



高村忠也先生 : 人と学問(高村忠也博士記念号)

宮下, 国生

(Citation)

国民経済雑誌, 148(4):109-126

(Issue Date)

1983-10

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00172853>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00172853>



高村忠也先生——人と学問

宮 下 国 生

I

高村忠也先生には、本年4月1日、神戸大学を定年によりご退官になり、桜の薔のふくらみ始めた六甲台の学舎をあとにされた。いま、30有余年に及ぶ先生のご研究の足あとをたどってみたい。

先生が山口高等学校を卒業され、神戸商業大学に入学されたのは、昭和16年4月のことであった。入学後は、野村寅三郎先生のゼミナールに所属され、その第3期生として、広く交通論の領域を学ばれた。昭和18年9月、ご卒業とともに海運業界に入られたけれども、終戦直後の混乱の中で方向転換を決心し、そのことを恩師である野村先生に伝えられ、新たな就職の依頼をされたのである。当時、神戸経済大学の教授になっておられた野村先生は、また学生課の実質的な責任者でもあり、信頼して仕事を任しうる人を探しておられた。結局高村先生は野村先生の意を受けて、その仕事を助けられることとなった。また暇をみつけては附属図書館の中に入られ、海運関係の資料をこつこつと収集された。その頃に筆写された膨大な量のノートを、私は見せていただいたことがある。このような生活の中で、先生の学問に対する情熱はますます高まっていった。これを見取られた野村先生は、高村先生を海技専門学院教授に推薦されたのである。

このようにして先生は、昭和24年2月に、海技専門学院教授として、海運実務の経験をもつ海運研究者となられた。思うに、先生と同年代のわが国の著名な海運学者のほとんどの方は、海運業界に一時身をおかれたのち、大学に移られるという共通の経験をもっておられるのである。当時の先生を知る人によれ

ば、先生は、阪神電車の青木駅近くの同学院の宿舎において、鋭意研究に没頭され、その猛勉強ぶりは、今でも語り草となっているということである。事実、その頃、海上運送法、自由港制度論、海運政策などについての論文を諸雑誌に投稿され、学界において次第に認められるところとなられた。

海技専門学院時代の同僚の方々の多くは、その後設立された神戸商船大学の教官として移られたけれども、先生はそれより早く、昭和26年春に、長崎大学経済学部へ転じられ、同年6月に講師、昭和27年8月に助教授へと進まれた。このご転任についても、野村先生の強力な推挽を受けられたということである。また、野村先生は、神戸より船で長崎に出立される高村先生に対し、1冊の専門書を手渡され、長崎における成果の大ならんことを祈念されたという。いよいよ高村先生にとり、本格的に研究に専念される時期が到来したのである。

先生はこの期待に応えられ、長崎時代の昭和26年4月～34年3月の8年間に、論文約40篇を執筆されるとともに、また『契約運賃制論—海運同盟の一研究—』を完成され、その出版の仲介の労は、当時神戸大学経営学部教授であった勝呂弘先生がとって下さったそうである。先生の書かれた論文をみれば、そこには、本書を完成せしめるための研究の進捗過程がよく読み取れる一方において、将来めざされるもう1つの方向、すなわちアメリカの自国貨自国船主義についての研究の萌芽が現われているのに気づくのである。この2つの研究は、のちに総合して「アメリカ海運政策に関する研究」となり、先生の学位請求論文へと発展していくのである。

このいずれの問題も、大変重要ではあるけれども、はなばなしいスポットを浴びるという性格のものではないために、多くの人々は真正面から取り組まず、したがって信頼するに十分な研究は存在していないというのが当時の実状であった。先生はまさにこれらの諸問題を一生の重要な研究の対象として選ばれたのである。最近先生ご自身が、「仲間があまり興味を抱かず、手をつけていない特殊分野に対し……こつこつとメスを入れた結果、私なりに異色の研究とうぬぼれているものもいくらかある」(「定年を控えて思いを新たに」、凌霄、278

号、昭和58年2月)と控え目に述懐されているが、それはまさにご研究の本質を正しくつかれたものであるといえる。

先生は、このように30歳代を長崎の地で過ごされた。その後半にいたり、長期にわたって、大変に胃腸をこわされたようである。現在でも、自宅で食事をとられたあとは、暫時横になり胃腸を休まされたうえで、できれば散歩をして、健康状態を維持するのに努めておられると承っている。先生によれば、「いいといわれるものは、やってみる」(「定年退職を迎えるの記」, うなばら, 187号, 昭和58年6月)というのが人生観の1つであるそうで、最近では、健康雑誌記事のうち金もそうかからず、忍耐もそれほど要しない健康法を実行していると冗談交じりに語っておられる。

