



米國近時ノ海運政策

伊藤, 重治郎

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 21(6):1127-1154

(Issue Date)

1916-12

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00052622>



米國近時ノ海運政策

早稻田大學教授

ドクトル、オヴ
フイロソフイー

伊藤重治郎

目次

一、緒言

二、米國海運ノ衰頹ト其原因

一、衰頹

二、原因

A、内地事業ノ發達

B、海運ニ於ケル原因

三、南北戰後一八九〇年ニ至ル海運復興政策

四、海運復興ニ對スル學者著述家ノ意見

一、贊成論者

二、反對論者

引用書名略語解

Beard—American Government and Politics. 1910.—*Dunnery*—Ship Subsidies. 1907.—*Greve*—Seacrafts—Subventionen der Gegenwart. 1903.—*Johnson*—Ocean and Inland Water Transportation. 1906.—*Keller*—American Shipping. 1913.—*McLaughlin*—History of the American Nation. 1901.—*Martin*—American Merchant Marine. 1902.—*Meeker*—History of Shipping Subsidies. 1905.—*Rabeno*—American Commercial Policy. 1895.—*Schweiger*—Schiffahrtssubventionen. 1905.—*Sears*—Story of the American Merchant Marine. 1910.—*Tausig*—Tariff History of the

三、中間說

五、積極的復興政策

一、黨勢ノ消長ト復興政策

二、一八九一年郵便助成法

三、補助促進氣運ト補助案

六、消極的復興策

一、船舶輸入案

二、造船材料無料輸入

三、差別關稅法

四、海員法

United States. 1901.—*Wienfeld*—Die Nordwesteuropäischen Welthäfen. 1901.—米國海事法規—*Navigation Laws of the United States*. 1911.—管船局年報—Annual report of the Commissioner of Navigation.—海運調査委員報告—Report of the Merchant Marine Commission. 1905.—米國政治學院會報—Proceedings of American Academy of Political Science, Oct. 1915. American Mercantile Marine.

一 緒 言

十九世紀末ヨリ二十世紀初頭ニ於ケル海運ノ中心勢力ハ嶄然群小ヲ拔ケル英國ト稍之ニ追隨シ得ル獨逸ノミデ他ハ殆ド皆振ハズ殊ニ其中ニモ米國ハ他ノ經濟活動ノ諸方面ニ於テ或ハ英獨ヲスラ凌グノ勢アルニ比シ其海運ノ劣ル事甚ダシカツタカラ米國ノ海運ニ就テ多言ヲ費スガ如キハ當然世上ノ笑ヲ招イタカモ知レヌ。乍併近時特ニ此戰爭以來狀勢ハ一變シテ米國海運ハ大ニ吾人ノ注意ヲ拂フベキモノトナツタ。其海運政策ノミヲ見テモ一九一二年ノ巴奈馬運河法ニヨリ外國船舶ノ輸入ヲ許可シ以テ國初以來ノ傳來的方針ヲ一變シタルヲ初メトシ戰爭開始ト共ニ更ニ此輸入許可法ヲ寬大ニシタル昨年海運振興ノ一法トシテ海員法ヲ制定シ船主及荷主側ヨリハコレ米國海運ノ自殺的法律ナリトシテ反對セラレツアルガ如キ最近更ニ船舶國有法ヲ制定シ政府自ラ船舶ヲ購入シテ國ノ海運ヲ興サントセルガ如キ皆頗ル思ヒ切タル法律デ其孰レヲ取テ見テモ面白キ研

究ノ主題デアル。況ヤ戰爭ノ結果米國貿易ノ驚クベキ膨脹アリ、又造船業ニ於テハ英ノ霸權ヲ奪ヒ來テ、將ニ世界第一ノ大造船國タラシトスル狀アリ、實ニ吾々ノ論究ヲ要求シツ、アル。私ハ其或モノニ就テハ既ニ多少ノ研究ヲ公ニシタ拙稿「米國ノ新海員法」金井教授在職二十五年記念祝賀論文集中ガ、茲ニハ先ヅ最近ノ諸立法ノ由テ來ル所以ノ基礎的潮流ヲ述ベテ見タイト思フ。

一 米國海運ノ衰頹ト其原因

一、米國海運政策ノ出發點ハ同國海運ノ衰頹ニアル。斷ツテ置ク事ハ本論文ニ説クノハ、外國航路ニ從事スル船舶ノミデ、米國ノ沿岸航海、内水運ニ從事スルモノハ入レ無イ。後者ニ屬スルモノハ全然米國船ニ限ラレテアルノデ、外國船ノ競争無キ爲メ年々盛ニ發達シ、今日デハ前者ノ二百萬噸弱ニ對シ五百萬噸ナル數字ヲ示シテキル。米國ノ外航船舶ハ南北戰爭迄ハ頗ル優勢デ、十九世紀初ニハ米國ヨリ英國ヘノ定期航海モ米國船ガ先鞭ヲ着ケSmith, O. C. 103-4; Speers, 214-5.獨佛ヘモ或ハ卒先シテ定期便ヲ開キ若クハ優勢デアツタThies, Hamburg Amerika Linie, S. 10-11. Wiedentfeld, S. 198.速力ニ於テモ米國ノ帆船ガ英國ノ汽船ト競争シテ、却テ彼ヲシテ後ヘニ墮若タラシメタ事ガ屢アルMarvin, Chap. XII.位デ其外國貿易ヲ運ブ割合ノ大ナル事モ亦比類稀ナルモノデアツタノニ、南北戰爭以來

俄然トシテ其有様ハ變化シ、年々萎縮ニ傾クノミデアツタ。試ミニ其狀勢ノ概要ヲ示スト左ノ如クデアル。

外航船舶噸數

外國貿易額(千弗)

米國船ノ運送
シタル割合

一八二一年	五九三、八二五	一二七、五五九	八八・七%
一八四〇年	七六二、八三八	二三九、二二七	八二・九%
一八六〇年	二、三七九、三九六	七六二、二八八	六六・五%
一八六五年	一、五一八、三五〇	六〇四、四一二	二七・七%
一八八〇年	一、三一四、四〇二	一、四八二、六一二	一七・四%
一九〇〇年	八一六、九七五	二、〇八九、五二八	九・三%
一九一〇年	七八二、五一七	二、九八二、七九九	八・七%
一九一二年	九二三、二二五	三、四三一、四七〇	九・四%

