	82.4	11.0	45.7	56.7	162.0	0.323	65.0

第5表：雇用水準最大化成長経路 (B-3)

		資本蓄積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失業率
		$K_1(t)$	$K_2(t)$	$K(t)$	$N_1(t)$	$N_2(t)$	$N(t)$	$L(t)$	$R(t)$	$\frac{L-N}{L}$ (%)
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
τ	(1.5)	13.5	20.0	33.5	4.1	20.0	24.1	125.5	0.332	80.8
2		13.5	21.4	34.9	4.1	21.4	25.5	127.4	0.337	80.0
3		13.5	24.1	37.6	4.1	24.1	28.2	131.3	0.340	78.5
4		13.5	26.8	39.3	4.1	26.8	30.9	135.3	0.346	77.2
5	(T)	13.5	29.5	43.0	4.1	29.5	33.6	139.4	0.351	75.9

ことになる。

このような差異はあるとしても、上で示したB-1、B-2およびB-3の3種の場合について共通なことは、成長の初期の段階においては、すべての投資が資本財部門に集中されるという点に見出される。したがって、この成長の初期の段階における雇用の伸びが不十分であることについても、同じような共通性をもっている。しかしながら、計画期間が3.5期より長い場合において、その計画期間の終りにおける雇用水準を最大にしようとする限り、成長の初期の段階における資本財部門への投資の集中を避けることはできない。ところが、これに対して、計画期間が3.5期以内である場合には、同様に計画期間の終りにおける雇用水準を最大にしようとするとしても、最初から消費財部門に投資を集中すべきであることが示しうる。このように非常に短期間に雇用水準を最大にしようとする場合には、資本財部門における資本蓄積ということは考えないで、労働使用的な生産技術をとっている消費財部門に投資を集中することにより、雇用水準の最大化がはかられることになる。このような場合についての状況は第6表により示される。また第1図～第8図も併せて参照のこと。

（4）多段階雇用水準最大化成長径路（C-1）

上で示したように、近い将来における雇用水準の伸びを高めようとする目的のためには、計画期間を非常に短期に限り、雇用水準最大化を目標とする成長径路を見出すことが必要となる。この場合には、実質賃金率の大幅な低下に悩まされることもなく、（場合によっては）その上昇すらみられる。しかし、その反面、長期的な観点よりみて、雇用水準を伸ばすに当たっての効率が著しく損なわれるものであることには注意を要する。

極短期的な視点に立てば、（ここでの仮設例において3.5期以内の期間を考えるならば）、労働使用的な消費財部門にすべての投資を集中することにより、雇用水準の伸びを高めることが最も望ましいという結果もえられる。しかし、このような非常に短期的な視点からの考慮のみを続ける場合には、問題となっ

ている途上国の産業構造を消費財部門だけで編成するという結果を生むことになるし、このことはまた長期的な成長効果を弱めることにもなる。

実際に途上国が現在直面している問題は、開発の為の資金の調達が十分に可能であるとした上でおいてすら、(1)近い将来における雇用創出をできるだけ高めること、(2)実質賃金率の上昇をできるだけ大きくすること、やむをえず低下せしめなくてはならないとしてもその低下幅をできるだけ小さくすること、そして(3)経済の潜在的な成長能力を高めること、をどのようにして解決するかにある。これらの問題に対する総合的な解答として、(1)産業構造の内部における資本財部門の比重を除々にしろ高めながら、(2)短期的な視点に立って雇用水準を最大化しうるような成長のパターンを選ぶこと、が提示されることになる。このような成長パターンをみたと成長径路の1つの例として、ここでは、5期を単位とする雇用水準最大化成長径路を多段的に接続するものを示す。この場合には、計画の初期から1.5期まではすべての投資を資本財部門に集中し、次に5期までの3.5期間は

第6表：雇用水準最大化成長径路(B-4)

	資本蓄積			雇用			労働供給	実質賃金率	失業率
	$K_1(t)$	$K_2(t)$	$K(t)$	$N_1(t)$	$N_2(t)$	$N(t)$	$L(t)$	$R(t)$	$\frac{L-N}{L}$
0	10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1	10.0	22.0	32.0	3.0	22.0	25.0	123.7	0.352	79.8
2	10.0	24.0	34.0	3.0	24.0	27.0	127.4	0.356	78.8
3	10.0	26.0	36.0	3.0	26.0	29.0	131.3	0.359	77.9
3.5 (T)	10.0	27.0	37.0	3.0	27.0	30.0	133.3	0.360	77.5

すべての投資を消費財部門に集中するという投資パターンを、5期以降のすべての5期間毎に繰返させることになる。その結果としての成長径路は第7表で示される。また第1図～第8図も併せて参照のこと。

このような多段階雇用水準最大化成長径路においては、長期的な視点から作成される雇用水準最大化径路に較べて、雇用水準を伸ばすにあたっての効率は非常に劣ることが見られるが、その反面、(1)実質賃金率の傾向的上昇と、(2)短期的に知覚しうる程度の雇用水準の伸び、が期待しうるという利点をもっている。長期的な視点から作成される最適成長径路における効率性を重視する際に生じる諸種の困難に対する非許容性が強い途上国においては、このような成長径路こそが、実際に適用性をもつものとみなくてはならない。

3. 開発計画立案にあたっての配慮：効率性と非許容性

途上国における経済開発計画を立案しそれを実施するにあたって、従来はその効率を高めることに重点がおかれてきていた。たとえば、最短時間で完全雇用を達成することを目標とする成長径路を設定しようとする場合には、成長の初期の段階においてできるだけ急速に資本財部門の拡充をはかり、潜在的な成長能力を十分にたくわえた上で消費財部門の充実にむかうという成長パターンが考えられたのは、このことの1つのあらわれであった。このような成長パターンがとられる限り、考慮の対象となる期間における成長の効率を最大にすることができるということを、最適成長理論は教えていた。

しかしながら、上で述べたような成長のパターンを無制限に採用してよいものとは考えられていなかったことも事実である。資本財部門に重点をおく成長過程においては、実質賃金率の低下が必然的に付随する。そこで、この実質賃金率を一定水準以下には低下せしめないという制約が考えられてきていたことは確かである。このことは、問題としてとりあげている途上国の経済にとっての、開発計画の内容に対する1つの非許容性のあらわれであったと考えられ

第7表：多段階雇用水準最大化成長経路 (C-I)

		資 本 蓄 積			雇 用			労働供給	実質賃金率	失業率
		K ₁ (t)	K ₂ (t)	K (t)	N ₁ (t)	N ₂ (t)	N (t)	L (t)	R (t)	$\frac{L-N}{L}$
0		10.0	20.0	30.0	3.0	20.0	23.0	120.0	0.348	80.8
1		12.2	20.0	32.2	3.7	20.0	23.7	123.7	0.338	80.9
τ_1	(1.5)	13.5	20.0	33.5	4.1	20.0	24.1	125.5	0.332	80.8
2		13.5	21.4	34.9	4.1	21.4	25.5	127.4	0.337	80.0
3		13.5	24.1	37.6	4.1	24.1	28.2	131.3	0.340	78.5
4		13.5	26.8	39.3	4.1	26.8	30.9	135.3	0.346	77.2
5	(T ₁)	13.5	29.5	43.0	4.1	29.5	33.6	139.4	0.351	75.9
6		16.5	29.5	46.0	5.0	29.5	34.5	143.7	0.342	76.0
τ_2	(6.5)	18.2	29.5	47.7	5.5	29.5	35.0	145.8	0.337	76.0
7		18.2	31.3	49.5	5.5	31.3	36.8	148.0	0.340	75.1
8		18.2	35.0	53.2	5.5	35.0	40.5	152.5	0.346	73.4
9		18.2	38.6	56.8	5.5	38.6	44.1	157.2	0.349	71.9
10	(T ₂)	18.2	42.2	60.4	5.5	42.2	47.7	162.0	0.354	70.6
11		22.2	42.2	64.4	6.7	42.2	48.9	166.9	0.346	70.7
τ_3	(11.5)	24.6	42.2	66.8	7.4	42.2	49.6	169.4	0.341	70.7
12		24.6	44.7	69.3	7.4	44.7	52.1	172.0	0.344	69.7
13		24.6	49.6	74.2	7.4	49.6	57.0	177.2	0.347	67.8
14		24.6	54.5	79.1	7.4	54.5	61.9	182.6	0.352	66.1
15	(T ₃)	24.6	59.4	84.0	7.4	59.4	66.8	188.2	0.356	64.5

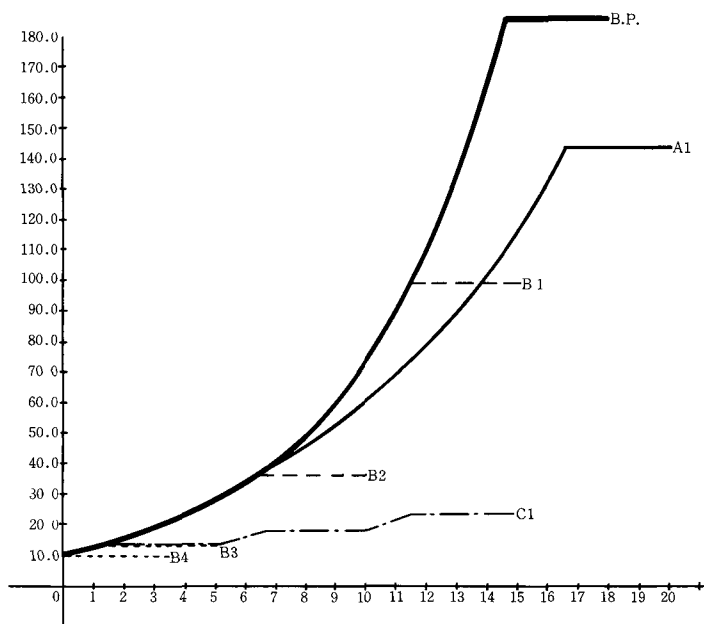
る。

理論的にみれば、実質賃金率に一定の下限を設定することとまったく同じように、その他の考えられうるすべての非許容性についての制約条件を計画モデルに導入し、それを解いて最適解を求めることにより、最適な成長径路を設定することは可能である。

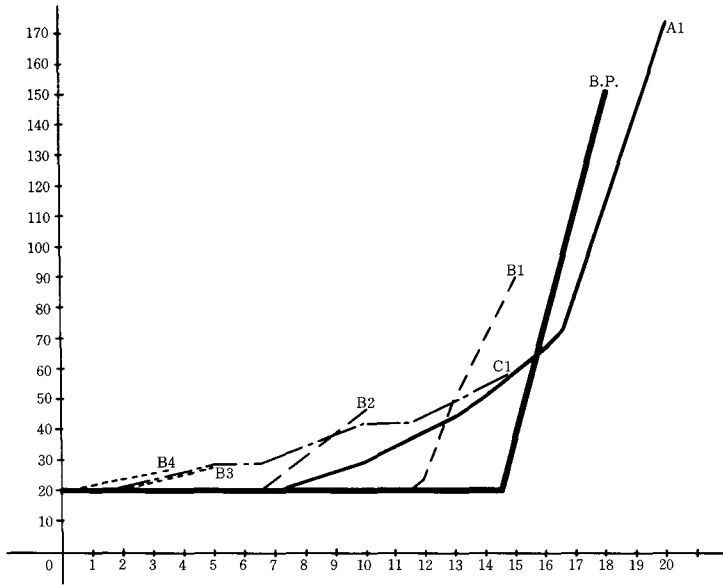
しかしながら、このような非許容性を具体的に量的に捉えることは非常に困難な作業である。さらに、これらの非許容性が、その経済に内在したまたはそれを取りまく諸条件によって大きく変化せしめられることを考えると、それらを量的に捉えることは、ますます困難な作業となる。たとえば、国民の大多数の要求は、彼等の政策担当者に対する勢力が増大するにつれてより大きくなっていく。経済開発計画をより効率的に実施しようとするれば、その負担は国民の大多数のものに対してより大きくかぶさってくる。この負担に対する彼等の間での非許容性がどれ程のものであるかを十分に把握していない場合には、その開発計画の実施にあたっての国民の協力はえられなくなり、その開発計画それ自体が破綻することになる。しかも、このような非許容性の程度ないし範囲は、近來ますます拡大されてきている。途上国における経済開発計画を立案し実施してゆくにあたって、このような効率性・非許容性のバランスの問題は、今後ますますその重要性を示すものと考えなくてはならない。

このような傾向の実際的な現われの1つとして、タイにおける経済開発計画の最近の動向に注目する必要があるように思える。タイ経済は、1960年代において、輸入代替的工業化の第1段階を終り、衆目の一致するところとして、1970年代には、従来の輸入代替的工業の輸出工業化と、一部の資本財産業の育成・拡充が実施されるものと考えられていた。しかし、ここ数年間の動向をみると、タイの計画当局としては、都市周辺だけでなく農村地帯にまで深く浸透したアグロ・インダストリー（農産物加工工業だけでなく、肥料生産、農業用機械・器具の生産、等を包括する産業）を中心とするタイの産業構造の再編成

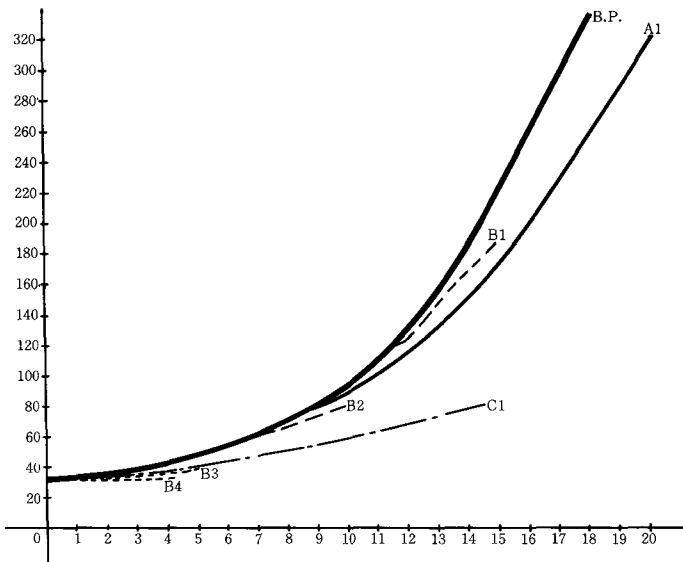
を目標としてきている。これは、都市だけでなく農村地帯における所得水準の上昇と雇用の増加を通して、タイ経済の全般にわたる所得分配の不公平の是正を含む社会的公正の実現を目指すものであると説明されている。このような傾向は、経済成長の効率という点からみるとあまり有効なものとはいえないが、従来予定されており、その実現の方向にむいていた経済成長の内容に対するタイ国民の非許容性に対して、政策当局が大きな譲歩を示した結果であるとも理解しうる。このような傾向は、タイだけでなく、その他の東南アジア諸国においても今後さらに明確にみられるようになるものと考えられる。



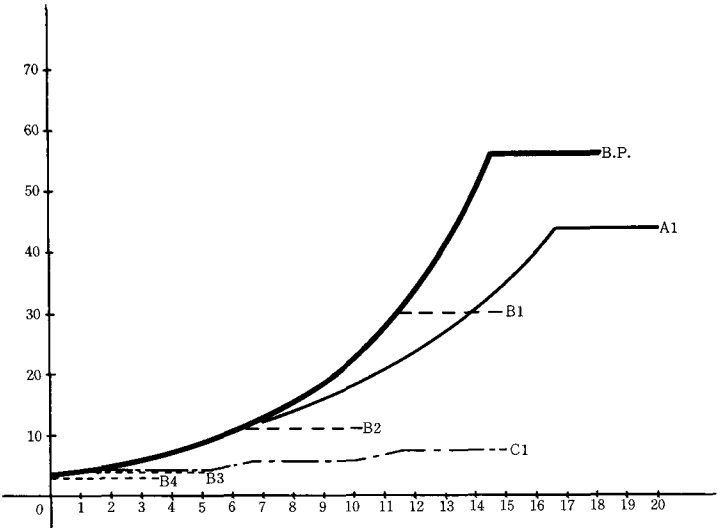
第1図：資本財部門の資本蓄積 $K_A(t)$



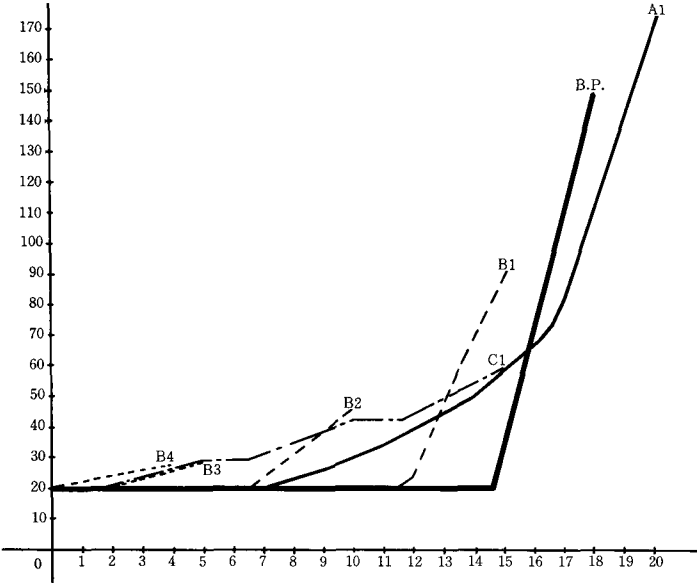
第2図：消費財部門の資本蓄積 $K_c(t)$



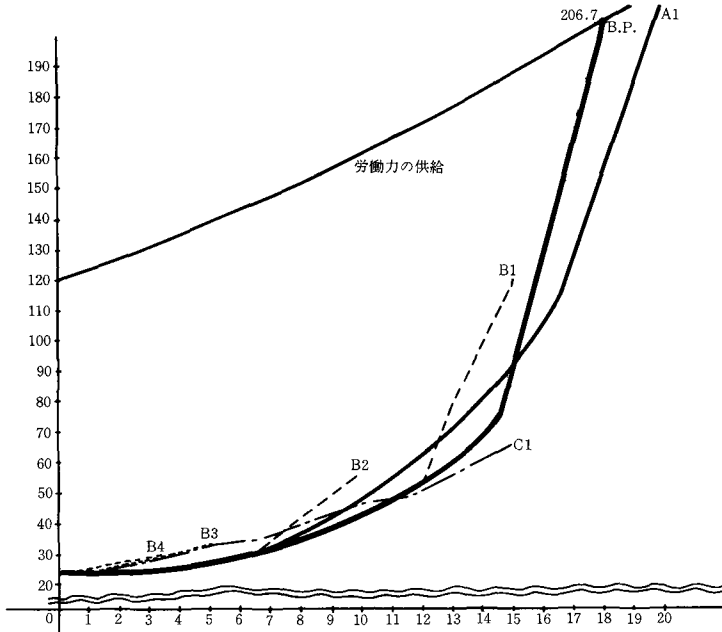
第3図：総資本蓄積 $K(t)$



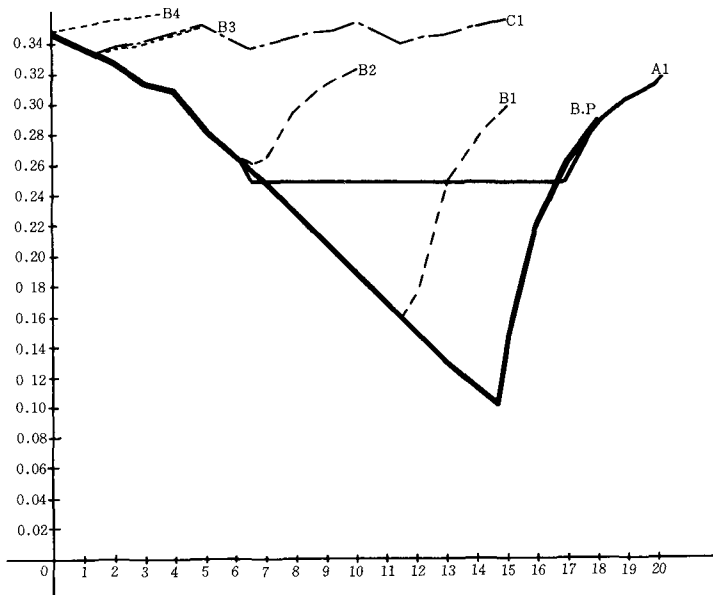
第 4 図：資本財部門の雇用 $N_1(t)$



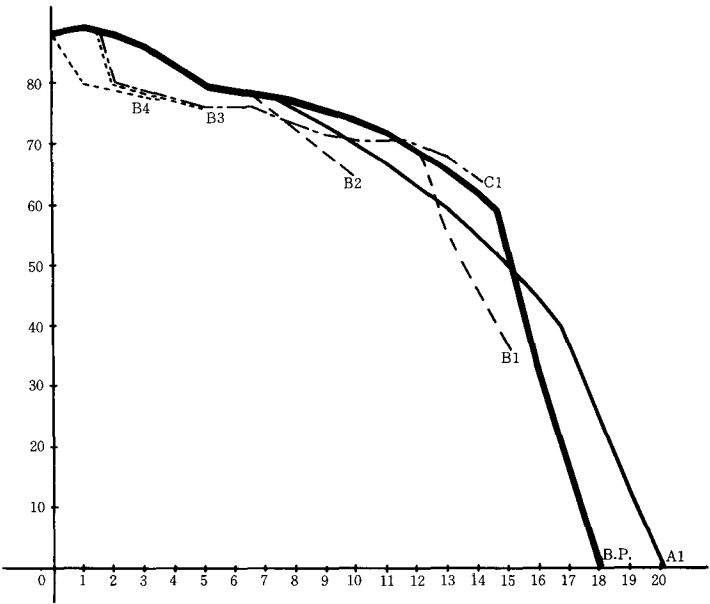
第 5 図：消費財部門の雇用 $N_2(t)$



第6図：総雇用 $N(t)$ 労働力の供給



第7図：実質賃金率 $R(t)$



第8圖：失業率

アメリカ系メジャー・オイルの タンカー船隊とその船籍

山 本 泰 督

は じ め に

第二次大戦後の世界海運市場を特徴づける現象のひとつに、便宜置籍船の発生とその顕著な増加をあげることができる。便宜置籍船は端初的には高船員費に悩むアメリカ船主が船員費の低いパナマにその所有船舶を移籍したことに始まるが、いわゆる便宜船籍国が税制面での便宜をも提供することによって、アメリカ以外の先進国の船主のうちにも自国の高船員費を回避する手段として、その所有船腹を便宜船籍国に移置籍し、途上国船員を配乗させる動きが生じ、1974年には便宜置籍船は世界商船隊の4分の1以上に達するまで増加している。

だが、この便宜置籍船の実質的な所有関係については、調査が困難なため不明のまま残されている。そこで、ここではアメリカ系メジャー・オイルのタンカー船隊についてその船籍構成を調べることにする。便宜置籍船の所有関係の調査は、このような個別調査の積み重ねによってしか解明することができないからである。

メジャー・オイルはいずれも石油海上輸送をその企業活動の重要な一環としており、そのタンカー船隊は典型的なインダストリアル・キャリアーであるが、その船籍構成の分析は、単にその便宜置籍船の所有状態を示すに止まらず、船腹保有の多国籍化とその根拠について、分析の手掛りを与えることが期待できよう。

I メジャー保有タンカーとその船籍

石油企業のなかでもメジャー7社はすぐれて多国籍企業としての実体を備えているが、メジャー各社が保有ないし運航しているタンカーの船籍は、どのようになっているだろうか。便宜置籍船の利用状況は多いだろうか。以下に、この点を確めてゆくことにする。

船舶の所有・支配状況を調べようとするときに最初に遭遇する困難はある企業の用船活動の全体を知ることの困難さであり、かつ定期用船されている船舶についての実質的な所有ないし支配関係を確認することがきわめて難しいことである。メジャーに定期用船されているタンカーには、様々な範疇のものが含まれている。用船期間についても2～3年のものから、10年以上の長期用船のものまであり、長期用船によっていわば終身雇用されたタンカーは、かりに船主が用船者であるメジャーと資本的なつながりを持っていない場合であっても、その船は実質的にはメジャーの支配下にあると云ってよいだろう。第2次大戦後ノルウェー船主が石油企業から長期積荷保証を取りつけて、船舶建造資金の融資を受けタンカー船隊を拡張したのはよく知られた事実である。しかし、用船市場でおこなわれた取引についての資料は発表されていても、それは必ずしも包括的、網羅的なものではなく、用船者と船主が直接交渉をおこなった場合、その情報は公表されるとは限らない。長期用船はこのような用船者と船主との個別交渉で結ばれるケースが多いと云われている。また用船者と船主との関係については、船主がメジャーの子会社によって資本支配されているとき、その事実関係を知ることは容易ではない。したがって、メジャーによるタンカーの正確な所有・支配状況を知るためには、単にメジャーやその支配下にある企業の船舶保有状況を見るだけでは不十分であり、メジャーの個々の用船活動の実体にまで立入った調査が必要である。だが、上に述べたように個々の定期用船の実体に立入った調査は、不可能であるため、われわれがここで取扱うのは、

