

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第卷八十五第

彙報

ヒックスに於ける同時性の問題……………高田保馬

休戦後の船舶徵發解除過程……………佐波宣平

ホッブスと重商主義……………白杉庄一郎

コンツェルンと持株會社……………靜田均

支那財政改革運動の經過……………柏井象雄

名古屋に於ける機業の近代化……………堀江保藏

行發月三年九十和昭

休戦後の船舶徴發解除過程

——第一次世界大戰に於けるイギリスについて——

佐 波 宣 平

一 序 言

第一次世界大戰にイギリスが採つた海運統制の究極的發展段階は船舶の全面的徴發であつた。即ち、開戦當初には、海運統制は一部の船舶(主として不定期船)の徴發と運航統制にとどめられたが、戦局の進展と共にその度を加へた海上補給難を打開するために、イギリス當局は統制の對象と範圍とを次第に擴大し、遂に一九一七年二月末、定期船を含む全船舶の全面的徴發を決定して、謂はゆる北大西洋航路集中主義を斷行し、戦争を聯合國の勝利に導く契機をつくつたのである。従つて、休戦となると、イギリス海運政策にとつて最大問題はこの戦時船舶統制機構を如何に解體して平時の組織に移すかと云ふことであつた。以下、戦時海運統制機構特に船舶徴發制度解除のために當時のイギリス當局が如何に政策したかを出来る限り簡潔に考察したい。

二 休戦直後の海運統制

一九一八年二月二日、即ち休戦條約締結の當日、イギリス政府は護送船制度停止令を發しまた戦闘目的の

1) この詳細については、佐波、戦時船舶全面的徴發への行程 經濟論叢、第55卷、第2號、參照。

ための商船航行制限を撤廢すると公告した。²⁾そして、戦時海上保険料率を十一月一日に遡つて五〇パーセント大幅に引下げると發表し、翌一二日には海軍當局より戦争に基因して發生する特別の事情のため必要な期間以上互つて海運統制を繼續せざる旨を發表した。³⁾かくて、イギリスは愈々戦時海運統制の解除に着手することになり、事實、油槽船の一部は休戦と共にこれを徵發制から解除した。⁴⁾

*フニールに依れば、この場合、船體保険料は定期契約では一舉にして一四〇志から一五志に引下げられ、航海契約では二志六片といふ戦前一九一四年の水準にまで引下げられた。なほ、積荷保険の國營取扱事務は休戦條約締結と同時に廢止された。⁵⁾

併し、これは當局が自ら採るべき休戦後の海運統制の一般的原则を示したに過ぎなかつた。戦時海運統制が平時状態にまで回復するには、實際上の種々困難な問題が横つてゐた。「技術的に言へば、休戦は敵對行爲の單なる休止に過ぎなかつた。」⁶⁾

第一は政治上の問題であつた。休戦條約は勿論直ちに平常状態への回復を意味しなかつたし、更に、その海運統制は單にイギリスだけの海運統制でなく寧ろ聯合國全體のための協同海運統制 (Inter-Allied Shipping Control) であつた。従つて、休戦條約が締結されたからとて、直ちに統制を解除するわけにいかなかつた。一つには休戦後なほ平常に復してゐない敵國側に備へるため、一つには聯合國のうちにも決定的な平和條約が締結されるまでは一致した足並と團結とを保證し難いものがあり、これらに對する威嚇と用意とのために、海上輸送統制を繼續する必要があつた。⁷⁾

第二は經濟上の問題であつた。休戦となつて一先づ戦闘状態が終熄したにも拘らず、船腹の上には却々持續的な餘裕は出て來なかつた。成る程、休戦直後には文字通り一時的な船腹過剩が出現した。軍隊・軍需資材の輸送

2) Fayle, C. E., The War and the Shipping Industry, London 1927, p. 359.
 3) Dearle, N. B., An Economic Chronicle of the Great War for the Great Britain & Ireland., London 1929, p. 227.
 4) Fairplay, Dec. 26, 1918, p. 948.

は停止したのに民間輸送需要は徐々にしか増大しなかつた。護送船制度の廢止は運航船腹の節約と航海時間の短縮とをもたらした。従つて戦時中の現象とは全く反對に、貨物輸送需要のために船腹を如何に手當するかと云ふよりも、寧ろ、航海を了へて入港した船舶に次の新しい仕事を如何に充てがふか、が問題になつたのである。それ程までに一時的とは云へ船腹の餘剰が出て來た。これは特に石炭輸出港に於いて起つた現象であつて、休戦條約締結の翌月前半の如きは、空載のまま出港した船舶は實に五〇萬噸を算へた⁹⁾。勿論、これは運賃及び備船料の低下として現はれ、北大西洋定期船運賃の如き、或る場合は休戦直前の水準の六分の一にさへ崩落した¹⁰⁾。併し、かうした状態が全く一時的なものとして間もなく經過すると、今度は極めて深刻な船腹不足がやつて來た。

