

講 演

精神的信條と經濟的目標

經濟學博士 寺 島 成 信

凡そ一國が一集團として其富強繁榮を圖ると同時に、列國の間に伍して其地位を高め、且之を保持して行くには、國策の確固たるものあるを要する。而して國策を立つるには、先づ以て (一)地理上の位置 (二)歴史 (三)國民性 (四)人口の多寡 (五)領土の廣狹 (六)資源の厚薄等を考覈して、然る後其國が他の諸國に比し、如何なる特徴、即ち優越點を有するかを見出だして、それに據つて進むべき方向を決することが肝要であると思ふ。

、そこで、日本の地位、歴史、其他のものは如何と云ふに、地理的には太平洋の一隅にある小島國であつて、北には支那あり、露領西伯利あり、西には印度、交趾支那あり、東には遙に海を隔て、米大陸あ

り、又遠く南には濠洲新西蘭あり、其他比律賓、瓜哇等大小幾多の群島があつて、それ等諸國との間に互に貿易を行つてゐる。又歴史を繙き見ると、建國以來二千五百八十五年其間上には萬世一系の皇室を戴いて其統御を仰ぎ、君民の間柄は慈父と赤子のその如く、君民一體の集團として今日に至つてゐるとは、今更云ふまでもない特色であるが、此の長年月間會て一たびも外侮を受けず、所謂金甌無缺の國として稱揚せられ、殊に明治維新以來は開國進取の大方針を以て進み、國威を世界に輝かしたことは頗る大なるものであつて、日清、日露、世界戰等の大役を経る毎に國力倍々加はり、地位彌々高まり今や世界の五大國又は三強國の一とうたはれてゐる。それでは第三の國民性はどうかと云ふに、忠君愛國の民として、又海國民としての精神を發揮して、或は軍事に、或は工商等の事業にそれ相當の成果を擧げてゐる。人口は内地だけで約六千萬人、これに屬領を併すれば八千萬に垂んとする大數である。即ち其稠密の度では和蘭、白耳義に次ぎ、世界に於ての第三番目に位するもので、しかも繁殖力が甚だ多くして年々六十萬人内外の増加を見るため、食糧問題、人口過剩問題が叫ばれてゐる有様である。次に領土は本土だけで約二萬五千方里、朝鮮、臺灣、樺太等を合せても四萬三千方里強で極めて狭く、支那に比すれば十八分の一、北米合衆國に比すれば十二分の一、英國は本土こそ日本以下であるが、其屬領は廣く世界に亘つて總計すれば二百萬方里以上であるから、これに比較して日本は約五十分の一にも過ぎな

いといふ渺たる島國である。次に天然資源は如何と云ふに、これ亦甚だ貧弱であつて、我國は古來瑞穂の國と稱し米こそ豊富であつたが、それも今日では内地の需要を補ふには不十分なため、年々四五百萬石も輸入を要する有様である。最近の統計に依つて見ると、米、麥、大豆等の輸入額を合はせて其金額は年一億五六千萬圓乃至二億圓にも上り、砂糖も亦年額五六千萬圓の輸入を仰いでゐる。衣類原料の綿は輸入額の最も大きいもので、實綿及び繰綿を合はせて年々四五億圓の巨額に上つてゐる。材木は平年でも七八千萬圓を示してゐるが、震災後更に著しく其輸入額を増して一億圓を超過するに至つた。産業の主要原料である鐵も、我國に産する物だけでは到底其用を辨するのに足りないので、年々一億圓乃至一億五千萬圓の輸入を他國に仰いでゐる。石炭さへ今日では年々貳千四五百萬圓の輸入を見る狀況で、これは勿論我國からも相當輸出してゐるが、時には輸入額が輸出額を凌ぐ事も少くないのである。石油はこれも我國では産高不十分なるがため年々三千萬圓内外の輸入を仰いでゐる。

