

# 造船輸出契約における 船価調整について

稲 田 実 次

- I 輸出船の特徴
- II 造船価格の決定要因
  - 1 外的要因
  - 2 内的要因
- III 契約価格の調整
  - 1 速力の不足
  - 2 重量トン数の不足
  - 3 燃料消費量の超過
  - 4 引渡の遅延
  - 5 工事変更
- IV 経済変動と船価調整
  - 1 労務費，資材費の高騰と船価調整
  - 2 為替変動リスクとその対応策

## I 輸 出 船 の 特 徴

船舶の輸出は契約の締結から引渡しまでに長期間を要し、かつ船価が巨額にのぼるところから、他の輸出商品には見られない経済上、技術上の特徴を有している。

- (1) まず経済上の特徴としては、輸出船の契約船価が他の財貨に比べてすぐれて高価であり、受注から竣工・引渡しまでに長期間を要するところから、造船者としては船舶の建造に要する資材の調達、資金の支払等の生産

金融を必要とし、また発注船主側においても、船価が巨額であるため、支払については長期の延払条件を要求し、本船引渡しの前後にわたり、何回かに分割して支払われるのが、今日造船業界における国際的な慣行となっている。このため、造船者は本船引渡し後に分納される延払債権を確保するために万全の措置をとる必要が生ずる。とくに国際通貨不安の要因が存在する場合には、平価 (Exchange Parity) の変更による為替差損を回避する措置について十分な配慮が必要となる。

(2) 発注船主は極めてはげしい海運業界の企業間競争にさらされるため、海運業者としてその使用する船舶は、常に運航する航路、貨物輸送に最適の船型、仕様を要求することになる。そのため船舶は一隻ごとに異なる性能を備えるものであるため、船舶の建造は注文生産方式によるのが普通である。この点、不特定多数の需要者を見込んで、同一性能を有する規格品を多数生産する市場生産ないし見込生産方式とは本質的に異なっている。そして市場生産の場合には、同一性能、品質が常に多数存在しているから、その輸出取引も見本、標準、銘柄によって行なわれるのに対して、船舶の場合は個々の発注船主の注文に応じて作成される仕様書 (Specifications) によって船舶が建造されるのである。

ところで一般商品が、見本、標準、銘柄によって輸出取引の対象となる場合、同一物が多数存在するのを建前とするから、後日船積される商品は、見本、標準、銘柄と一致するべきはずのものである。しかし、船舶のような複雑な性能を有する「物」にあっては、仕様書に規定されているところと、現物とが一致しないのが、むしろ普通である。そこで造船輸出契約を締結するに当たり、仕様書に予定されている性能と実際の本船の性能とが異なる場合に、契約船価をどのように調整するかについて、あらかじめ約定しておくことが必要となる。<sup>1</sup>

1 生島広治郎編『国際マーケティング戦略』中央経済社、1971年、76—80ページ。

(3) 船舶はまた移動するホテル、倉庫でもあるので、運送するに必要な構造や機械、設備類を完備するのみならず、多数の船員が日常生活を営むに適した要具、施設類をも装備しなければならない。したがって、船舶の建造過程において造船業は、他の多くの産業と密接な関連をもたざるを得ない。すなわち、元来造船業は技術的には広い関連工業群のすそ野の上に成り立っている産業であり、多品種にわたる原材料を使用し、比較的低次の生產品から、高度の製作品に至るまで順次これを総合し、優秀な技術で船舶にまで組立てていく総合組立工業である。

関連工業の分野も極めて広く、鉄鋼、木材、塗料などの素材工業から、船用機関、補助機関、艤装品などの製品工業に至るまで広範囲の業種に及んでいる。そして通常、造船業者が直接内作するのは、船体と主機が中心で、船価の約30%程度にすぎず、残りの70%前後に相当する部分は、素材および関連工業製品で占められており、造船業者はこれらの船用部品を外注ないしは調達し、船舶にまで組立てていくのである。<sup>2</sup>

このように造船業が極めて広範な多業種の関連工業によって造られた部品の組立産業であるということは、これら船用部品の調達が非常に重要な役割を果たすことを意味している。しかし国産品の場合には、これまで関連工業メーカーの技術水準の低さによる品質・性能の低下に加えて、価格も割高であったため、外国発注船主による仕給品 (Owner Supply) や、船主が特定の外国製品の輸入を造船業者に指定してくる場合もあった。また相手国の外貨事情等によって、自国製品を優先使用する場合もあり、これらの場合はいずれも部品の輸入が随伴することになる。国内外で造られる部品を適当な質と量、価格および時期において調達しうるか否かは、本船の納期の遅延にかかわる重要な要素となる。

2 拙稿「広島県における船舶輸出を中心とした造船関連工業の特徴」『商業経済研究所報』(広島商大)第5巻, 1967年, 19—20ページ。

(4) 造船業が一船ごとにその仕様を異にする建前から、技術革新による生産の合理化が進んだ現在においても、尚多くの熟練した高度の技術者を必要とする労働集約的産業としての性格を温存している。この点同じ組立産業であっても自動車産業と異なっている。そして船舶の建造に手先の労働を多く必要とするということは、予定の納期に狂いを生じたり、製品の品質に統一性を欠いたりして、本船の引渡しに際して、契約船価の調整を必要とし、ときには契約解除の原因となることもある。

