

經濟論叢

第七十七卷 第六號

經濟政策學の理論的性格……………豊崎稔(1)

ロイツ船級協會……………谷山新良(28)

マルクス—エンゲルスのイギリス革命論(2)……尾崎芳治(49)

マルクスとウエーバー……………堀江英一(71)

[昭和三十一年六月]

京 都 大 學 經 濟 學 會

ロイツ船級協會

——創立（一七六〇年）より再建（一八三四年）まで——

谷 山 新 良

序

現存する世界最古の船名録は一七六四—六五—六六年の年代をうつたものである。それが果して印刷された世界最初の船名録であるか否かに關しては説がわかれ、定かでない。例えは、ロイツ船級協會の卓越せる船舶検査人 (Surveyor) にして且つ船名録研究者として聞える W・ジョン (William John) は「一七六四年の船名録のごとき完備せる船名録は、一朝一夕にして出来るものではない。それは幾多の星霜を閲して、漸く、その域に達しうる態のものである。おそらく、ロイツ・リスト (Lloyd's List) と略々時を同じうして、一七三〇年頃より世に現われ出たものである」と主張する。F・マーチン (Frederick Martin) もこれに傾く。

けれども、一七六〇年以前に、既に印刷された船名録が存在していた、という W・ジョンの説は裏付ける確證を缺く。一八三八年のロイツ大火によつて關係資料は悉く烏有に歸し去つたからである。一八世紀の英國海上保險業界の實情に鑑み、また、一八二九年保險者船名録 (後出) が、*"This Society was first established in 1760."* と斷

言している以上、一七六〇年以前には船級協會も船名録も存在しなかつた、とするのが穩當かと思われる。

しかし乍ら、一七六〇年以前に類似船名録が全く存在しなかつたわけではない。むしろ、その萌芽は海上保険の歴史とともに古いといわねばならぬ。即ち、船令・建造地・船主・船長・航域・屯數・鐵裝狀況等々、換言すれば船舶の堪航性と對人信用は保險引受業者其の他関連業者にとつて、極めて重要な關心事である。報道機關・通信機關の存しなかつた十七世紀までは、業者の蟻集する王立取引所・居酒屋・コーヒー店ロイヤル・エクスチェンヂ
クワイザンに出入しては聞きこむ個人的接觸による情報の蒐集が、唯一の方法であつた。「今日見られるがごとき日刊紙は全くなかつたし、また發行出來なかつた。(マロー)唯一の新聞たる *London Gazette* も全く官報的なものであり、しかも週二回(月・木)發行されるにすぎなかつた。かかる社會情勢下にあつて、慧眼なる E・ロイド (Edward Lloyd. 1582~1713) が一六九六年、商業通信を主とする "*Lloyd's News*" を發行(週三回、火・木・土)したことは、まさに時宜を得たものであつた。また "*Ships' Lists*" と稱する筆記されたもの (written documents) もあつて、ロイツ常運の手引書ガイドブックとして利用されていた。

更に、一七三四年には、*London Gazette* に次いで古い歴史をもつ *Lloyd's List* が出版された。これ業者がニーズを求め、競つてロイツ・コーヒー店に出入した所以であり、また、ロイツが、今日、世界海上保険の總本山となり得た所以であらう。

此頃の資本は、所謂、前期的資本に屬する。客觀的には、市場關係の未發達・價格組織の未成熟、主觀的には商人の商略と瞞着が支配していた。保險業にあつても這般の事情に變りはない。商品移動の間歇的・當座的・偶然的・冒險的性格に規定されて、保險契約もまた自ら間歇的・當座的・偶然的・賭博的である。また、損害率に應じ

た保険料の算定徴收も行われず（不平等交換）、従つて保険市場にあつても一物一價の法則は成立していなかつた。更に、幼稚な航海術に災されて頻發する自然的危険（難破・沈没・坐礁・膠沙・觸礁・衝突等）に加えて、戦争・公私海賊船による社會的危険（捕獲・拿捕・扣留・撃沈・放火・砲撃等）、加之、通信機關の未發達とも相俟つて、船主・商人にして計畫的に詐欺・賭博保険を意圖締結するもの多く、ために、保険業者は自衛的對抗策を講じなければならなかつた。Lloyd's News; Ship's Lists; Lloyd's Lists 等がその一つである。こうして船名録類似のものが萌芽的形態の船名録が、先づ保険業者の間に自然發生的に作成され、漸進的・試行錯誤的發展過程を經、やがて一七六〇年頃のあの完備した船名録に到り達したものと思われる。

經濟が擴大發展するにつれて市場組織・價格も整い、つれて保険市場組織も漸く整備されていく。一八世紀後半に入り海上荷動が漸く活潑化するや、商取引、したがつてこれをカヴァする保険契約も従來の間歇的・當座的・偶然的・前近代的人格を脱し、次第に大量的・恒常的・體系的・近代的なものへと質的に變化していく。即ち、一八世紀後半から、保険では前期的保険から近代的保険への質的變化が見られる。損害率に應じた合理的保険料を算定徴收し、また保険事故の發生に臨んでは、それが詐欺・賭博でないかぎり、保険金支拂の責任を誠實に履行せんとする氣運が生じ、これを代表する新興勢力が力強く抬頭して來た。外征中の英國王ジョージ二世 (George II) の生死さえも賭博保険の對象としてやまぬ前期的保険にあきたらず、ロイツ・コーヒー店を本據としてこれを營む舊ロイツの面々と斷然袂別し獨立した新ロイツ (New Lloyd's 七九名) がそれである。(一七七〇年) 新ロイツのメンバーは、支配的には、所謂商人保險者 (merchant insurer) ではなく、保険業を専業乃至主業とする、次第に近代色を濃厚にしていく過渡的保險業者であつた。また、一七六〇年創立された船級協會は、後に新ロイツの中核となつた、"Mo-

members of the Society”と云はれる、**專業保險者** (professional underwriters) の設立するところのものであり、前期的保險に反對して立ち上がった最初の、公然たる烽火であつた。時を同じうして、生命保險にあつても、一七六二年、「死亡率に應じた生命保險料を徴收すべきである。(E・ハレー)」との原則に立脚し、エクイタブル社 (the Society for Equitable Assurances on Lives and Survivorships) が創立された。以て、近代的生命保險會社の嚆矢とする所以である。

