

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第 卷一十第

論 說

累進課税の根據に就きて……………法學博士 神戸 正雄

貯穀と常平倉……………法學士 本庄榮治郎

勞賃の最大點及び最小點……………法學博士 田島 錦治

基礎社會衰耗の法則……………文學士 高田 保馬

植民地財政政策(二)……………法學博士 山本美越乃

マルクスの勞働價值論の根本命題に就て(二・完)……………經濟學士 堀 經夫

時事問題

米國の海運政策に就て……………法學博士 戸田 海市

我が最高經濟政策と海運政策……………法學士 小島昌太郎

雜 錄

比律賓の貿易と海運……………法學士 小島昌太郎

時事問題

米國の海運政策に付て

戸田海市

一 米國海運政策の骨子

米國は歐洲戰爭以來急速力を以て英國に劣らざる大海軍の建設に努力すると同時に、又之に相當する偉大の海運業の建設を企て、戰前二百萬噸に過ぎざりし商船が今日は既に千三百萬噸に達し、此上更に國庫資金の融通に由り益商船建造を擴張せんとしつゝある。英國や我國の商船の主なる部分は物價の低き時代に建設せられた上に、戰時中の運賃暴騰の爲め生したる特別増收に由りて船價の償却を行ひ、又海運業に關する諸機關も備はつて居るか、米國の商船は物價暴騰の際に建造せられた高價なものであり、其建造を急きし爲め甚だ粗造にして能率の低きものも多く、特に熟練労働者に算ふべき有能なる船員の多數を急速に養成することか甚だ困難である。米國法に由れば少くとも船員の半は、米國人たることを必要とするか、米國の一般勞銀の高きと同しく

船員の勞銀も高い。只た米國の工場に於ては英國に二三倍する動力を使用して勞働の節約を極度に行ひ、以て其工場の能率を大に高めて居るか、而も尙ほ米國工業品は高き保護關稅の下に立て國內市場に優勢を保つも、世界市場に出て、外國品と競争する力は割合に少ない。然るに米國の商船は其工場ほど充分に機械を使用して人力を節約するの工夫が施されて居るのでないと同様に商船の活動は其工業品の如く關稅に由て外國競争の防遏せられたる國內市場を主とするものではなく、競争激甚なる世界市場を相手とするものである。故に戰爭中の如く世界の船腹が缺乏して運賃の暴騰せる時代ならば、米國商船の經營は必しも困難であるまいが、世界的不況時代に入らんとして運賃も暴落しつゝある今後に於て、米國が如何にして其急造の大商船隊を維持するやは世界一般の注視する所であつたか、今回制定せられたる船舶法は米國の輸出入貿易を人爲的に米國船に獨占せしむると云ふメルカンチリズム最盛時代に行はれし排外的海運政策を採用して世界を驚倒せしむるに至つた。

同法律の内容は本誌前號に於て小島學士の論述せられた所であるか、其重要點は第一に輸入の米國船に由るものと外國船に由るものと由り、輸入稅及噸稅其他の港灣利用に對する賦課に輕重の差を附し、第二に太平洋經過の輸出入品に對して米國船に由るものは從來の如く低率の鐵道運賃を適用するに反し、外國船に由るものには之を廢して其二倍三倍の國內鐵道運賃を適用する

こととし、第三に米國と其植民地との間に沿岸貿易禁止規定の適用を擴張し、今日まで其適用を見ざりし米國と比律賓との間の海運を米國船に獨占し、第四に米國船に對して不當の競争を爲し又は一般に荷主に對して不公正の取扱を爲す外國船の所有者に屬する船舶の米國寄港を禁止することの四點である。第四點の荷主に對して不公正の取扱を爲す船舶と云ふは、今日世界諸方面の航路に於て成立する運賃同盟か其同盟船を利用する荷主に對しては運賃割戻を爲すと同時に、同盟外の船舶を利用したる荷主に對しては同盟船の利用を拒絶するの制裁を加へつゝあるか如き場合を指すのである。

