

Title	運河と海運業
Sub Title	
Author	堀, 光亀
Publisher	三田学会
Publication year	1909
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.1, No.4 (1909. 5) ,p.483(73)- 502(92)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	講演
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19090501-0073

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

講演

運河と海運業

慶應義塾理財學會に於て

高等商業
學校教授

堀光龜君 講演

海運は經濟情態の發展するに従つて起つた所の
即ち人類の慾望の要求に基いて起つた所の事業で
あることは申すまでもない、詰り經濟界の活動が
激しくなればなるほど海運の必要が其の程度を増
すことになる故に海運を論ぜんとせば勢ひ經濟の
發達、人文の進化は如何なる徑路を踏んで來たか
と云ふこと、相對照して之を考へなければならぬ
のであります。

申すまでもなく今日の經濟情態と云ふものは、
一足飛に出來たのではないので最初氏族經濟から
發達して、都府經濟、國民經濟、それから今日の
世界經濟と云ふやうに、其の範圍が擴張するに従

つて海運と云ふものが必要となつて起つて來たの
である、民族經濟の時代に於ては、まだ人民が幼
稚であつて經濟的活動が或小さな地域に限られて
居つたが故に、彼の渺茫たる海を渡つて經濟的活
動を爲す海運の必要はなかつた、併ながら其後都
府經濟なるものが起り、都府が一の經濟の中心と
なつて、都府と田舎との關係が起る、然る後に又
經濟の範圍が尙一層廣くなつて國民經濟が起り一
國民を單位として其間に於て經濟的活動を爲すに
至つた、所が人間の慾望には限りがないから、初
めは一地域で満足して居つたものが、段々經濟の
範圍が擴張されて、國民經濟が即ち領域經濟では
満足しない、尙ほ一層進んで國民と國民との間の
交通を開きたい、自分の慾望の満足を小さな領域
に制限すると云ふのは不便であるから世界各國と
交通して慾望の十分なる満足を得やうと云ふ考へ
から世界經濟の發達が出來たのである、此の世界
經濟の發達に對して海運が實に缺くべからざる一
の機關を爲すに至つたのであります、詰り地球上

に於て吾々の慾望を制限するものは何であるかと云ふと、地勢である、此の地球が陸のみで出来て居つたとすれば海運は必要でない、鐵道又は道路があれは宜いのである、然し乍ら五大洲は皆な海を以て隔てられて居るから、此に於てか海運が必要になつて来た、海運がなくて世界經濟と云ふものはなく又世界經濟がなくて海運はない、此の二つは兩々相俟つて缺くべからざるもので、又相俟つて發達すべきものである、然らば經濟の發展、隨て海運の發達は如何なる原因に依るかと云ふと申すまでもなく、人間が殖え、慾望の増加するのが第一の根本的原因であるけれども、それに伴ふて起つたのは技術の進歩、資本組織、信用組織の發達、それから各國制度の變化即ち封建制度を脱して中央集權となつた事柄が無論一つの原因になつて居る、そののみならず極く必要なものであつて又其他の重大なる原因は、地理的發見と地理改良である、地理的發見と云ふのは世界で今まで知らなかつた所を知り得たと云ふことである、新大

陸の發見の如き、亞弗利加の南部の發見の如き、或は濠洲、南洋諸島の發見の如き、皆な人の曾て知らなかつた所を知り得て之に依て經濟的活動の範圍を増したのである、それから又地理上の改良と云ふことも無視してはいかぬ、昔は經濟的活動を地理によつて制限されて居たが之を取り除け様と云ふので其計畫の重なるものは茲に述べやうと云ふ運河である、運河は地理的制限を脱する上に於て一番早い所の條件である、即ち大陸に於ては自然の儘にては交通が圓滿に行かない、又交通が出来てもそれが經濟上引合はない場合に於ては大陸を傳ふて行かずして、其の一番短い所の地峽を掘割つて、海と海とを握手せしめて、其間の船の航行を自由ならしむれば、此の經濟的活動を圓滿にさせることが出来る、それで地理上の發見と云ふことは今日に殆ど無くなつた、新大陸の發見及び濠洲の發見以來世界を驚かす様な大發見はない地理書上北極及び南極には尙ほ白い所が残つて居るけれども、是れは吾々が經濟的活動をなし得る、

處ではない、之を探檢し盡したからと云つて其爲に經濟が發達するものではない、今日の北極探檢、南極探檢は冒險的研究、學術的研究の爲めに行ふので、是れに依つて一の富源を發見しやうと云ふやうなことは先づないと言つて宜いのである、尙ほ地理上の一つの發見は、希望峯航路の發見である、所が此の航路の發見と云ふことも今日は殆ど無くなつた彼のノルデンスキョルドが曾て北氷洋を横ぎつて日本まで来て、日本から金牌を貰つたと云ふ事があるが、併し是れは冒險事業としては成功したけれども、之を以て世界交通の路と爲すと云ふことには成功しなかつたのであります、乍然今日交通を便利ならしむる方法としては運河なるものがある、其の第一に現はれたのはスエズ運河でありまして、此のスエズ運河がいかに世界の交通を發達せしめたか、而していかに歐洲の文明を東洋に持つて来たかと云ふことは私がこゝに申すまでもないのであります、其他運河の有名なるものは獨逸のカイザルツイルヘルムキヤナル、或

