

S.Pollard, British and World Shipbuilding
1890-1914; A Study in Comparative Costs. **について**
：造船業に関する外国文献紹介 その二

著者	越後 和典
雑誌名	關西大學經濟論集
巻	8
号	2-3
ページ	207-222
発行年	1958-11-30
その他のタイトル	S. Pollard, British and World Shipbuilding 1890-1914
URL	http://hdl.handle.net/10112/15627

S. Pollard, British and World Shipbuilding 1890—1914

; A Study in Comparative Costs の研究

——造船業に関する外国文献紹介その二——

越 後 和 典

ま え お き

ポラードのイギリス造船業に関する研究について、かつて私は本誌に「自由放任主義と造船業」と題する一論文を紹介したが、⁽¹⁾この論文も前記の論文と同様、同じ著者が「Economic History of British Shipbuilding 1870—1914」と題する、ロンドン大学へ提出した学位論文を資料として書いたものであつて、「The Journal of Economic History」Vol. XVII, No. 3 に表記の題をもつて掲載したものである。

察するにこの学位論文は単行本としては刊行されず、重要な個所を雑誌に分載して発表する形式をとつてゐるようである。

従来イギリス造船史に関する研究はかなり広く行われ、ポロックのものをはじめとし、単行本も相当に出版されているが、⁽²⁾厳密な経済学的分析を行つてゐるとみなしうるようなものは比較的少なく、まして世界造船業との対比において、イギリス造船業の發展機構をとりあつたものは乏しいようである。この論文は類少いこの種研究の代表的なものではないかと考えられる。のみならず、この論文は、後に述べるように、日本の造船

S. Pollard, British and World Shipbuilding 1890—1914 : A Study in Comparative Costs の研究(越後) 九五

業の發展構造を考察するさいにも極めて深い示唆を与える。ここにこのような小論文を多くに紹介したのはこのためである。

ポラードは「自由放任主義と造船業」において、十九世紀後半のイギリス経済における国家干渉の問題に関する定説批判といった観点から造船業をとりあげ、イギリス造船業の卓越した地位が国家の干渉・助成と不可分に結びついていたことを論じたのであつたが、この際斯業と鉄鋼業や海運業との関連、総じて斯業の發展のための条件及び斯業の内部構造の分析を欠如していたため、その説得力において、ややかけるきらいがあつたことは拙稿で指摘しておいたとおりである。これに對してここに紹介する論文は、国家助成の問題を全く捨象した上で、一八九〇年代のイギリス産業の更年期とも呼ばれるかの相対的沈滞の時期にあつて、斯業が比較的不利な影響をこうむることなく、世界造船界に君臨しえた原因をば、造船業自体、及び斯業と関連する産業との関係において、究明したものである。従つてこの論文と前記論文とを併せ考察することによつて、われわれは、一八九〇—一九一四年のイギリス造船業の全貌をかなり明瞭に把握することができると思われるのである。

この論文では最初の二章において、イギリス及びイギリスの

競争国における造船業の状態について簡単に述べられ、残りの章でコストに影響を及ぼす要素について検討されている。以下著者の順序に従つて、かなり詳細に紹介し、紙数の許す範囲で論評を加えたい。

註(1) 拙稿「S. Pollard, *Laissez-Faire and Shipbuilding*」

ついで「本誌第七巻・第一号」

(2) 例へば代表的なものとして、David Pollock, *Modern Shipbuilding and the Men engaged in It*. 1887; The Shipbuilding Industry, Its History, Practice, Science and Finance. 1905; George Blake, *British Ship and Shipbuilder*. 1946.

一

まず当期のイギリスの世界造船界にしめる卓越した地位は、第一表によつてほぼ明らかにすることができる。しかし著者によれば、この表は不正確である。第一に、イギリスで進水したトン数はイギリス以外の諸国のトン数よりも、トン当りより高い質をもつている。だから各国の鋼船と木造船、蒸気船と帆船、あるいは船級取得船の割合等を考慮に入れると、イギリスの地位はさらに高くなるであらうと考えられること。第二にイ

第一表 主要造船国の進水高 1892—1914

	商 船			軍 艦
	1892—1896	1901—1905	1910—1914	1892—1914
United Kingdom	1,021	1,394	1,660	112
Germany	87	215	328	49
U. S. A.	85	347	253	39
France	26	123	105	39
Holland	10	52	97	…
Japan	3	33	57	13
Norway	17	44	45	…
Italy	9	50	32	17
Russia	…	…	…	29
World (incl. other)	1,299	2,354	2,739	340
イギリスの全世界 にしめる比率	78.6%	59.2%	60.6%	33.0%

