

日本海運における独占形態

岡庭博

目次

- 一、はしがき
- 二、戦前における社船の独占
- 三、戦後の計画造船と大手筋の独占
- 四、企業の間集約問題
- 五、運輸市場の独占とオーナー支配
- 六、大船主の競争者としての外国船とインダストリアルキャリアー
- 七、今後の船腹拡充と専用船会社案
- 八、結論

一、はしがき

最近わが国の各産業において大企業の独占がしばしば問題となっている。いわゆるマンモス企業が出現し、これらの最新設備は中小企業を圧倒する傾向にある。海運の場合はいくつもあった一般産業とはかなり異なった様相を示している。日本の海運は明治以来、補助政策を通じて発達して来たが、この補助金は主として日本郵船・大阪商

船などの社船に与えられたものである。そして社船は補助政策によって資本を蓄積し、定期航路に圧倒的な優位を占めて来たのである。

敗戦によってこの形態は根本的に変化した。商船隊は壊滅し、補償金は切捨てられ、補助金は廃止せられた。そして、もはや社船と言う呼び名もなくなり、日本の海運企業の企業基盤は一樣に脆弱化した。その上、負債過多と高金利のため、その経営は著しく困難となった。だが、この貧しいわが国海運界においてもやはり独占形態は復活、強化されたのである。戦後の船腹拡充政策である計画造船は大手筋船主を中心に国家の政策によって小船主たるオーナーに対する支配を固めた。この結果、定期航路の部面で大手筋船主の独占は一〇〇%に近く、全船部面でも八割近くを支配するようになった。

これら大手筋船主の数は十三社に上り、戦前の郵、商船の占めた地位に代るようになった。もともとこの十三社の中にも大船主・中船主の相異はあり、企業規模も相当異っている。だが、企業内容は余り優秀ではなく、他産業のように自由競争によって中小船主を圧倒するようなことは出来なかった。むしろ大船主程コストが高いのである。それで独占形態を完成するために企業の合同集約、オーナーに対する支配政策がとられたのである。

しかし、海運の特殊条件として他産業船主ないし、外国船主との競争がある。現在、海運界ではスーパータンカーやバルクキャリアなどの超大型船が出現し、経済成長に伴なって旺盛な需要を惹起している。この超大型船保有をめぐって日本の造船工業と結びついた外国船との競争、さらにインダストリアルキャリアと呼ばれる荷主産業の傘下船主との競争が展開されている。

企業基盤の弱い日本海運の立場はこの点、非常に苦しいが、大手筋船主は運航面の独占を確保するために国家

政策に依存し、荷主産業との妥協を図ろうとしている。このように、市場の独占をめぐる日本海運の問題は注目すべきものである。ここに実情を報告し、その本質を論じたいと思う。

二、戦前における社船の独占

一 明治時代の補助政策

わが国海運の資本主義的発達は国家の手厚い補助政策に始まる。鎖国によって世界の水準から立遅れ、貧弱な大和型帆船隊を所有するに過ぎなかった日本海運を急速に先進諸国に追着させ、近代的商船隊を建設するには、国家の補助政策によるほかはなかった。だが、明治初期の補助金は決して海運企業全般にわたって与えられたものでなく、特定の助成企業に限られたのである。

既に明治八年五月大久保利通が三条大政大臣に上申した建議書は「商船事務三様の区分」として一、人民の独立企業に対する保護、二、国内船主を結合させてこれに対して保護する方法、三、海運国有国营の三形態を挙げ、結局、第二の特定企業に対する補助政策によるべきであるとしている。この方針はその後も一貫してとられ、郵便蒸汽船、三菱会社、共同運輸と引続いて保護を加えて来た。その方法は政府所有船の無償払下げ・貸下げ・経営補助金の交付・政府出資・船舶払下げ代金の永年賦払い・船舶購入代金の政府よりの長期貸下げ等で、三菱会社の如きは明治十八年に日本郵船に合併するまでに合計五〇四・七万円の補助金を受け取り「無類保護」と呼ばれている。

明治十七年の大阪船主の合同による大阪商船の創立、十八年の共同運輸・三菱会社の合併による日本郵船の設

立によつて、二大社船が出現したが、郵船には年八八万円の補助金が与えられた。これに反してその他の一般船主には何の補助金も与えられなかった。そのため、在来の一般船主は大和型帆船から汽船に転換することが出来ず、漸く西洋型帆船を保有するだけであつた。明治十八年のわが国保有船腹は汽船八万九千総屯、帆船五万一千登薄屯であつたが汽船の四分の三に当る六万八千屯が郵船の所有であり、商船を含めた両社の船腹は約六割を占めていたのである。

明治二十七～八年の日清戦争を通じて、わが国商船隊の拡充の必要が痛感せられた後、明治二十九年には三補助金の制度が制定せられ、漸く一般法規による補助時代に入った。航路補助金・造船奨励金・航海奨励金がこれである。この金額は第一次大戦までに一億三千万円の巨額に上り、これによって日本海運は飛躍的に発展したのである。しかし、この場合でもこれらの補助金は主要会社に集中した。日本郵船・大阪商船の両社と明治四十年にこの両社の傘下として設立せられた日清汽船、それに浅野船舶部から発展した東洋汽船の四社が社船と呼ばれ、これら四社だけで大正元年までに約一億一千万円の補助金を独占したのである。

