京都帝國大學經濟學會

經濟論叢

第五十四卷 第四號

昭和十七年四月

論叢

利子勢力說……文學博士 高田保馬

廣域經濟と廣域分業……經濟學博士 谷口吉彥

熱帶農業經營の二つの型……經濟學博士 八木芳之助

世界恐慌後に於ける英國海運政策の轉換……經濟學士 佐波宣平

研究

マルサス『人口論』の倫理學的基礎……經濟學士 白杉庄一郎

協力工業とその問題の展開……經濟學士 田杉競

說苑

戰時經濟に於ける完全操業度……經濟學士 大塚一朗

岩瀨忠震の思想的背景……經濟學士 松木順

附錄

彙報

世界恐慌後に於ける英國海運政策の轉換

佐波宣平

産業革命と共に世界恐慌はイギリス海運政策史上の最も大きなエポックを形成する。前者が保護主義から自由主義への發展をもたらしたに對して、後者は謂はゞそれとは逆の發展を招來した。從つて、世界恐慌はそれ自體既にイギリス海運政策史の重大課題をなすものと言つてよい。併し、現在の吾々が特に見て取らねばならぬのはこの世界恐慌後の政策轉換がイギリスの現に戰ひつゝある世界大戰に於ける海運政策の性格を歴史的に規定してゐると言ふことである。世界恐慌後の世界が單なる「自由主義から保義主義への轉換」以上のものを要請してゐたに對して、イギリスの海運は傳統の保守主義の故に本格的な轉換に立ち後れなくてはならなかつた。持前の妥協と漸進はイギリスをして巧みに革新を避けしめ、激しい國際的强風にも十分に耐えしめるかに思はしめたが、結局に於て逡巡しただけ現在の戰時海運政策の課題をより困難なものにしただけであつた。この意味に於て、世界恐慌後のイギリス海運政策の轉換はイギリス海運にとつて劃期的な發展でありつゝ、從つてまた、第二次大戰に於けるそれの戰時體制を本質的に形成するものである。

第一期　國際的協議に依る打開政策——世界經濟會議

世界恐慌を契機とするイギリス海運政策の轉換、吾々はいまこのやうに呼ぶけれども、問題は既にそれ以前の

世界秩序に存すると言ふべく、一九一九年のパリ平和會議が呼び覺したナショナリズムは、それが後になつてイタリーやドイツの獨裁制・全體主義を華やかに登場させるまでに、既に十九世紀的通念の自由貿易原則に對して疑問符を投げかけてゐた、固より自由主義のイギリスとてこれに氣づかなかつたわけはない。一九一九年のマッケナ關稅がこの新しい世界的動向に對するイギリスの身構へと見られかるどうかは些か問題であるとしても、海運政策に於てそれが最も早く且つ最も明瞭に出て來たのは「一九二三年イギリス帝國經濟會議の海外海運に對する宣言」であらう。曰く

英帝國代表は、諸外國政府が公然又は秘密裡に實行する凡ゆる差別待遇に對して英帝國の海外輸送業を防護する必要を痛感し次の如く宣言す。

(1) 英帝國の港灣を利用する各國の船舶に何等の差別待遇をも與へざるは、英帝國が長年月に亙り實行しつゝある所なり。而して英帝國は英國航洋船に對し自國船と同等の待遇を與ふる諸國に對しては右の方針を拋棄する意向無きものとす。

(2) 將來英帝國の海外海運が外國の差別待遇により危險に瀕する事ある場合には、英帝國各政府は相共に其對策を協議するものとす。[1]

言ふまでもなく、これはナショナリズムに立つ諸外國政府の海運補助政策に對する大英帝國の結束體制——時と場合によつてはこれまで「大英帝國が長年月に亙り實行しつゝある」政策をも拋棄せんとする意嚮——を示すものである。併し、これが具體的な形をとつて現はれるにはなほ多くの年數を要した。因みに、一九二一年の貿易促進法(Trade Facilities Act)及び一九二二年の北部アイルランド政府貸付保證法(Loans Guarantee Act)は、海運補助政策反對のイギリスとしては確に注目すべき立法であるが、極めて小規模な運航造船融資制であつて、しかもその主たる目的は戰後經濟の回復と失業救濟にあり、融資の約三分の一は造船業に向けられた。[2]

1) 日本郵船　海運及經濟調査、昭和十二年上半期、三〇〇頁。
2) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt, 1940, S. 220.; E. W. Schiedewitz, Subvenionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau., 1931, S. 107 ff.

