

經濟經營研究

年 報

第 28 号 (I)



神 戸 大 学

經 濟 經 營 研 究 所

1978

經濟經營研究

第 28 号 (I)



神戸大学経済経営研究所

目 次

オセアニア主要港の現況 (1977)	佐々木誠治
“効率” と “公正”	片野 彦二
ある利益概念による諸会計現象の説明	中野 勲
日本の多国籍企業の経営学的分析の視点	吉原 英樹
日本形船舶の衰退過程における日本海運業 近代化の三類型	下條 哲司
資本収支と為替相場に関するノート	井川 一宏
EECにおける労働者の自由移動の制限	曾 國雄
観測不可能なデータの推計に関する一考察	内田 幸夫

オセアニア主要港の現況

(1977年)

佐々木 誠 治

目 次

- I 日本とオセアニア間の定期航路
- II オーストラリアの港とニュージーランドの港との比較
- III シドニー港
- IV メルボルン港
- V ウェリントン港

I 日本とオセアニア間の定期航路

——その現代化の特性——

日本とオセアニアなかんずくオーストラリアとの間の交通往来は、その地理的乃至心理的な隔絶さ・疎遠さが感じられる割には、比較的早く、かつかなり密接な形で行なわれてきた。それは、当然、海路すなわち船舶を利用して開始され、発展してきたものであるが、そうした海上交通・船舶往来の最中心的具体例である定期航路＝規則的の海上輸送サービスは、実に、明治中期（19世紀末）における日本近代海運業の確立・興隆のシンボル・証拠とされる三大遠洋定期航路——北米航路・歐洲航路・濠洲航路——の開設の一環として、明治29年（1896年）にはじめられている。

しかも、この時期に本航路が開設される前提・基盤ともなり、その歴史的先

駆でもあったクイーンズランド（オーストラリア）やニューカレドニア等への移民輸送にからまる日本船の就航はもとより、より早い時期、おそらくは外国船によって営まれたであろう木曜島の真珠貝採取などを目的とした日本人の出稼ぎ移住や彼我物産の貿易輸送等もあった。さらには、輸送の方法・ルートの不分明な日本人のオーストラリア・木曜島到達・居住の事実が、いくつか史書に記されてもいる。

このような歴史・由緒があったが故か、最近急速裡に進展しはじめたコンテナ輸送＝コンテナ船による定期航路——裏からいえば定期航路・輸送の改善と現代化——に関しても、日濠間のそれは又最先頭グループに属せしめられる。日本海運各社がいよいよコンテナ化にふみ出した昭和44年（1969年）秋に、早くも日本・オーストラリア航路にもコンテナ船が登場しているからである。他でも述べ、本稿後半でもふれるような問題点をもつにせよ、わが国とオセアニア（オーストラリアおよびニュージーランド）との間の海上交通が、現代日本海運活動の代表・寵児的存在であるコンテナ船によるコンテナ輸送時代に入っており、しかも、その先陣組であるという事実は、まず第一に記憶されておくべきであろう。それは、日本とオーストラリアとの経済的、少なくとも交通経済的つながりの古さ・深さと、同時に将来の発展可能性を意味するものかもしれない。他面、開設後なお1年そこそこの日時しか経過していないにせよ、今日最高発展レベルのコンテナ船をもってはじめられた日本・ニュージーランドのコンテナ航路には、それだけの将来的希望が宿されていよう。

ところで、同じく定期航路或いはコンテナ航路と呼ばれていても、各航路には、もしくは、或る地域向けの若干航路には、それぞれの個別特性や他とはちがう特殊な事情・条件があるものである。オーストラリア航路・ニュージーランド航路もしくはオセアニア向けの航路・コンテナ輸送には、それぞれの、又オセアニア的特色と事情があることもとよりである。上記のごとく、明治29年という日本海運史上の画期的な年に三大遠洋航路のひとつとして開始された日

(1)
本郵船の濠洲航路には、他の北米航路もしくは欧州航路とちがう目的があり、航路事情・取扱貨物もしくは港湾条件があったことは何びとにも容易に理解されよう。又、昭和44年秋にわが国2番目のコンテナ航路として脱皮発展した日本・オーストラリア間コンテナ輸送——横浜—名古屋（四日市）—大阪—シドニー—メルボルン—ブリスベン—横浜——には、その前年開始の北米太平洋岸向け航路（カリフォルニア航路）や、ほぼ同時期に着手されたヨーロッパ向けコンテナ輸送やニューヨーク向けコンテナ航路と異なる事情・条件があった。こうしたオーストラリアと日本との間の貿易・海運もしくは定期航路・コンテナ輸送と幾らかちがう面＝ものをもちながらも、一面共通類似のオセアニアの特色・特殊事情というものをもって、昭和51年11月に、日本・ニュージーランド間のコンテナ航路がスタートした。

わが国とオーストラリアまたはニュージーランド——つまりはオセアニア地域——との間の定期航路、もしくはその発展であるコンテナ航路がもつ特色・特殊性についてはすでに述べたところでもあるが、なかんずく指摘・強調すべきは次の諸点であろう。

- ① 対象貨物、殊に復航貨物の特殊性ないし限定性
- ② オセアニアにおける内陸＝国内輸送の鉄道中心性
- ③ オセアニア港湾事情の特異性

これらについてごく簡単な説明・補足を試みれば、第1点は、オーストラリ

(1) 開始時「特定助成航路」として命じられたのは“毎月1回横浜、アデレード双方発船、ただし当分は横浜、メルボルン間の航海”であった。寄港地はしばしば変動もあるけれど、昭和初期において次のとおりであった。（『日本郵船株式会社五十年史』p. 151, pp. 426～8.）

往航…横浜→名古屋→大阪→神戸→三池→長崎→香港→マニラ→ダバオ→メナド→木曜島→ブリスベン→シドニー→メルボルン

復航…メルボルン→シドニー→ブリスベン→木曜島→ダバオ→マニラ→香港→長崎→神戸→大阪→名古屋→横浜

(2) 国民経済雑誌 第137巻1号 所載の拙稿「オセアニアのコンテナ輸送—その特色と問題点」参照。

アおよびニュージーランドから日本へ向けて船積みされ得る貨物自体が、いわば限定的で特殊な品目であり、しかも、それ以外に船荷＝コンテナ貨物とすべきものもないために、止むなくコンテナ化がはかられたということ、そして、その関係から、コンテナの構造或いはコンテナ輸送の在り方に新機軸・革命的ともいい得る改発・変化も生れたということである。周知のごとく、コンテナ輸送は、本来、定期船・定期航路における専用船化現象——革命的技術革新ともいわれるが——として登場したものであり、その故、従来における定期船貨物のうちなかんずくコンテナ〔ばん〕詰めに適した貨物——中心は工業製品——が対象に考えられていた。そのことは裏からいえば、コンテナ化に不適切な貨物もあり得るということでもあった訳である。

周知の如く、明治中期の航路開設のときから第2次大戦前までの濠洲航路の日本船は、一部の旅客輸送を別にすれば、羊毛と皮革などの日本向け輸入を主使命としてきた。⁽³⁾同戦後から最近においては、この外にバター・チーズ・粉ミルク等の食料品や若干の畜産加工品が輸入品目としてのウェイトをたかめてきたようでもあるが、それを考慮しても、コンテナ時代を迎えた段階で、わが国のコンテナ船の返り荷となり得るのは、ほとんどすべて農畜産物だとみてよかったであろう。このうちチーズや粉ミルク等の食料品はコンテナ化に適したものであろうが、すでに一定の規格・大きさ＝形状に梱包されている筈の羊毛を更にコンテナという容れものに詰める必要性等が認められるかどうか問題であり、さらには、ひどい悪臭を放ち、当然に取り出し後の船艙清掃にひと苦勞のある筈の皮革、とりわけ生皮にいたっては、明らかにコンテナ詰めに不適という判断もあったほどである。

だが、このようなコンテナ化には問題があるとされた貨物であれ、それを除

(3) 開始当初計画・実行された本邦産の生糸・絹布および雑貨等は、オーストラリアの関税政策のため次第に狭められたとされる。前掲「日本郵船株式会社五十年史」p. 428.

外しては航路＝運送業務の運営・遂行に支障を生じるということになると、何とかそのコンテナ化・コンテナ詰めを考究し、実施しようということにもなる。空っぽの状態、したがって1円の運賃収入もない形であってもコンテナ〔ばん〕は日本に運びかえらねばならないのである。そこで、たとえ若干の経費を要するとしても、それを上廻る運賃が得られるならば敢えて取扱おうという考え方が生れ、やがては、よい知慧も生れる。これがオーストラリア・コンテナ航路をはじめた日本船各社がひき出した結論であったようだ。その末に、小麦のバラ詰めもできる構造のコンテナや、生肉その他冷凍ものを入れる「冷凍コンテナ」といった一種革命的な新コンテナを創出させ、更には、羊毛や皮革（生皮）までコンテナ〔ばん〕の中に敢えて詰め込み、コンテナ輸送に含ましめることとなったのである。

第2点のオーストラリアおよびニュージーランドの国内におけるコンテナ陸送が、トラック乃至トレーラーによる道路＝自動車方式——わが国或いは欧米諸国で主流をなす——を採らず、鉄道方式を中心としていることは、両国の特殊事情に基くことである。そして、この鉄道方式の内陸コンテナ輸送とコンテナ船とのつながりを港頭＝コンテナ岸壁で効果的ならしめることが、オセアニア各港のコンテナ岸壁の形成・建設上の重要課題となる筈だということは比較的思考易い点であろう。

最後、第3点に挙げたオセアニア各港の特殊な事情・条件は後半部で詳述するごとくであるが、それが、現実のコンテナ輸送、特に日本のコンテナ船の運航もしくはコンテナ・サービス経営に直接かつ甚大に影響するものである点は改めて述べるまでもなからう。殊に、オセアニア諸港共通の港湾労働争議の頻発と荷役作業の緩慢さは、コンテナ船の本来のクイック・ディスパッチを阻害するおそれが極めて大きい。甚しいときには、日本をはなれる日時は確定できるが、帰国する日時、オセアニア各港のスケジュールは全く出たとこ勝負というコンテナ船運航ぶりが発生することになるわけである。

さて、いまやコンテナ(船)時代に入った日本とオセアニア間の定期航路——より厳密には「日本船乃至日本海運企業が経営・従事しているそれ」——は、具体的には、日本とオーストラリア間のそれと日本とニュージーランド間のそれとにわかれる。前者は歴史や経過がより古く・長く、後者はごく新しいことは前述した。ちなみに、日本と濠洲との間には、新時代且つ中心的なコンテナ航路の外に、在来貨物船による古い型の定期航路も少数残っている⁽⁴⁾。うち最も重要なのは日本と西オーストラリア間の航路であるが、同航路の実際上の拠点港フリマントル（パースの外港）には、すでにヨーロッパからのコンテナ船が出入し、小規模だが最新式なコンテナ岸壁・コンテナ積卸機械も認められ、今すぐにわが国のコンテナ船の就航が実現しそうにはないが、遠い将来には、或いは、コンテナ化に向うかもしれない。

日本・オーストラリア間のコンテナ航路就役船が出入するオーストラリアの港は、北からブリスベン、シドニー、メルボルンの3港である。（アデレード港には目下コンテナ専用埠頭はなく——建設中——メルボルン港との間にフィーダー・サービスが行なわれる）。このうちブリスベン港は訪れ得なかったので、本稿では、他の2港のコンテナ埠頭についてのみ考察する。日本・ニュージーランド間のコンテナ航路で日本のコンテナ船が出入するのは、北島のオークランドとウェリントン及び南島のポートチャルマースの3港で、最後の港は南島の東南岸中程の比較的小都市ダネディン〔Dunedin〕の外港として、且つ、コンテナ基地用に新開発された港であるようだ。もっとも、筆者は、この港を

(4) コンテナ化してしまっている筈であるが、形式上は、在来貨物定期船による東オーストラリア／日本航路はなお残っているようだし、濠洲／南太平洋航路(大和海運経営)・香港／ニューギニア／ニュージーランド航路(商船三井経営)・濠洲／マラヤ航路(日本郵船経営)等においても時々配船があるらしい。ただし、今現実に配船・運航がなされているのは日本／北西濠洲航路(日本郵船・商船三井・川崎汽船)で、主な寄港ルートは、大阪一名古屋—横浜—四日市—門司→ポートヘッドランド—フリマントル—バンバリー—アルバニーである。

交通不便でもあり訪れ得なかった。他方、従来最もよく知られたニュージーランドの代表港オークランドの港湾区域は、時間の関係上車で外側からみてまわる程度の視察に終わったのみならず、この港、そのコンテナ岸壁一帯が地形その他の物理的制約から拡大発展の余地がないためにウェリントン港に同国の中心的コンテナ輸送基地を造るという方針・施策が決定されたということであったので、同港コンテナ埠頭に関してもここではふれず、もっぱらウェリントン港をもってニュージーランドのコンテナ港（埠頭）事情を代表・代弁させることとする。

Ⅱ オーストラリアの港とニュージーランドの港の比較

いわゆる大陸の名称で呼ばれる広大な国土のオーストラリアと、「北島」と「南島」のふたつの島を中心に大小多数の島々から構成されるニュージーランドとでは、その都市も港湾も、規模の点で明白な差が認められる。人口 200万人をこえるといわれるシドニー市や 200万人にほぼ近いメルボルン市の港と、40万人のオークランド市、20数万人のウェリントン市の港とは、まさに大港と小港のちがいである。シドニー・メルボルンは別格と考えるにしても、クィーンズランド州の首府ブリスベンも、南オーストラリア州の首都アデレードも双方50万をこえる人口の都会・港湾都市であるから、さしづめ、オーストラリアの、州の港よりもなお小さい規模の港が、ニュージーランドという国では、最大級の港だといってもよからう。

大陸国の大きな港と島国らしいこじんまりとした港のちがいは、もち論、両国の経済力・生産量、より言えば、貨物量・商品量の差を背景にするものであるが、一面では、川の港（河川港）といわゆる入江状・天然良港型の海港という地形的な相違に基因し関連したものであるようだ。

すなわち、オーストラリアの主要港はいずれも、決して大河ではないけれど

も海に流れ込む川の流域，とりわけ平坦で広大な河岸陸地に築かれた河川港である。将来はおそらく，いわゆる河口部分——川と海との接点——へ伸展することであろうが，今の段階では，オーストラリアの港はほぼすべて，より川の上流部分換言すれば流域乃至河岸と呼ばれるところに港湾諸設備を構築している⁽⁵⁾。少なくとも，港湾の中心部分を置いている。そして，それらの川は，いずれも，当該都市の市街地中心部を貫流しており，その都市名が語られるときには必ず川の名も出る程に密着し，親しまれている。シドニーのパラマッタ河〔Parramatta River〕，メルボルンのヤラ河〔Yarra River〕，アデレイドのトレンス河〔Torrens River〕又は Port Adelaide River，フリマントル——西オーストラリア州都パースの外港——のスワン河〔Swan River〕，ブリスベンのブリスベン河〔Brisbane River〕，さらにはタスマニア島ホバート市（港）のダーウェント河〔Derwent River〕等々。

之に対して，ニュージーランドの主要港——北島のオークランド港およびウェリントン港と南島のリッテルトン港（クライストチャーチ市の外港）及びポートチャルマース港乃至ダネディン港に尽きるであろうが——はすべて入江・フィヨルド状のいわゆる天然の良港型の海港である。太平洋の波濤＝荒浪が滅多に入り込まないような奥深い入江の最奥部に，何人の眼にもよく整備整頓されていること，如何にも良港らしい港のつくりであることが一目瞭然とする港である。もっとも，この中でも，港のまわりを囲むような形で山が海に迫っているウェリントン港およびリッテルトン港の在り方と一見河岸・川港を思わすようなオークランド港の在り方との差があることも指摘されようが。

そして，一目瞭然と良港だと感じさせるということは，同時に，それだけ港

(5) メルボルン港の場合は，ヤラ河沿岸の貨物岸壁の外その河口右岸にタスマニアその他国内各港との貨物輸送用のロール・オン・オフ方式乃至コンテナ方式の岸壁及びANL用の対外コンテナ埠頭があり，更に幾分はなれて旅客船用の岸壁等もある。そして，同港のこれら港湾施設部分は，それ自身が広大な内海状のポート・フィリップ湾の最奥部にあたるホブソン湾（Hobson Bay）に面した形でもある。

の広さに限りのあること、直截に言って、こじんまりとした小規模な港であり港都であることを物語っている。実際、ニュージーランド最大の港都であるオークランドの人口が約40万人、首都でもあるウェリントンが20数万人、第3の都市クライストチャーチが20万人強——その市街から山ひとつ裏側のリッテルトン港それ自体の住民ということになれば、おそらく数千人をかぞえる位にすぎなかろう——という事実から港の大きさの程が推測できよう。また、より古くからこの国の代表的な貿易港として繁栄し、人口数や平坦地面積などが明らかに最大のオークランド港が、もはや新時代のコンテナ港として発展し得る余地・余裕面積がないと判断され、この国の中心的コンテナ埠頭をウェリントン港に建設する方針がえらばれたという動きからも、いわゆる当国の良港の規模が想像され得るであろう。これらの港都の中に近代的大工場の姿がほとんど認められず、国全体としても、もっぱら農業・牧畜業の国にとどまるという現実が、ニュージーランドの港の現況を規定しているとみてよかろう。

なお、筆者の訪問した時期（1976年11月）とごく短い期間の体験だけから結論を引き出すのは危険と思われはするが、筆者の印象として、オーストラリアの諸港とニュージーランド各港との間には、港としての活況・活気或いは港湾作業の行なわれ方にかなり明瞭な差があるように感じられる。後者即ちニュージーランドの港の方が港らしい活気も感じられ、労働者たちの働きぶりにもよりきびきびしたところがある。対して、オーストラリアの諸港にあっては、岸壁に船影少なく、繫岸する船あれど荷役ほとんどなしとさえ表現できる状態であり、岸壁に出入するトラック等にもメルボルン港を除いてほぼ出逢わなかったし、鉄道中心の岸壁・陸上輸送の国といわれるにしても、貨物を積んだ貨車（貨物列車）としては僅かフリマントル港で「羊輸送列車」を認めただけであった。加えて、シドニー港およびフリマントル港の両港のコンテナ・バースに着岸して船積み作業段階にあった各々1隻ずつのヨーロッパ・コンテナ船は、ともに作業をしているのか・いないのかが疑われるような無活気と静寂さを感

じさせていた。シドニー港の場合、最も忙しく・動いている筈のコンテナ岸壁がそうであるから、その他の定期船棧橋や貨物埠頭にいたっては、ゴースト・ポートを想わせるほどのひと気なさであった。

オーストラリアも、ニュージーランドも、両方とも、労働運動の盛んな国であり、なかならず、港湾争議の有名なところであるが、それでいて、オーストラリアの港湾における機械・車輛の動き、ならびに人の働きぶりは一層緩慢であり、卒直にいて勤労意欲が感じられがたい。ニュージーランドの港では、手順手筈の都合とか作業要員の絶対数の少なさとかがあり、また、港湾荷役機械類の整備・近代化がむしろ、より遅れているようにさえ思われるにもかかわらず、或いは、それを補う意欲からであろうか、働く人たちは、よりきびきびと動作しており、貨物や車輛は次から次へと動いて行く状況が実見できた。

Ⅲ シドニー港

「オーストラリアの揺籃地」という呼び方が今なお用いられていることから判然とするように、シドニーのまちは、約 200年前イギリス人がはじめたこの国の植民・開拓活動の基地＝起点であり、それ故、イギリスの船或いはヨーロッパの船が大洋を横断したのち最初に、且つ最も頻繁に出入した港である。この国・この大陸の最古にして最大の都市であるとともに又、最重要・最著名の良港として、世界中にその名を知られてきたのもごく当然である。実際にも、南太平洋に面しながらその荒波にさらされる危険のない、海岸線から深く入りこんだ Port Jackson 湾（シドニー湾とも呼ばれることあり）の奥の方、他のいい方——しばしば見落し乃至思いちがいされることもあるが——をすれば、その湾に注ぎ込むパラマッタ河 [Parramatta River] の兩岸・流域に位置し、およそ20平方マイルにも達するといわれる広大な港内面積をもつ風光明媚なこの港は、つい最近まで、ブラジルのリオデジャネイロおよび中国の香港とともに

(6) に世界三大美港の評判をとっていた。わが国との関係、とりわけ日本の船舶・海運活動とのつながりという面から眺めたときも、シドニーは最も深くて長い馴染みのある港であったし、現在、いわゆるコンテナ・シップ化をとげた段階のわが国定期船活動にとっても、依然最重要・最密接な関連をもち続けているこの国・オセアニア切っただの大港である。

ただし、コンテナ船・コンテナ輸送の大発達・急進歩は、一面シドニー港の在り方、なかんずく、同港現在のコンテナ用埠頭の機能・役割に関して大きな問題を投げかけている。いくつかの過去に盛名をはせた世界的名港が同様な批判を受け、局面打開に苦慮しつつあるところでもあるが、作業能率の向上・迅速航海を主目標とする現代海上輸送、とりわけコンテナ海運がこの港におけるストライキの多発性と荷役能率の劣悪さに悩まされた結果、いまや、世界の三大美港の名声変じて世界三大悪港⁽⁷⁾という酷評をさえ生ぜしめているのである。筆者が見残しの最後三番目の美港として期待していた夢も、まことに無惨に打ちくだかれたことであった。コンテナ輸送の目的は一体何であったかという疑念をすらおぼえたそのコンテナ埠頭の実情はもち論、船影はおろか人影だになく Ghost Town 乃至 Ghost Pier を想わせられた旧定期貨物船棧橋その他同港全体の無動・無活気の印象はすこぶるつよいものがある。

1) 市街区域に急造されたコンテナ埠頭

各国主要港のほとんどすべてが、最近10年余のコンテナ輸送の急激な展開にあおられ、それ自体、かなり広大な土地面積といくつかの特別な機械設備類を必要とするコンテナ埠頭・コンテナ岸壁を作るべきか否か、作るとすれば何処

(6) 香港のかわりに、イタリアのナポリ港を世界三大美港の構成分子とするいい方もあるようだ。

(7) 日本の船員(船長)たちの間には、New York と Genoa と Sydney の3港をもって荷役の極めて悪い世界三大悪港という評判がある由。

に、又どのような形態・規模・構造で計画するかに甚だ苦心し、多大の努力・検討をついやしたものである。また、現になお苦勞を重ね努力をつづけてもいる。

特に、コンテナ輸送専用の埠頭・岸壁もしくは港を何処に作るかという点に関しては、現在既存の港・港湾区域の中で行なうか、それともその外で行なうかが具体的な大問題となり、各港は色々と思案し様々な選択が行なわれたといつてよからう。わが国の場合、この問題すなわち新規コンテナ埠頭の建設問題は、各港の既存の領域（いわゆる港内区域）のなかにおいてではあるけれどもそのために一定面積の特別な埋立・造成工事を行ない、いわば新しく築造され・出現した部分＝土地をこれにあてるという方法が採られた。それは、根本的には狭小な島国における各港の港湾面積ないし都市面積の限定性を背景としながら、又、10数年前から行なわれた石油基地とか石油コンビナートといった臨海工業地＝新港湾部分を建設した経験や教訓等を生かす形で考え出された甚だ日本的方法といつてよからうが、この方法では、新しいコンテナ埠頭部分と既存の港湾部分もしくは港湾都市部分とは一応明白に区別されるので、双方の間に、混在や競合の關係を発生せしめない。とりわけ、いわゆる市街地や居住区域の中に入り混じるといった状態は全く生じないので、新しいコンテナ埠頭の建設が、当該都市の社会経済環境、殊に市民の生活環境に直接的な好ましからざる影響をもたらすといったことはほとんどない。

このような日本風のコンテナ埠頭の作り方がオーストラリアの港にも適用できるとか、適していようとかがいづつもりは毛頭ない。むしろ、両国の自然環境・社会条件は相当にちがっているのだから、オーストラリアにはオーストラリア向きの作り方があり得る筈である。また、オーストラリアの中でも各港それぞれの事情なканずく個別特性があることでもあろう。さしあたって、シドニー港におけるコンテナ埠頭——現存の最主要的な⁽⁸⁾——が上述日本的な作られ方と

(8) 補完的な、或いは国内のフィーダー・サービス用のコンテナ岸壁は他に1～2存在するようである。

異なっている、それ自体、何等不可思議なこととすべきではない。

ひとくちにシドニー港といっても、パラマッタ河の兩岸各地に甚だ多数の岸壁・棧橋が分散している。貨物により、船の種類により、或いは外国貿易と内国貿易の別などによって、あちこちに沢山の岸壁やターミナルが形成されている。そうしたこれまでの港の形状・構造をそのままにしつつ、更に新しくコンテナ輸送専用のターミナル、俗にいうコンテナ埠頭・岸壁を割り込ます形、むしろ既存の岸壁を無理に改造した形で配置しているのが現実である。且つ、その場合、十分に広大な面積がとれないために、コンテナ埠頭・岸壁それ自体が、いくつかの場所に、はなればなれにつくられているのである。その中心的なもの、なかんずく、わが国とのコンテナ輸送にあてられているのが、ホワイト湾コンテナ・ターミナル〔White Bay Container Terminal〕およびモルト湾ターミナル〔Mort Bay Terminal〕であり、筆者自身が訪れたのは前者であった。⁽⁹⁾それがここ本稿の対象でもある。

現実のシドニー港コンテナ埠頭の作られ方・在りようは、他のいわゆる客観的意味乃至常識的感覚からみても、余りにも異常であり、合理性に乏しい。それは、立地上、まず第一に、既存の港——既存の主要港湾設備——のど真ん中に無理矢理に作られた形である。その結果、同港の多数且つ主要な岸壁・棧橋が周囲を十重二十重にとり囲んだ形であり、コンテナ船は、出入発着の都度、まわりに気兼ねし、コンテナの積卸作業等も隣近所から苦情の出ないように留意して行なう必要があるかの観・情況が生み出されている。

(9) ホワイト湾コンテナ・ターミナルの東側に「グリーブ島コンテナ・ターミナル」というのがあり、主としてアメリカ航路のコンテナ船用である。なお、「モルト湾ターミナル」はオーストラリア・ナショナルライン (The Australian National Line — 国営一略称 ANL) の専用となっているが、同社と提携している日本コンテナ船も出入碇泊することもある由。「ホワイト湾コンテナ・ターミナル」は日本及び東南アジアとヨーロッパ向けのコンテナ輸送用であり、日本のコンテナ船の多くが利用し、碇泊する。

第二に、コンテナ埠頭として必要な広さ、つまり敷地面積が甚だ狭小であり、しかも、拡張の可能性が全くないのが特徴のひとつである。おそらく、必要に迫られて急造した、従って、まに合せ式に作られたコンテナ埠頭であるからであろうが、シドニー港現在の(主)コンテナ埠頭の面積、なかんずく、いわゆる岸壁の巾乃至作業面積は、在来の岸壁・棧橋のそれとほとんど変りがない。そして、他の主要岸壁がそうであると同様、岸壁の奥（陸上）は崖であり、崖上には多数の人家が立ち並び、そこに岸壁部分を拡張する余地・可能性等は全く残されていないという条件・状況が附加される。コンテナ船から陸揚げされるコンテナも、コンテナ船に積込むために運ばれてきたコンテナも、ともに岸壁で一時積置きさえも許されがたい状態だといってもそう言いすぎでない。コンテナ・ターミナル内でのコンテナの移動も、又、岸壁附近の作業場におけるコンテナへの貨物の詰め込み・区分け作業実施等もほとんど不可能であり、認められもしなかった。

第三に、一応最後に、シドニー港のコンテナ埠頭は、上述の如く同港既存の岸壁・棧橋にとり囲まれ、いわゆる同港諸施設の中央部に作られている状態であるだけでなく、又、陸地・市街区域との関連においても既存の居住地域・市街というものにとり囲まれており、同市の中央部はもち論、より以遠の地域との通行往来が甚だ制限されている。このためコンテナ船によって外国から運び入れられたコンテナ輸入貨物の内陸部への輸送、或いは、輸出すべく内陸部より搬入されてくるコンテナ（貨物）の輸送は、埠頭・岸壁から出るとき・入るときに当然著しい制約を受けざるを得ない。しかも、これを一層円滑ならしめ・改善しようにも、上述のごとき岸壁頭上及び周囲に多数の住宅・諸建物が存在している現実＝環境事情は、その可能性をほとんど否定してしまっている。海においても、陸においても、周囲をかこまれ、発展拡大の途を絶たれているのがシドニーのコンテナ埠頭である。

2) 埠頭上の荷役作業

上述したシドニー港の現存コンテナ埠頭の地理地形的・場所的な弱点を埋め合せしようという意図からでもあろうか、同埠頭（ホワイト湾コンテナ・ターミナル——以下もほとんど同埠頭に限って述べる——）の岸壁際には、わが国の代表的優秀コンテナ埠頭でもいまだみられないほどの進歩的・高性能の作業用機械すなわちコンテナ・クレーンが設備されている。それは、一度に2個のコンテナを吊り上げ、横持ち——たとえば岸壁上から甲板上へ——し、しかるのち、その2個を一べんに船艙内乃至甲板上へもしくは岸壁のトラック荷台へ吊り降して積付けるといふ能力・構造のコンテナ・クレーンである。普通・一般には、（船積みの場合）トレーラー乃至トラックで岸壁・舷側まで運ばれてきた1個のコンテナを吊り上げて船へ積み込むという構造のコンテナ・クレーンで、それでさえ、革命的に進歩した荷役機械だとされてきた。だが、その倍の能力・効率をもったより大きく・より進んだかたちのクレーンが、シドニー港——その外メルボルン港やウェリントン港でも目撃した——に設備されていたのである。それが、設計・能力どおりに稼動するならば、コンテナ（貨物）の船積み・陸揚げ作業が一段と迅速に行なわれ、したがって又、コンテナ船の碇泊時間も一層短縮されて、いわゆるクイック・ディスパッチができ、船舶の運航計画乃至輸送所要時間の上で格段と改善が可能となろうと考えられたことであった。

そして、もしも、陸上・岸壁におけるトラック乃至鉄道貨車が円滑に流動して、コンテナ船から荷揚げされた輸入コンテナ或いは内陸部から運ばれてきた輸出コンテナがみるみるうちに処理されるのであれば、シドニー港の狭小なコンテナ埠頭面積でも何とか対応でき、同港なりにコンテナ輸送の目的を達し得るかも推測された。理論的には計画可能なことであり、シドニー港のコンテナ埠頭設計者たちの頭の中では、そうも考えられたにちがいない。だが、現実には、常に、余りにもちがすぎる。それが問題点でもある。

(10)

別の機会に詳論したように、一回の船積作業が行なわれたのち15分経っても次ぎの作業が始まらないほどの間の抜けた荷役が、同港の通常な在り方だといわれる。見たかぎり、クレーン下に運ばれてきた2個のコンテナを吊り上げ・横持ちし、船上に吊り下げて積付けを終了する迄のクレーン操作・作業時間はかなりスムーズで早いようである。コンテナ1個ずつの積込み作業時間よりは明らかに速いといってよい。けれども、こうしたクレーンの稼動する間隔、換言すれば、機械の遊休している時間が甚だ長いのである。それは、当該機械・クレーンが優秀高性能なものであればあるだけに、非経済であり、ロスが大きいといわざるを得ない。しかも、それほど優秀・高性能なコンテナ・クレーンが用いられている割には、関係作業員の数は少なくないようである。むしろ、クレーン真下へのコンテナ積みトラック乃至トレーラーの誘導、2個のコンテナの吊揚げ状況の調整乃至確認、船艙内乃至甲板上における正常位置へのコンテナ2個の積卸し時の合図および確認、等々のために、コンテナ1個を取扱うクレーンの場合よりはより多い作業員が必要とされているのかもしれない。そして、実に、このようにならぬ多数の作業員の実労働の上に、明白な遊休時間が生じるという損失・マイマスも亦看過できぬことがらである。

折角きわめて優秀な機械設備をもっているながら、それを充分活用し・効果的に稼動させることができないというかたちで表われるシドニー港の有名な港湾荷役の低能率は、もち論、色々な条件・原因をもち、又、様々な事情とつながり合っている。岸壁・埠頭にコンテナ置場用のスペースをごく少ししかとれないために敢えて行なわれているコンテナ〔ばん〕の5段積み重ね方法もそのひとつであるし、既述のコンテナ埠頭の立地条件などもそうである。けれどもなかんずく、同港の、もしくはオーストラリア諸港——或る意味ではより広くオセアニア諸港——共通の、港湾労働事情の特異性こそが最重要であり、看過さ

(10) 前掲拙稿「オセアニアにおけるコンテナ輸送」（国民経済雑誌 137—1所載）。

れてはならないことだと現地では力説されている。

その詳細な点についてまでここで述べる用意はないが、オーストラリア（シドニー）の港にあって港湾労働者たちは、甚だ強力な組合組織（Union）に統御・指導され、しばしば、組合指令によって争議行為、俗にいう港湾ストライキを敢行し、船舶・海上輸送に重大な影響をあたえている。しかも、組合はひとつの組織体でなく、彼等は、おおむね職種別に9つの組合に分れている。そのそれぞれが強大であるのか、それとも相互に連帯・共同行為して強大となるのかは些か不明であるけれども、港湾当局はもち論、海運業者が、シドニー乃至オーストラリアの港湾労働組合を怖れること大である。職種別に9つもの組合に分れていることは、一面では、どれかひとつの組合だけがストをやっても、他の諸組合の作業・労働に影響をあたえ、結果として、全体の港湾荷役作業が遂行されない関係を生み出している。ために、もしもこれら9つの組合が順番にストを行なうならば、年中少なくとも一定期間、港湾荷役がストップするという事態が発生する。同じような要求事項——たとえば賃金引上げ——を掲げて輪番式にストを行なうとしても、優に数10日・数ヶ月はかかることが考えられるという。さらに加えて、ストライキ・争議行為に入る段階では声明・スト宣言が行なわれるので、当局や企業はそれなりの対応もなし得るが、ほとんどの場合、且ついずれの組合の場合にも、争議終結の過程や時期が甚だ不鮮明であり——妥結の条件・内容もしかり——船舶・海運業者は、荷役再開乃至開始の手續・準備に戸惑うことから又ロスを蒙るといわれる。

港湾ストの多発と荷役作業の緩慢・非能率がすでに「呼びもの」となってさえいる状態では、よし労働争議もなく、搬出入する貨物も多い時期にあっても、労働者たちの勤労意欲はおのずから低い。労働力を売っている時間＝勤労・作業時間内の働き、すなわち労働力の消費は最少限にとどめ、余力は家庭内のサーヴィスや楽しみにあてよう・残そうとしているのがオーストラリア国民大多数の思考のようだが、シドニー港の港湾労働者の働きぶりは、まさにその最適

例とってよかろう。

最後に、いまひとつ印象に残った情景は、コンテナ船甲板上の4段積み方式であった。既述のとおり、埠頭・岸壁上の面積が甚だ狭隘なために、いわゆるコンテナ置場（コンテナ・ヤード）でコンテナ〔ばん〕が5段に積み重ねられざるを得ない港ではあったが、だからといって、同港に出入する各国コンテナ船まで甲板上にコンテナを4段も積み重ねる必要・理由があるのかどうか。そのコンテナ船が航行する海域・航路の条件が、甲板上に4段積んでも大丈夫というのなら、それもうなづけないことではないし、同港コンテナ埠頭の狭さは、不必要になったコンテナを極力もち返ることを希望・期待しているためかもしれないが、他面、他の国々の港乃至他のコンテナ航路では、3段積みが例外稀少というべき状態であり、4段にも積み上げるときの積付け方——殊に固定・緊縛する仕方とその費用——に関する苦心と費用を考えるならば、果してシドニー港或いはオーストラリア諸港におけるコンテナ船甲板上4段積みが経済的な有利性・妥当性をもつものかどうか、やや冒険的・試験的な不安を包蔵しているともみられる。

3) コンテナ化への対応ぶりの背景について

上述のごときかなりな弱点・問題個所をもったコンテナ埠頭がシドニー港で建設・実現されるにいたった事情、なかんずく背景は何か。もう少しましな形・場所・条件のものが考案され得なかったオーストラリア乃至シドニーの政治的・社会的・経済的な事情・理由は一応別にして、このようなコンテナ埠頭が——むしろそれしか——考えられ・出現するようになったのは一体だれの発想なのか。どういう人たちがこれを企画・指導したのであろうか。これを少し取扱ってみたい。多分に推測・推量の分野とならざるを得ないことだけれども、こうした背景の事情を検討することも、現状乃至問題点の理解のためには有益であり、少なくとも無意味なこととはいえなからう。

はじめに示したとおり、日本とオーストラリア（シドニー）との間にコンテナ船が就役したのは1969年（昭44）であり、それ自体、比較的早い時期に属するといつてよかろう。この時のコンテナ船は当然日本の船であったが、当時のわが国において、コンテナ船或いはコンテナ輸送の将来性はなお多分に不明確なものとされており、むしろ、相当に疑念も抱かれていた。ヨーロッパの海運諸国においても事情はほぼ同様であった。すぐれて工業製品を対象とし、したがって、いわゆる先進工業国相互間における定期貨物輸送の面では有利性や発展可能性が考えられるとしても、コンテナ輸送・コンテナ船が、なお発展途上の諸国や農牧畜主力国とみてよかろうオーストラリア等において、果たして適用性を持ち得るものかどうかは問題とされる時期・段階であった。このような時代・状況の下では、オーストラリアの諸港、さし当ってシドニー港において、これに対応するための施設＝コンテナ埠頭をどこに、又どういうように作るべきかは、端的に言って、わが国のコンテナ海運業者の間においてさえ、そう真剣な検討課題たり得なかった筈だと推測してそう誤りなかり。いわんや、オーストラリアの港や海運企業或いは政府等が、コンテナ埠頭の在り方・作り方について十分な知識と適確な判断をもち合せていなかったとしても、充分首肯されるところである。

実際、この頃、シドニー港のどこに、どのような形状と内容のコンテナ埠頭を作るのが好いかに関して、当面の当事者である日本船・日本海運企業の意見を徴したことはなかったようだし、わが国の関係企業が偶にそれに関する情報等を求めたり、可能ならば利用者としての希望などを申し入れようと思ったとしても、ただ“わが方（オーストラリア）に委せておけ”“悪いようにはしない筈だから”といわれるのみであったと伝えられている。オーストラリア〔の港〕側にコンテナ輸送の経験もなく、十分な知識も有り得ないのに、オーストラリアの政府或いは関係当局が“委せてくれれば自分たちの手で作る”といい、事実、今のようなコンテナ埠頭をシドニー港で建設・実現することができたのは

彼等のうしろに、英連邦時代の盟主・本国であると同時に近代海運業の母国でもあったところのイギリス・その海運関係者がいたからだとみてよかろう。シドニー港はじめオーストラリア諸港のコンテナ埠頭の立案・建設の指導者は、P. O. 汽船以来の歴史的伝統を受けつぐイギリス乃至オーストラリアの海運関係者もしくは港湾関係人ではないかという筆者の推理的質問に対して、そのような人たちがシドニーに多勢いること、および彼等がコンテナ埠頭の立案・実現のリーダー兼当事者であったという回答が現地でも与えられた。

イギリスとの、もしくはイギリスを中心とするヨーロッパとの海上輸送業務に従事し、又はそのような海運企業・船舶とつながりのある海運・港湾関係人として活動してきた〔オーストラリアの〕人たちが、コンテナ輸送時代のはじまりに際して、イギリスもしくはヨーロッパ的な思考、端的には日本以上に慎重な考えと行動に傾くは当然なことでもあろう。また、オーストラリアが、近時イギリス・ヨーロッパとのつながり以上にわが国との通商・海運関係を深め、その限り、日本の商社・海運会社関連の仕事・業務にたずさわるオーストラリア国民が増大し、勢力を強めつつあるといい得るとしても、彼等も、上記コンテナ船の就航当初の時期において、今日のごときコンテナ輸送の急展開を予知し得る筈はなかった。結果的にコンテナ化に熱を入れ、又現段階のシドニー港のコンテナ埠頭の弱点・欠陥を批判するようになったわが国海運業界自身が、当時は前途に懐疑的であり、十分な見透しをもち得なかったのであるから。

コンテナ埠頭の建設・創出に指導的役割を演じた人たちが、コンテナ船・コンテナ輸送一般に関する先き行きの見透しをもって何処にどの程度の規模・構造の埠頭を作るべきかを考えにくかったという点のみならず、オーストラリアを中心とする貿易・海上荷動き、さし当って日濠間のその実績や見透しに基いてそのコンテナ輸送の発展程度を予想し、それに応じた埠頭の規模・条件を考えようとしても、おそらく、最初から十分な広さの埠頭をつくらうという判断には到達しなかった筈だということも指摘できよう。けだし、日本からオー

ストラリアへ運ばれるコンテナの中味は日本で作られた機械・器具その他の工業製品であろうし、その積出し・輸送には季節性もないけれども、オーストラリアから日本へ輸出する貨物といえ、羊毛その他の農牧畜業産物ばかりであって、多分に季節的であり、しかも一体コンテナに詰めるのが適切妥当であるのかどうか疑問だとする議論が、きつとあったにちがいないからである。コンテナ埠頭を作っても、高価な日本からの輸入品の陸揚げには有用たり得るがオーストラリアの輸出品の船積み・輸送にどれ丈利するところありやという考え方があったとしても、決して不思議でなかつたろう。

さて、以上のような推測にほぼ近く、シドニーのコンテナ埠頭が今の形と場所・状態で作られたとして、その後におけるコンテナ輸送の急速な発達、現存の埠頭の欠陥を余りにも明白に暴露するにいたった。メルボルン港やフリマントル港では、少なくとも当分の拡張余地があり得るというのに比較して、シドニー港では、その余裕と可能性が全くないそうである。そうなると、現在のまま我慢するか、それとも全く別なところに新しくコンテナ埠頭を作り、それをシドニー港のコンテナ埠頭として機能させる外なくなる。まだまだ、そのための資金調達などの財政計画や具体的な建設予定が確定せず、果して実現するかどうかも疑問なしとしないということであるが、計画としては、現在のシドニー港或いはそれを含むポートジャクソン湾の外側・南太平洋に面したより南方に位置するボタニー湾に「ボタニー港」[Port Botany]をつくり、本格的コンテナ・ターミナルたらしめようという考えがある。相当大きな規模の2つのコンテナ・ターミナルで、各ターミナルには3つずつのバースを設けるといふ目標までできているともいわれる。これが実現してシドニー港のコンテナ埠頭にとってかわるとなれば、時勢の必然を想わせることとならう。

4) シドニー港に対する全般的印象

シドニー港を訪問したのが11月であったという時期・季節的な事情がそうし

た印象を強からしめたことは否定できないが、上述コンテナ埠頭に関する印象・所見とは別に、筆者は、今日のシドニー港の全体としての無活気と衰退の気配・危険を特に感じさせられた。訪問時、コンテナ埠頭には2隻の外国コンテナ船が着岸しており、緩慢であれ積卸荷役作業が行なわれていたし、港内に分散している他の若干の岸壁にも貨物船の姿が散見された。港内遊覧というか、パラマッタ河遊覧というか、2~300人もの旅客を乗せる観光ボートも午前と午後各1回ずつ運航されているようだ。何よりも、河を横断するフェリー・ボートが多数往来しており、港らしい船の動きと港としての景観というものはあったわけである。しかし、俗にオーストラリア第一の・最有名な大港だという予見乃至理解をもって訪れ・眺めた場合に、何と静かで動きの少ない港、より言えば、さびれた感じのする港だことかと思わずにおられなかった。

観光シーズンでないためかヨーロッパ乃至アメリカからの豪華客船の姿がみられず、もっぱら、港内観光用のボートおよびフェリーの発着場に使われていた「サーキューラー・キー」〔Circular Quay〕と称される旅客船岸壁では、それでも、まだ船の出入、したがって、動きというものはあり得た。この岸壁を見下すようにその上流にかかっている「ハーバー・ブリッジ」をくぐったところ、つまり、ブリッジを境界・まじ切りに使った形で、ライナー棧橋=定期貨物船岸壁が並んでいるが、これを含みながらその奥の方に入江状に広がったかなりの規模の岸壁・埠頭地域があり、「ダーリング・ハーバー」という呼称がつけられている。ここがシドニー港の曾っての心臓部・中心区域である。いわゆる櫛歯のような形で川に向かって突出したライナー棧橋のいずれにも、訪問時一隻の定期船の姿もみとめられなかったが、それは、筆者の偶々訪れた時だけの現象ではないように思える。少なくとも案内役の日本郵船の在勤船長は、曾っては同社々船をふくめ日本或いは諸国のライナーが着岸したところだが今はほとんど繋留することなしと語っていた。これらの岸壁一帯には上屋・倉庫が立ちならび、一見よく整備された港風景でもある。ただし車で廻ってみて、これ

らの岸壁上にひとりの人間の姿すら見かけられなかったのが筆者の体験であった。船もなければ人間もないということ、従って荷役作業なども全く行なわれていないということは、そこがまるでゴースト・ポートに化したのではないかという思いを起させるに充分であった、といっってはややオーバーであろうか。

曾ってシドニー港繁栄のシンボルでもあったろうこの附近の異様なさびれ方が、既述したコンテナ岸壁における甚だ緩慢な作業ぶり、ならびに、その他の諸岸壁・入江における碇泊船の少なさと相まって、シドニー港全体に、何かうらさびしい風を流れさせ、港らしい活気というものがほとんど感じられない状況を生んでいるようである。こうしたさびれた感じ・港勢を想わせるようになった主原因は、改めて指摘するまでもなく、コンテナ船＝コンテナ輸送が急速に発達して、定期船はもち論、その他一般貨物船の働き場が奪われ・狭小化したためである。従来はライナーやトランパーで積載輸送されたオーストラリア（シドニー港）の輸出入貨物がだんだんコンテナに詰められ・コンテナ船によって運ばれることになったためであり、同時に、そうしたコンテナ船の出入碇泊、なにかんずく荷役に関して、従前の岸壁・棧橋では用が足りず、別個独立的にコンテナ埠頭・ターミナルを用意しなければならなくなったためでもある。しかも、シドニー港の場合、そのコンテナ埠頭の立地条件及び作業状況が良好といえず、そこで作業活動や船舶出入に活気を覚えさせることもできないという特定・特殊な現実面が加わって、港全体に活力・生気を及ぼし、促進するということができないままに推移しつつあるとみてよからう。

新時代のコンテナ輸送・コンテナ船の就航がこの港に一種の戸惑いを生じさせているのだとみることもできようし、同港の歴史のおよび現実的な発展性と重要性を考えれば、やがては、コンテナ輸送に対応しつつ再発展・再繁栄する努力がなされ、それが実現することでもあろうかと思う。しかし、同国の他の重要貿易港、メルボルン港・フリマントル港と比較しても、又、ウェリントン港などのニュージーランドの貿易港と比べても、シドニー港は、港としての活

気が感じられること最も薄かったというのが筆者の偽りのない印象である。

Ⅳ メルボルン港

1) 港の位置・形状

メルボルン港は、いわば二重づくり・二段構えの河川港である。主としてその下流部分と河口地域に港湾設備、すなわちドックや埠頭乃至バース等が構築されているヤラ河〔Yarra River〕は、直接外海に注いでいる河ではなく、外海＝バス海峡から入江状に入り込んだ広大な内海型のポート・フィリップ湾の奥部で海と接しているからである。必ずしも類似性がなく適切な比較とも言いがたいけれども、その在り方は、東京湾という大きな湾の奥に位置する東京港や横浜港、もしくは大阪湾の奥部にある大阪港や神戸港の場合に近い。

オーストラリア大陸の東南端とタスマニア島との間のバス海峡〔Bass Strait〕からポート・フィリップ湾に入る船は、その狭い入口において陸地を眺め、湾口を確認できるのであろうが、筆者が便乗した港内艇（タグポート）ではヤラ河の入り口から先（ポート・フィリップ湾の湾口）の方は、ただ広々とした静かな海・波であって同湾の広さを想像するめどさえ感じ得なかった。

外海に対して二段構え・間接的に接するかたちではあるが、メルボルン港はすでに述べたごとく、明白な河川港＝川みなどである。そして、その河口の外側部分にも現在コンテナ輸送用に一部使用している新しい埠頭・岸壁が建設されているけれども、いわゆるメルボルン港の中心部分・最主要区域は河口より数軒上流であり、かつ、メルボルンの繁華街・市街地中心にもごく近い位置において、ヤラ河の両岸、主としては北岸地域に形成されている。全部ではないが、いわゆる堀込み型の埠頭・岸壁が、なにかんづく中核であり、ドック〔Dock〕の名称で呼ばれているのもイギリス本国流である。

市の中心に最も近い——港としては一番河の上流部分——川の両岸は、い

いわゆる国内輸送用の岸壁であって、北岸には平屋の低い倉庫が立ち並んでいるとはいえ、エプロン部分が極めて狭小であり、対岸の南岸はほとんど建物のない空地ばかりで、ところどころが通勤用自動車のパーキング場に転用されている状態である。もっとも、南岸の一番上流部分にドライ・ドックがあって船舶修理用にあてられ、その下流部分が主としてタスマニア航路用の岸壁で、ロール・オン、ロール・オフ方式の荷役がなされるそうである。

北岸の下の方、倉庫の列の切れたところに 掘込み型の「ビクトリア・ドック」〔Victoria Dock〕があり、同ドックの対岸の南岸突端部にコントロール・タワーが聳えている。この辺はコンテナ時代以前におけるメルボルン港の心臓部といってもよく、20以上のバースには多数の内外の外航貨物船が碇泊したところである。

ビクトリア・ドックに接続したかたちで、その川下に「アップルトン・ドック」〔Appleton Dock〕があるが、必ずしも明確な掘込型のドックではなく、むしろ川沿いの岸壁といった方がわかり易い恰好のものである。これも、上掲ヴィクトリア・ドックとともに対外定期貨物船用の岸壁として機能している。

アップルトン・ドックより更に川下に下ったところに、明瞭な掘込型の「スワンソン・ドック」〔Swanson Dock〕が、最も新しい且つ外国コンテナ船専用のコンテナ埠頭として建造され、現在は左岸に2バース・右岸に1バースの計3バースが利用されつつある。また、既に出来上がっているドック部分のさらに奥になお両岸1バース分程度の掘込み・拡張が可能であり、部分的には工事も進められつつあるような光景に思われた。

これらヤラ河の北岸に位置する3つのドックの向う岸即ちヤラ河南岸一帯にも岸壁と呼びうる護岸工事と若干の港湾設備がなされており、部分的に、対外的=外国航路関係のロールオン・ロールオフ方式の、もしくは、バルク・カーゴ積卸・荷役作業と従ってそうした外国貨物船の着岸繫留もみられ

るそうである。ただし、その他の部分は港湾関係の労務者乃至業務来訪者などのためのパーキング場となっているところもある。

他方、スワンソン・ドックより下流の兩岸は不定期貨物船または専用船の繫留・荷役にあてられており、そうしたヤラ河のほぼ河口近くに「ウェストゲイト橋」〔West Gate Bridge〕が数年ごしに建設中である。（この橋は下流のヤラ河河口東側にあるウェブ・ドックや旅客船岸壁などと市街・内陸部との交通路として計画されたものだが、その工事はすこぶる遅々たるものだといわれていた。）

建設工事中の同橋をくぐって2～3軒下ると、ようやくこの河の河口だということが確認できる。「ホブソンズ湾」〔Hobsons Bay〕という名称が地図上に示されてはいても、ここは、上述したとおり、広大な湾・入り海であるポート・フィリップ湾の最奥部にすぎない。外洋＝バス海峡はなお遙か彼方である。湾口に向って右手〔ヤラ河の北岸の先〕に陸地がのび、その先端に Williamstown 市およびゲリブランド・ピア〔Gellibrand Pier〕・ブレイクウォーター・ピア〔Break Water Pier〕等がある由だが、肉眼では到底とらえることはできない。

ヤラ河の河口部の東側（河口へ下る場合は川の左岸になる）——川の沿岸というよりはむしろ河口横の湾奥部の海岸——に矢張り掘込型の「ウェブ・ドック」〔Webb Dock〕があり、そこから更に数軒東にはなれたところに旅客船の出入する「ステーション・ピア」〔Station Pier〕および「プリンス・ピア」〔Prince Pier〕が所在する。このうちウェブ・ドックは、オーストラリア船（ANL）用のコンテナ埠頭であると同時に、国内用のロールオン・ロールオフ及びリフトオン・リフトオフ方式の貨物船岸壁として機能する。もっとも、スワンソン・ドックその他の外国船用パースが満船状態となっているときなどは、外国コンテナ船（主に小型乃至セミコンと称されるコンテナ船）もここに着岸荷役を行なうこともあるようである。

上述したヤラ河の河岸々壁・ドック・ピア等を総称したものが「メルボルン港」〔Port of Melbourne〕とされる。

コンテナ輸送時代になるまでは、ヴィクトリア・ドックおよびアップルトン・ドックを中心・主舞台として展開されたメルボルン港の港としての活動——船舶ならびに輸出入貨物の動き——は、いまや、より下流に新築されたスワンソン・ドックとウェブ・ドックに主役の座をゆずり渡しつつあるといってもよからう。筆者の訪問時にはスワンソン・ドックに1隻の外国コンテナ船の姿もなく、その荷役作業の実況を見る機会を得なかったが、ウェブ・ドックでは2隻程の小型船に対するコンテナの積込みおよび陸揚げがリフトオン・リフトオフ方式なかんずくフォークリフトによってかなり活潑に行なわれていた。ANLのコンテナ船のフィーダー・サービスの⁽¹¹⁾ように思われもしたが、メルボルン港の特別な地理的条件⁽¹¹⁾などから今後もこのドック乃至スワンソン・ドックの役割はより拡大されるかもしれない。そして、現在のメルボルン港の規模・形状でも或る程度の拡張の余裕があるうえに、もしもヤラ河河口の前面に広がる円形の広大な入江・湾、フィリップ港乃至フィリップ湾岸を含むならば相当大きな将来性を蔵しているとみてよからう。

もち論、問題もないわけではない。ヤラ河の河口東部区域の岸壁・埠頭と市中心部乃至背後地との間の輸送ルートが不十分・不整備なことはその最たるものである。この輸送を鉄道と道路（自動車）のいずれを主力として考えるかについてさえいまだ決定がなされていない由である。

