

經濟論叢

第八十四卷 第一號

概念としての帝国主義……………	静 田 均	1
租税と利潤の費用化……………	島 恭 彦	18
社会保険概念についての一考察……………	与 田 柁	25
ドイツ民主共和国における社会主義		
工業管理制度の発展について……………	金 鍾 碩	44
課業設定の評価……………	小野寺 孝 一	61
アメリカの産業構造と八大財閥の変遷		
……………	金 田 重 喜	72
社会主義再生産の特有法則と経済的範疇(一)		
……………	長 砂 実	93
書 評		
F. E. ハイド『ブルー・ファネル』……………	山 田 浩 之	104
京大経済学部創立四十周年記念記事……………		109

昭和三十四年七月

京 都 大 學 經 濟 學 會

《書評》

F・E・ハイド

『ブルー・ファネル』

Francis E. Hyde, *Blue Funnel, A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914*, Liverpool, 1957, Pp. xvii+201.

山田 浩 之

最近、イギリスにおいて、海運会社の社史がつぎつぎと出版され、われわれ海運業の研究者に貴重な資料が提出されているが、その中でもっとも注目すべきものは、ここに紹介するブルー・ファネル・ラインの社史である。

注目すべきものとする理由は二つある。一つは、ブルー・ファネル・ラインが現在イギリス六大海運トラストの一角を形成し、イギリス海運業において重要な位置を占めているということ（イギリス六大海運トラストの現勢、およびブルー・ファネルの地位については、伊坂市助氏の研究「イギリス海運トラスト

の研究」経済系第三二輯を参照されたい）、しかもビー・オリ（P. & O. S. N. Co.）とならんで、イギリス／東洋間の定期航路に就航し、イギリスと東洋とを結ぶ一つの重要な環をなしてきたということである。したがって、ブルー・ファネル・ラインの歴史は、代表的なイギリス海運会社の発展をしめすものとして興味あるばかりでなく、一九世紀なかば以降のイギリスと東洋との経済的つながりの一つの側面を明らかにするものとしても、重要な意味をもっている。

もう一つは、本書が単なる船会社の社史ではなくて、一九世紀から二〇世紀への世界経済の動きを背景に、一海運企業がはげしい競争に耐えつつどのように発展していったかを、原資料にもとづいてとらえた経営史のすぐれた業績だということである。

さて、本書の叙述は、ブルー・ファネルの創設者アルフレッド・ホルトの家系を明らかにすることからはじまって、「オーシャン・蒸気船会社」の第一次世界大戦までの発展で終っている。第一次大戦後の分析が行われていないのは残念だが、ほぼこの時期までに、ブルー・ファネル・ラインは、イギリス／東洋航路において、また同時にイギリス海運界において確固たる地位をしめたのであって、その過程の分析は充分につくされているといつてよい。まず、本書の構成をしめすならば、次のごとくである。

第一章 ホルト家の伝統

第二章 オーシャン蒸汽船会社 一八六六—一八七五

第三章 競争の増大 一八七六—一八八五

第四章 初期の海運同盟 一八七九—一八九八

第五章 リチャード・ホルトと新政策 一八九〇—一九〇二

第六章 二〇世紀への序曲 一八九〇—一九〇二

第七章 成長と高効率 一九〇二—一九一四

第八章 財政的基礎 一八六五—一九一四

第九章 アルフレッド・ホルト、リヴァプール

このような構成からも、ある程度うかがい知ることができるように、ブルー・ファネルの第一次大戦までの発展は四つの時期にわかつことができる。「オーシャン蒸汽船会社」が設立されるまでの時期（一八六五）。同社が設立されてその基礎をかためるまでの時期（一八六五—一八七五）。同社の危機の時期（一八七六—一八九〇）。危機を克服しつつ新たな発展の準備をととのえた時期（一八九〇—一九〇二）。安定した成長を上げ、ブルー・ファネル・ラインの地位を不動のものにした時期（一九〇二—一九一四）。この四つの時期についてブルー・ファネルの発展をくわしく紹介することは、紙幅の関係上できないので、その発展過程における注目すべき点を若干ひろい上げることしよう。

