

の帆走を試む、我上代既に沿岸航行ありて歴朝造船に重きを置きしは船舶は貢租の輸送と討伐用戰艦を兼ねしが故なり、難波津の繁榮は貢船の輻湊なり。延喜式には貢租回漕の規定ありて爾來貢米は全く回漕に依れり、鎌倉時代には弘長三年鎮西の乃貢運送船六十一艘伊豆海に漂流したりと云ひ以て盛なる貢船の往來ありし如く、元寇の役並に南北朝の争亂に海戰に參加せし船舶は是等貢船を徵發せしものなりき。

異種民族間の交通は贈遺貢獻に始まり、次て其地の物産を交換するに至りて權者の通商獨占となる、朝鮮支那との交通は早く行はれ、其始め朝貢船答禮船の往來より朝廷官府の獨占的貿易となり、官司未だ交易を爲さざる前私に交易を許さず、次て權門勢家の官人又は豪族は特許を得て通商遣船を許され法制の弛廢するや之に乘じて密商起り陸上の盜賊は一旦海上に出て密商と共に不逞の徒を驅て剽掠を恣にし其海賊の横行盛なるに至りて通商及水運の發達は挫折すること中世外國商業史に見ると異らず。

(註) J. R. Speers, Story of American merchant marine, Chap III 十七世紀に於ける海賊横行の狀況

外國の
航路の
形式
たり

三韓との
交通

然れども海賊の横行は帆船操縦に熟せしめ航路を開き冒險的思想に富ましめたり、十五世紀に於ける蘭西葡諸國は世界の各地に冒險的航海を試み其東洋に來りて邦人を刺激するや我商船は海賊の開きし南洋諸島に航海を遂行せり、若し一六三六年徳川氏が自家保護の政策の爲めに行ひし海外渡航の禁をなすことなかりせば邦人の海外發展や史上に燦たるものありしならん。

三韓との交通は崇神天皇六十五年任那より朝貢せしに始まり新羅の我邊境を犯すや神功皇后の征韓となり、爾來四十餘年間三韓の貢船は毎年難波津又は武庫に來り我亦贈物する所ありき、齊明天皇以後領域的關係を離れしが仁明天皇の朝より韓人我西陸に來りて交易を試み後白河天皇の朝に及んでは薩摩の島津氏對島の宗氏の如きは船を送りて交易を行ひしが鎌倉時代には我海賊たる倭寇の害ありて交通疎となれり、龜山天皇の朝高麗は國を成して朝鮮と改め其後七十年を経て應永五年我に隣貢を請ふや當時交通の要路にありし對島の宗氏は朝鮮と毎年五十艘後特送七艘を約せしが當時我國より商船を朝鮮に發するには必ず宗氏の信牌を得て渡航し文祿年間征韓の役まで此特許制にて大内菊地島津四天王寺清水寺善光寺等の豪族寺院は毎年信牌を得て船を出したりき。支那とは垂仁景行兩朝に交通ありしが允恭天皇の時宋に方物を贈り雄略天皇以來宋との贈與は數回行はれたり、唐朝となり舒明天皇が使を遣はしてより十五年乃至二十年

支那との
交通

進貢船

運送と貿易を兼ねたる特許船の横行

毎に遣唐船を派し奈良朝には十一回平安朝に二回あり、而して通商は平安朝の頃より起りしが朝廷の獨占を主とし諸宮寺院豪族は特許を得たりしも通商は制限せられ西陲の民は私かに貿易を試み爲めに罪せらるるもの多かりき。

宋の末より元に至るまで支那の國內治まらず弘安四年には元の來寇あり、明朝に至りて足利義滿將軍は應永八年人を遣はし十年再び貢物を贈り翌年明主より冠服を義滿に贈り勘合符を興へて進貢通約を許せしが義持將軍は明の屈從を欲せず十數年聘問絶へしも義教將軍に至り明に聘したり、蓋し足利氏季まで明に屈從せしは我使船を遣、貢船と稱し明帝に進貢せしも之に對し通錢を受け且つ附搭品なる名の下に貨物を輸し通錢を求めたり、即ち名を進貢に假り國際貿易を營みしものにて勘合符とは當時海賊又は姦商を絶たん爲め一の符信として用ひしものにて明より贈られし二百通の勘合符は大内氏に托して明との交通船舶と貿易を掌らしめたり之れ運送と貿易を兼ねたる船舶は特許の下に往復せしものとす。

支那朝鮮の航路は難波武庫より瀬戸内海に入り尾の道下關を経て博多五島に達し其他三津濱唐津よりも出帆し浙江寧波に向ひ一は對島を経て朝鮮に達したり而して西陲の沿岸には聖武天皇以來海賊起り鎌倉時代に討伐せられしも北條氏の末より復出沒せり之れ一は外國貿易が官府貴族の獨占なる爲め密商起り航海の發達と共に海賊に變ぜしものにて漸次航路を異邦に開き首長は海賊大將軍と號し内地の大小名之を利用して密貿易を行へり而して支那朝鮮の沿岸は其奪掠を受け之を倭寇と稱せり海賊船は守護

歐人の來航

特許船時代

神として八幡宮の旗を立て八幡船と呼びしが支那朝鮮にて其襲來の季節には沿岸に守兵を置き烽火を擧げ之が防禦に備へしと云ふ、豊臣秀吉九州を平定するや令を下して海賊船を禁斷し天正十五年の頃より倭寇漸く止みしも其間三百年に互れり。

十五世紀の末歐洲は航海通商の氣運熾となり米大陸と喜望峯回航路の發見あり、次で蘭西二國は南洋に根據を作り天文十年葡萄牙人天文十八年(一五四一年)及四九年(西班牙人渡來し備後の大友氏を始め九州の大名市民は其齋らす珍奇の品を喜びしかば其商買毎年平戸長崎に來航し商買は亦天主教を我國に傳へ其信仰厚き大友大村有馬の諸侯は使節を羅馬法皇に送りしが其遣使は實に遠洋航海の始めをなせり。次で宣教師の内地に布教するや士人を煽動し跋扈せしかば秀吉九州を平定するに及び其暴橫を惡みて宣教師を殺し長崎を閉ぢて信教を禁じたり。

然れども航海及通商の氣運は漸く興りて天正年間呂宋に赴くもの多く文祿元年秀吉は南洋渡航の商船に朱印を給ひて特許し其船を御朱印船と呼べり、乃ち長崎堺京都伏見の商買は朱印を得て呂宋安南東京東浦塞等に渡航せしが我商買の此南洋方面に發展せるは夫の海賊横行時代に萌芽せしものと云はざるべからず、徳川の初めに當りては造船の進歩西葡人來航の増加、和蘭及英吉利人の來朝の外徳川氏は船免狀を附與し南洋貿易を奨勵し島津鍋島加藤松浦大村等の大名及寺院並に内外の商買は特許を得て南洋に渡れり、其他海外渡航の影響は伊達氏の呂宋占領計畫と使節の派歐、島津氏の琉球征伐あり、慶長十五年には墨西哥航路を開くに至りしが寛永十三年(一六三六年)家光將軍は海外

渡航を禁じ五百石以上の船舶の新造を厳禁し其大船を没收し且つ外國商賈の來りて通商する貿易額と船數を制限し爾來三百年間鎖國せられたり。要するに鎖國令の出でざる以前の通商は貿易額と居留地を制限せしも幕府は濫りに檢束を加へず邦人は朝鮮支那及南洋に自動的通商を試みたりき。

二鎖國後に於ける問屋回漕時代 特許海運時代は運送者と貿易者を兼ねたりしが問屋回漕は其航通の範圍沿岸航海に限られしも事業の上には兩者の分立行はれ且つ問丸は回漕の爲替を取扱ひたりき。即ち鎖國以後我國内の領域經濟は圓滿の發達をなし沿岸航海は著しく興隆し其重なるは大阪江戸の間を航して回漕を司りし菱垣廻船及樽廻船とす。

鎖國後に於ける問屋回漕

菱垣廻船

菱垣廻船は元和元年堺の商人が本綿晒綿等を大阪より江戸に廻漕せしを始めとし其船垣橋の筋を「ヒシガキ」にせし爲め此の名起れり、其後寛永元年大阪の商人江戸積問屋を起し大阪兵庫等の商賈亦新たに海船を造り海路の運送を業とするもの頻りに起りたり、斯くして商船尙不足することありしかば攝津脇濱より船を雇入れて江戸に回漕せしめし程にして遂に此脇濱積船は菱垣船の代用となりたりき。然れども未だ海運に關する規定なかりしかば永祿七年荷主を分ちて江戸十組大阪二十四組とし大行事を置き漕船を統べしめ貨物は問屋相互の間並に幕府と諸藩とに屬す

樽廻船

定期航船

奥羽との海運

るものに限り其他の積荷を許さずなりぬ、享保十五年大阪の酒荷運業者は菱垣廻船の組合を離れて専ら酒荷の運輸を營み大阪に入軒西宮に六軒の問屋ありて大阪池田伊丹西宮兵庫其他酒造者の積荷の回漕を司り當時特に之を樽廻船と稱し漸次荒荷をも積送するに至りて菱垣廻船と對比せり。菱垣廻船と樽廻船とは一時激しい競争をなせしが樽廻船は便宜多く且つ運賃亦廉なりしかば此船のみ榮え次で安永年間樽廻船積載の貨物を定めしも江戸及大阪の荷主往々他の貨物を樽廻船に托せしを以て文化六年菱垣船株主は年々二百兩の冥加金を納めて船株鑑札を得同八年株札を以て組合の數を限り之れなきものは組合の商業を營む能はざらしめ菱垣船の航運再び振ひたり。

海運上注目すべき定期航船は此頃番船と稱し新綿を積込み各組合の船は同日同時に大阪を出帆して相州浦賀に向ひしものにして荷主は相場に關する故先着を喜び船子亦老練と敏捷を以て榮譽とせり。

斯の如く西南地方の海運進歩したりしが奥羽に赴く運輸は頗る不便なりき、寛文十年河村瑞賢幕府の命を受けて奥州に二航路を開きたり。即ち一は陸奥荒濱より南行して房州に至り南轉して豆州下田港に向ひ船首を東北に取りて江戸に入り一は出羽酒田より北行して長州下關に入り瀬戸内海を経て房州に達せしものなり、此航路開けてより奥羽二州の産物は江戸に回漕せらるるに至れり。就中日本海沿岸が大阪方面と結ばれし

は實に此頃が始まる。
 廻航に關し幕府は廻船番所を伊豆下田より相模の浦賀に移して航船を取締り
 要所には漕務場を設け烽火を以て暗礁を示したり享保五年廻船式法を發布して
 浦々に通じ破船漂着の手續其他刻荷の詐偽を防ぐ法を規定し更に十六年其不備
 を補ひ以て廻船業者を取締ると共に便益を與へたり。

三、汽船時代と汽船會社の興隆

十八世紀の初より歐米の諸國意を東洋に注ぎ寛政四年露艦蝦夷に來りて五市を求め
 文化元年露帝の信書を齎して通商を勸め同五年英艦長崎に來り弘化元年和蘭は國王の
 書を幕府に致して開港を説き嘉永六年米國の水師提督彼理浦賀に來り當時上下物議百
 出擾亂を極めしが英艦長崎に來り水師提督シテルリングは長崎函館の二港を開くべき
 假條約を締結してより諸國と條約を結び三百五十年間の鎖國は開かれ安政三年幕府及
 鹿兒島藩は西洋式に倣ひて木帆船を建造し文久元年には大船の建造外國船購入を獎勵
 し同二年外國渡港の禁を解くに及び汽帆船の建造外國船の購入盛となれり。

明治二年政府補助の下に京阪間の運輸に廻漕會社設立せられしが之を我國汽
 船會社の嚆矢とす同會社は自ら船舶を有せず一種の運送手數料を得て政府及大
 藩の所有船を運用せしに過ぎず。明治四年に至りて營業上の損失の爲めに閉づ

るや政府は勸誘し同年廻漕取扱所を創設せしめ翌年日本國郵便蒸氣船會社と改
 めたり政府の特惠は其所有船を貸下げ沖繩線には補助金を給し貢米の運送を托
 せり。而して先きに土佐藩船を以て京阪土佐間を航せし三川商會は其藩船を買
 收して三菱商會を大阪に起せり政府は之に郵便物運送を托し明治七年臺灣征伐
 の事あるや政府は外國より汽船十三艘を購入し兵馬輸送を命じ戦後之を同會社
 に使用せしめたり。是より先き郵便汽船三菱會社と改稱し航權漸く集り八年横
 濱上海間に定期航路を開くや英米船の競争を惹起し政府は同年解散せる郵便蒸
 氣船會社船十八艘を買上げて三菱社に下渡し官私の畫策宜を得て勝を制し其基
 礎漸く鞏固となり支那朝鮮露領亞細亞に航路を擴張したり。要するに政府の保
 護特惠は當時機宜に適し其企業の困難なる汽船業を確立せしめ同社は十八年共
 同運輸會社と合併して現時の日本郵船會社の前身となれり。爾後政府の保護益
 厚く廿六年孟買航路を開き次で日清戦争後益航海擴張の機運に迫り政府は造船
 航海獎勵法を發布して多額の補助金を支給し歐州米國及濠洲航路を開き世界に
 於ける大汽船會社として認めらるるに至れり。

(註一) 運賃會社の手数料運送とは政府所有船に對しては炭費積卸費と收入運賃の一割を手数料として收め大藩船も亦同じく船員の給食料は凡て所有者の負擔とし積荷の損害負擔は運賃の三分を限り船長の請負とせり。

(註二) 共同運輸會社は明治十五年政府が勸誘して當時の航運の發展に供へ一は三菱獨占の非難と二大會社の對立をなせしめん爲め創設せしめし會社にて資本金三百萬圓の内政府は百三十萬圓の株式を所有し政府は配當を二分に限り該政府出金を以て戰時費用に足るべき船舶を建造せり後資本を倍加し政府の出資又倍額とせしが航路を擴大するや三菱會社との競争起り十八年に一時的兩社の調和成りしも遂に政府は其合併を調し日本郵船の起源をなせり。

明治十七年瀬戸内海の小船主合同して大阪商船株式會社を創立す政府は二十一年以降八箇年間毎年船舶改良の補助金を下附せしかば定期航路を開始し日清戰役には日本郵船會社と共に軍事輸送を助け二十九年臺灣航路三十一年楊子江其他北清及清鮮航路四十二年米國線をも開きたり。

明治二十九年東洋汽船會社創立せられ三十一年米國航路三十八年南米航路を開始す又明治二十九年支那上海蘇州間の航運の爲め大東汽船會社設立せられ國湖南省に於ける水運には湖南汽船會社起りしが明治四十年日本郵船及大阪商

大阪商船株式會社

東洋汽船株式會社

日清汽船會社
朝鮮郵船會社

海運國の造船

船の上海漢口線其他一線と此二社を合して楊子江に於ける我水運合同事業の爲め日清汽船會社を設立せり翌四十一年朝鮮沿岸航路の釜山汽船會社吉田合資會社船舶部木浦船運合名會社の三は亦合同して朝鮮郵船株式會社を起し同四十五年以降朝鮮總督府より補助金を受け其沿岸航路十線を經營す。

(註) 谷氏海の日本史小笠原氏日本海上權力史海運史料 R. Goto, Die Japanische schifffahrt

第二節 世界海運の現況

第一款 造船と海運

一、海運國の造船 造船は海運と離るべからざる海事企業なり、木船時代米國の造船と海運は相併び隆盛を極めしも鐵鋼汽船時代となるや英國の造船と海運は勃興して世界に秀て最近獨佛日等亦著しき發達を遂げしが其進歩を促せしは英國の如き經濟上の理由よりは政治的原因あるを看過すべからず。

1. 海運界の競争は國民的に激烈となり、船主は船型速力及設備の積極的競争

に出づると共に國家は亦之を助くるに航海獎勵金郵便助成金の下附を以て船舶建造を改進せしめたり。

2. 所定の造船には造船獎勵金の下附其他材料の輸入税免除の如き造船勸誘の政策を採るあり。

3. 堅牢高速力の商船は戰時徵用の目的を以て海軍助成金其他の手段により建造を勵ませり。

惟ふに海運の發達が造船の進歩に俟つ所以のものは鐵道其他陸上の通路と異り水路の改良を以て斯業の發達を促し得ず資本の投下は主として運送具たる船舶の改良を集中し而して海商船の建造は通路上の制限を受けざる爲めに益大運送具となり夫の南港及運河設備の如き寧ろ造船の發達に適應せしめんとするに至れり。

造船術は十五世紀より十八世紀に至るまで西葡蘭英人の冒險的事業の興起に伴ひ發達せしも鋼鐵汽船の建造以來變革を及ぼし今や船形細長にして噸數大に動力少くして索引力の強きを撰び強固速力安全の三者を兼ね而かも經濟的航漕

英國

をなし得る技術的造船は日に新たならんとす。

イ、英國 世界の造船史は Clyde Murray の歴史なり、一八八〇年英國船の建造四十萬噸同八三年には七十六萬噸に上りしが八六年の二十九萬噸を最低とし九二年に六十九萬噸九四年に五十七萬噸其後十年を経たる一九〇四年は實に百二十一萬噸を越へぬ外國船の建造は八〇年六萬九千噸より漸次増加し八三年十二萬噸となり八九年は當時の最上點にて十八萬噸を建造したりき。

最近二箇年英國造船の發達は偉大にて一九一一年には世界全建造噸數の五分の三を占め同一二年には英國建造噸數は諸國の建造總噸を抜くこと四十三萬噸に及び蓋し英國は材料の豊富と技術の進歩に優り獨逸を始め諸國造船の進歩亦著しきものありと雖未だ英國に及ばざるや遠し。

(註一) 一八一二年 Comet より一九〇一年 King Edward に至る Clyde の歴史は J. Williamson, Clyde Passenger steamer 参照。

(註二) 一九一〇及一一年に於ける世界四大造船國の建造高(通商彙纂四五、)

英國	一九一〇年	一九一一年	增	六六〇、六七五
獨逸	一、三七三、九五五	二、〇三四、六三〇	增	九六、〇〇〇
美國	一五九、五三二	二五五、五三二	增	一五九、七四九
日本	三三一、三一八	一七一、五六九	減	

海運

佛國	一九一二年に於ける英國及其他諸國との建造噸數比較	一七〇、四七二	其他諸國	一二五、四七二	減	一七八	四五、〇〇〇
英國	商船噸數	七一三	合計噸數	一、〇〇七			
	噸數	一、七三八、五一四	合計噸數	七四二			
	噸數	三〇	合計噸數	一、九三〇、二五一			
軍艦噸數		一九一、七三七	合計噸數	一四四			
			合計噸數	三四二、八九二			

米國 鐵鋼船出でて英國が造船國となる以前世界の造船國は實に米國なりき、之れ一は San Pedro, Puget Sound 等の地方に船材豊富なりしに依る。鐵鋼船も一八九八年以降、アラスカ及東洋の通商進み鐵材の生産過剰となりて造船盛となりしが太平洋船は千噸臺の Schooner 型を大となすに Great Lake には九千噸臺の造船あり、蓋し米國は恰かも木鐵の過渡時代に内地産業の振興と共に經濟的孤立主義を採り資本と勞力を國內産業の發展に集注し其航運の如き内國及沿岸を完成せんとし且つ造船の投資よりは他の産業の投資を以て其報酬大なるものありき、されば一八八一年と一九〇一年を比せば外國貿易船は百六萬噸を減じたるに反し沿岸航船は四百五十八萬噸にて百八十七萬噸を増加せり。

