Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-17

<雑録>巴奈馬運河通過料調査報告(1)

エモリー，アール，ジョンソン[著]
伊藤，重治郎(譯)

(Citation)
經濟學商業學國民經濟雜誌,14(2):259-280

(Issue Date)
1913-02

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/00051983

雜　録

巴奈馬運河通過料調査報告（其一）

エモリー、アール、ジョンソン
伊藤重治郎　譯

初メ合衆國政府ガ中米ノ地峽ニ一運河ヲ開鑿セントスルヤ一八九九年特別ノ委員ヲ任命シテ工事上、經濟上等各方面ノ調査ニ當ラシムベシシルヴェニア大學教授ジョンソン博士同委員ノ一員トシテ專ラ經濟方面ヲ擔任シ、同運河ノ商工業ニ對スル效果其他ニ關シ精細ナル調査ヲ爲セリ。合衆國政府ハ同委員ノ報告及推薦ニ基キ、佛國ノ會社ヨリ工事中巴奈馬運河及附帶ノ權利ヲ讓受ケ新タニ工ヲ起シテ今日ニ至リタルガ一九一一年大統領タフト氏ハ運河ノ竣工漸ク近ヅキ、通過料其他ヲ決定スベキノ機ニ迫レルヲ思ヒ、從前ノ關係上再ビジョンソン博士ヲ起シテ特別委員トナシ同運河ヲ通過スベキ船舶貨物及運河通過料ニ關スル調査ヲナサシメタリ。博士ノ調査ハ一九一二年夏ヲ以テ終リ、報告提出セラレシガ、運河通過料法案ハ同報告ニ基キテ作ラレ、次デタフト大統領ハ教授ノ推奬セル料率ニ決定セリ。博士ノ報告ハ頗ル浩瀚ノモノナルラシキモ其全部ノモノハ今日ニ至ルマデ未ダ譯者ノ手ニ達セズ（但シ一九一二年十二月ニハ其全部ノ印刷出來上リタル筈ナリ）唯通過料ノ決定ニ最モ直接ノ關係アル第十二章及第十三章（報告書第一九三頁乃至二一一頁）ノ二章ノミ政府及議會當局者ノ參考トシテ引離シ印刷セラレタルモノ、如ク、舊臘一小册子トシテ譯者ノ許ニ送ラレタリ。同教授ノ斯學ニ於ケル造詣ハ多ク辯ヲ費スヲ須井ザルベク、本文ノ公文的價値ハ右ニイヘル所ニヨリ略之ヲ推ス事ヲ得ベシ。其飜譯ニ當リテ尙特ニ公文的資料トシテ最モ謹嚴愼重ニ苟クモ語句ノ增減ヲ爲サヾルニ努メタルガ爲メ、大ニ原文ノ妙味ヲ殺ギ去リタルハ深ク同教授竝ニ讀者諸君ニ向テ謝セザルヲ得ザル所也。

大正二、一、五　譯者識

第一章（原第十二章）巴奈馬運河通過料決定ノ主義方針

巴奈馬運河開鑿ノ目的ハ主トシテ北米合衆國竝ニ世界全般ノ商工業ヲ盛ニセントスルニアリ其使用ノ主旨亦必ズヤ之ニ外ナラザルベシ。サ

レバ運河經營上ノ主義ヲ決スルニ當リテモ、先ヅ其商業上ノ使命ヲ第一ニ置カサルベカラズ。收入ヲ得ンガ爲メニ通過料ヲ徵スルハ可ナリト雖モ、爲メニ同運河第一ノ任務ヲ妨グル迄ニ至ルベカラズ。換言スレバ通過料ハ啻ニ通過貨物及船舶ガ負擔シ得ル程度以内ナルベキノミナラズ、更ニ進ンデ世界ノ商業ガ運河ノ利用ニヨリ一廉ノ利益ヲ得ベキ程ニ低廉ナルヲ必要トス。

第一節　收支自給主義

然リト雖モ、甚ダシク運河ノ效用ヲ限縮セザル限リニ於テ收得シ得ベキ程ノ通過料ハ須ク徵收スベキナリ。合衆國ハ同運河ノ爲メニ既ニ輕カラヌ資財ヲ投ジタリ。今後モ其經營ト維持ニ要スル所決シテ尠少ナラザルベシ。コヽヲ以テ單ニ收支計數上ノ考量ヨリスルモハタ政治上ノ用意ヨリイフモ、運河ノ收支ハ當サニ自給自足ナラシムベシ（但シ運河ガ自給獨立シ得ル丈ノ收入ヲ得ントスルガ爲メニ、甚ダシク通過貨物及船舶ヲ限縮スル事無キ場合ニ限ル）此主義ハ一九一一年十二月十二日ニ大統領ガ公ニシタル敎書ニモ推奬セル所ナリ。大統領ハ曰ク

「予ノ信ズル所ニヨレバ、巴奈馬運河ノ如キ政府事業ノ費用ハ、必ズ同運河ニヨリテ生レ又ハ存在スル通商ノ上ニ課スベキモノニシテ唯之ヲ徐々ニスベキノミ。サレバ同運河ヲ通過スル世界商業ノ發達ヲ妨ゲズ、マタ同運河ノ開鑿ノ一大目的タル我邦東西兩岸間ノ沿岸通商上ノ便利ヲ害セザル限リニ於テ、結局同運河ノ爲メニ起シタル公債ノ元利ヲ償還シ得ベキ丈ノ通過料ヲ得ル事ニ努ムベキナリ。」

同運河ノ爲ニ合衆國政府ノ費ス所ハ參億七千五百萬弗ニ上ルベク、其中ノ大部分ハ借入金ニ屬ス。此元利金ハ國内一般ニ課稅シテ之ヲ得ルカ。或ハ運河通過料ヨリ得ルカノ二途ヲ出デザルモ、合衆國政府ガ同運河ヲ經營シ、通過料ヲ徵收スルニ當リテハ須ク收支ノ採算ヲ顧ミ確固

ナル營業主義ニ從フヲ以テ其宜シキヲ得タルモノト信ズ。何トナレバ政府ノ支出ハ急速ナル速度ヲ以テ年ゴトニ增加シツヽアリ。卽チ公共ノ衛生ヲ改善スル爲メニ、或ハ灌漑及開墾ノ爲メニ或ハ陸海軍備ノ爲メニ要スル費額ハ年々增加スルニ加ヘテ巨額ナル河川港灣改修費ノ特ニ急ヲ要スルモノアリ。必然ノ結果トシテ稅額ノ增加ハ避クベカラザル所ニ屬ス。而シテ合衆國政府ノ支出ヲ考フルニ將來益增加スベキハ明ナルガ故ニ、巴奈馬運河ノ如キ巨費ヲ要スル公共事業ノ建設及維持經營費ヲ政府ノ一般歲入ヨリ支出スルハ決シテ賢明ナル政策トイフベカラズ。ムシロ運河ノ使用ニヨリ直接ノ利益ヲ得ル人々ヲシテ、其得ル利益ノ一部分ヲ我政府ヘ返付セシムルハムシロ當然トイフベキナリ。唯此政策モ商業ニ過重ノ負擔ヲ加ヘザルヲ以テ度ト爲スベキノミ。