明治後期社船補助金（明治三〇年～大正元年）

日本郵船	六九、八八二	千円
大阪商船	二〇、六七〇	
東洋汽船	一八、五五七	
日清汽船	四、七四五	
計	一一三、八五四	

こうした、優秀船——船助金——定期航路と言う社船の経営に対して、船価の安い船舶と船費の安い経営で不

定期航路に進出したのが社外船であった。そして、社外船の船腹も日露戦争の前後を通じて相当に増加した。明治末年には社船四社の合計屯数は五四万総屯とわが国全汽船屯数一三七・五万総屯に対して約四割程度となっている。しかし、社船には優秀船が多く、社外船には低性能船が多かったので実質上の力はこれ以上である。

二 第一次大戦以後昭和初年まで

第一次大戦当時は未曾有の海運ブームを現出したが、この時期には補助金はもはや無力となつてしまつた。造船奨励金は廃止せられ、航路補助金だけが残つていたが、これは運賃を制約して却つて不利を来たす位であつた。この時期には社外船は急激に増加し、かつ海運界以外からも大量の資本が社外船主として流入して来た。それで、大戦中を通じて社外船の船腹は激増し、大正十一年には社船の保有屯数はわが国船腹の三分の一程度になつてその割合が減退した。

しかし、戦後の反動不況とともに社外船の地位は再び衰え始めた。海運恐慌は船価と運賃を暴落させ、多くの社外船主が倒産した。そして、戦争の終了とともに国際汽船が、川崎造船所を背景に預金部資金の援助によつて設立せられた。これは五〇万重量屯の船腹を持ち、郵船、商船に次ぐ第三の勢力を形成したが、補助金はなく、船価は高く、負債は多く、到底、社船とは比較にならなかつた。そして、第三の社船であつた東洋汽船はダラー汽船との競争に敗れて、大正十四年に定期船部門を郵船に合併せられたのである。

大正末期から昭和初年にかけて海運界には大きな不況が続いたが、この時期に日本郵船は浅間・秩父・龍田を始めたとする九隻の優秀定期船を建造し、定期航路における郵船の地位を圧倒的に優勢とした。また大阪商船もデューゼル船を建造し、両社船は大戦中の社外船の進出に対して強力な捲き返えしに成功したのである。そしてこ

れは航路補助金に負うところが大きかった、当時の不況下にあつて両社の利益はほとんど補助金によるものであり、この補助金収入を引当てとして低利な社債が発行された。これによつて低船価時代に優秀船を保有することが出来たのである。

三 戦前及び戦時中の状況

こうして、不況期間を通じて郵商船の力は圧倒的に強力となつた。高船価、負債過多のため苦しい経営を続けた国際汽船は船舶の売却と優秀船の建造によつて漸く業績を回復したが、昭和一年には銀行持株や債権の肩代りによつて大阪商船の傘下に入れられたのである。この外、大船主による中小船主の集約は相当見られた。ことに大船主は多数の船主を支配下におき、海運トラストを形成した。その結果、昭和十一年頃には郵・商両社の支配船腹は合計一七三万総屯に上り、全船腹四〇五万総屯の四三%を占めたのである。ことに定期航路の独占は強く、郵商両社とその資本

大正末期より昭和初年までの郵商船補助金
(単位千円)

年	日本郵船		大阪商船	
	利益金	補助金	利益金	補助金
大正10年	8,872	2,699	2,029	2,144
" 11年	5,396	2,647	1,254	2,295
" 12年	3,659	2,799	1,205	2,200
" 13年	3,532	2,781	2,839	2,176
" 14年	3,067	2,518	3,622	2,546
" 15年	5,397	2,831	4,161	2,946
昭和2年	5,836	3,293	3,851	3,281
" 3年	6,320	3,290	4,106	3,290
" 4年	6,386	3,147	4,099	3,314
" 5年	5,865	4,777	40	3,495

傘下の定期航路の船腹は一二〇万総屯に上り、わが国主要定期航路一六〇万総屯の四分の三を占めたのである。このような定期航路の独占には航路補助金が与つて力があつたことは言うまでもない。

一方、不定期船を主とする社外船中にも定期用船による運航が増加し、三井・山下・大同・川崎等の諸社は不定期船市場に大きな地位を占めるようになった。昭和十三年頃にはわが国不定期船の船腹量は約五〇〇万重量屯

であつたが、そのうち三一五万重量屯が三井・山下・川崎・大同・国際（商船傘下）の五社で占められていた。これらの船腹は自社船のほかは自由用船によるもので、郵商両社のような国家の補助金によるものではなかつた。しかし、用船関係を通じて貸船者すなわちオーナーに対する株式保有、共同出資による新会社設立等いわゆる系列関係が発生したのである。このような大船主の中小船主に対する系列関係・運輸市場の独占は戦時中の海運運営によつて一挙に強行された。すなわち、船舶運営会は軍徴用以外の全船舶を借上げ、国営を担当したが、その実務は運航実務者と言われる主要海運企業に依托された。この運航実務者は昭和十八年には二四社に集約された。しかし二四社のうちには特殊部門や大船主の傘下企業があつて、事実上は日本郵船・大阪商船・三井船舶・山下汽船・辰馬汽船・川崎汽船の五社で大部分を占め、この五社の運航船腹は五〇〇万重量屯に上つたのである。一方、二四社の運航実務者以外の船主は純船主としてこれら大船主に定期用船され、さらに船主統合によつて合併集約を強要されたのである。この船主統合に際して大船主の系列支配は強化され、例えば三井船舶は約五〇社の船主を自社および一四社の傘下船主に統合してしまつた。この戦時中の統合は最も極端な独占形態であり、その上、戦争で大量の船舶が失なわれた為、戦争が終つた時には船舶を所有している海運企業は僅に一〇〇社程に減少してしまつたのである。

