<table>
<thead>
<tr>
<th>タイトル</th>
<th>世紀転換期のイギリスにおける造船業と平炉鋼生産 (二) 景気循環と独占形成</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>著者</td>
<td>徳江 和雄</td>
</tr>
<tr>
<td>発行誌</td>
<td>一橋論叢 (二) 資源経済研究</td>
</tr>
<tr>
<td>発行年月日</td>
<td>1972-06-01</td>
</tr>
<tr>
<td>タイプ</td>
<td>Departmental Bulletin Paper</td>
</tr>
<tr>
<td>テキストバージョン</td>
<td>publisher</td>
</tr>
<tr>
<td>URL</td>
<td><a href="http://doi.org/10.15057/2128">http://doi.org/10.15057/2128</a></td>
</tr>
</tbody>
</table>
第一章で我々は、東北沿岸とスコットランドと、造船業と鋼鉄産業との相互依存関係を形成したことも、このため造船ブームに波及されつつも、比較的少数の大型平炉鉄業の下に、生産の集積が実現された、を検討した。

しかし、好況期の展開は造船業にも見られたのである。即ち、前世紀末後半からその後の海運業の拡大に媒体されてきた。(...) 万トンを収め、同時に造船業とその生産設備の形成的発展を推進したのである。造船業の生産数の約五分の一に当たる、七二万 (総トン) を取って、同時に造船業とその生産設備の形成的発展を推進したのである。

この一節でみた二〇〇年後の好況期は、逆に、海運業に急速に減少しているのは、海運業の縮小によって、造船業を波及していなかった。また、造船業を波及していなかった。しかし、造船業を波及していなかった。
（61） 世紀転換期のイギリスにおける造船業と平炉鋼生産（二）

第9表 運送船扱、炭炭及び船体価格

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>1898</th>
<th>1899</th>
<th>1900</th>
<th>1901</th>
<th>1902</th>
<th>1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>(a) 外洋運送船料</td>
<td>92.7</td>
<td>87.7</td>
<td>100.0</td>
<td>75.0</td>
<td>70.7</td>
<td>72.8</td>
</tr>
<tr>
<td>(b) 石炭運送船料</td>
<td>10 0</td>
<td>12 2</td>
<td>7 8</td>
<td>5 4</td>
<td>4 6</td>
<td>4 6</td>
</tr>
<tr>
<td>(c) 石炭輸出価格</td>
<td>9 7</td>
<td>10 6</td>
<td>16 6</td>
<td>13 7</td>
<td>12 2</td>
<td>11 5</td>
</tr>
<tr>
<td>(d) 船体価格</td>
<td>48</td>
<td>51</td>
<td>60</td>
<td>49</td>
<td>43</td>
<td>39</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）（b）はニューヨークからアレキサンドリア向けのトン当たり石炭輸送船料。（c）は t.o.b. 表示のトン当たり輸出価格。（d）は長さ 360 フィートの薄板 48 フィート、深さ 30 フィート、10 インチ、強度 24 フィート、12 インチ、強度 7,000 ～ 7,250 トン級の船体価格（船体価格）の価格。1898年、1900年、1903年、1904年及び1905年の値を平均し、1901年及び1902年の値を平均し、1903年及び1904年の値を平均したものを用いた。1898年、1900年、1903年と1904年の値を平均して、1901年及び1902年の値を平均して、1903年及び1904年の値を平均したものを用いた。

（出所）(a) L. Isserlis, ibid., J. R. S. S. 1933, p. 57
(b) Economist, Sep. 12, 1933
(c) B. R. Mitchell & P. Deane, ibid., p. 483
(d) Fairplay, Dec. 34, 1914; July 6, 1923
<table>
<thead>
<tr>
<th>年度</th>
<th>0001</th>
<th>0061</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>600</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>700</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>800</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>900</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