2) スワンソン・ドックについて

コンテナ輸送の進展に対応するものとしてメルボルン港内に新設・整備され

(11) メルボルン港はタスマニア島との貨客交流の基地であるとともに、又、アデレード港はじめ南オーストラリア州各地各港との交通も盛んである。殊にアデレード港がコンテナ埠頭建設中の現在、同港等とのコンテナのフィーダー・サービスが活潑である。

たスワンソン・ドックとウェブ・ドックのうち、後者はほぼオーストラリア自国船（ANL）用であり、外国コンテナ船は主としてスワンソン・ドックに出入する。例外的な出入・利用をのぞいて、わが国コンテナ船にとっても関心事はスワンソン・ドックの在り方だといってよかろう。このドックは、現在4バース（両岸2バースが向いあった形）分の広さがあるが、左岸の2バースと右岸の1バースの3つが目下利用されている。その内訳は、左岸入口部分のバースがヨーロッパ船（航路）用、その奥の部分のバースが日本船（航路）用、右岸入口部分（ヨーロッパ船用の向い）のバースがアメリカ船（航路）用である。計画上は、左右両岸に各2バースの共用を建前とした大型コンテナ・クレーン1基と小型のコンテナ・クレーン2基が設置されているといわれるが、一見したところでは、各バースに専用の1個積みコンテナ・クレーン1基ずつと2バース共用の2個積み大型クレーン⁽¹²⁾1基が置かれている形である。

現在の状況でも、アメリカ船用バースの隣、日本船用バースの向いに1バース分があいているし、これら既存部分の奥になお1～2バース分の堀込み・岸壁拡張の可能性があること、したがって、このスワンソン・ドック自体に多少の拡大余地のあることは前述した。なる程、わが国主要港たとえば神戸港のコンテナ埠頭と比べれば、メルボルン港の現在のスワンソン・ドックおよびウェブ・ドックの規模は明白に小さい。スワンソン・ドックが拡張されたからといって事情はほとんど変わるまい。とはいえ、シドニー港のコンテナ埠頭とりわけホワイト湾コンテナ・ターミナル乃至モルト湾ターミナルと比較した場合、メルボルン港のそれはずーっと大きく感じられるし、事実より広大である。もち論、西オーストラリアのフリマントル港のコンテナ岸壁よりは遙かに大きいし、より一層充分に整備され・まとまったコンテナ輸送基地の感が深い。そして、こうした印象を受けるのは、メルボルンのコンテナ埠頭がふたつとも、い

(12) 大型クレーンは、コンテナ1個を吊る場合の装置と2個を吊るときにそれとを両方もっているともいわれるが、定かでない。

いわゆるドック式の掘込型であること、および次に述べる空地・新しい土地に新築造されたということに起因するものがある。なお敢えて附言すれば、同港のそれは隣国ニュージーランドのコンテナ埠頭——その最大最新のものがウェリントン港のもの——と比べても明白に大規模であり、且つよりよく整備されている。

この大規模で且つ整備・まとまりのある埠頭という点がメルボルンのコンテナ埠頭の第一最大の特色であろうが、第二には、それがいわゆる応急の間に合せ方式乃至改良型のつくり方ではなく、新しい観点から新しい場所に新造するというやり方がとられた点が指摘できよう。(第一の特色との関連があることは前述した。) シドニー港とメルボルン港のコンテナ埠頭を比較したとき、後者に一步も二歩もの進歩・優位が認められる所以でもあろう。具体的には、従前最もよく使用され、現在でもなおかなりの定期貨物船が出入繫岸するヴィクトリア・ドックならびにアップルトン・ドックはもとより、それ以外のヤラ河河岸の岸壁・着船場よりも下(下流)の方、つまり河口により近く、したがって、船舶の出港・入港がそれだけすばやく行ない得る場所にコンテナ船用の埠頭・バースが設けられているのであり、しかも、いわゆる港内であいていた土地・未利用区域であり、新しいものを思いどおりに造ることができる条件にも恵まれているわけである。

上記のごとき良好有利な条件を有することも確かではあるが、スワンソン・ドックの現況が万事OKということではもち論ない。なかんずく日本船用のバースについて、次ぎのような場所的不利益が指摘される。

前述のごとく、スワンソン・ドックの内部の利用区分は、まずドック入口の両端バースがヨーロッパ船・航路用とアメリカ船・航路用であり、左側のヨーロッパ船バースの隣=奥が日本船・航路用ということになっている。俗言すれば、ドックの入口部分がヨーロッパ船とアメリカ船とによって占拠・占用され、日本のコンテナ船は、その真ん中を分け入って着岸したり、出入したりし

なければならぬ状況である。その結果として、日本船は相対的に不利な条件を免れない。すなわち、着岸したのちコンテナの積卸作業を実施する段階においては他バース・他国のコンテナ船とほぼ同条件ではあるが、ドック入口部とコンテナ・バースとの間の航行・操縦に関して、とりわけ出港時にもしヨーロッパ船またはアメリカ船が着岸中である場合、それと接触等することなく河流中央に進み、次いで右転回する必要と配慮が生じるなど、技術的・時間的に余分な負担を余儀なくされるわけである。

V ウェリントン港

1) ニュージーランドの港について

ニュージーランドは、周知のとおり北島と南島というふたつの大きな島を基軸に構成された国であるが、地形・地理の面からも、また国土開発の進展順序の面からも、前者の北島が先進であり・優位にあるようだ。このことは、同国両島にある重要貿易港の規模乃至ウェイトについても妥当するといえよう。すなわち、両島ともいたるところ良港となるべき入江や海岸線に恵まれてはいるけれども、輸送基地なかんずく国際的海運活動の中心・拠点として使用され、したがって海外にまでその名を知られているような港は、ほぼ北島の港ばかりである。規模や取扱貨物量の上でも、北島に位置するものが圧倒的に大きく、明白により重要な港として機能し、活動している。

その筆頭は、北島の中でも北の方に位し、歴史上最も早くから開発されて行き、諸外国船の訪れも一番頻繁であったオークランド港である。古来、都市としても港としても最も有名であり、ニュージーランドの玄関・入口と考えられてきた。ただし、最近にいたり、同国の首都であるウェリントンの港が、北島の南端部にあたり、それ故南島との交通・往来の便にもすぐれているのみならず、港としての拡張発達の余地・可能性をもつことから、その評価を大幅にた

かめるにいたっている。

上記北島の2港の役割と規模乃至施設状況に比べると格段の差ありといわざるを得ないものではあるが、南島にも、貿易港として内外の船舶の訪れのあるところが皆無ではない。その港名乃至都市名について、わが国などではほとんど知られていないけれども、南島の東海岸にクライストチャーチ〔Christchurch〕乃至リッテルトン港〔Litteltown〕およびダネディン〔Dunedin〕乃至ポートチャルマース〔Pt. Chalmers〕の2市乃至数港があるし、同島最高端にあるインヴァカーギル〔Invercargill〕という港都も、或る程度の港の繁栄を示しているといわれる。これら南島の港は、いずれも天然良港型のものであるが小規模であり、いわゆる定期船サービスにどの程度応じるものか疑問なしとしない。コンテナ輸送、殊にわが国コンテナ船の進展に伴ない、ポートチャルマースに寄港するようになった模様であるが、当初の時期には予定されていなかった。(筆者はこのため訪問の予定外においた。些か残念である。)

北島と南島とでは地形風土がかなり違っており、当然のこととして、両島の主産物乃至主産業の差も生まれ、その輸送問題や港の形・在り方にも異なったものが認められる。同じ島に属する貿易港のなかでも事情の差があることは前にもふれたところである。だが、また一面で、北島の港・南島の港を通じてニュージーランド的な港の特徴を共にしている点も否定できない。それ自体、既述のオーストラリアの主要港や国内輸送事情と同軌・同質のことではあってもニュージーランドの港において、或いは、港までの乃至港からの陸上輸送面において、道路・トラックよりか鉄道が最中心であり、むしろ圧倒的に優勢・支配的であるという事実は、わが国の港・国内輸送の場合に比較すれば明白な違いであり、特徴であるといえる。また、同国の開拓・植民もオーストラリアと同様イギリス人によって行なわれた処であり、両国とも現在も農牧畜業の盛んな国である。その限り、ニュージーランドの輸出入貿易構造はオーストラリアのそれと相似してもいよう。港の運営管理や荷役作業の在り方、なにかんずく港

湾労働における組合（Union）の強力性なども両国共通的だといわれる。このような類似性・近似性をもちながらも、他方、ニュージーランドの港の雰囲気・一般的印象とオーストラリアのそれとの間には、明らかなちがいもあった。少なくとも、筆者には明白な違いとして印象づけられたことがらが少なくはない。たとえば、いわゆる大きな国乃至大陸という受け入れられ方のするオーストラリアの港と、わが国よりはより小さいかもしれぬ島国であるニュージーランドの港というものの間には、当然、相当な形状的な差があった。また、オーストラリアでもニュージーランドでも同じように、港湾労働者の組合組織の力が強く、港湾ストが多発し、そのため海運企業は船舶の配船・運航スケジュールに甚だ苦勞しサービスの安定性を欠くおそれが大きい点が指摘されるけれども、両国主要港において現実に行なわれていた荷役作業の情況、とりわけ、機械や車輛の動きぶりや作業者の仕事ぶりを見くらべた場合、或いはそれを通じて感得される港としての活気を考えくらべた場合、ニュージーランドの方が明らかに生き生きとし、活動的であると感じた。小さい島国であるが故に、また、より一層農牧業中心の国であるが故に、ニュージーランドの国民たちは、より勤勉であり、勤勞意欲がつよいのかもしれない。そして、その奥には、自由な農業移民としてのスタートとそのためのガンバリ精神とか、彼等および先住民族マオリ族との共存協力ぶりに示される協調性・相互協力といったことが秘められているのかもしれない。

2) ウェリントン港の印象

ニュージーランドの港は、いずれもが、いわゆる天然の良港型のものだといってよからうが、なかんずくウェリントン港はそのピカーだといってよいであろう。この都市・港を訪れて何処か小高いところに登り街なみと港を見おろした人ならば、だれでも、まさに絵にかいたような港の風景に感嘆の声をあげるにちがいない。一望の下に見渡せるのだから、その規模は決して大きいとはい

えなかり。また、わが国巨大港の港頭・海岸地域で見られるような各種車輛・船舶の騒々しい往来もなく、黒煙・白煙をたなびかせる工場の煙突などもほとんど見当たらない。静かに、美しく、きちんと整理された港湾都市であり、おとぎ話にでてくるような港だといってもそう誇張ではない。港の水も綺麗で、よく澄んでいる。それでいて、何隻かの大船が着岸しているし、いわゆる岸壁の設備・荷役機械等も近代的にととのっている。岸壁じゅうに鉄道レールがしかれてもいる。

この港の唯一的欠点は風が強いことだとされる。実際、2段重ね——それ以上に積重ねることは困難といわれる——の空コンテナ〔ぼん〕のいくつかがゆがんだり、落ちそうになって隣のコンテナに倒れかかったりしているのをこの眼で目撃もした。とはいえ、それは船の入出港・着岸に困難をあたえ、積卸作業を妨げるほどの暴風的な強風ではない。天候も割に変わり易いところだと案内書に書かれてはいるものの、少なくとも筆者の訪れた時（昨11月中旬）は、晴天つづきでもあり、全くよごれ気を感じられない稀な美港と思われた。公害や汚濁が常に云為される現代世界の主要港の在り方からすれば極めて例外的な港でもあり、世の中にこの港ひとつくらいはこのままの永遠の美を保ちつづかせたいものだという気持ちさえ覚えたものだ。

主要な港湾施設——いわゆる岸壁・埠頭——の在りようも甚だ単純明快型である。まず港入口より左手のやや奥部に海外旅客船用のバース・ターミナルがあり、幾分空間を置いて、市街地の前面＝港頭ともいわれる海岸一帯に数多くの岸壁(Wharf)が左から右へ連らなっている。右側に行くにつれてやや奥深く入る形であり、その一番右奥に「石炭バース」と「浮ドック」が設けられている。そして、これら諸岸壁の中央部に、追加埋立て風に一際広大なコンテナ・ターミナルが新営されつつあった。Thorndon Container Wharf がそれで、バースはふたつである。既存の港湾設備一部をつぶしながら、海中に埋立地を突き出す恰好で相当広いスペースのものがほぼ完成に近くつくられ、両

バース共用の大型移動式のコンテナ・クレーンが1基真新しく聳えていた。わが国の代表的海運会社である大阪商船三井船舶(株)とジャパンライン(株)が共有共管方式で所有・運航する日本・ニュージーランド間コンテナ・サービスの第一船 *Good-wit* 号がウェリントン港に初入港した早朝でもあっただけに、このコンテナ岸壁とクレーンの新しさがやけに目にしみたことであった。

新設のコンテナ専用埠頭を例外として、他の岸壁は概して狭小なものでありまた、市街海岸通りに接した諸岸壁のいわゆる奥行きも至って僅かであるが、そこには甚だ多数の鉄道レールが岸壁の先端にまで敷かれていた。オーストラリアの港と同様、否むしろ一層強く、国内貨物輸送は鉄道（国営）中心の方策がとられているためでもあったが、それは、一面、港の美しさを保ち、騒音と粉塵・大気汚染を防ぐのに有効であるとも感じられた。

また、岸壁内の荷役作業は、オーストラリアに比べると格段の活気があり、スピーディであった。働く人々の顔や動作に勤労の意欲と勤勉さがにじみ出ていたともいってよかろう。かくて、港の形・物理的な在り方のみならず、人が働く港の生態の点においても好感のもてるウェリントン港というのが、筆者のお世辞ぬきの全般的な印象であった。

3) コンテナ輸送・コンテナ岸壁について

オーストラリア向けのコンテナ・サービスの開始は、むしろ驚くに値する程早期に行なわれたが、ニュージーランドへのそれは、不思議と遅かった。猫も杓子ものたとえのごとく、わが国海運企業——少なくとも外航主力の——のほぼすべてが競ってコンテナ船・コンテナ輸送に関心を寄せ、あらゆる航路にコンテナ船を走らそうと腐心している中で、しかも、ごく近隣且つ相似的な面の強いオーストラリア航路のコンテナ化がいち早く行なわれている現実の中で、日本とニュージーランドとの間のコンテナ・サービスが、ごく最近、昨年（1976）秋にやっとはじまったのはどうしてかという問題も、或いは取扱って

しかるべきことかもしれないけれども、さしあたっては、このように約7年おくれて開設された日本船のニュージーランド向けコンテナ輸送を迎え入れるニュージーランド側の事情、なかんずくコンテナ専用埠頭の状況を今少し、ただし、ウェリントン港に限って一べつしておくこととしたい。

ウェリントンを訪れる船舶はもち論、その港を眺観する機会をもつ人たちは、すべて、上述絵になるような美しい港のど真ん中に、偉容あたりを圧するかたちで、新しい埠頭・岸壁がつくられているのに眼を見はるにちがいない。それまでの諸岸壁とはケタ違いに広大な広場をもち、同時に、なお真っさらな・ペンキの塗り立ての巨大なコンテナ積揚クレーンが突っ立っている。

日本とニュージーランドとの間のコンテナ航路・輸送の開始——もしくは両国間定期航路のコンテナ化——が、このコンテナ埠頭建設の唯一又は最大の理由というわけではなからうが、わが国からのコンテナ第一船(この船自身も本航路用に新造され且つその処女航海としての訪れであったことは前述) *Good-wit*号が着岸した1977年11月16日早朝、この埠頭・岸壁には、同日午前中に荷役を終了して出帆する予定のかなり小型の外国コンテナ船1隻がおり、又、いわゆるコンテナ置場——空ばんの野積場というべきであろうか——に100~200個のコンテナが2段積みされているのと、巨大な最新型コンテナ・クレーン1基が上記外国船の傍に静止している姿がみられた程度で、まだまだ、コンテナ埠頭としての活動が活潑・本格化してはいなかった。それどころか、この埠頭の基部などでは、なお埋立乃至地ならしのブルドーザーが作業していた。この限り、同港のコンテナ埠頭は、いわば完成寸前の段階であり、すべてが将来の利用・発展にかかっている時期であった。

わが国の東京・横浜・大阪・神戸における最新のコンテナ埠頭の在り方を見知っているわれわれの感覚からすれば、なお、小型・小規模なものというべきであったが、同港同埠頭を訪れる前に視察してきたシドニー・メルボルン・フリマントル等オーストラリア主要港のコンテナ埠頭がいずれも限定・限界の感

じられるものであったことから、筆者には、ウェリントン港のコンテナ埠頭は何か広さを覚えしめるものさえあった。同時に、コンテナ時代を迎えて既存のオークランド港では物理的対応力がなく、同国を代表し、又将来の拡大にも応じ得るところとして、この埠頭の建設・整備がすすめられたのだという現地の事情説明をきいたことが、ウェリントン港のコンテナ埠頭づくりの意気込みや、出来たての新しさならびにだだっ広さを印象づけたのであるかもしれない。さらには、同港荷役等にも影響をあたえるといわれる程強い名物の風がなかったことも、この埠頭の美観を過大評価させているのかもしれない。ただ現実には、オークランドのコンテナ埠頭・岸壁と比較して、ウェリントンのそれが格段と優秀・大規模だということは明確であり、他方、オーストラリア現存のコンテナ埠頭にまさるものありといっても、そう過言でもあるまい。

もっとも、作りたて・なお建設中のコンテナ埠頭であり、コンテナの積揚荷役自身もやはりはじめの状態であるから、ここでのコンテナの積揚・輸送やコンテナ船の発着に関して、その実績・効果を云為することはほぼ不可能事に属する。はじめから万事旨く行くとは限らないことでもある。

日本からの第一船 *Good-wit* 号は、空ばんを含めて700個のコンテナを揚げ、300個を積込む予定で、この荷役作業に2日半をあてているときいたが、その予定・計画どおりにことが運んだか否か不明である。むしろ、前夜港外に到着してバース待ちまでした同船は、早朝7時頃繫留した後も荷役は午前中全く行なわれず、この時すでに予定おくれが現実となっていた。又、同港での予定計画とは無関係であるが、同船は、ニュージーランド訪問第一港であるオークランドにおいて、新型船入港に係わるパイロット料の割増金要求という組合闘争の影響で、相当時間の「沖待ち」をすでに余儀なくされていた。22ノットの高速で走る3万トンの新造コンテナ船の必要性・適合性に当初から疑問符がつく恰好の処女航海・初訪問であったわけであり、この点、既述日本・オーストラリア間コンテナ航路の配船事情・スケジュールと相似の弱点が感じられる。

日本からニュージーランド（ウェリントン港）へ運ぶ揚荷の主なものは鋼材と車であり、ともにコンテナ貨物化もすすんでいるといわれるが、外に、機械類・ケミカル製品も考えられるとともに、ニュージーランドからの返り荷との関連から「空ばん」——殊に冷凍コンテナの空ばん——が一定数必要とされる⁽¹³⁾ 那样である。ただし、冷凍された肉類や野菜・果物を日本へもちかえるために、空の冷凍コンテナを日本からニュージーランドへ運ばなければならないからである。ひとつの特質であろう。

日本へのコンテナ貨物としては、上記の品物の外、羊毛・牛皮・羊皮および羊骨（飼料用）およびミルク・パウダーなどの酪農製品が対象に考えられており、特に羊毛は、およそ積荷の $\frac{1}{3}$ 程度の比重になることが予想されている。

コンテナ船以外の一般貨物船乃至専用船による日本・ニュージーランド間の貨物輸送量乃至輸出入貿易量は、昔は日本に対して出超傾向であったとされ、その後2～3年専用船などの投入で日本からの輸入の方がふえたこともあったが、現在は入出ほぼ半々といわれる。もっとも、このうちのコンテナ貨物に限ると、又ちがった動向が考えられるかもしれない由である。

最後に、オーストラリア諸港ではじまっていたコンテナ船の甲板上4段積みの方は、ニュージーランドではなお例外的で、むしろ3段積みが常態といわれていた。ウェリントン港の場合、有名な強風がこれに関係をもつのかもしれない。筆者が視察した日は偶々無風に近かったが、それでも、埠頭の広場では2段以上に積重ねることは無理——殊に「空ばん」では——と考えられているようで、2段重ねの状態であっても、上段のコンテナのいくつかがゆがんだり・落ちそうになったりしている実例を目撃した。この限り、コンテナ船と岸壁と

(13) ただし、もっぱら「キウイ」に限定され、オレンジその他生鮮果物は、わが国農業団体の反対・圧力で一切輸入禁止となっている。

(14) 日本ハム㈱や伊藤ハム㈱等のわが国ハム・ソーセージ製造企業が自社船を配船したり、砂鉄及びアルミ・インゴット等を積取る専用船を本邦鉱業会社もあるといわれる。

の間の積卸作業などは風によって影響を受けること無しとしても、コンテナの野積み・保管などの点で強風の影響のあることは否定できない。そして、このために、オーストラリアの概して狭いコンテナ埠頭面積に比べてはるかに広い埠頭面積・コンテナ置場も必要とされ、かつ、3段重ね以上の積み重ねが避けられているのであろう。

“効率”と“公正”

片 野 彦 二

は し が き

“効率”と“公正”にかかわる問題は、経済学における旧くて新しい課題として、今までにも多くの議論をひきおこしてきた。そして現在、この問題は、再び新しい装いをこらして登場してきている。今やこの問題は、南北問題のコンテキストのなかで議論されるべく特徴づけられている。途上諸国は、従来の先進諸国が主導してきた“効率中心に組織された”世界経済秩序に対して、“公正の回復を重視する”世界経済新秩序の樹立を要求している。

本論文においては、

- (1) 従来の世界経済秩序は、どのように効率中心に、そして、またどのように公正を無視して組織されてきていたのか、
- (2) 現在、途上諸国が要求している世界経済新秩序とはどのような内容をもつものであるのか、そして、
- (3) 世界経済全体として、現在の情勢にどのように対処していくべきなのか、という問題を考えることにする。

1. 世界経済秩序の中での効率と公正

国際貿易理論によれば

- (1) 世界経済がすべて完全な競争市場によって構成されており、価格メカニ

ズムが完全に作動する状態において、

(2) 世界貿易に参加している国がすべて、それぞれに、自国に賦存されている生産要素の量と自国の技術水準によって決定されることになる自国にとって相対的に有利に生産しうる商品の生産に特化し、

(3) それを輸出することによってえられる外貨を用いてそうでない商品を外国から輸入し、

(4) 貿易収支が均衡するような状態に自国の産業構造を調整するならば、

(5) 世界全体としての資源の有効利用は最も望ましい状態におかれることになり、さらに世界全体としての厚生水準は最も高く維持されることになる。

効率と公正の補完性

世界経済秩序を資源の有効利用の方向に再編成していく過程を世界経済秩序の中での効率化と考える。国際分業体系が(1)～(5)をみたすように編成された時、世界経済秩序は、与えられた諸条件のもとで、最大の効率を実現する。

世界経済秩序が(1)～(5)をみたす状態において成立する価格は、各国における生産要素の賦存状態や各国の技術水準を総合しての各国の経済力を反映するものであり、しかも、ただそれだけを反映しているものである。このような価格は公正なものであると考えられる。

効率とは、本来、生産にかかわるものであり、公正とは、本来、分配にかかわるものである。(1)～(5)をみたす状態は、国際分業体系を最も効率的に編成し、そこで発生した貿易利益を各国の経済力に応じて決定される価格を通して最も公正に各国に分配している。

このことは、世界経済秩序の中で、“効率が最も高められた時には最も公平に公正も保証される”ものであることを意味している。このことから、原則としては、“効率と公正とは補完的なものであり、代替的なものではない”と言える。

不完全な効率と公正

資源の有効利用による最大の貿易利益の実現を、世界経済秩序の効率化と考えている。このような効率化は、(1)~(5)によって示したように、世界貿易の自由化が完全に実施される場合に最大限に実現される。しかし、実際には、世界貿易の完全な自由化はまだ実現されていない。

第2次世界大戦のあと、世界経済秩序を支える柱の一本としてGATT体制は大きな役割りを果たしてきた。これは、30年代における世界経済が、先進諸国間における貿易制限競争のため、長い間その停滞から抜け出すことができなかったという苦い経験に対する反省であったとも言える。既存の世界経済秩序の中で、GATT体制は世界貿易の自由化に大きく貢献してきた。貿易の自由化は、それに参加した国の経済成長を促進し、さらに経済の成長は貿易の自由化を助長してきている。

現実の世界経済秩序の中では、世界貿易におけるすべての取引が自由化されるということは望めそうもない。先進諸国は、それぞれに、国内での産業構造調整にあたっての種々の困難をかかえている。短期間にすべての貿易障壁を除去することには多くの抵抗を覚悟しなくてはならない。その上、たとえ先進諸国相互間での貿易のすべてが自由化されたとしても、先進諸国が途上諸国の開発しつつある産業についての競争産業を持つ限り、途上諸国については先進諸国よりの競争商品の輸入に対して貿易障壁を設ける特権を残さなくてはならないかも知れない。

このような状態においては、世界経済秩序の中で効率を最大限に維持することはできない。従って、また、世界経済秩序の中での公正を完全に公平に維持することもできない。しかし、先進諸国にかかわる貿易がすべて自由化され、途上諸国の先進諸国からの輸入に関してのみ貿易障壁を残す状態においては、完全に公平な公正は維持されないとしても、途上諸国にとって有利な状態となっていることは確かである。

現実には、GATT体制に支えられて世界貿易が大巾に自由化の方向にむかってきており、その実績は認めなければならないとしても、世界貿易が完全に自由化されてはいない。

一つには、ECのような地域統合体が結成され、域内における貿易を自由化し、域外については差別的な取扱いをすることによって地域経済の発展をはかる傾向が出てきている。このような地域統合体の結成は、域内の統合加盟諸国にとっては多くのメリットを見出すことができるが、世界経済全体としての効率の増大、または公正の拡大にとって望ましいかどうかは確言できない。この点に関しては「次善策の理論」の教える通りである。先進諸国の間でECのような地域統合体が結成されたと同じように、途上諸国の間でもLAFTAのような地域統合体が結成されている。これはECほどには経済統合の実績をあげているようには思えないが、その基本的な性格としてはECのもっているものと変りはない。これらの他にも、先進諸国によると途上諸国によるとを問わず、いくつかの地域統合体が結成されてきている。EFTAとかCACMといったものがそれである。このような世界市場のブロック化の傾向は、一方では世界貿易の全面的な自由化が実現し難いことに対する次善策として地域的な貿易自由化を目指したこともあるが、他方、これらの地域統合体が、どの地域統合体にも加盟していない国々の経済をも含めて、相互に排他的に経済を運営する気運を強めてきている。これが世界全体としての効率の増大と公平の拡大に支障をきたしていることは確かである。

さらに、このような風潮のなかで、しかもここで考える南北間の問題についてより深刻な影響を持つものとして、先進諸国における途上諸国からの輸入品に関する貿易制限が依然として残っていることを考えなくてはならない。これは特に、先進諸国において国内産業の保護を必要とするか、または産業調整を行なり必要を認めながらも、その調整に手間どっている品目について見られる。日本にとっては、多くの農産物および繊維製品を中心とする軽工業品がこ

れにあたる。このような先進諸国側における途上諸国よりの輸入に対する制限の存在は、それだけ世界経済秩序の中での公正を途上諸国にとって不利にしている。

2. 途上諸国の要求

途上諸国と先進諸国間の所得格差（南北格差）は現在も非常に大きい。1976年においてすら、先進諸国の平均所得水準は途上諸国におけるものの約15倍である。南北問題における最大の課題は、この南北格差をいかにして縮小させるかという点にある。

60年代にはいって、国連は“開発の10年”の宣言を行なった。国連を中心として積極的に南北格差の是正を実現しようとしたのである。国連によるこの行動は、UNCTADによって実質的に推進されることになっていた。

UNCTADの活動は、当初、“援助よりも貿易を”という事務局長プレビッシュのフィロソフィーによって指導されていた。この指導原理は、60年代の終り頃になって大巾に改訂され、“援助も貿易も”という要求に変わってくることになるのだが、60年代の初期においては、途上諸国から先進諸国への輸出を拡大することにより途上諸国の輸出収益を増大させ、それを資金として途上諸国における経済開発を促進しようとする考え方が支配的であった。

この考え方はまったく正しいものであったと言える。途上諸国は、先進諸国による経済開発資金援助に大きく依存することなく、輸出収益を高めることにより、自力で資金の多くを調達し、経済開発を実施する。たとえ先進諸国より多くの資金を導入することが可能であるとしても、いつかは元金に利子を加えて返済しなくてはならない。導入資金が多額にのぼる場合には、その返済に困難が生じる恐れがないとは言えない。この点から考えると、経済開発資金の多くを自力で賄おうとすることは望ましい。

しかしながら、このためには、途上諸国の主要輸出商品である一次産品についての価格の安定化、さらには途上諸国が開発しつつある工業製品をも含めての輸出商品に対する先進諸国の側での市場の開放を必要とする。先進諸国にとっては、資金の供与以上に困難を感じる要求である。

一次産品の価格は、この商品の性格上、主として市場における需給によってきめられる。天然ゴムについてのシンガポール市場やロンドン市場、錫についてのロンドン市場のように、特定商品についての特定市場が設定されており、それぞれの商品の標準世界市場価格が、それぞれの特設市場において、市況に応じて決定されている。

一次産品の供給は、その性格上、自然条件によって左右されることが多い。市況は多くこれによって左右される。しかも、一次産品は、投機の対象となるものが多い。商品市場は本来、このような性格をもって成立してきている。最近になって大巾に市場機構の近代化が行なわれてきているが、本来の性格である投機市場の機能が失なわれてしまうことは考えられない。

一次産品の世界的な流通は、このような市場機構を通して行なわれている。一次産品の生産者価格は、当然のこととして、市場における平均価格より低い。投機の対象となる商品は、市場における低価格の時に大量に買付けられ、高価格の時に放出される。一次産品の消費者は、市場の平均価格よりも高い価格で購入を余儀なくされる。生産者価格と消費者価格の差額は、言うまでもなく、流通機構の中に吸収されてしまっている。

このような事態が発生するのは、主として一次産品価格が大巾に不安定であることによっている。価格の不安定性が商品の投機性を高め、さらに商品市場の投機が価格の不安定の巾を増幅している。一次産品価格の不安定性が、主として一次産品生産における自然条件の変化に依存していることを考えれば、この価格の不安定性は避けられないもののようにも考えられる。しかも、この価格の不安定性を予定して成立し、一次産品の生産者に不利な価格を余儀なくし

ている商品市場も、商品の世界市場の中での流通の円滑化に多くの貢献をしていることも確かである。だから、この種の市場を直ちに破壊して、それにかわる新しい商品流通機構を作りあげることが得策とは思えない。

しかし、一次産品価格の不安定性はできるだけ是正する必要がある。そこで考えられるのが‘バッファー・ストック計画’である。何度も繰返すように、一次産品の生産は主として自然条件に依存している。悪天候の場合には、農産物の生産は大巾に低下し、価格は騰貴する。逆に、豊作の年には価格は低下する。一次産品価格は、このように、自然条件によって大きな不安定性を示すことになる。そこで、もし、豊作の年に収穫された穀物の一部をストックとして保存し、不作の年にそれを放出するという措置をとることができるならば、商品市場に供給される穀物の量は平均化されることになり、価格の不安定性も是正されることになる。

この計画は、一次産品を生産する途上諸国の強い要請もあり、国連を中心として先進諸国に呼びかけられたが、ストック保有のための資金が巨額にのぼること、ストックされた商品が具体的にどこに保管されるかという問題が争点になり、いまだに具体化されるに到っていない。

このように、60年代から70年代の始めにかけては、一次産品価格の不安定性の是正が必要であることは十分にわかっていながらも、実効を伴う対策はほとんどなされていなかった。

しかも、一次産品に対する需要の所得弾力性は工業製品についてのそれよりも低く、世界経済の伸びにくらべて一次産品に対する需要の伸びは大きくなった。このような情勢のもとで、一次産品についての世界的な過剰基調による豊富で安い一次産品を工業用原料として用いる先進諸国の経済は順調な伸びを示したのに、一次産品生産国である途上諸国の経済の伸びは、期待されたほどの実績をおさめることができないままに過ぎてきている。

一次産品についての世界的な過剰基調とその生産技術の停滞性のために一次

産品価格は低水準にとどまらざるをえなかった。これに対して、工業製品価格は、生産技術の著しい進歩と品質の改善により上昇を続けた。このために、工業製品を主要輸出品とする先進諸国と一次産品を主要輸出品とする途上諸国との間の交易条件は、途上国側に不利化する傾向にあった。これに加えて、上述の一次産品価格の不安定性に基づく途上諸国にとっての不利な要因は、途上諸国における経済開発の促進を阻害するものとなっていた。

その上に悪いことには、先進諸国は、途上諸国から工業用原料となる一次産品についての輸入するのにやぶさかでなかったが、農産物・水産物および食肉類についての国内産業保護を必要とする品目については輸入制限を行ない、途上諸国からの輸出を阻んできている。

しかし、問題は一次産品にかかわるものだけではない。一次産品の所得弾性が工業製品のそれより低いこと、したがって一次産品の生産だけにこだわっていたのでは一次産品を生産している途上諸国の経済開発には限度があること、そこで、経済開発を進めるためには何らかの形での工業化を実施する必要があること、については途上諸国も十分に理解していた。

そこで、途上諸国としては、それぞれの国の実情に応じてちがったパターンをとることにはなったが、60年代以降、工業化を通しての経済開発に力をそそいできている。しかし、工業化の実現には一定の合理性と規則を必要とする。社会主義圏諸国でない限り、市場経済のメカニズムを無視することは許されないし、産業構造編成にあたっての迂回生産拡大の方式を度外視することも許されない。これらの合理性と規則を無視したために、工業化を開始したものの失敗に終わった国もあった。だが、多くの途上諸国は工業化を推進してきているし、その中のあるものは既に先進諸国の一部の産業と競争しうる生産力を持ちうるまでに成長してきている。

途上諸国における工業化の成功は、彼等自身の努力も無視できないとしても、主として、先進諸国による経済援助によって推進されてきている。直接的

な効果は先進諸国における民間企業による直接投資によってもたらされたし、間接的には政府援助によるインフラ充実が工業化の推進を支えてきた。先進諸国としても、直接投資を通しての生産力の途上諸国への移転が、遠からず自国の競争産業にとって深刻な影響をもたらすであろう“ブーメラン効果”をまったく予想しなかったわけではない。しかし、途上諸国が輸入代替的工業化を実施するために、それぞれの国の周囲にはりめぐらした貿易障壁をのりこえて、従来の市場を維持し確保するためには、従来通りの先進諸国からの輸出では対抗できなくなり、やむをえず直接投資により現地生産を行ない、現地市場の維持と確保をしなくてはならなかった。

先進諸国による直接投資は、投資相手国における国内市場の維持と確保とを目的としていたため、投資規模もそれに見合った大きさのものであった。しかし、外国資本の進出に刺激され、また、それによる技術移転が国内に伝播されるにつれて、国内資本による同種産業への投資が誘発される。有利な産業である程、この傾向は著しい。その結果、国内市場に供給するにたる以上の生産設備が設置されることになり、過剰設備の圧力が発生することになる。当然のこととして輸出市場を必要としてくる。

問題となる商品の世界全体としての需要は当然に増加してはきている。しかし、途上諸国におけるこの商品の生産力の増大は、需要を上回る供給能力を備えてきている。しかも、この種の商品は労働集約的な産業の製品であることが殆んどであり、労働過剰型の途上国経済において労働生産性が引上げられ、商品の品質が国際的な標準に達し、製品の引渡し安定化してくると、先進諸国における競争産業は対抗しえなくなる。これらの産業は既に淘汰されるべき運命にさらされてきている。最も典型的な例は、繊維産業において見られる。

先進諸国としては、途上諸国への直接投資を通しての工業化の推進を、本来に途上諸国における経済開発に対する援助として考えていたのなら、途上諸国における工業化が上述した状態をつくり出してくると平行して、先進諸国

内部での産業構造の調整を実施し、途上諸国の製品に市場を開放する準備を進めていなければならなかった筈である。しかしながら、実際には、先進諸国における産業調整は十分に行なわれていない。そのままでは、先進諸国における関連産業は途上諸国の競争産業に破れ、国内的なトラブルを発生しかねない。そこで、先進諸国は、関連商品についての輸入制限を実施して国内関連産業の保護を行なう傾向にある。できるだけ早期に産業調整を行ない、途上諸国による製品に市場を開放すると言いながらも、産業調整は遅々として進まない。このような状態は、途上諸国にとっての交易条件を不利化すると共に、そこでの経済開発の推進を阻害している。世界経済秩序の効率化を阻害しているとも言える。

以上は輸入代替的工業化にかかわる問題として考えたが、途上諸国が生産する一次産品を加工し、従来の一次産品そのものの輸出にかわる加工品輸出を目指す輸出代替的工業化についても別の問題がみられる。

輸出代替的工業は、国により、どのような一次産品を生産しているかによりその種類を異にしている。工業用原料となる鉄鉱石生産国が、鉄鉱石そのものを輸出するのではなく、ペレット工場を設置し、ペレットとして輸出するというような場合には殆んど問題はない。工業用原料の消費国が、この工業化を援助し、その製品を引取ることを目的としているからである。これに対して、食料品加工となると別の問題が出てくる。例えば、パイナップルの缶詰について考える。この種の産業は既に先進諸国の食品資本が既に特定の途上諸国において、この種の産業を大規模に開発してきており、世界市場においても大きなシェアを持っている。そこで、他の途上諸国が、先進諸国の援助を受けるにしろ、新たにこの種の産業を開発したとしても、結局は限界供給者としてしか活動できず、十分な輸出の促進は期待できない。局面の打開策としては、自らの力で新しい市場を開発するか、既存の先進諸国の食品資本のチェーン工場として市場の保証をとりつけるか、の方法しかない。前者は非常に困難な方法

であるし、後者は途上諸国にとって経済開発に大きな貢献は期待できない。ここでも、先進諸国は途上諸国の経済開発にとっての障害をもたらしている。

以上述べてきたようなものの局面をとってみても、途上諸国としては先進諸国に対する不満を感じないはずもないものばかりである。その上に、60年代を通しての先進諸国による途上諸国に対する経済開発資金援助は途上諸国における経済開発を十分に進めるにたる程のものではなかった。GNP実質成長率でみると、途上諸国のそれは先進諸国におけるものよりも若干高く維持できたが、途上諸国における爆発的な人口の増加により、所得水準（一人当りGNP）の実質増加率では途上諸国は先進諸国を追いこすことができず、結果として南北格差は是正されるどころか悪化の傾向すら示すことになった。

途上諸国の不満は、この結果をみることによりその頂点に達することになる。世界経済秩序の再編成が必要であると主張し始めることになるのである。

3. 世界経済新秩序

途上諸国の発言力が強化されてきたのは60年代の終り頃から70年代の始めにかけてである。先進諸国の経済は、低価格で豊富に供給される工業用原料を利用することによって順調な成長を続けてきていた。しかし、60年代の終り頃になると、‘成長の限界論’が普及し、地球上の資源の有限なこと、その利用を節約する必要があることが世界的な世論となるに及んで、先進諸国としては、天然資源を産出する途上諸国の重要性を再認識する必要に迫られることになった。

特にOPEC諸国は、このような世論を背景としてメジャーとの交渉を有利に進め、1971年にはテヘラン協定により石油価格の引上げをメジャーに認めさせることに成功した。

しかも、70年代に入って数年間にわたって続いた農産物不作による農産物価

格の上昇は、世界経済の中での途上諸国の地位の確認に大きく役立った。

さらに、1973年の秋から74年1月にかけてのOPECによる石油戦略の成功的な展開は、途上諸国に大きな自信を持たせることになった。

このような背景に支えられて、途上諸国グループは、1974年の国連総会において“世界経済新秩序”の樹立宣言を採択させることに成功したのである。

この“世界経済新秩序”樹立の要求は、要約すると次の5点にしばられることになる。

- (1) 適当な経済社会制度を自由に採用すること、
- (2) 途上諸国内に賦存している天然資源に対する国家主権の行使を拡大すること、
- (3) 途上諸国にとって不利な交易条件を改善すること、
- (4) 途上諸国に進出している多国籍企業の活動を規制すること、
- (5) 途上諸国にとって不利な国際金融制度を改革すること。

これらの要求は、現在の世界経済秩序の中で解決されなくてはならない主要な課題のほとんどすべてをカバーしている。先進諸国の側においても、この課題に対して種々の配慮をし、状況の改善に努力してきている。これに対して、途上諸国は、この“世界経済新秩序”樹立の要求を通して、途上諸国にとって不利な部分をすべて廃棄し、自分達に都合のよい世界経済秩序の確立を要求してきているものと解釈できる。

これらの要求の中にはまったく正当な要求も含まれ、先進諸国の側においても既に考慮しつつあるものもある。その中でも、最も緊急に解決しなくてはならないと考えられるのは一次産品にかかわる問題である。

既に述べたように、60年代を通して、一次産品の世界的な過剰基調は、一次産品価格を相対的に低くおさえていた。このために、途上諸国は十分な経済成長を達成することができなかった。一次産品の輸出収益によって工業化を推進し、経済開発を促進しようとするプレビッシュのフィロソフィーは夢に終っ

た。これに対して、安くて豊富な一次産品を工業用原料として利用することができた先進諸国は、順調な経済成長を実現することができ、さらに技術進歩や製品の品質改良を通して、工業製品価格も上昇し、先進諸国と途上諸国との間の交易条件は途上諸国の側に不利化する傾向を見せた。

このような事情は、途上諸国の側において、上で述べたような“世界経済新秩序”樹立の要求を提出させる環境をつちかかってきていたと言える。しかし、OPEC諸国が石油戦略を成功裡に展開するまでは、具体的な行動に移す時期ではなかった。1973年10月から74年1月にかけてOPEC諸国が石油戦略を展開し、そのような戦略の展開が十分に先進諸国の経済に深刻な影響を与えるものであり、したがって、途上諸国の発言力を支えるにたるものであることが認識された後、この“世界経済新秩序”樹立の要求は公然と提示されることになったのである。

途上諸国が“世界経済新秩序”の樹立を通して狙っているのは、主として、

- (1) 天然資源を国有化し、
- (2) 従来、外国の企業によって支配されていた生産と価格の決定権を途上諸国自身によって維持し、
- (3) いままで、外国企業に流れていた利潤を自分達に収め、

ることである。しかも、その可能性があれば、OPEC諸国の実績にならって生産国カルテルを結成し、生産制限や独占価格の設定により、できるだけ多くの収益をあげようとしている。

これらの手段により、途上諸国は既存の世界経済秩序の中で見失しなわれていた“公正”の復位を達成しようとするのである。既に述べたように、従来の世界経済秩序の中では、公正は途上諸国にとって不利な形で維持されてきた。これについては誰もが否定しない。だから、途上諸国にとって不公平な公正の状態を是正することについては、誰も反対はできない。しかし、天然資源の国有化、さらには生産カルテルの結成により生産制限や独占価格の設定によ

って事を進めようとする、本当の意味での“公正の復位”が達成されるとは考えられない。先進諸国の側に偏っていた公正が、逆に途上諸国の側に偏るだけのことにすぎない。

“公正”の完全な復位が、同一の価格メカニズムが作用している世界における完全競争と自由貿易のもとにおいてのみ達成されることを考えれば、上で述べたような途上諸国の企ては、公正の阻害にこそなれ、是正とつながるものではない。

従来の世界経済秩序が先進諸国にとって有利に展開されてきていたことに對する反撥として、途上諸国にとって有利な状況を実現しようとしているとしか考えられない。

さらに、このような途上諸国の要求は、天然資源を保有している途上諸国にとっては有利に作用するかもしれないが、天然資源の賦存に恵まれない途上諸国にとっては何らの恩恵も期待できないし、その上に、従来以上に深刻な立場におかれることになる。このことは、OPEC諸国が展開した石油戦略の影響をみれば容易に想像できるところである。

これらのことを考えると、現在、途上諸国によって提出されてきている“世界経済新秩序”というものには、先進諸国としても十分に考えなくてはならない点が多く含まれていることは確かであるが、その処理の方法を誤まれば世界経済秩序を大きな混乱に陥らせるかもしれない要素も含まれている。既存の世界経済秩序が先進諸国に有利に運営される仕組みを持っていたことは確かであるし、この点の修正は当然に必要なものであるが、その修正にあたって、途上諸国の要求をそのまま受け入れることもできかねているというのが実情である。

4. 効率と公正を維持するために

そこで、既存の世界経済秩序の中で公正の維持を不当に阻んでいる要素を除

外する必要がある。

このことを考えるにあたってのガイドラインは既に示した通りである。同一の価格メカニズムが作用している世界において、完全競争と自由貿易が達成される時に、世界経済秩序は最大の効率の発揮と共に、最も公平な公正を維持できる。このことから分るように、既存の世界経済秩序の中で公正の維持を不当に阻んでいる要素というのは、とりもなおさず、完全競争と自由貿易を阻んでいる要素とも言うことができる。

さらに、もう一つの重要な条件も考えなくてはならない。理論的に考えて、最大の効率も最も公平な公正の実現を保証しているのは、完全競争と自由貿易が同一の価格メカニズムの作用する世界経済の中で達成されることである。しかしながら、現実の世界経済の中においては、途上諸国における主要生産物および主要輸出品は一次産品であり、先進諸国におけるそれは工業製品である。一次産品の価格は商品市場における市況によって決定されるのに対して、工業製品の価格は主としてコスト原理によって決定される。しかも、上記の完全競争と自由貿易のもとでの命題を成立させているのは、このコスト原理による価格メカニズムが作用している状態を想定している。このように異なる価格メカニズムが共存している世界経済において、上記の命題が実際に適合しうる状態を実現しようとするれば、一次産品の価格も工業製品の価格と同じようにコスト原理によって決定されるような生産体系を導入できればよいが、一次産品の性格上、これは殆んど困難である。現在の世界経済秩序のもとでとりうる方法としては、一次産品の生産国と消費国が協力し、何らかの方法で一次産品価格の安定化と一次産品生産国の所得保障を行なうこと以外にはなさそうである。

このためには、すくなくとも、一次産品を生産し輸出している途上諸国に対して、一次産品価格の安定化、輸出収益の安定化および引上げを保証することが必要となってくる。これに関して、最近では、国際商品協定とか輸出所得補償協定が考えられ、具体化されてきている。いずれも、一次産品の生産国と消

費国の双方の協議により、国際商品協定については輸出価格の安定化を、輸出所得補償協定については輸出所得の安定化を目的としている。これらの方法は、一次産品生産国が、その消費国の思惑を無視して勝手に生産国カルテルを結成し、世界経済を混乱に陥し入れる危険を含むものであることにくらべれば、世界経済の効率的な運営を阻害することなく、一次産品問題にひとつの解決を与えるものとして評価されている。しかし、これらの方法も、結局はその制度の運営にどの程度の資金が利用できるかによって効果の発揮が制約されるという難点があり、さらに、その資金をどの国がどのように分担するかをきまなくてはならないという難問もかかえていることに留意する必要がある。

一次産品にかかわる問題をこのようにして解決の方向に導びくことにすると、残された問題は、世界経済秩序の中での完全競争および自由貿易の実現の方法についてである。既に述べたように、60年代以降における世界的な貿易自由化の潮流の中であって、先進国だけでなく途上国においてもまだ貿易制限を実施している。このような状態においては、世界経済秩序における最大の効率は実現できないし、従って、最も公平な公正を達成することも期待できない。

しかし、途上諸国が貿易制限を実施することは、その経済開発が工業化を必要とし、さらに工業化の達成にあたり幼稚産業保護の見地から貿易制限を容認しなくてはならないために避けられない。このような貿易制限は、極めて短期的な考え方からすれば、世界経済の効率をそこない、公正をみだしていることは確かであるが、あとで述べるような長期的な観点で世界経済秩序の再編成を考えれば、あながち排除すべきものでもない。

途上諸国側における貿易制限をこのように考えることにすると、現在の世界経済秩序の中で完全競争と自由貿易の達成を阻害しているのは、OPECによる石油の独占価格と先進諸国による貿易制限である。

石油価格の正常水準がどの程度のものであるかについては確言できないとしても、現在の価格水準が正常価格を大巾に上回っていることは想像に難くな

い。一方で生産制限をほのめかせながら、他方では石油消費国における消費節約を牽制して価格操作を行なっているOPECの政策それ自体が、はっきりと独占価格の存在を示している。このような独占価格によりOPECは石油消費国に対して大巾に有利な交易条件を維持している。石油に関する限りに、世界経済における公正は大きくゆがめられている。しかも、石油消費国が先進諸国だけでなく途上諸国をも含んでいることを考えると、この点にかかわる何らかの是正策を必要とすることは言うまでもない。その上、この独占価格の存在により、世界の購買力の一部が石油産出国に集中し、しかも、それが死蔵されていることにより、世界経済それ自身の活動すら順調に動かなくなってきたことにも留意する必要がある。

先進諸国による貿易制限は2つの側面を持っている。まず、先進諸国相互間の貿易を制限することにより貿易の拡大を阻み、世界経済の効率化を阻害している。また、途上諸国からの輸入を制限し、途上諸国に不利な交易条件をおしつけることにより、世界経済における公正の実現を阻んでもいる。

これらのことは、いずれも、先進諸国がそれぞれの国内における産業構造調整にあたって難航していること、また、各国の産業構造の長期ビジョンの観点から特定産業の保護に固執していることによっている。しかも、農業関連産業の保護は、たんに食料政策の長期的視点からだけでなく、国土の自然環境保護とも絡みあうことになり、一朝一夕には解決できない問題を含んでいる。

しかしながら、いずれにしろ、このような貿易制限の存在は世界経済の効率と公正にとって不都合なものであることにはちがいない。特に、本論文とのかわりにおいては、先進諸国の途上諸国よりの輸入品に対する制限、なかでも工業製品に対する輸入制限には十分な配慮を必要とする。

経済開発を所得水準の上昇によってとらえることにすると、経済開発の推進は工業化によって達成されるという経験的な法則をわれわれは持っている。一次産品を主要生産物としてきた途上国も、経済開発のために何らかの形で工

業化を進めようとしてきている。しかしながら、途上諸国における工業化は、60年代における繁栄の後、70年代にはいって頓挫してきている。これは、60年代における途上諸国での工業化が、先進諸国の民間企業の世界市場政策の一環として支持され推進されてきていたことによっている。途上諸国は、自国が工業化により開発しようとする製品に対する輸入関税を上げたため、従来、その市場に輸出していた先進諸国の民間企業は、輸出をやめて現地生産に転換したのが60年代における途上諸国の工業化の繁栄をもたらした。しかし、その後、途上国市場の需要を現地生産による供給によって充足できるだけ生産設備が設置されたあとは、設備の拡充は期待されなくなった。先進諸国の民間企業としては、自国内市場および世界市場のシェアを従来通りに維持しようとしており、途上諸国において開発されてきた産業を輸出産業にまで育成し、自分達の世界市場におけるシェアを縮小しようとは望まなかった。70年代にはいってから、途上諸国における工業化が頓挫してきているのは、このような理由によっている。

このような状態は、途上諸国にとって望ましいものではない。途上諸国は、先進諸国の民間企業により開発された産業からの技術移転と、自国内で蓄積した資本を用いて、生産設備を拡充し、生産性を高め、輸出産業として成立する程の競争力を保有し始めているものも出現してきている。先進諸国が途上諸国からの工業製品輸入にあたって貿易制限を行なっているのは、この種の途上諸国製品に関してである。

先進諸国としては、既存の国内産業が途上諸国の追い上げにより窮地に立たされているのに対し、産業構造の積極的な調整を進めるのではなく、貿易制限により保護し、延命策を講じている。これは、産業構造の調整という問題は一朝一夕には解決できないため、一時的な便法であるという弁明もあるが、すくなくとも、途上諸国における経済開発を阻害していることは確かである。しかも、このような貿易制限が途上諸国に対して不利な公正を強いていることは既

に述べた通りである。

このような不公正を是正するためには、直接には、先進諸国が途上諸国からの工業製品の輸入にあたっての制限を撤廃することが必要である。

5. む す び

——長期的な見通し——

以上において、(1)経済学の立場からみて本当の公正とは何かを明らかにした上で、(2)現在の世界経済秩序の中で公正の達成を阻害している要因が何であることを示し、その対策を考えた。

しかしながら、現実の世界経済の中で、公正の達成が大きく深刻な問題としてとり上げられてきているのは、公正それ自体が十分に維持されていないことだけでなく、大きな南北格差が存在しており、それを是正できないのは公正が十分に維持されていないからであるという認識によっている。

このような状態にあっては、たとえ一次産品価格の安定化と一次産品輸出国の所得保証が実現され、さらに、先進諸国における途上諸国からの輸出品に対する制限が撤廃されたとしても、これだけでは南北格差の是正に大きな効果をもたらすものとは考えられない。南北格差の是正が十分に実現されない場合には、途上諸国は、世界経済新秩序樹立の要求によって示したガイドラインに沿って非常にラジカルな手段にうったえてくることも考えられる。OPECによる石油戦略の展開によって世界経済が経験せしめられた事態がふたたび発生しないとも限らない。この場合には天然資源保有国にとっての交易条件が急激に好転せしめられ、逆にその消費国にとっては、先進諸国と途上諸国をとわず、深刻な事態をあげられることになる。公正は従来とはまったく逆の方向に歪曲させられることになり、公正の維持はますます困難となる。

このようなことを避けるためには、南北格差の是正を目的とすることができるだけ

の手段を講じる必要がある。途上諸国における経済開発を促進するための援助に対し、従来よりも多くの関心が払われる必要がある。さらに、このような援助によって促進される途上諸国での工業化に対し、先進諸国は産業構造の調整を通して対応しなくてはならない。

これらのことは、直接的には公正の維持と別個の問題のように考えられるが、長期的な視点からみて、公正の維持にとって不可欠の対策と考えられる。

ある利益概念による諸会計 現象の説明

中 野 勲

1. はじめに——利益測定をめぐる諸問題

筆者は、これまで、もっぱら会計的利益概念の研究に従事してきた〔3〕,〔4〕,〔35〕。営利企業の最高の目的（の1つ）は利益の追求という点にあると考えられ、そしてその事実と照応して企業利益の測定という課題は企業会計においてもっとも大きな重要性をもつと思われる。他の多くの会計問題も、利益の測定という中心課題と関連づけることによってのみ、満足な解決をあたえられるであろう。