## II 造船価格の決定要因

### 1 外約要因

通常、船価は造船需給と密接な関連を有し、その需給に影響を与える要因としては、各国の海運造船政策、世界貿易量、海上荷動き量、世界の稼働船腹量、発注船腹量、係船量、世界船腹の船令別・船型別保有量、中古船市況、海運市況、造船能力、建造資金金融、技術革新による造船技術の開発などの要因があげられる。これら一連の要因が造船需要に変動をもたらし、またその変動により派生された海運需要の変化を背景にして、新規造船需要が誘発されると考えられてきた。とりわけ海運市場の動向は、造船需要の主要な形成要因である。以下海運市場と造船需要の関係が、船価にどのように影響するかについて考察することにする。

わが国造船業も海運市況の影響を受けて、長い間受注価格と工事量の変動に悩まされてきた。戦争の勃発等によって海運市況が好況に転ずれば、新造船の発注量が増え、船価も上昇するが、一旦、市況が低落すれば発注は停頓し、船価も暴落する。いわば海運市況の変動とともに造船業は盛衰を反復してきた。したがって、船価の変動は全く海運市況のそれに追随するのを通例としたのである。このため船主においても、従来、船舶の期待収益力を極めて弾力的に評価せざるを得ず、船価は投機的要素を含む期待

価格としての性格が強いのと考えられ、船価決定に当っては、経験豊かな専門家の主観的判断に大きく依存していた。

しかし、こうした傾向は近年大きく変化してきている。世界経済の拡大に伴う各国産業構造の高度化・多様化は、エネルギー資源の需要を高め、石油、鉱石、石炭などの大量輸送が安定的に増大しているの、船主にとっても、それらを運賃変動による利幅稼ぎの投機の対象とするより、長期間船による安定収入の確保が有利と考えるようになった。さらに船舶の超大型化により、船主がこれを投機的に運用するには、余りにも危険負担が大きくなりすぎたので、収益の安定性を求める必要が強くなってきたことなどが考えられる。このため海運市況の変動は、以前に比べ、はるかに振幅が小さくなっており、船主も計画的発注を重視するようになってきたため、海運市況の変動が新造船の発注量や船価に直接、影響を及ぼす度合は小さくなってきている<sup>3</sup>。

戦後の新造船需要の特徴的变化は、船種別にみてタンカー、専用船の伸張であり、船型別にみて大型化の著しいことである。世界経済の拡大による石油を中心とするエネルギー需要の急増によって、タンカー船腹量の需要が急速に伸び、戦後における新造船発注の主役となった。また鉄鋼業の発展とその原料である鉱石、石炭の供給構造の変化による鉄鋼原料の輸送量の急増は、専用船の台頭・増加となって現われた。こうしたタンカー需要の増大と専用船の台頭、さらにこれら船型の大型化の推進は、貨物単位当たりの輸送コストの低減要求と、直接的に結びついたものであった。

戦後のエネルギー需要が招いた造船需要は、発注側の意図が市場の主導権を握った需要構造であった。そして、こうした発注船主の要求を満たし得る設備能力と先端技術をもち、低船価の実現を可能にした造船国への発

3 小野塚一郎「1980年の日本造船業」『日本造船工業会 創立20周年記念論文集』（日本造船工業会）、1969年、5ページ。

注量が増大した。日本造船業の1955年以降における建造量増加の推移は、同時に世界のタンカー、専用船の発注増加および船型の大型化と表裏をなすものである。

こうした発注船主の輸送コストの合理化に結びついた大型専用船、巨大タンカーが造船需要の主流を占めるようになってくると、造船業の企業集中を惹起せしめ、これらの企業集中によって生まれた大型造船所の技術革新は、さらに船舶の大型化、専用船化を推進し、造船コストを低下させ、これがさらに輸送コストを低下させるという一連の過程を経て、海上輸送の遠距離・大量化を可能にし、船腹需要を刺激するとともに、他方、在来船の陳腐化を促進し、代替建造を加速化させ、造船需要を増加させるという加速度的現象をもたらした。すなわち、造船業の供給力の形成が、全く<sup>4</sup>主動的に造船需要の動向を決定するという傾向を強めてきた。

しかも、これら大型船の発注前において、海運業者は船舶運航のリスクを回避するため、荷主と安定的な長期契約を締結するのが通例となっており、この長期契約運賃は海運市況よりも、造船者の船舶建造価格によって影響されることが多く、造船供給側の事情が海運市況を形成する重大な要因になってきていることを示している。また造船輸出契約において、造船者は船主に対して船価の延払い、その他の信用供与を与えることが通例となっていることなど、造船業の企業集中による造船能力の強化は、自らその造船需要を生み出していくのみならず、造船契約の引合においても、造船者の主動的立場を強めていくのである。

以上のようにして、造船業の主動的な技術革新による供給力の形成が、造船需要を創出するようになってくると、造船価格の決定にあたって、海運市況の変動に伴う船舶需要量の変化という造船需要側の要因は、どこま

4 寺田洋三郎「造船供給の形成—造船能力—」(『海運経営実務講座4, 船舶の取得と保船<2>—造船の経済—』海文堂, 1970年), 22ページ参照。

でも第2次的要因としての地位しかもち得ないことを示している。すぐれて造船業の技術革新をともなった造船供給力の構造変化が船価の決定を有利にし、その主動的価格決定によって海運市況に一定の影響を及ぼし、造船受注量を決定付けるという関連を生み出したのである。

## 2 内的要因

前節では、船価決定の外的要因としての海運市況の変動と、造船需要との関連をみ、近時においては、造船供給力の構造変化が造船需要を生み出し、船価決定の主動的役割を果たすことを明らかにした。ここでは造船者の側からみた船価決定要因について若干の考察を加えることにしたい。

