

## 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の構図

澤 喜 司 郎

- I はじめに
- II 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の発現
- III 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の本質
- IV 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の輻輳化
  - (1) 発展途上海運諸国間の対立の激化と「海運における南南問題」の誘発
  - (2) 「海運における南北問題」と資本主義先進海運諸国間の対立の激化
- V おわりに

### I はじめに

現代の国際海運には、非常に複雑かつ重要な諸問題が数多く山積され、なかでも重要な問題が発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立問題や、社会主義海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立問題、さらには資本主義先進海運諸国間の対立問題である。そして、これらの対立問題は相互に絡み合っているために、現代の世界海運市場は極めて複雑な様相をもって現れ、またそのことが現代の世界海運市場の一つの特質となっているばかりか、同時にそのことは世界海運市場の問題性をますます複雑化するとともに、その解決を極めて困難なものにしているのである。

そこで本稿では、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立を基本的な軸としつつ、社会主義海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立や、資本主義先進海運諸国間の対立との輻輳的構図について、若干の分析を行わんとするものである。

## Ⅱ 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の発現

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市場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。<sup>1)</sup>かかる発展途上海運諸国における国旗差別政策は、資本主義先進海運諸国が資本主義世界海運市場を支配するための一つの手段として位置づけていた「海運自由の原則」を否定するものであったために<sup>2)</sup>、「海運自由の原則」を標榜し、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の間に発展途上海運諸国における国旗差別政策をめぐる対立を、いいかえれば、資本主義先進海運諸国における「海運自由の原則」に象徴される海運自由主義と発展途上海運諸国における国旗差別政策に

象徴される海運保護主義との間に、資本主義世界海運市場をめぐる対立を生み落としたのであった。そして、発展途上海運諸国における国旗差別政策に対抗すべく資本主義先進海運諸国における国旗差別対抗立法の制定は、不可避的に発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立を決定的なものにしたのである。<sup>3)</sup>

他方、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と、これに代わる「新しい国際海運秩序」の樹立のための要求を国連貿易開発会議等を通じて展開してきたのである。つまり、発展途上海運諸国はかつての資本主義世界市場における後進国の地位にとどまらず、自国の海運経済的自立を目指して同盟を結び、世界海運経済の変革を求めるにいたったのである。<sup>4)</sup>そして、1974年にはカーゴ・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」が、第2回定期船同盟行動憲章条約採択全権会議において、賛成72カ国（発展途上国、東欧圏諸国および日本、西ドイツ、フランス、オーストラリア、ベルギー、スペイン、トルコ）、反対7カ国（デンマーク、フィンランド、ノルウェー、スウェーデン、スイス、イギリス、アメリカ）、棄権5カ国（カナダ、ギリシャ、イタリア、オランダ、ニュージーランド）によって採択され、あわせて「盟外船」および「地域調停」に関する二つの決議が採択されたのである。<sup>5)</sup>かかる「国連定期船同盟行動憲章条約」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、それは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諸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、1979年の第5回国連貿易開発会議総会では、発展途上海運諸国はバルク輸送

分野には発展途上海運諸国が参入できないような障壁があり、この障壁を除去することが必要であり、そのためには各国政府が発展途上海運の衡平なシェアを確保するための適当な措置をとるべきであると主張し、これにより資本主義先進海運諸国の反対にもかかわらず「参入障壁の除去が必要である」との内容を含む決議が採択されたのである。<sup>6)</sup>さらに、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関係が存在すべし」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異なり、そのため1974年の国連貿易開発会議第6回海運委員会以来検討されてきたのであった。しかし、1981年の海運委員会第3回特別会期において、発展途上海運諸国は「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、これによりバルク輸送問題における同様に、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。<sup>7)</sup>