は將に起らんとするパナマ運河等でありませぬ、私之は之迄經濟の發達、海運の發達の原因たるものを舉げましたが、之等を悉く茲に論ずることは出来ませぬから、海運發達の一原因たる運河に於て聊か述べやうと考へたのであります。一般に運河と申しますと、内國の運河、外洋的の運河、とに別つことが出来ませぬ、乍然茲には海運に關係を有つて居る運河を論ずるのでありますから、内國運河に於ては論じませぬ而して海運に關係した運河は之を二つに別つことが出来る、一つは海と海を結附ける運河である、例へばスエズ運河の如く地中海と紅海を結附けるのである、或は將に出来んとするパナマ運河の太平洋と太平洋を結附けるが如きものである、又第二には港を控へて運河を拵へる、是れは從來は港であつたが、今日は船が大きくなつて船舶の出入が出来ない様になつたから、人工的に運河を拵へて海の水を陸地の前に持つて来て、舊來の港の地位を失はせない爲めの運河である、もう一つは從來港でなかつた

ものを運河を開鑿して海港とするのである、先づ順として運河を切開いて港でない所を港とし、又港であつたもので、今日は時勢に遅れたから従來の地位を保つ爲に造つた運河と云ふことに一言しやうと思ひます。

従來は港であつて、今日は船舶が非常に大きくなつた爲に港でなくなつたものは澤山ある、又其の港の地位を維持する爲に運河を拵へて居るものも澤山あるのであります、例へば聖彼得堡の如きはクロンスタットから運河を掘つて歐羅巴通の船を入れることになつて居る、其の他獨逸のキール、ステッチェン、アムステルダム、ロッテルダム、或は中世紀時代に有名なブラツセルスの如き、是等は中世紀及び前世紀に於きましては有力なる港であつたのであります、併ながら今から百年前の船舶の吃水は僅に十呎足らずであつたのが、今では三十五六呎、大きい船は四十呎ぐらゐの吃水を持つやうになつて來たので天然の川ではどうしても入れるとが出来ぬ、それが爲に以前は良港と

見られて居つた者も今日は間に合はなくなつて來た、併ながら大陸的港として一番良いのは大きな川の上流に造られた港でありまして、其例を挙げれば東洋に於ては上海の如き、歐羅巴に於ては澤山見出すのであるが、ハンブルグとか、ブレイメンとか、英國に於ては倫敦、亞米利加に於てはニューヨークレアンスの如きものであります、大きな川で流れが緩慢であると内地と聯絡するに都合が好い、又其の内地から云ふも水運の便に依て貨物を内地即ち消費者の居る所へ引きつけるには成るべく内地の方に港を拵へた方が宜い、それから又外洋を航海する船から申しますと、百キロメートルや二百キロメートル陸地内に溯つても船の費用が増加するものでない、之に反してさう云ふ川が無く鐵道の便に依て貨物を積送ると、鐵道運賃と云ふものは動もすると非常に高價で、或は長い間の航海に匹敵する位な運賃を取られる、故に成るべく外洋航海の汽船を陸地内に引入れて來ると云ふことが經濟上必要なやり方である、殊に大

陸であれば生産消費の中心點に港を拵へると云ふことが理想であるから成る可く陸地内に入つて居る港が良いのである、所がさう云ふ川は土砂を流すものであるから始終浚渫しなければならぬが、其の費用が高いので今日各國は川の浚渫に弱つて居るのである、それであるからして川が埋つて大きな船は入れない、どうしても人工を以て支へることが出来ぬと云ふので、大きな船に對しては分港を拵へつて置く所がある、例へばハンブルグがアルトナを持つて居る如き、ブレイメンがブレメンハーフェンを持つて居る如き又倫敦などは川の下流にドックを拵へて居る、昔はテムス川に沿ふて居る倫敦は帆檣林立たる繁華の港であつて、而も其港の一番の船着きは倫敦ブリツヂの側である、所が今日は淺く且つ狭くて大きな船は着くことが出来ない、今日に於ても昔のドックや倉庫は殘つて居るけれども大きな船の出入は見ることが出来ない、従つて大きな船を着けるには下流にコンマールシアルドック、と云ふやうなドックが出来

て居る、船が大きくなればなるほど倫敦に於てはテムス河の下流に港が移りつゝあるのである、或は又川の横から海の方に運河を掘つて、昔からの港の地位を失はぬやうにして居るのである。第二の元と港でない所を港にする例は英國で有名なマンチェスターの運河である、マンチェスターは御承知の通り英國の工業の中心である、織物、紡績等の中心になつて居る、故にマンチェスターへ年々外國から吸收する綿とか、又製作して出す紡績絲、織物の如きは實に巨額に達するのである、其の大きな物産を吸收し、又吐出して居るマンチェスターは、今日世界の競争が益々激烈になつて來たから、生産費を減じ、成るべく安い運賃を以て世界の各方面に向つて販路を擴張しやうと考へるのは當然の結果であるが、従來マンチェスターの關門はバリブールである、リパールの鐵道と從來存定する小さな運河との二つを以て貨物を運輸して居つたが、それは中々費用が高くかゝる、殊に運河と鐵道が互に合同して高い運賃を要求する

