

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號四第 卷一十第

## 論 說

農業社會主義論(一)……………法學博士 河田 嗣郎

累進課税の弱點に就きて……………法學博士 神戶 正雄

支那古來の限田說……………文學士 小島 祐馬

價值論上のリカアドとマルクス(一)……………經濟學士 堀 經夫

人格主義の立場に於ける經濟と人生考(一・二・完)……………法學士 石川 興二

## 時事問題

排日問題に就きて……………法學博士 神戶 正雄

我海運政策に對する國民の反省……………法學博士 戸田 海市

## 雜 錄

三種の「資本論」邦譯……………法學博士 河 上 肇

世界戰爭と人口の變動……………法學士 汐見 三郎

朝鮮干瀆地利用論……………經濟學士 三田村 一郎

新著紹介……………法學士 汐見 三郎

## 我海運政策に對する國民の反省

戸 田 海 市

### 一 反省の要點

予輩は本誌前號に於て米國の新海運政策が偏狹なる帝國主義的過誤に陥れることを指摘して米國民の反省を促かすに方り、吾々も亦我海運政策が同様の過誤に陥つて國際共同生活に不當の損害を加へて居らぬかを反省するの責任があることを論じた。我海運政策に付き此關係に於て世人に問題させらるゝ主なる點は、第一に我國も外國船に對して沿岸貿易禁止制度を實行しつゝあるから、米國が同様の制度を比律賓に適用することに對して、我國は何等の異議を主張するの權利なきにあらずやと云ふことであり、第二には我補助航路に於ける定期船の取扱へる我輸出入品の運賃が政府の命令に由り特に低廉に定められてあるか、此の如き低廉の運賃にては獨り新興の米國船のみならず、海運上進歩せる他の外國船も競争に困難を感せざるを得ないから、我輸出入の大部分は我船舶の手に歸する結果となる。此の如く國家の力に由り特に低廉の運賃を以て世界の海運界に競争することは一種の不正競争ではあるまいか。又此の如き低廉の運賃を以てする我貿

易も特種の獎勵制度に由り公正ならざる競争を行ふものではあるまいか。若し果して然りとすれば我國の對外經濟策は手段に付て彼我の間に相違はあつても、根本に於て米國の海運政策と同様の過誤に陥つて居るものであり、従つて我國民は米國の誤れる海運政策に對して抗議するの權利を有たぬのではないかと云ふことの二點である。

國際共同生活に對する各國政策の關係を論するに方り、世人は往々少數先進國の行ひつゝある政策又は多數國家の行ひつゝある政策は、其性質の何たるを問はずして當然世界一般に適用せらるべきものと見做し、之を後進國又は少數國に對して強制せんとするの傾向がある。此の如き畫一的強制は一國の内政に於ても不當なる專制、特に階級專制として批難せられ易いものであるか、一國內の各組成部分の間に於けるか如く有形無形の融和の充分に行はれざる國際間に於て此種の形式論的なる畫一主義を強行せんとすれば、折角成育せんとしつゝある國際共同の精神が忽ちにして衰退せざるを得ない。多數の國民が共同生活を營まんとする以上は、重要な共同生活事項に付て各國民の守るべき共通原則の存在することを必要とするは勿論であるか、併し極端に畫一的な世界主義は表面上如何にも人道的に見へるか、其實は人道を尊重し愛護する力の最も乏しいものである。吾々は國際問題を解決するに方つて、先づ平和なる國際共同生活の確立し得る所以を明かにし、總ての國際問題の解決は其確立を維持促進するか如き方法に由らねばならぬ。然らば

平和なる國際共同生活は如何にして確立せらるゝやと云ふに、獨立自主の能力を有して國際共同生活に参加する所の各國が互に平等の生存發展の權利を認めて之を尊重することに外ならぬ。故に内政上個人に對して其個性を尊重するの必要なるか如く、國際政治に於ても各國の個性的自由を尊重せねばならぬ、各國特有の事情より起る所の特有の必要を寛大に承認して之を人類全體の利益と調和せしむることに多大の苦心を費さねばならぬ。此の如くして各國民を正當の方向に自由に發展せしむることか、各國及人類全體の利益を最も好く増進する所以であることは、國際聯盟及對支那政策に關聯して予輩の屢本誌に論述した所である。

