

寺島成信「海運政策」講義

柴崎 力栄

知的財産学部 知的財産学科

(2008年9月29日受理)

TERASHIMA Sigenobu's Lecture on Shipping Policy

by

Rikei SHIBASAKI

Department of Intellectual Property, Faculty of Intellectual Property

(Manuscript received Sep 29, 2008)

Abstract

A six-day series of lectures was given in 1923 at the Naval Accounting School (海軍経理学校). The lecturer was Dr. TERASHIMA Shigenobu (寺島成信) who had worked for Nippon Yusen Kaisha (日本郵船会社) since 1897. The audiences were naval officers scheduled to accept early retirement due to the Washington Naval Treaty. After graduating from Keio Gijuku (慶應義塾) in 1889, TERASHIMA joined the navy as a civilian and was engaged in research and public relations. This earlier career offered him an opportunity to encounter Alfred Thayer Mahan's "sea power" (海上権力) theory. It was in 1891 that TERASHIMA became an advocate of the converted cruiser (仮装巡洋艦), which was a high-speed ocean liner in peacetime but planned to be used as a temporarily armed naval vessel during war. The lecture was a retrospection of maritime military-merchant relations during the Sino-Japanese War in 1894-1895, the Russo-Japanese War in 1904-1905 and the First World War. The view of an early adopter of the "sea power", who belonged to the merchant marine, is shown here in the text.

キーワード; 海上権力, シーパワー, 海軍, 海運, 軍艦, 商船, 仮装巡洋艦, 日本郵船

Keyword; Sea Power, Navy, Shipping, Warship, Merchant Marine, Converted Cruiser, NYK Line

寺島成信「海運政策」講義

知的財産学部 知的財産学科 柴崎 力栄

(二〇〇八年九月二九日受理)

解説

以下、紹介するのは、寺島成信（一八六九年～一九三九年）が、一九二三年に海軍経理学校で行った六回シリーズの講義「海運政策」の速記録である。同速記録は、奥付を持たない小冊子であり、表紙には「第一回海軍臨時講習講義録／経済学博士寺島成信講述（印刷代替）／海運政策／海軍経理学校」と記されている。姿形は、縦二二ミリ、横一五一ミリ（ほぼA5）、全一〇八頁である。文生書院（東京都文京区）から古書として購入した。表紙および三七頁には「江口」と判読できる三文判が捺してある。原本は防衛省防衛研究所に寄贈することとし、その全文をここに翻刻することとした。

寺島成信は、現在の山形県鶴岡市に生まれ、一八八九年に慶應義塾を卒業した。海軍に文官職である編修書記として奉職し、海外文献の収集、広報資料の執筆などを担当した。一八九〇年に米国で出版され、各国の海軍戦略に多大な影響を与えることとなるアルフレッド・T・マハン著『海上権力史論』の原書に出会い、帝国議会や世論に対する海軍の広報政策の構築にその論旨を援用した。戦時に仮装巡洋艦として用いる高速商船の建造を提唱した。一八九三年、日本経済会が募集した懸賞論文「日本海運論」に一位入賞したことをきっかけとして、一八九七年、日本郵船に転ずる。主に調査畑を歩み、一九二三年二月十六日、論文「帝国海運政策論」により東京帝国大学より、初の経済学博士号を授与された。

この連続講義は、一九二三（大正十二）年の四月から五月かけて行われたと推定される。その根拠を述べる。(一) 寺島が「経済学博士」であるのは同年二月以降である。(二) アジア歴史資料センターからウェブ閲覧可能な防衛省防衛研究所所蔵『海軍省公文備考』（大正十三年、巻十八、学事）に「海軍臨時講習会」についての記録がある。翌一九二四年（大正十三年）には、二月から五月にかけて「第二回海軍臨時講習会」が開催され、ワシン

トン海軍軍縮条約によって早期予備役編入の対象者となった海軍将校たちに、退職準備教育として各界の著名講師による講習を施していたことがわかる。始業式における海軍大臣挨拶には、「昨年度ニ於テ第一回ノ講習ヲ行ヒ予想外ノ好成绩ヲ得タ」との文言があり、第一回が前年に成功裏に終わっていることが確認できる。(三) 一方、第一回が開催された一九二三年には、九月一日の関東大震災で築地にあつた海軍経理学校は被災し、翌年にかけて牛込区の陸軍経理学校に間借りすることになる。前項と合せると、第一回講習会は震災以前に終了していた推測される。(四) 第一回の講義中に、日本から米国へ輸出される生糸が積み込まれる貨物船の国籍について論及するなかで「今年の参月迄即ち最近迄の調べに依ります」という文言があることから、第一回は三月から四月への月替わりの直後だったことがわかる。(五) 第四回の講義中に「本年四月十四日頃」米国大統領と米国船舶院の院長が新しい政策を出したニュースが電報で届いたが、詳細はまだ不明だとの言及がある。ここから、四月十四日のニュースを掲載した米国の新聞が船便で届くまでの時期、すなわち、四月の後半から五月初旬にこの回の講義は行われていたことがわかる。

各回の速記者により表記に揺らぎがあり、また、講述者たる寺島の校正を経ていないためと推測される誤記も散見される。書き起こすに際してはつぎの原則に従った。①常用漢字体があるものは常用漢字に置き換えた。②「郵便行送」と「郵便航送」など、表記の揺らぎはそのままとし、統一しなかった。③仮名送りや漢字と仮名の使い分けは原文通りとした。④文章の末尾の読点「、」を句点「。」に置き換えたところがある。⑤清濁の表記、外国地名・人名の表記は原文通りとした。⑥組織名などの明らかな間違いは訂正した。「軍令部の編輯」を「軍令部の編修」に改め、「海員救済会」を「海員救済会」に改めた箇所がある。⑦その他、誤記誤植等の可能性のある文字に「ママ」を付した。

本文

海運政策

経済学博士 寺島成信

第一回

第一章 序論

諸君、私は只今御紹介を得ました寺島でございます。今日は郵船会社の方に就職致して居りますけれども、二十何年前には大變海軍の方に御世話になつて居りました人間でございます。軍令部の編修課をやつて居りましたのです。それから郵船会社に轉じて以来、今日迄多少海運の事に就きまして研究は致して居りますけれども、何しろ此実業社会のことでございますからして、研究とか調査とか言ひましても、実地が主で理論などと云ふ事は余り深くないのでございます。

此度は海運政策と云ふ題に就きまして講演することになりましたが、私は之を五つの章に別けて、第一に序論、第二に日本の海運政策、是は過去及現在の政策、それから第三には欧米の海運政策、第四には戦時に於ける内外国の海運政策、第五は結論でございますが、結論に於て、日本の将来執るべき海運政策はどうかと云ふやうなことに就きまして少し触れて見たいと思ふのでございます。それで今日は第一章の序論語り一般論を試みたいと思ふのでございますが、先づ第一に海運の機能、職分と云ふやうなこと、語り「フアンクシヨン」は何処にあると云ふやうなことを述べて見たいと思ふのでございます。

言ふまでもなく此船舶は鉄道と等しく一つの運送機関でございますので、一地点から他の地点へ荷物なり客なりを運搬致しましてそれに依つて得る運送賃を以て第一の収入と致しまして、それから之に要する種々の経費を差引き利益があれば之を株主に分配すると云ふ一つの営利的の事業であるのであります。併ながら此海運はです、単に営利的の事業であるのみならず、他の事業に比較しても特殊の公共的性質を帯びて

居る。運輸機関として通信機関として……、其他軍事上の関係又は政治上の關係に於て著しく此「パブリック」の「ネーチャー」を帯びて居る。さうして国民経済の上に於て又国民生活の上に於て……、偕て、政治的、軍事的種々の重要な任務を帯びて居りますのでございませうからして、語り国家が海運と云ふものに対してです、今日他の事業よりも飛放れて手厚い所の補助をやること云ふ、語り補助政策を各国が執つて居ると云ふことが即ち茲に基をするのでございます。

そこで海運の「フアンクシヨン」即ち職分と云ふものは、委しく言ひますれば際限ございませぬけれども、大体に於て私は之を七つに別けることが至当だと思ふのでございます。第一は此内外の貿易を扶助する語り助けてやると同時に、又貿易を誘導する、貿易の「ヴァイオニヤ」となつてさうして貿易の發展を促進せしむると云ふことであります。第二には郵便送の機関となる。第三には移民、殖民の媒介をする。第四には海員練習の機関となる。第五には海運は一種独立の産業として国の富に寄与する、而して国際金融を円滑にすると云ふことでございまして、此第五の職分と云ふものは海運に取りまして、又日本の将来に取りまして余程注意に値する所の職分であらうと思ふのであります。それから第六には船舶は国を代表して国威、国光を海外に宣揚する、是はまあ能く判つて居る。第七には所謂海陸軍の後方部隊として国防を補ふ、同時に日本のやうな島国にあつては戦時中に食料品、原料品等の日用品を輸送して国民生活を維持すると云ふ此軍事上の關係と同時に、国民生活に直接の關係ある輸送任務と此二種の職分を持つて居ると云ふことであります。就きましては此七つの職分に就きまして簡単に實際の上からして説明を試みて見たいと思ひます。

第一に此貿易を扶助する、助長すると云ふことですね。是はもう判り切つたことでございます。段々航路の發達に依りまして貿易が増進すると云ふことは、是はもう内外の実例に依つて明かなことであります。何が故にですね、何が故に自分の国の船でなければ貿易の發展と云ふものは完全に望むことが出来ないか。世の中には随分船さへあれば何も国籍を問はない、外国船であらうが内国船であらうが船の便利さへあれば宜いぢやないか、多分の保護をやつて自分の国の「ボトム」で以て品物を運ばなくちやならぬと云ふ必要は何処に在るか云ふやうなことは能く人の称へる所

でございまして又確に一面の眞理はあるのですけれども、私共が段々仕事を居ります上に於て、實際の場合に立入つて見ますと云ふと、どうしても矢張り自分の国の「ボトム」と云ふものを持つて居らぬと云ふことは、完全に自分の国の貿易の發達と云ふものを望むことが出来ないこと云ふことが益々判つて来るのであります。要するに海運業は國際的の商売でありますからして始終競争が絶えない、さうして何処の国でも船主は主なる荷主と特約運送と言ひますか特別の約束を絶えず結んで居ります。詰り一定の華客と云ふものを有つて居る。さうして其華客の爲めには割引とか何とか云つて随分特別の便利を与へて居るのであります。さう云ふ慣例になつて居りますから、若し自分の国は此總ての關係が円滑に参ります所の船腹が無かつたならばどうしても圧迫を受ける。昨今のやうな荷物の少ない不況の場合に於ては、それは内外船共国籍を問はずそれこそ競つて成るべく運賃を安くして荷物を吸収すると云ふやうなこともございします。是は何時までさう云ふものではありませぬので、少し荷物でも動き出しまして船腹の需要が起りますと云ふと、船主の方は大変に心強くなり氣強くなりまして、中々便利を与へて呉れない。船腹を請求しても或は断はる。或は自分の国の「マーチャント」と外国の荷主との間に於て運賃率の差別等を設けると云ふやうなことは、實際に起つて居ることでもあります。又客の方から見しても、言語、習慣の違つて居る所の外国船に乗るよりも、矢張自分の国旗の下に保護されて乗つた方が安全でもあり又愉快を感じると云ふことは是は皆さんの御経験に依つて明かなことでもあります。さう云ふ實際の点から見しても矢張自分の国の「ボトム」と云ふものを持つて居らぬと云ふことは甚だ心弱い。結局海運の商売を盛にして大いに貿易に依つて沢山利益を得ると云ふやうな、国民の企業心と云ふものは貿易の先驅となつて、詰り「パイオニヤ」となつて荷物を誘導すると云ふことは是亦大いに考へなくつちやならぬこととございまして、詰り貿易あつての海運とも言へると同時に、海運あつて貿易と云ふものが新しく開けて行くと云ふことは国として考へなければなりません。是も實際に就て例を挙げますと、郵船会社は先年「カルカツタ」航路を開きました。「カルカツタ」航路を開きました時分には彼処から出る所の特別の荷物としては五六種位の物を主なる物と計算してやつたのであります。所が

段々始めて見ますと、殆ど予期しなかつた「ピツグアイオン」と云ふ物が印度から出る。「ピツグアイオン」と云ふ物は中々沢山にありまして、「カルカツタ」航路を経て日本に入る所の數量も亦中々多いのであります。是は其開航の当時殆ど予想しなかつた荷物であつて、新しい荷物が船の参る爲めに出て来たこと云ふことの例になつて居ります。又戦時中に於て開始した「パナマ」を経過して紐育に行く航路、此航路の開航以來は、一つの船腹で亜米利加の東岸からして日本なり支那なりに輸入することが出来するので、「レール」とか機械類と云ふやうな大嵩物は、従前の如く鐵道に依つて桑港なり「シヤトル」なりで積換へて来ると云ふ面倒がございませぬから、大変輸入高が殖えたと云ふ事實があるのでございしますし、又是も同じ戦時中でございしますが、地中海の危険の爲めに「ナワ」經由の航路を開いて「ナワ」を經由して南米に行くなり歐羅巴に行くこと云ふ航路が出来たと云ふことから、日本で段々需要の増加して来ました所の「ウール」羊毛でございしますが、是は御承知の通り是迄滿洲から殆んど入つて来たのであります。が、「ナワ」の羊毛と云ふものが相応に供給があるので、それが日本に段々入つて来ると云ふやうに荷物が新しく亦出て来たこと云ふ事實もあるのです。それから滿洲方面から出ます例の「ビーン」(大豆)「ビーンオイル」(大豆油)、斯う云ふ物が沢山歐羅巴方面に行くやうになりましたが、是等のものも矢張りあの方面に船が参ることになつたのが一つの原因であるのです。其他日本から出ます材木とか或は豌豆とか、或は鮭の罐詰と云ふやうな物、是が段々歐羅巴の方に戦争前から参つて居りますが、是等も歐羅巴航路があればこそ其便利に促されて新らしく輸出も試み、又其高も増して来たこと云ふことになつて居るのであります。殊に此の戦時中の例ではございします。が、北海道から出ます澱粉ですね、あゝ云ふ物は戦時中に食料品の一部として沢山出しましたが、是などは段々運賃が騰りまして戦時中は一噸に就きまして一千志、詰り五百円と云ふやうな途方もない運賃を課しましても尚続々出たと云ふやうな例もあるのです。でさう云ふやうに外国に船が参ります航路が開けて新らしく荷物が出る。其土地との貿易が發展すると云ふことも是は大いに考へなければならぬのでございまして、其極く適例として申しますと、日本の北米航路の終点、亜米利加の「シヤトル」などと云ふ所は、郵船会社が二十九年に初めて彼処の航路を開きました時などは人口も少なし、貿易も少ない洵に

微々たる所の村であつた。所が今日に於てはあの通り人口も殖え、総ての設備も整ひまして殆ど桑港をも凌ぐやうな立派な「コンマーシャル・ポート」になつたと云ふことは、内地に於ては相当の鉄道もあります。兎に角海上の聯絡、郵船会社の船に依つて日本及東洋方面との接続關係が密接になりました結果、あの通りになつたのです。

それから次に郵便の事でございますが、是は諄々しく申上げる程の事もございませぬが、要するに今日に於ては主なる国の体面としまして、自分の国に出入する郵便は主として自分の国の「フラッグ」に依つて運ぶと云ふことが認められて居る所の原則となつて居ります。其結果何処の国でも、主なる海国に於ては所謂「メール・コントラール」——郵便運送契約と云ふものを自分の国の船主と結びまして、さうして相当の補助金をそれと与へて郵便は無償で運送させると云ふことになつて居るのです。

それから第三に移民、殖民の媒介をすると云ふ事ではありますが、是も能く判る。先程客商売の事に就て申上げました通りに、海外に移民をする、若くは殖民をする其船便と云ふことは矢張り外国船では十分でない。自分の国の「ボトム」で自分の国の船長の下に於て往來が出来るやうになりますと云ふと海外に出稼する者でも安心して行けるし、又親族、友達を段々呼寄せまして益々其処に移民が殖えたと云ふやうな事になりますし、又移民の結果母国と其移民地との貿易が段々殖えて来ると云ふ事も、是も明かなこととございまして、是はまあ英吉利の殖民政策が大成功をしたと云ふことの歴史を見ますと能く其辺が判るのであります。で今日此客商売で最も盛な所と言へば言ふ迄もなく北大西洋航路であります。是は戦争前ですが年々あの間を往復する一二等客始め移民を合せて見ますと二百万人内外あつた。(尤も時の景氣に依りまして増減はございますけれども) 昨今は亜米利加で段々移民政策に制限を置いたために百万を下つて居りますが、兎に角此北大西洋を往復します所の立派な客船と云ふものが、五万噸内外の船から三四万噸の速い所謂一流の船と云ふものが、あの間を往來して居りますが、斯う云ふ船が出来たのも其因を言ふと今の客商売、殊に三等客所謂移民の往復が大いに与つて力あるものと思ふのであります。之に引換へて太平洋航路と云ふものは、例の米国の移民政策の爲めです。年々此間を往復する所の客の数と云ふものは拾万人そこらしかない。此点から見ますると云ふと太平洋の客商売と云ふものは甚だ今日恐慌を

来して将来憂ふべきであります。兎に角此日本のやうな人口問題と云ふものを相当に解決して行かなければならぬ国に於ては、移殖民の媒介機關たる海運と云ふ事に就きまして大いに又考慮を廻らさなければならぬと云ふことは明かである。

それから海員練習の機關となる。是は諸君が既に御承知のこととございまして諄々しく申述べませぬが、詰り商船に於きましても立派な海員となるには矢張海上の実習と云ふ事に重きを置いて居るので、今日日本では此の高級海員を養成する機關としては例の東京の商船学校、神戸の商船学校、是はまあ高等商船学校と言つて居りますが、其他地方に所謂甲種実業学校程度の商船学校が拾校許りあるのです。是等の機關に依つて日本の高級海員と云ふものは養成されて居る。それから下級海員養成の仕方は、御承知の通り海員掖済会が主として之に當つて居るのでございまして、国後丸とか豊橋丸とか云ふやうな政府から頂戴した船で養成して居る。昨今は経費の都合上豊橋丸の方は売却したと云ふこととございまして、昨今は國後丸一艘で養成をして居るのであります。海員掖済会の養成の仕方は委託養成と云ふのがありまして、船会社の船に委託をしまして普通海員を養成して居る。初めは見習として、段々進んで二等水夫となり或は一等水夫となると云ふ工合に段々実習しつゝ、練習を経て昇級させると云ふやうな方針を執つて居ります。斯う云ふ風にどうしても其間に於ては船に乗つて実習をする、座学の外に実習をする、と云ふ所に重きを置いて居りますからして、船其のものと云ふものが海員を養成する機關と云ふことになる。

第五の国を富まして国際金融を円滑にすると云ふ事は、是は日本のやうな島国に於ては余程考へなければならぬ。歴史を見ましても従前は海運と云ふものは貿易のほんの媒介機關と云ふ位に極く軽く見て居たものです。所が近世になりまして英吉利の活躍と言ひ諾威あたりの「スカンジナヴィヤ」国民の段々に雄飛する所に依りまして、「シツピング」と云ふものは、一つの「プロダクティヴインダストリー」で、船が動いて多分の運賃を外国から持つて来て、さうして自分の国を富ませる一つの生産機關たる働きをするのだと云ふやうなことに段々認められて来たのであります。御承知の通り英吉利は輸入超過國でございまして、毎年貿易高の差引は所謂輸入超過と云ふことになつて居るのであります。

が、それにも拘らず英吉利の富と云ふものは年々殖えて行く。而して殖民地始め海外に投資をすると云ふことになつて居りますが、それはどう云ふ事かと言ひますと、英吉利は自分の国と外国との貿易の取引に於ては差引「デット」になつて居りますけれども、兎に角世界の貿易の約半分を運送すると云ふ大なる働きをやつて居りまして、それから徴しました所の運賃と云ふものは中々少なからぬもので、戦前に於ては壹億「パウンド」拾億円と斯う申して居りますが、さう云ふ風に莫大なる運賃、それに引続きまして保険料と云ふやうなものも段々手に入りますからして、此の統計に載つて居らない所の一つの収入があるのです。それを称して「インヴェイズイブル・エクスポート」無形の輸出と言ふて居る。其輸出と輸入とを相殺しまして輸出の方が尚ほ余りある。それが即ち正味の収益となりまして英吉利の国の富と云ふものが段々殖えて来ると云ふことになつて居るのであります。其方針は島国で、領土が狭くて、人口が多くて、さうして物資が貧弱だと云ふやうな此日本に於ては、大いに学ばなくてはならぬ所の方針であらうと思ひます。

第六には国を代表して国威を海外に宣揚する。是は「ハイ・シー」公海に於ては船は国土の延長であると云ふことは国際法の上に於て認められて居る所であります。又外国の領海内に入りましては其国の「ローカル・リギュレーション」即ち地方の規則に遵はなければなりませんけれども、其間に於て自分の国の商船旗と云ふものが能く自分の国の国威を代表して、其土地に居る自国人をして大變肩身を広からしめると云ふやうな事は、是はもう一度外国に足を踏入れた方は能く判る事でございます。して、日本の商船も戦時には各方面に活躍しまして大分日本及日本国民と云ふものを能く紹介したと云ふことになつて居るのであります。

第七は海陸軍の後援として国防を補足する。是はもう日本の是迄の大戦役の結果に依つて能く判る事でございますからして別に説明は加へませぬ。唯此戦争中に軍事機関として働くと同時に、国民の生活、詰り日用品の輸送と云ふものは一日としても止めることは出来ぬのでございしますからして、軍事の為に商船が全力を尽くして働くと同時に、一方に於て国民生活の為に日用品の輸送と云ふ事に大いに力を尽くさなければならぬと云ふ二種の職分があると云ふ事は、今回の戦争に於て益々証明されたのであります。それで今回の戦争に於て、時局が進みま

して船腹の需要が益々多くなつた時に於て、英吉利の首相「ロイドジャウヂ」氏は議會に於て船腹の必要な事を言ひまして『一も船、二も船、三も船』と云ふやうな意味を以て大いに国民に懇へたと云ふこともあり、又例の貴方方の能く御承知になつて居る英吉利の「グラントフリート」の司令長官「ジュリコ」提督等も若し商船の活躍と云ふものが無かつたならば英吉利の海軍は固より、英吉利の国も無い、存在する事が出来なかつたと云ふことを言はれて大いに戦時中に於ける海運の働きを褒められたと云ふことがございしますが、是等の名士の言葉を以て如何に戦時中に於ける海運と云ふものが偉大なる働きを為したかと云ふことが能く判るのであります。

そう云ふ工合に兎に角海運の職分と云ふものは多方面に亙りまして公共的の性質を帯びて居ると云ふのでございしますが、更に進みまして海運を補助する必要は何処にあるか、又海運を補助する主義、方法はどんなものか、この二点に就きまして述べておきたいと思ひますが、是は觀察の仕方を前と少し方面を違へますが、詰り海運と云ふものは要するに先刻も申上げた通りに營利的事業でありまして一つの「エンタープライズ」即ち企業であります。所が海運に限りまして投資資本が莫大なる金額に達するのです。御承知の通り一艘と雖も何拾万円何百万円、速力の速い船になると何千万円と云ふ投資を要するからして、一つの企業として中々容易ならぬ性質を帯びて居ると云ふことがあつた。第二は海運の性質と致しまして所謂外国同業者の競争と云ふものが始終絶へない。そこで損をするから直ぐ止さうと云ふ訳に参りませぬのでありますから、不景氣の時には莫大なる損失があつても之を能く忍んで、景氣の回復を待つて之を償ふと云ふ所の忍耐を要すると云ふことになる。それから第三には本当に一國の海運と云ふものを現実に發達させるには矢張定期の航路、定まつた航路と云ふものを持つて居なければならぬ。定まつた航路は所謂公海に於ける私道であつて、之を持つて居らぬと矢張堅固なる基礎を築くことが出来ませぬ。而して此定期航路は御承知の通り定期発着を励行すると云ふ必要からして、荷物があらうが無からうが、又客が少なからうが、期日を定めて其期日には船と云ふものは出さなければならぬと云ふことがありますから、詰り其際には損害を算盤外に置いても定期通りに船と云ふものは動かさなければならぬと云ふ所の一つの義務

があるのであります。それから亜米利加に於て此海運の補助のことに就きまして大變能く取調べて商務省に報告をした「ゴロヴキナ・ジョンズ」と云ふ人がございますが、(是は亜米利加の其当時は所謂商官とも言ふやうな役目をやつた人でありますが)、其人が定期航路を補助する所の理由として三点を挙げて居ります。是も甚だ理屈のある説のやうに思はれますので序ながら紹介致しますが、是はです、定期航路と云ふものは所謂高速力「ハイスピート」を要する、此「ハイ・スピート」と云ふものは、言ふ迄もなく船としては非常な不経済なものであると云ふ事と、第二には、先程申上げた事と重複致しますが、詰り定期航行の爲めには荷物の多寡に依じて臨時変更することを許さないと云ふ一つの不便があること、それから第三には、軍事条件を満たす爲めには速力なり、船の構造なり、設備なりと云ふものに就て大變多くの費用を要すること、斯う云ふ事を言つて居りますが、詰り此三点、前に申しました所の三つの理由、是が海運と云ふものを国家が特別に保護して行かなくては一つの「インタープライズ」として成立つことが出来ないと云ふ所の理由になつて居るのであります。

然らば海運をどう云ふ主義に依つて又どう云ふ方法に依つて保護するものであるかと云ふことを見ますと云ふと、海運を保護する主義としては、私の考では大体に於て三つに分れて居るやうに思ふのです。国の海運が極く幼稚な時分に於きましては政府が海運業者を保護するに利益配当を保障する。詰り八朱なら八朱、一割なら一割と云ふものは、それだけの利益と云ふものを保障してやる。詰り今年度に於て収支計算が一割に満たない、或は八朱に満たなければ、其の満つるだけの程度迄は補助すると云ふやり方である。例へば郵船会社が成立の際、明治十八年でございますが、時の政府は其の資本金の壹千百万円に対し八朱の保障をすると云ふことがあつたのです。さう云ふやうな工合に、詰り一定の資本に対する利益と云ふものを政府が保障してやると云ふやり方、それから段々進んで参りますと云ふと、営業上の損失を償ふ爲めに政府は年々定額の補助金を支給する、是は五年なら五年、十年なら十年、年々是だけやると云ふことになりまして、さうして其当業者の尽力次第に依りまして、或は一割の配当が出来ることもあれば、或は一割五分も出来ることもある。其経営が当を得ざる爲めに損をすることがあつて配当の出来

ぬこともある。それは政府は敢て問はぬ、兎に角収支計算に於て此航路を經營すれば是だけの損失があるからしてお前には年々是だけ補助してやると云ふやうなやり方である。第三には實際労務の報償、詰り「アクチュアル・サービス」船主が實際やりました所の労務に対する「レバート」です。報償としてほんの名のみの補助金をやると云ふやり方でありませう。是は段々進歩の順序から言ひますと最も理想的のやり方でございます。此主義は英吉利に於て執つて居るのであります。御承知の通り英吉利の今日の主なる航路と云ふものは、皆此「アクチュアル・サービス」に対する「レバート」と云ふやうな考で以て政府は総て補助金をやつて居りますことになつて居ります。

それから更に補助の方法はどうかと斯う言ひますと、是は国に依つて又時代に依つて色々違ひまするけれども、一般のやり方を見ますと云ふと、自らは直接の補助法と間接の補助法があるのです。直接の補助法として挙ぐべきものは先づ此奨励法、英語で言ひますと「バウンテーター・システム」一般的に奨励する方法であります。それには斯う云ふ種類がある。造船奨励金「コンストラクション・バウンテーター」、それから矢張りそれと同じ系統に属する修繕補助金「レペア・バウンテーター」、是は伊太利等でやつて居るやり方である。それから第二には航海奨励金「ナヴィゲーション・バウンテーター」、矢張是と同じ種類に属して居ります艦装補助金「イクウィップメント・バウンテーター」、それから第三には速力奨励金「スピート・バウンテーター」、奨励法に於ては此位である。それから此奨励法に対する今度は補助金——補助法、詰り「サブスイディ・システム」、是は種類を別けますると矢張三つあります。此一つは行送補助金、行送補助金と云ふのは郵便補助金のことでありまして、英語で「ポスタル・サブスイディ」斯う言ふて居る。それから次には海軍補助金、是は「ナヴァル・サブゼーション」或は「アドミラル・サブゼーション」と言ふて居る。第三には郵便行送料、是は船に郵便物を積みまする時分に或は目方に依つて行送料を払ふ、或は一定の容積を用意させて、其容積に対して一立尺幾らと云ふやうな工合に行送料を払ふやり方と二方法がある。直接の補助法と云ふものは「バウンテーター・システム」「サブスイディ・システム」でありまして、此位であります。更に間接の補助法と云ふものは私の見る所では大抵拾色

