

論文

1930年代のイギリス造船業 における不況対策

荒井政治

第1次大戦後、衰退していったイギリスの産業の中でも造船業ほど悲劇的な運命をたどった産業はない。1890年代には世界の進水量の70～80%、第1次大戦前には60%のシェアを占め、大戦直後のブームが絶頂に達した1920年には200万トン記録した。これは世界全体の35%にあたり、戦前の最高記録（1913年）を142,000トン上回るものであった（第1図）。その後造船業は劇的な衰退過程に入り、それから十余年後の1933年には僅か13万トンに低下し、ロイズが1888

第1図 世界の進水高に占めるイギリス（UK）建造高の比率



〔出所〕 J. R. Parkinson, *The Economics of Shipbuilding in the United Kingdom*, 1960, p. 97.

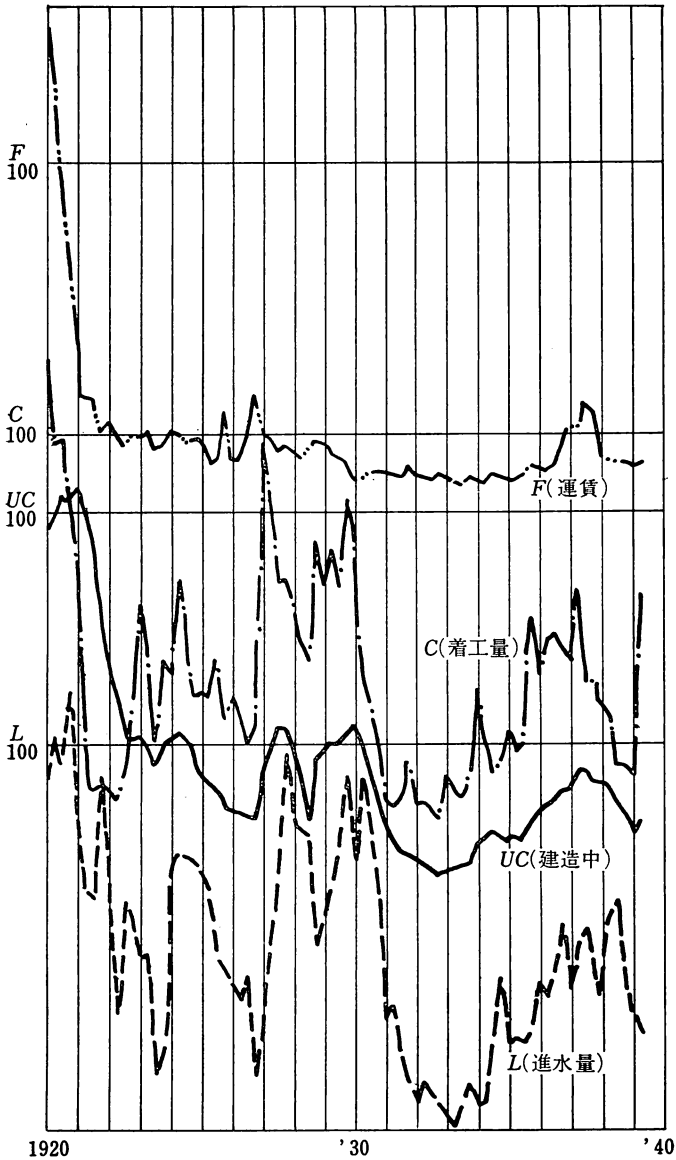
年に登録トン数の公表を始めて以来の最低記録となった。この惨澹たる数字は世界經濟の不振による貿易量の縮小の上に、外国（ドイツ、オランダ、スエーデンとりわけ日本）から激しい競争を挑まれ、技術革新（蒸気船から内燃機船へ）にとり残されたイギリス造船業の悲惨な姿を反映するものであった。ここで明白なことは、たとえ世界の景気が立直ったところで、イギリス造船業が再び栄光の座につくことはないということであった。こうした事情の中で1930年代のイギリス造船業が直面した課題は、過剰設備を廃棄し、設備を近代化すること、つまり秩序ある縮小をはかることであった。小稿は「世界の造船所」から英連邦の造船所へ転落したイギリス造船業が、世界經濟の変化に対応した秩序ある縮小のために、いかなる方策を選んだか、銀行と政府はそれに対してどのように協力し支援したか、を示そうとするものである。

