

日本船の国際競争力の低下と外国人船員の雇用問題

澤 喜 司 郎

- I はじめに
- II 日本船を取りまく海上荷動きの変化
 - (1) 海上荷動き量の減少と船腹需要量の低下
 - (2) 船腹需要の低下と船腹過剰の顕在化
- III 日本船を取りまく国際海運環境の変化
 - (1) 「海運における南北問題」と国際海運秩序の変化
 - (2) 「海運における東西問題」の進展と競争の激化
 - (3) 資本主義先進海運諸国間における対立の複雑化
- IV 日本船の国際競争力の低下と日本商船隊の構造変化
 - (1) 日本船の国際競争力の低下
 - (2) 日本商船隊の構造変化
 - (3) 外国船の増大と国籍別および船種別構成の変化
- V 日本船の国際競争力の強化と外国人船員雇用問題
 - (1) 日本船の国際競争力の回復対策
 - (2) 外国用船と外国人船員の雇用
 - (3) マルシップと混乗
- VI おわりに

I はじめに

国際海運活動は、伝統的にいわゆる「海運自由の原則」の下に商業当時者の自由な競争により運営されてきており、これが資本主義先進海運諸国の海運政策の基本として貿易外取引に関する OECD 自由化コードにも規定されているのである。しかしながら、近年になって発展途上海運諸国や社会主義海運諸国は船隊を拡充し、国家の介入や支援によって自国海運の振興を目指し、また一部の資本主義先進海運諸国の中には貨物留保措置を実施したり、極端な独禁政策をとる国もあり、現在では形式的な「海運自由の原則」だけでは十分に対応しえない状況が生じてきているのである。

こうした外航海運政策をめぐる国際的な環境のなかで、わが国外航海運は長期にわたる市況の低迷や急激な円高などにより、国際競争力を著しく低下させるとともに近年にない経営危機に直面しているのである。例えば、1987年度の外航海運企業の損益状況を海運助成対象企業38社についてみると、営業収益は遠洋定期航路事業を経営する定航大手6社やその他の運航主力企業、それに貸船主力企業のいずれについても前年度を下回り、海運集約がなされた1967年度以降において最悪を記録した前年度に引続き、営業損益段階でも損失を計上する厳しい状況となっているのである¹⁾。

そこで、本稿では日本船を取りまく海上荷動きおよび国際海運環境の変化について概観した後、日本船の国際競争力の低下の諸原因と国際競争力の低下にともなう日本商船隊の構造的と呼びうる変化、さらには国際競争力を強化するための一つの方法としての外国人船員の雇用問題について、その背景や経緯などを中心に若干の考察を試みたい。したがって、本稿は外国人船員の雇用の是非について論ずるものではないことを予めお断わりしておきたい。

1) 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、35、63ページ。

表1 海運助成対象企業の損益状況推移

(単位：億円)

区分	年度	会社数	営業収益	対前年度 増減率(%)	営業損益	経常損益	経常利益 計企業	利益 上数	配当実施 企業数	
運航主力企業	60	6	19,280	△ 6.7	186	124	3		2	
	61	6	14,195	△26.4	△473	△268	2		1	
	62	6	14,104	△ 0.6	△182	△ 13	2		1	
	その他企業	60	17	4,117	△ 3.2	84	22	8		4
		61	16	2,702	△34.4	22	△ 74	6		1
		62	(15) 15	(2,506) 2,425	△10.3 (△ 3.2)	(23) 31	(△ 70) △ 77	(6) 2	(1) 1	
貸船主力企業	60	17	1,079	△11.0	25	△ 5	9		0	
	61	17	970	△10.1	△17	△ 40	1		0	
	62	(16) 17 (16)	(893) 819 (818)	△15.6 (△ 8.4)	(△15) △37 (△26)	(△ 39) △ 46 (△ 35)	(1) 3 (3)	(0) 0 (0)		
合計	60	40	24,476	△ 6.3	295	141	20		6	
	61	39	17,867	△27.0	△468	△382	9		2	
	62	(37) 38 (37)	(17,594) 17,348 (17,347)	△ 2.9 (△ 1.4)	(△465) △188 (△177)	(△377) △137 (△126)	(9) 7 (7)	(2) 2 (2)		

〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』，昭和63年7月，35ページ。

注1. 国際運輸・観光局調べによる。

2. 海運助成対象企業とは、利子補給法の国庫納付義務残高を有する海運企業（更生会社1社を除く。）である。

3. 61年度の()内は、本年度から非対象会社となった2社を除いたものであり、62年度の()内は本年度から対象会社の一部営業分離により新たに対象会社となった1社を除いたものである。

Ⅱ 日本船を取りまく海上荷動きの変化

(1) 海上荷動き量の減少と船腹需要量の低下

日本船を取りまく海上荷動きにおける近年の大きな変化として、第一に海上荷動き量の減少、第二に船腹過剰の顕在化、をあげることができよう。

1970年代以降における世界の海上荷動き量を石油と乾貨物（5大バルクカーゴ）に分けてみると、石油については、その海上荷動き量は1973年の石油危機によって翌1974年および1975年には連続して減少したが、1976年には石油危機以前の水準以上に回復し、1979年までは微増を続け、1980年以降には急激に減少したものの、1984年以降には再び微増に転じているのである。

かかる石油の海上輸送における平均輸送距離は、石油危機以降には石油市場におけるペルシャ湾地域の優位性の低下と近距離航路の石油輸送が着実に拡大し、さらにスエズ運河の利用拡大と中東石油のパイプラインによる東地中海からの積出しが増大したことによって、1976年をピークに年々短距離化してきているのである。他方、5大バルクカーゴの海上荷動き量は石油危機後の1975年には減少したものの、以降には増加に転じ、西ヨーロッパ諸国および日本における鉄鋼生産の減少にともなう鉄鉱石および原料炭の減少によって海上荷動き量が減少した1982年および1983年を除けば、一般的には年々増加してきているのである。かかる5大バルクカーゴの平均輸送距離は年々長

表2 世界の海上荷動き量の推移

(単位：100万トン；10億トンマイル；マイル)

	石 油			5大バルクカーゴ			合 計		
	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距 離	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距 離	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距 離
1971年	1,400	7,911	5,651	505	2,335	4,624	1,905	10,246	5,378
1972年	1,498	8,834	5,897	524	2,400	4,580	2,022	11,234	5,556
1973年	1,695	10,336	6,098	622	2,917	4,690	2,317	13,253	5,720
1974年	1,656	10,804	6,524	668	3,157	4,726	2,324	13,961	6,007
1975年	1,508	10,016	6,642	635	3,121	4,915	2,143	13,137	6,130
1976年	1,706	11,546	6,768	646	3,122	4,833	2,352	14,668	6,236
1977年	1,724	11,552	6,701	645	3,157	4,895	2,369	14,709	6,209
1978年	1,681	11,223	6,676	667	3,263	4,892	2,348	14,486	6,170
1979年	1,752	11,106	6,339	762	3,757	4,930	2,514	14,863	5,912
1980年	1,588	9,705	6,111	796	4,011	5,039	2,384	13,716	5,753
1981年	1,423	7,402	5,202	806	4,070	5,050	2,229	11,472	5,147
1982年	1,270	5,753	4,530	759	3,952	5,207	2,029	9,705	4,783
1983年	1,206	4,857	4,027	732	3,816	5,213	1,938	8,673	4,475
1984年	1,230	4,900	3,984	833	4,392	5,273	2,063	9,292	4,504
1985年	1,264	4,749	3,757	857	4,480	5,228	2,121	9,229	4,351
1986年	1,293	5,881	4,548	834	4,493	5,387	2,127	10,374	4,877

〔出所〕 OECD, *MARITIME TRANSPORT* より作成。

図1 石油の海上荷動きの変化
1971年を100とした指数

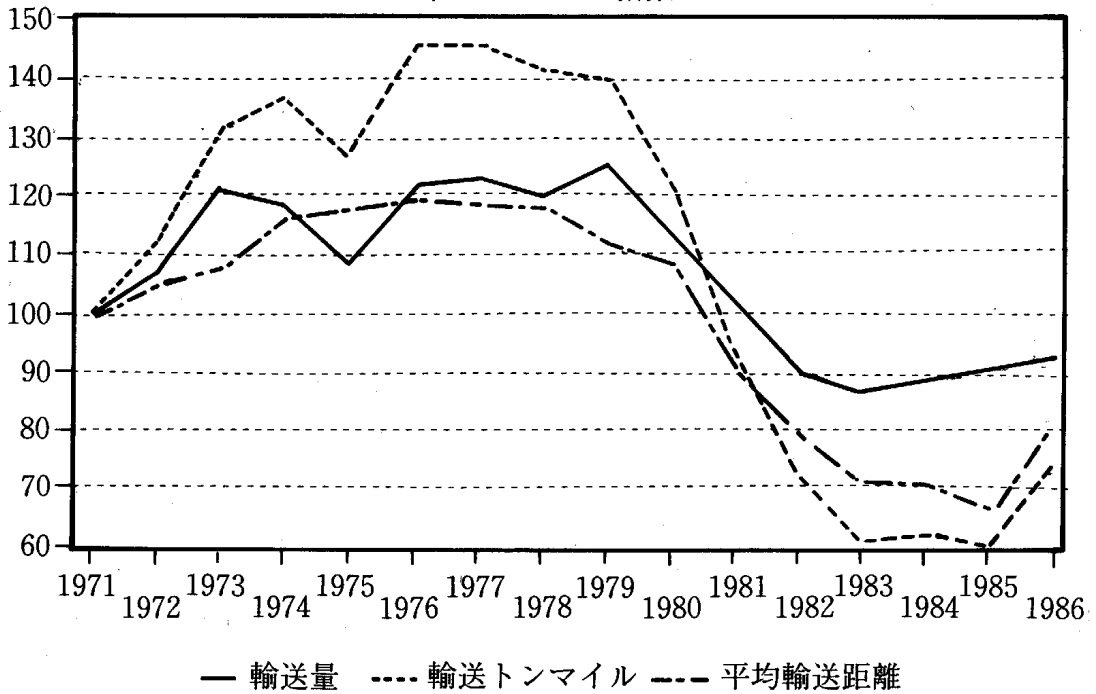
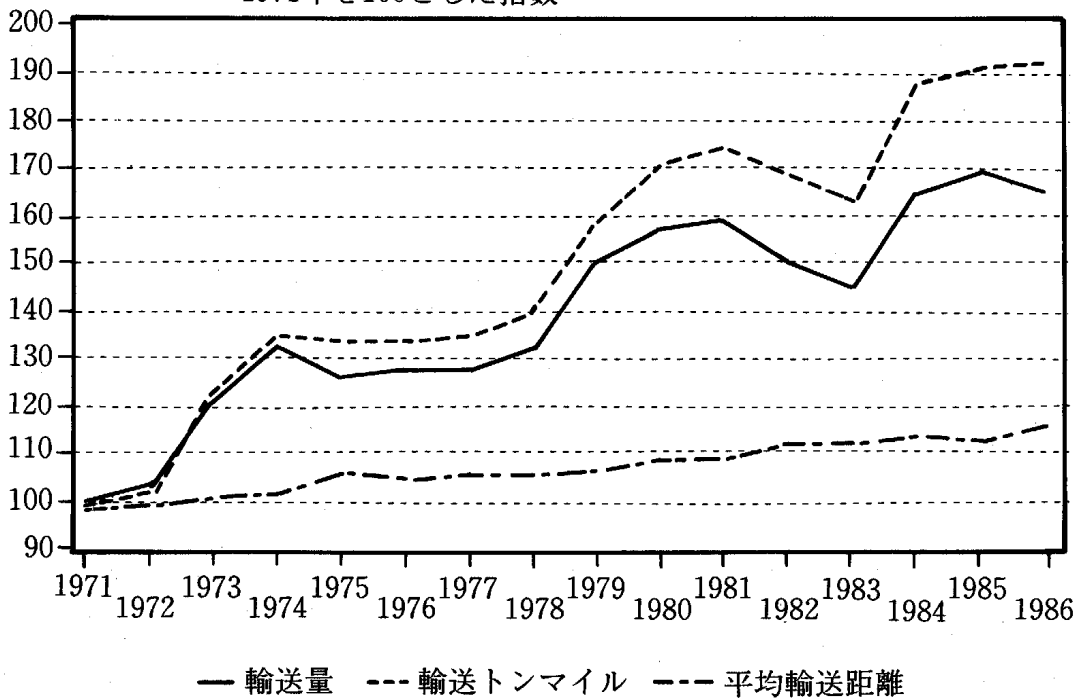


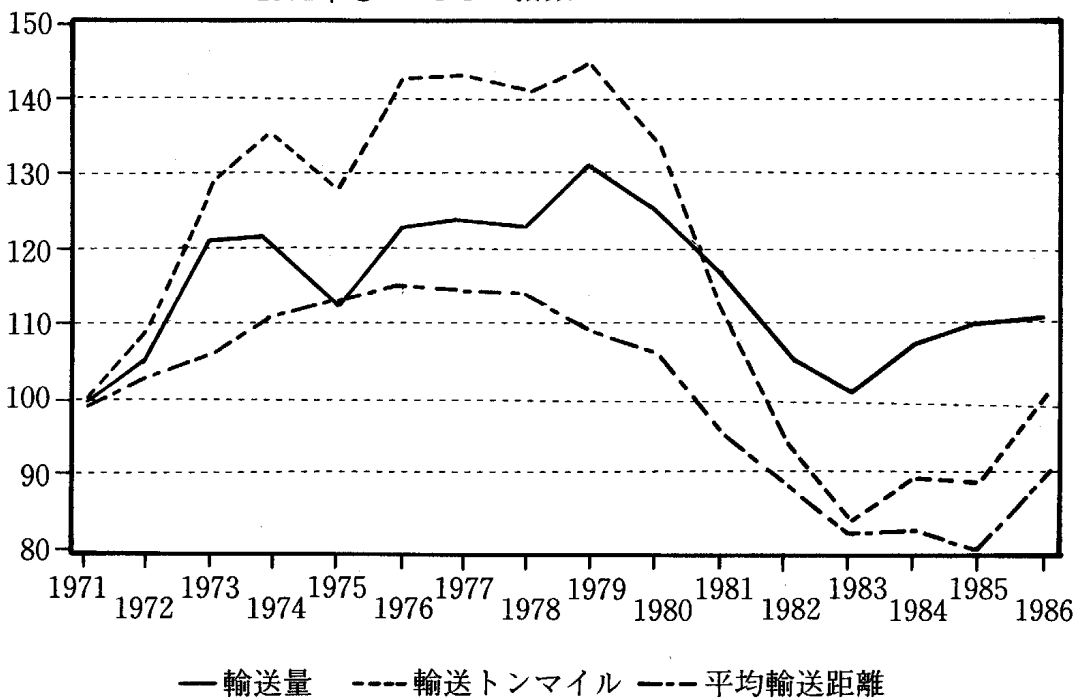
図2 5大バルクカーゴの海上荷動きの変化
1971年を100とした指数



距離化してきているが、その伸び率は輸送量の伸び率に比較して極めて低くなっているのである。

日本にかかわる海上荷動き量を石油と乾貨物に分けて1976年以降の動向をみると、石油については、1979年までは一般的には微増を続けていたが、以降には急激に減少し、近年には200百万トン前後で推移し、かかる石油の海上輸送における平均輸送距離は1976年以降ほぼ一貫して短距離化してきているのである。他方、乾貨物の海上荷動き量は一般的には増加傾向にあるものの、その平均輸送距離は1981年までは長距離化の傾向にあったが、1982年以降年々短距離化してきているのである。こうした現状について、『日本海運の現況』（昭和59年7月）は「第一次石油危機以降、経済成長率の鈍化、省資源・省エネルギーの進展、産業・貿易構造の変化等により、海上荷動き量は全体として停滞状況にある。品目別にみると、輸入では、石油が激減し、鉄鉱石等の原材料も減少している一方、石炭（一般炭）、LNG等の石油代替エネルギーが著増しており、輸出では、大宗品目である鉄鋼の伸び悩みに加