註 ① 数字は当該期間進水高年平均。

② 単位 1,000総トン。

ギリス以外の船は、多くの場合補助金または保護立法の下で建

造されたものであるから、それがなかつたならば、他の諸国はもつと多くイギリスへ発注しただろうと考えられること。以上の二点を考慮するならば、換言すると、純粹の競争的基礎では、イギリス造船業の相対的地位は第一表に表現されたものよりも、より鞏固でさえあつたといつてゐる。

さて主要工業国が、自国の鉄鋼及び造機生産能力を基礎として、他面、増大しつつある海軍及び商船隊の需要にもとづいて、幼弱な造船業を建設しはじめた一八九〇年代においては、世界の船舶建造高に占めるイギリスの地位も低下を余儀なくされたが、今世紀にはいつてからは外国の建造高の増大テンポもにぶつてきて、第一表のごとく、イギリスは世界の商船建造高の約六〇%程度におちついたとされている。

またイギリス造船所で建造される船舶は外国からの発注、つまり輸出船を含んでいたのであるが、その輸出がどのような国へなされたかという点、一八九〇年代においては、主としてフランス、ドイツであり、二〇世紀にはいつてからは、イギリス帝国領、オーストリア、オランダが主要な輸出市場であつたようである。なおノールウェー、イタリー、及びギリシャへは全期間を通じて輸出がみられたとされている。しかも輸出船の進

第二表 世界商船隊にしめるイギリス建造船の割合

	蒸 気 船		帆 船	
	保 有 数	イギリス建造の%	保 有 数	イギリス建造の%
United Kingdom	7,161	99	1,773	92
British Colonies	946	58	989	14
Germany	1,293	32	493	34
U. S. A.	1,036	6	2,250	2
Norway	859	44	1,462	19
France	679	60	568	12
Russia	529	50	761	6
Japan	503	31	882	...
Spain	466	97	163	10
Holland and Belgium	425	61	161	9
Italy	339	74	874	13
Austria-Hungary	237	59	45	13
Sweden, Denmark, Portugal	1,116	35	1,347	10
World (incl. other)		70		22

註 年度は明白ではないが表の出所は T. Schwarz und E. L. von Halle, Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande (2 vols.; Berlin: Mittler, 1902) 11, 88. である。

水の割合は、一八六九—八八年にかけて一二%であったものが一九〇〇—一三年には二四%に増大している。かかるイギリスの世界海運に対する船舶供給者としての重要な地位は、第二表によつて推定される。

ところでこのようなイギリス造船業の地位は、さらに競争国の当期造船業の大勢を観察することによつて、より明瞭となるのであつて、著者はこの仕事を、独、米、仏、伊、日の各国造船業を簡単に紹介することによつて果している。

まずイギリスの最強の競争相手と目されるのはドイツである。同国造船所は、自国の優秀な鉄鋼業からの供給をうけて、建造高を急速に増大せしめつつあり、その航洋快速船も、イギリスの商船から、大西洋のブルー・リボンを奪取したほどであつた。さらに同国の造船所はイギリスよりも大規模で設備の点でもすぐれていた。しかし市場面では同国の業者は軍艦の発注と、ハムブルグ—アメリカ・ラインと、ノース・ジャーマン・ロイドという二つの補助金を交付されていたメール・ライナーの発注に依存していたにすぎなかつ

た点、及び建造コストの面でも世界市場より相当高く、外国船の受託を多くすることができなかつた点等が指摘されている。

また、標準貨物船等は依然としてイギリスへ発註されていたようであり、全体的にも一九〇三—一四年の進水量はイギリスの六分の一程度の水準にとどまつていたことが注目されている。

