

研究叢書 27

---

# 海運における国家政策と企業行動

海運経済専門委員会

神戸大学  
経済経営研究所

1984

# 海運における国家政策と企業行動

海運経済専門委員会

神戸大学経済経営研究所

1 9 8 4

## 序

神戸大学経済経営研究所の海運経済専門委員会が、昭和57年4月共同研究活動を開始した時の共通テーマは「国際海運における国家政策と企業行動との相剋」というものであった。それに先行する2年間の同専門委員会の共通テーマは「海運における危機」という非常に悲壮なものであったが、さすがに「危機」について全員が納得できる見解は得られないまま、これという成果も見ないうちに時を過ぎてしまった。

それに比較すると今回の「相剋」はある意味では非常に挑発的なものでありながら、またある意味ではむしろすぐれて冷酷なテーマであって、興味深い議論がうち出せるという期待がもたれた。日本交通学会がその年の特集に「総合交通政策再論」というテーマを選び、それに「政策と介入のあり方」という副題をつけたことから容易に想像できるように、国内政策はもちろん国際性を標榜する海運においても「規制か競争か」とか「保護か自由か」といった問いかけがエクспリシットになされる時代を迎えていたからである。

国際海運の分野では国家の政策は自国海運業の保護育成策としてしばしば採用されながら、それに伴うどのような規制もすべて自国海運業の域を出ないために、いまひとつその効果は十分といえないままで終っていた。本来自由な活動を選好する海運企業にとっては国家の規制がむしろ障碍になることも珍らしくなく、場合によっては国籍からの離脱という事態さえ生じかねない。だから海運にとってはこの種の問題は今に始まったものでは決してないのである。

われわれの最も身近なところに例をとると、今年でちょうど20年を迎えることになる日本海運業の集約がある。日本海運業相互の過当競争を回避させる目的で実施された集約ではあったが、中核会社のみを集約では効果は少いとして、中小運航業者や貨船主力会社までいずれかの傘下に入ることを強制した。ために確かに日本船相互間の競争は回避されたけれども、それだけとくに伝統的な

神戸船主たちの自発的な活力は全く殺がれてしまったといえる。

海運経済専門委員会発足当時の主査である佐々木誠治名誉教授は、本叢書の問題提起として執筆した巻頭論文「戦後神戸船主の盛衰」の中で、このような問題を投げかけている。もし昭和39年の海運集約があのような形で神戸船主をも巻き込むほどのものでなかったならば、などといったタイプの議論には実りはないとはいえ、企業の自由な行動力を圧殺するような政策が真面目な批判の対象になるのは当然である。

このような状況下においてさえ自由に行動しえた非集約船主のその後を見るまでもなく、海運における自由というのはしばしば国籍をさえ超越するものである。したがってもし国家が自国海運業の国際競争力の改善に消極的であったり、企業の自由な活動を制限するような施策を堅持したりしていると、早晚自国海運は消滅してしまうことにもなりかねない。もちろんそうすることが国家の側にも十分な理由があつてのことかも知れないが、もしそうなら国民経済的に見て自国海運の存在が利益になっているのかどうかを計測するための客観的な方法が必要となる。「国民経済と外航海運活動」はこのような問題意識に応えようとするものである。

産業連関表を用いて自国海運の存在意義を評価しようとする場合、いくつかの問題が未解決のまま残されている。そこで指摘されているように輸入がCIFで表わされているため、海運業の活動が国外セクターに追いつかれており、自国海運の真の存在意義を計測できなくなっているということのほか、運輸サービスのよきようにどの産業の生産物にも深く関わっている財の貢献を陽的に算出するような工夫もまた必要とされる。この後者の問題は「産業連関表における運輸コストの『巨視的』投入係数」によって取扱われている。

国家政策と企業行動との間の相剋ないし矛盾という問題意識をもって世界海運を展望した場合、まず最初に想起されるのはアメリカであり、ソ連であろう。前者は海運政策という点では最も豊富な事例で知られているし、後者は政策な

どというよりも国家そのものの活動と見ることもできるからである。そして他方で国家規制という点では最も稀薄な香港、ノルウェー、ギリシアの海運についての観察も忘れてはならないであろう。

「アメリカ海運業発展期における海運政策」では、アメリカの海運政策の失敗例が示される。19世紀後半蒸気船の導入が急速に進められている当時の海運業は、運賃収入のみでは運航費をまかなうこともできず、政府の補助を最も必要としていた。にもかかわらずアメリカ政府は自由競争を本旨とする経済政策の延長線上に海運政策を位置づけたために、南北戦争から第一次大戦にいたる期間のアメリカ海運業の停滞を招くに至ったことが指摘されている。

「米国海運と“EUSC” Shipping」では国家が自国海運を安全保障上の有力な資源として自己の支配下につねに有効にとどめておこうとする例が示されている。第2次大戦後アメリカの船主は所有船の多くを便宜置籍国に登録したが、政府はこのうちの相当数について、これを有事に役立たせるよう船主と契約を結んでいるという。この種の船のことを Effective U.S. Control Shipping というが、ここに国家の範疇をこえてあくまで自由な経済活動を目指す海運企業と、安全保障を最高の使命とする国家との間の相刻ないし妥協の姿を認めることができる。

「世界海運市場におけるソ連海運の躍進」では、国家政策と企業行動とが一体化しているソ連海運の例を挙げ、それが何によってまたいかにして世界の定期航路に進出し躍動するに至ったかをあとづけている。ソ連の海運政策は安定した海上輸送力の確保と、国際収支への貢献とを根幹としているが、その後のソ連海運の世界海運市場への躍進は国際収支の改善と一般貨物船隊の船腹過剰の解消との一石二鳥をねらったものであったといえる。これとともに自国の海運活動の自由を保障するためにコメコン諸国や発展途上国への支援を通じて陣営固めを推進し、西側諸国の非難をよそめに低運賃を武器に定期航路で跳梁する戦術をとりつづけている。その意味でそこには資本主義諸国海運の行動とは

対照的な特徴が認められるのである。

海運企業の活動に国家がほとんど関与しない国もある。そうした例を扱ったのが「香港、ノルウェー、ギリシャ海運の経営戦略と海運政策」である。これらの国は自由主義を根本理念としており、国家による規制からは比較的自由である。このような海運業に対して国家政策の意義を問うことは無意味かも知れないが、経営戦略といった観点からみると、国家そのものが、あるいはその政策が、これら海運の発展に大きく寄与していることが理解できる。つまり経営戦略は国家の歴史的状況あるいは国民経済に規定された海運政策の枠内で策定され、したがってここに戦略上の特徴を形成するとともに、海運の発展を左右しているといえるからである。このような観点から本論文では国家の役割が少なく、自由に企業活動が展開される条件下では、どの程度まで経営戦略が同質化しうるのかを分析している。

以上のようなアプローチに並んで、国家という範疇を超えた多国籍企業にたいして、これもまた国家という概念からほど遠い労働組合が労働協約の締結に成功しているという例がある。ITF 加盟の海運組合は先進国から途上国までその組合員の賃金、労働条件には大きい隔差があり、加盟組合間でも便宜置籍船の組織化については大きな利害の対立があると考えられる。「ITF による便宜置籍船乗組員の組織化」ではこのような状況にもかかわらず、どのような理由でそれが成功したのかが分析される。加盟組合以外に国際労働の事務局が直接組織活動に従事している理由についてもこれと同時に追及される。

テーマの関係で最後になったが「金融制度に対する政府介入について」ではオーストラリアにおける金融関係の政府介入の実態と特徴およびその問題点が明らかにされる。そこでの政府規制体系の基本的特徴は規制主体、規制方法およびその適用の多様性と、銀行と非銀行金融機関との間の規制の非対称性である。政府による介入は金融制度の安定性の維持のために必要であるが、オーストラリアをとりまく経済金融環境から見て、民間金融機関の活動に対する諸種

の制限は長期的には金融制度の安定性を損うものになるであろうことが指摘される。

以上に見るように「国家政策と企業行動」というテーマは非常に多彩な観点を提供する。しかし少なくともここに盛られたものを概観すると、文脈的に規制より自由といった指向のものが多いように読みとれる。これはこれらがものされた時代に負うものであるのか、あるいは「国際海運における」という限定詞に負うものであるかも知れない。しかしいずれにせよこうした議論は常に冷静かつ客観的でなければならないことはいうまでもない。大方の批判に耐えてわれわれの議論をより高邁なものに昇華させるためにこれを公刊することにした。

この海運経済専門委員会が発足した当時の主査であった佐々木誠治先生は、ちょうど1年後停年を迎えられめでたく退官されることになった。神戸大学経済経営研究所在職中はその海事経済部門を主宰され、各時代の現実的な課題を掲げた海運経済専門委員会を組織し後進を指導された。今回の海運経済専門委員会は先生が直接手がけられた最後のものとなるので、本叢書を先生の記念号として公刊することにした。先生のご健康を委員一同心からお祝い申しあげる次第である。

1984年8月

海運経済専門委員会主査

下 條 哲 司

### 海運經濟專門委員会委員

佐々木誠治……………大阪産業大学教授(神戸大学名誉教授)(前主査)

下條 哲 司……………神戸大学経済経営研究所教授〔主査〕

山本 泰 督……………神戸大学経済経営研究所教授〔幹事〕

定 道 宏……………神戸大学経済経営研究所教授

石垣 健 一……………神戸大学経済経営研究所助教授

東海林 滋……………関西大学商学部教授

國領 英雄……………神戸商船大学教授

片山 邦 雄……………神戸商科大学助教授

富田 昌 宏……………岡山商科大学助教授

吉田 茂……………神戸商船大学助教授



# 目 次

## 序

戦後神戸船主の盛衰……………	佐々木 誠 治	1
国民経済と外航海運活動……………	下 條 哲 司	23
産業連関表における運輸コストの「巨視的」投入係数……………	定 道 宏	41
アメリカ海運業の発展における海運政策……………	富 田 昌 宏	51
米国海運と“ EUSC ” Shipping		
—— 安全保障と便宜置籍船 ——……………	東海林 滋	69
世界海運市場におけるソ連海運の躍進		
—— ソ連の海運戦略 ——……………	國 領 英 雄	89
香港, ノルウェー, ギリシャ海運の		
経営戦略と海運政策……………	吉 田 茂	119
ITF による便宜置籍船乗組員の組織化……………	山 本 泰 督	143
金融制度に対する政府介入について		
—— オーストラリアの場合 ——……………	石 垣 健 一	177

# 戦後神戸船主の盛衰

佐々木 誠 治

## I はじめに

わが国第一の貿易港という地位・名声を絶えず相争う間柄にある神戸港と横浜港のなかで、後者横浜には海運企業・船主が育たず、対して、前者神戸には明治・大正以来多数の船主・汽船会社が本社々屋を構えきたっているという相違・比較とともに、神戸を本拠とする海運企業が自ずと地域グループの勢力を形成して、わが国海運業界、差し当って日本船主協会という海運業者の団体組織の内部に明白な地歩と比重を有しつつづけている事実は、海運・港湾関係の業者と識者の間には広く知られていることがらであろう。しかも、筆者自身、こうした神戸船主の発生と発展の事情についてはこれまで幾度か論述してきた。<sup>(1)</sup>

第二次大戦前までの、いわゆる近代海運業の発展期において神戸港ならびに神戸船主たちが寄與した歴史的功績はもとより、同戦争後の海運再建過程の中で神戸船主たちが担当した役割とその功績は改めて指摘するまでもなく明白である。だが、いわゆる海運集約化という政策の強行によって、神戸船主は甚だ大きな試練と変化を経験することとなり、つれて、彼等の船主協会内或いはわが国海運業界内における立場・比重・発言力も著しく変動した。こうした戦後から最近にかけての神戸船主たちの浮沈動静は、今村理氏が雑誌『海運』に連載された「オーナーの興亡とその原因」<sup>(2)</sup>という論文の中でも興味深く内部観察

---

(1) 拙論「神戸船主考」(『国民経済雑誌』第121巻第1号所載)、「続神戸船主考」(『経済経営研究年報』21号(1)所載)など。

(2) 今村 理「オーナーの興亡とその原因」(『海運』第670号、671号、673号、

されている。

数千年以上にわたる海運発達史のなかでは、特定の一国家・一民族の海運活動も、或いは特定の都市・港・グループの海運事業も、いわば瞬きの間の興亡・盛衰の類いにすぎぬ場合が多い。明治以降のわが国近代海運業やその一環に外ならぬ神戸の海運活動ないし神戸船主の動向亦しかりであろう。反面、いま、仮りに苦境に陥っているやにいわれる神戸船主の状態も、程なく回復し、好転して、より永い繁栄興隆を迎えるかもしれない。その限り、戦後2～30年間の短い時期における神戸船主の盛衰・興亡をこと改めて論考することが歴史研究として適切なりや否や疑問なしともしない。けれども、上記今村論文によっても啓蒙され、かって試みた神戸船主の発生・発展考察の続きを一応まとめるために本小稿を起筆した。

## II 戦後における一応の復興・繁栄

### — 昭和35年の神戸船主

昭和35年当時のわが国海運業は、敗戦後の苦難な再建過程をいわゆる計画造船方式による船腹の新造拡大と外国定期航路網の整備進出とによってどうにか切りぬけ、新たな発展に意欲をみなぎらせはじめた頃であった。もち論、それには、朝鮮動乱（昭和25～28年）およびスエズ動乱（昭和31年7月勃発）と1959年からの世界経済の好況等の外部要因の影響・効果がきわめて大きく、わが国海運業それ自体の内部には、自己資本の極端な過少性——別な表現をすれば、国家資本ないし金融資本への隷属——が当然的に惹起する経営基盤の脆弱・国際競争力の貧困がむしろより明白となり、放置が許されなくなりつつあった。そのとどのつまりが、数年後に強行された「海運集約化」であったわけだが、その直前期というべき昭和35年ころにあって、神戸は、なお、海運業の基地たる面影を或る程度まで残存せしめており、相当数の船主・海運企業が活躍

をつづけていた。少なくとも、活躍すべく神戸を本拠に努力を重ねようとしていた。

当時の日本海運業界に流行した「オーナー・オペレーター」という対置語型の海運用語にしたがえば、オーナーすなわち船舶を所有するだけでその運航を行わないもの＝純船主が神戸船主の特色であり、主流、主な在り方ではあったが、とはいえ、こうしたオーナーから用船（借船）した船舶を自己所有中の船舶——自社船——とともに運航（operate）する企業、すなわちオペレーターとしても、川崎汽船・大同海運・新日本汽船の3社は神戸にその本社をどっかと構えていた。その結果、いわゆるオーナー・純船主的な中小海運企業多数と、少数ではあれ有力な神戸系のオペレーター数社とが、昭和30年代を通じて神戸で活動をつづけていたのであって、いわゆる神戸船主の勢力というものは、まだ決して小さくはなかった。けだし、35年3月末現在において船主協会に加入する199社の1,130隻・5,551,187総トン・8,222,287重量トンの保有船腹量のうち、神戸船主は53社・284隻・1,383,369総トン・2,054,100重量トンの丁度4分の1の勢力・比重を占めていた。その詳細な内容は以下のとおりである<sup>(3)</sup>。（当時西の宮に本社を置いた八馬汽船と大阪に本社を構えた広海汽船の両社はのち神戸に本社を移したが故に、尼崎に本拠をもつ三晃海運とともに、神戸船主の範ちゅうに含めた。）

旭 汽 船	3 隻	10,236 総トン	15,356 重量トン
大 同 海 運	20 "	175,362 "	251,857 "
第 一 汽 船	13 "	48,180 "	77,181 "
大 王 汽 船	3 "	3,225 "	5,202 "
江 口 汽 船	1 "	1,239 "	1,940 "
福 洋 汽 船	3 "	13,852 "	22,195 "
扶 桑 海 運	7 "	10,852 "	16,553 "

(3) 『船協海運年報』1959-1960の巻末に示す「日本船主協会所属会社登録船腹一覧表（昭和35年3月末現在）」の「阪神地区」グループの中より選抜す。

八馬汽船	9隻	64,148 總トン	97,636 重量トン
浜根汽船	7 "	23,494 "	35,698 "
橋本汽船	1 "	6,062 "	8,732 "
広海汽船	4 "	21,383 "	32,205 "
乾汽船	8 "	55,595 "	86,362 "
川崎重工	4 "	682 "	— "
川崎汽船	23 "	207,387 "	280,946 "
近海商船	2 "	3,317 "	4,771 "
金華汽船	2 "	1,610 "	2,556 "
神戸汽船	1 "	4,505 "	6,899 "
神戸栈橋	1 "	2,830 "	4,376 "
神戸船舶	4 "	3,473 "	5,361 "
甲南汽船	4 "	15,566 "	23,841 "
日下部汽船	4 "	20,752 "	34,484 "
共栄タンカー <sup>(4)</sup>	7 "	43,802 "	68,225 "
協成汽船	10 "	18,196 "	29,249 "
松岡汽船	6 "	29,805 "	46,475 "
明治海運	11 "	88,701 "	132,602 "
宮地汽船	8 "	50,689 "	78,460 "
武庫汽船	3 "	13,647 "	21,698 "
内外汽船	1 "	6,779 "	10,794 "
中村汽船	9 "	43,992 "	68,811 "
日本汽船	7 "	17,508 "	27,727 "
日豊海運	3 "	18,832 "	28,911 "
隆昌海運	4 "	15,339 "	22,788 "
三晃海運	4 "	3,643 "	5,916 "
山友汽船	2 "	5,638 "	8,652 "

---

(4) のち東京に本社を移し、神戸船主でなくなった。

佐藤国汽船	7隻	11,732	總トン	19,123	重量トン
沢山汽船	8 "	41,526	"	60,050	"
嶋谷汽船	5 "	12,406	"	19,330	"
神港商船	5 "	422	"	622	"
新日本近海海運	2 "	6,899	"	9,088	"
新日本汽船	17 "	118,699	"	165,395	"
菅谷汽船	3 "	15,649	"	23,882	"
大凶汽船	1 "	1,211	"	1,804	"
泰通海運	4 "	3,299	"	5,380	"
太洋海運	9 "	49,323	"	74,649	"
玉井商船	6 "	34,493	"	52,850	"
東大汽船	2 "	1,812	"	3,019	"
東海海運	3 "	3,080	"	5,103	"
徳島汽船	1 "	2,869	"	4,500	"
凶南汽船	1 "	499	"	791	"
東和汽船	4 "	9,936	"	15,647	"
東和船舶	1 "	6,940	"	9,083	"
上地汽船	1 "	3,319	"	5,315	"
山下近海汽船	5 "	8,934	"	14,010	"
合計	284隻	1,383,369	總トン	2,054,100	重量トン

神戸船主グループ全体として284隻205万重量トンという数量がわが国船腹の4分の1にあたるということだけでなく、個々の企業力を代弁する指標としての船舶保有量の面でも、川崎汽船の23隻・28万重量トンを筆頭にして、大同海運が20隻・25万重量トン、新日本汽船が17隻・16万5千重量トンであって、当然により多くの運航船腹量をもつ代表的有力オペレーターであったことがまづ明白に指摘され得る。又、当時において相当な保有船腹と評価できる筈の5万重量トンをこえる自社船をもつ船主=名の通る代表的オーナーとしても、明治海運はじめ、第一汽船・八馬汽船・乾汽船・共栄タンカー・宮地汽船・中村

汽船・沢山汽船・太平洋海運・玉井商船の10社がかぞえられ、松岡汽船・浜根汽船・日下部汽船・広海汽船等の有名な個人企業系の船主たちも3万重量トン以上の船舶を所有しており、それらほとんどすべてが、いわゆる旧来の神戸船主グループに属して神戸港都の賑いの一部を担当していた。いうならば、神戸船主はなお健在なりというべき段階であり、見ようによっては、往年すなわち大正期・昭和初期の神戸海運界の黄金時代が再来したか、再来するであろうという期待がもてた時期であった。神戸船主の戦後最もよき時代であり、一応期待どおりの再興復活ぶりといえよう。しかし、この状況はすぐに一変する。

### Ⅲ 海運集約化と神戸船主

#### Ⅲ-1 集約化に加わった神戸船主

日本海運業全体としての再建復興機運の中で、神戸船主たちも、一応、量的・比重的に戦前の黄金期に近い回復ぶりを達成し、それなりの繁栄とグループとしての勢威を誇示するようになったものの、それは、ごく短命・一時的なものでしかなかった。昭和30年代に再現されかけたかに想えた神戸船主の賑い・明るさは、その30年代の終了をさえ待たずに情況一変してしまうのである。昭和39年度から強行・推進されることとなった周知のわが国海運の集約化方策が彼等神戸船主たちの束の間の繁栄を、あっという間に、かつ、有無をいわずに奪い去ろうとしたからである。

もち論、集約化というただひとつの政治・政策的方途だけによって神戸船主最近の凋落現象がひき起されたということは適切であるまい。より深い・歴史経過的な敗戦・戦争破滅の影響や、再建にあたっての定期船ならびにオペレーター優先主義等が、オーナー主力の神戸船主たちの繁栄を許さなかったのであって、集約化は偶々のきっかけでしかなかったのかもしれない。とはいえ、集約化に伴って、神戸船主界に動揺と混乱の大渦が生じ、多くの船主・企業の運命が制せられたことは確実である。この意味から、海運集約化が、敢えて吊

鐘とまでいふべきものではないとしても、戦後における神戸船主たちの一応の復興に対して、そのゲーム終了を告げるゴング、もしくは重大危険の警戒信号の役をになったということは許されるであろう。

そこで、海運集約化に伴なう神戸船主の浮沈の動静をうかがう前に、まず、この集約化に参加した神戸の海運企業・船主の実情を一通り簡単にながめておこう。

当時のわが国海運業界において、いわゆる有力オペレーターとして活躍しつつあった企業2社が合併してひとつの中核企業体（中核体）を形成し、それを中心として数社の系列会社と、数社もしくはより多数の専属会社が集まって各々ひとつのグループ（全体的には6つのグループ）を作るという形で、わが国海運業——外航関係の主要部分——を再編成するというのが具体的内容である海運集約化に参加したのは、次のごとく全国・全部で94社である。一部の有力企業を含めてこの集約化に加わらなかったもののあることも忘れてなすまい。

#### 6 中核体別の会社数と船舶数

##### ① 日本郵船グループ

合併会社…	2社	77.77 <sup>(5)</sup> 隻	1,052,084重量トン
系列会社…	7社	51.7 "	1,012,000 "
専属会社…	6社	23.6 "	223,612 "
計	15社	153.07 "	2,287,696 "

##### ② 山下新日本汽船グループ

合併会社…	2社	44.7隻	570,031重量トン
系列会社…	4社	22.5 "	415,865 "
専属会社…	9社	16.8 "	136,528 "
計	…15社	84.0 "	1,122,424 "

(5) 共有船があるため、隻数に端数が示される。規定の持分区別から関係各社に割当てられるわけ。



## ③ 昭和海運グループ

合併会社	2社	31.3隻	609,727重量トン
系列会社	3社	17.3 "	355,787 "
専属会社	4社	6.0 "	57,049 "
計	9社	54.6 "	1,022,563 "

## ④ ジャパン・ライングループ

合併会社	2社	52.3隻	967,408重量トン
系列会社	1社	6.0 "	43,167 "
専属会社	2社	7.3 "	58,453 "
計	5社	65.6 "	1,069,028 "

## ⑤ 川崎汽船グループ

合併会社	2社	54.5隻	933,130重量トン
系列会社	7社	22.0 "	390,266 "
専属会社	8社	27.0 "	220,452 "
計	17社	103.5 "	1,543,848 "

## ⑥ 大阪商船三井船舶グループ

合併会社	2社	83.2隻	1,237,230重量トン
系列会社	5社	30.0 "	307,572 "
専属会社	26社	83.8 "	773,533 "
計	33社	197.0 "	2,318,335 "

6グループ合計して94社。その所有船舶約660隻936万重量トンに達するわけだが、94社のうち神戸船主は以下の各社である。

## ① 日本郵船グループ 2社

専属会社の 八馬汽船・八千代汽船

## ② 山下新日本汽船グループ 7社

合併・中核体の 新日本汽船

系列会社の 玉井商船・中村汽船

専属会社の 山下近海汽船・山友汽船・樽本汽船・甲南汽船

- ③ 昭和海運グループ      なし
- ④ ジャパン・ライングループ      2社  
合併・中核体の 大同海運  
専属会社の 広海汽船
- ⑤ 川崎汽船グループ      11社  
合併・中核体の 川崎汽船  
系列会社の 日本汽船・扶桑海運・神戸汽船・神戸棧橋  
専属会社の 原商船・太平洋海運・神港商船・日豊海運・宮地汽船・白洋汽船
- ⑥ 大阪商船三井船舶グループ      12社  
系列会社の 沢山汽船・第一中央汽船  
専属会社の 日下部汽船・近海商船・阿波国共同汽船・明治海運・乾汽船・松岡  
汽船・嶋谷汽船・菅谷汽船・隆昌海運・第一船舶

つまり、合計して34社の神戸船主が集約体制に加わったのであって、全体で94社の三分の一強に相当する。もって、集約化にかかわった神戸船主の数と比重が如何に大であったかがわかるとともに、その故に、この集約化によって神戸船主たちが全体として、又個々の受けることとなる影響・打撃の強さの程も容易に想定されうるところでもある。

集約体制のかなめの役をになう中核体・合併会社となった神戸関係の3オペレーター、川崎汽船・大同海運・新日本汽船のうち、集約化の名の下に名称が消え、会社の歴史をとじることとなったのは大同海運である。川崎汽船は、その名称と過去の歴史をそのまま継続できたわけだが、新日本汽船は合併相手であった山下汽船とともに山下新日本汽船という名称に変わり、かつ、新日本汽船の本社神戸が消えて新会社の本拠は東京となるにいたった。系列会社或いは専属会社として集約化に参加したもののなかにおいて、その後の経緯、ひっきょう、希望と現実との隔離のために自己の繁栄はおろか存続をさえ否定される悲運を味うものが敢えて少数にとどまらなかったこと周知のことがらであろう。

とはいえ、海運集約化に伴う神戸船主の凋落もしくは浮沈の詳細を述べる

のがここでの目的ではない。集約化が結果として導き出した神戸船主の量的な変化・比重の転変がわかれば充分なのであって、それは次項の昭和45年3月における船主協会所属神戸船主の顔ぶれの移りかわりを通じて明白に理解されうるところである。

### Ⅲ-2 集約後昭和45年の神戸船主

神戸の船主界はもち論わが国海運業界全体が大騒ぎした海運集約化の嵐が一応おさまった昭和45年——既説昭和35年から10年後——の日本船主協会加盟神戸船主の顔振れをみると、この異常な海運政策のもたらした影響の大きさが判然とする。なる程、45年春の船協加盟神戸船主の総数は、奇妙にも殆んど変わらず（實際上1社増）、その所有船腹量にいたっては、昭和35のそれを倍以上も上廻っている。すなわち

	会社数	所有船	総トン数	重量トン数
昭和35年	53社	284隻	1,383,369トン	2,054,100トン
昭和45年	54社	344隻	2,961,792トン	4,606,963トン

けれども、45年春の加盟神戸船主54社の内容をよく分析するならば、旧来のもの即ち昭和35年当時に存在（協会加盟）したものの30社<sup>(6)</sup>としからざる新来者（新加盟会社）24社に分かれるのである。戦後の再建期にあって神戸船主として生きのびたもの、生きのびるべくとも懸念に努力を重ねてきたものが、いまや半分近くに減ってしまったという事実——まさに集約化の象徴と称すべき厳しい歴史的現実——をまず第一に、しっかりと記憶しなければならない。

ついで、第二に、この間に神戸船主としてわが国海運業界に新登場してきた——少なくとも船主協会メンバーとなった——ものが24社もあるという事実——海運史上繰りかえされてきた、しかし一般常識では不可思議的に思われるべき新旧の交替劇——も亦見落してはならない点である。本叢書論文として長大な表形式は不適・困難と考えられるので、以下①旧来の神戸船主で存続しなく

(6) 八馬汽船と広海汽船をふくむ。東和船舶はこの年度船舶を所有していない。

なったもの⑩引続き存在・加盟中の神戸船主⑨新参の神戸船主の3グループに分けて実情を記述することとする。<sup>(7)</sup>

⑨旧来の神戸船主で存続しなくなったもの……23社

大同海運	第一汽船	福洋汽船	浜根汽船	近海商船
金華汽船	甲南汽船	共栄タンカー <sup>(8)</sup>	武庫汽船	内外汽船
中村汽船	隆昌海運	神港商船	新日本近海海運	新日本汽船
菅谷汽船	大岡汽船	泰通海運 <sup>(9)</sup>	東大汽船	東海海運
図南汽船	上地汽船	山下近海汽船		

うち、集約化に加わって、結果として消滅（発展的解消）したものは、大同海運と新日本汽船の有力著名のオペレーター2社と第一汽船・近海商船・甲南汽船・中村汽船・隆昌海運・神港商船・菅谷汽船の周知の神戸オーナー7社、ならびに近海・内航方面に活躍した山下近海汽船の合計10社である。これに、集約化を想定しつつ事前（昭和36年）に合併→新会社設立にすすんだとみられる浜根汽船と武庫汽船——八千代汽船を新設——両社も加えると集約参加で存続しなくなった神戸船主は結局12社をかぞえられよう。存続しなくなった旧来（昭和35年当時存在）の神戸船主23社總数の過半数、少なくともその半分に相当するわけである。

⑩ 引続き存在・加盟中の神戸船主……30社

旭汽船	3隻	4,801總トン	6,935重量トン
大王汽船	1 "	1,933 "	3,107 "
江口汽船	4 "	9,754 "	16,555 "
扶桑海運	8 "	21,474 "	34,716 "
八馬汽船	6 "	55,334 "	85,575 "
橋本汽船	1 "	2,711 "	4,348 "

(7) 『船協海運年報1970』の巻末に示される船主協会会員名簿の中より選抜す。

(8) 既述のとおり、共栄タンカーは本社を東京に移し、京浜地区船主会会員となった。

(9) 泰通海運はこの頃なお船協加盟メンバーとして名を残しているが、この時点で所有船舶はなくなっており、その後復活をみないので消滅組に入れた。

## 海運における国家政策と企業行動

広海汽船	5隻	23,684 總トン	35,030 重量トン
乾汽船	9 "	86,299 "	134,736 "
川崎重工	6 "	1,173 "	—
川崎汽船	90 "	1,649,031 "	2,580,697 "
神戸汽船	6 "	66,104 "	102,029 "
神戸栈橋	5 "	12,710 "	20,828 "
神戸船舶	4 "	6,804 "	11,963 "
日下部汽船	5 "	703 "	—
協成汽船	10 "	39,127 "	60,850 "
松岡汽船	7 "	77,050 "	119,558 "
明治海運	12 "	206,080 "	335,747 "
宮地汽船	3 "	26,401 "	38,657 "
日本汽船	17 "	114,302 "	165,501 "
日豊海運	1 "	1,977 "	3,181 "
三晃海運	2 "	2,530 "	4,181 "
三友汽船	4 "	9,878 "	16,556 "
佐藤国汽船	5 "	11,906 "	18,812 "
沢山汽船	6 "	11,732 "	19,944 "
嶋谷汽船	5 "	14,338 "	22,705 "
太洋海運	9 "	86,132 "	130,328 "
玉井商船	11 "	62,813 "	98,825 "
徳島汽船	5 "	46,753 "	67,488 "
東和汽船	6 "	22,628 "	34,624 "
東和船舶	なし	なし	なし
小計	256隻	2,676,162 總トン	4,173,476 重量トン

## ① 新参の神戸船主……24社

第一船舶	3隻	5,936 總トン	9,660 重量トン
大日海運	7 "	42,107 "	67,847 "
白洋汽船	2 "	2,987 "	3,915 "

豊和海運	2隻	3,439	総トン	5,607	重量トン
金尾汽船	1 "	999	"	1,614	"
川崎近海汽船	3 "	4,813	"	5,390	"
乾光海運	1 "	10,818	"	16,744	"
国洋海運	15 "	45,666	"	70,224	"
江進海運	2 "	6,689	"	10,701	"
熊野汽船	4 "	8,113	"	7,623	"
共同汽船	9 "	23,977	"	33,686	"
協和近海汽船	2 "	4,531	"	7,567	"
丸神船舶	3 "	7,134	"	11,366	"
松尾汽船	2 "	4,423	"	6,670	"
七洋汽船	2 "	6,318	"	9,830	"
日産プリンス海運	4 "	5,658	"	2,907	"
新田汽船	4 "	20,575	"	32,842	"
山陽汽船	2 "	4,478	"	7,108	"
山陽船舶	5 "	14,963	"	23,485	"
下崎汽船	3 "	7,089	"	11,536	"
新大関汽船	1 "	3,600	"	5,637	"
園田汽船	2 "	4,857	"	7,551	"
東興海運	5 "	33,811	"	53,720	"
山一汽船	4 "	12,649	"	20,257	"
小計 24社	88隻	285,630	総トン	433,487	重量トン

昭和35年ころのわが国海運界にあって兎にも角にも神戸船主、神戸基盤の海運企業として名を知られていたもののうち10乃至12社が、いまや歴史上の過去的存在となってしまったという事実の反面、企業数としてはむしろ2倍にあたる24社の新規海運会社が神戸に出現したという事実も意味深いことである。いい換えれば、やめた神戸船主の倍もの新船主が誕生・出現しているわけであるから。ただし、こうした新しい神戸船主は、必ずしも、すべてが若々しい潑刺

とした新戦力であったとは限らない。多分に策略的、したがって日和見的・短命的なものも含まれる。また、こうした新参船主の總括勢力24社・88隻・433,487重量トンの数字は、消滅した神戸船主たちのそれを補い得るものでもなかった。特に、大同海運20隻25万重量トン・新日本汽船17隻16万5千重量トン、合せて41万5千重量トンというウエイトと実績・実力は、いくら多数の新規船主の登場ありとはいえ容易に補えるものではない。

最後に附言すべきは、海運集約後の昭和45年当時に生き残れた神戸船主の在りようを眺めて、唯一の中核体川崎汽船の特別な急成長ぶりと、一握りほどの有力オーナーだけの発展可能性とが次第に明白となった点である。けだし、この時点にあって、258万重量トンの船腹を保有した川崎汽船を別格として、10万重量トン以上の保有船腹をもって船協に所属した神戸船主は、乾汽船・神戸船舶・松岡汽船・明治海運・日本汽船・太平洋海運の6社であって、しかも、そのすべてが昭和35年当時の保有量を5万重量トン以上も増加せしめた成長力の目覚しい企業であった。<sup>(10)</sup>

#### IV 最近の神戸船主

##### — 昭和55年及び58年春現在 —

さらに10年後の昭和55（1980）年3月末および極く最近時の昭和58（1983）年3月末の神戸船主はどうなったか。どのように変貌したかを次にみるとしよう。まず、總括的な観点から眺めるならば、この10年間余のうちに、神戸船主というものの立場、とりわけ比重は、一層減退・低下したといわざるを得ないようである。なる程、昭和55年と58年との比較だけでは、後者すなわち最近において若干の上昇・回復の傾向・事実も認められることであるけれども。すなわち

(10) 同じ10年間に保有量を5万重量トン以上増大せしめ得たのは、本文中にあげた7社（川崎汽船を含む）の外徳島汽船——4,500トンから67,488トンへ——1社あるのみ。

## 昭和35年

加入船社数	199社	1,130隻	5,551,187總トン	8,222,287重量トン
神戸船主	53社	284隻	1,383,369 "	2,054,100 "
比率	26.6%	25.1%	25%	24.8%

## 昭和45年

加入船社数	221社	1,760隻	19,392,774總トン	31,385,134重量トン
神戸船主	54社	344隻	2,961,792 "	4,606,963 "
比率	24%	19.5%	15.3%	14.7%

## 昭和55年

加入船社数	207社	1,115隻	29,157,532總トン	50,748,196重量トン
神戸船主	35社	165隻	2,927,545 "	4,677,009 "
比率	12%	14.8%	10%	9.2%

## 昭和58年

加入船社数	195社	1,032隻	28,607,283總トン	48,759,962重量トン
神戸船主	30社	150隻	3,261,601 "	5,154,569 "
比率	15.4%	14.5%	11.4%	10.6%

昭和45年にはなお53社をかぞえた船主協会加入神戸船主は、55年には35社と著減し、58年には更に減じて30社となった。いわゆる船舶の大型化問題と関係のある隻数上の変動は一応別として、保有トン数、とりわけ重量トンの動きをみるに、昭和45年と55年との間にはほとんど変化がなく、58年度の515万トンという数字も量的・実数的微増はあるとしても、昭和45年の460万トンや55年の467万トンに比べてさまで拡大・発展を云為できにくい程度のものである。しかも、この時期に日本全体（船協加入の主要船主全体）としては、3,138万重量トンから5,000万重量トンへという驚くべき激増があった。これに比べて、神戸船主グループは、停滞乃至微増の船腹を所有したにすぎないという対照のないし落差の大きな推移を示している点が充分留意されねばなるまい。その結



果が、全体の船腹量の10%以下という著しい比重減となっているわけである。

以下、既掲資料と同様な観点ならびに内容で昭和55年と昭和58年の主要神戸船主を一覧することとするが、①昭和35年以前から存在するもの、②昭和30年代後半からのもの③ごく最近に現われたものの3つに分類することとした。いうならば神戸船主の先進組・中進組・ごく新参組の3種区分である。<sup>(11)</sup>

① 先進グループ ; 昭和35年以前から存在する神戸船主……22社～21社

	昭和55年3月末			昭和58年3月末		
	隻数	総トン数	重量トン数	隻数	総トン数	重量トン数
旭汽船	2	1,594	3,950	2	1,378	3,929
扶桑海運	2	6,789	11,244	1	2,722	4,428
八馬汽船	1	19,524	24,251	3	148,350	253,712
橋本汽船	0	0	0	0	0	0
広海汽船	1	18,922	29,791	1	18,922	29,791
乾汽船	5	143,543	209,399	7	207,497	319,766
川崎汽船 <sup>(12)</sup>	41	1,463,813	2,392,444	37	1,655,707	2,716,246
神戸汽船	2	31,996	48,843			
神戸栈橋	3	8,953	14,818	3	8,953	15,228
神戸船舶	9	16,042	30,448	7	11,669	21,921
日下部汽船	9	7,970	8,903	7	2,279	1,063
協成汽船	5	59,616	118,120	5	63,600	108,430
松岡汽船	4	185,745	333,660	4	188,058	337,282
明治海運	4	155,803	272,030	3	113,094	200,697
宮地汽船	2	215	—	3	4,410	7,092
日本汽船	9	104,468	146,047	10	118,180	115,414
山友汽船	2	17,395	28,170	2	19,738	31,273
佐藤国汽船	4	8,734	12,562	3	4,744	6,391
沢山汽船	3	58,557	75,517	4	131,288	211,845
太洋海運	7	236,479	361,061	6	141,287	175,340
玉井商船	5	39,280	65,007	2	25,231	42,489
東和船舶	1	8,536	8,871	1	8,536	8,871
小計	111	2,593,974	4,195,136	111	2,875,643	4,609,108

(11) 『船協海運年報』1980及び1983の巻末に示される船主協会会員名簿より選抜する。

(12) 神戸汽船は昭和58年3月末には京浜地区所属と変っている。

## ⑨ 中進グループ；昭和30年代からの神戸船主……10社～8社

	昭和55年3月末			昭和58年3月末		
	隻数	総トン数	重量トン数	隻数	総トン数	重量トン数
第一船舶	1	6,361	11,036	2	9,255	15,866
大日海運	2	26,676	44,191	2	30,959	51,218
豊和海運	1	6,979	11,602			
金尾汽船	2	3,815	7,673			
国洋海運	2	22,180	21,632	2	22,180	21,632
共同汽船	10	15,455	14,857	10	15,455	11,535
日産プリンス 海運	3	5,032	5,748	3	5,964	5,158
新田汽船	3	33,841	43,410	2	23,746	26,810
新大冢汽船	1	3,600	5,637	1	3,600	5,637
東興海運	6	92,029	140,571	6	204,418	315,873
小計	31隻 (10社)	総トン 225,968	重量トン 306,357	28隻 (8社)	総トン 315,577	重量トン 453,729

## ⑩ ごく新参グループ；昭和50年頃からの神戸船主……6社～7社

	昭和55年3月末			昭和58年3月末		
	隻数	総トン数	重量トン数	隻数	総トン数	重量トン数
一成汽船	3	52,881	90,036			
海栄社	4	15,494	23,790	3	8,478	12,040
橋本海運産業 <sup>(13)</sup>	4	44,534	54,046	4	51,060	60,506
日栄汽船	1	494	1,530	1	494	1,530
千光海運	0	0	0	0	0	0
東慶海運	1	4,200	6,114			
海栄船舶				1	10,349	15,556
小計	13隻 (6社)	総トン 118,603	重量トン 175,516	9隻 (5社)	総トン 70,371	重量トン 89,642

(13) 明石に本社を置く企業であるが、近隣につき神戸船主グループにふくめる。

終戦後に生き残って、兎も角わが国海運業再建の一翼になってきたもの、つまり、戦前乃至戦中派の神戸船主は、いまや21社（58年春）となった。その所有船腹 111 隻・420万～460万重量トンという量は、絶対数として戦前或いは昭和35年頃の量より大きいけれども、最近における船舶・船型の大型化を考えれば、これ亦、誇れるものではなからう。

ただし、注目に値いするのは、このような先進的乃至戦前・戦中派の神戸船主の減少化——その主因は海運集約化——の反面において、昭和30年代後半もしくはより遅い最近にあって、新しく船主となり、海運企業たらしとするものが、なお少なからず認められるという事実である。文字どおり海洋を浮き沈みする企業・船主・船舶の自然的且つ歴史的なありようが縮図的に現われたまでだといえるかもしれないけれども、そこに、根強い、又、不滅といい得べき船主・海運企業の生きざまを感じもする。

## V 最近の有力神戸船主とその軌跡

神戸船主の全体的ないし一括的な戦後の動向は、上述のとおりであり、一時期回復・繁栄の夢めばえたかに思える状況もあったものの、海運集約化政策の影響をうけて分解と比重低下を余儀なくされ、端的に言えば、その往年のグループ勢力的力量・発言権は著しく減退しつつあると評してよからう。少なくとも、第二次大戦前のわが国海運業界にあって夫々の歴史的活動実績とともにその社名が広く知られ、又記録に残された多くの船主たちが、集約化によって歴史をとじた事実は、いわゆる神戸船主の発展史に明白な寂寞を感じさせる。

けれども、それ程の大影響・大試練をあたえた海運集約化を経験して、なお自己の海運業務の継続をはかり、一層の発展を志す神戸船主たちも亦決して少なくない。さらに、そうしたわが国海運業の厳しい現実を眺めながら、なおかつ斯業に参入しようとする新規の海運会社・新しい神戸船主というものが、実際上驚くに値いする程多い。日本はもとより全世界を通じて幾千年間もの永き

に亘り繰りひろげられている海運活動の歴史の一縮図ともいえようが、神戸基盤の海運事業の根強さ・発展力に外なるまいこと前にふれたとおりである。

この意味から、1980年代の今日、神戸船主の代表・有力指導グループを形成していると思える下記諸企業——10万重量トン以上の船腹を保有するもの——の存在と力量を評価するとともに、それらの今後一層の発展を期待するものである。同時に、これら諸企業の戦後今日までの保有船腹量の増減変化の過程が決して一様・同傾向ではなく、各々独自個別の動きをしてきた歴史的現実についても改めて充分且つ明確な認識をもつ必要があろうと感じる。(この認識と理解は爾余の群小的神戸船主たちの戦後史考究に当っても適用さるべく、同様に必要であること敢えて附言しておく。)

## 1983 (昭58) 年3月の保有船腹

川崎汽船	37隻	1,655,707総トン	2,716,246重量トン
松岡汽船	4 "	188,058 "	337,282 "
乾汽船	7 "	207,497 "	319,766 "
東興海運	6 "	204,418 "	315,873 "
八馬汽船	3 "	148,350 "	253,712 "
沢山汽船	4 "	131,288 "	211,845 "
明治海運	3 "	113,094 "	200,697 "
太洋海運	6 "	141,287 "	175,340 "
日本汽船	10 "	118,180 "	115,414 "
協成汽船	5 "	63,600 "	108,430 "

悠久の歴史のなかではなお瞬の間でしかあるまい20年ないし20数年間の経過であり、変動でしかないかもしれないけれども、本小稿で取扱った昭和35年から昭和58年までの戦後期間における神戸船主界のリーダー諸社の保有船腹の増減変化を通覧したとき、各社それぞれの過程とその特殊事情を別とすれば、いわゆる躍進派と停滞ないし後退派とそのいずれともいいかねる変転派の3種類

の別あることが知られる。ここで躍進派としたものが今後数十年・百年後もなお躍進しつづけるかどうかはもとより疑問であり、今、停滞・後退派と称したものがいつ躍進派に転ずるかも不明である。それは別問題として、如上最近20年余りの期間における神戸船主主要グループの商船隊変動の軌跡を概観しよう。

### ① 躍進派

乾汽船・松岡汽船・沢山汽船のいわゆる M.O. 系神戸オーナー 3 社と戦後進出した新進企業東興海運、さらに、神戸系唯一の中核体オペレーターの川崎汽船の 5 社は、昭和35年以降今日まで自己保有船腹を増強してきた躍進派を形成する。

	1960年3月		1970年3月		1980年3月		1983年3月	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
川崎汽船	23	280,946	90	2,580,697	41	2,392,444	37	2,716,246
乾汽船	8	86,362	9	134,736	5	209,399	7	319,766
松岡汽船	6	46,475	7	119,558	4	333,660	4	337,282
沢山汽船	8	60,050	6	19,944	3	75,517	4	211,845
東興海運	—	—	5	53,720	6	140,571	6	315,873

とはいえ、仔細にみれば、この期間持続的に船腹を増強して海運事業の拡大発展につとめたのは、乾汽船と松岡汽船の戦前派神戸船主 2 社と新興の東興海運の計 3 社のみである。沢山汽船は昭和45年に 2 万トン以下の保有量へ減退したのち、最近の10数年間において21万重量トン強へ急飛躍した。又、川崎汽船は、昭和55（1980）年に一時船腹量を減らすという小浮動を示している。

### ② 停滞ないし後退派

昭和35年（1960）頃の保有船腹量からみれば増大しているけれども、海運集約後の昭和45年当時のそれを峠として以後最近までの間に船隊を縮小してきていると思えるのが明治海運と日本汽船の両社である。すなわち、

	1960年3月	1970年3月	1980年3月	1983年3月
明治海運	11隻 132,602 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	12隻 335,747 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	4隻 272,030 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	3隻 200,697 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>
日本汽船	7隻 27,727 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	17隻 165,501 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	9隻 146,047 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	10隻 115,414 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>

### ③ 変転派

いわゆる戦前、明治・大正期からの伝統的海運企業としても知られる太平洋海運および八馬汽船の両オーナーと独自の積極的オペレーター活動を展開してきた戦中派企業（昭和13年設立）の協成汽船の船腹量動向は、見る時点によって躍進とも後退ないし停滞的とも解され得、いわゆる変転型、進退いずれとも断じがたいものである。しいていえば、太平洋海運と協成汽船は1960年から70～80年への各10年間に各々倍増的船腹拡充を示しながら、その後最近までの間に、前者は半減、後者はごく微減の船腹減少傾向があらわれ、その限り類似的な動きが認められるのに対して、八馬汽船は、むしろ逆に、昭和35年の10万重量トン近い船腹を昭和45（1970）年8万5千トン、昭和55（1980）年2万4千トンと相当顕著な減退現象をみせたあと、昭和58年にいたって約10倍増の25万トンへと一大飛躍を示す。その限り、同じ変転派であっても、増減相違する内容に分かたれる。又、最近減退傾向が見られるという点では同様であっても、太平洋海運と協成汽船とでは減退の中身が大きく異なり、後者については減退を云為することさえはばかれるべきことであるかもしれない。何はあれ、関連3社の船腹量変動は次のごとくである。

	1960年3月	1970年3月	1980年3月	1983年3月
太平洋海運	9隻 74,649 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	9隻 130,328 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	7隻 361,061 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	6隻 175,340 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>
協成汽船	10隻 29,249 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	10隻 60,850 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	5隻 118,120 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	5隻 108,430 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>
八馬汽船	9隻 97,636 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	6隻 85,575 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	1隻 24,251 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>	3隻 252,712 <sup>D</sup> / <sub>W</sub>

最近2～30年間のうちにおける船主・海運企業の生きざまの多様性がここにもはっきりと読みとれる。



# 国民経済と外航海運活動

下 條 哲 司

## I 「海運の自由」と国家の立場

「海洋の自由」あるいは「公海の自由」という国際公法的に確立された言葉に比較すると、<sup>(1)</sup>「海運の自由」は非常にあいまいな用語であり、しばしば相互に対立するような意味合いで使われることがある。スペイン、ポルトガル、オランダ、イギリス、アメリカと、代々世界の海の覇権者の交替に連れてその都度殆ど例外なく、「海運の自由」が「海洋の自由」あるいは「公海の自由」とほぼ同じニュアンスで、叫ばれたことは周知のことである。当初は言うまでもなく覇権者の専横に対抗する挑戦者の錦の御旗として掲げられるが、当の挑戦者が覇権者になるに及んでその主張は反転してしまうのが常であつた。<sup>(2)</sup>

海運は船舶をもってする海上運送であり、海上を唯一の仕事場とするところにその特徴がある。本来海洋は人間やその文化の交流を阻害するものとして存在し、多くの場合国境を形成しているが、人間が船舶を操って海洋を自由に移動できるようになると、それはもはや文化交流の最良の場所となり、船舶を用いさえすれば誰にでも開放された自由で平等な領域となった。事実海洋は沿岸に近い一部の限られた領域を除けば、どの国にも属さない自由な領域であり、そこを唯一の仕事場とする海運活動も当然自由でなければならない。もしそこに自由を制限するものがあるとすれば、それは他の人間への遠慮ないし思

---

(1) 上田 浩「海運の自由について」海運，昭和39年5月号。

(2) 津田 滋「海運における自由政策と保護政策」－英米海運政策の変遷－，海運，昭和45年9月号。



いやりに基づくものであるか、さもなければ誰か他人の自由を奪い取りあるいは制限する輩が存在するかのいずれかであろう。

誰にでも自由にかつ平等に開放されている海＝公海であるがゆえに、しかもそれは世界で唯一のただひと続きの領域であるために、船舶を駆使してそこに乗り出したあらゆる民族が、同じ土俵の上で互いにしのぎを削らねばならないことになる。これは「海洋の自由」の自然な帰結であり、そこを唯一の仕事場とする海運にとっての宿命というべきものである。つまり国際的な自由競争というのが海運にとっての原則であり、どのような国籍をも超越した自由な行動がその基本的な立場である。