## 二 我沿岸貿易禁止

沿岸貿易を外國船に對して禁止する制度は多くの國に行はるゝ所であるか、此制度は國際上より見て一概に批難するを得ざるものである。海洋に瀕する獨立國か其獨立と繁榮との爲めに相當の海運業を有せんとするは正當の要求である。諸外國は此正當なる要求か正當なる方法に由て實現せらるゝことに對し何等の異議を主張するを得ない。而して海運業の幼稚なる國か之を發達せしむるには、先づ之を自國の領海内に於ける航運即ち沿岸貿易に於てすることか最も容易である。一國の沿岸貿易は國內の一地方と他地方との間の交通即ち對内交通であり、又普通の場合には其

國の領土の一部たる領海を利用して行はるゝ交通業である。一國が其沿岸交通を完備するの必要なるは、其陸上交通を完備するの必要なると異らぬ。陸上及沿岸の兩交通を相合して一國を有機的に組織するものである。故に一國が其沿岸貿易制度を如何に定むべきかは、其陸上交通制度を如何に定むべきかの問題と略ほ同じ程度に其國の自由でなくてはならぬ、海運業の極めて幼稚なる國に於ては進歩せる外國船に其沿岸貿易を委することか一時の便宜であるとしても、一朝有事の際には外國船を自由に利用することか困難である。特に有事の際に外國船が擧つて其本國に引揚くるときは、交通の必要の最も切迫せる時機に於て交通の重要部分か杜絶すると云ふ危険に陥らねはならぬ。此等の理由よりして一國が其沿岸貿易を外國船に對して禁止することを正當なりとする以上は、或國が自國の都合上沿岸貿易を外國船に開放することありとするも、其國は之を口實として諸外國に對し同様の開放を行ふことを要求するを得ない。

以上は普通の場合の沿岸貿易に付て述べたのである。普通の場合とは一國の領土か地理的にも纏つた一團を爲し、且つ有形無形の交通状態から見ても一單位を組織して外國に對立する場合を云ふのである。故に本國と遠く隔離せる屬領との間の海運業の場合は直ちに之を同一に取扱ふを得ない。此場合の本國と屬領とは通例一單位を爲して外國に對立するものと見るを得ない。遠隔の屬領は本國との交通に付き關稅の輕減又は撤廢に由て特別の便宜を加へらるゝこと多きに係は

らず、其の本國との交通か諸外國との交通に比して絶對的に重きを爲し得ない場合が多い。即ち此種の屬領は本國と同等又はより以上に諸外國より物資を仰くと同時に、其生産物を本國市場に對すると同等又はより以上に諸外國の市場に供給することに由り經濟を營むことを常とする。故に本國と屬領との間の海運業を外國船に禁して之を自國船に獨占した場合に、若し其獨占の結果として兩地間の運賃か騰貴するときは、屬領の本國に對する經濟關係か益疎遠となりて諸外國に對する關係か密接となるの自殺的結果を生ずるのであるか、一方に其屬領と本國との取引か相當に重要な部分を占むる場合には、沿岸貿易禁止の實行に由り外國船か此屬領に寄航することか困難となり、之か爲め其屬領は諸外國との自然的交通の發達に由て其經濟の進歩を圖ることを妨げらるゝ結果となる。例へば今日比律賓の輸出入の大部分は米國との貿易に由て占められて居るか、其間の海運に付て沿岸貿易禁止か行はるゝときは、外國船は比島の對米輸出品を積取り、又は米國の對比島輸出品を積取ることにより、低廉に比島寄航を爲し得ざることとなり、之が爲め外國船の比島寄航が全體に減少し、從つて比島は其の諸外國との間に存する自然的關係を充分に發達せしめて經濟の進歩を圖るの自由を失ひ、地理上より交通の不便なる米國に對し人爲的に束縛せらるゝを免れない。

