Title	新造船の輸出に就て
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1916
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.10, No.12 (1916. 12) ,p.1736(112)- 1751(127)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19161201-0112

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.

新造船の輸出に就て

増井幸雄

時局の影響として本邦海運界に起つた現象多々ある中に最近に於て特に世人の注意を惹いた所の現象が二つある。一は船腹の不足といふこととて他は船舶特に新造船の輸出といふことである。前者は既に主として事物自然の成行の結果として殆んど解決された姿であるが後者は一兩月以來賛否兩様の議論の間に今猶ほ行はれつゝあるを見る。自分は本年初秋の頃慶應義塾理財學會の席上極めて少數の人の前に於て戦時海運政策に關する若干の意見を述べた節に恰も當時世人の注意に上り始めた船舶輸出の問題にも言及したのであるが、改めて茲に愚見を述べて見やうと思ふ。

我國は從來永く船舶の輸入國であつた、而して船舶の輸入は日清日露の兩戦役の當時に於て最も多く行はれた。日清戦役以前に於ける船舶が大部分外國からの輸入に係るものたりしことは云ふまでもないが、その後にも増加船舶の大部分は之を外國よりの輸入に仰いだのである。即ち日清戦役の前年たる明治廿六年末と戦後の廿九年末とを比較すれば、總噸數千噸以上の汽船は六十五隻九萬五千七百餘噸なりしものが百二十六隻二十六萬五千七百噸となつて、隻數に於て七十隻噸數に於て十七萬噸の増加を來したが、その中内地の建造に係るものは僅かに一隻千五百餘噸に過ぎない。明治廿九年から造船獎勵金が下附されることになつたが内地造船は餘り振はず、日露戦役の前年たる三十六年末には百九十七隻五十一萬一千餘噸に増加して廿九年末に比し七十一隻二十四萬六千餘噸の増加

を來したが、其の中内地新造の船舶は僅かに九隻二萬餘噸に過ぎない。而して之が日露戦後の三十九年末には更に増加して三百二十一隻八十二萬六千噸となり三十六年末に比して百二十四隻三十一萬五千噸の増加を來したが、其の中内地の新造に係るものは二十一隻四萬一千噸に過ぎない。降つて大正元年から三年までの三ヶ年間に於て百三隻三十四萬二千餘噸の輸入、内七十一隻二十四萬八千餘噸は大連置籍があつたが其の間に於て内地で新造されたものは十八隻十二萬七千噸に過ぎない。之を通觀するに日獨戦役前までの間に於て内地造船高は漸次増加は來たけれども猶ほ未だ輸入船の方が大部分を占めて居たのであつて其間に假令一二船舶の輸出されるのがあつたにしてもそれは極めて例外的なもので而も先きに輸入した古船を逆輸出する位に過ぎなかつたのである。

然るに歐洲戦亂が起りて益々發展し來るに

及んで此の形勢は一變した。歐洲交戦國並に中立國の船隊は多く東洋方面への活動を中止又は減少した結果として本邦海運界の活動の餘地が増加したが、歐洲諸國は交戦國たる否とを問はず概ね船舶の輸出を禁止又は制限したがために、本邦に於ける外國船の輸入といふことは新造船は勿論古船と雖も頗る困難となり、運賃益々騰貴し従つて船價も之に伴つて騰貴を來した。そこで從來造船價格の高さが爲めに注文を躊躇しつゝありし船主も内地造船所に注文しても引合ふことになつたから新規注文が續々増加し造船所亦その規模を極度まで擴張して之に應ずることになつた。然るに他方に此の海運界の好景氣の前途を悲觀するものありて偶々外國商人の船舶を買進むものあるに乗じて所有船を輸出する者が現はれた、而も從來運用し來りたる船舶のみならず、未だ一度も運用せざる新造船を直ちに輸出する者が現はれたのである。從來

永年の輸入國が一變して輸出國の地位に立つに至つたことさへ既に大に注目し値することであるのに加ふるに其の輸出さるる船舶が内地新造船であり、更に其の時期が船腹の大々的不足の聲の收まつて間もない時であるといふに至つては愈々世人の注意を惹かないといふ譯には行かない。これ賛否兩様の議論の起り來つた所以である。

