

〔研究ノート〕

南北海運論争の焦点をめぐって

東海林 滋

- I はじめに
- II 海運業の国際収支改善効果（その1）
- III 海運業の国際収支改善効果（その2）
- IV 海運業の国際収支改善効果（その3）

I はじめに

1964年に開催された国連貿易開発会議(UNCTAD)を契機として、そして、それ以後、このUNCTADを中心舞台として、世界のいわゆる南北問題が、はげしく討議されてきていることは、一般によく知られている。海運においても、これは例外ではない。今日の発展途上国は、その多くが、かつて列強の植民地であったこと、そして、その植民地と本国を結ぶ航路が、有名なクロムウェルの航海条例(1651年)以来、本国商船隊の独占を原則としたこと、したがって、海運こそは、まさしく、植民地政策の重要な柱の一本であったことを思うならば、このことは、理解するに困難なことではない。南北問題の基底にある発展途上国のパッションは、emotionalなナショナリズムであり、それは、数百年にわたる植民地の桎梏をはなれて、政治的・経済的そして文化的な独立を勝ち取ろうとする、止みがたい情熱から出てくるものだからである。

しかし、それは、単なる感情論というのではない。そうではなく、むしろ、冷厳なる経済的現実のゆえにこそ、いっそう激しくナショナリズムの炎が燃

1) 第1次世界大戦の始まった1914年において、英・独・仏・蘭の4ヶ国で、世界船腹の約60%を占めており、これに米国を加えると、約65%、さらにわが国を加えると、約69%であった。

え上がるのだとも、いえよう。問題を、海運だけにしぼってみると、その実情は、つぎのようである。

すなわち、発展途上国の商船隊を、一方では、全世界の商船隊と比較し、もう一方では、彼らの国から輸出される海上貨物量と比較すれば、どういうことになっているであろうか。

まず、前者について。第1表にみられるように、第2次世界大戦以前、イギリスをはじめとする12カ国は、いずれも100万総トンを所有して、世界船腹の88%を占めた。以来、今日までに、これら12カ国の保有トン数は、2倍以上に増加し、世界全体の66%を占めている。第2次大戦後は、特有の現象として便宜置籍船が増加し、²⁾それが18%を占めるに至っているが、これは、「半数近くがアメリカの会社または個人によって所有されており、さらにその残りの大部分は、現にギリシャの国籍をもつか、またはかつてもっていた人びとによって、所有されている。」³⁾したがって、これを加えると、実際の先進海運国のシェアは84%となり、戦前にくらべて、ほんのわずかしき低下したことはない。

これに対して、発展途上国の船腹量は、170万総トン(世界の3%)から、1,430万総トン(同じく8%)へと、この数字のかぎりでは飛躍的に増加したが、しかし、その全体的な貧弱さは、おおうべくもない。しかも、最近の状況によれば、たとえば、1970年における新船の建造発注量において、発展途上国は、世界全体の4.5%にすぎない。つまり、近い将来において、そのシェアは再び低下することが予想されているのである。

このような船腹量の数字がもつ、危機的・反発誘発的な性格は、さらに第2の比較において、一段と明確になる。すなわち、1968年における世界の海上貨物量は、約20億6,000万トンであるが、このうち発展途上国から積み出

2) 便宜置籍船('Flags of convenience' fleet)については、拙著『海運論』昭46、第3章第1節を参照。その、つづく第2節では、本論文に関係ある「海運における南北問題」を取り扱っている。参照されたい。

3) *Report of Committee of Inquiry into Shipping*, Cmnd. 4337, 1970 (Hereafter cited as *Rochdale Report*), p. 52, para. 187.

される量は、約63%である。この点を、さらに、船種別にみると、海上輸送貨物の55%を占める石油および石油製品（タンカーカーゴ）の場合、その約90%が発展途上国から輸出されているに拘わらず、これら諸国のもつタンカーは、約4.5%にすぎない。乾貨物については、貨物シェアと船腹シェアのアンバランスは、これより多少緩和されるけれども、なお相当なものであって、前者の33%⁴⁾に対して、後者は10%弱にすぎない。

第1表 国籍別世界船腹

国籍グループ	1939年		1958年		1968年	
	100万 総トン	%	100万 総トン	%	100万 総トン	%
1939年当時の 12大海運国 a)	52.9	888	71.5	71	119.3	66
便宜置籍国 b)	0.7	1	15.6	16	32.9	18
発展途上国 c)	1.7	3	6.3	6	14.3	8
その他 d)	4.8	8	6.7	7	13.0	7
世界合計	60.1	100	100.1	100	179.5	100

(出所) *Report of Committee of Inquiry into Shipping (Rochdale Report)*
1970, p. 47, Table 4.1.

- (注) a) イギリス, デンマーク, フランス, ドイツ (1958年および1968年は、東ドイツを除く), ギリシャ, イタリア, 日本, オランダ, ノルウェー, スウェーデン, ソ連およびアメリカ。
- b) リベリア, パナマ, およびレバノン。
- c) 国連統計上の定義に上のbを加えたもの。すなわち, アメリカ, カナダ, 西ヨーロッパ, ニュージーランド, オーストラリア, 南アフリカ, 日本, リベリア, パナマ, レバノン, ソ連および東欧諸国, 中国, 北朝鮮, 北ベトナム以外の諸国。
- d) ここに含まれる主な国は, オーストラリア, カナダ, ニュージーランド, 南アフリカ, 共産諸国, および大した船腹をもたぬ西欧の各国である。

