

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷四十五第

月二年七十和昭

論 叢

日本經濟學の源流……………經濟學博士 本庄榮治郎

資本主義的論理……………經濟學博士 柴田敬

江戸時代の經濟問題……………經濟學士 堀江保藏

海運政策の積極性……………經濟學士 佐波宣平

景氣循環過程に於ける消費財產業の意義……………經濟學士 青山秀夫

研 究

サス『人口論』の形而上學的基礎……………經濟學士 白杉庄一郎

事變下の中小工業と金融……………經濟學士 田 競

トーマス・マンの重商主義思想……………經濟學士 堀江英一

說 苑

宋代の農田に就いて……………經濟學士 穗積文雄

附 錄

彙報・外國雜誌論題

海運政策の積極性

佐 波 宣 平

海から離れて生活し文化をつくり國家を建設した民族もないではない。エチプト或は支那の歴史とても決して不面目のものではない。併し、その單調な経過には生々とした對立がなく、それは早くから停滯に入つてゐる。かやうな内陸的封鎖の中に發展したものは、たゞ不完全な文化——半文化 (Halbkulturen)——に過ぎない。尤も、

この文化に對立しそれを刺戟したものとして遊牧民族があつた。それは文化圏外に生活し文化にとつては敵であつたけれども、よく文化擔當者を鍛合してより鞏固な國家形成に導いた。この點、遊牧民族の歴史的進歩への貢獻があるが、併し、これとても常に永續性のある貢獻ではなかつた。これに反して、エチプト文化の萌芽は海上を漂ふてギリシヤの恵み多き地に辿り着き、また、支那の半文化に生命を與へる刺戟も海から來た¹⁾。

ラツツェルを引合に出すまでもない。民族文化の刺戟は屢々海に求められる。併し、海をして特にさうあらしめるのは、先づ、海がその廣袤の故に民族を空間的に大きく離隔するからである。既に「刺戟」は二つの主體の間の事象であり、主體の間には當然何程かの距たりがなくてはならぬが、いま、主體を單なる個人でなく民族として考へるに、民族の間にとり分けて大きな距たりを形成するものは海であらう。陸地は地球表面積の四分の一に過ぎない。多くの民族は海に距てられることによつて單に氣候・風土・産物等の自然的條件のみならず、言語・

1) F. Ratzel, Das Meer als Quelle der Völkergrosse, 1911, S. 56. (市川譯 海洋論 94頁)

風俗・思想等、要するに、文化を異にし、自分として纏まることが出来る。

併し、言ふまでもなく、單なる隔離は文化からの絶縁を意味するものであつて問題とならない。隔離が離隔として有意味であるのは、それが却つてその否定である「結合」に導くからである。ヒマラヤ山脈は支那民族と印度民族とを互に離隔してゐるが、それは兩民族にとつて文化の敵ではあつても文化を促進する刺戟ではない。結合への可能性を全く残さないこのやうな單なる離隔は山脈の北側と南側に住む民族を夫々たゞインディファレントな赤の他人に放置するだけである。これに反して、海は一方に於て民族を大きく引離しつゝ同時にそれをこの上もなく近く結び付ける。一本の水平線で描かれる海洋は起伏の多い陸に比べると眞空にも等しく抵抗が少い。極めて粗野な生活様式しか知らなかつた吾々の祖先も陸上交通から左程後れることなく海の大きな擴がりを船で容易に征服することが出来た。離隔が大きいにも拘らず到達——従つて結合——の可能性が非常に大きいといふこと——*das Meer, das trennt und verbindet; Seas but join the regions they divide.*——こゝに海のもつ文化的性格がある。

「沿岸島嶼は却つて屢々大洋中の島よりも孤立する。」強く結びつくためにははつきりした距たりを持たねばならぬ。ところで、極めて重要なことであるが、他と距たりを持つことは民族をして他との對立に於て自らを對一的に一つの主體として意識せしめるものである。他からの離隔意識は他から單に絶縁されたものとして自分を考へることではなくして、寧ろ反對に、他を自分の作用圈内に感ずることから起るものである。とにかく、海による離隔とこの離隔を超えて他に容易に到達し得る——また、他からも容易に到達し得る——といふことは、對立意識を生成強化して民族の主體性を高める。故に、海の隔離は單なるインディファレントな離隔としてあることな

