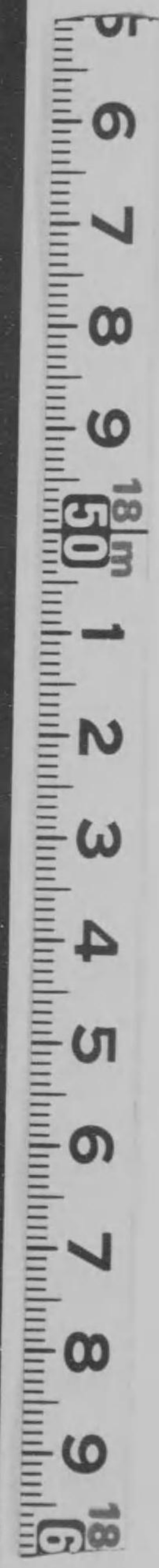


350
221



始



運輸日報社長 宮本源之助著

當面の海權問題

發行所 運輸日報社

350-221

運輸日報社長 宮本源之助著

當面の海權問題

發行所 運輸日報社

大正
8. 2. 14
内装

當面の海權問題

第一章 緒言

第二章 海權と保護

第一節 我國往時の海權と保護

第二節 歐米諸國往時の海權と保護

第一款 伊太利諸市府

第二款 聯盟市府

第三款 和蘭

第四款 西班牙葡萄牙

第五款 佛蘭西露西亞
第六款 英國
第七款 獨逸國
第八款 米國

第三章 維新以後の我海權と保護

第一節 海權保護の第一期

第一款 保護の萌芽
第二款 日本郵船會社
第三款 大阪商船會社

第二節 海權保護の第二期

第一款 海權發展の首途

第二款 航海獎勵法の制定と改正
第三款 造船獎勵法の制定
第四款 助成航路の増加

第三節 海權保護の現状

第一款 補助の種類類
第二款 近海遠洋航路の發展
第三款 遠洋航路補助法の制定
第四款 保護法の廢止改定
第五款 遠洋航路補助の割合

第四章 保護の效果

第一節 平時に於ける效果

第一款 第一期保護の效果
 第二款 第二期保護の效果
 第三款 現在保護の效果

第二節 戦時に於ける效果

第一款 征臺當時の效果
 第二款 日清戦役當時の效果
 第三款 日露戦役當時の效果

第五章 保護と得喪

第一節 保護と國家の失費
 第二節 保護と國家の利得

第六章 列強海權保護の現勢

第一節 英國
 第二節 米國
 第三節 獨逸
 第四節 佛國
 第五節 奧國
 第六節 露國
 第七節 列強の東洋航路

第一款 獨逸船

- (一) 北獨逸ロイド會社
- (二) 漢堡亞米利加會社
- 第二款 奧國 船
- (一) 奧國ロイド會社
- 第三款 佛國 船
- (一) 佛國郵船會社
- 第四款 英國 船
- (一) 彼阿會社
- (二) ローヤル、メール會社
- (三) ベン、ライン會社
- (四) プリュール、ファンネル、ライン
- 第五款 丁抹 船
- (一) 丁抹東亞會社

第六款 露國 船

- (一) 露國義勇艦隊
- (二) 露國北方汽船會社

第七款 瑞典 船

- (一) 瑞典東亞會社

第八款 米國 船

- (一) 太平洋郵船會社
- (二) 加奈陀太平洋汽船會社
- (三) 東濠會社
- (四) 爪哇日本ライン

第八節 結論

- 第一節 海權保護の精神
- 第二節 巴奈馬運河と新航路
- 第三節 保護の整理
- 附 錄

- 第一 保護金支出年表
- 第二 保護金支出總計并平均表

當面の海權問題

運輸日報社 著

第一章 緒 言

世界何の國に於ても、海權の獲得に力を盡さざる無きは、其國の生存上良に己むを得ざるもの有つて存すればなり。我國の如き、四面環海の國にして、更に海外の諸方に屈領、若くは殖民地を有するものにして、一朝海權を失ふと有らんか、戦時にありては無論のこと、平時に在つても遂に自滅の外なき境遇に陥らんのみ。是に於てか、明治開國の事あるや、時の當路の人々は、早く爰に着眼して、海權の獲得、並に擴張に關しては、慘憺たる經營を重ねたり。之が結果として、我國は今日に在つては海上に相當の權力を占むるを得たるも、猶ほ世界列強のそれに比すれば、未だ甚だ云ふに足らざるもの有り。我政府の當路者としては勿論、國民としても、亦常に爰に注意を怠る可からず。然るに、今や我海上權力に、最も重大の關係を有する夫の遠洋航路補助法の施行期限と、又夫の舊航海獎勵法の殘

存期限とは孰も大正三年九月三十日を以て終了せんとする而已ならず、此他の特定航路に對する補助金賦與の契約期限も、亦概ね同年末を以て一段落を告ぐ可きを以て、今後果して如何に之を處置すべきかは、當然今期議會の一大問題たらざるを得ず。果して今日の保護制度を存續すべきか、或は之を全廢すべきか、將た又之に改正整理を加ふべきかは、人々各々其意見を異にすべし。然れ共、之が關係する所は至つて重大なるを以て、之を論斷すると決して忽語に出づ可からざるは云ふ迄もなし。是に於てか、吾人は之を過去に觀、現在に徴し、更に列強海權競争の趨勢に考へて、以て聊か所見を披瀝せんとす。唯だ其論斷の當否に至つては、吾人自ら之を云ふの資格なしと雖も、吾人の精神に至ては、決して偏僻に流れず、飽く迄公平の立場に居て、以て一に國家海權の穩健なる發展を目的とするに存せり。世人動もすれば被保護會社の資産状態の如何と、更に其營業收支損益の如何を以て直に保護の如何を決定するの標準となさんとする者あるも、吾人の見る所を以てすれば、此の如きは固より取るに足らず、蓋し是れ一種の感情より出で來れるものにして、國家の海權と云へる大体の正鵠を忘却したるものと云ふ可し。此點に關しては、吾人は保

護の精神を論ずるの機會を以て、改めて、一言す可し。要するに、吾人は海權と保護の關係を究め、更に過去に於ける海運の保護と其效驗に徴し、又現在に於ける海運の實蹟を觀、進で將來を推し、以て之が斷案に達すれば足る。決して他意あるに非ざる也。

第二章 海權と保護

第一節 我國往時の海權と保護

『古往今來、卑屈怯弱の民にして、航海の業に秀でたる者あらず。印度、支那、日本等、皆唯々河川若くは沿海の貿易を行ふのみ』とは、嘗て獨逸のフリードリッヒ、リストが喝破する所なり。然もリストをして我國人民の往時に於ける海上雄飛の事跡を知らしめ、更に今日に於ける海權の發展を見せしめば、必ずや一驚を喫し、直に前言の當らざるを悔ゆべき也。卑屈怯弱の民にして、海上に雄飛する能はざるは云ふ迄もなし。然も印度、支那の民は知らず、我國人に在つては、決して卑屈怯弱の民に非ざるは、往時と今日に於ける海

上雄飛の事實を以て明白なり。伊獎諾伊獎冊の二尊が、天の浮橋に立たして、海岸を周航し、遂に大八洲を定め給ひたるは謂はず、御子素盞鳴尊は、夙に船舶を造りて浮寶と名づけ、朝鮮に往來し給へり。天尊瓊々杵尊が、薩摩に宮居を定めて海外に交通を開きたる神武天皇が、舟師を興して中原を平定し給ひたる、皆以て大胆にも能く海上を利用したるの實蹟を想ふ可し。更に天皇より十五代の後、神皇功后が、新羅を征服して武庫（今の神戸港）に會するや、船艦實に五百艘に及ぶと云ふ、亦實に盛也と云ふ可し。推古天皇の朝に至つては、隨（支那）に交通し南洋諸島に往來せり。更に齊明天皇の朝に及びては、阿倍比羅夫をして舟師を卒ゐて肅慎（今の滿州）を征し、進で航路を黑龍江に開きたる事實ある而已ならず、屢々大軍を派遣して三韓の争亂を平定せしめたる如き、當時如何に我國が海上を制御することの自由を有せしかを察すべし。其後支那に唐朝起るに及では、我國は之と玉帛相聘問して、交通往來絶えず、現に夫の遣唐使が唐に向ふや、三四艘の大船を儀装して、之に乗込むもの、一行一千人に及びたりと云ふ。同時に遼東滿州の地に向つても我船舶の往來するもの少からざりしは、史實に依つて明白なり。宇多天皇の朝、唐の大亂

に遭ひ、遣唐使を廢するに至りたるも、我商船の支那に往來するものは猶ほ常に絶えず。夫より中古に及び、弘安年間、元の水軍を筑紫に壓殺するに至りて、我國の武威は四隣を壓倒し、商船の支那朝鮮に密航するもの益々多く、萬里の風波も、殆ど平地を行くの感ありしなり。足利氏の末葉、大内氏が少貳氏と權を争ふに至りて、爰に謂はゆる八幡船を生じ來れり。船は八幡大菩薩の旗を船頭に掲揚し、艙下兵器を藏して、以て支那朝鮮の沿岸に出沒して貿易に従事し、一旦官憲の檢擧に遭はんとするや、船員は直に兵を執つて起り、明人の謂はゆる倭寇とは是なり。更に文祿年間、豊臣秀吉が、朝鮮八道を蹂躪するに當つては、我國の船舶は大に其數を加へたり。安積良齋の古体一篇は、能く當時造艦の盛事を歌へり。今爰に篇中の一節を抜きて之を證せむ。

豊公膽大吞九州。 誓取燕京垂冕旒。 艦艦製造星火急。 斧聲如雷汗萬牛。
山童谷赭巨材盡。 社公木魅血淚流。 舳艫蔽波玄海曉。 旌旆翻風平壤秋。

加之ならず、秀吉は我海權の擴張に銳意せり。之が結果として、大に南洋交通の道開け、謂はゆる朱印船の數、暹羅に向ふもの三十五艘、呂宋に向ふもの三十艘、交趾に向ふもの

二十六艘、東瀋塞に向ふもの二十二艘、安南に向ふもの十三艘、以上總計二百艘餘に及べり。山田仁左衛門長政が、暹羅に突進し、國王の女を娶り、國事に與り、伊毘留侯に封せらるゝに至れるも、亦實に此勢に乗じたる也。文明十八年、即ち西歷一四八六年、パールのロミュジルの喜望峰發見に次で、ワスコ、ダ、ガマ此地を回航して印度に達してより、一四九二年に於けるコロンブスの米大陸發見となり、又カボットの加奈陀發見となり、更に一五一三年に於ける太平洋諸島發見となり、更に又一五二二年に於けるフェルデナント、マカラチスのマゼラン海峡回航となりて、列邦の海權は急轉直下の勢を以て發展し來れり中にも葡萄牙と西班牙の二國は、當時海上の權力を擅にし、天文十年、即ち一五一〇年に於ては、葡國の艦隊は我國豊後の神宮寺浦に來れり。而して天文二十年、即ち一五二〇年に在つては、西國船も亦我國に到着するに至れり。是より外船の我國に往來するもの漸く頻繁なると同時に、邦人にして海外に渡航するもの亦少からず。此の如くして我國は、歩々世界の文明に接觸し來れると同時に、慶長四年、即ち一五九九年、徳川家康は泉州堺に來着せる英船を浦賀に送りて之を毀ち、船長蘭人ヤヨステン、並に英人アダムスを留めて

之に邸第を與へ、俸祿を給して、西洋形帆船二隻を造らしむ。之を我國に於ける西洋形船舶建造の權輿となす。船成るに及で、家康は京都の商人田中莊助米屋之清等をして新西班牙(今の墨西哥)に航せしむ。蓋し家康は新西班牙の富有をヤヨスに聽きたるなり。夫より支倉六右衛門の羅馬行あり、又會津候蒲生氏郷の臣某の太平洋横斷ありて、我國の海上權も亦漸く世界の海面に勢威を揚げんとしたるも、惜む可し寛永十一年に至りて、徳川家光は、突如として朱印船の外航を嚴禁したる而已ならず五百石積以上の大船建造のことも差止めたり。是れ海外交通の頻繁を加ふると同時に、耶穌教傳來し、謂はゆる新智識は諸大名の間に傳播し、動もすれば、所在不逞の徒と相待ちて、種々なる騒亂を惹起し、以て徳川氏に不利ならんとするを看破したるが爲なり。爾來維新前後に至る迄、我國は世界に於ける海權に關しては、何の與る所なきが如き境遇に陥りたるは、決して我國民に進取の氣象なかりしが爲に非ず、リストの謂はゆる卑屈怯弱の民性に由りたるに非ず、全く以て寛永鎖國令の壓迫に屏息するの已むなきに至れるが爲のみ。然れ共、航海の事業は、他の事業に比すれば、最も多くの精力、勇氣、剛胆、忍耐、勤苦を要するものたるを忘る可か

らず。而して此等の資質は、固より其國の民性に由るは云ふ迄もなけれ共、法律制度の庇護、内治外交の補助宜きを得ずんば、如何なる國民も十分に此等の資質を發揮する能はざる也。見よ以上吾人が述べ來りたる我國人が海上に於ける雄飛の事實は、一に當時の民力にのみ放任し去りて得來りたるものなりや、全く是れ主權者自身の事業に非ざれば、必ずや其銳意熱心なる保育の下に又は豪族大名の篤實なる擁護に頼つて生育し來れるものに非ざるは無し。夫の八幡船の横行濶歩せるが如き、或は之を以て一商民の利己心と野望とに由りて然りとなさば、开は甚だしき短視の沙汰と云ふ可きなり。八幡船の背面には、必ずや地方の豪族あり、此は頗る有力の者にて、中央執權の人々も以て如何ともする能はざりし者少からず。此等の豪族は能く夫の八幡船を保護獎勵したるものと知る可し。更に伊達侯の支倉に於ける、又會津侯の其臣に於ける、亦皆然るなり。故に我國往時の海權は、一に保護の有無厚薄に消長し來れるの事實を味はざる可からず。寛永一片の鎖國令にして、徳川治世三百年の間、我外洋海權をして殆ど滅絶に歸せしめんとしたる事實は、之が反對に如何に海權保護の切要なるかを自白せるかを知る可きなり。此は決して獨り我國に於て然

るのみならず、世界列邦の史上に於て、亦皆然らざるはなし。

第二節 歐米諸國往時の海權と保護

第一款 伊太利諸市府

西歷八世紀より十一世紀に至る間に於て、伊太利アマルヒの船舶は地中海上到る處の水面を壓して威勢を擅にし、其航海法律の如き、普ねく地中海沿岸の諸港に行はれたり。然も十二世紀に至つては、其海權はビザアの奪ふ所となり、又ビザアの海權は、更にゼノアに移り、ゼノアは又遂にヴェニスに奪はれ、ヴェニスも亦遂に其海權を失へる而已ならず、全く覆滅し畢はんぬ。此等の諸市府は、海權を有せし間は、常に政治經濟の上にも、霸權を揮ふを得たるも、其一朝にして海上に權力を失ふや、忽ち顛覆の悲境に陥りたるは、唯だ海權保護の實力を缺きたるに由る。固より此等の諸市府は、一小都會に過ぎず。他の歐洲諸邦の如く、雄大の實力を有せざりしを以て、此の如き運命に逢著せしは、寧ろ當然たるに似たるも、此等市府にして、互に相抗争するとなき、聯盟一致して外に當るの實力

を養ひ得たらんには、他の歐洲諸邦と雖も、當時如何ともす可きなかりしは必然なり。市府各自の分立は、事實海權保護の實力を缺きし也。更に海權を以て一に商民に放任して、些の牽束するもの無かりしを以て、商民は唯だ眼前の利益に驕り、百年の大計を忘れたり此等の諸市府覆滅の士因は、實に此邊に存せり。今日歐米列邦の間に國するもの、亦深く思を致さざる可からず。

第二款 聯盟市府

西歷十二世紀の頃には、水陸盜賊の横行甚しかりしを以て、獨逸北部の貿易諸市府は、之を扞禦するを目的として、互に相聯盟せり。漢堡、デットマルシ、ハデルン等、數邑の聯盟を始めとして、後には波羅的海、及び北海沿岸の市府、競ふて之に加はり、十三四世紀の間、最も盛大を極めし頃には、聯盟市府の數、實に八十有餘に上べり。此等の市府は先づ以て貿易の巨利を占むるには、海軍の皇張にあることに着自し、又海軍の強大を致すは、商船の多寡、漁業の盛否にありとなし、遂に海權保護の法律を規定して、厚く聯盟市府の船舶を遇せり。此法律の要旨は、聯盟市府の貨物は、必ず聯盟市府の船舶に搭載すべ

しと云ふにあり。後ち英國に於て、長期國會の際、航海律を設くるの議起るに當つて、それを論ずること一種の新法なるが如くしたるも、實は此聯盟市府の法律に摸倣したるもの也。而して聯盟市府の航海法は、遠くヴェニスに淵源し、ヴェニスのそれは、又夫のアマルヒのそれに範を取れるを忘る可からず。是より聯盟市府の海權は日に張り、貿易の利月に多く、歐洲諸國の帝王も、聯盟市府商民の一顰一笑に喜憂するの已むなきに至りたるも、十五世紀の末より、其勢稍や衰へて、一六三〇年に至りて、聯盟を解くの己むなきに至れり。斯くて其海上權力は、遂に和蘭の奪ふ所となれり。事此の如きに至れる原因は、固より一二にして足らざるも、要するに聯盟市府の商民、萬里の海洋其掌握に歸するを見て、漫に、驕傲に流るゝと同時に、一意財を積むに偏して、亦聯盟市府全部の強盛を維持するの大義を忘れて、海權保護に統一檢束を缺きたるに由る。

第三款 和蘭

和蘭の地は、屢々海濤の爲に吞噬せらるゝを以て、其民に取つては、寸壤尺地も黄金甞ならず。然も其形勢風土は、航海漁業に適せり。是れ殆ど天然の保護を得たりと云ふも不可

なし。既に此天然の保護あり、其民は勢い海上に突進するの外なし。是に於て、人爲の保護も亦盡くさるるは無かりき。斯くて其民は刻苦精勵、漁業に勵み航海に努め、聯盟市府と對抗して、容易に下らず。市府の勢い衰ふるに及びては、和蘭は年々二千隻の船舶を建造したりと云ふ。十七世紀の頃、佛國路易十四世の宰相コルベイルの調査する所に據れば當時歐洲諸國の貿易船舶、大凡そ二萬隻、此内一万六千隻は、實に和蘭の船舶たりと有り然も其海權は、他の奪ふ所となり、今や僅に殘土を守り、獨逸貿易の貨物運搬に餘喘を保つに至りしもの、抑も何にか是れ由る。第一は英國航海律發布の結果として、痛く其打撃を被むれり。第二は佛國コルベイルの航海保護の政策に由りて、佛國の爲に西班牙半島、地中海の東岸に於ける貿易權を奪はれたり。第三はノジエン條約の結果として、英國の爲に、葡萄牙本國、並に其屬領地、及び東印度に於ける貿易權を奪はれたり。此等は實に和蘭が今日の衰頹を來たせる主因たる可し。然も此の如きに至れるは、和蘭が幾度か白耳義と離合反覆して争亂に疲れ、海權保護に全力を盡くす能はざるに乗じて、英佛の勃興し來れると、與かつて力多しとす。一八一五年、再び白耳義と合併し、保護の制度を立てたる

結果、其海權復た將に振はんとするの形勢ありしに拘はらず、一八三〇年に至り、又もや分裂して孤立の勢となりたるは、實に和蘭の爲に惜まざるを得ず。

第四款 西班牙、葡萄牙

英國の富盛は、數百年の艱苦を積み、營々として堅實なる基礎の上に築成せると、宛も家翁勤儉の久しきを経て、産を起せるが如し。然も西班牙、葡萄牙のそれに至つては、連りに富源利寶を發見して、俄然として志を得たると、全く以て蕩子が輸贏を相場に争ひ、一旦にして成金の地位を占めたるに異ならず。其海上權力に於ても亦然り。十五世紀中に在ては、葡國は喜望峯廻航に奇利を博し、西國は米大陸の發見に殊功を奏してより、彼等の威勢は日に揚り、世界到る處の海面は、此二國船舶の有たるが如き觀を呈せり。但し此盛事を見るに至りたるは、葡に在つては、ヘンリーの如き賢主あり、西に於ても、キャスチルの明女王イサベラありて、厚く海事冒險の人士を保護したるに由るを忘る可からず、唯だ惜む可きは、二國共に内政振はず、宗教法術の毒熾を恣にして、工業の民を驅逐し、生産の資本を浪費して、亦海權保護に檢束を嚴にすることを忘却したるに在り。此時に當りて

英國の海權は漸く張り、遂に西葡兩國を壓倒せずんば己まざるの勢を示せり。而して英國は、一方葡萄牙に向つては、百方籠絡懷柔の政策を取りて、其結果は遂に一七〇三年のメジエン條約となれり。メジエンは、當時葡國駐劄の英國公使にして、此條約は實に此公使の手に頼つて成れり。條約の要は、葡は英國毛布の輸入税を減じて、一六八四年以前の率に復して二割三分となし、英は之が報償として、葡國葡萄酒税を軽くすると、他國のそれに比して、三分の一ならしむ可しと云ふにあり。斯くて條約履行の後は、英國の毛布は、決河の勢を以て葡國に侵入し、葡國の製造は、爲に着々壓倒せらるゝと同時に、その海運は痛く打撃を被むり、遂に復た挽回の機會を得る能はざるに至る。若し夫れ他の一方西班牙に對しては、英國の競争益々猛烈に、其勢の迫る所、一五八八年の英西戰爭を激成し、謂はゆるインヴンシブルアルマダ、即ち常勝艦隊は、英國侵入の途に就けり。當時此艦隊は、百三十隻（七百噸より千三百噸に至る船艦）と、三萬九百四十三人の乗組員、并に二千四百三十一の大小砲より成れり。當時西班牙の海上實力の雄大見る可き也。然も英人は、三十八隻（五百噸を超えたるもの僅に十三隻、一千噸に達せしもの、唯一のトライア

ンファルあるのみ）の小型船艦を以て、之を迎へて之を塵殺せり。是れ西班牙の海權が大打撃を受けたる所以なり。後に十八世紀の始に至り西班牙王位繼承問題に關して、英國は埃太利和蘭と同盟して、西班牙、佛蘭西を破りて、デブラルタル、ポートマホンの永久占領を決行し、ダンカークを破壊するに至つて、西班牙の海權は、全く致命傷を負へり。以て益々海權保護が國家の存立に重大なる關係を有するを見る可し。

第五款 佛蘭西、露西亞

佛蘭西に、始めてフランク人種の入來れる頃には、人民は唯だ射獵遊牧を事とするを知つて、又他の伎を解せず。寺院の扶助と、保護の力を假りて、漸く農工の事起るに至りたるも、生産品の輸出と輸入とは、全く聯盟市府の商民に一任せり。リセリユー、マゼリン出るに及で、始めて航海漁業を奨励したるを以て、米大陸發見に際しては、稍や海上に權力を得て、涅達蘭、英倫、西班牙、葡萄牙に向つて、市場を求むるに至れり。後に夫のコールベイルが路易十四世に相たるに至つて、一身百難を冒して、諸般の弊政を釐革し、大に航海を奨励して、海軍を皇張し、英國三百年の事業を一朝にして成さんと企てたり。其意氣盛

なりと云ふ可し。是に於てか、海權頗る揚り、地中海東岸の貿易を復し、屬地の商業を擴め、更に進で北海に通商を開始せり。是に於てか政府の歳入、二千八百萬法に及び、海軍強く、商船富み、漁業も亦盛に起れり。然もコルベイル死して、未だ三年ならざるに、路易十四世は、其愛妾モンテノンの甘言に毒せられ、一朝にして一五九八年に發したる謂はゆるナンツの勅令を廢棄して、再び舊教を張り、新教を虐げたるを以て、良民相繼で流亡するもの多く、佛國の元氣は、全く阻喪するに至り、其海權従つて又振ふ能はず。其後佛國大革命の戰亂に次ぐに、奈破翁戰爭の餘響を受けて、内には工業を疲弊し、外には海權の十が八九を失墜せり。奈破翁帝位に即くに及び大に之が恢復に銳意せり。帝曾て絶叫して云へり『今の世に當りて自由貿易を營む國あらば、そは必ず覆滅せむのみ』と、帝は時に隣邦英國の海權日に隆々たるを見て、羨で曰く『余をして英國海峡を支配する六時間ならしめば、世界の王者たるに於て何かあらむ』と。以て帝が如何に海權獲得に急なりしかを想ふ可し。果然帝は熱心に英國の海權を根底より覆すの策を畫きたるも、提督其人を得ず、トラファルガーの一戰に敗れて、帝が胸中の成竹は全く畫餅に歸し去れり。己むなく

帝はダンチツヒより、南、トリエストに至る迄、歐洲大陸封鎖を企て、更に英國の海權に一大打撃を與へんと圖り、一八〇六年を以て伯林宣言を出せり。其要項第六に曰く、英國及其殖民地より來る船舶は其船藉の何國たるを問はず、一切佛國及其同盟國に入るを許さずと。是れ英國に向つて一大苦痛たりし也。然も英國の堅忍不屈なる毫も之に撓まず、着々報復の策を取りて愆らず、道の帝も、遂に佛國に海權を占むるを得ずして破れたるは、帝に取つては洵に千秋の遺憾なりしならむ。其後佛國は、却て英國々旗の光と黄金の力を假りて、舊王統を王位に上ぼせて、稍や國力を恢復し、海權の保護に力を用ゐて、以て今日に至れるも、到底英國の後塵を拜するに過ぎざるのみ。