右の四點の中先づ第三點の沿岸貿易禁止を比律賓に適用することに付て見るに、年來比律賓人は豫約せられたる獨立の斷行を米國に迫りつゝある際であるから、今日に至つて米國か其海運業の爲めに比律賓の利益を犠牲に供するか如き時代後れの船舶法を制定したことを意外とし、此の如き利己的法律の制定を敢てする所の米國の獨立承認の豫約に付て疑惑を生し、遂に激烈なる對米反感を起すに至つた。若し此際米國が沿岸貿易禁止を比律賓に適用したならば、比律賓の獨立運動か險惡性を帯ひ來るのみならず、其獨立を認めたまへずして永く米國に對して反感を懷かしむるの危険がある。船舶法は此點を慮つて其實行を行政權に由り適宜に延期するの餘裕を存して居るか、結局此規定は實行の機會を有せず、従つて諸外國の利害にも影響を生ずるに至ら

ぬてあらうと云ふ世間の觀測か當つて居るやうである。又第四點に付て見るに今回の米國船舶法なるものは米國船主か任意に同盟して行ふ代りに法律自身か外國船及之を利用する荷主に對して差別的待遇を爲すものである。故に今日世界の諸方面に存在する運賃同盟の慣行する所を以て不正行爲なりとして其の米國寄港を禁止するは、即ち米國船舶法自身か不正のものたることを自白することに外ならぬ。時代錯誤的の船舶法の制定を敢てする所の米國か、汎く世界の海上に正義を行はれしむる爲め既存の運賃同盟を破壊することに興味を有するものとは考へられない。故に此規定は世人の想像する如く新興の米國船をして世界の海上に勢力を振ひつゝある既存の運賃同盟に割込ましめ、以て其激烈なる競争を避くることを目的とするものと思はれる。今日まで世界の海運界の覇權を握りし英國船主は米國船の同盟割込に對して頑強に反對せんとする傾か見へるやうであるか、併し米國か既に巨大の商船隊を造り上げた今日に至り、之を諸航路より排斥して之と競争の態度を探ることの穩當ならざるは、米國か排斥的の船舶法を制定するの穩當ならざると同してある。世界の海運業者は徒らに既得の地位に戀々たらず、新興の米國海運業をも其同盟に入れて之と共に世界の交通を平和に分擔するの度量がなくてはならぬ。只た米國船を同盟に收容すると云ふことは、同盟の運賃をも米國船の希望するか如く引上ぐることを意味せず、單に米國船と自殺的競争を爲さぬことを意味するに過ぎない、若し米國船にして現存の諸同盟の運賃を以

てしては收支相償ふを得ないならば、米國政府は須らく他の海運上の後進諸國の行へるか如く之に財政的援助を與ふべきである。

二 其世界海運に對する影響

以上に由て見れば米國船舶法の骨子を爲すものは第三及第四の點でなく、第一及第二の排外的規定に存することか明かである。先づ第一の關稅顧稅等の差別待遇に付て最近或方面に傳はる所に由れば、外國船に由る輸入品には現行稅の五歩を増加し、更に米國船に由るものには一割を減し全體に於て一割五歩の差別待遇を爲さんとするの計畫である。多年露國と相並んで極端の保護貿易を固執したる米國の關稅か近來次第に緩和せられたとは云へ、尙ほ世界の最高率に算へられて居り、從價四五割に達する場合が多い。故に其一割五歩の差別待遇と云へば從價六歩乃至七歩五厘となるのであるか、此の如き差別額は多くの場合に海上運賃を遙かに超過するものであるから、外國船に取つては致命的打撃である。元來輸入稅に關する此差別待遇は直接に外國船か米國輸出品を積取ることを妨ぐるものではないか、併し差別待遇の爲め往航に輸入貨物を有せざる外國船か復航の際に低廉に輸出品を積取つて米國船と競争することは不能であるから、實際に此規定は輸出入双方に付て外國船を排斥するものである。而して大西洋の海運界に優勢なる英國船と

