



〈雑録〉米國ニ於ケル海運業ト其保護政策

渡邊，水太郎

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 8(5):802-814

(Issue Date)

1910-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00051561>



米國ニ於ケル海運業ト 其保護政策

商學士 渡邊水太郎

北米合衆國が近時著シク太平洋方面ニ其羽翼ヲ延バシツ、アルハ明カナル事實ニシテ海運業ニ於テモ亦今期議會ニ海運補助法案提出セラレ、主トシテ太平洋方面ニ於ケル海上ノ經營ヲ擴張セントシツ、アリ。即チ茲ニ同國ニ於ケル海運業ノ消長及保護政策ノ變遷ノ梗概ヲ記述シ以テ目下議會ニ討議中ナル「ハンフレー」案ニ就テ一言スルハ最モ興味アルコトナリト信ジ敢テ諸君ノ注意ヲ喚起セント欲ス

北米ニ於ケル海運業ハ古代ニ於テモ行ハレタルモノナリシナルベシト雖モ史蹟ノ徵スベキモノナク之ヲ詳ニスルニ由ナシ。然リト雖モ「コロ

ンブス」發見以來其海運業ハ稍見ルベキモノアリ千六百十四年頃「ハドソン」河ニ於テ甲板ヲ有スル船舶ヲ建造シタルモノアリシト云フ。然レドモ當時北米ニ於ケル海運業上ノ利益ハ多ク英國船ニ吸收セラレツ、アリシヲ以テ米國民中海運業振興ノ必要ヲ覺ルモノアルニ至リ「マサチユーセツト」州知事「ジョン、ウインスロップ」氏 (John Winthrop) ノ如キハ自國用商品ノ輸入ヲ全然外國船ノミニ依頼スルコトノ危險ナルト及海運業上ノ利益ヲ自國民ノ收得ニ歸セシメントノ希望ヨリ自國船舶ノ發達ヲ必要トスル主義ヲ鼓吹シタリ。之レ米國ニ於ケル海運政策ノ萌芽トモ云フベシ。而シテ「ボストン」ニ次デ「ニュー、アムステルダム」(New Amsterdam) (今ノ紐育ナリ) モ亦漸次海運業ニ志スモノヲ生ジ記錄ニヨレバ千七百年ニハ「ボストン」ニハ百九十四艘ノ船舶ヲ有シ紐育ハ百二十四艘ヲ所有シタリト云フ。

越テ西印度諸島ガ世界ノ注目ヲ惹キ之レニ交通貿易スルモノ漸次多キヲ加ヘタルヨリ北米ニ於テ又此航海ニ從事スルモノアリ又船舶ヲ建造シテ外國ニ賣却セントスルモノヲ生ジ所謂造船業モ漸次其發達ノ歩ヲ進ムルニ至リタリ。蓋シ北米ノ沿岸ニハ船舶ノ構材ニ適當ナル種多ノ木材豐富ナリシヲ以テ造船業上最モ便益ト感ゼラレタルヲ以テナリ。「ロード、シェフィールド」卿 (Lord Scheffeld) ノ記スル所ニヨレバ千七百六十九年ニ米國ノ主要都市ニ於テ築造セラレタル船舶ハ左ノ如ク三百八十九艘二萬一噸ノ多キニ達シクリト云フ (Marvin; American Merchant Marine, ch1) 又以テ如何ニ造船業ガ廣ク且ツ盛ンニ同國ニ行ハレタリシカヲ知ルニ足ラン

殖民地名	新船艘數	同噸數
New Hampshire	45	2,452
Massachusetts	137	3,013
Rhode Island	39	1,428
Connecticut	50	1,542

New York	19	955
New Jersey	4	83
Pennsylvania	22	1,465
Maryland	20	1,344
Virginia	27	1,269
North Carolina	12	607
South Carolina	12	789
Georgia	2	50
Total, (1769)	389	20,001
	(1770)	20,610
	(1771)	24,068
	(1772)	26,544

此ノ如キ北米ニ於ケル海運業ノ發達ハ其母國タル英本國ヲシテ尠ナカラズ恐惶セシメタルモノ、如ク北米ノ海運ヲ抑制シテ自國海運業ノ發達ヲ計ルノ目的ヲ以テ種々ノ法律上ノ制限ヲ設クルニ至レリ。例ヘバ航海律令及輸入品ニ對スル差別關稅ノ如キ之レナリ。彼ノ有名ナル海運史家「リンドセー」氏ハ

Combined with various conditions taken from the Navigation

Laws, requiring heavy duties on numerous articles imported into the colonies from the countries that produced them or from anywhere else except Great Britain, and prohibiting the importation of sugar from the colonies except in British bottoms, necessarily aroused the indignation of the American colonists and sowed the seeds of future rebellion.”

