

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuildingについて : 船業に関する外国文献紹介その1

著者	越後 和典
雑誌名	関西大学経済論集
巻	7
号	1
ページ	84-97
発行年	1957-04-01
その他のタイトル	S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding
URL	http://hdl.handle.net/10112/15672

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding

八四

についで

——造船業に関する外国文献紹介 その一——

越 後 和 典

は し が き

別の機会に日本造船業の歴史的過程を追跡し、そこにみられる深厚な保護政策の諸形態を斯業の發展構造との関連において検討して以来、私は自分の関心を先進諸国における斯業の發展過程の分析に向けてきたのであるが、ここに紹介する論文は、イギリス造船業の發展と国家の助成・干渉との関係の問題を、実証的に考察している着実な業績の一つとして注目に値するものと考えられる。

周知のごとく、穀物条例並びに航海条例の撤廃とともに開始される十九世紀後半のイギリスにおいては、八〇年代以降関税改革の名の下におこなわれた保護貿易主義の運動がみられるとはいへ、依然として自由貿易及び自由放任の理念と世論がその

支配的地位を堅持していたのであつた。しかし一つの理念が支配的地位を保持していたということは、それが現実に実現されていたことを意味するものではない。

ある時代における世論、またはその指導的な理念はその時代の必要にもとづくと同時に、しばしばそれ以前の世代の不満に根ざしている点を看過してはならない。たとへば、アダム・スミスによつて基礎をおかれた経済的自由の理念は、実に彼にあつては彼自身をとりまく環境・彼の生きた現実に対する批判の産物であつたにもかかわらず、その理念がうけ入れられた時には、すでにかかるスミスの現実の地盤は崩壊し始めていたのであつた。それゆえ同じ自由貿易の理念といへども、スミスの場合と、コブデンやブライトの場合とは、その現実的意義が異なるのである。まして一九世紀後半における経済的自由の理念の

意義については、その評価も慎重でなくてはならぬであろう。

このことはさておいても、一九世紀後半のイギリス経済における国家干渉の問題は、当時なお自由貿易思想が優勢であり、自由放任の政策基調が支配的であつたゆえをもつて、公式論的に軽視することを許されない。この問題への接近は、どの程度徹底的に経済に対する国家の干渉が事実上消滅したか。いかに商・工業社会が彼等の理念を固守して、経済的自由の教義をうけ入れたかを、再検討することから始められねばならぬであろう。

この論文の著者は国家干渉の問題を以上のような見地から具体的に検討する試みの一環として、一八六〇—一九一四年のイギリス造船業を俎上にのせているのである。

さて著者によれば、この期間のイギリス造船業はかつて比肩すべき産業もない程の卓越せる地位を享受していた。イギリスの造船所は同国を除く全世界合計トン数の一倍半以上を建造し、その若干を輸出していた。英国旗の下におけるトン数と貿易量は、爾余の諸国の合計を越えていた。加うるにイギリスの優越性にかかる量的な面にとどまらず、質的な面をも貫徹していたのである。

S. Pollard, *Laissez-Faire and Shipbuilding* 頁 151 (越後)

この全期間を通じイギリス船の大部分は蒸汽船、鋼船及び遠洋航船から構成され、他の競争国の船舶の質的構成よりもすぐれており、またその商船は老朽船を外国に売り、イギリス造船所の最新式の船と代替させるといふ慣習によつて、常に最新の姿を維持してきた。もし経済的環境のバラエティに幸いされて、自分自身の脚をもつてたちえた企業者の階層があつたとすれば、それはまさしく、一九世紀の最後の三〇年間におけるイギリス造船業者及び船主であつたというも決して過言ではなからう。

われわれが、それゆえ当年のイギリス造船業者を、国家の保護・干渉に反対する運動の前衛的存在として予想するのは当然である。

事実、自由放任の教義は他の製造業者と同様、造船業者によつて熱心に主張された。彼等の国家干渉に対する不満は、たとえば航洋不適格船に対する立法の場合において、また経済的自由の原則の擁護において、他の同様の事情にあつたプレッシャー・グループのそれと同様、精力的に一貫してあらわれた。