ところで、企業利益の測定をめぐる研究領域は、次の2つに大別されうであろう。

(1) 現在の会計制度下の現実において、会計計算はいかなる意味内容をもった会計的利益概念（＝会計測定値として写像されたものとしての企業利益）を測定し報告しようとしているか、が第1に研究されねばならない。いいかえると、所与（観察対象）としての会計実践の全体が、どのような種類の利益概念の測定行為として統一的に理解・説明されうかが研究されねばならない。

(2) インフレーションの進行、利害関係者達の情報要求の多様化等の環境的ファクターに対応するために、（現実にいまだのような種類の利益概念の測定が志向されているか、という事実問題とは別に）われわれはいかなる種類（いかなる意味内容）の会計的利益概念を測定し伝達することが最適であるか、と

いう規範的な政策問題が、応用科学としての会計学によって解決されなければならない。

現在のところ、上記の2つの課題のいずれについても、会計学は十分に納得できる解決をあたえていない。前者にかんして云えば、会計的利益は収益と（取得原価にもとづく）費用との対応差額として形式的な計算操作の面だけから——いわばオペレーショナルに——定義されているにすぎず、そのようにして計算されたネットの差額としての「純利益数値」が情報としていかなる意味内容をもつのかという点がまったく解明されていない⁽¹⁾。そしてその結果、棚卸資産会計や減価償却会計においていかなる場合にいかなる会計方法が選択・適用されるべきかという「選択原理」を、現在の会計学は指示することができない。計算目標としての会計的利益の意味内容が明確化されていないために、手段としての会計方法の合理的な選択が不可能になっている。

後者の問題、すなわち動的な環境変化のもとでの最適な会計的利益概念はいかなるものであるべきかという政策的問題も、万人に承認された理論的解決をみていないのである。たとえば、現今の持続的なインフレーションの下でどのような利益概念が会計測定目標におかれるべきか——修正原価主義的な利益概念か時価主義にもとづく利益概念か、あるいは両者の結合か——という問題は未解決の難問の1つである⁽²⁾。これが未解決となっている根本原因は、複数個の代替的な財務会計システムの各々をその「望ましさ」にしたがい順位づけるための基準を、実行可能な形で確立することが容易でないことにある。第1に考えられる基準は「真実性」である。すなわち、企業の経営成績と財政状態を真実に測定するような会計システムが、あるべき正しいものだ、と考えられ

(1) 例外として、取得原価は当該財の利用から生ずると予想される未来の純収入の流れの割引現在価値をあらわす、という主張が行なわれた〔14〕。しかし、その取得時点においてさえも、上の両者の値が等しくなるのは完全競争の長期的均衡が成立している場合のみであることが証明されている〔23〕。

(2) この問題については〔3〕を見られたい。

るかも知れない。しかし、結論から先に云うが、この「真実性」原則は、わが国で解されている合原則性という形式的意味においては定義・解釈されうるが、もっと実質的に、特定の状況下においてどの会計測定システムが最適かを決定するための「よりどころ」としては全く役に立たないのである。その理由は、スネイヴリーが指摘している〔37, p. 226〕ように、経営成績とか財政状態とかは数多くの諸属性から構成されており、そのそれぞれの属性について事実[・]に[・]即[・]した、真[・]実[・]な[・]情[・]報[・]というものがあ[・]り[・]う[・]る[・]わ[・]け[・]で[・]あ[・]る[・]。そして明らかに、そのすべてを測定することは不可能である。したがって、いかなる側面、又はいかなる属性が測定対象として選択されるべきかが問題になる。しかし、真実性原則はこの選択を行ないえない。真実でも役に立たない（not useful）情報が多く存在するからである（ex. 企業を通過したすべての紙幣の通し番号の記録〔37, p.224〕）。したがって、問題は「いかなる真実が有用か」(what truth is useful)である、とスネイヴリーは考える〔37, p. 224〕。

このようにして、アメリカ的会計思考によると、規範的な会計政策問題を解決するための究極のよりどころは、会計情報の「有用性」(usefulness)という基準であると考えられている。厳密にいうと、有用性概念はさらに、(特定の)情報利用者個人にとっての会計情報の役立ちをあらわす「個人的有用性」と、全体社会にとっての会計情報の有用性を示す「社会的有用性」とに大別される。会計思想は前者から後者へと移⁽³⁾って来ている。しかし、社会的有用性とい

(3) 「個人的有用性」を強調する文献には、たとえば ASOBAT〔22〕がある。厳密にいうと、これは個人的有用性への「会計基準的アプローチ」とでもいうべきものである。すなわち、ある情報が会計情報として受け入れられうるがためには、直観的にみて望ましいと考えられるいくつかの特質(ex. 目的適合性, 検証可能性, 不偏性および数量化可能性)をそれは持たなければならぬという形で、それら会計諸基準にパスしたものが個人的有用性をもつと想定されるのである〔22, pp. 7-8〕。しかし、情報の個人的有用性というものは、究極においては、その情報を最有利な方法で利用することにより（それを全く使わない場合にくらべて）どれだけの期待効用の増加が生じたかによって定義されるべきであろう。そしてこの見地に立つと、はたしてある情報がある個人にとって、

う概念は不明瞭である。会計情報の・社会にとっての・役立ち、社会が複数の個人の集合である以上は、その情報の・各個人にとっての・有用性ないし選好（preference）にもとづき、それら個人的選好を何らかの方法で総合することによって、観念されまた測定されなければならない。しかし、アロー〔20〕によって始めて発見されデムスキー〔25〕、マーシャル〔34〕等により会計学文献の中に導入されて来た定理によれば、すべての場合において、ただ1つの政策（すなわち会計利益測定システム）を社会的に最も望ましいものとして個人的選好の総合により導き出してくるような、合理性をもったルール（すなわち社会的厚生関数（social welfare function））は存在しないのである。いいかえると、会計システムの「社会的有用性」という観念の意味内容自体がオペレーショナルに、はっきりしないのが現状である⁽⁴⁾。したがって、そのように不明確な「社会的有用性」にもとづいて規範的な会計政策問題を解決することは、ほとんど不可能なのである。

どの程度の有用性を持つかは、その人間が彼の環境諸状態の各々がどの程度の主観的確率で発生すると考えるか——つまり彼の beliefs——、および特定の成果（ex. 各意思決定からの貨幣的報酬）に対して彼がどの程度の効用（すなわち主観的満足）を感じるか——つまり彼の preference——に依存する。だから、個々人の beliefs や preference から独立した諸会計基準にもとづいて「あるべき」会計情報システムを選択することは、かならずしも常に、個人的有用性の立場から見て最善の選択をもたらさないかも知れない。この点はデムスキー〔24〕により指摘された。それ故、個人的有用性は、上述の期待効用増分——情報価値と呼ばれる——を、彼の個人的な beliefs と preference を織りこんで、直接に推定することによってしか表わされえないという思想が生じて来た。フェルサム〔27〕、フェルサムおよびデムスキ〔28〕により、かかる、個人的有用性への「情報価値的アプローチ」が提唱されている。

(4) しかし、個々人が単一の代替案を確定的に選択するのではなくて、むしろ彼の選択は確率的である（つまり、彼は各代替案をそれぞれある確率で選好する）と仮定するならば、アローの不可能性定理は回避されうる、という理論が最近出されている〔26〕。

2. 本稿の目的

上述の前者の問題，すなわち，現在の現実の企業会計制度はいかなる意味内容をもった会計的利益概念を測定しようとしているかという「事実問題」を，以下において，我々は研究する。結論的にいって，「リグレット余剰としての利益概念」——その内容は後述する——が，会計実務の測定目標になっているという仮説が提起されるであろう。そして，会計実践における「販売基準」，「低価主義」そして「原価の正常性」という3個の重要な会計現象が，その新しい利益概念の測定のために奉仕する手段として統一的立場から説明されうることが示される予定である。つまり，われわれが提案する利益概念が会計実践上の諸現象をある程度まで説明しうるということが明示される。

3. リグレット余剰としての会計的利益概念

会計実践をある程度まで統一的に説明しうると思われる利益概念として，「リグレット余剰としての利益」という観点を提案したい。これを我々は次のように定義する。

「当期の実現収益にたいして，もしもその当期収益の稼得が最初からまったく予定されていなかった（つまり当期実現収益はゼロであることが予定されていた）と仮定すれば発生せしめられなかったであろう・諸支出の・諸金額の合計を，当期費用として対応せしめることによって生ずる利益数値を『リグレット余剰としての利益』と呼ぶ。」

上の定義における期間費用額は，うらから云えば，当期のその実現収益額を入手するために意図的に発生せしめられたマイナス金額として解釈されうる。この意味で，その費用額は当期実現収益にたいして明白な因果関係ないし相関

関係をもっているといえ、したがってまた、（費用と収益との）対応概念として相関関係の存在を要求するAAAの考え方〔16〕に合致するのである。

この利益概念は、情報としていかなる意味内容をもつか。上の定義における期間費用額は、もしも当企業が収益稼得活動を今期中まったく行わなかったとすれば発生を回避しえたはずの金額である。したがって、現実には遂行された今期の経営活動の下において、もしも当期実現収益がかかる回避可能な費用額のうちたとえ1部分でも回収しえなかったとすれば、今期の経営活動が全然なされなかった時の方が当期末純資産額はその差額だけ一層大きかったであろう。すなわち、上の意味の費用の未回収は当企業にとって、「今期の経営活動をまったく行わなかった方がベター（期末純資産がヨリ大という意味）であった」という「後悔」(regret)をもたらすであろう。だからまた、この種の損益計算において正の余剰、つまり純利益が測定されたとすれば、その数値は、かかるリグレット分岐点（＝利益ゼロの点）をこえて稼得された収益余剰を意味するわけであり、このことから、我々はこの利益概念を「リグレット余剰としての利益」と呼ぶのである。

期間利益がもつべき機能として、「分配可能性」および「（業績）尺度性」ということが指摘されている〔10〕。ここで「分配可能性」とは、当期首における投下自己資本額をこえて稼得された資本余剰としての期間利益概念、すなわち、それを分配しても期首自己資本の大きさは不変に保たれるような大きさ、を意味する。他方、後者の「（業績）尺度性」とは、総（又は自己）資本利益率の分子となることによって、あるいは1株あたり利益の計算の出発点となる期間利益額をもたらすことによって、当企業の当期の業績（経営効率）の尺度となるという、期間利益の機能をいうのである。そこで、われわれの利益概念にかんする1つの問題として、「リグレット余剰としての利益」は、取得原価主義会計の実質的内容である名目資本維持を達成した後の稼得資本余剰としての「分配可能性」および上記の意味における「（業績）尺度性」をもつと

いえるかという問題が生ずるわけである。

まず「分配可能性」について。新品固定資産の取得原価とその1年中古品価格（新品取得時の）との差は、もしも当企業が新品を今年度の1年間使用することをストップするならば回避しえたマイナス貨幣額である。なぜなら、この時には、新品でなく1年中古品を最初から購入し1年間ねかせておけば、第2年度からは新品の継続的使用時と同じ固定資産サービスが入手しえたから。この意味において、上の価格差は、上に定義された「リグレット余剰としての利益」の計算に適合した第1年度減価償却額である。さらに、これだけの費用が回収されていれば、第1年には新品固定資産を使用しない方がよかったという事後的リグレットは防止される。つまり、当期首の新品資産に投下された貨幣資本額は、1年中古品を買ってなお上の価格差を企業にもたらしたはずだから、当期末に1年中古資産プラスこの価格差に相当する（償却費により回収された）資産が企業内に留保されれば、投下名目貨幣資本は維持されたものと考えられうる。ゆえに、リグレット余剰としての利益は、同時に、名目資本余剰としての「分配可能利益」である。

次に「業績尺度性」について。上にのべた減価償却費は「回避可能な」費用であるから、もしも第1年度において経営活動がまったく行われなかったとすれば、収益も費用（償却費のみとして）もともにゼロである。したがって、この種の減価償却費を差し引いたのちの余剰としての当期純利益は、今期まったく経営活動を行わないという政策——「無活動政策」——がとられた場合にくらべて、現実に経営活動を遂行したことにより生じた収益余剰をあらわす。つまり、その期間利益数値は、無活動政策により評価された今期の経営業績をあらわすといえる。

このように、期間費用の諸項目にかんするその費用金額を、もしも今期の経営活動が行われないと予定されていたならば回避しえた大きさとして適当に評価するならば、それにもとづいて測定されうる当期純利益は、分配可能性と業

績尺度性とをともに持っているのである。

4. 販売基準とリグレット余剰利益

期間収益を計上するための「販売基準」は、いわゆる実現主義の具体的な1つの適用例をあらわしている。測定可能性（measurability）ないし客観性⁽⁵⁾、それに決定的に重大な事象（crucial event）の発生⁽⁶⁾ということを含意する実現主義の思想を反映して、「販売基準」は、ヘンドリクセンによれば、次のいくつかの根拠にもとづくものと云われる〔29, p. 173〕。

- (1) 当該生産物の価格が、いまやかなり確定的に定まっていること。
- (2) その生産物は企業を去って、ある新しい資産がその代りとして生じていること——交換（an exchange）が生じていること。
- (3) 大抵の企業にとって、売上は当企業の経済活動において、もっとも重要な（most significant）財務的事象であると仮定される。
- (4) その生産物の製造または取得にかんする原価の大部分、および処分のための費用は、いまや発生している、あるいはいまやただちに決定可能である。

このような「根拠づけ」の弱点は、販売基準の特質がよく分析されてはいるが、それら4個の根拠の相互間における重要性の差異——あるいは簡単にいって「相互関係」——が示されていないこと、にある。具体的にいうと、収益認識にかんする「現金基準」にくらべて、販売基準は、(3)の「もっとも重要な財務的事象を反映する」点では一層すぐれてはいる。しかし、他の3つの根拠に

(5) 「実現の本質的な意味は、資産または負債における変動が、会計記録上での認識計上を正当化するに足るだけの確実性と客観性をそなえるに至ったということである。」〔14〕

(6) 実現概念にかんする1964年AAA委員会は、実現の判定基準として、次の3つの要件を示唆した。(a)測定可能性、(b)市場取引にもとづく検証可能性、(c)収益プロセスにおいて決定的に重要な事象が発生していること〔17, p. 318〕。

ついて云えば、現金基準のほうが生産物販売価格はいっそうよく確定しうるし、新資産の流入についてもヨリ確實だし、収益に対応づけられるべき諸費用の大きさも一層よく定めうる。つまり、(1)、(2)および(4)のいずれの根拠にかんしても、「現金基準」のほうが「販売基準」よりもまさっていると思われる。すると当然の疑問として、ただ1個の根拠についてのみ優越しているにすぎない「販売基準」をもって、他の3個もの根拠についていっそうまさっている「現金基準」よりももっと適切な収益認識・報告基準として会計実践は採用しているのは何故であろうか。この点はまったく不明であるといわなければならない。

要するに、販売基準の根拠は、それがもっている幾つかの長所をただ平面的に並べるだけでは示されるものではないことがわかる。収益認識は期間利益の測定と報告のための1つの準備手続であることを考えると、販売基準にもとづく収益認識の根拠は、他の代替的な収益認識基準(ex. 現金基準、生産基準等)によって測定されうる利益概念とは異なる、ある独自の意味内容をもった利益概念——販売基準によってのみ測定されうる利益概念——を測定しようとしているという点にあるのではないか。そうすると、販売基準によって測定され、他の収益認識基準はよく測定しえない利益概念とは、いったい何であろうか。

結論的にいって、販売基準をささえる固有の利益概念とは、前節で定義された「リグレット余剰としての利益」であると我々は考える。その理由は以下のとおりである。

「リグレット余剰利益」は、今年度中にわたって、まったく経営活動がなされなかった場合に比べて、現実に行われた今年度中の経営活動によってどれだけの投下資本の増加が生じたかを示す数値である。（もしもかかる増加が存在しないならば、あえて今年度の活動を行ってしまったことを当経営は後悔するはずであり、ここからその増分は「リグレット余剰利益」と名づけられた）。この意味のリグレット余剰利益を正確に測定するためには、期間費用は前述

したように、もしも今期に無活動政策をおこなったとすれば回避されえたであろう支出の大きさとして、計上されなければならないことは明白である。

さて、「販売基準」、「現金基準」および「生産基準」のいずれの期間収益認識基準が、リグレット余剰利益により要求される上記の期間収益の要件をみたしうるか、この点について以下検討しよう。

(a) もしも「現金基準」にもとづく期間収益の計上がなされるならば、前年度の販売により発生した売掛金の一部分が貸倒れになった場合、その貸倒損失は今年度の費用（または収益の減少）として測定されることになる。しかし、たとえ今年度中「無活動政策」が採用されたとしても、その貸倒損失は今年度に発生したであろう。というのはその発生の根本原因は、今年度のなんらかの経営活動にあるのではなくて、前年度になされた特定の掛売りにあるからである。ところで、今年度の「リグレット」とは、今年度にある賢明な行動をおこなったとすれば回避しえたであろう損失をいうのである。今年度にどのような活動をおこなっても避けられない損失は、今年度にとっては、「リグレット」でなくて「あきらめ」にすぎない。この点から考えると、上の貸倒損失は前年度の「リグレット」であって（というのは前年度のその掛売りがなされなかったら今年度のその損失はさけられたから）、今年度の「リグレット」ではない。

要するに、「現金基準」にもとづく収益認識は、前年度のリグレット費用を今年度の費用（または収益控除項目）の中に混入させることになるので、一般に不適當である。

（ただし、割賦販売等の場合には、現金回収基準または（回収）期日到来基準によって、現金主義的に収益を計上することが会計実践において行われている。この実務が認められている根本理由は、私見では、物品引渡後にもその所有権や（代金不払時の）取り戻し請求権が売り手にとどまっているので、生じろべき貸倒損失は（他の適切な行動をとったとすれば）回避可能であったリグレット費用をあらわすという点にある）。

(b) 「生産基準」にもとづいて、製品の生産が完了した時点において、あるいは、その生産の今期中の進行の度合に比例して、（販売が生ずる以前であっても）収益を計上する考え方は、われわれの「リグレット余剰利益」の測定という目的から見て正当化されうるか。

一般に、われわれがある行為をおこなった場合、それについて「リグレット（後悔）」を感じるのはその行為の（不利な）結果が明白に実現した後である。最終結果がわかる前にわれわれが経験するものは、不確かさにとまなう「不安」であって「後悔」ではない。この意味で、「後悔」は純粹に事後的な概念である、といえよう。ところで、企業活動において商品または製品の販売というもの、ここでいう最終結果にあたる。販売がおこなわれたとき、または少なくとも販売価格が確定されたとき、はじめて、当企業のその活動の最終結果が見通しうるものとなったのであり、その時点からリグレットの可能性も生ずるのである。生産の進行途中または生産完了時において、販売契約の締結されていない物品につき経営が感ずるものは原価未回収の危険にかんする事前的な「不安」であって、完結した成果にてらしての「後悔」ではありえない。

（ただし、建設業のごとき注文生産企業等では、生産進行途上または生産完了時にはすでに契約にもとづき販売価格は確定している。したがって、この場合には生産基準は正当化されるであろう）。

以上の考察から、通常の見込生産をおこなっている諸企業にかんしては、「生産基準」はリグレット余剰利益の測定にとって不適切であることが明らかとなった。

(c) 「販売基準」によれば、今年度中に販売された物品にかんする販売価格の合計が今期の収益として測定・報告される。すでに述べたように、販売価格が確定し売掛債権が成立する販売時点は、一連の経営活動の最終成果たる貨幣回収にかんして見通しがほぼついた時点である。この意味で、この時点以後においては、われわれは事後的な概念としての「リグレット」について語りうる

と考えられる。その上、今期中にわたって当企業が「無活動政策」をとるとすれば販売基準のもとでは（販売活動はおこなわれないのだから）いかなる売上収益も計上されない。逆に、販売活動がいくらかでも遂行されるならば、原則としてある正の大きさの販売収益がレポートされるのである。ゆえに、販売基準にもとづいて測定された売上収益は、当年度中の販売行為によって達成された資本増分である。それゆえ、もしもこの金額がそれに関連する売上原価をカバーしえないならば、今期中の販売行為および当該物品の取得・製造行為等をおこなってしまったことを経営は後悔するであろう。ゆえに、販売基準にもとづく収益認識は、今年度中に売られた商・製品に関連する経営行為にかんするリグレットをこえる余剰収益として期間利益を測定する目的にとって適切なものである。

要するに、収益の測定・報告にかんして会計実践が現金基準でも生産基準でもなくて販売基準を一般的に採用している理由は、「リグレット余剰利益」の測定という会計目的にある、と解釈できることが明らかとなった。

5. 低価法とリグレット余剰利益

会計学上、「原価」の意味について2通りの解釈がある、といわれる〔32〕〔33, p. 143〕。第1は、原価とはある項目に支出され、それと対応づけられた（現金支払額または債務発生額という意味の）「支出金額」であるとする立場である。そして、第2の原価観によれば、支出そのものではなく、その支出により表現された「支出対象物」として原価の意味を規定するものである。このような原価概念にかんする2通りの見地の存在に対応して、低価法についても2通りの異なる理解が現に見られることを以下において示そう。さらに、それらのいずれの理解も低価法を十分に正当化することには失敗していることが明らかにされるであろう。

低価法とは、期末棚卸資産の取得原価が時価をこえる事実が発生している場合には、時価をもって期末棚卸資産の評価額とし、取得原価が時価をこえていない場合には取得原価をもって期末棚卸資産の評価額とする評価基準である〔12〕。前者における原価切下げ額、すなわち低価法による評価損失は、上記のそれぞれの原価概念のもとでは、異なった意味内容をもつものと解釈される。すなわち、まず前者の「支出原価説」に立つならば、低価法評価損は、当該棚卸資産への過去の支出金額のうちで当期末時価の下落により将来収益からの回収の見込みがなくなった部分（つまり時価低落による回収不能支出部分）という意味内容をもつことになる。次に、上の後者の原価概念（「支出対象物」としての原価観）にしたがうと、低価法評価損は、支出対象物としての（当資産がもつ）経済的効用のうちで時価下落により失なわれた部分（つまり時価下落による喪失効用部分）という意味内容をあたえられることになるであろう。このようにして、私見によれば、低価法には、原価概念の二義性に起因する2通りの異なった見地が論理的にあって存在しうるものと思われるが、事実このような2通りの異なる低価法観が現に存在するのである。回収不能原価部分の損失計上を主張するイギリス勅許会計士協会およびアメリカ会計学会の低価法解釈〔31〕〔15〕は前者にぞくし、棚卸資産の「効用の喪失」(a loss of utility)の測定を主張するアメリカ公認会計士協会の理解〔19〕〔18, p. 9095〕は後者にふくまれる、といえる。なお、この後者の見解中の「効用」(utility)とは、一般に、「ある特定の欲求を満足させるか又はある特定の目的を達成するための能力(capacity)」〔33, p. 510〕を意味する。ホフマンの解釈によれば、それは「収益を生み出す力としての棚卸資産の有用性」〔30, p. 107〕である。低価法は、たんなる回収不能な支出額ではなくて、このような「収益を生み出す力」の喪失分を測定し当期の損失に計上するものだ、というのである。

もちろん、低価法とその評価損失について、いずれの解釈がとられる場合にも、低価法は会計上の基本的評価原則である原価主義と対立するものではな

く、むしろ、期末棚卸品原価を真に次期に繰越されるべき原価へと修正して原価主義の徹底化をはかるものだ、と説明されている。

しかし、結論から先にいうと、上のいずれの説明も低価法を完全に正当化することには成功していない。このことを説明するためには、上述のそれぞれの低価法解釈のもとで、評価損失の測定のために、どのような種類の「時価」が論理的に要求されているかを考察しなければならない。

この問題にかんして、もしも低価法評価損は回収不能支出額をあらわすという立場をとれば、使用されるべき「時価」は、（当期末ではなくて）実際に当該期末在高が販売される将来時点の正味実現可能額によるのが正しい〔8〕〔15〕〔31〕。これが適用可能ならば、この時価の適用による損失は、棚卸資産の損傷・陳腐化等による損失と同様、確実な損失である、といえる。しかし、実際には、かかる未来の時価はわからないので、代用として当期末の正味実現可能額によるべきものとされている（商品・製品・仕掛品・半製品・原材料のすべてについて、この時価が適用されるのである）。しかし、これはあくまでも将来時点の正味実現可能額の代用品にすぎないから、回収不能支出が期末正味実現可能額によってよりも期末取替原価によりいっそうよく近似されうるならば、後者が「時価」として用いられるべきだ、といわれる。（たとえば期末棚卸品が比較的長期間をへた後に販売される場合、または製品・商品の販売価格がカレントな取替時価にもとづいて決定される傾向がある場合）。

他方、低価法評価損は経済的効用の喪失分をあらわすべきだという説の場合、たとえばアメリカ公認会計士協会の見解では、棚卸資産の「棚卸日における効用」(utility on the inventory date)の大きさは、それに呼応する効用を同じ日に獲得するために支出されねばならない金額によって、すなわち期末取替時価によってもっともよく表現される、と主張されている。このように取替原価が棚卸資産のカレントな効用をあらわすとは、具体的にはどういうことなのか。アメリカ公認会計士協会はなんら説明していない。しかし、私見によ

れば、2通りの解釈の余地があると思われる。第1は、取替財はその財の純収入の割引現在価値を近似的に表現するという立場である⁽⁷⁾。第2は、取替原価は剥奪価値（deprival value）、つまりその財が当期末現在において所有されていることのために新たに取替支出を行なうことがなしですんでいるその大きさ（もしも奪われたとすれば要する取替支出）をあらわす⁽⁸⁾。

低価法の支持論としては、以上にのべた「回収不能支出測定」論および「効用喪失分測定」論のほかにも、保守主義の立場から予想損失の早期計上を可能にするものとしての根拠づけの試みも存在するが、これは、ほとんど理論性をもたないので本稿では取り上げられない。

さて、上述の2つの低価法支持論は、それぞれ、次のような理論的弱点をもっている、とわれわれは考える。

(a) 「回収不能支出測定」論：この見解に立つと、正しくは、当該財が実際に販売されることになる（今期末からみて）未来の時点における売却手取額——未来の正味実現可能額——が「時価」として用いられるべきである。しかし、現実にはこれがわからないので、期末の正味実現可能額が代用されるわけである。しかし、そうなると、結局、期末売却時価にもとづく低価主義は、将来ほんとうに発生するかどうかわからない損失（回収不能支出）を見越し計上することになり、理論的には正当化されえないのではないか。つまり、それは、保守主義の立場から説明されざるをえないのではないかと思われる。

(b) 「効用喪失分測定」説：カレントな取替時価が当該財貨の利用からえられる将来の純収入の割引現在価値を正しくあらわすのは、完全競争が成立しており、しかもその下で長期的均衡が達成されている場合のみである〔23〕。し

(7) これは、アメリカ会計学会の会計基準1957年版〔14〕において表明され、それ以後多くの論者により支持されている見解である。

(8) これは、ポンプライト〔21〕によって始めて唱えられ、ソロモンズ〔38〕により会計学文献に導入された思想である。

たがって、現実にはしばしば見られるような独占、寡占等の下では、あるいは完全競争が支配していても当年度末には長期的均衡が達成されていない場合には、個別企業にとっての現在価値は取替原価によっては十分正確に近似されることはできないであろう〔23〕。

さらにまた、評価減の解釈論として「効用喪失分測定」説が納得できるものと仮定しても、何故、固定資産についての取替時価下落（効用喪失）は会計的に損失として認識しないのか、という疑問がでてくる。つまり、この低価法解釈は、原価主義下での固定資産会計と低価法との不整合をうまく説明することができない。

このようにして、低価法を根拠づけようとする上の2つの説は、いずれも不完全であることがわかった。われわれは、そこで眼を転じて何か別の方向からの低価法の理解をこころみなければならない。以下において、収益認識・報告のための一般的な基準である「販売基準」を正当化するために前節で用いられた「リグレット余剰利益」が、ここでも低価法を根拠づけることができないかどうか、調べてみよう。

この新しい利益の測定のためには、期間費用は、もしも今年度中にわたって経営活動がまったく行なわれないことが今年度首より前に予定されていたならば回避されえたであろう貨幣支出額によってあらわされねばならない。したがって、もしも低価法適用下での評価損がこのような「無活動政策下での回避可能支出額」を意味することが示されるならば、リグレット余剰利益によって低価法が説明できたことになろう。このことが以下企てられる。

(a) 前年度末までの当該棚卸資産の取得（すなわち取替）時価の趨勢が下落傾向を示している場合。

今年度中われわれの経営が無活動政策をとると仮定しても、来年度はその初めから活動を再開すると仮定されるのであるから、来年度首までには最低必要在庫数量が購入（又は製造）されていなければならない。問題は、これをいつ

行なうべきかである。仮定により取得時価の長期的トレンドが下落傾向を示している。この前提の下では、あきらかに、来年度用の在庫取得を今年度末（にできるだけ近い日）に行なったことであろう。すなわち、今年度の無活動政策の前提の下では、今期末の棚卸高は今年度末の取替時価で測定されているはずである。この評価額を今かりに100としよう。

次に、現実には今年度中ずっと経営活動が行なわれていたのである。最低在庫必要量はつねに維持されつづけなければならないから、在庫量の全体を一挙に更新することはできない。部分的に補充をくりかえし、ある在庫水準を保ちつつ今年度末に達したと考え、その期末在庫品の実際の、真の取得価格合計（または先入先出法により近似された真の取得価格合計）を120としよう。そうすると、このケースでは、期末棚卸高の原価が取替時価よりも $(120-100=)$ 20だけ高いのであるが、この差額の発生原因は、今年度内の経営活動を円滑に行なうためには、つねに払出分を補充しつづけなければならないことにある。いかにいえば、この差額は、今期中の経営活動のために負担された超過支出額であり、もしも今期に無活動であったとすれば回避されることができた大きさである。売上収益がこの追加的評価損をも回収したのでない限り、経営は今期の活動にかんしリグレットを感ずるであろう。

このように考えると、取替時価が下落傾向を示している時には、低価法による評価損をも回収した後に、はじめて「リグレット余剰利益」は測定されることが明らかとなった。

(b) 前年度末までの当該棚卸資産の取替時価の趨勢が水平である場合、または（新製品等であるため）かかるトレンド線が存在しない場合。

これらのケースにおいて、来年度の初め以降のための必要在庫量を、今年度中は無活動政策をとる場合、いつ取得すべきであろうか。今年度中は無活動だと仮定されるので、その在庫量の取得は、今年度首か今年度末かに行われる以外にない。ところで、取替時価のトレンドは過去のデータにもとづく今期中

にも水平であるか又は不明であるから、上の2つの可能な取得時点のいずれにおいて来期用の在庫を入手する方が安いコストですむかは断定できない。この点について差が予想されえないならば、在庫保管費用および利子費用を考えると、今年度末（又はそれにできるだけ近い時点）において在庫取得を行なうことが経済的にみて、もっとも合理的だということになる。

そうすると、このケースも結局、上の(a)の場合とまったく同様に、「無活動政策」のもとでは今年度末在庫は今年度末の取替時価（に等しい取得原価）により評価されているはずである。したがって、その期末時価が現実の期末在庫評価額より低くなっているならば、その差額は、(a)で述べたのと同じ論理にしたがって、今期のリグレット費用の一部となる。

(c) 前年度末までの当該棚卸資産の取替時価の趨勢が上昇傾向を示している場合。

過去におけるこのトレンドにもとづいて、当企業の経営者は、今年度中にも取替時価は上昇をつづけるものと予想するであろう。この予想上昇率が来年度用の在庫量を当年度首に取得したと仮定した場合の金利費用とその在庫の保管費用とをつぐなって余りあるほど高いならば、たしかにその在庫を当年度首において取得する方が当年度末に入手するよりも有利であり、われわれの経営者はたしかにそうすることであろう。ということは、ある程度以上の取替時価の上昇が予想される時には、「無活動政策」のもとでの当年度末棚卸資産は当年度首取得原価で評価されていると考えることが合理的である。

では、「無活動政策」ではなくて現実に行なわれた今年度中の経営活動を前提におく場合、今年度末の在庫量はいかなる金額で評価されているであろうか。まず出発点において、この金額を x とおいてみよう。「リグレット余剰利益」の測定のためには、無活動政策のもとでの収支と比較しての・現実の今期の経営活動による・収支の差額は、すべて今期の収益または費用とされる。したがって、その x が無活動政策のもとでの今年度末在庫の評価額と異なるなら

ば、その差額はすべて今年度の費用または収益として処理される。その結果、現実の経営活動のもとでの今年度末在高は無活動政策下のそれと同じ評価額、つまり今年度首取得価額があたえられるわけである。⁽⁹⁾（つまり、価格上昇予想のもとでは、リグレット余剰利益の計算にさいしては後入先出法が用いられる。）

このことは、今期末の時価は、このようにして定められた今期末簿価より下っていても上っていても、まったく期末棚卸資産評価額には影響せしめられないことを示す。ゆえに、取替時価が上昇傾向を示しているときには、後入先出法による評価が行なわれることとなり、同時に、低価法は適用されてはならないこととなる。一般に、後入先出法のもとで低価法が適用されると、過去の低い価額がさらに切り下げられ、それが将来へ向って繰りこされるので、期末在高の過小評価をもたらすこととなる。この点から、後入先出法のもとでは低価法がもちいられるべきでないという見解が有力である〔13, p. 471〕。われわれの「リグレット余剰利益」仮説は、この有力な考え方を説明することができるわけである。

以上、「リグレット余剰利益」の測定を会計の目的として立てると、期末取替時価と取得原価との比較による低価法——しかも企業が後入先出法を採用しているときには適用されない低価法——がその計算目的に適合することが説明されたのである。

残る問題は、低価法の適用にみられる見かけ上の矛盾点をわれわれの利益仮説にもとづいて説明することである。第1に、低価法によれば、棚卸資産（お

(9) この金額はかならずしも今年度首（前年末）に支配していた取替時価であるとはかぎらない。なぜなら、もしも前年度首にもやはり時価上昇の予想が立てられていたならば、その前年末在高は前年度首において取得されたものと想定されるからである。したがって要するに、今年度末在庫は、今年まで続いていた時価上昇予想がはじめて立てられた年度首の取替時価（に近似する取得原価）で評価されているはずである。

よび他の流動資産）の時価下落は費用に計上されるが時価上昇は利益として認識されない。これはどう理解すればよいのか。取替時価の・原価以下への・下落は、その期末に在庫全体を購買しえなかったことによる（その取得をなしえた場合とくらべての）追加支出額である。ここでは現実にその支出が生じたのであり、だからその価格下落は今期のリグレット費用として測定・報告されたのである。ところで、時価上昇の場合には、その上昇分に等しい現金収入も、あるいは支出の払い戻しも、まったく生じてはいない。たしかに時価が今期末において原価より上昇しているならば、その差額は、今年度中「無活動政策」をとりつけ期末に来年用の在庫を購買した場合とくらべての、現実の今年の活動のもとで期末在庫量を取得したことによる支出節約をあらわすことは事実である。けれども、これは、ヨリ高く買わなくてすんだというだけのことであり、その節約額だけの収入は生じていない。

「リグレット余剰利益」とは、前述のように、無活動政策が今年度中とられた場合とくらべて、今期の現実の経営活動によりもたらされた追加的貨幣収入が追加的貨幣支出をこえる差額である。上の「支出節約」は、今期の経営活動の1種の有利さを反映するかもしれないが、それは（支出でないことはもちろん）今期の収入ではけっしてないから、それは収益（あるいは費用修正）として計上されることはできないのである。

低価法をめぐるもう1つの問題は、棚卸資産（および他の流動資産）にかんしては時価下落による評価損失を測定しながら、固定資産については評価減を計上しないのは不合理ではないかという点であろう。今期末における固定資産の取替時価の下落は、流動資産の場合とまったく同様に、今年度中「無活動政策」をとったとすれば当期末において固定資産を取得することにより達成されえたはずの時価下落分（貨幣節約）が今年度に経営活動をおこなったために入手されえなくなったこと、したがってその意味での「リグレット」をあらわす、と確かにいえるであろう。したがって、純論理的には、流動資産に低価

法が適用されうるのと同様に固定資産にもそれが許されうることになる。しかし、問題は、むしろ「無活動政策」を今年度において採用した場合、今年度末の取替時価にもとづいて当企業を構成する固定資産の集合を一挙に取得すると仮定することはまったくありえない、非現実的なものだ、という点にある。たとえば工場建物の場合、建設は瞬間的になされることは勿論なく、数ヶ月間を要するであろう。したがってまた、来年度始めにその着工をスタートした（今年度は「無活動政策」がとられるのだから、今年度内にその建物の建設をはじめめることはありえない）として、その数ヶ月間は機械設備もすえつけられず、したがって経営活動もおこなわれえなくなる。

要するに、固定資産の場合には流動資産（ex. 棚卸資産）のケースと異なり、来年度以降の活動にそなえるための資産の取得を今年度末時価にもとづいて一挙におこなうことは不可能である。ゆえに、固定資産にかんする時価下落は「無活動政策」のもとで回避可能な支出額というリグレット性を失うことになる。（ある支出が無活動政策の下で回避されえないならば、それは今期の経営活動によって償われるべきリグレット費用だとはいえない）。だから、流動資産には低価法を適用するが固定資産にはそれを適用しないという会計実践は、見かけ上の矛盾にもかかわらず、「リグレット余剰利益」の測定という目的にとって合目的となっているのである。

6. 原価の「正常性」とリグレット余剰利益

一般概念としての「原価」(cost)は「正常なもの」でなければならないということは広く認められているようである。たとえば、わが国の「原価計算基準」は、その三の四において次のようにのべている。

「原価は、正常的なものである。原価は、正常な状態のもとにおける経営活動を前提として、は握された価値の消費であり、異常な状態を原因とする価値

の減少を含まない。」

しかし、「正常」とはどういうことかを明確に決定することはかなり困難である。そこで、溝口一雄博士が指摘されているように、「正常なるもの」の反対概念である「異常なもの」の範囲をきめることによって、間接的に「正常」の範囲を定めるのである〔9, p. 8〕。このように正常な実際原価を測定する目的のために原価に算入されない項目は「非原価項目」と呼ばれる。非原価項目には次のものがある〔1, p. 20〕。

(1) 経営目的に関連しない価値の減少（投資資産である不動産の管理費、支払利息などの財務費用その他）。

(2) 異常な状態を原因とする価値の減少（異常仕損、火災・風水害などの偶発事故による損失など）。

(3) 税法上とくに認められている損金算入項目（価格変動準備金繰入額、租税特別措置法による償却額のうち通常の償却範囲をこえる額など）。

(4) その他利益剰余金に課する項目（法人税、都道府県民税、配当金など）。

その他、低価法による評価損、その他の固定資産および棚卸資産の価格変動にもとづく評価損等も非原価項目とされるべきだ、との意見もある〔7, p. 25〕。われわれの見解においても、前節で示したように、低価法評価損はその価格下落の発生期の「リグレット費用」であり、したがって、非原価項目としてその発生額をその期の費用に計上することが正当化される。

では、原価は上記の非原価項目を排除された「正常な」ものでなければならぬ理由は何か。「真实性」の見地からみると、異常な仕損が発生した場合には、そのような異常損失をもふくんだ製造原価こそが真実な原価であるといえるのではないか。岡本清博士は、この点について次のように——簡単ではあるが——ふれている。

「原価は正常的なものと、原価計算の初期から定められていたわけではない。最初は正常な仕損であろうと異常な仕損であろうと、すべて原価のなかに

含めて計算したのであるが、前述のような異常仕損費を原価に含めると、計算した完成品の単位原価は、驚くほど巨額となり、それは価格決定目的に使用できなければ、期間損益計算目的にも使えない。つまり役に立たない原価となってしまうので、原価は質的にも量的にも正常額に限るという考え方に到達したのである（傍点引用者）」〔1, p. 20〕。

つまり、真実性でなくて「役立ち」、すなわち「有用性」の見地から、原価は正常的なものでなければならぬ、と主張されるのである。この考えは正しいと思われるが、われわれの当面の問題である期間損益計算目的にとって、なぜ原価は正常でなければならぬのか。この点について以下考えてみたい。

非原価項目として上に示されたもののうちで製造活動にたいして関連をもたないもの、すなわち上記の(1)、(3)および(4)については、あらためて説明を要しないであろう。したがって、ここで問題としなければならぬものは、(3)の「異常な状態を原因とする価値の減少」である。この種の諸項目が「原価」にふくめられるべきでないということは、どのように説明されるか。

「当期業績主義利益」(current operating concept of income) が計算目的として設定されるならば、原価の正常性が説明されるかもしれない。というのは、この利益概念は、経営活動にさいして当企業の資源の有効な利用がどの程度おこなわれたかを示すために、今期の、しかも正常な経営活動の結果のみを反映する利益だからである〔29, p. 143〕。「正常な」活動の結果を反映するためには、棚卸資産原価は正常なものでなければならぬであろう。

しかし、このような説明は十分に説得力をもたない。原価が正常でなければならぬ理由は、(今期の経営業績を示す)「当期業績主義利益」が正常な活動成果を反映せねばならないからだと主張されるわけだが、当期の経営の業績がかならず正常なものたるべき必然的な理由はないのではないか。たとえば、異常な仕損が発生してしまったとすれば、その異常損失を原価にふくめることによって、その製品の売上にさいしての経営の業績はいっそう真実に示さ

れるのではなからうか。だから問題は今や、業績尺度利益は何故「正常的」でなければならないのか、という点に帰着する。

この点について、ヘンドリクセンは、「当期」業績尺度利益と「反復的」業績尺度利益とを区別している〔29, p. 147〕。当期の経営事象は非反復的で異常であってもすべて反映するのが前者の利益であり、後者は、経営活動に関係があっても非反復的な項目はすべて排除して、反復的で正常な項目のみから測定された利益をいうのである。そして、将来の利益のトレンドを予測する目的のためには、後者の正常な「反復的利益」(recurring income)のほうがこのましい、とヘンドリクセンはいう〔29, pp. 147-148〕。

しかし、この考え方も、あと一步のところ、物足りなさを感じさせる。そもそも、この種の「反復的利益」なるものが、毎期のその構成項目を正常なものに限定することによって、予測の対象にされうるに値することを示すためには、それがあつた明確な（価値ある）意味内容をもつということが大前提である。なぜなら、人は誰も無意味な数値系列をあえて予想しようとはしないであろうから。したがって、結局、究極の問題は、いかなる明確な意味内容をもつ利益が、原価の正常性を要請するのか、ということである。私見によれば、「リグレット余剰利益」こそが原価の正常性を要求すると考える。その理由を以下において説明しよう。

(a) 異常な（非反復的な）損失が生じた場合。

原価の正常性をディスターブする異常事象には、異常な損失（ex. 異常な仕損）と異常な利得（ex. 贈与等による生産財の取得）とがあるであろう。このセクションは、まず、前者を原価にふくめないことが「リグレット余剰利益」の立場からいかに説明されうるかを示そう。

もしも今年度中「無活動政策」がとられたとすれば、来年度用の在庫が今年度首（又はそれ以前）あるいは今年度末（近く）において取得されねばならない。この取得のために「いくら」のコストがかかると経営は予想することであ

ろうか。この未来原価の大きさは特定のパターンをもつ確率頻度分布として観念され、その1点としてその原価額は推定（予測）されるであろう。この推定は1つの意思決定であり、経営者は、彼の期待効用の極大化（または期待損失の極小化）をもたらす値として、その未来原価を予想する。この値がいくらになるかは全くの事実問題ではあるが、われわれが今問題にしている「異常損失」とそれによる異常な高原価の発生という可能性が——その発生確率が非常に小さいにもかかわらず——経営者の効用にきわめて大きい影響力をおよぼすということがない限り、通常は、その来年度用の在庫数量はかかる異常損失を排除した「正常原価」（たとえば上の頻度分布の平均値）で取得されうると経営者は期待しているのである。

それゆえに、「無活動政策」でなくて今年度中おこなわれた現実の経営活動のもとにおいて、かかる予想外の「異常損失」が期末在庫の生産に（も）関連して発生してしまったとすれば、経営者はそれに関してリグレットを感ずるであろう。つまり、（無活動政策をとったとすれば回避できたであろうと期待される）その異常損失の全額を（他の今期の費用とともに）今期の収益がカバーすることができない限り、経営者は今期の経営活動をおこなったことを後悔するはずである。この意味で、「リグレット余剰利益」を正しく測定するがためには、このような異常損失は棚卸資産原価にふくめられずに、全額をもって今期の収益にチャージされなければならない。

(b) 異常な利得が生じた場合

無償贈与または安価取得によって固定資産等が取得される場合がある。棚卸資産の場合については、新井益太郎教授はつぎのようにいわれる。

「贈与により棚卸資産を受入れたときには、その取得価額は『企業会計原則』によれば公正な評価額によることとされており、原材料や商品など購入により取得することがふつうの資産であれば、適正な購入価額により評価し、受贈益を計上する。ただし受贈した資産が僅少な場合には重要性の原則により無視し

て差支えない。」〔2, p. 163〕。

固定資産の受贈にかんしては、稲垣富士男教授はつぎのようにのべられている。

「企業会計原則には、『贈与その他無償で取得した資産については、公正な評価額をもって取得原価とする』（原則第三の五のF）とあり、また連続意見書第三でも、『固定資産を贈与された場合には、時価等を基準として公正に評価した額をもって取得原価とする』（同意見書の四の五）と規定されている。このことからわかるように企業会計原則は、贈与取得資産に対しては、当該資産の公正な評価額によって取得原価とすることにしている。』〔2, p. 204〕。

諸資産を（無償でなく）不当に安い価格で取得した場合にはどうなるか。一般原則として、このケースでは、その過少な実際支出額でなくて「暗黙の現金原価」（implied cash cost）〔36, p. 28〕ないし他の公正な評価額によることが正しいと考えられているようである〔6, p. 67〕。この点は、安価取得の場合には、その実際支払額とノーマルな市価との差額は「部分的贈与」として解釈されうる〔6, p. 67〕ということから、正当化されるのである。⁽¹⁰⁾

われわれの目的は、部分的または全部的な贈与をうけた場合にその資産を正常な原価にもとづいて評価すべき理由が、「リグレット余剰利益」の測定という点にあることを明らかにすることである。

この目的のために、つぎの2つのケースを区別することにしよう。(1)今年度中において当企業が「無活動政策」をとったとする場合、その受贈もとうぜん行なわれなかったことになる。この場合にも、なおかつ当企業はその同じ種類の資産を（受贈されなかったので）今年度末に購入したであろうケース、これ

(10) わが国の法人税法では贈与資産について圧縮記帳が認められ、それを受けて企業会計原則もそれを容認する態度をとっている（企業会計原則、注解24）。しかし、これは、税法規定への実務的妥協であって、圧縮記帳が公正な会計実践として認められていることを意味しないと思われる。

が第1の場合である。(2)つぎに第2の場合であるが、これは、今年度に「無活動政策」がとられたならば当企業はその同じ資産を期末に購入しなかったであろうケースである。順次考察を行なう。

(1) 無活動政策のもとで購入されたであろうケース。

この場合には、現実にはうけいれた受贈資産は、それを購入するために要したであろうノーマルな市価だけの貨幣の支出を節約する結果をもたらしている。つまり、他の事柄が等しければ、無活動政策のもとでの今期末の資産合計は、現実のそれよりも、その市価相等額の貨幣資産だけ少ない。今年度中に達成されたこの貨幣余剰はリグレット費用をつぐなう能力をもつので、これは正当な今期の（実現）収益である。この収益を正当に会計上で認識するためには、そのノーマルな市価をもって、

受贈資産 ××× 贈与益 ×××

という仕訳を行わなければならない。つまり、この資産は、公正な取替時価によって評価されねばならないのである。

(2) 無活動政策のもとでは購入されなかったであろうケース。

たとえば建設助成金や工事負担金という形の贈与が当企業にあたえられ、それを用いて（たとえば）固定資産が取得されたとしよう。すなわち、

「明らかに採算的に引き合わない設備の建設で、しかも建設が社会経済的立場から必要である場合には、その設備建設のため特定企業に国家ないし地方自治体から建設助成金が与えられることがある。」〔11, p. 43〕

また、電気・ガスなどの公益事業会社が新規需要者から徴収する工事負担金については、

「それは、現行公定料金からみる限りでは、新規施設のための投資はとうてい引合わないのであるが、新しい需要者の希望を拒否することは適当でない。そこで、新規需要者から別に工事負担金を徴収して新設工事を行なうことが認められている。」〔11, p. 199〕

これらの解釈に立つと、国庫補助金や工事負担金があたえられる状況は、当企業が自発的に自己の資金をもってその設備を取得することはまったく採算があわない状況である。それゆえに、この場合には、もしも今年度中に無活動政策がとられ、この資金助成もえられなかったとすれば、当企業は同じ設備を自らの資本により取得することはないであろう。だから、現実の経営活動が今年度中おこなわれた場合と無活動政策がおこなわれた場合とにおける当企業の資産内容は——この贈与以外の取引はなかったとすれば——その（贈与資金をもってする）取得資産だけ異なっている。そして、この資産（無利子の追加資産）だけより大きい当企業の全体的資産規模が将来の採算の維持のために不可欠なのだから、もしもこの無償の資産取得を原因としていくらかの利益が一挙に、または「なしくずし」的に計上され、それが社外に流出するならば、この企業は「リグレット」を感じることであろう。

私見によれば、「利益」から区別されるべきものとしての「資本」の基本的な特徴は、もしもその受入れ額の全部または一部分が現在あるいは将来において社外に流出すると仮定したとき経営がリグレットを感じるであろう金額をあらわすという点にある。他方、「利益」とは、外部に分配された場合に、このようリグレットを感じない金額である。こう考えると、国庫補助金、工事負担金等は、それだけの無利子の資金が永続的に貸与されることによってはじめて当企業が必要最低限（または十分）の収益性を確保しうるのだから、その一部または全部が利益化され外部に流出すると、その受贈時点で経営がいただいていたレベルの収益性期待が達成されなくなって、（そういうことならば、むしろ無活動であったほうがよかったという）「リグレット」を感じると思われる。ゆえに、この意味において、これらは利益でなくて資本剰余金である。「リグレット剰余利益」を正しく測定するためには、その受贈資本は全額が計算的に（費用計算をつうじて）維持されなければならないことになる。そして、費用回収をつうじて受贈資本の維持をはかるためには、それにより取得された資

産はその実際取得価額によって評価されなければならない。すなわち、正常な原価にもとづく資産評価がここでも要請されるわけである。

7. 結 論

この論文の目的は、いくつかの会計実務現象（販売基準、低価主義および原価の正常性）がある新しい利益概念、すなわち「リグレット余剰利益」の測定という目的に奉仕するものとして統一的に説明されうることを示すことであった。筆者は現在インフレーション会計に興味をもっているのであるが、この問題に本格的にとりくむためにも、現在の会計実務の根底にどのような利益概念がよこたわっているかをみきわめることが不可欠だと感じる。この問題の解明のために一応、「リグレット余剰利益」という考えを提起してみたのであるが、リグレット（後悔）というものの一層ふかい分析がなされねばならないであろう。また、この新しい利益観が現行会計実務の説明として妥当なものだと仮定しても、ではその利益の測定をおこなうことが一体どういう深い意義をもつのかという点が今度は問われなければならないであろう。

このリグレット余剰利益という思考は、減価償却にかんする新しい理論を可能にし〔5〕、また、棚卸資産の諸原価配分方法の選択のよりどころを指示することができる。しかし、これらの問題は本稿の目的からはなれるので、ここでは展開されない。

引 用 文 献

- 〔1〕 岡本 清， 原価計算， 国元書房， 二訂版， 昭和51年。
- 〔2〕 黒沢 清・番場嘉一郎監修， 体系制度会計， 〔Ⅱ〕， 資産， 中央経済社， 昭和52年。
- 〔3〕 中野 勲， 会計利益測定論， 中央経済社， 第3版， 昭和52年。
- 〔4〕 中野 勲・大矢知浩司， 会計情報とEDP監査， 神戸大学経済経営研究所， 昭和47年。

- 〔5〕 中野 勲, 新しい減価償却理論の試み, ——貨幣犠牲概念にもとづく減価償却——
経済経営研究年報, 第27（Ⅰ・Ⅱ）, 昭和52年。
- 〔6〕 沼田嘉穂, 固定資産会計, ダイヤモンド社, 昭和36年。
- 〔7〕 番場嘉一郎, 原価計算論, 中央経済社, 昭和40年（第6版）。
- 〔8〕 番場嘉一郎, 棚卸資産会計, 国元書房, 昭和40年。
- 〔9〕 溝口一雄, 最新例解原価計算, 中央経済社, 昭和46年。
- 〔10〕 森田哲弥, 期間利益の分配可能性と尺度性, ——実体維持説の利益概念を中心として——, 商学研究四（1960.3）。
- 〔11〕 山下勝治, 会計学一般理論, 決定版, 千倉書房, 昭和43年。
- 〔12〕 連続意見書第4, 棚卸資産の評価について。
- 〔13〕 渡辺 進, 棚卸資産会計, 改訂版, 森山書店, 昭和40年。
- 〔14〕 Accounting and Reporting Standards for Corporate Financial Statements, 1957 Revision, in: Accounting and Reporting Standards for Corporate Financial Statements and Preceding Statements and Supplements, American Accounting Association 1957.
- 〔15〕 American Accounting Association, Accounting Concepts and Standards Underlying Corporate Financial Statements, 1948 Revision, Expense (4).
- 〔16〕 American Accounting Association 1964 Concepts and Standards Research Committee, The Matching Concept, The Accounting Review, April 1965.
- 〔17〕 American Accounting Association 1964 Concepts and Standards Research Committee—The Realization Concept, The Realization Concept, The Accounting Review, April 1965.
- 〔18〕 APB Statement No. 4, Basic Concepts and Accounting Principles Underlying Financial Statements of Business Enterprises, Commerce Clearing House 1971, p. 9095.
- 〔19〕 American Institute of Certified Public Accountants, Accounting Research and Terminology Bulletins (Final Edition), AICPA 1961.
- 〔20〕 Arrow, K., Social Choice and Individual Values, Wiley 1963.
- 〔21〕 Bonbright, J. C., The Valuation of Property, McGraw-Hill 1937.
- 〔22〕 Committee to Prepare a Statement of Basic Accounting Theory, A Statement of Basic Accounting Theory, American Accounting Association 1966.
- 〔23〕 Cook, J. S., and O. J. Holzman, Current Cost and Present Value in Income Theory, The Accounting Review, October 1976.
- 〔24〕 Demski, J. S., The General Impossibility of Normative Accounting Standards, The Accounting Review, October 1973.