露西亞の往古は漠たり、云ふに足らず。其開明稍や進み、權力を海上に求めんとするに至りたるは、近來百五十年間にして、實にピートル大帝以後の事に屬す。一八二一年、カタリン二世の時、厚く工藝の民を遇し、航海の道を開き、以て貿易制度を建立する方法を講じたるも、大陸戰亂の影響を受けて、容易に頭角を露はすに至らず。然もストルツの自由貿易説は、痛く保護の確立を妨げたるを以て、益々不利の地に立てり。後に其非を悟り

更に保護を復活してより、稍や海上の權力に與るを得たるも、其多くは東洋諸國にあるものにして、經濟上の目的より、寧ろ政治の目的に出でたるを以て、稍や趣きを異にするものあり。要するに露西亞の海權は、過去に於てより、寧ろ將來に見る可きが如し。

第六款 英國

國

誰か英國を以て、産業政策に於て、自由放任の國となすものぞ。少くとも、英國は海權助長のとに關しては、立國以來、今日に至る迄熱心に愛育護養を怠らず。西曆七八世紀の頃アルフレッド大王は、デンスの海賊を破りてより、大に海權の忽にす可からざるを知りて自ら大資を投じ、海事冒險を奨勵したると同時に、古來の航海日誌を刊行して弘く海事の何たるを知らしめたり。然も十四世紀の頃に至る迄は、英國の海權猶未だ振はず、英國に出入する貨物は、一に聯盟市府の商民の手を假れり。然るにリチャード二世は、慨然として英國航業保護法を發布せり。其要は、英國の臣民にして、貨物の輸出入を營業とするものは、英國人に屬する船舶にして、其乗組員の過半は、英國人たるを要すと云ふにあり。夫より十五世紀の始めに至つては、英國造船の術、大に進歩すると同時に、其海權も漸く

萌芽を發し來りたるも、猶ほ聯盟市府の壓倒を免れず。一五五八年、エリザベスが纖弱の質を以て王位を踏むに至りて、王は大に海事保護の政策を立て、猛進せり。夫の西班牙の常勝艦隊を一掃したるは、實に王の治世にして、是より英國の海權は大に張れり。然も英國海上の強敵として、和蘭の儼存せるは、英國海權發達の上に、少からざる障礙たりなり。爾來英國と和蘭との間には、猛烈なる海上競争を起したるが、英國は一六五一年に至りて、更に航海法を發布せり。其要は、諸國の船舶は、其自國の生産品、或は自國製造品を搭載するに非ざれば、一切英國海港に出入するを禁すと云ふにあり。是れ和蘭は其國に物産なく、専ら他國の物産を運輸轉賣して以て、海上に雄を稱するが故に、先づ以て此法を以て其威勢を挫かんとしたるなり。一六七一年、チャールズ二世の即位十二年に、更に此法に改正を加へたるも、要するに英國海權の保護を厚くするにあり。果然此法の效驗は、英國の豫期に違はず、和蘭の海權は是より大に畏縮し來れり。夫より十八世紀に入りて、西班牙王位繼承の問題よりして、英國は蘭奧二國と同盟して、西佛を破り、其結果として米國に在つては、ニューファウンドランド、ハドソンベイ、ノバスコチヤ等の佛國殖民地

を奪ひ、歐洲に於ては、デブラルター、ポルトマホンを獲得して、永く地中海の關鎖を自己の手中に收めたり。然も英國は、此大戰の爲に、財政は紊亂し、船舶は増加して使途に苦みたるが、時の宰相オルフォードは、之が救済を目的として、一七一一年に南洋貿易會社を設立せしめ、八千磅の補助金を與へて、米國の東岸オリノコより、南テラデルヒューゴー迄、航權を擴張せり。一七四二年に至り、ジョージ二世は、法律を以て、英國及殖民地に屬する船舶は、皆英船として登記す可きを規定したり。蓋し是れ船舶登記の權與たり。夫より米國獨立戰爭の事起るに至りて、英國の船舶は又大に其數を加へたり。アンダーソンの統計に據れば、戰爭前、英米商船の比較は、英二米一の割合なりしが、戰爭後に至つては、英七米二の割合に激増せり。是より英國海權の發展は、殆ど旭日昇天の勢あり。更に十九世紀の劈頭、佛帝奈破翁の威勢を、トラファルガーに挫くに至りて、世界の海權は殆ど英國の掌握に歸するの觀を呈せり。此の如く、英國海權が、數百年の日月を經過して、着々穩健の發達をなし來りたる所以は、固より英人の堅忍不拔の氣象に由ると勿論なれども、政府當路の人々が、常に英國の地位を忘却せず、銳意海權の愛育護養に努む

ると厚かりしが爲たるは、寸毫の疑を容れず。一八二五年、海上諸法を一括して、一個の法典を編まんとしたるに、海上諸法の發布されたるもの、五十内外、五百五十餘章に及べるを見たり、加之ならず、海權保護の爲には、新に條約を締結し、特に保護金を與へ、海員獎勵の道を開きて厭はず、唯だ及ばざるを是れ恐れたるが如し。クレミヤ戰爭後、東印度土人の一揆ありて、船舶の需要を加へたるに際し、一八四五年に於ける英國出入の外船は、全數の三割五分なりしもの、一八五五年には四割五分に増加するに至りて更に海權保護論を煽揚し、英國商船は、保護の下にあらざれば、海權を保持するを得ずと絶叫する者あるに至りたるは、英人が如何に海權と保護の關係に重きを置くかを知る可し。猶ほ蘇士運河會社成立の時に際して、時の宰相ヂスレーリは、議會に圖るを待たず獨斷を以て多數の株券を英國に買収したるが如き、英國海權發達の上に、多大なる效驗あるものと云ふ可し、宣なり議會開會に際して、英國議會が、黨派の如何に關せず、大多數を以て事後承諾を與へたるは、益々以て英人が海權を以て、英國の生命となすを想ふ可し。

獨逸は固より舊邦なり、然も其人民は、他の文明國人と異なり、數百年の間、常に貧窮に悩みたり。其土地は、之を四隣の邦土に比すれば、概して劣悪なり。加之ならず、斷えず兵馬攻畧の衝に當りたるを以て、其疲弊困頓、實に甚しきもの有り。或は獨逸を名づけて『多艱難爲の邦土』と云へるは、穿てり。其能く今日の盛運を開きたるは、明君賢相ジヤントオプ、イムボウシンプルリレンデーシヨウの際會と人民の刻苦精勵に外ならず。故に内地道路河川の開けたる、亦近年の事に屬す。況して獨逸が海權の獲得に指を染めたるに於てをや。獨逸海權の見る可き有るに至りしは實に前世紀の中葉、獨逸帝國建設の後にあり。然も是れ亦保護の恩澤に由らざるは無し。先づ近年漢堡の發達を見んか、一八八五年には、入港船舶三百七十萬噸に過ぎざりしも、一八九五年に至つては、六百二十五萬噸となれり、一八八五年、及び一八九三年に於て、政府は遠洋航海獎勵法を發布せり。前者の要は、獨逸東洋間及び獨逸濠州間の郵便運送契約を結び、十五年より永からざる期間、大藏大臣は、一年四百万マルク以内の保護金を交附する權能を有すと云ふにあり。又後者は東洋行及び濠州行汽船に、郵便物運送の爲め、南歐の一港に寄港せしめ、十萬マルク以内の保護金を與ふと云ふにあり。此等法律の保護

に浴する重もなる會社は、北獨逸ロイド會社となす。猶ほ一八八五年には、造船獎勵の目的を以て、造船材料輸入免稅の法を立てたり。更に一八九八年には、北獨逸ロイドは、十五年間東洋郵便運送の特約の下に五百五十萬マルクを受くることなれり。此の如きは、固より一例にして、獨逸が海權保護に銳意せる形跡を示すに過ぎず。斯くて、一九〇一年には、北獨逸ロイドは、四十九萬七千三百四十四噸百十五隻、漢堡亞米利加汽船會社は、六十一萬九千九百六噸百二十五隻の船舶を有する至る。其後獨逸政府は、東部亞弗利加汽船會社、並に北獨逸ロイド會社に對して、一千七百萬弗と、二萬七千五百弗の補助金を下附するの制度をも立てたり。而して補助金下附の條件としては、會社は郵便物輸送の事に當ると同時に、一旦緩急に際しては、會社の船舶は、獨逸海軍の巡洋艦の任務に服せざる可からず。従つて船舶建造に關しては、海軍の指定に従はざる可からざることなれり。獨逸今日の海權大に張りて、英米に角逐し來らんとしつゝあるもの、亦故あるかな。

第八款 米

國

米國の獨立戰爭は、經濟上の理由に基けりとは、史家の云ふ所なるも、當時英國は、其商

權と海權維持の爲に佛國西班牙を對手に、戰爭に暇なきに際し、米國に於ける英國殖民地の船舶は、敵國諸港に出入して、盛に密輸入に従事し、唯だ自己眼前の利益に汲々して、母國の大計を顧みざるの觀ありしを以て、英國は遂に殖民地に過重の課税を爲すに至れり。其理由は、英國が佛西と戦ふも、全く殖民地の保護に在るを以て、殖民地は、此等の課税に服するの義務ありと云ふに在り。然も是れ遂に獨立戰爭を勃發するの原因となれり。而して獨立戰爭の結果、米國の船舶は益々其數を加え、航海の術亦大に進めり。是より米國は、常に英國に向つて、海上競争を企てたるも、其後、南北戰爭の事起るに至りて、米國海上の利益は、英國船舶の爲に奪はれたり。是れより米國の海權は、一時頓挫を來したるも、米國の政治家は、銳意海權恢復の道を講じ、種々なる保護の政策を立て、其目的に向つて突進せり。斯くて一八四五年には、紐育ブレイメン漢堡線、並に紐育リバルブ線に對して、三十八萬五千弗の保護金を與へたり。而して紐育リバルブ線の航海に従事したるは、コリンス會社なりしも、此會社は英國キユナード會社の競争に壓迫されて、遂に廢業の悲運に陥れり。然も米國は、百方苦計して、海權の衰頹を挽回することに努め、

一八六五年には、太平洋郵船に五十萬弗、紐育巴刺西爾線に十五萬弗の保護を與へたり。加之ならず、一八九二年には、海商法を設けて、更に海運を奨励せり。此法の要旨は、八千噸以上の船舶にして、一時間二十浬の速力を有し、米國人民の所有に屬するものは、一定の奨励金を受く可し、但し此等の船舶は、戦時に在つては、米國軍事の目的に使用せらるゝことを要すと云ふにあり。又米西戰爭の結果として、米國は太平洋上の海權獲得の急を感ずると同時に、カリビヤン海の航權を樹立するの必要に際會し、是に於て、ニカラガ運河の計畫となり、更に一轉して、巴奈馬運河の開通を謀り、以て布哇比律賓の維持經營を安全ならしめんとせり。モンロー主義の崇拜者は、今以て米國が、海權擴張に汲々たるに反對せざるに非ずと雖も、元來モンロー主義は、時の必要に逼りて宣言されたるものたる以上は、又更に大勢の如何に由りて、消滅に歸し去る可きは云ふ迄もなし。米國の態度、豈に海權競争の上に於て、徒に他人の後塵を拜して己まんとするものならんや。

第三章 維新以後の我海權と保護

第一章 海權保護の第一期

第一款 保護の萌芽

今や吾人は叙述の便宜上、明治初年より日清戦役當時に至る迄を海權保護の第一期として之を説く可し。我國開港の後、漸次海外より汽船を購入せしも、概ね幕府及び諸藩の有にして未だ海運營業に供せしものは之あらず。眞に海運業に従事せしは、明治維新の後にあり。斯くて回漕會社、又は郵便蒸氣船會社の名稱の下に、回漕業を開きしは、明治二年の頃とす。然も其資少なく其經驗亦乏しきが上に、夫の外國船舶との競争を來たしたる爲に一時我海權は全く外人の占有に委し去るの恐あるに至れり。明治七年、臺灣征討の事起るや、俄然汽船の必要を加へ來れり。然も當時我海運の幼稚なる、毫も此必要に應ずるの力なし。是を以て政府は已むなく之を外國に借らむとしたるも、外國にては國際法の容さざ

る所と云ふを以て謝絶せり。是を以て急に百五十萬弗を支出し、以て十三隻の汽船を購入し、漸く其用に充つるを得たり。事平いで後ち、此等の船舶の處分に窮し、遂に無償を以て之を民間に下附せむとす。時に三菱會社に、岩崎彌太郎と云ふ者あり、其才器胆畧、優に海運事業に驥足を伸はすの概あり。是に於てか政府は、我海權獲得の上に、大に彼の用ゆ可きあるを看破し、遂に廿五萬圓の助成金を附して、其船舶全部を彼に與ふるに至れり。是に於てか三菱會社は頓に一大勢力を得たるを以て、蹶起して航路を擴張し、大胆にも米國の大平洋汽船會社に向つて、上海航路に競争して、遂に其航權を我に収むるに至る。次で明治九年に至つては、我内海に侵入して盛に沿岸貿易を營みし英國の彼阿會社に對抗して、又其鋒を挫くを得たるは、我航權獲得の着歩と云ふ可し。

始め政府が、三菱會社に廿五萬圓の助成金を與ふるや、政府は航路の遠近難易により、之を六線路に分ち、命令書下附の日より一年間に於て、能く實効を擧げむには、以後十四年を限り、猶ほ之が保護を繼續すべき條件を以てせり、然るに三菱は能く其命令を遵守して、其効果を擧げたるを以て、政府は前言を履み、更に十四年間此恩典を與ふるに至れ

り。其命令に依れば、六航路に對し、助成金を配分して豫定額を記入せるも、場合によりては各線路に活用し得ることなれり。郵便物は、重量の多寡に拘らず、總べて無賃と爲すの條件なり。かくて海運界に於ける三菱は益々勢を得て、當代富豪の中に雄を稱するに至れり。明治十年、西南の事起るや兵馬輻重の輸送の爲に、忽ち又船舶の不足を來たせり是に於て政府は七十萬圓を三菱會社に貸與し、汽船十隻を購入し、其用を辨せしむるの已むなきに至れり。而して之が輸送に付ては三菱は當然運賃を受くるを得たるを以て、三菱の利得や知るべかりし也。役終るや、三菱は此等の船舶を併せ得たるが故に、三菱の海運業は、更に益々隆盛を致せり。斯くて三菱は明治十一年には早く既に二百餘萬圓の収益を得、十二年には三百餘萬圓、十三年には四百餘萬圓、十五年には五百餘萬圓に上り、連年百餘萬圓の増收を占め來れり。斯くの如くして三菱は我海權を獨占し、漸く驕漫に流れ來れる嫌あるに乗じて、世人の之を嫉妬するもの又多く、遂に三菱に對する世論囂々たるに至り、彌太郎を嘲りて『海坊主』と名つくる者ありしを記憶すべし。是に於てか政府は明治十五年二月改めて命令書を下附し、之が制馭を謀る。曰く『内外各線の運賃不常なる

時は、相當の額に釐革せしむることあるべし』云々『其社の汽船は、正味登録噸數二萬二千噸を最下とし、之より増加の目的を以て、舊船を改良し、新船を製造し、或は買入れ、以て漸次老船と輪換せしむべし』云々、同時に政府部内に於て、三菱に對して、不快の念を懷ける一派は、民間有志と結托し、三菱に對する對抗策として、爰に共同運輸會社の創立を企て、會社は明治十五年七月に至りて始めて成れり。政府當路の人々は親しく民間資本家を憐愍し、我が殖産貿易の發達を盛にするには、海運のことを、獨り三菱會社に一任して安す可きに非ず。猶ほ別に有力なる汽船會社の創立を必要とする旨を説きたるも、共同運輸會社の創立に見れば、別に全國に亘つて有力なる實業家を網羅したるにあらず、僅に少數の有力者を糾合したるに止り、其表面に聲言する所とは、大に異なるものあり、その裏面、一種の魂丹ありしは云ふ迄もなし。果然政府は共同運輸に向つては、特別多大の保護を與へたり。其條件に曰く、『政府に於て、戰時非常に際し供用するに足るべき汽船及帆船を製造し、漸次本社へ交附すべし。其費用は先づ以て政府の株金を以て之に充つべし』云々。『本社に交附したる船舶は、總て海軍の附屬と心得べし』云々。即ち戰時に會社船舶

を利用するの意にして、尤千萬の手段たるが如きも、寧ろ口實を此に求めたる嫌ありしなり。會社には海軍部内の有力者多く關係し海軍少將伊藤雋吉氏其社長たりしなり。會社の總資本額は六百萬圓にして、民間募集三百四十萬圓政府の持株二百六十萬圓とし、政府の持株に對しては、利益の配當僅に二分と限りたれば、其保護の厚かりしこと亦見るべき也加之ならず同社は將來一千萬圓の増資を計畫せり、是れ全く大資を以て、一舉に三菱を壓倒する下心たりしを想ふべし。斯くて兩社無謀の競争は、茲に直に勃發し來りて、折角萌芽を生したる我海權は殆ど將に破壊されんとする危地に入れり。當時政府者の愚や、實に及ぶ可らず。斯くて共同運輸は、明治十八年度のみに於て、實に百餘萬圓の欠損を生じ、三菱の損夫、亦之に伯仲せり。曩に三菱は、其船舶總數二萬二千噸を下る可らずとの命令を受けたるに拘はらず、此の如き競争の爲に噸數を加へて、命令の數に達する能はざる而已ならず、却て減少するの己むなきに至れり。即ち明治十四年には、二萬五千噸を有せしも、十五年には二萬三千五百噸に下り、十六年には、更に減じて二萬五百三十噸、十七年には、二萬千六百五十噸となれり。故に此上兩社競争を繼續し去らんか、兩社は共に斃るゝの外途なかりしなり。然も兩社共に政府の保護を被むれるもの、兩社の損は、やがて國庫の失なり。是に於てか、政府は、今は却て兩社を和せしむるの己むなきに至れり。果然兩社調停合併の運びとなりて、茲に始めて日本郵船會社の創立を見る、實に明治十八年十月なり。

第一一 日本郵船會社

郵船會社の資本は、一千一百萬圓なりしが、三菱運輸兩社合併迄に於ける兩社の損耗を見れば、頗る多大なるもの有りし筈なり。然るに三菱會社の總資産を、六百五十二萬圓とし、其一割五分を政府に獻納すると稱し、殘額五百五十四萬圓の内、五百萬圓を郵船會社の株金に宛て、五十四萬圓を其負債に屬せしめ、之に對して、年七朱の利子を附し、向五ヶ年据置爾後十ヶ年に返済の約を結べり。運輸會社は資本總額六百萬圓を其儘郵船會社の株金に組入れたるものと爲したるも、其實際の額は幾何なりしか、今に於て殆ど之を知ると難し。此等の事情の爲に保護金の激増を見るは勿論免るべからざる所。日本郵船會社の成るや、政府は其總資本額に對して、十五年間年八朱の利子を保證し、猶ほ其營業狀態を斟酌して

右期間年々八十八萬圓以内の補助金を與ふるの恩典を加へたり。然も同社は更に一層の恩典を得んとして、政府より種々の義務を負へるに對して、その報酬を受くるの權利あるを主張し、曰く『負ふ所の義務に減少を來さざるに、收支の程度に依り、補給金を輕重さるゝは、公平を失する者なり』とて政府に肉迫し、遂に明治廿年當初の條件を訂正せしめたり。即ち『資本の増減又は其収入の多寡に拘らず、年限中は毎年八十八萬圓を下附すると』と爲せり、元來同社の資本には、巨額の缺損ある筈なれば、之を填補するの途を發見せざる可らず。是に於てか『資本の増減』云々の文字を拈出し來れるものか。斯くて其填補は帝室御所有の同株に就て之を仰げり。内閣官制の革るや、宮内省設けられ、従前政府の所有たりし同社の株五万二千は帝室財産に移されしかば、其内三萬三千株を、原價にて漸次拂下を受くる事と爲せり。是に於てか、缺損は補填せらる。次て株式の昂騰を來し、明治二十年の平均相場は、券面百圓に付、百五十一圓餘、廿二年には百六十八圓餘と爲れり、此勢に乗じて同社は漸次餘裕を生じ來れり。超えて廿三年には資本を八百八十萬圓に減却するの議決を爲し、政府の許可を受けたり。但し八十八萬圓の補助金は、依然として繼

續し、加ふるに創立の翌年、北清航路を開くに當り、別に一万五千圓の補助を請ふて許され、後年迄繼續せり。是より兩三年の後には、一割一二歩の配當を爲し、相當の積立を爲すに至れり。夫より年と共に其航路を擴張し、従前の内地航路、上海航路等の外、助成金の下附に依りて、天津航路、牛莊航路、浦潮航路、マニラ航路、孟買航路等を開き、着々東洋に於ける海權を掌握するを得たり。然も日清戰役當時の其所有船を見れば僅に四萬餘噸にして今日の十分一にも足らざりしなり。始め同社は、重役の指命より、其俸給の事に至る迄、一に政府の管理(干涉)を受け、株主の實權に至つては殆ど見るべきもの有らざりしも、社運隆盛を加ふると共に、各種の機關從て整備し、且つ明治廿六年商法實施の事あるに際して茲に其組織を變更し、以て今日の株主自治の組織を成すを得たり。

第三款 大阪商船會社

始め政府の保護は、日本郵船にのみ加へられしも、明治廿一年に至りて、大阪商船會社も亦齊しく其恩典に浴するを得ると、なれり。大阪商船會社は、明治十七年五月の創立にして、其資本額を百三十萬圓とせり。由來攝津灣并に瀬戸内海に於て、運送事業の勃興せ

しは、明治十二年より十六年に至る間に於て、其數七十餘、船舶總數百有餘を算し、實際上需用超過を來し爲に船舶業者の競争日に激しく、其弊名狀すべからざるもの有り。是に於てか有識の人々は之を以て大に憂ふ可しとなし、寧ろ船舶業者は、各自協同して一社を創立するの利なるを主張したるが、各船舶主も亦漸く其非を悟り、相一致して、茲に大阪商船の成立を告ぐるに至る。然も船舶は固より小蒸汽船のみにして、其航路、短距離の外に出づる能はず。即ち大阪を中心とし、紀州、四國、中國、九州間の諸港に廻漕せしものなるを以て、三菱と共同との競争の時に在つても大なる影響は受けざりき。日本郵船成りても、亦同じく其影響を蒙るとなく、相當に其分を守り、我海運の發展に努めたり。然も其漸く業務を擴大せんと欲するも、其船舶は、以て特別保護の下に或れる大郵船に抗すべくもあらず。爲に同社の發達は大に阻害されたと論なきも、其所有の小船舶、年々老朽し、殆ど用ゆ可からざるもの多く、修繕に次ぐに修繕を以てし、其費用甚だ少なからず。是に於て、同社は大に發奮して、明治十八年、工部農商務兩省に請ふて、新船六隻の年賦拂下を受け、聊か改良の途に就くを得たるも、猶ほ多數の老朽船あり、破損に次

ぐに破損を以てし、其修繕費は、益々同社の發展を妨げたり。是に於て、更に明治廿年中農商務、逓信の兩省に、船舶改造資金助成を請願したるが、兩省審査の結果、其願を容れ翌廿一年より向ふ八年間、年々助成金五萬圓の補給を許せり。其報酬としては、大阪以西に於ける指定の諸港に、定期航海を開き無賃を以て、郵便物の運搬の任に當り、猶ほ在來の船舶を、向ふ七年間に改造すべき旨を命令せり。斯くて船舶の改造新造漸く成り、新に朝鮮航路を開き、廿六年以來、數次に其資金を増額し、日清戰役當時には二百五十萬圓となれり。次で命令航路も年々増加し、大阪境間、大阪琉球間、大阪釜山間等を加へ、自由航路としては、大阪仁川間、他二三方面の遠距離定期航海を營むに至れり。以上云ふが如く日本郵船、大阪商船の隆盛を致すと同時に、他にも又同業者の續出するありて、我海運業は漸く發展の機に到達するに當り、俄然日清戰爭を勃發したるは、益々以て我海運に一大刺激を與へたり。此戰役や實に我海權發達に關して一區劃を作れるものと云ふ可く、爲に海權保護も亦面目を改めたり。

第二節 海權保護の第二期

第一款 海權發展の首途

日清戦役は、我が海運事業に對して實に一新區劃を與へしものにして、之が發達をして急激ならしめたり。即ち明治廿六年末に於ては、我が船舶總數は十一萬二百餘噸なりしも廿八年末には殆ど倍加して二十一萬三千餘噸となり廿九年末には廿三萬二千餘噸となれり。此急激なる進歩は戦役必至の勢なるべきも、政府保護の效果も、亦漸く現は來りたりと云ふべし。當時各汽船會社、並に各船主の船舶は、相繼で御用船となり、此借上げに依つて受くる報償は、平時の航海に得る所に比して頗る多大なるものありしを以て、猶更ら船舶増加の勢を助長したるを知るべし。夫の北洋水師の大部が黃海の一戦に撃破され、爾餘の敵艦は、其後威海衛に封鎖せられ、海上は幾もなくして我有に歸するに當り、陸運の劇忙は更に海運をして頻繁ならしめ、爲に外國汽船の購入、及び借入を餘儀なくし、各汽船會社と各船主とは先を争ふて此事に當り、御用船の收利と共に其得る所を倍加したるを

