

會協學地京東

No.

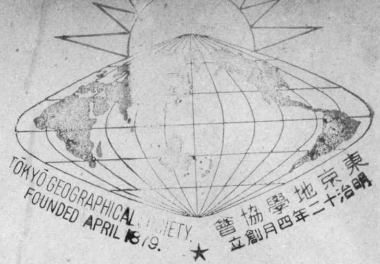
ニカラガ運河開鑿事業取調書

東京地學協會
設立月四年一十光緒

257.5

Ni

6



ニカラガ運河事業問題ノ歐米ノ間ニ起リタルハ其日
固ヨリ尙シト雖而レトモ邦人ヲシテ頓ニ其事業ニ注
目セシムルニ至リシハ實ニ客年一月東京地學協會ニ
於ケル甲比丹テ—ロルノ演說ニ原委スルト云ハサル
可ラス而シテ東京地學協會ハ該事業ニ關シテ報告銓
考ノ委員ヲ設ケ諸般ノ報信評論ヲ収蒐シ且工事ノ難
易成功ノ確否並ニ將來ノ利害關繫ヲ較覈セシムルノ
必要ヲ認メラレ全年四月ヲ以テニカラガ運河開鑿事
業報告委員ナルモノヲ設置シタリ本員等過テ選拔ノ
榮ヲ荷ヒ嗣後毎月一回乃至二回集會商量攷査スル所
アリテ以テ今日ニ暨ヒ稍々該運河事業ノ工事的地勢

的經濟的利害ニ就テ大體ノ意見ヲ定ムルコトヲ得タ
リ乃他人ノ意見報告ニシテ以テ參酌スヘキモノト相
包括シテ取調書一編ヲ纂輯シ敢テ茲ニ覆申ス但材料
尙充分ナラス殊ニ米洲ニ照會シタル諸般ノ報告書類
モ亦タ未タ到達セサルヲ以テ隨テ此レカ稽查上甚タ
隔躡ノ歎ヲ免レサル也若夫該運河探檢測量ノ因革並
ニ噸量豫算等ノ事ニ至テハ全運河會社々長ウオルナ
―ミラー―ノ寄送ニ係ル報文二篇之ヲ審カニス併テ高
覽ニ供フ之ヲ約スルニニカラガ運河事業ハ成功確實
ニシテ且日本ニ於ケル前途ノ關繫多望ナルヘキコト
ヲ疑ハサル也然リト雖尙觀察覃思スヘキモノナシト

セス是ヲ以テ本員等益々材料ヲ採蒐シ事實ヲ檢考シ
テ以テ調査ノ任ヲ盡スコトヲ怠ラサル可シ冀クハ姑
ク其ノ責ヲ寬ウシテ以テ更ニ異日ノ完成ヲ期セシメ
ラレンコトヲ

ニカラガ運河開鑿事業報告委員

田邊朔朗

荒井郁之助

北澤正誠

志賀重昂

末延道成

明治二十五年二月

東京地學協會

副會長子爵榎本武揚殿

副會長侯爵鍋島直大殿

ニカラガ運河開鑿事業取調書目次

第一 南北米洲間地峽開通ノ計畫

第二 パナマ運河ノ顛末現況

第三 ニカラガ運河ノ企業

第四 同工事ノ進歩設計ノ大要及現況

第五 同収支計算

第六 同工事ニ關スル各國ノ評論及本會委員ノ意見

第七 運河成功後世界殊ニ日本ニ及ボス所ノ影響

附圖

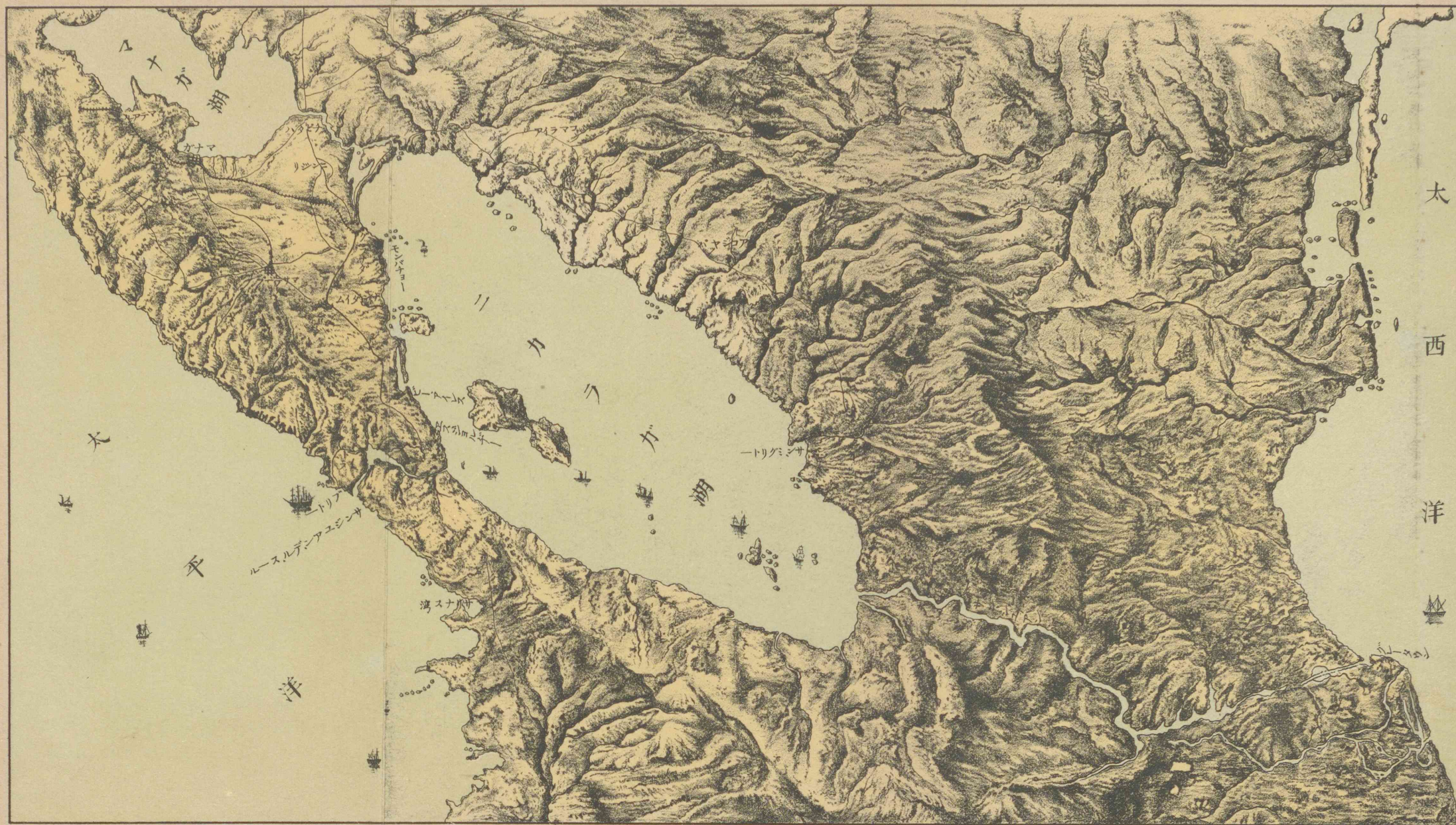
第一

ニカラガ運河ヲ下望シタル圖

第二

ニカラガ運河開鑿後航路短縮ヲ示セル

世界海圖



ニカラカ運河圖

(下望シタル所)

ニカラガ運河開鑿事業取調書

第一 南北米洲間地峽開通ノ計畫

抑々南北亞米利加ノ地峽ヲ開通シテ直接ニ太西洋ヨリ太平洋ニ航セントノ希望ハ當時ボルボアガ初メテ太西洋ヲ發見セシ時ヨリ冀圖セル所ニシテ西班牙人モ葡萄牙人モ佛蘭西人モ和蘭人モ英吉利人モ皆此ノ地方ノ地理ヲ探檢穿鑿シ南北兩大洲ヲ分離スル一葦ノ海峽ヲ發見シテ以テ太西洋ヨリ太平洋ニ通航センコトヲ希望シタリ然ルニ到底斯クノ如キ海峽ノアラザルコト分明トナリシカバ全ク人工ヲ以テ天然ノ缺點ヲ補ヒ運河ヲ掘割セントノ計畫ヲ爲シ古昔ニ在テハコルデズ、サアヴェエドラ、ヅ、ソトー等近世ニ在テハ有名ナルギゾー(佛人)アダムス(米

人)及ビルイ、ナポレオン(佛人)等皆同一ノ希望ヲ有シ特ニナポレオンノ如キハ未ダハム城ニ擒虜トナリテ最モ落拓ナリシ時ヨリ早ク既ニニカラガ地方ヲ開鑿スルノ念ヲ固持シ他日之レヲ成効スルニ於テハ命ズルニニカラガノナポレオン運河ナル名ヲ以テセンコトヲ望ミタル程ナリキ然リト雖モ其ノ後ナポレオンハ佛國皇帝タラントノ大野心ヲ起セシ爲メ遂ニ其志ヲ喪失シタリ是ヨリ先キ米國カリホルニヤ州ノ農業家ハ十分ノ經驗ヲカリシカバ此地方ノ農産物ヲ歐洲若クハ東部市場ニ輸送スルニハ鐵道ノ便利ヲ假ルヲ以テ十分ナリト思考シ左程運河ノ必要ヲ感セザリシガ鐵道ノ運賃ハ次第ニ上騰シ農業家ハ之ガ爲メニ充分ノ利澤ヲ受クルヲナク止ムヲ得ズケーブ、ホルンヲ迂廻スル帆船ヲ頼ミテ其産物ヲ運轉セザルヲ得ザルノ必要

ニ迫リシガ斯テハ少クモ四ヶ月ノ長日月ヲ閑過スルノミナラズ海險ノ憂モ亦タ決シテ鮮少ニ非ラズ斯ル状態ノ下ニ在ル所ノ商業ハ一種ノ冒險的事業ニ過ギザルモノニシテ其真正ノ發達ヲ見ルハ頗ル困難ノ一事ナリト言ハザルヲ得ズ是ニ於テカ新航路ノ必要ヲ覺リテ之ヲ創始セントスルノ念慮ハ漸ク有識者ノ間ニ勃興スルニ至レリ乃チ一千八百四十九年ニ至リ米國ノ紳士ハニカラガ共和政府ノ認許ヲ得テ太西太平洋船舶運河會社ナルモノヲ組織シタリト雖モ日ヲ經ルノ後遂ニ其目的ヲ達スルニ至ラズシテ單ニニカラガ湖并ニサン、ジュアン河ノ水運ヲ利用シ僅カニ兩洋間ニ於ケル乘客貨物ノ運輸ニ從事シタリ其後或ル他ノ場所ニ於テ二個ノ大企業者ヲ現出シタリ即チ其一ハ彼ノ有名ナルセツプ氏ノパナマ開鑿ニシテ其一ハ米