まず契約船価は船主にとっては、以後多年にわたる運航コストを決定する最大の要因となるため、船価決定における船主の立場は、船舶の運航により、実現が予想される運航利益による投資収益性の確保がその目的となる。しかし造船者としては、市場性のある一船製品を見込生産する場合と異なり、船舶は航路および積荷の関係から、一隻毎に仕様の異なった注文生産であり、その建造には相当の長期間を要し、かつまた多くの材料を用い、膨大な施設を動かし、多くし職種を動員する大規模な工事であるため、その建造船価を的確に見積することは困難である。一般に造船者における建造船価の見積りにおいても、企業における製品価格の決定の場合と同じように、それを生産するために実際に消費される経済的価値、すなわち船舶の建造推定費用に、一定の利益を加算して船価を決定する費用加算価格決定法 (Cost Plus Pricing Method) を採る。

したがって、船舶の建造コストは、まず船体を構成する素材 (鋼材その他) と、船舶の運航に必要な機器製品 (主機、補機、航海計器その他) が船価の60~70%を占め、これらの素材の加工、機械装置の船内組立のための労務費および使用設備等の工費・間接費が約20%程度を占める。またこれらに先行して受注を担当する営業部門、原材料および機器類等の購入、

保管、払出しに携わる資材部門、引合いおよび受注船の設計、見積りを行なう設計部門、さらに総務、勤労、経理、企画、研究という管理部門にも多くの人手と費用を必要とする。

このように船舶を建造するために、直接・間接に必要とする材料や機器等の価格および費用に、付加価値を総合したものを総原価とよび、これに損益を加えたものが、通常船価を構成する。

以上、造船者の建造コストを中心に船価決定の方法についてみてきたが、具体的には船種（定期貨物船、油送船、鉱石船等の）によって、原価構成比率は異なり、また船舶の仕様（搭載する主機関の種類、基数等の）により、建造コストは増減し、これが船価を大きく支配する。

いま船種別の原価構成比率を第23次船の定期船と大型タンカーについてみると、第1表のように、鋼材を中心とする素材については、定期船より

第1表 第23次船原価構成比率 (単位：%)

区 分		定 期 船	大型油送船	
材	素 材	鋼 材	15.0	31.8
		その他の素材	10.7	15.8
		小 計	25.7	47.6
料	機 器 類	主 機 関	13.5	9.5
		その他の機器類	30.2	12.2
		小 計	43.7	21.7
計		69.4	69.3	
工 費 ・ 間 接 費		20.1	19.3	
各 部 合 計		89.5	88.6	
直 接 経 費		4.3	5.7	
製 造 原 価		93.8	94.3	
一 般 管 理 費		6.2	5.7	
総 原 価		100.0	100.0	

資料 運輸省船舶局

タンカーの方がはるかにその使用量が大きく、したがって、その比率は高く、機器類については定期船の装備が多いところから、その構成比は逆にタンカーよりも高くなっている。造船業が労働集約的な組立産業であるとはいえ、工費・間接費は定期船、タンカーともに20%程度を占めるにすぎず、船価構成においては、やはり素材、機器類を含む材料費が約70%を占めており、コストに大きく影響するのは、この材料費の変動であるといえる。

以上のように、船価構成要素の約70%近くが材料費であるので、材料費の節減が直接船価の低減に重大な影響を与える。このため造船者は常に市場における資材の需給状況および価格変動についての情報を集収し、低廉かつ良質の材料を確実に入手する必要がある。また使用材料の原単位の改善、すなわち「歩留り」をよくし、材料の節減に努力することも必要である。

とくに造船用資材は、規格の厳重な多品種にわたる資材が使用されるが、なかでも鋼板、形鋼、棒鋼など鋼材の船価に占める割合は、船種によって多少の差はあるが、総原価の20%前後を占め、またこれを重量の面からみると、貨物船で全重量の約60%、タンカーでは約70%にも達している。このほか、主機その他諸機械中に素材として使用されている鋼材を含めると、さらに大きな割合を占めるものと思われる。

船価は船舶の用途、大きさ、航路、速力および設備により一定せず、また前述の世界の海運、造船市況によっても大きく変動するものであるが、特定の時期において受注される代表的な船種、船型別の価格は、基本的には主要造船資材である鋼材の価格によって、船価が決定されるといっても過言ではない。<sup>5</sup>

5 抽稿「広島県の造船工業における鉄鋼需要分析」『商業経済研究所報』（広島商大）第7巻、1970年、50ページ。

わが国造船業が戦後間もなく、政府の財政資金を投入して船舶の建造に着手したが、当時（1951年第7次船）の船価は、その頃の代表的な造船国であった英国に比べ、約20%高で、その原因は鋼材価格の上昇にあるといわれていた。このため、政府は抜本的な海運・造船対策をたてるため、1953年8月「造船コスト引下げに関する暫定措置」の閣議決定をみ、第9次の後期船と輸出船に対して鋼材補給金を交付した。この政府の助成措置は、船価の主要構成要素である鋼材価格の値上りを阻止することによって、船価のコスト上昇をおさえようとしたものである。受注船をめぐる国際間の競争が、ますます激しさを増すなかで、わが国造船業においては、鋼材その他資材の高騰、労働力不足による賃金の上昇等船価を押し上げる要因がみられるが、造船業界は一層の合理化と技術革新の推進によって、材料費高を工費安でカバーする努力が必要である。