此の如く經濟上本國と合して一單位を爲せりと云ふを得ざる遠隔の屬領に沿岸貿易禁止の制度

を適用するときは、本國の海運業の利益の爲めに時としては本國屬領双方の一般經濟的利益を犠牲に供し、又時としては特に多く屬領の利益を蹂躪することを免れない。本國は其海運業の爲め又は其一般經濟的利益の爲めに屬領の膏血を搾ることは甚だ時代後れの植民政策であつて、此の如き政策は覺醒せる屬領住民の反抗を招かざるを得ない。加之沿岸貿易禁止を行ふ重大理由は一朝有事の際に交通の杜絶することを防ぐに在る。然るに遠く本國と隔離せる屬領との交通は平時沿岸貿易禁止に由て之を自國船に獨占せしむるも、一朝戰爭の起つた場合には如何に本國が強大の海軍を有するも、尙ほ本國と屬領との交通が攪亂せられざるを得ない。即ち此の場合の沿岸貿易禁止は戰時に於て屬領住民に交通の安全を保障するの力を有たぬ。従つて平時より其間の交通を自國船舶に獨占せしむるの必要も夫れ丈け減少する。

之に由て見れば遠く本國と隔離せる屬領にまで沿岸貿易禁止制度を適用することは海運保護策として甚だ拙劣なものであつて、獨り諸外國に不利を加ふるのみならず、之を行ふ國自身の全體の利益就中屬領の利益を害するものである。一國が此の如く自他を害する所の粗野の政策を行ふことは國際共同生活を尊重するの精神を缺ぐものとして、諸外國は之に抗議するの權利がある。吾等は米國が其本國に於て沿岸貿易禁止を行ふことに付き何等の異議を有たぬ。之と同じく吾々は英國が其本國に於て、特に英蘭蘇格蘭と愛蘭との間に於て沿岸貿易禁止を行ふことを正當視する

者であるが、若しも英國が本國と印度濠州加奈多南亞等の隔離せる屬領との間に沿岸貿易禁止を行ふたならば、米國の比律賓に於ける場合と同様に之に反對せざるを得ない。驟つて我國が行ひつゝある沿岸貿易禁止に付て見るに、我本國と朝鮮臺灣との間に此制度を行ふことは敢て國際上批難を招くべきものでない。朝鮮は併合後最近に至るまでも其貿易關係を自然の成行きに放任し、即ち關稅制度の上に本國と外國との差別を設けざりしに係はらず、今日朝鮮の經濟は全然我が本國と相合して一單位を爲すの有様である。又臺灣が其生産物の過剩を主に我本國に移出し、其の不足の需用物を主に本國より仰ぐ所以は、主として關稅制度上臺灣を本國の一部の如く取扱ふて其間に自由の通商を認めると同時に、其の外國との交通に關稅の墻壁を設けたからでなく、我經濟の自然の發展の結果として臺灣が經濟上本國に吸收せられたからである。

要するに朝鮮臺灣は地理的にも經濟的にも我本國と合して一單位を爲しつゝあるから、其間に沿岸貿易禁止制度を行ふことは決して不自然の政策と云ふを得ないのであるが、而も尙ほ予輩は此制度の撤廢を主張する、其理由は勿論一切の沿岸貿易禁止を不當とするが爲めでなく、従つて我國が此制度を撤廢することに由り他の諸國の行ひつゝある一切の沿岸貿易禁止に反對する口實を作らんとするか爲めてもない。我海運業の大に進歩せる今日に至つては外國船に對し沿岸貿易を開放するも、此貿易に於ける我優勢は毫も傷けられない。従つて此制度を繼續することは何等の



必要かない。而も尙は我國か此制度を維持するときは、事理に通せざる世人一般か沿岸貿易禁止を以て如何なる場合にも正當の理由あるもの、如く誤解し、特に同じ誤解に陥れる外國人も之を口實として自國の行へる不當の制度を辯護せんとするの弊があるからである。我國か沿岸貿易を開放することに由て外國船の利する所は甚た少ないてあらうか、併し全然利益を得ることなしと云ふを得ない。故に我國か國際共同生活を尊重するの精神を示す爲めには、左まで必要な排外的制度を總て撤廢することを得策とする。吾々は自から之を撤廢したることを口實として相當の理由ある外國の排外制度にも無差別の反對せんとするのはない。