とりわけ、近年海上輸送の伸び率の大きいバルク・カーゴにおいて、そのアンバランスが著しいことも問題である。すなわち、同じ1968年において鉄鉱石は1億8,000万トンのうち60.1%、石炭は7,300万トンのうち10.9%、穀物は6,500万トンのうち31.9%、燐鉱石は3,200万トンのうち58.0%、ボーキサイト/アルミナは、2,600万トンのうち80.4%までを、発展途上国から積み出している。ところが、これを輸送するバルク・キャリアーについては、これら諸国の保有量は、1970年においてわずか5%にしかならないのである。⁵⁾

他方、今日の発展途上国が、つい先頃までのわが国と同じように、慢性的な国際収支の赤字に悩んでいることは、これも一般によく知られている。船をもてば、外貨の獲得になり、外貨の節約になる。自国船をもちたいという要求は、当然の要求として持ち上がる。しかもなお、急速には、船腹のシェアを拡大できないとすれば、現在、世界の海運を牛耳っている先進海運国に対して、自国の非伝統的商品の輸出を有利ならしめるような、特惠的な「促進運賃」(promotional freight rates)を要求することも、これら諸国の動向である。あるいは、定期船の国際カルテである航路同盟に対して、より

4) L. M. S. Rajwar and others, *Shipping and Developing Countries*, published by the Carnegie Endowment for International Peace as *International Conciliation* No. 582, 1971, pp. 30, 32 (This part is written by M. G. Valente, Brazil).

5) *Idid.*, p. 12 (This part by L. M. S. Rajwar, India). ただし、貨物量の実数は、筆者補足。なお、Rajwar氏は、1970年の船腹統計において、タンカーおよびバルクキャリアーを除く、つまり一般の乾貨物の割合は、世界全体では、39%にすぎないのに、発展途上国の場合はそれが62.9%に上る。このことは、近年の比較的有利な業種であるバルクキャリアーとタンカーにおいて、とくに、展途上国が出遅れているわけで、問題だと指摘している。*Ibid.*, pp. 13, 20.

よきビヘビアを要求し、その監督の強化を先進国政府に迫るのも、あるいはおよそ現行の取引ルールは、概して先進海運国に偏って有利であるとして、その根本的な改訂を要求しつつあるのも、これらは、すべて、現在UNCTADを中心に展開されつつある、南北海運論争の焦點ともいえる問題である。

そこで、本稿では、これらの中から、とくに経済的ないしは経済学的な分析によって接近できそうな、いくつかの論点について、最近の論議の発展を展望し、考察を加えてみようと思う。⁶⁾

II 海運業の国際収支改善効果 (その1)

国際収支の改善は、わが国のみでなく、多くの先進海運国においても、海運助成の主要な、少なくとも一見、きわめて明白な論拠とされてきた。たしかに、少量の航空機による輸送を除いては、海外との物資の交流は、これを海運に依存せざるを得ず、したがって、その運賃コストを外国船に支払うか、それとも、自国船を利用することによって、その支払いを無用にし得るか、これは、誰にも明らかな政策上の判断といわねばならない。

わが国では、最近になって、にわかには外貨が蓄積され、したがって、海運助成の論拠を国際収支の改善に求める声は、小さくなった。しかし、そのことは、政策判断の基準として、国際収支の論点が弱くなったにすぎないので

6) かのミュルダールがくり返していうように、「真実についての概念、イデオロギー、およびさまざまな理論は、それが形成された社会における支配的なグループに、共通したものと考えられている利益によって、影響を受けており、したがって、それに都合のよいように真実を歪められている」ということは、まぎれもない真実である (G. Myrdall, *The Challenge of World Poverty*, 1970, pp. 3-4; 大来佐武郎訳『貧困からの挑戦』昭46, 3ページ)。したがって、立場(国籍)の異なるものが、どんなに、学問的だと思われるようなタームと方法でアプローチを試みても、結局、十分な合意に至ることは、難しかろう。この点が、はじめの書き出しでも言いたかったところである。南北問題のよう

あって、海運業の国際収支改善効果そのものが弱くなった、ということではない。むしろ、この後の点については、私共がこれまでから主張してきたように、その効果を、他産業との比較において考える——これが大事な点である——ならば、実は、これまでに⁷⁾おいても、⁷⁾けっして、しかく「明白な」優位性をもつものとは、いえなかったのである。

ところが、ブラジルの Valente 氏はいふ——「これら〔先進海運国〕の政府が、その海運をかくも保護するのは、明らかに、その国際収支改善への寄与が大きいことを認めているからにほかならない⁸⁾」と。発展途上国にしてみれば、先進海運国がなんといおうと、すなわち、国旗差別のような批判の多い方法でも、ともかく自国として可能なあらゆる手段を用いることによって、自国船隊を設立し、これを育成したい。まして、いずれの発展途上国も、先進国以上に国際収支の改善は、重要な経済政策の基準である。

このようにして、発展途上国においては、何よりも国際収支の改善を論拠として、自国商船隊を保護しようとするのであるが、はたして、それは十分に合理性のあることだろうか。1964年に開かれた第1回のUNCTAD総会では、つぎのような「共通了解事項」(Common Measure of Understanding on Shipping Questions)が成立している。

「発展途上国における商船隊の設立、および、それが、均等な条件で正会員として、定期船同盟に加入することは、歓迎すべきことであると考えられた。発展途上国における商船隊の育成は、当該諸国において、堅実な経済的基準にもとづ

な複雑な問題に立ち向うのに、自分のもち、かつ考えている学問が、いかに弱いものであるか、何度もそれを思い、絶望的にならざるを得ない。しかし、そうかといって、やたらと政治的な配慮のみで割り切ったり、あるいは他方、何もしていないのも適当ではあるまい。せめて、多少とも手に負えそうな問題から、その解明につとめてみようというのが、私などの考え方である。

7) 拙著『海運論』第11章第2節。

8) Rajwar and others, *op. cit.*, p.39 (M. G. Valente).