人甲比丹イーズ氏ガ墨西哥國ナルテハンテベック地峽ヲ開鑿シテ船舶鐵道ヲ設クルノ計畫是ナリ此二人ハ共ニ有名ナル勢力家ニシテ又最モ事業ニ熱心ナル人ナリシニ依リ世ヲ舉ゲテ皆之ニ望ヲ屬シタリト雖厄惜哉イーズ氏ハ數年前ヲ以テ卒去シ從テテハンテベック地峽開鑿ノ事業ハ其ノ成効ヲ見ル能ザルニ至レリ

第一一 パナマ運河ノ顛末現況

夫ノルセツプ氏ノパナマ運河ハ世人ノ知ル如ク資金ノ爲メニ最モ不幸ナル結果ヲ來シ會社ノ負債ハ四億二千萬弗ノ巨額ニ達シテ其所有物ハ僅ニ二千萬弗ノ餘ニ上ラザルガ如キ最モ悲慘ナル有様ヲ現出シタリ今之ガ顛末ヲ叙スレバ一千八百七十九年ニ當リ佛ノ紳士ハ相結合シテコロンビヤ政府ノ許可ヲ得

其ノ所領内ナルバナマニ向テ運河ヲ開通セントノ計畫ヲ起シ
 ルセツプ氏ハ既ニスエズ運河ヲ成効シタルノ人ナルヲ以テ特
 ニ推シテ社長トナシ此ノ事業ニ着手スルニ至レリ是ニ於テカ
 氏ハ世界ニ於テ海岸ヲ有スル各國ノ代表者ヲ佛都巴里ニ招集
 シ南北亞米利加間ノ地峽各所探究ノ上ヨリ成リタル數多ノ取
 調線中ヨリ五ヶ所ノ尤モ適當ナル場處ヲ選定シ又之ニ附キテ
 充分ナル研究ノ後ヲ終ニ九十餘名ノ委員中八ニ對スル七十八
 ノ大多數ヲ以テルセツプ氏ノ主張スル所ノバナマ線尤モ適當
 トシテ之ヲ實施スルニ決定セリ其所謂五線ハ左ノ如シ(當時ノ
 調査ニ係ル)

位	置	長サ日本里	線路中邪魔物	竣功年限	工費日本銀貨	通過限ス	記 事
テハンテペツク	六十里	閘門百二十ヶ所	不 明	不 明	十二日	氣候宜シ	

ニカラガ	七十三里	開門十七ヶ所	八年	三億圓	四日半	工事容易ナリ
バナマ	十八里	ナシ	十二年	四億圓	一日半	氣候惡ク
サンパラス	十四里半	隧道長三里半	十二年	四億餘圓	一日	工事困難
アトラ	七十二里半	隧道長一里	十年	三億餘圓	三日	全右

運河線ハ彌々バナマ線ト決シタリ其落成シタル後ニ於テハ修理ノ爲メニ費ス所年々凡四百万圓餘ニシテ毎年此運河ヲ通過スル荷物ヲ六百万噸ト見做シ收入スル税金三千万餘圓ニ至ルヲ難カラズトナセリ此計算誤ナキモノナラバ甚ダ利益アル事業ト言フベシ然ルニ英國有名ノ土木技師サア、ジヨン、ホースシヨ
 一及ビ米國海軍將官アンメンノ兩氏ハ到底バナマ開鑿ハ成效セズ好シ成效スルモ快ク般船ヲ通ズルコトハ最モ至難ナルベシトテ痛ク之ニ反對シタリシト雖モ遂ニ多數ハ此議ヲ容レズシテ愈々工事ニ着手スルコト、ナレリ

是ニ於テ千八百七十九年直ニパナマ運河會社ヲ創立シ事務所
ヲ巴里ニ置キ總工費ノ半額即二億万圓ヲ募集シ追テ殘部ヲ集
ムルコトニ決シ其金額ノ半數壹億万圓ハ歐羅巴ニ於テ募リ殘ル
壹億万圓ハ米國ニ於テ集ムルノ目的ヲ以テ株券ヲ發行セシニ
翌千八百八十年ノ末ニ至テ總株數百二十餘万ノ内九十九万餘
ハ佛國內ノミニ於テ應募シ申込金高ハ其集メントスル金額ノ
一倍以上ニ及ベリ此會社ノ勢朝日ノ昇ル如ク盛ニ實地ニ着手
スルコト、ナリ千八百八十三年迄ハ工事ノ準備ニカ、リ翌千
八百八十四年土工ニ着手スルニ至ル迄ニハ早ク既ニ創業費金
利土地器械買入レ等ニ一億二千万餘圓ヲ費シ爾來工事ノ進ム
ニ從ヒ千八百八十六年ニ至テハ二億九千万圓ヲ費セリ
然ルニ土地ノ不健康ニシテ工事ニ從事スル者過半死亡スルガ

故ニ隨テ詐僞百計至ラザルナク役員各奢侈ヲ極メ出來得ルダケノ金ヲ擱ミテ死セザル前一日モ早ク他地方ニ走り去ラントスルハ上下一般ナリ加之シヤグレスト云ヘル荒川運河線ニ横ハリ大雨アル毎ニ見ル々々水面數十尺ノ洪水ヲ來シ巨費ヲ擲テ堀鑿シタル所モ爲メニ荒サレテ跡ヲモ止メザルニ至リシコト屢ナリ且此運河ノ在ル處ハ北緯八度ニアリテ氣候甚ダ炎熱ナルノミナラズ年中ノ過半ハ一日中ニ數回ノ晴雨アリ大雨益ヲ覆スガ如シト見ル間ニ晴レテ日光燒クガ如ク有機物ノ腐敗生育共ニ非常ニ速ニシテ草木ヲ切開キテ道ヲ通ズルモ數日ヲ經レバ直ニ原形ニ生長シテ復タ切開キタル場所ヲ知ル能ハザルニ至ル隨テシヤグレス熱ト稱スル瘴癘毒ニ罹ル者多ク其ノ劇烈ナル一度之ニ犯サルレバ數時間ニシテ仆ル患者ハ土車運

送車ニ載セテ之ヲ病院ニ送り死者ハ一纏ニシテ之ヲ埋葬ス而シテ廣大ナルコロソノ病院モ人ヲ入ル、ノ餘地ヲキニ至リ門外ニ仆ル、者多ク遂ニ總計三万餘人ノ死亡者ヲ生セリ斯ノ如キ有様ニテ進行シ千八百八十七年即今ヲ距ル五年前ニ至リテ會社モ今ハ如何トモスル能ハザルニ至レリ總土坪一千八百万立坪ノ中僅ニ其上部ノ尤モ容易ナル所五百万坪ヲ動カシタルノミニテ總工事ノ十分ノ一ヲ竣ラザルニ目論見金ノ過半ヲ費セリ翌千八百八十八年ノ一月會社ノ有金三千餘万圓ニシテ其年末迄ニハ是非モ一億万圓ヲ得ザルニ非ザレバ進行スル能ハザルヲ以テ終ニ富講株發行ノ許可ヲ求メントスルニ至レリ氏ハ既ニ幾多ノ困難ヲ經テ首尾能ク彼ノ有名ナルスエズ運河ヲ成就シタル程ノ大有力者ナレバ佛人ノ信用猶ホ未ダ墜

チズ其募ニ應セシ者アリシト雖凡幾モナクシテ復々出金スル者ナキニ至レリ此時ニ當テ浮説百出或ハルセツプ死セリト訛傳スル者アルニ至リ今ヤ其騷國內ニ止マラズ之レニ對スルノ措置如何ニヨリテハ政府モ亦爲メニ更迭セザル可ラザル勢トナレリ依テ取調特派委員ノ報告ニ基キ閣議終ニ運河會社ニ募金ヲ許サ、ルヲニ決定シ八十七万人ノ株主及歐洲全体ノ經濟社會ハ爲メニ震動シテ歐洲一大強國政府モ此數千里外ノ工事ノ爲メニ起リタル混雜ノ螺旋中ニ一時ハ卷キ込マレントセリ氏ハ又一千八百八十七年マデハ水平運河(水閘ヲ用ヒザルモノ)ヲ以テパナマ運河ノ事業ヲ成就セントノ説ヲ固守シタルガ這ハ曩ニ屢々公衆ノ前ニ於テニカラガニハ水閘必要ナリト雖凡ハバナマハ其必要ナシトノ事ヲ演説セシニ依リ勢ヒ之レヲ株守

セザルヲ得ザリシニ依ルナリ然レモ其實際ニ至テハ資本モ勞力モ非常ニ多ク且ツ水閘ナラデハ到底成効ノ見込ナキニ依リ結局八個ノ閘門ヲ以テ此地峽ヲ越へ得ル所ノ者ヲ作ラント盡力シツ、アリト雖モ愈々多額ノ資金ヲ費シ最早如何モスルナキニ至レリ之ニ因テコロンビヤ政府ハ特ニ免許條約證ヲ改メテパナマ運河會社ニ其免許期限ノ延期ヲ與へ之ニ對スル信認金ヲ徵スルニ至レリ然レモ現今ノ有様ヲ述フレバ工場ニハ既ニ草木繁茂シテ大ナル器械家屋ノ草木中ニ立チ一見人ヲシテ斷腸セシメ名望神佛モ啻ナラザル氏ノ末路言フニ忍ビザル者アリ一口ニ概言スルモハパナマ運河會社ハ現金有ルコト無キノ有様トハナリヌ而シテ最近ノ報ニヨレバ同株主六十人ハ同社員ガ株主ヲ欺キタリトテ起訴シタルヲ以テルセツプ氏及ビ

氏ノ長子ヲ始メ其他二名ノ役員ハ不日審問ヲ受クル筈ナリト
ノ評サヘアルニ至レリ抑々此運河工事ニ比スベキ大工事ハ他
ニ其類ヲ見ザルニ非ズマンチエスターノ運河ノ如キスエズ運
河ノ如キラングエトツク運河ノ如キ遠クハ隋煬帝ノ大運河ノ
如キハ三万人ノ人夫ヲ使役シテ四十三年ヲ費セシト云フ者ア
リ然ルニ前代未聞ト云フホドノ者ニモアラザルニ斯ル失敗ト
ナリシハ地方ノ氣候甚悪ク朝夕ヲ知ラザルガ故ニ隨テ起ル百
般ノ困難其大ナル原因トナリシナリ實ニルセツプ氏ハ異常ノ
豪傑ニシテ其老年ニモ拘ハラズスエズ運河ノ大事業ヲ起シ世
界ニ大利益ヲ與ヘタリト雖此度ノ一舉ハ到底一大失策タリ
シヲ免レザルナリ

