

經濟論叢

第九十五卷 第二號

戰後海上運賃の循環變動……………山 田 浩 之 1

アメリカ経営学的方法的
反省と経営学本質論 (2)……………山 本 安 次 郎 17

ケインズの価格論……………瀬 地 山 敏 38

寡占と「差額地代」的価格原理 (2)……………大 崎 正 治 54

昭和四十年二月

京都大學經濟學會

戦後海上運賃の循環変動

——海上運賃変動の時系列分析 (2)——

山 田 浩 之

I 問 題 点

海運業における景気循環の問題は、海運業にとっては勿論のこと、国民経済や世界経済に及ぼす影響の点からも、きわめて重要な問題としてしばしば論じられてきた。そのなかで、いくつかの重要な研究成果が生みだされているが¹⁾、しかし、海運市況の循環変動がいかなる要因やメカニズムによって引き起こされるのか、という基本的な問題点についても充分に説明されたとはいえないし、過去における景気循環の具体的な姿についても精密に分析されたとは、未だいえないであろう。

これらの点を追求するための基礎作業として、すでにわれわれは、前稿²⁾において、センサス局法Ⅱを用いていくつかの運賃指標を解析し、その結果にもとづいて、それら指標の比較を試み、季節変動の分析を行ったが、本稿ではさらに進んで、循環変動の分析を行いたい³⁾。なお、分析期間は、前稿と同様、第2次大戦後から1960年代のはじめまでである。そのばあい、まず取りあげねばならない第1の問題点は、戦後の世界海運業は景気循環を何回経験したか、またその周期はどうであったか、ということである。

第2に問題となるのは、いくつかの海運景気指標が一致して変動しているか、

1) 戦後の研究のうちで主たるものとしては、たとえば次の研究がある。すなわち、海運市況と世界経済との関係を分析した下条〔8〕、森〔5〕の研究、運賃循環の周期についての下条〔7〕、〔9〕の研究、運賃指数間の相互関係をとらえようとしたルイス〔2〕の研究、運賃変動のメカニズムを計量的に追求した山田〔12〕の研究等。

2) 山田〔13〕をさす、なお、山田〔11〕、山田・小林〔10〕を参照されたい。

3) 採用したデータについては、山田〔13〕第1表、その解析結果については、山田〔11〕別冊付表を参照されたい。

あるいはそれらの間に先行・遅行の関係があるかどうかの問題である。この点については、ルイスが両大戦間における航海用船料と定期用船料との変動関係を分析して導出した、次のような結論——「航海用船料は定期用船料と共に変動する。しかし、市況が好転しつつあるときは、長期レートである定期用船料は短期レートである航海用船料よりも急激に上昇する。反対に悪化しつつあるときは、航海用船料は定期用船料よりも急激に下落し、定期用船料が最低水準に達するのは航海用船料よりもおくれる⁹⁾。」——が果たして戦後にもそのまま妥当するかどうかを検討されねばならない。

第3の問題は、運賃循環がどのような振幅やパターンをもっているか、ということである。これを個々のサイクルについて分析することによって、運賃循環の重要な特徴が明らかになるであろう。