以上、第1節では造船需要を創出する外的諸要因と船価決定の関係を論じ、第2節では、造船者の費用価格を中心とした船価決定要因について述べてきた。しかしながら、船価は造船者の費用価格の基礎の上に決定されるとしても、ただそれだけではない。競争的経済社会における企業としての造船者が、船価決定を行なうに際して考慮すべきことは多岐にわたる。すなわち、(1)競争他企業による潜在的競争の脅威、(2)船主に対する価格差別の可能性、(3)競争他企業の建造する船舶との物理的、心理的相違の程度などの造船市場における競争的条件のもとにあって、造船価格はさらに市場順応価格、慣習的価格、心理的価格としての性格をも具備し、極めてダイナミックな価格決定の態様を示すであろう。<sup>6</sup>

現実に契約船価の交渉段階になってくると、船主と造船者との間に締結される造船契約条件との関連において、具体的に考慮されるべき要因としては、船舶の仕様、船級、隻数、納期、船主・造船者の信用度、担保条件、

6 寺田、前掲論文、27ページ参照。

支払条件（延払い条件、金利）などが船価決定の条件となる。こうして、船主と造船者との間に具体的な契約条件が提示され、当事者が合意に達すれば、法的には造船契約は成立をみるのである。造船契約は諾成契約であり、造船契約書の作成が契約成立の要件ではないが、造船契約に含まれる両当事者の権利・義務関係は複雑多岐にわたり、かつ契約目的である船舶の価格も巨額にのぼるところから、造船契約書の作成を通例とする。

### Ⅲ 契約価格の調整

契約船価の調整を必要とする場合は、船舶の仕様・性能不足、納期の遅延および工事変更等によるものと、経済事情の著しい変動によって生ずる場合とに大別される。まず、船舶の仕様・性能不足による船価調整の問題から、順次考察することにした。

造船契約締結後、造船者は契約書に定められた本船の要目—(1)船体寸法（長さ、幅、深さ、計画満載吃水）、(2)総トン数、(3)載貨重量トン数、(4)主機関（種類、型式、連続最大出力、常用出力、基数）および所定の燃料消費量において、(5)試運転速力（排水量約 トンのバラスト運航状態、連続最大出力の %出力において）を保証しうる船舶を建造する義務を負っているのである。そして造船の実行に当たって、造船者は契約に先立ち、船主との間に協定した詳細な船舶の船体、機関、電気など各部門にわたる仕様書（Contract Full Specifications）と図面にしたがって造船工事を進捗させなければならない。また造船者は建造に際し、良質の材料・機械・器具を用い、<sup>7</sup>関係諸法令による検査に合格し、契約所定の船級その他、航

7 船舶ならびに人命の安全確保のため、船体構造、救命、防火設備などについての国際規則で、主要なものをあげると

(1) SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea (海上における人命の安全のための国際条約) 1960年改正。

(2) ILLC: International Convention on Load Lines (国際満載吃水線条 7)

行資格を有する船舶を建造しなければならない。

しかし、船舶の建造中もしくは完成後に、次のような事態が生じた場合には、直ちに契約の解除には至らず、通常、船価の調整が行なわれる。

- (1) 船舶建造過程の途中において、船主または造船者の要望により工事の変更を行なう場合
- (2) 関係諸法令および船級規則、その他諸規則の改正による仕様変更または追加工事の必要が生じた場合
- (3) 工事の遅れによる納期の遅延
- (4) 公試運転の結果、船舶の性能不足（速力不足、燃費超過、重量トン不足）が、一定の数値を超過した場合

これらの場合にあっては、船舶の引渡時において、契約価格の調整を行なうのが通例とされている。造船輸出契約書に規定されている船価の調整項目は

- 1 Insufficient Speed
- 2 Insufficient Deadweight Tonnage
- 3 Excessive Fuel Consumption
- 4 Delayed Delivery

の4項目であり、当事者の要望による建造中の工事変更、または関係諸法令および諸規則の改廃に伴う仕様の変更および材料の代替によって生ずる船価の調整は、Modification, Changes and Extras of the Vessel とし

約) 1966年改正。

(3) International Convention for Prevention of Oil Pollution at Sea (海水汚濁防止条約) 1962年改正。

(4) (トン数測度に関する国際条約) 1969年

これらの条約にもとづく諸規則、たとえば International Loadline Regulation, Panama and Suez Canal Navigation Rules. および Tonnage Regulations.

(5) その他 ILO による船員および船舶の荷役作業に従事する労働者を災害から保護するための規則ならびに諸外国の港湾規則、たとえば Factory Act (英), Canada Shipping Act (カナダ) などがある。

て別に規定されている。

### 1 速力の不足 (Insufficient Speed)

船舶の機装工事が完成すれば、海上公試運転が行なわれ、船舶が設計どおり建造されているか、航行に支障はないか、振動、動揺、熱気などの耐性についての確認が行なわれる。この公試運転に備えて、機関の調整、各部の点検を行なう予行試運転が行なわれ、これらが無事にすみ、各部の整備の完了をまって公試運転が行なわれることになる。

公試運転には、船主、各監督官庁、船級協会が立合い、速力試験、航続試験、燃料消費量の測定、旋回試験、操蛇試験、後進試験、惰力試験、蛇効試験、投揚錨試験、その他甲板機械、航海要具の諸試験などが行なわれ、その公試成績は登録手帳に記入され、初めて正式の船として認められるわけである。

造船輸出契約書に規定されている「速力不足」の場合の船価調整方法は、新造船の公試運転時における測定速力が、契約における保証速力に達しない場合に、一定の基準に従って船価調整が行なわれることを明示している。