三、戦後の計画造船と大手筋船主

戦争によつて日本商船隊は壊滅したが、それとともに郵商船の独占形態も崩壊した。戦争直後の郵商船の残存船腹は二七万総屯でわが国全船腹の二割に低下してしまつた。そして、郵商船が基盤とした補助政策も廃止され、

社船と言う呼称もなくなったのである。これに代って新しく大手筋オペレーターと呼ばれる十三社が登場し、新しい独占形態を形成することになった。

戦争直後に経済政策は一般に財閥の解体・独占の禁止と言う方向をとったが、海運でもこの傾向は強く、郵商船始め大手筋船主の大部分は制限会社とされた。その上、初期の計画造船は自由入札制をとったので、大手筋船主の合格は少なく、四次までに総数九一隻一八万総屯中、八隻、三・二万総屯と僅に一八%足らずを占めた。

それが、昭和二十五年の民営還元当時から再び大手筋中心の政策に変化し始めた。二十四年秋の五次計画造船以来、自由入札制は廃止され、運輸省の割当制度となった。この時から大手筋の割当は増加し、郵・商・三井・飯野の四社で二二%、十三大オペレーターで四八%の比率を示した。この比率は六次以後ますます増加し、時に増減しながらも、概して集中の傾向を見せた。最も極端なのは二十八年の九次前期の場合、四社で四四%、十三社で九四%を独占したのである。

一般に中小船主に比較的に割当が多い時は建造量が多い時で、船価は高く、財政資金の融資額が少ないと言ふ不利な時である。そして不況期には船価が安く、財政資金の割当が多いが、建造屯数は少ないので、大手筋で独占する割合が多いのである。それで計画造船では大手筋船主はその割当量以上に有利な取扱いを受けたと言い得るのである。

昭和三十一年頃までのわが国海運界の实情は各船主とも自己資本をほとんど持たず、また、民間の金融機関からの借入金で新造船を建造することはほとんど不可能であった。僅に船質の良くない中古船が輸入せられた程度である。それで、海運企業の船腹拡充はほとんど全面的に計画造船に依存せざるを得なかった。戦後の計画造船

は金利も高く、また、船価の高い時に多く建造せられる等、必ずしも有利とは言えないが、とにかく財政資金の長期融資がなければ船舶建造は不可能であった。このように計画造船と言うものは戦後の海運復興の中心であったが、この計画造船で大手筋中心の政策がとられたことは必然的に独占形態を現出するものであった。産業の民主化が唱えられ、財閥が解体せられて僅々数年で再びこのような独占政策がとられたことは誠に不思議である。

もちろん、表面上は大船主優先と言う言葉はどこにも現われていない。計画造船の船主詮衡の方針は大体、運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会の答申案によっているが、それはある場合には「運航計画の緊要なもの」（八次船）とか「緊急に準備を必要とする定期航路に最も適する船舶を優先的に選定する」（九次前・後期）と言うような言葉を用いたり、さらに「オペレーターはオーナーに優先する」（七次後期）「定期船の建造については「オーナーとオペレーターとの関係が特に緊密であることを前提として」のみオーナーに割当てたりしているのである。以上の方針は一般的なものであるが、これに基く各回の割当ては別表のように大手筋に著しくかたよったものであった。そして、この結果、大手筋船主は単に自社の割当だけではなく、オーナーに対する割当船腹も系列的用船によって支配することが出来たのである。

以上のように計画造船を通じて大手筋船主の独占形態が形成せられたのであるが、戦後の場合は戦前のような郵商二社だけの圧倒的地位はもはやなくなつた。計画造船でこの両社は毎回必ず割当を受け、一回二隻多い時には三隻、四隻と最高の割当を受けた。しかし、それでも戦前の地位は到底回復出来ず、大正時代の船腹量にも達していかないのである。今やこの両社の保有船腹はわが国総船腹の一割余に過ぎなくなつてしまつた。これに次いで三井・飯野・川崎の諸社の進出が大きく、さらに山下・三菱・大同・新日本・日東・日産・東邦・日鉄の八社

計画造船における大手筋船主の独占

年	次	建造総量		13大船主割当	
		隻数	4総屯	隻数	4総屯
22年～23年	1次～4次	81	180	8	32
24年	5次	43	284	18	135
25年	6次	35	243	19	141
26年	7次前	28	204	16	118
26年	7次後	20	170	14	122
27年	8次	36	295	12	111
28年	9次前	12	91	11	85
28年	9次後	29	224	15	141
29年	10次	19	154	12½	102
30年	11次	19	184	13	138
31年	12次	34	319	16	153
32年	13次	46	415	26	261
33年	14次	25	259	15	183
34年	15次	19	180	12	142
35年	16次	16	192	13	142
36年	17次	28	498	16	275

