

イギリス産業革命期の貿易と海運業(8)

片 山 幸 一

要 旨

保護貿易よりも非保護貿易においてイギリス船の増加率が高いが、非保護貿易ではイギリス船よりも外国船の増加率が高く、こうしてイギリス船の比率が低下する。しかし互恵条約の締結された時期はことになっており、締結された時期によってイギリス船に対する影響はことなる。またその影響もイギリス海運にとってマイナスに作用した場合とマイナスに作用しなかった場合にわかれ、後者の場合の理由にも航海条例の規定による保護やその他の理由があげられる。したがって互恵条約の締結によってイギリス船の比率が低下したことはたしかであるとしても、その比率の動きには大きな変動がなく、それは緩慢に低下して行ったのであり、こうして互恵条約によるマイナスの影響を緩和させる海運政策がとられたと考えられる。

〔キーワード〕 互恵主義、互恵条約、イギリス船の比率、外国船（生産国船）の比率、入港船の増加率

1. はじめに
2. 輸送量の拡大と木製帆船（以上、第27巻第2号）
3. 木材の確保と植民地政策
4. 造船業の発達（以上、第28巻第1・2号）
5. 海運業の発達（第30・31巻）
6. 航海条例とアメリカ合衆国（第34巻第2号）
7. イギリス船と外国船（第36巻第2号）
8. 航海条例の改正(1)（第37巻第2号）
9. 航海条例の改正(2)（第38巻第2号）
10. 航海条例の改正(1)とイギリス海運業（本巻）
11. 航海条例の改正(2)とイギリス海運業（以下、次巻）

12. 結 語

10. 航海条例の改正(1)とイギリス海運業

(1) 航海条例の改正(1)とイギリス海運業に関する従来の見解・研究

筆者は既に航海条例の改正を(1)と(2)にわけ2回にわたって検討してきた。そこで本稿では、既に検討した航海条例の改正(1)によってイギリスの海運業がどのような影響を受け、またそれを通じて航海条例の改正(1)がどのような意義を有するものであったかについて改めて検討することとしたい。はじめにこの航海条例の改正によってイギリスの海運業がどのような影響を受けたかということについてプラスの評価をして

いる見解についてみておこう。まずハスキッソンの見解を北野氏の記述から要点のみをみると、「英国港湾へ入港する英国船舶数と外国船舶数の比率は又重大なる材料であろう。航海条例の改正以前たる1824年と改正後の1825年とを比較すれば、英国船舶数の増加は2,622であつて、屯数は422,595屯の増加となっているのに対して、外国船の増加はこれより少く、船舶数に於て1,281を増加し、屯数に於て197,721屯の増加を示しているに過ぎないのである。

又、バルチック諸港との貿易に使用される英国船舶と外国船舶との比較を見ても、英国海運業が不況にあるとは言ひ難いのであつて、ハスキッソンは過去5年間のサウンド海峡通過の船舶数について次の如き統計を示している。

	英国船	外国船
1821	2,819	6,358
1822	3,097	5,386
1823	3,016	6,187
1824	3,540	6,978
1825	5,186	7,974

従つて、彼から見れば航海条例の改正の結果、英国海運業の不況が来たとは決して考へられない所であつて、寧ろ積極的に互惠条約の締結をこそ望んで止まなかつたのである」¹⁾。

次に G. R. ポーターの見解をみよう。「ポーター氏は保護貿易と非保護貿易と題する付表の正当化と弁護によって〔1847年—引用者注〕上院特別委員会で証言を開始した。

1824年と1846年の各年に様々な諸外国とイギリス領から連合王国の港に入港したイギリス船のトン数の報告。同報告ではイギリ領、即ち航海条例によって保護されている領土との貿易に使用されている〔船舶の〕トン数と諸外国即ち

外国船との競争から保護されていない国との貿易に使用されている〔その〕トン数とが區別されている。

保護貿易	1824年	1846年	非保護貿易	1824年	1846年
	トン	トン		トン	トン
アフリカの海岸と喜望峯	20,742	52,173	ロシア	239,185	452,438
セントヘレナ島とアセンション島	477	709	スウェーデン	17,074	12,625
モーリシャス島	2,197	34,866	ノルウェー	11,419	3,313
イギリス領インド	48,666	207,991	デンマーク	6,738	9,531
イギリス領北アメリカ植民地	427,832	1,076,162	プロシヤ	94,664	63,425
オーストラリア植民地	4,073	39,129	ドイツ	67,345	206,201
イギリス領西インド植民地	244,971	183,742	オランダ	} 68,285	274,067
漁業	45,925	15,191	ベルギー		108,908
ジャージー島、ガーンジー島など	98,214	125,961	フランス	82,650	556,821
			ポルトガル、アゾレス諸島及びマデイラ諸島	58,043	74,761
			スペイン	45,723	65,719
			イタリア	40,793	98,868
			ジブラルタル	5,454	14,523
			マルタ島	3,324	8,176
			トルコ、ペロポネソス半島及びエジプト	} 23,269	} 97,071
			トリポリ、パルマリー及びモロッコ		
			中国	1,174	
			スマトラ島、ジャワ島	28,270	53,593
			外国領西インド諸島	3,075	8,526
			アメリカ合衆国メキシコ及び南アメリカ諸国	9,566	62,240
			イオニア諸島	44,994	205,123
			ベルデ岬諸島	46,787	170,611
			南海諸島	6,391	11,570
	893,097	1,735,924		168	
	842,827	トン又は94.37%の増加		904,223	2,558,809
				1,654,586	トン又は182.98%の増加

2)

「この表は互惠条約の効果と関係があり、他のどんな理由とも関係がないことは誰によつてもよく理解された」³⁾ のであり、「ポーター氏は、これらの事実を我々の側の繁栄の継続と増大とさえ一致させようとした」⁴⁾ のである。そして次のように述べている。「1821年に合衆国の港に入港したイギリス船の比率は、合衆国の外国貿易に使われているアメリカのトン数と比較すると7.5%であつた。それに対して1835年

1) 北野大吉『英国自由貿易運動史——反穀物法運動を中心として——』、日本評論社、1943年、198～99頁。

2) Allen, J., *The Navigation Laws of Great Britain*, Baily Brothers, 1849, p.246.

3) Allen, *The Navigation Laws*, p.66.

4) Allen, *The Navigation Laws*, p.248.