一例を示せば、試運転時の保証速力が 17.0 knot の場合、0.3 knot 未満の不足は No Liquidated damages (賠償金なし) で、契約価格の調整は行なわれないが、一定の許容範囲を超える速力の不足については、速力減退の程度に応じて価格の調整額が増大する。たとえば、0.3 knot 以上の不足については

0.3 knot の不足	………	\$ 3,000 減
0.4 knot	” ………	\$ 5,000 ”
0.5 knot	” ………	\$ 8,000 ”

8 これを慣習的に Penalty とよんでいるが、Liquidated damages は損害賠償の額を判決で決める代わりに、あらかじめ当事者間で予約しておく意味である。したがって船主側の現実の損害額いかに拘らず、予約された賠償額を支払えば造船者の責任は済むのに対して、Penalty は違約金であるから、船主が実際の損害を立証して約定の金額以上に請求する可能性を残すものである。

0.6 knot // ..... \$ 12,000 //

0.7 knot // ..... \$ 15,000 //

そしてある限度以上、この場合 0.7 knot を超える速力の不足については、船主は本船引取拒否、または相当の減額 \$ 15,000+(0.7 knot を超える各 0.1 knot につき) \$ 3,000 減で引取することを認めている。

余剰消耗品の処分 (Surplus Consumable Stores) 船舶の試運転に際して用いられた燃料、水、その他の消耗品が本船引渡時に残っていて、船主が船舶とともに、これらの消耗品を引取る場合には、これらを Original Price で買受け (市価で評価する場合もある)、その支払は契約価格に加算される。

## 2 重量トン数の不足 (Insufficient Deadweight Tonnage)

重量トン数の不足とは本船完成後、所定の方法で測定した載貨重量トン数 (測定載貨重量トン数) が、契約所定の載貨重量トン数 (保証載貨重量トン数) に達しない場合で、このときにも一定の許容限度があり、この限度内において減少トン数が大となるにつれて、価格調整額も大となり、不足トン数が一定限度を超える場合は、船主の本船引取拒否を認めているケースが多い。以下二つの事例を挙げておく。

### (A) 保証載貨重量トン数 15,000 LT

- 1 100 tons 未満の不足は賠償金なし
- 2 100 tons を超える不足は 1 ton 当り \$ 190 減
- 3 Deadweight の不足が 1,000 tons を超え、定際の重量トン数が 14,000 LT に満たぬときは、船主による本船引取拒否または上記減額にて引取ることができる。

### (B) 保証載貨重量トン数 39,000 tons

- 1 500 tons 未満の不足 (Deadweight 38,500 tons 迄は) 賠償金なし

2 不足が 500 tons を超える場合 (Deadweight が 38,500 tons に満たぬとき) は 25 tons 当り 9,000 Swedish Kronor 減

3 Deadweight の不足による本船引取拒否の規定なし

### 3 燃料消費量の超過 (Excessive Fuel Consumption)

本船試運転時において決定された主機関の実際の燃料消費量が、契約所定の保証消費量を超える場合も一定の許容範囲が設けられているが、これを超える超過分については価格調整が行なわれる。そして一定の限度を超えると、船主は本船引取拒否をなすうことが約定されている。

たとえば保証消費量 283.5 grams (0.625 pound)/metric SHP/Hour

1 上記 238.5 grams の 3%未満の超過は賠償金なし

2 3%の超過は \$ 3,000 減

3 3%を超える消費量の超過については、各 1%につき \$ 3,000 減

4 283.5 grams の10%を超える消費量超過の場合は、本船引取拒否または \$ 24,000 減にて引取りをなすう。

### 4 引渡の遅延 (Delayed Delivery)

本船の引渡しが契約で定められた予定の契約納期、たとえば契約発効後 15ヶ月以内 (契約発効日は、日本政府の Export Licence の発行と、船主の第 1 回支払を造船者が受領した日) より遅延する場合である。ただし船価調整の対象となる引渡の遅延は、契約上一定の納期延長が認められている原因の発生による遅延、たとえば仕様変更または不可抗力による Permissible Delay (この場合納期はそれだけ延長される) は除かれる。

契約納期と実際の納期とが異なる場合の船価調整については、最初の一定期間たとえば、30日間は許容延滞期間 (Allowable Delay) として、工事が遅延しても容認されるが、それを超える遅延については、各 1 週間につき船価の一定率を減額したり、または 1 日につき何ドルと明示された賠償金額に、実際に遅延した日数をかけた金額を、契約価格から差し引く方

法がとられている。具体例を示せば次のようになっている。

契約納期1970年10月15日 (契約発行後15ヶ月以内)

- 1 最初の30日間は船価減額なし
- 2 上記30日を超える遅延については (但し30日+26週を限度とする)  
各1週間につき船価の0.25% (\$ 9,000) 減
- 3 30日+26週を超えて遅延する場合には、船主は本船の引取拒否をな  
しうる。

また一定の許容期間を超える遅延に対しては、遅延日数1日につき何ドル減と明示し、30日毎に遅延日数を区切り、最初の30日については、1日当りの賠償額は比較的少ないが、次の30日に延びると、1日当りの賠償額は増加し、さらに次の30日になると今一段と増加するケースもある。そして不可抗力による遅延を含めても、ある一定の限度を超えて遅延する場合には、契約を解除しうることになっている。