立命館経済学（第十巻・第三号）

大船主船腹保有量(単位 1000 総屯)

年	明治44年	大正15年	昭和14年	昭和21年	昭和35年
日本郵船	287	608	689	160	383
大阪商船	150	424	562	117	277
三井船舶	32	79	164	42	308
川崎汽船	—	80	100	24	238
飯野海運	—	3	68	56	370
日東商船	—	3	86	32	247
山下汽船	4	35	190	32	173
三菱海運	14	—	61	39	181
大同海運	—	—	28	16	214
新日本汽船	36	41	75	33	132
日産汽船	—	—	67	18	123
東邦海運	—	46	175	40	96
日鉄汽船	—	—	19	32	103

六〇（三八六）

が続いている。これら十三社の合計船腹はわが国総船腹の五割近くに上るのである。郵商以外の十一社も勿論必ずしも同様でなく、飯野・日東はタンカーを主とし、日産・東邦・日鉄は不定期船オペレーターであるが、三井

わが国大船主の船腹保有の割合 (単位 1000 総屯)

年	日本総船腹	郵商船(比率)	大 船 主	(総屯数比率)
明治 44 年	1,375	437(32%)	社 船 4 社	541(40%)
大正 10 年	2,957	911(30%)	〃	1,093(35%)
昭和 11 年	4,051	1,136(28%)	郵商海運トラスト	1,731(43%)
昭和 21 年	1,385	277(20%)	大 手 13 社	641(46%)
昭和 35 年(7 月)	6,231	660(11%)	大 手 13 社	2,845(46%)

・川崎・山下・大同・新日本の五社が定期航路に進出したのは戦後の特徴で戦前の郵・商船の領域に完全に進出したものと言ひ得るであろう。その他の三菱・飯野・日東も定期航路を経営し、大手筋船主がほとんど定期航路と結びついている点が注目を要する。

四、運航市場の独占とオーナー支配

以上のように現在の船舶保有状況では郵商二社の直接所有は僅に一一%であり、大手筋十三社合計で四六%と独占率が比較的に低いように見える。最も大船主の船舶は船質が優れているので実質比率はこれ以上であるが、それにしても集中度がそれ程高いとは言えない。だが、船舶の運航部面での集中度ははるかに高い。すなわち、別表に見るように三十五年十月一日現在のわが国の運航船腹は合計九六一万重量屯であるが、この中の七六%、七二八万重量屯が十三社によって占められている。さらに十三社の傘下オペレーターの運航船腹が約五五万重量屯あるのでこれを加えると八二%に上る。この中、郵商二社では一七% (傘下を加えて二二%) であるが、三井・川崎・飯野を加えた五社では四五% (傘下を加えて五〇%) を占めている。この状況を見ると相当高度の独占と言えらるであろう。また、對外定期航路の部門では十三社で三〇五万屯、九五%と言う高度の独占率を示している。この内訳は郵・商二社で一三〇万重

主要大船主と運航船腹 (1,000 D/W)

船主名	運航船腹	内外航定期	内用船船腹	内オーナー船腹
日本郵船	848	669	365	335
大阪商船	799	630	448	335
郵商2社計	1,647(17%)	1,299(40%)	813	670
三井船船	1,124	545	742	589
飯野海運	672	141	176	157
川崎汽船	912	474	552	337
5社計	4,355(45%)	2,459(77%)	2,283	1,753
山下汽船	500	120	313	115
大同海運	442	218	131	100
新日本汽船	332	156	146	94
東邦海運	289	—	167	43
日産汽船	296	65	111	31
日鉄汽船	189	—	36	25
日東商船	391	57	75	17
三菱海運	481	74	189	116
13社合計	7,275(76%)	3,050(95%)	3,451	2,294
日本合計	9,606(100%)	3,209(100%)		

量屯(四〇%)三井・川崎・飯野を加えた五社で二四六万重量屯(七七%)となつてゐる。このように、大船主は対外定期航路を中心とし、他の中小船主や外国船主から用船することによって海運市場を独占してゐるのである。

こうして、戦前の郵商船が海運トラストによって独占してゐたように現在では中小船主の船舶を用船することによって大手筋の独占が行なわれている。用船には通常定期船契約と言う方法が用いられるが、これは船員の雇傭・船舶修理等の輸送業務は船主が担当し、用船者が荷主と輸送契約を結ぶもので、用船者は運賃を受取りその中から用船料を払うのである。これは製造工業での下請生産に該当するものである。この用船契約は船腹の需給調整に必要な行為で、それ自体は本来、何等の支配関係を現わすものではない。現在でも外国船の用船等は確にそうである。しかし、現在の

船主は自社で船腹を保有する代りに継続的にオーナーの船腹を用船している。そしてこの用船関係を支配するために系列関係が発生しているのである。この系列用船では大手筋船主はオーナーの船腹を用船する権利を持っているが、その用船料は決して保証されないのである。つまり、船舶の保存に伴なう利払い、償却等の危険は一切オーナーが負担するが、オペレーターは収入運賃の中から自己の用船利益を差引いて用船料を支払うだけである。こうして、系列用船は大船主の有力な収入源になっている。その船腹量は別表の通り大船主程大きく、大船主の運航市場の独占は系列用船によって成立していると言える。このような大船主にとって「妙味の多い」系列用船を形成する最も大きな原因はやり計画造船における国の政策であるが、具体的には次のような方法が採られている。

