

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號一第 卷一十第

論 說

植民地の財政政策に就きて(一)……………法學博士 山本美越乃
 租税の限度に就きて(一)……………法學博士 神戸 正雄
 勞賃の經濟的及び道德的性質(二)……………法學博士 田島 錦治
 鎌倉時代の家族制度(六)……………文學博士 三浦 周行

時事問題

極東緩衝國建設の企圖……………法學博士 戸田 海市
 所得税の改正を論ず……………法學博士 小川郷太郎
 北米合衆國の排外的海運政策と我海運……………法學士 小島昌太郎

雜 錄

所得税に就て武藤氏に答ふ……………法學士 汐見 三郎
 米と社會政策(新著紹介)……………法學士 本庄榮治郎

附 錄

本誌第一卷乃至第十卷論題索引……………法學士 本庄榮治郎

北米合衆國の排外的海運政策と我海運

小島 昌 太 郎

一 合衆國排外的海運政策採用の由來 二 政策の内容 三 我國に及ぼす影響 四 我國のさるべき對策

北米合衆國と濠太利聯邦とは各々自國海運の保護助長政策として、最近、外國船に對し沿岸航路の閉鎖と、排外的差別待遇をなさんとし、又は既に之を實施することとなつた。太平洋に面するこの二大貿易國が、かくの如き政策を實行することは我國の海運にとりて甚だしき打撃たると共に、又引いて我國對外貿易の發展に對し動からざる障害である。宜しく適當なる對策を立て、今に於いてかゝる海運上の閉鎖主義を打破するにあらざれば、我海運並びに我對外貿易の將來の發展が或は脅かされることないとは限らない。よつて私は茲に、先づ合衆國がこの排外的海運政策をさるに至りし由來を尋ね、此政策の内容を紹介し、之が他の大海運國に對して如何なる影響を與へ如何なる對策を誘發する可能あるか、我海運に及ぼす影響は如何なるものあるか等の諸問題を論じ、據りて以て之に對し我國のさるべき方策を研究しようと思ふ。

一 合衆國排外的海運政策採用の由來

北米合衆國は過般の大戦亂を機として非常に大規模なる商船隊の建造を計畫し、一九一六年九月船舶院 (Shipping Board) を設立して以來着々之を實行して、其成功に就き疑問を抱き居りし内外の當事者をして一驚を興せしめた。同國商務省航海局最近の報告によれば本年 (一九二〇年) 一月一日現在の同國船舶數は次の如くである。

總數	右の中一千噸以上のもの	右一千噸以上のもの、
隻	噸 (總噸數)	中船舶院所有のもの、
六、三三一	二、五八四	一、五八四
一、四四一、七六六	九、五八、七六七	五、三三〇、九三三

今一千噸以上の船舶に就きて、大戦直前の一九一四年六月末現在と比較するに、當時にありては、その隻数は七五五隻、噸数は二、一二九、〇〇〇噸であつたから、隻數に於いて凡そ三倍半、噸數に於いて凡そ四倍半となつて居る。又之を外國貿易に従事するものに就いて見るに、その隻數及び噸數は本年一月一日現在に於いて、二、二六八隻、八、二六五、五四二噸となつて居つて、戦前には一、〇六六、二八八噸であつたから、噸數に於いて之は實に凡そ八倍となつた譯である。

合衆國の海運は戦前に於いては甚だ微々たるものであつた。従つて機會ある毎に自國海運の擴張と獨立とを計る爲めに努力する所あつたのであるが、諸種の事情によりてその目的を達することが出來ず、對外貿易は主に外國船によりて行はれて居つた。

今之を合衆國外國貿易額の自國船によるものと外國船によるものとの比較統計に就きて調べて見るに、自國船によるものが戦前に於いては、常に僅に一割に達してゐない。即ち次の如くである。

合衆國外國貿易額の自國船によるものと外國船によるものとの比較表*

年次	合衆國船によるもの		外國船によるもの	
	金額	百分率	金額	百分率
一九一〇	1,000,000,000	8.7	10,700,000,000	93.3
一九一一	1,200,000,000	8.7	12,800,000,000	91.3
一九一二	1,300,000,000	9.0	13,700,000,000	91.0
一九一三	1,400,000,000	10.1	12,600,000,000	89.9
一九一四	1,500,000,000	9.7	13,700,000,000	90.3
一九一五	1,600,000,000	10.3	13,100,000,000	87.7

時事問題

北米合衆國の排外的海運政策と我海運

第十一卷

(第一號 一一七)

一一七

* Statistical Abstract of the United States, 1917.

一九一六	296,923,328	1,613,333	4,871,139,958	3,377
一九一七	1,432,608,831	1,815	6,333,633,577	815

又之を諸外國の事情と比較せんが爲め、試みに私が諸種の資料を聚めて、戦前の一九一三年に於ける左記諸國の外國貿易就役商船噸數と、船舶による對外貿易額とを比較し、邦貨百萬圓に對する商船噸數の割合を調べたる所によれば次の如くである。(一九一三年の統計を本としたるは、戦時中の状態はるに由る。獨逸と伊太利とに就いては船舶による貿易額も外國貿易就役商船噸數も共に色々調べたけれども、常態を知るに適せざつたを遺憾とする。又白耳義に就いては一九一三年度の統計未だ發表せられて居ないから一九一二年の統計によることとした。)

商船による對外貿易額邦貨百萬圓に對する外國貿易就役船の歩合

國	合	貿易額(圓)	噸數	貿易額百萬圓に對する噸數
諾威		500,000,000	1,378,750	3,296
日本		1,432,608,831	1,815	1,033
英吉利		2,666,666,666	11,020,000	4,100
佛蘭西		5,133,333,333	1,371,300	2,666
白耳義		1,371,300,000	1,033,000	2,666
北米合衆國		7,500,000,000	1,033,000	2,666