然るに生産過剰市場の擴張其他世界に於ける商業的關係は自國海運を興隆するの要に迫り米國企業家は先づ鐵道及海運の賃率を支配せんとし外國船の購入を行ひ一方に又造船の投資は一九〇〇年より十年に三倍し費府の Cramp 造船所 Eastern Shipbuilding Coy (New London, N.Y. Shipbuilding Coy (N.J.) の大なるものを始めとし Great Lake の合同會社 New England, Delaware 灣 Chesapeake 桑港 Puget Sound 地方に盛となれり、然れども企畫材料勞銀管理利子保險等外國と事情を異にし同型同速力のものは嘗て獨逸が感ぜし如く英國よりも建造費高く例へば一船英國の一四一、九一二〇弗に對し米製は一八四、六八〇〇弗にて約四十三萬七千餘弗の差あり、蓋し勞銀の高きは工場組織の完備により節約するを得べく米國造船所は未だ其規模小にして造船の發展は將來に期せざるべからずと雖今や其造船は世界の第三位を占むるに至れり。^(Pasco, Present status & Future prospects of American shipbuilding, American Academy of P & S, Vol XIX 1902)

ハ、獨逸

造船の競争は先づ大西洋航路船に始まり英獨二國の間に激烈とされり、一八三〇—五〇年に木造帆船は Elbe, Weser 其他北海海港に建造せられ Clipper 造船研究の爲め Copenhagen の造船學校米國の造船所に幾多の技師を派遣し其後漢堡 Bremen に私設の造船學校起り一八三六年普魯西政府は Sletta に高等の同種學校を設けたり。

されど鐵船が漸く木船に代はらんとするに當り獨逸の二大汽船會社は自國建造の木船のみを有し鐵船は一八八〇年まで自國の造船所よりも低廉に建造し得らるる英國の Clyde 及 Mersey 造船所に依頼したりき然るに獨逸帝國は Kiel 及 Wilhelmshafen の海軍造船所に改良を加へ又軍艦の製造を Stettin の私設造船所に托し遂に鐵船製造に成効し日本支那及南米に厚き信用を收めて Britain の Vulcan 造船所は是等諸國の建艦を引受けたりき。

一八八五年に及び二大汽船會社は英國造船者の手を去り自國造船者に信頼するに至れり之れ一は石炭製鐵造船海運の四業者の國民的産業の聯合と他は造船技術の進歩に歸すべく而して一八八四年北獨逸ロイド會社は政府と先づ東亞及濠洲航路に於て自國造船の航行を以て郵便補助金下附の契約成り Vulcan 會社に六隻の建造を托し同八七年に全部引渡を受けしが何れも英佛建造船と乏る所なきを得たり其他 Hamburg, Kiel, Danzig に於ける各造船所も之に伴ふて信用を高め其建造船何れも成効し就中其著名なる Kaiser Wilhelm der Grosse 號 Friedrich 號二船はロイド) Augusta Victoria, 號 Fürst Bismark 號漢堡亞米利加線)の如き同會社の建造に成れり即ち一八八八年の頃まで獨逸は英國に依頼せしも五年を経たる九三年には二十九ヶ所の獨逸造船所の興隆は全く英國の手を離れたり

佛國の造船

澳大利

(註)造船の獎勵は後編に詳述せんも材料の輸入免除及其運搬の特恵を述べれば一八九八年の統計に Pig Iron 4,498 噸 Structural Iron 8,969 噸 Wrought Cranks 及 Shattings 5,018 噸鐵鋼及船體の鐵板 28,246 噸 鑄 1,280 噸 Heavy castings 1,232 噸 Sawed Lumber 69,268 噸 Hewn timber 72,234 噸等無稅輸入あり國內にて Westphalia とて製鐵業の中心地より造船の爲めに輸送せらるる材料に對し國有鐵道は特別なる低廉の運賃を以て運び Dortmund Ems Canal も亦同様の取扱をなせり。

(註)I. E. Barker, Modern Germany p.477 以下最も興味ある獨逸の造船發達を説けり。
ニ佛國 著名なる造船所は Bordeaux, Dunkirk, Havre, Rouen, La Ciotat, La Seyne, St Nazaire 及 Nantes にあり其大なる造船所は Les Forges et Chantiers de la Mediterranee, Les Ateliers de la Giron de Les chantiers et Ateliere de la Loire なり造船材料としての鐵鋼材は自國にて製出するも寧ろ英國等より輸入するを利として其多額を輸入し又造船に用ひらるる Oak, elm, beech 等を除き他の木材を輸入す pine, spruce 等は Danube 又は Baltic 地方より Pitch pine は合衆國より其他 timber は諸威 teak 材は Canada 産のもの倫敦商人を経て輸入す、斯く材料の多くは輸入に係るのみならず勞銀の高きは此國造船費を高め補助獎勵に厚きに不拘造船の發達せざる所以とす。

ホ、澳大利 は鐵鋼銅木材を自國に産すれども鐵材の多額は輸入す英國よりは器械的附屬品印度米國より木材を輸入す造船所の著名なるは Trieste なる Stabilimento Teopico Trisitano

和蘭

なり。

和蘭伊國 和蘭は鐵鋼を英獨よりチーク材は西印度、材は東印度より Timber, lumber の或種のもの、は諸威瑞典露西亞松材は米國より輸入す、斯く材料は殆ど外國に仰ぐと雖其造船業は見るべきものあり Rotterdam firm nederlandse stoomboot, Maatschappij to Tjensood, Amsterdam の firm Thijgens en van Gelder 及 firm Nederlandse stoomboot maatschappij, Fishing S firm Koninklijke maatschappij de Scheelde te Vlissingen は著名なり。

伊太利

伊太利造船は自然的不利益の事情あり其勞銀に於て英獨の2/3に過ぎずと雖鐵鋼の自國製造は英獨價より高價となり石炭は悉く輸入せざるべからず一八九六年以降厚き造船の保護ありしに係はらず翌年僅か二千噸より八千噸となり九八年始めて一萬四千噸一九〇〇年に漸く四萬五千噸を建造せしに過ぎずして同六年には本邦造船は實に伊國を凌駕したりき著名なる造船所は Castellamare di Stabia とす。

本邦の造船と外國船購入

ト、本邦の造船と外國船購入 造船の業は上古既に世官世職の船部をして之を營ましめ奈良朝に至り兵部省中に主船司を置き公私の舟楫舟具を掌り攝津國に船戸を設け造船の事務を管理せしむ寛永年間に至り徳川幕府は國民の海外に渡航するを抑制し其密行を防ぐが爲め二橋五百石以上の製造を禁じたり、安政元年露艦伊豆の沿岸に難破せしとき邦人を使役して Schooner 型を建造し歸國せしが此西洋型建造法を邦人に傳へてより其職工は幕府海軍所に備はれ同三年浦賀にて一船艦を造り水戸鹿兒島二藩亦之に倣へり同四年幕府は長崎に製鐵所を建てしも元治元年に改めて横濱に製鐵所を建て横須

商船に於ける法則の變遷

賀に製鐵及造船所を設けたり。

明治三年商船規則を以て日本形船は其構造薄弱にして難破の患多く人命貨物を損傷すること尠なからざるに因り漸々洋式の船舶に改造せしむべき旨を告諭して同八年開拓使布達を以て五百石以上の日本形船舶を製造することを禁止せり之れ北海道の海路險惡殊に冬天風浪暴漲するに際し従前の船舶にては到底難破に罹るを免れざるを以てなり、十一年開拓使の布達は造船請願條例を設け北海道に在籍する人民に限り該條例に違ひ西洋形船舶の製造を請願することを許し而して請願に係る船舶は東京横須賀等に於て之を製造せしめ其製造代價は造船著手の時總額の十分の一を納め船舶受取の前日其殘額を納むることとせり然れども一時に辨納する能はざる者には二年乃至三年の年賦上納を許可し竣成後滿三年間は航海の過失又は非常の天災より生ぜしにあらざる尋常の損傷は造船者をして之を修繕せしむることとし十八年更に布告を以て日本形五百石以上の船舶は二十年一月以降之を製造することを禁止せり該布告の目的は八年の布達と同じく不完全なる造船を廢し堅牢完備の洋式に改め破壊沈没の損害を豫防し併せて海運業を興隆せしめんとするに在りき而して其範圍を五百石以上と爲し施行期日を二十一年一月と定めたる所以は大形の船舶は成るべく洋式に改良せんとするも因襲の久しき俄に之を禁止するときは運輸上の妨碍を來さんことを慮り其氣運の趨く所を察し漸次改良を施さんとせしと當時既に製造に著手せる船舶の落成期限及船主海員の便益を謀りたるに因るものなり斯くて明治二十九年に至り造船獎勵法發布せられ其所定

の資格を有する造船所に該獎勵金を下附せられ大形汽船の補助に厚きを加へたり。
 明治三十年より四十二年に至るまで三菱、川崎、石川島三造船所及大阪鐵工所に對し造船獎勵認許證書を下附せられたる既成船舶九十二艘未成九艘あり其大なるものは一萬六千噸臺を建造せし又造船は三十七八年には三萬噸臺にして伊國に次ぎ世界の第六位なりしも四十一以降六萬噸臺となりて佛伊二國を凌駕し今や世界の第四位の造船國となれり。

我船舶の増加並に造船の發達と對照に必要なは購入船とす、日清戰役以前に於て購入の最も多きは明治四年にて汽船三十三隻帆船二十隻其購入噸數の大なりしは同八年一萬八千噸十年の一萬千噸なりき。蓋し明治三、四年の頃は造船振はず船舶需用は外國建造船に依りしが十一、二年の頃は建造漸く増加し購入減じ爾來多少の消長ありしも概して購入は少きに至れり。而して建造購入共に汽船は帆船より鐵鋼及鐵船は木船及木鐵製造船より多かりき、購入汽船は其噸數我建造汽船よりも明治十年以後に少く殊に二十年以後三分乃至八分の一の少數となりしが(十一年より十六年の六年間を除き)其一隻の噸量、新造船の上にあき、之れ内地建造船より購入船舶型大にして我造船の進まさりし故なり。明治二十七年以降數年は内地の建造盛となりしも日清戰爭並に戰後事業の勃興は一時的に外國購入船を増せしが造船の進歩は船數及噸數に於て外國購入船を遙かに凌駕するに至れり次で日露戰爭に當りて大船主の汽船は御用船となり内國及近海航路及御用船に充つるが爲めに再び一時的に外國購入船を増加し三十七年に汽船七十二

本邦購入船

海運國の活動力

艘型年百艘帆船十一艘に上りしが三十九年より減退し内地建造愈多きに至れり。
 (註)各國及本邦造船の趨勢は拙著海運資料統計並びに英國の Report of Bounties on Shipbuilding (Com. No. 4, 1901 U.K.)

二海運國海運と其 Activity 及 Efficiency 世界の海運國は實に英國にして世界商

船總噸四千九百九十餘萬噸中英國は千九百萬噸を所有す。

一八八七年佛國は英國に次ぎ第二位なりしが同九〇年獨逸に先ぜられて第三位となり九七年には米國第三位に上りて佛國は第四位となり一九〇一年に第五位に下れり、獨逸の發達亦著しけれども一九〇七年には米國は四十萬噸を超過して獨逸は第三位となり同一〇年には其位置を保つと雖其上位の米國とは百萬噸の差あり、我國は一八八九年代に第十二位なりしが九七年に第七位となり今尙其地位に留り獨逸に比せば其四分の一諾威の二分の一の海運噸量たり、今一八八六年より九六年に至る十年間各國の進歩を見るに左の如し (Journal des Economistes 1901, Vol. Shipping of the world p. 47 參照)

英國	五三%	伊太利	六八%
獨逸	一〇七%	露國	六五%

汽船所有百分率	帆船所有百分率	運送能力百分率
英 國 六七、五六	一〇、八九	六七、一四
合 衆 國 一〇、六九	四九、〇九	一〇、九七
獨 逸 國 一〇、二九	一一、七四	一、三一
佛 國 三、二〇	四、三一	三、一一
伊 太 利 二、三〇	一、四二	二、二九
和 本 一、八七	六、七三	一、九〇
日 本 一、三九	五、六八	一、四二
丁 本 一、二五	二、一九	一、二五
澳 洲 〇、七三	—	〇、七四
瑞 典 〇、二六	—	〇、二六
露 國 〇、一七	—	〇、一八
諸 國 〇、〇一	二、一五	〇、〇三
諸 國 〇、二八	二、九〇	〇、三〇

以上各國の有する運送能力、Transportationfähigkeitを示せしが之れが大のみを誇る能はず、其噸量と貿易換言すれば此二者の増加の比例と一國船舶の出入並に其通商の運送量を比較せざるべからず之れ一國海運の Activity 及 Efficiency にして

海 運

佛 國 (汽船に於て1%の減少)	西 班 牙	和 蘭	澳 洲	葡 萄 牙	ルーマニヤ	日 本	希 臘	瑞 典	諸 國
三〇%	三七%	六〇%	一一〇%	七%	—	—	—	—	—
一九一%	六四%	七六%	一五八%	二三一%	—	—	—	—	—

(註一)一九一二年に於ける世界海運國の海運 他の年度に於ける統計は拙著海運資料統計参照及 Tables showing progress of Merchant Shipping (英國政府年報)

汽船隻數 (噸數千噸單位)	帆船隻數	噸數(同)	船數合計	噸數合計
世界商船 二二、二二七	四〇、五一八	七、〇九九	四、〇八二	三〇、三一六
英 國 一〇、〇一四	一九、二〇二	一、四三〇	六七一	一一、四四四
米 國 一、八三六	四、一〇七	一、六〇六	一、一五〇	三、四四二
獨 逸 一、九〇八	四、二七六	三〇五	三五二	二、二一三
佛 國 一、四九五	一、六九五	六三七	五九七	二、一三二
伊 太 利 九三二	一、六三八	五五九	四一四	一、四九一
日 本 五三六	一、一一九	五五四	二七九	一、〇九〇
諸 國 九六〇	一、三四四	四	三	九六〇

(註二)各國商船の所有と運送能力の百分率 Grunzel, System der Verkehrspolitik s. 205

夫の諾威瑞典丁抹の如きは自國船舶の出入は全出入噸數に於て半を占め英國船の各國に於ける活動實に賞嘆に堪へざるものあり、又米國の海運は世界の第二位を占むるも一は貿易額多大なりとは言へ其船舶は遠洋航路に従ふもの少く爲めに自國船の活動は僅かに全出入噸數の一割四分のみ、但し船舶出入噸數は外國貿易の運送量を絶對に示さずと雖相對的なるを以て其活動力を知るに足る、例へば一九〇〇年佛國船は其二八、四%の運送量ありて自國船の出入は二六、一%又翌年三一、九%の運送量は自國船の出入二七、一%なりしが如し。

更に一國海運の發達と通商量を比較せざるべからず、例へば佛國の外國貿易船は一八七〇年—一八〇年に三二%より三〇%減じ其運送せる商品は四七%より三八%に減ぜり即ち商船の減少よりは海運の Activity と Efficiency は減じたるものなり、一八六六年には船舶噸數三五、九九%減じて運送品の價格は九%を増せり之亦同國當時の海運活動力の増加を示すべし。

船舶噸數は運送力を示すものなり、而して帆船は汽船の約三分の一にて例へば一八九七年獨逸の汽船一、二五艘九十萬噸帆船二、五五八艘六十萬噸の運送力は

三百四十萬噸と見るべく之を帆船減じて汽船増加せる現時は其七倍に上れり。

(註)拙著海運資料統計及前掲 Tables (1910) 参照

三、大船と速力 近世海運業の激烈なる競争は運賃なる消極的手段よりは船型の膨大高速力の維持享樂設備の完全なる積極的手段に出でしめたり、即ち正確なる發着を以て遠距離を短時日に且つ航海中愉快なる旅行を享受せしめんとし其船體の大は波浪に堪ゆるにありと雖寧ろ其國民の大を誇らんとするが如く實に大西洋航路にありては莫大の資を投ぜる客船は海上の旅館よりは一の大浮殿にて船舶競争は一の國民的競争の觀あり。

然れども今技術的及經濟的方面より大船と速力の關係を述べんに船體の膨大即ち噸數増加の傾向は巨船は積載量多く經濟上の利益大なるが故なり、速力の増進は航走費を増加せしむと雖速力は噸數の増加に伴ふて減ぜず、之れ水の抵抗力は速力の自乗を以て増加するも、こは船舶の横斷面に對す、即ち抵抗力は速力の自乗なれど其抵抗力は横斷面の自乗にて増加するを以て噸數の増加たる長幅深の立方積に關せず、されば可成大なる立積を以て快速力を得るを利益とし今や速力

大なる汽船は容積を大にし比較的其動力の減少を圖る所以とす。
 要するに容積と速力の増進は時の經濟及交通状態との要求に基くものなり、容積大なるものは (イ) 航海安全に (ロ) 比較的速力を高め (ニ) 二隻の航海を一隻となして營業費を節約し (三) 速力の増加は經費を増すも航海日數を節して船員の給食料費を減ずるを得べし。

(註) 獨逸帝國に於ける一例として大船の増加は一八九九年至五千噸乃至六千噸三十五隻十八萬噸、六千噸以上二十一隻十九萬噸は一九〇五年に前者七十二隻三十九萬噸後者六十五隻五十九萬噸となれり而して汽船は帆船より其體型常に大なれども其比も亦増進せり。 W. Laisz, Technik u. W. S. s. II-23.

