

仕組船の概念の歴史的変遷

合 田 浩 之

(日本郵船株式会社 調査グループ総合調査チーム)

目 次

1. 本稿の目的
2. 先行研究
3. 仕組船の本質
4. 初期の仕組船
5. 単純仕組船
6. 現在の仕組船
7. まとめ

1. 本稿の目的

本稿では仕組船¹という概念の歴史的変遷について整理する。

現在では、邦船社が、船舶所有だけを目的として設立した外国子会社が所有する便宜置籍船を仕組船と呼ぶことが一般的となっている。「仕組船」という言葉²は、1950年代半ばから今日まで一貫して、「仕組船」という表現で用いられている。「しかし一口に仕組船

¹ 国会の議事録等には「仕組み船」と表記されているものもある。そのような標記がなされている文献を引用する場合は、原典での標記のまま引用する。

² 仕組船という言葉の英訳は、Shikumisen”として、そのまま海外の海運界でも通用する（山下新日本汽船株式会社社史編集委員会『社史 合併より十五年』山下新日本汽船株式会社、1980年、152頁）。ただしTie-in Shipと訳された時期もあった。

といっても、時代によってその定義は一定していない。」³ それゆえ、過去の資料中の「仕組船」なる言葉が、どういう意味をもつのかは、都度、文脈から判断しなければならない。

仕組船という言葉が古くから存在したこと、また過去と現在で、意味上の変遷があったことは、その時、その時の実務を遂行すればよい実務家はあまり突き詰めて考えていない。

しかし、筆者は、仕組船という概念の歴史の変遷については、整理が必要であると考えられる。仕組船は、概ね便宜置籍された船であった。それゆえ、仕組船の意味するところの歴史の変遷は、日本企業（海運業とは限らない）による便宜置籍船の利用形態の変遷を象徴していると考えることができるからである。

2. 先行研究

仕組船という言葉の意味に変遷があったことを指摘したのは、地田知平だけである。地田は「初期の仕組船」「単純仕組船」「完全仕組船及び合弁仕組船」と変遷を整理している⁴。

筆者は、地田の先駆的な業績に敬意を払い、地田の整理を発展的に継承したいと考える。それは、「仕組船」という言葉が、実際に1950年代には存在したという事実を筆者は重く見たいからである。

地田は、仕組船という言葉は1950年代までその存在が確認できるが、今日用いられている意味に定着するまで、その意味の変遷が存在したと述べる⁵。そのことは、間違いな

³ 同上。山下新日本汽船以外にも、日本郵船が、仕組船の定義が変遷したことを社史にて以下、指摘した。「この10年間に新登場した船隊整備の方法に、いわゆる『仕組船』がある。『仕組船』の定義は必ずしも明確ではないが、一般的には次の諸形態の総称といえる。

イ. 日本船主が確保した船台を、邦船主への長期傭船差し立てを条件に、外国船主に肩替り（ママ）建造させる。

ロ. 外国船主が日本船主より長期傭船保証を得て、外国船主が確保した船台で建造する。

ハ. 日本船主が、日本籍船としては競争力の低下した中古船を、売船主への傭船差し立てを条件に外国船主に売船する。これを「売船チャーター・バック船」という。

ニ. 日本船主が、外国船主とJoint-Ventureの形で、共同建造ないし共同運航する船舶。

ホ. 日本の鉄鋼会社、石油会社が、自社扱い貨物の長期保証を外国船主に与え、日本の造船所において建造させる。

ヘ. 日本の商社、造船所が、日本船主と外国船主との間で船舶ブローカーとして機能し、日本船主の傭船保証により外国船主に建造させる。

また上記イの肩替り建造外国船主については、日本船主との間に資本関係の無い船主、金融機関が船舶融資、所有を目的に設立した船主、日本船主が資本出資した船主と多岐に渡っている。」（日本郵船株式会社『続10年の歩み－創業80年から90年へ－』日本郵船株式会社、1977年、493頁）

⁴ 地田知平『日本海運の高度成長』日本経済評論社、1993年、249-261頁。

⁵ 同上、252頁。なお、旧丸善石油がパナマ法人を設立し、パナマ籍「第二つばめ丸」を昭和33年5月の竣工後5年間だけ所有させたことがある（丸善石油『35年のあゆみ』丸善石油、1969年、巻末年表7、9頁）。詳細は不明ゆえ、将来、別稿で考察する。