第二にアメリカ造船業をみると、これはドイツよりもむしろ急速に拡大されつつあつたようである。元来同国はグレイト・レイク及びフィラデルフィアにおけるクラムプの造船所を除くと、一八九三年にいたるまで事実上近代的造船所をもたなかつたのである。だから最新式の造船所はほとんど一夜にしてつくられたといつても過言ではない。第三表がこの急速な造船業の発展過程を物語つている。しかしイギリスの造船業者はアメリカに対してはドイツほど脅威を感じなかつたようである。けだしアメリカで進水する船の大部分は内湖または河川用の蒸気船で、しかも非常なコスト高であつたからである。そしてこのコスト高の原因は、建造に要する熟練労力の欠乏のため、それから造船所がフルに操業される場合にのみ、採算のとれるような高価な設備をもうけねばならなかつた点に求められる。一八九九—一九〇一年及び一九〇六—七年のブーム期には鋼板価格の

第三表 アメリカ造船業の発展

	1880年	1900年	1905年
造船業への 投下資本	万ドル 2,100	7,740	12,200
建造 高	万ドル 3,680	7,640	8,280
雇用労 働者数	人 21,300	46,800	50,800

高騰のため、数カ所の造船所は生産から除外されねばならなかつたし、通常の年でも、イギリス造船所では操業ができて、アメリカの造船所ではコスト高のため、つぶれてしまふ

という状態であつた。しかも悪いことには、一九〇二—三年に United States Shipbuilding Co. のうちの五つの大造船所が破産したことである。それ以後同国造船業は湖上蒸気船、沿岸航路船及び軍艦以外にはほとんど建造しなくなつたとされている。

第三にフランスについてであるが、同国は立派な軍艦や若干の商船を建造していたが、世界価格からははるかに遠く、全く航海及び造船奨励金に依存していたようである。世紀の代り目に新しい資本が造船業に流入し、一九〇一年には八大造船所及び九つの中級造船所が存在していたが、建造高は低く、大部分

の設備は旧式で、競争力ある商船の建造は問題外であつたときとされている。

第四にイタリー造船業の成長も、依然として海軍需要及び補助政策のしからしめたところであり、特に一八八五年の立法に負うところが大きいとされている。また多くの海軍造船所がイギリス資本の援助によつてはじめられたが、商船建造能力は依然として弱体であつたと指摘されている。

最後に日本は重要造船国にはいつたもつとも新しい国である。鋼蒸気船は一八八四年までは進水しなかつたが、一八九〇—一九六年の間に二〇余造船所が建設され、一八九八年以降には大蒸気船が建造されるにいたり、進水高も一九〇〇年以降年々二万トンを越え、一九一四年にはその四倍にも達した。しかし日本の造船業者は一八九六年及び一九〇九年の寛大な奨励法におぼさつていたこと、また急速な成長にもかかわらず、国内船主の全需要を充足するにたりず、船主は依然としてイギリスその他から輸入していた点が指摘されている。

さてこのように各国造船業が活況を呈してきたにもかかわらず、イギリスが依然として世界造船市場に圧倒的な地位を維持しえたのは、いうまでもなく、外国のごく少数の造船所のみ

が、真実に競争的であつたにすぎなかつたからであるが、一体イギリス造船業にこのような競争上の優位をもたらし、かつ維持せしめた要因は何であつたか。著者はこれを(一)イギリス造船業に専門化、大量生産及び固定資本の完全利用等を可能にした巨大国内市場が存在したこと、(二)造船業への原材料及び部分品の低廉な供給、(三)経営者及び労働者の熟練と経験という三要因に求めて検討している。

二

まず第一の要因から紹介しよう。著者によれば健全な造船業の第一条件は、専門化を可能ならしめるに充分な広さの市場を提供する大海運業の存在であり、イギリスの造船業はまさにそうした市場をもつていたことを強調するのである。すなわちイギリスの商船隊は一八九〇年において世界トン数の三五・八%を、一九一四年には三三・四%を有し、これに加えるに多数の老朽船を外国に売つていたのであつた。また同国は第一次大戦前、世界不定期船の九〇%を所有していた。同国以外の主要不定期船所有国はノールウェーとギリシャであつたが、両国ともイギリスよりも長く不定期帆船を使用し、蒸気船への推転にあ

たつては、イギリスから船腹を購入していたと指摘している。

さてこのような巨大な市場は、同国が造船業の必要とする発達した鉄鋼・機械工業を有する唯一の国であつた一八六〇—一八〇年においてすでに確保されていたのであるが、ここに注意を要するのは、同様な先進性にもとづく利点は、他の産業部門、例えば鋼レールの製造においてもみられたにかかわらず、レール生産では他の諸国が急速に競争しうようになる、むしろイギリスを凌駕していつた事実である。だからイギリスが他の諸国に造船業の発達した後でも優位を保持できた理由は、古くから大市場をもつていたという事実だけから説明できない。著者はこの問題に対し、イギリス造船所の専門化という点を強調している。