1) 国旗差別政策とは、国家が自国船とは異なる不利な待遇を外国船に与える政策であり、厳密には、国際輸送において外国の国旗を掲げる船舶を使用する自由を制限する政府の差別的慣行と定義されるのである。そして、国旗差別政策は、積荷割当制と差別課徴に二分される。積荷割当制とは、国家が一方的に、あるいは二国間や多国間の協定によって積荷を自国船に留保するものであり、それはカーゴ・シェアリング、自国貨自国船主義、優先積取制などともよばれている。差別課徴とは、種々の租税や料金を賦課する際に外国船と自国船を差別するもので 差別トン税、差別関税、国内鉄道差別運賃、港湾諸経費の支払通貨規制、燈台税・水先案内料・領事手数料の差別、バース利用の差別などの諸形態がある。国旗差別政策については、高田富夫「海運保護政策の基礎理論」、拙編著『海運論入門』八千代出版、昭和60年、同「海運保護政策の手段と歴史」、拙編著、前掲書、が詳しい。

2) 「海運自由の原則」は、必ずしも明確な定義が細部にわたってなされているわけではないが、海洋・港湾の使用と海運活動に関する自由からなるとされている。

海洋・港湾の自由は、①いかなる国の船舶も公海上を自由に航行できること、②スイスのような無沿岸国が沿岸国と同等の条件で海洋の自由を享受するために、自由に海洋に出入りできること、したがって、沿岸国は関係無沿岸国に自国領海の自由な通過と自国海洋の自由な利用を相互主義にのっとして保障すべきこと、③国際海港における外国船の自由な出入港および港湾施設使用の機会均等を保障し、差別課徴を禁止することなどを内容としている。

海運活動の自由は、①貨物積取りの自由、②海運同盟活動の自由、③政治からの自由、④政府補助からの自由という4つの要件から構成されている。①貨物積取りの自由は、「海運自由の原則」の中心をなすものであり、cif輸出fob輸入および自国通貨での運賃支払いの国家による強制や、二国間協定や国内法による自国貨物の自国船保留などを禁ずるものである。②海運同盟活動の自由とは、国家は海運同盟に介入することなく海運企業の自由な活動に委ねるべきであるとするものである。③政治からの自由とは、私的経済活動たる海運業務に政治的要素を持ち込むことを禁ずるものである。④政府補助からの自由とは、海運補助金を受けることは自由であるとするものである。高田富夫「海運保護政策の基礎理論」、153-154ページ。

3) 資本主義先進海運諸国における国旗差別対抗立法は、1960年代には西ドイツ、イタリア、フランス、デンマーク、スウェーデンにおいて、1970年代にはイギリス、アメリカ、日本において制定され、その内容は一般的には国旗差別国船舶の入港制限などの報復的対抗措置である。

4) このことについて、『運輸白書』は「東南アジア、中南米等の諸国は、……米国の海運政策〔すなわちドル防衛政策の一環としての米国船優先積取措置の強化などを内容とするシップ・アメリカン政策〕の影響もあって、自国商船隊の育成のため、多国間協定または三国間取極めにより、あるいは、国内法の規定や行政措置により、自国船の優先使用をはかる国旗差別政策をとり、また自国の輸出の伸長をはかるため、政府が運賃同盟に干渉するなどの措置をとっている。しかも、こうした動きは、これまで通常個々に行なわれてきたが、最近ではエカフェ、国連貿易開発会議等の国際会議の場を通じて多数の低開発国が結集し、共同で伝統的な海運国に対抗する傾向がつかよまっている」としている。運輸省編『運輸白書』、昭和39年度版、102ページ。なお、( )内は筆者加筆。

5) 「国連定期船同盟行動憲章条約」の主要な内容は、①定期船同盟への加入に関する要件を設定したこと、②定期船同盟内においてプール協定等における輸送配分を決定する場合に遵守すべき原則（貿易両当時国船社是对等とし、第三国船社は合計で20%程度とする、いわゆる40:40:20の原則）を設定したこと、③運賃の一括引き上げその他の同盟・荷主間の共通の利害関係事項に関する協議の実施等、定期船同盟運営に関する同盟と荷主との関係の適正化、円滑化を図ったこと、④紛争解決手続きとして、国際強制調停手続きを導入したこと、であり、同条約の発効は24ヵ国以上が加入し、その船腹量が世界の総船腹量の25%以上となることであった。運輸省海運局編『日本海運の現況』、昭和58年7月、財団法人日本海事広報協会、25ページ。