図3 海上荷動き量の変化（石油+5大バルクカーゴ）
1971年を100とした指数



—輸送量 ----輸送トンマイル -.-平均輸送距離

え、従来大幅に増加してきた自動車も最近輸出規制措置等により頭打ち傾向にあり、貨物構成の変化が見られる。また、最近では輸出においてエレクトロニクス関連機器等の高付加価値製品の伸びが大きくなっているが、これらについては運賃負担力があるため航空輸送のウェイトが高く、その増加が必ずしも海上荷動き量の増大に結びつかない面がある。今後とも、経済の安定成長が見込まれる中で、このような傾向は続くと考えられ、我が国をめぐる海上荷動き量について、かつての高度成長期のような伸びは期待し難い状況である²⁾としているのである。

問題は、日本にかかわる海上荷動き量を石油と乾貨物の合計量でみるかぎり、輸送量の大幅な減少は認められないが、石油および乾貨物のいずれの貨物についても平均輸送距離が短くなってきている結果、輸送量と輸送トンマ

表3 日本の海上荷動き量の推移

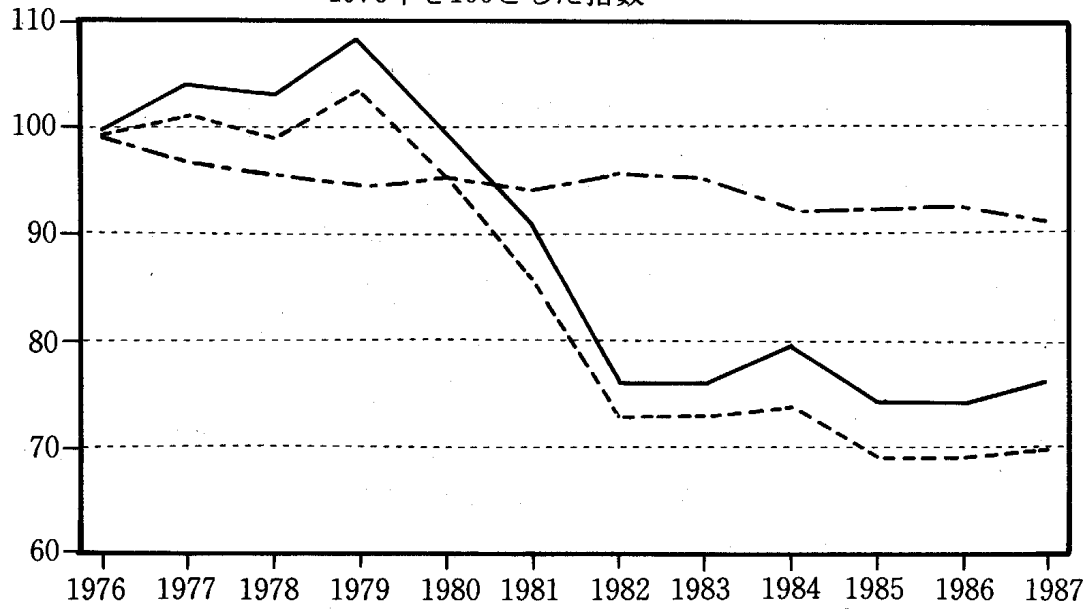
(単位：100万トン；10億トンマイル；マイル)

	石 油			乾 貨 物			合 計		
	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距離	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距離	輸送量	輸送トン マイル	平均輸送 距離
1976年	265	1,494	5,638	381	2,207	5,793	646	3,701	5,729
1977年	277	1,519	5,484	388	2,194	5,655	665	3,713	5,583
1978年	275	1,489	5,415	364	2,014	5,533	639	3,503	5,482
1979年	290	1,555	5,362	404	2,300	5,693	694	3,855	5,555
1980年	266	1,435	5,395	416	2,397	5,762	682	3,832	5,619
1981年	242	1,289	5,326	403	2,460	6,104	645	3,749	5,812
1982年	202	1,093	5,411	433	2,473	5,711	635	3,566	5,616
1983年	202	1,089	5,391	428	2,378	5,556	630	3,467	5,503
1984年	211	1,103	5,227	472	2,601	5,511	683	3,704	5,423
1985年	197	1,032	5,239	478	2,598	5,435	675	3,630	5,378
1986年	197	1,031	5,234	470	2,510	5,340	667	3,541	5,309
1987年	202	1,043	5,163	486	2,530	5,206	688	3,573	5,193

〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』より作成。

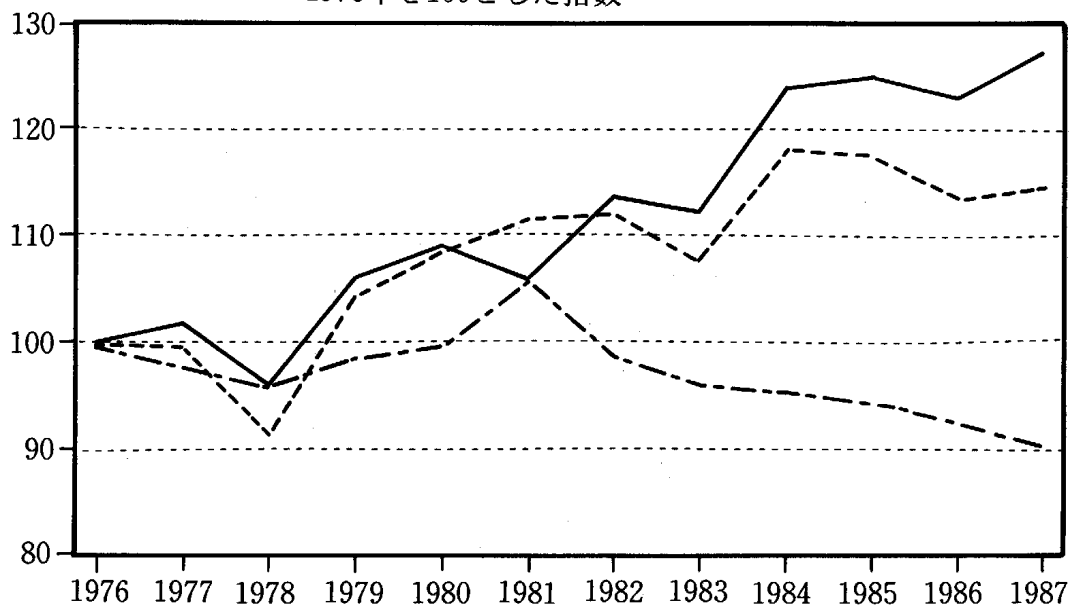
2) 運輸省編『日本海運の現況』、昭和59年7月、43—44ページ。

図4 石油の海上荷動き量の変化
1976年を100とした指数



— 輸送量 ···· 輸送トンマイル --- 平均輸送距離

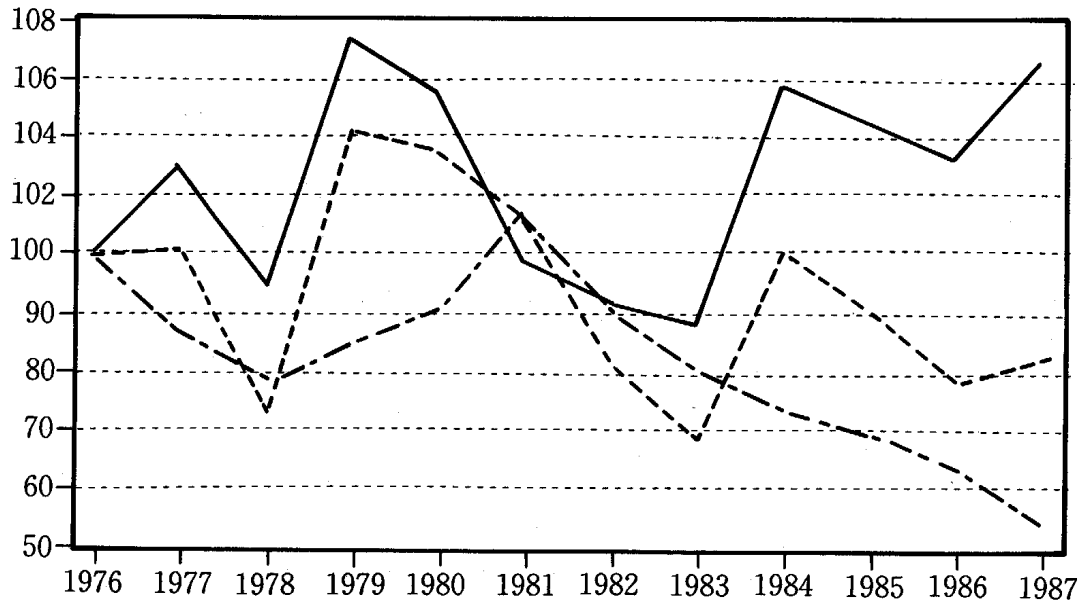
図5 乾貨物の海上荷動き量の変化
1976年を100とした指数



— 輸送量 ···· 輸送トンマイル --- 平均輸送距離

図6 海上荷動き量の変化（石油+乾貨物）

1976年を100とした指数



— 輸送量 ---- 輸送トンマイル -.- 平均輸送距離

イルでの伸び率に乖離が生じ、とりわけ近年にはその格差が大きくなりつつあることである。このことは船腹需要量の低下を意味し、その傾向は世界全体での傾向に比して、極めて深刻な状況にあるといえよう。

(2) 船腹需要の低下と船腹過剰の顕在化

1970年代以降における世界船腹量の推移をオイルタンカー、オア・バルクキャリアおよびその他（貨物船等）に分けてみると、オイルタンカー船腹量は戦後急激に増大してきたが、石油危機後の輸送需要の減少にともない1978年をピークに停滞・減少に転じ、1980年代に入ってから急速に減少しつつあるのである。これに対して、オア・バルクキャリア船腹量は1985年までは年々増大を続けてきたが、4万重量トン以下のハンディバルカーの竣工量が大幅に減少するとともに解撤量が大幅に増加したため、1986年以降には減少に転じ、ここ数年来の大幅な増加傾向が一段落したのである。また、その他

(貨物船等) 船腹量については自動車運搬船の増加などにより今日に至るまで年々増大してきているが、1981年以降にはその伸び率は以前に比してやや低下してきているのである。

問題は、世界船腹量と輸送トンマイルベースでの世界海上荷動き量との間の不均衡、言い換えれば、船腹需要関係が1974年を境にして大きく崩れ始めたことである。例えば、オイルタンカー船腹量と石油の海上荷動き量についてみると、石油の海上荷動き量が石油危機を契機に停滞・減少傾向に転じたのに対して、オイルタンカー船腹量は1976年以降には停滞・減少傾向に転じ

表4 世界船腹量の推移

	オイルタンカー		オア・バルクキャリア		その他(貨物船等)		合 計	
	隻	千総トン	隻	千総トン	隻	千総トン	隻	千総トン
1971年	6,292	96,141	2,760	53,797	45,989	97,265	55,041	247,203
1972年	6,462	105,129	3,048	63,487	47,881	99,724	57,391	268,340
1973年	6,607	115,365	3,303	72,648	49,696	101,914	59,606	289,927
1974年	6,785	129,491	3,491	79,438	50,918	102,394	61,194	311,323
1975年	7,024	150,057	3,711	85,548	52,989	106,557	63,724	342,162
1976年	7,020	168,161	3,932	91,738	54,935	112,101	65,887	372,000
1977年	6,912	174,124	4,313	100,922	56,720	118,632	67,945	393,678
1978年	6,882	175,035	4,557	106,545	57,581	124,422	69,020	406,002
1979年	6,950	174,213	4,638	108,323	59,541	130,485	71,129	413,021
1980年	7,112	175,004	4,706	109,596	62,014	135,311	73,832	419,911
1981年	6,986	171,697	4,736	113,084	62,142	136,054	73,864	420,835
1982年	7,021	166,828	4,947	119,298	63,183	138,616	75,151	424,742
1983年	6,882	157,279	5,073	124,397	64,151	140,914	76,106	422,590
1984年	6,647	147,463	5,229	128,334	64,192	142,885	76,068	418,682
1985年	6,590	138,448	5,391	133,983	64,414	143,838	76,395	416,269
1986年	6,490	128,426	5,274	132,908	63,502	143,576	75,266	404,910
1987年	6,490	127,660	5,099	131,028	63,651	144,810	75,240	403,498
1988年	6,565	127,843	4,980	129,635	64,135	145,928	75,680	403,406

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』より作成。

図7 オイルタンカーと輸送トンマイル
1971年を100とした指数

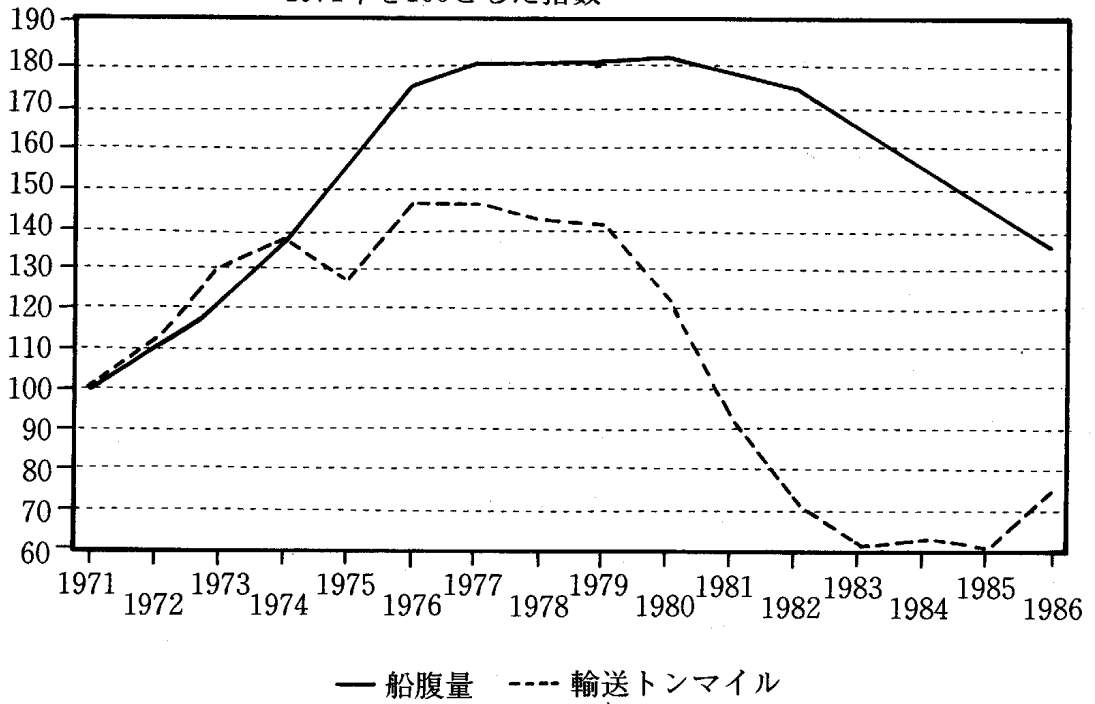
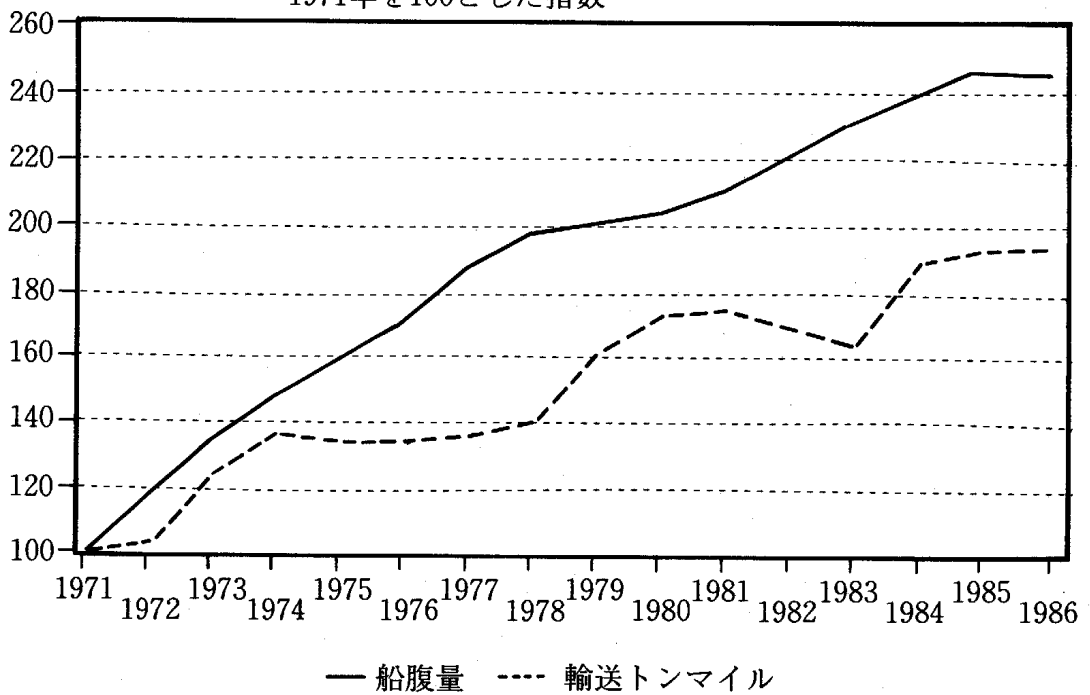


