

外航海運における東アジアと日本の役割と課題

—海運における国際分業を中心に—

澤 喜 司 郎

目 次

- I はじめに
- II 日本商船隊の構成変化
 - (1) 外国用船の増大と便宜置籍船
 - (2) 日本船の減少とフラッキング・アウト
- III 日本における便宜置籍船化
 - (1) 便宜置籍船化の形態
 - (2) 海外貸渡方式と外国人船員の雇用
- IV 海運における国際分業
 - (1) 便宜置籍の条件とシステムの構造
 - (2) 便宜置籍船化と海運企業内国際分業体制
 - (3) 海運企業内国際分業体制と発展途上海運諸国との対立
- V 外航海運における日本の役割と課題—結びにかえて—
 - (1) 海運経済的自立と自国海運市場の排他的支配
 - (2) 理想的な海運国際分業体制形成のための条件

I はじめに

国際化が進展しているなかで、海運を含む運輸面での我が国の国際問題への取組みについて、『運輸白書』（平成4年版）においては「旧ソ連・東欧諸国における共産主義体制の崩壊に伴い、東西冷戦構造が終焉するとともに、これら諸国における計画経済から市場経済への円滑な移行が喫緊の課題となっているが、その道程は厳しい状況にある。また、多国間の公正かつ自由な貿易体制の強化を目指して、GATTにおいては、サービス分野をも取り込んだウルグアイラウンド交渉が大詰めを迎えている。他方、EC域内市場統合、北米自由貿易協定交渉等、地域経済統合の動きが進展している。運輸の面でもこのような国際政治・経済の枠組みの変動に適切に対処していく必要がある。また、複雑化した国際社会が直面する諸問題の解決のため、国際社会の中でますます地位を高めている我が国に対しては、技術協力・財政的援助・人的貢献の分野でのより一層の積極的な対応が求められている」とされている¹⁾

また、外航海運政策をめぐる国際協調については、「外航海運をめぐることは、自由かつ公平な競争の下に行うことを原則とし、秩序の維持のために必要な措置も企業間の話し合いにできる限り委ね、政府の介入は最小限とするという、いわゆる『海運自由の原則』が英国、日本等の先進海運国の海運政策の基本であった。しかし、1960年代以降の南北問題の高まりとともに、発展途上国の多くが海運活動への政府の介入を行い、自国商船隊の振興を図るところとなったため、先進国と発展途上国の間で外航海運政策をめぐる対立が強まり、UNCTAD（国連貿易開発会議）等の国際機関の場や当事国政府間で協議調整が行われるところとなった。また、先進国にあっても、海運活動に対し、政府介入を行う国がある等外航海運政策は必ずしも一致していない。……このように、各国の外航海運政策のめざすところは、自国外航海運の維持、発展という点で一致するものの、その政策手法は必ずしも同一とは言えず、相対立し、衝突する場合も少なくない。このため、各国政府は、

好むと好まざるとを問わず、国際機関や二国間協議の場で政策調整を進めざるを得なくなっている」のである。²⁾

そこで、本稿は外航海運における東アジアと日本の役割と課題をテーマに我が国海運の現状を中心に若干の分析を試みるものである。しかし、このアジア域内航路に関しては「アジア諸国の経済は、世界的にみても成長が著しく、アジア域内の荷動きも活発な状況を呈しており、我が国とアジア諸国とのコンテナ荷動きをみると北米定期航路に次ぐものとなっている。しかしながら、アジア域内における定期航路の配船会社は多く、これらの船社間の競争により運賃水準が低迷するなど、各船社は厳しい航路運営を強いられている。また、このほかにも船員の養成、老朽船のスクラップ、マラッカ・シンガポール海峡の海賊問題等関係国の協力により対応すべき諸問題を抱えている」³⁾ばかりか、アジア諸国のなかには自国船優先主義を強く打ち出し、政府貨物の留保等国旗差別政策を行っている国もあり、そのため海運企業間の自由な競争が不当に制限されることから、我が国の外航海運もその影響を受けているのが現状である。⁴⁾

なお、本稿は平成4年度の本学部の世界経済論特殊講義（リレー形式）における筆者の担当講義を中心として若干の加筆をし取りまとめたものであり、そのため本稿自体がまったく新しい研究論文であるというわけではなく、部分的には既発表論文の概要版的性格を有するものもあることを予めお断りしておく。

〔注〕

- 1) 運輸省編『運輸白書』、平成4年版、121ページ。
- 2) 運輸省編『外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—』財団法人日本海事広報協会、平成3年7月、112ページ。
- 3) 運輸省編『運輸白書』、同上、196ページ。
- 4) アジア諸国のなかで国旗差別政策を行っている国には、バングラデシュ、タイ、インドネシア、韓国があり、特に、「韓国は、自国海運企業育成の観点から、1967海運振興法を制定して以降（1984年海運産業育成法として改正）、自国関係貨物は自国船に優先的に船積みされる自国船優先政策を強化し、厳格なウェーバー制を実

施している。我が国商船は、韓国当局よりウェーバー（自国船不就航証明書）の取得義務が課せられ、著しい積み取り制限を受けるため、日韓貨物定期航路においては、韓国船がほぼ独占的な輸送を行っている状況にある。」運輸省海上交通局編『日本海運の現況』財団法人日本海事広報協会、平成5年7月、136ページ。

Ⅱ 日本商船隊の構成変化

(1) 外国用船の増大と便宜置籍船

我が国の海上貿易量は、1990年現在、輸出が70,404千トン、輸入が699,099千トンである。これを日本船、外国用船、外国船別にみると、輸出では日本船が4,848千トン(6.9%)、外国用船が28,114千トン(39.9%)、外国船が37,442千トン(53.2%)であり、日本船の占めるシェアが極めて小さいばかりか、日本商船隊(日本船および外国用船)の占めるシェアも46.8%と半分以下である。輸入では、日本船が199,944千トン(28.6%)、外国用船が269,668千トン(38.6%)、外国船が229,487千トン(32.8%)であり、日本船の占めるシェアは最も小さいが、日本商船隊の占めるシェアは67.2%と輸出よりは大きくなっている。

これを1965年以降の推移でみると、表1に示されるとおり、輸出入のいずれにおいても海上貿易量は一般的には増大傾向を示しているものの、そのなかで日本船の占めるシェアは年々減少し、外国用船のシェアが増大しているのである。つまり、日本商船隊の構成においては日本船の減少、外国用船の増大という変化が起きているのである。