本稿で、主として問題とするのは、この3点である。この3点が明らかとなつてはじめて、海上運賃変動のより具体的な分析が可能となるであろう。

Ⅱ 基準日付の決定と循環の周期

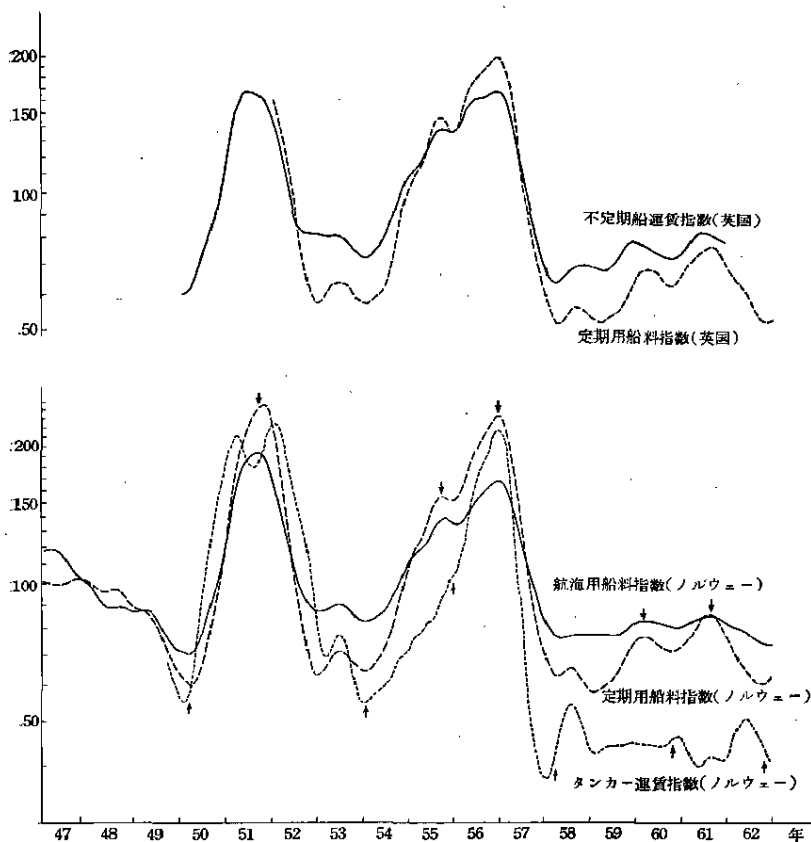
まず、各指数がどのような循環変動をしているかを示すために、センサス局法Ⅱによって算出した各指数の循環・傾向変動要素を片対数グラフに画いたのが、第1図である。グラフから直ちに明らかとなるように、どの指数についても、はっきりした傾向変動は認められないので、これらを循環変動を示すものとして取り扱うことにしよう。

ところで、上の問題を明らかにするために最初に行わねばならないことは、海運業における景気循環の転換点、すなわち基準日付 *reference dates* の決定である⁹⁾。われわれの分析方法にとって、基準日付の決定が正しく行われた

4) ルイス [2], p. 93. ルイスの所説を紹介した上で、第2次大戦後から1950年代はじめまでの両者の関係を分析したものとては、前田 [3] がある。

5) 基準日付の決定は、本稿で用いる分析方法の出発点であり、きわめて重要な意義をもつ。この点については、バーンズ・ミッチェル [1] および、同書の方法を紹介している吉田 [14] を参照されたい。以下、海上運賃の循環変動については、バーンズ・ミッチェル [1] における「特殊循環」*specific cycle* の分析方法を参考にした。なお、ここでは、数種の海上運賃指数から世界海運市場における海運景気の基準日付を決定したが、本来は世界経済全体の景気変動から基準日付の決定の行われることが望ましい。以下でみるように、ここで決定した基準日付とそれぞれの特殊循環の転換点との間にあまり大きな差はないので、本稿では「基準循環」*reference cycle* の分析を行っていないが、世界経済全体から基準日付を決定するならばそれが可能になるであろう。

第1図 海上運賃指数の循環変動(↑, ↓は基準日付の谷, 山を示す)



かどうかは、決定的な意義をもっているもので、それは慎重に行う必要がある。そこで、われわれはセンサス局法Ⅲによって算出された季節調整済系列と循環（傾向）変動要素の両方を利用することにし、次のようなタイミング・ルールにしたがって基準日付の決定を行った。

まず、各指数の季節調整済系列と循環変動要素の両方について、下降から上昇への転換点——谷 *trough* ——と上昇から下降への転換点——山 *peak* ——をえらびだす。つぎに、それぞれの転換点について、多数の指数の日付が一致する場合はその日付を、一致しない場合は、主として循環変動要素を参考にしながら、もっとも中央にくる日付を、海上運賃循環全体の日付とする。ただし、谷から谷、山から山の期間が15カ月以内のものは1つの循環とはみなさないことにする。

この作業の途中で、次の点が明らかとなった。1つは、不定期船運賃と定期用船料とはほぼ一致して動いているのに対して——この点は次節でさらに詳しく検討するが——、タンカー運賃はそれらとかなり独立な動きをしていることである（第2表を参照せよ）。そこで、タンカー運賃指数は参考にする程度にとどめて、主として他の4系列の指数によって、山と谷の基準日付を決定することにした。それが第1表に示されている。したがって、この基準日付は主に不定期船市場における海上運賃循環の日付である⁶⁾。

もう1つの点は、タンカー運賃指数を除く4個の指数については、季節調整済系列の転換点と循環変動要素のそれとのタイミングのずれがそれほど大きくないことである。両系列で山と谷の日付が一致したのはほぼ半数であったが、残りの34は1カ月のずれであり、他はすべて2カ月のずれであった。

さて、このようにして基準日付を決定するならば、ただちに第1の問題点、すなわち戦後の海運景気循環の回数と周期を明らかにすることができる。それを示したのが第1表である。ここから、戦後の海上運賃変動は1950年をはじめか