* イギリス本國向け護送船團の最後のものは休戦條約締結後二週間以内にイギリス本國の港に歸港した。¹¹⁾

いま、この船腹不足を需要側の原因と供給側の原因とに分つて考察すれば、

需要側の原因としては、先づ遠征軍隊の大量送還があつた。が、より持續的な船腹需要は聯合國間に於ける物資供給不均衡調整のための海上輸送であつた。周知のやうに、第一次世界大戰の休戦條約は突如として行はれたものではない。聯合國側はこれに先立つ數ヶ月前から休戦の情報を入手してゐた。だから、聯合國海上輸送協議會は休戦に先立つて海上輸送の平時への切替を用意し、既に一九一八年一〇月末、このことに關して海運省その他は公的通報を發してゐた。従つて、休戦條約の締結を見る前に、直接軍需物資の積込は手控へられ、代り荷として、食料品・原料品が擇ばれた¹²⁾。併し、固より、この切替には限度があり、輸送需要量と輸送船腹とのひらきは大きかつた。そこで、愈々休戦條約が締結されるや、十一月三日、イギリス戦争内閣は聯合國間物資供給調整のために大量の船腹を手當すべく、休戦後の政策¹³⁾を樹立し、フランス・イタリア兩國のために配船計畫を立て

- 5) Fayle, C. E., *Seaborne Trade*, Vol. III., London 1924, p. 417.
- 6) Fayle, *Seaborne Trade*, Vol. III., p. 411.
- 7) Fayle, *War and Shipping*, p. 370; *Fairplay*, Dec. 12, 1918, p. 856.
- 8) Salter, J. A., *Allied Shipping Control*, London 1921, p. 217.

逐次これを實施した*。ところが、休戦後の時の経過と共に、これに要する船腹の意外に大きいことが判明した。この場合、ドイツ・オーストリ・ロシアの經濟的疲弊が航路の轉換従つてより大量の船腹を必要としたことが特に注意されなくてはならぬ。即ち、従來、ドイツ・オーストリ・オランダから來た甜菜糖、黒海から來た穀物、白海・バルト海から來た木材・酪農産物は、東部並びに中部ヨーロッパの經濟的荒廢のために、これを大なり小なり他の遠隔地からの輸入に俟たなくてはならなくなつた。従つてそれだけ多くの船腹を必要としたのである。¹⁴⁾

* 一九一九年一月二日附フランスとの協定に依つて、イギリスはフランスのために二、五〇〇重量噸以上の不定期船を一ヶ月二五志以下で配船することを約し、翌月にはイタリアに對しても同様の協定を結んだ。¹⁵⁾

だが、より重大な作用を爲したのは供給側（船舶側）の原因であつた。船舶修繕工事の遅延（政府は徵發船に對しては解除に先立つて原狀復舊のため工事を爲すべき義務を有した*、造船造船工のストライキ、港灣荷役關係紛議、等々の事情が多數の船舶を運航不能に導いた。勿論、かうした船腹側の事情は戦時中にも既に海上輸送の隘路として働いてゐたのであるが、船舶修繕工事の如き、戦時中は止むなく繰延べられてゐたのが、休戦となると、やがて來たらんとする平時の稼働を豫期して今こそ修繕せんものぞと一時に船渠に殺到した形であつた。一九一九年一月から三月へかけて、かうした修理のための船渠輻輳だけに基因して航洋船の一割見當が航海を休んだ。¹⁶⁾ 因みに、休戦となるや、聯合國側は戦争中ドイツ諸港深く待避してゐたドイツ船を引取りこれをもつて休戦後の船腹逼迫を多少とも軽減せんと工作したけれども、ドイツとの交渉に手間どつたため、一九一九年三月中旬にならなくてはこれを海上輸送力として利用することを得なかつた。¹⁷⁾

* 但し、この復舊工事は必ずしも引渡前に行はれるとは限らなかつた。輻輳してゐる船渠で修理工事の順番を待つてゐては、

9) Fayle, War and Shipping, p. 365; Fayle, Seaborne Trade, Vol. III., p. 420.
 10) Salter, Allied Shipping Control, p. 217.
 11) Fayle, Seaborne Trade, Vol. III., p. 417.
 12) Fayle, Seaborne Trade, Vol. III., p. 416.