斯ク論斷ストハ雖モ、我國ガ巴奈馬運河ノ建設維持ニヨリ軍事上一大勢力ヲ加フルノ事實ヲ忘レタルニ非ズ。同運河ノ海軍ニ於ケル威力ノ大ナルベキハ想像ニ餘リアル所ニシテ、或ハ同運河ヲ目スルニ主トシテ軍事的勢力ヲ以テシ、當初ヨリ經濟的任務奈何ヲ稽ヘズ、專ラ軍事上ノ理由ノミノ爲ニ建設セラレタルニ相違ナシトシ、ハタ誰レシモ然スベキ事ナラント考フルモノ尠カラザル程ナルガ、斯クノ如キハ同運河ノ軍略的價値ヲ過重視シタル謬見ニシテ、其本來ノ最大重要目的ガ大洋ニ於ケル商業通路ヲ短縮セントスルニ在ル事ヲ忘レタルモノナリ。勿論我ガ海軍ガ之ニヨリ極メテ確實ナル利益ヲ得ベキハ疑無シ。蓋シ艦隊ノ移動ハ著シク容易トナリ、以テ一層經濟的ニ且有力ニ相沮隔セル我邦ノ諸海岸ヲ防禦スル事ヲ得ベキヲ以テナリ。サレバ人往々ニシテ同運河ハ我海軍力ヲ二倍ニスベシト稱ス。コレ或ハ稍過當ノ言ナランモ思フニ中ラズト雖モ遠カラザルモノナルベシ。

同運河ノ太西、太平、南洋ノ終端ニハ堅固ナル防備ヲ施スベキヲ以テ、大ニ我ガ海軍ノ威力ヲ增大スベキナリ。卽チ運河地帶ハ有力ナル海軍根據地トナリ、我ガ軍艦ハ安全ナル庇護ノ下ニ、安ンジテ炭水其他必要品ノ供給ヲ受ケ。マタ必要ナル修繕ヲ受クル事ヲ得ベシ。抑モ合衆國ガ太西太平兩洋ヲ連接セル唯一ノ水路ニ堅固ナル要塞ト、安全ニシテ設備完全セル海軍根據地ヲ有スルノ價値ハ、奈何ニ之ヲ重要視スルモ尙過大ニ失セザルベシ。

運河ハ我ガ戰鬪力ヲ增加スルト共ニマタ我ガ軍事費ヲ增加スルモノナリ。運河ノ兩端ニ在ル要塞ヲ維持シ、最少限度六千人ノ陸兵ト、運河駐在水兵一千二百名ニ給養シ、クリストバル(Christobal)竝ニバルボア(Balboa)ニ海軍給炭所ヲ置キ、海軍用修船渠(ドライドック)及ビ修繕所ヲバルボアニ設備シ、竝ヒニ陸海軍ガ巴奈馬地峽ニ施設スベキ軍事的諸設備ノ用ニ供スル爲メ幾多ノ運送船ト給炭船トヲ建造シ運用セントスルニハ其年年ノ費額恰カモ運河建設費ノ利子ト運河ノ維持及經營費ト相若クベク甚ダ巨額ニ上ルベシ。斯ク我ガ陸海軍費ハ今日ニ於テスラ之ヲ他ノ平和的諸費ニ較フレバ既ニ甚ダ巨額ナルニ若シ運河ヲ目スルニ軍事的施設ヲ以テセントセバ、一國ノ軍事費ヲ增加スル事頗ル大ナルベキヲ以テ必ラズヤ同運河所要ノ費用ハ須ラク商業上ノ收入ヲ以テ自辨自給セシムベシトノ論據ヲ强ムルニ至ランノミ。

或ハマタ維持費、經營費及利息ノ一部ヲ軍事費ヨリ支出シ、一部ヲ通過料ヨリ支拂ハシムベシトナス論者アリ。其論據トスル所ハ陸海軍亦商業ト同樣ニ利益ヲ受クルガ故ニ宜シク軍事費ヨリ之ヲ分擔スベシトイフニアリ。然レ共之ニ對シテハ二個ノ論點ヨリ反對スル事ヲ得ベシ。

一、既ニ述ベタル如ク、運河ニヨツテ生ズル經費ハ軍事費ニ巨額ノ增加ヲ來スベシ。

二、我ガ海軍ヲ維持シ、運河ニ防備ヲ施コスハ啻ニ我ガ戰鬪力ヲ增サンガ爲メノミニ非ズシテ、マタ實ニ大洋ニ於ケル米國ノ商業ヲ掩護防禦シ我ガ海外貿易ノ發展ヲ容易ニセントスルニアリ。

又思フニ同運河ハ我ガ陸海軍ノ勢力ヲ增大スルガ爲メ、商業ハ間接ニ大禆益ヲ蒙ルベキヲ以テ通過料ヲシテ同運河ノ維持費、經營費及利息全部ヲ負擔セシムル程度ニ通過料ヲ徵收ストスルモ、決シテ同運河使用者ニ對シ不當ノ課徵ヲ行フモノニ非ズ。殊ニコヽニ忘ルベカラザルハ尠クトモ其開通ノハジメ若干年間ハ、同運河ヲ使用スル船舶ハ米國船ヨリ外國船ニシテ、當分同運河ヲ通過スル商業モ米國內ノ商業ヨリモ外國ノ商業多キニ居ルベキ事コレナリ。

第二節　自足經濟ヲ立ツベキ

收入總額ト通過料

此運河ノ收支ヲシテ獨立自足タラシメントスルニハ結局年々約一千九百二十五萬弗ノ收入ヲ必要トスベシ。其細目ヲイヘバ年々ノ維持及經營費見積額三百五十萬弗、運河地帶ノ衞生費及行政費見積額五十萬弗、運河建設費總額三億七千五百萬弗ニ對スル三分ノ利子年額一千百二十五萬弗、竝ビニ巴奈馬共和國トノ條約ニヨリ、一九一三年ヨリ同國ヘ支拂フベキ年金二十五萬弗、此合計一千五百五十萬弗トナリ、コレニ運河建設費償却ノ爲メ年々三億七千五百萬弗ノ百分ノ一ヲ計上スルトキハ、總計一千九百二十五萬弗ニ達ス。

由是觀之運河使用ニ對シテ課スベキ料率ヲ決定スルニ當リ最モ重要ナル問題ハ、米國ノ商業ニ對シ過重ノ負擔ヲ加ヘズ、且巴奈馬運河ガマゼラレ海峽、喜望峰迂回航路及蘇士經由ノ三大航路ニ對スル競爭力ヲ弱ムル事ナクシテ、而カモ結局年々一千九百二十五百萬弗ノ收入ニ上ルベキ通過料制度ヲ案出シ且ツ實施スル事ヲ得ル