併し、一方に於て大戰後の益々深刻な國際的船腹過剩と他方に於てこれと共に愈々激しくなる諸外國政府の海運補助には、自由開放主義のイギリスとて全く對策なしでは居られなかつた。國際海運市場は一九二九年十月リヴアプレート運賃の崩落から世界的な恐慌に入る。世界貿易數量の物凄い減退に對して著しい過剩を示す世界商船腹は國際運賃を涯なき崩壞に追込む。（ここでは、世界的海運恐慌に關する敍述を省略した。これについては、League of Nations, The Merchant Shipping Crisis, Series VIII. Transit 1934, VIII, 3.: League of Nations, World Production and Prices, 1936/36. などを見られたい。）

	一九二五	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五	一九三六
世界諸港出港船舶噸數	八九	一一一・五	一一一	一〇二	九四・五	九八	一〇二	一〇五	一〇七
世界商船活動噸數(A)	九五・五	一〇六	一〇五	九七・五	九一・五	九二・五	九五・五	九八	一〇〇・五
世界貿易數量	九一・五	一一〇	一〇二・五	九四	八二	八三	八六	九〇	九四・五

國際聯盟指數[3] 一九二五—一九二九年平均を一〇〇とす。(A)各年六月末現在

	一九二七	一九二八	一九二九	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四	一九三五
不定期船運賃	二七・七九	二五・七九	二四・八九	一九・一一	一九・八八	一八・七六	一八・一三	一八・八六	一八・九七
定期傭船料	二四・八九	二二・四五	二四・七五	一七・七三	一四・一六	一三・二六	一四・五一	一四・六二	一五・八八

英國海運會議所指數[4] 一九二〇年を一〇〇とす。

だが、この中にあつても世界の七洋を支配するイギリスは飽くまで從來の體制を持したまゝで事は解決つくと考へてゐた。一九三一年、イギリス沿岸近海船主協會(British Coasting and Near Trades Shipowners Associations)が外國船のイギリス沿岸航路壓迫を訴へ、33～50%の外國船課稅を政府に提議したときにも、政府は英本國沿岸貨物輸送に從事する外國船は總計噸數の一パアセントに過ぎないとして全然これを取り上げやうとしなかつた。[5] イギ

3) League of Nations, World Production and Prices, 1936/37, p. 74.
4) Chamber of Shipping, Annual Report, 1935-1936, p. 104, 106.
5) 日本郵船　海運及經濟調査、昭六(下)五八一頁以下。

リス自由主義經濟の全面的轉換を告げるものとして最も歴史的な一九三二年のオツタワ會議でも、その主題は關稅であつて海運ではなかつた。但し、放置されてよい狀態にあつたが故に海運が不問に附せられたと言ふのではない。吾々は一九三二年六月イギリス海運會議所に設置されたる「英國海運保護政策研究委員會」が本國沿岸貿易の條件附開放と本國政府海運管理の改善を提唱したる上、正に開催されんとするオツタワ會議に對して海運政策の打開を訴へてゐるのを知つてゐる。そしてまた、オツタワ會議後のイギリス海運界が同會議によつて決定されたる特惠關稅をイギリス船の運送貨物にのみ適用すべしと主張し、更に、政府補助を受けたる外國船の大英帝國諸港の入港に對しては二倍の稅を課すべし、と强調したのを知つてゐる。[6]

事態の重大性に對する政府の認識の程はウォター・ランシマン商相（彼自身また大船主）が一九三三年二月に行つた演說に見られるが、併し、それはなほ外國の激しい海運政策に比べれば低調に失し積極性を缺く嫌ひがあつた。曰く「諸外國の採用しつゝある一聯の政策が引續き行はれ、これら外國被補助船によりイギリス船主の利益が害されるとすれば、吾々に於ても海運問題を新しく研究せざるを得ない。この國の最も重大な產業が一掃されるのは到底見るに忍びない。自分は海運補助競爭に贊同を寄せる最後の一人ではあるが、イギリス商業機構全體を破壞せんとするこれら不正な競爭からイギリス商船隊を防護すべく政府は責任を感ずるものであり、また政府の背後にある國民の感情についても之をよく知つてゐる。」[7]ところで、世界恐慌後のイギリス海運政策が最もはつきりと出て來たのは一九三三年六月の世界經濟會議であらう。その第三甲號分科委員會(Sub-Commission III. A.)に於て、イギリス代表は必死の努力を拂つて諸外國の海運補助政策を撤廢しやうとした。