何時船舶の引渡を受けよか見當がつかなかつたからである。¹⁸⁾

*一九一九年一月六日より同年三月一日までのイギリス北東沿岸に於ける造船造機工のストライキ、これに四〇、〇〇〇名加盟。一九一九年一月二七日より同年二月中旬までのスコットランドに於ける造船造機工のストライキ、これに〇、〇〇〇名、Forthでは七、〇〇〇名加盟。一九一九年一月二七日より三月四日までのロンドンに於ける船舶修理工のストライキ、これに一五、〇〇〇名加盟。¹⁹⁾

このやうな需要側供給側の原因が競合して、一九一九年に入ると、船舶の不足は次第に顯著となり、同年三月の状態は實に戦時中の船舶最拂底時を想はずものがあつた。²⁰⁾ 戦争さへ終了すれば直ぐにも輸送關係が改善するであらうと豫想した者を全く裏切る状態が出て來たわけである。

従つて、休戦後と雖も戦時中と大體同様の海運統制を必要とした。即ち、一部の船舶を除いて徵發制と航行許可制とはそのまま續行せられた。^{*} 穀物・砂糖・その他の必需品は依然として政府勸定でもつて輸入された。運賃は勿論統制下にあつた。それにつき、海運總監マクレー (Sir Joseph Maclay) は海運會議所に宛てて船主の諒解を求めため次のやうに懇請するところがあつた。²¹⁾

「……イギリス海運は戦争を勝利に導くために實によくその任務を遂行して呉れた。ところで、余は最後にもう一つ各位に願がある。諸君の協力を乞はなくてはならぬことがある。國家がこの勝利の成果を十分にするために、イギリス船主は必要の場合にはもう暫くの間國家のために協働しなければならぬ。この間、私益を念頭第一に置かず、本質的にイギリス並びに聯合國のため必要な運輸に船舶を運航しなくてはならぬ。……」

休戦後の相當な期間海運統制を引續き必要とするといふことは、既に休戦に先立つ一九一八年六・七月に開催せられた帝國戰爭會議 (Imperial War Conference) でもはつきり見透しをつけてゐて、²²⁾ 一部を除いては一般の認めるところであつた。併し、さうは言へ、戦時中抑制された運賃又は徵發料金しか入手出來なかつたイギリス船主に

13) Salter, Allied Shipping, p. 329.

14) Fayle, War and Shipping, p. 371; Saugstad, J. E., Shipping and Ship-building Subsidies, Washington 1932, pp. 210-1.

15) Salter, Allied Shipping, p. 332; Fayle, War and Shipping, pp. 360-1.

とつて、休戦後の海運統制は實にもどかしいものであつた。彼等は機會ある毎に海運統制解除の要を説き政府に非難を浴せた。フェアプレーを始め新聞紙雜誌はかうした要求と不平の記事を隨所に掲げた。曰く、

「政府當局は徴發船は『出来る限り早い目に』船主の手に復へすと繰返し聲明してゐるが、早くして貰はぬことには、イギリス海運は外國船主につけ込まれて國際的競争場裡に立つて行けぬことになる。我々の船は『戦争目的』にのみ徴發せられた筈である。云々」²³⁾

「戦中にイギリスの官僚のやつたことは一般に國家として誇るに足るものではない。これが責任は官僚獨善が負はねばならぬ。彼等は恰も電氣鐵のやうに船主を鞭撻して水泥深く何處までも引張り込まうとするものである。云々」²⁴⁾

「休戦後の聯合國間の物資需給調整のために運航統制が必要であるとするなら、聯合國の全船腹をプールすべきではないか。イギリス船だけが無盡藏 (indefinite) なるかの如く考へられて犠牲を強ひられるのは不當である。云々」²⁵⁾

併し、客觀的事態はイギリス船主のかうした要求とは随分縁遠いところにあつた。物資不均衡の調整は殆んど全く海上輸送統制如何にかかつてゐた。事實また、「貿易商品に制限したままで船舶徴發制を解除して見たところで意味のないことであつた。自由貿易市場の成立に先立つ自由船腹は無益といふよりも寧ろ有害であつた。」²⁶⁾

* 一九一九年二月一〇日、沿岸航行船のすべて及び五〇〇噸以上の帆船・蒸汽船に對して航行許可制を停止した。但し、この沿岸航行船の制限は、同年八月一日再び強化された。²⁷⁾

三 船舶徴發一般的解除の豫告

併し、一九一九年三月一日から事態は新しい發展を辿ることになつた。同年一月一五日附をもつて海軍運輸部が徴發船の一般的解除を豫告したからである。^{*}

16) Fayle, Seaborne Trade, Vol. III, p. 421.
 17) Fayle, Seaborne Trade, Vol. III, p. 420.
 18) Fayle, War and Shipping, p. 362.
 19) Dearle, Economic Chronicle, p. 245.