ヤ否ヤニ存ス。

同運河ヲ使用スベキ船舶貨物ニ關シ調査シタル所ニヨレバ、同運河開通當初ノ兩三年間ニ於ケル通過船舶數ハ凡ソ一千五十萬噸（登簿噸）ナルベシ。而シテ之ヲ蘇士運河通過船舶噸數ノ增加率ト、世界商業ノ增加率トヨリ推ス時ハ巴奈馬ヲ通過スル船舶ハ一九一五年ヨリ一九二五年ニ至ル十年間ニ於テ尠クトモ六割ノ增加ヲ示スナルベシ。從テ一九二五年ニ於ケル同運河通過船舶ハ一千七百萬噸ニ上ルベク、更ニ次ノ十年間ニマタ六割ノ增加アルベシトスレバ、開通後二十年目ニハ通過船舶二千七百萬噸ニ上ル理ニシテ、コノ見積ハ決シテ過大ノ希望ニ非ザル也。此見積ニシテ違フ事無ンバ、過重ノ通過料ヲ徵セザルモ尙ヨク運河ノ經濟ヲシテ獨立自足ナラシムル事ヲ得ベシ。卽チ開通後十年間、同運河ヲ使用スル一切ノ船舶ニ對シ登簿噸數一噸ニ付一弗二十仙（卽チ一九一三年一月一日以降蘇士運河會社ガ徵收スル料率）ヲ課スルトセバ、十年目ニ於ケル年々ノ收入ハ以テ維持費、經營費衞生費、行政費、巴奈馬共和國年金及建設資金ノ利息ヲ償フテ餘リアルベク、建設費償却基金ノ積立モ、開通後十年間ノ期間內ニ之ヲ初ムル事ヲ得ベシ。開通後第十一年ヨリ第二十年ニ至ル十年間ニ於テ、一噸一弗ノ通過料ニ止ムルトスルモ、以テ維持、經營、衞生、行政、年金及利息諸費ヲ償ヒ得ルハ素ヨリ、建設費償却ニ對シ豐カナル積立ヲナシ得ルノミナラズ、其頃ニハ必要トナリ來ルベキ改良工事ニ對シ年々數百萬弗ヲ支出シ得ル次第トナルベシ。

船舶一噸ノ積載シ得ル貨物ノ量ハ、船型及貨物ノ種類ニヨリテ同ジカラズト雖モ概シテ登簿噸一噸ニ對シ貨物一噸半乃至二噸四分ノ三ヲ積載ス。サレバ普通ノ貨物船ヲ標準トシテイヘバ登簿噸一噸ニ付一弗二十仙ノ通過料ハ積載貨物一噸ニ付四十四仙乃至八十仙ノ課徵トナルベク

貨物百十二封度ニ對シ運賃二仙乃至四仙ヲ加フルノ結果トナルベシ。

巴奈馬運河開通ノ曉ニハ低級嵩高貨物ハ一品積トシテ、我ガ東西兩岸間ヲ一噸五弗(重量噸)トイフ程ノ低運賃ニテ運送セラルベク、高級才取貨物ニアリテハ一噸十二弗乃至十五弗位ナルベシ。此推定ニシテ誤ナシトスレバ登簿噸一噸ニ對シ一弗二十仙ノ通過料ハ低級貨物ニ對シテハ其運賃ニ對シ一割乃至一割二分增トナリ、高級貨物ニ對シテハ四分乃至五分增トナル割合ニシテ、其負擔ガ荷主ノ負擔ニ歸スルニセヨ、或ハ運送者ノ負擔トナルニセヨ、決シテ船舶貨物ニ對シテ全負擔ナリトイフベカラズ、マタ運河ノ利用ヲ沮害スル迄ニハ至ラザルベシ。苟クモ通過料ヲ課スル以上ハ其輕重ニ論ナク必ズ一種ノ負擔ニシテ、運送業者カ、荷主カ又ハ生產者中ノ孰レカヾ之ヲ負擔セザルベカラザルハ辯ヲ俟タズ。然リト雖モ其通過料ニシテ舶舶貨物ノ運河ヲ通過スルヲ限局セズ、健全有利ナル商業ノ發達ヲ沮害スル事モ亦ナシトスレバ、政府タルモノ運河費ニ要スル收入ヲ得ン爲メ之ヲ徵スルモ決シテ失當トイフベカラザル也。假リニ運河費ノ財源ヲ國內一般ノ課稅ニ求ムトセンカ、コレマタ等シク負擔スルニ非ズヤ。同ジク負擔ナリトスレバ通過料トシテ課スル時ハ、運河ノ使用ニヨリテ直接利益ヲ收得スル人々ヨリ其ノ利益ノ一部分ノミヲ徵收スル次第ナルヲ以テ、其負擔最少最輕ナル事ヲ得ベキ也。

第三節 「ヘイ、ポーンスフォート」條約解釋上ノ諸見

米國船舶ニハ通過料ヲ免除スベシトノ政見ニ關シ論議セラレタル所甚ダ多シ。此主義ヲ主張スルモノハ以爲ヘラク、コレ「ヘーイ、ポーンスフォート」條約第三條第一項ニ

「運河ハ本條約ノ諸條項ヲ遵奉スル各國ノ商船及軍艦ニ對シ全然平等ナル條件ノ下ニ自由

公開シ、通過條件、通過料其他ノ事ニ關シ、孰レノ國家、人民又ハ臣民ニ對シテモ差別ヲ設クル事ナシ。通過條件及通過料ハ正當ニシテ公平ナルベシ」

ト規定セル所ニヨリ認容セラレアル所ナリト。

無料通過論者中ノ一派ハ云ク外國船ニテ米國ノ沿岸商業ニ從事スルヲ得ザルガ故ニ、米國ノ沿岸航路船ヲ無料トスルモ決シテ外國船ニ對シ差別ヲ設クルモノニ非ズ。既ニ法制上沿岸商業ニ從事スルヲ禁止セラレアル以上ハ、米國船ガ特惠的取扱ヲ受クルモ何等外國船ノ利益ヲ害スルモノニ非ザル也ト。他ノ一派ハ「ヘーイ、ポーンスフオート」條約第三條第一項ヲ解シテ、內外航ノ區別ニ論ナク一切ノ米國船舶ヲ無料トセントスルモノナリ。其解釋スル所ニイハク、同條項ハ合衆國ガ自國以外ノ他ノ各國民ニ對シ、運河使用ノ法規ヲ定メタルモノニシテ、外國ガ合衆國ノ定メタル法規ヲ遵守スル限リ同運河ヲ公開ノ通路トシテ平等ナル條件ノ下ニ各國民ノ使用ヲ許シタルモノナリト。

マタ「ヘーイ、ポーンスフオート」條約ハ、米國船タルト外國船タルトニ論ナク、凡テ運河通過料ヲ徵收スベキ旨ヲ規定セルモノナリトスル論者アリ。其中ニモ、米國政府ハ米國船ニ對シ通過料トシテ課徵シタルト同額ノ金ヲ國庫ヨリ船主ニ償還シ、以テ米國沿岸航船ガ課セラルベキ負擔ヲ除クベシトイフモノアリ。若シ此政策ヲ採ルトセバ其結果ハ米國沿岸航船ヲ無料トスルト擇ム所ナカルベク、其米國船舶ニ對スル補助タルニ於テ異ル所ナカルベシ。

「ヘーイ、ポーンスフオート」條約ノ適用範圍及意義ノ解釋ヲ試ミンガ如キハ本調査報告ノ本務ニ非ズ。而モ假令同條約ノ意義ヲ奈何樣ニ解スベシトスルモ、米國政府ガ其國籍ノ下ニアル船舶ノ通過料ヲ免除スベキヤ否ヤヲ決スルニハ決シテ條約上ノ權利ヲ標準トシテナスベキニ非ズ

シテ、其最モ重キヲオクベキ根本問題ハ卽チ(一)同運河ヲシテ有效ニ米國ノ商業ト海運業ノ發達ニ貢獻セシメントスルニハ果シテ米國船ニ對シ通過料ヲ免除スル事ヲ必要トスルヤ(二)米國船ガ通過料ヲ支拂ハザル時ハ其運河收入ニ及ボス影響奈何ニアリトス。

