

30. 便宜置籍船

最初にクイズです。世界中で外航船の隻数、総トン数を最も多く保有している海運国は何処の国でしょうか？ 常識としてアメリカ、イギリス、日本等々を挙げることでしょうが、残念ながら正解はリベリア、パナマ、マルタ、キプロスの四カ国は不動の大海運国、その他ベリーズが挙げられますが何処にある国かお判りですか、多分初めて聞く国名と言うことでしょう。中米のユカタン半島の根本カリブ海に面した小国で、総人口なんと 27 万人です。そして近年急速に増えているのがカンボジア籍船。何か狐に付かれたような奇妙な話ですが、これが世界の現状なのです。これらの国々を世界地図で即座に指さすことが出来たら相当な地理マニアでしょう。

勿論これらの国が保有し運航している訳ではありません。本当に外航船舶を保有しているオーナー、それを運航している海運会社は先進国側にあり、船舶を保有するだけの実体のないペーパーカンパニーをこれらの国で設立、登記することによって節税、船は国籍証書を交付した国の法律に従いますから、元々外航船舶を所有した事のない国に満足な法規制があるわけが無く、文字通りタックスヘブン、ローヘブンの全てがヘブン（天国）です。

そうすると船舶乗組員も難しい規制は無く、技術は二の次安い賃金の船員ばかり、さらに船舶安全法のような設備規定や検査義務が無いとすれば規制はないも同然、その結果は海難事故の続発、特に近年急速に増えているカンボジア籍の船舶が世界中で海難事故を頻発し大問題になっております。

我が国に関して言えば、現在北朝鮮籍船舶の入港を禁止しておりますが、どうもカンボジア籍に化けて入港しているようだと言われていると海事関係者の間で囁かれています。

では船籍の移行は難しいのかというと実は簡単にできるのです。私の経験からいうとリベリアとパナマ籍移行は紐育に代行会社がありそこで全ての手続きが完了しました。当時紐育在勤だったので走り使いを何度もやらされております。

カンボジア移籍はもっと簡単でシンガポールにある会社が代行をしていましたが、最近韓国の釜山に移り、金と書類を送るだけで済むそうです。

では先進各国の海運はどうなっているのでしょうか。特に我が国の様な原油の全て、原材料、食糧の大半を外国から輸入し、製品を輸出している貿易立国の我が国の海運は当然基幹産業のはずだと考えるのが自然です。ですから海運会社は国内に多数存在します。

ところが横浜や神戸に行って接岸している貨物船の旗を見れば日章旗はほとんどありませんし、掲げている旗の国籍を即座に言えたら素晴らしい知識です。そのほとんどの旗は最初に述べた便宜置籍国の旗なのです。しかし実質的所有者となるとほとんどが先進国で我が国の実質的所有外航船は世界第二位の海運国であり、船舶建造も世界第二位にあります。

即ち先進国の海運会社の所有の船舶のほとんどをタックスヘブンのペーパーカンパニーに

登録しているのです。これらの船舶を FOC (Flag of Convenience Ship) と言います。

これは世界中の先進各国が同じ事をやっていおり、国際競争力を保つための苦肉の策なのです。第二次大戦前は外航海運は先進国の独占で運賃同盟を協定できるほど余裕があったのです。ところが第二次大戦後は先進国ばかりではなく、発展途上国も低運賃を武器に外航海運に参入、さらに共産圏から手っ取り早くドルが稼げるとソ連や中共（当時）が参入すると先進国海運界は全くのお手上げ状態になってしまったのです。外航運賃は相場によって決まりますが、絶対的な基本料金はありませんから、裸での国際競争になり政府の補助などはありません。運賃競争では発展途上国や共産圏の船舶にはとてもかないません。

そこで FOC への衣替えなのです。この最初はユダヤ系アメリカの海運会社の船舶をパナマ籍への移行がきっかけでギリシャ船主のリベリア籍移行、後は資本主義先進各国は雪崩をうって FOC への移行でした。我が国海運も例外ではなく、ある日突然海運会社が倒産、全船舶売船、会社は解散、勿論船員は全員クビ、昭和 40 年代後半から 50 年代前半の頃です。

では我が国の海運史を一寸覗きます。戦前は我が国経済が不況に喘いでいたときでも軍需産業と海運は活況で船員はおおいにもてはやされていたのです。第二次大戦の勃発で船員は全て輸送船に徴用され、次から次へと米潜水艦の餌食となって海没、その致死率は海軍軍人の戦死率よりも高く、海軍の輸送に対する認識の甘さが問われる大問題です。補給とか輸送を軽視する風潮は、輜重兵が兵隊ならば蝶々トンボも鳥のうち、とか軍人、軍属、軍馬、軍犬、軍鳩、船員というランク付けが平然と言われていたのは確かです。

かくして終戦時には日本海運は完全に壊滅状態になり、戦後はゼロからの出発となったのです。戦後の政治家が偉かったのは海運の重要性をいち早く認識し、第一次造船からはじまる造船計画実施でした。それに付随したお決まりの造船疑獄もありましたが、しかし一生懸命日本海運再建に努力したことは事実です。そしてその海運が我が国の高成長を陰から支えたのも事実です。特にスエズ動乱の時は世界中が船腹不足に陥り海運の重要性を改めて認識したのです。続いてベトナム戦争、戦場が近いので佐世保と横浜のノースピアが補給基地、本国からは輸送艦で運び、ノースピアで LST に積み替えて戦場へ運ぶのです。