図1：推移の図
<table>
<thead>
<tr>
<th>企業名</th>
<th>1900</th>
<th>1901</th>
<th>1902</th>
<th>1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Russell &amp; Co.</td>
<td>54,415</td>
<td>58,387</td>
<td>55,583</td>
<td>45,810</td>
</tr>
<tr>
<td>J. Brown &amp; Co.</td>
<td>26,250</td>
<td>49,800</td>
<td>31,900</td>
<td>55,152</td>
</tr>
<tr>
<td>C. Connell &amp; Co.</td>
<td>32,316</td>
<td>36,876</td>
<td>41,052</td>
<td>28,908</td>
</tr>
<tr>
<td>Barley, Curle &amp; Co.</td>
<td>17,650</td>
<td>19,072</td>
<td>31,289</td>
<td>20,944</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Beardsmore &amp; Co.</td>
<td>6,250</td>
<td>36,650</td>
<td>15,258</td>
<td>10,700</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Denny &amp; Bros.</td>
<td>30,603</td>
<td>35,266</td>
<td>40,329</td>
<td>20,472</td>
</tr>
<tr>
<td>Fairfield Shipbuilding Co.</td>
<td>17,765</td>
<td>28,565</td>
<td>30,500</td>
<td>39,053</td>
</tr>
<tr>
<td>D. &amp; W. Henderson &amp; Co.</td>
<td>29,045</td>
<td>24,834</td>
<td>39,849</td>
<td>17,589</td>
</tr>
<tr>
<td>A. Stephen &amp; Sons</td>
<td>34,555</td>
<td>21,906</td>
<td>27,826</td>
<td>23,612</td>
</tr>
<tr>
<td>Grangemouth &amp; Greenock Dockyard Co.</td>
<td>11,291</td>
<td>21,815</td>
<td>17,533</td>
<td>13,747</td>
</tr>
<tr>
<td>A. Rodger &amp; Co.</td>
<td>19,615</td>
<td>19,974</td>
<td>12,721</td>
<td>17,648</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Hamilton &amp; Co.</td>
<td>21,870</td>
<td>18,272</td>
<td>9,941</td>
<td>10,500</td>
</tr>
<tr>
<td>London &amp; Glasgow Shipbuilding Co.</td>
<td>4,700</td>
<td>17,552</td>
<td>13,835</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Napier &amp; Miller</td>
<td>21,918</td>
<td>17,067</td>
<td>18,708</td>
<td>14,362</td>
</tr>
<tr>
<td>Robert Duncan &amp; Co.</td>
<td>12,000</td>
<td>14,931</td>
<td>15,613</td>
<td>1,609</td>
</tr>
<tr>
<td>Scott's Shipbuilding &amp; Engineering Co.</td>
<td>29,970</td>
<td>13,974</td>
<td>13,894</td>
<td>20,198</td>
</tr>
<tr>
<td>A. McMillan &amp; Co.</td>
<td>15,010</td>
<td>13,738</td>
<td>17,055</td>
<td>1,353</td>
</tr>
<tr>
<td>Caledon Shipbuilding Co.</td>
<td>11,632</td>
<td>13,263</td>
<td>10,400</td>
<td>10,339</td>
</tr>
<tr>
<td>Caird &amp; Co.</td>
<td>22,714</td>
<td>12,696</td>
<td>11,024</td>
<td>19,005</td>
</tr>
<tr>
<td>A. &amp; J. Inglis</td>
<td>7,451</td>
<td>12,204</td>
<td>10,875</td>
<td>430</td>
</tr>
<tr>
<td>W. Simont &amp; Co.</td>
<td>13,700</td>
<td>8,650</td>
<td>8,500</td>
<td>7,250</td>
</tr>
<tr>
<td>Gourlay Bros. &amp; Co.</td>
<td>6,830</td>
<td>6,860</td>
<td>8,911</td>
<td>2,466</td>
</tr>
<tr>
<td>Mackie &amp; Thomson</td>
<td>6,301</td>
<td>6,377</td>
<td>5,242</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>D. J. Dunlop &amp; Co.</td>
<td>8,320</td>
<td>5,433</td>
<td>8,670</td>
<td>605</td>
</tr>
<tr>
<td>Lohnitz &amp; Co.</td>
<td>8,100</td>
<td>5,405</td>
<td>1,240</td>
<td>4,534</td>
</tr>
<tr>
<td>Fleming &amp; Ferguson</td>
<td>3,300</td>
<td>5,400</td>
<td>6,400</td>
<td>7,050</td>
</tr>
<tr>
<td>Alisa Shipbuilding Co.</td>
<td>5,697</td>
<td>5,004</td>
<td>5,919</td>
<td>8,120</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramage &amp; Ferguson</td>
<td>9,017</td>
<td>4,319</td>
<td>4,912</td>
<td>5,237</td>
</tr>
<tr>
<td>Clyde Shipbuilding &amp; Engineering Co.</td>
<td>1,700</td>
<td>4,265</td>
<td>6,783</td>
<td>6,246</td>
</tr>
<tr>
<td>Campbeltown Shipbuilding Co.</td>
<td>4,473</td>
<td>3,156</td>
<td>3,204</td>
<td>4,609</td>
</tr>
<tr>
<td>Bow, McLachlan &amp; Co.</td>
<td>2,602</td>
<td>2,208</td>
<td>2,951</td>
<td>2,866</td>
</tr>
<tr>
<td>Murdoch &amp; Murray</td>
<td>3,351</td>
<td>2,117</td>
<td>6,083</td>
<td>1,750</td>
</tr>
<tr>
<td>Irvine Shipbuilding Co.</td>
<td>1,620</td>
<td>1,840</td>
<td>1,53</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>J. Fullerton &amp; Co.</td>
<td>2,366</td>
<td>1,735</td>
<td>2,818</td>
<td>1,500</td>
</tr>
<tr>
<td>S. Mcknight &amp; Co.</td>
<td>1,215</td>
<td>1,691</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>船舶建造所</td>
<td>1925</td>
<td>1928</td>
<td>1929</td>
<td>1930</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
</tr>
<tr>
<td>Dun &amp; Co.</td>
<td>3,025</td>
<td>2,125</td>
<td>2,090</td>
<td>2,858</td>
</tr>
<tr>
<td>Ardrossan Shipbuilding Co.</td>
<td>-</td>
<td>760</td>
<td>2,167</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hawthorns &amp; Co.</td>
<td>806</td>
<td>496</td>
<td>1,071</td>
<td>1,006</td>
</tr>
<tr>
<td>T. B. Seath &amp; Co.</td>
<td>-</td>
<td>50</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Ritchie, Graham &amp; Milne</td>
<td>2,750</td>
<td>2,346</td>
<td>1,310</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S. &amp; H. Morton &amp; Co.</td>
<td>-</td>
<td>70</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（イ） 東北岸