國際貿易の發展上缺くべからざるは極めて能率高く且安價なる海上運送なり。斯種海上運送は世界運賃市場が凡ての國の船舶

6) 7) 日本郵船　海運及經濟調査、昭七(下)六一二頁。League of Nations, The Merchant Shipping Crisis, p. 26. 27.: Fairplay, Sep. 29. 1932, p. 572.

に開放せられ、各國が海運補助政策を拋棄せる場合に於て始めて出現するものなり。世界大戰前に於ては、各國政府は多年の間海運を個人經營に一任して干渉を加へず、自由運賃市場の確立に何等の支障を來さしめざりき。其結果各國船主は國庫に何等の負擔を加ふる事無くして國際貿易上の要求に合致せる船腹を維持する事を得たり。然るに大戰以降右の情勢全く一變し、國際貿易場裡に於て他國の船舶を擊退せんがため、或は國費を以て船舶を建造運航し、或は建造費又は運航費の一部を補助する政策普く行はるゝに至れり。其結果世界船腹は世界經濟の需要を超過して不自然に膨脹し運賃市場は採算不能となれり。從つて斯種の補助政策を引續き採用する時は國際貿易は最も能率高く且安價なる海上運送を失ふ事となるべし……。

以上の見解に基きて提案する事左の如し。

國際的競爭航路に就航する船舶に對する造船補助又は運航補助は非經濟的にして、他國をして對抗上同樣の補助政策又は保護政策を採用せしむるか、又は此兩政策を併用せしむるに至る外なく、其結果世界貿易が永く利用し來れる經濟的にして且能率的なる海上運送は壞滅し、世界運賃市場は崩壞し、補助政策を採用せる國の國庫負擔は激增し、然らざる國は輸入及び外債に對するサーヴイスに依る支拂能力を減殺するに至る。仍て關係各國は能ふ限り速かに手段を講じ以て競爭航路に於ける造船補助並びに運航補助を漸減すると共に窮極に於て之を全廢すべきなり。[8]

蓋し、イギリスに固有な歷史的立場從つて一般には大戰前または十九世紀的立場を、單なる經濟恐慌以上の意味を含んで出て來た世界恐慌以後の世界に押し附けやうとするものであつた。從つて僅に二三の代表の雷同を得たにとゞまり、會議の大勢はイギリス代表の提案を抹殺した。イギリスと同じくデモクラシーに立つアメリカ代表に於てさへその最も激しい反對が唱へられた。卽ち、一九二〇年並びに一九二八年の米國商船法に謂ふ「アメリカ合衆國は國防の爲め又內外貿易を適度に發展せしむるが爲め優秀なる海運を建設することを要す」との提言を引用して、アメリカ代表は、海運補助金が自國に於て如何に大きな歷史性をもつて機能しつゝあるかを强調した上、イギリス代表の謂ふ不經濟的補助金(uneconomic subsidies)及びノールエー代表、オランダ代表の謂ふ不經濟的政策(uneconomic policy)が何を意味するや全く了解に苦しむと應酬した。[9]

8) 對米船舶提供記念財團、國際經濟會議と海運問題、昭八、二五三頁以下。
9) 對米船舶、前揭、二五六頁以下。League of Nations, Journal of the Monetary and Economic Conference, July 6, 1933, p. 148.