く、民族夫々にディアフアレントな特殊性——個性——を形成せしめ、この個性を更に互に刺戟せしめ合ふてより高い文化の創造に導く。「地中海のもつ高度文化發展の祕奥は、それが沿海の各民族を互に十分引離すことによつて各民族の内なる固有のものを遺憾なく發展せしめ、更にこれをより高い段階に於て効果大きい活動に合流せしめたと云ふことにある。」²⁾

要するに、海は沿岸民族の眼を外に向けて開かしめることによつて、却つてその民族を對自的に主體として強く意識せしめ、更にこの主體意識を通してその民族をして對外的に積極的な態度をとらしめる。海の政策としての海運政策が一般に對外的な激しい性格をもつのはかうしたところに由因する。

二

ところが一方、上に述べたことの反對を裏書するかの如く、人々は好んで「海洋の自由」を不變の眞理として唱へ、また、自由主義を海運に於ける動かし難い傳統として主張してゐる。併し、私見に於ては、これは決して海運政策の對外的積極性と矛盾するものではない。成る程、海はどの國の所有にも屬さず、また、どの國の法律もこゝでは絶對的效果をもち得ない。そこには一色で塗りつぶすと言つたやうな強權的支配は行はれ得ない。この意味に於て、海は謂はゞ第三國であり中間地帯である。従つて、海は自由であると言へば言へぬこともない。併し、第三國または中間地帯といふことは決して單なる無風状態を意味するものではない。寧ろ、そこでは低氣壓のために激しい對立的氣流が交錯する。相對的な國際法しか適用されぬといふ意味で陸地よりも融通性があるかも知れないが、同時にまた、相對的であるだけその法律は何時でも破棄し得るのだと言ふ恐ろしい危険がそこにひそむ。第一、「海洋の自由」とか「海運の自由主義」とかいふ言葉自體が決して單純な意味のものではない。

2) Ratzel, Meer., S. 55. (市川譯 93頁)

それは却つて表面の意味とは正反對の内容を秘めてゐるものである。「海は地球の公道である。海は自由の搖籃である」と言つたフリードリッヒ・リストは同時代のどの經濟學者よりも強引な保護政策論者であつた。事實、彼は更に語を次いで「海運をもたない國民は翼なき鳥、鱗なき魚、牙なき獅子、要するに人類の奴隸とならなければならぬ」と告白してゐる。海運業の自由主義を恰も自明の理の如くに振り翳すイギリス人も決して單なるコスモポリタンではない。その自由主義は、後段で觸れるやうに、十九世紀の中期、自國の鬱勃たる資本主義を發展さすために彼等が採つたところのそれこそ積極的な意圖をもつ重要な理念である。

三

海運政策の固有の性格はこのやうに考へられるにしても、海に面するすべての國が海運に對してかうした對外的積極的な政策をとつてゐるわけではない。一國の海に對する態度は地理的に、と同時に、寧ろより多く歴史的に規定される。古代に於て内陸的自足經濟にあつたエジプトは外への道である海を大して必要と感じなかつたに對して、礫の地に住むフェニキア人は、たとへその地が東方陸路貿易のタミアナルにあつたとは言へ、代表的な古代海商民族として地中海を文化の交流する一つの世界にまで高めることが出来た。その對外政策は「ヘルタレスの柱」を超えてカデスにまで及んだ。サラミスの海戦で敗れたペルシヤは故意に海を敬遠した内陸國であつたが、勝つたギリシヤはデルス同盟以來今日でも海の國である。ローマがカルタゴに手古摺つて第三ポエニ戰役までしなければならなかつたのも、要するに、「海の岩」のカルタゴに對してローマが内陸的な農業國として積極的な海上政策を當初に持合せてゐなかつたためであらう。

内陸國と海洋國。一方は土地に據つてそれ自身で生活する封鎖的な自足經濟であるに對し、他方は他との交渉

を通じて發展する貨幣經濟である。従つて、内陸國での最も重要な土地も海洋國では大した問題とはならぬ。海に面してさへ居れば高い山脈の傾斜に沿ふ不毛の瘠地でも十分である。海洋國にとつては、廣大な領土の占有よりも海上で上がる利益の方が遙に重要である。土地資本でなく流動資本が彼等の生活をより多く刺戟する。カルタゴがシンリリーやコルシカを侵略したのは、領土の占有よりも寧ろギリシヤやエトルスカの海上貿易競争者を打破するためであつた¹⁾。