そして、「元来限界的な部分において、日本船の補完的な役割を担うべきものとされていた外国用船が、現在(1976年)では我が国商船隊のほぼ半分を占めるに至ったのは、近年の輸送需要の急激な増大に我が国海運企業の投資能力が追いつかなかったこともその一因であるが、最大の原因は日本船の競争力低下¹⁾にあり、かかる日本船のコスト競争力の低下は1973年の石油危機を契機とする世界経済の不況とこれに伴う海上荷動きの停滞、それに発

表1 海上貿易量と船舶別輸送量の推移

(単位：千トン)

		日本船		外国用船		外国船		合計
			%		%		%	
輸	1965年	8,795	37.6	1,506	6.4	13,075	55.9	23,376
	1970年	15,441	38.6	6,436	16.1	18,164	45.4	40,041
	1975年	14,222	23.3	18,599	30.5	28,253	46.3	61,074
	1980年	15,685	20.5	26,162	34.2	34,647	45.3	76,494
出	1985年	14,973	18.3	29,236	35.7	37,594	46.0	81,803
	1990年	4,848	6.9	28,114	39.9	37,442	53.2	70,404
	1965年	86,783	43.5	25,876	13.0	86,724	43.5	199,383
入	1970年	208,502	44.6	86,349	18.5	172,981	37.0	467,832
	1975年	252,790	45.6	156,562	28.2	145,209	26.2	554,561
	1980年	226,636	37.4	207,231	34.2	171,768	28.4	605,635
	1985年	242,943	41.1	157,686	26.7	190,103	32.2	590,732
	1990年	199,944	28.6	269,668	38.6	229,487	32.8	699,099

〔出所〕運輸省編『運輸白書』各年版より作成。

展途上国の低賃金の船員を配乗した外国船の増加という海運市場環境の変化や、1970年代に入ってから船員費を中心とする年々の諸経費の大幅な上昇に伴う船舶コストの高騰と、1971年12月の円切上げや1973年2月の変動相場制への移行後の円高傾向、さらには近年には1985年秋以降に大幅な円高が進行するなかでの内外の船員費格差の一層の拡大などによるものである。²⁾

他方、外国用船船腹量の国籍別構成をみると、1990年現在、合計36,975千総トンのうちパナマ籍船が14,733千総トン(39.8%)、リベリア籍船が9,573千総トン(25.9%)、フィリピン籍船が4,023千総トン(10.9%)、シンガポール籍船が2,216千総トン(6.0%)などであり、この4ヵ国で全体の82.6%を占めているのである。そして、パナマ、リベリア、シンガポールは「外国船主の所有する船舶に自国船籍を付与するとともに種々の特典を与える、いわ

ゆる租税逃避国として知られている」代表的な便宜置籍国であるために、したがって日本商船隊の構成変化における外国用船の増大は、すなわち便宜置籍船の利用の増大を意味しているのである。

このような便宜置籍国の台頭あるいは便宜置籍船の増大は、第二次世界大戦後の資本主義世界海運市場において顕著にみられ、便宜置籍船化という船舶の海外置籍は海運資本輸出の特異的な諸形態の一つであり、それは商品形態に転化された貨幣資本の輸出であり、「船舶の輸出」という形態において発現したものである。そして、便宜置籍船化は資本主義先進海運企業における多国籍経営の一つの形態であり、それは海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立という形態において進展しているのである。つまり、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」とは、船舶の保有・艀装から海運サービスの販売にいたるまでの海運企業活動の諸段階の海運企業内における国際的分割と再統合を意味し、同時にそれは船舶の保有・艀装から海運サービスの販売にいたるまでの海運企業活動の諸段階の「海運企業内国際垂直統合」の組織化として現れているのである。³⁾

〔注〕

- 1) 運輸省編『運輸白書』, 昭和51年版, 67ページ。なお, () 内は筆者加筆。
- 2) 日本船の国際競争力の低下については, 拙稿「日本船の国際競争力の低下と外国船員の雇用問題」, 『山口経済学雑誌』, 第38巻第3・4号, 平成元年7月, 243-245ページを参照されたい。
- 3) 拙著『現代国際海運の諸問題』成山堂書店, 平成5年, 71, 93ページを参照。

(2) 日本船の減少とフラッキング・アウト

日本船は, 1990年現在, 10,000隻27,078千総トンであり, 世界船腹量に占める比率は6.3%である。これを1965年以降の推移でみると, 表2に示されるとおり, 世界船腹量が一般的には増大傾向を示しているものの, 日本船の船腹量は1980年以降には絶対量で年々急激な減少を示しているばかりか, 世界船腹量に占める比率は1975年以降には低下傾向に転じているのである。し

たがって、我が国の海上貿易における日本船の輸送量の減少は、日本船の減少の結果であるといえよう。

そこで、近年の日本船の減少の要因を2,000総トン以上の外航商船についてみると、表3に示されるとおり、日本籍船隻数は1987年には816隻であったが、1988年には640隻、1989年には532隻、1990年には449隻と、この3年間で64隻が増加しているものの、431隻が減少し、結果として367隻の減少となっているのである。そして、減少隻数431隻の内訳をみると、海外売船が

表2 日本船の船腹量の推移

(単位：千総トン)

	世界合計			日本			
	隻数	千総トン	指数	隻数	千総トン	指数	%
1965年	41,865	160,392	100.0	5,836	11,971	100.0	7.5
1970年	52,444	227,490	141.8	8,402	27,004	225.6	11.9
1975年	63,724	342,162	213.3	9,932	39,740	332.0	11.6
1980年	73,832	419,911	261.8	10,568	40,960	342.2	9.8
1985年	76,395	416,269	259.5	10,288	39,940	333.6	9.6
1990年	78,336	423,627	264.1	10,000	27,078	226.2	6.3

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』各年版より作成。

表3 日本籍船隻数の変動要因

(単位：隻)

	保有 隻数	増加 隻数	減少 隻数				増減
			海 売	外 船	国 解	内 撤	
1987年	816						
1988年	640	40	211		5	0	216
1989年	532	10	116		1	1	118
1990年	449	14	97		0	0	97
計	△367	64	424		6	1	431