<table>
<thead>
<tr>
<th>船舶建造所</th>
<th>1925</th>
<th>1928</th>
<th>1929</th>
<th>1930</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Palmer's Shipbuilding Co.</td>
<td>25,517</td>
<td>51,291</td>
<td>31,313</td>
<td>22,024</td>
</tr>
<tr>
<td>C. S. Swan &amp; Hunter</td>
<td>39,400</td>
<td>49,087</td>
<td>64,220</td>
<td>61,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Sir W. G. Armstrong, Whitworth &amp; Co.</td>
<td>46,237</td>
<td>39,387</td>
<td>52,039</td>
<td>48,740</td>
</tr>
<tr>
<td>Wigham-Richardson &amp; Co.</td>
<td>34,894</td>
<td>56,791</td>
<td>37,355</td>
<td>(イランハンダ)</td>
</tr>
<tr>
<td>Northumberland Shipbuilding Co.</td>
<td>32,432</td>
<td>31,330</td>
<td>24,790</td>
<td>34,085</td>
</tr>
<tr>
<td>J. Readhead &amp; Sons</td>
<td>23,898</td>
<td>24,043</td>
<td>24,764</td>
<td>27,775</td>
</tr>
<tr>
<td>R. &amp; W. Hawthorn, Leslie &amp; Co.</td>
<td>23,765</td>
<td>20,641</td>
<td>26,658</td>
<td>14,374</td>
</tr>
<tr>
<td>Tyne Iron Shipbuilding Co.</td>
<td>15,236</td>
<td>13,639</td>
<td>15,271</td>
<td>14,670</td>
</tr>
<tr>
<td>R. Stephenson &amp; Co.</td>
<td>11,613</td>
<td>13,586</td>
<td>15,994</td>
<td>17,633</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Dobson &amp; Co.</td>
<td>12,831</td>
<td>12,889</td>
<td>15,626</td>
<td>7,926</td>
</tr>
<tr>
<td>Wood, Skinner &amp; Co.</td>
<td>9,251</td>
<td>9,602</td>
<td>6,499</td>
<td>4,556</td>
</tr>
<tr>
<td>Blyth Shipbuilding Co.</td>
<td>7,637</td>
<td>8,625</td>
<td>9,352</td>
<td>5,394</td>
</tr>
<tr>
<td>J. P. Remondson &amp; Sons</td>
<td>2,206</td>
<td>2,609</td>
<td>1,032</td>
<td>1,076</td>
</tr>
<tr>
<td>Smith's Dock Co.</td>
<td>3,665</td>
<td>2,039</td>
<td>3,725</td>
<td>4,584</td>
</tr>
<tr>
<td>J. T. Eltringham &amp; Co.</td>
<td>1,679</td>
<td>1,114</td>
<td>1,770</td>
<td>672</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Union Co-operative Shipbuilding Co. (ウェア・テムズ)

