

経済と経営 21-4 (1991. 3)

## 〈論文〉

## 国際運輸と貿易外収支

海保幸世

## はじめに

国際経済論・世界経済論の理論的分野において、前稿<sup>1)</sup>で指摘したように、貿易収支の問題に踏み込んだ論文は少ない。しかもそれらの論文において、貿易収支そのものは貿易の使用価値的側面を直接的に表現するものでもなければ、生産諸関係を正しく表現するものでもなく、それ故、貿易収支の均衡、不均衡だけから人はそれぞれの国民経済の構造を何ひとつ認識することはできないであろう<sup>2)</sup>、また貿易差額は素材的実体がなくたんなる価値量にすぎない<sup>3)</sup>、というように、外国貿易の直接的結果である貿易収支さえもがきわめて冷淡な取り扱いを受けてきた。いわんや外国貿易と間接的に関係する貿易外取引とその収支、とりわけ国際運輸とその収支に関する本格的な研究はないと言っても過言ではないであろう。例えば、R. K. シェルプ (Shelp) は、著書 *Beyond Industrialization ; Ascendancy of the Global Service Economy* (New York, 1981) の第4章に「経済理論のサービス無視の歴史」を設定して、貿易理論の核心をなす比較優位理論では国際的なサービスを無視してお

---

1) 拙稿「貿易収支に関する一試論」(北海学園大学『経済論集』第38巻第3号)。

2) 木下悦二『国際経済の理論』有斐閣、1979年、48ページ。

3) 山田喜志夫『再生産と国民所得の理論』評論社、1968年、164ページ。

り、とってサービス貿易に関する異なった理論を展開する基盤もないこと、要するに、サービス貿易のよって立つべき理論的基礎が存在しないことを指摘している<sup>4)</sup>。そして C. P. キンドルバーガー (Kindleberger) は、著書 *Foreign Trade and The National Economy* (Yale U. P., 1962) において次のように述べている。「不運にも、国際貿易における輸送量の構造を研究したものは、これまでほとんど皆無である。輸出港での価額 (f. o. b. すなわち本船渡し値段) を輸入国の国境での価額 (c. i. f. すなわち保険料、運賃込み値段) に、ないしはその逆に換算するために、一、二の慣習的なルールが案出されてきた。したがって、ヨーロッパ域内貿易では 5%、そして大陸間貿易では 10% (第二次大戦前には、ときとして 15%) の調整係数が用いられるのが普通である。しかし、これらの大ざっぱな方法は、疑いもなく、輸送費の複雑さ、さらに時の経過によるその変化を無視している。」<sup>5)</sup>。

ところで、世界市場を舞台にくりひろげる各国諸個別資本は、生産部面における価値価格の低下をはかるとともに、流通部面においても流通時間なき流通による資本の回転の増進と流通費の節減とによる利潤率の上昇や販売価格の引き下げを目ざすことになる。流通時間には、空間的契機から帰着する部分とはじめから時間的契機に基づく部分とがある。流通費も売買期間から生ずる純粋な流通費と運輸費等のその他の流通費とがある。流通時間をもたない流通が資本の傾向であり、遠隔地取引を含む世界市場において、ますますその重要性を増す。流通時間の短縮だけに役立つのは商品取扱資本の自立

---

4) 佐藤浩訳『サービス取引の自由化——ポスト工業化時代の課題——』日本経済新聞社、1982年。なお、佐々波楊子・浦田秀次郎『サービス貿易——理論・現状・課題——』東洋経済新報社、1990年、の第2章で「国際貿易論とサービス貿易」が論じられているが、体系的なものではない。

5) Charles P. Kindleberger, *Foreign Trade and the National Economy*, Yale U. P., 1962, P. 12. 山本登監訳『外国貿易と国民経済』春秋社、1965年、10ページ。

化とその運動、運輸手段の発達そして信用である<sup>6)</sup>。これはそのまま世界市場においても妥当する。いや、これは世界市場においてこそ十全に妥当する。

信用に関しては、すでに言及しており<sup>7)</sup>、そして別の機会に補足する予定であるので、ここでは、国際運輸を中心に、それとの係わりにおいて国際商品取扱資本を扱う。それは、貿易外取引の主要なものが経常的には運輸関係、利子・配当と保険関係それぞれの受け払いであり、再生産に最も関係深いのが運輸関係の受け払い、とりわけ運輸であるからである。そしてまた J. S. ミルが『経済学原理』において『国際的価値に対する輸送費の影響』の一節を設け<sup>8)</sup>、輸送費の交易条件への影響を考察しており、彼以降、国際運輸の問題

---

6) 「……、流通時間をもたない流通は資本の傾向である。だからまた、《それは》流通時間の短縮だけに役だつ諸用具を、たんに資本によってだけ措定された形態諸規定へ措定することであり、これは資本が流通で通過するさまざまな諸契機が、資本自身の変態の質的諸規定であるのと同様である。

ある特殊な商業階層 (Handelsstand) —— すなわち交換行為という業務それ自体をすでにある特殊な労働に転化している分業の発展 ——、……。

運輸手段の施設 (Erleichterung der Transportmittel) は、それが物理的な商品流通の施設を意味しているかぎり、たんに資本の流通の形態諸規定だけが考察されているこの場所には属さない。生産物は、それが市場に到達してはじめて商品となり、はじめて生産局面からあゆみでる。他方では、資本の復帰 (Returns) —— すなわち流通時間 —— が生産の場所からの市場の距離とともに増大しなければならないかぎりでは、運輸手段はここでの問題である。したがって運輸手段による距離の短縮は直接に、こうした側面からみて直接に、資本の流通の考察に属するものとして現れる。じっさいのところそれは、それ自体資本にかんする篇に属する市場論に本来属することである。

最後に信用。」 (K. Marx, *Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie*, (Rohentwurf) 1857-58, Dietz Verlag, Berlin, 1953, S. 564. 高木幸二郎監訳『経済学批判要綱 (草案) 1857-58 年』大月書店, 第III分冊, 1961年, 622-623 ページ。

7) 海保幸世・居城弘・紺井博則『世界市場と信用』梓出版社, 1988年, を参照。

8) J. S. Mill, *Principles of Political Economy with Some of their Applications to*

が交易条件と専ら関係づけられて論じられているからである<sup>9)</sup>。

### 1. 流通時間なき流通の資本の傾向と運輸

資本の全通流を考察するならば、四つの契機が現れる。あるいは、二つの契機として見られた生産過程と流通過程という二大契機が現れ、そしてそれらの各々がふたたび二重に現れる。それらの契機とは次の如くである。I) 現実的生産過程およびその継続期間, II) 生産物の貨幣への転化, この手続きの継続期間, III) 適当な比率での貨幣の原料, 労働手段, 労働への転化, つまり生産的諸要素としての資本の諸要素への転化, IV) 資本の一部と生きた労働力能との交換。そして総過程としての流通の内部で大流通と小流通とを区別することができる。前者は, 資本が生産過程からあゆみでる瞬間から, それが生産過程に復帰するまでの全期間を包括する。後者は連続的であって, 生産過程それ自体と同時に不断に行われる。それは資本のうち, 賃金として払い出され, 労働力能と交換される部分である。したがって, 当然に運輸は前者, 大流通において措定される。

流通は空間と時間とにおいて進行する。空間的条件, 生産物の流通にとってひとつの不可欠な条件である生産物の市場への搬入は, 生産物がはじめて商品になるのは市場においてであるので, 生産物の商品への転化として考察

*social Philosophy*, ed. W. J. Ashley, New York, 1965, pp. 588–590. 末永茂喜訳『経済学原理』岩波文庫(三) 287–289 ページ。

9) J. Viner, *Studies in the Theory of International Trade*, 1965, pp. 467–470. 小島清『交易条件』勁草書房, 1956年, 37–39, 186–189 ページ。東海林滋「国際収支・運賃および交易条件」(『神戸商船大学紀要—文科論集』第10号)。なお, 運送費の世界貿易に与えた影響については, C. M. Wright, 'Convertibility and Triangular Trade as Safeguards against Economic Depression', *Economic Journal*, September, 1955, を参照。

されて、経済学的には生産過程そのものに属しているし、生産物が市場へすすむ運動は資本の生産費用に属する。生産物の規定から商品の規定への移行期間は、その生産物は生産手段や消費手段として機能しているのではなく、剰余価値を生産する直接的生産過程から離れてただ「流通状態にある商品資本」をなしているだけである。直接的生産過程を出た生産物の商品への移行は、生産地から市場への生産物の輸送の過程である。これは労働期間を越える生産期間の部分にあたり、価値増殖は行われぬ。生産期間と労働期間とが一致していればいるほど、与えられた期間のなかで与えられた生産資本の生産性と価値増殖はそれだけ大きくなるのであるから、資本主義的生産では労働期間を越える生産期間の超過をできるだけ短縮しようとする傾向がある。すなわち、資本の流通時間なき流通の傾向と同様な非労働期間なき生産期間の傾向ともいうべきことである。同一資本が生産し輸送している——例えば、海運における自己運送——と考えるならば、生産と輸送というふたつの行為は生産過程にあるが、後者の行為が独立した資本によって遂行される——他人運送——し、価値増殖過程から出ていることを考えるならば、生産物から商品への移行とそのための輸送の過程は、「追加的生産過程」をなし、さらには「流通過程の内部での且つ流通過程のための生産過程の継続」として現象することになる<sup>10)</sup>。

次に、時間的契機は本質的に流通の概念に属する。商品から貨幣への転化、貨幣から商品への転化等、すべては流通時間に帰せられる。この商品から貨幣への転化すなわち販売のための時間・期間が相対的に最も決定的な流通期間の一部である。生産物が市場に搬入されて使用のための最終的形態つまり「流通可能形態」を受け取ってのちにはじめて商品の規定から貨幣への規定に移行する。別言すれば、生産物が市場に現れるようになってはじめて「経

---

10) 「社会的生産過程の一般的条件すなわち交通・運輸機関」(K. I, S. 405, ② a, 501 ページ)。

済的意味での流通」に入ることになる。販売  $W'-G'$  は、 $W'$  に含まれている剰余価値の実現でもあって、資本の変態の最も困難な部分であり、剰余価値の生産への序論である購買  $G-W$  よりも重要である。この販売期間とは資本が商品資本の状態にある期間であり、この期間の相対的な長さにしたがって、流通期間が、したがって資本の回転期間一般が、長くなったり短くなったりする。流通期間の第 2 の時期は購買期間であり、それは資本が貨幣形態から生産資本の諸要素に再転化する期間である。この期間には資本は長短の「時間貨幣資本の状態」にとどまっていなければならない。購買  $G-W$  は、正常な条件のもとでは、 $G$  に表わされている価値の増殖のために必要な行為ではあるが、剰余価値の実現ではない。それは剰余価値の生産への序論であって、その付録ではない。

売買される時間・期間は、商品資本の形態から貨幣資本の形態へそしてその逆へと転換される価値にはなにもつけ加えない流通費である。とりわけ、資本の形態が商品から貨幣に移行するまでに経過する時間は、商品が依然として商品にとどまっているあいだの、現実的価値ではなく潜在的価値にすぎない時間であって、この時間は純粹の損失である。 $W-G$  と  $G-W$  とは、時間的に分離されていることがありうるように、場所的にも分離されていることがありうる。そして空間における商品の流通、すなわち事実上の運行は、商品の運輸に帰着する。このことは、個々の国々（・植民地）を構成員とする世界市場において、空間的契機が一般的で大きな要素であることを示唆する。

「…、生産が交換価値に、したがって交換に立脚するようになればなるほど、交換の物的諸条件——交通手段と運輸手段——は、生産にとってますます重要なものになる。資本はその本性からしてあらゆる空間的制限をのりこえる。このようにして交換の物的諸条件——交通手段と運輸手段——の創造は、資本にたいしてかつてないほどの度合いで必然化する——時間による空間の否定。ただ直接的生産物が、輸送費用が減少する度合いに応じて、

遠隔の諸市場で大量的に売りさばかれて (verwertet) いくかぎりでは、そして他方に交通手段と輸送それ自体が、価値増殖の領域、資本によっていとなまれる労働の領域を提供するかぎりでは、大規模の交易——それによって必要労働以上のものが補填されるのだが——がおこなわれるかぎりでは、いっそう低廉な運輸手段と交通手段との生産は、資本のうえにうちたてられた生産にとっての条件であり、だからこそ資本によって生産されるのである。」<sup>11)</sup>

## 2. 国際商品取扱資本の措定——運輸労働に 関係する二論争の意義と限界——

交通・運輸機関は、資本の生産過程においては「社会的生産過程の一般的な条件」をなしており、資本の流過程では「交換の物的諸条件」であった。より具体的な世界市場においては、国際的な交通・運輸機関は世界市場的関連をとまなう機械制工業に適合するように河川汽船や鉄道、海洋汽船や電信の体系を変革し整備されてゆく。現代では、航空運輸を含めたそれらの発達は「輸送革命」と言われるほど著しい。本稿では、国際運輸の原点である海運に焦点をしばって検討する。それは国際運輸の長い歴史を担ってきたのが海運であり、国際運輸収支の大宗をなしてきたのも海運であったからである。