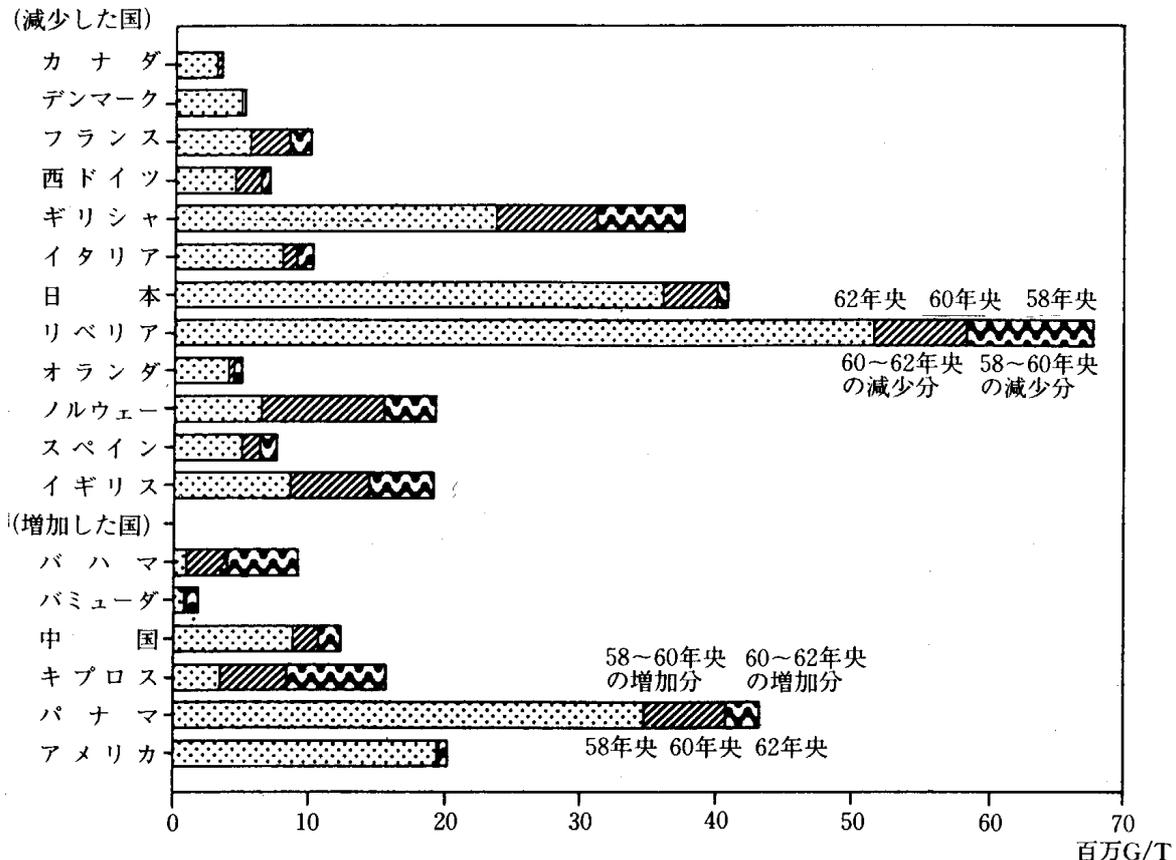
〔出所〕運輸省編『外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—』財団法人日本海事広報協会、平成3年7月、27ページ。

〔注〕2,000総トン以上の外航商船。

424隻 (98.4%), 国内解撤が6隻 (1.4%), 喪失が1隻 (0.2%) であり、したがって日本船の減少は海外売船によるところが極めて大きいのである¹⁾。

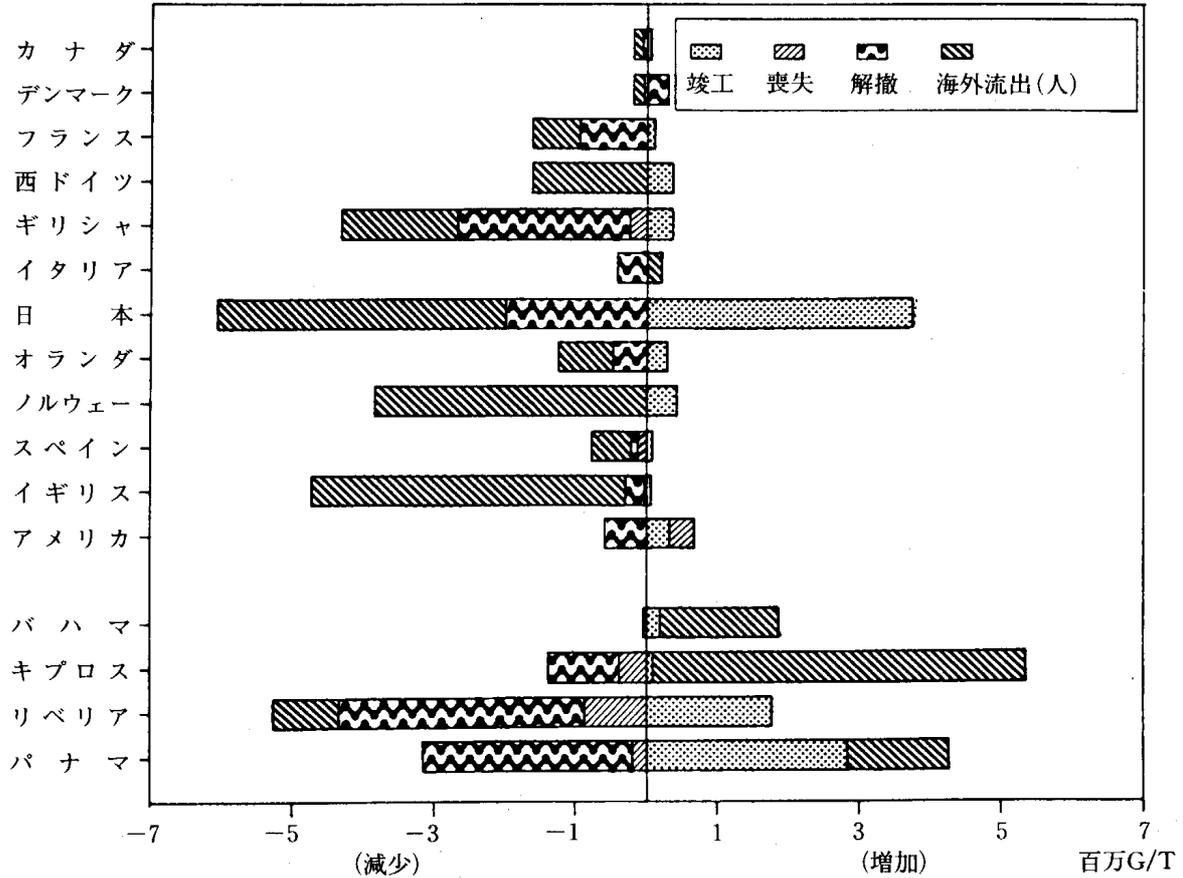
このような海外売船による日本船の減少は、フラッキング・アウト (自国籍船の海外流出) と呼ばれ、フラッキング・アウトは主要な資本主義先進海運諸国においてみられる共通した現象である。かかるフラッキング・アウトは、単に自国の老朽化した船舶や不経済船を資本的に支配・従属関係のない海外船主に売船するというものではなく、図1および図2から判断されるように、それは自国よりも登録料や検査料が安く、有利な税制の適用が受けられ、さらに船員配乗の要件が緩い等の条件を備えた便宜置籍国に海外子会社等を設立して、自国に登録されていた船舶を便宜置籍国に登録替えするというものである²⁾。いいかえれば、海外売船による日本船の減少は我が国における便宜置籍船化の進展の結果であるということができるのである。