図8 オア・バルクキャリアと輸送トンマイル
1971年を100とした指数



たものの石油危機後しばらくの間はこれまでの増加率を維持していたため、1970年代後半にはオイルタンカー船腹量と石油の海上荷動き量の伸び率に大きな乖離が生じ、かかる乖離は石油の海上荷動き量が1980年代に入って急速に減少したにもかかわらず、オイルタンカー船腹量の減少が極めて緩慢に進んだために、年々拡大されていったのである。また、オア・バルクキャリア船腹量と5大バルクカーゴの海上荷動き量についてみると、そのいずれもが1970代および1980年代を通じて増大傾向にあるものの、終始オア・バルクキャリア船腹量の伸び率が5大バルクカーゴのそれを上回り、1974年以降には、その格差が年々拡大してきているのである。つまり、このことは「2度にわたる石油危機、経済の長期低迷により世界の海上荷動き量は横ばいが続き船腹需要も伸び悩んだことから、(昭和)50年頃から船腹過剰が顕在化した」³⁾ことを意味しているのである。

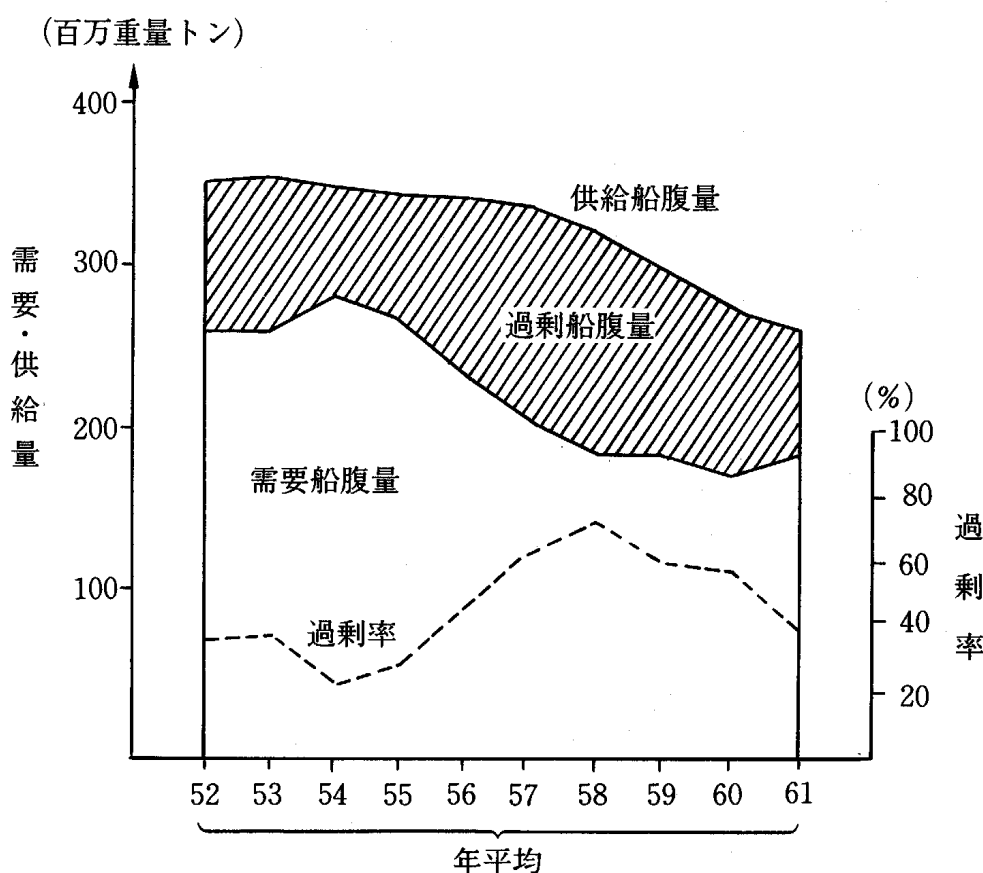
かかる過剰船腹量は、オイルタンカーについては1983年に139百万重量トン、過剰率43.0%とピークをむかえ、以降には過剰船腹量は年々減少しつつあるとはいえ、1987年現在においても過剰船腹量は75百万重量トンにのぼり、その過剰率は29.4%となっているのである。バルクキャリアについては、オイルタンカーと同様に1983年に過剰船腹量が54百万重量トン、過剰率が26.2%となり、そのピークをむかえたが、以降には年々減少し、1987年現在には過剰船腹量が39百万重量トン、過剰率が18.1%となっているのである⁴⁾。そして、こうした過剰船腹の顕在化の主要な要因としては、石油危機およびそれに伴う経済の長期低迷によって世界の海上荷動き量が伸び悩んだことにくわえ、社会主義海運諸国および発展途上海運諸国において船腹量が年々増大

3) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 12ページ。

4) 1987年現在における過剰船腹の需給調整手段についてみると、オイルタンカーについては減速航行が35百万重量トン(過剰船腹量の46.7%)、係船が13百万重量トン(17.3%)、その他・不稼動が27百万重量トン(36.0%)であり、バルクキャリアについては減速航行が32百万重量トン(82.1%)、係船が3百万重量トン(7.7%)、その他・不稼動が4百万重量トン(10.2%)である。運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 11ページ。

されていったこと、さらには資本主義先進海運諸国においては過剰船腹の顕在化に対応して船腹供給量の削減すなわち高齢船および不経済船を中心に船舶の解撤が推進されたが、オイルタンカーおよび貨物船とも短期的な需給バランスの変動や市況の変動に大きく左右される傾向にあるために、解撤が堅調に展開されなかったこと⁵⁾、などがあげられよう⁶⁾。いずれにせよ、こう

図9 オイルタンカーの船腹需給の推移

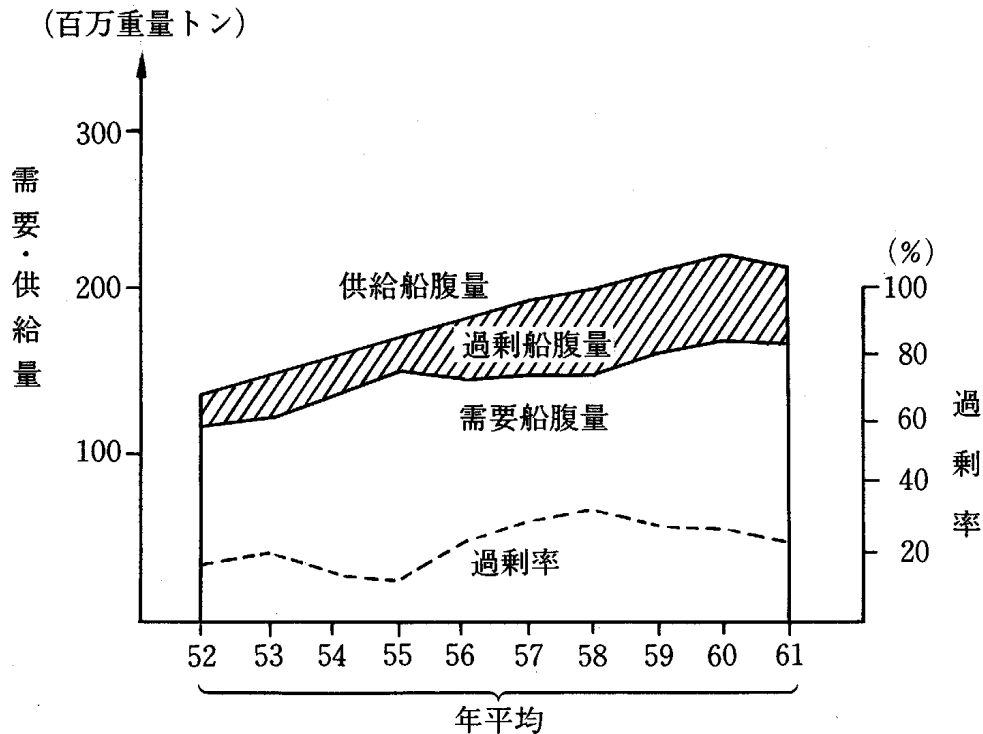


〔出所〕運輸省『外航海運の現況』昭和62年7月，11ページ。

5) 我が国における日本船の解撤状況をみると、1970年代後半から1980年代前半にかけては解撤船腹量は低迷していたが、1986年代にいたって「①会社更生手続中の大手非石油系企業を中心として、タンカーの解撤が促進されたこと、②北米コンテナ航路の再編に伴いコンテナ船が大型化されたことにより中小型コンテナ船の解撤が急増したこと、③ばら積み系の貨物船の解撤が進んだこと、等により日本船の解撤が進んだ。しかし過剰船腹の判断指標の一つである係船量についてみると、日本船の係船量は57年以降急増し、60年をピークとし61年に入って減少しているものの、なお相当の水準にあり、また、海運企業は係船に至らないまでも減速航行、パート

した過剰船腹の顕在化が海運市場における競争を一層激しいものになっていることについては、いまさら言うまでもないのである。

図10 ばら積み船の船腹需給の推移



〔出所〕 運輸省『外航海運の現況』昭和62年7月，11ページ。

カーゴ（部分積載）等の手段により船腹需給を図っていることを考えれば、依然日本船は船腹過剰状態にあり、引き続き船腹解撤の促進を図る必要がある」とされているのである。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発行，昭和62年7月，113—114ページ。

6) 船腹過剰については、例えば萩原正彦「所謂「船腹過剰の実態—1987年版ロイズ船舶統計によるバルクキャリアとオイル・タンカーの世界船腹分析—（上）（下）」、『海事産業研究所報』，No.269，270，1988年11月，12月，を参照されたい。

Ⅲ 日本船を取りまく国際海運環境の変化

(1) 「海運における南北問題」と国際海運秩序の変化

日本船を取りまく国際海運環境に関する近年の大きな変化として、第一に「海運における南北問題」の深刻化と国際海運秩序の変化、第二に「海運における東西問題」の進展と競争の激化、第三に資本主義先進海運諸国間における対立の複雑化、をあげることができよう。

まず、国際海運秩序は、従来から、資本主義先進海運諸国の主導のもとに海運活動に対する政府の介入を最小限に止めるべきであるとする「海運自由の原則」のもとに形成されてきたが、南北航路においては国旗差別政策等による政府介入を後楯とする発展途上海運諸国の台頭が既存の国際海運秩序を変質させつつある。つまり、発展途上海運諸国における国旗差別政策の推進は、それがなによりも「海運自由の原則」を否定するものであるために、「海運自由の原則」を標榜し、それを基盤として国際海運秩序を維持するとともに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深刻な対立を生み落としたばかりか、多方面にわたる既存の国際海運秩序の見直しと「新しい国際海運秩序」づくりに乗り出してきた発展途上海運諸国の主導のもとに、定期船部門においては1974年にUNCTAD（国際連合貿易開発会議）において「国連定期船同盟行動憲章条約」が賛成72（発展途上海運諸国，東欧社会主義海運諸国および資本主義先進海運諸国のうち日本，西ドイツ，フランス，オーストラリアなど7ヵ国），反対7（アメリカ合衆国，イギリス，北欧資本主義先進海運諸国など），棄権5（カナダ，ギリシャ，オランダなど）で採択されたのである⁷⁾。かかる「国連定期船同盟行動憲章

7) 同条約の内容は、trade sharing について貿易当事国の船舶で50：50で分け合うこととし、もしその航路に三国船が就航している場合はこの割合を40：40：20とし、また同盟の運賃引上げや盟外対策に対して厳しい条件を設け、さらに紛争解決については関係国の発言が強く反映されるようになっているのである。「国連主催定期船同盟コード条約化に関する全権会議（第二会期）について」、『船協月報』日本船主協会，1974年5月号が詳しい。

条約」は、資本主義先進海運諸国と発展途上海運諸国との間の妥協の産物であったとはいえ、こ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基本的柱としており、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との間の対立は、対立という域を越えて「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問題」すなわち「海運における南北問題」へと発展していったのである⁸⁾。

かかる「国連定期船同盟行動憲章条約」は、採択後1982年8月までに発展途上海運諸国および東欧社会主義海運諸国など56カ国が締結国となったものの、条約発効要件（24カ国以上が加入し、その船腹量が総船腹量の25%以上となること）が充されなかったが、1983年4月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同条約に批准および加入した結果、条約発効要件が充され、同年10月に発効したのである。これによって、定期船部門での発展途上海運諸国の活動が保証されることになり、このことは資本主義先進海運諸国にとっては資本主義世界海運市場の狭小化として体現したことはいうまでもないのである。さらに近年には、「国連定期船同盟行動憲章条約」の運用に関して発展途上海運諸国のなかには「本条約のカーゴ・シェアの規定を根拠に政府が直接貨物の割当てを行ったり、また、本条約のカーゴ・シェアの規定では自国船社が存在してはじめて自国船社に帰することとされているシェアを自国船社を有していないにもかかわらず自国船のシェアと称して、他国の船社に譲渡し、その代償としてコミッションをとるなどの動きをとるものも現れてきている」⁹⁾のである。

こうしたなかで、1985年には資本主義先進海運諸国のうちイギリス、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「ブ

8) 詳しくは、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, 75—81ページを参照されたい。

9) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—外航海運の活性化をめざして—』、財団法人日本海事広報協会発行、昭和60年7月、46ページ。