ところで、国際的な交通・運輸とりわけ国際運輸を貿易外収支において経済学的に取り扱うためには、より具体的な理論的展開をふたつの部面で行わなければならない。すなわち、そのひとつは、貿易外取引における国際運輸の経済学的位置づけ、別言すれば「サービス貿易」における国際運輸の経済学的位置づけ、であり、そのために、必要な限りにおいて、運輸労働にも関係して展開されたふたつの経済学上の論争——サービス労働の価値生産性格に関する論争（生産的労働をめぐる論争）と「交通生産説」論争——の意

---

11) K. Marx, *Grundrisse* ..., S. 423. 前掲訳書, 第三分冊, 460 ページ。

義と限界を確認することである。もうひとつは、それをふまえて、19世紀前半以降形成・確立してくる近代的な世界市場価格の現象形態である「本船渡し」価格 (F. O. B.) と「保険料・運賃込」価格 (C. I. F.) とを経済学的に規定することである。後者は次節で扱われる。

まずサービス労働の性格を規定するにあい、大切なことは社会的再生産の視角からなされるべきことである<sup>12)</sup>。

生産とは人間が自然に働きかけ、人間生存の基礎となる生産物をつくりだし、物質生産の労働として自然と人間との間の物質代謝であり、しかも資本主義社会においては生産物が商品の形態をとるから価値を生産する労働としてあらわれる。これにたいして、サービス労働は人間の自然にたいする働きかけではなく、直接に人が人にたいして行う労働であって、それ自体、自然と人間との間の物質代謝そのものではない、したがって、その労働が対象化されて物質化されることはなく、一定の価値を生産することもない。つまり、サービス労働は、対価なしに行われようとまた貨幣報酬をうけて行われようとも、物質代謝の意味でも、価値生産の意味でも生産的ではない。

それゆえ、直接人間を対象として人間の欲望を直接的に充足させるサービスである教育、医療、娯楽、芸術等、資本主義社会のいわゆる不生産的諸階級たる公務員、軍隊、警察等のサービス、そして広告、宣伝、さらに金融、保険、不動産業等の規定は明らかである。問題は、自然と人間との間の物質代謝に深く係わり、しかも資本主義社会において、生産物が商品の形態をとるのに不可欠な非物質生産の労働が存在する。すなわち、交通・運輸・保管

---

12) サービス労働を社会的再生産の視角から論じた代表的なものは、川合一郎「サーヴィス労働の性格について」(玉城肇・末永茂喜・鈴木鴻一郎編『マルクス経済学体系—方法論・原理論—』宇野弘蔵先生還暦記念論文集 上巻、岩波書店、1957年)と山田喜志夫『再生産と国民所得の理論』評論社、1968年、がある。なお、橋本勲『商業資本と流通問題』ミネルヴァ書房、1970年。大吹勝男『流通費用とサービスの理論』梓出版社、1958年。馬場雅昭『サーヴィス経済論』同文館、1989年、等々を参照。



労働である。ここまできると、社会的再生産の視角からみても運輸労働の生産的・価値生産的性格の根拠づけにおいて、見解が分れてくる。例えば、生産とは人間の対自然の関係であるが、その生産物は必しも有形的・感性的な物的な形態をとらないこともありうる。と捉えるならば、交通・運輸労働はサービス労働の規定において「異質な」ものになる<sup>13)</sup>。もうひとつの理解は、交通・運輸労働もサービス労働であるけれども、貨物運輸は、再生産との関連において、物質生産に直接に奉仕するものであり、「従属的副次的なもの」として生産的労働の領域の限界に位置している、という把握に立脚している<sup>14)</sup>。

前者の見解は、運輸労働が人間による自然としての空間、距離への働きかけとその克服を通じて場所移動という有用的効果たる一種の生産物を生産する、という「有用効果生産説」をとっている。この説はもうひとつの論争たる「交通生産説」論争と係わってくる。

その論争は、交通過程がいかなる意味で、社会的再生産にあって生産に属し、交通・運輸業がどのような根拠に基づいて産業資本の定着地盤とされるか、に関して展開され、主観価値説に立脚する交通理論のほとんどすべてが依拠した「場所的効用創出説」、労働価値説に立脚する「使用価値完成（＝生産継続）説」と「有用効果生産説」がある<sup>15)</sup>。ここではあとの二見解について検討する。

「使用価値完成（＝生産継続）説」は、次の『資本論』第2巻第1篇第6章第3節「運輸費」の規定に、その根拠を置く。

「生産物の量はその運輸によってふえはしない。また、運輸によって引き起こされるかもしれない生産物の自然的性質の変化も、ある種の例外を除け

---

13) 山田喜志夫、前掲書、112-115 ページ。

14) 川合一郎、前掲論文（前掲書、265-268 ページ）。

15) 中西健一「マルクスにおける交通＝生産説の二つの根拠—交通生産説論争によせて—」（大阪市立大学『経済学雑誌』第37巻第4号）。

ば、もくろまれた有用効果ではなく、やむをえない害悪である。しかし、物の使用価値はただその消費によってのみ実現されるものであって、その消費のためには物の場所の変換、したがって運輸業の追加生産過程が必要になることもありうる。だから、運輸業に投ぜられた生産資本は、一部は運輸手段からの価値移転によって、一部は運輸労働による価値付加によって、輸送される生産物に価値をつけ加えるのである。このような、運輸労働による価値付加は、すべての資本主義的生産でそうであるように、労賃の補填と剰余労働とに分かれるのである。

それぞれの生産過程のなかで労働対象の場所の変換と、それに必要な労働手段や労働力——たとえば梳綿室から紡績室へ移される綿花や立て抗から地表に揚げられる石炭——は、大きな役割を演じている。完成生産物が完成品として一つの独立な生産場所からそれとは別な遠く離れた生産場所に移されるということも、同じ現象をただいっそう大きな規模で示しているだけである。一つの生産場所から別な場所への生産物の運輸には、さらに、生産部面から消費部面への完成生産物の運輸が続く。生産物は、この運動を完了したときに、はじめて消費のために完成しているのである。」(K. II, S. 151, ②4, 183 ページ)。

「流通、すなわち商品が実際に空間を走り回るということは、商品の運輸に帰着する。運輸業は一面では一つの独立な生産部門をなしており、したがってまた生産資本の一つの特殊な投下部面をなしている。他面では、それは、流通過程のなかでの、そして流通過程のための、生産過程の継続として現われるということによって、区別される。」(傍点は原文。K. II, S. 153, ②4, 186 ページ)。

見られるように、「使用価値完成 (=生産継続) 説」は、生産物=使用価値が使用価値として現実に機能するためには、多かれ少なかれ、一定の距離を移動せしめられねばならず、かくて運輸は追加的生産過程であり、運送対象の使用価値を完成せしめ、生産の継続とする見解である。

次に、「有用効果生産説」であるが、この説のなかで種々見解が異っている。そのうちで、明確な規定を行なっている見解は、以下の如くである。すなわち、運輸労働は、人間がいわば人間外部の自然としての空間、距離に働きかけ、距離を克服して場所移動という有用的効果たる一種の生産物を生産するものである。つまり、運輸労働の労働対象は、貨物や乗客なのではなくて、空間、距離なのである。このように、運輸労働は、その労働過程の生産物が有形的生産物ではないが、人間の対自然の関係を表現するものにほかならない。貨物輸送の場合は、運輸労働の生産物たる場所移動という有用的効果が生産的に消費されて、貨物の価値は運輸労働の生産した価値だけ高まる。一方、乗客輸送の場合は、有用的効果が個人的に消費されるのである。したがって、貨物輸送は生産手段の生産、乗客輸送は個人的消費財の生産にそれぞれ該当するべきである<sup>16)</sup>。

この説の根拠は、『資本論』第2巻第1篇第1章「貨幣資本の循環」の次の一節である。

「ところで、運輸業が売るのは、場所を変えること自体である。生みだされる有用効果は、運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結びつけ

---

16) 山田喜志夫、前掲書、113 ページ。たしかに、マルクスは『剰余価値学説史』において、運輸業を「第4の物質的生産部面」と規定している。「採取産業、農業および製造業のほかに、なお第四の物質的生産部面が存在し、この部面もまた、手工業経営、マニュファクチュア経営および機械的経営といういろいろな段階を通過する。この部面というのは運輸業であり、人間を輸送するか商品を輸送するかを問わない。資本にたいする生産的労働すなわち賃労働者の関係は、ここでも、物質的生産の他の諸部面におけるとまったく同じである。ここではさらに労働対象に物質的変化——空間的、場所的变化——がひき起こされる。」(傍点は原文。Mw., I, S. 387, ② I, 524 ページ)。しかし、上述の規定は次の論理レベルの制限内のものである。「われわれはここでは、まだ、生産資本、すなわち、直接的生産過程で使用される資本だけを取り扱うべきである。流通過程の資本については、われわれはあとで取り扱う。」(傍点は原文。Mw., I, S. 388, ② I, 525 ページ)。

られている。人や商品は運輸手段といっしょに旅をする。そして、運輸手段の旅、その場所的運動こそは、運輸手段によってひき起こされる生産過程なのである。その有用効果は、生産過程と同時にしか消費されえない。それは、この過程とは別な使用物として存在するのではない。すなわち、生産されてからはじめて取引物品として機能し商品として流通するような使用物として存在するのではない。しかし、この有用効果の交換価値は、他のどの商品の交換価値とも同じに、その有用効果のために消費された生産要素（労働力と生産手段）の価値・プラス・運輸業に従事する労働者の剰余労働がつくりだした剰余価値によって規定されている。この有用効果は、その消費についても、他の商品とまったく同じである。それが個人的に消費されれば、その価値は消費と同時になくなってしまう。それが生産的に消費されて、それ自身が輸送中の商品の一つの生産段階であるならば、その価値は追加価値としてその商品そのものに移される。」(K. II, SS. 60-61, ②4, 69 ページ)。

この論争では、運輸労働が生産的労働であることを共通の認識——とりわけ貨物運輸について——にして、その根拠をどこに求めるかにおいて争っている。しかし、論争において、再生産過程における運輸の係わり方の検討が不十分であった、と思われる。つまり、『資本論』の第1巻の資本の生産過程＝直接的生産過程と第2巻の資本の流過程の論理レベルでは、単一の資本すなわち産業資本のみが措定されているにすぎない。すでに述べたように、単一の資本が生産し輸送していると考えれば、生産と輸送というふたつの行為は生産過程にあるといわざるをえない。それでも第2巻では資本の流過程が主題であり、資本主義的生産の基礎の上では運輸業を保管費と共に、流通費（の原因）として現れるものと措定している。それは、売買期間、簿記と貨幣のような純粋な流通費とは、生産過程から生じうるということで性質を異にするのであるが、ただこの生産過程が流通のなかでのみ続行され、その生産的な性格が流通形態によっておおいかくされている。つまり、それは商品に使用価値をつけ加えることなしに商品の価格を高くする諸費用、し

たがって個別資本家にとっては価値形成的であるが、社会的には生産の空費に属する。資本が使用価値を生産しながら自分自身を価値増殖しているのとは異なる。

さらに、この産業資本という単一資本の措定と当時の売買形態である委託販売とによって、運輸は生産物から商品への移行・転化において強くとりあげられて、売買——純粹な流通行為——に伴う運輸が稀薄になる。それゆえ、本稿の課題の解明には、資本の生産・流通過程にとどまらず、資本主義的生産の総過程における運輸の検討に進まねばならない。それは、資本主義的生産の総過程では、全体として見た資本の運動過程から出てくる具体的な諸形態、現実に運動している諸資本の具体的な諸形態が措定されるからである。そこでは、「流通過程のなかで持続する生産過程」から「経済的な意味での流通」までの運輸がとりあげられることになる<sup>17)</sup>。

ところで資本主義的生産は外国貿易なしには存在しない。それは、世界市場こそが一般に資本主義的生産様式の基礎をなしその生活圏をなしているからである。労働の生産力が発展し、大規模大量生産が発展するにつれて、大規模で遠隔市場向けの大量生産は国際商品取扱資本の運動を必要とする。製造業者は現実に輸出業者に売るのであろうし、輸出業者はまた外国の取引先に売り、輸入業者は原料を製造業者に売り、製造業者は自分の生産物を卸売商人に売るのであろう。例えば、歴史具体的には次のようになる。綿花は手形と引き換えに紡績業者の手に渡り、綿糸は手形と引き換えに綿布製造業者の手に渡り、綿布は手形と引き換えに商人の手に渡り、その手から手形と引き換

---

17) 「運輸業や分配可能な形態にある商品の保管や分配を、どの程度まで、流通過程のなかで持続する生産過程とみなせばよいかは、すでに（第2巻第6章、流通費、第2節および第3節）論じた。このような、商品資本の流通中に付随的に起きる事柄は、一部分は商人資本または商品取扱資本の固有な諸機能と混同され、また一部分はこの資本の固有な独自の諸機能と実際に結びついている。」(K. III, S. 279, ② a, 336 ページ)。

えに輸出業者の手に渡り、輸出業者の手から手形と引き換えにインドの商人の手に渡り、この商人はそれを売ってそのかわりにインディゴを買うというように続いていく。この間、綿花、綿糸の商品は場所的・空間的移動を行なっている。流通すなわち商品が実際に世界的スケールで空間を走り回るということは、商品の国際運輸に帰着させる。資本主義的生産の発展に伴い生産の国際的關係、国際分業と国際的交換が発展するにつれて、国際運輸業での労働需要が大きくなり、多数の亜種に分かれ、国際運輸業も発展する。その結果、純粋な流通期間をなす国際的な「経済的な意味での流通」における国際運輸は、その一部分が国際商品取扱資本の固有な独自の諸機能と実際に結びつき、包摂されていく。すなわち、上述の例において次のように規定される。