図1 主要船舶保有国の船腹量の推移



〔出所〕運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』, 財団法人日本海事広報協会, 昭和63年7月, 96ページ。

図2 主要船舶保有国の船腹量の1986年における増減の内訳



注1 海外流出(人)量=61年中船腹減少量(=60年末船腹量-61年末船腹量)
 -61年中喪失量-61年中解撤量+61年中竣工量

2 ロイド統計 (Casualty Returns, Merchant ship Completed) より作成。

〔出所〕運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』, 財団法人
 日本海事広報協会, 昭和63年7月, 97ページ。

したがって、日本商船隊の構成変化における日本船の減少は、日本船の便宜置籍船化によるものであり、そのため便宜置籍国に登録替えされた船舶すなわち便宜置籍船の利用の増大が外国用船の増大として発現しているのである。

そして、フラッキング・アウトの原因として、「①先進諸国における自国船籍には自国船員を乗せるべしとする直接間接の規制と、②先進国船員のコストが、発展途上国のそれに比べて数倍も高いこと」³⁾があげられ、便宜置籍国においては船籍登録料や毎年の登録更新料が安価であることや所得税や

法人税が課されないことに加えて、「国際法が船舶に自国船員の配乗を義務づけているわけではないが、多くの海運国は国家利益の見地から自国船員の配乗を要求している。この点、便宜置籍国はいずれも自国船員の配乗を船籍付与の条件にしていない。便宜置籍によって自由に外国船員を配乗できるということは、自国籍のもとでこれを不可能にしている多くの高賃金国の船主にとって大きな魅力である」⁴⁾ ことはいうまでもないのである。

なお、我が国における便宜置籍船化を外国投資という観点からみると、便宜置籍船化は1972年6月の対外直接投資の第4次自由化以降に急速に増大しているのである。⁵⁾

〔注〕

- 1) 運輸省編『外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—』財団法人日本海事広報協会，平成3年7月，27ページ。
- 2) 運輸省編『外航海運の現況—厳しい国際環境の中で再構築を迫られる外航海運—』財団法人日本海事広報協会，昭和61年7月，25ページ。
- 3) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』財団法人日本海事広報協会，昭和63年7月，96ページ。
- 4) 織田政夫『海運経済論』成山堂書店，昭和50年，150ページ。
- 5) 拙稿「我が国海運業における外国投資の実態」、『海事産業研究所報』，No.245，1986年11月，を参照されたい。

Ⅲ 日本における便宜置籍船化

(1) 便宜置籍船化の形態

我が国における便宜置籍船化の主要な形態は、「支配外国用船化」と呼ばれ、それは「仕組船」方式および「チャーター・バック船」方式といわれるものである。

「仕組船」とは、日本の海運企業が長期間にわたって用船する目的で日本の造船所の船台を外国船主（＝日本の海運企業の海外子会社）に斡旋し、建造させた外国籍船をいい、他方、「チャーター・バック船」とは、諸経費の

増大により採算の悪化した日本船を海外子会社に売船し、発展途上国の船員を配乗することによりコストの低減を図ったのちに、日本の海運企業が再び用船する外国籍船をいうのである。そして、「仕組船」方式が一般的な便宜置籍船化の方法とすれば、「チャーター・バック船」方式が日本船のフラッキング・アウトの象徴的形態であるといえるのである。

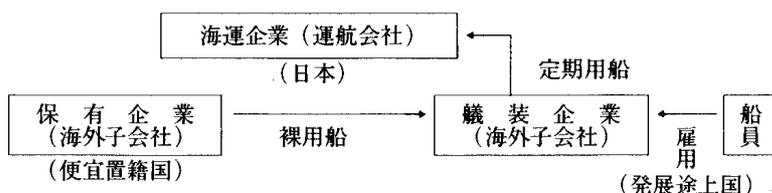
このような諸形態において進展している便宜置籍船化については、「各国の船舶の置籍上の有利性の相違がある場合に、船主をして実際に船舶を海外置籍せしめる動力は、海運市場における激しい競争の圧力である。国際競争の圧力のために、自国置籍によって国際競争上不利益を受けている船主が、それを回避する必要から外国置籍を選ぶのである。それは、これらの船主にとって国際競争市場に残存するための不可欠の要因」¹⁾といわれるのである。しかし、上述のように、便宜置籍船化は資本主義先進海運企業における多国籍経営の一つの形態であり、それは海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立という形態において進展しているために、その体制の確立による利益を無視してはならないのである。つまり、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制のもとでは、国際的な海運企業間取引（＝海運産業内分業）が企業内取引（＝海運企業内分業）に転換されるとともに、用船や艀装（特に船員の配乗）取引を関連企業間において自己完結的に行うところの用船市場や船員市場の内部化によってのみ可能となるような、海運企業の多国籍化に固有の多くの利益があり、その代表的なものが価格操作あるいはトランスファー・プライシングと呼ばれるものである。²⁾

そして、便宜置籍船化が進行していくなかで、我が国政府は「日本船の国際競争力低下傾向の中で、各海運企業が経済合理性を追求していく限り、日本船に比べコストの安い外国用船の活用に頼ることはある程度やむを得ないであろうと考えられるが、この場合、ナショナル・セキュリティの観点から、単純な外国用船よりも、その運航について我が国の支配が安定的に及ぶ船舶として仕組船等の利用が望ましいといえよう。特に船舶の大型化が困難なため、安定的な船舶として日本船の維持が国際競争力の低下により困難になっ