メジャーおよびその子会社の保有タンカーに限定されざるを得ない。

メジャーの所有船腹とその船籍をみるに先立って、メジャーの所有船腹が運航船腹中に占める比重を示しておこう。メジャーの全般的な用船活動についての資料が乏しいことは、すでに述べたがFairplay 誌（1975年2月6日号）が1974年末のメジャー7社の定期用船、スポット物を含めたタンカー運航状況についての資料を掲載している。同誌も定期用船については公表されないものがあるため、資料は必ずしも完全でない旨を断っているが、全体としてその信頼度は高いとみられるので、これを紹介しておく。第1表はFairplay 誌の記事内容を一覧表に整理したものである。

1974年は周知のように石油海上輸送量が急激な停滞に見舞われた年であった。1974年の石油輸送量の伸びは1.5%に止っており、これは過去10年間の伸びが平均12%であったことと比較すれば、その状態の深刻さはあきらかであろう。1974年はタンカー・レート的大幅下落や係船の発生など、タンカーの過剰船腹が、一挙に表面化した特異な年であるが、そのことを考慮においても、第1表でみる限りメジャー各社のタンカーの保有・運航政策には企業によりかなりの相違があることが知られる。たとえば各社毎の所有船舶と定期用船との合計量は、単純化して云えば、各社の事前に計画された安定的船腹需要量と考えられ

第1表 メジャー・オイルのタンカー運航量（1974年末）

	所 有 船		定 用 船		spot	relet	A
	隻	万DW (A)	隻	万DW (B)	万DW	万DW	A + B (%)
B. P.	105	740	78	990	140	50	42.8
Exxon	177	1,480	83	1,000	1,750	54	59.7
Gulf	50	260	38	720	400	15.3	26.6
Mobil	45	440	47	480	230		47.8
Shell	165	1,200	182	2,090	520	170	36.5
Socal	64	680	31	330	640	—	67.3
Texaco	84	490	89	1,130	1,060	50	30.3

（出所） Fairplay, Feb. 6, 1975の記事より作表。

るが、このなかで自社所有船腹の占める比率は、Gulf Oil の26.6%からSocal (Standard Oil of California) の67.3%までの開きがある。もっともGulf Oil の場合は、Fairplay誌によると全定期用船が実質的に永続的に雇用されていると云うことであるから、内容的にみればむしろ自社支配船腹の比率は他社よりも高いと云うことになるかも知れない。しかし、いずれにせよ、メジャー各社は自社の安定的船腹需要の相当部分を定期用船に依存している点については共通している。

このようなメジャー各社の用船政策がどのような根拠に基くものであるかは、メジャー各社の定期用船の内容を詳細に分析する材料がない限り、明瞭な推論をおこなうことはできない。考えられる要因としては、船舶資産に多額の資本を固定することの回避、将来のタンカー輸送需要についての弱気な予測などがある一方、定期用船された船腹量には複雑な資本支配により、所有関係が表面化しない実質的所有船舶が含まれている可能性も残されているわけである。

上に述べたところから、メジャー各社のタンカー所有・支配状況の正確な把握のためには、その定期用船の内容分析まで進む必要があることは明らかであるが、それが差当っては不可能であるため一般的資料を利用してメジャーの所有船腹とその船籍を調べることにする。しかし、この方法で得られた結果には上述の限界があることを忘れてはならない。

さて、以下にアメリカ系メジャー5社のタンカー所有およびその船籍構成を示すことにするが、その調査はつぎの方法によった。Moody's Industrial Manual, 1974によって、メジャーおよびその資本支配下にある子会社のリストが得られるが、つぎにLloyd's Register, 1973—74のList of Shipownersからメジャーおよびその子会社の所有船名を確かめる。ただし1,000総トン未満の船舶は省略している。なお、メジャーの子会社についてはInternational Shipping and Shipbuilding Directoryを補完的資料として利用した。個々の船舶の船籍、船型はLloyd's Register, 1973—74年版によって調べた。

第2表はその結果をまとめたものである。第2表は第1表の調査時点とは、若干の時期的ずれがあり、また第2表の船腹量は総トン表示であるという相違があるが第1表、第2表で各社の所有船腹を比較すると、第2表では Mobil

第2表 アメリカ系メジャー5社の所有タンカーとその船籍
(1973—4年)

		Exxon	Texaco	Mobil Oil	Socal	Gulf Oil
保有 隻 数	船腹 千総トン	186	82	35	55	59
		6,321	2,665	1,577	2,124	1,372
保有船舶の船籍 %	アメリカ	7.3	9.4	11.3	9.9	20.0
	欧州諸国計	56.6	64.1	48.4	19.6	42.7
	内イギリス	28.0	54.9	36.1	10.3	2.4
	その他諸国	5.3	0	0	0	6.4
	便宜置籍	30.8	26.5	40.3	70.5	30.9
	総 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

1,000総トン未満の船舶は省略した。

Oil, Socal の所有船腹が過小表示されている疑いがある。これはわれわれの調査方法では子会社が資本支配している企業の一部が脱落している可能性があるためだが、その確認、修正は今後の資料追加によって補うことにして、ここでは第2表で判明した限りでのメジャー各社の所有船腹の船籍構成をみることにしたい。

アメリカ系メジャー5社の所有タンカーの船籍構成は必ずしも一様ではないが、しかし、各社に共通の特徴としてつぎの諸点をあげることができる。

1. アメリカ籍タンカーのウエイトが小さい。アメリカ籍タンカーの保有比率が大きい Gulf Oil の場合でも20.0%で他社は7.3~11.3%である。
2. 便宜置籍船が所有船腹中に占める比率は、各社とも高い。最低の Texaco で26.5%で最高の Socal では70.5%にも達する。主要な便宜置籍先はリベリヤ、パナマである。なお、便宜置籍ではないが、税金避難所 (tax haven) として、バーミューダ、アンチル諸島を利用する事例も散見される。

3. 予想外であったことは欧州諸国への置籍船腹の比率がきわめて大きいことである。Socal を例外として、他の4社の欧州諸国への置籍船腹は所有船腹の43～64%に達している。欧州諸国のなかでもイギリス置籍船の比重は図抜けて高い。（Gulf Oil は例外であるが、この場合はスペイン籍船が欧州置籍船の半数を占めている。）
4. その他の諸国での置籍船腹はきわめて小さい。

上にみたメジャー各社の所有タンカーの船籍構成は、どのような経営政策上の配慮から導き出されたものだろうか。メジャー各社の場合、石油採掘、精製および販売活動が全世界的拡がりを持っているだけ、それと結びついた原油および石油製品の海上輸送もまたグローバルな拡がりを持つのは当然であるが、しかし所有タンカー船隊の船籍構成に関しては、経済的要因だけを考えるならばもっとも船隊維持費が低いと考えられる便宜置籍船の比重が高くてよかったのであるまいか。この間の事情について検討するために、Exxonの所有タンカー船隊について今少し詳しく調べてみよう。

Ⅱ エクソンのタンカー船隊の船籍

エクソン傘下の企業が所有するタンカー船隊について、企業ごとの船籍、船舶構成をまとめたものが、第3表である。また第4表は1963—4年と1973—4年のエクソンのタンカー船隊の船腹量と船籍構成の変化を示したものである。第3表、第4表から、エクソンの船隊保有にかんする政策方向をうかがうことができよう。

まず1963—4年から1973—4年に至る10年間に生じたエクソンのタンカー船隊の船籍構成をみる。この10年間に同社タンカー船腹は257.5万総トンから632万総トンへと2.3倍の増加をみているが、この間に生じた船籍の主要な変化は、1. 合衆国籍船腹の船隊中に占める比率の低下（16.2%→8.2%）、2. 便宜置籍船の増大（19.5%→30.8%）があり、3. その一方欧州諸国への置籍船腹は総体

としてみたとき、その比重に変化がないこと（55.6%→56.6%）である。ただし合衆国置籍船腹はこの10年間に若干の増加をみているのであって、合衆国置籍船の船隊中に占める比率の低下は、この間に合衆国置籍船腹の他への積極的な移籍がおこなわれたことを意味するものではなく、追加船腹が合衆国以外の諸国へ、つまり欧州諸国および便宜船籍国に置籍されたことを物語っている。

エクソンのタンカー船隊の船籍構成の変化をみたとき、注目に値するのは、便宜置籍船のいちぢるしい増加とともに、それにも拘わらず欧州諸国への置籍船腹がなお便宜置籍船腹を上回っていることである。この10年間に欧州諸国への置籍船腹は、2.3倍に増加しているのであって、タンカー船隊の増強にあたって、エクソンはその便宜置籍だけを指向したのではなく、それと並んで欧州諸国への置籍船も増加させてきているのである。そこで今少し詳しく、この間の事情をみよう。

1963—4年当時、エクソンの所有した便宜置籍タンカーとしては、Panama Transport Co., Panama Transport & Shipping Co. S. A., Panama Transport & Tankers Co. S. A., Panama Transport & Navigation Co. S. A., Petroleum Shipping Service Co. Ltd., Esso Standard Eastern, Inc. がパナマ籍船を保有しており、Esso Tankers Inc. よび Esso International Inc. がその運航を管理していたが、その船は合衆国からの移籍船とともに建造当初よりパナマに置籍された船舶から成っていた。その後便宜置籍船保有会社は、いずれも社名を変更しており（第3表参照）Exxon International Inc. がその運航を管理している。1973—4年当時の便宜置籍船保有会社のうち、Esso Tanker, Inc. はリベリヤ籍船が主体をなしているが、他はいずれも主としてパナマ籍船を保有している。便宜置籍国へ過去10年間にエクソン傘下の企業から移籍されたタンカーは15隻である。移籍船はいずれも船令10年以上で5万重量トン以下のタンカーが主体となっており、もとの置籍国は合衆国のほか、イギリス、西ドイツ、フランスなどの欧州諸国であった。

第3表 Exxonのタンカー船隊とその船籍

会 社 名	船 籍 (2)	隻	1,000 GT	1,000 DW	6万DW以上の 隻 数 (15万DW以上)	船 令 別 隻 数		
						0～ 4 年	5～ 9 年	10年～
Humble Oil & Refining Co.	U. S. A.	4	95	181	2	2	1	1
Humble Transportation	U. S. A.	15	369	643	3	0	2	13
Imperial Oil, Ltd.	Canada	9	54	83	0	2	1	6
Dansk Esso A/S	Denmark	6	110	182	0	0	1	5
Esso A/B, O/Y	Finland	3	7	10	0	1	0	2
Esso Petroleum Co. Ltd. (1)	U. K.	33	1,697	3,199	1600	10	8	15
Esso Belgium	Belgium	1	42	76	1	0	1	0
Esso Marine (Belgium) S.A.	Belgium	3	84	130	0	0	0	3
Esso Tankvaart Maats, B.V.	Netherlands	1	53	95	1	0	0	1
Esso Tankvaart Nederlandse Antillen, N.V.	Netherlands (Antillen Is.)	3	382	750	3	3	0	0
Esso Standard S.A.F.	France	8	563	1,083	4(4)	3	1	4
Esso Tankschiff Reederei G.m.b.H.	Western Germany	10	397	726	3(1)	0	1	9
"La Columbia" Societa Maritima per Azioni	Italy	7	243	423	3	0	3	4
Creole Petroleum Corp.	Venezuela	4	97	152	0	0	0	4
Cia de Petroleo Lago	Venezuela	2	15	22	0	0	0	2
Esso Standard Oil Co. (Uruguay) S.A.	Urguay	2	51	86	0	0	0	2
Petromar Soc. Anon. de Navegacion	Argentina	7	98	146	0	0	0	7
Esso Standard Eastern Tankers Ltd.	Australia	1	16	24	0	1	0	0
Esso Standard Oil (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	2	2	3	0	0	2	0
Esso Tankers, Inc.	Liberia (3) Panama	17	697	899	4	10	2	5
Esso Transport Co. Inc. Panama	Panama	1	85	190	1(1)	0	1	0
Esso Transport Co. Inc.	Panama Liberia(4), Italy	25	800	1,379	10(2)	3	9	13
Esso Transport & Shipping Co.	Panama	4	82	132	0	0	0	4
Esso Transport & Tankers Co. Inc.	Panama	12	248	395	0	0	6	6
Esso Asia Service Inc. (Singapore)	Panama	1	11	18	0	0	0	1
Petroleum Tankship Co. Inc.	Panama	5	23	32	0	0	0	5

(1) Standard Tankers (Bahamas) Co. Ltd. の保有船舶を含む。

(2) 英連邦に属する国の船籍はすべてBritishであるが、ここでは国別に表示した。

(3) リベリア籍15、パナマ2。

(4) リベリア籍1、パナマ籍21、イタリー籍3 (いずれもL. G. C.)。

(出所) 資料および作表手続は第2表と同じ。

便宜置籍船保有会社はその一方で新船の建造も積極的に進めており、同じ期間中に6万重量トン以上の船舶11隻 (うちVLCC3隻) を含む31隻を建造して

いる。

第4表 Exxon船隊の船籍構成の変化

地域・船籍	1963—4		1973—4	
	1,000 G T	%	1,000 G T	%
(北 米)	446	16.2	518	8.2
合衆国	424	15.4	464	7.3
(欧 州)	1,532	55.6	3,578	56.6
イギリス	678	24.6	1,697	26.9
西ドイツ	323	11.7	397	6.3
フランス	166	6.0	563	8.9
オランダ	101	3.7	435	6.9
その他	264	9.6	486	8.0
(南米諸国)	180	6.5	260	4.1
(太平洋諸国)	61	2.2	18	0.3
(便宜置籍)	538	19.5	1,946	30.8
(合計)	2,757	100.0	6,321	100.0

作表手続は第2表と同じ。

エクソンのタンカー船隊のうち欧州諸国に置籍された船舶の比重が、この10年間に変化がないと云ったが、個々の国（企業）についてみると、全船隊中に占める位置には、かなりの変化があり、またその船腹構成も必ずしも一様ではない。Esso Petroleum（イギリス）は、積極的に船腹を拡張しており、全船隊中に占める比重も $\frac{1}{4}$ を維持している。またその保有船腹33隻のうち6万重量トン以上の船舶が16隻（VLCC10隻）含まれている。フランス、オランダでも積極的に保有船腹の拡充がおこなわれたが、これにたいして西ドイツでは控え目な船腹拡充しかおこなわれていない。（第3表の各社保有船腹の船令別構成参照）また1963—4年には5.2万重量トンのタンカー1隻を保有していたEsso Rederei A/B（スウェーデン）は、これをDansk Esso A/S（デンマーク）に売却し解散している。

上にみた欧州諸国にあるエクソン傘下の諸企業の自社船保有状態は、一面ではそれぞれの企業の生産ないし販売活動の消長と結びついていることは当然であろう。エクソン傘下諸企業では、たとえばEsso Petroleumの事業活動分野

は原油輸送、精製および英本国での製品販売であり、Dansk Esso はデンマーク内での石油販売および海上輸送というようにその営業範囲、ことに販売地域は相互に協定されているから、各社のタンカー需要量は、その生産ないし販売活動の動向によって影響を受けることになる。しかし、Exxon International は、その管理下においている便宜置籍船隊によって、また用船活動を通じてエクソン傘下の諸企業の海上輸送需要を調整充当する機能を持っているから、エクソン傘下諸企業の自社船（自国籍船）保有は、自社の輸送需要の特質を考慮し、かつエクソン傘下の便宜置籍船や外国用船とのコスト比較の後に決定されたものである。それだけに欧州諸国に立地するエクソン傘下の諸企業の自社船腹（自国籍船）の増大は、たとえそれがエクソンのタンカー船隊中の便宜置籍船の増加現象を伴うものであるにせよ、少くとも便宜置籍船への依存度の一層の増大という形をとらなかったことは、きわめて興味深い事実だと云わねばならない。

一体、エクソンのタンカー船隊の規模が拡大するなかで、タンカーの欧州諸国への置籍を継続させ、1963—4 年から、その後の10年間にも、船隊中の欧州諸国への置籍船腹の比率を同一に維持している経済的および経済外的理由は、何であろうか。その点について考察を進めよう。

Ⅲ 欧州諸国への置籍理由

便宜置籍への誘因が、船員費の軽減と税制面での便益供与にあることは、よく知られているところだが、すでにみたように、石油企業が便宜置籍船の場合とならんで相当量のタンカーを欧州諸国に置籍している理由は何であろうか。欧州諸国の石油企業の自国籍船と便宜置籍船とのコスト比較の問題は後に残すことにして、まず自社船（自国籍船）保有が必要とされる、あるいは有利な制度的要因の有無について検討しよう。

自国籍船の保有が必要とされる制度的要因として最初に考えられるものは、

沿岸輸送の自国船への留保（cabotage restriction）の存在であろう。たとえば船員費の高さにも拘わらずエクソン傘下のHumble Oil（アメリカ）が合衆国籍タンカーを保有しているのは、合衆国の内国海上輸送が合衆国籍船に留保されているためであり、そのタンカーはもっぱら国内輸送に使用されている。それと同様の事情が欧州諸国に置籍されたタンカーの場合にも、存在するだろうか。欧州諸国の場合にも内国海上輸送の自国船への留保はあるけれども、合衆国の場合では内国海上輸送がハワイ、アラスカまでも含めた広域的なものであるのに対して、欧州諸国での内国輸送はきわめて近距離のものであり、必要とされる船舶も小型船に限定されているから、これは欧州諸国に置籍されたタンカーの置籍理由には、ほとんどなりえない。⁽¹⁾

つぎに考えられる制度的要因としては、輸出入貨物の一定比率を自国商船隊へ留保する、いわゆる優先的積取政策（cargo preference）の有無である。チリー、アルゼンチン等の南米諸国が自国商船隊の育成手段として、このような制限的政策を実施しているけれども、欧州諸国の場合にはそのような一般的な形での自国貨物の自国商船隊への留保政策は、おこなわれていない。しかし、フランスでは原油輸入については、重要エネルギー源の輸送手段の確保を目的として、輸入原油の⁽²⁾をフランス船に割当てる措置が政策的にとられている。

Esso Standard S. A. F.（フランス）の自社船保有量の急速な増加とVLCCの保有は、上記の政策と関連しているものと考えられる。だが、その他の欧州諸国では類似の政策は採用されていないから、欧州諸国に立地するエクソン

(1) 第2表以下での船舶集計が1,000総トン以下の船舶を除外していることに留意、欧州諸国での内国石油製品輸送に利用されるのは、主にこのクラスである。

(2) N. M. U., *Pilot*, Feb. 1975. 同様の措置はオーストラリアでも実施されており、オーストラリアでは自国船員が配乗した自国籍船に石油輸入量の40%の輸送割当がおこなわれている。なおアメリカ合衆国では、石油輸入量の20～30%を自国籍船に割当てることを目的とした法案が提出され議会を通過したが大統領の拒否権により、その制定をみずに終わっている。

傘下の石油企業のうち、最大の自社船（自国籍船）を保有している Esso Petroleum（イギリス）や、その他企業の自社船保有の理由は他に求める必要があることになる。そこで自社船保有の経済的理由を尋ねよう。

欧州諸国においても各種の形態による海運助成措置が採用されている。その助成措置の効果が大きいときにはその国への置籍誘因は当然大きくなる。では、イギリスの場合はどうだろうか。イギリスでの海運助成措置としては、1965年までは、投資控除制度（investment allowance）が実施されており、それが船舶の更新、新造を奨励する効果を持っていたのは事実だが、しかし、この制度は云うまでもなく、法人所得への課税を前提としてその意味を持つものであったから、法人所得への課税がおこなわれない便宜船籍国への船舶置籍と比較した場合には、この投資控除制度の助成的効果は消滅してしまう。これに対して1966年以降のイギリスでは新たに投資促進措置として Industrial Development Act 1966 が制定され、海運業については英国籍船舶の新造、改造にたいし資本支出額の2割に相当する補助金が交付されることになった。⁽³⁾ この措置は船主にとって資本費の低下を可能にするだけに、英国法人企業を子会社に持つ多国籍企業にとっては英国置籍へのひとつの誘因となったことはたしかであろう。ただし、この助成措置を受けた船主は、新造船の場合は5年間、改造船の場合は3年間、自らがその船舶を使用することを義務づけられているから、英国籍船の運航費が便宜置籍船ほど低くはないにしても、資本費の軽減分が船員費の水準をカバーする程度のものでなければ英国置籍による経済的利点は見出せぬことになろう。

ところで Esso Petroleum の保有するタンカー（英国籍）の船型別・船令別構成（第5表）をみると、船籍の移動に制限のない船舶もなお英国籍に止められているし、またさらに注目に値することは、15万重量トン以上的大型タン

(3) 日本船主協会『欧・米主要国の海運事情』1971年3月、99～101ページ。

カーとともに10万重量トン以下のタンカーも英国籍として保有されていることである。一般に大型船ほど乗組員数の相対的減少をみるため、この種の船につ

第5表 Esso Petroleumの保有タンカー
船隊の船型別・船令別構成

船令 船型 (年) (DW)	0～4	5～9	10～14	15～19	20～	計
1,001 } 5,000	3	1	2	1	—	7
5,001 } 20,000	—	2	—	—	—	2
20,001 } 50,000	—	—	1	1	—	2
50,001 } 100,000	—	1	9	—	—	10
100,001 } 150,000	—	—	—	—	—	0
150,001 }	8	2	—	—	—	10
計	11	6	12	2	0	31

1 なお、この外に2隻（18,000DW型）の船令不明。

2 千総トン以下の船舶を除く。

いては船員賃金の高い先進国海運でも競争力を持ちうるが、船型の小さな船では、競争力が失われるものとされている。それでは、イギリスにタンカーを置籍した場合、そのタンカーの運航経費が便宜船籍国への移籍をさして有利としない程度の低い水準にあるのだろうか。運航費を国際的に比較するとき、その相違⁽⁴⁾をもたらし主要費目は船員費であるから、イギリスに置籍したタンカーの船員

(4) 1966年以前に建造された船の英本国置籍と便宜置籍との比較に当っては、店費（一般管理費）を別とすれば、船舶建造費、修理費、燃料費等はすべて同一と考

費と便宜置籍船のそれとの比較に進むことにする。

Ⅳ 英本国籍タンカーの船員費縮減措置

船員費の国際的比較には多くの困難が伴う。それは云うまでもなく国際競争が激しい海運業では船員費に関する資料を公表しないためであり、そのため部外者にとっては正確な比較が困難であり、またははじめから、そのような試みを断念してしまうことにも間々なり勝ちである。便宜置籍船の船員費については、その他の国の船員費の推定以上に困難がある。便宜置籍船の場合、船員の配乗方法は企業のノウ・ハウに属しており、企業ごとに定員、賃金、労働条件については、その実情に大きな相違があると云われている。資料的な制約のため、われわれもエクソン傘下の企業が保有する英本国籍船と便宜置籍船の船員費比較は最初から断念せざるを得ない。その代りに、英本国置籍によって、便宜置籍と同様に船員費を低下するための諸方策が可能であったかどうかを検討することで、問題への接近を試みよう。

そもそも便宜置籍船の保有が船員費低下の手段として利用されるのは、便宜船籍国では船員の賃金、労働条件にかんする法的規制がないか、あってもその有効な実行をおこなう機関が存在していないためであった。そのため便宜置籍船主は、所有船舶の安全確保の要請から、船員の技術的水準や定員については一定の制約を受けながらも、その要件を満しうるかぎり、もっとも低い賃金、労働条件で船員を採用することを意図し、またその意図を実現することが可能

えてよい。また保険料については個別的事情が影響するため一般的な云い方はできない。

- (5) 最近のわが国では便宜置籍船の定員など労働基準や安全性が低いとは云えないとする主張も聞かれるが、たしかに便宜置籍船の労働基準や船舶の安全性についてばらつきが大きく、一般化した立言は困難であるにせよ、その一方では便宜置籍船の海難事故率がきわめて高いのもまた事実である。OECD, *Maritime Transport* 1974, 1975, p. 98ff.