巴奈馬運河通過料ハ米國ノ商業ニ對シ適當ノ負擔ヲ加フル程度ニ至ルベカラズト雖モ、米國海運業ノ發達ヲ補ケ、米國及世界一般ノ商業ノ發展ヲ沮マザル範圍ニ於テ開通後數年後ヨリハ通過料ヨリ生ズル收入ヲ以テ運河維持費、經營費、地帶衞生費及行政費、巴奈馬共和國年金竝ニ利息ヲ償ヒ得ル樣其料率ヲ定ムベキヨシハ本調査報告中旣ニ折々之ヲ宣明シタリ。若シ米國船ニ對シ通過料ヲ免ズトセバ必ズヤ運河收入ヲ減ズルヲ免レザルベク、コヽニ歲入上此丈ノ犧牲ヲ爲スノ必要アリヤ、而シテマタ道理アリヤトノ疑問ヲ生ズ。殊ニ研究スベキハ政府ガコノ犧牲ヲ敢テスルトキハ果シテ米國ノ海運ヲ振興スルニ足ルヤ否ヤトイフ事コレナリ。

第四節　米國船通過料免除論ト其反對論

米國船ニ對シ巴奈馬運河通過料ヲ免除又ハ償還スベシトイフノ論據トシテ今日迄ニ世上ニ擧ゲラレタル所ヲ概括スレバ之ヲ次ノ數項トナス事ヲ得ベシ。

一、曰ク、米國船舶ニ對シ通過料免除又ハ償還ナル補助ヲ與フルニ非ズンバ、我邦兩岸間ニ移動セントスル貨物ヲ運送スルニ足ル丈ノ船舶建造セラル、事モ無ク、運用モセラル、事モナカルベシ。兩岸間ノ海運業ハ資本ヲ惹キ付クル迄ニ有利ノモノナラザルガ故ニ政府ノ補助ヲ必要トスト。

二、曰ク、米國船舶ノ建造費及運用費ハ外國船ヨリモ高キガ故ニ、米國船ガ米國ノ東西兩岸間ヲ往來スル貨物ニ課スル運賃ヨリモ、外國船

（其多クハ英國船）ガ加奈陀兩岸ト合衆國東岸間又ハ加奈陀ノ東岸ト合衆國西岸間ニ對シ徴スル運賃低カルベク、從テ加奈陀ノ荷主生產者及商人ハ合衆國ノ同業者ニ對シ明カニ有利ノ地位ニ在ル譯ニシテ、コレ米國ノ海運業及商工業ニ對スル損害トイハザルベカラズト。

三、曰ク、若シ運河ヲ通過シテ我東西兩岸ノ間ニ交換サル、貨物ニ通過料ヲ徴ストセバ、合衆國ノ横斷鐵道ハコレガ爲メ恰モ運河通過料丈ケ其賃率ヲ高クスル事ヲ得ベシ。而シテ東西兩岸間ニ移動スル貨物中、鐵道ニ依ルモノハ海路ニヨルモノヨリモ多量ナルベキガ故ニ鐵道ガ此引上ニヨリテ社會ヨリ課徴スル金額ハ政府ガ沿岸航船ヨリ徴スル通過料ヨリモ大ナルベシト。

四、曰ク、米國船舶ノ供給不充分ニシテ國内兩岸間ノ貨物ヲ運送スルニ足ラザルガ上ニ、一方ニ、外國荷主ハ外國船舶ニヨリテ低率運賃ノ利ヲ得ルトセバ、必然米國ノ商業社會ハ外國製ノ船舶ヲ買入レテ、米國沿岸航業ニ使用スルヲ許スベシトノ要求ヲ爲スニ至ルベシト。コノ議論ヲ爲スモノハヒトリ米國ノ船主及造船業者ニ止マラズ其以外ニモ此見ヲ持シ論理自然ノ結果トシテ外國製船舶ヲ米國々籍ニ入ラシムル事トセバ、米國沿岸所在主要ナル造船所ハ廢業セザルヲ得ザル事トナリ、合衆國政府ハ其軍艦ノ建造モ之ヲ外國ニ託セザルヲ得ザルニ至ルベシトナス。

以上免税論ニ反對シテ、其國籍ノ米國タルト外國タルトニ論ナク、一切ノ船舶ニ等一ノ通過料ヲ課スベシトノ論據ハ之ヲ次ノ如ク概括スル事ヲ得ベシ。

一、既ニ法律ヲ以テ、外國ニテ造ラレタル船舶ガ米國ノ國内商業ニ從事スルヲ禁止シアル以上ハ沿岸航船舶ニ對シ運河通過料ヲ免除スルノ必要ナシ。米國船主ハ既ニ沿岸商業上獨占權ヲ有ス。而シテ運河ノ開通ハ著シク沿岸運輸ノ需

要ヲ促スベク、海運賃率ハ必ズヤ相當ノ高サヲ維持シ海運業者ハ之ニヨリテ利益ヲ得ルノ程度ニアルベキヲ以テ(或論者ノ憂フルガ如ク、鐵道會社ガ所有シ又ハ密接ノ關係ヲ有セル船舶ガ鐵道ニ關係無キ船舶ニ對シ激烈ナル競爭ニ出ヅル事ダニナクバ)沿岸航用船舶ハ其需用ノ增進ニツレテ增加スベキハ疑無シ。

今鐵道會社監理ノ下ニアル船舶ガ運河ヲ使用スル事ヲ許ストシ、若シ鐵道會社ガ其監理ノ下ニアル船舶ヲシテ鐵道ニ無關係ナル船舶ヲ驅逐セシメントスルトキハ合衆國政府ハ法令ヲ以テ不當ノ競爭ヲ制限シ沿岸航海業者ノ運送條件及賃率ヲ監督シテ以テ此種獨立船主ヲ保護スル事ヲ得ベキニ非ズヤ。下ニイフ理由ノ如ク、鐵道會社ガ之ニ關係ナキ沿岸航海業者ト激烈ナル競爭ニ入ルハ鐵道業者ニトリテ得策ニ非ズ、遮莫、我政府ノ立場ヨリ考フルニ、運河ノ使用ヲ制限スルヨリモ一般ノ使用ヲ許シテ之ヲ監督スル方賢明ナル政策ナルベキヤ明カナリ。

二、外國船舶ノ運賃率ノ方法米國船舶ノソレヨリモ低キヲ以テ加奈陀ノ荷主及生產者ハ合衆國ノ同業者ニ比シテ有利ノ地位ニ在リトノ議論ニ對シテハ二箇ノ駁論アリ。

(イ)米國生產者ハ關稅ノ保護ヲ有ス。ワシントン州及オレゴン州ヨリ積出ス貨物中、英領コロンビアト競爭ノ地位ニアル重要品ハ小麥、材木及魚類ナリ。然ルニ小麥ノ現行稅率ハ一「ブッシエル」二十五仙ニシテ、小麥粉ノ稅率ハ從價二割五分木材稅率ハ一千呎ニ對シ五十仙以上二弗七十五仙ニ上リ、魚類ノ稅率ハ多クハ一封度四分ノ三仙、鮭、鯖、比目魚ハ每封度一仙ナリ。

(ロ)北米東岸ト英領コロンビア諸港間ヲ往復スル定期汽船ノ運賃ハ合衆國ノ東西兩岸間ヲ航海スル米國ノ定期船ノ賃率ト相違ナカルベシ。何トナレバ加奈陀ノ東西兩岸間ヲ航通スル定期船ハ、合衆國ノ東西兩岸間ヲ往復スル定期船ト

