

大阪商業大学学術情報リポジトリ

武城正長著 『便宜置籍船と国家』

メタデータ	言語: ja 出版者: 大阪商業大学比較地域研究所 公開日: 2022-05-16 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 柴田, 悦子, SHIBATA, Etsuko メールアドレス: 所属:
URL	https://ouc.repo.nii.ac.jp/records/1225

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



〔書評〕

武城正長著 「便宜置籍船と国家」

柴田悦子

海運論・物流経済論の研究に際して、避けて通ることのできない重要な課題の一つに便宜置籍船問題がある。武城氏の近著『便宜置籍船と国家』は、この重要な課題に細かく答えてくれる著書である。本著は、便宜置籍船（FOC）の歴史的な分析と、それぞれの時代において FOC をめぐる対策・論争、さらに国際的機関の動きなど、縦軸と横軸両面から分析・論考を行っているので、FOC をめぐる諸問題を解明することができる、いわば「便宜置籍船の百科事典」である。

便宜置籍船自体は海運企業における経営方式の一つではあるが、これを単なる海運産業論として片付けられない理由がある。著者が論じているように、FOC は米国はじめ欧州諸国からパナマへの移籍が始まる1922年段階から、さまざまな国際的諸問題に関連して国の関与が行われてきたことを無視することはできないのである。さらに、このことは第2次大戦後、FOC が世界海運に有力な地位を占めるようになって以後も同様である。FOC 船問題は国の枠を越えて、UNCTAD（国連貿易開発会議）をはじめ国際機関まで巻き込んだ論戦が行われ今日に至っているが、著者があえて「便宜置籍船と国家」と題したのも、便宜置籍船問題が単に経済事象として片付けられない理由からであろう。

このことは、本著がかなり法的分析に重点を置いていることでも了解できる。評者は法学的分析の部分は理解しにくいところが多いので、主として海運経済の視点から、本著の紹介を中心に若干の感想を述べてみたい。

本著の構成と各章の素描

293ページの大著の構成は、次のように6章から構成されている。

- 第1章 FOC（Flags of Convenience）をめぐる論点の概括的な整理
- 第2章 ギリシャ海運の特異性
- 第3章 アメリカの軍事戦略と便宜船籍制度の「形成」
“Effective U.S. Control” Shipping を中心に
- 第4章 便宜船籍制度の「形成」と第1次国連海洋法会議
1950年代における欧州と米国間の対立を中心に
- 第5章 南北問題に転移した便宜船籍制度とその混迷

第6章 第2船籍、トン数税制と国際海運の構造変化 ヨーロッパ海運を中心に

第2章以下では、便宜置籍船をめぐる諸問題について、年代を追ってその局面における特質を分析している。この中で問題となり、議論となった理論的課題の論点整理を行ったのが第1章である。この大著を纏める段階で、整理の苦勞が偲ばれるのである。

第1章 FOC をめぐる論点整理では、先ず FOC の起源について、戦前すでにアメリカをはじめ欧州からもパナマへの転籍が行われていたこと、この時点では主として置籍国の税制を含む有利性の活用が目的であったことが紹介されている。これが一般化していくのは戦後であり、アメリカの軍事戦略の手段として、アメリカ船主が所有する船舶をパナマ・ホンジュラス・リベリアに置籍して活用したことに始まる。この誕生の経緯からも国際海運が歴史的に形成してきた海運秩序（主としてイギリス中心）とあい容れない船舶の誕生となる。

FOC の置籍船国は従来からの海運国ではなく、海運法をはじめ海事行政が未整備であることから、覇権国は自国の諸法律に縛られることなく行動できると共に、置籍船国は船舶登録税など国家税収が確保できることから、両者にとって有効な制度であったことは否定できない。しかし、初期段階の便宜置籍船はアメリカの戦時標準船に見られるように、構造的にも船齢にも問題が多く、安全面から世論の批判を受けることになる。本著で表示されている（27ページ）ように、トリー・キャニオン号の座礁（1967年）をはじめ、油流出事故の大部分がリベリア船籍であった。大量の流出油による海洋汚染は漁業・製塩業などの破壊だけでなく、地球全体に深刻な影響を及ぼした。