英本國ガ之等法律上ノ制限ヲ米國殖民地ニ強制シタル不法ナル處置ハ終ニ米國ガ本國ニ反旗ヲ翻シテ獨立戰爭ヲ開始スルニ至リタル一原因ヲナスモノナリト論ゼリ。

北米合衆國ノ獨立戰爭ハ其海運業ニ取リテ最も大ナル打撃ナリキ而シテ戰爭ノ終了後ト雖モ其船舶ハ著シク減縮セラレテ復タ昔日ノ繁榮ヲ見ルヲ得ザリキ。抑モ北米ハ其地域ノ廣大ナルト物産ノ豊富ナルトニヨリ其貿易モ亦頗ル大ナルモノアリ殊ニ西印度諸島トノ貿易ニ至リテハ獨立戰爭以前ニハ年々千七八百萬弗ヲ下ルコトナカリシニ戰爭中之等貿易ハ一時中止セラレタルノミナラズ平和回復後ト雖モ西印度諸島ガ英

國ニ領屬シタルガ爲メ之レニ貿易スル場合ニハ外國船トシテノ取扱ヲウケ多大ノ税金ヲ賦課セラレ從テ不尠打撃ヲウケ加フルニ英國ハ終ニ千七百八十三年七月ノ法律ヲ以テ西印度諸島トノ貿易ハ英國人ニヨリ所有セラレ且ツ英國人ヲ以テ乘組マレタル英國船ニ限ルコト、ナシ全然外國船ヲ排斥セリ。茲ニ於テカ米國モ亦之レニ對スル報復ヲ計ラザルベカラズ即チ千七百八十五年紐育州先ヅ英國船ニヨリ同國ニ輸入スル貨物ニ對シ倍額ノ關稅ヲ課スルコト、シ「マサチューセツト」「ニュー、ハンブシャイアー」ノ諸州相次デ英國船ニヨリ貨物ヲ輸入スルコトヲ禁止スル航海法ヲ發布シ「ポストン」ノ商人ノ如キハ同年四月十六日「ファニユイル、ホール」(Fanuil Hall)ニ會合シ一切英國商品ヲ購入セザルベシトノ非買同盟ヲ誓約スルニ至リタリ。

此ノ如ク西印度諸島トノ貿易ガ英國ニヨリ制限セラレタルヲ以テ北米ノ冒險家ハ印度、支那

方面ニ交易ヲ開始セントノ希望ヲ起コシ千七百八十五年「Grand Turk」號ニ次デ千七百八十八年「Hercules」「Omphale」ノ二艘コノ遠洋航海ヲ完成シ大ニ世人ノ注意ヲ喚起シタリ然リト雖モ當時歐洲諸國ハ皆競フテ海上貿易ノ保護政策ヲ採用シ自國海運業ノ發達ヲ獎勵セルヲ以テ米國ノ船舶ハ到底之レト競爭對抗スルコトヲ得ズ船主ハ總テ悲慘ナル狀況ニ沈淪セザルベカラザルニ至レリ。茲ニ於テ千七百八十九年合衆國ノ第一回聯合議會ニ對シ海運保護政策ノ必要ヲ主張シ且ツ適當ナル施政ノ實行セラレシコトヲ請願スルモノアルニ至リタリ。彼ノ「バルチモアー」ノ商人及船主ノ如キハ最モ熱心ルナ請願ヲ提出シ

“Your petitioners, on which ever side they may turn their eyes, see reason to believe that the United States may soon become as powerful in shipping as any nation in the world.....Permit us to add that for want of national protection and encouragement, our shipping, that great source of strength and riches, has

fallen into decay and involved thousands in the utmost distress."