1 1930年代の造船不況

1929年10月、ニューヨーク株式市場の暴落で始まった世界不況は海運不況を通じて造船界を襲った。造船界がうけたダメージがいかに甚大であったか、若干の数字をあげて説明してみよう（第2図、第1表および第2表）。まず設備の稼動状況について。1932年末、イギリスで建造中のトン数は、わずか22万5000トンで、これはロイズの登録が始まって以来の最低記録といわれ、そのうち14万2000トンが仕掛りのまま作業を停止していた。当時のイギリスの造船能力が約250万トンといわれているから、常時稼動していた設備は10%以下ということになる。また30年代に入ると、世界のいづこの港にも能率の低下した老朽船の繋船が増加して、1932年にはイギリスの港に繋がれていたイギリス船は830隻、200万トンを超えていた¹⁾。これらの船の多くは戦時中の急増船で、政府が民間から買上げたものであった。繋船中の費用、年次検査費等の負担に耐えられない老朽船は次つぎにスクラップ化され、1930—33年の4年間に150万トン以

1) L. Jones, *Shipbuilding in Britain*, 1957, p. 107.

第2図 造船関係指数，1920—39（1920=100）



〔出所〕 L. Jones, *op. cit.*, p. 119.

第1表 造船業における被保険労働者数と失業率 1921—38

年	被保険者合計	失 業 率	
		1月	7月
1921	359,000*	—	—
1922	—	—	—
1923	270,000	—	—
1924	254,230	32.2	28.3
1925	240,120	31.8	35.1
1926	223,100	37.8	41.7
1927	216,030	37.1	22.3
1928	202,430	20.6	28.3
1929	204,500	27.6	23.0
1930	204,720	23.4	31.7
1931	195,390	46.6	57.1
1932	181,930	60.2	63.8
1933	169,310	63.3	60.1
1934	158,790	54.7	47.7
1935	157,230	46.1	42.6
1936	161,850	36.6	29.9
1937	172,810	26.4	22.4
1938	175,050	21.3	21.1

* 推定

〔出所〕 L. Jones, *op. cit.*, p. 113.

上が解体された。海運市況を最も敏感に反映するのは運賃であるが、不定期貨物運賃指数（1869=100）は1929年と1933年の間に115から85に低下した。また熟練、半熟練、不熟練の造船労働者の失業率は他の産業より遙かに高率で、1932—3年には60%に達した。そして戦時のダメージを補充することに追われていた戦後ブームの頂点（1921年）には35万人もいた労働者は1935年には $\frac{1}{2}$ 以下に減少し、16万人を下廻っていたのである。もっとも各造船地帯（クライドサイド、イングランド北東岸その他）はかなり高度に特化していたので、不況の様相やその程度は地域によってかなり異っていた。悲劇の代表的な一例はパーマー造船所の所在地ジャロー（Jarrow）であろう。造船と鉄鋼のジャローは1851年には人口7000人の村にすぎなかったが、1934年には36,000人の重工業都市になっ

第2表 失業保険加入労働者の失業率

産 業 別	年	失 業 率 (6月)
石 炭	1929	19
	1930	24
	1931	36
	1932	41
機 械	1929	8
	1930	14
	1931	26
	1932	27
造 船	1929	22
	1930	32
	1931	56
	1932	62
鉄 鋼	1929	18
	1930	28
	1931	47
	1932	48

〔出所〕 *Parliamentary Debates, Commons*, 1938—39, fol. 1869—70
の失業統計より算出。

ており、暫らく前までは住民のほとんど全部が造船とそれに関連した半製品部門、原料部門に従事して生計をたてていた。それが後述の合理化の犠牲となって造船所が閉鎖された結果、6,140人、ジャローの被保険労働者の56.8%が職を失うに至ったのである。彼らは1934年春までの1年間に、失業手当として48,000ポンド以上を受取ったほか、国と地方の財源からそれぞれ Transitional Payment や Public Assistance の形で年30万ポンド以上の救済金をうけたのである²⁾。

2) *Ministry of Labour, Reports of Investigation into the Industrial Conditions in Certain Depressed Areas*, Cmd. 4728, HMSO, 1934, pp. 72—73; Ellen Wilkinson, *The Town that was Murdered, the Life-Story of Jarrow*, 1939. 特に Ch. X.