FOC の船員問題も無視できない。乗船船員の無権利・劣悪な労働条件、不安定雇用、労働法不在などがILOによる調査によって明らかになった。FOC 増加に伴って発展途上国船員が急増する一方で、海運国の船員は驚くほどのスピードで減少している。1978年STCW 条約が作成され、船舶職員資格について世界標準がはじめて確立した。加えて、安全管理システム（ISMコード）についても丁寧な説明がされている（35・36ページ）。

便宜置籍船の社会的費用についての論考は、大いに参考になる。著者は自動車の社会的費用分析の手法を参考にして、この分野の研究者メタクサスによる分析を紹介している（91ページ）。メタクサスは伝統的の海運の船舶と便宜置籍船の運航コストを比較、経済的規制・安全規制の回避、労働力コストの差によって、一見 FOC は低コスト運航が可能に見えるが、船舶保険の格差（便宜置籍船の海難事故に対する保険金額支払いは巨額）や社会的費用を加えたトータルコストはむしろ高いものになるとの結論を出している。

さらにポート・ステート・コントロールに関する費用も便宜置籍船の社会的費用に加えられるとする主張ももっともである。

第1章の最後の節は、「戦後世界経済の変動と便宜置籍船制度」と題して、戦後世界経済の活性化・国際物流の増加の中で、海運への需要が増大する状況のもとで、世界経済の軸が欧州からアメリカに移動、アメリカ船主の便宜置籍船が増加する実態が述べられる。

加えて海運国ギリシャ船主を支援することで、FOC 増加にはずみがつく。しかし、1970年代までは定期船海運同盟（海運カルテル）の支配力は健在で、便宜置籍船はマイナーな存在であった。くわしい分析は第2章・3章で論じられる。

ニクソンショック以後、世界経済の激しい変動は、便宜置籍船問題にも大きな影響を及ぼす。1970年代、UNCTAD をはじめ国際機関で便宜置籍船をめくり、旗国と便宜置国間の「真正な関係」をめぐる論戦がおこなわれたことは有名であるが、新自由主義の流れに押され、資本移動はますます活発化して、便宜置籍船の増加を止めることはできなくなった。この間アジアの経済成長は目覚しく、便宜置籍船への乗組船員はアジア中心となる。これらの詳しい分析は、第3章・第4章・第5章で論じられている。

便宜置籍船が世界の2分の1以上を占めるに至った現在、海運国とは何を基準すればよいのかという疑問が発生する。伝統的海運国は、国家がなんらかの形で海運助成を行ってきた経緯がある。近年、ヨーロッパで採用されている第2船籍制度は便宜置籍船の変形であるが国家が関与している例も少なくない。トン数税制の採用も世界に広まってきている。このような国際海運の構造変化については第6章で論じられている。

第2章 ギリシャ海運の特異性では、歴史的に有力なギリシャ海運資本の1950年代における活動を紹介するのであるが、FOCの「草分け的存在」として位置づけ、その特異な活動を論じている。これを可能にしたのは、ギリシャ政府とギリシャ船主の特殊な「癒着関係」にあった。ギリシャ海運資本はギリシャ経済から独立した存在で、戦争後の海運ブームや朝鮮戦争時に独自の活動分野で拡大していった。ギリシャ海運は便宜置籍制度を利用し、外資保護法（1953）では「外資としてのギリシャ海運」と位置づけられ、50年代初期には世界1位の便宜置籍船籍所有国であった。その後もアメリカとギリシャが世界の大手便宜置籍船所有国を続けた。

ギリシャ国外にあってギリシャ海運資本の活動は自由で、発展途上国の海運需要にも活動の場をひろげた。海運産業への税制は甘く、「トン数・船齢」税の導入（1968）も早いという有利な条件で、国際海運活動を行ったのである。