となったのである。

これにたいしてイギリスでは、はやくから商船法によって船員の資格制度、定員、労働基準が定められている一方、具体的な賃金、労働条件については船主団体と諸海員組合で構成する海事協同会（National Maritime Board）の機構内で団体交渉がおこなわれ、協定されてきている。したがって、アジア人船員など発展途上国の船員を配乗させる事例が多い便宜置籍船と比較した場合、イギリス船員費が前者を上廻っているのは当然のことと考えられよう。ここに例示することは控えるが、イギリス人船員の賃金、労働条件が発展途上国船員のそれに比較して相当の格差がみられるのは明白な事実である。

だが、それにも拘わらず、イギリス船の場合、船員費低下の方法は存在していた。それはイギリス船への外国人船員の配乗を通じてである。以下において、この点を明らかにしてゆこう。イギリスでは船員のセンサスは10年ごとに実施されており、最近のセンサスは1971年におこなわれた。1961年、1971年のセンサスを利用して、第6表にはイギリス船乗組船員の国籍および居住地を示した。表をみるに当り注意すべきことは、イギリス船に雇い入れられている船員は、その雇入契約の型によって2つに区分されることである。すなわちイギリス国内で結ばれた雇入契約（United Kingdom articles）と外国で結ばれた雇入契約（Non-UK articles）である。形式的にみたときの両者の相違は、前者ではイギリス国内または国内航路（Home Trade）区域内の港で雇い止めすることが規定されており、もし海外で雇入契約が終結した場合には乗組員はイギリスへの帰国旅費が支給されることになっているのに対して、後者では国内航路区域外の特定の国または港で雇い止めがおこなわれることである。そしてイギリス船の有資格船員の配乗にかんする法律の規制は、雇入契約がイギリス国内で

(6) Merchant Shipping Act of 1894に定義された国内航路区域とは、連合王国、海峡諸島、マン島、アイルランド共和国、およびエルベ河、ブレスト間の欧州大陸を云う。

第6表 英国船乗組船員の国籍および居住地

(1961年, 1971年)

英本国雇入契約による乗組船員	1961	1971	英本国外での雇入契約による乗組船員	1961	1971
合 計	99,212	58,591	アジア・アフリカおよび西インド諸島		
英本国居住者	85,277	54,442	合 計	43,250	29,191
英本国外居住者	13,935	4,149	イ ン ド	24,376	14,682
アイルランド	3,679	898	香 港	9,274	3,935
イ ン ド	630	287	台 湾		3,845
ニュージーランド	310	224	パキスタン ⁽²⁾	4,118	3,286
オーストラリア	663	223	西アフリカ	2,042	1,037
香 港	185	190	シンガポール	1,724	555
シンガポール	192	109	西インド諸島	855	215
マレーシア		30	マレーシア	29	158
マ ル タ ⁽¹⁾	893	94	南アフリカ	76	155
セイロン ⁽²⁾	66	42	セイロン ⁽¹⁾	46	59
パキスタン	85	28	アラビア諸国	159	21
カ ナ ダ	394	22	そ の 他	551	1,243
西アフリカ	169	15			
			アジア・アフリカおよび西インド諸島以外		
スペイン	510	574	合 計		1,374
オランダ	213	228	英本国居住者		327
アラビア諸国	820	157	西ヨーロッパ		228
ポルトガル	119	151	そ の 他		819
南アフリカ	670	111			
台 湾	135	57			
ベルギー	129	28			
イタリー	160	27	(1) 現スリランカ		
西ドイツ	293	24	(2) 現在パキスタンおよびパ		
ノールウェー	805	19	ングラデシュ		
ギリシャ	173	16	(出所) Dept. of Trade		
東 欧	437	9	and Industry, <i>Census of</i>		
デンマーク	27	8	<i>Seamen</i> , H. M. S. O., 1972.		
フランス	27	6			
そ の 他	2,151	572			

結ばれた場合でも国外で結ばれた場合でも相違はない。イギリス船がイギリス

国内の港から出航する際の有資格船員の配乗を義務づけた1894年商船法の条項は、1967年商船法によってイギリス船がイギリス以外の港から出航する場合にも適用をみることになっているからである。⁽⁷⁾しかし、法律による配乗条件の規制は単に最低限を規定したに過ぎないから実際的な定員数および労働条件については、労使間の協定によって規定されるわけであって、この点においてイギリス国内で結ばれた雇入契約と外国で結ばれた雇入契約には大きな相違が生ずる。

イギリス船がイギリス国内で船員を雇い入れるとき、その船の定員や個々の船員の賃金、労働条件は海事協同会協定に規定されており、外国人船員を雇い入れる場合であっても海事協同会協定が準用される。しかし、イギリス船が外国で船員を雇い入れるとき、配乗条件を規制するものは法的な規制だけである。イギリス海運業では伝統的にアフリカ航路および東方航路の就航船に国外でアジア・アフリカ人船員を雇い入れる慣行があった。そしてイギリス籍タンカーの場合にも外国港でのアジア・アフリカ人船員の雇い入れの慣行がひろく行われている。（第7表）かれらの賃金は海事協同会の協約賃率よりはかなり低いことはよく知られているが、参考までに事例をあげると、1973年の海事協同会の協約賃率では有能甲板員の月間賃率は87ポンドであったが、同時期にイギリス船に乗組むパキスタン人有能甲板員の賃金は14.75ポンドで、他のイギリス船に乗組むインド人有能甲板員の賃金は24.05ポンドだった。⁽⁸⁾

(7) たとえば Committee of Inquiry into Shipping, (Rochdale Report) H.M.S.O., 1970. para. 798. p. 215.

(8) *The Sunday Times*, March 25, 1973.

また同紙によればB. P., シェルなどでこのような外国人雇用が現在まで伝統的慣行として実施されていることが、あきらかにされている。

なお1974年1月、国際運輸労連(ITF)と国際海運連盟(ISF)との間で、この種船員の賃金について有能甲板員の最低月間賃金を48ポンドとする協定が結ばれたから、その後においてはイギリス船の外国人雇用の利点は従来より減少してきたとみるべきであろう。

もっともイギリス船でのアジア・アフリカ人船員の配乗は、かれらの技術

第7表 英国籍タンカーの雇入契約別乗組船員数

(1971年)

		英本国の雇入契約による乗組員	英本国外での雇入契約による乗組員	合 計
船舶数		321	189	510
船舶量 (千総トン)		6,551	5,326	11,879
船 員 数	合 計	10,068	9,418	19,486
	甲 板	3,681	2,266	5,947
	機 関	3,105	2,462	5,567
	多目的 船 員	1,196	4,690	7,972
	司 厨 その他	2,086		

(出所) 第6表に同じ。

的水準や生活慣習のために多数の乗組員数を要するから、かれらの配乗による船員費の低下はさして大きなものではないと云う主張もないではない。この間の事情についてはロッチデール報告書では、これらの船員を雇用する経費その他の利点についても、相反する証拠を受取ったと述べており、またイギリス人職員とアジア人部員を配乗したタンカーは乗組員全員がイギリス人の場合に比べて5分の1から4分の1安い船員費で運航できるとの情報を示している。⁽⁹⁾ここではアジア・アフリカ人船員の配乗による船員費の水準について、これ以上立入った議論をする必要はない。重要なことはイギリス船の場合には、外国港での船員雇入れの方法をとれば、船舶職員の1部については有資格イギリス船員の雇入れを義務づけられているにせよ、その他の職員および全部員層については、便宜置籍船と同様に外国人船員の雇入れが自由に行ないうることである。したがって多国籍企業にとって、イギリスへの置籍は、船員費の低下

(9) Rochdale Report, 1970, para. 839 and 570, p. 223 and p. 160.

という側面からすれば便宜置籍船に類似した利点をもたらすものと云えよう。

イギリス船で船員費削減のいまひとつの方法は、船内作業組織の改組とそれによる乗組定員の削減であった。イギリスの新しい船内作業組織は多目的船員と相互融通に大別でき、多目的船員はタンカー、バルク・キャリアー、コンテナ船に導入されているが、タンカーについて云えば B. P. , エッソ、シェルなどの石油企業だけが多目的船員にかんする協定をイギリス部員組合 (N U S)⁽¹⁰⁾と結んでいる。多目的船員の導入にもっとも積極的であるのは Esso Petroleum であり、1967年には 9 万重量トン・タンカー Esso London を最初の多目的船員による新作業組織（乗組員 31 名）で運航している。新作業組織では、従来の甲板、機関、事務の作業部門は廃止され、それに伴って従来の部員の職務は operator, petty officer, chief petty officer に整理統合された。また Esso Petroleum では多目的船員制度の導入にあたり、いわゆる船舶員クラスの社内訓練施設をイギリス国内の Famley に設置する一方、船舶職員層の技術訓練、船内管理教育のためにはエクソン傘下の企業の共同利用施設としてフランス Port Revel に設立された海事調査訓練センター (Esso REM)⁽¹¹⁾を利用している。

上にみた石油企業による多目的船員制度の導入はもちろんイギリス人船員を対象とするものであり、かつ船員の永続的雇用を前提とするものである。石油企業では多目的船員制度により運航されるタンカーを漸次増加させることを標

(10) 石油企業と N. U. S. との多目的船員に関する個別協定については下記参照。

Esso : N. U. S. *Seaman* Sept. 1967.

Shell : *Seaman*, Jan. 1968.

B. P. *Seaman*, March 1968.

なお多目的船員協定を結んだ企業（1970 年現在）については、*Rochdale Report*, appendix 7 参照。

(11) Esso Petroleum の船員教育訓練計画の概要については、下記参照。

"Towards a new seamanship," *Seaman* (N. U. S.), Feb. 1968,

"The new Esso Marine Training Scheme," *Seaman* (N. U. S.), April, 1968.

傍しているが、さきにみたように1973年現在でもなお外国港でのアジア・アフリカ人船員を雇い入れる慣行をも依然継続している。したがってイギリス船を保有している石油企業の船員の雇用、配乗政策は、実際には大型タンカーにはイギリス人船員による多目的船員制度を導入する一方、中小型タンカーには低賃金の外国人船員を雇い入れるという二種類の船員費軽減策を併用しているわけである。

このような石油企業の船員の雇用・配乗政策が可能であったのは、イギリス海運業に伝統的な外国人船員雇用の慣行があり、イギリスの諸海員組合がこの慣行に積極的な反対運動を行なわなかったこと、それに加えて新しい船内作業組織の導入にきわめて協力的であったことによる。その点に注目すれば多国籍石油企業のイギリス置籍船が多い事情は、イギリス海運業の労使関係と大きなかわりを持っていたと云うべきであろう。

む す び

エクソンを中心として、アメリカ系メジャーが保有するタンカー船隊の船籍別構成をみた結果、便宜置籍船の保有の増加とともに、欧州諸国への置籍船腹がなお高い比率を占めていることがあきらかとなった。

メジャーが欧州諸国に置籍しているタンカーは、不経済船の便宜船籍国への移籍現象を伴いながら、全体として量的な増加を示し、とくにイギリスに置籍された船隊の重要度はきわめて大きい。メジャーのタンカー船隊の欧州諸国への置籍については、フランスの場合のように制度的要因が関連しているとみなされる事例もあるが、イギリスへの置籍は経済的な理由に基づくものと考えられる。

イギリス船の場合には、高船価の大型船については、多目的船員制度によるイギリス船員の配乗、中小型船については低賃金でのアジア・アフリカ人船員の配乗という2種類の船員費縮減措置が併用可能であることが、イギリス置籍の根拠と考えられる。したがって、イギリス置籍の増加は、便宜置籍船の保有

と同様に船員費、ひいては運航費の低下を追求した結果と云ってよい。

ここに得られた上述の結論は、便宜置籍船問題に対する従来の接近がきわめて限られた視野からの問題把握であったことを示している。すなわち、労働集約的な産業としての海運業で、船員費の軽減を図る海外直接投資としては、従来もっぱら便宜置籍船にのみ注意が払われてきた。それは、便宜船籍国が船員費の低い外国人船員の利用と共に税制面での便宜を提供しているため、多国籍化を志向する船主としては、もっとも好都合な船籍国と見做され、便宜置籍船腹量が激増してきたことから当然であったとも云えよう。しかし、船種、船型によっては、便宜船籍国以外の国への移籍によっても、船員費の縮減という側面については、便宜船籍国と同様の、あるいはそれ以上の利益を船主が受ける可能性が存在している。その可能性の大きさは、その国の船員の技術水準、賃金、労働条件とともに、新しい型の船内作業組織の導入に対する海員組合の態度、さらに新作業組織導入に関する法律的制約の有無が関係している。これらの諸条件が望ましいものであった場合には、インダストリアル・キャリアーであれ、海運企業であれ、メジャーのイギリス置籍の事例にみるように便宜船籍国以外の国への移置籍は当然発生しているはずである。

このタイプの船舶の外国への移置籍——それは移置籍先の国における海外法人の設立あるいは既存海運企業の資本支配の形をとることになる——が、現在の程度の重要性を持っているかは、あきらかではない。それは企業間の資本支配の状況を確認することが困難であることに基づくが、われわれの調査は先進国海運企業の多国籍化のひとつのタイプとして、便宜船籍国以外の国での子会社の設立、船舶保有に改めて注目する必要があることを、示唆している。

（本研究は昭和50年度科学研究補助金（総合研究）による研究成果の一部である。付記して謝意を表する。）

オーストラリアにおける 日系企業の社会的評価

吉 原 英 樹

1. タイの日系企業とオーストラリアの日系企業

1975年4月18日から5月15日までの約1カ月間、わたしは主としてシドニーとメルボルンに滞在して、オーストラリアの日系製造業企業——以下ではしばしば日系企業と略称する——を調査した。その調査を進めていく過程で強く感じられたことの一つは、オーストラリアでは日系企業は概して好評に思われたことである。オーストラリア滞在中、わたしはオーストラリア人からも日本人からも、日系企業についての非難をほとんど耳にしなかったし、また新聞や雑誌のうえでも日系企業批判に接したことはない。

わたしは昨年1974年の夏の2カ月間、タイの首都バンコクおよびその周辺において、日系製造業企業の人事・労務管理を調査した。そのとき、タイの日系企業について強く印象づけられたことの1つは、タイにおいて日系企業の評判がよくないということであった。

批判の的になっている感のあるタイの日系企業と、批判らしい批判も聞かれないオーストラリアの日系企業という2つの対照的な事実、日本企業の国際経営を研究する者に、じつに興味深い研究テーマを提供してくれる。タイの日系企業批判については、すでに一応の検討を試みているので、ここでは、オーストラリアの日系企業をとりあげ、それがなぜ好評であるか、あるいはすくな

(1)
くとも、なぜ悪評ではないかを考えてみることにしたい。

本論にはいるまえに、これからとりあげるオーストラリアの日系製造業企業を定義しておきたい。オーストラリアの日系製造業企業とは、一応、日本の投資家——それはほとんど日本の企業である——によって資本金の全額または一部が出資されているオーストラリア法人の製造業企業であり、しかもその経営管理が全面的または相当程度まで日本人社員によって遂行されているものである、と定義したい。この定義を適用すると、日本の投資家の全額出資のオーストラリア法人の製造業企業および日豪合弁のオーストラリア法人の製造業企業は、ほとんどすべてここでいう日系製造業企業にふくめることができる。⁽²⁾

2. 日系企業のアンダープレゼンス

オーストラリアで日系企業が強い非難を浴びるようなことがなく、概して好評な理由としては、第1に、日系企業の「アンダープレゼンス」を指摘することができよう。⁽³⁾

表1は、オーストラリア向け直接投資の最近の動向を国別にみたものである。この表1に示されているように、日本の投資の占めるシェアは4.2%であり、第1位の米国の43.4%、第2位の英国の34.7%に比較して、格段に小さいことがわかる。

(1) 吉原英樹稿「タイの日系企業批判について」『国民経済雑誌』第133巻 第2号、昭和51年2月（近刊）。

(2) オーストラリアの日系企業——製造業企業以外のものをふくめて——のリストとしては、つぎが参考になる。

『海外進出企業総覧』1975年版、東洋経済新報社、昭和50年、358—371ページ。

(3) アンダープレゼンスという用語は、小島清氏のオーバーパープレゼンスという用語に対応するものであり、篠原三代平氏によってはじめて使用されたようである。

小島清稿「東南アジア企業進出のあり方」『世界経済評論』1974年4月、14—26ページ。

篠原三代平稿「激変する東南アと日本経済—新たな対応迫られる企業進出—」『エコノミスト』1975年6月17日号、26—34ページ。

つぎに、オーストラリア向け直接投資のなかに占める日本の投資のシェアの推移をみてみよう。表2に示されているように、日本の投資はここ数年のあいだに、かなり急テンポでそのシェアを伸ばしている。しかし、日本の投資の絶対額の小さいことを考えると、この程度の増加のテンポは、特別に注意をひくほどのものでもないといえよう。

表1 オーストラリア向け直接投資の最近の動向（国別）

（単位：100万豪ドル）

	英 国	米 国	カナダ	日 本	E E C	その他	合 計
1968 / 69年度	221	307	17	18	29	38	630
1969 / 70	243	404	34	21	39	47	791
1970 / 71	305	372	39	56	53	132	956
1971 / 72	292	365	32	71	35	116	911
1972 / 73 (暫定)	187	111	8	— 14	— 3	15	305
累 計 (構 成 比)	1,248 (34.7)	1,559 (43.4)	130 (3.6)	152 (4.2)	153 (4.2)	348 (9.6)	3,593 (100.0)

注．資料出所：Quarterly Summary of Australian Statistics. ただし、直接的にはつぎより引用。『オーストラリア』日本貿易振興会、昭和50年、52ページ、表40。

表2 日本企業のオーストラリア向け直接投資の推移

（単位：100万豪ドル）

	1968 / 69	1969 / 70	1970 / 71	1971 / 72	1972 / 73	5 年累計
全外国直接投資	630	791	956	911	305	3,593
日 本 の 投 資	18	21	56	71	— 14	152
日本のシェア	2.8(%)	2.6	5.8	7.7	...	4.2

注．資料出所：Quarterly Summary of Australian Statistics. ただし、直接的にはつぎより引用。『オーストラリア』（前掲）、46ページ、表37。

このように、オーストラリアにおいて日系企業は、外資系企業の全体のなかでごく小さいシェアを占めているにすぎないが、オーストラリアにおいてもつ

とも敏感な産業分野である鉱業（石油産業をふくむ）の分野においても、日系企業の占めるシェアはごく小さい。広野良吉氏によると、「第2期（1960/61年—66/67年……筆者注）における外国民間資本の対豪投資のかなりの部分が石油開発・生産を含めた鉱業開発投資に向けられたが、その大手はイギリスおよびアメリカ資本によるものであり、日本からの資本投資は1960年代初期には皆無であり、1960年代後半に至って漸く活発化してきたといつてよい⁽⁴⁾」とのべられている。ところが、こんにちにおいても、鉱業の分野における日系企業のシェアは、それほど大きくはなっていないのである。

オーストラリア向け鉱業投資に積極的な日本企業のなかに、日本の総合商社がふくまれる。わたしはシドニー滞在中に、日本の総合商社の日本人社員と面接する機会をもったが、そのインタビュー調査をとおして明らかになったことは、鉱業の分野において、米国系企業と英国系企業の強大なこと、日系企業の進出の立ちおくれと弱小なこと、であった。そして、鉱業の分野において、英米資本の伸長を抑制し、所有と経営の両面においてオーストラリア化の推進をねらう、労働党の最近の資源政策と外資政策は、米国系企業と英国系企業にとっては脅威であっても、日系企業にとってはかならずしも脅威であるとはかぎらず、むしろ好機会をもたらす可能性もある、という意見が聞かれた。というのは、鉱物性資源（石油をふくむ）の開発・生産にかんして、英米資本の抑制とオーストラリア資本の伸長をめざす政策は、これを文字どおりに推進することは、オーストラリアの資本、技術、経営管理能力、販売力などの限界からみて、まず不可能であり、そこで現実的には、オーストラリア資本の伸長を推進する一方で、日本や西ドイツなどのシェアを拡大し、外資の分散をはかることになるだろうと期待できるからである。

このように、鉱業というオーストラリアにおいてもっとも敏感な産業分野に

(4) 琴野孝編『現代オーストラリア経済の研究』アジア経済研究所、1974年、52ページ。

においても、日系企業はまだまだ弱小な存在であり、オーストラリア政府の目からみて、規制の対象としてはあまり問題にならない程度のものなのである。

以上、オーストラリアにおける日系企業のアンダープレゼンスについてみてきたが、このことに対応する現象として、つぎに、オーストラリアにおける米国系企業のオーバープレゼンスをみることにしたい。

3. 米国系企業のオーバープレゼンス

「オーストラリアを訪れる人が、オーストラリアにおける外国投資とは米国投資を意味するという結論に達したとしても、責めることはできない。というのは、新聞の論説や投書家の手紙などからは、そのような結論を引き出すことができるからである。英国、フランス、ドイツ、スイスおよびその他の地域からの投資が、特別な注意をうけていないときに、米国投資だけがうさんくさく思われるのは、いったいどういうわけであろうか。米国のお金は、一種の怪物とでもいうのであろうか。⁽⁵⁾」

上に引用した文章は、オーストラリアの米国商工会議所の会頭、ハミルトン (E. T. Hamilton) 氏が、オーストラリアン・フィナンシャル・レビューという新聞の1963年5月2日号に寄せたものである。われわれはここに引用したハミルトン氏の文章をとおして、当時オーストラリアにおいて、米国系企業が特別に目立つ存在であり、そして広範に批判をうけていたことを知ることができる。

わたしはオーストラリアに滞在中、会った日本人、オーストラリア人、その他の外国人に、日系企業、米国系企業、英国系企業などの評判をつとめて聞くようにしていたが、この簡単な調査からわかったことは、米国系企業を悪くいう人がけっこう多かったということである。それに比べて、日系企業や英国

(5) Donald T. Brash, *American Investment in Australian Industry*, Australian National University Press, 1966, p. 10.

系企業を悪くいう人には、ほとんど出会わなかった。

もちろん、わたしの見聞の範囲はごくかぎられており、また、タイの日系企業の評判の悪さということが常に念頭にあったことなどからして、オーストラリアにおいては、日系企業の評判がよく、それにくらべて米国系企業の評判が概してよくないというわたしの判断は、印象に近いものであるといわなければならない。しかし、現地で調査を実施した者としては、この印象的判断を大切にしたい。そして、それを出発点として、はたしてこの印象的判断が事実を正しくつかまえているかどうか、また、もし正しくつかまえているとすれば、それはどのように説明できるか、といった点を追求していきたい。ここでは、オーストラリアにおける好評な日系企業と評判のよくない米国系企業というわたしの印象的判断を一応事実としてうけとめ、この事実についてわたしなりに説明を試みているわけである。⁽⁶⁾

さて、オーストラリアにおいて米国系企業がしばしば悪くいわれるのは、さまざまな理由によると考えられるが、そのうちで、米国系企業のオーバープレゼンス、すなわち、米国系企業がひじょうに目立つ存在であるということを、1つの重要な理由として指摘したい。

まず、オーストラリア向けの外国直接投資のなかに占める米国投資のシェアをみると、前掲の表1に示されているとおり、43.4%で第1位であり、第2位の英国の34.7%に約10%の差をつけている。

つぎに、もうすこし期間を長くにとって、米国投資のシェアの推移をみてみよう。バーム（E. A. Boehm）によると、第2次大戦前の1901—39年には、オー

(6) オーストラリアにおける日系企業の社会的な評判は、「好評である」といえば、すこしいすぎることになるかもしれない。より正確には、「好評であるか、あるいはすくなくとも悪評ではない」というべきであろう。以下のところで、日系企業の「好評」の理由を検討していくわけであるが、その場合の「好評」は「好評であるか、あるいはすくなくとも悪評ではない」の意味であることを断わっておきたい。

ストラリアへの外国資本の流入は、主として英国、それも英国政府からの借入であったという。ところが第2次大戦後になると、米国とカナダ、とくに米国からの投資が大きく増加している。しかも、その投資のほとんどは、米国企業の直接投資であった。⁽⁷⁾

表3は、第2次大戦後の1947年から1971年までの期間について、オーストラリア向けの外国民間投資の推移を国別にみたものである。表3の数字には、直接投資とともに、証券投資および貸付の両者がふくまれているので、ごくおおざっぱな比較しかできないが、第2次大戦後においても、1940年代と1950年代には、イギリスの投資がいぜん最重要な位置を占めていることがわかる。アメリカの投資がイギリスの投資と肩をならべるようになったのは、1960年代になってからのことである。そして、すでにみたように、1960年代の末ごろから、アメリカの投資がイギリスの投資を大きく上まわるようになったのである（前掲表1を参照）。

オーストラリアにおいて米国系企業が目立つ理由として、第3に、鉱物資源産業（石油産業をふくむ）における米国系企業の強大なことを指摘できよう。

オーストラリア政府の資料によると、⁽⁸⁾ 鉱物資源産業の分野における外資の所有と支配は、つぎのようであるという。第1に、鉱業の外資所有率は、1971/72年度の48.7%（14億3,500万豪ドル）から、1972/73年度には49.6%（16億100万豪ドル）へと、0.9%増加している。第2に、鉱業の外国支配率は、1971/72年度の54.3%（7億7,900万豪ドル）から、1972/73年度には57.2%（9億1,600万豪ドル）へと、2.9%増加している。第3に、国別では、米国資本の支配率が1971/72年度の34.4%から1972/73年の40.0%へと増加したのにたい

(7) E. A. Boehm, *Twentieth Century Economic Development in Australia*, Longman, Australia, 1971. 谷内達訳『オーストラリアの経済発展』アジア経済研究所, 1974年, 107—108ページ。

(8) 『オーストラリア』改訂版, ジェトロ貿易市場シリーズ, No.139, 日本貿易振興会, 1975年2月, 53—54ページ。

表3 オーストラリア向け外国民間投資の動向（国別）

（単位：100万豪ドル）

年 度	英 国	米 国	カナダ	そ の 他	合 計
1947—48	59	14		4	77
1948—49	70	8		7	85
1949—50	106	21		10	137
1950—51	87	40		10	137
1951—52	94	61		17	172
1952—53	42	4		5	51
1953—54	89	35		14	138
1954—55	114	79		17	210
1955—56	144	64		26	234
1956—57	123	55		31	209
1957—58	122	55		30	207
1958—59	129	94		25	248
1959—60	209	127		52	388
1960—61	224	179		70	473
1961—62	125	143		29	297
1962—63	209	188		69	467
1963—64	198	202		53	453
1964—65	263	245		75	583
1965—66	266	307	14	101	688
1966—67	119	277	15	98	509
1967—68	389	393	38	141	962
1968—69	472	314	24	211	1,021
1969—70	354	439	25	207	1,025
1970—71	549	486	46	412	1,493

注1. 資料出所：Overseas Investment in Australia, 1972, p. 17, Table 11.