すなわちイギリスでは巨大な市場のみならず、その市場に対応して、各造船所では高度の専門化が行われ、またそうした専門化を可能にする多くの造船所が存在した。このことが、イギリス造船業の優越を維持せしめた一要因であるという。

イギリスの造船業者はそれぞれある種の船の型の建造における、またある種の型の船主が必要とする船の建造におけるエキスパートであり、その有する設備はそれらの船のタイプが必要

とする以上の精巧なものでは決してなかつた。そして通常の年には設備の遊休もなく、不況時においてさえも、若干の業者は見込生産をすることができたといわれている。かくて造船所における最大の費用項目である不況時の経常費用をきりつめることができたと言われている。

元来、建造に数カ月間を要し、しかも技術的進歩の著しかつた当時、一つのモデルのコピーによつてなしうる姉妹船や同型船の発注は乏しかつたにもかかわらず、斯業のごとき大量生産の制限された産業においてさえも獲得できる専門化の利点は、やはり存在したのであり、イギリス造船業者のみがこれを獲得したというのである。これに反し、アメリカやフランスの諸国はこの利点をもたず、時には航洋船を建造する船台上で曳船を建造するような事態さえ実際に起つたといわれている。

イギリス造船業の特徴である専門化については、まず地域的に次のごとき具体例が示されている。

大型定期船＝Belfast, Clyde, Tyne

軍艦＝Clyde, Barrow, Birkenhead, Tyne

不定期船＝東北岸の造船所

漁船・浚渫船＝Aberdeen, Dundee, Leith

S. Pollard, British and World Shipbuilding 1890—1914 ; A Study in Comparative Costs など(越後) 1011

地域的な専門化よりもさらに重要なのは個々の造船所間の専門化である。これには次のごとき著例が示されている。

大型高速定期船 = Harland and Wolf, Clydebank, Workman, Clark and Comp., Swan, Hunter, Wigham Richardson
son

これら少数の造船所に大型船建造が集中した結果、それらの造船所では高価な設備を維持するにたる安定した受注が与えられた。

不定期船分野では “well deck” 式造船専門 = West Hartlepool

“turret deck” 式造船専門 = Doxford's of Sunderland

“trunk deck” 式造船専門 = Ropner and Sons

“cantilever frame” 式専門 = Raylton Dixon

蒸気石炭船 = S. P. Austin of Sunderland

漁船 = Grimsby Shipbuilding Comp., Cook, Welton and

Gemmel, Mackie and Thompson

浚渫船 = William Simons

北極捕鯨船 = Alexander Stephen

アマゾン河トナリ運搬船 = Murdock & Murray

快速河川・運河船 = J. I. Thornycroft

なおこの時期には造船業者の合同が進捗しているが、そのねらうの一つは、特定の造船所へそれぞれの型の建造を集中せしめる機会をいかにせよ、いかに合理的な目的とするものであること、また特定の造船業者と海運会社との結びつき——しばしば貸付や株式交換によつて強化された——も発注のくりかえし、標準設計等を通じて専門化と経費の節約を可能にした点を指摘している。ちなみにかかる結びつきは Harland and Wolf の White Star Line, William Denny の Union Steam Ship Comp., Caird and Comp. の Peninsular and Oriental Line, J. Readhead and Sons の Hain Steam Ship Comp., Russell and Comp. の Nelson Line の間にそれぞれみられるたゞごとくである。

最後に造船業者と独立の造機業者との間に、より進んだ分業がみられるのはイギリスのみであり、この点からも造船業者は利益を上げたことを指摘している。

以上のような専門化の利益がいかに大であつたかは、著者によれば、実際においてイギリスと競争しうるような外国の造船所——ごく少数の国の特定の船を建造する造船所のみであるが

——、例えばドイツの曳船及びトロール船の造船所、アメリカのグレイト・レイクの造船所がいずれも専門化による大量生産方式をとっていたことによつても明白であると論じている。

三

専門化・大量生産・固定資本の完全利用といった巨大な市場の存在という要因を前提として生起した一連の利点の指摘について、第二の要因として著者は、設備及び労働力という生産要素の面に着眼している。

