

アンテス・グループ多国籍海運基礎調査

報告書

昭和48年3月

海外技術協功事業団

JICA LIBRARY



1019944[6]

国際協力事業団

受入 月日	'84. 3. 21	600
		72
登録No.	01057	KE

通貨単位

ボリビア	US\$1.00	=	\$b.20.00	(ボリビアペソ)
チリ	"	=	Esc.46.00	(エスクード)
コロンビア	"	=	Col.\$22.60	(ペソ)
エクアドル	"	=	S/.25.32	(スクレ)
ペルー	"	=	S/.43.38	(ソロス)
ベネズエラ	"	=	B.4.385	(ボリヴァル)
日本	"	=	¥303.07	(円)

但し本調査団現地滞在期間中の換算とする。

は し が き

本調査は外務省47年度予算海外技術協力事業委託費の投資前基礎調査費により、海外技術協力事業団が財団法人国際開発センターと調査契約を締結のうえ実施したものである。

この基礎調査はアンデス・グループ5ヶ国で構成するJunta(カルタヘナ協定執行機関)および6ヶ国で構成するアンデス開発公社が多国籍撤積船隊策定にあたり、そのフィージビリティ・スタディに関する日本政府に対する要請に基き、調査、研究を協力したものである。

調査は昭和47年10月から48年8月にかけて、Juntaの本件チームと共同で行なわれた。実施にあたっては国際開発センターの山本鋸造氏をプロジェクト・マネージャーとして、原井哲司氏(川崎汽船株式会社課長)と、田中禎三氏(日本郵船株式会社課長代理)のチームが編成された。調査方法は昭和47年10月以来定期的に国際開発センターにおいて研究会を開き討議を重ねる一方、外部より更に専門家を招いてヒアリングを行ない、その間昭和47年11月から12月にかけて、1ヶ月間に亘る現地調査を実施し、Junta、開発公社およびアンデス6ヶ国の関係官庁を訪問し、また港湾を視察し、民間関係者との意見交換も行なった。

アンデス・グループは既に日本にとって重要な鉱物資源を輸出している国々であるが、近い将来、さらにその重要度を増す国々である。本調査はそれら資源の海上輸送をになう撤積船隊の可能性調査であり、アンデス・グループの経済開発研究に資することが出来る様望んでいる。

最後に本調査の実施にあたり、支援と協力を惜しまれなかった6ヶ国政府、在外日本大使館、日本政府関係各省、Jetro、その他民間会社の関係各位に対し、深甚の謝意を表すものである。

海外技術協力事業団

理事長 田付 景一

伝 達 状

海外技術協力事業団

理事長 田付 景一 殿

貴事業団からの要請により実施しましたアンデス・グループ多国籍海運基礎調査報告書が完成し、ここに提出する運びとなりました。

この報告書は貴職と本職との間で1972年11月6日に締結しました契約書の調査仕様書にあります通り、アンデス6ヶ国の多国籍撤積船隊のフィージビリティ・スタディに協力したものです。報告書は、デリケートな均衡によって進んでいるJunta(カルタヘナ協定執行機関)と、その共同作業を行っている補助機関のアンデス開発公社を解明した上で、ありうるべき多国籍海運会社を予想し、その問題点を摘出、更にこのプロジェクトの加盟国内でのウェートを現状から略述してあります。

この調査はJuntaの息の長い重要な研究であって、引続き日本の協力が期待されており本調査団の現地作業と協力に対し、Juntaより厚い感謝が寄せられています。Junta、アンデス開発公社のチーム、アンデス6ヶ国政府の関連担当官、日本政府外務省、運輸省及び在外公館の諸官ならびにJetro、民間諸団体、東海林教授に対し感謝の意を表します。

最後に調査実施期間中終始理解ある態度で協力を惜しまれなかった貴事業団に対して心から感謝いたします。

国際開発センター理事長

大来 佐武郎

緒 言

本件は協力相手が国ではなく、地域国際機関である点、またプロジェクトが多国籍である点で従来の技術援助とは趣きを異にする。またテーマは77ヶ国グループが第3回国連貿易開発会議で熱心に採り上げた海運であり、石油、鉱山資源輸送に関連した撒積である点でも技術援助としては微妙な国際政治問題を孕んでいる。さらにJunta(カルタヘナ協定執行機関)も内部に経済開発の低い国々を含んで一律にはゆかない。本件はその意味で多少困難は予想されたが、調査研究援助の新しい方向である。

本件については世銀のH・ミカエル・サビア氏からも日本の海運における経験と集積技術を生かして援助してほしいとの口添えもあった。現地調査では開発途上国に共通の統計資料の不確実さと不足で苦労してはいるが、相手側にどのような後進性があっても、援助は忍耐強く続けられねばならぬと信じている。関係各省、在外公館、ジェットロ駐在員、船会社、商社などの駐在員に協力を載いた事を感謝し、特に調査団員を選出して下さった船会社の御好意にお礼を申したい。

予備調査団の後に、本調査団を出すことになっていたが、後者はJuntaの作業状況と、その要請の度合によって再考慮することとなった。予備調査団としては急拠この報告書を作成することになり、従って本報告書はフィージビリティ・スタディとして完結したものではなく、問題点の摘出と、船型と船社の概略の予想に止めた。調査団は短期間乍ら、Juntaのチームに海運の基礎的な技術移転も行った。

目 次

PART I 総 合

第Ⅰ章 序 章	3
第1節 調査団派遣の経緯	3
第2節 調査団の構成	4
第3節 調査日程	4
第Ⅱ章 要約と助言	6
第1節 要 約	6
第2節 助 言	8

PART II プロジェクトの目的とその関係機関の機能

第Ⅲ章 プロジェクトについて	13
第1節 目 的	13
第2節 根 拠	13
第Ⅳ章 JUNTAの機能	15
第1節 カルタヘナ協定執行機関	15
第2節 Juntaの代表的業績	17
第3節 Juntaに於けるプロジェクトチーム	23
第Ⅴ章 CAFの機能	26
第1節 アンデス開発公社	26
第2節 公社の開発プロジェクト	31
第Ⅵ章 現地作業	38
第1節 資 料	38
第2節 今後の作業の工程	41

PART III プロジェクトの指針

第Ⅶ章 撒積貨物の荷動きと船型	49
第1節 撒積貨物の荷動き実績	49
第2節 撒積貨物の主要トレードパターン	54
第3節 主要荷動き形態と船型	59
第4節 船型と運航採算(O/B)	76

第 5 節	船型と船費 (H/B)	82
第 VIII 章	多国籍海運会社の予想形態	91
第 1 節	多国籍海運会社の設立	91
第 2 節	" の形態	92
第 3 節	" の Study	96
第 4 節	" の形態の one solution	99
第 IX 章	本プロジェクト推進上検討すべき問題	110
第 1 節	多国籍海運会社のその他の諸問題	
	特に UNCTAD REPORT の論ずる諸点との関連	110
第 2 節	経済上の問題	111
PART IV アンデス・グループ 6 ヶ国の概況		
第 X 章	アンデス・グループ 6 ヶ国の概況	116
第 1 節	一般情勢	116
第 2 節	ボリビア	121
第 3 節	チリー	136
第 4 節	エクアドル	141
第 5 節	ペルー	146
第 6 節	ベネズエラ	153
第 7 節	コロンビア	158

目 次

IV - 1 表	Junta 理事会決定事項	23
V - 1 表	CAF 実績内訳	35
V - 2 表	アンデス・グループ6ヶ国別工業力比較表(1968年)	35
V - 3 表	国別工業生産構造(1968年)	36
V - 4 表	CAF 域内相互間製造品貿易表	37
VI - 1 表	全作業日程表	44
VII - 1 表	主要港に於ける許容吃水(入港可能最大船型)	61
VII - 2 表	マーケットでの成約例	63
VII - 3 表	定期傭船市況変動表	82
VII - 4 表	新造船船費算定条件	89
VIII - 1 表	アンデス・グループ5ヶ国主要 bulk Cargo 輸出入量	93
VIII - 2 表	アンデス・グループ6ヶ国経済比較表(1969年)	94
VIII - 3 表	アンデス・グループ6ヶ国船社一覧	102
VIII - 4 表	アンデス・グループ6ヶ国 Bulker および Tanker 明細	108
X - 1 表	CAF の目標値	119
X - 2 表	アンデス・グループ6ヶ国経済比較表	120
X - 3 表	国内総生産内訳(1968年価格)	125
ポ リ ビ ア		
X - 4 表	主要鉱産品	126
X - 5 表	主要農産品	127
X - 6 表	石油の生産, 消費, 輸出货量	128
X - 7 表	品目別輸出内訳	129
X - 8 表	アリカ港よりの原油輸出実績	130
X - 9 表	主要輸出品構成(1971, 72年)	130
X - 10 表	輸出鉱物対比(1971, 72年)	131
X - 11 表	国別輸出内訳	132
X - 12 表	輸入の内訳	133
X - 13 表	国別輸入内訳	134
X - 14 表	国際収支	135

チ リ -

X-15表	国内総生産	138
X-16表	大サンチャゴ市就業人口	139
X-17表	地域別輸出入	139
X-18表	輸出構造(受取ベース)	139
X-19表	輸入構造(承認ベース)	140
X-20表	日本への輸出	140

エ ク ア ド ル

X-21表	産業部門別国内総生産百分比	143
X-22表	中央銀行の為替バランス	143
X-23表	主要品目別輸出承認表(1965年-1970年)	144
X-24表	用途別/品目別輸入承認表(1968年-70年)	144
X-25表	輸出承認:輸出先主要国実績	145
X-26表	輸入承認:輸入先主要国実績	145

ペ ル -

X-27表	人口	149
X-28表	国民総生産	149
X-29表	主要産業生産高比較	149
X-30表	輸出入実績表	150
X-31表	主要輸出品	150
X-32表	用途別輸入品	151
X-33表	主要輸入品(1971年)	151
X-34表	輸出入主要相手国(1971年)	152

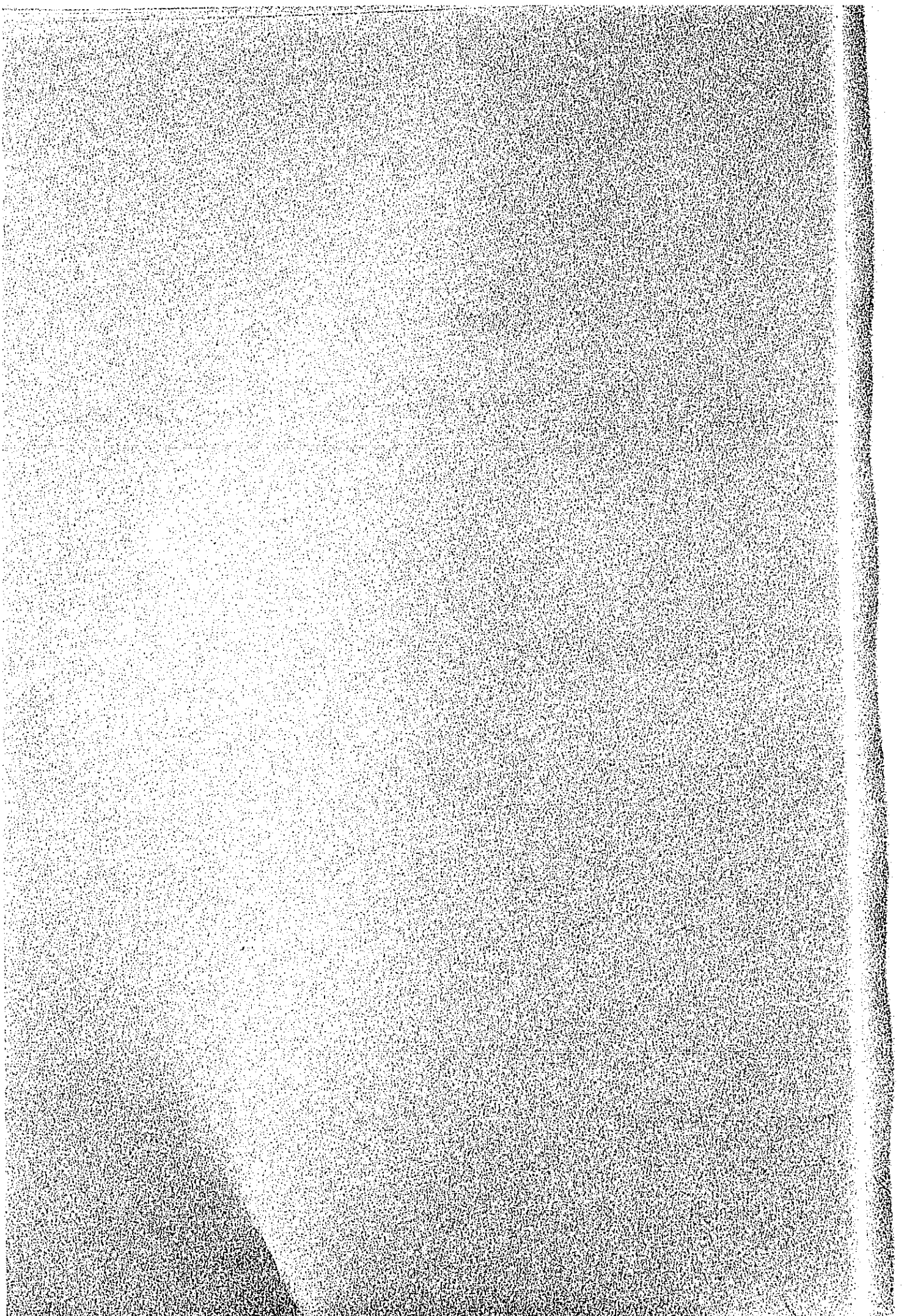
ベ ネ ズ エ ラ

X-35表	国内総生産	155
X-36表	国内総生産百分比	155
X-37表	中央銀行金, 外貨準備	156
X-38表	中央銀行外貨収入	156
X-39表	卸売物価指数の変動	156
X-40表	貸 銀	157
X-41表	相手国別輸出入額	157
X-42表	貿易収支	157

X-43表	輸出構成	158
X-44表	輸入構成	158
コロンビア		
X-45表	人口	161
X-46表	国内総生産	162
X-47表	農産物対比表	163
X-48表	主要輸入品	164
X-49表	貿易収支	164
X-50表	主要輸出品	164
X-51表	COLPUERTOS 輸入撒積貨物取扱予測	165
X-52表	COLPUERTOS 輸出撒積貨物取扱予測	166
IV-1図	本プロジェクトに関する Junta/CAF 系統図	23
VI-1図	全工程の図	45
VII-1図	Peru/Japan 100,000 トン型 Ore C/B 図	76
VII-2図	USA (New Orleans) / Peru (Callao) 25,000 トン型 Grain C/B 図	77
VII-3図	Peru (Callao) / USA (東岸) 25,000 トン型 fishmeal C/B 図	78
VII-4図	Peru/USA (東岸) / US Gulf/Peru fishmeal/grain combination C/B 国	78
VII-5図	Colombia (Buenaventana) / USA 15,000 トン型 sugar C/B 図	80
VII-6図	USA Gulf/Colombia 15,000 トン型 grain C/B 図	80
VII-7図	15,000 トン型中古船 H/B 図	84
VII-8図	25,000 トン型中古船 H/B 図	85
VII-9図	25,000 トン型新造船 H/B 図	87
VII-10図	100,000 トン型新造船 H/B 図	87
VII-11図	新造船船価の変化	90

PART I 総 合

アンデス・グループの多国籍撒積貨物海運会社設立に関する、調査経緯および調査の要約と助言を述べる。



第 I 章 序 章

第 1 節 調査団派遣の経緯

1-1 アンデス・グループ

アンデス・グループ諸国（ペルー、チリー、ボリビア、エクアドル、コロンビア、ベネズエラの6ヶ国）はラテン・アメリカ自由貿易連合（LAFTA）の中でも地理的、資源的に共通点があり、国語はスペイン語である。経済的に多少の差はあるが、何れも開発途上国に属している。夫々と国境を接していて、以前は互いに戦って領土の奪い合いも演じて来た。小さなしこりを含めながら、共同の力を発揮すべく上記6ヶ国中、ベネズエラを除く5ヶ国でカルタヘナ協定（1969年5月提結に基きJunta: Junta, Acuerdo de Cartagena）を設立して、ペルーのリマに本部を置き、強力な地域経済統合を目指している。Juntaはその為の計画立案の技術的能力を備え、地域統合へのビジョン作りと、執行監視の事務局である。

組織の補完の為に別に専門補佐団体が設置されているが、経済開発事業の金融分野を担当しているのが、アンデス開発公社（CAF: Corporación Andina de Fomento）である。この本部はベネズエラのカラカスにあって、この公社にはベネズエラも参加し、参加国は6ヶ国となっている。今回の多国籍撒積貨物船隊のフィージビリティ・スタディは以上のJuntaとCAFの共同調査テーマとなっている。

1-2 プロジェクトの運び

1971年10月に、当時のJunta執行委員長（Coordinatorと呼ばれる）であったMr. Germanico Salgadoを団長とする使節団が訪日し、アンデス・グループの海運に対し、日本政府が支援する旨をコミュニケに盛込んで帰国した。その後、国際復興開発銀行より国際開発センターに対し、アンデス・グループ諸国が上記フィージビリティ・スタディを始めようとしているので、開発途上国への技術援助として、日本政府が研究調査に協力出来ないかという連絡があった。その後、IDCJとJuntaの間に研究内容の確認の為の手紙の往復が行なわれ、海外技術協力事業団が採り上げて、本プロジェクトが推進される事となった。

1972年7月に国際開発センター大来佐武郎理事長がチリーのサンチャゴに於てMr. Germanico Salgadoと面談し、更にペルーのリマに於て、在ペルー日本大使館のアポイントメ

ントによって、JuntaのコーディネーターMr. Salvador Lluch および本プロジェクトのマネージャーであるIngeniero Marco Antonio F. Mastrobuono, およびDr. José Portillo, Dr. Edgar Camachoと会合し、Juntaの意図を確認し、研究と協力の方向を打合わせた。

海外技術協力事業団では、外務省および関係官庁である運輸省の本案に対する賛同を得て、本案を国際開発センターに委嘱されたものである。

第2節 調査団の構成

派遣調査団は下記のメンバーで構成された。

山本 鎌造	団長、国際開発センター
原井 哲司	川崎汽船株式会社
田中 禎三	日本郵船株式会社

第3節 調査日程

11月21日	出発
11月23日 ~ 25日	Lima (Peru) 日本大使館 Junta, Jetro
26日 ~ 29日	Santiago (Chile) 日本大使館, Jetro Ministerio de Relaciones Exteriores Valparaiso 港 Ventanas 港 ECLA
30日~12月2日	Quito (Equador) Armada del Ecuador Instituto de Comercio Exterior e Integración
12月3日 ~ 4日	Guayaquil 港 (Equador) Direccion Marina Mercante y Litoral

	Autoridad Portuaria de Guayaquil
5日 ~ 7日	Bogota (Colombia) 日本大使館, Jetro INCOMEX (Instituto de Comercio Exterior) Puertos de Colombia Ministerio de Defensa DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística)
8日 ~ 10日	Lima (Peru) 日本大使館 Junta
11日 ~ 12日	La Paz (Bolivia) 日本大使館 Transmarítima Ministerio de Relaciones Exteriores Ministerio de Defensa
13日 ~ 16日	Lima (Peru) Junta Terminal Maritimo del Callao Ministerio de Transportes y Comunicaciones
17日 ~ 19日	Caracas (Venezuela) Ministerio de Relaciones Exteriores Corporacion Andina de Fomento
12月20日	最終会議
12月22日	帰朝

第Ⅱ章 要約と助言

第1節 要約

Pre-feasibility study に対する基礎調査団の結論を要約すると次の通りである。

1-1 Junta 収集資料の不適合

基礎調査団の訪問時、ないし此の調査報告書に間に合う時点において、本プロジェクトの目的には充分適合しない貿易統計が収集されていたために、現段階でアンデス・グループによる多国籍撒積海運が可能であるか否かを予言するには早過ぎると思われる。

1-2 可能性と不可能性に対する見通し

もし、精密な資料の裏付けなく可能性と不可能性の程度の何れをとるか判断するとすれば、可能性の方が大きな割合を占めよう。たゞし、たとえ可能性の結論が、仮に、または資料に基づいて理論的に出されるとしても、その結論は、数多くの附帯条件が充たされた上であろう。

1-3 附帯条件

附帯条件は資金・技術を含めた経済的な条件と、外交・内政を含めた政治的条件に分けられる。両者を言換えれば、前者は物理的条件であり後者は精神的条件である。前者の解決も努力を要するであろうが、解決の道はある。後者の解決には更に長い時間を必要するのみでなく、解決不能の場合が起りうる。後者は互いに譲歩することによってのみ、達成が可能となろう。

1-4 Alternatives : 所有と運航

Solutionには多くの alternatives が考えられる。Solutionは船腹の所有に関する案と、運航に関する案との組合わせとなるであろう。所有に関する案について言うならば、各国夫々船別に主体性を残すことができ、かつ各国既存の船会社と競合しない様な形が望ましいであろう。

1-5 採算性

船の運航を中心に考えた場合、アンデス・グループの輸出入撒積貨物で構成するマーケットは、bulk carrier に適した trade pattern を幾つか提供する。しかしながら、各 trade pattern に於ける採算性については、不明である。即ち、アンデス・グループ内・Junta に必要データが不足している結果、採算検討のベースに極めて多くの不確定または仮定要素を入れざるを得ないためである。一方、海運マーケットは常に変動しており、現実点の結果だけで将来を安易に判定することは危険であることも留意すべきである。

1-6 船型、技術上：段階的拡大

技術的には、一挙に10万屯以上のタンカー、バルカーないし兼用船を持つのは危険である。経営の経験不足と、運航の採算上リスクが大きいことと、船員の未熟練、貨物のフロー（存在する客観的資料を基礎として）の点からみて段階的に、またはその必要に応じて、15,000 および25,000 DWT 程度の小型バルカーと、100,000 DWT 程度の中型バルカーを順次増加し、堅実に進む事が重要である。それ以上の船型は次の段階で実践することとなろう。

1-7 新母体の設立

資金的な面に於ては、極めて低利の国際的資金を借入れて来ることが鍵である。この船隊購入資金の融資の為に、CAF が重要な役割りを果たすであろう。此の船隊の建造・購入および（自主運航をするなら）その運航の為に、6ヶ国の共同投資会社の様な母体を設立することが考えられる。この際最も注意すべきは、経営者の選択であろう。

1-8 経営、運航上：段階的前進

さらに上記の会社を設立した後も先進国の船社の運営方法から経営技術を修得すると共に、経験を積む為に、国際的経験の豊富な船社との共同投資・共同経営・運航上の提携なども考え得る。時間の面から考えれば、段階を踏んで理想的な形に近付けて行く事も考慮を払う価値がある。

上記の会社は単なる owner で、所有船腹の運航はアンデス諸国の既存船社に委せる形態でスタートすることも考えられる。また、船腹供給方法も種々の形態が考えられ政治的・外交的背景と同時に経済性を考慮せねばならない。

1-9 調査上の注意：センシビリティ

このフィージビリティ・スタディを続行する際にワーキング・チームとして心がけねばなら

ないことは、グループ国の中で経済力が相対的に小さいと言われる国々に対する配慮である。

1-10 基礎調査団の作業

日本の基礎調査団は次の事項を遂行した。

- (1) 基礎調査に必要な質問事項を策定し、各国にプロジェクトの目的と質問事項の説明を行ない、調査方法のオリエンテーションを行なった。
- (2) 此の調査に対する各国の担当官を訪れ、各国に1名ないし複数の適任者を見出して、プロジェクト・チームをコーディネートした。
- (3) Junta 作業員の Dr. Portillo に対し、船社採算についての一般的技術のトランスファーを行なった。
- (4) 今後の作業の工程の概略を策定指導した。

第2節 助 言

Junta 側に既に収集された資料は不十分であったので、現地調査は一段前へ戻った段階を踏まねばならなかった。したがって勧告は資料の分析結果に基く具体的なプロポーザルではなくて、今後のスタディの続け方にその焦点がしぼられる。

2-1 スタディ継続

第1にこのフィージビリティ・スタディは Junta および CAF 加盟の6ヶ国にとって、種類の観点から意義が大きいので、今後も続けられるべきである。

2-2 今後の作業

その作業工程については、「今後の作業の工程概略」(第VI章VI-1表の通り後2年を要する。)

2-3 今後の調査事項

- (1) アンデス・グループのバルクカーゴ・フローの実態をよりくわしく把握すること。

たとえば、

- ① 積・揚地別荷動き(品目別)
- ② 船種別(定期船別・不定期船別)積取り

- ㊦ 船籍別積取り
- ㊧ 契約種類 (FOB/CIF別)
- ㊨ 輸出入量の将来の予測 (品目別)
- ㊩ 船腹需給

(2) 港湾の開発・拡張等インフラストラクチャーの諸計画および後背地に於ける諸産業の開発動向等を広く把握すること。

(3) 船舶の経済性 (具体的には船費) を検討する為に、それに要する諸要素のデータ蒐集を急ぐこと。

(4) 新母体設立に関して各国の現行法規と照合して法制上、経済上の調整を行ない、所要資金調達方法を検討する。国際金融機関に対する根廻しなども必要かもしれない。

2-4 専門家の増強

Junta は専門家を1ないし2名増強する必要がある。この専門家が先進国の技術援助として Junta の負担によらず、派遣・供与されるなら、Junta にとって最も好ましいと考えられる。

2-5 専門家の能力

上記専門家として最も重要かつ必要な資質は何よりも先づ極めてむづかしい外交的バランスの上に Junta が成立しているという事を認識して言動出来る政治的センスである。その上でスペイン語に堪能な人物が役に立つ。海事専門家であることが好ましいが、1名が海事専門家であり、他の1名が開発エコノミストであるのが良いであろう。たとえ開発エコノミスト1名の場合でも Junta の作業に大きく貢献出来るであろう。

2-6 Junta Counter part の研修

第Ⅵ章第2節“今後の作業の日程表”中第2, 第3 Phaseに、Junta 専門家が約1ヶ月位の予定で来日し、日本の海運について現況を研修して帰る事が好ましいと考える。

2-7 日本の技術援助との関連

日本としては、もし派遣専門家を求められるなら、それに応ずべきであると思料される。またこの代りに Junta が現在のチーム・メンバーの作業を進めて、資料を充実し、処理・分析が終わった後で本調査団派遣を求めて来るとか、派遣専門家を送った後でも、(一般エコノミストである場合は)本調査団派遣を求めて来るであろうし、その場合は応ずべきであると判断さ

れる。さらに、基礎調査(Pre-Feasibility Study)が終り、第5 Phase に入って最終調査(Feasibility Studyの段階)に調査団派遣を要請されることも充分ありうるわけで、その場合もまたこれに応ずべきであろう。

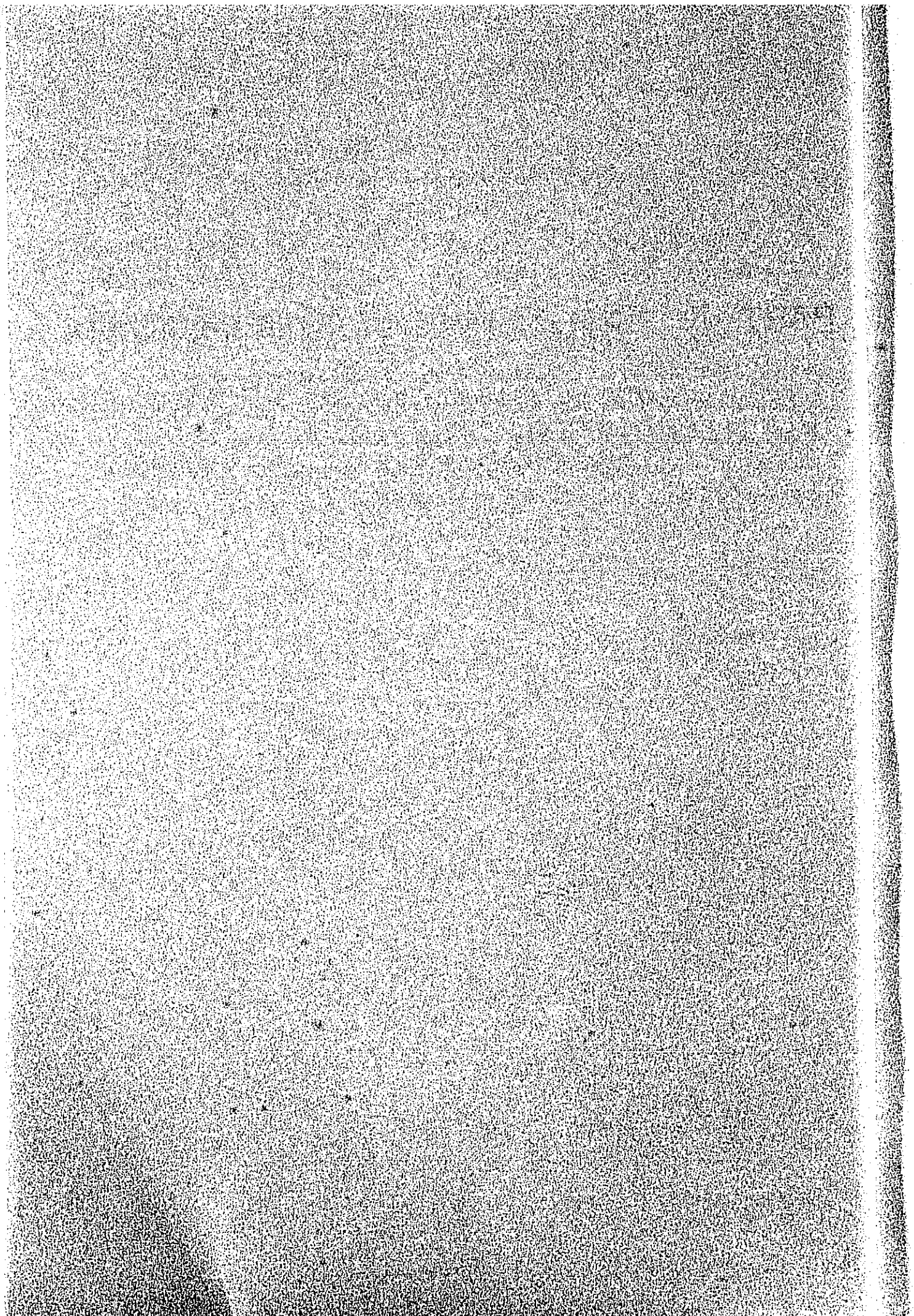
アンデス・グループ各国では、このフィージビリティ・スタディが日本の技術援助によって遂行され、結論が出るであろうと期待しており、今後のJuntaの要請を拒むことは大きな不信感を残すことになると考えられる。

当初、基礎調査は予備調査団と本調査団の2回に分けて遂行される予定であった。しかし、Junta自身基礎資料集収等に現陣容では不十分と思われ、専門家を派遣して援助する方が作業を早めることが出来るので、専門家派遣を助言することとし、本調査団派遣はJuntaにおける今後の作業の成果いかに俟つこととなった。したがってまた予備調査団の段階で報告書を急拠完結することにもなったので、此の報告書は、ごく一般的な資料にもとづいて作成されたものであることをのべておかねばならない。

PART II プロジェクトの目的とその関係機関の機能

本プロジェクトの目的としている事項と、プロジェクト推進役であるJUNTAおよびCAFの機能を略述する。

アンデスグループの域内統合の動きを理解する為に、両機関の機能を知ることが不可欠である。



第Ⅲ章 プロジェクトについて

第1節 目 的

1-1 経済統合政策

カルタヘナ協定の趣旨と目的に則り、Junta では、グループ域内の経済統合諸案の立案を行なっているが、本プロジェクトは、交通分野に於ける統合案であって、陸・海・空のうちの海上交通・海上輸送に関するものである。

1-2 多国籍海運会社

プロジェクトの目的は、アンデス・グループの貨物の海上輸送実情を総合判断し、グループ各メンバーの便宜に供し、引いては国益向上の役割を果たす多国籍海運会社の設立を検討するものである。言い換えれば、グループ全体の最も効率の良い輸送態勢を確立しようとするのが最終的目的でもある。

1-3 撒積貨物

多国籍海運会社の対象は、撒積貨物であり、所謂 Bulk Shipping Company を設立し、アンデス・グループから輸出される多くの撒積貨物の輸送を行なうことが具体的目的である。従って、これらの目的にそった Pre-feasibility Study、それに次ぐ Feasibility Study が進められることになる。

第2節 根 拠

アンデス・グループが撒積貨物の輸送に焦点を絞った根拠として、次の事項がある。

2-1 定期船と不定期船

貨物の海上輸送は、通常、定期船ないしは不定期船・専用船に依るが、後者は満船ベースであり、船を配船する場合、殆んど海運同盟の制約を受けず、かつ、市況の動向に応じ、弾力的

に運航出来る。

また、世界の海上輸送量は撒積貨物が圧倒的に多く、市況は極めて流動的であるから、定期船に比し、利益が大きくなることも多い。（その反対に損失が大きくなることもある）

2-2 アンデス・グループ

グループの輸出入貨物には一次産品の撒積貨物が多く、これらの輸送方法の改善を行なわなければならない。特に、グループ所属の撒積船が不足しているので、この船腹補強を必要としている。

グループに統合され、貨物輸送に各国単独ではなく総合的に輸送量の調整をすれば、たとえ大型バルカーでも満船ベースで輸送出来ることになる。

2-3 船腹の調整

多国籍撒積海運会社が、船腹を所有し、その船隊を拡充することは、グループ内の造船所の設立・拡張を促すことになり、また、グループ内で総合的に船腹の調整を行えば、各国単独の船舶建造・購入も避けることが出来る。

2-4 ポリビアの保護

グループ内の唯一の内陸国ポリビアは、現在アントファガスタ（チリー）、アリカ（ペルー）からの輸出入が多いが、他国の港湾を借りた形であり、不便も多い。これらを解消する為にも多国籍会社・船隊をもち、経済統合を行なう意義がある。

第Ⅳ章 JUNTA の機能

JuntaとCAFとがどのような目的と構想を以て標記のフイーシビリティ・スタディを手がけようとしたかは、本調査研究の方向を定める重要な事柄である。後述の様に、多分に外交的條件の伴うSolutionが予想されるので、まずJuntaおよびCAFの機能について、認識しておく必要がある。Juntaについても、CAFについても、日本国内では余り報告されていない。

第1節 カルタヘナ協定執行機関 (Junta del Acuerdo de Cartagena)

1-1 設立の趣旨

アンデス・グループ (Grupo Andino) と一括する場合は正確には1969年の5月に、カルタヘナ協定 (Acuerdo de Cartagena) に調印したラテン・アメリカの5ヶ国、つまりボリビア (Bolivia)、コロンビア (Colombia)、チリー (Chile)、エクアドル (Ecuador) ペルー (Peru) を包括した総称である。同じアンデス山系の末端に位するベネズエラ (Venezuela) は当初この動きに参加していたが、現在はオブザーバーであり、将来正式の参加をすの含みを残している。従って時には後者を含める時もある。

カルタヘナ協定の趣旨は「よく平均し調和のとれた経済開発の促進を目的とする統合の推進と、それからもたらされる便益の公平な分配と、各国間に現存する格差の縮少を約束する為」となっている。この5ヶ国が執行機関としてLimaに設立したのがJuntaである。

1-2 誓約

これはLAFTA (the Latin American Free Trade Association) の根拠となるモンテビデオ条約 (Montevideo Treaty) の枠内で協定されている。アンデス共同市場 (ANCOM) の理念から発足した機構で、究極の目的はサブ・リジョナル経済的統合である。具体的には次の様な事項の誓約を意味している。

1. 域内の貿易自由化計画と対外共通関税率を採用して、関税同盟結成の基を築くこと。
2. 経済、社会政策の調和

3. 各国の或る種の法律を近似化すること。
4. 地域の総合的開発に必要な共通戦略と共同計画組織を達成する為に、各国別の経済計画を整合させること。
5. 工業、農業部門の共同投資計画立案。
6. 社会基盤施設の構造に関する立案。
7. 対域外共通貿易政策の採用
8. 各国の工業促進法の調整
9. 域外資本の投資、商標、特許、製造免許、ロイヤルティおよび他の形の技術移転に関する標準立法の承認などを含んでいる。

1-3 開発へのメカニズム

カルタヘナ協定の精神によれば、具体的にはまず域内相互間の関税障壁を漸次撤廃し、内貿として相互間の商品の流通を計ろうと計画している。そして、域外については共通の法制、税率で関税を設けようとしている。これによって、お互いに市場の確保と保護を行ないつつ、開発を進めようということである。開発については、お互いに資本は乏しいが、国内の民族資本を助成しつつ、経済成長を達成したいのが目標である。したがって、同一業種の工業への重複投資と、競争を避けるべく協調・調整を行なう事を決議した。また、外資に侵されない様に、外国の投資については、共通の規制を設けて、歩調を合わせて予防する策をとっている。

1-4 議 決

この為にいろいろと政治的、経済的に具体的テーマを立てて検討し、Junta の通称3人委員会 (the Board) の立案を経て、理事会に提出される。理事会は Junta 内部の会議室の円卓で行なわれるが、屢々会議場は行詰り打開の気分転換もあって、ペルーの他の地に移して続けられる。5ヶ国は全権大使級の代表を送って来ており、また、この会議は国内的な規制措置を持つことを盟約しているから、審議は慎重で、往々徹夜になるといわれる。既に50 数個条の議案が可決され、20 数個条が施行されたとの事である。

1-5 機 構

Junta は最高機関として、理事会 (the Commission) があり、これは加盟5ヶ国の全権代表者5名から成っており、カルタヘナ協定行政機関 (political body) である。執行機関としては、常勤3人のメンバーから成る委員会 (Board) がある。この内1名が1年間づつ執行委員長 (Coordinator) となって、執行委員会を代表する。執行委員会はアンデス共同体

の最善の利益の為に行動する技術機関 (technical body) であって、Board で立案したものが理事会に上程され、審議される仕組みとなっている。

執行委員長

1971年	Mr. GERMANICO SALGADO	(エクアドル出身)
1972年	Dr. SALVADOR LLUCH	(チリー出身)
1973年	Mr. FELIPE SALAZAR	(コロンビア出身)
事務局長	Mr. JAVIER SILVA RUETE	(ペルー出身)

この下に Comunicaciones, Juridica, Economic Politics, Industrial, Programacion etc. の unidad (unit または部) があって、各部に chief が一名ずつ任命されその下部組織に数人ずつ各担当に分れ専門家グループがついている。プロジェクトによって異なった部からチーム・メンバーを集めて編成している。

1-6 補佐団体

経済的な具体的な案件は余りにも詳細に亘ること、個別プロジェクトの採算が重要となること、必ず資金問題が関連すること、しかも、実質上の共同体はこの様な具体的な積み上げが行なわれて行くことが必要となることなどから、カルタヘナ協定における行政・技術機関の補佐団体として、CAF (Corporacion Andina de Fomento) が設立されている。CAF は主として金融・投資面の共同組織であるので、本プロジェクトに重要な関係を持つことになる。

第2節 Junta の代表的業績

Junta の作業の大きな事項 2 ~ 3 を挙げると次の様なものである。

2-1 工業化分業計画 (Industrial Programming)

Junta 5ヶ国の1970年度の総人口は約66百万人で工業品の総生産は100億ドル、総需要は120億ドルを超えると概算されている。そこで、ECLA (Economic Commission for Latin America) および "Instituto Latinoamericano de Planificacion Economica y Social" との共同作業による予測結果では1985年には人口が90百万人に達しており、工業品の総需要は410億ドルに及ぶとされる。理事会では執行委員会の Proposal によって、工業化に最重要な約2,000の品目リストの指定を行なった。該当品目の総需要は現在では40億米ドルであるが、アンデス共同市場 (Andean Common Market) が実動する

1985年頃には160億米ドルに及ぶと見積もられている。

執行委員会（Boardと称する）は工業カテゴリーに従って製品を組分ける部門別開発計画表を作成した。この調査の結果はどのセクターを工業開発計画にのせるべきか優先順位を決定する資料となり、例えば、鉄鋼業、自動車工業、金属機械工業、石油化学工業などは主要業種とランクされている。投資申し入れに対して域内全体の調和のとれた開発という視点から、調査・検討が行なわれることとなっている。つまり域内で或程度の生産割当てを行なって、域内分業体制に持って行く方向にある。1972年9月には、このうち金属機械工業部門の国別生産割当てが理事会で議決され、画期的な第一歩を踏出している。域内分業問題は相互の関税を如何するかという問題を必然的に含んでいる。

2-2 自由化予定表 (Liberalization Programme)

加盟国の製品の輸入に直接影響のある関税および関税外障壁は、1980年12月31日迄に全廃せねばならないこととなっている。このLiberalization Programmeは如何なる事があるとも取消し不可能と約束されており、品目別に3つの方法の何れかを選択する様に規定されている。すなわち

- (1) 関税、各種輸入制限の即時撤廃
- (2) 年10%の自動的、段階的関税引下げ
- (3) 各工業種目別開発計画に示した特別自由化制度の対象品目とする。

以上の3通りであるが、1972年の初め頃迄に少なくとも800品目位の工業製品の税率が低下された。相対的に経済開発度の低いポリビアとエクアドルに対しては、特惠が興えられ、両国の産品は、1974年12月末迄には他の加盟3国に対し全く無関税、無制限に輸出しうることとなっている。既に1971年より大巾に引下げが実行されつつある。この特惠措置と共にコロンビア、ペルー、チリーの3国の産品が他の2国に輸入される際の両国の自動的自由化措置は、1976年12月末から発足し、10年で達成するという緩い規定となっている。

前掲の自由化計画対象となった品目の内、1970年迄にはその8%が即時関税を免除され、60%が自動自由化計画に乗せられ、32%が工業化計画種目として特別自由化対象品目とされた。この結果、鉱産、農産、畜産および工業製品の70%近くの品目がこの減免措置のメリットを受けている。既に完全自由化になった産品と自動自由化計画に乗った産品とは1970年12月末以降の輸入制限措置とも矛盾しない様にきめ細かく定められている。アンデス・グループ域内相互の輸出は1968年迄は毎年極めて低い増加率であったが、カルタヘナ協定調印後は飛躍的に増大していることをみても、いかにこの協定が域内の障壁を低くするのに役立っているかがわかる。協定前の域内輸出は合計60百万ドルに過ぎなかったものが、1971年には

160 百万ドルを超えたといわれる。

2-3 共通対外関税政策

アンデス・グループは1980年を目標として域内単一関税をしく為に Common External Tariff を採用しようとしている。この経過措置として、1970年に Common External Minimum Tariff という制度を発足させた。これは一応1975年末迄に完了することになっているが、前に述べた関税引下げ3案の中で、第1カテゴリーに属するもの、すなわち、即時自由化品目は直ちに最少限度の保護レートに下げること。自動的・段階的引下げ品目は、1971年12月末以降毎年約20%の割で引下げること。工業開発計画に乗せた品目については、それぞれの計画中に共通対外関税を採用することと決められている。

ここでもボリビアとエクアドルは特恵が与えられており、この共通対外最低関税の適用を免れ、1976年から初まり、1985年を達成年度とする Common External Tariff のみを適用されることとなっている。

2-4 共通外資規制法 (The Common Regulations on Foreign Investment and Transfer of Technology)

アンデス・グループを貫く一つの特徴は、民族資本の保護、あるいは外国資本の追放と国有化に現われるナショナリズムの共通意志である。開発途上国の共通の意志を団結によって守り抜こうとする立場を取っている。しかしながら外国資本の導入については各国によって資本の蓄積度も異り、また経済的に大きな国から、小さい国へ移動することも出来難い。外貨に対する必要度は国民総生産の大小に関係なく、各個の外貨収支の問題に関連する。たとえば最も国有化に忠実であるチリーが他のグループ各国よりも外貨を必要とする事態も生ずる。外資導入の相互牽制は困難な問題をはらんでいる。

そこでグループ諸国は量的な規制ではなくて、投資面で取上げ先づ工業化のプロジェクト・ベースのチェックを行ない、企業規模が法外に大きくなぬ様にすると共に、対外債務が異常に増えて、この趣旨に逆行したり、域内市場を攪乱することを阻止している。次に、低い金利コストの資金導入を計る様に努力することをうたっている。工業技術移転に伴うノウ・ハウ料、ロイヤリティ、ライセンス料についても、出来るだけ低く、有利に導き得る様に、根拠を与えている。

IV - 1 表 JUNTA 理事会の主な決定事項

From its establishment, November 24, 1969, as to date (March 1972), the Commission always unanimously approved 51 Decisions—though, as general rule it is only necessary the affirmative vote from the two thirds of the Member Countries—. The principal Decisions indicating the period of meetings in which they were adopted are detailed as follows:

FIRST PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (November 24, 1969)

Decision No. 1.—Appointing with the name of “Acuerdo de Cartagena” to the Subregional Integration Agreement subscribed by the Governments of Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador and Peru in Bogota on May 26, 1969.