第3章 アメリカの軍事戦略と便宜船籍制度の「形成」では、まず、便宜置籍船が世界海運の中で無視できない存在に至る大きな流れを作り出した根拠の一つとして、戦後アメリカの軍事戦略との関係を論じている。戦後アメリカが最も警戒していた世界戦争への対応策として、膨大な米国船隊の確保のために不可欠であったEUSC（Effective U.S. Control Shipping）の存在を説明する。EUSCは明らかに軍事目的の船隊であり、商船隊ではない。これを機に、キューバ危機など国が直面する非常時のために、国家によって指定された「いくつかの国」（パナマ・ホンジュラス・リベリア）に置籍された船隊が誕生するのである。国際法上、EUSCの扱いと問題点についての紹介も詳しく論じられている。

しかし、パナマにおける反米ナショナリズムの動きや、リベリア海事法の整備などEUSCをめぐる問題は種々存在するのであるが、その後の世界海運における便宜置籍船の

急増の実態を見る時、第3章で論じられた視点は重要である。

第4章 便宜船籍制度の「形成」と第1次国連海洋法会議では、便宜置籍船が年々増加していく状況の中で、その「合法性」をめぐって、国連の海洋法会議における「審査」とそのいきさつ、さらにILO・ITFなど国際労働運動の場においてもFOC船を問題視する状況がくわしく紹介されている。国連海洋法会議では10年近い年月をかけて審議が行われたのであるが、その中心的課題は、便宜置籍船の国籍要件をめぐるヨーロッパとアメリカの対立であり、ある意味では簡単に解決できない課題であることが明らかにされているのである。

第3章で示されたように、アメリカの便宜置籍船の活用は主として、軍事戦略に基づくものであったが、軍事行動が必要ない段階で、海運市場における輸送活動に参加することになる。ヨーロッパ諸国は便宜置籍船とのきびしい海運競争にさらされ、便宜置籍船排除の流れが強まっていく。初期のころ（50年代）便宜置籍船のメリットは船員コスト節約よりもむしろ税金・税制の恩恵に求められていた。

OEEC（欧州経済協力機構）海事委員会は「増大する便宜置籍船とその影響に関する研究」と題するレポートを発表した。便宜置籍船による影響について、経済的側面では、好況期には強蓄積が可能であり不況期には労働協約・国際条約に縛られないで安全コストや賃金カットが可能であると便宜置籍船の優位的側面を認める一方、社会的側面では、伝統的海運国が国家予算から多額の船員養成費用を支出しているのに便宜置籍国はそれを客観的には“よこどり”している、つまり総体的に船員教育・海運行政・海運安全などは海運国が負わされているときびしい指摘がされている。

これらヨーロッパ諸国から発せられた便宜置籍船排除の動きは、具体的にはILO（国際労働機関）における便宜置籍船に関する勧告、ITF（国際運輸労連）の便宜置籍船ボイコット、国連海洋法会議における「公海に関する条約」の採択（1958年）に至る。1959年欧州と米国政府間の非公式協議において便宜置籍船問題が論じられたが、とくに進展はなく、イギリスはバミュダ（イギリスの海外領土で低率課税地域）に船籍地を置くことを認める制度を整備した。これはタックスヘイブンが目的ではあるが、実質的には便宜置籍船の変形であろう。

国際海洋法会議における討議は、公海制度の法制化、船長（自国民）条項、船舶と国家間の「真正な関係（genuine link）」などであった。これらの紹介と進展などは、この章でくわしく論じられている。

ILOは便宜置籍船の船員と雇用者間の労使関係を問題視した。具体的には、パナマ籍船調査を実施、それを受けてILO107号・108号勧告が発表される（1958）。107号は「外国において登録された船舶に勤務する船員の雇入れに関する勧告」、108号は「船舶の登録に関連する船員の社会的条件及び安全に関する勧告」である。108号勧告はITFからの申し入れを受けたものである。

