

東京帝國大學經濟學會

# 經濟論叢

第五十八卷第四號

價格と所有……………高田保馬

經濟變動理論に於ける經過の問題……………青山秀夫

コンツェルンと持株會社……………靜田均

滿洲に於ける國防的重工業確立の要請とその基盤……………石田興平

厚生經濟學の基礎問題……………木下和夫

ハインツ・ヘックホッフ「對外經濟政策に於ける海運」……………佐波宣平

彙報

昭和十九年四月發行

ハインツ・ヘックホッフ

「對外經濟政策に於ける  
海運」(一九三八年)

佐波宣平

Heinz Heckhoff, Die Seeschifffahrt in der Ausen-  
wirtschaftspolitik, Köln 1938.

本書はケルン大學交通學研究所叢書第六冊として一  
九三八年に發行せられたもの。菊版二二二頁。著者ヘ  
ックホッフの研究著作經歷については寡聞にして筆者  
は全く知るところがない。

本書名は直譯して「對外經濟政策に於ける海運」と  
するが、その内容よりすれば、「對外經濟政策としての  
海運政策」の譯語を用ふべきであらう。それは、著  
者が、一方で「對外經濟政策に於ける海運」と言ひつ  
つ、他方で「海運に關する對外經濟政策」と言ひ、ま  
た、海運政策を對外經濟政策に屬するものと對内經濟  
政策に屬するものとに區別し、前者を「對外的海運政

「ハインツ・ヘックホッフ」對外經濟政策に於ける海運

策」後者を「對内的海運政策」と名づけてゐるからで  
ある。

「世界諸國の對外經濟政策に於いてこれまで海運が  
如何に取扱はれて來たか、これに概觀を與へるのが本  
書の課題である。從來この方面の研究は一般に缺如し  
て居り、著名の學者にあつても極めて表面的且つ斷片  
的報告を爲してゐるに過ぎない。本書は正にこの缺陷  
を補はんとするものである。」

本書「序文」の冒頭に著者はかう言つてゐるが、正  
にその通りである。單に「對外經濟政策に於ける海運」  
についてにとどまらない。海運政策一般の性格を理論  
的に把握しようとする努力はこれまでの文献に殆んど  
全く缺けてゐる。かうした意味に於いて、そして海運  
政策がとり分け對外經濟政策的性格を有つ意味に於い  
て、この方面の缺陷を補はうとする本書は單に「對外  
經濟政策に於ける海運」の理論的研究たるにとどまら  
ず、廣く海運政策一般の理論的研究でもある、と言へ  
る。これ、本書を相當に評價する私の敢へて本書をこ

ここに紹介せんとする所以である。

さて、著者は「本論」に入るに先立ち、著者の海運一般に對する認識を示すものとして、一國が自國海運又は自國商船隊を保有すべき理由を「開題」に於いて次の如く述べる。即ち、「時として或る國は内陸産業の開發に重點を置くことに依つて自國海運を等閑に附することがあると雖も、單なる經濟的理由だけから自國商船隊の存在を理由づけるべきでない」と前置して、自國海運の存在理由を五つ擧げるのである。

(一) 貿易の促進。貿易政策上自國商船隊は極めて重要である。「貿易は國旗に従ふ」との古い言葉は、最高度の發達を遂げてゐる今日の海運にも、そのまま當てはまる。一國國民經濟の要請は到底外國商船隊のみに依つては充され能はぬ。外國船だけに依存する場合は、これに自由を左右されて自國貿易の維持發達は全く期待出来ない。特に、植民地を有する場合は、本國・植民地間の交通確保のために、自國商船隊は極めて必要である。

(二) 産業の維持發達。自國の商船隊を保有するときには、造船事業・船舶修理事業を通して自國産業を自然に維持發達させることになる。ドイツ一國について見ても、極めて不況であつた一九三三年の造船業だけで、六八、〇〇〇人の就業者を抱擁した。このほか、間接的に造船・艦装に關係する各種産業の就業者及び海運業自體の就業者の人数を考へるとき、實に、自國商船隊の維持は莫大な人数を就業者として有することになる。