しかしそれにもかかわらず、この期間のいかなる時期においても、国家による不断の奨励、補助、指導について考慮するこ

S. Polard, *Laissez-Faire and Shipbuilding* について (越後)

八六

となしに、イギリス造船史を充分に理解することは不可能である。ある場合には国家干渉はしどろしどろつけ入れられたのであるが、時にはそれらの干渉をむしろ積極的に要求してきえられた事実に注目せねばならぬ。著者は、これを(一)造船・造機技術、(二)海軍の請負仕事、(三)海運・造船補助金の三項目にわたり述べている。以下に本稿はこれらの項目を著者に従つて、かなり詳細に紹介することにした。因みにこの論文は、同じ著者がロンドン大学へ学位論文として提出した“*Economic History of British Shipbuilding 1870—1914*”と題する論文を資料として書かれたものであつて、“*The Economic History Review*” (Second series, Vol. V. No. 1. 1952)に頭書の表題をもつて掲載されたものである。

一

船の建造は、おそらく人間の最古の技術の一つに属するであろうが、造船工学は最も新しい科学である。一九世紀のはじめにおいては、イギリスでは大陸の数学者の業績や、実際の造船家の実績が、極めて不完全な形で、しかも間接的に知られていた程度であつて、造船設計の科学的基礎についての知識は存在

していなかつた。

フランス海軍の挑戦の危険が一七九一年に“*Society for the Improvement of Naval Architecture*”の形成へと導いたが、造船技術改善の実地の試みは、資金の欠乏のためにうち切られねばならず、その成果は鼻であしらわれる程度のものであつた。当時の海軍工廠の建造方法は非科学的なもので、指導的な法則によらずに経験的な知識によつて設計、建造されていた。このことは民間造船所においては、とりわけ頭著であつて、上部構造のときは全く、おて推量の仕事 (Guess-work and eye-work) にまかされていた。肋骨は船の中心部の近くは五—一〇フィートはなしておかれ、他は船首尾から二〇フィート間隔で据えつけられ、残余の仕事は、造船家の任意の好み、気まぐれによつてなされたものごとくである。

船体に鉄材、機関に蒸汽、推進器を導入した造船における技術的変革は、造船設計の基礎にまでは及ばず、この分野はそのまま残り残されていたのであつた。かくて船体の設計・作業の大部分は極めて大ざつぱなり方 (rule of thumb) のまま放置されていた。同時に四、五隻の船を建造しつゝあつた一造船所の設計事務所が、わずかに一人の製図工と、二人の徒弟を有す

るだけであつたという事実はこの間の事情を雄弁に物語るであらう。

ところどころかかる状態から、造船技術が前進するにいたつたのは、著者によれば全くイギリス海軍工廠によつてであつた。無学の民間造船業者の外からの攻撃、常に伝統的な保守主義者を含んでいた海軍省の内部からの反対にもかかわらず、海軍省の建設スタッフは科学的体系を發展せしめ、それを彼等の徒弟に教えることに成功し、全体として数えきれない貢献をなし、遂に世紀末には大学に造船学の講座を開設するにいたらしめていたのである。

造船学の最初の学校は、大造船改革者たる Barham 卿の努力によつて開校されたのであるが、Portsmouth に在つたその学校は James Graham 卿によつて閉校せられた。一八一一年から三二年の間に四一人の海軍省学生を教育した。教授はイギリス書がなかつたため、外国書でなされねばならなかつた。

最初この学校の卒業者は冷淡な待遇をうけたが、やがて世紀中葉の大変革によつて浮び上り、本校で学んだかつての学生が、斯業に中枢的地位をしめるにいたつたといわれる。

すなわちイギリス海軍においては一八五八年にはスクリーナー

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding といふ(越後)

船の欠乏、一八五九一六一年には鉄製軍艦の欠乏を背景として、フランスに抗するため大改革が行われたが、船舶の外観、建造の実際及び理論等造船技術の広汎な変革の基礎は、上述の最初の造船学校の卒業生の堅実、地味な仕事によつておかれたのである。

造船学校は前記の学校が閉鎖されて後、十二年の休止期間を経て、一八四三年に再開され、最初は低いレベルで海軍工廠徒弟の教育にあつた。教師は海軍工廠の職員の中から招かれ、徒弟は理論的訓練とともに、実際的な訓練も工廠でうけた。因みにコースは四年間で、毎年の終に試験が行われ、四年目に最有望な学生に製図の教授がなされた。