と云ふ有様になつて居つた、デあるからしてマン
 チェスターの有志家は、どうしても是れではいか
 ん、世界の競争場理に立つにはマンチェスターの經
 濟的組織を直さなければならぬ、それをするには
 運河であると云ふことを考へ出して、遂に今日は
 リバプールからマンチェスターに達する運河が出
 來て居るのであります、之に依つて紡績及び織物の
 原料品を安く持つて來て、安く造つて販路を擴張
 しやうと云ふことになる、是れは單り生産品に關
 してのみならず、労働者の賃銀を安くする點に於
 て運河が必要であると言つて居る、それは英國は
 曾ては農業國であつたけれども今はさうでない、
 工業が立國の基を成して居るので、英國へ行つて
 見ると畑を耕すことは殆ど等閑に付せられて居る
 多くの土地は、牧畜事業は可なりやつて居るが其
 他は貴族の人達の狩をして遊ぶ場所になつて居る
 のであつて日本のやうな田畑は見ることは出來な
 い、さう云ふ有様であるから稠密な人口を養ふ農
 産物、食料品は外國から仰かなくちやならぬ、マ

ンチェスターは殊に人口稠密な所であるから食料
 品を濠洲或は亞米利加等から澤山に持つて來るの
 であります、さう云ふ嵩張つた品物を持つて來て、
 リバプールへ揚げて鐵道で運んだ日には非常に高
 いものになる、其の高い物を食つて仕事をすると
 従つて勞銀が高くなると云ふことは争ふことは出
 來ない、故に運河を開いて、亞米利加から直接に
 マンチェスターまで積んで來れば食料品が安くな
 つて安い勞銀で製造することが出来る、此の如く
 食料品が安く、勞銀が安くなれば製品が安くなる
 からして、外國に向つてマンチェスターの繁榮を
 維持し、尙ほ將來益々繁榮に赴かせる事が出來ま
 す、所がマンチェスターが豫期しなかつた所の障
 害はリバプールの反對である、リバプールは古い
 港であつて自らマーケットの中心になつて居る、
 であるから綿や砂糖の取引は皆なりリバプールで
 居るので資本家が澤山集つて居る、そこでリバプ
 ールに對すを愛郷心として、マンチェスター運河
 が出來ればリバプールは商業上の位地を失ふだら

うと云ふので、急に港を改良する、ドック税を安
 くする、鐵道會社と結托してマンチェスターへ行
 く運賃は引いてやると云ふやうに勉強して種々な
 る妨害を試みたのであります、是れが爲にマンチェ
 スター キアナルは急に成功せず、今日に於ても
 收支殆ど償はないと云ふことである、併ながら今
 御話した如く、マンチェスターの運河が如何なる
 經濟上の利益を有つて居るかと云ふことを考へた
 ならば、此の運河は將來益々マンチェスターにとつ
 て大なる利益を齎すに違ひないのであります、故
 に之に附隨して考ふべきことは、例へば東京灣が
 淺いと云ふ所から、或は聖彼得堡へクロンスタツ
 トから運河で船を呼つけるやうに、東京灣を改築
 して運河を設けて、大洋航海船を東京へ着けると
 云ふことは、經濟上非常に有益であるに違ひない、
 東京の人はその爲に大變利益を蒙ると云ふこと
 は争ふことが出來ませぬが、併し其の大工費と、
 これから工事を償ふだけの理由が存在するが、
 東京にそれを支ふるだけの理由が存在するか、そ

れから又鐵道に依つて東京へ持つて來る物は幾らあ
 るか、又横濱から東京まで解へ運んで來たならば、
 大洋航海船が直接に東京へ來たのとどれだけの違
 ひがあるか、又解で運搬した場合に於て貨物の損
 害は如何であると云ふやうなことも考へなければ
 ならぬ、それは解と、運河を開いて大洋航海船が東
 京の岸に横着になつた場合と比較したならば分る
 のであります、それはまだ考へ中で計算も何もあ
 りませぬから申しませぬが、若し横濱がリバプー
 ルの如く古い港で、横濱には横濱的の愛郷心と云
 ふものがあつたならば東京の築港には大なる反對
 を見るでありませう、先以てさう云ふことはない
 でありませうが、要するに東京の築港と云ふやう
 なことは、金が有るか否かと云ふ金の問題となる
 ことであると思はれる、其他從來港でない所を港
 にしやうと云ふ計畫は澤山にあるのであります、
 デ是れは築港が出来るや否やと云ふことは、今日
 はまだ五里霧中でありませぬが、例へば巴里、羅馬、
 伯林、コロンと云ふやうな所に運河を掘つて大洋

航海船を着けやうと云ふ計畫が無いでもない、併ながら今日はまだ緒に就いて居りませぬから述べませぬ。

次に述べたいと思ふのは海と海を結附ける運河のことであります、先づ小さいのから申しますと希臘のコリンスの運河である、是れは千八百九十三年に出来上つたのでありましてエージのキアナルとコリンスのキアナルを結附けて總體の長さが四哩である、併ながら此の運河は、世界の海運の爲にば大關係を有つて居らない、詰りアドリアチック海と黒海方面に對する交通で、僅に二十時間を短縮するに過ぎない、又それを利用して居るのは希臘の船だけである、さうして此の運河は潮の満干の高低があつて流れが急であります爲に之を通過するに困難であると云ふ缺點を有つて居る、それからもう一つは獨逸の軍港の、波羅的海のキールから、北海に於けるエルベ河に沿つて、エルベ河の下流に抜けて居る運河である、是れは丁抹の半島の首たまの所を切つて居る運河でありまして