一九一五年度合衆國管船局年報、一六二—二頁、二〇〇—一三頁ニヨル。一九一三年以後ノ分ハ後ニ掲グ。

南北戰爭ノ爲メニ一時ニ減ジタノハ直接戰爭ノ影響デアル。尤モ南方軍カラ捕

獲撃沈サレタモノハ寧ロ少カツタガ、之ガ爲メニ航海ガ危險トナリ、保險料暴騰シ

荷主モ不安心ヲ懷ク爲メ、海運業立行キ難クナリ、船ヲ外國^{主トシテ英國}ヘ投賣ツタモノ七

十五萬噸^{Marvin, 338, Keller, 77-78}、之ガ爲メ南北戰爭勃發前ニ二百五十萬噸アツタノガ、其終了

翌年タル一八六六年ニハ百三十萬噸ニ減ジテ了ツタ。爾來前ノ數字ニ見ユル如ク

漸次減少一方デ殆ド小戻リスル事スラ無カツタ。然ルニ米國ノ外國貿易ハ駸々ト

シテ増加シ來ツタモノダカラ米國船ノ輸送割合ハ著シク減ジテ行ツタノデア
ル
二其衰頹ノ理由ニ至ツテハ、獨逸ノカイラー氏ガ其近著米國海運論ニ於テ最モ
詳悉シ且諸原因ニ對スル輕重ノ衡量最モ卑見ト合致スルヲ以テ、更ニ蛇足ヲ添フ
ルニ及バズ、其他ノ諸著者亦概子之ヲ悉シテキルガ
351, 386—7, etc.; Spears, Chap. XVI; McKee, 166; Schweiger, S. 39; Greve, S. 64. 兎ニ角順序上概括シテ見ルト。
Keller, pp. 94—100; Johnson, Chaps. XIX, XX; Dunmore, 33—57; Marvin, 341—343,

(A)其主タル原因ハ米國內地ニ於ケル事業ノ發達　テ是ハ當時恰カモ(イ)中央政

府及州ガ土地下付等ノ方法ニヨリ盛ニ鐵道建設ヲ獎勵シタル爲メ
Ripley, Railroad: Rates and Regulation, pp.

36—41; Johnson, American Railway Transportation, Chap. XXII. 資本企業ノ才幹等ガ翕然トシテ鐵道ニ向ツタ事(ロ)政府ガ土

地下付ヲ以テ人民ノ移住ヲ獎勵シタル事
Homestead Act and Timber Culture Act; See Conant, Industrial History of the U. S. pp. 281—2; 287—8. (ハ)戰爭

ノ爲メ引上ゲラレタル關稅ガ其儘漸次保護稅トナリタル事
Tariffs, Tariff History, 155—229 等ガ主タル

力トナツテ、商工業勃興シ、總テノ產業ガ頗ル儲カツタ爲メ、孰レモ爭テ此方面ニ

就タ。思フニ十九世紀初マダ内地ニ向ツテ鐵道ハ素ヨリ Cumberland Road スラ出來無

カツタ當時、内地ハ猛獸ヤ、印度人ノ危險ガアツテ、指ヲ國富開發ニ染ル事難ク、之ニ

反シ海上ニ於ケル活動ニ對シテハ、マダ原始植民地人民ノ冒險的氣風ト、歐洲ニ於

ケル海國民的訓練ト、母國憧憬ノ念ヨリ海上ニ乗出ス氣分等、色々ノ事ガ手傳ツテ

米國ノ海運ヲ盛ニシタノデアラウガ、南北戰後、交通居住ノ總テ安全ナ所ニ法外ナ巨利ヲ占メ居ラレルトイフ事ニナツテ來ルト、人ノ向フ方面ノ變ルベキハ蓋シ止ムヲ得ザル所デアラウ。

(B)海運業其物ニ於ケル原因 是ハ前者程力強イ原因デ無イカモ知レヌケレ共併シ中々強イ力ヲ有ツテ居タト認メナケレバナラヌ。何トナレバ假令内地產業熱ガ盛デアツテモ海運業ガ大ニ儲ツタナラバ此方面ヘ資本ト才幹ガ向ツタラウカラ。(併シマタ此方面ノ變化奈何ニ拘ラズ、内地ノ方ガ非常ニ儲カツタカラ人々ガ彼ニ向ツタノダカラ矢張り輕重ノ關係ハアルニ違ヒナイ。偕其原因トハ何ゾヤトイフトイ)此頃恰カモ木船ガ鐵船トナリ帆船ガ汽船トナツタ爲メ、米國ガ天然ニ備ヘテ居タ良材トイフ獨占權ト、帆船ヲ造リ、又ハ操縱スル米人特殊ノ熟練トガ全ク價值ヲ失ツテ、^{Marvin, 6-7, 30-31; Bates Quoted in Marvin, 385.}了ヒ(ロ)加フルニ「ロイド」協會ガ検査法ニヨツテ特ニ米船ヲ不利ニ取扱ヒシ事及「ロイド」組合ニ屬スル保險業者ガ英國船ヲ庇護シタル等ノ事モアリ^{Marvin, 259, 346, 351, 386.}(ハ)米國ニ於ケル、給料ノ高イ爲メ米國旗下ニ於ケル船員ノ給料亦高ク從テ運用ヲ困難ニシタル事情モアリ、(ニ)米國ノ主タル貿易經路ハ歐洲方面デ、此方面ニハ英國ハ勿論ノ事、獨佛等ノ國民ガ精力ヲ傾ケテ航路ヲ營ンデ居

タ爲メ、一タビ地歩ヲ失ツタ米國船ガ侵入シテ新タニ地盤ヲ占ムル事頗ル難シカ
ツタ趣モアラウ。

三 南北戰後一八九〇年ニ至ル海運復興政策

一、ソコデ自然之ヲ復興セシメントスル策ガ講ゼラレタ譯デアルガ、南北戰爭以
後今日ニ至ルノ半世紀間ヲ海運政策上カラ考ヘテ見ルト、二ツノ時期ニ別ケル事
ガ出來ル。即チ米國ノ狀態ガ一八九〇年頃ヲ以テ一轉機ニ入ツタノデ、鐵道モ八〇
—九〇年ノ間ニ於テ驚クベキ大延長ヲ成シ、爾來統一、整理ノ時期ニ入ルシ、諸工業
モ其組織發達シテトラスト盛行スル事トナリ、西部ノ農地モ私人ノ手ニ歸シ、市俄
古市ガ一朝ニシテ龐大ナル都市トナリテ世界ヲ驚カシタルヲ始メトシテ諸方ニ
大都市勃興シ、製鐵業ニモ英國ヲ凌イデ世界ノ霸權ヲ奪ヒ、漸ク國內ニ力ガ充チテ
徐ロニ外ニ向ツテ活動ノ方面ヲ求メントスルニ至ツタ。政治上ノ方面カラ考ヘテ
モ、從來「モンロードクトリン」ガ專ラ消極的ニ歐洲國民ノ來リ侵スヲ許サズトイフ
如キモノデアツタノニ、イツト無ク段々積極的ニナツテ來テ、漸ク對外發展ノ氣運
ニ向ヒ、九十年代ヨリ布哇ヲ併セ、玖馬ヲ取り、更ニ進ンデ比律賓ニ及ブトイフ様ナ
譯デアル。サレバ其海運政策モ、九〇年以前ハ國民ノ強キ要求ト認ムベキモノ薄弱

