

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第卷七十五第

統制經濟の運營……………高田保馬

支那銀行業の整備課題……………徳永清行

ペツテイの經濟理論……………白杉庄一郎

支那財政改革運動の起點……………柏井象雄

明治初年に於ける日本經濟への内省……………堀江保藏

合衆國海軍委員會「アメリカ海運の經濟的調査」……………佐波宣平

叢報

行發月八年八十和昭

合衆國海事委員會

「アメリカ海運の經濟的調査」

佐波宣平

第二次世界大戰直前に世界に於いて極めて注目すべき海運政策文獻が三つ出てゐる。發行年順に、これを擧げると、

(一) 合衆國海事委員會「アメリカ海運の經濟的調査」一九三七年十一月一日。United States Maritime Commission, Economic Survey of the American Merchant Marine,

(二) イギリス帝國海運委員會「東洋に於けるイギリス海運」一九三九年。Imperial Shipping Committee, British Shipping in the Orient.

(三) ドイツ景氣研究所「海運に於ける競争」一九四〇年。Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt.

1) 出版は1940であるが、序文の日附は1939年8月となつてゐるから、この書の脱稿は第二次世界大戰(英獨開戦1939年9月)前と見てよからう。

興味のあるのは、これら三つがアメリカ・イギリスドイツといふ（日本を除く）世界主要海運國から夫々發表されたこと、これらのいづれもが個人の著作でなく委員會または研究所といふ團體の調査又は研究に係ること、更に、いづれも當該國の海運政策樹立のために作成せられたことである。

*この點第三のドイツの文獻は少し趣を異にする。ワーゲマン博士の序文に依ると、この書物は國際海運競争場裡にあつてドイツの探るべき政策態度の決定のために研究した成果の由であるが、書物自體は政策論といふよりも客觀的學問研究書である。殊に、ドイツ海運の考察といふよりも世界海運一般の發展に關する考察がなされてゐる。

第二次世界大戰を直前に控へてかうした海運政策の重要文獻がアメリカ・イギリス・ドイツから出たこと決して偶然ではない。世界恐慌から第二次大戰までの期間は、海運政策の世界史的發展に於いて、極めて重大なエポックを構成するからである。ところで、我々が先に掲げたアメリカ・イギリスの文獻はこのエポックを——このエポックのなかに苦悶するアメリカ又は

イギリスの海運の姿を——最もよく描寫して呉れてゐる。但し、後段に述べるやうに、これらは單なる實情報告書ではない。二つとも實情調査書として出たものでありつつ、それを超えて、政府又は議會に對する政策建白書——又は、自己の建白する政策を論證するための實情調査書として提出されたものである。

二

このうち「東洋に於けるイギリス海運」は出版當時我が國でも相當の反響を見た。大阪商船會社が直ちに邦譯してゐるのを見ても、これを推察することが出来る。それは、書名からも推測出来るやうに、イギリスが日本海運を當面の敵として取扱つてゐることに因るが、何しろ、永い間イギリス海運が採りつづけて來た自由主義體制の凋落を告げる書であるといふのが世界海運人一般の非常な興味をそそつたのである。

事實、それはイギリスに於ける自由主義海運政策から海運補助政策への一大轉換として制定された「一九三五年海運補助法」に依る補助以上の補助を要求せん

2) この書物について詳しくは辰馬海事記念財團海事研究年報第1號の著書紹介欄、佐波「海運に於ける競争」を参照。

3) 「東洋に於ける英國海運」昭和14年。

がために、イギリス帝國海運委員會が、東洋航域に於けるイギリス商船の衰頹を訴へた報告書であり、これは、直接「一九三九年海運補助法」案の成立に導いてゐるのである。

* この法案は、議會通過後間もなく勃發した第二次世界大戦のために、實施を見なかつた。

ところが、イギリスに次いで大きな商船腹を保有するアメリカでは、イギリスとは別の意味の衰頹を辿りつつあつた。ここでは、イギリスとは異り、海運は政府から絶えず手厚く補助されてゐたが、これが却つて海運を衰頹に導きつつあつた。當局に於ける海運政策理念の缺如又は政策の非自主性・政策體系の不確立・業者の無自覺・頹廢・不正手段・等々が一般にその原因として挙げられるが、實は、これらを然くあらしめてゐるものに——少くとも、これらと相關關係に立つてゐるものに——アメリカ商船隊の老朽性があつた。前大戦中並びに大戦後急造せられた多數のアメリカ商船はこの當時急ピツチで性能を低下しつつあつた。當