以て、戦役中に於て、早く既に海運の好兆を現せり。戦役發生の際より七ヶ月の間に在つて、我國が外國より購入したる船舶は總計八萬六千餘噸に及べり。此戦役中多大の利益を收めしものは無論日本郵船にして、通常の出入勘定に於て、相當の積立金及繰越金を差引き、一割の配當をなしたるに、加ふるに御用船收支勘定科目の下に積立金二百五十五萬圓を得たり。此内百十九萬圓は戦役中特に購入せる船舶の特別減價引除金に充て、四十二萬圓を普通營業勘定に流用し、残り九十二萬圓を株主割賦金に充て、八百八十八萬圓の資本を二千二百萬圓に増加したり。即ち此際に於て同社は一大膨脹をなすの機會を捕へたりと云ふ可し。

大阪商船も、亦此際二百五十萬圓の資本を五百五十萬圓に増加せり。其他從來の汽船會社は、孰も増資せざるはなく、又三井物産、三菱等に於ても、亦新に汽船部を設くる如き勢を呈せり。

東洋汽船會社は、明治三十年の創立にして資本額六百五十萬圓、遠洋航路の經營を以て目的とせり。之と殆ど同時に夫の大東汽船會社と云へるもの、一百萬圓の資本を以て、講和

條約に依りて新に開かれたる楊子江中の各港間に廻漕し、對清貿易の發展に資せんこの目的を以て創始せられたり。後ち北清事變の結果として新に得たる湖南地方の開港場に活動するを目的として、湖南汽船會社と云ふ者亦起れり。時に明治三十五年なり。斯の如くして我海運事業は、僅々數年の間に、幾千萬圓と云へる多額の資本を吸集するに至りたるは、實に盛なりと云ふべし。

第一二款 航海獎勵法の制定と改正

航海獎勵法は、明治廿九年、法律第十四號を以て公布されたるものなるか、其制定は、夙に朝野の必要と認めし所。第五議會に於て、早く政府の提案したるものなれども、解散に繼ぐに戰役を以てしたるを以て、遂に戰後の第九議會に至りて、始めて協賛を得て、茲に漸く其成立を見るに至れり。該法の要旨に曰く、「帝國臣民のみを以て、社員若くは株主とする商事會社にして、自己の専有に屬し、且つ帝國船籍に登簿の船舶を以て、帝國と外國との間、又は外國諸港間に於て、航海業を營む者に對し、總噸數一千噸以上、一時間十海里以上の最快速力を有し、遞信大臣の定むる造船規程に合格したる鐵製、又は銅鐵製の汽

船にして、船齡十五年以内のものに限り、總噸數一噸、航海里程一千海里に付き、廿五錢の割合を以て獎勵金を支給し、總噸數五百噸を増す毎に、其百分の十、(但し其増率は六千噸に至て止む)、最快速力一時間一哩を増す毎に、其百分の二十、(但し其増率は一時間七哩に至て止む)を増給し、五ケ年を経過したるものに對しては、一ケ年毎に其百分の五を遞減すること」と、而して獎勵金を受る船舶は、郵便物等を無料にて遞送し、且つ船舶所有者の費用を以て、各船に航海修業生を乗組ましむる等の義務あり。又獎勵金を受け航海する期間、並に其航海を終りたる日より、三ケ年間、其船舶を外國人に賣渡、貸渡、交換贈與、質入するを禁ず。而して本法は同年十月一日より實施せり。

當時此の條件を具備せしは、僅に日本郵船會社の土佐丸一隻なりしが、翌三十年には有資格のもの十五隻(約七萬噸)に増加し、三十一年には廿七隻(約十四萬噸)となれり。即ち國運の隆興につれ海運發展の機運に向ひしは勿論なるも、猶ほ此獎勵法の結果たらずんばあらざるなり。然も此儘にして進まむ乎、國庫は其支給に堪え得るや否や、就ては多少の制限を行はざる可らず、遂に明治三十二年に至りて改正を加へたり。曰く第五條第二項

の次に左の一項を加ふ。

明治三十二年十月十日以後、帝國船籍に登録する外國製造の船舶に對しては、前二項の規定に依り支給すべき航海獎勵金の半額を支給す。

第十九條として左の一條を加ふ。

此法律は明治二十九年十月一日より、十八ヶ年間之を施行す。
即ち外國製に對しては半減し、その無期限なりしを四十七年九月末には、之を廢止すると爲したるなり。

第三款 造船獎勵法の制定

日清戰役前に在りては、横須賀、小野濱、吳の三官設造船所を除き、私立造船所の數六十三個所ありしも、多くは帆船、解船等の製造に當れる小規模のものゝみにして、稍や新式の規模を存せしは、石川島造船所、三菱の立神、小菅兩造船所、大阪鐵工所、木津川船渠株式會社、大阪永田造船所、大阪船渠會社、川崎造船所等の少數に止まり、然も唯二三百噸以内の小蒸汽船を製造し得しのみなりしが、日清戰役後、海運業の勃興は、造船業の盛大を促し來り、政府亦造船獎勵法の發布をなすに至れり。

本法は航海獎勵法と共に、明治廿九年、法律第十五號を以て公布せるものにして、其要旨は『帝國臣民のみを社員、若くば株主とする商事會社にして遞信大臣の定むる資格を具ふる造船所を設け、船舶を製造する者には、其製造の船舶に對して、總噸數七百噸以上一千噸未滿のものに在ては、一噸に付十二圓、一千噸以上のものに對しては、一噸二十圓の獎勵金を下附することゝし、尙其機關を併造したる場合には、一馬力五圓を増給し、外國工場に於て製造せしめたる機關に對しても、同率にて増給す』と云ふに在り。廿九年十月一日より之を實施し、實施の日より向十五箇年の期限を定めたり。

斯くて我が海運と造船業とは、相待つて着々進歩を遂げざるを得ざるの運命とはなれり。

第四款 助成航路の増加

日清戰役前に在つては、我航海業に對する補助金は、日本郵船會社の八十八萬圓、大阪商船會社の五萬圓ありしのみなるが、戰後助成航路の甚しく増加するに至り、航路擴張費てふ名目の下に支出せる所の補助額、亦甚だ大なるものあるを見る。戰勝の結果臺灣の我版

圖に入れる、朝鮮の全然我勢力圏に入れる、清國に於ける數多の開港場を得たる等は遽に助成航路を増加せしむるに至れり。臺灣方面は、同總督府の所管として、神戸より宇品、門司及長崎を経て基隆に至るものと、神戸より鹿兒島及沖繩を経て基隆に至るもの、並に基隆淡水間及び基隆車城間を助成航路と爲し、明治廿九年度より、大阪商船會社に受負はしめ、更に神戸より門司を経て基隆口に至るものは、郵船會社に受負はしめ、夫の朝鮮方面は郵船と商船との兩社に受負はしめたり。其助成航路は木浦線鎮南浦線嚴原線（對馬）是なり。清國新開港地方面は、上海、漢口線、漢口宜昌線を大阪商船の助成航路とし、上海蘇州線、上海杭州線を大東汽船會社の助成航路とし、北清事變の結果湖南方面に新開港場を得るや、明治三十五年に湖南汽船株式會社の起れるを以て、政府は其資本に對して年六朱の保証を與へ、且つ漢口湘潭線を助成航路と爲し、同社に之を受負はしめたり。露領方面に對しては、日清戰役以前、既に郵船會社の浦潮航路ありしが、戰後同社は他方面に力を伸すの必要あり、加ふるに西比利亞鐵道の開通期も、漸く切迫し來り、我北陸方面との間益々交通の便を増すの必要あるを以て、廿九年より之を助成航路と爲し、大家汽船合

資會社をして其經營に當らしめ、尙又薩哈連島に於ける我漁業の發達年々著しきものあるに見て、此處に定期航海を開くの要を生じ、同時にこれをも助成航路と爲し、同會社に受負はしたり。東洋以外の所謂遠洋航路は、日本郵船のマニラ線の外、廿六年同社が開始せる孟買線の一ありしのみにて、然も日清戰役の開始と共に中絶し居り、全く見るべき者無かりしが、戰後に至りて、政府は孟買線、及び濠州線を助成航路とし、郵船會社をして之に當らしめたり。而して航海獎勵法の制定を見るや、同社は歐州線及シャトル線を開始し次て明治三十年、東洋汽船會社の起るに及で、桑港線を開始せしが、單に航海獎勵金のみにては、到底定期航路を持続し難しとの苦訴あると、之を自由航路とするに於ては、政府は會社に對して種々の義務を荷はしむるに不便なるを見、此等諸線を特別助成航路と爲すに決し、三十二年に至り、議會の協賛を経て、歐洲線、桑港線は、三十三年一月より、シャトル線は三十四年十一月より孰れも之を開始實行せり。

斯の如くして助成航路の數は著しく増加したるも、沿岸に於ける命令航路は、大に減少したり。是れ大阪商船に對する補助は、廿九年を以て満了し、日本郵船に對する補助も、亦

三十三年を限り消滅したると、沿岸貿易は既に發達したれば、爾後外國に力を伸すの必要を生じたるに因る。

離島并に新開墾地に對し、命令航路として定期航海を開きしは、元來行政上の必要より生ぜしものにて、内務省の所管に屬し、航海度數及其他の條件も寬なりしが、日清役後多少其條件を嚴にし、又命令航路の新設あり。明治三十六年度以後航海に關する件は之を統一して一切遞信省所管となせり。

叙上の如くにして我海運業の發達せし程度は日露戰役發生當時に於て如何なりしか、時の命令航路の大略を列記して之を左に示すべし。

(一) 遠洋航路

歐洲線、シヤトル線、桑港線、濠洲線、孟買線、

(二) 南清航路

上海漢口線、漢口宜昌線（揚子江航通）上海蘇州線、上海杭州線、蘇州杭州線、

(三) 東洋近海航路

橫濱上海線、神戸北清線、神戸韓國北清線、神戸浦潮線、神戸小樽線、青森室蘭線

(四) 日本海線

浦潮線、コルサコフ線

(五) 地方廳命令航路

北海沿岸航路、同河川航路、小笠原島線、同各離島線、隱岐國內地線、大島各離島線、沖繩先島線、同各離島線、

(六) 臺灣航路

橫濱打狗線、神戸基隆線、臺灣沿岸線、淡水香港線、淡水福州線、打狗香港線
日露戰役以後の状態は、次節に之を説く可し。

第三節 海權保護の現状

第一款 航海補助の種類

現今航海補助の状況は甚だ錯雜にして、容易に其全豹を見難き觀あるを以て、茲に簡單の區別を試みて之を示さんに、大抵左の如し。

一、遠洋航路補助法に由る補助。明治四十二年遠洋航路補助法の制定あり、同年十月一日より實施し向五ク年間補助金を得て、定期航海に従事せるもの、即ち左の如し

- 一、歐洲航路 横濱、アントワープ線
 - 二、北米航路 シヤトル線、桑港線、タコマ線
 - 三、南米航路 東廻線（横濱コロネル間）西廻線（横濱香港間）
 - 四、濠洲航路 横濱メルボルン間
- 二、舊航海獎勵法に依る獎勵金 航海獎勵法は明治廿九年の制定にして、一定の資格を有する汽船に限り、航程一千浬に付、船体一噸毎に廿五錢の割にて獎勵金を支給したるが、

其後遠洋航路補助法發布せられたるも、尙ほ本年九月末日迄は其効を有するものとす。

三、特別の契約に依る補助 是れ近海航路の如く特別の契約によりて、補助を得るものにして、命令航路、及寄港航路補助なるものなり。命令航路補助には三種あり、即ち遞信省臺灣、朝鮮兩總督府の所管是なり。

(甲) 補助法以外の命令航路（遞信省所管）

- 一、南支那航路 上海漢口線、漢口宜昌線、鎮江清江浦線、漢口湘潭線、漢口常德線、鄱陽湖線、

- 二、東洋近海航路 牛莊線（神戸牛莊間）、上海線（横濱上海間）、浦潮線（神戸浦潮間）、本州北海道線（青森室蘭間）、

- 三、大連線（神戸大連間）

- 四、日本海線 樺太線（函館大泊間）、浦潮直航線（敦賀浦潮間）、浦潮廻航線（小樽浦潮間）、

- 五、南洋航路

(乙) 寄港補助 (遞信省所管)

- 一、朝鮮西南岸諸港 木浦、群山、仁川、鎮南浦、安東縣、
- 二、朝鮮東北岸諸港 釜山、元山、城津、鏡城、清津、雄基、
- 三、安東縣及大連兩港

(丙) 地方廳命令航路 (遞信省所管)

- 一、北海道航路 函館網走樺太線、小樽稚内線、小樽網走線、小樽天塩線、石狩川線、函館大津線、根室近海線、根室色丹線、函館瀨棚線、函館小樽線
- 二、小笠原島線 (横濱より八丈島、父島、母島間)
- 三、同各離島線 父島弟島線、父島母島線、母島蛭島線、父島南硫黃島線、
- 四、伊豆諸島航路 神津島線、第二御藏島線、大島線、第一御藏島線
- 五、隱峽國航路 (西郷より津戸、菱、別府、浦郷、知夫、智々井、美保關等)、
- 六、鹿兒島縣離島線 大島五ヶ島線、十島線、
- 七、沖繩縣内航路 先島線、各離島線、

(丁) 臺灣命令航路 (臺灣總督府特別會計)

(三十年度より實行し尙繼續せるもの。)

臺灣

航路

横濱打狗線、神戸基隆線、臺灣沿岸線、淡水香港線、淡水福州線、打狗香港線、香港上海線、

(戊) 朝鮮命令航路 (朝鮮總督府特別會計)

四十五年度より補助しつゝあるもの。

一、沿岸航路

釜山雄基線、元山雄基線、釜山方魚線、迎日灣鬱陵島線、釜山木浦廻線、木浦群山線、仁川鎮南浦線、仁川海州線

二、河川航路

江景公州線、鎮南浦載寧線、鎮南浦金山浦線

右の外會て補助の下に成立し今は自由航路となるもの又少からずと知るべし。

第一二款 近海遠洋航路の發展

日露戰役開始の前年、即ち明治三十六年末に於ける我汽船の總噸數は、六十五萬七千餘噸なりしが、戰後の三十八年末には九十三萬二千餘噸に増加し、三十九年末には百三萬四千

餘噸となれり。されば該戦後の我海運は大に發達したりといふべきも、日清戦役前後に於ける程の著しき變遷は無かりしなり。これ日露戦役當時に於ては、我海運は應分の發達を遂げたりしと、此戦役に於ては日清戦役に於ける如く、開港場其他得る所多からざりしに因るなり。さは云へ樺太に大連に、其他發展の途は増せり、依て茲に一區劃を爲す又不當には非ざる可し。

今戦後新に起り又増資したるものを擧げんに、先づ南清航路の經營に當れる大東、湖南の兩會社は爰に合併して日清汽船會社を創立せり。其資本額八百十萬圓なり。大阪商船も亦増資を圖りて千六百五十萬圓となし、又東洋汽船も千三百萬圓に増資したり。更に所謂社外船主等會同して、新に大會社を創立するの企劃あり(是は遂に目的を達せざりしも)。次で韓國併合の事あるや、朝鮮沿岸の經營に當れる多數の船主亦合同して新に朝鮮郵船會社を設立せり。

又日露戦役後新に設定されし助成航路を擧げんに、樺太方面にては、從來のコルサコフ線を擴張して、函館小樽より大泊(九春古丹)及マウカに及ぼし、南滿洲に大連線を新設し

安東縣に寄港補助を與ふるに至れり。南米に對しては、東洋汽船の四十一二年頃に航路を開きしあり、貿易と移民との上より政府も其正確なる航海を欲し、四十二年遠洋航海補助法を制定するに及で、四十三年一月より補助を與ふることとせり。次に大阪商船の北米航路開始あり、タコマ線は同しく四十三年一月より補助することとなれり、猶ほ南洋方面に對しては、郵船の濠洲航路ありしも、唯だ横濱、メルボルン間の航海に當り、マニラ、サースデイ島に寄港するのみなりしが、第廿八議會の協賛を得て、茲に南洋航路を設置す、瓜哇線是なり。其航路は横濱、スーラバヤ間にして、香港新嘉坡、パタビヤ、及サマラに寄港す。これに當れるは南洋汽船組にして、大正元年十月より其補助を受けつゝあり。又朝鮮沿岸に對しては、最も著しく釜山雄基線、元山雄基線、釜山方魚線、迎日灣、蔚陵島線、釜山木浦廻船線、木浦群山線、仁川鎮南浦線、仁川安州線、江景公洲線、鎮南浦載寧線、鎮南浦金山浦線等、遞信省所管命令航路の外、別に朝鮮總督府の命令航路を生じ來り同總督府の勸誘に依て成れる朝鮮郵船會社これが經營に當り、四十五年度より年額二十五萬圓以上の補助を受けつゝあり。

第三款 遠洋航路補助法の制定

遠洋航路補助法は、明治四十二年に於て制定せらる。本法により從來の航海奨勵法は廢止せられたり。然れども其補助の精神に於ては、依然同様にして、唯だ『定額補助』に代ふるに『成績補助』を以てしたるに過ぎざるなり。今其主要なる條文を記せば下の如し。

第一條、主務大臣は帝國臣民のみを社員若くは株主とする商事會社にして、運送業を營む者に、本法に依り、航海補助金を支給し、五年以内の期間を限り、其の遠洋航路に於て、定期航海に従事せしむるを得。但し補助金額、及年限に於ては、帝國議會の協賛を求めべし。

一、歐洲航路、二、北米航路、三、南米航路、四、濠洲航路

本法に於て補助航路と稱するは前項に依る航路を云ふ。

第二條、補助航海に使用する船舶は、總噸數三千噸以上にして、一時間十二哩以上の速力を有し、主務大臣の定むる造船規程に合格し、且帝國船籍に登録したる船齡十五年以内の鋼製汽船に限る。

第三條、外國製造の船舶は、補助航海に使用するとを得す、但帝國船籍に登録の際、船齡五年以内の船舶にして、己むを得ざる事由に依り、主務大臣の認可を得たるものは、此限に在らず。

第四條、航海補助金は、使用船舶噸數一噸航海里數一千海里に付、速力十二哩を有するものに對し、五十錢以内、速力一時間一哩を増す毎に其百分の十を増したる金額以内に於て、航路の狀況に應じ、之を支給す。但し船齡五年を越ゆる船舶に對しては、一年毎に其百分の五を遞減す。

外國製造の船舶に對しては、前項の規定に依り支給すべき航海補助金の半額を支給す。特に主務大臣の認可を得たる設計に依り、製造したる船舶、又は定期航海の開始後、五年を経過せざる航路に使用する船舶に對しては、前二項の規定に依り、支給すべき航海補助金の百分の廿五以内を増給することを得。

航海補助金の算定に就ては、航海里數は、各港間の最近航路に依り、一噸未滿、又は一哩未滿の端數は之を除算す。

第五條、補助航海に於ける旅客貨物の運賃は、主務大臣の認可を得て之を定むべし。
主務大臣に於て、必要と認むるときは、種類を指定し、旅客、貨物の運賃を遞減せしむることを得。

第六條、補助に使用する船舶には、主務大臣の定むる所に従ひ、郵便物及郵便用品を無賃にて搭載し、無線電信の通信に關する設備を爲し、通信事務、又は航路視察の爲め、主務大臣の派出する吏員を、無賃にて乗船せしむべし。

(以下省略)

同法に規定せる南米航路は、東洋汽船會社の開始したる所なれば、同社之を受負ひ、シヤトル線は日本郵船會社之に當りにして、桑港線は東洋汽船の經營に屬せり。又同法成りて大阪商船會社の經營にかゝるタコマ線、亦之に包括さるゝが故に、北米航路は三社鼎立の姿を以て發展せり。

右歐洲、北米、南米の三航路に對しては、明治四十三年一月より之を實行せしも、獨り濠洲航路のみは、従前の契約、尙ほ昨年三月まで繼續しありたれば、昨年四月に至りて之を繼續せり。然も此等補助航路の期限は、本年十二月を以て盡きむとするなり。

第四款 保護法の廢止と改定

遠洋航路補助法の制定に依り、航海獎勵法の廢止せられたるは、前款に述べし所、然かも既得權は之を侵害するを許さず、故に明治四十七年九月末日迄は有効なり。依て遠洋航路補助法の附則に曰く、

航海獎勵法は之を廢止す。但し本法公布の際、同法に依り航海獎勵金を受くる資格を有する船舶、及同法の適用を受くる爲、製造中の船舶に關しては、明治四十七年九月三十日迄、同法に依り航海獎勵金を受くることを得。

前項但書の規定に依り航海獎勵金を受くる船舶に對しては、本法に依り航海補助金を支給せず。

造船勵獎法は、明治廿九年十月一日より實施せられしものにて、其期限は十五ヶ年と規定せり。されば明治四十二年九月末日を以て満期となる次第にして其存廢は當時の問題たりしなり。依て政府は、其内容を改正して、爾後十箇年間、猶ほ之を繼續すべく議會の協賛

を得て、同法を改正し、同年法第律十六號を以て之を發布せり。要するに舊法は、鐵製又は鋼製の船舶にして、七百噸以上のものに獎勵金を支給する規定なりしを、鋼製にして一千噸以上のものにあらざれば獎勵金を支給せざることをせり。猶ほ又總噸數七噸以上一千噸未滿の船舶に對し、一噸宛十二圓、一千噸以上のものには一噸に付二十圓を支給する規定なりしを改め、總噸數一噸宛十四圓乃至廿二圓の範圍に於て支給することとせり。而して此は命令の定むる所に依ることとせり。

甲種船(一噸に付)

乙種船(同上)

| | | |
|------|------|------|
| 第一級船 | 金廿二圓 | 金十九圓 |
| 第二級船 | 金廿一圓 | 金十八圓 |
| 第三級船 | 金十九圓 | 金十六圓 |
| 第四級船 | 金十四圓 | 金十四圓 |

以上の四級八種に分てり。即ち獎勵金の總額に於て減少を圖りたるが如きも、我船舶の資格を高むるを期せしや論なきなり。

第五款 遠洋航路補助の割合

大正二年度豫算に依れば、航路擴張費總額一千八十三萬圓の内、遠洋航路補助額は七百八十四萬餘圓にして、其七割以上を占むるを見る。左に遠洋航路開始以來、各航路に對する毎年度の支出を示すに當り、一言せざるを得ざるもあり何ぞや、曰く孟買線の明治四十年三月以後、漸く獨立航路として、日本郵船に依て經營さるゝものあること是なり。該線は遠く日清戰役以前より經營されしものなれば、今にして獨立を見るは當然なるべきも亦以て聊か人意を強ふするに足る。

| 年度 | 歐洲航路 千圓 | 濠洲航路 千圓 | 南米航路 千圓 |
|---------|------------|------------|------------|
| 明治廿九年度 | — | 八二 | — |
| 同 三十年度 | — | 三四 | — |
| 同 三十一年度 | — | 三四 | — |
| 同 三十二年度 | — | 四七五 | — |
| 同 三十三年度 | 二〇四 | 五七 | 五七 |

| | | | |
|---------|------|-----|----|
| 同 三十四年度 | 二〇六七 | 五〇八 | 五八 |
| 同 三十五年度 | 二〇六〇 | 五五 | 五八 |
| 同 三十六年度 | 二〇六二 | 五五 | 五八 |
| 同 三十七年度 | 四二〇 | 八七 | 五八 |
| 同 三十八年度 | — | — | — |
| 同 三十九年度 | 一〇四〇 | 四九 | — |
| 同 四十年度 | 二八二九 | 四七三 | — |
| 同 四十一年度 | 二〇七三 | 四二五 | — |
| 同 四十二年度 | 二〇五六 | 四九 | — |
| 同 四十三年度 | 二〇六一 | 四二五 | 五〇 |
| 同 四十四年度 | 三〇一八 | 四二五 | 四八 |
| 大正元年度 | 三〇六三 | 四二五 | 四七 |
| 同 二年度 | 二〇九三 | 四一五 | 五六 |

合 計

三〇四一

六〇六七

一〇九三

桑港線

シヤトル線

タコマ線

千圓

千圓

千圓

| | | | |
|---------|------|-----|----|
| 明治三十三年度 | — | — | — |
| 同 三十四年度 | 一〇〇二 | — | — |
| 同 三十五年度 | 九九 | — | — |
| 同 三十六年度 | 九八 | — | — |
| 同 三十七年度 | 二七 | 二七 | — |
| 同 三十八年度 | 一七 | 四四 | — |
| 同 三十九年度 | 九八 | 六五 | — |
| 同 四十年度 | 一〇六 | 六四 | — |
| 同 四十一年度 | 一〇六 | 六四 | — |
| 同 四十二年度 | 二〇三 | 七二 | — |
| 同 四十三年度 | 二〇五 | 三八七 | 五九 |

| | | | | |
|---------|---------|------|-------|----|
| 同 四十四年度 | 二・四六八 | 三・七 | 一・二九二 | 六〇 |
| 大正元年度 | 二・七四一 | 四・八七 | 一・二〇九 | |
| 同 二 年 度 | 二・六〇〇 | 五・三六 | 一・二〇九 | |
| 合 計 | 一・九・五三〇 | 五・一七 | 四・四五〇 | |

(右表に於て千圓以下は切捨てたり)
 即ち航路擴張費の四分の三は、遠洋航路に投せられ、遠洋航路補助費の過半は、北米航路の占むる所たるを見るべし。蓋し北米に對し我航路を擴張するは、最も重要な事たり。