だが、この場合に看過出來ないのはイギリス政府が表面に立働いてゐないことである。もつとも、世界經濟會議第三日にイギリス藏相ネヴイル・チエンバレンは輸出補助金と海運補助金の全廢を强調して多大の注意を喚起しては居るが、海運小委員會での折衝は專らイギリス船主に當らせてゐる。民間協商といふ側面攻擊の效果を狙ふのはイギリス一流の外交戰術でもあらうが、一つにはまた、政府が表面に出なくても事は解決すると高をくゝつた認識不足にも因る。だが、前記の如く會議が全くの不成功に終つて見ると慌てずには居られない、この直後のイギリスでは盛んに海運政策の轉向——英本國沿岸貿易制限・英帝國內相互貿易・海運補助政策——に議論が闘はされた。併し、聲を大きくして政策の轉向を要望したのは英國海運會議所を中心とする不定期船主側にとどまり、定期船主の集團であるリヴアプール船主協會はこれに絕對反對を唱へた。[10] 吾々はこゝに海運同盟を牙城とする定期船經營の彈力性を知ることは出來るが、とにかく、そこでは未だ國際的協調は勿論のこと國內の足取さへも一致を見ることが出來なかつた。政府も相變らずの躊躇を示してゐた。世界經濟會議失敗の直後、英國海運會議所が不定期船に對する年額三百萬磅の運航並びに繫船補助を提案したるに對しても、ランシマン商相は「各國にして頑强に補助政策を續ける以上、英國が相手國に對して徹底的打擊を與へ得る條件を具備するに至る迄は問題の解決は困難である。海運會議所提案の補助制度を實施しても、此の問題が直ちに解決されるや否や疑問であるのみならず、或は斯かる對策を性急に實行すれば、却て全然豫期せざる結果に陷らぬとも限らない。卽ち相手國に對する打擊よりも、英國海運界自體又惹いては自國重要貿易の他の部門が大なる痛手を蒙るが如きこと之なしとは云へぬから、餘程愼重に考究する必要がある。」[11]と答へ、依然として從來の立場に停滯し、却つて寧ろ外國を自分の立場に引寄せやうと努力した。

10) 日本郵船海運及經濟調査、昭八(下)三九四頁。
11) 川村貞次郎、英國商相提唱の船舶國際會議海運、一四三號二頁。

第二期　部分的一時的海運補助——一九三五年英國海運補助法

以上のやうに、努めて政府補助を避けて國際的協議に據らうとしたのが、世界恐慌後持續的に採られたイギリス海運政策の性格であるが、國際諸航路に從事するイギリス船としてこれは一應もつともなことであつた。出來るだけ世界の航路を障害少くするがためには、他國の海運補助は勿論、自國のそれも涯なき循環惡を避けるべく差控へねばならなかつた。併し、今や「補助金制度に促されたる」「諸外國商船隊の增加」によつて「英國船主は慘澹たる悲境に沈淪せしめられ、英國船會社にしてその運航費を塡補し得るもの極めて尠く、又老朽船に對する代船建造費を準備し得るものに至つては更に尠き」[1]狀態に立至つては、空しく民間の國際的協定に俟つ能はずイギリスはこゝに十九世紀中葉に航海條例を廢棄して以來堅持した海運自由主義を放棄して、海運補助政策に轉向せざるを得なかつた。卽ち、一九三五年英國海運(補助)法 British Shipping (Assistance) Act, 1935. の制定がこれであり、不定期船運航補助のために總額二百萬磅、船質改善のための低利融資總額一千萬磅、船舶檢査料その他手數料免除による負擔輕減年額一萬七千磅をその內容とする。

だが、劃期的立法とは言へそれはなほ多分に喰ひ足らぬ逡巡さを含んでゐた。不定期船だけを補助の對象としたのは、商務大臣の說明する如く、他方に於て定期船が運賃同盟を有し油槽船がインターナショナル・タンカー・プール(一九三四年五月結成)を有するに對して、不定期船が外國被補助船の競爭に直接曝されるからである。併し一九一三年から一九三三年の間に外國不定期船は隻數噸數に於て約三三%を增大したるに反し、イギリス不定期船は五〇%以上を減少して居るのであり、[2]從つて、この衰頽を補ふべく一年限り二百萬磅の補助は餘りにも少額

1) 英國政府の新海運保護政策大綱 海運、一四七號二頁。
2) Institut für Konjunkturforschung, Wettbewerb., S. 221.