1875年	汽船噸數	=	3帆船噸數
1895年	"	=	3.5 "
1905年	"	=	4 "

四、貨客混用船及貨物船と帆船 船體の膨大は旅客船殊に太西洋航路に於ける競争のみに止らず其使用の利益は混用船と云はず貨物船にも實現せり、但し混用船は旅貨何れに重きを置くやにより造船異ると雖亦漸次噸數を増加し唯東洋並に歐洲より南阿濠州に向ふ不定期船は太西洋航路に於ける舊船を使用するもの

貨客混用船及貨物船

多し。

(註) 混用船及貨物船建造に於ける噸數の増加

Intermediate vessels	總噸數	1896-1900に於ける貨物船の平均容積
Cymric	1898	長 幅 深 總噸
Pennsylvania	1896	226.0 34.9 16.0 1616
Minneapolis	1901	260.0 40.0 18.4 2079
Munehaha	1900	303.5 43.4 22.6 3109
Ivernia	1899	46.1 23.5 3270
Saxonia	1900	323.0 45.4 3194
Celtic	1900	321.6 45.4 3194

(註) 日本郵船に於ける大型純貨物船(四隻は内地二隻は外國に注文中)の要目左の如し。

- 船型重甲板船△排水噸數一萬五千噸
- △重量噸數一萬噸△容積噸數一萬二千噸
- △總噸數七千五百噸△長四百六十呎△幅五十八呎△深三十四呎△吃水廿六呎九吋△馬力六千馬力△汽機三聯成二組△汽罐單口四個△最速力十四海里

帆船の膨大

帆船體の膨大も亦著しく十九世紀の始めは三百噸以内を普通とし一八一二一五年頃四百乃至五百噸のものあり同三三年米國の Mississippi 號は七五〇噸を以

て大とし四〇年二層船にて千噸のものあり、四三年頃より増大し四六年に建造の New World は一萬四千噸又三層船の Guy Manning 號の如きは一萬五千噸に上れるものあり、されど汽船が郵便旅客船たるに至りて帆船は全く貨物船となり一八五八年より Barks, Barkentine, Brigs は減じ Schooner 型となりしが經濟的航走の利益より大船建造せられ一八九九年米國の鋼鐵 Schooner たる Thomas W. Lawson 號は七本橋總噸數五二一八噸長三七五呎幅五〇深二三貨物七千乃至八千噸を積載し得べし、されど此船は數年前 Scilly 島に坐礁して以來、大鐵鋼帆船は William L. Douglas 號にて七本橋三七〇八噸又木帆船は六本橋 schooner たる Wyoming 號にて長三二七五幅五〇・一深三〇・四三層甲板を有し六千噸以上を積むことを得べく米國 Percy & Small の所有に屬す。

第二款 太西洋の船舶競争

一、太西洋に於ける海運の競争 競争激烈なる所以は (イ) 大資本の經營者多きこと (ロ) 歐米間の旅客の往復頻繁に物貨の運輸強度大なること (ハ) 國民的後援と國家

の補助あるに因る。

太西洋に於て海運競争の起りしは一八四〇年以後定期船主の増加、航路の擴張に始まる。同三九年英政府補助の下に創立せられし Onward 會社が汽船四隻を以て紐育 Liverpool 間の運送を占むるや、米國の Collins line は新船四隻を以て競争を始め、四八年 Hamburg American line 五〇年 Liverpool & Turan line 五五年米國の Vanderbilt は紐育 Havre Southampton 間に五六年 Anchor line, Allan line 五七年 Nord Deutscher Lloyd 六二年 Compagnie Generale Transatlantique 七〇年 White star line 之に加はれり。

一八六〇—七〇年に至る狀況上述の如く此中競争の爲め撃退せられしもの少からず Collins line は五八年を終りとし Vanderbilt 線は六一年以降太平洋に船を轉じたりしが此年尚紐育英國間に十二海運會社あり、次て六八年に Boston Liverpool 間に航路を開きし Boston & American Steamship Coy は數年にて倒れしが、如斯競争の結果其航運の進歩は實に偉大にて五八年 Nord Deutscher Lloyd は Bremen と紐育間に一週一回の出帆を始めてより何れも之に倣ひ六三年に二週三回となり六六年には夏季中は一週二回の増加を見たり。

以上の如く紐育 Liverpool Bremen Hamburg Havre 間の航路既に成り七〇年代は更に航路の擴大期にて例へば一八七二年 Holland American line は Amsterdam 紐育間を結び七三年 State line は New York Glasgow 間 Red Star は Philadelphia Antwerp 間七四年 National Steam Navigation Coy は紐育 Bristol 間 Anchor line は Glasgow 紐育間七五年 Wilson line は Hull 紐育間七六年 Leyland line は Liverpool Boston 間七七年 Thingvalla line は Copenhagen 紐育間八〇年 Johnson line は Baltimore Liverpool 間を結びたり。

斯くて一八八〇—一九〇年には歐洲重要國の海運業者は殆ど大西洋を航せざるなく其幹線は至る所に支線を出して事業を擴大せり北獨逸ロイドの如き同九一年に紐育伊太利間に幹線を確立せしが九九年には Constantinople に支線を開きしが如く斯くて大西洋航路に於ける競争は其支線の延長を促し尙支線に競争を見るに至れり。

二船舶の膨大 海運業の競争は先づ船舶競争即ち船體の膨大と速力に現はれたり設備の競争は最近に起りたる事實なり船體競争は大西洋に於ける海運業の競争の初期に萌芽し最先者たる Cunard 會社が始め千噸臺次て千八百噸臺の使用

に對し Collins line が三千噸の新船を用ひしに始まる。一八七四年 White star 線は五千噸の Britannia 號を新造し七九年 Guion 線は五千百噸の Arizona 號八一年 Cunard は始めて鋼製七千三百九十噸の Servia を Inman 線は City of Rome を建造す八二年 Cunard の Amavia 成り同社は續て八三年 Oregon, America 二船八五年 Umbria を竣成せり。

然れども膨大を以ての競争は一八八九年 White star の新造船 Teutonic 及 Majestic 各一萬噸臺のものを作りて激烈となり同九〇—一年北獨逸ロイドは Spree, Hannel の二船漢堡亞米利加線は Furst Bismark, Columbia, Normania の三船を以てし何れも一萬二千噸を越え同九三年に Cunard の一萬二千九百五十噸長六二〇呎の Campania, Lucania 浮びて一萬二千噸臺となり九六年には北獨逸の Kaiser Wilhelm der Grosse 號は一萬四千三百五十噸九七年漢堡亞米利加線は Deutschland 一萬四千五百噸を建て一八九八年には White star は一萬七千二百七十四噸の Oceanic 號を造り更に一九〇一年には Celtic 及 Cedric 各二萬千噸一九〇四年には Baltic 二萬四千噸の大船を造れり。此時に當り二萬噸臺の大船續々として各會社に造られしが遂に Cunard の Lusitania 及 Mauretania の二船出て三萬二千五百噸を數ふるに至れり長七九〇幅

八八深六〇・三實馬力六〇〇〇〇を一八七四年の Record たりし Britannia の長四五、幅四六深三四實馬力五、五〇〇に比せば其進歩の偉大なるに驚かざるものあらんや、之れ一に競争の結果に出ると云ふも過言にあらず、次で International Mercantile Marine Coy の Olympic, Titanic は四萬五千噸速力は「ル」號「モ」號等に劣るも船體の大と其新式の設備は世界一となれり。

太平洋航路にありても大船の建造なきにあらず、一九〇五年 Great Northern 會社は Minnesota, Dakota (長六三〇呎深五六呎九甲板二百五十室千五百人の下等船客總噸二萬千噸) を建て本邦に於ける東洋汽船會社の天洋地洋二船も亦其大船たるに於て恥ぢずと雖太平洋上の浮殿に及ばず、而してかゝる大船建造の競争は會社間と國際海運界に行はれ White star line (萬國商船) の Olympic 及 Titanic 四萬五千噸は一九一二年竣成し Cunard line 亦五萬噸型を計畫し獨逸の Hamburg American line は五萬噸臺のものを Schiedin に於て建造し最近處女航海を行へり。

要するに技術的進歩は經濟上の要求と相俟て船體の膨大と高速力船の建造を可能ならしめしが其促進は實に競争に基因す、夫の一八三一年に三六五噸の Royal

William は渺たる小船となり三〇年代に一、八六三噸の President 號あり、越へて七〇年に及びて八千噸となり八九一年一萬噸臺一九〇四年二萬噸臺一九一三年代には五萬噸の Record を出でんとす。之を競争の左程激しからざる歐阿及地中海經由東洋航路に見るに交通運輸繁からざるを以て一萬噸以上の大船は船舶經濟上使用するを得ず従ひて其競争激烈ならず、偶々一九一〇年英國 Union Castle line の建てし Balmoral Castle 號(一萬三千噸十七節)は南阿郵船として同航路の Record を破りしに過ぎず。但し大西洋航路に於ける船體膨大の傾向が何れの航路にても造船の進歩に伴ひ行はるゝは明かにて始めて一萬二千噸以上の大船を造りし英國の Fairfield Company (一八九二—三年 Campania 及 Lucania 二船) に於て一八九三年より一九〇三年の終りまでに四十七隻を建造し總噸六七四、〇〇〇平均一四、三三〇噸なるも以て大船建造に傾けるを見るべし。

(註一) 大西洋に於ける漢堡亞米利加線の使用する四種船型

1. 急行船 Express steamer には著名の Deutschland 號あり Cunard 線の Lusitania, Mauretania 二船の出るまでは大西洋上の競争レコードの保持者たりき、船長六一一呎總噸一六、五〇二馬力三萬七千速力二十三節一等旅客四六七、二等三等各三百人を收容し急行貨物一萬噸

を積み得るし。

2. 旅客運送に重きを置ける混用船 Intermediate vessel として President Grant あり、船長六一六呎、噸噸一七、五四〇、一等船客三百二十四、二等二百二十五、三等千人、四等二千三百二十人、即ち此船型は米國に赴く多數なる移民の爲めに第四等を設け、其船客を得ざりし場合に、は一萬五千噸の積荷をない得るの建造をなせり。

3. 貨客混用船 Combination Freight and Passenger steamer として大西洋に於ける高級の船型は Kaiserin Auguste Victoria なり、船長六七七呎、半噸噸二四、五八一、一等船客五百五十二、二等船客三百五十三、三等船客三百 Storage 船客二千三百積荷一萬噸。

4. 補助的船型 Subsidiary Type として Alleghony あり、其噸噸數二、四九四、速力十二節、紐育西印度間に使用す、一等船客は六十人なれども、貨物は二千噸を積載し得。

(註II) Olympic 及 Titanic.

	Ft.	Ins.		長	噸噸數	速力
Length over all	882	6				
Breadth over all	92	6				
Breadth over boat deck	94	0				
Height from bottom of Keel to boat deck	97	4	船名	Imperator	Tur-tania	速力
Height from bottom of Keel to top of Captain's House	105	7		900	feet	762
Height of Funnel above casing	72	0				95.2
Height of Funnel above boat deck	81	6				78.8
Distance from top of Funnel to Keel	175	0		上甲板	チノ深	64
Tons Registered	45,324	Tons	總噸數	50,000	tons	32,500

速力のレコード

汽船のレコード

三、速力の Record. 速力の競争も大西洋航路に於て激烈なり、一八一六年の頃旅客郵便を運びし帆船は紐育より Liverpool まで或は百日早さも四十日間を費せり、同三七年に至りても英船 Diamond 號が Liverpool より紐育に百日を要せしが如き例ありき。一八四〇年 Cunard 船は始めて八節半の汽力にて航行せしが帆船の操縦巧みにて五四年 Clipper 型帆船 Dreadnought は Liverpool より紐育港口の Sandy Hook まで Cunard 汽船 (Liverpool より Boston 間) より僅かに一日遅れて入港せし如くに當時未だ汽船の速力は疑はれたりき。然るに七四年に至り White Star の Britannia は十六節、七日十七時間にて大西洋を横断せり、一八八五年の頃には英の Cunard と米の Collins は最も競争激しく其速力は漸次十七、十八節の快走を見、八八年 Cunard の Etruria 號は一九節、二八、五哩を六日一時五十五分を以て世界を驚かせしが次 City of Paris (二一、八節) は航走二十節、二七、八哩を五日十九時十八分にて走り、九一年に及び二十節以上に上れり、即ち Teutonic は二十節、Majestic 二〇節、三、五 Faust Bismark 二〇節、七にて平均航走十九節を下らず、Compagnie Generale Transatlantique の La Savoie La Lorraine は試運轉二十二節、平均二十節半を航走せり、九五年 Lucania は五日七時

二十三分即ち二三節を以て Record を破り、九三年建造の Campania は二二節航走五日九時六分なりしが、此頃より三暗車推進器と Turbine 汽機を使用し速力に於て七%の増加をなし一九〇二年建造の Kaiser Wilhelm II は二三節半を出し Cunard 之と争ひ Lusitania, Mauretania の速力二五節を示せり。

船體の膨大に伴ふ速力は Lusitania は二五—二六節なるも White star の Olympic は二一節にて其機關は Reciprocating Engine と Turbine の Combination を使用す、獨船は純然たる Turbine 式にて最低二二節 Olympic よりは優る速力を有すべく期待せらる。要するに高速度の航走は運輸強度の大なる太平洋航路に於ける競争に見るべく他の航路にありては十六、七節の境にあり、一八四〇年代に入節のもの七四年には十六節を越え八八年二十節、九三年二十二節、一九〇一年には二十三節の Record も一九〇四年には二十五節を以て之を破れり。

(註) New York Queensdown 間の Record.

1840	Cunard Acadia, Liverpool iverpool to Halifax	11	4	分
" 46	" Cambria "	10	22	0
" 51	" Baltic "	9	18	

64	" Scotia (Queensdown N.Y.)	8	15	45
67	" City of Paris	7	23	17
76	" Britanic	7	13	11
80	Gaion	7	10	47
81	" Oregon	6	19	42
87	Cunard, Umbria	6	4	42
89	Inman, City of Paris	5	19	18
91	White Star, Teutonic	5	16	31
92	Inman City of Paris	5	14	24
94	Cunard, Lucania	5	7	23
98	North German, Kaiser Wilhelm der Grosse	5	4	40
1903	Deutschland	5	7	38
1909	Lusitania, Mauretania	4	10	41

(註)本節参考として A. I. Miggins, The Atlantic Ferry; 及 Holmes, Ancient & Modern ships, Part II chap IV-VI 二書は最も趣味あるべく其他 Chadwick, Ocean steamship; P. D. P. 69—又船體型及性質が商業の要求に基く所以は Johnson W. T. P. 14 又 Veruenaux, Industrie des Transports maritimes 中參考すべし、又多し J Grunzel, System der Verkehrspositik ss. 196—198 に於て大型高速船 E. K. Chatterton, Steamship & their story は定期汽船の發達現状其他特種の汽船に付き通俗的に説明あり。

第四章 海運の組織と其特質

第一節 海洋運送

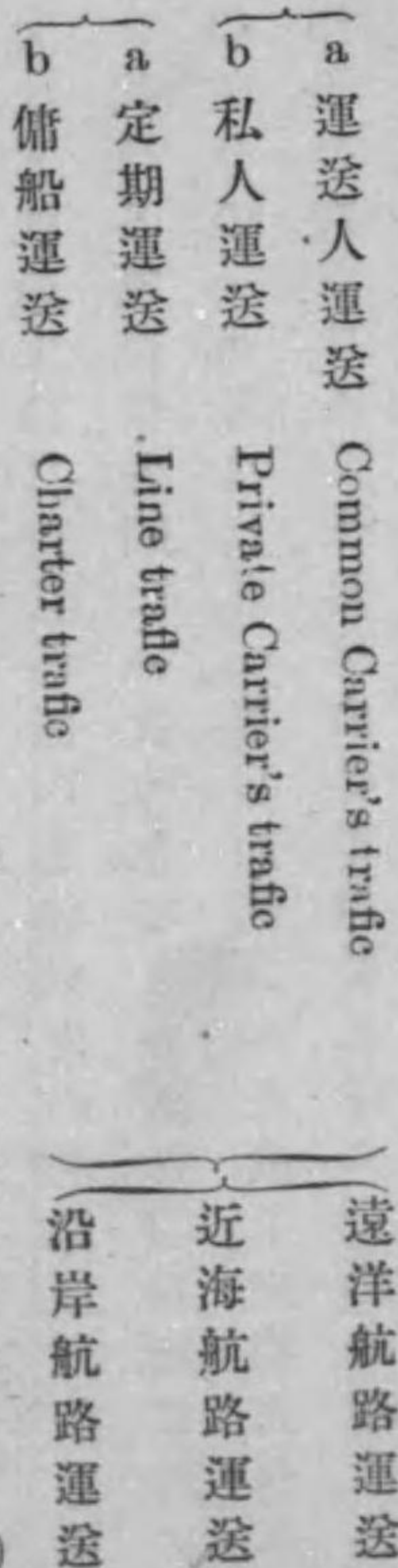
第一款 總 說

海上運送の組織

一、海上運送の組織 船舶運用と航海の状況により、海洋 Oceanfahrt、沿岸 Küstenfahrt、内海 Binnenseefahrt、河川運河 Fluss u. Kanalfahrt の航海に分ち得るも、固と海洋は地球面積の四分の三を占め、運輸區域の廣大なる之を他の水域の運送並に鐵道に比すれば、運輸の距離に於て自ら大差あるや言を俟たず。

元來水路に獨占なし、されば企業自由にして、共同業者多く、競争常に絶へざるは水運の状態となす。次に海洋運送は運輸の生産費を要すること少く、殊に海洋に於ける帆船の如き自然力を利用するものあり。而して世界人事の交通と貨物の流動は其種類分量、方向及季節同一ならず。貨物は規則的迅速なる運輸を要するものと然らざるとあり、運賃は物價構成の要素たれば、貨物により迅速なる運輸より

は運賃の低廉を欲するものあり、故に海上運送と云ふも組織は單純ならず、今其組織を見るに左の如し。



(a) 運送人運送は (イ) 海運業者 (ロ) 鐵道會社兼營とあり (b) 私人運送とは大組織の事業例へは貿易業、鑛業者の如き大貨主が自ら船舶を所有し其生産品又は商品の運輸を行ふを云ひ (a) 定期運送は旅客郵便物及運賃負擔力の大なる貨物の規則的運送を云ひ (b) 備船運送は船舶の不規則的供給による貨物の運輸なり。

二、帆船運送 帆船と汽船は各經濟的特質を有す (イ) 帆船は建造費汽船より低廉に (ロ) 乗組員少く燃料費を省くる故航漕費低く (ハ) 積載量多大に (ニ) 従ひて運賃低廉なり、反之汽船は (イ) 建造費高く (ロ) 廣き炭艙を要し (ハ) 乗組員は汽船に比し八分の三の増加となりて船員室を要し (ニ) 修繕費大に (ホ) 燃料乗組員費

帆船運送

等の航漕費多大なる爲め運賃高し。然れども帆船は (イ) 自然力に依頼するが故に發着不正確にて定期航海に適せず (ロ) 速力亦遅鈍なり。汽船は (イ) 速力に於て帆船に約五倍し (ロ) 積卸に時間を省き (ハ) 天候に係はらず發航し (ニ) 船舶使用の度數を多からしむ。(O.O.C. p.102-105; W.T.P.129)

帆船の變

汽船の漸く盛ならんとするの前帆船は郵便旅客の運送をなせしも大西洋航路にては一八五〇年の頃僅かに旅客のみの運送となり、同五〇—六〇年汽船會社増加し帆船主は汽船會社に變更し同七〇年に至りては旅客郵便物は全く汽船に依るに至れり、之れ世の進歩は高速力にて發着正確なる定期航行を要求し汽船主の収益は亦帆船主に二倍し各國の造船航海の獎勵は汽船を主とせしかば汽船の帆船に代はる趨勢は各國に一般的となり一八九〇年代に既に其數汽船四分の三強帆船四分の一弱となれり。蓋し此高き生産費を支拂ふも其効率の大なる汽船が勝利を得たるは全く世界經濟界の趨勢に伴ふ自然的結果と云はざるべからず。然れども帆船運送は運賃低廉なる一特質を有す之れ現時と雖海運界に於て一勢力たるを失はざる所以とす。帆船運送は (一) 定期航運なき、遠洋又は内地沿岸

帆船の猶重要なる所以

帆船と帆

(二) 不規則なる、國際商業例へば北米合衆國の Gulf port & R. Plate 間航路に行はるゝが如し、而して運送品に付き觀察すれば (イ) 特定の時日の引渡又は (ロ) 迅速なる到達を要せざる貨物 (ハ) 運賃負擔力の少きもの (ニ) 時限的並に場所的に品質及價格の變動少きもの例へば木材、礦物、穀物、石炭、鐵鋼、石油其他燃原料品の Bulky Cargo は尙帆船を利用するものなり。但し帆船は風力其他自然の力に依頼するを以て自ら定期的の Trading season 存在し商業上より見れば市場に貨物の停滯又は存在超過となり其期間に於て保管料、金利及保險料を高からしむるに至るべし。帆船と備船との關係は帆船は自然力に依頼するを以て不定期運送と離るべからざると共に備船は航海力に關すること少きを以て汽船、帆船共に行はる。

(註) 汽船は (イ) 一噸の造船費百乃至百五十圓帆船は三割以上安し (ロ) 乗組員は例へば二千五百噸の汽船に三十人乃至四十人を要するも帆船は三十人以上を越ゆることなし (ハ) 噸量なるとき汽船は帆船に比し其三分の二の積載力とナ (ニ) 乗組員費は帆船は汽船より三割減、更に航漕費中の燃料は汽船に特有にして其航漕費中三分の一乃至四分の一は燃料費なり。