デ、其立法モ極メテ乏シイガ、九〇年以後ハ官民共最モ眞面目ニ、熱心ニ、其解決ニ携ハリ、種々ノ法案ガ引切り無ク議會ニ出テキル。次節ニ舉ゲル諸學者ノ著書モ殆ド皆九〇年以後ナルハ即チ此爲メデ、此頃以後始メテ國民的ニ海運政策ヲ議スルニ至ツタトイツテヨイ。

二、一八九〇年以前ニ於ル海運政策中稍注意ヲ值スルモノハ一八六四、五年ノモノト一八七二年ノモノトデアル。六四年ハ戰時財政ノ必要ニ名ヲ藉リテ恣マ、ニ關稅ヲ引上ゲ、以テ美名ノ下ニ保護主義ヲ實行シ、其收入ヲ以テ私人ノ懷ヲ肥ヤシタ時デ、^{Tausig, 158—169}當時ノ海運補助モ蓋シ同ジ様ナ事情デアツタラウト思ハレ。同年ノ補助ハ伯刺爾デノ定期航海ヲ開クニ付キ一箇年十五萬弗向フ十箇年ノ補助ヲ與ヘルトシタモノデ、是ハ翌年ヨリ十箇年繼續セラレタ。^{Meeker, 157—159}一八六五年ニハ支那及日本ヘノ補助航路ガ許サレ、一箇年五十萬弗ノ補助ヲ付與スル事ニナツタ。是ハ西部地方ノ希望ニ基イタモノダトイフガ、當時西部地方ハ中央ノ政治上大ナル勢力ヲ揮ツテ居タカラ、前述ノ事情ニ加フルニ地方の勢力ヲ以ツテシタモノデ、是レニハ多少ハ經濟的根據モアツタカト思ハル、^{Marvin, 344; Meeker, 160; Beard, 115—118}此補助ガ基トナツテ、一八六七年ヨリ太平洋郵船會社ハ月一回ノ航路ヲ營ム様ニナ

ツタガ、一八七二年ニ至リ、同會社ハ更ニ年額五十萬弗ヲ得テ、從來ノ月一回ヲ月二回ニスル事トナツタ。是モ上下兩院共ニ「レ」黨デ、國庫ハ七〇——七一年以來年々一億弗ノ餘剩ヲ生ジ其處分ニ困ツテ公債ヲ買入レ、遂ニ關稅引下トナツタ位ノ際デ、而カモ引下ハ收入稅ニ於テシ、保護稅ノ方ハ殆ド其マ、ニシタトイフ程デアルカラ保護ノ意味ハアルニ相違無イガ、然シ根柢ノアル意識ニ基イテ出來タ法律デハアルマイ——^{Tausig, 179}181 189 果セルカナ一八七四年ニ至リ、太平洋郵船會社ハ此法律ヲ通過セ

シメンガ爲メニ百萬弗ノ賄賂ヲ行使シタ事が發覺シタ。之ハ當時ノ *Crédit Mobilier*

贈賄事件^{七八}ダノ陸軍大臣 *Belknap* 收賄彈劾事件^{七八}等ノアツタ際トテ、*McLaughlin* 反對

黨タル「デ」黨ハ補助ハ腐敗ヲ醸ストテ有力ナル攻撃ノ資料トシタ。之ガ爲メコレヨ

リ以來海運補助法案ハ甚ダ議會デ通リガ惡クナツタ。太平洋郵船會社ノ一八六七

年ニ始メタ分ハ七六年ヲ以テ補助年限終リ

(七二年ニ追加ノ分ハ贈賄事件
暴露ノ爲メ實行セズニ了レリ)

Meeker, 161—
163; Keiler, 81

八九〇年迄殆ド記錄ヲ值スルノ法案ハ無イ。思フニコレ一ニハ國民ノ注意ガ内ニ

集中シ居タル事ニモヨルガ一ツニハ「レ」黨ノ地位鞏固ナラズ、初メハ黨内ニテ分裂

シ、次デ漸次力ヲ失テ「デ」黨ガ兩院ヲ占ムルニ至リ、以來「レ」黨ト「デ」黨ト相交錯シテ政

權ヲ取リタル如キ不定ノ地位ニアツタルモ其一因デアラウ。^{McLaughlin} 何ニシテモ一八

九〇年以前ハ其努力ニ於テ痛切ナ深酷ナル要求ガ認メラレヌ。一八九〇年以後ニナルト奈何ニモ眞面目ナ要求ラシク、態度モ眞劍ニナツテ來ル。

四 海運復興ニ對スル學者著述家等ノ意見

一八九〇年頃ヨリ此問題ニ關シ纏マツタ著述ガ續々現ハレテ來タ。所ガ人々ニヨリ、海運復興ノ必要ヲサウ強ク見ヌ人、殆ド關セズトスルモアリ其必要ハ認メテモ實行方法ニ至ツハ頗ル區々デアル。是ガ政治家等ノ意見ニ影響シタラウト思ハレルカラ、茲デ一ツ米國學者著述家ノ意見ヲ紹介シ、而シテ後政治ノ實際ヲ述ベル事ニシタイ。

一有力ナル賛成論者ハウエルス氏海上權力史論ノ著者マハン大佐、ペンシルヴァニア大學教授ニシテ巴奈馬運河經濟部調査委員タリシジョンソン、前ノ管船局長ベーツ現管船局チエンブレン諸氏デアル。

(1) 年代上ハ Recent-Economic Changes ノ著者トシテ知ラル、ウエルス氏ガ一番先デ、氏ハ一八八二年ニ Our Merchant Marine ナル書物ヲ公ニシ外國ニテ建造シタ船舶ヲ米國ヘ輸入シ國籍ヲ與フベキ事、噸税、水先税等ノ廢止、造船材料無税輸入又ハ關税引下、船舶ニハ課税ヲ免除スル事、補助金、獎勵金ヲ下付シテ人工的保護ヲ與フルハ

不可ナルモ、郵便遞送料ハ寛大ニ支拂フベシトイフ意見ヲ主張シタ。Keller 129.

