

篠原陽一編著「現代の海運」

木 村 武 彦

(名古屋港管理組合)

1. はじめに

昨年（昭和60年）6月に出された海運造船合理化審議会（以下「海造審」という）の答申は、昭和39年に確立された海運業の集約合併体制が20年を経て、中核6社とその系列海運業を中心とした国家主導型の外航海運管理体制の規制緩和とその政策の転換を示唆したものであった。現在みられるような世界的な船腹過剰の中で定期船（コンテナ船）部門、不定期船部門及びタンカー部門の同時不況という状況が常態化し、海運各社の経営格差が拡大化する方向を示している時、この打開策として、従来の集約合併体制の枠に必ずしもとらわれないで海運業の経営の安定と活性化を図ろうとその方策を模索しつつある。

わが国の海運業がこのような政策転換を図らなければならなくなった主要因は、国際海運の環境変化に由来する。伝統的な国際海運秩序は「海運自由の原則」によって律せられてきたが、その秩序形成に対抗する発展途上国の海運活動への介入や定期船同盟行動規範条約の発効により「海運参加の自由原則」が定着し、一方、共産圏国営海運や国家威信をかけた中進国海運の進出、あるいは伝統的海運国の中進国に対するアメリカの海運政策の抬頭等の諸要因が国際的な海運秩序を変化させつつある。このような海運秩序の様変りが、国際的な船腹過剰を招き、伝統的海運国においても、海運各社はコスト高による競争力の喪失という致命傷を受けて倒産の憂き目にあうものまでている。この困難な環境を乗り切るための企業合理化の徹底が、便宜置籍船を急増させる帰結となっている。

このような国際的な海運環境や海運市場構造変化の余波を受けて、わが国海運も、先進国中最大の船隊を保有しているにもかかわらず、国際競争力を失ない、その政策転換過程で便宜置籍船への依存度を増加させ、超合理化船の出現をみたが、これらの事実は優秀な日本人船員の雇用不安という型で集中的に顕在化してきた。

このような海運の閉塞状況下に、篠原陽一氏初め6名の海運、港湾経済の学者、研究者が、「現代の海運」を出版された。その「まえがき」で篠原陽一氏は上述した国際的、国内的海運の諸問題について「今までになく深刻になった資本主義の構造的危機の海運産業における表われである。それは、一方で少数の海運大手企業の高蓄積と市場支配が強まり、他方では船員の賃金抑制・労働強化・失業の増加、中小・零細企業の破綻、国民の生活困難・社会福祉の切り捨てとなっている。そして、その間で、経済的・政治的な対立と矛盾が激化し、その解決が真剣に求められている。」と本書の問題意識を吐露しているが、現代海運の諸問題を最新の資料をもとに検証しており、特に矛盾の集中的表現形態となる日本船員、中小零細海運の立場を明快に分析し併せて政策転換過程の諸方策を提起しているが、その方法論は伝統的海運論にはみられない試みであり、今後の研究の集大成を期待したい。

2. 本書の構成と内容

本書の目次に従って章別分担を紹介すると次のようになる（原則的には章別に紹介するが、一部節分担があるのでその部分のみ節分担を掲げる）。

第1章 海運論概説	篠原陽一
第2章 海運の歴史	"
第3章 日本海運産業の構造	
(1) 外航海運産業	鈴木 瞳
(2) 内航海運産業	土居靖範
(3) 海上輸送と港湾	田中省三
第4章 海運市場の構造と競争	

- | | |
|------------------|------|
| (1) 定期船輸送と海運同盟 | 田中省三 |
| (2) 外航不定期輸送と市場競争 | 鈴木 晓 |
| (3) 内航海運市場の構造と競争 | 土居靖範 |

第5章 日本の海運政策

- | | |
|------------|------|
| (1) 外航海運政策 | 鈴木 晓 |
| (2) 内航海運政策 | 土居靖範 |

第6章 国際海運問題

第7章 海運・貿易実務

終 章 日本海運の海外進出とその矛盾

本書は8章17節で構成されており、各章の内容を順次みていこう。

第1章 海運論概説では、伝統的海運論と本書の意図する海運論の差異を明確に位置づけている。即ち、伝統的海運論は海運業者の立場に立ったものであり、海運の安定と発展の条件を見出すと共に、国際海運における船舶の保有や輸送形態、市場構造について争って分析するが、海運用役の供給者と需要者を単なる与件として受け入れているにすぎないと断言してはばからない。これに対して本書の方法論は、荷主大企業が海運用役の生産や取引、海運資本の蓄積や海運政策に及ぼしている要因や機構を分析し、「海運資本の生成・発展・没落の論理」（11頁）を見出すものでなければならないと力説している。また、世界経済の中での海運資本の生産はアメリカ経済支配下での日本経済の仕組の一部として把握している。