「この過程の第1の諸行為では、綿花という商品がそのいろいろな生産段階を通るのであって、この移行が信用によって媒介されるのである。しかし、この綿花という商品が生産中に商品としての最終形態を受け取ってしまえば、その商品資本はただいろいろな商人の手を通るだけであり、これらの商人は遠隔の市場への輸送を媒介するのであって、そのうちの最後の商人が最終的にそれを消費者に売ってかわりに別な商品を買入れ、この商品がまた消費にはいるかまたは再生産過程にはいるかするのである。だから、この場合には二つの区切りを区分しなければならない。第1の区切りでは、信用は同じ物品の生産中に次々に現われる現実の諸段階を媒介する。第2の区切りでは、信用は、ただ輸送を含めての一方の商人の手から別の商人の手への移行、つまりW-Gという行為を媒介するだけである。しかし、この第2の区切りでも商品は少なくとも絶えず流通行為のなかに、したがって再生産過程の一段階に、あるのである。」(K. III, S. 499, ㊦ b, 616 ページ)。

「この場合に信用によって媒介されるものは、(1)産業資本家に関するかぎりでは、一つの段階から次の段階への産業資本の移行、互いに従属し合い接合している諸生産部面の関連であり、(2)商人に関するかぎりでは、商品が貨幣と引き換えに最終的に売られるかまたは他の商品と交換されるかするまで

の、一つの手から別の手へのその商品の輸送と移行である。」(K. III, S. 499, ②b, 617 ページ)。

見られるように、資本主義的生産の総過程では、資本の生産過程、資本の流通過程における産業資本という単一の資本の措定で規定された生産と運輸のふたつの行為は生産過程に属し、運輸は扱う対象物の生産物の使用価値をふやすわけではないことにおいて「追加的生産過程」にあって、その費用は純粋な流通費用とは性質を異にするが、流通費用として経済学的に取り扱われるべきである、のに比して、流通過程を担う自立した資本として国際商品取扱資本が措定されることによって、国際運輸は世界的スケールで展開する再生産過程の一段階である流通行為 $W-G$  ( $\cdot G-W$ )との関連において捉えられている。産業資本が生産した物を自ら市場まで輸送し、市場でその生産物を自ら販売すると想定することが事柄を純粋に捉えるのに必要なことであり、『資本論』の第1巻と第2巻の論理レベルでの必然的な規定である。その場合、事柄は純粋に現れて、生産地から市場までの輸送つまり生産物から商品への移行と市場における販売 ( $\cdot$  購買) およびその後の輸送つまり商品から貨幣への移行 ( $\cdot$  貨幣から商品への移行) および輸送とが、別言すれば、「追加的生産過程」と「経済的意味での流通過程」とが明確に区別されうる。これに比して、『資本論』第3巻以降とりわけ「プラン」の後半体系においては、自立した国際運輸資本と国際商品取扱資本の措定によって、「経済的意味での流通過程」のみならず、「追加的生産過程」の生産地から市場までの搬入もある部分が国際運輸資本だけでなく国際商品取扱資本に委譲され、本来ならば「追加的生産過程」までがある部分、流通過程そのものとして現れてくる。例えば、この過渡的な・中間的形態として委託販売貿易 (foreign trade on consignment sales contract) がある。何故ならば、委託販売貿易は国際間における商品の売買または売買契約に基づくものでなく、委託者は貨物を海外の受託者に送付してその販売を委託し、受託者が販売した後にその売上高に対して一定の販売手数料を支払うものであるからである。委託者から海

外の受託者への貨物の送付＝国際運輸は、受託者による販売に時間的にも空間的にも先行している。この貨物は生産物から商品への移行途中を表わしているにすぎないのである。

委託者と海外の受託者ではなく、輸出業者と海外の輸入業者であれば、つまり国際商品取扱資本のあいだであれば、この貨物は商品として現れ、その取引は商品貿易であり、まさに国際輸送を含めての輸出業者から海外の輸入業者への移行であり、世界的スケールでの $W-G (\cdot G-W)$  という行為の媒介である。

### 3. 国際運輸と世界市場価格の現象形態

さて、世界市場価格との関係であるが、世界市場価格の抽象的・一般的規定は、以前に述べたように<sup>18)</sup>、世界市場において、これを構成する諸国（・植民地）の国民的労働の、階段状をなすそれぞれの国の中位の労働強度を平均単位とする世界的労働を内在的尺度として、諸国（・植民地）の生産物の国民的価値が国際個別価値に転化され、それとともに世界市場商品の規定を付与されて、それ自体ひとつの商品として国際間における価値法則のモディフィケーションの適用を受けて措定される世界貨幣の価値尺度によって国際個別価格となり、さらに競争を通じてそれらの収斂たる世界市場価格が形成される、すなわち世界市場価格は、価値論レベルにおける国際市場価値の世界貨幣による表現である、というものである。

マルクスは国際間における価値法則のモディフィケーションを指摘しているが、具体的な世界市場価格への言及はない。しかし、イギリスと中国とのあいだの貿易——恐らく委託販売貿易——に関して次のように述べている。

---

18) 拙稿「世界市場価格と交易条件」（北海学園大学『経済論集』第37巻第4号）。



「資本 a が自己増殖するために必要な時間が長くなることは、このばあいは、資本が W として G と交換されるために、生産過程のあとで通過しなければならない空間的な距離が大きいということに起因するであろう。しかしたとえば、中国向けに生産される生産物は、それが中国市場にはこびこまれてはじめて、生産物とその生産過程がはじめて完了すると考えられないだろうか？ その生産物の価値増殖費用は、イギリスから中国までの輸送費用によって上昇するであろう。(資本の長期にわたる遊休にたいする補償については、ここではまだ論じられない。なぜなら、そのためには剰余価値の副次的で派生的な諸形態——利子——がすでに前提されていなければならないだろうから)。生産費用は、直接的生産過程で対象化された労働時間プラス輸送にふくまれている労働時間に帰着するであろう。」<sup>19)</sup>

輸送にふくまれている労働時間は、一部は運輸手段にすでに投下された過去のそれであるが、残る部分は運輸労働による船員等の追加時間である。したがって、国際運輸資本は二通りの方法で剰余価値を取得する。第 1 に、船員等が 1 年間生活するために、半年間の労働時間（これが一般に生存するために必要な労働時間の割合だとすると）しか要しないとした場合、資本家は国際運輸労働者の船員等を 1 年間使用して、半年分だけの支払いをする。彼は、輸送された生産物の価値にまる 1 年間の労働時間を追加するが、支払いはその 1/2 だけしかしないから、必要労働にたいして 100% の剰余価値を手に入れる。第 2 に、国際間には労賃の国民的相違が存在するのであるから、商品の国際間の輸送に費す物理的時間は同じであっても、価値形成的にイギリス人の 8 時間と中国人の 16 時間とが同一であれば、船員等にイギリス人でなく中国人を雇用した時、価値的には支払いが 1/2 だけしかないから、第 1 のケースよりもさらに 1/2 ほど必要労働部分が小さくなり、300% の剰余価値が生じることになる。それ故、国際運輸資本は、積載量を増加し平均輸送費

---

19) K. Marx, *Grundrisse* ……., SS. 420–421, 前掲訳書, 第 III 分冊, 457 ページ。

用を低下させる規模の利益と低賃金労働——世界市場における労賃の国民的相違の利用を含む——の利用を組み合わせ、国際競争に対処していく<sup>20)</sup>。

イギリスから中国へ商品の場所を変えること自体が国際運輸業が売るものである。この場所的運動こそが運輸手段によって引き起こされる生産過程なのである。産業資本が自ら生産物を輸送する自己運送から半他人運送そして他人運送へと発展・形態転化を遂げることによって、国際運輸は自立化していく。この場所的運動が国際運輸業によって生み出される有用効果であり、その交換価値は、その有用効果のために消費された生産要素（労働力と生産手段）の価値プラス運輸業に従事する労働者の剰余労働が作りだした剰余価値によって規定される。生みだされる有用効果は運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結びつけられている。ここでは生産過程から分離される生産物がではなく、生産過程そのものが代価を支払われ消費されるのであるから、運輸業についての定式は、 $G - W (P_m \cdot A) \cdots P - G'$ となる。

委託販売貿易は、受託業者への手数料の支払いを除けば、産業資本の運動の一環であり、そこにおける国際運輸は産業資本の追加的生産過程であって、その商品の世界市場価格は、海外の受託業者が市場に搬入し終えた段階の価格である。しかし、委託業者と受託業者の代わりに国際商品取扱資本たる輸出商と外国輸入商を措定して考察するならば、まず国内産業資本と輸出商との間の売買行為とそこにおける価格、次に輸出商と外国輸入商との間の売買行為とそこにおける価格そして外国の輸入商と外国購買者間のそれらがあるが、問題は、委託販売貿易に見られなかった輸出商と外国輸入商との間における新に生じた売買行為とそれに随伴する価格である。この価格がもっとも表層的・具体的な世界市場価格であり、国際収支の数値的取り扱いの基礎に

---

20) 自国籍船への外国人船員の混乗問題がこれで、便宜置籍を利用した資本の国際化に比しての、外国の労働力を利用するという労働の国際化である。

なるものである。とりわけ貿易外収支中の運輸収支の算出根拠になっている価格である。

この表層的・具体的な世界市場価格を取り扱う場合、当然、『資本論』第2巻レベルで捨象されていた運輸関連費用<sup>21)</sup>を措定しなければならない。

貿易は、最近の大量航空貨物輸送の本格的展開を待つまで久しく、主に海上貿易として発達してきた。したがって、国際間における売買活動も主に海上売買として、あるいは海上売買ときわめて密接な関係をもっている売買形態をとって発生し、発達・変遷を遂げてきた。

帆船貿易時代、とりわけ重商主義時代には、ヨーロッパを軸にした西インド貿易——中南米貿易——と東インド貿易——アジア貿易——に代表されるが、その世界市場の貿易品から見た形態は、羊毛製品—世界貨幣・銀—香辛料、という水平的な国際分業である。この貿易を担った貿易商人は運送上の費用と危険の一切を負担し、さらに価格リスクをも負った貿易であったので、その名の示すように、純然たる冒険商人(merchant adventurers)であった。西インド貿易——中南米貿易——は種々な貿易品を扱っているが、主に当時のヨーロッパのマニュファクチュア製品であった羊毛製品を輸出し中南米の銀を持ち返った。貿易の型も、貿易船舶の到着した港で、到着の船貨を目的とした貨幣(金銀)による売却もしくは珍奇な物品との有償交換が行われたので、今日いうところの揚地売買に属する到着条件の貿易が、その最初の売買形態として発生した。この特定船舶によって輸送された船貨の売買における価格は、その生産それ自体の価格プラス運送上の費用と危険プレミアムを含む利潤から構成されることになる。

それにたいして、東インド貿易——アジア貿易——は、勿論、羊毛製品を主たる物とする種々なる財貨を船積みしていったが、この貿易の形態はア

---

21) 「ここで流通費のあらゆる細目、たとえば包装や品分けなどに立ち入る必要はない。」

(K. II, S. 150, ②4, 182 ページ)。

ジアの胡椒に代表される香辛料を貨幣（銀・金）で購入するものであった。したがって、この貿易の型は、船舶の到着した港における銀による香辛料の購買であるから、積地売買の性格をもっていた。

世界市場価格の視点からすれば、国際運輸の価格は、国際商品取扱資本との関係において、揚地売買の場合、一体化され包摂されて表わされる、それにたいして、積地売買の場合、一応分離され、国際運輸の価格は輸入国における価格にプラスされて入ってくることになる、つまり世界市場価格と輸入価格との垂離が生じていることになる。

産業革命による機械生産物の大量と安価そして変革された運輸交通機関が外国市場を征服する武器となって、さらに産業予備軍の過剰部分の排出＝植民に加速されて、帆船から蒸汽船への転換、垂直的国際分業に伴う原料と製品の大量の国際的交換および運輸の必然と移民輸送による定期航海の定着と発達等が、一方では、膨大な商品群の世界市場への登場と国際運輸への需要増による海運経営の自己運送形態から他人運送形態への決定的発展、つまり海運の貿易業からの分離、独立をもたらし、他方では、委託販売貿易から国際商品取扱資本間による直接販売貿易へ移行して、それに伴って海上運送の規律性・安全性の増大そして海上貿易における隔地間の不等価交換関係成立の縮小・消滅つまり世界市場における資本家的競争の作用の増大によって、まず特定船舶への船積みとその到着とを条件とした従来の売買形態から一転して、売手が船積みの船舶を自由に選択することのできる「不特定船舶による売買」形態に進化し、それとともに売手が約定品を船積港における船積み本船で引渡すことを条件として契約する積地売買の形態が本格的に発達してくる。すなわち、委託販売貿易的な揚地売買では、売手は航海中の危険を負担し、しかも重要なことは揚地で売買それ自体が成立するかどうか不確実であり、売買が成立しても価格がどこで決定されるか分らない、という二重の仮装実現や価格変動のリスクを負うことになっていた<sup>22)</sup>、買手は、競争上、貿易品の仕入れを、むしろ進んで輸出国の船積地で行うことが当該商品の価