2 National Shipbuilders Security Ltd. (1930) による

過剰設備の廃棄

第1次大戦中とその直後に大膨張をとげた造船設備は国際貿易の収縮と軍備の縮小によって、20年代末には龐大な過剰設備となって経営を圧迫し続けた。戦争が勃発した1914年、イギリスの建造能力は約300万総トン、大小合わせて580のバースをもっていた(第3表)。戦時中、船腹に対する強烈な需要圧によって船台もプラントも急増し、終戦後も拡大が続いた。戦争によるダメージ世界の商船1350万総トン、このうちイギリス商船は約800万総トンへの補填を急ぐことと、戦後の経済復興を見越した発注が殺到したため、戦争直後のイギリスには造船ブームが訪れた。かくて1920年にはバースの数は806、同年9月に建造中の総トン数は実に373万総トンに達していた。このトン数は戦前の最高であった1913年6月の260万総トンを約43%も上回っていた。しかし翌1921年、戦後ブームは突如として消えた。ブームが去ったあとの造船界にとって明白であったことは、たとえ世界貿易の収縮がなかったとしても、設備過剰に陥ることは避けられないということであった。実際、戦前7年間(1907-13年)を戦後7年(1923-29年)と比較すると、世界の商船進水量は9%の減となってい

第3表 イギリス造船所の建造能力

国 別	年	規模別(フィート)バース数							合計
		250— 300	300— 400	400— 500	500— 600	600— 700	700— 800	800 以上	
イギリス	1914	67	108	101	61	58	95	90	580
	1920	101	182	128	127	55	97	116	806
	1925	68	135	109	135	46	94	99	686
欧 大 陸 7 カ 国 合 計	1914	53	111	56	73	28	4	16	341
	1920	52	152	86	80	39	6	36	451
	1925	54	166	124	89	46	6	33	518

7カ国—ベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、オランダ、ノールウェー、スエーデン

〔出所〕L. Jones, *op. cit.*, p. 123.

るのに対して、イギリスのそれは21%の減となっている。

戦後のイギリス造船業の設備過剰を説明するには、以上のほかに更に軍艦建造量の減少と技術的立ちおくれを加えなければならない。世紀末期から列強の建艦競争が進むなかで、民間造船所もまた大量の軍艦建造を受注し、全建造高に占める軍艦の比率は20～25%にも及んでおり、造船設備の近代化と業界の好調を支える上で、軍艦建造は重要な役割を演じていたのである¹⁾。軍艦建造の最も多かった1918年のごときは総建造高51万7000トン、このうち海軍工廠の建造高はわずか3,000トンであったから、ほとんどすべてがクライドサイドとイングランド北東岸をはじめとする民間造船所で建造されていたのである。ところがその後の軍備縮小によって、1920—38年のうち、1年は進水ゼロであり、年間5万排水トンを超えたのは6年だけで10万排水トンを超えたのは1937年だけとなった(表4)。イギリス造船業をさらに不利にした要因は石炭だきから石油へ、蒸気船から内燃機船への移行が本格的になったことである。戦前からスカンジナビア諸国で始まっていたこの変化は、戦中戦後の炭価の昂騰、ディーゼルエンジンの改良、運送スペースの拡大と迅速性によるコスト低減によって戦後、石油だき船、ディーゼル船の普及はイギリスでも加速的に進行した。しかしこれらの新技術の特許権は外国に握られていた。このイギリスのハンディキャップは建造実績にも反映し、1927—30年、蒸気船では世界の進水量の65%を占めたが内燃機船では41%にすぎなかった。さらに1933年末になると、他の造船国で建造中の船の72%が内燃機船になっていたのに、イギリスのそれは34%にすぎなかった²⁾。したがって舶用機関も含めた全造船工業界の「合理化」の問題は過当競争の根源をなす過剰設備を廃棄するとともに、陳腐化した設備を近代化することによって、国際競争力の強化をはかることにあったわけである。

1) 拙稿「イギリス造船業における企業集中 1880—1914年」関西大学『経済論集』25巻6号、昭51、p. 612.

2) G. C. Allen, *British Industries and their Organization*, 4th ed., 1959, pp. 153～4.

第4表 民間造船所におけるイギリス艦船建造高：スコットランドとUK1913—38
(単位 1,000排水トン)

年	スコットランド	U. K.
1913	66.6	193.2
1914—18(平均)	172.2	439.7
1919	100.0	242.2
1920	0.4	27.4
1921	—	9.8
1922	—	—
1923	—	2.8
1924	—	7.2
1925	35.0	70.0
1926	11.2	53.8
1927	1.1	21.1
1928	21.5	77.0
1929	6.9	40.2
1930	2.7	25.8
1931	—	16.7
1932	2.8	38.5
1933	0.9	10.7
1934	25.6	85.0
1935	8.9	23.4
1936	31.1	86.6
1937	43.0	109.4
1938	31.4	83.7
1919—38(平均)	16.1	51.6

[出所] N. K. Buxton, 'The Scottish Shipbuilding Industry Between The Wars: A Comparative Study,' *Business History*, x, p. 120.