第四章 保護の效果

第一節 平時に於ける效果

第一款 第一期保護の效果

前章説明し來れる所を以てすれば、維新以來今日に至る迄、我政府の當局者は、我海運の

復興發展に關して、如何に苦辛を重ね、又如何に海權の愛育護養に重厚の恩典を用ひたるかを知る可きなり。之に關しては朝野の間時に異論なきに非ざりしも、苟も海國たる我國の地位と、列邦競争の時勢に察して、洵に己むを得ざるものと云ふ可し。然も之が結果、即ち保護の效果にして、毫も見ることせしは、又大に異論を挾まざる可からざるも、我國に於ても、他の列邦に於けると同様、保護の效果は、着々として發現し來れり。維新の當時に在つては、我國は夫の海上の權力に於ては、全く何の與る所なかりし事實は云はずもがな、明治の初年より、同じく二十五年の間に及びては、海權稍や立ち、漸く發展勃興の氣運に向ひたり。吾人は之を名づけて第一期保護の效果と云はんのみ。今その形跡を認むるが爲に、左表を掲ぐ可し。

| | | | | |
|---------|-----|---------|----|-------|
| 明治三 年 | 汽船 | | 帆船 | |
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| | 三五 | 一五・四六 | 二 | 二・四五四 |
| 同 廿 五 年 | 六四二 | 一〇一・三〇〇 | 六〇 | 四・六六五 |

即ち汽船は、隻數に於て六百七隻、噸數に於ては八萬六千八百二噸、又帆船は、隻數に於て七百六十九隻、噸數に於て二千二百一十一噸の増加を示せり。合計して之を見れば、我國の船舶は、此二十二年の間に於て、千三百七十六隻、八萬九千三十三噸を増加したる譯にて、恰も年々六十二隻、四千四十六噸を増加したる割合なり。更に之を當時に於ける高等海員、即ち海技免狀受有者の數に見るに、明治十年には此等の高等海員の數は、僅に三百人に過ぎざりしも、同十五年には、千九百人となり、五年間に於て、千六百人、一年平均三百二十人を増加せり。同二十年に至りては、二千七百人、即ち五年間に八百人、一年平均百六十人の増加なり。更に二十五年に見んか、三千八百人の多數となれり、即ち五年間に千百人一年平均二百二十人を増加したる割合を示せり。思ふに二十年以上の歳月を費して、僅に斯の如き結果を見たるは、之が爲に費消したる國家の財帑の高より打算して、或は云ふに足らずとするの感なきに非ざる可し。然れ共、我國の海運は、一時其く滅絶の境遇に陥りたるのみならず、復興せんとする海運は、從來邦人の習熟せざる新式の海運にして、之に關しては、邦人は全く以て門外漢たるの姿なり。此等の事情より察すれ、明治維

新以後の海運復興は、復興と云ふにはあらず、實は全く創造と云ふも不可無し。當時の二十餘年間に、其進歩の甚だ見るに足るも、無かりしは、適々以て如何に我海權創立の困難なりしかを察す可きなり。更に吾人は第一期保護の效果として、我國の海權が、我國の貿易上、如何なる貢獻を爲し得るに至りたるかを徴するが爲に、第一期終末の四個年に付きて左表を製せり。

| 年 | 噸 | | 百分比例 | |
|-------|---------|-----------|------|----|
| | 内船運送高 | 外船運送高 | 内船 | 外船 |
| 明治廿二年 | 四八八・五〇三 | 一・六四二・一九三 | 三三 | 七七 |
| 同廿三年 | 五五七・七八二 | 一・九五〇・九三一 | 三三 | 七六 |
| 同廿四年 | 五三三・四二四 | 一・八三七・六六九 | 三三 | 七六 |
| 同廿五年 | 五五四・五〇二 | 一・八四五・二四三 | 三三 | 七七 |

是に由つて觀るときは、各年に於て、多少の相違なきに非ざるも、大体に於て我輸出入貿易額の百分中七十七八は、外國船の力を假りたるものにて、内國船の與る所は、その二十

二三に過ぎず。是に於てか、當時我海權振興、航路擴張の議論は、朝野の間に喧傳せらるゝに至りたるも、未だ實行に至らず但だ明治廿六年に至りて、日本郵船會社が、孟買航路を開始するを見たり。是より航海獎勵保護のことも、從來の形式を改め、更に有効にして公平なる新式保護の政策に出でざる可からざることは、朝野共に之を認むるに至る。斯くて日清戰役の勃發に及びて、我海權の發展は、更に爰に一期を畫して面目を改めざるを得ざるの機運に際會せり。蓋し是れ明治廿九年に於ける航海獎勵法、並に造船獎勵法發布の前提と云ふ可し。

第二二期保護の效果

第二期保護の時代に入らんとするに當つて、恰も日清戰役の勃發するありたるが爲に、我國の船舶は、購入借入の方法によりて、一時に其數を激増したり。是を以て戰爭一たび局を收むるに及では、此等過剩の船舶を如何に處分すべきかは、一大問題たりしが、一方此戰爭に依つて、我海權の基礎を鞏固にし、益々之が發展を圖るを以て急務とせるは、朝野舉げて然りしなり。斯くて航路擴張海權振興のことは、議會の問題となり、遂に明治二十

九年に於ける航海獎勵法と、造船獎勵法の發布を促がし、爰に、我國に於ける海權保護は、一新生面を開き來れり。是れ吾人が爰に改めて之が結果を見んと欲する所以なり。即ち第二期保護の效果如何を研究せんとする所以なり。研究の首途に於て、吾人は先づ以て左の事實に注意す可し。

| | | |
|---------|----------|----------|
| | 汽船 | 帆船 |
| 明治廿八年 | 二七〇隻 | 七二隻 |
| | 一九四・三四噸 | 一九〇〇五噸 |
| 同 卅 六 年 | 五〇四隻 | 一四一・二七六噸 |
| | 五五五・五三二噸 | |

即ち明治廿八年は、日清戰爭終局を告げたる時にして、當時我國の船舶は、其隻數に於ては、之を明治廿五年のそれに比すれば、減少の觀あるも、之が噸數に至りては、汽船に於て、殆ど一倍、帆船に於て四倍の増加を來たせり。此は廿八年に在つては、小型船舶其數を減じて、遂に大型船舶に變じたるを知らざる可からず。要するに、戰爭後に於ける船舶の増加は、實に盛なりと云ふ可し。然れ共、是れ固より自然の趨勢には非ず、又從來保護

の効果が、急に現はれ來りたるものにも非ず。全く以て戦争と云ふ事變、并に戦勝の餘榮に促進されたるものと云ふ可し。故に二十九年に於ける航海獎勵法の結果としては、吾人は前表中に於ける廿八年と卅六年との船舶数の異同を味ははざる可からず。即ち卅六年を以て廿八年に比すれば、我船舶は、汽船に於て二百七十隻三十九萬一千三百八噸を増し、帆船に於て、九百七十一隻十二萬三千八百八十一噸を加へたり。結局汽船帆船の兩者に在つて、一千二百四十一隻、五十一萬四千四百八十九噸の増加なり。之を廿八年より卅六年に至る九個年間に平均すれば、一年に百四十二隻、五萬七千二百二十噸を増加し來れる割合となる。之を第一期保護の時代に於ける一個年六十二隻、四千四十六噸の増加に比すれば、隻數に於て二倍以上、噸數に於て一倍六強の増進を示したり。然も此は唯だ噸數と隻數とに於ける議論のみ。更に船舶の實質が、如何に善良に赴けるかに付いては、更に注意を要す。吾人之を左表に徴せん。

○一千噸以上の船舶

明治卅年

一四〇隻

三二、九〇噸

同卅三年

一五九

四一〇、三七

同卅六年

一七〇

五二、六六八

○鋼製船及鐵製船

明治卅三年

鋼

鋼及鐵

鐵

鐵木

同卅六年

一九〇

七

一九

四

前表を以て見れば、小型船舶と脆弱なる船舶とは、漸次隱退し去りて、大型にして堅牢の新造船が、之に代り來れるを想ふ可し。現に明治十九年の昔には、我國には六十七隻の鐵製船を有するのみにて、鋼製船の如きは、隻影をも見ると能はざりしに、三十六年の頃には、百九十隻の鋼製船を有し、其内六千噸以上のもの二十隻に上ぼりたるの事實を知らば、我海權保護の效果の著しきを致し來れるを信す可し。更に眼を轉じて、此期間に於ける高等海員、即ち海技免狀受有者の形勢を見るに、明治三十年には、七千人にして、之を第一期の終末に比すれば、三千二百人の増加なり。更に三十年を以て、三十五年に比すれば、三十五年の現在數は、一萬六千人となれるを以て、九千人を増加したる譯にて、第二

期始めの五個年には、年々六百四十人を加へ、後の五個年には、同じく一千八百人を増し來れる有様なり。若し夫れ之を第一期の終末五個年間に、年々僅に二百二十人を増加したるに比せんか、殆ど隔世の感なくばあらず。斯くの如くにして、我國の海權は、我國の貿易上如何なる地位を占め來りたるかは、之を左表に徴す可し。

○明治卅六年の出入船舶

| | 出 港 | 入 港 |
|-------|-----------------------|------------------------|
| 外 國 船 | 二二・二七・六七 _噸 | 三・四三〇・二八〇 _噸 |
| 内 國 船 | 一九・六三・〇六七 | 一九・七〇一・二三三 |

以上の計數に據れば、我國の貿易は、輸出入共に内國船の八に對し、外國船の五を以てせられたる割合にて、即ち我輸出入貿易に従事したるものは、百に對する五十一強は内國船にして、残り四十八強が外國船たるを知る可し。之を第一期保護の末年には、我國船舶の輸送する所、百中の二十三に過ぎざりしに比すれば、我海權が漸次成長し來れるを知る可し。

猶ほ吾人は第二期保護の効果を云ふに際して、此期間に於て、我海權が著しく擴張せられたるを忘却す可からず。第一期保護の時代には、我海權は、我内地沿岸に過ぎずして、外國航路として見る可きは、郵船會社が明治八九年に横濱上海線、并に芝罘天津牛莊線を開き、十三年に朝鮮の釜山元山を経て、浦潮斯德線を得たると、二十六年に孟買線を始めたるに過ぎざりしも、第二期保護の末年、即ち明治廿六年に至つては、大に海外の諸方に航路を求めて、我國の船舶は各々定期航海の任務に就くに至れり。今當時の形勢を見るに便する爲め、重複を厭はず左に明細表を掲ぐ。

| 線 路 | 線路に供する船舶發航 | 寄 港 地 | 受 名 者 |
|-------|--|---|--------------|
| 歐 州 線 | 總噸數六千噸以上最速力一時 間十四海里以上の船舶十二隻を 用ひ毎二週一回横濱、アントワ ープの双方を發船す | 往航は神戸、門司、香港、 新嘉坡、ペナン、コロロン、ホ 蘇西、ボートサイド、馬耳 塞、倫敦、アントワープ、 及ミットルスホローに寄港 す | 日本郵船株式會 社 |

| | | |
|---|---|---|
| 桑港線 | シヤートル線 | |
| <p>總噸數六千噸以上最快速力一時間十七海里以上の船舶三隻を用ひ毎週一回一個年を通じて十四</p> | <p>總噸數六千噸以上最快速力一時間十五海里以上の船舶三隻を用ひ、毎週一回横濱、シヤートル及び横濱香港の双方を發航す</p> | |
| <p>東廻(横濱、桑港)は往復ともホノル、に寄港す 西廻(横濱香港)は往復とも</p> | <p>東廻(横濱、シヤートル)は往復ともにヅヅトリヤに寄港することを得 西廻(横濱香港)は往航神戸及門司に、復航は神戸に寄航す 但往航は門司を省き復航は門司に寄港することを得</p> | <p>復航は倫敦、ボートサイド、蘇西、新嘉坡、香港及神戸に寄港す 但し往航は門司の寄港を省き、復航はコロンボに寄港することを得</p> |
| 東洋汽船株式會社 | 同 | 同上 |

| | | |
|---|---|---|
| 孟買線 | 歐洲線 | |
| <p>上海漢口線 總噸數二千噸以上最快速力一時間十一海里以上の船舶三隻を用ひ、毎年三月より十一月迄九個月間は毎週二回、十二月より翌</p> | <p>總噸數三千噸以上平均速力一時間十海里以上の船舶三隻を用ひ毎月一回横濱孟買の双方を發航す</p> | <p>航海とし横濱、桑港及横濱香港の双方を發航す 總噸數三千五百噸以上最快速力一時間十六海里以上の船舶三隻を用ひ毎月一回横濱、メルボルの双方を發航す</p> |
| <p>往復とも鎮江、南京、蕪湖及九江に寄港す 但通州、張黃港、江陰、天星橋、儀徵、大通、安慶、湖口、武穴、黃石港、蕪州及黃州に</p> | <p>往復とも神戸、香港、新嘉坡、コロンボに寄港す但し往復ともチユチコリン、ネガバダムに往航門司に寄港するを得</p> | <p>神戸、長崎、上海に寄航す 往復とも神戸、長崎、香港、サースデー島、タウンズグヰル、プリステン、シドニーに寄港す 但往航門司に寄港するを得</p> |
| 同 | 同 | 日本郵船株式會社 |

| | | | |
|---------------|--|---|----------|
| 揚子江航通 | <p>年二月迄三個月間は毎二週三回 一年期間通じて九十六回双方を 發船す</p> <p>漢口宜昌線 總噸數一千五百噸以上の最速速 力一時間十海里以上の船舶二隻 を用ゐ、毎年四月より九月迄六 個月間は毎月六回、十月より翌 年三月迄三個月間は毎月四回双 方を發船す</p> | <p>停船することを得</p> <p>往復とも湯市に寄港す 但新堤岳州に停船す</p> | 大阪商船株式會社 |
| 上海蘇州抗 州間航通 | <p>上海蘇州線 總噸數八噸以上最速速力一時間 五海里以上の引船用汽船三隻總 噸數十五噸以上の被曳船用船舶 三隻を用ゐる毎月二十五回以上双 方を發船す</p> <p>上海杭州線 總噸數八噸以上最速速力一時間</p> | <p>嘉善、嘉興に停船するを得</p> | 大東汽船株式會社 |

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>五海里以上の引船用汽 四隻總 噸數十五噸以上の被曳船用船 三隻を用ひ毎月十五回以上双方 を發船す</p> <p>蘆州杭州線 總噸數八噸以上最速速力一時間 五海里以上の引船用汽船三隻總 噸數十五噸以上の被曳船用船舶 三隻を用ひ、毎月十五回以上双 方を發船す</p> | <p>横濱上海線 總噸數二千五百噸以上最速速力 一時間十四海里以上毎週一回双 方を發船す</p> <p>神戸北清線 總噸數一千四百噸以上最速速力 一時間十二海里以上の船舶三隻 を用ゐる毎週一回神戸、牛莊の双 方を發船す但冬季は航海を停止</p> | <p>平望、南潯、湖州に停船する を得</p> <p>往復とも神戸、門司(又は下 關)及長崎に寄港す</p> <p>往復とも門司(又は下關)及 芝罘に寄港す 但各線往復とも毎月一回長 崎に寄港す</p> | |
|--|--|---|--|

日本郵船株式會社

東洋近海航路

す

神戸韓國北清線
總噸數一千四百噸以上最快速力
一時間十二海里以上の船舶一隻
を用ひ、毎四週一回神戸牛莊の
双方を發船す、
但冬季は芝罘に止む

神戸浦沙斯德線

總噸數一千四百噸以上最快速力
一時間十二海里以上の船舶一隻
を用ひ、毎四週一回双方を發船
す
但冬季は元山に止む

神戸小樽線

總噸數一千四百噸以上、最快速
力一時間十海里以上の船舶十二
隻を用ひ、東廻は毎月十回、西
廻は毎週一回双方を發船す

往復とも門司(又は下關)長
崎、釜山、仁川、芝罘に寄港
す

但往航天津(又は太沽)に
寄港す

往復とも門司(又は下關)長
崎、釜山、及元山に寄港す

東廻は往復とも横濱、荻の
濱、函館に寄港す、但毎月五
往復とも四日市に寄港す、
西廻は往復とも尾の道(又は
糸崎)、門司(又は下關)、
境、敦、伏木、直江津、新潟

酒田、土崎、及函館に寄港す

但冬季中直江津、新潟、酒田

土崎の寄港を止め佐渡及綠
川 寄港するを得

甲線は門司を發し濱田、境、
宮津、敦賀、浦沙斯德、敦賀、
七尾、伏木、夷、新潟、函館、
小樽、コルサコフ、小樽、浦
沙斯德、元山、釜山に寄港し
て門司に着す、乙線は小樽
を發し函館、夷、新潟、伏木、
七尾、敦賀、浦沙斯德、敦賀、
宮津、境、濱田、門司、釜山、
元山、浦沙斯德、小樽、及コ

日本海線

青森室蘭

總噸數七百噸以上最快速力一時
間十海里以上の船舶三隻を用ひ
毎日一回以上双方を發船す

總噸數一千四百噸以上平均速力
一時間十海里以上の船舶二隻を
用ひ、冬季を除き毎月一回一年
期間十六回以上門司又は小樽を

| | | | |
|-------|--------------------------------|--|----------|
| | 發船す | ルサコフに寄港し小樽に着す、 但甲線は毎年五回、乙線は毎年三回、コルサコフの寄港を省き、又各線とも毎年四回夷の寄港を省くことを得 | |
| 漢口湘潭線 | 總噸數九百三十五噸の汽船二隻を用ひ、約每週二回双方を發船す、 | 往航は新堤、寶塔州、城陵磯、岳州府、青林潭、湘陰、靖港に停船し、長沙に寄港し、靖港、青林潭、岳州府、城陵磯、寶塔州、新堤に停船す、此航路里數四百八十四海里六 | 湖南汽船株式會社 |

以上は中央政府直接の命令航路なるが、此外臺灣總督府の命令航路として内地臺灣間三線臺灣沿岸線、及び臺灣南清線ある而已ならず、北海道廳の命令に係る北海道沿岸線數線、東京府の命令に由る小笠原島線、鹿兒島縣并に沖繩縣の離島線あり。更に又無線不定期航

路あることをも忘る可からず。

以上は航海獎勵法施行の結果に執て觀察したる所なるが、第二期保護の效果としては、未だ之のみを以てしては盡くしたりと云ふ可からず、更に此期間に於て、施行されたる造船獎勵法の效果に就ても、亦一應の研究を要す可し。第一期保護の時代より、第二期に至る迄に在つては、我造船の有様は殆ど云ふに足らず、然るに明治二十九年に於て、一たび造船獎勵法を發布するや、造船所は各地に起り、從來の造船所も、亦競ふて資本を増加し、事業を擴張し、舊式小規模の計畫を棄て、新式大規模の方針を取り以て保護の恩典に浴せんとするに至れり。之が結果として、三十六年末、即ち第二期保護の終末に及では、我國に於ける私立造船所の數は、一百八十五に達し、其最大のものとしては、長崎に於ける三菱造船所（明治四年の創立）、兵庫に於ける川崎造船所（同二十九年の創立）、大阪鐵工所（同十七年の創立）、浦賀船渠會社、横濱船渠會社（同二十九年の創立）を算するを得たり斯くて我國造船の事業は爰に稍や見る可き形勢を呈し來れり、今その經過を一見するが爲に、左表を示す。

| 年 | 汽船 | | 帆船 | |
|-------|----|--------|----|--------|
| | 隻 | 屯 | 隻 | 屯 |
| 明治廿六年 | 四二 | 三・二七二 | 六 | 七三九 |
| 同廿八年 | 七 | 四・八八三 | 三 | 二八二 |
| 同卅三年 | 五 | 一五・三〇八 | 一三 | 一七・八七三 |
| 同卅六年 | 三 | 三三・五四一 | 三 | 五・二九 |

即ち第一期保護の終末、明治廿六年に在つては、汽船帆船の製造高、合計四十八隻四千十噸に過ぎず。而して一年を隔てたる同二十八年に於ては、汽船帆船合せて八十隻五千百六十五噸、即ち二十六年に比し、隻數に於て三十二隻、噸數にて千百五十五噸を増加したるのみ。然も奨勵法一たび出で、より、三十三年には汽船帆船の合計に於て、二百四十六隻三萬三千百八十五隻を製造するに至れり。更に一年を隔てたる三十六年の製造高に見れば汽船帆船合して七十二隻、三萬六千六百七十一噸となれるを以て、三十六年には、三十三年に比し、隻數に於ては却て百七十四隻を減じたるも、噸數に於ては三千四百八十六噸を

増加せり。然も唯だ此の如く説明するのみにては、未だ三十六年に於ける進歩を語るに足らず。其實際を盡くさんには、汽船帆船を分ちて説明するを要す。何となれば前に示せる所は、二者合計の上の論なれば也。汽船のみに就て云ふ時は、三十六年は、三十三年に比し、隻數に於て十九隻を減じたる譯なれ共、其噸數に於ては、一萬六千二百三十四噸を増加したり。是れ實に一倍の増加と云ふ可し。若し夫れ隻數に於て減少を見たるは、勿論小型汽船の製造漸く衰へて、大型汽船の新建、漸く盛ならんとするの徴候たり。そは容易に之を隻數と噸數との平均に依つて見るを得べし。即ち三十三年に在つては、汽船に在つては、一隻平均二百八十八噸強のものを製造したるも、三十六年に至つては、九百二十八噸のもの製造したる譯なり。帆船に在つても亦然り、三十三年には、一隻平均九十二噸に過ぎざりしも、三十六年に於ては、百三十四噸強となれるを知る可し。是れ海權發展の上よりして云ふときは、頗る好傾向にして、保奨護勵の本旨に合致し來れるものと云ふ可し。若し夫れ今日の形勢を以て、第一期保護時代の劈頭、若くは其終末に比せんか、實に其進歩の多大なるを想はざる可からず。即ち明治三年に於ては我國製造の船舶は、僅に二隻八

十三噸を有せしのみ、同八年に至りて、漸く汽船十四隻、四百六十二噸帆船四隻八十三噸となり、十五年に、汽船二十七隻、一千八百八十四噸、帆船七十三隻、八千七百七十五噸となり。當時我造船の進歩は、全く云ふに足らざりしなり。然も是れ一方に、海運に對して破格非常の保護方法を取りたるが爲に、是丈の進歩を爲し來れると、云ふ迄もなし。若し夫れ海運保護のと無かりしならんには、造船の事の如きは、我國には、遂に其萌芽をも發する能はずして己みたるが如し。思ふて爰に至れば、吾人は寒からざるも、亦膚に粟するの感あり。吾人は猶ほ我國造船進歩の形勢を示す爲に、殊に左表を掲げて、過去の有様を見、又造船獎勵法の實施が、如何なる影響を我造船に與へたるかを察せむ。

○自明治三年至同卅六年造船の一般傾向

| 年 | 帆 | 汽 | 噸 | 一隻平均噸數 |
|------|---|---|-----|--------|
| 明治三年 | 二 | 二 | 五七 | 二六 |
| 同八年 | 四 | 四 | 四六二 | 三三 |
| | 四 | 四 | 八三 | 二〇強 |

| | | | | | |
|---------|---|---|-----|--------|------|
| 同 一 五 年 | 帆 | 汽 | 七三 | 一・八六四 | 六九〇 |
| | 帆 | 汽 | 六 | 八・一七五 | 一三強 |
| 同 二 六 年 | 帆 | 汽 | 四二 | 三・七七一 | 六弱 |
| | 帆 | 汽 | 六 | 三七九 | 一三三 |
| 同 二 八 年 | 帆 | 汽 | 七 | 四・八八三 | 三強 |
| | 帆 | 汽 | 三 | 二八二 | 六 |
| 同 三 三 年 | 帆 | 汽 | 五三 | 一五・三〇八 | 二八強 |
| | 帆 | 汽 | 一九三 | 一七・八七三 | 九二強 |
| 同 三 六 年 | 帆 | 汽 | 三四 | 三二・五四二 | 九六弱 |
| | 帆 | 汽 | 三 | 五・二二九 | 一三四強 |

前表に見れば、明治三年、我國に於て建造したる船舶は、一隻平均二十八噸の小型艦に過ぎずして、今日よりして之を見れば、殆ど事實と想はれざるの感あり。漸く明治八年に至つて、稍や擴大して三十三噸となり、同十五年に至つては汽船に於て、六百九十噸のもの

を製造するを得たるは、非常の進歩と云はざるを得ず。同時に帆船の形体も、亦明治三年に比すれば頗る擴大せり。爾後十年後の二十六年に至りては、汽船は七十八噸弱に縮少し、更に二十八年には、六十三噸強となりたる而已ならず、帆船に於ても、亦十五年の百十二噸より、十八噸を縮少して、九十四噸となりたるは、寧ろ退歩の形勢と云ふ可し。蓋し是れ我國民の船の伎能進まざりしが爲には非ずして、寧ろ我國に於て建造するよりも之を外國に注文し、若くは外國船舶の古物を買取るを以て利益としたるが爲たるは、疑なし。當時海外諸國に於ては、海事は日に進歩し、船舶建造の如きにも益々新機軸を現はし來れる際とて、昨の新船は今の廢船たる有様なりしが故に、造船の資本に乏しく材料に富まず、伎能に豊ならざる我國に在つては、却て海外諸國の廢船を買入るゝを以て、算盤上の利益となしたるは、云ふ迄もなし。況して我國の航路は、此頃在つては、平水沿岸を以て主となし、近海に出入するすら、殆ど稀なりしが故に、殊に新式堅牢、快速の船舶を建造する要なかりしが如し。是れ前表數字の上に、以上云へるが如き形勢を示し來れるものなる可し。是れ自然の形勢に放任し去る結果として、全く免る可からざる數なり。船造

