

内航海運組合における船腹調整事業の評価

澤 喜司郎

はじめに

平成10年3月に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画」は、「内航海運業における船腹調整事業については、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、現在の船腹調整事業を解消する」とし、これを受けて日本内航海運組合総連合会は平成10年5月に暫定措置事業を導入し、船腹調整事業を解消したのであった¹⁾。

この暫定措置事業について、国土交通省海事局長の私的諮問機関「次世代内航海運懇談会」によって平成14年4月にまとめられた『次世代内航海運ビジョン～21世紀型内航海運を目指して～』は、当初の予定通り平成24年度まで継続することを提言しているが、内航海運業の活性化を図るためには各事業者の創意工夫に基づく多様な事業展開や自由な新規参入、規模拡大等の障害となっている暫定措置事業を速やかに終了する必要がある。暫定措置事業を終了するポイントは残存債務を如何に処理するのか、さらには船腹調整事業の「負の遺産」を如何に解消するのかであり、残存債務の処理については債務の負担を回避し確実に回収したい政府等と、債務の負担を回避し交付金交付を担保しておきたい内航海運業者の両者にとっての最適な方法が内航海運の暫定的国営化であることをかつて提案した²⁾。

そこで本稿では、暫定措置事業の終了に際して解消しなければならない船腹調整事業の「負の遺産」がどのようにして形成されたのかを明らかにする

1) 運輸省海上交通局編『日本海運の現況』平成10年版、日本海事広報協会、平成10年、118ページ。

ために、昭和50年代前半までの時期を中心に日本内航海運組合総連合会等海運組合が主体的に行う船腹調整事業の導入経緯と事業内容について若干の検討を試みたい³⁾。

I 海運組合の船腹調整事業と内航海運組合法

(1) 海運組合の船腹調整事業の目的

平成7年6月の海運造船合理化審議会答申「今後の内航海運対策について」は、「内航海運組合法」第8条第1項第5号に規定する船腹調整事業の制度を「法律上の船腹調整制度」、平成10年5月まで実施されていたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整を「船腹調整事業」、両者を併せたものを「船腹調整制度」と呼ぶとしているが、船腹量の最高限度の設定など政府が主体的に実施する船腹調整のための法規制をどのように位置づけるのかという問題も残されているため、ここでは主体を明確にするという観点から海運組合が「内航海運組合法」に基づいて主体的に実施する船腹調整のための事業を「海運組合の船腹調整事業」と呼び、その事業を実施するための制度及び枠組みを「海運組合の船腹調整制度」と呼ぶことにする。そして、「海運組合の船腹調整事業」には「内航海運組合法」が規定する「配船船腹調整」と「保有船腹調整」があるが、前者に係る調整事業が共同係船事業、後者に

2) 詳しくは、拙稿「次世代内航海運ビジョンと暫定措置事業の矛盾」『海運』2002年9月号と、同「内航海運業の活性化と次世代内航海運ビジョンの問題点」『内航海運新聞』平成14年11月11日付(創刊35周年特集号)を参照されたい。

3) なお、船腹調整事業の政策評価について、「内航海運暫定措置事業等に係る政策評価について(中間報告)(案)」は「内航海運暫定措置事業に加えて、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業についても、暫定事業の導入の前提となった事業であり、同事業との比較を行う等の観点から政策評価を行う」(第3回次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会資料、2001年12月10日)としている。また、内航海運暫定措置事業等に係る政策評価についての中間報告(案)の問題点等については、拙稿「暫定措置事業の政策評価の現状と問題点」『山口経済学雑誌』第50巻第6号、平成14年11月を参照されたい。

係る調整事業がスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業と共同解撤事業であり、「海運組合の船腹調整制度」には引当比率の設定やその特例の設定、船舶等融通事業における不要船舶の買上げなどがある。

さて「海運組合の船腹調整事業」の目的は、たとえば「内航海運組合法」が船腹調整事業の自主的な実施を認めているのは「海運組合の組合員たる資格を有する内航海運業を営む者の競争が正常の程度をこえて行なわれているため、その内航海運業を営む者の事業活動に関する取引の円滑な運行が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となっている場合」（第8条）に限ってのこととしていることから、「過剰船腹の解消」にあると判断できる。つまり「過剰船腹の解消」とは現実に過剰となっている船腹量を解消・削減することであり、「内航海運組合法」が「競争が正常の程度をこえて行なわれ…相当部分の経営が著しく不安定となっている場合」に限っているのはこのためであり、この意味において「海運組合の船腹調整事業」の目的は「過剰となっている船腹の解消」つまり「過剰船腹量の解消・削減」にあり、それは船腹量が現実に過剰となった後に実施されるものであると言える⁴⁾。

これに対して、政府が主体的に実施する船腹調整のための法規制である「法律上の船腹調整制度」の目的は、「内航海運業法」が「運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶の運輸省令で定める船種別の船腹量が、前条第1項の規定により当該年度において定められた当該船種別の船腹量に照らして著しく過大になるおそれがあると認めるときは、海運造船合理化審議会の意見をきいて、1年以内の期限を定めて内航海運業の用に供する船舶の当該船種別の船腹量の最高限度を設定することができる」（第2条の3）としていることから、「船腹過剰の抑制」にあると判断できる。つまり、「船腹過剰の抑制」とは船腹量が過剰となることを抑制することであり、「内航海運業法」が「著しく過大になるおそれがあると認めるときは…」としているのはこの

4) 政府が主体的に実施する船腹調整のための法規制つまり「法律上の船腹調整制度」や「政府の船腹調整事業」について、詳しくは拙稿「内航海運における法律上の船腹調整制度の評価」『東亜経済研究』第62巻第1号、平成15年3月を参照されたい。

ためであり、この意味において「法律上の船腹調整制度」が意図することは「過剰となるおそれのある船腹の抑制」つまりは船腹量が過剰となるのを未然に防止することにあると言え、この点において「海運組合の船腹調整事業」とは大きく異なる⁵⁾。

ただし、政府が船舶整備公団を通して行う財政資金による共同係船や解撤への融資は基本的には「海運組合の船腹調整事業」と同じであり、それは「政府の船腹調整事業」と呼びうるものである。

(2) 海運組合の船腹調整事業の導入経緯と内航海運組合法

内航海運においては昭和20年代後半以降、その時々を経済動向を反映して好況期には輸送需要の増加による船腹需給の逼迫から船舶の新造が盛んに行われ、また低迷期には船舶の輸送力調整が困難であること等から過剰船腹状態に陥るという状況を繰り返し、昭和30年代前半以降においても木船事業者を中心とした内航海運業の運賃市況が低迷し、過剰船腹が解消されないことから、木船と競合関係にある500総トン未満の鋼船による海運業についても法規制の対象に加えることとし、「木船運送法」(昭和27年7月施行)の一部を改正する法律つまり「小型船海運業法」が昭和37年8月に施行された。

しかし、昭和30年代後半には中小零細事業者の乱立、石炭から石油へのエネルギー革命に伴う木船を中心とした過剰船腹の深刻化、中・大型船の増加による競争の激化等の状況を背景として新たな内航海運対策を求める声が高まり⁶⁾、このため昭和38年4月に運輸大臣の私的諮問機関として「内航海運