### 三 我保護船の運賃の低廉

歐洲戰爭前より我輸出入の半は、保護會社の定期船に由て取扱はれて居たか、外國船寄航の杜絶したる戰爭中輸出入か全部我船舶の手に歸したるは勿論、外國海運業の漸次恢復に向ひつゝ、ある今日と雖も、我輸出入の大部分は我定期船の吸收する所となり、外國船就中新興の米國船か之と競争することは頗る困難である。元來我海運政策は最初には進歩せる外國船に對して我海運を成立せしむることを殆んど唯一の目的としたか、近來は保護を加へつゝある特定航路の定期船の運賃を特に低廉ならしめ、以て我貿易を發達せしむることに重きを置くに至つた。此運賃は政

府の認可を得て定められるのであるか、戰爭中世界運賃の暴騰せる際にも政府は多く之を引上ぐることを許るさなかつたから、當時の我定期船運賃は甚しく世界運賃と權衡を失した低率のものであつた。平和回復以來諸物價及勞銀か益騰貴して船舶經費の増加するに従ひ我定期船運賃は相當の引上を認められ、之と同時に世界海運界に於て近來運賃低落の勢か著しくなつて來たから、彼我の運賃か頗ふる接近するに至つたとは云へ、我運賃は今尙ほ可なりの低率である。此の如く我定期船の我輸出入品に對する運賃の特に低廉なる結果、外國船か之と競争して我輸出入品を取扱ふことか困難であり、従つて我輸出入の大部分は今日も我定期船の占むる所となつて居る。

此の如く我輸出入の運賃を特に低廉ならしむることは、我國か地理的に極東洋上に偏在するに係はらず、我經濟をして世界經濟と密切の關係を保つて發達せしむるものであつて、獨り我國を利するのみならず、世界一般をも利するものである。只た輸出と輸入とを比較すれば政府の干渉か特に前者に強く、即ち輸出の運賃か輸入の夫れに比して更に低廉となつて居る。輸出運賃を特に低くする政策はメルカンチリズム的な輸出萬能思想に出づるものであつて、此政策に由り一時的には一般輸出を有利ならしむることか出来る。例へば戰爭中に於ける輸出の急激なる膨脹の大原因は此政策を實行したことである。併し乍ら此政策は永續して一般の輸出を有利ならしむること困難である。何となれば此政策に由て輸出を輸入よりも容易ならしむるときは、夫れ丈け不

自然に正貨の流入を生じ又は其の自然の流出を妨げて、我物價を騰貴せしめ又は其の下落を妨げる、特に我國に於ては或は財政の過度の膨脹に由り、或は民業の過度の投機に由り常に物價を騰貴せしむる傾向か存在して居るか、輸出を輸入よりも低廉に行はしむるときは、此の物價騰貴の傾向か夫れ丈け自然の制限を免れて實現せられ、之か爲め我物價か世界の平均に比して高位を保つこととなり、従つて輸出の増進か一般に妨げらるゝ結果となるからである。故に此政策は輸出入運賃を同一にした場合に比して永續的に輸出を増進するの効力なく、而も一方に國民は之か爲め常に物價騰貴の弊に苦しまねはならぬ。輸出品中の特種のものに限りて其運賃を低くするときは、其輸出を特別に増加せしめて外國との競争上之を有利ならしむることは出来るか、一般の輸出運賃を低くすることに由り其の總てを外國との競争上永く有利ならしむることは出来ない。

之に由て見れば輸出運賃を輸入よりも低くする差別的政策は廢止することを必要とするか、輸出入双方の運賃を一樣に世界の普通率よりも低くする政策の當否如何と云ふに、若しも此運賃の低率なることか、全然國庫の補助金支出に由て支持せられて居るならば、須らく國庫補助を廢止して運賃を普通の程度に引上げ、只た例外として外國競争上一時的不利に陥れるか如き輸出品、又は國民生活に重大關係ある輸入品の運賃に限り之を低廉ならしむることを適當とする。然るに今日營業基礎の確立せる東洋及歐米航路に於ける我定期船の運賃の低率なるは全部國庫補助の力に頼るのではない。此等の航路に於ける補助金は大に削減せられて居るか、保護會社か多年國家