太平洋に於て優勢を保つ我商船との何れか此差別待遇に由て打撃を蒙むること大なりやは一概に論せられない。歐米間は距離も近く、従つて其海上運賃も低いから、英國船の蒙むる打撃が大なるへきてあるか、併し我國の輸出入の大部分は政府の監督權に由り特に低き運賃を以てする保護會社の船舶に由て取扱はれて居るから、之に由て蒙むる打撃は矢張り大である。只た關稅の一割五歩の差別待遇と云へは如何にも強度の排外保護であつて、其程度は第二の鐵道運賃の差別待遇に劣らざる重大の差別であり、従つて此報道は俄かに信用し難きものであるか、假りに最初に我新聞紙に沉く傳へられた如く米國の差別待遇は其關稅法の規定を活用して米國船に對し關稅の五歩を減すに止まるものとするも、其差別額は貿易品の從價二三歩となる場合が多く、従つて現在の運賃の半は以上となる場合か少なくないから、若し此外に順稅其他に付て差別待遇を蒙むることは外國船に取つて矢張り致命的打撃とならざるを得ない。

第二の太平洋經過の輸出入品に對する米國大陸鐵道運賃に關する差別待遇は專はら米國と東洋との貿易に關するものであるか、米國の經濟中心が大西洋岸に存する爲め、東洋の輸出入の大部分は鐵道に由ることを必要とし、従つて此規定は米亞貿易の大部分に影響を及ぼすものである。今日米亞間に於て英國船の航運は少なく、其貿易の大なる部分是我商船に由て取扱はれて居るから、此差別待遇の不利を蒙むるものは主として我海運業であるか、前に述へし如く我商船の運賃

は特に低きものであるから、外國船に由る貨物に對し大陸鐵道特別運賃の廢止の爲め、其貨物の負擔すべき鐵道運賃増加額は、我商船の海上運賃を遙かに超過する場合が多い。故に我商船が全然無償にて太平洋の輸送に従事するも、尙ほ我商船に積取れる貿易品の負擔する運賃は現在よりも大に増加することとなる。米國船は我商船よりも相當に高き運賃を得されは經營するを得ないであらうか、併し上述の如き大なる差別待遇の下に於て我商船は絶対に之と競争するを得ない。

最も米國東部と東洋との連絡は技術上必しも盡く米國大陸鐵道に由るを要しない。例へばバンク「トパー」に寄航して米大陸横斷の大部分を加奈陀鐵道に由り、東部に於て割合短距離の米國鐵道を利用して目的地に達することも出来るのであるか、併し此方法が實行せらるゝならば米國は更に之に對抗するの用意があると云ふことであるから、此方法も無益と見做されて居る。又米國と東洋との連絡は「パナマ運河」に由ても行はれ得るか、既に從來此航路の運賃が鐵道經由の場合に比して著しく低きに係はらず、輸出入の大部分が鐵道に由りつゝあることを見れば、貿易上「パナマ經由」に種々の不便不利の存することか明かである、従つて我商船が今後「パナマ經由」によりて米國船と太平洋上に競争することも困難である。

米國船舶法に由り外國船の蒙むる差別的負擔は甚だ大である。特に太平洋方面に於ては關稅と鐵道運賃との二重の差別待遇に由り外國船は絶対に米國船に對抗するを得ない。戰時中の如く海