<table>
<thead>
<tr>
<th>船舶建造所</th>
<th>1925</th>
<th>1928</th>
<th>1929</th>
<th>1930</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Wm. Gray &amp; Co.</td>
<td>74,191</td>
<td>82,262</td>
<td>42,254</td>
<td>39,493</td>
</tr>
<tr>
<td>Popper &amp; Sons</td>
<td>39,215</td>
<td>40,146</td>
<td>32,602</td>
<td>18,901</td>
</tr>
<tr>
<td>Sir J. Laing &amp; Sons</td>
<td>34,229</td>
<td>39,220</td>
<td>36,551</td>
<td>25,978</td>
</tr>
<tr>
<td>J. L. Thompson &amp; Sons</td>
<td>29,399</td>
<td>39,137</td>
<td>37,823</td>
<td>27,694</td>
</tr>
<tr>
<td>Furness, Withy &amp; Co.</td>
<td>33,679</td>
<td>35,490</td>
<td>26,493</td>
<td>32,050</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Doveton &amp; Sons</td>
<td>34,829</td>
<td>35,055</td>
<td>43,783</td>
<td>39,860</td>
</tr>
<tr>
<td>Richardson, Dock &amp; Co.</td>
<td>31,755</td>
<td>33,970</td>
<td>23,397</td>
<td>19,245</td>
</tr>
<tr>
<td>Irvine's Shipbuilding &amp; Dry Dock Co.</td>
<td>23,144</td>
<td>28,202</td>
<td>16,000</td>
<td>13,381</td>
</tr>
<tr>
<td>Short Bros.</td>
<td>23,849</td>
<td>27,297</td>
<td>22,529</td>
<td>25,667</td>
</tr>
<tr>
<td>Craig, Taylor &amp; Co.</td>
<td>20,888</td>
<td>26,707</td>
<td>22,012</td>
<td>12,014</td>
</tr>
<tr>
<td>Sir Raylton Dixon &amp; Co.</td>
<td>32,622</td>
<td>25,609</td>
<td>18,152</td>
<td>20,407</td>
</tr>
<tr>
<td>R. Cragg &amp; Sons</td>
<td>28,629</td>
<td>16,613</td>
<td>19,400</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sunderland Shipbuilding Co.</td>
<td>16,388</td>
<td>19,465</td>
<td>11,752</td>
<td>12,736</td>
</tr>
<tr>
<td>名称</td>
<td>数値</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-------------------</td>
<td>----------</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>J. Blumer &amp; Co.</td>
<td>18,679</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>J. Priestman &amp; Co.</td>
<td>16,372</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R. Thompson &amp; Sons</td>
<td>13,698</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>W. Pickering &amp; Sons</td>
<td>18,086</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bartram &amp; Sons</td>
<td>18,530</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Osbourne, Graham &amp; Co.</td>
<td>9,370</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S. P. Austin &amp; Son</td>
<td>8,388</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>T. Turnbull &amp; Son</td>
<td>6,601</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>W. Harkess &amp; Son</td>
<td>3,601</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>J. Crown (late Strand Shipway Co.)</td>
<td>2,610</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>名称</th>
<th>数値</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>貨物船 (collier)</td>
<td>17,766</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>16,785</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>12,613</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>12,301</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>11,342</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>11,214</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>7,604</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>3,820</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>11,189</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>2,385</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>1,248</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>1,357</td>
</tr>
<tr>
<td>貨物船</td>
<td>3,664</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）クライド地区とは、スコットランド東部のDundee, Leith, Kinnhorn, Grangemouth, Perth, スコットランド西部のCampbeltown, Irvine, Troon, Ayr が含まれる。タンク地区は、Blyth, Howdon, South Shields が含まれる。


