



Title	F. E. Hyde, Blue Funnel, Liverpool University Press, 1957
Author(s)	米川, 伸一
Citation	一橋論叢, 64(1): 90-93
Issue Date	1970-07-01
Type	Departmental Bulletin Paper
Text Version	publisher
URL	<a href="http://doi.org/10.15057/2366">http://doi.org/10.15057/2366</a>
Right	

書評

F. E. Hyde, *Blue Funnel*  
Liverpool University Press, 1957

米川 伸 一

「ブルー・ファンネル」(青い汽船の煙突を意味する)はリヴァプール船舶業界の雄 Ocean Steam Ship Company のシンボルであるが、リヴァプール大学 F・E・ハイド教授の労作「ブルー・ファンネル」は同海運会社の成立から第一次大戦に至る発展の足どりを辿ったものである。教授はその序文において企業史は経済史的背景を切り捨てた企業の歴史であってはならないと記しているが、このイギリスにおける企業史研究の特徴は本書において充分に読み取ることができる。

ブルー・ファンネルは単に P & O と並ぶ海運会社というだけでなく、イギリス繊維製品を輸出する船会社として独占的地位を占め続けてきたという意味においてその歴史は一企業史の枠を越えた意味を主張しているように思われる。繊維工業との関係

は既にその誕生から明らかである。同企業は一九〇二年有限会社に改組されたが創立後一貫して同族企業を守り続けてきた。その富を築き上げたのはジョージ・ホルト(一七八〇—一八六一)であるが、彼の父オリヴァ・ホルトはロッチデルの染色業者であり、G・ホルトはリヴァプールの原綿輸入商人のもとに徒弟として入り、のち一人立ちして綿花仲買人(Cotton broker)となったのである。そして、一八三〇年代には不動産建設、鉄道、銀行、保険などに手を染め、八万ポンド足らずの資金を動かすリヴァプール有数の商人になっていた。

このジョージの三男のアルフレッドは生れつき機械いぢりの好きな男でリヴァプールマンチェスター鉄道の技師エドワード・ウッドの徒弟となり、のちに父の事務所のあるピルの一角に技術のコンサルタント業務を開いた。一八五二年のことである。この五〇年代は造船史上からみれば長足の進歩をとげた画期的な時代であった。船体の鉄への転換、スクリュー付プロペラ、複合エンジンの採用、が解決すべき焦眉の三論点であったがアルフレッドは見事にこの三点をほぼ解決した船舶を作ることが出来た。この自己の資金で建造した最新鋭の船舶を西印度に就航させ大きな利益を掌中にした彼は、この航路が斜陽化しつつあることを知ると思い切りよくみきりをつけ、新しく今までクリッパーの独占していた対中国向けの長距離用蒸気船の建造に乗り出し、三艘の船が完成して一八六五年 Ocean Steam Ship Company がここに誕生した。

好運なことには六九年スエズ運河が開通し、各地に石炭貯蔵

庫が出来ると蒸気船はクリッパーを完全に制圧して、七〇年代を通じてまずまず好調な業績を維持することが出来た。リヴァプールが輸出をするものは専ら繊維製品であり、ロンドンに向けて茶、タバコ、錫などが輸入された。当時両国間では常にイギリス側の入超であり、中国向けの積荷を確保する方が困難であったから、工業地を押えたファンルは有利な地位におかれていた。

しかし七〇年代初頭の海運ブームにより競争は漸次激化した上に、後半に入り「大不況」の影響があらわれ、海運業界の競争は七〇年代末に入り激化の兆を見せ始めたのである。

現代においても機能しているいわゆるコンファレンス・システム（一種のカルテル）が对中国定期貨物船航路において形成されたのは「大不況」が深刻化した一八七九年であり、その立役者はファンルにも総代理業として関係していたスワイア（Swire）であった。このようなカルテルは地域カルテルとして各航路に広がっていった。前記航路の場合、P・&D・ブレン、カースル、メサジェリーそれにファンルを加えて五社協定として成立した。その中心はここで詳述することはないが「運賃払戻制度」(freight rebate system)にあり、輸出品についてはトン当り三シル、輸入品についてはトン当り五シルのリベートであった。盟外船と契約した船主はこのリベートを受けることを拒まれた。北部の繊維製品の輸出を事実上独占していたファンルはこのカルテルに対して消極的参加という態度をとり続けた。予想された如く、カルテルの形成とともにマンチェスター

の輸出商人の間に反対が起り、「对中国共同船舶」(通称 China Mutual Company) という船会社が彼らの支援により生まれ、高速で大型の最新汽船を就航させ、ファンルの地盤を犯し始めた。激烈な競争の後に、チャイナ・ミューチュアルは九一年同盟に加入することになったが、八〇年代後半から九〇年代初頭にかけてファンルの純利益は著減し始めた。輸出不綿製品の中でファンルの占有率は低下し続けた。