* 徵發船の或るものがこれに先じて解除されつつあつたことは既述の通りであつて、北大西洋航路定期船も一九一九年二月一日より一部徵發を解除され始めた。²⁰⁾

だが、この一般的解除は全面的且つ即時的解除を意味しなかつた。幾つかの極めて重要條件がこれに附せられてゐたために、船舶に依つては文字通りの豫告でしかなかつた。参考のために、この豫告文を掲げるに次の通りである。

「海運總監ハイギリス船が來ル三月一日以降イギリス本國ニ於ケル引渡港——特別ノ場合ハ外國港——ニ到着シテ當該航海ヲ終了シタルトキハ、當該船舶ガ政府ノ用途ノタメニ必要ナル場合又ハ特別ノ事情アル場合ノホカハ、コレガ徵發ヲ解除スルコトヲ茲ニ通告ス。コレヲ以テ、船主一般ハ、上記ノ日以降、ソノ所有船ヲ、海運總監ノ承認ヲ得タル使用及ビ備船契約ニ從ヒ且ツ當該航海ニ對スル所定ノ許可書ヲ得タル上、自由ニ處理スルコトヲ得。但シ、イギリス本國並ビニ聯合國ニトリテ本質的ナル輸出入品ノ輸送ヲ確保スル目的ヲ以テ、當分ノ間、カカル本質的商品の輸送ニ對シテ航路指定制及ビ運賃制限ヲ適用スルモノトス。スベテノ船主ハソノ代理店又ハ仲立人ヲ通シテ船舶ノ使用ニツキ自由ニ商談ヲ爲シ得ルモノトス。但シ、海運總監ハ上記ノ船舶ノ使用ニ於テ本質的航路ノ擇バレンコトヲ希望スルモノナリ。トハ言ヘ、勿論、徵發權ハ引續キ海運總監ノ手ニ留保セラレ、必要アル場合ハ何時タリトモコレヲ海運總監ニ於テ發動シ得ルモノナルコトヲ承知アルベシ。ナホ、コノ通告ハ海軍並ビニ陸軍ノ完全ナル用役ノ下ニ就航シアル船舶ニ對シテハコレヲ爲スモノニ非ズ。」²¹⁾

いま、この解除條件と當時の經過的徵發制とについて見るに、先づここの解除の對象が軍の完全使役船以外の船舶といふことである。即ち多數の船舶は未だ解除の對象とならず依然として一般的用役の箇外にあつて活動しなければならなかつたのである。次には、たとへ徵發を解除された船舶と雖も當局の許可又は指令に從つて運航すべきものとせられ、當局の定めたる優先的順位に從つて貨物の積取をなし、政府關係の貨物又は旅客に對しては一定の輸送義務を課せられた。而して、その運賃も、軍隊・水兵・武器彈藥・軍需工業要員その他官吏の輸

20) Faile, War and Shipping, p. 366.

21) Fairplay, Nov. 21, 1918, p. 758.

22) Fairplay, Oct. 31, 1918, p. 667, „Inter-Imperial Shipping”.

23) Fairplay, Nov. 21, 1918, p. 751.

送には一定の契約運賃、その他には従前通りの青本率 (Blue Book rate) を適用することとした。³⁰⁾

* 因みに、この輸送のために要する船内工事費その他は、北大西洋航路では船主負擔、他の航路では政府負擔と定められ、離路に因る費用に對しては政府がこれに相當する補償を爲すが、三十日以内の滞船に因る失費はこれを補償しないこととした。³¹⁾

但し、定期船については輸送義務・輸送義務期間・運賃・等を別個に定め、一九一九年八月三十一日までは船艙の七〇パーセント、それ以後は五〇パーセントまで政府貨物の輸送に當るべきものとせられ、運賃はその時々々の事情に依つてこれを取極めるとするも、一九一九年二月現在の水準を超えないことを條件とした。そして、この輸送義務期限を軍隊並びに旅客の輸送に關しては一九二〇年八月三十一日、貨物に關しては一九一九年二月三十一日又は一九二〇年三月三十一日と定めた。³²⁾

なほ、ここで注意を要するのは、ここで謂ふところの一般的解除が定期船の特殊裝置船艙 (insulated space) を除外してゐることである。イギリス政府が戦時食料補給のためにオーストラリア・ニュージーランドに買置いた頗る大量の獸肉がこれらの地の埠頭に山積してイギリス船の來航を待つてゐたために、これを捌く必要上、定期船の特殊船艙又は冷凍裝置船艙の確保従つて徴發制の繼續を必要としたのである。

徴發解除豫告期間について一言附け足して置く。第一次世界大戦勃發に當つて徴發船に關し取極められた基本協定謂はゆるインチケープ協定(一九一四年十月二日成立)では、徴發解除豫告期間は三ヶ月と定められた。突然解除されてもこれを受取る船主側の方で用意が出来てゐないことのないように、このやうに定めたのであるが、一つには、開戦當時は海運不況のために船主たちは争つて政府の徴發下に入らうとし、政府に依つて自社船の徴發されることを寧ろ自分たちの利益と考へてゐたのである。併し、その後の事情は變つた。殊に休戦となると、豫告期間三ヶ月などと言つては居れず、一日でも早く、徴發から自由になることを彼等は望んだ。

一九一九年三月を超えると、船腹不足は次第に緩和を辿り、第一表に見る如く、戦争關係輸送船と修繕中・檢

24) Fairplay, Dec. 5, 1918. p. 818.