といふべく、しかも、それは運賃市況にして世界恐慌前の一九二九年平均運賃(基準一〇〇%)の九二%を一%超ゆる毎に二十五萬磅を減ずるといふスライディング・スケールをとるものである。一時的な不況對策以上には出ない立法といはねばならぬ。一方また、この補助法は他方に於て國内民間船主の自治統制を條件としてゐる。即ち不完全なる鑄鐵的應急策(an immediate cast iron system)よりも寧ろ伸縮性ある協力制度を採用すべく、民間船主をして不定期船管理委員會(Tramp Shipping Administrative Committee)を組織せしめ、(一)國内競爭の減殺、(二)運賃狀態の改善、(三)外國被補助船に對する英國不定期船の可及的完全なる運航率の保持に當らしめることゝした[3]。

民間船主に俟つものは國内海運統制ばかりではない。同補助法は當時のイギリス海運政策の主調を受けて飽くまでも國際的協調に望みを繋ぎ、不定期船管理委員會に對して國際海運會議・ボルチック國際海事同盟等との提携を要請してゐる[4]。ところで、この要請は直ちに二つの仕方でもつて應へられてゐる。一つは一九三五年三月よりリヴア・プレート航路、セント・ローレンス航路、オーストラリア航路等に成立したる最低運賃制であつて、それは小規模ながら成功を見たのであるが、他の一つの仕方としての國際海運會議豫備會議は無慙な失敗に終つた。即ち、同會議は海運補助法の立案と共に早くも計畫せられ、一九三五年一月にはロンドンで開催の運びに至つたが、それは既に開催に先立つて畸型化されてゐた。前もつてアメリカ代表が海運補助金廢止問題の上程に絶對反對を主張したため、これを除外し、國際過剰船腹の調整のみをその議題として擇ばなくてはならなかつたからである。しかもなほ、この許されたる議題についてさへも、同會議に於てアメリカ代表から「抑々一團體又は一機關の手により、而かも一つの共通形式により世界に於ける國際航路の凡てに亘る船腹の合理化を實現せんとするが如きは到底至難の業に屬するもの」と斥けられ、日本代表によつては、その東洋航域に於ける特殊的立

3) British Shipping (Assistance) Act 1935, White Paper, sect. 2. part II. 2. 3.
4) White Paper, section 2. part II. 7 (iii)

場から「歐洲海運市場に於ける情勢を基礎とせる合理化案又は歐洲船主の見解並びに必要に基きて立案せる合理化には到底贊同し得ず」と反對された。[5] 從つて、そこでは單なる形だけの、繫船を主とし解體を從とする國際船腹合理化案が作成され、その所要基金はこれを入港船噸稅に依るべく夫々各國政府の贊同と援助を仰ぐといふ計畫を立てたのであるが、要するに、それは豫備會議以上のものではなかつた。幸ひ、同年勃發したる伊エ戰爭が本會議無期延期の理由に取り上げられイギリスの體面を立てゝゐるが、補助金問題拔きの國際海運會議では徒に會議を躍らすのみであり、無期延期こそ自然であつた。

第三期　全面的持續的補助計畫——一九三九年英國海運補助法案

一年限りの補助で片附くと思つて制定した一九三五年海運補助法は翌年及び翌々年再度に亙つて繼續されねばならなかつた。それ程に海運不況は世界的に持續的であり外國政府の海運補助は激烈であつた。一九三四年フランスのタツソウ法・一九三六年の米國商船法等々の大掛りな海運補助體系は、それとのバランスに於て、退嬰的なイギリスを否應なしに引摺つて行つた。一九三七年英國皇帝戴冠式に際して開催された英帝國會議に於ける海運問題委員會(Committee of Shipping Questions)は、今や、はつきりと「諸外國政府が近來種々なる形式方法による差別待遇を採用せる結果」「英國海運は完全に掃蕩せられざるにしても甚大なる不利益を被りつゝある事を認め」依つてもつて「一九二三年の英帝國經濟會議の海外海運に關する宣言」を再確認すると共に、今後は「外國政府の不當なる補助により英國海運が甚大なる不利益と危險に瀕しつゝある」「場合には、英帝國內の關係國政府は協議に參加して事情を窮めたる上最善の對策を決定すべき事」とした。[1] だが、異常に活況を示した一九三七年の