許りある。それを挙げますと云ふと一は外国船に対して沿岸貿易を禁止する、所謂「コーストイング・トレード」を「レザーブ」する。それから第二には自分の国の船に対して噸税とか或は港税と云ふものを免除する。それから第三は自国船の支払った運河通過料と云ふものを払戻す。「スエズ」運河なら「スエズ」運河を通過して規定の「トールス」を払ふ、それが航海を経た後に政府が払戻してやると云ふやり方であります。それから第四番目には自国船の積荷に鉄道運賃の特恵率を課する、自分の国の船に積込む所の荷物には、内地を通過する時詰り鉄道の運賃に対する特恵率、割引の率を課してやると云ふことになる。第五には船舶若くは造船用材料の輸入税を免除する、船其物若くは船を建造するに使ひます所の材料に対して関税を免除してやると云ふやり方。それから六番目には自国船主に造船資金を低利若くは無利息にて貸附ける、詰り自分の国の船主が船を造る時分に之に要する造船資金と云ふものを極く低利若くは無利息で貸附けてやると云ふやり方。第七には外国製造船の輸入登録を許可する。之は御承知の通り従来は保護の爲めに外国で造つた船を自分の国に入れぬやうにいたしましたのであります。亜米利加等は長い間之をやつて居りましたが、外国で造らうがどうしやうが兎に角自分の国の資本家が之を手に入れれば、勝手に輸入し勝手に「レヂスター」することを許す。それから八番目には自国船主に官有品又は軍隊、又は移民等の一手輸送を為さしむる。之は政府の品物とか、一時に多数を輸送する軍隊、移民と云ふやうなものを自国の船主に一手に輸送させると云ふので、独逸などは亜弗利加方面に軍隊を送り品物を送る際にやつた。それから船舶抵当銀行を設立して海事金融の便を計らしむる、特に此「シツピング・バンク」で船舶を抵当にして金を借入れる、さうして金融の便にすると云ふやうなことは是はもう英吉利等にも盛に行はれて居る方法でありまして、特に船舶銀行と云ふ銀行を設けてやると云ふことは和蘭始め他の国でもやつて居る。日本などは御承知の通り戦後日本興業銀行で以て金を融通してやると云ふことになつて居ります。それから拾番目は海上保険です。強制的に保険料率を調節する「プレミヤム」を調節する。是は實際まだやつて居りませぬけれども、最近諾威で問題になつて居りまして、此案が議会に出て居るのです。是は大分反対論もありますから果して通過するかどうかは知れませぬけれども、兎に角

一つの間接補助法になつて居る。保険料も船主の負担としては中々輕からぬものでありますからして、兎に角海上保険は強制的にする。兎に角附けなければならぬ。而して此率と云ふものをどの位に定めてやると云ふことにしまして、成べく船主の負担を軽くさせると云ふやり方です。まあ直接、間接の補助法として今日實際各国でやつて居る方法と云ふものは此位の範圍を出でないのであります。

そこで私は更に第三の項目に進みまして、日本海運の發達と云ふことをざつと御話したのであります。此日本の海運の發達も、是を歴史的に見ますると云ふと中々興味もありませんし、實際日本は海の国詰り島国でありますからして、中々歴史の材料も相当あるのであります。例へば古い所で申しますれば、足利時代には例の天龍寺船とか或は八幡船とか、斯う云ふものが盛にやつて居つた。それから続いて豊臣、徳川時代に於ては例の朱印船「レツド・マークス」の船が大分跋扈してやつたと云ふやうなことで、それから引続きまして元龜、天正から慶長に懸けましては例の葡萄牙とか西班牙とかの船が大分日本に来て商売をして行つたと云ふ事があります。それから寛永の拾貳年から……拾五年から嘉永に懸けての徳川政府二百年の鎖国時代と云ふものが過ぎまして、まあ歴史にあります通りに日本の国民は桃源場裡に夢を貪つたと云ふことになつて居りますが、それが二百二十拾年許り正味続きまして、嘉永六年に至つて例の大型の船を造つても差支ないと云ふ所謂大船許可令と云ふものが出た。斯う云ふことになつて居るのです。そこで此二百二十拾年の間、日本国民が所謂惰眠を貪つて居る間の海外はどうであつたかと云ふことを見ると甚だ興味あることであります。其間に於ては例の「クロムエル」の航海令「ナヴィゲーション・オーダー」と云ふものが發布されて居る。さうして段々外国船を苛めて自国の船主を補助したと云ふことは皆様御承知の通りである。それから「ベールリグ」海峡も発見されて段々交通が新しい方面に開けたと云ふことがある。北米合衆国が獨立したと云ふことがある。それから例の「トラファルガー」の戦争があつた。一千八百拾五年には汽船が大西洋を横切つたと云ふ事柄、それから引続きまして独逸の関税同盟が出来た。千八百四拾年には英吉利の「ピアノ」会社、俗に言ふP O会社と云ふのが設立されて、是は今日に於ては東洋方面に於ける最強大なる会社になつて居ります。それから千八百

五拾年には航海令と云ふものが廃止されて英吉利でも自由主義を執つて大いに發展したと云ふことになつた。二百何拾年の間に斯う云ふ風に海外に於ては着々と海運業が發達して来て居るのであります。さうして千八百五拾四年迄は盛に外國を排斥して自分の國を保護すると云ふ差別主義の保護法を執つて居つたのであります。爾來自由主義を執つて今日に至る迄英吉利は世界に覇を唱へ大手を振つて居りますが、其間と云ふものは僅に七拾年間しかないのであります。斯う云ふやうな事を段々研究して見ますと云ふと中々得る所があるやうです。

そこでまあ古い事は差置きまして、幕府の末から明治の初頭迄の日本の海運の有様はどうかと云ふと、御承知の通り幕末の海運と致しましては所謂海防、辺海の防備と云ふものを主としたものでありまして一向平和的の運送と云ふことに就ては格別影響が無かつた。けれども明治の初年に入りまして国内が段々安定致しましたからして、辺海の防備として出来た所の船と云ふものが矢張平和的の商売に大いに貢献するやうになつたと云ふ事實は確にある。それから台湾征伐後の海運と云ふものは日本の近代的の海運に芽を出した時でありまして、皆様も御承知の通りに、明治八年九月が日本の近代的海運が生まれた時である、と私は始終さう申して居りますが、三菱が日本政府から莫大なる保護金を得ることになりまして段々海外にも航路を張つた。そこで三菱の發展と同時に商売上大分専横を極めると云ふやうな非難がありまして、政府が之を牽制する為めに共同運輸会社と云ふものを造つた。所で両者が大變競争するやうになりました。其結果合同して今の日本郵船会社と云ふものが出来たのであります。それから此三菱と共同運輸と盛に競争して居つた際の明治拾七年頃に、関西方面、瀬戸内海方面の小さい船主が合同して大阪商船会社と云ふものを造つた。それから更に明治二拾年四月に浅野廻送部、詰り今日の東洋汽船会社の基であります。浅野廻送部と云ふものが出来たと云ふことがありますが、此二つの事實は偶々以て日本の今日に於ける三大汽船会社、郵船、商船、東洋汽船と云ふ此三大汽船会社の丁度前身になつて居るのであります。それから日清戦役が起り、戦役後に大いに發展したと云ふことになりませんが、此日清戦役が終りまして二拾九年の三月に郵船会社が初めて歐羅巴航路を開いた。尤も此前に……戦争前の二拾六年中に孟買航路を郵船会社が開きま

した。此孟買航路を開いたと云ふのが日本に於ける遠洋航海の初めである。で戦役後の歐羅巴航路引續いて「シヤトル」航路、濠洲航路、又東洋汽船の桑港航路も出来まして、當時に於ては是を四大航路と言ふて居つたのであります。それから此戦争の結果馬関条約と云ふものが結ばれまして、之に依つて台湾が手に入った。又支那の揚子江に於ける航海権が得られた。是等の為めに基隆の航路或は長江航路と云ふものが段々開けたと云ふ事實があるのであります。

所が此日清戦役中及戦役後からして日露戦争前迄の間に於ける時代は、日本の海運が近代的からして世界的に進んだ時代だと言ふて宜からうと思ふ。で船の大きいさも二千噸級から六千噸級に進んだ。それから日清戦役前には日本の持つて居つた噸数が約拾壹万噸のものが、戦役後に至つては偉く殖えまして更に日露戦役前の三拾六年頃になりますと六拾六万噸、殆ど六倍になつたのであります。それから日露戦役中から戦役後に懸けての御話をちよつと致しますると云ふと、御承知の通りに此戦争は日本の運命を賭して懸つた大規模の戦役であつて、商船が御用船に徴用された数も亦中々多い、戦争は二年間余であります。此二年余の間に御用船として従事した船の延数が約三百艘六拾五万噸と云ふものをして、其中で郵船会社が四拾万噸、大阪商船会社は約八万噸と云ふものを提供して居る。此戦役中に運送した人員は百式拾七万、馬匹は拾式万四千頭、それから荷物は百五拾四万噸と云ふものになつて居る。それから御承知の通りに此戦役中には日本の政府でも民間の業者でも大分船を外國から買入れました。それから又新しく造つたものもあります。又海軍で捕獲した船もある。是等の為めに正味余程増加致しまして、日露戦前と戦後と比較しますと正味參拾八万噸増して居る。さうして日本の商船は參拾九年の末になりますと云ふと百万噸を超へたと云ふ事實があるのであります。此日露戦役の初めには、先きに日清戦役中に苦い經驗を嘗めたことがありますのと、それから戦後航海奨励法とか或は特別航路助成法とか云ふやうなものに段々刺戟されまして、丁度六千噸級の船拾何パイと云ふものを日露戦役の初めに於ては持つて居つた。それでありまして、此大戦に臨んでも軍國の重要な任務を能く果しまして、詰り此戦争の勝利に大いに寄与したと云ふことになつて居りますが、當時の海上輸送司令官の大久保大佐が斯う云ふやうな意味を宇品に於て演説

されたことを私は記憶して居ります。兎も角も六千噸級の船と云ふものが今回の戦争に非常なる手柄をしたのである。それは一時に沢山の軍隊を積入れて、さうして速力も揃つて居るし、又相当の収容力もあつたし相当の貢献を為したと云ふやうな訳でありまして、詰り所要の軍隊を所要の時に所要の地点に無事上陸させた。必要のある軍隊を必要の時に必要の地点に無事上陸させる事を得たのは全く此六千噸級の船の力に負ふ所が多いと云ふ意味の演説をされたと云ふ事を記憶して居ります。成程其通りであります。又例の信濃丸が仮装巡洋艦として海運に従事して居りましたが、日本海海戦の初めに早くも敵の艦隊の出て来たのを偵察して、例の敵艦見ゆと云ふ「シグナル」を發して大いに奇功を奏した例等がございますが、是等は今こそ信濃丸は郵船会社では神戸から基隆の航路に使つて居りますが、兎に角永く歴史を照すべき事蹟であらうと思ふのです。それから日露戦役が大勝利を以て局を結んだ其後には、此国運の發展と共に日本の海外航路と云ふものも著しく拡張された。遠洋方面で申しますと、東洋汽船が南米西岸航路、所謂智利、秘露に至る航路を開いた。それから郵船会社の「カルカツタ」航路を開いた。商船会社が「タコマ」航路を開いた。又孟買航路も程なく開いた事実があるのです。それから東洋方面では日露平和条約の結果関東州が日本の支配地区となつた。又朝鮮も日本の保護領となつた。樺太の南半分も亦新領土となつたと云ふので、是等の場所と内地との間に幾多の定期航路が開かれたと云ふ事があります。次いで朝鮮郵船会社が出来た。北日本汽船会社が出来た。郵船会社は又香港と盤谷の間に航路を開いた。是は独逸の競争の爲めに程なく廃止しましたが……それから揚子江方面にあつては日本の同業者が合併しまして今日の日清汽船会社と云ふものが出来た。更に南洋方面では大正元年の拾月に南洋郵船組と云ふものが出来まして今日の爪哇航路を開いた。此時代には船の「サイズ」も段々大きくなりまして、六千噸級のものには八千噸級に進み、更に進んで一万噸級に上つて来た。汽船の総噸数も甚だしく増しまして、日露戦役後の百万噸からして歐羅巴大戦争が開かれた大正二年頃には百五十萬噸になり、詰り百万噸のものが五割増したと云ふ事実があつたのであります。

更に歐洲大戦中の事をざつと申上げますと云ふと、此戦役中御用船として提供した船の数は、青島役の際は参拾式萬噸、大正七年八月以後

になりまして所謂西比利亞出兵と云ふものゝ爲めには約拾壹万余噸を提供して居る。是は日露戦役等と比較しまして日本に取つては活動範圍と云ふものが狭くもあり規模も小さいのでありますけれども、兎に角日本の艦隊は南北太平洋に亙つて大活動をしたのでありますから、艦隊運動に従つて海上に於て石炭及水を供給すると云ふような新しい経験を日本の商船は得たのであります。尚ほ又此大戦の末期に於て米國政府の請求に依つて、日本では船腹の必要を極く感じて居るにも拘らず兎に角重量噸で拾五萬噸の船腹を提供しまして所謂与國援助と云ふ事を挙げたと云ふ事は、是亦日本の海運の歴史を飾るものであらうと思ふのです。更に此戦役中、歐羅巴航路の如きは例の潜水艇の危険がありますが、兎に角其爲めに歐羅巴と東洋の間の貿易が持続されまして、軍需品なり食料品なり云ふものゝ供給に事欠かざるを得たと云ふことは是又特筆すべき事であらうと思ひます。さうして此戦役中に此「サブマリン・ボート」なり「マイン」なりの爲めに斃れた所の日本の商船は参拾壹艘拾式萬八千噸と云ふことになつて居ります。之に就きましては平和會議の時に日本の船主側を代表しまして前の私共の所の近藤社長が之に就て一噸幾らと云ふことに計算して損害賠償委員の手に提出して置きました。それから一方又戦局の進むに伴ふて船腹の需要が益々殖えた。で需要供給の關係からして海運事業と云ふものが非常に良い影響を受けまして、運賃と云ひ備船料と云ひ又船価と云ひ所謂暴騰に暴騰を重ねて、大正七年の五六月から休戦当時の拾壹月頃迄の丁度半年間は、所謂日本海運の黄金時代と云ふべき殆ど好景氣の絶頂に達したのである。で外国貿易は大正三年の所謂戦前の約拾式億からして大正七年の参拾六億、翌八年の四拾式億七千万円と云ふことになつて居る。三倍乃至三倍六分と云ふことになつて居ります。又此正貨の保有高は、戦前参億五千万円のものに戦後には式拾五億以上になつて居る。それから戦時足掛五年間に日本の船主が運賃及備船船料として収めた金高と云ふものが是は推算でございますが、約式拾式億、さうして又日本で造つて外国に売却したと云ふ船もありましたので、それがまあ式億円、彼此れ式拾四億許りの金と云ふものが取得されたと云ふのであります。併し此運賃、備船料と言ひましても、是は外国に於て働くのが大部分を占めて居りますから其爲めに石炭

代を払へば食料品代も払ふと云ふやうに、相当の金と云ふものが是から支払はれて居ると云ふことになつて居るのです。要するに戦時中に於て日本が従来の補助政策の結果相当の船腹を持つて居つて、又戦争中に新しく造つたと云ふ事の爲めに此莫大なる所の兎に角運賃備船料と云ふものを吸収する事を得た。従つて貿易高も非常に殖へたと云ふ事實がありますが、之に引換て対岸の支那はです、支那は商船を持つて居らない。あの通りに歐羅巴方面に向つての所謂食料品なり其他の農産物と云ふ物は沢山潤沢に持つて居りますから、若し支那が沢山の輸送力を持つて居つたならば、其爲めに支那の得る所の運賃は莫大なるものであつたらうと思ひます。此支那と日本との歐洲大戦中に於ける商船のあると無いに依つて別れた所の富の吸収方の相違如何と云ふ事を考へて見ますと、此海運政策と云ふものを確かめる上に於て思ひ半に過ぎるものがあるだらうと思ひます。

更に進みまして戦時中の航海業の發展と造船業の勃興と云ふことに就て一言を費しますが、此時局中は郵船会社は世界一週航路を始めとしまして、彼は遠洋航路許り拾線も開いたのであります。それから商船会社が六線、太陽海運及山下汽船も矢張二三線の遠洋航路を開いたと云ふ事實があるのです。又造船業の側から見しても、造船能力が非常に殖えまして、戦争前には我国一年の造船能力は僅に四五万噸位のものでありましたが、大正八年には千噸以上の汽船許りでも百參拾四艘約六拾式万噸と云ふ船を一年間に造つたのであります、其後段々減りまして昨年の如きは僅に一千噸以上の船は六万噸そこ／＼、百噸以上を皆合せまして八万位であります。併し註文さへあれば相当出来るのでありまして、今日に於ては日本の造船能力と云ふものは五拾万噸と斯う言はれて居る。

更に日本の海運の現状を述べますが、海運を構成する所の要素と云ふものは五つ許りある。それは船舶、海員、航路、船主、造船所で、此五つの「エレメント」に就て見ますと其国の海運の現状はどの辺にあるかと云ふことが能く判るのであります。是も極くざつと御話を致しまするが、日本では昨年六月の調べに依りますと、日本の内地は無論朝鮮、台湾、関東州と云ふやうな所に籍を持つて居るものを皆合せまして、兎に角參千式百艘、參百四拾五万五千噸と云ふことになりませんが、今日では參百五六拾万噸になつて居るであります。此中で兎に角外国

航路に、所謂海外航路に使用すべきものは、千噸以上の船と看做して、それが參百万噸ありますし、更に遠洋航路、世界何処の遠い所にも行き得ると云ふ遠洋航路に使用し得べきものは參千噸以上の船とざつと見まして、是が式百式拾万噸許り。壹万噸以上の船と云ふものは僅か拾艘拾壹万噸許りしか無いのです。今日に於ては……次に乗組員、海員に就て申しますと、是は先程御話しました通りに東京、神戸にありまする高等商船学校及其他地方に商船学校が拾校ある。是が高級海員を養成し、それから普通海員の養成は主に掖済会がやつて居ると云ふことに御話致して置きましたが、是も今日に於ては相当に各学校共収容力がありますし、船も余り年々殖えませぬから、需要供給の關係に於て殆ど不足無しと言つて宜からうと思ひます。が戦争中極く必要を感じた時分には、とても官立なり公立なりの学校だけでは足らぬと云ふ事からして、郵船会社の如き率先して自分の所で高等海員の速成所を置きまして六ヶ月許りで卒業させた。其他の船主も之に模倣しまして段々やつた事実もありますけれども、今日の如き不況時代に於ては何れも之を廢しました。養成機関としては先づ今日に於ては不足無いと思はれますが、それならば日本の海員の數と云ふものはどの位あるか。是はどうしても始終動いて居るから正確のことは判りませぬけれども、確なる材料に依つて推測する所に依りますれば、客船に乗つて居る所の者は高級と普通海員と合せまして約七万人、高級の壹万五千に対して普通の五万五千人位と見たらまあ宜からうと思ふのです。是は實際船に乗つて居る者の外に病氣なり或は外の請暇なりで以て所謂予備員の地位にある者もありますから無論それは計算に入れるのであります。次は航路の御話であります、日本の航路は大体に於て別けるには矢張り政府の補助の下にある所の命令航路と云ふものと、それから補助を受けないで各汽船会社が所謂自營、自分で經營して居ります所の定期航路、是も矢張一定の航路を持つて居る。それから第三には社外線、社外線の經營致して居る所は是はもう荷物に依つて始終變転極まり無いと云ふ航路でございまして、是は不定航路と稱して宜からうと思ひます。詰り補助命令航路と云ふものと、自營定期航路と云ふものと、不定航路と斯う三つに別けて見ることが出来る。是は長くなりすから今説明は致しませぬが日本では補助の下に經營されて居る航路、其外今日現在船主の經營して居る所の定期航路の

外に社外線は荷物の景気、不景気に依つて至る所に移動致しまして、今日では殆ど到らざるは無いと云ふ程の活動をして居ります。

それから船主であります。船主は是も昨年六月の調べに依りますると云ふと、日本の船主と云ふものは式百式拾式許りの船会社或は個人経営の船主がある。で拾万噸以上を持つて居るのは郵船会社、商船会社、国際汽船会社、東洋汽船会社、川崎造船所、此五つ位のものである。更に拾万噸から五万噸になりますと三井物産、岸本汽船、川崎汽船、此位でありまして、其他式百幾つとありますけれども一向大したものではありません。さうして定期航路を經營して居る会社を挙げますと郵船会社、商船会社、東洋汽船、日清汽船、南洋郵船と云ふ五社位のものであります。

それから造船所の方を見ますると云ふと、まあ戦時中に非常に勃興したと云ふことになつて居りますが、是は皆様能く御承知の通りに、三菱の長崎、神戸なり、或は川崎造船所なり、或は大坂鉄工所の造船部なり、或は浦賀或は横浜船渠、石川島と云ふやうなものを始めとして相当にありまするが、是も昨年六月の通信省の調べに依りますると云ふと、日本では千噸以上の船を造り得る船台と云ふものが九拾壱、千噸以上の船を修繕し得る船渠が四拾四許りある。斯う云ふことになつて居る。

前の發達の歴史的の觀察からして更に現状の数字的の御話をザツと致しましたが、要するに日本の海運と云ふものは、無論当業者——所謂船主が相当に努力奮発をして居りまするし、一方に於ては戦後の刺戟と云ふ事と政府の手厚い補助此二つの原因があると云ふことは決して忘れることが出来ぬのであります。是等の結果として今日に於て日本の海運と云ふものは世界的に認められて居る。所謂世界的に成功した事業の中で第一に指を屈するものは矢張海運であるのであります。御承知の通りに戦争前には日本の海運の國際的位置と云ふものは六番目……英吉利、独逸、亜米利加、諾威、仏蘭西、其の次で六番目であつたが、今日に於ては、英吉利、亜米利加に次ぎまして三番目になつて居るのであります。相撲で言ひますと云ふと、私は能くそれを処々で申しますが、兎に角前頭の三枚目に居つた奴が三役の一人になつて小結になつたと云ふことである。三番目になつて三役になつたと云ふ事は洵に御目出度いが、併し是亦「クロストンネージ」の比較でありまして、若し其船質と云ふものを比較し、或は「スピート」、或は構造と云ふものを研究したなら

ば私は三番目に居ることはとても出来ないと思ふ。寧ろ仏蘭西等が三番目だらうと思ふのであります。殊にそれは昨年六月の調べであります。

日本の其後に於ける昨年中の製造高は百噸以上八万であります。仏蘭西は拾何万噸と云ふ船を造つて居りますから、其中の幾分は今日に於て加へなければならぬ。仏蘭西と日本の昨年の六月に於ける差と云ふものは僅か五六万噸しか無いのでありますからして（正確の数字は日本が参百五拾八万七千噸、仏蘭西は参百五拾参万七千噸、丁度五万噸ばかりしか相違が無い）其五万噸の相違は今頃は或は取れて居りはせぬかと思はれるのであります。況や英吉利の式千壱百万噸、亜米利加の壱千五百万噸と云ふものに比較して見ますと、三役の小結たる者も横綱大関、或は関脇に比較して余りに懸隔があると言はなければならぬのです。殊に日本の海運業として最も重要な地位を占めて居る航路は、言ふ迄もなく北太平洋航路、日本及支那の方面からして北太平洋を横切つて「シヤトル」或は「バンクーバー」或は桑港に至る航路であります。此航路の近頃の凋落さ加減は、殆ど國民として忍ぶことの出来ない程度になつて居るのであります。御承知の通りに「カナデアン・バスキフイツク・コンパニー」に於きましては、昨年中に「エンプレス・オヴ・カナダ」「エンプレス・オヴ・オーストラリア」と云ふやうな二万噸級の船で拾八節駆ける立派な客船を新に加へた。それから亜米利加の方を見ますと、「シヤトル」を起点とする「アドミラル・ライン」、亦桑港を起点として、「パシフィックメン」……例のP、Mと云ふ会社は各五層艙の壱万四千噸、拾七節半で駆けます所の巨大なる客船を例の船舶院から買受けまして經營し、拾艘の所謂新式の船を浮べて居るのであります。此結果日本の客商売、日本の貨物の商売に於て受くる所の影響と云ふものは実に甚だしいのであります。之を一つの統計に作つてありますが、此統計を読む訳には行きませぬけれどもざつと申上げますと、第一に客に於て見ますると云ふと、昨年中に日本、支那と亜米利加の間に太平洋を横切つて運ばれた船客は、昨年の上半期には一、二等客に於て日本の船が四割一分四厘を運び、外国船は五割八分六厘運んで居つた。それが下半期に至ると日本船は参割参分六厘に減じ、亦外国船は六割六分四厘に増して居る。それから参等船客の方を見ますと、昨年の上半期に於ては日本船は五割参分、外国船は四割七分と云ふ割合でありましたのが、下半

期に到りますと此歩合額が顛倒しまして、日本の船が四割参分七厘、外国船は五割六分参厘、斯う云ふ訳になつて居るのです。それから日本の神戸、横浜からして亜米利加に参りまする一般貨物の積荷高を見ますと云ふと、昨年の上半期に於ては、日本の船の六割六分六厘と云ふのが、下半期に至りますと云ふと五割参分六厘に減じて居る。それから外国船は上半期に於て参割参分五厘であつたが、下半期に於て大いに増して四割六分四厘と云ふことになつて居る。それから殊に驚くべきものは日本の特産物たる生糸、茶等と云ふ物をです、益々外国船に吸収されて居る。横浜から亜米利加に参ります生糸の積高を見ますと、上半期に於ては日本船も外国船も殆ど五分々々であつたのが、下半期に於ては日本船は四割参分、外国船は五割七分と云ふことになりまして、今年の参月迄即ち最近迄の調べに依りますと云ふと此割合と云ふものが又一層懸隔があるやうであります。それから茶を見まして、是は昨年度と一昨年度の清水港より出たものを比較しますと、一昨年度に於ては日本船は五割四分、外国船は四割六分と云ふのでありましたが是亦顛倒致しまして、昨年に至りましては日本船は参割参分六厘、外国船は六割六分四厘と云ふことになつて居ります。実に此凋落の仕方と云ふものは驚くべきものがある。

そこで私は更に一言を挟みたいのは所謂「シーパワー」の価値と云ふ事でありまして。それは貴方も能く御存知の例の英吉利の「サー・ボーターラリー」、是は航海者であつて後に政治家になつた人でありまして、参百式拾四年前に斯う云ふ事を言つて居る。詰り海上権を握る者は商権を握る、世界の商権を握る者は世界の富を左右する、世界の富を左右するからして従つて世界其ものを左右する。要するに海上権を握る者は世界其ものを左右すると云ふ事を言ふておりますし、更に御馴染の「キヤプテン・マーハム」も「シーパワー」と云ふ事に就きまして世界的に非常に研究して居る。其「シーパワー」も畢竟之を形くるものは軍艦と商船である。軍艦と商船との関係は所謂双子の關係「トイン・シスターズ」であります。又一方に偏してはいけません。又一方許りでは本當の「シーパワー」と云ふものを構成する事が出来ませぬ。華盛頓會議に於きまして英、米、日の軍艦の勢力は十、十、六に限られて居る。此六の勢力に対しては日本の一部の方は不満である。国民も亦之に同情を表