ところで、この時期のイギリス造船所における設備の大部分は Harland and Wolf, Swan, Hunter, Wigham Richardson, Clydebank, Jarrow 等の高価な船舶を建造する一部の造船所を除くと、おおむねアメリカ、ドイツよりもたおくれの状態にあつたことは疑う余地がないといわれている。動力発生装置、旋盤、プレート・ベンディングマシン、機械的打鉄及び穿孔機の利用、クレーン及びガントリ設備、機械化された運搬設備等々、いずれの点でも外国に数年おくれれており、わずかに気力・電力の伝導装置に関してみるべきものがあつたにすぎなかつたようである。

しかし一般的にみたイギリス造船所の設備のたおくれについては、それ相当の理由があると著者はいうのである。

元来イギリス造船業の技術的優位は、職工、ボイラ製造者、造船工等の熟練に基礎をおいていた。これに反し、熟練労働者のプールのがないために、外国の造船業者は、高価な設備を備えねばならなかつたが、それらの設備は建造の全工程がさらに一層機械化され、斯業が真実の大量生産工業にならなければ、またそうなるまでは引き合わないような高価なものであつた。だから逆説的にいえば、外国の新しい設備は、大市場を有し、専門化・大量生産を行いうるというイギリス的条件の下においてのみ——そこでもその多くは引き合わないが——かろうじて適應するものであつた。換言すれば、外国における高価な設備は、熟練労働の貧しい代替物にすぎなかつた、と述べている。外国の多くの造船業者、とりわけアメリカの業者は、不断のアイドルと、建造能力を下廻る小型船の建造のために、高い設備のコストにたえかねて破産したのに対し、イギリスでは不況時には容易に生産を収縮することができ、ブームのときには効率において劣らない最小限の資本をもつて建造された、というのである。

このような著者の考え方をつきつめると、イギリス造船所の設備のたちおくれは、その競争上の欠陥を意味せず、むしろ労力の熟練度の優越のあらわれである、ということができらるる。

さて著者はかかる当時のイギリスの斯業における労作者及び経営者の熟練度・経験度における優越性が、長い伝統と有効な徒弟制度に根ざしていたことは、殆んど疑いえないところであること、他面賃銀については、アメリカはイギリスより少くとも三倍高かつたことを指摘し、このことが、機械的設備によつて獲得されうるどんな高い生産性よりも、より重要な彼我の相違であつたと論じる。もつとも大陸諸国の賃銀はイギリスより低く、その労働時間も長かつた点に注意されているが、それらの諸国とても、近代的な設備の力をかりてさえ、熟練度を誇るイギリスよりコストが高く、生産高も低かつたと述べている。

最後に著者は今世紀初頭における各国造船労作者の生産性の大きつばな測定の結果を第四表に示している。

四

市場・生産要素につぐ第三の要因として著者は造船業の必要

第四表 造船労作者の生産性

	中心年度	雇用労作者数 千人	進水高 千トン	一人当り生産高 トン
United Kingdom	1901	122.9	1,450	12.5
U. S. A.	1900	49.4	337	6.8
Germany	1895	35.3	117	3.3
Italy	1901	24.1	66	2.7
Japan	1902	14.9	37	2.5
France	1896	42.3	75	1.8
Holland	1899	17.0	30	1.8

註 ①数字は表記年度を中心として前後5年間の平均をとつたもの。

とする原材料及び部分品の低廉な供給という点をとりあげ、一般的にいつて、イギリス造船業者は鋼材・部分品を競争国が自国の鉄鋼業を發展させた後においてさえ、いかなる競争国よりも安価に購入した事実を強調している。

すなわち一八九〇年代このかた、アメリカの造船業者はアメリカでイギリスよりも圧延鋼がより廉価で生産されたという事実から利益をうけたはずであるが、この利益はアメリカ

鉄鋼業者のダンピング政策によつて奪われたと述べている。例
えばアメリカの鉄鋼業者は一八九八年以後鋼板をベルファース
ト及びスコットランドへ、トン当り八一―一五ドル国内価格より
も安く売つていたし、別の数字では一九〇三年アメリカの国内
価格が四一・四〇ドルに上つたとき、イギリスでは二五・五〇
ドルであつたといわれる。およそアメリカの造船所によつて買
われる全金屬の平均コストはイギリスのコストよりも三〇―四
〇%高かつたとも推定されている。