いて (on the basis of sound economic criteria) 決定されるべきである。⁹⁾

この () に示した条件は、Valente 氏によれば、「重大な疑問を生ずるものではあったが、発展途上国側の譲歩によって¹⁰⁾」つまり、先進国側のつよい要求によって、捜入されたものだという。おそらく、先進国の側としては、発展途上国における資本の不足、貿易量の規模、能率的な経営に必要な経営規模の問題等が、念頭にあったのかもしれない。¹¹⁾

しかし、南の側にしてみれば、一体何が「堅実な経済的基準」なのか。およそ不確か (unsound) な経済的基準にもとづいて、政策を立案する者が、どこの国にあらうか。にも拘らず、先進国がこの言葉に執着したのは、おそらく、彼らがこれを企業レベルにおける単なる「商業的収益性」(commercial profitability) として理解しており、そうハッキリいう代わりに、この言葉をもち出したのではないか。そうなれば、発展途上国の海運育成は、まさしく、他の産業と同列の比較のうえでしか、行ない得ないことになる。それでは、国家の安全保障とか、その他、国民経済の「全体としての」発展 (development of the national economy as a whole) というような、海運のもつ重要な意味づけが、まったく見失なわれてしまう。そもそも、先進国にとって同一の基準を、発展途上国でも採用しなければならないという理由が、どこにあるのか、また先進国自身、はたして自国海運の建設を、純粹に経済的な見地から行なったであろうか、航海条例で範を示したのは、彼ら自身ではなかったか、ということのようである。¹²⁾この辺のところに、前述したとおり、南北問題の難しさがある。

9) UNCTAD: *Final Act and Report*, 1st. Sess., Vol. 1, Annex A. IV.22.

10) Rajwar and others, *op. cit.*, p.33 (M. G. Valente).

11) *Rochdale Report*, p. 48, para. 168は、発展途上国の海運育成について、これらの懸念を表明している。

12) Rajwar and others, *op. cit.*, pp. 33—34, 40—41 (M. G. Valente); 67—68 (W. R. Malinowski).

しかし、それにも拘わらず、われわれは、これが、先進国自身においても海運助成の中心的論拠であることを含めて、およそ海運業の国際収支改善効果の問題を、なお検討し前進させてみようと思う。（実際、国際収支の問題に限らず、今日UNCTADで取上げられている問題は、ほとんどすべてがそのまま国際海運についての重要な研究テーマであるとともに、年々事務局から発表される数多くの論文は、その格好のテキストになっている。）

さて、それでは、これまでのところ、われわれが、この問題について、到達している結論とは、どのようなものであろうか。それは、およそつぎのようである。すなわち、「国際収支に対する改善効果を比較するのに、（正味）獲得外貨のみを測るのは、正しくない。輸入代替分も考慮しなければならないからである。したがって、外航海運について、輸入の運賃を全額含めて考えることは、正しいのである。ただ、それに見合うような数字が、他の産業については得られない。いいかえると、他の産業については得られない数字が、外航海運業については、〈つねに 100%〉という形で得られる。そこに、この産業の〈100%国際市場〉というユニークさがある、というべきかもしれない。しかし、そのことのために、他の産業との比較は、困難とな

第2表 産業別外貨獲得効率

(億円)

	海 運 業	織 維 工 業	電 気 機 械 工 業	造 船 業
投資額(A)	1,000	1,000	1,000	1,000
有形固定資産 回転率(a)	0.864	3.45	4.13	4.20
売上高増加額 (B)=(A)×(a)	864	3,450	4,130	4,200
付加価値増加額 (C)=(B)×(b)	0.239	0.213	0.280	0.210
輸出比率(c)	206	733	1,156	884
輸出付加価値 増加額 (D)=(C)×(c)	1.000	0.169	0.120	0.423
	206	124	140	374

(出所) 運輸省『海運白書』昭43, 4-5ページ, 第1-2表による。

る。そして、右の表〔海運業の輸出比率を100%とし、他の産業については、現実正味の輸出比率を用いており、昭和39年度の『海運白書』によった。ここでは、それと同種のもので、とくに付加価値を用いた昭和43年度の同白書による。すなわち、第2表のようなものでは、海運業の国際収支効果が、とくにすぐれていることの立証にはならないのである。¹³⁾〕

最近よむことを得た後述の文献は、この結論を否定するものではない。むしろ、すすんで、上にいう「他の産業については得られない数字」を(仮りに)提示することによって、これを補強してくれている、と見られるものである。ただ、それに入るに先き立って、(とくに、この拙文だけを読まれるために) あえて古い文献を引用して、ここでの問題の意味を、説明しておこう。

Ⅲ 海運業の国際収支改善効果 (その2)

それは、1940年に、ドイツのベルリン景気研究が発表した『海運における競争』の中に出てくる議論である。いわく、

「ドイツ国家社会主義によって、経済政策の目的は変化した。したがって、そのことから、当然、海運が全国家経済の枠組みにおいて占める意義づけも、従来とは違った方向で見直されねばならない。今日イギリスでは、経済思想の大部分は、依然として自由主義であるが、そこでは、何よりも収益性の大小から海運の重要性が測られる。すなわち、海運が国民所得(ないしは社会的生産物)に付加する部分が大いほど、その国民経済的重要性が大いとされるのである。(そこでは、他の観点、すなわち国防経済的意義、対外政策的意義等は、海運の重要性を判定する基準として、何ら決定的な役割を果たさない。) わがドイツの新しい経済政策は、このような見解に対して、まさに反対の立場に立つものであって、すべての経済行為と経済事象は、それが、その時々々の経済政策目的に対して適合しているかどうかによってのみ、評価判断されるのである。