(2)之レニ次デ現ハレタノハ一八九〇年ノマハン大佐ノ海上權力史論デ、之ハ實ニ世界ニ名聲ヲ馳セ、米國學問ノ地位ヲ高メタ名著デアルカラ、國人一般ニ深キ印象ヲ與ヘテ居ルニ違ヒ無イ。氏ノ議論ハ米國ノ現狀ハ自國ノ船無クシテ、殆ド外國ノ船ニヨツテ貿易ヲ營ンデ居ル。ガ一朝外國ト事ヲ釀シ、港灣ヲ封鎖セラレタラドウスルカ貿易上非常ナル打撃ヲ蒙ラザルヲ得ナイ。故ニ封鎖ヲ防禦スルニ足ル丈ノ海軍ヲ備ヘ子バナラヌ。而カモ海軍ヲ建設セントスルニハ先ヅ商船業ノ挽回ヲ計ラザルベカラズトイフノデ、古來ノ諸國ノ例ニヨツテ論斷シテ居ル頗ル強イ主張デアル。(譯本上卷一五頁)

(3)管船局長チエンブレン氏ハ職掌柄綿密ナ數字ヲ調査シテ各種ノ方面カラ保護獎勵ノ必要ヲ證シ、各國ノ進歩ヲ調べ、法制ヲ研究シテ毎年其年報ニ發表シ、世間ヲ指導シ教育スル事ニ努メテ居ル。氏ノ論據ハ先ヅ米國ノ外國貿易ヲ運送スルニハドレ程ノ船舶ヲ要スルトイフ事、竝ニ海上ニ活動セザルベカラズトイフノデアツテ、例ヘバ一九〇〇年々報ノ如キ最モ緻密ナル調査ヲ掲ゲテ居ル。毎年ノ年報ニ米國海運業者ガ外國トノ競争上不利ノ地位ニ立テル廉々ヲ詳細ニ數字のニ報告

シ、其救済ヲ主張スルケレ共、其方法ハ或ハ外國船ノ無稅輸入許可ヲモ提議スルシ
 九四差別關稅法即チ外國船ニヨツテ輸入サレタ場合ニハ米國船ニヨルモノヨリモ
 重キ關稅ヲ課スル事ヲ可トスル一八九六カ
イライニヨル又定期航路補助案ガ出レバ無論賛成
 ラシク、種々外國ノ例ヲ紹介シ、是非保護獎勵法ガ成立セ子バナラヌ旨ヲ主張スル。

(特ニ一九〇九年々報別刷四五二頁、一九〇〇年々報八一五)
 (三頁、特ニ三五頁、一九〇一年附錄G一九〇二年附錄U、〇、五)

(4) ジョンソン教授ハ一九〇六年ノ海運論ナル著書ニ於テ米國ガ海運ヲ要スル
 理ヲ痛論シ、其救済策トシテ若干數ノ定期線ヲ興シ、良船ヲ配シ之ニ補助ヲ與フル
 事、乗組員ヲ豫備海軍兵トスル事、毎年政府ノ支出額ハ一千萬弗ニ限ル事ノ主張ヲ
 シテ居ル。氏ノ海運論二十二章、尙氏ノ戰後ノ主張、American Economic Review, vol. VI, No. 1, Supplement, pp. 22-25.

(5) ベーツ氏ハ又熱心ナル復興論者デアルガ、氏ノ探ラントスル方策ハ後ニ説ク
 差別稅法ニ屬スルモノデアル。

二補助ニ對スル反對の意見 茲ニイフノハ經濟的の見地カラ見テノ補助不必要
 論者ヲイフノデ、此方ニモ中々有力ナモノガアル。

(1) ミーカー氏ノ著書ハ實ニ英文デ書ケル海運政策論ノ最初ノ、且唯一ノ好著デ
 アルガ、氏ハ米國ガ伯刺西爾航路ニ對シ補助ヲ與ヘタ其ノ十年間ニ一八九五
年以後貿易ノ

増加シタル觀ハアレドモ是レ南北戰後貿易ガ常態ニ復シタ爲メデ、現ニ補助廢止後ニモ貿易ハ増加シテ居ル。又同シ頃日本及支那ヘノ補助ガアツタガ、此間別ニ貿易増シタリト見エヌトテ一々明細ナル數字ヲ舉ゲ、特ニ日本ヘノ輸出ハ帆船デ行ハレタノダカラ、補助ニ關係ガ無イトイツテ居ル。一五八頁此批評ニ對シテハ今一層研究スル必要ガアルケレ共、兎ニ角氏ノ書物ハ恰モ一九〇五年デ、合衆國海運委員ガ調査ヲ報告シ新補助法案ヲ提出シタ年デ、上下ノ注意ヲ集メテ居タ時ダカラ餘程時人ノ頭ヲ支配シタラウト思フ。

(2) ハツチンソン氏ハ加州大學ノ教授デ南米通デアルガ、其巴奈馬運河ト列國商業競爭ナル書中、南米諸國及日本支那濠洲ニ對スル數字ヲ舉ゲ、船便ヲ有セザル米國ノ貿易ハ増シ、之ヲ有セル英國ノ減ゼル事實ヲ舉ゲ、獨逸ヲモ引合ニ出シテ、結局自國海運トイフ事ハ貿易上價值ガ無イト斷定シテキル。八五頁

三、中間說

ト見ルベキハマーグイントダンモアー兩氏デアル。(1) マーグインノ

「米國海運論」ハ一九〇二年ニ公ニセラレタガ、米國海運史トシテハ今日ニ至ルモ最良書デ、氏ハ最モ斯界ノ消息ニ通ジタ人トシテ推サレ、一九〇四年ノ海運調査委員會ニモ書記長ノ任ヲ務メタ。氏ノ意見ハ補助ハ有力ナルモ絶對力ニ非ズ Potent, but not omnipotent

トイフノデ、發達スベキ素地ノアル所ナラ效力ガアル。ソナ場合ニハヤラ子バナ
ラヌ、併シ發達ノ素地ヲ缺ケル所へ獎勵ヲ與フルハ無用デアル。米國ノ外航船舶モ
國民ガ之ヲ要スレバ必ズヤ復活セン。今ヤ國內ノ産業既ニ起リ、資本モ出來、國民ノ
氣力ガ外ニ向フ様ニナツテ來タカラ、我ガ海運ハ必ズ興ルデアラウ。米國男兒ガ鐵
道建設ニ猛進シタル如ク海ニ向フノ日ハ既ニ近シ云々トイフノデ、書中所々ニ插
マレテアル議論ハ寧ロ補助論者ノ如クナルモ氏ノ結論ヲ見ルトドウモ補助シナ
クトモ大勢ハ熟シ來ツテ居ルトイフ様デアル。

ダンモ一ア氏ハ「米國海運補助論」ヲ書イテ懸賞論文ニ應募シ當選シタ。其ノ文ノ
發表セラレタノハ一九〇七年デアアル。氏ノ書ハ頗ル學究的ナ而カモ簡單ニ要領ヲ
得タモノデ、氏ハ商業上自國海運必要論ヲ片ツ端カラ打チ壞シ軍事上ノ見地カラ
ハ必要ナリト斷定シ、獎勵法ヲ提議シテ居ル。先ヅ氏ノ反對論ノ要ヲイフト、(イ)米國
ハ船ガ減ツテモ貿易ハ増シテ行ク。是レ何ヨリ自國船舶不用ノ證據ダ。商業ハ船ノ
國旗ニ從フニ非ズ、物價ニ從フナリ(ロ)今日ノ外國貿易ニハ不定期船ガ重キヲ爲シ
テ居ル、斯ノ種ノ船舶ハ何處ニモ定着セズ、荷物アリ運賃良キ所へ自由ニ往來スル。
米國ノ貿易ハ大ニ斯ノ種ノ船ニ待ツガ故ニ不自由無シ。假令米國ガ澤山ノ不定期