い。しかし、もっとも、地田が「仕組船の起源は昭和39年の三光汽船の試みにさかのぼるといわれる。」⁶と記載しているのは、仕組船の定義が地田なりの考えがあったであろう。地田のいう三光汽船の事例は、昭和39年に船舶建造に関する意思決定段階での話である⁷。ところが、同年5月29日の衆議院運輸委員会で、仕組船が既に25隻77万総トン存在していると運輸省の造船課長が答弁している⁸。

それで、筆者は、本稿では、仕組船の概念の変遷を「初期の仕組船」「単純仕組船」「現在の仕組船」と整理することとする。

3. 仕組船の本質

「仕組船」の言葉の意味に変遷があったものの、2つの点で歴史的に揺らぎがない。

1つには、「仕組む」ということである。仕組船の仕組という言葉は、「仕組む」という動詞に由来する⁹。つまり「予め仕組まれていた」船という意味を持つ。

仕組船という言葉が「仕組まれていた船」という意味であることは、歴史的に揺らぎがない。仕組船という言葉の意味の変遷は、誰が、誰に対して、何を、どのような形で、仕組むのかという点で、揺らぎがあったことを意味する。

2つには、仕組船が、日本企業が利用する便宜置籍船の利用形態ということである。

まず「誰が仕組むのか」という問題は、「仕組船」として船が建造されることによって直接の利益が帰属される日本の主体は、誰かという問題と同値である。それは可能性として4つある。①邦船社、②荷主、③造船会社、④商社の4つである。

造船会社が仕組むとしても、建造した船を、造船会社自身が所有しても意味がない。最終的には、邦船社なり、荷主なりに、その船を利用させなければならない。

商社の場合は、商社の運輸部門が海運業を営む場合（これは実質①と同じことである。）と、造船会社の営業部門を補完して、外国船主と日本の造船会社との間の船舶売買を仲介する（これは実質③と同じことである。）ということになる。

こうして考えると、造船会社や商社が仕組もうが仕組まいが、最終的には、邦船社か日本の荷主に、仕組船を使うことの利益が帰属することになる。船を「使う」ということは、用船契約に基づく利用を意味する。したがって、日本の荷主か、邦船社が用船者となる用船契約という形で、仕組船は、具体化されることになる。

次に誰に対して仕組むのかということを考える上で、重要なのは仕組船の船籍である。

⁶ 地田・前掲注4、253頁。

⁷ 三光汽船株式会社編『社業回顧録』三光汽船株式会社、1968年、109頁。三光汽船は、外国子会社を設立し、当該外国子会社向けに輸銀の輸出金融を受けさせることを企図、河本敏夫は、当時の輸銀総裁森永貞一郎へ自ら説明、融資の快諾を取り付け、松浦周太郎運輸相の了解も得たというが、後に、批判をうけて、断念した（同）。

⁸ 昭和39年5月29日第46国会衆議院運輸委員会議録38号

⁹ XYZ生「(解説) 仕組み船の問題」『海運』443号、1964年8月、64頁。この執筆者不詳の論文では、本稿で言う「初期の仕組船」のことを解説しているので「竣工後は日本輸入物資輸送がすでに仕組まれている船舶だからである。」と述べている（同）。

それは日本以外の外国籍、それは便宜置籍であることも歴史的に揺らぎがない。

外国籍船である場合、日本の造船所で建造するのであれば、輸出船に該当する。してみれば、誰に対して仕組むのかということは、日本企業（邦船社、荷主）が、外国法人を通じて外国籍船を建造、所有したり、用船したりすることを望ましくないという価値判断を持つ主体に対して「仕組む」ということである。可能性として2つの主体がある。

1つは日本政府である。運輸省は、戦後長い間、海運行政の目的に日本商船隊の整備を掲げてきた。その手段は計画造船制度であった。同制度に基づいて竣工した船舶は、日本籍船として竣工する。事後的に外国法人に売却されることで、外国籍船（便宜置籍船）となり得た。しかし、計画造船で建造された船舶は、船主は、旧日本開発銀行（以下、開銀と略す。）の了解なしには、売却できなかった¹⁰。だから、計画造船で建造された船舶が、便宜置籍されるのは、原則、経済的に陳腐化されるまであり得なかった。