- [25] Demski, J. S., Choice Among Financial Accounting Alternatives, *The Accounting Review*, April 1974.
- [26] Denzau, A. T., and A. Kats, Expected Plurality Voting, Equilibrium and Social Choice Functions, *The Review of Economic Studies*, June 1977.
- [27] Feltham, G. A., The Value of Information, *The Accounting Review*, October 1968.
- [28] Feltham, G. A., and J. S. Demski, The Use of Models in Information Evaluation, *The Accounting Review*, October 1970.
- [29] Hendriksen, E. S., *Accounting Theory*, Revised Edition, Richard D. Irwin, 1970.
- [30] Hoffman, R. A., *Inventories*, Ronald Press 1962.
- [31] Institute of Chartered Accountants in England and Wales, Recommendations on Accounting Principles, No. X; ditto, Recommendations on Accounting Principles, No. 22, November 1960.
- [32] Koch, H., Zur Diskussion über den Kostenbegriff, *Zeitschrift für Handelwissenschaftliche Forschung* 1958 10 Jg.
- [33] Kohler, E. L., *A Dictionary for Accountants*, 3rd ed., Prentice-Hall 1963.
- [34] Marshall, R. M., Determining an Optimal Accounting System for an Unidentified User, *Journal of Accounting Research*, Autumn 1972.
- [35] Nakano, I., *Accounting Measurement Under Uncertainties*, The Research Institute for Economics and Business Administration, Kobe University, forthcoming.
- [36] Paton, W. A., and A. C. Littleton, *An Introduction to Corporate Accounting Standards*, American Accounting Association 1956, 6th printing.
- [37] Snavelly, H. J., Accounting Information Criteria, *The Accounting Review*, April 1967.
- [38] Solomons, D., Economic and Accounting Concepts of Cost and Value, in: M. Backer(ed.), *Modern Accounting Theory*, Prentice-Hall 1966.

日本の多国籍企業の経営学的

分析の視点

吉 原 英 樹

1. 日本の多国籍企業の特徴

海外子会社の数や企業規模などでみるかぎり、日本の製造企業にも多国籍企業とみなせるものがすでにかなり多く生まれている。たとえば、(1)売上高規模上位 500社以内、(2)5 カ国以上に海外製造子会社をもつ、という二つの基準によって多国籍企業をひろい出してみると、1973年ないし74年現在のデータで、37の製造企業がリストアップされる⁽¹⁾。これら日本の多国籍企業を米国の多国籍企業と比較すると、つぎのような相違点が注目される。

ハーバード多国籍企業プロジェクトで米国の多国籍企業として 187社が選定されたのは、1963年ないし64年のデータにもとづいてであった⁽²⁾。利用データの10年のタイムラグにもかかわらず、日本の多国籍企業は米国の約5分の1しかないのである。これが第1の相違点である。

つぎに、日本の多国籍企業の業種分布をみると、電気、化学、食品などの業種には多国籍企業がともに多く見られるという共通点があるが、つぎのような

(1) 吉原英樹稿「日本の国際的企業（製造業）リスト」『経済経営研究』第27号（I・II）、1977年、267—319ページ。

(2) Raymond Vernon, *Sovereignty at Bay: The Multinational Spread of U. S. Enterprises*, Basic Books, 1971年。霍見芳浩訳『多国籍企業の新展開』ダイヤモンド社昭和48年、第1章。

経済経営研究第28号(1)

相違点が注目される。⁽³⁾まず、日本では37社中8社ともっとも多数の多国籍企業のみられるのは繊維産業であるが、米国では187社中わずか4社しかみられない。また、米国では9社の多国籍企業がある石油精製業に、日本では1社の多国籍企業もない。さらに、米国で多国籍企業の多い機械、医薬品、加工金属製品などの業種に、日本では多国籍企業はほとんどみられない。

第3の相違点は、投資地域の相違である。米国の多国籍企業187社の海外製造子会社3,646社の地域別分布をみると、カナダ443社、欧州および英国1,438社、日本144社など、過半数が先進国に立地している。⁽⁴⁾これにたいして日本の多国籍企業37社の海外製造子会社311社の場合、欧米等の先進国に立地するのはわずかに47社しかなく、圧倒的多数が発展途上国に立地している。⁽⁵⁾

最後に、日本の多国籍企業の所有政策の相違に注目したい。米国の多国籍企業187社の海外製造子会社2,804社の所有形態をみると、完全所有(95~100%所有)が1,733社(61.8%)、過半数所有(51~94%所有)が425社(15.2%)、少数所有(5~50%所有)が646社(23.0%)となっている。なお、所有形態のこの分布パターンは、先進国所在の子会社と発展途上国所在の子会社とでほとんど相違がない。⁽⁶⁾同様な計算を日本の多国籍企業37社の海外製造子会社311社について試みると、完全所有49社(15.8%)、過半数所有68社(21.9%)、少数所有166社(53.4%)という結果がえられる。これらの数字に明らかなように、米国の多国籍企業の場合には完全所有の所有政策が中心的であるのに、日本の

(3) 前掲拙稿, 299—300ページ。

(4) パーノン著『多国籍企業の新展開』(前掲), 148ページ, 第4—3表。

(5) 筆者の調査による。

(6) John M. Stopford and Louis T. Wells, Jr., *Managing the Multinational Enterprise*, Basic Books, 1972. 山崎清訳『多国籍企業の組織と所有政策』ダイヤモンド社, 昭和51年, 158ページ, 7—3表。

なお、ハーバード・グループの計算では、完全所有政策を原則として認めない日本、スペイン、セイロン、インド、メキシコ、パキスタンは除外されている。筆者の計算では、これらの国についての特別の取り扱いはなされていない。

多国企業の場合には、少数所有の所有政策が中心的である。

以上のかんたんな比較からも明らかなように、同じく多国籍企業といっても、日米の多国籍企業にはいくつかの大きな相違点がみられる。では、日本の多国籍企業のそのような特徴は、どのような意味をもっているのであろうか。世界市場における企業間競争という観点からは、日本的な特徴は利点なのであろうか、それとも弱味なのであろうか。また、投資本国と投資受入国の経済への影響という点からは、米国的な特徴と日本的な特徴はそれぞれどのようなちがいを示すのであろうか。さらに、日本の多国籍企業は前述のような特徴を今後かなり長期にわたってもちつづけるのであろうか、それともやがては米国の多国籍企業に似たものに変化していくのであろうか。

日本の多国籍企業をテーマにして研究をすすめる者にとって、これらの設問はさけて通るわけにはいかない。しかし、これらは基本的な性格の設問であり、ここで即席的に答を出すわけにはいかない。設問に回答を試みるに先立って、アプローチの視点を設定する必要がある。

この観点から多国籍企業論をみると、バーノン (Raymond Vernon)、ハイマー (Stephen Hymer)、小島清の三氏の研究に興味を引かれる。そこで以下、これら三氏の多国籍企業論を、日本の多国籍企業を経営学的に分析する場合の視点を設定するという問題意識をもってとりあげてみたい。

2. 多国籍企業化のプロダクト・サイクル・モデル

多国籍企業論、あるいは国際経営論の分野でバーノンおよびハーバード多国籍企業プロジェクトの地位を確立したのは、そのプロダクト・サイクル・モデルである。

比較生産費の概念をベースにする既存の国際貿易と投資の理論によっては、現実世界の国際貿易と投資の動きを説明することは困難であり、その困難を克

服する一つの試みとして、プロダクト・サイクル・モデルが提唱されている。と同時に、そのモデルは、米国企業の多国籍的な成長のプロセスを説明するうえでも重要な役割を演じる。国際経営論を専攻する筆者としては、この後者の役割に注目して、このモデルをとりあげることにしたい。

プロダクト・サイクル・モデルは、資源型多国籍企業の発展の説明にも十分に役立つが、やはりその威力がもっともよく発揮されるのは、米国の製造企業の多国籍的な成長のプロセスを説明するときである。そこで、このモデルによって、米国の製造企業の多国籍的な成長のプロセスをみると、表1のようにまとめることができよう。⁽⁷⁾

さて、プロダクト・サイクル・モデルにかんして重要なことは、そのモデルの基礎に、製品の発展段階ないし成熟段階に応じて重要な役割を演じる経営資源ないし経営能力は異なるという考え方がおかれていることである。新製品の段階では、研究開発能力がとくに重要である。つぎの成熟製品の段階でとくに重要な経営能力は、大量生産と大量販売のための近代的な管理組織と科学的な管理技術などであろう。第3の標準化製品の段階では、これらの経営能力に加えて、コスト・ダウンの能力がとくに重要になろう。

さて、いま仮に一つの製品ないし技術にもとづいて、表1に示すような順序で多国籍企業化をとげた企業があるでしょう。その多国籍企業がつぎに、別の種類の製品ないし技術について、ふたたび同様な多国籍的な成長の過程をたどることもしばしばある。しかし、その多国籍企業は、いったん多国籍企業になってしまった後では、別の行動パターンをとることもめずらしくない。米国本社で開発した新製品をいきなり台湾の製造子会社で生産し、その製品を米国市場に逆輸入するかもしれない。あるいは、既存の製品について、国際的な生産合理化とマーケティングの高度化によって、多国籍企業としての成長をはかる

(7) Raymond Vernon, "International Investment and International Trade in the Product Cycle," *Quarterly Journal of Economics*, May 1966, pp. 190-207.

表1 米国の多国籍企業の成長のプロダクト・サイクル・モデル

製品の発展段階	生産等の立地	立地選択の根拠
(1) 新製品		
(1)―1 新製品の開発	米 国	高所得製品と労働節約的製品という米国市場の要求（ニーズ）を知覚するうえで有利。
(1)―2 新製品の生産	米 国	製品とその生産技術が未標準化なので、消費者、販売店、原材料供給企業、同業企業とのコミュニケーションが必要。 先駆的消費者の性格と製品の実質的な差別性のために、需要の価格弾力性が小さいので、生産コスト引き下げの圧力は弱い。
(2) 成熟製品		
(2)―1 成熟前期	米国で大量生産、製品の一部は輸出	生産技術の標準化が進み、大量生産体制が可能になる。 製品の実質的な差別性が消滅に向かい、消費者の価格関心度が高まるにつれて、生産コスト引き下げの圧力が強まる。
(2)―2 成熟後期	先進工業国に進出して生産開始	基本的な理由は、米国に比較して生産要素の価格が安いことである。 直接的な動機は、輸出市場の防衛と同業他社の進出の模倣である。
(3) 標準化製品	開発途上国に進出して生産開始	低賃金労働の利用。 生産技術が十分に標準化しているので、関連産業などの産業基盤の未発達が障害にならない。 製品の販売は親企業によって確保されている。

かもしれない。多国籍企業のこれらの行動は、プロダクト・サイクル・モデルでは説明のつかない行動パターンである。バーノン自身はこのことをつぎのようにのべている。

「この概念は、海外の事業を展開しはじめている出発点にある米国の企業を眺めるには効率のいい方法かもしれないが、このモデル（行動類型）は、すでにとうの昔に世界を一つとして事業の好機を探る能力ならびに世界的な観点に立つてものを考える精神構造を身につけてしまっている企業にとっては無意味なものになっている部分もある。⁽⁸⁾」

このようにしてプロダクト・サイクル・モデルは、本来的には米国企業が多国籍企業化をとげる過程を説明するためのモデルなのであって、これを多国籍企業の行動のモデルとしてあつかうことには、注意が必要といえる。

3. 米国の多国籍企業の優位性

日本でも広く読まれたセルバン・シュレパールの『アメリカの挑戦』には、西欧各国への米国企業の進出が、米国企業の近代的マーケティングその他の経営管理システムの優位性にもとづいて行なわれたことが生き生きと描かれている。バーノンにも同様な見解をみることができるが、彼の特徴的な見解としては、米国企業の多国籍的成長の源泉として米国企業の研究開発能力の優位性を強調する見解に注目すべきであろう。

多国籍的成長に導く新製品開発にかんして、米国企業は日本や西欧の企業にくらべて、つぎのような点で有利な位置を占めてきたことがわかる。⁽⁹⁾第1は、米国市場の要求の時間的先行性である。高所得製品と労働節約的製品は米国でまず需要され、やがてそのうちに他の先進工業国やさらに開発途上国の一部で

(8) バーノン著『多国籍企業の新展開』（前掲）. 124ページ。

(9) 同上書，101—110ページ。

需要されるようになるというのが一般的である。第2に、宇宙開発計画や軍事研究など、政府の財政的援助を受けている研究開発計画が多いので、米国企業はその新製品開発のコストの相当部分を自己で負担しないですんでいる。第3に、米国企業の規模の大きいことは、新製品開発の資金のおよび時間的な不確実性の負担に耐える点で、有利な条件である。

では、米国企業の新製品開発の能力の優位性は、今後も維持されるであろうか。バーノンの予測のプロセスについて詳論する余裕はここにはないが、彼の結論はつぎのように明快である。すなわち、「米国を除くと、高度に進歩した社会で必要とされる技術のうち、ほんの一部分以上のものを創造する能力は世界中の先進国のどの国にもない。」⁽¹⁰⁾というのである。

バーノンはこのように、米国企業の多国籍企業化の原動力として、その新製品開発能力を強調する。そして彼は、米国の多国籍企業の技術開発力の相対的優位性を根拠にして、西欧や日本の多国籍企業にたいする米国の多国籍企業のこれまでの優位性を説明し、また今後における優位性の継続を予測するのである。

ところで、食品産業や自動車産業にみられるように、ユニークな製品や技術にもとづいて多国籍企業化をとげた米国企業のなかには、それ以後の企業の成長を合理的な生産システム、近代的なマーケティング・システム、効率的な管理組織とマネジメント・コントロール・システムなど、すぐれた経営管理システムを形成することによって実現していくものがかなりみられる。バーノンはこのような非技術革新型の多国籍企業についても、米国企業の経営管理システムの優位性を根拠にして、やはり西欧と日本の多国籍企業にたいする米国企業の優位性を主張している。

西欧や日本の多国籍企業との競争関係において、米国の多国籍企業がこれま

(10) 同上書、321ページ。

でいかなる地位を占めてきたか、そしてその将来の動向はいかなるものであるかについてのパーノンの見解は、つぎの彼の主張に要約されていると思われる。

「しかし、欧州や日本の企業が米国のホームグラウンドで米国の企業に強い挑戦をつきつけるのでないかぎり、直接投資の広がりには米国とその他の国の間で対称形になるという現象はまだまだ見当たらないのである。将来は、数十年のこれまでの時期がそうであったように、多国籍企業を眺める場合には、米国の形態が厚みや幅の点でも、また、力においても際立ったものであるという非対称形の現象としてしばらくは眺められることであろう。⁽¹¹⁾」

このようにして、パーノンにあっては、世界の多国籍企業現象として、米国の多国籍企業の優位性が強調され、そして、海外直接投資の流れとして、米国→西欧・日本→発展途上国という一方向的な流れが基本的な流れとみなされる。「米国内で見かけられる欧州の企業のいくつかは、性格ははっきりとしないが、何か変わった歴史的偶然性によってそこに放り込まれてきたように思われる。⁽¹²⁾」とのべているように、西欧や日本の企業の米国進出は、ごく細い流れにすぎず、それは例外的な動きであるというのである。

4. 多国籍企業の相互投資

「多国籍企業と国際的寡占——アメリカ以外の国の挑戦——」と題する有名な論文のなかで、ハイマーは共著者ローソン (Robert Rowthorn) とともに、その論文の目的をつぎのようにのべている。「われわれの目標は、多国籍企業の弁証法とでも名づけるべきもの、すなわち、アメリカとアメリカ以外の国の

(11) 同上書、131ページ。

(12) 同上書、128ページ。

企業が対外直接投資を主要手段に使用して世界市場のシェアを争う際の攻撃と、それにたいする反撃とを分析することである。⁽¹³⁾

ハイマーのこのような目標設定にかんして、セルバン・シュレベールの『アメリカの挑戦』⁽¹⁴⁾が、1つの重要な契機を提供した。セルバン・シュレベールは同書で、米国企業の対西欧直接投資の急増によって、西ヨーロッパの企業、さらには経済、政治、技術、文化などがアメリカの挑戦をうけていると警鐘を鳴らし、アメリカの挑戦への対応策の必要性を強調した。同書はベスト・セラーになり、その分析と主張は、フランスをはじめとする西ヨーロッパ各国の知識層に大きな反響、それもだいたいは共鳴的な反響をよびおこしたのである。

ところがハイマーは、アメリカの挑戦という考え方は、一部は近視眼的なものの見方にもとづくとして批判し、つぎのように広範なものの見方を示したのである。⁽¹⁵⁾すなわち、米国企業が西ヨーロッパ市場でそのシェアを増大しているのを見て、ヨーロッパ人は挑戦をうけていると感じたのである。しかし、ヨーロッパ人はつぎの事実にはほとんど注意をはらわなかった。その事実とは、世界市場全体をみると、米国企業自身が、ECと日本の高度経済成長ならびにそのことを基盤にした西ヨーロッパと日本の企業の急成長によって挑戦をうけており、その相対的地位を保持するためには対外直接投資を急速に拡大する必要があったという事実である。

(13) Stephen Hymer and Robert Rowthorn, "Multinational Corporations and International Oligopoly: The Non-American Challenge," in Charles P. Kindleberger, ed., *The International Corporation: A Symposium*, The MIT Press, 1970. 藤原武平太、和田和共訳『多国籍企業—その理論と行動—』日本生産性本部、昭和46年、第3章、57ページ。ただし、引用にさいしては、訳文を一部変更している。

(14) セルバン・シュレベール著、林信太郎、吉崎英男訳『アメリカの挑戦』タイム・ライフ・インターナショナル、昭和43年。

(15) Hymer and Rowthorn, *op. cit.*, 邦訳、71ページ。

ハイマーは上でのべたことを、また、つぎのようにも説明している。⁽¹⁶⁾ 1957年から1967年までの期間における多国籍企業現象の大きなうごきは、つぎの関係式で示される。

$$G_s > G_e \geq G_p$$

G_p : 米国企業(親会社と海外子会社の両者をふくめて)の成長率

G_s : 米国企業の海外子会社の成長率

G_e : アメリカ以外の国の企業(親会社と海外子会社の両者をふくめて)の成長率

西ヨーロッパの企業は、関係式の $G_s > G_e$ の部分に注目して、米国企業の挑戦に脅威を感じたのであり、他方、米国企業は、 $G_e \geq G_p$ の部分に注目して、やはり挑戦をうけていると考えたのである。

ハイマーによれば、つぎの段階では、西ヨーロッパ企業はその対米直接投資の積極化による反撃を開始し、さらに、それにたいして米国企業はその対外直接投資のいっそうの積極化によって対応するという。この多国籍企業の相互投資の現象は、多国籍企業現象の現状および将来の動向の基本的なものとして、ハイマーによって一貫して強調されているものである。そして、多国籍企業の相互投資とその論理的極限は、つぎのように説明されている。⁽¹⁷⁾

$$S_1 = a_{11} Y_1 + a_{12} Y_2$$

$$S_2 = a_{21} Y_1 + a_{22} Y_2$$

S_1 : 米国の多国籍企業の売上高(親会社と海外子会社の両者をふくめて)

S_2 : 西ヨーロッパの多国籍企業の売上高(親会社と海外子会社の両者ふくめて)

(16) *Ibid.*, 邦訳, 71—72ページ。

(17) Hymer and Rowthorn, *op. cit.*, 邦訳, 82—83ページ。

Y_1 : 米国の市場規模

Y_2 : 西ヨーロッパの市場規模

a_{ij} : i 国に本拠をおく多国籍企業の j 国市場におけるシェア

1957年から1967年までの期間の動向は、上の方程式の助けを借りると、つぎのように示される。 a_{21} すなわち米国市場における西ヨーロッパ企業のシェアはひじょうに小さい。また、経済成長率の差からいって、 Y_2 の成長率のほうが Y_1 の成長率よりも大きい。すると、米国企業が西ヨーロッパ企業の成長におくれないためには、 a_{12} の増加、すなわち対西欧直接投資の増加を実現しなければならない。他方、西ヨーロッパ企業は、 a_{12} の増加で示されるアメリカの挑戦と、 Y_2 の成長率の鈍化傾向から脅威を受け、 a_{21} の増加すなわち対米直接投資の増加という反撃の手を打ったのである。

ハイマーによれば、この西ヨーロッパ企業の反撃にたいして、米国企業は a_{12} のいっそうの増大によって応じるといふ。これが多国籍企業の相互投資ないし弁証法のプロセスといわれるものであるが、そのプロセスが進展するにつれて、米国の多国籍企業と西ヨーロッパの多国籍企業の世界市場でのシェアは接近し、また、安定したものになるという。このことは、 $\frac{a_{11}}{a_{12}}$ が $\frac{a_{21}}{a_{22}}$ に近づいて、 $\frac{S_1}{S_2}$ が Y_1 と Y_2 のそれぞれの成長率に影響される度合いが小さくなることによって示される。すなわち、西ヨーロッパ市場が米国市場よりも早く成長しようとする逆であろうと、欧米両多国籍企業は同じ成長率を経験することになるだろうというのである。

では、欧米両多国籍企業の相互投資の実態は、どのようなものであろうか。

「現在のところ、商品の流れと資本の流れとの間には大きな不均衡がある。ヨーロッパの製造業者の対米輸出額は対米輸入額とはほぼ同額である。しかし、ヨーロッパ企業の対米直接投資はアメリカ企業の対欧直接投資よりはるかに少
(18)ない。」ハイマー自身このように、1969年当時、米国企業の対西欧直接投資のほ

(18) Hymer and Rowthorn, *op. cit.*, 邦訳, 77ページ, 脚注14。

うが、西ヨーロッパ企業の対米直接投資よりもはるかに大きいことを認めているのである。

そこで、欧米両多国籍企業の相互投資にみられる不均衡の程度をしらべてみると、つぎのような数字がえられる。⁽¹⁹⁾表2でみるかぎり、西ヨーロッパ企業がその対米直接投資を積極化することによって、アメリカの挑戦に反撃を加えるにいたっていると判断することは困難であろう。

不均衡の程度は、直接投資の対象産業分野のちがいにもみることができる。米国企業の対西欧直接投資では、製造業投資が55パーセントと高い構成比を示し、⁽²⁰⁾しかもその製造業投資の大半は、自動車、化学、機械、電機といった成長産業あるいは技術先端産業になされている。⁽²¹⁾これにたいして西欧企業の対米直接投資に占める製造業投資の構成比は38パーセントと相対的には低く、しかも

表2 欧米両企業の相互投資の推移

	1957年	1963年	1968年
(A) 米国企業の対 西欧直接投資	4,151	10,340	19,386
(B) 西欧企業の対 米直接投資	3,753	5,491	7,750
(C) $\frac{B}{A}$ (%)	90.4	53.1	40.4

注 1) 単位百万ドル 2) 各年末現在の投資残高

(19) ライナー・ヘルマン著、小林規威監修、田口統吾訳『多国籍企業の抗争—アメリカに挑戦するヨーロッパ—』日本生産性本部、昭和46年、386ページの付表A-1より筆者が作成。

(20) 同上書、57ページ。第10表を参照。

(21) バーノン著『多国籍企業の新展開』（前掲）、20—26ページ。

その製造業投資は米国産業の重要分野に集中してなされているわけではない。

前節でみたように、ハイマーは、(1)米国企業の対西欧直接投資の増大、(2)西ヨーロッパ企業の対米直接投資の増大による反撃、(3)相互投資の進展、(4)多国籍企業体制の成立、というプロセスを想定している。ここでの検討からは、1960年代末の時点では、このプロセスのうちの第2のステップがはたして開始されたのかどうかはかならずしも確認できないというべきであろう。本稿執筆の1977年現在、第2ステップがすでに相当進行しているかどうかは、別に検討を要する重要なテーマである。いずれにしても、西ヨーロッパ企業の対米直接投資の本格的増大が実際に生じることかどうかは、西ヨーロッパ企業の経営資源のいかに大きくかかっているのか、次節ではその点を検討することにしたい。

5. 相互投資と経営資源

アメリカの挑戦への対応策の1つとして、西ヨーロッパでは企業の合併運動が生じている。ハイマーによれば、その合併運動は西ヨーロッパ企業の規模の増大を実現するだけでなく、西ヨーロッパ企業の性格に重大な質的な変化をもたらすという。彼は重要な変化としてつぎの3つをあげている。⁽²²⁾

第1. 合併や合理化は企業の組織構造の再編成をもたらし、結果として米国企業のものによく似た新しい組織構造をつくりだすだろう。

第2. 合併によって西ヨーロッパ企業は、その資金力を強化し、海外直接投資の資金上の負担や危険によりよく対処できるようになるだろう。

第3. 合併がなされると、海外における売上高の連結ができるので、西ヨーロッパ企業は効率的な規模の海外子会社を比較的容易に設立できるようになるだろう。

(22) Hymer and Rowthorn, *op. cit.*, 邦訳, 74—75ページ。

ここで、ハイマーが海外直接投資のための経営資源として、規模とそれに関連する資金力を重要視していること、そしてその反面として研究開発能力や経営管理システムをそれほど重要視していないことを指摘したい。たとえば、ハイマーはつぎのようにのべているのである。

「関連統計を簡単に調べてみると、規模が海外投資の主要な決定因子であるという考えが支持される。⁽²³⁾」

「これらの企業（西ヨーロッパ企業……筆者注）は、最初、参入の比較的容易なアメリカ以外の市場に投資をはじめ。彼らが経験を得て、適応性のある組織体制をつくりだし、おそらく最も重要なことであろうが、必要な余裕のある金融力をつけると、最終的に対米投資に乗り出すのである。⁽²⁴⁾」

萩野典宏氏は、「ハイマーはあまりにも規模にこだわりすぎており、技術面つまり多国籍企業の技術革新力を軽視しすぎている。⁽²⁵⁾」という批判を提起されている。さきほど検討したバーノンが、多国籍企業の成長の原動力として技術開発力を最重要視したのに比較して、ハイマーの場合には、規模と資金力に中心的な地位があたえられており、この点にハイマーの多国籍企業論の一つの特色がみられるのである。

ところで、西ヨーロッパ企業の対米直接投資が本格的に行なわれるようになるためには、じつは、西ヨーロッパ企業がその規模を拡大し、資金力をつけるだけでは十分でないのである。規模拡大と資金力の強化の対策は、欧米両企業のあいだの資本ギャップを縮小する効果をもつ。しかし、縮小しなければならぬギャップは資本ギャップだけでなく、それと同じように重要なギャップとして、技術ギャップとマネジメント・ギャップがある。これらのギャップを縮

(23) *Ibid.*, 邦訳, 75ページ。

(24) *Ibid.*, 邦訳, 80ページ。

(25) 萩野典宏稿「多国籍企業の未来像（10）—スティーブ・ハイマーの考察—」『世界経済評論』1974年3月, 46ページ。

小するには、研究開発能力の強化と経営管理システムの近代化が要請されるのである。⁽²⁶⁾

さて、米国企業と西ヨーロッパ企業に注がれていたハイマーの関心が、最近では日本企業にも注がれるようになって⁽²⁷⁾いる。ところで、そのハイマーの多国籍企業論を全般的にみると、米国企業と西ヨーロッパ企業の関係についてなされたハイマーの論議は、基本的には米国企業と日本企業の関係についても妥当するとみていいだろう。そこで、以下では、とくに日本企業についてのべている彼の見解をとりあげることにした。

米国企業の多国籍的な成長の原動力がその卓越した研究開発能力であったとするパーノンのプロダクト・サイクル・モデルを知っている者にとっては、技術的に劣位にある日本企業が米国の多国籍企業に太刀打ちできるところまで成長するのはひじょうに困難であると考えても、それほど不自然なことではないだろう。ところがハイマーは、「その考え方はまちがいだ。それは技術というもの⁽²⁸⁾をあまりにも神秘化しすぎた見方だ。」として論駁するのである。

ハイマーの論駁の要点の第1は、日本企業の技術力はそれほど低くないというものである。日本では教育計画がすすんでおり、国民の技術水準は相当に高く、そのことがすぐれた技術を生みだす基礎であるという。また、われわれは米国がリードを保っている数すくない高度の技術の分野についてのみ論じるき

(26) P. E. H. Durston, "Five European Companies in America," *European Business*, No.27, Autumn 1970, pp. 31-51.

Lawrence G. Franko, "Strategy+Structure-Frustration=the Experiences of European Firms in America," *European Business*, No.31, Autumn 1971, pp. 29-42.

(27) ハイマーの日本企業への関心の強いことは、たとえば、彼のつぎの論文にみる事ができる。ハイマー稿、南部鶴彦訳「米多国籍企業と日本-太平洋の戦い」『中央公論・経営問題』昭和47年春季号、142-157ページ。

(28) ハイマーとのインタビュー「日米多国籍企業の抗争と協調」『週刊東洋経済臨時増刊・日本企業の国際経営戦略』1972年11月8日、20ページ。

らいがあるが、鉄鋼、造船、家庭用電気・電子機器の分野などでは、日本は米国におくれをとっているわけではない。

第2に、企業の多国籍的な成長のための経営資源として、技術というものが人びとから高く評価されすぎており、他方、マーケティングや生産の管理が不当に低く評価されているという。

このようなハイマーの主張は、明らかにバーノンのプロダクト・サイクル・モデルを念頭において、それに批判を投げかけるかたちでなされている。

では、日本企業が対欧米製造業投資を今後本格的に推進し、やがては多国籍企業体制の一角に確固とした地位を占めるにいたるとして、それにいたる道程は、ハイマーの見解にみられるように、比較的平坦であろうか。それとも、さきほどとりあげたバーノンの見解にみられるように、その道程には大きな障害物が横たわっているのであろうか。日本企業の多国籍企業化のテーマを考えると、ハイマーの多国籍企業論はバーノンの多国籍企業論とともに、われわれに重要な論点と示唆とを提供してくれるのである。

6. 海外直接投資の米国型と日本型

同じく海外直接投資といっても、米国企業と日本企業とでは大きい相違のあることは、すでに第一節でみたとおりである。小島清氏はこの相違をつぎのように、海外直接投資の米国型と日本型として整理されている。

まず、米国型の海外直接投資は、つぎのような特徴をもつものとしてとらえられる。⁽²⁹⁾

1. 寡占的大企業の利潤極大化を目的とする世界市場シェア競争であり、資本、技術、経営という経営資源の巨大性と卓越性を海外進出の武器として

(29) 小島清稿「海外直接投資の理論—アメリカ型と日本型—」『一橋論叢』第65巻第6号, 1971年6月, 14ページ。

いる。

2. 比較優位構造のトップに位する先端成長産業から海外へ進出する。
3. ミクロの産業組織論に立脚しており、マクロの国民経済的関連は無視されている。

このような特徴をもつ米国型の海外直接投資は、それを実施する企業の立場からは合理的であると認められるにしても、国民経済および国際経済というマクロの立場からは、つぎのような弊害をもつことを知らなければならないという。まず、先端技術にもとづく大規模投資は、発展途上国に飛び地経済をつくる結果となり、現地経済の発展にあまり役立たない。つぎに、投資本国の米国の経済も、比較優位にある産業から競って海外に進出していくため、成長力、国際収支、雇用などの点で不利な影響を受けることになる。

これにたいして日本企業による海外直接投資には、(1)小規模、(2)標準化技術、(3)労働集約的、(4)発展途上国向けが中心、(5)低利潤率、(6)貿易指向的、(7)合弁形態などの特徴がみられるとされる。これらの特徴それ自体は、いまやほとんど周知の事実といってよいが、小島氏はこれらの特徴をすぐれた特徴として高く評価されるのであり、その点に小島氏の見解の特色がある。

たとえば、標準化技術にもとづく小規模な直接投資のメリットをつぎのように主張される。

「もともと低開発国の市場は狭小であるから、小規模投資から着手すべきである。中小規模であるから、技術、経営も低開発国の発展段階、要素賦存にとって越え難い程、卓越ないし隔絶しているわけではない。低開発国側で容易にみならい習得しうるものであり、現地経済にとけ込み一体化しうる。それだけ技術伝播や雇用拡大という波及効果 ⁽³⁰⁾ spillover effect も大きい。」

さらに、日本型の海外直接投資は、南北貿易を再編成し、南北間の新しい国

(30) 同上稿，20ページ。

際分業体制の形成に役立つとして、つぎのようにそのメリットを主張される。

「日本が労働力不足、賃金高騰などから比較優位を弱め、低開発国に移譲しようとしている産業は、低開発国にとっての有望な幼稚産業、彼らが比較優位を強めたいと欲している産業などである。したがって直接投資を媒介として、日本と低開発国双方の比較優位構造の高度化を調和的に促進することができ、南北貿易再編成に有効に貢献できる。……中略筆者……。南北貿易再編成の有効な手段として、アメリカ型ではなく日本型直接投資を出発点とし、そのリファインメントをはかるべきである。⁽³¹⁾」

このように、小島氏の場合、国民経済および国際経済というマクロの立場から、日本型の海外直接投資を米国型よりもすぐれたものとして高く評価される。では、海外投資を実施する個々の日本企業にとっては、日本型の投資はいかなる意味をもつてであろうか。それは、投資企業のミクロの立場からもやはり合理的といえるであろうか。企業の国際的行動をテーマに研究する筆者としては、小島氏の以上のような論議にたいして、このような疑問を提出せずにはいられない。

7. 日本型投資の有効性

国民経済および国際経済というマクロの立場からは、仮に小島氏の主張どおり米国型投資に比較して、日本型投資のほうがすぐれているとしても、そのことを理由に日本の企業に今後も日本型の投資行動を継続せよと命令したり勧告するわけにはいかない。まず、各企業は海外直接投資を自己の責任のもとに、主体的に計画し、実行できる。つぎに、技術移転、産業移植、雇用増大など、現地国の経済発展に貢献したり、のぞましい国際分業体制の形成に貢献するこ

(31) 同上稿，20—21ページ。

とは、投資主体の企業にとっては、海外直接投資の目的ではない。企業が海外直接投資を行なうのは、利益をあげるためであり、自己の生存を確保し、成長をはかるためである。さらに、投資主体の企業は、経営資源ないし経営能力の制約の範囲内では、米国型の投資を実行できる自由をもっているのである。したがって、投資主体の企業が、その経営目的、経営戦略、経営資源などに照らして、米国型投資よりも日本型投資のほうが合理的であると判断しないかぎり、日本型投資は実行されないのである。そこで、つぎに投資企業のミクロの立場から、日本型投資のメリットとデメリットを考えてみることにしたい。

まず、国際経営戦略のいかんによって日本型投資の評価は大きくちがってくる。投資受入国の現地市場だけを対象にする現地市場型の経営戦略の場合、日本型投資はあまり不都合を生じない。人口と国民所得水準からいって現地市場のほとんどは狭小であり、そのうえ、高関税その他の方法によって、現地市場は国際競争から隔離され、保護されている。そのため、現地人パートナーと協力して、小規模工場で高コストの製品を生産しても、販売できるのである。

これにたいして、その製品を日本や第三国に輸出するための生産拠点として海外子会社を位置づける場合（世界戦略型の経営戦略）、日本型投資の問題点が表面化する。海外子会社の製品は、コスト、品質、納期などの点で国際水準に達していることが要求されるから、生産規模も国際水準のものが必要であるし、また、その生産管理やマーケティングについても高度のものが必要である。さらに、各海外子会社は日本本社の世界的なロジスティック・システムに組み込まれるから、そのシステムの他の部分の変化や環境の変化に合わせて、生産量、デザイン、製品品目、販売市場などを臨機応変に変更できなければならない。そのためには、日本本社はその海外子会社にたいして一元的なコントロール機能を行使して、フリー・オペレーションを行なえる態勢になければならない。世界戦略型の経営戦略のこれらの要請に日本型投資が応じられないことは、あらためて説明するまでもなく明らかであろう。実際、世界戦略型の経

営戦略を遂行する目的で日本企業がマレーシャ、シンガポール、タイなどにつくった家電、合繊、ガラスなどの海外子会社は、いずれも日本型ではない。それらの海外子会社は、大規模、最新の技術、完全所有などの特徴をもち、その点でむしろ米国型の特徴をもちているのである。

日本型投資の評価のために、つぎに、投資企業の経営戦略から投資受入国の外資政策に目を転じよう。経済発展と工業化のために外資を歓迎する政策をとってきたアジア、アフリカなどの発展途上国は、すでに1960年代の後半から、外資にたいしてさまざまな制限を加える政策をとるように変化してきている。その制限策は、(1)導入業種の制限、(2)現地側出資比率の引き上げ、(3)現地調達比率の引き上げ、(4)技術移転の促進(現地人技術者の育成)、(5)外国人の雇用制限(現地人の登用)、(6)外資優遇度の低下、(7)輸出義務などから成っている⁽³²⁾。最後の輸出義務を別にすると、これらは大きくいって、外資系企業の現地化の促進をねらっているといえる。

この現地政府の現地化政策に照らしてみると、米国型よりも日本型のほうが適恰であることは明らかであろう。日本企業の海外子会社には、周知のとおり合弁形態、それも少数所有の合弁形態がかなり多いから、出資比率の現地化についてはすでにかなりすすんでいる。つぎに、小規模な工場で、標準化技術を用いて、現地市場を対象に生産し、販売しているので、さきほど現地市場型の経営戦略のところでのべたように、現地化をすすめやすいといえる。

このようにして、小島氏のいわれる日本型の投資は、投資企業のミクロの立場からみると、現地市場型の経営戦略をとる場合、また、現地政府の現地化政策に適応していかなければならない場合には、合理的な投資行動であるといえる。ところが、世界戦略型の経営戦略をとる場合、あるいは現地化政策に適応

(32) 『わが国海外投資の現状』海外市場白書第2分冊、1972年版、日本貿易振興会、昭和47年、84—95ページ。

する必要のない場合には、日本型投資は合理的であるというわけにはいかな
い。むしろ米国型の投資のほうが合理的である。

8. 日本の多国籍企業の二つの課題

以上において、日本の多国籍企業の経営学的分析の視点を設定するという問
題意識をもって、バーノン、ハイマー、小島清の三氏の多国籍企業論を検討し
た。つぎになすべきことは、以上の検討をもとにして、一つの現論的な枠組を
つくり、それをを用いて日本の多国籍企業に分析を試みることであろう。しか
し、いまのところ筆者にはこの課題に取り組むための準備がないので、これは
今後の課題としたい。ここでは、これまでの検討にもとづいて、日本の多国籍
企業（多国籍企業化しつつある企業もふくめて）の課題についてかんたんにの
べるにとどめたい。

米国の多国籍企業の圧倒的な優位性を強調するバーノンの所論と、欧米両多
国籍企業の相互投資を重視するハイマーの見解に照らしてみると、日本の多
国籍企業の課題としては、欧米先進国向け製造業投資の本格化がまずうかび
上がってくる。そして、この先進国向け投資を実行し、成功させるには、バー
ノンとハイマーの所論から明らかなように、独自の製品、合理的な生産システ
ム、高度なマーケティング技術、豊富な資金力と高度な国際財務管理など、す
ぐれた経営資源を育成し、蓄積しなければならないのである。

他方、小島清氏の日本型投資の所論にかんじていえば、現地政府の現地化政
策に適応しつつそれでいて利益を確実にあげるといふ能力を身につけること
も、日本の多国籍企業にとって重要な課題といえよう。冒頭でも指摘したよう
に、日本の多国籍企業の場合、その海外製造子会社の大部分はアジアなどの発
展途上国にある。しかも、それらのほとんどが現地市場を対象に経営活動を営
んでおり、世界戦略型の経営戦略にもとづいてつくられたものはごく少数しか

ない。そのような現地市場指向の子会社は、現地化政策に対抗できる武器をもたないので、現地政府の政策に合わせて、現地化をすすめていかなければならない。

ところで、発言力を強めた現地人パートナーとの意見調整に時間がかかるようになったり、登用した現地人管理者や技術者の経験不足や技量不足のために在庫管理や品質管理に問題が生じたり、あるいは現地製の高価で品質に問題のある原材料や部品を使用しなければならないなど、現地化の推進はしばしば経営上いろいろの問題を発生させる。現地化の推進にともなって発生しやすいこれらの問題をできるだけおさえ、その悪影響をとりぞくするためには、意思決定システム、在庫管理や品質管理のシステムなど、企業のロジスティック・システムと管理システムの全般をこの課題に込められるように変えなければならない。

いま、生産設備、工程管理システム、品質管理システムなどから成る生産システムを例にとると、日本人管理者と技術者が常時気をつけているときには高度の能率を発揮するが、現地人の管理者と技術者にまかせると能率が大幅に低下する生産システムは、現地化を推進していかなければ海外子会社にとっては不向きな生産システムである。現地人の管理者と技術者のもとでも、生産量や品質にほとんど差が生じない生産システムを開発することが必要なのである。

日本の多国籍企業のなかには、もっぱら欧米先進国への進出に照準を合わせて、技術開発力、資金力、管理システムなどの経営資源の強化と高度化に全力をあげて取り組むところもあろう。他方、発展途上国の海外子会社について、現地化を推進しつつそれでいて着実に利益をあげるといふ課題に努力を集中するところもあると思われる。しかし、おそらく多くの多国籍企業にとっては、重点の置き方には若干のちがいがあっても、これら二つの課題に同時に取り組まなければならないであろう。

日本形船舶の衰退過程における 日本海運業近代化の三類型*

下 條 哲 司

目 次

開題

- I 旧幕時代における日本形船舶
 - II 汽船の伝来とその普及
 - III 明治初期における沿海運輸と日本形船舶
 - IV 日本形船舶の苦闘
 - V 西洋形帆船の躍進
 - VI 日本形船舶の新活路
 - VII 西洋形帆船の衰微と汽船の隆盛
 - VIII 機帆船の発生と日本形船舶の消滅
- 総括——三つの発展過程について

開 題

わが国海運の近代化は、いうまでもなく、幕末における開国によってその端緒が開かれる。いわゆる黒船の来航以来、陸続としてわが国を訪問した先進国商船隊に刺激され、それとともにいち早く流入し、あるいは導入せられた西洋

*本稿は筆者自身の未発表の旧稿に改訂を加えたものである。これがようやく日の目を見るに至った過程には、恩師故佐波宣平教授（京都大学）、先輩前田義信教授（甲南大学）、佐々木誠治教授（神戸大学）らの懇切な指導と暖かい激励があった。記して謝意を表したい。

文化の諸様式を模倣習得して、わが国は、ここに近代国家への道を歩み始める。もっとも近代国家として他の先進諸国に列して本格的な発展の歩調を進めるに至るのは、今暫らく時を待たねばならないにしても、明治維新の完成と相前後してわが国は将来の文明国として約束せられた抱負を自覚し、文明の誘致に積極的な努力を傾注するのであって、海運においては先ず日本形船舶から西洋形船舶への発展として、すばらしい成果を見ることになる。

いわゆる「海運における産業革命」は帆船から汽船への移行をもってその主要内容とするが、わが国の特殊な事情の下では、こうした常識的な発展にとりかかる以前に、先ず解決しなければならない問題があった。それは本稿が企図している日本形船舶から西洋形船舶への発展、もしくは後者による前者の淘汰という問題である。古い日本の海運——あるいはより一般的に水運——が、水上交通手段としてもっていた唯一の船舶形式＝日本形船舶は、わが国の沿海のみならず、ある時期においては、はるか南方洋上にまで進出して、ひとり水上運輸の全権をほしいままにしていた。ところが、やがて鎖国が施行せられ、大船禁止令が發布され、わが国の船舶は大海に進出することができなくなり、したがって船舶としての発達も、技術の進歩も到底望むべくもなくなってしまった。

この結果、日本人は渡海の具を失い、海外進出の夢を奪われたが、その20年——5世代も6世代も——の間は決して短い期間ではなかった。彼らは船といえ、せいぜい陸地の見える範囲の海を、風まかせでのろのろと走る日本形船舶だけしか知らなかった。このような日本人の目の前に、濶然と現われた黒船の姿はどれほど奇怪なものであっただろうか。それは「惣躰鎮張ノ蒸気船」であり「進退自在ニテ不艦械相用迅速に出没」⁽¹⁾するものであり、従来船は木で造られ、帆によって動くという常識を全く覆すほどのものであった。そればか

(1) 浜野章吉編「懐旧紀事」明治32年、322ページ。嘉永6年6月3日、戸田伊豆守書簡。

りでない。彼等は、その正体を知れば知るほど便利であり、なおかつ、日本形船舶には求められないほど頑丈であるとの認識を深めた。いうまでもなく、この黒船なるものは、西洋形汽船であるという前に、先ず軍艦であって、本稿が扱おうとする商業的目的に使用されるべきものではなかったが、幕府がたとえ軍事的目的にもせよ、それを模倣し、あるいは輸入、あるいは建造に、心を痛めたという事実は、商業的目的に供されるべき商船としての船舶様式に、少からざる影響をあたえたことは否めない。

少くとも、こうした様式の船舶が浮揚し、かつ航海できるという知識だけでも、日本人にとっては大きな驚異であった。これによって、日本形船舶への反省が次第に深められ、やがて西洋形船舶がそれを駆逐するまで、日本海運はそれらの共存のうちに、優勝劣敗の法則をそのままに、残酷な競争が行なわれることになる。ここで、競争という言葉を使ったが、これはもちろん積極的に相互に行なわれる競争の意ではない。傍若無人な西洋形船舶の横行に対して、日本形船舶がなしたのは全くささやかなレジスタンスでしかなかった。一見して優劣の差の明らかな二者の間には、派手な競争というものはあり得ない。そこには優者に対する劣者の悲劇的な凋落か、もしくは最後のあがきにも似た延命策が試みられるだけである。⁽²⁾

私はこれを、競争 (competition) と区別するため淘汰 (selection) と呼ぶ。前者は、資本制社会において示現される変化への動機であり、後者は、資本制社会をも含めた経済社会における進化への動機である。両者は共に独占に転化するかもしれないが、競争においては、その勝者はいずれとも予想でき

(2) 佐々木誠治「日本海運競争史序説」(昭29, 海事研究会)。50ページには「大和形帆船から西洋形帆船への過程に伴う両者間の競争は厳格な意味における競争というようなものではなく、大和形帆船は本格的な対立・抗争を試み得ず、単に自己の延命策にのみ汲々としたにすぎない。」と述べられている。日本形船舶と西洋形船舶との間には競争なるものはすでに存在せず、そこには淘汰の過程のみがあった。(傍点筆者)

ないに反して、淘汰においては、優劣二者のうち劣者が次第に凋落してゆく必然にある。

日本形船舶はかかる淘汰の過程によって、西洋形船舶との苦闘のあげく、やがて日本海運からその姿を消し去ることになるが、それには少くとも半世紀という長い期間を必要とした⁽³⁾。この長い期間にどのような理由でそれが淘汰され、またどのような仕方によって延命がなされ、さらに、どのような過程を経て衰亡したかを、日本形船舶を中心にしつつ、必要に応じては西洋形船舶の発展と挑戦にも触れながら、順を追ってたどってみたい。したがって本稿では日本海運の表面の事情については簡単すぎる嫌いがあるかも知れないが、社外船の発展はこれを一般的に跡づけ得るであろうと信じている。

本稿の真の目的は実はここに存する。従来近代日本海運業の発展過程については、多くの研究がなされてきたが、それらは主として、いわゆる社船の発展を中心とするものであり、これに比べれば社外船の発展あるいは帆船の衰退過程についての研究はあまり多くはない。なかんづく、社外船を中心課題とする研究は佐々木誠治著「日本海運業の近代化」をはじめとする若干のすぐれた業績があるけれども、明治以後の日本形船舶および西洋形帆船の末路についての研究は、筆者の寡聞の故であろうか、ほとんど見られない。以下では日本海運業の近代化過程における船舶発展の通史的展望を軸としながら、その底辺的存在としての日本形船舶、西洋形帆船の苦闘に焦点をあて、これを現在にもまだ残存する機帆船の発祥につなげてみたいと考える。

(3) 日本形船舶にその延命手段としての変形であるあいのこ船をも包含させる場合、日本形船舶は機帆船が漸く盛んになった昭和初期までその存在を保っている。したがってこの場合、本文は「四分の三世紀」と書き改められねばならない。

(4) 佐々木誠治「日本海運業の近代化」（海文堂，昭36）。本書は副題を「社外船発達史」としている。

I 旧幕時代における日本形船舶

徳川家光が政治上の見地から「自今諸大名百姓町人共五百石積以上の船舶を造ることを得ず」と令し、500石積以上の船舶の建造を厳禁するとともに、帆檣2本以上ならびに船底竜骨を廃止せしめたのは、真の鎖国令の数年前、すなわち、寛永12年（1635年）のことである。⁽⁵⁾このため、わが国の船舶は船体が脆弱となり、振動も多く、転覆の恐れもあって、到底航洋には適せず、地廻船とならざるを得なかった。これこそ正に幕府の元より意図したところであったが、加うるに巨船の欠乏は当然物資の自由な交流をさまたげ、その後急激に発達した国内交易に大きな支障をもたらした。ために、3年後の寛永15年（1638年）には、商船に限って500石積以上でも建造できることになった。

こうした事情の下にあって外国貿易は俄かに衰頹していったが、一方、国内商業は年と共に旺盛に向い、したがって、内地沿海の交通も頻繁となり、河川・湖沼・沿岸の航運にも特殊な発達が行なわれた。これに伴って、船舶形式の上でも著しい進歩が見られたが、この時期＝江戸時代において特筆すべきものは、こうした航行にあてられる小型船の発達であって、それは大船禁止令のわくの中で、特殊な船型を形成するに至った。これがほかならぬ大和形船であり、後年西洋形船舶に対して日本形船舶と呼ばれるものの大部分である。⁽⁶⁾

(5) 加地照義「鎖国時代の大型帆船」(商大論集20(3), 昭和43年3月)によれば、二本檣以上、竜骨等が禁じられた事実はない由であるが、にもかかわらずこうした制限はやはり存在したと考える方が自然であるという教授の結論をここでは採りたい。

(6) 大和形船と日本形船舶との区別は、左程はつきりとはなされていない。一般的にいうと、前者はここにいうごとく、江戸時代に特殊化した船型を意味し、後者は明治以後それを西洋形船舶との対比においてなされた名称にすぎない。したがって、明治時代の新聞雑誌には後者が圧倒的に多く使われているという以外には、この両者を根本的に区別するものはない。ただ筆者は、本稿において、日本形船舶としてあいのこ船を含める場合もある。この理由はやがて明らかになるであろう（第Ⅶ章註⑨参照）。

日本形船舶が江戸時代における唯一の水上交通手段であるという地位を保ち得たのは、鎖国によって外国船から受ける刺激が全く杜絶したからであるが、それが唯一の水上交通手段である以上、江戸の繁栄に伴う諸商品の流通、諸藩よりの貢納物資、さらに諸大名の参勤交代などによる、すべての需要増加に応じなければならない。ゆえに、その数はおびただしく増加していった。ただ数の上だけではなく、その種類においても、その航路、荷物の性質によって、それぞれ特殊の形態をもつに至った。なかんづく、寛永年間（1630年頃）以来、江戸、阪神間の定期航路船として頻繁に往来した菱垣廻船、および、少々おかれて発足した樽廻船、さらには、寛文年間（1670年頃）河村瑞軒の偉業によって開始された東廻り船、北廻り船、等々はあまりにも有名である。その他河川、湖沼における遭運も各地に開かれ、中でも、淀川通いの30石船、後年のいわゆる玻璃船は明治の初期においてさえ、大阪、京都を結ぶ主な交通手段であった。

しかるに、こうした日本形船舶の発達も、また、それをもたらしたそれへの集中的な需要も、鎖国という幕府の特殊な対外政策に支持されてはじめて起り得たにすぎない。海外諸国においては、18世紀の後半以後相次ぐ産業革命によって、生産様式は一新され、海運においても著しい変化が行われた。船舶は漸次その船型が大きくなり、しかも蒸気機関の導入によって、画期的な偉業がすでになしとげられていた。このような産業革命の洗礼をうけた多くの船舶が、先を争ってわが国の近海に出没するようになると、鎖国政策そのものがまず大きな打撃をうけたのはもとより、わが日本形船舶も、余命いくばくもない運命を予感せずにはいられなかった。

「向地即ち上総、下総、常陸一圓から来るものは『ノボ』と云って、これには舟の便利があるが、日数は十日乃至半月、若し南風でも吹けば二十日も掛ることがあって、航海中に雨にでも出遭へば、茶は丸でペタペタになって了った。伊豆地方から来るのは、押送り船や七八十石乃至百石位の船で、矢張風次

第で二十日餘りも掛った。山向ふの三島近い處からは、山越しに人馬で送って来た。駿遠地方は重に三四百石以上の船で、清水から大抵二三十日、少し永くなると四十日以上のことがある。斯の通り交通が不便でも、別に汽船を買って回遭の便を開かうと云ふ人もない、其後清川丸が出来て交通が便利になったと思ふと、サア金儲けが無くなったと嘆す人がありました。』⁽⁷⁾

これによっても当時の事情はほぼ想像できる。ところが、かくもおびただしく増加し、発達した日本形船舶は、たとえどのように驚異的な刺激によってであろうと、事実かれらにとっては絶望的な強敵である西洋形船舶、なかんづく蒸気船の出現によってさえも、容易にその数を、あるいはその勢力を減じようとはしなかった。試みに、このように莫大な影響をもった開国以来、20年近い歳月を経た明治5年における日本形船舶の数を見ても、約1万8,000艘、約330万石の大数を示している。これは50石以上の日本形船舶だけの統計であり、このほか淀川通いの30石船など、大小有税船を統計すれば、さらに大きな数字が示されることであろう。⁽⁸⁾

しかし、これを現在の常識によって、当時の西洋形船舶の数と比較するのは危険でもあろうから、当時の雑誌記事に見られる換算方法によって計算し、比較して見よう。すなわち、「日本形船舶約一万八千艘、此石数約三百三十万石、今計算の便宜を求め、六石を以って一噸と見積り、之を改算する時は、其噸数約五十五万噸となれ共、今他の汽船と其効用を比較する時は、其働き三分の一に出でざるべし、故に此中より六割を引き、之を算すれば則ち、其噸数二十二万噸なり。」⁽⁹⁾ さらにこれと明治5年の西洋形帆船、および汽船のトン数とを比較するならば、西洋形帆船35艘約8,000トン、汽船96艘