獨逸帝國にとつては重要な運河である、經濟上よりは寧ろ軍事上必要な運河であります、波羅的海と北海とを聯絡させると云ふことは獨逸の國防上必要欠くべからざることであるからして、獨逸帝國發展の爲に經營することになつたのであります、併ながら商業上に於ても決して有益でないと云ふとは出来ぬのであります、是れが出来たのは千八百九十五年で長さは四十一哩ほどありまして此處は波羅的海と北海との潮の満干が違ひますから堰式の運河になつて居りますそれで是れは北海の港から波羅的海の港に行くに丁抹の鼻先を回はるに較べると三百哩乃至四百哩ぐらゐ短縮することが出来る、汽船の航海に於て二日利益すること及びることもありますからそれだけの利益を見ない場合もありますが、要するに是れだけの距離を短縮し得て居りますから經濟上大なる利益を有つて居ることになります、斯の如き利益があつてもまだ収入が支出より非常に超過すると云ふやうな有

様にはなつて居らぬ、其次は諸君の御承知のスエズ運河であります、是れはスエズとポートサイドの八十八海里の距離を有つて居るので、四つの湖水が連結されて居る、其の湖水は皆なで二十七海里ほどある、さうして千八百五十九年に起工して千八百六十九年に出来上つたのであります、此の運河の出来た結果東亞の交通に於て航路の短縮したことは非常に著しきものがある、例を引いて御話いたしますと、倫敦からボンベールまでの距離は喜望峰を迂回する場合より四割三分半短縮されて居る、それからコロンボと倫敦の間は三割八分、香港であれば二割八分、横濱まで、は二割四分、浦鹽斯德は二割四分半と云ふやうに喜望峰を迂回するより短縮されて居る、夫れ故に喜望峰を回はるに比べますと、二十乃至四十日の航海時日を短縮することが出来るのであります、デあるから石炭の使用高を計算いたしましても、今日の汽船の一噸に付て一日の石炭の消費高は十三錢になつて居る、若し六千噸の船とすると石炭のみで一日

に七百八十圓を要する、デあるから二十日に之を乗じて見ると一萬五千六百圓、四十日に三萬千二百圓、是れだけの費用がスエズ運河が出来た爲に省略し得る、それに石炭以外の費用を加へると非常に澤山の費用を節減し得ることになつて居る、今日スエズ運河の通過料は一噸に付て八法五十である、併ながら其の高い通過を拂つても今申した經費よりは餘ほど安くなる、デあるから今日歐亞の間を通行して居る汽船は殆ど皆なスエズの運河を通過することになつて居る、唯歐羅巴から濠洲へ行くには喜望峰を回つても一千哩位しか長くないから時日を争はぬ貨物船の如きは矢張り其方を通つて居る、唯スエズ運河の缺點は帆前船は通過することが出来ぬ、レッドシーに風がないから通過することが出来ぬと云ふことであります、此の運河に付て一言申して置きたいのは其の歴史であつて、此の運河は有名なレセップ氏が造つたのであります、今レセップ氏の銅像はポートサイドにウェルカムの態度を以て屹立して居りますが、此

(82) のレセップ氏は技師ではない、千八百五十九年の頃、領事としてアレキサンドリアに居つて、此の運河を造つたならば世界の交通上便利であらうと云ふので此處を開鑿しやうと云ふ考を起した、當時はそれに對して種々の攻撃もあつた、のみならず此の運河事業に對して極力反對したのは英國である、英國は喜望峰の航路が出来た爲に、地中海に面して居る所の伊太利その他の商業權を奪つて、倫敦が世界の商業の中心になつて優秀の地位に立つて居る、所が若しスエズ運河が出来たならば地理上英國は不利益の地位に立たなければならぬから英國の商業上の地位は危くなる、のみならず印度に對する統轄權が危くなるであらうと云ふ考へから極力反對したのであります、レセップが最初佛蘭西に於て資本の募集に取かゝつた時分にも英國は一文たりとも募集には應じない、故に資本は佛蘭西が半分負擔し、四分の一は他の歐羅巴諸國が引受け、残りは埃及の王が引受けることになつたのである、所が此の工事が非常に困難であ

つて、一方には英國の反對があるし、のみならず土耳其を唆かしてレセップの事業を妨害する、一方には工地上非常に困難を極めて、沙漠であるから水が無い、其爲に一日に千六百頭の駱駝を使用してやつたと云ふやうなことで非常に困難をした、又英國が労働者の賃銀を騰貴せしめる、又工事に使用する機械としても埃太利に仰ぐと云ふやうにしてやつたので苦辛慘憺たるものでありましたからレセップは英國の妨害が不平で堪らなかつた、併ながら遂に成功して千八百六十九年に各國の王が立會つて非常に盛んなる開通式を挙げた、所が其後スエズ運河は財政難に陥りまして、遂に千八百七十五年に至りまして埃及は其の持株の爲に倒産しやうとした、時恰もスエズ運河の効果が世の中に認識せられて、此の航路は東亞の交通に於て必要缺くべからざるものである、スエズ運河の死活權を有ては榮え、有たなければ亡びると云ふことが明かになつたので英國は黙つて居らない、埃及の財政困難であることにつけ込んで、遂に千