値価格の把握ならびに国際輸送費用の直接的関与等によって有利になり、自己の備船を船積港に回航させ、その船舶の甲板渡しを取引条件とする「船積地本船渡し」つまり F. O. B. (free on board) が確立してくる。

F. O. B. 価格は、指定船積港において、その港の習慣にしたがって、契約した期日または期間内に、買手指定の本船上で商品を売買することにおいて生じる世界市場価格である。すなわち、当該商品の生産価格のみならず、それに買手指定の本船の手摺 (ships rail) の上を完全に通過するまでの一切の費用と危険額がプラスされたものである(表1)。例えば、輸出許可証取得、輸出に要する通常荷造り、通関手続き、貨物引渡しに必要な一切の検査、本船への積込みそして指定船に積込んだことを証明する通常は無故障船積書類

表1 F.O.B.価格

輸出商品の仕入原価
輸出諸費用
梱包量
国内運搬費
倉庫料
船積経費
輸出検査料
為替手形送料
各種証明証費用
雑費(代理手数料等)
その他(電信・郵便料・事務所賃借料・人件費等)
利子
利潤(予想)

(customary clean document, 無故障本船受取証あるいは mate's receipt がこれに当る) に関する諸費用と危険負担である。

したがって、同じ国際運輸費用である買手＝輸入商が負担する海上運賃は、海上保険、荷揚げ費用、輸入関税および輸入検査料、輸入倉庫料と国内輸送費等とともに、世界市場における売買に伴う世界市場価格には入らない。勿論、この商品が輸入国で販売される価格にはこれら諸費用も輸入商の利潤とともに上乗せされる。別言すれば、世界市場における運輸費は、F. O. B. において、産業資本家が直接輸入商に輸出する場合、F. O. B. 価格に入ってくるまだ追加的生産過程のそれと売買終了後の外国輸入商＝国際商品取扱資本

22) 海保幸世・居城弘・紺井博則『世界市場と信用』梓出版社、1988年、54-55ページを参照。

の負担する純粹の流通費用的性格のそれとに分裂する。さらに、その両者の取引を輸出商が媒介する場合には、まだ追加的生産過程の性格を残していた部分でさえも、産業資本家と輸出商＝国際商品取扱資本とのあいだの売買終了後における後者負担の純粹な流通費用として現れてくる。

かくして、この F. O. B. 価格が表層的・具体的な世界市場価格となる。このことは、「指定仕向港渡、保険料・運賃込」価格つまり C. I. F. (cost, insurance, and freight) においても、その売買契約履行の責任限界が船積みの完了をもって基本とされることによって貫徹され、証明されている。表 2 を見れば明らかである。

世界市場価格の決定を国際経済学的に明確に把握しておかないと、貿易実務上の現象に流されて、C. I. F. は、売買形態においては積地取引であり、価格条件では揚地売買である、という「矛盾」に陥る<sup>23)</sup>。C. I. F. はほぼ F. O. B. つまり積地取引価格を基本としており、その売買形態に則したものである。それは、現象的には、 $C + (I \& F)$

表 2 C.I.F.価格

C.I.F.原価	
— 基 本 —	
仕入価格	
予想利益(仕入値段の……%)	
— 諸 経 費 —	
輸出向荷造費用	
輸出検査料	
輸出機関手数料	
船積場所までの輸送費用	
輸出通関費用	
船積費用	
書類作成費用	
為替費用	
電報料その他の雑費	
営業間接費および金利	
輸出原価……C. (Cost)	
<u>特殊費用</u>	
海上保険料……I. (Insurance premium)	
運 賃……F. (Freight)	
運賃保険料込価格 (C.I.F.)	

(出所) 上坂西三『貿易慣習』(東洋経済新報社、1963年) 268ページより。

23) 「元来、“C. I. F.” “ex ship” “free overside”などの呼び名による外国売買は、価格の構成がだいたい同種の要素によるもので、いずれも、本船の陸揚地到着までの費用を売手負担とする輸入港沖着値段をあらわすものであるが、この C. I. F. と他種の条件とでは、その内容に本質的相違があり、そのみならず、価格条件としても、C. I. F. にはそれ自体特異のものをもっている。

という複合的な世界市場価格の形態をとり、それに包摂される運賃は貿易収支から切り離されて、貿易外収支とりわけ運輸収支の基礎をなす。

#### 4. 国際収支（表）における「運輸収支」

運輸収支は、周知の如く、国際収支、なかんずく貿易外収支の主要項目である。国際収支 (international balance of payments) は、ある一定期間 (例えば、1 ヶ月、半年または1年) にある国の居住者が諸外国とのあいだで行った取引と貨幣の受け払いを記録したものである。国際収支は、特定の時点において各国 (・植民地) が諸外国 (・植民地) との間でとり結んでいる債権債務の残高を表示する国際貸借 (international indebtedness) とは異なるし、また各国 (・植民地) がある瞬間に決済しなければならぬ金額を表示する外国為替収支 (balance of foreign exchanges) と異なるカテゴリーである<sup>24)</sup>。

---

それでは、この条件における価格条件の特異とする点はどこにあるかというに、それは、約定品の船積を売手と買手との危険負担の限界としているので、売手の危険負担のもとに生ずるいっさいの費用を含めて構成される本値段と、その物品の危険が買手に移ってから以後に要する特殊費用とを截然と区別し、この契約特有の複雑性によって、この両者を、ともに売手に負担させるように合せて採算し、“C+(I & F)”=“C. I. F.”という複合価格を構成させている点にある。

……、もし、この条件が、陸揚地を引渡義務の履行地としてなされ、そのために、陸揚港沖渡値段で採算され約定されたとしたならば、輸入港沖渡までの費用が売手の負担となることは、一般の原則上なんら疑いをいれる余地はない。したがって、その採算も一括して行なわれる単一価格で事が足りるわけである。」(上坂西三『貿易慣習』東洋経済新報社、昭和38年。266-267ページ)。「CIF 契約にあつては、価格条件からみれば揚地売買であるが、リスク負担からすれば積地売買である。これが第一の自己撞着である。」(徳永正二郎「CIF 売買の起源について」九州大学『経済学研究』第51巻第4号、34ページ)。

24) 村岡俊三「対外バランス」(木下悦二編『貿易論入門』有斐閣双書、1970年、所収) 参照。

国際収支は、歴史的には、近代的形態として貿易収支を中心に、ジェームズ・スチュアート (James Steuart) によって研究を始められた、と言われる<sup>25)</sup>。第一次大戦前においては、C. K. ホブソン (Hobson) が、著書 *The Export of Capital* (London, 1914) において、イギリスと他国との間の資本・利子取引の差額が輸入超過額から海運収入、手数料、保険料、銀行手数料、送金、政府サービス、新旧船舶を差し引くことによって取得しうると考えて、海運収入等の上述のそれぞれの項目の数値を統計から抽出した<sup>26)</sup>。

第一次大戦後、国際連盟が1924年に、*Memorandum on Balance of Payments and Foreign Trade Balances, 1913-1923* を刊行した。

そして第二次大戦後、ホブソンの推計を批判した A. H. イムラー (Imlah) は、貿易収支、貿易外収支と経常収支のそれぞれの構成とそれらの関係を、次のように整理している<sup>27)</sup>。

表3 A.H.イムラーの経常収支内訳

貿易収支 (Balance on visible trade)
A 商品 (Merchandise)
B 金と銀；地金及び正貨 (Gold and silver, bullion and specie)
C 船舶売却 (Ship sales)
事業サービス収支 (Balance on business services)
D 外国貿易及びサービスの収益 (Profits on foreign trade and services)
E 保険料・手数料等 (Insurance, brokerage, commissions, etc.)
F 海運収入 (Net credits from shipping)
その他の経常項目収支 (Balance on other current items)
G 移民資金 (Emigrant funds)
H 旅行者、密輸出入、記録されない輸入 (Tourists, smuggling and unrecorded imports)
貿易及びサービス収支 (Net balance on trade and services) (A-H)
I 利子及び配当収支 (Balance on interest and dividends)
経常収支 (Balance on current account) (A-I)

25) J. Viner, *Studies in the Theory of International Trade*, New York, 1965, p. 10.



イムラーの經常収支諸項目の整理は、資本取引の果実である利子及び配当収支を独立させ他の諸項目から区別し、それを除いて貿易及びサービス収支と括ったこと、その構成項目を貿易収支、事業サービス収支とその他經常項目収支に三区区分し、事業サービス収支を貿易収支について設定したこと、において、経済学的に高く評価しうる。ただ、世界市場を舞台に展開する再生産を理論的に適合するかたちで捉えるには、事業サービス収支を構成する項目のうちで、やはり海運収入を貿易収支に最も近い項目として位置づけていない点において、不十分である。

しかし、ホブソンもイムラーも貿易収支以外の經常収支諸項目を統計数値として把握することにおいて、それぞれ独自の数値が具体的に統計的に記録されていないので、非常に苦勞している。それは、輸出と輸入とが F. O. B. 価格と C. I. F. 価格で行われているからである。

表4 国際収支表（総括表）の諸形式

戦前のおが国	国際連盟	アメリカ	I M F	改正 IMF (昭和35年以降)
(I)貿易取引 商品	(I)商品	(I)經常勘定 商品貿易	(A)經常取引 商品	(A)物資およびサービス
(II)貿易外取引	(II)地金・正貨	投資収入	用 役	(B)移転収支
1. 經常項目	(III)資本	その他の用役	贈 与	(C)資本および貨幣用金
用 役	(IV)利子および 配当	(II)資本勘定	(B)資本および貨 幣用金の移動	
贈 与	(V)その他の項 目	長期資本	資 本	
2. 臨時項目		短期資本	貨幣用金	
資本取引		(III)一方的移転 民間送金 政府贈与		
		(IV)金 勘 定		

(出所) 田中喜助『国際収支』(日本評論社、昭和44年、22ページ)より引用。

D. G. Badger 'The Balance of Payments ; A Tool of Economic Analysis', IMF, *Staff Papers*, September, 1951, pp. 87-93.

26) C. K. Hobson, *The Export of Capital*, London, 1914, Rep. 1983, pp. 164-205. 楊井克巳訳『資本輸出論』日本評論社、昭和43年、119-147ページ。

27) A. H. Imlah, *Economic Elements in the Parx Britannica*, New York, reissued 1969 [1958], pp. 42-75.

表 4 は国際収支表（総括表）の諸形式を示したものである。第二次大戦前のわが国と国際連盟との戦前型は、戦後型と著しく異なる。

戦前の国際連盟の国際収支表と戦後の IMF 方式のそれとでは、用役あるいはイムラーの事業サービスの位置づけにおいて異なり、前者では、それが独立の項目としての把握が稀薄である。この項目には運輸が含まれ、それが大宗をなすので重要である。戦前のわが国の国際収支表と戦後の IMF 方式のそれとを比較すると、前者では、運輸を含む用役が明示され、それを含む経常項目と臨時項目・資本取引が貿易外取引に包括され、それが貿易収支とともに二大項目を形成していたが、IMF 方式の戦後型では、二大項目は経常収支と資本収支とになり、貿易外収支は経常収支の中に含まれることになった。これは世界市場における資本取引の増大を表わし、資本主義の発展段階を反映している、と

いえよう。戦後のわが国の貿易外収支は内訳をもたない 10 項目に分類されていたが、表 5 に見られるように、戦後の IMF 方式では、大きく運輸、その他運輸、旅行、投資収益とその他財貨・サービス及び収益に区分され、それ

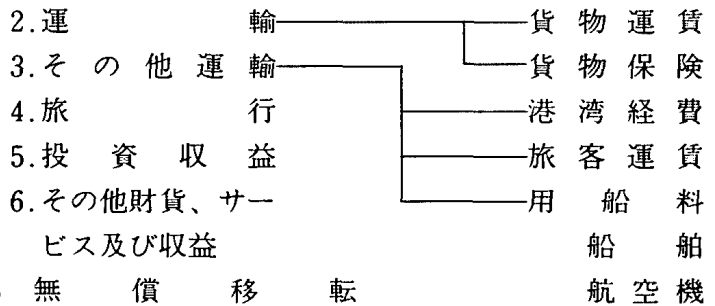
表 5 貿易外勘定と運輸勘定項目

第一部経常勘定

A 財貨、サービス及び収益

1. 商品輸出及び輸入  
(いずれも f.o.b.)