ITFは運輸関係労働組合の国際組織で、本部はロンドンにあり、歴代委員長・書記長が欧州出身者である（カナダ人委員長1人は別）ことをみれば、ITFが便宜置籍船ボイ

コット運動をリードしたことも納得できる。一方、アメリカはヨーロッパ中心の FOC 船排除の動きに反対の立場から、ILO・ITF の活動に非協力的であった。米国の NIRB（全国労働関係委員会）は、米国船主所有の FOC 紛争に関しては NIRB に管轄権があると決定、一方、米国 2 大海員組合は便宜置籍船奪還を掲げてストライキを行った（1968 年）。ストの結果港湾は麻痺、タフトハートレー法の発動で中止となる。欧州海運国の便宜置籍船排除の動きは、IMCO（政府間国際海事協議機関）を舞台につづけられた。IMCO は 1982 年 IMO（国際海事機関）に名称変更をおこない、便宜置籍船問題は、欧州対米国の対立から、南北問題に転移していく。

第 5 章 南北問題に転移した便宜置籍船制度とその混迷は、本著の中核になる章で、先進諸国の便宜置籍船に対する評価と対応が転換していくプロセスが論じられている。1970 年代、便宜置籍船が全世界船腹量の 20% を超える状況のなかで、OECD は「商船の最低基準に関する条約（ILO 第 147 号）」を遵守していない便宜置籍船を入港させないポート・ステート・コントロールを行うことで、国際海運秩序を立て直す試みを行った。この行動には ILO、ITF が積極的にかかわった。この間の国際諸機関における FOC への対応は、第 5 章の 2 節で詳しく紹介される。

UNCTAD に海運委員会が置かれたのは 1965 年であるが、海運問題がとりあげられ、先進国で拡大している便宜置籍船に対して規制の動きが続き、1977 年「真正関係存否の経済的影響」と題する報告書がまとめられた。この中で便宜置籍船制度は、発展途上国海運の発展を阻害し、先進国から途上国への海運投資を制限する制度であると、否定的位置づけを行った。さらに「真正な関係」についての基準を明記して、便宜置籍船を段階的に排除する方向を示した。途上国は、定期船海運同盟が先進海運国に独占され、不定期船市場においても石油産出は途上国であるのに、タンカーの大部分は先進国が支配する便宜置籍船によって輸送を独占していると主張し、便宜置籍船をめぐる、先進海運諸国との対立要因は次第に高まっていった。

ところで便宜置籍船への乗組船員は、アジア船員（台湾・フィリピン・韓国）が圧倒的に多い。とりわけ、80 年代以後はフィリピンが多く、本著においても、船員供給国の実態が紹介されている。

UNCTAD が、便宜置籍船「排除反対」の主張を通したのは 1980 年の海運委員会であった。つまり、従来の「便宜置籍船のうち、基準以下船から規制開始を」というスタンスから「便宜置籍船は悪くない。基準以下船が問題なのだ」と、便宜置籍船擁護に転じたのである。この段階では、FOC を活用する国は先進海運国に限らず、アジアを中心に新興国にまで広まっていた。もちろんわが国も例外ではない。仕組み船（わが国海運会社の出資で海外に設立した船会社が建造した船舶を出資海運会社がチャーターして運航する仕組みの船）が便宜置籍船として認知され（1975）、純粹の日本籍船は減少を続けている。

ここで、著者は、ドガニス・メタクサス・スタミーたち 3 人の海運理論家の便宜置籍船制度の評価についての論旨を紹介している（191・192 ページ）。これらに共通しているのは「海運自由の原則」との関連からの論理である。著者は、「便宜置籍船制度の根拠をな

しているオフショア性、すなわち国民経済の内部で活動していないことの問題点について言及がないのはなぜだろう」(195ページ)と疑問を記している。

この段階で、途上国グループは、先進海運国の動きに積極的反対行動はとらなかった。その背景には、先進国において新自由主義が台頭、南北格差はある意味で当然と受け止められる状況変化の中で、アジア NISE・OPEC など「中進国」が出現、これらの諸国は海運活動への参加を強めていることなどがその理由として考えられるのである。

