

ベトナム南部における酪農の発展と構造変動 ーホーチミン市クチ県タンタンドン村を対象にー

森山浩光・山崎亮一

ベトナムで牛乳・乳製品の消費がドイモイ下の経済成長と共に急拡大している。そうした中、ベトナム南部を代表する酪農地域であり、また本稿の対象地でもあるホーチミン市クチ県では、1990年代以降、高温条件に適した酪農技術が開発されて普及したことを基礎条件としながら、さらには恵まれた生産物販売市場条件の存在と公的補助にも助けられて、近年まで酪農が急拡大してきた。また対象地の酪農家の間では2013年までは飼養頭数の拡大が一般的に見られた。そのため、2013年のクチ県で見られた飼養頭数の農家間での違いは、頭数を増やす農家と減らす農家とが同時併存することから生じていたのではなくて、酪農開始後の時期における頭数増加速度の農家間での違いを反映するものであった。

対象農家の2013年以降の動向に対しては、乳業企業の国際化対応(生乳価格引き下げと買入基準の厳格化)と、都市化に伴う地価上昇と労働市場の動向が影響を及ぼしていた。この頃から農家に対して一様に降りかかってきた乳業企業の国際化対応は、しかし農家間で異なる対応を引き起し、結果として階層分化・分解が農家間で発現する契機となっている。すなわち、上層農家の一部には生乳価格値下げに飼養頭数の増加で対応し、それを通して粗収入も増やそうとする動きが見られた。だがその一方で、飼養頭数を減らすことによって乳牛1頭当りの草地面積を増やし、それを通して自給飼料基盤の挽回を図っている上層農家もあった。また、中間・零細層の農家の多くは農外兼業と酪農を兼ねていたが、生乳価格値下げと地価上昇への対応は様々で、生乳価格の低下に抗って販売量を増やそうとする農家がある一方で、農地と牛を売却して負債を返済したうえで、酪農の規模を縮小して農外就業へさらに傾斜する農家が他方にはあった。つまり本稿の分析結果は、別々の農家の間で規模拡大と縮小が同時進行しているという限りではメコン河デルタの稲作地帯と同様の農業構造変動が、ホーチミン市の酪農地域でもごく最近になって起こっていることを示しているのである。

世界恐慌期ドイツにおける失業保険の「破綻」とその帰結 ーライヒ公団と都市の相克を手がかりとしてー

森 宜人

ワイマール社会国家崩壊の一因を、世界恐慌により勃発した大量失業に伴うライヒ失業保険の「破綻」に求めることは通説となっている。だが恐慌期に失業保険の収支はむしろ黒字化していたため、ライヒ失業保険の「破綻」とは、失業者の増大による金庫の財政的「破綻」として捉えられない。本稿では都市史の観点より、1932年6月のライヒ緊急令をもつ

て、ライヒ失業保険の「破綻」と捉える。同緊急令はすべての失業保険受給者に対して給付開始 6 週間後より自治体による資力調査を給付要件として義務づけた。それ以降の給付は自治体の判断に委ねられる一方、失業保険そのものの運営はライヒ職業紹介・失業保険公団（ライヒ公団）が所管した。

このことは、保険原則に代わり扶助原則が前景化しただけでなく、失業保険の円滑な運営にはライヒ公団と都市自治体の緊密な協力が不可欠となったことを意味した。だが、緊急令が出されたわずか 4 ヶ月後の 1932 年 10 月、この枠組みはライヒ公団『報告書』によって動揺をきたした。その報告書では、自治体による資力調査のさまざまな不備があったことを指摘する調査結果より、同業務からの自治体の排除が求められた。全ドイツ都市の代表機関であるドイツ都市会議は 1933 年 1 月、独自の調査にもとづく『見解』を公表し『報告書』に反駁した。『見解』ではライヒ公団の無理解と矛盾を指摘するだけでなく、失業者救済の枠組みの根本的再編を求めた。

本稿ではライヒ公団と都市の相克を糸口として、世界恐慌期における失業保険「破綻」の帰結を都市史の観点から解明する。とくに次の諸点を分析対象とする。『報告書』と『見解』には既存の失業者救済制度に対するライヒ公団と都市の姿勢にいかなる相違がみられたのか。ドイツ都市会議の改革構想ではいかなる失業者救済のあり方が理想として追求されたのか。失業保険の破綻が失業者の生活にいかなる影響を及ぼしたのか。

高度成長期における日本造船業と非大型船建造 —大型タンカー建造に収斂されなかった需要—

祖父江 利衛

第二次大戦後の日本造船業は、1956 年に建造量世界一を実現する。この事実は、同時代でも誇られていた。その後、大型タンカー建造で西欧諸国を凌駕、世界の市場を席卷、発展したと理解されている。しかしながら、1956 年以降、石油危機の影響で世界の船舶建造量が急減に転じる直前までの時期、世界の新造船市場は一貫してタンカー需要で伸びて来たのではない。また、日本造船業も同様である。

確かに、特に 60 年代末から 70 年代初頭の石油危機までの世界的な大型タンカー建造ブーム時、世界のタンカー建造量の 50%以上を日本が占めた。その一方で、大型タンカー建造で躍進した日本造船業という姿は、日本造船業総体の姿では必ずしもない。高度成長期の日本造船業は、大手 7 社が圧倒的な建造実績（総トン数基準）を占めていた。特にタンカー部門で一段とその傾向が強まる。特に大手 7 社のタンカー建造実績は高く、国内タンカー建造量の最高 80%超にも達した。日本造船業が大型タンカー建造で発展してきたのは、そのとおりだ。しかし、その一方で、大型タンカー建造で躍進した日本造船業の姿は、7 社の姿に過ぎないとも言えよう。

日本造船業の建造実績を総トン数ではなくて隻数で見ると、別の姿が見えてくる。建造される船舶の半数は 500 総トン未満の小型船舶で、これらは日本国内内航海運向け用途だった。さらに、2,000~3,999 総トン級の建造隻数が続いて多数だったが、この大きさの船の用途も明瞭で、東南アジアからの輸入南洋材輸送に就航していた。しかも南洋材は、一般貨物船での輸入品目で鉄鉱石、石炭に次ぐ輸入量だった。日本国内には、大手が向き合っていた大型タンカー建造とは異なる船舶需要が存在していた。しかも、高度成長期を通じての需要で、一時的・過度的だったのではない。

石油危機直前の 70 年代初頭、日本には、大手 7 社以外にも多くの造船事業者数が存在していた。これら多くの造船所が存立し得た背景には、このような大手造船所と競合しない新造船市場が存在したからと考える。そして、このような日本造船所の重層性が大手の造船部門から撤退や縮小が進んでいる今日、それに代わる主導的担い手が現れる素地になっているように思われる。