の優渥なる保護に由つて今日の發達を遂げたるものであるから、國家は之に報ひしむる爲め補助金給與の割合よりも多く運賃を低廉にすることを命じて居るのである。外國人は往々此點を誤解して我定期船の運賃の低廉なるは一に國庫補助の方に由るもの、如く論じ、是れ國家の力に由て世界の海運界に不公正の競争を試むるものなりと批難するのであるか、補助金に由り運賃の低廉となれる割合は寧ろ小部分に過ぎない。是れ實に近來保護會社が政府の補助を辭すると同時に其監督をも免れ、自由に世界普通の運賃を得て利益せんとする所以である。

今日世界の海運界に於て相當有力の地位を有するに至れる我保護會社は、多年間貧弱なる我財政に對し重大なる負擔を課することに由て今日の大を致したのであるから、今後は國民の爲めに大に盡す所かなくてはならぬ。過去に於て我國が海運保護の爲めに支出した金額は佛國と相並んで世界最高の金額に達したか、一方に我財政の世界諸強國に比して甚しく貧弱なることを考ふるときは、此の如き巨額の補助金支出か如何に我財政に取つて甚しき苦痛であつたか、又當時の保護會社の有せる船舶噸數の諸強國に比して甚た小數なることを考ふるときは、此の如き巨額の補助金支出か如何に我海運業に取つて手厚き保護であつたかを察することか出来る。此の如く何れの點より見るも眞に世界最高の保護に由り保護會社が今日の地位に達したのであるから、國民は之に對して今後充分に其責任を果たすことを要求するの權利がある。只た保護會社をして其責任を果さしむるの途は、單に既設航路の運賃を低くすることに限られて居らぬ。

元來貿易の發展の爲め運賃の低廉なることを特に必要とするは粗造の廉價品の生産輸出を主とする場合であるか、此の如き輸出品を生産するに適當なる時代は勞働者の教育の程度か低く、従つて假令へ之に實地練習の機會を與ふるも到底高級品を生産するの能力を有せず、加ふるに勞働者の生活程度が低く、従つて安き勞働に由り自由に之を使用し得るか如き時代であるか、我國に於ては最早や此の如き時代は過ぎ去りつゝある。故に一般生産者は時勢の變遷に應じて優良の高價品を多く生産することに努力せねばならぬ。特に今後廉價品の生産に付ては生活程度の低き支那印度等の後進國民と競争することか日々困難となりつゝある。我國が從來の廉價品生産より轉じて高級品生産に移るに付き歐洲戰爭は實に無二の好機會を與へた。故に予輩は戰爭中此點に付き本誌に於て屢國民に警告したのであるか、實際には此方向轉換か我國の必要とし且つ可能とする程度に行はれなかつた。是には種々の原因もあるか、一は戰爭の爲め世界運賃か急に十倍以上の暴騰を爲せる際に、我定期船の運賃には微小の引上を認めたに止まつたから、國民は依然として粗惡の廉價品生産を繼續し、否な大に其生産を膨脹して之を世界市場に供給することを可能とせられた爲めである。此事も予輩か本誌に於て戰爭中船腹調節問題を論するに方り指摘した所である。我國民は何時までも人爲的に運賃を低廉ならしむることに由て貿易上に發展することを希望してはならぬ。只た從來運賃の低廉なることを基礎として種々の事業か成立して居るから、今後運賃の引上は徐々に之を行ひ、以て此等の既存事業をして新時代に適當なる方向に推移するの

猶豫を得せしめねはならぬ。

以上の外に尙ほ我國が特に運賃を低廉にする政策を繼續するときは、前に述へし如く諸外國か之に關して誤解を生し、其海運業をして我海運に對抗せしむる爲めに種々の排外的政策を行ふことを以て正當防衛と考へるの弊を生せざるを得ない。加之我海運業は單に保護會社の定期船のみより成るものでなく、今日は之と略は同大の社外船が存在して居る。此社外船か自力に由て定期航路を經營することは殆んど不能と云ふべく、其の主たる經營は傭船航海を爲すことであるか、此種の海運を大に發達せしむることも亦我海運の全體的發達に必要である。然るに保護會社をして特に其運賃を低廉にして世界の海運界に競争せしむるときは、外國船と共に我社外船も直接間接に壓迫を蒙つて其發達を妨げらるゝことを免れぬ。