不可抗力の原因の発生による一定期間の納期の遅延は免責されるが、不可抗的事由が長期にわたって継続する場合もありうるので、通常の契約では、合計日数が180日を超える場合に、船主は契約を解除しうるという規定を設けているのである。このとき造船者は、船主から受取っている前受金 (Instalments) の全額に利息を付けて返還しなければならない。しかしこのような原因にもとづく契約の解除は、造船者自身の過失に基づくものでないので、利息をつけなくてもよいのであるが、船主の立場からすれば、用船の都合もあって180日も待てないという場合もあり、その上契約解除ともなれば、損害もあり、損害賠償の請求はしないまでも、利息ぐらいはつけてもらいたいと主張する場合もあるのである。<sup>9</sup>

また船主の要請により、本船引渡しが予定の契約期日より繰上げられた

9 片山知平「輸出船契約の新方向と実務問題」『造船工業』(海文堂)第1巻第1号、1969年、37—38ページ参照。

場合に、船価の増額が行なわれる場合がある。この場合も、一定期間の早期引渡しについては、船価の変更は認められないが、それを超えた早期引渡しについては、その繰上げ日数に対し1日につき何ドル（契約船価の一定率に相当する金額）、または各1週間につき一定額の報奨金（Bonus）を船主が支払うことを約定する場合がある。

### 5 工事変更（Modification）

造船者が船舶の建造に着手した以降において、船主の希望により工事の修正、変更、追加が行なわれる場合、また契約調印後において、関係諸法令および船級規則、その他諸規則の制定または改廃に伴い、造船者が船主の同意を得て工事の変更を行なう場合には、契約価格の増減による調整が行なわれる。またこれらの場合には、仕様および設計変更に伴う工事の変更が行なわれるので、そのために生ずる船価以外の条件、たとえば契約納期の変更（延長または短縮）、その他の条件の変更が付随的に派生してくるので、契約締結時に、十分な合意をなし、これらを明確に文書化すべきことを規定しておくことが必要である。

さらに工事の変更を行なうに当って、契約所定の材料が Timely に入手できない場合、または量が不足した場合、造船者が他の材料をもって代用する場合がある。このような場合、船価の調整と納期の延長を認める場合と、変更を認めぬ場合とがある。いずれにせよ、造船者の代品供給について、船主は Best Available Quality or Equivalent Quality という用語を使用したがるが、その解釈をめぐって紛争を起すおそれがあるので避けるべきである。

一般に日本の造船所は欧州の造船所に比べて、仕様変更の要求をきき入れ易いといわれている。ある程度の仕様変更は認めざるを得ないが、次々に新しいアイデアを出され、そのために設計、見積りに非常な時間と労力を費やし、造船所の全工程に重大な遅延を惹起せしめるような場合には、

これを拒否することもできる。また海運市況その他諸般の事情の変化によって、船種、船型の基本的な変更、たとえば20万トンタンカーを15万トンの混載船に変更するなどという要求は、実質的に新規の商談と見なすべきであり、仕様変更は造船所の全工程との関連において、合理的に実施できるものに限定すべきである。<sup>10</sup>

以上、船価調整の対象となる各項目について考察してきたが、工事変更を除く1～4までの、仕様性能不足および納期遅延の場合においては、いずれも契約価格から一定の賠償予定額 (Liquidated Damages) を控除する方法がとられている。しかし逆に本船の契約納期が予定より早くなったり、速力、積載量が契約所定のものより大であったり、また燃料消費量が契約所定の量よりも小であるならば、一定の基準にしたがい契約価格を調整して、船価を上げるように約定するのが合理的である。しかし、わが国ではこのような場合、船価の増額を認めるボーナス・システム条項は、船腹需要の増大期において、契約納期について見られる程度で、その他の場合にはほとんど見られないのが現状である。将来は経済事情の変動に伴う船価の変更規定とともに、ボーナス・システムを採用する方向に改善していくべきである。

#### IV 経済変動と船価調整

ここでは、まず契約締結時から本船の引渡しまでの間に、造船国に起きた経済事情の著しい変動によって生じた価格変動の調整問題について取り上げる。次に外国為替相場の変動が激しく、国際通貨不安要因が存在する場合、造船者が輸出契約を締結するに当って、為替変動リスクをどのように回避するか、また既契約によって発生した延払債権対策について考察することにする。

10 片山, 前掲論文, 37ページ。

## 1 労務費、資材費の高騰と船価調整

船舶は既述のごとく、その建造に長期の日数を要するところから、その間に経済情勢の著しい変動が生じたため、労務費、資材費が高騰し、それが本船の建造に重大な影響を及ぼし、契約船価と実際の建造原価との間に、かなりの差異が生ずることも考えられる。しかし、契約当事者の合意によって、一担契約船価が決定された以上、それは確定数字であることが常態であって、それ以後における経済的条件の変化、たとえば物価の騰貴、賃金の高騰があっても、造船者としては約定船価以外のものは請求できないわけである。

したがって、この種の価格変動のリスクを回避して、安定した造船輸出を行なうためには、各種資材および部品の価格、また賃金の変動に応じて、契約船価を更改するスライド・システム (Slide System) を採用することが望ましい。プラント輸出契約においては、こうした契約時から契約履行時までの間に生ずる労賃、物価の変動に対処するため、エスカレーション条項 (Escalation Clause) を定めている。国連ヨーロッパ経済委員会 (United Nations Economic Commission for Europe) の援助によって、1953年3月ジュネーブで作成された「輸出用プラント及び機械納入に関するゼネラル・コンディション」— General Conditions for the Supply of Plant and Machinery for Export — には、エスカレーション条項が付加されており、その価格変更の基準が示されている。

しかし、造船輸出契約において、エスカレーション条項が設けられる例は少なく、英国でこのシステムが適用されるのみをみる程度である。わが国においても、過去一部の輸出船について行なわれたにとどまり、その大部分は価格変動に伴うリスクを、契約価格の上では調整されないようになっている。