しかしながらどのように国籍を超越した個人あるいは個別企業として行動しようとしても、所詮人間は陸の動物であり、海上の活動から勝ち得た果実とともにどこかの陸地に帰らねばならない。陸地のすべてはすでにいずれかの国籍の下に管理されており、したがって自由な活動を行なった人間とその果実とは、必然的になんらかの国籍の下に帰属させられることになる。これもまた海運にとっての避けられない宿命といえよう。

たとえどのように国籍を超越した自由な行動を原則としているとしても、多くの個人または個別企業が共通の土俵で競争するとなると、そこになんらかの自由の制限が必要となってくる。その最も原初的なものは自由競争に基づく優勝劣敗の法則である。その競争の結果に関する限り、勝者は自由を獲得し、敗者はそれを諦めねばならない。そして敗者は次の機会には勝者となって自由を獲得すべく、工夫もし努力もするという、一つの公理的なルールである。このようなルールそのものを変更する自由などというものは、誰も持たないし、企む者さえいない。

ところが既に冒頭でも触れたように、「海運の自由」はここ数百年間本来の意味を失っており、その当時の覇権者によって変更されたルールに基づいて運営されてきた<sup>(3)</sup>。当然のことながらそれぞれの時代において覇権者の専横を非難

する挑戦者の錦の御旗は「海運の自由」であり、面白いことにこれに対抗する覇権者の言い分もまた往々にして「海運の自由」である。このことは定期船憲章を巡って対立した発展途上国グループと伝統的海運国グループとのごく最近の論争を想起すれば十分であろう。

総じて本来個人または個別企業が自由に行動する場に国家が介入して来たとき「海運の自由」はその意味内容を変えることになる。国家は自国に帰属する個人または個別企業の利益を守るという名目でかれらの行動になんらかの制約を加える。そしてその保護育成の代償としてかれらの獲得した利益を自国に持ち帰ることを強要し、同時にその個人や個別企業あるいは船舶が自国から離れて行かないように拘束する。すなわち自国の海運に対して競争上の優位性を精一杯保証する一方で、かれらが行動の自由をある程度犠牲にせざるをえない礎地を作っているのである。

しかしながら一国の自国海運に対する政策の及ぶ範囲は自国海運の域を出るものではない。他国の海運活動を制限するような措置は往々にして報復的な措置を招来することにもなり、決して望ましい結果を生むものではない。個別経済としての海運企業相互間の競争が激化すればするほど、そして国家が自国海運を重要視すればするほど、国家相互間の各自国海運への保護競争がエスカレートする可能性がある。特に海運はその国際的な行動性のゆえに、国家の対外活動の尖兵として過分の任務を課せられ、その代償として手厚い補助が与えられていたといえる。本稿ではこの問題に深入りするつもりはないが、海運を問題にする限りこの点は忘れてはならないところである。

このような保護競争が嵩じることによって、過去に於いては世界戦争にまで発展した経験が一度ならずある。経済的ナショナリズムと呼ばれるこの傾向は、しかし、幸いにして現在は別の方向に向かっているように見える。国家の自国海運に対する規制強化は、国家自身にとっては歳出の増加に外ならない。その

(3) 前掲津田論文にはこれについての興味ある変遷が述べられている。

歳出の増加が海運がもたらす国民経済的な利益によって還元されているうちはそれでも支障はないけれども、最近における海運界の情勢は、世界的な競争の激化によってそれほど期待できるものではなくなってきた。したがって国家にとって自国海運に対する保護をこれ以上続ける誘因は全くなかったということとさえできる<sup>(4)</sup>。

一方先進的の海運国の海運企業にとってはこれと軌を一にして、他国の海運企業に何の影響も持ち得ない国家政策をむしろ物足らなく考える傾向が生じてきている。つまりかれらにとってますます重荷となってきた運航コストの高騰を回避するには、時に応じて最も有利な行動を自由に選択できる、多国籍化の方向に進むよりほかには考えられなくなっているのである。幸いにして海運業はしばしば国境の産業といわれるだけあって、その気になりさえすればどの国籍にも比較的自由に転換することができる。現在世界海運業界のあちらこちらでこのような「規制からの脱却」あるいは「自由への復帰」といった現象が生じているといわれるのも決して偶然のことではないように思われる。

本稿はわれわれの共通論題としての「国家政策と企業行動との相剋」という問題を、国家の政策からスピノフして自由を指向する海運企業の行動に焦点をあてて追及する。かれらのそのような行動が、一国の経済とっては大げさだが、従来海運政策が究極的に達成しようとしてきた目標をどの程度歪めることになっているかを計測してみたいと考える。実の所個別企業の自由を制限しているのは必ずしも国家ばかりではない。本来はかれら企業グループにとっての共通の敵に対抗するために組織された海運同盟やコンソーシアムなどもまた、かれら自身の行動の自由を束縛する最も顕著な存在であり得る。しかし本稿で

---

(4) 本年6月に発効する1984年米国新海運法第2条には政府の介入と経費を最小限にした海運規制手続きとしてこれが制定されたことが示されている。海運調査月報, 380号, 1984年4月, 2ページ。なお新聞報道によればわが国でも最近このような主旨の海運局長談話があった由である。

はこの角度からの考察は割愛することとしたい。

## II 海運システムの多国籍化

海運の歴史において、船主、船長（船員）、商人の分化の過程は非常に興味のあるところである。これらが機能的に分化する以前の最も広い意味での海上商業から、まず商人が貨物をひっさげて分離し、国際貿易業として独立する。この過程で海運業は貨物をもたない単なる運送業に過ぎない存在となってしまう。かれらが生産して供給するものは実物との対応のない海上運送サービスのみであり、貯蔵も計画生産もできない、文字どおりその日暮らしの産業とな<sup>(5)</sup>ってしまった。しかしこのことはここでは措こう。

裸になった海運業の中でもさらに分化は進んだ。先ず船主は複数の船舶を保有することになったとたん、自ら船に乗り組むといった習慣を捨ててしまう外はない。かれの財産である船舶を管理するだけならば陸上で十分やっていける。金融や保険が産業としてすでに確立していたからである。しかし船舶に積み込む貨物に関する仕事や、船舶そのものの運用に関する仕事は、船に密着していない船主にとっては直接陣頭指揮するというわけにはいかない。海を越えた遠隔地への通信はまだ十分な発展を見ていなかったからである。この必要から船の上でかれ自身がやらねばならなかった仕事はしばらくの間船長に代行させる<sup>(6)</sup>ことになる。

かくして船長は船員とともに船の動きに伴って活動することになったが、船員の雇い入れや船用品の調達などのほか、復航貨物の集荷や傭船契約の締結などというような仕事さえも、やがて船長の手を離れ逐次陸上の仕事として移っていくことになる。海底電信や電報などの通信手段の発達と、それに伴って抬

---

(5) 拙著「海上運賃の経済分析」神戸大学経済経営研究所、経済経営叢書第21号、1979、23～27ページ。

(6) フェイル著、佐々木誠治訳「世界海運業小史」218～219ページ。

頭してきた運送代理店や船舶ブローカーの活躍が旺盛になってきたからである。さらに船主業務が会社組織として営まれることになれば、多数の船舶を運航する仕事は陸上の事務所でもまとめて行なわれることになる。かくして船長の職務は船舶に密着していなければ出来ないごく限られたものだけに収束してしまうことになる。

ここでわれわれにとって重要なのは、最も現代的な意味での海運の仕事は、上で見たように、船舶の所有、運航、操船という3つの部分に分割できるであろうということである。これは古い時代における船主、船長、船員のそれぞれの仕事に対応する。したがってこの分類のしかたは歴史的に見ても、あるいは現在の海運業界での業務分類としても、さらに船舶運航原価における資本費（間接船費）、船員費（直接船費）、航海費という3大分類としても合理的なものであると考えられる。

海運という仕事のシステム、もっと正確に言えば海運サービスを生産するシステムは、船舶を所有することに伴う仕事、船舶に乗り組んで船舶という機械を運転し貨物を管理する仕事、および、船舶と貨物とを結合する仕事の3種の仕事から構成される。これら3種の仕事は内部では上で述べたように分類はされていても、会社としては一通り全てをまとめて行なうのが当然とされてきた。もっとも船舶の所有についてはかなり早くから他の個人や企業の所有になる船舶を傭船するという仕方は珍しくはない。この意味では船舶の所有という仕事だけは海運システムから既に分化していたと見てもよい。

他の個人や企業の所有する船舶を傭船して海運サービスの生産を行なうといった場合、特に国際的な活動舞台を持つ海運にとっては、外国籍の船舶を問題にすることがむしろ一般的であるとさえいえる。ということは海運という仕事がすでにかなり早い時期から2つの異なった国籍の企業によって協同的に遂行されていたと見ることができる。ただしこのような場合でも船舶を所有する企業の国籍がその生産活動に貢献したとして評価されることは滅多にない。

海運の仕事のシステムを構成する3つの仕事の後の2つについては、日本に於いてはそれこそごく最近まで2つ以上の別々の国籍にまたがって遂行されるということは殆どなかった<sup>(7)</sup>。ところが約10年ほど前から、船員賃金が大幅に上昇し労働条件が大幅に改訂されたことによって、船員費が著しく高騰して、日本人船員を乗り組ませた船舶の国際競争力が目立って低下してきた。そのため日本人船員に代わって、もっと賃金の安い外国人船員を雇用しようとする動きが見られるようになってきた。

このように見てくると海運サービスを生産するシステムは3種の仕事に分けられるというばかりでなく、必要なら3つの国籍の企業による協同的な仕事として理解することができる。ただし船員の仕事についてこれを企業ないしは産業の仕事というのは多少無理があるし、その国籍についても必ずしも1つとは限らないといった問題は残るが、いずれにせよわれわれが言いたいことは、海運を構成する3つの仕事がそれぞれ異なった国籍の下に遂行され得るということのために、関係する全ての国にとって関心の対象となる可能性があるということである。

日本の海運会社は日本国籍の船舶を保有し、日本人を配乗させた船舶を運航する。つまり海運という3種類の仕事のすべてを単一の国籍の下に遂行することは、つい10年ほど前までは至極当然のこととされてきたが、最近ではもはやこのような固定的な考え方は、全く消え去ってしまったかの感がある。日本海運業がその国際競争力の回復を図って、苦肉の策として実施したのは、日本船舶を外国籍に移籍、すなわち外国に売船して、それにもっと賃金の安い外国人船員を乗り組ませることであった。勿論そこでその船に対する日本海運業のコントロールを放してしまうわけではない。だからこれらの船は仕組み船とよばれている。

仕組み船にはもう一つ違った種類のものがある。日本の造船業を育成助長す

---

(7) これは全日本海員組合との協定によるといわれている。

るために日本輸出入銀行が施行していた、外国からの造船注文に対する長期低利の融資を利用するために、日本の船会社が外国の船会社の名義で造船注文し、竣工した船舶をその船主会社からチャーターバックするという方法が流行したことがある。これが仕組み船の本来の姿であった。

長期低利の資金を利用することは、海運経営に必要な第一の経費である資本費の節約に繋がることは言うまでもない。船舶の国籍によって利用できる資金に差があるとすれば、国籍を変更してまでもより有利な立場を確保しようとするのは企業として当然の行動であると言えることができるであろう。金に愛国心はない。固定資産税や法人税などについても全く同じである。母国の高い税金を嫌って税金のない国へ逃れるということさえ、海運業においては可能なことであった。便宜置籍船(Flags of convenience)と呼ばれる船は主としてこのような事情によって母国を逃れた船たちである。

便宜置籍船が母国を逃れざるを得なかった事情には、外にももっと多くのものがある。母国が戦争に巻き込まれれば国に徴用される恐れがあるとか、母国が船舶の輸入を制限しているために、はじめから母国の国籍を取得出来ないといった事情もある。母国の輸入制限のために購入することのできないその船は、何らかの意味でその企業にとってより有利な船なのであろう。国籍にこだわりさえしなければその有利な船が利用できるというのなら、国籍という自由の制限から逃れることによって初めて、船舶および海運企業はその国際競争力を改善できるということもできる。

### Ⅲ 自国海運活動の国民経済的評価

国家の立場から自国の海運活動を見る場合、海運国際収支あるいは積取比率という概念が用いられる。国家が自国海運業に期待するものの第一は国際収支の改善であり、それはまたその国の輸出入の何パーセントを自国商船隊が運んでいるかという積取比率の考え方につながる。積取比率という見方だけに拘泥

するとその国の対外航路における自国商船隊の割合のみを考えることになるが、われわれとしてはこの見方をさらに広げて、国内航路および国際航路における活動をも考慮に入れなければならない。有事の場合の自国商船隊を問題にするならば尚更のことである。

自国商船隊の活動という捉え方をする場合船舶の建造，所有，操縦，運航がそれぞれの国に属するかという見方がある。上で見てきたように海運業の国際性によってこれらのどれでも他の国に依存し得る可能性があるからである。つまりある1隻の船舶について、その建造国，所有国，操縦国すなわち船員の国籍，そしてそれを運航する国それぞれが異なることがあり得るのである。このうち建造については造船業という別個の産業が存在するけれども、他の3つの活動はすべて海運業のものである。というよりは海運業の活動を船舶の所有，船舶の操縦，船舶の運航という3つの産業活動として、しかもその国内および海外セクターについて観察ないし分析を加えなければならない。

多くの産業を並列的に並べて観察ないし分析しようとする場合、産業連関表を利用するのが便利であるとされている。しかしながら海運業に関する限りこのことは決して真実ではない。通常の産業連関表では海運業は国境の外に追い出されてしまっており、自国国内産業と海運業との間の取引はすべて海外セクターでのみ行われるような形になっているからである。これは海運業について考えようとしているわれわれにとっては非常に由々しいことである。

このことについて詳しいことは他に譲るが<sup>(8)</sup>、そのような困難は輸入がすべてCIFで表現されているからである。輸入額がCIFで表示されているということは、物の輸入に係る運賃および保険料がすべてそこに含まれてしまうので、これらのサービスを提供した海運業や保険業の活動はどの国に属する場合でも、外国のそれら産業の場合と同じようにすべて輸入品の価格の中に埋没してしまう。さらにこの不合理を糊塗するために自国海運業の活動は全部輸出されたか

(8) 関西運賃研究会「海運業と産業連関表」海事産業研究所，1974年。



のように処理してしまうのである。しかもそれだけでは計算が合わないので、外国船による輸入運賃は海運業の輸入額から相殺することになっている。このおかげで本来マイナスで表わされるはずの輸入額は、海運業の場合だけはプラスになってしまうことさえある。

輸入額を CIF で表現していることはこのことだけではなく、国内の他の産業と海運業との間の直接的な取引関係を無視してしまう結果となっている。その国の海運業の活動を正当に表現するためには、先ず自国海運業がもし必要なら外国から海運サービスを輸入して、これと自ら生産する海運サービスとを国内他産業の輸入する品物の輸送のために供給するという形にしなければならない。他の産業の商品はすべてこのような表現になっているはずである。そしてそのためには他産業の輸入額はすべて FOB で表示するように変更する必要がある。

現在用いられている産業連関表における外航海運業（産業連関表では外洋輸送業と呼んでいる）の活動は海運国際収支表に現われるものと殆ど同じものによって作られる。国際収支表には下に示すような項目がある。説明の便宜のために次のような略語を使用することとする。ただし *NPS* と *ENT* とは国際収支表の項目ではない。

*HEX*：船舶サービスの輸出，すなわち傭船料の受け取り

*HIM*：船舶サービスの輸入，すなわち傭船料の支払い

*NEX*：輸出貨物の輸送による自国船の運賃の受け取り

*NIM*：輸入貨物の輸送による自国船の運賃の受け取り

*FIM*：輸入貨物の輸送による外国船への運賃の支払い

*NCR*：三国間輸送による自国船の運賃の受け取り

*NPS*：自国民から自国船が受け取る旅客運賃

*NFP*：外国人から自国船が受け取る旅客運賃

*FPS*：自国民から外国船に支払われる旅客運賃

*ENT*：他産業が自家用の所有船を運航するに要する費用

これらの概念を用いて産業連関表における外航海運業の活動を表現してみると、例えば次のようなものになるであろう。以下で添字  $s$  は海運業に関する数字であることを意味する。

$$\text{輸出 } Es = NEX + NIM + NCR + HEX + NFP$$

$$\text{輸入 } -Ms = -HIM - FPS$$

$$\text{内生部門取引 } \sum_{j^*s} Wsj = ENT, \quad Wss = HIM$$

$$\text{最終需要 } Fs = FPS + NPS$$

$$\text{国内生産額 } Xs = NEX + NIM + NCR + HEX + NPS + NFP + ENT$$

この表現は実は1975年の日本の産業連関表で採用されていたものであり、多分1980年のそれも同様な方法を踏襲しているものと考えられる。われわれが関心を持つ部分についてみると、外航海運業が日本国内で供給する海運サービスの総額は国内生産額で表わされるが、そのうち海外に輸出されるものを控除すると  $NPS$  と  $ENT$  だけが残ることになる。これらは数字としても非常に小さいものでしかない。果たして日本の外航海運業はその程度の貢献しかしていないのであろうか。

これを1980年の国際収支表、海上輸送の現況（表1参照）、および産業連関表の数字で当たって見ると表2のようになる。表中カッコで囲んだものは元の表にはなくて虫喰算よろしく計算で求めたものである。その場合国際収支表のドル表示とそれ以外の円表示との間の換算率をも計算して参考までに示した。（1980年のドルの平均換算率は226.64円であった。）これによっても分かる通り日本の外航海運業の国内他産業に対する貢献は非常に小さいと言わねばならない。

この表で気づくことの一つは、国際収支表ではかなりの大きさの数値をもっているのに、 $FIM$  が産業連関表には現われていないことである。これはもともと外国船の活動であって日本の外航海運活動ではないとして、産業連関表には入れられなかったのであろう。しかし産業連関表では国内の産業がその生産

表1 わが国外航海運業の輸送量と運賃収入(1980年)

(単位: 1,000 トン, 100 万円, 円)

区 分		日 本 船			外 国 用 船			合 計		
		輸送量	運 賃	平 均	輸送量	運 賃	平 均	輸送量	運 賃	平 均
輸 出	定 期 船	5,708	204,777	35,875	6,605	196,814	29,798	12,313	401,592	32,615
	(コンテナ船)	2,884	115,304	39,981	1,458	53,642	36,791	4,342	168,946	38,910
	不 定 期 船	9,181	211,594	23,047	19,450	400,024	20,567	28,631	611,618	21,362
	油 送 船	796	5,429	6,820	107	671	6,271	903	6,100	6,755
	計	15,685	421,800	26,892	26,162	597,510	22,839	41,847	1,019,310	24,358
輸 入	定 期 船	4,928	114,004	23,134	2,651	51,419	19,396	7,579	165,423	21,826
	(コンテナ船)	3,659	94,665	25,872	1,426	31,826	22,318	5,085	126,492	24,876
	不 定 期 船	114,039	344,493	3,021	111,343	424,784	3,815	225,382	769,277	3,413
	油 送 船	107,670	216,563	2,011	93,236	178,782	1,918	200,906	395,345	1,968
	計	226,636	675,060	2,979	207,231	654,985	3,161	433,867	1,330,045	3,066
三 国 間	定 期 船	1,389	36,908	26,572	1,447	42,753	29,546	2,836	79,661	28,090
	(コンテナ船)	934	21,759	23,297	805	20,855	25,907	1,739	42,614	24,505
	不 定 期 船	11,866	56,007	4,720	28,732	141,070	4,910	40,598	197,078	4,854
	油 送 船	13,330	38,551	2,892	20,136	46,477	2,308	33,465	85,028	2,541
	計	26,585	131,466	4,945	50,314	230,301	4,577	76,899	361,767	4,704
合 計	定 期 船	12,025	355,689	29,580	10,703	290,986	27,187	22,728	646,676	28,453
	(コンテナ船)	7,477	231,729	30,992	3,690	106,323	28,814	11,166	338,052	30,275
	不 定 期 船	135,086	612,094	4,531	159,526	965,879	6,055	294,612	1,577,973	5,356
	油 送 船	121,796	260,543	2,139	113,479	225,930	1,991	235,274	486,473	2,068
	計	268,906	1,228,327	4,568	283,707	1,482,795	5,227	552,614	2,711,122	4,906

注1. 海運局調べによる。

注2. コンテナ船は定期船の内数である。

表2 1980年におけるわが国外航海運業の活動

	国際収支 百万ドル	海運局 百万円	産業連関表 百万円	換算率 円/ドル
<i>NEX</i>	5161	1,019,310		197.5
<i>NIM</i>	6552	1,330,045		203.0
<i>NCR</i>	1620	361,767		223.3
<i>FIM</i>	3535		(717,599)	(203.0)
<i>HEX</i>	1136		(254,546)	(224.1)
<i>HIM</i>	4696		1,064,235	226.6
<i>NPS</i>	-		} 3,374	
<i>FPS</i>	6			
<i>NFP</i>	1			
<i>ENT</i>	-		2,054	
<i>Xs</i>	(14470)		2,969,906	(205.3)
<i>Es</i>	(14464)		2,965,878	(205.1)
<i>Ms</i>	(4702)		1,065,635	(226.6)

物に対する需要に応じ切れない場合、外国から同じ生産物を輸入して供給するという形で表現することになっているはずである。輸入貨物の輸送は日本の産業の需要であり、日本の外航海運業が一部不足分を外国船から輸入して供給した海運サービスであるから、当然産業連関表に盛り込まれるべき数字である。

産業連関表がこのように外航海運業にとって不都合な形になったのは、上でも述べたように輸入をCIFで表現しているからである。輸入をFOBで表現して産業連関表を組み替えて見ると、外航海運業の国内他産業に対する貢献は著しく改善される。ここでいう組み替えとは他産業の輸入に含まれている運賃分  $NIM + FIM$  をそこから控除して、これを外航海運業が供給したものとして計算しなおすというものである<sup>(9)</sup>。これによって外航海運業の輸出入の定義は次のように改められる。

(9) 拙稿「外航海運活動の国内取引額」神戸大学経済経営研究年報、34号(I), 1984年。

$$Es = NEX + NCR + NFP + HEX$$

$$- Ms = -HIM - FPS - FIM$$

$$\sum_{j \neq s} Wsj + Fs = NIM + FIM + ENT + FPS + NPS$$

$$Wss = HIM$$

このような変更の結果は表3のごとくである。表3の上側の[CIF表]は従来の定義に基づくものであり、下の[FOB表]というのがわれわれの定義によって修正したものである。このような変更によって国内生産額や付加価値額などは変わらないけれども、輸入や輸出、そして内生部門取引額などは大幅に変わり、したがって輸入係数や中間需要比率などが全く違った印象のものになる。このことは日本の外航海運業の国内他産業に対する貢献の度合いについては、従来の産業連関表による分析とは異なった評価が与えられねばならないことを意味するのではないであろうか。

表3 1980年産業連関表(単位億円)

[CIF表]

	N	S	T	F	EX	IM	X
N	3,024,722	13,748	3,038,470	2,539,516	315,785	-373,062	5,520,709
S	21	10,642	10,663	33	29,659	-10,656	29,699
T	3,024,743	24,390	3,049,133	2,539,549	345,444	-383,718	5,550,408
V	2,495,966	5,309	2,501,275				
X	5,520,709	29,699	5,550,408				

[FOB表]

	N	S	T	F	EX	IM	X
N	3,014,213	13,700	3,027,913	2,530,693	314,688	-352,585	5,520,709
S	10,530	10,690	21,220	8,856	17,455	-17,832	29,699
T	3,024,743	24,390	3,049,133	2,539,549	332,143	-370,417	5,550,408
V	2,495,966	5,309	2,501,275				
X	5,520,709	29,699	5,550,408				

## VI 海運システムの要素別評価

ところで船舶によって海運サービスを生産するためには一般的にいて3種類の費用が必要となる。まず船舶を保有するための費用、すなわち償却費を中心とする資本費、次いで船舶をいつでも運航出来るように準備しておくための直接船費で、船員費用が中心となる。そして最後に燃料費用を中心とする航海費、これである。これらの費用はただ費用の分類というだけに留まらず、海運サービスを生産する場合の3段階の重要な機能のそれぞれに対応していることは既に述べた。

輸入額をFOBで表現した産業連関表を作成し、その中の海運業を3つの活動、すなわち船舶所有、船舶操縦、船舶運航に分け、それらを、あたかも独立した3つの産業のように表わすならば、自国海運活動のもっと詳細な貢献割合についての観察や分析は容易に行えるであろう。例えば船舶所有産業の輸入ということは外国からの用船にほかならないし、船舶操縦産業の輸入ということは外国人船員を雇傭することであり、そこでの輸出というのは自国船員が外国船に乗組むということにほかならない。また運航委託契約によって外国船に運航サービスを提供するのは船舶運航産業の輸出ということになるであろうが、貨物輸送サービスは船舶運航産業の最も基本的な生産物と考えることが出来る。

ここに提案されるような産業連関表を概観すると次のようなものになるであろう。まず海運業の欄は3行および3列になって、所有、操縦、運航というタイトルがつけられる。それらの添字をとりあえず a, b, c とする。そしてさらに簡単のために海運業以外の産業を一括してその添字を g とし、各欄の数値を記号で埋めて見ると次表のようになるであろう。一般の産業連関表と異ならない欄は空白のままとし、理論的に数値が入らない欄には-を記すこととした。表記の文字は内生部門相互間の取引は W, 輸出は E, 輸入は M, 資本減耗は D, 勤労所得は L, 生産額合計は X で表わすことにする。

	他産業	所有	操縦	運航	消費	輸出	輸入	合計
他産								
所有	-	-	-	Wac	-	Ea	Ma	Xa
操縦	-	-	-	Wbc	-	Eb	Mb	Xb
運航	Wcg	-	-	-		Ec	Mc	Xc
資本		Da	-					
労働			Lb					
合計		Xa	Xb	Xc				

この表で最も重要な部分は海運業の3つの行と3つの列の交差部分である。ここではひとつの仮定を置かざるをえなかった。というのは船舶所有産業も船舶操縦産業もともにその生産物を船舶運航産業に直接販売しているということである。見方によれば例えば船舶操縦産業はその生産物である操船サービスを船舶所有産業に販売し、後者はそれに自らの船舶サービスを付け加えて船舶運航産業に販売するといった形も考えられるであろうが、産業連関表の基本的な考え方としては、それぞれの産業はいずれもユニークな生産物を供給するという形にするのが望ましいとされている。

先に見た表3の[FOB表]の数字をここにあてはめる場合さらに若干の加工が必要になる。船舶所有産業と船舶操縦産業とを分離した場合、今までの備船料は2つの部分に分けられねばならない。これと同様に輸出や輸入ではいずれも運賃の収支であるから3つの部分に分ける必要がある。したがってわれわれがここでまずやらねばならない作業は、海運サービスの生産コストの中でこれら3つの要素がどのような割合で必要なのかを見ることである。

これを調べるために外航海運会社経営分析(昭和56年3月期)の数字を用いることにする。そこには中核6社、運航主力17社、貨船主力19社、計42社の経営指標が盛られている。これらが日本外航海運業の全体を代表するものと考えられるわけである。<sup>(10)</sup>この42社の運賃収入は21,608億円、これに対して日本全体の

運賃収入はさきの表1に見るように27,111億円であり、約80%を占めていると解釈できる。しかし備船料収入は42社が4,489億円であるに対して全体ではわずか2,545億円しかない。これは明らかに42社の内部に数字の重複があると見なければならないであろう。ちなみに借船料は42社で9,826億円であるに対して、全体では10,642億円であったから、2,000億円程度の重複があるとすれば、さきの運賃収入の割合からみて妥当なものといえる。

この42社は備船料の原価として船費3,458億円のほか計約5,500億円を消費している。<sup>(11)</sup>船費には重複はないと考えられるから、これを42社の保有船腹量3,464万トンで割れば、1重量トン当たり15,870円となる。このうち船員費は1,578億円であるから、1重量トン当たりになると4,555円となり船費の約29%を占めることがわかる。ただしこれは日本人船員の場合と見るべきであろうから外国備船の場合にこれを援用するわけにはいかない。しかしもしこのレートで備船に出し、借船したとすると、2,829万重量トンを貸し、6,191万重量トンを借りるという計算になる。これは差し引き6,827万重量トンを運航したことを意味する。42社の総運航費11,717億円をこれで割ると1重量トン当たりの運航費は17,163円ということになる。

この数字を正しいものとして受け止めれば、運航船舶1重量トン当たりの船費および運航費の合計は33,033円となり、これをさきに見た所有、操縦、運航の3つの要素に分解すると、それぞれ34.2%、13.8%、52.0%という配分になる。これによってさきに見たような新しい型の産業連関表を作成すれば、自国商船隊としての船舶所有、船舶操縦、船舶運航のそれぞれについて、外国

---

(10) 運輸省海運局監督課「外航海運会社経営分析」昭和56年3月期(第48号)。これには利子補給制度の適用を受けている会社のみが対象となっており、われわれの当面の課題からすると満足なものとは言い難い。

(11) 営業費用、海運業費用、営業外費用などの中から船費に該当するものを選び出すことはかなり困難な作業である。特に一般管理費の取り扱いなどは十分な検討を要すると思われる。



に対する依存度が容易に見渡せるであろう。すなわち船舶所有産業について言えば  $D_a$  と  $M_a$  または  $E_a$ 、船舶操縦産業について言えば  $L_b$  と  $M_b$  または  $E_b$  の相対的な大きさを見ればよい。 $D_a$  は自国商船隊の船腹量に関するのに対して、 $M_a$  は外国船の用船量に関する。だから  $D_a$  と  $M_a$  との合計のうち  $D_a$  の占める割合によって、船腹量としての自国商船隊の自給率が計算できるであろう。同様に  $L_b$  と  $M_b$  との合計のうちに占める  $L_b$  の割合は船員労働の自給率を表わすことになる。

こうした準備によって、われわれは現実の自国商船隊の経済的価値を観察分析することが出来るばかりではなく、種々の仮定たとえば自国貨自国船主義政策などの直接間接の効果を測定することも可能である。産業連関表の内容に様々な数値を追加して極度に詳細なものを作成したからといって、必ずしも精密でかつ正確な観察分析が出来るとは限らないけれども、理論的な検討を十分にしておきさえすれば、情報は多いに越したことはないと思われる。ただ残念ながら本稿の段階ではデータの正確さを十分に期待できなかったため、詳細な評価は差し控えねばならなかったが、データの整備と共に理論的完結を今後の課題としたい。

# 産業連関表における運輸コストの 「巨視的」投入係数

定 道 宏

## I はじめに

国家が運輸業に対して振興または統制政策を行使する場合、運輸業が各産業の生産活動にとって如何に重要であるか、つまり生産要素としての重要性を、一企業の微視的観点からではなく、一国の巨視的観点から、計測して全産業政策の一環として行使すべきであることは言うまでもない。

運輸コストが各産業の生産物に占める割合は、産業連関表から運輸業に対する投入係数として、通常、計測される。この投入係数は、当該産業が生産物1単位を産出するために購入した運輸サービスの量を表わすものである。云いかえれば、当該産業の代表的企業が商品1単位を生産するために購入した運輸サービスの量であり、商品1単位に含まれる運輸サービスの量ではない。商品1単位に含まれる運輸サービスの量を計測するには、さらに原材料に含まれる運輸サービスの量を求めて加算しなければならない。例えば、原材料である他産業の生産物はその投入物の多くを輸入品に依存しているとすれば、輸入品とともに、外洋輸送サービスが購入されて生産物に含まれてくる。

産業連関表から計算される投入係数は、当該産業またはその代表企業においてのみ中間消費される分を表わしており、「微視的」投入係数と呼ぶことができる。これに対して、ある産業の生産物1単位に含まれる運輸サービスの量は、当該産業が中間消費する分だけではなく、原材料を生産する他産業が中間消費した分をも合算した量であり、「巨視的」投入係数とでも名付けることができ

るものである。

運輸サービスに対する「微視的」投入係数は、当該産業における運輸サービスの貢献度を表わすが、「巨視的」投入係数は当該産業の生産物の生産に直接のおよび間接的に関与したすべての産業における運輸サービスの貢献度の総和を表わしている。

この小論では、この「巨視的」投入係数の計算方法を述べ、昭和55年産業連関表を用いて計測し、最後に経済成長ないし産業政策と運輸業の発展について触れる。

## II 運輸サービスに対する「微視的」投入係数

産業連関表では各産業の生産活動が明確に識別されるように取引額を生産者価格で表わしている。しかし、現実の取引は、通常、商業および運輸業を径由して行われるので、取引額は商業マージンと運輸コストを含んだ購入者価格で表わされている。

第1表は、産業*i*が各産業から購入した原材料の取引額を購入者価格で表示したものである。取引額の中に商業マージンおよび運輸コストが含まれてしまうので、商業および運輸業との取引は表面に現われてこない。商業マージンおよび運輸コストはそれぞれ商業および運輸業の生産物であり、これら産業の取引活動を陽表的に促えるため、商業および運輸業の生産物の購入額を分離して、各産業の生産物の取引額を示したものが第2表の生産者価格表示による表である。この表では、各産業との取引額は、その産業が真に生産した部分の価値額となっている。

第2表をみると、産業*i*はその生産物を生産するため運輸業から運輸サービスを35購入していることが分る。産業*i*の生産額を280とすれば、運輸サービスに対する投入係数は

$$\frac{35}{280} = 0.125$$

第1表 産業*i*の原材料購入額（購入者価格表示）

投入産業 産出産業	産業 <i>i</i> (工場出荷額+商業マージン+運輸コスト)
産業 1	95 (= 50 + 30 + 15)
産業 2	75 (= 40 + 25 + 10)
産業 3	60 (= 30 + 20 + 10)
中間投入計	230 (= 120 + 75 + 35)

第2表 産業*i*の原材料購入額（生産者価格表示）

投入産業 産出産業	産業 <i>i</i>
産業 1	50
産業 2	40
産業 3	30
商 業	75 (= 30 + 25 + 20)
運 輸 業	35 (= 15 + 10 + 10)
中間投入計	230

となる。これは、産業*i*がその生産物を1単位生産するために産業*i*が購入する運輸サービスの量であり、産業*i*の生産物に含まれる運輸サービスの量ではないので、「微視的」投入係数と呼んで、後に述べる「巨視的」投入係数と区別することとする。

昭和55年の産業連関表（72部門表）から運輸サービス（自家輸送を含む）に対する投入係数の高い部門と低い部門をそれぞれ選べば第3表のようになる。

非金属鉱業の投入係数の高いのはその大部分が自家輸送つまり自家消費分である。運輸部門の産业内消費を別にすれば、運輸サービスに対する「微視的」

第3表 運輸サービス(自家輸送含む)に対する「微視的」投入係数

順位	産 業	「微視的」投入係数
1	非 金 属 鉱 業	0.276
2	運輸(自家輸送除く)	0.129
3	分 類 不 明	0.100
4	自 家 輸 送	0.088
5	水道(産業物処理含む)	0.070
6	配 合 飼 料	0.068
7	研 究	0.064
8	窯業・土石製品	0.061
9	商 業	0.055
65	金 融 ・ 保 険	0.010
66	水 産 食 品	0.010
67	軽 電 機 器	0.010
68	鉄 鋼 圧 延 製 品	0.010
69	煙 草	0.008
70	不 動 産 ・ 賃 貸 料	0.004
71	石 油 製 品	0.004
72	不 動 産 業	0.002

投入係数が最も高いのは、非金属鉱業で27.6%、次いで分類不明10%、以下順に水道、配合飼料、研究、窯業・土石製品、商業と続いている。逆に「微視的」投入係数が最も低いのは、不動産業で0.2%、次いで石油製品および不動産賃貸料の0.4%となっている。

### Ⅲ 運輸サービスに対する「巨視的」投入係数

産業連関表から計算される運輸サービスに対する投入係数は、産業がその生産物1単位を生産するために中間消費する量であり、原材料の生産に中間消費された分を含んだ係数ではない。ある産業の生産物1単位に含まれる運輸サービスの量は、当該産業が中間消費する分だけではなく、その原材料を生産するために中間消費された分をもすべて積算した量である。当該産業の生産物1単位を生産するために直接および間接的に中間消費された運輸サービスの投入量を「巨視的」投入係数と名付け、前節で述べた「微視的」投入係数と区別することとする。

運輸業が特定の産業にとって如何に重要であるかは、この「巨視的」投入係数によって測ることができる。運輸業それ自身に対する振興策もさることながら、運輸業の貢献度の高い産業の成長は、必然的に運輸業の成長をもたらすことになる。

さて、産業 $i$ の「微視的」投入係数を $(A)_i$ で表わす。ここに、 $A$ は投入係数行列である。したがって、 $(A)_i$ は行列 $A$ の第 $i$ 列を表わす。

産業 $i$ がその生産物1単位を生産するために中間消費する投入物の量は

$$(A)_i = A \cdot e_i$$

で与えられる。ここに、 $e_i$ は第 $i$ 要素が1、他の要素がすべて0である列ベクトルを表わす。運輸業を産業 $f$ とするならば、第 $i$ 産業がその生産物1単位を生産するために直接的に消費する運輸サービスの量は $(A)_i$ の第 $f$ 要素であり、これを

$${}_f(A)_i$$

と表わすこととする。

次に、第 $i$ 産業が中間消費した投入物に含まれる運輸サービスの量を求めるには、それら投入物を生産するために中間消費された運輸サービスの量を計算しなければならない。投入物を生産するために中間消費された運輸サービスの

量は各投入物に対する中間消費量を合計したものであり、次式で与えられる。

$$f\{A \cdot (A)_i\} = f\{A^2 e_i\}$$

この運輸サービスの量は、各投入物が生産される段階で中間消費された分であり、投入物の生産に中間消費された原材料に含まれる運輸サービスの分は含まれていない。

各投入物を生産するために中間消費する各原材料の量は

$$A(A)_i = A^2 e_i$$

で与えられる。したがって、これら原材料を生産する段階で中間消費される運輸サービスの量は次式で与えられる。

$$f\{A\{A(A)_i\}\} = f\{A^3 e_i\}$$

更に、これら原材料を生産するために中間消費された投入物を生産する段階で中間消費される運輸サービスの量は次式で与えられる。

$$f\{A\{A\{A(A)_i\}\}\} = f\{A^4 e_i\}$$

原材料の原材料、そのまた原材料という具合にこのプロセスは無限に続き、各段階で原材料の生産のために中間消費された運輸サービス量の総計が、当初に生産された生産物1単位に含まれる運輸サービスの量であり、これをSで表わすと、次式で与えられる。

$$\begin{aligned} S &= f(A^1 e_i + A^2 e_i + A^3 e_i + A^4 e_i + \dots) \\ &= f\{(A^1 + A^2 + A^3 + A^4 + \dots) e_i\} \end{aligned}$$

小括弧内の無限級数和は、産業連関分析における逆行列の展開式

$$(I - A)^{-1} = I + A^1 + A^2 + \dots$$

より、次式

$$(I - A)^{-1} - I = A^1 + A^2 + \dots$$

が導かれ、Sは結局次式で表わされる。

$$S = f\{[(I - A)^{-1} - I] \cdot e_i\}$$

これが、求める「巨視的」投入係数の計算式である。中括弧内は逆行列表の対

角要素から1を差引いた表を表わし、大括弧内はその表の第 $i$ 列を意味し、したがって、 $S$ はその第 $i$ 列の第 $f$ 要素となる。云いかえれば、運輸業を除く各産業の運輸サービスに対する「巨視的投入係数」は、逆行列表において運輸業に対応する行の数値で与えられ、運輸業の総自家消費分は逆行列表から得られる数値から1を差引いた値で与えられる。

昭和55年の産業連関表(72部門表)から運輸サービス(自家輸送を含む)に対する「巨視的」投入係数が0.1を超える部門を選べば第4表のようになる。

非金属鉱業ではその生産物の実に3分の1が運輸サービスで占められている

第4表 運輸サービスに対する「巨視的」投入係数の高い産業  
(各産業の生産物1単位に含まれる運輸サービスの割合)

順位	産 業	「巨視的」投入係数	「微視的」投入係数
1	非 金 属 鉱 業	0.336	0.276
2	分 類 不 明	0.178	0.100
3	運 輸(自家輸送除く)	0.173	0.129
4	自 家 輸 送	0.162	0.088
5	窯業・土石製品	0.160	0.061
6	配 合 飼 料	0.139	0.068
7	畜 産	0.128	0.042
8	精 穀 ・ 製 紛	0.119	0.047
9	研 究	0.118	0.064
10	石 炭 製 品	0.115	0.044
11	と殺・肉・酪農品	0.113	0.013
12	製 糸 ・ 紡 績	0.110	0.041
13	化学肥料・農業	0.110	0.032
14	製 材 ・ 木 製 品	0.108	0.036
15	土 木	0.106	0.039
16	事 務 用 品	0.102	0.023
17	建 設 補 修	0.100	0.037



ことになる。分類不明が第2位で、その生産物の17.8%が運輸サービスからなっている。以下、運輸、自家輸送、窯業・土石製品と続き、窯業・土石製品では運輸サービスの割合が16%である。

第3表と比べると、水道と商業を除けば、「微視的」投入係数の高い産業が「巨視的」投入係数の順位表でも上位9位以内を占めているが、10位以下では比較的低い「微視的」投入係数の産業が軒並み10ないし11%台の高い「巨視的」投入係数をとっている。

特に、畜産は「微視的」投入係数がわずか0.042であるが、「巨視的」投入係数が0.128と実に3倍強の大きさとなっている。これは畜産の主原料である配合飼料に起因している。また、この畜産を主原料とすると殺・肉・酪農品では、「微視的」投入係数がたった0.013であるのに「巨視的」投入係数が0.113と約9倍にも膨張している。同様に、畜産を原料とする製糸・紡績でも0.110と3倍弱の大きさとなっている。

窯業・土石製品において運輸サービスの割合が16%と高いのは、「微視的」投入係数が大きいことと、その主原料が非金属鉱業であることに依る。また、この窯業・土石製品を原料とする土木や建設補修でも、運輸サービスの割合が10%台と高くなっている。

次に、運輸サービスに対する「巨視的」投入係数が0.05以下の部門を選べば第5表のようになる。

運輸サービスに対する「巨視的」投入係数の低い産業は、運輸業や商業、研究調査などと異なり、直接的にも間接的にも運輸サービスと関わり合いの少ないサービス業に多い。

不動産・賃貸料を筆頭に、不動産業、金融・保険、教育、都市ガス、通信などがある。これらの産業はこれからの高度福祉社会および高度情報化社会においてその成長が大いに期待されるにも拘らず、運輸業には余り貢献しない産業であるといえる。

第5表 運輸サービスに対する「巨視的」投入係数の低い産業

順位	産 業	「巨視的」投入係数	「微視的」投入係数
65	保険・社会保険機関	0.048	0.014
66	通 信	0.046	0.027
67	都 市 ガ ス	0.042	0.012
68	教 育	0.030	0.015
69	金 融 ・ 保 険	0.030	0.010
70	煙 草	0.024	0.008
71	不 動 産 業	0.014	0.002
72	不動産・賃貸料	0.010	0.004

#### IV 鉱工業の成長と運輸業の盛衰

運輸サービスに対する「巨視的」投入係数の高い産業では、その生産物に含まれる運輸サービスの割合が大きい。したがって、このような産業、特に鉱工業が成長すれば、それに伴って運輸業も進展するが、逆に成長が鈍化すると衰退する。

鉱工業の中には成長する産業もあれば停滞する産業もある。軽電機器、自動車、精密機械、建築、土木、建設補修などは成長する産業に属し、製糸・紡績、織物、基礎化学製品、石油化学基礎製品、化学繊維原料などは停滞する産業に属している。これらの産業について、運輸サービスに対する「巨視的」投入係数を調べれば、第6表のようになる。

繊維および化学関係の産業の運輸サービスに対する「巨視的」投入係数は相対的に高く、建設関係の産業の係数に匹敵するが、軽電機器・自動車・精密機械の係数は相対的に低い。したがって、成長する産業が全体として停滞する産業の成長を充分上回る成長を遂げるならば、運輸業も進展するであろう。

第6表 特定の産業の運輸サービスに対する「巨視的」投入係数

	産 業	運輸サービスに対する「巨視的」投入係数
成長する産業	軽電機器	0.059
	自動車	0.065
	精密機械	0.060
	建築	0.095
	建設補修	0.100
	土木	0.106
停滞する産業	基礎化学製品	0.088
	石油化学基礎製品	0.078
	化学繊維原料	0.082
	製糸・紡績	0.110
	織物	0.082

## V む す び

運輸業が各産業の生産活動にとって如何に重要であるかを測る尺度として運輸サービスに対する「巨視的」投入係数を考えた。国が行使する産業政策が運輸業の成長を促進させるものであるか否かは、この「巨視的」投入係数によって伺い知ることができるであろう。

ある産業の生産物に対する貿易政策が運輸業に有利に作用するか否かも、この「巨視的」投入係数によって知ることができるであろう。この「巨視的」投入係数は、いわば、産業連関表における雇用係数に対する「運輸サービス係数」である。

## 参 考 文 献

- 〔1〕『昭和55年産業連関表』総合解説編，計数編(1)，計数編(2)，行政管理庁，昭和59年2月。
- 〔2〕佐波宣平「産業連関表における保険業の生産額」、『損害保険研究30(1)』，昭和43年2月。
- 〔3〕宮沢健一編『産業連関分析入門』日本経済新聞社，昭和54年9月。

# アメリカ海運業の発展における海運政策

富 田 昌 宏

## I

海運業は変転極まりない産業である。古来より自由競争が支配しており、国際間の競争が一般的な産業でもある。また同時に海運業は、近代国家にとって貿易との関連においても、国際収支の点からも重要産業であるというばかりでなく、国防上の観点から政府の干渉が加えられることも多い。政府の干渉が例え海運業に対する保護・育成という形態をとろうとも、時として海運企業の自立的、機動的な運営の妨げになることもある。一般的に言って、私企業の発展にとって国家権力の介入は功罪相半ばするものである。短期的にみると国家の介入が私企業の成長を促進したり、危機に瀕した状況を救うことはよく観察されるところである。しかしながら長期的にみる場合、必ずしも正の側面だけではなく、企業の活力を奪ったり、状況の変化に即応できないような事態を招来するようなこともある。

例えば、イギリスのキューナード・ラインとアメリカのコリンズ・ラインを比較する時、両国政府のとった政策に大差がないように見えようとも、両国のおかれた環境の差異を考慮するならば、二船社の発展に大きな影響を与えたことはすぐ理解されるであろう。19世紀のアメリカにおいては、自由放任を旨とする政策が行なわれ、とりわけ海運において顕著であった。政府の海運業に対する関心は僅かに国防の観点によるものを挙げうるのみで、効果からみる限り海運政策と呼ぶものは実質上、存在しなかったと言って差し支えない。

一般に、国家政策と企業行動との相剋という場合、国家政策が企業行動に干

渉し、制約するというように理解されるであろう。しかし全く逆に、助成ないし保護が必要とされる状況下に消極的な対応をする国家と、それを求める企業との関係もまた同様に把握してもよいと思われる。また国家政策と現実の経済社会の政策に対するニーズとの乖離という一般的な観点から接近することも可能である。本稿はそのような問題に対する一事例を提供するものである。

言うまでもないことであるが、19世紀、特にその後半以降、海運業においては蒸気船の導入が急速に進められていくが、当時の蒸気船は運賃収入だけでは利益をあげえない存在であった。そこに政府の介入する、あるいは活躍の舞台が与えられるのである。その際、イギリスとアメリカは全く異なった反応を示した。イギリスが早い時期から積極的に助成を進めたのに対し、アメリカはその外交政策もあって助成にきわめて冷淡であった。このような差異が、いかなる要因によってもたらされたかを、19世紀後半という海運業における技術革新が急速に進行しつつあった時期に重点をおいて検討するのが本稿の目的である。一応考察対象を、1850年から1914年、南北戦争前から第一次大戦までの時期とし、海運業のなかでも海運政策の意図が最も顕著にあらわれる外航海運、特に北大西洋航路の定期蒸気船を中心に取り扱う。

## II

まずアメリカの造船業の状況を概観しておくこととする。19世紀中葉、この時期アメリカはヨーロッパ諸国に対して技術的に優位にたっていたという認識が一般的である。帆船が未だ航洋海運において優位を占めていたこの時期において、アメリカは特に木製帆船の建造においては、経済的にも技術的にも世界をリードする立場にあった。

アメリカの優位を分析すると、次の三点があげられる。<sup>(1)</sup> 1) 船舶建造に適し

---

(1) HUTCHINS, John G. B., "The Declining American Maritime Industries : An Unsolved Problem, 1860-1940," *Journal of Economic History*,

た木材資源が潤沢であった。ヨーロッパではすでに資源が枯渇しており、アメリカはほぼ50年前のヨーロッパの水準であった。2) 帆船の設計技法において優れていた(クリッパー船が好例)。3) カリフォルニアでゴールドラッシュが起こり、人員・資材の輸送のために外洋を航海する大型帆船に対する需要が急増した。

このように19世紀中葉においてアメリカ造船業は確かにヨーロッパに優っていたが、そのような情況は一時的ないし短期的なものであって、長期的・構造的なものではないことに注意する必要がある。<sup>(2)</sup> しかもアメリカが優位を持っていたのは、技術のライフサイクルから言えば、すでに成熟段階に到達していた木製帆船についてのものである。アメリカがそのような技術を、ある意味では完成させるのに有利な情況にあり、また完成に貢献したことは明らかであるが、それが爾後の発展を約束するものではなかった。

具体的に建造量の数字でみてみると、19世紀中葉、1847年から1857年の11年間に、イギリスは1,757,000 総トンの帆船を建造したのに対し、アメリカは実に3,390,000 総トンを建造した。19世紀後半以降の発展をみると、アメリカは各種の船舶を合計して1855年が583,000 総トン、1860年に215,000 総トン、1886年では95,000 総トンに低下している。これ以後建造量は回復するが、1908年を除けば第一次大戦の造船ブームの時期まで1855年の水準を超えることはなかった。しかも両大戦間期になると、イギリスは言うにおよばず、ドイツ、フランス、日本にも抜かれる有様である。<sup>(3)</sup>

1850年から南北戦争が終結する1865年の期間は、船舶の技術革新の面では鉄製蒸気船が実用化され、石炭消費量を削減させる二段膨張機関が航洋船にも搭載される時期にあたり、多くの航路で蒸気船が帆船とコスト面での競争を挑む

---

Vol. VI, Supplement, 1946, p.110.