2. 数字は、直接投資と証券投資の両者をふくんでいる。

して、英国資本の支配率は同じ期間において、16.7%から13.6%へと減少して
(9)
いる。

(9) オーストラリアでは、同国への外資の進出状況を表現するために、「外国所有」
(foreign ownership) と「外国支配」(foreign control) の2つの概念を区別して
使用している。外資所有率すなわち外国所有の比率という場合、外資系企業の株

近年、資源ナショナリズムといったことがいわれる。1972年12月に23年ぶりに政権の座についた労働党は、それまでの自由党・地方党連立政権が基本としてきた自由放任主義的な外資政策に大きな変更を加えている。労働党の外資政策の特色は、外資の規制の強化を前面に打ち出したことである。とくに、鉱物資源の開発と加工の分野については、外資の伸長を抑制し、所有と経営の両面⁽¹⁰⁾においてオーストラリアの参加を推進することをねらっている。

このような状況においては、同じく外資系企業であっても、鉱業（石油産業をふくむ）に従事する外資系企業のほうが、商業や製造業に従事する外資系企業にくらべて、注意をうけやすく、また批判的になりやすいといえる。その意味で、鉱業は、オーストラリアにおいて、もっとも敏感な産業であるといえる。その敏感な鉱業の分野において、米国籍企業の進出の程度がもっとも大き

く式所有の比率にもとづいて、生産額や従業員数などが計算される。たとえば、ある外資系企業の外資の株式所有比率が85%の場合、その企業の全生産額の85%は外国所有として、また15%はオーストラリア所有として、計算される。外資系企業とみなされないオーストラリア企業の場合には、外国投資家の株式所有が若干あっても、その企業の生産額や従業員数はすべてオーストラリア所有として計算される。

つぎに、外国支配率すなわち外国支配の比率という場合、それはある産業にかんして計算されるのがふつうであるが、外資系企業の生産額や従業員数が、その企業の属する産業の全体の生産額や従業員数などに占める比率として、計算される。

なお、オーストラリアでは、外資系企業は、「直接投資会社」(direct investment companies) または「外国所有会社」(overseas-owned companies) などとよばれ、「オーストラリア所有会社」(Australian-owned companies) または「オーストラリア会社」(Australian companies) と区別される。後者から前者を区別する規準は、つぎの2つである。(1) 1つの外国企業あるいは1つの外国企業グループが普通株または議決権株の25%以上を所有する。(2) 外国の個人または外国企業が普通株または議決権株の50%以上を所有する。

Commonwealth Treasury, *Overseas Investment in Australia*, Treasury Economic Paper No. 1, Australian Government Publishing Service, May 1972, pp. 128—140.

(10) 『オーストラリア』（前掲）、第Ⅰ章および第Ⅷ章。

いのである。

オーストラリアにおいて米国系企業が、数多い外資系企業のなかにあつて、特別に注目されやすく、また批判的になりやすい理由として、つぎに、米国の企業がその子会社をオーストラリアにつくるにあたって、既存のオーストラリア企業の株式を全部あるいは部分的に買い取るという方法をしばしば用いることを指摘したい。他の外国企業にくらべて米国の企業がこの方法をとくによく用いるかどうかについては、データ不足のためにたしかなことはいえないが、米国企業については、たとえばつぎのようなデータがある。ブラッシュ (D. T. Brash) の調査によると、米国系の製造業企業 208 社のうち、すくなくとも 48社は、既存のオーストラリア企業の株式を買い取ることによって生まれたという⁽¹¹⁾。そしてブラッシュは、「オーストラリア企業が外国の大企業によって買い取られることが、外国投資にかんする最大の論争点のうちの1つである⁽¹²⁾」と述べている。

オーストラリアには、外国からの直接投資を方向づけたり、規制する包括的な外資法はみあたらないが、いくつかの通達や部分的な法律がある。その1つが、外資によるオーストラリア企業の株式取得に制限を加えることを目的とするものである⁽¹³⁾。このことは、オーストラリア政府が外資による国内企業の乗取りという事態を重要視し、また問題視していることを示しているといえよう。

オーストラリアにおいて米国系企業がとくによく目立ち、そして外資系企業批判的になりやすい理由としては、以上の点に加えて、その高収益性を指摘できるかもしれない⁽¹⁴⁾。また、近代的な品質管理、財務管理を中心とする計数管

(11) Donald T. Brash, *American Investment in Australian Industry* (op. cit.), p. 53.

(12) *Ibid.*, p. 53.

(13) この点については、つぎを参照。『オーストラリア』(前掲)、48—49ページ。

(14) オーストラリアにおける外資系企業批判、とくに米国系企業への批判は、1954年のゼネラル・モーターズ・ホールデン社の破格の高収益決算書によつてはじめ

表4 オーストラリアの輸入先国のシェアの変化

(単位: %)

輸入先国 年(平均)	英 国	カ ナ ダ	ニュージ ーランド	ド イ ツ	日 本	米 国	合 計(その 他をふくむ)
1904 ~1913	60.1	1.0	4.7	6.7	1.1	11.5	100.0
1914/ 15 ~1918/ 19	47.1	2.3	3.0	0.4	5.6	21.8	100.0
1920/ 21 ~1928/ 29	45.1	2.9	1.7	1.5	3.0	23.0	100.0
1929/ 30 ~1938/ 39	37.9	5.2	1.6	3.5	5.2	16.6	100.0
1947/ 48 ~1952/ 53	46.1	3.0	0.7	1.6	1.5	12.5	100.0
1953/ 54 ~1958/ 59	43.1	2.9	1.3	4.4	2.4	12.6	100.0
1959/ 60 ~1964/ 65	30.3	3.9	1.7	5.7	6.3	20.7	100.0
1965/ 66 ~1966/ 67	24.0	3.8	1.6	5.4	9.6	24.8	100.0
1967/ 68	22.1	4.3	1.9	5.8	10.5	25.8	100.0
1968/ 69	21.6	4.4	2.2	5.8	12.6	25.4	100.0
1969/ 70	21.8	3.9	2.2	6.7	12.4	24.9	100.0
1970/ 71	21.4	4.0	2.3	7.1	13.8	25.1	100.0
1971/ 72	20.9	3.4	2.8	7.3	15.7	21.8	100.0
1972/ 73	18.6	3.3	3.2	7.0	17.9	20.9	100.0
1973/ 74	13.9	3.2	2.8	7.4	17.8	22.2	100.0

注1. 資料出所: E. A. ベーム著『オーストラリアの経済発展』(前掲), 150
—151ページの表39および258ページの追加統計より作成。ただし, 1973/ 74
の数字は『オーストラリア』(前掲) より補充。

2. 金の輸入はふくまれていない。

3. ドイツについては, 1947/ 48以降は西ドイツのみの数字。

理, 作業手順や管理業務のマニュアル化の推進など, 米国式の近代的な経営管
理の強力な導入と推進は, 当然にある程度の抵抗を生んだと予想される。⁽¹⁵⁾

て引き起こされたということである。

Donald T. Brash, *American Investment in Australian Industry*, (op. cit.),
p. 1, p. 4.

(15) この点については, ブラッシュの前掲書を参照。

Ibid., Chapter V.

表5 オーストラリアの輸出先国のシェアの変化

（単位：％）

輸出先国 年(平均)	英 国	ニュージ ーランド	セイロン、インド、 マレーシア、香港、 シンガポール	日 本	米 国	合 計（そ の他をふくむ）
1899～1913	47.2	3.1	…	1.1	4.5	100.0
1920 / 21 ～1928 / 29	41.3	3.6	…	7.2	7.3	100.0
1929 / 30 ～1938 / 39	49.5	3.6	…	9.4	3.3	100.0
1947 / 48 ～1952 / 53	37.2	3.6	…	4.9	9.4	100.0
1953 / 54 ～1958 / 59	32.3	5.4	…	10.9	6.8	100.0
1959 / 60 ～1964 / 65	20.5	6.0	5.8	16.6	9.8	100.0
1965 / 66	17.4	6.3	6.9	17.3	12.4	100.0
1966 / 67	13.4	5.9	8.5	19.4	11.9	100.0
1967 / 68	13.9	5.1	8.4	21.1	13.2	100.0
1968 / 69	12.6	4.7	7.3	24.4	14.3	100.0
1969 / 70	11.8	4.8	…	24.8	13.5	100.0
1970 / 71	11.3	5.3	…	27.2	11.9	100.0
1971 / 72	9.2	5.7	…	27.8	10.5	100.0
1972 / 73	9.7	5.2	…	31.1	12.2	100.0
1973 / 74	6.6	6.5	…	31.0	10.6	100.0

注1. 資料出所：E. A. ベーム著『オーストラリアの経済発展』（前掲），91ページの表23および256ページの追加統計より作成。ただし，1973 / 74の数字は『オーストラリア』（前掲）より補充。

2. 金の輸出はのぞく。

最後に、米国系企業について以上でのべてきたようなことが、「英国びいき」の伝統の強く残っているところで行なわれたということを強調しなければならない。

4. 日豪貿易の性格

つづいて、日本とオーストラリアの貿易関係に目を転じることにしたい。

表 4 は、オーストラリアの輸入先国のシェアが、今世紀にはいつから現在に至るまでどのように変化してきたかを示している。現在のオーストラリアにとってとくに重要な輸入先国は、英国、米国、日本の 3 国である。もっとも最近の 1973 / 74 年についてこれらの国のシェアをみれば、米国 22.2%，日本 17.8%，英国 13.9% であり、日本は米国に次いで第 2 位を占めるに至っている。

つぎに、オーストラリアの輸出相手国をみよう。表 5 は、オーストラリアの輸出先国のシェアの推移を示したものである。輸出先国として重要なのは、英国、ニュージーランド、日本、米国の 4 国であるが、もっとも最近の 1973 / 74 年でこれらの国のシェアをみると、日本 31.0%，米国 10.6%，英国 6.6%，ニュージーランド 6.5 % となっており、日本のシェアのずばぬけて高いことがわかる。

以上の表 4 と表 5 の検討から、日豪貿易関係にかんして、つぎの 2 点を指摘することができよう。

第 1。日本はオーストラリアの貿易相手国として、現在では、米国や英国とともに最重要な国の位置を占めている。

第 2。日本は、オーストラリアにとって、輸出先国として圧倒的に重要な位置を占めている。

つぎの表 6 は、オーストラリアと日本のあいだの貿易収支の変化を示している。この表 6 の数字から、両国間の貿易はオーストラリア側の大幅な輸出超過が一貫してつづいていることがわかる。ごくおおざっぱにいえば、最近では、オーストラリアは日本から 1 豪ドルの商品を輸入し、日本に 2 豪ドルの商品を輸出するという関係がみられるのである。

つづいて、オーストラリアと日本の貿易関係をその取引商品の観点からみてみよう。表 7 に示されているとおり、オーストラリアが日本へ輸出する商品としては、牛肉などの食料品、羊毛を中心とする繊維原料、鉄鉱石と各種の非鉄金属鉱から成る金属原料、それに石炭を中心とする鉱物性燃料が中心的である。

表 6 日豪間の貿易収支の推移

（単位：100万豪ドル）

年 度	対 日 輸 出	対 日 輸 入	対日貿易収支黒字額
1951 / 52	97.0	87.1	9.9
1961 / 62	373.8	99.0	284.8
1968 / 69	822.1	414.7	407.4
1969 / 70	1,025.2	481.2	544.0
1970 / 71	1,190.7	573.6	617.1
1971 / 72	1,360.2	628.6	731.6
1972 / 73	1,932.2	739.0	1,193.2
1973 / 74	2,142.6	1,085.0	1,057.6

注． 資料出所：『オーストラリア』（前掲），42ページ，表34。

これにたいして、オーストラリアが日本から輸入する商品としては、工業製品が圧倒的に重要である。このように、日本とオーストラリアの貿易関係は、食料品、工業用原材料、燃料と工業製品の交換を行なう関係であり、垂直的な貿易関係である。

さて、日豪間の貿易関係に以上のような特徴がみられるとして、その日豪貿易関係はオーストラリア人によってどのように受けとめられているであろうか。わたし自身でオーストラリアの政府役人やビジネスマンにこの点について質問する機会もたなかった。そこで、当地の日本人ビジネスマンとジェトロの駐在員との会話から間接的にとらえたかぎりでは、さきほどの質問に答えると、「日本はオーストラリアにとっての大切なお得意様である」ということになるようである。すなわち、日豪間の貿易のあり方は、これまでのところ基本的には、オーストラリアによって好ましい関係として受けとめられているといえるのである。

ここでのテーマであるオーストラリアにおける日系企業の社会的評価ということに関連づけるならば、日豪貿易関係の以上のような特徴と、オーストラリア側の受けとめ方とは、間接的ないしは迂回的にはあっても、オーストラリ

表7 オーストラリアの対日貿易の商品構成

(単位：千米ドル，％：1974年)

(Ⅰ) 対日主要輸出品の金額と構成比			(Ⅱ) 対日主要輸入品の金額と構成比		
	百万ドル	％		百万ドル	％
食料品	883	21.9	食料品	36	1.8
肉類	154	3.8	原燃料	23	1.1
穀類	224	5.6	軽工業品	399	20.0
飼料	257	6.4	繊維品	190	9.5
繊維原料	426	10.6	非金属鉱物製品	51	2.6
羊毛	423	10.5	その他の軽工業品	158	7.9
金属原料	1,360	33.8	重化学工業品	1,525	76.3
鉄鉱石	972	24.1	化学品	180	9.0
非鉄金属鉱	304	7.6	金属品	305	15.3
鉱物性燃料	857	21.2	機械機器	1,039	52.0
原料炭	697	17.3			
加工製品	384	9.5			
化学品	76	1.9			
機械機器	12	0.3			
総計（その他をふくむ）	4,025	100.0	総計（その他をふくむ）	1,998	100.0

注．資料出所：『通商白書』1974年版，723—726ページの第2—328表および第2—329表より作成。

アでの日系企業の社会的評価を高める方向に作用しているといえよう。

5. 評価される日系商社

表8は、日本企業によるオーストラリア向け投資の産業別分布を示している。そこに示されているとおり、商業の分野への投資は、件数で76件、全体に占める構成比で50.0%と、重要な位置を占めている。また、個別企業のレベルで見ると、10大商社はすべてオーストラリアに進出しており、そして各社とも多数の日本人社員を派遣し、また現地人を雇用して、経営活動を積極的に展開している。

表8 日本企業の対オーストラリア直接投資の産業別分布

産 業	投資累計（1972年3月末現在）	
	件 数	金 額
製 造 業	件（%） 26（17.1）	千米ドル（%） 20,014（26.1）
農 林 漁 業	9（5.9）	1,961（2.6）
鉱 業	18（11.8）	27,112（35.3）
商 業	76（50.0）	14,618（19.0）
金 融 ・ 保 険 業	12（7.9）	11,204（14.6）
そ の 他	11（7.2）	1,892（2.5）
合 計	152（100.0）	76,801（100.0）

注．資料出所：『オーストラリア』（前掲），47ページ，表38。

タイにおいては、日系商社は日系企業批判の1つの焦点になっているが、オーストラリアにおいては、日系商社は概して好評のようにみうけられる。これは、基本的には、日系商社がオーストラリアの輸出を伸ばすうえで重要な役割を演じていることが、高く評価されているためであると考えられる。

日系商社の経営活動を大きく輸出と輸入に分けてみると、オーストラリアからの輸出が全取引額の60%、オーストラリアへの輸入が40%という比率が得ら

⁽¹⁶⁾ れる。日系商社のとりあつかう主要輸出商品は、羊毛、牛肉、小麦、メーズ（飼料）などの農産物と、鉄鉱石、非鉄金属鉱石、石炭などの鉱産物である。これらの輸出商品はほとんどが日本向けである。つぎに、日系商社のとりあつかう主要輸入品をみると、自動車、自動車用の鋼板、鉱山機械をはじめとする各種機械、化合繊の原料と織物などの日本の工業製品が中心的である。

オーストラリアの職業別電話帳には、日系商社は「輸出業者」（Exporter）の項目のところに記載されているが、このことは、オーストラリアにおいて、日系商社が農産物と鉱産物の輸出の主要な担い手であることがよく認識され、そして高く評価されていることの1つの証拠⁽¹⁷⁾としてみることができよう。

日系商社が概して好評な理由としては、つぎに、ストライキのような労働争議が皆無である点を追加できる。オーストラリアでは、日系製造業企業をふくめて製造業企業では、労使関係および職場の人間関係は、日本や米国などくらべて、より対立的であり、またストライキもより頻繁に発生している。ところが、そのオーストラリアにおいて、日系商社にかんするかぎり、これまで1件⁽¹⁸⁾のストライキも発生していないといわれている。

6. 日本人社員の配慮と慎重な行動

つぎに、日本人ビジネスマンの慎重な行動と配慮を指摘したい。明治の開国

(16) この数字は、直接的にはある日系商社の日本人社員とのインタビュー調査で得られたものであるが、この数字は他の日系商社にも基本的にはあてはまると考えられる。

(17) タイにおいては、日系商社の輸出業者としての役割の認識は少なく、輸入業者および仲介業者の役割を演じるものとしてみられることが多い。

吉原英樹稿「タイの日系企業批判について」（前掲）。

(18) 日系商社でなぜストライキが発生しないかの理由を調査したところ、事務系労働者の労働市場は超完全雇用の状態にあるため、不満があればストライキに訴えるよりも転職の手段に訴えるほうが手っ取りばやく、また効果的である、という答が現地の日本人商社員の口から得られた。

以来、後進的なアジアから脱して欧米先進諸国に追いつくことを目標にしてきた日本に生まれた日本人の多くは、「脱亜入欧」の精神的姿勢をもっている。海外の日系企業ではたらく日本人ビジネスマンには、この「脱亜入欧」の姿勢が、つぎのようなかたちで鮮明にみられる。まず、タイのような東南アジア諸国では、日本人の言動は抑制を欠き、粗野になる傾向がみられる。矢野暢氏によれば、「東南アジアを場末あるいは僻地とみる見方はいまだに根強い。そして、そういう見方のもとで、日本人は、東南アジアとむき出しの原始人格（コア・パースナリティ）⁽¹⁹⁾ でつきあうのである」

ところが、オーストラリアは、白人すなわち西洋人の国である。「脱亜入欧」の精神をもつ日本人ビジネスマンは、白人にはあこがれとコンプレックスの両者を同時に感じる傾向がみられる。そして、日本人ビジネスマンは、オーストラリアでは、その言動を注意深く抑制し、慎重に行動するのである。

1つの例をここに紹介しよう。東南アジアで長い勤務の経験をもつひとりの日本人が、オーストラリアに赴任されて、部下に命令形の英語で用事を命じられたところ、その部下が、プリーズ（please）をつけて命令してほしいといわれたという。その人の話では、東南アジアでは、プリーズをつけて部下に話したことなどまったくなかったという。ところが、オーストラリアでは、日本人社員は全員、オーストラリアの流儀に合わせて、プリーズをつけて現地人従業員に命令を下しているのである。

さらにもう1つ別の例をあげると、ゴルフにかんしても、つぎのような慎重な配慮がなされている。すなわち、日本人がゴルフ場を独占してしまうというような印象をあたえないために、日本人はいくつかのゴルフ場に分散してプレーをするとか、1つのゴルフ場でのプレーについても、各人がプレーのスタートに合わせて時間をすこしでもずらせてゴルフ場に姿をあらわすといったこと

(19) 矢野暢著『日本の「南進」と東南アジア』日本経済新聞社、昭和50年、38ページ。

が実行されている。

日本人ビジネスマンのこのような日常の言動における慎重な配慮が、オーストラリアにおける日本人の評価を高めるのにいくぶんかは貢献していると考えられるのである。

最後に、オーストラリアを訪れる日本人観光客の少ないことも、オーストラリアにおける日本人ビジネスマンの評価を低めないのに役立っているといえよう。1974年1年間にオーストラリアを訪れた日本人は、約2万人にのぼるが、観光客はそのうちの半数の1万人程度とされている。この数字は、たとえば、1972年1年間にタイを訪れた日本人が9万余りであることと比較すると、ごく小さい数字であることがわかる。

7. 開放的な外資政策の歴史

日系企業がオーストラリアで概して好評な理由として、最後に、オーストラリアではこれまで外資系企業批判が強いかたちではみられなかったという点を指摘したい。いいかえると、オーストラリア政府および国民の外資にたいする態度は、基本的には開放的であり、また歓迎的であったといえるのである。たとえば、広野良吉氏はこの点についてつぎのようにのべられている。

「オーストラリアほど、その経済開発の歴史において、外国からの資金、技術、労働力に依存してきた国は、今日他のいずれの先進工業諸国を見ても、ほとんど皆無である。

.....中略筆者.....