こうして、保險業の發達と共に、保險者が保險契約に際して参考にすべき船名録は、その萌芽的形態から一七六四年のそれに見られるがごときすぐれた形態に發展した。提供さるべき船舶の詳細について、特に、保險契約の前提條件たる該船舶の堪航性 (seaworthiness) 及び船主・船長・上乗人・荷主の姓名を承知することは保險引受業者にとつて極めて重要なことである。一方、船主より付保を依頼されたブローカー (broker) は該船舶に關する保險契約に必要な事項を詳細にメモし、これを人出の多い王立取引所・居酒屋・コーヒー店で保險引受業者に呈示して參考に供していた。正確・迅速に情報をキャッチするブローカーが保險引受業者の信用を博し、愛顧されたことは言を俟たない。保險取引が量的に増大し、やがて質的に變化發達していくその過程において、はじめは相互に獨立して、ただ當座的・偶然的・間歇的・前近代的に共同保險を締結するにすぎなかつた、いわば星雲状態から、保險業が大量的・恒常的・體系的・近代的へと質的に變化發展していく過程において、有能正直なるブローカーを核とする幾つかの保險業者の部分的な小集團が自然發生的に (多くは地域別に) 形成されていつた。これらの小集團は、その内部にあつては團結して外部からの詐欺瞞着に對抗し、會員相互の利益を擁護促進するを目的とし、對外的には排他主義を旨とする閉鎖的・割據的利益團體であつた。こうした小グループがそれぞれ船名録類似的の Book を作成使用していたことは想像に難くない。このことは、マンズフィールド卿 (Lord Mansfield) が「堪航性は保險契約の前提條

件である」と判決した、保險法史上有名なかの the Mills Frigate (Mills and another v. Roeltnck, 1764) 事件に出廷證言した證人の陳述についてみれば自ら明らかである。

新ロイツヤエタイトブル生命保險會社の創立に象徴されるように、一七六〇年代は近代的保險業が發足した劃期的時代であり、この時から一八二・三〇年代に至る凡そ六・七〇年はそれが形成確立される過渡的時代である。これを技術的に可能ならしめたものは、生命保險にあつては死亡生殘表であり、海上保險にあつては船名録である。一七六〇年、船級協會が創立され、爾後幾多の迂餘曲折を経て、時代の要請に應え、一八三四年、關連産業の一致協力の下、遂に統一的なロイツ船級協會が再建され、以て今日の盛運に至つたことは決して偶然なこととはなす。

- (1) Frederick Martin, *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*. London. 1876. pp. 130~33. p. 327.
- (2) C. Wright and C. E. Fayle, *A History of Lloyd's*. London. 1928. pp. 84~5.
- (3) *Annals of Lloyd's Register*. London. 1934. p. 5. F. Martin. *ibid.*, p. 324.
- (4) Harold E. Raynes, *A History of British Insurance*. London. 1954. p. 112.
- (5) *Annals*. pp. 13~4. Ralph Straus. *Lloyd's*. London. 1937. pp. 72~5. F. Martin. *ibid.*, pp. 130~3.
- (6) C. Wright and C. E. Fayle. *ibid.*, pp. 85~6.

(1) 保險者船名録 (Underwriters' Register)

一七六四一六五年の船名録は十三列よりなり、(1) 著しあれば 船の名前 (Porter) (2) 現在名 (Present) (3) 船長 (Master) (4) 船籍港 (Port) (5) 指向港 (To Port) (6) 屯數 (Tons) (7) 砲數 (Guns) (8) 乗組員數 (M) (9) 建造地及年代 (Built & Year) (10) 船主 (Owners) (11) 一七六四年船級 (64) (12) 六五年船級 (65) (13) 六六年船級 (66) が船舶の現在名のアルファベット順に配

31 Former	Present	Master	Port	To Port	Tons	Guns	M	Built & Year	Owners	64	65	66
E	Berney	John Wilcox	Topsh.	Newfoundle	80	B	8	British 1754 Cole			EM	
	Eagle	Guppy	—	Galais	40	S D S L	5	Harwich 58 Gilly			EM EM EM	
	Eagle	H. Cooper	Yarm.	Rotterdam	60	S d B	5	Yarmouth 51 H. Cooper			EM EM IM	
Eagle	W. Maynard	Lond.	Maryland	200	B	12	Stockton 51 Maynard & Co			EM EM EM		

列登録されている。印刷されてある部分は横七時・縦四時。横綴の大福帳的形態のものである。内容は其の項目に
 おいても、またその配列法においてもきわめて完備せるものであつて、本質的には今日のそれと變らない。登録船
 舶は四千五百隻。九百屯(二隻)八百屯(二隻)を最高に、百屯乃至三百屯を支配的とする構成である。Coding 事
 件(一八〇二年)に典型的に見られるがごとき、船主・商人・船長側の共同謀議による詐欺保険に對抗すべく、船
 長・船主欄は當時きわめて重要な意義をもつていた。又戦争・海賊行為に備えて大砲數も航域と共に重視されて
 いた。