(2) *Ibid.*, p.110.

(3) *Ibid.*, pp.106-107.

ことになった。ところがアメリカ造船業には木製帆船の建造で事足れりという風潮がのこっており、船体材料と推進方式との両面で遅れをとっていたといえる。

こうした姿勢を造船業がとっていたのは、以下に述べるように鉄製蒸気船建造には不利な状況があったためではあるが、アメリカ海運の特性にも関係がある。アメリカに船籍登録されている船舶のうち外国貿易に従事するものは時期によって異なるが、およそ半分である。逆にいえば沿岸、河川、湖上、等の国内輸送の占める比率が高いのである。従って造船業にとってこれらの輸送に適した船舶の需要に依存するだけでも一応の存立が確保されるのである。外航海運が需要する船舶は、外国建造船の登録が規制されていたので、コスト面での競争にさらされることもなかった。それゆえに船籍法はアメリカ造船業の保護には役立っても、海運業の育成には大きな障害要因となっていた。

19世紀後半のアメリカ造船業の状況をまず木製帆船についてみると、あれほど豊富であった造船用木材にも不足傾向がみられるようになり、メイン州での貨物船建造単価はトンあたり1860年の50～60ドルから、1870年には65～80ドルへと上昇した。<sup>(4)</sup>

賃金水準でみてもアメリカは高く、John Roach & Son'sのチェスター造船所の賃金と比べてスコットランドのクライド地域は約44%低いと見積られている。労賃は全造船コストの40～50%を占めるから非常に大きい差である。鉄製船舶の造船資材である鉄板も同造船所で1ポンドあたり $2\frac{1}{8}$ ～ $3\frac{5}{16}$ セントであるのに対し、イギリスでは $\frac{3}{4}$ ～ $\frac{7}{8}$ セント安いとみられる。アメリカでは労働節約的器械の使用や他の節約をいれてもイギリスより鉄製蒸気船の建造費が25～35%高くつくことになる。<sup>(5)</sup>

---

(4) HUTCHINS, John G. B., *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914: An Economic History*, (1st ed. 1941), reprinted ed. 1969, New York, p.389.

(5) *Ibid.*, p.455.

1870年代、デラウェア川は「アメリカのクライド川」とよばれるようになっていた。確かに質ではスコットランドのクライド川と肩を並べる造船工業地帯になったが、量的には遠く及ばなかった。しかも造船所に投資された資本の利潤は、他の企業の6%に対し通常3%にしかならなかった。<sup>(6)</sup>

### III

アメリカ海運業にとって19世紀後半は、海運企業がこれまでにない発展を遂げた期間であるが、同時に造船業の優位に陰りがみえ、さらにはヨーロッパ諸国の海運に差をあけられるにいたり、衰退の局面にはいったとも考えられる時期である。アメリカの商船登録トン数は、1850年の3,536,000総トンから1914年には5,861,000総トンへと66%の伸びを示しているが、<sup>(7)</sup>外国貿易に従事する船舶は同一時期に2,379,000総トンから1,066,000総トンに減少している。<sup>(8)</sup>同時にアメリカ商船隊の積取比率も急減しており、1860年には輸出入価額の66.5%を輸送していたが、1898年には僅か9%にとどまった。<sup>(9)</sup>

このような事態に立ちいたった要因として次のような南北戦争の影響があげられる。<sup>(10)</sup> 1) 南軍による北部諸州の商船の破壊。2) 北軍による商船の徴用。3) 危険を避けるための海外売船。4) 南部綿工業地帯が戦争による打撃をう

(6) TYLER, David B., *The American Clyde: A History of Iron and Steel Shipbuilding on the Delaware from 1840 to World War I*, Delaware, 1958, p.110.

(7) 1865年と1868年の間に統計基準の変更があるので正確な比較は困難である (MITCHELL, B. R. (ed.), *International Historical Statistics: The Americas and Australasia*, London, 1983, pp.692-708).

(8) HUTCHINS, "The Declining American Maritime Industries," p.107.

(9) *Ibid.*, p.108.

(10) ALLIN, Lawrence C., "The Civil War and the Period of Decline: 1861-1913," in KILMARX, Robert A. (ed.), *America's Maritime Legacy: A History of the U. S. Merchant Marine and Shipbuilding Industry Since Colonial Times*, Boulder, 1979, p.66.



けたことによる輸送需要の減少。

アメリカは南北戦争によって商船隊の大量喪失や輸送需要の減少をみただけではなく、イギリスを中心とするヨーロッパ諸国に有利な状況をつくりだしたのである。海外に売却された船舶を取得したのは大抵イギリスであり、南北戦争中アメリカの輸出入物資の輸送にあたったのもイギリス船であった。また戦争中に船舶を失った者で戦後再び船舶に投資した者は少数であり、ほとんど他産業へ資本とともに移っていった<sup>(11)</sup>。こうしたことからすると南北戦争は世界海運におけるアメリカ海運業の地位を低下させたのみならず、アメリカ国内における海運業の地位をも悪化させ、資本や優れた企業家の吸引を困難にする状況を生起させたのである。

19世紀中葉アメリカ海運業が有利であったのはヨーロッパ諸国で外国籍船舶の登録を規制する政策がとられていたため、廉価なアメリカ製の木製帆船をヨーロッパ諸国は使うことができなかつたためである<sup>(12)</sup>。この点に関しても、鉄・鋼製の帆船ないし蒸気船に移行するにつれて、もはやアメリカの優位は失われたのである。

次にアメリカ海運業が南北戦争後、木製帆船から鉄・鋼製蒸気船への移行に遅れをとった要因を検討することにする。言うまでもなくアメリカ国内の造船業が蒸気船、中でも鉄・鋼製蒸気船の建造において技術的にも、コスト的にもヨーロッパ諸国に劣っていた状況がまずあげられる。第二に蒸気船海運への移行期に適切な海運政策がとられなかったことが指摘されねばならない。この時期の海運政策の対応としては、船籍登録の制約をもうける方策と、補助金支給の二つが考えられる。前者は造船業の保護を目的としたものである。ここでは海運業の助成策として補助金支給を採用したアメリカ海運政策の有効性を検証するために、19世紀後半の北大西洋航路における定期蒸気船の運航についてみ

(11) *Ibid.*, p.66.

(12) イギリスでは船籍登録を規制していた航海条令は1849年に廃止された。

ることとする。史上有名なアメリカのコリンズ・ラインとイギリスのキュナード・ラインの競争の進展過程に当時の英米両国政府の海運政策に対する取り組み方がよく現われている。

イギリスが蒸気船海運を育成し、戦時の必要にも備えるために定期蒸気船航路に補助金を支給したのは、1837年に P. & O. の前身である Peninsular Steam Navigation Company に年額 29,600 ポンドを与えたのが最初である<sup>(14)</sup>。北大西洋航路のキュナード・ラインとは1839年に補助金支給契約を結んでいる<sup>(15)</sup>。1849年には年44航海に対して年額 145,000 ポンド（705,000 ドル）<sup>(16)</sup>支給されており、キュナードは1850年までにニューヨークで 118,000 ドル、ボストンでは 63,000 ドルの貨物運賃収入を得ていた。こうした事態に、アメリカ国内では蒸気船が就航する以前にもっていたアメリカの威信を取り戻す必要があるという世論がまき起こった<sup>(17)</sup>。そうした声に応えるかたちで北大西洋航路に参入するのがコリンズ・ラインである。

コリンズ・ラインはニューヨークの E. K. COLLINS が創設した船会社で、1847年11月1日、ニューヨークとリヴァプールの間に、5隻の優秀蒸気船をも

(13) 正式名称は、United States Mail Steamship Company である。

(14) アメリカでは1845年に郵便輸送に補助金を支給する法令が議会を通過し、1846年に Edward MILLS に支給されたのが、最初である(HUTCHINS, *The American Maritime Industries and Public Policy*, p. 351)。

(15) KIRKALDY, Adam W., *British Shipping, Its History, Organisation and Importance*, London, 1914, pp. 56-57, 74.

(16) イギリスの場合、海外への郵便料金だけでは補助金額をまかなえない状況であった。例えば、1864年に 15,341 ポンドの郵便料収入に対し、キュナード・ライン一社の補助金だけで政府は 35,586 ポンドを支出した (TYLER, David B., *Steam Conquers the Atlantic*, (1st ed. 1939), reprinted ed. 1972, New York, p. 341.)。

(17) HYDE, Francis E., *Cunard and the North Atlantic, 1840-1913: A History of Shipping and Financial Management*, London, 1975, pp. 36-37. 両大戦間期、ドイツが北大西洋航路に巨額の運航損失を補填する補助金を支給して定期蒸気船運航を維持したのは、ナチスドイツの威信をかけて国威発揚を主たる狙いとしていた。

って年20航海の定期船航路を開設する契約を結び、一航海あたり19,250ドル、年額385,000ドルの補助金を得ることになった。コリンズは1850年、*Arctic*, *Baltic*, *Atlantic*, *Pacific*の4隻で運航を開始した。すべて木製で、外車を装備していた。当時すでに鉄製の船舶が実用化されていたが、アメリカ国内では鉄材が高価であり、3,000総トン程度であれば木製で十分建造可能であり、木製なら船体に関しては帆船の技術の延長上にあつたためである。スクリュー・プロペラによる推進はアメリカではいまだ一般的といえず、振動や漏水によって不快な事態を生じるのを避けたのである。<sup>(18)</sup>

先発のキューナードの蒸気船もこの時期はすべて木製外車蒸気船であつたが、コリンズの方が1,000総トン程大きかった。それだけではなくコリンズは高速力で航海日数を短縮し、航海の快適さを売り物にすることによって貨客の吸引をはかった。<sup>(19)</sup> ニューヨーク・リヴァプール間の両社の航海日数をみると、東航・西航ともにコリンズの方が少ない。例えば1851年の後半におけるコリンズの東航平均所要時間は、11日と8時間で、キューナードの12日9時間より1日以上少なかった。<sup>(20)</sup>

コリンズは議会へのロビー活動によって、1852年補助金を年額853,000ドルに引き上げさせるのに成功したが、コリンズの運航成績は不良であつた。運航収入では表1に見られるように、両社の運航回数の差と競争を緩和させる協定<sup>(21)</sup>の存在を考慮に入れると大きな相違はみられない。輸送実績をみてみると、郵便物輸送ではキューナードがコリンズを引き離していた。1851年にキューナードは2,613,000通の郵便物をはこんだが、コリンズは843,000通に過ぎなかつた。

(18) TYLER, *Steam Conquers the Atlantic*, p. 234.

(19) コリンズの出現によってキューナードは年額30,000ポンドの収入を失っている (HYDE, *op. cit.*, p. 37).

(20) LINDSAY, W. S., *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, Vol. 4, (1st ed. 1876), reprinted ed. 1965, New York, pp. 601-602.

(21) 従来激しい競争の側面のみが強調されてきたが、両社間の協定については HYDE, *op. cit.*, pp. 39-45 を参照。

表1 北大西洋航路からの収入

	キュナードの収入	コリンズの収入	合 計
1850	115,485£ 9s 10d	62,351£ 16s 0d	177,838£ 5s 10d
1851	218,729 5 1	141,402 19 0	360,132 4 0
1852	233,477 2 6	162,707 12 1	396,184 14 7
1853	323,509 10 6	215,733 14 9	539,243 5 3
1854	311,685 13 3	219,227 8 11	530,913 2 2

注：1850年から1852年までは1月1日から12月31日までの数字で、1853年からは4月1日から翌年の3月31日までのものである。

出所：HYDE, Francis E., *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973: A History of Shipping and Financial Management*, London, 1975, p.42.

旅客輸送では、高速性と快適性でコリンズが優っていたので、1852年の最初の11ヶ月間にコリンズが4,306人を輸送したのに対して、キュナードは2,969人にとどまった<sup>(22)</sup>。

表2に示すようにコリンズの運航収支をみると、多額の損失をだしており、1852年の補助金増額を考慮に入れても赤字が続いたことがうかがえる。その理由として第一にあげられるのは高船価である。その要因として次のようなものがあげられる<sup>(23)</sup>。1) 木造船としては経済的にも技術的にも限界に近い大型船とした上に、高性能を追求した。2) 戦時には重い大砲を搭載可能な設計にするように海軍当局から求められていた<sup>(24)</sup>。3) 労賃が高かついた。4) アメリカで

(22) ALBION, Robert Greenhalgh, *The Rise of New York Port, 1815-1860* (1st ed. 1939), reprinted ed. 1970, Newton Abbot, p.328.

(23) HUTCHINS, *The American Maritime Industries and Public Policy*, pp.355-356. キュナードの同型船, *Asia, Africa*の船価は約1/4安かった (*ibid.*, p.356)。

(24) 建造に際しては C. PERRY 准将が戦時には巡洋艦として使えるように派遣され

表2 コリンズ・ラインの運航収支

支 出	
賃金・賄費	8,845.04 ドル
燃料費	8,612.28
機器類の修繕費	4,571.90
機器類の特別修繕費	4,643.00
通常支出	12,762.73
保険料	8,904.64
利 子	8,438.00
年7%の減価償却費	8,438.00
計	65,215.59 ドル
収 入	
旅客運賃収入	21,292.65 ドル
貨物運賃収入	7,744.20
運送補助金	19,250.00
計	48,286.85
一航海あたり平均損失	16,928.74 ドル

注：1851年12月15日付報告書。ニューヨーク・リヴァプール間の28航海について実際の収支に基づく *Atlantic, Pacific, Arctic, Baltic* 4隻の一航海あたり平均額。

出所：TYLER, David B., *Steam Conquers the Atlantic*, (1st ed. 1939), reprinted ed. 1972, New York, p.390.

もっとも建造コストの高いニューヨークで建造した。

その結果、金利・償却負担を増大させた。

さらにコリンズはキュナードに比べて高速を売り物にしていたから、当然の

---

た。コリンズ・ラインは甲板を厚くするように求められたが、それでなくとも重い船体の重量増加を嫌って、うまくこの要求をかわした (HYDE, *op. cit.*, p 37)。

ことながら石炭消費量が多く燃料費が高んでいるのも一因であった。それだけではなく速力をあげるために機関に負担がかかり、故障が頻発していた。そのため毎航海後かなりの修理をおこなっているという噂までであった。<sup>(25)</sup> キュナードは速力を犠牲にしても定期運航を目指す方を選んだ。キュナードの運航収支を示すことはできないが、配当を継続していたのに対し、コリンズは8年の間一度も配当することはなかった。<sup>(26)</sup>

コリンズの挫折の直接原因は相次ぐ海難であった。1854年に衝突事故で *Arctic* を失ったのに続いて、1856年には濃霧のなかを航行中の *Pacific* が、氷山に衝突したのか行方不明になった。*Pacific* の事故の後すぐに議会は補助金を1850年の最初の契約額へ減額することを決定し、1858年には完全に支給を停止させた。その結果、コリンズは所有船舶を売却し、定期船運航から撤退を余儀なくされ、会社自体、崩壊するにいたった。<sup>(27)</sup>

コリンズの高速をたんに偶発的なものとしかたづける訳にはいかない。コリンズがキュナードに対抗するために、当時としては高速で運航し航海日数の短縮を重要な戦略としていたことと無関係ではなかろう。事故の内容をみると無謀とも思える運航形態が浮かび上がってくる。交通輸送機関にとって安全は重要なサービスであるにもかかわらず、他に競争手段をもたない場合、速さを追及するために安全が犠牲にされる。その結果、人命や財貨が失われるだけでなく、企業の生命も奪われるのである。

しかしながら、コリンズの失敗をたんに一企業の経営戦略の誤りにのみ帰することもできない。イギリスに比較して、蒸気船建造コストに大きな格差がある以上、イギリス政府と同程度の補助金支給だけでは解決できない事態に対して、造船業の保護を継続しながら、ある意味では安易な手段で立ち向かおう

---

(25) ALBION, *op. cit.*, p.328.

(26) *Ibid.*, p.330.

(27) HYDE, *op. cit.*, pp.38-39.

としたアメリカ政府の対応姿勢の問題が追及されねばならない。

南北戦争後も補助金支給は続けられたが、いずれもアメリカ海運の競争力を高め海運企業を育成することはできなかった。

#### IV

次にアメリカ政府がなにゆえに海運業、とりわけ蒸気船海運の保護・育成に熱心ではなく消極的であったのかが追及されねばならない。そのような議論をするためには、国防上の面と、経済政策の二つの側面から検討する必要がある。まず国防上の観点、特に海軍力整備の点から検討することとする。考察期間を通じてアメリカはこの面での政策的配慮が乏しかったことは周知のことである。

HUTCHINSは海事産業の能力と戦時のニーズとの差を「国防上のギャップ (defense gap)」という用語で示し、これを尺度として南北戦争後の海運政策の検討を行なっている<sup>(28)</sup>。HUTCHINSは本稿の考察期間に関しては1890年を境にして二つに分けている。HUTCHINSによれば、1890年以前は国防上のギャップが大きくなく、政策の策定にあたっては経済的効率の方が重要であったという。これに対し1890年以降は海軍の戦術に大きな変化が生じ、特に潜水艦の登場は艦船の大量喪失をもたらすことになるから、造船能力を拡充し戦時の大量建造に備える必要があったと説く。確かにアメリカの海運政策をみる限り、近代戦争における海軍ならびに海上輸送確保の重要性の認識に手抜かりのあったことは否めない。しかし事後的に海運政策の評価をすることにも意味はあるが、むしろ当時の海運政策の決定要因に注目する必要がある。

アメリカは南北戦争によって戦争における海軍力ならびに海上輸送確保の重

---

(28) HUTCHINS, "The Declining American Maritime Industries," pp.110-119. HUTCHINSの主張は、第二次大戦直後というせいであろうか、海運政策の担うべき軍事的側面を非常に強調しており、海運業について海上輸送の確保と外貨獲得の観点からの考慮に乏しい。

要性を十分認識した筈にもかかわらず、なぜ戦時の備えにおいてこれほどの手抜きを犯したのか。一つにはアメリカがヨーロッパ諸国とは大西洋によって隔離されており、ヨーロッパの戦争の国内への影響を、過小評価していたことが挙げられよう。これは南北戦争が内乱であり、対外的な戦争でなかったことも関係しているであろう。

次いで経済政策の面から海運政策をみることにする。政策策定にあたっては次のような段階を踏む必要があるだろう。まず第一に、海運業の状況を的確に把握することである。第二に、当時進行しつつあった蒸気船海運の発達を促進する必要があるかどうかについての判断が必要である。第三に、蒸気船海運の育成、外国海運企業との競争力付与のために補助金を支給するという方策について検討の要がある。第四に補助金の支給額、および支給方法をどのように決定するかの問題がある。イギリスのキューナード・ラインと比較した場合、コリンズ・ラインの補助金は航海回数の差を考慮に入れるとそれほどの開きはない。最後に蒸気船海運への助成を、海運政策のなかでどのように位置づけるか、さらにもっと広く経済・外交政策との関連について検討されねばならない。

実行された政策から判断する限り、定期蒸気船航路に補助金をだす以外は、特別蒸気船海運を助成する政策はとられなかった。例えばアメリカ国内の鉄製外車蒸気船の建造コストが外国より高くつく情況に際しても、外国建造の船舶を輸入し海運業の発展に資する方策をとることもなかった。勿論、造船業の保護との関係もあろう。しかし両産業の利害対立を考慮した上で、外国からの船舶購入を阻止していたとは考えられない。

1869年に行なわれた議会の LYNCH 委員会の調査結果をみると、情況は的確に把握されていた。同調査は海運業・造船業の窮状は次の四点にあるとした。

- 1) 木製帆船建造は衰退の道をたどっている。
- 2) 鉄船建造はまだ未成熟でコスト高に悩まされている。
- 3) 現在の情況ではアメリカ船主は競争上大きなハンディキャップをおわされている。
- 4) 不況地域はニューイングランドの沿岸



である。

そこで委員会は十分な保護と補助金支給を強く主張した。<sup>(29)</sup>しかし、この主張は従来の方針から一歩もでるものではなく、造船業者にとって有利なものであっても海運業者にとってはかえって不利であった。

政策当局の技術革新（この場合は蒸気船海運）に対する姿勢を知る上で、同じ政府部内の海軍における技術革新の受容情況が参考になると思われる。この点については、海軍における蒸気艦 *Wampanoag* に対する取り扱いが好事例であろう。1863年ニューヨークで起工された同艦は1868年竣工し、同年試運転で17.7ノットという蒸気推進艦船の当時の世界最高速力を記録した。しかし、1869年9月海軍の蒸気機器特別委員会はアメリカ海軍の艦船としては設計が不適當であるという判定を下した。その高性能にもかかわらず（というより高速をだすために大型機関を搭載していたがためにかえって）「ほとんど海のガラクタ同然」というのが多数意見であった。このため *Wampanoag* は帆走性能を高めるためにボイラーを減らされ、改造後はほとんど活動せずに終わった。<sup>(30)</sup>

南北戦争における蒸気艦の活躍によって、各国海軍は蒸気推進の有用性を認識し蒸気艦船を増強していったにもかかわらず、肝心のアメリカ海軍はこれとは全く逆に帆走艦を選好したのである。これには次のような議会の判断が作用していた。1) ヨーロッパ諸国で蒸気艦船の実績が判明してからでもよい。2) 帆船に対する根強い愛着。3) 世界各地での石炭補給の問題。4) アメリカは帝国主義的志向をもたないから、海外への侵攻作戦はとらない。

以上の理由から帆走艦こそアメリカ海軍に適したものだという結論を引き出したのである。<sup>(31)</sup>

(29) *Ibid.*, pp.112-113.

(30) BUHL, Lance C., "Mariners and Machines: Resistance to Technological Change in the American Navy, 1865-1869," *Journal of American History*, Vol.61, 1974/75, pp.703-704.

(31) 堀元美『帆船時代のアメリカ(下)』, 原書房, 1982年, 215 ページ。

アメリカ海軍は *Wampanoag* が艦船として不相当と判断された同じ1869年注目すべき訓令をだしている。海軍中将 PORTER が、海軍の全艦船はすべて帆を装備するように命じたのがそれである。同時にまた、海軍艦船の帆走訓練を強化し、蒸気航行をやむを得ない場合に限ることになった。<sup>(32)</sup> これによって蒸気推進の道を歩み出した海軍もまた帆船へ逆戻りすることになった。

## V

アメリカは史上敗れたことのない海軍の伝統をもつ「島国」である。にもかかわらず、時として十分な海運力を保持する努力を怠たという弱点をみせる国でもある。これは明確で一貫した海運政策の欠如が原因である。<sup>(33)</sup> しばしば政策目的が誤って設定され、政府の介入が必ずしも海事産業のニーズに適合していない憾みがある。特にこれは海事産業をとりまく環境が激しく、急速に変化する時に顕著である。またアメリカが工業化を進展していくなかで、相対的に海運業の収益性の低さが明らかとなり資本にとって魅力ある業種ではなくなったことも関係がある。その結果、優れた企業家が船会社には見受けられなくなり、それが収益性を低下させるといふ悪循環を生むことになる。

19世紀後半は船舶技術革新が進展すると同時に、海軍における戦術が技術革新の影響もあって変貌をとげ、国防上の要求が量的拡大と、質的充実を求める時期であった。まさにこのような時期にアメリカ海運政策の弱点が露呈するのである。同時に海軍の艦船整備の状況にも、事態の推移に適合しない弱点が顕著にみられる。

ただ海軍における技術革新に対する抵抗を、たんにアメリカの技術的後進性

(32) BUHL, *op. cit.*, p.705. 艦長は蒸気航行をした場合、その理由が正当とみなされないと消費した石炭の代金を支払わねばならなかった (*ibid.*, p.711)。

(33) MORRIS, James M. and Robert A. KILMARX, "The Shipbuilding Industry: A Summary of Developments and Commentary," in KILMARX, *op. cit.*, pp.256-258.

ととらえるのは早計である。アメリカ海軍は早くも1814年に蒸気推進の実験を行なうという先駆者的役割も演じているのである。また *Wampanoag* を海軍で不採用にしたという側面が強調されるが、当時の水準をはるかに超える先進的な高性能艦を建造した事実が評価されていない。技術開発能力と技術開発の結果たる技術革新を受容する能力とは区別されねばならない。アメリカ海軍の場合、革新的技術の採用を試みる段階まではきわめて積極的である。しかし受容する段階では逆に消極的行動にでる。よってこの時期の政策の妥当性を検討する時、問題にすべきは後の段階である。受容段階で適切な行動をとるように政策が誘導できなかったのは、アメリカのおかれた地理的条件に安住し、海軍のあるべき姿を模索する努力を怠ったためだといえよう。

さらに付け加えるならば、蒸気推進の発展からみてあまりにも早い時期に、換言するなら技術が未成熟な段階で高性能艦を実用化しようとしたために、失敗しただけではなく、受容する側に逆に抵抗を生み出したともいえよう。<sup>(34)</sup> もし仮に *Wampanoag* が10年後に現われ、二段膨張機関 (compound engine) を搭載できたならば、燃料消費効率の改善により経済的であったばかりでなく、機関の重量も軽く、機関の占めるスペースが節約できたであろう。当然、鈍重であった欠点は解消され、軍艦に要求される機動性も備えていた筈である。しかし事實は、ヨーロッパ諸国を中心に蒸気艦船の拡充をはかる時期に帆走艦を主体にするような構成をとることになったのである。

アメリカ海運・造船が19世紀中葉の繁栄から、第1次大戦に至る後退の期間へと立ち入ったのは、旧来の技術の優位が意味を失う急速な技術革新の時期に、適切な海運政策がとられなかったことが大きな要因となっている。勿論、海運政策だけで解決しうる問題ではなく、海運業・造船業の構造全体に関わるもの

---

(34) 先進的な技術の受容の問題は、ブルネルの建造した航洋蒸気船の場合にもみられる (拙稿「航洋蒸気船建造における I. K. ブルネル」, 国民経済雑誌, 第147巻第6号 (佐々木誠治博士記念号), 1983年, 96-111 ページ, 参照)。

である。ただ19世紀中葉の時期に政策誘導がうまく作用しておれば、少なくとも蒸気船への移行段階はより抵抗なく通過したであろう。

アメリカは帆船から蒸気船への移行にともなって海運業を取り巻く環境が大きく変貌していく過程において、旧来の環境での適応性が高かったことに逆に禍されて世界海運に占める地位を低下させる結果となった。いかに順調に事態が推移しているように見えようとも、その中に危険な兆候を見つけそれに対処する努力を怠ってはならないという訳である。

本稿ではアメリカ海運政策を国防上の観点からであれ、経済政策の観点からであれ、検討するに際して財政的制約についてはほとんどふれることができなかった。言うまでもなく海運政策を実効あるものとするためには、かなりの財政的負担を強いるものではある。しかしながら、アメリカのとった政策が財政的理由で不十分なものにおわったとするなら、政府部内でもっと激しい意見対立があった筈である。やはりアメリカにおいては官民ともに海運業に対する評価が低く、重要産業とは考えられていなかった、ということができよう。また本稿の分析が政策立案者の側からの接近にとどまり、海運業あるいは造船業の側から政策当局への働きかけについては、補助金支給の交渉等の若干の例を除けば、十分に取り扱えなかった。今後の課題として残したい。



# 米国海運と“EUSC” Shipping

— 安全保障と便宜置籍船 —

東 海 林 滋

「外航海運は、競争のはげしい産業であります。たしかに、アメリカの船主は、便宜置籍船あるいはいわゆる逃亡船なるものを利用しないで、その代わりに、イギリスやノルウェーに船籍をおいたり、あるいはそれらの国の船を長期契約によって利用することもできるでしょう。われわれも、そのことはよく分かっております。しかし、その場合には、国家の緊急事態に際して、それらの船を利用することはできません。と同時に、それらの船によってわが国の海運業が脅かされるという状態は、依然としてつづくであります。」

1961年6月25日、記者会見の席上、質問に答えて；ジョン・F・ケネディ大  
<sup>(1)</sup>  
統領

## I 米国海運の「第4の顔」

米国海運の衰退がいわれて久しい。すなわち、第2次大戦が終了した翌年の統計では、アメリカは4,088万総トン、実に世界船腹の56.1%を保有していた。上記ケネディ大統領の時代、いわゆるキューバ危機によって東西の冷戦が一触即発の事態にさらされた1962年においても、その保有量は2,327万総トン、世界船腹の16.6%を占め、もちろん世界第1位であった。これに対して、ソ連の商船隊は、当時わずかに468万総トン、世界船腹の3.3%にすぎず、ようやく世界第11位の地位にあった。しかし、後者はこの危機を転機として船腹の

---

(1) Naess, E. D., *The Great PanLibHon Controversy: The Fight over the Flags of Shipping*, 1972, p. 94.

増強につとめ、両国の保有船腹量は10年後の1972年には順位が逆転した。さらに10年後、1982年のロイズ統計によれば、ソ連の2,379 総トン（第5位）に対して、アメリカは1,911 万総トン（第8位）にとどまっている<sup>(2)</sup>。ミサイルや潜水艦ほどではないにしても、このような数字は、アメリカ国民に潜在的な緊張感を与えずにはおかないであろう。

ところで、よく知られているように、アメリカは海外に数多くの船舶を所有している。その多くは、タンカーであって、たとえば1974年々央の統計では、西欧諸国の保有するタンカーのうち、約4分の1はアメリカ資本（石油会社）の所有に属するものとされている<sup>(3)</sup>。すなわち、アメリカ資本による海外置籍船の規模は、1958年末には422隻520万総トンであったものが<sup>(4)</sup>、その後次第に増加して、1977年末には687隻3,396万総トンに達している<sup>(5)</sup>。上記米国籍船のトン数が五大湖その他の国内航路船を含むことを考えると、アメリカの海外置籍船は本国籍外航船の2倍（タンカーについては4倍）以上になる<sup>(6)</sup>。「米国海運」について論じようとする場合——実は、日本海運も今日それに近いのである

(2) 米国船の積取比率は、1980年において「史上最低」の3.6%にすぎない（ただし、定期船については約26%）。大阪商船三井船舶『海運調査月報』1981. 10, 7ページ。

(3) H. P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd., *World Shipping under Flags of Convenience*, 1975, p. 57, Table 24.

(4) Boczek, B. A., *Flags of Convenience: An International Legal Study*, 1962, p. 25, Table 7. 高村忠也「便宜置籍船の現状とその背景——ポーチュック著『便宜船籍』から——」(上)『海運』1965, 3, 53ページ第6表。

(5) Frankel, E. G., *Regulation and Policies of American Shipping*, 1982, p. 19, Table 2-7. 著者によれば、この数字が、公表されたものとしてはもっとも新しいものである。なお、この間の数字については、海事産業研究所『諸外国における戦後海運助成史』1972, 134-35ページ、第37表（1963, 65および68年末について）、同『外国海事情報』No 362, 1977. 4. 25, 23ページ、表6（1974年末）、No 424, 1979. 2. 5, 3ページ（1976年末、いずれもMARADの発表にもとづく）などを参照。

(6) 1981年々央における米国籍外航船の船腹量は、政府・民間合計856隻1,604万総トン（うち不稼動船323隻398万総トン）である。Frankel, *ibid.*, pp. 14-15, Table 2-2.

が——こうした海外置籍船の存在を無視するわけにはいかない。<sup>(7)</sup>

ところが、これもよく知られていることであるが、アメリカの海外置籍船のうち、その多くはいわゆる便宜置籍船である。すなわち、上記1977年末の政府発表の数字によれば、リベリア、パナマ、ホンジュラス、キプロスおよび英国植民地に登録されている米国資本の船は、合計493隻2,581万総トンで、隻数では全海外置籍船の71.8%、総トン数では76.0%（重量トン数では77.2%）に当たる。<sup>(8)</sup> 国際海運市場において、あるいは海運における南北問題を討議するUNCTADの場において、今日大いに問題になっているのがこの船舶群である。当然、それはアメリカにとっても海運政策上重要な意義を有する。仮に、米国籍船隊をアメリカ海運の「第1の顔」とし、全海外置籍船隊を同じく「第2の顔」とすれば、これはまたその「第3の顔」である。

便宜置籍船は、現代の怪物である。人はこの「怪物」に向かって、さまざまな角度から分析の斧を入れようとしている。そのなかで、地田知平教授は、便宜置籍を「外国置籍の一場合」にすぎないと規定し、便宜置籍が他の外国置籍と異なる点は、前者によって得られる利益が複合的かつ大量であること。したがって、「便宜置籍とその他の外国置籍の相違は、量的であって質的なそれではない」といわれる。<sup>(9)</sup> しかし、私はこれには賛成しかねるのである。

(7) 米国海運の表現法に関連して、ちょっとした挿話がある。1957年3月29日の『ニューヨーク・タイムズ』によれば、国務省は“U. S. Shipping Industry”の代表者を招いて、“U. S. Shipowners”に対して〔再開後の〕スエズ運河を早急には利用しないよう注意した、とのことであった。そこで、同日開催された下院商船漁業小委員会の公聴会において、同委員会のドルーリー（Drewry）法律顧問がこの件についてただしたのに対して、モース（Morse）海事局長の答えは、「自分はその会合には立ち合っており、したがって、上の言葉が“American-controlled companies”を意味するのか、それとも“American-flag companies”を意味するのか全く分からない」というのであった。Boczek, *op. cit.*, p. 195, n. 22（ただし、同公聴会の記録をも参照）。

(8) Frankel, *ibid.*, p. 19, Table 2-7.

(9) 地田知平「海運をめぐる国際関係と日本海運」『国際法外交雑誌』第80巻第6号、1982. 2, 21ページ。



それは、なぜか。少なくともアメリカについて考える場合——そのアメリカが、今日世界最大の便宜置籍船の保有国であることは、まぎれもない事実であるが——われわれは、およそ商船のもつ安全保障上の意義をないがしろにするわけにはいかない。そもそも、「海運業のもつ決定的に重要な特性（a crucial characteristic of merchant shipping）は、当該産業の設備が容易に軍用に転換しうる点にある。」<sup>(11)</sup>もちろん、商船が直接軍事輸送に利用される、その点だけが重要なのではない。実際、資源大国のアメリカでさえ、第2次大戦中に、一般物資の輸入や非連合国向けの「戦略輸送」用に、相当多量の船腹が動員されたのである。<sup>(12)</sup>

もし、アメリカが非常事態に立ち到ったとき、現状のような米国籍船だけではたちまちお手上げである。<sup>(13)</sup>当然、米国人の所有している海外置籍船の利用が

(10) 最近の UNCTAD の発表によれば、1982年々央における便宜置籍船のうち、アメリカを真の船主国とするものは 29.7% : 5,867 万重量トンである（日本は 10.6% : 2,098 万重量トン）。UNCTAD, “Beneficial Ownership of Open-registry Fleets — 1982”, TD/B/C.4/255, 1982. 11, p. 3, Table 1. 他方、便宜置籍国としては、リベリアが 71.1%, パナマが 26.5% で、この2国で便宜置籍船のほとんど全部 97.6% を占める（p. 5, Table 3 ; 残りは、キプロス、バミューダ、バハマ）。ただし、同報告において、1981年以降シンガポール（とくに日本と関係が深い）が対象から外されている点は、多少問題がのこる。この点、榎本喜三郎「ジェヌイン・リンク。の迷いと焦り——UNCTAD における便宜置籍船問題——」『海運産業研究所報』No 203, 1983. 5, 26—27ページを参照。なお、同年の統計で本国籍と便宜置籍のほかに、約 1,600 万重量トン（1977年末）の他の海外置籍船を加えると、アメリカの船腹保有量は約 1 億 360 万重量トン、実質的に世界一である。

(11) Lawrence, S. A., *United States Merchant Shipping Policies and Politics*, 1966, p. 24.

(12) 第2次大戦中、3,500 隻に及ぶ膨大な乾貨物船のうち、直接軍の指揮下に入ったのは 15% にすぎなかった。残り 3,000 隻は文民統制の戦時海運管理局 (War Shipping Administration) の管理にしたがった。そのうち外向けの輸送においては、約半分が軍事貨物を輸送し、残りの 60% は連合国向けの援助物資、そしてその残り（外向けの 20%）は非連合国向けの「戦略輸送」に従事した。他方、砂糖など必需物資の輸入量は外向けの 3 分の 1 にすぎなかったが、それでも配船はかなり窮屈であった。Lawrence, *ibid.*, p. 25.

(13) 米国籍の船だけでは、米国内の必要とする輸入量を運ぶのに、ほんの 2, 3 週

考えられよう。しかし、そのすべてが利用可能であるといえるだろうか。冒頭に掲げたケネディ大統領の言葉は、その点について否定的である。それでは、米国政府は緊急時に国家の安全保障に役立つものとして、一体どのような範囲の船を考えているのであろうか。表題にいう“Effective United States Controlled” Shipping (or Fleet) とは、そうした船を指すものにほかならない。そして、それがいわゆる便宜置籍船に属するものであることは、これまた前記大統領の発言から容易に理解されるところである。

このようにして、便宜置籍船は、少なくともアメリカにとっては、他の外国籍船にくらべて、単に利益の量が多いというだけではなく、明らかに質的な相違がある——と私には思われる。その相違点は、くり返していえば、安全保障上の利益である。いいかえると、安全保障上の観点から、米国政府が自国民の保有する便宜置籍船を（何らかの基準に照らして）とらえなおしたものが“EUSC” Shipping にほかならない。われわれはここに、米国海運のいわば「第4の顔」を見るのであり、本稿はこの「顔」について、アメリカでの議論を紹介しようとするものである。<sup>(14)</sup>

---

間分の力さえない。Kilgour, J. G., “Effective United States Control?”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 8, No. 3, 1977. 4, p. 338.

(14) 私はさきに、海運政策の法制的側面として、船籍の要件について考察し、その角度から便宜置籍船の特異性を指摘した。拙稿「カボタージュと船の国籍——海運政策の法制的側面——」関西大学『商学論集』第28巻第1号、1983. 4。本稿はその続篇に当たる。私としては、前述のように、リベリアとパナマが便宜置籍船の大部分を占め、他方アメリカがその一番の利用国であることから、EUSCを取り上げることは、便宜置籍船の特性を考えるうえでかなり重要であると考えている。と同時に、こうしたアプローチの仕方が、上記地田教授の帰納法的な論理とは、多分に対照的であることを自覚するものである。

ついでに補足すると、この場合の“shipping”とは、日本流の「海運」ではなく（上記論文の注37でも述べたように）、ある範囲の船の集合体をいう。すなわち、たとえば C. O. D. (6th ed.) によると、“ships, esp. the ships of a country, port, etc.”であり、“fleet”にひとしい。

## II “EUSC”の形成と政府の態度

まずはじめに、“EUSC”の概念がどのようにして（政府部内で）形成されてきたか。その点から見ていくことにしよう。すなわち、そもそものはじまりは、第2次大戦中、前記戦時海運管理局が、その管理下にある米国籍船と外国籍とくにパナマ籍船とを区別するために、後者について“EUSC”の語を用いたのがはじまりである。<sup>(15)</sup>つまり、それは明らかに大戦の落し子であり、また米国とラテン・アメリカ諸国との特殊な政治関係を基盤にしていた。<sup>(16)</sup>

もっとも、戦時中、米国人所有のパナマ船がすべてアメリカの役に立ったわけではないし、また、そもそも何人がいかなる手続きによってそのような船を利用したのかも、今日では明らかにするよしもなさそうである。ただ、確かにいえることは、パナマ籍船は、技術的にも法律的にもパナマ政府の管轄下にあったのであって、同政府の意思いかんによっては、アメリカよりもパナマ自身のためにそれを使用することができたはず、<sup>(17)</sup>だということである。

しかし、それにも拘わらず、“EUSC”は米国政府部内において、一種の「計画概念」(planning concept)<sup>(18)</sup>として戦後も生きつづけてきた。つまり、それは何ら法律的な裏付けのない、まさに政治的な行政独自の概念なのである。<sup>(19)</sup>したがって、“EUSC”の対象範囲は当初は必ずしも明確ではなく、

(15) Kilgour, “op. cit.,” p. 339 ; 海事産業研究所『外国海事情報』No. 362, 1977. 4. 25, 「レポート：米国海運の現状」23ページ。

(16) 米国人所有のパナマ・ホンジュラス・ベネズエラ3国の船は、1946年までは93隻80万重量トンであった。しかし、同年の商船売却法にもとづいて、これらの船は急増し、1949年にはリベリアがEUSC Shippingの中に入り、他方ベネズエラは1959年にそこから外された。Kilgour, “op. cit.,” pp. 339-40. なお、戦後期における米国船の移籍問題については、山本教授の論文が詳しい。山本泰督「アメリカ海運政策と便宜置籍船」『国民経済雑誌』第111巻第6号、1965. 6。

(17) Boczek, *op. cit.*, pp. 193-94.

(18) Boczek, *ibid.*, p. 190.

(19) 概していえば、政府は立法の手続きを経ないで便宜置籍船の支援を政策として採用してきたことになる。便宜置籍船の問題については、1950年代の終わりに上・下院

ある時期には、米国人所有の外国籍船〔第2の顔〕はすべて、海軍の所持する有効支配船のリストに含まれるべき潜在的な適格船である、と考えられていたこともある。しかし、その後、朝鮮戦争（1950—51）およびスエズ動乱（1956—57）を経て、1961年頃には、対象ははっきりとパナマ・リベリア・ホンジュラス——いわゆる「パンリブホン」——3カ国の船〔第3の顔〕に限られることが明らかにされるようになった。<sup>(20)</sup>

いま、比較的新しい文献として、ヤンチャーにしたがって、“EUSC” Shipping の3要件なるものを示すと、それはつぎのようである。

- (1) 米国民または法人が所有権の半分以上を所有している船舶
- (2) 海事局との契約にもとづいて米国籍から外国籍へ移籍された船舶、もしくは戦争保険契約にもとづいて米国政府が保険を引き受けている船舶
- (3) パナマ・リベリアもしくはホンジュラス籍に登録されている船舶<sup>(21)</sup>

いうまでもなく、このうちでとくに重要なのは(2)の要件である。それが具体的にはどのような内容のものであるか。詳しいことは、すでにわが国でも紹介されている<sup>(22)</sup>。簡単にいえば、海外に移籍する場合の条件として、船主が本船を

---

の委員会で何回も公聴会が開かれたが、結局何一つレポートも出されず〔公聴会の記録はある〕、立法化もなされなかった。ロレンスによると、この点は、議会の側からして行政府に対する不満の一因となっている。Lawrence, *op. cit.*, p. 323.

(20) Lawrence, *ibid.*, p. 188. 1961年には、後述するように、海員組合の全国的なストライキに対して、タフト・ハートレー法にもとづくスト禁止命令が発動された。便宜置籍船ひいてはEUSC擁護の文書は、政府（とくに国防省）関係者からこの時期に集中的に発表されている。Naess, *op. cit.*, pp. 95—97; Boczek, *op. cit.*, p. 190, n. 4; also Wilson, R. E., “Is the present fleet of ‘Flags of Convenience’ shipping necessary to meet national security requirements under present maritime operating laws?”, Reese, H. C. ed., *Merchant Marine Policy: Proceedings of the 15th Ocean Shipping Management Institute*, 1963.

(21) Jantscher, G. R., *Bread upon the Waters: Federal Aids to the Maritime Industries*, 1975, p. 130; 拙稿「米国内における海運政策批判論」『海運』1976. 9, 30ページ。

(22) 山本泰督「前掲論文」とくに47—48ページ；海事産業研究所『外国海事情報』No 362, 「前掲：現況」24—25ページ。

有事に際して、商船法第902条に記されている「米国民所有の船舶」と同じ条件で、国家の徴用または購入に応ずることを書面で誓約した場合、これが第1のケースである<sup>(23)</sup>。第2のケースは、同様に有事の際の利用を条件に、商務長官が保険料なしで戦争保険の仮引受を行うのである。おそらく、今日では“EUSC”船隊の大半は後者にかかわるものと思われる。

すなわち、キルガーによれば、上記の戦争保険仮契約こそが“EUSC”制度の核心であるという。そして、1974会計年度においては、105億ドルの戦争保険が海事局によって承認されており、そのうちの約半分が「外国船」である。したがって、この年度に米国政府は“EUSC”船隊に対して、約50億ドルの保険を引き受けたことになる<sup>(24)</sup>。

いずれにせよ、このようにして、アメリカ政府は、ハンリブホン船に対して特別の関心を示してきた。しかし、他方、労働者の側では当然のことながら、これらの船につよく反対してきたのである。組合の運動方針は、当初は米国船籍からの移籍に反対するものであったが、1950年代の後半になると、移籍すべき船も底をつくようになったので、米国船主は船を（日本など）海外で建造し、便宜置籍を行うようになった。そこで、運動の重点は、米国人所有の便宜置籍船に乗船している外国人船員を米国の海員組合に加入させる問題に移行した。

(23) ロレンスによると、この場合、船舶の権利証書に有事における政府の利用権が記入され、その保証として25,000～250,000ドルの保証金が約束された。Lawrence, *op. cit.*, p. 188. このような誓約書は、ゲーツ（Gates）海軍長官の証言によれば、EUSC概念の“a genuine link”をなすものである。Boczek, *op. cit.*, p. 192.

(24) Kilgour, “*op. cit.*,” p. 340. ただし、このような制度は、大統領によって「国家非常事態」（national emergency）の存在が宣言されている期間に限定される。この宣言は、第2次大戦後、朝鮮戦争のとき1950年12月16日に発表され、その後数次にわたって延長されたが、1976年9月14日施行の National Emergency Act (PL 94-412) によって、その2年後の1978年9月13日をもって最終的に打ち切られた（はず——私のしらべた限りでは——である）。したがって、もしこの点に間違いがなければ、少なくとも戦争保険の仮引受を伴った EUSC Shipping は現在は存在しないことになる。しかし、新造船の置籍についても船主が誓約すれば、第1のケースが生きるであろう。後述注40を参照。also, cf. Lawrence, *op. cit.*, p. 188, n. 51.

すなわち、組合は、米国に入港中の便宜置籍船に運動員を派遣して、乗組員による組合加入（組合による代表権承認）の選挙を実施させようとし、全国労働関係委員会（National Labor Relations Board）に選挙の証明を要請した。これに対して、船主の側では、外国船内における労働者の組織問題に介入することは、米国政府の管轄権を逸脱するものであるとしてこれに反対し、裁判によって争った。この問題は、結局最高裁にまで持ち込まれることになり、1963年2月18日の判決によって最終的に船主側の勝利に帰したのであるが<sup>(25)</sup>、注目されるのは、この間において政府のとった態度である。

すなわち、NLRBは上記の選挙に関連して、いわゆる「コンタクト」の理論（“contacts” approach）にもとづき、自己に管轄権があるとする見解を多数決で決定した（1961年2月）。この決定を知らされたとき、労働省を除いて、他の政府機関は——ロレンスによれば——「びっくり仰天」した。というのは、それぞれつぎのような判断がはたらいたからである。すなわち、

「商務省と国防省とは、NLRBの考え方が米国の労組をして、米国人所有のパンリブホン船における賃金その他の労働条件につよい影響を及ぼすようにさせ、そのことが船主をして船をそれ以外の外国に移籍させることになると、国家有事の際に利用できる可能性ははるかに乏しいものになる、としてとくに心配した。また、国務省は、NLRBの決定は、到底支持しがたい域外管轄権を主張したものであり、それは諸外国から見ると、米国が外国の国内問題に今後とも介入してくることの前触れのように

---

(25) この間のいきさつを（国際関係を含めて）詳しく取扱っているのが、当時「米国必要船籍委員会」（American Committee for Flags of Necessity）の初代委員長（1958. 11～'61. 5）として活躍していたネスの『大論争』である（余談ながら、ネスは1952年に2度目の来日をしており、たとえば神戸で川崎造船所の接待を受けたときの様子など、そのときの思い出を自伝のなかで興味深く語っている。Naess, *Autobiography of a Shipping Man*, 1977, Ch. 17）。その他、Boczek, *op. cit.*, Ch. 6 ; Lawrence, *op. cit.*, pp. 186-87 ; Kilgour, “*op. cit.*,” pp. 341-42 ; 山内惟介「国際私法における“便宜置籍船”の問題——アメリカ判例を中心として——」（3・完）中央大学『法学新報』第82巻第10・11・12号、1976. 9, 41-42, 57-59ページを参照。

解される恐れがある、と考えた。そのほか、さらに予算局としては、こうした決定は政府に対して、米国籍のもとにある文字どおりの『有効支配』船の運航に対して補助金を支給するよう要求する声<sup>(26)</sup>が一段とつよくなるであろうことを恐れたのである。

1961年6月15日、組合は便宜置籍船問題を中心に全国的なストに突入した。

7月3日、ケネディ大統領はタフト・ハートレー法の国家緊急措置条項にもとづいて、連邦裁判所にスト禁止命令を要請し、80日間の冷却期間が設定された<sup>(27)</sup>。さらに、大統領は上記懸案の問題について閣僚級の委員会を設置し、また司法次官に命じて、法廷助言者として最高裁での訴訟に介入させた。各省は、便宜置籍船の船主に働きかけて、名のある共産主義者やそのシンパを乗組員からはずさせ、また有事に際して米国籍に移す手筈を用意させるなど、「有効支配」を確保するために協同して積極的に動いたのである。<sup>(28)</sup>

当時は、1960年5月にソ連の領内でU2機が撃墜され、62年10月には前述のようにキューバ危機があるなど、冷戦が1つの頂点に達した時期でもあった。その点を割り引く必要があるとしても、われわれはここに、便宜置籍船ひいては“EUSC” Shipping に対する——というより、まさしく後者〔第4の顔〕をとおして前者〔第3の顔〕を見るにひとしい——米国政府の姿勢をうかがい<sup>(29)</sup>知ることができる。と同時に、最高裁も、また大筋では議会も、パンリブホン

(26) Lawrence, *op. cit.*, p. 187. 著者によれば、海事局は船舶の移籍申請を査定するに際して、(1)国防上・通商上の必要性(2)米国の外交上に及ぼす影響、および(3)米国籍船の競争力に与える影響は考慮したけれども、(4)米国籍船員の雇用に及ぼす影響については、これを考慮しなかった。*Ibid.*, p. 186.

(27) 冒頭のケネディ大統領の記者会見は、この頃のものである。同じ時期(5月26日)、退役海軍少将 D. V. ギャラリー (Gallery) 氏は海軍連盟 (Navy League) で演説して、「もしわが国が、これらの船を手離せば、われわれの国防動員計画はそのままホゴになるであろう。……パンリブホン船は〔有事には〕“Flags of Convenience” でも“Flags of Necessity” でもなく、“Flags of Survival” となるにちがいない」と述べた。*The New York Times*, 1961. 6. 21, p. 10 (全面 ACFN のキャンペーン) ; Boczek, *op. cit.*, p. 191.