25) Fairplay, Dec. 12, 1918. p. 858. Dec. 19, 1918, p. 892.

26) Houlder, H., The Shipping Position, Fairplay, Jan. 2, 1919, p. 38.

27) Dearle, Economic Chronicle, p. 248.

査中船舶とが減少する一方、自治領植民地貿易輸送船隻にイギリス本國輸入貿易就航船

第1表 航洋船(1,600總噸以上)就役別 (單位1,000重量噸)²⁸⁾

	1918年	1919年	1919年	1919年
	10月31日	2月28日	4月30日	6月30日
戰爭關係輸送	4,858	3,347	2,013	1,547
修繕中又は検査中	1,328	2,148	1,706	1,493
聯合國中立國向け輸送	3,575	2,959	4,017	4,269
自由領植民地貿易輸送	1,445	1,762	2,098	2,196
イギリス本國輸入貿易就役	6,696	7,467	8,321	9,340
沿岸航路船電線敷設船等	77	109	160	125
その他共計	17,979	18,531	18,587	19,024

が著しく増加した。しかも、實際の統制解除割合はこれらの數字が示す以上に行はれた。と云ふのは、政府當局が民間徵發船を解除する目的をもつて休戦前に竣工した政府所有船の大部分を政府直接關係航路に手當してゐたからであつて、一九一九年六月末現在、政府の完全使役下にあつた航洋船の約半數は政府所有船又は政府拿捕船でもつて占められてゐた。²⁹⁾なほ、一九一九年三月二一日その第一船がドイツを出港したドイツ引渡船も逐次輸送船腹として就役を始め、イギリス商船の徵發解除のために有力に作用した。³⁰⁾

* イギリス海軍當局が民間商船の出来る限り多數を徵發解除せんとして完全使役船に拂つた努力の一例としては、Fairplay, Mar. 6, 1919, p. 518. を参照。

〇、〇〇〇噸であつたが、このうち約半數が一九一九年三月二一日から四月末日へかけて引渡を完了した。そして同年五月一日現在、このうちの更に約半數以上が就役した。なほ、これらのドイツ引渡船に對しては、旅客船は軍隊・捕虜・避難者の輸送に、貨物船は主としてドイツ經濟復興のための輸送に使役することを原則とした。³¹⁾

第2表 航洋船(1,600總噸以上)徵發別 (單位隻數)³⁰⁾

	1916年			1917年			1918年	1919年			
	1月	5月	9月	1月	3月	7月	10月	2月	6月	9月	12月
完全徵發船	1,370	1,428	1,384	1,672	1,676	1,637	1,503	1,319	532	304	159
不完全徵發船	2,387	2,259	2,267	1,829	1,703	1,451	1,310	1,577	2,376	2,614	2,773
計	3,757	3,687	3,651	3,501	3,379	3,088	2,813	2,896	2,908	2,918	2,932

28) Dearle, Economic Chronicle., p. 249; Fayle, Seaborne Trade, Vol. III., p. 417.

29) Economist, Jan. 18, 1919, p. 71.

30) 31) Fayle, War and Shipping., p. 363.

32) Fayle, War and Shipping., p. 363.

いま、當時の徵發解除過程を知る上の参考として第二表を掲げる。これに依ると、完全徵發船は次第に減少を辿り、不完全徵發船又は部分的徵發船は著しく増加してゐる。

四 船舶徵發制の全廢

このやうに休戦後の徵發制解除は次第に進捗を辿つたのであるが、それが事實上の全面的解除を見ることになつたのは殆んど豫期しない關係からであつた。ここで我々は休戦後に於ける運賃統制と運賃市況とについて一瞥しなければならぬ。

休戦後の海運統制はイギリス船主にとつて不平不満の種であつたが、彼等の不平は多く運賃收入について放たれた。休戦條約が締結されたとして、物資交流の極めて不圓滑な際、一時に船舶を全面的に解除しては、運賃従つて物價を暴騰に導き、國民のうち極く限られた富裕階級をしかこれに耐えしめなくなる虞があつた。³³⁾従つて、當局としては既述の如く休戦後も引續いて統制を弛めず、運賃統制についても船主側の諒解を求めたのである。

即ち、一九一九年を通して、船舶は外國航路船も沿岸航路船も一般に許可制の下にあり、定期船も引續きインチケープ協定に拘束された。運賃・備船料統制は、同じ一九一九年でも前期に於いて強く後期には緩和に向つたが、大體に於いて、不定期船積貨物では、北アメリカ・オーストラリア・プレートからの小麦、プレート・南アフリカからの正蜀黍、キヌウバ・イギリス領西印度・ジャバ・モリチウスからの砂糖、カナダからの木材等々、輸出貨物では、フランス・イタリアその他重要貯炭所への石炭、イギリス沿岸輸送の石炭・等について統制が布かれた。³⁴⁾イギリス海運會議所の算定に依れば、一九一九年を通して、イギリス輸入貨物の二五パーセントが政府

33) Fayle, War and Shipping., p. 366.