貿易額と商船噸數とが如何なる比率を保つを以て正常なる状態となすかと云ふ様なことは、固より一概に定むることを得ざる事柄であるが、諾威は姑く除き、日本の一〇二三、英吉利の八一〇、佛蘭西の二四三等に比して合衆國の僅に一二二なるは、餘りに權衡を失する次第である。されば此等の統計によりて見るも、合衆國はその對外貿易を行ふに就きて如何に自國の商船に不足を感じて居つたか、従つて又如何に多く外國船に依頼せねばならぬ事情にあつたか、と云ふことが分るであらう。

抑も對外貿易と海運とは密接なる關係を有するものであつて、自國に優勢なる海運を有するにあらざれば、對外貿易の大なる發展を期するに就いて少からざる不利不便を來すものである。勿論優勢なる海運がなければ對外貿易の發展は絶対に望み得ないと云ふ譯ではない。現に今茲に述べつゝある北米合衆國は上述の如く、對外的には極めて劣等なる海運を有つて居つたに過ぎなかつたが、貿易は年々大なる發達を示して居る。即ち一九〇〇年には輸出入合計二十二億四千四百萬弗であつたものが、一九一三年には殆どその二倍の四十二億七千八百萬弗となり、一九一七年には更に又その二倍の八十九億四千九百萬弗となつた。併し乍ら、若し合衆國が自國の貿易を輸送するに足る商船を有し、他國の海運政策に何等累せらるゝことなくして、對外貿易を營むことを得たならば、或は更に對外貿易の大發展をなし得たかも知れない。只、從來は、未だ農業國たるの域を多く脱し居らず、従つて他の先進商工國に於けるほど對外貿易を重視せず居つたからあれでも大した差悶はなかつたのであるが、近來益々商工國たるの方向に發達するに従ひ、愈々海運獨立の必要を感ずるに至つたのである。然るにこの時、偶々歐洲大戰亂勃發し、合衆國も之に参加してからは、差當り軍隊や軍需品の輸送に就いても船腹の大不足を感じ、それが直接の動機となつて前述の如き大商船隊の建造となり、よつて以て豫ての目的たりし海運の獨立を期し、對外貿易の大發展に資せんとするに至つたのである。

かくて船舶院の監督の下に應急造船團 (Emergency Fleet Corporation) なるものを組織して、前掲の如き大商船隊の建造を遂げたのであるが、之より先き休戰成立の際、既に船舶院の所有に

屬するもの新造船と獨塊押收船其他とを合して、五五六隻、二、九八四、六一一噸に達した。(一九一八年十一月二十一日現計)。此噸數のみにも戦前外國貿易に従事したる商船の凡そ三倍である。而して當時より朝野の間に、合衆國戦後海運政策の確立を必要とするの論が盛に議せらるゝ様になり、戦前海運の甚だ振はなかつたのは全く確然たる海運政策を缺き居たるに因るとなし、種々なる政策案が發表せられた。然るに當時合衆國商船の大部分は、右の如く船舶院の所有に屬し、且つそれ等は皆船舶院運用部の下に運用せられて居つたのであるから、その議せらるゝ所の海運政策の問題は、將來も引續き海運の官營を可なりとなすか、將た民營を可なりとなすか、と云ふことを中心とし、之を以て先決問題とした。此官營民營の可否に就いては、政府側にも民間にも各々賛成論者もあり反對論者もあつたが、桑港商業會議所が合衆國內の代表的個人及び團體凡そ四千の向に其意見を問合せたる結果によると、官營賛成は僅に一割七分で、民營を可とするものは八割三分であつた。輿論かくの如くであると共に、前々船舶院總裁ハーレー氏 (Hurley) が昨年三月歐洲より歸米後大體、民營主義をとることに決したるにより、前總裁ペイン氏 (Payne) 現總裁ベンゾン氏 (Benson) も此主義によりて所有船を處分することゝなつた。茲に於いて民營主義の下に將來「永久的海運」を建設する爲めの種々なる政策案が、海運關係業者や各地の商業會議所より發表せられ、議會に於いても亦之に關する法案が提出せられた。此等の政策案は官有船の處分其他對内的の助長政策に關するものと、對外的の保護政策に關するものとより成るのであるが、對内的の助長政策は、私が茲に論せんとする問題と直接の關係がないから姑く之を省き、以下

對外的保護政策に關するものを述ぶることとする。之が即ち我海運の將來に大なる關係を有つものである。

二 合衆國排外的海運政策の内容

「永久的海運」の建設を目的とする船舶法の制定に關し、合衆國議會に提出せられたる法案にはジョンストーン (Johnstone) 氏、グリーン (Green) 氏、エドワード (Edward) 氏等の下院に提出したるものあり、又ランズデル (Ransdell) 氏、ジョーンス (Jones) 氏等が上院に提出したるものがある。此中ジョーンス氏の提出したるものは、船舶院の意見を代表するものであると傳へられて居るのであるが、排外的政策は主に此案に含まれて居る。而して、合衆國下院に於いては曩にグリーン氏提出にかゝる船舶法案を可決したが、上院に於いても亦五月二十一日ジョーンス氏案を可決した。よりにて兩院協議會はこの兩氏法案に就きて協議したる結果、ジョーンス氏案に幾分の修正を加へて之を確定法案とした。此法案は六月四日夜兩院を通過し、翌五日大統領の裁可を経るに至つた。