W. T. P. p. 23-24, 129; O. C. p. 102, 105; Ports & Docks p. 82-87 參照

沿海運送

三、沿海運送 Coast line traffic は國內沿海 Inland Coasting と國際沿海 International Coasting とあり、後者は外國通商に屬するも本邦の如き島國に行はれず、前者は (イ) 國內沿岸諸港間の貨物の轉換に伴ふ運輸の外 (ロ) 輸出の爲めに小港に集まれる積荷を大港へ積出し (ハ) 輸入の港より地方小港への聯絡と集中及分配の三作用あり。

鐵道の影

沿岸水運は (イ) 一國の形勢 (ロ) 産業の發達 (ハ) 鐵道の完備 (ニ) 商港の所在により情況を異にし最も鐵道と關係を有す、即ち或商港の二點間に迅速なる鐵道運輸と海運とある場合に殊に該陸揚港が分配的地位にありて内地への輸送を要する地方には鐵道の影響は益強大なるべく如斯鐵道の開始によりて其沿岸港と水運が廢類に歸せし例少しとせず。

沿岸水運と開港の所在は關係す、外國通商港多くして其勢力等しければ沿岸水運は幼稚なるべけんも若し或一港にして海洋航路を集中し優勢なる場合は沿岸水運は此港を中心として分配及集中の作用を完ふすべし。

沿岸水運は汽船帆船共に行はるれど帆船は危險なる水路に入らざる故汽船の

獨占たるあれど鐵道との競争あるときは郵便旅客は之に依るが故に水運の競争は貨物運輸の機關として存立するのみ、唯旅貨往復頻繁なる所例へば米國沿岸我瀨戸内海の如きは鐵道との競争を維持して定期運送を經營するを得べし。斯く沿岸水運は常に鐵道の影響を受くる、外海洋航路に従ふ大汽船會社の延長に侵略せられ一方に沿岸水運は起業容易なるが爲めに競争者多く又運賃變動は海洋に於けるより激甚なる特例を有す。

(註) 一八三九年 Canard 線が New York, Charleston 及 Baltimore より次で Savannah まで支線を延長するや米國の沿海水運に従へる帆船は大なる打撃を被れり又同業の多き一例は一九〇七年米國東海岸には紐育港と Portland 及 Galveston 間十九港に十二社あり Boston と Eastport 及び Jacksonville 間十港に七社 Philadelphia と Boston より Savannah 間の八港に五社あるが如し (O.O.O. p.237)。

第二款 定期運送

一、定期運送 Line traffic 定期船は郵便及旅客運送を大成し特種貨物の積合運送の時代とならしめたり、蓋し發着正確且つ急速なる運送は商業上の Efficiency 著大

定期運送

なるものあり。海商組織に於て不定期船運送との實際上の差別は(イ)航路の特定と定期發着は旅客郵便の運送獨占 (ロ)運賃負擔能力大なる特種貨物の積合契約の運送となす。爰に特種の貨物とは豫測し得らるゝ時日に於て正確且つ迅速の引渡を欲するもの、即ち運賃の高率を辭せずして運送の遲緩と不正確に勝るものとなす商品にて高價品又は重量に比し價の高きもの、價格の變動容易に起り易きもの、腐敗變質の虞ある貨物之なり而して航路の一定せるは同一方面に向ふ多くの貨主より個々の積荷を托送せらるべし。

大商港は製造品其他高價品の通商盛なる市場を控へて定期航路を集中し備船に適する積荷は其原産地と需要地に最も近き港を撰ぶ故不定期船は小港に集中すれども亦世界の大商港は Bulky Cargo を集むるに便に且つ概ね其需要地なれば不定期船の中心地をもなすべし。

二、定期船主の經營、多額の投資を要するを以て會社企業を常態となす。即ち

イ、郵便運送にて補助金又は助成金の給與ある船舶は所定の建造と速力を保有せざるべからず。

定期船主の經營の經營費の大なる所

ロ、旅客船は海上の旅館として建造、裝飾、設備に競ひ又速達を需むる特種の果實肉類等の爲めに特別の建造を要す。

ハ、企業費は多額にして固定す、之れ一隻の建造費が多額なるのみならず、正確なる定期發着と頻數なる航海維持との爲めに多數の船舶を所有し而かも其投資せる船舶は他に轉用し難し。

ニ、經營費多額なり、即ち速力高き爲め石炭の消費並に多數乗組員の給食料、船用品の供給等航漕費多大に且つ速力維持及修繕の經費之に加はるべし。

ホ、營業費亦多し、之れ支店出張所を設置し多數の使用人を備ひ旅客を集むる爲めの廣告及迅速なる積卸引渡の設備に要する出費大なり。

定期船の特徴は (イ) 高速力の維持 (ロ) 定期發着の勵行にあり、然るに此二點は經營上の不利となす所なり (イ) 多數乗組員の乗組員室、高速力に伴ふ機關室及石炭庫の容積並に石炭の積載により貨物の積載力を減ず (ロ) 高速力は經費の増加のみならず機關の破損海難等の危険に遭遇するの機會多し (ハ) 定期表の嚴格なる勵行を必要とし爲めに旅貨なくも航走し積卸乗降を終るも豫定の時間にあら

定期船の特徴

ざれば出帆するを得ずして無益の出費あり (二) 不正確なる運輸の分量に對して多數の定期船を走行せしめ若し其一艘に故障生ぜば備船其他の方法を以て補充をなす如き困難を生ず、然れども定期船主の占むる利益は、

イ、郵便運送の契約は助成金に伴ふ國家の保護あり。

ロ、不定期船の行ひ得ざる負擔力大なる旅客運送を獨占す。

ハ、負擔力大なる積荷を得て高率を保ち輕量品と重量品の積合せにより積載力を大にし収益を増す。

ニ、定期船は貨主と一定期間の託送を約し常に大貨主を吸引することを得。

(註) 不定期船の運賃は低廉なれども定期船にて備船運賃より低率にて運ぶものあり即ち底荷として製品又は不定期船の占むる積荷例へば米國歐洲間の旅客船が底荷として穀物を低廉に運送するが如し。

三、定期船主の備船と不定期運送 定期船主の船線例へば獨逸の紐育漢堡間の旅客船は冬季に紐育地中海航路に充てしむるが如きあり、されど又備船を以て船線すること稀なりとせず、定期船主の備船は (イ) 或定期航路に自船の故障生じた

定期船主の備船と不定期運送

る場合 (ロ) 或方面に多數の旅客例へば移民若くは大量の積荷運送を約せる場合 (ハ) 最も多きは或航路に積荷の集散大にして自船を以て足らず尙利益ありと見込みたるとき備船を以て定航路の運送に従ふが如し。例へば日本郵船が嘗て北清航路に備船せしが如し。

要するに定期船主は單一航海又は一二年に亘りて備船し伸縮的不定期の運送に従ふこと珍しからず、而して若し其有する噸量にして大ならんか或は貨主の爲めに備船を俟つことあり、されば定期及不定期の船主經營を劃然分つこと難き場合なしとせず、或一例を擧ぐれば紐育より濠州及東洋に至る或定期船主は備船して定航路に充つるも其契約は往航に止り歸航は Tramp steamer の船主自身の計算を以て不定期運送となるものあり。(O.O.C.P. 21, 22)

第三款 備船運送

一、備船運送 Charter Traffic 不定期船 Tramp Vessels とは特定の航路なく特種の商業に拘束せられず航行の範圍全く自由にして年中絶へず積荷を需めて遊行する

不定期船

不定期貨物船なり。

凡そ國際貿易の貨物は悉く定期船にて運送せられず、特種の貨物あるが爲めに備船せられ、或貨物は又此種の船あるによりて流動すると云ひて可なり而して備船運送は Tramp Vessels を備船して運送せらるゝ組織にて此場合に船舶を Chartered Vessels といふ。

Tramp Vessels には Tramp steamer と Tramp sailer とあり、帆船が尙汽船と對抗して運送に従ふ所以は或積荷は必ずしも時の早きを欲せざるものあればなり。

Tramp Vessels の建造は可及的貨物の種類を問はず各種の商品を積載し得るを利とし又何れの海洋と商港にも航行出入し得る様設計せらる。夫の扁平なる船底を有するは速力積載力の點のみならず淺吃水港にも出入し得せしめんが爲めに又底荷積込の勞費を避け建造費を節約し得る水艙 Water ballast Tank を設く、而して速力と積載力とは反對の船型たるべく高速なる汽船は鋭形彎曲肋材なるも Tramp steamer は鈍形にして若し貨物船が十節以上の速力を保たんとせば汽機石炭庫及乗組員室並に塔載石炭の爲め全船の積載量を減ずるのみならず多額の航

不定期船
建造と
經濟力

走費を要すべし、極めて遅き四節船とせば航走費建造費に利なるも航海度數に於て不利あり、於是九乃至十節の航漕は一日の消費炭二十二乃至二十四噸を出てざる爲め多くの不定期船が八乃至十節の經濟的航走をなし運賃の低廉を計る所以なり。

二、不定期船運送の行はるゝ所以並に其漂泊遊行を多からしむる所以

A、貿易の狀態

イ、最も著しき原因は國際貿易の發達なり California の金鑛出て南米航路開け爲めに智利の硝石が世界的商品となりたるが如く海運は貿易の發達に隨伴すると同時に貿易の發達を促がす。

ロ、列國貿易額の同一ならざるは世界通商路に於ける貨物の流動額に差あり、北米合衆國は歐洲に二倍の貨物を送り其東海岸は輸入より輸出多く、支那日本は輸出より輸入二倍に上り南米蘭領印度は輸出货量其輸入量の二倍に達す、此貨物船の往復航路に於て同一の貨物數量を得られざるは即ち不定期運送を必要とし其漂泊を多からしむ。

不定期船
運送の
はるゝ
所以
並に其
漂泊多
き

B、貨物の性質
イ、運賃は物價構成の要素なり、生産の競争に原料品、燃料品の如き運賃負擔能力の少きものは可成安き運賃を欲すべし。

ロ、貨物によりては季節的性質 *Seasonable nature* を有す、即ち農産物の如きは收穫輸出の季節を一にせず *California* と *Argentine* 印度の小麥は同一の時季ならず *Mississippi Valley* の玉蜀黍は同地の小麥より遅く積出され *Hawai*, *Peru*, *Java*、獨逸は各砂糖を積出すも何れも異なる季節たるが如し。
C、備船の利用

イ、運賃の安きを欲する外貨物によりては寧ろ迅速なる運送を不利となすものあり、例へば農産物にして收穫時期を同ふするものは收穫の後一時に市場に積出すときは供給過剰となりて市價の暴落を告ぐべく之を生産地倉庫に貯藏し市況に伴ひ積出すを利となせども倉敷料其他の出費を負はざるべからず、是に於てか生産者又は卸賣商は運送貯藏の二者を兼ねしめて帆船の如き航海日數多き運送を利用するに至る。

ロ、穀物、石炭、綿花、珈琲、硝石等農産原料品は生産地取引所に於て取引せられ買主は之を積出すも未だ其轉賣先定まらざるとき之を生産地又は輸出地に貯藏して費用を支拂ふよりは低廉なる運賃を以て製造地又は消費地に向ひて積出し航海の間に轉賣し本船に電報を以て陸揚地を指定するが如き見越又は未着商品の賣買に利用せらる、例へば北米合衆國より穀物は愛蘭西南の *Cork* 港に向ひて航行し是所にて取引の結果により指定を受け西北歐若くは *Gibraltar*, *Falmouth* 等に航行陸揚せらるるが如し。

三、不定期船主の經營 不定期船は公表せる發着の時間表 *Schedule* を有せず航路契約自由にして限定せらるることなし、約定の積荷を積込めば直に出帆し到着の上は陸揚して直に船積出帆し定期の勵行を必要とせず、従ひて定期船の如く船貨なくも寄港し或は郵便旅客を待ち特種貨物の積込に多大の時日を要することなく又支店出張所費、廣告費等の出費少し、然れども其經營に船線の困難あり、船線とは適應なる積荷を得て航海を繼續し出費多き碇泊を避くるにあり。

現時備船運送の盛大は世界の進歩せる商業により成立し其活動的經營を進め

しは實に電信の發達に依る、夫れ貿易貨物は船を待ち船は幾多の港にありて貨物を待ちつゝあり所謂 *Cargoes for ships, ships for cargoes*. なり。而して是が適合は實に船主と其代理人又は仲立人間に於ける電信取引の作用に歸す。

海運の盛なる國の *Ship brokers* 又は *Steamship agents* は各港に出張所又は取引先を有し凡ての商船の出入航行の通報を交換し又 *Lloyds* 其他の組合は *Movement* を刊行して之を知らしめ船主は *Broker* 又は *Agent* に手數料を支拂ひ積荷の周旋を托し運賃の交渉に當らしむ。倫敦 *Liverpool* 漢堡紐育は世界の不定期船取引の中心地にて *Philidelphia* には *Shipping exchange* ありて輸出入業者の代理者と船主の代理者たる *Ship brokers* との先積取引行はる。

不定期船は相當の積荷あるときは往航には底荷に等しき運賃を以て航行するが如く積荷を得るが爲めには往復航何れか滿載なきことありと雖返荷なき所には往航に積荷多き場合にては船を送らざることあり、尤も全く積荷なくして航海を持続する場合なきにあらず例へば北米合衆國太平洋岸の小麥を返荷とし運賃一噸三五—五〇志を得ることを豫期する爲めに往航に殆ど底荷に等しき噸八志

の運賃を以て *Weld* 炭を運ぶが如く時には航走費を補ふ能はざる賃率なるあり又英國より支那に製品を積行くも支那には直に英國への返荷なき爲め南洋の砂糖を積みて北米に向ひ北米の穀物を積みて英國に歸航するが如き或は英國より濠州に到れば濠州の石炭を積みて智利に赴き其地の硝石を米國又は歐洲に持來るが如き船線の妙味少しとせず。 (*Co. P. 36, 0, 0 P. 15-16*)

是を以て不定期船は最初より最終の到達港を豫期せらるること稀にて何れも信號所 *Signal station* を定めて到着の際船主の指定を待つ例へば船主は歐洲にあるも遙か東洋濠州にある船長に電報を以て其航行を指定するが如く近時石油船は無線電信を設備して船主と船長との通信を交換しつつありと云ふ。

要するに不定期船主の經營は商業地理と世界的の事情に通じ收支の打算に巧妙に數十年の熟練を要すべし。換言すれば商業の要求と配船問題は將來を達觀せずんば能くし得ず。夫の不定期船主が一九〇一年に濠州の穀物豊富なるを見越して船を送り遂に失敗に歸せるの一例或は日清戦争のとき東洋に來りし諾威及英船が戦後收利の途を失ひ且西歐へ返荷なき爲め船を日本に賣却せし如き亦

以て斯業經營の至難なるを知るに足るべし。

四 備船運送の目的物と石炭の分布 備船運送の目的物は價格の低き大量なる農産物(穀物、小麦、砂糖、珈琲、羊毛、棉花、麻、木材、鑛産物)石材、鐵鑛、石炭、曹達、石油、硫黃、岩鹽、燧石、磁器、粘土の(如し)其他重量大なる製品例へば軌條機關車、機械類を主とす。

石炭の分布は實に備船運送の副産たり、不定期船の遊行するや積荷なくんば底荷として砂土、石材を積込むべきも航漕費の幾分を補ひ得べき收入ある Bulky cargo ありとすれば其利や土石を運ぶに優るべし、是に於て備船の片途航行に石炭を積みて世界の到る所に其分布を見るに至れり、例へば英國炭が米國又は東洋の積取船により運ばれ同じく日本炭が東印度に米穀積取りの爲めに送られ濠州炭が南米の硝石と運送を交換せらるゝが如し。北米合衆國にては輸出常に多きを以て返荷として石炭を輸送するの暇なけれども米國炭も亦加奈多、墨西哥、西印度の方面に砂糖、鐵鑛、木材の積取りの爲めに分布せらるゝ要之に石炭輸送の爲めに備船せらるゝもの不尠と雖、石炭の世界各地に分布せらるゝは實に備船遊行の結果と云はざるべからず、斯くて其分布は産炭地と然らざる附近の港に於ける炭價を平均

せしむるの傾向を與へたり、例へば布哇には砂糖を積取る爲めに又 New Caledonia へり、鑛石を輸入する爲めに共に石炭を積行くを以て石炭を産せざる是等の地に原産地と相譲らざる炭價を以て供給をなし得るが如し。(Smith, O.C.C.P. 18)

(註) 不定期備船に従事しつゝある世界の商船は幾何なるべきか不定期船主 (Glasgow) Ma-chay 及英國海運會議所の Watts の計算には定期船は其數三分の一以上多からざるべしと又英國の Select Committee of Subsidies には不定期船は世界船舶數の八割に達すべしと (Report of shipping King)

第四款 特種運送

- a. Railroad ocean carrier としての Railway steamship line の經營。
- b. Private carrier としての Industrial steamship line の經營。

一、鐵道汽船業の兼營 水陸運輸業は弧立的性質のものにあらず少くとも其協働なくんば完全なる機能をなす能はず、殊に運輸の増加の爲めには聯働又は兼營を要すべし。蓋し鐵道は陸上の旅貨の集中者なりと同時に分配者にて、大鐵道は大商港を終點とし、船渠其他の船積陸揚設備を經營す、斯くて大港には内外の貨物

兼營の理由

集散するを以て大鐵道は自ら其集散する貨物を一手に迅速且つ低廉に運搬せんとし汽船會社を其支配下に置くか又は兼營するに至れり而して小港にありては一線の船舶より集る貨物のみに依頼するは不満足なる故多くの汽船會社の寄港を迎へ鐵道亦兼營することなし。

元來鐵道會社が汽船業者に比し優勢にして支配的位置に立ち後者が寧ろ從屬的の狀あるは主として (イ) 鐵道の資本的勢力大なること之を英國の如き海運國に見るも其投資は鐵道に比すれば僅に七分の一に過ぎず (ロ) 鐵道は其敷設に特權の認許を要するも營業は獨占的性質を有するに反し汽船業は其企業全く自由なり。

鐵道と汽船との水陸運輸の協約は進て兼營の趨勢となり (イ) 鐵道會社自ら汽船を所有し (ロ) 從屬的汽船會社を起し (ハ) 既存の會社を買收若くは協約して支配下に置き若くは (ニ) 合同となれり。兼營の始めは從來の汽船業者より競争を受け一時損失を被りし例あるも一は船積引渡の便益能く出費を節し運輸量と收益を増加し或は競争船貨の陸上運賃に差別を立つる爲め其勢力は單獨の汽船業

者の及ばざるものあり斯くて大組織の兼營は實に長距離鐵道の發達と一致し一八七〇年代に至りて米國東海岸と歐洲の間には米國鐵道汽船線の大なるもの起りたりされど歐洲諸國の鐵道會社が太西洋航路に兼營せざるは勢力ある大汽船會社多數に併立して大港を發航地となし而かも國內鐵道との聯絡運送の協定完然に成立する故なり然れども歐洲諸國と英國間には旅客の往復頻繁に貨物多量且つ迅速の運送を必要とし小船を以て頻數の運送に従ふを利とするが爲め重要港を終點とする鐵道會社は歐洲主要港間に兼營をなす例へば英國に於ける Harwich, Dover, Brighton, Southampton, Hull, Goole 等の港に終點を有する鐵道會社然り。