八百七十二年に埃及の持株七十萬六千六百二十二株を一億五百六十八法で買ふて茲にスエズ運河の實權は英國に移つたのであります、英國は佛蘭西が汗水流して造つた所のスエズ運河をツマツと占領することが出来たのであります、併ながら各國が之を環視すること嚴格でありまして、今日局外中立地として認められて、各國の船舶は自由、平等に通過すると云ふ權利を保留してある、是れが爲に英國の利益は非常に大なるもので、初めは五分ぐらゐの配當であつたが、今は一割五分、時とするとそれ以上の配當をして居る、通過料も初めは一噸に付て五法であつたが今では八法半にまで引上げて二割五分と云ふ大なる配當をして居るのであります、此のスエズ運河の成功が、次に述べやうとするパナマ運河の動機となつた。

(83) パナマ運河の經營を始めのは矢張りレセップ氏であり、レセップ氏が千八百七十九年に於て、巴里の地學協會に亞米利加の地峽を開鑿しやうと云ふ提言を致しまして、地學協會がこれに付て討究

した結果、詰り海と海とを一緒にする運河としてやるにはどうしてもパナマに限ると云ふことに決定されたのであります、そこで千八百八十一年に至りましてレセップ氏の指導の下にパナマ運河會社が出来たのであります、其の資本金は三億萬法、是れはコロンを發しましてチャクリスとミオクラと云ふ川の谷間を傳ふてパナマに出る、延長は七十五キロメートル、其頃の計畫では深さは八米突と云ふことでありましたが、又其時には水平の運河を掘らうと云ふ計畫であつたのですが、實際やつて見ると到底豫定の經費で開鑿することは出来ない、殊にチャクリスと云ふ川が婉曲して居りまして、此水を防禦することが困難で、水平の運河を掘ることが困難になつて来て、レセップ氏の意見で千八百八十七年に堰を設けて掘ると云ふことになりましたが、當時パナマ運河會社は財政の困難に陥つて、千八百八十九年にレセップ氏は職を辭して事業を中止したる爲に出来上つたのは三分の一に止つて居るのであります、當時レセップ氏はス

(84) ニズ運河で成功して居つたので、パナマ運河會社も必ず成功するに違ひない、斯う云ふやうにレセツプ氏を信用した爲に佛國の人民は多額の資本を之に投じて居つた、併ながら此の失敗に依て非常に迷惑を感じたのであります、其後千八百九十四年に至つて、舊來の運河會社を繼續する爲にパナマ運河會社が起りました、併ながら是れは運河を掘ると云ふのでなくして、掘つてあるだけを維持しやう、又機會があつたならば其の権利を高く賣り渡さうと云ふ一の投機的の會社であつたに過ぎないのである、さう云ふ風にパナマの運河は一時沙汰止になりましたが、此の事業が其の目的を達しなかつたのも亞米利加が衷心非常にインテレストを有つことになつてからであります、亞米利加人も中央亞米利加を切開いて兩洋を結附けるのが必要であると信じて居つたのは無論でありまして彼のレセツプが發起してパナマに運河を開鑿すると云ふことになつた時に、それと競争する爲にニカラガに運河を掘らうと云ふのでニカラガ運河を

發起した、けれども亞米利加政府はそれを許さなかつた、ニカラガはパナマに比べると合衆國に近くはなつて居るが、中々距離は長し工事は困難である、のみならず亞米利加が此運河をやらうと云ふことに付ての一つの障害は、英國と亞米利加の間に結ばれた條約である、それは若し中央亞米利加に運河開鑿した場合に於ても其の通行は自由でなくちやならぬ、亞米利加が此運河に對する全權を握ることは出来ない、必ず英國の承諾を得なければならぬと云ふ條約を結んだのであります、デありますから縦し米國が其の運河を掘つてもそれに對する完全なる統御權を有つて居ない、又それに防禦工事を施すことが出来ないといふやうな制限を加へられて居つた爲に、米國が十分の意氣組を以て掘ると云ふことが出来なかつたのであります、デあるから競争者として現はれた所のニカラガ運河會社は間もなく解散されることになつたのであります、所が此の運河がどうしても米がやらなくちやならぬ時機が到來した、即ち米國は

西班牙と戰爭して菲律賓を取り、サンドウキツチアイランドを取り、キューバに勢力を伸ばし、墨西哥に勢力を伸ばすと云ふことになつて、中央亞米利加に運河を切開いて、亞米利加大陸の西海岸と東海岸との聯絡を完ふし、且つ東洋に對する自分の勢力範圍を擴張するには、軍事上、政治上どうしても運河が無くちやならぬと云ふことになつて、眞面目に運河事業を考へるやうになつたのであります、そこで千八百九十年に二百有餘人の技師を中央亞米利加に派して所々の地峽に付て比較研究をした、其の結果パナマが一番良いと云ふことに決した、唯英國との間に結んで居る條約が防禦をするから、米國がやるにしても之を取除けなくちやならぬと思つて居つたけれども英國が肯かない、所が天なる哉彼の南阿弗利加の英國の殖民の暴動に依て、即ち南阿戰爭に依て英國は非常に苦しんで居つた、其虚に乗じて遂に米國が目的を達して、彼の障害であつた所の條約を改めまして、さうして中央亞米利加に於て開鑿すべき運河