にその比率は39%に増加し、その比率が1844年に維持され、1849年には553/4%に増加した。……1821年から49年までの一連の年の最初と最後の年との間のイギリス船の増加は2584%であった。しかし同じ時期のアメリカ船の増加はもっと248%であった。この利用の明らかな増加に直面して我々は互惠制度に対してアメリカの船主からいかなる不平も聞かなかった。この制度下においてイギリス船のずっと大きな比率の増加が生じた。1821、35年及び49年の各年の合衆国の港に入港した全ての外国のトン数がこれらの年においてそれぞれアメリカのトン数と比較されるならば、1821年にその比率はアメリカ船100に対して10.65であり、それに対して1835年には外国船の比率が47.42になり、1849年には64.36になったことが認められるであろう。次に我々は同じように同じ年に連合王国の港に入港したイギリス船と外国船のトン数を比較するならば、前者の年にその比率が27%になり、それに対して1835年にそれは35.5%になり、1849年には41.67%になったことがわかる。次に我々がイギリスの船主の無事太平の日々——彼らが最も繁栄した時代と呼び慣れている時代——に眼を向けるならば、我々はこの繁栄が外国船の側の競争の欠如によって確かに引き起こされたものではないことを知るであろう⁵⁾。このようにポーターによれば互惠条約の締結による外国船との競争の実現によってイギリスの海運業が衰退することはありえないのである。

次に J. L. リカードの見解をみると「『航海条例の保護下にある全貿易を表わしている……イギリスの入港船トン数は、1824年に89万3097トンであり、1846年には173万5924トンで94.37%の増加である。』

他方では『全ての外国との貿易を表わし、我々の船舶が航海条例によって保護されていない地域……から入港したイギリス船のトン数は、互惠条約の年である1824年に90万4223トンであり、外国船と平等の競争が行われた22年後の1846年には、255万8809トンであり、183%の増加である』。……『1824年と比較して1846年に植民地から入港した船舶の増加89万3097トン〔84万2827トンの誤りで、上記の1824年と1846年の入港船トン数から計算すれば明らかである——引用者注〕の内で、65万トンほどがイギリス領北アメリカから入港したもので、イギリス領北アメリカとの貿易は、1842年以後急速に進展した。1842年にその植民地から入港したトン数は、54万1451トンで、1824年と比較すれば11万6289トン〔11万3619トンの誤りで、先の1842年と1824年の入港船トン数を比較すれば明らかである——引用者注〕の増加である。1846年には、107万6162トンであり、1842年と比較すれば53万4711トンの増加である。』……1842年の10月に、植民地の木材に対する関税が、1ロード当り1シリングに引き下げられ、そしてこの引き下げが同時に木材と、それを輸送する船舶に対する需要の増大を伴ったのである。しかしイギリス領北アメリカからの木材の輸送の増大に対して、1824年と1846年〔1842年の誤りで、1842年であることは以下の記述で明らかである——引用者注〕との間の植民地から入港するトン数の全部の相違は、30万8116トンであり、ほんの36.5%の増加であった。……

1824年と1842年を比較した全 植民地貿易における航海条例 による船舶の増加	} 30万8116トン
1842年と1846年を比較した木 材関税の引下げによるイギリ ス領北アメリカのみに対する 船舶の増加	
	} 53万4711トン

5) Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, John Murray, 1851, pp.391~92.

これは木材という一品目に対する関税の引下げが、24年間の全植民地に対する航海条例よりも一植民地に対して4年以内に22万6595トンだけ多い船舶の雇用を付与したことを示している。……互恵条約の平等な競争にあって我々の船舶は自分の立場を堅持し、……航海条例が外国船に対して我々を保護するために施行中であった1824年に入港してきた船舶100トン当りに対して、航海条例が保護していない1846年に入港した船舶は283トンであった。しかし、我々はこれらの長期にわたって非常に恐れられた競争相手と平等の条件で航行していた⁶⁾とリカードは航海条例の改正即ち互恵条約の締結によってイギリスの海運が発展したと考えているのである。

フェイルの見解に移ろう。「フェイル……、リンゼイ……、ソートン……、ジョン・リカード……は、航海条例は、怠惰と非能率を助長することになったために、イギリスの海運業にとって有害であったこと、さらにこの条例が廃止されたのちに国際競争の挑戦に直面するようになってはじめてイギリス海運業が自立するにいたったこと、を一致して認めている」⁷⁾。「幾つか互恵条約を締結して以来体得した経験によれば、イギリス海運は、航海条例の特権を撤廃することによって喪うよりも、より多くのものを世界貿易量の全般的な増大によって獲得できるはずだということが判ってきた⁸⁾と述べ、互恵条約が海運業にとって有益であったと述べている。

最後に A. H. イムラの見解をみよう。「商務省のジョージ R. ポーターは後に次のように説

明した。外国に対して相対的に保護されていない航路のイギリスのトン数は、1824年以後嚴重に統制されている帝国の航路のほとんど2倍に急速に増大した。いずれにしても、1842年までに海路航行〔船〕の純トン数は、おそらく1816年よりも27%も多く増大した。この増大の全ては、1837年以後現われた。こうした後の年月にイギリスの船舶は、イギリスの海運業で新しい相対的な地位を保持した。1842年の積荷のある全入港〔船〕及び出港〔船〕に対するイギリス船舶の比率は、1827年で同じで、即ち73.9%であった。しかし1827年以前に用いられなければならない積荷と空荷の記録からみると、それは1816～1820年のイギリスの比率よりもほとんど6%も収縮した⁹⁾。「その他の海運諸国との互恵協定が規制網を打ち破りはじめた1824年以後イギリスの海運活動が保護されていない航路で2倍の速さで発展していたという事実は、商船隊が公開競争で自分の立場を堅持することができる前兆となった」¹⁰⁾のである。

次に航海条例の改正がイギリスの海運業にマイナスの影響を与えたとする見解をみよう。はじめに J. アレンをみると「ポーター氏はこの表〔前掲の「保護貿易と非保護貿易」と題する表——引用者注〕に関して十二分に審査された。そして私はその事実が航海条例に対する反対論を構築する基礎としては全く価値がないことが最も明確に示されたと考える」¹¹⁾と述べ、

6) Ricardo, J. L., *The Anatomy of the Navigation Laws*, Charles Gilpin, 1847, pp.40～41.

7) S. G. スターミー、地田知平監訳『英国海運と国際競争』、東洋経済新報社、1965年、33～34頁。

8) C. アーネスト・フェイル、佐々木誠治訳『世界海運業小史』、日本海運集会所、1957年、257頁。なお原著 *A Short History of the World's Shipping Industry* は1933年公刊。

9) Imlah, A. H., *Economic Elements in the Pax Britannica*, Harvard U. P., 1958, pp.136～7. なおイギリス船と外国船を区別した入港船の統計をみると、他の年と比較して1842年にはとくにイギリス船の比率が高率であるので1842年を比較の対象にするのは適切とは言えない。

10) Imlah, *Economic Elements*, p.171.