之等ノ輿論ハ終ニ「ヴァーヂニア」州選出代議員

「セームス、マヂソン」氏 (James Madison) ノ外

國商品及外國船ニ對スル保護稅法案ノ提出トナ

リ千七百八十九年七月四日同案ハ終ニ法律トシ

テ發布セラル、ニ至レリ。本法律ノ要旨トスル

所ハ左ノ如シ

一 米國ニ於テ建造セラレ米國人ノ所有ニ屬スル船舶ニヨリ

輸入セラル、貨物ニ對シテハ制定稅率ノ一割ヲ輕減ス

ニ 特ニ東印度貿易ニ於ケル茶ハ左ノ差別稅率ニヨル

自國船ニヨリ 外國船ニ
輸入スル場合 ヨル場合

ホヘア茶一封度ニツキ 六仙 一五仙

スーチヨン茶 同 十仙 二二仙

ハイソン茶 同 二〇仙 四五仙

其他 同 一二仙 二七仙

歐洲ニ於ケル東印度會社ノ倉庫ヨリ米國ニ輸入セラル、場合

ハ米國船ニヨル場合ト雖モ八仙、一三仙、一六仙、二六仙ノ

税金ヲ課スルモノトス
即チ一般貿易ニ於ケル米國船ヲ保護シ殊ニ東印

度方面ニ航海スル船舶ヲ獎勵センガ爲メ其ノ最
モ重要商品タル茶ニ對シ非常ナル差別關稅ヲ賦
課シタルナリキ。

然ルニ之等ノ方法ヲ以テ満足セズ同年七月二

十日更ニ一ノ法律ヲ發布シ船舶入港稅ノ制度ヲ

設ケ外國船ヲ自國ノ海上貿易ヨリ排除セントセ

リ。同法ハ之ヲ海外貿易ト沿岸貿易トニ區別シ

左ノ差別噸稅ヲ課セルモノトス

一 海外貿易ニ從事スル場合ノ入港稅

米國建造米國人所有船

米國建造外國人所有船

外國建造船

六仙

三〇仙

五〇仙

ニ 沿岸貿易ニ從事スル場合ノ入港稅

米國船 一ケ年一噸ニツキ

外國船 毎入港毎ニ一噸ニツキ

一四仙

一四仙

米國ガ絶對ニ沿岸貿易ヲ自國船ニノミ留保シ

タルハ千八百十七年以後ナリト雖モ事實上コノ

法律ハ外國船ヲ沿岸貿易ヨリ排除シタルモノト
云フベキナリ。

七月四日發布ノ關稅法ハ千七百九十四年ニ至リ少シク修正セラレ自國船ニ對シ一割ノ減稅ヲナスコトヲ廢止シ外國船ニヨリ輸入セラレタルモノニ對シ一割ヲ增課スルコト、ナセリ。

是等保護政策ハ同國海運業ニ大ナル刺激ヲ與ヘ其船舶ハ漸次非常ナル勢ヲ以テ増加スルニ至レリ。今同法施行後十ケ年間に於ケル外國貿易ニ從事スル船舶トシテ登錄セラレタル噸數、及外國貿易中自國船ニアリタル割合ヲ示サンニ左ノ如シ

年次	外國貿易船トシテ登錄セラレタル噸數	外國貿易中自國船ニヨリタル割合
一七八九	一二三、八九三	二二・六パーセント
一七九〇	三四六、二五四	四〇・五
一七九一	三六三、一一〇	五五・九
一七九二	四一一、四三八	六四・〇
一七九三	三六七、七三四	七九・五
一七九四	四三八、八六三	八八・五
一七九五	五二九、四七一	九〇・〇
一七九六	五七六、七三三	九二・〇

一七九七 五九七、七七七 九〇・〇
一七九八 六〇三、三七六 八九・〇

外國船及外國品ニ對スル關稅ハ爾來種多ノ改正或ハ變更アリタレドモ未ダ重大ナル影響ヲ海運業ニ及ボシタルモノナシ。後千八百十七年ニ至リ合衆國ハ彼ノ千六百六十年ノ「クロムウェル」ノ航海律令ト同性質ノ法律ヲ發布シ原產地國ノ船舶ニヨラザル輸入ハ一切之ヲ禁止シ且ツ沿岸貿易ハ絶對ニ外國船ニ許可セザルモノトナセリ。コノ法律ハ一見非常ナル排外的政策ナリト雖モ當時既ニ主要國間ニ於テハ互惠條約ナルモノアリテ外國ガ自國船ニ對シ其ノ國ノ船舶ト同一ノ待遇ヲ與フル時ハ自國ニ於テモ外國船ニ對シ自國船ト同一ノ待遇ヲ與フルコト、ナセルヲ以テ實際上ニ於テハ其效力ハ甚ダ微弱ナリシモノナリ。

互惠條約ノ發達ハ海運政策ノ上ニ一大變化ヲ與ヘタリ、即チ從來歐洲諸國ニ於テ行ハレタル

外國船ト自國船トニ對シ特別ノ取扱ヲナシ若シクハ沿岸貿易ヲ自國船ニノミ保留スルノ方法ハコノ互惠條約ニヨリ全然其ノ實質上ノ效果ヲ失フニ至リタルヲ以テ之レニ代ハル保護政策ノ必要ヲ感ズルニ至リ所謂補助金制度 (Subsidy System) ヲ生ズルニ至リタルモノトス。

千八百三十九年英國政府ガ「キユナード」會社ノ太西洋航路ニ對シ郵便契約ヲ締結シ年五萬五千磅ノ補助金ヲ支給シ又何同會社ノ東洋航路等ニモ郵便補助金ヲ支給スルコトハナルヤ米國ニ於テモ亦此制度ノ必要ヲ主張スルモノヲ生ジ上院議員「キング」氏 (Senator Thomas Butler King) ノ提案トナリシモ未ダ通過スルニ至ラザリキ。然ルニ千八百四十五年終ニ郵便航路補助法ノ發布ヲ見ルニ至リ之レニヨツテ「オシアニツク」汽船會社ノ紐育「ハーヴル」「ブレメン」航路「パシフィック」、メー「ル」會社ノ太平洋沿岸航路等ニ對シ年々一定額ノ補助金ヲ支給スルコトハ