今又最近ノ米國新聞ニヨルニパナマ運河ノ大工事ハ今ヤ全ク

中絶セルガ如シト雖モ佛國人中ニハ幾分カ其設計ヲ變更シテ
運河工事ノ成功ヲ望ム者アリルビヨ一氏ノ如キハ其一人ナリ
氏ハ船舶鐵道ヲ利用シテ運河ノ未ダ全ク通ゼザル部分ヲ接續
セシメントシ之ヲ竣工スルニハ五千万弗ヲ要シ三箇年ヲ費ス
ベシト云ヘリ而シテ此船舶鐵道ニ用フベキ機關車ハ船ヲ支フ
ル架ノ如ク造リタルモノニシテ其中央ニ諸器械ヲ備ヘ付ケ之
ヲ船底ニ沈メテ水中ヨリ船ヲ引上ゲ陸上ヲ走ラシメ僅ニ二時
間ニシテ船舶ヲ運河ノ一端ヨリ他ノ一端ニ運ブ仕組ナリト云
フ然レドモパナマ運河工事ハ畢竟失敗セリト云ハザルヲ得ザ
ルナリ

第三 ニカラガ運河ノ企業

テハンテベック地峽ノ船舶鐵道既ニ望ナクバナマノ開鑿モ亦
成效ヲ見ズ然ラバニカラガヲ開鑿スルノ外他ニ又起業ノ場所
ナカルベキナリ

抑々此ニカラガノ地タルヤ北亞米利加大洲ノ北極洋地方ヨリ
起リテ南亞米利加ノ最南端タルホルン海角ニ達スル山脉中
ノ最低ノ部分ニ屬シ地勢一樣高低少クシテ其最モ低キ所ハ遂
ニニカラガ淡水湖トナル湖水ハ長サ九十哩、幅員四十五哩、深サ
五十呎ヨリ百呎ニ及ビ其ノ西岸ハ太平洋ヲ距ツル僅ニ十三哩
ニシテ其間土地ノ最モ高キ部分ト雖モ湖面上四十呎ヲ上ラズ
而シテ湖水ハ洋面上百十呎ヲ出デズ故ニ其最高ノ場所モ海面
上百五十呎ニ過ギズ更ニ又此湖水ノ東方ニハサン、ジュアン川
源ヲ湖水ニ發シテ流レ長サ殆ド百二十哩ニシテ末遂ニ大西洋

ノ一部カリビヤン海ニ注グ此河流タルヤ從來既ニ航運ニ供シ
吃水六尺ノ漚船ナラバ激流ノ爲メ多少遲緩スルコトアルモ太
西洋ヨリ湖水迄駛走セシムルヲ得ルナリ此レニ由テ之ヲ想フ
ニ造化ハ冥々ノ中茲ニ運河ヲ開クノ利ナルコトヲ指示スルモ
ノ、如ク如何ニモ都合能ク工事ノ成ルアラントスルモノ、如
シ而カモ此湖水タルヤ其面積廣大ナルガ爲メ強雨ト雖モ氾濫
ノ憂ナク夫レヨリ出ヅル所ノ川流モ亦俄ニ暴漲シテ運河ヲ毀
壞スルガ如キコトアルナシ

先キニパナマ工事ノ始メテ世間ニ傳唱セララル、ニ當リテ合衆
國政府ハ技師ヲ派シテ地理ヲ調査シ該工事ニ向テ助言ヲ試ム
ル所アリシガルセツプ氏ハ之レヲ容レズ遂ニ該運河ノ起工ニ
從事シタリト云フ斯ノ如キ從來ノ關係ヨリシテ米國有識者ハ

久シクパナマ地峽ノ阻難ヲ洞見スル所アリシカバ千八百八十八年二月二十日ヲ以テ遂ニ會社設立ノ特許ヲ合衆國政府ヨリ受ケ其三月十四日ヲ以テ總會ヲ開キテ役員ヲ撰舉シ三月二十五日ヲ以テ實際ノ工務ニ當ラン爲メ技師工手ヲ派遣セシガ一面ノ蕪棘行ク所トシテ拓開ノ勞ヲ要セザルナク地勢ヲ丈量シ河流ヲ測定シ水土ノ良否ヲ討究スルガ爲メニハ山谷ヲモ跋渉シ沼澤ヲモ横行セザルベカラズ之ニ加フルニ數多ノ役夫ヲシテ雨露ノ侵襲ヲ防ガシムル爲メニハ假屋ヲ作りテ其寄宿ニ當テザルヲ得ズ木石材ヲ運送シ又タ之ヲ陸揚スル等ノ爲メニハ埠頭ヲ築キ鐵道ヲ敷キ橋梁ヲ架セザルヲ得ズ河川ヲ利用スル爲メニハ底ヲ浚ヒ岸ヲ削ラザルヲ得ズ内外遠近相呼應スル爲メニハ電線ヲ設ケザルヲ得ズ患者ヲ醫療スル爲メニハ病院ヲ

建立セザルヲ得ズ要スルニ千八百八十九年ノ大半ハ此豫備事業ノ爲メニ之ヲ經過セシト雖モ九十年ニ及ンデハ全般ノ準備畧ホ其緒ニ就キタリ是ニ於テカ岩石ノ鑿開ニ從事シ且ツ波防築造ノ用ニ供スル爲メ切り出セシ所ノ岩石ハ之ヲ海岸ノグレ
ー
タ
ウ
ン
ニ
輸
送
ス
ル
ニ
至
レ
リ

第四 同工事ノ進歩設計ノ大要及現況

千八百九十年四月ノ早季ニ及ビテハ既ニ幅員四百八十六呎ノ運河十一哩許ヲ成功シテ此種ノ工事ニ最モ必要ナル所謂ユル河床乾燥ヲ經過スルコトヲ得タリ運河ノ東端ナル波防ハ千八百八十九年ノ十二月ニ於テ起工セシ所ナルガ千八百九十年十月ニ於テハ已ニ幅員四十二呎許ノ波防七百十五呎ヲ成功シ是

ヨリ引續キテ一千九百呎ノ距離マテ築キ立ツベキ豫定ナリト云フ此波防ノ築造ハ極メテ堅牢ナルモノニシテ從テ又タ巨万ノ費額ヲ要セシカドモ最早落成セシ部分ニ沿ヒテ次第ニ河底ノ深サヲ増シ船舶ヲシテ自由ニ貨物ヲ揚卸セシムルコトヲ得ルニ至レリ工事ハ全体ヨリ評スレバ頗ル容易ナル方ナレドモグレータウンヨリ以西十哩ハ多クハ陰濕ノ低地若クハ沼澤ノ類ニシテ浚渫モ亦甚タ難ク其以西三哩許ハ七百万二百三十方碼ノ堅牢ナル岩層ニシテ全工事中最モ時日ト費用ヲ要スル所ナリトノ事ニテ全費ノ殆ンド二割二分ハ此小地區ノ爲メニ消糜セザルヲ得ズト云フ以上ハニカラガ湖ノ東側ニ屬スルモノナレトモ其西側ニ在リテ最モ險難ノ部ト稱スルハ長サ九哩五百六十九万六千五百七方碼ノ岩石地ナリ工事ノ概要ヲ左ニ列

記セシニ

太西太平洋兩洋間運河ノ全長

一六九哩四四八

内

天然ノ水床ナ

サン、シユアン河

六四哩五四〇

利用スルモノ

一四二哩六五九

ニカラガ湖

五六哩五〇〇

諸種ノ池沼

二一哩六一九

人爲ノ開鑿ニ

西側ノ鑿河

一一哩一六〇

係ルモノ

二六哩七八九

東側ノ鑿河

一四哩八七〇

六個ノ閘ロツク

〇哩七五九

河幅ハ大約八十呎乃至二百呎深サ二十八呎乃至三十呎ヲ以テ
通例トナシ其最モ狹キ部ト雖モ今日世界ノ最大運河ト稱セラ
ル、スエズ運河ノ最廣部分ニ比シテ劣ラザルベシ殊ニサン、シ
ユアン河及ニカラガ湖ニ在リテハ兩側ニ障碍物ナキヲ以テ如

何ナル速度ヲ以テスルモ船舶ヲ進航スルコトヲ得ベシト雖モ
 只池沼及ビ鑿河ノ部分ニ在リテハ河勢彎曲ノ處ニ至リテ幾分
 ノ迂回ヲ免レザルベシ最モ信用スベキ測量ニ據レバスエズ運
 河ニ在リテハ噸數四千四百噸ノ汽船ニテ一時間ノ速力平均四
 哩、其以下ノ船舶モ六哩乃至八哩ニ過ギザレモ此運河ニ在リテ
 ハ之ニ比シテ驚クベキ速度ヲ示セリ試ニ概測ノ速度ヲ表示ス
 レバ左ノ如シ

鑿河全長

二六哩、〇三〇

一時間五哩ノ割ニテ經過スレハ

五時二十分ヲ要ス

池沼

二一哩、六一九

ク七哩ノ割ニテ

三時〇五分ク

サン、シユアン河

六四哩、五四〇

ク八哩ノ割ニテ

八時〇四分ク

ニカラガ湖

五六哩、五〇〇

ク一〇哩ノ割ニテ

五時三十九分ク

開濬

每區四十五分宛トシテ

四時三十分ク

幅員狭キ處ニテ進行ヲ妨ゲラル、時間ヲ見積リ

一時三十分ク

合計通過時間

二十八時

畢竟スルニ運河通過時間ノ長短ハ主トシテ閘濬ノ爲メニ要セ
ラルベキ時間ノ爲メニ限制セラル、モノナレバ前項記スルガ
如ク閘濬一區四十五分宛ニシテ一艘ノ船舶ヲ通過スト爲セバ
一日ニ通過シ得ベキ船數ハ三十二艘ナリ一艘平均二千噸ト見
做セバ一年ニ積算シテ少クモ二千万ノ噸數ヲ通過シ得ベシ茲
ニ一日ト云ヘルハ二十四時間ヲ稱ス何トナレバ該運河ニ在リ
テハ河湖ノ水力ヲ假リ其兩側ニ沿フテ電氣燈ヲ點スルヲ以テ
全河不夜ノ區トナリ十分晝夜兼航ノ實ヲ舉グルコトヲ得ベケ
レバナリ

人或ハ運河使用ノ水量ニ關シテ其供給ノ充分ナルカヲ疑フ者
無キニアラザレモニカラガ湖ハ殆ンド二千六百万方哩ノ面積ト
八千方哩以上ノ瀉水積トヲ有スルモノニシテ其湖口ノサン、シ

ユアン河ニ瀉下スル所ノ飛瀑ハ每秒流下ノ水積少クモ一萬千
 三百九十立方呎ニ下ラズ陰雨ノ候湖水ノ滿溢スルキニ於テハ
 每秒一萬八千立方呎即チ平均每秒一萬四千七百二十四立方呎
 ニシテ一日ニ十二億七千二百五十三萬六千六百立方呎ヲ得ベキ筈
 ナリ而シテ一回ノ開閘ニ要スル水量ハ殆ンド四百五十萬立方
 呎ニシテ一日三十二回ニ要スルモノ一億四千四百萬立方呎ト
 假定スレバ恰モ毎日湖水ノ供給スル所ニ對シテ十一億餘萬立
 方呎ノ餘剩ヲ示スモノナリ其他無數ノ谿川ヨリ運河ニ注瀉シ
 來ル所ノモノヲ算入スレバ莫大ナル水量ヲ得ベク決シテ憂フ
 ルニ足ラズ之ヲ要スルニ用水ノ不給ヲ憂フルハ最モ過慮タル
 ニ過ギザルナリ