相競爭スルモノナルガ故ニ、是等諸線ハ箇々別々ノ行動ヲ採リテ別々ノ賃率ヲ定ムルガ如キ事ハナサヾルベク、多分ハ所謂「コンフアレンス」ノ慣例ニヨリ國籍奈何ニ論ナク賃率ヲ協定スベク從テ加奈陀諸港ヨリスル賃率ノ方ガコレヨリモ短距離ナル合衆國兩岸間ノ賃率ヨリモ低カルベシトハ期シ難キ所ニ屬ス。

加奈陀ノ荷主ハ合衆國ノ荷主ヨリモ低率ヲ以テ傭船スル事ヲ得ベシ。何トナレバ、我ガ航海條例ガ改變セラレザル限リ米國ノ荷主ハ專ラ其貨物ヲ米國船舶ニ託セザルベカラズ。而シテ米國船舶ハ之ヲ外國船ニ比スレバ其建造費、運用費共ニ高價ニ付クヲ免レザレバナリ。然リト雖モ既ニ本調査報告ノ初ノ方ニ述ベタル如ク北米ノ東西兩岸間ニ一品積切トシテ船積セラル、貨物ハ比較的小部分ニ過ギズ、大多數ノ荷主ハ積合セ品トシテ定期船便ニ依ラザルベカラザルナリ。

合衆國西岸北部ニアル木材ノ生産者及輸出業者ハ加奈陀ノ同業者トノ競爭ヲ一層容易ニセンガ爲メ運河通過料ノ免除ヲ希望シツ、アリ。木材ハ一品積トシテ船積スルニ適スルガ故ニ、沿岸航船ニ通過料ヲ免除セバ確カニ同地方ノ木材業者ノ利益ヲ增加スル事ナルベシ。乍併コ、ニ記憶スベキハ、既ニ述ベタルガ如ク加奈陀ヨリスル木材ノ合衆國東岸ニ來ルモノニハ比較的高率ノ關稅賦課セラル、ニ反シ合衆國西岸ヨリ東岸諸港ニ來ルモノハ何等關稅ノ負擔ヲ蒙ラザル事コレナリ。

一歩進ンデ考フレバ米國船ニ對シ運河通過料ノ徵セラル、ト否トニ論ナク、合衆國西岸ノ木材ガ米國南部諸州ノ木材ト競爭シテ盛ニ太西洋岸ノ市場ニ販路ヲ拓キ得ベシトハ容易ニ信ズベカラザル也。南部諸州ノ木材ハモビール、ジャクソンヴイル、サヴアナ、チャールストン、ジョージタウン、ノールフォーク其他多クノ墨西

古灣頭諸港又ハ南部太西洋岸諸港ヨリ積出サレ全部水路ニヨリテ低廉ナル船便ヲ得ルカ、然ラズトモ比較的高價ニ上ラザル水陸聯絡運送ニ依リテ北部ノ市場ニ致サル、ガ故ニ、之ヲ合衆國西岸ヨリスルモノニ比スレバ大ニ有利ノ地ニ在ルモノト謂フヘシ。ワシントン州及オレゴン州ヨリスル木材ハ主トシテ外國ヘ輸出サル、モノニシテ、コレニ對シテハ英領コロンビアノ同業者ト同等ノ低率ヲ以テ外國船ヲ傭船スル事ヲ得ルナリ。

三、通過料免除論ノ第三說卽チ大陸横斷貨物ニ對シ鐵道賃率ハ運河通過料丈ケ高クセラルベシトノ說ハ鐵道及海運ノ賃率組成上不可能事ヲ想像シタルモノト謂ハザルベカラズ。詳言スレバ合衆國東西兩岸間ニ於ケル鐵道賃率ハ恰カモ運河通過料丈ケ高キモノナルベシトノ說ハ次ノ如キ假定ノ上ニ立ツモノナリ。曰ク、鐵道賃率ハ兩岸間ノ海運賃率ヲ標準トシテコレヨリ幾分高率トシ、而モ尙鐵道ガ海運ト競爭シテ貨物ヲ吸收シ得ル程度ニ定メラルベシトスルモノナリ。而モカクノ如キ事實ハ更ニマタ次ノ如キ二箇ノ事實ノ存在ヲ俟テ初メテ實現スベキモノニシテコレ無クンバ決シテ成立シ得ルモノニ非ズ。所謂二箇ノ事實トハ第一、海運業者ノ間ニ活潑ナル競爭行ハレ、其賃率ハ規定ニヨリテ左右シ居ラレザル事、第二、鐵道業者ハ米國ノ東西兩岸間ニ移動スル貨物全部ニ對シ、活潑ニ海運ト競爭スルノ覺悟ヲ以テ賃率ヲ定ムル事コレナリ。カ、ル事實ハ果シテ實際ニ存在スベキヤ奈何。

今日迄ノ慣行ニヨレバ同一地間ニ營業スル定期汽船業者ハ所謂「コンフアレンス」ナル方法ニヨリテ其營業條件及ビ賃率ヲ規定ス。勿論汽船業者間ニハ鐵道間ニ於ケルヨリモ競爭多キハ疑無シト雖モ汽船業者ハ其「コンフアレンス」ナル不完全ナル團結ニヨリテ相互間ノ競爭ヲ抑制シ、以テ其賃率ガ纔カニ損失ヲ免ガル、程度迄

ニ低落スルヲ防止ス。數箇ノ汽船會社ガ一定ノ航路ヲ經テ同一地方ニ營業スルトキハ、互ニ協約合意シテ其競爭ヲ制限シ、尠クトモ其船便及ビ賃率ヲ或程度迄獨占的ナラシムルヲ例トス。サレバ若シ政府ニシテ有效ニ之ヲ監督スルニ非ザレバ汽船會社モ亦鐵道會社ト同ジク益々獨占的傾向ヲ增加セントス。

若シ右ニイフ所ニシテ汽船會社相互間ノ關係ヲ誤リナク解釋シ得タルモノナリトセバ、合衆國東西兩岸間ノ貨物ニ對シ汽船會社ノ徵スル運賃ハ決シテ最低有利率ニハ非ズシテ、必ズヤ諸會社ノ規定ニヨリ、商業ノ發達貨物ノ增加ヲ沮害セズ、且ツ競爭鐵道ノ爲ニ貨物ヲ奪ハレザル限度迄之ヲ高ウスルナルベシ。汽船會社ハ鐵道會社ト同ジク、貨物ノ負擔シ得ル丈ノ賃率ヲ課スベク、而シテ汽船積貨物ガ鐵道ニ依ル事ヲ爲サズシテ、水運ニ依ル間ハ其海運賃率ノ負擔ニ堪ユルモノト考フルヲ得ベシ。果シテ然リトセバ海運業者ハ先ヅ鐵道賃率ヲ基礎トシテ其率ヲ決定スベク、運河通過料ヲ海運賃率ニ附加スルガ如キハ不可能事トイハザルベカラズ、運河通過料ノ有無ニ論ナク、海運賃率ハ貨物ノ負擔能力ニ等シカルベク、水運貨物ノ負擔シ得ル最高限度ハ卽チ鐵道會社ガ引下ゲ得ル最低限度ニ外ナラズ。運河通過料ハ附加的水運賃率トシテ荷主ノ負擔トナルモノニ非ズシテ、海運業者ノ負擔ニ歸スルモノナリトス。