ている分野については、日本船に準ずるものとして仕組船等による船腹の確保が必要である³⁾としているのである。

なお、「支配外国用船」における海運システムは、以下の図3に示されるとおりである。「仕組船」方式と「チャーター・バック船」方式の違いは、「仕組船」方式の場合には便宜置籍国の保有会社が当初から当該船舶の保有者となるが、「チャーター・バック船」方式の場合には海運企業（運航会社）から便宜置籍国の保有会社に日本船が海外売船という形で移籍されることになるのである。

図3 支配外国船における海運システム



〔注〕

- 1) 地田知平「便宜置籍船に関する覚え書—その問題性—」、『ビジネスレビュー』（一橋大学産業経営研究所），Vol.26, No.3, 1978年12月，6ページ。
- 2) 拙著，前掲書，123ページ。
 なお、価格操作あるいはトランスファー・プライシングとは、便宜置籍国に設立された海外子会社と親会社のあいだで船舶の用船が行われるが、そこでは親会社や子会社のそれぞれの利益の極大化をめざすのではなく、企業の結合利益の極大化を図ろうとするものである。例えば、船舶の用船料は非関連企業とのあいだの用船料と同一水準である必要はない。母国と便宜置籍国の間で法人税率が異なり、母国のそれが便宜置籍国のそれを上回る場合には、便宜置籍国の子会社からの用船料を高めることによって子会社の収益を高めると同時に、親会社の収益を低め、海運企業全体として支払わねばならない租税額を低めるといものである。
- 3) 運輸省編『運輸白書』，昭和51年版，317ページ。

(2) 海外貸渡方式と外国人船員の雇用

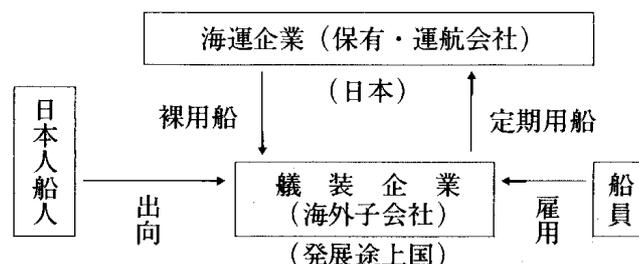
日本船の国際競争力の低下などを背景として、「仕組船」方式による一般的な便宜置籍船化やフラッキング・アウトとして発現している「チャーター・バック船」方式による便宜置籍船化が進行するなかで、「日本人船員の

乗り組む日本船は、安定輸送力、船舶の運航ノウハウの維持、企業の償却資産、日本人船員の安定した職域、環境・安全確保、緊急時の信頼性と国家主権に基づく対応の可能性等の観点から意義を有している。このような観点からも我が国商船隊の構成については、日本船を中核としつつ、これにコスト競争力の強い支配外国用船並びに供給力に弾力性を有する単純外国用船を組み合わせるにより、輸送の安全性、安全・環境への配慮、荷主ニーズへの対応等の諸条件を満たしつつ、全体として国際競争力を有するものとしていくことが必要である¹⁾とされているのである。

そのため、日本籍船の国際競争力の強化を図り、フラッキング・アウトの進行を食い止めるべく、1990年3月に「海外貸渡方式」による日本人船員と外国人船員の混乗が一般外航船においても実施されたのである。「海外貸渡方式」とは、「マルシップ」方式と呼ばれるものであり、「マルシップ」とは日本の海運企業が所有する日本船を外国（＝日本の海運企業の海外子会社）に裸用船にだし、これに外国の用船主が配乗権をもって発展途上国の船員を配乗したものを、その日本の海運企業が再び用船する日本籍船をいうのである。平成2年に開始された一般外航船の混乗は、①日本人船員を9名配乗させること、②対象船舶を原則として新造船に限定すること、を要件としたものであったが、平成3、4年度においては既存船への混乗の導入が実施されたのである²⁾

「海外貸渡方式」における海運システムは、以下の図4に示されるとおりである。

図4 海外貸渡方式における海運システム



そして、「マルシップ」は日本籍船であるために、便宜置籍による安価な船籍登録料や毎年の登録更新料、所得税や法人税の非課税という特典を享受することはできないが、これも海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立を意味するものであるために、国際的な海運企業間取引（＝海運産業内分業）を企業内取引（＝海運企業内分業）に転換するとともに、用船や艀装（特に船員の配乗）取引を関連企業間において自己完結的にを行い、用船市場や船員市場の内部化を達成することによって価格操作あるいはトランスファー・プライシングが可能となるのである。

〔注〕

- 1) 運輸省編『外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—』（前掲），67ページ。
- 2) 「海外貸渡方式」の実施について、運輸省は「昭和60年央から平成2年央までは年平均で100隻を上回る規模で日本籍船のフラッキング・アウトが進行していたが、平成2年央から平成3年央にかけては30隻の減少、平成3年央から平成4年央にかけては43隻の減少にとどまっており、特に平成3年から4年にかけては国際的な漁業規制に伴う遠洋漁業関係の冷凍・冷蔵運搬船の海外売船が多かったことが減少の大きな要因であったこと等を考慮すると、フラッキング・アウトの進行も鈍化傾向を示していると言えよう。これは、混乗の進展をはじめとする各種施策の効果に加え、業績悪化に対応した合理化の過程における償却資産の減少を改善しようとする動きが現れてきていること等が寄与しているものと考えられる」としている。運輸省海上交通局編『日本海運の現況』，平成5年7月，23ページ。

IV 海運における国際分業

(1) 便宜置籍の条件とシステムの構造

「仕組船」方式による一般的な便宜置籍船化やフラッキング・アウトとして発現している「チャーター・バック船」方式による便宜置籍船化、さらには「海外貸渡方式」による日本人船員と外国人船員の混乗が可能となるのは、おおよそ以下の理由によるものである。