以上は眞の概觀であるが、斯の如く觀察し來ると、自づから我日本の長所短所が那邊にあるかといふ事が知られる。即ち之を精神的に考へると我日本の誇るべき長所は、二千五百八十五年の活きたる歴史である。此の歴史こそは眞に國體の精華であつて、萬世一系の皇室を中心としての君民一體の結合と會て外國の侵入侮辱を受けたことのない金融無缺の國柄とは、實に世界の何れの國にも其比類を見ない所

である。私は之を以て我が日本國民の最も尊重すべき精神的信條となすべきものであると、平素固く信じてゐるものである。第二に經濟的に觀ると、我國は領土狹隘で亦貧弱であるが、地理的には天賦の好地位を占めて有無相通する國々は周圍に横はつてゐる。そこで我日本は其四面環海の島國たる地位を利用して充分に海洋を活用し、貿易、海運、水産等の事業を盛にして國家を經營し領土の狹隘資源の貧弱等の短所を補つて行くことが肝要である。即ち海商立國主義を經濟的目標として進んで行くのが最も然るべきであると思ふのである。

要するに精神的には皇室中心主義、經濟的には海商立國主義を採り、海の事業に其主力を注いで進んで行くといふことは、我が日本人の則るべき最良好の方針であつて、將來の國策も自づから生れて來るべきものであると謂はねばならない。

二

以上私は日本國民の精神的信條と經濟的目標に就て所見を概説したが、次に先づ其の精神的信條といふことに就いて、稍々明細に述べて見たい。

私は曩に日本の歴史は、世界に誇るべき比類のない歴史であると云つたが、試に外國の歴史を調べて見ると、何れも誠に缺點の多い歴史で、或意味から云へば君臣争鬭の歴史である。故に君主と國民

との間には、情的の鞏固なる聯絡、了解に乏しく隨つて其歴史は殆ど殘虐、非道の事蹟を以て滿たされてゐる。殊に晩近は程遠からぬ國々にも此種の言ふに忍びない事蹟が示されてゐるのは、痛嘆すべきことである。

さういふ風な國體であるから、西洋諸國では多く宗教を以て國民思想統一の具と爲し、善導の方便と爲し之を國教準國教と定めて内政上に利用してゐる。基督教、回々教、希臘教、儒教、佛教等は其例である。宗教を以て社會風教を矯めるといふことは確に結構な事であると信するが、宗教は信すべきものであつて、信せしむべきものではなく、況して國家の威力を以て、之を強制すべきものではない。だから我が日本では信教の自由を認めて、國民自ら其憑るべき宗教を擇ぶに任せてゐる。斯の如く我が國には別に國教なるものを定めてゐないが、然し我々日本人にとつては、建國以來の歴史、國體の精華が立派な一つの宗教である。全國民が依つて以て遵奉すべき目標であると思ふ。さればこそ私は國體の精華、皇室中心主義を以て國民を指導し、思想統一の信條とすることを、國策の最も得たるものであると勸奨するものである。

惟ふに大戰後我國民の思想は稍惡化の傾きがあつて、社會組織に對する國民の不平不満は一種の危險思想を生み、破壊的行動に出でる者さへ少くない。此惡傾向を其儘に措くと、恐らく將來に患ふべき禍

根を貽すであらう。私は考へるが、歐洲大戰は確に物質的には我國に幸ひしたが、同時に精神的には災を持ち來した。其利益と損失と、果してバランスがとれるかどうか甚だ疑はしいものである。尤も今日に於ける思想の惡化混亂は、必ずしも其原因を歐洲大戰争にのみ歸すべきではなく、開國以來の物質文明の輸入、祖先崇拜其他傳統的道德思想の廢頽、共產主義、無政府主義等革命的思想の浸潤の外に淫蕩文學の傳來もたしかに其一因であらう。又それと共に官僚政治に對する國民の反感、黨争の餘弊、上流階級殊に資本家の不謹慎等幾多の原因が、相重なつて、遂に此の有様に立到つたとも見られるであらう。然し歐洲戰以來、これまで餘り日本になかつた惡思想の波が、侵入して來たことは事實である。