(28) Lawrence, *op. cit.*, pp. 187-88.

(29) 海洋法会議や IMCO の舞台で、米国が西欧各国の要求を却け、断固として便宜

船を「国家の防衛上の資源」(nation's defence resources) と見る点においては、政府と意見が一致していたのである。<sup>(30)</sup>

### Ⅲ “EUSC” の信頼性

それでは、いわゆる“EUSC” Shipping なるものは、有事の際に本当にアメリカの役に立つのであろうか。もしそうであるならば、無理に補助をして米国籍船をふやす必要はない。しかし、反対にそうでないとしたら、やっぱり米国人船員の乗ったアメリカ船をふやす必要があり、そのためには強力な補助と保護(国旗差別)とが必要となるであろう。“EUSC”の信頼性いかに、ただちにもって米海運政策の基本方針を左右することになるのである。

いま、この議論を振り返るまえに——はなしが前後するけれども——“EUSC”船隊の規模について、知り得た数字を掲げると、それはつぎのようである。すなわち、1962年のはじめについて、ウィルソンは420隻、1,084万重量トンという数字を示したが、<sup>(31)</sup>この数字はその後(とくにトン数において)着実にふえつづけ、<sup>(32)</sup>1970年3月末には394隻、1,841万重量トン、<sup>(33)</sup>1975年4月には461隻、<sup>(34)</sup>3,200万重量トン、そして1980年10月1日には457隻、5,020万重量トン(リ

---

置籍船を擁護したのも、その根本の理由は、安全保障という国家最高の任務にあったといえる。前掲拙稿「船の国籍」を参照。

(30) Lawrence, *op. cit.*, pp. 185-86, 187-88. 議会は立法こそしなかったものの、最高裁の決定を——ボナー法の時のように——くつがえしはしなかった。

(31) Wilson, “*op. cit.*,” pp. 77-78. ただし、この数字は便宜置籍船の船腹量にひとしいものとして示されている。他方、ACFNは1962年の文書で、パンリブホン船の85%が有効支配と呼べるであろう、とした。Lawrence, *op. cit.*, p. 189, n. 52.  
(32) 1963, 65および68年末の詳しい数字が海事産業研究所『前掲：助成史』131ページ、第34表に見えている。

(33) 海事産業研究所『外国海事情報』No 362, 1977. 4. 25, 「前掲：現況」25ページ。

(34) Kilgour, “*op. cit.*,” p. 340. このうち、リベリアの337隻、パナマ116隻に対して、ホンジュラスは8隻にすぎない。同国は、最近では便宜置籍国の中にも入れられなくなっている。



ベリア籍とパナマ籍のみ)に達するものとされている<sup>(35)</sup>。

しかし、実際には、このような“EUSC”船隊の信頼性が試されたことは、戦後を通じてこれまで一度もなかった<sup>(36)</sup>。したがって、“EUSC”の有効性ないしは信頼性をめぐる議論は、なかば「水かけ論」的にならざるを得ない。その中で、前述の冷戦期に際して、“EUSC”の有効性を国際法の見地から吟味したのはボチェッチである。彼の結論によれば、国際法の一般的原則のもとでは、便宜置籍船を支配し徴用する権利は、あくまで登録国にある。しかし、緊急時においては、船舶の最終的所有権を有する国は、登録国の承諾または黙認 (consent or acquiescence) を取りつけることによって、当該船舶を完全に支配し、または徴用することができる。もし、その船が自国の領海内にいる場合には、登録国の承諾がなくても、これを徴用することが可能である。他方、もし本船が公海上もしくは第三国の港内にいる場合には、本船の徴用が正当なものと認められるか否かは、置籍国がそれと与え得ないような保護を最終的所有国として与えることの必要性、およびその場合の動機いかんによって判断される<sup>(37)</sup>。しかし、これこそ、国際的に客観的な決め手のない、まさしく政治的な判断基準といわなければなるまい。

さらに、彼ボチェックの場合、この問題のすべてにわたって決定的に重要なのは、法律問題よりもむしろ事実問題であって、その場合、便宜置籍船はそのほとんどが旗国の港には寄港せず、旗国自身は緊張時に際して自国船を支配する力をもたないという事実、この事実が決定的に重要である、という<sup>(38)</sup>。裏を返

(35) 山岸寛「米国海運と政策転換」『海外海事研究』第70号、1981. 3、27ページ。  
他方、UNCTAD 事務局の資料によれば、同年々央における米国所有のリベリアとパナマ船は合計 835 隻、6,412 万重量トンである。そこで試みに、両者の比率をとってみると、それは隻数において 54.7%、トン数においては 78.3%に当たる。

(36) Kilgour, “op. cit.,” p. 346 ; Jantscher, *op. cit.*, p. 131.

(37) Boczek, *op. cit.*, p. 207.

(38) Boczek, *op. cit.*, pp. 208, 290.

していえば、このような条件の整った国でないと、便宜置籍国として、とりわけ安全保障の見地からはふさわしくない、ことになる<sup>(39)</sup>。と同時に、このような条件がみたされている以上、法的には相当の不安が残されているとしても“EUSC”の有効性は否定されない——というのが、私の見るところ、きわめて現実的な国際法学者であるポチェックの、いわんとするところであるように思われる。

しかし、時代が移って、ベトナム戦争を体験し、第4次中東戦争におけるアラブ諸国の戦いぶりを見てきた後では、識者の論調は以前よりもずっと慎重になってきている。たとえば、キルガーは、法律面と実際面との双方について“EUSC”の有効性に疑問を投げかけている。すなわち、彼によれば、これらの船の多くは有事に際して第三国の港にいるか、またはそこへ入港しようとしているであろう。つまり、たとえ、船主が船籍をアメリカに移そうとしても、

---

(39) 実際、これまでも、いわば「金もうけ」の目的で便宜置籍船ホスト・カンツリーの名乗りをあげながら、一向に利用されないで、すぐに消えていく「泡沫」的な便宜置籍国がときどきある。たとえば、「アフリカの角」ソマリア（1960年独立）の場合、1968年の15隻6万総トンから1976年には255隻179万総トンにまで急増したが、そのうちの多くが中国船であったといわれ、中国との関係が悪化した結果、翌1977年には31隻16万総トンに激減した（1982年のロイズ統計では、わずかに22隻17,525総トンである）。Polytechnic of Central London (PCL), Transport Studies Group, *Flags of Convenience in 1978*, 1978, p. 19.

要するに、便宜置籍国として発展(?)しうる条件の整っている国は限られており、逆にいえば、便宜置籍の利用国は、現代の国際社会の中で、特殊な「きわどい」基盤と選択に立脚していることになる。そこで、ついでにいえば、上記の中国は、UNCTADの前記資料によると、1982年現在、131隻300万重量トンの便宜置籍船（ほとんどパナマ籍）を有している。また、ソ連については、上記のPCLの書物には「ソ連もパナマに大船隊を有している」（18ページ）とはっきり記されている。実際、ソ連がリベリアやパナマ籍の客船を有し、アメリカ人の専門家を乗せて、カリブ海でクルージングをやっている等の記事が見られたこともある。海産産業研究所『外国海事情報』No. 257, 276, 280; 1974. 4. 25, 11. 5, 12. 15. ところが、上記UNCTADの資料では「98.9%までが識別された」としながら、ソ連の名を表には出していない。不思議である。

そのためには本船を有効に占有していることが必要であり、多くの場合その条件はみたされていないのである。管轄権をめぐる訴訟が行われ、仮にアメリカの船主がそれに勝つにしても、そのためには長い時間がかかるのであり、それだけでも“EUSC”の有効性を弱めることはたしかである。

そのうえ、たとえばアメリカの船主がこれらの船の上に有効な支配力を有しているとしても、果たして彼らはそれをアメリカのために行使するであろうか。“EUSC” Shipping の多くは、巨大な多国籍企業に所属している。現に1973年の第4次中東戦争に際して、サウジアラビアのファイサル国王はアラムコに対し、在欧米軍向けにサウジの油を供給しないよう要請したが、アラムコを構成する米国の石油会社はこの要請を受け入れ、その代わり別のルートで米国の軍事的要求に応じたのである。

このようにして、“EUSC”の神話が崩れるとなると、米国の世論(議会)は性急な国旗差別立法によって米国船を復興させようとするにちがいない。そして、現にその動きが出ている。これは、世界経済、とりわけ三国間輸送を重視している米国の古くからの友邦にとって、きわめて不幸なことである——というのが、キルガーの見解である。<sup>(40)</sup>

よく知られているように、アメリカの商船法(1936年法)はニクソン政権のもとで1970年に大幅に改正され、一段と刺激的かつ強化された補助制度が発足したのであるが、そもそもこの商船法は、ベトナム戦争中、外国人船員がベトナムへの物資の輸送に抗議し、これを拒否したという体験から制定が促進され

---

(40) Kilgour, “op. cit.,” pp. 344 - 47. EUSC の有効性について、レイノルズの見方もほぼこれに近いといえる。そして、レイノルズは、このほかに、近年では政府と船主とのあいだの契約の更新が遅延している点を挙げている。Reynolds, C. G., “American Maritime Power since World War II”, Kilmax, R. A. ed., *America's Maritime Legacy: A History of the U. S. Merchant Marine and Ship-building Industry since Colonial Times*, 1979, Ch. 7, pp. 244-45. 山本泰督「第二次大戦後におけるアメリカの海運力——レイノルズの論文をめぐって——」『海事交通研究』第20集, 1982, とくに31-33ページを参照。

た、といわれている。<sup>(41)</sup> 実際、この法律の第1の推進者であった海事局長ギブソンは、「“EUSC”は理論的にはあるが、実際的ではない」と述べた。<sup>(42)</sup> 政府内部の考え方も、以前とはちがってきているのである。

もちろん、より細かい実際上の有効性についての議論もある。すなわち、ヤンチャーの場合、“EUSC”船隊は多くがタンカーとバルク・キャリアーであって、直接の軍事輸送にはあまり役立たないが、しかし、経済的な安全保障のためには相当役に立つであろうとして、これを評価した。<sup>(43)</sup> また、乗組員の問題についていえば、<sup>(44)</sup> 1975年当時、FACS (Federation of American Controlled Shipping) の会長が述べたところによると、その所属船隊の乗組員中、職員は欧州友好国とくにイタリアの有資格船員が約83%を占めている。<sup>(45)</sup> とのことであり、さらに1980年当時リベリア籍船の乗組員についても詳しい数字が示されて

(41) Frankel, *op. cit.*, p. 46. 1970年商船法は、世界的な不況のために、米国商船隊を商業的に立ち直らせるのには失敗しているが、安全保障の見地からすると（それに適した船が建造できた点で）きわめて正当であった、とレイノルズも述べている。Reynolds, *ibid.*, pp. 244-46; 山本「同上」33ページ。

なお、ついでながら、戦後日本人船員で米軍に直接・間接に雇用されたもの（ベトナム戦争中1969年ごろには約2,000人）については、篠原陽一「便宜船員の類型と量的検討」『海事産業研究所報』No 156, 1979, 6, 29ページを参照。

(42) 海事産業研究所『前掲：助成史』125ページ。Andrew E. Gibson と1970年商船法の関係については、つぎの書物にくわしい。Kilgour, J. G., *The U. S. Merchant Marine: National Maritime Policy and Industrial Relations*, 1975, Ch. 11. 彼は、船長経験者でかつグレース・ラインの重役であり、労組にも近かった（現在、デルタ・ラインの社長）。なお、拙稿「前掲：批判論」32ページを参照。

(43) Jantscher, *op. cit.*, p. 130; 拙稿「前掲：批判論」30ページ。

(44) かつてスターミーは、パンホリブ船の船員中、戦時に使用できるのは7人に2人との推定を述べた。Sturmey, S. G., *British Shipping and World Competition*, 1962, p. 227; 地田知平監訳：S. G. スターミー『英国海運と国際競争』1965, 284ページ。

(45) 海事産業研究所『外国海事情報』No 302, 1975. 8. 5, 3ページ。FACSは前記ACFNが1973年に改称したものである。Kilgour, “*op. cit.*,” p. 343. ついでながら、技術的というイタリアそのものは、1964~76年において、リベリアよりもっと事故率が高いとされた4伝統海運国の1つである。PCL, *op. cit.*, p. 42.

<sup>(46)</sup>  
いる。

いうまでもなく、問題はこれら船員の国籍そのものではなく、緊急時における信頼性である。つまり、船主が本船に対して実際に支配の可能な国に向けて航行することを命じた場合、船長以下の乗組員がそれに従うかどうか、である。この点について、ポチェックは議会の公聴会の記録を引用して、一般的には、彼等の行動は賃金を手に入れたいという欲求に左右されるであろう、との考え方を紹介した<sup>(47)</sup>。しかし、その後、前記のように、ベトナム戦争中の体験としていわれるところは、こうした観察が必ずしも当たらないことを示しているといえよう。

さらに、置籍国である両国、とりわけリベリアの政情も、実際問題としての“EUSC”の信頼性に微妙なかげりを投げかけている。リベリア政府はかねてから、有事に際しては米国によるリベリア船の利用を保証する旨を明らかにしてきた<sup>(48)</sup>。しかし、1980年4月のクーデターによって、1955年以来一党独裁をつづけてきたトルー・ホイッグ党の（このときはトルバート）政権が倒され、28オドエ軍曹の率いる人民進歩党が政権を握った。この政変が「便宜置籍船主に与えた精神的苦痛は計り知れないものがある<sup>(49)</sup>」と評されている。

(46) 海事産業研究所『外国海事情報』No 476, 1980. 7. 25, 11ページ。

(47) Boczek, *op. cit.*, pp. 203-04.

(48) たとえば、海事産業研究所『外国海事情報』No 306, 1975. 9. 15, 3 ページをみよ。アメリカとリベリア・パナマ両国とのあいだには、緊急時における利用について「非公式な合意文書」(an informal letter of concurrence) があるといわれているが、他方では一切の協定の存在が否定されている(EUSCはもっぱら米国政府と船主とのあいだの私的な協定にもとづく)。Boczek, *op. cit.*, p. 200. 客観的に確かにいえることは、リベリアの海事規則(Liberian Maritime Regulations)の第1.41条に、政府当局がとくに認めた場合には、リベリア船を外国の利用に供しようとの規定がある。したがって、この規定にもとづけば、有事に際してアメリカはリベリア政府承認のもとに、EUSC船隊を利用することができる。FACSの会長もこの点を指摘している。海産研『同上』No 302, 1975. 8. 5, 2 ページ。

(49) 山岸寛「1980年代初頭の便宜置籍船」(上)『海外海事研究』第76号, 1982. 3, 28ページ。ちなみに、1980年以降、リベリアの船腹量は減少をつづけ、他方パナマの

前述のように、1961年にアメリカでは、NLRB が便宜置籍船の労働問題について管轄権の存在を主張したが、そのとき、パンリブホン3国はこぞってこれに抗議し、とくにパナマの場合、外務大臣が直接ワシントンを訪問してラスク國務長官に申し入れを行った。すなわち、このような決定は旗国の管轄権を侵害するものであり、パナマはそれに対する報復手段として、12マイル領海権を発動し、パナマ運河の入口を封鎖するかもしれない、と警告したのである。<sup>(50)</sup> それは、主権国家としていかにも正当な抗議であり、便宜置籍国政府の態度を再認識させるに足りるかのように思われる。

しかし、この場合にも注意すべきことは、そうした抗議が結局は便宜置籍を擁護し、利用船主および大勢として米国政府の意を迎えるものであったことを忘れてはならない。さらに、ポチェックが同時に記すところによると、この場合パナマ外相は、自国の関心事は便宜置籍船の登録収入がこれによって減ることにある、と抗議の真の理由をかくさなかったという。国家財政が便宜置籍受け入れの主要な契機となっていることは、これまた否定できない事実である。<sup>(51)</sup>

いかえるならば、便宜置籍船ひいては“EUSC” Shipping なるものも、一面ではそうした受入国の財政事情に立脚しているといえよう。しかし、船舶の登録をいわゆる“salable service” (PCL) として財政収入を得たいとする国は、他にもあるであろう。やはり、便宜置籍とりわけ“EUSC”の対象とされるためには、そこに何らか特別の政治的紐帯がアメリカ自身とのあいだに存在しなければならないはずである。それは、法律的にいうならば、アメリカ政府の徴用に対して、相手国政府から承諾ないしは少なくとも黙認が得られる可能性があることを意味する。前述のような、ポチェックのいわゆる実際の

---

船腹量は増加をつづけている。

(50) Boczek, *op. cit.*, pp. 185-86 ; Naess, *op. cit.*, pp. 82-83.

(51) リベリアは、1983年6月にベオグラードで開催の第6回 UNCTAD 総会でも便宜置籍船の廃止に反対の態度を採っている。その場合の政府声明のなかにも、この理由が挙げられている。海事産業研究所『外国海事情報』No. 576, 1983. 6. 5, 6 ページ。

条件なるものなかには、当然こうした政治的条件が含まれているものと解されるべきであろう。

その点でいえば、パナマは、率直に言ってアメリカがパナマ運河を作るために、コロンビアから1903年に分離独立させた国である<sup>(52)</sup>。また、リベリアは、その国名および首都モンロビアの名が物語るように、1822年にアメリカ植民協会在が自由奴隷をアフリカへ送り返して建設された国である(独立は1847年)。かつて、ある米国石油会社の役員は、議会でを行った証言の中で、アメリカにとってリベリアは「教名の名付け子」(godson)であり、アンクル・サムがリベリア船を支配するのは当然である、と述べた<sup>(53)</sup>。しかし、これらの国が、今後もアメリカにとって絶対安心できる国でありつづけるかどうかは、誰にも分からないのである。

#### IV む す び

以上、“EUSC”船隊の実態とその有効性について見てきた。しかし、結局のところ、後者について確かにいい得ることは少ない。そもそも、ヤンチャーのいうように、安全保障の議論には疑惑と不確実性が付きものであり、もともと安全保障の議論そのものが不確実な根拠の上に立っているのである<sup>(54)</sup>。その

(52) 山口広次(前パナマ大使)『パナマ運河——その水に影を映した人びと——』中公新書、1980年にはパナマ独立時のドラマが生々しく語られている。

(53) Boczek, *op. cit.*, p. 63; 高村「前掲」(下)『海運』1965. 4, 61ページを参照。前記1980年のクーデターについて、『ブリタニカ国際年鑑』(1981年版, 71ページ)は「かくして、恵まれない兵士たちによるクーデターは、100年にわたるアメリカ＝リベリアの緊密な政治関係に終止符を打った」とさえ述べた。ただし、その後の政情は依然不安定のものである。『日経』1984. 9. 3, タ刊「ニュース問答」を参照。

なお、通貨について一言すると、パナマの貨幣単位はバルボア(balboa)であるが、米ドルと等価値であり、実際には紙幣は米ドルのみが通用している。リベリアも1942年以来米ドルを使用しており、国立銀行は、アメリカのFirst National City Bank of New Yorkの子会社である。いずれも、米国との特別な関係を象徴しているといえよう。

(54) Jantscher, *op. cit.*, p. 131.

意味で、この問題について至極穏当な見方をするとすれば、ロレンスのいうつぎのような見解が成り立つのかもしれない。すなわち、

「海軍の考えている“有効支配”の考え方は、緊急事態に際しての外国籍船の利用可能性に係わるものである。しかし、通常の商業目的のためには、アメリカの商業関係者は、彼等が所有または用船している船舶については、その国籍のいかに拘わらず、これを有効に支配し得ることはいうまでもない。そこで、合理的な推定としては、つぎのように考えることができる。すなわち、大抵の緊急事態に際しては、パンリブホン以外の国でも、彼らの国に登録されているアメリカ人所有の船舶が、アメリカの大義 (cause) に参加することを容認するであろう。“有効支配”のリストをパンリブホン諸国の船に限定することは、この可能性を否定するものでは、もちろんない。しかし、そのような限定を設けることは、“有効支配”のドクトリンが不必要に拡大され、そしてそのためにそれ以外の国に不当な国際的侮辱を与えることがないように、アメリカが気をつけていることを立証する<sup>(55)</sup>ものではある。」

つまり——はじめの議論に戻ることになるのであるが——この考え方によれば、安全保障の見地からしても、パンリブホンとそれ以外の海外置籍船とを区別する必要はなく、そうした区別はただ外交上の配慮から出ているにすぎない、というのである。しかし、それにしても、他の海外置籍船についてはそうした配慮がなされるということ、逆にいえば、パナマとリベリアについてはそれを要しないということ自体、やはりそこに何らかの特別な関係が存在しなければならぬはずである。それは、ボチェックの議論をふえんしていえば、法律上の諸困難——この点では、他の海外置籍と変わりがない——にも拘わらず、事実上 (強引に、しかし「国際的侮辱」を与えることなしに) 自国の利用に供することが可能だとする政治的判断に他ならない。“EUSC”の有効性は、要するにこの判断の上ののっかっている、とってよいであろう。

他方、わが国でも、昨年 (1983) 3月議会において、自衛隊による外国船の

---

(55) Lawrence, *op. cit.*, p. 189.



護衛問題が論議された<sup>(56)</sup>。「総合」であれ「経済」であれ、ともかく安全保障との関係において海運政策を論ずることが、今日では当然のような空気になってきている。私自身は、なおこのような空気にはなじまないでいる。いわゆる「シーレーン」の論議なども、どこか遠い国のはなしのような気がしてならない。しかし、そのこととは切り離して、以上のような議論が、わが国として仕組み船や便宜置籍船の問題を考えるうえで、何らかの役に立ち得るのではないかと思うのである。

と同時に、より基本的な観点からするならば、この問題は、一切の資源を安全保障という自己の最高目的のために奉仕させようとする国家意思と、他方、自己の経済的欲求をみたすために、ときに国家を利用し、ときにこれに反発しようとする海運資本と、この両者の提携・相克を示す典型的な一例である、と見ることができよう。拙稿をもって、あえて本共同研究の一環と考えるのも、そのために他ならない。

(1983年6月執筆；提出に際して一部訂正加筆)

---

(56) この問題については、『日本海事新聞』1983, 5, 2 紙上の萩原正彦氏の解説を参照。ちなみに、1957年当時、スエズ運河の閉鎖（再開）およびアカバ湾の通航に関連して、議会の公聴会で明らかにされたところによれば、アメリカは、相手国の合意、条約もしくは議会の決定がないかぎり、たとえ米国人所有の便宜置籍船といえども、それを武力によって護衛する権利はないものとされた。Boczek, *op. cit.*, p. 195. (前記注7で引用した挿話も、この当時のものである。)

# 世界海運市場におけるソ連海運の躍進

—ソ連の海運戦略—

國 領 英 雄

## I はじめに

最近10数年のソ連海運の活動に対する西側先進海運諸国からの種々の論評には、「出る杭は打たれる」のたとえをおもわせるものがある。

自国外国貿易貨物の輸送を第一義としたソ連は、7カ年計画（1959—65年）にもとづく船腹増強策を一つのバネとして船隊の整備拡充につとめ、やがてその船隊を三国間航路へも進出させることになった。1968年に最初の航路開設があってから、このような動きは1970年代にはいって次第に顕著になり、とくに同年代後半には数多くの三国間航路を開設し、ソ連海運の国際定期航路における跳梁は西側諸国の海運にとってまさに脅威となってきた。

わが海運白書（「日本海運の現況」）がはじめて、日本海運をとりまく国際環境の一つとして、海運における南北問題とならんで「東欧圏諸国海運の既存海運市場への進出」と題してこの問題をとりあげたのは、昭和50年度（1975）版においてであったが、その後もしばしばソ連・東欧圏海運の問題に言及している。また OECD 海運委員会も1977年次報告のなかでソ連船社の国際定期航路における活動状況をかなり詳細に論じて以来、毎年、東欧圏諸国商船隊の動きをつたえている。

ソ連海運の世界定期航路への進出がこのように注目されたしたのは、政治・経済・社会体制の異なる国の海運が既存の海運秩序に対して挑戦してきたという印象が強かったからにほかならないであろう。かつて鉄のカーテンの国とよ

ばれたソ連の実態は、その後の雪解けにもかかわらず依然として不透明な部分が多く、われわれの海運論議にしてもその不透明さのなかで、いうなればソ連海運の虚像と実像とのあいだでなされているという部分が多いのではなからうか。

東欧圏諸国海運のうちわけでもソ連海運がもっとも強大であり、しかもその海運活動に注目が集まっていることにかんがみ、ここでの対象はソ連海運にとどめている。しかも、周知のようにソ連における海運の役割は外航面だけでなく国内輸送においても重要なものであるが、ここではもっぱら外航海運の面にかぎって問題を考察する。その場合、われわれの関心は、ソ連海運の政策や行動全般のなかで戦略的なものがどのように作用しているかにおかれ、したがって個々の事実にはかならずしも十分に触れることがないという点を宥恕ねがわねばならない。

## II ソ連の海運政策

社会主義国における海運の機能として Schelzel らは、1) 輸送機能(Die Transportfunktion, 2) 所得創出機能(Die Gewinnfunktion), 3) 外貨獲得機能(Die devisenwirtschaftliche Funktion), 4) 軍事的・戦略的機能(Die militärische-strategische Funktion) の四つをあげているが<sup>(1)</sup>、これはそっくりそのままソ連の海運政策にあててみてもよさそうである。しかし、ここでさらにそれをしばってみると、

1) 安定輸送の確保

2) 国際収支への貢献

の二つが政策の根幹であるように考えられる。<sup>(2)</sup>

(1) Schelzel [19] pp.10-11; Moore [44], p.138, Chrzanowski [37], p.200 らの指摘は Schelzel による。

(2) 何をもってソ連の海運政策とするかについての見解のいくつかを紹介すると、つ

ソ連にとって安定輸送の確保とは、自国の外国貿易貨物を輸送するに足る自国船腹を保有することを意味し、したがってそのために船腹増強政策が具体的な目標として設定される。第二の政策はこの船腹の増強と深く関連しており、かくして増強・整備された船腹をもって外貨の節約あるいは獲得に資することにある。これは、ソ連のハードカレンシー不足に関係する事柄である。

## II-1 船腹増強政策

1950年代末にいたるまでのソ連では、自国商船隊の拡張についても造船施設の拡充についても積極的な政策は打ちだされていなかった。そのかぎりにおいて、ソ連は外国の海運サービスの有力な買手であり、外国造船所の良き顧客であつた。<sup>(3)</sup>しかし、1950年代末における海運政策の転換によって自国の商船隊を

ぎのとおりである。

Bakayev 氏 (1964年当時のソ連海洋船隊相)は、ソ連の海運政策の目標は(1)ソ連産品の海上輸送を確保し、ソ連貿易の発展をはかること、(2)ソ連が資本主義国海運の独占に依存しなくてすむようにすること、であるとのべ (Bø [4], p.38), Hanson [5] は(1)ソ連外国貿易貨物の輸送が将来船舶の出入港禁止によって妨げられないようにすること、(2)国際収支を支援すること、にあるという (Hanson [5], p.44)。また Athay [8] がソ連側の見解として紹介しているところによると (Athay [8], p.11), (1)自国船で輸出 CIF, 輸入 FOB によりすべての貨物を輸送すること、(2)少なくとも外国用船によって流出する外貨を補填するために外貨収入を増やすこと、といわれる。

商船三井 [52] では(1)歴史的な性格—国民性、(2)第二の海軍、(3)ソ連友好諸国への援助—共産主義活動の拠点確保、および(4)外貨獲得があげられ、児玉 [22] も政治的・戦略的な意味を強調しながらも、緊急最大の国家目的は、外貨の獲得にあるとし、三国間航路での外貨獲得を意義づけている。

すべての関係国家との間で同権・内政不干渉と互恵の3原則にたつて協力しあうことを、沿岸航路および外国貿易輸送の分野でソ連邦の独立を確保し、かつそれを維持すること、とともに指摘するソ連人もいる (海産研 [64], 1978.11.25)。この場合、前者の具体的内容を(1)二国間協定、(2)社会体制の異なる国々の船社とのジョイント・ベンチャー、(3)共同代理店、(4)同盟参加、というように示している。あるいはまた、ソ連海軍人の終局目的は、(1)自国の外国貿易貨物輸送の確保 (2)国際経済新秩序樹立のための国際間協力、(3)ソ連国民の福祉の一層の向上、であるという者もいる (海産研 [64], 1982.1.15)。

(3) O'Loughlin [3], p.62.

拡充し、造船施設を増強して強い海運国への脱皮がおこなわれることになった。それは、1950年代後半から西側諸国や発展途上国との貿易が増大し、つれて海上輸送に対する需要が増加するにおよび、これまでどおり不足する船腹を外国用船に依存することが国策として検討しなおされねばならないことになったからにはかならない。つまり、自国の外国貿易貨物を輸送するために外国船を用船すればそれだけ外貨の流出をとまなうわけで、それだけソ連の国際収支を悪くし、輸入にとまなう外貨支出とともにソ連にとってハードカレンシー不足という問題を生むことになった。まず強力な商船隊を保持し、それでもって輸出 CIF、輸入 FOB により自国外国貿易貨物の輸送を確保し、外国船に流出する外貨を節約することが緊急の課題となったことは、けだし当然のことであろう。この政策は明示的には1959年にはじまる7カ年計画において発現される。<sup>(4)</sup>

ソ連の船腹増強のきっかけをなしたのは1962年のキューバ紛争であったと往々説明されるが、それはたまたま7カ年計画の期間中に突発した事件であって、叙上のようにソ連当局はすでに船腹増強を決定していたのであった。キューバ紛争がこの計画に拍車をかけたであろうことは容易に想像できるが、この点に関していえば、1963年の穀物の大量買付けもまた船腹増強の動機を強めたものとみることができる。<sup>(5)</sup> さてこの期間中のソ連の外国貿易をみると、貿易総量は1960年の99.3百万M/Tから1965年の173.9百万M/Tと2倍近くに増加している。これを海上荷動量についてみると、1960年には積み38.8百万M/T、揚げ5.9百万M/Tであったが、1965年にはそれぞれほぼ倍増し、積み79.1百万M/T、

(4) Jong [15], p.6. ; Hanson [5], p.48 : 1958年に海上輸送による外国貿易量が2,600万トンに達しても、ソ連船は250隻、140万D/Wにすぎなかった(Seatrade [12], p.15)。

(5) Athay [8], p.88 ; 商船三井[52], 1ページ; 織田[41], 89ページなど。

(6) この計画では、当該期間における計画目標が定められても、実際にはその後における内外情勢の変化、計画の遂行状況、前もって予見されなかった変化などによって計画目標の修正が必要になる。この修正は年度計画の作成と実施の過程で行なわれる(岩田[58], 23ページ)。

揚げ 12.8 百万M/T になっている。これに対する船腹は、1959年初で長距離航海適格船は 250 隻、140 万D/W にすぎなかった。しかし1965年末には 1,200 隻、850 万D/W に達している。これまさに7カ年計画の成果であって、この船腹量によってソ連は世界における船腹保有量の国別順位を一躍12位から6位に引き上げる<sup>(7)</sup>ことになったのである。

1966年にはじまる第8次5カ年計画(1966-70年)および1971年からの第9次5カ年計画(1971-75年)においてもソ連の船腹拡充はつけられた。米合衆国海事局の調査によると、ソ連商船隊は1965年から1975年末の間に、990 隻、800 万D/W から1,655 隻、1,540 万D/W に拡充された<sup>(8)</sup>という。そのなかでも前半における伸び率はめざましく、年平均10数パーセントであり、その間の世界の船腹伸び率をはるかに上回っているのである。後半にはさすがにこれほどの伸び率はしめされないが、それでも世界の水準をこえていることはいうまでもない。この船腹拡充で注目されることは、世界的な石油製品の需要増大にともない、この期間、全世界の船隊は主にタンカーが拡充されたが、ソ連船隊の船腹拡充が1965年以来大部分新鋭設備を備えた一般貨物船—貨物船、冷凍貨物船、インターモーダル船、木材運搬船—に向けられたことである。量的にはそれは、1965年に 500 万D/W 以下であったものが1975年にはほぼ 900 万D/W になっている<sup>(9)</sup>。

このようにソ連の船腹構成が一般貨物船を中心としているためソ連船の平均船型(9,300 D/W)は、世界の船隊の平均船型(24,500 D/W)の2/5以下となっている<sup>(10)</sup>。しかし、さすがにこの頃になると、第9次5カ年計画(1971-75年)

---

(7) 文献〔7〕, p.61.

(8) 統計により船腹量は区々である。米国海事局のそれは 1,000 G/T 以上の船舶である。なお、単年の船腹増加では1965年が最高で、この年、171隻、130万D/W の増加があった (Moore〔44〕, p.139)。

(9) 日本郵船〔29〕, 5 ページ。

(10) 西側の基準からすると、ソ連の一般貨物船のほとんどは技術面で効率が劣ってお

達成の記事のなかで V. Dubchak 氏 (ソ連海洋船隊省科学技術局主任) がのべているように、40,000 D/W のタンカーや 105,000 D/W のバルクキャリアのほか、フルコンテナ船、種々の大きさの Ro/Ro 船などの建造がすすみ、状況は<sup>(11)</sup>かなり急速に改善されてきている。

ここで10年間におけるソ連の外国貿易の動きをみておこう。さきにも触れたように、1965年における総貿易量は 173.9 百万M/T で、そのうちの 52.8 % が海上輸送にゆだねられていた。外国貿易量は1970年には 246.4 百万M/T に増加し、海上荷動量はその 49.2 % を占め、輸出 106.9 百万M/T、輸入 14.4 百万

り、またタンカーおよびバルクキャリアは小型であるとみられる。ソ連および共産圏諸国には 23,000 D/W をこえる貨物船、50,000 D/W をこえるタンカー、あるいは最新のインターモーダル船を受け入れることのできる港湾がほとんどなく、こうした水深および沿岸施設の制約のため、船型開発に技術的制約が課せられていた。したがって、これまでのソ連船隊の構成は、近代的港湾施設の開発が遅れていたソ連国内および共産圏諸国の貿易にソ連船隊が使われていたという過去の歴史を反映して、近代的な高能率船隊の開発を必要としなかったのである (日本郵船[29], 8 ページ)。

(11) ソ連における新技術にもとづく高度に特殊化された船舶の建造状況はつぎのようなものである (日本郵船[29], 8 ページ)。すなわち、

- ・種々の船型の 130 隻をこえる一般貨物船
- ・約30隻の木材運搬船
- ・27,800 D/W の“Sukhumi”型および 40,000 D/W の“Pablo Neruda”型のよ  
うなタンカー-27隻
- ・105,000 D/W の“Marshal Budennv”型のバルクキャリア
- ・工業用木材チップ運搬船
- ・フルコンテナ船 (例: 798 TEU 積み “Khudozhnik Saryan”)
- ・20隻以上の Ro/Ro 船 (例: 1,100 TEU 積み “Magnitogorsk”, 774 TEU 積  
み “Skulptor Konenkov”, 242 TEU 積み “Ivan Skuridin”, 235 TEU 積み  
“Akademik Tupolev”)
- ・20隻の冷凍船

第9次5カ年計画の5年間に伝統的な在来型貨物船の需要は著しく減少し、一方経済効率の高い各種コンテナ船、特殊化船、大型タンカーの需要が増大した。その結果、ソ連商船隊に補充された在来型船は、5カ年計画初年の1971年が24隻、約25万D/W なのに対し、最終年の1975年ではわずか6隻、約7万D/W にすぎない。逆に、セミ・コンテナ船は、1972年の3隻が1975年には28隻建造されている。Ro/Ro 船もまた1975年末までに14隻が稼動している (近藤[21])。

M/Tとなり、さらに1975年では海上荷動量のうち輸出は119.8百万M/T、輸入は35.5百万M/Tと伸びている。

第10次5カ年計画(1976-80)は「効率と質」の5カ年計画とよばれる。それは、これまでの「量産一本槍」の計画により経済部門の発展にアンバランスが目立ち、それがムダとなって現れてきたことに反省が加えられた結果である。しかも今次の計画は今後15年間の主要方向をも示すものという点でも注目しなければならない。というのは、今次計画の準備は、1990年までの長期展望に立つ国の経済発展基本方針の作成と同時に<sup>(14)</sup>行なわれたものだからである。

第10次5カ年計画における商船隊拡充計画は、500万D/Wの新造と160万D/Wの<sup>(15)</sup>解撤によって340万D/Wの純増をめざしたものであった。5年間の新造船腹は426万D/Wで計画量を下回ったものの、1980年末の船隊は1,743隻1,850万D/Wに達した。最新技術を駆使した新型シリーズ船の建造がはじめられ、その結果、この5年間に船舶の平均トン数は乾貨物船で18%、液体貨物船で<sup>(16)</sup>21%増大した。また専用船のトン数は57.9%から65.3%に増加した。

第10次5カ年計画期間中の対外貿易取引高は1976年568億ルーブルから1980年941億ルーブルになっている。総貿易量では1980年のそれが428.3百万M/Tで、海上輸送量はその48%を占め、輸出149.8百万M/T、輸入55.6百万M/T

---

(12) 文献[10]、53ページ。

(13) 輸入が2倍以上となっているのは、1972年以降の穀物の大量買付けによるものとおもわれる。すなわち、ソ連の輸入量は1972年30.0百万M/T、1973年36.9百万M/T、1974年22.0百万M/Tと推移し、1975年には本文のとおり35.5百万M/Tとなっている——いずれも国連統計による。

(14) 近藤[20]。

(15) Seatrade [12]、p.7; 松本[28]。

(16) たとえば、720 TEU 積みコンテナ船、積載容量55,340と12,000立方メートルのRo/Ro船、25,000、19,500、14,500 D/Wのバルクキャリア、6,200 D/Wの木材パッケージ船、116,000 D/Wまでのバルクタンカー、各種容量のタンカーと液化ガス輸送船などがある(近藤[49])。



(17)  
である。

第11次5カ年計画における輸送の基本課題は従来の5カ年計画と同様、発展する国民経済の要請を完全かつ適時に満たし、運輸システムの稼働の効率と質を高めることであるが、海運業の課題は、船舶の特殊化促進と北極・極東海運の増強とを二本の柱として、船隊、港湾、工場を効率的に稼働させ、貨物と旅客の輸送サービスを改善し、もって8—9%の増大が見込まれている貨物の輸送任務を遂行することである。船隊計画についてみると、船隊の補充は、廃棄予定の老齢船のあとを埋めるとともに、計画輸送量に見合うものだけにする方針で、これを根拠として約250隻、320万D/Wの建造が計画されている。このうち乾貨物船は約170隻、200万D/Wで、その結果全船隊のなかで乾貨物船の占める割合は、10次末の59.1%から11次末には63.1%となる。また新造船と解撤船とを差し引くと、海洋船隊の船腹量は3.8%増加して10次末の1,850万D/Wが11次末には1,920万D/Wになる予定である。<sup>(18)</sup>

第11次5カ年計画は現在4年目にはいっている。ソ連の船腹拡充計画の一端を造船発注状況からみると、つぎのとおりである(Fairplay 1984, 4. 19)。

船種	隻数	D/W	平均D/W
乾貨物船(除コンテナ船)	124	783,377	6,317
(同世界総計)	642	5,156,924	7,917
タンカー(150,000 D/W以下)	46	729,126	15,851
(同世界総計)	327	10,933,507	33,436

(17) 海産研(64), 1982.1.15; 近藤(49)。

(18) 新造船は量的には10次の426万D/Wより25%も少ないが、構造や設備などの質は著しく改善されるので、トン当たり単価は10次の2倍近くにもはねあがる。このことから船隊の効率的利用が叫ばれている。Ro/Ro船、コンテナ船、ラッシュ船、フェリー、砕氷船などを主とする新型特殊船は10次の経験蓄積により、在来船に比べて多くの有利性が確認されている(近藤(49))。なお、この期間の解撤予定船腹量は240万D/Wであるから、実質的には80万D/Wしか増大しない(海産研(64), 1981.11.15)。

タンカー（150,000 D/W 以上）	1	370,000	370,000
（同世界総計）	5	1,166,400	233,280
コンテナ船	21	233,540	11,121
（同世界総計）	251	4,078,622	16,249

(1984. 3. 31 現在)

要するに、ソ連海運の発展は、(1)外国船を用船する必要がなくなり、したがって(2)用船に支払う外貨を節約することができ、(3)ソ連の対外貿易が世界の用船市況に左右されることがなくなる、というような効果をもたらすものであるとソ連側ではみているようである。<sup>(19)</sup>

## II-2 ハードカレンシー対策

西側諸国や発展途上国との貿易がすすむにつれてソ連の外貨不足が顕著になってきた。したがって、西側諸国との取引関係が深まるにつれて積極的に外貨（ハードカレンシー）を獲得する必要性が強まった。このことは海運についてもあてはまる。1950年代におけるソ連ははまだ十分な外航船腹を保有せず、そのため自国外国貿易貨物を輸送するために西側諸国の海運に依存せざるをえなかった。船腹増強政策にはまずもって外貨節約の要請がこめられていたのであった。

この間の事情を少しみてみると、まずキューバ危機<sup>(20)</sup>があげられる。キューバ紛争後ソ連はキューバ向けの物資とキューバからの砂糖その他の物資を輸送するため大量の船腹を必要とするにいたった。そのために自国船腹をあてるとすれば、自国の増大しつつある外国貿易をまかなうためには外国船を用船するほかなかったのである。このほかにも北ヴェトナムへの援助・救援物資の輸送があるし、その後には中東への軍需物資その他の需給品の輸送が起きている。これらの出来事はいずれも大量の船腹を必要とするものであった。この船腹需

(19) 海産研[64] 1972.3.5 / 1972.11.25.

(20) Bø[4], p. 4&7.

要はかなりの外貨を使って外国用船によって充足せざるをえなかった。

ソ連国内における凶作によって生じた大量の穀物輸入（1962年）もソ連のハードカレンシーを枯渇させるものであった。このことは船腹増強のため行なった西側諸国からの買船についてもあてはまる。

ソ連の外国貿易においては大量の金取引が大きな役割を演じているが、さきのアメリカ合衆国やカナダからの穀物買付けでは主として金が支払いにあてられた。外貨不足のため金で支払いがなされたのであって、このような金取引は緊急必要な輸入のための支払いに他にとるべき方法が残されていない場合にかぎってなされるべきものであることはいうまでもない。この一事が示すようにソ連がどれだけハードカレンシー不足であったかがわかるし、同時にこの問題を解決するためにどれほどの努力をはらっているかが説明されるのである。

ハードカレンシーに対する必要性はソ連の外国貿易構造を分析するとわかる。すなわち、ソ連の輸出品の大部分は石油、木材などの原材料からなり、一方輸入品は多種多様の製品からなっている。このように外貨を獲得するための輸出品がほとんど一次産品であるため、西側諸国での輸出市場は限定されており、外貨不足は種々の輸入品によってもたらされる。ソ連の工業製品は競争力がない。石油その他の原材料の輸出はいよいよ重要度を増すが、輸入代価を償うにははるかに不足するのである。<sup>(22)</sup>

以上にみたように、1959年以降逐次の経済計画において船腹増強ないし拡充

(21) 金は緊急の場合にのみ使用すべきであるというのは、金採掘業は儲らないからである。ソ連の金生産は世界市場価格では採算に合わないが、外貨需要のためソ連は金を掘りつづけている。その生産費は1オンスあたり73ドルであるという。ちなみに、世界市場価格は1オンスあたり35ドルである (Bø[4], p.7)。

(22) このような事情のため西側諸国への原油その他の石油製品の輸出に努力を傾注しているのである。これらの産物はソ連が輸出する比較的少数の品目であるからである。ソ連が西側へ輸出する石油製品の約75%は西欧向けのものである。全地域に輸出される石油総量のほぼ50%がソ連船で輸送され、残りの大部分はソ連の運航船腹で輸送されているという。

が標榜されてきたのは、ひとえにこのハードカレンシー不足にあったといっても過言でない。その目標は、外国船の用船による外貨支出を節約し、世界市場に海運サービスを輸出することにあつたのである。<sup>(23)</sup>

ソ連と西側先進工業諸国との貿易は、先進工業諸国のソ連外国貿易全体に占めるシェアが1971-75年の27.5%から1976-80年の31.4%に上昇したのみにみるように、1970年代を通じてソ連全体の貿易の増大速度を上回る伸びで発展した。<sup>(24)</sup>この先進工業諸国との貿易拡大は、なによりも1970年代にソ連が経済の効率と質の向上をすすめるうえで先進工業諸国から機械・設備を導入することにつとめたためであり、また国内経済の不振により国内需要を満たしえない商品先進工業諸国から輸入したためでもあつた。しかし、急増する輸入需要(穀物需要も含めて)を十分まかなうだけの輸出増大は困難であり、1970年代前半に貿易赤字が増大した。この傾向は1970年代後半にもつづき、1976-80年合計では全体で133.2億ルーブルと黒字となっているものの、対社会主義諸国取引が925.5億ルーブル、対発展途上諸国取引が1,103.8億ルーブルとそれぞれ黒字であるのに対して、先進工業諸国との取引では697.5億ルーブルの赤字となっているのである。外貨決済を要する先進工業諸国との間の大規模な赤字は、ローンの借入れによってまかなわれているので、ソ連の外貨債務残高は1979年末現在102億ドルにのぼっている(CIA “Estimating Soviet and East European Hard Currency Debt”<sup>(25)</sup>)。それでも1970年代後半における赤字縮小努力の結果、先進工業諸国との取引総額に占める赤字の割合は、1970年代前半の11.4%から6.1%に減少した。とはいえソ連海運にとって外貨獲得の使命が減少したとみることはできないであろう。ただ単に定期航路における外貨取得にと

(23) Bø [4], p. 9; 1960年以来、ソ連の海運会社の目標は外貨の獲得にある、とソ連海洋船隊省渉外局長 Igor Averin 氏はのべている(海産研[64], 1976.5.5)。

(24) そのためとくにソ連の輸入に占めるシェアは1976-80年には34.6%と、輸出に占めるシェア28.4%を上回っている。

(25) ソ連東欧貿易会[45], 165ページ。

どまらず、タンカーやバルクキャリアを大量に三国間の用船に出して外貨を稼いでいるのである。<sup>(26)</sup>

### II-3 三国間航路進出——政策の帰結

外貨不足を解消するためには単なる外貨節約だけでは消極にすぎる。さらに積極的にその獲得にのりださなければならない。船腹増強政策の促進はまさにそのためのものであったはずである。三国間航路への進出はいわばさきの二つの政策の帰結であったといつてよいであろう。このことはさきにもつ連の外国貿易構造からもいえる。すなわち、ソ連の外国貿易輸送の特色の一つは、輸入に比べて輸出の方が数量的に著しく多く、ということはソ連船が荷揚げしたのちには空船（フリー船）が大量にでることを意味する。この船舶を有利に利用するためには、ソ連船は外国荷主の貨物をもっと積極的に確保しなければならない。このような空船はひとりソ連だけのものではない。そのような空船が三国間航路に進出するのはいわば不可避的なものである。問題とされるのは、外貨獲得を目的になされる「特殊な」三国間航路就航（“special” cross trade<sup>(27)</sup>）である。ソ連の三国間航路でのシェアは1965年には7%であったが、1970年には10%に増大している。この点については、1970年代なかばのことであるが、Payne〔38〕につぎのような指摘がある。すなわち、ソ連はその外国定期船貨物を自国船で輸送したとしても、最大260万D/Wの船腹でそれは達成できる。しかるにソ連の一般貨物船隊は1,000万D/Wをこえ、自国の輸送需要をはるかに凌駕するものである。<sup>(28)</sup>このような状況がエスカレートして1970年代後半以降のソ連定期船隊の三国間航路での躍進があり、それが先進資本主義

(26) 現在の低い運賃市況では損失は避けられないが、外貨の獲得には貢献するものとみられる。約2,500万D/Wの船舶で、年5億ドルは稼ぐであろうという。ちなみに、三国間航路における一般貨物船の外貨獲得額は4.8億ドルとみられている(海産研〔64〕, 1984. 2. 15)。

(27) Hanson〔5〕, p. 51.

(28) Payne〔38〕, p. 84; Branch〔51〕, p. 197.