(7) 横浜貿易新報社「開港側面史」、119ページ、明治42年。

(8) 東京統計協会編「日本帝国統計全書」、明治35年。

(9) 「東京経済雑誌」明治14年7月、記事東京商法会議所報告「沿海運輸の景況」（便宜上年代および数値を変更した。）

約23,000トンであり、⁽¹⁰⁾日本形船舶の数は、汽船と同程度の効用と見積ったものとしても、⁽¹¹⁾はるかに他をしのいでいる。

少くとも、当時西洋形帆船や汽船が如何にその勢力を拡張し、日本形船舶の積荷を侵略したとしても、このようにおびたしい数の日本形船舶が従来もっていたすべての積荷を奪うことは、到底できることではなかった。開国時代から明治初期にかけての20年間については、残念ながら詳しい資料がないため、正確なところを知ることはできない。しかし、明治初期における日本沿海の運輸において、日本形船舶がどれほどの地位を保っていたかを見ることは、この20年の空白を埋めて足りるものであると考える。以下、明治初年における日本

第1表 明治初年船腹表*（その1）

年	汽 船		西 洋 形 帆 船		日 本 形 船 舶	
	隻	純トン	隻	純トン	隻	石
3	35	15,498	11	2,454	—	—
4	71	20,934	31	7,909	—	—
5	96	23,364	35	8,320	18,640	3,312,281
6	110	26,088	36	8,483	22,693	3,835,402
7	118	26,120	41	9,655	22,673	3,766,221
8	149	42,304	44	8,834	21,260	3,577,853
9	159	40,248	51	8,790	19,919	3,397,183
10	183	49,105	75	13,648	18,964	3,251,425
11	195	43,899	123	19,624	19,135	3,333,406
12	199	42,763	174	27,551	19,285	3,354,759

*前掲「日本帝国統計全書」

(10) 農商務省商務局刊「商況年報」、明治13年版。

(11) 日本形船舶の石数は、江戸時代の運輸の主なものであった米の石数にもとづくものである。一応常識的には1 俵=16貫=60キロであり、これによれば千石船は150トン積となる。明治2年12月発令の「規則」中、滞船入費の項註には、1,000石はおよそ4万貫、約147トン余とされており、これに符合する。（津田靖平「明治初期の我海運」、『海運月報』昭和14年8月号）ただし、これはいうまでもなく積荷であって、一方西洋形帆船や汽船は多くこの時代には純登簿トンであったから、日本形船舶と西洋形船舶を比べることは、もとより簡単にできることではない。

沿海運輸の景況にふれる前にその当時の西洋形帆船及び汽船の数の変遷と、日本形船舶の数のそれとを比較しておくことが便利であろう。（第1表参照）

Ⅱ 汽船の伝来とその普及

幕府は当初、先進諸国の来航に対しては、あくまでも鎖国主義をもって臨んでいたが、遂にそれを墨守し得ず、安政元年(1854年)3月、米、英、仏、露、蘭の5ヶ国と和親条約を結び、事実上鎖国政策を放棄した。開国という事件のみでも、わが国海運にとっては、甚だ大きい刺激であったにもかかわらず、それに先立つ嘉永6年(1853年)9月15日、幕府は大船製造の禁令を解き、「時勢の大船必要⁽¹²⁾」に備えたが、このことは余命いくばくもない日本形船舶にとっては致命的なことであった。けだし、西洋形船舶の優秀さを認識した上での大船製造の解禁は、決して日本形船舶への福音を意味するものではなかった。むしろ、日本形船舶より堅牢であり、またはるかに運航に便利な西洋形船舶への傾倒は、すでに火をみるよりも明らかであったからである。このような時勢を見逃がす筈のない幕府は、安政2年、早速、軍艦として蒸気船をオランダに注文したところ、「現今欧羅巴戦争中にて各国互に公法を守り、兵器は一切他国へ出さざる際故、俄に請求に⁽¹³⁾応じ難し」との理由で断られた。オランダはその代りに、注文の軍艦に先立って、蒸気船1艘を幕府に贈って、長崎に廻航し、士官、教師、機関師方、帆縫方、水火夫、船工等、都合22人を派遣して、わが国人士航海術習熟の便に供した。

したがって、幕府は安政2年7月、長崎に伝習所を開いて航海術を伝習せしめた。これは当時益々盛んに輸入されつつあった西洋式の術業について「公然

(12) 前掲「懐旧紀事」429ページ。嘉永6年9月15日、幕府より尾紀水三家へ達。

(13) 同書 678ページ。

其の規式を採るの濫觴にして、其基礎をなす⁽¹⁴⁾ものというべきである。その後さらに、築地講武所構内にも軍艦教授所を開いて、同じく航海術を習わせた。これと共に、幕府は水戸藩に委託して軍艦旭日丸を製造せしめた。安政3年のことである。⁽¹⁵⁾

このように、大船禁止の解除に応じて、いち早く汽船を購入し、航海術を取入れて、その奨励に乗り出したのは、他ならぬ幕府そのものであった。ここで幕府が心算していたのは、商船でなく、軍艦そのものであり、また軍艦乗組員の養成であったことはいうまでもない。このことは、諸先進国の脅威におのっていた幕府として、当然のことであつたけれども、わが国の海運業に対して殊の外大きな貢献をなすものであった。もっとも、西洋形船舶の所持が庶民にまで許されるのは、維新が完成し、新政府が誕生するまで待たねばならなかった。とはいいいながら、各藩が競って西洋形船舶を買入れ、あるいは大商人の力を借りてそれを就航せしめたのは、わが国海運業における資本蓄積に強い拍車を加えたものといわねばならない。

各藩が江戸時代末期において領域経済を拡張し、大阪などに蔵屋敷を設け、大商人と提携して商業を営んでいたということは周知のところであるが、その運送に供せられた船舶が、日本形船舶から次第に西洋形船舶に改められていったのは当然のことである。そして、その数も相当な数にのぼっていたであろうことは、容易に想像できることでありながら、それを証する数字が得られないのは残念である。しかし、明治3年1月1日において、西洋形汽船が63隻15,500トンであったという事実は、⁽¹⁶⁾この間の事情を必ずしも正確に伝えるものではな

(14) 前掲「懷旧紀事」695ページ。

(15) 同書 769, 774ページ等。ここで注意すべきことは、「成丈け若年にて性来伶俐又気力完盛之壯士門地實賤之差別は勿論御目見以上以下家督並部家住二三男厄介等無構人物」を募ったとはいうものの、この対象となったのは、実際問題として、殆んど武家出身の青年であったということである。

(16) 前掲「商況年鑑」明治13年版。

いが、明治3年というのは大船製造解禁以来15年後のことであり、当時の速度としては決して小さいものでなかったはずである。

明治維新の大業が開始されるや、折からの維新戦争のための必要もあって、全国から江戸、大阪への米穀輸送が緊急を要するものとなり、同8月には全国の軍艦、汽船はいうに及ばず帆船まで徴用して、兵馬・糧食・弾薬を運搬させた。すなわち、「兵隊操出シ方並諸品輸送等。船手ニテ相運ビ候ハバ都テ便利ニ付、奥羽北越之賊徒鎮定ニ至ル迄、諸藩之軍艦、蒸気船ハ勿論、帆船船迄不殘御借上ゲ被仰付候。即今已ニ公務ニ相用ヒ候船ハ格別、其外各藩所持之船艦大阪、兵庫藩へ至急差出候様御沙汰候事。但シ右差出候軍艦之内破損等有之分ハ於朝廷御修覆被仰付候、且又諸藩ヨリ出陣先へ用向之者並諸品類、船ニ乗組致度儀願出候ハバ、御聞届ニ相成候間此旨可相心得事。」⁽¹⁷⁾

かくの如く、明治政府はその創業当初から、西洋形船舶保護に運命づけられたが、同8月船舶登録の制を設け、さらに翌明治2年10月「西洋形帆船、蒸気船、自今百姓町人ニ至ルマデ所持被差許候間、製造又ハ買入イタシ度モノハ管轄府藩県ノ添書ヲ以テ東京外務省へ可願出事。」⁽¹⁸⁾と、西洋形船舶の奨励に乗り出し、翌3年1月には、遂に商船規則を設けて西洋形船舶優先の立場を明らかにした。

すなわち、その商船規則なるものは「…一体日本製造之船は度々難破之患も有之人命荷物等之損傷不少詰り皇國之御損失與相成候に付…」と、先ず日本形船舶の廃すべきことを暗示すると共に、「…追而不殘西洋形之大船に仕替度御旨趣に付当今西洋形之船所持之ものは厚御引立被遣候條其旨可相心得候…」⁽¹⁹⁾と、西洋形船舶には特に保護を与えるべきことを布告している。明治維新は何といっても近代国家としての創業の際でもあり、海事に関する統一的な規則も

(17) 「太政官日誌」52号、慶応4年8月。

(18) 「中外新聞」明治2年10月19日。

(19) 住田正一編「海事史料叢書第18巻」3ページ、昭和6年。

ない折柄であって、その都度必要に応じて布告せられたものが多い。この商船規則についてもその例にもれない。その目的は一にかかって日本形船舶に代えるに西洋形船舶をもってしようというものに他ならなかった。⁽²⁰⁾

西洋形船舶に関するこのような処置は、勿論西洋形船舶の増加と普及を促さずにはいなかった。先ず、政府は日本最初の汽船会社たる廻漕会社を開設して政府の所有汽船5隻、および紀州藩、加州藩、対州藩、筑前藩、肥前藩等の所有汽船の運航を委託し、東京・大阪間の荷客運送事業に着手したのを始め、このような半官半民の会社に限らず、多数の西洋形船舶（主として汽船）がそれぞれの航路において、大いに活躍しはじめた。⁽²¹⁾

いわゆる保護会社、あるいは社船の歴史はこうしてはじまった。しかし、ここではかかる官有民営、または半官半民の事業について述べる余裕はない。本稿の中心課題は、いうところの社外船の発展を跡づけることである。

明治維新政府が日本経済の後進性を自覚し、それに対する政策として採用したのが、重点的保護育成政策であったことは今更いうまでもない。そして、この政策の対象として創立せられた企業体は、旧来の様式とは全く異なった近代的様式を備えて、モデルとしての性格をもちつつけながら旧様式に挑戦した。この政策は、日本経済の後進性のゆえに、いわば当然のことであり、この限りにおいては経済史上に大きな意義をもっているに違いないけれども、それがごく限られた企業にのみ適用せられたものであり、しかも、そこで採用せられた諸様式は、当時日本人がもっていたものに対して、あまりにも飛躍的なものであった。ゆえに、筆者はこれを、自然発生的な経済に対して、経済実験的なものと観ずる。したがって、それは発展ではなく改変であり、ここに盛られるべきものではない。もっとも、これらは日本海運の近

(20) 前掲「海事史料叢書第18巻」収録書目解題1ページ。

(21) 「神戸海運五十年史」35ページ。

代化的な発展に、不可欠の動力をあたえたものには違いないが、それらについては他に適当な研究が乏しくなく、本稿ではわざと省略することにした。

すでに述べた「百姓町人の西洋形船舶所有許可」という布告は、それまでのわが国の政策から見れば、実に画期的な事件であった。したがって、その訪れは少くとも旧幕時代において十分な資本を蓄積している商人にとっては、この上ない福音であったに相違ない。これほどの資本蓄積をなし得ていた商人が沢山あったわけでは勿論ないけれども、その許可に相前後して、或いは旧幕時代の藩の経営を引継ぎ、或いは新しく船を購入、新造して、この流行の先端をゆく西洋形蒸気船を運航するため、彼らに新しく許された権利を享受しようとした。ただし、いうまでもなく、かれらの蓄積した資本がどれほど大きいものであったとしても、それまで永く領域経済にしばられていた古い生産様式をもってするかれらの場合、この新しい生産様式たる船舶を容易にあげない得るはずはなかった。一部の豪商を除いては、格別な保護もあたえられず、かれらの取得し運航し得たものとしては、蒸気船とは名ばかりの小型船にすぎなかった。

いま、当時刊行の新聞雑誌から見出し得るだけのものを拾い集めてここに記して見よう。先ず、西洋形船舶の所有が、「百姓町人」に許される以前においてさえ、すでに大阪湾や東京湾の交通を司る小蒸気船が大いに活躍していたことが知られる。すなわち、慶応4年すでに東京湾では「江戸と横浜のかよひ蒸気船ひさしくやすみいたりしが、この二十四日よりまた往来するとぞ、横浜は鹿島屋にて船の切手を売り、江戸は永代の藤棚にて売るとぞ。」⁽²²⁾と、東京横浜間の定期航海がなされていたことを示しており、また、大阪湾内でも尼崎大阪間

(22) 「もしほ草」慶応4年閏4月28日。住田正一「江戸横浜間定期船」（「港湾」第9巻第9号所載）によれば、岸田吟香によって慶応3年始められたこの定期船事業は蒸気船としてはわが国で最初の試みであった。なおその引用している広告文の最初には、「此度官府にて蒸気飛脚船御備に相成、諸人便利の為東都横浜の間を毎日風雨にかかわらず往返いたし候様、私共へ差配仰付られ候に付、各様へ招帖^{ヒキツグ}にて申上候。」とあり、これもまた、政府の持船によるものであったことを示している。

⁽²³⁾の通船や、後にいわゆるストンボなる兵庫大阪間の通船が見られる。「ストンチ（ストンボの誤りか＝筆者）なる蒸気船、日々朝八字に神戸より大阪へ出帆し、午后五字に大阪より亦神戸に発す。荷物旅人等運輸す可し。」⁽²⁴⁾それのみでない。蒸気船はすでに太平洋にも進出している。すなわち、ストンボと相前後して、大阪運上所ではその所有船浪華丸を大阪、横浜間の飛脚船に仕立て、「官民の別なく乗船せしめ、公私貨物を運搬」⁽²⁵⁾していた。とはいいいながら、これはあくまでも公用を主とするものであり、一般の旅客や貨物は便乗が許されていた程度にすぎない。

以上維新前にもすでに民間において航海事業は経営されていたけれども、それらは多く官有船を借り受けてのことであって、当時の資本蓄積はこのような沿岸定期の小型船すら購えなかったことを物語っている。明治3年頃に至っても、こうした傾向は依然普通のものであった。岩崎彌太郎が土佐藩の汽船夕顔丸、千歳丸、浦門丸の3隻を借り受け、東京大阪間の航海を開いたのを始めと⁽²⁶⁾し、紀伊国屋萬藏が紀州藩の汽船千里丸、萬里丸等6隻を借り入れて、神戸大阪の航海を開くなど、各地に種々な航路が創設せられた。前者はいうまでもなく、後の三菱会社、あるいは日本郵船会社の前身、九十九商会であり、後者は紀萬船として有名である。ただしこれらの間に当然生じた競争についてはここに述べる余裕をもたない。⁽²⁷⁾

更に下って明治6年頃、「東京蒸気船会社の本社は靈岸島にあり、彼処より

(23) 「中外新聞」慶応4年5月8日。

(24) 「中外新聞」慶応4年閏4月17日。

(25) 「神戸海運五十年史」22ページ。

(26) 同年1月回漕会社が設立され、大阪江戸間の定期航海を開始しているが、これは純然たる半官半民会社であり、すぐ解散してしまった。この後三井の回漕取扱所、翌5年8月郵便蒸気船会社等矢継ばやに同様な半官半民会社が発足したことは周知のところである。

(27) これらの競争については「神戸海運五十年史」および前掲佐々木「競争史序説」など参照のこと。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

本縣（愛知）へ航海する定価一人五円なり⁽²⁸⁾と、その運賃は兎も角、東京名古屋間にもすでに航路は通じていた。その他当時の東京日々新聞に次の如き3つの広告が見出される。

「今般開拓使の命により保任会社を結び練達の外国人を雇入れ堅牢なる蒸気北海丸を以て東京、大阪、函館の間に往来し行旅運輸の便を開き、難破、濡損、請負荷為替などの方法を立て海上危険の虞なからしめ北海僻遠の地も内地同一の繁盛に至んことを望む所なり。…保任会社頭取榎木六兵衛（以下略）」⁽²⁹⁾

「日本国郵便蒸気船会社と度会県下有志の者相結びたる鳥羽会社と條約し蒸気船錫懷丸を以、当三月開港の創めとして東京鳥羽間毎月二度の往復をなし、非常の外他港へ寄港不致熟達西洋人も乗組規則を厳に致し候間諸運輸物は勿論両宮參拜並に東京鳥羽往復の方に便宜御乗船被降度広告致候也。」⁽³⁰⁾

「日本国郵便蒸気船会社と新潟県下荒川太二、鈴木長藏の二名と蒸気式名丸を以、條約し来る五月初旬を新潟廻りの創業とし、東京新潟の間毎月一度或は兩度の往復をなせり。北越は従来陸路不便にして賃高み物損じ其弊物品の高価に至るを以て、茲に此挙あり、尤も小名浜、石巻、函館、酒田港等にも寄港す。…」⁽³¹⁾

また、大阪新聞にも次の広告が見られる。

「開化時運に乗じ貿易の順風を逐ひ従来開港場の波濤に浮み来往客の居留に任せて神戸の灣に朝暾を迎へ浪華の江に夕陽を望み昨日に優る今日の福は名に負ふ運賃丸の走る事速にして利を射る事矢よりも疾き愉快に尚も又各港の便利を達し諸品の輸送を通ぜんと今般一百馬力許の双輪船を亜国商会より買求め光運丸と号し金毘羅、鞆、下之関、博多、長崎に往返して益航海の洪福を両輪の

(28) 「名古屋新聞」明治6年5月3日。

(29) 「東京日日新聞」明治6年3月25日。

(30) 同 紙 明治6年4月14日。

(31) 同 紙 明治6年4月17日。

廻る如く隆に被り……長門屋，光村彌兵衛謹言。⁽³²⁾」

このほか、景況記事中には各地方にも種々な航路が見出されるが、それらは皆小型汽船の運航によるものである。すなわち、秋田では「是まで物産運輸の便利よろしからざるを以て県庁より三菱会社へ談じ、毎年四月より十月までの間土崎と舟川の二港へ蒸気船の廻漕を開かんことを企てらるる由⁽³³⁾」と。浜松では、「入野と申す港より新所通ひの蒸気船は船も悪し規則もよくない其上乗客を待たせることを多しと。⁽³⁴⁾」岡山でも「大阪へ通船の蒸気船日々に出帆し⁽³⁵⁾」ており、福岡には「大阪及び長崎通ひの汽船があれど不規則にて乗客は実に困却す⁽³⁶⁾」など、また、高松、大阪間にも隔日に蒸気船が通っていた。高松便りには、「三菱会社の汽船が大阪より日々五六度ずつ往復す、船賃下等三円五〇銭⁽³⁸⁾」と記されている。大阪を中心とする諸航路は最も開けていたものの1つであり、東京日々新聞の浪華便りは、「河口より、山陽、西海、南海の諸道へ往復する内海汽船三五隻斗りありて、荷物も乗客も追々多く甚た盛なり。」⁽³⁹⁾とその様子を語っている。

一方、河川や湖沼においてもすでに蒸気船が用いられていた。例えば、琵琶湖運輸については、「今般近江全国当県管轄に成りたるに付、湖上廻漕会社を結び大に蒸気船を増加し物産運輸の便利を起し人民従来の自由を得せしめんと本月県会により管下へ告諭の書御布令ありたり。現今琵琶湖に運転する汽船は一番丸を以て嚆矢とす、今日に至りては己に十艘に及び大に蒸煙を揚げ日々湖

(32) 「大阪新聞」明治6年5月14日。

(33) 「東京日日新聞」明治9年2月4日。

(34) 同 紙 明治9年2月12日。

(35) 同 紙 明治9年3月19日。

(36) 「郵便報知新聞」明治9年5月24日。

(37) 「東京日日新聞」明治9年6月16日。

(38) 同 紙 明治9年6月23日。

(39) 同 紙 明治9年4月23日。

上を運⁽⁴⁰⁾転せり、管下の繁栄日を逐て待つべし。」と述べられている。また、河川においては淀川、利根川、信濃川など、次のごとく当時の新聞に見られる。「千葉県下銚子高野より同県木おろし利根川筋を二十一里余往通ふ蒸気盛運丸、利根川丸、おいらん丸の三艘は各船も上りは四十九銭下りが三十七銭五厘の所、盛運丸と利根川丸が去月大山参りの同者（道者の誤りか＝筆者）が通るので客を競合すれすれとなり……意気地比べば三菱会社とP O会社が乗移った船争で有ませふ。」⁽⁴¹⁾

「利根川を上下する通運丸（長さ七二尺巾九尺深さ四尺五寸外輪蒸気二〇馬力にて船室は上中下の三等に分ち床下を荷物積所となす）は築地二丁目の平野氏拝借の石川島造船所にて去年十一月三日より製造に着手し先頃成就したるに付……一時間に十一里（湮か＝筆者）を走る古今未曾有の早船なりとぞ何程か運輸の便利となりませう。」⁽⁴²⁾

「淀川通ひの汽船も汽車におされて追々値下げをしますが、今度また伏見まで（二五銭の所）二〇銭山崎橋本辺まで（二〇銭の所）一五銭になりました。」⁽⁴³⁾

「信濃川の汽船は便利ゆゑ乗客多く船数も追々増加せり。」⁽⁴⁴⁾

以上のごとく普及した蒸気船は、それよりも先きに普及すべきであった西洋形風帆船をさえ出し抜いて、その速力と自在性とを誇りながら日本海運界に君臨し、今まで日本形船舶が確保していた航路を、あるいは積荷を奪い去り、多くの港に出入りしていたようである。いうまでもなく、これらの多くは旅客運送を主とし、貨物運送を従とする航路において多く見られるのであって、当時の新聞雑誌記事の多くは貨物運送については殆んど述べていない。したがっ

(40) 「滋賀新聞」明治5年10月。

(41) 「仮名読新聞」明治9年9月11日。

(42) 「東京曙新聞」明治10年2月22日。

(43) 「浪花新聞」明治9年10月6日。

(44) 「朝野新聞」明治10年3月3日。

て、現在のわれわれが海運という言葉によって多く意味している貨物運送については、依然として日本形船舶がその殆んどを占め、時と共に西洋形風帆船がこれに代ったと考えられてよい。日本形船舶や西洋形風帆船は、その速力の点で、旅客運送においてはすでに汽船に対抗しうるものではなかった。彼らにできることは、汽船に全く封じられた旅客運送に代って、貨物運送に専念することが、せめてもの延命策であったに違いない。汽船の競争にしいたげられた日本形船舶、あるいは西洋形風帆船が、如何なる運命をたどるかば、本稿の主なテーマでもあるが、当時の日本海運界はその存在をも許すほど多彩なものであった。

Ⅲ 明治初期における沿海運輸と日本形船舶

Ⅰ章で見たごとく、日本形船舶は当時西洋形船舶の勢いに圧せられて殆んど見る影もなかったが、かつては数百年間わが国の沿海航路のみならず、安南シヤムまでもその航路を伸ばし、文字通りわが国海運の全権を握っていただけあって、少くとも明治11年、12年頃までは、容易にその数を減じようとはしなかった。

もっとも、その船型を小さくしていったという事実は争われないが、日本海運の繁忙化は西洋形船舶の目覚ましい増加だけでは満足できず、評判の悪い日本形船舶をも大いに利用せざるを得なかった。いま、日本形船舶についてその構成を見れば第2表のごとくであるが、1,000石以上の日本形船舶はさすがにその数を減じているとはいえ、合計としては決してそれほどのおとろえを見せていない。

このことは、西洋形船舶の増加にもかかわらず、わが国の海上商品移動量＝海運需要が、それのみでは満足できないほど、いちじるしい進歩を示したという以外に、西洋形船舶は当時専ら緊要諸大港間のみの航行に使用され、鎖

第2表 日本形船舶の大きさ別隻数*

年	1,000石以上	500石以上	100石以上	50石以上	計
4	305	1,108	5,822	7,852	15,087
5	312	1,337	7,501	9,434	18,584
6	276	1,260	8,798	12,358	22,692
7	265	1,261	8,776	12,371	22,673
8	239	1,237	7,814	11,394	20,684
9	224	1,275	7,518	10,902	19,919
10	226	1,139	6,971	10,416	18,756
11	247	1,274	7,140	10,474	19,135
12	247	1,283	7,173	10,582	19,285

*前掲「商況年報」明治13年版。

国時代より引続いて行われている沿海小港間の海上運送は、日本形船舶によるほかなかったという事実をも示すものである。つまり、港湾事情が西洋形船舶に不適當であったために、西洋形船舶のかほどの増加に対しても、日本形船舶が依然としてわが国海運の中軸として存続し得たわけである。以下主として明治14年7月、東京商法会議所が商務局の要請に応じて提出した報告書により抽出しながら、当時の港湾事情を見ることにする。⁽⁴⁵⁾

先ず該報告書は、単なる河岸場を除いて全国176港のうち、「現に西洋形船舶の出入繫泊するもの」として、品川、横浜、折ヶ浜、宮古、青森、二見港、伏木、三国、境、下関、博多、長崎、鹿児島、兵庫、神戸、大阪、高知、四日市、清水、函館の20港を示し、他は「大船の寄泊し能はざるもの」としている。これらの港湾は、西洋形船舶が自由に航行できるというだけでなく、現に多くの西洋形船舶が常に出入港しており、しかも、それらの港は物産も豊かであり従って商業上の緊要地点をなしているものである。しかし、この20港以外のいわゆる小港は、それぞれ何らかの理由で——例えば「物産の分配、気候の順逆

(45) 「東京経済雑誌」第71～2号、明治14年7月。

上より其運輸の便否を觀察する時」——西洋形船舶の航行に適せず、たとえ航行したとしても、自由に出入港できないのみならず、所によっては港内碇泊さえ不可能という港が少からず、したがって、こうした港と上記緊要諸港の間は日本形船舶、さもなければ小型西洋形船舶をもって仲介運送、または、代理運送しなければならない状態であった。

こうしたことは容易に想像できることでもあるが、この報告書においても、「其貨物を積出すや、先ず沿岸各地より舢舨若しくは他の小船を雇ひ、一度これに搭載して復た本船に移すを例と」していた。またさらに、「大船は小船に比すれば甚だ安全にして大洋を通行するに最も利ありと雖も、其沿海を航行して屢々小港へ出入するの便利は小船に及ぶべからざる所なしとせず、是れ今日の内地諸港間に往復し貨物を出入するもの日本形船舶によるもの猶多き所以にあらずや」と述べている。かくのごときわが国沿海諸港の未開発は、かかる小港のみの問題ではなく、開港場として外国船を盛んに出入せしめていた港についても、同様な悩みであったことを見逃してはならない。

すなわち、一般的にいうならば、種々の港湾修築論が見出される中に、例えば、「船渠開設の議」として、次のごとき状態が述べられている。

「四面環海なる我国の通商振はざる自ら一ヶの源由あり、蓋し我国の地形極めて商業の適せりと雖も、諸開港場一として着船に便なるものなし、見よ横浜滞泊の船舶海岸に接すべからざるもの五.六丁、神戸四.五丁、其他下関、長崎、新潟等或は三.四丁或は五.六丁皆舢舨を用ふるにあらざれば貨物を上下する能はず、舢舨を用ひて貨物を上下せば貨物損傷せざるを得ず、特に貨物の傷損に止まらず決して巨大の貨物を運搬する能はず、是れ則ち我通商の振はざる所以なり。」⁽⁴⁶⁾

かかる状態にかんがみ、同論者はここに船渠（ウェット・ドック）の必要を

(46) 「東京経済雑誌」第9号、明治12年8月。

力説するのであるが、開港場においてすらかかる状態である時に、地方の小港が如何なる有様であったかは推し測るに難くない。いまその一例として、小港のうちでも可成り上位に位する石巻港についてその状態を見れば次のごとくである。

「船舶の出入は三菱汽船毎月三・四回より二回に下らず、風帆船も不絶二三艘碇泊す、本船は三四五里隔たる便宜の湾内に投錨して、其積荷は舁下船を以て送迎せり、又和船大は千七百乃至千八百石積、小は七百乃至八百石積のもの常に三・四艘は仲町より門脇の沿岸に碇泊す。只憾くは川口の不良なる是なり、沿流より、流下する砂礫は凶波怒濤に打たれて、悉く川口に滞積するが故に海波の最も静かなる日に非れば諸船出入の便を得ず、往々にして十日或は廿日間諸船の出入を防塞するあるを免れざるなり、故に東洋の大港にありながら、未だ定期航海の立たずして、即ち野蒜築港の起る所以なり。」⁽⁴⁷⁾

今これを総合するに、一つにはわが国の沿海運輸の発展が、西洋形船舶のかんりの成長にもかかわらず、相変らず日本形船舶を必要としたということであり、他にはわが国沿海諸港の未開発状態が西洋形船舶の出入をさまたげ、その限りにおいて日本形船舶への需要は減少しなかったことである。

とはいうものの、江戸時代とその起源をもつ各廻船は、明治初期には果してどういふ状態であったのだろうか。これに関する資料は大して豊富ではない。何となれば、明治初期の新聞雑誌に見出される各種の報道は、海運界では殆んどが当時の新型船＝西洋形汽船、しかも、保護会社たる日本国郵便蒸気船会社や三菱会社に集中し、社外船殊に日本形船舶については、単に比較として挙げられる以外には、殆んど等閑視されているからである。ここで必要とされる日本形船舶についての資料が殆んど見出せないのは、実に口惜しい限りであって、日本形船舶の当時の状況についてはこれを暗示する資料しか入手できない。

(47) 「東京経済雑誌」第42号，明治13年10月。

そもそも廻船なるものは、前にも述べたように、事実上、当時の首都であった江戸の繁栄とともに、年々増加する貢納米や国産品の江戸送りなどから、各地より移入される諸商品に至るまで、その輸送のために定期的な船舶の往来が要求され、その要求に応じて開始せられたものである。したがって、その航路も各地より江戸に向うのが普通であり、その積荷も江戸に必要なとする諸商品や貢納米が主たるものであった。また、航路によってその積荷が一定したため、主としてその仕出地別に各廻船がそれぞれの呼称をうけていた。大阪の商人がその商品を江戸へ売り込むために積み送ったのが菱垣廻船であり、その積荷の主なもの、木綿、油、酒、酢、醤油等であった。また、摂津灘地方の酒造家が、生産した酒のほかに、酢、醤油、紙類、木綿、綿、金物、畳表等を積込んで江戸に送ったものは樽廻船と呼ばれている。これら二つの廻船は、廻船といえはすぐ思い出されるほど有名であるが、このほかにも、津軽、仙台の地方から米を積んで東海を廻り、直ちに江戸に達するものとして東廻り、または奥羽廻船があり、秋田、庄内、越後、越中の地方から北海を廻り、下関、兵庫、大阪等に運輸するものとして北廻り、または北国廻船など様々なものがあつた。

これらの廻船は、当然のことながら、その積荷の定期性と緊要性のゆえに、西洋形船舶の最もよい餌食となり、当初より大部分の積荷を奪われ、日本形船舶はわずかにその残余の積荷を運送することによってのみ余命を保っていた。例えば、当時（明治10年頃）日本形船舶の運賃は、兵庫・東京間酒十駄（20樽）3円50銭乃至4円、味淋十駄3円であつたに対し、西洋形帆船は酒十駄4円13銭、味淋十駄3円35銭⁽⁴⁸⁾であり、日本形船舶の危険性と遅滞性に対する運賃差は相当大きかつたようである。これは早くから西洋形船舶の挑戦をうけていた阪神・東京間の航路に限らず、そのほか各廻船の航路についてもいうことができる。例えば、明治維新頃の米100石当りの運賃について見ても、東廻りの石

(48) 「神戸海運五十年史」19ページ。

巻、東京間においては、日本形船舶55円、西洋形船舶63円という開きがあり、新潟・東京間はそれぞれ97円、112円、また、下関・大阪間は29円、⁽⁴⁹⁾33円と大抵1割以上の開きをもっていた。日本形船舶が西洋形船舶に比べて、「速達利益」に乏しかったということは、改めて証明するまでもないが、この事実は少くとも、日本形船舶が西洋形船舶の前に、やがて滅亡していくことを暗示するものであり、これを当時における日本形船舶の状態として見ることも決して当を失したことはないであろう。

一般的にいって、交通手段における重要な需要要因は先ずスピード、次にセキュリティーであろう。その上に要求されるものは定期性であり、交通機関にとってこれらの要因をより完全に備えるものほど市場を支配する可能性が大きい。日本形船舶、西洋形帆船、および汽船のそれぞれについて、これをあてはめて考察するまでもなく、日本形船舶の競争力の弱いことは明らかである。殊に江戸が東京となり、新しい首都となって、しかも西洋式の生産様式が盛んに輸入されるにしたがって、需要も供給も定期的となり、定期的な運送需要が生じてくる。日本形船舶の従来独占していた貨物運送は、これら3つの要因の欠除によって、次第に西洋形船舶に奪われることになる。

汽船は西洋形帆船より、西洋形帆船は日本形船舶より交通手段としての必須要因をより完全に備えていたということは、後にも述べるところであるが、日本形船舶がその要因の一つであるスピード、「速達利益」において劣っていたために、嘗めねばならなかった辛酸は正に悲惨そのものであった。すでに古くより、日本形船舶＝廻船相互間においてその速力を競争していた事実は、番船の制度にも見られる通りであり、明治の頃にも、新酒や早綿を積んで盛んに競争していた。単に優越感のためではなく、この頃の競争は商業上の利益に関するものであって、想像も及ばぬ競争がくり返された。しかるに、日本形船舶は

(49) 「神戸海運五十年史」28ページ。

「輸入地の相場に拘らず、風順即ち航海の都合に任せしより、彼我に価位の異隔⁽⁵⁰⁾を生じたに對して、「汽船の運輸を始てより、全国の米価一時に平均し、東西南北其差違は唯正味の運賃を差引くのみにして、昔時の事態全く一変するに至⁽⁵¹⁾」った。スピードと定期性と、その上に安全性をも兼ね備えた汽船の前に帆は風まかせの日本形船舶が、太刀打ちできる筈はなく、やがて亡びてゆくであろうことは火を見るよりも明らかであった。

ことに、定期航路船としてのこれら廻船が、最も早期に西洋形船舶によって淘汰をうけたのは当然のことである。それらは、廻船＝定期航海業務としての性格をもちつづけながら、すでに日本形船舶がなし得ることではなくなっていた。廻船のうちで、最も遅くまで日本形船舶をもってする運航を保っていた樽廻船の場合でさえ、明治10年の西南戦役を期として、大部分西洋形帆船にきりかえられている。こうした事情については次章において更に詳しく検討して見たい。

IV 日本形船舶の苦闘

過去において、日本形船舶がいかに大きな実績をもち、港湾の不備、運送の高需要の支持を受けていたとしても、所詮、日本形船舶は西洋形船舶の敵でなかった。開国とともに施行せられた大船製造の解禁以来、西洋形船舶は日増しに多きを加え、何か事が起る度毎に日本形船舶の脆弱さと、運航の不自由さとは船主達の反省を促し、彼らをして西洋形船舶への切り換えに走らせた。そして、明治維新以来相次ぐ西洋形船舶への保護育成政策と、日本形船舶への隠しおおせぬ欠点を曝露する天災、あるいは人災とによって、日本形船舶は思いがけない苦闘を続けねばならなかった。ここでは、こうした日本形船舶の苦闘の

(50) 「東海経済新誌」明治13年9月15日。

(51) 同誌 明治13年8月21日。

物語を順を追って検討することにする。

すでに述べたごとく、西洋形船舶にとっては願ってもない恩沢であった、明治3年1月の商船規則も、日本形船舶にとっては逆に死刑の宣告にも似た凶報であった。さらにその前年布告せられた「百姓町人の西洋形船舶の所有許可」も、当座は「百姓町人」に西洋形船舶を所持するほどの資本力がなかったから、事なきを得たようなものの、日本形船舶にとっては決して楽観できるようなものではなかった。

それのみではない、ここにまたまた、日本形船舶の評点を悪くする事件が勃発した。明治3年5月18日、突如関西地方に襲来した大時化これである。当時の人々はこれを「五月時化」または「兵庫時化」と呼んで、その猛威を無言のうち語っているが、当時日本形船舶の一下級船員であった川野宗太郎氏はその「自伝」の中で、その時化の様を次の如く述懐している。

「順静丸は当時の大船で七挺の錨を全部下してゐた。併し斯る大時化に遭っては木の葉が海上に浮んでゐるのも同様である。船員の誰彼が必死の努力を注いでその持場に尽したが、矢張り大暴風雨と激浪のために陸岸の方へ一旦吹き付けられて終った。このときは絶体絶命、所謂、人力の限りを尽して只管に神佛の加護を祈念するより外に途はなかつた。然るに順静丸にも儂にも尚天運が恵まれてゐたであらう。東北の荒れであつたものが、順静丸が砂浜へ吹き付けられた頃からやませ（時化の時の南風をいふ）に変わったので船は再び沖合へ吹き出された。若し東北の風がやませに変わるのが遅かつたなら船は砂浜で難破する処であつた。斯る運命から遁れて沖合に出て九死に一生を得た時は先輩の乗組員の誰彼の顔は喜色に漲つてゐた。

そして斯程の大暴風雨も時の経過と共に都合よく凪いだ。夜明になって港内を見渡してみると、海上一面は難破した大小船舶の木片などで埋まつてゐて、難破した船体を伝ひ歩きして行けば陸上へ行かれるやうに思はるる位であつた

(52)
のである。」

この時化によって日本形船舶の破壊されたものはその数を知らず、また、死傷者もおびただしい数にのぼった。当時大阪・神戸間を往復していた、いわゆるストンボ、運河丸も弁天浜に打上げられ、久しく引き卸すことができなかつたほどであり、人々はみな日本形船舶の頼りにならないことをここに改めて認識した。

こうした事件は1回ならず、台風の通路である日本列島には毎年のように起り、その度ごとに日本形船舶は莫大な被害を受けた上、その信用を失っていった。因みにここで明治8年より13年までの遭難船数を一瞥してみるに、第3表のごとくである。さらに、少々時代はずれるが、明治17年の8月および9月、2回にわたって訪れた暴風の被害については第4表のごとき結果が示されている。

第3表 全国難破船数表*1

年	汽 船		西 洋 形 帆 船			日 本 形 船 船			計
	全 損	損 傷	全 損	損 傷	漂 流	全 損	損 傷	漂 流	
8	3	—	5	1	—	315	127	6	457
9	2	—	6	3	—	280	121	8	420
10	4	2	10	3	2	495	298	33	847
11	5	1	5	6	—	325	169	16	527
12	—	3	14	11	2	220	132	23	405
13上半 ^{*2}	2	—	5	11	—	206	80	13	317
13年度	9	7	30	22	2	386	132	20	608

*1 前掲「商況年報」明治15年版。

*2 13年は始めの6ヶ月を「13上半」として集計し、その後半及び14年上半を「13年度」としている。

(52) 川野宗太郎「自伝」20ページ。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

日本形船舶の脆弱性という一つの欠点は、こうして根こそぎ曝露され、それに対する反省は日増しに募っていった。そしてまた、その上に今度はもう一つの欠点たる運航の不自在性が槍玉にあげられた。⁽⁵³⁾これこそほかならぬ「西郷まぜ」の脅威であった。明治10年2月から始まった、いわゆる西南戦役によっ

第4表 明治17年8月及び9月暴風被害*

			沈 没	流 失	破 損
8 月	日 本 形	50石 以上	88	74	749
		50石 以下	532	1,900	6,549
	西 洋 形	汽 船	1	0	1
		帆 船	0	0	3
9 月	日 本 形	50石 以上	24	7	166
		50石 以下	142	120	904
	西 洋 形	汽 船	0	0	2
		帆 船	0	0	3

*「統計集誌」明治18年2月。

て、武器弾薬はもちろん、おびたしい兵糧米の運送に多数の船を要し、汽船や西洋形帆船はいわずもがな、日本形船舶まで雇い入れ運送に従事していたが、その折も折、同10年春、毎年吹くまぜがその年に限って中々吹き止まず、前後3ヶ月にわたって吹きつづけた。

(53) ここで先ず日本形船舶の脆弱性が曝露される。これはすでに述べたごとき交通手段における三つの需要要因の一つ、セキュリティー＝安全性の欠除があげられる過程であったことは言を俟たないだろう。そしてさらに、日本形船舶のもう一つの欠点＝運航の不自在性が曝露されることになる。これは同じく上記要因の他の一つ＝定期性にとっては根本的な弱点であり、風の方向が悪ければいつまでも動くことができないという難点である。これら二つのいずれもが寛永12年の竜骨と二本橋以上の禁止に端を発するものであることは、日本形船舶の性格を決定する上で注意を俵する。

当時は、この西南戦役の最中とはいえ、「西郷」の名は何人の口にも称えられ、何か事が起る度に「西郷」の名がそれに冠せられて凶事を予感するごとき時勢であった。夜星に火星の出現を見ればこれを「西郷星」と称し、京都でも「西郷茶」が流行して、羽織りでも帯でも「西郷茶」でなければ巾がきかぬという有様であった。したがってこのまぜも、「西郷まぜ」と呼ばれて何か奇怪な前兆として恐れられたが、これこそ日本形船舶にとっては全く悪い前兆にほかならなかった。

すなわち、順風によってしか航走することのできない日本形船舶は、「餘儀なく永い日数をそれぞれの港内に碇泊させなければならなかったので、勢ひ荷主側も亦大いに迷惑を蒙ったものである。」⁽⁵⁴⁾ これは戦時軍需品の輸送にも打撃的な影響を及ぼし、日本形船舶の運航の不自在性が船主のみならず、荷主たちの批判の矢表に立たされ、反対にどんな風向に対しても、風さえあれば航走できる西洋形帆船や、風の有無にかかわらず、いつでも、どこへでも航行することのできる汽船の価値が改めて認識せられた。西南戦役当時は、すでに述べたごとく、小型汽船は相当に普及していたが、日本形船舶と比べられる程度の西洋形帆船が先ず人目につき、日本形船舶から汽船への転向は大して関心をもたれず、先ず西洋形帆船への転向が見られた。汽船への転向には、何といても費用の問題が意地悪く行手を妨げていた。だから、日本形船舶の欠点が根こそぎ曝露されるまで、西洋形船舶の優秀さを充分知っていながらも、汽船はもちろん、西洋形帆船にさえ切換えをためらっていたのである。この事情は当然考えられるところであり、すでに多くの文献にも明らかなるところである。こうしてようやく、海運界は本格的に西洋形帆船への気運に乗り出し、先を争って西洋形帆船を購入、あるいは新造し、あるいは従来の日本形船舶を改造して、西洋形帆船に切り換えるなど、さながら、西洋形帆船ブームを招来した。

(54) 前掲「自伝」54ページ。

これによって、明治13年、ようやく西洋形帆船は、明治初期いな開国以来、軍事的要請と相俟って政府の保護や小蒸気船の発達によって、全体として多数を占めていた汽船をしのぎ、まさに西洋形帆船の全盛時代を現出した。ただし、この事情については次章においてさらに詳しく述べることにして、ここでは割愛する。

しかしながら、かかる西洋形船舶の増加にもかかわらず、明治10年以後においても、日本形船舶は一向にその絶対数を減じなかったばかりか、ある年にはむしろ増加さえ示している。ちなみに、すでにかかげた第1表によっても、明治10年より12年に至る2年間に300艘余約10万石の増加を見せており、これを単なる反動現象とのみ看過することは許されないだろう。むしろ、西洋形船舶の増加だけで当時の急激な産業の発展に歩調をそろえ得たかを見るならば、この日本形船舶の増加が単なる反動現象としてではなく、当然のこととして理解できるであろう。殊にこの期間は戦時景気が残存している時期である一方、この期間に汽船は可成りの減少を示しており、ここに生じる運送需給の不均衡は当然に日本形船舶の増加を必要とした。⁽⁵⁵⁾

「況んや我國近年物産増殖の進度に比すれば、船舶の割合極めて小なるをや、啻に其小なるのみならず、若し夫れ西洋形船舶増加の噸数を以て之を日本形船舶減少の石数より控除する時は其総体の噸数に於ては却て前年に比すれば若干の減少を見るをや、亦以て我國船舶其数乏しくして能く百般貨物の運送に供

(55) 運送力という点から当時の船腹量を分析してみると面白い結果が得られる。次の表は第1表及び第6表によって、汽船トン数の3倍と風帆船トン数、および日本形船舶石数の20分の1の総計を算出したものである。ただし、汽船は風帆船の3倍、風帆船は日本形船舶の3倍の能率ありと仮定したものである。このウエイトには問題はあろうが、一応の指針とはなるであろう。なおその指数をも示す。

運送力概算表

年	運送力	指数
8	314,639	100.0
9	299,393	95.2
10	323,515	102.8
11	317,991	101.1
12	323,578	102.8
13	335,424	106.6
14	318,252	101.1
15	321,853	102.3
16	315,021	100.1
17	333,850	106.1

するに足らざるを証すべきなり。』⁽⁵⁶⁾

西洋形帆船が優秀であったと一口にいうのは容易であるが、今一步立ち入って探究するならば、西洋形帆船の優秀性は主としてその運航の自在性と大きさにあったようである。強さという点では早急にそれを主張することができないほど不利な統計が残っている。すでに示した遭難船数表（第3表）を見ても、遭難率は特に西洋形帆船に大きく、日本形船舶に小さい。これは一見不合理に見える（第5表参照）。

だからといって、日本形船舶が西洋形帆船より堅牢であったと考えるのは早計である。むしろ日本形船舶の脆弱さがこういう結果をもたらしたに違いない。なぜというに西洋形帆船はその数の割合以上に、はるかに繁忙な運航に駆使されていたであろうし、また、日本形船舶が避難している荒天にも結構大海を走っていたかも知れないからである。

第5表 破壊船百分率*

年	日本形船舶	汽船	西洋形帆船
10	2.6 %	2.2 %	14.6 %
11	1.6	4.1	4.8
12	1.2	1.0	8.1
13	2.1	4.2	5.1
14	2.4	2.0	8.1
15	1.5	7.4	7.4

*「東京経済雑誌」第274号，明治18年7月。

さらに、当時の西洋形船舶がどんな大きさのものであったか、これを日本形船舶の大きさと各平均トン数において比較してみると、明治11年においては次のごとき数値が得られる。すなわち、汽船は195艘，43,899トンで平均225.1トン，帆船は123艘，19,624トンで平均159.6

トンであり、西洋形船舶の総平均は約200トンであった。これに対し日本形船舶は19,936艘，3,333,406石で、その平均167.2石約25トンにすぎなかった。ちなみに西洋形船舶の総平均トン数は、明治3年で123トン，15年で117

(56) 「東京経済雑誌」第73号，明治14年7月。

トンであり、可成り変動はしているが、日本形船舶と比べればはるかに大型であったことが知られる。

さて、こうした事情の下においてもなおその数を減じようとはしなかった日本形船舶は、ここに第3の事件を迎えるに至るが、それは他の2つの事件よりもはるかに直接的、積極的な力をもつものであった。明治18年7月8日、太政官布告第16号として布告せられた「日本形五〇〇石以上の船舶は明治二〇年一月より其製造を禁止す⁽⁵⁷⁾」がこれである。いうまでもなく、これは「在来の日本船の建造をなるべく抑止し西洋形商船の購入又は建造を可及的奨励する⁽⁵⁸⁾」という明治3年の「商船規則」における政府の意向を、今度こそは積極的に、むしろ強硬に、推進せしめようという意図に出たものである。明治3年の「商船規則」によって消極的にこの意図を表明した政府は、これによっては日本形船舶の跡を絶つことのできないのを見て、遂にかかる積極的手段に訴えざるを得なかった。

暴風と戦争と政策と、この三つのものに攻め立てられ、もはやどうすることもできなくなった日本形船舶ではあっても、窮すれば通ずるとか、決して一方的に消滅に向ったのでない。このことはその後の統計を見ても明らかである。これについては後に述べることにして、ここでこの章を閉じるに先立って、この日本形船舶建造禁止の反響を求めて見よう。ごく一部の状態しか述べ得ていないとしても、次に引用する記事はこの後の日本形の行き方を正確に暗示しているようである。

「和船新造禁止より其結果はと探訪せしに、一般の商業萎縮して貨物の運轉止み聊かの貨物あれば其廻漕は悉く両汽船会社に奪わるゝの今日なれば和船の持主は殆ど持船の運轉に苦む程の始末にてこの禁令には左程の感覚もなき様子なり、而して東京近傍には和船の持主殊の外少きが故に、浦賀港にて探訪せし

(57) 「東京経済雑誌」明治18年7月。

(58) 前掲「海事史料叢書第18巻」解題1ページ。

に此処は東京に出入するの船舶は必ず一回寄港すべき定ありければ船舶輻輳する所となれり、猶ほ大商人少からず船持も多ければ船舶の出入随分夥しく軍艦の出入も絶間なし、該港に船籍を有する和船五百石以上は凡そ七十艘にして中二千二百石二艘ありて従前は荷主の依頼に応じて相応の運賃を得て米穀其他の貨物を搭載して各港間を往復し或は持主自から米穀等を買取り之を自船に載せて回漕売却を営みたるが近来不景氣にして貨物の廻漕殆ど絶え其上汽船の競争甚盛にして其運賃和船よりも遙かに安く着荷も遙かに速かなれば今は誰ありて和船を雇ふものなきに至りしかば船持は運賃を得るの途絶たり去りとて自己の損失は兎も角船頭水夫を棄てゝ顧みざる訳にも參らねば殆んど当惑し不得已自ら米穀を仕入て其廻漕売却を試みしに不夥の世とて之も思ひの如くならで相場下落のために重ね々々の損失を蒙り何とも致し方なき所より今度は更に方向を転じ米穀船は或は塩船と変じ泣付許りに只管荷主に乞ひ低少の運賃を得て塩俵を載せて航業を営むもあり、又は唐津地方に航して石炭の廻漕に従事する者あり、又紀州熊野辺に赴きて木材を載せ備前伊豆地方より産する石材を積み来る者もありて、又是迄の如く船持自ら米穀等を仕入れ其持船に載せて廻漕売却する事は殆ど止み又他人の依頼を受け相応の運賃を得て米穀等を搭載する事も出来ず是迄船持という顔付にて威風を張り倣然荷主を待遇せしも今は低額中身して荷主の哀を乞ひ航海入費にも足らぬ些許の運賃を得て形大重量の貨物を搭載する事となれりされば該港の兩岸に羅列する倉庫は是迄米穀塩等を以て充満せしものなれ共今日にては殆ど一俵の米穀もなく其代りに木材等を以て充満するに至れりと云う近来深川木場に木材の多きも亦之れが為なるべし右の如き次第なれば今日の処にては和船新造の禁令出でたるも船持連は左程掛念もなしと云ふ。⁽⁵⁹⁾」

(59) 「東京経済雑誌」明治18年1月。なおこの記事中に自己運送の名残りが見えているが当時もなおこうした経営形態が普通に行われていたかどうかは、さらに探求されねばならないところである。一般に不景氣というものは「業をも擱む」ものである。

V 西洋形帆船の躍進

日本形船舶が「自然の勢い」とはいいながら、次第に息の根を止められそうになっているとき、自身の発展のチャンス至れりとばかりに躍進し始めたのは、他ならぬ西洋形帆船であった。当り前なら汽船よりも以前に発達していなければならぬ西洋形帆船は、日本に限ってその伝来の時機が遅かったというだけで、殆んど日の目を見ずに消え失せるかと思われたほど低調な発展が続けていたところが、相次ぐ天災と戦争とによって不甲斐なさを隠しきれず、ようやく失墜しかけた日本形船舶に代って、汽船の相当な普及にもかかわらず、天下晴れて海上運送の検舞台に立つことができた。もちろん、こうした事件のたびごとに日本形船舶の不甲斐なさが認識される一方、西洋形帆船がその欠点を補うに十分なものであるという証拠を示し得たことに依ることも忘れてはならない。

この西洋形帆船にとってのチャンスは、いうまでもなく明治10年突如訪れた「西郷まぜ」であった。追風と潮流とを頼りとする日本形船舶としては、吹きやまぬ「まぜ」のために長い日数を港内に滞留する以外にほどこすべきすべがなかった。その時であって、このまぜの中を大手を振って出帆して行ったのは、日本形船舶と一見して大した構造上の相違のない西洋形帆船であった。ここでいままさら汽船について言為する必要はないであろう。事実、当時の人々は汽船についてはすでに諦観していたということができよう。かれらが日本形船舶に代ってもっと優秀な船舶を手に入れようとする場合、先ずその目標となったのは西洋形帆船にほかならない。

いずれにしても、日本形船舶に対するかかる反省が、その船主を刺激せずにおくわけがない。海運界の眼慧い人々はわれもわれもと西洋形帆船の購入、新造に乗り出した。すなわち、今津村渡茂平が岩田丸（250トン）を買い入れたのを始めとする西洋形帆船熱は、「神戸海運五十年史」によると、「西宮辰馬

本家は兵庫工作分局に注文して太平丸（登簿屯三〇〇屯）を建造し明治十一年には御影の河東家も太陽丸（総屯三九二）を建造し、又菱垣組合は東京石川島造船所にて九店丸一号、二号を建造せり。当時兵庫十三店は資金不足の爲め造船すること能はざりしを以て、辰馬本家が兵庫工作分局にて西洋形帆船数隻を建造し、又は古船を買い入れたり。」とあるように、相当に盛んなものであった。こうして日本全体においても、この期間に目覚ましい発展をとげた。

こうした気運はすでに全国的な規模のものであって、当時の日本開発の先鞭をなしていた北海道開拓使にあっても、西洋形帆船50隻を建造することになった。「今度開拓使にて西洋形の風帆船を五十艘ほど新造さるゝとかで勢州四日市から木材を八千石ほど能本丸にて積み廻しになり、尚ほ豊島丸にても八千石ほど廻漕になるといふ。」⁽⁶⁰⁾また、一般的にみてもこうした事情は明らかである。「商業盛ならずば焉ぞ船舶の増加するを得んや、我が国の如きは四周皆海なれば海外貿易は勿論内地の貿易に於ても大に之を要する所なるに費用の巨大なる故にや、船舶の数極めて少なし、然るに近年に至り益々西洋形風帆船の便利なるを悟り資本に富むものは追々これに改造するが為大坂川口造船所及び東京川崎造船所は非常の繁忙なりとぞ誠に喜ぶべきことなり。」⁽⁶²⁾