他方、船舶輸出の促進には、旧日本輸出入銀行（以下、輸銀と略す。）による公的支援がなされてきた。この2つの制度金融の融資は、当初は、相互のすり合わせなく貸出金利が設定され、輸銀金利の方が、開銀金利よりも低かった。しかも、国内船であれ輸出船であれ、その建造には、臨時船舶建造調整法に基づき運輸相（国交相）の許可を取得する必要がある。仕組船なる外国船の建造を仕組むことは、同法と関係において問題にされた。

2つには日本の船員、特に全日本海員組合に対してである。邦船社が日本籍船ではない外国籍船を活用すれば、日本人船員の雇用を縮小する可能性があるからである。

これらの点は歴史の進行とともに仕組船という言葉の指す意味が変化したとしても、全く変化しない部分で、いわば仕組船の本質といえよう。

4. 初期の仕組船

真砂宏は、仕組船のはじまりを「昭和35年ころ、日本の荷主が米国ハンプトン炭輸送のため、アメリカ便宜置籍船主ネス社を起用したことに始まり、やがて、木材船やばら積み船にも普及していった。」と述べている¹¹。日本の荷主とは鉄鋼会社¹²のことである¹³。

¹⁰ 昭和50年に日本郵船が、長期不況を見越して、タンカーの大量売却を決定した。この時、高崎丸を売却するにあたり、計画造船で建造した船は5年以内に売却できないという原則に抵触し、運輸省の許可を特別に得た（財団法人日本経営史研究所編『二引の旗のもとに 日本郵船百年の歩み』日本郵船株式会社、1986年、323頁）。

¹¹ 真砂宏「最近の商船の特殊な保有運航について（仕組船）」『日本船用機関学会誌』14巻3号、1979年3月、20頁。

¹² 当時の鉄鋼会社は、海外市場で欧米製品と競合するために、原料価格の引下げを必要とした。鉄鉱石輸送の合理化による運賃の引下げは、その1つの手段として重視され、大型鉄石専用船の導入が検討された。そのため、鉄鋼業界を中心に官民の視察団が、昭和32年に欧米7カ国に派遣された（財団法人日本生産性本部『Productivity Report 31 鉄鉱石輸送 鉄鉱石輸送効率専門視察団報告書』財団法人日本生産性本部、1958年、2-3頁）。

¹³ 山本泰督「便宜置籍船と船員問題」『経済経営研究』（年報）24巻1号、1974年、150頁にも「仕組船方式による外国船の利用は最初、輸送費低減を目指すわが国の鉄鋼企業により手掛けられたものである」という記載がある。

真砂の指摘する事例は、昭和35年から昭和36年にかけて5回国会で問題にされた。これらの国会審議では、「仕組船（あるいは仕組み船）」という用語は使われていなかった。

この時、国会で問題にされたことは、日本の製鉄会社が、実態ある外国船主と石炭輸送について長期契約を締結し、外国船主に石炭専用船（それが便宜置籍船であったことは、国会審議の中で明らかになっている。）を日本で建造させ、当該専用船について輸銀融資がついたことであつた¹⁴。ただし、この時国会で問題になったのは、融資対象船が、便宜置籍船であったからではない。邦船社向けの開銀の計画造船融資の金利が、外国の海運会社向けの輸銀の輸出船向け金利よりはるかに高いことが問題とされたのである¹⁵。

運輸省海運局長は、このように日本船と競合する輸出船に対しては、建造許可をしたくないとしているが、運輸相（南好雄）は、実際、製鉄会社は強粘結炭が必要であるし、貿易自由化の方向からすると許可を出さないわけにはいかないと述べ、既に7隻（八幡製鉄向け3隻、富士製鉄、日新製鋼向け各2隻）に建造許可をだしたと答弁している¹⁶。このことは、外国船主（Norness Shipping [パナマ籍] の関係会社Anglo Pacific Company Ltd.）の側でも、日本の運輸省から反対されたが、石炭専用船（第1船は三菱重工業長崎造船所で昭和36年7月17日に竣工したNaess Clipper号）の建造を実現したと記している¹⁷。