此の如く保護會社をして今後國民に對し其責任を果さしむる方法として、其運賃を特に低廉ならしむる政策は漸次之を廢止せねはならぬとすれば、他の如何なる方法に由り其責任を果さしむべきやと云ふに、運賃の引上に由り保護會社の收益の増加するに従ひ、之を國庫に徴收して過去に支出したる補助金を返還せしむることも一方法であらう。併し我國は國土狹小の海國であつて今後益海運の發達することを必要とするから、保護會社をして海運の發達に貢獻せしむることか必要であり、又此事は保護會社の性質に最も適當なる任務である。保護會社をして運賃以外の事柄に付き我海運の發達に貢獻せしむるの方法は、當分收支相償ひ難き新航路を開設すること、

既設航路の經營を改善すること、即ち定期船の速力増加、其發着度數の増加、寄航地點の増加、其他一般に荷客取扱上の改善を爲すことである。我國の支那及米國に對する有形無形の關係の多益密切なるに従ふて、快速力の客船を此航路に頻繁に往復せしむることは世人の特に希望する所である。只だ保護會社たる日本郵船、大阪商船及東洋汽船の各社は其任務と財政的事情とを異にするから、之を合併して單一の會社とするにあらざれば、合理的に海運政策の改善を行ふことが困難である。此等保護會社の合併は從來或程度に其間に行はれたる競争を消滅せしむることとなるが、併し英國の海運は競争の爲めに勢力を減することが割合に少なく、之に加ふるに米國の大海運が勃興して我海運に對し競争を爲すから我國の海運業に合併が行はれても獨占的弊害を生ずるの危險が少なく、寧ろ此等外國の大海運業に對抗する爲め我海運業の合併を必要とする。只だ從來も世界の主要航路に付ては諸國の有力なる船舶の間に運賃同盟が行はれたのであつて、此種の同盟は場合に由ては獨占力を振ふ所の國際的合同となるの危險がある。此等の理由より我國は保護會社をして其責任を果さしむる爲め、單に過去に支出したる國庫補助金を返納せしむるが如き方法を以て満足するを得ない。之に對しては飽くまで特別の監督權を保持するの必要がある。吾々は保護會社が國庫の補助を辭すると同時に國家の特別の監督を免れんとする忘恩的の要求に對して同意するを得ざるは勿論である。

英米人の中には往々政府の補助金に由り保護せられた事業か外國事業と競争することを以て一

種の不正競争の如く見做して批難するの傾向がある。併し國庫補助金に由り一國の事業をして外國競争に對抗するの力を得せしむることも、關稅保護に由て同様の力を得せしむることも、共に人爲的に國內事業に競争力を有せしむることである。米國は多年高率の保護稅に由り國內産業を助長するの方針を採り來り、又英國も戰爭以來は保護稅を採用するに至つた。又米國の船舶法は外國船に過大の差別的負擔を加ふることに由て自國船を保護するのみならず、更に所得稅免除に由り自國の造船を保護するの規定を設けて居るが、國庫補助金を支出すると免稅に由て國庫の收入を減ずるとは、積極消極の區別あるも共に國庫の負擔に由て國內産業を保護するものである。故に我國が補助金支出に由り航海及造船を保護することは制度として當然批難すべきことでない。只だ諸外國よりも一層低廉に航海造船し得るが如く過大の補助金を支出することは、諸外國の甚だ迷惑を感ずる所である。特に此場合には諸外國も自衛上補助金制度を設くるの已むを得ざるに至り、其弊は輸出獎勵金の競争の場合と同じく徒らに諸國民の負擔を増加し、且つ通商の平和を害するものである。我定期船が我輸出入を特に低廉に輸送するは全部補助金の結果ではなく、寧ろ政府の監督權の行使に由るものであるが、併し今後は此の如く運賃を特別に低くする政策を次第に廢止するを要することは既に述べし所である。而して今後我定期船の運賃の引上を認むるに従ふて補助金を減廢することは當然であるが、併し補助金を廢止することが直ちに保護會社に對する國家の特別の監督權を消滅せしむるものでないことは重ねて注意せねばならぬ。