船舶の優劣を表示する船級(classification)は船殼(hull)をA, E, I, O, U, 機裝(equipment)をG, M, Bで示し、
 兩者の組合せ(十五組)AG, EM, UB, 等と格付けた。船殼のA, E, I, O, Uは上から、順次、第一級第二級……
 第五級を表わし、機裝G, M, BはそれぞれGood, Middling, Badの義である。

第二に古い(現存の)船名録(1788-89)は、第一のそれとは、その系統を異にするものであると誤斷されたほど、
 外形・内容ともに著しく相違している。見出(heading)がなく、配列法が變わり、また大砲欄も缺如している。
 大福帳的形態を改めて縦綴となつたため、スペースが狭小となり、勢い記事は鮮明さを失つた。船級はa, b, c,

(船殼)と1, 2, 3, 4(機裝)を組合せて表わす。

三番目のそれは一七五—七六年度の船名録。これは明かに第二の船名録を繼承するものである。十一列からなり見出しはない。前者より配列法、鮮明度いづれもすぐれている。船級記號はA, E, I, O, (hull)と1, 2, (equipment)を組合せる。世に名高きA1の記號が初めて使用されたのは實にこの第三船名録においてであつた。

これら初期の船名録を出版したのは、新しく擡頭してきた新ロイツの中核をなす、“Members of the Society”とよばれる、專業、保險者達であつた。その人數及び氏名は今日明らかでない。船級協會は一七六〇年にロイツを母體として創立されたが、今日のごとく兩者は截然と分離獨立していたのではない。“A Society within a Society”として、専ら、出資會員の利便を圖つて創立され、機能していたものである。會員の出資額は年十二ギニー。第四に古い船名録(1781—82)に初めて出資者名簿(百三十名)が添付されている。ついで見るに、J. J. アンガーシユタイン(John Junius Angerstein)を筆頭に、悉くこれ新ロイツの指導的メンバーであり、また“Underwriters' Register”の名に背かない。

これら初期の船名録は二年毎に出版されていたが、やがて年刊となる。いづれにも扉頁がない。

F. Martin, *ibid.*; C. Wright and C. E. Fryle, *ibid.* 及び *annals*……に掲載されているこれら初期船名録を見るに、“標本抽出”の感はあるが、卷を重ねるにつれて登録船舶が次第に大型化し、また登録船舶数も増加の一途を辿つている。いうまでもなく、英國海運の發達を物語るものである。また、船主兼船長の經營形態も見られ、當時の英國海運の姿がしのばれる。船名録の状態は海運業・造船業の發達過程を示す指標である。

さて、ここに特に強調したいのは、初期の船名録は公刊されたものではなく、専ら出資者の秘用を目的として、

出資者数をかぎつての限定祕密出版であつたこと、これである。既述のごとく、船名録は“Members of the Society”¹⁾とよばれた一團の保険引受業者が、一つには損害率に立脚する合理的近代的保険を營むべく、一つには船主・商人側よりする詐欺・賭博保険に對抗すべく、更に、メンバー以外の同業者に對し有利な地位を確保し、よつて以て最大利潤を收得するための一方策として出版されたものである。當初より、「共同體」的規制力をもつ内規を定めて堅く祕密を期し、盟外者の縦覧は如何なる方法においても、また如何なる事項についても絶対にこれを許さなかつた。違反者を處罰する嚴格極まる内規は、冷酷なる排他主義の對内的反映である。初期の船名録が出版者を異にする別個の船名録であると誤斷される程、頻繁且つ著しくその配列法・記號を變更したのも、また、今なお解讀出來ぬ幾多の記號が用いられたのも、悉くこれ祕密保持を期して行われたものであらう。

見られるごとく、初期の船名録は、これを出版した百名内外の出資者（保險引受業者）²⁾がその内部で祕かに使用するのを唯一絶対の目的とし、ひそかに限定出版したものであつて、公刊する意圖は全然存しなかつた。

(註)

一七八〇年公表された内規によれば、一七七三年二月六日以降、會員以外の者に船名録を貸與したり、譲渡したり、或は便箋に供し、またはその内容について告げ語つた者は料料として初犯五志三片、第二犯十志六片、第三犯一ギニー、第四犯二ギニー及び上掲初犯——第三犯の全科料を申渡後十四日以内に支拂わねば、船名録使用權が停止される。けれども、もし、その年内の任意の時に、古本持參の上五ギニー納入すれば、新船名録の使用が許される（内規第十二條）。船名録の紛失は前條に準じて處罰され、永久紛失に對する措置は委員會の決定に委ねられる。永久紛失者は新本入手のために五ギニー支拂わねばならぬ（第十三條）。また會員はすべて、新本が發行される前に、舊本を提出しなければならぬ。

* 一九三四年十月東京で併されたロイツ船級協會再建百年記念式に臨席したイギリス大使 Sir Robert H. Clive も特に、初期船級協會の閉鎖祕密主義を、上記内規第十二條を引用して、強調し、今日のそれと比較して感嘆を呈してゐる。（*Supplement to the Report of the Century Celebration of the reconstruction of Lloyd's Register of Shipping, 1935, p. 11*）

* 後に二名の特許保險會社（the London Assurance, the Royal Exchange Assurance）も保險者船名録の出資者となつた。出資額年二十ギニー。

- (1) *Annals*, pp. 6~18: F. Martin, *ibid.*, pp. 124~32: C. Wright and C. E. Fyfe, *ibid.*, pp. 84~7. H. G. Lay, *Maritime Insurance*, London, 1926, pp. 160~8. C. E. Golding & D. King-pape, *Lloyd's*, London, 1932, pp. 174~9.
- (2) *Annals*, pp. 16~7. H. E. Raynes, *ibid.*, p. 121. Adam W. Kirkady, *British Shipping*, London, 1914, p. 220.