上運賃の暴騰して船主が法外の利益を得つゝあつた時代には、外國船主は自から其差別的負擔の大なる部分を引受けて運賃の引上げを見合はせる餘裕もなかつたてはないか。平時に於て此の如き負擔に堪へる餘地はない。況んや今日は世界的不況の爲め船腹の過剩運賃の暴落を爲しつゝ、ある際であるから、外國船は此の如き負擔を忍ぶよりも米國航路より退却して他に轉し、又は繋船せざるを得ない。故に本法實施の結果は米國航路が米國船の獨占となるのであるか、經費の大なる米國船が之を獨占すれば其運賃の大に騰貴するは勿論である。其騰貴の程度が幾何に達すべきやを推測することは困難である。若し差別待遇額以上に運賃が騰貴すれば、外國船も米國船と競争し得るに至るから、其騰貴は差別待遇額以内に止まることか明かである。世人は往々米國航路が米國船の獨占到歸すれば其運賃が當然差別待遇額まで騰貴すると考へるやうであるか、此の如き騰貴は大西洋に於ては恐らく今日の二倍以上となるべく、太平洋に於ては今日の數倍となるのである。米國船の航運が如何に多く經費を要するとは云へ、此の如き運賃の引上げに由らされは之を運轉するを得ざるほどに多くを要するものではない。又運賃の引上げは獨占の場合に於ても全然船主の任意に行ひ得る所てなく、特に今日の如く貿易が不振に陥つて出荷の減少しつゝある際に、船主が無謀の運賃引上げを行ふことは自殺的結果を生ぜざるを得ない。只た上述の如く米國船の經費大なりと云ふも、其船舶法の定むるか如き大なる差別的負擔を外國船に加ふるの必要かない

とすれば、此法律は不必要に大なる保護を米國船に與ふるものである。然るに過大の保護税の設定が獨占的合同を生ずると同じく、船舶に過大の保護を與ふるときは米國船は外國船の競争を招かざる範圍に於て獨占的利益を貪るの弊を生ぜざるを得ない。

三 其世界貿易に對する影響

米國船舶法が世界貿易に及ぼす影響に付て見るに、此法律は米國航路の運賃を騰貴せしむることによつて貿易を妨げる。特に關稅及鐵道運賃の二重の差別待遇に由り太平洋の運賃を等しく騰貴せしめて此方面の貿易を害することか大である。只た此の如き米國航路に於ける運賃騰貴に由り最大の害を蒙むるものは他國てはなくて米國自身である。元來メルカンチリズムの時代に行はれた内外差別待遇の海運政策が國際交通の頻繁となるに従ふて廢止せられたのは、國際道徳の進歩にも由ることであるか、其の主たる原因は之を實行する國自身の損失が甚だ大なる爲めてある。此政策に由れば輸出入運賃の騰貴を生ずることを免れない。今日各國は尙ほ保護貿易の必要を感じて居るのであるか、保護貿易の普通の方法たる輸入税の設定に際しては、保護を要する事業と然らざるものとの間に差別を立て、又保護を要する事業に付ても保護の必要の大小に由りて細密の個別的取扱を爲し得るのであるか、内外差別的な海運政策は一樣に輸入品を騰貴せしめる。

例へば此海運策は國民の輸入を必要とする工業原料や食物日用品をも其他のものと同様に騰貴せしめる。又輸入税は直接に輸出を妨害するものでなく、只た高率の輸入税を汎く多種類の輸入に對して課するときは、其國の一般物價を騰貴せしめて間接に輸出を妨ぐるに止まるか、此海運策は輸入と同じく輸出の運賃をも直接に騰貴せしめる。又此政策か輸入原料日用品等の運賃を無差別に騰貴せしめる爲めに一國の物價平準が高まる程度も強いから、其結果として輸出を不振に陥るゝの害も大となる。米國は最早や食物原料を輸出して工業品を輸入する農業國ではない、特に戦争以來の經濟上の急變に由り今日は工業國としても第一流の地位に進み、従つて其工業に對し海外販路を開拓するの必要が大となれると同時に、原料輸入を低廉に行ふの必要も大となつた。故に若し米國民にして冷靜に利害を考慮したならば、決して今日の如き無謀なる船舶法の制定か出來ない筈である。米國か其海運を保護するには自他を害せざる適當の方法か他に存するに係はらず、強て此の如き時代錯誤的政策を探るに至つたことは、後に論するか如く米國民の國際道德上の價値に付て大に疑問を生せしむることゝなるを免れない。