要するに鐵道汽船線は米國其範を示し就中太西洋岸に盛なるは積荷の多量なると紐育等一二の例外を除き大港の終點は鐵道自ら改良設備を施し始め汽船會社と一箇月幾何の積荷の供給引渡を約せるより起り次で鐵道の運輸分量激増するに及び兼營の機運を開けり (C. O. P. 106-108)

二、著名なる鐵道汽船線 米國に於て一八一八年紐育より Harwich まで汽船此處より Boston まで鐵道に依る協同運輸成り當時汽船よりの激しき競争を受けしが

米國に於ける兼營の發生

鐵道會社は遂に漸次沿岸汽船を直接又は間接に其支配下とせり、太平洋航路には同八五年 Panama Railroad and steamship Coy. と Pacific steamship Coy. の協同成れり。されど太平洋航路に現はれし大組織の兼營は先づ同七一年 Pennsylvania 鐵道會社は Philadelphia より Liverpool に至る America line と呼べる汽船會社を組織し其株式を所有し同八四年此汽船會社は International Navigation Coy. の名の下に入り一九〇二年に International Mercantile Marine Coy. となりたれども依然として其關係を絶たず Reading Railway Coy. と Philadelphia, London, Liverpool 間に Transatlantic Transport line を企て一九〇〇年 Southern Railway と London, Liverpool, Hamburg, Rotterdam 間に汽船航路を開始し其他 Chesapeake & Ohio 線 と Newport News と London, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Liverpool, Dublin, Glasgow を結び Illinois Central 線 と New Orleans と London, Liverpool, Hamburg 其他米歐間の Liverpool, Bremen, Copenhagen, Nantes, Havre, Genoa, Venice, Trieste 間及 Portland と London Glasgow Liverpool, Bristol 間 Quebec 及 London Liverpool 間に何れも汽船航路を兼營するものあり。(O.O.C. p.39-40; W. T. p.161)

太平洋岸

太平洋岸にありては縦貫の大鐵道たる Great Northern 線は Pacific Coast steamship Coy

を建て沿岸にありては Seattle, Tacoma, Victoria 桑港 Guaymas 及墨西哥の Mazatlan 及び California 沿岸を結び又鐵道所有の汽船は Seattle 横濱 Sydney 及 Wellington 間を經營し Northern Pacific 線は Tacoma 横濱間 Harriman Lines は Portland を中心として Portland & Astoria S. S. Coy. を建て Portland 横濱其他東洋諸港に及び桑港を中心とせる Pacific mail S. S. CO. を經營して桑港横濱其他東洋諸港を結ぶ。

就中世界にて最も大なるは Canadian Pacific 鐵道會社なり、即ち縦貫鐵道は太西太平洋兩洋上に汽船線を有し加奈太領内の湖水及河川に支線を兼營し近く White Pass & Yukon 鐵道及 Alaska 汽船を買収して Yukon 川線と連絡を計らんとせり、其東洋線は一八九一年晚港と横濱を結びて香港を終點とし同九八年浦港に延長し又晚港 Honolulu, Brisbane, Auckland を結ぶ濠州線あり。

今右鐵道會社の一九〇七年に於ける汽船數を上げれば左の如し(O.O.C. p.186)

* Atlantic service	16
Pacific coast service	11
British Columbia, Lake + River service	17
Pacific service	6

加奈多太
太平洋鐵道

Upper lake service(Great Lakes)	3
Ferry service	2
Total, all classes	55

此他著名のものとしては Austria Hungary の國有鐵道は Adriatic 海 Rounania の國有鐵道はドナウ河口より埃及間の航海を營み露國東清鐵道は浦港と Okhotsk 海に十隻の汽船を有し南滿州鐵道は大連と上海間に定期航路を兼營す。

英國に於ける兼營

- 英國に於ける鐵道會社の汽船兼營
- Great Eastern Railway Coy Harwich 及和蘭の Hook 白耳義 Antwerp 間を結び汽船十九隻を用ふ
- Great Western Ry Coy Weymouth 及 Gneresty 及 Jersey 間汽船二十一隻
- London Brighton & South Coast Ry Coy New Haven 及 Dieppe 及 Ceon 間十隻
- London & North Western Ry Coy 十六隻
- London and South Western Ry Co Southampton 十九隻
- South Eastern & Chatham Ry Coy Dover 及 Calais 間 Folkeston Boulogne 十八隻
- South Western Ry Southampton Havre Cherbourg St. Malo 及英國海峡間八隻
- 白耳義の鐵道にて Belgian State Railway s. s. coy. Doven Ostend 間十九隻

三、私人運送 生産者又は大貨主が自ら船舶を所有し自己の生産品又は商品を運搬する所謂 Private bulky carrier は Industrial steamship line 及 Merchant steamship line など

私人運送

の私人運送の復興

稱せられ (イ)定期船と異なるは定期に發航せざること (ロ)備船と異なるは運送航路が略一定せるにあり。 (ハ)備船と異なるは運送航路が略一定せるにあり。十八世紀に行はれし自船運送は積合運送の發達により廢類せしが、今や其復興あるに至りしは、

イ、現時の世界的商業の活動には市場價格に關して可出來丈け自ら支配するの有利なること。

ロ、生産原地よりの積荷は満載するに足る分量を有すること。

ハ、積荷によりては特種の運送船型を必要となすこと。

ニ、定期積合はせは取引上不便のみならず、時に船艙不足を告げ或は陸揚船積に不便多し。

ホ、私人運送は運賃の低廉船積陸揚に要する仲介的經費を節約す。

然れどもかゝる私人運送の將來は如何 (イ)現時益大船航行し (ロ)航路は多方面に及び (ハ)商港の設備完全し (ニ)汽船業者の競争激しく運賃益下降しつゝあり、されど私人運送は農産品菓實の如き迅速なる運送又は石油の如き特種の運送

を要するものに行はれ、其復興は實に市場への集中と價格問題より起りしものなれば、將來の大組織經營に於て市場の獨占又は市價を左右せんとする企業の趨勢として其廢頽を見ることなかるべきか。

四、著名なる私人運送

著名の私人運送
石油運送

(イ)石油の私人運送 一八七三年の頃裏海に行はれしが、此年 Red Star line は船船の一部に石油を運ぶ設計をなし二隻を建造せしも旅客との混載不能に終りき、されど米國の Ohio, Texas 油の大量運送は特種船型を必要とし Tank 船の建造あるに至れり。

石油の私人運送は盛にて就中 Standard Oil 會社は世界石油タンク船の三分の一を所有又は支配して歐亞二州に運送を營む、今左に世界の石油會社船を示さん。

(O.C.P. 206-207)

石油會社	汽船數	總噸數	帆船數	總噸數
Standard Oil Coy.	61	204,506	18	11,367
Independent American	21	58,847	8	11,367
Russian Companies	31	96,559		

Dutch East Indian Traders	41	125,161		
Burmese & Japanese Traders	6	12,810		
English Tramp steamship	18	55,881		
English Tramp sailing vessels	2	3,525	4	8,209
French Companies	0	12,707	4	4,924
Unclassified	188	568,946	34	51,866

石油運送船には汽船帆船及曳船の三あり、汽船は即ち Tank 船にして米油及露油船が蘇士を經由せざるは其課税を避け以て蘭領油と競争をなさんが爲めなり、是に於て帆船の利用亦大なれども帆船は概ね葉鐵箱入の運送をなす、米國の輸出石油數量の過半は東洋殊に支那向にて Standard Oil Coy. の帆船は始め備船せられしが露蘭油との競争激しく價格左右の爲め自ら之を所有するに至れり、曳船とは汽船を以て Tankers を曳引するものにて運送の一大進歩と稱すべく、一九〇五年以來 Standard Oil Coy. 之を始め米國より歐洲及紐育より桑港には此曳船運送に依り

つゝあり、此外石油運送の爲めに備船行はれ其特色は長期の全部備船にあり。
(ロ)石炭其他の私人運送 Pennsylvania 州に於ける無煙炭の産額は多大にて炭鑛

の所有及採掘は鐵道會社の經營に係り費府より Boston 其他新英蘭諸港には自ら定期運送を行ふありて石炭船には石炭汽船 Coal Carrying steamer 曳船 Tugs & barges 解 Sea lighter 等あり。

其他の自船運送

Trinidad 島及 Venezuela 北岸に産する Raw Asphalt は米國東海岸に其需用多く紐育の大會社は備船の外 Trinidad より紐育灣まで自船を以て運送し時に南米及歐州に積送することあり。此外智利よりの硝石輸出業者、又秘露に於ける砂糖業者も自船運送を營み、我三井物産會社は自己の商品、三菱會社は石炭の運送の爲め亦私人運送を營むものなり。

バナ、

(ハ)バナナの私人運送 私人運送の最も興味あるは西印度及 Caribbean 地方より合衆國及歐洲に輸出するバナ、運送とす、現時之に従ふ船舶約百隻其九割はバナナ商人の所有に係る。

始めバナナの輸出は原産地の商人が米國の手續料商人に販賣を委任するか若くは輸入地商人が自己の計算にて仕入れ何れも備船して送りしが、腐敗し易き果實は速力早く且つ特種設備の汽船を必要となせしかば、商人は船主と建造前に四

聯合果實會社の活動

年乃至十年の期間備船を約して特種船型の建造をなさしめたり、然るに必ずしも毎年充分なる收穫を保ち難き爲め船主は他の貨物の運送にも従事したり。然るに一方バナナ生産者は其産額著しく増加し取引亦激増せしかば爰に自船運送を企つるに至り、就中著名なるは United Fruit Coy. にて米國に於けるバナナ取引の九割八分を取扱ひ約百隻に近き自船を以て西印度及 Caribbean より紐育、費府 Boston, Baltimore New Orleans, Mobile 其他英國西歐に送りつゝあり、而して其自船は定期航海をなし復航に他の貨物を取り旅客運送をも兼ね旅客の爲め旅館を營み Jamaica に於ては産地より輸出港まで鐵道を補助的に建設する如く一八九九年の頃全盛を極めしが今は全く同社の獨占ならざるが如し。

要するにかゝる自船運送は市場を左右せんとする活動より起りしものなれど又菓實肉類の如き腐敗し易き而かも季節に大量運送を要するものは特種船型の自船運送を不利とせず、此バナナ自船運送の如き始め普通運送者の競争を受けしが毎年其收穫大なるに於て始めて成功せり、莓桃等の輸送も毎年の收穫變動すれども之亦私人運送不可能にあらずるべく近時 California に於ける香橙生産者は市

場獨占の爲めに此企畫ありと傳聞す。

(註)本節參考書はJohnson, W.T.; Smith, Organisation of Ocean Commerce and Ocean carrier; S. March, Handelswege u. Verkehrsmittel der Gegenwart; Thiers, Organisation u. Verhandlung in der Handelschifffahrt.

第二節 海運の特質

第一款 海運の公共的任務

海運業は一の營利的事業に外ならずと雖其事業の本質並に營業地域の廣大にして國際的關係を有すること、換言すれば銀行鐵道等より對外的にして一層公共的事業たると共に國家的意思を發現すべき多くの機會を有す、乃ち海運の公共的任務として列擧すべきもの五あり。

- a. 國威の維持發揚者たること。
- b. 貿易機關たること。
- c. 通信機關たること。
- d. 海軍の補助的任務を有すること。

公共的任務

國威の維持發揚者としての海運

貿易機關としての海運

e. 政策遂行の機關たること。

a. 凡そ海賊船ならざる限り船舶は或國籍を有し、國籍ある船舶は其本國の國旗を掲揚するの權務あり、即ち船舶の赴く所は其本國國旗の懸る所なり。

公海に於ける船舶は國際法上國土延長なる擬制の下に他國の主權の及ぶ所にあらず、領海に於て其領海主權者の主權と牴觸せざる限り國勢と國位を表示すべく常に國旗を掲揚して國威を維持し發揚するの作用をなす。

b. 海運が輸出入貿易品の運搬者たる作用は言を要せず、原料品食料品の輸入、農産又は工業品の輸出機關は國際鐵道ありて連帶又は直通運輸を行ふ場合と雖、海運は實に運賃低廉、大量運送の二大特色を有し貿易機關として其大部の運搬者たるのみならず、四面環海の國に於ては唯一の貿易機關と云はざるべからず、而かも海運の媒介的活動は内國産業の興隆、貿易の發達を促進し貿易をして國旗に伴はしむ夫の貿易數額が商船噸數と相比例するの趨勢は自然の理と云はざるべからず。

(註)環海ならざる邦國に於て外國貿易は海陸二手段により行はるゝも夫の獨逸に於て

る外國貿易の百分の七十以上は航海の力に依る、乃ち輸入の百分の七十四及び輸出の百分の六十五は海運に依て行はる、千八百九十四年より千九百四年迄の間に航海に於ける商業は四十九億マークより八十五億マークに上り而して其間に陸地に於ける商業は僅かに二十五億より三十七億に進みたるのみ。Harman, Die Oeconomische Bedeutung der Teekraft in der Seeochifart S. 2

c. 郵便事業は概ね國家の管掌する所にして我國も等しく人民は信書の送達を營業となすを許されず、然れども郵便物の運搬は鐵道又は汽船の力を借るものにして長距離殊に國際郵便は海運を以て主要の運送機關となす、然り而て海運は常に政府遞信事務を行ふの機關たるに止まらず、國民の信書を運搬するや國民意思の傳播たる作用を有するものなり。

d. 海商船は平時に國旗の運搬者にして戰時海軍と離るべからず、即ち海軍は海運を後援として其勢力を加ふるものなり、(イ)運送船として軍隊の輸送及軍需品の運搬をなし、(ロ)乗組海員及造船技師は海軍々務者の缺乏せるとき其供給に充つるを得、(ハ)平時に於て駐屯軍の交代の如き常に補助的任務を有すべく、Colliers, Scouts, Transporter, Despatch boats なり海軍の Efficiency は微弱なるべし。

通信機關
海運としての

海軍の補
助的任務

上古商船が海防又は戰時に軍艦用として徵用せられ、中古海賊の横行するや商船自ら武器を搭載せしが今は全く商船と軍艦の所有及任務を分つに至りたれども、其補助的作用を有し戰時に於て徵用せられて軍艦的任務を執る場合あり或は之が目的を以て建造せらるゝ商船なきにあらず、露國義勇艦隊我帝國海軍協會の帝國義勇艦隊の船舶の如きは半船半艦と稱すべし。

(註)海運と海軍との關係は海運の任務並に海運徵用(後編第二章船舶)に就ても重要とす

D. J. Kaley, Question of ships, Chap. IX 及 X に之を詳述せり。

e. 海運は上述の如く國威の發揚者たり、貿易及通信機關たり、又海軍の補助的任務を帯ぶるを以て船舶の大小、多寡、海員技術の巧拙並に海運事業の完否は一國々勢に直接關係を有し、又運賃の高低は貿易と内地産業及消費に影響すべし、之れ國家が商工其他國家意思の遂行、即ち政策機關として海運の任務を數ふる所以なり、要するに國際關係の存立、文明國の生活、未開國の向上は、亦海運の國際的、交通たる作用たり、而かも之を一國に見れば、國民外征の元氣を養成し、國威商權を發揚し、在外國民の後援となり、其盛大なるや、運賃の取得は貿易關係以外の正貨流入の作

政策遂行
の機關

用をなし、又回漕事業の労働と移殖民の移動を行ひ、生計に途を與へて人口過剰の問題を解決するの手段たるべし。

◎ 第二款 海運の經濟的機能

一 海運の特徴 海運の運賃低廉及大量輸送なる特徴は國民經濟上に顯著の機能をも有す、今之を鐵道に比して低廉と大量運送の行はるゝ所以を見るに、

- イ、企業に固定資本及經營費を要すること鐵道より少し。
 - ロ、通路上の抵抗力少く大運搬具を運用し得て大量運送に堪ゆ。
 - ハ、獨占的ならざるを以て利益多き方面に同業者を集め常に競争激烈に行はる。
- 要するに海運は鐵道の如く抵抗大なる軌條を走らず寧ろ自然力を利用し且つ大運搬具の運用に堪ゆる故鐵道一列車の僅かに百噸内外の運送量に對しては實は一小船の積載量に過ぎずして航海回数増加は益之が大量運送の特徴を顯著とせり。

然れども海運は鐵道に比し (イ) 速力の遅緩 (ロ) 發着の不正確 (ハ) 危険の發生

海運の諸點に劣る

多きことに於て劣るが如し、船舶の航走力が汽車の走行力より遅きは勿論海上の航行には潮流、風波、濃霧等ありて屢進行を妨げられ航行の迅速ならざると共に鐵道の如く正確なる發着を期するを得ず、況や海難事故の發生に伴ふ危険多きを以て經濟上より見れば際物其他引渡の迅速若くは期日の正確なる引渡を要する貨物の運送には鐵道に及ばず、或は危険多き爲め保險料の高騰となり往々有用の財貨を滅失せしむる缺點あるは免れず。

ざれど造船及航海術の進歩並に經營の改良は、海運の長所を益發揮し、同時に缺點を補はしめたり、即ち大船の建造は航海上の障害に堪へ速力を増加し正確なる發着を期せしめ、燃料及勞力を節するの装置をなして生産費を減じて運賃を低廉ならしめ、航海術の進歩は海上の被害を少くし、經營者も亦碇泊日数を省き貨物の集散に従ひ發着點を適宜に配し、人と貨物の交通及流動區域擴大し海運が世界唯一の接續者としての機能は實に其特徴の發揮と相俟ち愈重きをなすに至れり。

二 海運の發達と其經濟的機能 國內的及國際的と商農工の各種の産業に就き觀察するを要す、惟ふに人口の増加富の増殖は著しく消費を増進せしめしが吾人

海運の經濟的機能

の日常生活に於ては物貨の低廉なる供給を欲し又生産者及商人は供給すべき物貨の價を低めて需要範圍を擴めんとす、而して運搬費の高低は貨物の流動力と價格に影響するものなり。

國內的

原料及燃料品は時間の早からんよりは運搬費の低きを欲す、低廉なれば (イ) 生産費を減じて製品の賣價を低め (ロ) 他の交通手段にて運搬し得ざる貨物をも運搬し (ハ) 價格の低き貨物も亦販路を擴張し (ニ) 商人の活動範圍廣まり (ホ) 一國産業を興隆せしむ。要するに生産は距離の支配を脱し消費をして生産地と獨立せしむる海運の機能は鐵道に優るものありて、やがて世界的市場成立し需給の關係を圓滿ならしめ物價の激變を防ぎて世界的均衡に向はしむ。

國際的

海運の國際的作用は (イ) 國際貿易を發達せしめ (ロ) 生産條件を完全に利用して國際的分業たらしめ (ハ) 適所に適當の勞力と資本を配置し (ニ) 物貨の集散地は世界的となりて物價は世界的となりて其激變を防ぎ (ホ) 吾人は日常の生活に便益を得 (ヘ) 交通地域の擴大と及交通の頻繁は文化の輸入と國際的親交を加へ (ト) 海員の收容其他移民によりて勞働者に職業を與へ (チ) 國際的相互救済により

飢饉恐慌の發生を防ぎ (リ) 新なる都市を興隆し商港の發達を促す (ヌ) 國民一般進取の氣風を養成し (ル) 噸稅等國家の收入を増し (オ) 運賃の収益は一國正貨の流入となり、其國民經濟上に及ぼす裨益尠少にあらざるべく、就中引渡の迅速運賃の低廉は生産者の競争を惹起せしめしも、一方に國際的分業の成立を促し又米國の農産品が歐洲大陸に注入し其地價と穀價に影響したりしが一方に物價の世界的平均をなやしめたり (Ports & Docks p. 169, 172 Theory of Transportation p. 79)