業績の低下をもたらしたのは、参入によるこのような競争の激化であったが、後発企業にシェアを喰われていったのはカルテル運賃の依存とともに当社の八〇年代に見られた保守的な経営政策にあった。当社の就航路は繊維品の輸出のために専ら意を用いられており、中型・低速で経済的ではあったが中国からの輸入品には必ずしも適していなかった。それにもかかわらず、ホルトはまず本国製品の輸出という側面から経営政策を立案していたので、巨額の剰余金を積立てながら新しい時代に即応した船舶の建造に乗り気でなかったのである。かくてカルテルへの依存とそれに伴う技術革新の停滞によりファンルは八〇年代には相対的な地盤沈下を甘受しなければならなかったのである。八〇年代に新船舶の建造に最も積極的であったスワイアでさえ気付かなかった对中国貿易のバターン変化があった。それは中国への輸出品の多様化が進行し繊維一辺倒から金属製品その他が加わると共に、輸入品も中国のモノカルチャ的経済構造の変化につれて、もっと目方のかかる米等が増加し始めた。繊維に依存していたファンルにとりドラステイクな政策転換が

要求されつつあった。

このような情況のもとにおいてファンルの次の飛躍期の立役者となったのはジョージ・ホルトの長男ロバートの子リチャード・ホルトであった。彼は九二年東洋の各地を具に調査し、多角貿易の潜在的好機を認識した。そして九五年彼が取締役に選ばれてからこの貿易パターンに即応した新航路が積極的の開かれ、二〇世紀初頭にはファンルはリヴァプールと中国を結ぶ定期海運会社から世界的なネットを持つ海運会社へと成長したのである。この過程において逸することの出来ないのは一九〇二年における China Mutual の支配である。世界的船会社への脱皮は、例えば一九一〇年にはジャヴァ・太平洋諸地域・オーストラリアを中心にした取引が中国と日本のそれとほぼ同額に達していたことから窺い知ることが出来る。

次に問題になるのがコストの低減である。九二年に総船舶トンの数の五〇%ほどが二〇年以上を経た老朽船であったがその後大型化・高速化を目指して積極的な造船プランが進められた。そして一九〇二年迄に一六三万ポンドの費用で少なくとも二二艘の最新定期船が就航したのである。

このような新しい戦力をもってファンルは二〇世紀を迎えることになったが、新世紀の幕明けとともに後進資本主義国における海運会社の育成策によりドイツ、日本などの船会社との競争が激化し、船荷主により二重価格制の採用などが行なわれた。これがイギリス工業製品の海外競争力を弱めたことは言うまでもない。にもかかわらず、世界貿易の拡大とともにファンルの

運送量はこの時期に飛躍的に増大し、一九〇二年に約三〇万トンであったものが五年後には六七万トンにまで上昇していた。この間、合理化によりコストは低下したがカルテルの存在にもかかわらず盟外船との競争により船賃も同様に低下したことは左記によって明らかである。この間特に純益への貢献の著しかったのはオーストラリア・太平洋航路であった。

最後に財務であるが、最初一五六、〇〇〇株 (share) で出資した同企業は当時ホルト一族で五〇・九%、その他友人関係を加えるとそれは六五・三%に達し完全に同族企業であり、この点は、第一次大戦に至るまで変らなかつた。新株発行の際には創立当時の所有者に割当てられるように意を用いられ、処分を希望する者は企業側の発表した時価で企業が買入れた。

保守的な手堅い財務政策という言葉がファンルの場合には最も相応しいように思われる。まずそれは低い配当率として表わされた。一九世紀末にせいぜい一〇%位の配当を続ける一方自家保険を第一義的目的として龐大な剰余金が蓄積された。スウィアはこの手厚い財務政策がかえって競争力を弱めることになることを懸念して積極策の採用をアルフレッドとホルトに勧誘したが聞き入れるところとならなかつた。そして既述したようにリチャード・ホルトの就任によってファンルは低滞の殻を打ち破ったのである。一九〇三―四年の使用資本が一八〇万ポンドであったのに対し一〇年後には四〇〇万ポンドに達した。別言すれば、過去四〇年余りに相当する拡張をこの一〇年間で企業が行なったことになるのである。

第一次大戦前ファンルはリヴァプール最大の海運会社であった。しかし一九〇二年に有限責任会社に衣がえしたにもかかわらず、その経営者層からみれば相変わらず一九世紀のイギリス企

業と余り遠くない処に位置する同族企業であったと言えよう。

(一橋大学助教授)