表5 各国国旗差別法の概要

国名	関係法令 公布等	法 制				実 施 形 態
		全貨物	政府関 係貨物	商 業 貨 物		
				輸 出	輸 入	
(中南米諸国) アルゼンチン	1969		100%	50%	50%	
ブラジル	1969		100%	50%	50%	政府関係貨物輸入は自国船積
パラグアイ	1971/1981				100%	ALADI国トレードは50%、貨物 積み取り優先順位制度
ベネズエラ	1973		100%	50%	50%	定期船貨物、石油及び石油製品10%
ウルグアイ	1977			50%	100%	貨物積取優先順位制度 二国間協定あればウェーバー発給
エクアドル	1979		100%	50%	50%	定期船貨物50%、石油及び石油製 品100%。極東トレードは自国船 及び友好外国船社に留保
ボリビア	1979		100%	50%	50%	政府購入食料品、商業貨物の残50 %は、ASSOCIATE LINEに
チリ	1979/1985			50%	50%	定期船貨物、相手国保護法に即し た貨物留保
メキシコ	1981/1985		100%	50%	50%	荷主に対する税制優遇措置政令
ニカラグア	1982			40/40/20		雑貨に適用、バルク、冷凍貨物は50%
ペルー			100%	50%	50%	
(アフリカ諸国) モロッコ	1962			30%	40%	政府関係貨物は自国船優先
カメルーン	1975/1977		100%	40/40/20		40/40/20協定がない限り政府関係 貨物100%、商業貨物は自国船優 先、CFB制度
コートジボアール	1977	40/40/20				CFB制度、貨物積取優先順位制度
ガボン	1978		100%	40/40/20		CFB制度
ベニン	1979	40/40/20				CFB制度
セネガル	1980	40/40/20				
トーゴ	1981	40/40/20				CFB制度
ザイール	1983	40/40/20				CFB制度、運賃税制度
コンゴ	1985	40/40/20				定期船貨物に適用、CFB制度
(アジア諸国) スリランカ	1973					政府関係輸入貨物はL/Cに国営船 社CSC指定明記 CFB制度但し輸出貨物対象
バングラデシュ	1982/1983	40/40/20				ウェーバー制(極少貨物等を除く) L/Cに自国船使用明記
タイ	1978		100%			特定トレードにおいて
インドネシア	1982		100%			
韓 国	1984	40/40/20				ウェーバー制度

〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』昭和63年7月、81ページ。

「ラッセル・パッケージ」方式¹⁰⁾により締結国となったのに対して、我が国はかかる「国連定期船同盟行動憲章条約」が「南北問題解決への気運の高まりの中で、……定期航路における安定的な輸送秩序の維持・形成に果たす役割を評価して採択に賛成し〔たものの〕……、関係国の海運政策との調整や我が国の既存の国際約束（OECD自由化コード、通商航海条約）との関係から」¹¹⁾、1988年現在にいたっても未だ同条約に加入していないのが現状である¹²⁾。

(2) 「海運における東西問題」の進展と競争の激化

1959年にはじまる7ヵ年計画において船腹増強に着手したソ連は、1962年の「キューバ危機」や1963—5年の農業不作にともなう穀物の大量買入れによる深刻な外貨不足によって、「外貨の節約と獲得」を図るために自国輸出入貨物に対する積取比率の向上を海運政策における主要な目的として明確に設定したのであった。かかる自国輸出入貨物の積取比率の向上において、ソ

10) 「ブラッセル・パッケージ」とは、西ドイツなどの本条約賛成国とイギリスなどの本条約反対国との妥協の上に1979年5月に採択されたところの、共通の条約加入方式を定めたEEC規則をいう。同規則は、①EEC加盟国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、②EEC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、EEC船社に帰することとなったシェアについてはEEC船社間で商業原則に基づき再配分する、③他のOECD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、というものであり、いわば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自由競争を確保しようとするものである。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—』、財団法人日本海事広報協会発行、昭和61年7月、48ページ。

11) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲）、83ページ。なお、〔 〕内は筆者加筆。

12) 我が国の「国連定期船同盟行動憲章条約」への加入問題については、目下のところ、同条約の発効後5年が経過した時点で同条約の実施状況および改正を審議するための再検討会議が1988年10月に開催されることになっているので、その会議の結果を踏まえつつ、適正な対応を図っていくこととしているのである。

連は「巨大な「国営事業」として貿易と海運を一元的・一体的にコントロールできる社会主義国の特質を活かして、輸出 CIF 輸入 FOB という貿易政策を強力に推進することにより、「自国貨自国船主義」を効果的に達成し¹³⁾、その結果、自国海運市場の排他的支配を確立したのである¹⁴⁾。このことは、取りも直さず資本主義世界海運市場の外延的縮小とともに、名実ともに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裂したことを意味するのである。

さらに、1960年代末期にいたって、ソ連は保有船腹の余裕をもって社会主義世界海運市場の外延的拡大を図らんとし、「盟外運航」方式を原則とし運賃切下げを唯一の武器として資本主義世界海運市場における第三国間定期船航路への進出をはじめたのである。そのため、ソ連と資本主義世界海運市場の確保・支配を維持せんとする資本主義先進海運諸国との間に激しい競争が展開されることになったばかりか、かかる競争関係は次第に資本主義世界海運体制と社会主義世界海運体制との間での対立の様相を呈するにいたったのである。というのは、国営海運として「強力な国家的財政能力を基盤にして、ときには採算性を無視した競争を容易に展開でき・・・わずかな外貨を得るために莫大なルーブルの国内消費もあえて行い、〔中央経済計画を最優先し、その〕目的達成のためには国際海運市場における競争の最大武器である運賃切下げという行動をなんのためらいもなく採れる」¹⁵⁾ソ連海運に対する効果的な対抗策を資本主義先進海運諸国は見いだすことができないばかりか、ソ連の盟外船活動は資本主義先進海運諸国が資本主義世界海運市場を分割し多重的に独占支配するための海運同盟の存在基盤を危うくするにいたったからである。そのため、資本主義世界海運市場におけるソ連との競争関係

13) 織田政夫『海運政策論』成山堂書店、昭和54年、91ページ。R. E. Athay, *The Economic of Soviet Merchant Shipping*, 1971, p. 11.

14) 輸出 CIF 輸入 FOB によって運送船舶の指定権を自国に留保するという自国貨自国船主義は、第一次世界大戦以前にイギリスにおいて最も早く採用され、両大戦間期には諸外国に拡大していったのである。S・G・スターミー『英国海運と国際競争』地田知平監訳、東洋経済新報社、昭和40年、42、125ページ。

は政府間ベースでは是正する以外にないとして、ソ連との討議が重ねられてきたが、ほとんど成功しなかったために、資本主義先進海運諸国においてさえ「海運自由の原則」に反しつつ一様に政府の規制的介入を強く求めるようになるとともに、1974年にはイギリス、1977年にはオランダ、1978年にはアメリカ合衆国においてソ連の低運賃政策に対する保護主義的対抗立法が制定されたのである。ここにいたって、ソ連と資本主義先進海運諸国との間の対立、言い換えれば社会主義世界海運体制と資本主義世界海運体制との間の対立が決定的なものとなったのである¹⁵⁾。

そして、1981年初めにアメリカ合衆国港湾労働者によるソ連船ボイコットなどにより日本／北米間定期船航路から全面的撤退を余儀なくされたソ連の極東船舶公団 (Far Eastern Shipping Company) の船舶が、主として日本・極東／オーストラリア航路に転配され、これまでと同様に活発な盟外活動を展開するにいたったのである。このため、日本・極東／オーストラリア航路では1982年11月より定期船同盟とソ連極東船舶公団との間で数回にわたり航路秩序の維持を図るための協議が行われたものの、合意には至らなかったものである。しかし、オーストラリアの労働組合による盟外船などへのボイコットをきっかけとして、1983年6月に運賃水準および積取量について1年間という期限付きではあるが、両者の間で一応の合意が成立したのである。そし

15) 織田政夫、前掲書、59ページ。なお、〔 〕は筆者加筆。

ソ連の低運賃の根拠として、ソ連海運当局は「①ソ連の船舶乗組員に対する全ての社会的便益は、乗組員が乗船しているか否とにかかわらず国家によって負担され、船舶運航コストに算入されていない、②船員賃金は西側諸国に比べて安い。ちなみに、熟練船員の1ヵ月の平均賃金は145ルーブル (190 U.S. ドル) である、③船舶保険料は国家の負担になり、運航コストに算入されていない、④資本費は国家が負担し、船社は賃貸料を支払っているが、耐用年数が長く減価償却率が低いために、賃貸料は西側諸国のそれに比べて非常に割安である、⑤ソ連の燃料価格は西側諸国のそれに比べて著しく安い」ことをあげ、低運賃政策がマーケット・シェアの拡大を目差した「ダンピング」行為であるという資本主義先進海運諸国の非難を否定しているのである。「スウェーデン船主協会長の演説から」、『船協月報』日本船主協会、1976年11月号、42ページ。織田政夫、前掲書、95—96ページ。

16) 詳しくは、拙稿、前掲論文、81—86ページを参照されたい。

て、合意が失効した後もしばらくの間は合意事項がそのまま尊重されていたが、1987年2月からソ連極東船舶公団は一方的に船腹を増強して活発な盟外活動を再開したため、定期船同盟とソ連極東船舶公団との間で協議が再開されているのである¹⁷⁾。

かかる状況のもとで、EEC諸国においては1979年1月より東アフリカ、中米および極東の各航路に就航している第三国船について、EEC加盟国海運の利益を害する活動を行っているかどうかの状況把握（モニタリング）を1984年12月までの期限付きで実施し、さらには1986年3月にはベルギー、フランス、西ドイツおよびイギリスの5ヵ国は自国と中米、東アフリカ、極東間の各航路において寄港地、輸送貨物および運賃についてモニタリングを開始し、またアメリカ合衆国においては1978年に「国営船社規制法」が制定され、社会主義海運諸国などの国営船社の低運賃攻勢に対する規制が実施されたばかりか、同法の内容は「1984年海運法」にそのまま引き継がれているのである¹⁸⁾。これに対して、「我が国としては、商業ベースに立たない東欧圏海運企業の活動について、その状況を今後とも把握していくとともに、先進海運国とも協調しつつ、必要な対応策を検討していくこととしている¹⁹⁾」の現状である。

(3) 資本主義先進海運諸国間における対立の複雑化

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市場秩序を維持する基本原理としての「海運自由の原則」が支持された反面、他方でアメリカ合衆国、フランスおよびイタリアなどにおいては戦前の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²⁰⁾、それ

17) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲），82ページ。

18) 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—』（前掲），94ページ。

19) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲），82ページ。

は海運政策における海運自由主義と海運保護主義との対立，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との対立が惹起されるにいたったのである。しかしながら，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便宜置籍船の拡大圧力が増大した1960年代半ば以降には，これまで「海運自由の原則」を維持してきた資本主義先進海運自由諸国においても，その海運政策は次第に保護主義的な色彩を濃くし，1960年代末期から1970年代にかけて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を受けて，とりわけ資本主義先進海運自由諸国の船舶は競争力を弱め，マーケット・シェアを圧迫されたために，当該国政府はこれに対応し防衛すべく自国海運の補強策を余儀なくされることになったのである²¹⁾。そして，これら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は，アメリカ合衆国に代表される資本主義先進海運保護諸国との間での対立を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拡大は，資本主義先進海運自由諸国との間での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俟って，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。

しかし，1960年代以降には，かかる資本主義先進海運諸国間における対立は，急速にその重要性を増してきた発展途上海運諸国および社会主義海運諸国との間での対立に，一時的にその陰を潜め，ま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はこれら諸国における海運自由主義思想を次第に後退させ，資本主義先進海運保護諸国に対する反対運動の足並みを乱れさせるにいたったが，依然として資本主義先進海運諸国間に対立関係が存在していることは事実である²²⁾。例えば，アメリカ合衆国の「1984年海運法」にみられるように，「米国は，他の先進諸国の政策，慣行と異なり閉鎖

20) 織田政夫，前掲書，48ページ。麻生平八郎『海運補助政策論（増補版）』白桃書房，昭和51年，143—144ページを参照。

21) 織田政夫，前掲書，67ページ。

22) 詳しくは，拙稿，前掲論文，71—75ページを参照されたい。

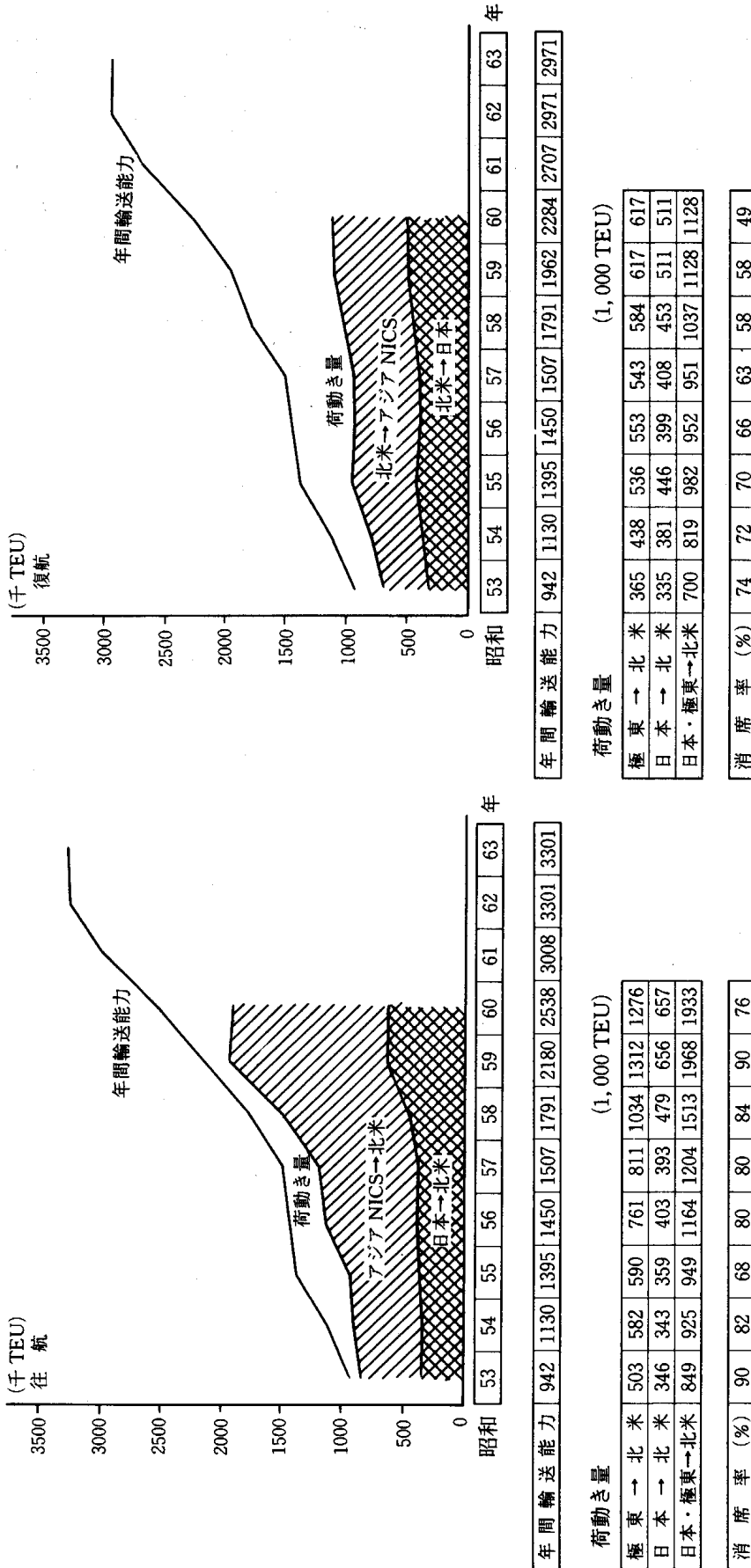
型定期船同盟を認めておらず、また、米国が認める開放型定期船同盟に対しても、サービス・コントラクト〔大口荷主に対する割引制度〕の導入、インディペンデント・アクション〔同盟加入船社が同盟内に留まりながら同盟で定めた運賃・サービスと異なる運賃等を設定すること〕の義務付け等を行っており、本来過当競争に陥りながら定期船市場の秩序維持を困難にしている。一方、米国は、国防上の理由等により、種々の政府関係貨物を米国船に留保する政策を採るとともに、米国議会では米国船社の利益を保護するための保護主義的海運法案を数多く提出している。このように米国は、他国と異なる独自の海運政策を採り、それを相手国にも一方的に適用しようとするため、諸外国との間で調整を要する問題を種々惹起している²³⁾のである。