- 6) 運輸省海運局編『日本海運の現況』, 昭和58年7月, 28ページ。
- 7) 同上, 27ページ。

### Ⅲ 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の本質

発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立が発現する契機となったものは、上述のように、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用であろうが、問題は発展途上海運諸国において国旗差別政策が採用されるにいたった理由である。

かかる理由について、たとえば、「自国海運育成の意欲とそのための保護主義的政策は、国家威信というナショナリズム、輸出貿易の促進、国際収支の改善、定期船同盟に対する発言力の強化、労働市場の拡大、等を目的としたものであるが、その根本動因は途上国の主要貿易航路を支配してきた定期船同盟が運賃率構造をはじめとし、ことごとく途上国に不利な慣行を採ってきたといういわば「被害者意識」に始発されたものであった<sup>1)</sup>とされているが、むしろそれは「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、それによって自国の海運市場を統一せんとしはじめた<sup>2)</sup>」ことによるものとして捉えられるべきであり、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用は資本主義先進海運諸国によって独占的に支配されていた資本主義世界海運市場へと進出と、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にすぎなかったのである。いいかえれば、発展途上海運諸国における海運の創設・育成の目的を、単に国家威信というナショナリズム、輸出貿易の促進、国際収支の改善、定期船同盟に対する発言力の強化や労働市場の拡大等にもとめるのではなく、戦前の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、自国の海運経済的自立を達成し、自国の海運市場の統一を図らんとするものにもとめるのであれば、そのための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」の樹立にあったといえるのである。

そして、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資本主義先進海運諸国との間において対立が生み落とされるにいたったのは、およそ以下のような資本主義先進海運諸国にとっての世界海運市場を取り巻く環境の変化が指摘されるのである。つまり、東ヨーロッパや中国、朝鮮における革命や、インドを始めとする植民地的諸国の独立によって戦後の資本主義世界海運市場が狭小化するという市場構造の変化のなかで、資本主義先進海運諸国は資本主義世界海運市場の外延的發展から「内包的發展」へと市場転換を図るとともに、資本主義世界海運市場の狭小化による損失を補うために未開発地域の市場独占を達成し、強化せんとしたのである。そのなかで、とりわけ第二次世界大戦中および戦後を通じて世界海運市場におけるその重要性の比重を相対的に低下させたところの、イギリスを中心とする多くの資本主義先進海運諸国は、海運市場秩序を維持する基本原理としての「海運自由の原則」のもとで海運同盟を主軸として戦前の地位への復帰と維持を図らんとしたのである。<sup>3)</sup> いかえれば、これらの資本主義先進海運諸国にとって「海運自由の原則」が意味するものは、戦前の「海運市場におけるブロック化」政策の修正でもなければ<sup>4)</sup>、ブロック化の反対物でもなく、それは第二次世界大戦によって深められた資本主義先進海運諸国間の不均等發展、海運の資本主義的国家独占の一層の發展などを背景として、必然的に生じたところの帝国主義の市場闘争の新しい手段であり、ブロック海運経済を部分的に解体し、再編成するための一手段にほかならなかつたのである。そのために、発展途上海運諸国における国旗差別政策の採用は、これらの資本主義先進海運

諸国にとっては市場闘争の新しい手段である「海運自由の原則」の存立基盤を否定するものであったために、発展途上海運諸国とこれら資本主義先進海運諸国間に対立が生み落とされるにいたったのである。

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間の対立は、「海運自由の原則」を盾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。