此新船舶法に含まるゝ所の私の所謂排外的海運政策なるものは四つの項目よりなる。即ち(一)外國船に對する差別的關稅、差別的噸稅の賦課、(二)外國船積載貨物に對する船車聯絡の輕減鐵道運賃廢止、(三)合衆國船舶に對し差別的待遇をなす諸國に所屬する船舶の入港禁止、(四)沿岸航路對外閉鎖主義に於ける除外例の廢止、が即ち是である。此等項目の内容に就いては、未だ其本文を見

るの機會を有しないから、正確なることは分らないが、從來傳へられたる諸種の報道によりて、大體を紹介すれば次の如くである。

(一) 外國船に對する差別的關稅、差別的噸稅の賦課 我外務省の發表する所によれば、之に關する規定は次の如くである。

合衆國ノ條約又ハ協約ノ條項中、外國船舶若クハ合衆國船舶ニ依リ合衆國ニ輸入セラル、貨物ニ對シ、差別的關稅ヲ賦課スル合衆國ノ權利ヲ制限シ、又ハ合衆國諸港ニ入港スル外國船舶若クハ合衆國船舶ニ對シ、差別的噸稅ヲ賦課スル合衆國ノ權利ヲ制限スルモノハ撤廢セラルベク、大統領ハ右條約又ハ協約中合衆國ニ對シ前記制限ヲ加フル條項ハ、該條約又ハ協約所定ノ通告期間滿了ノ時ヨリ其效力ヲ失フベキ旨、該條約又ハ協約締結國政府ニ對シ、本法成立ノ時ヨリ九十日以内ニ通告スルコトヲ要ス。

而して差別的關稅、差別的噸稅が現行のものに比して幾許の増率となるかは、未だ明かにされて居らず、恐らくは今後の特別規定を以て定めらるゝ所であるが、曩に上院委員會が亞米利加保護關稅同盟 (American Protective Tariff League) の意見を徴したる際に、その代表者たるスミス (Alexander, R. Smith) 氏の答へたる所は、「外國船積載貨物に對しては總て一割の割増稅を課すべし」と云ふことであつた。又近頃我新聞紙の傳うる所によれば、それは五歩であるとも云ふ。

現行日米通商航海條約の規定によれば、(一) 日米兩國の生産品又は製造品の輸入稅は今後の條約又は各自の國內法によりて定むることになつて居るから、合衆國は日本品の輸入に對しては、日本船によると合衆國船によるとによりて差別的待遇をなし得る餘地がある。併し、(二) 他國よりの輸入品を日本船又は合衆國船によりて輸入する場合には、其輸入稅に就き差別的取扱をなさざる規定

* 日米通商航海條約第五條第一項

があり^{*}三船舶の噸税、港税、水先案内料、燈臺税、檢疫費等も、差別的待遇をなさざるることになつて居る^{**}。前掲新船舶法の規定は、即ち此等無差別待遇を約せる通商條約中の關係條項を廢止せんとするものである。而して此條約は一九二三年七月十七日迄效力を有するものであるが、又六ヶ月以前に消滅の通告をなすことによりて何時にても本條約を消滅せしめ得ることになつて居る^{**}。新船舶法は大統領をして該法成立後九十日以内にこの消滅の通告をなさしめんとするものである。併しながら右通告による消滅の規定は條約全部の消滅に關するもので、一部條項の消滅に關するものではない。一部條項の消滅は條約の改訂に應せざれば、合衆國は通商條約全部を消滅せしむるの外はない。大戰後各國經濟關係の變化により、今日は何れの國も皆通商航海條約の更改を要する時機となつて居るから、合衆國は或は條約全部の消滅を求め、新たに右船舶法の趣旨に基き通商條約の締結をなさんとするものであるかも知れない。

(二) 外國船積載貨物に對する船車聯絡の輕減鐵道運賃の廢止 曩に太平洋航路同盟は從來大陸鐵道連絡の太平洋航路運賃 (Through rates) を普通の太平洋運賃 (Coast rates) と同額に引上げんことを我が郵船、東洋、商船の三社に申込み、三社は略々之に同意を與へたと云ふ様な報道があつたが、新船舶法は合衆國船に積載する貨物に對しては、從來の儘なる船車聯絡の輕減運賃を以て取扱ひ、外國船に積載するものに對してのみ、輕減運賃の取扱を廢止せんとするのである。勿論、之は太平洋航路のみに限るのではなく合衆國の一切の港灣に出入する總ての外國船に適用

* 同第八條第一項
** 同第十一條
*** 同第十七條第一項

せんとするのである。我外務省の公表によれば、之に關する新船舶法の規定は次の如くである。

普通運送業者ハ、海上運送業者ガ合衆國ノ屬領若クハ外國ノ各港ニ輸送シ、若クハ是等ノ諸港ヨリ合衆國ニ輸送スルノ事實ニ基キ定メラレタル、旅客若クハ貨物ニ對スル聯絡運賃率、輸入運賃率、輸出運賃率其他指令運賃率ニ依リ、州際商業法上ノ貨客運送ニ對シ、右ト同一ノ距離、方向及ビ通路ニ依ル合衆國內商業トシテノ貨客運送ヨリモ低率ナル運賃ヲ要求スルコトヲ得ズ。但シ右旅客又ハ貨物ヲ運送スベキ船舶ガ、現行合衆國法律ニ依リ登錄セラレ、且合衆國市民ノ所有ニ屬スルカ、又ハ右海上運送ノ當時合衆國ノ法律ニ依リ登錄セラレ、且ツ合衆國市民ノ所有ニ屬スル場合ハ此限りニアラズ。