ナリ越テ千八百四十七年ノ法律ニヨリ「コリンズ」會社ニ紐育「リバープール」航路ヲ開始セシメ年額三十八萬五千弗ノ補助金ヲ與フルコトハシ後千八百五十二年之ヲ八十五萬八千弗ニ増加シタリ。之等ノ保護ニヨリ米國ノ海運業ハ再ビ其面目ヲ一新セントスルニ至リシニ同國ニ於ケル南北南部ノ利害ノ衝突ハ此海運保護政策ニモ影響ヲ及ボシ當時海運業ニ多クノ利害ヲ有セザル南部諸州ハ熱心ニ此政策ニ反對シ國民ノ租稅ヲ以テ一私立會社ヲ保護スルノ必要ナク又英國船舶ヲ以テ充分ニ郵便航送ノ實益ヲ舉ゲ得ルニ國庫ノ負擔ヲ以テ徒ラニ大汽船ノ競争ヲナサシムルガ如キハ兒戲ニ類スルモノナリトマデ極論スルニ至レリ。之等反對論ハ終ニ議會ノ勢力ヲ占メ千八百五十八年從來ノ郵便航路補助法ハ絶對ニ之ヲ廢止シ實際ニ郵便物ヲ航送シタル場合ニノミ其ノ運送シタル郵便物ノ數量ニ應ジ一定割合ノ航送料ヲ支拂フコトハナセリ。此改正ハ

同國海運業ニ取リテ最モ大ナル打撃ヲ與ヘタルモノニシテ「コリンス」會社ノ如キハ到底其業務ヲ維持スルコト能ハズ所有船舶ヲ擧ゲテ他ニ賣却スルノ止ムナキニ至リ米國ノ紐育「リバープー」航路ハ茲ニ全然拋棄セラル、ノ運命ニ到達シタリ。然ルニ當時佛國及獨逸ノ如キハ太西洋航路補助ノ必要ヲ感ジ其郵便航路ヲ開始セシメタル時代ナリキ。

此ノ如クニシテ米國ノ海運業ガ其保護政策ノ撤廢ニヨリ非常ナル困難ニ陷リタルニ際シ更ニ千八百六十年ノ南北戰爭ノ開始トナリ同國ノ海運業ハ萎微又見ル能ハザルニ至レリ。今「マーグイン」氏ノ記スル所ニヨリ同國ニ於テ海外貿易ニ從事スル船舶トシテ登錄セラレタル噸數及外國貿易中自國船ニヨリタル割合トヲ示サンニ最初ノ補助法ノ發布セラレタル翌々年即チ千八百四十七年ニハ百萬七千噸ヲ有シ外國貿易ノ八割一分一厘ハ自國船ニヨリ運送セラレ爾來年

年其噸數ヲ増加シ千八百五十八年ニハ二百三十萬千噸其割合七分三厘七毛ヲ示シタルニ千八百六十一年以降漸次其噸數及割合ヲ減少シ千八百九十年ニ至リテハ其噸數僅カニ九十二萬八千噸外國貿易中自國船ニヨルモノ僅カニ一割二分八厘ニ減少シタリ即チ左表ニ示スガ如シ

年次	外國貿易船トシテ登錄セラレタル船舶	外國貿易中自國船トシテ登錄セラレタル船舶	割合
一八四六	九四三、三〇七	八一・七	八・一
一八四七	一、〇四七、四五四	八一・一	八・一
一八四八	一、一六八、七〇七	七七・四	六・六
一八四九	一、二五八、七五六	七五・二	六・二
一八五〇	一、四三九、六九四	七二・五	五・五
一八五五	二、六四八、三五八	七五・六	五・六
一八六〇	二、三七九、三九六	六六・五	六・五
一八六五	一、五一八、三五〇	二七・七	二・七
一八七〇	一、四四八、八四六	三五・六	三・六
一八七五	一、五一五、五九八	二六・二	二・六
一八八〇	一、三一四、四〇二	一七・六	一・七
一八八五	一、二六二、八一四	一七・〇	一・七
一八九〇	九二八、〇六二	一二・八	一・二

千八百六十年以降三十ケ年間多少ノ變遷アリ

一二ノ特定航路ニ補助金ヲ支給シタルコトアリ
シト雖モ未ダ統一的政策ヲ見ルニ至ラズ而シテ
其ノ海運業ハ前表ノ如ク年々減少スルノミナリ
キ。之レ一ハ千八百六十七年以降同國ニ於ケル
鐵道熱勃興シ國人ヲ舉ゲテ陸上經營ニ汲々タル
ノ時代ナリシカバ意ヲ海上ニ注ガントスルモノ
少ナカリシニヨルベシト雖モ實ニ海運政策ノ缺
陷ハ其ノ最モ大ナル原因タリシハ疑フベカラズ
而シテ若シ此儘ニ放任センカ同國ノ海外貿易ニ
於ケル船舶ハ全ク其影ヲ見ザルニ至ルナラン。
玆ニ於テカ千八百九十一年遂ニ議會ニ二種ノ法
案ノ提出ヲ見ルニ至レリ。二種ノ法案トハ一般
船舶ニ對スル獎勵法及郵便航路補助金之レナリ
其概要左ノ如シ