船ヲ所有スルトモ、彼等ハ荷物ヲ逐フテ去來スルガ故ニ特ニ我邦ノ貿易ヲ開拓増進スル事無シ(ハ)人ノ舉グル貿易増進ノ場合ハ種々ノ事情ノ合成ニシテ獨リ海運ノミノ故ニ非ズ。其然ル場合トテモ夫ハ定期便ノ開カレタル場合ノミ(故ニ一般的補助ハ無意義也)(ニ)米國ヨリノ輸出振ハザルガ故ニ補助航路ヲ起スベシトイハ便ル國ハ、コレ米國ガ關稅ヲ高クシテ先方ヨリノ輸入ヲ防遏シテ居ル國デアル。船ル無キニ非ズ、我ヘノ輸入ヲ難クスル爲メ彼ヘノ輸出ガ自然出來ザルニ因ル(ホ)米國ハ船舶ガ無イ爲メ外國ノ海運業者ニ二億弗取ラレルト論ズル者ガアル。其數字モ誇大デアルガ、夫ハ暫ク措キ、海運ヲ營ムニハ相當ノ資本ガ要ル。其資本ヲ以テ、海運ヨリモ一層有利ニ使用シ得ルナラバ、我ハ其業ニ專ラニシ、海運ハ他ヲシテ當ラシムル方ガ利益デアル。現狀ハ即チコレデハ無イカ。五八―六四頁

以上ノ如ク經濟的見地カラハ自國船舶主張論ニ反對スルト同時ニ氏ハ戰爭ニ對スル考慮カラスレバ自國船舶ガ必要デアル旨ヲ斷言シテ居ル。六四頁是ハ海運調査委員會デ度々言ハレタ事デ、現ニ米國ノ外國貿易ノ大部分ヲ運ンデ居ル英ト獨トガ對戰シ之ヘ佛國モ加ハル様ナ事ニデモナレバ、南阿戰爭當時ノ例ニ明ナル如ク、米國ハ忽チ困ル況ヤ戰時ニ海員ヲ要スル事^{六八頁}補助船舶ヲ要スル點ヨリ觀察スレ

ハ素ヨリ其必要ハアルトイハ子バナラス。ソコデ氏ノ方策トシテハ一〇四外國航路ニ從事スル船舶ハ外國ヨリノ輸入ヲ許ス事、造船材料ノ輸入ヲ無税ニシ外航内航船共ニ使用シ得セシムル事、生産地以外ノ國ヨリ來ル輸入品ニ對シテハ差別稅ヲ課シ、以テ米國船ヲシテ貨物ヲ得セシムル事、一八九一年ノ郵便助成法ニ從ヒ寛大ニ補助ヲ與フベキ事云々トイフノデアル。

以上米國ノ學者著述家ノ意見ダケハ略紹介シタ。請フ進ンデ其實際界ニ於ケル事件ノ發展ヲ見ヤウ。

五 積極的復興政策

一、一八九〇年以後ノ海運復興政策ヲ大別シテ二ツトスル事が出來ル。一ハ國庫ヨリ金ヲ付與シテ振興ヲ計ラントスルモノ、他ノ一ハ金ヲ付與セズシテ其目的ヲ達セントスルモノデアル。大體上カライフト前者ハ「レバブリカン」黨ノ主張デ假ニ之ヲ積極手段ト呼ブヲ得ベクンバ、後者ハ消極手段デ、先ヅ「デモクラツト」黨ノ主張デアル。是ガ黨勢ノ消長ニ伴ツテ交錯シテ現ハレ來ルノデ「Tausig, Beard, McLaughlin」一八八八年「レ」黨ガ勝ヲ制シテハリソン大統領トナルヤ、一八九〇年有名ナル「マツキンレイ」關稅法ガ定メラレタ。其翌年ヲ以テ近時唯一ノ積極的立法ガ通過シタ。然ルニ一八九〇

年及九二年ノ選舉ニ於テマツキンレイノ高率關稅法ガ民望ニ適ハザル事明白ニセラレ、一八九四年クリーヴランド大統領ノ下ニ引下ノ主旨ヲ以テ關稅改正ガ行ハレタ位デ、即チ此數年間ハ「デ」黨ノ消極主義「デ」アル。果セルカナ海運政策ニモ一八九四年ヨリ九七年迄ハ消極手段ノ法案ガ出デ、其一ツヲ通過シタ。處ガ九七年ニハ「マタ」レ「黨」ノ天下デ、曩ノ保護關稅發案者マツキンレイガ大統領トナリ、前ノ保護主義ノ高潮トイハレタモノヨリ一層上ニ出ルトイフ位ノ勢ダカラ、海運モ力ヲ注ギ海運取調委員ヲ作ル。巴奈馬運河調查委員ヲ設ケル。之ト相應ジテ種々ノ積極法案ガ黨人ニヨツテ提出サレタ。夫レヨリローズヴェルト時代トナリテハ大統領ノ骨ノ折リ方ハ一層熱烈デ、敎書ヲ續發シナドシテ功ヲ急ギ、其成ラザルヤタフト氏前大統領ノ主義ヲ踏襲シテ同様ノ案ノ通過ニ努メタケレドモ遂ニ成ラズシテ政權ハ「デ」黨ニ歸シタ。タフト氏將ニ職ヲ退カントスル頃デ黨一流ノ消極的保護政策ガ通過シタガ、學問的ニハ寧ロ之ヲ「デ」黨内閣時代以後ノモノモ結付ケテ見ル方ガ可イ。何トナレバ元來此主義ハ「デ」黨年來ノ主張ニ合致スルシ、且「デ」黨内閣トナツテカラ更ニ當時ノ主義ヲ一層擴メテ、今日ノ立法ニ至ラシメ、始メテ其主旨ヲ貫徹スルニ至ツタカラ「デ」アル。

二、偕所謂積極方策ナルモノ、既ニ法律トナツタノハ僅カニ一八九一年ノ郵便助成法唯一ツアルノミデ、其他ハ種々提案ガアツタニ過ギナイ。因テ茲ニハ一八九二年ノ法ノ要旨ヲ舉ゲルト、米國船舶ニシテ外國航路ニ從事シ郵便ヲ運送スルモノヲ左ノ四種ニ區別シ、往航一哩毎ニ附記セル率ニヨリ補助金ヲ與ヘル。