更に國民經濟上各種産業に就き述べれば、

國民經濟上の機能 商業

1. 商業 商業の活動は貨物の轉換にあり、貨物の輸送は海運を以て好適とし、外國通商は其大部の輸送を海運に頼る。商業國は海運業の存立を條件とし、商業國たる地位は海運の興隆と因果の關係を有す。海運の商業上に於ける作用は (イ) 鐵道車馬を以て運送するを得ざる貨物をも運送するを以て商品の種類を増加し (ロ) 貨物流動の距離を廣めて販路は世界的となり (ハ) 従ひて一國の市場も亦擴大せられて世界的市場となり (ニ) 對外國通商を發達せしめ (ホ) 正貨の出入は自由容易となりて金融を疏通し (チ) 商事經營を

集中的たらしむ。

農業 農産輸出品は食料品又は原料品の如き (イ)容積多大にて (ロ)一定の時に集散し (ハ)大量運送に適する運輸手段を必要となし (ニ)時間の早きよりは運賃の安きを欲するを以て農産輸送は船舶を適當となす然り而して農業國は概ね海岸線短く良好の港灣少く又一には農業國の輸入品は返荷とし又は積取に適すべき容積大なるもの少く従ひて自國に海運の發達を見ずして多くの農業國は却りて他國船主の自由競争により低廉に其生産品を搬出せしむるが如し。

工業 海運の作用は工業國に於て著しく發揮せらる即ち工業國は原料燃料食料品の如き何れも多量なる輸入品を有し又製品の輸出自から多きを以て能く往復航海に利あり之れ工業國に海運の興隆する所以にして小にしては我孟買航路の開始と綿糸紡績業の興隆の如き或は獨逸の工業と海運の發達の關係之を證すべし。

4. 鑛業及漁業 鑛産品の價値は市場へ低廉に運搬せらるゝにより表はる、鐵

移民事業

銅硫黃明礬の如き或は石炭が不定期船により分布せられて何れも世界的商品となりしが如し次に漁業に於ては遠洋漁撈進みたるを以て漁業と漁獲物の運搬は漸く分離せんとし漁場と漁港漁港と市場の迅速なる連絡は海運の作用に俟ち斯くして漁獲品の販路は愈擴張せられたり (COOPER)

5. 移民事業 海外移民の輸送も海運により實行せらる抑も移民事業が一國の富源たるは (イ)國內人口の過剰を防ぎ (ロ)労働賃率を維持し (ハ)原料を安價に求むるの機會を得せしめ (ニ)自國製品の販路を擴め (ホ)本國の商工業を發達せしむ而して移民は實に國旗に伴ふべく其運送と日用品の供給は海運と相俟つべし之れ移民政策が海運政策に隨伴する所以なり之れを或重要輸出品の輸出に於て其生産費運賃保險料等を差引ける純益と移民の貯蓄並に其回送金を比較せば亦以て移民の國民經濟上重要なを知るに足らん。

第三款 海運の特質及本質上鐵道との差異

一、海運の特質と本質上鐵道との差異 海運が國際的にして競争性を有するは

海運の特質

鐵道の如く軌道を布き機關車が運搬具を索引すると異り、運搬具たる船舶は天下の公道を自然力のみにて動かす得ると而かも其大道は世界の人と貨物の流動する所相通じて船舶の向はざるなく、交通運輸の範圍廣くして一國を單位とせざるにあること説明を俟たず、更に其激烈なる競争性を有せしむるは、

イ、航行の自由なること、鐵道は通路の獨占ありと雖水路は全く自由にして貨客を得るか爲めには何れにも航行するの自由あり。

ロ、設備使用に於ても常に同一の状態にあり、即ち或港の積卸設備に私的經營のものあるも同一なる使用料を支拂ふ條件の下に同一の使用をなし得べし。

ハ、比較的小資本にて經營するを得、鐵道に於ては多額の固定資本を要し海運も亦其船舶の投資は固定するも鐵道の如く甚しからざるのみならず賃借備船の方法を以て猶營業を開始するを得べし。

ニ、船舶建造には始め運送物の目的を定め俄に旅客船を貨物船に變更すること難けれども一方に船舶の賣買容易に行はれて海運界よりの脱退至難にあらざ、鐵道投資は反之其轉換船舶の如く容易ならず。

本質上鐵道の差
於けるに
異
固定資本
下の多寡

要するに海運の競争性は其本質より當然導かる、特質にして之れを鐵道の本質に比せんに。

a 固定資本投下の多寡 凡そ交通方法は通路、動力及運搬具の三聯動より成る殊に近世通路の改築、動力及運搬具の改良の爲め巨額の投資を要す、就中鐵道にありては通路建設の爲め鐵道用地を收め軌條の布設に、又建物車輛機械等に投ずる巨額の資本は之を他の目的に轉換するを得ず、換言せば鐵道は多額の固定資本を要する資本集注性の事業なり。

反之海運にありては水路は自由たり、若し改良を施すものありとせば、それは國家又は自治體の任務に屬し、其終始點たる商港に於て船渠、倉庫、棧橋の如き投資を要するも、或は其專業者あり、鐵道の附屬なるあり又は自治體の設備する所あり、海運業者自ら之を建設するも、其費額は鐵道に於ける中央停車場建設費と大差なし、乃ち通路の改良維持に要する經費少きを以て海運業に要する固定資本の大部は運送具之を占め、一噸の建造費は造船業の進歩と共に漸次低下し來れり、況や海運業は小額の資本を以て比較的安價なる船舶を求め、又は備船賃借の方法あるに於て

をや、されば、鐵道の投資は、通路及運搬具の二者を、一の單位となすも、海運は、船舶のみの單位たり。

b. 獨占的性質の有無 鐵道が固定資本を多額に要することは (イ) 國民經濟上資本の効能を大ならしむる爲め同一の方向に數條の營業者を許さず、之れ使用の集注をなさしむる爲め自ら運輸の獨占到に至らしむ (ロ) 競争あるときは運賃下降し投資に相當の収益を得ざる爲め營業同盟となり買収となり或は自然淘汰行はれて獨占到に歸すべし。

要するに多額の投資に對する報酬を要求せんには使用を集中せざるべからず、使用の集中は或地域の需要の獨占到により得らるべく之れ鐵道の獨占的性質を有する所以なり (イ) 海運は貨客が船舶の需用多ければ世界到る所より集注し來りて常に一定の需用を保つを得ず、こは企業容易なるに基き其競争の結果は一に廢絶し或は同盟行はるゝも局部的一時的に過ぎず (ロ) 鐵道の獨占的性質より國有の性質を有するも海運は其事業世界的にして常に其船線に機敏なる働作を要し、若し官營とせば徒らに國家が國際的私法事件にも容喙するに至るのみならず、其

經營は不能なり、されば國家と雖自由競争を杜絶するの力なく之を認めて保護特惠を與ふるに過ぎず。

c. 統一的性質の有無 鐵道は其効用を大ならしむる爲め建設及經營に於て秩序的の組織を要す、例へば軌間車輛を統一して直通に便し其敷設も秩序的たらしむるが如し、斯く鐵道は所有並に技術的に統一を要すれども海運は殊に近海と遠洋船舶の如き又旅客貨物の種類によりては寧ろ特種の構造を必要とすべく且軌道なきを以て船舶の構造を同一にするを要せず、即ち統一的性質を有せざることは一に海運企業及經營を容易ならしむるものにて之れ亦自ら船舶數を増し自由競争を惹起せしむるものとす。

上述の如く自由競争の下にある海運は使用の集中なきが故に運輸強度 Intensity of Transportation に應じ船舶を關係的の最高限まで使用するを得ず、換言すれば完全なる船舶の利用なきは經營に至難なる理由とす。

二 海運の競争 海運は通路の所有者なし、通路の所有者あるも海運に於ける航行は自由にして公道なれば競争の状態鐵道と異なるものあり。

海運の競争は國際的性質を有し其競争は收入支出の二點に存す (イ) 蓋し國內鐵道は外國鐵道と直接なる競争を行ひ難けれども一國の港灣には貨客の運輸を營むべく内外の船舶幅湊して船舶設備及運賃の競争常に行はる (ロ) 此競争は貨客を得るが爲めに賃率の高低を競ふと共に速力の輕快と設備の完美を以て争ふべく即ち前者は收入問題となり後者は支出問題となる而して鐵道の競争に於て嘗て賃率を以て争はずして速力設備のみを以て競争すべしとの説の實行せられざると同じく海運に於ても不可能に屬し夫の競争杜絶の目的を以て形成せられたる同盟が堅固に維持せらるゝも尙同盟者間に於ける設備の競争は堪ゆるの時なし。

海運界の競争状態は四種となすを得ん。

A. 列國海運の競争 Competition between Shipping Nations 海運は國際貿易と國威維持發揚の機關たりされば列國が或航路の擴張維持の爲めに保護するや常に船體の巨形速力の輕快の如き外觀のみの目的にあらずして實に海運は一國經濟力の獨立を圖る國民的事業としての競争を免れず。

海運界の
競争状態
國際間の
競争

一般路上
の競争

B. 航路上と海運界に於ける船主の競争 Competition of Carriers on the line and shipping world.

A
a. 他國船主と自國船主
b. 自國船主間

B
a. Liners へ Liners との競争
b. Liners へ Charters との競争
c. Charters へ Charters との競争

C
a. Steamers へ Sailers との競争
b. Liners へ Railway steam liners との競争

C. 二地點間の運輸機關殊に鐵道との競争 Competition between same destination, with railway 同一發着二點間に於ける競争には (イ) 航路を異にし例へば北歐及英國と東洋との間に蘇士經由と喜望峰航路の二方面に汽帆船競争する如く (ロ) 鐵道との競争は國際的通路及國內通路に於て行はる例へば北米合衆國東部と東洋間の貨物運送に於て其縦貫鐵道及海運の聯絡運送と蘇士通過海運とあり (ハ) 國內鐵

鐵道との
競争

道にありては東海山陽鐵道線と横門間汽船との競争の如し、短距離にありては鐵道之に優るも、長距離貨物の運搬は海運に於て比較的、生産費を増加せざるを以て利あり、然れども生産地と消費地が商港より離たれること遠きをきは海運あるも鐵道便に依る場合多し。

貨主との競争

D、船主と貨主との競争 (イ) 船主殊に Liner と貨主は運賃其他の便益を比して貨主は備船の自由を有し (ロ) 私人運送の兼營が備船と競争するに至るは顯著の事實とす。

運賃競争

三、運賃競争 海運競争の最も激烈に現はるゝは運賃問題にして、貨率の外に割引及割戻あり前者は積極的に貨客増加を計らんとする攻勢の手段たるべく、割戻は貨客を吸引して現狀を維持せんとする消極的の守勢手段たり。而して貨率に於ける競争は遂に運賃競争 Freight war or Freight rate war を惹起す、其一例左の如し。

一八四五年 Cunnard 會社船は其速達貨物一噸七磅乃至十磅の運賃を收めしも米船 Collins と競争を始むるや四磅に下落せり。

貨物運賃競争

一八七四年 Occidental Oriental S. Coy 成り東洋に航路を開くや Pacific Mail S. Coy と

旅客運賃競争

の賃率戦争起りて殆ど二十年間に及び、一九〇七年 Bremen の Hansa Coy の獨逸船と British India 及 P.O. 會社の英船との間には印度航路に激烈なる運賃戦争を行へり、其他 Newzealand shipping Coy 及 Shawsavill Albion Coy 及 Federal Houldershire line との間にも英國西海岸と Newzealand 間の Newzealand Freight war 亦著名なり。

大會社及國家後援

最も興味ある運賃戦争は一九〇三—四年北太西洋に行はれたる下等船客運賃戦争なり、こは始め歐洲より米國行き移民船少く相當運賃維持の爲めになしたる運賃協定同盟に對し加入せざりし Beaver line, Canadian Pacific, Danish line 及同盟より脱せし Cunard が下等船客運賃の挑戦を試みしに始まれり。(W.T. p. 156)

本邦の一例

一九一〇年の夏期東阿と歐洲間に於て獨逸の German East African line 及 Woermann line 及 German Lloyd's 及 Hamburg American の後援と政府の補助金を得、英國の Union Castle line と競争を開始し其運賃競争次第に激甚となり英國には此外に Harrison, Elerman, Clan line も亦加はらんとせしが偶獨逸船は此四社の合計よりも多數の所持船を有し優勢なりし爲め終を告げたりき。

明治七年我郵便汽船三菱會社か上海定期航路を開くや太平洋汽船會社は横濱

不定期船
の競争の
特質

及上海に支店を設置して事業を擴張し、兩線は激烈なる運賃競争をなせり、然るに我政府は郵便蒸汽船會社の船舶十八艘を買上げて三菱に貸與し之を保護せしのみならず、該競争社船四艘を買収する爲め百六十餘萬圓を貸下げ爰に一段の落着を告げしが、同九年再びP.O.會社が上海横濱間に航路を擴張するに遇ひ政府は亦其後援をなして運賃競争に堪ゆるを得せしめ航權の確立を得せしめたりき。

四、不定期船と定期船の競争の特質 不定期船の競争は最も自由にして激烈なり、自由とは定期船の如く制限せらるることなく、世界の各港各貨は船主と貨主とに開放せられ貨物の數量多しと雖亦船主の數多きか故に其勢激烈となり、殊に定期船の不定期船に變更し若くは客船よりは貨物船の賣買貸賃容易なるを以て常に新なる競争者の輩出多し。

定期船經營は旅客郵便の運送に従ひ其船形、速力、設備に於て自ら大資本を投じ船舶其物に制限あると同時に定期航路なるを以て範圍にも制限あり故に其競争は、(イ)經營者概ね大資本を擁すること (ロ)特定の航路間なること (ハ)概ね國家の後援あるありて競争は極端まで行はれ不定期船に比し激甚に至るも、其性質地

域的たり。

定期船はLaw of Increasing Returnの原則行はれ賃率の低下は其運輸の強度を増すことを得べし而して鐵道に於ける競争と同じく其結果は、(イ)賃率の協定 (ロ)運輸の分割 (ハ)合同計算 (ニ)小なるものは大なるものに併合せられ (ホ)Consolidation等の方法行はれ易く一部獨占の狀を呈することあり、然るに不定期船に至りては全く此競争の特質を見るを得ず。(W. T. P. 193)

競争の影
響

五、競争の影響 競争は何れの運送方法にも行はる、而して其影響は、(イ)運賃激變の爲め生産者及商人の着實なる經營を困難とし (ロ)延て産業の基礎を脆弱ならしむ (ハ)更に自國の港より自國生産品の運搬に多額の運賃を支拂ひ、外國の港に於て外國の貨物を運ぶに安き運賃となるが如き自國の不利を來たすことあり。之を船主より見れば収入を減じ支出を増加せしむるものなれば投資に對する報酬を減じ事業の改良を妨げ或は資本の空費を見るに至る。

海運に於ける自由競争の特質は船主をして孤立の地位を保たざらしめ若し少額にても利益ありとなすときは看過せらるることなく競争を惹起し遂に運賃は

船主の主觀的最低額即ち生産費を維持する能はざる場合を生ず、而して船主は他の産業者よりは比較的容易に海運界を脱退し得べくも船舶其物が他の用途に流用し難きときは既に投資せるものを他に流動するを得ずして海運界は依然たる不況に沈み運賃の暴落を防ぐ能はず、是に於て或は該航路を廢するか或は繋船をなし時々刻々老朽を俟つの有様となり若くは廢棄して自殺的滅亡となる。

要するに海運投資の性質は絶対的能動性ならざれば他の産業に見るが如く資本に對する報酬が或定率に達するまで投資の供給を絶つが如き現象なきを以て競争の結果は沈滞 Depression となり或は滅亡し若くは回漕同盟となり又は合併となること自然の數なり。

(註一)一八九七年我資本家が東洋汽船會社を作り米國太平洋岸に運輸を開くや Southern Pacific 會社と破壊的競争を先見して直に桑港に於ける運輸を提供して協約成りしが香港の支那商人は四隻を備船して Manzanillo, Mexico に旅客運送を開始し桑港航路に於て前二者と競争を始めたリ然れども遂に六ヶ月にして擊退せられ遂に自滅に終れり。
Occidental Oriental S. Co. と Pacific mail S. Coy. との運賃競争の後双方の不利を避くる爲め交互に出帆の時を約し同率の運賃とし共同代理店を設け其他運輸の規約條件を約し相互の

利益を圖れり之れ競争の結果回漕同盟成立の一例なり。

(註二) W. T. p. 140; Magazine of Commerce, March 1904 p. 174; American Academy Political Science 1902—Knapp, the Social effect of Transportation 參照

(註三) 本節參考書として V. A. T. Mahan, The influence of Sea power upon History 1661—1783; Cooley, Theory of Transportation 殊に Chap. III. VI. 以下三章; Holl, Immigration & its effect; Report of Commissioner General of Immigration; Johnson, W. T. & E. of T.; Smith O. O. C. & O. C.; Halle, Handels u. Kriegsmarine; 海運の關係に付き適例は北海道樺太漁業と備船にして著者が小樽高等商業學校産業調査會にて指導せる高橋徹男氏の同報告は最も參考の資料にて同好の士に分たんことを期す移民との關係は Holl, Immigration and its effect; Report of Commissioner General of Immigration.

第五章 回漕同盟及合同

第一節 回漕同盟

第一款 總 說

意義

一、意義 回漕同盟、Shipping Ring or Conference、Konferenzは或一定の航路に於ける海運業者が相互の競争を支配し若くは制限せんとの目的を以て形成せらるゝ聯合Combinationの一種なり。

同盟は (イ) 概ね定期に發着し速力大なる高級汽船の船主若くは (ロ) 定航路貨物船(Cargo liners)の船主間に行はれ稀に定航路不定期船も同盟線たるあり。

同盟の契約は特定の海港間即ち航海方面を一定する特定港間に成立す、從ひて各同盟は獨立するを以て一同盟に加はれる船主は他の同盟に加入することを得べし、例へばP.O.會社は濠州線同盟員たるも該契約は印度及極東航路と獨立するを以て亦此航路の同盟員たるが如し。又同地點間の往復とも同一同盟により支

同盟の性質及成立

配せらるゝを必要とせずして輸出航路と輸入航路と異なる同盟成立するあり、而して大會社は其何れにも加盟するが如し。

二、回漕同盟の性質及成立 1. 産業界に於て自由競争激烈なるや (イ) 人為的に生産制限の方法を採るに至るも海運界に於ては船舶の供給を人為的に制限すること不可能に屬す (ロ) 市場に於ける獨占を目的とする産業的聯合は海運界に行はれざるにあらざると雖海運本來の性質上絕對的なること不能にて僅かに一時的及局部的の獨占到過ぎず、換言すれば一航路上の定期船主の獨占たるに止まり不定期船主よりの競争を免れざるのみならず、相當以上の賃率を保ち得る場合には他の航路に於ける定期船主の航路開始等の競争を惹起すべし。

是を以て回漕同盟の性質は全く賃率の維持にあり、即ち産業界に於ては價格の維持の爲めに生産額の制限をなすに、反し海運界にありては船舶供給の制限不能なるが爲めに需要の維持に勉めんとす之れ恰かも産業界にて物貨の需要に應じ供給を左右し難き場合に生ずる産業的聯合と同じ手段たり。

2. 回漕同盟は或範圍に一航路に於ける定期船主又は不定期船主の聯合を成立

競争の絶つた
困難な積社
の所以なる

すと雖絶對的競争の杜絶と永久的持續をなすこと難し (イ)或範圍とは競争船主を悉く網羅し得ざることなり、之れ海運は國際的競争者を控へ猜疑心多く國家の後援と相俟ち國民的觀念強きを以てなり (ロ)同盟は競争激烈にして相互の利益の減殺せらるゝ場合に結合せられ若し海運界活氣ありて全數の船舶使用せらるゝときは容易に且つ強固に成立し又繋船多く競争の爲め航路の維持困難なる場合に生ずるも此際は依然競争を持續することあり唯同盟に優勢なる者加入するときは競争的賃率及運賃に關する完全なる制止と支配を行はしめ同盟の基礎を強固たらしむ (ハ)同盟以外の競争の杜絶は絶對に不能なるのみならず同盟者間に於て競争存す、即ち主たるは運搬具及設備の改良にして船體の大小、速力の遲速設備の完否、取扱の便否の如き貨客の吸集に勉むると同時に貨客は又同じ同盟の各船主に向ひて其要求的競争を惹起せしむべし。

(註) Elements of Transportation p. 280. ; W. T. p. 156.