一、獎勵法

外國諸港ニ往復スル五百噸以上ノ米國船ニ
對シ向フ十ケ年間航海湮數千湮ニツキ每噸

三十仙ノ獎勵金ヲ支給ス

二、郵便航路補助金

郵便航路ニ從事スル船舶ヲ四等級ニ分チ往
航一湮ニツキ第一等級船ハ六弗、第二等級
船ハ二弗、第三等級船ハ一弗、第四等級船
ハ六十六仙ト三分ノ二ヲ支給ス

然ルニ獎勵法ハ全然否決セラレテ法律トナルニ
至ラズ郵便航路補助金ハ其支給額ヲ修正シテ議
會ヲ通過シ千八百九十一年三月三日ノ法律トシ
テ發布セラレタリ。本法律ハ現行法トシテ現ニ
効力ヲ有スルモノナルヲ以テ其條項ノ大意ヲ左
ニ略記セント欲ス

第一條 郵便長官ハ米國船舶ニヨル郵便物ノ運送ニ關シ加奈
陀以外ノ外國トノ定期航路ニ對シ五ケ年以上十ケ年以内ノ
期間ヲ以テ郵便契約ヲ締結スルノ權限ヲ有ス

第二條 本契約ハ廣告シテ競争入札ニモリ締結ス

第三條 本法ニヨリ郵便航路ニ使用セラルベキ船舶ハ左ノ資
格ヲ具備スルコトヲ要ス

一 米國ニ於テ築造セラレタルコ

二 米國人ニヨリテ所有セラルハコト

三 乗組員ノ一定割合以上米國人ナルコト

四 航海汽船トシテ新式ノ設備ヲ有スルコト

前記船舶ハ之ヲ左ノ四等級ニ格別ス

第一等級船 普通天候ニ於テ二十節ノ速力ヲ維持シ得ル八

千噸以上ノ鐵或ハ鋼製汽船

第二等級船 同十六節ノ速力ヲ維持シ得ル五千噸以上ノ鐵

或ハ鋼製汽船

第三等級船 同十四節ノ速力ヲ維持シ得ル二千五百噸以上

ノ鐵或ハ鋼製汽船

第四等級船 同十二節ノ速力ヲ維持シ得ル千五百噸以上ノ

鐵鋼或ハ木製汽船

第四條 本契約ニヨリ使用セラルベキ船舶ハ海軍大臣ノ検査

ヲ要ス

第五條 本契約ニヨリ支給セラルハ補助金ハ左ノ割合ニヨル

第一等級船 最近距離ニヨリ每往航一湮ニツキ 四弗以内

第二等級船 同 二弗以内

第三等級船 實行湮數ニヨリ每往航一湮ニツキ 一弗以内

第四等級船 同 七十五仙以内

第六條 郵便物ニ對スル設備ヲナシ吏員ヲ無償乗船セシムル

ベシ

第七條 合衆國海軍士官ハ此郵便船ノ役務ニ服スルコトヲ得

第八條 本契約ニヨル船舶ニハ每一千噸毎ニ一名ノ練習生ヲ

乗組マシムルベシ

第九條 上記船舶ハ軍隊ノ輸送或ハ巡洋艦トシテ政府之ヲ借

入レ若クハ買上グルコトヲ得

即チ之レニヨリテ見ルニ補助金ノ割合ハ曩ニ議

會ニ提出セラレタル「フライ」案(Senator William

DeVoe氏ニヨリテ提出セラレタルヲ以テ此名アリ)

ニ比シ第一等級船ハ其三分ノ一ヲ減額セラ

レタルモノナリ

本法ニヨリ先ヅ郵便契約ヲ締結シタルハ「パ

シフィック、メール」(會社ノ紐育「コロ」間航路

「パナマ」桑港間航路、桑港橫濱香港間航路ニシ

テ之レニ次グ「レッド、デー、ライン」ノ紐育「グエ

チズエラ」間航路「ワード、ライン」ノ紐育「ハバ

ナ」メキシコ」間航路ナリ。然リト雖モ之等ノ

航路ハ既ニ存在セルモノ、ミニシテ同法ニヨリ

米國ノ海運業ハ何等ノ著シキ刺激ヲモ受クルコ

トナカリキ、唯「パシフィック、メール」及「ワ

ド、ライン」ノ高級鋼船ノ一部ハ此法律ノ通過ヲ豫期シテ造ラレタルモノアリ又發布後一二ノ新造船アリタルノミナリキ。換言スレバ本法律ハ其精神ニ於テハ大ニ賞スベキモノアリシト雖モ其ノ補助金額ノ比較的少ク殊ニ大西洋航路ニ對スル第一等級船ノ規定ハ其遠力噸數餘リニ優秀ナルニ反シ其補助金ノ餘リニ少ナキガ爲メ到底之ヲ開設セントスル會社ヲ見ル能ハズ空文トシテ徒ラニ存在スルノ觀ヲ呈シタリ。