6) このため、本稿では、叙述の中心を不定期船市場の運賃指数におくことになった。タンカー運賃指数については、別の機会に論じたい。

ら62年末までに5回の循環をもつことになり、その周期は平均約30ヵ月であることがわかる。ところで、このような結果は、戦後の海上運賃変動を次のように把握することに対応するであろう。

第1表 海上運賃循環の基準日付と周期

	基準日付			期間の月数		
	基 谷	準 山	付 谷	上 昇	下 降	全 循 環
第1循環	年 月 1950- 3	年 月 1951- 9	年 月 1954- 1	18	28	46
第2循環	54- 1	55- 9	55-12	20	3	23
第3循環	55-12	56-12	58- 3	12	15	27
第4循環	58- 3	60- 2*	60-10	23	8	31
第5循環	60-10	61- 8*	62-10	10	14	24
平 均				16.6	13.6	30.2
平均偏差				4.4	6.5	6.6

*は、山田〔11〕第5表を修正した箇所を示す。

まず、第2次大戦直後のブームは1948年、49年の収束過程を経て、1950年3月頃に底入れした後、第1回の循環がはじまる。この循環は50

年6月に勃発した朝鮮戦争によって左右された循環であり、1951年6月のマニラ休戦提案後に頂上に達して下降に転じた。この循環の問題点は、循環に終止符をうった谷をいつとするかである。

というのは、52年末にどの指数も谷を経験して反転し、再び53年末から54年はじめに谷を迎えるからである。その間約1年であって、先にのべたように、15ヵ月以内の波は1つの循環とみなさないという規準から、この波はサイクルを構成しないのである。そこで、各指標を検討すると、ノルウェー定期用船料を除いて——同指数のみは、52年末の谷が54年はじめの谷よりも深い——、他の指標はいずれも54年はじめに最低水準をマークしている。そこで、朝鮮戦争の休戦が成立したのは1953年7月であったことも考慮して、54年1月を第1の循環の終点を画した谷と考えることにした。

つぎに、1954年はじめに始って、スエズ動乱でピークに達した上昇過程は通常1つの循環の上昇局面としてとらえられているが、ここではスエズ動乱勃発以前と以後とを2つの波としてとらえることにした。これは、後者がもっぱらスエズ危機という特定の政治的要因からもたらされた波動であるのに対して、それ以前の上昇過程は、主に西欧の一般的好況と冷戦を背景とするものであっ

て、両者はその性質を全く異にしている。したがって、両者を2つの波に分割するのがより合理的だと考えられる。各指数も1955年9月頃にピークに達して、55年末から56年はじめまで、ごく短期間ではあるが下降を示しており、2つの波に分割することを可能にした。

さて、56年はじめに始った第3の循環は、スエズ危機が頂点に達した56年12月にピークに達した後、急激な下降過程に入る。この場合にも、循環の終りを示す谷がいつであるかがやはり問題である。というのは、ノルウェー航海用船料を除いて、どの指数も58年春に一度底入れした後、小さな山を経て、59年はじめに再び谷を経験しているからである。とくに、ノルウェー定期用船料のばあいには、59年はじめの谷が58年春の谷よりも深く、戦後の最低水準に達している。しかし、イギリス不定期船運賃およびタンカー運賃指数はいずれも58年春の谷の方が深いこと、およびノルウェー航海用船料指数がはっきりした波動を示していない——同指数は58年春から59年半ばまで、いわゆるナベ底型に推移している——ことを考慮すると、第3の循環は、58年春に終り、そこから第4の循環がはじまると考えるべきであろう。

そうすれば、第4の循環は、58年春から59年はじめまでが15カ月に達しないので、60年はじめを山とし、60年10月を谷として終ることになる。

そして、第5の循環は60年10月から61年夏までの上昇局面と61年夏から62年秋までの下降局面から構成されることになる。スエズ・ブーム後の船腹過剰期に、波動は微弱とはいえ、2つのサイクルが検出できたことは注目に値する。この背後に、60年、61年の世界的好況が存在したことが指摘されねばならないが、2つの循環に分割された点に興味がある。このことは従来はあまり意識されていないのではなからうか。

こうして、1950年3月以後62年末までの戦後の海上運賃変動は、それぞれ独自の個性をもつ5つの循環に分割されることになる。したがって、その循環の平均周期は約30カ月となり、周期において、いわゆる小循環 minor cycle と相似たものになる。ただし、ここで採用した分析方法によっては、より長期