現在、ドイツの経済政策が掲げている目標、そして、それに向かって4カ年

計画を完遂しなければならぬ目標は、外国への依存から脱脚することである。したがって、ドイツでは、この点が前面に出てくるのであって、収益性等の問題は、ここでは当面の問題になり得ない。¹⁴⁾

ナショナリズムが、強烈に政策と、そして「理論」をリードする姿を、ここにも見るのであるが、さて、しからば、経済政策の策定に当たって、実際にドイツ海運のもたらす外貨純収入は、どのようなものと考えられたか。その測定は、どのような方法で行なわれ、ベルリン景気研究所のスタッフは、それをどのように評価したのであろうか。¹⁵⁾

当時、ドイツの官庁統計では、海運関係の国際収支項目として、つぎのようなものをあげていた。まず、受取項目としては、

1. 海上貨物からの全運賃収入
2. 外国人旅客の運送による収入
3. 外国への用船による収入
4. その他、外国の船主、船会社および船員からの受取（たとえば、港湾経費など）

これから、ドイツの船主、船会社および船員が、外国で支払った費用（用船料や港湾経費）が差し引かれる。そして、その差額が、純受取として、全体の国際収支表の「役務（サービス）」の欄に記入されるのである。

このような扱いは、戦前においては、ドイツのみでなく、一般に、たとえばわが国でも行なわれていた方式であって、これを、海運関係国際収支の計上方法における「戦前方式」と称する。ベルリン景気研究所の著者たちはしかし、このような方式に対して、正当にも、つぎのような批判を呈するのである。

13) 拙著『海運論』291ページ。

14) Institut für Konjunkturforschung, *Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt*, 1940, S. 152; 佐波宣平訳『海運における競争』昭18, 166ページ（多少私訳を用いた。以下同じ）。なお、これは、第1編第8章「海運と国際収支」の冒頭部分である。

「官庁統計の方式による海運関係の国際収支計算にもとづく受取超過額はこれをそのまま、真の海運による外国為替の受取と、見るわけにはいかない。」なぜなら(上の方式では、商品の輸出はすべてFOBで、輸入はすべてCIFで為替取組がなされた場合にのみ当てはまるが、実際にはそういうことはなく)、CIFによる輸出、およびFOBによる輸入は、実際は、ドイツに外貨をもたらすものではない。もっとも、輸出については、たとえCIFによる輸出貨物でも、これをドイツ船が運送すれば、直接にはないが、間接に、つまり輸出商の手を経た形で、ドイツの外貨収入になることは、間違いない。

けれども、他方、輸入については、これはまったくおかしい。なぜなら、CIFで輸入する場合は、たしかに、一見して外国からの受取の如くであるが、しかし、実は、それはドイツの輸入商が支払っている分、つまり、商品の支払項目に入っている分である。この分だけ、国際収支表は、受取と支払の両方で水増し計算(結局の差額には影響しないが)されていることになる。また、FOBによる輸入についてみると、これは、ドイツの輸入商からドイツ商船が受け取る分であって、何ら外貨には関係がない。

このようにして、輸入貨物の運賃収入をすべて、ドイツ海運による外貨の受取として計上することは、明らかに、実際上のドイツ海運の外貨獲得よりも、はるかに多い額をそれとして示すことになる。ただ、輸入における運賃収入は、もしドイツ船が運ばなければ、その分だけ余計に、ドイツは外貨を支払わねばならなかったであろう、という、そういう意味において、外貨の「獲得」(Einnahmen)ではないが、外貨の「節約」(Sparsamkeit)にはちがいない。したがって、ドイツの輸出入商に対しては、「適切な船積みのデイスツイプリン」(entsprechende Verladediziplin)を通じて、ドイツ海運がこの重大な責務を果たすのを、支援することが期待されるのである。

ベルリン景気研究所の著者たちの見解は、およそ、以上のようなものである。「これを要するに、国際収支統計におけるドイツ海運の受取超過額は、一部は、商品貿易収支に対する修正的項目であって、実際のそれよりも過大

に評価されているが、実は、このこと自身、ドイツ海運が、外貨獲得機関としていかに重要視されているかを、示すものに他ならない¹⁶⁾と。

しかしながら、この言葉は、先に引用したような、本章冒頭の自信あふれる言葉に比べると、いかにも弱々しい感じがする。一見明白な政策提言から出発しながら、それを推進する実証的な論拠をたずねた結果、官庁統計の示すところ（および、それにもとづく政策主張）に対して、いかにも釈然とせぬものを覚えながら、しかも、結局は、いわば「Sollenの理論」として、これを支持したかのように見受けられるのである。

思うに、著者らの考え方は、ある産業の国際収支に対する貢献を測るに、正味の外貨もしくは外国為替の獲得という点のみをもってした。そして、その観点からすれば、官庁統計の示す数字は、海運業の実態を表わしていない。そのことを力説するに急であった。今日的な理解に立っていえば、「海運関係の国際収支(表)」と「海運業の国際収支改善効果」とを峻別して捉えることが、議論を進めるうえで、まず何よりも肝要である。

国際収支の統計上の処理は、あくまで、集計上の便宜性にもとづくものである。上述の「水増し」計算については、戦後、商品貿易を輸出入ともFOBで仕切る形の（そこでこれをFOBベースともいう）IMF方式が、各国で採用されるようになって以来、その欠点を除くことができた。同時に、これによって、戦前方式（CIFベースともいう）のように、2国間における輸出額（FOB）と輸入額（CIF）とが、運賃その他の諸掛分だけ、両国の統計でくい違ふという欠陥も除去された。しかし、他方では、それによって、海運の外貨受取は、旅客運賃は別として、輸出運賃と三国間輸送の運賃に限られ、しかも、支払には、外国船による輸入運賃が計上されることになったのである。