米國政府ガ海運政策ニ於テ此ノ如キ失敗ヲナシツ、アルニ拘ラズ同國民ガ漸次意ヲ海上ニ注ギ其資本的活動ヲ海上貿易ニモ發展セシメントノ希望ヲ有シタルノ事實ハ最モ注意スベキ事項ニシテ予ハ同國ノ資本家ガ外國會社ノ名目ノ下ニ其資本ヲ放出シツ、アリシ二三ノ事例ヲ記述セント欲ス。

第一ノ例ハ白耳義國籍ノ下ニ航海業ヲ經營セル所謂「レッド、スター、ライン」(Red star Line)ヲ

レナリ。千八百七十二年「フィラデルフィア」ノ商人等相謀リテ「インターナショナル、ナビゲーシヨン」會社ナルモノヲ設立セリ、而シテ其資本ハ殆ンド全部米國資本家ニヨリテ贖出セラレタルモノニシテ米國々旗ノ下ニ大西洋航路ヲ開始センコトハ其希望トスル所ナリキ、然ルニ米國ニ於テハ其造船代價ハ非常ニ高ク且ツ航海上ニ於テモ乘組員等ニ對スル嚴重ナル規定アルニ拘ラズ殆ンド國家ノ保護ト認ムベキモノナク到底外國ノ會社ト競爭スルコト能ハザルヲ以テ遂ニ白耳義會社トシテ設立シ白耳義國籍ノ下ニ「フィラデルフィア」「アントワープ」間ノ航路ヲ開始セリ。然ルニ白耳義政府ハ寛大ニモ此會社ニ對シ向フ十ケ年間、年額十萬弗ノ補助金ヲ支給シ且ツ港灣、棧橋等ニ關スル特權ヲ與ヘ「アントワープ」紐育間ノ二週一回ノ定期航路ヲ開始セシメタリ。

第二ノ例ハ英國郵便船「インマン、ライン」ナ

リ、此ノ會社ハ「ウィリアム、インマン」(William Inman)氏ノ創立セルモノニシテ彼ノ「キュナード」及「ホワイト、スター」ノ二會社ト同ジク英國政府ヨリ郵便補助金ヲ受ケ紐育「リバープール」間ノ二週一回ノ定期航路ヲ有セルモノナリキ。而シテ千八百八十六年「インマン」氏ノ死去ト共ニ其業務一切ヲ前記米國ノ「インターナショナル、ナビゲーシヨ」會社ニテ買收シ更ニ米國資本家ハ二艘ノ優等ナル新船ノ建造ニ着手セリ而シテ英國ニテ補助セラル、郵便船ハ英國ニテ建造セラル、コトヲ要スルノ規定ナルヲ以テ英國ニ於テ之ヲ新造シタリ。之レ即チ有名ナリシ「City of Paris」及「City of New York」ノ二艘ニシテ當時英國ニ於ケル郵便船ニ比シ其速力、馬力共ニ頗ル優秀ナルモノニシテ「トウイン、スクリュー」船(Twin Screw Ship)ノ嚆矢ナリ。然ルニコノ新船ガ漸ク航海ニ就カントスル時ニ「インマン」會社、「キュナード」會社及「ホワイト、スター、

ライン」ニ對スル郵便契約ハ滿期トナレリ。而シテ之レガ更改ニ對シ英國政府ハ英米間ノ郵便航路トシテ三會社ハ多キニ過グトノ理由ヲ以テ「インマン、ライン」トノ契約ハ之ヲ廢止シ唯ダ「キュナード」會社及「ホワイト、スター、ライン」ノ二會社トノミ郵便契約ヲ締結シタリ。此ノ驚クベキ處置ハ「インマン」會社ヲ買收シ且ツ英國造船所ニ於テ二艘ノ新船ヲ建造シタル米國資本家ヲシテ殆ンド絶望ノ域ニ沈淪セシメタリト雖モ種々畫策スル所アリ而シテ千八百九十一年郵便補助法發布セラレタルヲ以テ議會ニ請願シテコノ新船ヲ米國船トシテ登録シ且ツ他ノ米國船ト同一ノ待遇ヲ與ヘラル、コト、ナレリ

米國資本家ガ外國會社ヲ買收シ且ツ其外國々旗ノ下ニ營業ニ從事スルノ第三ノ例ニシテ一時世界ノ海運界ヲ驚倒セシメタルモノヲ彼ノ「モルガン」合同トシテ知ラル、所ノ萬國商船會社(International Mercantile Marine Co.)ナリトス。

此會社ハ千九百二年「モルガン」氏ノ主唱ノ下ニ
成立シタルモノニシテ左ノ十一會社ヲ包含スル
モノトス

北米合衆國ノ國籍ヲ有スル會社

International Mercantile Marine Co.