海運諸国に波紋を巻き起こしたのであった。

### Ⅲ 定期航路におけるソ連海運の活動

ソ連の定期航路開設は、すでにのべたとおり、1968年におけるヨーロッパ/オーストラリア航路およびヨーロッパ/ブラジル航路にはじまる。その後定期航路への進出には目覚ましいものがあり、今日では60余航路に及んでいる。ここではソ連海運の実戦部隊の組織・機構を瞥見したうえで、問題の盟外活動を中心とした定期航路における跳梁の様相とソ連の海運戦略の一端をみることにする。

#### Ⅲ-1 ソ連海運の組織と運営形態

世界各航路におけるソ連の海運活動は資本主義諸国の海運会社に相当する船舶会社によって実践されている。現在の組織・運営形態の原形は1973年につくられたものであるが、それによると、ソ連の海運に関する諸計画を実施する海洋船隊省(MORFLOT, Ministry of Merchant Marine, 本部：モスクワ)の下に(1)船舶取得/配船調整/船舶修繕、(2)用船契約(SOVFRACHT, 全ソ用船公団)および(3)外地代理店/燃料/海外法律問題(SOVINFLOT, 外航船・船舶代理店公団)<sup>(29)</sup>の3部門があり、(1)はさらに南方船隊局(YUZHFLLOT-South Shipping State Corp., 出張所：オデッサ)、西北方船隊局(SEVZAPFLOT-North Western Shipping State Corp. 出張所：レニングラード)、東方船隊局(DALFLOT-Far East Shipping State Corp. 出張所：ウラジオストック)

---

(29) SOVFRACHT (全ソ用船公団)は1929年に創設され、当初は外国貿易省に属していたが、1962年以降海洋船隊省に所属している(Bø[4], p.31)。業務の中核はソ連の貿易輸送確保のための用船であるが、同公団は(1)ソ連における船主および用船者のための唯一のブローカーであり、(2)船舶代理店であるだけでなく、(3)ソ連の定期用船の下にある外国船のオペレーターでもある。SOVINFLLOTは1969年設置されたものであるが、1975年5月、全ソ用船公団に合併され、SOVINFLLOTが扱っていたソ連船の定航活動の調整業務を除くすべての機能を同公団が引き継ぐことになった(海産研[62]1982.4.25)。

にわかれ、その下に16の海洋船舶公社が所属している。そしてこれらの船隊局はそれぞれ独立採算制の公団である。<sup>(30)</sup>

1973年以来維持されてきた上記の海運管理機構は1982年7月1日付けをもって改革された。それはさきの海運管理機構が確立されてから今日までに海洋船舶省の仕事の条件は著しく複雑多岐となり、その規模が広がり、作業の量はとくに外航において増加し、これまでの機構の下では行政に支障が生じるようになったためであった。今回の機構改革は二つの眼目をもっており、その一つは、まず本省における合理化と簡素化（部、課、庁、局の廃止）であり、もう一つは当省関係全ソ公団（複数）の統合であった。

この改革で、これまで地域的に機能していた南方、北西、極東の3つの船隊総局を一本に統合し、輸送・船隊・港湾運営管理にあたる局としてグラフフロート（船隊総局）がつくられ、また幹部船員の養成と再教育、船員の募集、配乗と訓練についての管理を統合的に行なうためにグラフカードヌイ（船員総局）が設けられた。これによって、従来3船隊総局にそれぞれ所属していた船舶公社はグラフフロートの管理・運営下におかれることになったわけである。<sup>(31)</sup>

(30) 1982年の機構改革前に各船隊総局所属の船舶公社はつぎのとおり。

南方船隊局には、Azov, Black Sea, Caspian, Georgian, Novorossisk, Danubeの各船舶公社 (Shipping Company) が、西北方船隊局には、Baltic, Estonian, Latvian, Lithuanian, Murmansk Arctic, Nothernの各船舶公社が、そして東方船隊局には、Far Eastern, Kamchatka, Sakhalin, Sovfractの各船舶公社が所属していた。このほかにタンカー専門のPrimorskがある。これらの船舶公社のうち、Black Sea Shipping Co., Baltic Shipping Co., Far Eastern Shipping Co. が大きく、1980年初における保有船腹量はそれぞれ243隻2,599千G/T, 162隻1,140千G/T, 245隻1,536千G/Tとなっている。全公社では、1,713隻13,232千G/Tである。

(31) 海産研(64), 1982. 11. 5 / 1983. 1. 15. 3船隊総局を一本化したことにより海運管理の図式は、省-船舶公社-企業体（港湾や船舶修繕工場など）となり、指導体系の複雑さが解消されることになるといわれている。

## Ⅲ-2 定期航路への進出の態様

商船三井[52]によると、ソ連海運の定期航路への進出は、在来船によるサービスの第一段階（1960-69年）、コンテナ市場への参加の第二段階（1970-74年）、世界航路サービスへの進出の第三段階（1975-80年）を経て、現在は第四の競争確立段階（1981-85年）にある、とされている。<sup>(32)</sup>これらの発展段階は船腹増強・拡充の過程にはほぼ対応するものである。すなわち、1960年代のソ連ではまだ質より量の時代であったといえる。しばしばふれるように、ヨーロッパ/オーストラリアおよびヨーロッパ/ブラジルの2航路が開設されたのは漸く1968年のことであった。1970年代は質量ともに劣る定期船隊を拡充整備する時期にあたり、在来貨物船に代わってコンテナ船を投入する必要性にせまられていた。ソ連海運が運賃ダンピングをもって三国間航路に登場するについて、かれらはしばしば「質の劣るわが国海運が先進資本主義国海運と競争するためには」という抗弁を用いているが、それはある程度妥当な主張であるとおもわれる。それはともかく、ソ連は世界の定期船市場で活躍するために定期船隊の質的改革を必要とし、それに約10年の歳月を要したのであった。しかし、この10年ほど世界の目がソ連商船隊の活動に注がれた時期はほかになかったのではなかろうか。<sup>(33)</sup>

質的にはともかく、量的に保有船腹に余裕を生じたソ連海運がより積極的に三国間航路に進出し、外貨獲得にのりだすのは時間の問題といってもよかった。

---

(32) 商船三井[52]、12ページ；これは米国海事局がいう米国航路に進出するソ連船隊の拡張パターンとの3段階と符合する（日本郵船[29]、39ページ）。

(33) Seatrade [12]；OECD [59] 1977によってソ連海運の活動状況を説明すると、つぎのとおり。すなわち、1960年代には既存の海運同盟の枠内で活動していたが、1972年頃になって同盟メンバーとして、あるいはアウトサイダーとして航路開設の度合いを増してきた。1976年には数多くの新規三国間航路を開設し、翌1977年1-9月には33航路のうち14航路において新規サービスを開設し、航海数を増加し、大型・高性能の船舶を投入して既存の盟外船活動を拡大している。そして同年末には約43の国際定期航路でアウトサイダーとして活動している。



効率と質の経済運営をめざす以上それが船質の改善に向かうのも同様である。さきに競争確立段階とされた現段階は、いわばソ連商船隊が質量ともに充足されつつある時期であるというようにみることができよう。<sup>(34)</sup>

「西側船主らはいまや世界第6位となったソ連船隊の増大に対してますます神経をとがらせている。ソ連はすでに世界最大の在来定期船隊を擁し、1979年までには膨大な大型で近代的な高速コンテナ船(36ノット、2,500 TEU)やRo/Ro船を保有するであろう。ソ連には固有の定期船航路はかぎられているので、新造船は米合衆国、欧州、日本航路のような三国間航路に投入されるであろう。」とかつて Seatrade [12] はのべたが、その後の事態はまさにそのとおりであった。<sup>(35)</sup> このような三国間航路への進出の際の武器は、一律あるいは選別式のタリフ・カットであり、この武器を有効に行使するためソ連がコントロールする世界にはりめぐらされた海運代理店網がこれを支援している。<sup>(36)</sup> ソ連船は定期航路においてまず盟外船として運賃値引きで参入し、当該航路で手掛かりとなるシェアを獲得し、漸次そのシェアをのばしていくという方式で市場を拡大して

(34) 競争確立段階とされる現段階はやはり米国航路におけるそれを指すものというべきであろう。1974年初めから76年末まで、ソ連は、米国航路へまずセミコン船を投入し、ついでフルコンテナ船を、そして最後に Ro/Ro 船を投入した。船隊の近代化とインターモーダル船の追加投入は1985年まで続行されるものとみられ、この船隊輸送能力の質的向上と低運賃活動によってかれらの積取シェアを増加させるであろう。これまでの積取比率は1973年 0.9%、1976年 2.9%、1980年 5%のように推移している(日本郵船[29], p.39)。

(35) Seatrade [12], p.3.

(36) OECD [57] 1977, para. 81; 東欧共産圏では(1)自国中心航路では輸出 CIF, 輸入 FOB により貨物の船積み指定を行ない, (2)三国間航路では運賃ダンピングを行ない, (3)2 国間では政府対政府の海運協定を締結し, (4)外国では船舶代理店および合併で海運会社を設立する, というのが基本的な政策であると CENSA は指摘している(Seatrade [12], p.5)。

なお、ソ連の最初の海外代理店は1969年8月創設の Transworld Marine Agency Company N. V. (Antwerp) である(Jong [15], p.7)。

(37) ソ連海運は現在14の海運同盟に加入しているが、それらはおおむね盟外船活動のしにくい状況ないし事情のある航路にかぎられており、したがって、多くの場合依然として盟外にとどまることが多い。それは、ソ連船社が定期船同盟に加入する場合にあっても、かれらは盟外活動によってきずいた実績にもとづくシェアが加入後に確保されることを条件としていることが多いからである。(40)

(37) 日本郵船(29), 22ページ。

(38) ソ連船社が加入している同盟はつぎのとおり。

1. Brazil / Europe / Brazil Freight Conference
2. Europe Argentine Freight Conference  
Argentine Europe Freight Conference
3. Continent to Australia Conference
4. Australia to Europe Shipping Conference
5. New Zealand European Shipping Association
6. Continent West Africa Conference (COWAC)
7. Zürich Agreement (Outwards)
8. Cyprus Agreement
9. US South Atlantic / Spanish, Portuguese, Moroccan and Mediterranean Rate Agreement No.10261
10. Continent / India - Pakistan - Bangladesh Eastbound Conferences
11. India - Pakistan - Bangladesh / Continent Westbound Conferences
12. UK / India Pakistan Bangladesh Eastbound Conferences
13. India Pakistan Bangladesh / UK Westbound Conferences
14. Pacific Coast European Conference (ScanPacific)

(39) 注38記載の航路のうち、1)と2)は旗国船主義の強硬な航路であり、3)から6)は閉鎖同盟的で同盟結束が強固であり、10)から13)の航路は同盟が伝統的に強く、かつソ連が援助物資を輸送すべき友好国とをむすぶものであり、9)と10)は実質的にはソ連船によって配給されているが、表面上はフィンランド船の名で運航しているため加入しているものである(商船三井(52), 12ページ)。

なお、1981年前半期におけるソ連船社の三国間航路就航船舶は、225隻191万D/W(平均船型8,473 D/W)(Bromströms(43)), 1982年同期のそれは、233隻212万D/W(同9,089 D/W)(商船三井(52))である。

(40) ソ連船社を同盟に加入させる場合の条件はそれにとどまるものでない。たとえば、盟外活動時の運賃水準を考慮して加入後も一定期間同盟運賃より割安のレートを承認するというのがそれである。Balt Atlantic Linesの米国東岸/西独航路(東行と

ところでソ連当局の自国船の運航政策は一般平均より10-40%安い運賃での運航である<sup>(41)</sup>とも、ソ連商社は商業ベースで運航している西側諸国の船社に比べて相当低い運賃(20-25%レス)で成約しているともいわれている<sup>(42)</sup>。それはある程度事実であるが、それではソ連海運はまったく軍事戦略的に低運賃を提示し世界定期船市場を攪乱しているといいきることができるのであろうか。ソ連海運の行動基準は利益追求にある、と Igor Averin 氏(海洋船隊省渉外局長)<sup>(43)</sup>はいう。

在来定期船が多かったとか、船質が劣るとか、運賃値引きを説明する理由づけはいくらもあろう。そのような理由がある程度解消しているのではないかとおもわれる今日<sup>(44)</sup>でも、運賃ダンピングという武器が使われているのは何故であ

---

西行)の2同盟への加入勧誘の場合がそのような例である。もっともこの場合、米国司法省と運輸省の反対で米連邦海事委員会(FMC)の承認が延期され、結局成功しなかったのであるが。

(41) FIRS (60), 1976. 8. 19.

(42) オランダ、英国、西独、ベルギー4国は、ソ連船が欧州、アフリカの若干の航路で西側船社の40%引きの運賃で取り引きしていると非難している(FIRS (60), 1976. 1. 15)。

(43) 海洋船隊省には独立採算制の船舶公団が三つあり、17の船舶公社の業務を管理している。船舶公社は船舶公団に所属しているが、その業務上の基本的な問題を自主的に解決している。商船隊や船舶公社の活動の基本原則は収益性である、と Averin 氏はのべている(日本海事新聞、1976. 8. 17: 郷古(23))。郷古氏はソ連海運の運賃ダンピングについても利益追求の原則がつかぬかれているとしてつぎのように指摘される。ソ連船は一般的にいて船の質も悪く、国営であるからサービスも悪い。同額の運賃ならだれもソ連船には積まないであろう。最大の収益を上げるためには運賃を割り引いても満船にした方が利益である。……—時期ソ連は、コンテナ時代がはじまり、在来定期船の新造がほとんどなくなった頃にも、国営であるため、時代に適應することにおくれ、在来定期船の建造をつづけた。そのために過剰になった在来定期船をできるだけ損失を少なく運航するためにダンピングを行なわざるをえなかった、と。

(44) たとえば、一昨年(1982年)、極東/オーストラリア航路でも問題となったのはソ連の安値攻勢であった。ソ連のアフガニスタン侵攻の結果として起きた米国港湾労働者の荷役拒否は米国航路におけるソ連定期船隊全体の貨物輸送量を1979年の196万トン(積取比率3.2%)から56.4万トン(同0.9%)に減少させる影響をもたらした。(OECD (56) 1980, para. 40) その結果、FESCO(Far Eastern Shipping Co.)は

ろうか。それを支えているものは何か。

これに対するソ連当局の弁明はいまのところ寡聞にして知らないが、ソ連海運を支えていると思われる低コストの理由については、従来からつぎのような指摘がなされている。

- (1) 国が社会保障の全体を負担しているので社会保障費が必要でない
- (2) 船舶の耐用年数が長い
- (3) 船体保険がない
- (4) 燃料油は大部分が国内で低価格で供給されている
- (5) 船員の職業教育費の国家負担（ソ連商船隊とソ連海軍の相互間で乗組員の定期的交代が行なわれる）
- (6) ソ連船員賃金の低さ
- (7) 海運予算によって商船隊のかなりの部分を吸収
- (8) 国内造船所での修理

さらに投資に必要な資金は直接中央政府から支給されるし、償却も——もしあるとしても——西側諸国とは別の基準にもとづいている、とノルウェーの関係者は<sup>(45) (46)</sup>のべている。

その船隊を極東 / 米国西岸航路から撤退させたが、1980年春、前記航路に進出、同盟メンバー船社より30-40%安い運賃でシェアを拡大、1982年末頃には南航の定期船向け貨物のうち、日本積みの10%、香港積みの25%、フィリピン積みでは38%をも積み取っているという（朝日新聞1982. 11. 5：日本経済新聞1982. 8. 31 / 11. 10 / 11. 12）。

(45) 海産研(64), 1976. 5. 5。

(46) Igor Averin氏は、西側の論評に対する反論のなかで、ソ連船の利点としてつぎの諸点をあげている。(1)ソ連の社会保障制度—国が社会保障の全体を負担しているため、ソ連の会社には「社会保障費」の項目はない、(2)賃金は相対的に低い（1976年当時 able-bodied seaman の平均月給は145ルーブル (US\$190)）、(3)ソ連船は耐用年数が長く（18-20年）、したがって償却率が低い、(4)船体保険がない、(5)ソ連の燃料油価格は西側に比べて大幅に安い（1973年の石油価格の値上がりによる苦痛を経験していない）、そして外貨の節約のため(6)燃料油の大部分をソ連国内で購入するほか、一切の修繕をソ連造船所に留保している（海産研(62), 1976. 5. 5：日本郵船(17)73ページ）。

ソ連側のこれまでの弁明にもかかわらず、「三国間輸送の運賃は、詳細は不明だが、欧州共同体（EC）のモニタリング、各地の定期船同盟の情報収集によると、商業的には全く採算がとれない低いものであることは間違いない」（朝日新聞1982. 11. 5）という発言に代表されるように、西側諸国の疑惑は依然として変りないものといえる。西側諸国海運企業は、いまやまさにソ連海運という巨大な海運企業を相手として、世界市場で競争しなければならない立場にたたされているということになる。ゆきつくところ各国は、個別にあるいは共同して、ソ連海運の定期船活動に対抗するほかないということになりはしないか。しかしそうなれば、ますます政府の海運への介入が強まることになり、自由な私企業としての存在理由をみずから否定することにならないであろうか。UNCTADにおける海運問題の討議以来、海運問題に果たす各国政府の役割はいよいよ大きくなっている。このような事態がつづくことを是認するとすれば、国営船社化に手を貸し、海運競争は国対国の競争に墮してしまうであろう。定期船航路における競争は、発展途上国海運の躍進をも含めて、かつての自由な競争を許さない環境の下で行なわねばならないものに転化しつつあるといえるのではないか。

#### IV 海運におけるソ連の対外関係

海運におけるソ連の対外関係はソ連が諸外国と締結する海運協定によって表現される。ソ連が外国との間で海運協定を結びはじめたのは1960年代なかばであるが、その目的は、ソ連商船隊の海外における活動にとって望ましい政治的、経済的および法律的条件をつくり、かつそれらを強化・発展させることにあった。1982年3月1日までに40余カ国との間で34の協定ができており、そのうち32は2国間、一つは3国間（ソ連、ベルギー、ルクセンブルク）、残る一つは7カ国間（ソ連、ブルガリア、ハンガリー、東独、ポーランド、ルーマニア、<sup>(47)</sup>チェコスロバキア）のものである。

ソ連が対外関係でもっとも重視しているのがコメコン諸国であることはいうまでもない。ここでは、「バルトアメリカ」、「バルトアフリカ」で知られるように、ソ連のバルト船舶公社はポーランド、東独の各機関と共同して定期航路を運営している。この実績に加えて、多国間海運協力を行なおうとするのが前述のコメコン7カ国による多国間海運協定である。それはなによりも「社会主義経済体制のより一層の強化と発展」の原則に立ってコメコン諸国の結束を固め、ソ連の世界海運市場における活動を保障することを狙いとしているものといえよう。<sup>(48)</sup> キューバやヴェトナムへの航路開設あるいは援助物資輸送もその一環とみられる。

コメコン諸国、わけてもソ連が連係を深めることに熱心なのは発展途上国とのそれである。社会主義諸国間の貿易を除けば、ソ連の対外貿易は対途上国貿易が大きな部分を占めている。<sup>(49)</sup> そしてそれらの国々への物資の海上輸送を通じてソ連はみずからの威信を高めようとしている。このことは、たとえば1975年における外航海運の重点目標の一つとして掲げられた「世界中の航路においてソ連海運の権威と名声を高めること」によって裏書されているとおもわれる。<sup>(50)</sup>

ソ連は、海運が通商の手段としての従たる地位から独立し、それ自体重要な要素をもつようになってから、海運固有の協定を行なうようになった。1970年

---

(47) 海産研(64), 1982. 7. 25 : これはソ連邦海洋船隊省中央学術情報局1981年編「海運部門における国際協力シリーズ1981年№2」(著者 V. A. オルロフ氏) とソ連外務省1981年編「ソ連と外国との間で締結された現在発効中の条約、協定および協約」にもとづくノース通信社の情報である。

(48) この協定では、社会主義陣営各国が航海自由の原則確立の必要性を確認し、正常な航海の発展を妨げるいかなる差別待遇にも断固反対するという政治目標を掲げ、つぎのように記している。「米国をはじめとする先進資本主義国が民族独立闘争に武力を行使し、国際航路上の各国商船の安全を脅かしている現時点で航海自由の原則をここにあらためて宣言することは意義深いものがある。」と。

(49) ソ連と発展途上諸国との貿易額は、1980年が120億ルーブルで、ソ連貿易総額の12.7%を占め、1981年にはそれぞれ164億ルーブル、15%となっている。

(50) 海産研(64), 1980. 3. 5.

代後半からは、国際海運協定における途上国の役割がふえてきたことにかんがみ、主として発展途上国を相手とした海運協定を結んできたが、その数は今日では21（その内訳は、アジア：5、アフリカ：12、ラテンアメリカ：4）にた<sup>(51)</sup>っている。その共通的な内容は、(1)海運自由の原則にもとづく当事国間の商業航海の発展、(2)海運協定の自由についての協力、(3)国際間の海運の発展によって損害となりうる行為の抑制、(4)当事国海運に対する監督官庁相互間の実務的連絡の奨励と発展、(5)海運担当政府機関同志また海運会社間での相互協議・情報交換、などである。これは、いわばソ連が多年にわたって途上国に対して行なってきた海運政策の一つの表現とでもいえよう。<sup>(52)</sup>

ソ連はまた海運市場としての ASEAN 地域に対して関心をよせ、(1)合併代理店会社の設立、(2)ソ連船の修繕発注、(3) ASEAN 諸国に対する協力などを通じて関係を深めようとして<sup>(53)</sup>いる。

社会主義諸国、発展途上諸国との関係にとどまらず、その一方でソ連は自国の総貿易額で30%余（1981年の対先進工業諸国貿易額は354億ルーブルで、32.2%である。）を占める西側先進工業諸国との関係を重視し、これらの国々との間で海運協定を結び、その海外における活動を有利に展開しようとしている。いまその数は13にのぼっている。ソ連がこれらの海運協定によってもとめているものは、相手国におけるソ連船およびソ連船員の安全と保護であるとも

(51) 海産研(64), 1982. 7. 25。主な国はベルデ岬諸島（アフリカ西岸）、アンゴラ、インド、リビア、ザイール、ジャマイカ、メキシコ、ガーナ、エチオピア、パキスタン、マダガスカル、セーシェル諸島、ギニア・ビサウなど。

(52) 具体的には、ソ連は、(1)途上国の固有の（国営の）海運力の創設、(2)港湾施設の開発、(3)スペシャリスト養成のための協力、(4)自国の外国貿易、とくにその国際収支上重要な役目をする輸出面での輸送サービスにおけるソ連の広範な援助、などを行なっている（海産研(64), 1974. 1. 25）。

(53) 現在ソ連が ASEAN 諸国でもっている合併代理店はシンガポールの「ソシアクライン」、フィリピンの「フィルソフ」およびタイにおける「タソス」の3代理店である（海産研(64), 1982. 6. 15）。

ることができる。いまそれらの海運協定にはほぼ共通してみられる内容を要約するとつぎのとおりである。すなわち、

- ・締約国の港の官憲は、上陸船員の違反が公の秩序および安全を損なうものでないかぎり、出先外交官の事前の承認なくして、それら乗組員の1または多数を起訴することはできない。(なお、この協定は、船舶の難破、損傷の場合、とくに乗組員の救援に関する規定を含んでいる。)
- ・両国の双務的海運活動を一層発展させ、「航海自由の原則」にもとづいた国際貿易航路の発展を促進させる。
- ・海運についてはいかなる差別的性格の行動をも差し控える。
- ・(特別の場合を除き)乗組員のビザなしでの入国、滞在を許可する。
- ・相手国の船内で生じた争いや法律違反に関しては、沿岸国である他の相手国の民法・刑法の規定が適用される。
- ・貿易航路は、船舶にとって、あらゆる種類のリスクや危険をともなうものだから、相手国の沿岸における協定国の船舶の海難、事故などの場合、船舶は、自国の船舶や貨物に対して、同じ場合にとられる規定を適用される。そのような場合、船長、乗組員、旅客に対して必要な援助が与えられる。

このような先進資本主義諸国との海運協定が意味しているところは、コメコン諸国や発展途上諸国との海運協定の場合ほど明らかでない。コメコン諸国や発展途上国との海運協定によって、みずからの防護壁をかため、しかる後に世界航路への進出を容易にするためにとっている戦略——融和策にほかならない、というような見かたもできないわけではない。しかし、ソ連当局者が「資本主義諸国との協力を進めたいと志向している<sup>(54)</sup>」と語ることを素直にうけとるならば、まさにその線に沿った行動の成果であるといえるであろう。

---

(54) 海産研(64), 1980. 11. 25。



## V おわりに

ここにたどりついて考えることは、ソ連海運あるいはソ連の海運戦略について何が確実にいえるかということである。西側諸国の中傷と非難あるいは脅威論の中で、それに対するソ連の弁明、反論あるいは主張が真実をどこまで語っているかということである。われわれは目にうつるソ連の海運行動自体のなかになにかを読み取らなければならないだろう。しかし叙上の考察を通じてわれわれにいえることといえば、船復増強——しかも在来定期船のそれ——のツケとハードカレンシー不足というアキレス腱、これが引き金となってとにもかくにもソ連海運は自国航路外で運航しなければならなかった、ということである。そして、その結果、西側諸国からみれば、既存の海運秩序に一大危機をもたらすことになったのである。

UNCTADの定期船同盟憲章条約に対するソ連の肯定的態度は、そのルールが自国にとって有利であるという判断のほかに、途上国の海運活動を支援するという態度を表明するという効果をもつ。現実のソ連は対途上国向けに自国船隊を積極的に配船しており、とても途上国海運を積極的に使うというようにはうけとれない。したがってそれは途上国寄りのジュスチュアにすぎないとみられないわけではない。それは明らかにそれらの国々を自己の勢力圏にひきいれようとするものであり、戦略的色彩の濃いものであり、それは政治的なものもある。

ソ連の海運行動を規定する海運戦略が同国の（共産主義の）世界戦略に根ざすものであるかどうかについては、<sup>(55)</sup>明言できない。それは一般論か憶測の見解かのいずれかというべきものであろう。戦略が真に戦略といいうるためにはまだまだそれを実証するだけのものをわれわれはもたない。ソ連の海運企業——船舶公社——と資本主義国のそれが行動原則あるいは基準において異なるのはむしろ当然のことである。行動がフェアであるかアンフェアであるかは評価の

(55) Marine Engineering / Log [40], p.42; 商船三井[52], 3 ページ。

問題であるが、基準の異なるものを同列に論じることにもととの問題があるのではなからうか。海運におけるソ連・東欧社会主義諸国と先進資本主義諸国との対立・抗争は、政治の論理と経済の論理との相剋であり、とすればソ連の海運戦略が政治戦略の一端であるということも容易に理解できるのである。

#### 参 考 文 献

- 以下の文献の引用は本文中一部にかぎられているが、ソ連海運関連参考文献リストとしてやや網羅的に作成している。
- (1) Wojewodka, Cheslaw, *Shipping Research in Socialist Countries and other Essays*, Institute for Shipping Research, Bergen, 1967.
- (2) U. S. MARAD, *The Soviet Merchant Marine*, Government Printing Office, 1967.
- (3) O'Loughlin, Carleen, *The Economics of Sea Transport*, Pergamon Press, 1967.
- (4) Bø, Oddvar, *The Soviet Union in International Shipping*, Institute for Shipping Research, Bergen, 1970.
- (5) Hanson, Philip, "The Soviet Union and World Shipping," *Soviet Studies*, 22, July, 1970.
- (6) Svendsen, A. S., "Sea Transport and Shipping Economics in Poland," *Norwegian Shipping News (NSN)*, No.14, 1970.
- (7) *The Soviet Merchant Marine over 50 Years*.
- (8) Athay, Robert E., *The Economics of Soviet Merchant Shipping Policy*, Chapel Hill, NC: The University of North Carolina Press, 1971.
- (9) 近野不二男「ソビエトのコンテナ海上輸送」『海運』1973-6(549)。
- (10) 「ソ連、東欧諸国及びコメコンについての海運統計集」『海事産業研究所報』No. 91, 1974-1.

- (11) マズロフ, G. 「ソ連の海運事情」『海運』1974-12 (567)。
- (12) Seatrade, *Soviet Shipping, A Seatrade Study*, Feb. 1976, Seatrade Publications, Ltd.
- (13) 英国海運評議会「英国商船隊対共産圏船隊」『海運』1976-3(582)。
- (14) 日本海運集会所編集部「高まるソ連海運の脅威」『海運』1976-3(585)。
- (15) Jong, J. de, *The Impact of Comecon Maritime Policy on Western Shipping, A Literature-Survey*, Netherlands Maritime Institute, March 1976.
- (16) 'Soviet Merchant Fleet Expansion,' *NSN*, No. 4, 1976.
- (17) 日本郵船調査室『ソ連海運をめぐる世界の論調』1976。
- (18) ソ連東欧貿易会『ソ連の第10次5カ年計画(1976-1980)』ソ連東欧貿易会, 1976-7。
- (19) Schelzel, M. et al, *Ökonomie des Seetransports, Grundlagen, 2. Aufgabe*, transpress, Berlin, 1976.
- (20) 近野不二男「ソビエト海運業の諸問題」『海運』1976-9(588)。
- (21) 近野不二男「ソビエト海運業新5カ年計画(抄訳)——第10次(1976-80年)」『海運』1977-4(595)。
- (22) 児玉忠康「太平洋におけるソ連の定期航路盟外活動について」『海運』1977-6(597)。
- (23) 郷古雄三「ソ連海運の行動理念とその対策」『海運』1977-7(598)。
- (24) Guzhenko, Timofei, 'Soviet Merchant Marine and World Shipping' *Marine Policy*, April 1977.
- (25) Kwasniewski, Klaus, 'Shipping Policy of the Comecon Countries,' *Marine Policy*, April 1977.
- (26) 「ソ連海運問題」『海運造船セミナー』1977-9(228)。
- (27) 日本船主協会国際部『定期船活動を中心とするソ連の外航海運』, 日本船主協会,

1977-11。

- (28) 松本勇「ソ連海運の最近の動向——その資本主義先進海運諸国に及ぼす影響」『長崎県立国際経済大学論集』第11巻第2号, 1977-11。
- (29) 日本郵船調査室訳『米国航路に於けるソ連海運の拡張』1977-12-13 (U.S. MARAD, *Expansion of the Soviet merchant marine into the U. S. maritime trades*).
- (30) 「脅威増すソ連の外航海運」 *Container Age*, No.126, 1978-1。
- (31) 「ソ連国営盟外船と日本海運」, *Container Age*, No.127, 1978-2。
- (32) 'Liner trades—ripped to shreds by the Reds,' *Tanker + Bulker, Maritime Management*, 1978-9。
- (33) 日本船主協会国際部「太平洋水域における FESCO の定期航路活動状況と国営盟外活動規制立法の必要性」『海運』1978-9(612)。
- (34) 雨宮光治・池田政巳『ソ連商船隊——盟外船活動の実態』(時事問題解説 No.63) 教育社, 1978-10。
- (35) グジェンコ, T. 「世界の海洋支配の野心はない」『海運』1978-9(612)。
- (36) 「低運賃で西側海運界を駆逐——ソ連商船隊——」『週刊東洋経済』1978. 12. 9。
- (37) Chrzanowski, Ignacy, et. al., *Shipping Economics and Policy——A Socialist View*, Fairplay Publications, 1979。
- (38) Payne, J. G., 'The Soviet Presence, The Prospect for 2000,' *Shipping 2000-Evolution of Maritime Trade in the Next 10 to 25 Years*, London, 1979。
- (39) 『ソ連海運の西側への経済的, 戦略的挑戦(要旨)』米国大西洋協議会1979-9。
- (40) 'The Soviet Shipping Menace,' *Marine Engineering/ Log*, 1979-11。
- (41) 織田政夫『海運政策論』成山堂, 1979-11。
- (42) 日本郵船調査室『ソ連海運及び同コンテナ船隊動向について』1980. 12. 17。
- (43) BROSTRÖMS, *Soviet Liner Services in International Trades*, Jan/

June 1981.

- [44] Moore, K. A., 'Development of USSR and CMEA Shipping' *Greenwich Forum VI, World Shipping in the 1990s, Records of a Conference of the Royal Naval College*, Greenwich, 23-25 April, 1980, Westbury House, 1981.
- [45] ソ連東欧貿易会『ソ連の第11次5カ年計画(1981-1985)』ソ連東欧貿易会, 1981-1。
- [46] 'USSR-Maritime Implications of Political/Economic Crises,' *Lloyd's Shipping Economist (LSE)*, Feb. 1982,
- [47] V. Tikhonov, 'CMEA and Marine Transport', *Soviet Shipping*, Vol. 2, No.2 (1982-2)。
- [48] 'Book by Shipping Minister' *Soviet Shipping*, Vol. 2, No.2 (1982-2)。
- [49] 近野不二男「ソビエト海運業の展望」『海運』, 1982-5 (656)。
- [50] 'East Block Survey', *NSN*, No.5, 1982.
- [51] Branch, Alan E., *Economics of Shipping Practice and Management*, Chapman and Hall, 1982.
- [52] 大阪商船三井船舶調査部『ソ連海運の実体と動向——世界海運秩序をかく乱する第2の海軍』1982-10。
- [53] Czeslaw Wojewodka, 'Fleet Statistics in Socialist Countries :A Review (Commentary),' *Marit. Pol. Mgmt.*, 1983, Vol. 10, No.1.
- [54] Guzhenko, T. 'In the Name of Peace and Progress,' *Fairplay Centenary Issue*, 1983.
- [55] Herman, Amos, *Shipping Conferences*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983.
- [56] 'Europe / Far East-Soviet Stir Troubled Waters-', *LSE*, Oct. 1983.
- [57] 加藤寛・丹羽春喜『現代ソ連経済の構造』, 日本経済新聞社, 1983-9。

- [58] 岩田昌征(編)『ソ連東欧経済事情』, 有斐閣, 1983-11。
- [59] OECD, *Maritime Transport* : 日本船主協会「海上輸送- OECD 海運委員会年次報告」『海運資料』。
- [60] FIRS, *Fairplay Shipping International Weekly*, Fairplay Publications.
- [61] *Norwegian Shipping News*.
- [62] *Lloyd's Shipping Economist*, Lloyd's of London Press Ltd.
- [63] 運輸省海運局『日本海運の現況』。
- [64] 海事産業研究所『外国海事情報』。



# 香港，ノルウェー，ギリシャ海運の 経営戦略と海運政策

吉 田 茂

## は じ め に

ある企業なり産業が発展するには国際競争力が必要である。それを支えるのが何であるかは国ごとに異なるが、経済学的には比較生産費の原理にもとづく生産性格差によると考えられている。そして、生産性格差は賃金と資本コストおよびその効率性から決定されるものであろう。ただしここでの賃金、資本はそれぞれの国固有のものである。しかし、多国籍化した現代の大企業はこのような制約を越えて活動しているのが現実である。そのような場合、この原理がそのままの形で適用されると考えることは出来ない。また、この原理には明示的に経営学的な要素が含まれていない。経営風土といったことは別にしても、戦略如何が企業の業績を左右するように、ある国のある産業が持つ経営的特性は産業の国際競争力に大きく影響すると考えられる。

本稿で対象とする香港、ギリシャ、ノルウェー海運は、その主たる活動分野を三国間貿易に求めることを常態とし、国家補助を何等要求しないといった観点からみれば、佐波博士の第三類型に属する海運である<sup>(1)</sup>。更にこの類型に入る海運は、それぞれの国の固有の経済構造からその果たす役割が異なることもあ

---

(1) 佐波〔34〕によればイギリス、ギリシャ、ノルウェー海運が典型的な第三型として類型化されている。勿論これは歴史的に変遷するものではあるが、現代に於いてもこれらの海運に妥当するであろう。しかし香港海運の類別は本論で述べるように微妙に異なると考えられる。



るが、比較生産費の原理に基づく国際競争力を背景に、国際収支の獲得源として大切な地位が与えられている。しかし、上述の視点からこれらの海運を見れば、必ずしも比較生産費の原理に基づくような形で国際競争力がある訳ではなく、また経営戦略的観点からみても決して同じ性格のものではない。

以下では、それぞれの海運について、個々の国民経済に対して海運業がどのように位置付けられるかを概観した後、海運業の発展と国家の役割および企業戦略との係わり方を分析することとする。本来、自由な競争を建て前とするこれらの海運業に対して、規制を本質とする国家の役割を問うことは意義がない、ナンセンスと考えられるかもしれない。しかし、現実には国家そのものが、あるいはその政策が海運業の在り方を規定し、それが企業経営の在り方に影響している。また、比較的国家的役割が少ないこれら海運国の船主行動あるいは戦略はどこまで同質化しうるのか、あるいは国ごとにどのように異なるのか、といったことが一方で問題となる。さらに秘められた問題意識は、日本海運業が果たしてこのような海運業として発展しうる余地があるのかどうか、もしあるとすればどのようにして可能なのか、ということである。本稿はそのための予備的作業でもある。

## I 香港海運の特異性

戦後の香港経済の発展は著しく、その成長率は日本の高度成長と肩を並べる程にすばらしいものであった。それを可能ならしめたのは輸出依存の加工貿易体制にあったといえる。<sup>(2)</sup>このような経済構造の下での海運の果たす役割としては、貿易の補助と外貨の獲得といった事を挙げるのが一般である。しかし、戦

---

(2) 下條、吉田〔8〕参照。このような発展の基礎は、中国革命から逃避してきた上海系を中心とした中国人の資本、技術および経営によるところが大きかった。発展途上国が殆ど何も無いところから出発しなければならなかったことと比較すればある意味では非常に恵まれていたといえる。

後の高度成長を実現した香港経済にとって、海運業がそのような役割を積極的に果たしたこともなければ、またそれを期待されたこともない。輸出依存型の経済発展に及ばず海運業の役割の意義については、歴史上イギリス、日本、その他に事例を求めることが出来るけれども、これらの国と香港が異なるのは、歴史的状況に大きく影響されてはいるものの、国内産業が海運業の力に依存しなくても済んだという点である。国内産業それ自体が国際競争力を持ち輸出依存型の発展が可能であるような経済では、外貨収支の困難に陥ったり、国際収支の天井に突き当たることがない。そのような経済にとっては、外貨獲得のための海運業が必要ではないし、貿易と海運の相互依存といった関係もそれ程密接でもない。況してや自国貨自国船主義を採る必要など毛頭ない。もし、何等かの国家補助あるいは優遇措置をとらねば国内産業が生き延びられなかったとすれば、海運業の役割は重要なものとなっていたかもしれないが、現実はそのようではならなかった。そしてこのような経済発展を可能ならしめた香港の制度上の特質は、レッセフェールに表現される自由主義経済制度である。この制度は香港経済の構造に規定されるとともに、他方では香港経済が要求したものである。つまり、両者は相互に規定し合っていたと考えられる。したがって、香港海運の特異性は、海運の役割といったことが殆ど重視されないような経済に於いて著しく成長した点にあり、問題はなぜそれが可能となりえたのかということである。

ひとくちに香港海運といっても、中国系香港人が所有する海運と西欧系海運とがある。また、規模は極めて小さいけれど香港に船籍を置き海運業を営む企業と専ら便宜置籍船主義による海運企業とがある<sup>(3)</sup>。以下で対象となる香港海運とは、便宜置籍船主義を活用し拡大した中国系香港人船主の所有する海運のことをいう。それ以外の海運は対象外である。というのは、上述の香港経済を前提に発展した海運業は彼らのものであり、それ以外の者の海運業ではなかった

(3) G. A. Lobo〔7〕参照。

からである。すなわち、西欧系船社と香港の地場産業的な船社は、香港が自由主義政策を採ったとはいえ、香港に基盤を据えて海運業活動を行なっていたため成長の機会に乏しかったのに対し、中国系香港人による海運業は、資本、労働力、貨物といった点に於いて香港から全く自由に活動した点に特徴があり、それ故に大いなる成長が可能となったといえる。このことを言い換えるならば、国際競争力がある輸出依存型の香港経済を前提にして海運業が発展するには、香港自体に拘束されることなく自由に活動することが必要であったのである。

中国革命により本国から逃避してきた上海系中国人が、香港自体の不安定さの為に、彼らの資産を動く不動産としての船舶に投資したのが海運業の始まりである。初期の段階では中古船を購入することから始めたが、その際、香港経済構造の前提の下で海運経営の知識に乏しい彼らが採った戦略は、不定期船業を中心に、日本のオペレーターへ用船に出す（貸船）ことであった。香港船主が不定期船オーナー業に専念したのは、基本的には、その歴史が浅いために海運経営についてのノウハウを欠いていた為であろう。この点はギリシャ、ノルウェー船主とは根本的に異なる。したがって、海運業に進出するには、この経営資源がなくても比較的容易に参入しうる分野しか在り得なかった。それは定期船業ではなく、不定期船業であり、それもオーナーに徹することであり、オペレーターではなかった。また、不定期船業は本来世界を相手にする事業であるから、荷動に関する情報ネットワークが必要であるにもかかわらず、歴史の無さ故にそれをも欠いていた。香港自身は輸出依存が高いとはいえ、量的にみれば荷主国ではないため、それを外国に求めねばならない。荷主国の日本の近くに位置していたことが幸いであった。

---

(4) 資料が限られるが、1960年代半ばから1970年代末までの船社別の船腹量の増加の程度から判断して、このことが言える。1960年代の資料は原〔2〕、松本〔3〕、上田〔4〕等があり、1970年代のそれはG. A. Lobo〔7〕がある。

(5) 香港の主要な大船主であるWorld WideグループのY. K. Pao, C. Y. TungグループのC. Y. Tung, Wah KwongグループのT. Y. Chao等すべてが上海出身である。

1964年当時、香港の主要13船主の所有船腹量は約2500千D/W(1429千G/T)であり、その3分の1の872千D/Wを日本の主要オペレーター8社が用船していた。この量は8社の用船量の80%に当たり、日本全体の外国用船量の30%<sup>(6)</sup>に達していた。しかし、この当時の用船船舶は、その後急成長する時期の用船船舶と比較すると、中古船が中心であるという点で異なっていたし、また香港海運の規模は、後発国海運であることもあって、差して大きいものではなかった。このことから、不定期船のオーナー専業であるような香港海運にとって、ある条件下での中古船経営には限界があったと考えられるのである。

中古船は同型の新造船に較べて間接船費が安くすむが直接船費が必ずしも安くないし、新造船が大型化した場合には中古船はそれだけ競争力がなくなる。したがって、中古船が長期用船市場に参入するのは容易ではない。また、60年代前半では係船船舶が相当量あった為に中古船の競争環境は厳しく、60年代後半に於いては自由市場が需給均衡にあったにもかかわらず固定市場からドロップした船舶が大量に参入していた為、市況は低迷していた<sup>(7)</sup>。このような市場状況下で中古船をオペレートするのは容易ではない。そうだとすれば、別の方法でもなければ企業成長の機会は得られない。それは、船舶売買のタイミングを上手に捉え、キャピタルゲインを狙う中古船経営である。つまり、確かなマーケット予測に支えられた売買行動、すなわち市況の低い時期に船舶を購入し、高い時期に売却するといったビヘイビアである。これは一見簡単なようで必ずしもそうではない。というのは、マーケットが悪い状況＝採算が採り難い状況で船舶を買うという意味決定、マーケットが良い状況＝好収益が得られる状況で買船するという意思決定は、そう簡単には採れないのである。このような行動をとることが出来るようになるには、リスクに耐え得る財務体質と海運経営に関するノウハウの蓄積が必要である。香港船主の海運経営の経験のなさから

(6) 桜町〔1〕参照。

(7) 海事産業研究所〔43〕参照。

すれば、このような行動は採り難い。とすれば、中古船による海運経営に限界があるのは当然である。

60年代の香港海運の規模は取るに足りないものであり、世界海運界から殆ど注目を浴びることはなかった。つまり、60年代末までの市場環境の下では、不定期船オーナー専業である香港海運が発展しうる条件が整っていなかったと言えるのである。香港海運と同列に論じられるギリシャ海運が戦後間もなく世界海運界に再び登場したことからすると、その性格には違いがあることが分かる。上記の事柄はその一面を指摘したものである。したがって、このような香港海運の限界が突破されるには、大型新造船による用船（貸船）を可能とするような市場環境が必要であったと考えられる。

さて、香港海運が顕著に発展するのは、60年代後半以降の日本の目覚ましい経済成長の過程に於いてである。<sup>(8)</sup>高度成長に伴い急増する海運需要に応えるには、邦船船社のみでは不可能であった。というのは、邦船各社が自社船を増やそうにも建造資金がなく、またあったとしても計画造船の融資枠内での割り当てだけでは到底足りない状況であったからである。したがって、邦船各社は船腹不足を外国用船で賄い、運航船腹の拡充整備を図らざるを得なかった。この用船需要に応えたのが香港海運であった。その際に採った香港船主の戦略は、海運業を開始した当初から利用していた便宜置籍船制度と大型新造船による長期用船（貸船）政策とを組み合わせたものである。この政策は、船腹不足に悩む邦船船社に対して、日本の輸銀の船舶融資制度を利用して建造した新造船を長期用船に出し、それから用船料を獲得する、という内容のものである。これだと新造船建造のための資金は比較的安く調達出来、自己資本も僅かですむうえ、原価を上回る用船料が確実に手に入るといったメリットがあった。そして、便宜置籍船による税負担の軽減とアジア船員の低賃金とによりコストを下げ競争力をつけたのである。また、香港には Off Shore Business から生じる所

(8) 大阪商船三井船舶〔5〕、日本郵船〔6〕、G. A. Lobo〔7〕参照。

得には課税されない税制上の恩典があったから、この面からも競争力の強化となるとともに、資本蓄積の面で有利であったといえる。香港船主が便宜置籍船に走った理由は、香港自体の政治的な不安定さとともに、香港籍船は英国商船法により英国士官を乗せなければならず、それだと船員費が高かつき、競争力がなくなるからであった。<sup>(9)</sup>便宜置籍船のメリットはそれまでの彼ら自身の経験により実証済みであった。また、東南アジア人労働者を利用できる地理的優位さがこれを助長したといえる。<sup>(10)</sup>この成長過程を実質的所有船腹量で見ると、1969年に僅か500万D/Wであったのが、1980年には5500万D/W、11倍までに拡大した。この間11年である。如何に目覚ましい発展であったかが分かるであろう。

香港船主は、C. Y. TUNGグループを除けば殆どがいわゆるオーナーであって、<sup>(11)</sup>けっしてオペレーターとはいえない。オーナー業は、船舶を運航管理する必要はない。また一度長期契約を済ませば、その時々チャーターリングに思い惑うこともない。このような船主にとっては、専ら如何に安い競争力のある船を提供することが出来るか否かが問題である。競争力のある船を造る方法は、船費を安くすることである。船費は直接船費と間接船費とからなる。間接船費をきめる要素は船価、金利および一般管理費である。船価を安くするには大型化により、金利は輪銀融資で低く調達でき、オーナー業に徹することから会社組織を極端に簡素化して一般管理費<sup>(12)</sup>を押さえる。他方直接船費はつまるところ

---

(9) 海事産業研究所、「外国の船員関係法規－英国・香港編」昭58.9参照。

(10) 各船主ごとに違っているけれども、香港、台湾、フィリピン、その他のアジア船員が雇用されており、その契約期間は半年から最大2年程度であるといわれている。日本郵船〔6〕参照。

(11) C. Y. Tung は定期船事業(OOCL)を行っており、オーナー専業であることが不可能であるからである。

(12) 不定期船オーナー専業といった業務内容の性質から当然一般管理費が少なくてすむ。このような傾向はギリシャ、ノルウェー海運についても同様である。少ないデータではあるが、この費用がどれ程かを知るには日本郵船〔6〕が参考になろう。

船員費である。これは合理化よりか低賃金による方が容易である。香港船主は大型新造船による便宜置籍船化によりこれらの問題を解決してきた。このような香港船主はギリシャ系船主のうち長期用船主義を採った船主と比較しても異なっている。便宜置籍船と長期用船との組み合わせは同じではあるが、決してスポットで運航させるようなことはなく、海運業経営に対する考え方が異なっているようである。この違いは船主の出自あるいは経歴の違いに対応している<sup>(13)</sup>のであろう。

## II ノルウェー海運の特異性

自然的地理的条件のために経済諸資源が非常に限られているノルウェー経済の主要産業は漁業、農業、林業それに海運業である。国内産業には見るべきものがないために、ノルウェー経済に於ける海運業の地位はきわめて高い<sup>(14)</sup>。香港のように輸出依存型の経済構造ではないから、海運業は数少ない輸出産業として位置付けられ、これが獲得する外貨により貿易収支の赤字が穴埋めされるといふ仕組みになっている。近年、北海油田の開発により、このような海運業の役割は相対的に低下したことは確かではあるが、依然として重要であることには何等変わりなく、他面では海運業におけるリグ部門の活動が脚光を浴びるに至っている。重要な外貨獲得資源として国民経済に寄与することを期待されている海運業ではあるが、国家によるこの産業に対する介入、つまり海運政策は自由主義を根本理念としている。このような政策を掲げるのは、ノルウェー

(13) Y. K. Pao は戦後上海銀行の銀行員であり、C. Y. Tung は戦前上海の天津航業に勤務していた。また、T. Y. Chao は戦前上海の中興輪船会社の支配人であった。彼らは間接的には海運業に係わっていたが、実際に海運業を営んだ経験はなかった。特に、Y. K. Pao の経営は正しく銀行経営をそのまま海運業に適用したものであった。

(14) ノルウェーの産業構造と海運業の関連については、文献リストに掲げたどの論文も指摘している通りである。ただし、その経済構造に規定された海運ではあるが、決していつの時代にも第三型にあったのではなく、その時々<sup>(12)</sup>の歴史的状況により変化した点を見逃すべきではない。佐々木[12]参照。

がそもそも荷主国でなく、海運業の活動分野が三国間貿易に多くを依存せざるをえないからである。国家の過度の介入が相手国の貿易制限を助長するようなことになれば、ノルウェーとしては何とうところが<sup>(15)</sup>ないのである。

自由主義を基本とするノルウェーの海運政策は、補助金あるいは助成金制度こそないけれど、税制上の優遇措置が採られている。また、ノルウェー籍船には外国船員の乗船が許されているものの、自国船員と同じ労働条件が与えられねばならないことになっている。更に、便宜置籍船主義が1975年の政策転換まで<sup>(16)</sup>禁止されていた<sup>(17)</sup>。自由主義とはいいいながらも、自国船および自国船員でなければならぬといった点は、純然たる自由主義という意味からは、それに反するものである。ただ、海運業がノルウェー経済に寄与するには、このような制限も当然のように考えられる。しかしそれ故に、戦後のノルウェー船主は他の海運国の船主とは違った経営戦略を考え出さねばならなかったともいえるのである。

ノルウェー海運の第二次世界大戦後の再建は、中古船の買船と新造船の建造により開始された。前者は政府保証のもとで米国の戦標船を購入することとドイツからの賠償とによって進められた。ところが、米国の戦標船の払い下げが

---

(15) ノルウェー海運が自由主義政策を掲げ定期船同盟コード憲章、バルクトレードシェアリングに反対するのは尤もなことである。歴史上、ノルウェー海運はイギリスの航海条例によってその発展を阻害されたのである。K. Petersen [18]参照。

(16) 優遇であるかどうかは立場により意見が分かれよう。便宜置籍国、香港、ギリシャ等との比較では優遇されているとはいえないが、日本との比較ではそのようにいえるのではないか。一般にはノルウェーの海運に対する税制は他の国内産業と何等変わりが無いといわれるものの、実質的には色々な措置により優遇されているともいわれる。加地[15]参照。

(17) 日本船主協会[37]、1975、12参照。なお、便宜置籍化されてもその運航利益はノルウェーの課税対象となっている。また、政府の政策はノルウェー人の所有する船舶にはノルウェー国旗を掲げ、ノルウェー船員を乗船させるようにという基本姿勢を崩してはいない。しかし、この転換は重要であり、ノルウェー海運の置かれた状況がどのようなものであるかを推測出来る。

(18) 海事産業研究所[32] pp. 329-334 参照。



世界的に大量におこなわれた為、海運市場は激しい過渡競争をきたした。ノルウェー船主はこのような状況に於いて中古船では競争に打ち勝つことが出来ないと判断し、新造船の建造に踏み出した。この建造資金には戦時中の資本蓄積と戦時補償とが頭金として充てられた。船主の旺盛な建造意欲はノルウェーの外貨事情を困難な状況に陥れた為、政府は外貨割当制度を創設するとともに、1948年末から2年間海外からの船舶輸入を禁じた。この間、ギリシャ船主は英米大手石油会社と手を組んで急速に成長していったのである。しかし、このような反自由化政策は、朝鮮戦争の勃発による世界的な船腹不足が生じたことを契機に、徐々に緩和されていった。それに伴い海外発注が盛んに行なわれた。このための資金は外国銀行に依存していた。<sup>(19)</sup>すなわち、1950年にはイギリスのバークレーズ銀行とノルウェーのハンスプロス銀行との間に500万ポンドの造船融資が取り決められ、また1951年には、スウェーデンとの間に造船融資が締結された。更に1954年には、国際復興開発銀行から2500万ドルの借款を受けることに成功した。この一部は米国市中銀行であるアメリカ銀行が151万2千ドル、フィラデルフィア・ナショナル銀行が50万4千ドル肩代わりするものであり、これによってノルウェー船隊の4分の1を増大させる計画が可能となったのである。したがって、1945年から1954年までの10年間にノルウェー海運は、外国より384.3万総トンの新造船と140.5万総トンの中古船とを購入し、国内造船所より70.8万総トンの新造船を受け取り、合計595.6万総トンの船腹増強を実現するとともに、一方では同期間に160.6万総トンの低性能船を海外に売却処分した。<sup>(20)</sup>