他方、日本の海運実務界は、輸銀の金利が外国船に有利であるという点に加えて、外国船主は便宜置籍ができるという点をも問題にした。同時代の刊行物は、このNaessの参入について「製鉄業者はさらに三十五年春には便宜置籍の変態外国船主によって石炭専用船を建造して輸出船として、日本輸出入銀行の四分の低利金融を受け低運賃輸送を計画した。」と述べる¹⁸。実際のところ、昭和39年には邦船と外船でタンカー運賃に5%の開きがあり、荷主の中には邦船との長期契約を渋る動きがあり、邦船社が長期積荷保証を得られず、ひいては、開銀の融資を受けられない事態にあることが報じられている¹⁹。

¹⁴ 第34国会参議院運輸委員会昭和35年3月22日（議録9号7頁）、同参議院予算委員会第三分科会3月26日（議録3号24頁）、第35国会参議院運輸委員会昭和35年9月1日（議録閉3号18頁）、第38国会衆議院予算委員会第四分科会昭和36年3月1日（議録4号36頁）、同参議院運輸委員会昭和36年5月11日（議録28号1頁）。

¹⁵ 朝田静夫（政府委員、運輸省海運局長）の説明。第34国会参議院運輸委員会昭和35年3月22日議録9号7頁。

¹⁶ 第35国会参議院運輸委員会昭和35年9月1日議録閉3号19-20頁。

¹⁷ Erling D.Naess, "Autobiography of a Shipping Man", A Seatrade Publication, London, (1977) p.140.

¹⁸ 日刊海事通信社『現代日本海運史－戦后十五年の歩み－』日本海事図書出版株式会社、1963年、539頁。

¹⁹ 月岡弥三「締め出された石油自社船 情勢急転の舞台裏」『エコノミスト』42巻32号、1964年8月、41頁。これは日本のOECD加盟の時に、日本が経過措置として導入が認められていた外国船の長期用船規制がタンカーについては、翌昭和40（1965）年10月20日に撤廃され、自由化されるということが背景にあると月岡弥三は述べている（同）。

仕組船が、臨時船舶建造調整法との関係で、国会で問題とされるようになったのは、昭和39年であり、仕組船の定義がはじめて議論されたのは5月29日である²⁰。

その日の第46国会衆議院運輸委員会では、臨時船舶建造調整法の改正に関する審議がなされた。運輸省船舶局造船課長の千葉傳は、久保委員の仕組船の定義についての質問に対して「俗にいわれておりますのは、日本の荷主が長期契約のもとに日本向けの輸送を行なうにあたりまして日本からの輸出船を使う場合、この輸出船を仕組み船と称しているのをごさいます。」と答えている²¹。

この質疑に続き、久保委員は若狭得治海運局長に仕組船に対する見解をただしたところ、「仕組み船と申しますのは、(中略)日本の荷主が長期の輸送契約というものをもとにいたしまして日本で輸出船をつくって長期に運送させるという場合でございますけれども、これにつきましては、われわれといたしましては、そういう長期の契約はできるだけ日本船を利用していただきたいということを考えておるわけでございます。」と述べている²²。

この言葉に続けて、「従来はコストの関係で日本船が高く外船が安いということで日本船を利用できなかったということが言われているわけでございますけれども、すでにこの前の海運対策あるいはOECDの対策等²³によって、日本船には十分国際競争力があるという状況でございますので、ぜひとも日本船を使っていただきたいというのがわれわれの考え方でございます。したがって、FOBの契約の場合において外船を長期に雇うということが明らかなものにつきましては、今後の建造許可はやめていただくということをわれわれとしては考えたいわけでございます。」と述べた²⁴。

この5月29日の衆議院運輸委員会では、「初期の仕組船」の就航量と、その出現理由について、内海委員が問い、千葉傳造船課長が説明を行った。その説明によれば、仕組船は25隻、77万総トン(全体の輸出船の7%)存在し、内訳が鉾石専用船6隻、21万総トン、石炭専用船10隻、28万総トン、油槽船9隻、28万総トンであった。

そして「過去におきましては仕組み船の問題は表に出ないで、どちらかと申しますと国内の問題としてもあまり問題ではなかったのをごさいます。と申しますのは、御承知のとおり国内の船会社がまだ力がなくて、相当な長期の建造計画というようなことはできない、それでかような大きな石炭、鉄鉾石、それから輸送船(ママ)²⁵、こういったものを大量につくることもできませんので、あまり問題とはなっておらないのをごさいます。こ