5) 日本内航海運組合総連合会等海運組合が行うスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の目的を誤解している向きも多く、例えば佐藤國吉氏はそれを「内航船舶近代化促進事業」「内航海運業者が荷主と対等・公正な取引関係を構築することができる唯一の制度」としている。佐藤國吉(日本内航海運組合総連合会会長)「推薦のことば」、宮崎平一郎『船腹調整〔S&Bの基本〕はやめてはいけない』内航新聞社、平成9年。同書の中で、著者の宮崎氏は「過当競争防止対策」「内航海運業界が極端な設備過剰状態になることを、またそのための過当競争によって、業界が共倒れにより壊滅状態になることを防止するために、またそのためだけに存在するもの」としているが、この表現からは正しい認識とはいえない。

問題懇談会」が設置され、同懇談会は同年7月に内航船舶の船腹調整を全国的事業者組織を設立の上実施すること等を内容とする「意見書」をとりまとめた。これを受けて昭和39年8月に「内航海運業法」が施行されたことにより、「慢性的な船腹の過剰傾向を是正するために、適正な船腹量を定めるとともに、最高限度量が設定されて、船腹量の抑制が図られることとなった」⁷⁾のであり、ここに「内航海運業法」に基づく「法律上の船腹調整制度」が確立されたのである。そして、これまで特定船舶整備公団を通して戦時標準船対策や老朽船対策として内航老朽不経済船を解撤して近代的経済船を建造することにより船腹量の削減が図られてきたが、「内航船舶の過剰状態は…著しく、このような方法では内航船腹量を調整して経営の安定を図ることは不可能である」⁸⁾ため、昭和41年5月に閣議決定された「内航海運対策要綱」に基づいて同年12月に「内航海運業法」が改正され、内航海運業を登録制から許可制に改めることによって「法律上の船腹調整制度」が強化されたのである。

6) 当時の内航海運について、『運輸白書』(昭和39年度)は「内航海運業者の経営内容はきわめて悪く、欠損と多額の償却不足に悩まされ…このように内航海運業者の経営内容が不振をきわめているのは、船腹過剰が原因となって過当競争が行われ、運賃市況の低迷を招き、採算割れの低運賃が一般化しているためであるが、これを助長するものとして中小零細業者が多いという体質的な弱さと、海運業本来の性格として、係船費が高いために、相当程度の赤字輸送でもその方が損が少ないという事情が加わっている。まず、基本的な要因としてあげられる内航船腹の過剰傾向は、内航海運業者の過当競争をひき起こし、内航海運業界を混乱に陥れている。…しかし内航海運は、このように全体としては船腹が過剰でありながらその多くは不経済船や非能率船であって、近代化された荷主の要求に応じうる船舶は、不足しているというゆがんだ現象を示している」(345-6ページ)とし、また『運輸白書』(昭和40年度)は内航海運業者は「船舶の建造をほとんど借入金でまかない、このため金利の支払いに追われ、しかも急速な技術革新と荷主の輸送コスト削減の要求に応えるために、新船の建造を行わなければならない、総体的な過剰船腹を招き、不健全な経営に陥っている…。さらに内航海運の経営不振の原因として看過することのできないのは、年々10%以上の比率で上昇する船員費の圧迫である」(287ページ)としている。

7) 運輸省編『運輸白書』昭和40年度、280ページ。

8) 運輸省編『運輸白書』昭和41年度、254ページ。

他方、「内航海運業法」と同時に「小型船海運組合法」⁹⁾を改正する形で「内航海運組合法」が制定・施行され、その概要は①内航海運業の過当競争の現状にかんがみ、500総トン以上の鋼船による内航海運業者も従来の小型船海運業者と同様に海運組合を結成し、その事業に関して自主的な調整ができるようにしたこと、②内航海運組合の組合員としての資格を持つ事業者の範囲が内航海運業者全体に拡大されたため、内航海運組合の活動の影響力が従来に比べて非常に大きくなるおそれがあるので、その調整事業を不況の場合に限ってできるようにしたことである¹⁰⁾。つまり、海運組合は「内航海運組合法」第8条に基づいて①内航運送に係る運賃若しくは料金又は内航運送の用に供される船舶の貸渡しに係る料金であって組合員が受け取り、又は支払うものの調整、②組合員の内航海運業に係る運送条件であって前号に規定するもの以外のものの調整、③組合員がする内航運送に係る貨物の引受数量又は引受方法の調整、④組合員が配船する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整、⑤組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整、⑥組合員が内航運送の用に供される船舶を運航するに必要な燃料等の物資の購入数量、購入方法又は購入価格の調整、という6つの自主的な調整事業を行うことができるが、それは上述のように「海運組合の組合員たる資格を有する内航海運業を営む者の競争が正常の程度をこえて行なわれているため、その内航海運業を営む者の事業活動に関する取引の円滑な運行が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となっている場合に限る」とされ、この調整「事業を行おうとするときは、その内容、実施の方法等を定めた規程（以下「調整規程」という。）を運輸大臣に提出して認可を受けなければなら

9) 「小型船海運組合法」は「零細事業の組織化と運賃カルテルの結成により運賃ダンピングを防止する必要から」昭和32年10月に施行され、その内容は「①小型船海運業者（木船運送業者並びに総トン数500トン未満の鋼船の運航業者及び貸渡業者）による海運組合の設立に関する事、②運賃、貸渡料、回漕料、運送条件、配船船腹、保有船腹等についての調整に関する事、③共同事業、資金のあっ施に関する事等」であった。運輸省編『運輸省30年史』運輸経済研究センター、昭和55年、234ページ。

10) 運輸省編『運輸白書』昭和39年度、349ページ。

ない。これを変更しようとするときも、同様とする」(同第12条)とされている¹¹⁾。

このように、「内航海運組合法」は海運組合が自主的に船腹調整事業等を行うことを認めているが、海運組合は「保有船腹調整規程」等を定め運輸大臣の認可を受けなければならないのであり、このことはその事業が海運組合によって自主的に行われるという枠組みを超え、明らかに政府の監督・指導下のもとでの対策であったことを意味しているのである。

表1 内航海運組合法の制定経緯

| | 年 | 対象船舶 | 規制 | 主な改正内容 |
|----------|-------|-------------------------|----|-----------------------------|
| 小型船海運組合法 | 昭和32年 | 木船及び5総トン以上500総トン未満の鋼船 | 認可 | |
| | 昭和37年 | 20総トン以上の木船及び500総トン未満の鋼船 | 認可 | |
| 内航海運組合法 | 昭和39年 | 20総トン以上のすべての内航船 | 許可 | 調整事業の実施を、いわゆる不況要件に適合する場合に限定 |

〔出所〕内航海運対策研究会『日本の内航海運の現状と課題～明日への指針～』内航海運新聞社、平成8年、12ページ。

(3) 日本内航海運組合総連合会の結成と船腹調整事業

「内航海運組合法」の施行後、「過当競争を避け自主的な協調体制を確立するために」¹²⁾内航海運業者の組織化が急速に進められ、全国海運組合連合会を含む5組合¹³⁾の結成により内航海運業者のすべてがいずれかの組合に参加することのできる態勢が整えられるとともに、昭和40年9月には「全国の内航海運業者を打って一丸とした」¹⁴⁾日本内航海運組合総連合会の設立総会が行われ、同年12月の設立により「内航海運業者の組織化という内航海運組

11) 海運組合が運輸大臣の認可を受けて行う調整事業については「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」(独占禁止法)の規定は適用されないが、「不公正な取引方法を用いるとき又は組合員に不公正な取引方法に該当する行為をさせようとするとき」及び「公正取引委員会からの処分請求の公示があった後40日を経過したとき」には適用されることになっていた。