さて母校である神戸大学では、昭和27年3月に、経営学部へ海運論講座が増設された。昭和31年4月には、石津漣先生が赴任され、昭和36年3月までの5年間にわたり、海運論講座の主任教授を務められた。この石津先生は、高村先生の『契約運賃制論』を、「従来多くの関係文献はかくの如く特殊問題を選んで精細な検討をなさず、一般的紹介、説明をなすにとどまったが、この意味において本書はユニークな貴重な文献である」(書評:高村忠也著「契約運賃制論」, 国民経済雑誌, 99巻1号, 昭和34年1月)と高く評価されており、また高村先生を経営学部教授会に対し、助教授として採用するように推挙された。かくして先生は、昭和34年4月に、神戸大学経営学部へ転じられ、助教授として母校に戻られることになったのである。

これを機に、先生のもう1つの研究の柱であった、いわゆるシップ・アメリカン政策の研究に一層の拍車がかけられ、ついに、昭和36年10月に『アメリカ自国貨自国船主義の構造——貨物優先積取制を中心にして——』が結実した。先生は、本書をアメリカの海運保護政策の研究として位置づけられ、他方前著の『契約運賃制論』をその規制政策の研究として対置されることによって、両書を「アメリカ海運政策に関する研究」という学位論文にまとめられ、昭和37年3月に商学博士の学位を授与された。

先生は、昭和40年1月より1年間にわたり、文部省在外研究員として、欧米における海運ならびに港湾問題についての調査・研究に従事するために、イギリス、ドイツ連邦共和国、アメリカに出張された。すなわち、交通路でみれば、日本、ヨーロッパ、北米、日本というように、地球を一回りされたわけである。そのうち、神戸とロンドンの間は、イギリス海運の名門である P & O 社のチャーサン号のファースト・クラスに、またサザンプトンとニューヨークの間は、US ラインの客船のツーリスト・クラスに乗られた。その意図されたところは、イギリスとアメリカの客船経営の特質をさぐるとともに、またファースト・クラスとツーリスト・クラスのサービスの差異を確かめることにあったという。その時に調査された項目は、旅客運送の仕組み、乗組員の構成などの硬いものから、献立、催物などの軟らかいものまで多数に上っており、その調査内容は雑誌「海運」に2回にわたって掲載された。これについては、今までかつてこれほど詳細な客船経営の実態報告はないと当時いわれたほど、調査は徹底を極めており、何事をもおろそかにされない先生のご性格がよく現われているように思われる。

無事留学を終えられた先生は、昭和41年春に、関西の海運研究会において帰朝報告をされた。その席において、私ははじめて先生にお会いしたのである。先生に対する第1印象として強く残っている点は、先生が大変に明るく、また剛毅な方であるということである。この印象は今もって変わっていない。このような明るいご性格はどこに原因があるのだろうか。この点について、「凌霜」誌において先生ご自身がふれておられるように、「二度とない人生だから、1日1日を明るく有意義に過ごしていきたい」と努めておられるところにあるようだ。また剛毅な点は、先生が軍国主義的気風の強い山口で育てられたこととも関係があるように思う。

先生が帰国された昭和41年におけるわが国の海運業界は、アメリカの黒船ならぬ、コンテナ船の襲来をうけて、まさに右往左往している時期であった。これを契機として、先生のご研究の関心は、次第にコンテナ船あるいはコンテナ

船による国際複合運送の研究へと向けられることになった。この問題を研究するには、海運のみならず、ターミナルである港湾や陸運にも及ぶ深い知識が要求されるけれども、先生はまさにその適任者であった。というのは、港湾制度に対する学識は、昭和44年以来、運輸省の港湾審議会委員に約10年間も任ぜられていたことから分るように、海運制度に対する理解と並んで大変に深いものがあったからである。また昭和47年以降は、財団法人関西交通経済研究センター（旧称、関西物流近代化センター）の創立以来の理事として、数多くの物流関係の調査委員会を主宰され、複合運送についての知識をますます深められるとともに、多数の監修書を出されたのである。このようにして、先生の研究領域は次第にその枠を拡げていくのである。最近におけるご研究は、総じて海運をめぐる国際条約の考察に向けられており、それは上にのべた国際複合運送と密接に関係する国際複合運送条約の分析にとどまらず、海運南北問題から派生した定期船同盟行動憲章条約やバルク・カーゴの国際的積み取り調整問題の検討にまで及んでいるのである。