²⁰ 昭和39年3月24日の第46国会参議院運輸委員会で、相沢重明議員が、若狭海運局長に仕組船に対する見解をただしたが、この時は問題提起にとどめた(昭和39年3月24日第46国会参議院運輸委員会議録15号18頁)。

²¹ 昭和39年5月29日第46国会衆議院運輸委員会議録38号5頁。

²² 同。

²³ これはOECD対策で邦船社に利子補給と補助金が支給されているからで、当時の米田船協会長も、邦船の運賃が国際価格並みになっているとのべる(月岡弥三「締め出された石油自社船 情勢急転の舞台裏」『エコノミスト』42巻32号、1964年8月、44頁)。

²⁴ 同。

²⁵ 速記者の誤記で油槽船のあやまりであろう。

の二十五隻のうち、どれだけあらかじめ長期契約をとっておったかということのはっきりしておりませんが、この中の一部のものは輸出入銀行の貸し出しの条件としてこの長期の輸送契約を担保として入れておりますので、この中に数隻あるそのものだけがあらかじめ入っているということでございます。」ということである²⁶。

つまり「初期の仕組船」については、要約すればこういうことである。

1. 「初期の仕組船」が発生した理由は、邦船社の国際競争力の欠如であった。
2. 「初期の仕組船」の受益者は日本の荷主である。仕組んだ主体は、造船会社か商社の船舶部門の可能性が高く、邦船社の可能性は低いと推測できる。
3. 輸出船として建造された「初期の仕組船」については、用船契約という面で見れば、日本の荷主が用船契約上の用船者であり、用船契約上の船主は、外国の実体ある海運会社である。その外国の海運会社が、その輸出船を便宜置籍されている可能性がある。
4. 「初期の仕組船」に対して輸銀の融資がなされた場合がある。輸銀は、用船契約に基づく用船料収入債権を担保に徴する場合があった²⁷。ただ、輸出船に必ず輸銀が関与したとはいえないし、輸銀も用船料収入債権を担保に徴するとは限らなかった。だから、「仕組まれている」ことが、船舶建造の許可権限を有する運輸省海運局に見抜けるとは限らない。
5. 昭和39年春までは、政府は問題にしていなかった。千葉造船課長は、昭和39年5月29日時点で運航されている仕組船について、建造許可段階でそもそも長期用船契約が存在していたのか、建造許可後に長期用船契約をとりつけたのかについては、わからないと答えている²⁸。さらに、仕組船の建造にあたり、臨時船舶建造調整法に基づいて、建造が、不許可になったことは1度もないともあわせて答えている²⁹。

「初期の仕組船」を仕組んだのは、受注確保を目的とした造船会社であり、輸銀だといわれている³⁰。輸銀は、海外船主（香港船主等）への信用補完として、海外船主に対

²⁶ 昭和39年5月29日第46国会衆議院運輸委員会議録38号9頁。

²⁷ 輸銀は、船舶融資の担保の確保について、本船に対するモーゲージの設定、不足分には船舶の輸入者の持つ別の船に対しモーゲージを設定するか、用船料債権の譲渡を求めた（国際協力銀行編『日本輸出入銀行史』国際協力銀行、2003年、55頁）。つまり、担保として用船契約の基づく用船料債権が輸銀に差し入れられているとは限らなかったことになる。

²⁸ 昭和39年5月29日第46国会衆議院運輸委員会議録38号10頁。

²⁹ 同書9頁。その答弁は「この十年間に本法の運用上建造許可申請のあったもので不許可処分にした例はございません。」とある。

³⁰ 地田は特に根拠を示していない（地田知平・前掲注4、253頁）。一方、旧山下新日本汽船は、香港の船主単独の信用力では日本の一流の造船所が、船台予約に応じなかったこと、輸銀が融資条件に一流の用船者と長期（8年）の定期用船契約を義務付けたと述べている（山下新日本汽船株式会社・前掲注2、152頁）。8年という期間は輸銀のローン期間に相応する。旧山下新日本汽船は、香港船主との間に多くの「単純仕組船」の用船契約を締結しているのだから、記述を信用してよいのではないか。