(三) 運賃收入。自國海運の擧げる運賃收入は常にその國の爲替相場の改善に役立つ。もし自國商船隊に依ることなく外國商船に依つて自國の貿易を營むとすれば、その報酬として運賃が爲替で外國に支拂はれなくてはならぬ。勿論、これに依り國際收支はそれだけ不利となる。

(四) 軍事上の要請。商船の乗組員は一朝有事の際の軍艦乗組員に對し豫備員を構成する。商船は、また、海軍に對し補助艦船又は運送船の任務を果す。更に、

1) アメリカ合衆國の如きを指すのであらう。

自國商船の存在は中立國からの物資補給上極めて重要である。商船の國防機能が如何に重大なるかについては、曾つてのイギリスが制定した高額の海軍補助金及び一九二〇年アメリカ商船法がその冒頭に掲げる政策宣言を想ふべきである。

(五) 心理上の契機。海洋又は外國諸港に自國の國旗を翻す巨大な商船が國際的政治商業關係に及ぼす心理的作用を決して輕視出来ない。

かう述べた後に、愈々本論に入り、著者は、先づ、「對外經濟政策に於いて自國の海運を外國よりも出来る限り有利又は優位に置かうとして採る仕方の種類・適用及び作用を研究するのが本書の課題である」ことを明にし、參考文獻を専ら各國海運關係立法及び國際的通商航海條約に求めつつ、これらの法制に於いて海運が如何に取扱はれて來たかを歴史的にと同時に體系的に考察するのである。

そこで、著者は簡略乍ら要領のよい歴史的考察を與へる。「第一九世紀申葉までは、海運領域に於いて通

ハインツ・ヘックホッフ「對外經濟政策に於ける海運」

商航海條約は大きな意義を有した。個々の條約が殆んど常に實際的效果を果したからである。ところが、その後海運自由主義が一般化するに至つて事情が異り、國際間の諸條約は單にそれまでの海運の既成状態を認ずるにとどまつた。併し、第一次世界大戰後は、再び、差別關稅等に訴へて自國の海運を有利に導かうとする運動が展開せられ、海運はまた國際條約に於ける重要内容を構成するやうになつた。尤も、かうした國際條約が一般に保守主義を採つて屢々古くから慣用して來た約款をそのまま挿入してゐるのは考慮を要することであり、また、これらの國際條約が國內海運立法と常に緊密な關係を保つて相互に無關係たり得ないことも、注意を必要とする。」

この歴史的概観の後、著者は本書の主要構成部分である體系的考察に入る。ここでは、先づ、對外經濟政策としての海運政策の分類が問題となる。著者はこれを最初に大きく、(一)直接的方法、(二)間接的方法の二つに分つ。これは本書に於いて極めて重要を分類で

ある。いま著者に依れば、通常の文獻で「海運保護 (Schiffahrtsschutz)」と呼び慣はしてゐるものは前者即ち直接的方法に該當し、關稅政策・鐵道運賃政策・等々多くの場合それが海運一般に與へる效果の間接的なものは後者即ち間接的方法に該當する。例へば、對植民地特惠關稅政策は本國と植民地との貿易關係を緊密ならしめることを主目的とし、これに對する手段の一つとして自國海運を優先的待遇するのであるから、これは間接的方法に屬する。フランスの *surtaxe d'anticipati* の如き、原產地別に關稅を差別して自國海運を優先する場合も、本質的目的は他にあるをもつて、矢張り間接的方策に該當する、と言はなくてはならぬ。」

ところで、この場合問題になるのは海運補助金であつて、著者は通常の種類とは反對にこれを間接的方法に屬すると見るのである。「成る程、海運補助金は自國海運を有利ならしめる意圖の下に設定されるものにはあるが、それ自體は對內經濟政策に屬する。海運補助金が或る程度外國の海運政策に對し調整辦の役割を

果すことは認めなくてはならぬとするも、それは本來國內經濟政策手段であつて、外國海運に及ぼす效果は間接的に過ぎない。一般の文獻では、海運補助金を直接的方法となし、海運保護を間接的方法と分類するが、對外經濟政策に觀點を置く我々の場合は、これとは反對に、海運保護を直接的方法、海運補助金を間接的方法とすべきである。」