互恵条約の締結による航海条例の改正によってイギリスの海運が発展したと考える立場とは対立している。

次に L. A. ハーパーに移ろう。「明らかに、これらの数字〔互恵主義の時代にはそれ以前と比較してイギリス船の入港トン数よりも外国船の入港トン数の増加の方が多い——引用者注〕は、互恵主義がイングランドが海上覇権を手に入れるために、あるいは保護貿易主義の下で獲得された地位を保持するためにさえあてにしている政策であったことを示してはいないのである」¹¹⁾。「貿易と海運の状態に関する廃止の効果は、イギリスの帆船が実際に保護を必要としていたという結論を強化するものである。効果は、入港船統計の比較研究によって最もよく示されうる。

連合王国に入港する船舶の相対的な比率

船舶の国籍	互恵主義以前	互恵主義	廃止 (1850~61年)
イギリス	76.9%	71.8%	59.6%
アメリカ	…	7.3	11.6
ノルウェー	3.8	2.7	5.0
スウェーデン	0.9	1.2	1.5
デンマーク	0.6	1.8	2.5
ドイツ	4.2	6.0	8.0
ロシア	1.3	1.2	2.5
オランダ	1.7	1.6	2.5
フランス	2.2	3.5	3.9

世界的な貿易ブームのおかげで、連合王国で保有されている船舶のトン数は、廃止以後増大したが、しかしイギリスの船舶は、その相対的な地位を維持することに丁度互恵主義のもとで失敗していたように失敗した」¹³⁾。さらにハーパー Harper は *The English Navigation Laws*, p.356 の note 102 で次のように述べている。「イギリス船によって占有されている貿易の比

率は以下のように示される。

貿易相手国	連合王国への入港船		
	互恵主義以前 (1816~23年)	互恵主義 (1824~49年)	廃止 (1851~60年)
スウェーデン	52.2%	24.1%	16.2%
ノルウェー	27.9	6.0	4.5
デンマーク	40.6	9.2	11.9
プロシヤ	61.7	41.1	31.3

以上のようにハーパーは、互恵条約の締結によってイギリスの海運業が発展したとはみていないのであり、それが航海条例による保護を必要とした理由は次の点に行き着くと考えている。「イギリスの船大工がなぜ保護を必要としていたかその理由は明らかに十分ある。彼らはその主要な競争者のように安価に木造帆船を建造することができなかった。イングランドにはスカンジナビア半島、バルト海東岸諸国及びアメリカの競争者……によって確保されていた原材料の豊富な供給がなかった。……航海条例とイギリスの造船業の発展との明確な相関関係は明らかに確立されうるのである」¹⁴⁾。

最後に比較的新しい D. H. オールドクロフトの見解をみよう。「1815年まで、……イギリスの海運は航海条例のもとで以前よりも一層急速に発展した。……その上保護はイギリスの世界貿易のシェアを減少させるよりもむしろ増大させるのに貢献した。他方では互恵条約によって規制から解放されつつあった20年以後、イギリスの海運は相対的にその地歩を失った」¹⁵⁾と述べ、航海条例の改正によってイギリスの海運が発展したとは考えていないのである。

以上従来の見解・研究をみてきたが、こうした研究を活用しながらイギリスと互恵条約を締結した主な国々からの入港船の動向を検討する

11) Allen, *The Navigation Laws*, p.247.
 12) Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, Octagon Books, (1939), pp.351~52.

13) Harper, *The English Navigation Laws*, p.356.
 14) Harper, *The English Navigation Laws*, p.358.
 15) Dyos, H. J. and Aldcroft, D. H., *British Transport*, Leicester U. P., 1969, p.236.

ことによって、航海条例の改正(1)とくに互恵条約の締結によってイギリスの海運業がどのような影響を受けたか検討することとしたい。

(2) 航海条例の改正(1)とイギリス海運業

a) アメリカ合衆国

アメリカ合衆国からの入港船の動向を国籍別にみると第1表の通りである。同表によると1835年で見ればアメリカからの入港船トン数は各国からの入港船のトン数の中で第1位を占め、同国からの入港船の増加率も1820年から1835年にかけて1.7倍を示しており、これはイギリス全体の入港船の増加率1.6倍を若干上回っている。そして1815年に互恵条約が締結されて以来アメリカからイギリスの港に入港したイギリス船の比率が増大傾向にあったことは間違いない。しかし「アメリカ貿易に関する互恵主義の効果は一層分析が難しい。最初の互恵主義は1815年に締結された。直前の時期とその後の状態の比較は、輸送量に占めるアメリカのシェアが下落したことを示している。しかし比較は誤解を招く。なぜならヨーロッパにおける長年にわたる戦乱は、初期のアメリカの比率を異常に高くさせたからである。もし我々が、イギリスの航海条例がその効果を感じさせる機会を有した、1787~89年にもどるなら、我々はイギリス船がその時、1821年から1830年までの輸送量の26%と比較してその約66%を支配していたことがわかるのである」¹⁶⁾。したがって「合衆国にとって提示される互恵主義以前の時期はない。なぜなら互恵条約が1815年に締結され、ナポレオン戦争がそれ以前の状況を異常にさせたからである」¹⁷⁾。「事態は、1830年の第2次互恵協定以後になるとなお一層複雑になる」¹⁸⁾。「1830年の協定は、アメリカ人とイギリス人の