[運輸勘定]



B 無償移転

民間  
公的機関

ぞれがさらにいくつかの内訳に分類されるというかなり整然とした構成をもっている。商品貿易に続く貿易外取引の第一に「運輸」がおかれているのは、商品の輸出入とその国際輸送業とがきわめて密接な関係にあるからである。すなわち、世界市場を舞台に展開する産業資本と商品取扱資本とによる再生産過程において不可欠な国際運輸を投影させている。ところで、運輸収

支は、運輸の大宗を占める「貨物運賃」だけでなく、「旅客運賃」、「用船料」と「港湾経費」などの関連労務・経費の授受に至るまで、要するに海運および航空運輸に関係するすべての取引が一括して計上されている。

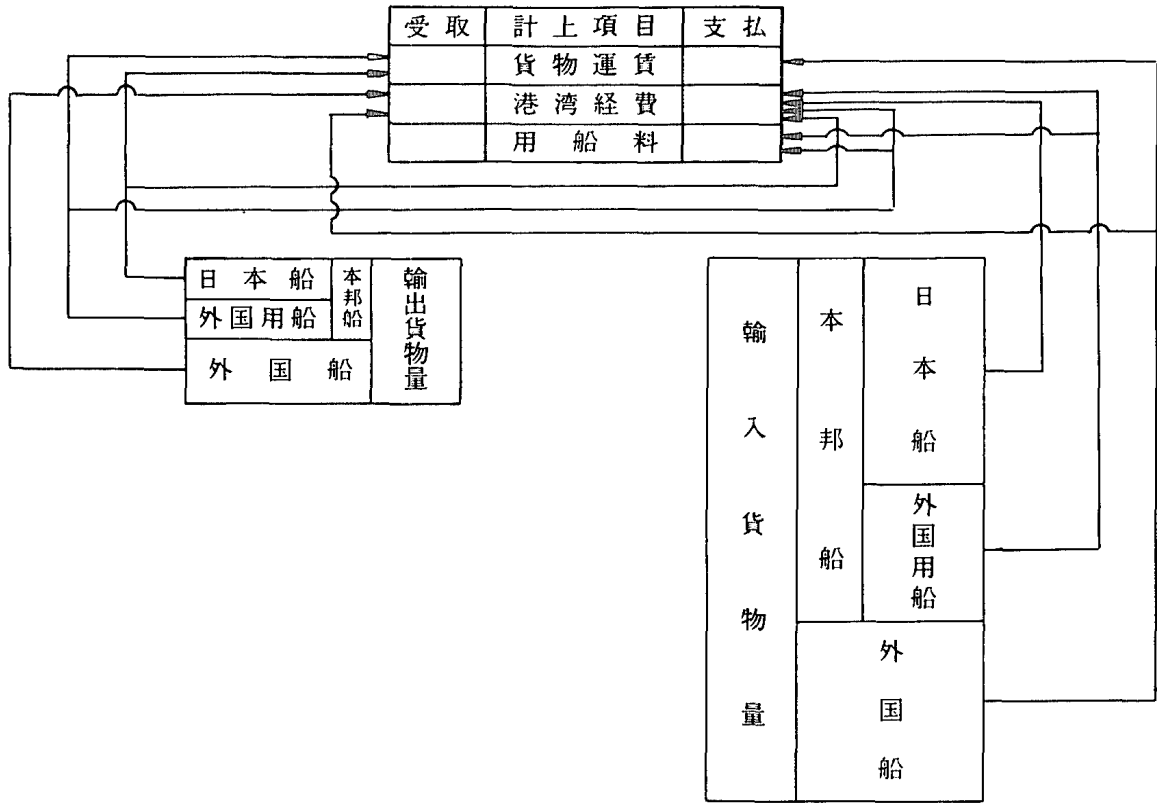
ここでは、再生産過程における国際運輸の基礎理論的考察を行っているので、「貨物運賃」をとりあげる。基本的には、居住者であるわが国の運輸業者——海外支店および代理店を含む——が、輸出貨物の輸送または三国間の貨物の輸送を行い、これによって取得した貨物運賃を計上し、そしてわが国の輸入商が、非居住者である外国の運輸業者——在日支店および代理店を含む——に支払った輸入貨物に係わる運賃を計上する。このように、貨物運賃の受け払いが計上されるのは、商品の輸出入が F. O. B. 建てで計上されており、貨物運賃は、すべて輸入商側が負担すると擬制しているためである。すなわち、受取貨物運賃をわが国の運輸業者による輸出貨物の輸送、三国間の貨物輸送に係るものに限るのは、この場合のみ、貨物輸送業務が居住者、非居住者間で取引されることになるからである。輸出貨物の輸送が外国の運輸業者によって行われる場合には、この運賃は、建値いかんにかかわらず終局的には、非居住者である外国の輸入業者が、同じ非居住者である外国の運輸業者に対して支払うかたちをとることになるので、非居住者間の取引となり、国際収支表上には計上されない。同様に、支払貨物運賃も輸入貨物をわが国の運輸業者が輸送した場合には、居住者間取引となるので、計上する必要がなく、結局、非居住者である外国の運輸業者に対して支払われた輸入貨物に係わる運賃のみが計上される。

実際の貿易においては、輸出・輸入共に F. O. B. 契約と C. I. F. 契約とがあるが、わが国の通関統計では、輸出は F. O. B.、輸入は C. I. F. 基準で行われている。さらに貨物運賃収支においては、上述したように、商品の輸出入が F. O. B. 建てで計上されており、貨物運賃は、すべて輸入者側が負担すると擬制して集約されている<sup>28)</sup>。

---

28) 貿易為替実務研究会編『体系 貿易為替実務事典(六訂版)』新日本法規出版社、昭

図 1 輸出入関連運輸収支の関係図



(出所)大蔵省『財政金融統計月報』No.302,19ページより引用。

さて、海運収支は、図 1 に示されるような関係で規定されるが、基本的には、貨物運賃と港湾経費とによって規定される。この両者は逆方向の受け払いをひき起こす場合が多いのである。例えば、運賃を一定と仮定した場合、邦船輸送量は運賃収入と港湾経費支出に、そして外国船輸送量は運賃支出と港湾経費収入に、関係している。さらに、それと用船との組み合わせが加わり、用船収支に係わってくる。また、輸送量は輸出入額よりも輸出入量に関係するとともに、自国と外国との保有船腹量の比率によって規定される。自国保有の船腹を増強することによって、邦船の積取り比率を向上させることが運輸収支を順にする要である。

国際収支の諸様式における海上貨物運賃の受け払いを示したのが右の図 2

図2 貨物運賃計上の諸様式

(1) IMF方式

区 分	受 取		支 払	
	邦 船	外 船	CIF	FOB
輸 出	斜線	斜線		
輸 入			斜線	斜線

(3) 実質収支

区 分	受 取		支 払	
	邦 船	外 船	CIF	FOB
輸 出	斜線	斜線	斜線	斜線
輸 入	斜線	斜線	斜線	斜線

(1) 為替統計

区 分	受 取		支 払	
	邦 船	外 船	CIF	FOB
輸 出		斜線	斜線	
輸 入	斜線			斜線

(4) 戦前方式

区 分	受 取		支 払	
	邦 船	外 船	計上せず	
輸 出	斜線	斜線		
輸 入	斜線	斜線		

(出所)大蔵省『財政金融統計月報』No.151, 17ページより引用。

表6

	輸出入の別	契約の別	船舶の国籍	本来の収支		国際収支表の補正関係		本来の収支との一致(○)
				貿易収支	運賃収支	貿易収支	運賃収支	
(1)	輸 出	FOB	自 国	(+)FOB	(+)	(+)FOB	(+)	○
(2)	"	FOB	外 国	(+)FOB	—	(+)FOB	—	○
(3)	"	CIF	自 国	(+)CIF	円払	(+)FOB	(+)	
(4)	"	CIF	外 国	(+)CIF	(-)	(+)FOB	—	
(5)	輸 入	FOB	自 国	(-)FOB	円払	(-)CIF	(+)	
(6)	"	FOB	外 国	(-)FOB	(-)	(-)CIF	—	
(7)	"	CIF	自 国	(-)CIF	(+)	(-)CIF	(+)	○
(8)	"	CIF	外 国	(-)CIF	—	(-)CIF	—	○

(出所) 大蔵省『財政金融統計月報』No.5、16ページより引用。

である。なお、契約形態別と船舶の国籍別との組み合わせを基準にした本来の収支における貿易収支、国際収支表の補正関係における貿易収支と運賃収支そして本来の収支との一致・不一致を示したのが次の表6である。

## 5. イギリスの運輸、貿易と經常各収支の推移と相互関連について

前節で指摘したように、運輸収支を規定する基本的要因は、その国の保有船腹量とその世界全体に占めるシェアである。表7は、第一次大戦前の国別保有船腹量とそのシェアを示したものである。

表7 第一次大戦前の国別保有船腹量推移 千トン(%)

		1850年	1860年	1870年	1880年	1890年	1900年	1910年	
連 合 王 国	帆 船(a)	3,397(49.4)	4,204(42.6)	4,578(37.2)	3,851(29.9)	2,936(28.8)	2,096(26.3)	1,114(18.4)	
	蒸 気 船(b)	168(66.9)	454(66.9)	1,113(62.8)	2,723(62.1)	5,043(58.7)	7,208(51.9)	10,443(47.8)	
イギリス領	(a)	649(9.4)	1,096(11.1)	1,369(11.1)	1,647(12.8)	1,338(13.1)	915(11.5)	880(14.5)	
	(b)	19(7.6)	46(6.8)	89(5.0)	226(5.2)	371(4.3)	532(3.8)	926(4.2)	
大英帝国	(a)	4,045(58.8)	5,301(53.7)	5,947(48.3)	5,498(42.6)	4,274(41.9)	3,012(37.8)	1,996(32.9)	
	(b)	188(74.9)	500(73.6)	1,202(67.9)	2,949(67.3)	5,414(63.0)	7,740(55.7)	11,369(52.0)	
アメリカ合衆国	(1)外国貿易用	(a)	1,541(22.4)	2,449(24.8)	1,324(10.8)	1,206(9.4)	749(7.3)	485(6.1)	235(3.9)
		(b)	45(22.4)	97(14.3)	193(10.9)	147(3.4)	198(2.3)	341(2.5)	557(2.5)
	(2)湖川用	(a)	1,419	1,982	1,795	1,650	1,816	2,022	2,373
		(b)	481	771	883	1,065	1,661	2,316	4,343
フ ラ ン ス	(a)	674(8.8)	928(9.4)	918(7.5)	642(5.0)	444(4.4)	501(6.3)	188(3.1)	
	(b)	14(5.6)	68(10.0)	154(8.7)	278(6.3)	500(5.8)	528(3.8)	636(2.9)	
ド イ ツ	(a)	..	..	900(7.3)	966(7.5)	710(7.0)	594(7.5)	507(8.4)	
	(b)	..	..	82(4.6)	216(4.9)	724(8.4)	1,348(9.7)	2,397(11.0)	
ノルウェー	(a)	298(4.3)	559(5.7)	1,009(8.2)	1,461(11.3)	1,503(14.7)	1,003(12.6)	628(10.4)	
	(b)	..	..	14(0.8)	58(1.3)	203(2.4)	505(3.6)	897(4.1)	
オランダ	(a)	290(4.2)	424(4.3)	370(3.0)	264(2.0)	127(1.2)	78(1.0)	46(0.8)	
	(b)	3(1.2)	10(1.5)	19(1.1)	64(1.5)	129(1.5)	268(1.9)	488(2.2)	
イタリヤ	(a)	..	..	980(0.8)	922(7.2)	107(1.0)	571(7.2)	433(7.1)	
	(b)	..	..	32(1.8)	77(1.8)	139(1.6)	577(4.2)	674(3.1)	
ロシア (1)	(a)	..	..	..	656(5.1)	560(5.5)	557(7.0)	581(9.6)	
	(b)	..	..	..	100(2.3)	234(2.7)	418(3.0)	535(2.4)	
日 本	(a)	..	..	..	41(3.2)	48(0.5)	321(4.0)	413(6.8)	
	(b)	..	..	..	..	94(1.1)	543(3.9)	1,234(5.6)	
そ の 他	(a)	33(0.5)	202(2.0)	868(7.0)	1,236(9.6)	1,679(16.5)	849(10.7)	1,038(17.1)	
	(b)	1(0.4)	4(0.6)	75(4.2)	496(11.3)	953(11.1)	1,628(11.7)	3,064(14.0)	
世 界 合 計	合衆国の湖川用を除く	(a)	6,881(100)	9,863(100)	12,316(100)	12,892(100)	10,201(100)	7,971(100)	6,063(100)
		(b)	251(100)	679(100)	1,771(100)	4,385(100)	8,588(100)	13,896(100)	21,851(100)
	合衆国の湖川用を含む	(a)	8,300	11,845	14,111	14,542	12,017	9,993	8,436
		(b)	732	1,450	2,654	5,450	10,249	16,212	26,194

(出所) A.W.Kirkaldy, *British Shipping, Its History, Organisation and Importance*, London, 1914, Appendix XV11より作成。

(1)フィンランドを含む。

一見して明らかのように、イギリスが蒸気船の世界船腹量の1/2以上を19世紀において保有し、20世紀初頭においても1/2近くをたった一国で保有していた、ということである。次の一文は、陸上における鉄道網の敷設（1869年アメリカの大陸横断鉄道完成）、スエズ運河の開通（1869年）、本格的な蒸気船の就航と全地球上をおおう電信網（1866年大西洋横断の電信業務の確立）によって運輸革命がひき起こされ、それが世界市場へ衝撃的影響を与えたことを述べている。

「生産期間を短縮するための主要な手段は労働の生産性を高くすることであって、これは通常産業の進歩と呼ばれるものである。…

流通期間を短縮するための主要な手段は交通の改良である。そしてこの部面では最近の50年間に、前世紀の後半の産業革命にしか比べることのできないような革命が遂行されてきた。陸上では碎石舗装路が鉄道によって退けられ、海上では遅くて不規則な帆船が速くて規則的な汽船航路によって退けられた。そして、全地球に電信線が張りめぐらされる。スエズ運河ははじめてほんとうに東アジアやオーストラリアへの道を汽船のために開いた。東アジアへの商品輸送の流通期間は1847年にはまだ少なくとも12ヵ月はかかったが、今では約12週間ぐらいに短縮できるようになった。1825～1857年の二つの大きな恐慌震源地、アメリカとインドとは、このような交通機関の変革によってヨーロッパの工業国に70%から90%も近づけられ、それとともにその爆発能力の一大部分を失った。世界貿易全体の回転期間も同じ程度に短縮されており、それに参加する資本の活動能力は2倍から3倍以上も高められてきた。これが利潤率に影響のないものでなかったことは、言うまでもない。」