米國の海運政策は米國を害すると同時に世界各國を害することも甚しい。今日の世界經濟の中心は英國より米國に移つたのであるから、米國は世界一般の爲め大に自重して輕舉盲動を避くるの責任を生じた。特に今日は世界一般に漸次不況に陥らんとしつゝあるから、此際世界貿易の中

心を爲す米國が無謀の海運政策を實行して貿易の衰退を甚しからしめ、以て一般の不景氣を甚しからしむることは世界全體に取つて大なる苦痛である、我國より云へば米國との貿易が多年重要の地位を占め、戰爭以來は特に其重要な度を加へたのであるが、今回の船舶法は關稅及鐵道運賃の二重の差別待遇に由り太平洋運賃を特に騰貴せしめ、以て日米貿易に甚大の打撃を加ふるものである。一面に米國より見るも戰爭以來急速に發展した工業は、歐洲市場に次では人口稠密にして購買力の大なる東洋南洋市場に其販路を開始するの必要に迫られ、又其工業の原料も東洋南洋より輸入するの必要が大に増加して居るのであるか、太平洋運賃の騰貴は米國の此方面に對する發展に多大の障礙を加へざるを得ない。特に注意すべきは米國航路より驅逐せられたる諸外國の商船は歐洲及東洋南洋に集まり、此方面の運賃を特に低廉ならしめるから、其の相互の間の貿易を特に發達せしめる。故に一方に於ける米國航路の運賃の騰貴と相結んで米國の此方面に對する發展を益不利に陥ることとなる。米國が無謀なる排外的政策を採ることは、一面に米國の重要視する對外發展を妨げて之を孤立せしむると云ふ自然の制裁を招かざるを得ない。加之米國が一千數百萬噸の大海運を經營せんとすれば、如何に米國の輸出入額が大なりとは云へ、單に之のみを取扱ふことに由て其經營を安全有利とするを得ない。必らずや同時に米國貿易と直接の關係なき世界の諸方面の航運にも從事せねばならぬ。然るに法律の力に由り獨占的に高き運賃を維持

し得る米國航路と異り、世界の他の航路には激烈なる競争が行はれるから、米國船も此等の航路に従事する場合には米國航路に於けるよりも遙かに低き運賃を以てせねばならぬ。即ち米國船は自國民より高き運賃を搾り取つた利益の一部を割て他國民の經濟を發展せしむるの作用を爲さねばならぬ。由來米國に於ては過大の保護に由て生じたる工業の獨占的合内高くし外に低くするの弊害に苦んで居るのであるか、今や海運に付ても過大の保護を加へて同様の弊害を生せしめんとするに至つた。

四 米國の採るべき途

米國の立場を辯護する者は主張して曰く、米國の如き大國が其國力に相當する大海運業を有すことは、其經濟上及國防上に必要なことを否認するを得ない。海運業に於ける先進國は從來何れも種々の保護獎勵を加へて之を今日の如く高き程度に發達せしめたのであるか、米國が今日之に對抗し得る海運業を新たに建設せんとすれば強大の保護制度に依頼するの外はない。特に注意すべきは米國の偉大なる商船隊の急建設は歐洲戰爭參加を有效ならしむる爲めに必要であつた。單に經濟上より見れば此の如き大商船隊の急造は無謀の讖を免れなかつたであらうか、戰爭參加の結果として既に商船の出來上つた今日に至つては、如何なる手段に由るも之を維持するの

外はない。特に今回米國の採れる手段は何れも國際法に違反せずして行ひ得るものであるから、外國より之を批難するは獨り米國の地位に對して當然の同情を缺くのみならず、又無益に國際的惡感情を挑發するものである。