II

高村先生のお人柄を交じえながら浮き彫りにしてきたご研究の足あとをみれば、先生の主要な研究テーマが、契約運賃制と海運同盟、アメリカの自国貨自国船主義ならびに海運をめぐる国際条約の3つの研究領域に関係していることが分る。それぞれの領域を若干掘り下げてみたいと思う。

先生の学問体系において、一際光彩を放っているのは、契約運賃制と海運同盟の研究であり、『契約運賃制論』はその中心をなすものである。本書の副題は「海運同盟の一研究」となっている。この点について、先生は、本書の「はしがき」において次のように説明されている。「現今においては海運同盟と契約運賃制は密接不可分の関係にある。したがって、契約運賃制の在り方を考究するにあたっては、海運同盟自体の同様な問題に再検討を加えることが是非とも必要である。もし海運同盟と全く切離され、もっぱら契約運賃制にのみ吟味

が指向されるならば、それによって正鵠を得た結論に到達することは至難であるといわなければならない。」と。すなわち先生は、海運同盟の研究のために契約運賃制というアングルを用意されたのであり、それはまさに画期的なことであった。そこで、海運業の生成から、定期船業の発生をへて、海運同盟の形成に至るプロセスを、ギーゼ、オイケン、プリースター、ツィンマーマンなどの業績によりながら跡づけたうえで、海運同盟の対荷主拘束手段としての運賃延戻制と一手運送契約制の1900年代初頭における同盟別採用状況とその効果を綿密に考察し、前者がイギリス、ドイツなどで適法とされたのに対し、オーストラリアなどでは違法、またアメリカでは流動的であるという事態のもとで、同盟の関心が、次第に後者の一手運送契約制を一段と改善したものへと向っていった情況が明らかにされる。ここで、いわゆる一手運送契約制を、ギーゼにしたがって、「均等的一手運送契約制」と「差別的一手運送契約制」に分類し、さらに大小両荷主を一樣に取扱う前者の均等的制度を「契約運賃制」また小荷主の契約希望が無視される可能性のある「差別的制度」の方を「差別契約制」と呼称し、その本流である契約運賃制を、豪州—欧州航路、欧州—南阿航路、北米合衆国—日本関係航路などについて、契約主体、契約適用品目、契約期間、契約運賃と非契約運賃の格差などの側面から詳細に検討される。その結果、契約運賃制に対する主要海運国の取扱が、必ずしも軌を一にしたものではないことが明らかとなる。この点に注目して、とりわけ、イギリス、アメリカおよび日本についての一段と精細な考察が展開されることになるのである。

イギリスについては、帝国海運委員会の Final Report をはじめ、通常は入手不可能と思われる各種委員会の報告書を収集され、運賃延戻制と契約運賃制の優劣を比較検討されたとうえで、政府が同盟活動にはできるだけ干渉しないというイギリスの基本的態度は、すでに20世紀の初期の頃に確立され、以来終始堅持されていると判断されている。これにもまして、先生が力を入れて考究されたのは、アメリカが契約運賃制に対してどのような考え方をとっているかという問題であった。それは、第2次大戦後になって、契約運賃制の適否問題を

めぐって、アメリカにおいて激しい論争がくりひろげられていたからである。

先生は、アメリカにおける、この興味深い問題を考察するにあたり、時代を遡って、コモン・ローにもとづく判例にふれ、そこでは排他的愛顧にもとづく運賃の割引は是認されていたのに対し、それが、シャーマン反トラスト法(1890年)において変改をこうむり、積極的に競争を排除するための運賃割引、競争抑圧船の使用、運賃延戻制などがすべて違法とされるにいたった経過が説明される。また、海運および漁業委員会の勧告書(1913年)では、競争抑圧船の使用、運賃延戻制の採用、差別的取扱による荷主に対する報復的行為が禁止事項として明示されているけれども、当時すでに海運慣行として関係者に周知であった契約運賃制には何らの言及もない点に注目して、これは契約運賃制を禁止する必要がなかったからであると判断でき、この考えが1916年海運法の精神の中に生かされているという解釈をとられている。このような問題の具体的推移をふまえた系統だった把握は従来存在せず、したがって学界においてもとかく議論が混乱しがちであった。先生の考究は、学界の論争を、まさに正常な軌道の上に乗せたという意味において高い評価をえている。

先生の学問的な貢献は、これにとどまるものではなく、海運法制定以来、契約運賃制がアメリカの海事行政機関や裁判所において、個別の航路別事件につき、どのように取扱われていたのかを15例を掲げて具体的に検討された点にも現われている。そもそも定期船市場は、航路別に海運同盟が成立しているために、航路が1つの独立した市場としての性質をもっていることからみて、それぞれの航路事情について具体的な考察を加えることは、まさに事実接近するための必要不可欠な作業なのである。にもかかわらず、従来は、本書にみられるような地道な努力が欠けていたのである。航路レベルでの具体的分析は、わが国の契約運賃制に対する態度を明らかにする場合においても貫かれており、極東復航運賃同盟事件、印バ運賃同盟事件、日本復航運賃同盟事件、日本太平洋横断運賃同盟事件などに関連して、とりわけ契約運賃と非契約運賃の格差問題などが詳しく考究されている。

このような契約運賃制についての国際比較論的考察をうけて、契約運賃制にはどのような問題点があるのかという角度より、この制度に対する批判を展開される。その場合、契約運賃の是非は、海運同盟活動との関連を考慮して論ぜられる必要があるとの立場より、各国の同盟活動に対する調査委員会報告を総合的に比較対照される。それによって、海運国と荷主国、定期船業主力国と不定期船業主力国、先進海運国と発展途上海運国、同一国家内の船主と荷主のそれぞれの間に海運同盟をめぐる利害の対立があることを明らかにし、海運同盟があらゆる方面より無条件に認容されることが期待し難い現状に論及されたりえて、「海運同盟の排他的活動を、同盟自体にもかなり満足することができるとともに、荷主にもまた、それほど大なる障碍とならないような範囲に限定しようとするのが、われわれの到達点であり、また目標でもある」（『契約運賃制論』、244ページ）として、先生の基本的立場を明らかにされる。したがって、海運同盟の採用する排他的手段の一つである契約運賃制に対しても、上記の原則が適用されるべきであると強調され、また同様の立場より、この制度が、門戸開放主義をとるオープン・コンファレンスでは比較的寛大に運用され、他方門戸閉鎖主義をとるクローズド・コンファレンスでは、それが厳格に運用されるように処理される必要があろうと結ばれている。

契約運賃制と海運同盟をめぐる先生のご研究は、上に紹介した『契約運賃制論』というまとまった著書を完成されたのちも継続された。その契機となったのは、本書が刊行されて4年後の1961年になって、1916年アメリカ海運法が改正され、いわゆるポナー法が成立したことである。そこで、このポナー法において、契約運賃制がどのような取扱をうけるようになったのかを考究して、この制度が、一定の条件のもとで合法的に認められた一方において、海運同盟に対する国家規制が著しく強化された事情を明らかにされた（「契約運賃制の曲り角」、国民経済雑誌、106巻3号、昭和37年8月）。事実、このポナー法の成立とともに、オープン・コンファレンスにおける契約運賃制のもつ荷主拘束力は著しく低下してしまっただのである。一方、ポナー法が最大限15%の契約・

非契約運賃格差を認めたことについて、この格差が、契約荷主に対するサービスすなわち運賃の割引なのか、あるいは非契約荷主に対する罰すなわち運賃の割増であるかという問題を設定して、運賃格差の本質とそのあり方をめぐって、精緻な検討を加え、「運賃格差の本質は、二重運賃契約に署名しないための罰ではなくて、契約に署名したことに対する褒賞でなければならない」と結論された（「二重運賃格差問題についての再検討」、海事産業研究所報、16号、昭和42年10月）。

他方、イギリス系のクローズド・コンファレンス、とりわけその代表たる日本／欧州航路運賃同盟では、1964年に二重運賃制を改めて三重運賃制に移行する動きが表面化した。この新制度の特徴は次の点にある。すなわち従来、契約荷主がFOB輸送のもとで盟外船を利用して、契約違反とはならないという特免が認められていたけれども、新制度では、この特免を放棄してFOB貨物さえも同盟船に積込む意思表示をした契約荷主に対しては、契約運賃に対する2.5%の追加割引が許与されるというものである。したがって新制度のもとでは、非契約運賃と契約運賃の他に特別契約運賃が成立し、そのため三重運賃制といわれるのである。この問題は、当然に関係方面の議論をひきおこした。先生はこのような状況の中で、一般的には三重運賃制を非とは認めがたいとしても、門戸閉鎖主義をとり、同盟の地位の安定している日本／欧州航路運賃同盟が、現状のもとで三重運賃制を採用することには賛成しがたいと断定された（「二重運賃制から三重運賃制へ」、海運、445号、昭和39年10月）。その後の事態は、先生がまさに予想されたように移行した。すなわち、この制度を独禁法違反として審議していた公正取引委員会は、昭和41年になって、同盟が荷主の意向をも入れた運輸省委協案のもとで三重運賃制を撤回するというで結着をはかったのである。

このように、海運同盟に関する理念において対立するイギリスとアメリカにはさまれたわが国では、必然的に色々な問題が集中的に現われる傾向がある。海運同盟をめぐる国際摩擦は、同盟活動を規制しようとするアメリカとの関係

において特に著しい。この点についても、先生は大いに論陣を張られ、アメリカの海運法ならびにわが国の海上運送法と公正取引委員会の指導細則が北米航路上において合理的に適用されるためには、何らかの国際的慣行を日米間でまとめる必要があると訴えられ（「盟外船排除措置にみられる日米基調の異同」、野村寅三郎博士還暦記念論文集『現代交通の諸問題』、昭和38年8月）、またアメリカの求めた輸出入運賃格差の是正問題に対しては、この要求が全く航路事情を考慮しない不当なものであると説き、「国際海上運賃に対し、一国がもっぱらその利害関係にもとづいて直接に干渉を加えることは絶対に排すべきであり、運賃の決定はあくまでも関係海運業者の自主性にゆだねるべきである」（「輸出入運賃較差是正要求をめぐって」、国民経済雑誌、110巻2号、昭和39年8月）と強調された。

III

高村先生の海運論研究の第2の主要な領域は、海運保護政策の究明である。先にみた契約運賃制の研究が、海運政策の規制面に関係していたから、その保護的側面は、海運政策を総合的な見地から把握するうえで、まさに必然的にとりあげられるべき研究対象であった。そして具体的な研究対象として、アメリカの貨物優先積取制を選ばれたのである。この研究は、すでにふれたように、『アメリカ自国貨自国船主義の構造』として、昭和36年に刊行された。先生がこのテーマに的を絞られた動機を、本書の冒頭の「はしがき」より引用すれば、アメリカのドル防衛策の一環としてとられたシップ・アメリカン政策、すなわち「貨物優先積取制は、かねてより、国際問題の1つとして注目的になっているにもかかわらず、これに関する体系的な研究は、わが国にも外国にも、いまだ発表されていない」こと、また「同制度の帰趨に非常な関心を寄せているわが国関係者の間における、これについての理解は必ずしも十分とはいえない」ことにあった。またこの問題の研究方法につき、同様の個所において、「できるだけ多くの資料をしかも忠実に引用して、独断的もしくは理論倒れの

論議となることを極力排し、あくまでも実証的な裏付けにささえられた議論を展開すべく常に心がけてきた」と強調されているように、貨物優先積取制の構造とその特性を、制度論の立場より、まさに多面的な角度から実証的に解明されようとしている。以下において、本書における議論を管見する。

貨物優先積取制の構造を検討するにあたっては、この制度を運用するうえでの当時の3本柱であった、①1904年4月28日の法律、②1934年公式決議第17号および③改正1936年商船法第901条(b)と改正1954年相互安全保障法第509条が、いかなる背景もしくは沿革のもとに成立し、どのような内容を有し、あるいはいかなる効果をもたらしたかなどを考究される。

1904年4月28日の法律は、当時の貨物優先積取制を構成する3本柱のうちで最も古く、その立法の主眼目はあくまでも純然たる軍事的必要性にあったとみるのが至当であると説いたうえで、海外駐留軍向け物資の輸送にかかわるこの法律に対しては、国内からも、外国からも非難が上っていなかったと主張される。これに対し、主としてワシントン輸出入銀行からの借款にもとづく輸出物資の米国船優先積取に関係している1934年公式決議第17号は、この借款を一般的商業取引とみている西欧の海運国にとっては不評であったけれども、アメリカ政府ではそれを一種の対外援助とみなすことによって積極的に優先積取を推進していった事情を明らかにされる。またこの点に関連して、第1次大戦勃発からその終戦直後におけるアメリカの海運情勢を詳細に分析して、当時矢継早に打出された海運助成策の潮流に乗って、公式決議17号が制定されたという判断を下される。

貨物優先積取制を支える第3の柱である改正1936年商船法第901条(b)と改正1954年相互安全保障法第509条の関係につき、前者が根幹的部分を形成し、後者がそれを制限する意味しか有しないとしても、後者は、1948年経済協力法、1949年相互防衛援助法、1951年相互安全保障法などを同様に、対外援助法における貨物優先積取条項としての性質をもっている点には十分に考慮を払う必要があると主張される。

そこでこれらの対外援助法と結びついた貨物優先積取規定の目的、内容、効果などを詳細に検討される。その中で、特に興味をひくのは、アメリカ船と市場レートの関係であり、それは、通常50%積取制と呼ばれるアメリカの貨物優先積取制に関して、この積取要求が免除される条件に注目するとき問題になるのである。例えば、1948年経済協力法第111条においては、アメリカ船が市場レートで入手できないならば、外国籍船による輸送が許されるとなっているけれども、この点について、「市場レート」とは、外国籍船に対する市場レートとしての「世界市場レート」なのか、あるいは「米国籍船に対する市場レート」であるのかについて、対立する主張が存在していたのである。理念的には前者の考え方をとる経済協力局も、当初は、アメリカ海運業者のとった後者の主張にそって事態を処理していた。しかし、アメリカ籍船と外国籍船の間のレートの格差がはなはだしく大きくなるにともない、ついに1949年になって、経済協力局長官は、実質的な対欧援助を増大するには、「市場レート」とは「世界市場レート」であるという主張を認めるように議会に迫ったのである。これに対して、全米海運連盟などは、米国籍船員賃金が外国船員の2倍半から4倍も高く支払われている当時の現状のもとで世界市場レートを受け入れることは、海員の失業増大とアメリカ商船隊の退化を促すものであるという反論を展開した。究極的に両者の間に成立した合意は、経済協力局長官が提案をとり下げたうえで、「合衆国に対する」という文言を「市場レート」の前に付加することであり、結局は従来の慣行が維持されるということになってしまった。このように先生は、「市場レート」の解釈をめぐる問題の推移を詳細に跡づけられ、アメリカ海運の国際競争力低下の実態を浮き彫りにされた。このような分析にもとづいて、はじめて、この時期以降において、アメリカの自国船優先積取輸送領域が、世界の海運市場からは明確に隔離された排他的輸送領域として機能するようになったという主張を展開できるようになったのである。

さて、1954年に成立した改正1936年商船法案第901条(b)は、貨物優先積取の対象、貨物優先積取が要求される比率、貨物優先積取の適用されるケースなど

を定めたものであり、それは、貨物優先積取制において次のような画期的な意義をもっていると説かれる。第1に、1936年商船法にこの条項が挿入されたために、米国貨物優先積取制が恒久性ないし永続性を与えられるようになったことである。第2に、米国籍船による貨物優先積取の範囲を戦略物資などを含むように拡張したことである。第3に、貨物優先積取が要求される米国籍船は、民有船である点を明確にして、米国の民間海運業者を外国の海運業者よりも一層有利な立場においたことである。第4に、貨物優先積取条項の適用を一時停止するのが適当であるような緊急事態にあたっては、議会、大統領もしくは国防長官がこの条項を放棄しうることである。第5に、パナマ運河会社の運搬する貨物は、適用除外とすることである。第6に、公式決議17号は今後も存続し、改正1936年商船法第901条(b)とともに、貨物優先積取制を構成する支柱となることである。

このような貨物優先積取制を支える法律や決議の個別的考究を終えたうえで、米国ではすでに他の海運国と同様の海運助成策が講ぜられていたにもかかわらず、何故に多くの海運国の非難的となるような貨物優先積取制が採用されたのであろうかと問われる。そこで、米国船の運航コストが果たして他国と比していかなる水準にあるかを国際的に比較検討し、さらに外国海運の復旧によって陥った米国海運の苦境にふれたうえで、この事態を打開するために従来よりももっと効果的な助成策を望んだ米国海運業界の要望と国防的見地から自国船の存続を必要とした政府の意向が合致した結果として誕生をみたのが、この貨物優先積取制であると強調される。そして、この制度の実際の運用を考えた場合に検討すべき問題点として掲げられた諸点のうちで、とりわけ「適正かつ妥当なレート」とは何かを詳細に究明した結果、米国籍船に対する市場レートが適正かつ妥当であるか否かを判断する客観的基準は存在しないという結論を導かれる。この場合、運用の実情からみて、法文上の規定はないとしても、レート問題からは海運同盟の協定運賃の形をとる定期船運賃は除外され、実際には不定期船運賃のみに注目すべきであるとされる。

貨物優先積取制が海運保護助成策のいずれに位置するかについては、次のような主張を展開される。海運保護助成策を金銭的給付を伴わない補助である保護主義海運政策と金銭的給付による補助を内容とする補助金海運政策に大別する場合、貨物優先積取条項は、一般に保護主義海運政策のカテゴリーに入れられるけれども、次のようなケースには注意を払うべきである。それは、外国通貨によって売却される余剰農産物に貨物優先積取条項を適用する場合には、米国は米国籍船レートのと外国籍船レートの差額を支弁するために国庫支出をしなければならない、この支出が米国不定期船業者に対する金銭的補助とみなされるというものである。したがってこのようなケースにおける貨物優先積取条項は、保護主義海運政策の特性のみならず、補助金海運政策の特徴をも合せ有するものであると強調されるのである。このような貨物優先積取条項が日本をはじめとする海運先進国にとっては好ましくないことは明らかである。そこで先生は、1960年代に入って、米国の貨物優先積取制が一般の商業取引貨物にまで拡大されつつある状態を憂えて、本書を次のように結ばれる。すなわち、「貨物優先積取条項を特殊な貨物の輸送に対してのみ適用する場合においてさえ、これに対する諸外国の風当りははなはだ強いのに、まして……その適用の枠が一般の商業取引の分野にまで拡張されるならば、かような傾向がいちだんと激化することは必定である。されば貨物優先積取制強化の停止さらには同制度の撤廃こそ理想とする海運自由化への捷徑であると私は信じて疑わない。」（『アメリカ自国貨自国船主義の構造』、225ページ）と。

IV

高村先生の第3の研究領域は、海運をめぐる国際条約に関連する諸問題の解明である。その主要なものを問題の発生順にみると、コンテナによる国際複合運送と国際複合運送条約の問題、定期船同盟行動憲章条約の問題ならびにバルク・カーゴのトレード・シェアリングの問題ということになると思われる。

コンテナによる国際複合運送が世界的注目をあびはじめたのは、1966年に米

国のムア・マコーマック・ラインとUSラインがセミ・コンテナ船をそれぞれヨーロッパ航路に、ウィークリー・サービスとして投入して以後のことである。先生は、逸早く、神戸商工会議所の主催する海上コンテナ輸送委員会に参加され、その報告書をもとに、『国際海上コンテナ輸送をめぐる12章』を編集された。同書の第1章において、先生は、「国際海上コンテナ輸送には、在来輸送に比べ、数多くの利点が伴うと華々しく喧伝されたのであるが、しかし実際には、今までのところ、そういった利点は大きく具現していない」との見地より、少なからず存在する理想と現実の不一致を指摘され、「そのなかには、国内的に解決される問題もあるが、同時に国際的協議によらなければ解決しえない問題もある」として、関係者に対し、コンテナ輸送の促進を図るうえでの理解を促されたのである。

先生は、国際複合運送の問題に制度面より接近するために、運送形態を単一貫運送、複合分割運送および複合一貫運送の3種類に分類して把握し、複合運送に分割運送と一貫運送の2種類があることを明らかにされる（「複合一貫運送研究の出発点」、関西交通経済研究センター、32号、昭和57年3月）。そして、国際複合運送を定義して、輸出国内の陸上運送、輸出入国間の海上輸送および輸入国内の陸上運送のうち、2種類以上の輸送が1つの運送契約にもとづいて国際間に相次いで行なわれるものとされる（「海運経営をめぐる若干の問題」、神戸大学経済経営学会『経営学・会計学・商学研究のために』、昭和58年3月）。すなわち先生が国際複合運送といわれるとき、それは国際複合一貫運送を指しているのである。先生は、この国際複合運送についての国際条約、すなわち国連国際物品複合運送条約の制定過程を2段階に分けて考察されている（「国連国際物品複合運送条約の制定過程」、国民経済雑誌、143巻5号、昭和56年5月；「続・国連国際物品複合運送条約の制定過程」、同上誌、146巻6号、昭和57年12月）。第1段階は、万国海法会、私法統一国際協会のような国際的研究機関が中心となり、他方、第2段階は、政府間海事協議機関、欧州経済委員会合同会議、国際複合運送条約政府間準備グループなどの国連機関を舞台に

している。

第 1 段階の中では、国際複合運送条約案作成の胎動が、すでに60余年も前における国際運送契約法典案にもとづく通し運送についての議論において現れている点にふれたのちに、1969年に万国海法会で採択された東京ルールと呼ばれる複合運送条約案にいたって、複合運送の特徴として、(1)その運送の行なわれる際に使用される運送手段は2種類以上であり、(2)その運送を行うために結ばれる契約は1つであり、(3)その運送に対して運送人の負う責任は一貫している、という3点が固まったことをあげ、以後この特徴は、東京・ローマルール、TCM条約案においても踏襲されたと論ぜられる。第2段階の中心は、国際複合運送条約政府間準備グループの会議であり、それは1973~79年の間に6回の会議を開いて条約案をまとめ上げ、1980年に開催された国連国際複合運送条約会議において、同条約案が採択された経過を明らかにされる。またそこでも、上記の複合運送の特性が認められると指摘されるとともに、本条約が物流の近代化・合理化に寄与することを考慮して、早急に発効することを期待されている。これらの条約の推移を解明するに当たっては、UNCTAD、IMCO、国連などの発表した原資料に目を通されており、これほど周到な分析は、我国においては現在では他に存在していない。

さて、海運同盟に対する発展途上海運国の批判は、1960年代後半より盛んになってきたが、それは同盟が発展途上国の輸出品に対して貨率を差別しているのではないかという疑惑と、同盟の慣行の名のもとに先進海運国に有利な貨物数量割り当てがなされているという事実に向けられてきた。このような批判を入れた1972年の国連総会の決議をうけて、1974年3月~同4月にかけて開催された定期船同盟の行動憲章に関する国連全権会議の第2会期において、定期船同盟行動憲章条約が採択されるにいたった。先生は、この条約に、主として、(1)非締約国同盟船社はどうか対応してくるか、(2)関係海運国の貿易への参加はどのようになるか、また(3)一手積み協定の適用貨物と適用除外貨物はどうか分類されるかという3つの角度より接近しておられる。

定期船同盟行動憲章条約の締約国の船社と非締約国の船社によって構成されている現存海運同盟内には、同条約が発効すると、両船社間にその運営をめぐる衝突が発生するおそれがあるとみて、関係国の動向をフォローしたうえで、一番問題になるケースは、この条約の規定と米国の法律の規定が相容れない場合であると説かれる。すなわち海運同盟が門戸開放型であるべきことを海運法によって定めている米国の基本原則からすれば、「もし米国からもしくは米国向けの定期航路上に結成されている海運同盟において、定期船同盟行動憲章条約の締約国の船社が、同条約の規定に従って、海運同盟の門戸を閉鎖する恐れのある同盟協定を締結したならば、その海運同盟を構成する外国の船社は、米国の港から締め出されるおそれが多分にある」（「定期船同盟行動憲章条約をめぐる若干の問題」, 国民経済雑誌, 140巻5号, 昭昭54年11月）と予想されている。続いて貿易への参加問題の検討にうつり、海運同盟の取引が、ただ一つの輸出国と輸入国の貿易をカバーしているケースと、それが2つ以上の輸出国と輸入国の貿易をカバーしているケースの2つに分けて、各ケースにおけるメンバー船社間の貿易シェアの組合せを詳細に例示し、このシェアが国別シェアの枠内で変動する以上、船社別には不平等が生ずると主張される。さらに条約にもついで、契約運賃制、もしくは適法なその他の制度によって具体化される一手積み協定においては、それが適用される貨物と適用されない貨物との区別が、従来の荷主協定におけるものとは必ずしも一致していない点に注目して、この事情を日本・韓国／太平洋横断運賃同盟の荷主協定と比較検討し、同条約が容易に実施されうるものではないと強調される。

UNCTADにおける発展途上海運国の要求はさらに拡大して、不定期船の輸送するバルク・カーゴに対しても、何らかの積取り調整を設けようとする動きが現われており、それが、現在1つの潮流となっている。この問題は、古くは1922年頃まで遡ることができるけれども、信頼しうる調査活動はつい最近になって手がつけられたばかりである。先生は、このような中で、入手困難な資料の収集に努め、1981年3月の専門家グループの動きから、1982年6月の海運委

員会における勧告の採択に至るまでの経緯を詳細に分析検討された結果、海運自由の原則をかかげて現状を維持しようとする先進国と海運調整策を打ち出して現状を打破しようとする発展途上国が、お互に相手の立場を十分に配慮する以外に、対立解消の道は存在しないと結論されている。

V

高村先生は、最近の「凌霜」誌上において、「研究成果をより良くしようと相当期間手元で暖めているものもいくつかある」とのべられて、盛んな研究意欲を明らかにされている。すでにふれた国際複合運送の問題は、ここ15年余りにわたって、先生が第1人者として取り組んでこられた広大な研究領域であり、とりわけこの領域におけるご研究が一層深化されんことを切望するものである。

神戸大学名誉教授となられた先生は、寝屋川市にある摂南大学の経営情報学部の教授として、今までと同様に、研究と教育にご多忙な日々を過しておられる。退官後には少しは時間的余裕がでてくるものと期待されて、300冊をこえる趣味関係の本を購入されたそうであるが、今はまだ興味のある所を拾い読みする程度の時間しかないことぼしておられる。また先生は、5、6年前より、洋画を収集されている。これも絵を見ることによって、精神を豊かにし、心に余裕をもたらすことをねらっておられるようである。今後とも、一層ご健康には留意され、研究をますます発展されるとともに、私ども後進者に対しかわらぬご指導がいただけるようお願いする次第である。