34) Fayle, War and Shipping., p. 367.

35) Fayle, Seaborne Trade, Vol. III., p. 422.

36) Fayle, War and Shipping., pp. 427-8.

運賃、その他二五パーセントが統制運賃の下にあつた由。³⁹⁾

* 一九一九年二月一日、備船料の最高限度が決定されたが、同年七月三〇日にはこの限度が廢止され、外國航路運賃は次第に活況を呈した。⁴⁰⁾

運賃・備船料を制限しない場合にあつても、當局の採つた航路指定制は徵發解除船に對して事實上の運賃制限として作用した。即ち、船が徵發制から解除されたにしても、就役航路を指定されてゐたため、荷主又は備船者の乗するところとなり、さもなくば得たであらう運賃を船主は舉げることが出来なかつたからである。例へば、徵發解除後の就航をジブラルタル航路と指定されたことに依つて、市場運賃が二七志六片を唱へてゐるに拘らず、當該船舶がジブラルタル航路以外に就航し得ざる事情を知つてゐる荷主又は備船者は一七志六片以上の支拂を拒絶すると云ふ場合を生じた。そして、これを不満に思ひ、かくては繋船する以外にないと當局に訴へると、海運總監から船主の得た回答は「指定通り船舶を就役しない場合は再びこれを徵發して政府貨物の積取を命ずるだけである。」と云ふのであつた。⁴¹⁾

併し、イギリス海運業界にとつての問題は「運賃それ自體の回復よりも寧ろ運賃の國籍別積荷別航路別不均衡であつた。多數のものが自由運賃を稼ぐのにイギリス船だけが青本率その他の統制運賃を強制されてゐると云ふことであつた。どの國の船主も同一條件であれば文句はないのであるが、イギリス船だけが市場運賃の機會を與へられないで貧血症を強ひられると云ふことであつた。」⁴²⁾自由運賃と統制運賃とのひらき、中立國船とイギリス船との間に於ける運賃のひらき、これが問題であつた。例へば、プレート・ヨーロッパ大陸間自由運賃は一九一九年初夏噸當り二八〇志、同年末一九〇乃至二二〇志であつたが、イギリス指定船の運賃は僅に六二志六片であつ

37) Fairplay, Dec. 25, 1919. p. 1488.

38) Fayle, War and Shipping., p. 370.

39) Fayle, War and Shipping., p. 370; Chamber of Shipping of U. K., Annual 1919-20. p. 18.

た。イギリス北部地方・フランス大西洋岸間一般運賃は一四志乃至一五志六片であつたに對して、イギリス指定船のそれは八志六片であつた。また、ジャバ・イギリス本國間日本船運賃は一七〇志乃至三五〇志であつたに對して、イギリス指定船のそれは僅に九〇志に過ぎなかつた。海運總監は定期備船料についてもこれを制限し、二、五〇〇重量噸以上のすべてのイギリス船に對し重量噸當り二五志以下たるべく命令した。もつとも、この制限は一九一九年七月解除されはしたけれども、他方に於けるイギリス不定期船の航海制限は定期備船料を釘付けにして僅に二五志乃至二七志六片見當を唱へしめた。これは日本船その他の中立國船が一九一九年末頃までに擧げた三五志乃至四七志六片の備船料に比べて餘りにも大きな懸隔であつた。⁴⁰⁾

言ふまでもなく、かうした状態はさらでだに戦争に因り勢力を減退したイギリス海運の耐え得るところではなかつた。戦時中極めて高率運賃を收得して利潤の蓄積又は船質の改善に努めた中立國(日本・アメリカを含む)の船主に對するイギリス船主の競争はこれがため益々困難となるばかりであつた。既に戦時中から開始された石炭燃焼船から油燃焼船への構造的變動に對して中立國船主たちは夫々處するところがあつたけれども、イギリス船主にはそれだけの餘裕が十分になかつた。⁴¹⁾一九一九年五月、イギリス海運界としては待望の超過利得税の大幅引下(八〇パーセントから四〇パーセントへ)が行はれたときにも、これが契機として示現したのは單なる一時的ブームでしかなかつた。かくて、休戦條約締結後一ヶ年を経過するも満足な状態の到來せざるを見た海運業者たちは痛く焦燥を感じて政府非難にその日その日を送つた。

しかるに、一九二〇年になると、もはや運賃統制を必要としないやうな事情が漸次展開して來た。一時的休戦状態が愈々持續的平和状態にまで發展を辿つたからである。即ち、需要側の事情としては、先づ、ヨーロッパ大

40) Dearle, Economic Chronicle., pp. 248. 276.

41) Fairplay, Mar. 6, 1919, p. 504.

42) Fairplay, Nov. 21, 1919, p. 752.