ドイツは一八九〇年頃までは造船資材の大部分をイギリスか
ら輸入していたのであつたが、ドイツが国産品を使用できるよ
うになつた一八九五―六年においても、イギリス造船業者は依
然としてドイツよりも一五―二〇%安く買つていたようであ
る。そしてこのような事態は、鋼板及び山型鋼がイギリスのメ
ーカの価格と対抗できるほどの価格でドイツの造船所へもたら
されるようになった一九一〇年までつづいたとされている。

しかも、このようにイギリスと対抗できるほどに鉄鋼業が発
達した後でも、ドイツの造船所はこれによつて、ほとんど利益
をうけなかつたという事實は注目されねばならぬ。これは、従
前から半製品の鋼材をイギリスへ国内価格よりも三〇%も低

く、ダンピングしていたルールの鉄鋼業者が、たちまち船舶用
鋼板を同様にダンピングしはじめたからである。

他方イギリスの東北岸の造船業者は、鑄・鍛造品等が海外で
より安く生産されはじめると、時を移さずこれを大量に輸入し
たようであり、一九二―三年の間にはイギリスで使用される
鑄造品の四三%、鋼板の一〇%が大部分ドイツから輸入され
いたといわれている。

これらの点から著者は、外国において造船業者を利するよう
な造船業者と鉄鋼業者との結合がイギリス以上により緊密であ
つたということは疑問であると述べ、他方イギリスにおいて
は、そうした鉄鋼業者と造船業者との結びつきが存在したと指
摘している。

なお鋼材以外の部分品については、著者はウインドラス・補
機・冷却装置・ポンプ・発電機・内部の船舶用品その他が、こ
れを専門的に生産する一群の従属的企業によつて低廉に供給さ
れ造船業者を利したことを述べている。

もつとも下請制による部分品の廉価購入の利便はベルファ
ースト、パロー、パーケンヘッドのようなへんぴな地方の造船所
では部分的にしか与えられなかつたことも事實である。しかし

クライドやイングランドの東北地方の造船所ではコストの低減に寄与したところも決して少くなかったというのである。

五

およそ以上記した三要因がイギリス造船業の世界的優越をもたらし、かつ持続せしめたもつとも大きな項目として著者の指摘したところであるが、周到な著者はさらにこれに加えて、造船所の立地条件とイギリス造船業の伝統という二点をとり上げ、これを簡単に検討することを忘れなかつた。まず前者から紹介しておく。

立地条件、とりわけ石炭及び鉄の産地が海岸に接近していたことがイギリス造船業者を利したことは事実である。イギリスの造船能力をチームズからクライド及びタインへ大規模に移転せしめ、一九世紀後半において、アバーディンあるいはハムバの如き主要な造船業の中心地を、小型のトロラー及び捕鯨船の建造に退化せしめることを決定づけたものは、鉄鋼業や機械工業がそこに基礎をおいたところの鉄と石炭の産地であつた。

ところで著者によれば、この立地条件の重要性は、誇張されているくらいがあるという。それというのは、一八九〇年以降

は鉄鉱石の多くは輸入されていたからである。またアメリカ、フランス、ベルギーさらには一九一〇年以降のドイツの造船所でさえ、原料資源の所在地との関係においては、そう立地条件が悪いとはいえないからである。

さらに外国の方は近代的な造船所を建設する場合、相対的に豊富な土地をもつていたが、イギリスでは造船所が他人の所有地にとりかこまれ、そのため拡張のさいには、しばしば地つきでない場所、あるいは全くはなれた新しい場所を余儀なく求めねばならなかつたようである。

これに加えて、例えば、バロー、ベルファースト、タイン、ウエア、クライド等の主要な造船所の港・河川は大型船の運航に不適であり、岸壁を築いたり、不断に浚渫したりすることによつてのみ、使用にたええたという不利な点もあつた。

ただイギリスが有した競争相手にまさる主たる場所的な利益は、市場すなわち船主に容易に近づく機会をもつていたということであつたと著者は述べている。

この点、大西洋定期船がクライドやその延長であるベルファーストで建造され、石炭船がウエアで、トロラーがハムバリーやアバーディンで建造されたことは決して偶然でないといえ

よう。

また一般に船主は建造工程の種々な段階に応じて分割払いで船価を造船業者に支払つたのであるが、このような船主は造船所を近接地にもつことを好んだし、造船業者としても繁忙な港におけるドック設備、有利な修繕作業によつて利益をうけることができたことはいうまでもない。