の主循環 major cycle 的なサイクルが存在するかどうかを明らかにすることができない⁷⁾。もちろん、戦後のデータだけからは、そのような長期の循環を分析することは未だ不可能である。ともあれ、小循環の存在が明らかとなったことは、重要な結果だといわねばならない。

なお、上昇局面の期間は平均約16カ月であるが、その平均偏差は約4カ月で比較的安定していることが注目される。これに対して、下降期間は平均約14カ月であるから、平均的には下降局面は上昇局面よりも短い、その平均偏差は大きくなっている。しかし、第2循環の下降局面が、その特殊事情で3カ月という短い期間であるので、それを除外して計算すると、下降期間の平均は16.3カ月となり、上昇期間のそれとほぼ一致する。そのばあいの平均偏差は5.8カ月であるから、期間のパラッキはやはり下降局面の方が大きい、といってよいであろう。

Ⅲ 運賃指数の相互関係

つぎに、第2の問題点である海運景気指標間の先行・^{リード}遅行^{ラグ}関係を検討しよう。すでに決定した海上運賃循環の基準日付と各指数の季節調整済系列との時間的先後関係をみたのが第2表である⁸⁾（季節調整済系列の転換点が基準日付に先行するときはマイナス、遅れるときはプラスで示してある）。

この表から、不定期船市場における各指数はほぼ一致して動いていることがわかる。例外は、ノルウェー定期用船料の第3循環と第4循環とを画している「谷」が9カ月のラグを示している点だけである。この点については、次のルイスの命題を問題とする時に、ふれよう。なお、イギリス不定期船運賃指数は、他の指数と比較すると、若干先行する傾向をもっているようである。これはルイスも指摘しているように、同指数は必ずしもスポットの運賃を反映する

7) メッサー〔4〕参照。

8) 山田〔11〕では、循環（傾向）変動要素によってみていたのを、季節調整済系列に変更したので、表の数値はかなり変っている。

第2表 運賃指数(季節調整済)の先・遅行性

基準日付	イギリス 不定期 船運賃	イギリス 定期用 船料	ノルウェー 航海用 船料	ノルウェー 定期用船料	ノルウェー タンカー 運賃
年月					
谷 1950-3			- 1	0	- 1
山 51-9	- 4		+ 1	+ 2	+ 6
谷 54-1	- 1	0	0	0	- 1
山 55-9	+ 1	- 1	+ 1	0	- 2
谷 55-12	- 1	0	+ 2	- 1	- 2
山 56-12	0	+ 1	+ 1	0	+ 2
谷 58-3	- 2	+ 1	+ 1	+ 9	- 3
山 60-2	- 1	+ 1	- 2	+ 1	(58-7)
谷 60-10	0	0	0	0	(61-9)
山 61-8	- 1	+ 2	+ 1	+ 2	(62-5)
谷 62-10		0	0	- 1	0

のではなく、若干先物の運賃を反映するからであろう⁹⁾。

これに対して、タンカー運賃指数は、第2循環と第3循環は不定期船市場の指数とほぼ一致して動いているが、他の循環ではかなり独立した動きを示している。とくに、スエズ・ブーム以後の第4、第5循環では全く独立している、ということができよう(第1図および第2表を参照せよ)。

それでは、さきにあげたルイスの命題は戦後の変動にもそのままあてはまるであろうか。たしかに、彼の提出した命題の前半——「航海用船料と定期用船料は共に変動する。しかし、市況が好転しつつあるときは、長期レートである後者は前者よりも急激に上昇する」——は、第1図から戦後の変動にもそのまま妥当するように思われる。しかし、「市況が悪化しつつあるときには、航海用船料は定期用船料よりも急激に下落し、定期用船料が最低水準に達するのは航海用船料よりもおくれる」という後半の命題がそのままあてはまるのは、スエズ・ブーム後の下降局面だけである。

すなわち、1957年に入ってスエズ・ブームは去り、航海用船料も定期用船料も急激な下降過程を迎えるが、そのばあい、航海用船料は1958年春に最低水準をマークするのに対して、定期用船料の方は、イギリスの指数のばあい航海用

9) ルイス[2], p. 92.