第2章 海運の歴史においては、世界と日本の海運の歴史がまとめられており、現代の国際海運の特徴を、アメリカが世界の原燃料資源を独占し、その輸送支配の強化による荷主大企業への海運の従属、インダストリアル・キャリッジ化が急速に進行していることを指摘している。海運資本の生き残りをかけた競争の中で、船舶の競争力強化のために便宜置籍船国の抬头、あるいは共産圏諸国、中進国、途上国の国威をかけた海運への進出による海運市場構造の変動は、伝統的海運秩序の崩壊をもたらし、「荷主大企業と海運産業との矛盾、それらと船員との矛盾は深まざるを得ない。」（26頁）と現代海運の基本矛盾にせまっている。

第3章においては、日本海運産業の構造が分析されている。昭和39年の海運集約合併政策の推進は、海運大手6社体制を確立強化し、一方、荷主大企業によるインダストリアル・キャリッジ化が進行し、内航海運においてもその傾向は加速化された。この過程で固定交通手段としての港湾にも急速な国家資本投下が行われ、特に輸送革新としてのコンテナ輸送体制受け入れのための港湾整備の過程での港湾における諸矛盾の指摘が行われている。

第4章 海運市場の構造と競争においては、定期船輸送分野における国際カルテルとしての海運同盟の役割がコンテナ輸送の進展にともなって、その機能を低下させており、特に南北問題の妥協の産物としての定期船同盟行動憲章条約の発効や昭和59年（1984年）アメリカ海運法の施行は定期船市場における競争要因を拡大させており、世界的な船腹過剰と相俟って新しい定期船分野の秩序が模索されつつある。また、不定期船市場での専用船のインダストリアル・キャリッジ化にともなう市場の変形や内航海運市場における荷主大企業支配の実態が分析されている。

第5章 日本海運政策においては、戦後の代表的な海運政策としての計画造船、利子補給、海運集約・再整備についてのその時代における意義が解明されており、海造審の沿革役割及び問題点が指摘されている。内航海運政策については、昭和41年12月に内航2法（内航海運業法・内航海運組合法）の一部改正と船舶整備公団法により、内航海運全体の規制政策が確立し、建造調整や許可制導入にもとづく業界再編の実態が分析されている。

第6章 国際海運問題の中心論点は、便宜置籍船についてであるが、その背景を経済的、歴史的に展開し、この問題を中心とした各種の国際会議における先進国と途上国との新しい海運秩序を求めての討論経緯が詳述されている。

第7章 海運・貿易実務については、海上輸送契約と用船契約の実務を紹介し、輸送実態の変化にともない国際輸送ルールの変更の事実を指摘している。

終章 日本海運の海外進出とその矛盾は、本書の結論にあたる部分で、高度成長にともなって推進された海運政策が仕組船、マルシップ及びチャーター

バック船を公認せざるようになり日本船員の不安定雇用を誘発した点を批判している。

3. 本書の特色と意義

既に前節で述べたように、伝統的海運論は、海運業者の立場からの論理展開であるのに対して、本書は日本海運の実態を海運集約化という政策手法に照して、海運資本の生産・発展・没落の論理として展開することにより、国民経済・国民生活の立場に立ってみた場合に海運資本の横暴、自己中心的な経済合理主義が、自己矛盾に満ちていることを強く指摘している。わが国の海運資本がこのような経営行動をとるようになった背景には、貿易立国として経済政策が外貨獲得のためには、必然的に国家助成を導き出すという前提に経営姿勢が組み立てられたとみてよい。

そのツケが、三光汽船の倒産にみられるような海運不況の対応策への甘さとなってあらわれている。特に安定成長下での海運合理化政策を推進することによる弱者への救済策が社会政策の推進という補完材料を用意できないだけに、内航弱小船主の救済手段や日本人船員の雇用対策には困難が倍加している状況を分析している。本書にみられるような、新しい分析手法の試みがなければ今後の海運政策が従来の政策体系の中では、社会的、文化的環境条件への対応を不可能にしていることを示唆している。海運不況の中で新しい海運政策が模索されている時だけに、時宜を得た好書である。

本書は教科書風にまとめられているが、海運、港湾経済の専門家や研究者にも充分参考になるし、海運、港湾関係の行政担当者はもとより、学生、一般読者にもわかりやすく丁寧に書かれており是非一読をお勧めしたい。

＜税務経理協会発行、昭和60年5月、A5判・231頁、定価2,700円＞