二

新造船輸出問題に關する可否の論は先づ反對論として現はれた。今その根據とする所を見るに大體次の三點に存するやうである。

第一 本邦の海運界は大々の船腹不足の状態から救はれて未だ間もないのみならず所謂「夏枯れ」後の繁忙を目前に控ゆる今日此際に於て船舶を輸出することは再び前日の難境を繰り返さしむる所以に外ならない。船主は船價騰貴の今日船舶の輸出によつて多大の利益は得られる

船舶の輸出時に新造船の輸出に反對する者は右の如き三個の理由によつて其の制限又は禁止を要求して居るのである。然るに新造船の賛成論は此の反對論に對する駁論として表はれた。その要旨は次の如くである。

第一 反對論者は船舶輸出によつて船腹の不足を來すと論じて居るが、我國の船舶の全部が内國の貿易の用に供せられて居るのではなくして一部は外國に備船されて居り其の噸數は大低十萬噸内外には達して居る、故に今後僅少の輸出が行はれたからとてそれが爲めに船腹の不足を來すことはあり得られない。殊に今後新造船の進水さるべきもの頗る多數に上るべきが故に毫も斯る虞なきのみならず却て此際多少の輸出は船腹の過剩を防ぐ上から見ても望ましい次第である、更に正貨吸收の點より見るも輸出の不可なる所を見ない。

第二 反對論者は賣船收入よりも運用收入の

だらうが國家經濟の見地より見れば多大の利益である。

第二 目下運賃は頗る騰貴して居るのみならず戰爭の續く限りはその甚しき低落を來すことはあるまじきことであるから、船主が所有船舶を運用することによつて取得すべき運賃收入は一時の賣船によつて得べき利益よりも大なるべきである。船主の見地から見れば船舶の輸出も有利であらうか之が運用は更にそれよりも有利である。

第三 更に新造船の輸出に就ては造船獎勵金の問題と關聯して考へるの必要がある。國家が造船獎勵金を下附するのは單に造船事業そのもの、發達のみを目的とするものではない、之と同時に新造船によつて自國の貿易を助長せしめむことをも目的として居るのであるからして、新造船を直ちに輸出することは造船獎勵金制度の目的に反する。

方が大であると云つて居るが、今日新船の船價は新造費の三倍に上つて居り、此の巨額と同額の運賃收入を收めむが爲めには現在の好景氣が今後五ヶ年維持せらるゝことを必要とする。これ果して可能なるべきや。船主としては今後五ヶ年間の好景氣繼續を豫想するの投機を敢てするよりも現實の利益を確取し置き戦後再び船價の平常に腹する時を待つて更に船舶を買入れて運用するを賢しとする。

第三 反對論者は新造船輸出は造船獎勵金下附制度の目的に反すると云ふが、元來造船獎勵金はその名の如く造船事業そのもの、發達を圖るのが目的であつて新造船を自國の海運のために使用せしむるのが目的ではない、造船獎勵金の下附が建造船注文主の内國人たるも外國人たるもの如何を條件として居らないのは其の確證である。果して然りとせば新造船の輸出は本邦造船業の眞價を海外にまで紹介し外國船主の注

文をも引受けて益々多数の建造によりて技術を
練磨し造船業を發達せしむるの途を開く所以で
あつて獎勵金下附の目的に反するどころか却て
之に合する次第である。

船舶の輸出を賛成する者は是等の三理由に基
づいて、徒らに船主の利益を害するに止まりて
國民經濟上に何等寄與する所なき船舶輸出制限
又は禁止の如き手段に出づるとは絶對に之を避
けべきのみならず却て輸出殊に新造船の輸出を
獎勵することを望ましいと論じて居るのである。

三

賛否兩論の大要は右の如くである。吾人は果
して兩者その何れに與せんとするか。吾人は吾
人の態度を定むる前に先づ争點となれる前記の
三點に就ての所見を述べなければならぬ。今各
方面から提供せらるゝ種々の材料によつて判斷
するに