第一級	鋼、汽船、●總噸數八千噸以上普通速力三十節以上、	一哩	四弗
第二級	同 同	五千噸以上同	十六節以上、同 二弗
第三級	同 同	二千五百噸以上同	十四節以上、同 一弗
第四級	鋼、鐵、又ハ木造汽船、	千五百噸以上、十二節以上、同	六十五仙 _米

英國ヘノ郵便遞送ハ第一級ニ限ル

以上ノ中一級ヨリ三級迄ノ船ノ設計ハ海軍大臣ノ認可ヲ受ケ、補助巡洋艦ニ改造スルニ便ジ、尙此法ニヨリ補助ヲ受クル船ハ總噸數一千噸毎ニ二十一歳以上ノ米國男子一人ヲ見習トシテ乗組マシメ教育スル事、其乗組船員ハ郵便遞送契約ノ最初ノ二年間ハ四分ノ一、次ノ三年間ハ三分ノ一、其後ハ二分ノ一以上米國人タルベキ事ノ條件ガアル。

米國海事法規集二
九七―三〇三頁

此法律ニ基イテ營マル、定期線ハ一九〇九年ノ管船局長報告ニヨルト五頁左ノ五デアツタ。

American Line, New York—Southampton.

New York and Cuba Mail N. Y.—Cuba and Mexico.

American Mail Boston and Philadelphia—Jamaica.

Red "D" Line N. Y.—Venezuela.

Oceanic Line San Francisco—Tahiti.

此外太平洋郵船ハ嘗テ此法ニヨリコロンヤバナマ竝ニ香港ニ航路ヲ營ンデ居
タガ廢メ「オシアニツク」モ嘗テ濠洲線ヲ營ンデ居タガ一九〇七年ニ廢メ其他ニモ

二線アツタガ皆早ク廢メタKeller
83—4.

三十九世紀末ヨリ二十世紀ニ入ルト益海運補助ヲ促ス事情ガ増シテ來タ第一
ガ米西戰爭デ米國ハ補助巡洋艦ノ必要ヲ感ジタ。第二ハ一九〇二年モルガンノ海
運「トラスト」成立ニヨリ、米國民ハ、多年ノ潮流一轉シテ米國資本家ハ海ニ向フ様ニ
ナツタノヲ見、海運復興ハ大ニ望ミガ有ルト思ハセラル、ト同時ニ、其モルガン、ト
ラスト」ニ屬スル船舶ノ多クガ外國旗ノ下ニ置カレテアルノデ、何トカ法律上ノア
ル故障ヲ取除イテ、之ヲ自國々籍ノ下ニ移シタイトノ希望ヲ懷イタラフト思フ。第
三ニ列國海運補助政策ニ關スル周到ナル調査ガ英國ニ於テ行ハレ、一九〇二年ニ
之ガ公刊セラレタ。米國デモ一九〇四年ノ海運調査委員ガ大規模ノ調べヲシテ一

九〇五年三冊二千頁ノ浩瀚ナル報告書ヲ公ニシ大ニ世ヲ教ヘタ。第四ニ一九〇七年以來巴奈馬運河工事ガ大ニ進捗シ出シ、近キ將來ニ開通スベク見エテ來タ。第五同年米國ノ「コスモポリタン」汽船會社ガ訴訟ヲ提起シ、米國ヨリノ貿易運送ハ獨逸ノ二大會社ヲ中心トスル同盟汽船ガ獨占シテ居リ、米國汽船會社ノ侵入ヲ許サズ。貿易竝ニ海運發達ノ爲メ有害ナリト主張シタ爲メ、當局者間ニハ汽船會社ノ同盟ニ干涉シテ之ヲ解カシメ、貿易業者ノ爲メニハ競争賃率ノ利益ヲ收メシメ、米國汽船業者ニ對シテ自由ニ競争ニ介入シテ、開進ノ途ヲ見出サシメントノ意ヲ懷カシメタ。第六ニハ米國ノ貿易狀態ハ原產物ノ輸出漸減シテ、半製品、精製品増加スル大勢デ、諸製造業者ハ眞面目ニ外國ニ對スル販賣ヲ開拓スベク注意ヲスル様ニナツテ來タ。

斯ル氣運デアルカラ一八九八年以來諸種ノ積極的法案ガ議會ニ提出セラレ、年々ノ議會ニ本問題ヲ議シテ居ナイ時ハ無カツタ。就中一九〇四年ノ調査委員ガ調査ノ結果トシテ提案シタ者ハ頗ル大規模ノモノデ、最モ注意ヲ值スル。同案海運調査委員報告書本文四六一頁ノ要旨ハ新タニ南米、南阿、濠洲、東亞、中米等ヘ十ノ定期線ヲ開キ之ニ郵便補助金ヲ與フル事。海外ヘノ不定期航海ニ對シテモ、其外航期間ノ長短ニ應ジテ獎勵

金ヲ與フル事、八分ノ一乃至四分ノ一ノ海員ハ海軍志願兵タルベキ事、志願兵ニ對シ政府ハ所定ノ金ヲ支給スル事、有事ノ時政府ニ徵用サルベキ事等デアツタガ、再三修正スル中設ケントスル定期航路ノ如キ最初ノ提案ト餘程變ツタモノトナツテ終ニ通過ヲ見ズ、因テ引續キ一九〇七年、一九一〇年略同様ノ案ヲ提出シタルモ皆下院ノ反對ニ會シテ蹉跌シテ了ツタ。Keller 187—9斯クシテローズヴェルト、タフトノ二氏ガ在職中ニハ積極案ノ通過ヲ見ル事無クシテ終ツテ了ツタノデアル。

六 消極的復興策

一、船舶輸入案 消極方策ノ第一ハ所謂Free ship案デアル。元來米國ハ國初以來自

國ニ於テ建造シタ船デ無ケレバ米國々籍ヲ與ヘ無カツタ。管船局年報一九一四、三八頁ソコデ南北戰

爭後船ガ俄カニ減リ、而シテ世間ハ木船、帆船衰ヘテ鐵船、汽船興ルノ際ナルニ鑑ミ、

船舶輸入説ガ現ハレタ。曰ク英國ハ自由ニ米國ノ優良ナル木船帆船ヲ輸入スル事

ヲ許シテ居タオ蔭デ今日ノ盛ヲ致シテ來タ。我邦モ亦彼ノ智ニ學ンデ、宜ク自由ニ

外國出來ノ汽船ノ輸入ヲ許スベシト。Marvin 344—5之ヲ十九世紀末ヨリ二十世紀初頃ノ狀

態デ見ルト、米國出來ノ船舶ハ英國船舶ヨリモ四割乃至五割高カツタ。管船局長年報、一九〇一年度二三—

二四頁、一九〇二年度一八頁。海運調査委員報告書本文八頁、聽取記錄四三—四四、
三六、四一、一六四三—四頁、其他 Index "Ship construction, Cost of" 下參照現管船局長チエンブレン氏ガ