私は此際、日本の先覺者たる人々は朝野を問はず一齊に奮起して、國民の精神的信條を確立し、之を全般に鼓吹して國民思想の統一を圖ることが何よりも急務でないかと思ふ。重ねて言ふが我が日本は國體の精華である、世界に比類のない皇室中心主義といふ立派なプリンシプルが在るのであるから、之を深く國民の心の底に結晶させて、政治上、教育上、又社會上の標準とし基礎とし、以て國民を正しく指導して行きたいものである。

三

其次に經濟的目標の問題であるが、我日本は遠く世界中心の經濟を離れて極東の一隅に偏在してゐる

島國であるから、前にも述べた如く主として海に依つて立たねばならぬ。若しも國家としての二三流の地位に落ちても構はぬ、和蘭や白耳義、スカンジナビヤ諸國と同等になつてもよいといふのならば兎も角、苟くも今日現に占めてゐる比較的優秀の地位を保ち、益々之を高めてより大なる日本に發展せしむる考へであるならば、國民の全部が共々に心を戮せ力を協せて一層の奮勵努力をせねばならぬ。

これは近頃頻に外國から歸つて來る人々から屢々聽くことであるが、今日日本人として旅行すると到る所の國々で優遇されて、いかにも我國が世界に重きを置かれてゐることを感ずる。所が一たび念ひを本國に寄せてその状態を省みると、實に心苦しくて冷汗が出る程種々の點に於て諸外國に劣つてゐる。日本は其實世界に買ひかぶられてゐるのではないかといふことを痛感するといふ話である。實は私も同様な懸念を持つてゐるものであつて、富の點に於ても又強さの程度に於ても、我が日本の國力は今日世界的に認められてゐる地位に果してふさはしいかどうか之を考へると轉た憂慮に堪へない。だからこそ我々日本人たるものは前にも述べた如く精神的には國體の精華、皇室中心を飽くまでも絶對の信條として相携へ進むと共に、物質的經濟的には國力を一層充實させるために、主としてこの海を利用し、貿易、海運、水産等の事業を層一層盛んならしめ由來天恵に乏しい缺點を補ふことに努めねばならぬと、大聲疾呼するのである。

日本の貿易状態を見ると、大戦前大正二年の貿易總額は僅に十三億六千萬圓に過ぎなかつたのが、昨大正十三年には四十二億六千萬圓を示してゐる。之を近年の最高記録たる大正九年の貿易總額四十二億八千四百萬圓に比べると、約二千萬圓を減じてゐるが、それでも戦前の十二三億時代に比すれば約三倍五分の増加である。然し乍ら一步進んで觀察すると如此えらく多くなつたのは只金額だけであつて、之を輸出入貨物の數量から見れば、別に大した増加でもないのである。即ち戦前大正二年の輸出入貨物總噸數は約千四百四十六萬噸であるのに對して、貿易總金額に於て最も多い大正八九年頃でさへ、千三百四十萬噸から千四百萬噸近くを示してゐるに過ぎない。そして最近の二年間は震災後の復興建築等の爲め米國の材木とか嵩高品が多く這入つた結果、噸數が著しく殖えて、千六百二十萬噸に上つてゐるがそれでも之を戦前の千百萬噸臺に比べて、僅に四割強の増加に止まつてゐるのである。價額ばかりが三倍以上に上つても貨物の實際數量に於て二割乃至四割の増加に過ぎないとすればそれは、只物價が騰貴した結果としての金額増加に過ぎないことを證するものであつて、餘り大騒ぎして喜ぶ程の事でもないのである。

それから今一つ注意すべきことは、日本の貿易は印度、支那、瓜哇等多くは我國よりも文化程度の低い國を取引の相手として、其方面へ大部分の輸出をしてゐる事である。然し是等の國々と雖も、いつま