12) 運輸省編『運輸白書』昭和40年度、280ページ。

合法の目的の一つは一応達成されることになった¹⁵⁾のである。しかし「組織作りと平行してさらに強調されなければならないのは、組合としての機能の強化」と、「最高限度の設定により、いわば法制的に進められている船腹調整を組合が自主的に行っていく体制の確立」であるとされていたのである¹⁶⁾。

そして、船腹需給の適正化を図るため船舶建造に際し一定の比率（引当比率）により既存船の解撤を求めるというスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が、運輸大臣の認可を受けて昭和41年から総トン数20総トン以上の貨物船及び油送船（セメント専用船、特殊タンク船を除く）を調整対象船舶として実施されたのであった¹⁷⁾。

さて、ここで留意すべき第1の点は、船腹量の最高限度の設定制度、適正船腹量の策定・告示制度や許可の基準・基準船腹量の設定（許可制度）、そ

13) 日本内航海運組合総連合会を構成する5海運組合の概要は、以下のとおりである。全国海運組合連合会は、内航海運組合法に基づく内航海運組合又は内航海運組合連合会を組合員として調整及び共同事業を主たる目的とする。内航大型船輸送海運組合は、主として1,000G/T以上の鋼船により内航運送業又は内航利用運送業を営む者を組合員として運賃、運送条件及び配船、保有の調整を主たる目的とする。全国内航輸送海運組合は、主として鋼船により内航運送業を営む者を組合員として運賃、運送条件及び配船、保有の調整を主たる目的とする。全日本内航船主海運組合は、主として鋼船により内航船舶貸渡業を営む者（運送業者であって貸渡業の資格を有する者を含む）を組合員として貸渡料金の調整及び保有船舶の調整、その他の共同事業を主たる目的とする。全国内航タンカー海運組合は、タンカーにより内航運送業、貨物運送取扱業、貸渡業を営む者を組合員として船腹並びに配船の調整、その他の共同事業を主たる目的とする。内航海運対策研究会『日本の内航海運の現状と課題～明日への指針～』内航海運新聞社、平成8年、21ページ。

14) 運輸省編『運輸白書』昭和40年度版、291ページ。

15) 運輸省編『運輸白書』昭和41年度版、250ページ。また、日本内航海運組合総連合会の設立の意義について『交通年鑑』（昭和42年版）は「法律改正の意義は組合機構の上で生命を得、その目的確保が機構の上で整備された」（491ページ）としていた。

16) 運輸省編『運輸白書』昭和40年度、291、292ページ。

17) なお、調整対象船舶としてコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、自動車専用船、砂利・砂・石材専用船、ケミカル船、鉄鋼関係特殊装置船も追加されているが、本稿では主要船種である貨物船と油送船に限定して分析を行うこととお断りしておく。

れに自家用船の届出制度という「法律上の船腹調整制度」が実施され、また「過剰船腹量の解消・削減」を目的とするはずの「海運組合の船腹調整事業」が実施されているにもかかわらず、表2に示されるように、貨物船の現有船腹量（適正船腹量の告示の際に示される現有船腹量）は増減を繰り返しながら昭和51年まで増加し、油送船についても同様に増減を繰り返しながら昭

表2 内航船舶の現有船腹量の推移

(単位：千総トン)

| | 貨物船 | セメント 専用船 | 油送船 | 特殊タ ンク船 | 自動車 専用船 | 砂利等 専用船 | コンテナ RORO船 | 合 計 |
|-----|-------|-------------|-------|------------|------------|------------|---------------|-------|
| 41年 | 2,168 | 109 | 568 | 64 | | | | 2,909 |
| 42年 | 1,961 | 109 | 558 | 78 | | | | 2,706 |
| 43年 | 1,991 | 117 | 565 | 104 | | | | 2,777 |
| 44年 | 2,073 | 132 | 631 | 129 | | | | 2,965 |
| 45年 | 2,134 | 152 | 722 | 158 | | | | 3,166 |
| 46年 | 2,232 | 168 | 812 | 179 | | | | 3,391 |
| 47年 | 2,199 | 187 | 898 | 195 | | | | 3,479 |
| 48年 | 2,144 | 214 | 897 | 213 | | | | 3,468 |
| 49年 | 2,347 | 246 | 917 | 240 | | | | 3,750 |
| 50年 | 2,398 | 306 | 998 | 252 | | | | 3,954 |
| 51年 | 2,400 | 313 | 1,005 | 261 | | | | 3,979 |
| 52年 | 2,302 | 309 | 998 | 259 | 94 | | | 3,962 |
| 53年 | 2,120 | 310 | 1,043 | 268 | 104 | | | 3,845 |
| 54年 | 2,054 | 324 | 1,052 | 273 | 112 | | | 3,815 |
| 55年 | 2,053 | 375 | 1,068 | 294 | 110 | | | 3,900 |
| 56年 | 2,005 | 377 | 1,067 | 313 | 124 | | | 3,886 |
| 57年 | 1,955 | 382 | 1,029 | 314 | 126 | | | 3,806 |
| 58年 | 2,072 | 390 | 998 | 319 | 124 | | | 3,903 |
| 59年 | 2,052 | 381 | 967 | 304 | 106 | | | 3,811 |
| 60年 | 2,071 | 385 | 940 | 312 | 109 | | | 3,817 |
| 61年 | 2,030 | 377 | 881 | 308 | 128 | | | 3,724 |
| 62年 | 1,621 | 373 | 869 | 296 | 126 | 402 | | 3,687 |
| 63年 | 1,589 | 376 | 865 | 292 | 117 | 401 | | 3,640 |
| 元年 | 1,586 | 377 | 864 | 278 | 121 | 423 | | 3,649 |
| 2年 | 1,573 | 385 | 850 | 267 | 129 | 421 | | 3,625 |
| 3年 | 1,594 | 387 | 855 | 276 | 130 | 424 | | 3,666 |
| 4年 | 1,651 | 426 | 894 | 283 | 163 | 429 | | 3,846 |
| 5年 | 1,673 | 435 | 954 | 284 | 174 | 416 | | 3,936 |
| 6年 | 1,677 | 440 | 971 | 278 | 172 | 437 | | 3,975 |
| 7年 | 1,688 | 434 | 965 | 269 | 172 | 433 | | 3,971 |
| 8年 | 1,686 | 428 | 967 | 259 | 171 | 442 | 212 | 4,165 |
| 9年 | 1,684 | 430 | 966 | 254 | 171 | 449 | 236 | 4,190 |
| 10年 | 1,683 | 442 | 919 | 249 | 170 | 468 | 247 | 4,178 |

〔注〕(1)現有船腹量とは、適正船腹量の告示の際に示される現有船腹量をいう。

(2)43年～60年は3月末現在、41年、42年、61年は9月末現在、62年以降は6月末現在の船腹量。

和55年まで増加していることである。

第2の点は、昭和46年12月に策定された「内航海運構造改善対策要綱」が「従来、一般貨物船の建造調整は、単純なS & B方式を採用してきた。しかし、この方法では、具体的な輸送需要の裏づけなしに、スクラップさえあれば建造を認める結果となり、S & B比率（総トン数で1 : 1）の関係と相まって現在の船腹過剰を招いた。さらに一杯船主の多い内航海運にあっては、老朽貨物船にスクラップ引当のための利権が生じ、一方において老朽船の自然淘汰が行われなくなるとともに、他方において、新船がスクラップ買収による実質的な船価負担を負うという弊害を招いている」¹⁸⁾としていることである。