いま、試みに当時の西洋形帆船の発展を見るに第6表のごとくである。その成長率は汽船の増加をしのいで、全く目覚ましいものがあり、逆に面目を失墜した日本形船舶はこの期間において減少を見せている。

かくのごとき西洋形帆船の全盛時代を迎えて、日本形船舶は次第にその勢いを減じて行かざるを得なかった。それにさらに拍車を加えたものは日本形船舶の積荷の減少であった。このことは容易に想像できることであるし、すでに引用した「浦賀船業者の景況」にも明らかなるところである。実際、樽廻船の後裔

(60) 「神戸海運五十年史」30ページ。

(61) 「東京さきがけ新聞」明治11年11月19日。

(62) 「東京経済雑誌」明治15年6月。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

第6表 明治初年船腹表*（その2）

年	汽 船		西 洋 形 帆 船		日 本 形 船 舶	
	隻	噸ト	隻	噸ト	隻	石
10	183	49,105	75	13,648	18,964	3,251,425
11	195	43,899	123	19,624	19,135	3,333,406
12	199	42,763	174	27,551	19,285	3,354,759
13	210	41,215	329	48,094	19,092	3,273,709
14	298	41,044	379	43,503	17,638	3,032,345
15	244	42,107	432	49,094	17,309	2,928,761
16	390	45,350	419	46,183	16,149	2,655,763
17	412	49,845	402	44,376	16,427	2,798,780
18	461	59,613	509	52,643	17,006	2,854,632
年 成 長 率		2.4 %	—	18.4 %	—	-1.7 %

* 前掲「日本帝国統計全書」

である灘酒造家の持船についても、その宿命はすでにどうすることもできず、次第にその数とその勢いとを減じていった。灘酒のごとき定期的な、かつ主要な積荷がいつまでも日本形船舶にまかせておけるものではなく、主な積荷を奪われた樽廻船は石炭、塩、材木などの不馴れな貨物を積んで延命を謀るほかなかった。こうすることによってのみ、樽廻船、一般に日本形船舶は西洋形船舶の無慈悲な淘汰、いわゆる「時世の力」に抵抗を試みたのである。

このような事実の裏付けとして、この事情を当時の雑誌の論説より抜萃して見ると、東京経済雑誌の鈴藤安六氏は「商船会社設立の説」として次のごとく述べている。ここで商船会社というのは船舶検査を業務とする会社でロイズ船級協会ごときものを指している。「……蓋し各地の船主は我国船舶の粗薄脆弱にして大洋を航走するに足らざるのみならず其進退不自由にして激浪怒濤の險難を凌ぐ能はざるを知り堅牢無比の西洋形船舶に改造せんと欲するに在り、又各地の造船に従事する者は我国船舶の脆弱なると西洋形船舶の精強なるとは其相去る雲壤霄ならずを察し利害得失の係る所頗る大なるを知り、船主をして漸

次日本形を廃して西洋形に就かしめんと企つるものの如し……。」⁽⁶³⁾

西洋形帆船といってもケツテ、ブリガンチン、バーカンチン等いろいろの型があったが、中で一番普及したのはスクーター型であった。⁽⁶⁴⁾これは現在でも見ることのできるものであるが、いうまでもなく木造であって、西洋形とはいえ現在のわれわれの目から見れば極く脆弱なものであった。⁽⁶⁵⁾主として繰帆によって航走し、例えば神戸・東京間を約10日乃至15日くらいかかって走った。川野氏自伝によれば、当時兵庫・東京間は大体十代上下といって10日前後を要して走るとは言われていたが、10日間で行き得るものは極く稀に属して、むしろ「敏速な部に数えられていた。」⁽⁶⁶⁾

したがって、その一航海は約1ヶ月を要し、年間12航海、せいぜい13航海が普通であった。東海経済新誌によって明治13・4年当時の品川入港の状態を見ると、第7表のごとく、冬の間は別として全体として西洋形帆船が汽船をしのいでいる。

旧幕時代から二大廻船として伝統的にその業務を続けてきた菱垣廻船、樽廻船も、当時すでに西洋形帆船にきりかえられ相変らずその業務をつづけていた。「大阪には『九店』及び『十三店』の組合があって、頻りに雑貨類と荒物類とを東京方面に運送してゐた。九店組合の積荷は、土佐紙、蠟、讃岐砂糖、

(63) 「東京経済雑誌」明治12年10月。

(64) 「海上労働」1954年8月、20ページ。

(65) 西洋形船舶においても、木造船は当時ごく普通のものであったことはいうまでもない。しかし、それがどの程度普通であったかについては残念ながら適当な資料をもっていない。1860年まではかの英国海軍ですら鉄船をもつてはいなかった。殊に日本では一部幕府や政府の購入した鉄船を除けば、かなり遅くまで木造船をふつうのものとしていたに違いない。いわんや西洋形帆船で鉄船など絶無であった。いま明治44年度の船名表からその船材別に分けて見ると、汽船1,658隻のうち、木船1,013隻、木鉄船11隻、鉄船134隻、鋼船494隻および鉄鋼交造船6隻である。

(66) 前掲「自伝」83ページ。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

第7表 品川港入港船数表*

年 月	汽 船	西洋形帆船
13 8	37	34
9	33	37
10	35	41
11	36	40
12	43	25
14 1	41	38
2	36	19
3	39	52
4	33	49
5	39	56
6	38	49
7	32	46
計	442	486

*「東海経済新誌」より。

油、藍等であって、十三店組合の積荷は、砥石、線香、棕櫚加工品、唐傘、畳表、陶器類、草履等であって、これ等の積荷中、大阪の帆船は下積みとして九店物を積み、上積みに十三店物を積んで東京へ行き、灘の帆船は下積みには酒樽を積み、上積みに十三店物の荷物を吸収して積込んでみたものである。⁽⁶⁷⁾ こうして、一時は積荷のことで大いに抗争した両廻船も、西洋形帆船時代には区別はつかなくなり、それぞれ勝手に積荷を吸収して運送していた。

例えばその積荷を若干の樽廻船について見るに、明治13年8月1日入港の超越丸（鳴尾辰馬家所有433トン）は、大阪より米

69俵、糠150俵、酒1,135樽、茶6櫃、鯉節16樽、油20樽、反物9函、紙360丸、蠟125丸、金物60ヶ、畳120ヶ、雑貨1,868個を積み、⁽⁶⁸⁾ 明治14年8月8日入港の大平丸（西宮辰馬本家所有、船長河野麻造、209トン）は兵庫より、酒1,305樽、砂糖200樽、油300樽、紙400丸、蠟60斤、葛500斤、砥石3,000斤、炭150俵、鉄80斤、石50斤、梅干1,000樽、青蕈160束、雑品750斤を積んでいた。⁽⁶⁹⁾ また、明治14年12月27日入港の太陽丸（河東律所有、船長宗太郎、399トン）は兵庫より、酒1,020樽、米1,268俵、藍玉588ヶ、石炭600斤、取合せ700ヶを積んで⁽⁷⁰⁾ いた。このように当時においては九店、十三店の区別ははっきりしていたとし

(67) 前掲「自伝」118ページ。

(68) 「東海経済新誌」明治13年8月。

(69) 同誌 明治14年8月。

(70) 同誌 明治15年1月。

でも、菱垣廻船、樽廻船の間にはもはやはっきりした境界線はなくなっていた。

しかしながら、こうした主要航路における定期的な積荷をそのまま西洋形帆船にまかしておくほど当時の海運界は停滞的ではなかった。明治17年には関西一帯の汽船業者が合同して大阪商船会社を創立し、翌18年には当時の日本海運の殆んど大半を牛耳っていた三菱会社が、その競争相手たる共同運輸会社と合併して日本郵船会社が発足し、世はもはや汽船全盛の時代へ変貌し始めていた。⁽⁷¹⁾ 出帆期日が一定し（定期性）、運送期間が短かく（敏速性）、かつ堅牢な（安全性）汽船は自然の勢いとして西洋形帆船の積荷を奪い去った。この事情は後に章を改めて述べることにするが、要するに、西洋形帆船は一応日本形船舶を駆逐したそのすぐ後で、汽船という強敵の攻撃に遭い、日本形船舶と共に下積の憂目をなめねばならなかった。

Ⅵ 日本形船舶の新活路

明治初期における西洋形船舶への保護育成政策は、それだけでは日本海運に深く下した日本形船舶の根をすっかり取り去ることができないほど、消極的な

(71) 社船の一方に陣取る郵船会社が、その前身たる三菱会社の時代、あるいはもっと前から、無類保護をほしいままに享受して、新様式としての汽船運航にひとり覇権を握っていたことは文句はないが、他方、大阪商船の成立由来については、それが瀬戸内海の小型汽船業者の合同であるという以外に詳しいことは知られていない。したがって、これらの汽船業者がどういった資本蓄積方法によって汽船を購入し、運航し、かつ互いに競争していたかを知ることはできない。しかし、その合同の時において、全部で93隻約16,000トンで1隻当り170～80トンのものにすぎず、しかもその殆んどが木船であり、1人あたりの持寄り船も1隻乃至2隻にすぎなかった。とはいえ、一応は汽船であり些少な資本では到底購えないものであったに違いないから、これら船主の資本蓄積方法については興味深い問題である。（数字は「大阪商船五十年史」による。）

政策であった。それはただ西洋形船舶を奨励するという意味だけのものであり、日本形船舶を禁止するものでは決してなかった。しかし、その後によりかかってきた数々の災厄は日本形船舶の大きな欠点を白日の下に曝し出した。これによって、日本形船舶の近代海運に不適当なことを如実に知らされた日本形船主の前に、さらに残酷に投げつけられたのが「五百石以上日本形船舶禁止令」であった。それは今まで先祖代々の遺産であるという理由だけで、日本形船舶に固執していた船主たちには確かに致命的な大事件であった。

しかしながら、この禁止によって政府は果たしてその意図を実現し得たであろうか。日本形船舶はこのような大事件によって完全に衰亡の兆を表出し始めたであろうという臆測を覆えして、却って「全体としてなお増加して行った」⁽⁷²⁾事情は一体何によって説明できるであろうか。先きに度重なる暴風によってその脆弱性を曝露し、さらに、西南戦役等の非常時において全く使いものにならないほど、運航が不自由なことを示した日本形船舶は、遂に政府をしてこのような禁止令の政策を取らしめたのだが、それにもかかわらず、少なくともその後20数年間、日本形船舶は全く衰微の色を見せず、あくまでも存続し、むしろ増加さえした。とすれば、このような弱点をカバーするに足るだけの存続理由があったはずである。この理由についてはすでに二三検討したところであるが、いまそれをここに列挙して反芻して見るならば、おおむね当時の事情に合致するものようである。すなわち、

- (1)新造・購入経費の問題、
 - (2)生産力の急速な発展による西洋形船舶の不足、
 - (3)港湾の不備による仲介的運送への需要、
 - (4)日本形船舶自身の積極的・消極的な延命策、
- 等々をあげることができる。

(72) 富永裕治「交通における資本主義の発展」30ページ。

第1の「新造・購入経費の問題」に関して、それを説明する資料は古いものしか見当たらないが、日本形船舶の新造船価を見るに、まず慶応年間頃、「千石の大和船を新造するに船体船具一切にて金千両を要し」⁽⁷³⁾たという事実と、慶応年間3両内外であった江戸・大阪間の運賃が、明治12年4円50銭となったという事実⁽⁷⁴⁾とから、船価が1倍半となったと仮定して1,500円と見做して、その頃の輸入船価と比較してみよう。明治8年頃以降の船舶輸入表(第8表)によれば汽船および西洋形帆船の輸入船価の大趨を知ることができよう。これでは平均トン数は知り得ないが、買船するには普通のものであったに相違なく、これと日本形船舶として普通である千石船の船価とを比較すれば、こうした事情も容易に推察できるであろう。

第8表 船舶輸入表*

年	汽 船		西洋形帆船	
	隻	円	隻	円
8 上半	1	6,000	1	7,000
8	6	665,475	1	6,060
9	4	523,400	2	11,000
10	6	703,000	10	91,975
11	3	111,000	8	94,350
12	4	65,400	11	85,980
13	2	154,800	7	77,200
計	26	2,229,075	40	373,565
平均		85,734		9,339

* 前掲「商況年鑑」明治15年版。

産量は11.8%の成長を示しており、さらに、明治38年から大正9年までの15年間に、汽船保有量は8.2%、工業生産量は9.1%の年成長率を示している。⁽⁷⁵⁾

(73) 「神戸海運五十年史」26ページ。

(74) 「統計集誌」明治15年1月。江戸、大坂運賃推移表。

(75) 汽船保有量の成長率は前掲「統計全書」より計算、工業生産量の成長率は、都留重人編「日本経済の分析」60ページによる。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

比較を工業生産量のみに限ることは危険でもあろうが、両者が大体において同様な成長率を示しているということは、1870年（明治3年）における生産量と船腹量の不均衡は、そのまま1905年（明治38年）あるいは1920年（大正9年）まで持越されたということを意味するものに他ならない。つまり、明治2年における日本形船舶に対する需要はそのまま、あるいは少々大きく、明治38年においても働いているということなのである。ただし、ここでは西洋形帆船の成長が極く一時的なものであったという根拠から、それは消去して考えられている。⁽⁷⁶⁾

さて、次に港湾の問題については、富永教授が陸上運搬具の存続理由として示されているように、「大量遠距離運送は必然的にその末端における小量近距離運送を生み出す」⁽⁷⁷⁾ものであり、わが国海運においても汽船という大きな生産力をもった機械に対して、道具としての日本形船舶が充分存在理由をもっていた。特に先述したような港湾状態が汽船の航行に対して十分なものに発達するまで、あるいは日本形船舶のこういった特殊な運送を代行するものとしての機帆船が世に現れるまで、日本形船舶は事実存在理由を失わなかったわけである。

ここで注意しなければならないことは、日本形船舶の次に日本海上交通手段として採用せられたものが汽船であったというのは、比較的大きな海運企業においてのみいえることであり、それよりも資本金の小さい企業にあって

(76) もちろん、汽船の運送力の発展をもこれに含めて考えて見れば、かなりな誤差が見られるであろう。しかし、汽船における速力の発展は、外航船はともかく、ここで主として追究されている内航船としては、殆んど考えられなくてよいであろう。けだし、明治初期における汽船の速力は約7.5浬であり（船航細見記）、明治16年頃の共同運輸会社所有汽船のそれは約10浬となっている（東京経済雑誌明治16年9月）。ゆえに、現在内航船の速力とは大した開きはないと見て差支えないであろう。また西洋形帆船の意味の少ないことは第Ⅶ章を参照。

(77) 富永、前掲書、25ページ。

は、日本形船舶からすぐには西洋形汽船に移ることはできなかった。ために、まず容易に手がけることのできたのは西洋形帆船、または日本形船舶の改良形として発明せられたいわゆるあいの子船であった。もしそれ以上に資本力の小さい小企業的海運経営体について見るならば、さらに異なった発展過程が見出されるであろうが、これについては後章にゆずりたい。ここでは経営の大小＝資本力の大きさによって、その発展過程が異なるという事実を強調しておくにとどめる。

さて、ここで、最後の日本形船舶自身の延命策として如何なる手段がえられたかについて検討して見なくてはならない。これには大体3つの方法が考えられる。すなわち、

- (イ)日本形船舶の叙上の長所を利用すること、
- (ロ)日本形船舶に与えられた特権を利用すること、
- (ハ)日本形船舶を改良することによって、短所を蔽いかくし、長所をのぼすこと、

これらである。これらはその積極性において分類されているが、つまるところ、これらはいずれもその長所を伸ばし、短所を改良するという意味では同様である。

一般に、淘汰の過程において劣者の側がとる延命策は当然その弱点を補正、隠蔽して、優者よりも何らかの意味において長じている点をさらに増強することに集注せられる。日本形船舶においても、その長所を見出すことは決して困難なことではない。以上述べた存続理由のうちにも明らかのように、費用が低廉であり、小量近距離運送に適していること、これであるが、これらは決して積極的に伸ばされたものではなかった。ただ、消極的にもせよ、その点をあくまでも利用したという意味において、延命策として並列することができるだろう。

加うるに、優者の弱点を利用することも忘れてならない劣者の延命策であ

る。西洋形船舶の弱点、それは無論存在した。しかも、日本形船舶を禁止する
とまでいきまいた政府が、自ら作った法律の中にそれは見出される。法律によ
る干渉というものは時として経済発展あるいは合理化を妨害することもあり得
る。そしてこうした桎梏はやがて爆発する時がくる。日本海運におけるレッセ
フェールはかくして「帆船検査廃止に関する法律案」となって、明治24年11月
27日第二帝国議会において、貴族院に上程された。⁽⁷⁸⁾ところが、それが残念なが
ら、レッセフェールの対象となるべきものを完全に含んでいるわけではなかつた
上に、それ以前に先ず解決しておかねばならない肝腎の問題については一言
もふれていなかったため、根拠薄弱なものとして本案は同年12月11日否決され
てしまった。⁽⁷⁹⁾けだし、風帆船検査の問題は根本的に日本形船舶の増加を促すも
のではなく、先述したごとき「西洋形船長、運転手、機関手免状規則」あるい
は「西洋形船長、運転手、機関手試験規程」、またさらに、「百屯以上の商船
が南洋に航行するに際し南洋は外国なるを以て甲種船長と一等運転手の乗込み
を要する等の甚だ不釣合にして且つ不経済なる」法律が、一かたまりになっ
て、日本海運における日本形から西洋形への進化のさまたげとなっていたので
ある。

この法案が不充分なものであったということは東京経済雑誌の所説によっ
ても知ることができる。すなわち、「西洋形船の減少して日本形船の増加し
たるは西洋形船を作るときは惟に検査を受くるの煩累があるが故のみなら
ず、免状を受けたる船長を備ひ高給を拂はざるべからざる等の不便利あるが
ためなることを知るべし。故に若し帆船減少して日本形船増加するを憂へば
検査規則を廃すると同時に船長以下船員の免状及び試験に関する規定を改正
して其制限を寛にせざれば政府は充分に其目的を達する能はざるべし。……」⁽⁸⁰⁾

(78) 「東京経済雑誌」明治24年12月5日。

(79) 同誌，明治24年12月19日。

こうした日本形船舶にとっての絶好の条件は、ここでもし日本形船舶がその弱点を能くカバーすることさえできたならば、その延命を容易にし、さらにその増加をさえ助長したのである。いうまでもなく、日本形船舶の所有者たちは日本形船舶の根本的な弱点であるところの脆弱さと運航の不自在性を、いくらかでもカバーしようと工夫をこらしていた。すでに明治12年頃、西南戦役によって日本形船舶の欠点が曝露されたあと、「あいのご船」なるものを造り出し、日本形船舶の改良形として盛んに利用しはじめていた。

「間の子船」というのはその名の示す通り、日本形船舶と西洋形帆船との折衷形であり、寛永12年（1635年）以来わが国船舶には見られなかった竜骨をもち、かつ帆は西洋形帆船のそれに倣って帆柱の位置を前部に移したものである。これはいうまでもなく、従来の日本形船舶に堪航性と運航の自在性とを附加して、事実上、日本形船舶の主な欠点をカバーし得るものであった。このように模倣してまで、日本形船舶がそれ自体の伝統を保持して、積極的にには決して西洋形船舶に全面的に切換えようとしなかったのは十分な理由があった。今述べたような西洋形船舶検査に関する煩雑な手続と法的拘束とのほかに、誰でもが最初に考えつくであろうように、費用の問題がこれであった。

「何故に日本の船主は西洋形船舶を造らざるか、彼らはまだ西洋形船舶の利を認めざるか、是れ一問題なり。余輩此頃一船主と語り、談此問題に及べり、

(80) 「東京経済雑誌」明治24年12月5日。なおこれについて、極端な場合だが面白い記事があるので、これを紹介しよう。「豆州下田には昨年来十七艘の西洋形風帆船を新造して各所に往来し居たるが、去年中其船五艘の横浜に入港せし際、水上警察に取押へられ船頭は拘引の上改築を命ぜられたり。是れは全く免状を持てる船長を雇へば月給の百円づつも拂はねばならぬ故、土地在来の船頭を乗組せ置きしことが知れしなりと又折角構造せし船体を改めるは難渋なるより歎願して船体は少しも改めず格子を作りて船の両腹へ打附け外見を日本形の如くして漸く渡航の許可を得たり、依て他の西洋形風帆船も此便法に倣うて皆格子を打附けたりと。」（東京経済雑誌、明治16年5月19日）

船主笑ひていへらく、日本現時の船政に注目すべし、若し吾人にして西洋形船舶を造るときは煩雑なる法律の下に立たざるべからず、是れ我邦経済の未だ許さざる所なり、是に於て別に新船を発明せり、世にこれを称して間の子船という。試みに東京入津の船舶に注意せよ。二櫓の日本形船舶は大概皆之なり、船底は全く西洋型に同じくして而して助柱を用うること少く、其風帆も亦西洋型に類して而して更に簡単なる所あり。其費額は西洋形の半額にして而して実用に至りては大に劣ることなし、比新形は造船家間角次郎が明治十二年に当り東京新堀町に北村某の為に造りたる桐生丸を以て第一となし、爾後大に増加し凡そ日本形の修繕せらるゝものは今日に於ては大概間の子船となれり、是れ日本の船主は西洋形の便利を認めたるの証拠にして唯々法の干渉をさけんが為に此の船を造れりと。⁽⁸¹⁾

これにはもうすでに説明を要しない。要するに、日本の船主は西洋形船舶の長所を認めると同時に西洋形船舶に不可避の難点を日本形船舶を改良することによって回避しようとしたのである。⁽⁸²⁾ 競争相手の長短を知り、自己の長短を知ってはじめてそれに対抗する方策を得ることができる。日本形船舶はこうした努力と幸運とによって、西洋形船舶の繁栄の中に、端然と存続し得たのみならず、結果的には西洋形帆船を駆逐することもできた。もっとも、西洋形風帆船の衰退は日本形船舶のこうした新活路にのみ依るものではなかったけれども、

(81) 「東京経済雑誌」明治24年8月15日。

(82) 本稿、第I章註(6)に対する解答はここにあらわれている。けだし、あいのこ船は西洋形船舶にならって日本形船舶を改造したものではあったが、決して西洋形船舶になりきったわけではない。むしろそれは日本形船舶であることを主張することによって、西洋形船舶に課せられている様々な義務や責任から回避し、かつ、性能の上では西洋形船舶と同様に＝対等に競争することができた。西洋形船舶に格子をつけて、日本形船舶とするようなことも実際に行われた時代である。筆者があいのこ船を日本形船舶に含める理由もここに存する。後に法律によって統計としては一応あいのこ船は西洋形船舶に含められるに至るが、それまでは、少なくとも、あいのこ船を日本形船舶と解する方が経済的な意味では妥当であると考えられる。

だからといって、それが汽船の力のみで起ったとは決して考えられないであろう。

Ⅶ 西洋形帆船の衰微と汽船の隆盛

事実、西洋形帆船の全盛期は西南戦役後10年足らずの期間にすぎなかった。さらに正確にいうならば、西洋形帆船が数の上で汽船をしのいだのは明治13年から4年間にすぎず、明治22年を最後として全く凋落に向っている。これはすでに述べたように、日本形船舶の改良と、それによる新活路の発見とによって、西洋形帆船が西洋形帆船としての特長を発揮し得なくなったことにもよるだろうが、それと同時に、各地の船主の間における汽船への傾向が強くなってきたことも大きな原因であった。

すでに述べたように、明治17年の大阪商船会社の発足と翌18年の日本郵船会社の創立とは、わが国海運業が世界的に発展する基礎となった事件であると同時に、当時のわが国海運における汽船活動に大きな刺激を与えたものである。すなわち、西洋形帆船が明治10年代に、やっと獲得した阪神・東京間の貨物運送も次第に汽船に吸収されてしまうところとなった。したがって、西洋形帆船がそれまで、日本形船舶に代って積み込んでいた難酒をはじめ、その他九店もの、十三店ものの貨物を、西洋形帆船のいままでの運賃では到底積むことができなくなった。汽船がたとえ、不当な低運賃を唱えなかったとしても、西洋形帆船の方ではとんでもない低い運賃でしか、それらの貨物を積むことができなかった。

汽船が西洋形ならびに日本形の帆船にくらべて、その性能がすぐれているということは、とりもなおさず、汽船に対する需要要因が帆船に対するそれ以上に満足すべきものであったからにほかならない。すなわち、すでに述べたように、速力、安全、定期という3つの需要要因は、その運賃に先行して、運賃の

如何にかかわらず、それへの需要を決定する。「汽船は出帆の期日が一定しているのと、運送期間が非常に短縮されたので、運賃が高くとも汽船の方へ荷主は積み込みを依頼するといふことになった。」⁽⁸³⁾殊に阪神・東京間におけるごとき重要な航路、のみならず、その間に運送される緊要な貨物については、この3つの要因ははなはだ大きく作用したに違いない。

いずれにしても、こうして西洋形帆船は、それがかつて日本形船舶をしてたどらせた同じ道を、今度は自らがたどらねばならなかった。すなわち、まず西洋形帆船の積荷は汽船に奪われてしまい、「帆船は惨な状態に陥って手酒許りを主たる積荷としてゐる灘方面の船主さえ航海の収支が償はなくなったのでその他の帆船々主等は窮策として、播州の塩、九州の石炭などを積荷として、一時の急場を切り抜け」⁽⁸⁴⁾ねばならなかった。ここで「採算が合わなくなった」というのは、帆船自身のダンピングであろうと思われるが、ともかく、運賃は高くとも汽船に積み込む荷主が多かったという事実は、淘汰の過程における問題の深刻さを告げるものである。

日本形船舶の場合は、すでに述べたごとく、欠点なるものも少なからずあったけれども、少々の改良を加えることによってその根本的な欠点を補い、時には西洋形帆船以上の有利さも見出し得て、再起が可能となったが、西洋形帆船と汽船との間の懸隔は、もはや同日の論ではなく、少々の改良では到底真向から汽船に対抗することはできなかつた。いま西洋形帆船が汽船に比べて有利であるといえそうな根拠を挙げてみると、まず、船価が安いから資本力の少い船主にも容易に新造または購入することができる、次に、帆船は燃料がいらないから航海費用が安価である、等の点が考えられる。

第1の問題に対する解答は簡単である。ありていにいえば、当時の船主達は汽船の便利さ有利さは充分知り尽している所であった。それなのに、汽船を新

(83) 前掲「自伝」116ページ。

(84) 同書、118ページ。

造も購入もしなかったのは、何を隠そう、一にかかって費用の問題であった。艤の船主達にその例を求めるならば、西洋形帆船のみでは到底海運界の情勢に即応することができないと見て取った船主達は、明治20年、遂に彼ら自身の擁護のために資本力を集中し、汽船を購入するために持船を合併して一会社を創立した。西宮の辰馬、鳴尾の辰馬、河東家、井上家の四者からなる盛航会社がそれである。とはいえ、こうした旧幕時代からの古い伝統をもつ船主たちが集まってさえ、容易に汽船を求めることができなかつたのは、全く船価の高いという理由によるものであった。

さらに、船価が高いという理由のほかに、汽船の運航に対して容易に資金の集まらなかつたのには出資者たちの経費に対する危惧の念が原因していた。つまり、ここにあげた第2のものとして考えられるところのものであるが、これについては、かつて中津の扇城会社が創立せられようとしたときも、「明治11年7月竹岡茂平君舊て汽船購入の議を建て百円を一株となして凡そ八千円の資本を募集せんと試みられしかども何分にも従来の和船と異りて其価の不廉なるのみならず月費の夥しくして或ひは収入支出の相償はざらんことを恐れ此募集に応ずる者とはなく適々坂地取引商店の之に⁽⁸⁵⁾応ずる者あるに過ぎざりき。」というごとき状態であった。つまり、今までの日本形船舶や西洋形帆船に馴れた者にとっては燃料を使って走る汽船には経費がかさむだろうと考えたのであつて、むしろ当然でもあつた。⁽⁸⁶⁾

(85) 「東京経済雑誌」明治13年9月5日。

(86) 現在の機帆船の場合でもそうであるが、こうした船の採算というものはごく簡単であつて、考慮されるものは運賃収入と月々の直接経費のみであり、資本費や間接船費といったものは殆んど考えられなかつた。したがつて、当時の帆船の支出といへば月々の船員給料のみであつて、他には殆んど何も必要なかつた。これに対して汽船は莫大な燃料費を要するので、一見不利に見えたのは当然のことである。因みに現在の運航採算は一航海毎の採算を月率で出すため、速力というものが大いに影響して採算を正確にしている。

しかし、これは全く見当外れのことであった。まず第1に、航海日数について見ても、帆船時代には10日も15日もかかって航海していた阪神・東京間を、汽船によると、わずか3日で航海できた。したがって1日あたりの航海費用はごく少額となる。第2に、帆船には多くの船員を必要とし、この点決して経済的とはいえなかった。もちろん汽船の場合、火夫を多数必要とするが、これは個々のトン数が大きくなるに従って、トン当り乗組員数が小さくなるため、やがて解決される問題であるが、帆船が大きくなれば必ず帆の数も増加し、したがって甲板員を多く要するということはさげられない。

以上、船価と経費との問題だけなら、このように比較的経済的であることを理解でき、新造購入も行われたであろうが、もう一つ、汽船への転向を妨げたものがあつた。それは、当時頻々と生じていた汽缶の破裂事件にほかならない。これは汽船相互間の競争より生じるものであつたけれども、汽船に特有のこういう現象が、船主たちをして汽船への手出しを思い止まらせたのは無理からぬことであつた。

「蒸気機の我國に渡來したるより人民一般其利益を蒙ること少からず、就中陸路に汽車あり、水路に汽船あるが如き吾人人民の最も直接に其便益を感ずるものにして荷物の運搬旅客の行路時間を費す事少くして却て奏功の大なるもの亦皆是れに依る、而して船舶の如きは昔時の倭製船に比すれば其堅牢固より同日の論にあらざるべく其速力比せんか運航の遲速雲壤も啻ならざるべし。……」

「夫れ競争なるものは各自互に自己の技を競うて其精巧を致すの一器械（機會の意か=筆者）ともいうべきものなれば社会中亦欠くべからざるものなれ共今日の汽船競争の如きは其害なるものと云はざるを得ず、然れども余輩とても其競争をして互に器械の精巧を競ひ、船体の堅牢を競ひ、航行の安全を競ひ、技術の精妙を競ひ、之が為に今日世に行わるゝ汽船をして益々精妙を究むるの端緒を開く一助となるものたらしめば、決して咎むべきものにあらざるなり、然れども今日汽船の競争たるや一時乗客の觀を博せんと欲して甲乙特に其運航

の遅速を競ふのみ、故に自ら汽力を増して其度に越えしめ為に汽缶の破裂を来し乗客非命の死を遂ぐるものありとは間々余輩の耳朵に達する所なり、……頃日或る新聞の報ずる処によれば近頃利根川すち通行の汽船にして汽缶破裂船体碎けて乗客六名は不幸にも非命の死を遂げたりと、此事たる素より競争の結果たるものなるや否やは知らざれども、競争の弊も亦結局此恐怖すべき成跡と同一の点に達するの恐れあれば、以て汽船所有者の注意を促し競争の弊を矯正するを希望す。⁽⁸⁷⁾」

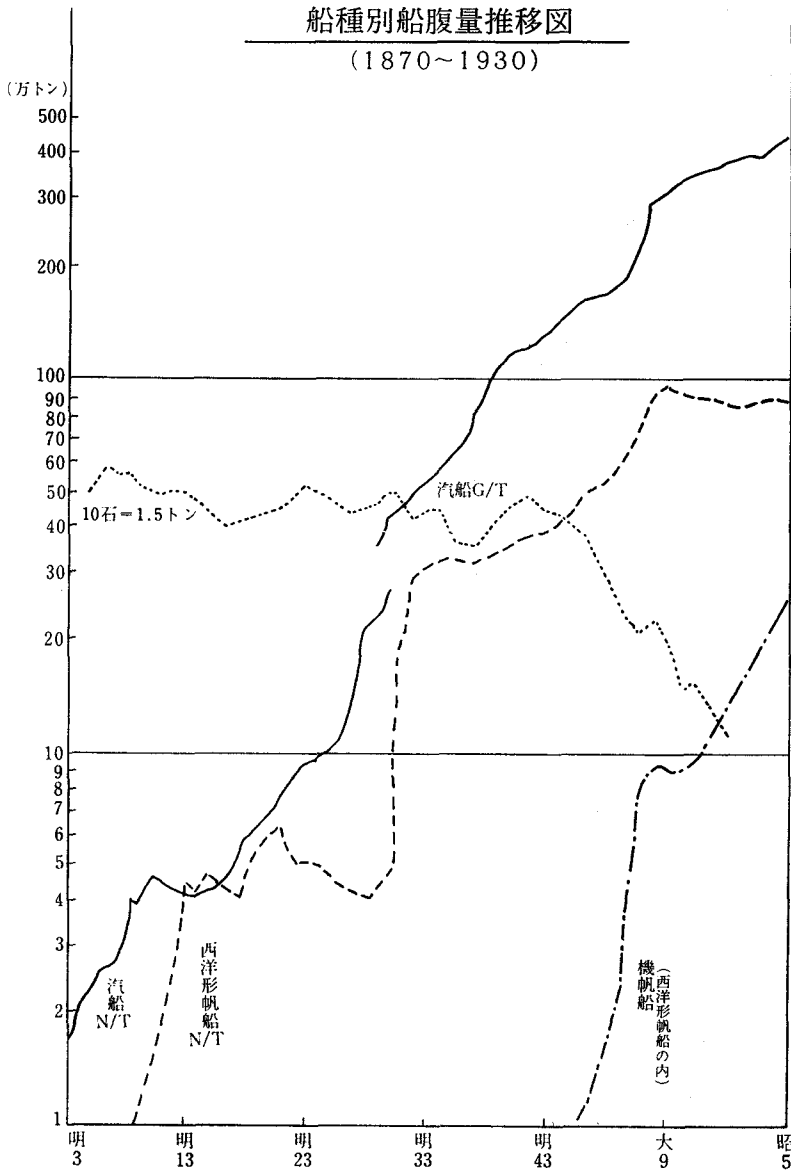
しかし、時勢の力はもはや人間の力ではどうすることもできないものである。帆船が汽船と肩を並べて海運界に存続するという事は到底可能でなかった。西洋形帆船は汽船をしのぐことわずか4年にして、ようやく衰微の道をたどりはじめた。一方汽船の方は、西南戦役以後数年間は、折から一躍人気を博した西洋形帆船のため、さすがに席をゆずり一時の減少を見たけれども、それもすぐに挽回して、再び王座を獲得した。このいきさつを数の上から探って見ると次の図のごとくなる。（船種別船腹量推移図参照）

かくのごとく、日清戦争を期として全く素晴らしい発展をとげたわが国汽船は、明治29年の造船航海両奨励法によって、いやが上にも発展を約束せられ、もはや押しも押されもせぬ存在となった。この両奨励法がいかにわが国の海運に大きな貢献をなしたかは、いまさら饒舌するまでもないけれども、これが西洋形帆船に対して、海運界の表面に現われる機会を完全に封じてしまった。と
いうことは本稿のしめくりを容易にする。⁽⁸⁸⁾ただここでもう一つ触れておかな

(87) 「東京経済雑誌」明治15年4月1日。

(88) 日清戦役以後明治29年の造船及航海両奨励法は、その影響として船舶統計の上に変化をもたらしたが、これは必ずしもすべてこの法律によるものと言いがたくむしろ、戦後残存した特需の名残りと植民地の獲得による海運需要の増大とによるものと見るのが妥当であろう。けだし、この両奨励法の約8年後の資料によっても、航海奨励法によるものとはもかくとして、造船奨励認許証受有船舶は明治30年10月の北見丸を始めとして、同37年2月の大礼丸まで、8年間にわずか36隻にすぎない。（帝国海事協会編「海事年鑑」明治38年度。）これによってもこの法律による影響というよりもむしろ、そういう高需要による影響という方が当たっているようである。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）



ければならないことは、西洋形帆船、さらにまた汽船でさえ、最期のとどめをさすことのできなかつた日本形船舶についてである。以下、次章において日本形船舶の行方を追求してみることにする。

VIII 機帆船の発生と日本形船舶の消滅

すでにかかげた「船種別船腹量推移図」によって、その後明治末期までの船腹構成の変化を見るならば、面白い現象が見出される。汽船の目覚ましい発展もさることながら、明治32年頃はじめて量の上で汽船にその席をゆづつた日本形船舶は、それでも明治末期までは決して一方的に減少を示したのではなく、むしろ明治40年前後には今までなかつたほどの速度で増加させしている。それと同時に、それまで一方的に減少を示していた西洋形帆船も、明治33年以來、ずっと増加を続けており、全く印象を一変している。ただし、西洋形帆船におけるこの途方もない発展は決して本当の発展ではない。殊に明治31～2年における素晴らしい増加は、船舶検査法の施行によって、従来石数船（日本形船舶）の取扱いをうけていたあいこの船を、漸次西洋形帆船に繰り入れたからであり、また、それまで登録されていなかつた夥しい船舶をもこれに加えたからである。西洋形帆船はそれまでずっと減少していたことから考えれば、その後急に増加したとは考えられず、したがって、その後における相当な増加は、殆んどあいこの船によるものと思われる。これらの増加は第9表に数字的に裏書きされている。

明治10年、西南戦役を契機として日本形船舶は一応西洋形帆船の淘汰に屈し、それと対抗上あいこの船が発生した事情は、すでに詳しく見てきたところであるが、このあいこの船、あるいは西洋形帆船はさらに、汽船に転化する可能性を含んでいたのみならず、どうしても汽船を購入したり新造したりすることのできなない小型帆船船主たちにとっては、そのままでは到底ついてゆけない

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

第9表 明治中・後期船腹推移表*

年	汽 船		西洋形帆船		日本形船舶		機帆船	
	隻	純トン	隻	純トン	隻	石	隻	純トン
18	461	59,613	509	52,643	17,006	2,854,632	—	—
23 (1)	586	93,812	865	50,137	19,375	3,302,385	—	—
28	827	213,221	702	41,471	17,360	2,960,887	—	—
33	1,321	543,258	3,850	320,572	18,796	2,785,114	1	142
38 (2)	1,908	938,783	4,132	334,684	20,848	2,507,724	4	2,504
43	2,545	1,233,909	6,392	413,720	22,643	3,141,371	82	6,807
年 成 長 率	(1) 14.4 %		-3.5 %		0.6 %		—	
	(2) 12.6 %		2.4 %		0.6 %		—	

* 前掲「日本帝国統計全書」より抜萃。

(1) 明治17～28年間の年平均, (2) 同29～43年間の年平均。

* 西洋形帆船は事情が異なるため明治33～43年の年平均とする。

ことを熟知していただけに、格別の発展過程を工夫しなければならなかった。したがって、この「格別の発展過程」は他のものよりも時間的に相当な開きをもっているが、それは第1と第2との間の時間的な差を考えれば、特に不審とするには当たらないであろう。

日本海運における経営形態の発展には、大ざっぱに見て、3通りの過程がある。その第一は、日本形船舶から直ちに汽船に推移した過程であり、これは明治初年より見られる。第二の発展過程は日本形船舶から、西洋形帆船もしくはあいのこ船を経て、汽船に推移した過程であり、主として明治中期より末期までに、その主な発展を完成した。そして最後まで日本形船舶、またはあいのこ船に固執していた一部の小企業者たちは、明治末期より大正を通じて、あるものは昭和時代までかかって、やっとこの発展過程を完成することになる。

この最後のものの発展を跡づけるのは決して容易なことではない。というのは、汽船については成程多くの資料が得られるとしても、日本形船舶やあいの

こ船に関する資料は、当時の新聞や雑誌からは殆んど見出されず、そういう事情は当時の模様をその目で見、その耳で聞いた古老の口から聞く他はない。いま、それに関する適当な資料として、幸い1954年8・9月の「海上労働」誌に「老船頭に聞く」⁽⁸⁹⁾という記事があるから、それを基として簡単に機帆船の発生の由来を尋ねてみよう。

「明治三〇年代になりますと西洋形帆船の影響をうけましてあいのこ船というのが出来ました。和洋折衷の意味でございます。あいのこ船は帆に改良が加えられたのみならず船体も洋式化しましたが、艙口が小さく荷役が難しくなり、為にあいのこましという荷役手数料の制度が生まれることともなりました。」——勿論、これは広島県沼隈郡千年村における話であって、一般的なものではないけれども、かかる中小企業、むしろ小企業、における発展の時期はこのころであるのかもしれない。そして、これから約20年間、すなわち大正中期まで、小企業における帆船時代はつづいた。「大正の中期までを帆船全盛時代といたしますと、大正中期から昭和六・七年まではひかれ船（被曳船）の時代であったと申せましょう。」ひかれ船とは、いうまでもなく、現在の舳舟と同様なものであることは想像にかたくないが、それ以前にもすでに港内運送には屢々用いられており、決して新しい着想といえるものではない。しかし、これまでの帆船には船員数が多く、したがって、船員費がかさみ、その上航海日数が不定であったなどを考えあわせると、ひかれ船には乗組員が少なくてすむだけでなく、一応航行予定も立てられているという点で、船主の大いに喜ぶところであったと見て間違いはないであろう。

「それにひかれ船経済は船長の請負制度でございまして総運賃上りを三分しまして、その三分の一を船長がとり、三分の一を曳船会社がとり、残り三分の一が船主の懐に入るといって制度でございまして。」船主はしたがって、船員費を

(89) 船員局「海上労働」1954年8月号、19ページ以下。

船長に転嫁し、船長は船長で、船員費の軽減をはかって自分の妻子を船に乗せることになり、ここに一時問題になった家族船が出現したわけである。

日本形船舶は遂にひかれ船にまで進化した。いな進化というよりもむしろ、退化であったかも知れない。しかし、いずれにしても、ひかれ船の必然性は以上で充分であろう。あいのご船は何とかして一応の航行予定をたてる方策をもとめて、遂に自らを曳船に曳かせることを考えついた。いわば極端に消極的な工夫ではあったが、それによって、航行予定を立てるといふ所期の目的を達成すると共に、船員費を極度に減少して、運航費を節約することにも成功した。そして彼らは必要なら、自分の妻子を乗せることによって、陸上との二重生活を完全に清算することもできた。それとともに、このひかれ船には帆柱も帆も必要なく、それらは全く退化し消え去っていった。

ところで、ひかれ船のこのような消極的な工夫に対して、もっと積極的な工夫も試みられた。あいのご船は、風まかせの帆で走ることを断念して、自ら補助機関を据えつけて、自らの力で航走することを決心した。これこそ、補助機関付帆船、もしくはいわゆる機帆船である。⁽⁹⁰⁾

機帆船は前にかかげた表によれば、少くとも明治33年にはすでに出現しており、それより徐々に、そして大正5・6年頃、第一次大戦を契機に、急カーブで増加している。ただし、増加といっても大正中期まではわずか1万トンにも達せず、他の船舶に対しては決して比較になるような数ではない。数の上では大した数ではなく、一隻当りの大きさもごく小型でしかなかったとしても、少くとも瀬戸内海、あるいは北海道沿岸で大いに活躍し、その地方における隠れた有力者としての存在を次第に明らかにしていった事実は争えないだろう。と

(90) 帆船に機関を据えつけて帆走の補助とすることは、機帆船をもって矯矢とするわけではない。かの咸臨丸を見よ。かの女は蒸気機関を補助機関として太平洋を渡った。このような例は、汽船の初期の段落には決して珍しいことではない。こうした船と機帆船との区別はひとりディーゼル機関のみのよくなる所であろう。

いうことは当然に、今まで日本形船舶（あいこの船をも含む）が、西洋形帆船や汽船の発達にもかかわらず、よく守り得ていた職場が機帆船の出現によっておびやかされ、その上次第にそれに奪われていったという事実を語るものである。実際、日本形船舶はその全盛時代、もしくは少くとも明治中期における数からはるかに減少したとはいえ、帆船や汽船の出現によって、にわかに減少したとは決して考えられないほど、執拗にその数を保っていたのであるが、今や機帆船の漸く興るによって、急激にその数を減じていった。

しかし、このような記述法が必ずしも当っているとは考えない。機帆船が日本形船舶に対抗するものとして現われたというよりもむしろ、日本形船舶が今度は汽船に対抗するために、次第に機帆船に転化していったという方が正しいのかも知れない。すなわち、かつて日本形船舶が西洋形帆船の猛威に対して、その二つの主な欠点——脆弱性と運航の不自在性と——を補うために、自らを改良してあいこの船に転化していったように、今度は汽船の速力に対抗するために、補助機関を設けて、その結果自らを機帆船に転化せしめた。かくしてここに、日本形船舶は速力の点でも、運航自在性の点でも、決して汽船に損色を見せぬばかりか、むしろ木造で充分用が足せるという点で船価は比較にならぬほど安く、同時に小型であるために小量近距離運送にはなくてかなわぬ存在となり得た。

このように、日本形船舶ははじめて西洋形帆船——汽船の挑戦を受けて以来、あらゆる延命策をこうじて生き延びてきたが、50年という長い時日を経て、ようやく機帆船によって消え去る運命に達せしめられた。このことは逆にいえば——むしろもっと正確なのだが——日本形船舶の船主たちが、何とかして彼らの船舶を西洋形帆船や汽船の競争に耐えしめようとして、工夫に工夫を重ねたあげく、ようやく機帆船という形でその目的を達したのである。そのために50年もの期間を要したということは、考え方によれば不思議な気もするが、かれらとても、すでに蒸気機関の存在を熟知している以上、かれらの船にそれを据

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下條）

えつけて補助機関とすることを全然思いつかないわけではなかった。こうした試みは何度となく繰返され、その度に失敗した。

ところがこれを可能にすることが起った。1897年（明治30年）ドイツのディーゼル博士によるディーゼル機関の発明、これである。機帆船の発達は、この発明をまっではじめて可能となったといっても過言ではあるまい。実際それとこれとが時期的に付合しているのも決して偶然ではない。⁽⁹¹⁾さらに、日本人が発明したといわれる焼玉機関（セミディーゼル）はディーゼル機関の唯一の欠点である高価な点を、今まで資金的無力からやむを得ず日本形船舶やあいのこ船に甘んじねばならなかった船主にさえも、容易に購えるものたらしめた。この事実は機帆船の発展の上で忘れてならない重要なデンクマールである。

かくして、今や機帆船は瀬戸内海や九州沿岸のみならず、北海道沿岸、駿河湾、東京湾等で大いに活躍をはじめが、こうした少量近距離運送に有力な競

第10表 帆船及び機帆船の推移*

年（西暦）	帆 船		機 帆 船	
	隻	総トン	隻	総トン
大正 元 1912	6,443	441,039	113	8,556
6 1917	10,509	686,589	432	41,197
11 1922	13,997	930,058	1,161	90,617
昭和 2 1927	14,257	866,922	2,823	159,162
7 1932	14,946	861,499	5,368	287,078
12 1937	16,262	965,961	8,786	534,279
年平均成長率	3.2 %		17.6 %	

* 前掲「海運統計集」

(91) ただし、明治33年における一隻の機帆船が、ディーゼル機関を据えたものであったかどうかは、残念ながら、知るすべがない。しかし、最初にディーゼル機関を据えたという記録は、明治39年の富士丸であり、一般的に普及しはじめたのはもっと遅れて、大正初期であろうと思われる。（中出栄三「木造船の話」102ページ。）

争者を迎えた日本形船舶、ないしはあいのこ船は、すでに活躍の場を失い、遂に滅亡の憂目を経験するに至った。そのみならず、機帆船は自ら兄弟ともいふべき関係のひかれ船の市場をさえも奪い去り、文字通り沿海運輸の主導権を握るに至った。ひかれ船がその性格上、単独で行動する機帆船よりも、危険性の多いことはここに改めて饒々を要しないであろう。

最後に機帆船の大正以後における数々の推移を、当時すでに、旧日本形船舶の改良形としてのあいのこ船をも含めつつ成長していた帆船の数に比較するために、両者の統計をかかげて一応この本稿を終ることにする。

総括——三つの発展過程について

いまからちょうど100年前、すなわち嘉永7年（1854年）、幕府が事実上鎖国政策を放棄し、日本を世界の競争市場に送り出して以来、わが国は急激に発展しはじめた。少くともそれから十数年——明治維新の完成までは、表面的な発展はなかったけれども、そうした基礎の上にも、それ以後の発展が得られたことは否めない。天降り式といわれるにしても、庶民の意図に対してはよい意味で指導的であった明治維新の大変革は、わが海運業に対しても種々な影響をあたえた。決して禁じられていたわけではなかったけれども、経済的な理由で西洋形の船舶をもつことのできなかった「百姓町人」に対して、改めて所持を許すという形で、所持運営を奨励したのを手始めに、明治新政府は日本海運を国際的水準にまで向上させるために大きな力を傾注した。

しかしながら、西洋形船舶の所持を許された「百姓町人」が、オイソレと西洋形船舶を購入し運航するには、あまりにもかかれらの経済力は小さすぎた。古い生産様式と、鎖国というわくとによって、かれらが蓄積し得た資本は、急に新しい生産様式をもって世界的な規模でその業務を遂行するには決して充分でなかった。そのみではない。長い鎖国と、それによってのみ育くまれた封建

制度は、かれらに対して世界情勢への無知と発展への無気力を強いていた。知識は公家ないし武士階級の独占物であり、百姓町人は新しいものをもとめることさえ知らなかった。明治維新が天降り式な民主革命といわれる理由もそこにある。「百姓町人」が唯一の頼みとしていた貨幣の力も、この維新においては何らの恩沢をかれらにあたえなかった。逆に、貨幣をもたぬ武士階級は、その「教養と気概」⁽⁹²⁾ゆえに、常に主導的な地位を確保して、封建的階級は新しい立法的保護の下に、そのまま資本主義的階級に転化したのである。

維新政府が日本経済の後進性を自覚して、その遅延を挽回するために、政策として先進資本主義諸国の新しい生産様式を取り入れ、それによって、わが国の産業を育成せんとした時、その方面においては玄人である商人をさておいて、むしろこうした事業には全く素人である武士に、これをゆだねた理由もこうしたところにあった。そのため、商業的経験や蓄積資本まで無視され、したがって、全然保護の対象となり得なかった商人たちは、新しい生産様式には常におびやかされながらも、次第にそれについてゆかねばならなかった。この場合、商人たちが新しい生産様式を購うまでには、かなりの時日を要したことは改めて述べるまでもない。

こうしたことは、海運業のごとき、多額の資本を要する産業には特にいえることである。むろん、これほど国防上、産業上重大な意味をもつ海運業が、政府によって大きな保護をうけ、育成せられぬはずもなく、ここにもその保護育成の対象となるものが武士出身者であるという必然性が存在する。明治4年発足した回漕会社、その後種々変転はあったけれども常に保護会社として日本海運に先導的役割を果たした大手各船会社これである。そしてこの先導にしたがって徐々にではあるが、本当の意味で発展したのが商人出身の海運企業群であった。かれらは、保護会社の運航する西洋形船舶、殊に汽船の脅威に、いくらか

(92) 土屋喬雄「日本資本主義の経営史的研究」170ページ。

でも自己の延命をはかるためにあらゆる努力を傾け、これによって発展することができた。このほかにもう一つ、時代は相当に遅れながら、自己の経済的無力をどうすることもできないままに、それでも何とか延命しようと、この時代に何らかの意味で発展の基礎を築いた第三の企業群がある。この企業群は、筆者が前二者の武士、商人に対して、農民的と呼ぶものである。かれらは殆んど蓄積資本を有せず、ただ時代の波に乗ろうとするために格別の発展過程を工夫し、その結果一つの独自の企業群を形成するに至ったものである。

以上三つの企業群のそれぞれにおいてたどられた船舶形式における発展過程は、本稿においてすでに詳しく述べ来たところであるが、この三つの分類は単にこの船舶形式の発展過程のみならず、経営、資本、市場の上でも同様に区別することができるようである。いまこれらについて、もう一度反芻して見なくてはならない。

汽船という新しい生産様式を理解し、技術を導入して、それを駆使するためには、何はともあれ教養のある武士階級によらねばならなかった。この場合、領域経済の中で資本蓄積のみに汲々としていた商人の、貨幣の力のみでは何の役にも立たなかった。かれらには、この新しい生産様式に取り組み、その技術を究めるような教養も気概も殆んど見出されなかった。よしとえそれをもっていたとしても、かれらが封建的領域経済のわく内で蓄積し得ていた資本をもってしては、この新しい生産様式を購うことはできなかった。事実当時かれらがやっと購入しえたものは、蒸気船とは名ばかりのごく小型の船舶でしかなかった。

第一の企業群の主流は、したがって、前者に属するものである。幕府は外夷を防ぐために軍艦を、諸藩は自己の領域経済を拡張するために汽船を、更に明治政府は殖産興業のために汽船を、それぞれ自らの出資によって購入し、それを主として武士出身の知識者に貸し与え、もしくは運航を委託した。殊に明治維新以後、回漕会社や郵便蒸気船会社を自ら創立し、かれらにその経営をゆた

ね、後には三菱会社、共同運輸会社、日本郵船会社、大阪商船会社に保護をあたえてその経営を保護し、命令航路の名の下に、国内航路のみならず外国航路にも進出せしめて、日本海運の発展に大きな貢献をなしたことはこの企業群の最も大きな特徴である。

これに対して全然保護の対象となり得ず、自らの蓄積した資本で、あるいは数人協力して何とか資本を充実し、第一の企業群の傍若無人な前進におくれまいとついでいったのが第二の企業群である。かれらは主として旧幕時代から何らかの企業を営んでいた商人であった。したがってかれらは、少しばかりの蓄積資本ならもっていたけれども、かれらにとっては超時代的な汽船に手を出すなどは思いも及ばず、先祖伝来の日本形船舶をもって汽船の挑戦に対抗しようとしたのであるが、彼我の懸隔はすでにどうすることもできず、やがてまず汽船よりは容易に手がけることのできる西洋形帆船に切りかえた。しかし、それでさえ汽船の前には同日の論ではなかった。彼らは間もなく汽船を購入せねばならなくなった。それでも汽船の高価さはただごとではなく、かれらの個々の資本力ではどうにもならないものであった。そこでかれらは互いに資本を持寄ることによって、やっと汽船を手に入れ、時代の浪についてゆくことができた。