すなわち、「かつては、海運業とは船舶の所有と管理（艀装）と運航（運

送) と、この三つの業務がそこに内包された概念であった。ところが今日では、この三つの業務が……便宜置籍船を媒介にして、完全に国際的に分業化されてきている。日本船の海外貸し渡しを媒介とする混乗船の存在も、同じ分業の現れにはほかならない¹⁾とされるように、海運サービスを構成する各サービス生産のいろいろな種類の海運企業への分割、とりわけ海運サービスの生産のための準備段階である船舶の保有と、海運サービスの生産段階そのものである船舶の運航の分離 (= 「船舶の保有と運航の分離」) が可能となるのは、基本的には「生産手段としての船舶の可動性」によるものであるといえよう。²⁾つまり、船舶とは運搬具と動力機とが癒着した「可動施設」であり、それにもとづき海運産業においては特異的に生産手段たる船舶の短期的および長期的な賃借の可能性が生みだされ、船舶の実際的な賃借の進展とともに、そのための組織的市場(備船市場)が形成され、³⁾それを前提として海運サービスを生産せんとする企業を必然的な船舶保有から解放し、他方で船舶を所有しそれを提供する保有サービスを専門的に生産する「船主企業」の成立を可能ならしめるのである。したがって、「生産手段としての船舶は、自社船であってもほかから用船した船舶(借船)であってもかまわない」⁴⁾のであって、海運サービスの生産においては「船主企業」が成立している限り生産手段たる船舶の保有は絶対的な前提条件とはならず、ただ自社保有、用船あるいは賃借のいずれかの形態において艀装および運航と結合すればよいだけである。

さらに、用船による「船舶の保有と運航の分離」に次いで、「船舶の保有と艀装と運航の分離」すなわち「船舶の保有と艀装の分離」あるいは「船舶の運航と艀装の分離」が可能となるのは、基本的には定期用船に伴う用船者の船員の雇用および労務管理の責任からの解放、⁵⁾いいかえれば、船員の賃借の一般化と「海上労働力の移動における容易性」および各国における船員雇用形態の相違によるものである。つまり、海上労働力の国内的および国際的移動における「主要な障害といえは、法律や労働組合による規制—それも船籍を移せば容易に回避できる—ぐらいで、一般の産業の場合に比べればは

るかに容易であるし……船員は、最低限一定の資格をもてば、船舶技術の性質上……いかなる船舶にも乗り組めるし、職場が地理的に固定しないうえに船舶の移動が国際的であることは、労働力の地理的移動に対する摩擦を少なくし⁶⁾、「船員が短期間の雇用で容易にペイ・オフされる慣行が一般化している」⁷⁾のために、船員を一括して供給するという「艤装企業」が成立している限り、海運サービスを生産せんとする企業を必然的な船員の雇用から解放し、その限りにおいて海運サービスの生産においては労働力たる船員の雇用は絶対的な前提条件とはならず、ただ自社の直接的な雇用あるいは「艤装企業」よりの船員の賃貸借のいずれかの形態において船舶の保有および運航と結合すればよいだけである。

問題は、国際的に保有、艤装、運航という海運サービスを構成する各サービスが分割され生産されるというシステムが、どのような仕組みのもとで分割され生産され、さらに再結合されているかである。言い換えれば、それぞれのサービスを生産する「船主企業」「艤装企業」および「運航企業」のあいだに資本的支配・従属関係があるか否かである。

〔注〕

- 1) 東海林滋「海運政策論の現代的課題」、『海運経済研究』、第20号、1986年、39ページ。
- 2) 船舶の可動性について、東海林滋氏は「海運は、生産設備である船舶が自由に移動でき、労働の雇用についても家族の移住を必要としない特殊な生産様式をもっている」としている。東海林滋『海運論』成山堂書店、昭和50年、67ページ。
- 3) 地田知平『海運産業論』千倉書房、昭和53年、146ページ。
- 4) 吉田茂「海運企業の組織と財務」、拙編著『海運論入門』八千代出版、昭和60年、199ページ。
- 5) 地田知平、前掲書、149ページ。
- 6) 同上、184ページ。
- 7) 同上、195ページ。

(2) 便宜置籍船化と海運企業内国際分業体制

便宜置籍船化にみられるように、国際的に保有、艤装、運航という海運

サービスを構成する各サービスが分割され生産されているが、それがどのような仕組みのもとで分割され生産され、さらに再結合されるかが、いいかえれば、それぞれのサービスを生産する「船主企業」「艀装企業」および「運航企業」のあいだに資本的支配・従属関係があるか否かが問題となるのである。

そして、それぞれの企業のあいだに資本的支配・従属関係が全くない場合、つまり船舶の保有、艀装および運航という海運サービスを構成する各サービスが資本的支配・従属関係のないいろいろな種類の海運企業によって国際的に分割され生産されている場合には、こうした分業関係は「海運産業内国際分業」¹⁾と呼ばれ、それは「金利や資金コストが安く、投資機会の少ない国は船舶を保有し、もっぱら船舶サービスを供給する保有国に特化するのが有利であり、労働が安く、しかも労働力が豊富な国は船員労働の輸出に特化した操船国〔本稿でいう艀装国〕となるのに適している。そして荷主との結びつきが強く、船舶や貨物に関する情報や技術を豊富に持っている国は運航国として特化することができる」²⁾とされているように、「海運産業内国際分業」のもっとも完成された形態であり、理想とされる「海運サービス生産における国際分業体制」であるといえることができる。

しかし、現実にはそれぞれのサービスを生産する「船主企業」「艀装企業」および「運航企業」のあいだに資本的支配・従属関係があり、こうした分業関係は「海運企業内国際分業」と呼ばれ、それは我が国をはじめとする資本主義先進海運諸国における多国籍経営として発現しているのである。つまり、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」とは、上述のように、船舶の保有・艀装から海運サービスの販売にいたるまでの海運企業活動の諸段階の海運企業内における国際的分割と再統合を意味し、同時にそれは船舶の保有・艀装から海運サービスの販売にいたるまでの海運企業活動の諸段階の「海運企業内国際垂直統合」の組織化として現れているのである。

そして、こうした海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立は、海運市場の外延的拡大とその発展にもとづく企業利潤の極大化を

制約された資本主義先進海運企業がかかる体制の形成を通じて、資本主義海運の外延的發展から「内包的發展」へと市場轉換を図り、トータルな海運サービス生産を維持しうるような形での海外子・孫会社の設立と船舶の保有および艤装への特化、その有効な管理・統合によって、いかえれば、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立に伴う用船市場や船員市場の国際的な内部化によって、企業の結合利潤の極大化を図らんとしていることを意味するのである。