合衆國海軍委員會「アメリカ海運の經濟的調査」

時、世界主要海運國六ヶ國のうち、アメリカ合衆國の航洋船は所有噸數に於いては第四位なるも、一二節以上の高速船噸數では第五位、船齡一〇年未滿の船腹では第六位(最下位)であつた。實際、アメリカ海運は南北戦争以來永く消極性を出てゐないが、前大戦後これを更に非道くしたのは急造船に依る船質老廢化である。國際的競争力を喪失した低質老朽船に如何に多額の補助金を支給したところで、燒石に水の如く、その効果はなかつた。それは却つて、業者に依つて悪用せられ、不正を弄する手段となつた。かくして、アメリカ商船隊の代替又は更生は極めて緊急の問題であつた。本稿で紹介せんとする合衆國海軍委員會「アメリカ海運の經濟的調査」も、實は、この緊急問題の究明と解決のための書である。

* 海軍委員會成立の由來及び本報告書の目的・役割又は效果等については、佐波「一九三六年アメリカ商船法」經濟論叢第五十六卷第六號を参照されたい。これらに關しては、本稿は、重複を避けるため、出来るだけ觸れないことにした。従つて、以下の敘述は内容紹介と簡單な批評とにとゞめる。

第五十七卷 一七七 第二號 七七

4) 詳くは、佐波「世界恐慌後に於ける英國海運政策の轉換」經濟論叢第54卷第4號参照。

國貿易維持促進上アメリカは是非自國商船隊を保有する必要ありと強調する。この場合擧げられるのは、外國船に依存するアメリカが、如何に外國船から不利な差別待遇を受けなくてはならぬか、及び、如何に非道く中立貿易を阻害擾亂されるか、についてである。第一章は、なほ、國防上如何に自國船の保有が重要なかを、一々數字をもつて論説してゐるが、この數字は現在、アメリカと戦争する我々にとつて大に参考となる。

第二章は、アメリカが必要とする航路・船種・船型等についての検討である。我々は、この章を通じて、第二次世界大戦前のアメリカ海事委員會が極めて着實な海運政策をとつてゐたことを知ることが出来る。地味な方策を擇ばなくてはならなかつた程に當時のアメリカ海運は非力であつたと言へば言へぬこともないがそれにしても、遠大な理想計畫よりも實行可能性を旨としたその海運政策は誠に徹底したものである。次にこの第二章の内容を紹介する。

先づ、(一)「一九三六年商船法」の謂ふところの「重要航路」を二十三個選んで航洋商船の活動領域を劃定し、次に、(二)不定期船航海は前大戦後の一般的傾向として衰頽を辿りつつある故、アメリカとしてもこれに順應して、不定期船の發展に努めない、定期船主義を採る、と言ひ、更に、(三)造船費の節約のため、今後の新造船は出来る限り標準型の建造に據らしめる、この標準型は海事委員會がこれを決定する。(四)アメリカ現下の海運政策として最も重要なのは代船建造計畫であるが、これが實現如何は一つに造船施設にかかつてゐる。然らばアメリカ現下の造船能力は如何と言ふに、これを實地に當り調査したところ、非常に大規模な造船計畫でない限り、東海岸・西海岸・ガルフ沿岸の造船施設で十分である、勞働條件も決して不満足な状態にない、と判明した。(五)超定期船又は豪華船は有らゆる點から見て不經濟である、アメリカとしては國際的豪華船競争に首を突込むべきではない、豪華船を國防上必要とする論は當つてゐない。(六)將來、

航空機の技術的發達は顯著であらうが、差當つて、航空機の發達は海運の發達とは矛盾しない、従つて、アメリカとしては國際航空路の開發により、一層乗出すべきであらう。云々。