5) 日本郵船　海運及經濟調査、昭一〇(上)、二八一頁以下。
1) 日本郵船　海運及經濟調査、昭一二(上)、二九五頁。

運賃市場がその決定をまた後らせた。それは一九二九年の基準運賃を遙に上廻つて一九三五年海運補助法を自働的に停止せしめたばかりでなく、これと共に一九三七年十一月成立した英國海運自治聯盟(Voluntary Co-operation of Tramp Shipping)でもつて事態が押切れるかに當局をして思はしめた。そして世界の海運人も亦等しくイギリス海運傳統の自由主義の粘着力に今更目を刮つた。右自治聯盟の協力案第一條に曰く「本法案は政府の干渉に係らず海運業自らの計畫し且つ管理する自治協力案にして、且一九三五年英國海運(補助)法の規定せる裁可を補逸し、且之に代る有效なる同種の施行を保證すべき裁可を含むものにして、之を本法案の原則とす。[2]」しかるに、一九三八年運賃が再び崩れ初めると海運業者はまた自信を失ひ、より全面的より持續的な海運補助體系をもつてせざればイギリス海運は救へない淵に沈むであらうと政府に提訴した。その結果彼等が得たのが同年七月商務大臣の下院に於ける海運補助の言質であるが、それは相變らず生溫いものでしかなかつた。「政治當局は英國存立上海運業の重大性を充分認識する處であるが故に財政的援助を否むものに非ず。然れども、政府に夫れを斷行せしめる爲めには先づ當業者より動くべきであらう。過去に於て英國の偉大に貢獻し將來とも之れに依存する海運業に對し政府は非同情的態度に出づることなかるべし。[3]」だが、國際海運情勢は多年犬猿もたゞならぬ英國海運會議所と李浦船主協會とを共同提携せしめ、そして、何故に且つ如何にイギリス海運が窮狀に陷つてゐるやを研究する機關として海運實情調査委員會(Fact Finding Committee)を結成するまでに突込んでゐた。いま、右調査委員會が一九三九年一月に發表した報告によるに、「過去十ケ年の貿易狀態並に英國海運の直面した、

	一九二九	一九三五	一九三六	一九三七	一九三八*
英國海運會議所世界不定期船運賃	一〇〇・〇	七四・九	八四・三	一三一・五	九六・八

* 1938年に限り1～6月まで

2) 英國海運自治協力案、遞信省海事資料、六號。

3) 海運、二〇二號、五九頁。

る外國船の競爭性質を親ふに、其の大部分は政府對政府の競爭である。從つて、各種產業が自己の計算に於て獨立して經濟的に經營を行ふが如きことは不可能である。」「過去十ケ年間、貿易數量は減少を見てゐる一方、外國船の競爭は著しく增加した。外國政府は今後引續き自國海運の支援强化を或は財的に或は政治的壓迫に或は人爲的方法により行ふことは本調査の結果明瞭である。此の外國の競爭は英國海運全部門——定期船・不定期船・油槽船——に影響を與へる。貿易數量の減退と外國船の競爭激化により英本國の世界海運界に於けるシェヤーは遞減し、英船は隻數噸數共に減じ、從つて乘組員の陣容に於ても減少を見た。該減少は遠洋航路船に於て顯著であり、更に近海航路に從事する小型船に於て著しい云々。」[4]而して、これを全世界海上輸送貨物數量に對するイギリス船の輸送比率について一九二九年と比較するに次表の如く外國關係航路に於ける減退が著しい。言ふ迄もなく

	一九二九[5]	一九三六[6]
大英帝國相互間	一三・五%	一七
大英帝國—外國間	二三・四	一七・八
外國—外國間	一一・五	五・三
世界總貿易	四八・四	四〇・二

これは外國船の隆昌從つてイギリス航洋船の衰退を告げる。なほ、この報告と時を同うして英帝國海運委員會が發表した「東洋に於ける英國海運」に於いて日本船の進出を特に重視してゐるのは注目に値する。[7]固よりこの衰退は單に外國政府の補助政策のみに歸せらるべきに非ず、イギリス船の運航費(特に船員給食料費)建造費等の割高にも因るところであるが、右調査委員會はこれら種々の不利益な原因を究めたる上、その報告書に於て特に當局の支援を要望し、遠洋・近海・沿岸各航路就航の定期船または不定期船に對する五ケ年計畫の補助案を樹てゝ政府に請願した。[8]

一九三九年三月二十八日、政府が下院に於てその大綱を發表し、同年七月十三日正式に議會に提出したる一九三九年英國海運(補助)法案は[9]正にこの海運實情調査委員會の請願に應へたるものであつて、不定期船運航補助五

4) 海運、二〇二號、資料一三、一四頁。
5) 對米船舶　國際經濟會議と海運問題五二頁。
6) 海運、二〇四號、七三頁。
7) Imperial Shipping Committee, British Shipping in the Orient, 1939.