して邦船社の長期用船保証を求めたという。また商社の船舶部門の関与も指摘されている³¹。

5. 単純仕組船

単純仕組船とは、邦船社が造船所に対して予約した船台（建造予約）を資本関係のない外国船主に斡旋し、当該日本船主が長期用船をする約束の下で、輸銀の低利融資を受けて建造する船である³²。初期の仕組船と違い、外国の船主は、邦船社に競合する船としてではなく、邦船社（オペレーター）に船腹を提供する、邦船社の補完的な位置付けにあった。

単純仕組船という言葉は、筆者の知る限り、地田の著書以外では旧山下新日本汽船及び日本郵船の社史でのみ見かける表現である³³。筆者もこれを用いる³⁴。

日本船舶輸出組合も、「単純仕組船」について以下のように説明する。「1969年頃から1971年頃にかけて、日本の原材料輸入が経済の高度成長に伴い著しく増大したこと、及び世界的にも原材料の輸送距離が長くなったことなどの事情で船腹不足の現象が起こり、内外船主の船腹需要が急速に高まった。一方、日本船主の新造船建造は、主として計画造船ベースで行なわれており、財政資金枠の関係から需要船腹の建造を見送らざるを得ない状況に置かれていた。この様な状況で考え出されたのが新しい形の仕組船である³⁵。すなわち、契約船主は資金力のある外国船主として輸銀ベースの輸出船契約」とある³⁶。

この「資金力ある外国船主」とは、香港の船主であった。昭和39年には日本船主の間に「香港船主ブーム」が生じ³⁷、昭和44年の初頭、「香港船主と（日本船主と）の関係は『オー

³¹ 商社の国内船、輸出船に対する受注活動が活発になったのは、専用船の建造が増加した昭和35年頃であったという（日本船舶輸出組合編『二十年の歩み－戦後日本造船史』日本船舶輸出組合、1966年、255頁）。

³² 地田・前掲注4、253-254頁。昭和49年2月21日第72国会衆議院運輸委員会において、徳永正利海運局長は「私どものほうでは、日本の船主が用船をする目的で日本の船台を外国の船主にあっせんして、日本の造船所でつくった船が日本の船主に長期用船のかっこうで雇われている」ものを「仕組船」と定義していると述べている（昭和49年2月21日第72国会衆議院運輸委員会議録6号18頁）。

³³ 山下新日本汽船株式会社・前掲注2、153頁。日本郵船株式会社・前掲注3、438頁。

³⁴ 織田政夫も「1950年代後半から既に言葉としては使われていた」と述べる。織田政夫『海運経済論』成山堂書店、1975年、182頁。

³⁵ 地田はこの文献を引用しているが、それでも本稿でいう「初期の仕組船」を「仕組船の前史」と述べ仕組船の前史と呼び、仕組船から排除しているのである。

³⁶ 日本船舶輸出組合『輸出船業務の手引』日本船舶輸出組合、1973年、33頁。仕組船の説明として「単純仕組船」の内容を挙げる例として樋口健三『海運経営の国際化時代－便宜船員の雇用実態を探る－』成山堂書店、1974年、62-63頁もある。なお、樋口健三は、仕組船の中に日本の商社が関与した例があったことを指摘する（同）。

³⁷ 上田寛三「香港船主の現状」『海運』437号、1964年2月、16頁。

ナー』と『オペレーター』として相互依存の関係に入っている。」と指摘されていた³⁸。

香港船主による新造船の対日発注のはじまりは、昭和36年のWorld Wide Shippingによる日立造船（Eastern Ume、38年2月竣工）、川崎重工（Eastern Take、38年1月竣工）、函館ドック（Eastern Sakura、37年12月竣工）への15,000重量トン級の分割発注と21,000重量トン級の鉾石船（Eastern Matsu、38年竣工）の呉造船所への発注である³⁹。

Eastern Takeは日東商船が竣工と同時に用船した⁴⁰。Eastern Umeについては、旧山下汽船が竣工と同時に用船を開始した⁴¹。旧山下汽船がこの船の用船契約を締結したのは、昭和36年である⁴²から、World Wideが造船所に発注した時期と同じ頃である可能性が高い。旧山下新日本汽船では、この契約を仕組船の用船契約と公言している⁴³。

Eastern Umeは日立造船の「船舶経歴書」⁴⁴備考欄に香港籍船で親会社はWorld Wideと付記されている。注文主はCitadel Shippingとあるが同社は、登録船主であろう。