このような統計上の処理は、そのいずれをとるにせよ、あくまで便宜的なものであって、「海運だけの」真実の外貨収支を伝えるものではない。ベルリン景気研究所は、この点を明確に判定していた。しかし、そのことを追及

16) *Ibid.*, S. 138; 邦訳, 173ページ。

するに急なあまり、他方で、いかにもゴマカシ的な戦前方式による数値が、実は、外貨の節約(輸入代替)を考慮した意味において、まさしく海運の国際収支に対する貢献を測る(グロスの)尺度になる、という点については、これを積極的には認めなかった。すなわち、著者らは、あくまで、海運に関する真実の為替収支を追求したのであって、混乱する議論の裏にひそんでいたもう一つの真理には、ほとんど気付くところがなかったのである。

多少長くなるけれども、つぎのような文を引用して、この間の事情を明らかにしよう。いわく――

「貨物運賃の総額を、国際収支上の受取に計上するという、このような官庁統計の方法は、いかにも腑に落ちないやり方 (befremdliche Praxis) ではあるが、それは、〔外為収支上の〕ごく大体の数字を示そうとしたものである、と受け取るより他はない。*

*ところが、ほかならぬこの問題に関して、この計算方法を弁護する議論が、時折り見受けられる。たとえば、*Wirtschaft and Statistik*, 1936, S. 442 にはつぎのようにある。すなわち、『いずれにせよ、ドイツの船によって運ばれるドイツ輸出入貨物の運賃は、ドイツ船主のあげた成果として計上されるべきである。なぜなら、もしこれらの商品の輸送のために、外国船を用いなくてはならないと、仮定すれば、外国海運への支払のために、ドイツの国民経済は、それだけ多くの為替上の負担を課せられることになるであろうからである。』

(傍点は、引用者＝ベルリン景気研究所)

しかし、これと同じ論法を用いるならば、国内のあらゆる代用原料の生産もこれを国際収支表に計上しなければならないだろう。なぜなら、もしこうした代用原料が生産されなかったとすれば、外国の原料が用いられねばならない。そうすれば、やはり、それだけ、ドイツの国民経済にとって、為替負担が増大するであろうからである。このような考え方が、どういう〔誤った〕結論に導くかは、ドイツ船による旅客運送を考えればよい。すなわち、これと同様の論法をもってすれば、もしドイツ船がなかったとしたら、これらの旅客運賃は、外国の船会社の方に流れたであろうから、これも、国際収支の受取に計上されねばならぬことになる。これは、明らかに、外国との間で決済される債権および債務についての事実上の対照表としての国際収支表と、為替節約の事実上あ

るいは可能性のある項目の列举表とを、考えの上で混同しているのである。¹⁷⁾

われわれは、ここで、戦後わが国で行なわれた、これとまったく同じ議論を引き合いに出すことができる。すなわち、かつて、毎日新聞の稲田正義氏が主張したのがそれであって、いわく、――

「また、邦船による輸出貨物運賃と、三国間輸送運賃の合計額を、海運による外貨獲得額とし、邦船による輸入貨物運賃を、外貨節約額とみなして、この総合計額をもって、`海運による外貨の獲得ないし節約額、と称して、『国際収支に対する海運の貢献額』などと誇る慣行が、海運界にはあるが、これは、米作りの農民も、食糧輸入額を減少させる点では、国際収支に貢献しているというのと同じ論法で、むしろ海運国際収支の実態を認識させるうえでは、妨げ¹⁸⁾になってきた。」

私のいわんとすることは、もはや、明らかであろう。すなわち、ベルリン景気研究所のスタッフも、この稲田氏も（そして、告白すれば、かつての私自身も）、他の産業における国際収支効果を考慮する点において、いわば公平と慎重を期するが故に、外航海運の全収入をもって国際収支への貢献を測るとする仕方に、反対したのである。しかし、もし他の産業についても、その産出量のうち、はたして何%が輸入代替に向けられたものであるか、この点が掴めさえするならば、すべての産業について、輸出分とこの輸入代替分とを合計して、それだけが、国際収支の改善に寄与しているものと考えればよいのである。外航海運では、これが「常に100%」として得られるのに対して、他の国内産業では、その輸入代替分なるものが掴めない、そのところに問題があるのである。

17) *Ibid.*, SS. 135—136. 邦訳, 170ページ。ただし、※印以下は、脚注の部分である。

18) 稲田正義『海運と国際収支』（船協パンフレット）昭35, 9ページ。なお、同氏は、IMF方式こそが、海運国際収支の実体を最もよく示すものだと述べているが、本当の為替収支がそれによって示されるものでないことは、前述の

やや、論理的に言えば、つぎのようになる¹⁹⁾。すなわち、およそ、ある産業への投資によってもたらされる、国際収支改善の効果は、第1に、投資過程そのものにともなう効果 (B_1)、第2に、生産にともなう直接的効果 (B_2)そして第3に、生産にともなう間接的効果 (B_3)と、この3つに分けて考えることができる。いま、われわれが考えているのは、このうちの第2番目の効果についてのみである。この効果は、算式としては、つぎのように示される。

$$B_2 = e(1 - \overline{m}_p) X - c \overline{m}_p X + g(\overline{m}_p - \overline{m}_p^*) X$$