其職ニ就クヤ、直チニ此說ヲ主張シ議會ニモ現ハレタリ Keller, 181 勿論造船業者ノ反對ガアツテ通ラナカツタ。其後類似ノ案ガ出タケレドモ其儘ニナツテ居タ。所ガ巴奈馬運河ノ開通ガ目捷ノ間ニ迫リ、其通過料決定ノ必要ニ際シテ來ルト、有繫ニ皆考ヘタモノト見エル。此運河ニヨツテ最大ノ利益ヲ受クベキハ米國デアツテ、經濟上ニ於テハ特ニ南米トノ關係、東亞トノ關係ガ密接ニナル事デアアル。然ルニ其利ヲ收ムベキ船舶アルニ非ズンバ、利ハ概チ英獨ニ占メラレ了ラントイフ様ナ論據デアラ Panama Canal, Traffic and Tolls, 266—268 多年通過セナンダ船舶輸入許可條項ガ一九一二年八月二十四日ノ巴奈馬運河法ノ第五條ヲ以テ決定セラレタ 同書四六八頁 コレハ兎ニ角一大改革デ次ニ來ルモノ、第一歩デアツタ。

斯法律ハ大英斷ニハ相違無イケレドモ今一步踏出サチバ充分ノ效果ハ無イノデアツタ。トイフノハ米國ヘノ轉籍ニハ條件ガ付セラレテアツテ(一)米國人ノ所有タル事(二)新造後五年以内ナル事(三)合衆國官吏ノ検査ヲ受ケテ普通ノ貨物竝ニ損敗シ易キ貨物(dry and perishable cargo)ヲ運ブニ堪フル事(四)内國沿岸航路ニ從事セザル事(五)尙高等船員ハ米國人デ無ケレバナラス。トイフノデアアル。此條件ハ皆中々苦痛デ、特ニ(四)ノ内國航路ニ從事スル事ヲ禁ゼラレ乍ラ、(五)ノ條件ヲ充タサン爲メニ

從來雇傭セル船員ヲ解雇シテ、一層給料食料ノ高イ米人ヲ雇フ理由ガ無い、同年十

一月三十日付管船局長報告ニハ未ダ一隻モ轉籍ノ出願無シトイツテ居ル。一九一二年々報一

五頁一般米國資本家ノ所有デアリ乍ラ外國ニ船籍ヲ有スル船舶ハ略米國內ニ船籍

ヲ有スル外航船舶ト噸數ニ於テ相匹敵スルハ斯界ノ消息ニ通ジタル人々ノ意見

デアツタ管船局年報一九一四年二九頁尙
同一九〇一年度三四一三六頁シテ見ルト八九十萬噸ハ確カニアルノデアルカラ、法

律ノ變更シ様デハモツト轉籍セシメ得ル筈デアル。ソコデ商務卿ハ右ノ船齡五年

制限條項ヲ撤去スベシトシ、其意味ノ修正案ヲ議會ニ提出シ、未ダ決定ニ至ラザリ

シニ恰カモ歐洲戰亂ハ勃發トナツタノデ、更ニ大英斷ヲ下シタモノガ一八一四年

八月十八日ヲ以テ法律トナツタ管船局年報一九一四年、二八—三〇頁ソレニヨレバ船齡ノ制限ハ全然撤廢

シ、米國官吏ノ検査ト、高等海員ヲ米人トスル二項ハ、大統領ノ命令ヲ以テ七箇年以

内猶豫スル事ヲ得トシタノデ大統領其命令ヲ發シタ米國政治學
院會報一九一五年十月、一二頁茲ニ始メテ外國船ガ自由ニ米

國へ移籍シ得ト云フ事トナリ、潮ノ如ク一時ニ這入ツテ來タ管船局年報、一九一四年三〇頁
同一九一五年一二—三頁即

チ同法ニ對スル施行法ガ一九一四年九月四日ニ發布セラレテヨリ、一九一五年六

月三十日迄ニ米國へ轉籍シタモノ百四十八隻、總噸數五二三、三六一噸デ俄然米國

外航船舶ノ噸數ヲ増シタ。今一九一二年以來ノ有様ヲ見ルト左ノ如クデアル。

噸數

海上貿易額(千弗)

米國船ノ
運送割合

一九二二年

九二三、二二五

三、四三一、四七〇

九・四%

一九二三年

一、〇一九、一六五

三、七七三、〇六〇

一〇・一%

一九二四年

一、〇六六、二八八

三、七八五、四六八

九・七%

一九二五年

一、八六二、七二四

三、九九二、六二五

一四・三%

此法律ハ戰時ノ立法デアルカラ、暫且的ノモノカトモ思ハレルケレ共、事實ハ前

イフ、如ク、戰前既ニ目論マレタ草案デアルカラ、或ハ戰後ニ至ルモ永ク續ケラル、

カモ知レヌ。其ノ奈何ハ主トシテ米國造船業ガ外國ノ造船業ニ對抗シ得ルヤ否ト

イフ事ニ繫ルノデアルガ、第一ノ困難デアツタ材料ハ次ニ説ク如ク外國並ニナル

事トナツタ。第二ノ困難デアツタ勞賃モ今回ノ戰爭ニヨツテ既ニ百三十萬噸モノ

注文ヲ受ケテ居ル位デアルカラ Commerce Report, July 17, 1916 機械ノ應用モ盛ニナリ、職工ノ熟練モ

増シタラウカラ餘程事情ガ違ツタ。特ニ第三ノ困難デアツタ、同型船ノ建造ガ少イ

トイツテ居タ點ハ、今日ノ如ク澤山ノ注文ガ來テ見ルト當然消滅スルノデ、此同型

船建造ヨリ來ル種々ノ經濟、經驗工夫ガ何ヨリ戰後米國造船業ノ強味ニナルデア

ラウト思フ。其ノ上最新式ノ設備ガ出來テ居ル事デアラウシ、又今後ノ船舶ハ益瓦

斯内燃機關ヤ石油燃料ヲ用ユルモノガ多クナルダラウカラ、其方ニ於テハ英國造

船業必ズシモ多クノ經驗ヲ有セズ、却テ米國ニ其便宜ナシト言ヒ難キヲ以テ、戰後ノ米國造船業ハ、外國船ノ競争ヲ蒙ルモ優ニ立行キ得ルカモ知レヌ。若シ其狀態ニ至ラバ今ノ法律ガ永續セラル、カモ知レヌ。