して居る者も少くないことと思ふ。然るに此「トイン・シスターズ」の一人たる商船はどうです。商船はざつと見ますと云ふと、英吉利の式千万噸、亜米利加壱千五百万噸に對しまして、日本は参百五拾万噸、之を比較しますと英吉利の十、亜米利加の七・五に對しまして、日本は一・七五に過ぎない。而も其性質の劣つて居ると云ふ事は先刻も申上げた通りでございます。日本の商船には海軍の陸奥とか長門とか云ふ精銳なる船は無いのであります。若し日本の海軍が英吉利の拾に對して六と云ふものを持たなければならぬものであるとすれば、壱千式百万噸の亜米利加に對して矢張六を持たなければならぬと云ふと九百万噸無ければならぬ。然るに参百五拾万噸、而も其百五拾万噸と云ふものは今日不況時代に於ては所謂「オヴァー・トンネージ」船腹過剰で以て持余して居ると云ふ有様であります。是はどうしても国民の忍ぶことが出来ないであります。政府は是等の事を考へまして日本の海運政策と云ふものを如何に矯正すべきか、又新たなる如何なる手段を執るべきかと云ふ事を大いに考へなければならぬ。国民も亦海運の現状を能く理解して、将来相当の後援を与へなければならぬ。斯う思ふのでありまして、私は此日本の海運の發達からして現状に鑑みて、どうしても日本の将来執るべき所の海運政策と云ふものは、より意義ある方法を以て進まなければならぬものと確く信ずる者であります。

今日は序論の一般を講義しました。もう時間も丁度過ぎましたから是で御免蒙ります。

第二章 二 回

第二章 日本海運政策

今日は日本の海運政策、日本が従来執り來つた所の政策、又現に執りつゝある所の政策に就て見たいと思ひます。日本の海運政策を見るには、海運を構成する要素即ち船舶、海員、航路、船主、造船所等を基礎として觀察するのが最も宜しいと思ひます。それで私は之を航海航路に関する政策、船舶及造船に関する政策、海員に関する政策の三つに分けてお話ししようと思ひます。其他港湾政策とか、関税政策とか、海上保険の政策等も海運の發達に重要な關係を持つて居りますけれども、之は時間がありません。

ぬから除きまして、以上三種の政策をお話することに致します。

第一、航海航路に関する政策

航海及航路に関する政策は海運の政策として最も重きを置くべきものであります。徳川幕府の末期には外国品を購入し、又は内国に於て相当の船を造ることを奨励致しましたが、其目的は沿海の防備所謂海防と云ふことを主とした。随て当時の船舶は実は海岸防備の一端として取扱はれたものであります。

次いで明治になりましてから民間に二三の海運会社が出来ましたが、当時は半官半民のものが多かったのですが、何れも経営其当を得ないで程なく其影を没しました。それで明治七年に台湾の役が起りましたが、当時日本政府は海上輸送に就ては苦い経験を嘗めたのであります。其頃は内国もだん／＼安定して来たので、日本が開国趣意書の主義を實行する為には、海運に就て何等かの方針を定めなくてはならないと云ふことを痛切に感じて来た。恰も其当時大久保参議は岩倉公に随て欧米を廻つて帰朝されましたが、聽て日本の執るべき海運の方針に就て長い献策を致された。大久保公の献策の全文は今日内閣に在ります。私も写し取つて居りますが、其献策が所謂日本の海運政策のオリヂンであつたのであります。其要旨は三ヶ条に分れて居りますが、其長い献策の文句を摘約して書いたものがありますからそれを読んで見ます。無論原文を縮めたもので原文とは違ひますが、其趣意だけは分ります。第一は「政府は此人民を独歩成立し得べきものと見做さば、唯規則を設けて之を遵守せしむべし」、即ち今日の言葉で言ひますと「民営主義、民間の船主に独立経営をせしめると云ふのであります。第二策は「若し未だ独歩成立するに至らずと見做さば、広く海内の船主を連結し、政府の所有船をも之に下付して大に之を保護し且商船私営を立て、海員を教育せしむべし」、之は政府補助の下に民営主義を執ると云ふことで、政府も民間も持つて居る船を合同して、それに対して政府は大に保護する、又学校も民間に経営せしめて相当の保護をやることと云ふのであります。第三は「若し又第二方法を以て協同するの域に達せざるものと見做さば、政府自ら廻送運輸の業を執り、政府の所有船は勿論人民の船をも買上げ、我沿海及上海等との間に廻送を開き、又商船学校を立て官費を以て船員を教育すべし」之は今日の言葉で言ひますと所謂官営主義、国营主義でありま

す。内務卿大久保参議が此三つの案を立てて、当時の太政大臣たる三条公に提出されたのであります。時の政府はいろいろ調査研究をされた結果第二策を執つた。即ち政府補助の下に民営としてやらせると云ふ策を採るに至つたのであります。

愈々政府の方針が定まると、それならば何人に補助をしてやらせるかと云ふ議が続いて起つたのですが、台湾の役に於て当時の三菱会社が能く働いた。岩崎弥太郎を主とする三菱会社が輸送上非常な功を立てたと云ふので、三菱に補助を与へて日本の海運を統一しようと思ふことになつた。時の大蔵卿は故大隈侯で、大隈侯が大久保公と協議をされて三菱にやつたと云ふこともあるだらうと思ひますが、兎に角先づ三菱にやることにした。当時はそれを命令書と言ひましたが、命令書を三菱に出した。今日政府から民間の船主に与へる契約書のやうなものであります。是は政府と民間との正當なる約束でありますけれども、従来の慣習で今日でも政府では命令書と言ふて居る。当時の三菱に対する命令書は大分長いものでありますけれども、約言すると征台の役中に買入れた東京丸以下十三艘を無償で三菱に与へる。それから向ふ十五ヶ年間に航海奨励金として年々二十五万円、海員養成補助金として年々一萬五千元を与へる。三菱は之に対して相当の義務を負はなければならぬ。其主なるものは上海航路並に内地沿岸定期航路を維持すること、郵便物は無料で運送すること、何時でも政府の徴用に應じて公役に服すること等であります。此命令書は明治八年九月の日附になつて居ります。つまり大久保参議の献策の具体されたものであります。是が我日本の近代的海運政策のオリヂンであり濫觴であると認めて宜からうと思ひます。

そこで三菱は此手厚い恩典の下に着々として事業を整理拡張致しまして、日本の海運もだん／＼基礎を固くするやうになつたのであります。総て物は一利あれば一害あるもので、三菱が独占的になつて横暴を極めると云ふ声も盛に起つて来た。又多少其事実もあつたのであります。そこで政府は之を牽制する為に更に今一つの会社を起すことになつた。品川弥二郎さんが肝煎りで、明治十五年七月に共同運輸会社と云ふ会社を設けた。資本は六百万円で、其中二百六十万円は政府が引受けました。即ち立派な保護会社であります。

所が折角三菱牽制の目的で立てた共同運輸会社は、端なくも三菱と非

常なる競争を始めることになった。若し其俛にして置けば競争の結果共に倒れなければならぬ。両虎相搏つて倒れると云ふやうな事になりなりましたので、是は合併して一の会社にする外はないと云ふことで、明治十八年九月頃には愈々其議が濃かになつて、遂に両者合併して今日の日本郵船会社が出来たのであります。

日本郵船会社は明治十八年十月一日から新しい旗幟の下に經營されることになったのであります。

新しく出来た郵船会社に対しては政府はどう云ふ方針を執つたかと云ふと、郵船会社の資本は一千六百万円、即ち共同運輸が六百万円、三菱が五百万円、合せて一千百万円の資本金に対して、政府は向ふ十五年間八年分の利子を保障したが、それから二年の後に其方法を改めて、資本は幾ら増減しやうが、又利益が如何に多からうが、少なからうが、年々八十八万円宛十五ヶ年間補助することにしたのであります。

尚三菱と共同運輸とが盛に競争をして居つた頃、関西に大阪商船と云ふ会社が出来た。是は明治十七年五月に創立されたものであります。政府は又之に対して、明治二十一年から向ふ八年間、船舶改良費と云ふ名称で年々五百万円、外に郵便航送料として二百万づつを同様八年間補助することにしたのであります。其後七八年間は大了したこともなく、日本の海運界は着々として進んで参りましたが、明治二十四五年頃に至つて外国貿易もだん／＼盛になつて、どうしても海外に航路を拡張しなければならぬと云ふ声が朝野の間に大分高くなつて来た。随て航路拡張及造船保護と云ふやうな建議案が再三議會にも提出されたけれども、当時議會は度々解散に遭つた為に成立しなかつたのであります。

茲に一つのエピソードがあります。当時日本の經濟界の牛耳を執つて居つた人々が日本經濟会と云ふ一の協會を設けて居つたが、海運拡張の聲が盛になつたことに鑑みて、日本海運論と云ふ懸賞論文を募集致しました。それは日本の海運の歴史、現状、将来の対策に就ての論文であります。当時は未だ海運を研究する人も多くなかつたと見えて、明治二十六年の夏頃であつたと記憶して居りますが、之に応募した者が三十六編しかなかつた。愈々審議の結果其中から三編を採り、更に参考として一編を採用して、合計四編を印刷して発表になりましたが、私は此前申上げました通り軍令部の編修を致して居りまして、海軍の方と商船とは

違ひますけれども、聊か調査して居つたこともありましたので之に応募致しました所が、私の拙い論文が幸に一番成績が良かったのであります。以来一層此方面に興味を持つやうになつたと云ふエピソードがあるのであります。私の話はいろ／＼に互つて居りましたが、要するに今日から申しますと仮装巡洋艦主義で日本の海運を大に發達させなくてはならぬと云ふのであります。今日までの模様を見るとさう云ふ主義も余り実行されて居りませぬが、然し昨今は例の太平洋に於ける優秀船問題が政府並に民間に於て熱烈に考慮されつゝありまして、多分次の議會あたりには斯う云ふ事も実現されはしないかと思ひますが、要するにそれは立派な仮装巡洋艦主義で、今日は巡洋艦と云ふやうな言葉が甚だ嫌はれますけれども、事実はさう云ふ風になりつゝあるものと思ひます。一寸御参考迄に申上げて置く次第であります。

それから日清戦争が起つた時分は、まだ日本の商船は数も少かつたのですが、殆ど全部挙つて軍国の為に尽した。又其際は政府でも民間でも大分外国船を買入れたのであります。其為に日本の船舶が急激に増加したと云ふことは統計に依つて知られて居ります。戦後になつては、一方に於ては益々国力が發展する。又戦時中に於ける商船の任務が能く國民に分つたと云ふやうなことから、政府は明治二十九年春の議會に航海奨励法、造船奨励法と云ふ二つの新しい補助案を提出した。是は戦争前とは違つて極めて無事に通過して、愈々同年三月に二つの奨励法が發布されて十月から実施することになった。

航海奨励法は一定の資格を具へて居る日本の船舶を海外に航海せしめることを奨励するのが目的であります。其要旨は第一船の資格であり、上、最強速力一時間十節以上の鉄若くは鋼で造つた日本船舶で造船規定に合格したもの、さうして日本と外国との間、若くは外国と外国との間を航海して荷物、船客の運搬に従事するものは船齡十五年に至るまで航海奨励金を支給すると云ふので、それだけの条件を要するのであります。

然らば航海奨励金の率ほどの位かと云ふと、是は総噸數一噸、航海速力一噸に付二十五錢、更に五百噸を増す毎に其一割を、最強速力一噸を増す毎に其二割を増す。さうして六千噸及十七節と云ふ船の率を以て

最高限度とする。又船齢五年を超ゆる時は一年ごとに其五分づゝ遞減する。それから奨励法の有効期間は明治二十九年十月から向ふ十八ヶ年と云ふことになつて居ります。

尚政府は航海奨励法と云ふ一般的の奨励法のみ止めずして、同時に特定航路、国家の郵便の關係、又は貿易の關係から国家に必要と認められた所の航路を助成すると云ふ方針を執つた。私共は之を特定航路助成と言つて居ります。是は別に法律になつて居る訳ではありませんが、つまり特定の航路を指定して之に相当の補助をすると云ふ方針を同時に執つたのであります。其航路は当時に於きましては南洋方面では孟買航路、濠洲航路、近海方面では浦潮航路、コルサク航路、此四つの航路が指定されて、明治二十九年十月から年々航海奨励金を離れた奨励金を即ち定額の補助金を貰ふことになつた。其後郵船会社の歐羅巴線、北米シヤトル線並に東洋汽船会社の桑港線の三航路が特別航路として指定されて、明治三十三年一月から補助金を受けることになりました。尤も此三つの航路は出来る時には航路奨励法の下に出来たのでありますけれども、航路奨励法は船が滿五年を過ぐるとだん／＼奨励金が減ることになつて居つて、船主が経営上甚だ不利であると云ふことから、当時關係船主が盛に運動して其結果国会にも掛けて、大分難産をして漸く出来たのが特別航路助成法であります。郵船会社の当時の社長は近藤氏でありましたが、近藤氏は殆ど家にも帰らないで、議會中は俱樂部の極く寂しい所に居つて、昼夜となく運動をして居つたと云ふことで其頃問題になつた。郵船会社は賄賂を遣つたとか何とかやかましく謂はれたことがありました。斯の如くして日本の海運政策の第二期とも謂ふべき航海奨励法、特別航路助成法などが成立つたのであります。

更に日本の補助政策を見る上に於て必要なるものは、日清戦争の結果台湾が日本の手に入つた。又支那の揚子江に於ける日本の航行権を得た。其結果として台湾總督府が中心となつて、基隆から神戸までの定期航路を開いた。それから台湾から南支那の沿岸に向つて定期航路を開いた。其後又台湾のタカヲから支那方面の大連、天津の航路を開いた。更に歐洲大戦後には基隆から仏領印度の海防に到る線、海防航路を開いた。此航路は山下汽船が請負つて居りますが、斯の如く台湾總督府を中心としてあの方面にだん／＼定期航路を開いた。揚子江方面は通信省の

補助になつて居ります。通信省の補助の下に日清戦役後程なく大阪商船会社が上海から漢口、漢口から宜昌まで航路を開いて居ります。又大東汽船は揚子江下流の蘇州、杭州あたりに細かい航路を開いて居ります。其後湖南汽船と云ふ会社が新しく出来て、漢口から上流一帯の方面に枝線を開いて居ります。尚郵船会社が英吉利人マクベーンと云ふ者の経営して居つた上海から漢口に到る航路を買収してやる。斯の如く商船会社、大東汽船会社、湖南汽船会社、郵船会社と云ふ四つの会社が互に競争をして居つたが、当時外国船主として有力であつた支那の招商局、英吉利のバターフィールド、インドチャイナ等に対抗する為に、日本の船主が合同する必要を認めて、いろ／＼協議の結果出来たのが今日の日清汽船会社でございます。

日清汽船会社の出来たのは明治四十年三月ですが、是等の航路は何れも政府の保護の下に成立ちつゝある。又現に成立つて居るのであります。

台湾及長江航路に続いて考ふべきは内地及東洋近海航路の整理と云ふことであります。前にお話致しました郵船会社に対する十五ヶ年、年々八十八万円宛の補償と云ふことが明治三十三年九月に満期になつた。そこで政府はいろ／＼の航路を整理する必要を認めて、内地近海航路の中から七航路、即ち郵船会社の経営して居つた航路の中から神戸小樽線、神戸から横浜、函館を経て小樽に到る航路で東廻線と言つて居ります。第二が青森室蘭線、第三は北海道沿岸線、是は四つばかりあります。北海道の沿岸を廻る航路、第四は横浜上海線、第五は神戸北清線、神戸から天津、牛莊に到る線、第六は神戸韓国北清線、神戸から仁川其他を経て北支那に到る航路、第七は神戸浦潮線、此七航路を選んで、是等の航路はまだ保護の必要を認めると云ふので、八十八万円を六十六万円に減らして、内地航路だけは依然として保護を続けることにした。又其他の会社に対して内地近海航路に就ては相當の保護を続けて居つたのであります。今日内地近海航路の中で政府が保護をして居る今お話した以外の航路を挙げますと、郵船会社の樺太線、商船会社の大連線、神戸から大連に到る航路、それから朝鮮郵船会社の朝鮮沿岸線及仁川横浜線、是は朝鮮總督府が保護をして居ります。又大阪商船会社の分身で北日本と云ふ汽船会社がありますが、其横浜樺太線、函館から尼港に到る尼港線、

此二航路も保護を受けて居ります。それから最近に出来た函館からペトロパウロスクに到る線、是は栗林商船会社が政府の保護の下に経営して居る。

之に次いで考ふべきは南洋航路であります。南洋航路としては南洋郵船線と云ふのが神戸からスーラバイに到る航路を開いたのが初めてであります。今日でも定期として三艘を以て経営して居ります。それから台湾総督府の南進政策とでも申しませんが、南方に手を延ばすと云ふ政策の下に保護されて出来たのが基隆爪哇線、之は今日では神戸から基隆を経て爪哇に到ることになつて居ります。もう一つ基隆から新嘉坡に到る基隆新嘉坡線、それから日本には帰らない航路で爪哇バンコック線、爪哇から新嘉坡を経てバンコックに到る線、是は千噸内外の船でやつて居るのですが、そう云ふ離れた一つの航路があります。商船会社が戦争中に開いた航路で、最近に補助航路になつたものであります。

又同じ南洋航路であります、戦争中に占領した新しい南洋に到る航路があります。是は戦争中から最近まで海軍省直轄の下に、郵船会社が航路を開いて居りましたが、最近南洋庁が出来ましてからは南洋庁の監督になつて居ります。今日は東航路線と西航路線と二つありまして、何れも横浜を基点として東航路線はサイパン、トラツク、ポナペ等を経てヤルト島に到る線、西航線はサイパン、ヤツプ、パラオ、アンガール、ユナト等に到る線であります。是は海軍省が監督して居た時分には百万円余の補助を得て居りましたが、南洋庁になつてから八十万円になり、今度の議会では尚減つて、確か六十五万円になりました。海軍省の時代にに額が多かつたのは、其時代は御用物始め総て運賃を取らなかつた關係で、南洋庁になつてからは客なり荷物なり運賃を取つた。運賃は無論会社が取るのでありますから、補助額は少くとも相当引合ふと云ふ理由で八十万円になつたのであります。

斯の如く日本の海運政策はだんだん手を拡げて来たのであります、更に海運政策を研究する上に於て注目すべきは、明治四十二年に遠洋航路補助法と云ふものが出来たことであります。此法律は同年三月に公布されて、翌年の一月から実施されましたが、是は先にお話した航海奨励法に代つて出来たものであります。出来た動機や何かは略しますが、兎に角是が今日まで遠洋航路を補助する一の法律になつて居る。現行法に

なつて居るのであります。此法律が出来てからは、之まで特定航路助成の中に属して居つた遠洋航路だけは之に支配されることになつた。即ち欧羅巴航路、北米航路、此中にはシヤトル線、タコマ線、桑港線の三航路ありますが、それが皆北米航路としてあります。それから南米西岸線、濠洲線等は其俣遠洋航路補助法の下に支配されることになつたのであります。

遠洋航海補助法は船の資格を総噸數三千噸以上、速力十二節以上、船齡十五年以内の鋼船、鋼で造つた汽船に限定されて居る。之に対する補助金の標準は総噸數一噸、航海哩數一千哩、速力十二節のものに対して五十錢以内、速力一節を増す毎に其一割を増すと云ふ標準になつて居ります。尚航路の状況に依つてゝ斟酌する。それから船齡五年を超えれば年々百分の五宛之を減らして行く。又外国製造船の補助金は定率の半額しか呉れないことになつて居ります。詳しい事は補助法を御覽になれば分ります。

それから良いか悪いかは別として、兎に角日本政府の方針として見るべきは歐洲大戦中に造船奨励法を停止した事であります。つまり船を造りさへすれば儲かるのでありますから、別に造船奨励金をやる必要が無いと云ふことで停止したのであります。それと同じく此頃になつて居るのも、運賃が非常に上りましたので、船主の方から言ひますと窮屈なる監督を受けてやるよりも、補助金は辞退して所謂協調率で運賃を定めて自由に活動したいと云ふのでありますけれども、政府は之を許さないで、期限が来たにも拘らず依然繼續の方針を執つた。造船奨励法は中止したけれども、航路補助に就ては矢張り遠洋航路補助法を繼續して居る。其理由は政府の發表して居る宣明書に依ると「本邦貿易の隆昌を維持する為に命令船(補助航路)の運賃を制限するは本施設の主眼にして、若し船主の自由経営に委ね、運賃制限を撤せば我が産業貿易は大打撃を受け沈衰するの憂あり」と言つて居る。つまり政府は補助法で運賃率を制限する、所謂認可運賃と言つて居りますが、政府は運賃の認可権を持つて居る。それでだんだん景気が好くなつて、市場の具合に依つて運賃を上げると言つても政府は上げることが承知しない。欧羅巴航路でも亜米利加航路でも——尤も今日は亜米利加航路はいけません——濠洲航路でも、主なる航路は皆外国船主と運賃同盟を作つて、運賃同盟に依つて運

賃率が定まつて行く。景気が好ければ海外船主と相応じて運賃同盟で上げて行くと云ふ風になるのですが、日本政府は容易にそれを許さない。其為に郵船会社とか、商船会社とか、其他の会社の中にも運賃を引上げると云ふ問題が出て之に同意し兼ねる、政府の同意がない為に困つて居ると云ふことがあります、然し政府側から見ると運賃を制限して安くするから日本の貿易が発達するのである。日本の商品が外国に行くのは運賃が比較的安いからである。日本貿易の発展は即ち監督官庁たる通信省の運賃認可権にある、と云ふのであります。何れが適當であるかは議論の余地がありますが、船主側から見ると運賃は市場の景気に依つて上下すべきものであつて、固定的に定めて置くべきものではない。尤も社外船主の運賃のやうに始終変更するのは運賃の安定を欠くからいけないけれども、然し時々は大勢に依つて上下すべきものである、と云ふ主張でありますけれども、通信省はなか／＼許さない。大戦中の如きは早く政府の認可権と云ふ束縛から免れようと云ふ船主側の主張であつたけれども、只今読上げましたやうに、政府は運賃認可権と云ふ武器を以て船主を監督し、同時に日本貿易の発展を図らうと云ふ趣意なのであります。之に対する議論は私も持つて居りますけれども、之を申上げることが控へて置きますが、政府の趣意は其処に在るのであります。兎に角補助政策と運賃の認可権とは今後余程研究を要する。何とか新しい方針を執るべき必要がありはせぬかと云ふことには、實際の模様から見ても、又外国の例から見ても研究の余地があらうと思ふ。

歐羅巴大戦後に日本政府の執つた補助方針に就ては、今日までの所は大したことはなかつたが、唯南米東岸線、東洋方面から南阿を経てブラジル、ペルーに到る南米東岸線と云ふ航路を戦争中から開いて居りました。是は郵船会社も、商船会社も開いて居りましたが、政府は商船会社に補助することになりました。又政府は戦争が終るや否や国際汽船会社、是は戦後に於て社外船主の六会社と造船三会社とが合同して出来た会社であります、其成立に就て政府は二千五百万円に對する利子の補償をすると云ふ条件の下に保護して居る。是は興業銀行が興業債権を発行して公然金を貸して居るので、其利子に對しては政府が補償する地位に立つて居る。それから先程申上げた爪哇から新嘉坡を経てバンコックに到る線も新に出来た。台湾から仏領印度の海防に到る航路、日清汽船

の上海から南支那の海岸を経て香港、広東に到ると云ふ航路、揚子江の宜昌の上流に小さい船を浮べてやるもの、さう云ふものを総て保護することになつて居る。其外二三ありますけれども大した変化はありません。

若し今日特に注目すべきものがあるとすれば、それは先刻お話した太平洋に於ける優秀船、二十節も出る速力でカナダメールの船にでも、亜米利加の船にでも對抗し得る大型で速力の速い船を造つて之を相當に助成してやると云ふこと、若し理想的のものがあるとすれば多分それだらう。それが出来れば戦後に於ける日本政府の新施設として見るべきものだと思ひます。

要するに以上述べましたやうな沿革を経た結果、今日の所では日本の補助航路は三つに分れて居ります。第一は現行の遠洋航路補助法に依る所の桑港線、南米西岸線南米東岸線の三航路、是を保護するものである。第二は郵便補助契約とでも言ひますか、郵便補助契約の形式に依つて、郵船会社の歐洲倫敦線、北米シヤトル線、濠洲メルボルン線、此三線に對する郵便補助であります。之に就ては少しく説明する必要があると思ひます。戦前から主なる会社の遠洋航路は遠洋航路補助法に依つて支配されて居つたのですが、郵船会社は先程お話した政府の運賃認可と云ふことは困ると云ふ所から、各航路に向つて遠洋航路補助法に依つて保護されることを辞退した。其為に郵船会社だけにして郵便補助契約と云ふ形式に依つて補助することになつた。其結果当時補助を受けて居つた船の数よりも大分減つた。減つたけれども政府の運賃認可権と云ふ監督は免れたことになつたのであります。自由になつた訳であります、今日は是も矢張り一の補助の方法に属するのであります。第三は従来の特定航路助成と云ふ形式に準ずる所の政府の命令書の下に内地沿岸、東南洋近海航路に對する航路補助つまり上海線、揚子江の航路、其他東洋近海に亘る／＼の補助航路があると云ふことをお話しましたが、それ等の航路に對する航海補助であります。今日に於ては此三つの方法に依つて補助航路が経営されて居る。

其他地方、例へば東京府では八丈島、小笠原島に到る航路に對して相當の補助をして居りますが尚其他にも地方庁から離島航海補助をやつて居る航路が四五線ありますが、是はホンのローカルサーヴィスに属す

るものでありますから略します。

日本の航海及航路に関する補助の政策は大体こんなものですが、詳しい事は関係の法律なり命令書なりを御覧になれば分ります。

第二、船舶及造船に関する政策

船舶に関する政策と言へば船舶行政に関する政策で、是は国法にいろいろの規定がありますが、民間の人々に対しては直接には大した関係がありません。どちらかと言へば政府筋に於て研究すべき問題、造船行政に関する問題でありますから、私は時間の都合上之を省きまして茲には造船に関する政策だけをお話することに致します。

徳川幕府は嘉永六年九月に所謂大船解禁令を出した。従来は大船を製造することを禁じて居りましたのを解いて大船解禁令を出したのであります。其後は盛に造船の奨励を致したのみならず、幕府自身造船所や製鉄所を日本の各地に造つたのであります。維新の際には之等のものは総て明治政府に引渡してしまつた。大体に於て幕末から明治十六七年に掛けては規模が甚だ小さかつた。謂はゞ其時代は造船官営の時代と言つても宜しい時代で、殆ど政府筋に於てやつたのであります。

所が先にもお話しした通り、明治に入つて以来海運がだん／＼発達して来た。航海の方はだん／＼発達して来た。それと共に造船事業もだん／＼民営に移す方が宜からうと云ふことで、幕末に幕府が自ら建設した造船所、即ち長崎、兵庫、浦賀、石川島等の造船所或は製鉄所等は、明治十七年頃からそれ／＼民間に払下げた。又明治十八年七月には一の触を出して、五百石以上の日本型の船所謂大和船の建造を禁じたのであります。さうして専ら西洋型の船を造ることを奨励した。斯の如く相当意を用ひたのであるけれども、造船業は未だ微々たるもので、統計を見ると明治三年から明治二十六年、即ち日清戦争の前年までの間に日本内地で造つた船は、汽船と帆船を合せて僅に十萬噸位であつた。明治三年から二十何年間に十何萬噸しかなかつた。之に反して外国から買入れた船は十五萬噸もあつた。其理由は、要するに造船業は設備などに大資本を要する。さうして資本を固定させなければならぬ。それから日本には鉄でも鋼でも造船材料が甚だ乏しい。其上当時は熟練した技師や職工がなかつた。それ等の事情の為に寧ろ外国に注文するなり、中古の船を外国から買入れる方が早道であると云ふことから国内に注文する者が甚だ少

かつたのでありまして、一口に申しますれば、日清戦争前に於ける日本の造船業は海運業と同じ歩調に進み得なかつたと言ひ得るだらうと思ひます。

然るに日清戦役に至りまして、前申しました航海奨励法と同時に政府は造船奨励法と云ふものを制定したのであります。明治二十九年の造船奨励法は大久保参議の献策に依る所の近代式の海運政策の初であると云ふことを申しましたが、之に対して近代的の造船政策の濫觴と称すべきものは造船奨励法であると思ひます。序ですから造船奨励法の内容を申上げて置きますが、此奨励金を受くべき船主は「日本臣民のみを社員又は株主とする商船会社にして、逋信大臣の定むる資格を備ふる造船所を設け船舶を製造する者」と云ふのであります。又其奨励金を受くべき船の資格は「総噸數七百噸以上の鉄又は鋼製の船舶にして、逋信大臣の定むる造船規定に随ひ、其監督を受けて製造したるものに限る」のであります。だん／＼造船業が発達した結果、此七百噸以上の鉄船又は鋼製の船舶としてあるのを明治四十二年三月に至つて総噸數一千噸以上の鋼製の船に限定されて鉄船は除かれることに改められたのであります。