このようにみるならば、主要な立地上の利益は前述の第一の要因である巨大な市場に近接してのことからくる利益ということの一面にすぎないともいえるのである。その他の立地条件はイギリスのみが特にすぐれていたとはいえないのであつて、著者はこれを次のような著例によつて立証している。

世界における最大の、そして最も成功した二大造船所、すなわち Harland and Wolf and Workman 及び Clark and Company の位置は、地方的な石炭及び鉄の供給が造船所の成功の不可欠の条件であるという考え方を抛棄せしめるに充分である。元來鋼材及び機械の海上輸送のコストは相対的に低いものであるから、もし造船業の中心地として他の要因にめぐまれてゐるならば、機械や鋼材は海上輸送によつて容易に大量の供給をうけることができる。

要するにイギリス造船業が立地条件にすぐれていたといえるならば、それはイギリス船主すなわち、巨大な国内市場に近接していたという第一の要因に帰せしめらるべきものである、という。

つぎに著者は伝統の影響を検討して次のように述べている。一般に既存の産業が単にそれがあるところで、長年にわたり存続してきたという理由だけで、新しい産業と同じように註文をうけることは屢々みうけられるところであるが、とりわけ船を遠隔の地に発註せねばならぬ船主、例えばギリシャ、ノールウェーの船主、あるいは、造船業者の工事を判断する技術的知識を欠いている船主などは、新しい造船所をさがすよりも、むしろ既成の評判に依つて発註する傾向がある。この点古い伝統のある造船所が有利であることはいうまでもない。

しかし新業における変化は急速であり、イギリスでも古い造船業が破産し、新しい造船所が出現したり、その所在地も固定的でありなかつたことは事実である。また外国においても新しい造船所の出現をみた。他方、新定期航路の開設によつて船主は新しい船舶供給者を求めるようになった。これに加えて、ブームの時期には有名な造船会社は引渡し期限が長くなる傾向

にあるから、有名でない造船所へも発註されるということになる。

これらの諸点を考えると、斯業は不断の変動をこうむり、造船所またその栄枯盛衰をまぬがれ難いといわざるをえない。この意味において、伝統はイギリスのヘゲモニーを維持する非常に有力な要因ではありえなかつたというのである。

もちろん、他国が有しなかつたところの、一八八〇年以前においてイギリスが獲得していた職工の熟練、管理の実験的経験等は、少くとも一時的な利益をイギリスに与えずにはおかなかつた。しかしそうしたイギリスの先進性にもとづく伝統的利点は、それ自身では一代以上永続しうるものではありえない。前述のような他の諸要因と結びつくことによつて、それは一八九〇—一九一四年の期間において、イギリス造船業の圧倒的優越を維持することに貢献した、と評するのである。

これを要するに著者は伝統を前述の三大要因と併列しうべき要因としてではなく、いわば副次的な要因としてとらえているかのようである。

以上のごとくイギリス造船業にその卓越した地位をもたらすし、維持せしめた要因を検討した著者は最後に、その卓越した

地位を、外国建造船との船価比較によつて示し、この論文を結んでいる。

もつとも船価比較を行う場合には同期、同型、同一仕様の建造船を対象とせねばならぬが、そうした資料が乏しいため著者の行う比較もまた部分的・断片的なものにすぎず、わずかに次のような叙述がみられる程度である。すなわちイギリスの最強の競争相手であるドイツの船は一九〇一年において、イギリスよりも一〇%高かつた。アメリカではさらに高く、例えば Atlantic Transport Line が一九〇一年に発註した姉妹船のうちベルファーストで建造された船のコストは一、四一九、〇〇〇ポンド、これに対しアメリカで建造された他の一隻は一、六四九、〇〇〇ポンドであつた。また四隻の姉妹船中、ベルファーストでつくられた二隻は、五三五、〇〇〇ポンドと四八六、〇〇〇ポンドであつたに対し、アメリカで建造された二隻は七二〇、〇〇〇ポンドと七二九、〇〇〇ポンドであつたと述べている。なお一九〇二年においてアメリカの定期船の船価はイギリスよりも三〇%、一九〇六年には三七—四六%高かつたと述べている。