債務保証

計画造船でオーナーに割当てられるのは大船主との継続的用船を前提とするものであった。オペレーターとの緊密な提携と言うような言葉がしばしば用いられた。そして、このような用船を前提とするため用船者たる大船主の債務保証が要求された。そして、その債務保証がある限り、その船舶は保証を理由に保証した大船主に用船されなければならなかった。三一年頃から計画造船以外に自由造船（いわゆる自己資金船）が建造されたが、この場合にも金融機関はオーナーに対して用船先大船主の保証を要求したのである。こうした債務保証は大船主程多いが、大船主で約五〇〇億円に上っている。そして、この中、約三九〇億円が三井・郵船・商船・飯野・川崎の五社で占められているのである。これによって十社は二二〇万重量屯の船腹を支配しているが、このことは一重量屯当り二・二万円を保証していることを意味するのである。すなわち、これら船舶の平均船価は約五万円である。

主要オペレーター対オーナー債務保証株式保有額

オペレーター	オーナー 備船	対オーナー	備船	当	株式保有	当
		債務保証額	保有	額		り額
	千D/W	百万円	千円	百万円	千円	
三井船船	589	9,820	16.7	617	1.0	
日本郵船	335	8,861	26.4	415	1.9	
大阪商船	335	8,028	23.9	523	1.5	
大川崎汽船	337	6,858	20.5	386	1.1	
飯野海運	157	5,535	35.2	743	4.7	
大同海運	100	2,707	27.1	92	0.9	
山下汽船	115	2,446	21.2	375	3.3	
日東店船	17	932 ^{A)}	54.8	327	19.2	
三菱海運	116	2,922	25.1	156	1.3	
新日本汽船	94	1,427	15.1	50	0.5	
合計	2,195	49,536	22.5	3,684	1.7	

（註）35年9月決算の有価証券報告書による。債券保証額中、明らかにオーナー以外のものを除いたが、不明のものは含めている。

A) 日新海運に対するものを除く
株式は額面金額による。

あるが、その半分以下の債務を保証することによって系列関係を構成しているのである。

株式の保有

また、オーナーの株式を保有することも系列関係の一因を構成している。このような株式保有の中には二分の一やそれに近い割合のものもあるが多くは一割以内の僅かな比率である。この金額は額面で十社合計三七億円、五社で二七億円と比較的に少ないが、オーナーの資本金は概して少なく、全部で二〇〇億円程度であるから、大体二割を占めると言うことが出来るのである。

船舶の譲渡交換

さらに大船主は自己の保有する戦時標準船等をオーナーに譲渡したが、この時にも単なる売買でなく、系列的譲渡が行なわれたものが多い。すなわち、これらの場合には大体、売却後も引続いて大船主が用船することが条件となっていた。これによって、大船主は自

己の保有する低性能船を売却して新造船建造資金の一部とし、さらに運航船腹はそのまま確保すると言う一石二鳥の効果を納めたのである。戦後に三六隻が大船主よりオーナーに譲渡されたが、これは戦標船や輸入買船或いは戦前の建造船が大部分で、戦後のものは初期のものが四隻あるだけである。そして一方では交換等でオーナーの船舶が八隻、オペレーターに譲渡されたが、これは何れも戦後新造の比較的優秀な船である。

共有

また、共有関係によって大船主が船舶を支配しているものもある。これは計画造船で運航業者との共有でなければオーナーの割当を認めなかった場合が相当あった為であるが、それ以外に一般の自己資金船でも共有の例があり、合計約二〇隻に上る。これは共有と言っても大船主が船舶管理人として一切の実務を行ない、オーナーは無機能的参加資本にされたものである。

五、企業のコ合集約問題

このように郵商二大船主の地位が戦前に比べて低いこと、大手筋船主の数が十三社と比較的多いこと、オーナーを含めて海運企業の数が多いことからしばしば、海運企業のコ合集約の必要が論ぜられている。そして、これは不況期になると一層烈しいようである。一般事業の場合には競争の結果、大企業が中小企業を買収合併する例が多いが、海運の場合にはそのような例は余り無く、政策問題としてコ合集約が論ぜられているのである。

昭和二十八年の不況期に当時の石井運輸大臣は「中小オーナーの整理コ合が必要であるから主な運航会社が傘下のオーナー船主の統合について方策を練って貰いたい」と要請したことはあったが、実現には至らなかった。

大船主のオーナー船腹に対する系列的支配が強化されれば事実上は集約されており、合同の必要はないと考えたのである。むしろ、当時からかなり激しい競争を演じていた運航業者の合同が必要であると言う考えの方が強かった。しかしこのような考え方も実現せぬうちに欧州ブームを迎え、好況期に入ったため問題は消えなかった。しかし三十三年の不況期には再び合同集約問題が持ち出された。これはしかし、海運界から起ったものでなく、外部から起ったところに特徴がある。或る新聞は郵商合併を報じたり、或る新聞は社説で合併を要請した。