最モ傭船契約ニヨル運送ノ場合ニ於テハ、運河通過料ヲ負擔スルモノハ船主ニ非ズシテ荷主ナリ。何トナレバ傭船料ハ運河通過料丈ケ高クセラル、事必然ナレバナリ。此場合ニ於テハ、鐵道ハ通過料ノ負擔無キガ故ニ、夫丈有利ノ狀態ニ在リトイハザルベカラズ。乍併此實益ハ實ニ理論上ノ利益ニ止マリ、決シテ實際ニ效力アルモノニ非ズ。何トナレバ鐵道ガ木材石炭其他之ニ類シタル嵩高低級貨物ニ對シヨク水運ト競

爭シ得ベシトハ考ヘ難ケレバナリ。思フニ鐵道ハ此種ノ貨物ヲ水運ニ讓ラザルヲ得ザルベシ。前ニモイヒタルガ如ク此種ノ貨物ハ東西兩岸間ニ僅々一噸五弗ノ低率ヲ以テ運送サルベキガ故ニ若シ鐵道ニシテ之ヲ奪ハントセバ大ニ賃率ヲ引下ザルベカラズシテ、其結果ハ鐵道ノ一般賃率引下トナル無キヲ得ザレバナリ。

合衆國東西兩岸間ニ於ケル貨物ニ對シ鐵道及ビ沿岸航海業者ガ採ルベキ賃率主義ニ關シテハ本報告第四章ニ於テ既ニ之ヲ詳論シタリ。而シテ同章ニ掲ゲタル結論ニヨレバ「鐵道ハ取ラントセバ取ル事ヲモ得ベキ貨物ノ一部ヲ海運業者ニ讓リ、競爭賃率ヲ採用セズシテ、其賃率ヲ維持スルニ努ムベシ。鐵道ハ其取扱貨物ノ大部分ニ對シ有利ナル賃率ヲ維持センガ爲メニ、小部分ノ荷物ヲ海運ニ讓ル事ヲ惜マザルノ態度ニ出ヅベシ」

以上運河通過料ノ鐵道及海運ニ及ボス影響、竝ニ沿岸航海業者ト合衆國横斷鐵道ノ採ルベキ賃率ニ關シ論シタル所ヲ總括スレバ左ノ如シ。

米國沿岸航海船舶ニ對シ巴奈馬運河通過料ヲ免除又ハ償還スルモ、其利益ノ大部分ハ生産者又ハ消費者ノ手ニ歸セザルベシ。海運業者ノ取扱ニカヽル東西兩岸間ノ貨物ガ運河通過料ノ爲メニ影響セラルヽ所ハ極メテ輕微ナルベシ。何トナレバ我ガ太西太平兩洋岸ニ移動スル貨物ハ主トシテ混載貨物ニシテ定期航海業者ノ船便ニ依ルベク、是等定期航海業者間ニハ協約アリ、其賃率ハ貨物ノ負擔能力ヲ標準トシテ決定スルモノナルガ故ニ、通過料ノ有無ニ關係ナク、唯貨物ノ負擔シ得ル限リノ高率ニ定メラルヽ事ナルベシ。數箇ノ海運業者皆通常ノ場合ニハ北米横斷鐵道又ハ海運業者ノ聯絡セル鐵道ニ行ハルル動搖少キ賃率制度ヲ基礎トシテ、孰レモ同一ニシテ且比較的動搖少キ賃率ヲ定ムル事ナルベシ。若シ運河通過料徵セラルトセバ、汽船業者

ノ營業費ハ其額丈增加シ、其純益ハソレ丈減少セラル、結果ヲ見ルベシ。

合衆國東西兩岸間ニ於ケル傭船契約ニヨル運送ハ一品積貨物トシテ大荷主自ラ運送スル場合カ、又ハ大荷主ニ代リテ運送サル、僅少ノ場合ニ限ラルベシ。サレバ其範圍ヨリイフモ、運送ノ方法ヨリイフモ傭船運送ハ普通ノ定期汽船ト競爭スルモノニ非ズ、從テ定期船主ガ其取扱貨物ノ大部分ニ對シテ課スル運賃率ヲ抑制スルノ效力コレナカルベシ。

四、沿岸航路船ニ對シ通過料ヲ免除スルニ非ザレバ、米國船舶ノ供給不充分ナルベク、其結果外國製船舶ヲ輸入シテ我沿岸航海ニ從事セシメザルベカラザルニ至ルベシトノ議論ニ對シテハ多言ヲ用フルノ要ヲ見ズ。若シ運河ノ開通ニヨリ沿岸運送ノ需要大ニ起ルトキハ、米國ノ資本家ハ船舶ニ投資シテ利ヲ收ムル事ヲ得ベキ道理ナリ。若シ又米國船舶不足ノ狀態永續スルトキハ國會ハ何等カノ策ヲ講ジ、我ガ海運ノ損害トナルベキ米國造船所ノ閉鎖廢業トナル如キ法案以外ニ相當米國海運補助ノ途ヲ立ツルニ苦マザルベシ。

五、通過料免除論者中、米國ノ海運業ニ對シ一層ノ補助ヲ與ヘンガ爲メ是非之ヲ免除セザルベカラズト主張スル者アリ。然レ共稍仔細ニ考フレバ此議論傾聽スルニ足ルモノナシ。何トナレバ我ガ外航船舶ガ補助ヲ要スル事明カナリト雖モ、沿岸航海船舶ハ沿岸航權ヲ獨占セルガ故ニ、何等此上ノ補助ヲ要セザル也。一九一一年ニ於ケル米國內國航船中太西洋、太平洋及墨西古灣沿岸ノ內國航用トシテ登錄セルモノ三百五十三萬七千七百五十噸ニ上リ、之ヲ十年前ノ數字ニ比スルニ實ニ三割八分ノ增加ニシテ既ニ比較的大ニ、且健全ナル增加ヲ示シツ、アリ。況ヤ巴奈馬運河ノ開通ハ必ズヤ大ニ我沿岸航船ヲ增加スル事ナルベク、我ガ沿岸航船ニ對シテハ

現ニ我航海條例ノ庇護ヲ以テ充分ナリトイフベシ。

米國船ノ外國航路ニ從事スルモノハ數十年來愈益衰頽シ來レルガ故ニ、愼思熟慮以テ之レヲ往年ノ盛ニ復スノ案ヲ工夫スルノ要大ニコレアリ。然レ共此種船舶ニ對シ通過料ヲ免除スルノ策ハ推奬スル能ハズ。何トナレバカヽル手段ヲ以テ奬勵セントスルモ其效果極テ乏シカルベケレバナリ。第一外航船主ガ通過料トシテ得ル所ハ極メテ少額ナルガ上ニ、其補助金ハ一二船主ヲ補クルニ非ズシテ、一般ノ船主ニ行亘ルモノナルガ故ニ、箇々ノ所得ハ甚ダ輕微ニ止マル。苟クモ海運補助ヲシテ有效ナラシメントスルニハ被補助會社ヲシテ能ク外國汽船會社ニ對抗スルニ至ラシムルヲ必要トス。サレバ政府ハ其補助ヲ少數有力ナル船主ニ集中シ、以テ彼等ヲシテ外國船ノ競爭ニ屈セズ、愈强大トナラシムルニ努ムベキナリ。

一旦徵收シタル運河通過料ヲ、米國船主ニ償還スルノ制ハ或ハ我海運ヲ奬勵スルノ結果ヲ來サズシテ、却テ其不利トナルヤモ知ルベカラズ我若シカヽル制度ヲ定ムトセバ海外諸國ハマタ之ニ傚ヒ以テ我ガ奬勵ノ效果ヲ烏有ニ歸セシメントスルナルベシ、卽チ此手段ハ唯外國ノ報復的行動ヲ嗾カスニ過ギザル也。