は英國の許しを俟たずして、米國がひとり之を統御することが出来る、米國がひとりで事業を起すことが出来る、さうして其の地帯に對しては米國が防禦する權利を有つて居る、唯米國が希望して居つた所のパナマ運河を中立地帯になすまいと云ふ慾望だけは充すことが出来なかつたのであります、それ故にパナマ運河が出来ると中立地帯として各國が自由に進行することが保證されて居るのである、併ながら其他の點に於ては米國は英國に牽制されると云ふことはなくなつた、そこで又米國はパナマに屬して居る哥倫比亞と條約を結んで運河地帯に對する米國の主權を確乎としやうとしたが、哥倫比亞が之に一致しなかつたので、米國はパナマ住民を煽動して、遂に一揆暴動を起させて、獨立せしめてパナマ共和國を造つて、米國の思ふ通りの契約を結んで、百年の租借地としてパナマ運河の地帯を譲り受けたのであります、さうして米國は舊來の運河會社の株を四千萬法で譲り受けることになつたのであります、所が此の運河

(86)

を水平に掘るべきか、堰を設けて掘るべきかと云ふことに付て米國の技師或は政治家の間に大層議論があつて中々決定しなかつたのであります。千九百六年に至つて米國の上院は之を堰を設けて掘ることに決したのであります。經費は一億三千有餘萬弗、八ヶ年六ヶ月の時日、即ち千九百十四年までに出來上る計畫で、堰を八つばかり設けて、其の一番高い所は海面を抜くこと八十五呎、さう云ふ計畫で進行しつゝあるのである、所が近來は諸君が新聞紙で見られる如く、米國は之を水平にしやうと云ふ考へがあるかのやうに見える、さうすると到底一億やそこらでは足らない、どうしても五億はかゝる、併ながら何れにしても此の運河は亞米利加の政治上、軍事上、經濟上にとつて無くちやならぬのであるから、出來るには違ひないのであります。若し此の運河が出來上つたならば如何なる影響を西洋の海運上に有つであらうか、又延いて日本あたりに對して如何なる關係を持つかといふことは興味ある問題であります。

此の運河の價值を定めるには、此の運河の爲に世界の航路が如何なる方面に短縮されるか、如何なる方面に最も利益であるかと云ふことを考へたならば分るのであります。今日世界の航路は、色々あります。それを對してパナマ運河は如何なる關係を有つかと云ふと、第一に南亞米利加を回つて歐羅巴及び亞米利加の東海岸から西海岸に行く線、即ち南米回航航路であります。其次は東洋線で、歐羅巴及び亞米利加の東海岸からして東洋に行く航路であります。其次は濠州線、濠州は詰り歐羅巴及び亞米利加の東海岸及び西海岸から濠洲に行く航路であります。南米回航線に付て之を見ますれば、一番利益を有つのは亞米利加合衆國の東海岸と西海岸であります。今日東西兩岸の聯絡を保たうとすれば南米のマゼラン海峡を通過して行かなければならぬので其の距離は非常に長い。若しパナマ運河が出來たならば其の距離は餘ほど短縮せらるゝのであります。例を引いて申すならば紐育からニューオルレアンスを通つて南米の智

(87)

利の港まで行くには少なくとも二萬四千哩ある。其中で五六千哩は短縮することが出來るのであります。況や北亞米利加の東海岸と西海岸の間は、パナマ海峡の爲に非常に距離を省略されると云ふことは例を引くにも及ばない、詰り亞米利加の今日の東西兩海の聯絡は、彼のマゼラン海峡を通過するにあらざれば大陸を鐵道で横ぎらなければならぬ、然るに鐵道の運賃は非常に高い、であるから今日に於きましても、穀物のやうな腐敗しない、嵩張つて運賃の高いのを厭ふものは、時日短縮と云ふことに餘り重きを措かぬ限りは帆前船を以てマゼラン海峡を回る、であるから北亞米利加の東海岸と西海岸の交通は、パナマ運河が出來たならば、船に依るものが非常に多くなつて鐵道に依るものが少なくなるに違ひないのであります。それで歐羅巴と南米との關係はどうであるかと云へば、即ちリバプールを起點として申しますれば、智利の南の方の港に行くにはマゼラン海峡を通過するも、パナマを通過するも大した違ひはない、

であるからして智利の南の方が境になつて北に進めば進むほど歐羅巴から來る航路はパナマを通つた方が近くなる、即ち智利の南を境界として分れるのであります。それから次に東洋線であります。が、歐羅巴からは日本から北清まではパナマを通つた方が距離が短くなる、併しマニラから下つて新嘉坡から西の方に行くに矢張舊の航路の方が近いのであります。丁度マニラが境目ぐらゐになつて、それより西の方に行けば行くほどパナマの勢力が無くなる譯である、併ながら日本と北清の距離は非常に短縮されますから、日本にとつてはパナマ運河は亞米利加の東海岸との交通上有力なる勢力を有つことになるのでありませう、それから歐羅巴と亞米利加の關係はどうかと云ふと是れはメエズの方が近いのであります。併ながら荷物の都合で歐羅巴から東洋に來た船が、東洋から直ぐ歐羅巴へ歸らずして、太平洋を横つて合衆國の西海岸、或は智利に行つて智利硝石を積むとか、カリホルニヤへ行つて農産物を積むとかし

(88)