さらに、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立が、1974年の「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択を契機として、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は、およそ以下のような資本主義先進海運諸国にとっての世界海運市場をめぐる問題が指摘されるのである。つまり、第二次世界大戦後には社会主義世界の形成によって世界海運市場が資本主義世界海運市場と社会主義世界海運市場に分割され、新たに社会主義世界海運体制が生みだされたために、海運市場における資本主義世界海運体制との間の海運市場問題すなわち世界海運体制間での世界海運市場の再分割問題を内在するところの、「海運における東西問題」を顕在化させたのである。<sup>5)</sup>そして、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」が、「海運自由の原則」を盾として一応の分割領有が完了している資本主義世界海運市場の排他的支配を維持しようとする資本主義先進海運諸国と、1960年代以降において、「海運自由の原則」を最大限に利用する低運賃政策を武器として資本主義世界海運市場に進出することによって社会主義世界海運市場の外延的拡大とその排他的支配を確立せんとする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として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のである。

したがって、「国連定期船同盟行動憲章条約」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」であるといわれるのはこのためである。かかる意味において、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立が本来的に「対立のなかの妥協」あるいは「対立的妥協」を内在したものであるとするならば、それ自体が発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立問題をますます複雑化するとともに、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の一つの前提として資本主義先進海運諸国と社会主義海運諸国間の対立が位置づけられることになるのである。

- 1) 織田政夫『海運政策論』成山堂書店、昭和54年、86ページ。
- 2) 拙稿「世界海運市場構造の変化と海運政策問題」『海外海事研究』、No. 102、1989年2月、76ページ。
- 3) イギリスを中心とする多くの資本主義先進海運諸国は、海運市場秩序を維持する基本原理としての「海運自由の原則」のもとで海運同盟を主軸として戦前の地位への復帰と維持を図らんとしたのに対して、アメリカ、フランスおよびイタリアは戦後においても戦前の海運保護政策を踏襲し、とりわけアメリカは第二次世界大戦中および戦後に獲得した地位を資本と国家助成によって維持・強化するとともに、新たな独占的地位の確立・強化を目的としていたのである。詳しくは、拙稿「世界海運市場構造の変化と海運政策問題」、を参照されたい。
- 4) 戦前の「海運市場におけるブロック化」政策とは、以下のことを意味するのである。つまり、第一次世界大戦後の世界海運は不況と競争に陥り、その結果として国家が海運に直接的・間接的に関与するにいたり、それは海運における排他的国家主義、自国船主義あるいは保護主義として発現したのであった。かかる排他的国家主義、自国船主義あるいは保護主義の展開は帝国主義海運諸国に自国の海運市場圏を排他的に確保・支配せしめたばかりか、その外延的拡大は「海運市場におけるブロック化」の傾向を著しく強め、その結果として、イギリス、アメリカ、ドイツ、日本などを頂点とする複数の帝国主義海運諸国が世界海運市場を分割し支配するという、多頭的ないし多重的世界海運市場が編制されたのである。また、「海運市場におけるブロック化」によってブロック内の植民地および従属国の海運発展を犠牲にするとするところの、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するところの、帝国主義的海運国際分業体制が形成され強化されたのである。詳しくは、拙稿「世界海運構造の変化と海運市場問題」『海事産業研究所報』, No. 265, 1988年7月号, を参照されたい。

- 5) 「海運における東西問題」については、拙稿「世界海運構造の変化と海運市場問題」, 同「世界海運市場構造の変化と海運政策問題」, を参照されたい。

#### IV 発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の輻輳化

(1) 発展途上海運諸国の対立の激化と「海運における南南問題」の誘発  
戦後の資本主義世界海運市場の狭小化という市場構造の変化のなかで、資本主義先進海運諸国は資本主義世界海運市場の外延的發展から「内包的發展」へと市場転換を図るとともに、資本主義世界海運市場の垂直的拡大を図り、その過程において多国籍政策を展開したのである。

かかる資本主義先進海運諸国における多国籍化政策は、一般的には、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、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至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至るまでの海運企業活動の諸段階の「海運企業内国際垂直的再統合」の組織化として現れているのである。そして、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諸国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」へと市場転換を図り、トータルな海運サービス生産を維持しようとす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艀装への特化、その有効な管理・統合によって、いいかえれば、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、企業の統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。<sup>1)</sup>