同盟の目的

三、同盟の目的 之を二とす。

- a. 一定の賃率を維持する爲め同盟者間の競争を制限す其手段としては (イ)同

賃率の維持

一の賃率を課するもの (ロ)各航路に於ける航海數を制限し (ハ)發着港を分割す (ニ)積荷の全部又は一部に對する運賃の *Rebate* をなすが如し。
 b. 同盟以外の船主の競争に對する維持法として一定期間内の船積に對し割戻をなすも引繼き相當期間内の船積繼續を要求する System of Deferred rebates を採用せり、即ち船積繼續を條件とする割戻法にて以下略して繼續割戻と稱す。
 賃率は如何なる程度に維持せらるべきか、同盟の最低率は同盟者中不利益の地位にあるものの賃率により定まるべしと雖僅少にても高率を保つときは不定期船主又は他航路の定期船主の競争を招致し其賃率は僅少の利益又は競争に基く相互的不利を被らざる程度に保持せられ同盟も持續すべし。産業聯合は一地域又は一國內に物價の支持を完全に行ひ得るも海運同盟は國際的に成立して而かも常に國際的の競争者を有して其結合は薄弱なり。夫の有名なる一九〇二年に結ばれたる大西洋航路に於ける Minimum Freight Agreement は最低賃率以下の低落を制限防止する爲めに非常なる努力を用ひしと雖僅に二年にして終りを告げたりき。

同盟により局部的獨占ある場合に如何なる程度まで賃率を高め得べきか其最高限は同一終始點を聯絡する他の航路及び鐵道賃率の制限を受くべし例へば横濱より紐育に至る製茶の運送に於て太平洋航路同盟は米國縱貫鐵道と連絡し其賃率一封度一仙六厘とし蘇士經由濱紐間の容噸三十二志なる賃率に於て維持せらるるも之れ以上に達すれば同盟は其運輸を蘇士經由に奪はるべし即ち最高賃率は迂回航路賃率の影響を受くべく其他到達の遅速は金利の關係市場の變動積荷の變質及水陸運輸と其距離に於ける保險率等の差異を生じ以て賃率を左右するに至る。

同盟の種別

四、海運界に於ける同盟の種別

A、船主同盟と荷扱人同盟 船主同盟 Shipowner's Conferenceは運賃の維持其他相互の利益保護の爲めになす組合にて主として本節に於て述べんとす、荷扱人同盟 Freight forwarder's Conference は船腹の賃借又は傭船を小分して貸付け若くは自ら積荷を引受け運送する場合に賃率の維持の爲めになす仲次人の同盟にて英濠航路南北の支那航路等に行はる。

B、各航路同盟 各航路には特種の運輸事情ありて其同盟の形式を異にす、船主同盟は即ち此航路間に於ける運賃に關する同盟と云ふを得べし例へば North Atlantic Conference 北太平洋航路同盟 Austrian Conference of European line 歐濠航路同盟の如し。

C、汽船同盟と帆船同盟 汽船同盟に對する著名なる帆船同盟は一九〇三年結ばれし Sailing-ship owner's International Union とす、即ち歐洲以外の港より歐洲に至る千噸以上の帆船主が其運賃の最低率を定め時々變更する賃率には同盟者服従すべきこととし、組合脱退には三ヶ月以前の通告を要せしむ、此同盟は一九〇四年再び會合し太平洋航行帆船の四分の三は之に加入せり。

D、鐵道との運輸同盟 Cooperation of Ocean & Railcarrier. 生産品の運搬と旅客運送に迅速且つ經濟的なる交通運輸組織として鐵道と海運との聯絡運送を必要となすや多言を要せず。

聯絡運送 Through Traffic の場合に (イ) 其一方が運送契約をなせるとき双方連帯の責務を負ふものと (ロ) 一方が直運輸の契約をなすも他の聯絡線に於ける代理

鐵道との運輸同盟

者として契約し又は (ハ) 兩者の間に特に Agent を使用するものとあり第一及二例を常とし第三例は稀なり Hamburg America Packet Coy が歐米の内地に Agents を有し鐵道との聯絡運送を取扱はしむるが如き第三例とす。

運輸同盟に於て顯著なる事實は旅客の爲めに特別急行車を發車せしむることにて例へば Cunard liner が Fishguard 又は Liverpool に着するや旅客の上陸と共に London & North Western R'y Coy は倫敦及巴里行 Ocean express を發車せしむるが如し。

(註一) 此他運輸同盟に付きては一九〇一年 Moscow-Windan-Rybnaky 鐵道會社が Windan より Danbu, Dunkirk, Copenhagen に到る間の十港間に於ける運輸に關する契約、同四年 Allan Line が太平洋西聯絡の爲め Grand Trunk Pacific 鐵道との契約、同六年 Hamburg-America 會社と Kansas city, Mexico & Orient 鐵道との契約は最も研究の價値あるものとす。

(註二) W. T. p. 146-7; Elements of Transportation p. 283.

五、定期船と同盟との關係 各國の通商は毎年變動し其要する船舶噸量も貿易の狀況に伴ひて増減す故に毎年世界海運の運送量は變動しつゝあり而して運送は自由競争の下に一部は定期船に一部は不定期船により行はれ不定期船は (イ) 地理的 (ロ) 積荷の性質 (ハ) 通商の方面に従ひ運輸を分割すれども定期船主は其

太平洋船急行列車

定期船と同盟の關係

重要なる部分を占めんとして常に不定期船との競争絶ゆる時なし。

然るに定期船は (イ) 多數の大小港に寄港し定期發着を維持する爲め貨主に不規則なる機會を與ふる不定期船よりは經費を多大に要し (ロ) 運送量の増加と特別航路に使用する船舶建造とは船主が繼續的貨主の船積保證を得るにあらざれば其支持を困難ならしめたり。於是組織的運輸と結合制の要求は定期船對不定期船並に定期船主間の競争より當然必要となり乃ち定期船と同盟は經濟的關係により成立したり。

斯くて先づ契約に基く貨主との結合制は定期運送に始まりしが其組織的運輸の要求の激増に伴ひて船主間の競争は激烈となり或港又は航路に於ける貨率と得意の維持困難となるや船主各自の保護の爲めに同盟を生じ現時の組織的運輸は稍永久的基礎の下に維持せらるる同盟と離るべからざるものとなれり。換言すれば同盟と確實なる定期運送は結ばるゝ故同盟は貿易品が定期發着の運送を必要とせざる航路に存立せず又は一部の成立を見るに過ぎず。

A、太平洋航路に繼續制戻なき所以 太平洋航路にありては有力なる船主の

例外と見
るべき太

多數が高級船の定期發着をなし、賃率亦明白に一定せられ、其間に繼續制割戻存せず、蓋し此航路に於ける高級船は旅客船にして速力大なるのみならず積荷が要する以上の船艙を有すると共に運賃競争の爲めには不定期船と雖特種の商品運ぶ外競争に立入るを得ざるの有様なり。

鐵道と沿岸水運の發達せる所にも之を見ず、例へば英國沿岸航路にありては鐵道及船舶間に競争あるも英國鐵道は船舶を所有し又船舶の競争あるも運賃は自ら制限せられ割戻制なくも船主は貨物を容易に集め得べく又船主は陸上運送人又は Dispatch 會社を通じて地方商人と結束し爲めに激しき競争を現はさざる故なり。

B、貿易状態により同盟せざる所以、製造國は食料品原料品を輸入し製品を輸出す、而して製品の輸出は分量に於て少きのみならず滿載を待ちて出帆するよりは便宜の時に少量を積出し引渡の早きを要し且つ航海の途中各港に陸揚を欲すべし、即ち迅速なる引渡は運送中の減價を防ぎ利息を節す、かかる國の輸出航路には定期船を必要となせど其返荷の多くは定期運送に適せざるべし、之れ英國の往

航路に同盟成立し輸入航路の如き不定期船運送に適する貨物多きが爲めに定期船との競争を生ぜずして自ら同盟及割戻制の成立を困難たらしむる所以とす、夫の濠州航路、印度航路又は River Plate 航路の如き輸出に對し成る同盟が輸入に對して同一の條件を適用し能はざること、換言すれば輸出業者に對する割戻制を以て輸入業者に船積要求をなすこと不能なるは此一例なり。

定期船主と雖高賃率の積荷を得ざる場合に散荷のものをも求めんとし或は底荷の爲めに其少量を欲すべし、然れども元來不定期船と定期船は其性質を異にし撤荷運送の組織は定期船に要求し難く又同盟船主が其荷主を吸引するも至難なるべし。

六、回漕同盟の獨占的觀念、同盟は低賃率及割戻制を以て貨主の船積保證を得るにより維持せらる、然るに同盟の獨占は特權に基かざると共に局部的獨占なるを以てかかる範圍に於て貨主をして船積保證の絕對的保守をなさるべきか抑も貨主の船積不繼續に對する唯一の所罰は其期間割戻を失ふのみにて而かも一時的なり、若し同盟より安き運送の方法を見出すを得ば之に向ふの自由を有すべし。

不定期船

今其誘致の主なるものを見るに二あり。

A、不定期船 不定期船の噸數の多大なると其漂泊遊行の自由なるとは貨主をして之を捉ふるに容易ならしむ例へば石炭軌條を積む不定期船が低率にて一般商品の運送をも申出の場合の如し然れども貨主は其欲する時に常に此機會を求むるを得ざるのみならず偶低率なる爲め不定期船に依らんとすれば其直接の利益は失ふべき割戻額に及ばざるありされば定期發着と割戻額は實に同盟が貨主吸引の武器にして商品と貿易の性質より備船を必要とするもの、外 (イ) 到達地を異にせる少量貨物の定期運搬を欲し (ロ) 發着の不定運送の遅緩が金利に關係し (ハ) 一時に多量の到達は市場相場に影響を來たすものは遂に定期船と離るべからず。

外 船

B、外船 Outside line は同盟より安き運賃にて運送を申出でて貨主を誘致し一時的又は間過的に侵略することあり抑も反對線の創設又は其維持は (イ) 相當収益ありて限界以上の貨率が保たるゝ場合 (ロ) 貿易の發達又は盛況にて噸量の需要を増せる場合たるべし之れ外船は或利益を豫期する所なくんば莫大なる

外船の驅逐又は加害の結果たる

競争費を投じて戦はざるべければなり然れども侵入して競争を始め一航路より驅逐せらるゝも産業界の不成功者が苦むが如き苦痛を受けずして他の航路に従事し時良好なれば其打撃や薄弱なるべく之れ其出沒誘致を多からしむるものとす若し外船が商人と特約し又は聯合するときは同盟線の打撃大なるべし一八八一年 Bombay の綿織物輸入業者は同盟線の運賃に満足せずして Native Piece Goods Association を作り Manchester 積出人より十志安き運賃にて Anchor line, Ellerman line と契約せしかば同盟線は之が回復に勉めしも失敗せり但し此成效は同一地域の同一商品の輸入商の一致により見るを得たりしものにて若し貨主にして國內に散布せられ同盟線が多數の人を派し貨率を以て競争を試むるときは貨主の打算上此契約は破壊せらるゝに至るべし嘗て China Mutual S. S. Coy 及 Australian Mutual S. Coy は此契約制を採り同盟線に當りしも破られ又 Calcutta 製茶貿易の輸送に外船の誘致ありしも同盟の貨率低下割戻増加に遇ひて効なかりき。

要するに同盟及割戻制は反對線に對し有力に競争線の創設外船の誘致を防禦し且つ競争を困難ならしめ偶強力なる反對線の創設を見ることありと雖同盟は

外船を驅逐し又は其加入を餘義なきに至らしむ而して同盟線が反對線を驅逐するや貨率戦争に失ひし所を回復せんとし其結果は貨主の負擔を増し又若し反對線にして同盟に加入せば以前同盟船が要求せる運賃戦争の貨率より高き運賃を課して前きの損失を補はんとすべく殊に加入船にして強勢のものならんか其同盟の勢力は益増大すべし。

七、同盟獨占力の強弱 鐵道に於ける獨占は法規上の生産物換言すれば特權に基きて布設し貨率も亦最高制限額を定め得べしと雖海運にありては運送者に對し競争及貨率に關し何等拘束するを得ず又通路の獨占なきを以て貨主は運送者と運送徑路の選擇自由なるべし。今若し同盟が成立したるとき内部に於ける船主間の競争を杜絶し外部に於て貨主を拘束し得べきか要は獨占力の強弱に因るものとす其強弱は、

a. 寄港數と積荷の集散高 同盟船が多數の寄港地ある場合には不定期船との競争は激しからず不定期船は一港に積卸をなすものなれば一般商人が各地に刻々幾回の船積を要求するに對し應じ難かるべし又其港にて積出さるる貨物の分

獨占力の強弱

對外的強弱

對内的強弱力の強弱

量小なるとき其競争は薄弱なり西阿航路に於けるが如し又港の設備不完全にて積卸に解を要するが如き南米西海岸の港にありても *Tramp* 船は入り込むを得ず b. 貨物の性質及數量 *Bulky Cargo* の積卸せらるる航路は不定期船航行し定期船の同盟あるも其勢力は薄弱なり例へば *Argentine* と英國間の如し。

c. 航路の地域的關係 同盟の區域に支線又は接近せる航路あるとき例へば歐亞及歐南米間の航路は之に近接の諸線多き爲め此航路同盟の獨占力は弱し又同一航路に數箇の同盟存し若くは他の同盟支線の侵入あるとき又は短距離間の速達運送同盟は容易に侵入を被る故何れも同盟の勢力に影響す。

a. 同盟の割戻制が一般商品の積送者に對し行はるときは或程度まで獨占力強し。

b. 外船の提供する條件と割戻其他同盟の條件とに對する貨主の主觀的判斷並に *Tie-system* 實行の如何は結合力に有力なる原因をなす。

c. 獨占的勢力が濫用せらるるや否若し繼續的に行はるれば同盟船と貨主との

不定期船の同盟

競争起り外船の誘致を促すべし。

d. 通商状況は其航路に於ける貨主の結合力を支配す、例へば英國の南阿航路の如き貨物が傭船に適せず且つ其分量不十分なるものなれば Tramp 船の入り込む餘地なく自ら同盟と貨主との結合を固からしむ。

八、不定期船の同盟 不定期船も亦定期船同盟よりの打撃と相互の競争を支配せんとして運賃其他に關し盟約するあり、例へば Baltic 航路に行はるゝ不定期船主同盟契約は貨率の最低を定め、一九〇九年 River Plate の輸入航路に於て不定期船總噸數の七割五分の船主は盟約して最低貨率以下に下さざることを約したり、其他濠洲航路及漢堡より南米西海岸に帆船主同盟あり。

一九〇三年既述の Sailing-ship Owner's International Union なる帆船同盟成立せり、會頭 J. A. Roulough 氏の説明に「佛國帆船が航漕漕獎勵金 Mileage Bounties を得しより競争行はるるに至れるを以て之に對する不幸を防ぐ爲めに成立せり」と此 Union に結合せる船主は International Committee が或航海に對し貨率を定めたる最低貨率以下は之を收めざることを約し、若し最低貨率をも得られざる場合には船主は船舶

同盟船の貨主の帆船の託送

同盟の起因

を碇泊するか又は Ballast を以て出帆するかは船主の撰擇に委することとせり。

要するに定期船主同盟は運賃市場にて運賃の決定せられたる積荷に對して不定期船をも凌がんとし、不定期船同盟も亦之に備ふる所あれども、元來定期同盟船の運送する物品は不定期船には適せず従ひて之が運送を稀となすを以て兩者の相互に受くる競争は薄弱且つ不正確と云ふべし。

定期船同盟に結ばれたる貨主は帆船の託送を以て割戻請求權を失ふやの問題を生ず、南阿 River Plate, South Brazil 南米西海岸及西印度同盟にては帆船の積送は之を認めて割戻制に影響を與へず、之に反し Rangoon 極東輸出入共海峽殖民地 North Brazil 同盟にては帆船の積送を以て割戻の請求を無効たらしめ、漢堡亞米利加汽船會社も亦之に倣へり、夫れ全く性質の異なる積荷を帆船に托する場合には必ずしも定期船主の結束を必要とせざるものなるべきか。

節二 同盟の起因及現狀

一、同盟の起因 帆船時代には大洋航行の商船少く且つ其運送品は散荷なるか、

又は多數商人の商品を積むも満載までは出帆することなく或一港への到着を以て航海を終了せり、是を以て出帆日は勿論到着の日も不正確にして時には運送引渡をも不確實とせられたりき、されば商人が運送と引取後に於ける市場の豫想は投機的なりき、斯く積送の機會に制限を受けたるを以て一時に多數の積荷を送るを常とせり。

汽船運送は正確なり

汽船の航行あるや二港間に正確且つ組織的の運輸を提供せしかば商人にして毎年或期節に某市場の状況を知り得るものは定時に出帆をなす汽船に其都度積送を約し更に郵便運送と電信の發達は商人をして外國に代理人を置き以て海外市場の景況を迅速に知り得て急速且つ正確なる引渡の運送を要求するに至らしめたり、かくて一方に汽船は商人の事業より投機的、冒險的の性質を減退せしめ商品運送は正確に海外市場の需要に適合すべく行はれたり。

汽船の種類多し

造船技術發達して各商品の性質貿易の状況即ち商業と交通の必要に應じ船舶を建造して定期の發着に従はしむるに至りしが、又一方に撒荷の運送並に需要が一年を通じて繼續せざる商品の運送には定期乃至高速力の汽船をも要せざる故

高級船の建造

緩行にして積載量大なる汽船又は帆船の如き全船満載せられて一港より或一港に到る運送の制をも必要とせり、但し定期不定期と云ふも絶對的のものにあらず、之れ Tramp 船も一時的に定期船に使用せられ、定期船も亦 Tramp 船として使用せらるることあるべければなり。

不定期船との差異

Bulk cargo 以外の商品運送は高級汽船の航行を多からしめたり。(イ) 前きに市場需要の投機的先見により大量を運送せしも今は外國輸入者より定量の注文を受け比較的少量の貨物を迅速に積送せんとし。(ロ) 托送商人は多數にて積荷の分量小に其量亦變化しつつあれども、運賃負擔能力高く或は積送時日を多く要すれば商人は利益を失ふ爲め迅速なる運送には運賃高率を辭せざる場合多し、乃ち船主をして是等格段なる商業に適應せしむる爲め高級船の建造に傾かしめたり。然れども高級定期船は其性質及使用の狀に於て不定期船と著しき差あり。(イ) 定期船に於ける一船は恰かも一船隊の一として特定航路に於て繼續的に航走す而して二重同時の出帆を避け貿易の要求に應じ豫告せる定期に必要な噸量を提供す。(ロ) Tramp 船は夫れ自身が運送の單位にて或航路を限定せず、從ひて繼