第1表 イギリス港にアメリカ合衆国から入港したイギリス船とアメリカ船

年	イギリス船	アメリカ船	合計	イギリス船の比率	備考
	トン	トン	トン	%	
1790	64,197	45,225	109,422	58.7	
91	53,102	62,253	115,355	46.0	
92	43,119	64,035	107,154	40.2	
93	29,631	71,926	101,557	29.2	
94	2,362	52,623	54,985	4.3	
95	3,348	77,482	80,830	4.1	
96	1,682	107,425	109,107	1.5	
97	2,798	88,995	91,793	3.0	
98	6,268	73,379	79,647	7.9	
99	9,796	75,225	85,021	11.5	
1800	17,244	124,015	141,259	12.2	
01	25,976	159,412	185,388	14.0	
02	19,770	91,148	110,918	17.8	
03	31,563	115,999	147,562	21.4	
04	17,427	94,631	112,058	15.6	
05	16,420	110,115	126,535	13.0	ナポレオン戦争
06	11,522	142,944	154,466	7.5	
07					アメリカ出港禁止法
08					アメリカ通商禁止法
09					
10					
11					
12					
13					英米戦争
14	—	2,661			
15	31,538	95,958	127,496	24.7	互恵条約の締結
16	45,140	91,914	137,054	32.9	
17	35,417	144,002	179,419	19.7	
18	35,507	148,947	184,454	19.2	
19	28,279	104,530	132,809	21.3	
20	29,490	159,415	188,905	15.6	
21	28,411	140,771	169,182	16.8	
22	37,385	156,054	193,439	19.3	
23	63,606	165,699	229,305	27.7	
24	44,994	153,475	198,469	22.7	
25	38,943	196,863	235,806	16.5	
26	47,711	151,765	199,476	23.9	
27	73,204	217,535	290,739	25.2	
28	80,158	138,174	218,332	36.7	
29	61,343	162,327	223,670	27.4	
30	65,130	214,166	279,296	23.3	
31	91,787	229,869	321,656	28.5	
32	95,203	167,359	262,562	36.3	
33	89,923	181,874	271,797	33.1	
34	94,658	204,529	299,187	31.6	
35	82,453	236,393	318,846	25.9	
36	86,383	226,483	312,866	27.6	
37	81,023	275,813	356,836	22.7	

Marshall, J. (arranged), *A Digest of all the Accounts Relating to the Population, Productions, Revenues, Financial Operations... & C. of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, (1833), 1969, p.229, MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol.III, Whittaker and Co., second edition, 1850, p.806. より作成。

両者が合衆国とイングランドのアメリカ植民地との間で貿易することを許可した。しかしイギ

16) Harper, *The English Navigation Laws*, p.353.

17) Harper, *The English Navigation Laws*, p.355, note 98.

リス人のみがこれらの植民地とイギリス諸島との間で財貨を輸送することができた。イギリス船は植民地をそのアメリカ人競争者が除外されている三角貿易の旋回軸として利用することができたし、利用した。〔本国から〕西インド諸島やギアナのイギリス植民地行きの生産物は、合衆国を通過して南部の綿花を積んで連合王国にもどるかなり多くの船舶に西向けの積荷を供給した。その他のイギリス船は、直接合衆国に向けて出帆し、カナダで木材や穀物といった帰りの積荷を得た。これらの保護された三角貿易をイギリスが独占していたために、合衆国とイギリス諸島との間の輸送量に対するイギリスのシェアがなぜ合衆国に入港するトン数の42.1%に上昇し、なぜイギリス諸島に向けて出港するその36.2%に増大したかが容易に理解されるのである。もし我々がこれらの保護された三角貿易に依存する船舶をとり除いて統計を修正するならば、イギリスの入港船の比率は36.7%に、出港船の比率は34.3%に下落する。次に我々は、イギリス船に航海のある部分において保護の要素を得ることを可能にするような、アメリカやヨーロッパにその他の様々な旋回軸があったことを想起しなければならない¹⁹⁾。以上のようにイギリス船の比率の増大傾向の背後には航海条例の規定による保護があったことを認めないわけにはいかないのである。

b) ドイツ

このドイツの中には1824年に互恵条約を締結したプロシヤ、ハノーバー、25年に締結したハンザ諸都市、32年に締結したフランクフルト、さらに34年に締結したオルデンブルクが含まれている。ドイツからの入港船の動向を国籍別に

みると第2表の通りである。同表によると、入港船トン数自体は1835年で見ればアメリカ、ロシアに続いて第3位を占めているとはいえ、入港船の増加率は1820年から35年にかけて1.4倍

第2表 イギリスの港にドイツから入港したイギリス船とドイツ船

年	イギリス船 トン	アメリカ船 トン	合計 トン	イギリス船の比率 %	備考
1815	96,028	119,649	215,677	44.5	
16	137,171	44,026	181,197	75.7	
17	197,294	67,891	265,185	74.4	
18	224,858	170,919	395,777	56.8	
19	174,273	102,338	276,611	63.0	1819年から23年までのイギリス船の比率の平均は69.7%。
20	195,810	78,240	274,050	71.5	
21	169,870	46,514	216,384	78.5	
22	187,192	68,070	255,262	73.3	
23	159,574	97,474	257,048	62.1	
24	162,009	197,727	359,736	45.0	プロシヤと互恵条約締結
25	297,762	262,002	559,764	53.2	
26	223,793	199,484	423,277	52.9	1825年から29年までのイギリス船の比率の平均は56.9%。
27	245,225	167,308	412,533	59.4	
28	247,850	145,269	393,119	63.0	
29	227,140	177,866	405,006	56.1	
30	253,755	194,515	448,270	56.6	
31	193,559	198,943	392,502	49.3	
32	192,522	120,274	312,796	61.5	
33					
34					
35	143,839	163,737	307,576	46.8	
36	161,145	234,376	395,521	40.7	
37	200,496	205,614	406,110	49.4	

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans, 1840, p.1022, suppl. p.118, Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, section.III. IV. Charles Knight and Co., 1838, p.177. より作成。

を示し入港船全体の増加率1.6倍より低率である。そしてとりあえずプロシヤ、ハノーバーと互恵条約が締結された1824年に注目すると、1824年をはさんで入港したイギリス船の比率はかなり大きく低下しており、そのため1820年から35年にかけてイギリス船は19万5810トンから14万3839トンに減少しているのである。

c) デンマーク

デンマークからの入港船の動向を国籍別にみると第3表の通りである。同表によるとデンマークからの入港船の増加率は、1820年から1835年にかけて2.1倍と入港船全体の増加率1.6倍を

18) Harper, *The English Navigation Laws*, p.353.

19) Harper, *The English Navigation Laws*, pp.354～55.