(2) 船主船名錄 (Shipowners' Register)

十八世紀初頭、英國では、保険業・海運業がその母體たる、包括的未分化的貿易業から分化獨立する兆候が見られる。世紀後半にいたり、産業革命の展開、したがつて英國經濟の飛躍的發達とともに、英國貿易業は著しく規則性・恒常性・大量性を身につけるにいたつた。このことは、貿易業と密接不離の關係に立つ保険業・海運業に決定的影響を與えずにはおかなかつた。即ち、六十年代以降、それまでに漸次進行して來た産業分化は著しく促進され、十八世紀末には、すでに「海運業 (shipping industry) と商業 (mercantile interest) の間には截然たる區別が確定され」、「carrying trade」なる言葉が物語るごとく、商人が隔地間の價格差を利用して商業利潤を實現するためとする不可避的過程としての海上運送 (merchant carrier) ではなく、運送自體を企業として營む、即ち、商業利潤の實現のためではなく、運賃收得をその直接の目的とする海上運送業 (common carrier) が現出した。

保険業にあつても、昔は「保険業者は、言葉の近代的意味における眞の商人 (merchant)」であつた。³⁾ として一七二〇年頃は、「専門的職業としての保険業は全く新しい職業であつた。以前は、斯業に通曉した慎重なる商人達自身 (Traders themselves) が唯一の保険者であつた。」⁴⁾ 即ち、商人達は自己の積荷・船舶については被保険者 (保險契約者) として市場に現われるが、他の商人の船舶・積荷に對しては保險者として機能する、所謂商人保險者 (merchants

insurance)であつた。保険契約量が少く、且つ間歇的・當座的・偶然的・賭博的であつたため、保険業が一個の企業として獨立し得なかつたが故である。しかるに、海上荷動が著しく大量的且つ恒常的となるや、つれてこれをカヴァーする保険契約も著しく大量的・持續的・體系的となる。ここに保険業が獨立の企業となり得る可能性が生まれ、また主體的にも經驗を積んで斯業に通曉した商人保險者にして、副業としてでなく、これを主業 (chief concerns) 乃至專業として營む者が現われた。ここに保険業も亦一個の企業として分化獨立するに至る。かくて、産業革命期は、海運業・海上保險業が母體たる貿易業から分離獨立して、一個の獨立産業に形成確立される過渡期であつた。

保險業者と保險契約者 (被保險者) たる商人・船主及び (間接的に) 造船業者の利害は對立するのが常である。保險業も利潤追求を至上命題とする企業であるから、Good risk を選好し、Bad risk を忌避する。いきおい、船主の検査・船級格付の基準は嚴酷なものとなる。當然のことといわねばならぬ。しかるにこのことは保險契約者たる商人・船主にとつては直ちに不利苦痛であり不満である。低級保持船舶が保險契約・集荷・積荷契約・船舶賣買等々あらゆる商取引において不利となるは言を俟たない。保險契約者側の不満は既に發刊當初より萌芽的・潜在的に存していたものと思われる。即ち、草創期にあつては、一つには、保險業・海運業が今なお、獨立産業として未成熟の状態にあり、同一人格にして保險者・保險契約者の兩機能を併せ營む商人多く、ためにその利害は內的對立の状態に止つていた。他方、所謂 "Members of the Society" の英國海上保險市場に占むる比重ウエイト小さく、ために保險者船名録の市場規制力は決定的でない。したがつて産業間の利害對立は爆發するにたち至らなかつた。しかるに世紀末にいたるや、保險業・海運業・貿易業は漸く人格的にも資本的にも獨立産業に生成し、それぞれ大きな社會的勢力をもつに至つた。他方、新ロイツの興隆とともに船名録も保險業界の統一的機關誌となり、次第に權威を身に

つけ發言力を増してきた。更に、アメリカ獨立戦争・佛國大革命に續く歐米の動亂、ならびに船主・商人側より巧妙且つ頻繁に提供される詐欺・賭博保險（例えば有名な Captain Codrington 事件）に備え、對抗すべく、船名録は船舶の検査・格付に嚴格主義を採り、次第に硬化の傾向を辿つた。つれて保險者と商人・船主の利害の對立は傾向的に激化し、一七九〇年代には、この外的對立は最早收拾のつかぬ決定的段階に達していた。

一七九七年、船級協會委員會がメンバー一同に何等諮ることなく、船級判定基準をより嚴格にし、更に、建造地・船令偏重主義を採用強行するにいたるや、船主・商人の積年の不満は遂に爆發した。時を移さず、ロンドン及び英王國諸主要港に大會を催して保險者船級協會に對し、宜しく新原則を撤回し、眞價 (intrinsic value) 主義を採用せよ、と申入れた。が、峻拒に逢い、遂に "the Explanation" と銘する趣意書を發し、新船級協會の設立を宣言するにいたつた。時に一七九七年四月一日。