Decision No. 2.—Delegating on the Board the authority to celebrate acts and contracts, get rights and acquire obligations for the normal development of its activities, budget administration, etc..

Decision No. 3.—Appointing Eng. Salvador Lluch, Dr. Felipe Salazar Santos and Dr. Germánico Salgado as Members to the Board.

Decision No. 6.—Approving the Regulation of the Commission.

SECOND PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (March 13, 1970)

Decision No. 7.—Entrusting the Board with the coordination for the governmental meetings of the Member Countries.

Decision No. 9.—Approving the Regulation of the Board.

Decision No. 11.—Approving the participation of an observer from Venezuela to the meetings of the Commission during 1970, as well as representatives from the Executive Secretary's Office of LAFTA.

FIRST PERIOD OF EXTRAORDINARY MEETINGS (April 14, 1970)

Decision No. 12.—Approving the Minimum External Common Tariff for 175 items incorporated in the first part of the LAFTA Common List. Colombia, Chile, and Peru will apply it as from the date of this Decision.

SECOND PERIOD OF EXTRAORDINARY MEETINGS (October 14, 1970)

Decision No. 15.—Approving the tariff levels which will serve as departure points to the accomplishment of the Liberation Program.

Decision No. 16.—Approving the list of agricultural products to the effect of applying Articles 72, 73 and 99 of the Cartagena Agreement about Safeguard Clauses for such sector and entrusting the Board with the presentation of Proposals on commerce of these products and common rules on vegetable and animal health.

Decision No. 17.—Approving Rules and the Regulations for the Economic and Social Advisory Committee (ESAC).

Decision No. 18.—Entrusting the Board with the preparation of a Proposal on an Industrial Development Programme in the Petrochemical Industry.

FOURTH PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (November 9, 1970)

Decision No. 19.—Approving Rules and the Regulations for the Consultative Committee.

THIRD PERIOD OF EXTRAORDINARY MEETINGS (December 14, 1970)

Decision No. 21.—Extending the term for the participation of Venezuela in the meetings of the Commission until December 31, 1971.

Decision No. 22.—Creating Planning, Monetary, Finance, Fiscal, and Foreign Trade Councils; and establishing their functions, mechanisms and procedures guidelines.

Decision No. 24.—Approving the Common rules on foreign investments and on Trademarks, Patents, Licences and Royalties.

Decision No. 25.—Approving the list of products reserved for Industrial Development Programmes.

Decision No. 26.—Approving the list of items not produced in any country within the Subregion and not reserved for Industrial Development Programme. These products were totally liberated from duties and restrictions on February 28, 1971.

Decision No. 27.—Approving the list of items subject to the automatic elimination of import duties.

Decision No. 28.—Reserving some of the items not produced in any Member Country and not reserved for Industrial Development Programmes to be produced in Bolivia and Ecuador.

Decision No. 29.—Approving the list of products which were totally exonerated from duties and others import restrictions on January 1, 1971 in favor of Bolivia and Ecuador.

Decision No. 30.—Approving the Minimum External Common Tariff.

FIFTH PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (March 8, 1971)

Decision No. 31.—Entrusting the Board with the elaboration of a Proposal on a Common Tariff Nomenclature for the Member Countries, based on the Brussels Tariff Nomenclature.

Decision No. 34.—Approving margins of preference to 23 items of special interest for Bolivia and Ecuador (Art. 97), which entered into force on April 1, 1971.

Decision No. 35.—Creating a Working Group integrated by “ad-hoc” representatives from the Governments of the Member Countries and Venezuela, with the task of studying the possibility of the participation of Venezuela in the Cartagena Agreement.

Decision No. 36.—Creating the Council of Tourism according to the rules provided for in Decision No. 22.

FOURTH PERIOD OF EXTRAORDINARY MEETINGS (June 23, 1971)

Decision No. 39.—Creating the Council of Social Affairs.

SEVENTH PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (November 8, 1971)

Decision No. 40.—Approving the Agreement to Avoid Double Taxation among Member Countries and the Prototype Agreement for the celebration of agreements on double taxation among Member Countries and other States out of the Subregion.

SIXTH PERIOD OF EXTRAORDINARY MEETINGS (December 9, 1971)

Decision No. 43.—Establishing first measures in order to increase commerce of agricultural products.

Decision No. 45.—Establishing rules to prevent or amend practices which may distort competition within the Subregion.

Decision No. 46.—Approving the Common Regime on Multinational Enterprises and the Regulations applicable to subregional capital.

Decision No. 47.—Establishing the minimum percentage of State participation in mixed enterprises.

Decision No. 48.—Establishing rules applicable to investments made by the Development Andean Corporation in any Member Country.

Decision No. 49.—Approving directives towards harmonization of legislations on Industrial Development.

EIGHTH PERIOD OF ORDINARY MEETINGS (March 13, 1972)

Decision No. 50.—Approving a regime for temporary admission of private cars.

Decision No. 51.—Approving the Common Tariff Nomenclature for the Member Countries of the Cartagena Agreement.

Data: Unidad de Comunicaciones, Junta

1972年3月分迄

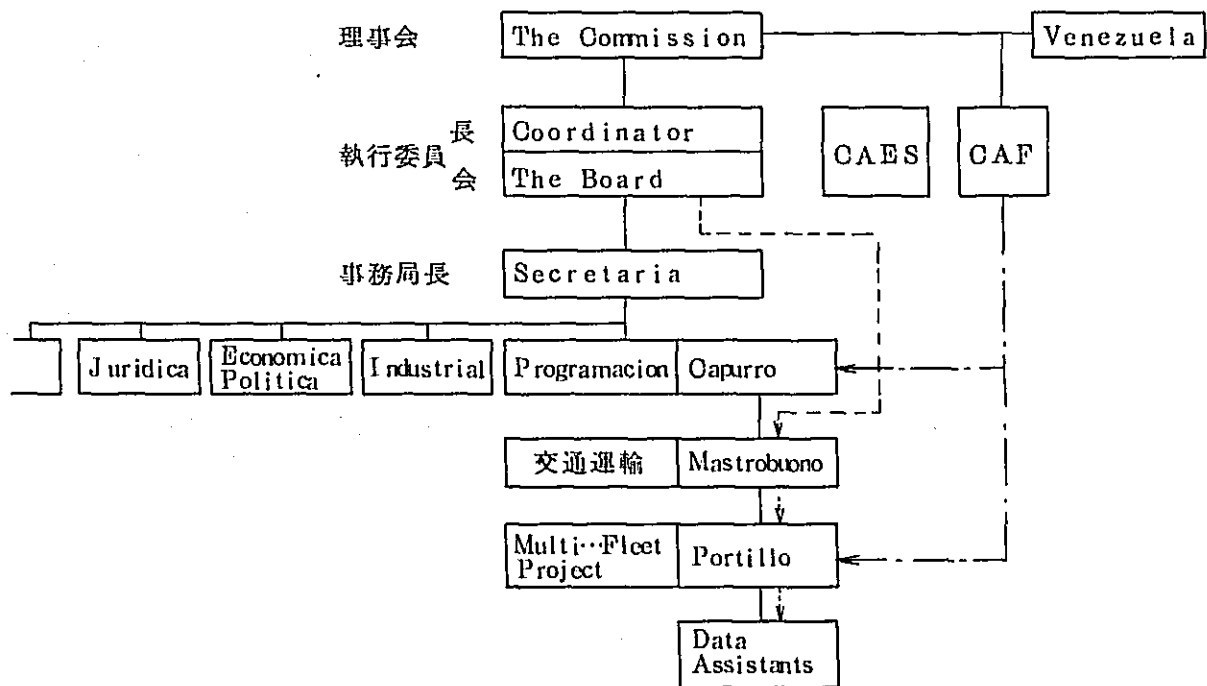
第3節 Juntaに於けるプロジェクト・チーム

3-1 メンバー

本件についてのJuntaとCAFのプロジェクト・チームは下記の通りの5名である。(Ⅳ-1図参照)

1. Ingeniero Marco Antonio Mastrobuono (マーク・アントニオ・マストロブオーノ) Junta (ブラジル人)
2. Economista Alfredo Gimenez O. (アルフレド・ヒメネス) Junta (ボリビヤ人) Politics Division
3. Ingeniero Dr. José Portillo (ホセ・ポルティージョ) Junta/CAF (ペルー人)
4. Dr. Edgar Camacho O. (エドガー・カマチャ) CAF (ボリビヤ人)
5. Dr. Norberto Luis Capurro (ノルベルト・ルイス・カプロ) Junta/CAF (アルゼンチン人)

Ⅳ-1図、本プロジェクトに関するJunta/CAF系統図



3-2 作業分掌

Programacion 部はCAFから出向しているDr. Capurroがchiefとなっているが、交通運輸の専門家という訳ではないので、本件については、Mr. MastrobuonoがCoordinatorに直結することと定められている。Dr. CamachoもCAFよりJuntaに出向しており、Dr. Portilloは給料の半額がCAFから支払われると言う形でCAFと共同で雇われている。この下部に資料室があって、2名の女子統計専門家が本件の為に備われて、IBMの磁気テープの写しをモンテビデオのLAF TAから取寄せて、1969年の貿易統計を作り上げている。しかし、本件に充当される時間的配分から見ると、Mr. Mastrobuonoは他に航空、道路プロジェクトを抱えているので $\frac{1}{3}$ であり、Mr. CamachoとMr. Gimenezは必要な時に各自のDivisionからやって来るProject team memberであり、Dr. Capurroはいわば、本件のみについてはMr. Mastrobuonoと同等の他位にあって、CAFの代表として共同作業をすることを義務づけられている。Dr. CapurroはProgramacion担当として、Chiefの役職にあるが、実質的には交通運輸関係ではMastrobuonoに依存している。結局、毎日本件に全力を注げる立場にあるのは、Dr. Portillo一人という現状である。

3-3 Juntaで本件の扱われる理由

本プロジェクトは文字通りの「多国籍」であって、CAFが従来とり扱って来た各国別のプロジェクトとは性格が異なる。さらに、Juntaですら、加盟各国間の思惑の差の為に、屢々理事会で議事の進行が停滞するのに、規制力の弱いCAFでは、加盟各国の中にも経済格差があって、反対があれば、調査研究の途上で中止されてしまうであろうという事が考えられる。これは推測に過ぎないが、その様な微妙な力関係が存在している。巨大な資本を要するか、経済的に各国の緊密な協力を要するか、団結して先進国に当らねば喰込めないプロジェクト、例えばアンデス・ハイウェイ、アンデス共同航空株式会社、アンデス多国籍徹積海運船団などのプロジェクトはJuntaのしかもCoordinator直結のプロジェクトとして扱われざるを得ない重要な性質を含んでいる。

3-4 Juntaの政治的配慮

もしこの調査・研究が不手際に行なわれた場合は、Juntaの政治面に直ちにはね返って、Junta自身が紛糾するというCoordinator Mr. Lluchの説明は充分根拠があるものである。アンデス諸国の中でも、特に開発の遅れているボリビア、エクアドルはまた弱小国で保護をする必要があると了解されており、大国側としては、小国に対し、特に慎重な配慮を払わねば、協定が一瞬に瓦解するという意識が行亘っている。77ヶ国会議も積極的なイニシヤチヴが

とれるのも、この様な小国への配慮から来る結束力である事も頷ける事である。Venezuelaは規制の強いJuntaには加盟せず、CAFに加入している。Venezuelaの加盟は同国内で積極的に考えられているといわれる。このほか、メキシコ、パラグアイ、アルゼンチンなども、理事会の会議にオブザーバーの資格で出たりして、友好を温めつつ、加盟すら考慮していると言われている。

第 V 章 C A F の 機 能

第 1 節 アンデス開発公社 (Corporacion Andina de Fomento または Andean Development Corporation)

1-1 設 立

カルタヘナ協定交渉と平行して、域内統合の金融的母体を設置する予備調査が進められていたが、1968年の2月7日にベネズエラを含めて6ヶ国の調印が行なわれた。第1回株主総会は1968年2月7日で、当日に発足した。公社はベネズエラのカラカスに置かれ、国際公法上の法人である。

1-2 任 務

域内統合促進の為の開発業務を任務としているが、金融母体の機能に加え、持株、社債引受けなどによって、投資や会社設立を促進したり、自らコーディネートしたり、開発促進の機能を持っている。したがって、今回の多国籍船社についても、この公社が共同研究のパートナーとなっており、且つ実行段階でも重要な役割りを占める事が考えられる訳である。

域内の開発プロジェクトを行向け、具体案を作成する為に投資機会などの調査研究を実施するとか、限られた加盟国内の資源を適切に利用する為の調査、調整などを行ない、これを公表する。また、多国籍や補完的なプロジェクトのフィージビリティ・スタディを資金的に、或いは技術的に援助をする。この様な機能を発揮する為にもカルタヘナ協定の執行機関である Junta と共同作業をすることとなっている。

1-3 資 本 構 成

C A F は 1 0 0 万 万 ド ル の 授 権 資 本 で、 2 5 万 万 ド ル が 応 募 さ れ た。 シ ョ ア ー は A , B クラ ス お よ び、 役 員 会 (B o a r d o f D i r e c t o r s) の 決 定 が あ れ ば、 C クラ ス と 3 種 類 に 分 け ら れ て い る。 A クラ ス は グ ル ー プ の 政 府 の 持 株 で、 B は 政 府 の 計 画 す る 社 会 的、 公 共 的 目 的 に 沿 っ て、 公 共 機 関 や、 私 企 業 が 購 入 し た 場 合、 当 該 国 政 府 に よ っ て、 保 証 し て 貰 え る も の。 C クラ ス と い う の は、 域 外 居 住 の 法 人 ・ 個 人 が 個 々 の ケ ー ス の 必 要 に 応 じ て 購 入 す る も の で あ る。

C A F の 最 高 決 定 機 関 は 株 主 総 会 で、 毎 年 1 回 例 会 を 開 催 す る。 公 社 の 財 務、 貸 出 し、 経 営 方 針 な ど は 1 1 人 の メ ン バ ー か ら 成 る 役 員 会 で 決 定 さ れ る。 社 長 (E x e c u t i v e P r e s i d e n t) が 経 営 遂 行 の 権 限 を 有 し て い る。

CAFに対しては、その定款に対する協定に明記してあるが、課税その他広範囲に亘る減免措置と特典が6ヶ国内で与えられることになっている。資本は広くラテン・アメリカ内外からも（主として先進国）受けるとしている。この場合議決権はもつが、自国の利益や、経営権については要求しないという条件がついている。

各国Aクラス株式保有状況			計
Bolivia	100 株	一株US\$ 5,000	US\$ 500,000
Colombia	900		4,500,000
Chile	900		4,500,000
Ecuador	100		500,000
Peru	900		4,500,000
Venezuela	900		4,500,000
	3,800		US\$ 19,000,000

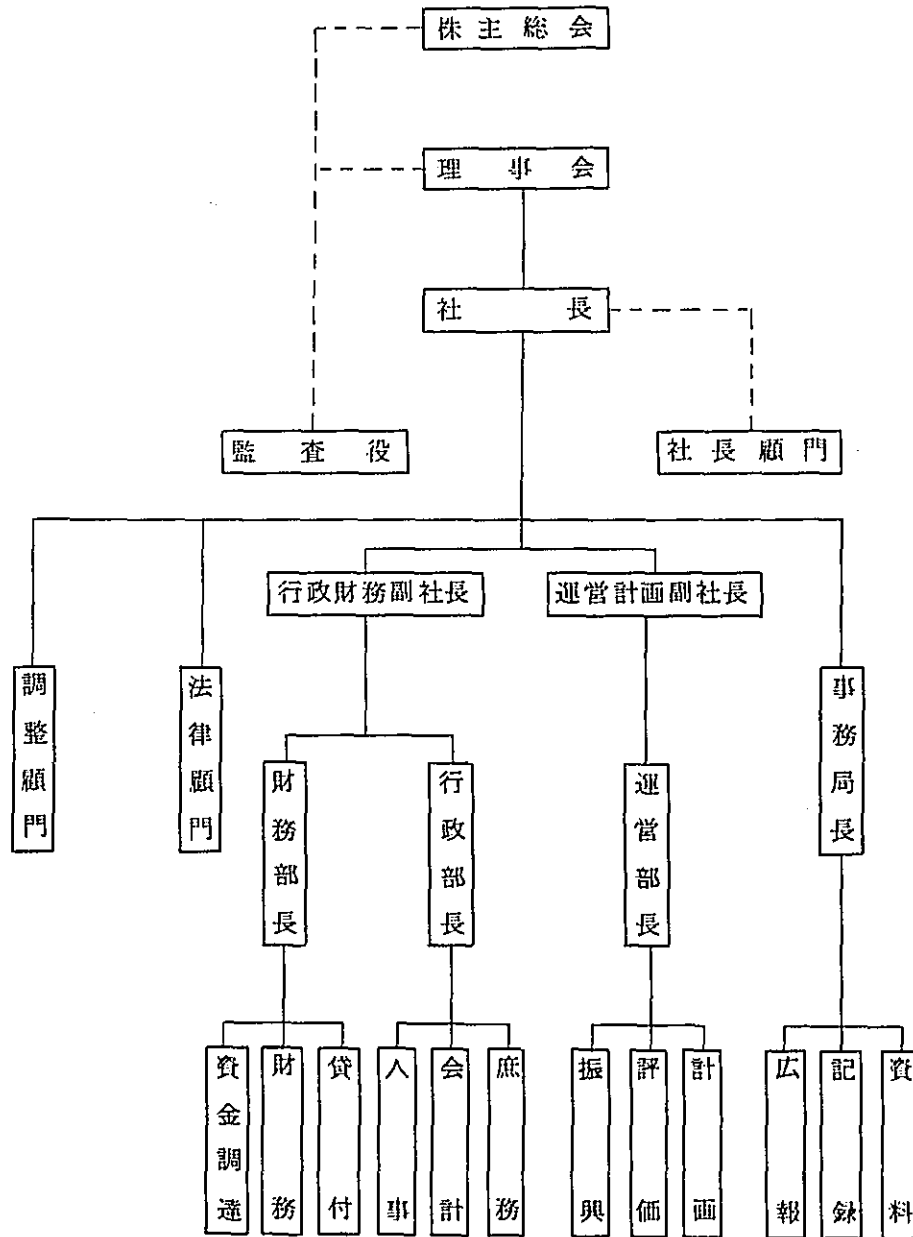
1-4 活動分野

活動産業分野としては、工業開発に主として力を注ぐ様に設立されたが、経済統合の目標に沿った経済基盤施設の調査や、フィージビリティ調査にも融資する。域内産品の商品化の為の流通促進とか、第3国への輸出促進もそのカバー範囲である。交通・運輸・通信関係も全体としての統合過程を通して重要であるということで、含包されている。一寸変わった分野では、技術調査の促進という任務も含まれている。

CAFを特徴づける性格を上げると、次の様な点になる。

- (1) 銀行ではないということ。
- (2) 共同経営者又は株主となりうること。
- (3) 国、公債、社債や株の支払い保証。
- (4) 域内投資の均衡化の役割り。
- (5) 域内の多国籍的大会社が企業吸収、合併する為の交渉の場としての役割り。

1-5 アンデス開発公社機構



幹 部 役 員

社 長
(Presidente Ejecutivo)

アドルフォ・リナレス
ADOLFO LINARES
(ボリビア出身)

行政財務副社長
(Vicepresidente de Administración y Finanzas)

ミグス・カスティージョ・ブランコ
MIGUEL CASTILLO BLANCO
(ベネズエラ出身)

運営計画副社長
(Vicepresidente de Operaciones y Programación)

エンリケ・ビアル
ENRIQUE VIAL
(チリー出身)本プロジェクトはこの下に
属する。

事務局長
(Secretario General)

ガストン・アラオス
GASTÓN ARAÓZ

法律顧問
(Asesor Legal)

ロベルト・フレサルド
ROBERTO FRESARD

調整顧問
(Asesor de Integración)

ブラスコ・ベニャエレラ
BLASCO PEÑAHERRERA

財務部長
(Director de Finanzas)

ウンベルト・トロ
HUMBERTO TORO

運営部長
(Director de Operaciones)

カロルス・バルベリ
CARLOS BARBERY

行政部長
(Director de Administración)

グスタボ・アラモ
GUSTAVO ALAMO

加盟各国内部のC A F連絡機関

BOLIVIA	ボリビア通商公団 Corporación Boliviana de Comercio (CBF)
COLOMBIA	工業開発協会 Instituto de Fomento Industrial (IFI)
CHILE	生産開発公社 Corporación de Fomento de la Producción (CORFO)
ECUADOR	証券委員会 - 国家金融公社 Comisión de Valores - Corporación Financiera Nacional (CV-CFN)
PERU	開発金融公社 Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE)
VENEZUELA	対外貿易協会 Instituto de Comercio Exterior (ICE)

第2節 公社の開発プロジェクト

2-1 プロジェクト・ファイディング

公社は発足と同時に直ちに各国提出のプロジェクトを総合し、種々の角度から分類検討した結果、次の様なリストを作成し、その一部を直ちに実行に移した。

技術調査団による報告書は、第二回理事会（1971年7月9日～12日）に提出され、CAFの発展に貢献するべく次の勧告を行なっている。

1970年度技術調査団によるプロジェクト・リスト

	名 称	関 係 国
〇〇〇	1 モノメロス拡張	コロンビア、ベネズエラ
〇	2 域内電話網	CAF諸国
	3 消費者物資流通	"
	4 漁業	コロンビア、チリ、エクアドル、ペルー
〇〇	5 カーボンコーラス	コロンビア
〇	6 内燃機関	カルタヘナ協定加盟国
	7 合併航空会社	CAF諸国
〇	8 合成染料	"
〇	9 医薬品	"
	10 冶金	ボリビア
	11 卸売物資流通	CAF諸国
〇〇	12 鉄鋼業（ANDEC）	エクアドル
	13 動力プロジェクト	ボリビア
	14 動力プロジェクト	エクアドル
	15 セメント工場	"
	16 技術探査調整	CAF諸国
〇	17 重電気機械	カルタヘナ協定国
	18 アウトボードエンジン	ベネズエラ
〇	19 農業機械製造	CAF諸国
	20 石油化学産業	ボリビア
	21 "	エクアドル
	22 各種農業プロジェクト	ボリビア、チリ、エクアドル

	名 称	関 係 国
〇〇〇	23 DMTプロジェクト	コロンビア
	24 アンデス森林資源調整センター	CAF諸国
	25 <u>多国籍散積貨物船隊</u>	"
〇	26 White Line Part と部品	"
〇	27 自動化機器	"
	28 軽電器具	ベネズエラ
	29 合成繊維紡績糸	ホルビア
	30 "	エクアドル
〇	31 油田用さく坑機製造	CAF諸国
	32 各種非金属鉱物	ボリビア

〇 カルタヘナ協定国に於ける地場産業開発のためのセクター別計画策定に委ねるもの。
立地については未決定。

〇〇 セクター別工業開発計画策定に委ねるもの。

〇〇〇 LAF TA 協定第6条に規定されるセクター別工業計画策定に委ねるもの。

上記のプロジェクトリストは、広範囲に渡るものではあるが、全てを網羅している訳ではない。又、生産部門を主に検討調査した技術調査団に提案されたプロジェクトは、必ずしも当該部門に限定されていない。或る国では、物的インフラストラクチュア関係のプロジェクトが高い優先順位をもつと思われても、調査団の所期の任務に該当しない為、より詳しい分析を行わず単に言及するにとどめている。

提案プロジェクトの研究及び説明に資するため、次の8分類に整理されている。

- a. アグロ・インダストリー及び漁業
- b. 化学（基礎化学，石油化学，農薬化学）
- c. 鉄鋼，冶金
- d. 金属・機械
- e. 鉱業（非金属鉱物を含む）
- f. 自動車
- g. 電気，エレクトロニクス，電話
- h. 繊維工業

上記プロジェクトに共通する特徴は、地域統合の程度が限定されていることであろう。またこの内dは1972年9月にカルタヘナ理事会によって実行に踏切る決定が下されている。

前述の 32 件は然るべき選定規準によって選ばれたものであるがこの内より更に下記の規準により再検討された。

① 選定プロジェクトの地理的分布の均衡

C A F 加盟国が、平等に便益を受けるプロジェクトを選定する。但し、ポリビアとエクアドルについては特別な配慮をする。

② 部門間の均衡

経済部門の均衡を達成しうる様にプロジェクト選定を行なう。

③ 社会効果

最多数の国民に資するプロジェクトを選定する。

結果として、提案リストは作成されたが、相対的な優先度は、設定されていない。

カルタヘナ協定の工業開発計画に委ねられているプロジェクトは、カルタヘナ協定合議による計画策定と調整の上検討され、カルタヘナ委員会の決定に基づき実施に移されるものとなっている。

C A F は、上記プロジェクトにしたがって、促進、調整、フィーシビリティ調査、及び資金調達業務を行なっている。

2-2 その他のプロジェクトの作業スケジュール

前記プロジェクトリストに含まれていない分野での業務を決定するに際して、C A F は次の事項を考慮することとしている。すなわち、カルタヘナ協定委員会第 3 回臨時総会における決定事項、及び、今後の決定事項、C A F 技術調査団の提案プロジェクトで、前記リストから除外されたもの、加盟各国からの新規提案、主催国による提案プロジェクト、C A F による提案プロジェクトに関しても既決定プロジェクト業務実施の際に

- ① カルタヘナ委員会により、ポリビア、エクアドルに割あてられている製品で、まだ当該国で生産されていないものに関するプロジェクト
- ② セクター別工業開発計画に含まれていないプロジェクト
- ③ セクター別工業開発計画に是認されているプロジェクト
- ④ カルタヘナ協定による計画構想に矛盾しないプロジェクト
- ⑤ ベネズエラに関して、特に域内統合の可能性のあるプロジェクト

を考慮の上で実施することとしている。

2-3 資金調達

プロジェクト実施に必要な資金を推定するため、C A F は、1971年から1974年までの期間に、特に次のプロジェクトに関して、促進、調査研究及び資金調達にたずさわるものとしている。

- ④ 技術調査団によるプロジェクト
- ⑤ カルタヘナ協定委員会及びカルタヘナ協定合議の決定に基づくプロジェクト
- ⑥ 加盟各国の公共・民間部門による提案プロジェクト
- ⑦ CAFによる提案プロジェクト

CAFが申し入れのあった事業計画に頼り得る資金源は加盟国の資本、非加盟国の資本、借款、国際資本市場の4つの方法がある。

2-4 CAFの役割

以上の様にCAFは銀行の役割の一部も行なうし、アンダーライターの仕事の一部、さらに信用保証会社、共同購入組合、加盟国工業界の調整役（通産省）、プロジェクト選定、エヴァルエーション、調査、コンサルタント、投資のパートナー会社の機能迄幅広い活動範囲を持っている。現状は資本も少く、運転資金量も小さいが、アンデスもケ国内では非常に重要かつ便利な役割を与えられている。政治的には Junta の理事会で決定される事項に従って行動する様になっているが、Junta が加盟国の拠出金の納付が滞り勝ちで財務的に窮屈であるのに比較して、自ら資金を動かしているCAFはより自由な活動を行なっている。

こう言った現状から考えられるのは、このプロジェクトが実行される場合、CAFは次のような働きができるということである。

- ① 国際機関の融資を受けて、船舶を自ら購入する。極めて低利、たとえば年4%位の金利を払う一方、船舶を各国に提供する際にも少い低利のマージン（たとえば1%位）をとって出すと、国際的な船価に対抗する力ができる。
- ② CAFの保証により、各国が直接船舶を購入する。
- ③ 新たに設立するかも知れない多国籍船社の100%株主となるか、または6ヶ国との共同出資者となる。
- ④ 先進国で起債を行なって、新母体の運転資金に当てる。先進国から目的指定の資金を株式払込の形で受けて、資金の格好で貸出す。

まだ種々な機能が考えつく筈である。

しかしながら、Junta とCAFの主体と補佐の関係が財務的には主体の方が弱くなっている事実があるので、新母体は、Junta の資金源として、Junta に従属する新附属機関とする事も考えられる。多国籍の船社ないし撒積海運会社はCAFと同格の立場をとり得るのである。

V-1表 C A F 実績内訳

(単位 百万ドル)

	1971	1972	1973	TOTAL
	1972	1973	1974	
Project identification and pre-feasibility (expenses and investments)	2.2	2.2	2.2	6.6
Feasibility Studies (loans and investments)	2.5	2.5	3.0	8.0
Financing:				
- Loans	24.8	43.8	51.8	120.4
- Capital Participation	0.5	4.5	10.0	15.0
Amounts to be committed	30.0	53.0	67.0	150.0
Probable disbursement	11.0	25.0	45.0	81.0

V-2表 アンデス・グループ 6ヶ国国別工業力比較表(1968年)

国名	1960年基準総額 (単位: 10億ドル)	CAF地域における シェア(%)	工業生産/ GNP(%)
Bolivia	0.1	2	1.4
Colombia	1.3	21	1.8
Chile	1.2	19	2.2
Ecuador	0.3	5	1.7
Peru	1.1	18	1.2
Venezuela	2.2	35	1.8
CAF 全域小計	6.2	100	2.0
Latin America合計	28.5	460	2.5

資料: CEPAL, information about the national accounts of countries.

VENEZUELA: CORDIPLAN.