第3表 イギリスの港にデンマークから入港したイギリス船とデンマーク船

年	イギリス船	デンマーク船	合計	イギリス船の比率	備考
	トン	トン	トン	%	
1820	13,068	12,879	25,947	50.4	1820年から1823年までのイギリス船の比率の平均は55.0%。
21	5,312	3,969	9,281	57.2	
22	7,096	3,910	11,006	64.5	
23	4,413	4,795	9,208	47.9	
24	6,738	23,689	30,427	22.1	互恵条約の締結
25	15,158	50,943	66,101	22.9	1825年から1828年までのイギリス船の比率の平均は23.7%。
26	22,800	56,544	79,344	28.7	
27	10,825	52,456	63,281	17.1	
28	17,464	49,293	66,757	26.2	
29	24,576	53,390	77,966	31.5	
30	12,210	51,420	63,630	19.2	
31	6,552	62,190	68,742	9.5	
32	7,268	35,771	43,039	16.9	
33					
34					
35	6,007	49,008	55,015	10.9	
36	2,152	51,907	54,059	4.0	
37	5,357	55,961	61,318	8.7	

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, McCulloch, *A Dictionary*, 1840, p.1022, suppl, p.118, Porter, *The Progress*, 1838, p.177. より作成。

かなり大きく上回っているが、1824年の互恵条約締結以後イギリス船の比率は大きく低下し、1836年には1820年の10分の1以下に減少するに至った。

d) フランス

フランスからの入港船の動向を国籍別にみると第4表の通りである。同表によればフランスからの入港船の増加率は1820年から35年にかけて1.8倍で入港船全体の増加率1.6倍を若干上回っている。そして互恵条約が締結された1826年をはさんでイギリス船の比率はほとんど変動していない。そのためイギリス船のトン数は1820年から35年にかけて8万1597トンから14万6607トンと1.8倍に増加するに至った。互恵条約が締結されたにもかかわらずイギリス船の比率に変動がみられないのは以下の理由による。「1846年に、フランスは1万3679隻、60万4637トンの船舶を保有していた。それはあらゆる規模の船舶を含んでいた。それらの中で群を抜いて最大の比率を占めていたのは、60トン以下であり、それ故単なる沿岸航行船で、外国貿易に

第4表 イギリスの港にフランスから入港したイギリス船とフランス船

年	イギリス船	フランス船	合計	イギリス船の比率	備考
	トン	トン	トン	%	
1815	75,591	45,981	121,572	62.2	
16	105,904	45,400	151,304	70.0	
17	127,813	38,074	165,887	77.0	
18	109,172	52,890	162,062	67.4	
19	80,855	51,388	132,243	61.1	
20	81,597	52,627	134,224	60.8	
21	103,837	64,178	168,015	61.8	1821年から25年までのイギリス船の比率の平均は62.4%。
22	101,098	49,727	150,825	67.0	
23	85,124	49,578	134,702	63.2	
24	82,650	52,648	135,298	61.1	
25	78,893	55,539	134,432	58.7	
26	89,301	57,171	146,472	61.0	互恵条約の締結
27	102,879	67,076	169,955	60.5	1827年から1831年までのイギリス船の比率の平均は62.6%。
28	102,623	63,303	165,926	61.8	
29	106,548	59,756	166,304	64.1	
30	110,766	47,940	158,706	69.8	
31	97,057	73,159	170,216	57.0	
32	110,793	63,509	174,302	63.6	
33	103,610	63,662	167,272	61.9	
34	128,017	74,382	202,399	63.3	
35	146,607	100,800	247,407	59.3	
36	198,339	108,352	306,691	64.7	
37	220,350	131,073	351,423	62.7	

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.229, *British Parliamentary Papers*, Trade and Industry, Navigation Laws, 2. Irish U. P., 1969, p.904. より作成。

使用される船舶ではなかった。……イギリスではロイドの等級表にあったのは、1万1128隻、233万6680トンであり、一隻当たり約210トンであった²⁰⁾。またそれは「フランスが北ヨーロッパやアメリカから木材の大部分を輸入しなければならなかった²¹⁾」ことにも求められる。

e) スウェーデン

スウェーデンからの入港船の動向を国籍別にみると第5表の通りである。同表によってスウェーデンからの入港船の増加率をみると、1820年から35年にかけて1.5倍であり、入港船全体の増加率を若干上回っている。その上互恵条約の締結された1826年をはさんでイギリス船の比率は半分近くに大きく落ちこんでおり、このため1820年から35年にかけてイギリス船は1万

20) Ricardo, *The Anatomy of the Navigation Laws*, p.199.

21) Harper, *The English Navigation Laws*, p.352.

第5表 イギリスの港にスウェーデンから入港したイギリス船とスウェーデン船

年	イギリス船		合 計	イギリス船の比率		備 考
	トン	トン		トン	%	
1820	17,264	13,483	30,747	56.1	1821年から25年までのイギリス船の比率の平均は46.9%。	
21	23,005	8,508	31,513	73.0		
22	20,799	13,692	34,491	60.3		
23	20,986	22,529	43,515	48.2		
24	17,074	40,092	57,166	29.9		
25	15,996	53,141	69,137	23.1		
26	11,829	16,934	28,763	41.1		互恵条約の締結
27	11,719	21,822	33,541	34.9		1827年から1831年までのイギリス船の比率の平均は33.7%。
28	14,877	24,700	39,577	37.6		
29	16,536	25,046	41,582	39.8		
30	12,116	23,158	35,274	34.3		
31	11,450	38,689	50,139	22.8		
32	8,335	25,755	34,090	24.4		
33	10,009	29,454	39,463	25.4		
34	15,353	35,910	51,263	29.9		
35	12,036	35,061	47,097	25.6		
36	10,865	42,439	53,304	20.4		
37	7,608	42,692	50,300	15.1		

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, MacGregor, *Commercial Statistics*, Vol.II, p.920. より作成。

7264トンから1万2036トンに大きく減少している。

f) ノルウェー

ノルウェーからの入港船の動向を国籍別にみると第6表の通りである。同表によるとノルウェーからの入港船の増加は1820年から35年にか

第6表 イギリスの港にノルウェーから入港したイギリス船とノルウェー船

年	イギリス船		合 計	イギリス船の比率		備 考
	トン	トン		トン	%	
1820	13,901	57,118	71,019	19.6	1821年から25年までのイギリス船の比率の平均は11.6%。	
21	13,855	61,342	75,197	18.4		
22	13,377	87,974	101,351	13.2		
23	13,122	117,015	130,137	10.1		
24	11,419	135,272	146,691	7.8		
25	14,825	157,910	172,735	8.6		
26	15,603	90,726	106,329	14.7		互恵条約の締結
27	13,945	96,420	110,365	12.6		1827年から1831年までのイギリス船の比率の平均は9.0%。
28	10,826	85,771	96,597	11.2		
29	9,985	86,205	96,190	10.4		
30	6,459	84,585	91,044	7.1		
31	4,518	114,865	119,383	3.8		
32	3,798	82,155	85,953	4.4		
33	5,901	98,931	104,832	5.6		
34	6,403	98,303	104,736	1.7		
35	2,592	95,049	97,641	2.7		
36	1,573	125,875	127,448	1.2		
37	1,035	88,004	89,039	1.2		

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, MacGregor, *Commercial Statistics*, Vol.II, p.920. より作成。