こうした外部の動きは実現性を持たなかったが、三十四年頃から若干の動きが現われ始めた。最初に合併したのは東洋汽船と日本油槽船である。これはオーナーから二流オペレーターに転化した東洋汽船が営業面の失敗から金融機関の要請によって日本油槽船に合併したものである。これに次いで第一汽船と中央汽船、浜根汽船と武庫汽船が合併した。これらは二流オペレーターないし、オーナーであったが、三十六年に至っては遂に日鉄汽船と東邦海運と日邦汽船の合併が発表せられた。

海運産業に企業合同の少ないのは確に特色である。そして企業数は八〇〇の多数に上っている。しかし、これらの企業の相当数が大企業の傘下または系列下として海運トラストに似たような形態を形成しているのである。従って、大手筋船主の独占力はその保有船腹よりはるかに大きいのである。戦後の現在までの段階はこの海運グループの形成にあった。そのため企業合同が如何に叫ばれても一向に実現しなかったのである。それが三十五年以後は新しい段階を迎えた。それは海運産業の技術革新に伴なう超大型船の出現である。そのためタンカーは今後は四・七万吨型ないし六・五万吨型が標準型となろうとしている。鉦石専用船も四・五万吨が標準型となるであろう。四・五万吨とか六・五万吨と言うのは中小オーナー社の保有船腹量である。また、船腹量も著しく増加

しようとしている。このような状況では規模の小さな船主では新造船を建造することは出来ない。こうした必要から二流船主間の合併が進められたのである。東邦海運・日鉄汽船・日邦汽船の場合には明らかに鉄鋼資本を背後に持つものでこれと東邦海運の筆頭持主である郵船との結合によって鉄鉱石輸送に新分野を拓こうとするものである。

こうして、現在の企業合同は既に海運政策の領域を超えて、新しい海運産業構造に対処しようとする性質を持っている。今後の傾向がどのように発展するかはわが国海運の独占形態に大きな影響を持つであろう。

六、大船主の競争者としての外国船とインダストリアルキャリアー

このように戦後の日本海運に、大手筋船主による定期航路中心の独占形態が略完成した時に新しい変化が起つて来た。これはインダストリアルキャリアーの出現である。すなわち、海運は本来、商業の一部として行われ、商人船主（マーチャントキャリアー）が最初の形態であった。それが海運の商業よりの分離により、海運專業者（コンモンキャリアー）が支配形態となったのである。しかし、ごく最近の海運には新しい産業船主（インダストリアルキャリアー）が出現して来た。石油会社のタンカー保有、鉄鋼会社の鉱石専用船保有などがこれである。従来は船腹需要者である荷主産業が直接船舶を保有する例は比較的少なかった。ことにわが国では計画造船が海運專業者を優先し、水産会社や石油会社にタンカーが少量割当てられた程度であったため、インダストリアルキャリアーの例は少なかった。

それが三一年頃から次第にインダストリアルキャリアーが増加し始めた。これはタンカーや鉱石専用船に例が

多い。すなわち、スーパータンカーや鉱石専用船が出現すると、これらは荷主との長期契約によつて運航されるので荷主産業との関係が密接になり、荷主会社の傘下会社や或いは海運会社との共同出資による船舶保有の例が増加したのである。もつとも直接に荷主産業が海運部門を経営する例はほとんどなく、同系統の荷主、造船所、海運会社、保険会社などの共同出資会社によるとか、或いは直接保有する船舶も海運会社の運航委託になる例が多い。しかし、日正汽船のように日本鉱業傘下の会社として発達したが相当量の船舶を用船し、旧来の十三大オペレーターに挑戦するものも現われて来たのである。さらに、これらの大荷主は、インダストリアルキャリアー以外に、各海運会社の長期契約によつて船舶を専航させることが出来る。従来の特占形態は定期航路では航路同盟によつて大船主中心のカルテルが結ばれ、不定期船では主要貨物毎に引受グループが構成され、輸送協議会によるカルテルが支配していた。しかし、大荷主は船舶毎に長期契約を結ぶことによつてこのような大船主の特占とは関係なく、船舶を専用することが出来る。しかも、最も増加の著しい石油や鉄鉱石はこの対象となり得るのであり、定期航路の貨物はそれ程の成長は見られない。

こうして、専用船やスーパータンカーの部門では、大船主独占に対する相当の進出が見られた。オーナーは大船主の系列支配の強化によつて、このような部門に進出する力はなく、例は少ない。しかし、日正汽船・照国海運・太平洋海運・日本油槽船・東京タンカー等の二流オペレーターやインダストリアルキャリアーの進出が目立っている。郵船・三井・川崎・大同等、従来の大オペレーターのタンカーや鉱石専用船の進出の例も見られるし、ことに日産汽船は鉱石専用船中心の経営に転換したが、日産以外の各社では現有勢力に対して転換の割合が低く、大阪商船等はほとんど例が見られない。このように、大手筋大船主のスーパータンカーや鉱石専用船への進出が

やや遅れたのは、やはり従来の定期航路を中心とする経営概念が原因となつてゐるものと見られるが、海運政策も関係があつた。

さらに外国船との競争でも苦しい立場に立たされた。外国船は一般に金利負担が少なくコストが安いが、その上、日本造船所へ発注した場合には輸出入銀行の非常に低利の融資を受けていたので、日本船よりはるかに有利であつた。わが国の商社は長期契約の貨物を提供して外国船の日本造船所への発注を誘引した。貨物付低利資金の輸出船と呼ばれる条件がこれである。主要産業はこのような仕組船方式の外国船を用船した例が多く、この