てパナマを経て歐羅巴へ歸ると云ふ船が出来るで
ありませう、其次には濠洲線である、是れは如何
なる關係を有つかと云ふと、パナマを經由してニ
ュージブラント、濠洲まではパナマの勢力範圍に
なる、此の線路はパナマが無い時分にはなかつた
けれども、出来たならば北亞米利加の東海岸及び
歐羅巴からパナマを経てニュージブラント、濠洲
へ行く線路が出来ると違ひない、紐育を起點とし
て申しますとパナマを経てウエリントンを通つて
シドニーへ行く航路は喜望峯を回るより三千八
百哩ほど近くなる、デあるから此間は交通はパナ
マに依るに違ひないのであります、併ながら歐羅
巴と濠洲の間は大に趣きを異にして居る、ニュー
ジブラントまではスエズを通るよりパナマの方が
近い、リバプールを起點と致しますればパナマを
經た方が千六百七十六哩ほど短くなる、併なが
ら濠洲になるとスエズを通過してもパナマを通過
しても大した違ひはない、のみならず其の西にな
れば西になるほどスエズの方が利益になるのであ

ります、デあるから其間の交通はどう云ふに變遷
するかと申しますと、これは荷物の工合でありま
す、それで距離は今申したやうであるけれども、
其上に尙ほ運河の影響を判断するに必要なのは、
パナマ運河はどれだけ通過料を徴収するか、通過
料が高ければ其の勢力範圍が減じます、通過料が
無ければ尙ほ殖える、早く申せばスエズの一噸八
法五十より安ければ、今の距離よりも少しスエズ
の領分に喰込んでパナマの範圍を伸すことが出来
る、詰り通過料の高いと安いとに依りて勢力範圍が
決することになるのであります。

もう一つ考へなければならぬのは寄航地の關係
である、此點はパナマが不利益の地位に立つて居
る、これは多く太平洋を航海しなければならぬ、歐
羅巴からパナマまで、又パナマから濠洲までの間
には寄航する所が少ない、是れはパナマ運河の効
力を少なからしむる原因となる、スエズを通過す
る歐亞の交通船は、歐羅巴を發し、スエズを過經
して、さうして彼の富源と稱せらるゝ印度から新

(89)

嘉坡南洋諸島、マニラ附近の中繼港を経て東洋に
やつて来る、其間の貨物の積卸は實に激しい、日
本から歐羅巴へ行く船でも、貨物は多く香港か
ら新嘉坡までに一杯になる、日本から船一杯に
なると云ふことはない、さう云ふ風に貨物の供給
上有力なる寄港地を有つて見ると云ふことはスエ
ズ運河のパナマ運河より利益のある點であります
デあるからして通過料の關係と寄港地の關係を無
視することはありませぬ、併し船は此外に貨物の
積合せの工合と云ふことがありますからして、定
期航海でない限りはパナマ運河の出来た爲に、今
日までに於ては東洋へ来て歐羅巴へ引返したの
が、東洋の貨物を亞米利加へ持つて行つて、亞米
利加の貨物を歐羅巴に持つて行く世界一周航路と
云ふやうなものが出来るとのみならず、其他の航路
に於きましても太平洋と大西洋が聯絡した爲に貨
物船にとつては利益になることが多いのでありま
す。

尙ほ最後にパナマ運河が合衆國に對して如何な

る影響を有つて居るかと云ふ問題であります、詰
り合衆國は鐵道でもつて其の發達を圖つた、東西
の經濟の聯絡、其他政治上、軍事上の聯絡を鐵道
に依つて居つた、パナマ運河が出来ぬ以前に於て
は船舶を以て聯絡を取ることとは出来なかつた、合
衆國が發達したのは鐵道のお蔭である、現に四五
十年の間にあれだけの發達を爲し得た、鐵道が無
かつたならば發達しなかつたかも知れない、亞米
利加のみならず日本もさうであります、併なが
ら海運を利用した爲に發達したのでぢやない、それ
で現に發達はして居るけれども船舶の交通が出来
なかつた爲に其の發達を餘ほど滯滞して居る、
其の影響を被つて居るのが東海岸に於ける工業地
と西に在つてはカリホルニアに於ける農業であつ
て其の生産物を各國に賣出すことが出来なかつた
のは海運の聯絡がないと云ふことが大なる原因に
なつて居る、例へばカリホルニアの穀物にしても
野菜にしても若し船で持つて行くことが出来
るならば歐羅巴へも販路を擴張することが出来た

(90)

のであるけれども、鐵道を經由して持つて行かなければかゝる運賃が高いそれでは引合はぬからマゼラン海峡を経て歐羅巴に送つて居る、或は北亞米利加の東海岸に行く貨物は運賃を安くして居るそれでもまだ高くて運賃を計算して見てマゼラン海峡を回つて行く船に積んで居る、所がパナマに近道が出来た以上は之に對抗して鐵道の運賃を低減すると云ふことは到底出来ぬのであるから今日鐵道に依りつゝある貨物の大部分、腐敗の虞れない、時日の早いことを必要としない貨物はパナマを通過するに貴ひない、パナマを經由して行くこととは北亞米利加西海岸の發達と云ふ意味を有つて居る、西海岸は工業地でない農業地であるが交通が不便である爲に發達しないのである、若し此の聯絡が出来たならば従つて未墾地も開拓される、又澤山ある馬鈴薯葡萄、麥といふやうなものも歐羅巴にまで喰込んで行くことが出来る、然らば日本は如何なる關係を有つかと云ふと、是れは今日吾々の問題になつて居る移民問題に大關