このやうな古代地中海世界の華やかな文化について展開されたのは一般に中世ゲルマンの内陸的生活様式であるが、こゝでは對外的な海上交通は殆んど顧られず、内陸交通としての道路・運河・河川が著しく重要視されてゐる。併し、これすら、例へば通路強制(Mogekwang)や市場強制(Marktwang)によつて封建的従つて封鎖的に屢々阻害された²⁾。

歴史的經過を丹念に追ふことが本稿の目的ではないけれども、近代國家の海運政策の先驅である近世南歐都市國家(ベニス・ゼノア・ピサ・ナマルライ等)を見落すことは出来ぬ。例へば、ベニスでは國家護送船の統制の下に大規模な定期商船隊が繰出され、また、航海補助金の下付・造船規格の監理も行はれた³⁾。自分の指環を海中に投じて海に宣誓するのを例としたベニスの大統領就任式は謂はゞ「海との結婚式」でもあつた⁴⁾。歴代ベニス大統領中最も偉大な Henry Dandolo は曾つての最も有能な航海者であつた。固より、ベニスのかうした海運政策は一般的には古代ギリシヤ世界主義の流れをくむ南歐一帯の明るい進取性に求めることが出来るであらう。併し、一つには、また、これら海商都市がギリシヤの都市國家に倣つて、陸地の領有を組織的に出来る限り制限してゐたことに因る⁵⁾。陸に制限されてゐたが故に海に出たのであると同時に、海への發展のためには陸地に捉れまいとして敢

1) オクペンハイマー國家論(改造文庫)124頁
2) マックス・ウェーバー社會經濟史原論(黒正譯)376頁以下
3) W. Sombart, Der Moderne Kapitalismus, V. Aufl. II. I. S. 295.
4) 平貞藏、商業史概論 122頁

へてこれを制限したのもある。

イベリア半島の二王國も陸に頼らず否頼れないがために海外に發展した海運國の例に洩れない。ヘンリー航海王と典型的な航海條例とコロンブス援助とを想へ。スペインから獨立したオランダも、ハンザ同盟都市と共に、近世に於ける最も勢力ある海運を築いたが、これもラツツェルの言葉をもつてすれば、陸地の領有を底荷 (Callat) と考へた國であつた。⁶⁾ 北歐海上貨物と南歐海上貨物とを伸繼ぎする足場を英蘭海峡の口に占めることさへ出来れば、後背地の領有などは初めから問題ではなく、文字通りネザアランド (低地國) で足れりとした。

慄悍な北歐海賊民族については詳説の邊はない。このシフオークに刺戟されたイギリスを見るも、それが後に獲た世界最大の版圖は、殆んど情性でもつて東シベリアを身につけてゐるロシアのそれとは全く反對に、地球の各地點に及ぼし得る船といふ小さい力の敏捷な働きに俟つものである。⁷⁾ だが併し、イギリスをして海を本當に意識せしめたのは、單に北歐のシフオークだけではない。また、ハンザ同盟船やイタリー商船の來航だけでは、カレ一の喪失を見落してはならぬ。ステープル市場が對岸の英領カレ一に置かれてゐた間のイギリス國民は、英蘭海峡を自國の内海とは見てもこれを世界の七つの海に通ずる海とは感じないでゐた。この北佛の所領地を足がかりとして永い間大陸制覇の夢を追ふたイギリス人は大陸を渡るとき超えねばならぬ海の發展性について深く考へやうとしなかつた。ところが、フランスに敗れカレ一を喪失したイギリスは、もとの島國に還らされることによつて、初めてこゝに、自國を一つの島國——發展するがためには海へ出るより外にはない島國——と意識した。かくて、これからエリザベスの世界 (海運) 政策が始まる。

當初の理想はオランダに倣ひオランダを襲ふて世界貿易の伸繼國となることにあつたイギリスも、次第にオラ

5) Ratzel, Meer., S. 58. (市川譯 98, 99頁)

7) Ratzel, Meer., S. 8. (市川譯 12頁)

8) M. P. Ashley, Financial and Commercial Policy under the Cromwellian Protectorate, 1930, p. 26.