以上が對外經濟政策としての海運政策の直接的方法・間接的方法の分類であるが、著者はこれを更に體系的に再分類してゐる。そこで、いま、一つにはこの分類體系を知るため、一つには本書の構成を見るため、本書の主要目次を掲げることにした。

目次

文獻	
序文	
問題	海運の意義と對外經濟政策に於ける海運の位置
本論	海運の對外經濟政策的取扱
第一章	海運の對外經濟的取扱の基礎

## 第二章 海運に關する對外經濟政策の内容と作用

### 第一節 直接的方法

#### (一) 外國船排除制度

- a. 一般的外國船排除
- b. 植民地航路に於ける外國船排除
- c. 沿岸航路に於ける外國船排除

#### (二) 外國船差別制度

- a. 船舶課徴に於ける外國船差別
- b. 商品課徴に於ける外國船差別
- c. 船舶課徴・商品課徴に於ける外國船差別
- d. 乗組員國籍に關する差別規定
- e. 船舶噸數又は積量測定に關する差別規定
- f. 特定國船舶に對する鐵道運賃特別割引

#### (三) 最惠約款と對等約款

### 第二節 間接的方法

- (一) 一般關稅政策の海運に及ぼす影響
- (二) 鐵道運賃政策の海運に及ぼす影響
- (三) 海運補助金の對外經濟政策としての作用

## 第三章 主要國に於ける對外經濟政策としての海運政策

### 一、ドイツ

### 二、イギリス

### 三、アメリカ合衆國

### 四、フランス

### ハインツ・ハックホッフ「對外經濟政策に於ける海運」

### 五、スペイン

### 六、ポルトガル

### 七、日本

### 第四章 結論

#### 附錄 對海外海運政策史年表

以下、本書の主要構成部分である第二章以降を簡單に紹介したい。

先づ、第二章第一節の直接的方法であるが、これは以前の重商主義時代に盛んに行はれた方法であるけれども、第一九世紀中葉に於ける自由主義思想の普及と共に終焉した。但し、同じく直接的方法であつても自ら寛嚴の程度を異にし、最も嚴重なるは、第一の外國船排除制度である。これを地域別にして、一般航路排除・植民地航路排除・沿岸航路排除の三つとする。一般航路排除は近世イタリア都市國家ハンザ同盟都市に行はれたが、今日では言ふべくして實行可能性に乏しい。従つて外國船排除領域として現實に問題となるのは植民地航路と自國沿岸航路とである。就中、近年の著しい傾向として、沿岸貿易獨占制度は單に母國の沿

岸領域にとどまらず、母國・植民地間航路にまで擴大されようとしつつある。ところで、著者はこれらについて單なる分類的敘述にとどまらず、一々歴史的考察を施してゐる。これは他の部分についても同様であるが、この歴史的考察こそ本書の學問的價値を高めるものと私は考へる。これを例へば沿岸航路獨占制について言へば、一六五一年クロムエル航海條例・一六六〇年チャアルス二世航海條例・一七九三年フランス航海條例・一八一七年アメリカ航海條例等々に對して貴重な考察を拂つて居り、本書の並々ならぬ勞作たるを告げてゐる。

直接的方法の第二たる外國船差別政策は、外國船排除政策より適用の範圍が廣いばかりでなく、歴史的にも古くより今日に至るまで引續き用ひられつつある仕方である。これには、船舶自體(Schiffkörper)の課徴を外國船に不利に差別する仕方と外國船の輸出入する商品の關稅を特に不利益に差別する仕方があるほか、港灣に於ける貨物積卸設備の利用を外國船に不利に差別

又は制限する仕方と、更に、乗組員のうち自國人の占むる割合を制限する仕方、噸稅課徴に當つて用ふる船舶噸數又は積載量を特に外國船に不利に定める仕方、特定國船舶に積込まれる貨物に對し特に自國鐵道運賃を割引く仕方等がある。著者はこれらの外國船差別政策に關しても國際關係法規を涉獵して興味ある歴史的考察を與へてゐる。