この目的を達成するために、造船界はイングランド銀行を中必とする金融界—具体的には the Bankers' Industrial Development Co. (産業助成金融会社)—の資金援助の下に、効率の低い過剰設備、いわゆる「非経済的」造船所、の買収と撤去を目的とした新会社 National Shipbuilders Security Ltd. (全国造船業保全会社)を1930年に設立したのである。

新会社は公称資本金1万ポンドで、300万ポンドまで借入れによる資金調達
が認められており、定款に示された主要な機能は、(1)過剰または時代おくれに

なった造船所の買収、設備の撤去・処分、および将来造船業に使用しないという条件付きでの跡地の転売によって造船業を援助すること、(2)上述の目的を推進するために、会社へ一定額を支払うことを造船業者その他と契約すること、および(3)造船・修理のあらゆる設備を買取ることと、それを適当な方法で売却・処分、または利用すること、であった。

この会社は各造船会社に対しては何ら強制力をもつものではなく、弱小のいわゆる非経済的造船所に対して、自身と業界全体のために、なるべく少いコストで撤退できる機会を提供することであった。そしてこの合理化計画にともなう発生が予想される損失、つまり買取った造船所の解体価格と所有者に支払われる価格との差額、はこの計画によって業績の改善が見込まれる残存企業が負担することになる。同様な合理化計画³⁾は1928年にスコットランドの炭坑業者が試みて失敗した例があるだけに金融界の協力が問題であった。いうまでもなく銀行は当座貸越の形で、すでに造船企業と深い係わりをもっていたのであるが、このような計画に対して、銀行は果してどの程度の協力を示すであろうか。やや誇張していえば、これが新会社の成否を左右する最も重要な要因であったのである。

元来、工業金融には保守的であるといわれてきたイギリスの銀行であるが、基幹工業の合理化というイギリス産業界の重要な要請に応じて、イングランド銀行と主要銀行によって設立された Bankers' Industrial Development Co. を通じて、銀行は造船界の再建計画を資金面から支援することになったのである⁴⁾。

周知のように、イギリスの銀行家はアメリカやドイツの銀行家とは対照的に企業に密着しないで、常に距離を保っておくことを健全な銀行経営の原則としてきた。彼らは工業会社の株主となることを好まなかったし、当座貸越の形で

3) Jones, *op. cit.*, p. 133; *The Economist*, March 8, 1930, p. 514.

4) 以下の記述は主として A. F. Lucas, "The Bankers' Industrial Development Company", *Harvard Business Rev.*, X1-3 による。

気軽に低利の運転資金を提供するが、設備投資に対しては融資を渋った。イギリスでは借りる側も貸す側も共に抑制からの最大限の独立を得ていることが、イギリス式工業金融と大陸式との最も著しい相違点であった。しかし、危機に直面した重要産業の再建という緊急の事態に臨んで、イギリスの銀行も伝統の経営方針を固執するわけにはいかなかった。それを推進したのはイングランド銀行であるが、同行は有名な兵器メーカー Sir W. G. Armstrong & Co. の再編成に関与して社債と利子を合わせて約540万ポンドの被害をうけるという苦い経験をしていたのである。同行が中心になって1930年に Bankers' Industrial Co., Ltd. が創設された。資本金600万ポンドは10万ポンド株60株よりなっており、1株1票の議決権をもつ「A株」45株と、1株3票の議決権をもつ「B株」15株よりなっていた。A株は20の株式銀行と25の他の金融機関（保険会社を除く）を含むイングランドの主要な銀行および投資機関に割当てられており、B株はイングランド銀行自身（14株は Securities Management Trust, 1株は総裁自身）が保有して会社の支配権を握っていた。「同社の目的は産業ごと、または地域ごとの合理化のため、イギリスの基幹産業によって提出された計画を受理し、それを検討することである。計画が承認されると所要額の融資をうけるため、何らかの方法で、既存の金融機関を通じて契約が結ばれることになる。」⁵⁾ このさい同社の機能は、第1に合理化計画を受理してそのメリットを確認することであった。しかし主たる機能は第2の点で、それは承認された計画に対する融資を同社が援助することで、現実の起債そのものは、同社でもイングランド銀行でもなく、一般金融機関がおこなうことになっていた。造船業界の再建を目指す National Shipbuilders Security, Ltd. の成立は同社にとっては最初の成果であったのである⁶⁾。

5) Lucas, *loc. cit.*, p. 275.