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発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、新たに形成された戦後の「新海運国際分業体制」であり、かかる「新海運国際分業体制」のもとで資本主義先進海運諸国は一部の発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において海運国際分業体制を形成したのである。<sup>2)</sup>そして、資本主義先進海運諸国におけるこうした多国籍化政策は、発展途上海運諸国における国旗差別政策の展開や、社会主義海運諸国の低コスト船隊の資本主義世界海運市場への進出による資本主義先進海運諸国の国際競争力の低下に対する対策という一側面を有するために、資本主義先進海運諸国におけ多国籍化政策は、一面的には、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の一つの産物として位置づけられるのである。しかし、他面において、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の一つの産物である資本主義先進海運諸国における多国籍化政策が、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立をますます複雑化するとともに、発展途上海運諸国間における対立問題を激化し、新たに「海運における南南問題」を誘発するにいたったのである。

発展途上海運諸国間の対立は、本来的には、発展途上海運諸国間での海運サービスの生産格差の拡大や、その発現形態としての一部の発展途上海運諸国における海運資本輸入国から海運資本輸出国への成長、それに伴う発展途上海運諸国間での海運政策における統一的な足並みの乱れとして具現化したものであるが<sup>3)</sup>、資本主義先進海運諸国における多国籍化政策がかかる発展途上海運諸国間での対立を、対立という域を越えた「海運における南南問題」にまで発展せしめ、その結果、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立は、発展途上海運諸国間の対立と極めて複雑に輻輳化するに

たったのである。

かかる「海運における南南問題」が一気に表面化するにいたった契機となったものは、1981年の「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」との決議の強行採決である。つまり、便宜置籍国であるリベリアおよびパナマは、かかる強行採決に強く反発し、1982年の同会合には出席せず、また、この便宜置籍船問題については1986年の国連全権会議第4会期において「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<sup>4)</sup>、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」<sup>5)</sup>といわれているのである。

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の対立を「海運における南南問題」として誘発するにいたったのである。

## (2) 「海運における南北問題」と資本主義先進海運諸国間の対立の激化

第二次世界大戦後の資本主義先進海運諸国における一般的な海運政策は、イギリスを中心とする多くの資本主義先進海運諸国において海運市場秩序を維持する基本原理として「海運自由の原則」が支持された反面、アメリカ、フランス、イタリアにおいては海運保護政策が戦後も踏襲されるという、まったく異なった二つの方向性を具現化し、それは資本主義先進海運諸国間における海運自由主義と海運保護主義の対立、すなわち資本主義先進海運自由諸国と資本主義先進海運保護諸国の対立を惹起するにいたったのである。

そして、スエズ動乱以後の海運不況の長期化による過当競争圧力とアメリカに主導された便宜置籍船の拡大圧力が増大し、さらには発展途上海運諸国および社会主義海運諸国の低コスト船隊の攻撃によって国際競争力を弱めた資本主義先進海運自由諸国は、1960年代半ば以降には次第に保護主義的な色彩を色濃くしていったのである。<sup>6)</sup>こうした資本主義先進海運自由諸国における海運保護政策への志向によって、資本主義先進海運諸国間における対立は解消したかにみえたが、資本主義先進海運保護諸国における海運保護政策の一層の拡大は、資本主義先進海運諸国間における海運資本輸出の不均等を含む資本主義海運の発展における不均等の拡大と相まって、その対立を深めこそすれ解消するものではなかったのである。

かかる資本主義先進海運諸国間の対立を一層複雑化するとともに激化させたものが、1974年に採択された「国連定期船同盟行動憲章条約」であり、同条約の採択に際しての資本主義先進海運諸国の態度は大きく異なり、たとえば、日本、西ドイツ、フランスは採択に賛成し、イギリス、アメリカ、ノルウェーは反対、ギリシャ、イタリアは棄権したのであった。とりわけ1973年中央現在に、定期船の中心となりつつあったコンテナ船の過半を保有しているアメリカとイギリスが同条約の採択に際して反対票を投じていることは、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の深刻さを具現化するものであるといわねばならないのである。