ケ年間年額二百七十五萬磅、造船融資二ケ年間總額一千萬磅、造船補助五ケ年間總額二百五十萬磅、定期船運航補助總額一千萬磅（但し定期航路擁護委員會の申請に依る）、非常時用豫備商船創設基金總額二百萬磅を主要內容とする。一九三五年海運補助法に比べてこれが如何に廣汎且つ持續的な政策體制であるかに愕かざるを得ない。たとへそれはなほ、不定期船運航補助・造船補助に於て依然として一九二九年の運賃を基準とするスライディング・スケールを採つて居り、且つ民間船主に對して國內的並びに國際的協定による解決を要請してゐること舊の如くであるとは言へ、自由主義を傳統として多年諸外國政府の海運補助政策に反對を唱へつゞけて來たイギリスとしてこれは實に劃期的法案と言はねばならぬ。

だが、こゝで斷らねばならぬのは、この海運補助法案が間もなく勃發した對獨戰爭によつて文字通り法案のまゝで終つたと言ふことである。もつとも、たとへ實施を見るに至らなかつたとしても一度立案されたといふことは、それがその後の政策體系に及ぼす作用から見て全然無意味ではあり得ない。併し、現實の經濟體制は自主的な政策體系が具體的に施行される過程に於て形成されるものであつて、この點、一九三九年海運補助法案がそのまゝ流產に終つたことは、それに直ちにつづく戰時イギリス海運政策の決着に大きな意味がある。前大戰の經驗にものを言はせて開戰以來次々に海運法規を制定してゐる一方、逢着する困難な問題の多くが常に海運業者の個人的自由主義的立場の故に出てゐるのも、要するにイギリスに於て在來の海運政策の轉換または止揚が不徹底であつたことに因ると見なくてはならぬ。

結　言

8) Fairplay, Jan. 12. 20. 1939, p. 44, 103.
9) 英國海運補助法案、遞信省海事資料、第一二號。

以上のやうに、世界恐慌後のイギリスは自國船の極めて國際的な性格からして、努めて政府の側からする海運補助または國旗差別主義を避けて、國際海上交通の自由を守らうとした。そして、このためには主として國際的協議の仕方が擇ばれた。併し、その間益々強化して行つた諸外國のナショナリズムまたはアウタルキー政策——海運補助政策・自國貨自國船主義等々——に遭つて、その努力は殆んど徒勞に歸した。外國被補助船の競爭のためにイギリス船は次第に衰退を辿つた。かくて、對抗上イギリスもまた次第に海運補助に乗出す。だが、もともと自ら擇んだ道でないだけに、それは積極的自主性を缺き一時的不況對策の域を出ない。併し、このやうな間に合せの策は益々イギリス船を窮地に陷れるばかりであつて、遂に、本格的な補助政策を採らざるを得なくなり、正にそれを採らうとした時に第二次世界大戰が勃發した。これが世界恐慌後今次大戰に入るまでのイギリス海運政策の足取であり、補助政策らしい政策がとられなかつたと言ふのがその概評であらう。

政策の性格は先づその主體の歴史的な在り方によつて規定される。從つて、前大戰後または世界恐慌後のイギリスがその歴史的に固有な自由貿易主義から、努めて世界の海洋を自由にし海運に對する政府の干渉に對して反對の行動に出でたのは、これと全く反對の仕方がアメリカ・ドイツ・イタリー・フランス等の海運に採られたのと同樣に、自然のことである。併し、かやうなイギリスの政策態度の結果は、好むと好まざるとに拘らず、それと全く反對の出方を要請する第二次世界大戰にそのまゝ引き繼がれることゝなり、かくしてそこでは、例へば公定運賃制に對して中立國船の擧げる高率の運賃との比較に於て自由主義的立場から手放しの不平反對が起り、海軍省による高度の造船統制に對してはそれが海運國營の前觸れであると痛烈な攻擊が放たれる。所詮、そこで形成されるのはアメリカ海運との合作といふより寧ろアメリカに引ずられる戰時海運政策である。[1]

1) これについては、佐波『イギリス戰時海運政策』國際經濟研究、昭一七、三月號參照。