V-3表 国別工業生産構造(1968年)

(単位%)

国名	非耐久・消費材 食品, 飲料, 煙草, 繊維, 衣料, 木材, 家具, 印刷, 皮革, 手工業雑貨	中間製品 紙, ゴム, 化学, 石油及び炭化物副 産品, 鉱石及び金 属製品 基礎金属	耐久消費・資本材 (金属・機械工業) 金属製品, 機械, 電 気機器, 輸送機器	合計 %
	UN国際分類 20~29, 39	27, 30~34	35 ~ 38	
Bolivia	89	7	4	100
Colombia	63	26	11	100
Chile	52	30	18	100
Ecuador	66	32	2	100
Peru	66	24	10	100
Venezuela	51	32	11	100
CAF 全域小計	58	30	12	100
Latin America 全域合計	45	31	24	100

資料： 前掲に同じ

V-4表 C A F 域内相互間製造品貿易表

(単位 1,000 ドル)

IMPORTER EXPORTER	YEARS	VOLIVIA	COLOM BIA	CHILE	ECUA DOR	PERU	VENEZU ELA	TOTAL
Bolivia	1966	-	-	-	-	-	-	-
	1967	-	-	-	-	-	-	-
Colombia	1966	46	-	765	4355	3,162	1,695	10023
	1967	136	-	798	4278	2,456	2699	10367
Chile	1966	698	2443	-	1080	2146	4962	11329
	1967	720	966	-	1298	3156	3603	9743
Ecuador	1966	157	1219	24	-	171	5	1576
	1967	94	1190	22	-	39	22	1357
Peru	1966	405	977	958	6	-	2592	4938
	1967	352	369	369	3	-	2731	4071
Venezuela	1966	-	986	6583	13	7078	-	14660
	1967	-	4674	2222	101	5236	-	12233
Totals	1966	1306	5624	8330	5680	12557	9254	42526
	1967	1302	7199	3658	5680	10,877	9,055	37771

資料：INTAL. The International Projection of the Latin American Industry. Buenos Aires, (1969)よりC A Fが合成したもの、
1966, 1967年において、合計100千米ドル以上の製品のみを選んだもの

第 VI 章 現地作業

第 1 節 資 料

1-1 現地側作業の進捗状況

調査団訪問時迄の現地側作業は、Junta 5ヶ国の1969年の貿易量の集計であった。本統計は金額で表わされている事、起点、終点が明示されていない事、貨物の正確な区別が行なわれていない事の為に、貨物のフローの実績把握と、予測には不適當である。データの収集やり直しを必要とした。

本プロジェクトは1971年11月にJunta理事会と、CAFの役員会によって、そのフィージビリティ・スタディを行なう様決議されている。実態は役員会で連絡が切れており、Juntaも又資料収集の際に、本プロジェクトの為に必要であるという理由で各国から資料を集めた訳ではなかった。Juntaのワーキング・チームとして、抵抗の無い形で資料の収集を行なおうとすれば、貿易統計からピック・アップして来る以外に方法はない。しかし、この方法では、必要な基礎資料とはならない。

6ヶ国では、Juntaに関係した上層幹部には本件が知られているが、各国の海運関係当事者には全く知らされていないのが実情であった。調査団の訪問の際は各訪問先毎に、本調査研究の趣旨と方向、それにこのフィージビリティ・スタディが純粹に学問的なものであり、その予備調査段階であることを、念を押す事が重要な仕事となった。また、軍隊が政府ないしは港湾行政を司っているこれらの国々では、突然の訪問と説明では先方の納得を得ることは困難である。また資料の提供についても、監督官庁の許可を要するので、訪問して直ちに要求した資料の提供を受ける事は、まず不可能である。

1-2 資料収集のオリエンテーション

本調査に対し、経済学者であり、本件の full time worker である Dr. Portillo の外に、政治、経済部員の Mr. Gimenez もプロジェクト・チームの一員となっており、この2名が counterpart として各国に随行した事は重要な意味を持っていた。調査項目の内容説明以前に、本調査の趣旨説明に十分な時間を割いて、本調査に対する重要性の認識、一種の Orientation を行ったのは、今回の歴訪の重要な成果である。

1-3 プロジェクト・チーム編成

それと同時に、各国で、当該統計が集って来るポストにあるか、あるいは集め得るポストに

ある人物を探し出して、資料収集の為にチームのメンバーのような役割りを依頼することが必要であった。これは第2の大きな成果である。つまり、国境を超えて、プロジェクト・チームを編成した訳である。担当者の中には、疑問が起れば、または資料が出来上れば、ペルーのリマにあるJuntaを訪れようと約束する熱心な者が居た。

1-4 Questionnaire

具体的には次の質問に対する資料を要求した。

CUESTIONARIO

1. Movimiento anual de carga de los siguientes años: 1968, 1969, 1970 y 1971, si es posible
Almacenes de carga: Exportación - petróleo crudo, café, etc.
Importación - granos, fertilizantes, etc.
 - a. Tonelaje por peso de puerto a puerto de carga y descargue
 - b. Tonelaje por tipo de embarque de barcos carga y tanques
 - c. Tarifas de carga de la mencionada utilidad
2. Bosquejo del principal proyecto de desarrollo de recursos naturales como petróleo y el embarque anual esperado, cantidad por utilidad en el futuro (5 ó 10 años)
3. Statutes presentes (así adjuntado) y proyectos desarrollados en el futuro de facilidades en puertos
4. Detalle de la presente flota en su país y plan (y algunos comentarios si hubiera) de establecer de carga en el futuro
5. Marinerca (sus comentarios)
 - a. Situación presente (disponibilidad de reclutar y tarifas de sueldos, etc.)
 - b. Proyectos en el futuro (educación, reclutamiento, etc.)
6. Cualquier información y comentarios respecto a reservaciones de leyes para carga

1-5 専門家不足

この外に、産地から積出し港、荷揚港から需要地などへの輸送体系の整備状況、これらインフラストラクチャーの増強見通しなども調査を要することである。調査の手先となって作業を進めるべき各国の海運関係者に、その点迄マクロ的視角で調査出来る専門家は無い。勿論 Junta の専門家である Mr. Mastrobucano はそのような具体的調査に従事できる時間はなく、Dr. Portillo もコンピューター操作のできるエコノメトリストである。更に高い視点から資料を収集でき、海運業にオリエンテーションした分析を或程度作業できる専門家の補助が必要である。Junta は Mr. Mastrobucano と協同作業のできる程度の専門家の増員が必要である。

1-6 需・給予測

撤積の対象となる貨物は、小麦については、人口増加と経済成長の函数である消費予測。農業開発による自給予測。石油については、この上に工業開発に伴う熱源としての需要予測。開発による自給量。輸出国の場合は、輸出可能量予測が必要である。鉍石についても同じく、少く共最近の2年間以上の数値と、自国内、域内の需給、第3国への供給能力などの予測を要する。

1-7 開発計画

多くの場合、5ヶ年計画という形で予測が出されているものであるが、アンデス・グループについては必ずしも作成されていない。その場合は、開発の目標値よりも、更に根拠の弱い、期待値あるいは希望値が挙げられている。しかし、開発途上国では、目標に対する遂行過程で自国内のみでは何如とも為し得ない外生要因に依存している場合が多いので、結果は屢々目標と乖離する。特に本プロジェクトの場合、撤積貨物の主流になると思われる鉍物資源の開発は国際金融機関からの借款や、資源消費国の援助、それらの国の private sectors との合併で行なわれる事が多いので、開発資金のスタートから大きく見通しが狂うことが考えられる。

それでも、資金が自国内で賄われる場合は、自国の開発ペースを最も良く理解しているので予測は比較的信頼し得る。本件の場合には、各国の開発計画実行予想を集計する事で代用することと、その補完的意味合いで、従来輸出していた輸出先国の需要増加、新規輸出対象国の需要予測などを収集しなければならない。

1-8 現存船社との関係

現存する各国船会社との調整の為の資料については、アンデス・グループ各国の船会社が国営ではなく、完全に営利会社の国もあり、調査訪問を行なって、直ちに資料を得られるもので

もないので、Juntaから出張し、時間をかけて収集する必要がある。この点でも現存のスタッフ一人では不足である。制度的諸問題の解決方法は、基礎調査が終了した後、本調査で国別に法制に照らして解決する必要がある。

第2節 今後の作業の工程

2-1 作業予定表の作成

このフィージビリティ・スタディの作業について、次のⅥ-1, 2表の通りの工程を組んだ。これは日本ではまだ討議の段階にある土曜休日が、遙かに前から完全に実施されているアンデス6ヶ国の生活尊重のプリンシプルと、能率を勘案した上で建てたものである。1st Phaseは本年4月末に終了することとし、実質的資料の集中/収集に入る2nd Phaseが1st Phaseとオーバー・ラップして2月から始まる。※印のついた3rd Phase, 5th PhaseはJuntaから専門家グループのインテンシヴな作業による援助を要請して来る可能性がある時点である。

2-2 専門家の増員

Juntaは本件については、最後まで日本の技術援助を受けつつ結論を出したい意向である。したがって、日本としては援助を続ける必要がある。1st phaseは本報告書の一部英文訳をJuntaに提出することによって終了する。2nd phase以後には、Juntaの専門家の増員が好ましい。

2-3 技術のトランスファー

船社採算の出し方のknow-howについては、調査期間中を通して、Dr. Portilloに対し、技術のトランスファーを行なった。したがって、Juntaの作業チームが2月に提出するという2ヶ月毎の経過報告には、今回の調査と技術トランスファーにより、Dr. Portilloが独自の粗い骨格を作成することができる。

2-4 派遣専門家

もし、増員専門家が、技術援助の形で好意的に供給されるならば、Juntaの本プロジェクト・チームにとって、大変好ましいことであろう。Juntaの専門家や職員は、南米国籍を持つことを規定されており、殊にアンデス諸国では撒積貨物船隊に関する専門家を見出すことは不可能に近いからである。船社の専門家ではないとしても、高い視点と、広い視角から本船隊を把えることのできる開発エコノミストも、希少である。現行の船社採算の判る海運専門家は

船会社の社員ということになるがこの場合は中立性に問題が起るかもしれないので、理想的だが現実的には困難である。

2-5 政治的センシビリティの必要

しかし、高度にバランスを考慮されたアンデス・グループ内部で協同作業をする場合に、最も大切な事は政治的デリカシーに対するセンシビリティである。たとえ専門家が迎えられたとしても、政治的配慮を欠く場合は、この調査自身が無意味なものになってしまう可能性があるからである。また、この調査手続上、政治的配慮を欠くときはアンデス・グループ内の紛争の源となる可能性があることは、前述の通りである。したがってその作業中の態度、作業行程、結論などすべてに亘って、政治的配慮を要する。調査団の各国訪問の際も、アンデス・グループに対する日本の純粋学術的・技術的援助であることを強調した。海運の専門知識と、政治的センシビリティの無さを較べるなら、寧ろ後者の方に重点が置かれるべきである。この調査が技術的に feasible であると仮定すれば、solution の約半分のウェイトは各国間の政治的な調整方法にあると判断される。

また援助による派遣専門家の場合はスペイン語が話せることが便利であろう。ただし、英語でも Junta, CAF では通じる。

2-6 Junta 専門家の訪日研修

Dr. Portillo が作成するかもしれない案または調査団の作成する案を、今後収集される資料によって修正する場合、最も好ましいのは、2nd~3rd phase で Junta 担当者 Mr. Mastrobuono ないし、Dr. Portillo が訪日して約1ヶ月間でも、日本の撤積海運について調査・研修を行なうことであろう。

2-7 Pre-feasibility Study の為の本調査団

増員専門家が海運専門家であった場合でも、また開発エコノミストであった場合でも、資料収集が終了するか、粗案ができ上がった段階で、Junta から再び Pre-feasibility に対する本調査団派遣を要請してくる可能性が残される。要請するか否かは Junta のその時点での判断によるであろう。

2-8 Feasibility study

最終的なフィージビリティ・スタディは 4th, 5th phases に行なわれる。4th phase ではプリ・フィージビリティで示された案を各国で各国の実情と照合して検定し、答

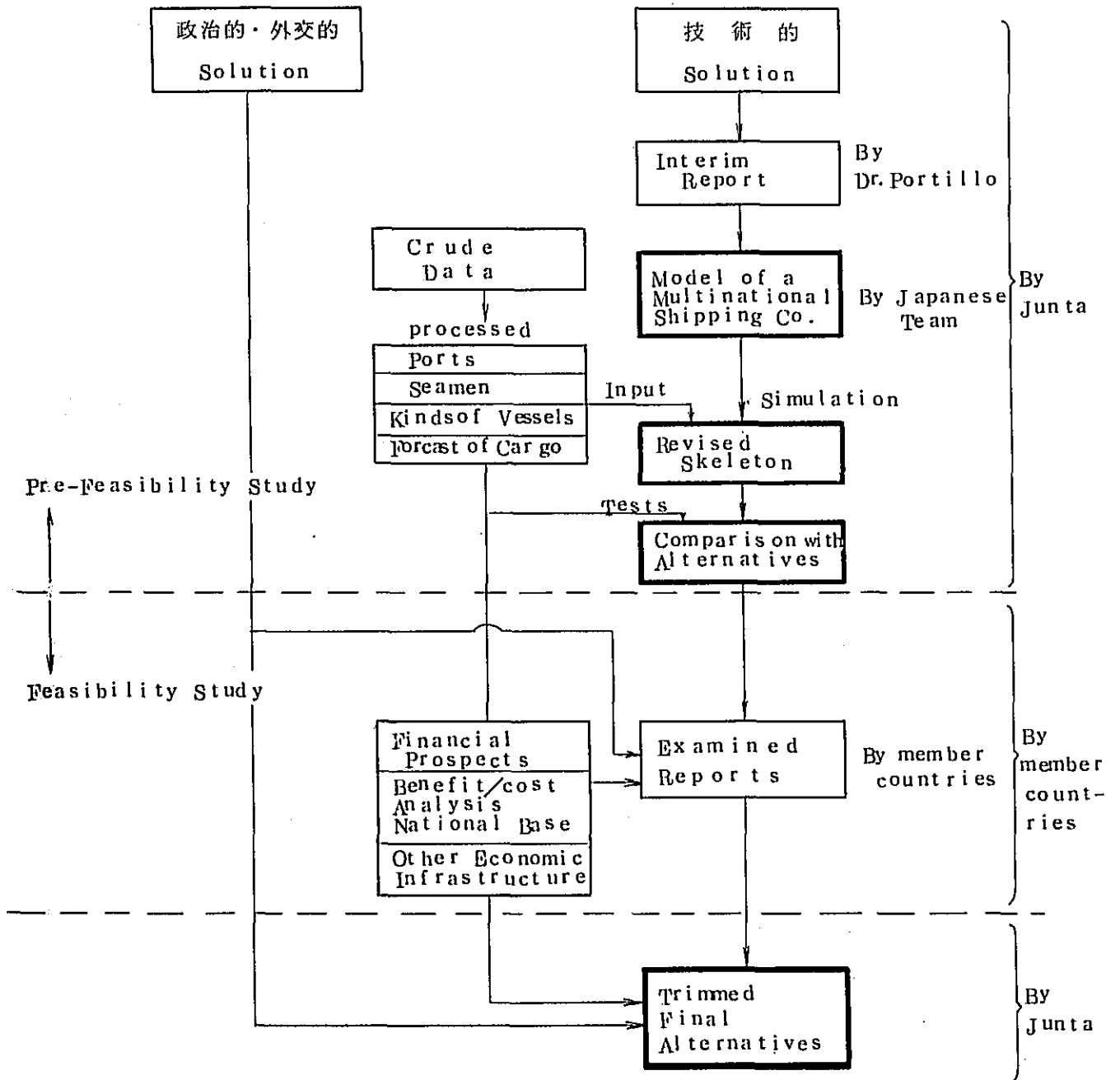
申案を Junta へ提出する。この時点には 2 国家ないしは多国間の積荷、港湾、船員などについての交渉が行なわれる。船型、隻数、資金などのことについては、国際的援助機関との交渉も行なわれる。これは各国の経済状態に余りにも差があるので、各国別の緊急度に照らさねばならず、また既存の船社との関係、関係法規との関連などを検討するためである。

5th phase では最終案が出来上り、Junta の coordinator から理事会に提出される準備が完了する。この 5th phase において、また国によっては、4th phase においても、技術的な指導、または援助を必要とするかも知れない。この場合要請されれば、フィージビリティ・スタディの為の調査協力団となる。

Ⅴ-1表 全作業日程表

Pre-Feasibility Study	調査団訪問	1972年11~12月
1st phase	Junta内経過報告	1973年2月
	調査団による予想案の作成	4月
2nd phase	資料Juntaへ集中	2月~6月
	資料の整理Junta	3月~9月
	不足資料の追加請求	
	Junta c/p 各国再出張	
	資料の分析	3月~9月
※ 3rd phase	資料を基にした	10月~12月
	Skeletonの修正	
	Alternativesの検討	1974年1月~2月
	Pre-Feasibility Study 終了	3月
Feasibility Study	各国別	4月~9月
4th phase	Best Alternativeの検定, 各国別肉付け	
	Juntaへの答申案集中	9月
※ 5th phase	案の調整	10月~12月
	Feasibility Study 完成	1975年3月

M-1 図 全工程の図



PART III プロジェクトの指針

プロジェクトの具体的アプローチの指針として、船の運航採算について、更に多国籍海運会社の形態について、種々のケースを掲げる。

しかしながら、ここで扱うデータは、仮定のものが多く、出て来た結果よりも、今後のアプローチとしての方法論を示すものである。

また、プロジェクトを具体化・実現する為に検討すべき事項についても参考意見を述べる。



第Ⅶ章 撒積貨物の荷動きと船型

本章では、アンデスグループに於ける輸出入貨物のうち特に撒積貨物の荷動きからみた主要トレード・パターンに触れ、そのパターンでの適当船型を幾つか例示する。また、船型毎の採算性を、運航損益（チャータベース）と船費（ハイヤーベース）との面から検討する。

しかしながら、Juntaで立案した本プロジェクトに対し、実態に即し、しかも feasibility study の観点から、より具体的に、より正確にアプローチすることは、資料の不足、Juntaプロジェクト推進態勢の不充分さもあって現段階では困難である。従って、ここでは過去の資料のみをベースとし、「例えば、現在の時点では、このような関係にある」という例を示すだけであり、本プロジェクトの second phase 以降の段階で、実態に即したデータに依る分析・検討が望まれる。

第1節 撒積貨物の荷動き実績

1967年～1971年の主要品目の輸出入別実績は下記に示す通りであった。（資料：Junta 作成）

1-1 輸出貨物

鉄 鋳 石

単位：10,000 M/T

	輸 出 先	U S A	日 本	仏
	1967			26
ベ	68			34
ル	69	102	868	18
1	70	161	798	31
	71	107	742	33
	輸 出 先	U S A	日 本	アルゼンチン
	1967			
チ	68	139	872	13
リ	69	189	737	15
1	70	133	778	21
	71	76	920	15

Fishmeal

	輸 出 先	U S A	西 独	伊	東 欧
ペ ル チ リ 	1967	44		9	22
	68	55	35	10	26
	69	23	41		23
	70		(55)		
	71		(35)		
	輸 出 先	西 独			
チ リ 	1967				
	68	5			
	69	5			
	70	5			
	71	6			

塩

	輸 出 先	U S A	日 本
チ リ 	1967	9	16
	68	23	46
	69	54	32
	70	17	11
	71	26	

肥 料

	輸 出 先	U S A	日 本	オランダ	スペイン
チ リ 	1967	26		10	7
	68	20		8	7
	69	18	14		
	70	16		9	5
	71	24		11	7

砂糖

	輸出先	USA
コ	1967	12
ロ	68	9
ン	69	8
ビ	70	
ア	71	
エ	1967	7
ク	68	9
ア	69	10
ド	70	
ル	71	
	1967	48
ベ	68	49
ル	69	32
ー	70	
	71	

非鉄

	輸出先	USA
	1967	9
ボ	68	8
リ	69	
ビ	70	
ア	71	
	1967	12
ベ	68	13
ル	69	12
ー	70	
	71	
	1967	13
チ	68	
リ	69	8
ー	70	9
	71	

1-2 輸 入 貨 物

グレイン

単位：10,000 M/T

	輸 入 先	U S A		
コ	1967	11		
ロ	68	13		
ン	69	22		
ビ	70			
ア	71			
		U S A		
エ	1967			
ク	68	57		
ア	69			
ド	70	77		
ル	71			
		U S A	その他	
	1967	24		
ベ	68	22	19	
ル	69	10	27	
ル	70		54	
	71			
		U S A	アルゼンチン	その他
	1967	11		7
チ	68	17	10	
リ	69	19	25	10
ル	70	11	19	7
	71			15

肥料

	輸 入 先	U S A
コ	1967	9
ロ	68	12
ン	69	10
ビ	70	
ア	71	
	1967	13
チ	68	14
リ	69	15
イ	70	20
	71	10

石 炭

	輸 入 先	U S A
	1967	29
チ	68	21
リ	69	41
イ	70	25
	71	18

原 油

	輸 入 先	その他地域
エ	1967	96
ク	68	37
ア	69	76
ド	70	84
ル	71	
	1967	37
ベ	68	22
ル	69	12
イ	70	54
	71	
	1967	257
チ	68	342
リ	69	230
イ	70	284
	71	200

註)本資料は、各国貿易統計からJ u n t aが集計作成したものであるが、実績の数値が一部脱落している部分もある。

しかし、アンデスグループがどんなトレード・パターンを有しているかは、次節に述べる通り、類推することができる。

第2節 搬積貨物の主要トレード・パターン

第1節のトレード・パターンの中から数量的に多い主要トレードは次のものである。

2-1 輸出貨物

2-1-① 鉄鉱石

第一にペルー・チリーから日本向鉄鉱石をあげねばならない。これらの大半は、日本鉄鋼業界(商社)と山元・シッパーとの長期契約に基き輸出しているものである。たとえば、日本鉄鋼業界の長期契約状況は次の通り。

	ペルー合計	チリー合計
1973	7,160	7,020
74	6,510	6,700
75	5,510	6,700
76	4,350	5,500
77	4,050	5,500
78	1,900	5,500
79	1,900	3,000
80	1,900	3,000
81	1,900	3,000
82	1,650	3,000
83	-	3,000
84	-	-
85	-	-
86	-	-

(単位 千屯)

(資料:テックスレポート72年版)

又、今後の鉱山開発・鉄鋼産業の景気動向に依っては、日本輸入量が増加する可能性もあり
ペルー・チリは日本鉄鋼界の動向にキーン・インタレストをもつのは明白である。

合衆国・欧州への輸出も他貨に比べて多いが、日本への輸出に比べれば桁違いに少なくメイ
ン・トレードとする程ではない。

2-1-(2) Fishmeal

ペルーからのFishmeal輸出は、アンデスグループの中でウェートが大きい。特に、最近
では、西独向輸出量は増大し、年間約50万屯以上に達し、外貨獲得の点からも欠かせぬ輸
出品目である。

尤も、1972年は、海流異変の為、魚粉原料となるアンチョビの漁獲量が急減し、当初の
予測に比し、魚粉生産量・輸出額は、大きく下廻り、ペルー政府・業界の痛手となっている。
例えば、72年9月～73年2月の生産量は、約100万屯であるのに対し、前年同期間では
約170万屯であった。

また、魚粉の平均FOB価格は、69年117.3弗、70年157.2弗、71年154.6弗
と変化した。なお、西独の輸入額は1970年1～9月で、65.8百万弗、1971年で43.
0百万弗であったから、FOB価格からみて、前記西独向荷動き量(約40万屯)を裏づける
と言い得よう。

2-1-(3) 砂糖

ペルー・エクアドル・コロンビアから合衆国向け砂糖も重要である。本貨は、袋物・撒積と
2種類あり、また、定期船貨物の一部として輸送するケースが多いが、荷動きの増大に伴い不
定期船での輸送が増すものと予測される。

なお、積地としては、ペルーのカイヤオ、エクアドルのガヤキル、コロンビアのベナベンツ
ラが多く、揚地は、主として合衆国ガルフ乃至大西洋岸である。

2-1-(4) 肥料・塩等

その他、塩・肥料等が撒積のまま主として合衆国へ輸出されるが、数量的には比較的小さく
撒積一般貨物として扱う方が妥当である。

コロンビアから合衆国向けコーヒーは、輸出額で1969年10.9百万弗、1970年14.
7百万弗と増大し、輸出品目の中で最大のシェアーを占めるが、運賃負担力の大きい本貨は定
期船用貨物として重要であり、不定期船ベースでの輸送に至っていない。

コーヒー(豆)を撒積(袋物ではなく)での輸送が可能か否か、コロンビアで検討している
模様であるが、その結論はまだ出ていないようである。なお、コロンビアのコーヒー・砂糖輸
出量は次の通り。

単位 10,000 L/T

	コーヒー	砂糖	バナナ
1964	39	3	17
65	34	9	16
66	34	11	11
67	37	19	8
68	39	25	6
69	39	18	4
70	39	12	2

(資料: COLPUERTOS 1971年12月号)

2-1-5) 非鉄

チリー・ペルー・(ボリビア)から合衆国向け非鉄の輸出に注目せねばならない。各国からの輸出量は、年間約10万吨であるが、積み合せに依る輸送は可能である。

ペルーから合衆国向け輸出では、銅が一番多く、1969年126百万弗、1970年123.5百万弗であり、合衆国向け輸出額の約25%に達した。

チリーからは、西独・英国向けに銅が多く出されるが、その輸出額をみると、

	西 独		英 国		単位:百万弗
	1月~9月		1月~3月		
	1970	1971	1970	1971	
輸 出 額	18.7	13.8	8.1	9.0	

である。

1972年迄の銅価格の低迷に伴う、荷動きの減少はあるが、銅・亜鉛・錫等の非鉄はアンデス諸国の有力輸出品目であり、かつ、撒積貨物として不定期船(バルカー)を必要とする可能性が極めて強いと言える。

2-1-6) 原 油

原油は、現在、ベネズエラ・コロンビア・エクアドルから合衆国へ輸出されているが、今後の動向によっては、アンデスグループ(ペルーも含めて)は、原油輸出国となると同時に、タンカーの需要が大きくなると予想される。

2-1-(7) 要 約

以上から、乾貨物かつ撒積貨物の主要な荷動きとしては、次の通り要約される。

(鉄鉱石)

チリー／日本

積地 Huasco ・ Caldera ・ Coquimbo etc

ペルー／日本

積地 San Juan ・ San Nicolas ・ Salaverry etc

(Fishmeal)

ペルー／欧州(西独)・合衆国(東岸)

積地 Callao ・ Chimbote

(砂糖)

コロンビア／合衆国

積地 Buenaventura etc

揚地 US Gulf

エクアドル／合衆国

積地 Guayaquil

揚地 US Gulf

(肥料・非鉄その他)

チリー・ペルー／合衆国・欧州

積地 Antofagasta ・ Matarani

揚地 US Gulf

2-2 輸入貨物

2-2-(1) グレイン

撒積貨物の輸入としては、ボリビアを含め各国ともグレインが重要である。一般に積地は、主に合衆国であるが、その他オーストラリア、カナダ、アルゼンチンからも輸入している。

因みに、合衆国からの輸入額をみると、

	1970(1~12月)	1971(1~12月)
コロンビア	1.7百万弗	2.3百万弗
ペルー	13.8	23.9
ボリビア	4.0	4.0

であり、毎年着実に増加している。

2-2-②) 肥料

肥料が合衆国からコロンビア・チリー向けに動いているが、農業開発が進むにつれアンデスグループでの輸入量増大の可能性もあり、撒積貨物として重要になる。

2-2-③) その他

撒積貨物はそのほかに余りなく、一般に後進国への荷動きと同様、鋼材・機械・化学製品が多く、撒積での輸入品は少ない。

2-2-④) 原油

原油は、一部で輸出しているが、チリーでは中東・濠州からの輸入も多く、日本向鉄鉱石の輸出とコンバインした三角貿易は今後検討を要する。

既にチリーでは10万屯の兼用船傭船の検討がなされたが、事情あって実現しなかったケースがある。

2-2-⑤) 要約

以上から、アンデスグループの輸入形態としては、クレーン輸送に絞られ、輸出に比べ、極めて少ない形態となる。

(クレーン)

North Pacific, US Gulf / コロンビア

揚地 : Buenaventura (例えば)

North Pacific, US Gulf / エクアドル

揚地 : Guayaquil

North Pacific, US Gulf, Australia / ペル

揚地 : Callao (例えば)

North Pacific, US Gulf, Australia / チリー

揚地 : Las Ventanas (例えば)

(資料 : QER N02-1972

THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT LIMITED)

第3節 主要荷動き形態と船型

第2節に於いて、アンデスグループでの撒積貨物の主要な輸出入形態をみたが、本節ではそのトレードに関する船型について検討する。

3-1 港湾事情と船型

3-1-1) 一般事項

輸送の合理化、ひいては輸送費用の低減の為には、一般に、船舶の専用船化・高速化・自動化・積揚地の荷役施設の大型化・能率化のほかに、船型の大型化が重要であることは言う迄もない。

従って、港湾事情の許す限り、できるだけ大型船を使い、一度の輸送のコストを下げようとする事は当然である。

鉄鉱石の積出しを除く他の主要な撒積貨物は、多くの場合、所謂、各国の主要商港での積揚であるから、これら主要港湾の状況から、許容船型を検討したい。

3-1-2) 輸出貨物

(鉄鉱石) ベルー・チリー/日本

本 trade は船型を最大にしコストの低減を計ることが最も必要である。依って船型は、80,000~100,000 DWT を一応の適船と見做す。

勿論、将来の開発計画に依り 150,000~200,000 DWT が入出港可能になれば当然それに応じて大型化する必要がある。

(Fishmeal) ベルー/合衆国・西独

積地 Callao は、25,000 DWT 迄の受入れは可能であり、積荷能力を備えているので本貨輸送として一応 25,000 DWT を適船とする。

(砂糖) コロンビア・エクアドル/合衆国

積地 ベナベンツラ、ガヤキルはいずれもコロンビア・エクアドルの代表的商業港であるが、大型船の入出港は不可能であり、船型として 15,000~20,000 DWT を対象とする。また、砂糖以外の一般撒積貨物の為にも入出港ができるように、上記船型を適船としたい。

更に、本船型は、砂糖ばかりでなく、肥料・非鉄等一度の船積量が小さい場合にも容易に使用され、不定期船の最も普通のタイプと考えられるものである。

3-1-3) 輸入貨物

(グレイン) US Gulf /アンデス各国

各国の受入れ態勢が異なるために、共通の船型を決めにくい、最大船型 25,000 DWT とし、15,000 DWT も併せ検討する。

3-1-(4) 要 約

港湾事情という条件から、適船を仮定すると、上記の通り

- ・鉄鉱石等大口貨物： 80,000～100,000 DWT の専用船
- ・漁粉その他小口貨物： 25,000 DWT～15,000 DWT 一般不定期船

をあげることができる。

3-2 船積量と船型

3-2-(1) 一般事項

船型はその港の事情等で決定的制約を受けることになるが、そのほかに、品目に依っては、一度の船積量に制約（たとえば、cargo readyの問題・stock yardの問題・後背地での需給関係・カーゴの性質に依り、多量積に制限がある）があって、品目に応じた船型があると考えられる。

3-2-(2) マーケット成約例

この意味で、過去のマーケットに表われた品目別成約船型をみると、次の結果を得る。

参照：資料

(砂 糖)	コロンビア積	1 lot	10,000 吨以下
	エクアドル "	1 lot	10,000 "
(漁 粉)	ベ ル - "	1 lot	10,000 "
(Grain)	コロンビア向	} 1 lot	20,000 吨 ~
	エクアドル "		25,000 吨
	ベ ル - "		

3-3 適船の仮定

以上から、アンデスグループを中心とした撤積マーケットで、総合的にみて、最も有効と考えられる船型を仮定すれば、

- ・ 15,000 DWT bulker (砂糖その他用)
- ・ 25,000 " bulker (グレイソ)
- ・ 80,000～100,000 DWT ore carrier (鉄鉱石その他)

であり、将来は、これらに Panamax 型 Bulker の検討も要する。

Ⅵ - 1 表 主要港に於ける許容吃水
(入港可能最大船型)

(資料: Port of world '73)

[Colombia]

Buenaventura draft 30 ft
(Tanker Terminal : draft 34 ft)
Cartagena depth 30 ft
(Tanker Terminal : draft 38 ft)
Santa Marta depth 50 ft
(30,000 ton Grain 用サイロあり)

[Ecuador]

Guayaquil draft 28 ft

[Peru]

Callao draft 32 ft
(Tanker Terminal : draft 30 ft)
Chimboté draft 36 ft
Ilo up to 20,000 DWT
(copper, fishmeal その他 bulk cargo 積地)
Matarani
Salaverry draft 28 ft
San Juan up to 103,000 DWT
(ore 積地)
Talara (Tanker Terminal : draft 33 ft)

[Chile]

Antofagasta draft 33 ft
(Tanker Terminal : draft 33 ft)
Arica depth 35 ft
(Tanker Terminal : draft 45 ft)
Caldera draft 38 ft
(Copper その他鉱石の積地)

Coquimbo draft 30 ft

(Tanker Terminal : draft 38 ft)

Huasco - Ore and bulk cargo terminal

	Guacolda Terminal	Santa Barbara Terminal
dock length	183 m	No dock
max draft	13.5 m	14.7 m
mooring buoy	5	7
loading rate	1600t/hr	2000t/hr

(100000 DWT bulk carrier 入出港)

San Antonio

(wheat, coal, phosphate etc の揚地)

Valparaiso 33 ft

VI-2 表 マーケットでの成約例

(資料: Maritime Research, NY)

(Sugar)					
積 地	揚 地	積 高	積 期	TERM	RATE
<u>コロンビア積み</u>					
(1972年)					
Buena ventura	Japan	12,000-5%	3/10-20	FIO	\$ 94.0
	Chile	5,000-5%	8/1-15	FIO	\$ 105.0
	Singapore	11,500-5%	9/1-12	FIO	\$ 105.0
	US Atlantic	4,300	2/23-3/8	FIO	\$ 8.00
	"	12,600-5%	5/9-22	FIO	\$ 8.00
	"	8,000-5%	5/29-6/10	FIO	\$ 77.5
	"	6,000-5%	7/8-12	FIO	\$ 70.0
(1971年)					
Buenaventura	Japan	12,500-5%	11/27-12/10	FIO	\$ 95.0
	US Gulf	9,300-5%	7	FIO	\$ 67.5
	"	10,500-5%	7/20-8/5	FIO	\$ 60.0
	"	7,700-5%	10/18-29	FIO	\$ 62.5
(1970年)					
Buenaventura	US Gulf	3,200-5%	2/12-14	FIO	\$ 90.0
	"	5,000-5%	5	FIO	\$ 110.0
	"	3,000-5%	prompt	FIO	\$ 73.5
	"	3,700-5%	"	FIO	\$ 80.0
	"	5,000-5%	11/27-12/12	FIO	\$ 100.0
<u>エクアドル積み</u>					
(1972年)					
Guayaquil	US Atlantic	7,400-5%	2	FIO	\$ 75.0
	"	13,500-5%	2/1-15	FIO	\$ 75.0
	"	10,600-5%	7/20-26	FIO	\$ 70.0

(Sugar)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
(1971年)					
Guayaquil	US Gulf	6,000-5%	6/5-15	FIO	\$ 6.50
	"	7,000-5%	7/15-31	FIO	\$ 6.00
	"	5,600-5%	8/10-17	FIO	\$ 6.00
	"	4,400-5%	8/14-24	FIO	\$ 6.00
	"	6,200-5%	9/25-10/10	FIO	\$ 6.50
	"	4,800-5%	10/20-30	FIO	\$ 6.25
(1970年)					
Guayaquil	US Gulf	8,000-5%	4	FIO	\$ 9.50
	"	4,800-5%	11/10-25	FIO	\$ 9.00
	New Orleans	6,200-5%	10/1-15	FIO	\$ 8.50
	US Gulf	4,400-5%	10-11	FIO	\$ 9.50
	"	3,400-5%	11/1-15	FIO	\$ 9.00
	"	3,400-5%	1/5-20	FIO	\$ 9.00
	US Atlantic	5,600-5%	11/13-23	FIO	\$ 9.50
	US Gulf	3,800-5%	11/17-30	FIO	\$ 9.00
ペル - 積み					
(1971年)					
Peru	US Gulf	6,000-5%	5/14-25	FIO	\$ 7.25
(1970年)					
Peru	US Gulf	5,500-5%		FIO	\$ 9.70
	"	6,500-5%	7/18-31	FIO	\$ 9.00
	"	4,200-5%	10/1-10	FIO	\$ 8.50
	"	9,500-5%	11-12	FIO	\$ 8.50

(Ore)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
ペル - 積み					
(1972年)					
Peru	Japan	60,000 - 5%	7/20 - 8/5	FIO	\$ 3.50
	"	50,000 - 10%	7	FIO	\$ 3.60
	"	60,000 - 5%	8/1 - 15	FIO	\$ 3.60
	"	100,000 - 10%	8/15 - 31	FIO	\$ 3.50
	"	50,000 - 10%	8/25 - 9/15	FIO	\$ 3.70
	"	70,000 - 5%	9/1 - 15	FIO	\$ 3.75
	US Gulf	22,000 - 5%	9/1 - 15	FIO	\$ 2.25
	Japan	65,000 - 5%	9	FIO	\$ 4.05
	"	70,000 - 10%	10/10 - 25	FIO	\$ 4.05
	"	30,000 - 5%	10/24 - 11/5	FIO	\$ 10.50
	"	45,000 - 10%	11	FIO	\$ 10.50
	"	60,000 - 5%	12/10 - 25	FIO	\$ 10.25
	"	60,000 - 5%	12	FIO	\$ 9.00
	"	26,000 - 5%	1	FIO	\$ 7.50
(1971年)					
Callao	US Gulf	12,000 - 5%	2	FIO	\$ 4.00
	Japan	45,000 - 5%	3/15 - 31	FIO	\$ 6.75
	"	25,000 - 5%	3/11 - 24	FIO	\$ 6.75
	"	34,000 - 5%	4/10 - 25	FIO	\$ 6.65
	"	48,000 - 5%	5	FIO	\$ 6.50
	"	44,000 - 5%	5/5	FIO	\$ 6.60
	"	46,000 - 5%	4/25 - 5/10	FIO	\$ 6.80
	"	60,000 - 5%	6	FIO	\$ 4.40
	"	60,000 - 10%	6	FIO	\$ 4.25
	"	60,000 - 5%	9	FIO	\$ 3.00
	"	50,000 - 5%	9/6 - 20	FIO	\$ 3.25
	"	50,000 - 10%	9/14 - 25	FIO	\$ 3.25
	"	60,000 - 5%	10	FIO	\$ 3.25

(Ore)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
<u>ペル - 積み</u>					
(1971年)続き					
Peru	Japan	66,000 - 5%	11	FIO	\$ 2.99
	"	66,000 - 10%	12/15 - 26	FIO	\$ 2.80
(1970年)					
Peru	USNH	50,000 - 10%	2 - 3	FIO	\$ 2.60
	Japan	45,000 - 5%	2/15 - 3/5	FIO	\$ 8.40
	"	67,000 - 5%	2/15 - 28	FIO	\$ 8.25
Callao	Houston	18,000	6/1 - 15	FIO	\$ 6.00
Peru	Holland	30,000 - 10%	6/25 - 7/25	FIO	\$ 8.75
	Antwerp	30,000 - 5%	8/1 - 31	FIO	\$ 8.00
	"	30,000 - 5%	8/5 - 9/5	FIO	\$ 8.00
Callao	Houston	15,000 - 5%	8/5 - 30	FIO	\$ 6.40
	US Gulf	20,000	7/15 - 31	FIO	\$ 6.25
	"	12,500 - 5%	10/1 - 31	FIO	\$ 6.75
<u>チリー - 積み</u>					
(1972年)					
Chile	Japan	80,000 - 10%	6/7	FIO	\$ 3.25
	"	24,000 - 5%	9	FIO	\$ 1.285
	"	28,000 - 5%	9	FIO	\$ 1.290
	"	22,000 - 5%	10 - 11	FIO	\$ 1.300
	"	24,000 - 5%	10	FIO	\$ 1.300
	Continental	30,000 - 5%	11/20 - 12/25	FIO	\$ 8.95
	USNH	38,000 - 5%	1	FIO	\$ 4.15
(1971年)					
Chile	Japan	33,000 - 5%	2/12 - 28	FIO	\$ 8.25
	"	38,000 - 5%	3/8 - 20	FIO	\$ 7.90
	"	28,000 - 5%	3	FIO	\$ 7.25
	"	50,000 - 5%	3/10 - 30	FIO	\$ 7.75
	"	60,000 - 10%	3/20 - 4/10	FIO	\$ 8.00

(Ore)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
	"	31,000-5%	3/25-4/10	FIO	\$ 7.50
	"	65,000-5%	3/30-4/15	FIO	\$ 7.00
	"	70,000-5%	4	FIO	\$ 7.00
	US Gulf	40,000-5%	4	FIO	\$ 3.60
	Japan	80,000-5%	6/10-30	FIO	\$ 6.20
	"	55,000-5%	5	FIO	\$ 4.575
	"	50,000-5%	5/6	FIO	\$ 4.60
	"	50,000-5%	6	FIO	\$ 4.50
	"	48,000-5%	7/10-8/10	FIO	\$ 4.00
	"	80,000-10%	7/8	FIO	\$ 4.00
	"	50,000-5%	10/1-25	FIO	\$ 4.00
	"	60,000-10%	8	FIO	\$ 3.50
	"	46,000-5%	11	FIO	\$ 3.10
チリー積み (1970年)					
Chile	Japan	31,000-5%	1	FIO	\$ 8.00
	"	50,000-10%	3	FIO	\$ 9.25
	"	38,000-5%	2-3	FIO	\$ 14.00
	"	35,000-5%	3/15-30	FIO	\$ 12.00
	US Gulf	40,000-5%	4	FIO	\$ 3.40
Huasco	UKC	30,000-5%	4/1-20	FIO	\$ 11.50
	Rotterdam	49,000-10%	4/5-30	FIO	\$ 11.00
	Dankerk	26,000-5%	4/17-5/7	FIO	\$ 11.50
	Emden	23,000-5%	4/29-5/15	FIO	\$ 11.50
Chile	US Gulf	40,000-5%	5/1/15	FIO	\$ 5.00
	Japan	47,000-5%	6/1-15	FIO	\$ 10.30
	"	45,000-5%	7/15-8/15	FIO	\$ 10.30
	"	47,000-5%	9	FIO	\$ 12.50
	"	59,000-10%		FIO	\$ 11.00
	"	50,000-10%	8-9	FIO	\$ 12.50
	"	54,000-10%	9-10	FIO	\$ 11.95
	"	65,000-5%	9	FIO	\$ 12.50

(Fishmeal)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
<u>チリー積み</u>					
(1972年)					
Chile	Poland	5,000-5%	3	B.T	\$28.00
	"	5,000-5%	6	B.T	\$28.00
	"	5,000-5%	7	B.T	\$28.00
<u>ペルー積み</u>					
(1972年)					
Peru	Baltimore	9,300	7/15-25	FIO	\$7.80