ただし、

X : 生産量

e : 生産量のうち、輸出に向かうか、輸入の減少に向かう割合

c : 生産量のうち、国内消費の増加に向かう割合

g : 生産量のうち、以前消費されていた、別の財の代替に向かう割合したがって、 $e + c + g = 1$ である。

\overline{m}_p : 当該計画における限界輸入性向

\overline{m}_p^* : 代替される財の限界輸入性向

外航海運については、それによって代替される財(サービス)は、考えられないから、 $g = 0$ である。また、沿岸航路のように、外国船を排除する制度的保証はないから、固有の国内市場というものはない。つまり、 $c = 0$ である。残るところ、やはり、 $e = 1$ と考えざるを得ない。

とおりである。為替収支も、完全には国際収支を示すものではないが、IMF方式は、海運についていえば、ただ商品取引との連結性においてのみ、斉合性=合理性をもつというにすぎない。国際収支表の表示方式の如何にかかわらず、海運の国際収支への寄与額は同じで、かわらない。また、問題を、投資の限界的効率性において考えれば、米作りが、はたして(100%)国際収支に寄与しているは、問題である。

19) 塩野谷裕一「産業構造策定基準」, 篠原三代平編『産業構造』昭34, 第4章, 226-227ページを参照。

問題は、こういう方法で国際収支への効果を測るとして、それを、他の産業と比較できなければ、結局意味がない、という点である。他の産業については、一体、どこまでが固有の意味の国内市場なのか、どこからが輸入に対する代替なのか、そのケジメがつけられるだろうか。恐らくそれは実際上不可能といえるであろう。事実、われわれは、他の産業について、この e に相当する係数を知らないのである。あるものは、ただ、実際に輸出に向かう割合、すなわち「輸出比率」だけである。しかし、だからといって、先の第2表のように他の産業の輸出比率と比較するのに、海運業だけ「常に100%」の e をもってしてよい、ということにはならない。ベルリン景気研究所がいわんとしたことも、戦後わが国で稲田氏のいわんとしたことも、詮じつめれば、これだけのことである。

IV 海運業の国際収支改善効果（その3）

さて、すでに（たとえば、第1表で）引用した文献であるが、イギリスでは1967年7月に商務大臣の任命によって、海運調査委員会（委員長は、*Viscount Rochdale*）が発足し、1970年5月に、その報告書——いわゆる『ロッチデール報告書』——が発表された。その第19章は、国際収支問題に当てられており、そこでは、われわれが以上に見てきたような問題点が、さらに発展させられている。

すなわち、いずれの国の船主もそうであるように、「海運業は、比較的少ない国内資源を使用して、多額の外貨を獲得する」というのが、英国船主、そしてその代表者としてのBritish Chamber of Shippingの主張である。『報告書』は、この主張を吟味するため、まず、その直接的な（資本収支あるいは収益収支を考慮しない）効果から検討している。この場合、『報告書』は、

-
- 20) 『海事産業研究所報』には、第48号（昭45.6）以降、その全訳が分載されている。その他、金田 徹「ロッチデール報告書の概要」『海運』昭45.7, 8; 座談会「ロッチデール報告書をめぐって」日本船主協会『船協月報』昭45.12 などがあ
る。

第3表 イギリス海運の国際収支に対する直接的効果：1966年 (100万ポンド)

	イギリス船	外国からの定期用船	合計
(1) 輸出貨物運賃	133	13	146
(2) 三国間貨物運賃	207	160	367
(3) 旅客運賃収入	52	—	52
(4) 海外で得た定期用船料	32	9	41
(A) 外貨総収入	424	182	606
(5) 港湾経費等(用船料を含む)支払	-241	-240	-481
(B) 外貨純収入	183	-58	125
(6) 外国船による輸入貨物運賃			-223
(7) 外国船への支払旅客運賃			-12
(8) 外国船のイギリスにおける支払			112
(C) 海運関係国際収支			2
(B) イギリス船の外貨純収入			183
(9) イギリス人の支払った輸入貨物運賃および旅客運賃			209
(10) イギリス船の沿岸輸送収入(推定)			31
(11) イギリス船がない場合外国船がイギリスで支払う追加額			-90
(D) イギリス船の国際収支に対する直接的効果			333

(出所) *Rochdale Report*, p. 344, Table 19. 1.

海運サービスについては、「もしイギリス船が用いられなければ、外国船を用いざるを得ない」という判断から、輸入節約を含めて考えると、海運業の収入は、100%国際収支に寄与するという考え方を支持している(第1308項)。そこで、その実際額を測定する方法は、2つある。1つは、公式の(IMF方式による)海運関係国際収支の数字を補足して、それを求めることであり、第3表は、1966年についての数字を示している。その項目を吟味すれば、人は、上来の議論をいっそうよく理解しうるのであろう。²¹⁾ 実数としては、この年におけるイギリス海運の国際収支に対する貢献は、(D)欄のように3億3,300万ポンドであった。

そこで、もう1つの方法は、あたかもわが国の運輸省が行なった(第2表)のように、海運業における付加価値の生産額を計上して、これをもって、同時にその国際収支に対する貢献量と考える方法である。この方法は、概念的・理論的なもので、「もしイギリス船なかりせば」として、便宜的な組み分け表である国際収支表から積算する第1の方法とは、計数的には一致するとは限らない。たとえば、第3表における(11)項などは、そもそもイギリス海運の活動とは無関係なものである。両者が一致しているのは、くり返していえば、海運業の産出高は、すべて(グロスとして)国際収支に寄与するという考え方である。その意味では、英国の業界が、この第2の方法による指標をもって、その国際収支貢献度とすることに賛成した(第1307および1310項)のも、不合理なことではない。