保險者船級協會よりする精力的妨害工作にも屈せず、「商人及び船主は眞價主義を奉じ王國海運業及び關連諸産業の發展に貢獻せん」との高き理想を掲げ "The New Register Book of Shipping" とタイトルして新船名録を發行した。扉頁に、この新船名録が "A Society of Merchants, Shipowners, and Underwriters" によつて出版された旨うたつてゐるが、次頁に掲載された委員會並に出資者リストを検するに、一二五人よりなる出資者の悉くがこれ著名有力の商人・船主であつて、言うに足る保險業者は名を列ねていない。したがつて、それは全く船主・商人のための、船主・商人の、船主・商人による船名録であつた。其點に於て、Underwriters Register とよばれ、保險業者のための、保險業者の、保險業者による船名録であつた從來の綠本船名録 (Green Book) と對照的である。ゆえに、新船名録は "Shipowners' Register" 或は侮蔑的に "Long-Shore Book" とよばれる。また表紙の色から "Red Book" 。

- 更に、“New Book”とよばれた。初より公刊主義をとる。出資者はロンドン船主 (the London Shipowners) を中核とし、出資額年八キニー。本部をロンドン No. 22, Change Alley. 及び No. 3, st. Michael's Alley. に在る。
- (1) C. E. Fyfe. *A short History of the World's Shipping Industry*. London. 1934. pp. 206~9.
 - (2) C. F. Trearney. *The Origin and early History of Insurance*. London. 1926. pp. 273~4.
 - (3) C. Wright & C. E. Fyfe. *ibid.*, pp. 55~6.
 - (4) F. Martin. *ibid.*, pp. 332~4. *Annals*; pp. 22~3.
 - (5) F. Martin. *ibid.*, p. 332.

(3) アンダーライタース・グスタター
シッピングオーナーズ・グスタター
保険者船名録と船主船名録

分裂の直接の原因となつた新原則は既述の如く、建造地・船令主義である。即ち、船舶をそれがもつ本質的性能 (intrinsic quality) によつてはなく、建造地及び建造年代を船級判定の基準とする。この新原則は極めて重大なるものであつて、爾來三十有五年間に亘る對立抗争はスローガンのにはこの原則をめぐつて展開された。これによれば、例えば、テムズ河畔建造船舶 (river built ships) は特惠待遇を受け、検査の結果、ひとたび AI と格定されれば、當該船舶の内在的性能の如何に拘らず、其後十三ヶ年間前記船級を保持する。反之、テムズ河畔以外の地、例えば、ハル・ニューキャスル・サンダーランド等で進水した船舶は、同一性能船でも地域的差別待遇を受け、船級保持期間は八ヶ年、地域によつては六ヶ年・五ヶ年等のひどいものもあつた。これ明かにロンドンの關係業者の利益の反映であり、地方の船主・造船業者・商人が極めて不満であるの言うまでもない。

また船令主義によれば、付與される船級保持期間を経過すれば、該船舶の實質的性能の如何に拘らず、一遵託生

自動的に格下げされる。(このとき、船級記號が M. G. L. Q. Z (hull) : 8.4 (equipment) に變更されうるが、この記號變更は本質的なものではなからず。)

これに對し、船主船名録は眞價主義を標榜し、記號として A, E, I, O, (hull) ; 1, 2, (equipment) を用いた。

A 第一級船。AI, は純英國産極材船。艤裝極めて良好 (well found) なる新船。船級保持期間はテムズ河畔建造船で十二ヶ年、其他は同一性能でも十ヶ年。

E 第二級船。修理完全。dry cargo の運搬に適格と認められた船舶。

I 第三級船。修理やや不完全。検査の結果、dry cargo 變質性貨物 (Perishable Goods) を除く海損 (Sea damage) を受けぬ貨物の運送には差支ない、と認定された船舶。

O 第四級船。修理状態悪く、外航不適格船。 艤裝。1 は良好 (well found)。2 は粗雑 (indifferently found)。

船主船名録は保険者船名録に反し、その出版團體たる船主・商人・造船業者の利益を反映して、検査・格付が極めてルーズであつた。即ち、登録船舶の悉くが A 級であり、船令五十年 (木造船で!!) 以上の老朽船に對してのみ E 級が付與された。あまつさえ、かかる老朽船にあつても艤裝は凡て 1 であつた。

船級は、今日のごとく、船級小委員會 (Sub Committee of Classification) が格定付與するのではない。船船検査人個人の検査と判断において最終的且つ絶對的に判定付與された。船船検査人は無給制であつて、船主の好意によつて提供される心附 (tip) を唯一の収入源としていた。船主船名録の性格上、他方、船船検査人の絶對的權限と經濟的依存性のために、船船検査・船級判定はきわめて船主・商人に對して、迎合的であり、ルーズであつた。

そもそも、船級は數ある船舶を或る一定の基準に照し、該船舶の眞價 (塊航性の如何) を表示し、以て保険契約・積荷條件・船船賣買等の參考に資するにある。このことは船名録の發生・過程を顧みれば自ら

明らかであらう。しかるに船主船名録のごとく、眞價の如何を問わず無差別的に「A」であれば、無船級と何等選ぶところなく、かくては、船級格定の意義、同じことであるが、船級協會の存在意義はない。「高き理想と正しき原則」を掲げて分離獨立した船主・船級協會はその創立當初にして、既に、その機能を、したがつて、その存在理由を失つたものといわねばならぬ。

一つには、上述の如き機能喪失により、また他方、その資力・組織・傳統・權威において遙かに劣る船主船名録は創立に際しての抱負・進出發展もまさに槿花一朝の夢、やがて傾向的衰退の一途を辿り、ただに平出資者のみならず、指導的出資者の脱會する者相續き、ために協會の收入(出資金)は年々減少した。他方、遞増的に増大してやまぬ船舶の検査・格付・出版等の費用支出のため、協會の經濟的基礎は加速度的に悪化していつた。ただ最も強硬にして資力ある數人の指導的商人・船主の特別贖金を以て、僅かに餘喘を保つにすぎなかつた。