(Grain)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
コロンビア向け					
(1972年)					
US Gulf	Buenaventura	21,000-5%	prompt	FD	\$ 5.50
	Cartagena	21,000-5%	1/25-31	FD	\$ 4.50
	Buenaventura	20,000-5%	1/27-2/1	FD	\$ 5.50
	Marta	18,000-5%	2/8-14	FD	\$ 4.50
	"	20,000-5%	2/15-25	FD	\$ 4.25
	Buenaventura	18,000-5%	2/16-20	FD	\$ 4.25
	Cartagena	15,000-5%	3/1-15	FD	\$ 5.30
	Marta	22,000-5%	4/17-25	FD	\$ 4.00
	"	20,000-5%	5/15-25	FD	\$ 4.50
	Buenaventura	20,000-5%	6/5-15	FD	\$ 5.75
	Cartagena	15,000-5%	8/1-15	FD	\$ 5.65
	"	20,000-5%	10/1-10	FIO	\$ 5.40
	Buenaventura	20,000-5%	prompt	FD	\$ 8.40
	"	17,000-5%	"	FD	\$ 7.75
	Cartagena	14,000-5%	10/23-11/4	FD	\$ 9.00
	Marta	20,000-5%	11/17-25	FIO	\$ 6.75
Cartagena	16,000-5%	11/20-12/5	FD	\$ 9.60	
(1971年)					
US Gulf	Marta	17,000-5%	2/4-15	FD	\$ 5.00
	"	13,000-5%	2/5-15	FD	\$ 5.00
	Cartagena	14,000-5%	3/5-20	FD	\$ 7.60
	"	20,000-5%	3/3-18	FD	\$ 4.70
	Buenaventura	16,000-5%	2/24-3/5	FD	\$ 6.00
	"	20,000-5%	3/22-4/5	FD	\$ 6.00
	Marta	20,000-5%	3/16-22	FD	\$ 5.00
	Cartagena	14,000-5%	4/15-30	FD	\$ 7.70
	"	18,000-5%	5/7-18	FD	\$ 4.80
	Buenaventura	18,000-5%	5/7-18	FD	\$ 6.25

(Grain)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
コロンビア向け					
(1971年) 続き					
US Gulf	Cartagena	14,000-5%	6/5-15	FD	\$ 7.70
	Buenaventura	14,000-5%	6	FD	\$ 5.50
	Marta	21,000-5%	6/20-30	FD	\$ 4.50
River Plate	Cartagena	20,000-5%	7/5-17	FD	\$ 5.90
US Gulf	Buenaventura	20,000-5%	8/10-25	FD	\$ 4.25
Australia	"	20,000-10%	9/15-10/10	FD	\$ 10.00
US Gulf	Marta	22,000-5%	9/5-15	FD	\$ 4.00
	Buenaventura	20,000-5%	9/28-10/10	FD	\$ 4.50
	"	20,000-5%	9/20-28	FIO	\$ 4.50
	Marta	20,000-5%	10	FD	\$ 3.80
(1970年)					
US Gulf	Marta	20,000-5%	1/12-22	FD	\$ 6.35
	"	14,000-5%	2/20-25	FD	\$ 8.20
	"	19,000-5%	4/1-10	FD	\$ 9.75
	"	15,300-5%	5/1-10	FD	\$ 10.00
	Cartagena	11,000-5%	5	FD	\$ 11.50
	Buenaventura	14,000-5%	prompt	FD	\$ 12.00
	"	15,000-5%	7/7-18	FD	\$ 10.00
	Marta	21,000-5%	8/10-20	FD	\$ 11.00
	Cartagena	14,000-5%	8/25-9/10	FD	\$ 10.50
	Buenaventura	15,000-5%	8-9	FD	\$ 11.00
	Marta	10,200-5%	10/5-15	FD	\$ 15.50
	Buenaventura	13,000-5%	10/25-11/10	FD	\$ 16.50
	Marta	15,000-5%	10/20-11/5	FD	\$ 8.50
	Cartagena	14,000-5%	10/28-11/10	FD	\$ 10.35
	"	15,500-5%	12/10-31	FD	\$ 9.00
	Marta	15,000-5%	1/15-27	FD	\$ 6.75

(Grain)

積 地	揚 地	積 高	積 期	TERM	RATE
<u>エクアドル向け</u> (1972年) North Pacific	Guayaquil	15,000 - 5%	6/20-30	FD	\$ 6.125
(1971年) G Lakes	Guayaquil	11,500 - 5%	7/23-8/2	FD	\$ 10.25
US Gulf	"	7,000 - 5%	12/24-31	FD	\$ 27.10

(Grain)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RETE
ペル - 向け					
(1972年)					
US Gulf	Callao	18,000 - 5%	prompt	FD	\$ 6.75
	Matarani	10,000 - 5%	1/7 - 12	FIO	\$ 7.75
	"	13,000 - 5%	1/29 - 2/7	FD	\$ 8.25
	Callao	11,500 - 5%	2/2 - 9	FD	\$ 7.25
	Matarani	7,000 - 5%	2/14 - 19	FD	\$ 8.00
	Callao	10,000 - 5%	2/25 - 3/10	FD	\$ 6.75
	"	27,000 - 5%	3/1 - 10	FD	\$ 6.00
	Matarani	8,000 - 5%	3/1 - 15	FIO	\$ 7.00
	Callao	14,000 - 5%	4/6 - 10	FD	\$ 5.50
	"	22,000 - 5%	4/20 - 5/10	FD	\$ 5.50
	"	17,000 - 5%	6/7 - 15	FD	\$ 6.75
	Matarani/Antofagasta (Bolivia)	16,400 - 5%	prompt	FD	\$ 10.00
Australia	Callao	27,000 - 10%	7/1 - 15	FD	\$ 8.50
	"	32,000 - 10%	9/1 - 15	FD	\$ 8.10
US Gulf	Matarani	6,800 - 5%	7/15 - 31	FIO	\$ 8.50
	Callao	15,000 - 5%	8/15 - 25	FD	\$ 7.25
	"	20,000 - 5%	10/12 - 25	FD	\$ 10.35
	"	9,000 - 5%	10/12 - 25	FD	\$ 12.50
	"	18,000 - 5%	10/1 - 11	FD	\$ 12.50
	Peru 2 ports	14,000 - 5%	11/1 - 15	FD	\$ 11.50
	Callao	17,000 - 5%	11/27 - 12/5	FD	\$ 9.17
	"	14,500 - 5%	12/1 - 10	FD	\$ 9.17
	"	30,000 - 5%	12	FD	\$ 9.10
(1971年)					
US Gulf	Callao	6,000 - 5%	1/25 - 2/8	FD	\$ 8.25
	"	15,000 - 5%	2/10 - 22	FD	\$ 6.50
	"	6,000 - 5%	3	FD	\$ 8.25
Australia	Peru	12,000 - 5%	1/15 - 31	FD	\$ 15.00

(Grain)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
ペルー向け					
(1971年) 続き					
US Gulf	Peru	6,500 - 5%	1	FIO	\$ 7.40
	Callao	20,000 - 5%	2	FD	\$ 6.50
Australia	Peru	15,000 - 5%	2/22-3/10	FD	\$ 13.10
US Gulf	"	14,000 - 5%	5/1 - 15	FIO	\$ 6.75
B.Colombia	Callao	20,000 - 5%	5/28-6/10	FD	\$ 9.00
Australia	"	20,000 - 5%	7	FD	\$ 10.00
	"	20,000 - 5%	6/1 - 15	FD	\$ 10.50
B.Colombia	Peru	20,000 - 5%	7/10 - 20	FD	\$ 8.00
Australia	"	22,500 - 5%	9/1 - 15	FD	\$ 9.50
US Gulf	Callao	20,000 - 5%	7/6 - 19	FD	\$ 4.25
	"	5,000 - 5%	7/12 - 23	FD	\$ 6.50
	"	20,000 - 5%	9/6 - 25	FD	\$ 5.00
	"	9,000 - 5%	9/10 - 25	FD	\$ 5.50
B.Colombia	"	28,000 - 5%	11/1 - 15	FD	\$ 7.50
	"	13,000 - 5%	11/15 - 30	FD	\$ 7.75
Australia	"	21,300 - 5%	11/15 - 30	FD	\$ 8.25
US Gulf	"	15,000 - 5%	12/6 - 10	FD	\$ 6.25
Australia	"	13,000 - 5%	1/1 - 20	FD	\$ 9.50
	"	17,000 - 5%	1/8 - 15	FD	\$ 9.15
(1970年)					
B.Colombia	Callao	24,000 - 5%	10/20-11/7	FD	\$ 10.00
Australia	"	15,000 - 5%	12/1-13	FD	\$ 13.00
	"	17,300 - 5%	1/25-2/10	FD	\$ 12.50

(Grain)

積地	揚地	積高	積期	TERM	RATE
チリー向け					
(1972年)					
US Gulf	San Antonio	20,000 - 5%	4/1-15	FD	\$ 7.00
Australia	Chile	24,000 - 5%	4/10-25	FD	\$ 11.00
	"	22,000 - 5%	4/15-5/5	FD	\$ 10.25
	"	22,000 - 5%	5/10-30	FD	\$ 10.25
US Gulf	"	17,000 - 5%	5/10-25	FD	\$ 7.65
	Antofagasta	13,000 - 5%	5/15-20	FD	\$ 8.00
Australia	Chile	20,000 - 5%	6-10	FD	\$ 11.25
	"	16,000 - 5%	5-6	FD	\$ 11.20
	"	23,000 - 5%	9/1-30	FD	\$ 12.00
	"	22,000 - 5%	9/1-15	FD	\$ 12.00
	"	22,000 - 5%	9/6-16	FD	\$ 11.10
	"	22,000 - 5%	9/15-10/5	FD	\$ 11.25
	"	22,000 - 5%	11/5-12/5	FD	\$ 14.00
(1971年)					
Australia	Antofagasta	15,000 - 5%	2/10-25	FD	\$ 14.25
US Gulf	Chile	12,000 - 5%	3	FD	\$ 8.00
	"	12,000 - 5%	3	FD	\$ 8.00
Australia	Antofagasta	19,000 - 5%	3-4	FD	\$ 13.25
Black Sea	Chile	23,000 - 5%	5/1-15	FIO	\$ 9.25
Australia	"	20,000 - 5%	4/1-15	FD	\$ 13.75
	"	18,000 - 5%	5/5-31	FD	\$ 13.50
Black Sea	San Antonio	21,500 - 5%	5/25-6/10	FIO	\$ 9.30
Australia	Chile	15,000 - 5%	5/24-6/20	FD	\$ 13.50
	"	16,000 - 5%	9/9-15	FD	\$ 11.10
	"	19,500 - 5%	1/15-25	FD	\$ 10.50

(Grain)

積 地	揚 地	積 高	積 期	TERM	RATE
チリ - 向け (1970年)					
Australia	Chile	20,000 - 5%	6	FD	\$ 1 1.50
	Antofagasta	25,000 - 5%	5/1-30	FD	\$ 1 1.50
	"	14,000 - 5%	6/20-7/15	FD	\$ 1 3.90
	"	14,700 - 5%	6/25-7/25	FD	\$ 1 4.75
	"	18,000-20,000	11/24-12/25	FD	\$ 1 4.50
	"	15,000 - 5%	12/22-1/10	FD	\$ 1 4.25
	"	22,000 - 5%	12/28-1/10	FD	\$ 1 4.15
	"	20,000 - 5%	1/20-2/10	FD	\$ 1 3.20
	Chile	20,000 - 5%	1/1-20	FD	\$ 1 3.00
US Gulf	"	12,000 - 5%	1/10-25	FD	\$ 9.00
	"	12,000 - 5%	1/10-25	FD	\$ 9.00

第4節 船型と運航採算(C/B)

4-1 前提

4-1-(1) その1

船型については、前節で仮定した3種類とし、それぞれが主要トレードに就航した場合を前提とする。

4-1-(2) その2

運航採算は、運賃率と運航損益(1重量吨に対する稼働30日間の運航損益をチャーターベースと称しC/Bと略す)の相関々係を示したものである。運賃率を固定しないのは変動する市況に応じ、その時々々のC/Bを容易に把握しやすくした為である。運航費用は、現時点の概数であるから、運航採算の相関々係はコストの上昇につれ、変化することを銘記すべきである。

4-1-(3) その3

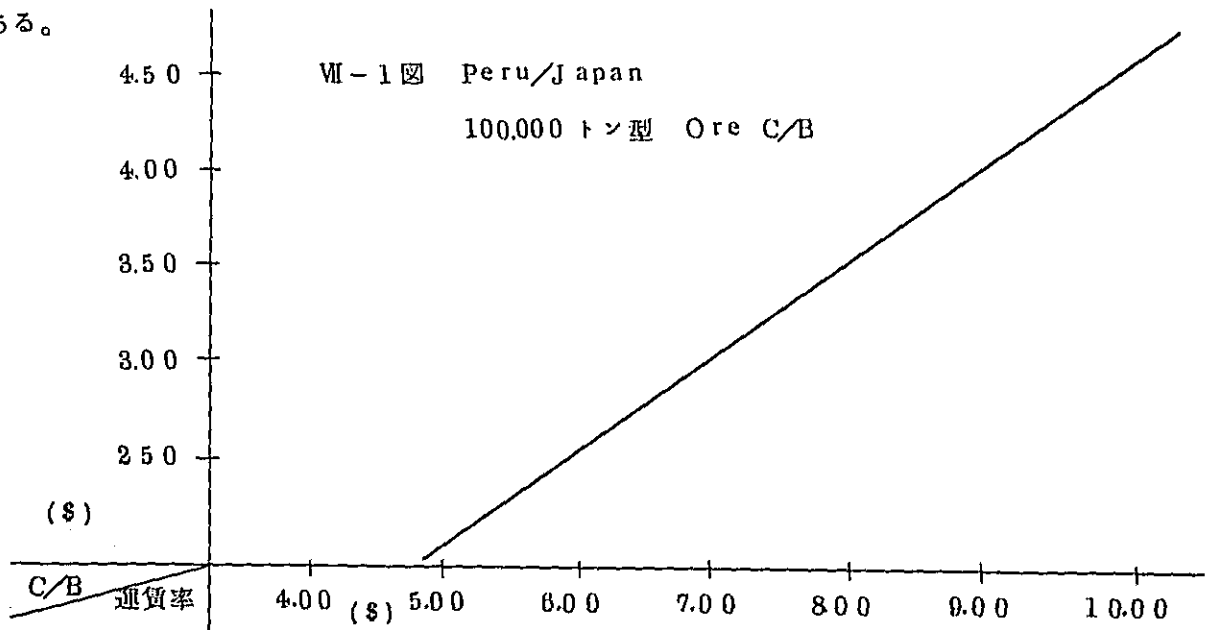
採算基準として、往復航のうち一方は空荷航海を一応前提とし、一部の貨物に限り往復航とも満船ベースの採算を検討した。つまり、前者は、採算的には最もきつい場合であり、後者は最も条件が良い場合である。

4-2 10万屯型の採算

4-2-(1) チャーター・ベース

前述の通り、本船型は、ペルー乃至チリーから日本向鉄鉱石輸送にあてられるが、採算の相関々係は下図の通りである。

航路は、ペルー/日本を、San Juan/千葉とし、往航満船・復航空船ベースの採算である。



4-2-(2) 採算性

従って、本船型が採算に乗るか否かは、本船の船費（1重掛屯に対する稼働30日間の船費をハイヤーベースと称しH/Bと略す、或は、傭船料）と、獲得出来る運賃率がいくらかによって異ってくる訳で、本船C/Bが、H/Bを上廻る可能性が大きければ、運航益をあげ、採算が合うことになる。

4-2-(3) 判断

仮に、本船型のコスト（H/B）\$2.50とすれば、これに見合う運賃率は約US\$5.80/LTとなり、このレートが現実に得やすいものか否かにより採算点の目安となる。

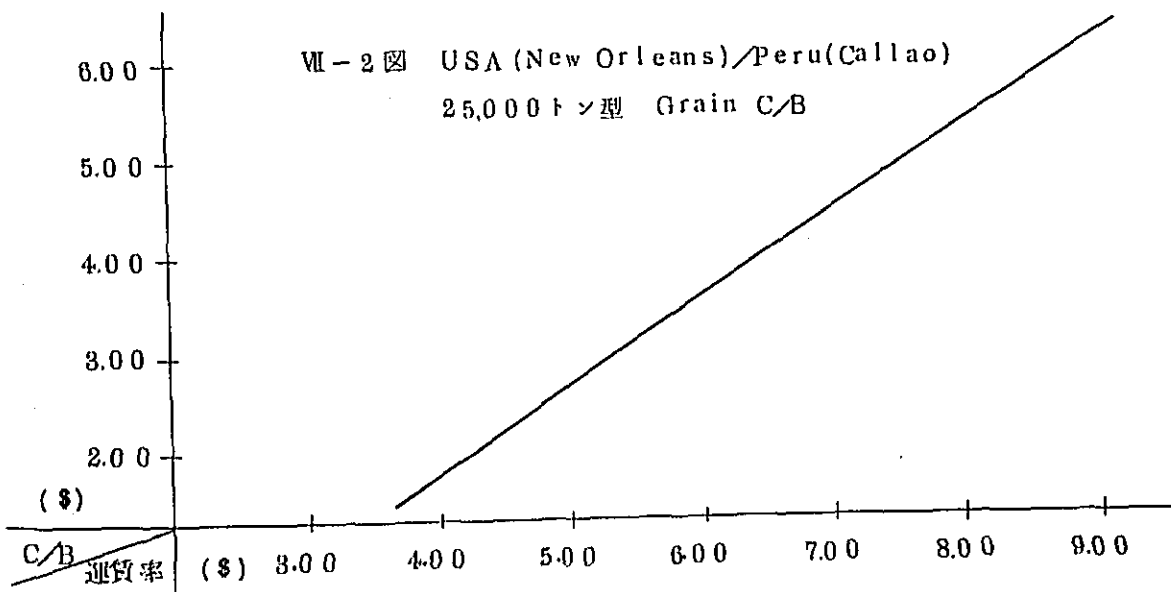
4-2-(4) 採算の算定基礎

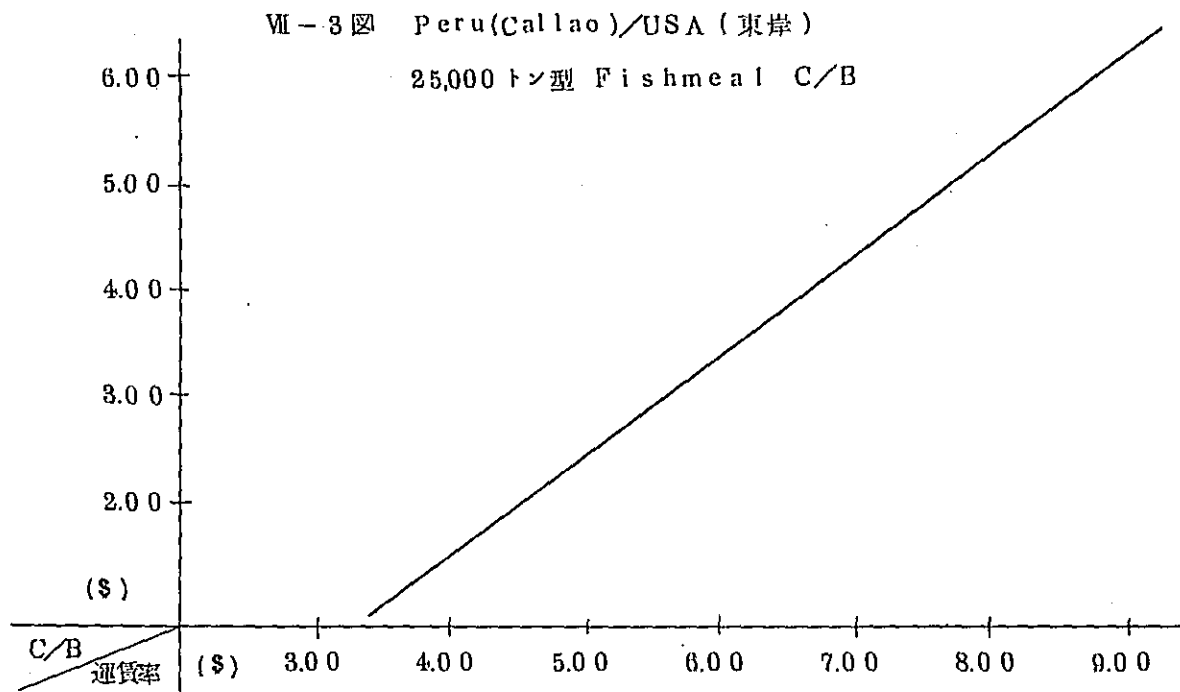
屯数	101,000 DWT
速度	15ノット
燃料	65 LT Fuel 2 LT Diesel
航海日数	56日
港費	\$14,000
燃料費	\$56,600
その他	\$11,000
手数料	3.75%

4-3 25,000屯型の採算

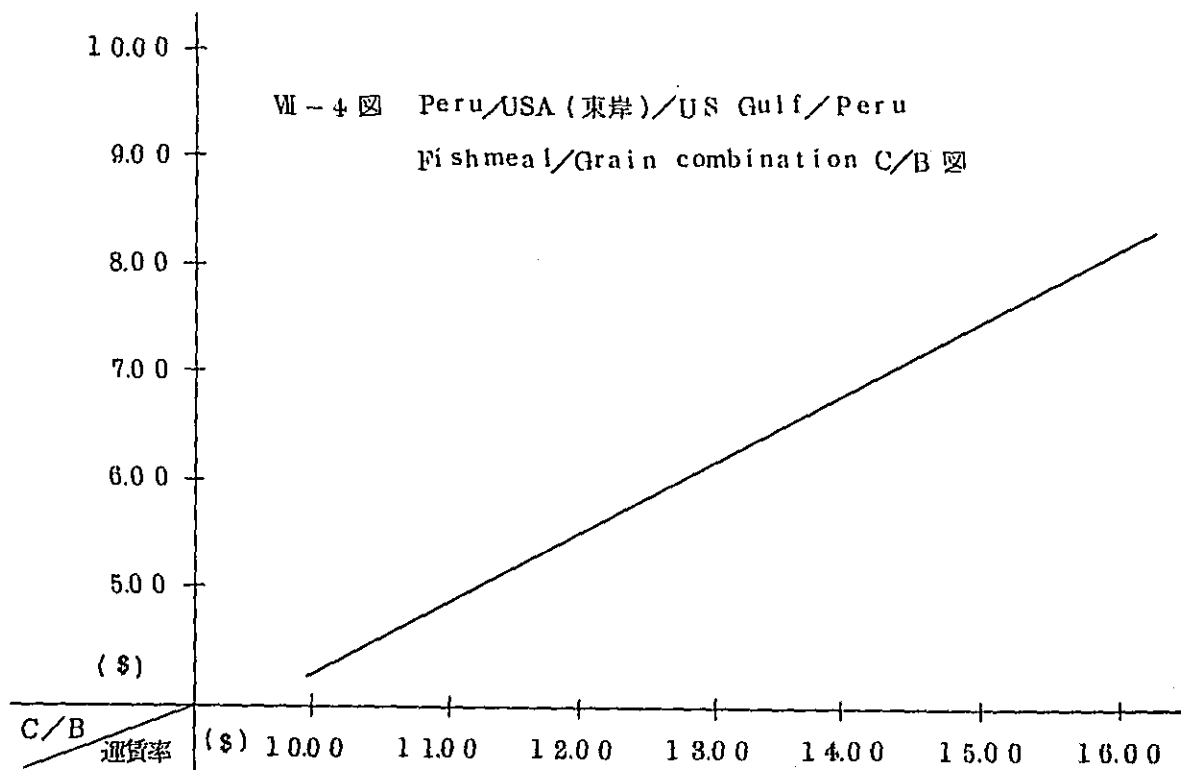
4-3-(1) チャーターベース

本船型は、主としてペルー・チリー向のgrain輸送の対象となる。また、fishmeal単独、fishmeal/grainの採算も検討した。それぞれの相関グラフは次の通り。





fishmeal 及び grain Callao/NY/New Orleans/Callao
この Trade は、fishmeal 及び grain それぞれの運賃率に応じて採算が変わるので、両貨の合計運賃と C/B の関係をグラフ化した。



4-3-(2) 採算性

本船々型のH/B(備船料)を仮に\$4.00とした場合、grain・fishmealの必要レートは上図から、grain: Peru向\$6.40 また fishmealは少なくとも\$6.60以上得られなければ赤字となる。一方、往復とも満船ベースのtradeになると、競争力が大きくなる。例えば、grain/fishmealをそれぞれ\$6.00と仮定すれば(合計で\$12.00となる)C/Bは\$5.50となり、H/Bの\$4.00を上廻るのでgrain或はfishmealだけの場合よりも採算性がよくなる。

4-3-(3) 採算の向上

このように、25,000屯以下になると、片航海空荷で走るのではなく、適当撒積貨物を往復とも積取ることが比較的容易になり、運航に際して、無駄のない配船を行なうことが肝要となる。従って、ここではfishmealとgrainのcombineを例としたが、fishmealの代りに、USA向鉄鉱石との組み合わせ、(チリーの場合も同様)或いは、非鉄類との組み合わせによってもよりよい配船が可能となる。

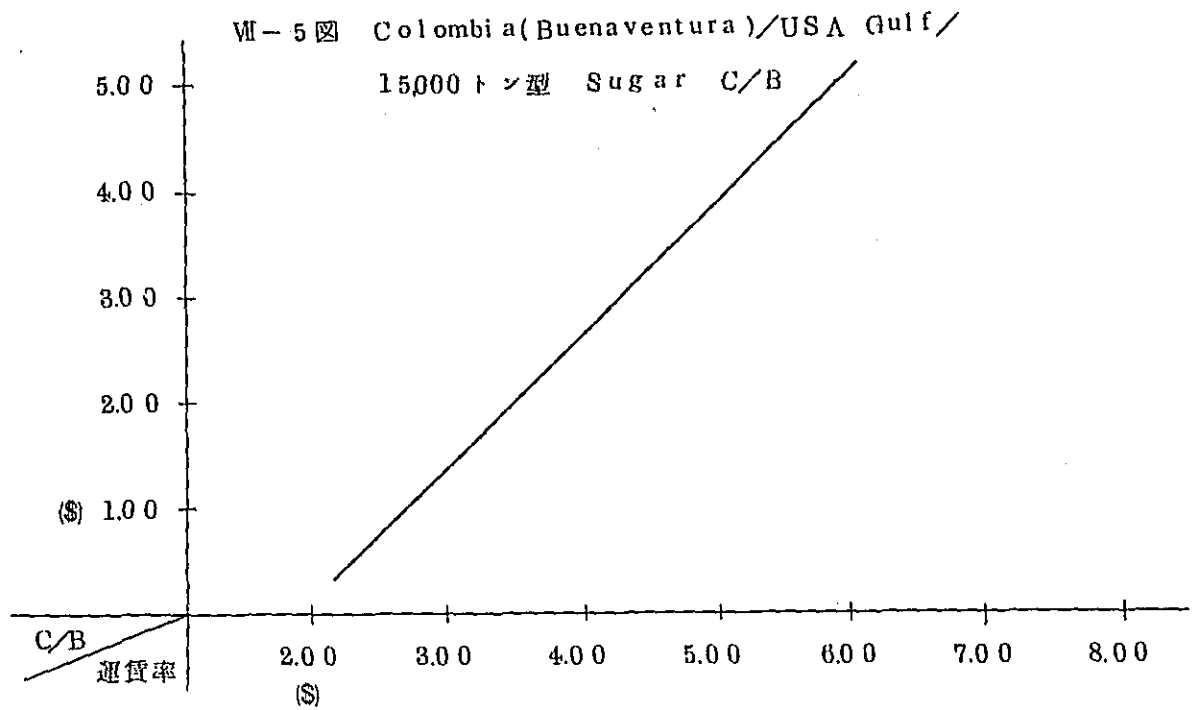
4-3-(4) 採算の算定基礎

屯数	26,600 DWT(LT)		
速力	15ノット		
燃料	38LT Fuel	2LT Diesel	
	[Fishmeal]	[Grain]	[Fishmeal/Grain]
航海日数	30.0	27.5	42.5
港費	\$17,000	\$13,500	26,500
運河料	\$18,000	\$18,000	\$18,000
燃料費	\$14,300	\$12,600	\$18,200
その他	3,000	1,540	\$21,400
手数料	2.5%	3.75%	2.5%/3.75%

4-4 15,000型の採算

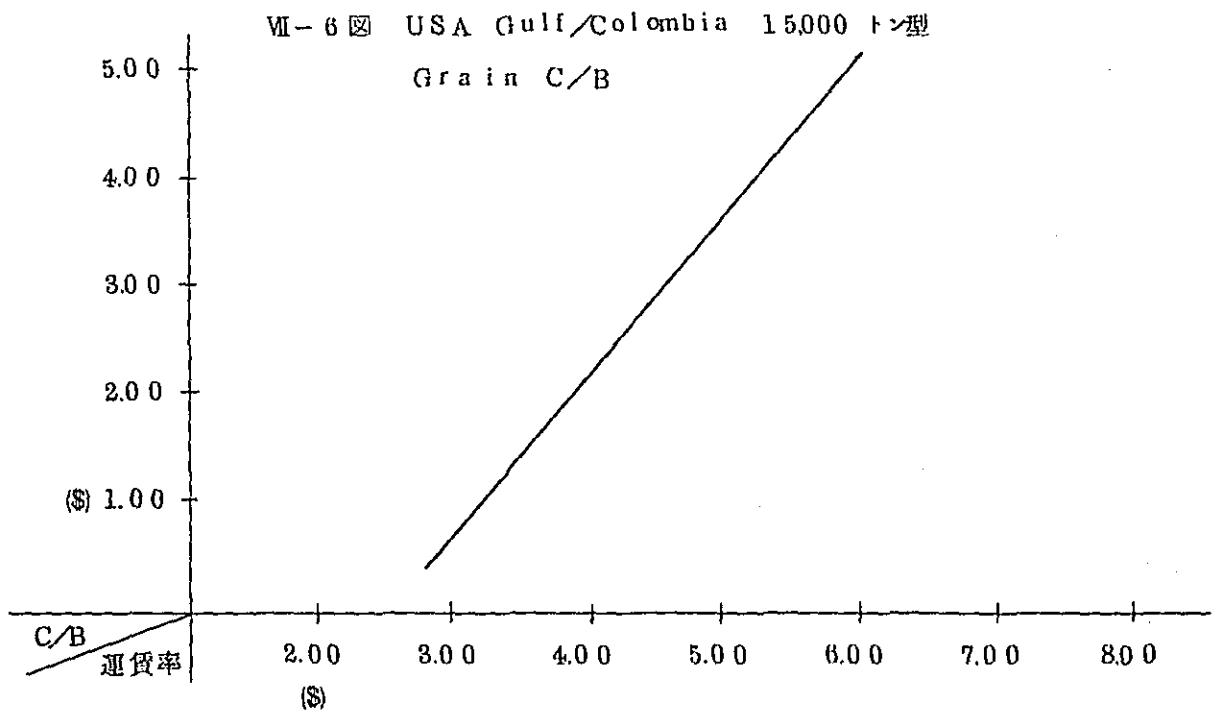
4-4-(1) チャーターベース その1

本船型は、数量的に大きくない撒積貨物が対象であり、アンデスグループの中では、主として砂糖が適貨であり、それに、非鉄類を加えることができる。USA向砂糖の採算グラフは下図の通り。



4-4-2) チャーターベース その2

一方、本船型で grain (特に Ecuador, Colombia 向け) 積取った場合の相関グラフは次の通り。



4-4-3) 採算の向上

この場合でも、往復航とも何らかの貨物で満船ペースで航海することが肝要であり、仮に、砂糖と grain がうまく組み合わせられると最も無駄のない効率的配船ができ、採算も向上することは明白である。

4-4-4) 採算の算定基礎

屯数	15,600 DWT (LT)	
速力	15ノット	
燃料	27 LT Fuel	1.5 LT Diesel
	[Sugar]	[Grain]
航海日数	19日	19日
港費	\$ 9,000	\$ 9,000
運河通航料	\$ 13,000	\$ 13,000
荷役費	-	\$ 0.30/LT
燃料費	\$ 7,300	\$ 7,300
その他	\$ 2,500	\$ 2,500
手数料	3.75%	3.75%

4-5 要約

- (1) 船型に応じた特定貨物の運航採算は、上記の通りであるが、あく迄も、現在での試算であり、今後の検討の目安になることを目的にしたにすぎない。
- (2) 貨物積取の場合、CIF・FOB契約に依り実際には、船積指定が売手/買手側と異り常に適貨がある訳ではないが、これらの諸条件を無視し、唯、計算上の数字を示したものである。
- (3) アンデスグループの撤積荷動量からみて、最も代表的な trade の採算であるから、これらと他の貨物との組み合わせに依り、多くのトレードパターンを検討できる。
- (4) しかし、アンデスグループを中心とした撤積の場合、最も弾力性・融通性のある船型としては、25,000~15,000 屯型であると考えられる。

第5節 船型と船費 (H/B)

アンデス統合体が船腹を供給する一般的な方法として、定期備船・中古船購入・新造船建造をあげることができるが、仮に、現時点をベースとした場合、船型に応じた備船料・船費がどうなるか試算した。これらの数値と、前節の運航採算の比較により、採算に合うか否かの決定ができることになる。

5-1 定期備船

5-1-1(1) 概況

これは市況に応じて変動するから、船腹供給が必要になった場合、できるだけ低レート of 適船の備船するしか方法はない。

また、市況変動について、下記の通り示す。(資料:Platou Report 72)

Ⅶ-3表 定期備船市況変動表

	Sept. 69	Sept. 70	Sept. 71	Sept. 72
15000SH.D.	3.80	5.80 (12)	3.70 (12)	3.80 (12)
25000B.C.	2.80	5.25 (6)	2.50 (12)	3.40 (12)
38000B.C.	2.80	5.00 (6)	1.60 (3/6)	3.00 (12)
57000B.C.	1.85	4.50 (18/24)	1.50 (12)	3.00 (12)
76000B.C.*)	1.75	3.00 (36)	1.45 (24)	1.85 (8)
110000B.C.**)	1.54	2.60 (60)	1.60 (36)	2.20 (36)
110,000OBO***)	2.40	4.15 (36)	2.70 (36)	2.60 (36)

The first four types listed are based on fairly prompt deliveries.

*) Delivery one year ahead, three years ahead prompt and respectively.

***) Delivery 8/71, 8/72 fairly prompt and fairly prompt respectively: rate of 1.60 estimated.

****) Delivery 5/70 8/72 prompt and 1/73 respectively: 2.60 estimated. Figures in brackets are periods in months. The periods for 9/69 are the same as for 9/70.