43) Fayle, War and Shipping, pp. 374-5.

陸の秩序回復と共に軍隊武器彈藥等の遷送が著しく減少し、更に、一九一九年から一九二〇年へかけてのイギリス石炭産出額の減退が船腹需要を減殺し、オーストラリア・ニュージランドに買溜した食料品の貯藏もこの頃はそれ程に積極的船腹需要として作用しなくなつた。他方、供給側の事情としては、先づ、船渠に於ける船舶修理の遅延状態が改善し、港灣輻輳の程度もそれ程に目立たなくなつた。しかも、より積極的要因として造船量の増加があつた。イギリスに於ける一九一九年一九二〇年の進水高は大戦前の水準前後(一九一一年平均一、八二五、〇〇〇總噸)であつたけれども、世界全體に於ける同期の進水量は、アメリカ合衆國に於ける休戦後の惰性的大量造船を反映して、大戦前の水準(一九一一年平均二、九六二、〇〇〇總噸)を三〇〇萬乃至四〇〇萬總噸も超過した。この上、ドイツ船の引渡もイギリス商船腹の上に相當のゆとりを有たせることになつた。事實、ドイツ船の拂下が一九二〇年九月から行はれるや、これが運賃低落傾向を助長したため、北部イングランド船主協會の如き、「舊敵國船の賣却をイギリス船主に限定しようとするから船價が低落するのである。宜しく外國船主にもこれを開放すべきである。」と提唱した程である。^{*45)}

因みに、この要求は容れられ、一九二二年七月一日以降、國籍を問はず何人にも舊敵國船を拂下げることとし、更に同年八月一日以降イギリス船の國籍移轉をも許可するとした。但し、イギリス船主の多くは中古船を手離して近代的なドイツ引渡船を購入了。従つてドイツ引渡船の大部分はイギリス國內にとどまつた。

かうした事情に因つて一九二〇年の運賃市況は年初數ヶ月の高位を經過すると本格的低落を辿つた。いま、第三表を見るに、運賃・備船料は一九二〇年の盛夏に入つて著しい崩れを見せ、七月には同年平均水準以下に、年末には六〇パーセント見當にまで低落した。かくては、政府としても必需物資の輸送に何等手段を要せずして船

44) Fairplay, Jan. 2, 1919, p. 42; Fayle, War and Shipping, p. 376.

45) Fayle, War and Shipping, p. 385.

腹の入手が出来、従つて、船舶統制の必要を見なくなつたのである。そこで、これより先、一九二〇年三月一日以降北アメリカよりイギリス本國向の定期船に對して徵發制を完全に撤回したイギリス當局は、同年七月七日以後は豫期せざる特別の場合を除いて航海許可制を適用せざることとし、七月一日以降は沿岸航路船にも他の航路船にも運賃制限を全廢すると發表した。追つて、九月一日には同日以降航行制限を全面的に撤廢すると公告した。⁴⁶⁾

ここに於いて、イギリス海運總監の船舶徵發權能は一般的終焉を告げた。但し、これでもつてその徵發權能が全く喪失したわけではなかつた。一九二〇年一月一日に勃發した炭坑ストライキに對處して海運總監は四〇〇隻乃至五〇〇隻の船舶に對して石炭の積取を命じて居り、他方また、オーストラリア・ニュウジランド航路定期船の冷凍裝置艙は引續いてこれを徵發してゐたのである。もつとも、これは、先にも述べた如く、オーストラリア・ニュウジランドの特殊事情に因るもので、一九二〇年一二月以後同地方の滯貨が減少するにつれて當該航路の定期船にも少しづつ自由貨物の積取を許し、一九二一年四月以後はこれを徵發制から全く解放することにした。⁴⁹⁾

* 定期船のうちでも最も早く徵發された冷凍裝置艙は解除の場合には最も後れてゐる。これは戦時食料品の補給輸送の上に特に注意すべきことと言はねばならぬ。

第3表 運賃・定期備船料指數 (1920年平均を100)

	1920年		1921年		1922年	
	運賃	備船料	運賃	備船料	運賃	備船料
1月	123	149	46	60	33	30
2月	133	149	38	42	34	30
3月	141	134	37	40	33	30
4月	127	120	39	36	31	28
5月	121	105	40	37	33	27
6月	112	112	43	36	30	26
7月	95	94	43	35	28	25
8月	84	81	40	35	28	25
9月	84	78	35	34	27	25
10月	93	84	30	30	23	24
11月	80	81	29	30	30	25
12月	58	60	33	30	31	24

46) Fayle, War and Shipping, p. 449.

47) Dearle, Economic Chronicle., p. 310.

48) Fairplay, Sept. 2, 1920, p. 700; Dearle, Economic Chronicle., pp. 320-4; Fayle, War and Shipping., p. 383.