『報告書』は、この第2の接近法による計数として、(唯一の入手可能な年度である)1963年について、これを3億1,100万ポンドと計上し、そして、この値は、同じ年について、第1の方法から得られる数値(示さず)と、ほぼ同額であるとのべている(第1307項)。つまり、察するところ、このむしろ偶然の結果からして、委員会では、以上2つの方法のどちらでもよい、と考えたのではあるまいか。たしかに、細かい計数の多少のくい違いよりも、大切な点は、「貢献度」についての考え方である。

そのうえ、いずれにせよ、こうした貢献度を、他の産業との間で、比較してみなければ、はたして、それがすぐれているかどうかは、何ともいえないのである。この核心的な点について、『報告書』は、われわれが前節でみたと同様の批判が、イギリスでもあることを、明らかにしている(第1310)。煩をいとわずに、その意見の部分を用いてみると、つぎのようである。

- 21) この表では、内航海運も同様に取り扱われている。この点について、『報告書』は若干の留保を付けている(第1308項)が、他の産業についても同じ扱いをすべきだという考え方からすれば、留保は無用である。なお、イギリスでは、わが国をはじめ多くの国とちがって、沿岸航路の独占(cabotage)は行なわれていない。

「国際収支は、全経済の残余として生ずるものであるから、すべての経済活動は、直接または間接にこれに参加しているはずである。間接に参加しているというのは、十分に長い連鎖をたどって、そこでの限界的な代替関係を考慮すれば、出てくるはずである。したがって、繊維業の純生産物は、すべてが輸出稼得的かもしくは輸入節約的であり、したがって、船主が海運業について主張するのと同様に、国際収支に対して影響を及ぼす。いな、そのみでなく、国際貿易に入り込むことができない生産物を生産している建設業のような産業にも、同じことが妥当する。

以上からして、イギリス海運業の国際収支に対する効果は、その付加価値にひとしいと、船主が主張するのは、正しいが、しかし、他の産業について、それが生産物の一部分しか輸出していないという理由だけで、いや、まったく国際貿易に参加していないという理由をもってしてさえ、彼らが、他の産業については、別の原則が適用されるべきだ、といているのだとすれば、それは誤りである。もし、この議論が容認されるならば、国際収支と国民生産物は、最高の現金収益をあげている経済活動に、資源を移転させることによって、利益を受けることになる。もっとも、社会的な便益および費用と私的なそれらとの間の乖離は、これを別に考えねばならない。²²⁾

このような見解に対して、イギリスの経済省 (Department of Economic Affairs) は、海運業についてはこれを支持したが、他の産業についても同じように「100%外貨獲得的」であると見ることは、妥当ではない、とした (第1309および1332項)。その限りで、海運業界は、やや有利な判定を与えられたわけである。もっとも、そのことが、ただちに業界の主張を全面的に支持する結論とはならなかったことは、以下に見るとおりである。

そもそも、海運業は、きわめて資本集約度の高い産業であり、しかも、その資本についての収益率は、けっして高いものではない。労働力についても、職種による違いはあるが、全体としては、年間10%以上が他に流出している。そこで、委員会は、同じ1963年について、比較の可能な他の5つの産業における産出額と比較した結果、同じだけの資源が他の産業に用いられた場合に比べて、化学工業との比較では25%、食品工業との比較では40%も、海運業の方が産出額が低下することを見出した (第1331項)。経済学の用語をもち

22) *Rochdale Report*, p.349, para. 1310.

いていえば、海運業に投下された資源の「機会費用」(opportunity cost)は現実のコスト (money or historical cost) よりも高かったのである。このことが事実だとすれば、さきの議論にあったように、むしろ、他の産業へ資源を移転させた方が、国民経済全体の利益になるわけである。

そこで、再び問題となるのは、外貨獲得（および節約）の効率である。前述のように経済省は、国内市場で販売される生産物のすべてを、直接に輸入節約的だとみなすことは、適当ではないとした。しかし、ある産業の生産物で国内市場で販売されたもののうち、輸入節約に該当する割合を推定するだけの資料はなかった。そこで、同省は、おそらく委員会からの要請によっていわば窮余の一策として、現実の輸入品の占有率をその目安として用いた。その結果得られた数字によると、国内市場で販売された国内生産物のうち仮りに輸入節約的と考えられる分は、機械工業の6%から、化学製品の13%にまで及んでいた。(この比率がもっと高いと思われる産業もあるが、それは調査の対象に含まれていなかった。)

そこで、進んで、これらの産業における直接間接の輸出割合と、これらの数字を合計すると、機械工業においては、付加価値のうち外貨の獲得ないし節約になる分は、39%であった。同じ比率は、食品およびたばこ工業では27%、化学工業では47%、その他製造業では31%、そして建設業では2%であった(第1332項)。

話の終わりは、もう近い。すなわち、以上のことからして、考慮されるべきことは、一体、生産資源を海運業に移転させることによって生ずる産出量の減少は、それによって生ずる外貨収入(節約を含む)の増加によって、どの程度まで正当化されるであろうか。いいかえると、資源を海運業に転用することによって、1ポンドの外貨収入の増加を得るために、他の産業では、はたして、どれだけの産出物を犠牲にしなければならぬであろうか。『報告書』は、この点を計測して、機械工業の場合、その数字は約2ポンド、食品およびたばこ工業については、2.8ポンドにも上るとした。ただし、この場合、これら産業について、必要な原料輸入を考慮すると、上の格差は若干縮小して、1.4~1.85ポンドにとどまる(第1333および1334項)²³⁾。