6) 同社についての記述は、A. F. Lucas, *Industrial Reconstruction and the Control of Competition*, 1937, ch. VI および Jones, *op. cit.*, pp. 133—140 に依拠している。

National Shipbuilders Security, Ltd. には主要な造船企業47社—1930年にイギリスで進水した300フィート以上の長さの船舶のトン数で93%、金額ではそれ以上のパーセンテージを占めた—が出資した。同社は直ちに過剰設備の買上げと廃棄のための資金として100万ポンドの5分利付社債を発行したが、この債務を保証するために、造船業は将来進水する船舶について、引渡価格の1%相当額をいわば造船業の「再建税」(reconstruction tax)として納付することを誓約していた。1930年まで過去7年間の建造高が年平均290万ポンドを超えていたので、予想される「再建税」の年間収入は約30万ポンド近い額に達し、年々の利息と償還積立金の4倍半を超えることになるから、船価の1%の課税収入は債務の担保として十分な金額であると考えられていた。しかし、この予測は外れて、実際の税収は予測を大きく下回ることになる。次に同社の実績をみてみよう。

National Shipbuilders Security の実績は、造船業界の景況を反映している。同社の最初の3年間は業界の最悪の年と重なっている。34年から景気はやや回復—といってもなお船台の77%は遊休—に向かい、1835—37年の間に船価は約17%の上昇をみた。景気が回復に向かうにつれて売却申込件数はめっきり減少し、やがてなくなっていく。同社は1930年に有名な William Beardmore & Co. のダルムールの造船工場を買上げたのを手始めに1937年までに28企業、約100万トンの造船施設を撤去したが、実際には1935年3月までに全造船施設の約 $\frac{1}{4}$ に相当する27造船所、137バースが買収・撤去を終わっていた。そしてその頃には戦後の造船ブームの時代に稼働していた全バースの約半数が姿を消しており、その多くは計画的設備削減の実施前にすでに撤退していたという。National Shipbuilders Security が約100万トンの過剰設備を廃棄したことは、当初の縮小計画からみれば、その一部を実現したにすぎないが、それまで自由競争的な伝統が支配的であったこの業界としては、予想外の成功とみるべきであろう。また一産業単位でもって、自主的に価格や生産を規制し、事業の改善をはかろうとしたことは、イギリス伝統の個人主義的経営からの訣別と集

団主義的経営への移行を示す画期的な出来事であったといわねばならない。

わずか100万ポンドの資金でスタートした同社が、どのような資金運営によってこの縮小計画を実施したかは興味ある点であるが、残念ながらそれを正確に跡づける資料はない。ただ同社の1934年の報告書から分かることは、それまでに買上げた造船所は76万8000ポンドであり、跡地の転売によって得た収入は17万8000ポンド、したがって差引59万ポンドが純コストということになる。ほかに法定諸経費、臨時操業停止に対する補償金、その他一般管理事務費などに合計112万9000ポンドの経費を支出している。他方、新造船から入る「再建税」の収入は予測を大きく下回った。1933年には進水量はわずかに13万3000トンで収入は22万6000ポンドに過ぎず、同社の社債の利払や償還積立金を大きく下廻ることになった。それでもさまざまな雑収入があって、同社は造船所買上げ資金としてなお33万3000ポンドを残していたという。

造船所の買上げは、具体的にはどのようにしてなされたか。30年代初頭のよう、世界的に深刻な不況に陥っている時期には、National Shipbuilders Securityにとって、造船業からの撤退ないし設備縮小を望んでいる弱小造船所を見付けることは困難なことではなかった。したがって旧式設備をもつ効率の劣る造船所であっても、それが現状のまま操業を望むならば、会社はなんら干渉しなかったという。売却の申請をうけると、中立の鑑定人によって造船所の評価がおこなわれ、次いで廃棄処分がおこなわれることになる。その造船所が建造中の船をもっていたり、すでに竜骨をすえているような場合は、譲渡処分が面倒であったばかりでなく、労働者の雇用問題がからみ、撤去に費用が嵩むので、そのような造船所の買収は差し控えたようである。また設備が比較的整っていないながら資金繰りの困難から閉鎖に迫込まれている造船所（例えば、前述のパーマー造船所）を買収した場合もあったことを考えると、必ずしも老朽設備のみが廃棄されたわけではなかったのである。