之ヲ要スルニ國籍奈何ニ論ナク、米國船、外國船一切ニ對シ同一權ノ通過料ヲ課シ以テ巴奈馬運河ノ商業的效果ヲ減殺セザル範圍ニ於テ徵收シ得ル限リノ收入ヲ收ムベキナリ。思フニ此論點ハ巴奈馬運河通過料決定ノ方針ヲ定ムルニ當リテ大ニ考慮スベキ要件ナリ。合衆國政府ハ細心注意シテ其財源ヲ失ハザルニ努ムベシ。政府ノ財政方針ハマタ收支相償ハシムルノ營業的方針ニ依ラザルベカラズ。我ガ沿岸航船ハ何等此上ノ補助ヲ要セズ、而シテ外航船舶ニ對シ通過料ヲ免除セバ、海運補助ノ實效ヲ擧グル能ハズ

シテ徒ラニ政府ノ收入ヲ減ズベキノミ。

第五節　負擔能力主義

巴奈馬運河ノ通過料ヲ決スルニ當リテハ專門家ノ間ニ定說アル運賃率決定ノ法則ヲ參考スルヲ要ス。換言スレバ合衆國政府ガ同通過料ヲ定ムルニ當リテハ鐵道業者及海運業者ガ賃率決定ノ規矩トスル原則ニ從フヲ宜シトス。乍併巴奈馬通過料ハ貨物ガ負擔シ得ル限リ最大ノ收入ヲ得ベキ營利主義ト專ラ國家的大目的ノ實現ノ爲メニ定ムル非營利主義トノ折衷案ヲ採ル事亦宜シカルベシ。サレバ通過料ハ貨物ガ負擔シ得ル限リニヨルベカラズ、船舶ガ運河ヲ利用スルガ爲メニ節約シ得ル金額ヨリ以內ニ止ムベキ也。巴奈馬運河開鑿ノ最大重要ナル目的ハ我ガ商業ノ發展ニ資シ、竝ニ其陸海軍力ヲ强ウセントスルニ在リト雖モ、マタ一面ニハ其經營ニヨリ一面ニハ商業ヲ發達セシメ、他ノ一面ニハ之ヨリ生ズル收入ノ增加ニ努ムベキ也。

前章ニ於テ通過料ヲ徵收スレバ運河通過貨物ノ上ニ奈何ナル影響ヲ及ボスベキヤヲ詳論シタリ。同章ニ揭ゲタル諸多ノ事實ノ示ス所ニヨレバ、我ガ太西洋岸、墨西古灣沿岸ト太平洋岸（布哇ヲ含ム）間ノ貨物ハ餘程高率ノ課徵ヲ負擔シ得ト雖モ、左程ノ高率ヲ課スルハ策ノ宜シキヲ得タルモノニ非ザル事明ナリ。同運河航路ヲ利用スレバ距離ニ於テ大節約アルガ上ニ、石炭費ニ於テ大ニ經濟ナルガ故ニ上記航路ノ貨物ニ對シテハ運河ハ獨占ノ地位ニ立チ、蘇士通過料タル一弗二十仙ヨリ遙カニ高キ料率ヲ課セザル限リ貨物ハ運河以外ノ航路ヲ取ル事無カルベシ。智利國ノ中央部ト我ガ太西洋岸間トノ移動貨物モマゼラン航路ニ於ケル石炭高價ナルガ爲メ亦運河ヲ利用スベキヤ必セリ。

歐洲諸國ト米國太平洋岸（布哇ヲ含ム）トノ間ノ貨物モ全部巴奈馬運河ニ依ルベキハ疑ナシ。歐洲トヴアルパライソ以北諸地方間ノ貨物ニ對

シテハ一九一三年以後ノ蘇士通過料タル一噸一弗二十仙以上ヲ徵スルモ尙巴奈馬航路ヲ利トスベシ。歐洲諸國ヨリヴアルパライソニ至ルニ運河ヲ利用スレバ距離ニ於テ節約シ得ル所ハ普通ノ船舶ニ在リテハ一登簿噸ニ付六、七十仙ニ過ギザルヲ以テ一弗二十仙ノ通過料ハ距離ヨリスル節約ノ二倍ヲ徵スルヤノ觀ナキニ非ズト雖モ巴奈馬航路ニ於ケル石炭ノ價格ハマゼラン航路ニ於ケルヨリモ安キト、距離ノ短縮ニヨリ石炭ヲ要スル事少キガ故ニ船腹ニ餘裕ヲ生ジ餘計ニ貨物ヲ積載シ得ルノ關係ヨリ考フレバ通過料一弗二十仙ヲ徵スルトモ尙巴奈馬航路ヲ利トスベキナリ。況ンヤ既ニ述ベタルガ如ク、假令巴奈馬航路ノ方餘分ノ營業費ヲ要ストスルモ、巴奈馬ヨリヴアルパライソニ至ル途上南米西岸諸港間ノ沿岸運送貨物ヲ得ルノ利アルガ故ニ、船主ハ此航路ヲ選ムベキハ豫期スルニ難カラズ。更ニマタ智利國中部ト歐洲諸國間ニ航海スル船舶ニ對シ、運河通過料ハ何等ノ影響ヲ來スベキヤハ頗ル愼重ナル考究ヲ要スト雖モ、一噸一弗二十仙ノ通過料ヲ徵スルガ爲メニ、巴奈馬航路ヲ採ラズシテマゼラン航路ニ就クベシトハ信ズベカラズ。

合衆國東岸ト濠洲トノ間ニ往復スル船舶ハ、假令其燃料費ガ喜望峰航路ト巴奈馬航路トノ間ニ差異ナシトスルモ(實際ハ差違アリ)蘇士運河同額ノ通過料(一九一三年一月一日以後一噸ニ付一弗二十仙)ヲ支拂ヒテ巴奈馬航路ヲ採ルヲ利トスベシ。

合衆國東部トニユージーランド間ニ航海スル船舶ハ巴奈馬航路ニヨルカマゼラン航路ニヨルカノ二途アリ。其巴奈馬航路ヲ採ルガ爲メニ節約シ得ル距離及時間ハ、貨物船ニトリテハ一噸一弗二十仙ニハ稍足ラザルベシト雖モ、巴奈馬航路ニ於ケル石炭代ノ低廉ナル事著大ナルガ爲メ、船主ハ必ズ此航路ニ就クベキ事一點ノ疑ヲ

容レズ。

濠洲ト歐羅巴ノ間ハ蘇士航路ノ方巴奈馬ヨリモ近シ。濠洲諸地方多ク然リト雖モヒトリシドニー市（卽チ歐洲ヨリ濠洲ニ至ル船舶中大多數ノモノ、終端港）ニ至テハ稍趣ヲ異ニス。卽チリヴアプールヨリ蘇士、コロンボ及濠洲諸寄港地ヲ經テシドニーニ至ル距離ハ巴奈馬、タヒチヲ經テ同市ニ至ルニ比シテ僅カニ百五十浬短キニ過ギザルノミ。然ルニ濠洲ヨリ南阿ダーバンヲ經石炭積込ノ爲メ喜望峰ヲ廻リテ歐洲ヘ航行スルニ比スレバ巴奈馬航路ハ一千浬短ク加フルニ米國航路ノ方炭價安キノ利アリ。