ングとは本質的に異なる海運政策を採るやうになつた。ひたすら富を獲んがために海上権を等閑に附したオランダに對し、近世のイギリスは常に海軍の増強を考慮する海運政策を採つた。グロチウスの自由海洋論(Mare Liberum)よりもセルデンの閉鎖海洋論(Mare Clausum)、或ひは、潤澤の思想よりも力の思想。これがイギリスをして植民地戦争の後にオランダを敗退せしめた有力な由因である。併し、同時に本質的經濟的な問題として、吾々はイギリス商業資本の産業資本への發展を考へたい。「圍ひ込み運動」「ステープル商人」「冒險商人」といふ段階のイギリスを支配したものは、なほ、商業資本であつた。だが、アメリカ植民地建設後それに對して適用したステープル原則は、次第に、イギリス・マニユファクチュアにとつて原料供給地・製品販賣地としての植民地を工作したのであり、かくて、單に甲地の商品を乙地にかはす仲繼貿易のためにオランダ人に意識された海も、イギリス國民にあつては、本國の産業資本を運轉さすためにどうしても征服しなければならぬ海と意識された。オランダとイギリス、それはともに近世海運の雄ではあるが、海に對する要請または氣構へには、このやうな大きな違ひがあつた。併し、その後のイギリスを襲ふたのは植民地を本國の生殺與奪どうにでもなると考へ込む帝國主義から來る海運の意識の癡痺であつた。次々に夥しく制定された航海條例は、いづれも、植民地を全く動きのとれぬもの或は本國の單なる附屬物と見做し、その間に横はる海を離隔としての海・刺戟としての海と見なくなつた。本國保護と言へば正に保護に違ひなかつたけれども、航海條例は却つてこの保護のためにイギリス海運業者を無氣力にした。しかるに、その植民地、就中アメリカはメー・フラワア清教徒の流れをくむ「青年」によつて拓かれつゝあつた。彼等の理念は大西洋によつてヨーロッパ舊文化秩序からはつきり區別されて立つてゐた。造船資材の豊富さにも依るが、海の遙か此方に新しい國を建設してゐるのだと言ふその若々しい精神が彼等をして海を認識せしめ造船と

航運とに驅り立てた。獨立戰爭當時には既にイギリスの軍艦を向ふに廻してよく戦ひ抜くことさへ出来た。そして、これに勝ち、アメリカの獨立をイギリスに承認せしめるや否や、その條約のインキの色未だ乾かないうちに彼等は今度は東洋の海に躍り出て、イギリスの東印度會社船と争つた。大西洋・西印度諸島航路では貿易を獨占する頑固なイギリス船がアメリカ船の進出を阻んで若しそのまゝ屈従するとすれば折角彼等のかち得た政治的獨立を無内容に終らしめやうとしてゐたからである。海に對するアメリカ國民のこのやうな態度は、その後その新興ナンヨオリズを表徴する積極的な航海條例となり、遂にアメリカ海運史上の黄金時代といはれるクリツパア船時代(約一八二〇—一八六〇年)を生んで、傳統のイギリス海運をしてその後塵を拜せしめることが出来た。

勿論、イギリスの海運がこの危機を感じないわけはなかつた。これまで餘りにも航海條例に甘やかされ過ぎてゐたイギリスは、自分にとつての生命である海をも危く見喪はうとしてゐたのであるが、いまや、海の嚴肅さを見直すべき時は來た。一八四九年、かくして二百年來の傳統である航海條例を廢棄することゝした。自分よりも優勢を誇るアメリカ商船隊を向ふに廻してこの舉に出たことは冒險と言へば冒險であるが、却つてこれがイギリス船を救ふことになつた。固より、十九世紀中葉のイギリス産業資本主義の段階が穀物條例や航海條例やの舊式の保護政策を一擲すべく命じたのではあるけれども、海運に關する限り、必ずしも樂觀を許さない事態のなかにあつて事は決せられたのである。

ところで、アメリカの海運はその後どうあつたかを見るに、成る程、南北戦争に禍されて木造帆船から鐵製蒸汽船への技術的轉換に立ち後れるべく餘儀なくされたとは言へ、その後は永く停滯のうちに日を送つてゐる。ほかでもない。南北戦争後の西中部大陸産業の開發(就中、鐵道の建設)がアメリカ資本の海運業への投下を阻んだか

1) 2) F. R. Dulles, The Old China Trade, 1930, p. 1.