それから造船奨励金の率であります。是は総噸數七百噸以上一千噸未満の船に対しては、船体は総噸數一噸に付き十二円、一千噸以上の船に対しては同じく船体総噸數一噸に対して二十円、汽罐を併せて製造する場合には一実馬力に付き五円を増すと云ふのであります。それが更に明治四十二年三月に改正されて、一千噸以上の船に対しては一噸に付十一円乃至二十円とした。自由に斟酌が出来るやうに其適用を自由にして一噸に付十一円乃至二十円とし、一千噸未満のものは全く廃してしまつた。次に此法律の施行期間は、即ち有効期間は、初は明治二十九年一月から十五箇年と云ふのであります。後に明治四十三年一月から十年間と云ふことになつた。其後此造船奨励法に依つて出来た船は明治三十年十月に川崎造船所で進水した伊予丸と云ふ七百二十噸の船が最初で、第二は明治三十一年三月に三菱造船所で竣工した商船学校の練習船月島丸で、是は一千五百十九噸の船であります。次に三番目に出来たのは彼の常陸丸で、是は月島丸より一ヶ月遅れて同年四月に出来た六千噸の船であります。日本で六千噸の船が出来たのは無論此常陸丸が初めてでありまして、造船史の上にも新しい紀元を画して居るものであります。是

は御承知の通り悲惨な運命に陥つた船であります。常陸丸の進水の時には当時の郵船社長近藤氏と共に私も参列致しましたが、三菱の話では此船の為に非常に損をして居る。然し経験を買はうと思へば此損も驚くに足らぬと申して居りました。兎に角斯の如く常陸丸のやうな船も出来る。月島丸も出来た次第であります、当時は造船奨励法に依つて国内に注文をする人が思ひの外少かつたのであります。

そこで政府はいろ／＼研究の結果、明治三十二年三月に至つて航海奨励法の一部に改正を加へた。それは外国で製造した船には奨励金を半分しかやらぬと云ふことに改めたのであります。所が是が大変利目があつた。日本で出来た船を使へば奨励金を規定の通り大分貰へるが、英吉利なり其他の国に注文して造つた船では其半分しか貰へぬことになつたので、算盤勘定の上に於て日本に注文した方が宜いと云ふので、定期航路を經營して居る郵船会社、東洋汽船、商船会社は無論のこと、三井とか三菱とか不定期航路をやつて居りながら、矢張り航海奨励法の下に補助金を得て居ると云ふ会社も盛に日本で造ることになつた。特に最も目立つたのは明治四十年に出来上つた東洋汽船会社の天洋丸、地洋丸で、共に一万三千五百噸と云ふ船で、斯う云ふ船も出来るやうになつた。更に支那、朝鮮あたりからも日本の造船所に向つて注文して来るやうになつた。税関の船、砲艦等を注文して来た。さう云ふ風に奨励法の恩典に浴して、内地の造船業も發達致しましたが、歐洲大戦に際しましては造船業は非常に利益が多いと云ふ所から、大正六年の七月に議会の協賛を経て、政府は有効期間に至る法律なるにも拘らず、之を停止したのであります。

其後は英吉利なり亜米利加なりが、造船材料たる鉄材を日本に輸出することを禁止した為に大変困つたと云ふこともありましたが、大正七年には日米船鉄交換と云ふ約束、即ち亜米利加から日本に鉄材を供給する代りに、日本では日本の造船能力を利用して船を造つて亜米利加に遣ると云ふ船鉄交換の約束が出来た為に、大した不便もなく盛に船を造つた。造船工事を継続したのであります。それで次に造船奨励法の効果に就て見ますと、此造船奨励法が実施された年から大正七年九月までに奨励法に依つて造られた船が二百六十七艘、約百万噸であります。此法律は大正七年九月に其施行が終つたのでありますから、それまでの計算で

ありますが、それが二百六十七艘、約百万噸であります。

是等の船は兎に角日本に於ては所謂高級船と謂ひ得るもので、今日日本の海運の中堅となつて世界の各方面に活動して居る。又帝國海軍の新鋭の軍艦が日本の造船所で出来るやうになつたのも、実は多年造船奨励に依つて日本の技師、職工が腕を磨いたと云ふ経験が大に与つて力あるものと申しても宜からうと思ひます。是等は造船奨励法の効果と云うて宜しいものと思ひます。

所が戦争中に此奨励法を停止してしまつて、戦後に於て其俥にして置きました、是は明治四十三年一月から十年間と云ふのでありますから、大正八年十二月に満期になるのですが、それを戦争中に中止した俥に置いたので効力を失してしまつた訳です。それで政府はどうしようかと善後策に就ている／＼研究致しましたし、又臨時財政經濟調査会にも諮問した結果新しい方針を定めるに至つたのであります。

新しい方針とは如何なる方針かと云ふと、是までは造船奨励法に依つて、船を造りさへすれば奨励金を与へて奨励したのであります、今度は間接の方法を執つて、造船材料の輸入税を免除すると云ふ方針を執つたのであります。之を実現する方法として大正十年四月、関稅定率法の中に改正を加へて造船材料及艤装品の輸入税を免除することにして、大正十年六月から実施して居ります。

又日本の製鉄を奨励する為に製鉄業奨励法と云ふ法律が有りますが、其法律の一部に改正を加へて日本の国内で出来上つた造船用の鋼材には一定の奨励金を与へる。つまり造船所が船を造る上に於て内地製の鋼材を使へばそれに対して奨励金を与へると云ふことにして、大正十年の七月から実施して居る。要するに造船業の補助に關する現行法は、奨励法の代りに間接補助法になつて居るのであります。

大体航路、造船に対する補助方針に就て概要を述べ終りましたが、尚一言して置きたいのは、前回に各国に於ける間接補助法は十種位あると云ふことをお話致しましたが、然らば日本はどう云ふ風になつて居るか、と云ふことを見ますと、十ばかりある補助法の中六つばかりは現にやつて居ります。程度は違ひますけれども、方法としてはやつて居ります。即ち沿岸貿易禁止、是は今日でも實際やつて居ります。其為に英吉利の船主などから反対を受けて居る。英吉利は勝手に印度沿岸まで手を延ば

して、あの方面を荒らして居る。然るに日本の本国に於ては沿岸を封鎖して居る。甚だけしからぬと云ふやうなことを申して居る。盛に攻撃を受けて居るやうであります。是は一向差支ないことであつて一日も早く解禁すべきものであらうと思ひます。又政府も其方針のやうであります。唯機会を待つて居るのであらうと思ひます。之に就ても全然無条件で開放するのと、相互的に開放するのと二種ありますが、私共の考では相互的に成るべく早く開放したら宜からうと思ひます。

第二は造船材料の免税で、之は唯今お話しした通りやつて居ります。国に依つては船舶其ものの輸入を免税することもありますが、日本では新しい船の輸入と古い船の輸入とは税率は違ひますが免税は致して居りませぬ。第三にはフリッツ、ポリシーで、亜米利加などは長い間之を採用して居りましたが、日本では夙に外国の船も勝手に日本に輸入して登録することを許して居ります。第四は船舶抵当銀行のことでありませんが、日本でも戦時中からだん／＼其必要を感じまして、所謂興業銀行をして船舶抵当と云ふことを兼業せしめて居ります。第五は官有品、軍隊、移民の輸送と云ふことを民間船主に一手にやらせると云ふこと、是も郵船会社などは歐羅巴航路に於て海軍の御用品を、それから亜米利加あたりの御用品を殆ど一手に委託輸送を引受けて居りまして、郵船会社の財源の一部になつて居りますが、軍隊は無論のこと、軍用品等は日本の船でやつて居ります。又移民なども南米移民の如く固まつたものは郵船なり商船なりの船でやつて居ります。是は日本では間接の方法を執つて居ると言つて宜からうと思ひます。第六の低利造船資金貸付、是は今日までございませぬ。然し優秀船問題と關聯して、早晚実現するのではなからうと思ひます。

尚噸税とか港税とか自国の船舶に対してのみ免税する国は沢山ありますが、日本では今日までさう云ふ事はやりませぬ。又自国船の積荷に対して鉄道運賃を割引すると云ふことは、戦前に於て独逸が盛にやりました。仏蘭西なども相当に之をやつて居りますが、是も日本ではまだやつて居りませぬ。生糸とか茶とか多少はさう云ふ事が行はれて居ると思ひますが、目立つてどうと云ふことはありませぬ。先づやつて居らぬと言つて宜からうと思ふのであります。

是等の方法は所謂差別的待遇と称すべきもので、自国の船舶は保護す

るけれども、外国船には其フエーバーを与へないと云ふ方法でありませぬ。今日の時代から言ひますと、時代錯誤と云ふべき遣方でありませぬ。幸にして日本は今日さう云ふ方法は採用して居りませぬ。それから自国船の払つた運河航行料を払戻すと云ふ事もやつて居りませぬ。海上保険を強制的にして料率を調節すると云ふ事は、事実どの国もやつて居らぬ。唯諾威に於て大分問題になつて居るだけでありまして、無論日本ではやつて居りませぬ。

次は海員に關する政策であります。是は相当の時間が掛りますから此次に致します。

第三 三 回

第三、海員に關する政策

前回に引続きまして、今日は海員に關する政策をお話致します。海員に關する政策に就ては、實は外国にも特に書いた物がないのでありますが、要するに海員政策とは海員を養成すること、海員を保護救済することに就て、一國の執つて居る政策であります。そこで私は日本の海員政策、即ち日本の海員養成、海員の保護救済の法規に就て述べて見たいと思ふのであります。

前回に於て明治八年九月に、大久保參議の献策に基づいて、政府は之を具体化して、三菱会社に対して年々二十五万円宛の航海助成金をやると同時に、商船学校を建てるに就て海員の養成補助と云ふ名義で一万五千円宛やることにしたと云ふことを申し上げましたが、政府は明治八年頃から優良なる海員を養成しなければならぬと云ふことに既に気が付いたのであります。海員に付きましては、大久保參議は明治八年七月附で、一つの具申書を廟堂に提出した。其文句の中に、「現時政府所有船を外國人に依頼するは、商船管掌の趣旨にあらず、良き海員を教育するは甚だ緊要に有之候云々」とあります。さうして只今申上げましたやうに、三菱会社に対する命令書の中には、海員養成の為に商船学校及び水火夫取扱所を設立させて、之に対して年額一万五千円の助成金を交付すると云ふ簡条があるのであります。是は前申上げました航海に關する政策のオリジンたるものと相俟つて、この具申書並に命令書といふものが、日

本の海員政策のオリジンであると認めて宜からうと思ふのであります。

そこで三菱は早速自分の手で商船学校を建て、それを三菱商船学校と称して居りました。是は明治八年十一月のことでありましたが、其後明治十五年四月になつて、之を政府に移したのであります。爾來幾多の紆余曲折を経て今日の越中島に在る商船学校となり、只今は御承知の通り通信省の管轄に属して居ると云ふ訳であります。又近頃は官費制度を復活して、被服、食料、学校用具等の費用を政府から給与して居る。斯の如く中々奨励をして居るのであります。商船学校が高等海員養成の主なる機関として、国家に貢献する所の多かつたと云ふことは御承知の通りであります。創業以来昨年の半頃迄にはデツキとエンジンの二つのデパートメントを合せて三千四百名を出して居ると云ふことであります。又昨年七月末の調べに依ると、現在学生が約千人もあるさうであります。それから地方の商船学校は今日十校許りあります。函館商船学校、鳥羽商船学校、富山県の商船学校、岡山県の児島郡に在る児島商船学校、広島県立の商船学校、山口県の大島に在る商船学校、香川県の栗島に在る航海学校、愛媛県の弓削に在る商船学校、佐賀の商船学校、鹿児島商船水産学校、即ち此等の十校であります。是は甲種実業学校程度のもので文部大臣が支配して居ります。御承知の通り東京の商船学校は、学校の課程さへ卒へれば身体検査を受けるのみで、高等海員の免状を貰ふことが出来ませんが、地方の商船学校は、規定に拠る試験を受けなければならぬことになつて居ります。又戦争中に、神戸の故川崎芳太郎氏の寄附に依つて成立つた商船学校があります。是も近頃文部省の手に移つて、神戸高等商船学校と云ふ名称の下に経営されて居りますが、其程度や何かは東京の商船学校と略々同様でありまして、近々卒業生も出ることになつて居ります。

尚ほ水夫司厨などは従来下級海員と申して居りましたが、戦争中から下級海員はいかぬと云ふので、普通海員と呼ぶやうになりましたが、其普通海員を養成する任務に当つて居る主なるものは、主として日本海員掖済会であります。日本海員掖済会は海員の養成、保護を図る目的で、明治十三年八月朝野の有志者に依つて設けられたのであります。明治二十一年の七月から水夫の養成にも着手致しまして、明治二十九年

には、例の拿捕船の国後、豊橋などと云ふ船を貰受けて、水夫の実地練習に使つて居ります。尤も経費の都合に依つて最近に於ては、国後一艘だけで練習して居ります。此掖済会の養成の方法は船で実地練習をさせると云ふ外に、横浜と大阪に普通海員の陸上養成所をも設けて居る。尤も是は財政上の都合に依つて、或は廃止するとかいふやうな議もあるやうに聞いて居ります。

もう一つは委託養成であります。詰り主なる船主に掖済会の保証の下に委託して、実地養成をする遣方であります。此三つの遣方に依つて、日本の水夫即ち普通海員の主なる者は段々養成されつゝあるのであります。日本海員掖済会は、元來慈善的の団体ではありませんが、近頃は日本政府から年々三万円宛の補助を貰つて居ります。而して最近には御承知の通り、国際労働會議の結果として、普通海員の紹介は無料でやる、是迄は紹介一度毎に一円とか取つて居りましたが、今後は無料でやらなければならぬことになりましたので、先づ其等の為に相当の設備も要するので、掖済会は政府から右三万円の補助以外に、年々六万円宛の補助を受けることになつて居ります。即ち普通海員の紹介は無料でやること云ふことを政府から委託されたが為に、新に年額六万円の補助を受けることになつた訳であります。

右の外高級海員なり、普通海員なりの養成とか、雇人雇止とか云ふことに関する、日本の主なる法律は、船員法、船舶職員法、船舶職員試験規定、海員懲戒法、海商法等で、この海商法と云ふのは商法第五編の第二章を御覧になれば分ります。

次に海員の保護救済、即ち国家は如何に海員を保護、救済して居るか云ふことに付て一応述べて置きます。今日日本の法律に依ると、海員に関して特別に保護して居る規定があります。詰り海員も一種の雇入に過ぎないのでありますけれども、陸上労働者などには殆ど見るべからざる特殊の保護規定があるのであります。其主なるものを紹介致しますとは五つ許りあります。第一は海員の食料を保証すると云ふこと、是は日本ばかりではありません、何れの国でも、海員たる職務を執つて居る間の乗船中の食料は、船主の負担と云ふことに法律で定めて居る。兎に角一定の給料以外に、其階級相当の食料は、或は現物でやる者もあるが金銭でやる者もあります。何れにしても船主の負担になつて居るのであ

ります。是などは普通の陸上労働者には見るべからざる特典であります。是は商法の第五百七十七条に規定してあります。第二は乗組員の常用室、即ち寝起する室に関する規定があります。是は欧羅巴辺りの船舶に於ては、法律に於て乗客に対しては、例へば一二等客にはどれだけ、三等客にはどれだけと云ふ風に、総てそれだけの容積は与へなければならぬと云ふやうに定められておると同じく、乗組員に対しても、それ〴〵定められたるだけの容積の室を与へなければならぬと云ふことになつて居ります。併し日本に於ては、さう云ふキチンとした規定は法律にはありません。ありませぬけれども、兎に角客室に準じて、乗組員の常用室を設けなければならぬと云ふのであります。其他採光、通風の設備に於ての一二の規定もありません。これ等は船舶検査規定の二十条、八十八条、九十二条及び九十五条などを御覧になれば分ります。尤も日本では乗組員常用室に於て如しく特に細かい規則はありませんけれども、主なる船主の船に於ては、決して欧米諸国にも劣らないやうな容積を船員に与へて居るのであります。第三は給料及び無賃送還の請求権を海員に与へて居る。是も追て細かい規定がありますが、大体に於て商法の五百七十八条、五百八十二条及び五百八十三条を御覧になれば分ります。其一二の規定を申上げると、海員が服役中に不行跡、其他重大なる過失に因らないで、病気をしたとか、怪我をしたとか云ふ場合には、三ヶ月以内の治療費、看護費を船主から受けることが出来る。其外自分が實際船に乗つて服役した期間に対する給料も、船主に請求することが出来る。而してその病気とか、怪我とか、職務執行の為に起つたものは、三ヶ月間其給料の金額を請求することが出来ることになつて居る。斯う云ふことは法律の規定でありますから各船会社は総て之を履行して居ります。其他色々の場合もあります。主なることは、大体右申した通りであります。それから送還と云ふことは、例へば海員が病気又は負傷のため航海の途中で雇止めをされたときは雇止めの日までの給料を貰ふ外に、雇入港まで無賃で送還される権利がある。若し正当の理由なくして雇止めをされた時には、其服役期間に対する給料は無論のこと、更に一ヶ月間の給料を請求することが出来る。若し雇入港以外に於て雇止めをされた場合には、其上更に雇入港まで帰航するに要するだけの時日に對する給料及び雇入港迄の無賃送還を請求することが出来ること云ふこと

になつて居る。若し其船若しくは其会社の他の船が、其処に通はぬとすれば、他の会社の船に乗らなければならぬから、其実費を貰ふと云ふ訳であります。第四には治療費、看護費及び葬式費の船主負担と云ふことで、商法第五百七十八条及び五百八十条に其規定がありますが、是は前項の給料請求権の説明と重複する点もありますが、是の病気又は負傷の原因が海員自身の不行跡若しくは他の重大なる過失に在らざる以上は、治療費及び看護費は三ヶ月までは船主が負担しなければならぬ。若し其期間内に雇入の期間が満了するると船主の負担は軽減しない。例へば此四月に怪我をして入院する。さうすると四、五、六の三ヶ月間は、病院の費用なり、看護費なり、船主に於て払はなければならぬのであります。而して海員の雇入期間は普通六ヶ月で、入院中其期間が満了したとて当人の全快せざる以上は、入院後三ヶ月までは船主に於て其の治療費及び看護費を払ふ義務があるのである。それから職務執行の為に死亡したと云ふ場合には、船主に於て葬式の費用を負担する。是は商法の五百八十条第二項にあります。第五には海員債権の先取特権であります。是は船長以下の乗組員は、船主に対して給料手当てと云ふやうな約束の給与を貰ふべき権利があるに拘はらず、若し船主が支払はない場合には、即ち昨今の如き不景気になると、如何はしい船主は、約束の給料手当てなども支払はないと云ふことがないでもない。さう云ふ時には海員は対人的請求権を持つて居るのは勿論で又対物的留置権をも持つて居る。即ち其船主に対して対人的に賠償を要求するを得るのみならず、対物的留置権即ち其船及び附属具等を留置する権利までも与へられて居る。留置権——言葉を換へて言へば、一種の先取特権であります。が、此先取特権に於ては、商法の第六百八十条に規定してある。日本の商法では外国と同様に先取特権の順位は色々ありまして、先づ官庁などに対する債務を最初に払はなければならぬと云ふ趣意になつて居る。而して船長以下海員の給料に對しての順位は七番目になつて居ります。日本では七番目であります。是は各国とも異動がありまして、もつと順位が上になつてゐる国があるばかりでなく、近來海員の権利は段々重く認められるやうな傾向になつて居ります。現に今度の万国海法会議、即ち各国海法の規定を可成一すると云ふ目的の為に設けられた會議であります。其會議に於ては此権利は三番目としてあります。——尤も順

位の排列方は日本の商法と多少違ひます。要するに海員の権利は各国とも大に之を認めて、其の先取特権の順位を上げると云ふ趨勢になつて居るのは事実であります。

それから国際聯盟の中にも、海員労働に関する規定がありまして、其結果是迄の経験に依りますると殆ど年々海員労働會議を開いて居ります。さうして主なる事柄は海員に關係する条約的決議案と云ひ、勧告的決議案と云ひ、色々のものが出来て居りますが、其中で既に実行され若しくは実行されんとしつゝあるのが二三項あります。それは大正九年の六月にゼノアで海員労働會議の開かれた時分には、先刻御話し致しました海員職業無料紹介——海員職業に付ては、無料で紹介をすると云ふ一つの条約案が調印されました。本日は条約の規定の実行期限は昨年七月一日迄と云ふのでありましたけれども、批准の手続などが遅れた為に、日本は昨年十二月に至つて漸く実行に至つたのであります。

もう一つは船が滅失又は沈没した場合には、船主は海員の失業者に対して二ヶ月を超えざる給料を其俛引續いて払はなければならぬと云ふ条約的決議案が出来たのであります。日本の商法では御承知の通り、船が滅失若しくは沈没するときは、船主は非常にロツスを受ける。乗組員も無論さうであります。其時にはお互のロツスで一つの災難と見るから、自然に雇傭契約が消滅することになつて居ります。随つて船が沈没してしまへばそれきりになる。乗組員は給料も何も貰はないで職業を失ふことになつて居ります。仍てさう云ふ失業者を保護すると云ふ趣意から、二ヶ月以内だけのものは引續いて給料を呉れる方が宜いと云ふ趣意から、此規定が出来たものと思はれます。是も随分理由のある決議案のやうに思はれますけれども、日本政府は、他に考があると思へまして、即ち海員に対する失業保険と云ふやうなものを作らうとして折角研究でありますので、或は其方に譲る考でもありませんか、今日迄日本では実行されて居りませぬ。

それから更に大正十年の十一月には御承知の通り、ジュネーブで會議がありました。其結果に依ると、十八年未満の少年を、航洋船の石炭夫とか、火夫とかに雇ふことが出来ない。又十八才未満の少年を雇入れんとするときは、医者の体格証明書を持つて来なければならぬことになりましたが、是も矢張り年の若い者を特に保護すると云ふ精神でありま

す。右の如く航洋船の火夫石炭夫は、十八才未満の者を雇入れることは出来ないと思ふ原則になつて居りますが、日本は特別に十七年未満として、第二の十八年未満の者は医者の検査を要すると云ふこと、此二件は今度の議會に於て可決されましたから、遠からず実行のことになる訳であります。其他海員に付ては、一般の社会政策上から、疾病保険、傷害保険、或は只今申上げました失業保険の如き種々の保険制度は、国家が相当金を出すことにして、主なる国ではやつて居りますが、其他養老恩給の制度なども、将来は社会政策の一つとして実施することになるだらうと思ひます。海員失業保険に付ては、国際聯盟の海員労働會議に於ても、勧告的決議を為してゐる。又逓信省に於ても、管船局辺りで船員の保険に關する法案が起草されましたけれども、凡て社会政策に關係することは内務省に統一すると云ふ考で、社会局が出来て以来は、同局に於て、逓信省管船局の立案した船員の保険をも引受けて、折角審議してゐるやうでありますから、本年暮の議會に於ては、一般海員に対する保険の法律案も提出されることになるだらうと考へて居ります。

それから又之に關聯して八時間労働問題があります。御承知の通り陸上労働者は、八時間労働制を殆ど各国が採用して居ります。日本でも或会社はやつて居りますけれども、未だ一般には行はれて居りませぬが、海の方に八時間制をアツプライすると云ふことは、大分議論のあることでありまして、海員側から見れば、無論同じ労働者である限り、海と陸とを問はぬ、寧ろ海の方が色々苦痛な仕事があるのでありますから、前のゼノア會議でも、八時間制の問題が、ヂスカツションの中心になつたやうな次第で、海運界に於ては大いに注目して其成行きを見て居つた。所がゼノア會議に於ては僅々の差で否決になつた。其後海員側では色々國際的に、アソシエーションなどを設けまして、利害の共通する海員同士研究して、是非やらなければならぬと云ふので運動をして居りますが、何しろ海運界が非常の不況でありまして、海員に対する給料さへ段々率を低めて行くと思ふ有様であるから、一方に於て船内の労働時間を減じて、乗組員の数を殖さなければならぬと云ふことになると、船会社として経営が益々困難になると云ふことで、船主側の鼻息も荒くなつて居りますから、海員側に於ても、近頃は余り強く主張して居らぬやうに見受けます。唯仏蘭西一國だけは早くから八時間制度を船に於ても

実行して居りましたが、其仏蘭西でも色々議論があつて、殊に海運界不況の爲め、仏蘭西の船主のみはそれだけ負担を増すので甚だ苦痛を感じて居る。そこで昨年政府筋に運動した結果、仏蘭西の海運界は此俟では到底成立たぬと云ふ所から、政府も其意を諒として、詰り外国でも旧制度を採用せざる以上は当分八時間労働の規定を停止すると云ふ意味に改正したのであります。是は昨年であります、其為に一部の海員は非常に反抗して、御承知の通りマルセユとか、ボルドーとか、アーブルとかに碇泊して居つた船舶の海員ストライキが起つた。其ストライキの爲に一時船が動かないで、船客始め各方面に非常なる迷惑を及ぼしたと云ふことであります。

次には私設の団体でありますけれども、政府の保護に依つて経営して居る海員救済会、水難救済会と云ふ二つの団体があります。此団体はどう云ふことをやつて海員を保護して居るかを見たいと思ひます。海員救済会と云ひ、水難救済会と云ひ、それを主宰して居る人は、大抵海軍出身の方でありますから、諸君は概ね御承知のことと思ひますから、極く要領のみを御話して置きます。救済会の事業としてやつて居るのは先刻申上げました海員の紹介と云ふこと、海員の寄宿と云ふことで、救済会は横浜、大阪、神戸、門司、函館の六ヶ所へ出張所を置いて、水火夫、司厨、給仕、料理人等を船に紹介し、又寄宿所を横浜、大阪、神戸、門司、長崎、函館、四日市の七ヶ所に設けてあります。それは西洋のセーラーホームに倣つたので規模は小さいものであります、其処に海員を便宜宿泊させて実費を徴して居ります。又救済会は、病院治療と云ふことも行つて居りますが、是は横浜、大阪、神戸、門司、長崎の五ヶ所に救済会所属の病院を置いて居ります。更に函館と小樽には嘱託病院、詰り其地の病院に居託をして、海員の病者及び負傷者を収容治療してやることになつて居ります。又救済会は近年来恩給規則と云ふやうなものもを設けまして、兎に角普通海員、即ち水夫、火夫、司厨、給仕、料理人などに付ては、年齢五十歳以上になれば扶助金を呉れる。又職務の爲に死亡したる海員の遺族には弔慰金をやると云ふ規定を設けて居りません。尚ほ海員を特に表彰する為に、海員標章規定と云ふものを設けてその功績勤勞に応じ勲章とか、善行章とか、或は特行章などを与へて奨励を致して居ります。

次に水難救済会、是は吉井伯が会長になつて骨を折られて居る団体である。明治二十二年五月に創立されたもので、詰り本邦沿海に於ける人命、財産の海上に於ける災難を救済すると云ふのが目的であります。是も明治三十年以来政府から、年々補助金を貰つて居ります。此水難救済会は、御承知の通り、日本の沿岸に於て最も船難の虞のある所には、救難所を設けて居ります。其救難所には事務所、見張所を置いて居ります。又救難船及び救難具を備付けて応急の用に備へて居ります。是等は全国で最も遭難の虞の多い所でありませんが、其次位に遭難の憂のあるやうな場所には、救難支所とか、救難組合等を設けて簡単なる設備をして居ります。一昨年春の調べに依りますと、日本全国に於て救難所は七十五ヶ所、救難支所は五十六ヶ所、救難組合が四十一ヶ所、救難に従事する人間が約一万人許りあると云ふことであります、今日では余程殖えて居ると思ひます。斯くの如き機関に依つて水難を救助して居るが、然らば成績はどうかと云ふと、団体の創立以来大正十年三月迄、三十二年五ヶ月と云ふ期間になつて居りますが、其間に船を救つたことは七千五百六十艘、乗組員を救つた数は四万人に及び、其の救助された船体と積荷の価格を見積ると、五千五百四十五万円になつて居ると云ふことであります。