けて1.4倍で入港船全体のそれを下回っている。その上互恵条約が締結された1826年をはさんでイギリス船の比率はもともと極めて低い上にさらに減少し、長期的にみれば激減したことは明らかである。このため1820年から35年にかけてイギリス船は、1万3901トンから2592トンに激減したのである。これらの理由をみると以下の通りである。「外国船の数に対する連合王国船の比率が、すべての国の中で他のいかなる国よりもノルウェーとスウェーデンに関してはずっと小さいことが注目されるであろう。ノルウェー人は頑健で活動的な海員である。彼らは自分たちの船舶を安価に建造し、そしてイギリスの船舶がノルウェーに積み出す船荷を得ることができず、さらにその国のひき板に対する関税が1841～2年までプロシヤやロシアのひき板に対するそれよりもずっと高率であるという事実が、プロシヤやロシアとの貿易に使われる多数のイギリス船とノルウェー貿易に従事する非常に少数のイギリス船にあてはまるすべての理由である」²²⁾。

g) ネーデルラント

ネーデルラント（オランダ・ベルギー）からの入港船の動向を国籍別にみると第7表の通りである。なお「統計でオランダのトン数がベルギーのそれと区別される最初の年が1834年」²³⁾である。第7表によればネーデルラントからの入港船の増加率は1820年から35年にかけて2.7倍になり、1820年から41年でみると3.6倍に達しイギリスの入港船全体の増加率を大きく上回りネーデルラントとの海運は大きな拡大を示していることがわかる。その上1820年から35年に

22) MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol.II, Whittaker and Co., second edition, 1850, p.920.
23) Harper, *The English Navigation Laws*, p.355. note 98.

第7表 イギリスの港にネーデルラントから入港したイギリス船とオランダ及びベルギー船

年	イギリス船			オランダ船とベルギー船			合計			イギリス船の比率		
	オランダ	ベルギー	小計	オランダ船	ベルギー船	小計	オランダ	ベルギー	総計	オランダ	ベルギー	オランダ・ベルギー
			トン			トン			トン			%
1820			69,618			43,684			113,302			61.4
21			71,631			47,121			118,752			60.3
22			70,049			62,648			132,697			52.8
23			61,353			87,035			148,388			41.3
24			68,285			107,729			176,014			38.8
25			87,681			117,366			205,047			42.8
26			101,842			81,199			183,041			55.6
27			119,538			81,938			201,476			59.3
28			129,223			80,901			210,124			61.5
29			117,661			97,593			215,254			54.7
30			120,301			92,811			213,112			56.4
31			187,456			82,449			269,905			69.5
32			195,473			90,492			285,965			68.4
33			146,006			136,163			282,169			51.7
34	トン	トン	137,546	トン	トン	67,230	トン	トン	204,776	%	%	67.2
35	150,387	57,033	207,420	56,622	41,052	97,674	207,009	98,085	305,094	72.6	58.1	68.0
36	143,285	51,522	194,807	48,953	49,185	98,138	192,238	100,707	292,945	74.5	51.2	66.5
37	159,397	57,196	216,593	52,968	49,433	102,401	212,365	106,629	318,994	75.1	53.6	67.9
1838	177,778			67,704			245,482			72.4		
39	215,349			74,390			289,739			74.3		
40	212,503			69,770			282,273			75.3		
41	212,782	69,835	282,617	67,946	54,241	122,187	280,728	124,076	404,804	75.8	56.3	69.8
42	224,201	88,003	312,204	72,803	64,648	137,451	297,004	152,651	449,655	75.5	57.6	69.4
43	242,029	92,174	334,203	78,532	77,030	155,562	320,561	169,204	489,765	75.5	54.5	68.2

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, MacGregor, *Commercial Statistics*, Vol.I, p.914, Vol.V, p.142, McCulloch, *A Dictionary*, 1840, p.1022, suppl. p.118, Porter, *The Progress*, 1838, p.177. より作成。

かけてネーデルラント（オランダ・ベルギー）から入港するイギリス船の比率も増大の一途を辿っている。1820年から22年までのイギリス船の比率の平均は58.2%であるが、1835年から37年までのそれは67.5%に達している。また1841年から43年まででみると69.1%にのぼり、イギリス船の比率は1837年の互恵条約締結以後も依然として上昇しているのである。入港船の増加率が全体の増加率を大きく上回っている上にイギリス船の比率が長期にわたって増大しているということは、ネーデルラントとの貿易に使用されるイギリス船が極めて多数にのぼることを示している。たとえば1820年には6万9618トンであったが、43年には33万4203トンに達し4.8倍に増加しているのである。それに対してオランダ・ベルギー船は3.6倍である。こうした理由についてハーパーは次のように述べている。「オランダは自然の優位性を決して有してはいなかったし、この時までには金融上の優位と、初

期の成功の基礎となっていた多くの設備のととのった造船所を失っていた」²⁴⁾のである。

h) ポルトガル

ポルトガルからの入港船の動向をみると第8表の通りである。同表によればポルトガルからの入港船の増加率は1820年と35年とを比較すればほとんど増減はないが、それ以外の年ではかなり大きく変動し、傾向的にはかなり減少している。そしてイギリス船の増加率は互恵条約締結以前の航海条例体制下においても低下しているが、互恵条約が締結された1842年以後には上昇していることが注目される。そのためポルトガル船の入港トン数自体は1820年と42年を比較すれば6619トンから3057トンに半分以下に減少しているのである。

24) Harper, *The English Navigation Laws*, p.352.

第 8 表 イギリスの港にポルトガルから入港したイギリス船とポルトガル船

年	イギリス船 トン	ポルトガル船 トン	合計 トン	イギリス船の比率 %	備考	
1820	53,767	6,619	60,386	89.0	1820年から22年までのイギリス船の比率の平均は90.6%。	
21	55,003	4,400	59,403	92.6		
22	59,047	6,497	65,544	90.1		
23	60,588	9,673	70,261	86.2		
24	58,043	9,587	67,630	85.8		
25	75,805	11,787	87,592	86.5		
26	66,024	8,221	74,245	88.9		
27	51,175	7,491	58,666	87.2		
28	54,269	8,442	62,711	86.5		
29	42,229	7,171	49,400	85.5		
30	43,333	8,394	51,727	83.8		
31	43,168	6,084	49,252	87.6		
32	41,632	4,571	46,203	90.1		
33						
34						
35	53,564	7,057	60,621	88.4	1835年から37年までのイギリス船の比率の平均は84.3%。	
36	41,880	9,811	51,691	81.0		
37	35,619	7,087	42,706	83.4		
38						
39						
40						
41	37,790	8,436	46,226	81.8		
42	42,602	3,057	45,659	93.3	互恵条約の締結	
43	39,783	3,318	43,101	92.3	1843年から45年までのイギリス船の比率の平均は92.0%。	
44	43,271	2,746	46,017	94.0		
45	40,094	4,533	44,627	89.8		