獎勵法は、是に於てか出現せざる可からざりしなり。同法實施に前後して、我造船の傾向は、全く其趨勢を改め來れるを注意す可し。即ちそれは前表三十三年の項と、三十六年の項に一見すれば、明白なり。保護獎勵の効果、亦偉ならずや。然も世人は動もすれば猶ほ保護の効果を疑ひ、此の如きは、一般の趨勢、他の原因に由るものとなして顧みざるもの有り。是に於てか、吾人は直接に保護の効果を現出したる事實を擧げんに、即ち明治三十三年より同三十六年に至る間に、造船獎勵認許狀を得て製造されたもの、左の如し。

| | | |
|-------|----|--------|
| 明治卅三年 | 三噸 | 六〇六五噸 |
| 同卅四年 | 一〇 | 二四・三三七 |
| 同卅五年 | 七 | 一六・九五二 |
| 同卅六年 | 八 | 一八・五七一 |
| 計 | 二六 | 六五・八二四 |

此等は全く造船獎勵法の結果として、新に産み出されたるものにて、孰も新式船舶なり。其最強速力十海里以上十七海里に達す。中にも三菱造船所に於て建造したる安藝丸、伊豫

丸、加賀丸は、六千噸を出で、速力十五海里を超ゆ。又同所の製造に保る日光丸は、噸數は五千五百三十八噸なるも、其速力は十七海里七六を有せり。猶ほ二千噸級のものに在つては、三菱造船所の大貞丸、若松丸、大治丸、新潟丸、川崎造船所の平壤丸、大阪鐵工所の大吉丸等にして、其速力は、孰も十海里より十二海里に及ぶ。保護を以て一概に無用視するもの、能く此事實に味ふて可なり。

第三款 現在保護の效果

吾人は今や爰に現在保護の效果を説明するの機會に逢着せり。現在保護と云ふも、決して目下の形狀をのみを指すには非ず。此は唯だ便宜上より然く名づけたるのみにて、實は日露戰後より今日に亘つて、我海權が、夫の廿九年に發布され、且つ三十二年に改正されたる航海獎勵法と、四十二年に發行されたる遠洋航路補助法との下に、如何なる發展進歩を來たしつゝあるかを見んとするに過ぎず。而して此時期の劈頭に於ける日露戰後の結果は我汽船に三百隻、二十三萬噸の増加を來たせり。之に加ふるに、戰爭中我海軍が捕獲したる船舶約五十隻、十二三萬噸を以てせんか、都合三百五十隻、三十五六萬噸を激増した

る譯なり。之を十年前の日清戰役後に於て、十萬噸内外より三十萬噸に増加したるに比すれば、時勢の變遷に由るとは云ふものゝ、實に今昔の感に堪えざるもの有り。爲に一時は恰も日清戰役後と同様、船舶過剩、航業社會の恐慌を憂ふるもの有りしも、之が爲に我海權は益々外に向つて發展擴張する機會を得たると同時に、當局者の海權保護の方針、少しも緩怠する所なかりしを以て、我海權は是よりして一層光輝ある進運を開き來れり。今此期間に於ける我國船舶の狀勢を一見せんが爲に、左表を掲ぐ。

| 年 | 汽船 | | 帆船 | |
|-------|-----|-----------|----|-------|
| | 隻 | 噸 | 隻 | 噸 |
| 明治三八年 | 六九一 | 八七〇・八九 | 六 | 二・七三 |
| 同三九年 | 七七五 | 九九六・五五二 | 七 | 三・五四〇 |
| 同四〇年 | 八二九 | 一・〇六八・七七 | 六 | 三・二九 |
| 同四一年 | 八六五 | 一・一四〇・二七 | 五 | 二・二九一 |
| 同四二年 | 八六一 | 一・一五〇・八五六 | 四 | 一・九四二 |
| 同四三年 | 八四 | 一・二四・九七 | 五 | 二・二四五 |

| | | | | | |
|------|-----|-----------|---|-------|----|
| 同四四年 | 八六一 | 一・二〇〇・九七五 | 五 | 二・二四五 | 八六 |
| 大正元年 | 九六〇 | 一・三四・九九一 | 四 | 三・五六三 | |

(備考)

汽船は百屯以下帆船は三百屯以下を除けり

前表に據れば、大正元年に於ては、汽船帆船の合計九百六十隻、百三十四萬四千九百九十一噸にして、之を七年前の明治三十八年に於ける二者の合計六百九十七隻、八十七萬三千五百五十二噸に比すれば、隻數に於て二百六十三隻、噸數に於て四十七萬三千五百五十二噸を増加せり。之を七年間に平均すれば、年々隻數三十七強を増し、噸數六萬七千三百四十八強を加へたる勘定なり。之を第二期保護の時代九個年間に於て、年々百四十二隻、五萬七千二百二十噸を増加したるに比すれば、噸數に於ては、年々五分内外の増加を示したるを知る。但だその隻數に於ては、大に劣れるあるの觀なきに非ざるも、此は却て其船質船体に於て、大に優るに至れるを察すべし。更に遠く顧みて、之を第一期保護の時代に於て二十二個年間に於て、千三百七十六隻、八萬九千三十三噸を加へたるに比すれば、噸數に於ては、僅に七年間にして、五倍内外の進歩を來せるを知る可し。更に現在保護の期間に

於て、我船舶の實質が如何に進歩改善の傾向を有するに至りたるかは、之を左表に示す可し

○一千噸以上の船舶(大正元年現在)

| | | |
|-------|------|-----------|
| 三千噸以上 | 二四三隻 | 四七三・〇四〇噸 |
| 二千噸以上 | 一〇六 | 四〇八・九四三 |
| 一千噸以上 | 三六 | 二四三・〇〇一 |
| 六百噸以上 | 三 | 四〇・二七一 |
| 計 | 三六一 | 一・二六五・二五五 |

更に之を第二期保護の時代に比すれば其進歩の狀況最も明白なるを知る

| | | |
|-------|------|-----------|
| 明治卅六年 | 一九七隻 | 五二・六六八噸 |
| 大正元年 | 三八一 | 一・二六五・二五五 |

是に由つて觀れば、明治卅六年より、大正元年に至る十四個年間に於て、隻數に於て百八十四隻、一個年十三隻強、又噸數に於て六十五萬三千五百五十七噸、一個年四千六百六十二噸強の進歩を爲したり。殊に一萬噸以上のもの三隻を得來れるに至りては、稍や意を強

うするを得。而して是等の船舶の噸數は、百十六萬五千噸に上りたるを以て、之を大正元年に於ける汽船の總噸數、百三十四萬四千噸より差引くに於ては、殘部十七萬九千噸は、總て一千噸以下の小型船舶たるを知る可し。一千噸以上の大型船舶に非ざれば、航海獎勵法並に遠洋航海補助法の恩典に與るを得ざるよりして察すれば、此の如き大型堅牢の船舶が増加し來れるは、全く現在保護の直接の效果たるに、何人も疑を容れざる可し。更に左表に徴せば、我船舶の船質が益々善良に赴き、劣惡船舶が漸次淘汰し去られつゝ有るを知らむ。

○鋼製船及鐵製船

| | 鋼 | 鋼及鐵 | 鐵 | 鐵木 |
|---------|-----|-----|-----|----|
| 明治卅六年 | 一九〇 | 七 | 二一九 | 二四 |
| 同 四 四 年 | 三四〇 | 四 | 二一六 | 四 |

殊に四十四年に在つては、三百四十隻の鋼船中、船齡五年未滿の船舶、五年以上十年未滿のもの、各々三十八隻、合せて七十六隻の多きを占め來れるに、二十五年以上のもの、皆

無の有様なるは、是れ亦保護法の効果を發現し來れるものと云ふ可し。而して此等の中に就いて、内國製造の船舶、外國製造のそれに比して多きに居るは、更に喜ぶ可き現象にあらずとせず。

更に此期間に於ける高等海員の狀勢を一瞥せんに、明治三十五年、即ち第二期保護の終末に在つては、其數一萬六千人に過ぎざりしに、越えて五年には、一萬七百五十人となれり是れ却て減少の姿なり。尤も三十九年末には、一萬九千五百五十八人と云ふ數に上ばれり而して四十一年には、二萬一千八百三人、四十二年には二萬二千六百六十四人となり、漸次増加して、大正元年には、二萬五千八百九十人の多きに至れり。之を第二期終末に比すれば、九百八十人の増加に過ぎず。之を第二期に於ける増加の割合に比すれば、甚だ多からざるも、并は高等海員の數、漸次需要を充たし來れるが爲なり。而して現在期間の終末には、増加の勢著しきを示せるは、我海權が漸次海外に擴張され來れるが爲たるは云ふ迄もなきなり。

猶ほ此期間に在つては、我海權が、我貿易上に如何なる趨勢を示したるか、之を左表に見む

即ち大正元年を以て、明治三十六年に比すれば、平水沿海近海の各航、共に船舶の出動益々多きを加へ來れると同時に、遠洋航に於ては、汽船隻數に於て八十二隻を増したるが上に、噸數に於ても亦四十萬七千九百四十噸を加へたり。而して遠洋航に従事する汽船は、沿海近海航に屬する船舶に過ぐることを、噸數に於て八萬八千九十三噸に及べり。之を三十六年に於ける遠洋航船舶が、近海沿海航の船舶に過ぐることを、噸數に於て僅に三千噸内外なりしに比すれば、今日に於て我遠洋航海が如何に發展しつゝ有るかを見る可し。實に今日遠洋航海に従事しつゝある所の我汽船は、我汽船總數百三十四萬四千九百九十一噸中に在りて、實に五割以上を占めたるを見る可し。第一期保護の終末、即ち明治廿五六年の頃に於ては、遠洋は固より、近海に於てすら、容易に我汽船の影を認むる能はざる有様なりしに、今や世界到る處の海面に、七十二萬噸内外の汽船の出沒斷えざるに至りては、固より幾多の原因ありて然るは云ふ迄もなけれど、多年に跨りて、屈せず撓まず、能く我海權の護養に力を盡くしたる效果の與つて力あるを知る可し。若し夫れ今日遠洋航海法の結果として、政府保護の下に、我海權に屬せる各方面の航路を見んとせば、之を左表に徴すべし之を前欸に掲げたるものと對照觀察せば、思ひ半に過ぎむ。

| 線路 | 線路ニ供スル船舶及發航 | 寄港地 | 命令期間 | 受命者 |
|------|--|---|--|----------|
| 歐洲航路 | 總噸數六千噸以上九千噸以下速力一時間十四海里以上十六海里以下ノ船舶十一艘ヲ用井毎二週一回一年期間二十六航海ス | 橫濱「アントワープ」間往航神戸、門司、上海、香港、新嘉坡「ヘナン」「コロンボ」、蘇士、「ポートサイド」、馬耳塞、倫敦、「アントワープ」「ミッドルスポー」、ニ寄港す | 明治四 十三年 一月に 始り大 正年三 年十二 月に終 る | 日本郵船株式會社 |
| 北米航路 | 總噸數六千噸以上六千噸 | 東廻「橫濱」「シヤトル」神戸に寄港す | | |

| シヤトル線 | タコマ線 | 桑港線 |
|---|--|---|
| 五百噸以下速力一時間 十三海里以上十四海里 以下の船舶三艘を用ゐ 毎四週一回一年間十三 航海す | 總噸數六千噸以上六千 五百噸以下速力一時間 十三海里以上十四海里 以下の船舶六艘を用ゐ 毎二週一回一年間二 十六航海す | 總噸數一萬三千噸以上 一萬四千噸以下速力一 時間十八海里以上二十 海里以下の船舶三艘を 用ゐ毎四週一回以上一 十六航海す |
| 間)は往復とも「ヅ# クトリヤ」に寄港す 西廻(横濱香港間)は 往復とも神戸、門司、 上海に寄港す | 東廻(横濱「タコマ」 間直航す 西廻(横濱香港間)は 往復とも神戸、門司、 上海に寄港す | 東廻(横濱桑港間)は 往復とも「ホノルル」 に寄港す 西廻(横濱香港間)は 往復とも神戸、長崎、 |
| 同 | 同 | 明治四 十三年 一月に 始り大 年三年 |
| 同 | 大阪商船株式 會社 | 東洋汽船株式 會社 |

| 南米航路 | 西岸線 | 濠洲線 |
|------------|--|--|
| 年期間十五航海す | 總噸數五千噸以上九千 三百噸以下速力一時間 十二海里以上十七海里 以下の船舶三艘を用ゐ 毎二ヶ月一回一年期間 六航海す | 總噸數三千五百噸以上 最強速力一時間十六海 里以上の船舶三艘を用 ゐ毎四週一回以上一年 期間十三回以上發船す |
| 上海に寄港す | 東廻(横濱「コロネル」 間)は往復とも「ホノ ルル」、「サリナクルス 「カイヤオ」、「イキ ケ」、「バルパライソ」 に寄港す 西廻(横濱香港間)は 往復とも神戸及門司 に寄港す | 横濱「メルボルン」間 往復とも神戸、長崎、 香港、「マニラ」、「サー スター」島、「タウンス グナル」、「プリズベン」 「シドニー」に寄港す 但往航には門司に寄 |
| 十二月 に終る | 同 | 明治四 十一年 四月に 始り大 年二年 三月に 終る |
| | 同 | 日本郵船株式 會社 |

| | | | | |
|---------------|--|--|--|-------------------|
| 瓜哇線 | <p>總噸數二千噸以上最強 速力一時間十海里以上の船舶三艘を用ゐる毎月一回以上一年期間十二回以上發船す</p> | <p>港するを得 神戸「スーラバヤ」間 往復門司、香港、新嘉坡、「バタビヤ」及「サマラン」に寄港す 復航香港に寄港す</p> | <p>大年元 年十月 に始り 同四年 三月に 終る</p> | <p>南洋郵船組</p> |
| 清國航路 上海漢口線 | <p>總噸數二千噸以上最強 速力一時間十海里以上の船舶六艘を用ゐる毎年三月より十二月まで十ヶ月間は毎週四回以上一月、二月の二ヶ月間は毎二週六回以上一年期間百九十六回以上發船す</p> | <p>上海漢口間 往復も鎮江、南京、蕪湖及九江に寄港す 但通州、張黃港、江陰、天星橋、儀徵、大通、安慶、湖口、武穴、蕪州、黃石港及黃州に停船するを得</p> | <p>漢口宜昌間</p> | <p>總噸數千五百 以上最</p> |

漢口宜昌線

強速力一時間十海里以上の船舶二艘を用ゐる毎年四月より九月まで六ヶ月間は毎月六回以上十月より三月まで六ヶ月間は毎月五回以上一年期間六十六回以上發船す

往復も沙市に寄港す但新堤及岳州に停船するを得

漢口湘潭線

總噸數九百噸以上最強速力一時間七海里以上の船舶を艘用ゐる毎月八回以上一年期間六十八回以上發船す但減水期は航行を停止し又は航行度數を減少することを得此場合に於ては相當の方法に依り毎月三回以上城陵磯長沙双方に船便を通す

漢口湘潭間
 往復も長沙に寄港す但寶塔州、新堤、城陵磯、岳州、蘆林潭、湘陰、陵吉口及靖港に停船することを得

明治四十五年
 四月に
 始り大
 正四年
 三月に
 終る

日清汽船株式會社

| | | | |
|---|---|---|--|
| 漢口常德間 | <p>總噸數九百噸以上最速力一時間七海里以上の船舶一渡を用ゐる毎月二回以上一年期間十二回以上發船す但減水期は航行を停止し又は航行度數を減少することを得</p> | 漢口常德間 寶塔州、新堤、城陵磯及岳州府に停船するを得 | |
| <p>前記諸線の外總噸數千五百噸以上最速力一時間十海里以上の汽船一艘を用ゐる揚子江本流の航行に従事す但狀況に依り湖南航路の航行に従事することを得尙當分の内上海蕪州線、上海杭州線、蘇州杭州線、鎮江清江浦線及鄱陽湖線の航行に従事す</p> | <p>總噸數二千五百噸以上最速力一時間十四海里以上の船舶三艘及附屬船二艘を用ゐる毎週二</p> | <p>橫濱上海間 往復とも神戸、門司（又は下關）及長崎に寄港す</p> | |

上海線

| | | | | |
|---|--|--|------------------------------|-----------------|
| <p>回以上一年期間百四回以上發船す</p> | <p>本線の附屬線神戸上海線には附屬一艘を用ゐる一年期間十六回以上發船す</p> | <p>附屬線神戸上海線は往航神戸を發し長崎に寄港して上海に着し復航上海を發し神戸に着す但往航又は復航門司に寄港することを得</p> | <p>明治四十五年四月に始まり大正四年三月に終る</p> | <p>日本郵船株式會社</p> |
| <p>二總噸數千四百噸以上最速力一時間十二海里以上の船舶四艘を用ゐる毎週一回以上一年期間四十五回以上發船す</p> | <p>本線の附屬線橫濱牛莊には附屬船三艘を用ゐる毎二週一回以上一年期間三十二回以上發船す</p> | <p>神戸牛莊間 往復とも門司（又は下關）、天津（又は大沽）に寄港す又二航海に一回宛往航復航交互に長崎に寄港す但冬期牛莊結氷の場合には航海を天津（又は大沽）に止め牛莊並に天津（又は大沽）共に結氷の場合には航海を停止す</p> | | |

北清線

るを得
 附屬線横濱牛莊線は
 往航横濱を發し四日
 市、又は名古屋、神戸、
 門司(又は下關)、仁川、
 大連及天津(又は大沽
 に寄港して牛莊に着し
 復航牛莊を發し大連、
 門司(又は下關)及神
 戸に寄港して横濱に
 着す但冬期牛莊結氷
 の場合は航海を天津(又
 又は大沽)に止め牛莊
 並に天津(又は大沽共
 に結氷の場合は秦皇
 島に寄港す此場合に
 は二航海に一回宛往
 航復航交互に長崎に
 寄港す又遞信大臣の

同
 同

| | | | |
|--------------------------------|---|---|-----------------------|
| 大連線 | 本州北海道連絡線 | 浦沙斯德線 | |
| 總噸數二千噸以上最速力一時間十三海里以上の船舶四艘を用ゐる毎 | 總噸數七百噸以上最速力一時間十海里以上の船舶二艘を用ゐる毎日一回以上一年期間三百六十五回以上發船す | 總噸數千四百噸以上最速力一時間十二海里以上の船舶一艘を用ゐる毎四週一回以上一年期間十六回以上發船す | |
| 神戸大連間 往復とも門司に寄港す | 青森室蘭間 | 神戸浦鹽斯德間 往復とも門司(又は下關)、長崎、釜山、元山及清津に寄港す但冬期は遞信大臣の認可を受け航海を清津に止むことを得 | 命令あるときは復航四日市又は名古屋に寄港す |
| 同 | 同 | 同 | |
| 大阪商船株式 | 同 | 同 | |

| | | | | | |
|---------|-------|---|---|--|--------------|
| 浦沙斯德直航線 | 日本海航路 | 週二回以上一年期間百 四回以上發船す | す | 會社 | |
| | 樺太線 | 總噸數七百噸以上最強 速力一時間十海里以上 の船舶二艘を用ゐる四月 三回以上五月より十一 月まで七箇月間は毎月 五回以上十二月二回以 上一年間四十回以上發 船す | 函館大泊間 往航函館を發し小樽、 大泊及真岡に寄港し て大泊に著し復航大 泊を發し小樽に寄港 して函館に着す | 明治四 十三年 四月に 始り大 正二年 三月に 終る | 日本郵船株式 會社 |
| | | 總噸數二千噸以上最強 速力一時間十四海里以 上の船舶一艘を用ゐる毎 週一回以上一年期間四 十八回以上發船す | 敦賀浦沙斯德間 | 同 | 大阪商船株式 會社 |

| | | | | | |
|---------|--|--|---|---|---|
| 浦沙斯德廻航線 | | 強速力一時間十一海里 以上の船舶一艘を用ゐ 甲線に在ては毎年二月 より十二月迄毎月一回 以上一年間十八回以上 乙線に在ては毎年三月 より九月まで毎月一回 以上一年間八回以上 發船す但甲線乙線は交 互に發船す | 小樽浦沙斯德間 甲線は小樽浦鹽斯德 間を航海す乙線は小 樽を發し浦鹽斯德、七 尾、新潟及函館に寄港 して小樽に著す 但一年期間甲線に於 て函館に二回、青森に 六回、乙線に於て青森 に二回寄港す又認可 を受け乙線に於て夷 及伏木に寄港するこ とを得 | 同 | 同 |
|---------|--|--|---|---|---|

吾人は是より進で、現在保護の效果は、夫の造船の上に如何なる影響を與へたるかを見ざる可からず。開は左表に徴せむ。

明治卅七年

汽船
四隻 二五・〇八噸

帆船
三隻 五・六七噸

一〇三

| | | | | |
|-------|----|------|---|------|
| 同 四〇年 | 三七 | 三・四〇 | 七 | 一〇四 |
| 同 四四年 | 三 | 三・八二 | 三 | 九・八七 |
| | | | 四 | 四・六七 |

即ち明治四十年には、汽船帆船合せて四十八萬三千二百三十噸、四十四年には、四萬三千四百三十九噸と云ふ製造高なり。以て我造船力の着々として進歩し來れるを見る。殊に三十七年に在つては、汽船に於ては、一隻平均六百十噸、四十四年には、五百九十七噸、又四十年には、一千四十一噸となれるを以て、益々大型船舶を製造するの實力を得來れるを思はざる可からず。之を第二期保護時代の明治三十三年に於ける、二百八十八噸、又同二十八年の六十三噸平均の際に比較すれば、實に雲泥月窟の差あるを想ふ可し。更に現在保護の直接の結果として産出されたる左の船舶を示す可し。

最近八個年間造船獎勵認許を得たる造船高

| | | |
|--------|---|-------|
| 明治三十七年 | 七 | 八・九三四 |
| 同 三十八年 | 三 | 三・七九五 |
| 同 三十九年 | 三 | 二・四九九 |

| | | |
|--------|----|--------|
| 同 四十年 | 二 | 三・四一九 |
| 同 四十一年 | 一〇 | 六・二六七 |
| 同 四十二年 | 八 | 四・三九八 |
| 同 四十三年 | 四 | 一五・八二七 |
| 同 四十四年 | 六 | 二三・九三五 |
| 大正 元年 | 七 | 二七・一八三 |
| 計 | 六 | 三六・九六四 |

以上八個年にして、三十三萬六千九百六十四噸を製造せり。其隻數は七十八隻、一年平均四萬二千二百二十噸十隻弱を製造したる割合なり。而して隻數平均噸數は、四千三百二十噸なるを以て、此等の船舶は、孰れも大型船舶たるを知る可し。船質は總て鋼製にして、推進器は單螺旋あり、双螺旋あり、又機關種類も亦三聯成あり、パーソンズ式三軸タービンありて一樣ならざるも、兎に角最新式たるは論なし。夫の明治四十一年、川崎造船所に進水したる三島丸、宮崎丸は、孰れも八千五百噸級にして、同年及び四十二年、三菱造船所に

進水したる熱田丸、北野丸の如きも、亦共に八千五百噸級なり。更に四十年、四十二年三菱造船所に進水したる賀茂丸、紀洋丸に至つては、前者は八千二百噸級にして、後者は九千二百噸級とす。若し夫れ四十年、四十一年、並に四十四年中同じく三菱造船所に於て製造せる、天洋丸、地洋丸、春洋丸の三船に至つては、各々一萬三千噸級にして、速力二十海里以上を有せり。第二期保護時代の末葉、七千三百噸の丹波丸を以て、唯一の誇りとしたるに比すれば、其進歩の著しきのみならず、前途は益々多望なり。以上掲ぐる所の三十三萬六千噸の船舶は、皆三十七年以降に進水したるものなるを以て、今日に在つても、其船齡は未だ十年を出でず。今より四五十年間は猶ほ一大活動を試む可き春秋を有せり。併し此等有力の船舶が、孰れも現在保護の時代に在つて、造船奨勵法直接保護の下に産出したるを思へば、同法の命脈、今や幾何もなくして盡きんとする場合、萬が一にも、之を繼續する能はざるに於ては、此等の船舶は、漸次老齡に入り去ると同時に、新造堅牢の後繼船舶を得る能はざるに至るは、或は當然の結果たるなきかを恐る。吾人は政府當局の人士は勿論、尙も海國男子として、我國死活の機、一に海權の消長如何にあるを思ふものは、此邊に於ては、殊に意を致すと深厚なるを希望して止まざるなり。

第一節 戰時に於ける效果

第一款 征臺當時の效果

以上説明し來れる所を以て、我海權保護の効果が平時に在つて、如何に發現し來れるかを見るべし。是に於て、吾人は更に保護の効果が、國家一朝緩急あるに際して、如何なる關係を有するかを説明せざる可からず。維新以來、我國は内外實に多事にして、幾多の困難に際會し來れるが、中にも征臺の役、日清戰爭、日露戰役の三事變を以て三大事變となさざる可からず。尤も征臺の役の如きは、之を日清日露の兩事變と比すれば、殆ど云ふに足らざるが如きも、臺灣の後邊には、清國の存するある而已ならず、我國當時の國力の上より云ふときは、此成敗は實に國家の進運に重大の關係を有したるなり。是に於て、當時廟堂の諸公は、此事に關しては殆ど全力を揚げたる觀あり。殊に政府が尤も困難としたるは、軍隊軍需品の輸送にあり。此時に當つて、我國の船舶は、甚だ微々たるものにて、之