船舶院ニ於テ、前記合衆國市民所有ノ米國登錄船ニ依ル合衆國ノ屬領若クハ外國ノ各港ト合衆國トノ交通十分ナラズト認ムル時ハ、同院ハ州際商業委員會ニ右ノ事實ヲ證明スベシ。該委員會ハ命令ヲ以テ港、條件、一定ノ期間ヲ指定シ、該港ヨリ合衆國若クハ合衆國ヨリ該港ニ輸送セラレタル旅客若クハ貨物ノ鐵道運賃率ニ關シ、本條ノ適用ヲ停止スルコトヲ得。但船舶院ニ於テ該港ヘノ交通十分ナリト認め、其旨該委員會ニ之ヲ證明スル時ハ、該委員ハ命令ヲ以テ右ノ停止ヲ取消スベキモノトス。

この規定の文言は甚だ複雑になつてゐるか、要するに外國船に對しては船車聯絡運賃が合衆國內運賃より低率に取扱ふを禁じ、自國船には之を許すと云ふことである。

(三) 合衆國船舶に對し差別的待遇をなす諸國に所屬する船舶の入港禁止 前二條による差別的

的關稅、差別的關稅及び差別的鐵道賃率を以て、外國船積載貨物を待遇せんとするも、若し諸外國船が尙之と競争する爲めに、合衆國出入貨物に對しては、右差別的待遇を補償するに足るの割引運賃を以てするか、又は諸外國政府が、この合衆國の政策に對抗して、同様の差別的待遇を合衆國船に與ふるときは、合衆國は自國商船保護の目的を達し得ざることとなる。茲に於いて合衆國の立場より言へば、此等の報復手段に對して更に備うる所がなければならぬ。曩に下院議員エドワード (Edward) 氏が提出したる議案には、之に關する規定は次の如くであつた。

外國船主ニシテ運賃ノ延戻又ハ合衆國海運ニ損害ヲ及ボスベキ不正ナル差別的契約ヲナシタルコト明白ナルモノアルトキハ、其行爲ノ直接ナルト、合衆國港灣ニ出入セザル船舶ニヨルト、同一系統ノ會社ヲ經由スルト、若シクハ其他ノ方法ニヨルトトハ問ハズ、船舶院ハ之ヲ商務卿ニ證明スルノ義務ヲ有シ、且ツ該船主ノ所屬船舶ガ合衆國諸港ニ入港スルヲ禁スベキモノトス。

最近、新聞社に到着したる電報も、民間諸海運會社に到着したる電報も、共にこのエドワード氏案を思ひ起さしむる所の運賃割戻契約をなせる外國船の入港禁止と云ふ一條項が、新船舶法に規定されてあると云ふことであつた。然るに我外務省の公報する所によれば、之と異りその規定は次の如くであると云ふ。

合衆國船舶會社ニ對シ差別的待遇ヲナス外國ノ、船舶會社ニ屬スル船舶ニ對シテハ、船舶院ハ該外國船舶ノ入港ヲ禁止スル權限ヲ有ス。

新船舶法が果して何れの方法を採用したるかは、更に後報を待たねばならぬが、右何れかの規定の存することは、上に述べたるが如く明かに推察せらるゝ。

(四) 沿岸航路對外閉鎖原則に於ける除外例の廢止 合衆國の現行航海法 (Navigation Laws of the United States)——今回の船舶法にあらす——によれば、合衆國の一港より他港へ旅客貨物を輸送することは、直接の航海によるも外國諸港を經由するも、之を原則として禁止して居つて、若し之に違反するときは違反者に對し、旅客は一人に付き二百弗の罪金を課し、貨物は沒收することとなつて居つた。^{*}併し特定の合衆國屬領に對しては、特にこの沿岸航路閉鎖主義を適用せざる除外例の規定が設けてあつて、比律賓諸港はこの除外例に屬して居つたのである。^{**}然るに新船舶法は一九二二年二月一日より總てこの除外例を廢止し、比律賓に對しては追つて大統領に於いて除

* Navigation Laws of the United States.—R. S. 4347; Feb. 15, 1893; Feb. 17, 1898; June 19, 1886, Sec. 8; Feb. 17, 1898, Sec. 2.

** Navigation Laws of the United States.—Trade with the Philippines, Apr. 29, 1908, Sec. 3.

外廢止期を定めんとするのである。即ち比律賓諸港と他の合衆國諸港との航路も、外國船に對しては將來或時期に於いて全く閉鎖せらるゝこととなるのである。我外務省公報は之に關する規定を次の如くに報告して居る。

合衆國沿岸航海法ハ、一九二二年二月一日以後、現ニ該法ノ適用ヲ受ケ居ラザル合衆國ノ島嶼及ビ屬領地ニ適用ス。

右ノ期間満了前ニ於テハ、前記島嶼若クハ屬領地ニ至ル貨客運送ヲ私的企業者ニ於テ擔當經營シ得ルニ至ルマテ、船舶院ハ自ラ諸島嶼ニ至ル貨客運送ニ當ル爲メ適當ナル汽船航路ヲ保有スルコトヲ要ス。

前期ノ期間内ニ適當ナル汽船航路確立セザル場合ハ大統領ハ右期間ヲ延長スルモノトス。

但シ比律賓ニ對シテハ特ニ大統領ニ於テ同島トノ交通ニ關シ慎重攻究ヲ遂ゲタル上追テ決定スルマテ沿岸航海法ノ適用ヲ延期ス。

現行日米通商航海條約によれば、「兩締約國ノ沿岸貿易ハ本條約ノ規定スル限ニ在ラズ、日本國合衆國各自ノ國法ニ定ムル所ニ依ル」*とあるから、沿岸航路閉鎖の比律賓への擴張は日本政府の同意を要せずして合衆國の任意になし得る所である。