第6章 第2 船籍、トン数税制と国際海運の構造変化 ヨーロッパ海運を中心に

1980年代、海運大不況は伝統的海運国の便宜置籍船化を一層進め、便宜置籍船は世界シェアを急速に拡大した。国際海運の主導者であった欧州海運が、海運危機への対応として「考案」したのが「第2 船籍制度」であった。この制度は外国人船員(特にアジア船員)の雇用を可能にするため、国籍要件を従来のかびしい基準から緩和する目的を有するものであったが、著者はこれを擬似便宜置籍船と規定している。イギリスはマン島(独自の立法府を持つ自治領)に置籍することで、イギリス船籍を有しながら英国労働法の適用から除外され安価な労働力を活用できる制度を編み出した。イギリスのマン島船籍制度は、従来国家財政から支出されていた海運助成制度の縮小・廃止を可能にした。時の首相サッチャーの「市場重視」政策の海運版といえる。

第2 船籍制度は欧州各国に広がり、ノルウェー(国際船舶登録制度・NIS)、フランス(ケルゲレン島置籍)、デンマーク(DIS)、ドイツ(GIS)、スペイン(カナリア諸島置籍)というように、それぞれ船舶管理会社による運航管理が実施された。これらの実態と特質については、2節・3節にくわしく述べられている。著者が「第2 船籍制度の歴史的意義」について、① 擬似便宜置籍船化 ② 海上労働力市場の世界化・国際化 ③ 船舶管理会社はマンニングを中核として航行・運航管理・安全管理・保険など一連の海事業務を行う新しい業の発展 これは物流におけるサード・パーティ・ロジスティクスに似ていると鋭い指摘をしている(221・222ページ)。

このように、欧州では船籍を移動させることなく実質的便宜置籍船のメリットを活かした第2 船籍制度が拡大していくが、80年代後半、ECの市場統合が海運にも影響を及ぼすことになる。EC理事会では、EC共通海運政策の策定に努力するが簡単な作業ではなかった。策定された第1次共通海運政策(1985)・第2次共通海運政策(1989)ともに実効性は乏しい結果となる。この間の具体的状況について詳しい説明がされている。

伝統的海運国が多い欧州各国では、自国海運に対する助成策も変化せざるをえない。オープン市場化が進む中で自国海運助成は対立的矛盾であるにもかかわらず、自国の競争力強化は求められる。オランダでは、自国船の流出が続く状況の下で、単に海運のみでなく海運に関係する諸産業(造船・保険・金融など)をふくむ海事クラスターを対象に、海事立国としての強化を図る方式を導入した。この方式は海事クラスターの中核をなす海運にとって有効であるとして、EU各国に採用された。

一方、EUの単一市場の発展にともなうEU籍船(EUROS)設置への模索(最終的に理事会は承認しなかった)は従来の海運政策では対応できない諸問題を発生させることに

なる。海運政策の重要な柱の一つである海運助成策にも変化が生じる。従来行われてきた補助制度は、第2船籍船舶には適応できない。それに代わって採用されたのが「トン数税制」である。トン数税は実際の利益ではなく積載能力に基づいて「みなし利益」を算定する方式で、船舶単位の助成から船社単位の助成への移行である。助成対象を自国船舶に限定していないことは、種々の制限があるにせよ、従来の海運助成策から180度の転換であり、便宜置籍船の事実上の「容認」ではないか。この結果便宜置籍船はの一層増加することになる。

著者は「国際海運産業は社会の1構成員として負うべき責任を果たせなくなりつつあることを意味している」と警鐘を記している(248ページ)。

結語 で著者は、便宜置籍船の歴史を振りかえりつつ、その特質をあぶりだし、最後に今後のあり方について意見を述べている。その特質として、①便宜置籍船誕生の歴史は戦前にさかのぼるが、現在に繋がるFOC船の諸問題を歴史的に考察する時、戦後における米国の軍事戦略の産物であるといえる。それ故に国際海運市場の秩序と相容れない存在である。②便宜置籍船の倫理性の欠如を指摘している。このことは種々の国際機関で調査・論争が繰り返されたことから証明できる。③そもそも旗国は必要かとの「原点」に関する問題である。これをめぐり、多くの国際条約が発効してはいるが、現実的に便宜地籍船への具体的対応はPSCが有効であった。海運だけでなく海事関係諸部門を総合した海事クラスターの主張も、ナショナリティの表明ではないか。