(K. III, SS. 80-81, ㉔ a, 90-91 ページ)。

海運の貿易業からの分離、独立を決定的にしたのは、蒸気船と定期船サービスの発達であった。イギリスの蒸気船がはじめて蒸気力だけで大西洋横断に成功したのは、1838年のことであった。これによって蒸気力による大洋航行が可能であることが実証され、郵便と旅客に関する限り、ヨーロッパ＝ア

メロカ間の帆船によるそれまでの定期便は終りを告げることになった。この頃、今日の世界の代表的海運会社が相次いで設立された。例えば、1836年に Lloyd Triestino (イタリア)、1839年に Cunard Line (イギリス)、1840年に P & O (イギリス)、1847年に Hamburg-Amerika Linie (ドイツ)そして1857年には Norddeutscher Lloyd (ドイツ)が設立された。定期船サービスが成立するためには、大量かつ恒常的な輸送需要を必要とする。定期船の発達に最初に基盤を提供したのは、大西洋航路におけるヨーロッパからアメリカへの移民輸送であった。貨物輸送を中心とする海上輸送手段の真の変革は、イギリスの「世界の工場」としての地位の担い手に綿工業だけでなく鉄鋼業の参加とスエズ運河の開通とを待たねばならなかった。これ以降、帆船は次第に蒸気船との競争に敗れ、衰退への道を辿ることになる。この進行を推進したのがイギリスであった。表7から、イギリスの帆船保有量は1870年をピークにそれ以降は減少の一途を辿っているのにたいして、蒸気船の保有量は逆に急増していくのがよくわかる。そして船舶用鋼板製造の技術的改良の進展に条件づけられ、1882年における新式高圧三段膨張エンジンの導入を決定的な契機として、大洋貨物における帆船にたいする蒸気船の制覇が確立していく。それは、とりもなおさず、第一次大戦前においてイギリス保有船舶による世界の諸港と航路との支配、そして部分的にドイツの急台頭を表わすものであった。

S. G. スターミー (Sturmey) は、著書 *British Shipping and World Competition* (London, 1962) において、イギリス船舶による世界市場の支配権を基礎づけた要因として次の四つを挙げている<sup>29)</sup>。(1)イギリスがその圏内から原料および食料を輸入するとともに工業製品と移民とを供給していた補完衛星経済圏を形成した植民地。(2)機械技術および金属利用の発達とその知識を準備しイギリスによる鉄鋼製蒸気船の建造を可能ならしめ、「全情勢を支

---

29) 地田地平監訳『英国海運と国際競争』東洋経済新報社、1965年、15-18ページ。



表8 第一次大戦前のイギリス貿易収支・運輸収支・経常収支

年平均：百万ポンド

	(a) 貿易	(b) 海運	(a)+(b) 貿易・運輸	(c) その他サービス	(d) 移民と旅行	(b)+(c)+(d)	(a)+(b)+(c)+(d)	(e) 利子、配当	(a)~(e) 経常収支
1826-30	- 5.0	4.7	- 0.3	3.4	- 2.7	5.4	0.4	4.6	5.0
1831-35	- 4.5	4.5	0	3.9	- 3.5	4.9	0.4	5.4	5.8
1836-40	- 13.2	6.1	- 7.1	4.8	- 4.0	6.9	- 6.3	8.0	1.7
1841-45	- 6.6	7.3	0.7	4.7	- 4.6	7.4	0.8	7.5	8.3
1846-50	- 14.0	8.7	- 5.3	5.6	- 6.1	8.2	- 5.8	9.5	3.7
1851-55	- 10.2	10.6	0.4	8.5	- 7.5	11.6	1.4	11.7	13.1
1856-60	- 10.0	16.0	6.0	11.7	- 7.5	20.2	10.2	16.5	26.7
1861-65	- 24.6	19.5	- 5.1	15.2	- 7.7	27.0	2.4	21.8	24.2
1866-70	- 20.0	27.3	7.3	18.7	- 9.2	36.8	16.8	30.8	47.6
1871-75	- 19.3	31.0	11.7	25.4	- 11.5	44.9	25.6	50.0	75.6
1876-80	- 78.9	33.6	- 45.3	21.7	- 9.0	46.3	- 32.6	56.3	23.7
1881-85	- 56.4	39.4	- 17.0	19.9	- 11.2	48.1	- 8.3	64.8	56.5
1886-90	- 44.3	37.0	- 7.3	19.6	- 11.1	45.5	1.2	84.2	85.4
1891-95	- 84.4	36.6	- 47.8	19.3	- 10.0	45.9	- 38.5	94.0	55.5
1896-1900	-118.4	38.4	- 80.0	19.1	- 10.7	46.8	71.6	100.2	28.6
1901-05	-115.0	44.0	- 71.0	12.2	- 13.0	43.2	- 71.8	113.0	41.2
1906-10	- 79.1	55.9	- 23.2	36.9	- 17.6	75.2	- 3.9	151.4	147.5
1911-13	- 61.3	62.7	1.4	44.5	- 22.1	85.1	23.8	188.0	211.8

(出所) The Report of the Committee on Invisible Exports ; *Britain's Invisible Earnings*, second impression 1968 [1967], PP.20~21より作成。

(注) 貿易収支はf.o.b.である。

配する鍵」でもあった石炭輸出を随伴したイギリスにおける工業化の進展。(3)低賃金のアジア人および外国人との混乗によって規制された低賃金の豊富な労働力をイギリス船に供給していたイギリスの急速な人口増加。(4)世界の海上運送業者として有利に利用できる港湾施設。

また、彼は、第2章「繁栄の最高潮」の結論において、次のような興味深いことを指摘している。「c. i. f. 条件で輸出品を売り、f. o. b. 条件で輸入品を買い付けるというイギリスのやりかたは、イギリスの海運業を助けることになった。けだし、その結果、輸出業者が往航貨物の船舶を、輸入業者が復航貨物の船舶を、指定することになったからである。」<sup>30)</sup>

このような「世界の工場」に基礎づけられた世界の海運業者としての支配

30) 同上書、42 ページ。

権を確立したイギリスの海運収支は、国際収支とりわけ経常収支においてどのような位置を有するのであろうか。表 8 は、第一次大戦前のイギリスの貿易収支、運輸収支と経常収支の推移を示したものである。

この表の最も顕著な特徴は、第一次大戦前において、一時期の例外もない貿易収支の赤字<sup>31)</sup>と運輸収支および利子・配当収支の黒字とである。別言すれば、パックス・ブリタニカは、通常、「世界の工場」としてのイギリス、「世界の銀行」としてのロンドンを中核として、いわゆる「マンチェスター＝ロンドン体制」を内容とすると言われるが、もうひとつの大きな要素である「世界の海運業者」としてのイギリスの国際運輸面の世界市場における支配権とその果実とによって大きく支えられていたといえよう。

海運には、当然、貨物関係収入だけでなく旅客運賃をも含むのであるが、前述したように、旅客の大半は大量の移民であったことを考えるならば、それは、ある意味においてそしてある程度において、国民経済の枠組みを越えた、あるいはそこから排出され世界市場を舞台として展開する労働（力）の国際的移動と捉えることも可能であるから、そして貿易収支（輸出・輸入とも F. O. B.）は、基本的には、商品の国際的交換を、運輸収支は外国貿易に随伴する国際運輸を、受け払い決算において表わしているのので、両者を合わせた貿易・運輸収支は、その国（・植民地）の再生産的係わりを集約的に示している。したがって、貿易・運輸収支は、国際収支を経済学的に捉えるうえで、最も基本的で重要なものである。

ところで、イギリスの貿易・運輸収支は、イギリス資本主義の黄金時代をなした 1851 年から 1875 年の時期において黒字であった。というのは、唯一の例外として赤字を計上している 1861-65 年の期間は「アメリカの南北戦争

---

31) 西村閑也『国際金本位制とロンドン金融市場』法政大学出版局、1980 年、45-61 ページを参照。なお、再生産論的視角からの検討については、拙稿「貿易収支に関する一試論」（北海学園大学『経済論集』第 38 巻第 3 号）を参照。

のために綿花がほとんど100年このかた聞いたことのない価格まで騰貴したとき」(K. III. S. 119, ㉔a, 139ページ)にあたり、正常であれば、黒字を計上したのは確実であったからである。まさに、1851年から1875年までのこの時期は、海運収支の黒字が利子・配当収支の黒字を凌駕した時期でもある。したがって、この時期、19世紀中葉のイギリスの貿易・運輸収支の黒字構造は、「機械生産物の安価と変革された運輸交通機関とは外国市場を征服するための武器である」(K. I, S. 475, ㉓a, 589ページ)ごとの国際収支上における表現である。

その後の時期、大不況期と段階移行の時期は、海運収支の黒字がイギリスの鉄鋼製蒸気船保有の圧倒的優位を反映して増大するけれども、その工業独占の崩壊による貿易収支の赤字急増のために、貿易・運輸収支は赤字基調へ転換する。この状況について、R. リー (Rea) は、「われわれの新しい最大の貿易、新しい最大の輸出、すなわちわれわれの海運業」<sup>32)</sup>と述べた。そして急増する貿易収支の赤字、黒字から赤字へ転落した貿易・運輸収支のマイナスを埋めて、経常収支の黒字構造を維持し拡大したのが、イギリス資本輸出の果実である利子・配当収支の黒字の急増であった。そのことは、とりもなおさず、イギリス運輸収支の黒字が、利子・配当収支の大幅黒字とともに、工業において国際競争力を喪失しつつあった本国と植民地インドの自由貿易を基軸にするところのインドの世界貿易上の黒字と本国の貿易外黒字および資本輸出との結合における自由貿易政策の枠組みの維持、「自由貿易の逆説」<sup>33)</sup>といわれる状況とそこで確立された多角決済機構を支える一大要素であった。

---

32) R. Rea, *Insular Free Trade, Theory and Experience*, London, 1908, p. 48.

33) S. B. Saul, *Studies in British Overseas Trade, 1870-1914*, Liverpool U. P., pp. 63-64. 堀晋作・西村閑也訳『ソウル 世界貿易の構造とイギリス経済 1870-1914』法政大学出版局, 1974年, 74ページ。

表 9 第一次大戦以降の国別保有船腹量推移

	1914年	1920年	1930年	1939年	1948年	1955年
イギリス	18,892(41.6)	18,111(33.6)	20,322(29.9)	17,891(26.1)	18,025(22.4)	19,357(19.2)
アメリカ合衆国	4,287( 9.4)	14,525(26.9)	13,103(19.3)	11,362(16.6)	29,165(36.3)	26,423(26.3)
ドイツ	5,135( 9.4)	419( 0.8)	4,199( 6.2)	4,483( 6.5)	・	2,644( 2.6)
日本	1,708( 3.8)	2,996( 5.6)	4,317( 6.3)	5,630( 8.2)	1,024( 1.3)	3,735( 3.7)
ソ連	852( 1.9)	510( 0.9)	529( 0.8)	1,306( 1.9)	2,094( 2.6)	2,506( 2.5)
フランス	1,922( 4.2)	2,963( 5.5)	3,471( 5.1)	2,934( 4.3)	2,786( 3.5)	3,922( 3.9)
ノルウェー	1,957( 4.3)	1,980( 3.7)	3,663( 5.4)	4,834( 7.1)	4,261( 5.3)	7,249( 7.2)
オランダ	1,472( 3.2)	1,773( 3.3)	3,079( 4.5)	2,970( 4.3)	2,737( 3.4)	3,696( 3.7)
イタリア	1,430( 3.1)	2,118( 3.9)	3,262( 4.8)	3,425( 5.0)	2,100( 2.6)	3,911( 3.9)
ギリシャ	821( 1.8)	497( 0.9)	1,391( 2.0)	1,781( 2.6)	1,286( 1.6)	1,245( 1.2)
パナマ	・	・	・	・	2,716( 3.4)	3,923( 3.9)
リベリア	・	・	・	・	1( 0.0)	3,997( 4.0)
その他	11,893(26.2)	8,013(14.9)	10,688(15.7)	10,669(15.6)	14,094(17.6)	17,961(17.9)
世界合計	45,404( 100)	53,905( 100)	68,024( 100)	68,509( 100)	80,292( 100)	100,569(100)