ついで本校の優秀な卒業生を収容する School of Mathematics and Naval Construction が Woolley 博士の指導下に開校され、一八四八年から五三年まで存続し、年々八人の学生を収容したのであつたが、ここで訓練された有能な造船技術者の小グループこそは、イギリス商船隊及び海軍の近代化の推進力となり、装甲海軍の創出、造船技術の進歩に画期的な役割を演じたのであつた。なおこの点については、次に述べる Institution of Naval Architects 及び School of Naval Architecture

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding について (越後)

八八

(一八六〇年代)にも負うところが大きであった。

さて以上のような技術的教育に対して、民間造船業者の態度はどうであつたか。彼等は経験的的技巧と、驚くべき無知・保守性によつて、数学の無知、科学のけぎらい、理論の敵であつたといわれる。船用機関において特に顕著であつた発展のことは、工学及び他の科学上の知識を船舶建造の問題に関係せしめたところの一般的な技術者によつてなされたにすぎなかつた。

ところで一八六〇年には、造船技術を今日まで発展させることに無数の貢献をしたかの Institution of Naval Architects が創設されているが、この機関もまた最初は主として海軍省の職員、海軍とのすぐれた契約者をもつて構成されており、一人の基礎メンバー中一〇人までが海軍省の造船部門の人であるか、あるいはかつてそうであつた人達であつた。

一方多くの民間造船業者は一八八〇年以前にはこの機関に対しては、ほとんど深い関心を示さなかつた。因みに地方の造船業者は、自身の機関を支持した。Scottish Institution of Shipbuilders and Engineers は一八六〇年、North-East Coast Institution は一八八四年に創設されている。しかしこれらの地

方業者の機関の造船技術の基礎面における業績は、前者の I. N. A. のそれに比肩しうべくもなかつた。

I. N. A. は一八六三年に造船技術を発展させるため、新しいカレッジの創設を提案したが、これは自由党の支持をえて、翌年 South Kensington に開校されている。本校は海軍省奨学資金をうけている工廠の学生、および授業料を支払つて入学する個人学生の両者に最高水準の造船技術を教授することを企図したものであつて、コースは三または四セッションで終ることになつていた。最も有望な海軍工廠徒弟の中から競争試験で選ばれた海軍省学生は学生の背骨を形成した。年々八人の造船学生及び八人の造機学生が工廠から送られたが、これらの中には W. H. White, H. E. Dedman, Francis Elgar, William John, W. J. Bone, P. Watts, J. R. Perret, S. J. P. Thearle, J. J. Welch 等々後の造船業史上の輝かしい先導者が含まれていた。これらの学生のうち若干の者はやがて公務を去り個人会社に就職し、そこで彼等のうけた訓練が雇主にとつて非常に貴重なものであることを立証したのであつたが、それにもかかわらず当年の民間の個人造船業者は、この学校を忌みきらい、そのカリキュラムを非難し、必要とされる数学の高い水準に驚かされた

といわれる。詳細にして綿密な計算、製図、及び E. J. Reed と彼の助手が海軍省に導入した排水量及び船舶の安定性に関する新しい方式は、彼等によつて軽くあしらわれた。彼等は粗雑な計算と以前の船のものまねでことたりると考えていたごとくである。

ここで注目すべきは、海外諸国からの反応は、以上のようなイギリス民間造船業者の態度と、およそ対蹠的であつたという事実である。大陸の諸国においては、技術教育に対する政府の統制及び支持は、潜在的な軍事及び海上上の価値のある分野では充分に確立されていた。外国政府は選抜学生をロンドンへ送ることに熱心であつたといわれる。

本校は一八七三年に Greenwick へ移転されているが、以来個人学生は極めて少数となり、八〇年代までは民間造船業者も彼等の訓練にふさわしい待遇を与えなかつた。そこで多くの個人学生が、全コースの終了以前に造船所へ就職するために、カレッジを去るという事態が起ることになつた。まことに一八六四年から七三年の間にかけて、科学的知識を本校 (School of Naval Architecture) を通じて民間造船所へ注入するという試みは失敗に帰したと公言されてもいたしかたないであろう。

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding 七〇—七二 (越後)

しかしこの間 South Kensington においては、造船の理論的な問題に試験制度が開始されたが、この制度は地方の技術教育のコースを奨励し、イギリスにおける造船技術を広汎、鞏固な基礎の上におくことにあずかつて力があつたことが指摘されている。