なぜ船腹量が増加したのかという疑問に対する答えを導き出し、また「S & B比率（総トン数で1 : 1）の関係と相まって現在の船腹過剰を招いた」という同対策要綱の意味するところを明らかにすることが「海運組合の船腹調整制度」と「海運組合の船腹調整事業」を検証・評価することになり、同時にそれが船腹調整事業の「負の遺産」がどのようにして形成されたのかを明らかにすることになるのである。

Ⅱ スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の評価

(1) 海運組合の船腹調整制度と引当資格

日本内航海運組合総連合会等海運組合が「保有船腹調整」として行う「過剰船腹量の解消・削減」を目的とした対策の一つがスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業であり、「内航海運組合法」の施行により昭和41年から実施されている。このスクラップ・アンド・ビルド方式のもつ問題点は、新船が建造されない限り過剰船腹も解消・削減されないということであり、たとえば日本内航海運組合総連合会は内航海運業界における深刻な不

18) 運輸省海運局（部内資料）『海運行政資料・内航編』昭和54年3月、124ページ。

況に鑑みて昭和46年1月には一般貨物船の建造を実質的に停止（同年8月にはタンカー等を除く全内航船の建造停止を決定）し¹⁹⁾、それが解除されたのは2年後の昭和48年6月であったが、この期間には新船は建造されなかったが過剰船腹の解消・削減も同時に停止されることになったのである²⁰⁾。

さて、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業ばかりか政府が主体的に実施する船腹調整のための法規制である船腹量の最高限度の設定など「法律上の船腹調整制度」が実施されているにもかかわらず、上述のように、貨物船船腹量は増減を繰り返しながら昭和51年まで増加し、油送船船腹量も同様に増減を繰り返しながら昭和55年までは増加しているのである。油送船船腹量の増加については、昭和44年7月から昭和46年までは石油輸送の急増に対応して長期積荷保証を条件にノースクラップ建造が認められたことによるものもあるが、貨物船と油送船を問わず船腹量が増加した（あるいは船腹量が減少しなかった）原因の一つにあげられるのが「海運組合の船腹調整制度」の一つである引当比率の設定である。引当比率とは、新船建造に際して求められる新船建造量と解撤する既存船舶の船腹量との割合をいい、建造量に対して解撤量の割合を大きくすることによって過剰船腹量を大幅に解消・削減することができるのである。

しかし、昭和41年6月に設定された「船腹調整規程」によって引当比率はすべての船舶について原則1対1（総トン）とされ²¹⁾、この規程を廃止して昭和42年12月に内航船腹量の最高限度に基づき「内航船の建造計画の審査と建造引当船の（適正価格による）一元的供給」²²⁾を目的とした総合的な「保有

19) 『交通年鑑』昭和47年版、486ページ。

20) また、船舶整備公団も日本内航海運組合総連合会の決定に併せて昭和46～48年度までは一般貨物船の共有建造を中止した。

21) 運輸省編『運輸白書』昭和42年度版、235ページ。なお、『交通年鑑』（昭和41年版）は、「39年12月内航海運業法による内航船腹の最大限量が設定されたが、以後の種々の理由による船舶の登録については、各組合に個々に新造の必要性或いは競合の有無などについて合同審査を行なわせ、その答申を参考に登録の可否を決めることとした。この合同審査事務などは全体的な観点から考察されるべき問題で将来は総連合会がひきつぐことになろう」（487ページ）としていた。

船腹調整規程」が日本内航海運組合総連合会によって設定されたが、そこでも引当比率はすべての船舶について原則1対1（総トン）とされ²³⁾、さらに昭和44年12月に船種船型別の船腹需給実態に則応した船腹調整事業とするために改訂された「保有船腹調整規程」においても引当比率はやはりすべての船舶について原則1対1（総トン）とされたのである。そして、昭和53年3月には後述の貨物船の第2次共同解撤に引き続き過剰船腹の解消・削減を強化するために「保有船腹調整規程」が改訂され、船種別の引当比率が設定されるとともに貨物船については昭和41年6月の設定以来初めて「130パーセント（建造等1に対し、解撤等1.3）の限度内で引当比率を設定する」として引当比率が1対1.3に引き上げられたのであった²⁴⁾。

このように、引当比率が1対1であり建造量と解撤量が同じであればスクラップ・アンド・ビルド方式においては船腹量は増加することはないが減少することもない。つまり、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の実施以来10年以上の期間にわたって1対1という引当比率が設定され続けていたために過剰船腹量が解消・削減されることはなかったのであり、このことは「内航海運構造改善対策要綱」が指摘していたように「この方法では、具体的な輸送需要の裏づけなしに、スクラップさえあれば建造を認める結果となり、S & B比率（総トン数で1：1）の関係と相まって現在の船腹過剰を招いた」²⁵⁾と言えるのである。

なお、貨物船については昭和53年から、油送船については昭和58年からそれぞれ平成2年までは引当比率が高く設定され、その意味では過剰船腹量の解消・削減に有効に機能したと考えられるが、引当比率そのものが妥当な値であったのかどうかは別問題である。しかし、ここでは論じないこととする。

22) 運輸省編『運輸白書』昭和43年度版、230ページ。なお、()内は筆者加筆。

23) 同上、233ページ。

24) 内航海運対策研究会、前掲書、25-6ページ。

25) 運輸省海運局（部内資料）『海運行政資料・内航編』、124ページ。

表3 引当比率（各年4月現在）の推移

| | 貨物船 | 油送船 | | 貨物船 | 油送船 | | 貨物船 | 油送船 |
|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|--------|--------|
| 41年 | 1:1 | 1:1 | 52年 | 1:1 | 1:1 | 63年 | 1:1.3 | 1:1.2 |
| 42年 | 1:1 | 1:1 | 53年 | 1:1 | 1:1 | 元年 | 1:1.3 | 1:1.1 |
| 43年 | 1:1 | 1:1 | 54年 | 1:1.3 | 1:1 | 2年 | 1:1.3 | 1:1.1 |
| 44年 | 1:1 | 1:1 | 55年 | 1:1.3 | 1:1 | 3年 | 1:1.1 | 1:1.05 |
| 45年 | 1:1 | 1:1 | 56年 | 1:1.3 | 1:1 | 4年 | 1:1.05 | 1:1.05 |
| 46年 | 1:1 | 1:1 | 57年 | 1:1.3 | 1:1 | 5年 | 1:1.1 | 1:1 |
| 47年 | 1:1 | 1:1 | 58年 | 1:1.3 | 1:1.1 | 6年 | 1:1.1 | 1:1 |
| 48年 | 1:1 | 1:1 | 59年 | 1:1.5 | 1:1.1 | 7年 | 1:1.1 | 1:1 |
| 49年 | 1:1 | 1:1 | 60年 | 1:1.5 | 1:1.2 | 8年 | 1:1.2 | 1:1.2 |
| 50年 | 1:1 | 1:1 | 61年 | 1:1.3 | 1:1.2 | 9年 | 1:1.2 | 1:1.2 |
| 51年 | 1:1 | 1:1 | 62年 | 1:1.3 | 1:1.2 | | | |

〔出所〕内航ジャーナル社『内航近海なんでもデータ集』1995年版，同『海運なんでもデータ集』1999年版より作成。

〔注〕貨物船については昭和48年7月よりG/TベースからD/Wベースに変更，油送船については昭和48年5月よりG/Tベースからm³ベースに変更されている。

(2) 余裕量の処理問題と引当比率の特例

スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業において1対1という引当比率を設定していれば，基本的には，船腹量は減少もしなければ増加することもないはずであるが²⁶⁾，貨物船や油送船の船腹量が増加したのは余裕量の処理と引当比率の特例によるものである。