<table>
<thead>
<tr>
<th>年</th>
<th>中小企業とその造船高</th>
<th>企業数</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1901</td>
<td>1,261</td>
<td>313</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>1,254</td>
<td>313</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>1,288</td>
<td>313</td>
</tr>
<tr>
<td>1904</td>
<td>1,259</td>
<td>313</td>
</tr>
</tbody>
</table>

この期間に、30万トン以上の造船高を収めた大企業は、クライドの東岸で五社を確立できる。しかし、この中間に、中小企業とその造船高が進行していた。この期間に、 Jubilee, Gطلاق, W. Geo. Hay, W. J. McFadden が造船高を収めた。この造船高は、1,000トン以上である。
(69) 世紀換期のイギリスにおける造船業と平綱生産（二）

第11表 造船業失業率（％）

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>1902年4月</th>
<th>1903年4月</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>クライド</td>
<td>4.4</td>
<td>10.2</td>
</tr>
<tr>
<td>タイム</td>
<td>4.6</td>
<td>11.8</td>
</tr>
<tr>
<td>ウェア</td>
<td>4.0</td>
<td>19.2</td>
</tr>
<tr>
<td>ティーズ</td>
<td>8.0</td>
<td>20.0</td>
</tr>
<tr>
<td>エリス</td>
<td>5.2</td>
<td>9.6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）労働組合失業率、ウェアはハートループルをみると。タイムでは1903年3月から4月にかけて失業率は低下。ウェアの形状労作業による一時的影響。

（出所）Starist, May 23, 1903；Jan. 9, 1904 Labor Depl. of Board of Trade の数値。
<table>
<thead>
<tr>
<th>年代</th>
<th>1896</th>
<th>1897</th>
<th>1898</th>
<th>1899</th>
<th>1900</th>
<th>1901</th>
<th>1902</th>
<th>1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>クライド</td>
<td>154</td>
<td>156</td>
<td>164</td>
<td>164</td>
<td>164</td>
<td>164</td>
<td>164</td>
<td>169</td>
</tr>
<tr>
<td>タイム</td>
<td>135</td>
<td>140</td>
<td>145</td>
<td>145</td>
<td>145</td>
<td>143</td>
<td>140</td>
<td>133</td>
</tr>
<tr>
<td>ウェア</td>
<td>129</td>
<td>134</td>
<td>139</td>
<td>139</td>
<td>139</td>
<td>139</td>
<td>136</td>
<td>136</td>
</tr>
</tbody>
</table>

一橋論叢 第六十七巻 第六号 (72)

第13表 主要代表企業の配当率（％）

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>1900</th>
<th>1901</th>
<th>1902</th>
<th>1903</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>貨幣企業</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>アームストロング</td>
<td>20</td>
<td>12</td>
<td>15</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>ヴィッカーズ</td>
<td>20</td>
<td>15</td>
<td>12</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>鉄鋼企業</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ポルトコーポレーション</td>
<td>10</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ウエアジュール</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>単純製鋼</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>サウスダウム</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td>nil</td>
<td>nil</td>
</tr>
<tr>
<td>スコットランド</td>
<td>5</td>
<td>1.6</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）すべて普通株配当率。ポルトコーポレーションの1901年数値は、18ヶ月間のそれを。

（出所）Economist, June 28, 1902; Mar. 21, 1903; Sep. 24, 1904; Statist, Mar. 12, 1904; Oct. 8, 1904; Oct. 26, 1905; Nov. 25, 1905; Fairplay, Sep. 12, 1901