さて技術教育の面から眼を具体的な技術そのものに転じると、造船技術における最も重要な進歩の一つとしていわゆる比較の法則 (Law of Comparison) と呼ばれるものの発見があげられる。この法則は類似の形態の船体はその大きさ如何にかかわらず、類似の反作用を起すという内容をもっているのであるが、この実験の低廉化が、モデルを使用して小さい水槽の中で可能となるということを明かにしたのは海軍省であつた。海軍省は Torquay に一八七二—七三年にタンクを築き、この実験を行つた。

このような海軍省の試みは、急速に外国政府の模倣するところとなつたが、この国ではわずかに Denny (1885) と John Brown (1903) のみが、モデル・タンクの利点を利用しようとしたにすぎず、他の民間造船業者はあて推量を続けるか、間接的に、公刊された現存タンクの情報を利用する程度にすぎな

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding 及び (越後)

九〇

したと知られてゐる。Alfred Yarrow が一九一一年に、モデル・タンクを National Physical Laboratory の一部分として開設、民間業者が低廉な料金で使用する途をひらいたのは、I.N.A. の支持による一〇年間にわたる、不屈の宣伝の結果としてであつた。

かくて、技術的進歩の一般的過程にあつて海軍省は、現実的な発明には比較的小さい役割しか果さなかつたとはいへ、新しい技術の採用を奨励する面においては、まさに前衛的な役割を演じたのであつて、その意義は紋上の技術教育の面におけるそれと共に著者によつて高く評価されている。

なおこのほか海軍省によつてなされた実験・研究による斯業への貢献は、Committee on Iron 1860. Boiler Committee 1874. Water Tube Boiler Committee 1901. 等におけるそれぞれ、安定性、石油燃料における基礎研究その他が注目されているし、さらにより実面的な面では、海軍省が最初に航洋船に蒸汽及び推進器を採用したことに注目されている。とりわけ Barraby による鋼の採用の意義は重大であつて、海運界にさきだつその一般的使用は建設的価値を有した。鋼の高度の性質を保証し、かつその質的改善に貢献したのは海軍省の職員であつ

た(民間造船業者の使用した材質は常に海軍のそれに比し劣つていた)。加うるに、補助巡洋艦として補助金をうけた商船の隔壁を強化し、小室区画式二重底、その他の改善を行うことにも貢献したのであつた。ただ船用機関の面については、機関は事実上、海軍工廠で製造又は設計されなかつたのであるが、双推進器、水管式ボイラ、船用スチーム・タービンの導入及びこれらの改善は、公的機関の基金からの支出によつて奨励されたのであつた。

かくて海軍省の造船・造機技術の進歩に対する貢献を高く評価する著者は、これらの正確な知識の大部分の源泉が、多かれ少なかれ、政府機関と結びつき、あるいはそれに支持された機関に求められるとする Pollock の説を引用し、この点を力説してゐるのである。

二

前項にみたごとく技術の発展に及ぼした国家の著大な役割を高調した著者は、次に軍艦建造を通じての国家の役割について述べている。

さて、いずれの時期にあつても、海軍工廠で建造された船舶

は同国海軍のトン数の僅少の部分にすぎず、大部分は民間造船所が請負によつて建造したのである。

海軍工廠の主たる機能は、戦時における船舶修理所として活動することにおかれた。平時における建造は主として、有能、練達の技術者、職員を有事のさいのために維持しておくこと、およびアイドルによる浪費を防止することを企図してなされたものようである。工廠が外部の民間造船所へ請負わせる仕事は、鉄および装甲艦への転換後においては、工廠の能力の不足のために、とりわけ、戦時、非常時および急速な技術的変革の時期に特別の重要性を帯びるにいたつたといわれる。

工廠の請負工事の場合には、さらに船用機関の場合と、船体、装甲、武装の場合とで、若干趣がことなつた点に注目される。すなわち船用機関の場合は、蒸汽船の初期的な段階にあつても、有名技術者の影響力と、その名声、信用が絶大であつたため、その製造のみならず設計も外部の民間企業にまかされていたのであつたが、船体、装甲その他の設備については、海軍省の Controller's Department によつて設計され、民間業者が建造する場合でも、海軍省の設計に従い、かつその作業は監督官の厳格な管理下においてなされた。

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding 265 (越後)