でも吳下の舊阿蒙たるべきものではない。現に支那の如きは、近年非常に自覺して所謂自給自足の方針を採り、出来るだけ自國の産業を盛にして輸入を減少せんと圖つてゐる。瓜哇、印度も亦然りとすればこれまでのやうに日本が貿易上多大の利益を占め得ることは、將來頗る困難であると考へねばならぬ。これは我國貿易者の覺悟を要する所で日本自ら貿易の對手國たる以外、更に外國相互間の貿易を我が日本の船舶を以て營むが如きも、最も有利の方法である。近來三井物産其の他の貿易商なども其方針で進んでゐるやうであるが、英獨其他の海運國に於ては早くから此種の貿易方針を以て進んでゐるのであつて、我國でも此方針を採らないと今後對外貿易の目ざましい發展は期待すること出来ない。而して此程貿易の數字は大藏省の普通統計表に載つてゐないが、所謂無形の輸出といふのはこれで將來は此方面に向て一層の努力をすると思ふ。

四

次に水産に附いて一言したい。茲に水産物といふ中には當然、魚貝、海藻、魚油、罐詰等が含まれてゐるのであつて、最近の調査は未明であるが、我國に於ける是等水産物の産額は、大正十年の統計では約四億五千萬圓を示してゐる。そしてその中で、政府が特に奨励してゐる遠洋漁業に依るものは、約五千萬圓である。是等の水産物中、外國に輸出されるものはと云ふと、現在の所では僅に二千二三百萬圓

に過ぎないが、これは將來の心懸次第で一層多額の輸出を爲し得る可能性が充分にあるのであつて、確に有望の事業と思はれる。當局者も夙に此點に注意して、是迄相當の獎勵金を支出し、又沿岸の漁港修築を補助して諸般の設備完成を圖り、殊に今年の議會では水産財團を作らせ、これに金融の道を開く方法をも新に立てることにした。

是等は誠に喜ぶべき事であつて、我が國は周圍の近海若くは遠洋に幾多の良漁場を有し、殆ど無盡藏と云つてもいゝ魚族を産する上に、近來は又葛原氏等が大規模でやつてゐる鮮魚冷凍法などの設備も出來てゐる事だから更に各種の方面から今一層の研究を積んで、日本の漁業を盛にし、多々益々收獲を増して大いに之を海外に輸出するの方途を講ずべきである。

五

更に其次には海運の問題であるが、これは私が多年従事してゐる事業であるから、多少委しいお話をして諸君の御參考に供したいと思ふ。

日本の商船には汽船の外に帆船もあるが、帆船の輸送力は先づ汽船の三分の一位に過ぎないのであつて餘り重きを置かれてゐないから、私は便宜上専ら汽船について述べる。今日我が國に存在する汽船の總噸數は三百八十五萬噸で、之を世界の他の國々に比べると英米兩國に次いで正に第三番目に相當する。

のである。これは我が政府が特に日清戦役後種々の補助奨励法を實施して、苦しい財政状態の中から二億何千萬圓を捻出した結果であつて、一方當業者も奮勵努力し、日清、日露、世界戦の三大戦役等國家的大事變の度毎に強烈なる刺戟を受けて、遂に今日あるを致したのである。維新以來我が國で色々な産業が起つた中で、世界的に發達したものとして、第一に先づ指を海運に屈せねばならぬが、その大なる進歩の裏には實に官民兩者の非常なる努力があつたのである。

然し乍ら世界の海運界に於て第三位を占めてゐるといふことは必ずしも大に誇るべき事ではなく、第一位の英國は本國植民地の兩者を合せて二千百五十萬噸、第二位の米國は戦時中多數新造の結果、一時は千六百萬噸以上に上つたのが、其後多少の減數を見たとは云へ、今日尙千四百七十七萬噸を擁してゐる。是等に比すれば我が三百八十五萬噸は餘りに僅少であつて、之を力士に譬ふれば英國は橫綱大關、米國は關脇で、我國は其次の小結格に當るが、同じく三役は三役でも横綱に比すれば餘りに實力の懸隔した小結であると言はざるを得ない。しかも其小結の次位には實力の殆ど相如く佛蘭西、獨逸、伊太利等が前頭の一二枚所として控へて居て、少しでも油斷をすれば直ぐ之を凌駕して、取つて代らうとしてゐる有様である。