著者は、「先進国資本にとって海運産業自体が魅力的な産業でなくなる時代は案外近いかもしれない」(258ページ)と嘆き、次のような提案を行っている。この「提案とはFOC船を一般の多国籍企業と同一の形態にしてはどうかというものである。一般の多国籍企業においては、海外投資が行われた場合、為替管理の対象となるとともに、進出先の資本収支に計上される。次に、現地子会社を設立し、現地通貨に換えられた資金で工場その他の拠点を建設、購入することになろう。労働力の調達は、現地の労使関係を通して行われるし、現地の労働法の適用を受けることとなる」(259ページ)。ここで著者が強調しているのは、現在増加の一途を進むFOC船所有国が、置籍国に僅かな登録料と税を納めるだけで、置籍国の経済発展に資すこともなく、「無国籍」的な海運活動をすることで、さまざまな諸問題を惹起してきたことへの対応を、一般の多国籍企業と同一形態にすることで解決できるのではないかと提起である。

おそらく便宜置籍船が優れた制度であると推奨する海運関係者はいないであろう。しかし増加の一途をたどる便宜置籍船への対応は、著者の詳しい歴史的な分析とあらゆる角度からの検討によっても、有効な解決手段が得られないで、今なお模索が続いている状態である。こうした状況を分析し尽くして、これに対する著者の大胆な提案は、海運関係者に新しい指針となるにちがいない。本著が便宜置籍船に関する力作であると同時に、今後の海運政策をはじめ海運経営にも多くの示唆となることを強調したい。

若干の感想

評者は、体系的に論じられている本著の全体をコメントする力量は持ち合わせていない。構成部分の一部をコメントするのも適当ではない。そこで必ずしも本著にこだわることなく、便宜置籍船に関して本著で取り扱われた諸問題に対する若干の感想を記すことにする。

- 1 戦後、便宜置籍船の活用は米国の軍事戦略に使われた「戦時標準船」が海運市場に出現、自国の海運法をはじめ労働法・税法を逃れて低コストで競争力の強い船舶経営を実現したことに端を発する。戦後の経済復興に伴う物流ならびに海運需要の増加は、便宜置籍船の活動を後押しした。老朽船も便宜置籍船市場に出現、海上事故・大量の油流出など自然破壊・漁業への打撃などに対して世論の批判は相次いだ。これをうけて国連海洋法会議・UNCTADをはじめとする国際機関が便宜置籍船審査を開始、FOC 船排除の流れができていく。10年以上におよぶ審議、多くの条約にもかかわらず、FOC 船は増加を続ける。経済面の優位性を法律で規制することの困難さを改めて知らされるのである。ただし、FOC 船が持つべき社会的責任と倫理性を追求し明らかにしたことは重要である。
- 2 年月が経つうち老朽化した便宜置籍船は減り、新しい機能をもつ新鋭便宜置籍船が出現する。80年代、UNCTADでFOC 船排除を主導していた途上国が、便宜置籍船擁護に180度転換したことは、驚きであった。すでにこの段階で途上国の中から経済成長を続けてFOC 船所有国が出現してきている。しかもこれらの国は船員供給国でもあり、これで便宜置籍船問題は終了かと思われたが、現実はより複雑な形で現れるのである。
- 3 欧州共同体 (EC・1967年) が欧州連合 (EU・1993) へ発展したのに伴い、単一通貨 (ユーロ) の出現と市場統合が実現する。これは壮大な試みではあるが、独立国の集合体で行う市場統合は簡単ではない。その一つが外航海運であろう。ヨーロッパは戦前から伝統的海運国が多く、世界の海運をリードしてきた実績を持つ。そこに出現した第2船籍制度は、著者が指摘するように「擬似便宜置籍船」であり、便宜置籍船の活用はより多くの国に広まる。今後の国際海運競争の複雑化を考えると、競合と協調のあり方に目を離すことはできないのである。
- 4 わが国も長い歴史を持つ伝統的海運国である。日本商船隊に占める日本国籍船は、隻数で見ると1970年代は6割近く占めていたが、2005年には1割を切り、今なお減少が続いている。これに呼応して船員の減少も著しい。1974年外航船員は5万6833人、2010年には2256人、96%の減少率であり、外国用船と外国船員によってわが国の海外物流の大部分が支えられているのである。船舶・船員ともに減少率の高さは世界トップである。
この状態をみると、いまさら便宜置籍船存在の是非を論じることさえ無意味ではないかと思えるのであるが、現状のままが海運の望ましいあり方とは到底思えない。まさに「悪貨は良貨を駆逐する」の海運版である。海事クラスターの考え方もトン税導入による海運業保護策も一つの前向き政策ではある。
- 5 かつて海運は運輸の一形態という位置づけだけではなく、国のシンボルとして重要な役割を有していた。とりわけ貿易立国のわが国では、地理的条件もあって、海運は国を