3) 佐渡、イギリス航海條例廢棄の歴史的意義、海運 234號

らである。換言すれば、南北戦争を境としてアメリカは海から陸への轉換(The swing-over from sea to land)を行ふたのである。¹⁾かくして、その後は海への關心は頓に弱まり、造船業者と海運業者との對立は政府補助金を巡つて時々論争の面白いやりとりを見せはしたが、それも一向に埒が明かない。第一次世界大戦が勃發し英佛側を援けやうとした時にも、アメリカには十分な船腹がなく、僅に、日本——當時甚だ幼稚な重工業しかなかつた日本——と船鐵交換契約を結んで急場の間に合せなくてはならなかつた程である。要するに、アメリカには一貫した海運政策がないと言ふのが定評であるが、これは正にアメリカ經濟の大體に内陸的自足的な在り方から來てゐる。その内陸が藏する豊富な資源は外國市場に頼らなくても國內産業を發展に導くことが出来る。かくてアメリカにあつては、船は自國の沿岸を邊航するのが原則である。その海は陸地につゞく「領海」ではあつても、陸から距たり陸に對立し陸を刺戟する「海洋」ではない。

四

三十年戦争の餘弊に永く呻吟し晩くまで封建的農奴制を脱することが出来なかつたプロシヤでは、海のことなど全く問題に入らなかつた。ハンブルクとブレーメンはハンザ同盟の名残をとめて世界と貿易してゐたけれども、これはプロシヤには屬してゐなかつた。外に通ずる港としてプロシヤが持つてゐたのは、僅にダンテツヒとケーニヒスベルクであつたが、これもカイザア・ウイルヘルム運河の建設以前は殆んど内海に過ぎなかつたバルチック海の奥深くに位してゐた。²⁾従つて、プロシヤには海運政策らしいものゝ持合はせなく、十九世紀始めまでその殆んどすべての港に於て外國船はプロシヤ船と同等の待遇を受けてゐた。だが、その後、シユタイン、ハルデンベルク等がイギリスから自由主義を入れて改革に當ると、却つてイギリス航海條例との對比に於て「これま

1) C. E. Fayle, A Short History of the World's Shipping Industry, 1933. p. 239.
2) シュトルパー、近代獨逸經濟史(大住譯)66頁。

でのプロシヤ海運業が永い間不利益な状態に置かれてゐたこと」に氣がつき、漸く一八二二年外國船に對して沿岸航行を一般的に禁止し且つ差別課税を負はずと法令を出すことが出來た。併しイギリスが航海條例と沿岸航行禁止制度を撤回するや、プロシヤ——殆んど資本主義經濟らしいものを身につけてゐなかつた當時のプロシヤ——も亦これに倣つた。即ち、一八五五年以來沿岸航海を互惠的に外國に開放した。但し、どれだけ自意識があつてこの舉に出たのか問題である。だが、普佛戰爭以後の急速な工業化は、ハンブルク、ブレイメン二港のライヒへの合併と相俟つて、今やドイツをして眼を海に向けしめ、それまでのひた向きなヨーロッパ大陸政策から一轉世界的な海外政策に乘出さしめた。ウイヘルム二世は「ドイツの將來は海上にあり」と叫び、これを理論づけるためにラツツェルは「Das Meer」を書いた。不幸にして第一次世界大戰に破れてその宿志は挫折し、海運政策としてのドイツ型は未だ吾々にはつきり示現されないのであるが、その高度の工業化經濟が、これ迄の傳統的なドイツ内陸性との關聯に於て、今後どのやうに海運政策として出でくるか、吾人の刮目するところである。

これに對して、他國に先じて近代的國家の體制をとつたフランスは、外國との對立を通して、早くから眼を海の彼方に関くことが出來た。ユルベールの重商主義はブルターニュに特殊な港灣を築造し、遠く東洋との交通門戸であるとしてこれに Orient の名を與へてゐる。併し、その後大して産業資本的發展を見せないその内陸性は頻繁に出る海運補助法を殆んど無爲に終らしめてゐる。通説に曰く、「フランスは海運國ではなく海運補助國である。」ウイリアム・ベツティは「政治算術」のなかで良好なる海岸線と港灣のないことをフランス海運脆弱性の一因に擧げてゐるが、沿岸航海を事とした中世ならばともかく、近世以後に於ては、「海國として榮えるか否かは出發點たる海岸よりも、到達せんとする海岸の如何により多く懸つてゐる」のである。この點、フランスは