以上記スル所ハ運河工事ノ進歩ト其設計ノ大要ナリ今試ニ最

近ノ報道ナリトシテ米國一二新聞ノ記スル所ニヨルニ左ノ如

米人今日ノ感情ヲ見ルニ同工事ヲ舉ゲテ米政府ニ一任セン
ト欲スルニ在リ若シ此工事ヲ舉ゲテ米政府ニ一任スルトキ
ハ其ノ利益ニ二個アリ第一政府其責任ヲ受クルトキハ時日
ヲ省キ其費用モ半額ニテ成就スルコトヲ得ベク第二政府其
擔任ヲ帶ブルキハ政府ハ其株金ニ保護ヲ加フベク若シ此工
事ヲ民立ニ委スルトキハ其株金ハ各自隨意ニ賣買シ得ルヲ
以テ英國ハ此機ニ乘シ其株金ヲ占領シテ米人百年ノ經營モ
遂ニ英國ノ手ニ落チン此恐レアルヲ以テ此ノ工事ハ政府ニ
委任セザル可ラズト之ヲ政府委任主務者ノ論旨トス云々(新
聞抄出)

ニカラガ運河會社長ウオーナー、ミラー氏ノ話ヲ聞クニ余(ミ
ラー氏)ハ米國々會ガ運河會社ノ株券ヲ保證セント欲スルヤ
否ヤヲ知ラズ余ノ國會ニ望ム所ハ工事費ヲ支出スル事ニ非
ズシテ單ニ株券ノ利子ヲ保證スル事ニアルノミ若シ同會ニ
シテ此議ヲ賛成セザレバ吾々ハ世界經濟社會ノ景氣宜シキ
機會ヲ待テ我株券ヲ世界ノ市場ニ賣出スベシ其道ニ精シキ
技師ノ計算ニ據レバ六千五百万弗ヲ以テ運河ヲ落成スル事
ヲ得ベケレト一億弗ヲ集ムルコソ得策ナラント吾々ハ乃チ
理財ノ整頓スル時ニ當テ一万ノ工夫ヲ使役シ今ヨリ向フ六
箇年間ヲ期シテ竣工セシムルヲ得ベシ云々(シカゴ發通信、某
新聞抄出)

米國紐育ノ資本家ハ實地ニ付テ同運河開鑿ノ見込如何ヲ取

調ベノ爲メ目下出張中ナルガ取調べノ結果如何アラント氣遣フモノ少カラズ其報告次第ニテ運河ニ資本ヲ投ズルモノ有無ハ大抵決スルナラント云フ(一新聞抄出)

北米合衆國大統領ハリスン氏ガ客年十二月八日同國々會ニ與ヘタル教書中ニカラガ運河ニ關スル一項ハ本記事ニ最モ關係アルヲ以テ次ニ之ヲ抄出スベシ

ニカラガ運河會社ノ年報ニ據ルニ凡ソ工場、鐵道、埠頭、波除等多額ノ支出ヲ要スルモノニシテ且ツ必要ナル豫備工事トモ謂フベキモノハ大抵本年(明治二十四年)中ニ竣成シ今ヤ運河ノ工事ハ大ニ進歩ノ途ニ就ケリ顧フニ同運河ハ太平、太西ノ兩洋ヲ連絡スルモノニシテ此兩洋沿岸ニ於ケル諸港ノ交通ニ便益ヲ與フルモノナレハ北米合衆國ニ取りテハ至大ノ關

係ヲ有スルモノトス予ハ其一日モ速ニ無益ノ費額ヲ要スル
ナク適當ノ支出ヲ以テ竣工センコトヲ切望スルモノナリ人
民ハ貨物運搬上費用ヲ減シ政府ハ直ニ軍艦航行上ノ經費ヲ
節減シ得レハ同運河工事費ノ如キハ實ニ數年ヲ出デズシテ
之ヲ償フヲ得ヘシ我海軍卿ハ一朝同運河ニシテ開通セラレ
タランニハ大ニ海軍ノ經費ヲ節減スルヲ得ベシト報告シ又
アラバマ州選出元老議員モルガン氏ハ本年(明治二十四年)ノ
國會ニ於テニカラガ運河ハ北米合衆國ノ發達ト其ノ商業ノ
進歩トニ最モ緊要ナル關係ヲ有スルモノナリト論述セリ蓋
シ適當ノ言ニアラザルナリ若シ同運河工事ニシテ尋常ノ經
濟的方法ヲ以テ進行シ而モ本政府ノ補助ナクンハ有利諸抵
當株券類ニ對スル支出ヲシテ遂ニ實際ノ工事ノ費額ニ二倍

セシムルノ虞アルベシ是レ畢竟同運河ノ通過稅ヲ重クシ且
我國ノ貿易ノミナラズ世界ノ貿易上ニ必要ナラザル負擔ヲ
増サシムベキ原因ニシテ吾人ハ豫シメ茲ニ注意セザルベカ
ラズ今ニ於テ此憂ヲ去ラント欲セハ宜シク同運河公債ニ對
シ北米合衆國ノ擔保ヲ與フルノ外ナカルベシ若シ斯ノ如ク
合衆國政府ニ於テ擔保ヲ爲ストキハ何時ト雖モ金額ヲ要ス
ルノ場合ニハ容易ニ三分利附公債ノ原價ヲ以テ之ヲ賣却ス
ルヲ得ベキナリ予ハ其營業上ノ點ヨリ考フルモ此運河ニシ
テ彌々開通シタランニハ所定ノ稅額ノ收入アルハ勿論同運
河ヲ維持スルニ足ル充分ノ收入アルベキコトハ特ニ信シテ
疑ハザル所ナリ然レモ萬一同運河公債ニシテ非常ノ割引ヲ
以テ市場ニ顯ルコトアリテ之ト同時ニ株券ノ讓與頻繁ナ

ルヲ致サバ同運河會社ノ營業ハ實ニ利益及配當ヲ與フルコトニノミ大ニ苦シマザルベカラズ故ニ予ハ若シ他ニ適當ノ良策ヲ見出ス能ハズンバ予ガ此策ヲ採用センコトヲ勸告セントス同運河完成ノ米國ニ取リテ利益アルコトハ明瞭ニシテ亦疑義ノ存スル所ナキヲ以テ予ノ考フル所ヲ以テスレバ本政府ハ宜ク國庫ヨリ適當ノ支出ヲ爲シテ可ナリトス米國政府ガ同運河ノ公債ヲ擔保シテ工事ノ竣工ニ必要ナル費額ヲ補助スルハ決シテ危險ノ業ニアラザルナリ唯吾人ノ最モ注意ヲ要スル所ハ擔保額以內ニテ工事ヲ完成スルト同時ニ同會社ノ株券ノ安全ヲ謀ルニアリトス

此章ノ終ニ臨デ從來該運河工事ニ盡力セシ諸氏ノ地位及聲名ヲ添記スルハ參考ノ一助タルベシ

客年デンバー府ニ開キシ年會ニ於テ次年期支配人ヲ投票シタル結果ニ據レバゼー、ダブリユー、ミラー、エス、フイシユ、ダブリユー、エス、ホツブ、エム、ウイード、エツチ、ビー、スウヱイン、エヌ、ケー、フエイアバンク及ヒエス、トーマスノ諸氏其撰ニ當レリ當時「クロニクル」新聞ハ之ヲ評シテ一私人タル役員ノ位地名望ニシテ一會社ノ安否ヲ保証スルニ足ルモノナラバ運河會社ノ鞏固ハ此等諸氏ニ據リテ十分ニ保証シ得ラルベキナリ諸氏ハ合衆國商業社界ニ十分名ヲ知ラレ今日マデ何種ヲ問ハズ曖昧ナル會社等ニ其名ヲ連子シコトアラザルナリ

社長ミラー氏ハ一千八百八十一年撰レテ合衆國會下院議員トナリ其後上院ニ入り八十七年ニ至ル迄常ニ斡旋スル所アリテ頗ル世間ニ好評ヲ博シタル紳士ナリ久シク紐育州ハ「キマー」

ニ住シ十分ノ財資ト人望トヲ有シテ紙類製造及ヒ農事ニ從事セリ

本邦ニ來遊セシ艦長テイラー氏ハ該事業着手ノ際アドミラル、アンメン氏及ヒレフテナント、メーカル氏ト同ジク最モ社務ニ盡力シタル人ニテ曾テ數年ノ間該會社ノ總理取扱人^{ゼララ、チーッ}ヲ勤メタルコトアリ今日ニ在リテハ直接ノ關係ナシト雖モ該事業ヲ助成スルニ熱心ナルコトハ終始易フル所ナシ

該工事ノ一等技師タルメーカル氏ハ合衆國海軍々人ニシテ技術ニ於テハ米國及ビ歐洲諸國ニ頗ル好評アル人物ナリ

該事業太平洋岸ノ贊成者トシテ有名ナル桑港住ウイルリアム、エル、メリー氏ハ一千八百八十年ド、ルセツプ氏ノ株金募集ノ爲メニ桑港ニ來リシトキ商法會議所兩洋貫通運河事業取調委員

長トシテパナマ工事ノ不利ヲ難駁セシコトアリシガ氏カ前見
ノ明ハ時人ノ最モ敬服スル所ナリト云フ目下ニカラガ運河築
造會社ノ爲メニ株金募集ニ盡力セリ

ニカラガ運河築造會社重役及ビ事務所ハ即チ左ノ如シ

社長　ウオナー、ミラー氏

總理取扱人　ジヨージ、ダブリユ、デビイス氏

一等技師　エー、ジー、メーカル氏

本店　紐育府ウオール街四十四番戶

第五　同収支計算

パナマ運河ノ企業者ルセツプ氏ハ其運河開鑿後ニ至リ通航ス
ル船舶ノ噸量ヲ夸大カト見ユルバカリニ豫算シタレヒ斯ノ如

キ豫算ハ爲サブトモ今日ノ調査ニ於テ運河ヲ通航スル船舶六
百万噸アレハ來ル千八百九十六年ニカラガ運河竣工ノ際迄ニ
ハ八百万噸ニ上ルヘシ即チ每一噸ニ付通船料二弗宛ヲ徵セハ
千六百万弗ノ收入アリ而シテ毎一年ノ會社諸雜費ヲ百万弗ト
スレハ差引千五百万弗ノ純益アリ即チ三億万弗ニ對スル五朱
ノ利足アル者ニ同シ偕又此大工事ニ要スル費用ヲ極メテ寬大
ニ見積リ七千五百万弗トナシ不意ノ入用臨時費等ヲ豫備スル
モ一億万弗ニテ一切仕拂スベキ者ナリ此豫算金額ハ決シテ輕
々ニ調査セシモノニ非ズシテ數年間所在ノ地形ヲ檢査シ地勢
ヲ研究シ土地ノ高低、河水ノ深サ、河水ノ速力、雨量等ヲ最モ精細
ニ取調ヘ且隨處ニ鑽孔ヲ試ミ地質地層ヲ仔細ニ測定シ加之其
運河トハ利害ノ關係ナキ著名ノ技師相集會シテ調査シタル意