旧山下汽船はEastern Umeの他に、Dona Nancy号について昭和36年、仕組船の用船契約を香港船主Great Southern Steamship Co.と締結した。昭和37年9月竣工と同時に同船の用船を開始した⁴⁵。ちなみに、この船はパナマ籍で日立造船建造であった⁴⁶。日立造船の香港駐在事務所は当時Great Southern Steamship Co.（旧山下汽船香港代理店⁴⁷）に間借りしていた。これら2隻は、旧日立造船の香港市場で初めての受注と2番目の受注であった⁴⁸。

³⁸ 上中龍男「日本海運集会所からアジア海運集会所へ」上中龍男選集刊行会『上中龍男選集』所収（初出『海運』昭和44年1月）1978年65頁。

³⁹ 同上。Y.K.Paoが海運業に進出した契機は、輸銀の輸出船融資制度の存在だったという指摘がある（田中彰夫「連載アジアのビッグ・ビジネス20 ワールド・ワイド・ SHIPPING（香港）世界を闊歩する香港船主」エコノミスト58巻21号（1980年5月27日号）101頁）。Y.K.Paoは、船価の70%を輸銀から調達し、残りの30%は香港上海銀行から調達した（同）。各船の竣工時期、竣工ヤードはRobin Hutcheon, *First Sea Lord - The Life and Work of Sir.Y.K.Pao-*, The Chinese University Press (Hong Kong, 1990) p.152掲載の表“Ships Ordered by Sir Yue-kong Pao since 1962”に掲載されている。

⁴⁰ ジャパンライン株式会社社史編纂室編『日東商船株式会社社史』ジャパンライン株式会社、1966年、280頁。

⁴¹ 山下新日本汽船株式会社・前掲注2、549頁。

⁴² 同上。

⁴³ 同。

⁴⁴ 日立造船株式会社『船舶経歴書』、日立造船株式会社、出版年は推定1983年、10頁。同書は1992年に海事産業研究所付属海事資料センターに日立造船より寄贈されたもので内部文書だったとみられる。出版年は記載されていないが、凡例に「工事履歴は、58年3月31日現在において作成したものです。」と記載があり、筆者は1983年と推定した。

⁴⁵ 山下新日本汽船株式会社社史編集委員会・前掲注2、549頁及び664頁（年表）。

⁴⁶ 日立造船株式会社・前掲注46、10頁。

⁴⁷ 山下新日本汽船株式会社・前掲注2、551頁。

⁴⁸ 日立造船株式会社編集『日立造船百年史』日立造船株式会社、1985年、339頁。

その他に旧東邦海運の事例がある。同社は、昭和42年に一般不定期船部門に進出した⁴⁹。必要な船隊はWorld Wide ShippingやVan Shipping等が新造した船舶を長期用船した。当時の邦船社は、一般的に当該部門は、香港船主から用船した船隊でまかなった⁵⁰。

こういった単純仕組船については、日本政府からは最終的には是認された。「今後の外航海運対策について（答申）」（昭和45年11月25日）が、海運造船合理化審議会から運輸相に答申された。それには「今後かなり大量の外国用船の手当が必要であるので、この際、我が国貿易物資の安定輸送に資するような輸出船の建造について十分配慮するとともに、（後略）」という文言が盛り込まれたからである⁵¹。

「この際、我が国貿易物資の安定輸送に資するような輸出船」とは、「単純仕組船」も「初期の仕組船」も包含する表現である。昭和45年11月25日時点で、邦船社が仕組船を建造することは、日本政府に限っては、障害がなくなったと解することができよう。

先にGreat Southern Steamship Co.が旧日立造船にて建造し、旧山下汽船が昭和37年の竣工後直ちに用船したDona Nancy号がパナマ籍であったことを記したが、この頃既に、香港船主は、邦船社に先駆けて自社船隊をパナマやりベリアに便宜置籍していた⁵²。

他方、この時期は、便宜置籍船を所有する法人を邦船社が公然と所有することは難しかったと推測される。全日本海員組合は、昭和41年6月20日に、邦船各社の社長宛に中地熊造組合長名義で「便宜置籍船に関する申入れ」を行った⁵³。それは、以下の通りである。