最後にフランスでは官庁の報告書は蒸気船のコストをイギリ

スのトン当り三〇〇フランに対し、四二〇フランと算定し、また一八九一年において、軍艦のコストをイギリストン当り三〇・五〇ポンド、フランス四六・九ポンド、ロシア八七・五ポンドと算定していることを引用し、イギリスの優越性を実証している。

六

この論文の論旨は以上に紹介した諸点につきるが、これに対し、ここで若干私見を加えておきたい。

最初に一言したように、この論文は国家の保護・助成という点を捨象し、専ら当期のイギリス造船業の卓越した世界的地位、その地位の持続を、三要因との関連において追求したものであるが、このことは「自由放任主義と造船業」と題する前論文の内容、すなわちそのような卓越した地位にあり、有利な条件を享受していたイギリス造船業でさえ、国家の保護・助成とは決して無縁でありえなかつた、という論旨と、どのように関係するのだろうか。このようなすぐれた斯業が、なぜ助成策を必要としたかの理由は、前記論文でも、この論文でも遂に明白ではない。

しかも著者は本論文でイギリスを他国と比較するさい、他国では斯業が国家の助成策にささえられていたことを力説し、それらの国の競争力は純然たる経済的競争基盤では、イギリスに比し表面にあらわれたところよりも、はるかに劣つていると考えているようである。このことも前論文の論旨と矛盾しているように思われる。

論旨の矛盾ないし説明不足という点からいえば、例えばイギリス造船業の優越的地位持続の一要因を労働者の高い熟練度に求めながら、他方イギリスの先進性にもとづく職工の熟練、経営の経験等の伝統的利点が、それ自体では優越的地位持続の要因たりえないとし、熟練—伝統的利点に消極的な評価を与えている点を指摘せねばならぬ。このことが合理的に説明されうるためには、イギリス労働者の当期における熟練が、単なる伝統的なものにつきるものでない点を、すなわち、その熟練度の向上を可能ならしめている現実のイギリス造船労働力の具体的機構がまずもつて解明されねばならぬであろう。

またドイツやアメリカの鉄鋼業者のイギリスへのダンピングという事実から、これらの国における鉄鋼業者と造船業者との結びつきが、イギリスほど造船業を利しなかつたと論じている

が、その結びつきの具体的態様はしめされていない。鉄鋼業者、船主、下請業者と造船業者との関係についても、独占形成の観点から、理論的・実証的にたचितた考察が要求されることはいうまでもない。

なお生産性や船価の国際比較は、余りにも簡単にすぎて、実証的に不備な点が多いし、その他こまかい点について、不備を指摘することは容易である。

ところでそれらの多くの欠陥にもかかわらず、この論文は次の点において極めてすぐれた内容をもつものであると考えられる。

第一に造船業の発展機構を三つの要因との関連においてとり上げるといふ、その方法的確さについてである。この方法はイギリスをとり扱う場合のみならず、各国造船工業史の分析における方法論的基準として応用することもできるのではなからうかと考える。例えばこの方法によつてイギリスと対比しながら日本造船史を考察するとき、日本造船業の発展構造の特質はかなり明瞭にこれを指摘することができるように考えられる。ちなみに拙著「日本造船工業論」の方法はほぼこれに近いものであった。いまイギリス造船業の高度の専門化と日本造船業の

「よろずや式」経営形態という点のみをとり上げるとしても、彼等の造船業とその市場基盤、原材料基盤との関連の把握にもつかずしてこの相違を説明することはできない。

第二に註文生産の形態をとり、大量生産方式の採用が困難である斯業の競争力について、市場要因及び労力の熟練度を重視し、設備の面へのみ重点をおかない著者の立場は、当期のイギリス造船業のみならず、現実の斯業の考察にさいしても、深い示唆を与える。

現在でも設備近代化の面では、若干たちおくれをみせているといわれるイギリス造船業が、国内市場を中心に、将来数年に及ぶ受註を獲得し、比較的安定した地位を保持しているに對し、国内市場を軽視し、対外市場のみに依存して、設備の近代化と拡張をおしすすめた日本の造船業が、国外市場の不安定化と設備過剩に悩んでいる現実は、第二次大戦後の日本資本主義という特殊な地盤を考慮にいれても、なおかつ造船業のもつ固有の性格を、あらためて認識させるにたりよう。著者は斯業のこの固有の特質を明確に認識し、それを十九世紀九〇年代から第一次大戦にいたるイギリス造船史の考察の中によく生かしているといふべきであらう。