船料よりも数ヶ月おくれて、ノルウェーの指数の場合は8ヵ月おくれて最低水準に到達している。しかし、このような現象はどの不況過程にも生じているわけではない。たとえば、戦後景気の終熄した1949年には、定期用船料の方が航海用船料よりも先走って下降している¹⁰⁾。また、第1循環の下降局面の場合も、52年末に定期用船料は最低をマークしたが、航海用船料は54年はじめに更に深い谷を経験している。ただし、52年末の落ちこみの過程では、ルイスののべた場合に近い現象が生じている。

したがって、下降局面についてルイスがみいだした特徴は、いつでも生じるとは限らないのではなからうか。そして、ルイスの命題が典型的にみられるのは、戦前においても1929年恐慌後の下降過程であったこと、戦後ではスエズ危機後の下降局面であったことを考えると、「航海用船料は定期用船料よりも急激に下落し、定期用船料が最低水準に達するのは航海用船料よりもおくれる」という現象が生ずるのは、非常な好景気のあとにくる下降局面においてだ、といえそうである。その場合、船主は、不況となったときに、不況が短期的なものであることを期待して、あるいは、不況がどの程度深刻なものであるかを理解できないで、長期レートである定期用船料を支えようとするために、このような現象が生ずるのだ、と考えることができる¹¹⁾。

なお、わが国の海運実務家の多くは、戦前の海上運賃変動について、「定期用船料の騰落は運賃に先走る傾向がある」という見解をのべているが¹²⁾、戦前についても戦後についても、このように表現することは、過度な単純化だ、という批判を免れないであろう。

IV 運賃循環の型

最後に、各循環の振幅や変動のパターンを分析することによって、海上運賃

10) 前田〔3〕、47ページ参照。

11) ルイス〔2〕。

12) たとえば、岡崎〔6〕、148ページ。

変動における循環変動の特徴を把握しよう。各指数の変動の仕方に若干の差異があるとはいえ、タンカー運賃を除いた他の指数は基本的にはほぼ一致して変動することが明らかとなったので、まず最も重要な航海用船料について循環変動の振幅とパターンの検討を行い、さらに定期用船料についても補足的に検討しよう。

第3表はノルウェー航海用船料指数を1つの特殊循環 specific cycle とし、その季節調整済系列について振幅を調べたものである。ここで、(2)(3)(4)の数値は、各循環期間内の指数の平均値をベースとして谷・山・谷を中心とする3ヵ月平均を除してえられた百分比、すなわち相対特殊循環 specific cycle relative の3ヵ月平均である¹³⁾。(5)(6)は上昇・下降の振幅を山と先の谷・後の谷の差として算出したものであり、(7)は(5)と(6)の和である。それらの振幅の月別平

第3表 特殊循環（ノルウェー航海用船料）の振幅

特殊循環の日付 谷 - 山 - 谷 (1)	転換点を中心とする 相対特殊循環の 3ヵ月平均			振 幅			月別の振幅		
	先の谷 (2)	山 (3)	後の谷 (4)	上昇 (5)	下降 (6)	下降 (7)	上昇 (8)	下降 (9)	下降 (10)
I 2/50-10/51- 1/54	60.8	167.0	70.7	106.2	95.3	201.5	5.6	3.5	4.4
II 1/54-10/55- 2/56	72.2	124.3	118.3	52.1	5.0	57.1	2.5	1.2	2.3
III 2/56- 1/57- 4/58	104.1	131.1	59.2	27.0	71.9	98.9	2.5	4.8	3.8
IV 4/58-12/59-10/60	96.4	104.6	101.0	8.2	3.6	11.8	0.4	0.4	0.4
V 10/60- 9/61-10/62	99.2	105.8	91.1	6.6	14.7	21.3	0.6	1.1	0.9
平 均	86.5	126.6	88.3	40.0	38.1	78.1	2.3	2.2	2.4
平 均 偏 差	16.0	18.0	18.6	31.3	36.4	57.7	1.5	1.8	1.4

均値が(8)(9)(10)に他ならない。

この表で注目されるのは、まず朝鮮戦争時の第1循環では上昇局面も下降局面も振幅が大きく、第2循環では上昇局面で、第3循環では下降局面で大きな振幅をもっているのに対して、第4、第5の循環では、上昇・下降両局面ともその振幅がきわめて小さいことであろう。第1・2・3の循環と第4・5の循環の

13) 平均値に対する百分比、つまり相対値を計算することによって、傾向的変動が除去され、循環と循環とを相互に比較することが可能となる。また、測定単位や基準時点の異なる特殊循環相互の比較も可能になる。たとえば、航海用船料と定期用船料、イギリスの指数とノルウェーの指数との比較が可能になる。