戦後のオーストラリアにおいて、外国資本が銀行等特定少数産業を除き、広範な産業部門に、あらゆる形態で進出できかつこれを歓迎したのは、オーストラリアが、これらの旧植民地—低開発諸国とは異なり、歴史的にはとくにイギリスを中心とする外国人の移民により、ほとんど無から開発された特殊の旧植民地であり、かつ現在では、すでに高所得、高生活水準を享受でき、外国資本

や外国人による経済的、政治的支配を懸念する必要のない先進国の一員であるという歴史的事実と国民の自負によるものと考えられる。⁽²⁰⁾」

ここにのべられているオーストラリアの積極的な外資導入政策ないしは自由放任的な外資政策は、1972年12月に労働党に政権の座を奪われるまで、23年間にわたって政権の座にあった自由党・地方党連立政権のもとで、もっとも鮮明なかたちでみられた。労働党政権は、外資の規制を強化する方向でそれまでの外資政策に修正を加えていることは、すでにふれたとおりである。

ところで、オーストラリアの外資政策が、労働党政権による規制強化の修正はあるものの、基本的には外資を歓迎するものであるのは、つぎのような事情にもとづくものと考えられる。

1. 工業化の推進のためには外資導入が必要との認識が確立している。
2. 国際収支の点からも、外資の流入は必要とされた。貿易収支は1950年代の後半から1960年代の末ごろまで、一貫して赤字であった。
3. 英国政府および英国企業の投資が長らく第1位のシェアを占めていたが、「英国びいき」の伝統のあるオーストラリアでは、英国からの投資はあまり批判を生まなかった。
4. 発展途上国の場合とちがって、外資系企業を国内的問題の身代わり犠牲にする傾向が少ない。
5. オーストラリアの知識人は、自国にきびしく、外国に寛大であるという精神的姿勢を示すことが多い。

このような事情を背景にして、オーストラリアでは、外資系企業への風当りは概して弱いといえるのである。そして、このことが、日系企業がオーストラリアであまり非難を浴びないという理由の1つになっていると考えられるのである。

(20) 琴野孝編『現代オーストラリア経済の研究』（前掲）、43—44ページ。

8. 日系企業の「幸運な」環境

これまでのところでわたしは、オーストラリアでは日系企業は概して好評である、あるいは、すくなくともタイにおけるように非難の集中砲火を浴びているような状態にはない、ということをも、一応は事実として受けとめ、つぎにその理由を具体的にみてきた。列挙された理由を整理すると、図1のようにまとめることができるであろう。

さて、図1の整理にもとづいて、わたしはオーストラリアにおける日系企業の好評の理由にかんして、つぎのように結論づけたい。

第1。日系企業が好評であるのは、日系企業およびその日本人社員の努力の結果であるというわけではない。日系企業における日本人社員の努力や工夫の事実とその効果を否定するわけではないが、彼らの努力と工夫は、日系企業の好評をもたらしている多くの理由のうちの1つにすぎず、しかもそれは主要な理由とは考えられない。

第2。日系企業が好評なのは、基本的には、日系企業をめぐる環境ないし状況の特徴のためである。つまり、オーストラリアで日系企業が好評なのは、基本的には、日系企業のおかれている「幸運な」環境によるといえるのである。

じつは、この結論は、タイの日系企業批判との比較ということを念頭においてなされている。というのは、オーストラリアの日系企業の「好評」は、タイの日系企業の「悪評」と比較することによって、よりの確に理解できると考えられるからである。

図2は、タイの日系企業批判の原因についてのわたしの分析の結果を示している。⁽²¹⁾ この図2にもとづいて、さきほどの結論の論法を使って、タイの日系企業批判についてのべると、つぎのように結論づけることができよう。

(21) この図2は、つぎから転載したものである。

吉原英樹稿「タイの日系企業批判について」（前掲）。

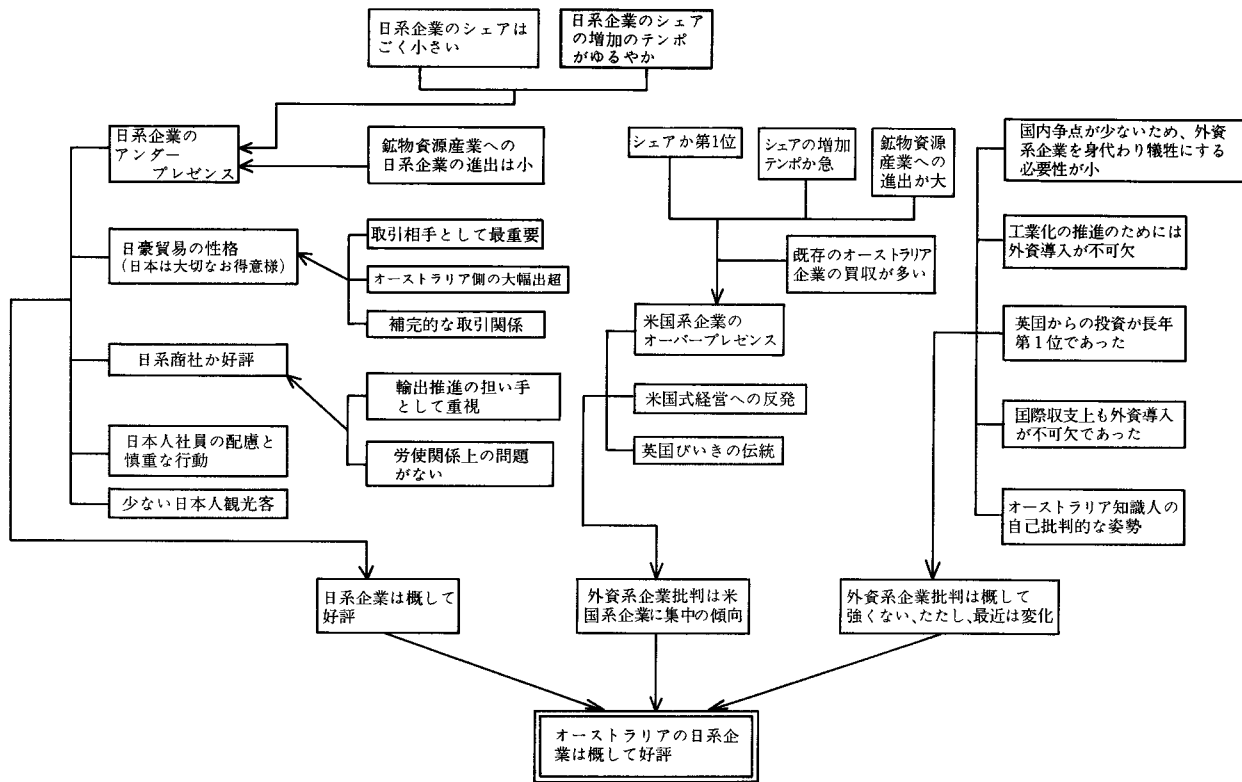


図1. オーストラリアの日系企業の「好評」の原因

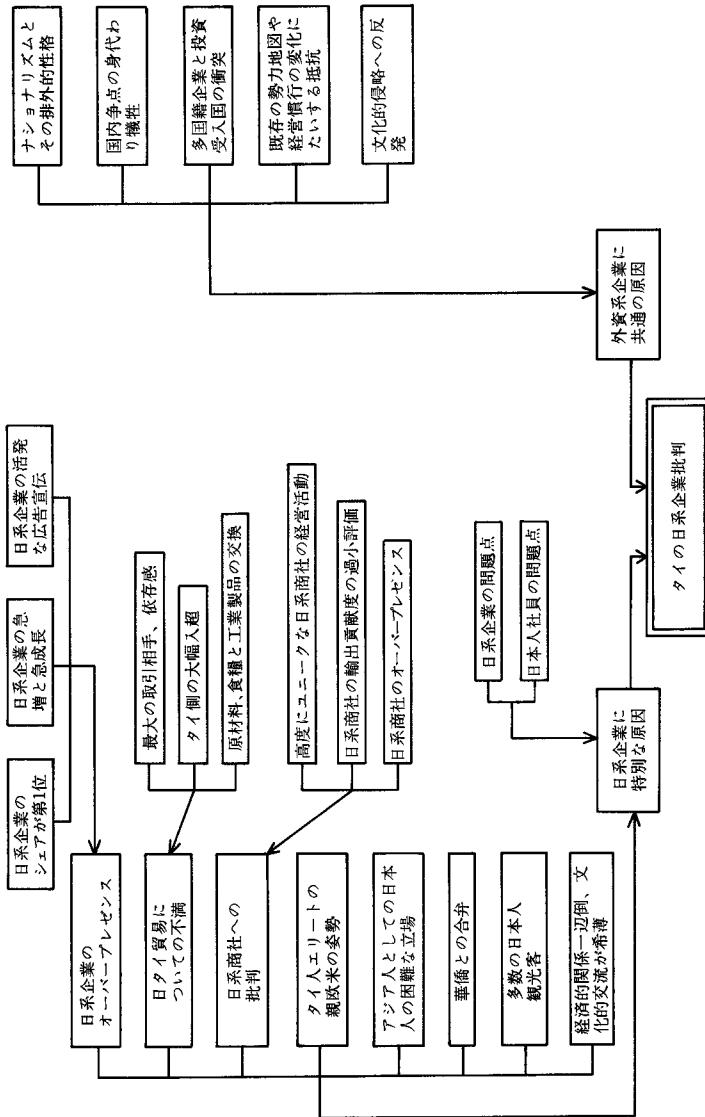


図2. タイの日系企業批判の原因

第1。日系企業がタイにおいて非難を浴びているが、そのことは、日系企業およびその日本人社員に問題点があるから生じているわけではない。日系企業

業およびその日本人社員に問題点がいくつかあり、そのことが日系企業批判の原因になっていることは、認めなければならないが、しかし、それらは日系企業批判の多くの原因のうちの1つであるにすぎず、しかも主要な原因とは考えられない。

第2。タイにおいて日系企業が批判の集中砲火を浴びているのは、基本的には、日系企業をめぐる環境的条件の特徴のためである。つまり、日系企業に非難が集中するのは、基本的には、日系企業のおかれている「不運な」環境のためであるといえる。

日系企業およびそこではたらく日本人社員の態度や行動は、オーストラリアとタイとで大きくちがっているわけではなく、基本的には同じものである。ところが、日系企業およびその日本人社員の評判は、オーストラリアにおけるのとタイにおけるのとでは、じつに大きくちがっている。この2つの事実は、オーストラリアの日系企業の環境の特徴と、タイの日系企業の環境の特徴との大きな相違に目を向けると、不思議なことではなくなり、説明がつくのである。

（1975年10月30日）

〔後記〕

日本国内での調査にあたっては、文部省の科学研究費補助金（昭和50年度）の補助を受けた。

海運取引所における用船交渉過程

下 條 哲 司

目 次

はしがき

- I 航海用船と期間用船
- II 用船交渉に臨む船主、用船者の思考過程
- III 用船交渉過程（その1）1 航海もの契約の時機
- IV 予想と確信
- V 用船交渉過程（その2）期間用船契約の期間
- VI あとがき——実証分析への提案——
- 〔付録1〕 予想期間と予想の確信度
- 〔付録2〕 過渡予想曲線の形状について

は し が き

本稿では例えばロンドンのボルチック海運取引所など、伝統と權威によって確立された海運取引の機関の中で、海上運送サービスの売手と買手、あるいは海運サービスの生産手段としての船舶の貸手と借手が、どのような要因を考慮し、どのような行動基準のもとに、両者の利害を調整するかという問題について、観察および考察を行なう。

ボルチック海運取引所(The Baltic Mercantile & Shipping Exchange)は、18世紀中葉以来、世界海運の情報の中心として、貨物と船舶とを結びつけ

る役割を果たしてきた。定期航路が出現し、タンカーや専用船による荷主直結の輸送形態が普及してきた現在においても、その役割は地域、品目ともにさらに広範囲になりこそすれ、一向に減退はしていない。世界貿易は額量ともに目覚ましい拡大を見せている中で、ボルチック海運取引所において成約されるものの量は、相対的には著しい退潮は見られるにしても、世界海運市場のすう勢を敏感に把握し、世界中の貿易・海運企業の行動に絶好の指針を与え続けているその機能は、決して衰えてはいない。

本稿において、ボルチック海運取引所での、売手買手、あるいは貸手借手の行動を観察しようとするのは、このような世界的規模の、しかもほとんど唯一の市場において、単一の商品に対する価格決定が行なわれていると見得るためである。さらにいえば、そこで取引される商品が、急には増産することもできず、貯蔵して将来の必要に備えることもできない、サービスという商品であることが、われわれがボルチック海運取引所をえらんだ理由の1つである。

急には増産できない、すなわち供給の価格弾力性が短期的にはゼロの商品に対しては、充たされない需要は将来に延ばされなければならないことを意味するし、将来のために貯蔵できないということは、買手を失った場合には、その生産物は無為に消滅してしまう、つまりゼロの価格で、誰にともなく売られてしまうということを意味する。このことのためにその商品が、生産されてから売りに出されるのではなく、生産される前に売られるという、いわば予約的な価格を形成する。したがってそこには将来の市況動向への配慮としての予想（expectation）が、顕著に見られることになるであろう。

われわれがボルチック海運取引所をえらぶ他の理由を列挙すれば、次のごと

-
- (1) サービスという財に関しては下條[10]に1つの分類法が提案されており、海運サービスの性質については下條[11]を参照されたい。
 - (2) 帰り荷のためのスペースを輸送すると考えれば、これは生産活動の一部であるといえる。

くである。

1. ボルチック海運取引所の会員,すなわち用船代理人 (Chartering Agent) および船舶仲立人 (Ship Broker)は、いずれもその道の権威であり、その活動はかれらの依頼人である用船者 (Charterer) および船主 (Shipowner) の実際の海運活動によって裏付けられる。つまり現実から遊離した理論の遊戯に随することはない。

2. ボルチック海運取引所における成約には、その時点までに知り得るあらゆる市況変動要因が包含されている。ボルチック海運取引所の会員は常に他の誰よりも大きい関心を、そうした市況変動要因に向けているし、しかもそれに最も適した環境にあることを忘れてはならない。

3. ボルチック海運取引所における成約は、全部直ちに報道され、短時日のうちにわれわれの耳目に達する。このことはこの情報を用いて市況の現状を分析するためには絶好の条件となる。われわれの観察と考察の結果が実用的な用途に使用できるものであるならば、この条件は最も好都合なものとなるであろう。

4. 世界のすべての貿易・海運関係者は、常にボルチック海運取引所の動静に注意を集中しており、その影響力はすこぶる大きい。定期航路の経営にも、荷主に直結したタンカーや専用船の運航にも、ボルチック海運取引所での成約状況は、無視できない大きな影響力をもっている。

ボルチック海運取引所の会員が、貨物と船舶とを結びつけ、そこでひとつの価格を決定する場合、かれらが自らのために行動するのではなく、かれらにその取引を委託した用船者や船主のために行動するから、いつでも最も客観的な立場を維持しているといえる。このため経済人の合理的な思考と行動を前提とする経済学にとって、最も理想に近い状況を期待することができる。

Ⅰ 航海用船と期間用船

ボルチック海運取引所では、海上輸送サービスを提供しようとする船主——自らが所有するといなにかかわらず、船舶あるいはそれが生産しうるサービスの提供者をこう呼ぶ慣習になっている——と、そのサービスを受けてある貨物を輸送しようとする用船者とが、それぞれ船舶仲立人および用船代理人を介して、海運サービスの売買あるいは船舶の貸借契約を締結する。したがってそこでは、主として2つの形式の契約がある。

具体的にある貨物がある港から他のある港まで輸送するという契約は、輸送というサービスの売買契約であって、このような内容をもつ契約を航海用船契約（Voyage Charter）という。そしてこの形式の契約は通常ボルチック海運取引所制定の統一書式 General Charter Party（Cable Code GENCON）を使用して行なわれる。

これに対していつでも貨物さえ積み込みさえすれば、直ちに任意の航路で貨物輸送が行なえるように整備された船舶を、一定期間を限って専有しようという契約がある。これは船舶の貸借契約であり、これもボルチック海運取引所制定の統一書式 Uniform Time Charter Party（Cable Code BALTIME）を使用して行なわれる。これが期間用船契約である。

統一書式はボルチック海運取引所の書式制定委員会が、予め大部分の条項について十分な審議を尽くした上で印刷したものであり、これを利用して個々の契約書を作成するときは、書式中の空白欄に必要な事項を書き込み、契約の両当事者が署名すればよいようになっている。

航海用船契約書で契約当事者が書き込まねばならない項目は、

- (1) 契約日、船主、用船者
- (2) 船名、総トン数、重量トン数
- (3) 積地、揚地、回航日

- (4) 貨物（容積，重量，形状その他）
- (5) 運賃率（その計算基礎）
- (6) 荷主
- (7) 積日数，揚日数，滞船料率
- (8) 解約日，手数料およびその計算基礎

だけである。この契約では，船舶が回航日までに積地に回航し，そこで積荷作業を開始したときに契約の履行がはじまり，揚地で積荷を全部揚げ切ったときに契約の履行が終了する。

航海用船契約を締結した船主は，船舶がどこにいても，回航日までに積地に船舶を回航させる責任がある。そして積地で貨物を積んだ後，揚地に回航してこれを揚荷するまで，必要な経費を一切負担せねばならない。その代りかれは用船者から契約で定めた運賃率によって計算された運賃額を受け取ることができる。ただし契約により積荷または揚荷の作業に必要な経費を用船者に負担させることもあるし，積荷または揚荷の作業の能率が悪くて，契約上で定めた積日数や揚日数を超えた場合には，その日数に応じて契約に定めた滞船料率を乗じた滞船料を違約金として取ることもできる。⁽³⁾

一方期間用船契約では，契約当事者が書き込まねばならない項目は，

- (1) 契約日，船主，用船者
- (2) 船名，登簿トン数，船級，重量トン数，載貨容積，燃料庫容量
- (3) 馬力，速力，燃料消費量
- (4) 期間，引渡地，返船日，返船地，航路定限，受渡時燃料在庫
- (5) 用船料率，支払通貨
- (6) 解約日
- (7) ブローカー，仲介手数料

(3) この反対に積揚日数が契約のものより短い場合，早出料という報奨金を船主が支払うことになっている。

である。この契約では船主は引渡日までに船舶を引渡地に回航し、船員や船用品などはそのまま用船者に引渡す。この場合船主の責任は燃料さえ積みめば、どこへでも安全な航海ができるように船舶を維持するだけであり、燃料や貨物に関する諸経費はすべて用船者が負担することになる。

船舶を運航するために必要な経費は、大別して3つの部分にわかたれる。船舶を保有するだけで必要になる減価償却費、固定資産税、保険料、修繕料などは一括して間接船費と呼ばれ、さらに船舶を運航するために基本的に必要な経費、船員費、船用品費、潤滑油費などは直接船費と呼ばれる。そして船舶に貨物を積んで航海するときに必要な燃料費、港費、貨物費などは航海費と総称される。航海用船契約では船主はこれらのすべての費用を負担して運賃を取得するのに対して、期間用船契約では船主の負担は間接船費と直接船費だけであり、これに見合うものとして、1ヵ月1重量トンあたりで定められた用船料を受取ることになる。

期間用船契約によって船舶を用船した用船者は、航海費を負担することによって、用船期間中自由に貨物輸送を行なうことができる。したがってそこで自分の貨物でなく、他の荷主の貨物を再び海運取引所においてとりきめることもできる。この場合その用船者は今度は船主として再び海運取引所に現われることになる。市況の変動が激しい場合には、しばしばこのような取引が見られる。われわれはこのような場合をとくに考慮しないことにするけれども、この事実からいえることは、船主や用船者の呼称は、ある特定の取引において両端に見られる当事者についての、その場限りでの呼称にすぎないということである。これと同様にボルチック海運取引所の会員が、船舶仲立人であるか用船代理人であるかも、一時的な立場を意味しているにすぎない。

しかし以下の考察のためには、売手と買手とを分明にしておく方が便宜であると思われるので、売手買手が容易に交替しうるような期間用船については、とくに考えない。そしてその上で航海用船契約と期間用船契約とは相互に代替

的で、撰択可能なものと理解する。航海用船もまた船舶をある期間専有するという貸借関係を含んでいるからである。航海用船で積荷のトン数と運賃率との積を支払うことは、その用船者が目的の航海に要する期間だけについて期間用船契約で船舶を借りた上で、燃料費その他の航海経費を一旦船主に負担させ、期間用船料のほかにそれを最終的に支弁するという契約と、取引総額においては全く同じことである。

$$\text{用船料総額} = \text{用船料率} \times \text{重量トン数} \times \frac{\text{航海所要日数}}{30} \quad (1a)$$

であり、かつ

$$\text{運賃総額} = \text{用船料総額} + \text{航海経費} \quad (1b)$$

であるから、

$$\text{運賃率} = \text{運賃総額} / \text{積トン数} \quad (1c)$$

となる。これを逆に運賃率から用船料率を導くためには

$$\text{用船料率} = \frac{(\text{運賃率} \times \text{積トン数} - \text{航海経費}) \times 30}{\text{航海所要日数} \times \text{重量トン数}} \quad (2)$$

⁽⁴⁾
という計算を行なえばよい。

したがって航海用船契約によって船舶のサービスを調達するか、それとも期間用船契約によって目的の貨物輸送を達成するかという選択は、用船者の能力、経験、資力などに依存するし、十分な要件があっても航海経費を全部自らのリスクで引受けるかどうかの、リスクプリファレンスにも依存する。しかしこの

(4) これが日本の業界で慣用されているチャーターベースの計算式である。これは航海用船による粗利益を期間用船の用船料の水準に換算するものであり、市場用船料率とこれとを比較することにより、航海用船と期間用船とのいずれをえらぶかの意思決定に用いられた。下條〔7〕参照。

選択については船主あるいは用船者自身の中での意思決定問題にすぎない⁽⁵⁾ので、ここでの考察からは除外することにしたい。

Ⅱ 用船交渉に臨む船主、用船者の思考過程

いまやわれわれは、航海用船契約を締結しようとする、船主および用船者の思考過程を考察する段階に来了。ここで重要なことは売手と買手の交替がもはや考えられないということである。船主は売るべき船舶サービスしかもたず、用船者はそれによって運送せねばならない貨物をもっている⁽⁶⁾ので、買ったものをさらに他に転売することはない。この点は有形財や通貨、金融資産などの取引と明らかに相違するところである。

まず船主は自ら所有する船舶であれ、期間用船契約によって借りた船舶であれ、ある具体的な船舶を前提として物を考える。その船舶が1ヵ月あたり、あるいは1日あたり、どれだけの船費（間接船費と直接船費の合計）を必要とするかを知っている⁽⁶⁾。したがって運賃を取り決める場合には、その航海に必要な日数と航海費用とを見積もって、1日あたりの粗利益（運賃総額から航海費用を差引いたもの）が、同じく1日あたりの船費あるいは期間用船料よりも多くなるような運賃を得るように努めなければならない。これは叙上の(2)式による計算である。もしくは具体的な航路や貨物について、自らの最低限必要な期間用船料率から、(1)式 a, b, c を用いて運賃率を計算することもほとんど同じことであり、用船交渉に臨むにあたっての船主の採算思考はこの2通りの計算を常時くり返していることになる。

一方用船者についてみると、かれらにとって運賃率は貨物1トンあたりに必要な輸送コストの一部である。単純に言えば、もしかれらが FOB 契約で貨物

(5) この意思決定過程については下條〔8〕下巻50ページ参照。

(6) 年間稼働日数30日あたりの船費を日本の業界ではハイヤーベースと呼んでいる。これが前出のチャーターベースとつねに比較されることになる。

を買取った上で、それを輸送するのであれば、運送に要する費用と保険料とが、仕向地に到着した同じ貨物の原価の中にふくめられる。またかれらが自分の貨物を仕向地に到着した後 CIF 価格で売却しようとするなら、そこにも同じように運送に要する費用がふくめられている。いずれにせよ貨物の仕出地での価格と仕向地での価格との差の重要な部分を構成するのが運送に要する費用である。

したがって用船者にとっては、運送のために費してもよい金額は、その貨物の価格差をこえるものであってはならないし、もし運送により大きい費用が見込まれているときには、仕向地での貨物の売却価格がそれを含んで十分に大きいものでなければならない。もし売却価格がすでに決められていて運送に要する費用を充分支弁できない場合には、何とかしてその費用を節約することによって、かれらの損失を軽減するように行動するであろう。

ここで運送に要する費用というのは、運賃総額のみではない。航海用船契約ではカバーされない諸種の経費をも含めたものである。その主要なものは港頭までの出荷に要する費用、揚港から最終仕向地までの輸送費用、場合によっては積地および揚地での船積み、船卸しの費用なども含められる。このうち航海用船契約の条件を若干変更することによって、何らかのものが節約できるとしても、その条件の変更によって運賃率に変更が生じれば、そこで改めて損得を計算してみなければならない。積揚げ荷役費用の負担区分については FIO, FD, Berth Term の条件があり、用船者はそのいずれが最も有利であるかを定めることができる。さらに積揚荷役の能率によって滞船料や早出料にも関係するので、どの港をえらぶかについても綿密な計算と正確な情報の収集が必要となる。

しかしながら以上のことはむしろ静的な場合の判断基準であるにすぎない。船主および用船者が毎日変動している海運取引所での他の成約を観察することによって、いつどのような契約条件で用船契約を締結すべきかという問題にどう反応しているかを見るのがここでの主題である。この観点からするとわれわ

れに与えられた問題は2つの側面からとらえられるようである。船主や用船者が次の契約をどの時点で行なうべきかということ、およびどれだけの期間について契約すべきかということ、これである。この2つの側面に関して両者の考え方をいまいし整理しておかねばならない。

船主がもっている船舶は、いつでもどこへでも直ちに出帆できるというわけではない。正常な場合、船舶はすでに決めた契約にもとづいて、どこかの港に向っているか、そこで揚荷しているか、いずれにせよ現在稼働中であると考えてよい。しかし船主としては現在履行している契約が完了し次第、次の契約のために直ちに準備行程に入れるよう、あらかじめ契約をもっておかねばならない。船舶が前の契約を完了したあと、次の契約がないために不稼働になるようなことになると、その期間中収入はなく船費のみが生ずることになるので、船主としてはそのような事態にならないよう万全の準備をしておかねばならない。

船舶が前の契約を完了（フリーになるという）したとき、次の契約が締結されていないと船舶は遊休の状態となる。荷況によってはこういうこともしばしばあるが、こういう事態は予めわかっているため船主は事態の深刻さに応じて次のような策を講じる。⁽⁷⁾