より強固なる經濟的基盤の上に立脚し、永き傳統と信用を誇る保險者船名録も船主保險者の出現によつて少なからざる打撃を蒙つた。内部組織・運營方法・船名録に反省と改善を加え、赤レッド本ブックに對抗すべく努めたものの、市場を二分された痛手は大きく、流石強氣の保險者船名録もやがて經濟的苦窮に陥つた。即ち、

『……一七六〇年、本協會(保險者船級協會……谷山)が設立された當時、出資者の年出資額は十二ギニーであつた。……五十年後には協會の積立金は一萬二千ポンドに増加していたので、船名録の價格(出資額)を三分の二に、即ち、十二ギニーから八ギニーに、引き下げた。しかるに、過去二十年間(一八二〇年―一八四〇年……谷山)支出は年々約五百ポンド收入を超過しつづけて来たので、保有資産は今や二千ポンドを算するにすぎない。(そこで)本委員會は、本年(一八二九年……谷山)より、船名録の價格(出資額)を十ギニーに引上げる必要にせまられた。』(『Lloyd's Register of Shipping, January, 1829』)

一八一〇年代より出資者の脱退する者多く、他方、英國經濟の外延的・内包的發展とともに、登録船舶數も急増

し、蓄積資金を食い潰し、ために保險者船級協會の經濟的基礎は年々歳々傾向的弱化を辿つた。保險者船級協會に
してかくの如くである。況んや、船主船級協會においてや。

註(1) この原則によれば、其頃歐洲動亂の結果、激増していた拿捕船は建造地・船令不明のため、船級の格定は出来ぬことにな
る。そこで、止むなく、船級欄に F.P.; S.P.; D.P.; 等と略記して、それぞれフランス・スペイン・オランダ等よりの拿捕船
(Prize Vessel) であることを示した。また船舶検査人が船令三年以内と査定すれば、A.N. と記號した。“Almost New” の義。
(Annals, p. 20. H. G. Lay, *ibid.*, p. 165.)

註(2) 北部諸港で造られた船は傳統的に低く評價されてきた。一八二四年、“Joint Committee of Merchants, Shipowners and
Underwriters” におけるハルの造船業者 Edward Gibson の發言によれば『ロンドンで建造された船舶 (London built Ships) は確
かに他の諸地域のそれより優秀である。それは、ロンドン造船業者 (London Builders) の船は高價に賣れる。ために豊かな資金
を以て優秀なる設備・造船工・材料を投入しうるからである。けれども、もし同一條件を以て稼働するならば、地域的差別待
遇の根拠は消滅するであろう。』という。なお、ロンドンには Royal Dockyard, India Dockyard の二大造船所がすべれて
た。造船業の中心が北部、就中、Glyde 川畔 (中心は Glasgow) に移つたのは鐵鋼汽船時代に入つてからである。(Annals, p. 20
「日本經濟と世界經濟」下「岩波書店」昭三二「所掲」藤村壽太郎氏「ライオンサイドの造船業衰退」八四頁以下)

(3) F. Martin, *ibid.*, p. 335. H. G. Lay, *ibid.*, p. 168.

(4) Annals, pp. 46~7. F. Martin, *ibid.*, p. 327.

(4) 再 建

保險者船名録は、既述の如く、新ロイツの中核をなす“Members of the Society”と稱されるグループが保
險引受の參考資料として、その内部で秘かに限定出版して使用していた、専ら保險業者のためのものであつた。萌
芽的形態たるメモ乃至ブックから一七六四年の船名録のごとき完備したものに發展したことは、なる程、著しい近

代化ではある。けれども協會がなお閉鎖排他的であり、罰則をもつ「共同體」的内規による祕密限定出版は、前近代の暗影をとどめるものといわねばならぬ。他方、船主船名録シフナウトナメスは保險者と利害對立する船主・商人の利益團體が、保險者船名録の嚴格主義に堪え得ずして分裂獨立した船主・商人のための船名録であつた。創立當初より公開主義を旨とし、會員を強制拘束せず、船名録を公刊したことは歴史の進歩である。しかるに、保險者船名録が其の性格上極めて嚴格なる態度を堅持したに對し、船主船名録は船主・商人の利益を反映してすこぶるルーズに流れ去つた。ために、後者は全く單なる船舶の寸法容積 (dimensions) 表に墮し去つた。

一國に、しかもロンドン市に、二つの船名録がそれぞれの原則と立場を以つて併立しているのは、恰も貨幣における複本位制のごとく、きわめて煩雜不便である。剩さえ、貨幣の場合と異り、兩者の間には比價が存在せぬ以上、兩者の比較衡量は全く以つて不可能であり、また、保險引受業者が船主船名録を完全に無視する以上、人々は商取引の必要から止むなく二重登録せざるをえなかつた。

産業革命が着々進行し、資本主義が年を逐うて形成確立されいくにつれて、市場關係・價格組織は發達成熟していつた。保險業・海運業・造船業も例外たり得ず、市場は次第に整備され、等價交換原則が支配的となる。つれて船級の統一、換言すれば、單一船級協會設立への客觀的條件が醸成され、高まつてきた。General Shipowners Society の合併勸告 (一八〇〇年)、また、他ならぬ年々歳々増加する二重登録自體がこれを物語つてゐる。他方、兩協會内部にあつても、合併統一を肯んぜず、徒らに對立抗争を事とする協會上層幹部への反感漸く募り、嘗に一般投資者のみならず、有力幹部にして脱會する者も次第に増加した。