以上は政府の保護を受けて居る団体であります、更に日本に於ては純然たる私設でやつて居る海員の保護機関もそれ／＼あります。特に挙げべきものは神戸に在る海員ホーム、即ち神戸海員ホームと称するものであります、是は見逃すことが出来ない。従来基督教主義に依つて成立したもので大正五年十月に神戸に在留して居る四五名の英吉利人が發起で始めたもので、今日では日本人も加はつて内外人の共営に属して居ります。政府も余程之を認めて昨年紀元節の際は、宮内省から奨励金として四百円、内務省から助成金として三百円を貰つたこともありまして、既に公に認められて居るのであります。此ホームは遠く倫敦辺りの日本海員倶楽部、或は濠洲、或はバンクーバー辺りの海員倶楽部とも聯絡を取つて、日本海員のみならず、外国の海員でも其処へ来て泊つて行く者が多いと云ふことであります。

更に民間の船会社、及び個人船主でも其使用人に対しては、随分保護救済と云ふ目的を以てそれぞれ規定を設けて居るのであります、それ

は国家の政策とは直接関係はありませぬけれども、御参考の為に郵船会社の遣口を一言御話するのは無益のことでもなからうと思ひます。郵船会社では社員と言ふと、海の人でも陸の人でも合せて言ふのであります。其者に対しては一つの恩給規則を作つて居りまして、海員側の社員と言へば、運転士、機関士以上の高級海員で、之に対しては普通の恩給と、負傷手当金、或は祭料などをやることにして居ります。此普通の恩給金は会社に五年以上勤続すれば呉れることになつて居りまして、二十五年を以て満限として居る。尚ほ海員側の方は海軍に倣つて海上勤務年数——シーザーヴキスを割良く勘定して居りますから、二十年間、海上勤務をして居れば、陸上で二十五年間務めたものも同様の待遇になつて居ります。

又普通海員に対しては郵船会社は非常に手厚い保護をやつて居ります。船舶員保護会なるものを財団法人で設けて、資本は三百万円とし、其中二百万円は給与基金として、退職手当、弔祭料、扶助料、見舞金の四種に區別して与へて居る。残りの百万円の中五十万は普通海員の属員俱樂部に充て、居るし、アトの五十万は差向き横浜神戸に病院を造つて海員の入院に備へる為め目下進捗中であると云ふやうに、相当に厚い保護の途を開いて居ります。

第三章 欧米の海運政策

先づ英吉利に付て述べます。英吉利の海運政策を見るには、古い事は差控ましまして、先づクロンウエルの發布した航海条例を回顧しなければならぬ。是は千六百五十一年に發布されて、其後種々の修正を経て、英吉利の海運の勃興に就ては貢献する所非常に多かつた法律であります。要するに当時の勁敵たる和蘭の海運を打破つて、世界の海上権を英吉利の手に握りたいと云ふ趣意から出来て居るのであつて、千八百五十四年に至つて全く其素志を遂げて廃止された訳であります。

此条例の主要なる規定をお話致しますと、随分極端なる保護政策であります。其中四つばかり挙げて見ますと、歐洲大陸から輸入する物産は、英吉利の船舶若くは原産地所屬国の船舶に依つてのみ直接に輸送すると云ふのであります。第二に亜細亞、亞弗利加、亞米利加の物産は英吉利船に限つて直接に輸送することを要する。それから外國人に依つて

漁獲せられたる魚類を輸入する時は二倍の差別税を課する。輸入を二倍取ることになつて居る。又以上の英吉利船舶は、英吉利人の所有に係る船で、且英吉利人の船長に依つて運航せられ、其乗組員の四分の三は英吉利人たることを要すると云ふのであります。斯の如く極端なる排他主義、他国船を排して自国船を保護すると云ふ極端なる政策を執つたのであります。其後いろ／＼改正がありました。要するに斯う云ふ趣意から成立つて居るのであります。当時折角手を上げた和蘭の海運は為に非常な迷惑を受けたのであります。

和蘭を倒してから英吉利は仏蘭西と睨合ひをした。さうして例の有名なる七年戦争とも云ふ戦争に於けるトリアルガーの海戦、是は千八百五年十月であります。それから千八百十五年のウオーターローの陸戦に依つて、仏蘭西をして再び起つことの出来ないやうにした。以来英吉利の海運は其海軍も共に所謂世界をコマンドすると云ふ状態になつて今日に至つた。

和蘭を破り仏蘭西を倒した英吉利は最早海上に恐るべきものはない。そこで千八百五十四年には全く航海条例を廃しまして、又沿岸貿易も全然解放して、英吉利の沿岸を外国船をして自由自在に航海貿易せしめることを許すことになつた。一方国内に於ける工業は非常に発達して産業貿易の政策は総て、自由主義を採用して、千八百五十四年来今日まで僅か七十年足らずの間に、英吉利の海運は非常に発展をした次第であります。要するに英吉利は二百年間は保護主義を執つて、この主義に依つて基礎を固めて、其後七十年間は自由主義を採つて、自由主義に依つて天に發展飛躍した訳であります。

海運補助法としては、英吉利には大陸諸国のやうに航海奨励、造船奨励と云ふやうな、一般的のエンカレージメントをやる法律はないのであります。さうして貿易の關係から主なる海外航路並に殖民地航路に対してはメール・コントラクト、これは郵便契約と言つて居りますが、其契約を民間の船主と締結して、一定の年限間定額の補助金をやることにして居るのであります。それが主なるもので、其外にキューナード会社との間に、二十五節以上の高速力を有する三万噸級の仮装巡洋艦二艘に対して、二千六百万円の造船資金を、僅に二朱七厘五毛と云ふロー・インテレストを以て貸付けて、二十ヶ年賦で之を返還させると云ふ約束があつた位であります。

メール・コントラクトの率先者は英吉利でありますが、千八百三十八年に英吉利から西班牙、葡萄牙に到る航路に於て郵便を運送させる為に、ペンシユラー・カムパニー、——今日の彼阿会社の前身であります、其後スウエズ・キヤナルも開けて同社は東洋に直接手を延ばすことになつたのであります。即ち英国政府は西班牙葡萄牙の郵便物を運送させるため、このペンシユラー・カムパニーと郵便契約を結んだと云ふのが、世界に於けるメールコントラクトの嚆矢であります。

英吉利は戦争前に於てピーオー会社、キユナード会社を始め主なる会社十幾つと郵便契約を結んで居つた。其為に年々支出する額は戦前約六百万円、其他キユナードに対して造船資金を貸付けた上に高速力船に郵便物を搭載せしめる関係から相当の補助を要するので、年々五百万円を支出して居る。つまり六百万円と百五十万円、合計七百万円を郵便補助金として出して居つた。其中六百万円は英吉利本国から支出し、残り百五十万円は加奈陀、濠洲等の殖民地から出すと云ふ関係になつて居つた。

尚世間には英吉利はあの通りの大海運を持つて居りながら、一向補助金などは出して居らぬと云ふことを称へる人もありますが、英吉利は今言つた七百五十万円の外に、英吉利本国に關係なく、各殖民地政府に於てそれ〴〵其の航路に対して支払ふ所の郵便補助金も少からぬものであります。是には郵便航海料と称して、郵便を實際に船積した数量に対して支払ふ郵便航海料も含んで居りますが、それが戦前に於ては約九百五十万円ありましたから、英吉利本国及属領を合せると、英吉利帝国として海運の為に支出して居る補助金は千七百万円ばかりになるのであります。相当の額を支払つて居ると言つても宜いのであります。固より英吉利の大海運に対して千七百万円は多いと云ふ訳ではありません。然し英吉利の海運に対する補助の主義は、第一回講演にも申しました通りだん〴〵進んで来て、補助の為に会社の収入を増すと云ふことでなく、保護と云ふやうな精神は今ではありません。即ちメール・コントラクトを履行する為に、速力の速い不経済な船を定期で通はせる為に補助をすると云ふのであります。実際にやつた仕事に対する報償に過ぎないと云ふことを船主は言つて居りますし、又政府に於てもさう云ふ趣意だと云ふことを認めて居る。名は補助即ち“Subsidy”といひますけれども、其実は実際にやつたサーヴイスに対する報償即ち“Remuneration”と云ふ風に

解釈して居る。即ち最も進んだ時代に入つて居るのであります。

故に英吉利の海運政策に対しては、政府も国民も能く了解して居るので、例へば議会に於て一部の船主は時々無理に運賃を引上げることがあるから、之に対して政府は監督者として相当に運賃を制限してはどうかと云ふやうな議論、貿易商或は荷主側から度々出ることがありますが、之に対して英吉利政府委員は何時も今のやうな趣意を以て答弁して居る。即ちメール・コントラクトには運賃の制限と云ふ権利はないのである。若しさう云ふ運賃の認可権とか、制限権を得るとするならば、今日の補助額も相当に増さなければならぬことになると答へて居りますが、要するに英国の今日は今言つたやうな主義精神になつて居るのであります。

然らば英吉利は今後とも自由にして干渉しないと云ふ海運政策を持続して行くかどうかと云ふことを考へて見ると、之亦人に依つて見る所を異にしますが、英吉利は国際競争上従来の方針を変更しはせぬかと思はれる節もあるのであります。其の一二の例として茲に申上げて見ようと思ひますのは、英吉利は戦後大分財政が困つて緊縮方針を執りつゝあるのであります。千九百十九年のフイナンスアクト、即ち会計条例とも称すべきものには、英吉利本国の殖民地に対する特惠関税率、即ち殖民地に対して特別にフエーバーを与へる関税率法を規定した。従来加奈陀、濠洲、新西蘭等の主なる殖民地は、英吉利本国から輸入する品物に対しては、外の国から輸入する品物よりも安い輸入税を課して居る。即ち母国と他国に対して差別的待遇をやつて居たが、それと同様に千九百十九年のフイナンスアクトに依つて英吉利本国と殖民地との間に特惠関税率を定めることにした。是は自由貿易主義から保護的に傾いて来て居る証拠であります。

もう一つ英吉利は千九百二十年に、オーバーシース・トレード・アクト、即ち海外貿易条例とも謂ふべきものを制定した。それは戦後に於ける海外輸出を奨励すると云ふ精神から出たもので、国庫が二億六千万円ばかりのフオンズを積立て、海運貿易特に中欧から東洋方面にかけて英国品を輸出する輸出商に対して、其のフオンズから相当の保護を与へると云ふ法律であります。

更に其翌年千九百二十一年には産業保護法を作つた。是は独逸あたり

に対する予防にもなるのでありますが、兎に角外国から来る或種類の品物に対しては三割三分の税を課する。又ダムピングをされると英吉利の商業に害を及ぼすと云ふ所から、是れ／＼の品物を非常に安く売ると云ふものに対しては右三割三分の上に更に三割三分の附加税を課すると云ふ規則を設けた。此規則は議会の問題になつてそれでは英吉利の自由貿易主義は根底から崩れると云ふ反対論もありましたが、遂に通過致しましたので、英吉利の伝統的の自由貿易主義は正に崩れたものと言つても過言でないのであります。

要するに關稅の差別制度と云ひ、貿易条例又は産業保護法と云ひ、英吉利は着々として保護の方針を濃やかならしめつゝあるやうに見える。殊に最近亜米利加の新海運補助法に就ては、英吉利は非常に注意し警戒をして居るので、若しあの差別的、保護的の規定を愈々亜米利加が実施することになりましたならば、英吉利は本国及び属領一団となつて亜米利加に対して報復を試みようとする事、主なる船主始め、英吉利の海運を管轄して居る商務院の院長でも公々然として宣言して居るのでありますから、若しも将来に於て亜米利加が極端なる新海運補助法の保護規定を実施することになれば、英吉利も随分極端なる報復手段を執りはしないか、其間に立つて日本なども甚しく影響を受けることでありましようが、即ち亜米利加の今後の遣口に依つては英吉利も是までの方針を變ずるかも知れぬと思はれるのであります。

次は仏蘭西であります。仏蘭西はナポレオン時代に於ては、北米加奈陀方面に対する殖民政策と併行して、海運も相当の力を以て發達して、和蘭の後に英吉利に対抗した国であります。所が其後帆船時代から汽船時代になつたので仏蘭西は大分オクレを取つた。又歐羅巴の商業が倫敦、ロツテルダム、アントワープ、ハムブルグ等の主なる商港に集中するやうな傾向になつたが為に、仏蘭西の港は幾らか寂しくなつて、海運も衰へたと云ふ形跡があるのであります。それに仏蘭西には鉄、石炭が非常に少ない。アルサス、ローレーヌを独逸に取られてからは非常に少なくなつた(今回は取戻したから稍々事情を異にしますが)。それと仏蘭西の国柄として、多くの船腹を要する大量の輸出貨物が少ない。仏蘭西から出る葡萄酒、其他の製造品は船腹を多く要しないものが多数であるから片荷になり易い。其為に海運の競争に於てはハンデキャップを感じ

て居つた。然しながら仏蘭西の歴代の政府は海運の補助に就ては始終注意を怠らなかつた。随て直接の補助法と云ひ、間接の補助法と云ひ法律、規定は実に能く具備して居る。それにも拘らず仏蘭西の海運は余り榮えない。つまり補助金に比較したそれだけの効果がなかつたと云ふことは、いろ／＼の説もありますが、要するに仏蘭西の国柄が自給自足で満足し得ると云ふこともありするし、又仏蘭西国民がラテン民族の国民性を有すると云ふこともありするし、更に仏蘭西の海運の補助に關する法律規定が余りに細密であり、窮屈である為に害を成したと云ふこともあるやうであります。

補助の方法を申上げますと、直接の補助法としては英吉利と同様に郵便補助契約がありますが、仏蘭西では千八百五十一年頃に之を始めたのであります。其後だん／＼變遷を経ましたが、今日に於ては紐育、新西蘭、中米、南亞弗利加、東西阿弗利加、極東、濠洲、東地中海、アルゼリヤ、英仏海峡と云ふやうな遠近合せて少からぬ航路に対して補助金をやつて居る。補助金を受ける主なるものは東洋方面に於けるエム・エム会社と、大西洋方面に地盤を占めて居る、ゼネラル、トランスアトランチック会社の二つを始めとして、六つの会社に対して戦争前は年額一千万円以上をやつて居つたのであります。

所が仏蘭西は戦争後になつて一部の会社に対しては補助の趣を大分變へて居る。エム・エムなどは補助金は随分貰つて居つたけれども、始終経営困難で、配当も四朱とか、五朱とか、若くは無配当と云ふ状態でありましたが、戦後は政府との間に一つの約束を結んで、補助の遣口が余程變つて来た。先刻お話しした極東航路、即ち馬爾塞から支那、日本に来る航路と其他の命令航路を合せて、エム・エム会社は近年辞退したが、別に資本金六千万法の一の新会社を設けて其方に引渡した。さうしてエム・エムは是まで通りに其船の運用に當ると云ふ段取にして、その手数料として毎年純益の一割を貰ふことにして居る。其他エム・エムは自分の命令航路の船を引渡したので、それに対して年々新会社から政府保護の下に年賦償還金を払つて貰ふ。又新しい会社が新規に船を造るやうな場合に於ては、其費用も政府が分担すると云ふ約束になつてゐる。要するに今後エム・エムは自分が当の責任者にならないで、新に出来た会社が正面に立つてゐる。ちやうど政府と共同経営をしてゐるやうな姿になつてゐる。さうしてエム・エム

は純益の一分を手数料として受ける。尚収支の差引きに於て利益があれば、政府は其利益の八割を、又二割を新会社に分配する。損があつても其割合で負担すると云ふ遣口になつてゐる。

右の遣口は単にエム・エムばかりではありませぬ。南米航路の中特に南米東岸に主力を注いでゐるシヤルジュール・レユニと云ふ会社に対する千九百二十年の契約でも、又南大西洋会社の南米航路に就ても、今言つたやうな手数料をやつてゐる。又其外に利益があつたならば政府は幾ら、会社は幾らと言ふやうに一定の割合で分配すると云ふ規定を設けてゐるのであります。是は郵便補助契約として余程新しい遣方でありませぬ。要するに船会社は手数料をチャーンと貰ふから、事業経営の上に於て非常に安定を得てゐる訳であります。是は補助の形式としては新しい遣方でありませぬ。

次に仏蘭西の一般奨励法のことをお話致します。元來此奨励法をやつたのは世界に於て仏蘭西が一番初であります。千八百八十一年から始めたもので、是は郵船奨励金、航海奨励金、即ち航海と造船に対する二つの種類から成立つて居ります。前申しました日本の明治二十九年、日清戦役後に出来た兩奨励法は仏蘭西のものを焼直したものであります。

航海、造船に対する奨励法は仏蘭西でも度々變りまして、最近のものは千九百六年の法律でありますが、之に依ると造船奨励金、航海奨励金、艤裝奨励金と云ふ三つの奨励金を与へて居ります。是は千九百六年に出た法律でありますが、戦争中に仏蘭西は一億六千万法までの大金を支出して、民間船主が船を造る、或は外国から船を買入れる時には之れを補助すると云ふ法律を設けて居りましたが、其後政府自ら手を下して、所謂造船国営と云ふ事までもやつて大分船を造つた。さうして戦後海運不況の結果、其大部分は民間に払下げたのであります。此の如く造船を政府の手でやつたと云ふやうなことから、千九百六年の造船奨励も航海奨励等も含んだ補助法は、千九百十八年限り形を消してしまつたのであります。此等の奨励金をも戦争前には航海に対する郵便補助と同じく一千万円以上を出して居つたのであります。

次に間接補助法としては、千八百九十三年九月の航海条例で沿岸貿易を禁じて居ります。仏蘭西では沿岸貿易を禁止することが原則になつて居ります。それから造船材料の輸入税を軽減して居る。一時免除したこ

ともありますが、其後低率ではあるけれども、若干の輸入税を課して居ります。尚仏蘭西は自国の輸出貨物に対して、鉄道運賃の特恵率を採用して居る。鉄道運賃の特恵率と云ふ事は、独逸に於て間接補助法として行はれて、いろ／＼に論議されて居りますけれども、仏蘭西でも相当にやつて居るのです。仏蘭西の鉄道運賃は内国率と輸出率と特恵率の三種ありますが、特恵率は普通の輸出率よりも低い。是は鉄道会社と汽船会社との間に法律の規定に依つて契約するのであります。

其は運河税の払戻であります。エム・エム会社なども極東に対する郵便航路契約に於て運河税の払戻を受けて居りました。もう一つは今述べた造船国営に關聯した事でありませぬ。最近政府の造つた船を不景気の為に民間に払下をして居りますが、其払下をしたものに対しては、官有品の積取に就て優先権を与へることになつて居ります。

要するに仏蘭西の遣方は、直接の方法なり間接の方法なり非常に行届いて居る。法律、規定の条文を見ても細かい所まで手が届いて居りますが、其為に船主の方ではうるさがることと云ふこともあるやうです。金額も戦前に於ては二千万円以上も支出して居つた。それにも拘らず仏蘭西の海運が振はないのは、先刻申しつたやうな原因から来て居るのであります。独逸の政策が成績の好かつたこと、仏蘭西の此状態とは良いコントラストとして海運研究者の間に大に注目されて居る次第であります。

第四回

今度は伊太利の海運政策に就てお話致します。伊太利は天然の地理上の位置が大変宜しい。随て国民は海に慣れて居る。それに人口多くして移植民思想に富み、又労働賃金が比較的安いと云ふいろいろの長所があります。然し一方鉄、石炭に乏しい為に、産業殊に造船業の発達と云ふ点から見ると短所も有りますが、海運政策としては千八百十六年来種々の政策を講じて居ります。戦前には殆ど仏蘭西と似寄つた政策を執つて、航海奨励、造船奨励など一般的奨励法を實行し、又特定航路の補助として、郵便契約を以て重要な航路を保護して居つた。

今日のムツソリニ内閣は総ての方面に緊縮方針を實現すると云ふ考で進んで居るやうですが、最近の情報に依るとムツソリニ内閣は海運の整

理発展に就てもいろいろ計画して居るやうであります。伊太利では従来海軍省で商船の方を管轄して居つたのですが、近頃管船庁と云ふ一の独立官庁を設けて、次官級の長官を置き伊太利全体の商船を統轄することにしました。仏蘭西では戦時中からさう云ふ組織をして居ります。さうして右管船庁の長官には海軍の次官をして居たアドミラル、チアノー氏が當つて居りますが、此人は評判もよく、頻りに革新政策を研究して居ると云ふ噂がありまして、最近には愈々それが実行に着手されるやうに聞いて居ります。其方法は日本などでも余程参考になりはせぬかと思はれますので、私は興味を以て其の成行を見て居りますが、つまり是まで補助航路が錯雑して居つたのを整理して成るべく有效なものにする。其結果前年度の如きは二億四千万リラを補助して居つたが、今度の新しい計画に依るとそれが一億五千万リラで足りる。即ち九千万リラと云ふ大金を節約することが出来ると云ふのであります。茲に聊か其の内容を紹介致さんに、補助航路を大体二つに分ける。一つは戦争中に占領したトレーストを中心として、アドリヤチック海から近東地方を経て印度及極東方面に到るもの、一つはゼノアを中心としてシシリ、サルヂニヤから西班牙、南米等に到るものとして、従来海外航路が綜錯して居つた欠点を整理しようと思ふのであります。伊太利の日本に最も関係ある東洋航路は、トレーストを基点として居るオーストロ・ロイドと云ふ会社でありましたが、伊太利がトレーストを占領すると同時に、其会社も伊太利の手に入つて、名称もロイド・トレーストと改めた。此会社は戦前に於ても東洋に手を伸ばして居りましたが、戦後之を復活して香港、上海まで来て居つた。それを最近更に日本まで手を伸ばして神戸、横浜まで来ると云ふ計画にして居ります。要するに斯かる機会に国家必要の航路は十分力を入れて、それほど必要でない航路は廃止する。其結果今言つた如く補助金の節約が出来ると云ふのであります。

それから今の東洋航路はトレーストを基点とした航路であります。ロイド・トレーストと云ふ会社は伊太利に於て最も大なる会社で、此会社はゼノアから出るものは両方に分割すると云ふ主義に基づいて、ゼノアを基点とする航路は伊太利海運会社と云ふ会社に譲つた。是は政府と民間船主と再三協議の結果立てた案で、また議会の協賛は経ないけれども、多分無事に議會を通過して、千九百二十三年度に於ける伊太利の

海運政策の基を成すものとなるだらうと思ひます。

次に間接保護の方も大分改革を加へんとして居る。第一に造船奨励の方は造船奨励金の率を改めて従来船の種類に依つて差等を設けて居つたのを廢して、馬力に依つて計算すると云ふ方法にする。又国内産の造船材料に奨励金を与へて、外国産の材料との競争に備へさせる。つまり造船並に修繕用になるべく伊太利産の材料を使はせると云ふ考であります。もう一つは英語で言ふとブレツキング・アップ・バウンティと云ふ新しい奨励金を設けた。詰り古い船をブレツク・アップ(破棄して新しい船を造らせる)と云ふ考を以て、一定の期間に伊太利国内で新しい船を造れば此奨励金を呉れると云ふので、一種の新しい間接保護法でありまして、前申した直接保護法と共に成立するだらうと思つて居ります。兎に角今度のムツソリニ内閣は海運政策に就てもいろいろの革新政策を講じて居るやうであります。思ひ切つた方法を執る積りと見えます。要するに補助金が少くても効力の多い、所謂時代に順応したる政策ではないかと思はれますから、日本に取つても相当参考になることと思ひます。

次は独逸の海運政策であります。御承知の通り独逸帝国の成立つたのは千八百七十一年であります。当時の独逸の汽船は僅に十余万噸に過ぎなかつた。それが四十年ばかりの後の千九百十四年、即ち大戦前には五百万噸を超過して世界の二番目になつたのであるから、其進歩の率の多いことは殆ど他に比較を見ないとまで謂はれて居つたものであります。

独逸の海運が斯く長足の進歩をなした理由はいろいろありますが、私には其理由として次の原因を挙げたいと思ひます。

第一は産業貿易の拡張、第二は移民輸送の発達、第三は製鉄及造船業の発展、第四はハムブルグ及びブレーメン両港に於ける貿易の集中、第五は独逸海運政策の特徴、第六は独逸船主の協調、此六つの原因であります。之を簡単に説明しますと、独逸が仏蘭西に勝つた時は御承知の通り賞金として五億法を取つた。其上に例の鉄と石炭の宝庫とも謂ふべきアルサス、ロレーヌ二州を占領した。独逸は其償金を以て当時最も優れて居つた英吉利からいろいろ新式の機械を買入れたと云ふ事実があります。其後程なく関税法を改正して自国の農業を保護したと云ふ事実も

あります。独逸はそれまでは総ての食料品を亜米利加から輸入して居ましたが、その輸入と相殺する為に、特産物たる甜菜糖の輸出を大に奨励した事があるのであります。従来独逸は余り土地が肥えて居なかつた。それに氣候が寒いと云ふこともあつたので、食料品の大部分は亜米利加に仰いで居りましたが、関税法を改正して成るべく其輸入を制限すると同時に、独逸の国是として出来るだけ内地の産業を發達せしめて、それを外国に輸出して食料品の輸入に対して相殺すると云ふ方法を執らうとしたのであります。其結果として自然海外貿易が發展し海運業の必要を感じるに至つたので、大に海運に力を入れた。即ち産業貿易の拡張が海運の發展を促したことになるのであります。

第二は移民輸送、是が又独逸の海運を助けて居るのであります。一体独逸国民は繁殖力の強い人種で、人口がどん／＼殖えて行くので、どうしても海外に移住させなければならぬ必要が起りました。独逸聯邦の統一された千八百七十一年から十年余の間は盛に亜米利加へ移民を送つた。其後内地の産業がだん／＼盛になると同時に、外国に移民を送る必要はない。多く内地で働くことになりましたけれども、独逸以外にロシア、澳地利其他東歐羅巴方面から亜米利加に移住する人間はなかく／＼多いので、其人間の大部分は独逸を通過して独逸の船に乗らなければならぬやうな風に仕向けたのであります。此移民を輸送する政策は独逸の間接補助法としては最も重きを置いた所でありまして、独逸の此移民輸送の政策に就ては、各国共之を羨んで居ると同時に之を貶して居ると云ふ訳であります。其一端として最も注意すべきは、独逸はコントロール・ステーション即ち移民宿泊所とでも言ふべきものを設けて居る事でありまして、それは独逸を通過して亜米利加に行く者は其宿泊所に泊らなければならぬやうにして、其所に休養させている／＼便宜を与へてやる。さうしてそれ等の移民は独逸の二大汽船会社、即ちハムブルヒアメリカ、北独ロイドの船に必ず乗らなければならぬと云ふ仕組にしてあるのです。言葉を換へて言へば、露西亜や東部歐羅巴からの移住民は、独逸を経由して独逸の船に乗らなければならぬことなのでありますから、其為に独逸の海運は非常に發達して、五万噸級の巨船三隻までも造るやうになつたと云ふのは、実は移民輸送の事が大に与つて力があるのであります。此コントロール・ステーションに就ては外国の間に問題に

なつて、平和會議の時も独逸は之を廃止しなければならぬ、将来は之を設けることが出来ないことになつて居りますが、兎に角過去に於ける独逸の政策の主なるものになつて居ります。

製鉄及造船業の發達が独逸の海運を發達せしめたと云ふのは、独逸がアルサス、ローレーヌを仏蘭西から取つて鉄や石炭が豊富になつた。その結果、製鉄業が起り造船業が榮え、延いて海運を盛大ならしめるに力あつたのであります。次のハムブルグブレームンに貿易が集中したと云ふのは、此兩港及リューベックと云ふ港は所謂独逸の自由都市として、曾ては盛に各国の船舶及貨物を吸収して居りましたが、ハムブルグとブレームンとは今日仍ほ依然として自由港区と言ふやうな制度を設けて、北海、バルチック海方面に出入する船舶、荷物を吸収して居ります。即ち中継港として一旦多量の荷物を集め其所から各方面に分配することが、亦独逸の海運を發達せしめた主なる原因になつて居ります。