したがって、かれらの発展過程においてその特徴といえるものは殆んどない。むしろ人為的な保護もなく、助成もなく、殆んど自らの力でここまで発展したのであって、ごく普通の発展過程というほかない。ただ第一の企業群という先導があったためにその発展が促進され、方向づけられ、何もなかったよりは速かに発展したということ是可以する。日本形船舶から西洋形帆船、ある場合にはあいのこ船、を経て汽船へ、その航路においても不定期航路とはいいながら、内海から近海、やがては外洋にまで進出するという、いわばオーソドックスな発展過程である。

一方、こうした商人の企業に対して、筆者が農民的と呼ぶ第三の企業群も、

これとは異った意味で、オーソドックスな発展過程だといわねばならない。しかし、日本海運の近代化過程においては、これは、最後の機帆船の過程をのぞいて、あまりにも前期的な発展であって、その故にか、従来あまり重要視されなかった。商業資本や産業資本と比べれば、はるかに小さな個人の貯蓄か、ある場合には土地や家財の売却代金をもって投資されたこの企業群は、日本経済の一つの特徴ともいい得るものであろう。

ただここで筆者がこの企業群の主体を農民出身者と目する点に問題があるかも知れない。これはむしろ筆者が前二者の武士、商人に対して対称的に農民と呼んだものにすぎず、別に確固とした根拠に立つものではないが、それにしてもこの企業群が主として農民（漁民をも含めて）出身者の営んだものであるということは、全面的に否定すべきものでもなからう。機帆船の主たる発祥地である瀬戸内海沿岸の、山と海とはさまれた多くの小村においては、しばしばこういう場合が見られる。

そうした小村においては農民といえども大した土地をもっているわけではなく、したがって、農家の二男、三男はどうしても他に職を見つけるよりほかなかった。かれらの行く道は大工・左官のような職人になることであったが、すぐに金儲けになることといえば、船乗りになるほかなかったわけである。そしてそのうちの堅実な人々は何年か間に金を貯えて船主になったのであり、この企業群のうちの多くの船主たちは、父ゆずりの船持ちは別として、多少の差こそあれ、こうした経路をたどったものと思われる。また、これらの船乗りは、土地の不足もあって、たとえ船が不況だといっても簡単に帰農することもできず、家族たちは殆んど家族送金のみで生活しているようである。⁽⁹³⁾

今ここに以上の一例として、少々時代はずれるが、昭和27年の建造機帆船

(93) 前掲「海上労働」「老船頭にきく」参照。

日本形船舶の衰退過程における日本海運業近代化の三類型（下条）

について、その資金の融資元を調べると、親類、知人によるものが全体の48.4%を占めており、頼母子講や銀行がそれに次いでいる。しかも所要資金の47.9%が自己資金であり、機帆船業の特殊性としての個人出資を語っている。⁽⁹⁴⁾

なお蛇足ながら、以上見て来た三つの企業群のそれぞれの特徴を表示するならば次の如くである。

企業群	第一群	第二群	第三群
船舶の発展過程	日本形船舶一…… ……一汽船	日本形船舶一…… —{西洋形帆船} —{あいのご船} ……一汽船	日本形船舶一…… ……一あいのご船一 ……{ひかれ船} ……{機帆船}
経営者	武士	商人	農民
出資者	幕府・藩・政府	民間	個人
航路	定期航路	不定期航路	内海不定期
近代化の時期	明治初期	明治中期	明治末期

本稿は主として、海運業にとっては根本的な意味をもつ船舶形式の発展を取扱った。内海もしくは沿岸を、風だけに頼りながら、のろのろと走っていた日本形船舶が、帆も張らず大洋を航走できる汽船に変わったし、一方においては小さな帆船、あるいはひかれ船が、風のあるなしにかかわらず、自分の発動機を動かして走るようになった。それだけでも、今までの帆かけ舟しか知らなかった船主たちにとっては、由々しい大事件であったにちがいない。ただそれがかれらの周囲で現実に行われ、その結果もしたがって徐々にしか見せられなかつ

(94) 日本海事新聞社「海事資料」昭和28年6月中旬号，11ページ参照。

(95) 「のろのろ」という表現には異論もある。日本形船舶の速度は相当なものであったという考証もなされている。朝日新聞昭和46年11月30日，石井謙治「千石船の帆走性能」を見よ。

たために、どうかその発展にとりのこされずについてゆけたというにとどまる。

いわゆる産業革命の海運における発現形態は、全体として帆船から汽船への発展にほかならないが、日本の場合、このいわゆる帆船よりももっと旧時代的な日本形船舶が、何よりもまず取り除かれねばならなかった。もちろん、日本形船舶の個々の生産力は無視してよいほど微々たるものにすぎなかったが、全体としての生産量は少くとも明治初期においては相当な重心をもっていた。こうした性格の日本形船舶が、やがて淘汰によって滅亡することは明らかであったが、それでも50年という長い間、こうした予想を裏切って存続したのである。先ず汽船により、さらに西洋形帆船により、そして最後にあいのこ船、あるいはひかれ船、そして機帆船によって、その宿命は次第に衰退への一途をたどった。

資本収支と為替相場に関するノート

井 川 一 宏

伸縮的な為替相場制度の下においては、国際収支の調整因として、為替相場が変化する。為替相場が動いて、貿易収支・資本収支が調整されるのであるが、一般均衡論的には、市場メカニズムを通じる種々の要因の相互作用の結果として、調整の大きさが決定される。

為替相場の動きと貿易収支の関係を直接的に分析するものとしては、部分均衡分析と解することのできる、弾力性アプローチがある。貿易収支を一般均衡的に、所得から支出を引いたものとしてとらえ、所得と支出の関係から貿易収支を分析するアプソープション・アプローチは、より全体的な枠組の中で貿易収支を位置付けるものである。

一方、為替相場の動きと資本収支の関係については、利子裁定とか為替投機に基づく短期資本移動の分析があり、それはやはり、部分均衡分析である。長期資本移動に関しては、間接投資の分析は、ポートフォリオ・セレクションの理論の応用、直接投資理論に関しては、企業経営論的な接近が興味深い、ともにマクロの観点からすると、一般均衡的な視点に欠けるものであろう。

本稿では、資本収支を一般均衡的にとらえ、その為替相場の動きとの関係を明らかにするのであるが、その場合、次のような枠組で考える。

資本収支は、貯蓄（所得から支出を引いたもの）から通貨保有の増加または減少分を引いたものである——ただし、政府証券新発行はないものと仮定する——。通貨保有の増加（減少）分は、外貨準備の増加（減少）に結びついてい

るとすると、その部分は国際収支の黒字(赤字)である。この点を重視して分析するマネタリー・アプローチを考慮すると、上でのとらえ方は、アブソープション・アプローチとマネタリー・アプローチの結合による分析ということになる。

完全に伸縮的な為替相場制度にあっては、外貨準備は一定であるので、国内の通貨供給が一定であるならば、所得から支出を引いたものは資本収支の赤字になり、それは貿易収支の黒字でもある。したがって、アブソープション・アプローチが、貿易収支ばかりでなく資本収支の説明にも重要であることは、これによってもわかる。為替市場に政府当局の介入がある場合には、その介入部分に対応して外貨準備が変化し、通貨供給が変化するので、マネタリー・アプローチの重要性が増すことになる。なお、為替市場が為替相場の変化で調整されるまでの不均衡状態では、為替相場の伸縮性が完全かどうかとは無関係に、マネタリー・アプローチの考え方は重要である。

以下、第Ⅰ節では、アブソープション・アプローチによって貿易収支を、第Ⅱ節では、マネタリー・アプローチによって国際収支を取扱い、第Ⅲ節では、それらの結合としての資本収支を検討する。

Ⅰ アブソープション・アプローチ

財市場の需給均衡が満たされると、所得(Y)から支出(E)——投資を含む——を引いたもの——それを貯蓄(S)とする——が貿易収支(T)に等しくなる。すなわち、

$$(1) \quad T = Y - E = S$$

したがって、均衡分析では、 T の大きさがどのようになるかは、 $Y - E$ がどのようになるかを知ればよいことになる。

貯蓄は、ここでは金融資産の増加と定義されているので、証券保有の増加

(K) と通貨保有の増加 (H) からなる。

$$(2) S = K + H$$

さらに、完全に伸縮的な為替相場制度において、国内の通貨供給量の新たな増加がない場合には H はゼロになり、自国政府の証券の新たな供給がないとすると K は外国からの証券の購入（負の場合には、証券の販売）になり、 K は資本収支の赤字を示すことになり、

$$(3) S = K$$

の関係が成立し、第(1)式と合わせると、 T と K は等しくなる。

(i) マーシャル・ラーナー条件

為替相場が変化すると、輸入品の国内価格と輸出可能財の国内価格の比である相対価格が変化する。その程度は、(a) 自国の財と外国の財の間の代替の弾力性、(b) 各国生産者の財の価格をコントロールする力（独占度）、(c) 輸入品価格に対する輸出品価格の連関（輸入インフレ）の程度、(d) 望ましい状態に調整するスピード、等に依存する。これらは、相互に関連しているが、貿易収支に対する効果の点からすると、それらは次の2つのチャンネルに影響する。1つは、一定の相対価格の変化が貿易収支に与える影響の程度であり、(a) と (d) がそれを規定する。もう1つは、相対価格の変化の最終的な値に対する影響の程度で、(b)・(c) がそれを規定する。

もう1つ、重要なものとして、輸出入契約の方法がある。価格を自国通貨で取決めるのか、外国通貨で取決めるのかという問題の他に、為替相場として、何を選ぶかである。為替相場が先行き下落すると予想される場合には、その取引の実行のラグを考えると、その予想価格を考慮して、現実の相場よりも低いところで契約がなされることになる。ただし、以下の分析では、その点に立入った分析は行わない。というのは、資本収支における同様の問題がより重要であって、それを取扱うことで本稿の目的である資本収支に対する分析として

は事が足るからである。

為替相場下落にもかかわらず、独占による価格維持とか輸入インフレの効果が強い場合には、交易条件はあまり変化せず、相場の反騰する（下落予想幅が小さくなる）と予想されている場合にはなおさら、貿易収支の改善は小さい。調整スピードが遅く、輸入財と輸出財の代替性が小さければ、交易条件の変化にもかかわらず、貿易収支の調整される大きさは少ない。実際にも、これらの要因が働いて、為替相場の変化が貿易収支に与える効果はあまり大きくないようである。

需要の変化・価格の変化に対して、供給量も変化する。輸入代替品の供給が弾力的に行われるならば、輸入品価格の上昇（下落）は大幅な輸入の減少（増加）につながる。供給の弾力性は、短期的には操業度に依存するが、長期的には産業構造の転換のコストに依存する。ただし、この産業構造の転換も長期的には、輸出と輸入それぞれに与える効果が相殺しあって、貿易収支全体にはあまり大きな影響を与えない点に注意する必要がある。

（ii）支出に対する効果

支出水準の変化は、輸入と輸出の両方のルートを通じて、貿易収支に影響を与える。国内の支出水準が高くなると、限界輸入性向を乗じただけ輸入増加につながることは言うまでもないが、一方では、輸出圧力を減少させる効果も考えられる。したがって、貿易収支がどのようになるかは、(a)経済の貿易依存度、(b)産業構造とその転換の容易さによって規定される。

国内の輸入品に対する需要が大きく、輸入代替的な産業の供給能力に余裕が無い場合には、支出の増加は、そのまま、輸入の増加に結びつく。どのようなものが輸入されるかは、その国が国際分業にいかに参加しているかに依存する。外国の市場をめざして生産活動を行っている企業は、国内の支出水準によって多少の影響をうけるとしても、支出の増加に対して、国内市場向けに生産

転換を行って輸出圧力を大幅に減少させることはないであろう。しかし、輸出向けから国内向けに生産の転換が容易な企業は、輸出圧力を減少させる方向に動く。ただ、先にもふれたように、長期的には、産業調整が貿易収支全体に与える効果はあまり期待できない。

さて、為替相場が下がった場合に、支出水準はどうなるであろうか。よく知られているように、ローセン＝メツラーの交易条件効果は、輸入品価格の上昇を通じる実質所得の下落によって、実質支出は増加するとされているが、実証的にはこの効果はあまり大きくなく、その方向も明確ではない。

一方、支出水準が所得水準と安定的な正の相関関係を持つことは実証的にも疑問の余地はない。為替相場が下落して、所得水準がどれだけ変化するかは、1つには総需要がどれだけ変化するか、もう1つにはその需要の変化を生産の調整がどれだけうめるかに依存する。完全雇用（利用）に近い水準で生産が行われている場合には、生産水準による調整が小さいことは言うまでもないが、生産手段に遊休があっても、価格水準の調整が速ければそれだけ、生産水準の変化は小さい。

ケインジアンの世界では、価格水準よりも生産水準の変化が調整の中心である。為替相場が下がると、輸出の増加と輸入の減少を通じて所得水準が上がり、その結果、支出は増加することになる——ただし、マーシャル・ラーナー条件は満たされていると仮定する——。限界支出性向が1よりも小さいところから、 $S = T$ の関係がもたらされる。

マネタリストの世界では、生産水準よりも価格水準の変化が主たる調整因である。為替相場が下がると、貿易収支の改善による超過需要が生ずるが、それは価格上昇による実質支出の減少によって調整される。 $S = T$ の関係は、所得変化（一定と考えても良い）よりも大幅な支出の減少によってもたらされる。その差は、通貨保有量が一定であるとする、外国からの証券購入に向かい、 $S = K$ を得る。貯蓄が変化するという意味では、フローの資本調整に入れられ

る。

この価格の変化が支出水準に影響するルートは、実質資産効果を通じてである。支出が実質資産と正の相関関係を持つことは容認されるであろうが、問題はその程度であり、もしその関係が小さいならば、調整に必要な価格変化は大きいであろう。なお、財市場の需給ギャップとは独立に価格が変化する部分もあるが、その効果は実質残高効果を通じて現われる。

支出水準はさらに、利子率にも依存する。特に投資は、利子率と負の相関を持つと考えられる。しかし、投資関数は、あまり安定的ではなく、したがって、支出関数の不安定な部分は主としてこの投資の不安定に依るものである。

Ⅱ マネタリー・アプローチ

一国全体の所得制約式を考えると、所得は支出と貯蓄に向かい、貯蓄の内容は証券保有と通貨保有の増加である。貯蓄は均衡では貿易収支に等しいので、次の関係を得る。

$$(4) \quad H = T - K$$

H は国際収支を、 $(-K)$ は資本収支を表わすと考えることができることは、すでにふれたところである。さらに、 H と通貨に対する超過需要の実質値との関係を示しておく必要がある。フローの決定をいかにするかという問題は、その期間内の行動で完全に処理できるが、ストックの決定（達成）は、長期間にわたるフローの行動の積重ねによって行われる。その場合、達成目標値と現実値との差をみながら、適正な調整スピードでフローの調整を行うと考える第一次接近は、現実からあまり離れたものではないであろう。ここでも、以下の分析では、 H はフロー調整部分として、通貨に対する超過需要の実質値に調整速度を乗じたものとする。

(i) 実質通貨供給

通貨供給量を一般物価水準で割ったものが実質通貨供給量である。為替相場を完全に固定するのでなければ、通貨供給量は金融当局の方針によってコントロールすることができる。固定相場制度の場合には、外貨準備の増減に対して、短期的にはそれを相殺する公開市場操作も可能であるが、長期的にそれが可能であるためには、その為替相場が均衡水準になければならない。

通貨供給量が与えられると、実質通貨量は物価水準に反比例する。為替相場が下がる場合、輸入品価格は上昇し、国内生産物価格も上昇する傾向が強いのので、実質通貨量は減少する。そのため、 H に対しては増加圧力となる。すなわち、為替相場の下落は実質通貨供給の面から、国際収支改善につながる。

実質通貨量の減少が、支出の減少を通じて貯蓄を増加することはすでに述べたが、その減少は、他方で証券から通貨への資産の転換をよびおこすであろうから、国際収支改善の圧力はその面からも生じることになる。なお、この点はさらに次節でふれられる。

通貨供給量の増加が、外貨準備とは無関係に高い率で行われると、国際収支の赤字を通じて外国に通貨増分を吸収させるか、為替相場の下落によって、その実質量を減少させる必要が生ずることになる。

(ii) 実質通貨需要

取引動機に基づく通貨需要の規定因として、所得水準が考えられる。為替相場が下って所得水準が上昇すると、それは通貨需要の増加につながり、国際収支に対する改善圧力になる。投機的動機に基づく通貨需要は、他の金融資産の収益率——利子率——に依存する。通貨と代替的な資産として、自国および外国の証券が考えられるが、それらの収益性は、自国証券についてはその利子率、外国証券についてはその利子率と為替相場の下落率を加えたものになる。

為替相場が下落した場合、証券市場で利子率がどうなるかは、所得の増加に

よる下落圧力と、為替相場下落予想幅の減少による上昇圧力のどちらが強いかによって決定される。したがって国際収支は、利子率が下落する場合には黒字圧力を、上昇する場合には赤字圧力をうけることになる。ただし、為替相場下落予想幅の減少をも考慮に入れると、全体としては、国際収支の黒字圧力につながる可能性が強い。利子率の下落は、通貨と証券の間の代替を、為替相場下落予想は、自国と外国の証券の間の代替をも起こす点に注意しておこう。

通常分析では、利子率と国際収支の関係は、利子率の変化による自国と外国の証券の収益率の差が資本移動に影響する点を中心である。しかし、通貨需要に対して変化をもたらさないような証券の国際的な代替は、国際収支に影響を与えない。なお、証券の供給が弾力的に行われる場合には通貨の供給の変化を通して H に影響する。

(iii) ストック調整

ストックの望ましい水準は、少しずつフローの積上げによって達成されることはすでに述べたが、最適な調整スピードは、調整にともなうコストと、制度的な要因によって規定される。

いかに国際収支の均衡——通貨の目標実質値を達成すること——が望ましいとしても、非常に短期間にそれをなすことには、種々の困難をともなう。まず支出を切り詰めるにも限度があり、長期間にわたる消費支出から得られる効用をなるべく大きくしなければならぬという制約を考えると、調整はゆっくりする方が望ましい。また、輸出産業と輸入代替産業の構成を変えるには、当然調整のコストをともなう。そのコストは、調整スピードが高くなると急激に増加すると考えられるので、その意味でも、調整スピードは遅い方が望ましいことになる。

しかしながら、調整スピードがあまりに遅いと、非常に長期間不均衡状態が

持続することになる。不均衡のコストも大きいので、ある程度すみやかに調整を行う必要がある。国際収支の調整においては、伸縮的な為替相場の場合には、為替相場の変化が実質通貨に対する超過需要を増加させることによって、フローの調整がなされる。為替相場の下落は、物価の上昇と利子率の低下と為替相場の予想下落率の減少と所得の増加などによって、実質通貨に対する超過需要を増加させるので、それに調整速度を乗じただけフローの調整——それは国際収支の改善でもある——がなされる。

固定為替相場制度の場合には、外貨準備の増加による通貨供給の増加を通じて、その超過需要の増加が満たされることになる。管理フロートの場合には、為替相場と通貨供給の両方の調整のミックスされたものになる。

Ⅲ 資 本 収 支

第(1)式と第(4)式から、資本収支は、

$$(5) \quad -K = H - (Y - E)$$

となる。したがって、実質通貨の保有増加と所得と支出水準の動きをみれば、資本収支の動きを知ることができる。すでに、 $H \cdot Y \cdot E$ の動きについては検討しているので、この節では、それらを総合して、 K の動きを説明する。

為替相場が下がると、物価水準の上昇が非常に大きくないかぎり、また、マーシャル＝ラーナー条件が満たされるかぎり、所得水準は上昇する。所得水準の上昇は、外国証券が下級財でないかぎり、その購入の増加につながる。所得の増加は、証券需要の増加を通じて利子率の下落につながるの、その外国証券の購入の増加の一部は相殺される。

為替相場が下って、国内物価が上昇して実質通貨量が減少すると、その望ましい値を達成するために支出の削減が行われる。証券の実質価値の低下を回復させる行動がとられれば、その支出の削減は資本収支の赤字につながる。もし

証券に対する実質値を問題にしないならば、証券から通貨への代替を通じて、資本収支の黒字につながる。この点は、単なる収益性と安全性だけではなく、通貨の取引需要に基づく保有をも考慮したポートフォリオ理論によって説明されなければならない。ただ、物価の上昇による証券保有の実質価値の低下は、通常証券価格の上昇（利子率の下落）によって相殺される部分が多いので、証券から通貨への代替というストックの調整による資本収支の黒字傾向が支配的であろう。

為替相場の予想下落率は、外国証券の収益性に関連があり、為替投機に基づく資本移動の主要な決定因である。安定的な投機の場合には、為替相場の下落は資本収支の改善に、不安定的な投機の場合には資本収支の悪化につながる。国際通貨制度がスムーズに運営されている場合には、投機は安定的である場合が正常であろうから、為替相場の下落は資本収支の改善につながるであろう。

最後に、為替相場の変化に対して、国際収支・貿易収支・資本収支の調整がいかになされるかをまとめておこう。為替相場が下落すると、マネタリスト的には、物価の上昇・実質通貨供給の減少を通じて、また、ケインジアン的には、所得の上昇（マーシャル＝ラーナー条件が満たされることを仮定）・実質通貨需要の増加を通じて、ともに国際収支の改善につながる。通常、陽表的にされることはあまり多くないが、為替投機に基づく通貨需要の増加も国際収支の改善要因である。

マーシャル＝ラーナー条件が満たされない場合や、国内物価の上昇が非常に小さい場合には——短期的にはとくにそうであるが——為替市場を調整するものとしての、その為替投機の役割は大きい。国際収支の改善が、貿易収支と資本収支でどのように分担されるかは、マーシャル＝ラーナー条件に関連する輸入需要の相対価格弾力性と、為替投機に基づく資本移動の大きさに依存する。輸入需要の価格弾力性が小さければ貿易収支の改善は小さく（悪化の可能性もある）、為替投機が小さければ資本収支の改善は小さい。

（参 考 文 献）

- [1] Agmon, T & A. Barnea, "Transaction Costs and Marketability Services in the Eurocurrency Money Market," *Journal of Monetary Economics*, Vol. 3, No. 3, July 1977.
- [2] Allen, W. A., "A Note on Uncertainty, Transactions Costs and Interest Parity," *Journal of Monetary Economics*, Vol. 3, No. 3, July 1977.
- [3] Anderson, R. K. & A. Takayama, "Devaluation, the Specie Flow Mechanism and the Steady State," *Review of Economic Studies*, Vol. XLIV (2), No. 137, June 1977.
- [4] Barnon, D. P., "Flexible Exchange Rates, Forward Markets, and the Level of Trade," *American Economic Review*, Vol.66, No. 3, June 1976.
- [5] Blejer, M. I., "The Short-Run Dynamics of Prices and the Balance of Payments," *American Economic Review*, June 1977.
- [6] Blejer, M. I., "The Monetary Approach to Devaluation: A Graphical Presentation," *Weltwirtschaftliches Archiv*, Band 113, Heft 2, 1977.
- [7] Brillembourg, A., "Purchasing Power Parity and the Balance of Payments: Some Empirical Evidence," *IMF Staff Papers*, Vol. XXIV, No. 1, Mar. 1977.
- [8] Casas, F. R., "Imported Inflation: The Case of Floating Exchange Rates," *Canadian Journal of Economics*, Vol. X, No. 3, Aug. 1977.
- [9] Currie, D. A., "Some Criticisms of the Monetary Analysis of Balance of Payments Correction," *Economic Journal*, Vol. 86, No. 343, Sept. 1976.
- [10] Day, W. H. L., "Flexible Exchange Rates: A Case for Official Intervention," *IMF Staff Papers*, Vol. XXIV, No. 2, July 1977.
- [11] Dunn, R. M., "Flexible Exchange Rates and Oligopoly Pricing: A Study of Canadian Markets," *Journal of Political Economy*, Vol. 78, No. 1, Jan/Feb. 1970.
- [12] Frenkel, J. A., "The Forward Exchange Rate, Expectations, and the Demand for Money: The German Hyperinflation," *American Economic Review*, Vol. 67, No. 4, Sept. 1977.
- [13] Fried, J., "Inflation-Unemployment Trade-offs under Fixed and Floating Exchange Rates," *Canadian Journal of Economics*, Vol. VI, No. 1, Feb. 1973.
- [14] Hahn, F. H., "The Monetary Approach to the Balance of Payments," *Journal of International Economics*, Vol. 7, No. 3, Aug. 1977.
- [15] Helpman, E., "Nontraded Goods and Macroeconomic Policy under a Fixed

- Exchange Rate," *Quarterly Journal of Economics*, Vol. XCI, No. 3, Aug. 1977.
- [16] Johnson, H. G., "The Monetary Approach to the Balance of Payments," *Journal of International Economics*, Vol. 7, No. 3, Aug. 1977.
- [17] Kreinin, M. E., "The Effect of Exchange Rate Changes on the Prices and Volume of Foreign Trade," *IMF Staff Papers*, Vol. XXIV, No. 2, July 1977.
- [18] Laursen, S. & L. A. Metzler, "Flexible Exchange Rates and the Theory of Employments," *Review of Economics & Statistics*, Vol. XXII, No. 4, Nov. 1950.
- [19] McCallum, B. T., "The Role of Speculation in the Canadian Forward Exchange Market: Some Estimates Assuming Rational Expectations," *Review of Economics and Statistics*, Vol. LIX, No. 2, May 1977.
- [20] McCormic, F., "A Multiperiod Theory of Forward Exchange," *Journal of International Economics*, Vol. 7, No. 3, Aug. 1977.
- [21] Schadler, S., "Sources of Exchange Rate Variability: Theory and Empirical Evidence," *IMF Staff Papers*, Vol. XXIV, No. 2, July 1977.
- [22] Shinkai, Y., "A model of Imported Inflation," *Journal of Political Economy*, July/Aug. 1973.

EECにおける労働者の 自由移動の制限

曾 國 雄

は し が き

- 一、労働者の自由移動の制限に関するEEC関係規定
 1. EEC条約第48条第3項にいう公共の秩序、公共の安全および公共衛生
 2. EEC理事会命令64/221の規定
- 二、公共の秩序および公共の安全に基づく労働者の自由移動の制限に関する加盟国の法規と判例
 1. 加盟国の関係法規
 2. 公共の秩序、公共の安全の規定に関する西ドイツの判例
- 三、労働者の自由移動の制限に関するEC司法裁判所の判例

は じ め に

EC加盟国の労働者は、EEC条約第48条の規定に基づき過渡期間の終了後、他の加盟国において自由に移動する権利、および雇用後更に雇用につくため、または雇用終了後加盟国内に滞在する権利を享有している。⁽¹⁾

しかしながら、上に述べた労働者の自由移動の権利は全く無制限に認められ

(1) EEC理事会規則1612/68の規定では、労働者が雇用後さらに他の雇用につくために、そのまま最初の雇用国に滞在する権利を認められなかった。この権利は、1970年EC委員会規則1251/70の公布によってはじめて認められたものである。上述の規則の内容については、Encyclopedia of European Community Law, c13-177, c13-270; P. Gissler, Das Europäische Sozialrecht, 1973, SS, 82, 115を参照。

ているものではない。即ち労働者の自由移動の権利は公共の秩序、公共の安全および公共衛生の理由により正当化された制限に服さなければならないと E E C 条約第48条第3項で明記されているのである。従来、労働者が加盟国の公共の秩序および公共の安全の違反で、その移動の自由が制限された事例が数多くあった。⁽²⁾ これらの事例は殆んど国内の裁判所の段階で処理されていた。E C 司法裁判所は1973年までは労働者の自由移動の制限に関する公共の秩序などの概念についての直接の見解を述べていなかったのである。

国家は通常、国際法上の特別の制限がない限り、外国人の自国への入国、滞在、移動などについて自由裁量で規定することができる。特に、外国人の自国の労働市場への流入が国内の経済・社会に対して大きな影響を与えるので、公共の秩序、公共の安全および公共衛生などの理由による外国人の入国、滞在移動制限は設けられているのが普通である。この場合、公共の秩序などに対する解釈の権限は国内の裁判所に属されている。もちろん、公共の秩序の解釈に対して、各国が一致した法学的見解を示すのは共同体条約の規定の実行において望ましいことである。E E C 条約第48条第3項にいう公共の秩序などの制限について、加盟国は国内法において原則上それに対して解釈を与えることができる。公共の秩序などの制限規定に対して E C 司法裁判所がその見解を示さない限り、その解釈は加盟国に任されることになる。したがって、場合によっては加盟国は公共の秩序などの理由をもって、労働者の自由移動を制限することもできるのである。

(2) 例えば、西ドイツの Wiesbaden 地方裁判所での Wiesbaden City v. Claudis Brulli 案件 (Landgericht, Wiesbaden, Nov. 14, 1964, Case 4T 427/66, C. M. L. Rep. 1968, p. 239), Baden-Württemberg の行政裁判所でのイタリア人滞在禁止案件 (Case IV 149/64, Verwaltungsgerichtshof, Baden-Württemberg, Dec. 23, 1965, C. M. L. Rep. 1971, p. 540) および1964年9月9日のBaden-Württemberg 行政裁判所のイタリア人滞在禁止事件 (Case III 460/64 C. M. L. Rep. 1971, p. 550) などがある。N. Elles, *Community Law through the Cases*, 1973, pp. 104, 114-115.

一方、EC司法裁判所は、EEC条約および共同体条約の規定を実施するための諸規則の適法性についての解釈の権限をもっている。そこでもし、公共の秩序などの制限規定に対して、EC司法裁判所が加盟国の裁判所の見解と違った見解を判示することがあれば、ECという共同体の法の形成の見地から、加盟国の裁判所も、EC裁判所のその見解にしたがわなければならないのである。1973年EC司法裁判所は、*ran Duyn v. Home Office* 案件において、はじめて、労働者の自由移動の制限の理由となる「公共の秩序」の概念について判示を下した。EC裁判所は「公共の秩序」について、どのような判決を下したかは、労働者の自由移動にとって大きく影響を与えているのである。したがって、本稿では、1973年以後EC司法裁判所で、労働者の自由移動の制限の理由となる「公共の秩序・公共安全」に関しての幾つかの判例を通じて検討してみたいと思う。

一．労働者の自由移動の制限に関するEEC関係規定

1. EECにおいて、労働者の自由移動および自由移動の制限についての規定は、第48条で次のように規定されている。

第48条

(1) 労働者の自由移動は、共同体内において遅くとも過渡期間の終りまでに確保される。

(2) この自由移動は、雇用・報酬その他の労働条件に関して、加盟国の労働者間の国籍に基づくすべての差別待遇を撤廃することを意味する。

(3) 自由移動は、公共の秩序・公共安全および公共衛生の理由により正当化される制限を留保して、次の権利を含む。

- a 実際に出出を受けた雇用に応ずる権利
- b このため、全加盟国の領域内を自由に移動する権利

c 国内労働者の雇用を規制する法令および、行政規則にしたがって雇用につくため、加盟国内に滞在する権利

d 加盟国の領域内で雇用についた後、委員会の定める実施規則に規定される条件でその領域内に居住する権利

(4) 本条の規定は、行政機関における雇用に対しては適用しない。

もちろん、本稿で言及している「公共の秩序・公共の安全および公共衛生」についての制限規定は、OECD、ヨーロッパ理事会およびベネルックス経済同盟の決議あるいは条約の中にも見られる⁽³⁾。しかし、上述の諸国際機構の場合は「公共の秩序」の解釈についての権限は完全に加盟国に委ねられている。EEC条約およびその実施法規の場合の解釈については、EC司法裁判所がその権限をもっており、条約規定あるいは実施法規が加盟国において直接効力を発生する場合は、それに抵触した国内法あるいは法解釈は改正または訂正されねばならないのである。⁽⁴⁾

2. 労働者の自由移動の制限に関連して、上述のEEC条約第48条第3項の規定のほかに、1964年EEC理事命令64/221号（公共の秩序・公共の安全および公共衛生の理由に基づき正当化された加盟国国民の移動および居住に関する

(3) 例えば、1956年12月7日OECE理事会第231回議で採択された「加盟国の国民の雇用統制」第9条（Handbuch für Europäische Wirtschaft, Band 5, 1958, VI, A26, S. 31）、1959年12月13日ヨーロッパ理事会の採択した「ヨーロッパ居住協定」第1条（Bundesgesetzblatt 1959, Teil 2, S. 997）、ベネルックス経済同盟条約第55条（European Yearbook.Vol. V, p. 167）。

(4) 加盟国におけるEEC法の適用の問題については、本稿ではそれを論じない。EEC条約の実施法規である理事会および委員会の規則（Verordnung）、命令（Richtlinie）および決定（Entscheidung）の効力についてはEEC条約第189条がそれを規定している。なお、EEC条約第48条にいう労働者の自由移動の内容については、本稿ではそれを論じないが、拙稿「ヨーロッパ共同体における労働者の自由移動」、神大経済経営研究年報第26号を参照されたい。

特別措置の協力に関する命令）も公共の秩序などによる制限の特別措置の協力⁽⁵⁾についての規定を設けている。

命令64/221号第1条は、この命令は被雇用者、自営業者およびサービスの提供者としての活動を行行使するために、共同体の他の加盟国へ居住し、または移動をしようとする者、配偶者、および21才未満の子女ならびに本人および配偶者の扶養する尊属⁽⁶⁾に適用すると規定している。第3条第1項は、公共の秩序・公共の安全および公共衛生に基づき採られた措置は専ら当該外国人の個人的行為に基づいているものでなければならないと定め、そして、第3条第2項は、以前の刑事上の有罪判決それ自体がそのような制限措置を採るための理由になつてはならないと定めている。第3条第3項は、入国および滞在に関して使用されている身分証明書やパスポートの期限の満了は国外退去を行行使するための理由になつてはならないと定め、第4項は、身分証明書やパスポートを発行した加盟国は、たとえ、滞在期間が残り僅かであつて、あるいは所持者の国籍に疑問があつたとしても、所持者の再入国を許可しなければならないと規定している。また、同命令の中で第1項の滞在許可証の許可あるいは拒否の必要なる手続に関する条文がある。例えば、第5条は滞在許可証の申請に対する決定の期間⁽⁷⁾を定めており、第6条は、当該加盟国の安全の利益に反するものでない限り、公共の秩序・公共の安全および公共衛生に基づく制限措置の理由は当該個人に通知しなければならないと定めている。また、入国に関する決定、滞在許可証の発行または更新の拒否、または国外退去などの救済については、自国民と同

(5) この命令は、単に「労働者」の自由移動の制限に関するものだけでなく、加盟国国民の他の加盟国での「居住の権利」（例えば自営業主）、「サービスの提供者」にも関係するもの（EEC条約第56条2項、第66条を参照）である。

(6) 命令64/221第1・2条、規則1612/68第10条。

(7) すなわち、第1回目の滞在許可証の許可または拒否は6カ月以内に決定を下さなければならないこと、滞在許可証の申請中、その加盟国での暫時滞在が認められていることである。

様な待遇を他の加盟国国民にも与えなければならないと第8条に規定されている。さらに、第9条第1項の規定によれば、裁判所へ控訴する権利がなく、またはその控訴が単に当該決定の適法性に関するもの、または決定の中止の効果をもたない場合には緊急の場合を除いて、当該個人が当該加盟国の規定している国内法としての弁護、援助あるいは陳述の権利を享有する前に当該加盟国の行政機関からの意見（opinion）が得られるまでは、滞在許可書の更新拒否または当該加盟国からの国外退去命令の措置は採られてはならないとなっている。また、ここにいう行政機関とは必ずしも滞在許可証の更新拒否または国外退去命令を発したのと同じ機関と一致する必要がない。

さらに、同命令の附録では、公共衛生に影響を与える疾病、および公共の秩序と公共の安全に影響を与える疾病および廃疾についての規定が設けられている。すなわち、

A 公共の衛生を危うくする可能性のある疾病は、

1. 1951年5月25日、WHO（世界保健機構）の国際保健規則第2号にリストされている検疫対象となる伝染病
2. 現状の下で、または進行の傾向を示している呼吸系統の結核
3. 梅毒
4. 本国の国民の保護のために規定しているその他の伝染病または伝染性をもつ寄生虫病

B 公共の秩序・公共の安全を害する虞れのある疾病および廃疾

1. 阿片常習者
2. 深度の精神錯乱、激昂（agitation）、譫言（delirium）、幻覚（hallucination）、または混乱（confusion）に伴う明白な心理的錯乱の状態。

もちろん、上に掲げた疾病および廃疾は、公共の秩序・公共の安全および公共の衛生を害する虞れのあるすべてのものではない。附録に掲げた疾病に類似したものであればこれに該当するものとなるのである。しかし、注意しなければ

EECにおける労働者の自由移動の制限（曾）

ならないのは、上に述べた疾病が単に入国または最初の滞在許可申請の際に適用されるのであって、滞在許可証の発行後に発生した疾病が滞在許可証の更新拒否または国外退去の正当理由にならないという点である(第4条)。この命令64/221の規定は、その後、命令72/194 および 75/35の公布によって、さらに他の加盟国において雇用終了後または営業活動終了後その国においてそのまま滞在する労働者または自営業主の場合にも拡大されるようになった。

以上は、EEC条約に規定されている労働者の自由移動の制限理由となる公共の秩序・公共の安全 および 公共衛生に関して理事会命令64/221の規定である。換言すれば、これが加盟国がこれらの制限理由をもって労働者の自由移動に対して制限を加えるに当たってのEEC理事会の注文である。

二．労働者の自由移動の制限に関する加盟国の法規と判例

1. 上に述べたように、労働者の自由移動が公共の秩序・公共の安全および公共衛生に違反した場合に、加盟国はそれに対する制限を加えることができるとなっている。一方、EECは、加盟国のこのような制限措置に対して一つの尺度(命令64/221)を設けている。加盟国はこの尺度の範囲を超越してはならないのである(しかしながら、「命令」は「規則」の場合と違って、本来は加盟国がこの命令に基づいて国内立法を制定しないかぎり、原則上加盟において直接効力を生じないのである。ただし、この命令64/221は、後述の如く、加盟国において直接効力を生じていると判示されている)。

公共の秩序および公共の安全に関連して、西ドイツ、フランスおよびイギリスでは、次のような規定が設けられている。

A 西ドイツ

西ドイツ外国人法 (Ausländergesetz, 1965年4月28日制定)⁽⁸⁾

(8) Bundesgesetzblatt 1965, IS. 353.

第6条（政治活動）

1. 外国人は、ドイツ連邦共和国基本法によりドイツ人に留保されている基本権でない限り、すべての基本権を享有する。

2. 公共の安全ないし秩序の攪乱を防止するため、若しくはドイツ連邦共和国における政治的意思形成の侵害を防止するため、またはドイツ連邦共和国のその他の重大な利益のために必要であるときは、外国人の政治活動はこれを制限または禁止することができる。

3. 外国人の政治活動は、次の各号の一に該当する場合は許されない。

(1) 国際法と両立しえないものであるとき。

(2) ドイツ連邦共和国の自由民主的な基本秩序を危うくするとき。

(3) 本法適用地域外にある政党その他の団体・組織または運動で基本法の原理である自由民主的な基本秩序と両立しないものを支援する目的を有するとき。

第10条（強制退去）

第1項の各号の一に該当する外国人は、これを強制退去することができる。

(1) ドイツ連邦共和国の自由民主的な基本秩序または安全を危うくするとき。

(6) 滞在関係法規に違反するとき。

(11) その他の理由により本人の在留がドイツ連邦共和国の重大な利益を害するとき。

通常滞在許可は、その外国人の在留がドイツ連邦共和国の利益を害さないときに与えられる。外国人の存在がドイツの利益を害するというのは、一般には外国人法第10条第1項に基づき強制退去が正当化された事実が存在する場合をいう。その他の場合でドイツの利益を害する結果となり、滞在許可が拒否されることもあるが、外国人法第10条第1項第11号と異なり、「重大な利益」が害

EECにおける労働者の自由移動の制限（曾）

されるということは必要でない。外国人の存在によりこれらの利益が危うくされると思料されるか、または相当の根拠のある疑いがあるには、ドイツの利益が害されたとみなされるのである。⁽⁹⁾

しかし、外国人法は西ドイツにおける外国人に対する一般的な規定である。EC加盟国の国民の西ドイツでの入国および滞在については、EEC理事会規則1612/68および命令68/360と64/221が公表されているので、西ドイツはこれらのEEC条約およびその実施法規の実行のために、「EEC加盟国の国民の入国および滞在に関する法 Gesetz über Einreise und Aufenthalt von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft-Aufenth G/EWG, vom 22. Juli 1969⁽¹⁰⁾」を公布した。この法律第12条は、加盟国国民は公共の秩序および公共の安全の理由に基づき正当化された制限措置によって国外退去されることができ、またその滞在が西ドイツの重大な利益に反する場合も同様であると定めている。

B フランス

外国人のフランスにおける入国および在留に関する1945年11月2日のオルドナンス（政令）第45—2658号⁽¹¹⁾第23条（強制退去）は次のように規定している。

第23条（強制退去）

フランスにおける外国人の在留が公共の秩序または安寧に対する脅威となる場合には、内務大臣は命令により当該外国人に対し強制退去を宣告することができる。

(9) 外国人法実施のための一般行政規則 (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Ausländergesetz-AuslGVvw, vom 7, Juli 1967, Gemeinsames Ministerialblatt S. 231)§ 2-4.

(10) Bundesgesetzblatt 1969, IS. 927.

(11) “Ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945, Relative à l'entrée et au séjour des étrangers en France,” Code administratif, 1972, p. 498.

C イギリス

イギリス外国人法(移民法, 1971年)

第3条(規制および管理の一般条項)

5. パトリアルでない者(即ち外国人)は、次に該当する場合には、連合王国より強制退去させられる。

(b) 国務大臣がその者の強制退去は公共の利益(public good)に資すると判断した場合。

第15条(強制退去に対する異議申立)

3. 強制退去命令の根拠が公共の利益に資する場合、国家の安全若しくは連合王国と他の国との関係における国益となる場合、またはその他政治的な理由に基づく場合に該当する者は、当該強制退去命令に対して異議の申立を行う資格を有しない。⁽¹²⁾

このように“公序および公安”について上述の三国はそれぞれの法規定を設けており、それに対する判断の基準は言うまでもなく政府当局の自由裁量に委ねられているのである。

一方、“ordre public”の用語は、イギリスに適用されている条約テキストでは“public policy”として翻訳されている。この public policy のもつ意味は、Simmonds の考えによれば、イギリスの Common Law に使われている public policy の概念とは一致していないと指摘されている。というのは、EC理事会命令64/221の第2条(2)、第3条(1)―(3)および第5条(2)に規定されているように“grounds of public policy”とは、当該個人の個人的行為に基づいて判断すべきものであって、経済的な目的に基づいて判断すべきものではないと規定しているからである。またEEC条約にいう「公共の秩序」とは、イギリス移民法(1971年)にいう「公共の利益」“public good”ほど広義

(12) 坂中英徳「今後の出入国管理行政のあり方について」, 「外人登録」, 1976, No. 210, p. 20.

⁽¹³⁾
に解釈されてはならないと言われる。

このほか、ベルギーでは1965年12月21日の「外国人の入国および滞在の条件に関する勅令 (royal arrêté)」第2章第2条2・3項、1952年3月28日の外国人管理法第3条3項などでは、公共の秩序・公共の安全および公共衛生に違反した外国人の入国拒否と国外退去が規定されている。EC加盟国の国民に対しては、西ドイツのような特別法規が設けられていない。しかし、ベルギーでは、国際法が原則上国内法に優越するということは一般的な見解であり、したがって、EC加盟国の国民の入国および滞在に関して、国内法規が上述のEEC条約規定とその実施法規に抵触する場合には修正されなければならないのである。⁽¹⁴⁾

イタリアにおいては、EEC理事会命令64/221の内容を国内法として実施するために、1965年12月30日の大統領令 (Decreto del Presidente della Repubblica) 第1656号が公布された。この大統領令の内容は命令64/221のものを踏襲しており、特に公共の秩序および公共の安全の概念は拡大解釈されてはならないと定められている。⁽¹⁵⁾

ルクセンブルグでは、1972年3月28日に新しい外国人法が公布され、また同じ日に、EC加盟国の国民の入国および滞在に関する特別法規が公布された。これらの法律によれば、すべての外国人のルクセンブルグ入国および滞在は、公共の秩序・公共の安全および公共衛生の理由によって拒否され、国外退去されることのできるとなっている。⁽¹⁶⁾

また、オランダにおいては、1965年1月13日に新しい外国人法が公布された。⁽¹⁷⁾

(13) K.R. Simmonds, "Immigration Control and the Free Movement of Labour," *The International and Comparative Law Quarterly* (I. C. L. Q.), 1972, Vol. 21, p. 316.

(14) Wolfgang Bongen, *Schranken der Freizügigkeit aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit im Recht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft*, 1975, SS. 134-135.

(15) *Ibid.*, S. 137.

(16) *Ibid.*, SS. 137-138.

(17) *Ibid.*, S. 139.

2. 一方、西ドイツの Wiesbaden 地方裁判所は、The City of Wiesbaden v. Claudis Barulli 案件の中で、「公共の秩序（öffentliche Ordnung）」とは共同体法の概念であって、共同体加盟国の国内刑事法に使われている公共の秩序の概念とは一致する必要はないと述べている。また、西ドイツの Baden-Württemberg 行政裁判所は、あるイタリア人の在留禁止の案件の中でも、E E C 条約第48条にいう「公共の秩序」とは通常ヨーロッパ大陸国家に使われている意味で広義に理解されねばならず、公共の秩序違反の構成要件は必ずしも当該外国人が重大な犯罪を犯したことを必要とせず、本件のように、当該イタリア人は 400DM に相当する一箱の玩具を盗んだことによって 6 週間禁錮の窃盗犯として宣告されたこと、以前（1957年）にもスイスで数回の窃盗罪の前歴があることなどの理由で、将来にも西ドイツの法律を犯す虞れがあるので、その行為は公共の秩序違反に当たると判示している。更に、あるイタリア人労働者が西ドイツにおいて所管警察当局に対してその住所および職場の移転を登録しなかったこと、また、パスポート所持規定に違反したことによって、E E C 条約第48条 3 項および第56条 1 項（居住の権利）にいう公共の秩序および公共の安全の規定に違反したと判示された案件もある。⁽¹⁸⁾

オランダにおいては、外国人が婦女暴行・窃盗および傷害致死（18か月の禁錮刑）暴力団員（しかもその本国においても多くの罪を犯した）という理由で、そのオランダでの在留を拒否された判例がある。

上述の西ドイツとオランダの外国人強制退去の判例をみると、公共の秩序および公共の安全に対する西ドイツの考え方は非に広い意味で解釈しているように見受けられる。外国人は外国人登録を怠ったときでも西ドイツにおいて公共の秩序および公共の安全の違反に当たると判断され強制退去させられるからである。

このように、E E C 条約に規定されている公共の秩序および公共の安全は、

(18) 注②を参照。

加盟国において必ずしも一致した解釈が得られていない。しかしながら、上述の命令64/221の規定からみれば、明らかにEEC条約には公共の秩序は狭義に使われるべきである。

三．労働者の自由移動の制限に関するEC司法裁判所の見解

しかしながら、「公共の秩序」とは全く無制限に解釈されうるものではない。先ず条約自体は、この「公共の秩序」が正当化された（justified）ものでなければならずと規定しており、また、命令64/221も公共の秩序の適用範囲を限定している。また、EC司法裁判所（以下、EC裁判所と略す）も、この公共の秩序という加盟国に認められた免責条項の適用が狭義に解釈されるべきであると述べている。

「公共の秩序」の概念に対して制限的な態度を示したEC裁判所の最初の判例としては、イタリア政府の執った豚肉輸入一時停止措置をめぐるEEC委員会对イタリア政府の案件（Case 7/61）⁽¹⁹⁾が挙げられる。この案件の中でイタリア政府は、イタリアの執った豚肉輸入一時停止措置の背景にはイタリアの国内市場が危機に陥っているため、したがってEEC条約第36条に定められている公共の秩序の理由により正当化された制限措置であると主張した。これに対して、EC裁判所はEEC条約第36条の規定が同条約第226条の規定と異なり一般的な保護措置規定を設けていないので、加盟国が一方的に輸入の数量を制限し、または禁止することは公共の秩序の理由により正当化された措置とは言えないと判示した。⁽²⁰⁾

しかし、労働者の自由移動に関して、「公共の秩序」という免責条項がEC

(19) Case 7/61, Dec. 19, 1961, Re Quantitative Restrictions on Imports of Pork Products into Italy: EEC Commission v. Italian Government, C. M. L. Rep. 1962, p. 39.

(20) Ibid., p. 59.

裁判所の判例に出たのは3年前（1974年）のことである。以下において1974年に起きた Van Duyn 案件（Case 41/74）を通じて、またその後の類似した案件を通じて、「公共の秩序」の概念に対する EC 裁判所の見解をみることにしよう。

1. Van Duyn Case ⁽²¹⁾

この Case は EC 裁判所が公共の秩序の概念に対してはじめて下した共同体法（EC 法）の判例である。

オランダ人女性 Van Duyn は、本部をイギリスに置いているカリフォルニアの Scientology 教会の幹旋 ⁽²²⁾のもとでイギリスの East Grimstead にある Scientology 教会の秘書としての雇用につくためにイギリスに入国しようとした。ところが、彼女の入国が1973年5月9日に Gatwick 空港でイギリスの出入国管理局によって拒否された。その理由は、イギリスに入国して Scientology 教会の雇用につくことが望ましくないという政府の考えによるものである。これは、空港通関のインタビューの中で彼女が Amsterdam の Scientology 教会で6カ月間勤めたこと、また Scientology の修業にも通っていたことを洩らしたことに起因したのである。

イギリスの移民局のこの入国拒否の決定は、1968年7月25日、当時の厚生大臣は下院の演説の中で、Scientology 教会の活動が非哲学的な崇拜で、社会的に有害なものであり、外国人がそこで雇用されるならば、その労働許可証は認められず、しかもその教会での修業を勉強する外国人が学生として扱われないという政府の意見を述べたことに由来するものである。

ところで、Scientology 教会の活動はイギリスにおいて特に違法行為として

(21) Yvonne Van Duyn v. Home Office (Preliminary ruling requested by the Chancery Division of the High Court of Justice, England), Case 41/74, Dec. 4, 1974, European Court Reports (E. C. R.), 1974, p. 1337; C. M. L. Rep. (1975)1, p. 1.