1 まず興味深いのは、ホルトの家系である。イギリス資本

F・E・ハイド「ブルー・ファネル」

主義が、まず毛織物業を、ついで綿織物業を基軸として発展し、その生産的基礎にもついで金融・保険・海運の世界的中心となったことは、周知のことであるが、ホルト家はこのイギリス資本主義の発展とともに上昇したもっとも典型的な家系の一つであった。すなわち、アルフレッドの祖父は毛織物染色業をいとなんだが、父はリヴァプールにでて綿花仲買商として立ち、それに成功したのち銀行業から保険業へと手を伸ばして、同市の著名な商人となっている。そして、一八二九年にリヴァプールで生れたアルフレッドが、リヴァプールの貿易界を背景に、海運界にうつって来たのである。もっとも、彼ははじめ鉄道技師を志望していた。しかし、鉄道技師をめざしたアルフレッドが海運界に進むことになったのも、かならずしも偶然とはいえない（アルフレッド・ホルトの伝記については、主として本書にもとづくと思われる中川敬一郎氏の「アルフレッド・ホルト—イギリス資本主義史上の人々」(4)「経済セミナー」一九五八年四月号がある）。

2 ところで、アルフレッドが鉄道技師をめざしてエンジニアの習練を積んだことは、彼の東洋航路への進出を成功に導いた基本的な要因となった。彼の成功は、船用機関としてコムバウンド・エンジンを採用するという新しい技術的革新にもとづいている。そして、この技術的革新によって、従来蒸汽船の進出が不可能とされた喜望峯經由の中国航路への定期貨物船の

就航が可能となったのであり、蒸汽船の新らしい発展段階が画されたのである（海運史におけるコムバウンド・エンジンの意義については、拙稿「海運業における交通革命」交通学研究一九五八年研究年報―を参照されたい）。このような技術的革新を推進できたのも、彼がエンジニアとして蒸汽機関に造詣が深く、一八五〇年代にジョン・エルダーが完成するにいたったコムバウンド・エンジンにいち早く注目していたからにはかならない。彼のエンジニアとしての能力と着眼のするところが、このばあい決定的であった。

3 だが、技術的成功が、かならずしも商業的成功をもたらすとはかぎらない。彼がコムバウンド・エンジンの採用によって解決したのは、中国からの茶の運送において、スピードでは帆船にはるかにまさり、コストでも帆船と対抗できる蒸汽船の建造であった。次の問題は、この蒸汽船に積むべき貨物を集めることであった。この問題を解決したのが、「オーシャン蒸汽船会社」の東洋における代理店であった。すなわち、中国におけるバタフィールド&スワイア商会とシンガポールにおけるウォルター・マンスフィールド商会である。両代理店は「オーシャン蒸汽船会社」と緊密に協力し、とくに極東における補助的支線航路の開拓に努力したのであって、ブルー・ファネルのその後の発展に大きな寄与をなした。本書もこれら代理店の活動についてかなり詳細に論じており、これは本書の一つの特色を

なしている。

4 本書のもう一つのすぐれた特色は、一九世紀の後半に生じたイギリスと東洋との貿易構造の変化を明確におさえた上で、ブルー・ファネルの発展をあとづけている点である。はじめ「オーシャン蒸汽船会社」は、中国茶を主たる運送対象として出発したのであるが、貿易構造の変化とともに、中国への輸出綿織物の運送が中心となっていた。このばあい、ホルトがリヴァプールの貿易界を背景として海運界にのりだしたことが、重要な意味をもってくる。なぜなら、リヴァプールの貿易界はランカンシアやヨークシアの綿業地帯、なかならずマンチェスターの綿業資本と結びついていたからである。このような結びつきを基礎に、ブルー・ファネルはマンチェスターの極東向け綿織物の運送については、例外的な時期をのぞいて、ほぼ独占的な地位をしめた。したがって、同ラインはイギリス産業資本の輸出貿易と密着して発展していったということができよう。イギリス海運業の発展がイギリス産業資本の輸出貿易に立脚していることを具体的に明らかにした点で、本書の功績は大きいといわねばならない。

5 ところで、この貿易構造の変化が進行しつつあった時代は、「大不況」の時代であり、そして、ブルー・ファネル・ラインにとっては危機の時代であった。著者ハイド教授は、「大不況」がブルー・ファネルに及ぼした影響についてもかなりく