第五の理由たる独逸海運政策の特徴とは、独逸は直接の補助法も間接の補助法も大分やつて居りますけれども、直接補助法として郵便契約に依つて補助金を支出すると云ふのは甚だ少いのであります。戦前に於ては極東航路及濠洲航路に対して北独ロイドに六百九万馬克、日本の金にすれば三百四万五千円位しか出して居なかつた。それから亜弗利加航路に対しては東阿会社に三十五万馬克、ヘリゴランドあたりの極く近海の離島に対しては二十万馬克ばかり補助して居つた。主なる航路即ち極東及濠洲航路に対しては今言つたやうに、日本の金で三四万馬克ばかりを出して居つたのですが、戦前に至り其期限が切れたと同時に、独逸の東洋の航路に対しては如何なる補助政策を執るべきかと云ふ問題が起つた。そこで政府と北独ロイドとの間に協議を進めた結果、北独ロイドは斯かる少ない補助金でい／＼の束縛を政府から受けることは困る、是は暫く補助金を貰はないで、是までの通り二週一回の定期を維持しよう、さうしてどれだけの補助金を貰へば従来の如く郵便契約を結んでやつて行けるか、一二年の経験をした後に政府と交渉しよう、と云ふことで、補助金を辞退して自由にして、是までの通り二週一回の航路は兎も角之を維持しよう、と云ふ約束をした。所が大戦が勃發して其俣中絶になつたので有りませんが今日ではだん／＼恢復して来た。何しろ講和条約に依つて、千六百噸以上の船は全部聯合側に差出さなければならぬ、千六百噸未満千噸以上の船は二分の一だけ出さなければ

ばならぬと云ふことになつて、それが実行された結果、一時は小型船四十万噸位しかないやうになつて、殆ど独逸の海運は全滅の姿でありましたが、其後新式で而も経済的の船を盛に造りましたし、又従来の船で賠償として差出したものを安く買戻したのもあるので、昨年六月の調に依ると百八十万噸と云ふことであるから、今日では優に二百万噸を超過して居るだらうと思ひます。

又独逸は平和条約に依つて、今申した通り大部分の船舶を聯合側に引渡さなければならぬことになつた結果、民間の船主に対しては政府が賠償してやることになりましたので、其為に百二十億馬克を国庫から民間の当業者に賠償船保償と云ふ名目の下に交付することになつた。それは千九百二十年の法律でありますが、其後馬克の相場が下つて当業者が非常に困つた。けれども当業者は一方に於て増資をして居る。其増資した金と政府から貰つた補助金を合せて、今言つたやうな船を造つた訳であります。当初の計画は向ふ五ヶ年間に戦前に持つて居つた五百万噸の三分の一を回復しようと思ふことでありましたが、五百万噸の三分の一と云ふと百七十万噸になります。僅か二三年の間にこの目的を達して居ると云ふエライ状態であります。

海運政策の特徴と云ふ所でもう一つお話ししたいのは、独逸は直接の補助として巨額の金を与へて居ない。仏蘭西の如きは是まで年々二千万円を超過して居つたのでありますが、独逸は直接の補助金としては三口合せても四百万円以内であらうと思ひます。其位しか出して居らぬが、而もあの通り海運の発達したのは、独逸の間接の補助法が其當を得て居る為であつて、此間接の保護が至れり尽せりであると思ふことが、亦独逸海運政策の一つの特徴であります。

間接補助法としては今申した外にも、船舶及造船材料の輸入税を免除して居る。更に最も外国から批判を受けるのは国有鉄道の運賃を非常に割引をしたことでもあります。独逸は海外に品物を輸出をする際には内地の鉄道を割引して、それを必ず独逸船に積込まなければならぬやうにする。つまりスルー・ビー・エル即ち通し船荷証券を發行して、鉄道で生産地から割安い運賃に依つて輸出港まで輸送してやつて、更に外国船に積まないで必ず独逸の船に積むと云ふ方法にして居つた。此遣方は仏蘭西でも一部分はやつて居ります。

尚独逸は東亜弗利加なり、其他殖民地に鉄道材料、其他いろいろの官有品を送る時分には必ず独逸の船で輸送させるやうにした。是も一つの間接補助法であります。兎に角独逸の間接補助法は徹底して居るのでありまして、直接の補助金が少ないにも拘らず、独逸の海運がエラク発達したのは是等が非常に力があつたのであります。

次は独逸船主の協調であります。是も非常に注目する遣方であります。独逸のいろ／＼の工業が発達した理由の一つとしては、例のカルテル・システムが非常に力があつた。之は何人も認めて居る所であります。海運業に於ても独逸の船会社は早くから聯合してユニオンを結んで居つた。さうして運賃を協定することは勿論、互に勢力範囲を分けて無益な競争をやらぬやうにして居つた。例へば東洋航路に於てはハムブルヒ・アメリカン、北独ロイド、リツクーマスの三会社があつた。所で此内北独ロイドは主として郵便と船客を引受け、ハムブルヒアメリカンの方は主として荷物を取扱ふと云ふ風にして、互に無益の競争をしないで、同じ航路に向つても一方は荷物を主とする、一方は客を主とすると思ふ遣方をして居つた。それは東洋方面に限らず世界の各方面に於てやつて居りました。

独逸には戦前主なる会社が十社あつた。それは今日もありますが、それだけで戦前独逸海運の六割を占めて居つた。是等の会社は一つの組合を設けて、一緒になつて勢力範囲を定めて、運賃を協定して無益の競争を避ける、つまり共同経営をして居つたのであります。是が独逸の海運が他国の海運に対抗する上に於て非常な強みになつて居つた。要するに独逸の海運が戦前あれほど発達して居つた理由、又戦後に於ても意外に恢復が速であると思ふ理由は、全く其国民性に帰着することと思ふのであります。政府が如何に多額の補助金を投じて、国民が勤勉熱心でなければ発展致しませぬ。独逸の海運は補助金が少なくても非常に発展をして居る。然るに仏蘭西は金額が多いに拘らず余り発展しないと云ふのは、相對照して見ると非常に興味ある問題であります。要するに是は国民性の如何に由る所と思ひます。独逸国民が勤勉で頭腦が組織的であると云ふ事が以上申した結果を生んだものと考へます。是は日本政府並に当業者に於ても余程参考になることと思ひます。

次は亜米利加の海運政策を見ることに致します。亜米利加は南北戦争

以来——即ち千八百六十年以前には大分盛な海運国であつた。英吉利と相拮抗する勢力を持つて居つたが、南北戦争の為に非常に船がなくなつたと云ふことゝ、国力が疲弊したと云ふことゝ、又当時は帆船時代から汽船時代に、木船時代から鉄船時代に移つた頃で、亜米利加人の最も得意とする帆船、又亜米利加から沢山出る木材の必要が少なくなつて、亜米利加人の不得意な鉄船、汽船になつたのであります。又一面戦争後にあの歴大な亜米利加、而して人口の少ない亜米利加は内地の産業、殊に鉄道とか内地の河川の整理とか云ふ事に、政府及国民が没頭した為に、シツピングと言へば湖水の運送、沿岸の貿易に止つて居た。尤も沿岸と申しましても亜米利加は沿岸線が長いのでありますから、沿岸貿易と口では言ふものの、立派な数量の多い貿易であります。さう云ふ方面に力を注いで、海外貿易、遠洋航海等に就ては手を差控へて、大西洋方面に於ては主に英吉利、独逸、仏蘭西等に任せて居つた。戦争前に於て亜米利加の輸出入貿易中、亜米利加船で運んだ荷物は一割内外、約十パーセントに過ぎなかつた。其外は外国船に任せて居つた。年々三億弗の大金を外国船に支払つて居つた。是が大戦勃発後千九百十七年四月に参戦して以来、亜米利加の海運に対する考は全く一変して、此機会に於て亜米利加は一躍して世界の大海運国にならうと云ふ決心をした。当時欧羅巴の戦局酣なるに伴れて船腹の需要が非常に多くなつた。一方潜水艇の為に撃沈される船舶の数はだん／＼多きを加へて、亜米利加に依頼しなければ船腹を補充して食糧品なり、軍需品なりの輸送を継続することが出来ない。そこで英吉利、仏蘭西からわざ／＼使節が行つて、頻りに亜米利加に頼んだことがありますが、亜米利加も大に奮発して、実に驚くべき大造船計画を立てた。其計画は種々の紆余曲折を経て、又いろ／＼困難もございましたが兎に角戦時中の急造船でいろ／＼欠点があつたにも拘らず、重量噸数で約千五百万噸の船を造り上げた。其為に亜米利加の投じた金は莫大なもので、三十五億弗位に達した。船を造るに就て造船所の敷地を買ふとか、彼是設備をすると云ふやうな事に随分無駄な金を使つて居るやうでありますが、何でも二十五億弗と云ふ金を費やしたと云ふことであります。

今日亜米利加に於ける直接補助法としては、現に残つて居る千八百九十一年の大洋郵便法と云ふ法律しかない。オーシャン、メール、アクト

と云ふ名前になつて居りますが、それは船の速力と噸数に依つて等級を四つに分けて、それ／＼補助金の率を定めて居るのであります。此法律に依つて支出する補助金は、千九百二十二年には約三十一万弗しかない。而して亜米利加政府が郵便運送料として同年度中に支払つた金高は、今の三十一万弗を合せて五百五十万弗であります。差引き五百二十万弗許の金額は、實際船に積込んだ内外郵便に対して支払つたのであります。要するに千八百九十一年の法律は直接保護法として今日唯一つの法律でありますけれども、金高は三十余万弗に過ぎないので、其他は實際の積載量によつて計算する郵便運送料であるのであります。

それから間接補助法としては、米国は従来沿岸貿易を禁止して居つて、自分の邦の船にばかりやらせるやうにして居る。尚亜米利加は従来外国で建造した船を内地に輸入することを許さなかつた。外国で造つた船は亜米利加の国籍に転ずることを許さなかつた。それが千九百十四年八月、シツプ・レヂストリー・アクトと云ふ法律を以て、船舶の年齢を問はず、又造船地の如何を問はず、外国貿易に従事するものに限つて、亜米利加船として登録することを許すやうになつた。又乗組員に対しては従来亜米利加人でなければならぬと云ふやうな窮屈な規定がありましたが、此法律適用の分に就ては向ふ七年間は米国人でなくても船員に使用し得る規定を設けたのであります。

従来は亜米利加の資本で船を造つて、其船籍を英吉利に置いて居つたものも大分ありましたが、此法律が出来てから一時に亜米利加の方へ船籍を換へたと云ふ事実もありました。

尚申上げたいのは、亜米利加が一九一七年四月愈々参戦をして大造船計画を立てた其結果、兎に角重量噸で千五百万噸内外の船が出来たのであります。平和克復後に於て海運界の不況と云ふ大波瀾に出会した。所が千五百万噸の船も其実は戦時の輸送を主とする急造でありますから甚だ不完全なものであります。殊に亜米利加では一定の寸法の下に材料を調べて、それを組合せて海上に浮かべると云ふ遣方したので、船は大変早く出来たけれども、商売用としては甚だ不適當である。一方不景気の荒波に侵され、一方其船が経済上不利なのでありますから、亜米利加の海運が最近大に困つて居ると云ふのは主として其所から来て居るのであります。善後策としてはそれを民間に払下げて経営させると云ふ

主義を採つて居るのであります。所が再三再四下広告を出して入札をさせたけれども、応募者が甚だ少ない。応募者があつても金高が予定額に達しないと云ふことで、払下政策も延引して居つたのであります。

今日では戦時大造船計画を立てた初頃に造つた木船五十万噸ばかりは殆ど廃棄してしまつた。其外鉄鋼船も今申すやうな理由で民間に払下げることも出来ない。而も之を航海に使用すれば欠損ばかりして居る。已むを得ず大部分は繋船して居ると云ふ状態であります。そこで亜米利加政府はどうかして其終を着けさせなければならぬと云ふことで、御承知の通り法律も改正して、外国船も亜米利加の間に所謂差別的待遇の規定を設けやうと云ふ考で、千九百二十年のシツピング・アクトに於ては、随分極端なる排他主義、保護主義の箇条があります。其主なるものを挙げると、第二十八条に於ては米国船に対して鉄道運賃の特恵を与へることになつて居る。亜米利加の鉄道にはドメスチック・レート、エキスポート・レートと二種あります。ドメスチック・レートは輸出入貨物に対するレートで、後者は前者よりは適に運賃率が低いのでありますが、後者は亜米利加の船に積んで輸出する荷物には適用するけれども、外国船は除外する。亜米利加の船に積む荷物は特典を受けるけれども外国船に積む荷物に対しては特典を与へない。是が日本の当業者に取つては商売上最も困るのであります。英吉利の船主などからも盛んに抗議が出て居ります。又亜米利加国内に於ても太平洋方面の商業会議所其他に反対があります。此条項はウイルソン大統領の引退する時判を押して居るので、今日でも全く生きて居るのであります。内外の反抗がありました為にまだ実施されないうで居ります。所が之をなか／＼うまく解釈をして居るのであります。即ち此条項は暫く保留して置いて、亜米利加の船腹がアムブル・トンネージを持つやうになつたと云ふ事を政府筋に於て認めるやうになつたら直ちに施行する。それまでは保留すると云ふ解釈の下に延引して居る。随て亜米利加政府がアムブル・トンネージと認めれば何時でも実施することになつて居る。例の船舶院長のラスカル氏の如きは此二十八条はどうしても実施しなければならぬと云ふので各方面に強要して居ります。兎に角日本などに取つては樂觀することが出来ないのであります。

尚日本に取つては痛切に利害を感じられるのは確か第二十一条と記憶

して居ります。それは亜米利加の本土と比律賓との間の航海を沿岸貿易として取扱ふと云ふ条文であります。是は第一に比律賓人が反対するし、又亜米利加の西海岸の方面の商人等も反対して居るので、まだ実施はして居りませぬけれども、是も二十八条と同じ意味で、何時でも実施し得ることにして今日は延ばして居るのであつて、全然樂觀も出来ない形勢であります。若し実施となれば最も影響を受けるのは日本と英吉利であります。

もう一つ極端な例は第三十四条であります。其趣意は外国船が亜米利加へ積荷を輸入する。さうすると船に対する噸税、荷物に対する輸入税を、外国船に対しては亜米利加に対するよりも割高にする。法文にはありませぬが、約二倍にしたいと云ふことで、つまり外国船に対する差別待遇の主なるものである。これは今日の国際通商条約の上に於て許さない所でありますが、三十四条には大統領が通商条約の一部を破棄しても此箇条を履行すべきことをデクレートすると云ふ位の強い意味を以て書いて居る。流石のウイルソン氏も此条項だけは調印の際デクレインをして居る。是は國際の情誼から考へても亜米利加は実施しないだらうと考へられますが、事實は之を後日に徴するより外はない。其他いろ／＼あります。主なる条項は右の三箇条で何れも差別的待遇、時代錯誤の甚しきものであると思ひます。然し随分突飛な事をやる亜米利加のことでありますから、今後形勢がどう変化するか分らぬのであります。

尚其後ハーヂング大統領になりましてから、千九百二十二年に提案したものの、是は俗に亜米利加のニュー・シツピング・アクトと言つて居りますが、之には外國貿易に従事する十三節以上の船に対しては是々の補助金をやると云ふ風な規定をも含んで居ります。さうして其補助金のフアンドとして年々三千二百万弗を支出すると云ふのであります。此案は大統領が特別議會を開いても是非通過させると云ふ考で、昨年十一月十四日に特別議會を開いて盛に奮闘したのですが、下院は修正を加へて通過したけれども、上院に於ては握り潰しになつて通過しなかつた。次いで十二月から開かれる通常議會に廻された。通常議會は三月の初に終るのでありますが、其終りの日に反対党は之を不成立に終らしめようとして前後十一時間の長演説を試みて会期の尽きるのを待つた。其為に又成立するに至らなかつたと云ふ経歴を持つて居る案であります。然らば将来はどうするか、日本に於て

はいろ／＼の説が行はれて居ります。ハーゼング氏が特別議會から通常議會にかけて之を成立せしむべく大に奮闘した案であるから又提出するに違ないと云ふ者もある。一方には議會に提出しても通過する見込はないから再び提出しないと云ふ考を持つて居る者もある。亜米利加の国柄として、一旦大海運国として立たなければならぬと云ふので其地位を悟つたならば資本は潤沢であるし、国民は企業心に富んで居るのであるから、今後の方針はどうなるか分らぬと云ふ前途を悲觀する論もありまして、吾々も其成行に就ては大に注目して居るのであります。所が本年四月十四日頃ハーゼング大統領は、船舶院長のラスカル氏といろ／＼協議の結果、一の新しい方針を発表したのであります。

其新しい方針に依ると、是は無論電報でありますから未だ詳しい事は分りませぬが、兎に角善後策としては従来開いて居つた航路を整理して、成るべく主なる航路だけ残すことにして、其航路に使用する船を相当の値段で払下げる。若し今日不況の為に適當の値段で払下げる事が出来ない為に、国家が非常なる犠牲を払はなければならぬならば已むを得ず国家自身で経営しやうと云ふ決心を発表したのであります。亜米利加は平和克復後に於て、戦時中に建造した船舶は民間に払下げると云ふ方針を定めたのでありますけれども、今日亜米利加政府の採らんとする主義を見ると、若し相當の値段で払下げる事が出来ぬと云ふことであれば、もと／＼米国の海権に関する海運問題は損得を超越した大問題であるから政府自ら経営しようとして進んで居るのであります。私共其計画、決心の帰結に驚かされたのであります。然し是は政府者の案でありますから、果たして其通り実行出来るかどうかと云ふことは将来に待たなければならぬのであります。

是で五大国の海運政策の概要は述べ終つた訳であります。次に和蘭、諾威等は伊太利の次に位する海運国でありまして、海運政策の側から言ふと看過することの出来ぬ国柄でありますから、和蘭、諾威の両国に就き極く概要をお話して置かうと思ひます。

和蘭は前に申したクローンウエル時代のナビゲーション・アクトに依つて英吉利から大なる圧迫を受けて英吉利海運の為に圧倒されたのであります。けれども、元來和蘭人は伝統的に海事思想を持つて居る。又殖民地も持つて居る。殊に蘭領印度と云ふ広い殖民地を東洋に持つて居りまして、

是からいろ／＼の物資を仰いで居るのでありますから、本国と蘭領印度の間に於ける航海は頻繁に行はれ、又補助金も相当に出して居ります。

補助の方法は他の諸国と同様に、直接の補助法も間接の補助法もやつて居ります。之は省きまして和蘭に就て日本の学ぶべき所は、和蘭は地位の關係から所謂中継港として非常に發達して居ると云ふ事でありませぬ。普通の海運政策には一寸縁が遠いのであります。トランシット・ポート即ち中継港として和蘭がいろ／＼の設備施設をして居ることは大に学ぶべき所でありまして之が和蘭海運の特徴の一つであります。和蘭は面積は日本よりも狭い、日本の本土よりも狭いけれども、其地位が英吉利、亜米利加に対する独逸及中央歐羅巴の間に在つて、特殊の艀舟——二百噸乃至三百噸位の艀舟をライン河に上下させて莫大なる商売をして居る。勿論此外に鉄道も利用して居る。戦前には独逸其他中央歐羅巴諸国の輸出入貿易に於て和蘭を経由する額は頗る多かつた。其中継の為に和蘭の吸収する運賃、艀貨其他倉敷、保険料等は莫大なる額に上るのであります。あの蕞々たる和蘭が、隣国の白耳義と同様に、国に不相応なる貿易高を得て利益を吸収して居ると云ふのは、全く国の地位を利用して港の設備を調べてそれが十分に出来て居る結果であります。和蘭に於ける港の設備は実に能く出来て居る。又その設備に就て国家が投じて居る金も莫大なるものであります。直接に航路の補助としては余り沢山の金額は出して居りませぬけれども、ロツテルダム、アムステルダム、殊に外国貿易港としてのロツテルダムに於ける荷役の設備は非常に整つて居ります。例へば多数の特別構造の艀に石炭を貯へて、本船の荷役する所に來て石炭を積込むと言ふことになつて居るから、本船は焚料炭積取りのため他の港に於ける如く転錨の必要がない。其為に頗る船の經濟になるのであります。又南米なり蘭領印度あたりから來るいろ／＼の穀物を陸揚する為に、特殊のエレベーターがあつて、バラ積の穀物を僅の間に吸ひ揚てしまふと云ふ装置もあります。尚ブリツヂの起重機なども沢山ありまして、ロツテルダムあたりの荷役に要する設備は模範的に能く整つて居ることは驚くばかりであります。つまりトランシット・ポートとしての価値を發揮する為にいろ／＼の設備をしてある事は、直接の政策ではありませぬけれども、間接的の政策として看逃すべからざるものであります。

次に諾威はもと／＼帆船の国でその数が非常に多い。又英吉利、独逸等から中古船を買入れてトラムピングをやる。不定期の航海をしてあちらこちら運賃を吸収して居ることは名高いものであります。それも要するにスカンジナビアの国民性の然らしむる所と思はれるのであります。諾威は山国で一般物資が乏しい為に、年々輸入超過は莫大なものであります。其莫大なる輸入超過を相殺して調節して行くと云ふのは、国民が船舶に依つて各方面から吸収する運賃に依るのであります。是が諾威の特徴であります。日本なども定期航路は無論必要であります。それと同時にトラムピングを盛にして、即ち今日の社外船の船と云つたやうな遣方を十分に發達せしめて、広く運賃を吸収する必要がある。所謂海運を国際化する上に於てトラムピングは決して等閑にすることは出来ぬ。英吉利の如きも二百万噸の中三分の二はトラムピングでやつて居る。兎に角将来海上に發展するに就てはトラムピングを看過することは出来ない。諾威の直接補助法は金高も少ない。又間接補助法も取立て、申す程の事も無いから略します。

各国の海運政策の講演は是で終と致します。

第五回

第四章 戦時に於ける内外の海運政策

戦時の海運政策と言つても、是は平時に於ける海運政策の如く、各国とも一定の方針に依つて定つて居るものではありません。今回の大戦に際しては関係列国は何れも応急的の政策を実施致しました。若し将来再び戦争が起ることがあるとすれば、必ず其轍を踏んで之を繰返すに相違ないと思ひますので、戦時中各国の執つた手段方法は之を戦時政策と言つても宜しからうと考へます。故に此大戦中に於て各国政府の執つた手段方法を戦時海運政策の題目の下に大体申上げて見ようと思ふのであります。

戦局がだんだん／＼進むに従つて、各国は応急手段としていろいろの方法を実施致しました。固より其国情に依つて手段はいろいろ違つて居りました。又其手段にも前後の別はありましたが、私は大体から見て之を次のやうに分類することが出来ると思ひます。第一に各国政府は開戦勿々

自国の船舶を徴發した。其他戦時中自国の船舶を保留し、又船腹を増加する目的を以て自国船を外国に転売することを禁じた。一方又船舶の建造、購入を奨励する為には種々の方法を執つた。

其一例を挙げますと、仏蘭西の如きは千九百十七年四月の法律を以て船舶の購入、建造を奨励することとした。詳しく申しますと、外国から船舶を買入れる資金として六千万法、新に船舶を建造する資金として一億法を国内の当業者に対して補給すると云ふ法律を制定した。さうして船舶の購入並に建造を奨励したのである。

又伊太利では新に船舶を買入れる場合、又は新に建造する場合には税金を免除する、或は造船奨励金の率を増して交付すると云ふ方法を執つた。即ち千九百十六年八月の法律に依つて、外国から船舶を買入れた時は向ふ三年間、内地で船舶を造つた時は向ふ五年間、其収益に対して動産税、戦時利得税を免除することにした。又内地に於て鋼鉄船を造つたならば、従来の奨励金は一噸に付四十五リラー乃至五十リラーであつたのを、一躍八十五リラーに増して購入並に建造を奨励したことがある。

又英吉利、亜米利加、仏蘭西の如き大国に於ては、戦局の進むと共に船腹の増加を図るのに民間の船主に任せたりは満足が出来ないので、国自ら進んで船舶の建造をした。言葉を換へて言へば造船の官営をやつた事がある。其他船主に対して船舶金融を図つた。つまり船舶又は造船材料等を提供して金円を借りることが出来るやうに、シツピングバンクを設けて特に資金を融通したのであります。

此の如く船腹を増加する為に種々の方法を講じた。それから自国船を徴發する外に、外国船即ち中立国の船舶をも無理に徴發した事もあつた。戦時急要の場合、自国の使用する船腹の増加を図る為にはさう云ふ方法までも執つたのであります。

第二には戦局の進むに従つて、船腹に対する需要が益々増加して、一艘でも二艘でも非常に必要を感じるやうになつた。英吉利の首相ロイドジョージ氏の如きは、下院に於て一も船腹、二も船腹、三も船腹と云ふやうに、戦の勝敗を決するはシツピング其のものに在りと大声疾呼したほどで、全く一噸でも大切であると云ふ場合でありましたから、成るべく船腹を有効に利用すると云ふ必要があつた。其為には船主各自のやるに任せないで、政府の支配の下に統一管理する。又船の通ふ航路、船の積む荷物は

政府が干渉して、成るべく有効に使ふことに務めたのであります。

第三は斯の如くして船腹の需要を増すと同時に、船の運賃とか、備船料等が総て暴騰した。茲に於て政府は相当の程度に之を制限する必要を認めためたので、政府自ら公定率を設けて、之れ以上に運賃を引上げる、或は備船料を引上げることの出来ないやうに、殆ど各国とも制限をしたのであります。

次は産業動員であります。総ての産業を軍国化したと言ひますか、所謂動員——モビリゼーションをした。さうして軍事上の目的に供したのであります。

以上述べた如き事は普通船舶管理と称して居りますが、更に戦争の目的を貫徹する為に各国政府は輸出入貿易を制限した。即ち戦時の必需品を主として輸入させて、贅沢品は成るべく禁止する。又戦争の為に必要な品物を国内に留保させて、値段が高い為に外国に出ることなからしめるやうに輸出制限をした。

之れ等の目的を達する為に政府は特別制度を設けて、政府の特許を得るに非ざれば或る品物は輸出することが出来ぬ。又輸入も出来ぬと云ふことにした。中には絶対的に輸出入を禁じた所もあります。此貿易制限の目的は自ら二種ありまして、一は船腹の節約で、成るべく戦時の必要に遠ざかつた物を運ばないで、極めて緊要なる物ばかり運ぶやうにする。即ち船腹を節約すると云ふことであります。一は贅沢品などを買入れるとそれに対して無用の支払をしなければならぬ。輸入が殖えればそれに対して正貨の支払を要すると云ふ財政上の関係から輸入を抑制すると云ふ目的に出でたものであります。

次に戦時政策として看逃すことの出来ぬのは戦時保険の官営であります。官營の方法は国に依つて違ひますが、主なる国に於ける一二の例を挙げますと、戦時保険の制度を採用した国は、開戦後数週間の間は彼は十一ヶ国に達した。其方法は今言つた如く国に依つて違ひますが、英吉利、亜米利加、日本、諸威の四ヶ国の方法を見るも他の国の方法も大抵包含されて居るやうですから、此四ヶ国の執つた方法を概略述べて見やうと思ひます。

第一に英吉利であります。英吉利は各方面に対して戦争前からいろいろ用意して居つた。殊に戦時保険、国家の保険に就ては大に研究をし

て居た。二度ばかり委員を設けて調査報告をさせました。戦争前にも一の報告が出たが、まだ実施するまでの運びには至らなかつた。其際突然戦争が起つたのでありまして、此戦時保険の成立した為に貿易、海運が非常に利益を得たのであります。

つまり戦争が勃発して商業取引が中止する。何故中止するかと云ふと、保険を附けないものには銀行は荷為替を組まない。何しろ何時途中で船が襲撃されるか分らぬから、普通の保険会社は保険を拒絶する。拒絶しないまでも殆ど禁止率と云ふやうな高い率を要求するので、さう云ふ保険料を払つては商売が成立たぬ。随て荷為替を組まれないから取引が出来ぬ。取引が出来ぬから荷物の出入が無くなる。航海がバツタリ止る。ちやうど電燈が一時に消えたやうな有様になつた。其場合に第一に之を救済したのは戦時保険の官営であります。英吉利では戦前に於ていろいろ研究した方法を多少模様替をして、直にそれを実施し得たと云ふ好機会を造つたのであります。

英吉利の戦時保険の方法を詳しく申上げると大変長くなりますから、極く大体をお話致して置きます。英吉利の遣方は英吉利船に限つて八割だけはリスクを政府が持つてやる。アトの二割だけは船主自身が持つが、或は普通の保険会社に戦時保険を頼むやうにしなければ救済は出来ぬことになつて居りました。次に荷物は全額のリスクを政府が持つことにしたが、其保険料のレートは均一の率を採つて危険の多少に依つて率を異にすることはなかつたのであります。