- (a) 空船をもってよりよい市場に廻航する。
- (b) いつでも運航できる状態で待機する。
- (c) 定期検査をくりあげ、あるいは船底掃除などで時間をかせぐ。
- (d) 船員を下船せしめて係船する。
- (e) 船舶を売却、または解体する。

上記(a)、(b)はこうした事態の中ではかなり楽観的な対処のしかたであり、(c)は年間の不稼働期間と予定している日数をくりあげて利用するものであり、その日数の限度内で次の契約が期待でき、かつ同じ年度内に再びそうした事態が

(7) Svendsen〔2〕p231。

生じないという期待がなければならない。(d)は本当の意味での係船であるが、このような措置によってどの程度1日あたりの船費が節約できるかは重大な問題である。⁽⁸⁾(e)はその船舶に関する限り海運業からの脱落であり最も徹底した措置である。

海運取引所に出まわる貨物が非常に少なく、ときたま出てきても多くの船主が互いに競りあってその運賃率を非常に低いレベルまで落してしまうような場合、船費の比較的高い船主にとっては上のような処置を考えざるを得なくなる。しかしこのような事態でも、この事態がいつまでつづくかという船主の考え⁽⁹⁾方感じ方によって行動のしかたは異なることになる。

船舶が遊休化するよりは、多少運賃は低くても、それが船費の一部をカバーできるものである限り、船主は次の契約を是非きめておくように努めると考えるのが最も穏当であろう。市況が上昇中ならともかく、船主はできるだけ早い機会に次の契約をとりきめようとするであろう。船舶のフリーが目前に迫っているような時期には、充分有利な契約を物色することはますます困難になるかも知れないからである。しかし市況が明らかに上昇中であれば、船主はできるだけ契約のとりきめを延ばして、より有利な契約を見つけようとするであろう。したがっていつ契約を結ぶべきかは、市況の先行きについての船主の見方に依存することになる。

このことは用船者にとっても同じことがいえる。ただし市況の先行きが明らかに下降と見られる時、用船者はできるだけ契約締結を延ばそうとする点は、船主とは逆になるが、その他の場合はできるだけ早い機会に船舶を手当てしておくように努められる。用船者の場合貨物を積み出さねばならない時期になっても、船舶の手当てができていなければ、港頭在庫の費用に加えて、到

(8) 現在日本船では稼働中の船費と係船中の船費とに大きな差がないといわれている。このような場合の係船点は運賃総額が航海費に等しくなる点となる。

(9) 下條〔6〕参照。

着地での遅延による損害への補償、信用状期限の超過による損失、さらには解約といった事態も生じる可能性があり、それを避けるために莫大な運賃を支払って貨物輸送を余儀なくさせられることもある。

用船者にとって用船契約交渉を開始できるのは、かれの貿易取引が具体的にになった時点からである。貿易取引が定常的に行なわれている場合には将来の積出しのための船舶をかなり前もって契約しておくこともできるが、価格や条件がその都度変るような場合には、それらが具体的な段階に入らなければ用船交渉をはじめめることはできない。そして売買契約上の積出し時期までに、あるいは船舶の回航のために必要な時間を残した時期までに、かれらの用船交渉を終え用船契約を締結しておかねばならない。積出し時期が近くなるほど適当な船舶を見つけられる可能性は小さくなると考えられるから、より有利な契約を得るためにはできるだけ早い時期に契約交渉を終った方がよいことになる。

以上見たところを別の観点で整理すると次のようになるであろう。とりあえず市況の先行きは安定であり、通常の貨物や船舶はいつでも比較的容易に得られるものとしよう。そのような場合には船主や用船者にとって、少なくとも当分の間はいつ契約を締結しても、その契約によって得られると期待される利潤はごく安定しているといえる。しかし船舶のフリー期日が近づき、あるいは貨物の積出し期日が近づくにつれて、かれらが望む貨物や船舶についての条件はきびしくなってゆくので、うまく適当な相手を見つけることは次第に困難になってゆく。そしてその期日がくると同じ利潤を期待することは全く不可能となってしまう、さらに期日後は日を経るにしたがって損失は増加してゆくと考えられる。

こうした関係を図示してみると次のようになるであろう。図1は上での仮定のとおり、当分の間は通常の契約が成り立つ可能性はほぼ確実であるが、期限が近づくにしたがってその可能性は次第に減じ、期日がきてしまうとその可能性は全くなくなってしまう。通常の契約ができる可能性が小さくなるというこ

とは、船主や用船者は多少相手の要求により多くの譲歩を与えない限り、かれらの期限に間に合わせることできる適船や適貨は得られないという意味である。

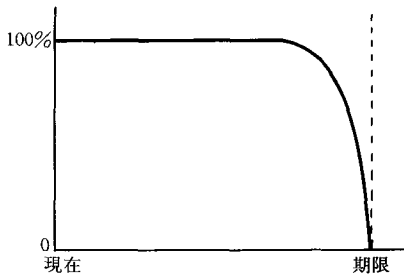


図1 契約ができる可能性

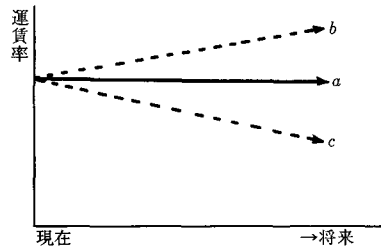


図2 運賃率の先行き予想

図2はやはり上で前提したような運賃率で表現した市況先行き予想の傾向線であり、先行き安定というのは図のaの直線である。容易にわかるようにbの点線は先行きが上昇する場合であり、cは先行き下降の場合である。ここではすべて直線的な傾向線を描いているが、いま問題にしているような期間においては曲線を考えねばならないという必要はないであろうと思われるからである。

例えば船主が当分の間はいつ契約を結んでも同じ程度の利潤率がみこめると考えているならば、かれの期待する運賃率は図2のa直線と同じく、一定のレベルのものと見てよいが、船舶のフリー期日が近くなってくるにしたがって、そのような利潤率を期待できなくなるとすれば、かれが期待する運賃率の現実性同値は次第に下降をはじめるとであろう。図3のa曲線はこの関係を示している。つまりかれにとって不利な条件での契約しかできない可能性がふえるということと、より低い運賃率の契約しかえられなくなるというのは、同じような意味内容をもつ。

図3からいえることは、船主にとって市況の先行きが安定とみられる場合(aの場合)には、当分の間はいつ契約を決めても同じであるが、期限が近づくほ

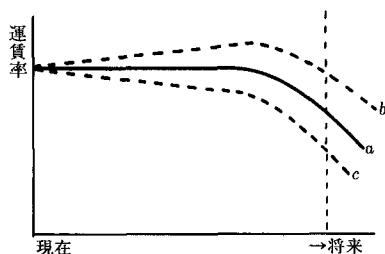


図3 船主の確実性同値

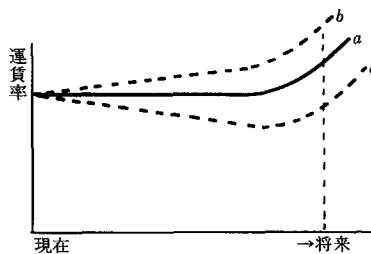


図4 用船者の確実性同値

ど不利になってゆくから、その線が下降をはじめるまでに契約しておかねばならないことを示している。他方市況先行きが上昇と見込まれる場合（bの場合）は、契約は遅い方が有利ではあるが、その曲線が下降を始める前に契約を結ぶのが最も有利であることを語っている。また先行き下降が見込まれるとき（cの場合）は、できるだけ早い機会に契約を結ぶのが有利であるということがわかる。

用船者の場合について同じようなことを表現したのが図4である。先行き安定（a）の場合でも、貨物の積出し時期に近くなれば、通常と同じような有利性の契約は困難になるので、かれらにとってはより高い運賃率で契約を結ぶのと同値な結果となる。そしてその結果は船主について見たのとは逆に、先行き上昇の場合には早く契約した方が有利であり、先行き下降の場合は期限に近いが、かれらの確実性同値の運賃率が上昇を始める前に契約せねばならないということがわかる。

Ⅲ 用船交渉過程（その1）1 航海もの契約の時機

上で見たような行動をなす船主と用船者とが、それぞれ船舶仲立人および用船代理人を介してではあるが、海運取引所において出合う場面について考察しよう。かれらが海運取引所で出合い、用船交渉を開始するための最小限必要な条件は、船主がもっている船舶の種類、大きさなどの条件が、用船者のもって

いる貨物の種類や量にとって適当なものであり、同時に船舶のフリー期日とフリー地が、貨物の積出地および積出し時期にとって適当なものであることであろう。それらが必ずしも全く寸分の違いもなく一致することは決して必要なことではないが、両者が相手の都合に合わせるために若干の譲歩を行なえば足りる程度であればよく、その譲歩の程度は双方にとってほとんど負担を感じないものであればよい。

すべての用船交渉は当初において多少の譲歩がまず先行すると考えられる。ただ積荷数量にしても、積出し時期にしても、さらに積地や揚地についてさえ、往々にしてある程度幅をもったものが提示されるために、何の譲歩も行なわなくても両者の要件が一致する可能性はむしろ高いかも知れない。しかし船舶や貨物のいずれかが払底しているような時期には、恰好の対象がなかなか見当たらず、船主か用船者かのいずれかが、かなり大幅な譲歩を行わないかぎり、用船交渉そのものが始まらないという場合もあるであろう。このような場合には、譲歩を行なった方がその譲歩の代償を求めて、運賃率や契約条件に影響をおよぼすことになるであろう。このような場面についてはさらに後段で考察したい。

いま双方ほとんど譲歩することもなく、1人の船主と1人の用船者とが出合い、用船交渉を開始したとしよう。双方は互いに相手のもっている船舶や貨物を、自らのもっている貨物や船舶にとって適当なものであると考えているとする。かれらはこれから最も重要でかつわれわれにも最も関心の大きい運賃率をとりきめようとしている。ただしこの用船交渉が相互の主張の懸隔の大きさによって不成立に終るかも知れない可能性はある。船主および用船者はいずれも、相手の意思のあるところを模索し、適当と思われる運賃率を提案する。この場面で提案される運賃率のことを唱え運賃率という。

船主はすでに述べたように、自らのもっている船舶のコストから、現在問題になっている航路に就航したときに、最低限必要とされる貨物1トンあたりの

運賃率を計算してもっている。他方用船者は自分の貨物の売買契約から、運賃として支払ってもよいと考える最高限の運賃率をもっている。しかしこれらはいずれもおそらくかれらの唱え運賃率とはならないであろう。両者はいずれもごく最近同じ航路の同じ貨物について成立した運賃率を知っている。さらにその後の市場の動静から、現在どの程度の運賃率ならこの交渉が成功するであろうかも、それぞれの立場で胸算用しているであろう。ただしかれらのいだいている運賃率は決してひとつとりのものではなく、ある程度幅のある莫としたものであるかも知れない。

ある程度幅のある莫とした運賃率の集合、これを分布と考えてよいであろう。双方がそれぞれもっている分布から、双方のそれぞれの唱え運賃率が導びかれる過程を簡単な数値例でしらべてみよう。便宜のために双方は全く同じ分布を考えているとする。現在の市場の空気から見て、この航路に適当な運賃率は例えば15ドルであるが、場合によって前後1ドルくらいの相違は考えられるとすると、かれらのもっている分布は、表1の第1列のようなものになるであろう。これに対して、船主は少くとも14ドル、用船者は高くても16ドルというレベルをそれぞれもっているとする、かれらの期待することのできる利得は第3列以下のように計算できる。これらがいずれもプラスであるので、両者はこの交渉を是非成立させたいと考えるであろう。

表1 船主・用船者のもつ分布

運賃率	確 率	船主の利得	期待値	用船者の利得	期待値
13.50	0.02	-0.50	-0.01	2.50	0.05
14.00	0.08	0	0	2.00	0.16
14.50	0.20	0.50	0.10	1.50	0.30
15.00	0.40	1.00	0.40	1.00	0.40
15.50	0.20	1.50	0.30	0.50	0.10
16.00	0.08	2.00	0.16	0	0
16.50	0.02	2.50	0.05	-0.50	-0.01
			1.00		1.00

船主、用船者は互いに相手がどう考えるかを考えながら、しかも結果として自分に最も有利になるような唱え運賃率を出さねばならない。つまり戦略的に唱え運賃を決定しなければならない。いま船主が同じ状況の下でどのような唱え運賃率を導びき出すかを観察しよう。それは表 2 のようなことになるであろう。予想の欄の第 1 列は運賃率、第 2 列はそれぞれの確率、第 3 列は累積確率であり、船主の場合は下から、用船者の場合は上から確率を累計している。これは船主は運賃率が高いほど有利であるから、戦略としてある運賃率を唱える確率は高い運賃率についてほど高くなるはずである。用船者は当然逆であるが、ここで第 1 行第 2 行とも船主の場合と同じであるのは、同じ予想をもっていると仮定したからではなく、船主は用船者のもっている予想は知らなくても、自分と同じ予想をもつと考えるのが自然であろうと考えられるからである。

表 2 において 1 と 0 とからできている部分は次のような意味をもっている。船主が 14.50 ドルと唱える確率は、累積確率で見ると 0.30 である。そして用船者が 14.50 ドルの唱えに対して直ちに承諾する確率は 0.90、したがってその結果契約が成立する確率は $0.30 \times 0.90 = 0.27$ となる。船主のある唱えに対して用船者が考えている運賃率との対応を見ると、1 とある組合せでは直ちに契約が成立し、0 とある部分では直ちに両者の意思の一致が見られないので、

表 2 船主の唱え運賃率導出の過程

用船者の予想			13.50	14.00	14.50	15.00	15.50	16.00	16.50	成功 確率	期待 利得 (ドル)
			0.02	0.08	0.20	0.40	0.20	0.08	0.02		
船主の予想			1.00	0.98	0.90	0.70	0.30	0.10	0.02		
13.50	0.02	0.02	1	1	1	1	1	1	1	0.020	-0.001
14.00	0.08	0.10	0	1	1	1	1	1	1	0.098	0
14.50	0.20	0.30	0	0	1	1	1	1	1	0.270	0.135
15.00	0.40	0.70	0	0	0	1	1	1	1	0.490	0.490
15.50	0.20	0.90	0	0	0	0	1	1	1	0.270	0.405
16.00	0.08	0.98	0	0	0	0	0	1	1	0.098	0.196
16.50	0.02	1.00	0	0	0	0	0	0	1	0.020	0.050

その後の交渉がはじまることを意味している。そして表2では船主の側から見た、ある唱え運賃率での成功の確率と、それによって得られる期待利得とが書き込まれている。この期待利得が最大になるのは15ドルを少し上まわるところであろうことは明らかであるから、船主の唱え運賃率はこのあたり、たとえば15.20ドル程度となると見ることができる。

われわれの現在の前提では船主と用船者が同じ予想をもっているということであったので、用船者の唱え運賃率を見る場合の同様な表は、船主の場合と全く対称的になる。したがってそれから用船者の唱え運賃率は14.80ドルくらいのもと考えられる。しかしそれでは表2を見るまでもなく、明らかに直ちには落着かない場合に属する。すなわちこれから直ちに相手の譲歩をうながす交渉がはじまることになる。

唱え運賃率の段階では、双方とも自己に有利なところを戦略的にえらぶので、船主の唱え運賃率は用船者のそれよりも高いことは、むしろごく当然のことである。それゆえにつねに用船交渉が必要なのだということもできる。船主が用船者よりも安い運賃率を唱えたならば、用船者は自分の唱え運賃率を提示することなく、直ちにそれを受諾してしまうであろう。逆の場合も同じである。しかしこのようなことも、両者の予想が相違する場合にはしばしばあり勝ちなことである。しかしわれわれの目下の関心は交渉過程にあるのだから、交渉の余地が残っている場合についてみることにする。

用船交渉の初期点においては、両者の唱え運賃率には開きがあり、両者の供給曲線、需要曲線は成約せずというところではしか交点はない。図5は船主の供給曲線と用船者の需要曲線を表わしている。いずれも量の代りに成約せず＝0、成約する＝1という2値的な値をもつ変数を水平軸においてある。そして供給曲線 $SS'S''S$ も、需要曲線 $DD'D''D$ も、ともに不連続な2本の垂直な線分から構成されており、垂直軸の上で2つの線が重なり合っている。もしこれに交点があるとしても、成約せずという結果となっている。

交渉によって両者の唱え運賃率の開きが縮小し、ついには一致点を見出す過程にはいろいろな場合が考えられる。単純に真中をとって成約にこぎつける場合であろうし、唱え運賃率はそのままで、他の条件を多少相手に有利なように変更することによって相手の妥協をうながしたり、すでに見たような最初から存在した両者の条件の相違に対して、条件の一致を見出すための譲歩の大きさを主張することによって、運賃率の面での譲歩を相手に要求するという場合もあるであろう。しかしここではかれらにとって現在が成約にこぎつけねばならない最後のチャンスであるという気持ちから、若干の妥協はしても成約にもってゆくのが先決だと思わせる要因だけについて考察したい。すなわち先に見たように、かれらのもっている期限から、時間とともに相互に妥協してゆく過程をモデル化してみたい。

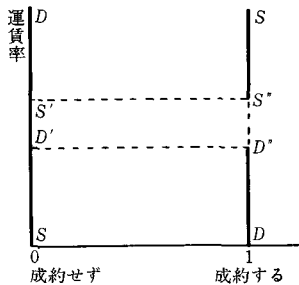


図5 交渉開始時の需要供給曲線

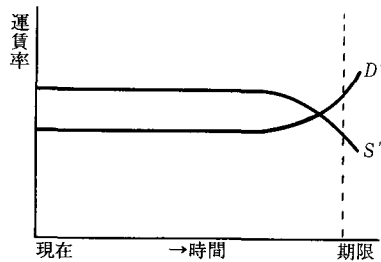


図6 唱え運賃率の時間的变化

市況先行きは安定であるとしても、船主の確実性同値曲線は時間とともに下降してゆく（図3）。また用船者のそれは上昇する（図4）。交渉の時期がかれらの期限から見て比較的遠い時期ならば、両者の需要供給曲線は図5のように成約せずという結論をしか生まないが、期限に近づくにしたがって船主の S'' は下に下り、用船者の D'' は上に上る。これを時間軸にそって図示すると図6のようになるであろう。図6は図5の S'' と D'' の時間に伴う軌跡を表わしている。当初は互いに懸隔をもっていた双方の唱え運賃もやがては交叉点をもつことになる。図3と図4を重ねてみれば、両者の市況見通しが異なる場合のいろ

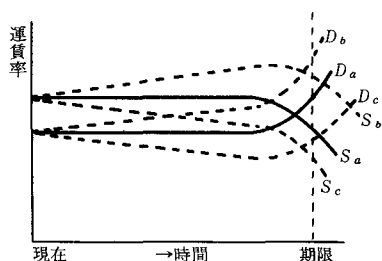


図7 市況見通しと妥協点

いろいろな組合せによって、両者のついに妥協する時期と運賃率についての概念図が得られる(図7)。

両者の期限が同じでない場合についてもこれと同様な観察ができるであろうが、ここではもはや図示する必要はないであろう。船主あるいは用船者が、

現実の状況とは無関係に強気であったり、弱気であったりする場合には、これらの曲線の形状が変わるだけであるから、それによって交点がどのように違ってくるかは容易にしらべることができるであろう。

ただひとつ注意しておかねばならないのは、これらの曲線はすべて確実性同値である運賃率を用いているので、成約運賃率そのものとは異なることである。簡単にいえば確実性同値の運賃率とは、かれが契約の成立に失敗した場合、うけるかも知れない損失と、その確率とを加味して計算した最終的な利潤を生じするような運賃率ということができるであろう。

IV 予想と確信

いままでは主として次の契約をいつ行なうべきかという問題に集中してきた。そしてこのような契約は、海運取引所の中で日常生じているような、任意の船主と用船者との組合せにおいて、かれらの互いに求めている船舶や貨物の条件がほぼ一致する場合のみを対象としている。しかしこうした交渉の結果はいつでも最終的に成功するとは限らない。船舶や貨物の条件がほぼ等しくても、船主や用船者のもっている予想が大いに相違している場合もあろうし、船舶や貨物のいずれかが逼迫しており、数人の船主がただひとつの貨物に対して競合したり、数人の用船者が1隻の船舶に殺到することもある。そこで以下では場面を少し拡張して、より一般的な考察を行なうことにする。

用船交渉をより長期的に拡張して観察する場合、1対1の限界取引だけではなく、1対多の選択的取引の場面を想定しなければならない。そしてそこでは運賃率の高低のみでなく、契約条件の変更、契約期間の長短などが、当事者の強気、弱気や仕手関係、予想および危険などという概念とともに、重要な要素として入りこんでくる。そのために本章ではその準備として、予想および危険の意味を考えてみることにしたい。航海用船契約を考える場合には契約条件としての航路や貨物の特殊性に伴う複雑な事情がからんでくるので、1対多のより一般的な考察を行なう以下の諸章では、契約はすべて期間用船契約を想定する。現実の契約の観察にあたってもすでに見た用船料率への統一的な換算がすべて行なわれたあととして考えることにする。

たとえば市場の活況時においては、船舶は貨物の量に比してかなり逼迫し、用船者はまだ契約を結んでいない船主を見つけようと取引所内を駆けまわらねばならない。すでに見たところでもわかるように、このような場合の船主の行動は、自己の船舶のフリー期日がくるまでは、できるだけ遅く契約交渉に入るのが有利である。他方用船者としてはその逆にできるだけ早い機会に契約を結ぶ方が有利である。両者の行動における差違は当然のことながら、かれらの考え方を次第に変化させることになり、船主は自らの利益を追求するのにより有利な立場になり、用船者はますます不利な立場に立たされることになる。

船舶の供給の価格弾力性の小ささにくらべると、船腹需要の価格弾力性はかなり大きいといわれる。このため現在船舶が払底し、期近契約が困難な状況になると、貨物の積出し時期を遅らせることによって、異時的代替がしばしば見られる。このことは契約の先物化という傾向となって見られ、先物化はいきおい長期化を伴って現われる。市況の先行きを予見することは船主にとっても用船者にとっても決して容易なことではない。将来の不確実性からくる危険を回避するためには、契約を長期化させることが必要である。そしてこの方法によることによって、用船者は用船交渉における不利さのある程度払拭できる可

能性をつかむことができる。

市況が不活況で、船舶が過剰になり、船主が取引所内を貨物を求めて走りまわらねばならないような事態においても、ほぼ上と対称的なことがいえる。ただし船舶の供給の価格弾力性は貨物の場合に比べて小さいために、船主は損失なくして供給を調節することはできない。すでに見たような対応策はある程度弾力性を補うものではあるが、船主がそこで負担せねばならない損失を、最小限度に抑えるために積極的に行動しなければならなくなる。たとえば多少の不利は覚悟の上で、用船者の便宜に応えるような契約を取りきめるなど、これである。

期間用船契約を結ぶための用船交渉について考える場合、用船料率と契約用船期間の2面での接近が行われねばならない。さらに契約用船期間は、単にその期間だけではなく、用船の開始期すなわち引渡時期をも問題にしなければならない。船舶の性能は用船料決定に際しては最も重要な要素ではあるが、こ⁽¹⁰⁾こではこれを捨象して、すべて同性能の船舶のみを考えることにしたい。

船主も用船者も、用船交渉に臨むにあたっては、将来の用船料率に関する何らかの予想をもっていると考えることができる。現在時点についての市況レベルを評価し、さらにそれを基点として将来の市況レベルが、どのように推移してゆくかの見通しをもったとき、将来の任意の時点における市況レベルの予想値が想定できる。あるいはこれと逆に、将来のいくつかの時点における市況レベルの予想値から、かれが抱いている「予想曲線」なるものを想像することもできる。予想曲線はタテ軸に市況レベルをとり、ヨコ軸に現在から測った将来に向う時間をとったとき、タテ軸上の1点から右の方に伸びる1本の曲線と考えられる。この曲線がどの点においても連続しているであろうことは容易に想像できるが、直線であるか、複雑な曲線であるかは定めがたい。⁽¹¹⁾

(10) 下條[12]。

(11) 下條[9]。

いまかれらのいずれかのもっている予想曲線が、右下がりの直線（図8）であると仮定しよう。かれが将来のある時点Aに引渡しを行ない、さらに一定期間の後Bに返船する用船契約を考えるとすると、引渡し時点におけるかれの予想する市況レベルはAP、返船時点におけるそれはBQであるから、期間ABの間の用船料率としてかれが適当と考えるものは、ほぼAPとBQの平均値CRということになる。すなわちC点は契約期間ABの midpoint である。