右の第一の點即ち船舶の輸出によりて船腹の

だから、そんなに不足になつて居るとは思はれ
ないのみならず茲十萬噸位の輸出があるとも遑
かに船腹の不足を來すことあらうとは思はれぬ
但し輸出される船舶が現に外國に備船されて居
るその船舶でない場合には、かかる場合が多か
らう、それだけは現在以上に船腹の減少を來す
譯ではあるが、此の輸出とでも一時に行はれる
のではないからして、一方に於て輸出されるも
のあると共に他方に於ては外國備船の期間満了
して自國に歸るものあり更に新造船の續々進水
就役するものありて前者の減少を補つて行く。
現に本年中に於て既に進水されしもの並に進水
されんとするものが三十八隻十三萬噸に上つて
居り、明年中に於ては八十九隻約四十萬噸の進
水が豫定され、明後年末即ち大正七年末迄に進
水さるべきもの今日に於て實に總計六十萬噸と
豫定されて居る。假令造船材料供給の困難のた
めに豫定よりも噸數に於て三分の一位は進水が

不足を來すや否やといふ點に就ては、寧ろ輸出
賛成論者の説に與して船腹の不足を來すの虞な
しと云ひたい。凡そ一國の貿易の爲めに實際に
利用せらるゝ船腹の多少は其の國の國籍を有す
る船舶の多少に比例するものではない、外國船
の入り來るだけは内國の爲めに船腹が増加し自
國船の外國人に備船せらるゝもの、大部分は自
國貿易の爲めには全く利用されない、即ち一國
の國籍を有するものから後者を減じ前者を加へ
たいけが實際其國に於て利用せらるゝ船腹であ
る。開戦以來歐洲諸國の船腹の本邦に提供せら
るゝものは殆んどなくなり米國のも餘程減つた
が本邦船の購入新造によりて船腹が増したから
全體としては甚しき減少は來して居らない。尤
も貿易が増進したから比較的の減少を來したと
は云はれるだらうが、それでも本邦では以前よ
りも減少を來した今日に於てすら猶ほ未だ十萬
噸位のもものが外國人に備船されて居る程の有様

後れるとしても猶ほ四十萬噸の増加があるべき
であるからして今日多少の輸出が行はれても順
次に之を補うて充分に餘りがある、戦争が今後
數年繼續し我國の貿易が益々増進するとするも
猶ほ且つ此の船腹の大増加を消化し盡すことは
困難な位だと思はれる。人或は先頃起つた太平
洋に於ける船腹の太々的不足を思ひ出して斯る
現象の再來を憂ふるかも知れぬが、あれは頗る
一時的性質を有する米國より浦鹽方面への軍需
品大輸送の行はれたと同時に恰かも我國の船舶
の外國に備船されたものが約二十萬噸にも達し
て居たといふ事情に基づいたものであつて、斯
る現象の再來は恐らく杞憂に屬すと見て大過な
からう。かく考へ來らば船舶を今日多少輸出す
ることは毫も憂ふるを要せざるのみか却て船腹
の調節上必要なこと、考へられる。加ふるに船
船は増加しても之を運用すべき海員の増加之に
伴はず爲めに下級海員が必要上上級海員の職務

を執るの止むを得ざるに至つたと傳へられて居ることが果して事實なりとすれば、船舶運用上の危険を増加することとなる次第であつて折角今日までに築き上げて来た本邦海員の信用を再び地に墜すやうな海難を頻發せしめないとも限らない。此の點から見ても船舶の多少の處分は頗る望ましいと云はなければならぬ。或は船舶の増加は運賃の低落を導き國民經濟上最も望ましいものなるの故を以て、船舶は増加こそ望まじけれ其の輸出を可とするの理由を見ずとの反對論を試むるものあらむか、吾人は斯る人士に反問したい、論者果して貨物の代價は廉なることを望ましけれとの理由を以て、將に生産過剰に陥り代價暴落を來すの虞ある場合にも生産者は貨物の全部を内國市場に保留すべきものなりとして其の輸出を非難するやと。船主と雖も生産者と等しく企業家である、何等國家的恩惠を受けて居らない場合には自ら損してまでも國民經

濟全體の利益を計るの義務はない。次に第二の點即ち船舶を輸出すると之を運用するとの何れが船主にとつて有利であるかといふ點に就ては、事將來の豫想に係るもので今確と斷言することは出来ないが、若しも今日の好景氣の五ヶ年間繼續するにあらざれば今日賣船によりて得べき収入と同額を運用によりて取得すること能はずといふ計算にして正しと假定せば、吾人は今日船舶を賣却する方が利益だと考へる、蓋し好景氣の五ヶ年繼續を豫想することは頗る危険だと思はれるからである。その理由如何。思ふに今日我國の海運界が好景氣にあるのは現在の船舶噸數を以て東洋方面の航運を殆んど獨占して居るの状態に在るからである。然るに戰爭は今後五ヶ年續くとは思はれない、それより早く終結すれば歐洲諸國の船舶が東洋方面へも出て來る、歐洲諸國の船舶は擊沈或は海難によつて随分減少を來したけれども他方に於