代表する産業の一つであった。日本国籍船・船員ともに激減した現在では、海運産業としての自立性まで危うくなりかねない。海事クラスターの重要な一部門である大手造船業は、転・廃業に追い込まれている。

海運が今日のような事態に至った原因は、①コンテナ船の出現により、複雑な雑貨荷役が機械化によって合理化され、荷役のスピードアップを可能にするとともに、技術の平準化を実現したことから、定期船市場への参入障壁が低くなったこと、②便宜置籍船の出現・拡大により、海運企業は市場競争に対応するための独自の努力と工夫よりも、簡単にコストを下げることが可能な FOC 船の利用を拡大したことによると考えられる。これらの原因はともに米国の軍事行動の「後始末とその商利用」に端を発しているが、世界海運市場を呑み込む勢いで発展したのは、何らかの「合理性＝主として低コスト」運航の実現があったからであろう。歴史的に古くから国際海運競争の調整を担っていた定期船海運同盟＝海運カルテルがその役割を続けることが出来なくなったことも無視できない。

世界経済はブロック経済の段階に入ったと言われているが、EU 海運 (EUROS) の試みは今後の新しい動きとして注目していく課題といえよう。

- 6 著者は便宜置籍船を一般の多国籍企業と同様の形態にしてはどうかと提起されている。この考え方は、便宜置籍国の海運成長を視点において、所有国にそれなりの負担と責任を求める提案であり、その意義は認められる。近年、一般企業の海外流出の増加にともない、ペーパー・カンパニーによるタックスヘイブンをめぐる競争、企業の倫理性に関する議論が行われている。しかし海運業についてみれば、半世紀前から便宜置籍船という形態の多国籍化が進んでおり、いわば海運の方がこの道では「先輩」である。

移動過程を売買する運輸と異なり、一般製造業は生産物＝製品を売買する。生産された製品の品質は、価格と同様に市場競争の核である。運輸業における移動過程の売買についてみれば、人流輸送にとって「質」（快適性・安全性など）は重要な要素であるが、物流の場合「質」は速度と正確性にもとめられるものの輸送コストの方がはるかに大きいウエイトを持っている。すなわち、物流における市場競争の中心は価格競争にならざるをえない。製品（輸送自体）の品質とオリジナリティをめぐる競争は海運市場では成立しにくい。便宜置籍船が伝統的海運国をはじめ UNCTAD など国際機関から多くの批判を受けながらも、逆に成長を続けて、便宜置籍国が世界船舶所有のトップの座を占めつづけることが可能なのは、国際海運市場の特質からきていると考える。この傾向は今後も続くであろう。

しかし「無国籍化」した海運が望ましいとは思わない。わが国の海運業は優れた技能とノウハウを蓄積している。それらを活かすために、多角化への模索はできないものかと考える。海事クラスターも単なる助成策ではなく、新しい産業編成の道として考えられないものであろうか。

武城正長著「便宜置籍船と国家」を読み、便宜置籍船の歴史と変遷を学ぶことが出来、日本海運のあり方を考えるチャンスを得たことに感謝したい。

（御茶ノ水書房、2013年3月刊）