係を有つて行くだらうと思ふ、詰り日本人が澤山亞米利加へ行くのは百姓をするのが一番の望みである、又それが一番宜いのである、或は鐵道工夫になるものも随分あるけれども、土地を耕するか葡萄を摘むとかに非常に用ゐられて居る、此間歸つて來られた高橋先生の話に依つて見ても牛島と云ふ人の如きは桑港でポテトキングと言はれて居る、其他プレスノの葡萄などは殆ど日本の移民のみで摘んで居る、西洋人は手が不器用であるし、あゝ云ふ暑い所で葡萄を摘むと云ふやうなことは出来ない、其他ポテトを作る所は濕氣の多い所であつて、日本人は平生水田の多い所に居るからよく之に堪えるが、歐羅巴人には熱病に罹る者が多い、デあるから亞米利加の西海岸の農業と日本の移民と云ふものは到底離るべからざるものであつて、西海岸の農業が發達すればするほど日本の移民を入れなければならぬことにならうと言つて居ります、又其の時分に高橋先生が言はれて居つたが亞米利加の經濟は八年或は十年置に高低する

(91)

今は一番低い極點に達して居る、故にもう六七年經つたならば經濟界がよくなつて事業が發達し従つて日本の移民を必要とするであらう、斯う云ふことを言はれた、それはさうでありませう、所が是れがパナマの運河に私の見る所と偶然にも一致することを見出すのであります、それは千九百六

が非常に米國に行つたと云ふことである、移民が非常に行つた爲に、旅客を載せて行くには船が必要である、それ故に彼地には一萬噸二萬噸と云ふ船が多い、今日では三萬噸以上、三萬二千噸と云ふやうな船が出来た、さう云ふ大きな船は何の爲に出来たかと云ふと澤山の人が行くからである、統計に依ると多い時には歐羅巴の移民の数が百萬以上に達して居る、然らば行つた人はもう其儘であるかと云ふと、亞米利加で大變な金持になつたもの、或は祖父とか父とか、亞米利加に渡つて金持になつた所が其子や孫は、自分の故郷は英國である、獨逸である、伊太利である、伊太利は奇麗な所であるとか、英國はどうである、獨逸はどうであるとか云つて其の故郷に足を向ける、だからして一度の航海に四千萬圓六千萬圓と云ふ高い運賃を拂つて旅行すると云ふやうな贅澤な旅行者が出来る、従つて陸上のホテルを欺くモリタニア、ルシタニアと云ふやうな立派な船も出来るのであります、いかに大きな船が宜いと云つても、それだけ

(92)

の往來の無い所へ之を浮べたのでは何にもならぬ彼のダコタ、ミネソタの如きは收支償はない、唯大きいだけの名譽に終るのである、若しそれが位地を轉じて、西海岸の農業が發達してどうしても日本の移民を入れなくちゃならぬ、移民の制限もなく必要上日本の移民を要すると云ふ時代になつて。少なくとも年々五十萬六十萬の移民が行くやうになつたならば、郵船會社と東洋汽船は萬歳であると言はなければならぬ、英國及び獨逸の汽船會社が今日の盛大を來し得たのは移民が盛んであつた爲めと言つても過言でないのであるから、移民問題と海運の問題とは非常に關係が多いのであります、今後パナマの運河が出來て、西海岸の農業が發達して多數の勞働者が必要になつて來たならば日本の海運は大に發達するでありませう、さうなつたならば其の利益を以て他の不利益な部分にも日本の國旗を翻した船舶を浮べることが出来る、一方の利益ある航海に依て一方の不利益なる航海を埋め得るに至つたならば、世界至る所に

日本の海運が勢力を占めることになるのである。
(拍手)

時 評

○試験制度と師弟の關係

高橋 誠一郎

臣の君に仕ふるの道、子の親に對するの道、婦の夫に待する道、弟子の師に事ふるの道を教へて君の臣を使ふるの道、親の子に對するの道、夫の婦を遇するの道、師の弟子を育するの道を説かざるは北方支那の儒教的精神を承けたる日本舊倫理想の一大缺陷なり、儒教と共に我が精神的文明を經緯する佛敎經典は流石に此缺點に陥ることなくして、彼の安世高の譯に由つて傳る尸迦羅越六方禮經の如きは上に對する下の道を説くと共に又下に對する上の取る可き道を教ゆることを忘れざりき、謂弟子事師、當有五事、一者當敬難之、二者當念其思、三者所教隨之、四者思當不厭、五者當從後稱贊之、師教弟子、亦有五事、一者當令疾知二者當令勝他人弟子、三者當令知不忘、四者諸歎難、悉爲解說之、五者當令弟子智慧勝師、之れ實に

平等の思想より發生したる最高の倫理觀念にして吾人が常に推賞措く能はざる所のものなれども、不幸にして此種の思想は吾國民を支配することなく、三尺下つて師の影を踏まず底の儒敎主義が獨り勢を逞ふせるはかへすくも遺憾の次第なるが、然も古來師弟間には犯す可らざる不適當の限從關係あるありて、整然として紊れざるものありき、然るに維新の政變に伴へる思想界の革命は舊道徳の敎理を一切破却し去つて、彼の師弟の關係の如きも當に其濫き情誼を失へるのみならず、師に威嚴なく弟子に服從の精神なく、師は教を賣り弟子は之を購ふものなりと思惟せられ、給付反對給付の原則を以て師弟の關係を律し去らんとするが如き有様を現出するに至れり。

更に師弟間の關係をして冷かならしむに資せしものは現今の試験制度なり、先日宇都宮の某女學校に女學生の同盟休校あり、今又岐阜縣の某中學校に落第生三十餘名が暗夜に乗じて教師某を鎮守の森に要撃せしが如き、神奈川縣の一中學に以前

(93)