5-1-(2) 備船料

これによると、72年9月頃の市況は、

1 5,000型	\$ 3.80	(1重量吨当り)
2 5,000 "	\$ 3.40	
11 0,000 "	2.20	

であり、アンデス共同体が、このレートで備船したと仮定すれば、この船が採算に乗るかは、前節のグラフから、このレートを上廻るC/B(即ち運賃率)が得られるか否かで決ることになる。

なお、これらのレートも市況の変化の為、73年2月初めでは、15,000型 \$ 5.50, 25,000型 \$ 5.00, 100,000型 \$ 2.80と値上りして居り、備船時期によって市況の影響を非常に受けることになる。

5-1-(3) 時期

船腹供給をこのように備船に依存するとすれば、船腹需要を前広につかみ、マーケットの動向をみつつ、できるだけレートの安い適船を備船することが重要であり、採算向上の為にも極めて望ましい事項である。

5-1-(4) 要約

このように船腹供給の方法として備船形態をとることは、最も単純であり容易である。問題は、船腹備船を如何なる時期に、如何なるレートで行なうかであり、それには相当期間の備船実務訓練が必要になる。

5-2 中古船購入

5-2-(1) 船腹供給の1つ

所謂、船腹所有の理想を実現する方法として、中古船購入の手がある。この場合は、アンデスグループ内にて乗務員を配乗する等一切の船舶の運営を行なう。従って、後述の船舶建造の場合と全く同じ効果をもつ。

5-2-(2) 価格

中古船を購入する場合も、市況に影響を受けることになるが、最近の船価の動きは次の通りである。(資料: Platou Report 72)

・1959年建造15,000吨型の船価

1968年末	\$ 1,700,000
69 "	1,750,000
70 "	2,000,000
71 "	1,500,000

1972年末 \$ 1,550,000

(年数が経つにつれ船令が古くなるので少しずつ安くなっている。)

・1963年建造2,5000吨型の船価

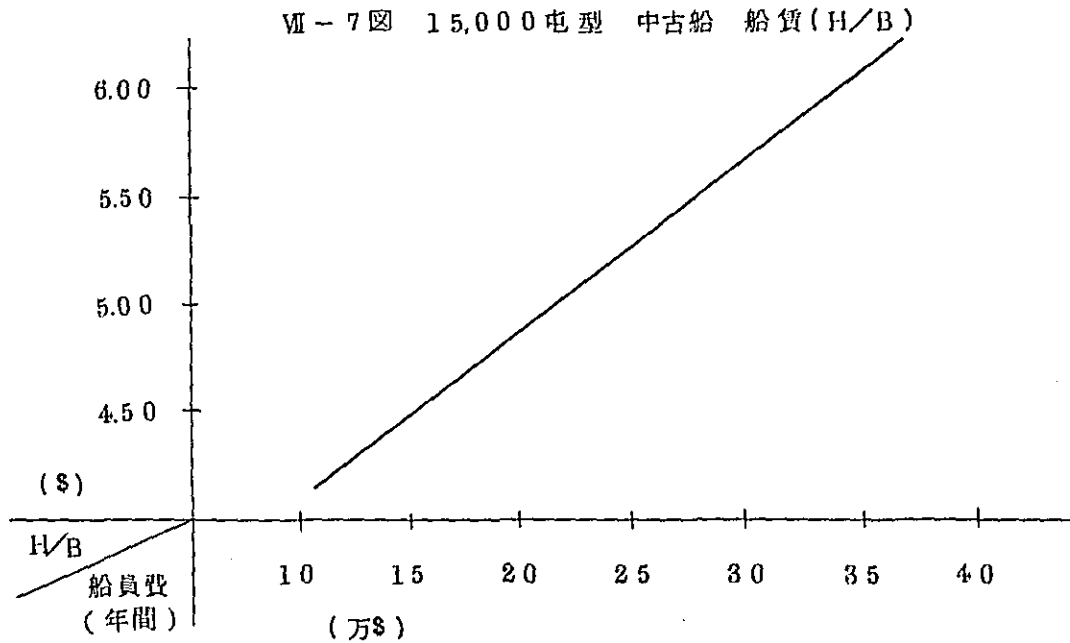
1968年末	\$ 3,000,000
69 "	3,000,000
70 "	3,300,000
71 "	3,100,000
72 "	3,200,000

5-2-3) 船費の仮定

次に、上記船価をベースにアンデスグループが購入した場合、船費(H/B)がどうなるかが問題になる。しかし、現在の段階では、具体的にアンデス諸国に照準を合せた数値が無い為あくまでも全て仮定の数値を用いねばならない。従って、結果は全く仮定であることを認識されたい。

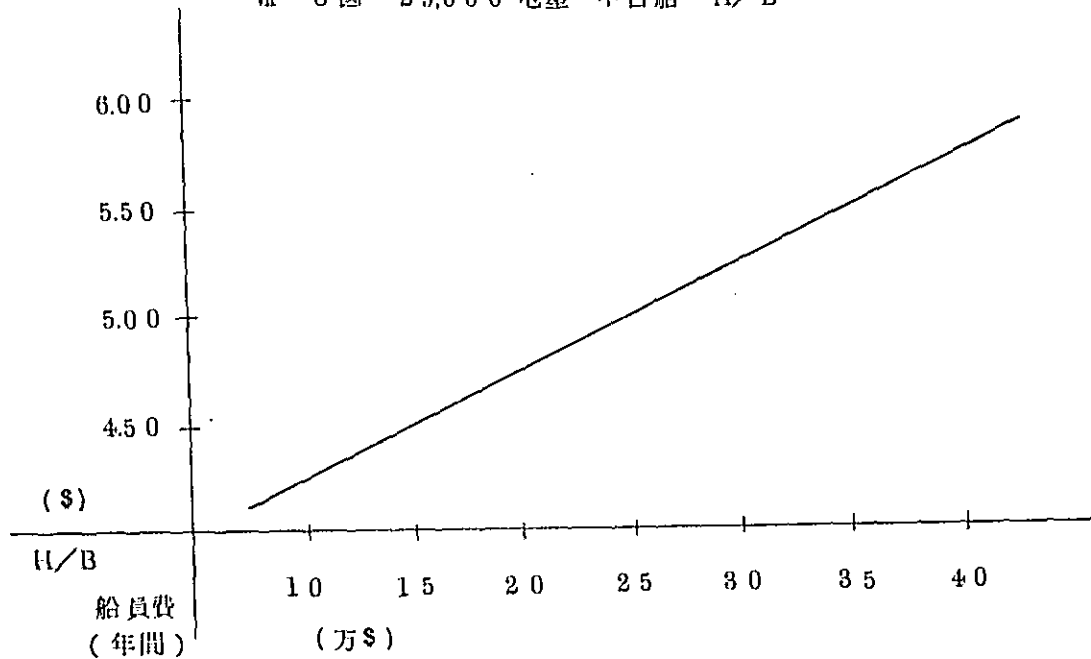
5-2-4) ハイヤーベース

船費計算のベースとして、各項目につき適当数値を仮定し、平均船費を算定した。また、船員費の変化に応じた船費の相関々係をグラフ化したものが下図である。また、仮定条件一覧は別表の通りとする。



これらは、年間船員費の変化に応じた1重量屯当りの稼働30日間の船費であるから、たとえば、船費として\$4.50程度を得る為には、年間船員費を15万弗にせねばならぬことになる。また、逆に、船員費をある一定額にすれば船費が出るので、この船費をもとにし、運航損益の比較を行なうことができる。例えば、前節のグラフを利用し、本船をコロンビア積合衆国向け砂糖の輸送に入れる場合、船費が\$4.50とすれば少なくとも砂糖の1屯当り運賃 (free in and out) は\$5.40を必要とする。この運賃を得られるか否かが鍵になることは言う迄もない。但し、復荷としてグレインを輸送すれば両貨の組み合わせにより必要とする運賃は下ることは明らかである。

VI-8図 25,000 屯型 中古船 H/B



15,000 屯型に比べ、グラフの水平軸からの傾きが小さくなったが、これは、船型が大型化するにつれ、船員費の船費に対する割合が次第に小さくなるからである。

本関係々係を用い、運航採算との関連が検討できるのは前述の通りである。なお、10万屯型については現地側の資料不足につき船費算出を省略する。

このように、中古船購入に依っても船腹を所有することができるが、要は、より低い船費とより高い運航益を得ることである。

5-2-(5)

中古船船費算定条件

船価(購入価格)	Platou Report 72
船価回収	10年(scrap value 見込まず)
資金調達	自己調達 10年償還
	金利8%

(アンデスグループの場合、CAF経由で低金利資金の融資可能性あり)

年間稼働率	95%		
金利外船費 (単位千円: \$=¥300ベース)			
保険料	2.5% (船価の)		
その他	日本ベースより適宜減率		
	15,000吨	25,000吨	年間UP率
修繕費	3,600	9,000	9.5%
船員費	-	-	10.0%
船用品費	3,200	4,000	3.0%
潤滑油費	5,000	6,500	-
店費	6,000	6,000	-
その他	1,000	1,000	-

5-3 新造船の建造

5-3-(1) 建造

最後に新造船を建造する場合をとりあげてみる。唯、算定に当っては種々の条件を仮定せねばならず、数字の結果よりも船費算定のプロセスの把握という面から理解されたい。

5-3-(2) 建造の前提条件

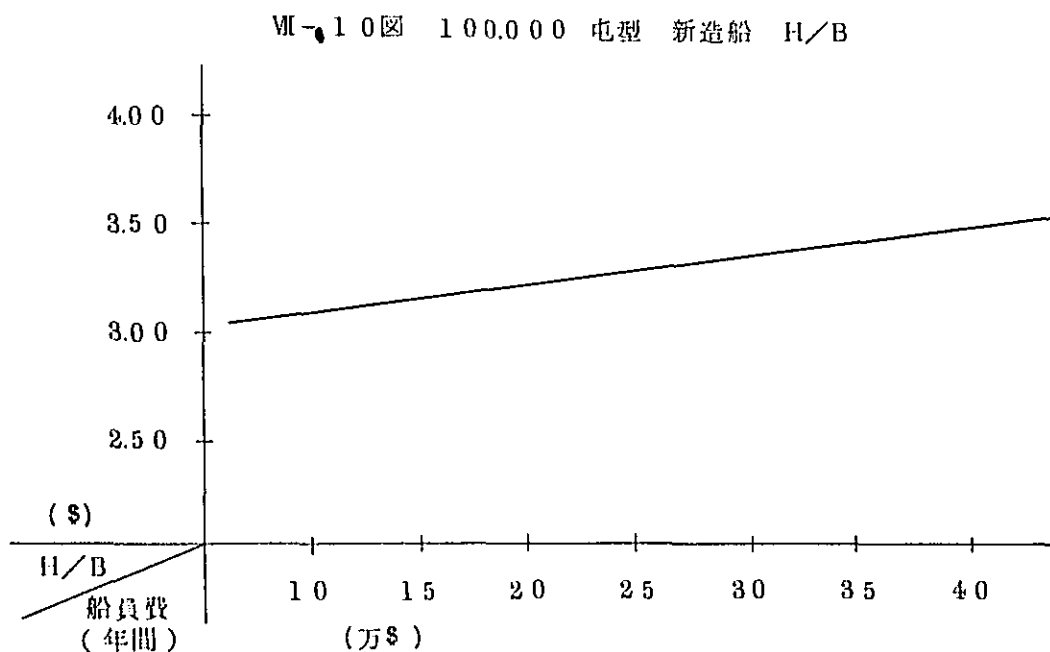
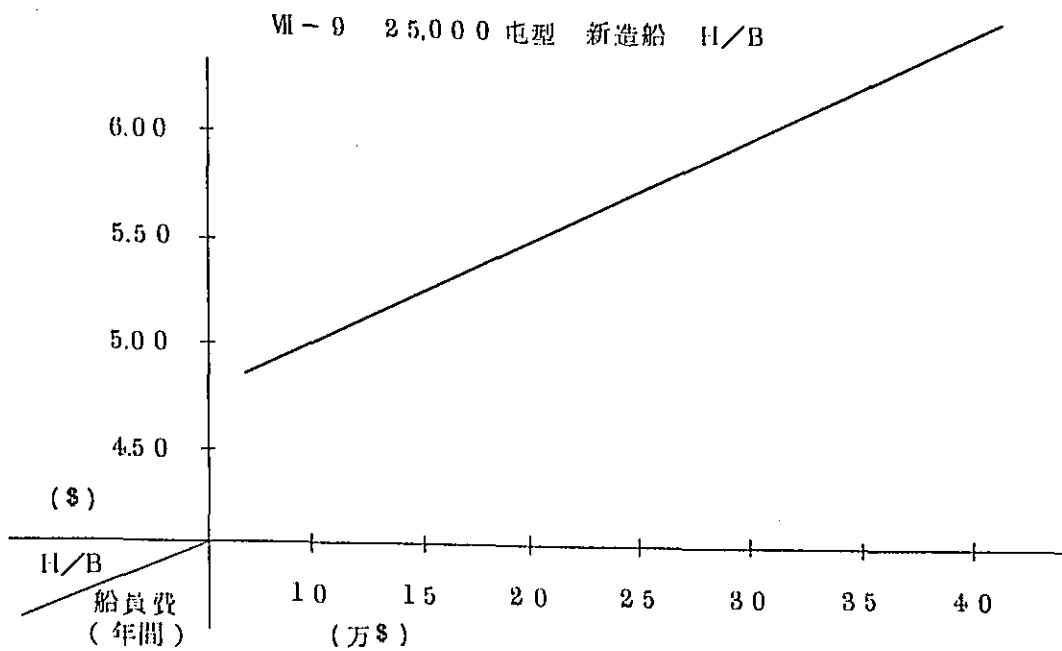
前提条件の内、主要事項は次の通り。

建造船価	Plantou Report 72 を使用。
資金調達	日本の輸出船ベース (Eximport Bank)
	即ち、船価の55%に対し
	8年償還金利6.875%
	残額市中資金

また、金利外船費その他は、前述中古船購入の場合と大差ない。

5-3-3) ハイヤーベース

船員費と船費の相関々係は下図の如くなる。



なお、15,000 吨型新造船については、前記資料から船価が得られぬ為割愛した。しかし 25,000 吨型よりもグラフの傾斜が大きくなり、H/B がより高くなることは明らかであろう。

例えば、10 万屯を建造する場合、H/B が \$ 3.15 見当とすれば、この船を Peru/JPN の鉱石輸送に配船した時の損益分岐点は、前節のグラフから屯当りの運賃 \$ 7.10 前後ということになる。

5-4 要約

- (1) 本節では、長期間の船腹供給方法として3つの場合を述べたが、定期傭船については傭船レートを如何に決めるかがポイントであり、船腹を所有する場合は、如何に安い船費の船にするかがポイントであって、船の競争力がこれで定まることになる。
- (2) 特に、中古船購入・新造船建造の場合、今前提条件として仮定した項目はすべて船費の変数である。中でも、重要なファクターは、

船 価

資金調達条件

船員費

保険料・修繕費

等であり、具体的に検討する場合は、より正確な、より詳細な、より現実的な数字を基に算出すべきことに留意すべきである。

- (3) 船費（傭船料も含めて）は、以上のように主として資本費からなるコストを1重量屯当りに換算したもので、船が如何なる航路に配船されても、同じである。従って、前節に述べた C/B との比較によって、ある特走航路に配船する場合の採算性が直ちに分る。この意味で、C/B と H/B を共に正確に把握することが船を運航する場合不可欠の要件になる。
- (4) アンデスグループが今後、本プロジェクトについて検討を進めるとすれば、以上示した検討段階（プロセス）を参考にし、彼らの得る（与えられた）条件をベースに数字的検討を行ない、所謂、経済性・採算性を十分に詰めることが必要である。

VI - 4 表 新造船船費算定条件

船 価	Platou Report 72 から逆算 (日本での建造)
資金調達	日本輸出入銀行資金及び 自己資金(借入金) Exim port Bank Loan 船価の55% 8年償還 金利6.875% 残額市中 10% 8.00%
船価回収	10年

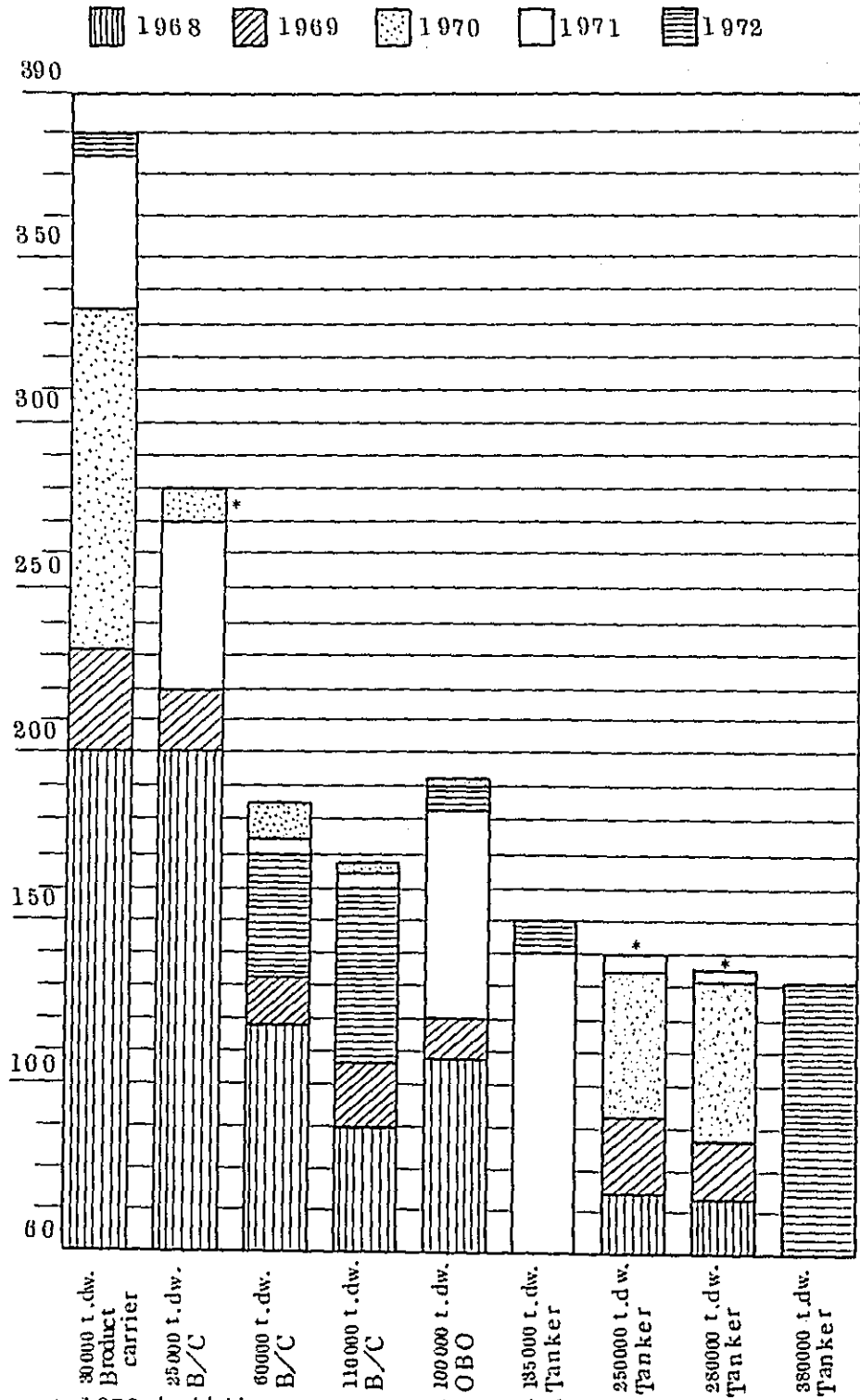
金利外船費(単位千円: \$ = ¥300ベース)

	25,000吨	100,000吨	年間UP率
修繕費	2,200	5,300	9.5%
船員費	-	-	10%
船用品費	4,000	5,000	3
潤滑油費	6,500	10,000	-
保険料	2.5%	"	-
店費	6,000	6,000	-
雑費	13,000	17,000	-

なお、新造船船価の変化は次の通り

(資料: Platou Report '72)

Building costs per t.d.w. (End year prices)



VI-11 図
新造船船価
の変化

The prices are based on the currency exchange rates ruling as middle December 1972. (資料: Platon Report '72)

第Ⅷ章 多国籍海運会社の予想形態

本章では共同撤積貨物船が稼働した場合その貨物船を所有または運航する組織について述べる。

組織の検討に当たっては、その経済性を分析して行くと同時に多国籍に跨る project により生じる外部的（政治的）問題を逐一分析して行かなければならないが、資料が未入手なことまた外部的問題の解決は政治的判断が必要であるため、現段階では予想される組織の形態を例示し、問題点を指摘するのみである。従って今後本 project の推進に当たっては本船の採算性検討が進行するにつれ固まって来る組織の skeleton について資料の分析に基いた study と共に外部的問題についても study が必要と考える。

第1節 多国籍海運会社の設立

1-1 母体組織

アンデス・グループが本 project を具体化するに当たっては多国籍 bulk carrier を所有及び（又は）運航し、bulk carrier を円滑に稼働せしめる母体組織が必要となるであろう。この母体組織には種々の形態が考えられるが、その実体は bulk carrier を管理・運航する海運会社（以降「会社」と呼称する）であり、如何なる形態の海運会社を運営することが望ましいか換言すれば前章で検討した本船の採算性を有効に発揮できる形態を検討することである。

1-2 多国籍海運の joint venture

「会社」はアンデス・グループ加盟国それぞれが参画する多国籍 bulk carrier を扱う組織であり、本質的には joint venture と考えるべきであろう。従って「会社」の形態については joint venture のメリット、特に開発途上国参加の多国籍海運 joint venture が期待する下記の如きメリットが得られることが望ましい。

(イ) 参加国の資金をプールすることにより、資金の融通性が高まり、引いては有利条件での融資の可能性が強まること。

また、少額の投資にて海運に携わることが出来ると共に外貨を節約することができる。

(ロ) 各国の人的資源を共同利用することにより、人員不足を補うと共に経費節減が可能とな

る。

- (イ) 参加国の輸送マーケットを開発し輸送を合理化する可能性がある。
- (ロ) joint venture の規模を徐々に拡大し、scale merit を追求できる。
- (ハ) 資本的協力の他に海運の経験・技術・マネージメント面で協力を得られるので先進国との joint venture も考え得る。

1-3 「会社」の設立

本 project は Junta /CAF が推進する project であり、先に述べた Junta の政治的機能、CAF の金融的機能を考えれば、この母体組織は Junta /CAF と密接な繋りを持つものと予想される。この場合 Junta /CAF 自体が母体組織となる場合もあり得るが Junta /CAF がアンデス・グループ統合体のそれぞれ political organization, implementation organization であることを考えれば、Junta /CAF それ自体が多国籍 bulk carrier の所有、運航に当るよりは母体組織として別個の海運会社を設立することが望ましいと考えられる。

第2節 多国籍海運会社の形態

「会社」には下記の如き形態が考えられる。

2-1 参加方式

「会社」はアンデス・グループ加盟国参加の joint venture ではあるが、「会社」への参加方式には

- (イ) アンデス・グループ全加盟国が参加する。
- (ロ) 加盟国の内、有志国のみ（2乃至3グループに別れることも考えられる）が参加する。
- (ハ) アンデス・グループと先進国または先進国企業が参加する。

3方式が考えられ、また、資本の参加方式の面から見れば上記の3方式についてもそれぞれ出資比率の異なる組合せも想定されるであろう。

VII-1表 アンデス・グループ5ヶ国主要 bulk cargo 輸出入量 (1969年)

輸 出	(単位1000K/T)				
	ボリビア	コロンビア	チリ	エクアドル	ペルー
Non-ferrous Metal			214		228
Raw Sugar		145		104	318
Iron Ore			9,055		6,189
Salt			856		
Fertilizer			537		
Crude & Refined Petroleum		5,900			330
Fish meal			148		1,706
Fish Oil					151
輸 入					
	ボリビア	コロンビア	チリ	エクアドル	ペルー
Coal & Coke			414		
Maize			255		
Rice			50		
Wheat Flour	90				
Cereals		293	573	67	736
Manufactured Fertilizer		159	262		95
Raw Sugar			254		
Crude & Refined Petroleum		58		768	143

資料 Junta 作成統計資料

(註) 収集及び集計方法に不明確な点が見受けられる。

Ⅷ-2表 アンデス・グループ6ヶ国経済比較表 (1969年)

	ボリビア	コロンビア	チリ	エクアドル	ペルー	ベネズエラ
人口 (百万人)	4	21	9	6	13	10
G.D.P (百万弗)	906.3	8,055.1	6028.3	175.06	5,145.2	984.08
全輸出 (百万弗)	175	607	1075	152	865	2523
保有船腹 (千屯)	-	250	588	46	367	508

(1972.1.1現在)

資料 EL COMERCIO LIMA 1972.12.15 付

ベネズエラについては B.C.V. より作成

保有船腹は LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA

1972より作成

上表から見られる如くアンデス・グループ各国間には本projectの対象となる bulk cargo の荷動き自体に可成りの差異が見られ、トレード構成に差異が予想されること、また、GDP・貿易量・保有船腹等についても各国間に較差が見られ船腹需要及び海運依存度が異なるので、本projectへの参加方式に相違が生じることはあり得るであろう。

Bulk carrier の採算性を高める為には、需要に応じたトレードの選択によるチャーターベースの向上、コスト節減によるハイヤー・ベースの低減が必要であり、そのためには参加国の「会社」への participation の度合が異り、それに依じて出資比率が異なることは己むを得ないが、アンデス・グループ全員が参加できるような「会社」でなければアンデス・グループの joint venture としてのメリットは薄れるであろう。従ってトレード・資本・人的・運営面等種々の組合せの中から各国の得意の分野に於るメリットを発揮できるような組合せを考えるべきである。

「会社」の本来の姿はアンデス・グループ全員による joint venture であるが、先進国または先進国企業(船社或は荷主)との joint venture の形態も考えられる。通常開発途上国は先進国と提携することにより投資面で協力を得るばかりでなく、会社のマネージメント船舶建造、本船運航等の技術・経験面、或はマーケット等の情報面でもメリットを受けること

ができるので本 project の場合、かかる形態も考えて置くべきであろう。また、先進国との提携は船社との提携に限られては居らず、例えば荷主との提携も本 project 推進に役立つのではなかろうか。

然しながら本 project はアンデス・グループの project であり、先進国との提携は「会社」が安定化する迄の過渡的段階に行なわれるとしても将来的にはアンデス・グループ独自の joint venture となり先進国は側面から協力する形態が望ましいと思われる。

2-2 機能

次に「会社」の機能面に於る形態について、通常海運会社の機能は船舶の所有と船舶の運航とに大別されるが、「会社」の機能に関しても

- (イ) 船舶の所有 (owning)
- (ロ) 船舶の運航 (operation)
- (ハ) 両者の combination

の形態が考えられ、「会社」が必ずしも船舶の所有と運航を一元的に行う必要はなく所有と運航の種々の組合せについて feasibility study を行ない best solution を検討しなければならぬと思われる。上記を更に分類するならば、船舶の所有は単なる owners ではなく運航者に対する船腹の供給者を意味し、船腹調達の方法は自社船・共有船(新造船・買船)のみならず、裸備船・定期備船も考えられ、また運航者に対する供給も裸備船・定期備船・航海備船・委託運航等の種々の方法が考えられる。船舶の運航についても自主運航とするか備船に出すか2形態に分れる。

上記分類をコスト的に見れば間接船費・直接船費・運航費の負担をどうするか分類であって、アンデス・グループ各国の実質コストを分析して最もコストの節減される形態を把握し、他方運航面に於て最も効率の上る形態との接点が最も望ましい形態であろう。

「会社」の機能面に於る検討に当たって留意すべきは各加盟国の既存船社との擦り合せである。政治面の問題はさておいても、既存船社としての経験・蒐貨力・コスト・人的資源等は競争力があるとも思われるので「会社」と既存船社との比較検討が必要になるであろう。

上述の如く「会社」の機能面では種々の組合せによる形態が考えられるが、この組合せを如何にするかが「会社」形態決定の要因になると思われる。

2-3 国籍

「会社」の運営についてはグループの何れかの国に head office を置き、各国から委嘱されたスタッフが「会社」の運営に当ることになるであろう。この場合、通常「会社」の国籍は head office のある国になるが、「会社」が所有する船舶の国籍が head office 所

在国と同一になる形態と各加盟国の国籍になる形態とが考えられる。然しながら joint venture であることを考えれば各加盟国の国籍となる方が望ましいが、各国々内法規の調整が必要になると思われる。

第3節 多国籍海運会社の Study

3-1 経済的アプローチ

「会社」の feasibility study として先ず経済的アプローチがあるが、「会社」の経済性を検討することは、種々の形態の中で本船の採算性を最高に発揮できる、換言すれば前章で述べたチャーター・ベース (C/B) の向上とハイヤー・ベース (H/B) の低減を得られる形態を検討することである。

3-1-1) 資本費

「会社」の船腹供給機能を果たするためにはコストの低減を図り、国際競争力をつけねばならない。海運のコストは金利・償却等の間接船費 (資本費) と船員費・修繕費・店費等の直接船費及び運航費から構成されるが、船費面での国際競争力の比較要素は主として資本費と船員費であると考えられる。

アンデス・グループ各国には造船所はあるが、大型外航船の建造実績があるのは Peru の SIMA 造船所のみであり、然も現在 SIMA 造船所建造の最大船型は 25,400 型とのことにて、建造能力及び船価の面から新会社の bulk carrier は先進国造船所に発註した方が有利と考えられる。従ってここでは新造船の船価は国際マーケットでの船価であり、同様に修繕費及び保険料 (運航船腹量により差異はあるが) も国際的に余り差異がないとの前提を置いて検討を進めることとする。(但し、自国造船所育成のため、アンデス・グループの造船所に発註することは別途考慮を払う必要がある。)

この「会社」は bulk carrier を対象としているが bulk carrier を所有する場合にはコストに占める資本費のウェイトが大きくなるので、有利条件での資金調達が可能か否かが「会社」の採算性決定の重要な要素となるであろう。従って、「会社」は有利資金調達が可能となる組織となるよう配慮されるべきである。なお資金調達が困難である場合には「会社」は新造船ではなく中古船買船・裸備船・定期備船等による船舶の調達を考えねばならぬであろう。

「会社」の資金調達は金融機関借入れ、船舶代価の延払、外資借入れ、援助資金等の外部調達によって賄われるものと考えられるが、何れにしろ C A F が資金調達の重要な役目を果たすものと考えられ C A F 機能との関連に於て「会社」の組織は検討されるべきであろう。

3-1-(2) 船員費

次に船員費であるが、開発途上国が海運活動を行う場合船員費に於る国際競争力を発揮し得るのが強味で、引いては他の item に於るハンディキャップをカバーすることが必要になる。従って「会社」も他の開発途上国と同レベルでの船員供給が可能か否か船員供給能力・乗組員数・船員費について各加盟国の事情を study し最適船員を配乗し得る形態とならねばならない。

アンデス・グループ各国の船員事情については資料が不足しているので結論は出せないがチリ、ペルー、コロンビア、ベネズエラの各国には船員養成所があり自国船の crew を或る程度自給している模様なので、上記4ヶ国の船員を対象に検討して行くことになる（エクアドルでも若干名養成していると云う）。但し、各国とも officer は不足しているとのことで officer の供給は問題となるであろう。なお、LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANAによれば1972年1月1日現在のアンデス・グループ各国の船員数はコロンビア1364人、チリ1744人、エクアドル308人、ペルー1152人、ベネズエラ1359人となっているが、職種別人員が不明であり、更に検討が必要である。

3-1-(3) 店費

「会社」の機能が如何なる形態であっても、船舶を所有或は運航するためにはマネージメント・スタッフ及び機構が必要になる。このマネージメントの能力については充分検討せねばならないが、会社の形態によって、その費用が異なるのでコストについても検討する必要がある。所謂店費の問題であるが owning company であれば当然店費が少く、operating company となれば店費が増加する。

3-1-(4) 運航・マネージメント

「会社」の船舶運航機能を発揮させるための形態を考えて見ると先ず効率的な運航が可能か否か検討する必要がある。即ち、運航費の節約が可能であるか、ワールドワイドの運航或はマーケット・リサーチが可能な営業機構或はネットワークがあるか更には信用・と云った要因も含めての競争力についての検討等特に既存船社との比較検討が必要となる。その結果「会社」は自主運航を行なうか或は運航を他船社（各国個別の場合も含む）に委せるか形態が定まって来るであろう。

「会社」の機能を充分に発揮させるためには「会社」の形態は何れであれマネージメントがしっかりしていなければならない。従ってマネージメントにスタッフが得られないような場合には、先進国との joint venture 或は先進国からの技術援助の形態になるか、参加各国の既存船社に運営を委ねる形態になると思われる。

3-1-(5) 適正規模

前章に於て本 project のトレード・パターン及び船型を検討したが、「会社」の適正規模についても検討して置かねばならない。通常、海運会社に於ても規模が大きくなるに従い scale merit が得られ、この「会社」に於ても資本面でのメリットに加えて或る程度の船腹を運航することにより効率的な配船が可能となり、又多数の船腹を所有することにより保険料や店費が安くなる等のメリットが予想されるので scale merit は期待できる。

然しながら他方適正規模は本来、アンデス・グループの船腹需給に基いて検討されねばならず、又、投下可能な資金量、マネージメント及び技術の capacity 等の要素によって制限を受けるので scale merit との接点を慎重に検討されるべきである。一般的に云って発展途上国の海運会社は市場の狭隘性、資金の不足、技術の後進性が会社の発展のネックとなって居り、この「会社」についても可成り明確な見通しのない限り段階的に scale merit を上げることとし当初は安定した経営から出発すべきと考えられる。この意味でもアンデス・グループ各国の既存船社との擦り合せが望ましい。

3-2 政治的・外交的アプローチ

「会社」はアンデス・グループの多国籍海運会社という joint venture の性質上、経済的問題とは別個に本 project 具体化に当って予想される幾つかの政治的・外交的問題についても検討を加えなければならぬであろう。我々は先ず技術面に絞って本 project の feasibility study を進めているが、政治的・外交的問題も「会社」の形態に影響する処が大きいため UNCTAD の報告を参照しながら基本的事項について指摘することとする。

3-2-(1) 基本原則の了解

「会社」の機能が充分に発揮されるためには先ず新会社の基本原則について参加国間に於て意見を一致させて置く必要がある。各種の人間・資本的参加が考えられる多数国の joint venture であるためにその運営段階に於て種々の問題が生じる恐れがあるので、当初から明確にしておく配慮が必要であろう。

3-2-(2) 各国国内法規、政策の調整

参加各国の国内政策及び国内法規を相互に調整し、新会社の円滑な活動が行えるようにする必要があろう。例えば外為法、船員法、税法、自国産業保護政策等が調整の対象として考えられる。

3-2-(3) 各国自国船社との調整

「会社」と参加各国の自国船社との利害調整は非常に重要なことであり、本 project の feasibility study の重要な要素であるばかりでなく、その調整如何によって「会社」の形態は大いに影響を受けるであろう。

3-2-4) 少数派利益の擁護

アンデス・グループ各国間には可成りの経済格差があることは既に述べたが、各国はグループ内の少数派の利益を擁護する配慮がなされるべきであろう。

3-2-5) 政治・外交面と経済面の調和

上述の如き政治的・外交的問題は参加各国相互間の協力によってのみ解決される問題であるが「会社」の採算性が維持できる方向で解決することが望ましい。

3-8 アンデス・グループ各国既存船社について

「会社」の形態を検討するためにはアンデス・グループ各国の既存船社との擦り合せが重要な要素であることは既に述べたが、この関連に於て各国の既存船社について概略する。

アンデス・グループ各国にはそれぞれ国営及び民営の船社が存在して居り、1972年1月現在の船社数、所有隻数、DWTは、チリーが合計9社、47隻、588千吨、コロンビア6社、35隻、250千吨、エクアドル4社、8隻、46千吨、ペルー14社、34隻、367千吨、ベネズエラ13隻、43隻、508千吨、ボリビアは船社は1社あるも所有船腹なしという状況である。(詳細はⅧ-3表参照)

更に1972年1月現在これらの各船社が所有する bulk carrier 及び tanker の船腹はⅧ-4表の通りで、鉱油船1隻、69千吨、bulk carrier (Freedomも含む)10隻、180千吨(内2隻は建造中)、tanker 27隻、686千吨となっている。

上述の通りこれら既存船社の status は先進諸国の大手船社と比較すれば非常に低く、資金、技術、マネージメント等種々の面で不利であることは否めないが、チリーの CSAV、EMPREMAR、コロンビア、エクアドル共同出資のFMGC、ペルーのCPV、ベネズエラのCAVNの如き各国を代表する有力海運会社は自国海運育成政策のもとに可成りの規模で主として定期航路を経営している。

本 projectの具体化に当っては、各国船社はおそらく自社による bulk carrierの所有運航を主張すると思われる、特に資源を大量に輸出する国は自国資源の自主輸送を主張すると予想される。従って、アンデス・グループ各国の自国海運育成及び自国資源輸出振興政策とグループ全体としての policyが相反することとなるので両者間には政治的調整が必要となるが、これは juntaを通じて取上げられるべき問題であろう。

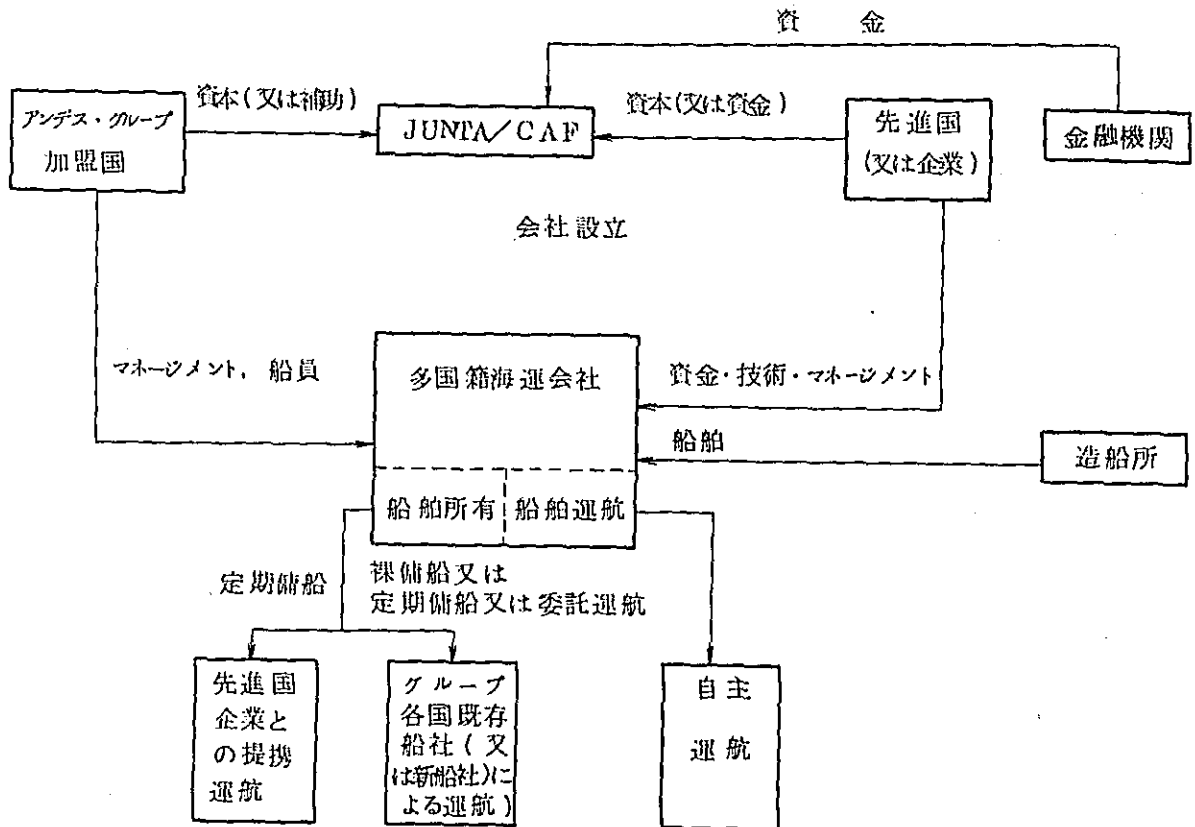
他方経済面を考えた場合、グループ各国船社の組織、海運に対する経験、荷主との connection等は評価されるべきであり、共同撤積貨物船の所有(保船)、運航に当り既存船社との協調は有効な手段の一つであると考えられるので経済的にも充分検討する必要がある。

第4節 多国籍海運会社の形態の one solution

4-1 予想形態の図示

今迄多国籍海運会社の予想される形態について検討して来たが、それらをまとめて図示すれ

ば下表の如くである。



上表の通り多国籍会社は資本面でも機能面でも運営面でも種々の形態、従って種々の組合せが考えられ、それらの組合せについて経済的、政治的検討を行わねばならない。

資料の分析に基いた study は今後継続して行なわれるであろう「feasibility study」に俟たねばならないので、現時点に於ては結論的なことは云えないが「会社」形態の one solution としては次の如き形態が考えられるであろう。

4-2 「会社」の設立

アンデス・グループ各国が資本参加する「会社」を設立する。この場合開発途上国にとっては資金的、技術的に問題があるケースが多いので先進国との資金、技術両面に於る提携も検討する価値がある。

グループ各国の出資比率が異なることもあろうが、各国は例えば船員の供給等の分野を分担する等それぞれの分野で補完することが望ましい。

なお、資金面はCAFが中心となり、政治面はJuntaが中心となって各国間の調整と共に「会社」の安定経営を図るべきであろう。

4-8 安定経営と段階的發展

当初は安定経営を図るために少数の bulk carrier を所有するに止め、段階的に scale merit を上げる方式が望ましい。

所有船型としては中小型 bulk carrier からスタートする方がリスクは少ないが、資金手当及び荷主との長期輸送契約が可能ならば大型 bulk carrier の所有も考えられる。

4-4 船舶所有会社

「会社」のマネージメント、技術能力と共に発足当初は scale merit が薄いことを考えれば、当初は「会社」は船舶所有のみとし、船舶の運航はグループ各国既存船社（国営船社を第1順位とし）に委ねるのが望ましいのではなかろうか。

なお、「会社」が本船を既存船社に裸備船に出すケースも考えられ、その場合には「会社」は船舶資金を調達し船舶を建造する owner となり、非常にシンプルな形態となる。

アンデス・グループが多国籍会社を設立し、グループ地域の貿易の振興、經濟の發展、或は外貨の節約等を図ることは望ましいが、發展途上國に於る海運会社は市場が狭いこと、資本が不足すること、技術能力に欠けること等企業基盤が弱いので当初は經營の安定を図り段階的な發展を目指した方が望ましい。

以上、新会社の一形態を述べたが何れにしる形態を決めるには前節で述べた經濟的要素の各項目について正確な資料に基いた分析を行なうと共に、政治的、外交的要素についても調整を図ることが必要であり、今後かゝる study が行なわれるべきである。

Ⅷ-3表 アンデス・グループの国船社一覧 (1972年1月現在)

国名	船社名	船種	隻数	D/W
ポリビア	—	—	—	—
チリ	<国営>			
	EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO (EMPRESMAR)	貨物船	6	94,488
		冷凍船	1	2,027
		その他	9	30,269
		計	16	126,784
	ARMADA DE CHILE	タンカー	2	35,883
		その他	3	5,990
		計	5	41,873
	国営計2社		21	168,657
	<民営>			
	COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES (CSAV)	撤積船	2	35,080
		貨物船	10	120,986
		計	12	156,066
	SOCIEDAD ANONIMA DE NAVEGACION PETROLERA (SONAP)	鉦油船	1	68,932
		タンカー	4	146,156
		計	5	215,088
	NAVIERA CORONEL S.A.	貨物船	2	18,680
		計	2	18,680
	COMPANIA CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA S.A.	貨物船	2	16,170
		計	2	16,170
MARITINEZ, PEREIRA Y CIA. S.A. NAVIERA	貨物船	—	—	
	その他	3	6,754	
	計	3	6,754	
TRANSMARES NAVIERA CHILENA LTDA.	貨物船	1	4,650	
	計	1	4,650	
NAVIERA INTEROCEANICAS S.A.	貨物船	—	—	
	その他	1	2,174	