從來世界の學者、先覺者は、島國の發達セイブツに海權の必要なることを力説してゐるが、海權は單に武裝し

たる軍艦のみを以て確保し得べきものではなく、必ず商船を伴はねばならぬ。

過般の第一次華盛頓會議では、列國海軍の勢力均衡を圖るといふ名の下に、主力艦の率を英米は各10日本は6に限定したが、これに附ては異論の囂々たるものがあつた。次いで開かれる第二軍縮會議では恐らく補助艦並に航空機、潜水艦等が問題に上ることであらうが、これ亦結局、英米日の割合は一〇、一〇、六、といふことに制限されるだらうと豫想して今から不満を唱へてゐる者もあるやうである。

海權の一部を形作る海軍に對しては、右の如き有様であるが、それでは他の一部たる商船海運に於てはどうかといふに、軍艦の比率が一〇、一〇、六であるのに比べて、英國が二千百五十萬噸、米國が千四百七十七萬噸、日本が三百八十五萬噸であるといふことは、假に英國を一〇と見て計算して米國は七、日本は一、八に過ぎないことを示してゐる。何と云ふ甚だしい懸隔であらう。しかも之に對して我が國民中憤懣するものも嗟歎するものも殆ど無いのである。

所が此の三百八十五萬噸の汽船が、經濟界不況の今日では充分消化が出来ないで、始終船腹が剩まり一萬噸積の船が僅に五六千噸の荷物を積載して航海してゐるといふ有様で、其上に尙運賃が下落してゐるから、海運業は今や萎靡として振はない。尤もこれは商賣景氣が立直りさへすれば自然に恢復し得るのであるから、必ずしも深く憂慮することを要しないが、茲に最も留意を要するのは、我國の船舶が右

の如く其噸數に於て英米に劣つてゐる上に船齡が古く、隨つて速力に於ても甚だ遅い事で、即ち量に於ては縱令世界の第三位でも其質に於てはまだまだ下位につかねばならぬ事である。此際日本として最も恐るべきものは戦後に於ける獨逸の恢復力であつて、獨逸は巴里條約に依り總ての大型船舶を聯合國に提供した結果、曾て五百十萬噸の汽船を有し、世界に於ける第二位を占めてゐたのが俄然として劣位に蹴落され、一時は千噸以下の小型船のみで辛うじて四十萬噸を算ふるに過ぎないと云ふ憐む可き状態にまでなつたが、今日では堂々たる經濟的の船ばかりで、約三百萬噸を有してゐる。佛蘭西は現在三百六十餘萬噸で日本の次位であるが、これ亦優良なる船舶が少くないのであつて、恐らく此の分で進めば二、三年を經過しないうちに、地位の變動が起らぬとも限らない。

更に又我が國民の大に考へねばならぬ事は、日本の海運界に色々缺陷のある中で、殊に北太平洋に於ける海運力が著るしく衰退しつゝある事である。戦後米國では戦時中から引續き建造した新船を、世界の各方面に配船した中で、殊に北太平洋方面には一萬四五千噸級の客船を十隻も浮べてゐる。これは米國政府で所有してゐる船で、民間會社に其運轉を委託してゐるものであるが、北の航路はシヤアトルを起點として十二日間毎に一回、又南の航路はサンフランシスコを起點として二週に一回宛發航することに成つてゐる。最初のうちは日本の當業者などでも、米國は元來航海業に經驗は少ないしそれに熟練な

船員がゐないから恐れるに足らないと、寧ろ輕蔑の眼を以て見てゐたが、成る程當初開航後一二航海の間は、故障頻出、横濱へ來て直ちに船渠に入つて修繕を受けるといふ状態であつたが、いはゞこれは東の間で今日では經驗も積み、船内の設備も整ひ、米國からそれ等の米船に乗つて歸つた日本人達は皆口を極めて賞讃してゐる。無經驗、不熟練の状態から暫くの間こそまで漕ぎつけたのは流石にヤンキーの優秀を證するもので、我國の同業者は緊禪一番を要すると云はねばならぬ。

右の外、又別にパンクーパーを起點として東洋に往復するエムプレス型の高速度船が四隻あつて、其の内之二隻は二萬噸級、他の二隻は一萬七千噸級であるが、二週一回の定期航海で、速力も中々早く平均十八節八で日本の船舶は常に是等の英米外船の爲に壓迫されがちである。