なお請負契約は競争入札をたてまゑとしたが、実際に競争入札が行われたのは、入札者の共謀、談合がうち破られた一八六〇年から W. H. White が Armstrong の会社から、個人企業と政府との個人的なコネクションをたずさえて、海軍本部に復帰した一八八五年までの間だけであつたといわれる。因みに入札の場合には、たとえば大装甲艦、巡洋艦、水雷艇、重機械、軽機械等々、仕事の種類によつて製造者のリストが作製され、製造者は特別の申請と、その能力の検査を経た後リストに加入される仕組になつており、このリストに登録されている者の中から入札によつて契約者が決定されることになつていた。

さてかかる海軍の請負工事は民間企業にいかなる影響をおよぼしたかというに、著者はまず第一にそれが斯業における競争の衰退―独占の形成に大きな役割を演じた点を指摘する。

軍艦の水圧砲台は独占体によつて、大砲及び装甲板はカルテルによつて供給されていたのであるが、とりわり装甲板はすべての軍艦建造者―工廠たると民間企業たるとを問わず―にとつて、最も大きい費用項目となつた。

一八七〇、八〇年代に有利な地歩をしめた合成装甲板の生産では Charles Cammel や John Brown がこれを独占し、入札

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding といふ (越後)

九二

前に両者で協定を行つていたが、後に Vickers and Beardmore, Armstrong がこの生産に乗り出した。しかしカルテル的形態は依然として採用されていたのである。

かくて装甲板生産は少数の独占体に支配されていたため、一九〇〇年においては、これが造船業における最悪の隘路を形成することになつた。この点はずと認識されていたとはいへ、当時海軍省はこれら民間独占企業のインタレストと緊密に結びついていたため、海軍省が装甲板生産そのものに乗り出すことはできなかったといわれている。

これら装甲板の生産者の間では巨大な利潤が蓄積されたことはいうまでもない。前世紀末には五大生産者が、それぞれ自身で造船所を経営し、装甲板に価格差別政策をとり、競争者を駆逐している。

ここで注目すべきは、これら独占体が自分の受注した国内船及び外国海軍の軍艦建造の利益のために、海軍工廠の利益さへも無視した点である。たとえば海軍工廠は装甲板を八カ月または十二カ月前払で注文せねばならなかつたが、それでも期限内に正確な引渡を確保することは困難であつたといわれている。なお一九〇四年の「*the Fisher の "all-big-gun policy"*」によ

つて重砲の生産が重要な課題となつたが、この生産も五大企業が分割し独占したのである。因みに Naval Defence Act による主要会社との契約にかゝる海軍支出を表出すると次の通りである。(単位千磅)

	年平均						
Vickers	1889	1895	1899	1900	1902	1903	1904
Fairfield	—	93	7	1900	—1	—3	—4
John Brown	356	351	581	873	340	950	679
London & Glasgow Co.	119	106	122	200	524	532	183
Thames Ironworks	114	292	729	1017	876	1303	1575
Cammell-Laird	235	29	152	340	225	514	260
	99	4	381	760	228	534	400

ところでこの国の造船所においては、一八八〇年以降その重心が次第に軍艦建造所へと移行していつたのであるが、この過程の背後には、イギリス海軍における建艦の増大という事実が横たわつてゐる。一八八〇年代にはいるとヨーロッパ諸国の海軍、とりわけドイツ海軍との対抗の必要上、海軍省の勢力が増大し、八九年には民間造船所との長期契約を含む最初の大造船計画が Naval Defence Act によつて策定され、一九〇四年に

は Fisher の巨艦政策 “Deadweight Policy” が採用されるにいたつてゐる。いま軍艦建造の増大の趨勢を表示すると次の通りである。

年 度	排水トン
1858—67	119,000
1868—77	236,000
1878—87	256,000
1888—97	875,000
1898—1907	1,063,000

海軍の建艦比率を正確に測定することは、軍艦の場合排水トン、商船の場合には総トンまたは重量トンで測られるため、容易ではないが、工廠を含めての建艦比率は勞働、価格の点からみると、一九一四年にいたる六、七年前には総造船高の二〇—二五%をしめていたと考えられる。また民間造船所の全軍艦建造比率は一八七〇—四年には一九%であつたが、一九一〇—四年には実に五〇%に上昇しているのである。

かかる建艦増大の趨勢と対応して民間造船業における建艦のもつ意義は大きく変化した。すなわち六、七〇年代にはそれは片手間の仕事、或はただか雇傭の安定要因としての意義しかもたなかつたのであるが、八〇年頃からは、斯業の繁栄のための基礎として認識され、一九〇〇以降その重要性はまさに決定のとなつたのである。