三 合衆國新海運政策の我海運に及ぼす影響

私は合衆國新海運政策の内容を以上四項に分ち説明したが、茲に此政策が諸外國海運並びに我海運に及ぼす影響を調ぶるに當りては、便宜上更に之を差別的な海運政策と、比律賓に對する沿岸航路閉鎖主義の適用とに分つて觀察することとする。

前掲四項目の中、第一乃至第三が茲に所謂差別的な海運政策である。之によりて諸外國海運が如

* 日米通商航海條約第十三條第一項

何なる影響を蒙るか。最近に到着したる統計によりて合衆國の輸出入品が如何なる割合によりて諸外國船によりて輸送せられて居るかを見るに次の如くである。

合衆國貿易輸送船國別表(一九一七年六月卅日に終る一年間)

國別	輸 入		輸 出	
	金額(兆)	百分率	金額(兆)	百分率
合衆國船	六四八・二五六四八	七四・五	七四三・六〇四三三	一四・六
諸外國船	一、一〇六、四七一、〇〇〇	九二・五	四、六四九、一五一、一〇〇	九二・四
右の中				
英吉利	三、四二八、〇〇〇	三三・九	二、八五八、二三五八七	五二・六
和蘭	一、一七九、二一一	一四・八	一、二八八、六六三	二二・三
佛蘭西	一〇〇、三九六、九〇〇	一〇三・三	一、二四九、〇一〇	二四・一
伊太利	三三、四四一、一八一	三二・四	一、七四九、〇三三	三四・三
日本	二、九三、七九七、〇〇〇	三三・三	一、四〇〇、〇三三、四〇三	二九・四
諸威他	一、一四一、四二一、〇〇〇	一〇三・三	一、一四一、三二六、三三三	二四・八
其他	三三三、八二二、三三六	三三・五	五、六八四、三三六	一〇・八
合計	二、二三四、三九八、〇〇〇	一〇〇・〇	五、四三一、三三三、四三六	一〇〇・〇

此表によりて見れば、差別的海運政策によりて最も多く打撃を蒙るは、第一が英吉利であつて、第二が日本で、諾威、和蘭、佛蘭西、伊太利が之に次ぐ順序である。

次に比律賓と合衆國諸港との航海禁止によりて打撃を受けるものは如何。之を調ぶるに就いては、比律賓と合衆國との貿易が如何なる國の商船によりて、如何なる割合に於いて輸送せられつつあるかを見なければならぬのであるが、此事を表示する直接の統計を缺くを以て、私は間接に

* Statistical Abstract of the United States, 1917 の統計を基として作成したるもので、率は私の計算による。

(一) 比律賓の貿易が合衆國と其他の諸國との間に如何なる割合にあるかを見、(二) この比律賓の貿易總額が如何なる國の商船によりて、如何なる割合に於いて輸送せられるかを調べ、此二つを綜合することによりて大體の推定をしやうと思ふ。

利用し得る最近の統計によりて見るに、比律賓の國別貿易額は次の如くである。^{*}

一九一六年比律賓貿易國別表

金額(ペソ)	合衆國	布哇	ポトリコ	グアム	以上合計	諸外國	總計
	117,011.21	6,871.77	3,378.78	110,200	127,461.76	11,000,000	110,271,740
	100.0	5.86	2.88	94.26	100.0	86.37	100.0
	100.0	5.86	2.88	94.26	100.0	86.37	100.0

諸外國船	金額(ペソ)	百分率
英吉利	1,164,821	7.77
和蘭	7,777,802	51.00
西班牙	1,103,104	7.28
日本	2,474,771	16.45
其他	8,925,804	59.42
合計	14,446,302	95.00

合衆國及屬領所屬船	金額(ペソ)	百分率
合衆國	117,011.21	100.0
比律賓	6,871.77	5.86
諸外國船	11,000,000	94.14
總計	117,883.98	100.0

即ち一九一六年に於ける比律賓の對外貿易にありては、合衆國とその屬領との貿易金額は、總額の五一%を占め、諸外國との金額は四九%を占めて居る。然らば、かゝる割合にある外國貿易は如何なる國の海運によりて輸送せられて居るか。同年の統計には次の如くに見はれて居る。

一九一六年比律賓貿易輸送船國別表

之を前掲表と比較するに、比律賓と合衆國との貿易額は、比律賓貿易總額の五一%なるに、比律賓貿易に従事する合衆國船と比律賓船とは合計にて、貿易總額の僅に七・七%を占むるに止まり、残りの九二・三%は總て外國船の輸送する所である。之によりて推測すれば、合衆國と比律賓

* Annual Report of the Bureau of Customs and of Foreign Commerce of the Philippine Islands, 1917.

この貿易も亦その大部分は外國船の輸送にかゝるものなることは明かであらう。而して、その中に於いても英吉利船は米比船の七倍を占め、日本船は三倍を占め居るを以て、この二國の船舶によりて米比間の貿易の大部分を輸送し居ることが推定し得らるゝであらう。然らば合衆國沿岸航路の閉鎖が比律賓に擴張せらるゝことにより打撃を蒙るものは、又英吉利が第一であつて、日本が之に亞ぐ譯である。

右述ふるが如く、合衆國今回の海運政策によりて最も多くの打撃を受くるものは、英吉利と日本とであるが、然らば我日本が之によりて受くる打撃の程度如何。今、大正九年五月末に於ける、日本船の北米航路と近海航路とに於ける就役船の隻數噸數を調ふるに左の如くである。

日本船の合衆國諸港航路就役船表(大正九年五月末)