所が時局がだんだん進むに伴つて、其遣方もいろいろ改正されて、千九百十七年八月には船体の保険を政府で徴発をした船、政府の管理の下に在る船、是は主に定期船、客船で、徴発はしないけれども政府の管理の下に在る船、それから普通の荷物船の三段に分けて、各々其取扱方を異にした事があります。更に戦局が進んで千九百十七年十月頃には海上の危険も非常に増して来たので、余り危険でない所と危険な区域との率を異にしないのは不公平であると云ふことから、其十月に委員を設けて、それ／＼危険の程度に応じてプレミアムの率を定めた。又其範圍も自国船に限らずして、聯合國の船でも中立国の船でも宜いと云ふことになつて、政府保険の範圍を拡めたのであります。

亜米利加の遣方は大蔵省の中に一の戦時保険局と云ふものを設けて其事

務を執らせましたが、亜米利加は自国の船舶積荷を始めその運賃——荷物でも船客でも其運賃に対して戦時の危険を担保した。其レートは船の種類、積荷の性質等を標準として、其航路の安否の程度に応じて之を定めた。英国では当初各航路ともフラット・レート即ち均一率を採用したけれども、亜米利加は原則として航路毎に船の種類と積荷の性質等を案じて取極めたと云ふ事が英米両国の相違する点であります。

其後千九百十七年四月に亜米利加は聯合國に加はりましたので、それからは余程趣を変へて、それまでは亜米利加の船及亜米利加の船に積んだ荷物に限つて居つた保険を、更に範圍を拡めて千九百十七年六月に聯合國の荷物にも之を及ぼすことにした。又此法律の下に亜米利加の船舶の乗組員が、戦争の為に死亡し或は負傷する場合に於ては、船主が保険をしてやると云ふ事も規定した。即ち是等のリスクは船主に於て負担すると云ふ規定であります。

次は日本であります。日本は御承知の通り最初には戦時保険補償法を設けて、ウオー・リスクから生ずる損害の八割だけは政府で補償してやる。つまり戦時保険は保険業者が内国人でも外国人でも宜いが、日本に在る是等の民間の保険会社が之に當つて、若しロツスがあつたならば其ロツスの八割だけは政府が補つてやると云ふのであります。

所が戦がだんだん進むと同時に非常に危険が増して、損害高が多くなつて政府は其負担に堪えないやうになつた。又船主側の模様を見ると、成程八割は填補が出来るけれども、残りの二割は填補が出来ないから困つた。それで郵船会社始め内地船主は、此分を英吉利のロイドに保険に附すると云ふ風にしてやりましたが、是も危険が多いとなか／＼率が高くなりす。一方に於ては船価はどしどし上つて保険金額を増さねばならぬ。それに対して十分に補償を得ることが出来ぬので大変困つたのであります。此遣方では今言つた如く国庫の負担が多くなりました為に、途中で之を改正して、政府は再保険の方法を採つたのであります。

再保険の方法は、民間の保険会社をして政府の定めた率で担保させて、政府が再保険をする。其プレミアムの率に就ては、保険会社が船主若くは荷主から受取る率よりも、政府が再保険する時は幾らか安くしてやる。其所が即ち保険会社の利益でありまして、船体に向つては政府の再保険の率は九割五分、積荷に対しては九割で、五分なり一割なりの開

きが其所に在りますから、それが保険会社の利益になると云ふ方法を執つたのであります。前のやうにロツスがあれば政府は何の報償をも得ずして無償で八割だけのものを補つてやると云ふことであれば、政府としては出る一方でありましたが、今度は政府自ら保険会社を通じて商売するやうになりましたので、船や荷物の保険額はどしどし殖えた。さうして保険料はそれに依つて入るのでありますから、一方に損失があつて之を補ひましても、再保険の締切の時には政府は何百万円の利益を得て居る。補償法に依る損失を救ふたのみならず、結局政府は相当の利益を得た勘定になつて居ります。

次は諾威であります。是は大したものでもありませんから省きます。各国とも今申上げたやうな方法で船舶及積荷の保護をやつたことになつて居ります。

要するに戦時政策とは船舶の管理、貿易の制限、戦時保険等を包含して居るのであります。又同じ国でも時に依つていろ／＼変化があつたのであります。各国の模様を一々お話しすることは逆も時間が許しませぬが、日本では船舶管理令と云ふものがありますから、あれを御覧になれば日本の戦時政策の一斑は知ることが出来る。日本では御承知の通り、大正六年十月から船舶管理令を施行したので、つまり日本は各国でそれ／＼戦時政策を前後して行つた其後に聯合國と共同作戦をする必要上之を行つたのでありますから、随て日本の政策は簡にして要を得て居るやうに謂はれて居ります。各国は英吉利でも仏蘭西でも其他の国でも、其時々の必要に応じていろ／＼の方法を案出したのでありますから、後から見ると甚だ複雑して居るのでありますけれども、日本では各国のやつた後に好い工合に按排したので、体裁としては甚だ宜しく出来て居るやうであります。

これより英吉利と亜米利加の両国に就て逐一戦時政策に係る方法手段を大体お話し致します。

英吉利は開戦後程なく船舶の一部を徵發した。さうして海軍本部の中に委員を設けて、民間の経験ある者を網羅し、其所で相当と認むる船を徵發するに就てその使用料を取極めたのであります。茲で特に一言する必要のありますのは、千九百十四年八月九月の頃は運賃でも備船料で

も低かつたので、委員等の考では船主が軍国の際に高い使用料を政府から受取つて暴利を貪る必要がない、時の相場で定めれば宜いと云ふ頭があつた。其考で定めたものでありますから非常にレートが低かつた。それからだんど／＼年毎に船腹の需要が増して運賃も備船料も暴騰したので、若し英吉利の船主が所謂市場率に依つて政府に要求すれば何倍と云ふ使用料を貰へるのでありますけれども、政府は頑として動かない。後に一部分の増額はしたけれども、大体は開戦勿々に委員会で定められたブリューブック・レートを採用した。ブリューブック・レートとは議会で公表して居る料率で、其料率を戦時五年の間殆ど一貫して、荷物船に就ては大分増したのもあるけれども、客船に就ては決して増さなかつた。英吉利の船主が軍国の為に奉仕をしたと云ふことは大に同情を表して宜しいと思ひます。

船の使用料率は、斯の如くして定める。又急速の場合には先づ船を徴発して、レートは後で定めると云ふ風にした。英吉利の法律には非常の場合には商船を徴発することが出来ると云ふ権能を政府に与へて居るので、政府は其法律に依つてやつた訳であります。千九百十四年から十五年、十六年にかけて二年半ばかりの間はアスキス内閣であつたが、此内閣は戦時政策に就ては甚だ手緩かつたが、ロイドジョージ氏が新に内閣を組織してからは、英吉利国民も愈々戦争と云ふことに本氣になつて、国民挙つて軍国の精神を發揮して熱心にやるやうになつたのであります。

ロイドジョージ氏は就任勿々いろ／＼考へて、第一に戦時海運の統一を図つた。従来戦時海運に就ては、海軍本部と商務院、それから開戦後間もなく設けられた船舶管理委員、船舶特許委員、港の混雑を整理する為に設けた港務委員等があつて各方面の事務に當つて居つた。大体以上の各機関に戦時中の施設を委託して居つたが、ロイドジョージは斯の如く頭が幾つにも分かれて居つてはいかぬ、戦時の海運を運用するに就てはどうしても一の頭に統一しなければならぬと云ふので、千九百十六年十二月に新に船舶省を設けて専ら之に當らせた。其總裁にはグラスゴアの船主で海事に精しいサー・ジョセフ・マツクレイと云ふ人を引抜いて任命した。さうして之を内閣の一員として参列せしめ、総ての閣議に参与せしめることにした。之に依て英吉利の船舶管理は統一し、各方面に向つて非常な働きをしたのであります。

其後船舶省總裁マツクレイ氏は各船主とか、波止場人足の組合等と能く接触して、絶えず関係民衆の意見を採用した為に大變評判が好かつたのですが、更にマツクレイ氏は大英断を以て二つの重要な事を断行した。一は輸入貨物を大に制限して之を激減せしめた。即ち船腹の節約を図つた事でありませう。第二は船舶徴発の範囲を拡大した事でありませう。彼が就職した当時即ち千九百十六年末には、英吉利政府が徴発して居つた船の過半は荷物船であつたが、それは皆不定期船であつた。所が彼は定期船にも及ぼさなければならぬと云ふ意見を立てて、其翌年春には大洋航海をして居る英吉利の船舶は定期船でも不定期船でも全部、ブリューブックに依る割安の運賃率に依つて政府の支配の下に置くことにした。船舶省は斯の如くして総ての船舶を其支配の下に置いて、従来の遠洋航路或は絶東航路、南米航路、濠洲航路と云ふやうな、英吉利から極く離れた航路の船舶を成るべく近い所に寄せてしまつた。随て船の能率は非常に増加して、同じ噸数でも荷物を運ぶ量が非常に増加することになつた。是がマツクレイ氏の大英断として今日でも賞讃されて居る所であります。更に船主側から見れば大迷惑であります。国家から見ても英断と称すべき事を決行したのであります。

それは英吉利政府が船舶其ものを徴発したのみならず船の商売其ものをも徴発した事でありませう。是は一種のナシヨナリゼーション・オブ・シッピングで、所謂船舶国营になるのであります。其遣方は英吉利政府は時局の進捗と共に定期船をも悉く徴発した。然し徴発した定期船は従前の通り航路を經營して居る。又遠い航路を近い所に移したと云ふことも、勿論或る場合には十艘のものを五艘に減らすと云ふやうなことも時々ありましたけれども、要するに定期船は元の航路に其船主をして經營させて居つた。さうして其船主に対しては極めて割安いブリューブック・レートで支払つた。即ち其船主が骨を折つて得る所の収入、船舶の運用に依つて得る収入を政府勘定に移してしまつたのでありますから、是はどうまいことはない。船主をして商売をさせて、船主にはブリューブック・レート、即ちマクケット・レートより頗る安い率を払つて、而して其勘定は皆政府に仕上げさせた。此シッピング・ビジネスまで徴発した事に就ては、流石英吉利の船主も苦情を言出して、之に対する反対の声が高まつて来たけれども、戦局の終までは泣寝入になつて居た。

斯の如く英吉利の船主は軍国の為に奉公の念厚く、国家の為に直接間接に働いたのでありますが、然らばこれを金高にしたならばどれ位の金を国家に貢献したかと云ふと、是は千九百十七年三月頃に勘定した或る人の説でありますから、其後は尚著しく増加して居るに相違ないので。中立国の運賃率、換言すれば市場率とブリューブツク・レートとの差に依つて調べて見ると、英吉利の船主は三億磅、日本の金にすると三十億円を年々国家に納めて居ることになると云ふことであります。

尚英吉利の船主は所謂超過利得税を他の事業家と同じく課せられて居つた。即ち戦時中に於て事業から生じた利益が戦前の収入よりも多い時は、其超過した利得に対して政府は何割かの高い税を課して居つた。それも率がだん／＼増して、最後には八割にまで増加した。随分大胆な遣方をしたものであります。千九百十七年あたりは六割位であつたと記憶しますが、其頃でさへ過去一年間に超過利得税として船主の納めた額は一億磅以上になる、と云ふことを或る有力な船主が発表したものを見たことがあります。其他所得税なども率を高くしたので、船主は此方面にも相当の貢献をした訳でありまして、英吉利の船主は非常に軍国の為に尽くした。つまり安い運賃、安い使用料で国家に貢献した。軍国の用を足した外に、特に儲くべき利益を捨てて献納した。又超過利得税と云ひ、所得税と云ひ、多分の税を払つたのであります。

それから戦時政策の一として茲に挙ぐべきものは、英吉利、仏蘭西、伊太利の三国が共同して中立国の船舶を備ひ入れて、自国の船腹の不足を補つたと云ふ事でありまして。其目的で聯合國備船委員と云ふやうなものをつけてそれを共同の機関として中立国船を備ひ入れ、相互の間に於ける競争を防ぎ又重複する弊害を防いだのであります。もう一つはインターナショナル・コントロール・オブ・シッピングで、英仏伊米の四ヶ国間に、軍隊及軍需品を亜米利加から仏蘭西に向つて輸送する為に、四ヶ国は各々其分に依つて船腹を提供して之に充てる、その船腹の運用方法は委員が協定して定めると云ふ方法であります。英吉利はどの位、仏蘭西はどの位と云ふ風に各国の割前を委員の間で定めて、急に船腹を要する方面に向つては早く廻すと云ふやうにそれ／＼方法を講じたのであります。此方法は戦争後に於ても、即ち平和恢復後に於ても、各国各々其分野を設けて経営すると云ふ方法を執れば、国際間に無用の競争を省

いて経済的に有利であると云ふ論も、戦争中の経験から一部の人々の間に唱へられて居りましたが、それは今日まで実現されませぬ。然し是は先般布哇に開かれたパンアメリカン会議の時にも問題になつた位で、各国其分に依つて船腹を定めようと云ふ問題であります。然し日本などは今それを定められては、貿易の高と云ひ其他総てが甚だ貧弱であるから大変困る訳であります。然しだん／＼将来に問題となつて、日本が海運国として立たなければならぬと云ふ国家の将来を考へると、随分他の大國から圧迫される一のエキスキュースになりはしないかと窃に憂慮して居る次第であります。兎に角戦時中は斯の如くして軍隊、軍需品の輸送を遺憾なく遂行した訳であります。

次は亜米利加の執つた方法であります。亜米利加は戦時政策としては短年月の間に実にいろ／＼の方法を講究施行したのであります。私は之を四つに分けてお話することが適當と思ひます。第一は造船計画、第二は海上輸送、第三は海員の養成法、第四は普通の船舶管理の事であり

ます。

第一、亜米利加の造船計画は、実に破天荒とも称すべき大計画でありましたが、此計画を立てるに至つた経路を一寸申上げて置く必要があらうと思ひます。亜米利加には船舶院と云ふ官有船を統一する機関がありますが、之は戦争の為に特に出来たかの如く思つて居る方もありますが、是は戦争の為に特に出来たと云ふ訳ではないのであります。亜米利加は参戦前には立派な中立国であつたが、ウイルソン大統領は世界騒乱の際に於て、歴代の政府が度々計画して度々失敗した亜米利加の海運を復興すると云ふ方策を実現させようと云ふ考であつた。そこで千九百十四年八月、即ち大戦勃発の月に、従来は外国で造つた船は米國に輸入させない規則であつたのを、前回も申したレジストリー・アクトなる一種の緊急令に依つて海外貿易に従事する船ならば、外国で建造した船でも登録を自由にするに於て、且或る年限間は高級海員を外国人でも差支ないことにした為に、亜米利加の船として登録された外国貿易船が一時に激増したと云ふ事実があります。

尚ウイルソン氏は開戦当時から亜米利加の港内に避難して繋留して居つた独逸、奥太利の船舶約七十万噸を買入れて、米國の海運を復興させようと云ふ野心を抱いたのであります。これは英仏の抗議其他い

ろ／＼の関係で止めることになつた。

其後千九百十六年五月には一の船舶法案を作つて、其年の九月に両院通過の上認可公布した。是が抑々船舶院の設けられた起原でありまして即ち参戦前の事でありませぬ。故に亜米利加が参戦して後に船舶院が出来たのではなく、参戦前ドサクサ紛れに乗じて、亜米利加の海運を南北戦争以前の地位に復興させようと云ふ企てから出来たものであります。今言つた如くこの船舶法は千九百十六年九月に制定されたのであります。其十二月に至つて大統領は新法に依つて船舶院を設け、翌千九百十七年春に総裁、理事其他を任命した。更に同年七月にはエマーゼンシー・フリート・コーポレーションを設けた。吾々は応急造船団と訳して居りますが、是は必ずしもさうでなくとも宜からうと思ひます。さう云ふ位の社団を設けて、それに船舶の建造、購入、借入、備入、維持、運用等の仕事をさせたのであります。最初の計画では之に五千万弗を投ずる積りでありましたが、翌年春には愈々蹶起して大戦に加はることになつたので、一層龐大なる造船計画を立てたのであります。

亜米利加の大造船計画はいろ／＼紆余曲折を経て、初めの間は大分困つたこともあつたやうですが、兎に角着々進行して前後三十五億弗と云ふ巨金を投じて、あちこちに造船所を建て、重量噸千五百万噸と云ふ大船隊を造り上げたのであります。

それから軍事上の秘密の事は分りませぬが、大西洋に於ける輸送の為に亜米利加政府は多数の船舶を急造した外に随分思ひ切つた事をやつて居ります。一二の例を挙げますと、亜米利加が戦争に参加した当時押収した独逸、奥太利の船舶七十三万噸の一部を修繕して軍用に利用した。又大正七年三月下旬には和蘭の船舶八十六艘五十二万七千噸ばかりが、紐育、ボストンあたりに商売の為に来て居つたが、其出帆を差止めて之を徴発した。其為に和蘭との間には随分紛議もありましたが、兎に角和蘭の船を八十六艘ばかり徴発してしまつた。無論戦争後に於ては相當の賠償金を支払つたのであります。

又其年の五月には瑞典の四十万噸を提供させた。無論それは好意的の提供でありましたが、之に対して食料、綿布、石油等の必要品を供給してやつたのであります。尚仏蘭西から帆船四十万噸を備入れて亜米利加沿岸、南米方面に使つた事もある。更に露西亞の義勇艦隊十艘ばかりが

亜米利加の両岸に繋留して居つたのを徴発した。

尚日本との間には船鉄交換が行はれた。つまり船腹十五万噸を日本から備入れて軍用に使つた外、亜米利加から鉄を供給して日本の造船所で船を造つて亜米利加に渡すと云ふ所謂船鉄交換をやつたのであります。其為に亜米利加は更に三十万噸余りの新しい船腹を得たのである。もう一つ亜米利加のグレート・レーキに浮べて居る船の内百三十艘を大西洋方面に転用すると云ふ案を立てた。其中には加奈陀のセントローレンスの方に出る為に、其を二つに切つてキアナルを通過させて、それを繋ぎ合せたこともあるやうです。百三十艘全部を転用するまでには至らなかつたのですが、其中幾十艘かはグレートレーキから海に出して役に立てたのであります。

次に輸送の方法としても亦いろ／＼の事をやりました。先づ輸送船舶の運用を督励させる為に運航指揮官を設けて居ります。又先刻申しました大西洋に於ける船腹の調節を図る為に、亜米利加からも委員を欧羅巴方面に派遣して、欧羅巴の当事者と協議をさせた事があります。又亜米利加の港に於ける荷物や船客の積卸は甚だ不十分であると云ふので、海陸の聯絡を円滑ならしめる為に港湾委員を設けたことでもあります。

第三の海員養成に就ては速成の方法を執つて、高等海員に就ては各洲の大学、専門学校内に航海学校、機関学校を設けて、臨時に多数の成業者を輩出した外に、普通海員に就ても各方面からいろ／＼勧誘奨励を試みて、練習船の如きも三四艘を備へて実地訓練をさせた。其出来上つた者には戦時手当てとして五割の割増をやつた上に兵役をも免除することにしたのであります。

第四の船舶管理に就ても、之も大体各国の遣方と同じことで、要するに船腹の保留増加を図ると共に、船腹の調節利用を徹底させる為にいろ／＼方法を設けて居りましたが、大体は他の主なる国のやつた事と大同小異であるから茲に省略しますが、応急造船団に依つて造船を官営にしたこと、それから外国に船の転売を禁じたこと等は無論であります。又亜米利加は初め中立国であつた關係で各方面から造船の注文がありましたが、其造船台に在るもので重量噸二千五百噸以上のものは、注文主が内国人であらうと外国人であらうと一切構はず総て徴発してしまつた。中には仏蘭西のものや諾威のものもありましたが、建造中の船は全

部徴発したと云ふ思ひ切つた遣方をした。其徴発した船に対する使用料は、一の公定率を設けて之に依ることとした。之を英吉利政府のブリュール・ブラック・レートに比較すれば幾分高率ではあるが、つまり同じ遣方をしたのであります。

次に亜米利加は大正七年十月に、外国船にも沿岸貿易を許可した。従来亜米利加は沿岸貿易を禁止して居りましたが、二千五百噸以上の船は全部徴発された為に、さうして亜米利加の沿岸線は非常に長く東西兩岸に跨つて居るから、沿岸貿易は亜米利加に取つては非常に大切なものであるのに、それに使用される船舶が欠乏を告げた為に、それを救済する必要上外国船をも当分沿岸貿易に従事することを許可したのである。尤も戦後百二十日間までには復旧することにしたのだから、今日では復た元の如く禁止されて居ります。それから又貿易方面に於ては輸出の制限をやる。又輸入の制限もやつた。又国民の浪費を防ぐ為に食料取締法を制定した。更に石炭其他船用品の船舶に供給する高を制限して亜米利加の港を出帆する船は石炭其他の船用品等の積込に就ては、其數量を亜米利加官憲に届出でてその特許を得なければ出帆することが出来ぬと云ふ事もやりました。

尚鉄道も官営にした。是は海陸の輸送を調節する為に断行したのであります。其為に五億弗と云ふ費用を支出したと云ふことであります。それから電信、電話、無線電信等の通信機関も一切政府が官営にした。以上は大體亜米利加の遣方でありませぬ。

大分話が散漫になりましたが、要するに戦時政策とは別に際立つて定めてある訳ではない。彼の平時に於ける政策の如く、政府と民間船主の間に特別の約束を結ぶと云ふ訳でもございませぬが、今回の戦争は一番好い模範でありまして、其経験に依つて将来非常の場合が起るとすれば、必ずや之を繰返すことと思ひますから、主なる国の遣方の一斑を述べて御参考に供した次第であります。

第六回

第五章 結 論

私は序論に於て海運の本来の機能、職分から説起して、海運補助の必

要、補助の主義方法を明にして、更に日本海運の發達沿革を述べ、目下の現状を観察して國際間に於ける本邦海運の地位を研究し、転じて日本の海権の一部分たる日本海運の英米に対する比率と対照して逆も今日の現状に満足すること能はざる次第を述べました。要するに島国たる日本に於ては、シツピングは国の興廢を左右する所の鍵であるから、海運の政策は一の国策として国民的に之を研究し、之を解決すべきものであると云ふことを申述べて置きました。

続いて第二章及第三章に於ては、日本並に歐米諸国の過去及現在の海運政策を紹介し、次に第四章に於ては戦時に於ける日英米の海運政策の一斑を述べましたが、茲に結論に於ては将来の日本の執るべき海運政策に就て意見を述べるのが順序でありますけれども、実は私の今日の境遇が、日本の将来執るべき海運政策に就て腹藏なき所見を述べることを許しませぬので、今日は或は理想論に走るかも知れませぬけれども、日本の海運政策を定めるに就ては一の目標を立てて、之に向つて進まなければならぬと云ふことを、戦後主なる国に於て執る所の方針と対照して聊か述べて見たいと思ふのであります。

大戦後主なる国々が其国力を恢復し、又国力を發展させるに就ては、貿易の發達を図ることと、海運を復活擴張すると云ふ二つの策の外にはなかつた。而して海運に就ては主なる国は将来進むべき目標を立て、其程度に依つては官民共に手を携へて進むと云ふ方針を採つて居つた。然し目標と言つても是が我国の目標であると云ふ風に、即ち先年英吉利がその海軍に就て一定の目標を立てて進んだと云ふやうに明らさなものでありませぬけれども、時の政治家、時の先覚者が折に触れ時に応じて述べた意見を参照すると、自ら各国の採りつゝある方針が分るのであります。

英吉利は戦前に於ては世界の海上貿易の半分を運んで居つた。其当時世界の船腹に対する英吉利船の割合は四割五分であつた。それが戦時中に大分失つて、平和克復の際には三割八分しかなかつたのだが、其後英吉利の船はだん／＼増して居る。戦前に比較すると今日は百万噸以上も増して居りますけれども世界の船腹に対する比較は最近は僅に三割五分強に過ぎない。戦前に比較して一割位は減つて居る。そこで英吉利の一部の有識者は、平和克復の当時からして、年来英吉利の海運が占めて居

つた優勢の地位を回復維持しなければならぬと云ふことを盛に唱へて居ります。即ち英吉利は戦前の如く少くも世界貿易額の半分を自国の船腹で運ぶと云ふのが、是が海運の目標であります。

次に仏蘭西はどうか。仏蘭西は戦前に於ては汽船帆船を合せて約二百五十万噸ありましたが、此二百五十万噸の商船を倍にして五百万噸にするに云ふのが理想である。仏蘭西は戦争の末期に及び造船官営を執行したので戦後新造船は増し、加ふるに独逸から多数の賠償船を手に入れたので今日は三百六十万噸を持つて居る。次に伊太利はどうか。伊太利は食料品でも石炭でも、主として外国から輸入して居るのであります。つまり輸入超過国になつて居りますが、其生活に必要な品物を運ぶには矢張り外国の船腹に依頼する所が多かつたのであります。そこで戦後に於ては伊太利の海運は、外国から輸入する品物の殆ど全部を自国の船腹で運ぶと云ふ位の程度まで進めなければならぬ、それには少くも二百四五万噸の船腹が要るのであります。所が伊太利は敵国から賠償船を取得したのみならず、新に船を造つたので、だんだん其数が殖えて、今日では二百五十万噸を超過して居るのであります。即ち二百七十万噸に達して居ると云ふ状態でありませぬ。

独逸はどうであるか。独逸は例のベルサイユ条約の結果、千六百噸以上の船は総て聯合國に提供しなければならぬことになつて、戦後には小型船四十万噸ばかり残つて居るに過ぎない。戦前には五百十萬噸も持つて居つた独逸は、其十分の一にも足りない四十万噸位しかないやうになつた。而もそれは小型船のみであつた。所が其後だんだん殖えて、昨年六月には百八十万噸に上つたから、今日では二百萬噸位持つて居るのであります。思ひの外速に恢復しつゝあるのであります。独逸政府は国内の船主が聯合國側に向つて賠償として其の持船を提供した、それに対する補償として國庫から百二十億馬克を支出すると云ふ法案を通過して実行しましたが、此百二十億馬克で向ふ五ヶ年間に戦前に持つて居つた独逸船舶の三分の一を恢復しやうと云ふのが独逸政府の方針であつた。所が其後馬克が非常に下つたと云ふ関係から、百二十億馬克では殆ど予期した十分の一位しか船を造ることが出来ぬやうになつた。昨今に至つては一層其割合が少くなつた訳であります。そこで政府の此補償金だけでは逆も足りませぬので、独逸の主なる会社は盛に増資をなして、着々船

を造つて居るのみならず、賠償船をも買ひ戻して居る。又亜米利加其他の国の船主と相提携して、航路を回復する為め所謂共同経営法を取つて居る。殊に独米間の航路回復に付ては双方より幾隻つか船舶を提供して、船の運用方は主として独逸の経験を以て之に当り、陸上の建物や設備は独逸在来のものを利用して云ふ方法を採用して居る。左れば船舶は最早百八十万噸、二百萬噸位になつたのみならず、戦前経営の世界各地に於ける航路も今日では北太平洋方面を除くの外は殆ど全部回復した。尤も航海度数の如きは其航路に使用する船数が未だ少ないのだから戦前よりも劣ることは無論であります。

轉じて亜米利加を見ると、亜米利加に就ては日本の新聞雑誌を賑はして居る通り、其海運に対する方針は随分急激なものであります。亜米利加の考は自国の輸出貿易の少くも五割は自国の船腹で運ぶと云ふ方針で、先づ是が亜米利加の目標であります。亜米利加は戦前に於ては自国のボトムで運んだ外国貿易は僅に十パーセント、一割に充たなかつた。それがだんだん殖えて、一時は四割三分位に進みましたが、其後少し減つて、昨今では三割五分内外になつて居るだらうと思ひます。それを將來は五割だけは自国の船腹を以て運ぶと云ふ目標を立てて進みつゝあるのであります。