直接的方法の第三は最惠約款と對等約款である。前者は周知の如く關稅政策として古い歴史を有するが、後者は諸國が一般的に海運保護政策に訴へなくなつた第一九世紀中葉以後の方法である。我々はこれを著者の特に最近の史實に據る研究から詳細に知ることが出来る。

第二節の間接的方法は、對外海運に及ぼす效果に於いてはすくなくないにしても、本來の目的が自ら他に存する場合の方法であつて、この點、敍上の外國船差別政策と形式を同一にし乍らしかもそれとは區別される仕方である。この場合、關稅政策と鐵道運賃割引政

策とを取上げてゐるのは異論がないとするも、普通に直接的方法の範疇に入れられる海運補助金をこれに類入してゐるのは若干奇異に感ぜられる。併し、海運政策一般を考察する立場でなく特に對外經濟政策としての海運政策を考察する本書の立場に立つ限り、海運補助金は——それが如何に自國海運の發達助成に直接多大の效果をもたらすであらうとも——、對外的には間接的方法と見做すべきであらう。(従つて、本書には言及されてゐないけれども、一九三六年アメリカ商船法の規定する内外造船費差額補助金・内外運航費差額補助金・殊に對抗補助金の如きも、本書では對内經濟政策として間接的方法に屬することになる。)

敝上第二章に於いて對外經濟政策としての海運政策を理論的體系内に研究しつつ一々の課題に歴史的考察をなした著者は、つづく第三章に於いては、各論的に、主要海運諸國について對外海運政策を歴史的に跡づける。従つて、第二章を横の體系とすれば第三章は縦の體系となる。ところが、この第三章は各國海運政

ハインツ・ヘックホッフ「對外經濟政策に於ける海運」

策の史的發展を見る上に至極便利ではあるが、第二章に比べて稍々生彩を缺く憾なしとしない。各國海運政策が夫々有つところの特質又は性格の表明に對して著者の積極的意圖の乏しいためでもあらうか。尤も、この表明自身、決して容易の業ではない。併し、相當の力作である本書としては聊か物足らなく感ずるのはたゞ私だけではあるまい。併し、さうは言へ、著者のこの各國別歴史的考察は根本的發展動向をすかさず捉へてゐるばかりでなく、豊富な法制史的資料を駆使して極めて着實である。いま一々これにつき紹介する餘裕のない私は、著者の歴史的把握の要領を傳へるために、本書最後の章「結論」の一部を引用するとどめたい。

「對外經濟政策として海運政策の發展動向を見るに、最初は強度の直接的效果をねらつて外國船排除政策又は差別政策が採られたが、次第に、これは間接的方法としての海運補助金政策に移つて行つた一方、各國夫々に最も都合のよい仕方として差別關稅が用ひられ



た。ただ、この場合、直接的方法としての外國船排除政策が本國・植民地間航路で近來却つて盛行を見つゝあるのは注目に値する」。

「中世では、各國は思ひ思ひに自國船を優先づける政策に訴へたが、これには大した效果は伴はなかつた。ところが、近世の新領土探險時代になると、スペイン・ポルトガルが本國・植民地間航路に大仕掛な自國船優先政策を採用し、更に、重商主義時代になると、フランス・イギリスが公然と大規模の海運保護政策に出た。併し、第一九世紀に至りこれが頂點に達すると、もはや、船舶を國旗によつて優先的に待遇する傾向は衰へて、「イギリスは遂に航海條例を廢棄した」。

「差別政策は他國に對する報復の手段として——即ち、これを通して他國の差別政策を思ひとまらしめる手段として——擇ばれた」。従つて、差別政策は「自由主義思想の徹底と共に自ら適用性を制限されたのであるが」、「この一般的海運自由主義自體、長続きのする傾向ではなかつた。たとへ表面では自國船と外國船との

間に差別を設けてゐないように見せかけてゐても、内實には、従前と同じ效果を舉げるために、他の方法を用ひたのである。直接的方法としての海運保護政策よりも間接的方法としての海運補助金政策が擇ばれたのは、このためである」。換言すれば、「對外的效果に於いて間接的であるだけ他國から報復の手段に訴へられる虞の少い海運補助金の方法が擇ばれたのである。かくて、海運補助金は今日の國に於いても最も愛好せられ、それこそ、海運政策手段の主要部分を構成するまでに至つてゐる」。