1) H. Heckhoff, Die Seeschifffahrt in der Aussenwirtschaftspolitik, 1938, S. 95
2) S. Helander, Merkantilistische Verkehrspolitik: Weltwirtschaftliches Archiv. 48. Bd. S. 434. (吉川真二、重商主義に於ける交通政策、同志社高商論叢 19輯、92頁)

自分の海岸をより多く問題とする内陸國ではあつても、自分の前に横はる海とその彼方に立つ海岸の意味を眞剣に考へやうとする海運國ではない。一七九三年折角自主的な航海條例を制定し乍ら、一八六〇年代イギリスの自由主義海運政策に釣込まれて、格段に優勢なイギリス船に自分の海を裸のまま開放し、その後は、一八八一年・一九〇六年・一九二二年等々、屢次の海運補助法も徒にフランス海運業をして恩恵に狎れしめてゐる。⁵⁾

五

東洋の二つの獨立國はこのやうな類型を一段とはつきり吾々に見せてくれる。

支那と日本は共に歐米の帝國主義によつて國を開いた東洋の古い國であるが、海に對する態度は根本的に違つてゐる。内陸國の支那では古くより大運河の開鑿がありまた長江の舟便が云々されてゐるけれども、外國に通ずる海路については殆んどこれを聞かない。支那船と言へば内河沿海に泛ぶ戎克だけである。華僑史は植民史であつても海運史ではない。(しかも、近代華僑の大部分は外國の移民船によつて運ばれた。)阿片戦争に強要されて諸港を開放したものの、支那には一定の海運政策はなく、沿岸内河航行權は有耶無耶のうちに諸外國の手に歸した。外國船の來航並びに回航は、單に爲政者に關稅收入をもたらすばかりでなく、また、自國海賊船の横行をも抑へて沿海交通を秩序づけて呉れると考へ、寧ろ喜んで、この航權を外國船に許與したとさへ言はれる。⁶⁾ 農業經濟・消極貿易・産業資本缺如、要するに、國民經濟の内陸的自足性が、支那をして爾來今日に至るまで、海または海運に對して積極的態度を採らしめずに終つてゐる。勿論、最近世界恐慌前後に出て來た自國貨自國船主義の風潮はこの支那をも動かし、一九三一年上海に開かれた汎太平洋會議には支那代表をして沿岸内河航行權の回收を重要議題として提出せしめ、更に一九三四年には南京航政會議を開催せしめてはゐるが、問題にならない船腹しか

3) ベッティエー、政治算術(大内譯231頁) 4) Ratzel, Meer, S. 35. (市川譯59頁)
5) Heckhoff, Seeschifffahrt, S. 151 ff.
6) 植田捷雄、在支列國權益概説 134頁
7) 猪谷善一、海運に於ける國際主義と國民主義、海運 116號

持たないでその主張は、たゞ列國代表から薄笑ひをもつて應へられるだけであつた。

これに對するに、日本はたとへ農業本位の自足經濟で始まつたとは言へ、常に大陸からの刺戟によつて國として纏り發展した島國である。大陸との間に横はる海を問題にせずして居られなかつた海の國である。それは、既に、二度の大規模な朝鮮征伐・倭寇・朱印船・支倉常長の歴史をもつて居り、幕末開國以來は早くも明治初年外國汽船會社を斥けて自國の沿岸航行權を實質的に確保することが出來た。その後は大きな戦争のある毎に益々海運の重要性を痛感してその發達助長に努め、現在では世界第三位の船腹を擁し海運關係收入はよく國際收支を改善に導くに至つてゐる。その國民經濟は既に内陸的自足性を脱し産業資本は海外市場従つて海運に依存しなくては全く運營出來ないまでに發展してゐる。

六

以上のやうに、吾々は海運政策の積極性を内陸國と海陸國との對比に於て、自然地理的よりも寧ろ經濟史的發展を通して考察したのであるが、歴史的發展は今やこのやうな類型をそのまゝでは許さないまでに吾々に迫つてゐる。さきに觸れた「自國貨自國船主義」が既にさうである。海運學者は、一般にこれを新重商主義と呼び、それが他國に於ける資本主義市場を既に歴史的に與へられた事實として受取らなくてはならぬところに舊重商主義との本質的相違點を求めてゐるが、要するに、これはイギリス流の自由世界經濟に對立して——一つには前大戰に於ける經濟封鎖の經驗から——出て來た國民經濟のアウトルキー化である。既に見たやうに、國際分業の自由世界市場をその棲家として主張したイギリスの海運政策は、その故に、航海條例を廢棄し國旗の差別を撤回して海上を全く自由にしたけれども、それは決して單なる絶對的自由ではなく却つて主體的積極的意圖を含むもの