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding といふ (越後)

民間造船所における建艦の意義の変化、斯業の重心の移行過程は五大生産者—独占企業の卓越せる原料に対する弱小造船所の従属過程と不可避的にもつれあい、斯業における競争の衰退を結果するにいたつた。自由党の指導者さえも屈服させて採用された巨艦政策を媒介にして、民間の大企業はますます造船業への投資を増大し、企業の合同をおしすすめたのであつたが、その増大する能力は逆に、軍事費支出の増大を軍艦建造大造船所の緊急の必要事たらしめ、かくて軍事費の増減がこれら大造船所の隆替と直接的に結びつくにいたつた。大造船所は増大する軍事支出を槓杆として、この国の造船能力をますます大きい割合において支配するにいたつたのである。

三

最後に著者は、斯業に対する国家の役割を海運業を通じての補助金政策という観点から叙述している。

著者によればイギリス海運・造船業が世界のリーダーシップを握るという卓越せる地位を享受し、自由放任の理論がなお優勢であり、海運界は政府機関の干渉に対して反対の態度をとつていた一八六〇年から一九一四年にいたる間においてさえ、イギ

リス商船隊の地位が純然たる競争能力のみによつて確保されていた時期は存在しなかつたとし、同国の補助政策は、たとえばフランスの如く公然と認められていたのでなかつたが、郵便補助金、補助巡洋艦の留保料支払、海軍との契約、軍隊輸送のための賃貸料支払等のめだたない方法においてなされたことを述べている。

まず郵便補助金について簡単に紹介すると、一八三〇年に P&O との契約をもつて開始された初期の郵便補助金にあつては、同国の航洋蒸汽船会社は商業及び軍事上の二つの理由によつて支持されており、一八六一年まで補助金を支払つたのは海軍省であつたといわれている。

さて、大西洋航路におけるアメリカとの競争が南北戦争の間に衰退して以来、同航路蒸汽船会社に認められていた有利な補助金は、その妥当性を喪失し、非難の対象となり、契約は名目的には、一八六八年に入札によつて行われるようになり、かくて一八七四年には純然たる競争入札によつて分割されるようになった。しかし Imman, Cunard and White Star Lines は依然として二重レートで支払われていたとされる。なお西印度郵便契約は一八七四年に、東印度及びオーストリア契約は一八

七九年に解除され、以前の契約者により低いレートで締結されるにいたつた。周知の如くこれらの時期はイギリス海運の争う余地なき卓越性が示されていた時であり、その補助金も最低額に達したのであつたが、しかし幕あいは長くは続かず、一八八〇年代に入つてからは一連の新しい海事助成策の採用がみられるといわれている。

すなわち船会社が蒸汽船を海軍省に必要な時、予め定められた料金で賃貸し、また海軍省の示す条項に従つて高速度船を補助巡洋艦として建造し、かつ一定数の船員、職員を海軍予備軍に属せしめることに對し、会社が補助金、留保料をうける制度がこれである。

およそ航洋船を戦時に高速補助巡洋艦に轉換させるという考え方は、船用機関における改善の急速に行われる時代にあつては、自然なものであり、このような船舶はイギリス商船の中でも最も高速度のものであつて、補助される条件、必要な時に賃貸される条件は寛大なものであつたといわれる。

これらの海事助成策は今世紀にはいるとさらに強化された。ドイツ及びアメリカの最新式の設備の基礎における造船の急激な増大は、イギリス商船隊の地位を危険にさらすかみえ

た。ドイツの快速汽船の優越性は明白であつたし、とりわけアメリカのモルガン海運トラスト *International Mercantile Marine* はイギリスの大西洋航路における地位を脅かし、これを一撃のもとにアメリカの支配下に移転せしめるかにもえた。

ここにおいて、*Cunard* 会社はあらゆる種類の排外主義者の宣伝に支持されて、イギリス商船隊の危機を叫び、そのための補助金の増大性の必要性、および同社こそが大西洋航路において、この補助金をうける最も正当な資格を有する会社であることを、同国の民衆に宣伝し始めたのであつた。