このような National Shipbuilders Security による買上げ廃棄処分がもたらした結果については、さまざまな視角から検討されねばならないが、さし

あたりここでは次の3点を指摘しておきたい。第1に、過剰設備の廃棄による過当競争の排除は国内の船価の上昇をもたらしたとしても、合理化によるコストの切下げ、それによる国際競争力の向上という肝心の点ではほとんど貢献しなかったことである。第2に、設備の廃棄は客船や軍艦の建造所で少く、主として貨物船の建造所でなされたために、その中心地であったイングランド北東岸ではクライドサイドに比べて遙かに多数の造船所が打撃をうけたのである。第3に、過剰設備の廃棄処分は、イギリス経済の他の面におけると同様に、造船業もまた自由競争の伝統を放棄するに至ったことを意味している。19世紀末から今世紀の始めにかけて、造船界にもある程度の企業集中がみられたし、軍艦建造業者の‘Armament Convine’のような企業結合の例もないわけではなかった。しかし造船と関連の深い海運や鉄鋼の業界に比べると、造船市場は一般的に競争的であって、1918年の海運造船審議会の報告書においても、自由競争を放棄して業界全体が結束し協調することを勧告したほどである⁷⁾。

3 政府援助

(A) 「スクラップ・アンド・ビルド」計画 (1935)

1930年代において、イギリス海運および造船に対する政府の施策を代表するのは1935年のイギリス海運援助法 (British Shipping (Assistance) Act) であろう。この法律は2つの部分から成っており、第1部は海運会社に対する補助金の交付について、第2部はスクラップ・アンド・ビルドの促進について規定している。前者は貿易の不振と外国海運の競争によって低運賃に悩んでいる不定期船主を救済するために、1935年、船主間の協調による自助努力を条件に、1929年をベースとする基準運賃との較差に応じて年間200万ポンドの補助金を支給しようとするものであるが、200万ポンドという額は、1934年の不定期船の収益が年5%の減価償却をまかなうのに不足した金額である。直接造船に係

7) 前掲拙稿 p. 617; ‘Armament Covine’ の性格については C. Trebilcock, *The Vickers Brothers*, 1977, pp. 23-4 をも参照。

わりをもつのは、後者のスクラップ・アンド・ビルドの規定であって、日本の1932年のスクラップ・アンド・ビルド計画がモデルにされたという。その骨子は新造船をおこなうイギリスの不定期船主に対して、新建造船1トンごとに古船2トン（改造の場合は同一トン数）をスクラップにすることを条件に、大蔵省は1937年2月までの2年間に1000万ポンドを3%以下の低利で融資し、12年以内に返済させるというのである。実際の融資業務は商務省の担当で、融資申請に対する審査は商務省の指名した船舶取替委員会 (Ships Replacement Committee) によっておこなわれた¹⁾。

イギリス海運援助法によるスクラップ・アンド・ビルド計画は、しかし所期の成果を挙げることはできなかった。予定していた融資総額1000万ポンドは当時の船価では100万重量トン（60万総トン）の建造コストに相当したが、この全額が融資されていたとすれば、60万総トンが建造され、120万総トンがスクラップとして解体され、差引60万トンの老朽船が消えて、過剩船腹の廃棄に資するはずであった。しかし当初の計画は大きく狂った。援助申請件数は74件（すべて新建造で改造はなし）、95隻、33万4794総トン、このうち承認されたのは37件で50隻、18万6000総トン（建造コスト366万4360ポンド、船主への融資額354万8124ポンド）にすぎなかった。つまり予定の1/3に過ぎなかったわけである。当時は老令船や質の劣る戦中戦後の急造船が多く、スクラップにすべき120万トンの老朽船を見付けることは容易な状況にあったにもかかわらず、なぜ予想を大きく下廻ったのであろうか。

第1に、法律の規定そのものに問題があった。すなわち、一方で船主に補助金を支給して運賃率の好転をはかれば、それは他方のスクラップ・アンド・ビルド計画を妨げる結果になる。というのは、たとえ船令20年を超えるような老朽船であっても、市況が好転すれば船主はしばらくスクラップ化を差し控えるからである。

1) Jones, *op. cit.*, p. 110.; S. G. スターミー著、地田知平監訳『英国海運と国際競争』昭40, pp. 138, 140.