相違は、とくに月別の振幅にはっきり表れている。これは、よく知られているように、スエズ・ブーム以後の船腹過剰によって、景気の上昇力が弱くなってきたことの結果を示すものといえる。また、全体として上昇局面の振幅が漸次小さくなっており、景気の浮揚力が後になるほどおとろえてきたことが認められる。ただし、船腹過剰が解消されるとともに、景気の上昇力がある程度旧に復することが予想されるであろう。なお、第2、第4の循環で下降局面の振幅が小さいのは、長期的に上昇過程にある場合の下降局面では景気の下降が軽微にとどまることを示している。

そこで、個々の循環について、更にくわしくその特徴を把握するために、同じくノルウェー航海用船料（季節調整済）の特殊循環形態図を作製しよう。

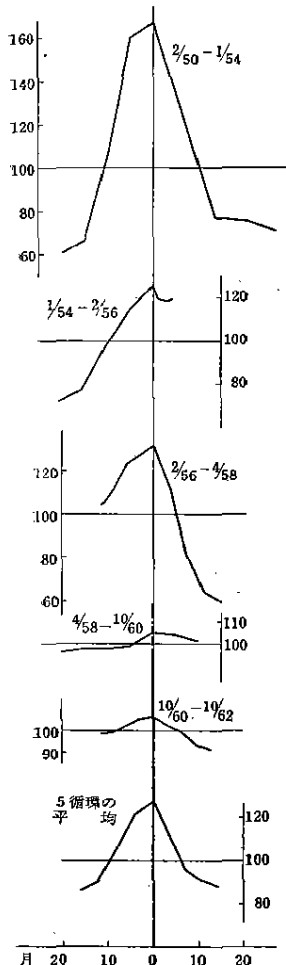
第4表は、各循環を9段階に分けて、その相対特殊循環を示したものである。同表の(1)(5)(9)は第3表の(2)(3)(4)の値に等しく、(2)(3)(4)は上昇局面を、(6)(7)(8)は下降局面を3段階に分割してえた相対特殊循環——その循環の平均値に対する各段階の平均値の百分比——の値である。

これをグラフに画いたのが第2図であって、5つの循環が時間的順序にしたがって、上から下に並べられ、最後に5つの循環の平均形態を画いてある。このグラフで、第2循環と第3循環が対照的な姿をしているが、これはスエズ動

第4表 航海用船料（ノルウェー）の特殊循環型

特殊循環の日付 谷 山 谷	各段階における相対特殊循環の平均値								
	先の谷を中心とする3ヵ月平均 (1)	上 昇			山を中心とする3ヵ月平均 (5)	下 降			後の谷を中心とする3ヵ月平均 (9)
		前期 (2)	中期 (3)	後期 (4)		前期 (6)	中期 (7)	後期 (8)	
I 2/50-10/51- 1/54	60.8	67.1	106.1	160.2	167.0	122.2	77.0	75.6	70.7
II 1/54-10/55- 2/56	72.2	77.7	97.1	113.9	124.3	119.7	119.1	118.7	119.3
III 2/56- 1/57- 4/58	104.1	111.7	122.4	127.2	131.1	112.0	81.4	63.5	59.2
IV 4/58-12/59-10/60	96.4	97.9	97.8	98.7	104.6	104.5	104.1	102.8	101.0
V 10/60- 9/61-10/62	99.2	99.6	102.2	105.2	105.8	101.9	99.1	93.6	91.1
平 均	86.3	90.8	105.1	121.0	126.6	112.1	96.1	90.8	88.3
平 均 偏 差	16.0	14.7	7.3	18.1	18.0	6.9	13.6	17.0	18.6

第2図
航海用船料（ノルウェー）
の特殊循環図



乱以前の波と以後の波とを2つに分割したために生じたものである。したがって、第2と第3の循環を一括するならば、第1の循環とほぼ相似たグラフが画けるであろう。これを考慮しつつ、第4、第5の循環とそれ以前の循環を比較するならば、次のような特徴がみいだせるのではなからうか。

それは、景気の上昇が急激であればあるほど、それに続く下降も急激であり、景気回復がゆるやかであれば、それに続く景気後退もゆるやかであるということである。これは、「山高ければ谷深し、山低ければ谷浅し」ともいいかえることができる。これに対して、景気の落ちこみとそれに続く回復との間にははっきりした関係をみいだすことができない。