国名	船社名	船種	隻数	D/W
		計	1	2,174
	民営計 7 社		26	419,582
	テリー合計 9 社		47	588,239
コロンビア	< 国営 >			
	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	タンカー	1	16,100
		その他	2	8,500
		計	3	24,600
	COMPANIA NACIONAL DE NAVEGACION S.A. (NAVENAL)	貨物船	1	6,035
		その他	2	4,947
		計	3	10,982
	INSTITUTO DE FOMENTO INDUSTRIAL	貨物船	-	-
		その他	2	3,514
		計	2	3,514
	国営計 3 社		8	39,096
	< 民営 >			
	FLOTA MERCANTE GRAN-COLOMBIANA S.A.	貨物船	20	179,773
		計	20	179,773
COLOMBIANA INTERNACIONAL DE VAPORES (COLVAPORES)	貨物船	4	14,614	
	計	4	14,614	
CIA AGROPECUARIA Y MARITIMA SANTA ROSA LTDA. (AGROMAR)	貨物船	2	12,402	
	その他	1	4,610	
	計	3	17,012	
民営計 3 社		27	211,399	
コロンビア合計 6 社		35	250,495	
エクアドル	< 国営 >			
	FLOTA BANANERA ECUATORIANA S.A.	冷凍船	2	11,020
		計	2	11,020
国営計 1 社		2	11,020	

国名	船社名	船種	隻数	D/W	
	< 民 営 >				
	FLOTA MERCANTE GRANCO- LOMBIANA S.A.	貨物船	4	31,455	
		計	4	31,455	
	TRANSPETROLEO C.A.	貨物船	-	-	
		その他	1	1,664	
		計	1	1,664	
	CIA FRUTERA CHILENO ECUATORIANA S.A.	貨物船	-	-	
		その他	1	1,445	
		計	1	1,445	
		民 営 計 3 社		6	34,564
	エクアドル合計 4 社		8	45,584	
ペ ル -	< 國 營 >				
	COMPANIA PERUANA DE VAPORES S.A. (C.P.V.)	貨物船	12	161,274	
		計	12	161,274	
	OFICINA NAVIERA COME- RCIAL	タンカー	3	39,736	
		その他	2	12,020	
		計	5	51,756	
	PETROLEOS DEL PERU (PETROPERU)	タンカー	1	20,600	
		計	1	20,600	
		國 營 計 3 社		18	233,630
	< 民 営 >				
	PETROLERA TRANSOCEA- NICA S.A.	タンカー	2	35,798	
		計	2	35,798	
	CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.	貨物船	2	17,201	
		冷凍船	1	3,181	
	計	3	20,382		
NAVIERA HUMBOLDT S.A.	撤積船	1	17,220		
	計	1	17,220		

国名	船社名	船種	隻数	D/W
	NAVIERA PERUANA DEL PACIFICO S.A.	タンカー	1	17,534
		計	1	17,534
	NAVIERA MARITIMA FLUVIAL S.A.	貨物船	1	11,912
		計	1	11,912
	EMPRESA NAVIERA SANTA S.A. (SANTAMAR)	タンカー	1	9,249
		計	1	9,249
	PERUANA DE NAVEGACION S.A.	貨物船	2	6,900
		計	2	6,900
	SURUPANA S.A.	貨物船	1	5,740
		計	1	5,740
	THE PERUVIAN CORPORATION	貨物船	-	-
		その他	2	2,130
		計	2	2,130
	NAVIERA AMAZONICA PERUANA S.A.	貨物船	1	3,840
	計	1	3,840	
LINEA AMAZONICA S.A.	貨物船	1	2,629	
	計	1	2,629	
	民営計 11社		16	133,334
	ベル - 合計 14社		34	366,964
ベネズエラ	< 国営 >			
	C.A. VENEZOLANA DE NAVEGACION (CAVN)	貨物船	14	93,236
		計	14	93,236
	国営計 1社		14	93,236
	< 民営 >			
	NAVEMAR C.A.	タンカー	1	55,842
		計	1	55,842
	COMPANIA ANONIMA NAVIERA ORINOCO (CANO)	貨物船	3	16,101
	計	3	16,101	

国名	船社名	船種	隻数	D/W
	TRANSPORTE INDUSTRIAL S.A. (TISA)	貨物船	-	-
		その他	3	10,771
		計	3	10,771
	CONSOLIDADA DE FERRYS C.A.	貨物船	-	-
		その他	2	872
		計	2	872
	INVERSIONES TURISTICAS MARGARITA C.A. (INTUMACA)	貨物船	-	-
		その他	2	921
		計	2	921
	MARITIMA ARAQUA S.A.	貨物船	-	-
		その他	1	5,120
		計	1	5,120
	COMPANIA ANONIMA NAVIERA DE TRANSPORTES Y TURISMO (TRANSYTUR)	貨物船	2	3,736
		計	2	3,736
	TRANSPORTE FLUVIAL CACIQUE C.A.	貨物船	-	-
		その他	1	200
		計	1	200
	FERRYBOATS MARGARITA S.A.	貨物船	-	-
		その他	1	400
		計	1	400
	SHIP REPAIRS AND SERVICE, C.A.	貨物船	-	-
その他		1	1,414	
計		1	1,414	
GRUPO CREOLE PETROLEUM.	タンカー	6	17,148.5	
	計	6	17,148.5	
COMPANIA SHELL DE VENEZUELA LTDA.	タンカー	5	14,125.9	
	その他	1	6,723	
	計	6	14,798.2	

国名	船社名	船種	隻数	D/W
	民 営 計 12社		29	414,844
	ベネズエラ合計 13社		43	508,080
	6ヶ国国営船社合計 10社		63	545,639
	“ 民営船社合計 36社		104	1,213,723
	6ヶ国 船社総計 46社		167	1,759,362

資料 LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1972

(註) 船種欄「その他」の項，該当船種は沿海航路のみに就航するとみられる貨物船，小型タンカー，客船等

VIII-4表 アンデス・グループ6ヶ国 Bulker 及び Tanker 明細 (1972年1月現在)

国名	船主	船名	D/W	速力	馬力	建造年	建造国
チリ	< Bulker >						
	Sud Americana Vapores	Elqui	17,540	15	8,270	1960	ドイツ
	"	Illapel	17,540	15	8,270	1960	"
	小計	2隻	35,080				
(註) ベルーでは25,400 屯 Bulker 2隻建造中							
チリ	< Freedom >						
	Empresa Maritima Del Estado (ENP REMAR)	Lago Hualaihue	15,748	15	9,000	1971	スペイン
	"	Lago Lanahue	15,748	15	9,000	1970	"
	"	Lago Llanquihue	15,748	15	9,000	"	"
	"	Lago Maihue	15,748	15	9,000	"	"
	"	Lago Puyehue	15,748	15	9,000	"	"
	"	Lago Rinihue	15,748	15	9,000	"	"
	小計	6隻	94,488				
チリ	< Ore / Oil >						
	Sociedad Anonima De Navegacion Petrolera (SONAP)	Cabo Pilar	68,932	16	17,400	1971	日本
	小計	1隻	68,932				
チリ	< Tanker >						
	Sociedad Anonima De Navegacion petrolera (SONAP)	Cabo Tamar	58,200	16	20,800	1964	スウェーデン
	"	Cabo de Hornos	30,800	15	11,200	1957	デンマーク
	"	Magallanes	30,400	15	11,200	1957	"
	"	Punta Arenas	23,296	14	6,500	1945	米 国
	Armada de Chile	Almirante Jorge Montt.	17,853	14	6,500	1956	フランス

国名	船主	船名	D/W	速力	馬力	建造年	建造国
チリ	Armada de Chile	Araucano	18030	17	10800	1967	デンマーク
	小計	0 隻	178,579				
ペル	Empresa Naviela Santa S.A.	Santamar	9249	11	2,400	1953	ドイツ
"	Oficina Naviera Comercial	Parinas	10,075	14	5,400	1968	ペル
"	"	Pimentel	10,075	14	5,400	1969	"
"	"	Mollendo	19586	15	7,500	1962	日本
"	Petrolra Trasoceanica S.A.	Huascarán	19,343	16	10,000	1959	イタリア
"	"	Transoceanica	16,455	14	6,500	1944	米 国
"	Navier Peruana Del Pacífico S.A.	Lloque Yupanqui	17534	14	6,000	1952	ベルギー
"	Petroleos Del Peru	9 de Octubre	20600	14	6,800	1959	英 国
	小計	8 隻	122,917				
コロンビア	Ministerio De Defensa Nacional	Covenas	16,100	14	7,350	1950	スウェーデン
	小計	1 隻	16,100				
ベネズエラ	Navemar C.A.	Navemar	55842	16	18,000	1960	スウェーデン
"	Grupo Creole Petroleum	Eso Amuay	35,328	15	12,500	1959	日本
"	"	Eso Caracas	39,000	15	12,500	1959	"
"	"	Eso Caripito	35,323	15	12,500	1960	"
"	"	Eso Maracaibo	39,000	15	12,500	1959	"
"	"	Eso La Guaira	11,417	11	4,000	1954	オランダ
"	"	Eso Margarita	11,417	11	4,000	1953	"
"	Cia Shell Venezuela	Shell Aramare	34,124	15	11,000	1960	英 国
"	"	Shell Caricuao	15,100	12	5,500	1954	ドイツ
"	"	Shell Mara	42,977	16	13,750	1958	フランス
"	"	Shell Charaima	15,100	12	5,500	1954	ドイツ
"	"	Shell Hai guata	33,958	15	11,000	1960	英 国
	小計	12 隻	368,586				
	合計	27 隻	686,182				

資料 LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA 1972

(註) 小型タンカーは除外した。

第Ⅸ章 本プロジェクト推進上検討すべき問題

前章迄で、本プロジェクトの船の運航形態及び会社形態の骨格を多くの前提・仮定の下に描いた訳だが、これらは、主に海運業としての検討であり、プロジェクトの具体化の為に解決を必要とする多くの諸問題を度外視した。

本章では、プロジェクトの実現化に、検討を不可欠とする幾つかの事項を例示し、今後の指針の一つとする。

第1節 多国籍海運会社のその他の諸問題

——特にUNCTAD REPORTの論ずる諸点との関連——

1-1 National Prestige

会社の形態と同時に、設立場所（何処の国に設立するか）も微妙な問題を生ずる。又、所有船舶の国籍をどこにするか。これは、アンデス・グループとは言え、過去の歴史からみて政治的、外交的問題の一つの鍵であろう。従って、会社案の確立と同時にグループの意見調整、事前同意をとりつけることが重要となろう。

1-2 人 事

会社の人事構成（各国の代表者人数）、船員配乗に関し、どこの国の船員を使うか、一国ではなく、混乗にするか等、その国籍に関する諸問題の調整も必要である。

1-3 機構、組織

会社としての意思決定が適切な速度で行なわれる機構を作ることも重要である。所謂、寄り合い所帯から来る意思決定のウヤムヤをメカニズムの徹底により防止すべきである。

1-4 少国の扱い

少数派の主張、権限の保護もグループ会社のキーポイントである。特に、アンデス・グループの場合、所謂、撒積貨物のシェアの大小国の調整は、実務として微妙な問題をはらんでいる。

1-5 利益の調整

本プロジェクトの趣旨は、アンデス・グループの経済統合の一環として立案されたものであるが、Junta が中心となり、各メンバーに対し、立案趣旨を周知徹底せしめ、メンバーからの真の協力、同意を受けることが第一条件である。Junta 独自の方向で進めることは、各国個

有の問題調整を無視することにもなり、好ましい方法ではない。

即ち、プロジェクトの目的と各国の利益を調和する形態は何かということ、あらゆる面から考慮すべきである。

第2節 経済上の問題

2-1 資金調達

プロジェクト推進の為には、その形態が如何なるものであれ、資金的裏付けがなくてはならない。この意味で Junta ばかりでなく CAF が参画しているのであるが、CAF のプロジェクトに対するウェートの程度、資金調達の見込みを事前に把握しておく必要がある。

仮に、船舶を購入或は建造する場合に、CAF が一括調達するのか、その融資条件はどうか又、アンデス・グループがそれぞれ資金調達をし、共有船の形式にするのか、その時の各国の融資条件はどうか、差異の調整はどうするのか等の問題は、極めて基本的問題である。

2-2 船費コストの分析

保有船舶の船費の計算を、できるだけ実情に即して行なうべきであり、それに必要な資料を収集することである。

特に、船価・船員費・保険料・修繕費等は船費算出上重要項目であり、グループ内での検討・試算が望まれる。

2-3 資料収集

一方、船の運航を前提にした場合、アンデス・グループのバルクカーゴ・マーケットをよりくわしく調査すること。即ち、

- ① 積・場地別品目別荷動きの分析
- ② 船種別品目別 "
- ③ 船籍別 " "
- ④ 輸出入量の予測（品目別・国別）
- ⑤ FOB/CIF(COF) 契約の比率
- ⑥ 船腹需給関係（運賃市況の変化と進出の予地を含む）

等である。

これらを基礎に、運航の有利性可否を更に検討を要する。

2-4 インフラストラクチャー

港湾開発・拡張等インフラストラクチャーの諸計画及びヒンターランドに於ける諸産業の開発動向等を広く把握すること。

2-5 船員問題

アンデス・グループで、船員供給を如何にするかも、大きな問題であろう。同じグループ内であっても海運国とそうでない国があり、船員費もまちまちであると予想されるが、この調整も一つの検討事項である。

2-6 マネージメント

船舶の所有・運航には有能なマネージメントが必要であり、アンデス・グループ各国が練達したマネージャーを提供できるか否かも検討すること。

2-7 国際収支

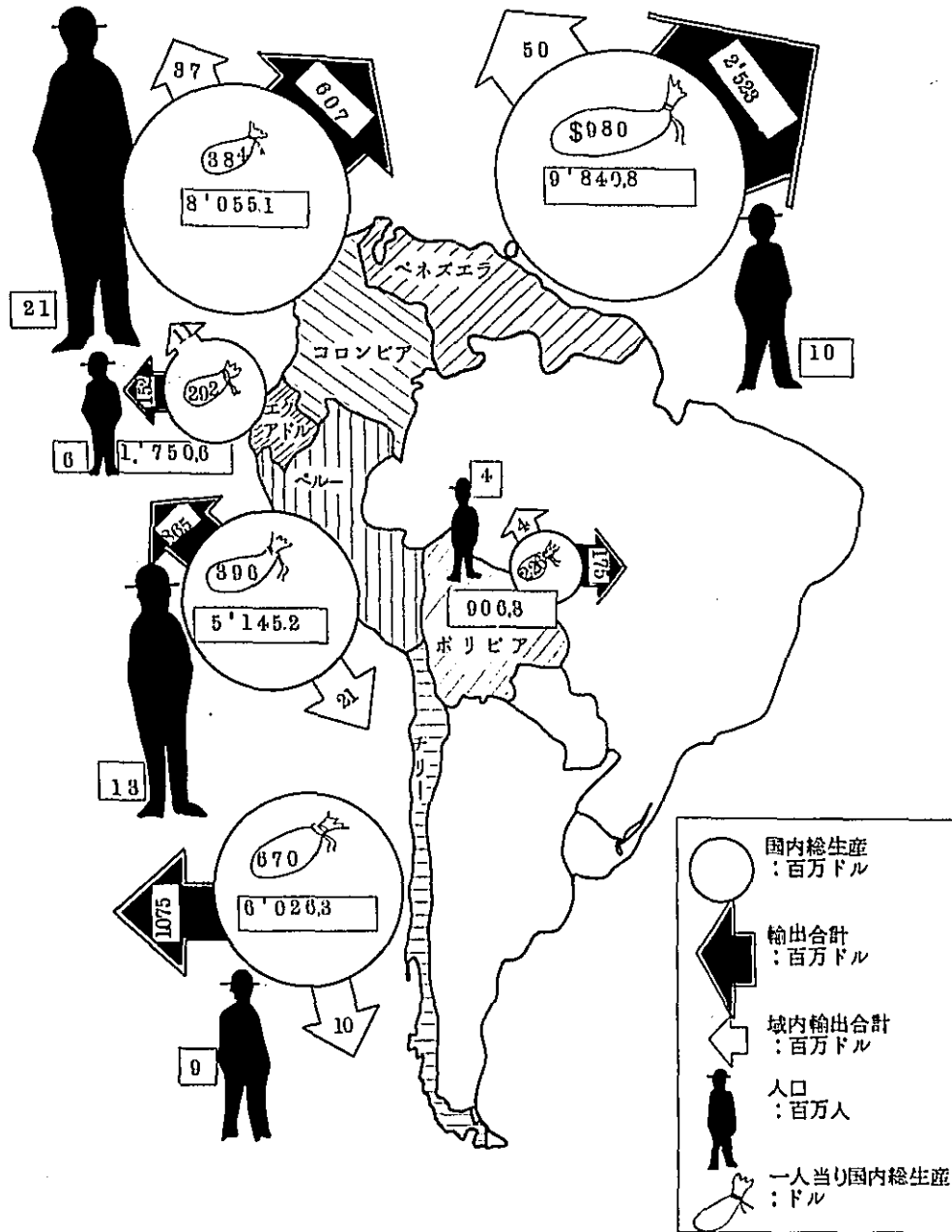
アンデス・グループ各国では自国船による積取比率が低く国際収支上積取比率の向上が叫ばれている。本 Project が実現すれば外貨払運賃の節約にはなるが船舶建造資金・運航費等外貨払支出が生じる以外に大型 bulk carrier 就航に伴う港湾・道路開発、資源の開発等の関連投資が必要となるケースが生じるので、外貨問題は総合的に検討されなければならない。

PART IV アンデス・グループ6ヶ国の概況

アンデス6ヶ国グループ全体およびその各国の経済現況と、それから推定される将来の見通し、本プロジェクトとの関連を予想した。



アンデス・グループ
 (ベネズエラを含む6ヶ国)



資料： EL COMERCIO誌(LIMA) 1972年12月15日付
 をもとにベネズエラを加えて合成。

〔註〕 本文中の数字とは異なる場合がある。

第X章 アンデス・グループ6ヶ国の概況

第1節 一般情勢

1-1 文化の同質性と反感

アンデス・グループ（本報告書では一応ベネズエラ迄含むとして）は中南米諸国の中でも後発低開発国に属している。文字通りアンデス山脈の一部を自国内に領有し、共にスペイン系の元植民地であって、スペイン語が共通語となっている。民族的には、原住民インディオとスペイン系移民、それらの混血であるが、一部に黒人を含む国もある。その混血程度は国々により土地により差が大きい。スペインの各地方から血縁、縁故をたどって順次定着して行ったので各地、各国の郷党心はスペイン各地方の特色を拡大した様な点もあるといわれている。

古くはスペイン本國からの独立戦を通して独立したのであるが、経済的に最も意味の深いのは1904年にペルーとボリビアが連合してチリーと戦った戦争である。この結果ボリビアが太平洋に面した領土を占領され、Antofagastaという最も大切な港を失った。それ以後ボリビアはland locked country（内陸国）となって、近代工業国として発展する足がかりをなくしている。また、この歴史的な遺恨はボリビア人の心に残っていて、外交、経済の交渉の際に屢々表われる様である。またこの歴史は歴史として出口の無い内陸後発低国を含めつつ進む所にJuntaの存在意義と力がある訳であるから、Junta内の比較的大國もボリビアの国民感情を絶えず忖度しなければならない立場にある。

1-2 共通使命観と利己

総じてラテン・アメリカ特有の開放的な国民性と親近感はあるが、外交的な事に関する限り、個人も国家も大変その利益を主張する。たとえば同一文化の継承と地域的連帯感から来る近親感はあるが、Junta機構を盛上げねばならないという危機感と使命感に表われているが、一方各国の生立ちと歴史から、限度内で最大限の自國の利益を主張して行くという立場に表われる。Juntaは常に一重の所迄分解の危機にさらされ乍ら、それでも最終的には破局を免れつつ、共同の目標に向かって着実に進んでいる。同じ國語を話すという点では、隣國に起った事件が巨細洩らさずその日の内に或國に報道され、それに対する論評も又、翻訳することなく、即時に隣國へ戻って行く。この点では団地居住者的な心理が見受けられる。

1-3 援助の際の一注意

たとえばこの内1国にのみ援助を与えて、隣国の要請を後廻しにしたとすると、他の5ヶ国には反感を持たれることとなろう。資源があって日本の輸入が潤うとか、インフレが終熄して経済が回復基調にあるとか、外貨バランスが良好な開発途上国に対して殊に日本の公私援助が集中する傾向があるので、この点を注意しなければならない。もし1国に公的援助を供与する場合他の5ヶ国に対しても小さいプロジェクトでも援助を与えるという様な配慮が必要である。

1-4 政治・経済体制の相違

6ヶ国はまた政治・経済体制の上で大変相違がある。ベネズエラ、コロンビア、ボリビア、エクアドルは資本主義体制をとっているが、民族資本の助成を志しているチリーは社会主義体制へ進んでおり、主要輸出産業を急激に国有化した。ペルーはそれ程激しくはないが、徐々に主要産業を国有化する路線にある。

1-5 通貨の強弱

チリーは急激な変革の為に経済が急速に悪化しつつあり、エスクードの対米ドル為替実勢レートは、1972年8月から11月の3ヶ月の短期間に3倍から6倍に下落した。

ペルーでは主要産業の国有化方針があるので、国内資本の逃避が始まっている。ソロスの実勢と公定為替レートには約10%の差があるので強い為替管理と空港におけるボディ・チェック迄行っている。

エクアドルは資本主義体制であるが、民族資本助成を考えている。ペルー、チリーの前者例を見ているので、穏健な施策をとっている。スクレと、米ドル交換は自由であり、国際収支の基礎的好転を示している。

コロンビアは矢張り為替管理があり、ペソは5%程度の実勢との差はあるが、エクアドルに次いで強い。

6ヶ国で最も実勢の強いのはベネズエラのボリヴェルである。

ボリビアは鉱石輸出の不調もあって、1972年10月にペソを対米ドル12ペソから20ペソに切下げている。

1-6 長期の共同ビジョン

1972年にはJunta 5ヶ国の「サブ・リージョン開発戦略のための一般的基準」という長期のビジョンを発表している。5ヶ国総人口は8,900万人、総生産は60,000百万ドル(1960年価格)であって、成長率を7%に上げる目標を持っている。これは1968年の

日本なみであるが、CAF全体としては、X-1表の様に目標を作成している。

1-7 対ブラジル観

これら6ヶ国の目標はブラジルの進んでいる成長重点の方向と異って、それに対抗する様な態度、福祉と分配に重点を置いている。手段としても、域内加盟諸国の発展を公平にする為に工業化のバランスに気を配り、ANCOM(アンデス共同市場)域内の充足を対象としたスケールの工業化を考えて来た。一方ブラジルは輸出余力を持った工業化を進め奇蹟といわれる発展と成長率を示した。国境を接する国々の多いアンデス・グループとしては、dual economyの格差を拙げ乍ら工業発展をするブラジルに対し、当初は軽蔑視していたが、段々羨望になり、さらにブラジルの工業力を背景とした軍事政権に漠然とした危機感さえ抱き始めている。メキシコ、アルゼンチンとJuntaの接近にもその一端がのぞいているといえる。

1-8 経済路線修正の気運

しかし、ラテン・アメリカ自由貿易連合の沈滞、国内総生産の伸び率の低迷、国有化による主要大国の経済悪化と、ブラジルとは逆の目が出たアンデス・グループにとって、現在は大変な試練の時期であるが、反省の時期でもある。たとえばペルーは鉱山資源開発に国有化強硬路線を多少修正する気配が見られる。また海運関係に廻す様な予算を、地方の土着民への教育・福祉などに廻して、海運関係は多国籍、または2国間援助を導入すると言う柔軟な姿勢が見えて来ている。

1-9 対米感情

6ヶ国中、ベネズエラは米国との一体感が溢れている様な感じを受ける国であるが、Junta加盟の5ヶ国は一様に反米感情がある国家として、米国に本拠を置き、屢々米国政府によってその利益が代表されて来る多国籍企業や巨大企業に、モノ産業とも言える鉱業を押えられ、多年搾取されて来たという憤りを感じている訳である。しかし個々の国をとり上げれば例えばペルー・エクアドル・コロンビアなどの様に米国との貿易量が大きく、援助も受けておる国もあり、国民的な感情と、国の政策は多様性をもってあらわれている。

1-10 対日感情

ブラジルを模範的優等生扱いをする米国、特にニクソン政権とは気分的に相容れない反面、南米に対しては手の汚れていない日本に対して、積極的に近づく姿勢がある。アンデス・グループにとって日本は鉱物資源消費国であり、コーヒー、バナナ、魚粉では大手の輸入国であり

将来は石油の輸入国にもなるかも知れぬ重要取引国である。さらに戦後の荒廃から資源も資本もなく復興と成長を遂げた日本に対して、人種的偏見の無い賞讃を送っていると共に、経済開発の為の協力と、援助がほしいと素直に希望を表明する。これはベネズエラを除く5ヶ国で等しく聞く事である。日本の恵まれた現状と、将来のこれら諸国の鉱物資源のポテンシャルティを考えると、今こそ日本が援助の手をのべるべきときではないかと思われる。

X-1表 CAF の 目 標 値

	年	Gross Internal Product 1960年度の ドル換算基準 (単位10億米ドル)	人口 (単位百万人)	1人当り生産 (単位1米ドル)
CAF全域	1970	35	66	530
1970年の 趨勢4.4%に よる場合	1980	54	92	587
	1985	67	106	632
成長率 6.5%の場 合	1980	66	92	717
	1985	90	106	849
" 8.0%の場 合	1980	76	92	826
	1985	111	106	1,037
Canada	1963	37	19	1,950
France		71	48	1,480
Italy		50	50	1,000
日 本		60	96	625

資料：ECLAのCriteria and Possibilities of the Industrial Development and Joint Planification.
Preliminary Document よりCAFが作成したもの。

X-2表 アンデス・グループ6ヶ国経済比較表

	ポリビア	チリ	エクアドル	ペルー	ベネズエラ	コロンビア
人口 (1971, 百万人)	4.8	9.5	6.3	1.40	1.08	2.18
(1970, 千人)	4,658	9,780	6.4	1,401.4	1,031.1	2.18
年増加率 %	2.4 %	1.9 %	3.4 %	3.1 %	3.5 %	3.2 %
国民総生産 (1970, 百万ドル)	9.16	7,385	1,602	5,917	9,580	6,606
(")	1,113.7	6,745.2 GDP	1,600	6,705	13,417.3 GDP	7,368.4
(1人当り 1971√a ドル)	203ドル	854ドル	267ドル	446ドル	931ドル	320ドル
(" 1970/1970)	239ドル	690ドル	250ドル	446ドル	1,301ドル	336ドル
年平均生産増加率 (1960-70)	A					
農業 %	0.8 %	2.8 %	3.6 %	1.0 %	4.6 %	2.3 %
製造業 %	6.2	4.2	11.4	7.2	6.2	5.8
鉱業 %	7.6	3.1	NA	2.1	2.4	3.3
貿易 輸入 (CIF 百万ドル)	165	931	247	603	1,994	887
1970 輸出 (FOB ")	200	1,247	218	1,044	2,656	790
収支 (")	35	316	△ 29	441	662	△ 97
輸入 (")	166.6	1,123.5	322.4	1,054.3	1,994 推定	613
輸出 (")	195.9	1,040.3	241.1	1,076	3,147 推定	656.4
収支 (")	29.3	△ 83.2	△ 81.3	21.7	1,153	43.4
外貨準備 (1971 百万ドル)	58	323	65	240	1,556	203
保有給取 (DWT)	C	588,239	45,584	366,964	508,080	250,495
1人当り国民総生産 1961	A	655ドル	217ドル	383ドル	730ドル	266ドル
(1970年価格ドル) 1970	A	794ドル	263ドル	436ドル	921ドル	313ドル
" 年平均増加率 1961-1971	A	5.1 %	3.5 %	3.3 %	1.8 %	3.0 %

資料 : A, Dept. of State, Agency for International Development, Division of Statistics

and Report, Washington, D. C., AID Economic Data Bank

B. ラテン・アメリカ協会

C. La Marina Mercante Iberoamericana

√a 推定値

第2節 ボリビア

2-1 高原国

面積は元々1825年の独立時の250万平方Kmから国境紛争、戦争によって現在では約110万平方Kmとなったがそれでも日本の約3倍である。人口は1971年推定4,773千人の少数で、この内 $\frac{5}{6}$ が高原、溪谷に住み、 $\frac{1}{6}$ が豊かな平原に住んでいるが、国内移住が行なわれず、平地は人手不足、高原は失業があるといった状態である。平原地帯は全面積の $\frac{3}{5}$ 位を占めるといわれ、北部アマゾン上流地方は年間を通じて暑く、南部は多少緩和される。高原及び溪谷は全土の $\frac{2}{5}$ といわれるが、高原は3,000メートル以上であって国土に上下の差が甚だしいこと、水平的には広大な原生林がある上に、道路事情も悪く、これらのことが住民の往来を妨げると共に、産業の発展を遅らせている。

人口の13%が白人、混血が32%で約55%が原住民のインディオといわれるが、元々高原に住んでいる原住民は平地適応性が悪く、平地に移住しても、高原へ戻って来るといわれる。酸素の少ない高原では、過激な労働や集中的な頭脳労働は困難であって、労働意欲が比較的薄いのは無理のないことである。しかし、彼等がたとえ平地に降りても適応性が悪いというのは、ペルーと連盟してチリーに敗れた戦い(1879~1904)アマゾンのアクレ地帯におけるブラジルとの紛争(1903)パラグアイとのチャコ領有問題の戦争(1932~1935)での敗北の一因ともなっていたであろう。この様な酷しい、人間の力の限界を感じさせられる土地では、個々の人については、却って人間性が溢れる様に見受けられる。

2-2 政変の歴史

1532年にスペイン人に征服されて以来、征服者と被征服者階層の所得差が、農業においても鉱業においても激しく、暴動も屢々起った。1825年のボリヴァルによる独立も、スペインの代りに軍人独裁が代っただけで、彼らが鉱山業者と結びついてまたクーデターの対象となるという具合である。貧民層である農民・鉱夫は識字率が低く容易に扇動され、1825年以来187回もクーデターがあったといわれるが、1969年10月から1971年8月迄の左傾政権の後にMNR(民族革命運動党)FSB(ボリヴィア・フェランヘ社会党)と軍による現・ウーゴ・パンセル大佐を大統領とした中道右派政権が樹立した。従って経済的に私企業の尊重、親米・自由路線に戻っている。この成否は、所得の分配と経済開発が上手に行なわれることであって、既に農地改革、錫・石油などの重要産業の国有も行なわれ、その基礎は出来上っているといえよう。

1972年10月ペソの対ドル為替レートを1956年の1米ドル=1.88ペソから一挙

に20ペソに約67%切下げた。ボリビアは生活必需品を大きく輸入に依存しているため、物価の大巾値上り(約50%の見通しと言う)は避けられぬ処であり、一方政府許可の質上げ上限は20%迄と定めたので、労働組合連合活動や、一般民衆の騒動を事前に防止する意味で戒厳令をしいた。調査団訪問時は戒厳令下にあったが市内は何ら異るところなく、単に予防措置である事が見受けられた。国庫の赤字が大きい事(約6千万ドルといわれる)も現実で、これを国民の耐乏で克服しようとしているので、IMF、米国AID、世銀、IDAなどが借款を与え、現政府と政策を全面的に支援している。

2-3 国民総生産

米国AIDによる資料では、1970年のGNPは910百万米ドルで一人当りGNPは197ドルと6ヶ国中最も低い。1971年の推定値では203ドルであり、過去10年間年率2.5%の伸びで6ヶ国中下位から2番目である。輸出品の大宗は鉱物・ガス・石油であるが鉱業のGDPにおける寄与率は低く、1位は16%の農・畜産業で、次いで商・金融業、工業、鉱業(10.1%)サービス業、等の順位となっている。総就業人口中、約60%が農畜産に従事しているが、その農民の大半が原住民のインディオであり、伝統的に生産性の低い高原に住み、肥沃な低地へ移住せず、自給自足の段階である。したがって、これらの農民は経済成長から取残された存在となっている。(X-2,3,4表)

1959年以来の鉱山・石油の開発、錫の国際価格の上昇、政府の経済安定努力などによって、1963~68年の6年間の年間成長率は平均6.3%に及んだ。しかるに1969~71年には4.5%に落ちている。これはオバンド、トーレスの両左派政権のとった政策と関連があらう。1971年は特に3.8%に止まっている。現政府は成立後直ちに米国から援助を取付けインフラストラクチャの充実を計り、"緊急経済社会開発計画"を発表した。その中で特に民間経済活動の尊重と、外国投資の尊重と導入促進を取上げ、民間投資に対する減免税などの助成策、元利送金に対する保障などの優遇を盛り込んだ投資法を制定した。何よりも現状にとって必要なのは投資であり、国内貯蓄、国内資本の少ないボリビアにとって、必要なのは外貨であり、外貨である。政治の安定と共に、再び1960年代の成長率に回復し、それを超える可能性がある。錫は世界第3位の産出国であり、他の鉱石も多く、石油、天然ガスの開発も有望である。農業投資は特に食糧の自給の為に奨励されるのであらうし、工業投資も輸入代替産業が特に伸びると思われる。(X-5,6表)

2-4 貿易

1970年の輸出は約228.3百万ドルであるが、1972年の輸出は年末迄に239.6百

万ドルに達したと推定され、その内鉱産物の輸出が74.96%、天然ガス・石油が16.69%を占め、残余の8.5%が農産物その他となっている。1971年と比較すると、鉱産物の輸出の伸びが3.66%であるのに対して、天然ガス・石油は67.42%と急上昇し、その他も33.02%伸びている。したがって、鉱産物・ガス・石油で輸出の91.65%を占める鉱物資源輸出国である。輸出の中でも最も大きい比重を占めるものは錫で118,117千ドルである。原油の輸出は1970, 71, 72年夫々と1,331, 4,545, 5,313各千バレルであり年間7,300千バレル(879,810M/T)まで輸出可能の輸送設備がある。(X-7~10表)

主要輸出先は1970年では1位が英国で86.8百万ドル以下米国、日本、オランダ、西独ベルギーの順で、日本向けは21.6百万ドルで輸出総額の9.5%である。これはALALC全域への合計輸出額に略々等しく、過去8年間の伸びは12.7倍で毎年着実に増えている。(X-11表)

輸入は多様な品種に分かれているが、1970年では158.5百万ドルで貿易収支は多少黒字である。その内米国が49.2百万ドル(32.2%)、日本は26.0百万ドル(約16.5%)、次いで西独19.7百万ドルとなっており、他は低く、ALALC総計で25.0百万ドルである。対日貿易は赤字となっている。米国から来るものは、小麦などのドライ・バルクがあるが、日本から来るものは自動車、トタン、ブリキ板、鉄鋼製品、電気機械・器具、繊維品が主で、一般貨物である。(X-12, 13表)

貿易収支は1970年71年と黒字に転じて来ているが、今後力が入れられるべきは食糧の生産であろう。農地改革が行なわれたにもかかわらず、農民に生活向上の意欲が乏しく、自給自足で満足し、農耕法も改良しないので、経済成長に貢献しない。何らかの啓蒙による勧業がとられるであろう。またこの為には道路の整備を要する。鉱・工・石油業への投資は多くの外資の導入を必要とするのであろう。その資源的ポテンシャルからみて、貿易収支に対する見透しは、長期的には明るい。"金の上に坐した乞食"の悪評は早晚除かれると期待される。(X-14表)

2-5 他のインフラストラクチュア及び本プロジェクトとの関連

撤積船で運ばれる貨物はポリビアについては鉱石と石油・天然ガスである。将来鉱石の一部は自国内で加工して出される場合が考えられるが、それでも相当部分が鉱石の姿で出されよう。資源的には大巾な増産が可能であるが、問題は港湾施設にある。主としてチリ一領の太平洋岸アントファガスタ、アリカ等から輸出するが、チリの積荷のステベドーの不能率に妨げられ1年分に相当する位の鉱石が野積みされているという。ポリビアとしては、自働ローダーでチ

リーの港湾人夫の手を極力借りることなく積荷したいという希望が切実である。国内では農業の振興とも併せて、道路の整備が重要である。この為に、凡ゆる分野で、(鉱業も含めて)産業界間の連絡も取れず、分断されている。特に鉱石積出しに繋がる東西の舗装道路の建設を要する。

ボリビアとしては本プロジェクトについて、海運収入を考え、ナショナル・プロスティジをを考える以前に、多国籍船隊の使用の為という名分の下に、チリーの各港湾を従来よりもボリビアにとって自由に使用出来る様な取極めに持って行くいとぐちにならないかと期待している。たとえば、チリーに支払うポート・タリフを下げるとか、人夫をボリビア人に取替えて、3〜4シフトの積荷を可能にするとか(現在は1シフトと言う)ストレージ、ローダーの合理化等種々の改善希望がある。これらはすべて外交交渉になるが、チリーとボリビアには外交関係が存在しない。現在ボリビアの外務省がアプローチを考慮中との事である。本プロジェクトは、最初ボリビアから提案されたとの話もある位、本件については各分野とも熱心であり、現在では海運そのものへの投資と考えれば、必要順位は低いが、実現すれば様々なベネフィットがボリビアにもたらされることとなるので、最優先順位である。

X-3表 国内総生産内訳 (1968年価格)

(単位：百万ペソ)

	1952e	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970P	1971P
農・漁業	1554	1582	1671	1705	1800	1866	1811	1921	1741	1817	1890
鉱業	1283	664	747	809	811	898	908	960	1062	1235	1179
石油採油	17	90	99	82	71	130	370	368	352	252	370
精製	14	109	118	144	174	190	210	228	247	260	266
工業	900	796	847	907	974	1100	1133	1149	1237	1304	1342
建設	193	241	281	288	428	342	364	451	486	468	487
エネルギー	86	92	99	108	120	149	160	178	189	203	217
運輸・通信	492	621	662	697	703	743	770	834	901	924	955
商業・金融	1040	977	1045	1124	1159	1274	1392	1523	1605	1630	1661
政府	305	546	565	585	687	752	779	832	887	966	1023
住宅所有	453	549	574	598	610	646	674	774	860	952	993
サービス	675	809	849	809	705	744	820	974	1081	1194	1249
国内総生産	7012	7076	7557	7856	8242	8834	9391	10192	10648	11205	11632

資料：Ministerio de Planificación, Dirección de Planificación Global.