我國ではサンフランシスコ方面には東洋汽船、シャートル方面には日本郵船、タコマ方面には大阪商船がそれ／＼其航路を開いてゐるが、外船の活動に對しては殆ど顔色のない有様で、生絲、茶の如き日本の特産品さへ今日は大部分英米船に持つて行かれてゐる。此の北太平洋方面は我國の經濟上又國防上最も大切な航路であつて、日本としては是非ともこゝに海權の確立を維持せねばならぬのに、現在の状態が右の如くであるのは残念千萬なことであつて、速かに英米の船舶に匹敵する優秀な船を造つて、こゝに浮べんことは國家の爲め一日を緩うすべからざる急務であると云はねばならぬ。

次には直接海運に關係せぬことではあるが、今一つの缺陷として算ふべきは我國に於ける鐵道と船舶との聯絡が極て不充分なことである。日本の鐵道延長は一萬三千五百哩であつて、世界での第十番目であるが、國有以來その營業方針を見ると、どうも此の交通運輸上最も大切な海陸の聯絡を完全にして、運輸事業本來の機能を全くするといふ要諦が等閑に附せられてゐるやうで、鐵道は鐵道、船は船と互に單純の發達を競ひ、鐵道當局は内地の運輸にのみ重きを置いて自營上船舶の沿岸航路を壓迫する等、常に汽船との競争を事とする傾きが認められる。同じく運輸の業に従つてゐる以上、事と場合に依つては競争もいゝが、一は國有即ち何等利益配當をも要しない政府の事業であるのに對して、一は民間の營利事業であるから、政府としては此點に於ても相當考慮を要せねばならぬ。

改めて申すまでもないが大局より觀て運輸機關の方針は出来るだけ貨物を經濟的に運搬することに在る。然るに今船で運ぶのと、鐵道に依つて輸送するのと何れか經濟であるかと云へば、それは多く論せずとも明らかな事であつて、船舶の方はそれ自身の建造費のみを以て足り、鐵道のやうに一哩十萬二十萬といふが如き大金を掛けて其運輸路を造る必要もなく、しかも其輸送力が大にして一舉に能く五千噸一萬噸の大量を運ぶことが出来る。鐵道貨車の積載量は一輛に付七八噸から十五噸乃至二三十噸のものもあるが、今日の日本では平均十二噸の貨車三十一輛で一列車を編成する實例になつてゐるから、

此の一系列の輸送力は三百七十二噸に過ぎない。即ち船ならば一舉に運び得る五千噸の貨物も、之を鐵道輸送に依るとすれば、約十三列車を編成して漸く其目的を完了し得る譯で、隨つて其時日も一週間を要するか二週間を要するか殆ど見當がつかない。

だから純理から云へば、鐵道輸送は海上輸送に比して確に不經濟的であるが、しかも事實に於て多くの場合鐵道輸送の方法が採用されてゐるのは如何なる理由かといふに、海運は如何に其費用が廉であると云つても、内地沿岸の航海に於て船は大抵の場合沖がよりで、それに貨物を積込む爲には波止場から一旦解船に取り、本船まで漕いで行つて又積込むといふ二重の手数を要するから、従つて解貨船、積貨等餘分の費用を要し、更に又其の船が目的港に到着した時にも船艙から一旦解船に積取つた上、荷揚場まで廻はしそこで荷揚をして倉入れをせねば成らぬから、彼是二重と三重に要する手数と費用とは随分なもので結局の計算に於ては、鐵道輸送に依る運賃と幾許の開きもない事に成り、それならば寧ろ比較的に發着時期が正しくして途中荷傷みの少ない鐵道輸送に依つた方が得策といふ事に歸着するからである。そこで、其結果として我國では本來ならば船舶に依るべき大嵩品例へば木材、肥料、米、石炭といふやうなものまでも汽車便に依る事となし、割高い運賃を拂つて恬として怪まない有様に立到るのである。然しこれは正しく變態的であつて、これが爲に物價は益々高くなり、一般消費者の負擔は彌々多く