B 短期鋼部門における過剰設備と独自形成
この文書には、具体的なテキスト内容が含まれていません。
### 第14表 両地区の平炉銅企業の生産諸設備

<table>
<thead>
<tr>
<th>企業名</th>
<th>平炉 (1901)</th>
<th>液鋳炉 (1899)</th>
<th>関連部門</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>(ア) 東北部</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Armstrong,</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Whitworth &amp; Co.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30-40</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>Out Blast 1</td>
</tr>
<tr>
<td>20-30</td>
<td>3</td>
<td>Out Blast 3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20以下</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Dorman,     |             |               |         |
| Long & Co.  |             |               |         |
| 50以上       | 8           | 16            | (Bell Bros. で) 100 トンのクレーン |
| 30-40       | 10          | 3             | In Blast 15 |
| 20-30       | 1           | Out Blast 5   | (North E. Steel Co.) 石炭・コークス・鉄石 |

| Boleckow,   |             |               |         |
| Vaughan & Co. |           |               |         |
| 50以上       | 3           | 2½            | (Bell Bros. で) 35インチメル (1901) 石炭・鉄石 |
| 20-30       | 2           | Out Blast 2   |         |
| 10-20       | 2           | Out Blast 4½  |         |

| Coesett Iron Co. |             |               |         |
| 30-40           | 7           | 27            | (アメリカ式平炉の導入) 石炭・鉄石 (Dundarland Iron Co. の支配) (1905) |
| 20-30           | 20          |               |         |

| Darlington Forge Co. |             |               |         |
| 50以上            | 1           | 3             |         |
| 30-40             | 1           | Out Blast 1   |         |
| 5-10              | 2           |               |         |

| Palmer's Shipbuilding & Iron Co. |             |               |         |
| 50以上(建築中) | 1           | 6             |         |
| 30-40           | 5           | In Blast 1    |         |
| 20-30           | 2           | Out Blast 1   |         |

| Spencer, J. & Sons |             |               |         |
| 20-30             | 9           | 9             |         |
| 10-20             | 2           | Out Blast 2   |         |

| Cargo Fleet Iron Co. |             |               |         |
| 175 トン(建築中) | 3           | (Weardale Steel Co. で) ガスエンジン、無電設備、溶融銅鉄吹筒 |
|                   |             | In Blast 1    |         |
|                   |             | Out Blast 1   |         |

| South Durham Steel & Iron Co. |             |               |         |
| 50 トン以上 | 22          | 15            | (Cargo Fleet) シーメンス再燃装置の拡大 (1903) |
|             |             |               |         |

| Joseph Cook, Son & Co. |             |               |         |
| 5-10                | 1           | Out Blast 1   |         |

| Ridley & Co. |             |               |         |
| 1-5            | 1           | In Blast 1    |         |

| John Regerson & Co. |             |               |         |
| 10-20           | 1           | In Blast 4    |         |
| 5-10            | 1           | Out Blast 2   |         |
| 1-5             | 4           |               |         |
（75） 世紀転換期のイギリスにおける造船業と平炉鋼生産（二）

<table>
<thead>
<tr>
<th>公司名</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
<th>鋼製機械</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
<th>5-10</th>
<th>10-20</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Blackett, Hutton &amp; Co.</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Wm. Shaw &amp; Co.</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Colville, David, &amp; Sons</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>in Blast</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>in Blast</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Clydebridge Steel Co.</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>in Blast</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>in Blast</td>
<td>9</td>
<td>10</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Steel Co. of Scotland</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>in Blast</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>in Blast</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Summerlee &amp; Mossend Iron &amp; Steel Co.</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>out Blast</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>out Blast</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>James Dunlop &amp; Co.</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>in Blast</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>in Blast</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Glasgow Iron &amp; Steel Co.</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>in Blast</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>in Blast</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Lanarkshire Steel Co.</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>in Blast</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>in Blast</td>
<td>6</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Stewarts &amp; Lloyds</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>in Blast</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>in Blast</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Glengarnock Iron and Steel Co.</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Williams, J., &amp; Co.</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>in Blast</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Colness Iron Co.</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Spencer, Coatbridge</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>in Blast</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Springfield Steel Co.</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Verners Patent Horse Shoe Co.</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Airdrie Steel Foundry</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>in Blast</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

803
一橋論集 第六十七巻 第六号 (76)

アメスチル &
フォンダリーコ.