この余裕量とは，船腹量の最高限度が現有船腹量を上回った場合のその差をいい，「この余裕量については，解撤等の引当なしに船舶を建造できる」²⁷⁾とした海運組合の誤った処理が余裕量の処理問題である。つまり，引当比率が1対1であるとはいえスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施される一方で，引当なしに船舶が建造されれば船腹量が増加するのは当然のことである。問題は「余裕量については，解撤等の引当なしに船舶を建造できる」とした海運組合の処理つまり「海運組合の船腹調整制度」に

26) ただし、『交通年鑑』（昭和47年版）が「新造船はスクラップされる老朽船より，格段に輸送力が大きい」（486ページ）としているように，スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整では形式的なトン数に変化はなくても実質的な輸送能力が格段に増大するという問題点もある。

27) 運輸省編『運輸白書』昭和43年度版，233ページ。

もあるが、より本質的には現有船腹量を上回る形で船腹量の最高限度が設定されたことにあると言わねばならない。この船腹量の最高限度とは、「内航海運業法」が「運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶の運輸省令で定める船種別の船腹量が、前条第1項の規定により当該年度において定められた当該船種別の船腹量に照らして著しく過大になるおそれがあると認めるときは、海運造船合理化審議会の意見をきいて、1年以内の期限を定めて内航海運業の用に供する船舶の当該船種別の船腹量の最高限度を設定することができる」(第2条の3)としていることをいい、昭和39年12月24日から昭和45年6月16日までの期間にわたって船腹量の最高限度が設定されていたが²⁸⁾、昭和42～44年に設定された船腹量の最高限度は現有船腹量を上回っていたのである。

そのため、内航海運業者は一般に現有船腹量が船腹量の最高限度を超えなければ「著しく過大になるおそれ」はないと信じ、船腹量の最高限度と現有船腹量との差つまり「余裕量については、解撤等の引当なしに船舶を建造できる」として船舶の建造を行い、結果として「内航海運構造改善対策要綱」がいうように将来的に船腹過剰を招来したのであれば、現有船腹量を上回る形での船腹量の最高限度の設定が船腹量を過剰へと誘導したことになるのである。これが、筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となったのである。

他方、引当比率の特例については、上述のように、昭和41年6月以降設定され続けていた引当比率は原則1対1とし、「原則」が付されていたことは例外があることを意味し、また昭和53年3月に改訂された「保有船腹調整規程」によって貨物船の引当比率はこれまでの1対1から1対1.3に引き上げられたが、そこでも「130パーセントの限度内で引当比率を設定する」としているように引当比率には特例が設けられていたのである。たとえば「保有船腹調整規程第9条に基づく引当比率」(昭和53年3月27日承認)によれば、

28) 船腹量の最高限度は、昭和58年3月28日から昭和62年3月27日までの期間にも設定されていた。

「規程第9条により引当比率が、130パーセントのものについて、解撤等完了後、その代替建造等を3年以上延期する旨の申請があった場合に限り、審査の上、引当比率を30パーセント軽減する」とされ、また「保有船腹調整規程第11条第1項第3号に基づく引当船舶に関する基準」（昭和53年8月31日変更承認）によれば、老齢船の代替建造においては「老令船（申請の時点において稼働している船令10年以上で、かつ、同一組合員の所有期間が、引き続き10年以上の船舶をいう。ただし、第3項の5の(1)に該当する船舶を除く。）の1隻又は2隻を引き当てとする船舶の建造については…引当船舶の引当資格重量トン数を30パーセントを限度として増加することができる」とされていたのである²⁹⁾。

しかし、ここでは個々の引当比率の特例について検討することはせず、余裕量の処理問題などスクラップ・アンド・ビルド方式による「海運組合の船腹調整事業」を実施するための制度的枠組みである「海運組合の船腹調整制度」自体の問題を含めて、日本内航海運組合総連合会のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を総括しようとするならば、その事業実績（承認量）を検討することが適切であると考えられる。

そこで、建造承認量と引当承認量（改造分を含む）によって算出される実質的な引当比率と「保有船腹調整規程」に定められている形式的な引当比率を比較すれば、図1及び図2に示されるように、貨物船については昭和51年から昭和60年の期間において、油送船については昭和47年、昭和50年から昭和52年、昭和59年から昭和63年の期間においては実質的な引当比率が形式的な引当比率を上回り、ここでは「過剰船腹量の解消・削減」を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が適格に実施されていたと言えるが、事業の開始から昭和50年にいたる期間をはじめ、それ以外の期間については実質的な引当比率が形式的な引当比率を下回り、この意味において「過剰船腹量の解消・削減」を目的とした日本内航海運組合総連合会の

29) 運輸省海運局（部内資料）『海運行政資料・内航編』，41，46ページ，内航海運対策研究会，前掲書，24-5ページ。

スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業は厳密に実施されていなかったと言わねばならないのである。