隻數	噸數	日本—北米	日本—紐青	香港—日本—北米	日本—甲谷陀—紐青	合計
36	103,983	136,218	33	17	7	82
噸	數	103,983	136,218	148,560	3,426	550,177

日本船の近海航路就役船表(大正八年十二月末)

隻數	噸數	日本を基點とする近海航路	外國港間の近海航路	合計
39	101,855	101,855	11,000	112,855

之によりて見れば、今回の合衆國海運政策によりて、我商船の五十二萬噸程のものは、直接合衆國諸港より排斥せられ、近海航路就役船五十萬噸中の一部分が比律賓諸港より排斥せらるゝ譯である。右調査當時に於ける日本船の外國航路に就役せるものは、總計五六七隻、二、一六二、六二五噸であるから、近海航路就役船の比律賓諸港に出入するものを如何に少數に見積るとも、之に

合衆國諸港に出入するものを加へて、噸數に於いて日本の對外海運の凡そ二割五分乃至三割は、直接に打撃を受けることとなる。若し夫れ間接に此政策によりて累せらるゝものに至つては、尙甚だ大なるものあるは言ふ迄もない。

若し日本船の約三割が合衆國の新海運政策によりて其航路を奪はれ、従つてその運賃收入を失ふとすれば、その額は我全海運收入の幾割を占むるか。こは新政策の日本海運に及ぼす影響を知るに付いて甚だ重要な事柄であるが、それに就いては全く統計的資料を缺くを以て、茲に之を述ぶることを得ざるは私の慚からず遺憾とする所である。併し兎も角も我海運收入は何割かに上る額を奪はれ國民所得はそれだけ減少する譯である。

合衆國の新政策は我海運に右の如き直接の打撃を與ふるのみならず、我商工業に對しても亦少からざる影響を及ぼすこととなる。今日我工業の原料は、棉花、鐵、化學製品、石油等を初めとして甚だ多くの部分を合衆國よりの供給に仰いで居る。又我輸出は生糸、絹布、茶、雜貨等を初めとして、總額の約三割は之を合衆國に供給して居るのである。然るに合衆國の輸出入が總て彼國海運の獨占に歸し、我船舶の排斥せらるゝ結果、高率なる運賃を課せらるゝこととならば、買入るゝ原料は高くなりて工業生産費は増昂し、合衆國への賣行は減退して貿易の不振を齎すこととなる。かくの如きは將來益々商工業國として立たざるべからざる運命にある我國民經濟にとりて洵に由々しき事柄である。

然らば我國は合衆國のかゝる海運政策に對して如何なる對策をとるべきであるか。

四 我國の採るべき對策

上に述べたる合衆國の新海運政策に對して、我國のとるべき對策を研究するに就いては、私は之を一般的排外政策に對するものと、比律賓に對する沿岸貿易禁止の適用に對するものとに分つて述ぶることとする。

先づ一般的外國船排斥政策に對しては、若し合衆國がかくの如き鎖國的利己主義を飽く迄固執するに於いては、我國も最後の手段としては亦之に報いるに、同様の排斥政策を以てし得ないでもない。即ち凡そ合衆國船によりて輸入せらるる貨物に對しては、彼と同様の附加税を課すべく、鐵道賃率に於いて不正なる利益を受けたる貨物には、該鐵道に於いて受けたる利益額に均しき特別輸入税を課すべく、國際交通を阻害すべき方法を以て不正なる保護を政府より受くる船舶に對しては、其入港を禁止するの自由を保留する等の方法に出づることが出来る。他の諸國も亦之と同様なる手段に訴へるかも知れない。併し、我國と合衆國との貿易狀態に顧みれば、我國單獨にてかゝる報復手段をとることは大に考慮せねばならぬ點もある。我國の立場より言へば諸外國と相提携して之に當る必要がある。

併しなから、元來かくの如き手段は敵を害すると共に味方も亦傷つく所以であつて、世界の交通を破壊するに至るものであるから、最後の對策としては已むを得ざる所であるが、決して賢明なる政策ではない。我國のとるべき最も公正にして且つ最も有效なる方策は合衆國の反省を促す

にある。即ち合衆國今回の海運政策なるものは、啻に諸外國の海運に對して不當なる損害を與ふるものなるのみならず、實は又合衆國それ自らの政治上經濟上の利益に適ふものにあらざることを、彼國の政府を初め朝野の有力者並びに一般民衆に理解せしめ、以てこの政策全部の撤退をなさしむるにある。前に述べたるが如く、我日本船及び日本船積載貨物に對して差別的噸税、差別的輸入税を課せんと欲せば、現行日米通商航海條約一部の改訂を必要とし、之は新船舶法に規定するが如き單に一片の通告を以てなし得べきものではない。合衆國が強いてこの差別的待遇をなさんごせば、現行條約全部の廢棄をなして新たに通商航海條約の締結を求むるか、然らざれば現行條約の改訂につき我國の同意を求むるか、二者何れかの手段に出でなければならぬ。何れにしても我國は抗議を提して彼の反省を求むるの外に、條約の改訂又は締結に際して利用すべき機會は十分にある譯である。

然らば如何なる事由を以て彼の反省を求むべきか。抑も合衆國今回の海運政策なるものは、ことによりては諸外國をして一律に、前述の如き報復手段をとらしむるに至る危険あるものであるが、若し合衆國の頑迷なる態度が諸外國をしてかくの如き報復手段をとらしむるに至ることあらば、彼國海運の存立すべき餘地なきに至るは明かである。海運なるものは自國と諸外國との間に圓滿なる交通ありて初めて存立し得るものである。外國船を排斥する結果、自國船も亦諸外國より排斥せらるゝならば、何によりてその國の海運は存立し得るか。合衆國の領土如何に廣大なりとは云へ自國領土内のみの運輸に従事するに於ては、到底その海運の存立し得ざることは極めて明白な