見等ニ據テ豫算シタル者ナリト云フ又將來勞力ヲ省クヘキ諸器械(開鑿浚渫事業、防浪堤、埠頭、橋梁ノ築造ニ使用スル者)等ノ發明セラレテ大ニ費用ヲ節略スヘキノ便出來スルヤ必セリ是レ亦工事ノ進歩ニ利アル者トス然レモ無論斯ノ如キハ豫定ノ外ニ措キテ寛大ニ豫算金額ヲ調査シタルモノナレハ一億万弗金ニシテ一切仕拂スルヲ得ヘク又竣工後此運河ハ直チニ三億万弗ノ價值アルモノナリ何トナレハ一年ノ純益ハ前ニモ謂フガ如ク千五百万弗ナレバ即チ三億万弗ニ對スル五朱ノ利足ニ相當スレハナリ

目下現ニ使役スル所ノ諸部ノ工夫ハ無慮二千三百人ニシテ今日迄ニ費消セシ所ノ資金ハ已ニ四百万弗乃至五百万弗ニ達セリト雖モ未タ何レノ政府ヨリモ一ノ補助ヲ受ケタルコトナク

又タ一葉ノ債券ヲ發シタルコトモナシト云フ今後一千八百九十七年一月ヲ期シテ之ヲ竣成スル迄ニハ七千五百万弗ヲ要スルノ目算ニシテ此上如何ニ設計ヲ改良シ費額ヲ増加スルコトアルモ一億万弗ヲ超過スルコトナカルベシト此巨大ノ費額ハ目下ミラー氏其他該工事ノ關係者ガ公衆ニ訴ヘテ其助力ヲ得ント欲スル所ノモノナリ

第六 同工事ニ關スル各國ノ評論及本會委員ノ意見

米國桑港ノ有志者ハ此事業ニ對シ勉メテ信憑ノ意ヲ表シ地方資力ノ及ブ限リハ株式ノ募集ニ應ジテ此ノ一大事業ノ成功ヲ助ケザルベカラズトノ感想ヲ懷クモノ、如シ近頃同港商法會

議所ハ數名ノ委員ヲ撰任シテ該工事ノ實情ヲ探究セシムル所アリシガ遂ニ左ノ告文ヲ其所員ニ發シ株式應募ノ勸告ヲ爲スニ至レリ

從來桑港ガ占有シタル貨物配送業ノ四割方ハ他所ノ爲メニ畧取セラレ爲メニ當地商業上ニ非常ノ疲弊ヲ來タシタル事實ハ有識者ノ已ニ熟知スル所ニシテ近地人口ノ繁殖ニ隨ヒ當地商業ハ理當サニ其進歩ヲ示スベキニ其實却テ萎縮ノ狀ヲ呈スルハ畢竟運輸業ノ變遷ニ伴ヒ來リタル事相タルヲ免レズ今之ヲ既墜ニ挽回シ之ヲ將來ニ進捗セシムル爲メ最モ必須ノ要務ハ新規低廉ノ運路ヲ案出スルノ一事ニ在リテ存ス聞クガ如クハニカラガ運河築造會社ハ目下時日ヲ限りテ株金ノ募集ニ從事セリト余輩ハ今當港ノ地主及商人諸君ニ

向ヒ此有利ナル計畫ノ爲メニ該會社ノ企圖ヲ助成スルハ諸君ノ實利否諸君ノ義務タルコトヲ斷言セント欲スルナリ(中畧)

桑港商人諸君ハ皆ナ自ラ勵ミテ將來商業ノ隆盛ヲ得ンコトヲ希フモノニアラズヤ左レバ該會社ニ對シテ資金ノ補助ヲ與フルハ勿論誠意ヲ以テ之ヲ贊助スルハ最モ必要ノコト、云ハザルヲ得ズ諸君ハ多額ノ株金ヲ注使センコトヲ難シテ此計畫ヲ助成スルニ躊躇スル勿レ諸君ノ營業資本ニ妨害ヲ與ヘザル限りハ株金ノ募集ニ應ジテ諸君ノ好意ヲ表セヨ今日ハ桑港歴史上一陽來復ノ期ナリ吾人ノ將來ハ實ニ之ヲ低廉ナル運漕ニ依賴セザル可ラズ若シ吾人が此企圖ニ向テ十分ノ心力ヲ盡ス所アラバ之ヲ成功スル何ノ難キコトカ之

レ有ラン

此告文タル實ニ口ヲ極メテ株金ノ應募ヲ獎勵スルモノト云フ
ベク又以テ商法會議所ガ運河事業ニ對スル感情ノ痛切ナルヲ
徴スベシ又桑港「クロニクル」新聞ハ該工事ヲ評論シテ曰ク

ニカラガ運河ハ其會社ニシテ正當ノ業務ニ從事シ危險ナル
位地ニ進入セザル限りハ其成功ヲ見ザラントスルモ豈ニ得
ベケンヤ縱令ヒ設計ノ勘算ニ關シテハ多少ノ異論アルニモ
セヨ工事ノ遂行シ得ラルベキ點ニ至テハ何人モ共ニ同意ス
ル所ナリ若シニカラガ運河會社ニシテ出來得ル丈ノ精勵ト
其財政ヲ周密ニシテ開鑿ニ從事セバ直チニ公衆ノ信用ヲ博
シテ該工事ノ完成ニ必要ナル資金ヲ醗集スルヲ得ンコト必
セリ

ニカラガ運河工事ノ設計者ハ深ク鑑戒ヲパナマ工事ノ失敗ニ
取り之ニ着手スルノ初メ前人ノ覆轍ヲ履マザランコトヲ勉メ
反覆周到其地ヲ測量シ地理天候ノ利ヲ稽查シタルタメ氣候モ
極メテ和順ニシテ開設ノ病院アレモ病氣ノ爲メニ侵サレタル
病人トテハ極メテ少數ニシテ彼ノパナマ工事ノ如ク無辜ノ生
靈ヲシテ瘴烟毒霧ノ中ニ斃死セシムルガ如キ慘狀ヲ呈スルコ
トナク今ヤ該事業ハ駸々トシテ成功ノ大路ニ進ムノ有様ナリ
地勢上ヨリ見ルニ土地ニ高低少クシテ其間ニカラガ湖水長サ
九十哩ヲ占メ其西岸ハ僅ニ太平洋ヲ隔ツルコト十三哩ニ過ギ
ズ其東方ハサン、ジュアンノ長流百二十哩ニシテ太西洋ニ注グ
モノアリ況ンヤ此河流ハ夙ニ吃水六尺ノ漚船ヲ駛走セシメ此
湖水ハ面積ノ廣大ナルガ爲メ更ニ氾濫ノ憂ナキヲヤ、湖水西岸

ヨリ太平洋岸ニ至ルノ間ハ土地大概平坦ニシテ最高ノ部分モ亦湖面上四十呎ヲ出デズ而シテ海面上モ亦百五十哩ニ過ギズ加之其間ニ小流アリ之ニ沿フテ開鑿スル時ハ勞セズシテ洋水湖水相通ズルヲ得ベシ且ツ湖水ノ本体ハ殆ド別ニ手ヲ下ス所ナキ程ニテ東方サン、ジユアン河ノ如キモ上流六十四哩ハ天然ノ儘ニテ通航スルコトヲ得尙水止隄防ヲ造リテ海面上百十呎ノ一様ナル深サト爲サハ是レ亦別ニ堀鑿ヲ要セズ只下流ニ至テハ河水ヲ利用スル能ハザルニ依リ爰ニ一直線ノ運河ヲ開通セザルベカラズ之ヲ要スルニ兩洋間ノ距離一百六十九哩ノ内開鑿ヲ起スベキハ僅ニ二十七哩弱ニ過ギズ殊ニ運河使用ノ水量ニ關シテ患フル處ナキハ第四章ニ於テ詳記スル所ノ如シ前記ノ如クナルヲ以テ同工事ニ關スル本委員ノ意見ハ其成功

ノ望アルヲ認ムルニ在リ而シテ其理由ハ要スルニ左ノ如シ

一 航通路ノ位置其宜シキヲ得タル事

二 地峽中ニ在テ其工事最モ容易ナル線路ナル事

三 成功期限ノ短キ事

四 長距離間ニ自由ナル航路アルヲ即チ線路ノ多分ハ湖水

又ハ川ナル事

五 パナマニ比シテ地質上開鑿ニ適スル事

六 湖水ノ量充分ナル事

七 閘内ノ通過ハ甚シキ時間ヲ費サバルヲ以テ嫌フニ足ラ

ザル事

八 氣候甚シク悪カラザルヲ以テ工事中ニ死人ヲ生ズルノ

患少キ事

九 雨量少キ事

十 工事ニ必要ナル物件ヲ運送シ得易キ事

第七 運河成功後世界殊ニ日本ニ及ボス

所ノ影響

更ニ進デニカラガ運河竣工ノ後之ガ太平洋貿易及一般世界ノ貿易ニ及ホス所ノ關係ヲ記セントス第一此運河ニシテ落成スル時ハ忽ニシテ貿易ノ二世界ヲ联接スルナリ即其一ハ太西洋ニ面スル國々并ニ太西洋ノ海岸港灣及ビ之ニ注入スルノ川流ト其一ハ太平洋ニ瀕スル國々并ニ太平洋ノ海岸、港灣、川流等ヲ联接スルニ至ルベシ人或ハ其結果ノスエズ運河成功ノ結果ト其趣ヲ同シウスルガ如クナリト思惟スルモノアレドモ其實ス

エズ運河トハ大ニ其ノ關係ヲ異ニスル所アリ要スルニスエズ
運河モ世界貿易ノ二部ヲ聯接シタリト雖モ這ハ唯在來成立セ
ル双方ヲ聯接セシニ過ギズシテ新ナル貿易ヲ聯接シタルニ非
ス例ヘハスエズニ在テハ大古ノ歷史上ニ彼ノ隊商ナルモノガ
亞細亞ノ西部ヨリ來リテ地中海ノ東岸ニ到リ貿易ヲナシタリ
ト見ヘタル以來波斯印度等ノ珍奇ナル物產ヲフエニシヤ、希臘、
羅馬等ニ輸入シ又近世ニハヴェニス、ゼノア、西班牙、英國等ニ輸
送シタリシモノヲ唯此ノ運河ノ開鑿ニ依リ船舶ヲ以テ運輸ス
ルニ至リシニ過ギスト雖モニカラガ運河ニ至テハ全ク之ト趣
ヲ異ニシ從來絶ヘテ關係ナカリシ所ノ二世界即チ太西洋太平
洋ナル兩貿易系ヲ新ニ聯接スルモノナリトス勿論太西洋ノ貿
易世界トテモ從來間々ホルン海角ヲ迂回シテ濠洲、支那、日本ノ