そして、我が国経済にとっては対米貿易依存度が高く、また極東地域へ進出した日系企業からの対米輸出も増加しているため、我が国海運にとって北米定期航路の占める地位は極めて重要であり、そのためアメリカ合衆国の海運政策は我が国海運に大きな影響をおよぼしているのである。つまり、「1984年海運法」は定期船同盟に対しインディペンデント・アクションの導入を義務づけるとともにサービス・コントラクトの導入を図ったために、定期船同盟の運賃調整機能は著しく低下し、もともと供給過剰気味であった北米定期航路においては更に競争が激化し、有力定期船会社の撤退という事態を招くほどの「構造的な過当競争状態」を呈するにいたったのである²⁴⁾。かかる「米国新海運法〔1984年海運法〕の見直しについては、CSG〔日本および西欧13ヵ国（ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、西ドイツ、ギリシャ、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、イギリス）が結成している海運担当者による政府間協議グループ：Consultive Shipping Group〕の場で検討されることになっている

23) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲），85ページ。
なお、〔 〕内は筆者加筆。

24) 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），68，83ページ。

図11 日本・極東～北米航路のコンテナ荷動き量と年間輸送能力



〔出所〕 運輸省編『外航海運の現況』、昭和61年7月、13ページ。

- 〔注〕 1. アジアNICSは、韓国、台湾、香港、シンガポールの合計である。
 2. TEUは、20フィート型コンテナ換算個数である。
 3. 60年までの年間輸送能力は各年末の輸送能力を移動平均して年央の値とした。
 4. 59年以降の復航の輸送能力は、北米→インドネシア、ニューゼaland、オーストラリア航路に移ることを想定して往航より10%程度低く見積った。

が、同法は我が国の海運政策の観点からみると問題が少なくない法制であり、我が国としても、CSG 諸国と協調しつつ、米国に対し改善を求めて行く努力は必要である』²⁵⁾としているのである。

IV 日本船の国際競争力の低下と日本商船隊の構造変化

(1) 日本船の国際競争力の低下

戦後、我が国は高度成長にともない急増する貿易量に見合った日本船を整備せんとする海運政策のもとで急速に保有船腹量の増大を図ってきたが、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や、また1971年12月の円切上げおよび1973年2月の変動相場制への移行後の円高傾向によって、日本船はその国際競争力を著しく低下させることになったのである。つまり「国際海運市場は、各国企業の自由な参加を認めるオープンなものであり、船価の低落もあってそのサービスに係る資本費の格差は小さいため、相対的な可変性を有している船員費の格差が即ち国際競争力の差となって現れ・・・先進諸国の海運経営において船員費の占めるウェイトは途上国の場合よりもはるかに大きくなっており、これが国際競争力の喪失・・・の大きな要因となっている」²⁶⁾のである。

25) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 70ページ。
なお, [] は筆者加筆。

米国新海運法は、施行5年後の1989年に見直しが行われることになっており、この見直し作業の一貫として連邦海事委員会(FMC)は既に1986年にはノーフォーク、1988年にはロングビーチで船社、荷主、港湾管理者、フォワーダー等の関係者を集めて米国新海運法に関するシンポジウムを開催し、また船社、荷主等に対して米国新海運法の影響等についてのアンケート調査を行っているのである。さらに、連邦海事委員会は1988年には非公式海運法見直しのための諮問委員会(Advisory Committee)を設立したのである。

26) 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一』(前掲), 92ページ。

日本船の国際競争力の低下については、船員の賃金上昇による船舶コストの高騰に加え、海運企業内部における余剰船員コストが船舶コストの高騰の大きな原因となっているのである。つまり、「船員費の上昇の要因としては、賃金水準のアップに加え、週休二日制度の実施に伴う代償休暇の倍増等労働条件の改善や不経済船の海外売船などによる予備員率の上昇が大きく作用している」²⁷⁾のであり、その結果としての日本船の国際競争力の低下は、後述のように、低廉な外国人労働力が活用できる仕組船や便宜置籍船に依存する傾向を強め、日本船の隻数を減少するとともに、「乗組定員の少数精鋭化が進んだことにより、日本船の所要乗組定員は大幅に減少してきており、新規採用の抑制等による在籍船員数の減少はあるものの、結果として、海運企業内部に相当数の余剰船員を抱える状況となっている。この中で特に、中高年部員の余剰が著しい。そして、このような余剰船員のコストが外航海運企業の経営を圧迫し、その体質を弱め、国際競争力を一層低下させるという結果を招いている」²⁸⁾のである。また、円切上げおよびその後の円高傾向による日本船の国際競争力の低下については、日本船の収入は大部分がドル建てであるために円切上げによって円換算収入が減少するとともに、経費はその過半が円建てであるためにドル建ての外国船との競争において相対的に不利となり、日本船は円切上げやその後の円高傾向によって収入・支出の両面においてマイナスの影響を受けたのであった²⁹⁾。

27) 運輸省編『運輸白書』昭和52年版、99ページ。

28) 運輸省編『日本海運の現況』、昭和59年7月、48ページ。

29) また、1985年9月以降の円高傾向は円高差損を生み、海運企業の収支を悪化させているのである。例えば、1987年度の海運助成対象企業38社の収支構造についてみると、外航海運業は営業収益、営業費用ともに外貨建て、特にドル建ての比率が高いが、ドル建て収益がドル建て費用よりも多いため、円高の影響を受けやすい収支構造となっているのである。つまり、ドル建ての収益は運賃の為替変動調整機能を果たすCAF（カーレンシー・アジャストメント・ファクター）等により為替変動を受けないドル建て収益を除いても、営業収益17,348億円のうち9,662.8億円（約55.7%）であり、他方、ドル建ての営業費用は17,536億円のうちの7,821.1億円（約44.6%）であり、ドル建て収益比率がドル建て費用比率を約11%程度上回り、

しかしながら、コンテナ船、大型タンカーや大型鉱石専用船などのような資本集約的な船舶にあっては、この影響は比較的小さく、なおある程度の国際競争力を維持することができたものの、コストに占める船員費のウェイトが大きな近海船などの中小型船においては国際競争力の低下が深刻な問題となったのである。かかる国際競争力の低下は、すでに1970年代に入って次第に顕在化しつつあったが、1970年代前半には世界経済の好調にともない外航海運はおおむね好景気を続け、国際競争力の低下した船舶の減益を好調な部門の収益でカバーし、全体としては黒字を維持することができたため、近海船部門を除いては、日本船の国際競争力の低下は急速には表面化してこなかったのである。ところが、1973年末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、それに発展途上国の低賃金の船員を配乗した外国船の増加によって、いっきに日本船の国際競争力の低下が表面化するにいたったのである³⁰⁾。同時に、石油危機は「海運市況低迷の契機となり、営業収入の伸び悩みをもたらした一方、コスト面では、燃料油価格の高騰、船員コストの上昇等直接・間接的に大きな収益圧迫要因となり、海運企業の

ドル建て収入がドル建て費用より1,841.7億円(13.2億円)超過しているのである。そのため、この超過分が1円円高になると13.2億円の営業上の為替差損を生じるのである。ちなみに、1986年度における円高影響額は-958億円、1987年度については-299億円、1988年度については-191億円と推計されているのである。詳しくは、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)、42—43ページ、運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲)40—41ページ、を参照されたい。

30) 運輸省編『運輸白書』(昭和51年度版)、67ページ。

日本船と発展途上国船員を配乗した外国船との国際競争力の比較を1977年現在において、船種別・船型別に10年間で船価を回収できるとした場合の船舶経費(船員費、修繕費、保険料、店費、金利など)に見合う1ヵ月1重量トン当りの運航損益を適正予備員率(55%—57%)を前提として試算し、日本船を100とした指数で外国船を表したものが、以下の表である。この表によれば、大型タンカーや鉱石船用船などの大型船については、日本船はなお競争力を維持しているものの、中小型の一般貨物船については外国船との競争力格差は極めて大きいものとなっているのである。運輸省編『運輸白書』(昭和52年度版)、98—99ページ。

経営状況を悪化させていった」³¹⁾のである。

(2) 日本商船隊の構造変化

日本船の国際競争力の低下が表面化するなかで、日本商船隊（日本船と外国用船）はその船隊構成を大きく変化させるにいたったのである。つまり、低コストの外国船を用船する傾向が強まり³²⁾、日本商船隊に占める外国用船の割合が著しく高くなったのである。例えば、外国用船が日本商船隊（2,000総トン以上の外航船）に占める割合をみると、1965年の16.3%から1970年には26.4%、1980年には52.6%となり、以降には、長引く海運不況のために外国用船を中心として日本商船隊の規模の縮小が図られたためにその比率はやや低下したものの、いずれの年においても47—8%台を維持していたのである。1985年以降においては日本船の縮小基調の中で外国用船は増加を示し、

船 種	船 型	日本船	外国船
オイルタンカー	230,000重量トン	100	93
	140,000重量トン	100	90
	90,000重量トン	100	87
鉍石専用船	120,000重量トン	100	89
一般貨物船	60,000重量トン	100	86
	30,000重量トン	100	82
自動車専用船	14,000重量トン	100	84
ライパー	20,000重量トン	100	83
近海船	8,000重量トン	100	57

31) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運現況—構造変化に対応した日本海運の再構築—』（前掲），100ページ。

32) 日本商船隊の運賃収入を日本船、外国用船別にみると、1987年（暫定値）には、日本船は7,715億円であるのに対して、外国用船は9,265億円であり、運賃収入の54.6%を外国用船によっているのである。また、輸送量1,000トン当りの運賃収入を試算・比較すると、日本船が3,106千円であるのに対して、外国用船は3,638千円であり、船腹量1,000総トン当りの運賃収入は日本船が32,770千円であり、外国用船が42,356千円である。

その結果1988年現在には外国用船は日本商船隊の57.6%を占めるにいたっているのである。そして、1970年以降の外国用船の急増について、『運輸白書』（昭和51年版）は「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にある」³³⁾としているのである。

外国用船の拡大の結果としての日本船の縮小は、オイル・ショック後の一般的な船腹過剰状況のもとでの解撤の進展によるところも大きいですが、その最

表6 日本商船隊の船腹量の推移

(単位：千総トン)

	日 本 船			外 国 用 船			合 計	
	隻	総トン	(%)	隻	総トン	(%)	隻	総トン
1965年	868	7,959	83.7	176	1,552	16.3	1,044	9,511
1970年	1,457	18,100	73.6	399	6,489	26.4	1,856	24,589
1975年	1,185	27,832	52.2	1,184	25,460	47.8	2,369	53,292
1980年	852	23,768	47.4	1,222	26,423	52.6	2,074	50,191
1981年	875	24,834	51.3	1,194	23,557	48.7	2,069	48,391
1982年	851	23,168	50.1	1,129	23,070	49.9	1,980	46,238
1983年	838	23,226	52.4	1,047	21,091	47.6	1,885	44,317
1984年	818	24,508	52.8	1,126	21,895	47.2	1,944	46,403
1985年	737	25,482	51.5	1,199	23,965	48.5	1,936	49,447
1986年	701	24,780	52.6	1,146	22,339	47.4	1,847	47,119
1987年	636	23,543	51.8	1,098	21,874	48.2	1,734	45,417
1988年	518	20,218	42.4	1,250	27,509	57.6	1,768	47,727

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』（各年版）より作成。

33) 運輸省編『運輸白書』（昭和51年版），67ページ。

大の原因は他の資本主義先進海運諸国におけると同様に自国籍船のフラッキング・アウト（自国籍船の海外流出）、言い換えれば船舶の登録替えによる便宜置籍船化の進展である。つまり、便宜置籍船は保有当初からいわゆる便宜置籍国に登録されることが多いが、最近の厳しい海運不況のもとで、もともと資本主義先進海運国に登録されていた船舶を便宜置籍国に登録替えをする動きが活発化し始めているのである。かかるフラッキング・アウトの原因は「①先進諸国における自国籍船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」³⁴⁾であり、わが国における海外流出船腹量は1977年までは一般に増加傾向を示し、その後わずかに減少したものの最近まではおおむね2,000千総トン台で推移していたが、1986年および1987年には急増し、ほぼ倍の5,000千総トン半ばに達しているのである。そしてこれらの登録替えによって便宜置籍船化された船舶が、保有当初から便宜置籍国に登録された船舶とともに、外国用船として再び日本の海運企業によって利用されていることは言うまでもないのである³⁵⁾。

かかる外国用船のなかには単純な外国用船のほか、仕組船（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に幹

34) 運輸省編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲）、96ページ。

35) 便宜置籍船問題については、「便宜置籍船とその登録国との間に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、「船舶の登録要件というものは、各国がその政治的、経済的及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ない。」とする資本主義先進海運諸国の主張との間に対立があったが、1986年1月から2月にかけて開催された国連全権会議第4会期において採択された「船舶登録要件に関する国連条約」においては、最終的には、経済的要素に関する規定が含まれることとなったのである。ただし、資本主義先進海運諸国の主張も考慮され、その内容が弾力的なものとなったことにより、便宜置籍船の使用をも含めた海運活動の自由が確保されることとなったのである。

なお、本条約は40カ国が締結国となり、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カ月を経過した日に発効することになっているが、1987年3月末現在には締結国となった国はまだないのである。

表7 日本船の海外への譲渡量の推移

(単位：千総トン)

	日 本 船		譲 渡 量		累 積 譲 渡 量	
	隻	総トン	隻	総トン	隻	総トン
1971年	1,518	20,646	217	1,112	217	1,112
1972年	1,505	23,416	306	2,345	523	3,457
1973年	1,426	26,968	255	1,552	778	5,009
1974年	1,249	27,074	252	1,135	1,030	6,144
1975年	1,185	27,832	160	2,051	1,190	8,195
1976年	1,084	27,978	172	2,375	1,362	10,570
1977年	994	26,731	145	2,701	1,507	13,271
1978年	920	25,506	180	2,642	1,687	15,913
1979年	880	24,016	159	2,154	1,846	18,067
1980年	852	23,768	126	2,322	1,972	20,389
1981年	875	24,834	125	2,652	2,097	23,041
1982年	851	23,168	173	3,556	2,270	26,597
1983年	838	23,226	188	2,962	2,458	29,559
1984年	818	24,508	158	2,635	2,616	32,194
1985年	737	25,482	128	2,743	2,744	34,937
1986年	701	24,780	181	5,341	2,925	40,278
1987年	636	23,543	211	5,626	3,136	45,904
1988年	518	20,218	181	4,122	3,317	50,026

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』（各年版）より作成。

旋し、建造させた外国籍船)や、チャーター・バック船(諸経費の上昇により採算の悪化した日本船を海外に売船し、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した外国籍船)と呼ばれる「支配外国用船」が含まれており、これらの外国用船つまり便宜置籍船が著しく増加してきているのである。さらに、日本船の国際競

争力の低下を反映して、船員費の低減を目的として日本船に発展途上国の船員を配乗した船舶も急増しているのである。これは「海外貸渡船」(＝マルシップ)と呼ばれ、日本の海運企業が所有する日本船を海外に裸用船に出し、これに外国の用船主が配乗権をもって発展途上国船員を配乗したものを、日本の海運企業が再び定用船するというもので、「日本船ではあるものの本質的には仕組船、チャーター・バック船と同一の背景をもつものといえよう。」³⁶⁾