ては可成多數の船舶が進水されて居つて現在に於てすら差引左程の減少となつて居ない(註一)閉ぢ込められた獨塊の船舶も活動し始める、從來の損失を恢復する考で益々盛んに東洋方面へ來るべきことを豫想せねばならぬ。戰爭が五年以上も繼續するとした所が、開戦以來八十餘萬噸の増加を來したる米國船隊(註二)の東洋へ輸出するもの益々多大なるべきを思はねばならぬ、否、それなくとも既に本邦の船舶のみに就て見ても前述の如く二年後には四十萬噸乃至六十萬噸の増加を來す筈であるとすれば、何れにしても東洋は海運界の混戦地激戦地となると覺悟せねばならぬからである。

船主の見地よりすれば今日持船を賣却する方が將來になつて賣るよりも有利であるといふことは船價の騰貴が永續しないといふ點からも考へられる。蓋し今日船價殊に其の輸出價格の昂騰して居るのは單に運賃收入の増加のみの結果

ではなく、一には後に説く所によつて知らるゝが如く外人が特に今日に於て本邦汽船を買進んで居るといふ事情にもより、又一には本邦新造船の進水が豫定進水總數に比して未だ多數に達して居ないといふ事情にもよるのである。故に假令好景氣が續くとも其の間に外人の買船熱が減るか又は新造船の進水され市場に提供されるものが續々現はるゝに及んでは、需要供給の法則の當然の結果として輸出船價は其の程度だけ低落せざるを得ない。更に況んや一旦平和克復後東洋が世界海運界の混戦地となるの曉に於ては運賃低落に伴うて船價は多大の低落を來さずんば已まないであらうと思はれるからである。

(註一) ロイドの船名錄に記載されて居る各國船舶噸數の戦前と最近との比較は次の如くである。

	一九一四年六月	一九一六年六月
英國	一八、八九二、〇九八噸	一八、八二五、三五六噸

英領民地	一、六三三、六一七	一、六三八、五二六
米 國	二、〇二六、九〇八	二、八五三、五三五
埃 甸 國	一、〇五二、三四六	八九一、一〇三
白 耳 義	三、四〇、〇二五	二、六四、九八五
丁 抹	七、七〇、四三〇	七、九七、三七一
和 蘭	一、四七一、七一〇	一、四八六、三六八
佛 國	一、九二二、二八六	一、八五一、一二〇
獨 逸	五、一三四、七二〇	三、八九〇、五四二
希 臘	八二〇、八六一	七、一七、〇四五
伊 太 利	一、四三〇、四七八	一、六八五、七二〇
日 本	一、七〇八、三八六	一、八四七、四五三
諸 國	一、九五七、三五三	二、三六五、九六〇
葡 萄 牙	九二、四二九	三〇、三七六
露 國	八五一、九四九	八七六、一四六

右の表によつて計算すると、歐洲に於ける聯合軍閥の諸國並に諸中立國の船舶噸數は此の二年間に二十五萬噸だけ増して居る。獨逸側をも合せて考へるときは即ち歐洲全國に於て百十餘萬噸の減少になつて居るが、獨逸に於ては目下六十一隻約九十萬噸の新式汽船（其の中には二萬噸以上五萬餘噸以下のもの七隻を含む）が建造中であるといふことであるから之をも計算に入れるときは僅かに十五萬噸弱

の減少に過ぎない。最後に第三の點即ち新造船の輸出は造船獎勵金下附の趣旨に反するや否やといふ點に就ては消極論にも一部の眞理はあるが積極論の方には一層多大の根據が與へ得られると思はれる。如何にも消極論者の説くが如く、造船獎勵金は理論上に於ては一國の造船業を獎勵するため下附せらるゝものであるから、造船數が増加し單に之を内國に供給するのみならず進んで海外にまでも輸出するやうになれば一は以て自國造船業の眞價を外國に紹介し外國よりの注文をも喚起することになつて益々多量生産の利益と技術の熟練とを來して造船獎勵の直接の目的は達せられる譯である。然り直接の目的は之によつて達せられたる譯である。然しながら一歩理論を離れて我國特有の事情に顧みるときは斯る解釋を以て満足し得べきか。予輩は之を以て満足し得ざる理由を有するものである。抑、造船獎勵