諸物産アラスカノ魚類、材木及ビ秘魯ノ鳥糞、智利ノ硝石等ヲ歐
羅巴諸國ニ輸出シ、双方多少ノ關係アリシニハ相違ナシト雖モ
彼ノホルン海角ノ大迂回ナルニヨリ、其距離非常ニ遼遠トナリ
頗ル交通ノ自在ヲ缺キタリ是ヲ以テ一度ビニカラガ運河ノ成
就スルニ至テハ從來甚ダ關係薄キ兩洋間ノ貿易ヲシテ非常ニ
密接ノモノト化成セシメ、今後絶大ノ關係ヲ生ズルニ至ルハ疑
フベカラザル所ニシテ之ヲ彼ノスエズニ比スレハ世界ノ貿易
ニ大變動ヲ與フルコト殊ニ絶大ナリトス

ニカラガ運河竣工後先ヅ其影響ヲ被ムル者ハ米國ニユ一、オル
レヤン港トス此港ハミスシツピー大河系所在ノ溪谷ノ物産ガ
輻湊スル所ノ港灣ナリ而シテ此港ト墨西哥及南亞米利加西岸
ノ諸港灣トノ交通ハ其直接ノ距離タル甚ダ近邇セリト雖モ如

何セシ船舶ヲ以テセバホルン海角ノ大迂迴ヲ爲サザルベカラザルガ故ニ其貿易ハ殆ド禁止サレタル者ノ如クナルモ該運河ニシテ竣工セバ此港ト秘露ニ於テ鳥糞硝石ノ輸出港ナルグアヤキルトノ交通ハ殊ニ頻繁トナルベシ即チ在來ナル兩港間ノ航海線路ハ一万一千六百八十三哩ナルモニカラガ運河ヲ經過セハ僅ニ二千三百四十哩ニ過ギス即チ九千三百四十三哩ノ減縮ナリト知ルベシ

次ニ其影響ヲ被ムルモノハ紐育ト桑港間ノ交通、フキラデルフキヤ及ビピユージェット灣アラスカ間ノ交通、英國及獨逸ヨリ北中南三亞米利加ノ兩岸トノ交通是レナリ例ヘハ紐育桑港間ハ一万八千哩リヴァール桑港間ハ七千八百八十二哩ノ節減アリ既ニ然リ此運河竣工後ハ秘露、智利ノ諸物産、墨西哥、中央亞米

利加ノ珈琲、コ、ワ、カリホルニアノ穀物ヴァンクヴァー及ピア
ラスカノ材木類ハ愈々其販路ヲ合衆國及歐羅巴ノ市場ニ發見
シ是等地方ノ未ダ開發セザル天然ノ蓄藏ハ愈々開發セララル、
ニ至ルベシ

溯テ十數年ノ往時ヲ追思スレバ當時桑港ハオレゴン、ワシント
ン英領コロンビヤ、南部カリホルニア、アリゾナ、アイダホー、ニユ
ーメキシコ、チバタ及ヒューター州等ニ向テ貨物ヲ配給スルノ
源頭ニシテ商業繁盛ノ極ヲ致シサン、デイゴ、ロスエンゼルス、ポ
ルトランド、タコマ、シヤトル、ヴァンクヴァー等ノ諸港ハ當時
猶ホ微々トシテ人ノ注目ヲ牽クコトナク桑港人士ハ只タ倅運
ノ夢裡ニ安眠ヲ貪リ居タレモ圖ラザリキ十年後ノ今日ニ在リ
テハ前記諸港ガ桑港ニ對立スル競敵者タルノ位置ニ達シ之ト

同時ニ桑港ノ商業ハ萎靡不振ノ状態ニ沈淪スルニ至レリ然レトモ是ヨリシテニカラガ運河ノ新開スルニ至ラバ桑港ハ兩洋ヲ貫航スル船舶ノ爲メニ要品及燃料ヲ補載スルノ碇泊場トシテ最モ好便ノ位地ヲ占ムルモノナルヲ以テ其太平洋岸ノ商業中心米洲大陸ノ新リヴァールタルナ期スルヲ得ベシ加之太平洋沿岸諸地ガ此運河ノ開通ニヨリテ享有スベキ産業上ノ効果ハ一層ノ好望ヲ有スルモノアリ何トナレハ前ニ記スガ如ク從來鐵道運賃ノ不廉ヨリシテケープ、ホルンヲ迂回セシ運漕ハ一種ノ冒險的事業ニ過ギザルガ如キ觀ヲ呈シ來リシト雖モ是ヨリシテ航期ノ短縮ト海程ノ減少ハ商業上百般ノ取引ヲシテ大ニ確實ヲ得セシムベキヲ以テ太平洋岸產物ノ首タル小麥ノ如キ麥粉ノ如キ菓物ノ如キ材木ノ如キ孰レモ歐洲市場ニ於

テ著シク其販路ヲ擴張スルニ至ルヤ又々疑ヲ容レズ且ツ今日
ノ状態ニテハ船舶ヲ以テ貨物ヲ運搬スルノ賃額ハ大約鐵道ニ
比シテ其五分ノ一位ニ過ギザルモノニシテ今若シ平均一艘ノ
船ハ十箇ノ荷車ニテ成立セル列車二十ニ載スベキ荷物ヲ搭載
シ得ベシト假定スレハ運河開始ノ爲メ海運愈々其歩ヲ進ムル
ニ隨ヒ運輸事業ノ面目ヲ一新シ此事業ニ注下スル資本ノ上ニ
少カラザル影響ヲ與フルニ至ルヘシ左レハ日本及支那ヨリ米
國東部ニ輸入スル商品ノ如キモ從來ノ如ク鐵道會社ノ專横ニ
ヨリ無法ノ重賃ヲ負フノ不幸ヲ免ルヘシ

今運河ヲ中心トナシ首要諸港ヨリノ距離ヲ表記スレハ左ノ如
シ

次ノ諸港ヨリ運河東端ノ川口迄ノ距離

紐育ヨリ

リヴァープールヨリ

ハムブルヒヨリ

アムスターダムヨリ

ヘーバーヨリ

カヂツズヨリ

ニューオーレアンヨリ

次ノ諸港ヨリ運河西端ノ河口迄ノ距離

桑港ヨリ

ヴァルパライゾヨリ

カラオヨリ

ポルトランドヨリ

ヴァイクトリヤヨリ

ニカラガ運河開通ノ爲メニ各國要市港ハ其距離ヲ短縮スルコト左表ノ如シ

二、〇二一哩

四、七六九哩

五、二一九哩

四、九九四哩

四、八七四哩

四、二二〇哩

一、三〇八哩

二、五七八哩

二、六一八哩

一、五三一哩

三、二一九哩

三、四二八哩

紐育ヨリ

桑港迄ノ間ニ於テ

ペーリリグ海峡

アラスカ

アカプルコー

マサトラン

香港

横濱

メルボルン

ニュー、ジーランド

布哇

カラオ

グアヤキル

ヴァアルパライヅ

ク ク ク タ ク ク ク ク ク ク ク ク

一〇、〇八〇哩ヲ減ズ

八、二一八哩

八、六一八哩

九、九四九哩

九、九四九哩

四、一六三哩

六、八二七哩

三、二九〇哩

五、四四五哩

七、八四二哩

六、九七六哩

八、四一八哩

五、〇五〇哩

ク ク ク ク ク ク ク ク

ユユー、オルレアンスヨリ

桑港迄ノ間ニ於テ

アカプルコー

マサトラン

グアヤキル

カラオ

ヴァルパライヅ

リヴァープールヨリ

桑港迄ノ間ニ於テ

アカプルコー

マサトラン

メルボルン

ニュー、ジールランド

香港

一一、〇〇五哩ヲ減ズ

一〇、八七四哩

一〇、八七四哩

九、三三四哩

七、九〇一哩

五、九七五哩

七、一八一哩ヲ減ズ

七、〇五一哩

七、〇五一哩

三、九二哩

二、六二六哩

一、二六五哩

横濱

グアヤキル

カラオ

ヴァルパライヅ

布哇

西班牙ヨリ

馬尼拉迄ノ間ニ於テ

佛蘭西ヨリ

トンキン迄ノ間ニ於テ

ハムブルヒヨリ

マサトラン迄ノ間ニ於テ

アカプルコ

フオンセカ

プンタアレナ(コスタリカ)

三、九二九哩

五、三四一哩

四、〇七八哩

二、一五二哩

四、九四四哩

四三一哩ヲ減ズ

一、三一四哩ヲ減ズ

七、〇五一哩ヲ減ズ

七、〇五一哩

五、九〇〇哩

五、六〇五哩

五、六〇五哩

五、六〇五哩

更ニ主トシテ日本トノ關係ヲ論ゼンニ抑々歐洲ヨリ日本ニ到ルヤ其ノ間前印度、後印度、南支那等ヲ經過シテ到ルモノニシテ決シテ直接ニ日本ニ來ル者ニアラズ而シテ歐洲ト前後兩印度南支那トハ絶大ノ貿易アルヲ以テ其遂ニ日本ニ至ルマデニハ貿易力ハ次第々々ニ減殺サレタルモノナリ要スルニ日本ハ歐洲東洋間ノ貿易力ノ最少額ヲ受クルモノナリ想フニ日本ハ其ノ地位ト云ヒ人民ノ有爲ナル氣象ト云ヒ以テ世界大貿易國ノ一ニ進化スベキ容量アルニモ係ハラズ斯ノ如ク歐洲東洋間ノ貿易力ノ最少額ヲ占ムルコトニテハ前途到底此ノ如キ位地ニ達スル能ハザラン宜シク橫濱紐育間ニ直接ノ貿易航路ヲ開通セザルベカラザルモノト知ルベシ然リ而シテニカラガ運河ハ實ニ是等ノ希望ニ到達スベキ一大媒介ニシテ即チ此運河ニシ

テ竣工セバ横濱、神戸、函館、長崎トハムブルヒ、倫敦、紐育、ニユ一、オ
ルレヤントノ間ニ直接ノ貿易航路ヲ開通スルニ到ルヤ必セリ
即チ日本ト大西洋沿岸諸國トノ輸出輸入物ハ此運河ヲ經過ス
ベク蒸氣船、帆前船ハ此運河ヲ經過シテ日本及大西洋沿岸諸國
トノ交通ハ愈々頻繁トナルベシ斯クテ運賃輕減ノ爲メニ日本
及ヒ毆米トノ貿易ハ愈々増進シ日本ノ製造物ハ愈々其ノ販路
ヲ歐米ノ市場ニ發見シ日本ノ製産世界ハ愈々擴張スベク斯ク
テ日本ニテ新ナル汽船會社ヲ創立スルモノモアルベシ要スル
ニ日本ハニカラガ運河ノ爲メニ歐州市場ノ間ニ近ク携帶サル
、モノト云フベシ