であつた。これと同じく、この自國貨自國船主義も、否寧ろ、イギリス流の世界主義のアンティテーゼとして登場したのなるが故に、その名の示すやうに外國に對して自國を守らうとするより激しい積極性をもつものであつた。されば、中南米を始め從來内陸國として、言ふに足りない船腹しか持つてゐなかつた半資本主義農業諸國に於てさへも、今や改めて海を自主的に意識し、shipping patriotism の外國船排除政策をとり始め、イギリス・日本等の外國航路船を散々に困らせた。併し、單にこれらの中小農業國のみとゞまらない。アメリカ合衆國に於ても自國の沿岸航路區域を本國—ハワイ—フィリッピン間にまで擴大しそれから外國船を一切締出さうと企てた。イギリスでさへ、オックワ會議の後一九三四年商務大臣ランシマンはイギリス至上權内に於ける交通を自國の海運に留保する可能性について論じた。(昭和八年以後の日印・日蘭・日濠會商の海運部會はこの問題討議のため開かれた。)かくして、アウルタキー化は國民經濟から次第により廣い領域にまで進められる。

それまで全く正真正銘の自由主義世界に住むものと自分を考へてゐたらしい海運人は、今更のやうに、このアウルタキー化をば、新重商主義またに「國家の海運企業に對する干渉」と呼び、それ以前には國家政策としての海運政策など全然なかつたかのやうに表現してゐるが、併し、世界經濟のその後の急速な發展は、今や更に、嘗つての自由世界經濟に於ける非政治性と、この國民經濟アウルタキーに於ける非經濟性とを併せ止揚するものとして、廣域經濟を必然的に要請しつゝある。さて、吾々にとつての當面の問題はこの廣域經濟に於て海運政策が如何に性格づけられるかである。

廣域經濟の概念がいまどのやうに詮議されるにしろ、とにかく、それが要請されるのは單獨の國民經濟では到底果すことの出来ない防衛目的が數ヶ國の聯盟をもつて始めて可能となるからである。従つて、これを構成

1) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, 1940, Dritter Teil.

する國々の經濟は單に自然地理的にばかりでなく歴史的發展段階に於ても相互補足的に相違しなくてはならぬ。例へば、人口稠密にして高度に工業化された國民經濟と反對に人口少く工業化程度の低い農業本位の國民經濟、或ひは内陸的農業國と海洋的工業國。かくして、廣域經濟は或る意味で能動的海洋的モメント（指導者國家）と受動的內陸的モメント（被指導者國家）の結合である。併し乍ら、こゝでは、如何に指導者國家と雖も、近世のイギリスがその手段または所有物としての植民地に押しつけたやうな航海條例は採ることを許されず、また反對に、被指導者國家の側に於ても最近の中小單獨國家が採つた自國船主義のやうな單なる自國本位の海運政策を提出すとも出來ない。その他、排他的な國旗差別主義に立つ沿岸航行制度、外貨獲得目的の優秀船建造競争、遠洋中心の航路補助、計畫性を缺く不定期航路主義等々、これらは徒に無益な摩擦と失費を意味し、廣域經濟全體を健全な發展に導くものではない。要するに、廣域經濟内部に於ては、海は離隔であり乍ら、もはや、よそよそしい對立を含む離隔ではなく、また、離隔を超えての到達もこれまでのやうな外延的な擴張——侵略や制覇——であつてはならぬ。海こそ廣域經濟をして正に一つの防衛的主體にまで高める内包的な紐帯でこそなくてはならぬ。海運政策の從來の對外的積極性もかくして止揚さるべきときは來た。

（一六・二・八）

本誌第五十三卷第四號所載の未了の拙稿「イギリス海運政策史上のアメリカ」の續篇としては、日本海運集會所「海運」昭和十六年十一月所載の拙稿「イギリス航海條例廢棄の歴史的意義」を見られたい。