わしく論じている。彼はこうのべる。「大不況」は「オーシャン蒸汽船会社」に直接の影響をあたえなかった。なぜなら、大不況期の沈滞と回復と同社の業績の悪化と改善とはかならずしも時期的に一致していないし、またこの期間イギリス／中国航路の貿易量に減少はみられず、むしろ繁栄をつづけていたからである。だが、他の航路で過剰となった船腹が、同航路に投入されて、競争が激化し、したがって間接的には大きな影響をあたえた、と。しかし、世界の海運市場における一般的な船腹過剰それ自体が「大不況」の海運業における表れであり、中国航路でも一八七三年から競争が激しくなりはじめていることを考えると、「大不況」の直接の影響と間接的影響とを区別することが意味あるとは思われない。また、世界経済全体の波動と一社の業績の変動とが一致しないのは、むしろ当然であろう。

6 大不況期の競争の激化とホルトの保守的な経営方針とは、この時期にブルー・ファネル・ラインを危機におとし入れることになった。これを打開するためにとられた方策のうちで重要なのは、競争の緩和をはかって一八七九年に設立された中国航路同盟である。これはカルカタ同盟に次ぐ、世界で二番目の海運カルテルであつて、均等表定運賃と運賃割戻制を採用した。しかし、この海運同盟にたいする盟外船として「チャイナ・ミューチュアル汽船会社」が出現し、同社とブルー・ファネルとの間にとくに激しい競争が展開したため、ブルー・ファネルは

窮地におちいることになる。幸い一八九一年に同社の協調が成立し、同盟も安定したため、同年採用された新しい経営方針と相まって、ブルー・ファネルは再び成長を開始するにいたつた。ともあれ、海運カルテルは「大不況」以後の定期船会社にとっては必要不可欠のものとなつたのであつて、本書によつて海運業におけるカルテルの形成過程についての興味ある資料が提供されたわけである（中国航路同盟の設立・混乱・安定については、本書にもとづくと思われる且延繁氏の「初期の英国／支那航路同盟」海運第三六八号がある）。

7 二〇世紀に入つて、ブルー・ファネル・ラインの繁栄を決定的とした、もつとも注目すべき事件は、一九〇二年の「チャイナ・ミューチュアル」の買収である。この買収は吸収合併を伴わず、「チャイナ・ミューチュアル」は「オーシャン蒸汽船会社」と経営陣を同じくする子会社として運営されたのであるが、すでにホルトは、東インド諸島に航権を伸張するため、一八九一年にオランダ国籍の子会社「オーシャン・ネーデルラント汽船会社」(N.S.M.O.)を設立しており、したがつて、ここに、ブルー・ファネル・ラインは一つの海運トラストとして成立したとみてよいであろう。著者はこのように把握していないが、イギリスにおける海運トラストの先駆として、同じ年アメリカに設立されたモルガン海運トラスト (J.M.M.) に対比することができると思う。

8 ここで興味深いのは、「チャイナ・ミューチュアル」の買収が、メルガン海運トラストとは対照的な金融資本の媒介によらず、その資金は「オーシャン蒸汽船会社」の内部留保から賄われたことである。これが可能であったのは、配当を犠牲にして内部留保の蓄積に努めたホルトのきわめて堅実な財務政策のおかげである。一八六六年に三隻（六、八四〇総トン）で出発した「オーシャン蒸汽船会社」は、一九一四年には六九隻（四七一、三八六総トン）を所有する大企業に成長しているが、一八七二年以後の拡大はほとんど内部留保によって行われている。著者はこのような経営方針を「ヴィクトリア朝資本主義の指導原理」に忠実であったと評しているが、たしかにブルー・ファネル・ラインはもっとも典型的な英国企業として発展したということができよう。

なお重要な問題で、ふれ残したのも少なくないが、以上で、本書の主な内容とブルー・ファネルの発展過程がある程度あきらかになったことと思う。著者は序文で、「時代の経済的・社会的変化との対比」において、ブルー・ファネルの発展過程をとらえたいと述べているが、以上の紹介からもうかがうことのできるように、この意図は充分に成功しているとみてよい。本書の注目すべき所以もそこにあるわけである。しかし、企業の内部構造の面については、財務政策について一章があてられているとはいえ、全体としてはきわめて物足りないものであるこ

とは否定できない。とくに、労働関係についての分析は全然みられない。このことは、本書の大きな欠点であり、社史としての限界をしめすものであろうか。もっとも、その限界内では、ゆたかな内容をもつ貴重な資料である。