既ニ然リ日本、合衆國及ビ歐洲ノ荷物運送汽船ハ將來ニ於テ此
ノ運河ヲ大ニ用フル事トナルベキヲ以テ此運河ニ關係シテ航

通スベキ太平洋中ノ航海線路ヲ搜索スルハ頗ル願ハシキモノトス然レモ是ニ於テ吾輩ハ困難ニ遭遇スルヲ見ル他ナシ便利ナル寄港地ナキコト是レナリ航業ニ通曉セル人々ハ荷物運送瀛船ノ爲メニ寄港地ガ其沿道線路中相距ルコト甚ダ遠カラザルヲ以テ第一ノ必要ト爲セルコトヲ熟知スヘシ如何トナレハ荷物運送瀛船ハ其荷物ヲ載スル時間中ニ其ノ石炭ヲ供給スルガ爲メ長時間ヲ費シ從テ同船ニ積載シ得ル荷物ノ高ヲ大ニ減縮スルガ如キコトアルヘカラザレハナリ此困難ハ西行ノ瀛船ガ太平洋ヲ横斷シテ南部ノ線路ヲ取ル場合ニ主トシテ感ゼラル、所ナリ又日本ヨリ此運河ニ向ケ東行スル瀛船ハ横濱、桑港及ヒピユー、ゲット海峽ノ間ナル一大圈ノ上ニ最良ノ線路ヲ發見スヘシ即チ此大圈ハ以テ北太平洋ニ於ケルアル一シヤン群

島接近マデ汽船ヲ運航シ該群嶋中ニ在リテ便利ナル寄港地ヲ
選擇スルコトヲ得ヘシ即チ函館及ヒピユーゲット海峽ノ間ナル
長途ヲ破ルコトヲ得ルモノトス然レモ南部ノ線路ニ於テハ布
哇群嶋ノ西方ニ石炭港ノ一大必要ヲ感ゼラル、ナラン此沿道
ニ於テ利用スヘキ要地ハ唯マルシヤル若クハカロリン両群嶋
ノ孰レカーアルノミ然レモ此等諸嶋ハ一トシテ皆多量ノ輸出
物ヲ生ズルモノアラズ又同地ニ在テ石炭ヲ積入ル、船舶ハ其
代リ積ヲ同地ニ荷卸シスルコトヲ期スベカラズ故ニ此ノ如キ
ノ地ニ於テ石炭ノ供給ヲ得ルハ不適當ナル贅費ヲ侵サザルヘ
カラズ又此等ノ諸嶋ハ大ニ南方ニ傾キ過ギタレハ若シ其ノ汽
船ガ日本ニ迄進航スル前ニ於テマニラ及ヒ支那沿岸ニ寄港セ
ンコトヲ期スルニ非サレハ同船ガ布哇嶋ヲ發シタル後其針路

ナ大ニ曲折セザルヘカラズ此場合ニ於テ瀛船ノ航通スベキ自
然ノ航路ハ迂遠ナルベシ即チ瀛船ハ先ツ運河ヲ發シ中央亞米
利加及ビ墨西哥ノ西岸ヲ沿フテ經過シ沿道其ノ欲スル所ニ寄
港シ且墨西哥ノモラツトラン港ニテ石炭ヲ積入レ其レヨリ布
哇ニ向テ西航シ同嶋ニテ石炭ヲ載積シテカロリン若クハマル
シヤル群島ノ一ニ進航シ同地ヨリ更ニ進ンデマニラ、上海、長崎
神戸、横濱ニ至ルベシ即チ横濱ヨリ一大圈ノ航路ヲ取テ桑港若
クハピユーゲット海峽ニ至ルノ線路ハ本船歸航ノ針路ニテ若
シ必要アラバ沿道函館ニ寄港シ且アルーシヤン群嶋中ニ撰擇
セラレタル一港ニ立寄りテ石炭ヲ積入ルベシ此ノ如クニ爲セ
バ石炭ヲ積入ルベキ寄港地間ノ距離ヲ二千英里ニマデ減ズル
ヲ得ベシ是レ荷物運送瀛船ニ取テハ敢テ過度ナル距離ニアラ

ザルナリ今ヤ横濱ヨリ桑港マデハ此航路ヲ取り其ヨリニカラ
ガマデ米國沿岸ヲ航セバ其ノ航通セル全距離ハ殆ド七千英里
タルベク又ホノル、港ヲ經テ横濱ヨリニカラガニ至ル航路ハ
殆ンド七千五百英里タルベシ之ヲ要スルニ此運河ハ亦幾分カ
短處アルナキニ非ザレモ愈々開通スル上ハ其ノ日本國ニ及ボ
スベキ影響ハ固ヨリ尠少ニアラザレバ我日本人民ハ殊ニ愼密
ナル注意アルヲ要スベキナリ

今試ニ横濱函館ヨリ紐育、リヴァプール迄ノ航路ヲ左ニ示シ并
セテ該運河ニヨルトスエズ運河ニヨルトノ差程ヲ記スベシ

ニカラガ運河ニ由ル

スエズ運河ニ由ル

横濱ヨリ紐育迄

九三六三英里

一二、九六〇英里

横濱ヨリリヴァプール迄

一二、一一一英里

一一、三六〇英里

函館ヨリ紐育迄

九、一六三英里

一三、四六〇英里

函館ヨリリヴァアール迄 一一、九一一英里

一一、八六〇英里

又横濱ヨリニカラガ運河迄ノ距離ハ布哇ヲ經テ七千六百英里、桑港ヲ經テ

七千二百英里アリトス

同運河ノ日本ニ及ボス所ノ影響ハ大要前記ノ如クナレモ今一歩ヲ進メテ詳細ナル所見ヲ陳スレバ左ノ如シ

同運河開通ノ曉ニハ是迄スエズ運河ヲ經タル貿易ニ大ナル影響ヲ及ボシ英國ヨリ來ル所ノ鐵、日本ヨリ歐洲ニ往ク所ノ米ハ勿論紐育ニ往ク所ノ茶ノ如キハ悉皆此新運河ニ依ルベシト思惟スルハ大ナル誤ナリ固ヨリ我函館ヨリ英國リヴァアールニ至ルハ新運河ニ依ル方五十餘哩ヲ近クスルモ我貿易ノ中央ナル横濱、神戸等ヨリハ却テ八百哩乃至千四百哩ヲ遠ザカルヲ

以テ從來ノ貨物ハ依然スエズ運河ヲ取ルベシ抑々海運ノ便利
ハ一概ニ航路ノ遠近ニアラズ氣候、風順、航路ノ難易、寄港ノ適否
需用品ノ價值如何ニアリテ一万哩ノ航路ニ二千哩ノ差ハ之ヲ
遠トセザルモノアリ今我橫濱ヨリ米國紐育ニ至ル海路ハ一万
二千九百六十哩ニシテニカラガ運河ニ依レハ二千六百哩ヲ減
ズルモ尙ホ其船舶ノ構造、載貨ノ種類ニヨリテハスエズ運河ヲ
便トスル者アラン紐育ヨリ東航スエズ運河ニヨレバ適度ノ處
ニ寄港場アリ高價ノ石炭ヲ一時ニ多量ニ積入ルヲ要セズ寄港
地ニ載貨ノ幾分ヲ陸揚スルモ亦加載スルノ便利アリ之ヲ西航
ニカラガヲ通過スルニ比セハ大ナル相違ヲ見ルベシ第一運河
通過料ハ双方同様ト假定スルモ寄港地ノ便乏シクニカラガ發
航後日本ニ直航スル者トスレバ七千五百哩餘ノ航海ニ要スル

高價ノ石炭ヲ一時ニ積込ザルヲ得ズ三千噸内外ノ汽船ニテハ
容量ノ大半ヲ石炭ニ奪ハル又直航セズシテ布哇或ハマルシヤ
ル諸島ニ寄港スルモノト爲スモ石炭ハ高價ニシテ航路ノ迂回
甚シク遂ニ其海路東行スエズヲ經ルニ大差ナキニ至ラン或ハ
云フ北米合衆國ノ南岸墨西哥中央米國東岸及南米ノ東北岸ヲ
接迫セシメ大ニ新市場ヲ開クナラント是レ迎テモ差シタルモ
ノニアラザルベシ何トナレバ熱帶地方ノ人ハ茶ヲ嗜マスシテ
珈琲ヲ好ミ敢テ衣服ヲ要セザレバ我國産ノ大市場タルコトナ
カルベシ故ニ直接ニ及ボス所ノ影響ハ必ズシモ大ナリトハ云
ヒ難キモノアリ

然レ此間接ニ及ボス所ノ影響ハ大ナリト云ハサルベカラズ我
國産ノ最大得意タル北米ハ我近隣ニアラズシテ其市場ハ多ク

東部ニ在リ距離ヲ以テ云へハ七千乃至八千哩ナレモ其内二千乃至三千哩ノ陸路アルガ爲メニ費用ノ點ヨリ論ズレハ英國ヨリモ却テ遠シトス然ルニ一朝ニカラガ運河ノ開通スルニ至レハ十數年ヲ出デズシテ米國ノ繁昌ハ當ニ東西ヲ轉倒スルニ至ラン是レ西部諸州ヲシテ歐洲市場ニ接近セシムルヲ得レバナリ北米太平洋沿岸ノ諸州ハ東部諸州ニ比スレバ地味豊沃氣候温和ニシテカルホルニヤ、チレゴン、ワシントンノ三大州ヲシテ開拓繁盛ナラシムレバ其富强全國ニ當ルニ足レリトハ曾テ米國識者ノ明證スル所ナリ若シ一朝ニカラガ運河ヲ經テ西部諸州ノ小麥ヲ歐洲ニ輸送スルノ日ニ至レハ恰モ東方ニ傾キタル合衆國ヲ西方ニ傾ケタル如ク資本人口ハ東方ヨリ西方ニ流レ込ミ數年ヲ出デズシテ十數ノ大都西岸ニ並立スルニ至ラン是

ニ於テカ米國ハ眞ニ我近隣ニシテ我物産ノ米國ロツキ一山ヲ
超ユルモノ稀ナルベシ是レニカラガ運河ノ我國ニ及ボス第一
ノ利益ニシテ是レマデ米國鐵道賃ニ仕拂ヒタル茶千斤ニ付十
餘圓ノ金額ハ我生産者ノ懷中ニ入ルベシ

