

經濟論叢

第128卷 第3・4号

情報の主体間非対称性と私的保険市場……………	西村 周三	1
マルゼルブと出版統制(6・完)……………	木崎 喜代治	14
19世紀末ナショナル金銭登録機会社における 職能別部門管理の形成……………	齋藤 雅通	33
フランス電力(EDF)における 資本供与金制度の成立……………	藤井 秀樹	53
蜷川統計学と真実性批判—序論—……………	中江 幸雄	78
書 評		
下条哲司著『海上運賃の経済分析』……………	山田 浩之	105

経済学会記事

昭和56年9・10月

京都大學經濟學會

〈書 評〉

下条哲司著『海上運賃の経済分析』*

山 田 浩 之

I

海運業ほど好・不況のはげしい産業はない、といわれる。第2次大戦後の景気変動についての経験はなお生々しいところであるが、大戦前においても世界の海運業はその激しい変動に悩まされてきた。

そのため、海運業の景気変動、とくにその最も重要な指標である海上運賃の変動については、経済学の重要な研究対象の一つとして、海運研究者はもとより一般の経済学者からも、はやくから関心をもたれてきた。たとえば、ティンバーゲンは、1931年に「造船循環」¹⁾を、1934年には「船腹量と運賃」²⁾を発表して、海運・造船業における景気循環を分析しているし、クープマンズは『タンカー運賃とタンカー建造』³⁾ (1939年)と題する書物において、タンカー運賃の分析を行っている。そしてこれらは、戦後に盛んとなった海上運賃変動に関する本格的な計量経済学的分析の出発点を与えたものとして位置づけることができるのである。

さて、戦後における海上運賃の経済分析は質・量ともに大きく発展したといえよう。外国における研究としては、ザネトス『タンカー運賃の理論』⁴⁾ (1966年)が最も重要なものとしてあげることができるが、わが国における発展も目ざましいものがある。故佐波宣平教授は『海運動学入門』⁵⁾ (1962年)において、分析の理論的基礎を与えられたが、1978年に宮下国生氏によって、戦後の海運市場に関する本格的な計量経済学的分析が発

* 下条哲司『海上運賃の経済分析』神戸大学経済経営研究所、研究叢書21、昭和55年3月、pp. ix+444.

- 1) Tinbergen, J., 'A Shipbuilding Cycle?' (1931), *Selected Papers*, 1959.
- 2) Tinbergen, J., 'Tonnage and Freight' (1934), *Selected Papers*, 1959.
- 3) Koopmans, T. C., *Tanker Freight Rates and Tankship Building* 1939.
- 4) Zannetos, Z. S., *The Theory of Oil Tankship Rates* 1966.
- 5) 佐波宣平『海運動学入門』海文堂、1962.

表され⁶⁾、今また下条哲司氏による永年の研究成果が『海上運賃の経済分析』として世におくりだされた。

II

下条氏は本書に先立って、同名の著書を英文で出版されているが⁷⁾、本書は英文版と叙述、構成に若干の差異があるものの、ほぼ同一の内容をもつものである。ほぼ同じ内容のものとはいえ、英文と邦文の著書を相ついで出版することは決して容易なことではなく、下条氏の精力的な仕事ぶりとその努力に対して、まず敬意を表したい。また、英文版によって、わが国の海運研究の成果を外国に紹介されたことについても、その労に対して大いに敬意を表しておきたい。

さて、本書は『海上運賃の経済分析』と題されているが、海運市場の中でも好・不況がただちに運賃に反映される自由市場——不定期船およびタンカーの自由運賃市場——における運賃決定とその変動に著者の関心は集中しており、そのため「海運市況の経済分析」という性格が濃厚である。アプローチは、基本的にはミクロの経済理論が前提となっているが、著者の海運業界の実務体験にもとづく新しい発想による展開が随所で行われており、その点で本書は、学界の中だけで研究してきた者には到底なし得ないユークで、独創性に富む、すぐれた業績ということが出来る。

本書における下条氏のモチーフは、「海運における新しい危険としての海上運賃の変動の根源を探り、この危険の海を安全に航海することのできる方策を追求すること」にあるが、そのためにまず、海運業のアウトプットである海運サービスが、交通サービスであること及びそれが海上という特殊な領域において生産されることから生ずる特殊性を明らかにし、その特殊性によって生ずる海運業、海上運賃に特有の性質を把握するというステップがとられる(第1章、第2章)。その過程で、海運業の費用構造が説明され、さらに、わが国の海運界に特有のチャーター・ベース、ハイヤー・ベースの概念が導入され、下条氏の理論体系において重要な環を形成することになる。従来、チャーター・ベース、ハイヤー・ベースの概念については、わが国の慣行として紹介し説明され

6) 宮下国生『海運市場論』千倉書房、1978。

7) Shimojo, T., *Economic Analysis of Shipping Freights*. Research Institute for Economics & Business Administration, Kobe University, 1979.