なるのである。

果して然らば此の變態から免れる爲めには、海陸の聯絡設備を完全にすることが何よりも急務であつてそれにはもつと充分に臨港線を敷設利用するの必要がある。現在では日本の鐵道は港との聯絡に重きを置かずに敷設されたので、汽車は神戸の港も横濱の港も殆ど素通りにして走るといふ有様であつて折角臨港線があつても團體客とか大量の荷物がある場合に限つて運轉されてゐるやうでは、實際不經濟至極である。私は運輸交通の系統から見て、これは一日も忽せにすべからざる問題であると思ふ。

六

尙終に臨んで一言を附加したいのは、海運の目的に關してである。海運の任務に就ては平時戰時に亘つて色々な仕事があるが、これまでは要するに媒介機關、補助機關として海運を觀たもので、海運は貿易あつて始めて動くものと考へられてゐた。然し近頃は海運其のものを一種の産業として認める事になつてゐる。即ち詳言すれば海運は内外各方面の荷物を積取り之を輸送することに依つて運賃を收入する産業であつて、斯くして國際貿易關係に寄與する所偉大なるものである。英國の如きは傳統的の輸入超過國で、年々十何億圓の輸入超過を示してゐるが他面に於ては大量の船腹を有し、之を運用して年々十億乃至十五億位の運賃の純收入を得てゐる。外に海外投資から生ずる利益、保険料其他で年々多大の所

謂「無形の輸出」をなしてゐるから、結局相殺して却て餘剰の利益を更に又對外事業に投資して、新たな利益を産み出し、年々繰返して英國の富は益々其の大を成したものである。我國でも戰時中五年間の實績に依ると、約二十二億圓の運賃収入を擧げた推算だが、此間經費を差引いても正に十何億圓の純收入があつたに違ひない、戰後に於ても此の働きは依然として繼續し、目下海運界不況の時でも年々一億圓からの運賃純收入があつて對外金融關係に少なからぬ助けをなしてゐる。即ち此の働きこそ産業としての海運の機能であつて、今述べた日英の實例は最も雄辯に之を證明するものと謂つて宜しい。

そこで私は我國の海運も右産業としての本來の機能を一層發輝させ、多大の運賃収入を得て對外貿易關係に資するやうにせねば、海商國たる我國の前途は頗る憂ふべきものがあらうと思ふ。戰時中最も景氣の好かつた大正八九年に於てさへ、我國貿易の總數量は千三四百萬噸しかなく、最近大嵩の材木が入つて來ても、戰前に比して四割増に止まる位とすれば、果して二千萬噸、三千萬噸を望み得るかどうか甚だ心細い次第である。就ては將來日本の海運も貿易も、共に日本中心主義ばかりに囚はれず支那と歐羅巴、印度と米國等國際間に幾多の新たな航路を開いて、多々益々巨額の収入を擧ぐると共に、大規模の國際取引關係を結ばねば、我國は所詮我が國力を充實して今日以上に發展する望はない、否な恐らくは今日の地位をも維持することも六ヶ敷い。我國民は此の點について三たび思ひを致さねばならぬ。

重ねて最後に言明する。我が日本國民は世界に立つて精神的には國體の精華、皇室中心主義を其信條として戮心協力すると同時に、經濟的には將來の目標を海に置いて、海商立國主義に依て飽くまでも勇往厲進し、貿易、海運、水産等の事業の發展に主力を注がねばならぬ。而して帝國の國策は他なし、此處に存するのであると敢て斷言したい。

地中海にて

さたひこ

クリートの島かしらより涌きいで、

雲は大空にひるごりてゆく

書經周官

司 空	司 寇	司 馬	宗 伯	司 徒	冢 宰
掌	掌	掌	掌	掌	掌
邦	邦	邦	邦	邦	邦
上	禁	政	禮	教	治
居	諸	統	治	數	統
四	姦	六	神	五	百
民	照	師	人	典	官
時	刑	平	和	擾	均
地	暴	邦	上	兆	四
利	亂	國	下	民	海