二、造船材料ノ無稅輸入 是ハ船舶其物ノ輸入ガ許サレズ、而カモ米國船舶ハ外國船ヨリモ高イ。其一理由ハ保護稅ノ爲メニ鋼鐵ガ高イカラデアルトイフ處カラ材料無稅輸入運動ガ起ツテ、一八九〇年ニ通過シタガ^{Marvin, 382}併シ夫ニモ條件ガ附イテ居タ。即チ無稅輸入材料ヲ以テ造ツタ船ハ一箇年内ニ二箇月以上内國沿岸航海ニ從事スル事ヲ得ストイフノデ、ツマリ内國沿岸用船舶ハ法律ヲ以テ外國船ノ競争ガ禁ジテアルノダカラ、建造費ガ高ク附イテモ差支無イ。故ニ其材料ハ内國製鐵業者ノ爲メニ留保シテヤルトイフ意味ノ規定デアアル。所ガ船主ニナリテ見ルト萬一外國航路ガ不利ナ場合ニハ自由ニ内國航路ニ從事シ得ル事ハ最モ大切デ、少々ノ事ニハ代ヘラレヌトアツテ、殆ド此特典ヲ利用シナイ。一九〇五年海運調査委員ノ報告ニヨレバ當時迄ニ斯種ノ材料ヲ以テ造ツタ大キナ船ハ僅カニ一隻ノミ、他ハ外國材料ヲ用キテモ皆稅ヲ拂ツテキルサウデアアル

報告本文七、九頁VIN

ソコデ一九〇九年ノ「ペーン、オールドリツチ」條例ノ定メラル、ヤ、此内國ニ使用ス

ル期間ヲ延長シテ毎年六箇月トシタ。海事法規 二一七頁所ガ鐵ノ値段モ下ツテ從來米國ノ造

船用鋼相場ハ英國品ヨリモ上鞘ニアツタノニ、一九一〇年八月ヲ期トシテ爾來イ

ツモ下鞘ニアリ、特ニ一九一一年七月以來ハ相場ノ開キ著シク、一噸ニ付二十五弗

乃至四十餘弗ノ手前デ八弗カラ十弗、一九一五年四月以降ハ約二十弗ノ相違ヲ示

シテ居ル。管船局年報一九一五年度九五頁カウナレバ鋼ノ輸入カ無稅ニナル共何等製鐵業者ノ損ニハナ

ラヌ。夫カアラヌカ、兎ニ角更ニ一九一二年ノ巴奈馬運河法及一九一三年ノ關稅法

ニヨリ、內國航海用船舶用材ヲモ無稅輸入ヲ許可スル事トナツタ。巴奈馬運河通過料調查書 四六八—九頁並ニ米國政

治學院會報一五
年十月一三頁ツマリ造船材料ハ假令內國製品ノ價格ガ騰ツテモ、先ヅ外國ト同ジ値段

デ得ラレル様ニナツタ譯ダ。(船舶修繕用材料亦同ジ取扱ヲ受ケル事ニナツタ)

三、差別關稅法 今一ツ消極的保護手段トシテ提案セラレ且規定セラレタモノ

ハ差別關稅デアル之ハ彼ノクロンウエルガ航海條例ニ行ツタ如キモノデ、總テ合衆

國ヘノ輸入ハ其貨物生産國ノ船、又ハ最初積入地ノ國ニ屬スル船、又ハ米國船ニ依

ルニ非ザレバ、關稅一割ヲ附加セントスルモノデアル。元來米國ハ一七八九年ノ法

律ニ於テ既ニ米國船舶ニ依テ來ル輸入品ニハ關稅一割ヲ減ズトイフ規定ガアル

海運調查委員報告、
聽取書一六七六頁併シ乍ラチエンブレン氏ノ論證スル所ニヨレバ是ハ實ハ報復豫備案

デ、此規定ニヨツテ外國ヲシテ米國船ヲ先方ノ船ト同等ニ取扱ハシメントノ魂膽
デアツタ。ダカラ一八一五年英國トノ戰爭終局ニ際シ締結シタル條約ニヨリ、其目
的ヲ達シタノデ、全然無効トナツテシマツタ。同上書一七五七
一七六二頁法文トシテハ今日モ生産國
ノ船、最初積出國ノ船、米國船以外ナラバ其貨物ヲ沒收ストシテアルケレ共。國法第二四
九七、海事
法規一
五七頁
之ハ對手國ガ同様ノ法律ヲ有セザル場合ニハ適用セザルモノ也、今一ツ、條約
ニテ規定ナキ場合ニハ此種ノ貨物ニ對シ一割ノ附加關稅ヲ課ストシテアルガ法
二五〇二、海事
法規一五八頁コレモ實ハ效力ヲ發揮スル事ハ先ヅアルマイカラ重キヲ置クニハ及バ
ヌケレドモ、尙心ニ止メテ置ク必要ハアル。

四、海員法

委細ハ拙稿「米國ノ新海員法」
金井教授祝賀論文集中参照

米國海運振興必要ノ一理由ハ海員ヲ作り置キ、有

事ノ日ニ備ヘントスルニアル。然ルニ海員ニ對スル待遇ハ宛カモ奴隸ノ如シトノ
議論ガアリ、之ガ改正ハ多年迫ラレテ居タ。ソコデ昨年三月ヲ以テ海員法ガ制定セ
ラレ、種々海員ノ狀態ヲ改良セントシテキル。一見スルト海員ヲ優遇スル事ハ船主
ノ經費ヲ増ス事故、外國船トノ競争ニ堪ヘラレマジトノ疑ガ起ルガ、之ニ對スル方
策トシテ、海員ノ脱船ヲ罰セズ、給料ノ内拂ヲ多クシ以テ寧ロ脱船ヲ獎勵スルカト
モ見エル位ニシ、此條項ハ外國船ヘモ適用スルトイフ。ダカラ給料ハ安イ、外國海員

ハ米國ノ港ニ着クト脱船スル。ソコデ其船舶ハ米國並ニ要求セラル、給料、デ雇入
レ不足人員ヲ補充セテバナラヌ事トナルカラ、ツマリ海員ニ關スル費用ハ外國船
モ米國船モ同ジニナルトイフ主張デアル。果シテ英獨等ガ此米國ノ立法ヲ認メテ、
米國法規ニ服従スルカ、或ハ強キ抗議ヲ申込デ改正セシメ、外國船ニ適用セシメ
ヌ様ニスルカハ一問題デアルガ、ドウモ英國ノ如キ國情デハ脱船サレルトイフ事
ハ由々敷問題故盛ニ抗議スルデアラウ。然ルニ此海員法ハ草案者ノ主張ノ如ク、米
國海運復興ノ目的ヲ達スルモノニ非ズシテ、幾分デモ之ヲ妨グルモノトナルカモ
知レヌ。

(附記)更ニ最近ノ船舶國有法ニ就テ説クベキデアルガ是ハ別ノ機會ニトテ態ト言及セヌ。