これと同じことが、定期用船料の循環変動についても、いうことができる。第5表、第6表および第3図は、ノルウェーの定期用船料指数(季節調整済)について、相対特殊循環の振幅やパターンをみたものである。これらの表や図から、定期用船料も航海用船料とほぼ同じような動きをしていることがわかる。ただ、定期用船料の方が航海用船料よりも、振幅においてかなり大きい、といえよう。それに応じて、月別の振幅も大きく、したがって、定期用船料の方が航海用船料よりも急激に上昇もしくは下降していることが、はっきりと示される。そのために、各サイクルの特徴もより明確にとらえることができる。第1・2・3循環と第4・5循環との違いもはっき

第5表 特殊循環（ノルウェー定期用船料）の振幅

特殊循環の日付 谷 - 山 - 谷 (1)	転換点を中心とする 相対特殊循環の3カ 月平均			振 幅			月別の振幅		
	先の谷 (2)	山の (3)	後の谷 (4)	上昇 (5)	下降 (6)	下降 (7)	上昇 (8)	下降 (9)	上昇 及 下降 (10)
I 3/50-11/51- 1/54	51.0	205.2	53.5	154.2	151.7	305.9	8.1	5.8	6.8
II 1/54- 9/55-11/55	58.6	148.2	140.0	89.6	8.2	97.8	4.5	4.1	4.4
III 11/55-12/56-12/58	113.8	178.0	43.4	64.2	134.6	198.8	4.9	5.6	5.4
IV 12/58- 3/60-10/60	84.7	114.0	105.9	29.3	8.1	37.4	1.9	1.2	1.7
V 10/60-10/61- 9/62	98.0	111.7	80.0	13.7	31.7	45.4	1.1	2.9	2.0
平 均	81.2	151.4	84.6	70.2	66.8	137.1	4.1	3.9	4.1
平 均 偏 差	21.1	32.1	30.7	41.4	61.0	92.2	2.1	1.5	1.8

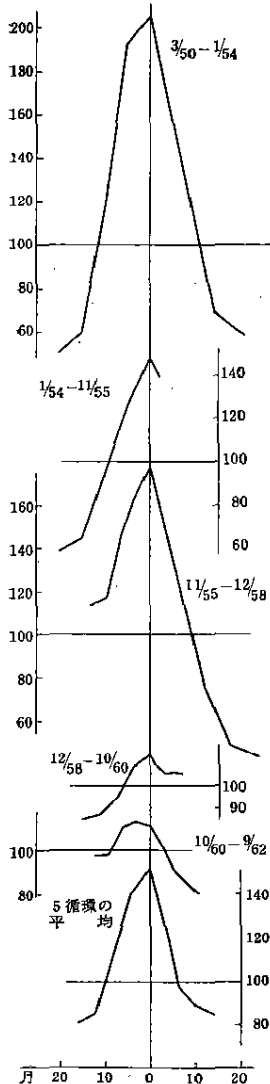
第6表 定期用船料（ノルウェー）の特殊循環型

特殊循環の日付 谷 山 谷	各段階における相対特殊循環の平均値								
	先の谷 を中心と する3カ 月平均 (1)	上 昇			山を中 心とす る3カ 月平均 (5)	下 降			後の谷 を中心 とする 3カ 月平均 (9)
		前期 (2)	中期 (3)	後期 (4)		前期 (6)	中期 (7)	後期 (8)	
I 3/50-11/51- 1/54	51.0	60.3	117.4	192.2	205.2	133.1	68.8	58.9	53.5
II 1/54- 9/55-11/55	58.6	64.3	95.1	126.4	148.2	146.4*	144.5*	142.3*	140.0
III 11/55-12/56-12/58	113.8	116.3	145.4	163.0	178.0	124.1	74.3	48.0	43.4
IV 12/58- 3/60-10/60	84.7	87.1	95.5	108.3	114.0	109.1	105.9	106.1	105.9
V 10/60-10/61- 9/62	98.0	99.3	111.2	113.9	111.7	102.3	90.2	85.4	80.0
平 均	81.2	85.5	112.9	140.8	151.4	123.0	96.7	88.0	84.6
平 均 偏 差	21.1	18.5	14.8	29.5	32.1	13.8	22.8	29.0	30.7

* 山から谷の間に1カ月しかないために、その月を中心とする3カ月平均を中期の値とし、その値と山・谷との平均を前期・後期の値としてある。

りしているが、それだけでなく、第4循環と第5循環にも若干の差があることがわかる。すなわち、第4循環では上昇局面の振幅が大きいのに対して、第5循環では下降局面の振幅の方が大きくなっている。この点で、第5循環は第3循環に近い型の循環といえる。そしてこの2つの循環における下降局面の落ちこみのきびしさは世界の海運業に大きな影響を与えた。スエズ危機後の不況については、改めてのべるまでもないが、第5循環の不況のきびしさは、日本海