「但し、この場合注意を要するのは、以上が一般的發展動向にとどまつて、この一般的動向から異つて政策する國が常に存すると云ふことである。例へば直接的方法として激しい海運保護政策が採られた以前の時代に於いて、ハンブルクの如きは、すべての外國船に對して敢へて自由政策を行つた。反對にまた、一般の國々が直接的國旗優先政策を既に放棄した以後に於いて、若干の國々例へばポルトガルの如きは極く最近ま

でこれに固執した」。

「ところで、現状は如何と云ふに、報復される虞さへなくば、明日と云はず今日にでも、どの國でも國旗差別政策をとりかねまい傾向にある。勿論、これに對抗して種々の努力が國際的協調の形で爲されてはゐるが、到底、この雪崩の如き根本的動向を阻むべくもない。以前の海運保護の規定は新に海運補助金の形をとつて却つて龐大な發展を遂げてゐるのである」。「直接の國旗優先政策は單なる形の上でこそ國際的の海運政策領域から廣汎に消失してゐるもの、その思想は今日益々強化しつつある」。

以上で簡單ながら本書の紹介を了はつた私は、最後に若干の批評を附加へたい。

先づ本書の特徴として擧げなくてはならぬのは、著者が、ドイツ海運學派の流れをくみ、海運又は海運政策を客觀的に考察することに依り一般的動向を正しく把握してゐることである。これは自由政策を國是とするイギリスの海運學者例へばフェールの立場と對比して自ら明白である。

ハイント・ハツクホッフ「對外經濟政策に於ける海運」

次に、本書は國際條約又は海運立法資料を豊富にしかも入念に取扱つてゐる。これは敬服に値する。本書卷末の附録「對外海運政策史年表」の如き、稍々簡に過ぎる嫌があるとは言へ、決して容易に作成せられたものではない。併し、資料に重きを置き過ぎた結果、海運政策理論が手薄になつたのは遺憾である。

更に、對外經濟政策としての海運政策の把握の仕方について本書は正着である。これは直接的方法と間接的方法との類別殊に海運補助金の扱ひ方に於いて明白である。併し、このことは必ずしも、對外經濟政策に於ける海運——又は對外經濟政策としての海運政策——の理論的把握の十分さを告げるものではない。著者はこの理論的考察に僅に四頁乃至五頁しか割いてゐないのである。對外經濟政策に屬する海運政策と對內經濟政策に屬する海運政策とに分類すれば、それで事足りると言つてしまへば、それまでであるが、國防又は國防經濟的要請から少くとも從來の單なる對外經濟政策の範疇に海運政策をそのまま入れることの出來な

第五十八卷 五七七 第四號 九九

2) C. Ernest Faile, A Short History of the World's Shipping Industry, London 1933; pp. Faile, Shipping and Policy, Brassey's Naval & Shipping Annual, 1924.

くつた現段階に書かれた著作として、本書はもう少し主體的把握の仕方を探るべきではなかつたか。正確な資料に據ること固より重要であるとしても、このために資料倒れになつてはならぬ筈である。

なほ、同じく資料を重要視するとしても、説くところ中世・近世に詳しく現代殊に第一次世界大戦後又は世界恐慌後の傾向についての言及が少いのはどうしたことであらうか。例へば、一九三五年イギリス海運補助法の如きには極く僅しか觸れるところがないし、一九三六年アメリカ商船法の如きは全然問題にされておない。第一九世紀中葉以後は直接的方法としての海運政策が下火になつたから、自然、最現代の海運政策にはそれ程言及を必要としない、と言へば、一應筋が通るやうであるが、著者も明白に認めてゐるやうに、その後は、間接的方法としての海運補助金が直接的方法に代つて一般化してゐるのであるから、單に下火になつたと云ふ理由だから直接的方法への論及を限定してよいとは言ひ切れない。但し、もし、かうした批評に對して著者ヘックホッフが「海運補助金は本來對内經濟政策に屬する」と飽くまで突張るとすれば、筆者また何をか言はんやである。