Atlantic Transport Co. of New Virginia

英國ノ國籍ヲ有スル會社

International Navigation Co.

Atlantic Transport Co.

British & North Atlantic s. n. Co.

Mississippi & Dominion s. s. Co.

Oceanic steam Navigation Co.

National s. s. Co.

Frederick Leyland & Co.(1900)

Wilson & Jurness-Leyland Line

白耳義國ノ國籍ヲ有スル會社

Société Anonyme de Navigation Belge-Americaine

ニシテ外ニ英國ノ Shaw Savill and Albion Co.

ノ所有船ノ内五艘三萬四千餘噸ハコノ萬國商船

會社トノ共同所有ニ屬スルモノナリ。

此ノ如ク米國資本家ハ海運業ニ對シテモ其活
動ノ範圍ヲ擴張スルコトヲ欲セザルニアラザリ
シト雖モ同國ニ於ケル海運政策ノ失敗ハ常ニ之
等海上發展ノ希望ヲ塞止セシメツ、アリシモノ
ト云フベク千八百九十一年ノ補助法發布セラレ
シ後ト雖モ米國固有ノ海運業ハ何等ノ進歩ヲモ
示スコトナカリキ。即チ

年次

外國貿易船トシテ登
録セラレタル船舶噸

外國貿易中自國船ニヨリ
テ運送セラレタル割合
パーセント

一八九一	九八八、七一九	一二・五
一八九二	九七七、六二四	一二・三
一八九三	八八三、一九九	一二・二
一八九四	八九九、六九八	一三・三
一八九五	八二二、三四九	一一・七
一八九六	八二九、八三三	一二・〇
一八九七	七九二、八七〇	一一・〇
一八九八	七二六、二一三	九・三
一八九九	八三七、二二九	八・九
一九〇〇	八一六、七九五	九・三

即チ之等十ケ年間ニ其ノ噸數ハ却テ十七萬二千

噸ヲ減ジ、又自國ニヨリタル貿易高割合ハ一割二分五厘ヨリ九分三厘ニ減少シタリ。

然ルニ茲ニ同國ガ其海運業ニ對シテ大ナル注意ヲ拂ハザルベカラザル一ノ事件ノ發生ニ遭遇セリ。之レ千八百九十八年ノ西班牙トノ戰爭ナリトス。此戰爭ノ開始セラレントスルヤ其以前ヨリ準備的ニ着々船舶ノ購入ヲナセシニ拘ラズ實際開戰トナルニ及ビ大ニ運送船及補助艦ノ不足ヲ告ゲ同國政府ハ非常ナル困難ヲ經驗シタリ當時第三流ノ勢力ヲ有スルニ過ギザル西班牙トノ戰爭ニ於テ尙且ツ此ノ如キ甚大ナル困難ヲ感ズルモノトセバ他日第一流國トノ戰爭アル場合ニ於テハ其海上ノ準備ヲ如何ニスベキトハ期セズシテ同國識者ノ頭惱ヲ刺激スル問題トナレリ而シテ前述セル海運業不振ノ原因ハ全ク同國ニ於ケル海運政策ノ失當ヨリ生ズルモノトナシ千九百一年「フライ」氏ハ海運補助法案ヲ提出スルニ至レリ。此法案ハ米國ニ於テ既ニ登錄セラ

レ或ハ今後同國ニ於テ建造セラル、船舶ニ對シ速力噸數ニ應ジテ補助金ヲ下附セントスルモノナリシト雖モ不幸ニシテ通過スルニ至ラズ後殆ンド年々此種ノ法案議會ニ提出セラレシモノモ通過スルニ至ラザリキ。然ルニ大統領「ルーズベルト」氏ハ最モ此問題ニ深く留意シ千九百四年四月終ニ兩院議員ヨリナル海運業ニ關スル國定調査委員ノ任命ヲ見ルニ至リタリ。之等ノ委員ハ各院五名ヅ、ニシテ海運業ニ對シ最モ深キ興味ヲ有セル人或ハ自ラ海運業上ノ經驗ヲ有セル左ノ人々ナリキ。即チ上院議員「ガリンガー」氏「ロッチ」氏、「ベンロース」氏、「アルチン」氏、「マロリー」氏、下院議員「グェール」氏、「アイノ」氏、「ハンフレー」氏、「スパイト」氏及「マグダモット」氏、之レナリ。之等ノ委員ハ商人、船主、造船主、海員等ヨリ聽取セル證言、及各地ヲ歴訪シテ研究セル結果千九百四一五年ノ議會ニ「國家的防備ヲ完カラシメ、戰時海軍ニ徵

用シ得ベキ一勢力ヲ創設シ、外國諸市場ヘ郵便航路ヲ擴張シ、商業ノ振興ヲ促進シ及船舶噸稅ノ賦課ニヨリテ國家ノ收入ヲ増加セシムル法案』ト題スル法案ノ提出ヲ見ルニ至レリ。此法案ハ大體左ノ四種ノ目的ヲ有シタリ。即チ