出資 (協會の唯一の財源) 額の傾向的漸減・登録船舶の増加に伴う検査費・出版費等の傾向的增加 (船舶の検査料・

年 代	保險者船名錄		船主船名錄		
	出資者數	登 錄 船 數	出資者數	登 錄 船 數	登 錄 船 數
1764	150人 (1781年)	4500隻			
1799	233	8271	125人	7754隻	
1800	264	9145	201	9540	
1823	180	14450	126	13950	
1833	163	16615	75	15670	

(Annals. p. 28, 47, 61, より作製)

船級判定附與料は無料)の結果、協會は毎年赤字を計上し、其の經濟的基礎は日を逐うて弱化していつた。このことは船主船名錄に於て特に甚だしかつた。

かくして、一八二〇年代に至るや、客觀的にも主體的にも統一的船級協會創立の條件が漸次的に熟してきた。遂に一八二三年十二月十一日、船主・商人大會がロンドンに開催され、席上、J・ヤーシャル(John Marshall, 船主)が兩協會統一に關する動議を提出した。爾來十ヶ年、兩協會の合併、新協會の創立への苦闘が續けられる。ヤーシャルの提案は要約すれば、

(1)組織。現行の二船級協會は何れも産業別出資者を以て構成される党派的色彩濃厚な機關である。故に、現在の兩船級協會を解散し、關連産業を網羅する統一的船級協會を創立すべきである。

(2)原則。建造地・船令主義を抛棄し、代うるに船舶の内在的性能(intrinsic quality)に基づく合理的船級原則に準據すべきである。

(3)運営。船級協會は船舶検査人を指揮監督し、俸給を支給する。且つ、船級格定權を新設の船級小委員會に移讓すべし。

というにある。そのためには、直ちに合同準備委員會を設けて調査研究を行い、以つて可及的速かに統一新協會の實現を期すべきである、と提議した¹⁾。

(1)の組織構成に關する提案については發言するまでもない。(2)の原則改正について。先づ、船令原則。既述の如く、船舶はそれぞれの保持期間を經過すれば、該船舶の實質的性能の如何を問わず、普遍的自動的に格下げされる。

そこで船主は保持期間中船舶を酷使し、修理・改造等の手當を怠る。期限間際に至るや、資力ある船主は競つて古船を賣却しては、新船の購入に狂奔する。古船は詐欺保険の對象にされ、或は繋船された。劣級船舶が凡ての商取引で不利であるからである。ために英國商船隊の質は著しく悪化し、滿期寸前の船舶にいたつては殆んど物の用に堪えぬ低質ふりであつた。英國經濟の擴大發展の結果、船腹需要は著しく増大したが、一八一〇年代以降船舶用材(木材)の拂底甚だしく、ために船價はとみに急騰した。船舶用材・船舶の購入(主にアメリカより)も國民經濟にとつてはたえられぬ負擔であつた。これ船令主義のもたらせる弊害である。次に、建造地原則。地域的差別待遇は必然的に造船業者の創意工夫を、經濟的にも心理的にも、抑壓阻害する結果、造船業の發達を阻害し、地域的不均等發展を擴大再生産する。それは直ちに、虐待された地域の船舶の賣買條件・集荷・保險契約等に大きく作用し、ために北・中部の關係者は著しく不利を蒙つた。明らかに、船令・建造地原則は、いづれも南部業者の、特にロンドン(中央)業者の、地方業者に對する壓迫であつた。

(3) 運営問題、船舶検査人の船主への經濟的依存性と絶對的船級判定權を廢し、(1)船舶検査人はこれを有給制とし、(2)その船級判定權を新設の船級小委員會に移讓し、(3)更にその指揮監督を仰がしめる制度にすることは、公正妥當にして權威ある船級を期すべく、きわめて必要である。

この提案は大會の採擇するところとなり、直ちに三十六人よりなる調査委員會(保險業者・商人・船主代表それぞれ八人。二特許保險會社代表二人。外港代表十人)が設立されることとなつた。然るに、保險業界代表八人の人選を委囑されたロイヰは賛否沸騰。會長 Benjamin Shaw はじめ上層幹部は「この動議は船主・商人が彼等の利益を圖つて策したものである。ゆえに、傳統に輝くロイヰはその好策に乗ぜられ、榮ある歴史を汚し、不利を招いてはならぬ」

と猛反對した。²⁾見られるごとく、嘗つて保險業界にあつて著しく革新的であつた「新」ロイツの指導者達も、星移り時流れて六十年後にはもはや保守的となり、時代の要請たる合併統一運動に反對するに到つてゐる。まさに時の流れの速きを物語つて餘りあるものである。けれどもロイツの全メンバーがこれに反對であつたわけではない。會長B・シロウや有力幹部W・ジェンソン(W. Janson)等の精力的反對運動(パンフレット・立札・演説・個人的説得・買収・恫迫・選挙妨害等)にも拘らず、マーシャル及びJ・バックル(J. Buckle)等の奮闘が辛うじて功を奏し、一八二四年三月十六日、ロイツ保險業者大會は三五二票對三二七票を以て、「合併のための調査委員會への代表派遣」を可決した。感涙にむせんだマーシャル曰く、「Reason Triumphed」³⁾