(22) Scientology 教会はアメリカに発祥した組織で、イギリスにおいては Grimstead, Sussex 各地でその学院を設けて活動している (E. C. R.(1974)p. 1339.)。

取締まれておらず、イギリス国民も自由に Scientology を研究、実践したり、またはその組織の中で勤めたりすることもできるのである。

結局、Van Duyn は、イギリスの高等裁判所に対して上述の入国拒否決定が違法であることを宣告するよう提訴した。彼女の主張するところの根拠は、EEC条約第48条、理事会規則1612/68および命令64/221にある。そして、問題は高等裁判所からEC裁判所の先決判決を求める形でEC裁判所に移された。これらの争点は、まずはEEC条約第48条および命令64/221第3条第1項の規定が加盟国の国民に直接に拘束力を生ずるかどうかということ、次にこれらの法規定の解釈によれば、加盟国は次の事実を当該外国人の個人的行為として認定する権限をもつかどうかということである。すなわち、(a)加盟国は当該団体または組織の活動が国内法では違法ではないが、それを公共の秩序に違反すると考え、そして当該外国人がその団体または組織に関連しているという事実、(b)加盟国の自国の国民がその団体または組織の雇用につくことが国内法では禁止されていないが、外国人がその団体または組織の雇用につこうとするその事実である。

EC裁判所は、まず、第48条の規定が加盟国において直接効力を有し、加盟国国民もこの規定に関する事項を、EC委員会对フランス政府の所謂フランスの商船船員案件に示したEC裁判所の判決と同じように、国内裁判所に提訴する権利を有すると判示した。第48条第1項および第2項の規定は、加盟国に対して条約に規定されている事以外の措置を採ってはならないという明確な義務を課しており、また同規定の実行に関して自由裁量権を与えていない。また、

(23) Case 167/73 [1974] E. C. R. P. 359; [1974] 2C.M. L. Rep. p. 216. この案件では、EC委員会は、フランス船員法の中で、フランス籍船の船員がフランス国籍を有するものに限るという規定（ただし、甲板上の一般的な雇用はフランス人3対外国人1の割合で認められている）がEEC条約第48～51条の規定に違反するとしてEC裁判所に提訴した。結局、EC裁判所は、フランス政府のこの規定がEEC条約第48条にいう労働者の自由移動の規定に違反するものとしてEC委員会の主張を認めたのである。

第48条第3項に定められている制限は司法上の管轄からの免責を認められておらず、同条第1項および第2項の直接効力からの逸脱をも認められていない。すなわち、加盟国はE E C条約に規定されている基本的原則の範囲を制限してはならないということである。

また、E C裁判所は命令64/221第3条第1項（前述参照）の規定が加盟国において直接効力を有することを認めた。同命令第3条1項は直接効力の要件を明示している。すなわち、同項の中で如何なる例外または条件にも服しないこと、および共同体機関あるいは加盟国に如何なる干渉をも必要としないという義務を付けているからである。更に、共同体法の基本的原則からの逸脱の条項と同様に、その条項によって影響されている個人の法的確信は、当該個人がその条項を国内裁判所に提訴しうることを必要とするのである。

次に、E C裁判所は、雇主との関係自体が命令64/221第3条1項にいう個人的行為に当るかどうかについて見解を示した。同裁判所の見解は肯定的である。すなわち、個人の過去の関係が通常共同体内での自由移動の権利を否定されるような正当な理由にはならない。しかし、ある団体または組織の活動に参加し、またその目的あるいは企図に一致することを反映するような個人の現在の雇主との関係は当該個人の自由意志に基づく行為と見做され、依って該当規定に定められている個人的行為に相当する、と述べている。

また、Scientology 教会の活動がイギリス法の下では違法ではないが、イギリス政府は外国人による当該活動を公共の秩序に違反すると認定することについては、E C裁判所は、公共の秩序の概念は共同体条約の文脈において、特にそれが労働者の自由移動の基本的原則から逸脱する場合には、狭義的に解釈されねばならず、したがってその範囲については、加盟国が共同体機関のコントロールをうけずに一方的にそれを決定することはできないと述べ、しかしながら、公共の秩序の概念によることを正当化するための特別事情が国々によって、また時期によって異なるので、この場合、国内の権限ある機関に、共同体

条約によって課されている範囲内での自由裁量の権限を与える必要がある、と述べている。⁽²⁴⁾そして上述の事実からして、加盟国の関係機関は当該教会組織の活動についての政府の立場をはっきり示していたし、またこれらの活動に対する行政措置をも執っていたので、加盟国は、公共の秩序の概念によって正当化される前に、たとえこのような措置を執ることが、この場合には適当なものとは考えられなくても、当該活動が違法であると決める必要はないのである。

更に、EC裁判所は、正当化された公共の秩序の制限措置が適用される場合には加盟国は外国人による自国への入国および滞在に対して拒否することができ、また、国際法の原則として、⁽²⁵⁾EEC条約は、加盟国間の関係において、加盟国が自国民の入国および滞在を拒否することが禁止されていることを無視して設定されることはできない、と述べている。換言すれば、加盟国は自国民に対して制限を課していない場合でも、この公共の秩序という免責条項を適用することができるということである。

しかしながら、入国および滞在に関して公共の秩序などに基づく自国民と外国人との間の差別待遇の可能性は、本来はEEC条約第48条第3項に認められているものである。ただ、入国および滞在に関して自国民と外国人との間の差別待遇の存在については、EC裁判所は、それは加盟国が自国民の入国および滞在を合法的に拒否することはできないという国際法の原則に依るからであると解釈しているように見受けられる。しかしながら、このような自国への入国および滞在の権利は、世界人権宣言第13条2項ヨーロッパ人権条約第4議定書第3条、市民のおよび政治的権利に関する国際規約第12条4な項などに見られるが、現実に慣習国際法はこのような権利を認めているかどうかは甚だ疑いものである。同様な活動に関して、自国民がそれを行っても国内法に違反しない

(24) この自由裁量権の行使は、後述の Case にも示されているように、合理的に (reasonably) 行使されねばならないと言明されている。

(25) どのような国際法の原則に基づいているかは明示されていない。

のに、外国人がそれを行った場合はその国の公共の秩序に違反することになるという解釈は、上述の同裁判所の判決「E E C条約第48条3項の免責条項は司法上の管轄からの免責を認められていないし、また同条第1項および2項の直接効力の適用からの逸脱をも認められていない」「公共の秩序の概念は狭義的に解釈されるべきであり恣意的な手段として使われてはならない」などの精神に反し、明白な法的根拠を示していない曖昧なものであると言えよう。

確かに、西ドイツの「E E C加盟国国民の入国および滞在に関する法」⁽²⁶⁾ (Aufenth G/EWG) 第12条では、加盟国国民は公共の秩序・公共の安全および西ドイツの国家の重大な利益に反する理由によるのみ、入国拒否、国外退去させられることができるとなっている。また外国人法 (Ausländergesetz) 第6条に掲げるような政治活動（前記参照）も国外退去の理由となる。更に、同法第10条1項にいう外国人の活動が西ドイツの自由民主的基本秩序あるいは公共の安全に反する場合は国外退去に命じられることもできるとなっている。しかしながら、このような西ドイツの法規定自体にも、その解釈がまちまちである。現段階ではE E C条約第48条3項にいう免責条項の法解釈の参考になることができないのである。孰れにせよ Van Duyn Case ⁽²⁷⁾ を通じて、E E C条約第48条および命令64/221第3条1項の規定が加盟国において直接効力を有することをE C裁判所に確認され、加盟国の労働者は自由移動に当って加盟国より公共の秩序などの理由によって制限をうけた場合には、加盟国の裁判所を通じてE C裁判所の見解（先決判決）を聞くことができるようになり、労働者に対するE C法の保護はさらに明白に示されていると言える。

(26) Aufenth G/EWG vom 22 Juli 1969, Bundesgesetzblatt, 1969, Teil 1, S. 927.

(27) 現にVan Duyn はイギリスにおいて Scientology 教会で勤めることを認められている。B. Sundberg-Weitman, Discrimination on grounds of Nationality, 1977, p. 232.

2. **Bonsignore v. Oberstadtdirektor der Stadt Köln Case**⁽²⁸⁾

この Case は、イタリア人労働者が一般的防止の目的という理由で西ドイツ政府によって強制退去させられるべきかどうかに関するものである。実は、西ドイツの裁判所間でも、前述の1969年の加盟国国民の滞在法（Aufenth G/EWG）第12条の解釈および命令64/221第3条との適合法について相異った見解が示されていた。Kassel の行政裁判所および Münster の上級行政裁判所はともに、一般的防止の動機が共同体の国民の強制退去の理由にはならないと判示しているのに対し、Manheim の行政裁判所および西ドイツ連邦行政裁判所（Bundesverwaltungsgericht）はそれと異った見解を示し、しかも命令 64/221 の関係規定を EC 裁判所の先決判決に付記することを拒否したのである。⁽²⁹⁾

連邦裁判所は、あるイタリア人の窃盗罪の案件の中で、Aufenth G/EWG 第12条の構成要件がこの案件には成立しており、というのは、この強制退去が公共の安全のため防止的効果を有するからである、と述べている。また同裁判所は Aufenth G/EWG 第12条3項1号の規定自体の意味が明白であり、命令 64/221 第3条1項の理由による狭義的解釈に服する必要はないと述べている。⁽³⁰⁾

Bonsignore Case の場合は、このイタリア人労働者は拳銃の操作中、彼より14歳年上の兄弟を傷害致死させた事件である。彼は過失致死罪の有罪判決を受けた。彼の強制退去は Köln の Oberstadtdirektor によって命ぜられた。その理由は、1965年の外国人法第10条1項および Aufenth G/EWG第12条の

(28) Case 67/74, [1975] E. C. R. P. 267; [1975] I. C. M. L. Rep. p. 472.

(29) [1975] E. C. R. p. 315.

(30) Aufenth G/EWG 第12条1項は、加盟国の国民は公共の秩序、公共の安全の理由によるのみ強制退去され、あるいはその滞在が西ドイツの重大な利益を危うくする場合にのみ強制退去させられることができると定めている。また同条3項1号は、強制退去が当該外国人の個人的行為に基づいているのみ行われると規定している。

規定によるとした。**Bonsignore**はこの強制退去命令を Kölnの上級行政裁判所に提訴し、同裁判所は、一般的防止の理由に基づく強制退去が命令64/221第3条1項および2項の規定に適合しているかどうかについて、EC裁判所の先決判決を求めたのである。

EC裁判所の判決は命令64/221の目的に照して第3条1項および2項の規定を解釈し、この規定は加盟国による公共の秩序などによる措置の適用を共同体内の「人」の自由移動の基本的原則と一致させるために公共の秩序および公共の安全に基づきEEC条約によって正当化された整合的 (co-ordinate) 措置でなくてはならないと示し、当該案件でEEC条約の適用において加盟国国民間のあらゆる差別待遇の撤廃を示した。同裁判所は、このような見地に立って、第3条は共同体の加盟国の国民に対して公共の秩序および公共の安全に基づいて執られた措置が当該個人の案件に関係のないものに基づいていることによって正当化されることはできないと述べ、人の自由移動に関する規則からの逸脱が例外的なものであり、それが厳格に解釈されるべきであって、個人的行為の概念は強制退去命令が当該個人の犯した公共の安全の違反のためにのみ行われなければならないのであって、一般的防止の目的のために行われるものではないと判示している。

このように、**Bonsignore Case** の中で示したEC裁判所の見解によって、西ドイツにおける他の加盟国の国民の地位は前より改善されていることになり、前述の **Van Duyn Case** の内容よりもEC裁判所の見解は一步前進したと言えよう。

3. Roland Rutili v. French Minister of the Interior Case⁽³¹⁾

この Case の中で、EC裁判所は公共の秩序とそれに対する加盟国の対応の

(31) Case 36/75, [1975] E. C. R. p. 219; (1961) I. C. M. L. Rep. p. 140.

ことについて前述の Case の場合よりも明白に示している。

イタリア人 Roland Rutili は、フランスで生れ、育てられた。彼はフランス人女性と結婚し、1968年までは特別居住許可⁽³²⁾を所持し、Audun-le-Tiche (Meurthe-et-Moselle 県にある)に住所を設定し、就職して労働組合の活動に参加していた。1968年8月12日に内務省が彼の国外退去を命じ、そして同年9月19日に Puy-de-Dôme 県に居住するよう命じた。しかし、1968年11月19日に内務省がその国外退去および居住移転命令を撤回し、同日に Moselle の県知事に対して Rutili の Moselle, Meurthe-et-Moselle, Meuse および Vosges 4 県での居住を禁止する決定を通達した。

1970年1月17日に Rutili は EEC 加盟国国民の滞在許可証を申請した。そして1970年7月9日に彼は前述の彼に対する居住制限決定をパリ行政裁判所に異議申立てた。1970年10月23日に、警察署は内務省の訓令（7月17日）に基づいて彼に EEC 加盟国国民滞在許可証を発給し、その期限を1975年10月22日としたが、前述の4県での居住を禁じた。そこで1970年12月16日 Rutili はパリ行政裁判所に対して、その滞在許可証の居住範囲に対する制限の決定の無効を求めたのである。

Rutili に対する居住制限の理由は、彼が1967年の総選挙と1968年5月と6月の事件の際に政治活動を行ったこと、また1968年7月14日の祭の際にデモに参加したことによって、内務大臣はその行為が公共の秩序を攪乱したと判断されたからである。

1974年12月16日パリ行政裁判所は、一旦その審理を中断して、EC裁判所に対して次の2点につき、その先決判決を求めたのである。すなわち、

(32) 本許可証所持者は永住許可者に相当するものであり、許可証の有効期間は10年であるが、申請さえあれば自動的に更新され、更新後は職業および就業場所に関する制限を受けない (ordonnance 45-2658 第16～18条, décret 46-157 第9条)。

(a) EEC条約第48条3項にいう「公共の秩序の理由に基づき正当化された制限」という表現は単に加盟国の法的決定に関するものなのか、それとも当該法的決定の適用において執られた個別的決定にも関するものなのか。

(b) 「正当化された justified」という言葉のもつ正確の意味は何であるか。

EC裁判所は、先ずEEC条約第7条および第48条の実施法規としての規則1612/68、命令68/360および64/221に言及し、これらの実施法規の効力が例外なく加盟国に義務を課しており、もし加盟国が他の加盟国の国民の自由移動または居住の権利を制限するために執られた法的措置がこれらの実施法規の義務と一致しない場合には、当該個人が国内法の規定に基づいて提訴することができると述べている。すなわち、EC裁判所は、これら命令68/360および64/221の規定の内容がすべて加盟国において直接効力を有すると判示しているのである。また、同裁判所は共同体条約およびその実施法規の規定の目的が個人の地位を規律し、またその法的保護を確保することにあり、したがって国内裁判所は個人に対する決定が共同体法に一致しているかどうかを決定すべきであると述べている。したがって、加盟国が「公共の秩序の理由に基づき正当化された制限」という表現は、他の加盟国の国民の領域内の自由移動および居住の権利に対する制限のために加盟国によって採られた法的規定のみならず、当該法的規定の適用において採られた個別的決定にも関係するものである。

次に「正当化された制限措置」の正当性について、EC裁判所は、前述のVan Duyn Caseのように、加盟国が自国の必要に基づいて公共の秩序の構成条件を決める権限をもっているが、公共の秩序の概念は厳格に解釈されるべきであって、その範囲は共同体機関のコントロールをうけずに恣意的に各加盟国によって決められるものではなく、したがってその制限は誠実で且つその国の公共の秩序に対して嚴重に脅している場合に限るのである、と述べている。また、同裁判所は、公共の秩序による制限が経済的目的によってはならず、また労働組合での権利の行使によることもできないと述べている。

最後に、EC裁判所は、他の加盟国の国民に対して採られた居住の権利の制限措置については、自国民に対してそれと同様な制限を採らない限り、加盟国はそれを採ってはならないと判示したのである。

む す び

以上、公共の秩序および公共の安全の理由に基づき正当化された労働者自由移動の制限に関するEC裁判所の判例をみてきた。上述の判例を総括してみると、次のことが言えよう。

1. 労働者の自由移動はEC加盟国の労働者の基本的権利である。EEC条約第48条およびそれに関連する実施法規である命令64/221の規定は加盟国において直接効力を有し、加盟国の国民はそれに関連する加盟国の制限措置の合法性について国内裁判所に提訴することができる。そして国内裁判所はその問題の解釈について、さらにEC裁判所の先決判決を求めることができる。
2. 労働者の自由移動について加盟国は公共の秩序・公共の安全および公共衛生の理由に基づき正当化された制限措置を労働者に課することができる。しかしながら、この公共の秩序の概念は共同体法の概念であって厳格に解釈されるべきである。加盟国は共同体機関のコントロールをうけずに任意的に公共の秩序の適用範囲を決めることはできない。
3. 公共の秩序による制限措置の発動は、経済的目的あるいは国内の一般的防止の目的ではなく、当該個人の個人的行為に基づいて行わなければならない。もちろん、労働組合での権利の行使からの制限措置も認められない。また自国民と他の加盟国国民との間の差別待遇を生ずるような移動および居住の制限も認められない。要するに、このような制限措置の発動は誠実で且つ公共の秩序に対して嚴重に脅している場合に限られるのである。
4. しかしながら、EC裁判所は公共の秩序の概念規定に対して依然として明

白人定義づけを与えていない。すなわち公共の秩序の概念が共同体法に由来するものとしても、現にそれを示しうるほどの法は共同体法には見当たらない。むしろ上述の判例の中で EC 裁判所が、公共の秩序は単に共同体の概念ではなく相当な時間をかけて各加盟国による相異なった法規定の改革に頼る必要がある。この場合、国内の権限ある機関に対して共同体条約によって課された範囲での自由裁量権を与えると述べたことは現実である。したがって、公共の秩序の適用範囲について、現在のところでは、加盟国には依然として大きな自由裁量が認められているのである。

5. ただ、公共の秩序の適用範囲を決める加盟国の自由裁量の制限に関連して、EC 裁判所がヨーロッパ人権宣言およびその議定書で定められた規定に言及したことは、現段階で、加盟国に対する EC 裁判所の可能なる法的解釈と言えらるだろう。

6. また、個人の過去および現在の行為の意味についての同裁判所の見解が示されたが、将来は、ある行為を採ろうと思料される場合、例えば単に過激的な社会的あるいは政治的団体のメンバー、あるいはその関係、またはその雇用などは命令64/221第3条にいう個人的行為に属するかどうかは明白ではない。

7. 最後に、EC 委員会が現にヨーロッパ公民権 (European citizenship) の問題に取り組んでいる。その中でヨーロッパパスポート同盟 (European Passport Union) と加盟国における他の加盟国国民の政治的権利の承認の案が考⁽³³⁾えられている。孰れにせよ、EC 裁判所は、現段階では労働者の自由移動の制限に関して依然として未解決の問題が残されているが、それに関する加盟国の自由裁量権に対して制限を加えようとする意図を示していると思われる。

(33) "Towards European Citizenship," A Passport Union, The granting of special rights, Bulletin of the EC, Supplement 7/75.

観測不可能なデータの推計に 関する一考察*

内 田 幸 夫

1. はじめに

社会経済システムをはじめとしてシステムの特性を示す変数は、制約からそれらの値すべてが計測されるとは限らないことがある。その原因としては計測に要する時間または費用がかかりすぎること、または抽象的変数であるがために、その計測方法が考案されていないことなどがある。このような計測不可能な変数を推計するとき、計測可能変数のデータを用いて計測不可能変数の値を推計することが考えられる。いま計測可能または既計測な変数を観測変数 y_t 、計測不可能または未計測な変数を不可観測変数 x_t 、そして y_t の計測値の集合を

$$Y(T) = \{y_1, y_2, \dots, y_T\}$$

とすれば、 $Y(T)$ を得て、 x_t ($1 \leq t \leq T$) の最適な推定量 x_t^* を求める推計方法である。

周知のように、この方向の研究としてスムージング、フィルタリングそして

*本稿を作成するうえで、人口データおよびそれに関連する文献について能勢信子教授から、また評価基準の構成について定道宏助教授から有益な助言を頂いた。ここに感謝の意を表す。しかし、以下に誤りがあるとすれば、それらはすべて筆者の責任によるものである。

予測理論があり、3つの問題に対して統一的接近もなされている。⁽¹⁾ その中でも特にカルマン・フィルタは経済・経営システムにも適用されるようになってきている。⁽²⁾ いま分析対象システムが離散時間線形差分方程式で記述される場合を想定しよう。システムの動学性を示す状態方程式が

$$(1) \quad \mathbf{x}_t = \mathbf{A}_t \mathbf{x}_{t-1} + \mathbf{B}_t \mathbf{z}_t + \mathbf{D}_t \mathbf{u}_t$$

であり、システムの観測機構が

$$(2) \quad \mathbf{y}_t = \mathbf{C}_t \mathbf{x}_t + \mathbf{v}_t$$

であるとする。⁽³⁾ ただし、 \mathbf{z}_t は外生変数、 \mathbf{u}_t と \mathbf{v}_t は誤差、そして \mathbf{A}_t 、 \mathbf{B}_t 、 \mathbf{C}_t 、 \mathbf{D}_t は時変行列である。上述の理論は、いずれも行列 $\mathbf{A}_t \sim \mathbf{D}_t$ および \mathbf{x}_t 、 \mathbf{u}_t 、 \mathbf{v}_t の一次と二次の統計量が既知のとき、 \mathbf{y}_t の観測値から不可観測な状態変数 \mathbf{x}_t を推定する方法である。⁽⁴⁾

本稿では、このような従来の状態推定理論的アプローチとはまったく異なる

(1) $Y(T)$ を得て現時点 T より過去の \mathbf{x}_t ($1 \leq t \leq T-1$)の最適な推定量 \mathbf{x}_t^* を求めることをスムージング(smoothing)、 $Y(T)$ を得て現時点の \mathbf{x}_T の最適な推定量 \mathbf{x}_T^* を求めることをフィルタリング(filtering)、 $Y(t)$ を得て現時点より未来の \mathbf{x}_t ($t \geq T+1$)の最適な推定量 \mathbf{x}_t^* を求めることを予測(prediction)という。スムージング、フィルタリングおよび予測に関してはLee[1]、カルマン・フィルタに関してはKalman[2]と有本[3]、平方根フィルタに関しては、西村[4][5]およびそれらの参考文献を参照せよ。

(2) 邦文によるカルマン・フィルタの応用について日本OR学会編[6]がある。

(3) システム制御理論分野における(1)(2)式に対応する標準的システム表現形は、

$$\mathbf{x}_{t+1} = \mathbf{A}_t \mathbf{x}_t + \mathbf{B}_t \mathbf{z}_t + \mathbf{D}_t \mathbf{u}_t$$

$$\mathbf{y}_t = \mathbf{C}_t \mathbf{x}_t + \mathbf{F}_t \mathbf{z}_t + \mathbf{v}_t$$

であり、(1)(2)式もこの標準的表現形で表わすことが可能である。しかし、本稿ではあえて経済学分野においてなじみの深い(1)(2)の表現方式を用いることにした。

(4) この応用として、たとえば、 \mathbf{x}_t をマイクロ変数、 \mathbf{y}_t をマクロ変数とするとき、(1)をシステムの動学特性をマイクロレベルで表わす式、(2)をシステムのマイクロとマクロを結びつける集計式として把握することができる。このときマクロレベルで計測されたデータ \mathbf{y}_t を用いて、計測に多大の時間と費用を必要とするマイクロ変数の値を、または社会制度上あるいは法制上の限界から計測不可能なマイクロ変数の値を推計することが考えられる。

われわれ独自の推定方法を説明し、加えて人口データへの応用可能性を述べることにする。

2. モデルと評価基準

いま分析対象システムのモデルがつぎの式で記述されているとする。

$$(3) \quad \mathbf{s}_t = \mathbf{a}(\mathbf{s}_t, \mathbf{s}_{t-1}, \mathbf{x}_t, \mathbf{z}_t) + \mathbf{u}_t$$

$$(4) \quad \mathbf{y}_t = \mathbf{C}\mathbf{s}_t$$

ただし、 \mathbf{s}_t は状態変数（モデルの動学状態を示す）、 \mathbf{x}_t は不可観測変数（計測不可能な変数）、 \mathbf{y}_t は観測変数（計測可能な変数）、 \mathbf{z}_t は外生変数、 \mathbf{u}_t は誤差であり、また

$$(5) \quad E(\mathbf{u}_t) = 0, \quad E(\mathbf{u}_t \mathbf{u}_t') = \delta_{it} \mathbf{Q}_t$$

と仮定する。ここに E は期待値オペレータ、 δ_{it} はクロネッカーのデルタである。(3)式はシステムの動学特性を表わすモデルであり、(4)式は状態変数の一部が計測可能であることを示している。

上述のモデルと仮定の下に、われわれはつぎの推計評価基準で示される目的関数の期待値を最小にする方法で \mathbf{x}_t の推計を行う。

$$(6) \quad \phi = \sum_{t=1}^T \phi_t$$

$$(7) \quad \phi_t = (\mathbf{y}_t - \mathbf{y}_t^*)' \mathbf{Q}_t (\mathbf{y}_t - \mathbf{y}_t^*) + (\mathbf{x}_t^0 - \mathbf{x}_t^*)' \mathbf{R}_t (\mathbf{x}_t^0 - \mathbf{x}_t^*)$$

ただし、 \mathbf{x}_t^* は \mathbf{x}_t の推計値、 \mathbf{y}_t^* は \mathbf{y}_t の推計値（ $\mathbf{x}_t = \mathbf{x}_t^*$ のときのモデルによる計算値）、 \mathbf{x}_t^0 は \mathbf{x}_t の事前推計値、 \mathbf{y}_t は \mathbf{y}_t の観測データ、そして \mathbf{Q}_t と \mathbf{R}_t はウェイト行列であり、その第 ij 要素をつぎのように定義する。

$$(8) \quad \mathbf{Q}_t(i, j) = \frac{\delta_{ij}}{\mathbf{y}_t(i)^2}$$

$$(9) \quad \mathbf{R}_t(i, j) = \frac{\delta_{ij}}{\mathbf{x}_t^0(i)^2} \times k, \quad k > 0$$

ここで、 \mathbf{x}_t を政策手段変数、 \mathbf{y}_t を政策目標変数とみなせば、周知の最適政策

（制御）問題である。したがって、本稿の推定方法を**制御推定法**（the control estimation method）と呼ぶことにする。

3. 線形モデルにおける制御推定法

モデル(3)における制御推定法を説明するための準備として、モデル(3)の線形近似モデルにおける制御推定法を簡単に述べることにする。

モデル(3)を観測値 $\{s_0, z_t\}_{t=1}^T$ および事前値 $\{s_t^0, x_t^0\}_{t=1}^T$ の近傍でテイラー展開して線形近似を行う。ただし、 $\{s_t^0\}_{t=1}^T$ は $x_t = x_t^0$ のときのモデルによる計算値であり、つぎの式の解であるとする。

$$(10) \quad s_t^0 = \alpha (s_t^0, s_{t-1}^0, x_t^0, z_t)$$

(3)をテイラー展開して2次以上の項を無視すると、つぎの線形近似モデルが得られる。⁽⁵⁾

$$(11) \quad s_t = A_t s_{t-1} + B_t x_t + b_t + D_t u_t$$

ただし、

$$(12) \quad (A_t, B_t, D_t) = (I - \frac{\partial \alpha^0}{\partial s_t})^{-1} (\frac{\partial \alpha^0}{\partial A_{t-1}}, \frac{\partial \alpha^0}{\partial x_t}, I)$$

$$(13) \quad b_t = s_t^0 - (A_t s_{t-1}^0 + B_t x_t^0)$$

線形モデル(5)(11)と仮定(6)の下に、 $E(\phi)$ を最小化する意味において最適推定量 $\{x_t^*\}_{t=1}^T$ はつぎの式によって計算される。⁽⁶⁾

$$(14) \quad x_t^* = x_t^0 - x_t^n$$

$$(15) \quad x_t^n = g_t + G_t s_{t-1}$$

ただし、

$$(16) \quad g_t = [R_t + B_t'(H_t + C'Q_tC)B_t]^{-1} B_t' [h_t - C'Q_t y_t + (H_t + C'Q_tC)(b_t + B_t x_t^0)]$$

(5) 線形近似モデルの詳細な導出を付録Aで説明する。

(6) Bellman の最適性の原理を用いて導出しているが、詳細については付録Bを見よ。

$$(17) \quad \mathbf{G}_t = [\mathbf{R}_t + \mathbf{B}_t'(\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})\mathbf{B}_t]^{-1}\mathbf{B}_t'(\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})\mathbf{A}_t$$

$$(18) \quad \mathbf{h}_{t-1} = (\mathbf{A}_t - \mathbf{B}_t\mathbf{G}_t)'[\mathbf{h}_t - \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{y}_t] + (\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})(\mathbf{b}_t + \mathbf{B}_t\mathbf{x}_t^0)$$

$$(19) \quad \mathbf{H}_{t-1} = (\mathbf{A}_t - \mathbf{B}_t\mathbf{G}_t)'(\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})\mathbf{A}_t$$

(以上, $t=1, 2, \dots, T$)

$$(20) \quad \mathbf{h}_T = 0, \quad \mathbf{H}_T = 0$$

ここで $\{\mathbf{g}_t, \mathbf{G}_t, \mathbf{h}_t, \mathbf{H}_t\}$ は t に関して逆方向, すなわち, $T, T-1, T-2, \dots$ の順に計算されていく。このとき $E(\phi)$ の値, ϕ_L はつぎのように計算される。⁽⁷⁾

$$(21) \quad \phi_L = \mathbf{s}_0'\mathbf{H}_0\mathbf{s}_0 + 2\mathbf{h}_0'\mathbf{s}_0 + q_0 + \phi_S$$

ただし,

$$(22) \quad q_T = 0$$

$$(23) \quad q_{t-1} = q_t + \mathbf{y}_t'\mathbf{Q}_t\mathbf{y}_t + \mathbf{g}_t'\mathbf{R}_t\mathbf{g}_t + (\mathbf{b}_t + \mathbf{B}_t\mathbf{x}_t^0 - \mathbf{B}_t\mathbf{g}_t)'[2(\mathbf{h}_t - \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{y}_t) + (\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})(\mathbf{b}_t + \mathbf{B}_t\mathbf{x}_t^0 - \mathbf{B}_t\mathbf{g}_t)]$$

($t=1, 2, \dots, T$)

$$(24) \quad \phi_S = \text{trace} \sum_{t=1}^T \mathbf{D}_t'(\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})\mathbf{D}_t\mathbf{\Omega}_t$$

4. 非線形モデルにおける制御推定法

前節の線形モデルにおける制御推定法を参考にして, 非線形モデル(3)における制御推定法のアルゴリズムを以下に述べることにする。

STEP 1. START : 不可観測変数の事前推計値

$\{\mathbf{x}_t^0\}_{t=1}^T$ とウェイト k の決定。⁽⁸⁾

(7) 詳細については付録Bを見よ。

(8) われわれの経験から判断すれば, k は 0.1 以下で十分であるが, 場合によっては 0.01 程度にする必要もある。

STEP 2. $\{s_0, x_i^0, z_i\}_{i=1}^T$ に対する s_t のモデルによる計算値 $\{s_i^0\}_{i=1}^T$ を (10) 式の解として求める。 $s_0^* = s_0$ とする。

STEP 3. $\{s_0, s_i^0, x_i^0, z_i\}_{i=1}^T$ でモデル(3)の線形近似を行い、 $\{A_t, B_t, b_t, D_t\}_{i=1}^T$ を求める。

STEP 4. (16)～(20), (22), (23) より $\{g_t, G_t, h_t, H_t, q_t, h_0, H_0, q_0\}_{i=1}^T$ を求める。 $t=1$ とする。

STEP 5. 修正値 x_i^m を

$$(25) \quad x_i^m = g_t + G_t s_{t-1}^*$$

として求め、事後推計値 x_i^* を(14)より計算する。

STEP 6. s_t のモデルによる事後計算値 s_i^* を

$$(26) \quad s_t^* = \alpha(s_t^*, s_{t-1}^*, x_t^*, z_t)$$

の解として求める。 $t=T$ ならば STEP 7 へ、そうでなければ $t=t+1$ として STEP 5 へ行く。

STEP 7. 任意の第 i 成分について、

$$(27) \quad \left| \frac{x_i^m(i)}{x_i^0(i)} \right| < \text{EPS}^{(9)}$$

ならば STEP 8 へ、そうでなければ $\{x_i^0 = x_i^*, s_i^0 = s_i^*\}_{i=1}^T$ として STEP 3 へ行く。

STEP 8. $\{s_i^*\}_{i=1}^T$ に対する y_t の計算値 $\{y_i^*\}_{i=1}^T$ を

$$(28) \quad y_t^* = C s_t^*$$

として求め、 ϕ^* を(6)(7)より計算する。また(21)(24)より ϕ_S と ϕ_L を求める。そして

$$(29) \quad \phi_N = \phi^* - \phi_L$$

として、つぎの評価値を計算する。

(9) 事前推計値と事後推計値の誤差率が 1% のときは、 $\text{EPS} = 0.01$ 、 5% のときは、 $\text{EPS} = 0.05$ とする。

$$(30) \quad \sigma_S = 100 \times \frac{\phi_S}{\phi^*}$$

$$(31) \quad \sigma_N = 100 \times \frac{\phi_N}{\phi^*}$$

$$(32) \quad \pi = 100 \times \sqrt{\frac{\phi^*}{M \times T}}$$

STOP :

ただし、上述の M はベクトル x_i と y_i の次元の和であり、 σ_S は加法的誤差 u_i による不確定性誤差率（%）、 σ_N は非線形モデルに対して線形近似モデルを用いたことによる非線形性誤差率（%）、そして π は一期一個当りの近似推計（または推定）誤差率である。

5. 人口データへの応用

消費であれ生産であれ広く経済活動の基盤には「人口」という重要な概念が存在する。そしてまた、社会を構成し、発達を促すのも人口であり、これらのことから社会経済と人口の関係をぬきにして経済活動を論ずることはできない。たとえば、教育行政や分析にとって若年層の各歳別人口データは重要不可欠である。⁽¹⁰⁾しかるにセンサス実施以前については5歳別人口は計測されているが、各歳別人口データが費用的または時間的制約から計測されておらず、入手できない状態にある。⁽¹¹⁾以下では、かかる人口データの不備を解決する一つの方法として、この各歳別人口を推計する方法を提示しよう。

t 年における i 歳から j 歳までの人口を $Y_{ij}^t(t)$ で、 i 歳人口を $X_i(t)$ で示すことにする。そして5歳別人口データとして

(10) 詳細については能勢〔7〕を見よ。なお、教育計画と人口データについて、たとえば、Stone〔8〕〔9〕を参照せよ。

(11) わが国の場合、人口センサスがまだ実施されていない大正9年以前の人口データについては、岡崎〔10〕のみが公表されている。

$$Y(t) = \{Y_0^4(t), Y_5^9(t), Y_{10}^{14}(t), Y_{15}^{19}(t), Y_{20}^{24}(t)\}_{t=1}^T$$

が存在し、この $Y(t)$ から各歳別人口

$$X(t) = \{X_i(t), i=0, 1, \dots, 24\}_{t=1}^T$$

を推計することを考える。ただし、人口センサスの結果にもとづいて、ある特定年次に生まれたコーホート（同時出生集団）が生存していく推移を一つの表にまとめた生命表が完成されているものとする。したがって、生命表の構成要素である生存率および死亡率は既知である。生存率とはある年齢 i に達した者のうち、つぎの年齢 $i+1$ に達する者の割合をいい、これを $p_i(t)$ で示す。そして死亡率とはある年齢 i に達した者のうち、つぎの年齢に達しないで死亡する者の割合をいい、これを $q_i(t)$ で示すことにする。明らかに $p_i(t) + q_i(t) = 1$ である。⁽¹²⁾ ただし、人口センサスが実施されていない年の生存率と死亡率は、最近の人口センサスと標本調査にもとづいて推計されているものとする。

以上の仮定からつぎの式が得られる。

$$\begin{cases}
 (33) \quad \left\{ \begin{aligned}
 Y_0^4(t) &= X_0(t) + X_1(t) + X_2(t) + X_3(t) + X_4(t) + v_0^4(t) \\
 Y_5^9(t) &= X_5(t) + X_6(t) + X_7(t) + X_8(t) + X_9(t) + v_5^9(t) \\
 &\dots\dots\dots \\
 Y_{20}^{24}(t) &= X_{20}(t) + X_{21}(t) + X_{22}(t) + X_{23}(t) + X_{24}(t) + v_{20}^{24}(t)
 \end{aligned} \right. \\
 (34) \quad \left\{ \begin{aligned}
 X_0(t) &= Y_0^4(t) - [p_0(t-1)X_0(t-1) + p_1(t-1)X_1(t-1) + \\
 &\quad p_2(t-1)X_2(t-1) + p_3(t-1)X_3(t-1) + v_0^4(t) + u_0(t-1) \\
 &\quad + u_1(t-1) + u_2(t-1) + u_3(t-1) + u_4(t-1)] \\
 X_1(t) &= p_0(t-1)X_0(t-1) + u_0(t-1) \\
 X_2(t) &= p_1(t-1)X_1(t-1) + u_1(t-1) \\
 &\dots\dots\dots \\
 X_{24}(t) &= p_{23}(t-1)X_{23}(t-1) + u_{23}(t-1)
 \end{aligned} \right.
 \end{cases}$$

(12) 生命表については、たとえば安川〔11〕を参照せよ。

ここで、 $v_i^t(t)$ は各歳別人口から5歳別人口データを得るときの集計誤差，そして $u_i(t-1)$ は生命表の生存率に推計誤差があることを考慮したものである。⁽¹³⁾

上述のモデルにおいて、

$$\begin{aligned} (35) \quad & \mathbf{x}(t)' = (X_0(t), X_1(t), \dots, X_{24}(t)) \\ (36) \quad & \mathbf{y}(t)' = (Y_0^4(t), Y_0^9(t), Y_{10}^{14}(t), Y_{16}^{19}(t), Y_{20}^{24}(t)) \\ (37) \quad & \begin{cases} \mathbf{z}(t) = Y_0^4(t) \\ \mathbf{u}(t)' = (u_0(t-1), u_1(t-1), \dots, u_{23}(t-1), v_0^4(t)) \\ \mathbf{v}(t)' = (v_0^4(t), v_0^9(t), v_{10}^{14}(t), v_{16}^{19}(t), v_{20}^{24}(t)) \end{cases} \end{aligned}$$

と定義すれば、(35)式は観測機構を表す(2)式に、(36)式はモデルの動学特性を表す(1)式に対応している。したがって、カルマン・フィルタなどの状態推定法を用いて、 $Y(T)$ から $X(T)$ を推計できる。

一方、5歳別人口の推移関係に注目すれば、つぎの式が得られる。

$$(38) \quad \begin{cases} Y_0^4(t+1) = Y_0^4(t) + X_0(t+1) - [q_0(t)X_0(t) + q_1(t)X_1(t) + q_2(t)X_2(t) + q_3(t)X_3(t) + X_4(t)] + e_1(t+1) \\ Y_0^9(t+1) = Y_0^9(t) + p_4(t)X_4(t) - [q_5(t)X_5(t) + q_6(t)X_6(t) + q_7(t)X_7(t) + q_8(t)X_8(t) + X_9(t)] + e_2(t+1) \\ \dots\dots\dots \\ Y_{20}^{24}(t+1) = Y_{20}^{24}(t) + p_{19}(t)X_{19}(t) - [q_{20}(t)X_{20}(t) + q_{21}(t)X_{21}(t) + q_{22}(t)X_{22}(t) + q_{23}(t)X_{23}(t) + X_{24}(t)] + e_5(t+1) \end{cases}$$

ただし、 $e_i(t+1)$ は推計モデルに存在するすべての誤差をまとめたものである。いま、 $\mathbf{x}(t)$ と $\mathbf{y}(t)$ を(35)と(36)のように、そして

(13) (34)式は正しくは、

$$X_{i+1}(t+1) = (p_i(t) + u_i(t))X_i(t) = p_i(t)X_i(t) + X_i(t)u_i(t)$$

と記すべきである。このとき $X_i(t)u_i(t)$ は状態変数 $X_i(t)$ と雑音（誤差） $u_i(t)$ が積の形で表われている。このような場合の処理は複雑になるので、ここでは簡単化のために(34)式のように仮定した。

$$(39) \begin{cases} \mathbf{s}(t)' = (\mathbf{x}(t)', \mathbf{y}(t)') \\ \mathbf{u}(t)' = (e_1(t), e_2(t), e_3(t), e_4(t), e_5(t)) \\ \mathbf{b}(t) = \mathbf{0} \end{cases}$$

として定義すれば、(39)式は線形モデル(4)(11)に対応することになる。⁽¹⁴⁾したがって、制御推定法を用いて、各歳別人口の推計が可能である。(39)のモデルは、 t 年から $t+1$ 年にかけての人口層の推移関係を表わす式である。制御推定法は、このモデルによって計算される5歳別人口と5歳別人口データとの誤差率が、推定期間を通じて最小になるように各歳別人口を推計する方法である。

6. お わ り に

観測不可能なデータの推計法として状態推定法とは異なる制御推定法を説明し、人口データへの応用可能性を述べた。ところで、状態推定問題と最適レギュレータ問題とは完全な双対関係にある。⁽¹⁵⁾したがって、制御推定法も完全な形ではないが、やはり状態推定法と双対関係にある。その意味において、両推定法の利用に関して若干の留意をしておこう。まず最初に、不可観測変数がモデルの動学状態を表わす状態変数になっている場合は、明らかに制御推定法よりも状態推定法が優れている。つぎに、状態変数に含まれない不可観測変数、たとえば、時々刻々変化する時変パラメータを推定する場合には、制御推定法は

(14) 脚注(3)でも述べたように、(4)(11)に対応するシステム制御理論分野における標準的のシステム表現形

$$\begin{aligned} \mathbf{s}_{t+1} &= \mathbf{A}_t \mathbf{s}_t + \mathbf{B}_t \mathbf{x}_t + \mathbf{D}_t \mathbf{u}_t \\ \mathbf{y}_t &= \mathbf{C}_t \mathbf{s}_t + \mathbf{F}_t \mathbf{x}_t + \mathbf{v}_t \end{aligned}$$

を用いることにすれば、(39)式のモデルにおいて、(39)式の $\mathbf{s}(t)$ の代わりに、

$$\mathbf{s}(t)' = (\mathbf{Y}_0^4(t) - \mathbf{X}_0(t), \mathbf{Y}_0^9(t), \mathbf{Y}_{10}^{14}(t), \mathbf{Y}_{15}^{19}(t), \mathbf{Y}_{20}^{24}(t))$$

と定義すれば、状態変数はわずか5個で済む。

(15) たとえば Bryson and Ho [12] の第12章を参照せよ。

拡張カルマン・フィルタによるパラメータ推定法よりも優れていると思われる。これらのことについては他日を期したい。

参 考 文 献

- 〔1〕 Lee, R. C. K., *Optimal Estimation, Identification, and Control*, M. I. T. Press, Research Monograph No. 28, 1964.
- 〔2〕 Kalman, R. E., "A New Approach to Linear Filtering and Prediction Problems," *Trans. ASME, J. Basic Eng.*, Vol. 82, pp. 35-45, 1960.
- 〔3〕 有本卓『カルマン・フィルタ』, 産業図書, 1977.
- 〔4〕 西村敏充「Square-Root Smoother の新しい構成法」, 『計測自動制御学会論文集』, Vol. 13, No. 3, pp. 209-214, 1977.
- 〔5〕 西村敏充「Square-Root 方式による L Q G 問題の解法」, 『計測自動制御学会論文集』, Vol. 13, No. 4, pp. 313-317, 1977.
- 〔6〕 日本OR学会編「特集カルマン・フィルタ」, 『オペレーションズ・リサーチ』, Vol. 22, No. 11, 1977.
- 〔7〕 能勢信子「教育経済計算の類型」, 『経済経営研究年報』, 第28号, 1978.
- 〔8〕 Stone, R., *Demographic Accounting and Model Building*, 1971.
- 〔9〕 Stone, R., "A System of Social Matrices," *the Review of Income and Wealth*, Vol. 19, No. 2, June 1973.
- 〔10〕 岡崎陽一「明治初年以降大正9年に至る男女年齢別人口推計について」, 『人口問題研究所研究資料』, 第145号, 1962.
- 〔11〕 安川正彬『人口の経済学』, 春秋社, 1965.
- 〔12〕 Bryson, A. E. and Y. C. Ho, *Applied Optimal Control*, John Wiley & Sons, 1975.
- 〔13〕 Bellman, R. E., *Dynamic Programming*, Princeton University Press, 1957.

付録A 線形近似モデルの導出

外生変数 z_t は必ずその観測データを用いて線形化を行うことに留意しながら, (3) 式を $\{s_0^0 = s_0, s_t^0, x_t^0, z_t\}_{t=1}^T$ でテイラー展開し, 2次以上の項を無視すると,

$$(A.1) \quad s_t \cong \alpha(s_t^0, s_{t-1}^0, x_t^0, z_t) + \frac{\partial \alpha^0}{\partial s_t}(s_t - s_t^0) + \frac{\partial \alpha^0}{\partial s_{t-1}}(s_{t-1} - s_{t-1}^0) + \frac{\partial \alpha^0}{\partial x_t}(x_t - x_t^0) + \frac{\partial \alpha^0}{\partial z_t}(z_t - z_t) + u_t$$

ただし、 $\frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_t}$ はベクトル関数 α の第1次導関数行列

$$\frac{\partial}{\partial \mathbf{s}_t} \alpha(\mathbf{s}_t, \mathbf{s}_{t-1}, \mathbf{x}_t, \mathbf{z}_t)$$

を $\{\mathbf{s}_t^0, \mathbf{s}_{t-1}^0, \mathbf{x}_t^0, \mathbf{z}_t\}$ で評価した第1次微係数行列であり、 $\frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_{t-1}}, \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{x}_t}, \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{z}_t}$ も同様に定義される。ここで (A.1) の右辺の第5項はつねにゼロであるので、(10)を(A.1)に代入した式を \mathbf{s}_t について解くと、

$$(A.2) \quad \mathbf{s}_t \cong (\mathbf{I} - \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_t})^{-1} (\frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_{t-1}} \mathbf{s}_{t-1} + \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{x}_t} \mathbf{x}_t) + (\mathbf{I} - \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_t})^{-1} (\mathbf{s}_t^0 - \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{s}_{t-1}} \mathbf{s}_{t-1}^0 - \frac{\partial \alpha^0}{\partial \mathbf{x}_t} \mathbf{x}_t^0) + \mathbf{u}_t$$

となる。 $\mathbf{A}_t, \mathbf{B}_t, \mathbf{b}_t$ そして \mathbf{D}_t を(12)(13)のように定義すれば、(A.2) から(11)が得られる。

付録B (14) ~ (24) 式の導出

つぎの関数を定義する。

$$(B.1) \quad \lambda_{t-1} = \min_{\mathbf{x}_t^*, t \leq t \leq T} E_t[\sum_{\tau=t}^T \phi_\tau]$$

(subject to (4)~(7)(11))

Bellman [13] の最適性の原理によれば、この λ_{t-1} はつぎの逐次式で表わされる。

$$(B.2) \quad \lambda_{t-1} = \min_{\mathbf{x}_t^*} E_t(\phi_t + \lambda_t)$$

したがって、 \mathbf{x}_t^* は $T, T-1, \dots$ の順に計算されていくことになる。そこで便宜上つぎのようにする。

$$(B.3) \quad \mathbf{h}_T = \mathbf{0}, \mathbf{H}_T = \mathbf{0}, \mathbf{q}_T = 0, \mathbf{w}_T = 0$$

$$(B.4) \quad \lambda_T = \mathbf{s}_T' \mathbf{H}_T \mathbf{s}_T + 2\mathbf{h}_T' \mathbf{s}_T + \mathbf{q}_T + \mathbf{w}_T = 0$$

T 期における最適化は、(B.2) (B.4) よりつぎのようになる。

$$(B.5) \quad \lambda_{T-1} = \min_{\mathbf{x}_T^*} E_T(\phi_T + \lambda_T)$$

$$= \min_{\mathbf{x}_T^*} E_T[(\mathbf{y}_T - \mathbf{y}_T^*)' \mathbf{Q}_T (\mathbf{y}_T - \mathbf{y}_T^*) + (\mathbf{x}_T^0 - \mathbf{x}_T^*)'$$

$$\mathbf{R}_T (\mathbf{x}_T^0 - \mathbf{x}_T^*) + \mathbf{s}_T' \mathbf{H}_T \mathbf{s}_T + 2\mathbf{h}_T' \mathbf{s}_T + \mathbf{q}_T + \mathbf{w}_T]$$

(B.5) の右辺の \mathbf{y}_T^* を $\mathbf{C}\mathbf{s}_T$ として、 \mathbf{s}_T に(11)を代入し、 T 期の期待値演算 E_T を実行するとつぎのようになる。

$$(B.6) \quad \lambda_{T-1} = \min_{\mathbf{x}_T^*} [(\mathbf{A}_T \mathbf{s}_{T-1} + \mathbf{B}_T \mathbf{x}_T^* + \mathbf{b}_T)' (\mathbf{H}_T + \mathbf{C}' \mathbf{Q}_T \mathbf{C}) (\mathbf{A}_T \mathbf{s}_{T-1} + \mathbf{B}_T \mathbf{x}_T^* + \mathbf{b}_T) + \mathbf{s}_{T-1}' \mathbf{H}_{T-1} \mathbf{s}_{T-1} + 2\mathbf{h}_{T-1}' \mathbf{s}_{T-1} + \mathbf{q}_{T-1} + \mathbf{w}_{T-1}]$$

$$+ \mathbf{b}_T) + 2(\mathbf{h}_T - \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{y}_T)'(\mathbf{A}_T\mathbf{s}_{T-1} + \mathbf{B}_T\mathbf{x}_T^* + \mathbf{b}_T) + (\mathbf{x}_T^0 - \mathbf{x}_T^*)'\mathbf{R}_T(\mathbf{x}_T - \mathbf{x}_T^*) + \mathbf{q}_T + \mathbf{y}_T'\mathbf{Q}_T\mathbf{y}_T + \mathbf{w}_T + \text{trace}\mathbf{D}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{D}_T\mathbf{\Omega}_T]$$

$\frac{\partial \lambda_{T-1}}{\partial \mathbf{x}_T^*} = 0$ を計算し、恒等式

$$(B.7) \quad [\mathbf{R}_T + \mathbf{B}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{B}_T]^{-1}\mathbf{R}_T \\ \equiv \mathbf{I} - [\mathbf{R}_T + \mathbf{B}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{B}_T]^{-1}\mathbf{B}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{B}_T$$

を用いると、つぎの \mathbf{x}_T^* が得られる。

$$(B.8) \quad \mathbf{x}_T^* = \mathbf{x}_T^0 - [\mathbf{R}_T + \mathbf{B}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{B}_T]^{-1}\mathbf{B}_T'[\mathbf{h}_T - \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{y}_T \\ + (\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})(\mathbf{b}_T + \mathbf{B}_T\mathbf{x}_T^0 + \mathbf{A}_T\mathbf{s}_{T-1})]$$

\mathbf{x}_T^0 , \mathbf{g}_T , \mathbf{G}_T を(4)(5)(7)のように定義すれば、 $t=T$ のときの(4)が得られる。(B.8)の \mathbf{x}_T^* を(B.6)に代入して、 $T-1$ 期において整頓すればつぎのようになる。

$$(B.9) \quad \lambda_{T-1} = \mathbf{s}_{T-1}'\mathbf{H}_{T-1}\mathbf{s}_{T-1} + 2\mathbf{h}_{T-1}'\mathbf{s}_{T-1} + \mathbf{q}_{T-1} + \mathbf{w}_{T-1}$$

ただし、 \mathbf{h}_{T-1} , \mathbf{H}_{T-1} , \mathbf{q}_{T-1} は(8)(9)(3)として、

\mathbf{w}_{T-1} は

$$(B.10) \quad \mathbf{w}_{T-1} = \mathbf{w}_T + \text{trace}\mathbf{D}_T'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{D}_T\mathbf{\Omega}_T$$

として定義する。また \mathbf{H}_{T-1} の計算に際してつぎの恒等式を用いる。

$$(B.11) \quad \mathbf{G}_T'\mathbf{R}_T\mathbf{G}_T \equiv (\mathbf{A}_T - \mathbf{B}_T'\mathbf{G}_T)'(\mathbf{H}_T + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_T\mathbf{C})\mathbf{B}_T\mathbf{G}_T$$

以下 $T-1$ 期, $T-2$ 期, …… , 1期における最適化は上述の T を $T-1$, $T-2$, …… , 1に置換えるのみでまったく同様に行われる。したがって、

$$(B.12) \quad \phi_L = \min_{\mathbf{x}_t, 1 \leq t \leq T} E_t[\sum_{i=1}^T \phi_i] \\ = \lambda_0 \\ = \mathbf{s}_0'\mathbf{H}_0\mathbf{s}_0 + 2\mathbf{h}_0'\mathbf{s}_0 + \mathbf{q}_0 + \phi_S$$

となる。ただし、 ϕ_S はつぎのように定義する。

$$(B.13) \quad \phi_S = \mathbf{w}_0 \\ = \mathbf{w}_1 + \text{trace}\mathbf{D}_1'(\mathbf{H}_1 + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_1\mathbf{C})\mathbf{D}_1\mathbf{\Omega}_1 \\ = \text{trace}\sum_{t=1}^T \mathbf{D}_t'(\mathbf{H}_t + \mathbf{C}'\mathbf{Q}_t\mathbf{C})\mathbf{D}_t\mathbf{\Omega}_t$$

執筆 者 紹 介 (執筆順)

- 佐々木 誠 治……………教授・海 事 經 濟 部 門
經濟学博士
- 片 野 彦 二……………教授・国 際 貿 易 部 門
經濟学博士
- 中 野 勲……………助 教 授・經 營 經 理 部 門
經營学博士
- 吉 原 英 樹……………助 教 授・国 際 經 營 部 門
- 下 條 哲 司……………助 教 授・海 事 經 濟 部 門
- 井 川 一 宏……………助 教 授・国 際 貿 易 部 門
- 曾 國 雄……………助 手・国 際 勞 働 部 門
- 内 田 幸 夫……………助 手・經 營 計 測 部 門

經濟経営研究（既刊）目次

第27号（I・II）昭和52年3月31日発行

わが国経営学の周辺分野における萌芽的研究とその展開	……………	米花 稔
瀬戸内海における旅客輸送の実情	……………	佐々木誠治
企業者活動における自己破壊	……………	井上 忠勝
社会会計における人的資本形成	……………	能勢 信子
国際借入の形態分析への一考察 ——国際収支と国際資金移動に關説して——	……………	藤田 正寛
途上地域における市場開発の可能性の検討	……………	片野 彦二
船員の雇用制度と雇用調整	……………	山本 泰督
ラテン・アメリカの經濟開発戦略と經濟統合	……………	西向 嘉昭
新しい減価償却理論の試み ——貨幣犠牲概念にもとづく減価償却——	……………	中野 勲
日本の国際的企業（製造業）リスト	……………	吉原 英樹
米国製紙産業における設備投資の研究	……………	定道 宏
Hooke-Jeeves の方法の変種に関する覚書	……………	伊藤 駒之
タンカー・スポット契約の観察と計測	……………	下條 哲司
伸縮為替相場制度の下における經濟政策の有効性	……………	井川 一宏
小林吟右衛門商店の店則について	……………	高橋 久一
西ドイツにおける外国人労働者雇用政策の特徴	……………	曾 國雄
マクロ計量經濟モデルの非干渉化制御と安定政策	……………	内田 幸夫

RESEARCH INSTITUTE FOR
ECONOMICS & BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY

Director ; Tadakatsu INOUE
Secretary ; Jisaburo TARUMOTO

GROUP OF INTERNATIONAL
ECONOMIC RESEARCH

Seiji SASAKI	Professor of Maritime Economics Dr. of Economics
Jiro YAO	Professor of International Finance Dr. of Economics
Toru KANO	Professor of Maritime Economics
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 Economics
Kazuhiro IGAWA	Associate Professor of International Trade
Kunio SOH	Research Associate of International Labour Relations

GROUP OF BUSINESS
ADMINISTRATION RESEARCH

Tadakatsu INOUE	Professor of International Management
Akio MORI	Professor of Business Finance Dr. of Business Admin- istration
Nobuko NOSSE	Professor of Business Statistics Dr. of Business Admin- istration
Isao NAKANO	Associate Professor of Accounting Dr. of Business Admin- istration
Hideki YOSHIHARA	Associate Professor of International Management
Hiroshi SADAMICHI	Associate Professor of Business Statistics Ph. D. in Econometrics
Komayuki ITOW	Associate Professor of Business Administration and Information Systems
Yukio UCHIDA	Research Associate of Business Statistics

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

昭和53年3月25日 印刷
昭和53年3月31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

神戸市灘区友田町3丁目2-3
中村印刷株式会社

Annual Report on Economics and Business Administration

28 (I)

1978

CONTENTS

- The Recent Conditions of Oceanian Main Ports Seiji SASAKI
“Efficiency” versus “Equity” Hikoji KATANO
A New Business Income Concept for
Explaining the Accounting Practice Isao NAKANO
Directions of Development of Japanese
Multinational Enterprises Hideki YOSHIHARA
Three Patterns of Modernization Processes
in the Japanese Shipping Industry Tetsuji SHIMOJO
A Note on the Effects of Foreign Exchange Rate
on the Capital Account Kazuhiro IGAWA
The Limitation on Free
Movement of Workers in the EEC Kunio SOH
A Note on the Estimation of the Unobservable Data ... Ukio UCHIDA

RESEARCH INSTITUTE FOR ECONOMICS
AND BUSINESS ADMINISTRATION
KOBE UNIVERSITY