第2に、スクラップ船を用意することの困難である。その理由は上に述べたように市況好転の兆しが現われ、船主がスクラップ化を見送れば、廃棄用の船は乏しくなり、古船市場の相場は上昇する。したがって実際に融資をうけた船主のうち持船を廃棄処分したのは極めて少く、大部分は外国からスクラップ船を割高で購入していたのである。これでは事実上、古船ブローカーを太らせ、外国船主に補助金を与えることになり、イギリス海運の合理化を志向する立法主旨に反することはいうまでもない。

第3に、融資条件が厳しすぎたことである。まずスクラップ船は、例えば日本の場合のように、どんなタイプの船でもよかったわけではなく、建造される船と同一タイプの海運業に従事しているものでなければならなかった。この制約は船主側の魅力を大いに減殺したようである。その上、新建造船は技術的に高能率のものであり、しかも高水準の船員宿泊施設を備えることを要求されていたので、建造コストの上で船主にはかなりの高負担になったという。したがってスクラップ船の確保の困難は別にしても、低金利の魅力に対して融資条件はいささか厳格にすぎたようである²⁾。

結果的には約39万トンの老朽船が解体され、50隻、約19万トンの優秀貨物船がそれにとって代り、不況による減価償却の遅滞分を一掃し、銀行や造船会社への債務を返済できたという点で、イギリスの不定期船業界に対して、政府援助はそれなりの貢献をしたわけであるが、造船業界にとっては貨物船の建造に特化していたサンダーランドその他の北東岸造船所が34隻、トン数では全体の77%を建造して幾分恩恵をうけたが、スコットランドでは10隻で全体の21%に相当し、スコットランド造船所全体の建造高からみれば政府融資船のシェアはわずか4%強にすぎなかったのである³⁾。したがってイギリス造船業全体からみれば、スクラップ・アンド・ビルド計画は全く期待外れに終わったといえる。

2) Jones, *op. cit.*, pp. 147—155.

3) Neil K. Buxton, "The Scottish Shipbuilding Industry between the Wars: A Comparative Study," *Business History*, x, p. 115.

(B) クイーン・メリー号に対する資金援助

キュナード社の世界的な豪華客船クイーン・メリー号は1930年、クライドサイドのジョンブラウン社と契約した当時は450万ポンドと見積られていたが、進水予定の3カ月前、1931年12月にキュナード社の資金難から、工事は停止のやむなきに至った。かくて船体は2カ年以上も船台に乗ったまま放置されたのである。やっと1934年半ばになって、政府は北大西洋航路で競争していたキュナード社とホワイトスター社の合併(Cunard White Star Ltd.)を条件に、同船竣工のために300万ポンドまでの資金援助をおこなった。この援助によってクイーン・メリー号はその年の9月に進水することができたが、それによっておよそ2000人の人びとが直接建造に従事することができたばかりでなく、同船が1936年3月にジョンブラウン社の工場を離れるまでに、さらに18カ月の間艤装工事の仕事が続いたのである。1936年7月、続いて発注された姉妹船の建造についても政府はその建造費に対して500万ポンドまで融資することを承認したのである⁴⁾。

(C) 艦船の民間発注

第1次大戦前数年間、民間造船所による軍艦の建造は雇用労働量と生産量のいずれからみても、全体の20~25%を占めており、軍艦の受注は造船業の繁栄を支える重要な柱となっていた。ことにヴィッカーズ、ジョンブラウンなどカルテルを形成していた5大兵器メーカーの場合には、海軍本部との間に特別な関係が生まれていた⁵⁾。ところが戦後の軍縮時代には、艦船建造は激減した(第4表)。1930年のロンドン海軍軍縮会議以降は建造量が縮小し、しかもその大部分が海軍工廠でおこなわれるようになったため、クライドサイドの造船所に廻ってくる建造量は極めて微々たるものになっていた。しかし1935年にドイ

4) クイーン・メリー号に対する政府の資金援助については、Francis E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic 1840—1973*, 1975, ch. 7 (No. 534 and the formation of Cunard White Star Limited) に詳述されている。

5) 前掲拙稿 pp. 612—13.