以上は、あくまで、産業の生産活動にともなう直接の外貨取得効果を問題にしているので、このほかに 投資段階における効果 [あるいはさらに、いわゆる前方連関的な効果] を考えねばならない。海運業は、資本集約的だから、この点でも相対的にやや不利になるかもしれない。しかし、以上で判明したところだけで見ても、資源を海運業に転用することから生ずる外貨取得のために、支払わねばならぬ割増し料は、きわめて高い、といわねばならない。²⁴⁾ もし、例の反論のように、他のすべての産業についても、「輸出比率」を100%と見るべきだとするならば、海運にとって、完全に不利な結果が出ることは、明らかである(第1335および1336項²⁵⁾)。

さて、それでは、委員会は、このような実証的分析の結果にもとづいて、イギリスにおける海運助成のあり方に対し、どのような判定を下したであろうか。つぎのとおりである。

「[国際収支上の貢献を理由として] 現在行なわれている特別援助の実額を全般的に増加すべきであるということにはならない。この点は確かであるとわれわれは結論する。しかし、さりとて、われわれは、手許の資料が、現在行なわれている特別援助を、相当大幅に縮小するという意味で、政策の逆転を正当化するほど、強力なものであるとは、考えていない。推定的な評価に内在する困難さを別としても、われわれは、不完全で、どちらかといえば陳腐化した資料に、依存せざるを得なかった。そのうえ、われわれとしては、つぎのこ

23) 『報告書』は、第2表のようなキチントした表を示さず、またoutputとvalue addedとを使い分けているようなので、これら数字の関係は、読んで必ずしも分明ではない。

24) OECD海運委員会のある資料(1970年8月に、ノルウェーの代表から提出)によれば、この打歩は、逆に、海運業に有利になっている。その割合は、しかし、小さなもので、海運の総費用のうち4%にしかならない。この資料については、また別の機会に取り上げてみたいと思うが、考え方としては、ここでの議論に大変よく似ている。

25) 第2表における(C)欄をみよ。

と、すなわち、現に海運業に使用されている資源は、実際に国際収支に貢献しているのに対して、これを他の用途に転用することから出ずる結果は、不確かで、しかも海運業ほど即効的なものではない (less immediate) ということを、よくわきまえている [からである]。²⁶⁾

さて、それでは最後に、われわれ自身としては、この『報告書』をどのように判断し評価すべきであろうか。要点のみをいえば、つぎのようである。

すなわち、第1に、海運業についてのみ完全な輸入代替性を認めながら、他の産業については、これを認めないというやり方は、ここでは明らかに否定されており、しかも、すすんで、他の産業について、「腰だめ」的ではあるが、これを考慮したうえでの比較を行なっている。この点は、正当であり、一步の前進として評価されるべきである。

第2に、その計数的実証の結果を判定するに際して、『報告書』は、さきに引用した(批判的)見解(第1310項)の最後において、いわゆる社会的便益と私的便益(もしくは、それぞれの費用)間に出ずるべき乖離、いいかえると外部経済(もしくは不経済)の問題に言及しているが、海運産業補助の可否についてみずから判定を下す段階においては、まったくこの点に触れていない。われわれは、わが国においてと同様に、おそらくイギリスにおいても海運業のもつ外部経済的效果が、もっと評価されるべきではないか、と考える。他方、最後の引用にあるように、「やってみなければ分からない」からという、きわめて保守的な言い方で、現状維持を肯定するところなど、いささか、「何のための比較ぞや」といいたくなるくらいのものである。

第3に、これは、同委員会会の立場をはなれてのことであるが、われわれが、

26) *Rochdale Report*, p. 358, para. 1345. 委員会は、海運助成についての、他の2つの論拠、すなわち、1つは外国の海運と平等な条件で競争させるため、もう1つは、イギリス国内の他の産業が受けている補助で、海運業の受けられないもののある点を補うため、というこれらの点についても、検討の結果、とくに現状を変更するだけの理由なしとしている(第1346～51項)。

この『報告書』を参照した、そもその由来は、これをもって、発展途上国における海運育成の妥当性に関する、吟味の資料にしようとしたからにほかならない。そういう意味において注意すべきことは、このような計数的結果は、あくまで、イギリスの、それも(委員会自身のいうように)古い、限界値でなく平均値の資料によるものであって、けっして、他の国にとって、そのまま参考になるものではない。参考とすべきは、ただ、その方法論だけであるという、この点に、よく注意しなければならない。²⁷⁾ 発展途上国における海運の育成は、さきに引用した、「共通了解事項」のいうように、「堅実な経済的基準にもとづいて」しかも、まさに、「当該諸国において決定されるべき」(should be decided by such countries) ことなのである。逆に、またそのことが、堅実な経済的基準にもとづく所以であるともいえよう。

27) かつてUNCTAD(TDB)の貿易外取引局長のW. R. Malinowski 氏(ポーランド)は、その指導にかかるすぐれたReport (*Establishment or Expansion of Merchant Marines in Developing Countries*, U. N., TD /26/Supp. 1, 1967. 11) を発表し、その中で、海運収入のうち国際収支の改善(悪化防止)に寄与する割合を検討したが、その値は、21のケースに対して、0~73% (0はアメリカの場合)という大きなバラツキがあった。しかも、これを、他の産業と比較することは、その必要性を述べただけで、実際に試みてはいない。その彼が、最近の論文で、「低発開国における海運育成の国際収支に及ぼす効果については、これまでのところ、十分研究されていない」とのべているのは印象的である。Cf. Rajwar and others, *op. cit.*, p. 70.

* * * *

(あとがき)本稿では、国際収支論にとどまって、それ以外の、たとえば運賃負担の帰属論や、いわゆる促進的運賃論等に及ぶことができず、表題に対しては不体裁なものになってしまった。他日を期して補完したいと思うので、お許し頂きたい。