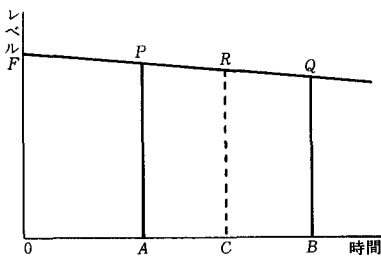


図8 予想曲線と契約期間

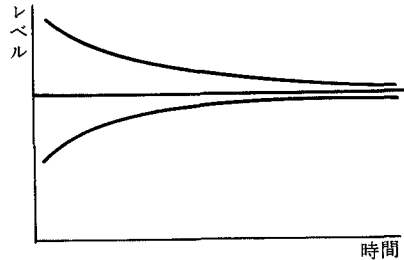


図9 現実の予想曲線

予想曲線が図8のように直線であり、これが $y = b + mx$ という形の式で表わされると仮定する（図8では $m < 0$ である）と、かれが契約期間ABの用船契約に対して予想する用船料率 y は、将来時点Cまでの時間距離OCの1次関数として表わされる。これを x とし、前置期間とよぶことにする。これはすでに明らかなように

$$\text{前置期間} = \text{契約開始までの期間} + \frac{\text{用船期間}}{2}$$

と定義される。そして m を予想係数とよぶことにする。 b はタテ軸との切片であるが、これの経済的意味は、前置期間ゼロに対応する用船料率であり、今始まって今終了する契約に対する用船料率ということになる。

しかしながら予想曲線はまさに曲線であるべきかも知れない。少くとも図9⁽¹²⁾

(12) Zannetos はタンカーの用船料率について図9のような形の曲線を計測しているが、タンカーの用船期間が数年にわたる長期のことが多いことからしても当然

のように、将来の遠い時点に対応する用船料率はほぼ一定のレベルに収束してゆくであろうからである。現時点の市況レベルがどのように高いものであっても、また低いものであっても、こうした傾向は長期間続くものではなく、いずれはコストというレベルに収束するであろうと見るのは一般の見方である。なお船主や用船者が心の中に描いている予想曲線は、さらにもっと複雑なものであるかも知れない。しばらくは上昇するが、あとは下降に転ずるだろうとかいう類いのものである。

われわれがここで船主や用船者の抱いている予想を問題にしているのは、かれらが用船交渉に臨むにあたって、かれら自身のもっている予想をどのように利用するかということを考察するためである。したがって殊更に複雑な予想曲線を想定して、われわれの推論に困難をもちこむことは得策ではない。しかもわれわれの場合、タンカーのような長期のそれを考える必要はないから、とりあえずは直線の場合を考えるだけで充分であろう。したがってここでは、個々の人間が各時点においてもっている当面の予想というものを、現在の市況についてかれが感じているレベル b を基点とし、市況の先行きについて抱いているある勾配 m をもった、1本の半直線で表わせるものであると仮定しておく。

これと同時に、現在の市況レベルが高いときでも低いときでも、かれらがそのことを実感している限り、十分に遠い将来には市況はある一定水準に戻るであろうことを予感していると思われる。現在の水準がそのままいつでも推移することはまずないであろうという考えは、充分遠い将来がいつであるか、あるいは一定の水準がどの高さであるかなどはともかく、ごく自然な考え方であろう。とすれば図10において、現在のレベルがAであるというのはほぼ客観的に認められ、かれがこの市況はさらに上昇するとして、AA'のような予想をも

であろう。Zannetos〔3〕p. 212, Figure 9.3.ただしわれわれが上で述べている予想曲線はこのように観測できるものではなく、市場人1人1人の心の中にひそんでいるものである。

っているとしても、現在の水準がかれの考えている一定水準Cよりも高いものである限り、やがてはCCのレベルに向って市況は落ち着く時期があるであろう。これはかれの心の裏での調整作用と見てよいであろう。現在の水準がBであり、かれの当面の予想がBB'である場合についても同様である。

かれのもっている予想曲線（予想半直線とでもいうべきか）は、短期の予想

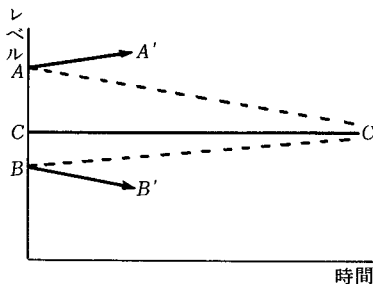


図10 短期予想と長期予想

であり、かれが心の裏にもっている調整作用は、比較的長期にわたる予想であるといえる。もしそうならかれが短期の契約、たとえば1航海ものの航海用船契約を結ぼうとする場合には短期の予想半直線を使い、長期間の期間用船契約や連続航海用船契約を結ぼうと

するときには、長期の予想曲線を用いるということになる。しかし短期と長期の使いわけをどうするか、その部分を解決しておかない限り、これを交渉の場面にもちこんで、かれらの行動を観察するわけにはいかないであろう。

そのときの市況のレベルは、客観的にはごく最近成約された用船料率があり、またその最近過去における推移がある。そして船主も用船者も現在の市場の雰囲気から次に成約される用船料率についてもほぼ同じようなレベルのものを予想しているに違いない。しかしかれらは互いに利害を逆にしているために、その予想をかれらの行動＝唱え用船料率にどう反映させるかについては、恐らく逆のものが期待される。一方が短期予想半直線に依拠したものを主張したとしても、他方は長期予想曲線に沿ったものを主張するであろう。互いに相手の主張する唱え用船料率は理解できるとしても、戦略としてなるべく自己により多くの利潤を結果するように、このような行動をとると考えてよいであろう。

しかもかれらはただ自己の主張のみに固執するわけにはいかない。自己の主張を固執することによって契約そのものが成立しないならば、より大きい利潤

も無に帰してしまう。そこにかれらの妥協が生じる原因がある。妥協は用船料率の高低によって行なわれるだけではなく、契約期間の長短によっても行なわれる。船主にとっては高い用船料で長期のものが望ましいし、用船者にとっては安ければ長期のものが望ましい。もしそのような契約が成立する見込みが少ないならば、用船料率でか、契約期間でか、相手にとって望ましい方向への妥協を行なわねばならない。契約交渉が成立する可能性についてかれらがどう考えるかは、かれらの態度＝危険選好の大きさによって説明されるであろう。

市場の状況がかれらに有利な時期には、かれらは強硬に自己の短期予想半直線を主張するであろうが、これは今すぐに契約し、非常に短期の契約である場合でない限り、そのまま契約が成立する可能性はない。つまりかれらがその契約を成立させようという確信は、契約の前置期間の長さによって左右される。前置期間の長いものについては、かれらは現在の市況レベルよりも、長期の安定的なレベルに近い用船料率しか主張できない。計測によると、かれらが今信じているレベルを或程度まで相手に納得させ得るのは、前置期間がせいぜい⁽¹³⁾3～4ヵ月以内のものでしかない。そして12ヵ月ではもはや長期予想曲線のみに依拠することが知られている。

用船契約交渉に臨むにあたっての船主および用船者のもつ予想には、短期と長期のものがああり、前置期間の増加とともに、短期予想半直線から長期予想曲線へのシフトが徐々に生じる。前置期間がせいぜい3ヵ月以内のものであれば、ほとんど短期予想半直線にもとづいて行動するが、それ以上の長期になると次第に長期予想曲線の方に傾いてきて、8ヵ月以上になると大部分長期予想曲線にもとづいた行動をするようになる。そしてこのシフトの程度は、状況および個性によって異なると考えられ、われわれがこれを危険選好と解釈するひとつの根拠となっている。

(13) 吉田〔4〕および〔付録1〕参照。

V 用船交渉過程（その2）期間用船契約の期間

前置期間がゼロであるような用船契約は実在しない。契約締結後直ちに開始される1航海だけの用船契約が、前置期間最小の場合になりうるであろう。しかしここでは他の期間の契約と比較しうるように、これも1航海という期間を限⁽¹⁴⁾つての期間用船契約としておこう。一方前置期間最大の場合は、船舶の全寿命期間の用船契約もあるので相当長期になるけれども、上で見たような事情の下で、われわれの考察の範囲としてはほぼ12ヵ月ということにしておく。そしてわれわれの考察の目的は、長期と短期の比較を中心におくので、すべての契約はごく近い将来に開始されるものとする。

船主にとっては用船料率さえ十分なものであれば、より長期の契約の方が望ましいし、その限りにおいてどのような長期のものにも応じられる。⁽¹⁵⁾ところが用船者にとっては、用船料率が十分に安いものであっても、かれの船舶使用計画が長期のものでないかぎり、どれだけ長期の契約がなせるかには自ら限度がある。しかしここで考察しようとする範囲では、用船者も十分用船料率が安いものであるならば、いくらでも長期のものを望むということにしておきたい。つまり船主も用船者ともに契約期間については制約をもたないということであり、用船料率に不満があれば契約期間の調整によって有利さを回復するという仮定である。

この仮定によってわれわれは、好況時の船主の立場と不況時の用船者の立場とが、ほぼ対称的であると見ることができる。そこでとりあえず好況時における船主＝売手の場合について推論を進めてみよう。

(14) このような場合の契約を Trip Time Charter と呼ぶべきであるが、しばしば Trip Charter と略称される。そのため Voyage Charter と同義語としての Trip Charter と混同されることがある。関西運賃研究会〔1〕。

(15) Zannetos〔3〕pp. 202—214には長期契約の得失について触れているが、短期契約の危険性に比して、長期契約の有利さが強調されている。

市場には比較的長期の観測をすれば、あるひとつの長期安定水準というものを考えることができる。十分に遠い将来に関する用船契約の用船料率は、ほぼこの水準で船主と用船者双方が妥協する。これを **Normal Level** と呼ぶことができる。市況が好調であるということは、現在の前置期間の十分短い契約についての用船料率が、**Normal Level** を上廻っていることを意味する。現在の市況レベルを上に対応させて **Actual Level** ということにしよう。

Actual Level が **Normal Level** に比して高い場合、船主は前置期間の短いものについては、**Actual Level** により近い用船料率を提唱するであろうが、前置期間の長いものについては、その期間が長いものほどより **Normal Level** に近い用船料率しか提唱できないであろう。これはかれのもっている短期予想半直線は **Actual Level** を基点とするものであり、前置期間が短いものであると、図8におけるRの点はFに近く、したがってCRという用船料率もOFのレベルに近いからである。ところが前置期間が十分に長くなると、かれはもはや短期予想半直線に依拠することはできなくなり、長期予想曲線、あるいは **Normal Level** を水平に引いた一定水準にそった予想をするため、契約期間の短い用船契約をいくつも別々に契約した場合の、全期間についての平均用船料率は、その期間が長ければ長いほど **Normal Level** に近いものとなってゆく。

図11はこの関係を説明する。Aは **Actual Level**、Nは **Normal Level** である。いまある船主が現在 t_0 から t_1 、 t_2 と将来にゆくにしたがって用船料レベルはAからEに向う鎖線にそって変化するものと考えていたとする。かれは t_1 に

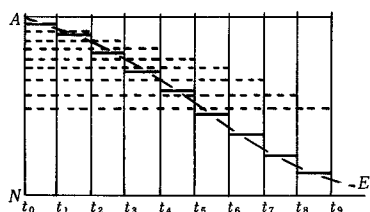


図11 短期契約と長期契約

終る短期の契約については、Aに最も近接する実線のレベルの用船料を期待することができるが、次の期間については t_1 から t_2 にまたがる実線の用船料率しか期待できないと考えるであろう。したがってかれにとっては左上の2本の実線の

契約を結ぶことと、それを平均したレベルで2期間の契約（最も左上の点線）を結ぶこととは同じ価値をもつであろう。同様なことはそれ以外の実線群と、それに対応する（同じ時点で終る）点線との間についてもいえる。図11の9本の短い実線のレベルの総平均は、1番下の t_0 で終る点線と対応しているが、かれにとっては、その時々用の船料レベルで、1航海単位の短い契約をとりきめてゆく代りに、1番長い点線のレベルで、9期間連続の長期契約をとりきめても、手数の上での差はともかくとして、大きなちがいはないであろう。

この点線のレベルと点線の長さとの関係は、用船契約における用船料率と用船期間との関係を表わす。そしてここにわれわれがすでに用いてきた前置期間の概念をもちこむと、用船料率と前置期間との関係は、最初に想定した鎖線にかなり近接した曲線となる。最初に想定した鎖線は、短期予想半直線と長期予想曲線あるいは Normal Level の水平線との2つを連絡するものと考えられるので、ここでは「過渡予想曲線⁽¹⁶⁾」と呼んでおこう。一方用船料率と前置期間との関係を表わす曲線の方は、その性質上「無差別予想曲線」と呼んでよいであろう。

過渡予想曲線と無差別予想曲線とは、人の心の中の数量化しにくい数量を問題にしているわれわれの分析精度からすれば、とくに区別しなければならないこともないかも知れないが、その性質としては次のようなことがいえる。まず両者に共通の性質としては、

- (1) 前置期間が非常に短いとき、これらの両曲線は短期予想半直線と一致する。また前置期間ゼロでは Actual Level と一致する。
- (2) 前置期間が十分に長いとき、両曲線は長期予想曲線、したがって Normal Level に限りなく近づく。
- (3) 前置期間が非常に短い場合から、それが十分に長い場合にいたるまで、

(16) この名称の由来はこの曲線の意味が、電気や自動制御における過渡現象に酷似していることによる。なお、[付録2]参照。

どの前置期間に対しても、予想値は考えられ、しかもある点でその近傍の点から大きく離れるようなことはないと思われるので、この曲線は両者とも連続であると仮定できる。

ということができよう。

これに加えて無差別予想曲線はさらに次のような性質をもっている。

- (1) 曲線上のどの点も、1 対の用船料率と前置期間の対応をもっているが、これらのどの組み合わせでも、予想者の予想の下では全く同じ効用を与えることになる。これがこの曲線が無差別といわれる理由でもある。
- (2) この曲線より原点から遠い部分にあるどの点でも、船主にとってはより大きい効用を与えることができる。また用船者にとってはより小さい効用しかない。

以上の推論では主として好況時、すなわち Actual Level が Normal Level より上位にあるような状況の下で、船主の側の行動を見てきたが、Actual Level が Normal Level よりも下位にあるような不況時において、用船者の行動を見ると以上とはほぼ対称的な推論ができる。図12は好況時、不況時における船主および用船者のもつと考えられる無差別予想曲線のほんの2例を示している。Normal Level より上にあるのが好況時、下にあるのが不況時のそれぞれであり、いずれも両極端のみを示している。これを図10と比較して観察すると理解に便利であろう。タテ軸やヨコ軸に目盛りがないので、タテヨコに自由に伸縮して考えてみることもできる。

現在の市況レベル Actual Level は客観的なものであるから、船主にとっても用船者にとってもこれを無視するわけにはいかない。そして次の瞬間に決まらばであろう市況レベルについても、それが根拠とする市場の種々な条件についての情報は、船主も用船者もそのほとんどを知っているであろうから、両者の見込みにおける市況レベルにも大きな差はないと思われる。しかし前置期間（あるいは予想期間と考えてもよい）が長くなるにしたがって、両者が考える市況

レベルは次第に差をもってくるであろう。たとえそうでなくてもかれらの契約交渉における戦略上、船主は自分の考えよりは若干高いレベルを見込むであろうし、用船者は安いレベルを見込むであろう。いずれにせよかれらの過渡予想曲線、したがってそれから生ずる無差別予想曲線の形状は異なったものとなる。しかし前置期間がさらに長くなると、両者のそれはいずれも Normal Level に収束してくると考えられるから、レベルでは若干の差はあるとしても、形状としてはほぼ同じものとなってくる。

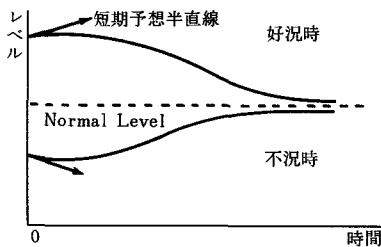


図12 好況、不況時の無差別予想曲線

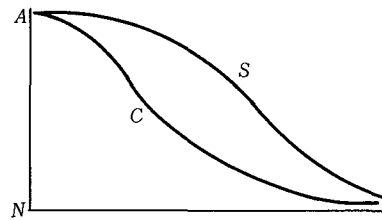


図13 船主、用船者の無差別予想曲線

いまいちど好況の場合について、船主および用船者のもつ無差別予想曲線を考察してみると、図13のような関係になるであろう。ここでは短期予想半直線はヨコ軸に平行とし、Normal Level をヨコ軸に表現している。Sは船主の無差別予想曲線であり、Cは用船者のそれである。2つの曲線がA点に近いところおよび右下の部分で接近しているのは、先に見た曲線の性質から十分納得できることであろう。また船主にとってはS曲線より右上方向がより効用の高い部分であり、用船者にとってはC曲線よりも下方向がより好ましいことも、すでに見たところから明らかである。

無差別予想曲線が上で見たようないくつかの性質をもっているとすれば、船主と用船者との交渉は、その出会いの瞬間においては図に見るような態勢から出発することになる。そしてこのままでも前置期間の短い部分や、十分長い部分では、両者はさほど大きくない妥協を相手にあたえるだけで合意に達することは容易であることがわかる。前置期間が中間的な長さの場合は、両者の無

差別予想曲線のへだたりは大きく、かなり大幅な妥協がないと両者の合意は得られないことになる。

図13の場合はごく標準的な場合のみを表現したものであって、一般の場合にはもっと種々な場合が考えられる。最初から双方の無差別予想曲線が互いに交っている場合もあるであろうし、交わらないとしても最初から位置が反対である場合もあるかも知れない。これらの曲線の形状は、上で見たごく標準的な場合にかかわらず、短期予想曲線の勾配、長期予想曲線あるいは Normal Level についての見方如何などによって異なるであろう。あるいは特定の前置期間に対して特殊な条件の変化が予想されているために、曲線そのものに変形が生じている場合、等々、それぞれの場合に依じて用船交渉の難易および結果は区々である。

しかしいずれにしても、船主と用船者とが話し合いを通じて相手の無差別予想曲線を感じとり、ある程度の妥協によって合意に達する努力をなし、あるいはまた不成立と見て早々と次の相手と交渉をはじめするなど、かれにとって最も有利と思われる行動をとる。時には相手の知らない情報を提供することによって、相手の無差別予想曲線の形状ならびに位置を変更させようとすることも稀ではない。

VI あとがき——実証分析への提案——

われわれは以上ボルチック海運取引所において、船主と用船者とが、船舶仲立人や用船代理人を介して交渉を行なうときの、かれらの心の中の動きについて推論してきた。とくに1航海ものの航海用船契約については、かれのもっている船舶や貨物の事情から、どの時点で契約締結を行なうのが最も有利であるのかという点、そして長期用船契約については、どのくらいの用船料率でどのくらいの期間の用船契約を結ぶのがよいのかという点、これら2点について、かれらが心の中にもっていると考えられるロジックを、理論的仮説として提示

した。これらはいずれも直接には観察可能なものではないが、このような概念をもちこむことによって、かれらの交渉過程をより理論的に再構成できるならば、かれらの行動にかくされた多くの情報をそこから抽出できると思われる。

冒頭においても述べたように、このような理論仮説はボルチック海運取引所から毎日報道されている個々の用船契約の観察によって導びき出されたものである。個々の用船契約について発表されるのは、航海用船契約では

- (a) 契約日
- (b) 積地および揚地
- (c) 積荷および荷姿
- (d) 積荷の数量
- (e) 使用される船舶
- (f) 積時期あるいは解約日
- (g) 契約条件
- (h) 運賃率

などである。期間用船契約では

- (a) 契約日
- (b) 引渡地
- (c) 返船地
- (d) 船名（国籍）
- (e) 重量トン数およびベール容積
- (f) 速力および燃料消費量
- (g) 引渡期日および契約期間
- (h) 用船料率

などである。

これらの項目を運賃率や用船料率と対比しながら、仔細に観察していると、運賃率や用船料率の高低が、他のどのような要件によってどのくらいの差違が

あるのかについて、おぼろげながらある傾向を感じとることができる。⁽¹⁷⁾中でも契約日から契約開始までの期間や、契約履行の期間の長さが運賃率や用船料率に及ぼす影響が、その他の物理的な条件の相違によるそれよりも、時期によって微妙な作用をもっていることから、契約当事者のもつ予想や、将来の変動にもとづく危険への態度などが、市況の変動にとってより重要な要素となることが考えられる。現在の市況や、現在知られている様々の情報が、人々の予想や危険選好にどのように影響を及ぼすかを知ることは、市況の観測にとって何よりも重要なこととなる。

したがってこのような目的のためには、個々の契約の物理的な条件の相違をまず除去してしまわなければならない。すべての契約が同じ条件の下に同じ貨物を同じ航路において輸送するようなものであると考えられるように、適当な換算をほどこすならば、⁽¹⁸⁾あとは契約時期や契約期間の相違から、これらの契約を成立させた当事者のもっている予想や危険選好についての観測が可能になるであろう。しかしこのことは決して容易なことではない。時期によつては同じような内容の契約が比較的多いために、上のような換算を必要としないで直接⁽¹⁹⁾これらを時期と期間とについて観察することができるとしても、このような観測があらゆる時期について、またあらゆる品目、あらゆる航路について可能なのわけではない。

しかし何らかの方法で同種契約のみについての観測が可能になると、次には⁽²⁰⁾契約日と前置期間についてこれを分類する作業がつづく。前置期間は契約日と

(17) 契約の諸項目の相違による運賃率や用船料率への影響については下條[12]において詳細に論じられている。

(18) 下條[12]はこのような作業を目標としたものである。

(19) 1955年から1957年までのハンプトンローズ/欧州の石炭について行なわれた観測結果は下條[5]、[9]および吉田[4]などに示されている。

(20) Zannetos の行なった作業では、タンカーの期間用船契約のみを扱っているためにこのような換算が不要であった。不定期船の場合でも期間用船のみを対象にすれば、船舶の性能以外はこの種の換算は不要となる。

契約期間との合成によって容易に計算できるから、この作業にはほとんど何の困難もない。ある一定の契約日のグループごとに、運賃率または用船料率と前置期間とを1枚のグラフにプロットしてゆくと、われわれのいわゆる過渡予想曲線が形造られてくるであろう。過渡予想曲線は前置期間の定義を若干修正すれば、無差別予想曲線と一致するから、ここでわれわれが得たものを無差別予想曲線と解釈してもよい。

ただしここで注意しておかねばならないことは次のことがらである。過渡予想曲線といい、無差別予想曲線といい、これらはわれわれの叙上の推論においては、1人の契約当事者のもつそれであった。これに対してわれわれがここで得たものは、少なくとも2人の契約当事者が合意した1つの点であるにすぎない。そして曲線とそれが呼ばれるためには、同じ時期に契約を成立させた多くの組の契約当事者の作り出した点が並ばなければならない。しかもこれらの点は必ずしもひとつの曲線上に並ぶとは限らない。上下にかなりの拡がりをもった点の群がりが見られるにすぎない。この点の群がり理論的にはどんな形の曲線であるべきかというのが、われわれの仮説にほかならない。

こうした点の群がりについて観察し、その群がり時期によってどう変化するかなどの情報を導き出すことが、われわれの目標とする実証分析である。そしてこれを達成するためにはさらに多くの問題を解決せねばならない。契約についての報道をデータ化すること、このデータに航路の距離や所要日数、あるいは貨物品目ごとの載貨係数などの情報を追加して計算をほどこすこと、貨物や船舶の特性を除去して一定の契約条件のものに換算すること、これらは最初に行なうべき作業である。こうして出来たものを契約日ごとに分類整理して、点の群がりをプロットする仕事はさして困難ではないが、このような作業を通じてさらに多くの情報をつかみ出すためには、1件1件の契約についての仔細な観察が必要になると思われる。

参 考 文 献

- [1] 関西運賃研究会『産業連関表と海運業』海事産業研究所調査シリーズ74-32, 1974年5月。
- [2] Svendsen; A. S., "Sea Transport and Shipping Economics", Bremen, 1958.
- [3] Zannetos; Z. A., "The Theory of Oil Tankship Rates", MIT Press, 1966.
- [4] 吉田茂「リスクプリファレンス」(神戸商船大学卒業論文=未公刊), 1973年9月。
- [5] 下條哲司「不定期船市況予測における資料と方法」海事研究31号, 1957年11月。
- [6] 下條哲司「繋船点の考察」海運, 1959年1月。
- [7] 下條哲司「チャーターベースの考察」海運, 1960年1月。
- [8] 下條哲司『海上運賃と海運利益』五島書店, 1960年10月。
- [9] 下條哲司「先物長期運賃水準と予想」海事交通研究第5号, 1969年5月。
- [10] 下條哲司「無形財論序章——とくにサービスについて——」神戸商船大学文科論集22号, 1973年7月。
- [11] 下條哲司「海運用役の計量化への一提案」海運経済研究第7号, 1973年10月。
- [12] 下條哲司「運賃率の決定要因とその影響力」海運経済研究第9号, 1975年10月。