此論は甚たしき見當違ひである。吾々は米國が其國力に相當する大海運業を保護助長することに對して何等の異議を有する者でなく、寧ろ之をして世界交通の進歩に貢獻せしむることを希望する者である。只た苟くも米國の新海運業が世界交通の進歩に貢獻するの使命を有するものとする以上は、其保護の方法に付ては他の諸國の一般に行へる所と同じく、他國に不當の損害を加へざるの方法を採ることを要求せねばならぬ。今日の米國として此の如き正當の方法を採ることは決して不能でもなければ又不利でもない。多くの國と同じく、我國の如きも從來國庫より補助を與へて幼稚の海運業を成立せしむる方法を探つたのであるか、此方法たるや運賃を騰貴せしめて世界の貿易を害することなく、寧ろ運賃を低落せしめて貿易の發達に貢獻するものである。世界第一の富國であり、特に驚くべき巨費を投して英國に劣らざる大海軍を建設しつゝある米國に取つては其商船の保護に付て他國と同様の正當なる方法を探ることは財政上必しも困難な問題ではない。米國を辯護する者の中には貿易上の取扱に關し内外商船の差別を立つることを以て、國際道徳上何等批難するを得ざるものたることを證明する爲め、今日各國が貿易上内外商品の課税に

付き差別待遇を爲すこと、即ち外國品に關稅を課することを當然視するの事實を擧げるのであるが、内外商品の課稅上の差別待遇に在ては保護すべきものと否との區別を立て、又保護を必要とする程度に應じて課稅上精密の區別を設け、以て無益に自他を害することを避くるの途か存して居る。然るに米國船舶法の如く一般に運賃を騰貴せしむることは、貿易上無益に自他を害すること多き拙劣粗野な方法である。米國か他に適當の方法の存するに係はらず、強て此の如き粗暴な政策を採らんとすることは、世界共同生活を尊重する意思を缺くものと云はざるを得ない。

米國船舶法は其冒頭に立法の目的を説明して、米國の貿易を米國船に由て行ふと云ふ文句を掲げて居るか、此冒頭の文句は實地に迂き政客の放言の如く響き、法律中の文句としては滑稽に感せしめるものである。前に述へし如く米國か其國力相當の大海運を維持せんとすれば獨り米國の輸出入を取扱ふに止まらず、汎く世界の諸航路に従事する必要なることは、少しく海運の智識を有する者の觀遁かすを得ざる所である。又米國領土内に行はるゝ商業取引ならば之を米國の商業と稱しても差支ないか、貿易なるものは一國民と他國民との共同行爲である。故に米國か其輸入を以て之を自國のもの云ひ得るならば、其貿易相手國も同じ權威を以て之を自國のもの云ひ得る筈である。米國は關稅鐵道運賃等に付て内外船の差別を立てたか、若しも他の諸國か同様の手段を採つたならば、米國船は一顧の輸出入貨物を取扱ふことも出來ず、又一步も外國の港灣

に立入ることを得ない。例へば諸外國か米國船の港灣利用に對して種々の不便不利を加へ、又は米國船の炭水の買取積込に付ても不利を加ふること、恰も米國か外國船に其鐵道聯絡利用上の大不利を加ふるか如き方法を探つたならば、米國の海運は自滅せざるを得ない。吾々は國際間に於ても狂人か兇器を弄ふか如き無謀の行動を爲すことを互に慎まねはならぬ。元來一千三百萬噸の米國商船は世界交通の進歩に大なる貢獻を爲し得べきものであるか、米國か之を運用する方法として獨り他國の利益を害するのみならず、自國の經濟上の利益をも犠牲に供して顧みさらんとするは何故であるか。吾々は單に之を以て米國立法者の無智の爲めとのみ解し去るを得ない。本來商船の直接の使命は貿易上の利益の増進でなくてはならぬか、米國か貿易上の利益を犠牲に供して其商船を維持せんとするを見れば、世人をして彼の軍國主義者か國防充實の爲めには輕々しく經濟上の利益を蹂躪することを憚らぬと云ふか如く、米國の商船建設も平和なる經濟上の利益増進を主眼とせず其の海軍大擴張の完備と云へる非經濟的の事柄を主眼とするにあらざるやとの疑惑を起さしめざるを得ない。吾々は米國か歐洲戰爭参加以來非常に帝國主義的思想に傾きたりとの世論に對して茲に輕々しく判斷を下たすことを欲しないか、併し米國か國際共同生活に甚大の關係を有する海運業に付て今回の船舶法の如き共同利益を考慮せざる法律の制定を敢てしたことか、眞に米國の輿論を代表して爲されたものとするならば、今日の米國人か其貿易の巨額なるを