たことはあったにしても、理論体系の中に位置づけられることはほとんどなかったのではなからうか。このような、現実の海運経営と海運理論との橋渡しは、実務経験のゆたかな下条氏によってはじめて可能になったわけであり、その意義は大きい。

第3章は、運賃水準を決定する海運サービスの需要と供給構造に関する理論であり、基本的にはオーソドックスなミクロの経済理論にもとづいて、需要と供給の構造がくわしく説明されているが、本書に特徴的な点は、「能率トン」による海運需給量の計測である。「能率トン」は単位期間における特定船舶の最大輸送可能量と定義されており、いわゆるキャパシティにはかならないが、著者は「単位航路」と「標準船舶」を導入することによって、交通論で通常用いられる「トンマイル」によるアウトプットの計測を回避するのである。この手法はチャーター・ベース概念の利用とも結びつくものであり、日本の海運経営の伝統に即した一つのアプローチとして有用性をもつものであるが、反面、交通において本質的な空間＝距離の概念を背景に押しやるという欠点をもつことになる。したがって、伝統的な交通論で用いられてきた「トンマイル」概念も⁸⁾、著者が指摘する欠点をもつとはいえ、一定の有効性をもつものであり、無視することはできないと思われる。したがって、能率トンによる分析を行うにしても、少なくともトンマイル概念との関係を明らかにしておく必要があるのではなからうか。

第4章「海運市場の計量的分析」は、海運市況の種々の指標に関する実証的分析及び海運市場の計量経済モデルについて、内外の研究を展望したものであるが、そのくわしさにおいても網羅性においても他に類をみないものであり、高く評価されるべきものである。なお著者は、海運市場の計量経済モデルの問題点を検討し、利用可能なデータの制約と海運市場の他律性のゆえに市況予測能力に関しては悲観的であるように思われる。たしかに、計量経済モデルが、市況予測に関して海運業者を満足させることは困難だと思われるが、研究水準を高めることによって、市況を動かす内生的要因と外生的要因とを分離しつつ、それぞれの効果を計測すること——このことが海運市場構造の計量的分析にはかならない——はある程度可能となるのではなからうか。そこに計量経済モデルの役割もあるのであり、そのことによって、著者のいう「実務的予測」も有効性をもつことになるであろう。

第4章では海運市場のマクロ的分析が問題とされていたが、第5章「海上個別運賃率

8) たとえば、山田浩之「海運用役の供給曲線」海運交通研究、第2輯、1966年6月、参照。

の決定要因」では、個々の契約毎に定まる、いわばマイクロの個別運賃率が研究の対象とされ、1970年をはじめから77年末までの8年間の個別運賃率に関する約15,000件のデータにもとづいて、運賃率の直接決定要因である航路、船型、予想の効果が実証的に分析される。本章には、海運市場における契約の実態に詳しい著者にして始めて可能な、綿密で多彩な、研究内容が盛りこまれており、学問的にも高い水準の実証分析ということができよう。

第5章で実証分析の対象となった個別運賃率の決定・交渉過程——個々の船主と用船者の間で行われる契約提結の過程——の理論的モデル化が、第6章の課題である。リスクと予想が重要な位置を占める、きわめて野心的な理論構成が試みられているが、それだけに本書の中で最も未完成だといってよいのではなからうか。というのは、船主と用船者の行動に関する仮定が必ずしも明示的ではなく、また、たとえば「確実性同値」という重要な概念が突然登場しており、このような用語に不慣れた読者だけでなく多くの研究者に対しても説得的でないであろう。もっとも、内容的にはユニークで興味深い理論展開がなされており、著者による再構成を大いに期待したい。

最終章(第7章)は、「世界海運市場モデルの構想」と題されているが、以上までの分析結果を前提とした、世界海運市場モデルの構想が提示され、さらにその前途に横たわる問題点の検討がなされている。著者は、世界の全海上荷動量と全船舶に関する情報を収集・集積・処理しつつ、世界と日本の経済活動と海運とを結ぶ壮大なモデルを意図されているが、これはコンピューターに強い下条氏ならではの気宇雄大な構想であり、今後の同氏の研究の発展に大いに期待したい。

III

以上において、本書の内容を紹介しつつ、その貢献と問題点を指摘してきたが、以上でふれられなかった若干の問題点について付け加えておきたい。

一つは、交通システムの構成要素としての「通路」のとらえ方の問題である。著者によれば、海は自然そのものであって、人工物ではなく、したがって通路としては認められない。そして進路の制御装置は船舶の中に内蔵されていると、通路としての機能を果しており、したがって、通路は船舶に内蔵されているとみるべきである、とされる(2.2, 2.3)。しかし、これは特異な見解ではなからうか。一般に、通路は起終点(ターミナル)

と中間路から構成されており、海は自然そのものであるが、航路は航路標識等によって人工の手が加えられている。また、交通システムの一部に自然が組み入れられているとしても、なんら差し支えないのではなかろうか。むしろ、海という自然が海運という交通システムに入っている所に、海運の特殊性が生じている、とみるべきであろう。なお、著者は距離概念を軽視する傾向があるが、これは上のような通路の理解と関係があるかもしれない。

つぎに、著者は、海運自由市場で成立する運賃に考察の対象を限定しているが、他市場での需給関係が自由運賃市場に影響を及ぼすのではなかろうか。とすれば、自由運賃市場と他市場との関係も視野の中に取り入れる必要があるだろう。もっとも、この点は、著者だけでなく海運研究者全体の責任というべきであろう。

最後に、本書は、すでに指摘した若干の例外は別として、下条氏の思考過程がきわめて分り易く丁寧に書かれており——もっとももう少しコンパクトに書けるのではないか、という気がしないでもないが——高度な内容にも拘らず、非常に読み易い書物であることを指摘しておきたい。その点で、筆者は、本書が海運人にひろく読まれることを希望するものであり、そのためになんらかの手段がとられることを期待したい。