(出所) ロイド統計より作成。

(注) ドイツの1948年以降の数値は西ドイツ。

「イギリスが世界の工場として叙述されることが出来る時期は、多様な定義を下す余地がある。この書物では、それは、おおよそ 1825 年恐慌の金融恐慌と 1873 年のいわゆる『大不況』の開始との間、あるいは、おおよそ 1820 年から 1880 年までの時期を指すものと見なされる。そのことは、当世紀の第 4・四半期までにイギリスの経済的優越性が終わったことを意味するものではない。それどころか、若干の重要な点において、その優越性はさらに高まって新しい栄光の頂点に達したのであった。それは、イギリスがその海運・信用業を通じて供給していた世界的規模でのサービスとイギリスに従属している帝国領との間にそれが確立していた互恵的な諸関係に依存していたのである。これらの手段によって、イギリスはその輸出と自由市場に流れこむ輸入との差額を決済し、かくして、世界商業の車輪の潤滑油のための資金を供給することが出来た。だが、イギリスはもはや製造品の供給における事実上の独占を保持しておらず、その輸出貿易の決定的な二つの構成物は原料品からなっていた。すなわち、その炭坑から生まれる諸生産物と、

千トン(%)

1960年	1965年	1970年	1975年	1980年	1985年	1988年
21,131(16.3)	21,530(13.4)	25,825(11.4)	33,157( 9.7)	27,135( 6.5)	14,344( 3.4)	8,260( 2.0)
24,837(19.1)	21,527(13.4)	18,463( 8.1)	14,587( 4.3)	18,464( 4.4)	19,518( 4.7)	20,832( 5.2)
4,537( 3.5)	5,279( 3.3)	7,881( 3.5)	8,517( 2.5)	8,356( 2.0)	6,177( 1.5)	3,917( 1.0)
6,931( 5.3)	11,971( 7.5)	27,004(11.9)	39,740(11.6)	40,960( 9.8)	39,940( 9.6)	32,074( 8.0)
3,429( 2.6)	8,238( 5.1)	14,832( 6.5)	19,236( 5.6)	23,444( 5.6)	24,745( 5.9)	25,784( 6.4)
4,809( 3.7)	5,198( 3.2)	6,458( 2.8)	10,746( 3.1)	11,925( 2.8)	8,237( 2.0)	4,506( 1.1)
11,203( 8.6)	15,641( 9.6)	19,347( 8.5)	26,154( 7.6)	22,007( 5.2)	15,339( 3.7)	9,350( 2.3)
4,884( 3.8)	4,891( 3.0)	5,207( 2.3)	5,679( 1.6)	.	.	.
5,122( 3.9)	5,701( 3.6)	7,448( 3.3)	10,137( 3.0)	11,096( 2.6)	8,843( 2.1)	7,794( 1.9)
4,529( 3.5)	7,137( 4.4)	10,952( 4.8)	22,527( 6.6)	39,472( 9.4)	31,032( 7.5)	21,979( 5.4)
4,236( 3.3)	4,465( 2.8)	5,646( 2.5)	13,667( 4.0)	24,191( 5.8)	40,674( 9.8)	44,604(11.1)
11,282( 8.7)	17,539(10.9)	33,297(14.6)	65,820(19.2)	80,285(19.1)	58,180(14.0)	49,734(12.3)
22,840(17.6)	31,275(19.5)	45,130(19.8)	72,195(21.1)	112,576(26.8)	149,240(35.8)	174,572(43.3)
129,770(100)	160,392(100)	227,490(100)	342,162(100)	419,911(100)	416,269(100)	403,406(100)

オーストラリアの牧場で生まれてイギリスから再輸出される諸生産物の二つがこれであった。」<sup>34)</sup> (傍点は引用者)。

第一次大戦以降の国別保有船腹量の推移を示したのが表9である。まず第一次大戦の影響は、敗戦国ドイツの保有船腹量が1/10以下に急減したのは当然として、戦勝国におけるイギリスとアメリカ合衆国とはきわめて対照的であった。1914年から1920年にかけて世界合計は約850万トン増加しているが、イギリスは、首位を維持しているとはいえ、約80万トン減少させた、それに比して、アメリカ合衆国は1,000万トン以上増加させ、ほぼイギリスと肩を並べるにいたっている。したがって、この戦争がイギリス海運に与えた影響は、他の経済活動の分野にくらべて、もっと直接的で、大規模で、長期

34) J. D. Chambers, *The Workshop of the World*, Oxford U. P., 1961, p. 1. 宮崎犀一・米川伸一訳『世界の工場』岩波書店, 1968年, 1-2ページ。なお、吉岡昭彦『近代イギリス経済史』岩波書店, 1981年, 231ページも参照。

にわたる重大なものであった。他方、戦争の勃発とともに外国船が引き揚げられたために、アメリカの貿易はひどい混乱をこうむり、その結果、アメリカの商船隊に対する需要が強まったし、後になって交戦諸国の戦争による喪失船取替えのための船復需要、ついでアメリカの参戦がこの国における造船活動を刺激したのである。さらに、1914年のパナマ運河開通によって大きな影響を受けた<sup>35)</sup>。もうひとつの特徴は、日本が台頭し本格的に参加してきた、ということである。

両大戦間期は、ドイツの急速な復興と日本の着実な発展にくらべて、イギリスの衰退傾向が目立っている。イギリス海運業にとって、かつて世界市場において放射線状に展開されたイギリスの輸出入貿易がもっとも重要な雇用源であった。しかし、両大戦間期におけるイギリス貿易をめぐる諸変化は、イギリス海運業に次のような多くの影響を及ぼした。第1に、貿易数量の全体としての減少は、明らかに外国の海運業よりもイギリスの海運業にとって、いっそう不利益に作用した。第2に、輸出入の比率が変化したために、外国の荷主が、自らすすんでであろうと、説得によってであろうと、あるいは強制されてであろうと、とにかく C. I. F. 条件での船積みを固執する場合には、イギリス船の獲得しうる運送部分を減少させる傾向が生ずると同時に、イギリスの輸出貿易が減少した結果、イギリスの荷主が C. I. F. 条件を固執して、イギリス海運業を援助する余地が少なくなった。第3に、石炭輸出が著しく減退した結果、イギリスの不定期船が、かつて享受していた競争上の利点を取り除かれてしまった。第4に、石油の船積量が絶対的にも相対的にも増加したために、イギリスの船主がほとんど無視してきた種類の船舶すなわちタンカーに有利に作用した<sup>36)</sup>。

---

35) L. Hutchinson, 'The Panama Canal and Competition for Trade in Latin America, the Orient and Australasia', *Journal of the Royal Statistical Society*, March, 1913.

36) S. G. Sturmev, 前掲訳書, 88 ページ。

第二次大戦は、まさにパックス・ブリタニカからパックス・アメリカーナへの転換をもたらした。それは、イギリスとアメリカ合衆国との保有船腹量およびシェアにおいて逆転したことによっても証明されている。この両国の明暗は、国際競争力と外国貿易量との興亡によるとともに、石油輸送専用タンカーに対する取り組みの相違の結果でもあった。アメリカは、すでに戦時中にT2型タンカーという1万6,600重量トンのタンカーを大量に建造していたのである。イギリスのタンカー船隊の成長は、主として石油会社とその船隊を拡充した結果であって、イギリス船主が大量の独立所有の船隊をもった結果ではなかったのである。この資本主義の発展段階においても、国際競争力を規定する機械生産物の安価とともに、変革された運輸交通機関が外国市場を征服するための武器であり、「世界市場の支配権を保証される」国にとって不可欠な再生産的条件であることが遺憾なく発揮されたのである。

イギリスの保有船腹量のシェアは、1965年には13.4%、1975年には9.7%に、そして1988年には2%になっている。アメリカも1960年代後半以降、イギリスと同じ推移を辿っている。しかし、その内容は異なるのである。それは、戦後のもうひとつの大きな特徴であるパナマとリベリアのシェアの急増とも関連している。両国とも合衆国と特別の関係を有する国である。リベリアは、その名称の由来を住民の身分自由を意味するLiberiaの採用にもつ。リベリアは、1820年に解放奴隷を移住させる目的で設立されたアメリカ拓殖協会が初めて88名の黒人を西アフリカの地に送ったことから始まり、1847年7月の独立後も、アメリカ合衆国の指導、保護、援助の下に発展している。パナマは、コロンビアが合衆国のパナマ運河建設のための条約批准を拒否したために、合衆国によるドルを盾にした「目に見えない帝国」形成の一環として、帝国主義的「国際警察力」<sup>37)</sup>に支援され、1903年11月、コロンビアよ

---

37) 1904年12月、ルーズベルト大統領は年次報告書で次のように述べている。「どの国も合理的な能率と品位とをもって社会的、政治問題を処理し、秩序を守り義務を果た

り「独立」した「国」である。合衆国は、早くも同年 11 月、パナマ地峡の永久租借を認めさせる条約をパナマと締結し、1914 年 1 月、パナマ運河地帯に常設政庁を設置して、「国家の中の国家」を確保した。

このように、リベリアとパナマは形態的には「独立国」であるが、実質的には合衆国の植民地であった。したがって、当初よりアメリカ船主は両国を便宜置籍国として優先的に選択した。アメリカ国旗を掲げる船舶には多数の乗組員を配乗させねばならず、職員の 100%と普通船員の 75%がアメリカ国民でなければならないという規定のため、賃金コストの高いアメリカ人を建造差別補助も運航差額補助も受けていない船舶に配乗させることは、国際競争上きわめて不利であった。そこでアメリカ船主は、賃金の安い外国人の混乗が自由に認められる便宜置籍を利用することになったのである。それゆえ、イギリスと合衆国の船腹保有量とシェアとが同じように急減・急落しているからといっても、その内容は全く異なるとみなければならない。

そして合衆国以外の国々も、労賃の国民的相違による国際競争力の低下を防ぐ手段として、多かれ小かれ、便宜置籍を利用することになり、多国籍企業の本格的展開とともに、それら企業の脱税措置として活用されることになって、1970 年にはリベリアが保有船腹量において首位になり、1980 年代後半にはパナマが第 2 位になる。「パンホリブ (Panholib)」というパナマ、ホンジュラス、およびリベリアという語からつくりだしたひとつの集合名詞に集約的に示されるように、便宜置籍の著しい増大が第二次大戦後に現われた新しい海運事象の大きな特徴であり、経済学的には、それは新植民地主義に

---

すかぎりは、合衆国からの干渉を恐れる必要はない。しかし、文明社会の結びつきを全般的にゆるめる結果をまねくような失政のくり返しと無能力とは、アメリカはどこにおいても、結局のところ文明国からの干渉を必要とするようになるのであり、西半球でモンロー主義を厳守してゆこうとしている合衆国は、こういった失政や無能力がはなはだしいばあいには、不本意ながらも国際警察力として行動しないわけにはゆかないのだ。」。



基づいた国際運輸面における資本の国際化——より厳密に言えば、資本の無国籍化——と、労賃の国民的相違によって生ずる不利を回避し有利に転換する労働の国際化との現代的形態である、と言える。

S. G. スターミーの前述した学術的評価の高い *British Shipping and World Competition* が発行されたのが 1962 年であり、その主たる目的は、「ただ一つの問題、すなわちイギリス本国 (United Kingdom) に登録された船腹量が、1900 年に世界総船腹量の 45% をこえていたのが、1960 年にはその約 16% にまで低下したのはなぜかという問題に解答をあたえること」<sup>38)</sup> にあった。彼は、当然、イギリスの海運業と国際収支との関係の問題についても言及している。しかし、彼自身も指摘しているように、海運業についてだけでも資料が不十分であり、国際収支の基礎的資料の入手の困難性は言うを待たない。したがって、両者の関係の本格的検討に至っていない。

それから 4 年後の 1966 年に、イギリス国家輸出委員会 (the British National Export Council) によって招集されていた輸出に関する財政顧問講師団 (the Financial Advisory Panel on Exports) によってその一委員会として貿易外輸出委員会 (the Committee on Invisible Exports) が、政府収支とすでに研究中の直接海外投資を除外し、民間部門に限定して、国際収支における『貿易外』の要素を調査し、貿易外輸出を促進、刺激する諸手段を考察して、勧告を行うために任命された。1966 年 7 月に詳細な調査が開始され、1 年後には調査が完了し、委員会報告が公刊された<sup>39)</sup>。その報告の資料から作成し、第一次大戦後のイギリスの貿易収支、運輸収支と貿易・運輸収支等の推移を示したのが表 10 である。

---

38) S. G. Sturmev, 前掲訳書, 1 ページ。

39) なお、次の文献も参照されたい。A. E. Holmans, 'Inrisible Earnings', in D. J. Robertson & L. C. Hunter ed., *The British Balance of Payments*, Edinburgh and London, 1966. M. Panić, 'Britain's Invisible Balance', *Loyds Bank Review*, July 1968.