面からも大手筋船主の独占は影響を受けたのである。

特殊船主保有船腹量(1万重量吨)

年	保有船腹 万D/W	全船舶に 対する比 率%
昭21年	5.5	4
26年	12	4
30年	22	4.5
34年	86	10
35年	104	11

特殊船主 (35年7月現在) D/W

タンカー

石油会社系

丸善海運(55,139) 出光興産(10,556)

大協石油(76,095) 日本輸出入石油
(41,959) 東京タンカー(1,370.180)

水産会社系

日本水産(35,986) 大洋商船(68,735)

大洋漁業(36,885)

その他

田村興産(33,973)(山下汽船と共有)

専用船

東海運(60,673) 日本鉱石輸送

(76,951)(ただし1/2共有) 日邦汽船

(56,468) 日本セメント(10,026)

千代田鉱石(74,993) 富士木材貿易

(13,733)

その他

日正汽船(102,534) 北星海運

(74,969) 大窯汽船(12,399) 暁海運

(4,425) 白水汽船(11,000) 五洋商船

(19,316) 大阪造船所

(26,923) 佐野安商事(914)

七、今後の船腹拡充と専用船会社案

一方タンカーや専用船に対する船腹需要は益々烈しくなつて来た。従来の流運政策が定期航路を中心とする大

手筋船主の考え方を反映し、海運企業の体質改善のためとして新造船の建造を抑制している間に、日本経済の成長は大量の船腹を必要とするようになった。鉄鋼業者は年々増加する高炉原料のために四五年度には鉄鉱石五〇〇〇万屯を輸入し、このため四・五万屯型専用船八一隻（鉱石用六九隻・石炭用一二隻）の建造を必要と考え、そのための船腹増強対策を要求した。また、石油会社も現在のような拡充状況では三九年に早やTⅡ型換算四一隻分の船舶が不足すると見ている。そしてこれらの豫測はその後の計算では益々多くなっているようである。

これに対して海運界では如何に対処するか大きな問題となった。日本経済の成長に必要な船腹を拡充することが出来ず、もし、外国船に依存するならば成長政策は国際収支の面で破綻を来たことになる。運輸省は九七〇万総屯拡充案をたてたが、この中、四〇〇万総屯が昭和四一年三月までに建造されることになるのである。この拡充案はタンカーや専用船に重点がおかれており、三六年七月に公募された十七次計画造船もタンカーや専用船の応募が多く、定期航路は募集屯数程度に留まったがこれも始めての現象である。

こうして、今後の船舶拡充の重点はもはや定期航路ではなく、タンカーや専用船に移ったのである。だが、大手筋船主としてはこの新しい業種でどのようにして独占的地位を占めるべきか、従来の定期航路のように航路同盟のようなカルテル体制をとることも出来ない。これらの超大型船は建造前から一〇年以上の輸送契約が結ばれるので、荷主と採算に合う運賃で契約を結べば大船主でなくとも保有することが出来る。従って大手筋船主としても計画造船や或いは定期航路のように独占体制を形成することは難しいのである。一例を挙げると、三六年春、わが国最初の七万屯型タンカーの長期輸送契約が、三六年を始期として結ばれた。この契約の第一船は大手筋船主でなく、従来オーナーと見られていた中船主であり、第二船は水産会社によって結ばれた。これに対し、大手

筋船主の意向として強い反撥が示された。しかし、この運賃は大型船としては採算に合う料率であり、大手筋の仕払っている用船料とは比較にならぬ程有利であった。従つて、反撥の本当の理由は独占を破られたことに対する不満としか考えられない。

こうした中船主の進出を抑えるために大船主間では種々の考え方があった。大手筋の中でも巨大数社によつて、荷主との共同出資による専用船保有会社を設立し、この会社がタンカー専用船の拡充を引受け、この輸送実務は大船主に任せると云う案もあつたと伝えられている。これによれば、タンカー、専用船の需要をほぼ独占するこゝとが出来ぬ訳であつた。だが、この案は次に他産業から種々の案が現われたため遂に公にされなかつた。

その案の一つは造船工業会社の専用船保有社案である。造船所は船腹拡充すなわち、造船発注と云う訳で極めて熱心であるが、その案によれば、荷主産業と造船所の出資による専用船保有会社を設立し、この会社が専用船やタンカーを発注して、運航実務だけを海運会社に下請けさせると言う案であつた。このように造船所が考えるのは船腹拡充資金の調達のためである。現在海運会社は経理内容が悪く、資金を持っていないので発注船の代価支払いが極めて悪く、多くの場合は半額程度を、完成後五年以上の年賦払いによつてゐる。これは造船所としても苦しいことで、今後の大量建造の資金調達のため一つの手段としてこれ考えたのである。これに対して海運界ではもとより反対している。専用船会社と言っても資金を持ってゐる訳ではない。財政資金や民間金融機関の借入れによるのであろうが、それならばその資金を本当に船舶実務を担当する海運会社に貸付けるべきであらう、と言うのである。また、経済企画庁からも荷主や海運会社造船所等の出資による専用船保有会社案が出てゐる。これに対して海運会社が反対するのは当然であり、事実、海運業務の振興には不都合な点が多かつた。