是等ノ事實ヨリ考フルニシドニー及濠洲諸港ト北歐諸港間ヲ往來スル船舶ガ孰レノ航路ヲ擇ムベキヤハ中間諸港ニ於テ貨物ヲ得ルノ見込奈何ニヨリテ決セラルベキニ似タリ。現在ニ於テ濠洲ヨリ空船ニテ又ハ一部ノ積荷ヲ得テ北米又南米ノ西岸ニ向ヒ、コ、ニ歐洲行ノ貨物ヲ得マゼラン海峽ヲ經テ大陸ニ行クモノ少ナカラズ。巴奈馬運河開通ノ曉ハ此種ノ船舶必ズヤ增加スル事ナルベシ。勿論濠洲歐洲間ノ船舶ガ孰レノ航路ヲ擇ムベキ乎ハ大ニ巴奈馬ノ通過料奈何ニ影響セラルベシ。若シ巴奈馬ノ通過料ガ蘇士運河ト同一ナランカ東西ノ兩運河ハ均等ノ條件ニ於テ南阿迂回航路ト競爭スル譯ナリ。思フニ濠洲歐洲間ニ移動スル貨物中巴奈馬航路ヘ吸收シ得ベキ噸數ハ巴奈馬通過貨物全體ノ上ヨリ觀レバ決シテ大部分ヲ成スベクモアラザルガ故ニ、此貨物ヲ惹カンガ爲メニ一般通過料ヲ引下グルハ策ノ得タルモノニ非ザル也。

合衆國內墨西古灣ヨリ新嘉坡以東ノ東洋諸港ニ至ル貨物ニ對シテハ巴奈馬航路ハ蘇士運河航路ト競爭スルニ相違ナシ。紐育ヲ起點トシテ考フレバマニラ及香港ノ二港ハ蘇士航路ニヨルモ巴奈馬ヨリスルモ略同距離ニ位スルサレバ是等二港以北及以東ニ位スル地方ハ巴奈馬運河ノ勢

力範圍ニシテ同二港以南及以西ハ蘇士運河ノ領域ニ屬ス。併シナガラ必ズシモ合衆國東岸ト是等二港以南及以西ノ間ニ往來スル貨物ハ悉ク蘇士航路ヲ採ルモノニ限ラザルベク、之ト同ジク我ガ太西洋岸ト香港馬耳拉以東及以北ノ間ヲ通航スル船舶ハ悉ク巴奈馬航路ヲ擇ムベシトハ期スベカラズ。前者ノ中ニモ巴奈馬航路ヲ經由スルモノアルベク、後者ノ一部分ハマタ蘇士航路ニ依ルナルベク、新嘉坡ト横濱ノ間ニハ兩運河經由航路相重複スルニ至ルベシ。

合衆國太西洋岸及墨西古灣沿岸ヨリ新嘉坡以東ノ東洋諸港ニ至ル往復航海ニ在テハ巴奈馬航路ノ方蘇士航路ヨリモ炭價低廉ナルヲ以テ、合衆國東岸ト日本、支那及比律賓間ノ商業ハ全部巴奈馬ヲ利用スベク、巴奈馬ニ蘇士同額ノ通過料ヲ徵ストスルモ決シテ著シク北米極東間ノ貨物ヲ蘇士航路ヘ轉ゼシムルノ虞ナシ。

歐洲ヨリ新嘉坡以東ノ東洋諸港ト通商スルニハ主トシテ蘇士航路ヲ利用セラルベシ。リヴアプールヲ起點トシテ考フレバ巴奈馬ヨリスルト蘇士ヨリスルト同距離ノ地點ハ横濱ノ東三百四十七浬ノ所ニ在リ。然レドモ歐洲ト日本、支那、比律賓諸島間ニ來往スル船舶ガ蘇士巴奈馬孰レノ航路ヲ採ルベキヤハ中間諸港ニ於ケル貨物出廻リ狀態ニヨリテ決セラル、ナラン。北歐ヨリ支那ニ至ル船舶ニトリテハ蘇士航路ニヨル方燃料費安カルベキモ日本ニ往來スルモノニトリテハ巴奈馬ノ方聊カ廉價ナルベシ。

巴奈馬運河ノ通過料ニシテ蘇士運河ノ通過料ニ超ユル事無カランカ巴奈馬ハヨク歐洲ト極東間ノ貿易ノ一部分ヲ吸收スル事ヲ得ベシ。歐亞間ノ貿易ハ甚ダ巨額ニ上ルヲ以テ其一小部分トイフトモ決シテ輕視スベカラズ。一九一〇年ニ於テ東洋貿易ニ從事シタル歐洲船舶ノ出入噸數約一千二百萬噸(登簿噸)ナリ若シ此中二割又ハ一割ニテモ巴奈馬ニ吸收スル事ヲ得バ同運河ノ

通過噸數及收入ハ著シク增加セラルベシ。但シ本調査ニ於テ巴奈馬運河ヲ利用スベキ噸數ノ見積ニハ東印度及支那ト歐羅巴間ノ貿易ハ毫モ巴奈馬ニ吸收シ得ベキモノ、中ニ算入セザリキ。歐亞間ノ貿易中巴奈馬ヲ通過スベキモノトシテ算定シアルモノハ僅カニ歐羅巴日本間ニ往來スル船舶中百分ノ五ヲ計上シタルニ過ギズ。

（未完）

科學的工場經營法

商學士　伊藤　猛

關稅ノ鐵壁ノ下ニ安眠ヲ貪ル我工業界ニハ幾多ノ Inefficiency ガ存在シテ居ルニ相違ナイサレバ近年米國產業界ヲ風靡シツヽアル效率(Efficiency)又ハ科學的經營法(Scientific management)ニ就テ余ガ井蛙ノ見ヲ述ブルモ無要デハアルマイ

（一）

科學的工場經營法トハ科學的ニ工場ヲ組織シ經營スルノ法ヲ云フノデアル卽各事業ニ於テ科學ノ研究上ニ用ヒラル、分析綜合ノ觀察方法ヲ各問題ニ適用シ從來行ハレタ不確實ナ傳習ニ代ユルニ正確ナ一定ノ原則ヲ組立テ之ニ準據シテ生產ヲ遂行スル方法ヲ云フノデアル凡ソ工業ヲ營ムニハ工場ノ設備原料其他ノ需用品ノ購入竝ニ其運營ニ要スル所ノ資本ト人類ノ勞働ノ二要素ヲ要シ其製品ハ原料竝ニ人類ト機械ノ協力ニ依リテ完成サル、ノデアル而テ此法ノ目的トスル所ハ生產ニ與ル所ノ此二要素ヲ公平ニ遇シ兩者ノ最大富榮ヲ期スルニアル、從來雇主ハ賃銀支拂方法ニ依リ間接ニ勞働效率ヲ高ムル事ニノミ腐心シタルガ此法ハ更ニ根本的ニ生產上起ル所ノ勢力原料時間等ノ消失損耗ヲ排除スル事ニ依ツテ生產費ノ低廉勞働者ノ收入ノ增加ヲ實現スルノデアル、更ニ詳シク言ヘバ豫メ一定ノ仕事ヲ精細ニ分解シテ各機械ガ各作業ヲナス方法竝ニソレニ要スル時間、人類ガ各作業ニ協力スル方法、仕事量竝ニソレニ要スル時間費用及各