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.229, McCulloch, *A Dictionary*, 1840, p.1022, suppl. p.118, Porter, *The Progress*, 1838, p.177. より作成。

i) ロシア

最後にロシアからの入港船の動向をみると第 9 表の通りである。同表によると1835年までみたロシアからの入港船トン数は31万トン余りでアメリカに次いで第 2 位を占めているが、入港船の増加率は、1820年から35年にかけて1.4倍と入港船全体の増加率より低く、1820年から41年でみれば1.6倍と全体の増加率に追いついている。そしてイギリス船の比率は、1820年以後42年までにおいてもゆるやかに低下しているが、1843年の互恵条約締結以後増加に転じている。そこでイギリス船の入港トン数は、1820年の20万9801トンから1846年の45万2438トンと2倍以上に増加しているのに対して、ロシア船の入港トン数は1万9269トンから6万5132トンと3.4倍に増加しているのである。ハーパーは「ロシ

第 9 表 イギリスの港にロシアから入港したイギリス船とロシア船

年	イギリス船 トン	ロシア船 トン	合計 トン	イギリス船の比率 %	備考	
1820	209,801	19,269	229,070	91.6	1820年から22年までのイギリス船の比率の平均は92.6%。	
21	148,417	11,118	159,535	93.0		
22	219,919	16,363	236,282	93.1		
23	222,377	21,353	243,730	91.2		
24	239,185	31,095	270,280	88.5		
25	344,155	34,536	378,691	90.9		
26	228,971	23,554	252,525	90.7		
27	369,486	29,267	398,753	92.7		
28	271,033	24,281	295,314	91.8		
29	348,665	25,038	373,703	93.3		
30	321,426	26,905	348,331	92.3		
31	394,850	33,867	428,717	92.1		
32	277,527	32,132	309,659	89.6		
33						
34						
35	252,920	61,006	313,926	80.6	1835年から37年までのイギリス船の比率の平均は82.0%。	
36	322,133	65,735	387,868	83.1		
37	317,618	67,947	385,565	82.4		
38						
39						
40						
41	294,227	75,616	369,843	79.6		
42	269,272	57,431	326,703	82.4		
43	314,682	47,883	362,565	86.8	互恵条約の締結	
44	351,215	53,667	404,882	86.7	1844年から46年までのイギリス船の比率の平均は86.3%。	
45	380,864	37,568	448,432	84.9		
46	452,438	65,132	517,570	87.4		

Marshall, *A Digest of all the Accounts*, p.228, MacGregor, *Commercial Statistics*, Vol.V. p.141, McCulloch, *A Dictionary*, 1840, p.1022, suppl. p.118, Porter, *The Progress*, 1838, p.177. より作成。

アは、船舶を建造する供給物を有していたが、船大工や海員を欠如して²⁵⁾おり、イギリス船の比率が上昇し、したがってロシア船の比率が下降したとしているが、それは互恵条約締結前後の比較する時期がことなるためである。

以上 9 カ国からの入港船の動向についてとりわけイギリス船の比率がどのように変動してきたかを互恵条約締結の前後の時期を中心にみてきたが、1830年代前半に終了する産業革命の時代にイギリスと互恵条約を締結したのは、アメリカ合衆国、ドイツ（プロシャ）、デンマーク、フランス、スウェーデン、ノルウェーの 6 カ国である。これらの国の中で互恵条約締結後イギリス船の比率が上昇したのは、アメリカ合衆国のみであり、フランスの場合にはほとんど変動していない。しかしアメリカ合衆国の場合には既に述べたように互恵条約が締結されたとはい

25) Harper, *The English Navigation Laws*, p.352.

え、航海条例の規定によって保護されている部分があり、必ずしも十分に平等な条件の下で両国間の競争が行われていたとは言えないであろう。次に互恵条約締結以後イギリス船の比率が下降したのは、ドイツ（プロシャ）、デンマーク、スウェーデン、ノルウェーの4カ国で、特にデンマーク、スウェーデン、ノルウェーについては激減しており、ドイツでもかなり大きく減少している。この原因は既に述べたように互恵条約の締結によって両国の船舶が平等の条件下で競争しうらようになり、これらの諸外国の船舶に対してイギリス船の優位性が認められなくなったのと同時に逆に諸外国の船舶の優位性があらわになってきたことによるものである。

また産業革命の時代以後にイギリスと互恵条約を締結したのは、ネーデルラント（オランダ・ベルギー）、ロシア、ポルトガルの諸国である。これらの国について産業革命時代の航海条例の体制下にあった時代でみると、イギリス船の比率がオランダ・ベルギーではかなり上昇しており、ロシア、ポルトガルでも減少しているとはいえずかである。また互恵条約締結後についてみると以上の国々ではすべてイギリス船の比率が上昇しているのである。

以上のように互恵条約の締結された時期はことになっており、締結された時期によってイギリス船に対する影響はことになってくる。またその影響もイギリス海運にとってマイナスに作用した場合とそうでない場合にわかれる。マイナスに作用しなかった場合には（アメリカ合衆国、フランス、オランダ・ベルギーなど）、その理由として航海条例の規定によって保護された場合があったことや、既に述べたその他の理由があげられる。またマイナスに作用した場合には、既に述べたように平等の条件下の競争になり、イギリス船に様々な点でこれらの諸外国の船舶に対して優位性が認められなくなり、また

諸外国の船舶の優位性が顕在化したことによるものである。

それでは以上の9カ国を含めて非保護貿易と言われる独立国との貿易においてイギリス船と外国船の動向を全体的にみるといかなるものであろうか。はじめに既に述べたポーターが依拠した表についてハーパーが反論しているのをそれを見よう。即ち「互恵主義以後の統計は、しばしば保護貿易反対論者によって誤って用いられてきた。たとえばJ. L. リカードには2つの誤りを犯す罪があった。……彼は十分に保護された貿易におけるイギリス船の増加を彼が『保護されていない』貿易と記述したそれとを比較した。そして『保護されている』貿易においてイギリス船は1824年と1846年の間にやっと84万2827トンあるいは94%増加したのに対して、いわゆる『保護されていない』貿易でイギリス船は、165万4568トンあるいは183%増大したことを発見したのである。彼は1820年〔24年の誤り——引用者注〕と1846年の間でのイギリス船のより大きな絶対的な増加を重大視し、相対的にイギリスが地歩を失ないつつあったことを指摘することを怠っている。……我々は、たとえ互恵主義の間に連合王国に入港してくるイギリス船のトン数の年間平均がそれに先立つ8年間の平均と比較して76.6%増加したとしても、それに相当する外国船の入港船のトン数の増加が131%であったことを聞き及んでいる」²⁶⁾。またハーパーは *The English Navigation Laws*, p. 351. の「注の79で、……次の表はもう1つの方法で、2つの時期の間でイギリス船と外国船の入港船の比率を示すことによって外国船と比較してイギリス船の衰退を例証している。

26) Harper, *The English Navigation Laws*, p.351.