「標記『便宜置籍船』の進出が、わが国海運はもちろん、国際的にも海運の公正な発展と慣行に不当な悪影響を与えていることから、本組合は、昭和39年2月関係各社に対し、本組合の基本方針を申し入れたことは、御既承の通りです。

しかしながら、最近、新聞の報道するところにはよれば、山下新日本汽船が香港に現地資本との合弁会社を作り外国人船員を乗せて低賃金の便宜置籍船の運航に乗り出す計画が伝えられております。本組合は、かかる計画が、日本海運の正常な発展を阻害し、本組合員の労働条件にも重大な影響を与えることに、鑑み、次のごとくこれに対処する方針を決定しましたので、ここに申し入れる次第です。（中略）今後いかなる形でも貴社が便宜置籍船を用船し、本組合以外の低賃金のアジア船員を配乗し運航する計画に対して反対し、場合によってはストライキあるいはITFを中心とする国際的ボイコットを含むあらゆる活動によりその阻止をはかる。」⁵⁴

⁴⁹ 財団法人日本経営史研究所編『新和海運三十年史』新和海運株式会社、1992年、225頁。

⁵⁰ 昭和40年8月に開銀の岡田豊理事の指摘（外航労務協会『労務管理者研修叢書XV 海運経営と金融上の諸問題』外航労務協会、1965年、53-54頁）。

⁵¹ これは昭和44年度から49年度までを対象期間とした「新海運対策」の一部見直しのための答申である（財団法人海事産業研究所編『続 日本海運戦後助成史』財団法人海事産業研究所、1985年、51頁。）。

⁵² Robin Hutcheon, supra note41, p.56.

⁵³ 全日本海員組合『全日本海員組合活動資料集 下巻』全日本海員組合、1986年、2644頁。

⁵⁴ 同上。同日付けで組合は、中村寅太運輸相に対し「日本船主の便宜置籍船の用船規制について」と題する行政指導を求める要望書を送付した。要望書では、「山下新日本汽船が外国資本と提携し、輸銀融資で便宜置籍船を建造して、これに低賃金アジア船員を雇用し、定期用船するとの計画が伝えられています」と踏み込んで記している。（同）。

6. 現在の仕組船

地田知平が「合弁仕組船」あるいは「完全仕組船」とよんでいる「仕組船」は、現在、海運実務界で「仕組船」と呼んでいるものと同じである。

船舶所有目的の外国法人が、邦船社の100%子会社である場合、完全仕組船と呼び、邦船社と別の企業との合弁企業の場合は、合弁仕組船と呼ぶ。この言葉は、今日、まず聞かない。この言葉が実務界で使われていた頃、仕組船を所有する法人は、邦船社と香港船主（本稿5. で示した「単純仕組船」を所有した香港船主）の合弁企業が多かった。

「単純仕組船」は、船舶の所有という観点でいえば、香港船主が（子会社を通じて）100%所有していた船であったが、合弁仕組船、完全仕組船と徐々に邦船社は、船に対する支配力を高めていった⁵⁵。

7. まとめ

本稿の考察をまとめると、以下の図表の通りとなる。

図表 仕組船概念の変遷(まとめ)

	初期の仕組船	単純仕組船	現在の仕組船
出現した時期 大量に出現した時期	1960-61年 同	1961年 1960年代半ば (香港船主ブーム)	一部企業で1969年 1970年代後半
船舶の実質の支配者 (登録船主の親会社) 典型的な船主のイメージ	実体のある 外国船主 ノルウェー系船社	実体のある 外国船主 香港船主	邦船社
船のオペレーター	実体のある 外国船主	邦船社	邦船社
日本の荷主との長期契約 典型的な荷主のイメージ	必須 製鉄会社	存在する場合がある。 (一般不定期船・木材船)	存在する場合がある。
輸銀融資を受けたか	受けた	受けた	受けない
参考:地田知平の定義	指摘なし	単純仕組船	完全仕組船

筆者作成

地田知平の定義では、合弁仕組船という分類がある。これは、上表では現在の仕組船に含まれ、登録船主の親会社は、実体のある外国船主(多くは香港船主)と邦船社ということになる。

以上

⁵⁵ 邦船社が外船社と外国に合弁企業を設立して、船舶を所有させるということ自体は、今日、全く行わないというわけではない。