戦後復興期を終えた世界経済は、エネルギー革命による石油業の発展、ならびに鉄鋼業を中心とした重化学工業の進展、それに伴う産業構造の高度化と大規模化といった形で成長することになり、その過程で海上荷動量は着実に増大

(19) 大阪商船三井船舶(38), 1953-10, No 23, 1954-6 およびNo 40, 1955-11参照。

(20) 海事産業研究所(32) p.334 参照。

するとともに新造船需要が高まった。特に、石油荷動量の伸びとそれに対応したタンカーの大型化が著しく、他方鉄鉱石、石炭輸送のバルクキャリアの成長も目覚ましいものがあった。このように新たな世界の海運市場構造が形成されていく過程に於いて、ノルウェー船主は積極的にこれに対処していったのである。

戦後のノルウェー海運の発展については色々の要因が考えられる。そのひとつとして大型新造船による長期用船主義が挙げられる。これは既に第一次世界大戦後に出現したタンカーについて経験されたものであって、石油メジャーとのあいだに締結された用船契約をもとに、船主が新造船を建造し、それをメジャーに貸船として用船に出すといった経営戦略である。これが戦後にも採用された。その際、船舶は市場の船舶よりも常に大型船が選好され、国際競争力をつけることが指向された。というのもノルウェー船員の賃金は国際的にみても相当高いために、この側面からも大型化によるコスト低下が要求されたのである。大型化は大型化を呼ぶ。競争力を確保し続けるには不経済化した既存船舶は不必要となり、売船の対象となる<sup>(22)</sup>。そして、この売船による資金は新造船建造の重要な資金源でもある。したがってノルウェー船舶の船令は他の海運国の船舶と比較して若い。

また、国際競争に勝ち残るために採られた別の戦略は、その所有船舶の多様性を見れば明らかであるが、専用船化である。専用船化はタンカー、バルクキャリア、兼用船などの高能率船のみならず、いわゆる製品差別化を可能とするような特殊専用船、例えばLPG、LNGタンカー、自動車専用船、木材専用船等に見られる<sup>(23)</sup>。この戦略は海運経営に長けているノルウェー海運の特徴でも

(21) Leif Norgard [19] English Summary 参照。

(22) 買船活動の積極さが1960年代末にはノルウェー船舶数の減少をもたらした。この船舶を購入するのは主にギリシャ船主であった。山岸[27]参照。

(23) このことは現在のLloyd's 船腹量統計の船種別構成を見れば明らかである。差別化は船種、船型、荷役装置といった点に関して採られるとともに、バルクコンソー

あって、香港、ギリシャ海運には見いだせない特質である。

最も重要なノルウェー海運の特異性は、上記の長期用船によるリスクの少ない経営と同時に、短期の用船市場あるいはスポット市場でも運航するといった企業家精神に富む経営をミックスさせた点にある。<sup>(24)</sup>これは安定的な収入確保を最優先させた香港船主とは非常に異なるものである。その背景には海洋民族として海運業に歴史的に係わり続けたノルウェー船主のユニークさが伺い知れる。このミックスには市況変動に対する臨機応変の対応が求められるのだが、長期用船による安定経営には新造船か既存船かが投入され、短期市場での市況に対応した経営には既存船が採用されたと予想される。その理由は次のように考えることが出来る。長期用船契約が保証されているならば、既存船は勿論、新造船も建造資金調達ができるから、ともに運航可能である。しかし、新造船をスポット運航しようとする場合には長期用船保証もないし、したがって建造資金も調達が容易ではない。ここで売船、償却引当金による資金調達方法が考えられるが、売船と新造船とが同じ船型であれば未だしも、通常、売船船型より新造船船型の方が大きいから、それだけでは資金調達が困難である。したがって、自己資本が相当あってリスクに耐え得る体力を持つ船主でないかぎり新造船のスポット運航といった戦略は採り得ず、そうでない殆どの船主は、建造時には用船契約を取り付けて何年か運航し、その船舶の用船切れの際にスポット運航

---

シラムを組みカーゴの確保を図っている。

(24) マーケットの状況によりスポットと中・長期用船とを組み合わせる比率が変化している。特にタンカーについて顕著である。いま、これを色々な資料から拾ってみると、1957年前半にはタンカーの4/5、ドライの1/2が1年以上の長期用船のもとで運営されていた。これが1962年年初にはタンカーの2/3、ドライの1/2が、1968年にはタンカー、ドライ全体の57%、1971年には全体の80%、1973年ではタンカーの75%、ドライの1/2が長期用船されていた。タンカーについて見ると、マーケットが良好な時期には長期用船の比率が低下し、スポット運航の割合が上昇している。データの制約のために確固たることはいえないものの、一般にいわれているようなミックスが表われているように思える。海事産業研究所[32]、大阪商船三井船舶[38]、日本船主協会[37]等参照。

が選択されると考えられるのである。もちろん、ヒルマー・レクステンのように純然たるスポット経営を行なう船主も考えられるが、そのような船主は少ないと思われる。<sup>(25)</sup>

ノルウェー海運と香港、ギリシャ海運とを比較するとき顕著な差異がある。すなわち、便宜置籍船を利用しているか否かである。競争力を維持するために便宜置籍船主義が多くの海運国で採られて来たが、ノルウェー政府は海運業にそれを禁じていた。これは同国の国民経済に於ける海運業の位置付けからして当然の帰結であるといえる。したがって、税制上の優遇措置にも拘らずこの面では不利であった。このようなデメリットからノルウェー海運の経営戦略がその他の海運業とは異なったものとならざるを得なかったと考えられよう。

### Ⅲ ギリシャ海運の特異性

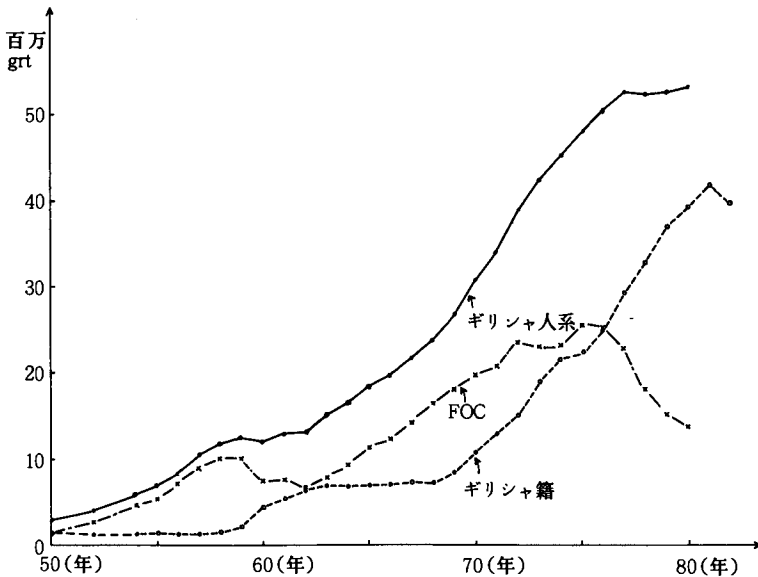
ギリシャは伝統的に海運国家である。国土の80%が不毛な岩山であって、山間の狭小な農地は強風と冬期の寒気のために開発の可能性は殆ど見られず、僅かにオリーブとブドウの栽培が行なわれているにすぎない。したがって、ギリシャ人が少年の頃から夢見る職業は船乗りになることであったといわれる。<sup>(26)</sup>このようなギリシャの産業構造からすれば、国際収支が慢性的赤字であるのも止むを得ないといえる。そこで国家が海運業に何を望むかははっきりしている。外貨の獲得である。ノルウェー海運と同様三国間貿易で活躍するギリシャ海運は、自由主義政策が基本となっている。しかし、戦後のギリシャ海運は戦前とは全く異なる便宜置籍船が大半を占めることとなった為、政府は外貨獲得を目的にこれを本国に誘致させようと諸政策を講じた。つまり、戦後のギリシャの

---

(25) タンカーのスポット経営により60年代後半突如として出現したレクステンが70年代のブームにより破産し、姿を消したことは象徴的である。純然たる意味での企業家精神に富む行動にはこのような結果が伴うのは当然でもあろう。

(26) 海事産業研究所(32) pp.369-372 参照。

## ギリシャ海運の成長



海運政策はギリシャを便宜置籍国化することであったといえる。

戦後のギリシャ海運（ギリシャ籍船と便宜置籍船）の成長過程をその船腹量によって概観してみよう（図参照）。ギリシャ海運の成長過程は、大きく3つの期間に区分できる。第1期は戦後から1968年までの便宜置籍船を中心に増大した時期である。この時期は更に3つの期間に分けることが出来る。つまり、便宜置籍船のみが増加し、ギリシャ籍船が横這いであった1958年までの期間、便宜置籍船からギリシャ籍船への転換が現われた1962年までの期間、そして、再び便宜置籍船が増大し、ギリシャ籍船が横這いであった1968年までの期間、これである。第2期は1975年までのギリシャ籍船の増加が便宜置籍船の増加を上回る時期である。そして、第3期は1976年以降の便宜置籍船の減少、ギリシャ籍船の増大が出現した時期である。以上をまとめると次の5つの期間に区分できる。すなわち、

- (1) 1945-1958年：便宜置籍船の増大期

- (2) 1959-1962年：便宜置籍船の減少，ギリシャ籍船の増大期
- (3) 1963-1968年：便宜置籍船の増大，ギリシャ籍船の停滞期
- (4) 1969-1975年：便宜置籍船，ギリシャ籍船の増大期
- (5) 1976年- ：便宜置籍船の減少，ギリシャ籍船の増大期

これである。このような便宜置籍船とギリシャ籍船の成長の変遷にはギリシャ政府の採った政策が大きく影響している。以下では各期間ごとの特徴を見ていくことにしよう。

第1期は戦後復興過程である。大戦により激減したギリシャ海運は、残った船舶の殆どが20年以上の古船であり、その規模は70万総トン程度であった。このギリシャ海運の再建は、米国からのリバテーター船とT2タンカーの購入を以て始められたが、このような方法には限界があった。それはギリシャの国家そのものに対する不信に起因するものであった。このために、ギリシャ籍船の増加は50年代には僅かであって、船腹量の増加は殆ど便宜置籍船に依存していた。

ギリシャ海運が便宜置籍船へ傾いたのにはふたつの理由が挙げられる。<sup>(27)</sup> ひとつはギリシャ国家の不安定さによるものであり、もうひとつは便宜置籍船がもつメリットである。前者に関して言えば、内乱による国家の不安な前途、ギリシャ船上での反乱等諸種の要因の為に、外国の大きな金融機関がギリシャ籍船舶の買入や建造に対して融資の便宜を与えることを渋ったり、抵当権の目的になっている船舶のギリシャ籍への移籍を好まず、したがって船主は、その安全を確保するために外国籍にその船を移さざるをえなくされたといった背景があった。また、ギリシャは戦前と較べて税が高くなっており、この面からも便宜置籍船化を促進させたといえる。後者の要因については述べるまでもないことである。低税制が最も大きい誘因であろう。ギリシャの場合船員費が高いといったことではなかった。

このような理由の為に、1950年から58年までの船腹量は、ギリシャ籍船は殆

(27) 大阪商船三井船舶(38) No. 27, 1954-10, No. 86, 1959-9 参照。

ど増えず、便宜置籍船のみが約3倍にも拡大した。便宜置籍船政策は新造船のタンカー、中古船の乾貨物船についても採られたのである。したがってギリシャ系船主の船腹量が占める世界船腹シェアは、58年には10%を上回るまでに至った。いかなる理由で便宜置籍船主義が採用されたにしても、その効果は非常に大きいものであった。そして、この新しい経営方法を取り入れた企業家精神は注目されてよいであろう。

第2期は便宜置籍船からギリシャ籍船への転換が行なわれ、ギリシャ船の増加傾向は停止していた。外国籍からギリシャ籍への転換理由は不明な点が多い。一般にいわれるところでは、ひとつは、<sup>(28)</sup>国際運輸労連(ITWF)による便宜置籍船排斥運動、英国及びその他の海運国による便宜置籍船に対する非難等であり、ふたつは、ギリシャ政府によるギリシャ置籍奨励策が持つところの経済的メリットである。後者に関していえば、1953年の外国資本投資保護法並びに1953年の税制優遇措置の拡大である。更に1958年には、ギリシャ籍船が融資を受け易くするために、国際慣習および英国海運法に倣ってCorde of Private Maritime Lawが制定されると共に、優先担保に関して外国の抵当権者にその権利と資格を、またギリシャ政府による大幅な保証を規定する法令が<sup>(29)</sup>発効した。これらの要因がどの程度の効果をもたらしたかは判断し難い。ただ、ギリシャ政府の採った税制上の優遇措置は、ギリシャ海運の成長には余り寄与しなかったといえる。

この期間はスエズブーム後の不況期であり、世界的に船腹過剰にどの船主も悩まされた時期である。ギリシャ系船主といえどもその例に洩れず大量の係船を抱え、結果的には実現しなかったが共同係船プールといった不況対策に乗り出した。係船率の高さはギリシャ系船主の係船点運賃が高い、言い換えると古船が多かったことになる。このような状況に於いて、ギリシャ系船主の占める

(28) 大阪商船三井船舶(38) No 86, 1959-9。

(29) 大阪商船三井船舶(38) No 86, 1959-9, No 97, 1960-8, No 102, 1961-1 参照。

世界船腹シェアは低下していることは、逆に言えば彼らがブーム時に発注した船腹が相対的に少なかったことを示している。<sup>(30)</sup> ここにも彼らの投資活動の一面を見ることが出来るであろう。

第3期の特徴は、前期のギリシャ籍への転換が完全に停止してしまい、ギリシャ籍船が全くといっていい程増えず、便宜置籍船のみが増大したことにある。それにも拘らず世界に占める船腹量シェアが12.3%まで上昇した。船腹増加は新造船のタンカー、バルクキャリア、それと貨物船、タンカーの中古船であつた。<sup>(31)</sup> 便宜置籍船の著しい増大は、ギリシャ政府の誘致政策が効果的でなかったことを示している。この間にも色々と政策が改善されたにもかかわらず、一向にギリシャ籍船は増えなかった。ギリシャ籍より便宜置籍の方が数段メリットが大きかったからだと考えられる。

これまで採られて来たギリシャ政府による便宜置籍船の本国への置籍転換政策は悉く失敗に帰したといえる。新政権の誕生と同時に新しい海運政策が打ち出された。それが1967年の法律第89号であり、1968年の法律第378,465号である。<sup>(32)</sup> これらの法律による効果が現われ、便宜置籍船増加の鈍化、ギリシャ籍船の急増が進展する第4期が次に来る。

そして更に、1975年の法律第27,29号<sup>(33)</sup>により一段と誘致のための優遇措置が強化され、ギリシャ籍船の増加が加速され、便宜置籍船が減少に転じる第5期

---

(30) このことからギリシャ船主がスポット経営を行なわないことにはならない。スエズブーム後の不況期には大量の係船を抱えて苦労したのである。その解決策が共同係船プール案であつた。

(31) この時期のギリシャ船主の中古船の買船活動については国領<sup>(31)</sup>が詳しい。その量を単純に合計すると300万D/Wである。

(32) この詳しい内容については海事産業研究所<sup>(32)</sup> pp.378-391 参照。

(33) 1975年の税制は、(1)ギリシャ籍船に対する海運税(Shipping Tax)、(2)海運税の減免措置、(3)ギリシャ資本の保有による外国籍船に対する特別課徴金、(4)ギリシャで設立された外国資本の保有による海運会社の免税措置、(5)その他海運業に対する優遇税制等の内容から成るものである。日本郵船<sup>(29)</sup>参照。



が出現することとなった。この期に於いてギリシャが便宜置籍国に変質したと言えよう。

上述してきたところから明らかなように、ギリシャの海運政策は根本的には便宜置籍船を本国へ置籍させるためのものであり、ギリシャの便宜置籍国化であったことがわかる。また、海運政策によりギリシャ海運が成長したとは言い難いことを意味しているであろう。つまり、国家による介入は本国への転籍を容易ならしめたかもしれないが、ギリシャ海運を発展させたとは言えない。そこで問題は発展を可能ならしめたのは何かである。われわれは企業家こそが賞賛を受けるべきであると考えている。

ギリシャ海運の特徴は、便宜置籍船制度の活用のもとでの中古船主義にあると一般に言われる。このことは一面では正しいものの、ギリシャ海運の全体像を物語るものではない。ギリシャ船主には二通りのタイプがあり、上記の説明は一タイプにのみ該当するが、他方の船主については正しくないのである。ここで二通りのタイプとは、第一次世界大戦後ギリシャ海運を急成長させたいいわゆる中古船主義と第二次世界大戦後の大型・新造船による長期用船主義とである。前者は通常スポット市場で中古船を運航させるのに対し、後者はいわゆるリスク回避のために長期用船市場で運営する。ギリシャ船主はこれらふたつの経営戦略のどちらかか、あるいはそれらをミックスさせるかにより企業経営を行ってきた点に、その特異性があるといえよう。

主要大手のギリシャ船主の保有船腹<sup>(34)</sup>を見ると、タンカーとバルクキャリアを中心に活動する大船主は、タンカーが大型新造船と中型中古船とのミックスであるのに対し、バルクキャリアがやや中古のハンディータイプである。またギリシャ船主は兼用船の保有が多く、それらは船型が10万D/W以上の船は若く、10万D/W以下の船は古い。一般貨物船、バルクキャリアに偏る中堅船主は、貨物船は中古小型船、バルクキャリアは中古のパナマクス以下の船型が中心と

(34) 日本郵船(29)参照。

なっている。

このような船舶の運営方法には様々な形態が採られている。<sup>(35)</sup> 大型新造のタンカーは長期契約に基づき運航されている。このことはギリシャ系船舶の係船状<sup>(36)</sup>況から判断していえる。中型中古のタンカーは、米国系石油メジャーとの関係を背景に、カリブ海域を中心に運航されている。これには必ずしも長期契約が締結されているとは考えられない。というのは、75/76年当時の係船量の6-7割までがこれらの船型の船で占められていたからである。しかし、仮にスポット運航されていたとしても、中古船による競争力をある程度保持していたと考えられる。他方、バルクキャリアの経営にはタンカーのような大型船による長期用船は見られない。これは世界的にみてドライバルクカーゴの荷主が日本に限定され、この面でのコネクションが得られなかった為と考えられる。また、配船航路は欧州向けが大半であるから、大型船は不必要である。それ故、中古船のハンディーあるいはパナマックス型が選好されたのであろう。一般貨物船はコンテナ船の出現のために極めて厳しい状況下にあるが、その運航は独特のものがある。一般貨物船の保有量は世界一であり、船型が殆ど1万D/W以下の中古船である。典型的なロンドングreekの中古船主義がここに見られる。その就航航路は大西洋域が中心であり、最も多く配船しているのは西アフリカ航路である。

長期用船主義の経営戦略については香港、ノルウェー海運について述べたとおりである。そこで、ここでは中古船主義について考えてみよう。

中古船主義は、船舶を用船に出すにしろ自社運航するにしろ、間接船費の安いことが競争力の源泉となっている点に特徴がある。しかし、直接船費は船員費を別にすれば、修繕費、船体保険料が高くつく為、係船点運賃が高くなり、係船され易くなる。船員の解雇が簡単に行なえとすればさらに係船が容易で

(35) Lloyd's Shipping Economist, 1980, 9 参照。

(36) 森久保(23)参照。

ある。この場合、間接船費が低いことから、係船船舶の赤字は係船されずに運航される船舶の赤字より少なくてすむ。つまり、赤字幅は運賃と総費用の差であるから、係船点運賃の低い運航可能な船舶の赤字は、係船点運賃が高いため運航しえない総費用の安い船舶の赤字より大きいことはいくらでもある。とはいっても係船期間が長期に及ぶ場合には資本の回収は容易ではない。したがってこの間の赤字に耐え得る財務体質が強くなければならない。もし、自己資本でないとすれば破産の憂き目に会うことになるからである。しかし、ギリシャ船主に有利であったことは、60年代の海運市場は前半こそ係船を余儀なくされる状況であったが、後半から70年代の前半に至る10年足らずの期間はほぼ完全雇用の状態であったことである。<sup>(37)</sup> 大型のタンカーやバルクキャリアの出現のために市況はそれほど高騰することはなかったけれど、この時期にはギリシャの中古船であっても運航の機会を見出すことが出来た。そして、何度かの市況の上昇があった。この機会に中古船であっても利益を獲得しえたと考えられる。ギリシャ船主の中古船購入には当然このような経済計算があったと考えられる。また、彼らが中古船を購入する時期は比較的マーケットが低い時である。このことは中古船のキャピタルロスが余りなく、キャピタルゲインとなっていることを意味する。

#### おわりに

これまで、香港、ノルウェー、ギリシャ海運について国民経済、海運政策および経営戦略といった観点からみてきた。それぞれの海運業の発展に及ぼす海運政策の影響は、ある意味では少なかったといえるのではないか。香港には海運政策はないといってよい。ギリシャの海運政策は便宜置籍船を本国に誘致させる性格のものではあるが、その成長に寄与したとは到底考えられない。ノルウェー海運の間接助成としての税制上の優遇措置の効果は判定し難い。しかし

(37) 海事産業研究所(43)参照。

その他海運国も多かれ少なかれそのような措置を採ったし、日本のように直接助成としての利子補給制度と計画造船制度により他の国よりも優遇されていた国も多かったのである。このようなことから判断すれば、ノルウェーの海運政策がその成長を助けたにしても、その影響は相対的にはなかったに等しいといえるのではないか。

また、経営戦略といった視点からこれらの海運業をみたとき、明らかな相違がある。長期用船主義により拡大したのが香港船主である。ノルウェー船主は長期用船主義をとりながらもスポット運航とのミックスに特徴があり、また、いわゆる製品の差別化による成長機会を求める戦略を採っていた。ギリシャ船主は一方では長期用船主義をとり、他方では中古船主義をとる戦略に特徴があった。一様に長期用船主義をとった点ではこれらの海運業は同じではあるが、便宜籍船主義であるかどうかについてノルウェー船主は他の船主とは違出し、さらにそのなかでも、単なる船主業に止った香港船主とオペレーションを含む海運業活動を営んだギリシャ船主とは明らかに区別されねばならない。このような経営戦略の相違がどのような理由に基づき生まれたかは本論で述べたとおりである。これを結論的に言えば、それぞれの国家あるいは経済が持つところの制約を越えたところで、個々の船主が企業家精神を発揮した行動結果である、といえよう。ただこの戦略上の差異が海運業の成長あるいは経営成果からみてどれ程違った結果をもたらしたかを判定することは非常に困難である。そうだとすると、驚くべき発展はこのような戦略に負うところが大きであったといえよう。

#### 参 考 文 献

##### 香港海運

- [1] 桜町大三 「遅しきかな香港オーナー」『海運』, 昭39.10.
- [2] 原宿之介 「外国新興船主の経営及び収益」『海運』, 昭40.2.

- [3] 松本一郎 「香港船主情報」『海運』, 昭44. 9。
- [4] 上田寛三 「香港船主の現状」『海運』, 昭39. 2。
- [5] 大阪商船三井船舶・調査部 『香港船主の動向について』, 昭55. 11。
- [6] 日本郵船・調査部 『香港船主の動向』, 昭56。
- [7] G. A. Lobo, *Hong Kong Shipping: The Inside Story*, Lloyd's of London Press, Ltd., 1981.
- [8] 下條哲司, 吉田茂 「「香港」の将来」『海事交通研究』第23集, 1984年。
- ノルウェー海運
- [9] 伊藤重治郎 「欧州戦後のノルウェイ海運」『海運』, 昭8. 1。
- [10] 川奈部浩介 「ノルウェー海運の特異性」『海運』, 昭13. 1。
- [11] 前田義信 「ノルウェー商船隊の構成に就て」『海運』, 昭26. 6-8。
- [12] 佐々木誠治 「ノルウェー海運業史要」『海運』, 昭32. 9-11。
- [13] 佐々木誠治 「ノルウェー主要船主の船腹構成」『海運』, 昭39. 5。
- [14] 加地照義 「ノルウェーの産業構成と海運」『海運』, 昭39. 6。
- [15] 加地照義 「ノルウェー海運業の性格と税制」『海事産業研究所報』No 1, 1967. 7。
- [16] 梅田 忍 「ノルウェー船主の経営」『海事産業研究所報』No 68, 1972.2。
- [17] 栗田英二 「ベルゲン船主物語—自立性ある真の SHIPPING・ピープラー—」『海事プレス』Vol. 3, 1982。
- [18] K. Petersen, *The Saga of Norwegian Shipping*, DREYERS FORLAG, OSLO, 1955.
- [19] Leif Norgard '*Tankfartens etablerings og introduksjonsperiode inorsk skipsfart 1912-1913 og 1927-1930*', INSTITUTE FOR SHIPPING RESEARCH, Bergen, 1961.
- ギリシャ海運
- [20] 原宿之助 「ギリシャ系船主集団」『海運』, 昭39. 2。

- [21] 秋田正夫 「ギリシャ海運について」『海運』，昭40. 2。
- [22] 日本貿易振興会 「ギリシャ海運・造船事情と輸出船の現状」『海運』，昭44. 8。
- [23] 森久保博 「ギリシャ海運の近況」『海事産業研究所報』No 143，1978. 5。
- [24] J. P. Lecatsas 「ギリシャ海運の現状」『海事産業研究所報』No 52，1970. 10。
- [25] 絹山広海 「天下の悪法・LAW89-ギリシャ船主の実状-長年滞在所感-」『海外海事研究』No 79，1982. 12。
- [26] 絹山広海 「ギリシャ船主の群像-1975年以降のピレウス船主達-」『海外海事研究』No 82，1983. 7。
- [27] 山岸 寛 「ギリシャ籍船の増加と当面の諸問題」『海外海事研究』No 73，1981。
- [28] 大阪商船三井船舶・調査部 「ギリシャ海運の動向-E E Cへの加入とその影響など-」『海運』，昭56. 3。
- [29] 日本郵船 『ギリシャ海運と経済・貿易について』1981年4月。
- [30] Andreas G. Lemos *The Greeks and Sea*, Athens Academy Award, 1970.
- [31] 国領英雄 「船舶売買市場の分析」『海運経済研究』第13号，1979年。

#### 共通文献

- [32] 海事産業研究所 『諸外国における戦後海運助成史』昭47. 5。
- [33] ベルリン景気研究所 『海運に於ける競争』佐波宣平訳，(財)辰馬海事記念財団，昭19. 5。
- [34] 佐波宣平 『海運理論体系』有斐閣，昭24. 1。
- [35] S. G. スターミー 『英国海運と国際競争』地田知平訳，東洋経済新報社，昭40. 8。
- [36] 海事産業研究所 「外国海事情報」。
- [37] 日本船主協会 「船協月報」。
- [38] 大阪商船三井船舶 「海運調査月報」。
- [39] Norwegian Shipping News.
- [40] International Fairplay.

[41] Seatrade.

[42] Lloyd's Shipping Economist.

[43] 海事産業研究所 「戦後海運市況22年史」 『海事産業研究所報』 No. 109, 1975.7。

# ITFによる便宜置籍船乗組員の組織化

山 本 泰 督

## 問題の所在

多国籍企業の活動が拡大するにつれて、労働組合の側でも組合員の雇用・賃金、労働条件の改善を図るために、多国籍企業にたいして新しい取り組みを要求されるに至った。異った国の労働組合の間での相互の情報交換から、特定の多国籍企業にたいする数カ国の労働組合の連携した形での団体交渉、あるいは多国籍企業が労務費の低下を求めての工場の閉鎖、他国への移転を計画した場合での関係する諸国の労働組合間の共同戦線の展開など、多国籍企業の活動にたいする労働組合の対応の方法やその拡がりはきわめて多様なものがありうる。そして、そのいずれもが国境を超えた労働組合間に連帯が維持され、かつ諸組合の合同した、ないしは相互に提携した交渉戦略の選定、実施を必要としているのである。

しかし多国籍企業の活動範囲が拡大してきているにも拘わらず、労働組合側における現実的な対応には、かなりの遅れがあるといつてよい。ノースラップ (H. R. Northrup) およびローワン (R. L. Rowan) は、国境をこえた多国籍団体交渉について詳細な実態調査をおこなったが、<sup>(1)</sup> その調査結果によれば、労働組合が多国籍企業と国境をこえた多国籍団体交渉をおこなっている例は、ほとんどなく、北米のようにアメリカおよびカナダを支部とした労働組合があり、しかも両地域において同一会社が交渉相手となっている場合ですら、その交渉

---

(1) H. R. Northrup and R. L. Rowan, *Multinational Collective Bargaining Attempts; The Record, the Cases, and the Prospects*, 1979.



が国際的であることは極めて稀れである。さらに加えて労使間で定期的に多国籍協議をおこなっている事例も少数に止まっている。

このノースラップたちの調査結果は、多国籍企業との国境をこえた団体交渉の成果を誇示したレビンソンらの労働組合の主張とは、大きく喰い違っている<sup>(2)</sup>のであるが、ノースラップが聞き取りや関連文書等について実態調査をおこなった結果では、労働組合の主張は事実によって裏付けうるものではなく、むしろ対外的な広報効果を意図したものであった<sup>(3)</sup>としている。このようにノースラップは労働組合による多国籍的団体交渉の試みについては、ほとんど見るべき成果がなかったと考えているのであるが、かれはその少数の例外のひとつとして国際運輸労連（International Transport Workers Federation, ITF）が、便宜置籍船の乗組員を組織化し、個々の船会社ないし船主団体と労働協約を締結してきていることを挙げている。

なぜ ITF の場合には、他の諸産業の労働組合が意図しながらも、その実現に成功していない多国籍交渉および協約締結に成功したのだろうか。

ITF 加盟組合のなかには、アメリカ、日本や欧州諸国などの先進国海員組合とともに、アジア諸国の途上国海員組合が含まれている。このように加盟組合間で賃金、労働条件が相違しているとき、ITF が統一的な便宜置籍船の対策を打出すことは必ずしも容易でないはずである。たとえば途上国船員が便宜置籍船に乗組んでいる場合、便宜置籍船のボイコット運動は、途上国海員組合にとって自国船員の雇用機会の喪失を意味する。また便宜置籍船乗組員の組織化に当って、協約賃金をどの水準に設定するかは、賃金水準の相違する各国の組合にとって、自国組合員の雇用、労働条件への影響の多寡に関係するだけ、組合間の合意を得るのに困難があると予想される。このように加盟組合間で便

---

(2) C. Levinson, *International Trade Unionism*, 1972 (久野木行美・中谷滋訳『多国籍企業と労働運動』1974)。

(3) Northrup et al., *op. cit.*, pp. 533-4. esp. p. 534. note 5.

便宜置籍船の組織化をめぐって利害の対立がある状況下で、ITF はどのようにして、便宜置籍船の組織化に従事し、労働協約を締結することができたのか。この疑問に答えることが、ここでの課題である。

上に示した課題に答えるためには、ITF の便宜置籍船の組織活動の推移を辿ることと同時に、ITF の組織対策についての加盟組合による審議状況が明らかにされる必要がある。幸いにも、1970年代以降については、全日本海員組合の木畑公一氏が、ITF 公正慣行委員会（便宜置籍船対策の決定機関）での審議状況報告を、一連の著作や機関誌『海員』に発表している<sup>(4)</sup>。そこで、1970年代からの公正慣行委員会の討議については木畑氏の労作に拠ることとし、それ以前の時期については、ITF の便宜置籍船対策の変化と関連して、加盟組合の対応を探ることによって問題への接近を図ることにする。

### I 初期の便宜置籍船にたいする組織活動

ITF の便宜置籍船乗組員の組織化は1950年以降のことである。ITF 船員部会は1950年4月に、パナマ籍の標準以下の船舶（substandard ships）へのボイコットの即時実施とともに、関係船員の組織化を決定し、同年7月に開催されたITF 大会は船員部会の決定を支持することを決議した。この決定に基づいて、ITF は従来の産業別部会に加えて、便宜置籍船の乗組員の組織化のために、新たに（ITF）特別船員部を設置した。これは便宜置籍船の乗組員のうちには、ITF に加盟した海員組合が存在していない国の国籍を持つ船員、たとえばスペイン、ポルトガルやアジア、アフリカ、ラテン・アメリカの特定の諸国が含まれていること、また便宜置籍船の乗組員が数カ国からの出身者で構成されている場合には、かりに乗組員の出身国にITF 加盟の海員組合が存在しているにしても、関係する国の海員組合が全乗組員の組織化を図るに当っ

---

(4) 木畑公一『便宜置籍船』1975年、『マルシップと便宜置籍船』1977年、『アジア船員と便宜置籍船』1982年。

て困難があるところから、ITF 特別船員部が設定されたものである。また便宜置籍船との交渉で要求する乗組員の賃金の最低基準は、英国海事協同会(National Maritime Board)の賃金率に社会保障の欠除を補償するための差額を加えたものと決定された<sup>(5)</sup>。なお1952年のITF大会では便宜置籍船の船主の資金支出により、社会保障に代るものとして、船員国際福利基金が設立された段階で乗組員賃金として英国海事協同会の賃金率に加えて差額を要求することを中止することが決定された<sup>(6)</sup>。

ITFは1954年の大会で、従来の(便宜置籍船)ボイコット委員会に代えて、ITF傘下の海員組合および港湾労働組合の諸代表で構成される常設の公正慣行委員会(Fair Practice Committee)の設立を決定した。同委員会はITFの便宜置籍対策を決定し特別船員部を管理する権限を与えられた。またITFは便宜置籍船乗組員に適用する協約賃金率の検討の必要上からと考えられるが、1955年にはデンマーク、フィンランド、ノルウェー、スウェーデンおよびドイツ等の北ヨーロッパ諸国の海員組合の協約の英文への翻訳と比較をおこなっている<sup>(7)</sup>。

このようにITFは1950年以降、特別船員部の設立および公正慣行委員会の設置にみるように、便宜置籍船乗組員の組織化の態勢を整備してきたのであるが、1958年のITFによる世界的規模でのボイコット運動の組織化まで、便宜置籍船のボイコットおよびそれを通じての乗組員の組織化は必ずしも活発ではなかった模様である。ネスによれば1952年10月から1957年5月までの期間に便宜置籍船のボイコットがおこなわれた件数は21件に止っており、またボイコットによって、対象船舶の全てが組織化されたわけでもなかった<sup>(8)</sup>。

(5) 木畑公一、『便宜置籍船』1975年、34～35ページ。

(6) 同上、なお船員国際福利基金は1959年以前に発足していることはあきらかであるが、具体的に何時から発足したのか、確認していない。

(7) Northrup, et al., op. cit., p. 478.

(8) E. D. Naess, *The Great Panlibhon Controversy*, 1972, p. 15.

しかし、その一方 ITF による便宜置籍船の組織化の動きが高まるとともに、便宜置籍船主のなかには ITF によるボイコットその他の紛争を回避するために自発的に ITF 特別船員部あるいは ITF 傘下の組合と労働協約を結ぶものがあった。たとえば『パンリブホン大論争』の著者であり、また米国必要置籍船委員会の初代委員長を勤めたネスは、自分の所有するパナマ籍船にイタリア人を雇用するに当って、イタリア海員組合（FILM-CISL）と労働協約を締結し、ITF によるボイコットの危険を回避している<sup>(9)</sup>。また、この時期の ITF 活動報告書は、一部の便宜置籍船主との間では、妨害行為やその予告に訴えるまでもなく、適切な労働協約の締結が可能であったし、これら船主は交渉過程において、適切な賃金、労働条件を実施するために労働協約を締結することを希望する意向を表明したと記載している<sup>(10)</sup>。

この時期において ITF が組織した便宜置籍船の隻数や締結された労働協約の種類別の数は不明であるが、この時期に締結された協約は、大別して、1. ITF 特別船員部と直接締結した労働協約、2. ITF 加盟連合が ITF に代って署名する ITF 監理協約（ITF Custody Agreements）の2種類に分れる。このいずれの協約においても協定された賃金および労働条件が英国海事協同会の協約に規定されたものを下廻ってはならない建前になっていた。いわば英国海事協同会の協約に代表される欧州船員の賃金、労働条件が、便宜置籍船乗組員の賃金、労働条件の最低基準として設定されたわけであって、その点に注目すれば便宜置籍船に乗組む船員の低い賃金、労働条件が、欧州の伝統的な海運諸国の船員たちの賃金や雇用に悪影響を与えることを防止しようとした協約内容とみることができる。

ただし、欧州の伝統的海運諸国のあいだでは各国海員組合の労働協約に規定

---

(9) E. D. Naess, op. cit., pp. 11-2., p. 49.

(10) ITF, *Reports 1954~1955 and Proceedings of Vienna Congress, 1956*, p. 79, cited by Northrup et al., *ibid.*

された船員の賃金、労働条件が比較的類似した水準、内容であるにしても、なお各国間で格差が存在することは避け難い。ITF が1955年に北ヨーロッパ諸国の海員組合の労働協約の比較を実施したのも、ITF 協約に定める最低賃金率を、英国海事協同会のそれに基かせることが妥当かどうかの論議が関係者の間であったことをうかがわせる。しかし、それにしても比較がおこなわれたのは、英国海事協同会協約とその他の北ヨーロッパ諸国の協約であって、そこで検討されたのは、あくまで欧州の伝統的海運国における海員組合の労働協約の内容を、どのようにITF 協約のなかに盛り込むかということであったはずである。欧州諸国の船員よりはるかに高い賃金を得ているアメリカ船員や、また逆にはるかに低い賃金、労働条件しか得ていない途上国船員と関連づけて便宜置籍船の乗組員の組織化を検討することは、この時期にはなかったのである。

## II 1958年のITFによる便宜置籍船ボイコット運動

1958年7月のITF大会は、ITF協約を締結していないすべての便宜置籍船にたいして全世界的規模でボイコット運動を実施することを決議し、公正慣行委員会にその実施細目の決定を委ねた。同年11月に開催された公正慣行委員会はボイコット期間を12月1日から4日までの4日間に設定した。

ボイコット運動は予定通り実施されたが、ITFに加盟するすべての海員組合や港湾労働組合がボイコットに参加したわけではなかった。ITFは約200隻がボイコットを受けたと発表したが、タイム誌によればその実数はそれより少く125隻がアメリカ、カナダで、約30隻が欧州その他の地域でボイコットを受けたとされている。<sup>(11)</sup>

世界的規模での実施が計画されたボイコット運動であったが、実施結果からみれば、ボイコット運動に参加しなかったか、あるいは小規模に止った地域が多かった。アジア、アフリカでは便宜置籍船のボイコット運動はまったく行わ

(11) Naess, *op. cit.*, p. 62.

れなかったし、欧州諸国においてもボイコット運動への参加は一樣ではなかった。イギリスではボイコットは活発におこなわれたが、便宜置籍船のボイコットが違法行為と判決が下された国や違法の疑いがある国では、ボイコットに全く参加しなかったか、あるいは早急に中止された。オランダ、ドイツ、ノルウェーがこのグループに属する。ボイコットが合法的であり積極的に参加したのは、スウェーデンであり、また他の地域ではオーストラリアであった。<sup>(12)</sup>

このボイコット運動は、その後における便宜置籍船の組織活動にいくつかの点で影響を与えた。ボイコット運動が非合法であるか、あるいはその他の経済的理由から便宜置籍船のボイコット運動に参加しない国が比較的多数にのぼるため、その後においては、同様の規模でのボイコット運動は組織されなかった。しかし、その反面、ボイコットが可能な港においては、そこへ入港する便宜置籍船に対して、ボイコットは便宜置籍船の排除に、あるいは乗組員の組織化にきわめて有効な手段であった。ITF がのちに世界の主要10港に便宜置籍船の点検員を置き、それをボイコットの脅威と結びつけて便宜置籍船の組織化を図ったのは、このような状況に対応するものであったと考えられる。

### Ⅲ アメリカ海員組合による便宜置籍船の組織活動とその挫折

1959年1月のITF 船員部会および港湾労働者部会の合同部会では、便宜置籍船の組織化、ITF 協約締結について新しい方式の採用を決定した。その新しい方式では、「かかる協約は、船舶運航の実質的管理権を有している国におけるITF 加盟組合によって締結されるべきであり、また必要な場合には公正慣行委員会を通じて特別船員部会がこれをおこなう」こととされた。1959年4月の公正慣行委員会は、この合同部会の決議に沿って、新しい対策を推進することとし、それとともに従来受容されていたITF 協約のすべてを終結させる

---

(12) Naess, *op. cit.*, pp. 81-4.

ことを声明した。<sup>(13)</sup>

この ITF の便宜置籍船組織方式の変更について、ノースラップは、便宜置籍船運航者の大部分はアメリカ人の所有する企業の子会社であることから、全米海員組合 (NMU) の組合長 J. カーラン (J. Curran) および国際船員組合 (SIU) 組合長 P. ホール (P. Hall) が、ともに1958年に公正慣行委員会のメンバーに指名され、かれらの影響が発揮されたためだと見做している。<sup>(14)</sup> ともあれ、この便宜置籍船の新しい組織方式は従来の組織方式とは大きく変化したものであった。従来の方式であれば、便宜置籍船の乗組員の全員ないし大部分が属している国籍の ITF 加盟組合によって、自国の協約賃金が — 英国海事協同会の協約賃金と類似した水準であれば — 適用されえたのであって、たとえば便宜置籍船に乗組むイタリア人船員については、イタリア海員組合が船主と労働協約を結んでいたのにたいし、新方式の下ではもしその便宜置籍船の実質的管理権がアメリカにあることが確定できた場合には、アメリカの海員組合がこのイタリア人乗組員の賃金・労働条件について交渉権を持つことになった。

全米海員組合と国際海員組合は、アメリカ人の所有する便宜置籍船の乗組員を、その船籍に拘わらず組織するために、協同して国際海上労働者組合 (International Maritime Workers' Union, IMWU) を1959年11月に設立した。IMWU による便宜置籍船の組織活動の消長については、ネスが詳細に記述しているが、<sup>(15)</sup> その主要な経過は、つぎの通りであった。

IMWU が結成されるとアメリカの便宜置籍船主の利益を代表する米国必要置籍船委員会は、全国労働関係局 (National Labor Relations Board, NLRB) が他国の国旗を掲げる船舶内の労務問題を規制する権限を有するか否かにつき検討を進めた。だが1961年2月全国労働関係局はアメリカ人が所有する外国籍

---

(13) Northrup et al., op. cit., p. 483.

(14) Northrup et al., op. cit., p. 484.

(15) Naess, op. cit., ch. 5 and ch. 6.

船舶で、定期的に米国港湾に出入し非居住外国人船員の乗組んでいる船舶にも同局の権限が及ぶと決定した。この決定によってIMWUはアメリカ人の所有する便宜置籍船の乗組員の組織化にたいする法的な支持を受けることが明らかになったわけであり、かつまた組織化のためのピケ行為にたいしても、裁判所が禁止命令を出す権限はないことになった。このようにして、アメリカの海員組合による便宜置籍船の組織化は順調に進行するようにみえた。

全米海員組合および国際海員組合は、それぞれ1961年5月の協約更改交渉において、各社の所有ないし運航する全船舶に協約を適用すること、あるいは所有外国船に協約を適用することを要求してストライキに入ったが、7月3日大統領の緊急争議禁止令によってストは中止され、結局組合の要求は容れられずに終わった。一方海員組合の組織活動は船主側の法廷斗争によって必ずしも円滑に進捗しなかった。そして全国労働関係局の権限をめぐる係争は最高裁判所に委ねられるに至った。最高裁は1963年2月18日の判決で、全国労働関係法の制定に当たって議会は同法の外国籍船への適用を意図したものではなく、したがって全国労働関係局の権限は外国籍船に及ばないし、かつまた裁判所はこの種の紛争に関して禁止命令を出すことにつき制約を受けることはないとの判断を示した。

上の最高裁の判決によってアメリカの海員組合および港湾労働組合は便宜置籍船のボイコットおよびそれを通じての乗組員の組織化を断念せざるを得ぬ状況下に置かれることになった。アメリカの海員組合が、アメリカ企業の実質的に所有している便宜置籍船を組織しようとする企ては、失敗に終わった。

#### IV 便宜置籍概念の拡大と先進国海員組合間の利害対立

1958年12月のITFによる便宜置籍船の全面的ボイコット運動、これに続いて、1959年からのアメリカ海員組合による便宜置籍船の積極的な組織活動の開始は、1960年のリベリヤ置籍船腹の例にみるように、一時的にせよ便宜置籍船



腹の減少ないし停滞を招き、それと同時にギリシャ船主の所有する便宜置籍船のギリシャへの移籍およびアメリカ資本が新造船を英国に置籍する現象を招いた。

このような状況に対応して、ITF 船員部会は1961年9月、「便宜国旗への登録とは、パンリブホン諸国に限定されるものではなく、同じ目的のためにおこなわれるいかなる国旗への登録にも適用される」と決議した。<sup>(16)</sup>この決議は、船主が船員費の低下を求めて、賃金、労働条件の低い国へ船舶を移置籍しようとする行動を制約したいという意図に基いておこなわれたことは疑いないが、しかし、この決議を具体的にこの種船舶に対する組織活動に適用した場合には、ITF に加盟している各国組合間の管轄権をめぐる紛争を惹起することは明白であった。

興味深いことには、この決議の採決された時期の直前にアメリカの国際船員組合（SIU）と英国海員組合（NUS）の間で紛争が生じていることである。1960年11月英国海員組合は国際船員組合のカナダ支部が同年夏の英国船員による山猫ストを支持・援助したとしてITF に告発した。英国海員組合の告発を受理したITF の委員会では、1961年4月国際海員組合の権利停止を決定している。<sup>(17)</sup>この事件の背景には、セントローレンス運河の開通後、五大湖で使用される船舶の米国籍およびカナダ籍から英国籍、バーミューダ籍への移籍が増大していたことがあり、国際船員組合では英国、バーミューダが便宜置籍国になりつつあるという見解をとっていた。この事件は、いわばITF の云う便宜置籍船となった英国籍船の管理権をめぐる紛争であった。それだけに、1961年9月にITF 船員部会が便宜置籍船の概念を拡大した決議をおこなっていることには、奇異の感がある。この決議がどのようなメンバーによって討議され採択されたものか、その間の事情は不明であるが、参加メンバーにとっては英米2

(16) Northrup, op. cit. p. 485.

(17) Naess, op. cit. pp. 86-7.

組合間の紛争は周知の事実であるし、また決議が拡大した概念での便宜置籍船に対するボイコットないし組織方針に触れないことからすれば、この決議は、低船員費を求めて便宜置籍国以外の諸国に移置籍しようとする船主への警告に過ぎなかったとみるべきであろうか。少くとも、拡大した便宜置籍概念に沿って、関係する2国の海員組合間で、移置籍船舶の問題について協同した事実や、またITF 特別船員部会がこの種船舶についてのボイコットや組織活動をおこなった事実は知られていない。

1963年1月の公正慣行委員会は、ボイコット運動の再開を主要議題として開催され、会議終了後報道機関向け声明発表では、「ITF協約の締結されていない便宜置籍船をボイコットするという方針を断固たる決意をもって継承し、ITF加盟組合は便宜置籍船に乗組む船員の賃金労働条件が適正であることを確認する努力を続け、これら全船舶を実質的に管理している旗国に追い戻す目的にむかって活動を続けることを決定した」と発表した<sup>(18)</sup>。

この1963年1月の公正慣行委員会の決議は、1959年1月の船員・港湾労働者合同部会の規定に沿って、それ以後、アメリカの海員組合が便宜置籍船の組織活動の中核的な役割を担うことになったものの、その組織活動が進展しない状況を背景として、その決議がおこなわれている。この決議が、便宜置籍船の組織化の目的として「これら船舶を実質的に管理している旗国に追い戻す」ことを掲げているのは、当時採用していた組織方針を再確認する意味合いを持っていると考えられるが、この決議が発表された2カ月後に、合衆国最高裁の判決によって、アメリカ海員組合の便宜置籍船の組織活動が事実上不可能となってしまっている。また、この決議にも拘わらず、便宜置籍船を組織化する活動は、<sup>(19)</sup>北歐諸国を除いては、ほとんどみられなかったもようである。その点からすれ

---

(18) Naess, op. cit., p. 111. Northrup, ibid.

(19) Naess, op. cit., p. 111-2., Northrup, op. cit., p. 489.