また、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制は、戦前の植民地および従属国の海運發展を犠牲にするところの、すなわち帝国主義海運諸国を海運国として、植民地および従属国をその従属的海運利用国として緊縛してきた帝国主義的海運国際分業体制が崩壊したことにより、新たに形成された「新海運国際分業体制」であるといえよう。つまり、戦前の帝国主義的海運国際分業体制のもとでは海運サービスの生産国としての帝国主義海運諸国と海運サービスの利用国としての後進国という関係での海運国際分業体制が維持されてきたが、戦後には發展途上国における海運の發展などにより、新たに資本主義先進海運諸国は一部の發展途上国を海運サービスの生産過程そのものに直接巻き込み、その従属を余儀なくするという関係での海運国際分業体制を形成したのである。つまり、資本主義先進海運諸国はこのような「新海運国際分業体制」によって資本主義世界海運市場の排他的支配を維持するとともに、發展途上諸国を支配し従属させんとしているのである。そして、このことが便宜置籍船化や「支配外国用船化」および「海外貸渡船化」として発現し、海運サービス生産における「海運企業内国際分業」体制の確立という形態において進展している多国籍経営の本質となっているのである。³⁾

そのため、便宜置籍というシステムのもとで一般化されている海運サービス生産における国際分業体制は、船舶の保有に関しては安価な船籍登録料や毎年の登録更新料、所得税や法人税の非課税という特典の提供、船員の供給に関しては「内部化された市場」のなかでの供給にとどまり、理想とされる

ところの、つまり船舶の保有、艀装および運航という海運サービスを構成する各サービスが資本的支配・従属関係のないいろいろな種類の海運企業によって国際的に分割され生産される「海運産業内国際分業」体制とは大きな隔たりが存在しているのである。

〔注〕

- 1) 下條哲司編著『配船の経営科学』成山堂書店、昭和61年、はしがき。なお、〔 〕内は筆者加筆。
- 2) 「海運産業内分業」は、定期船サービスあるいは不定期船サービスなどのうち特定の一海運サービスを自己完結的かつ専門的に生産する海運企業の成立と相互の独立化として体现される「海運産業内特殊分業」と、海運サービスを構成する各サービスのうち特定の一サービスのみを専門的に生産する「船主企業」「艀装企業」および「運航企業」の成立と相互の独立化として体现される「海運産業内個別分業」に分けられるが（いずれの場合にも成立・独立化した企業間に資本的支配・従属関係がないことを前提とする）、とりわけ「海運産業内個別分業」という概念は海運サービスを構成するそれぞれ単一のサービスのみを生産する「船主企業」および「艀装企業」なども海運企業であるとする解釈にもとづくものである。
- 3) 拙著、前掲書、71-2ページ。

(3) 海運産業内国際分業体制と発展途上海運諸国との対立

第二次世界大戦後、帝国主義の植民地制度が現実に崩壊しはじめ、帝国主義の政治的支配から離脱して誕生した発展途上諸国は、国際収支の不均衡の是正や自国経済の構造的多様化、さらには貿易の促進などを目的として、自国商船隊を創設し育成せんとしはじめたのである。しかし、発展途上海運諸国が直面した資本主義世界海運市場は、基本的には、海運自由主義を基本原則とする体制として形成され、なによりも現実の資本主義世界海運体制は資本主義先進海運諸国にとっての海運市場拡大のための体制として確立されていたばかりか、かかる体制のもとで資本主義先進海運諸国によって資本主義世界海運市場が独占的に支配されていたために、発展途上海運諸国の資本主義世界海運市場への参入は極めて困難なものとなっていたのである。

そのため、発展途上海運諸国においては政府自らが海運活動に介入し、自

国貨物を自国船に優先的に積み取らせるという自国船優先政策すなわち国旗差別政策が採用されるにいたったのである。かかる国旗差別政策は、海運自由主義を基本原則とする資本主義世界海運システムを否定するものであったために、それを基盤として海運秩序を維持し資本主義世界海運市場を支配してきた資本主義先進海運諸国と発展途上海運諸国の間に国旗差別政策をめぐる対立を生み落としたのであった。

さらに、発展途上海運諸国は資本主義先進海運諸国との対立を背景に国旗差別政策をますます強化すると同時に、多方面にわたる既存の国際海運秩序の見直しを迫り、これに代わる「新しい国際海運秩序」づくりに乗り出してきたのである。つまり、それは海運同盟慣行についてこれまで「海運同盟の運賃率構造は資本主義先進海運諸国の輸出促進に有利に設定され、発展途上海運諸国の輸出にとっては不利なものである」として発展途上海運諸国が求めてきた改革を、国際海運活動を規定する一つの世界秩序にまで高めようとするものであり、それはまぎれもなく「新しい国際海運秩序」の樹立をめざしたものであった。¹⁾こうした発展途上海運諸国の要求は、1974年のカーゴ・シェアリングの原則を定めた「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択に結実し、それは発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国との間の妥協の産物であったとはいえ、²⁾積荷割当制の導入による国際海運市場原理の修正をその基本的柱としたものであり、既存の国際海運秩序にかなりの修正を加えるものであったために、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立は、対立という域を越えた「資本主義世界海運市場における発展途上海運国という新しい課題」すなわち「海運における南北問題」として提起されるにいたったのである。

かかる「海運における南北問題」は年々その深刻性を増し、たとえば便宜置籍船問題については、運航コストの低減などを目的として資本主義先進海運諸国が利用している便宜置籍船の存在が発展途上海運諸国の商船隊の拡大を阻害しているために、便宜置籍船を排除することを目的とした「便宜置籍船とその登録国との間には真正な経済的關係が存在すべし」とする発展途上

海運諸国の主張と、「船舶登録要件というものは、各国がその政治的、経済的および社会的状況を考慮して独自に決定すべきものであって、これを国際的に一律に決めてしまうことには問題があり、また、資本と労働の国際的な移動の自由は制限すべきではない」とする資本主義先進海運諸国の主張は大きく食い違っていたが、1981年に発展途上海運諸国が「船舶登録を厳格にすることによって便宜置籍船は徐々に排除されていくべきであり、そのために船舶登録要件に関する国際的合意を成立せしめる国連全権会議およびそのための政府間準備会合を1982年に開催する」との決議を提案し、資本主義先進海運諸国の反対にもかかわらず同決議が強行採決されたのである。³⁾

しかし、同決議に際しては便宜置籍国であるリベリアおよびパナマは強行採決に強く反発し、1982年の同会合には出席せず、また1986年に「船舶登録要件に関する国連条約」が全会一致で採択されたものの、リベリアおよびパナマは「本条約策定当初の目的（便宜置籍船の排除）が好ましくないとの観点から批准に積極的ではない」といわれているのである。⁴⁾