ツが再軍備を宣言し、日本が軍縮会議を脱退した頃から、イギリスでも民間造船所への軍艦の発注は再び急増した。こうした世界的な再軍備の進行が第2次大戦を準備したことはいうまでもない。

(D) 1939年の海運・造船援助計画

1937年は比較的好調の年（もっとも同年から運賃は下り始めるが）であったが、それでも合計100万トンの建造能力を有する28の造船所が操業を停止していた。翌1938年には新造船の受注は激減し、4月にはクライド河岸では商船では7隻だけ、イングランド北東岸では1隻もなく、7月には建造中の船は25万トンを割っていたという。この頃になると国際間の緊張を背景に、海運力増強の国防的重要性が各方面から叫ばれるようになる。1914年以来、イギリスの登録船数が2000隻も減少しており、現有船隊では戦時の輸送力には極めて不十分であるから政府は海運および造船業を援助して緊急に商船隊を補強すべきであるという声が議会内外で高まってきた。時局の緊迫（1939年9月第2次大戦勃発）と与論をバックに1939年1月、海運界は造船・海運に対する政府援助を要請した⁶⁾。この要請に対して同年3月28日、商務省長官は海運・造船援助計画を示したが、その冒頭において彼は特に海運造船業の国防上の重要性を強調して、「これらの産業の重要性はこの国の経済資源に対する貢献やそれがもたらす熟練労働の雇用量のみならず、それがわが国の防衛に不可欠だからである」⁷⁾と述べている。援助計画の概要は次のようなものである。

(1) 沿岸航路以外の貨物船運送に対して5カ年間、年275万ポンドの補助金を支給する。ただし実際の支給額は運賃指数にスライドして決められる。補助金支給の前提条件として、政府は海運業が適正運賃を維持するために、船腹の国際的な需給調整に最善の努力を払うことを期待した。

(2) 船主の造船業者に対する新造船の発注を促進するために、不定期船および定期貨物船の船主は5年間、年50万ポンドまで補助金の支給をうける。ただ

6) *The Economist*, Jan. 14, 1939, p. 65.

7) *Parliamentary Debates, Commons*, 1938—39, fol. 1853.

し船主の収入が公共支出を正当としない年は除くこととする。(商務省長官は提案説明の中で、政府は補助金の支給によって船価が上昇しないように、造船造機、鉄鋼業者から保証をとりつけている旨付言している。)

(3) 同じく貨物船(沿岸航路用を含み、冷凍船、タンカーを除く)の建造を促進するために、政府は船主に対して向う2年間に1000万ポンドを低利で融資する。

(4) 船舶保有トン数の増大を急がねばならない情勢から、政府は200万ポンドを計上して、なお利用可能な、適当な英国船(放置しておけば外国の船主に売却されるか、もしくは解体されるおそれのあるもの)を買上げ、これを非常時に備えて繋船しておくこと。

以上のような内容は、1935年のイギリス海運援助法と類似する点が多い。造船業の見地からする重要な相違点は、35年の規定が新造船の建造融資にあたって老朽船をスクラップにすること(スクラップ・アンド・ビルド)を船主に義務づけていたが、この計画ではそれが除かれている点である。この計画では廃棄処分代に代って繋船計画に従うよう要請されていたので、使用可能な持船は政府へ売渡さねばならなかったし、非常のさいに限って使用されることになっていた。こうした政府の援助計画に対する船主の反応は敏速で、計画の公表からわずか6週間のうちに144隻、70万総トンを上廻る貨物船が造船所へ発注されたといわれている⁸⁾。

数カ月後に第2次大戦をひかえて、国際緊張が極度に昂っていた時期であり、国家の安全保障という大義名分があったとはいえ、こうした手厚い海運造船補助計画に対しては、国民の間に全く疑問がなかったわけではない。次にその一例として、政府の安易な補助金政策と自助努力を怠る造船業者を手厳しく批判した「エコノミスト」誌の主張を紹介しておきたい。

「海運・造船業が今後とも経営を続けていくために、政府の支援が必要なことはいうまでもないことであり、今日政府が約束することになった援助の概要についても、大方の同意が得られることであろう。しかし、ここで(政府がそのことを忘れてるように

8) Jones, *op. cit.*, p. 157.

思われるので）再度主張しておかねばならないことがある。それはイギリス運海のコスト、とりわけイギリス造船のコスト、は一般的状況がイギリスとあまり変わらない諸外国のそれと比べて、なぜこうも高くつくのか、その理由について、公金が支出される以上、国民は公平な調査に基づく納得のいく説明（かつてなされたことがない）を聞く権利がある。政府が造船、造機および鉄鋼業界から、建造受注の増大を見込んで値上げをしないという約束をとりつけている点は多としたい。しかし従来、世界一安価な船を建造してきたイギリスが、今日、世界一に近い高価な船を建造しているのは何故であろうか。」⁹⁾

9) *The Economist*, Apr. 1, 1939, p. 10.