また、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の具体的・現実的発現形態としての「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択をめぐって、資本主義先進海運諸国の足並みが大きく乱れたことは、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立がかつての資本主義先進海運自由諸国と資本主義先進海運保護諸国との間の対立とは異なる新たな資本主義先進海運諸国間の対立を必然的に生み落とすことになったのである。この対立は、1974-75年のOECDにおける「国連定期船同盟行動憲章条約」とOECDの「貿易外取引の自由化に関する規約（自由化コード）」との両立性に関する問題の検討や、1979年のEECにおける「国連定期船同盟行動憲章条約」への共通

の加入方法を定めたE E C規則（いわゆる「ブラッセル・パッケージ」）の採択に際して、西ドイツなどの条約賛成国とイギリスなどの条約反対国との対立として具現化したのである。<sup>7)</sup>

かくして、1983年に西ドイツおよびオランダが資本主義先進海運国として初めて「国連定期船同盟行動憲章条約」に批准および加入し、その結果、同条約は発効要件を満たして同年10月に発効することになったのである。また、1985年には条約賛成国と条約反対国の妥協の産物として採択された「ブラッセル・パッケージ」方式によりイギリス、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、フランスおよびフィンランドが締結国となり、「国連定期船同盟行動憲章条約」問題に対する資本主義先進海運諸国の足並みが「対立のなかの妥協」によって揃ったかにみえたが、本条約の採択に反対したアメリカは一貫して本条約に加入しないという立場をとり、また、アメリカ、イギリスに次ぐコンテナ船の保有国である日本は同条約の採択には賛成したものの、締結国とはなっていないことから、「国連定期船同盟行動憲章条約」にかかわる資本主義先進海運諸国間の対立は一層複雑化しているといえるのである。

また、「ブラッセル・パッケージ」が、発展途上海運諸国の主導のもとで採択された「国連定期船同盟行動憲章条約」への共通の加入方法であるとはいえ、その内容とするものは、発展途上海運諸国などが約40%のシェアを確保することを承認しつつ、残りの部分については資本主義先進海運諸国間で貨物配分の規定の不適用、または貨物の再配分を通じて自由競争を確保しようとするものであるために、「ブラッセル・パッケージ」による資本主義先進海運諸国の加入は、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立を一層深刻化させることになったのである。そして、それを具現化したものが、1989年の「国連定期船同盟行動憲章条約」再検討会議であり、そこでは新たに発展途上海運諸国と社会主義海運諸国間の対立も生み落とされんとしているのである。つまり、同検討会議の目的は、同条約の実施状況を再検討し、かつ、適切な改正を審議・採択することであったが、全権会議における非締結国の投票権をどこまで認めるかという手続規則に関して発展途上海運

諸国と資本主義先進海運諸国間の対立が表面化するとともに、実体問題に関しては以下の3点において根本的な意見の対立がみられたのである。第一は、条約の適応範囲についてであり、発展途上海運諸国は条約を盟外船を含む定期航路全体に適応することを主張したのに対して、資本主義先進海運諸国および社会主義海運諸国は条約の適応範囲は現行通り定期船同盟に限るとしたのである。第二は、盟外船の問題についてであり、発展途上海運諸国は自国船社の貨物シェアを確保するために盟外船規制を実施することが必要であるとしたのに対して、資本主義先進海運諸国および社会主義海運諸国は同盟によるカルテルの弊害を避けるために盟外船規制は認められないとしたのである。第三は、政府の役割の問題についてであり、発展途上海運諸国は同盟自治の原則を疑問視し、自国船社の貨物シェアを確保するために政府の同盟活動への干渉が必要であるとしたのに対して、資本主義先進海運諸国および社会主義海運諸国は同盟自治の原則を尊重し、政府は干渉を慎むべきであるとしたのである。<sup>8)</sup>