領土の廣大なるを恃みて諸外國に對立せんとし、國際間の問題を決するには一に實力に頼るべしと云ふ思想に強く支配せられた結果であることを反證するのは容易であるまい。

米國船舶法の骨子を爲すものは上述の如く關稅噸稅等の差別待遇と太平洋貿易に關する鐵道運賃の差別待遇とであるか、第一の差別待遇を行ふには此等の點に付て内外船の差別待遇を爲すことを禁ずる現行通商條約を消滅せしむるの必要がある。船舶法は法律成立後九十日以内に、即ち實際には本月三日までに内外差別待遇禁止の條約を締結せる諸條約國に條約終了の意思を通告せねばならぬ。日米條約は此通告後六ヶ月を以て條約の消滅することを約定して居るから、差別待遇の斷行は來年二月以前には實行し得ない、米國より條約終了の通告を受けたる諸外國が唯々諸諾米國の差別待遇の要求を認めて其他の一般通商條約關係を平穩に維持せんとするやは疑問である。苟くも米國が此差別待遇を斷行せんとするならば一切の通商條約の成立をも賭し、諸外國より無條約國として取扱はるゝの危険を踏まねばならぬ。又船舶法の第二の骨子たる鐵道運賃差別待遇は太平洋貿易と太平洋沿岸諸港の繁榮と大陸鐵道の經營とにも重大の關係を有する事柄である。故に船舶法は米國船に由り太平洋貿易を充分に處理するの準備が整ふまで此規定の實行を延期し得るの餘裕を存し、現に明年一月まで延期せらるゝことゝなつたのである。時代錯誤的の船舶法に由り最大の損害を蒙むる者は國民經濟の急速なる工業化に伴ふて海外發展を重要視せらる

を得ざるに至りし米國民自身である。米國の輸出入に關係を有する多數の商工業者及輸送業者は此船舶法の爲めに海運及造船業の犠牲とならざるを得ない。此船舶法か如何なる運動掛引に由て米國の議會を通過し且つ大統領の裁可を得るに至りしやは不明であるか、吾人には決して此の如き法律か米國民の眞の輿論を代表するものと考へられない。米國民か冷靜に自己の利害を考量するに従ひ、必らずや此法律に反對する強大の輿論か起るに至るてあらうか、同時に此法律は實に世界共同生活の利益を毀損すること甚しきものであるから、世界の諸國民は慎重に併し嚴正に之を批判して米國民の反省を促かすの權利がある。我國は他の何れの國よりも此法律に由て大なる打撃を蒙むるものであるから吾々は大に米國民の公正なる輿論を喚起するの必要を感じるのであるか、併し我國の對外政策就中支那西比利亞に對する政策か根本に於て米國船舶法と同じく偏狹なる帝國主義的の過誤に陥り且つ頑強に其過誤を持續して居るから、吾々の批判は米國民を反省せしむるに付て如何にも道德的權威の薄弱なることを感せざるを得ない。又吾々か米國の海運政策の過誤を指摘せんとすれば、我國自身の海運政策に付ても大に反省を要する點か少くない。