[註] Pは暫定値

eはUSAIDによる推定値

X-4表 ポリビア：主要農産品

(単位 千メトリックトン)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971e
1 甘 蔗	652.5	878.5	1,163.7	954.3	907.1	1,065.8	1,271.7	1,412.0	1,467.7	720.0
2 馬 鈴 薯	531.0	546.0	561.0	575.0	549.0	519.5	597.6	627.4	655.0	698.0
3 とうもろこし	145.0	149.0	151.0	161.1	171.1	191.1	211.2	224.1	233.7	246.8
4 バ ナ ナ	312.2	322.9	334.5	343.8	352.4	365.0	378.3	379.0	376.0	378.0
5 その他の果実	164.1	190.1	216.1	231.6	249.8	269.9	285.0	299.6	310.2	327.0
6 大 麦	115.0	123.1	125.8	129.5	132.7	137.5	143.2	110.1	121.9	132.1
7 蔬 菜	60.5	55.5	55.0	58.6	55.5	49.6	53.7	61.1	61.5	65.7
8 米	95.8	100.9	106.0	113.4	119.3	126.0	133.4	138.3	144.3	N.D.
9 小 麦	27.0	30.0	33.0	35.9	36.2	39.7	45.9	58.4	45.0	50.0
10 キニホ	40.0	55.2	57.9	55.0	41.0	27.0	45.0	53.2	62.2	68.5
11 コー - 豆	10.2	13.5	11.3	6.8	8.0	7.4	9.6	9.6	9.7	10.5
12 綿 花	4.0	4.4	7.4	4.7	7.7	8.2	9.5	10.1	11.2	19.0
原 綿	1.8	1.9	2.9	3.1	4.4	4.4	5.5	N.D.	N.D.	N.D.
綿 糸	1.1	1.2	1.8	2.0	2.9	2.8	3.5	4.4	5.1	10.0

資料：Ministerio de Asuntos Campesinos y Agricultura, División de Estudios Económicos y Estadísticas.

[註] eはA I Dによる推定値

X-5表 ポリビア主要鉱産品

(単位 千メトリック・トン)

	1952	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
1 錫	273**	153	154	177	165	184	186	186	188	189	203
	COMIBOL										
	民間鉱山	70	72	70	79	8.1	98	106	11.1	10.4	156
2 鉛	98**	64	7.7	7.3	6.5	8.4	7.5	8.3	10.4	10.2	10.2
	↓	202	116	9.6	9.9	11.4	12.8	13.3	14.3	15.2	10.3
3 亜鉛	253**	34	34	34	4.0	5.8	5.4	3.9	4.1	4.6	5.5
	以下	5.6	0.9	6.2	9.6	10.3	11.4	7.4	22.2	41.9	2.8
4 銅	41**	1.5	1.5	1.7	1.8	2.7	2.2	2.7	3.4	3.4	3.2
	同	0.5	0.9	3.0	2.9	3.1	3.9	4.4	4.5	5.4	4.2
5 アンチモニー	0.1**	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2
	同	9.6	6.6	7.4	9.5	10.7	11.5	11.1	13.1	11.6	11.7
6 鉄マンガン重石 (タンクステン原鉱)	1.0**	0.3	0.2	0.1	0.1	0.5	0.7	0.6	0.7	0.8	0.9
	同	1.5	1.2	1.1	1.0	1.1	1.3	1.5	1.6	1.5	1.6
7 銀	0.2**	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0
	同	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8 亜鉛	0.0**	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6
	同	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1

* 民間鉱山による輸出

** 約8割が、1952年10月国有化された民間鉱山による

資料: COMIBOL y Ministerio de Minería y Metalurgia.

X-6表 石油の生産・消費・輸出品

(単位 千立方メートル)

	1952	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
I 生産											
1. 原油	83.6	463.8	540.7	523.1	536.0	967.4	2309.5	2,383.6	2,346.4	1,402.3	2,137.8
2. ガソリン	39.8	163.3	160.4	179.0	187.8	215.0	239.5	262.7	293.5	297.3	345.0
3. 灯油	11.4	68.5	68.4	74.3	81.4	90.8	103.7	110.7	118.0	127.0	134.4
4. チーゼル原油	7.7	69.8	66.3	71.2	83.9	86.4	106.2	99.2	97.3	102.1	105.8
5. 燃料石油	11.0	100.6	114.3	125.6	130.2	137.2	125.9	162.2	152.4	149.7	154.9
II 国内消費											
1. ガソリン	67.3	134.1	142.7	153.0	171.2	191.7	215.8	239.3	260.0	270.9	278.9
2. 灯油	9.9	56.2	62.4	69.0	76.7	85.1	93.8	103.7	111.9	120.4	129.3
3. チーゼル石油	7.1	62.4	56.8	56.3	63.8	58.8	58.7	69.9	81.0	85.9	91.8
4. 燃料石油	2.0	77.3	94.4	96.9	108.1	114.8	115.1	120.6	105.6	100.9	110.6
5. 液体ガス*	--	--	--	--	--	--	279.1	1,654.1	3,682.0	5,086.3	6,558.1
III 輸出品											
1. 原油	10.1	74.8	107.9	44.5	40.2	320.1	1,671.4	1,642.3	1,414.6	741.2	1,343.0
2. ガソリン	--	1.3	--	--	--	--	--	--	--	--	--

* 単位メトリックトン

資料: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, Boletines Estadísticos.

X-7表 品目別輸出入内訳

(C I F , 百万米ドル)

		1952	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
1965年指数比		1580	1000	1106	1142	1152	1270	1290	1371	1488	1514	千トン
I	鉱産物	1377	700	804	1078	124.1	1298	131.3	138.9	1672	2047	122
1	錫	848	540	57.4	809	93.0	933	90.9	92.5	1024	101.9	30
2	銀	6.0	3.9	5.9	6.2	5.3	6.6	6.7	11.2	10.8	10.4	0
3	鉛	11.4	3.5	4.2	4.9	5.7	6.4	4.9	5.1	6.8	7.8	23
4	アンチモン	4.2	2.4	2.5	5.5	5.9	5.3	6.4	6.0	11.0	31.0	12
5	タンクステン	14.2	1.7	1.2	1.4	2.2	5.1	8.0	9.7	11.1	17.6	3
6	銅	2.9	1.5	1.8	3.2	3.5	6.2	6.4	7.7	10.9	12.5	8
7	金	0.3	1.2	5.4	1.7	2.9	0.6	0.0	0.0	1.5	0.0	46
8	亜鉛	13.1	0.9	1.2	3.1	4.2	5.0	4.5	3.0	7.8	14.3	7.0
9	銻	0.1	0.9	0.8	0.9	1.4	1.3	1.8	2.0	1.5	7.9	その他
10	その他	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	1.7	3.4	1.3	1.3
II	その他の	36	6.1	6.0	6.0	7.7	20.6	35.0	31.7	31.0	23.6	23.6
1	原油	0.2	1.3	1.6	0.6	0.7	6.5	22.9	24.3	23.0	10.2	10.2
2	炭	0.3	1.4	0.6	0.4	0.5	1.1	2.6	0.9	0.9	1.1	1.1
3	ゴム	0.9	0.8	0.6	0.6	0.8	0.6	0.7	0.5	0.6	0.8	0.8
4	皮革	1.0	0.5	1.0	1.1	1.4	1.5	1.2	0.7	0.6	0.4	0.4
5	コーヒー豆	0.0	1.0	0.9	2.2	1.2	4.9	4.5	2.7	2.9	3.6	3.6
6	砂糖	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0
7	木材	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.5	0.6	0.9	1.2	1.9	1.9
8	その他	1.2	1.1	1.3	1.1	2.6	4.9	1.8	0.9	0.9	4.6	4.6
		141.3	76.1	86.4	113.8	131.8	150.4	166.3	170.6	198.2	228.3	228.3

資料: Instituto Nacional de Estadística : Boletines Estadísticos e Información no publicada Ministerio de Minería y Metalurgia.

X-8表 アリカ港よりの原油輸出実績

(単位：千バレル)

年 度	量	仕 向 け 地	合 計
1970	1,331	ガルフ・オイル・カンパニー	1,331
1971	798	ガルフ・オイル・カンパニー	4,545
	2,915	ベ ル -	
	832	チ リ -	
1972	2,577	ベ ル -	5,313
	1,295	チ リ -	
	1,441	ブ ラ ジ ル	
			11,189

資 料 : Yacimientos Petroliferos Fiscales Bolivianos (Y.P.F.B)
ボリビア国有石油鉱脈公社

〔註〕 1972年は12月13日までの数字

X-9表 主要輸出品構成 (1971, 72年)

(単位：千ドル)

年 鉱 物	1971		1972		増 減	対1971 年比 (%)
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比		
鉱 産 物	173,326	81.6%	179,663	74.9%	6,338	3.66
天然ガス・石油	23,892	11.26%	40,000	16.69%	16,108	67.42
そ の 他	15,035	7.08%	20,000	8.35%	4,965	33.02
合 計	212,253	100 %	239,662	100 %	27,409	100.-

資 料 : 鉱 山 省

〔註〕 1972年は年末迄の推定値

X-10表 輸出鉱物対比(1971, 72年)

(単位:千ドル)

	1971	1972	増 減	増 減 率
錫	105,879	113,118	+ 7,239	6.84
亜鉛	15,270	15,487	+ 217	1.42
ウォルフラム	13,610	11,065	- 2,545	18.70
アンチモニー	9,040	8,575	- 465	5.14
銀	8,342	7,059	- 1,283	15.37
銅	8,297	8,247	- 50	0.60
鉛	5,949	5,376	- 573	9.23
蒼鉛	5,792	2,956	- 2,836	48.97
カドミウム	670	425	- 245	36.54
硫黄	310	545	+ 235	76.01
石 膏	68	57	- 11	15.44
鉄	64	8	- 56	87.94
金	22	10	- 12	83.40
マンガン	11	3	- 8	75.68
石 英	2	0	- 2	100.
方解石	1	1	- 0	51.09
合 計	173,327	172,932	- 395	0.23

資料 : 欽 山 省

〔註〕 1972年は年末迄の推定値

X-111表 国別輸出入内訳

(CIF, 百万米ドル)

	1952	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970P
1 英国	44.3	40.9	40.5	55.0	58.8	68.4	67.5	76.6	90.8	86.8
2 米国	92.6	23.0	27.9	40.6	56.2	59.0	72.2	60.3	60.8	74.5
3 ベルギー	0.1	0.0	0.5	2.7	1.8	0.5	0.2	0.0	1.7	5.0
4 日本	0.0	1.7	1.5	2.7	2.7	2.7	4.0	5.3	12.0	21.6
5 オランダ	0.2	2.7	4.1	5.2	2.1	3.5	2.8	5.1	6.2	6.7
6 西独	0.2	4.6	4.7	5.3	6.7	7.9	8.2	5.7	5.2	6.0
7 L A F T A	2.9	3.1	3.0	2.2	3.5	7.7	9.9	12.7	17.5	22.1
アルゼンチン	1.3	1.9	2.0	1.0	0.9	3.3	5.3	8.2	10.6	10.8
ブラジル	0.6	0.8	0.7	0.8	1.3	1.3	1.2	0.8	0.9	1.0
ペルー	0.2	0.1	0.1	0.2	0.6	2.1	2.0	2.3	3.3	6.1
チリ	0.7	0.3	0.2	0.2	0.7	1.0	0.8	1.4	1.6	2.4
その他*	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	1.1	1.8
8 その他の諸国	1.0	0.1	4.2	0.1	0.0	0.7	1.5	4.9	4.0	5.6
	141.3	76.1	86.4	113.8	131.8	150.4	166.3	170.6	198.2	228.3

* コロンビア, エクアドル, メキシコ, パラガイ, ウルガイ, ベネズエラ

資料: Instituto Nacional de Estadística: Boletines Estadísticos, Anuarios de Comercio

Exterior, Información no Publicada.

[註] Pは暫定値

X-12表 輸入の内訳

(CIF, 百万米ドル)

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970P	1971
I 消費財	273	280	275	335	347	355	313	325	317	330
1. 非耐久消費財	178	185	175	201	208	212	189	213	224	225
2. 耐久消費財	95	95	100	134	139	143	124	112	93	105
II 原料・中間財	409	407	424	457	473	560	489	493	476	498
1. 農 業	0.6	0.4	0.7	0.9	1.1	1.9	1.6	1.9	1.5	1.6
2. 工 業	372	389	404	436	446	529	457	460	444	465
3. 燃料及び副産品	3.1	1.4	1.3	1.2	1.6	1.2	1.6	1.4	1.7	1.7
III 資本財	285	338	323	544	559	587	719	827	785	829
1. 農 業	0.4	0.6	1.7	3.1	1.5	2.7	4.7	3.4	3.0	3.3
2. 工 業	158	158	15.1	24.1	27.2	26.8	34.1	32.0	27.0	30.4
3. 建設資財	4.0	4.4	4.3	11.2	8.7	8.7	12.0	14.4	13.6	14.3
4. 輸送機器	8.3	13.0	11.2	16.0	18.5	20.5	21.1	32.9	34.9	34.9
IV その他	0.2	0.8	0.5	0.3	0.5	0.7	0.7	0.5	0.7	0.7
V 計	96.9	103.3	102.7	133.9	138.4	150.9	152.8	165.0	158.5	166.4

資料 : Banco Central de Bolivia : Boletín Estadístico N° 204
 Instituto Nacional de Estadística : Boletines Estadísticos.
 [註] Pは暫定値

X-13表 国別輸入内訳

(CIF, 百万米ドル)

国名	1952	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970P
1. 米 国	379	390	495	529	586	570	621	663	513	492
2. 西 独	51	110	133	115	147	171	176	181	205	197
3. 日 本	0.5	8.5	77	97	169	155	183	170	271	260
4. 英 国	77	59	58	49	79	64	69	72	83	80
5. オランダ	0.9	3.6	2.5	1.3	4.5	4.5	3.6	4.7	5.7	5.5
6. 南米共同市場 (LAFTA)	262	152	95	89	147	152	176	184	261	250
アルゼンチン	128	79	41	32	73	87	90	114	170	163
ブラジル	2.5	0.6	1.6	1.7	2.1	1.7	3.0	24	31	30
ペルー・エクアドル	0.0	0.3	0.0	0.1	0.7	0.2	0.4	0.1	0.5	0.5
チリ	3.0	4.3	1.6	1.3	1.8	2.1	2.1	2.0	2.0	1.9
エクアドル	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1
メキシコ	0.2	0.1	0.3	0.3	0.3	0.6	0.6	0.4	1.0	0.9
ペルー	6.5	1.6	1.7	1.5	2.1	1.5	1.7	2.1	2.2	2.1
パラガイ・ウルガイ	1.0	0.3	0.1	0.2	0.3	0.2	0.7	0.0	0.2	0.2
7. その他の諸国	143	137	150	135	175	227	248	211	260	251
92.6	969	1033	1027	1339	1384	1509	1528	1650	1585	

II 構成比	1950/53	1962/64	1965/67	1968/70
1. 米 国	39.5	46.7	42.0	35.0
2. 西 独	3.6	11.8	11.7	12.2
3. LAFTA	32.9	11.1	11.2	14.6
4. その他	24.0	30.4	35.1	38.2
	1000	1000	1000	1000

資料 : Instituto Nacional de Estadística, Boletines Estadísticos.

[註] Pは暫定値

X-14 表 国 際 収 支

(単位：百万米ドル)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971
I 財貨サービス収支						
1. 輸 出 (FOB)	132.8	155.2	157.1	178.6	195.8	186.9
2. 輸 入 (FOB)	-138.8	-151.8	-161.5	-173.4	-166.2	-179.6
3. 投資収益 (純)	- 5.7	- 19.4	- 23.5	- 27.4	- 23.8	- 24.6
4. その他の貿易外収支 (純)	- 15.0	- 27.4	- 28.1	- 29.6	- 29.8	- 34.8
II 移 転 収 支	8.4	6.5	6.7	7.8	3.9	5.0
III 財貨・サービス移転合計	- 18.3	- 36.9	- 49.3	- 44.0	- 20.1	- 47.1
IV 資本収支 (純)	21.9	28.9	55.2	43.9	38.9	48.2
長期資本	22.2	32.7	56.3	51.9	37.6	49.5
短期資本	- 0.3	- 3.8	- 1.1	- 3.0	1.3	- 1.3
V 誤 差 脱 漏	1.0	- 0.7	- 6.4	- 4.3	- 15.7	- 6.5
VI 外貨準備増減*	- 4.6	8.7	0.5	- 0.6	- 3.1	5.4

* マイナスは、準備額の増加を示す。

資 料 : Banco Central de Bolivia, Boletines Estadísticos.

第3節 チリ

3-1 国内総生産

総人口9,556,600人(69.12月)中の約 $\frac{1}{3}$ に当る3,217,800人(70年12月)がサンチャゴ州の生活者であり、主としてサンチャゴ市内外の都市生活者である。国内総生産の伸び率は1968, 69, 70と夫々2.9, 3.1, 3.1%であって、Junta ラテン・アメリカおよびJunta 平均を下廻っている。(X-15, 16表)こゝ数年間で労働者の賃金が大幅に引き上げられたことと、激しいインフレの為に統計数字が実体を反映しなくなっているため、判断が困難である。

3-2 貿易

輸入先国のウェイトは、1970年では、米・英・ラ米・その他に次いで日本である。輸出先国では欧・米・その他・ラ米に次いで日本の順となっている。(X-17表)輸出產品の中では鉱石82.2%であって、大部分を占める。特に銅鉱石が圧倒的であるだけに、こゝ数年間の世界の銅相場の低迷は響いている。それに加え、国有化による米資本の追放と共に、販売・増産も困難になっている。米産銅大手3社に対する政府の態度も昨年より柔軟さを増しているが、解決には元本償還など、現政権の政見に関連する事項も含まれるので、あと数年間は解決は困難と予想される。

輸入総額が1968年の888,4百万米ドルから1971年1,165.6百万米ドルと31.2%の増加を示している。1968年における食糧品の輸入は総額の17%に過ぎなかったが、1971年には27%に上っている。金額的には68年の151百万米ドルから、71年の313.9百万米ドルと2.1倍になっている。耐久資本財である機械・部品、および輸送機械が夫々78%, 78.2%と大幅に減少したのと対照的である。これは明らかに農業の生産性が低下したために、資本財の輸入、開発に悪影響を及ぼしていることを示している。(X-18, 19表)

対日輸出の内、1970年では銅鉱石が80,444千米ドル、鉄鉱石が52,397千米ドルで他の殆どが金属・鉱産物である。(X-20表)これらは搬積貨物の対象と考え得るものであるが、輸入品目は鉄鋼の6,346千米ドルを含め、29,319千ドルの全部が一般貨物である。現状では、片道の一般貨物が主であって、一般貨物船で鉄鉱石以外の鉱石を運んでいる現状である。

3-3 港湾

一般雑貨の輸入は殆んどバルパライソを通して行なわれる。サンチャゴの東方にあるが、軍事政権下や、自由主義国である他のアンデス諸国よりも滞貨している。一方サンチャゴ市内や国内は生活物資不足に悩んでいるので奇異な感じを受ける。港湾関係者は、港から送られる仕向地の倉庫、荷役業者など、流通体系の整備が私資本の後退と合致していないためと説明している。古くからある港であるので、背後地に市街が迫り、storadgeのspaceを拡張する余裕がないことや、共産政権担当と共に労組が強くなって、週休2日、就労時間厳守などが行なわれ、荷役能率が低下している事も観察された。港湾施設の拡張・整備計画もまだまだ先の話という事を知らされた。

鉱石の積出し港の設備は、各鉱山会社の私有になっているが、計画の管理、統計は全主要港湾のものがバルパライソに集中される機構となっている。Ventanas港では、銅鉱石を精煉工場へ運ぶジェティのコンベア・ベルトを利用して、小麦の緊急輸入の荷揚げをしていた。アントファガスタ港や、アリカ港では、ボリビア産出の鉱石が約一年分程度港湾で船待ち滞貨になっていると言われる。

太平洋に面して、水深が取れるところからこれらの鉱石積出港はジェティを造りローダーを設置することで相当能力を上げることが可能であるが、これらは鉱山会社の責任になっている。荷役設備は巨大船にも応じて拡大することは可能であるが、先ず荷役関係役人、労務者の就労時間の多様化によって、能率を上げることが必要であろう。

3-4 インフラストラクチュア

鉱石運搬のための輸送機関、機器の充実などインフラストラクチュアは後廻しとなっている。現状保守のまゝで維持しながら、販売に力を入れ、増産を行ない、その分を能率アップによってカバーしつつ、経済の好転を待って、インフラストラクチュアを充実するといった方法がとられるであろう。鉱石積出し港の増強は鉱山開発の予算で考えられるであろう。したがって、撒積貨物の輸送に対する投資も現状の設備を利用することから始めることとなろう。

3-5 本プロジェクトとの関連

撒積船用に特に設備増強は出来ないことと、鉱山開発に時間を要する見通しから、たとえば当初は小型バルカーで始め、見返りに一般雑貨を積んで帰る事が考えられる。この際、既存の一般貨物の船社との調整が必要である。また、為替の公定レートが国内のインフレに対応していないので、船社の獲得外貨は何らかの優先を講ずる事が必要となる。投資効率測定の難かしい海運業への巨額投資は優先順位が後になる可能性がある。

3-6 見 通 し

最も目立つのは生活必需物資の不足と、エスクード貨の実勢の下落である。経済は極端に悪化しつつあり、まだ底が見えたとは言えない。1972年12月にはJunta 理事会で緊急措置としてCommercial Barrierを設ける件を突如申請したため理事会が紛糾、コーディネーター予定のMr. Salazar の辞意迄飛出した。現アジエンデ大統領は任期が約4年残っているのに、経済施策の方針の急変は期待されないが、憲法上次期大統領は反対党から選出される事となっている。共産党員のデモに対して、政見を異にする人々は冷静である。軍隊幹部は当国ではエリート子弟の出身で、内閣改造で軍人が入閣することは、クーデターの可能性による不安が増すよりも、却って国民の信頼感を増すという効果がある。大統領は労組・共産党の突上げで辞任も出来ない状況と言われる。

共産党内閣出現によって、主要産業である鉱業の国有化と外資の追放を行なった。土地改革による農業改革が軌道に乗っていないうちに鉱石の輸出が予想以上に停滞してしまったために保有外貨は底をついて、開発資金よりも食糧輸入に外貨を使用せねばならなくなっているのが現状である。当国が先づ手掛けると予想されるのは、農産物増産であり、チチカカ湖の水資源の利用と、太平洋岸港の利用の問題などをからめて、ボリビアとの外交関係が再開されるのではあるまいか。この両国の意志の疎通がアンデス・グループのアキレスの解消となり、本プロジェクトの政治的條件の解決の一つの鍵となる。

Ⅹ-15表 国内総生産

(単位：100万エスクード)

	名 目	65年価格による
65	17,547	17,547
66	24,312	19,158
67	31,814	19,306
68	42,882	19,986
69	62,457	21,070
70	90,320	22,000

資 料 Boletín Mensual № 533

Carta Semanal № 521 } より Jetro, Santiago 事務所が合成したもの。

X-16表 大サンチャゴ市就業人口

(単位: 1,000人)

	1971年3月	12月	1972年3月
人 数	962.7	1,038.2	1,029.3

資 料 : BANCO CENTRAL DE CHILE
Boletín Mensual № 531

X-17表 地域別輸出入

(単位: 1百万米ドル)

相手国	輸 入				輸 出			
	68	69	70	%	68	69	70	%
米 国	2854	3490	3436	369	2109	1859	1772	141
欧 州	2303	2847	3282	353	5071	6247	7536	601
ラ 米	1895	2299	2019	217	938	1153	1011	129
日 本	132	182	277	3	1249	1460	1498	120
そ の 他	243	253	295	31	4	36	116	09
合 計	7427	9071	9308	100	9408	10754	12534	100

資 料 : Boletín Mensual № 533より作成

X-18表 輸出構造 (受取ベース)

(単位: 百万米ドル)

	68	69	70	71
大 手 鉱 山 ※	390.8	515.9	518.7	433.8
銅	388.3	514.6	510.5	431.9
鉄	2.5	1.3	2.2	1.9
中 小 鉱 山 ※	203.0	258.6	304.0	252.4
工業・農牧・水産品	102.6	116.1	151.4	148.1
合 計	696.4	890.6	974.1	834.3

資 料 : Boletín Mensual № 505 № 529

※は撒積貨物の対象となると考えられるもの

X-19表 輸入構造（承認ベース）

（単位：百万米ドル）

	68	69	70	71
食料・飲料	151.0	149.7	178.2	313.9
工業用原材料	179.8	232.7	226.9	297.1
燃料・潤滑油	56.0	56.1	69.2	111.6
機械・部品	269.5	269.0	263.8	210.4
輸送機械	156.5	136.1	109.4	122.4
消費財	58.0	73.1	90.3	95.4
その他	—	—	10.5	14.7
合計	888.4	916.7	948.4	1,165.6

資料：Boletín Mensual № 504, 505, 529

X-20表 日本への輸出

（単位：1,000米ドル）

	68	69	70
羊毛	801	1,001	231
寒天	500	861	795
魚粉	—	573	—
モリブデンの酸化物	104	50	1,548
銅	61,700	92,164	80,444
鉄・鉛・石	58,346	54,097	52,397
硝酸ナトリウム	1,099	637	817
銀および銅コンセントレート	620	601	3,425
モリブデンのコンセントレート	1,184	331	1,538
金・銀・銅のコンセントレート	1,704	2,173	1,988

資料：Banco Central de Chile：Indicaciones de las Exportaciones Chilenas 1961~1970

第4節 エクアドル

4-1 後発低開発国

アンデス・グループ内でエクアドルはボリビアと共に後発性を認められ、特恵扱いを受けている。1822年のシモン・ボリヴァルによる独立、1830年のグラン・コロンビアナからの分離迄はコロンビア、ベネズエラと大差はなかった。赤道下の高い山地の農民、太平洋側の熱帯の商人、Caudilloによる独裁と貧民。こういったばらばらなりジョナリズムと階級の混在の為に開発が極めて遅れた。内政不安の為に1941年の国境紛争ではペルーに敗れ、それが又政変につながるといった具合で、1948年に入ってやっと経済開発が緒についた。1968年にも陸海空によるクーデターがあり、立憲制に戻って新憲法が制定されたのは1968年で民主共和制をとった。1970年の推定人口は6,177千人である。

大統領選出後も与野党の争いと、労働者のストや農民の私有地不法占拠、キトー中央大学の左翼学生、教授の左翼運動、赤字放漫財政などがあり、国会の税制改正法案が審議未了になったのを機に、ヴェラスコ大統領は1972年6月軍の支持を受けて独裁制を宣言し1964年の旧憲法を復活した。経済界の動揺と資本の逃避を防ぐために替集中管理制度をとるといわれているが、為替は現在安定しており、実勢との間に差がない。これは急激な開発投資が行なわれていないからと思われる。

4-2 国内総生産

1970年のGDPは32.713百万スクレ(1,527.2百万米ドル、1ドル21.42換算)である。1人当りGDPは247.2米ドルでアンデス6ヶ国中では下位にある。印象的なのはバナナによって代表される農業国であることで、それも零細農であるために開発が進みにくい点にある。1960~1967に亘る成長率は5.3%と比較的高く、部門別では商業6.4 製造5.8 建築5.0 運輸4.0 農業3.1 その他4.7各%で農業は不振である。中央銀行の為替バランスの動きは、1967迄黒字であったのが、1968~1971年10月に向かって赤字を示している。(X-22表)

4-3 貿易

輸出総額は1970年で201,477千米ドルであるがその内農産物が84%を占め、さらにその内バナナが55%つまり輸出全体の46%はバナナに負っている。バナナ、カカオ、コーヒーの3品目で輸出の82%を占めるので輸出用モノ・カルチャーに近い。(X-23表)

輸入品消費材としては医薬品が64%。食料の輸入は0.8%で殆んど無いに等しく、目立っ

ているのは、数年来とみに増えた工業用資材で特に機械類の伸びは1968年度89%増である。輸入全量における輸送機器の比重も15%と高い。(X-24表)

1970年度は輸出の主要相手国は米国・西独について日本で、米国43%日本19%でその大部分が農産品特にバナナである。日本への輸出は1966-1970までの間に7.6倍と飛躍し、外貨収入に大きく貢献している。(X-25表)一方輸入の相手国は米国が最大で33%西独が12%、ALLC全体が15%であるのが、単一国としては日本がやはり第3位で11%を占める。キトーの街角では日本製ピックアップ、トラックなど多数の日本車を見受けるが、商社の進出も盛んである。(X-26表)

4-4 経済の見通し

鉱物資源は豊富であるとの予想があるにもかかわらず、政情不安や資本力不足の為に地質調査も遅れ、鉱業生産も不振であった。昨年日本の海外鉱物資源開発株式会社がエクアドル政府とチャウチャ銅山の開発契約を行ない、現在採鉱を進めているが、その規模は日本の海外銅鉱床の3位にランクされるといわれる。商社の投資もあり、マニラ麻、ラミーの栽培も古川拓殖が始めている。

石油は全土にわたって埋蔵の徴候がある。グァヤス県サンタ・エレナ半島とか、コロンビア国境近くのブトゥマーヨで噴油しているので本格的に貢献する日が近い。政治的には小康を得ており、経済開発を梃子にして徐々に安定が定着する方向にあり、経済政策を上手に運びさえすれば、6ヶ国中最も上昇度が高いと考えられる国である。

経済・社会開発10ヶ年計画(1964~74年)などの実施でインフラストラクチャに投資され始めてはいるが、国家予算が毎年大巾の赤字で国債と米国の援助によって補っている様な関係上、計画通りには急速に進んでいない。ペルー、チリーの様には民族資本が育っていないので、主要産業の100%国有化を主張することは、開発を遅らせてしまう結果ともなる。チリーの経済悪化や、ペルーの資本の国外逃避の例を見乍ら、穏健に民族資本を育成して行く方針と見受けられる。

4-5 港 湾

ギャキルは政治的な首都キトーに対抗し、商業の伝統を誇っており、市民の騒擾から政治危機が発している事も多いが、ギャキル港は輸入の殆んど唯一の窓口であり、輸出も50%を超える。港湾は5バースで運河に面しているが、充分な上屋と野積場に加え、パレットが上手に使用され、コンテナも大型クレーンで積卸されている。荷役はバナナについてはマン・パワーを使う事を規定されているが、一般に滞船、滞貨がなく、荷崩きは良好である。海軍の

監督下にあり、規律がよく守られている。大型船のために河口の外に新港を建設中である。将来の発展のために、港内外のスペースが広く確保されていて、臨海工業地帯を作ることも可能である。ギャキル以外からの積出しには相当な港湾施設投資が外貨の援助で行なわれる必要があるだろう。

4-6 本プロジェクトとの関連

当国はまだ鉱物資源すら未開発の状態にあるが、日本などの投資や援助によって、大きく伸びると思われる。銅鉱石や、石油の積出しが考えられ、特に石油資源は米国のみでなく、日本にとっても重要な輸入品となる見通しである。現状はバナナの輸出が目立っているので、冷凍船を本格的に持つことも考えられる。経済的潜在可能性の極めて大きな国なので、鍵は政情安定にあるが、それもほぼ緒についた感がある。海運投資も将来は可能性が大きい。

X-21表 産業部門別国内総生産百分比(1967年)

農 業	製造業	商 業	運 輸 通 信	銀 行 保 険 業	鉱 業	電 力	その他	合 計
33.4	17	13	4.1	2.8	1.9	1.5	26.3	100%

資 料 : 日本外務省調べ

X-22表 エクアドル中央銀行の為替バランス

(単位：百万米ドル)

	買 為 替	売 為 替	バランス
1960	94.8	98.7	- 3.9
1961	106.8	118.5	- 11.7
1962	123.8	112.3	+ 11.5
1963	146.3	137.9	+ 8.4
1964	162.3	157.9	+ 4.4
1965	154.1	165.5	- 11.4
1966	176.1	165.1	+ 11.0
1967	195.7	194.4	+ 1.3
1968	207.4	221.0	- 13.6
1969	209.8	210.2	- 0.4
1970	296.2	306.5	- 10.3
1971 1月~10月	279.4	310.1	- 30.7

資 料 : Boletin Banco Central del Ecuador. AÑO XLV
Nos. 531, 532, 533 10月 11月 12月 1971年

X-23表 主要品目別輸出承認表(1965~1970)

(単位:1000米ドル,FOB)

	1966	1967	1968	1969(r)	1970
総 額	147,499	166,036	176,559	151,886	201,477
一次産品	131,720	149,369	158,224	130,995	180,696
①農産物	124,142	140,466	149,709	120,826	171,070
①バナナ	68,701	73,142	73,429	66,593	94,092
カカオ	17,206	24,853	38,938	24,490	22,270
コーヒー	32,144	39,833	34,240	26,639	50,516
工業製品	15,369	16,319	17,865	20,686	20,371

資料 : BOLETIN del BCE №531, 532, 533, Pag 245

X-24表 用途別/品目別輸入承認表(1968~70)

(単位:1000米ドル)

	1968 CIF	1969	1970
1 非耐久消費材	22,296	24,334	22,027
2 耐久消費材	12,599	13,449	12,635
①家庭・個人用機器	5,200	4,746	4,363
同車輛,輸送機	3,082	3,543	2,738
3 燃 料 油	15,648	17,892	18,785
4 農業用一次原料・中間品	6,571	7,420	5,872
5 工業用一次原料・中間品	82,781	87,058	82,248
6 建 設 資 材	13,541	14,984	13,703
7 農業用機器,輸送機	5,518	8,036	5,024
8 工業用資本材	42,224	44,190	40,034
工業機械	22,413	27,068	31,360
9 輸送用設備,機械	42,619	44,049	37,646
10 雑	654	473	604
合 計	244,451	261,885	247,578

資料 : 同 上

X-25表 輸出承認：輸出先主要国実績

(単位：1000米ドル FOB)

年	1966	1967	1968	1969	1970
合計	147,499	166,036	176,559	151,886	201,477
米 国	75,434	80,920	73,466	61,700	87,541
西 独	21,076	20,787	18,609	35,996	41,276
日 本	4,916	4,971	18,145	16,122	37,317
ALALC諸国	12,743	15,009	15,179	16,238	17,279
中国,ソ連ブロック	1,061	4,741	24,277	14,203	9,982

資料：Boletin del B. C. E 237 Pag

X-26表 輸入承認：輸入先主要国実績

(単位：1000米ドル CIF)

年	1966	1967	1968	1969(r)	1970
合計	171,934	202,685	244,451	261,885	247,578
米 国	66,230	78,804	85,524	84,946	80,791
西 独	27,473	31,292	30,924	33,380	30,915
日 本	11,963	15,084	17,427	23,094	26,237
ALALC諸国	14,874	23,479	27,488	36,862	36,607
中国,ソ連ブロック	1,601	1,980	3,223	10,398	7,660

資料：同上 200 Pag

第5節 ペルー

5-1 Juntaの中核

Juntaはペルーの首都リマにあってペルーから寄贈されたビルに入っている。郵便物は無料とされ、数々の特惠が与えられている。ペルーはLAFTAの中では中進国の立場にあるため経済的に連合内の先進国レベルに達することを先決問題としているので、LAFTAには熱心ではない。しかしJuntaには加盟して、Junta内部では先進大国である。それでいて一線を画している様に見受けられる。もしJuntaがペルーにとって決定的に不利益な方向に進みそうなら、ペルーは拒否をするであろうし、Juntaはペルーの或程度の犠牲の上にならしか成立しないこともまた確かである。Juntaはペルーにとっての工業製品の市場となり、跳躍の台となりうる大きな可能性を含んでいる。

5-2 最近の経済の方向

共産政権のチリーとは違って、民族社会主義で共産党と労働者革命党は非合法化されている。ブラジルに対して言われるいわゆる外資依存の成長方法とは対照的に、外資に対してきびしい態度をとり、鉱業の国有化を先づ始め、重要産業は国有化してゆく立場をとり始めてから、生産性の伸びが落ち、国内資本が国外に出て行く傾向にある。国内ではきびしい為替管理をしており、旅行者の所持金検査も行っている。現在ソロス貨の対米ドル実勢交換レートは公定と約20%~10%の差が出ている。政府は外貨収入の減少に対応して最近経済方針を弾力的に考え出した気配がある。

5-3 国民総生産

1971年の国民総生産は未集計であるが6,105百万米ドルと予想され、人口14.1百万人で割ると433米ドルとなってベネズエラ、チリーに次いでいる。1967-1971のGNPの伸び率は4.8%である。人口の増加は1961年の10.4百万人から1971年の14.1百万人となって年率3.1%である。ところで問題は所得の分配にある。人口の12.5%が白人、41.5%が混血、46%が原住民であって、白人が政治的、経済的に支配権力を持っており、原住民は識字率も極めて低く、経済的に極度に貧困で、社会的に置忘れられた存在である。混血人は白人の垂流であるが、少数の白人が因襲的な閉鎖的貴族的階級を形成してその差は目を見張る様な植民地的状態を維持している。ジャングルや高山、僻地に住む原住民は今なお貨幣経済の外にあるものが多く、実際一人当たりGNPは白人の貨幣生活層に取っては極めて高く、原住民にとっては殆んど縁がないという顕著なdual societyである。ところがこの特権層

の意識と原住民の土地に対する伝統的誇りが対外的には国民感情として一致して表われて出る処が Junta 内でリーダー・シップを取れる力となっている。1973年度予算では、これら原住民の教育・福祉に力を入れ、生産力に組み入れようと言う点が現われている。(X-27, 28表)

5-4 産 業

主要産業の生産高比較表(X-29表)を見ると、年間伸び率の最も高かったのは工業を中心とする製造業で1961年から1971年迄の10年間年率7.4%のペースで生長し、約2.1倍となった。しかしこれは60年代のはじめの6年間に米国資本のラッシュがあったりして8.7%と急上昇したのがきいており、後半の4年間は5.6%と下がり、鉱山国有化後は国内資本の逃避もあるので、1972年の実績は判らないが更に低下しているのではないかと思われる。急激な高度成長政策によって財政の膨張、赤字累積、物価賃金の上昇、輸入増大、国際収支の悪化という状況がここ数年続いている。

農業の生産は年間1.1%の伸び率と最も悪く、主食の小麦を輸入しなければならない現状で農業開発が特に必要である。鉱業生産は1968年から横這いないし減額し、輸出額においても減少している。漁業も1970年を最高として1971年には減少し、1972年はアンチ・ピ群がベルーの沿海を離れていなくなり、大減収による打撃は大きい。ベルーは第2次世界大戦後、直ちに綿花の輸出で開発に着手し、綿花の世界的値下りの時期には漁業が代り、今また資源の時代に入って鉱物資源が見直されている誠に運の良い経済環境にある。したがって、産業が南米中でも珍らしく多様化し、工業が発達した。

いまベルーの迎えている困難は、輸入代替工業は順次行なわれて来たが、輸出する様な規模ではなく、輸出用製品としては労働者の技能も未だ低いことである。大きな努力を貸して工業開発に励んで来ているが、一般的なレベルがそれに応じていない。労働者層は支配層とかけ離れた存在であって技能向上に対する報酬が少なく進歩が遅いことなどがあり、社会体質的に輸出に適合しない限界がある。また零細工業が多いことも影響を及ぼしている。国内投資に限界と失望を見出した民間資本がパナマ、コロンビアなどに脱出する傾向もある。

5-5 貿 易

輸出は1970年で頭打ちとなったが、食料を主とする消費財、製造業用原料、中間品の輸入は増勢にある。輸出総額の37%を占めるアンチ・ピを主とする水産物の外貨収入減少の回復のメドが立っていないので、少くともここ1~2年は農業および鉱業の開発に力を入れる以外に改善の方法はないと思われる。輸出相手国は米国が筆頭で主として鉱産物であるが、輸出