〔付録1〕 予想期間と予想の確信度

(吉田はその卒業論文〔4〕において、下條〔5〕に用いられた同じデータを用いて、予想と実績との相違を予想期間(≡前置期間)の長さに関係づけて計算を行なっている。本稿にとってこの結果は非常に関連が深いので、その部分のみを要約する。)

まず吉田は1955年から1957年に至る各月間のハンプトンローズ/欧州の石炭輸送契約について、そこでの成約平均運賃率と、それぞれの前置期間経過後の現勢運賃率とを比較し、これを前置期間別に予想実績図(付図1)としてプロットした。(付図2~6)これによって吉田は次のような結論を導びく。

- (a) 市場人の近視性
- (b) 市場人の悲観性(ただし57年は希望的)
- (c) 転回点誤差は前置期間3ヵ月あたりで現れる。
- (d) 完全予想線からの点の散らばりは前置期間にほぼ比例する。
- (e) 前置期間12ヵ月ころから点の散らばりは少く、一定箇所に落着いてゆく。

このことを数値化しようとするのが吉田の主要な目的であった。そこで予想実績図の両軸を、上昇、不変、下降の3部分にわけ、合計9コの部分よりなる格子を設け、それぞれの部分に落ちる点の数を数えて、3行3列のマトリックス=予想実績表(付表1)を作る。このマトリックスの第*i*行第*j*列の要素 F_{ij} は *i* なる予想に対して実績 *j* が生じた数である。いま *i* = 1 を上昇の予想, *j* = 1 を上昇の結果

とすると F_{11} は上昇の予想が的中した数であり、 $F_{11}/F_{1\cdot}$ は上昇の予想が的中した比率である。

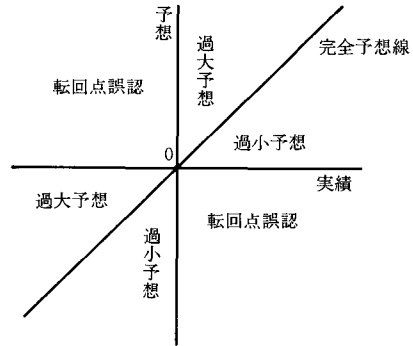
いまの場合 $i=1, 2, 3$ であり、 $j=1, 2, 3$ である。そしていうまでもなく

$$F_{i\cdot} = \sum_{j=1}^3 F_{ij}$$

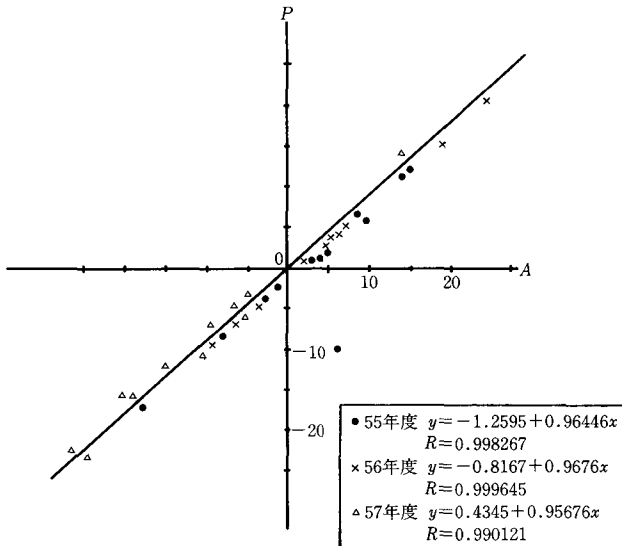
$$F_{\cdot j} = \sum_{i=1}^3 F_{ij}$$

		実 績			計
		上昇	不変	下降	
予 想	上昇	F_{11}	F_{12}	F_{13}	$F_{1\cdot}$
	不変	F_{21}	F_{22}	F_{23}	$F_{2\cdot}$
	下降	F_{31}	F_{32}	F_{33}	$F_{3\cdot}$
	計	$F_{\cdot 1}$	$F_{\cdot 2}$	$F_{\cdot 3}$	$F_{\cdot}$

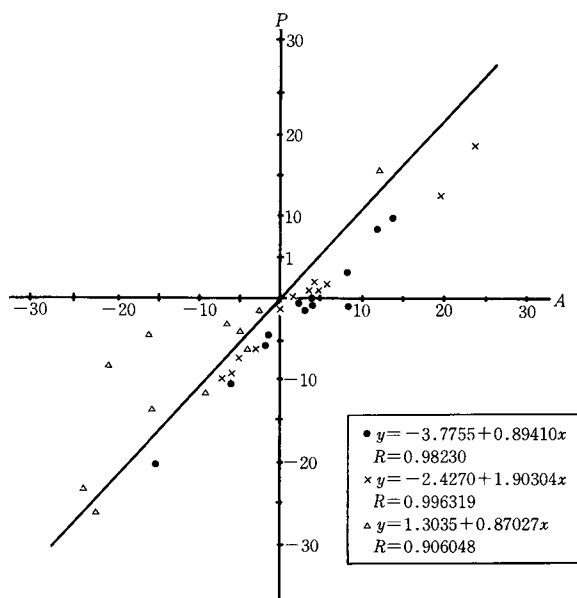
付表 1 予想実績表



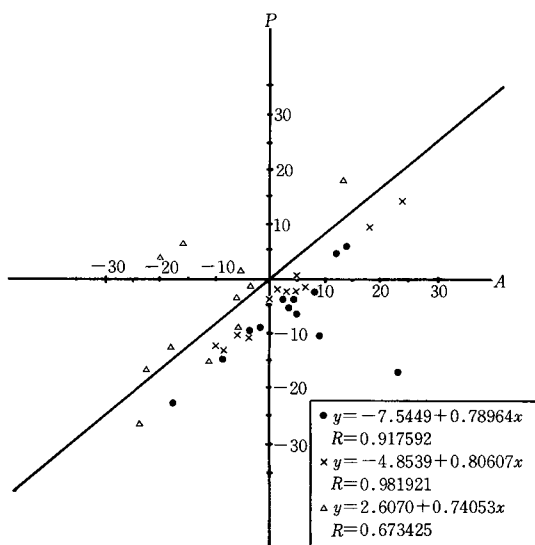
付図 1 予想実績図



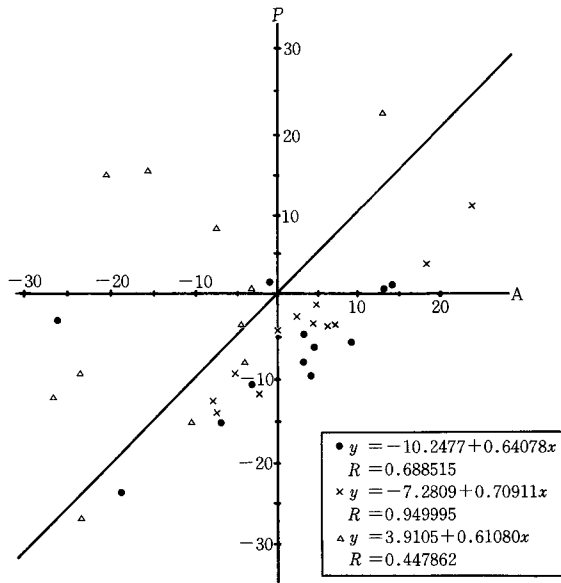
付図 2 予想実績図（前置期間 1 ヶ月）



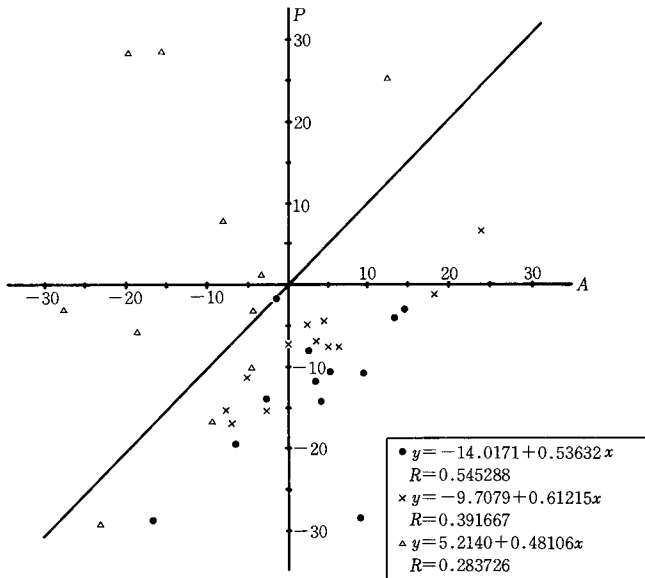
付図3 予想実績図 (前置期間3ヵ月)



付図4 予想実績図 (前置期間6ヵ月)



付図 5 予想実績図（前置期間 9 ヲ月）



付図 6 予想実績図（前置期間 12 ヲ月）

であり,

$$N = F_{..} = \sum_{i=1}^3 F_{i.} = \sum_{j=1}^3 F_{.j} = \sum_{i=1}^3 \sum_{j=1}^3 F_{ij}$$

である。便宜のためすべての要素を総数 N で割って、すべてを全体に対する比率とし、 f_{ij} などで表わそう。すなわち

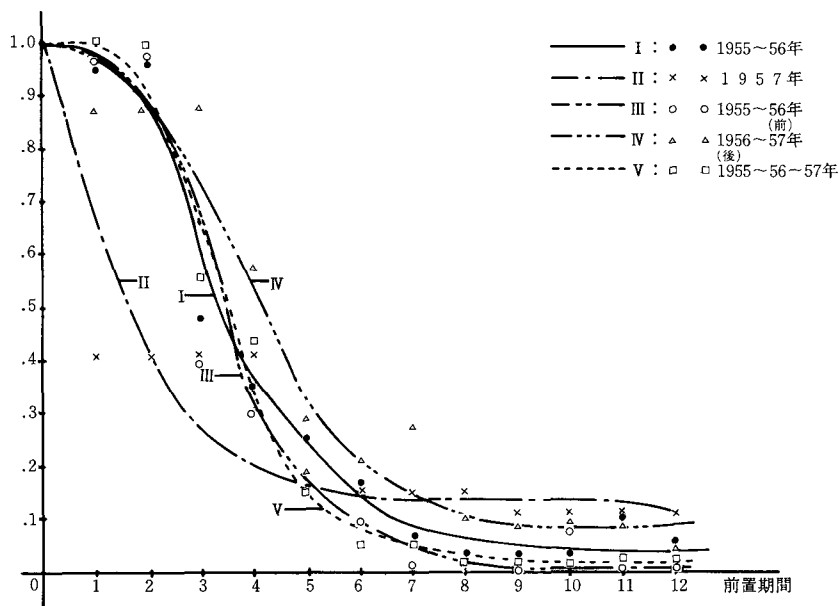
$$f_{ij} = F_{ij} / N, \quad f_{i.} = F_{i.} / N, \quad f_{.j} = F_{.j} / N$$

などである。この場合 $f_{1.}$ は上昇と予想した割合であり、 $f_{1i}/f_{1.}$ は上昇という予想が的中した確率、また $f_{.1}$ は結果的に上昇した確率をあらわすことになる。

このようにしてできるマトリックスは、それに対応する前置期間という時間的なへだたりをもった予想と実績についての何らかの情報を与えるものである。そこでこのマトリックスがもつ情報量を計算し、前置期間によってそれらにどれだけの相違があるかを見ようとする。いま上昇と予想された場合の3通りの結果に、それぞれのウェイトをつけて加重合計すると、上昇局面での期待情報量

$$\frac{f_{11}}{f_{1.}} \log \frac{f_{11}}{f_{1.} f_{.1}} + \frac{f_{12}}{f_{1.}} \log \frac{f_{12}}{f_{2.} f_{.1}} + \frac{f_{13}}{f_{1.}} \log \frac{f_{13}}{f_{3.} f_{.1}} = \sum_{j=1}^3 \frac{f_{1j}}{f_{1.}} \log \frac{f_{1j}}{f_{.j} f_{.1}}$$

が得られる。ここにたとえば



付図7 総期待情報量の推移

$$\log \frac{f_{11}}{f_{1 \cdot} f_{\cdot 1}} = \log \frac{1}{f_{\cdot 1}} - \log \frac{f_{\cdot 1}}{f_{11}}$$

であり、事後的な情報量と事前的な情報量との差を表わしている。これらをさらに上昇、不変、下降のすべての場合について、同様に加重合計すると、

$$\sum_{i=1}^3 f_{i \cdot} \left[\sum_{j=1}^3 \frac{f_{ij}}{f_{i \cdot}} \log \frac{f_{ij}}{f_{j \cdot} f_{\cdot i}} \right] = \sum_{i=1}^3 \sum_{j=1}^3 f_{ij} \log \frac{f_{ij}}{f_{j \cdot} f_{\cdot i}}$$

としてそれぞれのマトリックスのもつ総期待情報量が計算できる。

このような計算によって前置期間別の総期待情報量を求めたものが付表2および付図7である。ここには(1)1955年ないし1956年について、(2)1957年について、(3)1955年から1956年前半について、(4)1956年後半から1957年末まで、(5)1955年から1957年までの全期間について、5通りの場合が計算されている。1957年のみを示した(2)の場合が、他の4つの場合に比較して特異であることは、市況が下落の一途をたどっていた時期であることから、至極もつともなことのように思われる。

〔付録2〕 過渡予想曲線の形状について

過渡予想曲線および無差別予想曲線^(注1)を現実のデータから推定することはできない。われわれにできることは用船者および船主のもっていた無差別予想曲線が、両者の妥協によって一致した点を連ねた事後的な点の群がりを観察することだけである。こうした点の群がりは各時点について、それぞれの時点における多くの市場人のもっていた無差別予想曲線の形状を反映するものと考えられる。そこで無差別予想曲線の形状についてのモデルを与えておくことは、こうした観察を計量的に行なうに際して是非必要なこととなるであろう。

過渡予想曲線の形状については3つの性質をすでに認めた。これらは(1)前置期間 t が非常に小さいところでは、この曲線は短期予想半直線 $y = b + mt$ に一致する。(2)前置期間 t が十分大きいときには、この曲線は Normal Level $y = N$ に限りなく近づく。(3)この曲線は $t = 0$ から $t = \infty$ まで連続である。というものであった。このような現象はしばしば見られるものであって、比較的簡単な式で表現できるため、われわれにとっては都合がよい。

まず Actual Level と Normal Level の2点間のみを考えよう。 $t = 0$ において $y = A$ であり、 $t = \infty$ において $y = N$ であることがわかっている。現時点 $t = 0$ で y が A のレベルを保っているのは、市場の現実の勢いが支えているためである。ところが $t > 0$ になったとたんに現実という支えはなくなってしまう。突然そこで未来の世界に入ってしまうわけである。それでも t が十分小さい間は慣性的に現在の

(注1) この2曲線は前置期間の定義を若干修正すれば全く同じものになる。ただし前置期間の概念はすでに述べたように、現実の契約に対して定義するものであるので、事後的な修正はできない。したがってあくまで2つの曲線は区別しておく方がよい。

付表2 前置期間別の予想実績表の終期待情報量

前置期間	I	II	III	IV	V
	1955～56年 について	1957年 について	1955～56年前 半について	1956後半～ 1957年まで について	1955, 56, 57 年について
1	.95443	.41382	.96408	.87398	.99469
2	.95443	.41382	.96408	.87398	.99469
3	.47208	.41382	.40196	.87398	.55666
4	.34759	.41382	.31083	.57479	.42681
5	.24787	.18424	.18630	.28172	.14716
6	.16435	.14339	.08523	.21809	.05179
7	.06826	.14339	.00190	.27084	.05635
8	.03420	.14339	.00190	.10410	.01977
9	.03420	.11301	.00190	.07995	.01512
10	.10616	.11301	.07945	.07995	.01886
11	.05975	.11301	.00000	.07995	.01064
12	.02903	.11301	.00000	.03920	.01064
14	.05975	.11301	.00000	.07995	.01946
16	.02903	.11301	.00000	.03920	.06839
18	.00000	.08881	.00000	.08114	.06839

勢いを保ちうると思われるが、 t が大きくなるにしたがって y は Normal Level への還元をはじめると見ねばならないであろう。そしてその方向は $(N-A)$ の符号と同じ方向である。

そこでやや一般的に t が Δt だけ増すにつれて、 y は Δy だけ変化すると考え、その変化の程度を定める要因を探てみると、第1に t の大きさ、第2に y と N とのレベル差が関係すると考えられる。そこで定数 k および l を用いて、

$$\Delta y = (kt + l)(N - y) \Delta t$$

という関係式が導びかれる。 Δt の極限をとると

$$\frac{dy}{dt} = (kt + l)(N - y)$$

という微分方程式が得られる。これを解くと

$$\int \frac{1}{N-y} dy = \int (kt + l) dt$$

$$-\log(N-y) = \frac{k}{2}t^2 + lt + c$$

$$N-y = Ce^{-\frac{k}{2}t^2 - lt}$$

$$\therefore y = N - Ce^{-\frac{k}{2}t^2 - lt} \quad \dots\dots\dots (\text{付1})$$

ただしここで c は積分定数、 $C = e^c$ である。

この形の式は $t=0$ で

$$\begin{aligned} y &= N - C \\ &= A \end{aligned}$$

となり、先に見た初期条件を充たしていることがわかる。さらに付1式をマクローリン展開すると

$$y_{t=0} = N - C$$

$$y'_{t=0} = \left[-C(-kt - l)e^{-\frac{k}{2}t^2 - lt} \right]_{t=0} = C \cdot l$$

.....

となるから、2次以上を省略すると

$$y = y_{t=0} + y'_{t=0} \cdot t$$

$$= N - C + C \cdot l t$$

$$= A + m t \quad \text{ただし } C \cdot l = m \text{ とする}$$

が得られる。 A は Actual Level であるから y の切片であり、先に見た

$$y = b + m t$$

と同じ形の式が得られた。このままでは終末条件は充たされていないが、 t が一定の大きさまではこの式を用いることができるであろう。

さて現実の成約レポートから、 y_i および t_i ($i=1, 2, \dots, n$) の組を多数抽出し、これから付1式の形の具体的な推定を行なうにあたっては、1つの問題が残っている。この形の式は

$$\Delta y / (N - y_i) = \alpha t_i + \beta$$

という形で最小自乗法などを用いて計算されねばならないが、ここに N の値が得ら

付表3 前置期間別標準偏差

前置期間	件数	平均運賃率	標準偏差
1.0	374	1062	248.34
1.6	680	878	297.41
2.4	391	929	239.69
3.5	124	991	267.33
4.5	104	949	202.80
5.5	92	904	224.27
7.3	106	919	195.29
10.7	63	889	172.27
26.8	190	800	149.04

1955～57年ハンプトンローズ／欧州石炭、運賃率
単位はセント、前置期間単位は月（資料〔9〕）

れていないということである。Nについての見通しを得るためには、十分長い期間の成約について、前置期間の比較的長い（少なくとも2年以上）のものの平均値をもって代用することもできる。経験的には付表3のように、前置期間の長い契約ほど、その標準偏差は小さくなってはいるけれども、時期によっては長期の契約が全くないこともあるので、この方法で計算されたNの値には偏りが出るかも知れない。

そのことよりももっと重要な仕事がある。海運取引所で成約される運賃率や用船料率は、航路、積荷、船舶等々の特殊性によって、その水準はまちまちである。まずこの点を統一しておかなければ、運賃率と前置期間との関係のみを見ることはできない。したがって海運取引所から公表されるすべての成約について、航路、積荷、船舶等の特性による影響を除去したデータを作る作業が、本稿で述べた作業に先行しなければならない。その方法については別の場所に論じているので、本稿と併せてご叱正をたまわりたい。

（注2） 下條〔12〕。

執筆者紹介 (執筆順)

- 佐々木 誠 治……………教 授・海事経済部門
経済学博士
- 片 野 彦 二……………教 授・国際貿易部門
経済学博士
- 山 本 泰 督……………教 授・国際労働部門
- 吉 原 英 樹……………助 教 授・国際経営部門
- 下 條 哲 司……………助 教 授・海事経済部門

経済経営研究（既刊）目次

第24号（Ⅰ）昭和49年7月20日発行

アルゼンチンとブラジルの国際収支構造の比較研究……………	川 田 富 久 雄
客船の船内作業の特徴と客船サービスの実情……………	佐 々 木 誠 治
米国多国籍企業と米国経済……………	井 上 忠 勝
国際資金とユーロ・ダラー……………	藤 田 正 寛
純生産可能条件と剰余条件……………	片 野 彦 二
便宜置籍船と船員問題……………	山 本 泰 督
発展途上国の経済統合理論の新展開……………	西 向 嘉 昭
国際経営と経営計画の新展開……………	吉 原 英 樹
複数国際通貨のシステムとその安定性……………	井 川 一 宏

第24号（Ⅱ）昭和49年8月20日発行

わが国地域開発政策の推移……………	米 花 稔
国民支出の構造変化……………	能 勢 信 子
会計利益情報の探求促進機能……………	中 野 勲
戦時期企業整備の諸問題……………	高 橋 久 一
投資の評価基準に関する覚書……………	定 道 宏
投資案の選択……………	伊 藤 駒 之

第25号（Ⅰ）昭和50年7月31日発行

わが国の産業立地の業態的推移の考察……………	米 花 稔
世界貿易構造の指標……………	片 野 彦 二
海員組合の賃金政策……………	山 本 泰 督
確率分布型会計データと株式投資家の効用変化……………	中 野 勲
タイ経済の動向と日系企業の適用……………	吉 原 英 樹
伊藤忠商店における財務管理方式……………	高 橋 久 一

第25号（Ⅱ）昭和50年10月20日発行

メソポタミアにおけるジャージー・スタンダード石油……………	井 上 忠 勝
ヒックシャン・フォルマによる所得・支出勘定の国際比較……………	能 勢 信 子
国際資金循環と平価変更……………	藤 田 正 寛
経済統合の利益費用の衡平配分……………	西 向 嘉 昭
経営分析シミュレーション・システムの研究……………	定 道 宏

RESEARCH INSTITUTE FOR
ECONOMICS & BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY

Director: Seiji SASAKI

Secretary: Keiichi IKEDA

GROUP OF INTERNATIONAL
ECONOMIC RESEARCH

Seiji SASAKI	Professor of Maritime Economy Dr. of Economics
Jiro YAO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Tōru KANO	Professor of International Law
Masahiro FUJITA	Professor of International Finance Dr. of Economics
Hikoji KATANO	Professor of International Trade Dr. of Economics Ph. D. in Statistics
Hiromasa YAMAMOTO	Professor of International Labour Relations
Yoshiaki NISHIMUKAI	Professor of Regional Study on Latin America
Tetsuji SHIMOJO	Associate Professor of Maritime Economy
Kazuhiro IGAWA	Research Associate of International Trade
Kunio SO	Research Associate of International Labour Relations

GROUP OF BUSINESS
ADMINISTRATION RESEARCH

Minoru BEIKA	Professor of Business Administration and Information Systems Dr. of Business Admini- stration
Tadakatsu INOUE	Professor of International Management
Akio MORI	Professor of Business Finance Dr. of Business Administration
Nobuko NOSSE	Professor of Business Statistics Dr. of Business Admin- istration
Isao NAKANO	Associate Professor of Accounting
Hideki YOSHIHARA	Associate Professor of International Management
Hiroshi SADAMICHI	Associate Professor of Business Statistics Ph. D. in Econometrics
Komayuki ITO	Associate Professor of Business Administration and Information Systems

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

昭和51年2月15日印刷
昭和51年2月20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
奈良県天理市川原城町
天理時報社

Annual Report on Economics and Business Administration

26 (I)

1976

CONTENTS

A Historical Note on the Exchange between Australia and Japan	Seiji SASAKI
Efficiency and Acceptability in Optimal Growth Path	Hikoji KATANO
Tanker Fleets owned by Major Oil Companies and Flags of their Registry.....	Hiromasa YAMAMOTO
Favorable Reactions to Japanese Companies in Australia	Hideki YOSHIHARA
Bargaining Process in the Shipping Exchange	Tetsuji SHIMOJO

RESEARCH INSTITUTE FOR ECONOMICS
AND BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY