



海運企業の多国籍化と便宜船籍

山本, 泰督

(Citation)

国民経済雑誌, 159(2):39-56

(Issue Date)

1989-02

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00173843>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00173843>



海運企業の多国籍化と便宜船籍

山 本 泰 督

は じ め に

外航海運企業では、便宜船籍国に置籍した船を所有するため、外国子会社を設立・支配する事例が多く見受けられる。外航海運企業が、その企業活動のために外国に子会社を設立する例は、たんに船舶所有の側面に限らず、船舶管理、船員配乗、金融、国際複合一貫輸送の諸業務¹に関連しても見出される。またコンテナ輸送業務に関連して複数の国の海運会社が国際的なコンソーシアムを形成している事例も知られている。しかし、外航海運企業の多国籍化した企業活動のなかでも、もっとも事例が多く、また重要度が高いのは、船舶所有と関連した外国子会社の設立・支配であろう。

この船舶所有と関連した外航海運企業の多国籍化の状況とその理由を調べるのが、ここでの目的である。ところで、この課題に取り組むに当たって留意しなければならないのは、1980年代に入って先進国商船隊のなかから自国船籍を離脱し (flagging out)、FOC への移置籍する船舶が増加したことである。また、それとの関連で、自国船籍よりも労務費の軽減が可能となる第2船籍 (second registry)、いわゆるオフショア船籍 (Offshore Registry) が先進国により相次いで設立される動きがある。なぜ第2船籍が設立されるのか、また外航海運企業の多国籍化は、自国の国家政策と無関係に進展してゆくのか、これらの問題をも視野に入れて船舶所有と関連した外航海運企業の多国籍化について調べることにしたい。

1 ギリシャ船主がリベリア、キプロス等のFOCに置籍した船舶を管理運航するためにイギリスに管理会社を設立しているのは、著名な事例である。

I 便宜置籍船腹の拡大——世界商船隊の構成の推移

第2次大戦後から1980年代にいたる世界商船隊の構成の推移をみると、主要な変化としてつぎの諸点がある。(表1参照)(1)便宜置籍船隊の発生とその急激な成長。(2)欧州諸国、日本およびアメリカからなる先進海運国商船隊の比率の低下。先進10ヶ国商船隊の世界商船隊中に占める比率は戦後一貫して低下しているが、絶対量は1975年まで増大していた。しかしその後は絶対量も減少し始め、ことに1980年代には減少が著しい。(3)ギリシャおよび1970年代以降におけるホンコン、台湾、韓国のアジア NIES の商船隊の成長。(4)ソ連、中国その他の社会主義諸国の商船隊の緩やかな成長。(5)アジア、アフリカ、ラテンア

表1 世界商船隊の構成推移

(百万総トンおよび構成比)

	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1986
世界総計	84.6	129.8	227.5	342.2	419.9	416.3	404.9
先進10カ国	65.4	88.0	125.9	160.7	155.3	124.3	110.2
便宜船籍	4.1	16.0	41.1	84.7	117.0	124.0	126.0
ギリシャ	1.4	4.5	11.0	22.5	39.5	31.0	28.4
アジアNIES	...	0.8	2.7	3.5	8.1	18.4	19.6
社会主義諸国	...	5.1	21.3	29.4	42.7	51.3	49.9
世界総計	100	100	100	100	100	100	100
先進10カ国	77.3	67.8	55.3	47.0	37.0	29.9	27.2
便宜船籍	4.9	12.3	18.1	24.8	27.9	29.8	31.1
ギリシャ	1.6	3.5	4.8	6.6	9.4	7.5	7.0
アジアNIES	...	0.6	1.2	1.0	1.9	4.4	4.8
社会主義諸国	...	4.0	9.3	8.6	10.2	12.3	12.3

出所；Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 各年。

注1. 先進10カ国；日本、イギリス、ノルウェー、アメリカ、イタリア、フランス、西ドイツ、スウェーデン、オランダおよびデンマーク。

2. 便宜船籍；国際運輸労連の便宜船籍指定を基準とした。例えば、1950年ではパナマ、リベリア、ホンデュラスだが、1985年では、その他にキプロス、シンガポール、レバノン、ケイマン諸島、バーミューダ、バハマ、ジブラルタル、マルタ、蘭領アンチル諸島、バヌアツ、スリランカ、セントヴィンセントがある。(ただし、このうち100万総トン以上の置籍があるのはリベリア、パナマ、キプロス、シンガポール、バハマおよびマルタの6カ国である。)

3. アジアNIES；ホンコン、台湾、韓国。

アメリカの途上国商船隊の成長の伸び悩み。²

上にみた第2次大戦後の世界商船隊の構成の変化のなかでも、もっとも特徴的な現象は便宜置籍船隊の発生とその急速な拡張である。便宜船籍とは非自国民に内国会社の設立を介して自国への船舶登録を認め、船主は登録料およびトン税の支払いが要求されるだけで、所得税の課税がなく、また船員の国籍や労働基準についての規制が緩やかな国である。1950年にはパナマ、リベリア、ホンデュラスが便宜船籍国であったが、その後便宜船籍による国庫収入を目的として、便益船籍を設立する小国（地域）が相次いだため、1985年には、国際運輸労連が便宜船籍に指定した国・地域は15に達した。³この便宜置籍船隊は第2次大戦直後においては、とるに足らぬ大きさだったものが、1960年には世界商船隊の12.3%に成長し、その後も着実に拡大して1986年には31.1%に達している。便宜置籍船隊は、その拡大の過程を通じてつねにタンカー、それにバルク・キャリアを主体に構成されており、ことにコンテナ船の比率は小さい。⁴

便宜置籍船の実質的所有者（受益的船主）が誰であるかは、船籍国に形式的に設立された現地法人が隠れ蓑になっているために、その追求はきわめて困難である。いままでに報告された調査は、1982年から1984年にかけて、UNCTADが実施した便宜置籍船隊の受益的船主（国）および真実の管理者（国）の調査だけである。1984年についての UNCTAD 調査ではアメリカ、ホンコン、ギ

2 通常の定義による途上国のうちには便宜船籍国が含まれるし、また便宜船籍国以外の途上国のなかでも、フィリピンのように便宜船籍との二重船籍を認める国もあるため、表1には途上国の商船隊の推移は掲げなかった。しかし、便宜船籍等を除いた途上国商船隊の比重は1986年現在で約10%程度に止っている。なお中東産油国の商船隊は1970年代から増大して1986年には世界商船隊の3.4%まで増大した。

3 表2の注2参照。なお国際運輸労連は、便宜船籍の定義として広く知られているロツチデール報告の定義を基準としているが、その指定に当っては、外国船員の雇用を認め、かつその賃金・労働条件が欧州諸国の船員の平均的な賃金・労働条件を下廻っていることに着目している。

4 1986年の便宜置籍船隊の船種別構成（重量トンによる船腹構成比）は、タンカー 51.1% バルカーおよび兼用船 37.1%、一般貨物船 10.1%、コンテナ船 1.4% である。ISL・LSE, *Shipping Statistics Yearbook* 1986.

表2 便宜置籍船隊の受益船主国, 1984年

(1,000重量トン)

受益船主国	隻 数	重量トン	船腹量構成比
ア メ リ カ	714	49,766	24.6
ホ ン コ ン	854	37,252	18.4
ギ リ シ ャ	1,135	36,412	18.0
日 本	1,164	22,926	11.3
ノ ル ウ ェ ー	214	7,971	3.9
西 ド イ ツ	359	6,013	3.0
イ ギ リ ス	221	5,563	2.7
ス イ ス	145	4,650	2.3
中 国	119	3,097	1.5
韓 国	83	2,145	1.1
そ の 他	1,607	26,747	13.2
合 計	6,615	202,542	100.0

出所: UNCTAD, Beneficial ownership of open-registry fleets, 1984., TD/B/C, 4/290, 1985.

注1. 便宜船籍国としてリベリア, パナマ, キプロス, パハマ, パーミューダーの5カ国を取り上げている。

2. 中国はこの調査結果にたいし, UNCTAD に, 中国が用船した FOC 船腹であると通達している。

リシャおよび日本がそれぞれ便宜置籍船隊の10%以上を所有している受益船主国で, その他の主要な受益船主国は中国, 韓国を除くと, ノルウェー, イギリス, 西ドイツ等の欧州諸国である。(表2) なおホンコンの受益船主には中国系のホンコン船主以外にイギリス系船主も含まれているものと考えられる。第2次大戦後から1950年代にかけての時期の便宜置籍船隊については, その正確な構成は判らないけれども, 便宜船籍形成の歴史的経緯からアメリカ企業の所有船が主体で, それにギリシャ船主の置籍船が続いており, 欧州諸国の海運企業の所有は少なかったと考えられるところから, 1960年代以降, 欧州諸国や日本⁵の企業が次第に便宜船籍の利用を拡大してきていることが知られる。

日本や欧州諸国の船主による便宜置籍船の所有支配の拡大の過程は, 同時に先進海運国の商船隊の縮小の過程でもあった。先進国船舶のフラッキング・ア

5 小稿「便宜船籍の形成とその背景」『経済経営研究年報』38号, 1989年参照。

ウト、便宜船籍への移置籍の状況がみてとれる。そして、1984年以降には、自国籍船のフラッグング・アウトを防止するため、第2船籍（オフショア船籍）が登場する。

オフショア船籍の嚆矢となったのは、イギリスが1984年に設立したマン島船籍（Isle of Man）であるが、1986年にはフランスがケルゲレン島船籍（Kerguelen）を、1987年にはノルウェーがノルウェー国際船籍（NIS）を設立した。1988年7月にデンマークがデンマーク国際船籍（DIS）を設立したほか、西ドイツが設立を検討中であり、その他にも構想検討中と伝えられる国もある。（日本も日本船への外国人船員の混乗問題と関連して、オフショア船籍が構想されたことがある。）オフショア船籍の内容に変化があり流動的であること、またそれぞれの船籍登録要件にかなり大きな相違があることから、オフショア船籍について統一的な定義を与えることは困難であるが、基本的には自国船主の運航費の低減を可能にするために、第2船籍を設立し、自国籍船に限定して登録を認め（NISでは他国籍船も登録可能である。）、船員の国籍、定員等に関する規制を緩和するとともに、船員の所得を課税対象外とするなど、船主の労務費削減を容易とした措置と云えよう。⁶

II 海運企業の船籍選択

海運企業は、どのような考慮に基づいてその所有船舶の船籍を決定するのだろうか。企業が船籍を決定する過程において、海運用役市場およびその購入する生産要素の市場の特性が自国船籍と諸外国の船籍の得失を判断する上で大きく関係すると思われる。その問題を考えるに先立って、船籍の取得要件と船籍の取得に伴って船主が担うことになる権利義務関係について整理をしておこう。

1. 船籍の取得要件

6 イギリス政府はマン島籍で従来認められてきた船員所得の免税、社会保険費の船主分担額免除といった特恵措置を廃止する方向だと云われる。各オフショア船籍の概要については、下記参照。海事業業研究所『海外海事情報』、755号、1988年9月25日、11-17ページ。

各国の船籍に関する法制度では、商船の国籍は、(1)所有者の国籍、(2)合名会社または合資会社の場合は社員の国籍、(3)株式会社の場合は本店の所在地と取締役の国籍、(4)船長、士官および海員の国籍の4要素によって規制されている。(1)所有者の国籍については、所有者の一部(半数または2/3以上)がその国籍を持っていればよいとする国もあるが、船舶の全部がその国民の所有であることを必要とする国が多い。現在の海運企業にとって主要な(3)の株式会社の備えるべき要件については、その本店を国内に設置しているか、あるいはその国の法に準拠して設立されていることを要件とする国(イギリス、ベルギー等)がある一方、その上に取締役会に関する特別の要件をもつ国が多い。(アメリカ、ドイツ、デンマーク、フランス、イタリア、日本、ノルウェー、オランダ他)。(4)船長、士官および海員の国籍要件については、a. 船長の国籍の所有を要件とする国(イギリス、アメリカ、イタリア、オランダその他)、b. 士官のすべてまたは一部が国籍を所有することを要件とする国(イギリス、アメリカ、フランス他)、c. 士官の国籍に関する規定はないが国家の発行する資格証の保有を要件とする国(ドイツ、ノルウェー、オランダ他)、d. 海員の一定比率が国籍を所有することを要件とする国(アメリカ、フランス、イタリア、ノルウェーその他)がある。要するに船籍の付与要件についてそのうちの船舶の所有要件については、国によって内国会社の所有に止めるのか、あるいは取締役会についての特別の要件を加えて、外国人による船舶所有を制限しようとするかとの違いはあるが、外国人が内国会社の設立によってその国の船籍を持つ船舶を所有することが不可能ではないのに対して、船員の国籍要件については、船長の国籍所有だけを要件とする緩やかな規定から海員の国籍所有を要件とする厳格な規定まで緩厳の差はあるにしても、船員の国籍所有を船籍付与要件としているのが、大多数の国の法制である。

これに対して、便宜船籍国として第2次大戦後、にわかに注目を集めたパナマ、リベリアの船籍取得要件は、その他の諸国と大きく相違していた。パナマ

会社法では「パナマ市民、または共和国に居住し3年以上在住する外国人、あるいはパナマに本社を置く商事会社とその全部または一部が所属する商船は、パナマ船として船舶の国籍登録がなされている限り、パナマ船とみなされ、所有者は航海に関する共和国の法規に従うものとする」（会社法1080条）となっており、またリベリア1956年海事法では、国籍証書交付の資格を持つ船舶は「リベリアの市民または国民の所有に属する外国貿易に従事する航洋船」で「市民」または「国民」とは「会社、組合および個人の集団を含む」（第51条）と規定され、リベリア会社法では最低3人の発起人により適法な設立手続を取れば、内国人、外国人のいずれを問わず自由にリベリア国内会社を設立することができた。⁸

一方、船籍取得要件としての船員の国籍要件については、リベリア海事法規にはその規定がなく、パナマでは1947年の労働法でパナマ船員の配乗率を25%と定めただけで自国籍を持つ船長、士官の配乗義務等については規定がなかった。なおパナマ船員の配乗義務については例外措置が認められ、労働局が使用可能なパナマ人船員がパナマ共和国内に不足していることを認めた場合には、その許可を得て船長は配乗比率を一時的に変更することができた。⁹したがってリベリア、パナマの船籍を取得した企業は自由に外国人船員を雇用・配乗することが可能であり、その点が多くの国の船籍と相違した。

船籍取得から生ずる船主の付随的な権利義務関係についてみよう。船員の定員、労働基準等について、リベリア、パナマでは当初規制法規はなかった。先進海運諸国では海事法規の整備により、定員、労働時間、船内設備等について詳細に規定され、また同時に自国の船員労働組合との団体交渉関係の維持が労働関係法規および慣行によって確保されていることと大きく相違する。¹⁰リベリ

8 海産産業研究所『諸外国における戦後海運助成史』1972年449-50ページおよび426-30ページ。

9 前掲書、450ページ、1950年7月に制定された法律第7号では、パナマ籍船の船員配乗数が乗組員の10%に引下げられた。しかも、この義務はパナマに寄港またはパナマ運河を経由する船舶に課せられるとしているほか、労働局の許可を得てその割合を変更することが認められているので、パナマに寄港しない船舶にとっては、事実上船員の配乗義務はないことになる。

ア、パナマでは船籍誘致による登録料、トン税からの国庫収入増を意図して、海運会社に対する所得税の課税免除措置をとった。すなわち、リベリアでは比較的 low 額の登録料および年間トン税の支払が義務づけられたが、船舶の運営から生ずる所得については、免税特典を与えた。またパナマでも国際海上運送から得られる所得にたいしては所得税を免除した。¹¹

リベリア、パナマに代表される便宜船籍の船籍取得要件および船舶誘致のために与える税法上の特典は、国により内容に若干の相違はあったとしても、その基本的内容については一致している。そして、便宜船籍は、内国会社の設立を介して外国人に船舶所有を認めるとともに、外国人船員の自由な配乗を容認し、また労働基準についての規制も欠如しているか、きわめて緩やかであった。さらに加えて云えば、便宜船籍国では法律による規制を実施するための適切な行政機関や行政能力が欠けていることが多かった。このため、便宜船籍は、税法上の特典とともに低い賃金・労働条件で外国人船員を雇用し、労務費・運航費の低下を図ろうとする船主にとっては魅力的な船籍として、船舶の誘致を拡大する条件を備えていた。

2. 海運企業の船籍決定要因

海運企業が船籍を選択決定するに当っては、運航費の低下や税法上の特典などの金銭的利益に関する要因とならんで、取得した船籍がもたらす政治的経済的安定が重要な意味を持つ。

(1) 金銭的利益要因

便宜船籍がもたらす金銭的利益は、自国船籍の維持がもたらす金銭的利益との比較でその大きさが判断される。先進海運国は自国商船隊維持のため、かな

10 その後、便宜船籍の安全および労働基準について国際的な非難があったため、自国船籍への誘致の必要とも関連して、リベリア、パナマでは船員の労働基準および安全に関する国内法を整備するとともに、関係国際条約の批准も積極的に進めている。この問題は便宜船籍間の競争と関連して後に取扱う。なお、現在のリベリア、パナマの船員関係法規については、海事産業研究所『外国の船員関係法規、リベリア・パナマ編』1984年参照。

11 海事産業研究所『諸外国における戦後海運助成史』433-4 ページ、および 452-4 ページ。

り多様な助成措置を購じている。第2次大戦後では外航船にたいする航路補助のような直接的な補助金の支給は、例外的なアメリカを別として廃止されているが、それに代って、船舶建造に対する低利資金の供給や償却にたいする税制面での優遇措置が多く先進海運国で実施されている。

しかし、便宜船籍のような外国人船員の配乗による労務費、運航費の低下は、先進海運国の船籍では実現不可能である。先進海運国でも、士官、海員の配乗要件の規定から一部外国人船員の雇用が可能であっても、その賃金・労働条件は自国の海員組合からの規制によって、外国人船員の出身国の賃金ではなく、¹² 自国船員と同様の賃金・労働条件の支給を余儀なくされるため、便宜船籍のように労務費の低下を図ることが困難である。したがって、タンカー、バルク・キャリア市場のように、市場が競争的でその長期用船料ないし運賃が原価を基準に設定ないし決定される場合には、便宜船籍への誘因は、きわめて大きい。便宜置籍船隊がタンカー、バルク・キャリアを主体として形成されているのは、このような状況を反映するものであろう。一方、現在の便宜置籍船隊には、コンテナ船は、ほとんど含まれていないが、コンテナ船市場の競争条件の変化によっては、コンテナ船についても、便宜船籍への置籍が増大する可能性も残¹³ されている。

(2) 船籍の政治的経済的安定性

船籍の政治的経済的安定性とは、外国への資金供与や海外での工場設備の建設に際し考慮されるカントリー・リスクとは異なる。便宜船籍の場合、置籍はまったく形式的行為であって船舶自体は置籍国に寄港することなく、海外航路に就航しているから、置籍国の政治的経済的不安定性が直接、船舶資産の保全

12 国際運輸労連およびその傘下組合は、外国船に乗組む船員が船籍国の労働組合が結んだ労働協約の賃金・労働条件以下で雇用された場合、それを「便宜船員」と呼んで、組織活動の対象とした。小稿「ITFによる便宜置籍船乗組員の組織化」『経済経営研究年報』27号、1985年参照。

13 競争条件の変化としては、アメリカ海運同盟規制政策における同盟の競争規制措置の制限、コンソーシアムによる共同配船による企業の「のれん」ないし用役の差別化の困難などが挙げられる。それはいずれもコンテナ船市場のコスト競争の増大につながる。

に影響を与えることはない。

便宜船籍では船舶の安全や船員の資格、定員、労働基準に関する規制が緩やかであるだけに、それを悪用して経費の節減を追求する船主が存在する余地が残されている。便宜置籍船に海難事故の発生率が高く、その安全性や労働条件の低さが指摘され、substandard ship との非難が労働団体から、また一時期欧州諸国から発せられた。そのような状況は当然のこととして、便宜置籍船での海運用役取引に支障を来すおそれがあるし、また保険料率にも影響を与え、置籍船主に損害を与えることになる。したがって、長期的計画に基づいて便宜船籍を利用しようとする船主にとっては、便宜船籍がもたらす金銭的利益は確保しながらも、船舶の安全および船員の労働基準について、必要最低限の規制を船籍国が実施することが望まれる。それは具体的には、便宜船籍国による安全・労働基準に関する諸国際条約の批准ならびに施行であり、また船舶の安全性、堪航性を置籍に当り検査する有資格サーベイヤーの雇用である。それらの措置はその船籍に対する信頼度を高め、海運用役取引の支障のない進展に役立つ。しかし、これらの措置の実施には、船籍国自体の財政的行政的負担を伴うから、船籍国の政治的経済的安定性が確保されている必要がある。また、置籍船主としては、登録料、トン税等の置籍条件の安定を望むことから、船籍国の政治的経済的安定性は、船籍選択に当たっての重要な要因となる。

なお、この問題と関連して、便宜船籍間の競争について触れておこう。1960年代以降、パナマ、リベリア、ホンデュラス以外にも多くの小国が便宜船籍を設立して船舶の誘致を図っている。しかし、新規参加者が低い登録料等を提示しているにも拘らず、置籍船腹量に示されるようにリベリアおよびパナマの便宜船籍国としての優位は変わっていない。これは、この両者が、その船籍の信頼度を高めるために必要な財政的行政的措置を講じてきたからである。

14 主要な関連国際条約としては下記がある。海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS) 1974年、船舶からの汚染防止のための国際条約 (MARPOL) 1973年、船員の訓練及び資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約 (STCW) 1978年。

15 Lloyd's Register of Shipping は、船主の参考のために船籍国ごとの国際条約の批准状況¹⁵／

船籍の政治的経済的安定性は、第2次大戦後から1950年代にかけての時期において、欧州船主にとっては、上に述べた事情とは違った意味関連でとらえられていた。以下に、その状況について、かいつまんで紹介しておく。¹⁶

第2次大戦後のアメリカは、東西冷戦下で必要な海上輸送力を確保するために、「有効な合衆国の支配」(Effective U. S. Control) 船隊という構想に基づいて、商船隊の確保を図った。定期航路に就航している船舶にたいしては、建造および運航差額補助金を支給して、商船隊を確保したが、その船腹量だけでは必要な海上輸送力の確保に不足する。そのため、アメリカ政府は戦時には政府の徴用に応じることを条件として、アメリカ企業が所有する船舶をパナマ、リベリアおよびホンデュラスの3便宜船籍に移置籍することを認めた。アメリカ船の高労務費を回避したいアメリカ船主にとっては便宜船籍は魅力的存在であり、アメリカ企業の所有するいわゆるパンリブホン船隊は急増した。これが有効な合衆国支配船隊である。アメリカ政府にとってはこれら諸国の海事法規が、外国人船員の雇用を禁じていないこと、また緊急事態に当りアメリカ政府が、アメリカ企業の所有するこれら船隊をその管理下に置くことを禁ずる条項がないこと(他のすべての国の海事法規や国家政策では、国家主権を侵害するこのような行為は当然禁じられている。)が、「有効な合衆国支配」船隊構想を成立させるための前提条件であった。第2次大戦前には、ほとんど注目されることのなかった便宜船籍は、このようなアメリカ政府の政策的支持とアメリカ企業の船舶移置籍によって急激な拡大をみることになる。

一方、欧州諸国の船主および政府にとっては、アメリカの支持を受けて急増する便宜置籍船は、既存の海運市場秩序を破壊するものと受けとめられた。もともと、大多数の国の船籍取得要件が、自国民による所有および自国船員の配乗から成り立っていたのは、商船隊の戦時輸送力としての意義に着目した伝統に由来しており、そして海運市場秩序は、このような船籍取得要件に規定され

を毎年、巻頭に示している。

16 小稿「便宜船籍の形成とその背景」『経済経営研究年報』38号, 1989年参照。

た競争条件を基盤として成立していた。便宜船籍は、欧州諸国にとっては、このような既存の海運市場秩序を根底からくつがえすおそれがあるものと受け取られたのである。

1949年の国連国際法委員会から1958年の海洋会議にかけて、船籍登録要件として、船舶と国家との間に「真正の関係」(genuine link)が存在しなければならないと欧州諸国が主張したのは、便宜船籍の排除を目的としたものであった。便宜船籍が、このように国際的に不安定な存在である時期には、欧州船主にとっては、所有船の船籍の選択対象とは、およそ成り得ないであろう。また、アメリカとともに北大西洋条約機構により相互安全保障体制をとっている欧州諸国政府にとっては、アメリカ政府の国防上の理由に基づく便宜船籍の利用、支持は、身勝手な主張として、国防および海運市場秩序の維持の双方の観点から、反対せざるを得ぬものであった。この時期に、便宜船籍を利用したのは、アメリカ企業以外ではギリシャ船主であった。ギリシャ船主にとっては、自国の政治的混乱と不安定性が便宜船籍のもたらす金銭的利益と相俟って、この船籍を選択したものと考えられる。

ところで、欧州諸国政府および船主の便宜船籍への反対は、1959年に一応の結末を迎える。1958年の海洋法会議において、「真正の関係」は、公海条約の条項に含められたが、無内容な概念に止まり、国際条約により便宜船籍を排除しようとする試みは失敗に帰した。翌59年の欧州9カ国とアメリカの便宜船籍を中心とする政府間協議も、アメリカが「有効な合衆国支配」船隊の国防上の必要性を主張して譲らなかったため、協議は不調に終わった。その結果として欧州諸国の政府、船主に残されたものは、既成事実としての便宜船籍の黙認と便宜置籍船からの競争上の脅威であった。便宜船籍への反対としては、その後、国際運転労連による便宜置籍船乗組員の組織活動と UNCTAD の場での途上国による便宜置籍船の段階的排除の主張がなお続けられた。

この段階に立ち至ると、欧州船主にとっても、競争上の不利を解消するために便宜船籍の利用はむしろ必要なことであった。ただし、労働団体および途上

国からの反対を回避するためには、便宜船籍の利用は、できるだけ陰蔽することが望ましかった。便宜置籍船を形式的に所有する子会社の名称が親会社と無関係に名付けられ、また一子会社が便宜置籍船を一隻だけ所有するという現在までの一般的な慣行は、労働団体によるボイコットの被害を最小限に喰い止めるための方策といってよいであろう。その意味では、便宜船籍は、まだ国際的にみて充分の政治的経済的安定性を保持しているとは云えなかった。労働団体による便宜置籍船ボイコットの危険が大きい北欧やオーストラリアへの就航船は、便宜置籍が望ましいとは一概に云えぬ状況だった。

UNCTAD では、1974年から船籍登録要件にかんする国連条約についての討議が進められた。この会議は、途上国が便宜置籍船を排除しようという意図をもって開始されたものであったが、会議においては、欧州諸国を含む先進国は、一貫して便宜置籍船を擁護する立場をとった。欧州の先進国は、途上国からの競争を抑制するためには、便宜船籍が有効な手段となるというところまで、その態度を変化させてきたのである。1986年2月に成立した条約は、その第1条でその目的を「旗国、船舶間の真正な関係を設立強化し、旗国が船舶に対し、船主の身許確認、船主の責任体制、行政的、技術的、経済的、社会的諸事項について有効な管轄権を行使すること」と謳ったが、条約においては旗国と船舶との「真正な関係」については、きわめて柔軟な規定がおこなわれており、便宜置籍船を排除する効果は持たなかった。日本船主協会では、この条約は「逆に便宜置籍船を国際的に認知するものとなった。わが国海運においても重要な役割を果たしている便宜置籍船が今後とも長期にわたり安定確保されたという点で本条約は評価されるものである」としている¹⁷。便宜船籍は、この段階で、船主が期待する政治的経済的安定性を確保したものと言えよう。1970年代後半から始まり、ことにこの数年に顕著となった先進国商船隊から便宜船籍へのフラッグング・アウトは、上にみたような便宜船籍の政治的経済的安全性の確保と結びついている。

17 日本船主協会「船協年報」1986年、56-7ページ。

III 第 二 船 籍

1984年に発足したイギリスのマン島籍に続き、フランスのケルゲレン籍、ノルウェーのノルウェー国際船籍 (NIS), さらにデンマークのデンマーク国際船籍 (DIS) と、すでに4カ国により第二船舶が設立され、船腹の置籍をみているし、ドイツ、カナダ等でもその設立が検討されている。この第二船籍は NIS のように外国船籍の移置籍を認める例がある一方、ケルゲレンや DIS のように、自国船籍に限定している場合もある。(前者はタンカーを除く自国籍バルカーに限定している。) それだけに、第二船籍の内容には、ばらつきがあるが、基本的には、自国船籍よりも登録要件を緩和し、また税法上の恩典を与えることによって、自国商船隊のフラッグング・アウトを防止することを意図したものと云える。第二船籍ではいずれも自国民の配乗要件が、本来の自国籍より、大巾に緩和されており、また定員数等の規準も STCW 条約に合致する範囲で緩やかになっている。

第二船籍にたいする税法上の恩典として、船員の所得税を免除することにより、船主の船員賃金費の低下を容易にする措置が実施されている他、NIS では法人税の免除が計画されている。またマン島籍では、社会保障費航主分担額の免除を認めるなど便宜船籍の持つ金銭的利益に類似した金銭的利益の提供が工夫されている。

しかし、第二船籍は、この制度を計画中の西ドイツで、その制度が違憲であると主張されているように、それぞれの国の法体系のなかでその存在が異質であることは否めない。それにも拘わらず、第二船籍があえて設立される理由はなにか。なぜ自国商船隊からの離脱を、このような制度を設けてまで防止しなければならないのか。その理由を、自国船員の雇用確保に求めることは当たらない。自国船員の配乗要件の緩和にみるように、船長を含めた一部の基幹的職種についてこそ自国船員の雇用が維持されているにしても、第二船籍では外国人をその出身国の賃金・労働条件で雇用することは規制されていないのである。

第二船籍の設立の根拠は、それ故、戦争その他緊急事態に必要な自国商船隊の確保にあると云わねばならないだろう。アメリカの国防上の必要性が便宜船籍の形成・拡大をもたらしたのに対し、便宜船籍の黙認を余儀なくされた欧州諸国では、国防上の理由から第二船籍の設立に至ったのである。海運企業の船舶所有をめぐる多国籍化は、つねに自国の国家政策との関わりの中で展開されていると云わざるを得ない。

IV アメリカ企業の所有する外国籍船腹

海運企業の海外子会社を通じての船腹所有は、ことに便宜置籍船の場合には、所有支配関係を陰蔽しようとする傾向があるため、その実体の把握には困難が伴う。そこで、もっとも便宜置籍船の所有支配が多いとみられるアメリカ企業について、その状況を確かめよう。ただし、後にみるように、アメリカ企業の便宜置籍船の所有関係は、この国の海運政策の影響を受けて特異な状況にあることに留意しておくことが必要である。

アメリカの会社が直接または子会社を通じて所有支配している外国籍船腹は、1983年1月現在で5,712万重量トンである。この年のアメリカ籍船隊は2,930万重量トンだから海外置籍船腹は本国商船隊のほぼ2倍の大きさで、これは国別保有船腹の順位で言えばパナマに次いで第5位に入る巨大な船腹量である。

この海外置籍船腹の置籍先は、21カ国にわたっている。そのなかでリベリアが海外置籍総船腹量の69.4%を占め、パナマ11.3%がそれに次ぐが、その他の便宜船籍国を含めた便宜置籍船腹は全体の81.5%を占める。一方、アメリカ企業の海外置籍船で、いまひとつの特徴は、イギリスをはじめとする欧州諸国への置籍がみられることで欧州置籍は16.2%となっている。この欧州置籍は後にみるように、ほとんどがメジャー・オイルの所有するタンカーである。船種別構成ではタンカーが総船腹の80%を占め、バルク・鉱石船がそれに次いでおり、一般貨物船は1%に過ぎない。

外国籍船腹を保有する親会社について、その保有外国籍船腹量の上位10社

表3 アメリカ親会社が所有する外国籍商船 (1983年1月)

(1,000重量トン)

船 籍 国	合 計			タンカー			貨物船			バルク・石 船		
	隻 数	重 ト 量	総計比	隻 数	重 ト 量		隻 数	重 ト 量		隻 数	重 ト 量	
計	602	57,118	100.0	382	49,274		102	641		118	7,204	
リ ベ リ ア*	347	39,639	69.4	221	33,481		42	378		84	5,781	
パ ナ マ*	92	6,429	11.3	47	5,528		24	95		21	806	
イ ギ リ ス	56	3,817	6.7	39	3,552		10	56		7	210	
フ ラ ン ス	10	2,168	3.8	10	2,168		—	—		—	—	
西 ド イ ツ	6	1,299	2.3	6	1,299		—	—		—	—	
オ ラ ン ダ	5	1,046	1.8	5	1,046		—	—		—	—	
サウジ・アラビア	3	772	1.4	3	772		—	—		—	—	
ノ ル ウ ェ ー	10	449	0.8	10	449		—	—		—	—	
ベ ル ギ ー	4	271	0.5	1	77		—	—		3	194	
英 領 植 民 地*	16	256	0.5	—	—		13	43		3	213	
オーストラリア	3	197	0.3	3	197		—	—		—	—	
シンガポール*	9	194	0.3	8	191		1	27		—	—	
アルゼンチン	7	192	0.3	7	192		—	—		—	—	
デンマーク	5	128	0.2	5	128		—	—		—	—	
カ ナ ダ	12	110	0.2	12	110		—	—		—	—	
ホンデュラス*	7	50	0.1	—	—		7	50		—	—	
イ タ リ ー	2	44	0.1	2	44		—	—		—	—	
南 ア フ リ カ	1	31	0.1	1	31		—	—		—	—	
コスタリカ	3	15	...	—	—		3	15		—	—	
フィンランド	2	9	...	2	9		—	—		—	—	
ギ リ シ ャ	2	1	...	—	—		2	1		—	—	

出所: U. S. Maritime Administration, *Foreign Flag Merchant Ships Owned by U. S. Parent Companies, jan. 1983.*

注 *は便宜船籍国

(表4)をみると, Exxon をはじめとするアメリカ系メジャー・オイル5社が上位を占めている。独立系石油会社では Getty Oil が10位に入っているがそれ以下には Morathon Oil その他の独立系石油会社があるほか, 14位には U. S. Steel が入っている。10位以内に入っている銀行2社は, その所有船名から判断するとその船腹を Socal など石油会社にリースしているもので, 実質的には石油企業の運航船隊の一部になっているものと思われる。2位の

表4 外国籍船舶保有親会社, 1983年

親 会 社	船 腹 量		子会社数	子会社の 最多保有 隻数	置籍国数
	隻 数	千 重 量 ト ン			
1. Exxon	121	14,301	17	50	14(2)
2. Overseas Shipholding Group Inc.	55	5,270	51	4	2(2)
3. Texaco	40	5,062	6	18	5(1)
4. Mobil Oil	38	4,564	12	16	7(2)
5. Standard Oil of Calif.	23	4,205	4	19	3(1)
6. Gulf Oil	18	2,124	4	9	2(1)
7. Standard Oil of Indiana	13	1,899	2	12	1(1)
8. Union Bank	7	1,845	0	—	1(1)
9. Bank of Calif. Nat'l Ass'n	6	1,610	0	—	1(1)
10. Getty Oil	11	1,517	1	11	1(1)
計	332	42,397 (74.2)			
外国置籍船腹合計	602	57,118 (100)			

表3 と同一資料より作成。

注 置籍国数の()内は便宜船籍国数で内数。

Overseas Shipholding Group Inc. は、外国籍船を所有するアメリカ親会社の上位10社中に顔を出す唯一の海運会社であるが、この会社は、APL や Sealand のように一般に知られた海運会社ではない。Moody's Manual によってその事業内容を確認すると、OSG Bulk Ships Inc, United Steamship Corp., OSG International Inc. などの完全所有の子会社を通じてバルク貨物の国際運送に従事している企業である。同社のアメリカ籍船の保有状況は明らかではないが、すぐ後に述べる事情から、少なくとも外航アメリカ籍船の保有は皆無と考えられ、便宜置籍船だけを用いてバルク貨物の国際的運送に従事しているものと思われる。

アメリカ企業の所有する外国置籍船腹で特徴的であるのは、上にみたようにメジャー・オイルや独立系石油会社を主体としたインダストリアル・キャリアがリベリアおよびパナマに大量の便宜置籍船腹を保有している一方、アメリカの主要海運会社は便宜船籍を含めて外国籍船を保有していないことである。アメリカ以外の国の海運会社では、大部分が便宜置籍船を所有ないし運航して

いる現状と比較すると、これはアメリカ海運会社の大きな特徴である。それはアメリカで運航差額補助金の補給を受けている会社は、その運航航路に外国籍船を運航することが禁止されていることによる。

メジャー・オイルの所有する外国籍船については、今少し詳しく触れておく必要がある。Exxon の外国籍船の大半を構成するのはリベリアおよびパナマ籍であるが、それと並んでイギリス、フランス、西ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、デンマーク、ベルギー、フィンランドの欧州籍、さらにカナダ、オーストラリア、アルゼンチンと計14カ国に拡がっている。Exxon ほどの拡がりはないにしても、Mobil Oil で7カ国（内便宜船籍2カ国）、Texaco で5カ国（便宜船籍1カ国）と欧州諸国を主体に便宜船籍国以外への置籍がみられる。メジャー・オイルでは、このように、その所有する外国籍船の置籍国が便宜船籍以外に広く分散しているけれども、他の会社は数社がイギリスに置籍していることと若干の例外を除いてすべて便宜船籍に集中している。

メジャー・オイル船隊の置籍先が欧州諸国に拡がっているのは、その原油および石油製品の欧州諸国への輸送に当って、欧州諸国海員組合による便宜置籍船のボイコットの危険を回避すること、またフランスのように、自国に輸入する石油の6割は自国籍船であることを義務付けていることによるものと考えられる。その意味では、メジャー・オイル船隊の船籍構成は、メジャー・オイルの生産、輸送、販売についての世界戦略を端的に示しているものと言えよう。