このように、我が国においては日本船の国際競争力が低下するなかで日本船に代えて外国用船を利用することによって船舶コストの低減を図っているのに対して、「諸外国海運の競争力確保策をみると、英国をはじめとする先進海運諸国にあっては、船員の雇用形態において我が国の終身雇用制及び予備員制度とは異なるものが多く、さらに自国船員との混乗という形で、発展途上国の船員を導入し、船員費の低減を図ること等の方法により、我が国と同様の高賃金社会の中にあつて自国海運の国際競争力の維持に努めているのが実状である。・・・〔したがって〕我が国海運企業においては、日本船に代えて外国用船を活用することによりコストの低減を図っていることが特徴的であるといえる」³⁷⁾のである。

(3) 外国用船の増大と国籍別および船種別構成の変化

外国用船の増大は、外国用船そのものにおいても構造的な変化をもたらしたのであった。つまり、ひとつは外国用船の国籍別構成の変化であり、他は

36) 運輸省編『運輸白書』(昭和51年度版)、67ページ。

我が国における便宜置籍船、仕組船、チャーター・バック船の船腹量は、筆者の調査によれば、1985年現在、830隻2,116万重量トンであると推計され、また別の調査(Lloyd's List)によれば、1,164隻2,293万重量トンであると報告されているのである。拙稿「我が国海運業における外国投資の実態とその特徴」、『海事産業研究所報』, No.245, 1986年11月, を参照されたい。

37) 同上, 71ページ。なお, [] 内は筆者加筆。

なお, 諸外国におけるマンニングの規制およびその実態については, 山岸寛「オフショア海運とマンニングの構造変化」、『海事産業研究所報』, No.260, 1988年2月, が詳しい。

外国用船の船種別構成の変化である。

外国用船の国籍別構成をみると、リベリアおよびパナマという便宜置籍国からの用船量が年々増大し、1988年現在には外国用船量全体の80%強を占めているのである。かかる便宜置籍国からの用船においては、当初にはリベリアからの用船が大半を占めていたが、次第にパナマの占めるウェイトが高まり、現在においてはパナマからの用船量がリベリアからの用船量を大きく上回るにいたっているのである。そして、これらの便宜置籍国から用船された船舶のほとんどが日本の海運企業によって支配されている船舶であるとするならば、これは船舶の便宜置籍形態の変化として捉えることができると同時に、それは我が国における便宜置籍のひとつの特徴をなすものであるといえよう。というのは、リベリアへの置籍量は1980年代に入って世界的に減少傾向に転じ、これに対してパナマへの置籍量は年々増大しつつあるとはいえ、1988年現在の国別保有船腹量をみると、リベリアが49,734千総トンであるのに対して、パナマは44,604千総トンであり、リベリアへの置籍量がパナマへの置籍量を上回っているからである。

便宜置籍国としてのリベリアとパナマの相違点は、周知のとおり、リベリ

表8 外国用船の国籍別構成の推移

(単位：千重量トン)

	リベリア		パナマ		その他諸国		合計	
	重量トン	(%)	重量トン	(%)	重量トン	(%)	重量トン	(%)
1973年	16,859	50.1	2,919	8.7	13,901	41.2	33,679	100
1975年	23,802	50.6	6,003	12.3	17,255	37.1	47,060	100
1980年	31,637	56.3	9,918	17.6	14,644	26.1	56,199	100
1985年	22,240	44.3	16,565	33.0	11,439	22.7	50,244	100
1986年	15,106	36.5	16,830	40.6	9,507	22.9	41,443	100
1987年	11,732	27.1	19,380	44.8	12,189	28.1	43,301	100
1988年	11,702	21.4	21,939	48.3	15,808	30.3	49,449	100

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』（各年版）より作成。

アにおいては外国船主所有のまま直接置籍することが認められているのに対して、パナマにおいては会社設立を通して国内企業所有の形でのみ置籍することが許可されていることである。したがって、船舶の便宜置籍形態的には、置籍国に会社を設立して置籍する形態よりも外国船主所有のまま直接置籍する形態の方が手続き的には簡易であるにもかかわらず、パナマからの用船量の増大つまりパナマへの移籍量が増大しているということは、外国船主所有のまま直接置籍するよりも置籍国に会社を設立して置籍する形態に日本の海運企業は何らかの利益を見いだしていることを意味するのである。かかる利益とは、便宜置籍国では船籍登録料や毎年の登録更新料が安価であるだけでなく、所得税や法人税が課されない、いわゆる租税逃避国であることから、かかる便宜置籍国に子会社を設立することによってのみ可能となるところの、価値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。つまり、便宜置籍国に設立された船舶保有会社と日本の親会社たる海運企業との間において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らんとしているために、その時の船舶の用船料は非関連海運企業との間の用船料と同一水準である必要はないのである。例えば、日本と便宜置籍国との間で法人税率が異なり、日本のそれが便宜置籍国のそれを上回る場合には、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、逆に親会社のそれを低めて海運企業が全体として支払わなければならない租税額を低め、実質的には子会社に利益を集中することで収益を拡大することが可能となるのである³⁸⁾。

次に、外国用船の船種別構成についてみると、外国用船は1970年代当初には不定期船とりわけコストに占める船員費のウェイトが大きい在来型の中小型不定期船が中心であったが、次第に定期船、専用船、兼用船および油送船

38) 拙稿「海運業における企業内分業と企業内統合」、『海運経済研究』、第22号、1988年9月、60—64ページを参照されたい。

表9 外国用船の船種別構成の推移

(単位：千重量トン)

	定期船		不定期船		専用船		兼用船		油送船	
	重量トン	(%)	重量トン	(%)	重量トン	(%)	重量トン	(%)	重量トン	(%)
1972年	627	13.2	7,551	64.4	6,131	31.9	2,168	39.5	3,475	17.4
1975年	1,695	33.5	11,841	79.5	13,762	52.4	4,158	47.7	14,657	37.7
1980年	1,933	41.7	14,581	76.8	9,786	47.5	5,135	50.6	16,876	49.8
1985年	2,308	43.3	20,839	75.3	4,572	24.4	2,241	54.8	12,053	42.5
1986年	2,722	52.9	25,758	53.1			1,109	38.5	8,082	36.9
1987年	2,973	53.8	23,204	53.3			445	19.9	9,593	42.0
1988年	3,158	63.1	31,598	62.2			1,491	67.5	7,918	42.0

〔出所〕日本船主協会『海運統計要覧』（各年版）より作成。

〔注〕1)パーセンテージは船種別日本商船隊に占める比率。

2)1986～88年の専用船は不定期船に含まれる。

などの資本集約的な船舶においても外国用船の占める比率が増大していったのである。そして、不定期船(不定期船および専用船)の外国用船量については1975年以降今日にいたるまでおおよそ14,000—15,000千総トンの水準が維持されているが、定期船については1970年代当初には極めて少なかった外国用船量が年々増大し、1988年現在には日本定期商船隊の63.1%を占めるにいたり、このことは定期船部門においても日本船の国際競争力が低下した、あるいは定期船の便宜置籍化における利益を海運企業が追求し始めたことを物語っているのである。また、油送船(兼用船および油送船)については、1980年代初めまでは急速に外国用船量を拡大していったが、近年には用船量およびその比率も低下傾向を示しているのである。

V 日本船の国際競争力の強化と外国人船員雇用問題

(1) 日本船の国際競争力の回復対策

日本船の国際競争力を回復させるための対策として、海運企業各社は自国籍船の登録替えによる便宜置籍船化、あるいは仕組船化やチャーター・バック船化、さらにはマルシップ化を推進することによって、低廉な外国人船員を雇用して船舶コストの低下を図っていったのであるが、こうした企業サイドでの対応が日本船を減少させるという結果を伴うものであることから、日本政府はこれに対して我が国外航海運における日本船が我が国の経済社会において果たしている意義を、①我が国の総合安全保障上の意義、②外航海運の産業としての意義、③国際収支構造への寄与、④環境保全、安全確保上の意義、と確認した上で、「日本船の国際競争力を回復するためには、国際競争力低下の主たる原因が船員費を中心とする船舶コストにあるので、まず第一に海運労使の一致した企業努力により船舶コストを低下させる必要がある」³⁹⁾とし、その対策として、乗組定員の少数精鋭化対策、予備員率の適性化対策つまり余剰船員対策などをあげたのである。

乗組定員の少数精鋭化対策については、1982年に船員法及び船舶職員法が改正されるとともに⁴⁰⁾、「今後の我が国商船隊の構成は、日本船をその中核としつつ、同時にコスト競争力の強い外国用船等を含めた各種船舶を組み合わせることで経営上のバランスがとれ、かつ、荷主のニーズにも十分対応できるものとし、全体として国際競争力を有するものとする必要がある。この

39) 運輸省編『日本海運の現況』(昭和58年7月), 51ページ。

40) 乗組定員の少数精鋭化は「Mゼロ船等に端を発した船舶の技術革新にともなう船内職務の変化に対応し、新しい船員制度の確立を図ることを目的として52年官公労使によって構成される船員制度近代化調査委員会が設立され・・・海運労使の乗組体制の見直し等の努力が生かされるよう57年(第96回国会)において船員法及び船舶職員法が改正され、航海当直体制の特例、新しいタイプの船舶職員である運航士制度の創設等の制度的な整備が行われた」のである。運輸省編『日本海運の現況』(昭和58年7月), 51ページ。

ため、まず、日本船の国際競争力の回復を図ることを最重点とし、〔一層の自動化機器の取入れと〕乗組員の少数精鋭化をより一層推進して、近代化船を整備・増強し、これを商船隊の中核とすることをめざすものとする」(海運造船合理化審議会最終答申『今後の外航海運のあり方』1985年6月)⁴¹⁾とし、さらには「船員制度近代化を一層推進する必要があるとの観点から、〔第2種近代化船B段階実証船(乗組員16名体制)や第2種近代化船C段階総合実験船(乗組員14名体制)〕の実験と並行して、世界で最も少数精鋭化された乗組体制(11名程度)を目指す実験(パイオニア・シップ実験)〔など〕、これら近代化船の整備が図られるよう制度面での環境整備(近代化船の建造についての長期低利資金の確保、税制措置、船員法制度の整備等)に一層努める必要がある」(海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会『中間報告』1986年12月)⁴²⁾として、日本船の国際競争力を回復させ、同時にこれら近代化船を日本商船隊の中核とすべく乗組定員の少数精鋭化が図られているのである。問題は、乗組定員の少数精鋭化は日本船の海外移籍と同様に余剰船員を発生させることになるということであり、それが日本船の国際競争力を回復させるための最重点課題であるという大前提のもとで合法的に推進されているのである⁴³⁾。ただし、「船員費のウェイトが高い比較的小型の

41) 運輸省国際運輸・観光局編『日本海運の現況—外航海運の活性化をめざして—』、昭和60年7月、80ページ。なお、〔 〕内は筆者加筆。

また、ここでいう近代化船とは、船舶設備・乗組員資格等法定基準に適合した少数定員の船舶であり、その導入については船員制度近代化委員会を中心に推進が図られているのである。

42) 運輸省編『日本海運の現況—厳しい国際環境の中で最構築を迫られる外航海運—』(前傾)、120—121ページ。なお、〔 〕内は筆者加筆。

また、同『中間報告』は1985年6月の『今後の外航海運のあり方』の後の急激かつ大幅な円高の進行や北米コンテナ航路における競争の激化など、我が国海運企業を取りまく諸情勢に大幅な変化が生じたなかで取りまとめられた緊急対策である。

43) 『今後の外航海運のあり方』においては「我が国商船隊は、大別して日本船と外国用船から構成されているが・・・今後とも、日本人船員の乗り組む日本船は、我が国商船隊の中核として位置づけられるべきものである」とすることに対して、宮脇哲也氏は「日本人船員の乗り組む日本船をわが国商船隊の中核と規定しつつ何の

船舶においては、上述のような乗組員の少数精鋭化が行われても、国際競争力の面でなお十分とはいえない状況にある。このため、これらの比較的小型の船舶を中心に、船員費コスト低減のため、外国への裸貸渡しを行い、外国人船員を配乗させるいわゆるマルシップという形での日本人職員と外国人船員との混乗が行われてきている（57年の船員法及び船舶職員法の一部改正により、マルシップについても船舶職員法が適用されることとなり、日本人職員が配乗されている）⁴⁴⁾のである⁴⁵⁾。なお、かかる混乗の問題については次々節において取り扱うこととする。

予備員率の適正化対策つまり余剰船員対策については、「船舶コストの低減を図るためには、一船当りの乗組定員を少数精鋭化するとともに、海運労使の一致した企業努力により予備員率の適正化を図る必要がある」⁴⁶⁾とするとともに、「今後の日本人船員に求められているものは、近代化船を運航する高度な船舶運航技術者であると同時に、その有する技術を、営業、情報システス、船隊の管理等海運企業経営に必要な諸部門に活用できる技術者でもあると考えられる。このような一定数の優秀な日本人船員は、我が国外航海運の健全な発展にとって今後とも必要なものである」（『今後の外航海運のあり方』1985年6月）⁴⁷⁾ばかりか、「近年、我が国外航海運業は、海運市況の長

助成もしないというのは、日本人船員が限りなくゼロに近づく方向性を容認することである」としているのである。宮脇哲也「船員切捨てで外航海運が再生できるのか」、『海運』、第714号、昭和62年3月、14ページ。

44) 運輸省編『日本海運の現況』（昭和59年7月）、50—51ページ。

45) 船員制度の近代化の経緯などについては、玉河信也「船員制度近代化の歩み」、『海事産業研究所報』、No.202、1983年4月、桑原薫「船員制度近代化の意義を再確認するために」、『海運』、第718号、昭和62年7月、を参照されたい。

46) 運輸省編『日本海運の現況』（昭和58年7月）、51ページ。

予備員率(a)を(在籍総数—保有船舶乗組員数)÷保有船舶乗組員数×100とするならば、その予備員率は1971年の38%から1982年には105%に上昇し、また、予備員率(b)を交替要員÷保有船舶乗組員数×100とするならば、その予備員率は1971年の31%から1982年には54%に上昇しているのである。また、予備員率(a)と(b)は日本船の国際競争力の低下とともに、急速にかい離しているのである。(同上、51—52ページ)

表10 近代化船の現況

(昭和63年6月末日現在)

近代化船の種類	実験船の種類	船種	隻数	トン数
第2種近代化船	パイオニアシップ 実験船	コンテナ船	3	(1,000総トン) 557
		撒積船	4	
		計	7	
	総合実験船C	コンテナ船	11	1,531
		撒積船	6	
		油槽船	2	
		自動車専用船	6	
		LPG船	2	
	計	27		
	実証船B	コンテナ船	12	6,919
撒積船		53		
油槽船		16		
自動車専用船		28		
LPG船 その他		2 3		
計	114			
合計			148	9,007
第1種近代化船	(実用船)	コンテナ船	8	3,731
		撒積船	15	
油槽船		27		
自動車専用船		10		
LPG船		5		
合計	65			
総計			213	12,738
2,000総トン以上の外航船(62年央)			816	28,200
同上中に占める近代化船の割合(%)			26.1	45.2

〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』昭和63年7月、32ページ。

期低迷、昨今の急激かつ大幅な円高等の外航海運をめぐる諸情勢の変化による企業経営の減量・合理化を余儀なくされており、大幅な調整をせざるをえ

47) 運輸省国際運輸・観光局編『日本海運の現況—外航海運の活性化をめざして—』(前掲), 81ページ。

ない状況に置かれている」(『中間報告』1986年12月)⁴⁸⁾とし、特に最近の急激な円高などにより非常に厳しい雇用情勢にある中高年齢者を中心とする余剰外航船員対策については「①海上職域を確保するためには、現状では職域を外国船に求めざるを得ない。このためには、部員の職員化及び混乗への対応などの諸施設の拡充・・・が必要である。②その上で、企業が企業内・グループ内での配置転換等の最大の努力によっても海上職域等で吸収しえない船員については、終局的には陸転せざるを得ない」(船員中央労働委員会答申『船員雇用対策の基本方針』1987年5月)⁴⁹⁾としているのである。ただし、海運企業においては船員の雇用確保のために労使の協議により、他の海運企業の船舶に船員を提供・配乗させるいわゆる労務提供、あるいは企業内職種転換、他企業への出向などが講じられているが、海運企業が労務提供先や出向先から所要コストの全額が収受できるわけではなく、いずれにしてもこれらの船員に係わるコストが日本船のコストとして各船に割り振られるために、日本船の国際競争力の低下を招来する一因となっていることを看過してはならないのである。⁵⁰⁾また、「自社の船員雇用対策上の必要から、海運企業が自ら差額を負担する形で外国海運企業等他の海運企業の船舶に乗組員を提供、配乗させたり(いわゆる労務提供船)、船員の一部(主として職員)を外国船に派遣する方策(外国人船員との混乗船)をとるケースがみられるが、特に近年では、企業経営が極めて厳しい状況にあること、企業の雇用する船員数全体が減少していること等に対応して、労務提供船の数が減り、一部船員を外国船に派遣するケースが増えている」⁵¹⁾のである。

48) 運輸省編『日本海運の現況—厳しい国際環境の中で再構築を迫られる外航海運—』(前掲), 117ページ。

49) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 57ページ。

50) 運輸省国際運輸・観光局編『日本海運の現況—外航海運の活性化をめざして—』(前掲), 92ページ。

51) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 55ページ。

なお、労務提供船の隻数の推移は以下の表に示されるとおりである。

単位・千

図12 乗組員数および予備員数の推移

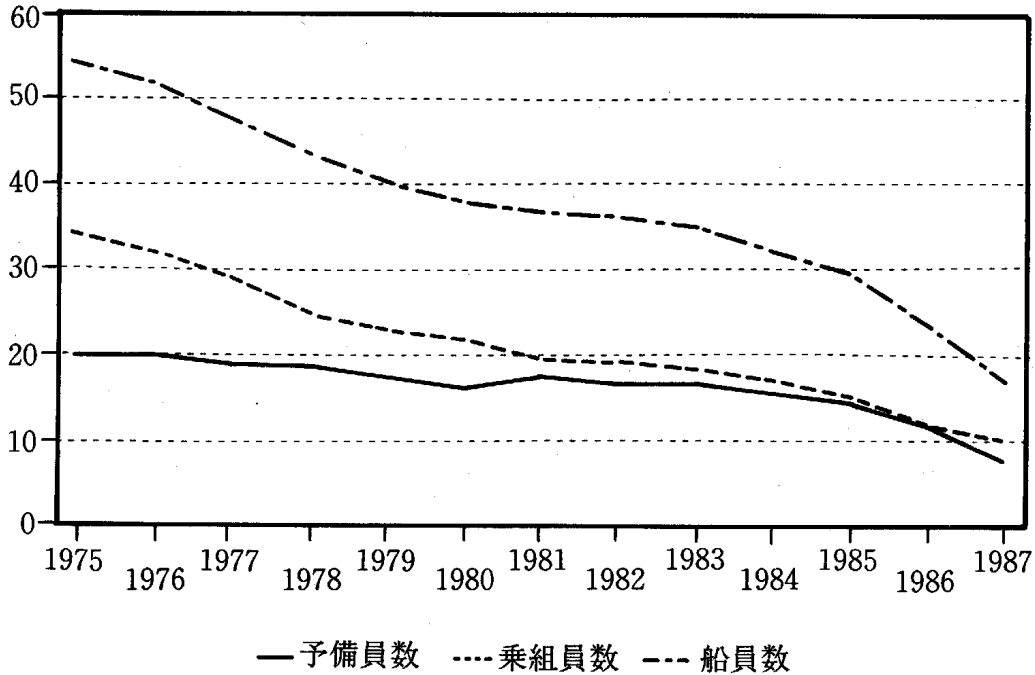
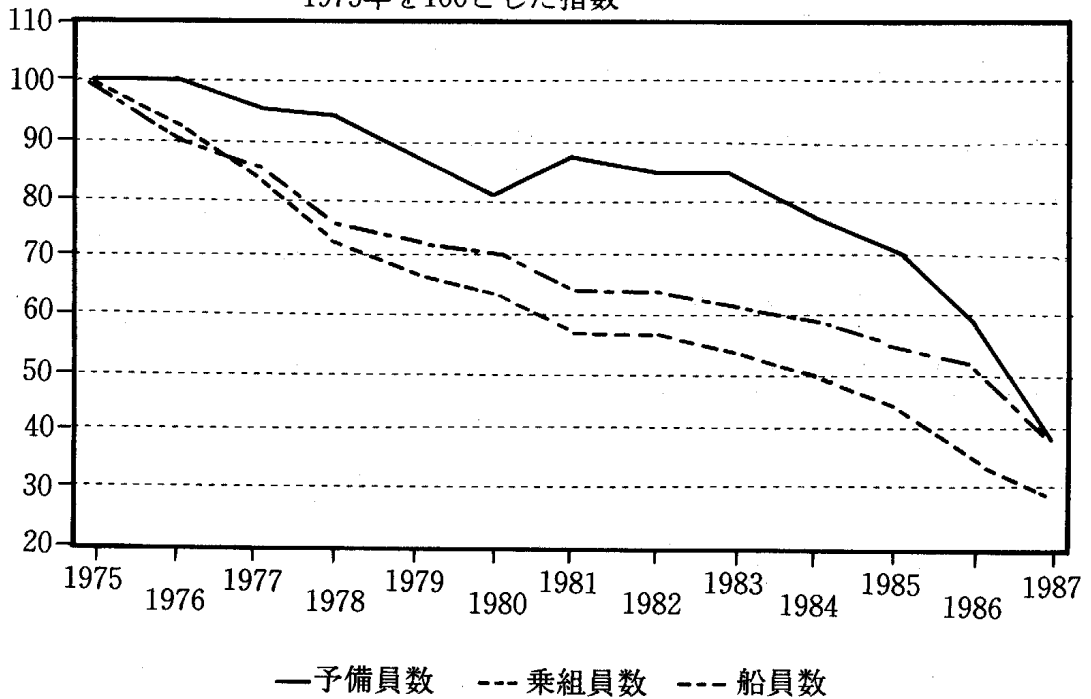


図13 乗組員数および予備員数の推移

1975年を100とした指数



	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年
労務提供船	116隻	126隻	120隻	77隻	53隻
外国混乗船	18隻	23隻	36隻	62隻	87隻

表11 乗組員数および予備員数の推移

(単位：人)

	船員数	乗組員数	予備員数	予備員率 (%)	船舶数 (隻)	1隻あたり 乗組員数
1975年	54,896	34,850	20,046	57.5	1,237	28.2
1976年	52,560	32,485	20,075	61.8	1,134	28.6
1977年	48,558	29,466	19,092	64.8	1,064	27.7
1978年	44,182	25,265	18,917	74.9	936	27.0
1979年	40,908	23,403	17,505	74.8	899	26.0
1980年	38,425	22,209	16,216	73.0	876	25.4
1981年	37,385	19,955	17,430	87.3	801	24.9
1982年	36,714	19,781	16,933	85.6	798	24.8
1983年	35,750	18,858	16,892	89.6	771	24.5
1984年	33,044	17,555	15,489	88.2	732	24.0
1985年	30,013	15,657	14,356	91.7	682	23.0
1986年	24,333	12,417	11,916	96.0	642	19.3
1987年	17,695	9,952	7,743	77.8	477	20.9

〔出所〕運輸省編『運輸白書』（各年版）より作成。

(2) 外国用船と外国人船員の雇用

日本船の国際競争力が低下するなかで、前述のように、外国用船が急増し、かかる外国用船の増加は海運企業が自国籍船の登録替えによる便宜置籍船化、あるいは仕組船化やチャーター・バック船化、さらにはマルシップ化を進展させたことによるものである。そして、こうした企業行動は「我が国の船員関係法においては日本船に乗り組む船員の国籍要件については特段の規定はないが、我が国においては、従来、行政指導により・・・日本船に外国人船員は乗り組んでいない」⁵²⁾ことから、そのいずれもが日本人船員のコスト高

52) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 99ページ。

という背景のなかで低廉な外国人船員の雇用を目的としたものでもあることは言うまでもなく、とりわけマルシップ化がそれを象徴しているのである。つまり、便宜置籍国においては上述のように、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」⁵³⁾のである。

そこで、各国の船員の賃金水準を比較してみると、「最近の円高の進展により、日本人船員の賃金水準は国際的にみて急速に高まってきている。職員（一等航海士）については、我が国は米国を除いて西欧諸国とほぼ同じレベルに位置しており・・・また、船員供給国といわれているアジア諸国の船員の賃金は・・・我が国のそれとは5—7倍の格差があるといわれ」⁵⁴⁾、さらに一船舶当りの乗組数では職員より多い部員（熟練部員）の賃金水準については、アメリカ合衆国を抜いて世界で最も高くなっているのである。

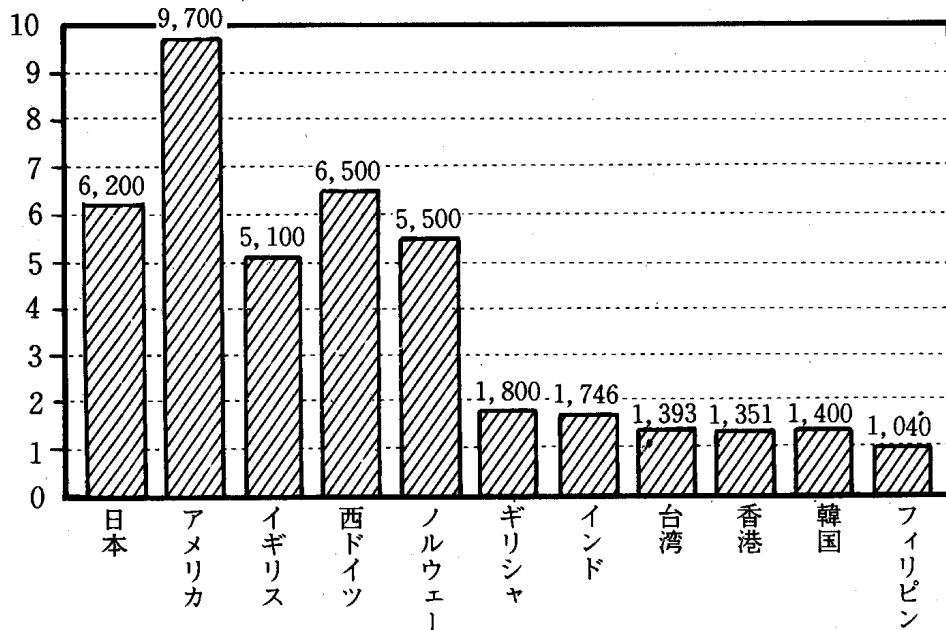
問題は、「各国の船舶の置籍上の有利性の相違がある場合に、船主をして実際に船舶を外国置籍せしめる動力は、海運市場における激しい競争の圧力である。国際競争の圧力のために、自国置籍によって国際競争上不利益をうけている船主が、それを回避する必要から外国置籍を選ぶのである。それは、これらの船主にとっては国際競争市場に残存するための不可欠の要件であり」⁵⁵⁾、また「最も安価にして能率的な海上輸送サービスを顧客に提供するためには、むしろ海運は国境を越えて船主にとって最も条件のよい場所で資

53) 織田政夫『海運経済論』成山堂書店、昭和50年、150ページ。

54) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』（前掲）、99—100ページ。

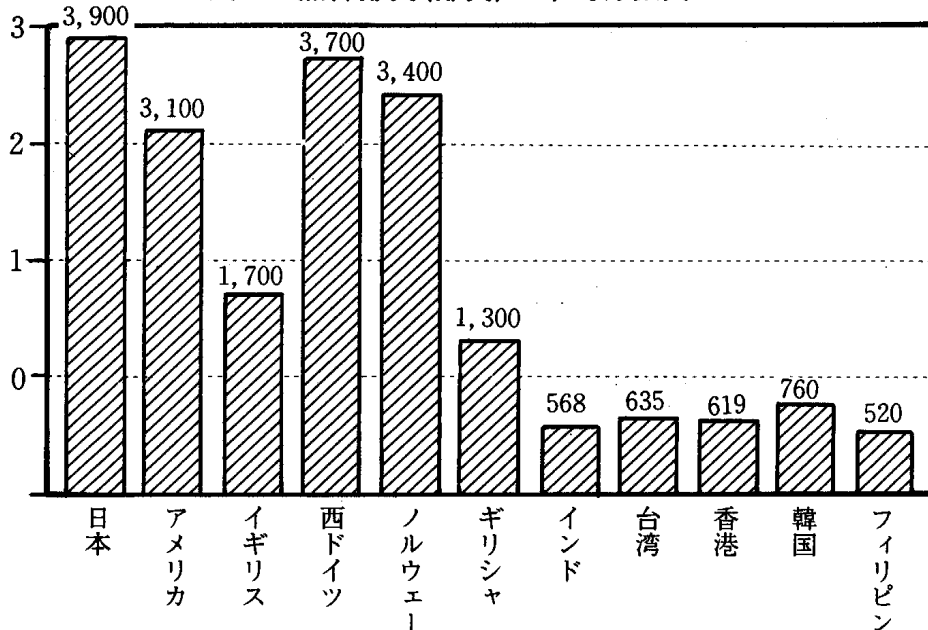
55) 地田知平「便宜置籍船に関する覚え書—その問題性—」、『ビジネスレビュー』（一橋大学産業経営研究所）、Vol.26, No.3, 1978年12月、6ページ。

単位・千 図14 一等航海士(職員)の平均月額賃金の比較



〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』, 昭和63年7月, 98ページより作成。

単位・千 図15 熟練部員(部員)の平均月額賃金の比較



〔出所〕運輸省編『外航海運の現況』, 昭和63年7月, 98ページより作成。

金を調達し、船舶を建造しかつ乗組員を確保して、運航され経営されるべきもの」⁵⁶⁾であるが、日本船の海外移籍および船型の大型化や不経済船の売船

56) 織田政夫, 前掲書, 156ページ。

は日本船の隻数を減少させ、現行の船員雇用・配乗形態のもとでは必然的に余剰船員を発生せしめることになるということである。

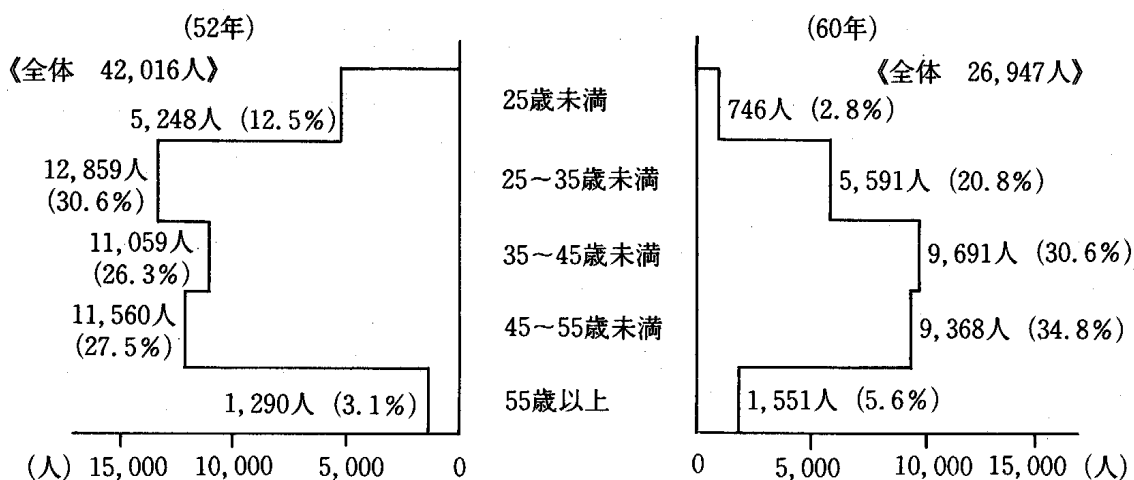
さらに、前述のように、日本船の隻数の減少や「乗組定員の少数精鋭化が進んだことにより、日本船の所要乗組定員は大幅に減少してきており、新規採用の抑制等による在籍船員数の減少はあるものの、結果として、海運企業内部に相当数の余剰船員を抱える状況となっている。・・・このような余剰船員のコストが外航海運企業の経営を圧迫し、その体質を弱め、国際競争力を一層低下させるという結果を招いている」⁵⁷⁾のであり、かかる余剰船員を海運企業内部において抱えざるをえなくしているものが、終身雇用制という日本における現在の船員の雇用形態である。つまり、「戦前における船員の雇用形態は、属船主義を採り「雇止即解雇」という所謂ペイ・オフ・システムが基本原則で・・・〔それは〕海運企業の経営戦略から編み出された企業の知恵で、万国共通の海運慣行であり、労使双方にとって、極めて合理的であった」⁵⁸⁾が、終戦処理の過程のなかで「終身雇用の社員制度、有給休暇制度、予備員制度、年功序列の供与制度という戦後の船員雇用形態が形づくられた」⁵⁹⁾のである。かかる船員の終身雇用制か期間雇用制かの雇用形態の相違による年間船員費を比較すると、「1船当たりの年間船員費が常用雇用〔終身雇用〕の日本人船員の乗り組む在来船の場合は約3億円程度、期間雇用の日本人船員の乗り組む在来船の場合は約1億円強、一方、発展途上国船員の乗り組む場合は約5千万円といわれており、かなり格差が開いている状況になっている」⁶⁰⁾のである。