かくて三十六人よりなる調査委員會がロイツ代表 James Lindsay を委員長に、マーシャル以下の精鋭をすぐつて結成された。二ケ年に亘る全委員の獻身的努力のもと、あらゆる職業・地域代表の證言・調査研究を経て、成案を發表した。一八二六年二月八日。これはさきのマーシャル試案と略々軌を一にするものである。けれども、其後なおも執拗に續けられたロイツ上層幹部の妨害工作に災され、他方、不幸にも、強力なる推進力であつた Thomas Wilson, William Mitchell 兩氏の相次ぐ急逝に統一運動は時を得ず、挫折のやむなきにたち到つた。最も強力なる反對勢力たるロイツが、經濟的に動搖し合併の必要を痛感する、主體的條件の熟するまで、今しばらく時の到るを待たねばならぬ。

一八三〇年頃にいたるや、客觀的には、内に資本主義の形成確立を見、外に世界最強の大國となつた英國の經濟したがつて英國海運業・保險業・造船業の發達に照應して統一的船級協會設立の必要は年と共に次第に高まつてきた。他方、主體的には、出資會員の減少による出資額の激減・登録船舶の増加に伴う支出の激増に、兩協會の經濟

的基礎は加速度的に動搖崩壊し、ために、ただに船主船級協會のみならず、從來頑強に合併・新設運動に反對しつづけてきた保険者船級協會幹部（ロイツ上層幹部）も内外主客の情勢には抗すべくもなく、新協會創立への運動を積極的に推進展開するに至つた。

かくして遂に一八三三年八月十四日(火)ロンドンには Merchant Seamen's Office における委員會で、現存二船級協會を解散の上新協會を設立する決議が採擇された。新協會は、ロイツの絶大なる精神的・物質的援助のもとに、ロイツ代表 David Carruthers 會長、商人代表 Crawford D. Ken を副會長に戴き、各分科委員會を構成し、時恰も「*Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*」と名稱し、輝かマルガル海戦三十周年の佳き日をとり、「*Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*」と名稱し、輝かしき未來を約束されて、發足した。一八三四年十月二十一日。これ今日のロイツ船級協會である。本部は當初、No. 2, White Lion Court London, 程なく、No. 71, Fenchurch Street, London, に移し、以て今日に至つてゐる。

(A) 一三・七〇〇ポンドにのぼる經費の捻出には委員會も全く困惑した。思い餘つた末、國家より補助金を得て、國定船名録 (national register) の出版を策した。國家を階級・利益團體を超越した絶對的中立的存在と考へたからである。けれども、國家もまた決して超越的存在ではなく、國庫よりの經濟的援助は却つて國家の干渉を招き、協會の健全なる發達、公正妥當なる船舶検査・船級格定等が阻害される。經濟的自主獨立こそ協會の健全なる發達を保證する所以である。宜しく自立すべし、と強調したのは、ロイツ船級協會の父 Thomas Chapman (會長在任、1835~1881) である。蓋し卓見といわねばならぬ。

(B) は協會の經濟的基礎。

創立に際して、ロイツ (collective) より千ポンド融資。ロイツ・メンバー (individual) より七百ポンド。四大保險會社 (London Assurance, Alliance Assurance, Royal Exchange, Indemnity) より夫々五十ギニー。東印度會社より二〇ポンドの寄附を受けた。年出資額は、個人各三ギニー (七二人)。公共團體一〇ギニー。四大保險會社それぞれ一〇〇ギニー。また船舶検査料・格

付料を徴收して財政收入を圖る。

協會、職員。ロンドン駐在船舶検査人三人。書記三人。發送掛二人。小

使一人。專屬船舶検査人の年俸一五〇ポンド—五〇〇ポンド。非常勤二〇ポンド。船舶検査人は *Shipwright surveyor* と *nautical surveyor* にわかれる。 *machinery surveyor* はまだ存在せず。

(C) 運営委員會 (Committee of Management)

委員會はロンドンにおく。構成は、商人・船主・保険業者代表それぞれ八人。リヴァプール以下十五外港 (*outports*) から代表それぞれ一名。ロイツ及び船主協會の會長はそれぞれ職權 (*ex officio*) により委員會に出席。計四一名。内六人づつ毎年退任補充する。再選を妨げず。この委員會の下に各分科委員會を置く。

(D) 船級の判定

船舶検査人の検査報告書に基き船級小委員會 (Sub Committee of Classification) が決定する。眞價主義に立つ。船舶検査人は右給制。その數、國內五二人・國外・植民地に五一人。

(E) Lloyd's と Lloyd's Register of Shipping。見られる通り、兩者は全く別箇のものである。前者は保険業者の集合體 (the Corporation of Lloyd's) であり、私益的團體であるに反し、後者は公益的機關である。Lloyd's は一八七一年、組合 (corporation) となる。本部は Lendental Street, London. である。

(1) *Annals*, p. 34.

F. Martin, *ibid.*, p. 338.

C. Wright & C. E. Fyfe, *ibid.*, p. 305.

(2) *Annals*, pp. 34~8.

F. Martin, *ibid.*, pp. 339~41.

(3) *Annals*, pp. 34~8.

F. Martin, *ibid.*, pp. 339~41.

C. Wright & C. E. Fyfe, *ibid.*, p. 307.

(4) F. Martin, *ibid.*, p. 343.

(5) F. Martin, *ibid.*, pp. 345~9.

H. G. Lay, *ibid.*, p. 173~4.

A. D. Kirkaldy, *ibid.*, pp. 221~3.

(本稿は昭和三十年度、文部省科學研究助成金による研究の一部報告である。記して感謝の意を表す。) (一九五六・二・二)