第3図
定期用船料（ノルウ＝）
の特殊循環図



運業に集約問題をひきおこした直接の原因となった。

さて、上の分析からひきだした「山高ければ谷深し、山低ければ谷浅し」という、海上運賃循環の重要な特徴は、景気循環の古典的な特徴として知られているところである。ところが最近では、国民所得や鉱工業生産指数などの国民経済指標の多くには、このような特徴が見いだされず、むしろ逆に、景気後退が大きければそれに続く回復も急テンポであり、後退が小さければ回復もゆるやかである、といった関係がみられることが、しばしば指摘されている。また、価格指標についても、その硬直性が指摘されて、古典的な循環形態は失われている、と論じられる場合が多い。

これに対して、景気循環の古典的な特徴が、戦後においても、海上運賃の循環にあてはまるということは、不定期船市場や定期用船市場が今なお基本的には自由競争の支配する市場であり、海上運賃は古典的な価格決定機構において成立している、という事情にもとづくものと思われる。したがって、不定期船市場が自由競争的な性格をもつかぎり、このようなパターンが持続する、と期待されるであろう。ただ、今日、とくにスエズ・ブーム以後おこったことであるが、不定期船市場は特殊専用船（バルク・キャリア・鉱石専用船など）の発達やそれに伴う長期用船契約の増加等によって大きな構造変化を受けている。その結果、自由競争市場としての不定期船

市場は、以前よりも狭隘となり、フリー・タンカー市場と同様に、限界市場化しつつある。それが今後の海上運賃循環にどのような影響を及ぼすか、非常に興味深いものがある。

* * *

以上、われわれは、センサス局法Ⅱを適用してえた統計的情報をもとにして、種々の側面から海上運賃変動を分析し、多くの重要な特徴をみいだすことができた、と思う。そして、このような分析方法だけからは、もはやこれ以上多くの結果をうることは、あまり期待できないであろう。この限界をこえるためには、運賃変動を他の経済的要因から切りはなして独立に問題とするのではなく、さらに視野をひろげて、世界経済の中で、運賃変動をもたらす様々の需要要因や供給要因の変化を考慮しながら、因果的あるいは相互関連的に海運市場の計量的分析を進める必要がある。そのことによって、海上運賃が海運市場外の外的要因によってどの程度他律的に動かされるか、つまり海上運賃変動の自律性といった問題も、分析が可能となる。さらに、運賃変動の予測の問題にも取り組むことができるであろう。そして、このような方向へ研究を進めることによって、運賃変動の構造も真に明らかになるであろう。この研究は、より大きな研究のための1つの基礎研究にほかならない。

〔1965年1月10日〕

参 考 文 献

- [1] A. F. Burns and W. C. Mitchell, *Measuring Business Cycles*, 1947.
- [2] W. A. Lewis, *Interrelation of Shipping Freights, Overhead Costs*, 1949.
- [3] 前田義信, 運賃と用船料との関係, 「甲南論集」5集, 1954年12月.
- [4] S. A. Metzler, Review of Burns and Mitchell, *Measuring Business Cycles, Readings in Business Cycles and National Income*, 1953.
- [5] 森博, 最近の海運市況変動予測の諸研究について, 「興銀調査日報」35号, 1959年8月.

- [6] 岡崎幸寿, 「海運」昭和23年.
- [7] 下条哲司, 海上運賃の循環変動分析, 「海事経済」昭和33年11月.
- [8] 下条哲司, 世界経済と海運市況の関係, 「海外海事情報」No. 26, 昭和33年12月.
- [9] 下条哲司, 1950年代の海運市況(下), 「海外海事情報」No. 34, 昭和35年10月.
- [10] 山田浩之・小林清晃, 不定期船運賃の循環・季節・不規則変動, 「海事研究」52号, 1963年.
- [11] 山田浩之, 戦後海上運賃の変動過程, 「海運研究所報」No. 21, 1964-2, 3.
- [12] 山田浩之, 海上運賃変動の分析, 「海運研究所報」No. 22, 1964-4, 5.
- [13] 山田浩之, 海上運賃変動の特質, 「経済論叢」93巻5号, 昭和39年5月.
- [14] 吉田靖彦, 景気変動と石炭生産, 青山秀夫編「日本経済と景気変動」(昭和32年)所収.

[付記] 本研究は, 昭和39年度文部省科学研究費交付金(総合研究)による研究成果の1部である。