表10 第一次大戦後のイギリス貿易・運輸・経常各収支推移 年平均：百万ポンド

	(a) 貿易	(b) 運輸	(a)+(b) 貿易・運輸	(c) その他サービス	(d) 旅行	(a)+(b)+(c)+(d) 貿易・サービス	(e) 投資収益	(f) 民間貿易外合計	(g) 政府	(a)+(f)+(g) 経常収支
1920-25	- 166	(170)	( 4)	( 55)	. .	( - 59)	( 210)	314	- 13	136
1926-30	- 276	(125)	(-151)	( 75)	. .	( - 76)	( 245)	327	13	64
1931-33	- 245	( 70)	(-175)	( 40)	. .	(-135)	( 160)	197	- 4	- 52
1934-38	- 265	5	(-260)	54	- 8	-214	170	221	- 6	- 50
1946-51	- 249	( 85)	(-164)	(174)	(-34)	(- 24)	238	307	-166	-108
1952-54	- 242	( 87)	(-155)	(136)	(- 3)	(- 22)	244	470	- 86	142
1955-57	- 96	-26	-122	177	-14	( 41)	217	341	-152	92
1958-61	- 163	12	-151	214	-20	43	267	476	-266	48
1962-65	- 253	7	-246	256	-62	- 52	400	583	-406	- 76

(出所) The Report of the Committee on Invisible Exports; *Britains Invisible Earnings*, 1968, PP.22-23より作成。

(注) 貿易収支はf.o.bである。

まず、両大戦間期であるが、貿易収支は赤字を急増させており、運輸収支は黒字を計上しているけれども、1920年代と1930年代とは内容を異にしている。すなわち、1920年代においては、イギリス保有船腹量シェアは、低下したとはいえ、まだ30%を占めていたことに基礎づけられて、運輸収支の黒字額が1億ポンドを越えており、投資収益黒字とともにイギリス経常収支の黒字に寄与していた。しかし、世界市場におけるイギリスの再生産的関係を集約的に示す貿易・運輸収支は、20年代前半に若干の回復を示すが、後半には大幅な赤字へもどってしまっている。1930年代に入ると、1929年恐慌と慢性的不況、それから結果した再建金本位制の崩壊とブロック経済の形成によって、イギリスの再生産的関連が世界市場的スケールから大英帝國的スケールへ縮小を余儀なくされ、それが貿易収支の赤字幅の増加に歯止めをかけるのに役立ったが、貿易収支の赤字を減殺し緩和してきた両輪のひとつである運輸収支の激減と消滅に結果した。それは、19世紀初頭以降一貫して黒字を計上しイギリス経済を支え続けてきた経常収支を初めて赤字へ転落させることになった。まさに、国際収支上に表わされたパックス・ブリタニカの終焉である。第二次大戦後は、保有船腹量シェアの首位を合衆国に奪われ、

1950年代前半までは20%前後を維持したが、それ以降は衰退の一途を辿っている。それを反映して、運輸収支は1950年代前半までは若干回復するが、民間貿易外収支の黒字項目としては第3位になり、その他サービス項目を下廻っている。運輸収支の黒字は1950年代以降衰退し消滅する。運輸収支の黒字項目としての衰退に替って、投資収益とともに民間貿易外収支の黒字項目として台頭し、1950年代後半における一時的な経常収支の回復を支えたのが、その他サービスである。この項目は居住者—非居住者間のサービス取引であって、他の貿易外項目に含めるのが適当でないすべてを包含しており、その主なものは金融および関連サービス収入と特許料および代理店収入である。前者は主としてシティの供与するサービス、つまり銀行、売買手数料、海上保険・その他保険サービス等、によるものである。経常収支を長い間支えてきた民間貿易収支黒字の両輪が投資収益と再生産の一翼を担う運輸収支から投資収益とシティの金融・保険サービス等に伴う収入を主とするその他サービスへ転換することは、イギリス経済の寄生性を一層強めるものである。したがって、運輸収支の黒字が衰退消滅しつつあり、経常収支が赤字へ転落していた1966年に、上述した貿易外輸出委員会が設置されたのも当然であった、といえよう。

それでは次に、アメリカ合衆国の運輸収支と貿易収支ならびに経常収支との関係を概括しておこう。

表11が合衆国の貿易収支、運輸収支と経常収支等の推移を示したものである。まず、目立つ特徴は、第二次大戦前において貿易・運輸収支は赤字基調から黒字基調へ転換しているが、貿易収支と運輸収支との対照的推移である。すなわち、貿易収支は1870年代前半までの赤字から'70年代後半以降黒字へ転換するのに入れ替るかのように、運輸収支が1880年代から赤字構造へ転換している。とりわけ、第一次大戦までは、合衆国の工業化が輸入代替的性格を強くもち、輸出の大宗は依然として、綿花、小麦を中心とする原料および食料であって、「ヨーロッパの植民地的性格」を脱却しきれていなかったため

表11 アメリカ合衆国の貿易・運輸・経常各収支推移

百万ドル

	(a) 貿易	(b) 運輸	(a)+(b) 貿易・運輸	(c) 旅行	(d) その他サービス	(b)+(c)+(d) 事業・サービス	(a)+(b)+(c)+(d) 貿易・サービス	(e) 利子・配当	(f) 経常収支
1826-30	-19	43	24	-7	・	36	17	-24	-2
1831-35	-111	37	-74	-3	・	34	-77	-27	-102
1836-40	-118	58	-60	-17	・	41	-77	-54	-130
1841-45	10	51	61	-18	・	33	43	-39	5
1846-50	-49	49	0	-6	・	43	-6	-54	-72
1851-55	-92	63	-29	-98	・	-35	-127	-86	-213
1866-60	-202	70	-132	-89	・	-19	-221	-101	-66
1861-65	-65	28	-37	-80	-12	-64	-129	-164	-96
1866-70	-148	12	-136	-106	-25	-119	-267	-325	-590
1871-75	-58	9	-49	-127	-41	-159	-217	-470	-687
1876-80	1,222	11	1,233	-129	-33	-151	1,071	-415	656
1881-85	717	-27	690	-174	-56	-257	460	-437	22
1886-90	136	-57	79	-250	-65	-372	-236	-541	-776
1891-95	726	-33	693	-233	-61	-327	399	-655	-257
1896-1900	2,484	-37	2,447	-309	-54	-400	2,084	-582	1,466
1901-05	2,743	-126	2,617	-624	・	-750	1,993	-380	-387
1906-10	2,580	-189	2,391	-973	・	-1,162	1,418	-327	1,091
1911-15	4,377	-319	4,058	-1,135	・	-1,454	2,923	-214	2,709
1916-20	17,851	231	18,082	-396	-159	-324	17,527	1,614	19,181
1921-25	4,936	-144	4,792	-985	-172	-1,301	3,635	2,329	5,864
1926-30	3,963	-461	3,502	-1,553	-122	-2,136	1,827	3,054	4,881
1931-35	1,341	-379	962	-855	186	-1,048	293	1,749	2,042
1936-40	3,748	-251	3,497	-816	403	-664	3,084	1,621	4,705
1941-45	37,285	3,207	40,492	-559	3,878	6,526	43,811	1,764	45,575
1946-50	28,990	3,503	32,493	-1,340	45	2,208	31,198	5,402	36,600
1951-55	12,588	1,419	14,017	-1,842	598	175	12,763	8,336	21,099
1956-60	20,540	363	20,903	-3,331	1,809	-1,159	19,381	11,830	31,210
1961-65	27,163	-931	26,232	-4,981	4,058	-1,854	25,309	19,614	44,926
1966-70	11,038	-1,667	9,371	-6,886	8,388	-165	10,873	25,879	36,746

(出所) U.S. Department of Commerce, *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970, Part2*. 1975. PP.864-865より作成。

(注) 政府海外投資収益と直接軍事支出を除く。

であり、そして合衆国の船腹保有量は、表7において明らかのように、1860年をピークにして19世紀中減少するが、とりわけ運輸収支に直接影響する外国貿易用船腹量の急減と外国貿易用の蒸気船保有の決定的立ち遅れによるものであった。合衆国は保有船腹を、とりわけ近代的な蒸気船を、外国貿易用

よりも国内の湖川用に重点的に充用している。この合衆国の保有船腹の独特な状態は、交通・運輸機関が「社会的生産過程の一般的な条件」であり、「交換の物的諸条件」であることを考えるならば、アメリカ資本主義社会における、第二次産業革命の担い手としての独占形成とともに、運輸面では合衆国における社会の内的編成の進行過程を示しているといえよう。したがって、運輸収支の構造的赤字が貿易外収支の赤字をもたらし、利子・配当収支の慢性的赤字と相まって、経常収支を赤字にするというかたちで、この時期におけるアメリカ資本主義の後発性・後進性を表わしているのである。

両大戦間期では、運輸収支は赤字を計上しているが、第一次大戦を境に資本輸入国から資本輸出国へ、債務国から債権国へ転換するなかで、利子・配当収支が赤字から初めて黒字へ変わり、経常収支の黒字を構造的にしている<sup>40)</sup>。そして第二次大戦は合衆国を「世界の工場」、「世界の銀行」さらに「世界の海運業者」に押し上げた。とりわけ、合衆国の保有船腹量シェアを首位にした。その結果、合衆国の運輸収支は、1940年に入ると、いままでの赤字構造から一転して黒字へ、さらに巨額な黒字に転換した。運輸収支の黒字は、膨大な貿易収支の黒字とともに、貿易・運輸収支の未曾有の黒字をもたらすとともに、経常収支の圧倒的な黒字を計上せしめた。このように、パックス・アメリカナの確立、「世界市場の支配権を保証される」国としての合衆国にとっても、独占資本主義段階後期とはいえ、そして期間がそれほど長い期間ではないといえ、運輸収支の黒字とそれを随伴する貿易・運輸収支の膨大な黒字に集約的に反映されたその国の世界市場における再生産的関連における圧倒的優位性が基礎になっていることが、統計上において捉えられる。

---

40) アメリカ合衆国の海運については、以下のものを参照。柴田悦子「米国海運史研究 (一)・(二)」(大阪市立大学『経営研究』第35号、第41号)。A. R. Ferguson & C., *The Economic Value of the United States Merchant Marine*, Northwestern University, 1961. 是永純弘訳『米国商船隊の経済的価値』海事産業研究所, 1969年。しかし、海運収支という視角からの考察ではない。

## むすびにかえて

1985 年、GATT 総会で商品貿易の自由化に関する交渉以外に、「サービス貿易」、「知的財産権」ならびに「貿易関連投資措置」の新しい分野が初めて交渉項目に加えられ、翌 1986 年からウルグアイ・ラウンド交渉が始まり、その準備と対策のために、三分野に関して慌だしい取り組みが始まった。とりわけ「サービス貿易」については、従来の GATT の対象とされた visible な貿易から invisible な貿易へ、その範囲を拡大することを意味する。その背景は、1985 年のプラザ合意によるドル高・高金利政策によって弱体化を強めた合衆国の輸出競争力の回復のためのドル安・金利引下げ政策への転換——レーガノミックスの破綻——とメダルの表裏をなす合衆国の国際収支政策の一環といえる。それは、当然、日米貿易・経済摩擦の激化とも関連している。

しかし、問題の「サービス貿易」そのものの定義は、いまのところきわめてあいまいである。経済企画庁調整局国際経済第一課編『サービス貿易自由化のために——サービス分野自由化の現状と国際比較に関する調査報告書——』（昭和 63 年）における「サービス貿易の定義」の次の一文を見ても明らかである。

「サービス貿易の定義を議論するにあたっては、サービスとは何かという点から検討しなければならない。サービスを論じる場合にはいくつかの切り口が考えられる。1 つは『生産の過程』に着目するもの、2 つはサービスのもつ『機能』に着目するもの、3 つは『消費の場面』に焦点をあてるものである。また、サービスの『取引形態』の違いに基づく議論もみられる。

いずれにしても、サービスについての明確な定義づけを行うことは難しく、定義自体の難しさがサービスの特徴であるといった逆説的な議論もあるほど定義の困難な分野であることは間違いない。」(12 ページ)。

すなわち、「サービス貿易」に関する独自の定義を、実質上、放棄しているのである。このことは、なにも経済企画庁の上述の報告書に限ったことでなく、報告書が指摘しているように、「サービス貿易」に関する文献に共通することである<sup>41)</sup>。それは、けだし当然のことである。サービス(労働)に運輸(労働)を含めるか否かについても学界における見解が分かれており、しかも、本文において指摘したように、国際経済学、世界経済学においては、外国貿易と資本取引とに関する理論、歴史および現状分析が中心であったために、invisible な貿易に関する研究がきわめて稀薄であったからである。

本稿は、直接ウルグアイ・ラウンド交渉における「サービス貿易」それ自体を考察の対象にしているわけではないが、その現代的考察との接点を有していると考えている。それは、本稿が対象にした期間の最後の時期と現代との間には、サッチャーリズムとレーガノミックスという経済政策・国際経済政策の登場と破綻の期間が介在するが、イギリスの1950年代後半・60年代前半において、それまで投資収益とともに民間貿易外収支の黒字を支えてきた運輸収支の衰退・消滅に替わって急増したのがシティの金融・保険業のサービス収益を主とするその他サービス項目であったことに見い出せる。現在問題になっている「サービス貿易」の自由化の主たる対象は、金融・保険、流通と通信の分野における「サービス」であるからである。

とまれ、本稿において考察の対象からはずさざるをえなかった国際運輸における航空機とコンテナとを利用して現在進行している輸送革命——国際複合輸送・国際一貫輸送体制——の問題<sup>42)</sup>と、「サービス貿易」にも「資本

---

41) 佐々波楊子・浦田秀次郎『サービス貿易——理論・現状・課題——』東洋経済新報社、1990年。深海博明編『ウルグアイ・ラウンドにおける南北貿易』アジア経済研究所(双書)、No.394、1990年、を参照。

42) 柴田悦子編著『国際物流の経済学』成山堂書店、1991年。大阪商船三井船舶株式会社編著『国際複合輸送の知識』成山堂書店、1991年、を参照。

取引」にも含まれ重要な役割を担っている公的取引<sup>43)</sup> については、別の機会に検討したい。

---

43) 松村文武『現代アメリカ国際収支の研究』東洋経済新報社, 1985 年。同『債務国アメリカの経済構造』同文館, 1988 年, を参照。