第二間接ノ利益ハ我國ノ船舶出入ヲ頻繁ナラシムルニアリ少
シク問題外ニ涉ルニ似タレ共我國ヲシテ外船ノ寄泊地ト爲ス
ノ利益ヲ説カザルヲ得ズ船舶營業ホド費用多キモノナク船舶
ノ寄泊地ニ散ズル貨財ハ決シテ外客旅人ノ散ズル比ニアラズ
英國ハ一千万噸ノ商船ヲ有シテ到ル處其國旗ヲ見ザルナシ而
シテ其資金ハ一億万磅ニシテ一ヶ年収納スル運賃總額ハ七千
万磅ニ餘ルモ其本國ノ船主ニ歸スル所ノ純益ハ僅ニ資本ノ四
朱ニ過ギズシテ其金額ハ四百万磅ナリ殘ル六千六百万磅ハ寄

泊地ニ散ズルモノナリ我國ノ如ク極東ニ位シ氣候順良ナル地
ニテハ出入ノ船舶何レモ遠來遠往ノモノニシテ其碇泊スルコ
ト甚長シ航海中ニテ汚シタル船體ヲ船渠ニ洗ヒ釜鑊ヲ掃除シ
消盡シタル需用品ノ買入ヲ要シ船員ハ航海中ニテ貯ヘタル給
金ヲ投遣スルガ爲メニ散財ノ割合殊ニ多シ常ニ積荷多キ米國
ノ郵船スラ横濱ニテ收入シタル金額ハ其仕拂ニ不足スト云ヘ
リ實ニ我國貿易ノ差額ノ割合ニ正貨輸出ノ少キモノハ主トシ
テ之ニ原因スルモノナリ半解ノ經濟學者ハ外船ノ來往ヲ見テ
徒ラニ我寶貨ヲ奪去ルモノト爲シ課稅セントスルニ汲々タレ
ル外船ノ出入ヲ頻繁ナラシムルハ實ニ斯ノ如キノ利益アルモ
ノナリ

ニカラガ運河開通シテ米國太平洋沿岸ノ地開クルニ從ヒ英國

ヨリ唐絲ヲ積ミ香港上海ニ來リタルモノ鐵ヲ積ミ日本ニ來リタルモノ印度洋ヲ經テ歸ラズ更ニ馬關、函館等ニテ石炭ヲ積ムレ米國桑港ニ直航シテ再ビ積荷ヲ小麥ニ替ヘニカラガテ經テ英國リヴァプールニ歸航スルニ至ラン此利益ヤ實ニ大ナルモノニシテ歸ルニ積荷ノ便ヲ得レバ英國ヨリ日本ニ輸入スル運賃ヲ減シ日本ヨリ桑港ニ往ク石炭ノ運賃ヲ減シ東洋ニ來往スルノ船舶ヲシテ日本ニ寄泊スルヲ頻繁ナラシムルモノナリ要スルニ我物産ノ直接ニ該運河ヲ通過スルモノ稀レナリト雖モ之ガ爲メニ歐ノ市場ト米國太平洋沿岸地トヲ近接セシムベシ運河企圖者ノ言ニ依レハ開通ノ後一箇月ヲ出ズシテ小麥船百萬噸ノ通過ヲ見ルベシト而シテ米國ノ文明東ヲ西ニ傾ケ太平洋ヲ變ジテ太西洋ト爲シ太西洋ノ飛船毎日橫濱ヲ出發スル

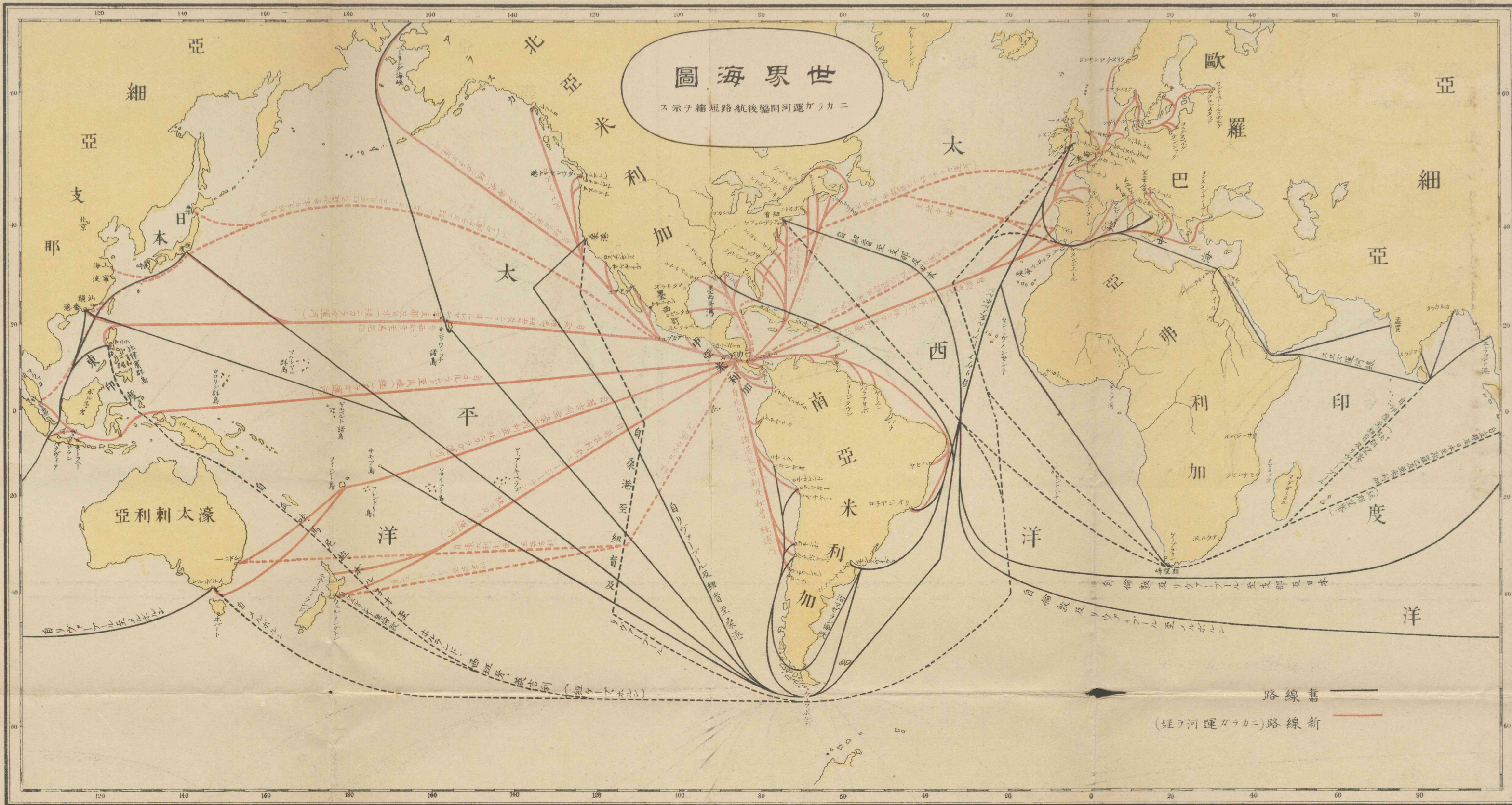
ノ日ニ至レバ日本モ石炭ノ多量ヲ悲マザルベシ
終ニ臨デニカラガ運河ト軍略上ノ關係ヲ説ントス是レ此運河
ノ影響ヲ蒙ルベキ各國ノ軍略家政事家外交家ノ最大注意ヲ要
スルベキモノトナス想フニ一朝甲乙ノ兩國ニシテ罅隙ヲ開ク
ヤ甲戰鬪國ノ軍艦ニシテ此運河内ニ在ルモノハ運河ノ西口ヲ
出デ五日間中ニ秘露ヨリカリホルニヤニ至ル海上ニ於テ乙戰
鬪國ノ軍艦ニ追ヒ着キ即チ交戦スルヲ得ベク又東口ニ出ルモ
ノハ三日間中ニ墨西哥灣内ニ在ル乙戰鬪國ノ軍艦ニ追ヒ着キ
即チ交戦スルヲ得ベク四日間中ニ合衆國大西洋上ニ在ル乙戰
鬪國ノ軍艦ニ追ヒ着キ即チ交戦スルヲ得ベシ加之此運河ノ中
央ニ在ルニカラガノ大湖ハ底深キ淡水面ナルヲ以テ此ノ裡ニ
軍艦ヲ錨泊セシムベシ且軍艦ヲシテ長ク塩水ノ裡ニ錨泊セシ

メナバ海草、バルナクル、貝類等ノ艦底ニ蔓生シテ甚ダ艦ノ進行ノ速力ヲ遲緩ナラシムル例ナレトモ此ノ如キ淡水湖ニ錨泊セシメナバ是等蔓生スルノ憂ヒアルナク且ツヤ此湖水近傍ハ山地ニシテ空氣清淨ニ氣候甚ダ水兵ノ身体ニ適當シ且此ノ裡ニテ徐々水兵ヲ操練シ休養シ艦ノ修繕等ヲナシ得ベキ運河ヲ占領スル戰鬪國ノ軍艦ハ特ニ地利ヲ得タルモノト云フベシ然レハ此運河タルニカラガ、コスタ、リカ兩共和國ノ所領内ヲ通過スルヲ以テ此兩國ハ軍路上外交上將來種々ノ影響ヲ蒙ルベシ合衆國、墨西哥モ亦種々ノ影響ヲ蒙ルベシト雖モ獨是等ノ諸國ノミナラズ亦歐洲、日本ニユ一、ジーランドノ如キモ種々ノ影響ヲ蒙ムルベキナリ見ヨスエズ運河ハ埃及國內ヲ通過スルモノナルガ此運河ノ爲メニ軍路上外交上種々ノ影響ヲ被ムリタルハ

獨リ此國ノミナラズ夫ノ英國獨逸ノ如キ此ノ運河トハ甚ダ距離隔遠セル邦國ト雖モ軍略上外交上實ニ絶大ナル影響ヲ既ニ蒙リ且ツ今猶ホ蒙リツ、アルモノニアラズヤ想フニ歐洲、日本ニユ一、ジーランドモ亦假令距離隔遠ノ所ニ在リト雖モニカラガ運河ノ爲メニ軍畧上外交上絶大ナル影響ヲ受クルヤ必セリ然ラバ則ニカラカ運河ノ中立權ヲ屹トシテ保護スルノ策ヲ講究スルノ要アルベシ之ヲ約スルニニカラガ運河ノ中立權ハ必ラズ保護スベキモノニシテ日本帝國ノ如キ固ヨリ之レニ與ラザルベカラズ是レ豈日本ノ軍略家外交家政事家ノ最モ注意ヲ要スベキ所ニアラズシテ何ゾヤ

圖海界世

ス示テ縮短路航後鑿開河運カラカニ



明治二十五年六月三十日刊行
東京地學協會報告號外

發行人兼
印刷人 北澤正誠
編輯人 鈴木券太郎
發行所 東京市京橋區西紺屋町十九番地
東京地學協會