かくて一九〇一年には *Select Committee on Steamship Subsidies* が任命され、また翌年には *Admiralty Committee* がもうけられて、船舶の高速、安全を確保する方法を考究するにいたつてゐる。これらの委員会の報告書の内容は省略するが、これらの委員会の報告や、敍上の宣伝等の影響をうけ、海軍省と *Cunard* 会社との契約が更改され、手厚い助成策が加えられるようになったことは注目に値する。すなわちその契約は次のごとくであつた。

①海軍本部は二隻の快速汽船（最低二四一五ノット）の新造に対し、二・八五%に当る二・六百万磅を支給する。②年々当

S. Pollard, Laissez-Faire and Shipbuilding といふ（越後）

社に補助巡洋艦の留保料として一五〇、〇〇〇磅（従来の一〇倍の金額）を支払う。③海軍省は二隻の蒸汽船の建造を戦時使用の見地から決定し、かつ当社の新造船計画の全部を一七ノット以上に修正する権利をもつ。④当社は最低割合のイギリス水兵及び士官をすべての船舶に雇傭し、かつ所有権の外国移転を防止するため充分な数の株式を政府名義にすることに同意する。

さてイギリスのスポークスマンは一般的に自国の支払つた補助金については余り語りたがらない。同国の補助金はしばしば単なる郵便業務に対する支払として敍述されており、現実になされたサーピスを越える奨励金としては考えられていない。またイギリスは、フランス、イタリー、日本、その他の弱小海運国のごとく、直接建造・郵便奨励金を支払わなかつたし、またロシアのごとく、政府が商船隊と直接緊密な関係をもたなかつたことも事実である。しかしそれにもかかわらず、郵便支払に限られていたアメリカの補助金、少数の植民地航路に奨励金を支払つたドイツの奨励金の方が、イギリスよりも多額であつたとはいえない。イギリスの郵便航路は、外国の競争者と同様に、実にその存在を補助金に依存していたのであつた。著者は

最後に敍上の Cunard との契約以前の一九〇一年における補助金を次表によつて比較する。(単位は千磅)

連合王国	1,003
植民地	189
全ヨーロッパ	1,192
フランス	1,787
ロシア	375
ドイツ	440
アメリカ	346

四

以上三項目にわたり、造船業と国家の干渉、助成との関係を追跡した著者は、結論として、国家の当該期間における斯業への貢献が、斯業を *laissez-faire* の状態にあつたものとして敍述することを許さないほど顯著であつたことを再説し本論をとちるのである。

ところで、一般に産業史ないしは産業政策史の研究においては、こうした国家と産業との関係が、ひとり造船業においてのみ、みられるにとどまるものであるか、あるいは他の主要産業においてもみられるものであるかは、著者のいうごとく極めて興味のある問題である。著者はこの点に関し、斯業に対すると同様な詳細な研究が、他の産業部門についてもなされなければならぬことを指摘している。

イギリス産業・経済史についての知識の乏しい私は、こうした問題について私見をはさむ能力を欠くので、ここではこの論稿の範囲に問題を限定して、一、二感想をのべるにとどめた。まず本論文の最大のテーマである国家の助成、干渉についての考察は、多くの場合、事実の指摘に終始し、斯業の発展構造との関連の分析が明確でない点を指摘したい。造船・造機技術の進歩に対する海軍省の貢献についても、民間造船業の内部構造が明確にされていないために、新しい技術の採用についての民間企業のおおくと、保守性の原因とその意味が充分に理解できない。第二に、軍艦発注を通じての斯業における競争の衰退過程の分析については斯業と鉄鋼業との関連についてのたちいたつた考察が、第三に、海運補助については、斯業と海運業との関連についての考察が、さらに一般的には当期の同国産業構成にしめる斯業の地位についての考察が欠如していることを指摘せねばならぬ。著者は斯業の建造高が他の諸国のそれを圧倒的に凌駕していたとし、この点において斯業を国際的に比較することは忘れなかつたが、斯業の同国主要産業、および関連産業の状態との比較が欠如しているため、斯業に対する国家干渉の多くの事例が他産業における同様の事例の存在を全

く予想することを許さないものとしている。十九世紀後半における産業に対する国家干渉についての定説批判を意図する著者は、このような一般的な問題をもつて造船業をとり上げる限り、斯業の産業構成に定める地位を明確にし、斯業のもつ一般性と特殊性をあらかじめ規定すべきであつたと考えられる。とはいえ、こうしたことはあるいはこの種の小論文に期待するところが無理であるのかもしれない。