斯の如く各国何れも海運に依つて国力を恢復し、国力を充実すると云ふ考で進みつゝあるのでありますから、我國に於ても前に海軍の比率に依つて觀察致しました如く、今日の現状では逆も満足することが出来ない。さればと言つて海軍の比率に依つて千二百萬噸乃至九百萬噸と云ふやうな目標を描いて進むと云ふことも、今日の日本の状態では許さない所でありませぬ。私の考では少くも日本は五百萬噸位は持つと云ふ覺悟を以て進みたいものと思ふのであります。是は昨今考へ出した説ではありませぬ。平和會議に近藤社長のお伴をして居た時分からの考で、帰朝勿々発表致した事もありましたが、今日に於ても此考は変わりませぬ。私には実業界にも長く居りましたが、日本の実業界はどうも一つの弊風として理想と云ふやうなものが少ない。理想を立てるやうなことは議論であるとか空論であるとか云ふ工合である。或は世の成行に放任して、浮草の如く波のまにまに渡つて行くと云ふ傾向がないでもない。是ではどんな事業でも健全なる遠大なる發達を望むことがむづかしいだらうと思ひ

ます。外の事業は兎も角も、苟も海運に依つて国を立てると云ふことに就きましては、日本国民中誰人も異存のない所でありませうが、其海運に向つて一の理想も立てず、目標も定めず、唯景気が悪ければ船が少くなる。景気が好くなれば殖えると云ふ風に、自然の推移に放任して置くことが出来ませうか。須く一定の目標を立てて、官民提携して進むと云ふことを以て、将来日本の採るべき海運の方針の基礎としなければならぬと思ふのであります。其他實際的の細かい事は私の境遇が許しませぬから申上げないことに致します。

次に今日海運に関係する日本の時事問題に付て簡単に意見を述べて置きたいと思ひます。是も実は海運政策に交渉のある問題ばかりでありませう。今日海運に関係する時事問題として、一般海運に関係するものは、私の目から見ると、例の優秀船建造問題、それから船舶合同問題、又船舶と直接の交渉ある港湾問題に関係するものは、所謂港湾行政の統一と、自由港制度の二問題であります。是等の問題が今日世間で色々と論議されて居るのでありますから、私は此四ツの問題に付て聊か所見を述べて御参考に供したいと思ふのであります。

優秀船建造問題は、大分以前から論議されて居つて、今日では此問題に対しては、彼是反対を唱へる人は殆ど無い、詰り如何にして之を実現するか、日本政府は如何にして之が実現を図るべきか、又民間の船主は如何にして此問題を実現せしむべきかと云ふことが問題の要点になつて居るのであります。此優秀船問題は、今日北太平洋に於て牛耳を採つて居る所の快速船 C・P・S の「エムプレツス」型は九日乃至十日で太平洋を横断して居る。又亜米利加船舶院の新造に係る「プレシデント」型はシヤトル航路に於て五隻、アドミラル・ラインが之を運用して居る。桑港線に於ても五隻、之はパシフィック・メールが運用して居る。是等十隻の新船は各々一万四千噸、速力十七節半で、是亦横浜から亜米利加の西海岸まで十日前後で往復して居る。是等の大型高速力の船で、目下太平洋の貿易は壟断されんとして居る。之に対抗するだけの優秀船を造つて、太平洋に於ける日本の航海権を維持しようと思ふのが、即ち優秀船建造問題の根本義であるのであります。私の考へでは、シヤトル方面に於ては四隻位、桑港方面に於ては五隻位を要するものと思ひます。

ども、是は国家財政の都合もある事でありませうから、航路の整理統一等の点を考へたならば一時に是だけの船を造る絶対必要はないかも知れませぬ。

此問題は今日の処採算を離れた問題であるやうです。太平洋は御承知の通り荷物の出入も昨今では余り多くない。而して優秀船が最も期待するところの船客の往復も大西洋などに比較すると甚だ微々たるものである。是が優秀なる客船を浮ぶるに付ての第一の欠陥であります。然し英吉利や亜米利加があつた通り立派な船を浮べて来て、太平洋を殆どコマンドしつゝありますから、日本は永く之を傍観して居る訳には行かない。詰り此問題は今日の処採算を超越したる国家の体面問題として取扱はれねばならぬのであると思ひます。其財源等に付ての詳しい数字は申述べませぬが、兎に角日本の国民は曩に国防の基本として八八艦隊を承認した。其財源に剩るべき所の金額があるとすれば、それは第一着手として、経済的国防の基本を形造る優秀の船の方に振り替ふべきものではないかと思ふのであります。

次は船舶合同問題であります。この問題は頗るデリケートな問題になつて居りまして、海運会社に従事して居る私共が彼是言ふことは宜しくない。又今日世の中に問題となつて居る合同問題の真相を解剖して、之に対する意見を述べること出来ないのでありますから、唯だ此問題は、日本海運の将来の為に非常に重大なる関係がありますから、合同の利益と弊害、又合同の方法、又合同問題を解決する上に於て如何なる順序を履むべきものであるか、此三点に付て少しく所見を述べて御参考に供したい。

如何なる事業に於ても勢力を集中して大なる一団となし、他の同業者に対抗することの必要であることは申すまでもないことであるが、船舶の合同は如何なる利益があり、又如何なる弊害があるかと言ふことに付て大体考へて見たいと思ひます。先づ利益の方面から申しますと、五ツばかりあります。合同の結果、勢力を集めて一団とする。随て外部に対する信用を高める。又外国との競争に対して実力を増大する。簡単に言へば勢力の集中と云ふことである。第二は合同の結果、国内の同業者間に於ては互に無用の競争を避ける、さうして業務の統一を期し得る、又航路の整理も出来る、船線の融通も出来る、要するに海運全体の能率を

高めることが出来る。第三には合同すれば営業機関の共通を図ることが出来る。例へば今日横浜に於ては、郵船会社も在れば商船会社も在り東洋汽船もある。それ等の会社では各々相当の店を持つてそれ〳〵設備をして居る。若し合同をするとなれば一つの店で足りるかも知れぬ。其他の設備も共通することが出来る。それから海陸需要品の共同購買、即ち色々の需要品を共同で購入することが出来る。石炭でも其他の需要品でも割安く買ひ取ると云ふポツシビリチーがある。又従業員の整理も出来る。会社が分立すればそれ〳〵必要な人だけ揃へて置かなければならぬけれども、合同の結果相当に整理出来る。詰り少からぬ経費を節約することが出来るのである。第四には公共機関たる船舶を合同せば延いて一國船舶行政の統一を助ける。従て海運政策を實行する上に於て円満を期し得るのである。第五には戦争中に折角發展した日本の海運をして今日の難関を無事に切抜けしむる為、合同に依つて互に救済すると云ふことは一面から見れば所謂社会政策に適つて居るとも言へる。大體斯の如き利益があるのであります。

次に合同の不利弊害等を調べて見ると、是も亦相当にあるのであります。是も大体五つに分けることが出来ると思ひます。総て企業の間には独占横暴の弊を伴ふ。船舶合同の結果是に加入しない小船主は圧迫を受ける。又合同の結果運賃率をだん〳〵上げると云ふ傾を生じて来るから結局は荷主なり一般民衆の不利になる。此モノポリーの結果、運賃が上がる為め一般の人に迷惑を掛けることになりはせぬかと云ふことが一つ。第二は由来競争は進歩の母である。今日まで日本の海運が發達したのも、実は内國船主同士又は外国船主に対する競争に依ることが多いのであります。而も定期船と不定期船又近海航路と遠洋航路とは各々經營の方法を異にするべきものであるから、寧ろ若干の会社が分立して各々其特色を發揮するのが得策ではないか。第三には合同の結果一時幾分か経費節約を見るであらうが、船会社の經濟の上に最も経費の高まるどころの運船費用、即ち船舶を運用する上に付ての費用、石炭なり給料なり修繕費なり又港に入れば港税なり人足賃なりを支払はねばならぬ。総て船舶を運用するに付ての是等の費用を節約することは、合同したからと言つて決して多くを望むことが出来ない。合同の為に却て従業員の待遇とか船舶の修繕とか、其他のやり方は優良なる会社の例に倣ひ易く

結局年月を経れば合同の為に経費が却て膨脹しはせぬかと云ふ恐れがある。第四には船政の統一、所謂船舶行政の統一は固より望むところであるが、其結果官憲が干渉をなし過ぎると云ふ事があつては日本海運の健全なる發達を望むことは出来ない。是は外国でも例のあることで實際を知らない、商売の掛引に明かでない官憲が余計な干渉を試みると却て海運の進歩を妨げる。又政府の干渉の下に強いて合同を成立せしめるときは、外国政府並に同業者が之に對して感情を害する、其為に種々の弊害が起りはせぬかと云ふこと、最後に優勝劣敗は社会進歩の原則であることは辞むことが出来ない。若し経営困難なる会社を救ふ必要がありとすれば、是は別問題として研究すべきものである。實質が余りに相違し、歴史氣風が余りに相違して居る会社を無理に合同させることは、結局烏合の衆になることを免れないが、是等が合同の弊害と認めるべきものであります。兎も角是等の利益と又弊害不利の点を併せ考へて始めて公平なる判断が出来ることと思ふ。

次は合同の方法であります。合同の方法は理論の上から見ても、又外国の事例などに見てもなかなか多いのであります。昨今日本の種々の事業に於て合同と云ふことが可なり行はれて居ります。其中主なるものは水力電氣の合同、殊に最近には銀行の合同が一種の流行になつて、目下安田一家の關係して居る銀行が、一億五千万円の資本で新に合同が出来つつありと云ふ話もありますが、内地的の事業、銀行とか水力電氣とか、瓦斯とか、鉄道とか云ふものとは違つて対外的の商売である此シツピングは、さう簡単に合同の利益を認めることが出来ないものである。今試みに合同の方法を考へて見ると大体に於て法律的合同と、經濟的合同との二つに分けることが出来る。法律的合同とは關係各会社が總て解散をして一の団体となる。即ち是まで日本に於て各種の事業に行はれたやり方の多くは其例に依つてやつたものである。アマルガメート、詰り合同をして一のものにするると云ふのは法律的合同である。經濟的合同とは關係各会社はそれ〳〵暖簾を保存して居る。甲の会社、乙の会社、丙の会社孰れも其名義を改めない、其俥經營して居る。而して其収支の計算に於ては合同共通にして居るものであるが、船舶の合同として欧米の船主が執りつゝある方法は多くは之に依るのであります。

尚少し詳しく御話致しますると、従来の欧米に於ける合同の方法はい

ろくありませんが其多くは今言つた第二の経済的合間でやつて居る。何の為にさうするかと云ふと、詰り対外的性質を持つて居る商売であるから折角占め得た地盤を失ふことは非常なる損失である。そこで各会社の暖簾を飽まで保つて、関係各会社の各々の本能を發揮させて、さうして其仕事振りを統一する。航路を重複させない。船舶融通も利かせる。或は品物を買入れるに付ても共同にすると云ふ風に、飽まで合同の利益の点を利用して、暖簾を保存して行くと云ふことは海運と云ふ対外的の商売の本来の性質から見て必要であると思ひます。更に私は世界に於て合同の方法として最も人口に膾炙し且つ重きを置かれて居る所のP・O会社とブリチシ・インデヤ会社の合同の方法を御紹介して見ようと思ひます。

此合同は歐洲大戦前に起つたことでP・O会社即ちピアノーは、新しく株式を發行してブリチシ・インデヤの全株式を買収した。其当時のピアノーの配当率は年一割五歩、ブリチシ・インデヤの配当率は一割で丁度三対二と云ふ割合であつた。そこでピアノーに於ては、三十三磅六志八片と云ふ額面の新株を以て、ブリチシ・インデヤの五十磅券に引当て、之を公布したのであります。是も矢張り三対二と云ふ割合になつて居る。當時は両社の資産状態が殆ど同様であつた。社会に於ける信用程度も殆ど匹敵して居つたのでありますから、三対二と云ふ割合を標準として容易に成立したのであります。之をブリチシ・インデヤの株主の方から見ると、額面の少い株券を貰つたのであるけれども配当率は宜い、詰りピアノーの二に対する三と云ふ宜い割合を以て配当を受けるから株主の受ける配当は以前と同一である。株券はブリチシ・インデヤの株券に非ずしてピアノーの株券になつたけれども、其株券の信用程度も社会に於ては少しも変はらぬので、株主に於ても何等異存がなくなつて容易に合併が出来たのであります。之を以て今日の日本に於ける各会社にアツプライすることが出来るかと云ふことが問題になる訳であります。

もう一は亜米利加の例であります。亜米利加の合同の方法は、必ずしも船舶合同に限りませぬが、なか／＼面白いのです。それは持株合同と私ども唱へて居りますが、詰り合同の際には一の持株会社ホールディング・コムパニーを組織して、株式或は現金を以つて関係各会社の株式を買収する。ホールディング・コムパニーの管理の下に各関係会社が銘々其

暖簾を保存して營業を繼續する。而して持株会社は自分で現業的の營業をやるものもあるが又やらないものもある。一二實際の例を申し上げますと、例へば戦争中に出来た所のアメリカン・インターナショナル・コーポレーション、即ち米國國際興業團、是は亜米利加の海外貿易を振興させる目的で一流の資本家が之を後援して成立したものであります。此コーポレーションには貿易に關係する会社の外に亜米利加の一番大きい船会社である所のインターナショナル・マーカントイル・マリオン或は桑港を基点とするパシフィック・メーブルと云ふ船会社、それから紐育シツビルディング・コーポレーションと云ふやうな造船所、其他の工業会社、銀行なども關係して居る。斯くの如き亜米利加のホールディング・コムパニーの組織は船会社ばかりでなく、造船会社もあれば銀行業者もある。又製鉄会社もある。いろ／＼の企業家が集つて一の特殊会社を組織して居るのであります。

それから合同の順序であります。先づ合同の順序としてはどうかと云ふと、第一に各関係会社の實質を見、其価格を評価して掛らなければならぬ。どの会社でも成るべく高く売付けたいと云ふのが希望でありますけれども、それでは合同後に出来上つた新会社は成立つことが出来ませぬから是は余程公平にして且的確なるものにならなければならぬ。現在船も持つて居り、海陸の設備もあり、さうして船を運用して居るからには無論相當の価格あるものとして評定して貰はなければならぬけれども、若し其会社に於て沢山の社債があり借入金があるとすれば、差引ゼロにならないまでも自然さう云ふ風になると株主が承知する訳はない。それで合同の初めに當つて前提として財産の価格を公平的に評定すると云ふことが一番大切な事になつて居りますが、方法としては各関係会社の株式の時価を標準とする、五十円払込株でも百円になつて居るものもあり、或は払込以下の四十円台三十円台になつて居るものもありますから、株式の時価で各々の評価をしようと思ふ方法があります。

又各関係会社の資産の帳簿価格を標準としてやると云ふものもあります。それからピアノーとブリチシ・インデヤの如く利益配当率を標準として合同する方法もあります。是は信用状態、資産状態が相伯仲して居るものに付ては其適用が簡單であらうと思ひます。更に評価委員を設けて、其委員に於て總ての財産を公平に評定する。唯有形の財産のみに限

らないで関係会社の暖簾代、即ち得意信用、特権と云ふやうな目に見えぬやうな財産も相当に評価して之に加へなければならぬ訳であります。

斯の如く合同には四つの方法があります。此中でどれが一番宜いかと云ふことになれば、それは皆さんの研究及批判を俟つべき問題でありますから私は申上げませぬ。兎も角合同問題を決する上に於ては、斯の如き利益がある、斯の如き弊害がある、斯の如き方法順序があると云ふことを實際的に又学理的に之を研究した上に於て取掛らないと、良結果を見ることはないと思ひます。

次は港湾問題であります。港湾行政の統一と云ふことは是も大分古い問題で、日本には御承知の通りオーブン・ポートが四十一港ありますが、其中でも相当の設備を備へてやつて居るのは、神戸、横浜、名古屋、大阪、長崎など五つか六つに過ぎないのであります。是等の港に於て船舶が入港してそれぞれ官辺の手続するには非常に煩雑になつて居るのであります。其理由は、日本の港湾行政は、内務省、大蔵省、逓信省、鉄道省、農商務省、陸軍省又問題に依つては海軍省も無論関係致します。斯の如く数省に分割されて諸般の手続が非常に錯綜して居る。同じやうな事柄でも数個の官庁で取扱つてゐるので当業者は、事毎に重複の手続をする。二重の費用を払はなければならぬやうになつて居ります。そののみならず、各官庁の権限が時に甚だ明確を欠いて居る。動もすれば関係官庁意見も矛盾する。又官庁相互に責任を転化すると云ふやうな嫌ひも往々あるのであります。一日も早く混雑した行政組織を改めて統一しなければならぬと云ふ必要に迫つて居るのです。

之に付ては彼是議論する必要もない。いろ／＼複雑した取扱ひの為に非常に迷惑する実例は、一隻の船が入港し来ても直ぐ認められることとありますが、然らば之をどうしたら宜いかと云ふことになると、それ／＼意見もあるやうです。東京に於ける学者実家などから成立つて居る海事研究会と云ふものがあります。この研究会でも最近一の新しい問題として之に付て研究致しました。其意見は幸にして私の意見と符合して居りますから茲に之を紹介するのが一番早道かと思はれます。即ち其意見は、要するに中央に一の大きい局を置く、是は人に依つては内務省に置くべしと云ふものもあれば或は他の省が良いと云ふものもあるやうです。兎に角中央に大きい局を置く、其局長としては少なくとも次

官級の人を置いて、其局で港湾行政を統轄することにしたと云ふのであります。それに付て是まで各省に分れて居つた仕事、言葉を換へて言へば、港の改築、管理、取締、檢疫、水上警察、衛生等の事から乗組員の備入備止の事、又燈台其他航路標識の事、又棧橋、繫船岸壁等の事を総て此局に於て統一的に取扱ふことに致したい。それから主要なる港には部と云ふやうなものを設け、二流の港には支部を置く、是等の支部は中央機関の事務をそれ／＼分掌する。又三流以下の港政は地方庁に任せたら宜からうと思ふのであります。是は単に理屈ではない。實際経験の上から見て斯う云ふ組織にすれば最も簡單明瞭に統一の実が挙るだらうと思ひます。尚大蔵省に於ける関税の事務とか、又逓信省に於ける船舶検査、船員試験、其他船舶行政の事務は従前通りで宜からうと思ふのであります。

次に港政の統一に關聯して考へて置くべきことは、例へば馬関と門司と云ふやうな關係に在る港に付てあります。馬関と門司は行政区域の相差から、二つの港として取扱れて居りますので、あの方面に出入する船舶は常に困つて居る。其一例を申しますと、是は最近東洋汽船の浅野社長の話であります。大洋丸であつたと思ひます。馬関の海峡を通る時分に一寸擱坐したことがある。所がそれを初めに門司の方へ届けに行くと門司の方では、それは丁度真中に當る寧ろ下の関の方へ船の過半が寄つて居るから、馬関の方に届けたら宜からうと云ふから已むを得ず馬関の方へ行くと、馬関の方ではそんなことはない。是は門司の方でやるべきものであるから門司へ行くと云ふやうな訳で、お互に責任を避けて取合はれない。其為に前途を急ぐ客船が大変迷惑をしたと言つて居られました。これは浅野社長の直話でありますから勿論事実と思はれます。又或る船主の話に依ると、先年あすこで船が衝突したところがある。衝突などの場合には損害賠償の如き民事問題が起るのだから現場を検証して貰ふ必要がある。それで官憲の实地取調べを要求したところが、其時も両方で譲合つて、心好くやつて貰へない為に非常に無益の時間を費したさうです。さう云ふ例は時々あると云ふことであります。是は行政区画の為に拘泥して一衣帯水の港を二つに取扱ふ事から起る弊害でありますから、さう云ふところは一の官庁に於て是を支配するやうにしなければならぬと考へます。此事に付ても海事研究会は戦時中一度案を具して

其筋に建議した筈であります。

それから日本の主要なる港には今言つたやうな港務部を設けると同時に、他の貿易業者、海運業者、倉庫業者それから官憲並に学識経験ある人々を以て一つの官民共同の委員会を組織して、其港の利益發展を図ることに付て必要の調査を為さしめ、之を諮詢機関として相談をすること云ふ方法を採用したならば一層都合が宜からうと思ひます。

尚ほ外国の例を申せば、外国の港の制度は国によつていろ／＼違ふのであります。先年洋行の際欧米各地に於て実地踏査して参りましたが、其土地々々に依つてそれ／＼特色があります。先づ英吉利のポート・オブ・ロンドン・オーソリチース——倫敦港務庁とも言ひますか、詰り半官半民の委員組織で役人も居れば市會議員も居る。船舶業者も居れば倉庫業者も居ると云ふ風に官民の委員組織になつて居ります。従来英國の倫敦は世界に於て最も繁華な港であるにも拘らず最も組織の悪い港であつた。それから色々研究調査の結果、兎に角ポート・オーソリチースと云ふ組織を設けて爾來甚だ良成績を挙げて居るのであります。此組織は、リバプールでも既にやつて居るのですが、日本に於ても今俄に斯う云ふ方法を採用することは六ヶ敷からうが相当研究の利益があると思ふ。又大陸諸国もいろ／＼違つて居りますが、伊太利では、自治組織になつて居ります。ゼノアの如きは上院議員も居る、海軍總督も居る、市會議員も居れば、其他民間から若干の關係者が出て委員組織になつて居る。此方法は伊太利の港灣行政の上に於て非常に評判が宜いやうであります。又東洋方面に於てはボンベールと云ひシンガポールと云ひ皆ポート・トラストと云ふ組織になつて居ります。是等はそれ／＼歴史を持つて居りまして、矢張り官憲が主となつて、それに相談相手として民間の当業者が加はる委員組織になつて居るのであります。外国には委員組織が実行機関として直接に港灣行政に當つて居るのが多いやうであります。日本の如き未だ自治的精神手腕の發達しない所に於ては果して此の方法が適當であるかどうか、私は能く考へて見ましたが、幸に日本では今日までの組織に少しく改正を加へて、当局者の頭腦を一新すれば前述べた通り港灣行政を統一的に改善することが出来るだらうと思はれるのであります。所謂自治とか、民間当業者の意見を聴くとか云ふことは、主なる港に於ける諮詢機関として、關係委員の實際意見を参考に供する

程度に止め、港灣行政は矢張り純然たる官吏を以て之に當らしむる方が宜いかと思ふのであります。是は国に依つてそれ／＼起原歴史もあることでありますから、俄に委員組織を以て実行機関に當らしめると云ふことが優るとも云へないだらうと考へるのであります。

最後に自由港制度の問題であります。是も随分古い問題で、昨今こそ新しい問題の如くに頻りに論議されますけれども、其方面の人々には随分古くから主張された問題であります。最近歐羅巴を巡つて帰朝されましたが、郵船会社の副社長石井氏が自由港区の問題を提供宣伝された結果、今日では各方面に於て一層注意研究するやうになり、既に議會の問題ともなつたのは、国家のため此問題の解決を早める上に於て大慶の次第と存じます。石井氏は彼の欧米視察実業団の一員として欧米を視察されたのであります。其実業団に加つた人々は、帰朝後十一年会を組織して居る。大正十一年に出掛けて十一年に帰朝したので、十一年会と云ふ名称の団体を組織して居りますが、兎に角日本に於ける実業家の主だつた人々を網羅するのであります。其会から自由港区設置に関して調査委員を設けて一日も早く此問題を研究調査して欲しいと云ふ建策を、最近政府に致したのであります。

此自由港問題に付て私の意見を申し上げたいのは、何故我国に自由港区を設置せねばならぬかの根本的意義であります。世間に能く自由港制度の可否得失を云ふしませぬけれども、それを論議する人々の趣意は皆一致して居る訳ではない。又之に反対する人も日本に於て自由港区を設ける趣意が何所にあつて其趣意がいけないと云ふことで反対するやうにも思はれませぬが、私は一つ其の根本的精神に付て一応弁明して置きたいと思ふのであります。抑々日本に於て今日自由港制度を新に設けたいと云ふ趣意は……此問題は何と何十年來の懸案ではありますけれども、大戦争後に於て殊に此問題を急務として解決したいと思ふのは、日本も大戦後國際的に認められて、地位が昇りましたけれども、元來国力の伴はないところの地位は甚だ危いものである。露骨に告白すれば、日本の國際的に認められた地位と云ふものは、海陸軍の優秀と云ふことが主なる原因であつたと思ひます。所が此地位を維持する上に於ては、どうしても實力の充実即ち富の力が伴はなければならぬ。殊に最近に於ては平和和々と呼んで、軍縮々々と皆口に唱へる世の中になりましたから、国

際間に於ける平和の戦争に打勝つて経済的に国力を充実させることが殊に必要となつたのである。時代がさう云ふ風になつたので、さて日本は将来如何にして発展すべきかと其の取るべき方針を能く考へて見ると、本来日本は所謂蕞爾たる島国で、米國支那の如く広濶なる土地も持たなければ又英國や仏蘭西の如く海外に手広い属領もない。而して天然の資源と云へば甚だ貧弱である。又日本が得意先として販路を拡めつゝあつた支那でも、印度でも、南洋でもだん／＼自覚をして来て居る。即ち成るべく自分の國で品物を造つて、自給自足でやると云ふ方向に向つて歩一歩進みつゝある。さう云ふ事情を熟ら考へて見ると、日本の国力を充実すべき外國貿易の発展と云ふことも自ら限りがある如く思はれる。実は戦時中外國との競争が絶無なる最も好い機会に遭遇した時代でさへ、日本の外國貿易は価格に於ては三倍にも上りましたけれども、數量に於ては二割五六歩しか増して居らぬのであつた。故に将来日本の貿易は無論国力の発展と共に相当増加するには違ひないが、其増加の程度には自ら制限があると云ふことを知らなければならぬ。さうすると日本は直接貿易ばかりではいけない。即ち自分の國の産物を輸出し自分の國で需要する品物を輸入すると云ふ直接貿易ばかりではいけない。どうしても中継貿易、委託販売の方面に一歩を進める必要があるのである。英國が今日此点に於て世界に比類なく繁昌して居るが如く、又戦前の独逸の海運が北海バルチック海に於てその形勝を利用して漢堡、ブレーメン等の港が百貨輻輳の大繁榮を来しつゝあつたが如く、先づ第一に中継貿易の発展と云ふことに着目しなければならぬ。換言すれば是迄の貿易の外に中継貿易に依つて大に利益を得るやうに考へなければならぬと思ふ。所が日本は中継貿易を進めるに付ては甚だ好い境遇にある。それは日本の地位が好いのであります。兎に角支那なり西伯利なり南洋なり文化の程度の低い國々を控へて居る。さうして一方には米國あり歐羅巴ありと云ふ風になつて居るから、若し日本に極めて良い港、安全な港、自由な港、愉快な港が出来れば自然船舶でも、荷物でも吸収し得ることになるのである。勿論それには金融の設備も、倉庫及保険の設備も又海員に対する慰安機關の設備も揃はなければならぬのだけれども、兎に角多々益々船舶荷物を吸収して、さうして日本の港を土台として亜米利加又は歐羅巴から来る荷物は一旦日本に陸揚げさせて、それに加工するなり、製造す

るなりして之を近い國々に供給してやる。又近い國々から出る品物も日本を足場にしてさうして亜米利加なり歐羅巴なりにやると云ふやうな方法を探り得るのであります。中継貿易に於て最も必要なのは地理上の地位であります。日本は地理上の地位が寔に好いのでありますから、此方面の貿易を大に開拓して、官民共に国力の充実に向つて大に務めると云ふ方針を立てなければならぬと思ふ。

是等の点から考へて見ますと、第一着に自由港の制度を實際に行ふことは日本の國策上採るべき策ではないかと考へざるを得ない。詰り自由港区を置くのは一方の方便であつて目的ではない。世の中の人は自由港区さへ置けば斯う云ふ利益がある、あゝ云ふ効果があると云ふけれども、是は自由港区を目的として論ずると云ふやうな傾きがありますが、是ではいけない、さう云ふ意味ではないので、目的は所謂中継貿易を発達させて国力の充実に資しようとするものである。尤も自由港区を一二の主要港に設置したばかりではいけない。之を置くと同時に在來の開港場には保税倉庫とか、税関仮置場とか、戻税とか、免税とか種々の制度があるから、それ等にも相當の改良を加へて相俟つて行くべきものである。さう云ふ方針で進んだならば、日本に多数の船舶荷物を吸収して大に中継貿易、委託販路等を發展させることが望み得るのであります。又愈々自由港区を置くことになれば、官民扶翼提携して不備の点を補つてゆくと云ふことは忘れてはならぬと思ふのであります。

私の海運政策に関する講演は之を以て終りと致します。(完)