を●擧●ぐ●る●も●、●到●底●一●大●輸●送●の●任●務●を●全●う●す●る●能●は●ず●。●是●を●以●て●、●政●府●は●我●國●沿●岸●の●航●海●に●從●事●せ●る●英●米●佛●の●船●舶●中●、●尤●も●有●力●な●る●米●國●太●平●洋●汽●船●會●社●の●船●舶●に●特●約●し●て●、●以●て●軍●隊●輸●送●の●任●に●當●ら●し●め●ん●ご●し●た●る●も●、●米●國●は●、●日●清●兩●國●の●間●に●局●外●中●立●を●宣●言●し●た●る●を●以●て●政●府●の●此●計●劃●は●失●敗●に●屬●せ●り●。●是●に●於●て●か●、●己●む●な●く●遽●に●百●五●十●萬●兩●の●金●子●を●支●出●し●て●、●外●國●汽●船●十●三●隻●を●購●入●し●た●る●も●、●實●は●之●が●運●用●に●窮●せ●り●。●時●に●三●菱●會●社●(●今●の●日●本●郵●船●會●社●の●前●身●)●の●經●營●者●た●る●岩●崎●彌●太●郎●は●、●政●府●に●建●議●し●て●云●へ●り●。『●願●く●ば●弊●社●所●有●の●汽●船●數●隻●を●以●て●、●敢●て●國●恩●の●萬●一●に●報●せ●む』●と●廟●議●忽●ち●之●を●容●れ●、●既●に●購●入●す●る●所●の●船●舶●も●亦●之●を●擧●げ●て●會●社●に●奉●付●し●た●る●が●、●會●社●は●力●を●盡●く●し●て●、●軍●隊●及●糧●食●輸●送●の●事●に●當●り●、●政●府●を●し●て●、●後●顧●の●憂●な●か●ら●し●む●る●を●得●た●り●。●是●よ●り●先●き●、●三●菱●會●社●は●、●未●だ●直●接●に●中●央●政●府●の●保●護●に●浴●し●た●る●と●あ●ら●ざ●り●し●も●、●會●社●成●立●の●當●時●、●會●社●は●平●時●に●在●つ●て●は●、●高●知●大●阪●東●京●間●の●廻●送●業●を●營●み●、●事●變●に●際●し●て●は●、●土●佐●藩●の●爲●に●公●務●に●服●す●べ●き●を●約●し●て●、●藩●所●有●の●船●舶●を●廉●價●を●以●て●交●付●さ●れ●た●る●を●以●て●、●土●佐●藩●よ●り●は●、●全●く●保●護●を●受●け●た●る●譯●合●と●な●れ●り●。●然●も●此●會●社●に●し●て●、●此●保●護●の●下●に●成●立●し●居●た●る●は●、●全●く●征●臺●の●役●に●際●し●て●、●遂●に●國●家●重●要●の●任●務●を●盡●く●す●を●得●た●る●所●以●な●り●。●故●に●之●を●以●て●戰●時●に●於●ける●保●護●の●效●果●の●一●と●し●て●、●爰●に●掲●ぐ●る●も●、●亦●必●ず●し●も●失●當●の●事●に●は●非●ず●と●信●ず●。

第 一 款 日清戰役當時の效果

日清戰役の起れるに際しては、我國力は頗る増進し來りたる傾きありしも、今日より見れば、猶ほ云ふに足らず當時我國に於て建造せる船舶は、一隻平均七十八噸弱の小船にして之を征臺當時の三十三噸に比すれば、稍や見る可きも、當時二個年に互つて、二十萬の大兵ど之が軍需品とを輸送せざる可からざりしより云ふときは、其困難は思ひ遣らるもの有り。加之ならず、當時我國の所有船舶は、六百四十二隻、十萬噸内外に過ぎざりしを以て、今より之を思へば、慄然たる感なきに非ず。然も此の如き船舶すらも多年政府の護養に依つて得來りたるものなるを以て、若し之を自然に放任し去りたりとせんか、東洋に於ける覇權は、到底我に來ることなくして、以て他の掌握に歸するに至りたるも知る可からず。斯くて我國と清國との間に、乾坤一擲の大戦は開かれたり。是に於てか、事件の發展と共に、第一に日本郵船會社の所有船舶の多分は引揚げられたり。第二に大阪商船會社の

それも亦然らざるを得ざりしなり。而して第三に海運同盟會に屬する一己人の所有船をも借上げられたり。然も以て十分に輸送を全うするには足らざりしなり。是に於て、政府は別に十隻約三萬噸の船舶を購入して、之を郵船會社に托し、以て、之が管理運用のことに當らしめたり。斯くて當時船舶の需要は、日一日より甚しかりを以て、郵船會社は自から資を投じて、別に二千噸以上の船舶十隻を購入して、戦局の擴大と共に、其需要に欠くる無きに意を用ゐたり。斯くて我船舶は孰れも能く重大の任務を盡くして別段の過失なく、以て最後の勝利を我に収めて、世界的に國運發展の第一着歩を占め得たるは、慥に是れ平生に於ける保護の効果を發揚したるに非ざるはなし。人或は日本人愛國心の通有なるを説き、斯る事變に際して、國民一般の愛國心を發揮する、決して生平の保護あると否とに關するものに非ずとなす。固より或は然らむ、然も常に備ふる所あるに非ずんば、折角の愛國心も、之を有効に發揮するの道なからんのみ。當時我強かりしか、清國弱かりしかは知らざるも、兎に角、開戦以來着々我に勝利を収めたるを以て、輸送船舶も安全に任務を遂げ其數量をも更に多分を要すると無くして己みたるも、不幸にして我に於て平生船舶の備な

く、緩急に應じて起つゝの實力ある船主なかりしならんには、勝敗の數も亦實に測る可からざりし也。吾人は當時或る任務を以て黄海々面を數次往復したると有りしが、吾人の乗込みたる船舶は、二百噸たらずの汽船にして、然も廢朽に屬し、平生に在つてすら航海に就くの資格なかりしものなり。然も戦局未だ大に進轉せず、敵の一大艦隊は、常に黄海々面に出沒するの際にして此の如し。當時吾人は我平生の不容易に驚きたるが、然も斯る汽船すら、實は某會社の有に屬して、政府の庇保愛育の下に存在したるを思ふに至つて、海權獲得の如何に多艱多難なるかを思はざる可からず。今當戦役中に於ける郵船會社任務遂行の事跡を擧げんに、其所有船舶は五十五隻、九萬九千噸なり。之を明治廿八年に於ける、我國の船舶總數二百七十四隻、十九萬四千二百三十四噸に見れば、郵船會社は、隻數に於て此四分の一、噸數に於て殆ど二分の一を有したるを知る可し。又當時に於ける會社々員は、千百五十五人なり。此等の人員と船舶を以てして、五十二萬餘の人員四萬餘噸の馬匹百五十四萬噸の貨物を運送して遺憾なきを得せしめたるは、兎に角平生に於ける保護の恩典の萬一に報じたるものたるは、何人も疑はず。

第三款 日露戰役當時の效果

一一二

明治三十七年に至つて、日露戰役は突發せり。是れ實に東洋に於ける我國の霸權の得喪を一舉に決する快事たりしなり。朝野を舉つて、國民の血は湧けり、骨又鳴れり。而して戦局の進轉と共に、陸海の輸送は益々重大となれり。敵は歐洲に指を折らるゝ強國なり、陸海輸送の危険は、到底日清戰役當時の談にあらざるなり。殊に敵の海軍の一隊は、夙に仁川に亡び、旅順に屏息したりと雖も、兇猛なる浦潮艦隊は、常に我沿海を覗ひて、出沒測られず、海上運送の危険は、殊に甚しかりし也。而して當時我國の船舶は、僅に五百四十四隻、五十八萬五千五百四十二噸に過ぎず。然も百萬の大軍と、之が軍需品との輸送は、一日をも空くす可からず。是に於て國內の商船は、殆ど全部を擧げて、海陸軍の用に供せられたるを以て、我内外航路は、一時全く休止するの止むを得ざるに至れり。然も當業者は大に見る所ありて、遽に外國船を雇入れて、先づ内地近海の航路に往復し、外國航路は神奈川丸を以て、シャトルに交通せしめ、又別に雇外船を以て、南清及臺灣航路を繼續したる外は、外國會社と特約して、之を維持するの己むなきに至れり。此の如き形勢は、實

に二個年三個月の長期に亘り、郵船會社は固より、大阪商船會社、東洋汽船會社、其他の同盟運漕業者は何れも御用船提供の任務を盡したるが、中にも郵船會社は、當戰役中に在つて、七十五隻二十五萬噸、社員千三百九十九人を以てして、人員百二十七萬、馬匹十二萬四千餘噸、貨物百八十六萬噸を輸送したり。殊に同會社に、六千噸大の船舶十七隻を有じ、其船体速力共に齊一なりしは、大輸送の任務に當るに於て、如何に便宜を得たるかを推知す可し、當時若し此六千噸大の船舶十七隻を有するに無かりしならんには、國家の活動は、爲に多大の障害に遭遇したるを想はざる可からず。此等も亦慥に平生に於ける保護の効果を戰時緩急の場合に發現し來れるものたるを疑はず。而して此の如き功績を奏したるは、獨り郵船會社に限るに非ず、他の會社に於ても、亦船主に於ても、相當に効果を擧げたるは云ふ迄もなし。併し此等は唯だ輸送上に於ての效果に止まれ共。此等の被保護會社の船舶にして直接海軍の手に屬して、軍事上に功績を立てたるをも、亦之を忘却す可からざるなり。吾人は今その狀況の一般を示すが爲に、爰に明治三十九年三月六日、第二十二回帝國議會の衆議院に於て、時の政府委員たりし加藤友三郎君(今の海軍中將)の説明を

一一三

掲ぐ可し。

戦時に際しましては、本當の巡洋艦と云ふものは、ドコでも足りないもので有ります。然るに又一番余計要るのは、作戦上巡洋艦と云ふものであります。其不足を補ふ爲に、假に商船を艤装して、即ち假裝巡洋艦と云ふ名稱を付けて使ひます。此船が、第一に必要なのは速力、それから石炭の搭載、此二點が主要な點であります。今回の戦役（日露戦役を云ふ）で、最も用をなしたのは、御承知の通り、日本海を戦に於て、信濃丸と云ふのが、即ちその用を爲して居りました。敵の來りますのを發見して、無線電信を打つて報告した。それが爲に、我聯合艦隊が、直に動作をするに云ふ事になりました。即ち此信濃丸は、感狀を貰ふて居る。此等は即ち非常な功を奏したものであると、我々は考へて居ります。

猶ほ君は東洋汽船會社に屬する日本丸と、香港丸が、日露戦役中、軍事上の任務に就きて働きたる狀況を説明したり。曰く

此日本丸と香港丸は、ボルチツク艦隊が、東洋に參ります前に、南遣枝隊と云ふ隊を組織して出したので、新嘉坡まで偵察に行つて居ました。又其後は、此二隻は對馬海峽方面の守備に従事致して、密輸入船の捕拿に働いて居た。殊に一昨年（三十七年）の暮から、昨年の春に掛けて、此二隻は宗谷海峽からして津輕海峽、あの邊の氷の張つて居る所を、始終警戒して、氷を割つて密輸入船を捕拿すると云ふとを遣つて居りました。

更に君は大阪商船會社に屬する日光丸、熊野丸、春日丸に關して、左の言を爲せり。曰く
此日光丸、熊野丸、春日丸と云ふものは、此戦役中、始終三ツ四ツ位の水雷艇隊を連れまして、それに彈藥、糧食炭水と云ふやうなるものを始終供給して居つたのです。

君は當時更に工作船としては、三池丸、江都丸、病院船としては神戸丸、西京丸を使用し更に水雷母艦、給兵船、給水船として、幾多の船舶を使用したをも説明し、更に巡洋艦として使用する可き船舶は、敵の巡洋艦に際會したる場合に、直に逃ぐることの出来る様な速力を有し、或る程度迄は、大概な波には堪ゆるもので、而して途中で度々石炭を積込まざるも、相當遠方迄航續する丈の資質のものたるを望む旨を云へり。君の言に徴すれば我國の船舶が如何に戦時中効果を奏したるかを見る可く、更に戦時一般船舶の使用方の

多端なるかをも察す可し。

又第二十二帝國議會に於て、當時の政府委員石本新六君（陸軍次官）が、衆議院に説明したる一節をも掲ぐ可し。曰く

要するに此度の戦役（日露戦役）に船舶の軍事上與えた効果は多大なるもので、若し此船舶にして不十分であつたならば、此戦勝の効果を十分收むることは六ヶしかつたらうと思ひます。一方では、船が二十七八年の戦役（日清戦争）に比しますれば、餘程船腹も大きく、速力も多少殖えて居る。總ての點に於て二十七八年の戦役に比較して、餘程好都合に運で居つて、隨つて二十七八年の戦役に比しますれば、多大の兵を或地方へ送るに付いて、軍事上の動作を助けたことは、決して少くはありませぬ。

積量多大の船舶、速力快疾の船舶が、國家有事の際にありて、如何に必要なかは、最早言を須むず。而して日露戦争當時に、此の如き船舶を得たることは、一に保護獎勵の結果たるは明白なり。思を將來致さんとするもの、決して此過去の事實を逸却す可からず。戦時に於ける保護の効果は、以上を以て大要を覗ふに足らむ。

第五章 保護と得喪

第一節 保護と國家の失費

維新以來我國の海權が、聯綿として嘗て斷ゆることなき深厚なる保護に萌芽を發して、
して生育し、以て今日に至れることは、吾人が是迄章を累ねて説明したる所を以て其大要
を見るべきなり。而して國家が今日迄此の如き海權を獲得せんが爲に、果して幾許の財帑
を失ひたるかは、更に閑却す可からざる一要件たるを疑はず。從來我國の海權保護の方法
は、極めて錯雜にして一様ならず、或は海運業者に向つて船舶を下附し、又は船舶購入を
周旋し、又或は利益の保証をなし、更に資金の幾分を與へ、又は金銀を下附する等、時に
従ひ事に由つて、種々なる方法を取りたるも、要するに、金銀を下附するを以て、終始一
貫の保護法となしたるが如し。是に於てか、之が爲に失ひたる所の財帑は、頗る多大にし
て、之を歐米各國の保護の方法に比すれば、頗る不廉の嫌なきにあらず。但し吾人の謂は

ゆる第一期保護の時代は藐焉たり、下附金銀に關しては、今に於ては、確乎たる文献に徴するを得ず、従つて、吾人は遺憾ながら第二期保護時代の當初以來に就いて、種々なる方面より研究を盡くしたる結果、附録に掲ぐる所の別表第一第二を製するを得たり。固より此の如き統計を製することに關しては、保護のことに關係したる諸官衙に就き、又は保護を受け來りたる諸會社に就ても、及ぶ丈け調査便宜を與へられんことを求めたるも、孰れも事秘密に屬せりと云ふに非ずば、不明なりと云ふを以て、殆ど端緒を得るに苦みたり。不明か秘密か、其邊に關しては吾人に意見なきに非ざるも、爰には之を論ずるの場合に非ざるを以て云はず。唯だ吾人が研究に成る所の別表第一を以て見るときは、第二期保護の時代より現時に至る迄、即ち明治二十九年より大正二年度に至る十四年間に於て、種々なる名義の下に、中央政府並に地方官廳より支出せる財帑は、無慮一億六千四百十五萬一千七百九圓に及べるを知る。故に之を十四個年に平均するに於ては、中央政府若くは地方官廳が、海權保護の爲に費したる所は、年々一千一百七十二萬五千二百二十二圓の割となれり。併し此はその總額なるが故に、純粹に遠洋航海並に近 航海に費したる所のみを見んとせば、此内よりして左の諸項を除かざる可からず。

| | 總額 | 平均額 |
|---------------|-----------|--------|
| 一 海員養生費 | 一一五・〇〇〇 | 八・二二四 |
| 一元内務省所管費 | 一・一〇四・三九三 | 二二・三九〇 |
| 一 沖繩縣先島航海 | 一一三・七五〇 | 八・〇五三 |
| 一 上同各離島航海 | 五六・七五〇 | 四・一九六 |
| 一 東京府保護小笠原島航海 | 一八一・〇〇〇 | 三三・九三六 |
| 一 上同各離島航海 | 一一・四九〇 | 一・〇四四 |
| 計 | 一・五八三・三六一 | 一七・二一〇 |

果して然らば、遠洋近海航路に費したる所は、一億六千三百五十六萬八千三百二十六圓にして、十四年間の平均支出額は、年々一千百五十六萬八千三百二十六圓となれり。是實に我國今日の海權を買ひたる代價と云はざる可からず。

來れる所は、頗る大なるが如きも、之を諸外國に比較すれば、果して如何。英國にては、外國貿易に従事する内國船舶は、外國船の四に對して六の割合となり、獨逸にては、外國船の一に對して、内國船は九を占めたり。又夫の米國に至りては、内國船三、外國船七の割合(以上何れも多少の端數あるも、大体觀察の便宜の爲に之を除けり)なるに依り、今之を標準として、此等諸國の船舶は、幾何の航海保護金に依り、幾何の輸出入貿易貨物を運搬せるかを示し、以て我國と之を比較す可し。

| | 輸出入金額 | 内國船運搬高 | 保護金 | 割合 |
|----|----------------------------|----------------------------|--------------------------|-------|
| 英國 | 三・四四・六七〇 <small>千圓</small> | 八・〇五・〇〇一 <small>千圓</small> | 一四・七〇三 <small>千圓</small> | 〇〇一八 |
| 獨逸 | 九・四三〇・五〇〇 | 八・四八七・四五〇 | 三・六三三 | 〇〇〇四強 |
| 米國 | 二・六九二・六六二 | 八七・七九八 | 四・八〇〇 | 〇〇五九強 |
| 日本 | 九六一・二三九 | 六七二・八六一 | 一一・五五〇 | 〇一七〇 |

右の如く比較し來るときは、我國は保護金支出高の多きと、英國の次位に在りて、米國の上に居る、然も保護金の割合に得來る所のものは、何れの國に比するも最も少し。此點に

於ては殆ど云ふに足らず。一派の論者が、我國海權保護費の諸外國に比して高きに過ぐるを攻撃するものは、蓋し唯だ一に此等の比較に見て然るが如し。然も我國は、英國の如く三四百年來、常に保護を加へ來りたるものに非ず、又米國の如く、建國以來、直に海上に相當の權力を占め來れるものに非ず、今より三四十年前に在つては、海上には一切何の勢力をも有せざりしものなれば、今日は多少多額の保護金を失ふに非ずんば、以上擧ぐる所の貿易上の利益すら得來る能はざりしや知る可からず。唯だ夫れ獨逸に至りては、其海權の發展せるは、實に近年のとなるも、是とて我國とは、自から其國情を異にするもの有るを以て、一概には論じ難きも、其保護の方法に巧みなる點に於ては、大に之に學ぶ所ありて可ならむ。

以上は貿易上の利益の大体に關して見たる所なるが、吾人は更に我國の船舶が、此等の保護に依りて何れの方面より、幾何の利益を得來れるかに付て一見せんぞす。即ち世界何れの方面に向つて、幾何の保護金を使用して、幾何の貿易を營み來れるかを示す可し。蓋し此は大正四十四年の事實に據る。當時未だ保護金の設定あらざりしものに就ては、其後年

の所定を取る 總て遠洋航路補助金の配當を基とせり。

| 保護金 | 計 | 貿易高 | 割合 |
|--------|-------|--------|-------|
| 千圓 | | | |
| シヤートル線 | 三八七 | | |
| 北米 | 一・一九二 | 千圓 | 〇〇二弱 |
| タコマ線 | 四・〇三七 | 千圓 | |
| 桑港線 | 二・四五八 | 千圓 | |
| 南米 | 四八四 | 二・四一五 | 〇二強 |
| 歐洲 | 三・一五五 | 八〇・八〇一 | 〇〇四弱 |
| 濠州 | 三九 | 一一・二四一 | 〇〇三強 |
| 南洋 | 一五〇 | 三七・六八八 | 〇〇〇四強 |
| 北支那 | 一三〇 | | |
| 上海 | 二五〇 | | |
| 上海漢口 | 五六〇 | | |
| 漢口宜昌 | 一〇五 | | |

| 及 | 露 | 國 | 及 |
|------|-----|---|---------|
| 漢口湘潭 | 九〇 | | 一・三四六 |
| 漢口常德 | 二五 | | 三三三・四九四 |
| 浦潮 | 一八〇 | | 〇〇〇四強 |
| 浦潮直線 | 六 | | |
| 浦潮廻線 | | | |

前表を以て見るときは、前記の貿易額を得るが爲に、北米方面に在つては、保護金の爲に貿易額の千分の二十を費し、南米方面にては、同じく千分の四十、濠州方面にては千分の三十五強、南洋方面と東洋露國方面にては、共に千分の四を支出せるを知る可し。故に保護金の割合よりして云ふときは、前記諸方面に於ける貿易上の成績は、南洋方面並に東洋及び露國方面を以て、最も優等となし、之に次ぐは北米方面にして、又其次位にあるを濠州方面とし、歐洲方面は其次にして、即ち第四位に屬せざるを得ざる有様なり。而して南米方面は、最も不成績にして、最下位に置かざる可からざる順序となれり。併し保護金支出に付いては、常に此等の成績如何に依つてのみ多寡を決す可からず、將來の期待の爲

に。す。る。こ。と。も。之。の。あ。る。可。き。が。故。に、一。概。に。論。じ。去。り。難。き。も、以。上。は。國。家。が。現。在。保。護。金。に。爲。に。得。來。り。つ。つ。有。る。利。益。に。關。し。て。一。見。す。る。が。爲。に、假。に。各。方。面。に。就。い。て。差。等。を。立。て、順。序。を。定。め。た。る。も。の。と。知。る。可。し。

保護金支出の代償として、國家が得來る所のものは、獨り貿易上の利益のみには限らざる也。此外に、吾人は保護金に依つて、國家が得來る造船上の利益をも看過する能はず。吾人は我國に於ける最近十年間の造船高並に之に對して支出したる保護金とを併せ示すべし

| 年 | 噸 | 保護金 千圓 |
|-------|---|-----------|
| 明治三五年 | 七 | 四二 |
| 同 三六年 | 八 | 四三 |
| 同 三七年 | 七 | 四三 |
| 同 三八年 | 三 | 五七 |
| 同 三九年 | 三 | 四九 |
| 同 四〇年 | 二 | 六七 |

| | | |
|-------|----|-----|
| 同 四一年 | 二〇 | 一五〇 |
| 同 四二年 | 八 | 一〇二 |
| 同 四三年 | 四 | 三六 |
| 同 四四年 | 六 | 六四 |
| 大正元年 | 七 | 六七 |

即ち前表に察すれば、國家は十個年間に、造船奨励金として、六百九十八萬一千圓を失へり。結局一個年平均六十九萬八千圓を支出したる譯なり。然れ共、之が結果として、一方には二十八萬五千噸の船舶を産出せり、即ち年々二萬八千噸餘の船舶を得たる次第なり。若し夫れ船舶一噸の價を百五十圓とせば、二萬八千噸の船舶は、恰も三百二十萬圓に相當すべきを以て、年々の保護金六十九萬八千圓を差引くも別に二百五十一萬圓餘の利益を得來れる計算となる。之が爲に、國家は新に、資本を得たる譯なるを以て、其船舶は何人に屬するも、苟も其所有者にして日本國民たる以上は、并は慥に日本國の富有たるを疑はざるなり。

以上なるは如何に彼等が海上に突進せんとするに急なるかを知るべし。但し以上の形勢のみを以てしては、未だ我國の地位を説明し盡くしたりと云ふ可からず、更に列強の人口と、其汽船噸數と比較せば、更に興味を感ずべし。

| 汽船 | 人口 | 一噸に對する人員 |
|----|-----------------------|----------|
| 日本 | 一・三四千噸 六七・四七〇・〇〇〇人 | 五〇・四 |
| 英國 | 一九・二〇三 四一・九七六・八七〇 | 二・二 |
| 米國 | 四・一〇七 九・九七二・二六六 | 三・三 |
| 獨逸 | 四・二七六 六四・九二五・九三三 | 一五・四 |
| 佛國 | 一・六六六 三六・六〇一・五〇九 | 二二・三 |
| 露國 | 七五四 九三・四四二・八六四 | 一一〇・六 |
| 埃國 | 九〇二 二八・三四・九四〇 | 三・四 |

(備考 右は大正元年度現在)

此表を以てすれば、列強の地位に關して、更に變動を生じ來たるを見る。即ち英國人は二

人と二分にして、一噸の汽船を有するを以て、英國人は列強中に於て最も汽船に富めるものと云ふ可し。此點に於ても、英國は又第一位に居る。之に次ぐものは獨逸なり、獨逸人は十五人四分を以て、一噸を有せり。此關係に於て、米國を排して、直に、第二位に進みて英國の壘に迫れり。第三位に居るものは米佛の二國なり。米佛二國の人民は孰れも二十二人三分を以て、一噸を有せり。然るに埃國人は、三十一人四分にして、一噸を有する勘定なるが故に、米佛兩國に次がざるを得ず。我日本に至りては、五十人と四分の人間が集り來りて、始めて一噸の所有者たるを得る次第なるを以て、誠に心細き感あるも、日本よりも、更に此點に關して貧弱なるは露人なり。露國の人民は、百十人以上にして、始めて一噸の汽船を有するが故に、其貧弱なるとは日本人に殆ど一倍せりと云ふ可し。因に吾人は此點に於て。最も富有なる諾威を紹介す可し。諾威の汽船は、百六十九萬五千噸に上ほれるも、其人口は僅に二百三十九萬一千七百八十二人に過ぎざるが故に、諾威人は、一人と四分にして、一噸の汽船を有せり。此は更に英人よりも富有なり。貧弱の度に於ては、露人が日本人に一倍せると同様に、富有の度に於ては諾威人が英人に一倍せるは、頗る珍