制度なるものは造船業をば海運業發達の基礎と認めて保護獎勵する場合に於て始めて海運政策の一部となるのであるが、本邦に於ける該制度は果して此の意味に於て制定せられたものなるや將た又製鐵業に對する保護と同様に造船業をば一の生産業としての發達をなさしめむがために制定せられたものなるや。思ふに我國に於て明治二十九年に造船獎勵法の制定せられたのは前年の議會に於ける航路擴張の建議案に關聯して居る、即ち日清戰後米濠印度等の諸方面に向つて遠洋航路を擴張するを必要とすといふ建議案が提出されたが、政府は従前内國の建造に係る船舶は少數にして且つ小型のものに限られ多數の船舶就中遠航に堪ゆべき大型船は悉く輸入に係る有様であつたので、航路擴張の爲めにはその根本的基礎として自國造船業の發達を必要とすと認めて、建議案にはなかつたが航海獎勵法と共に第八議會へ法律案として提出され可決さ

れて出來たものである。して見ると斯法制定の終局の目的は本邦海運の樹立振興に在る、少くとも其の當時は斯る趣旨を以て制定されたものと見なければならぬ。其の當時の立法者の意思の如何は兎に角として更に一歩を進めて考ふるに、本邦の造船獎勵は造船業を單に一個の産業として之の振興發達のみを目的として居るとは考へられない理由がある。若しも保護獎勵によりて一生産業をして眞に國際分業の點より見たる獨立の地位を得せしめむがためには其の産業は將來發達し得るの望あるものでなければならぬ。然るに本邦に於ける造船業は果して斯る將來を有するものなりや否や。今や船舶は殆んど鋼（又は鐵）製に限られんとするの有様なる時代に於ては造船發達の前提條件として鐵鋼の供給充分なるものあるを必要とするのであるが、本邦に於ては不幸にして製鋼事業は現在に勿論近き將來に於て充分なる發達を望み得られ

ない状態に在つて現に造船材料は大部分之を外國に仰ぎつゝあるの有様である、而して此の状態は短日月の間に改められるの望はないのである。既に造船材料の自給が不可能又は頗る困難なりとすればせめて其の輸入を容易ならしめなければならぬにも拘らず明治四十四年の關稅法は造船材料に對して二割五分の輸入税を課して居るではないか。斯る事情の下に於て本邦造船業をして國際分業上に於ける獨立の一地步を得せしめむとするは難事と言はざるを得ないのである。今や本邦の新造船が海外に輸出されつゝあるといふことは勿論時局の影響に外ならないのであつて右の所論に對する何等の反證ともならない、一度此の影響の薄らぐ平和の曉に於ては如何にしても材料廉價に技術優秀なる外國造船業と對等の地位には立ち得られないのである。果して然らば少くとも本邦に於ける造船獎勵制度は現時並に近き將來に就て云ふ

限りは經濟事情全般の上から見て自國海運の樹立の基礎を建立するために制定せられたものと解すべきであると言はざるを得ない。故に予輩は、新船を輸出することは抽象的理論の上から見れば造船獎勵制度の直接の目的には叶はむも本邦の現狀に顧みるときはそは該制度の終局の目的に反すると考へるものである。

以上述べたる所を要言すれば、今日多少の船舶を輸出することは爲めに船腹の不足を來すことによりて國民經濟に災するにもあらずして而も同時に船主の利益を確保する所以に外ならぬいから船舶の輸出は不可ではないのみならず寧ろ望ましい所である、然しながら新造船を輸出することは不可である、といふ事に歸着する。予輩が新造船の輸出を不可とするのは、單に右に述べたる如き造船獎勵制度の終局の目的に反するといふ理由のみからではない、實に次に述べんとする如き他に本邦海運界の現狀から見て

新船輸出の望ましからざる理由が存するからである。然らば如何にせよといふのか。答へて曰く、宜しく古船を輸出すべしと。乞ふ、次にその理由を述べやう。

四

我國に於て從來船舶の大部分が外國からの輸入に係つて居つたことは前に述べた如くであるが、その輸入された船舶の大部分は新造船にあらずして船齡十年乃至十五年といふ中古船であつた。目下我國に幾何の古船があるかといふことは確たる統計によつて示されて居ないが、明治四十三年末に於ける事實に其の後の變動を斟酌して計算して見ると大正四年末に於ける五百噸以上の汽船の船齡別は大體次の如くなる。