このように、便宜置籍船化に象徴される資本主義先進海運諸国における多国籍化政策は、発展途上海運諸国の商船隊の拡大を阻害する要因として発展途上海運諸国に認識されたために、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国との間に新たな問題を提起したばかりか、リベリアやパナマのような資本主義先進海運諸国の海運サービスの生産過程に組み入れられた発展途上海運諸国と、自国の商船隊を育成・拡大せんとする他の発展途上海運諸国との間に「海運における南南問題」を誘発するにいたったのである。

〔注〕

- 1) 織田政夫『海運政策論』成山堂書店、昭和54年、54ページ。
- 2) 1974年の「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択が、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国との間の妥協の産物であるといわれるは、以下の理由によるものである。

つまり、社会主義世界海運体制の形成・発展と、民族解放運動および植民地制度の崩壊とが結びついた社会主義海運諸国と発展途上海運諸国との海運経済協力関係の発展や、「海運における東西問題」として資本主義先進海運諸国と社会主義海運

諸国との間での世界海運市場の再分割闘争が発現しているなかで、資本主義先進海運諸国は発展途上海運諸国における海運経済的支配と権益を維持・強化するためには、何としてでも発展途上海運諸国を依然として資本主義世界海運体制の鎖の環にとどめておかねばならなかったためである。

- 3) 運輸省海運局編『日本海運の現況』財団法人日本海事広報協会、昭和58年7月、28ページ。
- 4) 運輸省編『外航海運の現況—厳しい国際環境の中で再構築を迫られる外航海運—』(前掲)、98ページ。

V 外航海運における日本の役割と課題 —結びにかえて—

(1) 海運経済的自立と自国海運市場の排他的支配

海運における国際分業体制の理想としては、上述のように、船舶の保有、艀装および運航という海運サービスを構成する各サービスが資本的支配・従属関係のないいろいろな種類の海運企業によって国際的に分割され生産される「海運産業内国際分業」体制であるが、現実には、便宜置籍というシステムのもとで一般化されている海運サービス生産における国際分業体制は、船舶の保有に関しては安価な船籍登録料や毎年の登録更新料、所得税や法人税の非課税という特典の提供、船員の供給に関しては「内部化された市場」のなかでの供給にとどまっているのである。

では、理想とされる海運における国際分業体制の形成は、果たして可能であろうか。結論からいえば、不可能といわざるをえない。なぜならば、上述した資本主義先進海運諸国と発展途上海運諸国との間の対立は、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用にその端を発しているが、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用は、自国の海運市場の排他的支配を確立するための一つ的手段であったと考えられるからである。つまり、発展途上海運諸国が国旗差別政策を採用した理由は、発展途上海運諸国が戦前の帝国主義的海運国際分業という従属的性格の海運国際分業にもとづく海運構造を変革し、植民地海運経済として受けついだ従属的海運利用国としての性格を弱

めていく方向において自国商船隊を創設・育成して自国の海運経済的自立を達成し、それによって自国の海運市場を統一せんとすることにあり、そのため発展途上海運諸国における究極の目標は国旗差別政策の採用ではなく、むしろそれは、資本主義先進海運諸国にとっての海運市場拡大のための体制として確立されている現実の資本主義世界海運市場体制の改革、すなわち多方面にわたる既存の国際海運秩序の見直しと、これに代わる「新しい国際海運秩序」の樹立にあったのである。

かかる意味において、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用によって発現した発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国との間の対立は、海運自由主義を基本原則として一応の分割領有を完了させている資本主義先進海運諸国と、国旗差別政策あるいは「新しい国際海運秩序」の樹立によって自国の海運市場の排他的支配を確立せんとする発展途上海運諸国との間での、資本主義世界海運市場の経済圏別分割あるいは再編成闘争の発現形態であるといえるのである。¹⁾

このように、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国との間の対立にとどまらず、資本主義先進海運諸国間にあっても、海運活動に対して政府の介入が行われている国があるなど、外航海運政策は必ずしも一致していないのが現状である。つまり、「各国の外国海運政策のめざすところは、自国外航海運の維持・発展という点で一致するものの、その政策手法は必ずしも同一とは言えず、相対立し、衝突する場合も少なくない」²⁾のである。したがって、各国の外航海運政策の目標が「自国」の外航海運の維持・発展、いいかえれば自国の海運市場の排他的支配の確立にある限り、理想とされる海運における国際分業体制の形成は望めないのである。

〔注〕

1) 拙著、前掲書、178-180ページ。

2) 運輸省編『外航海運の現況—外航海運のグローバルな展開—』(前掲)、112ページ。

(2) 理想的な海運国際分業体制形成のための条件

各国の外航海運政策の目標が「自国」の外航海運の維持・発展、いいかえれば自国の海運市場の排他的支配の確立にある限り、理想とされる海運における国際分業体制の形成は望めないのであるが、ここで問題となるのが外航海運政策の目標がなぜ「自国」の外航海運の維持・発展なのか、なぜ「自国」の海運市場の排他的支配の確立なのか、である。

この問題を我が国の外航海運政策においてみると、日本船の国際競争力が低下し、フラッキング・アウトが進行しているなかで、運輸省は日本船を維持する意義として「貿易立国としての安定的な経済発展の維持のために、健全な商船隊を擁する海運業の保持が不可欠であり、我が国商船隊を全体として国際競争力のあるものとして維持していくことが必要である。その中で、日本船は、安定輸送力、船舶の運航ノウハウの維持、償却資産保有による企業の安定経営、日本人船員の安定した職域、環境保全、安全確保、緊急時の対処における信頼性及び紛争勃発時における国家主権による対応の可能性等の観点から意義を有しており、我が国商船隊の中核として位置づけられる」¹⁾としているのである。

ここで、とりわけ問題となるのは「緊急時の対処における信頼性及び紛争勃発時における国家主権による対応の可能性」の意義であり、これは明らかに戦争あるいは紛争の当事国あるいは関係国となることを前提としたものである。我々に課せられた責任と義務は、このような前提のもとで日本船を維持することではなく、このような前提を必要としない国際社会のなかでの「日本」を築き上げることである。

また、便宜置籍船化に関する海運資本の輸出入の自由化と外国人船員の雇用の自由化は、国際要素移動モデルによれば、各種の補助や規制によって日本船を維持し、外国人船員の雇用を制限するよりも、一国の利益を増大させることも忘れてはならないのである。²⁾

〔注〕

- 1) 運輸省海運局編『日本海運の現況』, 平成4年7月, 6ページ。
- 2) 拙稿「フラッキング・アウトと外国人船員の雇用」, 『海外海事研究』, No.117, 1992年11月, を参照されたい。