ば、この決議は、ITF やその加盟組合の実際的な活動指針となったわけではない。しかし、この決議が便宜置籍船を、その実質的に管理している旗国へ追い戻すことを目的として掲げたことは、それが便宜置籍船の組織活動のまさに「理念的な目標」であるだけに、その後の時期においても、それぞれの時期の公正慣行委員会の定めた活動方針やあるいは協約賃金の水準に対して、それに反対する国の海員組合からの批判の根拠として利用されることになる（後述参照）。

1965年11月にも公正慣行委員会は、便宜置籍船に対する政策を発表しているが、その内容は、公海の管理に関する「真正の連係」(genuine link)の原則の定義方法について早急に関係国政府ならびに適当な国際機関が作業を推進することを要請したことに加えて、これら船舶を前記原則を遵守する国に再登録させるため、またその乗組員の保護をはかり適当な協約を獲得するために、ボイコット計画、立法措置ならびに直接船主への働きかけを通じ、その運動を拡大する意図を表明したものであって、目新しい内容を織り込んだものではない。ただし、ネスによれば、この時の公正慣行委員会ではアルゼンチン港湾労組から便宜置籍船の全面的ボイコット計画が提案されていたのであるが、その提案が具体化されることなく終<sup>(20)</sup>っている。その点からすれば、この政策声明は、便宜置籍船の廃絶のためには、この種船舶を実質的管理をおこなっている旗国に戻させることが望ましいと考えながらも、ボイコット運動の実施にたいする諸国の労働法制上の制約やまたITFに加盟する各国海員組合間の利害の相違から、具体的な運動方針を打ち出せず終ったITFの苦悩をこそ、読みとるべきであろうか。

(20) Naess, *op. cit.*, pp. 114

## V 先進国海員組合間の対立と妥協

### V-1 便宜置籍船組織化のための体制整備

ITFの便宜置籍船組織化のため具体的な運動方針に変化が生じるきざしは、1968年のITF大会で採択された便宜置籍船の定義にみることができる。このとき採択された便宜置籍船の定義は、つぎの通りであった。<sup>(21)</sup>

「船が伝統的海運国と考えられない国の旗を掲げ、船の所有権および管理が、掲げている旗国とは別のところにある場合、この船は便宜置籍船と考えられる。」

この定義では1960年代前半におけるITFやその加盟組合の便宜置籍船組織活動の混乱、紛争を招いた一因であるアメリカから英国その他の伝統的海運国への移置籍船は、便宜置籍船の範疇から除外されている。したがって、この定義では、船員費の低下を求めて賃金・労働条件の低い国へ船を移置籍しようとする船主の行動に対して、労働組合は有効な戦術を取り難くなるが、他面では移置籍に関係する海員組合間の利害の衝突や管轄権の問題を回避することができる。その意味からすれば、この定義はきわめて便宜主義的であるにしても、パンリブホン諸国やさらに外国人に自国船籍の利用を簡単に認めることによって財政収入を得ようとしている新しい国々への先進国からの移置籍に対して、先進国海員組合の共同戦線を組みやすくするものであった。

久しく停滞していた便宜置籍船乗組員の組織活動は、1970年代に入り、ようやく上記の便宜置籍船の定義に沿って、再組織化されることになった。1972年7月の公正慣行委員会では、便宜置籍船乗組員にたいする労働協約として、欧州諸国の船員の平均賃金水準を基礎とした賃金・労働条件（有能甲板員115ポンドの賃金等を内容とする）が決定（1972年8月発効）されたし、またそれに先立つ同年1月の公正慣行委員会では、世界の主要10港において、ITF加盟組合の協力を得て、便宜置籍船の安全性や乗組員の雇用条件をチェックするインスペクターを配置することを決定し、便宜置籍船の恒常的な点検・組織活

(21) 木畑公一『マルシップと便宜置籍船』1977年1ページ。

動をおこなう体制をとった。また、この時の公正慣行委員会では、伝統的海運国の船主が低賃金の外国船員を雇用する事例が増加していることに注目し、その慣行がその国の船員の雇用、労働条件に悪影響を及ぼすおそれがあるところから、低賃金で雇用されている外国人船員を「便宜船員」(Crew of Convenience)と呼び、便宜船員を船籍国の海員組合が組織化する方針を採用した。

世界の主要港にインスペクターを配置して、便宜置籍船の点検活動をおこない、便宜置籍船主に欧州船員の平均的な賃金・労働条件を内容とする I T F 協約を締結させるという、この便宜置籍船にたいする組織方針は、1975年に極東区域専航船には、若干低い賃金を認めるという極東専航船用 I T F 協約の実施にみるように、アジア船員の雇用問題と関連した部分的な修正はあったものの、70年代を通じて I T F の便宜置籍船にたいする基本的な組織方針はそのまま維持されたのである。これによって I T F および加盟組合による便宜置籍船にたいする組織活動は、地道ではあるにしても着実にその規模を拡大してゆくことになった。

#### V-2 先進国海員組合間の対立と妥協

上にみた1968年の便宜置籍船の定義採用にはじまる I T F の便宜置籍船にたいする組織方針の変更は、必ずしも I T F に加盟する各国海員組合の全面的な賛同を得て実施に移されたものではなかった。1970年代の前半においてはアメリカ、スウェーデンなど高い賃金、労働条件を獲得している国の海員組合は、自国船主が船員費の低い諸国への船舶を移置籍する動きを無効にするため、便宜置籍船をより広義に定義しようとする動きを示したし、また I T F 協約に織り込む賃金・労働条件についてもできるだけ高い水準に設定しようとした。他面、I T F による便宜置籍船および便宜船員の組織活動は、アジアの諸途上国の海員組合から、鋭い批判と反撥を受けることになる。I T F とアジア諸国海員組合との紛争は、後に取扱うことにして、ここでは、I T F 大会および公正慣行委員会におけるアメリカ、スウェーデンの動きに注目し、先進国の海員組合

間の利害の相違が何度かの妥協を経ながら、結局は1970年代のITFの便宜置籍船にたいする運動方針に収斂してゆく過程を跡付けておこう。

すでに述べたように、1968年にITFは便宜置籍船を「伝統的海運国と考えられない国の旗を掲げ、船の所有権および管理が掲げている旗国とは別のところにある」船と定義したのであるが、1971年のITF世界大会でスウェーデン海員組合は上の定義とは内容が大きく相違する「便宜置籍船に関する決議」を提案した<sup>(22)</sup>。この決議案は、伝統的海運国の船主が、近年、船員費の安い他の伝統的海運国に船舶を登録する傾向が増加しており、この動向は組合員のために有利な賃金・労働条件を獲得してきた国々の海員組合にとって、きわめて有害であると指摘した。この関連で、スウェーデン海員組合は、便宜置籍船を「船主が持つ国籍以外の国に登録されたあらゆる船を含むように定義する」ことを提案した。また同組合は、現行ITF協約の賃金・労働条件ならびに福利基金拠出額は、便宜置籍を抑止するという目的からすれば低くすぎるとして、ITF協約の賃金・労働条件をスウェーデン船員の労働協約に匹敵する内容とすることを決議案中に要請していた。

ITF大会では、スウェーデン海員組合の決議案を審議することを避けて公正慣行委員会にその検討を付託したが、この時のITF大会では、便宜置籍船問題について、いまひとつの注目すべき事案が取扱われた。それは便宜置籍船の乗組員に適用されるITF協約の協約原案である。便宜置籍船乗組員の月額基本給の原案として、下記が提案された。

ボースン	105 (ポンド)	セカンド・コック	80 (ポンド)
操舵手	97	通常船員	70
有能船員	94	ボーイ	40

この賃金原案に対して、便宜置籍船への移置籍抑制のためには低すぎるとの意見が多く、アメリカ海員組合は算定基準に北米賃金を導入するべきことを主

(22) 木畑公一「第30回ITF世界大会報告」『海員』1971年11月、97ページ。

張し、また他からは職員の賃金率も協約中に含めるべきだとの主張があったが、アメリカ海員組合からの原案の賃金率を2倍にする改正案が、投票の結果、賛成25、反対11、保留21で採択され、原案の修正は公正慣行委員会と書記長に委ねられた。<sup>(23)</sup>

1972年1月の公正慣行委員会では、ITF協約原案が改めて議題に取り上げられた。この議題の取扱いをめぐって議事は紛糾した。アメリカ、スウェーデンおよび日本は、すでに世界大会で賃金案は決定をみていることを指摘して議題に取上げることに反対したが、書記長（英国）は、大会では賃金案を2倍にすることは決定されたが、協約案全体については討議がおこなわれていないこと、さらに大会では意見保留が多数に上っているばかりではなく、イタリアや開発途上国では協約実施が困難であることを挙げて、再審議の必要性を主張した。討議の結果、ITF協約原案の検討が、ITF大会より付記された便宜置籍船に関する決議案（スウェーデン海員組合提案）の検討と合わせて進められることになった。

スウェーデン海員組合の提案した便宜置籍船に関する決議案中、「便宜置籍船の定義」については、すでに1968年の定義が与えられているので、現時点では改めて定義を与えることは不要であるとの見解が多く、またITF協約の賃金率をスウェーデン船員と同率にするとの提案は多くの地域で便宜置籍船の組織化を困難にするという理由で拒否され、結局、この決議案は、その全部分が採択されなかった。一方、ITF協約については、スウェーデン、イタリアおよびイギリス代表からなる3人のITF協約起草小委員会を設けて、そこで作成された第1次案を本委員会で検討、決定することに落付いた。<sup>(24)</sup>なお、このときの公正慣行委員会で「便宜船員に関する決議」（後述）が採択されている。

---

(23) 木畑，前掲論文，同ページ。

(24) 木畑「便宜置籍船への取りくみーITF公正慣行委員会報告」『海員』1972年3月，75～9ページ。

1972年7月に開催された公正慣行委員会に、上記の小委員会で作成されたITF協約原案が提出された。<sup>(25)</sup>この協約案は、賃金、労働時間、定員、休暇、災害補償、本国帰還、食料、船員設備、諸手当、雇用終結、ITF特別船員部への加入、組合費等、26条に及ぶ整備された内容を持っており、賃金率は欧州諸国の船員の平均的賃金水準を考慮して決定されたものであった。この原案は公正慣行委員会で承認され、1972年8月よりITF協約として実施をみた。ITF協約改訂案が1971年のITF大会に提案された当初からみれば、賃金表は4度の変更をみたわけであり、有能船員の月間賃金率は、£94、£188、£103そして£115と変化した。先進諸国の海員組合は、便宜置籍船の排除という点については共通の関心を抱きながらも、しかし具体的な戦術の設定については、各国間の利害の調整は容易なことではなかった。賃金表の設定に至るジグザグの歩みは何よりも雄弁にその事実を物語っている。しかし、少なくとも先進諸国の海員組合間では、曲りなりに、一応の妥協は成立しえたのである。

もっとも、伝統的海運国の船主が賃金の低い伝統的海運国へ移籍する動きをも便宜置籍船の範疇に加え、これを排除しようという動きは、終熄したわけではない。1974年1月の公正慣行委員会では、つぎのように便宜置籍船の定義が改められた。<sup>(26)</sup>

「船の所有権や管理が掲げている旗の国とは別のところにある場合、その船は便宜置籍船と考えられる。

特定の船が便宜置籍で航行していないと船主、用船者または代理者が主張する場合は、その主張を充分受け入れられるよう証明するのは、船主、用船者ま

---

(25) 小委員会ではスウェーデン案と本部案が検討され、2対1で本部案が小委員会で採択された。本部案では有能(AB)船員の月額賃金率は、103ポンドであったが、公正慣行委員会で検討を始めるに先立ち、「欧州船員賃金の平均に合わせるため」書記長が口頭でAB船員115ポンドと訂正し提案した。木畑公一「アジア船員問題—ITF公正慣行委員会報告」、『海員』1972年10月、39-40ページ。

(26) 木畑公一『マルシップと便宜置籍船』3~4ページ。



たは代理店の責任である。」

この拡大された便宜置籍船の定義がなぜ、この時期に至って採用されることになったのか、またその時の参加メンバーや討議状況がどのようなものであったかは、残念ながら判らない。ただ明らかなことは、この拡大された新定義はきわめて短命に終わったことである。翌1975年3月の公正慣行委員会では便宜置籍船の概念を検討し、「便宜置籍船に関する政策指針」を撰択することによって、ITFは再び海運業界の通念と合致する便宜置籍船の概念に復帰している。したがって1974年1月に採用された「拡大された便宜置籍船の概念」は、ITFやその加盟組合の便宜置籍船に対する組織活動に大きな変更をもたらすことなく終わったものとみてよいであろう。

1975年3月の公正慣行委員会における便宜置籍船の概念の検討は、シュミットの研究報告を中心に討議がおこなわれた。先進諸国の海運組合のあいだで便宜置籍船問題にたいする取組み方を揃え、組合間の利害を調整するためには、真正な海運国間の船舶移置籍をどのように取り扱うかが、キイ・ポイントになるが、シュミットは真正の海運国間の移籍は関係するITF加盟組合間の協議によって解決されるべき問題として、これを便宜置籍船の定義から外すことを示唆した<sup>(27)</sup>。討議の後に採択された便宜置籍船に関する政策指針は下の通りであった<sup>(28)</sup>。

#### 便宜置籍船に関する政策方針

1. ITFは必要に応じて再検討される便宜置籍国リストを採択する。そのリストの決定には、ロッチデール基準が指針として用いられる。

便宜置籍国リスト：リベリア、パナマ、キプロス、シンガポール、ソマリア、オーストリア、バハマ、バーミューダ、オランダ領アンチル諸島。

2. 指定の船が便宜置籍で航行していないと、船主、用船者または代理人が主張する

(27) 木畑，前掲書，82-7ページ。

(28) 木畑，前掲書，87-8ページ，ただし訳文は若干の変更をおこなっている。

場合は、その主張が充分に認められるよう証明するのは、かれらの責任である。

3. 船舶の所有権が、その国のITF加盟海員組合がITF協約と同等か、またはそれ以上の協約を得ている国に在る場合には、その協約の実施を確保する活動は関係組合に任される。所有権がある国以外の海員組合が組織する場合には、所有権がある国の海員組合の労働協約と同等以上の労働条件が実施されるよう特別の要請がなされた場合を除いて、ITF協約が適用されねばならない。

上記の政策指針中の第3項では、便宜置籍船の所有権がある国の海員組合に、いわば優先的に組織活動をおこない、かつ自国労働協約と同等の労働協約を締結する権限を認めている。これはかつてITF協約中の賃金表設定をめぐり、不満を抱いたスウェーデン其他の高賃金国の海員組合にたいし、組合員の雇用、賃金を確保する上で有効な便宜置籍船の組織戦術を工夫したものと云えよう。もっとも、その有効性は、関係海員組合が便宜置籍船にたいしてボイコットをおこなう能力を持たない場合には、その実効性を失うのではあるけれども、先進国海員組合間のITF協約中の賃金設定をめぐる紛争は、この条項を設けることにより、一応の終止符を打つことになった。

## VI 先進国海員組合と途上国海員組合との対立

ITFの便宜置籍船にたいする組織活動とアジア諸国の海員組合との関連については、木畑氏がその著書『アジア船員と便宜置籍船』で詳しく取り扱っているから、問題の詳細な歴史的経緯について辿る必要はない。ここでは、行論に必要な限りで、ITFのアジア船員問題に対する取り組みとアジア諸国の海員組合のそれに対する反応を跡付けておきたい。

### VI-1 外国船に雇用されるアジア船員の問題

ITFが欧州諸国の船に低い労働条件で雇用されているアジア船員の問題を最初に取り上げたのは、1960年7月のITF大会であって、この時、船員部会のなかにアジア船員委員会の設置を決定した。<sup>(29)</sup>この委員会の構成は英国をはじめ

めとする欧州諸国が7カ国中の6カ国を占め、アジア代表としてはインドが参加しているに過ぎなかった。この委員会の構成にもみてとれるように、アジア船員の問題に対するITFの取組みは、すぐれて欧州の先進国海員組合の利害と見解が強く影響することになり、そのことが後にみるように、1970年代に入ってITFの便宜置籍船、便宜船員に対する運動方針にアジアの途上国海員組合が強く反撥する素因を形成することになった。

アジア船員委員会は1963年7月、ITFのアジア船員の雇用について、つぎの方針をまとめ、同年11月に船員部会はこの方針を織込んだ決議を採択した。<sup>(30)</sup>

1. 特定の関係国 (Countries associated)<sup>(31)</sup>から募集した船員を船舶に配乗させることが多年の慣行によって伝統的となっている航路では、船主団体と関係海員組合との合意により、この慣行の継続を認める。

2. これら航路では、労働組合の管轄権は関係船員の母国にあり、船員の賃金・雇用条件は母国で交渉された労働協約で決定される。

3. これら労働協約は、当面の目標としては、すでに時代遅れになっているにしても1958年のILO勧告第109号(賃金、労働時間および定員)に規定された最低基準を遵守するものとするが、このことは既存の、あるいは近い将来に発効するより高い労働条件の実施を妨げるものではない。

4. 航路事情の変化やその他の要因により、従来の配乗慣行の変更が必要となった場合は、船主団体と関係海員組合との合意により変更するものとする。

5. アジア船員の配乗が伝統的とは見做されない航路では、アジアの船員は乗船期間中、その船が登録されている国のITF加盟組合員となり、その組合が交渉した賃金、雇用条件を享受する。

ITFは上記の方針に沿って国際海運連盟 (International Shipping Fed-

(29) 木畑公一『アジア船員の便宜置籍船』1982年、3ページ。ITFの1960年代におけるアジア船員問題への取り組みについては、同書3-6ページに、簡潔に要約が示されている。

(30) ITF, *Reports 1962 to 1964 and proceedings of 28th Congress*, 1965, pp.100-2.

(31) 旧植民地ないしコモンウェルス諸国を婉曲に表現した用語かと思われる。

eration, ISF, 船主団体の国際的組織)と協議を開始したが、合意を見るに至らず、1973年11月ようやく両者間でアジア船員にかんする了解事項がとりきめられた。<sup>(32)</sup> その主要内容はつぎの通りである。

1. 1973年12月現在、アジア船員の乗組んでいる船舶における有能船員の月額賃金率は1974年1月以降48ポンドとする。

2. ただしインド、バングラデシュおよびパキスタン人船員については、つぎのように<sup>(33)</sup>調整する。

a) 船員が母国で募集され、自国籍船に雇用された場合は、その船舶が ISF 加盟船主協会の会員会社により管理運航されている場合であっても、船員の母国の海事協同会が定めた賃金額を支払う。

b) 船員が母国で募集され、ISF 加盟船主協会の会員会社が管理運航する外国籍船に雇用される場合は、会社は船員にたいし、船員の母国の海事協同会が定めた賃金額を支払うとともに、48ポンドと支給賃金額との差額を、新たに設立する(船員福利)基金に払い込む。

3. 1973年12月以降にアジア人船員をはじめて雇用する船舶の場合は、船主と船籍国の組合の間で処理する。

4. この協定は便宜置籍船には適用されない。

上記の ISF, ITF 間のアジア人船員協定では、当初の ITF の方針より後退して、協定時にアジア人船員を雇用している船舶については、その全てに ILO 勧告第109号の最低賃金での雇用を認め、また船員の管轄権は船員の母国の海員組合にあることにしたが、それ以降、アジア船員を雇用する船については船籍国の海員組合が管轄権を持ち、賃金、労働条件の交渉に当ることになった。この措置によって、アジア船員の雇用拡大に一応の歯止めをかけること

---

(32) 山本泰督「インド船員の労使関係と雇用」『経済経営研究年報』第30号(Ⅱ), 87～9ページ。

(33) この調整条項が挿入されたのは、インド、パキスタンおよびバングラデシュ各国政府が、自国の低賃金構造、龐大な失業者の存在する状況から、ITFの高賃金政策に反対した結果、妥協案としてこの条項が追加、挿入をみたものである。Northrup et al, op. cit., pp. 509-10.

ができたことになるが、一方、アジアの途上国海員組合にとっては、自国船員の雇用機会の増大を制約されたに止まらず、自国の船員の一部にたいする管轄権を失うことになるため、この協定に対する不満は大きかった。しかし、ITFとアジアの途上国海員組合との対立がきわ立つ契機は、この協定の前年にITF公正慣行委員会が「便宜船員」の概念を採用したことであった。

#### VI-2 便宜船員の雇用に関する決議と途上国海員組合の反撥

1972年1月の公正慣行委員会は、「便宜船員(Crew of Convenience)の雇用に関する決議」を採択した。その骨子は、乗組んでいる船の国籍を持たず、かつその国の労働組合が締結した労働協約の賃金、労働条件よりも劣った条件で雇用されている船員は便宜船員と見做され、これらの船員は当該国の海員組合がその雇用を認めた場合には、雇用期間中、その組合に加盟し、同組合の協約で定めた賃金、労働条件を受けねばならないというものである。<sup>(34)</sup>

1972年初頭に、ITFが決定したこのような便宜置籍船および便宜船員にたいする対策強化にたいして、インド、フィリピン、韓国、シンガポールの海員組合からITFの方針に対する批判と要請が寄せられた。インド海員組合は、欧州諸国の船員がアメリカ資本の所有する便宜置籍船に、アメリカ船員の賃金よりはるかに低いITF協約賃金(欧州諸国の平均賃金水準)で働いた場合、ITFの祝福を受けるのに対して、アジア船員が自国の生活水準に見合った協約賃金で乗船したとき、それを便宜船員と呼ぶのは、インド船員に対する侮辱であるとして、便宜船員の概念のあいまいさをつき、便宜船員対策がアジア船員の雇用機会を奪うものであることを指摘し、あわせて途上国船員にたいする差別感を指摘した。<sup>(35)</sup> またアジアの途上国海員組合は、ITFにたいしその組合員が自国労働協約による賃金、労働条件で便宜置籍船に乗り組んでいる場合、他の加盟組合によるボイコットから免除されるべきことを要請した。<sup>(36)</sup>

(34) 木畑「便宜置籍船への取りくみ」『海員』1972年3月、78ページ。

(35) 木畑「便宜置籍のことなど」『海員』1972年9月、78-9ページ。

このような状況を受けて1972年7月の公正慣行委員会が開催されたが、公正慣行委員会にはアジアの途上国代表が含まれていないため、この会議にはとくにインド、フィリピンの代表の参加を求め、アジア船員問題についての議事が進められた。途上国側の批判、要請にたいし、先進国代表は、便宜置籍船やその他外国船に乗組むアジア船員の賃金が少くともILO勧告の最低賃金を下廻らぬことを主張し、両者の見解が対立したが、ボイコット問題については、つぎのように暫定的に妥協がおこなわれた。ITF加盟組合は、便宜置籍船および便宜船員を雇用している船における賃金、労働条件に関しては弾力的なアプローチをとる。ただし、いかなる場合でも、賃金等の条件がILO勧告109号の基準を下廻らないものとする。<sup>(37)</sup>

さきにも1973年11月のIFSおよびITSのアジア船員の雇用にかんする協定は、このような先進国海員組合と途上国海員組合との妥協を背景として締結されたものであった。さらに両者の妥協の産物と目されるものとして、「極東水域専用」ITF協約賃金の採用がある。<sup>(38)</sup>1975年3月の公正慣行委員会は、

---

(36) 木畑「アジア船員の問題—ITF公正慣行委員会報告」『海員』1972年10月、38ページ。

(37) 前掲論文、39ページ、Northrup et, al, op. cit., p. 487.

(38) この極東水域専用賃金の採用に至る審議内容の詳細は不明である。この賃金表の採用は、極東水域に就航する便宜置籍船の実質的所有船主には船員費の低下を容易にする一方、その所有船主の国の海員組合にとっては、雇用、賃金への悪影響は大きくなる。極東水域における従来からの海運諸国の就航状況から判断すれば、極東水域専用賃金の採用による影響をもっとも大きく受けるのは、プラス、マイナスの方向は逆だが日本海運業の労使であり、欧州先進国海員組合の大多数にとって実質的な影響は小さいと云えよう。一方、アジア途上国海員組合の立場からすれば、この賃金表の採用は、ILO勧告109号の最低賃金よりかなり高く、かつかれらの主張と遠く隔っているものである。極東水域専用賃金表の採用と関連して、いまひとつ注意を要する点は、この水域で便宜置籍船の点検およびボイコット活動が活発におこなわれてきたのはオーストラリアだけである。

上に述べた諸事情を考慮に入れると、欧州の先進国海員組合は自らは傷つくことなく、途上国海員組合へ歩み寄りの姿勢を示したと考えたくなるが、極東水域専用賃金表の採用を、ITFの便宜置籍船にたいする取り組みのなかで、どのように位置付け

便宜置籍船乗組員に適用される従来の I T F 協約に加えて、新たに極東水域内だけに就航する便宜置籍船にたいして適用される「極東水域専用」(Far East Only) 賃金表の採用を決定し、同年9月からその実施を<sup>(39)</sup>みた。「極東水域専用」の賃金率は、世界全域に就航可能な I T F 協約の賃金率の約70%の水準に設定された。

### VI-3 インド海員組合の I T F 除名からトータル・クルー・コスト制の採用へ

1972年9月の公正慣行委員会においては便宜置籍船および便宜船員が乗組む船の賃金、労働条件について弾力的なアプローチをとることで、I T F と途上国海員組合の間で暫定的な妥協が成立した。このことは、先に述べたが、途上国海員組合にとっては、問題の基本的な解決方向が明らかになっていないだけに、I T F ないし先進国海員組合と途上国海員組合との間で紛争が再燃することは必至であった。

途上国海員組合にとっては、便宜置籍船の乗組員にたいする I T F 協約の適用が、便宜置籍船排除という目的からすれば、便宜的手段であるにかかわらず、欧州船員と違って途上国船員が自国協約賃金で乗船すれば、ボイコットの対象となることは最大の問題点であり、さらに組合員が外国籍船に乗組んだ場合に要求される二重組合員の問題も、管轄権の侵害につながる問題として看過できぬものであった。途上国海員組合のなかでも、インド海員組合はとくに I T F の便宜置籍船にたいする運動方針に批判的であった。

インド海員組合は1974年 I T F 大会で、便宜置籍船にアジア船員が乗組んだ場合にも、外国籍船に乗組むアジア船員の賃金にかんする I T S、I T F 間の了解事項(1973年11月)の一般原則が拡張適用されることが、アジア船員の雇用拡大のために望ましいと主張した。また1976年には、同組合は便宜置籍船へのインド人乗組みに当っては、I T F 協約を締結する代りに、乗組員費構想

---

るかは、今後に残された課題である。

(39) 木畑公一『マルシップと便宜置籍船』1977年、77～78ページおよび50ページ。

(Crew-cost concept) に基く協約の締結が望ましいと主張した。すなわちインド人乗組員にはインド海事協同会協約に規定した賃金を支給するとともに、その支払賃金費と ITF 協約による賃金費との差額をインド船員福利基金に払い込ませることにより、便宜置籍船主には ITF 協約と同額の費用を負担させるというものである。<sup>(40)</sup> インド海員組合の乗組員構想は、公正慣行委員会によって採用されるに至らなかったが、インド海員組合は公正慣行委員会の同意を得ぬまま、便宜置籍船にインド海事協同協約に基いて船員を配乗させるとともに、乗組員費構想に従って ITF 協約による船員費との差額を船主から徴収してインド船員福利基金に積立てた。

1978年9月、インド船員が乗組んだ2隻のリベリヤ籍船、Camilla-M, Anna-M がグラスゴーで ITF の点検を受け、乗組員が ITF 協約賃金を支給されてないことが明らかとなり、ボイコットの対象となった。同年10月 ITF 執行委員会は、インド海員組合が ITF の便宜置籍船対策に反対する活動をおこなったことを理由として、同組合の権利停止処分をおこなった。<sup>(41)</sup>

ITF によるインド海員組合の権利停止処分は、アジアの諸途上国の海員組合の ITF にたいする反感と批判を急激に高める役割を果たした。1979年4月にはアジア地域における途上国の海員および港湾労働者組合12団体 (ITF 加盟6組合) が、アジア船員会議を開催し、ITF アジア地域組織の設置、ITF 執行委員会その他各種委員会へのアジア代表の参加、ITF の便宜置籍船対策の再検討、インド海員組合の権利停止処分の撤回を要求した。同年10月には再びアジア船員会議が開催され、前回と同趣旨の声明を採択している。<sup>(42)</sup>

アジア途上国海員組合のこのような ITF 批判の動きにたいして、ITF は

---

(40) National Union of Seamen of India, *Note on Suspension of NUSI by ITF*, (pamphlet) 27 Dec. 1978.

(41) *ibid.*

(42) 木畑公一、『アジア船員と便宜置籍船』47ページ、52-4ページ。



1980年3月、ITFアジア船員会議を開催して、途上国メンバーの意向を確認した後、ITF執行委員会は同月インド海員組合の権利停止処分を解除した。<sup>(43)</sup> 続いて1980年7月のITF大会では、アジア地域から選出される執行委員の追加およびアジア船員地域委員会の設置を決定した。アジアの途上国海員組合の主張が、ITFの活動のなかに反映されるに至ったのである。しかし、先進国と途上国海員組合の間での基本的な争点である便宜置籍船対策については、容易に両者の合意が成立するには至らなかった。

1979年12月の拡大公正慣行委員会は、便宜置籍船の全乗組員あるいは職員ないし部員の全員が同一国籍である場合は、ITF協約賃金に代えて「総乗組員費」(total crew cost)で協約を結ぶことを認めるよう、公正慣行委員会に勧告した。<sup>(44)</sup> この総乗組員の概念はかつてインド海員組合が提唱し実施した乗組員構想と同様の内容である。1980年5月の公正慣行委員会では、アジア諸国の関係組合および政府の見解を調整した上で改めて問題の審議をおこなうことが決定され、これを受けて同年8月、第1回アジア船員地域委員会が開催された。同委員会では次回の公正慣行委員会で審議されるべき提出原案として、つぎの内容を骨子とする総乗組員費制を決定した。<sup>(45)</sup>

1. アジア諸国(途上国)船員の最低賃金率は、その国のITF加盟組合、政府関係当局およびITFの合意によって決定される。この賃金率がITFアジア最低基準賃金(従来の極東水域賃金)より低い場合には、国内で協定された船員最低賃金とITFアジア最低基準賃金との差額を、ITFの規定した原則に基いて設定された(船員福利)基金に払い込む。

2. ITFアジア最低基準賃金は、アジア地域の一般的賃金率および物価水準の動向を考慮し、公正慣行委員会のガイドラインに従って、一年おきにアジア船員地域委員会にとって調整される。

---

(43) 前掲書、72ページ。

(44) 以下の叙述は、木畑、前掲書、4章および9章による。

(45) 前掲書、83ページ。

1980年12月の臨時公正慣行委員会で総乗組員費概念および基金について検討がおこなわれたが、前者については採択されたものの、基金については便宜置籍船主が基金への払い込みを通じて、組合への影響力を強めることを懸念するなどの理由によって、先進諸国が反対し、基金制度が否決されたため、総乗組員費概念の採用は見送られた。1982年6月の公正慣行委員会でようやく総乗組員費概念および基金の採択をみた。また、それと関連して、極東水域賃金表を、4年間で段階的に廃止することが決定された。総乗組員制が採用されたことによって、この方式での船主負担もまた従来方式でのITF協約賃金による支払いも便宜置籍船主の船員費削減策にたいする抑制効果は同一であることから、もはや二重の協約賃金も、またそれと結びついた就航区域の制限も不要となったからである。

(46)  
1982年6月公正慣行委員会決議

1982年6月ロンドンで開催された公正慣行委員会はずきの点に同意した。

1. 便宜置籍船乗組員の全般的利益のため、可能な限り、賃金と労働条件を同等にし、現在の極東水域専航賃金率を段階的に廃止するため、同賃金率をつぎのステップで4年間に世界全域就航賃金率に近づけるよう措置をとる。

1983年1月1日から	世界全域就航賃金率の	85%
1984年1月1日から	”	90%
1985年1月1日から	”	95%
1986年1月1日から	”	100%

2. 1984年1月1日から、乗組員にITF協約（世界全域）賃金率の90%以上の賃金率、あるいはITFが許容しうる賃金、労働条件が適用されている便宜置籍船は、世界全域の航海に従事する資格があるものと見做される。（以下略）

3. 次の条件のもとに総乗組員費制（Total Crew Costs）および各国別「基金」制度——本制度によって支払われる船員賃金（費）の一部を、その国の船員のための福祉保護、退職手当のための基金に充当する——を採用する。

---

(46) 前掲書、219-20ページ、用語は一部変更した。

この制度が受諾できるためには、つぎのことを保証しなければならない。

A. 船員雇用の経費は基準 ITF 協約の経費より下廻ってはならない。

B. 「基金」の規定は、つぎの諸要件を満たさなければならない。

i) 船員賃金（費）のうち「基金」へ払い込む額は、その国で交渉し、ITF が許容する賃金率表と、その時の ITF 協約の賃金率の差額とする。

ii) 当該国の ITF 加盟海員組合と ITF が受け入れられるものとする。

iii) 当該国の ITF 加盟海員組合が「基金」管理で対等の発言権を有する。

iv) 「基金」は、船員の福利、保護と退職手当のみに使用される。

4. 「基金」制度のある国で、その制度を契約した船主が、その「基金」への払込みをしていないことが発見され同船がボイコットされた場合は、基準の ITF 協約によるバックペイが請求され、徴収されたバックペイは直接、乗組員に支払われる。

5. 基金制度を実施している国から船員を雇用している船主が、同制度の契約を結ばない場合には、ITF とその加盟組合は、同船主の船舶に基準の ITF 協約適用を求める。

総乗組員費制および各途上国別の基金制度の採用によって、1970年代に通じて争われた ITF 協約の賃金水準をめぐる先進国海員組合と途上国海員組合の間の紛争は、ようやくその解決をみることができた。総乗組員費制と各国別基金の併用というこの新しい工夫は、先進国組合と途上国組合が、それぞれの個別的な社会経済環境の相違をふまえながら、相互の連帯と便宜置籍船問題への統一的対策を打ち出すための、巧みな工夫であったと云うべきであろう。インド海員組合の除名、それに続く途上国海員組合の「反乱」を経て、ようやくこの新制度の導入に辿りついたのであり、その間においてアジア地域での先進国海員組合たる全日本海員組合が、先進国組合と途上国組合との間に立って相互理解、協調を得るために果たした役割も十分に評価されねばならない<sup>(47)</sup>。

もっとも、この新制度が期待された通りの運用の実を挙げうるか否かについては、ある程度の期間にわたって運用の実態を確認する必要がある。もともと

(47) 前掲書、とくに3,4および9章参照。

先進諸国の海員組合が途上国別「基金」の採用に反対したのは、同一労働、同一賃金の原則に反するという理念的反対もなかったが、その最大の反対理由は（討議ではあからさまに表明されなかったにせよ）、船員費の削減を意図する便宜置籍船主の志向と国内に多数の失業者を擁してその雇用拡大を求める途上国政府の要請とが背景となって、基金への払い込みが有名無実化し、結果として総乗組員費制がその実体を失う危惧であったと想像される。もし、その危惧が現実化すれば、便宜置籍船主は途上国船員の雇用を一層拡大し、一方先進国海員組合にとっては組合員の雇用、労働条件への悪影響はさけ難いからである。新しい途上国別「基金」制度について公正慣行委員会が違反船主に対する処分規程を2項目も設けたのは、先進国側のこのような不安と危惧からだと言えよう。

いかなる制度においても制度上の微細な欠陥や運用上の困難は避け難い。ITF加盟組合が新しい便宜置籍船対策の運用に成功して各国組合間の連帯を強めることができるか、あるいは失敗して先進国組合と途上国組合との紛争が再燃するか、その確認にはしばらく時間をかす必要があるだろう。

## Ⅶ ITFの多国籍企業対策の成果と限界

ITFおよびその加盟組合が多国籍企業の活動にたいして、組合員の雇用、賃金、労働条件を確保する運動のなかで、一応の成功を収めているのは便宜置籍船に関してだけである。すでにみたように、先進国船主がその船舶を船員費の低い他の海運国へ移置籍する動きにたいしては、ITFは有効な手段を講じえなかったし、また加盟組合間での管轄権をめぐる紛争が発生して、異った国の海員組合が協働することはできなかった。またいくつもの国に子会社、船舶を所有している企業、たとえばメジャー・オイルや日本の中核体企業にたいしても、関連する諸国の海員組合が、共同して団体交渉に参加することがなかったばかりではなく、組合間の定期的な協議、情報交換等がおこなわれているこ

とも、少くとも筆者は知らない。

便宜置籍船は別として、その他の海運業に関係する多国籍企業の活動にたいして、ITF や加盟組合が有効な運動を展開できないでいるのは、他の諸産業の労働組合が有効な多国籍企業対策を実施しえない状況と共通する事情が存在しているからだと考えられる。先進国組合と途上国組合の間では、それぞれの国の経済的社会的条件が大きく相違しているため、雇用や賃金・労働条件について共通した利害関係にあることは稀れで、むしろ利害が相反する場合が少なくない。先進国組合間においても、関係国間の労働法制や社会保障制度の相違は共同の戦術の採用を困難にしている。ことに工場の移転と同様、船舶の移置籍は、雇用維持をめぐる、組合間の利害が対立し、管轄権をめぐる紛争は避けられない。多国籍企業の側に国際的な団体交渉を忌避する傾向があるにしても、労働組合側においても多国籍企業との国境をこえた団体交渉を維持するための適当な条件が欠除していたのである。

これにたいして、ITF および加盟海員組合が便宜置籍船の組織化に成功したのは、他産業の労働組合が多国籍企業対策に取り組む際には存在しなかったいくつかの経済的、制度的条件が関係している。

第1に便宜置籍船にたいしては、先進国海員組合が自国組合員の雇用と賃金・労働条件への悪影響を除去するという共通の目的に結集することができたことである。なお、その関連で云えば、ITF が便宜置籍船対策に着手した初期の段階では、インドを別として途上国の海員組合はすでに結成されていたにしても、国内的組織も十分に整備されておらず、国際的労働組合運動に関与できる状態になかった<sup>(48)</sup>。したがって、便宜置籍船の組織活動が開始された当初には、

---

(48) 1953年10月にILO が第1回アジア海事会議を開催するに至ったのは、アジア船員の非アジア籍船舶への乗組みが多数にのぼり、しかもその募集が営利的紹介業者の手によっているところから、アジア船員の募集・雇用問題が国際的問題となったからである。このことからアジアの途上国海員組合のその当時の状況が推察できよう。

船員雇用をめぐる先進国と途上国の間で紛争が生ずることはなかった。先進国組合と途上国組合との紛争が生じたのは、ITFの便宜置籍船の組織活動がすでに軌道に乗っていた1970年代のことであった。

第2に便宜置籍国は、国内に船員の給源を持たず、したがってまた国内に海員組合も存在していなかったから、便宜置籍船の乗組員の組織化をめぐり、船籍国の組合とITF加盟組合間で管轄権争いが生ずることがなかった。もともと便宜船主は、ITFの便宜置籍船乗組員の組織活動が本格化するまでは、船員費の低下とともに労働組合による規制を免れるため、未組織の外国人船員を募集して乗組ませており、しかも乗組員の国籍が数カ国にわたることがあった。乗組員の出身国にITF加盟の海員組合が存在していない場合や乗組員の国籍が数カ国に及ぶ場合は、乗組員の組織主体、管轄権を特定の国の海員組合に委ねることは、管轄権をめぐる紛争の原因となるおそれがあるが、それを回避するために工夫されたのが、ITF特別船員部の設定であった。国際労連事務局が、その傘下の単位組合とは別個に、労働者の組織管轄権を持つことは、きわめて変則的ではあるが、この制度的工夫がITFの便宜置籍船対策を有効に推進できた一因であることは否定できない。

第3に、便宜置籍船の組織戦術としてボイコットが有効に利用できたことが挙げられる。ITF加盟の各国海員組合および港湾労働組合による便宜置籍船の点検、荷役ボイコットは、船主に与える経済的損失が巨額に上るため、便宜置籍船の組織化には有効な戦術であった。1958年の便宜置籍船ボイコット運動の後、第2次ボイコットの合法性との関連で、ボイコット活動を実施できる国は比較的限定されたが、欧州の重要港湾を含む世界の諸地域でボイコット活動

---

(49) その例外としては、U. S. フルーツの船隊の乗組員に労働組合が結成されていたホンデュラス (Naess, op. cit., p. 125-6) や一時期便宜置籍国と見做されていたシンガポールがあるが、この2国についても、そこに置籍されていた便宜置籍船の多くは外国人船員を雇用していたものと思われる。

が維持され、また便宜置籍船の点検活動の拠点が漸次拡大されたことも、便宜置籍船の組織活動の充実に役立った。ただしアメリカおよびアジア諸国（オーストラリア、ニュージーランドを除く）では、点検活動は実施されても、ボイコットが実施できないため、便宜置籍船の組織活動に限界があることは留意すべきであろう。

第4に、便宜置籍船の組織活動にたいする財政的裏付けとして、ITF 船員福利基金が存在することである。ITF は便宜置籍船を組織した場合、船主からITF 船員福利基金への分担金を拠出させるが、この福利基金は各国の船員福利施設への援助活動以外に、点検員の活動にたいする加盟海員組合への経費支弁や便宜置籍船ボイコットに関連する訴訟経費等に利用されている。近年便宜置籍船の点検活動が拡大されているが、これも便宜置籍船の組織化の進展に伴い、福利基金が充実した結果である。

第5に、しかし、きわめて重要な要因として、ITF が便宜置籍船の組織活動に当たり、先進国組合と途上国組合の利害の背反とそれに伴う紛争を、総乗組員費制および途上国「募金」制度の採用によって、解決したことである。便宜置籍船隊の成長とともに、それに雇用されるアジア船員数が増加しており、途上国組合とITF との紛争が激化すれば便宜置籍船の組織活動は停滞ないし麻痺するおそれがあっただけに、上記の組織戦術の工夫はITF の組織活動の継続に大きな役割を果たしている。

以上に、ITF がその加盟海員組合のなかに、経済的社会的環境が大きく相違している組合を擁しながら、しかも便宜置籍船の組織活動にあたっては、加盟組合の連帯を維持して、便宜置籍船主と労働協約を締結できた理由を示した。ところで、このITF および加盟組合による便宜置籍船の組織活動は、当初の便宜置籍船対策からは、変質してきている。この点について簡単に指摘しておきたい。

ITF の便宜置籍船対策は、本来的には、便宜置籍船をその真の所有者の船

籍国に戻すことであったが、世界的な規模のボイコット活動の失敗およびITF協約賃金水準の設定を中心とした組織戦術の変遷のなかで、便宜置籍船対策の実体が、欧州船員の雇用、賃金・労働条件への悪影響防止に矮小化され、さらにその後には、便宜置籍船に乗組むアジア船員の雇用確保を求める途上国海員組合と欧州船員の賃金水準の維持を追求する先進国組合との間の妥協の産物となっている。便宜置籍船隊が巨大化し、その存在が否定できなくなった状況の下で、ITFの便宜置籍船にたいする組織活動は、いわば無国籍な労働市場のなかで先進国組合と途上国組合が、それぞれ自国組合員のための雇用機会を確保する争いを展開している状況とも見られよう。そのような観点に立ったとき、現在のITFの便宜置籍船の組織対策は、再び変化せざるを得ぬ契機を内包していると思われる。





# 金融制度に対する政府介入について

—オーストラリアの場合—

石 垣 健 一

## I 政府の金融制度への介入の目的とその方式

オーストラリアを含む多くの国々で、政府（中央および地方政府）は様々な目的のもとに金融制度および金融産業への介入を行なっている。政府がこのように金融産業ないし金融制度へ介入する主要な目的は、大別すれば、価格の安定や完全雇用の達成のようなマクロ経済政策目的の達成、金融制度および金融機関の安定性の達成、競争促進による金融の効率性の向上、所有構造の分散化や特定部門への特別援助にかかわる。

マクロ経済政策目的にかかわる政府の金融制度および金融産業への介入は、金融政策、租税政策、国債管理政策、為替政策などの諸政策の遂行によって行なわれる。金融制度および金融機関の安定性の維持は預金者・投資家保護と密接な関係を有するが、この安定性の維持は金融機関とくに商業銀行が支払決済メカニズムの中心であること、および金融機関が資金の調達と運用に対して重要な国民経済的機能を果していることによっている。そしてこの目的達成のために数多くの規制が金融制度全般および金融機関の活動に課されている。競争の促進による金融の効率化政策は、金融制度の資源配分上の効率化を促がすために、同種の金融機関間および異種の金融機関間の競争を促進するためのものであり、具体的には取引法（Trade Practices Act）や公的金融機関の設立などにあらわれている。政府はまた金融制度と政策を利用して、特定の社会目的ないしは特定部門の育成・強化を行ないたいと考える。例えば、外資政策の運

用による企業のオーストラリア化や家屋建設，農業部門，中小企業などの保護・育成策などへの介入である。

以上のような諸目的を達成するために，政府が金融制度へ介入するとき，その介入の方式としてはつぎのようなものがある。

- ・ 借手や貸手に対する直接的規制
- ・ 借手，貸手，投資家に対する差別的な租税措置
- ・ 政府所有の金融機関の使用
- ・ 特定部門の援助のための民間貸手への貸付・保証・援助

これらの介入方式は他の諸国でも通常よく利用されているのであるが，オーストラリアでは一定の形式を持っている。連邦政府および州政府はその経済政策目標を達成し，預金者あるいは投資家を保護するために金融制度へ直接的に介入する。直接規制方式では流動性・支払支持に関する規制，流動性比率や準備およびギアリング比率に関する規制，利率規制，資産・負債に対する規制，参入規制，および当局による監督規制などがその主なものである。

金融機関，投資家，および業務の種類に関する租税措置は一様ではなく，資金フローの型に大きな影響を与える。この意味において租税政策も金融制度に対する政府の介入方式のひとつである。

政府はまたそれ自から金融機関を保有し，その営業を通じて市場での「ギャップ」を埋めようとする。連邦商業銀行や州立銀行，あるいは連邦開発銀行などがその例である。政府のこのような政策は，長期的に金融制度のパフォーマンスに影響を与える。またこれらの機関は特定部門への金融上の援助を与える役割をしばしば担わされている。

政府は民間の金融仲介機関を通じて種々の特定部門援助や社会的援助を行なっている。例えば家屋建築のための銀行や住宅建築組合を通ずる資金および利子援助，中小企業貸出に対する政府保証の供与，などがそれにあたる。

本稿では，これらの金融制度に対する政府介入・規制のうち，主として金融制

度ないし金融機関の安全性ないし安定性および競争にかかわる規制について検討を加える。もとより、これらの規制は、マクロ経済安定化や特定部門への特別援助にかかわる場合が多く、また逆にマクロ経済安定化のための規制が金融制度全体の安全性にかかわる場合も多い。したがって各種の規制は多面的な影響を金融・経済に与えるのであるが、各種規制のマクロ経済的安定に及ぼす影響については別稿ですでに論じており、ここでは各種規制を金融制度の安定性との関連で論じたい。<sup>(1)</sup>

## II 金融制度の規制に対する連邦政府と州政府の責任

オーストラリアの規制構造の特徴のひとつは、金融制度の構造と操作に影響を与える連邦と州レベルでの複雑な規制構造にある。金融制度に対する連邦政府と州政府との間の権限の分割はオーストラリア憲法（Australian Constitution）にそったものである。憲法第51条は連邦政府の経済活動に対する権限を規定している。これによると、国際および州際取引、租税、連邦政府の借入れ、通貨・鑄貨・法貨、州立銀行以外の銀行業、州保険以外の保険業、為替手形・約束手形、破産と支払不能、国内で組織された外国の企業・商社・金融機関、対外事情などに対する権限が連邦政府に与えられている。金融機関にかかわるすべての連邦立法はこれらの権限のひとつあるいは複数のものに基づいている。したがって憲法に規定されていない権限はすべて州政府に属するとみえるかもしれない。

しかし現実には連邦政府と州政府との権限分割はこの単純な二分割よりももっと複雑である。最高裁判所で争われた2つのケースによってこの問題に関す

---

(1) 拙稿「オーストラリアにおける金融政策—1950年代～60年代を中心として」国民経済雑誌第141巻第2号，昭和55年2月，「オーストラリアの金融政策—70年代の経験—」国民経済雑誌第145巻第1号，昭和57年1月，参照。

(2)  
る広範な原則が与えられた。その第1は憲法に基づく連邦の権限がまず最初に確認され、つぎに残りの権限が州に帰属することになるということである。第2の原則は、連邦の明示された権限が無条件で与えられている時には、その権限は州の機能ないし州問題を規制することができるということであり、第3は憲法で与えられた権限は連邦以外の他のものを差別するために行使されてはならないということである。これはすなわち連邦は法や規制によってひとつの州だけを優遇したり差別してはならないということの意味する。第4は州法と連邦法が矛盾しているとき連邦法が優先するということである。

このような原則のもとで、連邦政府と州政府との責任の分担はつぎのようになっている。

連邦政府の責任分野はマクロ経済政策、銀行預金者一般と保険契約者の保護、競争政策、および外資政策である。州政府のそれは非銀行金融仲介機関への投資家の保護と借手の保護である。また公的借入れの条件に関する責任は借入会議 (Loan Council) を通じて連邦政府と州政府の間で共通のものとなっている。ただし準政府証券 (semi-government securities) を除く政府証券の発行については連邦政府が責任を持つ。

連邦政府は憲法51条によって与えられた権限とその解釈原則にしたがって金融制度とくに銀行制度に介入することができるが、実際上の規制を行なううえでその基礎となるのが準備銀行法 (Reserve Bank Act) と銀行法 (Banking Act) である。準備銀行法によって設立された準備銀行理事会は、その権限の範囲内で、金融政策をオーストラリア国民の最大の利益に役立つように実施する責任を負わされている。

---

(2) 2つのケースとは1947年の Melbourne Corporation 対連邦政府の訴訟と1971年の Strickland 対 Rocla Concrete Pipes Ltd 訴訟である。The Committee of Inquiry into Australian Financial System, *Interim Report*, May 1980, p. 241 の注参照。

その責任の遂行にあたって、準備銀行は公開市場操作—連邦債券、大蔵省証券そしてオーストラリア貯蓄債券の売買—を通じて一般的な金融状態に影響を与えることができる。同時に準備銀行は金融機関の営業に直接介入する権限を与えられている。例えば SRD 制度、貸付規制、利子率規制、などによってである。

銀行法は、銀行業への参入、預金者の保護、SRD 制度、外国為替取引、利子率、などの規定を含んでおり、準備銀行法と共に、金融当局の規制上の具体的な権限を規定している。但し以下の銀行は銀行法にしたがわない。Rural Bank of NSW, the State Savings Bank of Victoria, the State Bank of South Australia, the Savings Bank of South Australia, Rural and Industries Bank of Western Australia の各銀行である。これらは州政府の銀行であり、州法にしたがう。なおその活動を単一の州に限定され、かつ銀行法にしたがう銀行がある。タスマニアの二つの信託貯蓄銀行とクインズランド銀行がそれであり、これらは州政府所有ではない。

州立商業銀行は銀行法にしたがわないけれども、銀行法下の銀行に適用されている貸出政策について知らされかつ考慮するように準備銀行から要請される。利子率もまた銀行法による銀行のそれに大体においてしたがう。州立貯蓄銀行の投資パターンはその他の貯蓄銀行と類似している。これらの銀行は利子率政策を含む銀行政策の遂行にあたって準備銀行と協力し、定期的に相談している。

銀行以外の金融仲介機関に対する連邦政府の規制に関する法律は金融企業法 (Financial Corporations Act) である。同法の目的は一定の金融機関の業務に関する情報収集と規制の手段を連邦政府に与えることによってオーストラリア経済の有効な管理の達成を助けることである。同法は登録企業が準備銀行にそれらの業務に関する情報を提供することを義務づけている。また同法の第4部は、一定規模以上の金融企業の資産比率、貸出政策、利子率などについて規制を行なう権限を連邦政府に与えているが、しかしこの部分は先にみた憲法上

の問題もあって公布されていない。

したがって非銀行金融仲介機関の主たるものに対する規制は各州政府によって行なわれている。住宅建築組合や信用組合は、後に詳述するように各州による立法にしたがって規制を受けている。また金融会社、マーチャント・バンク、ファイナンス・ブローカーなどの規制は各州の法律（主として会社法や証券業法）<sup>(3)</sup>によって行なわれてきた。