しかしこの頃から発展途上国の船舶が外航海運界に現れ格安の運賃で引き受けるようになったのです。この頃国鉄（当時）がベトナム戦争反対の政治ストで全国の列車、貨車を全面ストップする史上空前の大ストライキに突入、そしてこれに刺激を受けた全日本海員組合による昭和 47 年外航船ストに突入、そうすると我が国の鉱工業、農業その他全てに影響があり経済はマヒするはずでした。ところがその対策として発展途上国の船舶を大幅にチャーター、韓国の港を借りてバージに積み替えて日本に運ぶ等々、あらゆる手段によってこの難事を切り抜けた海運会社、商社、経済団体等、そして運輸省（当時）もホットー安心、日本人船員、日本籍船でなくとも充分活用できると悟った時、一挙に便宜置籍船化、マルシップ、混乗船、要するに脱日本人船員化で、この暴風が吹き荒れたのが昭和 50 年前後で船以外全く何

も知らない船員達のクビが飛び、特に船長の自殺者が相次ぎました。

また無線通信が衛星通信に換わりモールスによる通信は廃止、従って無線通信士は全員自動的に解雇、船員の残酷物語が始まったのです。

そして新たに船員として乗船してきたのが韓国人船員で、全員韓国人船員の船が便宜置籍船、船機長と一部日本人船員と韓国人船員がマルシップ、日本人職員と外国人部員の船が混乗船、最初のうちはその様な区別でしたがやがて日本人船員は姿を消し、さらに韓国人船員も徐々に減り、現在は大半がフィリッピン人船員全盛です。これは我が国ばかりではなく欧米でもフィリッピン人船員が大活躍で、我が国の援助で商船学校が設立され、我が国の船舶職員法に基づく国家試験まで実施しております。

この船員の交代を容易にしたのはGPSの普及で、それまで天測と長年の経験を必要とした航海術が簡単に出来るようになったことです。

そのあおりで東京商船大学は水産大学と合併し東京海洋大学になり、神戸商船大学は神戸大学に吸収されました。これからの日本は外航海運は下請けに任せておけば良いと考えているのか、貿易立国はどうなるのか、非常事態が発生したとき誰が海運を死守するのか。

ソマリア沖の海賊船問題ですが、日本関連のカーゴを積んだ船は航行していても、日章旗を掲げた日本船は航行しておりません。ですから護衛艦が派遣された時、日本船をどうやって識別するのか不思議に思いましたが、案の定航行する船舶の国籍を問わず全てを交代で護衛することに決定したとのこと当然でしょう。

現在、内航船は日本人の船員でなければ運航できない規則になっております。ところが極端な後継者不足で業界は悲鳴を上げているのです。漁業は地場産業ですから地元の人達ですが、外航、内航船員の出身地はある程度地方に偏在しており、例えば新潟県の村上市付近、能登半島、瀬戸内の島、塩飽群島、ここ出身は江戸時代の北前船。五島、島原、天草、薩摩半島は中国、琉球廻船の乗組と世襲的な船乗り稼業を代々続く傾向にありました。ところが船員政策の転換により大半の船員がクビになり辛酸を舐め尽くした結果 自分の子には絶対に船乗り稼業にはさせない、世襲の分断が起きてしまったのです。

その様な海運界に変革の嵐が吹き狂う中オマエはどう流されていたのかと問われるでしょうが、私はアメリカに無事漂着しており、ユダヤ系オーナーの海運会社に拾われその所有の船舶で太平洋を中心とした航路に従事したり、東京支社に陸勤して売船、船籍移行等々、本社から次々と送られてくるテレックスの指令に忙殺されておりました。その後は紐育本社勤務、再び海上職で大西洋中心の航路に就航、それも危険一杯の航路ばかりでしたが、更に中東駐在の羽目になったのですから、まさに裏街道ばかりです。そこをトボトボと歩いてきたようなもので自慢どころか恥じ入るところです。

しかし振り返ってみれば世界の外航海運の変革期の大時化の中、先が見えないまでも何とか自分の才覚で乗りきってきたのですから運も付いていたのでしょう。

当時はこれが普通なんだと思っていましたから何の気負いも辛さも感じませんでしたが、某雑誌に雑文として体験を記したところ反応が寄せられ、編集者からこれは異常体験なんだと言われてそうゆうものかとヤット気づいた次第、ニブイのはある点では得かも知れません。しかしこれも平和日本だから異常と言えるのであって、現地では日常の事ですから別に異常とは全く思っていませんでした。反対に日本に帰ってきた時、周りの人達から日本はイイでしょう、住み易い国でしょうと超愛国心に満ちた言葉を数多く頂きましたが、こんな怖ろしいところによく住んでいるいるよなーというのが実感でした。車の多さ、歩道を猛スピードで走り抜ける自転車、超満員電車に乗る怖さ、そして全く無言で押し合いへし合いしている乗客の不気味さに恐怖を感じましたが、現在は当たり前の感覚になりましたからこれまた不思議です。



両船とも便宜置籍船

船名の下が船籍港

PANAMA と表記されている

船尾の国旗は PANAMA 国旗