このように、「国連定期船同盟行動憲章条約」は、条約賛成国と条約反対国という資本主義先進海運諸国間に新たな対立を生み落とすとともに、その対立の妥協の産物である「ブラッセル・パッケージ」は発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立、あるいは「海運における南北問題」を一層深刻化させるにいたったのである。

- 1) 資本主義先進海運諸国における多国籍化について詳しくは、拙稿「海運企業における多国籍化と企業内国際分業」『海運経済研究』、第21号、1987年9月、を参照されたい。
- 2) 拙稿「世界海運市場構造の変化と海運経営問題」『海運産業研究所報』、No. 269、1988年11月号。
- 3) 織田政夫、前掲書、87-88ページ。
- 4) 「船舶登録要件に関する国連条約」は、船舶の登録要件に関する国際基準について定めており、船舶とその旗国との間の真正な関係の強化および自国籍船に対する旗国の管轄権と監督権の有効な行使を目的として、船舶の旗国に対して、①権限のある、かつ、適切な海事行政機関を有すること、②船舶の所有者等を識別できるような情報体制を整備すること（所有者に関する情報の船舶登録簿への記入、船舶登

録の証明書の発行およびその船内備置の確保、航海日誌の合理的期間における船内保管等)、③船舶を自国に登録する前に、当該船舶の所有会社またはその会社を代表する事務所等が自国内に設立されていることを確認すること、④「自国籍船の所有権に関して自国の国民または法人が所有者として参加することについて、自国法令に規定すること」または「自国籍船の乗組員のうち満足すべき部分が自国の国民(またはこれに準ずる者)であるという原則を尊重すること」の少なくとも一方を受け入れること、等を義務づけている。なお、同条約の発効要件は、40ヵ国以上が締結国となり、かつ、締結国の保有船腹量の合計が世界全体の25%以上となった日から12ヵ月を経過した日に発効するというものである。運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—構造変化に対応した日本海運の再構築を—』、昭和61年7月、財団法人日本海事広報協会、53-54ページ、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—』、昭和62年7月、財団法人日本海事広報協会、97ページ。

- 5) 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—』、98ページ。
- 6) 織田政夫、前掲書、67ページ。
- 7) 「ブラッセル・パッケージ」は、①E E C加盟国との間の航路においては同条約の貨物配分に関する規定は適用しない、②E E C加盟国と他の条約加盟国との間の航路においては貨物配分に関する規定は一応適用されるが、E E C船社に帰する事となったシェアについてはE E C船社の間で商業原則に基づき配分する、③他のO E C D加盟国に対しても相互主義に基づき上記の取扱を認める、というものである。運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—構造変化に対応した日本海運の再構築を—』、48ページ。
- 8) 運輸省編『外航海運の現況—新たな展開を図る我が国外航海運—』、平成元年7月、財団法人日本海事広報協会、69-70ページ。

## V おわりに

発展途上海運諸国は、戦前の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、自国の海運経済的自立を達成し、自国の海運市場の統一を図らんとし、自国の海運市場を排他的に支配するための一つ的手段として国旗差別政策を展開したために、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立が発現するにいたったのである。そして、1974年に採択された「国連定期船



同盟行動憲章条約」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ったとはいえ、それは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。

そのなかで、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の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」を誘発せしめ、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立は、発展途上海運諸国間の対立と極めて複雑に輻輳化するにいたったのである。

また、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立の具体的・現実的発現形態としての「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択をめぐって、資本主義先進海運諸国の足並みが大きく乱れたことは、発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立がかつての資本主義先進海運自由諸国と資本主義先進海運保護諸国との間の対立とは異なる新たな資本主義先進海運諸国間の対立、すなわち条約賛成国と条約反対国との間の対立を必然的に生み落とすとともに、その妥協の産物である「ブラッセル・パッケージ」は発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立を一層深刻化させているのである。

以上、現代の国際海運における一つの重要な問題である発展途上海運諸国と資本主義先進海運諸国間の対立問題について若干の考察を試みたが、残されている課題も多く、一層の分析が必要とされるという批判は受けねばならない。大方のご批判をお願いする次第である。