<table>
<thead>
<tr>
<th>10—20</th>
<th>1 in Blast</th>
<th>1</th>
</tr>
</thead>
</table>

（注）平戸における年間生産能力の数。
（出所）I. C. T. R. Nov. 3, 1899 (送電機)；ibid., Feb. 12, 1904 (平戸)。関連部門の事情は、Statist.,
Fairplay, I. C. T. R. その他。

鉄鋼企業の過剰設備の増加であり、造船業は過剰設備の増加と推定される。しかし、造船業は過剰設備の
市況悪化を通じて過剰設備が形成されたと推定される。特に東北東では、造船業は不可避であるが、
特に過剰設備の増加、という悪循環が展開された。特に東北東では、造船業は不可避であるが、
もしくは影響を与えなかった。特に東北東では、造船業は不可避であるが、
過剰設備の増加、という悪循環が展開された。

第16表 平戸の操業状況

<table>
<thead>
<tr>
<th>年</th>
<th>操業状況</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1900</td>
<td>操業炉</td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td>88</td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>過激炉</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>過激炉</td>
</tr>
<tr>
<td>370</td>
<td>390</td>
</tr>
<tr>
<td>370</td>
<td>390</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>全年</td>
</tr>
<tr>
<td>370</td>
<td>390</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（出所）I. C. T. R. July 4, 1902; Dec. 1903

第15表 鉄板と原料の価格

<table>
<thead>
<tr>
<th>(a)</th>
<th>(b)</th>
<th>(c)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>鉄板</td>
<td>鉄錬</td>
<td>価格差</td>
</tr>
<tr>
<td>1899</td>
<td>8 00</td>
<td>4 00</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>6 150</td>
<td>3 00</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>6 00</td>
<td>2 00</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>5 100</td>
<td>2 00</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>5 76</td>
<td>2 193</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）(a) は、東北東のト
ン当平均値を基準。1/2
以上の鉄板の価格を基
準価格（現金販売価格）
の45%を指す。(b) は工
場製価格。

（出所）I. C. T. R. 上記の年
末価格を基準とする。

804
一橋論集 第六十七巻 第六号 (78)

限るための生産制限としての役割を実上果たしていたのである。即ち、一九三三年には船用鋼板・山形鋼の企業は僅か半ターン以内に減少し、これが、戦後の即効性を示すと、よりある行動様式が採用され、東北岸では恐慌が最も深刻であったにも拘らず、「生産の集積」とも発達していたのである。

一方スコットランドでは、大型定期船や軍艦の建造が必要である。価格安はコスト高の圧迫を東北岸以上に強く感じたのである。例えば、スコットランド製鋼機の場合は無純製鋼企業多

 thành th"u"c nh"a", nh"a", c'o nh"a", n"u nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a", n"a nh"a"
過剩能力と価格低下の悪循環によって、平戸の全面接業が停止（そして恐らく企業倒産）が進み、生産の集中が進行する。また、産業集積がさらに加速されることで、その時の価格で完全接業するよりも、間接的に接業される方が損失がより少なくなるという状況が現れたのである。

だから、かくして一九三三年頃には、スコットランドの鋼板企業が半ば以下に減少する。同時に、これらの主要企業は、相互に意識的に接業度を低下させ、販売競争を促進するため、競争制限と格差をめざして、スコットランドの製鋼企業は、競争制限と価格低下の抑制へと転向したのである。実際に、同地区の平戸鋼企業の「生産の集積」が、東北沿岸同様、不況期の競争戦を長期に渡って容認し、新たな段階に到達していたからである。

以上のように、過剩設備による競争激化化は、生産・販売面において、かたりでなく、より長期的な生産設備の改善、従って投資の流れが異なる段階に到達していたからである。

C 小括

以上の実態研究によって次の点が明らかにされた。

(1) 恐惧行の増加、競争激化化の進行、生産の集積化は、東北沿岸の大企業においては、競争の形態を決定する要因として、重要な役割を果たしている。

(2) 東北沿岸の大企業においては、競争の形態は、競争の形態を決定する要因として、重要な役割を果たしている。