船齡十年未満のもの	八十六隻	二十四萬噸
二十年未満のもの	百三十五隻	三十二萬噸
三十年未満のもの	百十八隻	二十六萬噸

第十卷 (一七四七) 雜 錄 新造船の輸出に就て

三十年以上のもの 八十四隻 二十萬噸

右は勿論正確な統計ではないが、大勢は之でも分る。即ち二十年以上の古船が隻數に於て全體の四割八分、噸數に於て四割五分を占めて居るといふ有様である。然らば何故に斯く古船又は中古船が輸入されたかといふに、それは第一に古船は新造船に比して船價が頗る安いといふこと(註二) 第二に不定期航海を行ふ貨物船特に遠航をすること少き場合に於ては古船でもさしたる不都合なきこと、第三には大會社以外の船主は資本少く而も船舶金融の途の開けて居らないといふことの三個の事情に基づいて居るのである。

(註二) 船齡の加はるに隨つて船價の低落すること、就中十五年位に至るまでは頗る急速に低落することは次の表(英國に於ける船價)によつて知ることが出来る。

船 齡	(一九〇六—一九〇七年)	(一九〇九—一九一〇年)
一 年	總噸數一噸 ニツキ(磅) 一四・〇	一〇・〇
二 年	一三・〇	九・〇
三 年	一二・〇	八・二
四 年	一一・〇	七・五
五 年	一〇・三	六・七
六 年	九・五	六・〇
七 年	八・八	五・五
八 年	八・〇	五・〇
九 年	七・六	四・五
十 年	七・〇	四・〇
十一年	六・六	三・八
十二年	六・〇	三・五
十三年	五・七	三・三
十四年	五・二	三・二
十五年	五・〇	三・一
十六年	四・八	三・一
十七年	四・六	三・一
十八年	四・五	三・一
十九年	四・四	三・一
二十年	四・三	三・一

古船を以て海運業を經營する場合には船價の低廉に基づく利益はあらうが、他方に於て船齡十五年以上の船には大修繕を要するの點は別とするも猶ほ造船術の日進月歩する今日に於ては機關其の他の構造は時代後れとなり石炭消費量多く積載力少く荷役の設備の不充充分なる等の不利益を免るゝことは出来ない。古船同志が近海内國の航路に運用さるゝ場合に於ては海運界全體の不經濟、國民經濟上の不利益であり、それが遠航に従事して他の新鋭船と競争する場合に於ては到底後者に匹敵することは出来ない。故に一國海運業をして健全なる發達をなさしめむと欲せば單に船舶噸數の増加のみを以て満足せずして同時に船隊内容の改善をも期せなければならぬのである。目下の船舶拂底の際なればこそ本邦の古船も横行濶歩し居れ、平和克復の曉に於ては當然競争上の劣敗者たるを免れないと心配される。戦後の競争に對する準備として古

船を淘汰して新船に代へて本邦船隊の内容を改善することは刻下の急務と考へられる。船隊内容の改善は一方に於ては新船の續々建造さるゝと共に古船の處分が容易であり他方に於ては船主の資金豊富なるの時を待つにあらざれば望んで得られないのであるが、恰も此の好機は今や本邦を見舞ひつゝある。新造豫定船が數十萬噸に上ること前述の如く、古船の高價に輸出さるゝことは先きに考課狀に數萬圓と評價計上されしものが最近數十萬圓に輸出されたことや船齡二十四年及二十二年の老朽船が重量噸一噸につき各々四十一磅及二百六十六圓の割で輸出されたことによつても知らるべく、船主の懐中の暖かなることは近時の好景氣よりして當然結論し得られる此の時を措いては、船隊改善の希望は再び近き將來に於ては實現し得られないのである。或は新造船を今高價に賣つて更に新船を建造すればよいと云ふ者があるかも知れぬが、

