



な ん で や ね ん



発行責任者 倉橋 忠

No. 4

第一次世界大戦で利益をあげた国はどこだ

第一次世界大戦で、ヨーロッパの国々は、これまでに経験したことのないような被害を受けました。それが植民地を奪い合う帝国主義国どうしの苦い経験でした。

ところが、その第一次世界大戦中に利益を上げた国が、2つあります。それは、どこどこの国でしょうか。

2つの国に共通することは、2つの条件があります。それは、どんなことだったのでしょうか。そのことを理解できると、第一次世界大戦後の世界の様子が見えるようになってきます。

参考までに、一般社団法人「日本船主協会」のホームページに掲載されている記事がヒントになります。少し、難しいかも知れませんが読んでみて下さい。なお、ふりがなは倉橋がつけました。

明治政府の海運増強策や日清・日露の両戦争による特需をバネに、明治末から大正初期にかけての日本海運は、すでに世界の一流海運国に伍する地位を確立していました。その勢力をさらに飛躍させたのが第1次世界大戦（1914～1919）です。

参戦国の船は続々軍用に徴用され、撃沈される船も数多く出てきました。船舶の欠乏と軍需物資の輸出増大で、日本の海運・造船界は異常な熱気に包まれます。太平洋航路の英米船舶は大西洋方面での膨大な軍需物資輸送のために本国に引き揚げ、これに伴って日本船が太平洋航路を独占するようになります。

こうした戦時需要は日本の産業界に空前の好況をもたらし、貿易収支は一気に黒字に転換します。しかし、大正5年（1916）4月にイギリスは鉄鋼の輸出を禁止。最後の供給国となったアメリカも翌年に輸出禁止措置に踏み切り、戦時需要に対応して増産体制を敷いていた日本の造船業は大きな打撃を受けます。一方のアメリカも船腹の不足が深刻化し、大正7年、日米船鉄交換契約を結びます。これはアメリカが供給する鋼材1トンにつき日本の造船業者が1重量トンの船舶を建造して提供し、残りの鋼材は日本側で自由に使用できることとしたものです。この契約で日米両国の窮状は救われたのでした。この大戦の前後で、世界の海運地図は大きく塗りかえられました。日本の船腹量は英・米に次ぐ第3位へと躍進しました。

大正8年（1919）にベルサイユ平和条約が締結され、ついに戦争は終結。船腹は一転して過剰状態に陥り、市況は急速に下降します。貿易の不振で運賃は低落し、長く海運界は低迷を続けました。昭和6年（1931）、金輸出の再禁止で円為替が下落したのがきっかけとなって輸出が増大し、海運界はやっと健全な経営状態を回復します。

この時代は大型優秀船建造ブームの時代で、日本の高速貨物船や豪華客船などが覇を競い、太平洋や南方で外国船を圧倒しました。