第三章はアメリカ政府から補助金を受ける民間海運業者の財政状態を——特に代替船建造能力の有無又は限度について——調査したものであつて、綿密詳細を極めてゐる。次に、これを略述する。補助船主の大多數は十分の代船建造資力を有たない。アメリカに於いては海運業への投資熱は非常に微々たるものである。この不人氣は、海運業自體の収益率の低位又は經營の放漫にも因るが、政府の海運政策殊に補助金政策が始終ぐらつて確立してゐないことが主因をなす。従つて、目下のところ、民間船主に於いては、増資または株金の拂込・社債・借入金等に依つて代船建造資金を調達しようとしても、先づ、成功の見込はない。他方補助海運業者の經營を合理化するためには、目下は行はれつつある企業整理・統合・合同を一層進捗せしめな

くてはならぬ。これは代船建造計畫に資するところ甚だ大である。併し、何にしても、大量の老朽船の代替建造を民間船主の資力のみには俟つことは出来ない。所詮、政府が政府の計算に於いてこれらを建造することになると見なくてはならぬ。因みに、これは第三章の結論であると同時に、海事委員會の代船建造に對する決意でもある。

第四章はアメリカ海運政策の方向づけである。(一)ここでも、我々を印象づけるものは海事委員會の現實主義である。即ち、曰く、アメリカ海運をこのやうに無氣力にしたのは多年に亙る保護政策であるかも知らぬ、初めから自由船政策の荒浪に曝して置けばアメリカ海運はもつと國際的競争能力を有つひとり立ち出来るものに成つてゐたかも知れぬ、併し、今ここで保護政策の功罪を詮議立てして見たところで初まらない、アメリカ商船隊を更生せしめそれを維持するには兎に角政府の補助が必要である、と言ふのであつて、徹底した現實主義又は實際本位の態度を採つてゐる。次に

は、(二)アメリカ海運政策樹立のため——特に海運經營形態を決定するために——諸外國の最近海運政策の調査を行つてゐる。人體、アメリカ政府は一九二〇年商船法以來、一九二八年商船法でも一九三六年商船法でも、民有民營をもつてアメリカ海運の採るべき經營形態であると宣言してゐるのであつて、今更これは議論の餘地のない問題であるが、海事委員會は、これについても、單にこの政策宣言を鵜呑みにせず、參考のために、外國海運の經營形態を調査した。但し、本報告書ではこれにつき特に結論を下してはゐない。(三)海事委員會は更にアメリカ海運政策の運用のために海事管轄官廳の整理統合の要を述べ、命令系統を整へ、權限の重複・責任の轉嫁等々の弊を避けなくてはならぬと主張し、盛んに事例を擧げて、この弊害を衝いてゐる。(四)最後に本報告書中もつとも重要な研究として一九三六年商船法中改正を要する點を檢討、これを指摘して、議會の考慮を求めてゐる。(但し、これについては筆者の既に述べてゐるところなる故に、こゝでは省略する。)

合衆國海事委員會「アメリカ海運の經濟的調査」

第五章はアメリカ商船隊を再建するため行はれる造船費差額補助金・運航費差額補助金・對抗補助金に幾許額の費用を要するやの調査である。我々は、こゝでも、海事委員會の現實主義をはつきり見てとることが出来る。曰く、内外造船費差額・内外運航費差額を數學的に正確に算定しようとしても、これはむつかしいかも知れない。併し、この際必要なのはこのやうな數學的正確さではない、差額補助金そのものである、これなくしては、アメリカ海運の再建は到底覺束ない、云々。かくして、海事委員會は代船建造計畫に従ひ一々政府補助金又は政府費用の概算を爲すのであるが、その終りに臨んで、これらの補助金又は公共資金は單なる海運補助以上の目的(即ち國防目的)を有するものである、従つて、本委員會としては、たとへ一弗たりともこれが使途には最大の用意と慎重さとを拂ふつもりである、との覺悟のほどを披瀝してゐる。

以上、本書の内容を簡単に紹介しつつ所々これに批評を加へた。前段に斷つた理由で以つて、本稿は以上の如く單に紹介にとどめる。

6) 佐波「一九三六年アメリカ商船法」前掲参照。