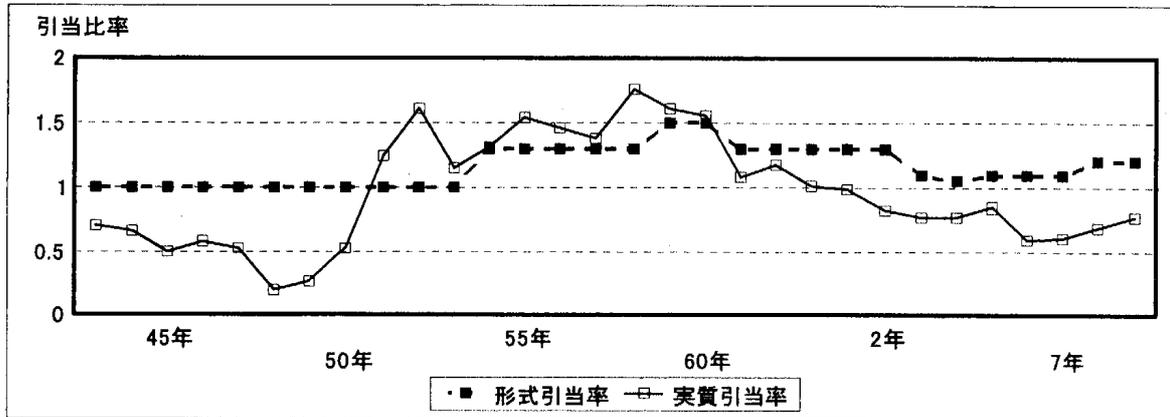


図1 貨物船の実質引当比率の推移

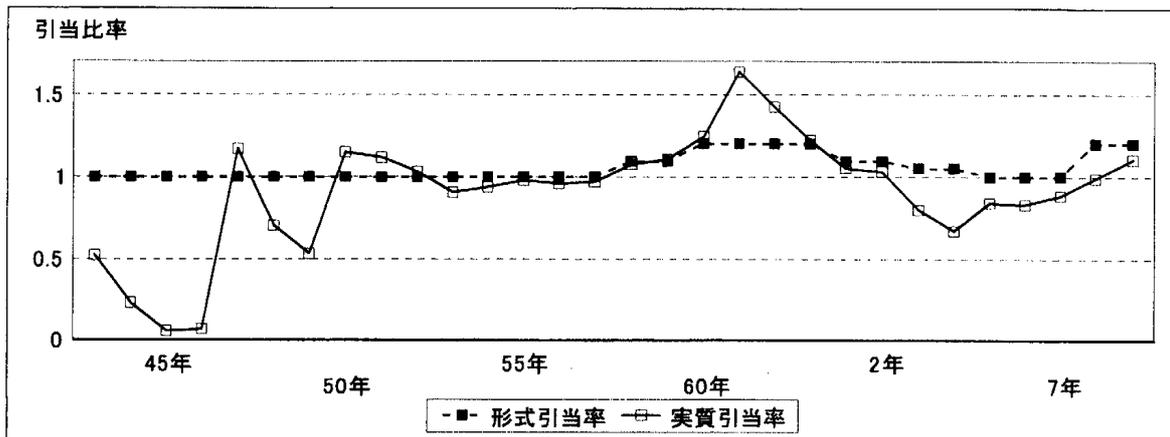


図2 油送船の実質引当比率の推移

(3) 納付金制度と船舶等融通事業

昭和42年12月に日本内航海運組合総連合会によって設定された「保有船腹調整規程」は、上述のように、内航船腹量の最高限度に基づき「内航船の建造計画の審査と建造引当船の適正価格による一元的供給」を目的としたもので、そこでは引当比率はすべての船舶について原則1対1（総トン）とされていたが、他方で「内航の貨物船および油送船の建造等を行なおうとする者は、すべて同連合会の承認を要するものとされ、これに対する建造引当船または…余裕量の使用については、すべて同連合会が決定する条件に従うこと…また、内航船舶を建造引当船として使用しようとする場合も、すべて同連合

会の承認を要するものとされ…この場合において、建造船舶および建造引当船について一定の評価を行ない、これに基づき建造者は別途設立された財団法人内航海運安定基金に船腹調整納付金を納付し、建造引当船の提供者は同基金から船腹調整交付金を受けることを通じて需給の調整を図る仕組み³⁰⁾になっていたものであり、具体的には引当資格の当事者間の直接取引を禁止し、建造承認を受ける者は建造船舶について1総トン当たり2万円を納付し、解撤を実施した者には解撤船舶について1総トン当たり平均3万円を交付されるというものであった³¹⁾。

この制度は、引当比率が原則1対1であるとはいえスクラップ・アンド・ビルド方式では「自己所有船の解撤には限界があるため、新船建造に当たり老朽貨物船等の手当が必要となるが、これが一方では、零細事業者の営業補償または転業補償的性格から、他方では、ブローカーの介在等により、老朽貨物船等の価格高騰をきたし、入手難を生ぜしめている」³²⁾ために引当船価格の高騰を防止する観点から創設されたもので、これにより「今後の事業者間の自主的活動へ大きく第一歩を踏み出した」といわれていたが³³⁾、「この制度の下ではスクラップとビルドの対応関係が曖昧になり船腹調整事業本来の目的を達成する上で問題があること」³⁴⁾や、制度の意図に反して現実の引当権利相場は上昇したことなどより昭和44年7月には納付金、交付金がともに半減され、同年12月には廃止されてしまったのである³⁵⁾。

しかし、「内航船の建造計画の審査と建造引当船の適正価格による一元的供給」という納付金制度の趣旨を部分的に引き継ぐものとして「内航海運組合法」及び「船舶等融通事業規約」（部内決定）に基づき昭和53年3月より船舶等融通事業が実施されたのである。つまり、昭和53年3月に改訂された

30) 運輸省編『運輸白書』昭和43年度版、233ページ。

31) 同上。

32) 運輸省編『運輸白書』昭和40年度版、286ページ。

33) 運輸省編『運輸白書』昭和43年度版、233ページ。

34) 内航海運対策研究会、前掲書、179ページ。

「保有船腹調整規程」は上述のように船種別の引当比率が設定され、貨物船については昭和41年6月の原則1対1という引当比率の設定以来初めて1対1.3に引き上げられたが、この「船腹調整事業を補完し、その円滑な実施を図るため」³⁶⁾に実施されたのが船舶等融通事業であり、同事業は「総連合会が、共同事業として、内航運送の用に供せられる船舶のうち、組合員の不要とする船舶（総トン数20トン以上の貨物船で引当資格を有する船舶）を買上げ、合理的船型の船舶の建造のために必要な船舶の譲渡をする事業」³⁷⁾つまり「組合員から不要船舶等を買上げること及び適正な船型の船舶建造等のため必要な船腹を組合員に譲渡すること」³⁸⁾を内容とするものであり、たとえば引当比率の特例としての老齢船に係る特例では老齢船を引当てにして代替建造する場合には引当資格重量トン数の10%を限度として船舶等融通事業から充足することができるとされていたのである。

問題は、組合員の不要とする船舶の買上げ価格の設定であり、貨物船については引当比率が1対1.5に引き上げられた昭和58年には買上げ価格も1重量トンあたり4万円に引き上げられ、さらに昭和62年には10万円に引き上げ

35) 同上、26ページ。また「45年1月からの船腹の調整方法自体が大幅に変更され、従来一貫してとられてきた代替建造方式（老朽船を解撤した場合にのみ新船建造を認める方式）に例外を設け、新しく輸送需要に対応する近代的専用船の建造については、老朽船の解撤を条件づけないこととし内航海運近代化促進の方向がとられるにいたった」（運輸省編『運輸白書』昭和45年版、262ページ）のである。なお、(財)内航海運安定基金は「休眠船処理要綱」（部内決定）に基づき昭和48年8月以降には休眠船交・納付金事業を行い、それは「昭和48年6月までの建造ストップ期間中の引当資格等を総連合会が買い上げる」というもので、交付対象は休眠船であった。また、同基金は「承認超過トン数等処理要綱」（部内決定）に基づいて昭和48年6月以降の承認船について承認超過トン数納付金制度を適用し、それは「超過トン数について、引当分を付しえないものの、引当代替を認める」というもので、セメント専用船と特殊タンク船を除き「昭和48年6月以降昭和51年3月までの間に建造又は改造の審査船で承認D/W (m) を5%以上超過したもの」を対象とするものであった。運輸省海運局（部内資料）『海運行政資料・内航編』、113ページ。

36) 運輸省編『運輸白書』昭和55年版、各論105ページ。

37) 運輸省海運局（部内資料）『海運行政資料・内航編』、112ページ。

38) 運輸省編『運輸白書』昭和55年版、各論105ページ。

られた買上げ価格が景気の好転と相まって引当権利相場の高騰の一つの要因となったこと、「内航海運構造改善対策要綱」が「一杯船主の多い内航海運にあっては、老朽貨物船にスクラップ引当のための利権が生じ、一方において老朽船の自然淘汰が行われなくなるとともに、他方において、新船がスクラップ買収による実質的な船価負担を負うという弊害を招いている」と指摘しているように、日本内航海運組合総連合会による買上げによって引当資格が公然たる利権とされるようになったこと、それにより引当資格の投機的取引を誘発し、内航海運市場を投機市場に変質させたことである。これも、筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となったのである。なお、買上げ価格は平成7年には14万円に引き上げられたが、引当権利相場はその後次第に低下し、それが平成10年の暫定措置事業における解撤等交付金単価の11万円の根拠となっているのである³⁹⁾。