既に困難を感じつゝある造船材料の供給は果して今後容易となるべきや否や。或は造船が困難ならば後に至つて新船を輸入せよといふか。今や各國共に銳意新船の増加に腐心し特に合衆國に於ては五千萬弗を投じて新造又は購入による船舶國有を企て居り、伊太利に於ては貨物船増加策として輸入船は三年間収益に對する動産税及戦時附加税を免じ内地建造船には五ヶ年間右の諸税並に材料輸入税を免じ毎噸八十五リラの造船補助金を與へ右兩種の船舶何れも一ヶ年間徵發せず又強制輸送を命ぜずとして専ら伊國人の所有權取得を獎勵する代りに五ヶ年間は外國人に之を賣却することを禁じて居る今日以後に於て、新船の廉價購入果して可能なるべきや否や。共に疑なきを得ない。故に予輩は幸にして時局の結果新船建造の盛に行はるゝに至りし此の偶然の好機會を利用して古船を淘汰し新船を國內に留保し以て船隊内容の改善を行ひたいと

欲するものである。

船舶内容の改善に關しては諾威及び西班牙の採つた政策は注目に値する。諾威は千九百十五年十二月十四日以後は外務省の許可なくしては船齡十五年以上の外國船を輸入するを得ずと規定して老朽船の輸入を制限して居る。西班牙は千九百十六年一月七日の勅令を以て、一方に於ては五百噸以上の船舶にして船齡十年以内の木造船及十五年以内の鐵鋼船の輸出を禁じ、船齡それ以上のもの、輸出には政府の許可を要すとなし、他方に於ては船齡十年以内の鐵鋼船又は五年以内の木造船の輸入には輸入税を免除して以て新船の増加を企て、居る。然るに翻つて本邦の政策を見れば果して如何。明治四十四年の改正關稅法は船齡十年以内の新船には一噸十五圓、十年以上の古船には同じく十圓の輸入税を課して居るからして恰も諾、西兩國と反對に新船の輸入を困難ならしめ古船の輸入を容易なら

しめて居る。尤も負擔力の上から見れば新船の十五圓の方が古船の十圓よりも却て軽い税となつて居るかも知れぬが、前記の如く高價な新船を輸入することは唯さへ困難な事情に在る本邦船主にとつては寧ろ古船輸入の奨励となつて居るやうに思はれる。而も他方に於ては造船材料の輸入に關しては、獨逸及伊太利が輸入税を免除し且つ前者が國有鐵道の運賃を輕減して居るに反して、本邦では其の輸入には二割五分の重税を課し且つ運賃輕減の恩典を與へて居らずして、爲めに造船技術の未熟と相待つて内國造船を不廉且つ困難ならしめて居る。斯く平時に於て新船の輸入及建造を困難ならしめて居る本邦では元來ならば當分船隊の内容の改善を期待することは出来ぬ等である。然るにも拘らず天未だ我國を棄てざりしと見えて偶然時局の結果として之を成し得るの好機は求めざるに吾人に與へられたのであるからして勇躍此の機會を利

用して船隊改善の實を擧げなくてはならぬ。今にして此の機を逸することあらんか再び近き將來に於てかゝる希望を達するの機會を得ることは期待し難いのである。

五

船舶の輸出は最近二ヶ月以來盛んに行はれて居り、本年に入りてより最近に至るまでに其數二十隻噸數にして總噸數約七萬七千噸に達して居る、而して其の中には新造船も少なからず含まれて居ると傳へられて居る。さきに船舶の輸出は望ましからずといふ旨を發表した遞信省當局者が此頃になつて論旨を改め新造船の輸出は望ましからずといふ旨を發表するに至つたのは新船の保留、古船の淘汰を希望するの意に外ならずとして、吾人の考と一致するに至つたことを喜ぶものであるが吾人は此の際當局者が新船の輸出を單に望ましからずと聲言するのみに止めず、猶ほ一步を進めて船舶の内容改善の趣旨

を以て新造船の輸出に對して何等かの制限を設くるに至らむことを希望せざるを得ない。かく云へば或は徒らに産業の自由を抑壓するに外ならぬといふの理由を以て反對する者があるかも知れぬが、他の産業と異なつて特に國家的の意義を有する海運業に對しては絕對的自由主義は全然通用しないのであつて、斯業をば健全なる發達の方向に導かんがためには多少の制限を加ふることは已むを得ないのである。而も此の制限が終局に於て海運業者の利益と合致すること前述の如くなるに於ては吾人は此の種の反對論は全くその力なきものなることを信せざるを得ないのである。

(大正五年十一月十四日)