入共、夫々米国35%、29%、西独15%、12%、日本12%、10%の順となっている。これは政府が相手国との個別輸出入バランスを考慮しているためである。(X-30~34表)

輸入品中ドライ・バルクは小麦である。輸出品中鉱石は、1971年の実績では鉄5,774千M/T、錫345千M/T、銅194千M/T、鉛146千M/T、銀1千M/Tその他石油関係205千M/Tとなっている。チリーの約 $\frac{1}{2}$ の輸出高であるが、多国籍撤積船を持った場合は、まづ恩恵に浴することが出来よう。

5-6 港湾・海運・造船

一般貨物の輸入は主としてカイヤオ港で行なわれ、輸出品では漁粉と一部の鉱石が扱われる。鉱石は主として、生産地に近接した港から積出される。チリーと類似の太平洋に面し、深海に臨んで水深を得ることは可能である。港湾計画は堅実であり、1990年のカイヤオ港予想図迄出来上っている。6ヶ国中この様な国は他になかった。運輸通信省では一般貨物、撤積貨物をあわせて、船舶需要について独自のフィージビリティ・スタディを行っている。これは今年3月末終了するということである。政府のCompañia Peruana de Vaporesは一般貨物船もタンカーも保有しており、漁業が発達しているので海員の予備軍もある。撤積船を持った場合でも隻数にもよるが、ペルーなら何とか自国の海員と採算で運航出来るのではないかと思われる。従来自国の資本と信用だけで一般貨物船およびタンカーによる海運を築いて来たが、外貨収支の悪化に伴い、今年あたりから、海運に対する予算が削減され、他の公共投資への重点配分が打出される模様であるため、恐らくは国際機関の金融に依存すると思われるこの多国籍撤積海運の件には強い関心を持っている。

現在のペルーの造船業は生産性が低く、且つ中型船の建造技術はこれからで、一隻の建造に考えられない程の長期間を要している。従って、たとえこの船隊が形成されるとしても、自国用の需要を賄うだけで手一杯であろう。海運助成から来る造船および関連工業へのメリットの波及を消化出来るにはまだ時間を要する。外貨収支が改善された場合、撤積船を増設することは、ペルーにとっては有効であると思われるし、その場合にはこの多国籍船隊のスタディとは関係なく、自力でも撤積船隊を増設するであろう。

X-27表 人 口

(単位：百万人)

1961	1967	1968	1969	1970	1971	年増加率
10.4	12.5	12.9	13.3	13.7	14.1	3.1%

資料： Banco Continental "Perú en cifras"
S/ 351' 282, 627.72

X-28表 国民総生産

(単位：百万米ドル)

年	合計 (100万米ドル)	Per Capita (米ドル)
1961	2,324	223
1967	5,055	404
1968	4,277	332
1969	4,679	352
1970	5,403	394
1971√a	6,105	433

√a は推定値

資料： 同上

X-29表 主要産業生産高比較

(単位：1968年ソロス貸基準)

	1961	1967	1968	1969	1970	1971√a	年伸び率
農 業	13,940	15,359	14,345	14,661	15,321	15,612	1.1%
漁 業	1,356	2,040	2,073	1,737	2,317	2,190	4.9%
製 造 業	11,094	19,281	19,744	19,803	21,981	24,003	7.4%
石 油 ・ 鉱 業	4,850	6,756	7,074	6,961	7,177	6,947	3.6%
建 設 業	3,280	3,762	3,145	3,136	3,490	4,003	2.0%

√a は推定値

資料： Banco Continental "Perú en cifras"

X-30表 輸出入実績表

(単位：百万米ドル)

年	輸 出	輸 入	貿易収支残
1961	496.4	469.4	+ 27.0
1967	757.0	818.9	- 61.9
1968	806.1	629.8	+ 236.3
1969	865.6	600.8	+ 264.8
1970	1,047.8	618.3	+ 429.5
1971	891.4	751.5	+ 139.9
1961~71 年伸び率	6.0%	4.8%	

資料：Banco Continental "Perú en cifras"

X-31表 主要輸出品

(単位：百万米ドル)

品名	1969		1970	1971		対70年 増減%
		%			%	
水産物	219.6	25.0	346.8	327.7	36.8	- 5.5
綿花	67.0	7.6	52.1	44.7	5.0	-14.3
砂糖	39.6	4.5	60.7	69.1	7.8	+13.0
コヒ	31.2	3.5	43.8	35.9	4.0	-18.0
毛	8.5	1.0	3.3	2.3	0.3	-28.4
銅	265.2		246.6	175.2		-29.0
鉄	68.4		72.1	60.6		-15.9
銀	58.5		62.3	49.1		-21.2
鉛	34.6		35.3	26.7		-24.4
亜鉛	40.0		48.7	48.0		- 1.4
石油・製品	7.3		6.8	5.6		-17.0
鉱物資源計	474.0	53.9	471.8	365.2	41.1	-22.6
その他	39.6	4.5	55.8	44.5	5.0	-20.3
合計	879.5	100.0	1,034.3	889.4	100.0	-14.0

資料：MOFA

X-32表 用途別輸入品

(単位：百万米ドル CIF)

種 目 \ 年 品	1969	1970	1971	対70年 増減%
消 費 財	90.4	88.3	97.2	+ 10.1
原材料・中間品	307.5	308.7	423.9	+ 37.3
資 本 財	204.3	224.2	226.8	+ 1.2
そ の 他	1.1	0.9	3.8	+ 322.2
合 計	603.3	622.1	751.7	+ 20.8

資 料 : MOFA

X-33表 主要輸入品(1971年)

品 目	%
機 械 ・ 部 品	25%
食品, 脂肪, 油, 飲料, 煙草	18%
化学及び工業副製品	14%
金 属 及 び 製 品	12%
パルプ, 紙, 木材	6%
自動車及び輸送機器	6%
ゴム, プラスチック等	6%
燃 料 ・ 潤 滑 油	5%
織 維 , 縫 製 品 , 衣 料 品	4%
非 金 属 鉱 物	1%
そ の 他	3%

資 料 : Banco Continental 前掲

X-84 輸出入主要相手国 (1971年)

輸 出 相 手 国			輸 入 相 手 国		
米	国	35%	米	国	29%
西	独	15%	西	独	12%
日	本	12%	日	本	10%
オ	ラ	ン	英	国	5%
ベ	ル	ギ	カ	ナ	ダ
		ー			
		4%	コ	ロ	ン
英	国	3%	ピ	ア	
イ	タ	リ			4%
		ー	イ	タ	リ
		3%			ー
中	国	3%	ア	ル	ゼ
ア	ル	ゼ	ン	チ	ン
		2%			3%
東	独	2%	ス	イ	ス
メ	キ	シ			3%
		コ	オ	ラ	ン
		2%			ダ
そ	の	他	フ	ラ	ン
		12%			ス
					2%
			そ	の	他
					22%

資料 : Banco Continental 前掲

第6節 ベネズエラ

6-1 国内総生産

面積は日本の2.5倍、総人口は1961年の7,524千人から1970年の10,778千人まで10年間で43.2%、年率平均3.65%の割合で増加した。人口の75.7%はカラカス(2,175千人)マラカイボ(690千人)バルキンメート(281千人)ヴァレンシア(224千人)などの都市に集中し、その集中化傾向が強い。平均寿命は64.5才でかなり高いのが目立つ。GDPは1966年の38,220百万ポリヴェルから1970年の45,741百万ポリヴェル(10,481百万米ドル、1米ドル=4,385ポリヴェル換算)まで5年間に年率3.65%の伸び率であるが、人口の伸び率がそれと略々等しく、一人当りGDPは横這いであった。

最も伸びたのは水道・電気、建設などの経済基盤施設関係で、他の製造業、商業、農・鉱業などはGDPの伸び率には並行し、原油およびガスの伸び率は比較的低い。国民1人当りGDPは968米ドルでアンデス・グループ6ヶ国中最高で、1967年頃の日本のPer capitaに相当する。資本主義経済体制をとっており、外貨準備も年々少しずつ増加する傾向にあり、ドルとの交換も自由である。全般的に高物価ではあるが、その上昇率は極めてゆるやかである。(X-35~40表参照)

6-2 貿易

1971年の輸出総額3,128百万米ドルに対し、輸入は2,055百万米ドルで輸出入のみでは1,073百万米ドルの黒字である。(但しサービスの購入が大きくほぼ相殺する)主要相手国は輸出では米国の48.15%がほぼ半分を制し、次いでラ米の22.61% アフリカその他の17.72% 欧州15.00%で日本は2.83%である。欧州よりも米国への依存度が大きい。輸入においても米国が46.79%で市場の商品は米国から輸入したものが目立っている。2位は欧州で日本は8.10%で対日貿易は輸出に較べて輸入が大きく、輸出約9百万ドル輸入152百万米ドルで貿易バランスは143百万ドルの赤字である。片貿易の最も大きな相手国となっている。(X-41, 42表)

輸出品では1970年勸業省データに依れば、原油の1,575百万ドルが最も大きく、59.30%を占め次いで石油製品823百万ドルで30.99%、鉄鉱石145百万ドルの順で後は見るべきものがない。輸入品の主力は機械・運送機器の729百万ドル、工業品316、その他工業品128、その他162、化学品195、食糧134各百万ドルとなっており、資本材への投資が順調であることを示している。ローカル・アセンブリーとして米国製大型車が製造されており、石油化学にも順次投資されている。(X-43, 44表)

バルク・カーゴとしては原油だけしか考えられないが、将来開発が進むと共に量が大きくなることを期待されている。アンデスの他の国と異り、小さくまとまった自由経済国であるので、Junta 5ヶ国の共栄ベースに直ちには乗れない政治的・経済的体制である。1972年度予算で最も力を入れて増額されたものは、鉱山石油(101%増)と公共事業(36%増)である。外国石油資本は1980年代に姿を消す予定である。

6-3 経済の見通し

都市の整備と建築物の構築は次々と進められており、チリー、ペルー、ボリビアなどは異った活気が溢れている。しかし他価の高騰も甚だしいといわれている。交通は道路が主力であり、自家用航空機の利用も発達している。1971年の石油埋蔵量試算は137億バレルで1971年ベースで掘ると1980年で滴濁する計算である。この為当国の最も留意しているのは工業化であって、そこで、Junta のアンデス共同市場構想に参加し、将来への足がかりを作った訳である。開発公社構想についてはベネズエラはJuntaに先んじて1945年にヴェネズエラ開発公社(CVF)を設立し、石油依存から脱脚し、産業を多角化する方向へと進んでいる。

6-4 本プロジェクトとの関係

既に国営海運会社があって、海運に対するマインドはペルー、コロンビア、ボリビアなどと同じく高い。今回のフィージビリティ・スタディにも大変注目しており、熱心である。しかし、専門家は少ない。他の国々と異なる点は、その受取り方が政治的というよりは、むしろ経済的な角度からであるという点である。本件と同様な方向で進められているアンデス共通の多国籍航空会社の研究に対して、当国はOAFの役員会で反対した。これは現有する各国の航空機を一度プールするという構想が考えられ、ヴェネズエラ国営航空VIASAは他国より多くの航空機を保有しているからである。結局Juntaの理事会で可決されてから、再びOAF役員に戻されたので、多数決で押し切られたといういきさつがある。海運でも実施面に於ては、貨物が無い現有船腹のある国とない国で受取り方に差が生じるので、この点を考慮する必要がある。

X-35表 国内総生産

(単位：百万ポリツェル, 1957年価格)

	1966年	1969年	1970年
G D P 合計	38,220	43,152	45,741
農 業	2,653	3,030	3,212
鉱 業	427	454	517
原油およびガス	8,653	9,222	9,517
製 造 業	4,558	5,371	5,736
精 油 業	542	546	611
建 設 業	1,648	1,975	2,212
水道・電気	8,08	1,147	1,282
商 業	5,695	6,501	6,898
運 輸 通 信	1,306	1,466	1,535
その他のサービス	11,930	13,440	14,221

資料：勸業省

X-36表 国内総生産百分比

(単位：%)

	1966年	1969年	1970年
農 業	6.9	7.0	7.0
鉱 業	1.1	1.1	1.1
石油およびガス	22.6	21.4	20.8
製 造 業	11.9	12.4	12.5
精 油	1.4	1.3	1.3
建 設 業	4.3	4.6	4.8
水道および電気	2.1	2.7	2.8
商 業	14.9	15.1	15.1
運 輸 通 信	3.4	3.4	3.4
その他のサービス	31.2	31.1	31.1

資料：B. C. V

X-37表 中央銀行金・外貨準備

(単位：百万ドル)

	1968年	1969年	1970年	1971年
合計	917	930	1,015	1,459
金	403	403	384	391
外貨	367	399	438	845
その他(注)	147	128	193	223

(注) IDB, 世銀債, SDR等。

資料：B. C. V

X-38表 中央銀行外貨収入

(単位：百万ドル)

	1967年	1968年	1969年	1970年
合計	1,696	1,786	1,817	1,996
(石油)	1,536	1,587	1,595	1,686
(鋁)	68	57	48	80

資料：B. C. V

X-39表 卸売物価指数の変動

	総合	国産品	輸入品	農牧産品	工業製品
1967	98.0	98.5	98.5	95.6	98.6
1968	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1969	101.6	101.2	102.1	101.5	101.7
1970	104.7	102.5	107.8	101.7	106.3
1971	108.6	105.7	112.8	102.7	110.9
1972	108.8	105.2	114.2	100.5	-

資料：B. C. V

X-40表 賃 銀

(単位：ボリヴァル)

	1969年9月	1970年9月
全国平均 労働者	1,029	1,126
職 員	2,465	2,628
石油 労働者	1,739	2,097
職 員	3,993	4,296

資料：B. C. V

X-41表 相手国別輸出入額(1971年)

(単位：百万ボリヴァル)

輸 出	%	輸 入	%	バランス
カナダ 1,655	12.02	407	4.93	1,248
米 国 6,630	48.15	3,861	46.79	2,769
ラ 米 3,114	22.61	326	3.95	2,788
欧 州 2,065	15.00	2,857	34.62	-792
日 本 39	2.83	668	8.10	-629
他のアジア 23	1.67	86	1.04	-63
アフリカ外 244	17.72	47	0.57	197
合 計 13,770	100	8,252	100	5,518

資料：B. C. V INFORME ECONOMICO 1971

X-42表 ベネズエラ貿易収支

(単位百万米ドル)

	1967	1968	1969	1970	1971	1966~ 70平均
輸 出	2,533	2,538	2,523	2,658	3,128	2,531
輸 入	1,366	1,583	1,624	1,780	2,055	1,534
サービス購入	923	1,085	1,015	902	1,069	981
バ ラ ン ス	244	-130	-166	-24	4	16

資料： BANCO CENTRAL de Venezuela
INFORME ECONOMICO
CORRESPONDIENTE AL AÑO 1971 167頁

X-43表 輸出構成

(単位：百万米ドル)

	1968年	1969年	1970年
総 額	2,538	2,523	2,656
原 油	1,643	1,623	1,575
石 油 派 生 品	712	682	823
鉄 鉱 石	103	130	145
コ ー ヒ ー	7	14	12
コ コ ア	8	7	6
え び	3	5	9
パ ナ ナ	2	1	1
米	5	1	7
セ メ ン ト	1	2	2
ス タ ー ル ビ ー	12	14	12
金 属 管	1	0	1
ア ル ミ ニ ュ ー ム	3	5	6

資料：勸業省

X-44表 輸入構成

(単位：百万米ドル)

	1968年	1969年	1970年
総 額	1,583	1,624	1,780
食 料 品	132	133	134
飲料およびたばこ	16	14	17
原 材 料	58	56	76
燃 料 , 潤 滑 油	12	12	23
化 学 品	157	159	195
工 業 品	275	282	316
機 械 , 運 送 機 器	554	699	729
そ の 他 の 工 業 品	122	117	128
そ の 他	257	152	162

資料：勸業省

第7節 コロンビア

7-1 特 徴

国を南北にアンデス山脈が縦走し、国土が四つに分断され、それぞれの地方として発展し、それを中心として都市が発達して来たが、スペイン領から独立後もこの特徴はなくなり、中央政府に対し、地方地府の県および市町村が自主性を持っている。したがって中央政府の強力な統制による首都圏のみの急激な、跛行的な発展と人口の集中化はなく、全般的にゆるい伸びを示している。このことは、他の首都中心のアンデス諸国と異るところである。

独立は他国と等しくシモン・ボリヴァルによるもので、1819年8月7日である。1910年頃から、1948年頃迄は平穏な状態が続き、この間に経済的には他のアンデス諸国の中で上位に位するもといが築かれた。1950～52年に自由党と保守党の抗争から武力騒擾が起き、1953年には一応鎮圧されたが、それ以後、武器を使用した匪賊やテロ追剥ぎ等が出る国となっている。1958年から国民戦線と称する2党間の政権たらい廻しが続けられたが、1974年には総選挙が16年ぶりに行なわれ、2党のバリティ50%、50%議席制度は終ることになっている。しかし、人種的な多様性によって、人種差別は無く、現実面でも感じられないが、有産階級と指導者階級は主として白人とそのインディオ原住民の混血である。コーヒーのモノカルチャーで来た為、農地改革は1958年迄手をつけられなかった。反共産政策をとっており、共産圏諸国との親交はない。

7-2 国内総生産

人口は1971年迄年率3.2%の割合で増加しているが、各都市への集中は甚だしく、5.6%の割合で増えている。1971年の推定値ではGDPは1968年基準で115,519百万ペソで(約74億ドル相当)1963年～71年の8年間の伸び率は年5.5%でそのペースは大体平均している。農業はその内26.1%を占め、次いで工業(19%)商業(17.2%)の順で鉱業の比重は2.2%と低い。農産物の内コーヒーは、ブラジルに次いで世界第2の生産量を持ち、コーヒーのモノカルチャーに近い。一人当たりGDPは1971年で336ドルである。(X-45, 46, 47表)

7-3 貿 易

貿易収支は1963年以来、1965, 67年を除いてずっと赤字基調である。1970年71年の赤字は夫々87.6百万ドル70.7百万ドルである。輸入は1971年には704.1百万ドルであって、その主たるものは主食の小麦で97.3百万ドル自動車およびシャシーが60.3百万ドルで、次いで鉄鋼の順である。輸出品の主力はコーヒーで399.6百万ドルであり、全輸出額

633.4百万ドルの63.1%に及んでいる。コーヒーは熱帯開発途上国のもっとも真似やすい産品であり、既に世界的に生産調整を行なっている上、価格はコスト・アップにかゝり変わらず頭打ちとなっており、金額的にも頭打ちである。コーヒーに代る産業の育成に全力を注がねばならない状態にある。2位は1970年から急速に伸び始めた牛を主として畜産物の輸出が30.4百万ドルを占め、3位の綿花による30.3百万ドルと並んでいる。蔗糖の18.5百万ドル、バナナの16.2百万ドル、綿織物の16.0百万ドル位が目立つものであって、従来60~70百万ドルあった原油の輸出は油井の涸渇や石油会社の国有化による投資の鈍化、需要増などによって、1950年には輸入に転じることが予測されている。(X-48, 49, 50表)

輸入相手国は1971年度は主位が米国で次いでEC、次いでEFTAで日本は59.1百万ドルで総額の8.4%も占める。総輸入の伸び率が63~71年間年率7.6%であったのに対し、北米は6.8%と後退気味で、代ってアンデス・グループ(5ヶ国のみ)が22.4%と増加し、次いで日本からの17.9%となっている。

1963-71年間の輸出の平均年伸び率は7.4%であった。こゝでは北米は全額においては240, 3百万ドルと一位を占めているが、伸びは2.1%と低く、次いでECの158.9百万ドル、アンデス・グループの49.5百万ドルとなっている。アンデス・グループへの輸出はこゝでも目覚ましく、年率44.6%の割で増加して、域内相互特惠の強味を見せ始めている。日本は21.3百万ドルで全輸出の3.36%で年平均伸び率は25.8%と大きく上昇している。しかし、日本に対し個別の貿易収支を合わせるといふ方針は今の処見られないという。

7-4 今後の見通し

主力輸出品のコーヒー生産以外に、これと言った輸出品はない。撤積の対象となる様な貨物は現在は輸出、将来は輸入となる見込みの石油と、主として米国から援助形式などで輸入される小麦がある。まず主食小麦の自給が出来る様に増産することが必要であるし、増産の可能性ある米の増産も考えられるであろう。同時に産業の多角化として、工業の重点開発が取上げられるであろう。目下は経済的諸制約は少なく、人種的にも、種族的にも差別せず、外国人にも国民と同じ様な経済上の待遇を与えているから、Junta 5ヶ国中では現在最も経済活動が自由である。今この期に産業の多角化を進めなければ、将来極めて大きな困難に直面することとなる。この点では、ペルーの体質の方が強いということが出来る。しかし、自由経済体制を強力に守って行く様に見受けられるので、ナショナリズム路線を強引に進める国々よりは、外資の導入に多くを期待出来るであろう。

7-5 港湾海運

港湾は公共事業省下にCOLPUERTOS（港湾局）があって、貨物フローの予測に応じて各港の拡張計画を立案し、各港毎に計画と設計が出来上っている。ペルーの港湾と同様堅実なビジョンと相当な技術スタッフを持っている。港湾の運営自体については、ペルーは国家統制的な面が強く出ているが、コロンビアは港湾投資と共に、収入面も考慮した様な運営方法が見受けられた。もし多国籍撒積船が実現されるなら港湾は直ちにその受入体制を作る事が出来よう。

コロンビアにはエクアドルとの合弁のフロタ・メルカンテ・グランコロンビアナ（Flota Mercante Gran Colombiana）という国有船社があって、いわば既に多国籍海運に乗出し種々国家間の困難についても経験を有している。本調査による撒積船隊が出来ると、運営上グランコロンビアナ社との調整が先づ考えられる。しかし、運航技術面では経験を生かして円滑に滑り出すことが予想される。たゞし、コロンビア、エクアドルとも撒積の対象貨物は現在少ないので、ペルー、チリー、ボリビアなどの鉱石を積取るという協調体制も必要であろう。コロンビアはさらに進んで国際的な撒積船隊として、他の数多の国籍の撒積船と競争しつつアンデス・グループ諸国以外の貨物を扱う可能性が大きい。国家の権威を得たカーゴ・リザーベーションローによる自国出入の貨物ならば運航、運賃採算上、或種の支援を得られるが、それでない国際市場に出る場合は、純粹に船社としての採算で運営することになる。この点で、フイージビリティ・スタディの際にこの船隊のコストを余程現実的に煮つめる必要があろう。

X-45表 コロンビア人口（単位：千人）

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	63-71 70-71 増加率%	
合計	16825	17484	18044	18622	19217	19832	20467	21122	21798	3.2	3.2
都市	8580	9093	9586	10117	10677	11274	11895	12536	13208	5.6	5.4
地方	8322	8391	8458	8505	8540	8558	8572	8586	8590	0.4	0.1

資料： LA ECONOMIA COLOMBIANA 1971 より転載
ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIALES-ANDI-MEDELLIN

元典： DANE:Departmetto Administrativo Nacional de Estadística
Estimativos y Cálculos de ANDI

X-46表 国内総生産（1968年基準百万ペソ）

年	1963	64	65	66	67	68	69	70	P	63-71	70-71	百分比 %
	71	伸率%	伸率%									
合計	75251	79881	82774	87197	90880	96421	102544	109461	115510	5.5	5.5	100
農牧漁林産業	22196	23454	23405	24240	25503	27250	28170	29899	30098	3.9	2.4	
鉱業	1978	2138	2298	2211	2238	2162	2553	2402	2554	3.3	2.5	
製造工業	13409	14204	14065	15955	16531	17550	18823	20398	22030	6.3	8.0	
建設	2862	2866	2933	3462	4163	4595	5035	5227	5744	9.1	9.9	
商業	12414	13401	14004	15058	15236	16271	17415	18700	19936	6.1	6.6	
運輸	4104	4313	4509	4801	4810	5034	5515	6062	6426	5.8	6.0	
通信	510	588	652	716	792	854	919	1021	1102	10.1	7.9	
電気・ガス・水道	919	957	1044	1108	1255	1342	1457	1606	1818	8.9	13.2	
銀行、保険、他の金融不動産	2165	2466	2603	2731	2830	3034	3322	3913	4103	8.3	5.0	
貸住宅	4014	4364	4677	4984	5306	5619	5958	6306	6683	6.6	6.0	
個人サービス	5704	5898	6229	6502	6760	7112	7534	8046	9375	6.4	16.5	
公共労働	4585	4757	5017	5222	5362	5542	5817	6370	6625	4.7	4.0	
国民所得	59234	65305	67038	70345	73636	78631	84252	91329	96800	6.3	6.0	

資料： Banco de la República
 Estimativos y Cálculos de ANDI
 Pは推定値

X-47表 農産物対比表

(単位:千トン)

		1964	1970	1971	64-70 増加%	70-71 増加%
ご	ま a	37.3	25.2	37.0 ^P	△ 0.1	46.8
綿	花 b	64.8	135.5	112.3	7.1	△ 17.1
	米 a, c	550.0	672.0	584.0	0.8	△ 13.1
え	ん ど う a	24.0	29.3	30.0	2.8	2.4
大	麦 b	117.6	83.6	112.0	△ 0.6	34.0
い	ん げ ん b	43.9	40.4	43.0	△ 0.3	6.4
と	う も ろ こ し b	781.6	825.7	915.0	2.0	10.8
き	び a	4.5	10.6	11.5 ^P	12.7	8.5
じ	ゃ が い も b	572.5	1117.6	1012.0	7.4	△ 9.4
綿	実 b	112.5	230.9	188.5	6.7	△ 18.4
	Sorgo b	12.1	185.8	219.0	3.7	17.9
大	豆 b	30.0	80.9	81.0	13.3	0.1
煙	草 ab	41.8	44.9	39.0	△ 0.8	△ 13.1
小	麦 b	90.0	55.8	49.0	△ 7.3	△ 12.2
タ	ビ オ カ a	800.0	1200.0	1395.0	7.2	16.3
ア	フリカ椰子油	ND	21.3	36.0	59.1	69.0
パ	ナ ナ	581	780	351	△ 6.1	△ 55.0
カ	カ オ	15.7	19.0	21.0	3.7	10.5
コ	ー ヒ	450	570	438	△ 0.3	△ 23.2
砂	糖 き び d	10300	14723	17442	6.8	18.5
パ	ネ ラ	650	750	930	4.6	24.0
ブ	ラ タ ナ ス	1309	1690	1730	3.5	2.4

- 資料 a Ministerio de Agricultura
 b Instituto de Mercadeo Agrícola - IDEMA
 c Federación de Arroceros
 d Asociación Nacional de Productores de Caña - ASOCAÑA
 P 推定値

X-48表 主要輸入品

(単位：CIF, 百万ドル)

品目	1971年推定	1964-71 増加率
小麦	97.8	16.3
自動車と部品	60.3	13.3
鉄鋼製品	15.7	3.9
Libros	10.6	56.1
肥料	10.4	2.3
ゴム	9.8	0.8
新聞紙	9.0	3.8
毛織物	8.4	0.2
厚紙	8.2	2.0

資料： ANDI

X-49表 貿易収支

(単位：百万ドル)

	1963	64	65	66	67	68	69	70	P 71	63-71 伸率%	70-71 伸率%
輸入 (CIF)	5062	5863	4635	6741	4969	6433	6856	6440	7041	7.6	23.1
輸出 (FOB)	4463	5481	5391	5076	5009	5583	6075	7316	6334	7.4	20.4
貿易収支	△599	△382	756	△166.5	130	△85.0	△78.1	876	△70.7		

資料： ANDI
Pは推定値

X-50表 主要輸出品

(単位：FOB 百万ドル)

品目	1971年推定	1964-71増加率
コヒ	399.6	6.1
畜産品	30.4	95.1
綿花	30.3	16.8
砂糖きび	18.5	14.6
綿織物	18.0	23.4
石油	1970年62.5	ND
		△ 3.0

資料： ANDI

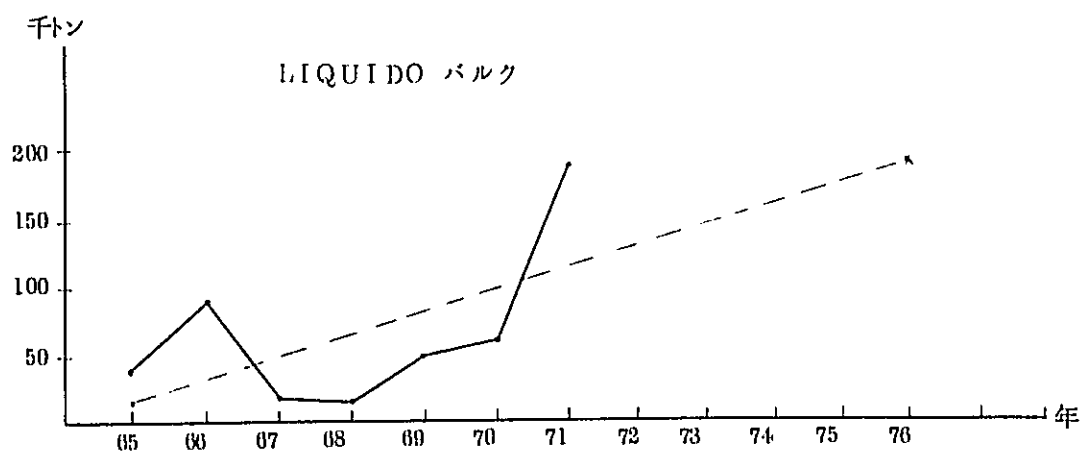
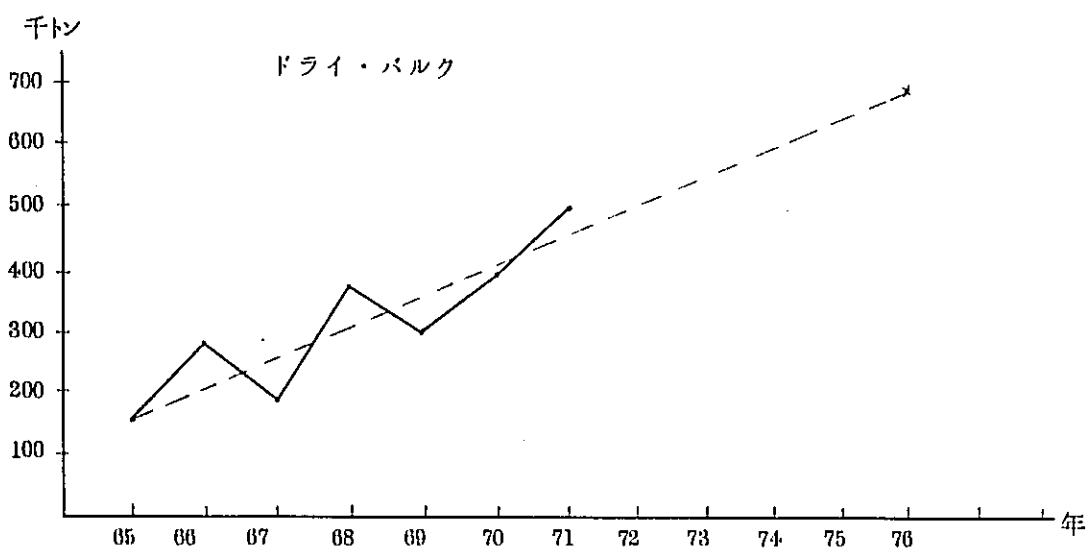
年	輸 入	
	撒積 SOLIDO	撒積 LIQUID
1965	169.615	37.593
1966	267.058	88.104
1967	177.855	19.207
1968	370.310	17.879
1969	298.053	49.191
1970	395.098	63.990
1971	497.576	108.599
1972 *	505.100	117.045
1973 *	553.675	130.429
1974 *	602.250	143.813
1975 *	650.825	157.107
1976 *	699.400	170.581

* 予測値

X-51 表

COLPUERTOS 輸入撒積貨物取扱予測

資料： COLPUERTOS



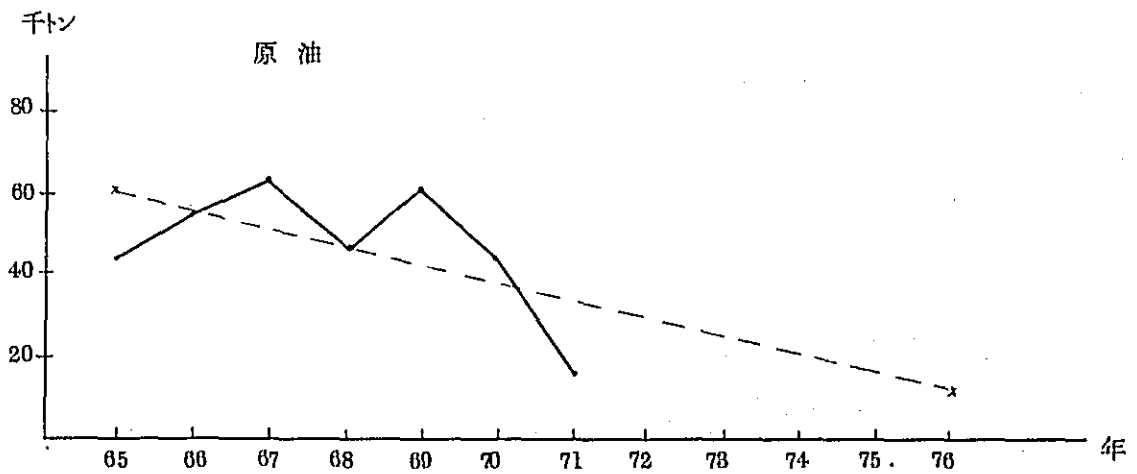
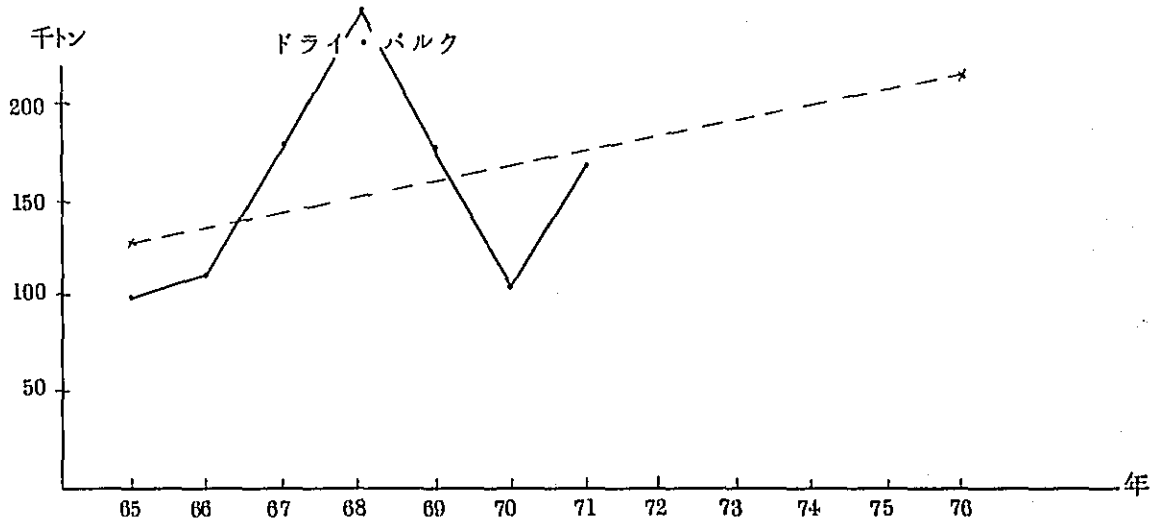
年	輸 出	
	撒積 SOLIDO	撒積 LIQUID
1965	90.120	45.062
1966	113.980	57.919
1967	182.203	64.617
1968	230.387	48.377
1969	181.998	60.936
1970	106.461	43.017
1971	167.753	13.292
1972*	185.640	29.206
1973*	193.422	24.607
1974*	201.195	20.008
1975*	208.968	15.409
1976*	216.741	10.810

X-52表

COLPUERTOS輸出撒積貨物取扱予測

資料： COLPUERTOS

* 予測値



参 考 文 献

- | | |
|---|---|
| 社団法人ラテン・アメリカ協会 | ラテン・アメリカ時報
1972年10月11日 頁29
1971年12月 1日 頁34 |
| | ラテン・アメリカ辞典 |
| テックス・レポート社 | 輸入鉄鉱石年鑑 1972年 |
| 日本貿易振興会 | アンデス地域開発戦略 |
| 運輸省 | 発展途上国海運問題 |
| 東海林 滋 著 | "海 運 論" |
| 宮本清四郎 著 | 海運経営実務講座 定期船 |
| ノルウェー・プラトー社 | Platou Report, 1972 |
| Benn Brothers Ltd., London | Ports of the world, 1973 |
| Maritime Research Inc., N.Y. | Chartering Annual, '70, '71, '72 |
| Economist Intelligence Unit Ltd., London | Quarterly Economic Review |
| Institute Esqudios de la Marina Mercante Iberoamericana | La Marina Mercante Iberoamericana, 1972 |
| United Nations | Multinational shipping enterprises TD/108/Supp.1/Rev. 1 |
| UNCTAD secretariat | Multinational Shipping enterprises TD/B/C. 4/68 8 Jan., 1970 |
| United Nations | Los fletes maritimos en el comercio exterior de Americana Latina |
| CEPAL | Information about the national accounts of the countries |
| INTAL | The International Projection of the Latin American Industry, Buenos Aires, 1969 |
| EL COMERCIO (LIMA) | 1972, Dec. 15 |

ECLA	Criteria and Possibilities of the International Development and Joint Planification Preliminary Document
Instituto Nacional de Estadística, Ministerio de Minería y Metalurgia Bolivia	Boletines Estadísticos e Información no publicada
Banco Central de Bolivia	Boletín Estadístico No.204 42a, 43a. Memoria Anual Gestión 1970, 71
Banco Central de Chile	Boletín Mensual No.531, 533, 504, 505, 529 Indicaciones de las Exportaciones Chilenas 1961 - 1970
Ediciones Nueva Universidad	Proceso a la Industrialización Chilena
Editorial Universitaria, ODEPLAN (OFICINA DE PLANIFICACION Republica de Chile)	INFORME ECONOMICO ANUAL, 1971 Resumen del Plan de la Economía Nacional 1971 - 1976 Resumen del Plan Anual, 1972
Editorial Universitaria, S.A. Sergio Molina	El Proceso de Cambio en Chile La experiencia 1965 - 1970
Banco Central del Ecuador	Boletín Año XLV Nos. 531, 532, 533 1971, Oct. Nov. Dec.
Banco Central de Venezuela	Informe Economico, 1971
Asociación Nacional de Industriales-Andi-Medellin	La Economía Colombiana, 1971
Banco Central de República	Estimativos y Cálculos de ANDI
Banco de la República	Revista del Banco de la República Oct. de 1972
Banco Central del Ecuador	Boletín del Banco Central del Ecuador
Departamento Administrativo Nacional de Estadística: DANE	Anuario de Comercio Exterior, 1967, 68, 69
The Johns Hopking University Press World Bank Country Economic Report	Economic Growth of Colombia: Problems and Prospects

Boletín Publicado por la
Oficina de RRPP. de la
Empresa Nacional de Puertos

Enapu Peru
Empresa Nacional de Puertos Memoria Anual
1971

その他各国政府省庁の統計資料