輸出船契約において、数少ない価格変動リスクを調整する例としては、

次のようなものがある。

〔契約後の情勢変化による船価調整および賃金指数による船価の修正〕

(1) 戦争のような重大な性質の事情のため、賃金水準、一般管理費、材料費が値上りをみて、それによって引き起された建造費の実際の増加分を、造船所において引受けることができない場合には、造船所は船主に Extra Payment を要求することができる。これは両当事者が正当な方法によって合意されるべきものであり、合意をみぬときは仲裁に付す。

(2) 本船引渡期の前の3期間の賃金指数（スウェーデン厚生省の工業部門の賃金指数）の各項目（Unit）のうち、どの項目でも、1954年度の第4期指数を10%を超えて上回る場合は、各項目につき船価は0.25%増となる。逆に10%を超えて下回る場合は、各項目につき船価を0.25%減ずる。この条項にもとづく船価の増減分は、本船引渡時に調整する。

経済変動による船価の変更は、後述する為替変動の場合を除き、輸出船ではまれであるが、国内船については、こうした事態に備えた規定が造船契約書に明示されている。日本海運集会所が制定した造船契約書（28年書式）第17条および1969年3月、同所制定の計画造船用書式第18条、さらに1972年4月制定の中小型船用書式（現金払用第22条、延払用第23条）にも、ほぼ同様の趣旨の規定がある。すなわち、「契約期間中、物価の変動その他これに類する経済事情の変化により、本船の船価を著しく変更すべき情勢に立ち至ったときは、船主・造船者は協議して船価を変更することができる。」という規定がある。

こうした規定が存在する理由としては、船価が極めて巨額であるため、経済変動によって受けるリスクを、契約当事者のいずれか一方に負担させることは、負担の衡平という見地からみて、極めて不合理であるばかりでなく、また今日のように2～3年先の船台を確保して、造船契約を締結することが多い場合、あまり実際的ではないからである。これに対して輸出

船の場合、こうした経済変動による船価変更規定がほとんど見られなかったのは、60年代を通じて世界経済が順調に拡大し、造船需要も旺盛で、比較的市場が安定していたこと、また船価決定の主導権が造船者側にあったこともその要因として考えられる。

輸出船の場合契約締結時において、将来予想される労務費、資材費の値上りについては契約船価に含ませ、実質的には船主に負担させることで十分であった。しかし、世界的インフレが顕在化しつつある現状において、契約の履行に長期を要する造船輸出にあっては、今後エスカレーション条項を付加することが契約締結の必須条件と考えられる。

## 2 為替変動リスクとその対応策

戦後世界最強のアメリカの経済力を背景に、ドルを基軸通貨とした国際通貨体制も、米国の大量のドルの放出と、対外競争力の低下による貿易収支の悪化によって、国際収支の大幅赤字を招来し、国際通貨危機を激化させる結果となった。そして1971年12月18日、懸案の国際通貨問題は多国間の平価調整というかたちで、一応の解決をみたが、日本は1ドル=308円(旧平価に対して16.88%の切上げ)という予想を上回る大幅な円の切上げとなり、経済界に大きな衝撃を与えたことは、未だ記憶に新しい。

その後においても、国際通貨不安は続き、本年2月初めの西ドイツ為替市場における大量のドル売り、これにつぐドルの10%の切下げは、日本円にも大きな圧力となつてのしかかり、2月12日日本は再び変動相場制に移行せざるを得ない事態に追いこまれた。このような国際通貨不安のもとで、輸出船契約を締結する造船者としては、将来起りうるかもわからない平価の変更に伴ら為替リスクを、どのように回避するかは極めて重大な問題となる。

すでに長期の延払外貨債権を取得していた造船者が、円の切上げによって大きな為替差損を蒙った経験に照らして、これらのリスクを回避または

軽減するために、契約に際してどのような条項を取り決めているのか、大いに関心のあるところである。

現在のような国際通貨不安のもとで、造船者の最大の関心事の一つは、為替リスクを回避するために、いかなる輸出契約を締結するかということであろう。このような為替リスクを可能な限り回避または軽減する方法としては、次のようなものが考えられる。

#### (1) 全額現金払方式

造船輸出代金の全額を契約と同時に、また2～3回に分割して受領するキャッシュ・ベース（現金決済）方式をとれば為替リスクは回避できる。しかし、この方式は国際競争力の強い造船輸出については可能であるが<sup>11</sup>、他の産業機械プラントの輸出では実現が困難である。

また輸出契約と同時に予約金を徴収したり、ドル建ドル払いの場合であっても、高率の頭金を徴収するほか、延払期間を短縮することによっても、為替変動のリスクをかなりの程度に軽減できる。輸出船においては、一般に頭金20%、残り80%を8年間の延払いとしているが、A社が受注したノルウェー向け大型タンカーは、頭金35%、残額65%を6年間の延払いとしたケースである。

#### (2) 円建円払方式

契約金額を日本円で表示し、円貨で支払うことを決済条件として規定するこの方式は、為替変動リスクを回避する最も効果的な手段である。造船業界では船舶の供給力不足から、この円建契約を順調に進めている。しかし現実の問題として、円は未だ国際通貨としての地位を確立しておらず、一方このような情勢下にあつて、外国で円資金を調達することがますます

11 1970年12月、日立造船が米国のエッソ・タンカー社から、ドル建て現金払条件で、2万2,500トンタンカー3隻の受注に成功した。条件は契約時、起工、進水、引渡し<sup>11</sup>の4期分割である。

12  
困難になってきているので実務面での障害がある。

また現状の円決済は円借款の場合を除き、非居住者自由円勘定を設けておかなければ円払いは不可能なうえ、平価の変更の場合、一方的に船主にリスクを負わせるのは、造船需要の活発な時期は別として、あまり実際的ではない。円建円払の約款を示せば下記のとおりである。

#### 円建円払

The payment due by the Buyer to the Seller under this Contract shall be effected in Japanese Yen as at the time of payment shall be legal tender for the payment therein at public and private debts through Non-resident Free Japanese Yen Account to be opened by the Buyer (or Buyer's banker) at a bank designated by the Seller regardless of devaluation or revaluation of any currency including Japanese Yen.