	入港船の年間平均トン数			比率	
	全船舶	イギリス船	外国船	イギリス船	外国船
1816-23	2,179,375	1,676,000	503,125	76.9%	23.0%
1824-49	4,123,307	2,960,384	1,162,846	71.8	28.2

」

ハーバーの場合には保護貿易と非保護貿易の入港船トン数をすべて合計（総合）してみており、また互恵主義締結の時間差による影響の差異が考慮されていないので実態が必ずしも十分に分析されているとは言い難い。既に時間の経過を視野に入れた分析は行ったので、次に保護貿易と非保護貿易を区別して分析することとしたい。はじめにここで既にとりあげられており、1つの基準になっている1824年と1846年を選定することが適切であるかどうかを検討しておきたい。1824年並びに1825年は他の年と比較してイギリスの入港船の中でイギリス船の比率が異常に低い年で、1821年から25年までの間で平均的な年を選定するとすれば、1823年が適切であり、しかも当年は航海条例改正以前の年でもあるという意味でも最適である。次に1846年は航海条例の廃止された1849年よりも前の5年間平均でイギリス船の比率をみた場合最も適切な年である。そこで1823年と1846年で非保護貿易におけるイギリス船と外国船の動向をみると以下の通りである。即ち1823年から1846年にかけてイギリス船は169万1082トンあるいは194.89%の増加で、外国船は122万548トン、あるいは209.49%の増加である。これに対して保護貿易では、1823年から1846年にかけてイギリス船は86万2792トントン、あるいは98.8%の増

加である²⁷⁾。このように互恵条約の締結が進行している時期において保護貿易よりも非保護貿易の方でイギリス船の増加率がたしかに高くなっている。しかし非保護貿易でイギリス船と外国船の増加率を比較すると、外国船の増加率の方が高くこのためしだいにイギリス船の比率が低下し²⁸⁾、したがってイギリス船が外国船よりも優勢であったとは言えず、イギリス船が互恵条約による平等の条件の下で外国船との競争で優位に立ったとは言えないであろう。またこの場合注意すべきことは、植民地との貿易、即ち保護貿易と独立国との貿易、即ち非保護貿易とを比較した場合、イギリス船の増加率の高低を左右するのは、海運に関する要因のみでなく、貿易の拡大を可能にする要因が両者のどちらにあったかということである。

(3) 小 括

以上の分析によって産業革命期においてイギリスに入港するイギリス船の比率が低下し、その意味でイギリスの海運が相対的に低下したことは明らかである。しかし互恵条約が締結されない場合、いわゆる「報復課税」²⁹⁾が実施され底荷航海が行われれば、それだけいわば「運航経費」が増大し、産業資本・海運業者にとって不利になる。しかし互恵条約が締結されれば、「報復課税」や底荷航海が回避され、それだけ「運航経費」が軽減され、産業資本・海運業者にとって有利になるが、同時に互いに同一の条件下におかれればイギリス船にとってはそれま

27) 1823年については McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, 1832, p.941、1846年については Allen, *The Navigation Laws*, p.246、MacGregor, *Commercial Statistics*, Vol.V, pp.141~47、に依拠して算出。

28) イギリスの港に入港するイギリス船の比率の低下傾向については、片山幸一「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(3)、『明星大学経済学研究紀要』第30・31巻合併号、2000年3月、13頁参照。

29) Cunningham, W., *The Growth of English Industry and Commerce*, modern times, Part II, Cambridge U. P., 1907, p.831.

での有利な条件が解消され、より安く造船が行われる国などの諸外国の海運業が有利になり、イギリスの海運業が不利になる場合が生じる。こうしてイギリス船の比率が低下することになる。しかし他方ではアメリカ合衆国との関係にみられるように互恵条約が締結されても航海条例の規定によって保護されたり、その他の理由でイギリス船の比率が低下しなかった場合もみられた。その意味では互恵条約のマイナスの影響が緩和された。また互恵条約締結の時期が相手国によって大変ずれており、そのためにもやはり互恵条約の締結によるマイナスの影響が緩和された。したがって入港するイギリス船の比率が全体的には短期間に大きな変動がなく、緩慢に低下していったのであり、こうして互恵条約の締結による利点と引き換えのマイナスの影響ができるだけ緩和されて行くような総体的にはイギリスにとって有利な海運政策がとられたと考えられるのである。

参考文献

北野大吉『英国自由貿易運動史——反穀物法運動を中心として——』、日本評論社、1943年。
佐波宣平『海運理論体系』、有斐閣、1949年。
S. G. スターミー、地田知平監訳『英国海運と国際競争』、東洋経済新報社、1965年。

C. アーネスト・フェイル、佐々木誠治訳『世界海運業小史』、日本海運集会所、1957年。
Allen, J., *The Navigation Laws of Great Britain*, Baily Brothers, 1849.
Cunningham, W., *The Growth of English Industry and Commerce*, modern times, Part II, Cambridge U. P., 1907.
Dyos, H. J. and Aldcroft, D. H., *British Transport*, Leicester U. P., 1969.
Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, Octagon Books, (1939), 1964.
Imlah, A. H., *Economic Elements in the Pax Britannica*, Harvard U. P., 1958.
MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol. II, III, V, Whittaker and Co., second edition, 1850.
Marshall, J. (arranged), *A Digest of all the Accounts Relating to the Population, Productions, Revenues, Financial Operations, Manufactures, Shipping, Colonies, Commerce, &c. &c. of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, (1833), UMI Books on Demand, 1969.
McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, 1832.
McCulloch, J. R., *A Dictionary*, 1840.
Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, section, III, IV, Charles Knight and Co., 1838.
Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, third edition, John Murray, 1851.
Ricardo, J. L., *The Anatomy of the Navigation Laws*, Charles Gilpin, 1847.