これと同様の特殊事情はプレート積食料品の輸送にも見られた。この方面の輸送は一九一九年二月三一日をもつて商務省との輸送契約期限は到来したのであるが、海運市況不味の折柄、これをもつて直ちに輸送關係を打ち切つては特に同方面の輸送にこれまで貢獻した船主に對して多大の損失を及ぼすことになるため、イギリス當局は徵發形式をそのまま行使して一九二二年八月までこれが輸送契約を繼續した。その契約運賃も一九一九年三月の契約條件に従ふこととした。⁵⁰⁾

因みに、一九二二年三月「軍需省並びに海運省閉鎖法」の通過と共に海運總監の任務は全く完了し、國防全權法が海運總監に賦與したすべての權利と義務とは商務局の海務課に移讓された。

五 結 言

以上で、第一次世界大戰直後にイギリス政府が徵發船に對して採つた政策過程を梗概したつもりである。

開戦直後の船舶徵發過程が部分的比例的徵發から一般的全面的徵發へと發展したのと軌を同じくして、休戦後の徵發解除も部分的解除から漸次全面的解除への過程を辿つた。戦時船舶徵發が平時本質的な航路から着手せられて漸次一般的に發展したるに對して、休戦後の徵發解除も本質的な航路から開始せられ本質的な航路は最後まで統制下に置かれた。⁵¹⁾ 定期船と不定期船の區別について云へば、戦時徵發が不定期船から定期船へと發展したるに對して、休戦後の徵發解除は定期船から不定期船へと進行した。輸送機能の相違がかうした發展を辿らしめたのである。

戦時中から休戦後へかけて中立國船主の擧げる莫大な運賃収益に比べて自分たちの利益の貧弱さに腹立つたイギリス船主が休戦後も繼續する海運統制に不平の聲を放つたのは至つて自然であるが、一方また、聯合國の休戦後に於ける政治經濟調整のために海上輸送の重責を負ふたイギリス當局が休戦後の船腹不足に對處して船舶統制

49) Fayle, War and Shipping, pp. 383-4.

50) Fayle, War and Shipping, p. 384.

51) これについては、Anchor Line の年次總會に於ける Sir Alfred Booth の論述を參照。Fairplay, Dec. 5, 1918, p. 838.

の中樞である徵發制を容易に弛めなかつたのも至當の措置であつた。事甚だ簡單の如くにして、休戦と同時に自由市場の回復を望んで逸る船主を抑へ、所期の目的を完遂するのは却々容易ではない。

なほ、終りに當つて附加へたいのはイギリス國有船が休戦後の徵發解除に貢獻してゐることである。

既に戦時海上輸送がさうであつた如く、休戦後の海上輸送に貢獻したのは民間商船だけではなかつた。國有船も與つて大に力があつた。開戦後間もなく造船と共に造船を海軍の管理に置いて謂はゆる標準船を多數に建造したイギリス政府は、休戦當時には、實に一大國有商船隊を擁してゐた。⁵²⁾ところで、この國有商船隊に對する當局の政策態度は極めてはつきりしてゐた。世界大戰を経過して今更の如く商船の國防機能を痛感した一部の者の海運國營論に耳を藉することなく、休戦條約を締結するや、海運統制解除の一般の方針を表明すると共に造船臺の民間使用を許可することにした。そして、迅速且つ巧妙にこの國有船隊の拂下に着手した。⁵³⁾だが、固より、國有船は一舉にして拂下げられたのではなく、この間イギリス當局は休戦後民間商船を出来るだけ多く徵發から解除するために國有船を政府關係輸送に使役する一方、漸次國有船を民間に拂下げて民間船主の手持船腹を増大せしめた。勿論、休戦直後にあつては、國有船の拂下は即ち徵發制からの解除を意味せず、拂下船と雖も従來通りの統制の下に運航したのであるが、これに依つて船腹を附加することの出來た船主は、その企業經營に弾力性を増し、一方ではそれだけ徵發制の繼續に耐え得ると共に、他方では彼等従つてイギリス海運全體の戦後體制殊に國際競争をより有利に展開することとなつたのである。

* エコノミストの産業部門別企業利益率に従つてイギリス海運業のそれを見るに、一九一四年一一・六%、一九一五年七・九%、一九一六年一三・三%、一九一七年一二・八%、一九一八年一二・五%、一九一九年一三・一%である。⁵⁴⁾

* 拿捕船・購入外國船を含めて休戦當時のイギリスは計四〇〇隻餘を海運總監又は海軍の名に於いて登録してゐた。因みに、休戦當時の建造中船舶の五分の四は政府計算のものであつた。⁵⁵⁾

(終)

52) 佐波、第一次世界大戰後のイギリス海運政策、海運、昭和19年3月號、参照。
 53) Fairplay, July 31, 1919, pp. 258-9.
 54) Fayle, War and Shipping, p. 334. なほ de Vries, M., Heutiger Protektionismus in der Weltschifffahrt, Berlin 1930, S. 10. 参照。