一、海員ニ對スル保護

二、航海獎勵金

三、郵便航路補助金

四、入港噸稅法

ノ四種ニ分類スルコトヲ得ベキモノニシテ其規定ハ立法上殆ンド完備ニ近キモノナリキ。然ルニ此法案モ亦上院ヲ通過セルノミニシテ下院ニ於テ否決セラレタリ。然リト雖モ同國ニ於ケル海運業ノ發展ニ對スル識者ノ希望ハ決シテ之等數次ノ否決ニヨリテ塞止セラレ終ルベキモノニアラズ。爾來年々種々ナル形式ニ於テ補助法案ノ提出ヲ見ザルハナシ。現ニ今期議會ニ提出中ナル補助法案ハ「グリーン」案及「ハンフレー」案ノ二種アリ。

「グリーン」案ニ題シテ “A Bill—to promote the merchant marine and foreign trade of the United States, to provide auxiliaries for the national defense and for other purposes.” ト云フ其目的トスル所ハ一般船舶ニ對スル獎勵法ニシテ米國ニ入港スル米國船ニ對シ往復航共航海哩數百哩總噸數百噸毎ニ一弗ノ獎勵金ヲ下附セントスルモノナリ。「ハンフレー」案ハ題シテ “A Bill—to promote the merchant marine in foreign trade and national defense and for other purposes.” ト云フ此法案ハ郵便航路補助金ノ増給、船舶ノ登録、噸稅法及沿岸航海ノ制限ノ四段ヨリナルモノニシテ其要旨左ノ如シ

一、郵便航路補助金ノ増給

千八百九十一年三月三日制定ノ法律ニヨル郵便補助金ノ割合ヲ増加シ太平洋方面ノ郵便船ハ第二等級船ニ對シ第一等級船ノ補助金即チ四弗ヲ支給シ、第三等級船ニ對シテ

第二等級船ノ補助金即チ二弗ヲ支給ス 二、船舶ノ登録

從來外國製造船舶ハ其所有者ガ米國人ナル場合ト雖モ米國々藉ニ登録スルコトヲ許可セザリシガ五千噸以上ノ船舶ニ限り之ヲ許可ス

三、噸稅法

合衆國ニ入港スル船舶ニ對シ一噸十二仙（一ケ年六十仙ヲ限度トス）ノ噸稅ヲ課ス、但シ米國船ニ對シテハ其ノ納入稅金ノ八割ヲ拂戻スベシ

四、沿岸航海ノ制限

外國船及外國製造ノ船舶ハ直接間接（外國港ニ經由シタル場
合ヲ云フ）トヲ問ハズ合衆國ノ一港ヨリ他港ニ到ル沿岸貿易ニ從事スルコトヲ得ズ、之ヲ犯シタル時ハ荷物ハ之ヲ沒收シ船客ハ一人ニ付二百弗ノ罰金ヲ科ス

右法案ガ議會ヲ通過スベキヤ否ヤハ未知ノ問題

ニ屬ス。然レドモ若シ同國ニシテ何等ノ新補助方法ヲ講ズルコトナク單ニ従前ノ儘ニ放任センカ其海運業ハ年々減退シテ終ニ救フベカラザルニ至ルナラン。此補助政策ノ不備ヨリシテ同國海運業ガ如何ニ不利益ナル地位ニ置カル、カハ萬國商船會社ノ千九百八年度營業報告ノ記事ニヨリテ明カナリ。即チ

Owing to the additional cost and complication of operating the steamships Finlant, Kroonland and Samland under the American flag, without any compensating advantages, as compared with their sister ships in the Antwerp service operating under a foreign flag, these steamers have been transferred to the Belgian register and flag.

同會社ハ米國々旗ノ下ニ航海ニ從事セシムルハ外國々籍ノ下ニ航海スルニ比シ乗組員其他ノ關係ヨリ出費多ク徒ラニ煩累アルノミニシテ之ヲ補償スベキ何等ノ利益ナシトノ理由ヲ以テ米國國船トシテ登録セラレアル三艘ノ汽船ヲ白耳義國籍ニ轉籍セシムルニ至リタルモノトス。

之ヲ要スルニ米國ニ於ケル海運業發展ノ希望ハ
同國ガ近來熱中シツ、アル海外勢力ノ扶殖ト相
俟ツテ離ルベカラザル關係ヲ有スルモノナリ。
舊ニ太西洋方面ニ於ケルノミナラズ近時殊ニ太
平洋方面ニ向テ其必要ノ益々繁密ナルモノアリ
テ存ス。彼ノ巴奈馬運河ノ開鑿ニ銳意熱心セル
同國ガ此ノ如キ傾向ヲ有スルハ毫モ怪シムニ足
ラズ。而シテ今期ニ於ケル補助法案ガ通過セザ
ルモ此種ノ法案ハ其通過ヲ見ルノ日マデ永遠ニ
提出セラルベキハ明カナリ