奇の現象と云ふ可し。

更に吾人は一轉して、列強の船舶と、其輸出入額に關して揣摩を試む可し。

| 國 | 輸出入額 | 船舶 | 一噸平均輸出入額 |
|----|-----------|-----------|----------|
| 日本 | 一一・五九三 萬圓 | 一・三四・九一 噸 | 一八六〇 萬圓 |
| 英國 | 一三・三〇九 | 一九・二〇・七〇 | 六八四 |
| 獨逸 | 九・二六六一 | 四・七六・一九一 | 二五五 |
| 佛國 | 一九・四五一 | 一・六八・五〇一 | 一一八五 |
| 米國 | 六・四七八 | 四・一〇・七八九 | 二八六〇 |
| 露國 | 二六・〇九五〇 | 七四・六三七 | 三四七六 |

(備考) 同一年次に據らざるも、何れも最近二三年間の統計表より摘出すと知る可し。

前表を以て見るときは、形勢は一變して、露國第一等の地位を占めたるは、一見以て奇とすへきが如し。露國の船舶は、一噸を以て三千四百七十八圓の貨物を運搬せる割合なり。

然れ共之を以て直に露國の船舶が、列邦のそれに比して、第一等の活動を爲せるものと見做すは、一大早計たり。露國の貿易は主として陸上運搬に由るもの多く、従つて露國は多量の船舶を有せず、然るに爰には大体の形勢を見るが爲に、其貿易全額を、少數の船舶噸數に割當てたるを以て、斯る結果を來たせるを知る可し。之と同様に、此表を以てすれば、英國の地位は、急轉直下して列強の末位に落ちたり。此は露國と反對に、英國の貿易は、全世界に亘つて、盛大を極むるを以て、勢ひ其船舶の數も亦非常に多からざるを得ず是を以て、此の如き算當上の結果を示したり。此邊は大に斟酌して觀察せざる可からず。獨逸の船舶が、一噸二千八百八十五圓を運搬して、第二位を占めたる、米國が、千八百六十圓を輸送して、第三位に居るが如きと、夫の佛國が、千八百八十五圓の割當てとなれる如きは、至つて自然の形勢を示すものと見て可なり。日本に至つては、一噸八百五十圓にして、第五位に居るは、寧ろ海外貿易に従事する船舶は、少數にして、沿岸航平水航の船舶事實に於て過多なるを示せりと云ふ可し。

猶ほ吾人は一步を進めて、列強船舶活動の趨勢を窺はざる可からず。之を窺はんとするに

は、先づ列強各港に於ける出入船舶に就き、内外船舶の區別を察せざる可からず。吾人は左表を以て其一斑を示さん。

| | | 出港 | | 入港 | | 出港 | | 入港 | |
|----|----|--------|--------|-------|-------|-------|-------|----|--|
| | | 千噸 | | 千噸 | | 割合 | | 割合 | |
| 日本 | 内船 | 二九・九七〇 | 三〇・〇三 | 六六・七五 | 六六・七五 | 六六・七五 | 六六・七五 | | |
| | 外船 | 一三・六八四 | 一三・六五六 | 三二・二五 | 三二・二五 | 三二・二五 | 三二・二五 | | |
| 英國 | 内船 | 四〇・七七八 | 四一・二〇八 | 五八・三三 | 五八・三三 | 五八・三三 | 五八・三三 | | |
| | 外船 | 二八・三六七 | 二八・三六七 | 四二・六七 | 四二・六七 | 四二・六七 | 四二・六七 | | |
| 獨逸 | 内船 | 一六・三七九 | 一七・三六七 | 九二・三〇 | 九二・三〇 | 八七・五〇 | 八七・五〇 | | |
| | 外船 | 一一・三三五 | 一一・三三六 | 七・七〇 | 七・七〇 | 二二・五〇 | 二二・五〇 | | |
| 佛國 | 内船 | 一四・八六〇 | — | 四〇・〇〇 | — | — | — | | |
| | 外船 | 二二・三八〇 | — | 六〇・〇〇 | — | — | — | | |
| 米國 | 内船 | — | 一一・二五七 | — | — | 二五・〇〇 | 二五・〇〇 | | |
| | 外船 | — | 三四・九〇〇 | — | — | 七五・〇〇 | 七五・〇〇 | | |

(備考) 右は大正元年度の現状に據る。

前表に據れば、自國の外國貿易上、自國船舶に頼ること最も多くして、外國船舶の力を假ること最も少きものは獨逸なり。獨逸の貿易上、自國船舶は、出港に於て九割二分三厘、入港に於ても、亦八割七分五厘の多きを占めたり。此點に於ては獨逸は列強五個國中の首位を占めざる可からず。而して自國貿易上、自國船舶が出入港双方に、六割八分七厘五毛を占むるものは實に日本にして、此點に於ては直に列強中第二位に居るを得たるなり。第三に列すべきは即ち英國にして、英國船舶は、出入港双方に於て、五割八分三厘三毛を占めたり。其次は佛國なり、佛國の船舶は、出港に於て四割を占む、最後に居るは米國にして、自國船舶は、入港船舶中、僅に二割五分を有するに過ぎず。他の七割五分と云ふ多分は外國船舶の來去して利する所に一任せる有様なり。米國の有志が、近來米國海權の振はざるを云爲して、之が恢復に汲々たるもの、亦故なしとせざる也。

猶ほ吾人は世界に於ける我海權の地位を慥むるが爲に、世界中央市場の關門たる、蘇士運河に出入する列強船舶に、一瞥を與ふ可し。

| 明治三十六年 | | 大正元年 | |
|--------|-------|-------|----|
| 日本船 | 五三隻 | 五九隻 | 千噸 |
| 英國船 | 二・二七六 | 二・〇六六 | 千噸 |
| 獨逸船 | 四九四 | 六六六 | 千噸 |
| 和蘭船 | 三三三 | 二五六 | 千噸 |
| | | 一・二八六 | 千噸 |
| | | 一・二四〇 | 千噸 |

前表に見れば、最近九個年間に於て、蘇士運河通航船に於て、英國は二百十二隻、二百六十三萬三千噸を増加し、獨逸は、百九十二隻、五十二萬一千噸を増加し、和蘭と雖も、三十四隻、五萬四千噸を増加したるに、獨り我國に於ては、隻數に於て五隻を増加したるのみにて、噸數に於ては、却て七千噸を減縮し、九年前の明治三十六年に比して、別段の進歩を見る能はず。然れ共、二十五六年前に在りては、日本船舶の蘇西運河を通航するものは、五千噸を出でざりしに、今や兎に角三十萬噸に及びたるは、百倍進歩なり。此點に於て、聊か自ら慰むべきが如きも、英獨二國の海權が、駭々として益々發展し來れるを思

へば、我國の如き、決して今日の地位に安ず可からず。

最後に於て、吾人は列強造船の趨勢を究めて、我國のそれに比較し、以て此章を終らんとす。依つて爰に左表を掲ぐ。

○列強造船高比較表

| 日 本 | 英 國 | 米 國 | 獨 逸 | 佛 國 | 露 國 | 埃 國 |
|--------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 明治三十五年 | 六三三 | 一八一 | 一〇一 | 三六 | 三六 | 七 |
| 明治四十四年 | 一・四四〇 | 三三四 | 一六六 | 一三六 | 七 | 七 |
| | 六六五 | 八九 | 五三 | 二二 | 一六 | 一三七 |
| | 一・六八二 | 一三九 | 二五 | 二二 | 一六 | 一三七 |

前表に據れば、明治三十五年には、造船力に於て、英國第一位を占め、米國之に次ぎ、獨逸は米國の次位に居り、佛國は獨逸の後に控へて、日本漸く其次席を占め、埃露順次に列する有様なりしが、夫より九年後の四十四年に至りては、獨逸は急進して、米國の地位を奪つて之に代れり。斯の如くして、米國は第三位を占めて、佛國之に次ぎ、日本は、漸くにして佛國の次位に列し、埃國又その次席に居り、獨り露國は、依然として舊地位に安ずるを見る。然れ共、更に眼を轉じて、九年間に於ける列強造船能力増進の程度を一見せざる可からず、此點よりして論ずる時は、列強の地位は、忽ち爰に一大變動を來たし居るを知る。即ち此九年間に於て、造船能力に、著しき増進を示したるは、矢張り英國にして、其造船高は、四十四年に在つては、三十五年に比して、二十四萬四千噸を増加せり之に次ぐものは、即ち獨逸なり。獨逸は、此間に在りて、六萬二千噸を増加せり。獨逸に次で造船能力を増進したるものは、實に我日本にして、即ち二萬七千噸を増加して、列強中の第三位に進みたるを見る。而して第四位に出で來りたるは埃國にして、此國は七千噸を増加せり。之と同時に、夫の米國は、此間に十九萬五千噸を減縮し、佛國は亦四

萬四千噸、露國も亦五千噸を減縮せるを以て、其減縮の程度、最も少き露國を以て第五位に置き、更に減縮の程度、最も多き米國は、第七位に下り、其中間の程度にある佛國を以て、第六位に置かざるを得ず、併し造船に關しては、更に觀察點を改めて研究するの要あり。即ち列強が製造せる所の船舶の体型は、前記明治三十五年と、四十四年にありて、如何なる變化を生じ來りたるかを知るの要あり。明治三十五年に在りては、第一は埃國にて、一噸平均千二百八十五噸の大型船舶を作れり。而して埃國に次で、第二位を占めたるは我日本にして、即ち平均三百二十六噸の船舶を建造したる譯なり。之に次で、第三位を占むるものは、即ち英獨兩國にして、兩國が孰れも二百二十七噸の船舶を製したるは奇なる一致と云ふ可し。第四位は米國にして、平均百八十四噸の船舶を得たり。第五は露國にして、百六十六噸、第六は佛國にして、百五十五噸平均なるを見る。更に四十四年に至つて之を見れば、又別に列強の地位を改めたるを見る。即ち此年にあつて最も注目すべきは佛國にして、三十五年に於ける最末位より、一躍して列強の首班に立つに至れり。其噸數平均は、二千百三十四噸なり。之に次で、依然として三十五年の地位に居るは日本なり

日本は三十五年に於ける三百二十六噸平均を増大して、四百三十四噸となれり。日本に次ぐものは、夫の英國にして、其平均實に二百五十二噸とし、三十五年に比し、多少の増大をなせるのみ。英國の次位を占むるものは奥國なり、此は三十五年の千二百八十五噸より、遽に減縮して二百二十八噸となれり。之に次ぐは即ち獨逸とす。是れ亦三十五年の二百二十七噸を減じて、百八十九噸となれり。米國に至りても、亦三十五年の百八十四噸より減縮して、百五十六噸となりて、第六位を占む。而して此時に於て、三十五年の佛國の地位に代りて、最首位に居るものは、即ち露國の百四十三噸なり。

以上幾多の方面より觀察すれば、我海權は、今日に於ては、稍や列強の間に位するを得るの狀勢に進みたるを争ふ可からざる事實なるも、決して未だ安全に優勢の地位を占め得たるに非ざるとも、亦明白なり。故に苟も怠るあるに於ては、忽にして他の列強の蠶食する所となるは、火を賭るが如し。吾人は是に於てか、大に朝野の注意を喚起せんと欲するもの也。

第七章 列強海權保護の現勢

第一節 英國

古來英國が種々なる方策の下に、其海權保護に銳意したる趣きは吾人之を第二章第二節第六款に説明せり。然も明に保護制度を立て、民間業者を補助するに至りたるは、一八三七年の頃にして、更に一八八〇年以來、商船にして補助巡洋艦の資格あるものに對しては、海軍より特別の保護金を下附することに定めたり。郵便物運搬を托するが爲に、政府より補助金を下附することを定めたるは、則ち一八三七年、ペンシユラ汽船會社（後の彼阿會社是也）と特約したるを以て始めとなす。今日に在つては、同會社の船舶にして、郵便托送の任に當るものは、十三海里三の速力を有するものに限る、航路は倫敦を起點として孟買航路（毎週一回）、フリンヂツシ經由上海橫濱（二週一回）、アデレード、シドニー間（二週一回）とし、之に對して下附する補助金額は、一個年約三十萬磅とす。又米國航路の

如き利益多きものに對して、猶ほ補助を全廢せざるは、殊に注目するに足る。更に東洋諸國、濠州、阿弗利加、西印度、亞米利加に向ふ航路に對しても、郵便運搬を托して、一定の年額を給するもの有り。殊に近年獨逸海運業の發展著しきに至れるに際し、更に米國のモルガンの手に成れる一大トラストが、英國數個の汽船會社を買収するに至つてや、英國も亦大に警戒する所あるもの、如く、一層保護の手段に重きを置くに至れり。斯くて英國政府は、キューナード會社と特約を結び、二十個年間、郵便物運搬に當らしむ。而して之が任に當る可き船舶は、二十四海里乃至二十五節の速力を有し、何時にても巡洋艦たるの資格を有するものならざる可からずとし、之が建造の費用として、政府は二分四分の三の低利を以て、二百七十一萬磅を貸付け、更に一時に十五萬磅の特別補助金を下附せり。尙ほ同會社が、一週一回の米國行定期航海を爲して、郵便運搬の事に當らざる可からざる義務に對しては、一個年六萬八千磅を補助するとなれり。故に前記の十五萬磅は、純然たる航路補助費と見て差支なかる可し。一九〇〇年度に於て、英國政府が、郵便航路補助金、及び郵便運搬料として支拂ひたる金額は、六百十七萬九百七十六圓に達せりと云ふ。此外

加奈陀、濠州、ニウジラランド、南阿に於ける英國殖民地に向ふ可き定期航路に於て、郵便航路補助金として支拂ふ所、七百八十萬圓（八十萬磅）、此内加奈陀に對する分のみにても、三十五萬磅あり。之に加ふるに、キューナード會社に對して下附する特別補助費百四十六萬二千五百圓（十五萬磅）を以てすれば、英國の海運補助費は總計千四百七十萬三千三百八十圓に上ばれる勘定なり。英國の如き海權國にして、猶ほ且つ海權の發展維持に銳意すると此の如し。之に及ばざる者、容易に油斷なり難かる可し。

第一節 米 國

米國に於ても、海權保護の形式は、英國のそれと大同小異なり。現行の郵便航路補助の規定に據れば、補助契約は競争入札を以て定むることとせり。但し競争入札に依て當選すべきもの、資格には、夫々制限あり。第一補助航路に就く可き船舶は、米國製造の船舶にして、且つ米國人の所有に屬せざる可からず。但し其乗組員の二分の一が、米國人たれば足る。而して補助を受く可き船舶を、左の四等に分ち、補助金下附の標準を定めたり。即ち

一、速力二十海里以上を有する八千噸以上の鋼鐵汽船たるを要す。
 二、速力十海里以上を有する五千噸以上の鋼鐵汽船たるを要す。
 三、速力十四海里以上を有する二千五百噸以上の鋼鐵汽船たるを要す。
 四、速力十二海里以上を有する千五百噸以上の鋼鐵汽船、又は木船たるを要す。
 補助金は、右第一種に對しては、一海里につき四弗、第二種に對しては同じく二弗、第三種に對しては、同じく一弗、第四種に對しては七十五仙を支給すとせり。又補助契約の結果として、契約者が負ふ可き義務は、第一、郵便物運搬の任に當ること、第二、郵便従事の人員を無賃乗船せしむること。第三、千噸に一人の割を以て、海事練習生の無賃乗船を許すと。第四、補助船舶は、戦時に際し公用に貸上ぐべきと。第五、右一二三等に屬する船舶は、戦時に在つては、補助巡洋艦の任務に就くべき事等なり。而して補助を受くる郵便航路は、第一、亞米利加線（紐育サウザンプトン）第二、大洋汽船會社線（桑港、布哇、サモア、ニュージールランド濠洲間）、此外中央亞米利加、及び西印度の諸航路に向へる諸會社に對しては、一九〇四年に在つては、約百四十萬弗を支拂へり。此他に於ても、郵便航送

の爲に、郵便航路補助費共に、年額二百九十萬弗を支拂ひ居れり。加之ならず、契約以外の船舶に向つても、郵便運搬料として、沿岸航路に在つては、郵便物一封度につき六十仙外國航路に在つては、四十四仙を支拂ふ規定となれり。

第三節 獨

逸

獨逸帝國建設以來、獨逸が其海權の獲得擴張に銳意し來れる趣きは、吾人之を第二章第二節第七款に説明せり。爾來前世紀の末葉に至りては、獨逸は其殖民政策の必要に驅られて益々海權振張の方針を以て突進し來れり。而してその海權保護の方式に至りては、他の列強のそれに比すれば、頗る巧智を用ゐたる跡あり。従つて多大の保護金を失ふことなくして以て相當の効驗を擧げ來れるは、大に吾人の参考に資す可きなり。今之が一例として獨逸政府が一八九八年より向ふ十五年間を期限として契約したる件を擧げんに、其要旨は即ち左の如し。

一、受命會社は、運賃率の取定めに關して、獨逸帝國政府の首相の承認を経べし。

二、補助航路に往復する受命船舶は、獨逸生産貨物と競争すべき性質を有する他國生産貨物を搭載して、獨逸和蘭白耳義の諸港に輸入するを得ず。

三、受命會社は、補助航路に利益を得る場合に、其利益中船價遞減費年五分を引去り、猶ほ船舶價格に對し、五分以上に超ゆるときには、政府に對して、其超過高の半額を上納すべし。又政府は、受命會社が得る所の他の利益の半額に對し、定期航路の改善を命ずるを得べし。

右二項は獨逸政府が如何に自國生産力の養成に努力するかを見る可く、又三項は如何に一面に海權保護に吝ならざると同時に、他の一面に於ては、如何に保護に檢束を嚴重にして以て海權の進歩發展に用意の周到なるかを察せざる可からず。斯くて、一九〇〇年、東阿航路の契約期間満了となるや政府は之を機とし、同航路に向つて更に補助金額を加え、從來の蘇西經由線の外に、新に阿弗利加西岸廻航線を開始せしめ、又別に濠州支那間、及ケープタウンと、獨領西南阿弗利加の航海にも、補助を與ふるに至れり。今爰に獨逸帝國補助の主要航路、並に補助金額を示し置くと左の如し。

第一、北獨逸ロイド會社線、(一)、漢堡橫濱間一個年廿六回航海、(二)、獨逸濠州間一個年十三回航海、(三)新嘉濠州線、並に新嘉坡、ニウギニヤ線、六週一回、此補助金、總て二百九十二萬三千二百圓なり。

第二、獨逸東阿汽船會社線、(一)、漢堡ケープタウン線、(二)、漢堡バイラ線、以上各十三回航海、此補助金總て六十四萬八千圓也。

第三、ヤルイト會社、濠州、獨領南洋諸島漢堡線、航海回數不明、此補助金五萬七千六百圓なり。

第四、ウォルマイン線、喜望峯、阿弗利加東西海岸廻航線、毎月一回、往復、此補助金、五千四十圓なり。

以上補助金を合計すれば、三百六十三萬三千八百四十圓となる。

第四節 佛

國

佛國は、嘗て英國マンチエスター派の經濟論に魅せられて、貿易上極端なる自由主義を

取りたる結果、其海權をも自然に放任したるを以て、遂に奈破翁大帝をして英國の海權に
 恙望措く能はざらしむるに至れり。斯くて、帝の躁急なる、遂に英國の海權を壓迫して、
 自己の其れを恢復することに驀進し、却てトラファルガーの海戰に、挽回すべからざる失
 敗に陥れり。爾來佛國は、更に王政を再興して、萬事保護の政策に出るに至りて、海權に
 關しても、亦同一方針に出で、王政復た亡びて、共和とるに至りて愉らず、海權保護に
 關しては、寧ろ極端に走るの傾向となれり。一八一〇年代に於て、佛國は、早く既に郵便航
 路補助金下附の制度を定て、一八八一年に於ては、航海造船獎勵法を設けたり。然も航海
 獎勵に於ては、内外船舶の區別なく、帆船汽船共に補助金を與へたるは、聊か放漫に失せ
 るの嫌ありしが、果せるかな、後來之に對する批難の聲を高め來ると同時に、又國內帆船
 の過剩に苦めり。是に於て、一九〇六年には、此等の法制に改正を行ひて、稍や檢束する
 所あるに至れるも、現今猶ほ他の列強とは異なり、一般補助と特別補助の二方式を駢び行
 へり。斯くて同國一九一〇年の豫算には、此等の補助金額は、三千九百萬法に達せり。其
 補助航路の主要なるものと、補助金額を擧ぐれば、左の如し。

| 航路 | 補助金 |
|-------------|-----------|
| 地中海線 | 五三三・六三三 |
| 後印度、支那、日本線 | 二・二六三・四一〇 |
| 濠州新カレドニヤ線 | 一・二二八・九九六 |
| 印度洋線 | 七三二・三六四 |
| 伯刺西ラブラダ線 | 二六八・四四六 |
| 計 | 五・〇三三・八二九 |
| 米國線 | 一・九〇〇・〇〇〇 |
| 西印度線 | 一・七〇一・六四〇 |
| 墨西哥線 | 一五二・〇〇〇 |
| アルジール、チュニス線 | 六〇八・〇〇〇 |
| 計 | 四・三六一・六四〇 |
| 總計 | 九・九七六・四三二 |

猶ほ此外、ゼネラル、トランス、アトランチック汽船會社の如きは、北米線、及アルジル
 チュニス線に於て、七十九萬四百圓の獎勵金を受けつゝあり。要するに、佛國は列強中に
 在つて、最も海權保護のことに熱中するものなるも、其割合に海權の振はざるは、我國の
 見て以て他山の石となすべきものたり。近年佛國が、一般獎勵金として、又特別航路補助
 金として支出する所は、實に二千四百七十萬圓乃至二千六百六十萬圓の多きに及び。

第五節 塙

國

塙國の海權保護は、頗る用意周到を極めたり。從て、其保護の方式も、亦甚だ複雑にして
 一面には非常に進歩したる點あると同時に、他の一面には舊式を現存するの嫌なきに非ず
 例せば造船の獎勵に於て、造船一個年間の最大限度を立てたるが如き、又海運業そのもの
 を保護するの目的を以て、營業獎勵金を下附するの制度の如き、全くそれなり。加之なら
 ず、保護の種類に至りても、積極方法によりて、保護金を下附すると同時に、消極手段に
 出で、或は營業税を免じ、又は領事手数料を除くが如き、皆以て此國の保護法の特色と

見ざる可からず。殊に造船獎勵に在りても、亦航海獎勵に於ても、保護の程度に限度を設
 けたるは、頗る用意の周到なるを見る。我國の保護法の如き、此點を閉却したるは、今日
 迄の所に於ては、幸にして實際の上に於て、困却するに至らざりしも、今後益々大船主義
 の流行し來るに於ては、今日の儘を以てするに於ては、法律の結果として、多大の保護金
 を支出せざる可からざるに至るや知る可からず。航路整理の時機の眼前に迫り來れる今日
 我當局者は、此點に於ても、亦注意を怠る可からず。扱て是より塙國保護の現狀を説明せ
 んに、一九〇七年の制定に係る獎勵法に據れば、同國にては、造船の獎勵としては、先づ
 左の方法を取れり、即ち造船獎勵金を下附すべきものは、鋼鐵汽船にして、その造船材料
 五割以上は、内國産品を用ゐたるものに限り。而して獎勵金額は、此等の船舶一噸に付
 き、我十六圓とせり。而して汽機汽罐に就ては、百キロに付き、我三圓二十錢を與ふるの
 定めなり。猶ほ帆船に對しても、亦造船獎勵金を與ふるは、注目すべし。其制度、鋼鐵帆
 船は、一噸に付き我五圓六十錢、木製帆船は、同じく四圓とせり。然も一ケ年の造船獎勵
 金下附の限度を立て、二萬五千噸となせるは、佛國往時の弊事に鑑みたるに由るもの、

如し。加之ならず、此法實施の期間に於ては、内國製造の船舶にして、埃國に船籍を有するものに限りては、營業税を免除す。次は航海奨獎の方法なるが、埃國の現行法に據れば其方法二様あり、一は營業税免除なり。此恩典に浴すべきものは、總噸數四百噸以上の鋼鐵船にして、一九〇七年以後の登録に屬する内國製造のものに限り、一噸四圓を與ふる定めなり。又木製船、若くは鐵木混成船に關しても、保護金を下附すれど、并は又一々制限あり、而して此等の保護金下附の高に付ても、亦制限を設けて、一箇年總噸數一萬八千噸以上を保護す可からずとなせり。更に遠洋航海奨勵金と云ふものあり、此は通商上埃國に利害關係の密接なる方面に向ふもの限りて、下附するの定めなり。其條件は埃國諸港に出入する自國船舶にして、其噸數の三分の一に相當する貨物を積載するものに限り、一噸百海里に付き十ヘラーを下附すと云ふにあり。此等の奨勵金は、年々増加し來れる有様なるが、一九一二年には、都合二百二十四萬圓に達せり。郵便航路補助金下附の條件は矢張り航路と速力に依り、一海里幾何と云ふ標準を立て、補助せり。之を稱して海里金と云ふ。之を受くるものは、埃國ロイド會社にして、一九〇六年より、向ふ十五箇年間の契

約なり。即ち小亞細亞東洋、十二航海と定め、船舶速力は、十海里以上を要す。此外、會社に向ひ、政府は蘇士運河通行料、一箇年に付き、約五十萬フロレンを拂戻すのみならず、別に領事手數を全免せり。又新造船に對しては、無利息を以て、資金貸付を爲すこととせり。