る事實である。又、事情かくの如く諸外國の報復手段を誘發するに至らば、元來自國の對外貿易を發展せしむるが爲めに企てられたるこの海運政策が、却つて對外貿易を甚だしく阻害することとなるも亦明かであらう。既に此等の點のみを見ても、今回の政策は合衆國海運自身の自殺的政策であるのみならず、對外貿易政策としても亦自殺的のものであると云はねばならぬであらう。假に諸外國がこの合衆國の政策に對して、何等の報復手段をとらずとするも、かくの如き政策によりて外國商船の競争を排斥し、合衆國の貿易品輸送を獨占するの結果は、當然運賃の騰貴を齎らざれば止まない。蓋し合衆國の海運は前に述べたるが如き、短年月の急造に係るものであつて、之が經營に當るものも事業に慣れず手腕も亦未熟であるが上に、船舶の航海費も諸外國に比して甚だ多額である。最近の調査によれば日英米三國商船の航海費は次の如くであると云ふ。

日 本	10,000噸型船	一箇月分經費	四二八圓
英 吉 利	12,000噸型船	一箇月分經費	八、四三圓
合 衆 國	10,000噸型船	一箇月分經費	二、八三圓

即ち合衆國船は日本船の三倍、英吉利船の凡そ二倍を要する。されば運賃の高かるべきは當然の事柄である。合衆國の輸出品は戦前に於いては、農産物又は原料が主たるものであつて、その貿易も買ひに來れば賣つてやると云ふ風な態度であつたが、今後も亦斯様な状態にあるならば、輸出運賃の高きことも、只對手國の負擔となるに止まり、大して輸出を阻害することはあるまいが、今日に於いては事情が多少變つて居る。戦時中に國內工業大に發達して、従前主として農業國たりし彼は、今日以後は工業國として對外的發展をなさんとしつゝある。海運の獨立を計るに至つた

のも、亦この經濟事情の變化に基くものなるは前に述べたる所である。然るに、今回の海運政策の結果、輸出運賃の騰貴を來すとせば、合衆國は他の工業輸出國と他國市場に於ける競争上到底敗者たるを免れ得ないであらう。然らはこの排外的海運政策は、海運の獨立を計つて對外貿易の伸長を來さんとする本來の趣旨に矛盾する次第である。

又輸入運賃の騰貴は、工業原料に係るものにあつてはその生産費の増昂を來し、その工業品が輸出品なるときは、外國との競争上不利の地位に陥るべく、國內消費品なるときは物價の騰貴を來すであらう。加之、國內消費品に係る輸入運賃の騰貴は一般物價の騰貴を齎すは明かである。

今日物價調節の必要切なる時期に際して、更にその騰貴を齎すべき政策をとることは、啻に經濟政策として愚なるのみならず、國內の政治的紛争を惹起す危険を伴ふものである。

更に一步を譲り運賃に何等騰貴を來すことなしと假定し、合衆國船によりて輸入せらるゝ貨物運賃が、外國船自由活動の時代と全く同一なりとすれば、今回の鐵道賃料の差別的取扱は、從來合衆國が採用し居る保護關稅主義を破壊する結果となる。蓋し今回の政策にあつては、合衆國船による輸入貨物に對しては、鐵道賃率に於いて割引的取扱ひを受け得ることゝなつて居るのであるから、若し將來合衆國船の運賃が外國船の自由活動の存する場合と同様の率にありとせば、この鐵道賃率の割引だけ輸入貨物の價格が安くなる譯である。従つて輸入貨物の市價を釣り上げんとする保護關稅主義の破壊を來すは明かであらう。

次に合衆國諸港と比律賓諸港間の沿岸航路の對外的閉鎖につきては、合衆國も當分の中は之が實行を延期することにして居るが、將來何れの時にか之が實行をなさんことを期して居る。故に我國は今の中にその撤退を要求せねばならぬ。而して之に對する方策としては我國が現に同様の沿岸航路閉鎖主義を採り居れる以上は、公然とその解禁を要求する理由を缺く次第である。故に我國は先づ我沿岸航路の閉鎖を規定せる現行船舶法第三條の規定を廢止し、然る後、合衆國に對し、合衆國と比律賓との航路を外國船に禁止するは、その双方特に比律賓人民の利益にあらざる理由と、且つ縦ひ、同一國領土内の航路とは言へかくの如き遠隔の航路にして、通常尙他の諸國港灣に寄港するを必要とする航路に、一般の外國船就役を禁止するは、國際交通の發達、世界平和の増進に反する所以なることを明示して、その解禁を要求すべきである。

今日我國が沿岸航路閉鎖主義を捨て、之を諸外國に開放するは、我海運にとりて既に全く何等の危險はない。故にかゝる時世後れの主義は宜しく早く捨つべきである。又合衆國沿岸航路の閉鎖主義が比律賓人民に與ふる不利益の甚だ大なることは、その總貿易額の五割一步に達する合衆國との貿易が、合衆國船のみにては總貿易額の僅に二步二厘、比律賓の船舶を合するもその七步七厘より輸送力を有せざる——將來に於いては多少の増加を來すならんも——船舶を以て輸送せられんとするに見ても明かであらう。現に、合衆國所屬船のみを以ては、近き將來に於いて米比間の貿易を輸送する能力を有つ能はざることは、合衆國自身に於いても既に好く承知し居れることは、今回の新船舶法の規定の上に於いても歴然現はれ居るではないか。されば、既に比律賓上下兩院