非銀行金融仲介機関のうち、生命保険会社は連邦法である生命保険法の下に連邦政府の規制下に置かれている。生命保険会社法の目的は保険契約者の利益を保護し、必要な支払能力の最低限度の維持に失敗した会社の処理のための適正な機構をつくることにある。一般保険会社も連邦保険法（Commonwealth Insurance Act）の下で、連邦政府によって規制を受けている。

### Ⅲ 銀行部門に対する政府の規制

オーストラリアにおいても、他の諸国と同様に、銀行部門と非銀行部門とは別々の規制を受けているが、両部門とも金融（仲介）機関という名称で統一的に把握される。金融仲介機関の主要な経済的機能は、資金余剰黒字単位から資金不足赤字単位への余剰資金の移転過程に介在し、危険をプールし、効率的にその移転を可能ならしめることにある。金融仲介機関には種々の形態があり、かつ多くのサービスを提供するが、いずれの民間金融仲介機関も基本的には、自己の債務の発行と、この発行によって獲得した資金の他者への貸付けを通じて収入（保有資産からの利子収入や手数料など）と費用（債務支払い利子や営業コスト）の差益の最大化を目指す。しかし、その際に発行する債務の形態によって、通常2つに分割される。すなわち、支払い機能を有する債務を発行す

---

(3) 1978年12月、州および連邦は会社法、証券業法とその管理を全国一律なものに変更することに正式に同意した。法案は1979年12月に議会を通過し、1980年2月公布された。AFSI, op. cit., p. 522 -p. 523. (APPENDIX 11) 参照。

ることのできる「銀行」とそれが不可能である「非銀行金融仲介機関」とである。

「銀行」は伝統的に他の金融機関と異なった特別な金融機関とされてきた。それは銀行が金融機関のなかで量的に最もウエイトが高く、またその国でもっとも歴史をもった金融機関であったことに加え、銀行が国内取引および海外取引の両者における支払決済メカニズムの中心であることによっている。したがって銀行に対する社会的な信頼は安定的な金融制度の前提条件を構成する。預金者が銀行にある預金を引き出したいとき資金はすぐに利用可能でなければならない。支払決済メカニズムに対するどのような信頼の欠除も社会全体の金融・経済状況に広範かつ深刻な影響を与える。このような銀行の重要性を考慮して、銀行法は、当局にその営業を規制する広範な権限を与えている。銀行法第2部第2条によって、準備銀行は同法にしたがう銀行の預金者を保護するためにその権限と機能を果たすことを義務づけられている。

非銀行金融仲介機関は、銀行と比較して、その取扱は後述するように緩やかでかつ多様である。これは非銀行金融仲介機関は資金フローへの仲介については銀行と同じ役割を果たしているが、その過程で貨幣を創造するわけではない。非銀行仲介機関も、それぞれ独自の債務を創造するが、貨幣を創造することはできない。もちろんこれらの機関の金融機関全体に占める重要性は増大してきているし、現実に存在する銀行と非銀行金融機関との間の境界線がはっきりしなくなりつつあるのは事実であるが、しかし理論的には、両者は区別して考えるべきであるし、またオーストラリアの現実の規制体系もこの両者を区別した形でなされている。

貯蓄銀行および商業銀行から構成される銀行部門に対する安全上ないし安定性維持のための規制は、主として連邦政府によって行なわれている。それらの規制のためにつぎのような諸手段が採用されている。

- ・流動性・支払能力支持のための取決め



- ・ 利子率規制
- ・ バランス・シート比率に対する制約
- ・ 資産保有制限
- ・ 債務制限
- ・ 利子率規制
- ・ 参入制限
- ・ 当局による監督

われわれは銀行部門に対するこれらの諸規制をこの節で、そして次節では非銀行金融仲介機関の活動に対するそれを検討する。

(1) 流動性・支払能力支持のための取決め

銀行は国内取引および国際取引の支払決済メカニズムの中心であることから、その流動性・支払能力維持のために、公的あるいは私的な取決めがなされている。この取決めの第一は、いわゆる SRD / LGS 制度である。この制度は、他稿ですでに言及したように、有効需要管理のための金融政策手段のひとつであるが、しかし同時にこれは商業銀行の安定性およびそれに対する公衆の信頼を高めるものとみなされている。

銀行法にしたがう商業銀行は準備銀行に法定準備預金勘定 (Statutory Reserve Deposit Account) を維持することを義務づけられており、準備銀行は商業銀行が保有すべき準備預金の割合を決定する。このいわゆる SRD 制度は法律に基づいた強制力を伴うが、他方 LGS 制度は準備銀行と商業銀行間の了解によるものである。この了解によって、商業銀行は LGS 比率が一定比率 (現行18%) を下回らないように行動し、もしその比率の維持が困難になったときには、バランス・シートの調整が済むまでの短期間準備銀行から借入れを行なうものとされた。その際の金利は準備銀行によって決められ、商業銀行は前もってその金利を知ることができない。またその了解の一部として、もし商業銀行の貸出が準備銀行の政策と調和を保つようになされているならば、準備

銀行は商業銀行の現実の LGS 比率がその最低限度比率を下回らないように S R D政策を行なうことになっている。このように、準備銀行は LGS 慣行に基づいて、その流動性の維持のために商業銀行に対して短期の貸出を行なう。

商業銀行の流動性・支払能力支持のための最終的貸手としての準備銀行の機能は、LGS 慣行に伴なう準備銀行借入れ以外の場合にも果される。例えば、1974年10月、準備銀行は銀行制度および経済一般の流動性を増大させるために預金量の1%に相当する貸出を行なっているし、また1979年5月準備銀行はアデレード銀行が子会社の不振から経営不振に落ち込んだとき、緊急融資を行なっている。このような準備銀行による商業銀行の流動性支持政策は需要管理のためと言うよりも、金融制度の安定性維持のためのものである<sup>(4)</sup>。

銀行流動性に対する準備銀行の支持を背景として、商業銀行はそれが経営に責任をもっている金融機関、例えば貯蓄銀行や住宅建築組合の背後にあることによって金融制度全般の安定性に寄与することができる。なお、州立銀行の債務は当該の州政府によって保証されており、連邦銀行公社に属する銀行の債務は連邦政府によって保証されている。

流動性支持による銀行制度および金融制度全般の安定性維持の方策の他に、銀行制度の支払能力の維持を、とくに預金者保護の観点から、確保するための方策が銀行法に定められている。銀行法第12条は、準備銀行の義務として、銀行の預金者の保護のためにその権限と機能とを行使することを規定している。すなわち支払不能になった、あるいはその恐れのある銀行はその旨を準備銀行にすみやかに知らせるべきこと、準備銀行は調査官を任命し、当該銀行の調査を行なうこと、その調査に基づき必要あるときは準備銀行は当該銀行の業務を

---

(4) オーストラリア銀行協会によれば、商業銀行はこの準備銀行の最終的貸手としての機能を流動性支持の重要な手段とはみなさず、むしろ銀行の仲介活動に対する制約とみなす旨の主張がなされている。それにもかかわらず、その機能は銀行に確実な資金源を与え、市場からの衝激を受けとめる手段として役立っているように思われる。AFSI, *Commissioned Studies and Selected Paper*, Part 1. 1981, 参照。

管理すべきこと、支払停止の際には当該銀行の資産は銀行債務のうち預金者への債務の支払のために優先的に利用されるべきこと、準備銀行の特別の許可なしには、銀行のオーストラリアの資産がそのオーストラリアの預金債務を超えていなければならないこと、などが規定された（第13条～第16条）。

このような規定にもかかわらず、準備銀行法および銀行法は個別銀行の支払保証に関することについては何も具体的に述べていないので、実際に銀行が支払い不能となる事態が発生したとき当該銀行の預金者がどのような取扱を受けるかについては必ずしも明確ではない。但し準備銀行法第26条によれば、準備銀行は中央銀行としての業務を果すべきであり、その責任の遂行の過程で、銀行制度および個別銀行の安定性を強化するための行動をとることができることとされている。この能力は、準備銀行によって、銀行法に定められた預金者保護規定に加えて、利用可能なものとみなされている。さきにもた準備銀行による商業銀行への緊急融資はこの規定にそった動きとして理解される。したがって全体的に言えば、SRD / LGS 制度、準備銀行の最終的貸手としての商業銀行への緊急貸出、および預金者保護政策の三者によって、オーストラリアの商業銀行制度および金融制度全体の流動性・支払能力が保証され、その安定性の維持が図られているといえるであろう。

## (2) 利子率規制

準備銀行は、銀行法第50条によって、大蔵大臣の承認をえて銀行の貸付利子率および預金利子率を統制するための規制をつくる権限を与えられている。しかし今まで明文化された規制はなく、実際には準備銀行は関連の商業銀行と相談の後に、大蔵大臣の承認を得てそれが決定した利子率規制を手紙で銀行に通知することとしている。

### ・商業銀行の貸付利子率規制

貸付利子率に対する実際の規制は、利子率に最高限度を設ける形で行なわれた。この最高限度内で銀行は個々の顧客に対して金利を課した。ただし過去25

年以上にわたって、この最高限度が適用されない貸付が増大してきている。例えば、リース貸付、バンクカード貸付、ターム・ローン・ファンドや農業貸付ファンドからの貸付などである。現在最高限度規制を受けている貸付は、10万ドル以下の当座貸越限度額のもとでなされた貸付や個人向け割賦信用である。<sup>(5)</sup>

銀行は実際にはこの最高限度より低い当座貸越利率や割賦信用利率をしばしば貸付利率として適用している。そしてこの最高限度の変更があったときには既存の当座貸越分に対してもその変更に対応する利率を課すようにしている。

#### ・商業銀行の預金金利規制

商業銀行の預金利率の規制は2つの形態をとって行なわれてきた。そのひとつは小切手勘定 (checking account) に対する付利禁止であり、他のひとつは定期性預金金利に対する最高限度の設定である。銀行は、その最高限度内で預金者の反応を考慮して定期性預金金利を決定してきた。ただし譲渡可能な定期預金 (CD) についてはこのような金利規制は適用されていない。定期性預金に対するこのような規制は、しかし1980年12月に撤廃されて現在は自由金利となっている。要求払預金に対する付利禁止は現在もなお効力をもっている。

#### ・貯蓄銀行に対する金利規制

貯蓄銀行の利率の決定に関する取り決めは商業銀行のそれに類似している。預金勘定に対して支払われる利率は最高限度内でなければならなかった。この限度内において投資勘定 (引き出しに1ヶ月の予告の必要なもの) は通常の貯蓄勘定に比較して高い利率が支払われてきた。しかし商業銀行の定期性預金の金利規制の撤廃とともにその金利は自由金利となった。

10万ドル以下の貯蓄銀行貸出に対する利率は、商業銀行の当座貸越に適用される利率の最高限度と同じ利率にしたがう。商業銀行がそうであるように、

---

(5) 1972年2月以前には、この最高限度はすべての当座貸越に適用されていたが、それ以後5万ドル以下の当座貸越限度額にもとづく貸付についてなされるようになった。1976年1月に改訂されて現在のような形となっている。

貯蓄銀行はその最高限度内で利子率を設定し、その最高限度の動きに応じて利子率を動かすことが求められる。また貯蓄銀行はその限度内に利子率を決める際に前もってその旨を準備銀行に報告せねばならない。

金融当局による商業銀行と貯蓄銀行の貸付利子率や預金利子率に対する規制は、一国の経済成長の程度や資源配分の態様に複雑かつ重要な影響を及ぼすものとみられるが、同時に金融制度の安定性にきわめて密接な関係をもつものとみなされてきた<sup>(6)</sup>。すなわち預金をめぐる利子率競争は銀行により危険でより収益性の高い資産の保有を勧め、競争の結果より低いマージンでの営業を余儀なくさせ、その結果産業全体の安定性に打撃を与えるものとみなされた。このことが小切手振出可能勘定への付利禁止を正当化する理由として使用されている。貸付利子率に対する利子率天井の設定も、危険資産の保有を阻げる効果をもつものと主張されている。

金利の自由化の進展が多くの銀行の利潤マージンに大きな影響を与えることは本当であるかもしれないが、しかしそのことが産業全体の安定性を損なうかどうかは検討を要する問題である。

### (3) バランス・シート比率に対する規制

銀行のバランス・シート上に示される様々な資産・負債比率や資本・負債比率は預金者や債権者保護およびその結果としての金融制度の安定のために重要であり、またそのことの重要性が英国等でも強調されているが、オーストラリアでは、準備銀行は銀行の適正な資本・負債比率のガイドラインの設定を行なう権限を持っていない。しかし準備銀行はすべての銀行の資本ギアリングについて報告を受けており、またその他の様々なバランスシートに関係する比率などに注目しており、とくに関連子会社への様式投資やそれらとのその他の金融上の関係について銀行に注意を払うように指導する。

### (4) 資産および負債に対する制限

(6) AFIS, *Final Report*, 81. Para 19. 124 - 127.

金融当局は銀行制度および金融制度全般の安定性の維持のために、また金融政策上のコントロールのために、銀行の資産・負債に対してさまざまな制約を課している。

- ・ 資産に対する制約

銀行法は銀行による株式投資を通ずる子会社等に対する資本参加に対してなんら形式上の制約も加えていないし、準備銀行もまた銀行の子会社への投資を制約する権限を与えられてはいない。しかし1963年の了解において、銀行は非銀行金融機関とのなんらかの提携を行なう時には、準備銀行に事前にその旨を報告し、準備銀行の意見を聞くように要請されている。

準備銀行は商業銀行のマーチャント・バンク、および不動産関連子会社との提携を制限しており、公認短資業者とは最大限12.5%までの間接投資を除き直接かつ永久的な提携を行なわないように要請している。1960年代末に、マーチャント・バンクへの銀行の参入が行なわれたとき、銀行の中・長期金融に従事するマーチャント・バンクのかなりの株式の取得については反対が生じなかったけれども、主として短期金融に従事するそれへの投資は好ましくないと考えられた。このようなマーチャント・バンクは通常の銀行業務と密接に関連をもっているからである。しかし最近ではこのような区別は、各種金融機関間の業務の区別そのものがあいまいなものとなってきていることもあって、あまり強調されなくなってきた。銀行によるマーチャント・バンクへの資本参加の最大限度も最近改訂されて33⅓%まで認められるようになり、近年中には60%まで認められる予定になっている。

ファイナンス・カンパニーへの資本参加は100%まで認められており、またユニット・ファンド、年金、ポートフォリオ・マネジメント、信託等の比較的新しく、従来の銀行業務の範疇には必ずしも属さない事業への子会社を通ずる参入も認められている。

準備銀行は銀行の不動産子会社の業務について広範なガイド・ラインを設定

している。このガイド・ラインは子会社の機能、公的借入れの満期構造、親銀行との関係などに関連している。

商業銀行の保有資産に対する制限は以上のように主として子会社ないし関連会社への資本参加に関するものであるのに対して、貯蓄銀行の保有資産に対する制限はより一般的で広範である。銀行法のもとで、(信託貯蓄銀行を除く)銀行法にしたがう貯蓄銀行はオーストラリアにおけるそれらの預金に相当する額を以下のような定められた資産で保有しなければならない。

- (i) 現金
- (ii) 準備銀行預金
- (iii) 他の銀行への預金ないし貸付
- (iv) 国債および州債
- (v) 連邦政府および州政府による保証債
- (vi) 公認短資業者への貸付
- (vii) オーストラリア銀行輸出再金融会社 (Australian Banks' Export Re— Finance Corporation Limited) への貸付
- (viii) 政府保証の貸付
- (ix) オーストラリアの土地を担保とする家屋建築ないしその他の目的のための貸付。

各貯蓄銀行は、これに加えて、さらに上記の第7番目までの資産をその預金の少なくとも40%、うち預金の7.5%は準備銀行の預金および大蔵省証券で保有すべきものとされていた。このような「40%」、「7.5%」比率は1956年民間貯蓄銀行がはじめて設定されたときには「70%」、「10%」であった。

キャンベル委員会報告を受けて、1982年8月にこれらの規定に最近変更が加えられた。変更前にはオーストラリアのそれらへの預金の100%が定められた資産に投資されなければならなかったが、この比率が94%に引き下げられた。貯蓄銀行は残りの6%相当額を自由な投資に振り向けることが可能となった。

さらに「40%」と「7.5%」ルールに代わって貯蓄銀行の預金残高のうち最低限度15%は、現金、準備銀行預金、連邦政府証券で保有すべきであるという規定が定められた。

このような貯蓄銀行の資産に関する様々な規制の目的のひとつは、資金配分に対するものである。この規制は貯蓄銀行を通ずる資金の流れを政府部門および家屋建設部門へ向ける効果をもつ。同時にそれは全体の資金の流動資産対非流動資産の配分（例えば7.5%ないし15%ルール）に影響を与える。またそれは、運用資産の範囲を限定することによって危険資産への投資を防止しており、銀行制度の安定性の維持に効果をもつといわれている。

- ・ 債務に対する制約

商業銀行は準備銀行によって預金の利子支払いや預金の満期について規制を受けてきている。すなわち定期預金の満期に対して、5万ドル以下の預金の満期は少なくとも3ヶ月でなければならず、5万ドル以上のものについては最低30日以上満期を有していなければならないとされた。

貯蓄銀行は、銀行規制によって、銀行業を営むにあたって、会社ないし営利団体から預金を受け入れてはならないとされた。これは貯蓄銀行の預金の変動性を最小限にして、安定性を高めるためのものであった。また貯蓄銀行は小切手勘定を提供することはできない。但し信託貯蓄銀行および州立貯蓄銀行はこの制約を受けず、州立貯蓄銀行は実際に小切手勘定を提供している。さらに、貯蓄銀行の投資勘定預金は引出しに1ヶ月の予告が必要であり、これは貯蓄銀行の預金の変動性を減ずる効果をもっている。

#### (5) 参入制限

銀行法第9条によって、オーストラリアで銀行業を営みたい企業は総督の許可を得なければならない。また認可を得た銀行は、大蔵大臣の事前の承認なしに、合併や売却ないし再建を勝手に行なってはならない（銀行法第63条）とされている。1983年現在9つの商業銀行、10の貯蓄銀行および3つの特殊銀行<sup>(7)</sup>



が銀行業を営むことを許可されており、二つの外国銀行（Banque Nationale de Paris, Bank of New Zealand）はその支店がオーストラリアで銀行業務を行なう場所を特定化されている。

政府の政策によって、この2行の例外を除き外国銀行がオーストラリア国内で支店ないしは子会社を設置することを許されていない。このような外国銀行の参入はキャンベル委員会報告後再検討が開始され、部分的解禁の方向へ進みつつあるが、現在までのところでは許可されていない。<sup>(8)</sup>

銀行（所有）法は、また銀行の株式所有に制限を加えている。すなわち個人またはそれに関連する団体による株式保有比率は、とくに総督が高い比率を認めるのでなければ、10%以下でなければならないと定められている。

1945年の銀行法制定以来、既設の商業銀行に対する貯蓄銀行の設立認可と1981年のオーストラリアン銀行の認可以外は、銀行の設立はなされていない。非居住者の非公式の銀行承認の申し込みは行なわれたかもしれないが、しかし政府の方針でこれは認められないことは先に指摘したところである。したがって形式的には大蔵省は銀行設立のための申請を拒否したことは一度もないことになる。<sup>(9)</sup>

銀行業への正式の参入希望が少なかったことには様々な理由が考えられる。

- (ア) 非銀行仲介機関に比較して銀行業への規制が厳しすぎること
- (イ) 少数の有力な銀行が支配している市場で新規の銀行が業務を展開する困難性
- (ウ) 銀行（保有）法の存在
- (エ) 参入に関するはっきりとした規定が存在していないことなど

(7) Commonwealth Development Bank, Australian Resources Development Bank 及び Primary Industry Bank of Australia. である。

(8) AFIS, op. cit., chap 25, AFS, *Report of the Review Group*. 1984, chap 3.

(9) AFIS, op. cit, para 24. 12.

これらの理由は当局の規制による部分と経済的状况による部分とから成るが、参入を制限する規制の意図は金融制度を不安定ならしめる競争を制限することにあるとして正当化されてきた。もとより銀行、とくに商業銀行は支払決済メカニズムの要石であることからその安定性に最大の注意が払われるべきことであろうが、しかし同時に競争制限的な参入障壁は資金（資源）の効率的配分を阻げ、障壁外に存在する非効率的な金融機関の発展を促進する危険性を含んでいることに注意すべきである。

#### (6) 金融当局による監督

会計検査長は銀行法によって定期的に各銀行の帳簿、勘定、および諸取引を検査し、大蔵大臣と準備銀行宛に報告書を提出することを要請される（銀行法第61条）。準備銀行は会計検査長から報告書を受け取った後、当該銀行がその債務の支払が出来ないと考えたときには、準備銀行はその銀行を管理し、その銀行業務を代行することができる（銀行法第14条）。しかし現在までのところこの条項は発動されたことはない。

このような法定の手続きの他に、準備銀行は非公式のルートを使用して監督的機能を果している。これはオーストラリアの銀行制度が比較的少数の銀行から構成されており、準備銀行と銀行との間の関係がきわめて密接であることによっている。このような法定の取決めと準備銀行による銀行との日常的な接触と話し合いは銀行および金融制度の安定性維持のために重要である。

### IV 非銀行金融仲介機関への政府の介入

非銀行金融仲介機関には様々な種類の金融機関がある。準備銀行の統計資料にその資産が公表されている非銀行金融仲介機関のうち重要と思われる、金融会社、住宅金融会社、信用組合、公認短資業者、および生命保険会社に対する政府の規制をここでは検討しよう。

#### (1) 流動性・支払能力維持のための取決め

## (a)住宅建築組合

住宅建築組合の活動に対しては州政府が監督権をもっており、したがって各州においてその管理・監督の仕方が異なる。住宅建築組合のうち、ビクトリア州とクインズランド州では、公的な準備基金がつくられている。ビクトリア州では、住宅建築組合一般準備基金(Building Societies' General Reserve Fund)が住宅建築組合の預金者や債権者の保護およびその流動性の水準を正常に維持するために住宅建築組合法に基づいて1976年につくられた。各住宅建築組合は基金への加入を強制され、資本金、預金等の0.1%相当額を基金へ収めなければならない。同時に、それは決められた利率で基金に対して貸付を行なうことが求められている。なお同基金は州政府の明確な援助は受けていない。

クインズランド州でも住宅建築組合緊急基金(Permanent Building Societies Contingency Fund)が、預金者及び債権者保護のために1976年に創設された。同基金の取決めや機能はビクトリア州のそれと同様である。その他の州には流動性・支払能力維持のための特別な取決めはない。

このような住宅建築組合の支払能力維持のための基金の設定の他に、主要な州の当局はその流動性維持のために、住宅建築組合が払込み資本の10% (クインズランドは7.5%) に相当する「流動資産」<sup>(10)</sup>を保有することなしに貸付を行なってはならないと定めている。またタスマニアと北部直轄地域を除いて、各州は住宅建築組合がつぎのような形で内部準備を積み増すように法律で定めている。

- ・ ビクトリア州、クインズランド州、および西オーストラリア州においては、各年度の当初の総債務の一定割合の準備を維持すること(ビクトリア州0.5%、クインズランド0.25%、西オーストラリア州1.0%)。
- ・ NSW州と南オーストラリア州では、各住宅建築組合は年度末にその利

(10) 流動資産の定義は各州で異なっている。詳しくは AFIS, Interim Report, Table 15.1 p. 282 を参照せよ。

益の一定割合を準備勘定に積み立てるべきものとされている（NSW州 3.5%、南オーストラリア州 2%）。

(b)信用組合

信用組合も州政府の規制下にあるが、ニュー・サウス・ウェールズ州（以後 NSW 州と略記）においては、1978年信用組合貯蓄準備基金（Credit Union Savings Reserve Fund）が設立され、州政府によって任命されたメンバーが同基金の運営に責任を負う。同基金は持分保有者ないし預金者の合法的な資金の引出に応ずることの出来ない NSW の信用組合に金融的援助を与えるためのものである。少数の例外を除き信用組合のこの基金への加入は強制的なものであり、各組合は出資金と預金の 0.75% 相当額を同基金に預け入れることを要請されている。

南オーストラリア州においては信用組合安定基金（Credit Union Stabilisation Fund）、ビクトリア州においては信用組合一般準備基金（Credit Societies General Reserve Fund）が設けられているが、これらは NSW 州の基金と同様な性格を持っている<sup>(11)</sup>。その他の州ではこのような基金はとくには設けられていない。

信用組合もまた住宅建築組合がそうであるように流動性維持のための規制を州当局から受けている。NSW 州、南オーストラリア州、ACT、ビクトリア州および両オーストラリア州の各信用組合は出資金プラス預金の合計の一定割合に相当する額を流動資産<sup>(12)</sup>で保有することを定められている（NSW 州と西オーストラリア州 7%、南オーストラリア州 9%、ACT 10%）。そして NSW、西オーストラリア、ACT では流動資産比率がこの定められた比率を下回る時

---

(11) 各基金の資産額は1979年末で、NSW州のそれが約452万ドル、南オーストラリア州約234万ドル、ビクトリア州375万ドルとなっている。

(12) 流動資産の詳細な内容については AFIS, op. cit., Table 15. 2 p. 285 参照せよ。

には貸付を行なうことができない。

さらに主要な州と ACT では準備金を保有することが義務づけられている。すなわち各信用組合は毎年度末にその年度の利益のなかから一定割合（NSW 州、ビクトリア州、クインズランド州 5% など）を準備金として保有しなければならない。

#### (c) 公認短資業者

準備銀行は、短期金融市場での政府証券の売買の安定性を高めるために公認短資業者への最終の貸手として機能を果している。準備銀行は公認短資業者と直接取引を行ない、必要な時には政府証券を担保とする貸付を行なう。公認短資業者が借入れを行なう場合、それは通常、固定利子率で 7 日間行なわれる。その利子率は準備銀行の自由裁量でその時々に変更されるが、利子率の水準については借入れ前に公認短資業者は知ることができる。この最終の貸手機能は公認短資業者の政府証券保有・取引能力を高めるが、しかしそれは業者の個々の取引やそれらの支払能力一般に対して準備銀行が責任をもつということ意味するものではない。<sup>(13)</sup> 公認短資業者は準備銀行と、出資金の倍数をこえる借入れを行なわないことを同意している。

#### (d) その他の金融機関

金融会社、マーチャント・バンク、生命保険等は、支払能力維持のための取決めないし基金を特にはもっていない。しかし流動性維持のための規制は当該責任当局より受けている。

マーチャント・バンクについて言えば、主要州において、法人委員会 (Corporate Affair Commission) ないしそれに相当する部局は各マーチャント・バンクが 5 万ドルか総債務の 5% の相当する額のうちのいずれか大きい方、あるいは支払能力を補強する緊急融資協定を持っている場合には総債務の 3.3% に

---

(13) AFIS, op. cit., para 12. 20.

至るまで余剰流動資金を保有しなければならないと定めている<sup>(14)</sup>。このような規制はタスマニア州と ACT には存在しない。

生命保険会社は、生命保険法にもとづいて、生命保険証券債務の支払い保証を行なうために生命保険強制積立て基金をもうけることを求められている。株主への配当金などを別にすれば、この強制積立て基金の資産は、その基金の目的にあった種類の業務に係わる債務の支払いにのみ用いられるべきであり、その資産はすべての他の資産とは別のものとされねばならない。

## (2) 利子率規制

### (a) 住宅建築組合

NSW 州においては、州政府は住宅建築組合法に基づいて、諮問委員会の助言のもとに、持分に対する配当および預金利子率に最大限度を定める権限を与えられている。その最高限度は満期によって異なるが、コールもので 8%、12 ヶ月を超える最長満期で 10.5% となっている（1979 年末）。クインズランド州においても、住宅建築組合法のもと、州政府は組合が支払いうる利子率、とくにコールものの利子率の最大限度を定めている。1979 年末でそれは 8.75% であり、それ以外の満期のものについては規制は存在しない。州政府はその他に、住宅建築組合の貸付利子率に対して最大限度を設定する権限もっている。

南オーストラリア州においては、州政府は住宅建築組合の貸付利子率の最大限度を設定する権限を有しているけれども、現在までのところこの権限は使用されていない。なお持分に対する配当ないし預金の利子率に対する規制は行なわれていない。タスマニア州においては、持分および預金の配当・利子率規制を行なえる権限を州政府は持っているが、それは実行に移されていない。貸付利子率については規制は存在しない。

これ以外の州、ACT および北部直轄地域については何の規制もない。但し

---

(14) 余剰流動資金にどのような資産を入れるかについては AFIS, op. cit., para 17. 17.

すべての州で、1978年のときのように時々連邦政府および州政府によって住宅建築組合に対してその利率とくに貸付利率についての説得がなされる。

#### (b)信用組合

NSW州では、州政府は預金利率および出資金配当率の最高限度を設定することができる。それは満期および預金額で異なるが、コールもので9%、6ヶ月～12ヶ月の1万ドル以上のものは11.0%となっている(1979年末)。同様にクインズランド州では持分に対する最高限度、南オーストラリアでは貸付利率に対する最高限度、西オーストラリア州では預金に対する利率最高限度に対する権限が州政府によって与えられている。

#### (c)その他の金融機関

その他の金融機関に対してはこのような利率規制は行なわれていない。

### (3) バランス・シートに対する規制

#### (a) 住宅建築組合

タスマニア州を除くすべての州および直轄地域において、住宅建築組合はある種のギャリング比率にしたがう。組合の預金・借入れはつぎのものを超えてはならないとされている。

- 組合員への貸付残高の% (NSW州)
- 組合員への貸付残高の% (南オーストラリア州と北部直轄地域)
- 出資金の5倍 (ビクトリア州)
- 払込み出資金と準備の4倍 (クインズランド州)
- 出資金の4倍 (西オーストラリア州)
- 末払込み資本の $\frac{1}{2}$ プラス貸付残高の%プラスその他資産の $\frac{1}{2}$ マイナスACT内の債務の $\frac{1}{2}$  (ACT)

#### (b)信用組合

NSW、西オーストラリア、南オーストラリア州の信用組合は、組合員の資金の25%をこえて、非組合員からの借入れを行なってはならない。組合員の資

金とは、前2州では出資金プラス預金と定義され、南オーストラリア州ではこれに準備金が増えられている。ACTでは住宅建築組合と同じ規制が増えられており、クインズランド州では組合の規則に定められた額以上に借入れてはならないことになっている。その他の州および地域においては特別な規定は存在しない。

#### (c)金融会社

総資産に対する借入れの比率の制限および出資金に対する倍数制限は会社法に基づく金融会社信託証書に定められている。最近の例では借入れは出資金の6～7倍ということが多いが、しかし特定の金額が定められている場合もある。

#### (d)公認短資業者

公認短資業者は準備銀行と、そのギャリック・ベース（実質的には出資金）の倍数を超えて借入れを行なわないこと約束している。このギャリック・ベースは年に2回準備銀行によって評価される。現在のところこのギャリック・リミットは資本金の33倍となっている。

#### (e)その他の金融機関

生命保険会社等のその他の金融機関は特別の規制を受けていない。

### (4) 資産・負債に対する規制

#### (a)住宅建築組合

住宅建築組合設立の主旨は、組合員の出資金によって組合員の住宅取得を可能ならしめるための貸付を行なうことであるので、少なくとも貸付の90%は組合員向けでなければならない。すべての州、地域の住宅建築組合は土地を担保とする貸付を、そしてNSW、ビクトリア、クインズランド、ACTおよび北部直轄地域においては組合員にその持分を担保とする貸付を認められている。

南オーストラリア州だけは、法律によって住宅建築組合の貸付を州内の組合員向けに限定しているが、その他の州には特にそのような取決めはない。しかし州境近くの場合を除いて通常住宅建築組合の貸付は当該州内に限られている。



なおほとんどの州で貸付は担保となる土地・建物の評価額の75%をこえてはならないとされている。

すべての州、地域ですぐに貸付に使用しない資金は、銀行預金、州内の信託投資、あるいは銀行引受け為替手形などへ投資（但し NSW ではこの手形への投資は認められていない）することができる。

債務に対する制限が資産に対する制限に加えられる。その第1は家屋建築ローンのための資金の少なくとも20%は組合員から集めるべきことである。これは住宅建築組合の性格から来ている。第2に、州によっては、預金や出資金の満期や引出しについて制約が果されているところがある。例えばクインズランドでは建築組合の借入れや預金は2ヶ月以下のものを禁じられている。第3に、多くの州で出資金は一般に預金よりも先には払い戻しされないし、組合を解散するときには、その支払いの順位が定められている。第4に多くの州で当局は適当と認めたときには、住宅建築組合の借入れを停止する権限をもっている。第5に、ビクトリア、南オーストラリア、西オーストラリア州では、建築組合はオーストラリア通貨以外の貨幣を借りてはならないし、あるいはオーストラリア通貨以外の貨幣で借入れの返済を行なってはならないとされている。

#### (b)信用組合

信用組合の設立目的は組合員から資金を集め、それを組合員に貸出すことであるが、しかし組合員へ貸出すべき貸付の全体に占める割合は規定されていない。また州境を超えての貸出についても、住宅建築組合ほどには制限的ではない。

余剰資金は信託証券、特定の銀行や信用組合への預金・出資へ投資することができ、また州によって資産の種類は異なるが、上記以外の資産への投資も認められている。<sup>(15)</sup>

信用組合は住宅建築組合と同様に資産側と並んで負債側においても規制を受

(15) 州ごとの投資可能資産については、AFIS, op. cit., para 15. 74.

けている。第1に、信用組合はその目的からして主として組合員から資金を集めることになっている。ただし所得税評価法（The Income Tax Assessment Act）は、その最低割合を規定していない。NSWなどの州では信用組合は組合員のみから預金を集めることができる。第2に、ほとんどの州で信用組合は少なくとも1ヶ月前の引出し予告の条件付でない預金を受け取ってはならないとされている。第3に、いくつかの州では、預金や出資金の引出しの順位について定めがある。第4に、南オーストラリア州では、すべての借入れはオーストラリア通貨でなされねばならず、また返済もオーストラリア通貨でなされるべきことを規定されている。

住宅建築組合との比較で言えば、信用組合への規制の方が全体的にみて住宅建築組合のそれよりもやや緩やかである。

#### (c)生命保険会社

生命保険会社は総資産の30%を公共債へ、その内少なくとも20%は連邦政府債へ投資することが、租税上の特典を受けるためには必要とされている。この規定は、より小さな会社については特に、安全性への配慮をも含むものとされている。また生命保険法（Life Insurance Act）によってその強制的な準備資金が他の生命保険会社へ直接的、間接的に投資されてはならないとされている。また同法は生命保険会社が行なえる業務や投資先についても制約を加えている。生命保険会社の強制的準備資金によって保有される資産は、銀行の当座借越分を除いては債務支払いにあてることはできないとされている。

#### (d)その他の金融機関

公認短資業者は準備銀行によって満期5年未満の連邦政府債以外の特定の資産のギャリング・リミット（現在資本金の33倍）に対する最大の割合が定められている。

金融会社はその信託証書に担保付借入れ額ないし総借入額の出資金ないし流動資産ないし有形資産に対する最大限度の割合を示している。

マーチャント・バンクはその債務に対する制約として証券産業法 (Securities Industry Act) に基づく認可条件のなかに示されている。

(5) 参入制限

(a)住宅建築組合

すべての住宅建築組合は関係の州ないし特別地区の法律の下に登録されてねばならず、それらは事実上その当該地域をこえて営業を行なうことはない。

タスマニアを除くすべての州・地区において、建築組合を設立する際に最低限度の人数を必要とする。その人数は ACT の7人から NSW とクインズランドの100人までの間にある。加えて、その設立にはほとんどの州で最低限度の資金を必要とする。例えば NSW 州の場合には、200万ドルが最少必要額であり、うち100万ドルは出資金でなければならず、50万ドルは設立後10年間引き出し不可能という規定になっている。

クインズランド州と北部直轄地域を除いて住宅建築組合の出資金に対して制約が加えられている。すなわちいずれの個人ないし会社も出資金の20%以上をこえた出資をしてはならないことになっている。

(b)信用組合

すべての信用組合は当該州・地域の法律にしたがって登録されなければならない。法律上では、参入に対してほとんど制約はないけれども、登録官 (Registrar) の自由裁量によって登録要件が決められている。形式上の要件については、NSW など4州では、25名以上の人数が必要であり、ACT では7名が必要である。しかし最低限度の資本必要額要件は存在しない。

NSW、西オーストラリアおよび ACT においては、一人の出資者が払い込み出資金の20%以上を保有してはならないことになっている。南オーストラリア州においてはすべての組合員は同数の持分を保有することを義務づけられており、クインズランド州では総督の特別な承認がなければ個人が2,000ドル以上の持分を保有することは出来ない。

## (c) マーチャント・バンク

マーチャント・バンクは通常証券のディーラーでもあるので、証券ディーラーの認可に関する法律（証券業法）がその参入に対する規制を構成する。この認可の目的は、参入を制限して経験、訓練、金融的安定性などの基準を満たすもののみが証券業を営むことができるようにするためである。認可の際には、申請者の性格や金融ポジション、および公衆の利益などに考慮される。払い込み資本が100万ドル以上のマーチャント・バンクはそうでなければ必要であった2万ドル相当の債券の預託は免除される。これらの条件は適正な流動性の維持や全体のギャリングに対する制約のためのものである。

## (d) その他の金融機関

金融会社については参入に対する制約はない。しかし金融会社は各州の貸金業法（Money Lenders Act）にしたがって認可を受けなければならない。この法律は借手、とくに小さな借手の保護のためのものである。

公認短資業者は証券の売買を行なうことができるが、それは証券業法にもとづく証券ディーラーの認可を必要としない。

生命保険法に基づいて登録された会社のみがオーストラリアでの生命保険業務を行なうことができる。生命保険コミッショナー（Life Insurance Commissioner）は、審査の後、申請当事者が一定の条件を満たしていないと判断した時には、大蔵大臣の承認をえて、会社の登録を拒否することができる。したがって申請者は、自からが適正な管理経験と資金源を保有していることを提示できなければならない。なお生命保険会社は証券業法によるディーラー認可は免除されている。

## (6) 当局による監督

## (a) 住宅建築組合

法律によって州登録官は建築組合からその金融ポジションと営業状態に関する情報を集める権限が与えられている。また州登録官は建築組合法に定められ

た要件を引続き満たしているかどうかを確かめるために建築組合を監督する権限を与えられている。そして集めた情報に基づいてそれが十分でないと判断したときには、法廷に申し込むことができる。その他に、登録官は、当局の承認を得て、組合が追加的資金を調達することを禁止したり、預金者や出資者への返済を停止したりする権限を与えられている。

#### (b)信用組合

タスマニアを除く州で、登録官は信用組合を検査し、報告書を要求する権限を持っている。実際に4半期ごとに報告を求めている。

NSW州では、信用組合が定められた規定を守らず、信用組合貯蓄準備局(Credit Union Savings Reserve Board)が適正でないとしたときには、準備局は信用組合に命令して、資金の調達等を制限ないし禁止することができる。他の州でも同じような権限が登録官ないし信用組合安定局(南オーストラリアの場合)に与えられている。

#### (c)生命保険会社

生命保険会社は毎年生命保険コミッショナーに報告書を提出しなければならないことになっている。その報告書をコミッショナーは法律の目的の達成ために利用する。生命保険会社はまた保険数理士による債務の評価を含む金融状態についての報告書を示すことを一定の間隔で求められる。これは保険契約者に対する債務支払を可能とするのに十分な準備を生命保険会社に求めるためのものである。

コミッショナーは、生命保険会社の検査を行なう権限を与えられているが、この検査の後、必要と認めるときには、事態の改善を生命保険会社に命令することができる。

#### (d)その他の金融機関

準備銀行は公認短資業者の保有する資産に対しては厳密な監督を行なっている。それは公認短資業者に定期的な報告—バランスシートや損益計算書を含む

さまざまな報告を要求している。

その他の金融機関については、会社法（Companies Act）の一般的な公開要件以上のことは、流動性維持のための要件に関する監督を除いてはとくに行なわれていない。

## V 金融制度に対する規制体系の特徴

われわれは前節までにオーストラリアにおける金融産業に対する規制の構造とその内容について検討を加えてきた。ここではまずオーストラリア政府介入の特徴を明らかにし、後にその問題点を明らかにしたい。

オーストラリアの金融産業に対する政府介入の特徴は次の二点にまとめられる。

- (1) 規制主体、規制の方法、および適用における多様性
  - (2) 銀行と非銀行金融機関間の規制の非対称性
- (1) 規制主体、規制方法および適用の多様性

すでに指摘したように金融機関への政府介入の方式には、直接規制、租税措置、政府の所有政策、特定部門援助があるが、オーストラリアにおいては金融産業ないし金融制度全般の安定性維持のための手段としては、当局による金融機関への直接介入方式がその大宗をなす。そして直接介入ないし規制を行なう主体は単一のものではなくて、憲法の規程にしたがって連邦政府と州政府の両者である。連邦政府および準備銀行は、金融機関のうち、銀行法に基づく商業銀行、貯蓄銀行、生命保険法や連邦保険法に基づく保険会社、および設立当時から準備銀行と深い結びつきをもつ公認短資業者を規制対象とし、州政府は州立商業銀行、州立貯蓄銀行、住宅建築組合、信用組合、マーチャント・バンクなどを規制の対象としている。

このような規制主体と規制対象の関係はすでに指摘したごとく金融機関間の機能の差異に基づくものでない。それは伝統的な責任の区分を反映し、機能的

というよりもむしろ制度上の発展にそうものである。

規制主体及び規制対象区分の複雑性に加えて、多様な規制方式が多様な金融機関へ適用されている。規制の主な具体的な方法としては、すでに述べた如く、参入制限、流動性・支払支持規制、バランス・シート比率、資産・負債に対する制約、利子率規制、監督などである。さらに注意すべきことは、これらの諸規制は一律に各種金融機関に適用されるわけではないということである。現行の規制のいくつかはすべての預金取扱機関（銀行、住宅建築組合、信用組合）に対して課される（例えば参入規制や準備・流動性規制など、しかしその内容はかなりの程度異なる）。しかし利子率規制やバランス・シート規制については金融機関間では規制を厳しく受ける機関とそうでない機関とが并存する。

オーストラリアにおける政府の金融産業への規制の特徴のひとつは、以上検討したように、規制主体、規制方法と適用の多様性にあるといわなければならない。

## (2) 銀行と非銀行金融機関間の規制上の非対称性

オーストラリアの規制体系の基本的特徴の第2は、銀行と非銀行金融仲介機関の規制上の非対称性が挙げられる。われわれは、すでに指摘したように、銀行と非銀行金融機関との機能上の相違を指摘した。両者とも経済の黒字単位から赤字単位への資金のフロー（貯蓄）を仲介する点においては同じ機能を果たしているが、しかし銀行のみがその仲介の過程で支払決済手段たる債務を発行し、経済全体の支払決済メカニズムの中心となっている点において異なっている。

経済活動における支払決済機能の重要性を考えると、その機能を果たす機関に対してより慎重な配慮が払われ、その他の金融機関に比較してより厳格な規制が課されるのは合理的と言えるかもしれない。事実、オーストラリアにおいては、すでにみたように、他の金融機関に比較して、銀行は参入規制、利子率規制、資産・負債に対する規制、流動性・支払支持規制、当局による監督などの面で厳格な規制と手厚い保護を受けている。

これに対して非銀行金融仲介機関は、州によっては程度の差がみられるけれども、全般的に言えば、規制の程度はゆるやかである。

ここで注意すべきことは、現実の「銀行」とか「金融仲介機関」は制度上の区分であって機能上の区分を必ずしも反映するものではないということである。機能上の「銀行」とは支払決済メカニズムに直接かかわる「銀行」の一部である。現実の銀行ないし銀行部門はこの支払決済メカニズムにかかわる部分と金融仲介的機能を果す部分から構成されている。したがって現実には、銀行に対する厳格な規制は支払決済メカニズムにかかわる部分のみならず金融仲介機能を果す部分に対しても課されており、この意味において、銀行は過度の規制を受けていることになる。

銀行と非銀行金融機関の規制上の非対称性に加えて、非銀行金融機関のなかではほぼ同じ機能を果している金融機関間においても規制の程度が異なっている。例えば、住宅建築組合と信用組合はほぼ同じ機能を果しているにもかかわらず、規制の程度は前者の方がより厳しい。規制は「機能」に対してよりも「制度」に課されるという側面がここにも示されている。

## VI オーストラリアの規制体系の問題点

われわれはオーストラリアにおける金融制度の安定性維持のために採られてきた規制体系と規制の内容およびその特徴を明らかにしてきた。われわれはこの節でこのようなオーストラリアの規制体系がどのような問題点をもつかを指摘することによって結びにかえたい。

金融制度や金融構造に重大な影響を与える規制体系の在り方を考えるとき、考慮すべきいくつかの要因がある。その要因とは安定性と信頼、効率性、伸縮性、競争的中立性、一貫性などである。<sup>(16)</sup>金融制度が安定的、効率的、伸縮的であり、かつ競争中立的で一貫性を持った規制を受けるならば、それはきわめて

(16) AFIS, Final Report, chap 18. 参照。



望ましいといえるであろう。しかしこれらの諸要因間には応々にしてトレード・オフの関係があり、それらの諸要因が現実の制約のなかで同時的に成立することはそうたやすいことではない。

金融制度やその中で主要な役割を果たす金融機関全体の安定性およびそれに対する信頼はきわめて大きな重要性をもつ。公衆が金融機関一般の支払能力や金融市場の全体的な安定性に対する信頼を置くのでなければ、金融制度は効率的にとうてい機能しえない。この意味において、効率性と安定性とは矛盾しないし、金融制度全体の健全性に対する公衆の信頼を確保するための取決めを行なうことは政府の責任でもある。このためにすでにみたように金融機関や金融市場にさまざまな規制や取決めがなされており、例えば中央銀行の銀行等に対する最終の貸手としての機能は重大な金融ショックが生じたときの安全弁としての任務をもっている。

しかしこのような規制や取決めのみが金融制度の安定性に寄与するわけではない。安定的な経済・金融環境は金融制度の安定化の基礎を形成しており、この意味において政府の経済政策、とくに金融政策の在り方がきわめて重要なものとなる。

政府の金融制度の安定化に対する規制上のそして政策上の責任は上述の通りであり、政府の金融機関の活動に対する介入の根拠もまたそこにある。この意味においてオーストラリアの政府当局、中央銀行が金融政策や各種規制を通じて、金融制度へ介入し、金融機関の活動に制約を加え、金融制度の安定性を確保することは必要不可欠のことである。もっともここで言う「金融制度の安定性」は「個別金融機関の安定性」と必ずしも一致するものではない。金融制度全般の安定性がそなわれる場合を除いて、もし「個別金融機関」が市場で失敗する自由を持たないならば、その金融制度内には非効率な金融機関が温存され、金融制度全般の効率性がそなわれることになるからである。

安定性と効率性とは必ずしも対立する概念ではないがしかし金融制度の安定

性を維持するための規制が、効率的な金融制度の発展を妨げることがしばしばある。参入に対する厳しい規制は安定性と効率性との間の矛盾を含んでいる。新しい参入は、競争を通じて効率性を高めるが、しかし同時に不安定性を高める恐れがある。このために参入のための必要要件規程は多くの場合、新規参入を妨げる効果を持つ。同時にその規程は、オーストラリアの場合もそうであるが、抽象的で曖昧であり、結局当局の自由裁量によって参入の当否が決められる場合が多い。その際に、当該産業における最適企業数の確保という点が強調されることがよくあるが、しかしこれはきわめて主観的なものであり、金融制度の安定性とはほとんど関係はないと思われる。したがって、より一般的には、最低必要限度の参入必要条件を明示し、これを満足する申請者には承認の許可を与えるという原則がとられるべきであろう。

健全性を確保しようとする規制は、しばしば金融機関の商業上・金融上の決定を左右し、変化する状況への調整を遅らせてしまう恐れを持っている。したがって望まじき規制の方式は特定の固定的な規制よりは当局によるより伸縮的な方式の方が望ましい。

現行の規制のいくつかは特定の金融仲介機関のとりうる活動の範囲を限定し、禁止している。保有資産に対する制限、あるいは資金源泉や満期に対する制限は、金融機関が市場状況の変化に応じてバランス・シートを調整することを禁じている。このような伸縮性の衰失は特定のグループの競争力を失なわせ、非効率な金融仲介を促進させる結果をもたらしている。利子率に対する規制もこれと同じような効果を持っている。このような規制は金融機関間に過度競争をもたらし、金融制度を不安定化ならしめると考える人もいるけれども、しかしわれわれはそれがむしろ金融仲介の効率性をそこなうもの<sup>(17)</sup>と考える。したがってより伸縮的かつ弾力的な形式の規制が行なわれるべきであろう。

---

(17) この問題の理論的検討は拙稿「銀行間競争と預金利子率規制」、商大論集第23巻第4号、昭和47年2月。

政府が金融制度の安定性確保のために様々な介入を行なうこと、安全性の確保が効率性を高める側面をもつこと、しかし同時に安全性確保のための様々な規制が逆に金融制度の効率性や伸縮性をそこなう恐れのあることを指摘した。これらの指摘は、オーストラリアのみならず一般的に他の諸国に妥当することであるが、この上に前節で指摘したオーストラリアの特徴を重ね合せてこの規制の問題を考えることが重要である。様々な規制が様々な形で、機能的というよりも、伝統的制度的に金融機関に課されている。同時にまたそれは銀行に対してはより厳格に、非銀行金融機関にはより緩やかに適用されている。このような現行の規制構造は、オーストラリアをとりまく経済・金融環境が急速に変化をとげている現在、民間金融機関の活動範囲を制限し、その弾力的・伸縮的対応を遅らせ、金融制度の効率化を妨げる。そしてこれは長期的にはオーストラリアの金融制度の安定性をもそこなうものとなるであろう。

金融制度の健全性は、規制によってのみ守られるのではなく、政府による慎重な政策運営と金融機関の変化への伸縮的かつ弾力的対応によっても確保されるものである。したがって求められるべき規制体系は、その経済機能に対応する規制であり、金融制度全体としての健全性を維持しながらも、個別金融機関の参入、退出を許し、危険回避者にも危険愛好者にも選択可能なポートフォリオを提供できることの可能な弾力的な金融制度を許す体系である。政府あるいは国家の民間金融活動への過度の介入は、経済の安定的成長を目的とする介入の目的そのものを長期的には危うくするものとなるであろう。

海運における国家政策と企業行動

---

昭和59年10月5日 印刷

昭和59年10月15日 発行

(非売品)

編著者 海運経済専門委員会

発行所 神戸市灘区六甲台町  
神戸大学経済経営研究所

印刷所 大阪市天王寺区東高津町6番21号  
汎和産業株式会社

---