第六節 露 國

露國に於ても、航海奨勵補助金下附の制度と、蘇士運河通航料拂戻制度の兩様を立てたり。但し義勇艦隊補助金は、純然たる航路補助の意味のみならず、別に軍事上特別の目的に出でたるものとす。今その航路と補助金額とを一見するが爲に左表を示す。

義勇艦隊線

| | |
|----------------------------|---------|
| (一) 浦潮敦賀間 | 六三〇・〇〇〇 |
| (二) 浦潮靺鞨海峽諸港オコック、ベーリング海諸港間 | 四一〇・〇〇〇 |
| (三) 黒海航通會社 | 六九〇・〇〇〇 |

| | |
|---------------------|-----------|
| (四) 黒海及タニユーブ航通會社 | 一五四 |
| (五) アルチャンゼルマーマン航通會社 | 三三・五〇 |
| (六) 高加索及マラーリ會社 | 二九七・五〇〇 |
| (七) 黒龍江航海會社 | 二〇七・〇六〇 |
| (八) フェオドロツフ汽船(浦潮) | 二六五・六三〇 |
| | 六・三七〇 |
| (九) ジエブルツク汽船(北太平洋) | 一五九・三七〇 |
| 以上補助及獎勵金下附 | 三・一六三・九三〇 |
| (一〇) 義勇艦隊線 | 六三七・五〇〇 |
| (一一) 黒海航通會社 | 二一〇・五〇〇 |
| 以上蘇士通航料拂戻 | 八五〇・〇〇〇 |
| 總計 | 五・〇一三・九三〇 |

第七節 列強の東洋航路

歌米列強が、何れも其海權保護に汲々たること、以上述ふる所の如し。而して各國汽船が我東洋に往復するもの、亦頗る多し。若し我海權にして、隙の乗ず可きものあるを見れば、此等は必ずや直に我海權を蚕食して、自己が囊中のものとなさずば己まざるなり。故に我國としては、益々海權を振張して、少くとも、我東洋近海の海權は必ず我に獲得して、彼等をして、漸次東洋より退き去らしむる位の抱負は、常に之を有せざる可からず。然も我海權の生長や、日猶ほ淺く、今以て歐米諸國の船舶をして、盛に東洋近海に出沒せしむるは、決して我國の利益にあらざるのみならず、又決して我國の名譽に非ざるなり。今や吾人は近頃政友會の政務調査部に於て調査せりと云ふ所のものを得たれば、參考の爲に、之を左に掲げて、以て如何に歐米各國が、我東洋に海權を張り來れるかを示すべし。

第一款 獨逸船

(一) 北獨逸ロイド會社

航路

(一)東亞線

(甲)ブレメン上海間

(二)濠洲線

シドニー横濱間

使用船舶

(一)東亞線(甲乙とも)

船名
タープリンガー

噸數
九、〇六〇

船名
ヨルク

噸數
八、九〇九

プリンツ、アイター、フリードリッヒ

プリンセス、アリス

噸數
一〇、九一一

プリンツ、ルードヴヰヒ、

リュッツォー

噸數
八、八一八

ビュロー

ゲーメン

噸數
八、七九二

ブレメン

クライスト

噸數
八、九五〇

(二)濠洲線

コブレンツ

八、九〇九

プリンツ、ザアルアマール、

噸數
三、二二七

プリンツ、シギスマンド

噸數
三、三〇二

會社の受る補助金全額

六、〇九〇、〇〇〇馬克

會社の配當率

五分

(一) 漢堡亞米利加會社

航路

(一)東亞線

(甲)漢堡横濱間

(二)北米線

香港、横濱、ポートランド間

使用船舶

(一)東亞線(甲、乙とも)

(乙)漢堡、上海、青島間

此外臨時船數あり
 會社の受る補助金全額 三〇五、〇〇〇磅
 會社の配當率 五分

(一) ローヤルメール會社

航路

倫敦、橫濱、北米線

使用船舶

| 船名 | 噸數 | 船名 | 噸數 |
|-------------|-------|-------------|-------|
| ハーパガス | 五、八六六 | モンマウスシヤイア | 五、〇九七 |
| カールマルテンシヤイア | 四、七四七 | ヘンブロークシヤイア | 四、七四七 |
| フリントシヤイア | 三、八三七 | クラ、モルガンシヤイア | 五、七二九 |
| テンビーシヤイア | 三、八三八 | グレンローイ | 四、九〇一 |
| オイル | 五、八八七 | グレンストレー | 四、七一八 |
| グレンターレット | 四、六九六 | グレンネスク | 三、五二四 |

グレンロツキ 四、六五四
 グレンフアルク 三、六四七
 會社の受る郵便航送料金 八三、一四二磅
 會社の配當率 五分(普通株優先株とも)

(三) ベン、ライイン

航路

リース、倫敦、橫濱線

使用船舶

| 船名 | 噸數 | 船名 | 噸數 |
|--------|-------|---------|-------|
| ヘンクレンテ | 四、一五九 | ベンペラユ | 三、九二九 |
| ベンドーラン | 四、〇七四 | ベンロモンド | 二、八八七 |
| ベンレヂ | 三、九三一 | ベンゾオリツチ | 三、三八一 |
| ベナゾオン | 三、九一九 | ベンラリツク | 三、九二一 |
| ベンアルデン | 三、〇四四 | ベンガル | 三、〇〇六 |

ペンローアリス

三、九四九

メンナルチー

三、九一〇

一六四

補助金

無シ

會社の配當率

不明

(四) ブリュート、フアンネル、ライン

航路

(甲) 倫敦東洋線

(乙) リバープール東洋線

(丙) リバープール東洋北米線

使用船舶(甲、乙、丙とも)

船名
マカオン
マレロフォン
ビンズーエー
イクシオン
サイクロツプス

噸數
六、七三八
八、九一八
六、四五九
三、四八九
九、〇三三

船名
アキレス
トイサー
ヤンツユー
パーシユス
ニンチヨウ

噸數
七、〇四三
九、〇二四
六、四五七
六、七二八
九、〇二一

船名
モリス
タイタン
アンチロガス
エリユース
ウリセツス
プロテツラウス
オアンアラ

噸數
七、四四一
八、九五四
九、〇三九
六、六八五
三、六二一
九、五二八
九、〇一六

船名
ハイヴン
シースユース
アトリユース
ドイカリオン
イドメネウス
キームーン

噸數
六、六〇八
六、七二三
六、六九九
七、〇三〇
六、六九二
九、〇六七

會社の受る補助金

不明

會社の配當率

不明

第五款 丁 抹 船

(一) 丁 抹 東 亞 會 社

航路

極東線(コペンハーゲン横濱間)

使用船舶

| | | | |
|----------|-------|---------|-------|
| 船名 | 噸數 | 船名 | 噸數 |
| エストニア | 四、二七五 | カテ | 四、一〇八 |
| アンナム | 六、〇七五 | トランケパール | 三、四五三 |
| サイアム | 三、八七五 | インゲン | 五、五五四 |
| 會社の受る補助金 | 不明 | | |
| 會社の配當率 | 八分 | | |

第六款 露國船

(一) 露國義勇艦隊

航路

黒海浦沙線

使用船舶

| | | | |
|----------|-------|-------|-------|
| 船名 | 噸數 | 船名 | 噸數 |
| エカテリノスラヴ | 六、五八一 | クトルスク | 五、三三五 |

| | | | |
|--------------|----------|--------|-------|
| ニシノゴロツド | 三、三六七 | キーヅ | 五、五六六 |
| ヘルム | 四、二三〇 | グラウミール | 五、六二一 |
| ゾオロネーシ | 五、六一六 | | |
| タムボウ | 四、四四一 | モギレン | 四、六三〇 |
| サラトヴ | 五、四二七 | ヤロスラヴル | 四、四九五 |
| 補助金(オデッサ浦沙間) | 六〇〇、〇〇〇留 | | |

(二) 露國北方汽船會社

航路

黒海、ニコラエウスク線

使用船舶(漢口浦沙線、ニコライエウスク線、カルカッタ。浦沙線黒海アゾフ海バルチック海線を通じて)

| | |
|---------|--------------|
| 使用船舶 | 使用船舶 |
| パロンドリゼン | アレキサンドルカマゴロフ |
| シビリー | ニコライマロツメーロフ |

バタヴィア横濱上海間

使用船舶

| 船名 | 噸數 | 船名 | 噸數 |
|----------|-------|--------|-------|
| チボーグス | 四、六六〇 | チラトシヤブ | 三、八五九 |
| チキニ | 四、五九七 | チウオンケ | 四、七四五 |
| チマヒ | 三、八七八 | チパース | 三、八一五 |
| チタロエム | 五、七七五 | チマノク | 五、六二〇 |
| 會社の受る補助金 | 不明 | | |
| 會社の配當率 | 六分 | | |

第八章 結論

第一節 海權保護の精神

世間動もすれば、海權保護の精神を解せず、保護金下附の要不要と、又保護金下附の多寡

を決するに、一に被保護會社の資産状態と、其營業上の損得如何を以てせんとするは、實に是れ根本的の誤謬と云はざる可からず。若し夫れ果して被保護會社の資産状態と、營業上の損得如何に依つて、之を決す可きものとせば、二千二百萬圓の資本を有じて、三千五百萬圓以上の積立金を擁じ、年一割の配當を爲し來れる日本郵船會社の歐洲並に北米航路に向つて、三百六十七萬圓餘の保護金を與ふるは、之を一千三百萬圓の資本金にして、僅に八十萬圓内外の積立金を有し、辛らじて、通常株に八分、優先株に一割二分の配當を爲せる東洋汽船が、北米、南米航路に、三百四十萬圓内外の保護金を受くると、更に一千六百五十萬圓の資本を以て、一千六百萬圓以上の積立金を有じ、一割の配當を爲せる大阪商船が、北米航路に、百二十一萬圓の保護金を受くるとに比すれば、殆ど比較にならざる也。然れ共、海權保護の精神は、決して會社そのものを保護するに存せず、謂はゆる航路そのものに對して、一定の條件に依りて、保護金を與ふるものなり。換言すれば、帝國海權の保護を旨とす。故に會社そのもの、貧富と、營業の損得とは、固より國家の交渉する所にあ

らず。萬一會社そのものを保護すとせば、日本郵船の如き、大阪商船の如きは、今日共に何の保護を要せざるなり。東洋汽船と雖も、兎に角一千三百萬圓の大資を有する一大會社にして、尙ほ四百萬圓の未拂込株金を有するを以て、必ずしも之に保護金を下附するの必要なかる可し。尤も、明治の初年日本郵船會社が、三菱會社と稱したる頃に在つて、政府は、種々なる方法を以て之に保護を加へたるは、或は會社の貧弱を援助するの目的も存したる可し。然も當時は、此會社そのものを保護するに非ずんば、本邦内地沿岸の航權すら、猶且つ外人の掌握に歸し去らんとする危機に逢着したるを以て、政府が斯る態度を取りたるは、畢竟己むを得ざるに出で、然も其實此の如くして我國の海權を扶植せんとしたる也。今日海權保護を論ずるものにして、動もすれば會社の資産營業の狀態に付きて云々するは、右の如き變則の保護ありしを見て、今猶ほ政府は、會社そのものを保護せりと誤解するに由るが如し。然も、其後我國の海權保護は、漸次正則の方法に由りて、一般獎勵と特別獎勵の二法を取り、保護の精神も亦益々明白となれり。明治二十九年一月、第九回帝國議會の衆議院に於て、夫の航海造船獎勵の二法案を議するに當つて、時の遞信大臣白

根專一君は、此法案に付き、左の説明を爲せり。曰く

(前略) ソウ致しまして、一般の獎勵法と特別獎勵法とを併せ行ひまして、愈益帝國の航海權をして、海外に伸張し以て、國家全般の此經濟の發動を助くると云ふ所以の目的であります。諸君、願くば此法案を速に議了になりまして、偏に通過せんことを國家の爲に希望致しますでござります。

保護の精神は、斯の如く明白、又一點の疑を容るゝ所なし。更に明治四十三年、二月廿六日第二十六回帝國議會の衆議院に於て、補助航海に従事する商事會社に關する法案を議するに當り、時の政府委員、仲小路廉君が此法案に關して爲したる説明中には、一層保護の精神をして明確ならしめたるもの有り。曰く

抑も此遠洋航路に従事すると云ふことは、如何である、單純な私法上の關係、商賣上の關係と云ふ關係のみならずして、一步進で、是は國家に重大なる關係を有つべき義務に服すべきものでは無いかと考へます。申す迄もなく、遠洋航路に従事せしめる爲には、國家は尠なからざる金額の補助を致して居ります、尠からぬ金額を支出して、之に従事

せしめて居りますのは、平時に於ては、貿易の援け、其他種々な助をなさしめんため
 の必要からである。又一朝有事の際には、是等の船舶を以て、國家に必要な機關たらしめ
 やらうと云ふ重大な考を有つて居ることと考へます。即ち是は極く簡單な、一種の
 請負契約と云ふやうなものにあらずして、モット大きな公益關係を有つて居るものと考
 へるのでございます。

果して然らば、我國今日海權保護の精神は、實に左の二大目的に存するものと云ふ可し。

(第一) 平時に在つては、貿易の助長、郵便物の航送、其他の任務を遂ぐる事。

(第二) 國家有事の日に際しては、或る種の船舶を以て、國家に必要な機關に供する

こと

此の如き精神を以て、海權を保護するは、決して獨り我國のみには非ず。吾人は既に第七章の諸節に於て、之を示せり。即ち英國の如き、被保護會社との契約を以て、郵便物運搬を定むると共に、被保護船舶は、何時にても、巡洋艦たる資格を有するものとせり。米國亦然り、被保護會社の義務として、郵便航送、其他の條件を定むると同時に、其船舶は、

戦時に際しては、公用に貸上げ、補助巡洋艦の任務に就く可しとあり露。國に至りても、亦軍事上特別の目的よりして、義勇艦隊を保護せり。是に由つて此を觀れば、海權保護の精神は列強共に大同小異なるを知る。而して如何なる國と雖も、今日の場合に、會社そのものを保護するものは非ざるなり。従つて、會社の資産状態、並に其營業上の損得の如何は、海權保護の精神とは、全く以て没交渉と云ふ可し。此を是れ思はずして、漫に有力なる會社を保護するの必要なしと云ふものは、會社そのものに對する媚嫉に非ずんば、或は他の不平不満に出るものに非ざるか。苟も一國海權の消長を論ずるものにして、一己偏僻の私情、若くは誤解を脱却する能はずば、危険も亦甚しと云はざる可からず。次に現今の航路補助に對して、反對を唱ふる者は、被保護會社の拂込資本額に對して、保護金の多寡を論じ、夫の日本郵船は、其拂込資本に對し、二割五以上の保護金を受け、東洋汽船は、同じく三割五分餘、又夫の大阪商船は、同じく一刻五分餘を受くるを以て、甚だ不當とせり。然も是れ亦前に云ふ所の會社の資本と營業の如何に依つて保護金の如何を決せんとするものと同一の誤謬に陥れるものにして、未だ海權保護の精神を解せざるものたるを

疑はず。

一七八

第二節 巴奈馬運河と新航路

吾人は、今や眼前、我國海權保護の問題を解決するに當つて、夫の巴奈馬運河開通の事を忘却する能はず。此運河にして、果して米人の豫期の如く、明年の始めに於て、完全に開通するを得るものとせば、我海運の上には、必ず變化を被らざる可からず。而して日米貿易も、亦之か爲に更に増進を來たす可きが故に、我國は、運河通過の新航路を開かざる可からざるは、云ふ迄もなし。運河開通後に在つては、横濱紐育間の巴奈馬通過航路は、蘇士通過航路に比して、三千七百餘海里を減縮して、九千八百餘海里となるが故に、航海日數に於て約十日を減じ、大抵五十日間にして到達し得べし。故に我國より米國に輸出せる生糸の如き、其容積に比して、價格高價なるものは、金利の關係上、速達を必要とするを以て、運河開通の後と雖も、尙ほ今日の如く、桑港若くはシヤトルより、鐵道便に依つて、米國東部に輸送せらる可きも、此他の貨物、并に米國より我國に輸出する鐵材機械類

の如きは、大抵巴奈馬經山を便とす可し。加之ならず、運河開通の曉には、米國東岸の商業地と、同國南部諸州、即ち墨西哥灣に面する地方と我國の關係を密邇し、爰に直通航路を開くの必要を起し來らむ。何となれば我國輸出重要品の一たる花蕊の如きは主として此等南部地方の需要に係るのみならず。米國より我國に輸入し來れる棉花の如きは即ち此等南部地方の産物たるが故なり。更に南米東岸伯刺西亞爾然丁諸國に對しても亦運河經由の新航路を開くを便とするに至るや知る可からず。要するに此等の諸航路に關しては我國將來に於ける海權保護の上よりして必ず着眼せざる可からずと誰も元來巴奈馬運河開通の利益は主として米國の占むる所となる可きことを忘却す可からず。今運河開通後運河を中心として新に開かる可き航路如何を思ふに蓋し左の四線に歸着すべし。

第一 米國の東岸より西岸に至るもの

第二 米國東岸より南米西岸に至るもの

第三 米國東岸より東洋に來るもの

第三 東洋より南米東岸に至るもの

一七九

右の内第一第二の二線は主として米國の利益に歸着す可し。而して第三に至つても、米國は今日現に蘇西運河經由の航路によりて其利益を占めつゝ有るも、運河開通の後には前に云へる如く航路短縮と航海日數の減少に於て利する所あるを以て、固より巴奈馬經由の方針に出つ可しと雖も、此航路には大陸鐵道の競争あるを思はざる可からず。斯くて我國が此新運河を利用して資益すべきは、即ち第三第四の航路なる可きも、第三に在つては依然鐵道の競争を打算せざる可からざるを以て、最も全力を擧ぐべきは、第四の航海線路には非ざるか、而して更に我海權保護の上より云ふときは、又別に巴奈馬運河通航料並に運河經由の便否如何には大に注意を要す。巴奈馬開鑿費は、當初の豫算に超過すること甚しく、今日にては蘇士運河開鑿費の三倍以上を要し、殆ど十億圓に達せんとす。故に米國政府は運河開通の後運河に因つて幾何の收入を擧げ來るやは知る可からざるも、到底一千四五百萬圓の收入を得來るに過ぎざる可し。果して然らば十億圓の投資に對して、僅に一分四五厘を得るに過ぎざるを以て、其利廻りとしては殆ど云ふに足らず。加之ならず運河の維持經營の費用として別に年々六百萬圓の見積りを立てたることあるを以て、之を右の收入よ

り差引けば純益は八九百萬圓に過ぎず。然らば其利廻りは更に減じて八九厘となる。是を以て、米國政府にして相當の利廻を得んとせば、少くとも運河に於ける船舶の通過料より四五千萬圓を収めざる可からず。然るときは通過料は非常に不廉のものとなるを以て、通常船舶は容易に之を通過する能はざるに至らむ。是に於てか、米國政府としては、寧ろ通過料を大に低廉にして多數の通過船舶を吸収するを得策とすべきも、斯の如くするに於ては、大陸鐵道業者の一大反抗に逢着するの恐あり。是れ米國政府が容易に通過料を決定する能はざる所以となす。タフト氏が大統領たりし際に、議會に送りたる教書には、通過料を一噸一弗とし、之よりして年々七百萬弗を得るの見積りを立てたることあり。此頃新聞紙の報する所に見るも、通過料は大抵此邊に決定す可き形勢なり。果して然りとせば、蘇士通過料の一噸七法廿五仙に比すれば、殆ど一圓方の低廉なり。併し此は米國議會に於て決定すべき問題なるを以て、大陸鐵道關係の議員は之に反對して、議論沸騰すべし。若し此案にして無事通過すべしとせば、一萬噸の汽船は運河通過毎に二萬圓の通過料を支拂はざる可からず。而して一方には鐵道の競争あるを以て、船舶の負担は益々多大なるを恐る。

今巴奈馬運河通行船舶に對して必ずや競争線となる可き諸鐵道を擧げんに、第一は米國鐵道にして即ち晚香坡、シャトル、桑港より大陸を横斷して直に大西洋岸に到る三線是なり。第二は米國以外に在るものにして、即ち一は墨西哥の太平洋岸サリナ、クルース港より墨西哥灣頭のウエラ、クルーフ港に至るテバンテベック鐵道にして、又他の一は太平大西兩洋を連結せるグアテマラ鐵道是なり。故に運河通過料にして非常に低廉なるに非ずば、貨物は多くは鐵道を以て輸送さるべきも、非常に低廉なる通過料を徵收することは、米國本土の鐵道關係者が大に反對すべきを以て、兎に角船舶の巴奈馬運河通航のことは、容易に利否を決し難し。更に又船舶の運河通航の便否如何と云ふに、巴奈馬運河は蘇西運河と異なり、水閘式を採用したるを以て、船舶の出入頗る不便を極む可し。太平洋岸の巴奈馬側と大西洋岸の哥倫側の兩方に堰を設けたるが、此堰と堰の距離は三十一哩・七にして、此間にある水面は海水面より高さこと八十五尺なり。堰の下各々高さを異にする三個の水室を作りて、水閘を以て之を隔て、大洋より運河に入る可き船舶は、先づ水門を開きて第一水室に入り、更に水門を閉ぢ、之に堰内の水を注ぎて第二室の水面と同一高度に至らしめ、

以て第二水室の水門を開きて爰に進入し、更に水門を閉ぢ、又堰内の水を注ぎて第三水室の水面と同様の高度に至らしめ、又第三水室の水門を開きて後ち船舶は爰に導かるゝ仕掛けとす。第三水室の水面は、運河水面と同一高度なるを以て、直に第四水門を開きて運河に入るを得べし。是に於て船舶は始めて自己の力に依りて航行し、一方の側に於ける水門に達す可し。是より船舶は第四水門を入りて第三水室に至り、其水面第二水室の水面と同様に低下するを待ちて爰に進み、更に第二水室の水面が、第一水室のそれと同様に低下するを待ちて第一水室に出で、夫より又第一水門の開くるを待ちて、始めて大洋面に浮び出つること、なれり。斯の如くして水門通過に三時間内外を要し、運河通航に十時間乃至十二時間を要するを以て、大約三十二海里の運河通航に、十三時間乃至十五時間を費さざるを得ず、加之ならず、運河通航船舶は、兩方より漸く一隻づつ、を出入せしむるに過ぎざるを以て、其不便は言語の外にあると、思はざる可からず。以上云ふ所の外に吾人は更に運河に就きて起る可き諸障礙に關しても亦一考を運らすの要ありと信ず。即ち以上は運河が完全に開通せる場合に就て云ふ所なるも、更に又運河が意外の障礙に逢着する場合をも

想像せざる可からず。吾人は爰に運河開通の後に於て、運河が兩様の障礙に際會する無きかを憂ふるもの也。其第一は運河水路の左右兩壁が、時に崩壊墜落の虞なきかと云ふにあり。水路の左右兩壁は、堅岩粘土相倚つて成れり。加之ならず、此兩壁は不安定なる斜面を爲せるを以て、運河地方の名物たる暴雨と地震の患害には最も觸れ易し。若し一たび暴雨襲來りて堅岩中の粘土を洗ひ落すに至らんか、堅岩亦忽ち重力を失ひて、粘土と共に大崩落を來して運河中に埋没す可し。地震の場合にも亦然り、現に佛人が此運河開鑿に従事せる際には、一夜の内に七萬八千方米突の土石崩壊して、一大損害を惹起したるとあり。米人が堀鑿に従事するに及でも、即ち一昨々年一九一一年の二月中には、大凡そ三十萬立方米突の土石崩落して、三列車の汽車と五十人の人民を砂礫の中に埋没したるにあらずや。是れ運河工事開始以來の大椿事として一般の記憶する所なり。今日に於ては、之が豫防策として、米人は經費を惜まず、左右兩壁の勾配を緩にすることに努力せるも、到底將來の障礙を根絶することは不可能と思はる。又第二の障礙としては、吾人は水閘通過に必要な水量如何を思はざる可からず。巴奈馬地方に於ける雨量は、年によつて大に其多寡を異

にして、正當に之を算定すること容易のことに非ず。暴雨一たび到れば河水忽ち膨脹するも、晴天久しきに亘れば、水流涸れて絲筋の如くなること屢々之あり。是に於てか斷えず水閘通過に必要な水量を得ることは甚だ期し難し。米人は是に於てか溪谷を横斷して堤防を築き、爰にシャグレー河水を引入れて、一大貯水池を造れり。謂はゆるガタンの人造湖是也。然れ共此人造湖に關しても亦二大疑問の存せるを知る可し。第一は此人造湖を常に満水せしめ置く可き水量は、何の處より得來るや。第二はヨシ常に之に満水せしめ置くを得るとするも、其堤防は決して漏水すること無きやと云ふにあり。而して第一の疑問の由つて起り來れるは、巴奈馬地方雨量の關係よりして、シャグレー河そのもの、水量が常に満足なるを得ざるに着眼したるが爲なり。又第二の疑問の起り來たるは、貯水池の堤防が二個所に於て厚き砂礫層を有する河床を通過するに注意せるが爲とす。故に若し不幸にして一分の貯水を得る能はざる場合あらんか、水閘通過は全く杜絶されざるを得ざる可し。又夫れ貯水池漏水し來らんか、井は忽ち堤防潰決の端を開くものなるが故に、運河は事實上破壊されたと同一の結果を見る可し。此の如く論じ來るに於ては、巴奈馬運河が果し