#### (3) 円建ドル払方式

輸出代金を円建てとし、円に相当するドルで支払う旨を契約する場合で、問題はたとえば、円の切上げの場合為替リスクをどちらが負担するかである。その場合、(1)円切上げによる為替差損の全部を買主が負担する方法(2)為替差損を売主および買主が、それぞれ2分の1ずつ負担する方法(3)円切上げによる一定比率までのリスクは、買主が負担する方法が考えられる。この決済方法も船舶の輸出については相当の実績があり、その多くの場合、買主があるパーセントまでの為替差損を負担するという(3)の方式がとられている。約款例は次のようになっている。

#### 円建ドル払

12 「円問題と輸出契約」『JCAジャーナル』（国際商事仲裁協会）第20巻 第3号，1973年，14ページ。  
「円約款について」『貿易クレームと仲裁』第17巻第3号，1970年，13—14ページ参照。

Buyer agrees to pay Seller in U. S. currency the equivalent of ¥\_\_\_\_\_ in Japanese currency. Conversion of U. S. currency into Japanese currency shall be based upon the exchange rate on the day of payment.

#### (4) 円約款方式

契約時の為替レート(円貨と外貨)を原則的な条件とし、それ以降において為替レートに変更があった場合、円貨を基準として売主の代金手取額が減少しないように規定した条項を円約款といっている。支払通貨の切下げ、あるいは円貨の切上げの場合、その為替差損を買主が負担するように取り決め、円建契約と同じ効果を期待しようとするものである。造船業界では、すでに円建契約が定着してきており、これがむづかしい外貨建ての場合にのみ、この約款を付加するまでになっている。

しかしながら、相手国の事情によって条項も変わると思われるが、少なくとも現在の変動相場制のもとにおいては、(1)契約時点における円貨と外貨の確定レート、(2)契約当事者の為替リスクの負担部分、(3)為替差損の計算方法について明確に規定しておく必要がある。約款例を以下に示す。

#### 円約款(為替リスクの負担分を明示)

The contracted amount shall be paid in U. S. dollar, provided that, in case the yen rate to U. S. dollar rises, on the day of payment, by more than the rate of ¥\_\_\_\_\_ to one U. S. dollar, the losses of Seller's income in Japanese yen, which is caused by the difference between the yen rate to one U. S. dollar on the day of payment and the said yen rate, shall be borne by Buyer.

またわが国は、現在変動相場制を実施しているが、将来固定相場制に移行することも考えられるので、次のような条項を挿入しておけば、すべて

の場合のリスク回避に役立つと思われる。

将来固定相場制となった場合の円約款

It is understood that the price specified in this contract is based upon the current I. M. F. exchange parity rate. In case of any change, on the day of payment, in such rate including revaluation, or adoption of the wider band system or the floating rate system by the government concerned, the losses therefrom, if any, of Seller's income in Japanese yen shall be paid by Buyer. It is further understood and agreed that such losses shall be computed on the basis of the difference between the applicable exchange rate on the day of payment and the rate of ¥\_\_\_\_\_ to one U. S. dollar.

国際通貨不安時に、長期延払輸出の形式をとっている輸出船契約において、為替変動に伴うリスクを完全に回避する有効かつ効果的な対策は、現金払方式によるか、または円建円払方式によるのが最善の策であると考えられる。幸いわが国造船業の国際競争力は強く、加えて世界の造船市場は船舶不足を反映して、造船需要も活発であるので、これらの条項を組合せることにより、為替差損の負担を軽減することができるものと思われる。

新規の造船輸出契約を締結する場合には、すでに述べた約款を適用することによって、為替差損を回避または軽減することが可能である。しかし、既契約によって発生した延払外貨債権の差損についても、その対策が考えられなければならない。為替変動約款などのあるものについては、当然レートの調整交渉をすすめることになる。また一部では、すでに外貨債権を円建決済へ変更する交渉を行ない、新規輸出船を建造する見返りとして、既契約分のドル建外貨債権を、円建決済へ変更することに成功したケースもある。いずれにせよ、変更交渉に当たっては、為替差損発生の場合の負担

率の問題が重要なポイントとなる。

このほか為替変動によって生ずるリスクを、企業レベルで填補または緩和するためには、延払会計基準の適用による未実現利益の繰延べ、為替変動準備金の積立てを行なうべきである。また立法措置として、為替変動準備金制度、長期外貨取引準備金制度の創設、設備等輸出為替損失補償法の復活等が考えられる。<sup>13</sup>

---

13 大原栄一「為替変動とプラント輸出契約」『海外商事法務』第102号、1970年、5ページ。  
齊藤祥男「再燃必至の円切り上げ問題と造船工業」(2)~(3)『造船工業』(海文堂)第2巻第4号、1971年、102-103ページ。第2巻第5号、1971年、107-109ページ。