以上のような特殊会社による専用船保有案に対しては船主協会始め海運会社は何れも反対し、運輸省も賛成していない。これらの案が実現した場合にはこの特殊会社の保有する専用船は大手筋オペレーターによって運航され、中小船主は排除されるであろう。だが、大手筋船主として船腹保有が荷主やその他の資本傘下にある専用船会社にあることは経営上決して面白くない。このような条件では充分な運賃が与えられるか疑わしいし、一方保有会社は元利返済に必要な使用料を要求するであろう。それで最初に自分等による保有会社の設立を秘かに考えた大手筋船主も保有会社案には反対しているのである。

一方、荷主産業の船腹需要はますます大きく、各航路で長期契約を前提とする専用船やタンカーの建造は大量に増加した。こうして専用船の建造は漸く盛になっており、従来やや消極的であった大手筋船主も懸命に努力している。そして、これらの建造に当って独占を実現するためには目下のところ計画造船よりほかにない。計画造船の大量建造が漸く開始されようとしているが、今後はこれを通じて大手筋の独占が計画されるものと見られるのである。

八、結 論

以上を要するに日本の海運における独占の状況は戦前と現在では著しい相異がある。すなわち、船腹保有の面では明治末年以来、郵船・商船の二社とその傘下を含めた海運トラスト、または東洋汽船・日清汽船も加えた社船が大体四割前後を占めて来た。それが戦後には郵・商二社の比率は一一％に低下し、大手十三大オペレーターで半ば近くを占めることになった。この点は結局、郵・商二社を中心とする社船と言うものが戦後では十三大オ

ペレーターに代つたものと考えられ、その独占比率もそれ程高いとは見えない。だが、運航面でははるかに高度に上り、十三社とその傘下で約八割の船腹を運航し、ことに定期航路では、九五%の独占率を占めている。従つて、海運トラストないし、系列支配による独占形態は実ははるかに高度化していると言える。ただし、十三社とは言え、その企業規模にはかなりの差があり、郵商船のほか、三井・川崎・飯野の五社と他の八社との間には相異があり、また八社中一社は郵船の勢力がかなり及んでいる。

このような独占形態の形成には補助金等の国の政策が大きな原因となっている。これは戦前・戦後を通ずるわが国海運の特徴である。明治以来、郵商二社には多額の補助金が交付せられ、これが独占的地位の有力な基盤となつてきた。戦後、この補助金がなくなつたことは郵・商両社の地位が戦前に比べて劣つている原因である。しかし、補助金がなくとも、計画造船を通じてより強力な独占政策がとられた。この政策によつて主要定期航路を独占し、一方、中小船主の船腹を系列的に支配し、運航市場を独占することが出来たのである。

しかし、それにもかかわらず、海運における独占形態はそれ程強力でもない。大手筋船主のオーナーに支払う用船料は安く、運賃収入との間に相当の差益があることは事実であり、これによつて、大船主が追加利潤を得ていることは事実である。しかし、このような独占形態は英国系航路同盟による定期航路独占……例えば欧州航路……以外にはほとんどが、国の内面指導や金融機関との結合によつて行なわれるものである。従つて、海運行政上の問題、金融上の問題が解決されるならば、大手筋船主の独占もどの程度まで維持出来るか疑わしい。少くとも他産業のように大企業の新式設備による低廉にして優秀な製品が、中小企業の製品を圧倒すると言ふような事例は見られない。

これは何故であるか。戦後の日本海運が補償金の打切りや高金利体制によって、経理内容が悪く、資本蓄積がないことにもよるが、それよりもむしろ、海運自体の性質にもよる。すなわち、海運では電鉄のように地域独占が出来ない。内航海運とか或いは局地的な定期航路には地域独占もあり得るが、外航海運には公海自由の原則があり、一応国際的な自由競争に任せられている。定期航路における航路同盟は国際海運カルテルで大船主による独占体制を形成するがこれもまた絶対とは言えない。米国系同盟は加入自由であり、また、盟外船との競争やいは定期航路のうち大量貨物は不定期船との自由競争に任されている。

わが国の海運政策ではこの定期航路を中心とする独占体制のために相当の注意が払われて来た。しかし、これ以上に完全な独占が可能な航路は見られない。それで運航市場の独占と言ひ定期航路の独占と言っても結局、行政力や金融機関との関係によるもので、絶対的なものではない。

また、海運の輸送用役と言うものの集中生産には限界がある。一般に重要産業では大工場による集中生産の方がコストが安いものである。しかし、海運の場合は船舶単位に運航されるものであって、超大型船一隻の船価と言つてもマンモス工場とは比較にならない。それで、結局、船舶の数だけ、船主があつても差支えないのである。

このような事情にもかかわらず、わが国海運界で大手筋独占が達成されたのは結局、国の海運政策によるものである。従つて定期航路を中心とする現在の海運の産業構造が変化してくるとその独占支配の基盤は動揺せざるを得ない。定期航路で独占形態を完成したようにタンカーやバルクキャリアーで独占形態を現出することは本来の性質上無理がある。従つてこれを実現するには再び国の海運政策によるほかはない。この意味から今後の計画造船こそ注目を要するであらう。