57) 運輸省編『日本海運の現況』、昭和59年7月、48ページ。

58) 萩原正彦「終身雇用制か期間雇用制か—経営戦略としての船員雇用—」、『海運経済研究』、第22号、1988年9月、100—101ページ。なお、〔 〕は筆者加筆。

59) 同上、106ページ。

60) 運輸省編『日本海運の現況—厳しい国際環境の中で再構築を迫られる外航海運—』(前掲)、121ページ。



〔出所〕 運輸省編『外航海運の現況』，昭和62年7月，117ページ。

図16 年齢別船員数の推移

(3) マルシップと混乗

日本政府は、「外国船に過度に依存することは、国家の安全保障上極めて危険であり、不測の事態においても、貿易立国である我が国の経済・社会の混乱を最小限にとどめるためには、日本人船員の乗り組む日本船を一定量確保しておくことが必要である」⁶¹⁾として、上述のように、日本船の国際競争力を回復させるためには国際競争力の低下の主たる原因が船員費を中心とする船舶コストの高騰にあるため、船舶コストを低下させるための対策として乗組定員の少数精鋭化対策や予備員率の適正化対策つまり余剰船員対策などを講じてきたのである。しかしながら、かかる乗組定員の少数精鋭化に加えて日本船の海外移籍、さらには船型の大型化や不経済船の売船による日本船の減少の結果、海運企業は相当数の過剰な船員を抱えることになったために、「海運企業（または企業グループ）の船隊は、近代化船をその中核としつつ、

61) 運輸省編『日本海運の現況』（昭和58年7月），47-48ページ。

必要に応じ在来型日本船，海外貸渡方式による日本船，支配外国用船，外国用船を適宜組み合わせ，全体として国際競争力を有する構成とする必要があるが，これら船舶の組み合わせについては，各海運企業の特성에応じて，基本的には，各企業の判断によって決められるものである。なお，支配外国用船は，荷主の多様なニーズに対応し，また，コスト競争力のある安定的な船腹として各企業の船隊の一構成要素として位置付けられる」（『今後の外航海運のあり方』1985年6月）⁶²⁾として，自国籍船の登録替えによる便宜置籍船化，あるいは仕組船化やチャーター・バック船化，さらにはマルシップ化を肯定したのである。つまり，このことは便宜置籍船化，あるいは仕組船化やチャーター・バック船化，さらにはマルシップ化によって低廉な外国人船員を利用することを容認し，同時に日本人船員を一層過剰にすることを意味するのである⁶³⁾。さらに，「急激な円高等により非常に厳しい雇用情勢にある

62) 運輸省国際運輸・観光局編『日本海運の現況—外航海運の活性化をめざして—』（前掲），81ページ。

63) 『運輸白書』（昭和51年版）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，安定的な船腹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，日本船に準じるものとして仕組船等による船腹の確保が必要である」（運輸省編『運輸白書』昭和51年版，317ページ）とし，かかる考え方は1976年11月の「今後長期にわたる我が国外航海運政策はいかにあるべきか」という諮問に対する海運造船合理化審議会海運対策部小委員会の報告において以下のように反映されているのである。つまり，厳しい環境の中で必要最低限の日本船を守り抜くためには日本船の国際競争力の回復が不可欠であり，そのためにはコストの安い外国用船を日本船と効果的に組み合わせるべきと，「既に事実上大きな存在となりながら従来海運政策上何ら対象とされてこなかった外国用船特に仕組船について言及し，日本船を補完するもの，すなわち必要な貿易物資の低廉かつ安定的な輸送のためにも，また必要最低限の日本船を維持するためにもやむを得ないものとしてその地位を明らかにし，反面このような外国用船が過大になったり，資源が低下したりすることのないようにするための歯止めが必要である」（運輸省編『運輸白書』昭和53年版，101-102ページ）としたのである。

外航船員対策については、①海上職域を確保するためには、現状では職域を外国船に求めざるを得ない。このためには、部員の職員化及び混乗への対応などの諸施策の拡充・・・に努める必要がある」(『船員雇用対策の基本方針』1987年5月)⁶⁴⁾として、海運企業が既に実施している外国用船への混乗を過剰状態にある日本人船員の職域確保の方策として追認するとともに、これを拡充せんとしているのである。つまり、このことは便宜置籍船化、あるいは仕組船化やチャーター・バック船化に拍車をかけることになることを看過してはならないのである。

さらに、日本船のフラッキング・アウトの急増に歯止めをかけることが重要な課題であるために、そのためには「当面、海外貸渡方法の混乗による対処が現実的かつ有効な方策である」(海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会のフラッキング・アウト問題ワーキング・グループ報告書『フラッキング・アウトの防止について』1988年12月)⁶⁵⁾とし、具体的対策としては既に労使合意にもとづき近海船を中心に行われている海外貸渡方式による混乗は外国人労働者の国内受入れ問題の範疇外とされており、このように一定の歯止めをかけた形での制度として定着している海外貸渡方式による混乗を外航船舶一般に拡大することが現実的であるとしているのである⁶⁶⁾。つまり、

64) 運輸省国際運輸・観光局編『外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—』(前掲), 57ページ。

65) 三島守博「混乗導入」労使に大きな隔たり—組合内に抬頭するマルシップ混乗—, 『海運』, 第737号, 平成元年2月, 20ページ。

66) つまり、マルシップ(海外裸貸渡船)は「一般には、海外に裸用船された日本船であって、外国の用船主が配乗権をもって外国人船員を一部乗船させたものをいうとされており、現在、労使間で混乗について合意が成立している近海部門等の分野で運航されている。その運航隻数の実態については必ずしも明確ではないが、海上運送法に基づき、裸用船として海外貸渡許可を受けたものは、63年6月末現在224隻である。なお、海外貸渡船であっても、当該船舶は日本船であるため、そこに乗り組む船舶職員は、船舶職員法に基づく日本の海技資格を有するものであることが必要であり、このため海外貸渡船に乗り組む船舶職員は事実上日本人のみとなっている。従って、海外貸渡船には外国人船員を乗り組ませることができるといっても、

近海船部門におけるマルシップ混乗の外航船部門への拡大は、マルシップ化に拍車をかけることになるとともに、部員を中心とする日本人船員を一層過剰にすることを意味するのである⁶⁷⁾。

それは事実上部員に限られている。ただし、このような海外貸渡船のなかでも、さらに、船舶職員法第20条に基づく特例許可を受けた船舶については、当該船舶に乗り組ませることを要するとされている船舶職員数が1,600総トン以上の外航船舶については、9人から6人にへらされているため、当該船舶に乗船させる外国人船員の数が拡大されている。なお、63年6月時点における特例許可海外貸渡船は78隻である。運輸省国際運輸・観光局編「外航海運の現況—岐路に立つ我が国外航海運—」(前掲), 99ページ。

67) 日本船への混乗については、織田政夫氏は「海外置籍の加速とこれによる日本船の減少傾向を食い止め、相当量の日本籍船隊を維持・回復することを急がなければならぬとするならば、船員費部面における日本船のハンディキャップを除去し、日本船に国際競争力を取り戻させる以外にない。それには、日本の近代化船に外国船員を混乗させるのが、当面考えられるもっとも効果的にして手っとり早い方策であろう。なぜなら、現行の乗組定員の削減効果に、外国船員混乗による低マンニング・コストが結びつくことによって、わが国が比較的容易に競争的な船員費を取り戻すことができると考えられるからである。／この外国船員の混乗を、たとえば新しく制度化される日本船員の一部期間雇用にとって代えることによって、同様の効果が得られるだろう。また、この場合は日本船員に対する職域の広がりという意味なので歓迎される」としているのである。織田政夫「日本海運の空洞化を防げ—外国船員との混乗で競争力回復を一」、『船協月報』, No.326, 昭和61年9月, 18ページ。

また、山岸寛氏は「船員の賃金水準の格差が著しく拡大している現状では、既存のマンニングでは船主の競争力の低下を助長し、自国海運の衰退を促進させるのみである。／……船主が自由に船員を選択出来る場合、コストの問題だけでなく、より幅広い見通しのもとでそれぞれのマンニング政策を指向することが出来る。これは決して船員の雇用を軽視する行動ではない。船主が弾力的に船員を選択することによって海運企業の経営内容が改善し、自国船員の配乗数の減少が防止されるという理論が国際的にほぼ一致した見解となっている」としているのである。山岸寛, 前掲論文, 25ページ。

なお、混乗に対する賛否両論それぞれの諸見解などについては、宮脇哲也「日本船混乗と入国管理政策」、『海運』, 第728号, 昭和63年5月; 蒲章「混乗と国際競争力」、『海運』, 第730号, 昭和63年7月; 武城正長「日本海運の危機と混乗論」、『海運』, 第730号, 昭和63年7月; 壺井玄剛「混乗とマルシップ」、『海運』, 第731号, 昭和63年8月, を参照されたい。

そして、日本人船員と外国人船員が混乗する船舶は「外国混乗船」と「日本混乗船」に大別され、前者の「外国混乗船」は便宜置籍船、仕組船やチャーター・バック船のような実質的には日本の海運企業によって支配されている外国籍船での日本人船員と外国人船員の混乗が行われる船舶であり、こうした「外国混乗船」は1980年代初めには既に海運企業によって運航されているのである。これに対して、「日本混乗船」はマルシップを用いて日本籍船での日本人船員と外国人船員の混乗が行われる船舶である。かかる混乗が日本の海運企業が実質的に支配する外国籍船あるいは日本籍船のいずれの船舶において実施されようとも、混乗そのものは日本の海運企業の置かれている現在の経営環境からするならば、妥協の産物であることには変わらないのである。というのは、日本船の国際競争力を回復させるためには国際競争力の低下の主たる原因が船員費を中心とする船舶コストの高騰にあるため船舶コストを低下させる必要があり、そのためには低廉な外国人船員を使用できるシステム、すなわち便宜置籍船化の強力な展開が必要とされるが、それは同時に企業内部に相当数の余剰船員を発生させることになり、日本の海運企業にあってはかかる余剰船員を終身雇用制という雇用形態のもとでは、企業内あるいはグループ内での配置転換などの最大の努力によっても海上職域等で吸収しえない船員についても終局的には陸転させるという形態において、抱えこまなければならないからである⁶⁸⁾。また、「外国混乗船」ないしは「日本混乗船」のいずれについても、船舶そのものは日本の海運企業によって実質的に支配されていることを看過してはならないのである。

68) 混乗による船員費（乗組員数22名の船舶の年間船員費）の比較は、以下の表に示されるとおりである。

日 本 人	22名	5名	2名	0名
フィリピン人	0名	17名	20名	22名
船 員 費	230万ドル	52.5万ドル	30万ドル	29.9万ドル

おわりに

石油危機以降の経済成長率の鈍化、省資源・省エネルギーの進展、産業・貿易構造の変化などによる海上荷動き量の全体としての停滞や、海上輸送距離の短距離化は船腹需要量を低下させ、さらにオア・バルクキャリアの大幅な増加やオイルタンカーの石油危機後の増加などにより世界船腹量と輸送トンマイルベースでの世界荷動き量との間の不均衡が生じ、1975年頃から船腹過剰が顕在化した結果、海運市場における競争は一層激しいものとなってきたのである。

また、1974年の「国連定期船同盟行動憲章条約」の採択は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問題すなわち「海運における南北問題」を提起し、海運市場問題を一層困難なものにするとともに、資本主義世界海運市場を狭小化したのであった。また、ソ連の盟外船活動に対する資本主義先進海運諸国の保護主義的対抗立法の制定は、1970年代後半には社会主義世界海運体制と資本主義世界海運体制との間の対立を決定的なものにするとともに競争を一層激化させ、さらに資本主義先進海運諸国における資本主義海運の発展における不均等の拡大は諸国間の対立を深めるとともに、アメリカ合衆国は他国とは異なる海運政策を採り、それを相手国にも一方的に適用しようとするために諸外国との間で調整を要する多くの問題を若起するなど、日本船を取りまく国際海運環境は近年には大きな変化を示しているのである。

こうしたなかで、日本船の国際競争力は1970年に入って船員費を中心とする年々の諸経費の大幅な上昇にともなう船舶コストの高騰や円切上げとその後の円高傾向によって著しく低下し、同時に低コストの外国船を用船する傾向の強まりと日本船の縮小という日本商船隊の構造的な変化が明確に現れ始めたのである。かかる日本船の縮小は、低廉な外国人船員を使用するための自国籍船のフラッキング・アウトによる便宜置籍船化によるものであり、それは仕組船やチャーターバック船あるいはマルシップの増加に体现されてい

るのである。他方、日本政府は日本船の国際競争力の回復には国際競争力の低下の主たる原因が船員費を中心とする船舶コストにあるため、海運労使の一致した企業努力により船舶コストを低下させる必要があるとして、近代化船の整備を骨子とする乗組定員の少数精鋭化対策と、職域の外国船への拡大や海上職域で吸収し得ない船員の陸転などの余剰船員対策を展開したのであった。

かかる余剰船員の発生は、終身雇用制という現行の船員の雇用形態のもとでは不可避的なものであるばかりか、海運企業サイドにおける便宜置籍船化による日本船の減少にくわえて、近代化船の整備にともなう乗組定員の少数精鋭化や不経済船の売船などにより余剰船員数は加速度的に増加し、また余剰船員コストが経営を圧迫して国際競争力をますます低下させているのである。こうした現状のなかで、過剰状態にある日本人船員の職域を確保するために、妥協の産物としてのマルシップ混乗が外航船部門においても展開されんとしているのである。

以上、日本船の国際競争力の低下とともに重要な問題となった外国人船員の雇用、その現実的問題としての混乗について概観してきたが、問題は外国人船員の雇用あるいは混乗の合法・違法性やその合理性にあるのではなく、むしろより本源的には「外国混乗船」および「日本混乗船」のいずれもが実質的には日本の海運企業によって支配されていることを考慮するならば、問題の本質は日本船の意義をいかに据えるかにあるといえよう。そして、本稿においては、かかるテーマについては一切論じることができなかつたために、いずれ稿を改めて論ずることにしたい。