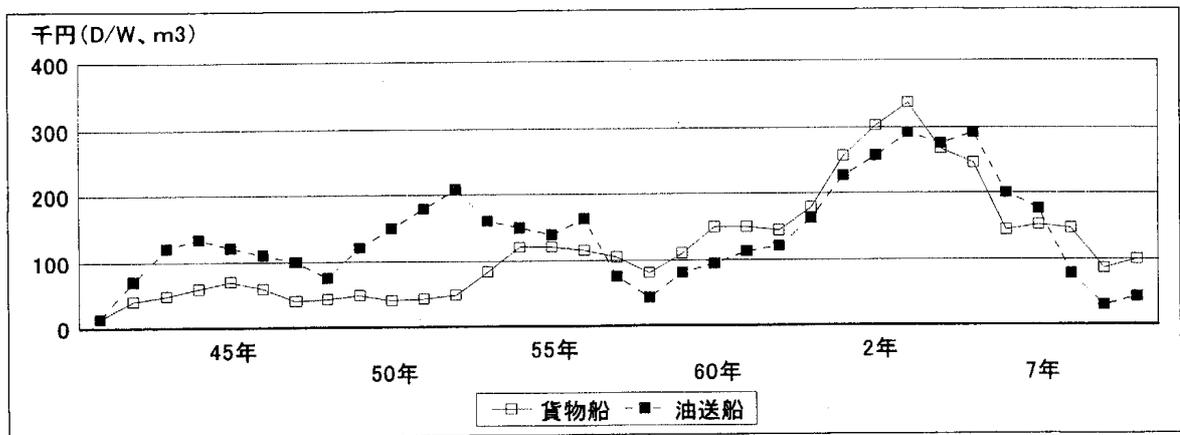


図3 引当権利相場の推移

〔出所〕内航ジャーナル社『海運なんでもデータ集』1999年版，45ページより作成。

Ⅲ 共同解撤と共同係船

(1) 共同解撤による保有船腹調整

日本内航海運組合総連合会が「保有船腹調整」として行う「過剰船腹量の

39) 『海運なんでもデータ集』1999年版，内航ジャーナル社，平成11年1月，45ページ。

解消・削減」を目的としたもう一つの対策が共同解撤事業である。つまり「内航海運においては、運輸省が毎年度船種別に適正船腹量を策定し、内航海運業者の船舶建造の中長期的指針としてきており、また、日本内航海運組合総連合会においても、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施されてきた。しかしながら、これらの措置にもかかわらず内航海運においては船腹過剰が一般的であり、その中で特に過剰が著しい場合においては、共同係船、共同解撤等が行われてきた」⁴⁰⁾のであり、貨物船については第1次共同解撤（実施期間は昭和48年6月1日～昭和48年12月20日）と第2次共同解撤（実施期間は昭和52年3月8日～昭和53年4月10日）の2回が実施され、油送船については第1次共同解撤（実施期間は昭和56年12月）と第2次共同解撤（実施期間は昭和58年7月1日～昭和58年11月30日）の2回が実施されたのであった。

貨物船の第1次共同解撤は、「昭和45年後半からの国内景気の冷え込みを背景として、（後述の）第2次共同係船に引き続き過剰船腹解消策として」100総トン以上の鋼船及び木船を対象に実施されたが、「貨物船の第1次共同解撤実施時には既に景気回復しており、解撤予定枠は8万2,000載貨重量トンで、実際の解撤は約5万3,265トンと予定枠の65%」にとどまり、また「その内訳は大多数が木船であり、その中には稼働していない船舶もかなりの数になった一方、過剰船腹が深刻な1,000載貨重量トン以上の鋼船は1隻もなかった」のである⁴¹⁾。また、貨物船の第2次共同解撤は「第1次石油危機を境に我が国経済は低成長時代に入り、粗鋼生産量も昭和50年に入ってから大幅減産となったこと等により、貨物船は著しい過剰船腹となった」⁴²⁾ために100総トン以上の鋼船及び20総トン以上の木船を対象に実施され、解撤目標量20万載貨重量トンに対して18万7,392重量トン（10万9,336総トン、重量トンでの予定枠の94%）が解撤されたのである⁴³⁾。

40) 内航海運対策研究会、前掲書、77-8ページ。

41) 同上、79ページ。なお、()内は筆者加筆。

42) 同上、79-80ページ。

他方、油送船の第1次共同解撤は「第2次石油危機後の産業界の石油離れ現象による黒油の減少を機に、船腹過剰が深刻化したことを背景として」、昭和56年4月1日現在稼働している引当資格のある油送船を対象に実施され、「解撤予定は3年計画で11万 m^3 （3ヵ年スリープ（解撤後、3ヵ年以上代替建造を見送ること）4万 m^3 を含む）であったが、実際の解撤申込みは、初年度で3ヵ年スリープ5,471 m^3 を含む8万7,590 m^3 となり、過剰船腹の解消に役立った」⁴⁴⁾といわれ、また第2次共同解撤は第1次共同解撤後も「石油の輸送需要の後退は続き、産業界の不振、原子力発電等非石油系発電所のウエイトの高まり等から黒油の落ち込みが大きく、油送船はなお船腹過剰が続いた」⁴⁵⁾ため、昭和57年4月1日現在稼働している引当資格のある油送船を対象に4年間で14万 m^3 の解撤を目標に実施され、実際には9万3,689 m^3 （予定枠の70%）が解撤されたのである。

このように、実際に過剰な船舶が共同で解撤されたという意味では共同解撤事業は過剰船腹量の解消・削減に資するものであると評価できるが、解撤後の現有船腹量を適正船腹量と比較すればまだまだ過剰であり、共同解撤目標量の設定と確実な実施という観点からは共同解撤事業は保有上の過剰船腹量の解消・削減に十分に資するものであったとは言えず⁴⁶⁾、このことも筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となっていたのである。

(2) 共同係船による配船船腹調整

日本内航海運組合総連合会が「配船船腹調整」として行う「過剰船腹量の

43) また、『運輸白書』（昭和48年版）は「引き続き一般貨物船の船腹過剰に対処するため、内航海運組合において業界の負担により自主的に共同解撤（昭和48年6月の貨物船の第1次共同解撤）を実施した。このような一連の船腹調整措置は、昨今の景気の動向とあいまって、船腹需給バランスの改善という結果を生みつつあるが、更に抜本的な内航海運の体質改善策に官民協力してとり組むことが要請されている」（245ページ）としていた。

44) 運輸省編『運輸白書』昭和48年版、245ページ。

45) 同上、80ページ。

解消・削減」を目的とした対策が共同係船事業である。つまり「共同係船とは、一定の船腹量を一定期間係船することによりその間の船腹過剰を防ぐこと」⁴⁷⁾であり、運輸省の認可を受けて第1次共同係船が昭和42年3月～昭和43年5月に、第2次共同係船が昭和47年3月～昭和48年5月にかけて実施されたのである。

第1次共同係船は、「いわゆる岩戸景気後の昭和39年頃からの不況に対応する」⁴⁸⁾とともに、「船腹過剰の反面、内航海運には老朽不経済船が81万総トンもあり、さらに…小型船が多く、国民経済の要請に応えうる経済的適船が少ないので、海運造船合理化審議会は長期的見通しのもとに特定船舶整備公団による船舶の代替建造を促進する必要があること、この措置の推進によっても内航船腹の均衡が達成されるまでには相当の日時を要するので、解撤、係船、船舶輸出等についての対策をすみやかに検討することを要望した」⁴⁹⁾こともあり、昭和42年3月に「共同係船規程」を設定し運輸大臣の認可を受け、所要資金を船舶整備公団から借り入れ、ここに「内航海運対策要綱」に基づく第1次共同係船が1年間実施されることになったのである。係船対象船舶は「耐用年数に達しない総トン数100トン以上の鋼製貨物船で、係船量は載貨重量トンで5万トンであった。しかし、実際に係船したのは51隻、1万8,560総トン、3万555載貨重量トンで…これは、第1次共同係船が実施された時期は既にいざなぎ景気に入っており、船腹の過剰感はなくなっていた