に於いても之に對して大なる反對論起り、上院議長ケーゾン氏の提議に基き、同議會は右沿岸貿易擴張案は合衆國と比律賓との海上運送を合衆國に獨占せんとするものにて、啻に比島住民の利益を害するのみならず、前大統領タフト氏の宣言に背反するものであるとして、之に反對するに決し、既に其手續をも盡したと云ふことであり、又同地の新聞 *Cable News American* の如きは、絶對的反對の氣勢を上げ、同地の輿論を喚起しつゝありと云ふ。かくの如く、この政策は啻に比律賓に不利益であるのみならず、達つて之が遂行を期せんとするは合衆國自分の不利益でもある。蓋し合衆國がかくの如き態度を以て比律賓に臨むは、同地に於ける信認を失ふ所以であつて、同地住民の獨立に對する希望を失はしめ、合衆國は比律賓の貿易を以てその海運の好餌となさんとするものであるとの感念を與へ、將來同地統治上種々なる難問題を惹起する危険あるからである。故に此等の點を明示して、合衆國朝野の反省を求め、かゝる不公正なる海運政策の撤廢を要求するは啻に彼我の利益たるのみならず、又以て世界交通の退歩を防ぐ所以である。

*

右述ぶるが如く今回の海運政策は、合衆國自身にとりて政治上にも、對外貿易上にも、國內産業上にも、決して良好なる影響を齎すものではない。從來主として外國船によりて其貿易を營み居りし合衆國が、此度その海運の獨立を計らんとするの趣旨は、彼國經濟の發展上已むを得ざる要求なりとして、其點は我々も諒解する所であるが、それには自ら他に適當なる方策もあるであらう。然るに上に述ぶるが如く、殆ど自殺的の海運政策と評するの外なきかくの如き愚策を急遽と

して決定せしは、餘りに海運の獨立に焦躁したるの結果と見るの外、殆んど其理由を知るに苦しむ所である。恐らくは、彼國政治家の中にも、之に對して反對の聲が起るであらう。然らば、今回の海運政策は彼國自らの發意によりて、撤回せらるゝに至ることなきを保し難い所もある。

併しながら合衆國は資本家の跋扈する國である。時として資本家、殊に戰時中大發展をなしたる造船業者の利己の爲めに、國家民衆の利益が暫く犠牲に供せらるゝことないとは限らない。従つて今回の如き極めて利己的なる海運政策も或は無理押に實行せらるゝかも知れない。その時に當つて今日その海運の稍々衰退の狀にある英國は如何なる保護政策を自國の海運に對してとらんとするか。之が我海運にとりて一層重大なる問題である。

英吉利は戰前に於いては世界第一位の海運國であつた。然るに戰亂の爲め甚だしき打撃を蒙り今日その優越の地位を保持すること困難になりつゝある。殊に勞働問題が混沌たる状態にあることは、その海運に對しても重大なる影響を及ぼして居る。かゝる際に更に合衆國の今回の海運政策によりて、その海運の活動が阻害せらるゝに至ることあらば、——前述の如く、英吉利海運は合衆國の海運政策によりて、日本海運よりも更に大なる打撃を受くべき關係にある——對外貿易や對外海運を保護する上より云ふも、又海運労働者を保護する上より云ふも何等かの方策をとらねばならぬことになるであらう。併し乍ら、英吉利の海運業者は元來賢明であり公正なる意見を有するものであるから、合衆國今回の政策の如き暴策には出でないであらう。且つかくの如き政策は少くとも我日本に對しては、現行日英通商條約第十六條並びに第十七條に於いて禁止せられて居る。故に彼のとる所の政策は、或は沿岸航路の閉鎖であるかも知れない。之は同條約に於いて

も禁止して居らず、現に我國も今採用して居る所である。若し果して英吉利が大英帝國の沿岸航路閉鎖主義を採用するが如きことあらんか、そは實に世界交通の破壊なると共に、我海運の滅亡である。勿論之に對しては各殖民地の反對を招くは明かであるから、實行の可能性は少いが、又その實行の危険がないでもない。故に我國は英吉利をして、かゝる政策をとらざらしむるが爲めにも、我沿岸航路閉鎖主義を捨つべきは勿論、極力、かゝる政策を誘發する危険を有つ所の合衆國今回の海運政策に對して、その撤廢を促すべき手段を講じなくてはならない。而してそれには英佛伊蘭諾等の合衆國今回の政策によりて影響を受くべき諸國は勿論、其他國際聯盟加入國の輿論を喚起し、我國は英吉利と共に之が代表者となりて、以て合衆國に對して其反省を促すのが最良の方策であらう。

之に就いても考ふべきは、我國の對外的態度である。我國が常に正義公明の主義を持し、對外的に機會均等門戸開放の態度に出で居るならば、合衆國の今回の如き暴策に對して世界の輿論を喚起するにも甚だ有效なのであるが、若し諸外國が我國を以て、支那、滿蒙、西伯利等に對し一種の野心を抱き、其富限の開發にも門戸閉鎖的態度をとりつゝあるもの、如くに誤解し居るならば、折角の我が正義の要求も反響を起すの力少いであらう。天與の富限比較的乏しく人口の増殖甚だ大なる我國にとりては、今後、國民の經濟的存立上、世界の公正なる輿論を喚起して、我國民に對し不當の待遇をなすもの、反省を促すべき場合が屢々起るに相違ないが、此點より言ふも頑迷なる我一部人士が諸外國をして誤解を懷かしむるが如き、政策や態度を探ることは必ず慎むべきであらう。(九・六・二二)