46) なお、共同解撤事業に必要な資金は金融機関からの借入金によって賄われ、組合員から徴収された納付金をもって借入金の返済に充てられた。解撤船の船主に支払われた支給額は、貨物船の第1次共同解撤で約12億円 (D/W当たり平均2.3万円)、同第2次共同解撤で約46.3億円 (D/W当たり平均2.5万円)、油送船の第1次共同解撤で約66.2億円 (㎡当たり平均7.6万円)、同第2次共同解撤で約35.2億円 (㎡当たり平均3.8万円) であり、それぞれD/W当たりあるいは㎡当たりの支給金額は当時の引当金相場の半額であった。内航海運対策研究会、前掲書、81-2ページ、内航ジャーナル社『海運なんでもデータ集』1999年版、45ページ。

47) 内航海運対策研究会、前掲書、78ページ。

48) 同上。

49) 運輸省編『運輸白書』昭和41年度版、248ページ。

ため]⁵⁰⁾であるといわれている⁵¹⁾。

さて、ここで一つの問題は、この第1次共同係船事業について近年には「共同係船の効果は少なかった」⁵²⁾と評価されているが、当時は「船腹需給の改善に貢献した」⁵³⁾とされ、これは同じ運輸省による評価であるにもかかわらず、評価結果が著しく異なっていることである⁵⁴⁾。つまり、実際に係船された船腹量が少なかったことは前者の評価が正しいことを示し、このことは当時には共同係船事業等についての十分な評価（効果測定）が行われていなかったことを意味し、このことも筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となったのである。

他方、第2次共同係船は「昭和45年秋頃から国内の景気が低迷し始め、需

50) 内航海運対策研究会、前掲書、78ページ。

51) 第1次共同係船について、『運輸白書』（昭和42年度版）は「これは、内航海運組合法第8条に基づく調整事業として行われるもので、昭和44年3月末までに法定耐用年数に達しない100総トン以上の鋼製貨物船に対し、係船を実施した組合員に対しては、組合から係船船舶1重量トン当り月額平均約1,800円を交付し、他方、借入金の返済にあてるため、稼働中の船舶については、1重量トン当り月額13円以内において一定の納付金を組合員から徴収するものである。これに要する資金は…船舶整備公団が総連合会に貸し付けることになっているが、総連合会は、この債務履行を確保するため、組合員から連帯保証書を提出させ、また、納付金の保証として手形保証を行なわせる等文字通り全内航海運業者が一体となつて行なう事業であり、従来の内航海運業界のあり方からみると画期的なことである。…規模は若干縮小されたとはいえ、今後の不況対策についての一つの体制がつくられたものとして、その意義はきわめて大きい」（241-2ページ）と評価している。また、『交通年鑑』（昭和42年版）は近代的経済船の整備と過剰船腹の処理として内航老朽船を昭和41年度に一拳に解撤しても「なお余剰船腹が予想されるので、内航海運組合で自主的に係船し、公団は内航海運組合に対しこのための船員対策その他の経費について、財政資金と民間資金を等量に活用して融資を行ない、これに伴う公団の債務については国が保証することとした」（489-90ページ）としている。

52) 内航海運対策研究会、前掲書、78ページ。

53) 運輸省編『運輸白書』昭和43年度版、236ページ。

54) 第1次共同係船について、『交通年鑑』（昭和42年版）は「この対策は内航海運における宿弊を解消するものとして画期的な内容を持つものであり（特に、日本内航海運組合総連合会の係船による船腹調整事業のように、全内航海運業者一体となつて事業を行なつたことなど。）その意義はきわめて大きいといえよう」（505ページ）としている。

要不振等による基幹産業の生産調整，特に鉄鋼の減産は内航の貨物輸送に影響を与えた。このため貨物船の過剰船腹傾向は顕著となっていき，これに対応するため…実施されたものであり，係船対象船舶は耐用年数に達しない総トン数100トン以上の鋼製貨物船で，係船量は載貨重量トンで約15万トンであった。しかし，実際に係船したのは10万6,669載貨重量トンで…これは，第1次共同係船と同様に，第2次共同係船が実施された時期には既に景気が回復してきており，昭和47年後半には船腹不足の傾向すら見え始めていたためである⁵⁵⁾とされている⁵⁶⁾。

このように，実際に船舶が共同で係船されたという意味では，係船の規模の妥当性は別として，共同係船事業は過剰船腹量の解消・削減に資するものであると評価できるが，タイミング的には実施が遅れ，その観点からは共同係船事業は配船上の過剰船腹量の解消・削減に十分に資するものであったとは言えず，このことも筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となっていたのである。

おわりに

以上，本稿では暫定措置事業の終了に際して解消しなければならない船腹調整事業の「負の遺産」がどのようにして形成されたのかを明らかにするために，昭和50年代前半までの期間における「海運組合の船腹調整事業」と「海運組合の船腹調整制度」の導入経緯とその内容について若干の検討を試みたが，最後に本稿において明らかにされた点についてまとめておきたい。

海運組合が主体的に実施する「海運組合の船腹調整事業」には，「内航海

55) 内航海運対策研究会，前掲書，78-9ページ。

56) なお，共同係船事業に必要な資金は金融機関からの借入金によって賄われ，組合員から徴収された納付金をもって借入金の返済に充てられた。係船した船主に支払われた支給額は，第1次共同係船で約6.3億円（D/W当たり平均2.0万円），第2次共同係船で約10.3億円（D/W当たり平均1.0万円）であった。内航海運対策研究会，前掲書，82ページ。

運組合法」が規定する「配船船腹調整」と「保有船腹調整」がある。前者に係る調整事業が共同係船事業、後者に係る調整事業がスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業と共同解撤事業で、その目的は「過剰となっている船腹の解消」つまり「過剰船腹量の解消・削減」にあり、それは船腹量が現実に過剰となった後に実施されるものである。また、同事業を実施するための制度及び枠組みが「海運組合の船腹調整制度」であり、それには引当比率の設定やその特例の設定、船舶等融通事業における不要船舶の買上げなどがあった。

保有船腹調整事業であるスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業については、昭和53年3月に「保有船腹調整規程」が改訂されるまでは引当比率が原則1対1とされ、さらには余裕量の処理問題や引当比率の特例により船腹量が増加しているため、「過剰船腹量の解消・削減」を目的としたスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業は厳密に実施されていなかったと言わねばならないのである。また、船舶等融通事業による不要船舶の買上げが引当権利相場の高騰の一つの要因となったばかりか引当資格を利権化させ、それにより引当資格の投機的取引を誘発して内航海運市場を投機市場に変質させ、これが船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となったのである。

同じく保有船腹調整事業である共同解撤事業は、実際に過剰な船舶が共同で解撤されたという意味では過剰船腹量の解消・削減に資するものであると評価できるが、共同解撤目標量の設定と確実な実施という観点からは共同解撤事業は保有上の過剰船腹量の解消・削減に十分に資するものであったとは言えず、配船船腹調整事業である共同係船事業も規模の妥当性は別として実際に船舶が共同で係船されたという意味では過剰船腹量の解消・削減に資するものであると評価できるが、タイミング的には実施が遅れ、その観点からは共同係船事業は配船上の過剰船腹量の解消・削減に十分に資するものであったとは言えないのである。これらのことも、筆者の指摘する船腹調整事業の「負の遺産」を形成する一つの要因となっていたのである。