續的に一航路に従はざると共に他船との關係に於て航走せず、即ち或商業と船舶の需給的關係によりて行動す。(ハ)定期船は常に定期勵行、高速度、寄港を考慮せざるべからず。

惟ふに兩階級運送の分岐と定期船間の競争は恰かも蘇士運河開鑿の前後に起因せり、即ち此頃通商の發達以上に汽船の噸數を増して競争となり、殊に東洋貿易船の運賃は暴落して定期船主の或者は倒れ、残存者は自衛の爲めに船主間並に貨主との契約を以て此困難より免れんとし、一方には競争を支配し新線の挑戦に備ふる爲め相互に賃率を維持して其位置を保たんとせり。蓋し積載の多寡に關はず、公示の時日に發着して以て新たな商業上の要求に應ぜんとせしは、實に定期船の發達を促せしが、船主の多くは事業上の危険に遭遇し、乃ち(イ)船主は同率の運賃を協約して相互の競争を支配し、(ロ)大貨主に對しては少量の托送者よりは良好なる條件を許容して其積荷の全部托送を契約せり。

抑も契約制は大貨主又は有力の會社に優待及優先權を與へて不變の顧客となす方法なり、例へば該契約は同船に於ける同種貨物の最低運賃を課し、或は或分量

契約制の發生

を積載するものには積荷の販賣受託を條件とし、又は全運賃の幾分を割戻せしが如し、然るに汽船競争の初期に行はれたる契約制も通商の範圍廣まるに及び同一商品に契約制運賃と普通賃率と併存し、並に多數の貨主に長期間契約制定率を課し、若くは多數個々の運送品に對して一々契約運賃に依ることの不利を感ずるに至れり、是に於てか一航路に於ける凡ての貨主を同一基礎の上に置くの必要あると同時に、同盟船に繼續的船積を強制する方法を案出せり、之れ所謂 Tie-system として同盟と共に Deferred Rebate 制を生じたる所以とす。

(註) British India S. N. 會社長 Sir J. Mackay 氏の報告に一定期船にて運送する積荷の平均種類は千五百十分に分たれ、政府及大會社品を除き其平均量は三乃至四噸なりと、又以て、小分量の積合契約多きを知るべし。

抑も同盟契約は一八七五年八月 Calcutta 航路船に結ばれたるを嚆矢とす、主なる契約條件は各同盟船の出帆港よりの運賃は凡て各船同一とし、或格段なる貨主と雖何等の優先率又は許容を與へざるにあり、然るに貨主にして優先率を得べかりし者は之を喜ばず、且つ同盟以外の汽船は低率を以て此等の貨主を誘致せし爲め競争を起し、こゝに同盟はかゝる貨主と同盟船に一手積を約さんと企てしも、大貨

同盟の起因と繼續的割戻

主は凡ての貨主と同一率にて運送せんとする同盟の條件に對しては其積載を拒絶せしかば爰に七七年九月始めて Deferred rebate system 繼續制割戻の方法を採り當時大貿易品たる Manchester 雜貨の運送に實行せり之れ前きに船主が或期に運賃の幾分を拂戻せしものが是に至りて割戻は或期末まで貨主の忠實なる船積を條件とし且つ其期間を延長せり。

Calcutta 同盟は幾多の壓迫を受けしが當時各船主の感ぜし事實上の困難も強固なる同盟成立と割戻結合制を採用し爲めに船主の苦難を軽減せしかば爾來二十年間に殆ど英國の輸出航路其他高級船の定期航路に實現せらるるに至れり。要するに回漕同盟は中世の特權制海運業の時代を去りて自由競争の時代となり定期船間の競争其極端に走りて海運の沈滯運賃の低落となり且つ不定期船より受くる低率運賃に對する自營の爲めに發生せしが又一方に各國の保護政策は或條件を具備せるものに補助を加ふること厚きが爲めに爰に此恩典に與からざる船主の對持的自營手段として發生するに至りしも其理由とす。

(註)英國輸出航路に於ける同盟の成立。

- 1879 China Trade
- 1883 South Africa Trade
- 1886 River Plate South Brazil Trade
- 1895 North Brazil
- 1884 Australian Trade
- 1895 West Africa Trade
- 1901 南米西海岸

主要航路の同盟

二、主要航路の同盟

イ、東洋航路同盟 一八八四年印度航路獨占の目的にて英國定期船同盟し後日本支那に航路を延長し次で英國以外の船主も之に加盟しP&O 會社を中心とし北獨逸ロイド、漢堡亞米利加 Ocean S. N. Coy. M. M. S. S. Co. 其他二三及日本郵船も加入せり此往航路同盟には英獨佛日復航路には此四國の外澳伊露蘭船主同盟す運賃及割戻歩合を協定し寄港地を限定し貨物の種類及積入高を制限せり且つ加盟船主相互の利益讓歩並に交換の約あり此航路に於て割戻制を行はざる米油類は外船に依るも織物其他製品は同盟船の占むる所たり。

ロ、南阿同盟 Cape Colony, Natal 等との通商の爲め英國汽船主は一八八六年同盟をなし復航路は英國船主のみなるも往航路同盟には獨乙汽船も加はれり此航路には金剛石金羊毛羽毛果物其他何れも定期高級船の積荷なるもの多く分量小なるも不定期船の競争品たらず従ひて割戻制完全に行はる。

ハ、北太平洋定期船主同盟 一八九二年以來同盟船主國と加奈多間の航路に同盟成立せり始め Nord-deutschen Lloyd, Holland-America line, 白の Red Star line 佛の Compagnie Transatlantique な

リしが其後英米澳の定期汽船主も加盟せり。
 二、孟買航路同盟 孟買、海峽殖民地、支那、日本間の航海に従事するP&O、澳太利ロイド、伊太利汽船は貨率を協約し合併計算をなす日本郵船會社も日本に輸入する棉花運賃は内地紡績業者を満足せしむべき低率を標準として加盟せり。印度航路同盟としては英獨佛日四國船同盟す。

ホ、支那沿岸同盟 招商局、怡和洋行、太古洋行の三社は航海度數の制限と運賃の協定をなして同盟し尙船腹貸借の爲め荷扱人同盟存在す。

ハ、太平洋航路同盟 太平洋郵船、東西洋汽船、加多郵船、日本郵船等大平洋航路の主なる定期船主同盟し貨率を協定するも割戻制行はれず。

ト、Baltic & White sea 同盟 一九〇五年同盟成立せり加盟船主は獨、蘭、英、西、白、佛、諸、瑞典露國あり。

チ、Internationaler Küstenschiffahrtsverband は北海瑞典カイザーウィルヘルム運河一帯の國際沿岸の船主間に一九一〇年以降同盟成立せり。

リ、濠州航路同盟 英濠間定期船主の同盟にて一八八四年より行はれたり就中船主と貨主との相互利益の爲めに一手積荷主と貨主の特約あり。一時此同盟船は大陸積出を吸収せんとして英品の倫敦濠州間一噸六十志に對し大陸品の倫敦濠州間に五十志となせし爲め英國貨主の著しき反抗を受けしが現時は同盟として完成せり。英佛及濠州定期船主が英濠間の往復航海に同盟す。

競争となる結果として同盟の成立を好適とする例

又、西阿航路同盟 一八九五年英國船主間に成立せり此同盟は (イ) 貿易品が Bulky にて輸出入とも同一商人により取扱はれ (ロ) 積卸港の少きこと (ハ) 積卸には小船を使用し且つ輸少量にて繼續返荷なき爲め不定期船侵入の餘地少し故に往復共に行はるゝも英國の輸入は僅かに櫻欄類に割戻を行ふのみにて輸出に於ける如く船積繼續の要求をなさず。又 Dampster & Co. Wermann 及 Hamburg-Amerika の獨船も Westafrika-Konkurrenz と呼び英及大陸と西阿間の往復航路に同盟す。

ル、南米航路同盟 伯刺西 La Plata への往復航路にて英獨船を主とし小なる佛國船亦之に加はれり。尙英獨船は南米西海岸航路にも同盟す。

ヲ、海峽殖民地航路同盟 比律賓ジャバ交趾支那暹羅海峽殖民地の航路の歐洲復航には一八八五年—七年同盟存立し八七—九三年まで中絶し九三—九五年再繼せしも割戻なく九七年再び割戻制を行ひて復興し運賃一部の合併計算の協約あり此加盟者は英佛獨澳伊西蘭白露の定期船主とす。

(註) 競争の激烈なるより同盟の成立を見たる適例として此航路同盟に付き詳述すべし蓋し新嘉坡は Penang の如く生産地にあらざるも東西兩洋の結合地點たり就中 Sumatra 西海岸馬來半島 Java, Borneo, Molucca, Celebes 方面の自然的集注點をなす而して一八九七年の同盟再成前にありて同地の運賃市場には無制限の競争行はれしが之れ全く其位置と東洋諸島生産の集注地點にて貨物の集散多大に定期船は競争の爲めに運賃の激變をなせり従ひて低率運賃にて新嘉坡商人は其利を占めたりき。

此時に當り英國と印度との通商は是等輸入貿易よりは英國よりの輸出貿易發達して著しく運送を増加せり、されば其復航路に於ては益競争起り新嘉坡の商人は汽船會社に自己の條件を提供して船積するの有様となり若し船主が之に應ぜざれば大商人は他の商人と一致して備船するの自由を有し而かも其商品は備船に適するのみならず殊に英國よりは石炭船の來航多かりき。

一八九六年には新嘉坡よりの輸入貿易は増加し同港よりの積出貨物は前年よりは七十一萬噸を増加し競争は益激しく船主は貨率の暴落に遇ひて同九七年の末遂に同盟成り大貨主と契約を結ぶに至れり。

此同盟は Straits Settlements Conference と云ひ P.O. 會社其中心をなし Freight agents と結び總運賃の五分は特約の積荷代理人及商人に拂戻を約せしかば新嘉坡輸出貿易の六割は遂に同盟船の占むる所となり嘗て低落せし運賃は倍加して平均一噸二十五志以上の貨率を維持することを得たり但し割戻制は此貨率維持により行ふを得たりしものにて米麻煙草等の積荷には適用せず次で一九〇五年には同様なる契約が海峽殖民地と紐育間航路の船主と貨主との間に取結ばれたり。

ワ、印度英國復航路同盟 支線同盟四あり Madras 航路は勢力なけれども他の三支線は左の如し。

(1) Calcutta 航路 Calcutta より積出さるゝ貨物は小麦麻の如き粗製散荷にて不定期船の積荷に適し従ひて割戻制を採用するの餘地なけれど製茶は (イ) 輸入業者が少量づゝ確定

せらるゝ時期に引渡を欲し (ロ) 製茶の運送には特別の注意を要す即ち香氣ある爲め混積又は嘗て臭氣あるものを積込まざりし船積を要す即ち建造の異なる定期船の運送に適し一八九五年製茶積出人と同盟船主との間に契約書交換せられ一九〇七年再び該契約を更改し割戻制は完全に行はるゝに至れり。

(2) Rangoon 航路 米木材類は定期船には大量なる爲め取扱はざりしが輸入航路の積荷は少量なりしかば定期船は其返荷を必要とし Burmah の米は Japs (商會の initial をとれり) と呼ばれ米國商人の買占契約ありて同盟船の代理人は其一員なりしかば該代理人を通じて空艙に米穀を積込むことゝし同盟船は此米穀同盟以外の米穀商人より積荷をなさざることを約せしが其基礎は強固ならず。

(3) Ceylon 航路 一九〇二年同盟成立し割戻制を探りしが其成行頗ぶる困難なりき之れ其地位は支那日本東洋諸島濠州との結合點たる又給炭港なる爲め積荷の要求以上の定期船集中せり而して其積荷は製茶及農産品なるも一時に大量を積出さざると濕氣の爲め貯蔵に不可能なるとは不定期船に適せずして定期船之を占めつゝありしが同盟成立しても噸量多大に積荷少き爲め船積せる分量に應じて各收入を分割することに定めたり。

(註) Report of R. Commission on shipping Kings p.p.13-18; Harms, Problemes der Weltwirtschaft s.s.255-258; Haarmann, Oekonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt s.584 又大西洋に於ける同盟の研究は Thiess, Deutsche schifffahrt u. Schifffahrtspolitik der Gegenwart s. 74-81 参照。

第二節 同盟の組織及經營

第一款 同盟の對内關係

對内關係
内部協定

一、對内關係よりする同盟の種別 之を二とす。
A、同盟内部の協定に依り左の三種とす、但し盟約は運賃を基となす収益問題にあるを以て其一にして他のものを併有することあるや勿論なり。

a. 運輸協定同盟 Traffic Conference 主たる目的は運輸上の利益に關す、其方法には

(イ) 運輸又は其地域の分割 (ロ) 出帆時日回数並に (ハ) 使用船舶数を協約す。

b. 運賃協定同盟 Freight Conference 賃率及顧客の維持を目的とし (イ) 積荷階級

別 (ロ) 最低運賃 (ハ) 割戻等に關する協約にて最も多く結合せらるゝ組織とす。

c. 合併計算同盟 Pooling Conference 収入又は利益の參加をなして競争を避けんとする船主の會計上の全部又は一部の同盟なり。

同盟形式
の完否

B、同盟組織が形式上完全なるや否やにより Formal Conference と Informal Conference

同盟内部
の經營組織

となす、即ち形式上契約書を作成せず各船主代表者が出帆日、回数、運賃率の種別等相互に満足なる程度に一致せしに止るものと Formal Conference とや Conference Agreement 又は Pooling arrangement 其他精細なる契約書を作成し同盟員たる大船主又は組合より會長及委員を撰出し中央事務所を設け船数の制限、運賃の協定其他實行に關する事務を執らしむ、夫の英國船の東洋航路同盟にありては各地に Conferences Agent を置き中央より定めたる運賃其他必要なる事項の遂行に當らしむ、要するに Formal なるときは其の同盟の基礎強固にして永續す、例へば一八九〇年成立せし Baltic 及 White Sea に航行する船主の International Conference が現時尙繼續するが如し。

二、同盟内部の經營組織 同盟は外部よりの競争を防禦する外其基礎を強固にする爲め内部の競争を支配又は制限せざるべからず。

A、内部の組織には (イ) 單一なる同盟と (ロ) 同盟副分割 Sub-division of Conference

とあり、後者は運輸の分割ある場合に分割せられたる部分の運輸同盟にて一の單位をなせど賃率又は合併計算の如きは全同盟と盟約す、例へば英國よりの「カルカッタ」航路、極東航路、南米航路の同盟には西岸線と東岸線其他幾多の副同盟あるが

如し。

B、同盟の經營は之を對内關係と對外關係となす。

a. 同盟船主間の關係 (イ) 運輸に關する制限又は約定 (ロ) 貨率及割戻に關する制限又は約定

(ハ) 合併計算に關する約定

b. 同盟の對外關係 (イ) 同盟船主と貨主との契約關係 (ロ) 同盟間の關係

以下イロハの順序を以て説明せん。

三、運輸に關する協約 種々あれば今其主たるものを述べん。

A、運輸又は地域の分割 Division of Traffic or Area 貿易額多大に同盟員が亦多數

併立するときは寄港地と積荷高を基礎とし運輸又は地域を分割するを以て相互に利益なりとす、即ち貿易の特別なる部分を取扱ひ若くは特別なる事情と利益を有する港又は航路に分割するが如し斯くて所謂特別營業範圍の保留 Reservation of special Area 行はる。

運輸又は
地域分割

出帆に關
する約定

イ、運輸の分割 例へば Northern Pacific Steamship & Boston Steamship Coy 間にては前社は旅客及貨物の運搬をなすも後社は貨物のみの運輸取扱を約定せり。

ロ、運輸地域の分割 一九〇二年 Booth line, Hamburg American Packet Coy, South American S. N. Coy 間は協約し英國會社は漢堡北伯刺西間の運輸を止め獨船は紐育及 Liverpool より北伯刺西間の航運より脱することを協定し又同年紐育の Barber & Coy は Bordeaux Dunkirk 間を航し佛の General Transatlantic Coy は Havre と米國間の航運をなすことに定めたり又有名なる International Mercantile marine Coy は獨乙港に於ける獨乙船と航運の競争なきこと並に獨乙船は英國より北米に到る航運を妨げざることを約したり。(W. T. P. 153)

B、出帆に關する約定及制限 Arrange & Restriction of sailing 同盟の目的は亦或時期に噸數の超過又は缺乏を生ずるが如き不經濟的配船を防がんとす、乃ち各自船舶の關係的噸數と出帆の回數を定め若し或者が噸量を増加するときは他も比例して増加し得るの約款あり、或は某が一方面に出帆を増加するとき他者は其増加の比例を定む、同盟にして出帆數に制限を設けざるときは概ね Pooling の方法を採用するが如し、例へば英國の印度極東よりの輸入航路及極東への英國輸出航路は出帆數に制限なく合併計算の法を採る。

同港より
の分割

イ、同港よりの運輸分割 例へば一八九三年 P. O 會社及 British India 線は倫敦及 Middlesbrough

より印度に至る間を航し漢堡及 Antwerp に於ける獨逸の Hansa line の運輸を妨げざること
を約せり。

ロ、出帆回数^{出帆回数}の協約 一九〇二年 Prince line と Houston line は二週間毎に紐育より Cape Town, Port Natal, Delagoa 灣に出帆することを約し又同九八年には British India line は Antwerp より Madras 及 Bombay 及 Kutchi に年六回の出帆と定めしが此協定は一九〇五年 P.O. 會社が Antwerp より
の航路を開始し競争起りて停止せられたり。

ハ、出帆數と噸量^{出帆數と噸量}比例の協約 カルカタ同盟の P.O. 會社と British India line は其東岸
部分に於て出帆數と使用噸量の比例を約せり。

ニ、交替出帆^{交替出帆}の協定 Cunahian Pacific と Union steamship Coy (Newzealand) 間又 Great Northern と我日
本郵船會社間に約定せらる。

四、賃率及割戻に關する協定。

A、賃率^{賃率に關する協定}に關する約定 主として賃率維持を目的となし、從ひて其約定は (イ) 貨
物の階級と階級賃率を定むるもの (ロ) 各貨物の最低運賃額を定め其以上は船主
の自由となす (ハ) 最低額以上に就きては更に協定する等にて就中貨物階級運賃
を定むるもの多し、但し歐洲の如きは製品輸出多き故階級を定め得るも製品なら
ずして稍撤荷の性質ある積荷を取扱ふ同盟にては箇々の商品運賃 Commodity rates

割戻に關
する協定

を約し階級制 Class rates を採るに難し。

運賃協定は各航路に普ねく行はる、故其例を省略す。而して此運賃以外種々な
る契約の伴ふもの少からず、例へば出帆時日をも約すること日本郵船と Great Nor-
thern 汽船の間に於けるが如く或は Joint agent を置きて處理せしむること Pacific mail,
Occidental Oriental Coy, Union & Central Pacific line 東洋汽船會社間に於ける同盟の如し
B、割戻に關する約定 抑も割戻政略 Rebate Policy は貨主と一手積契約 Exclusive
shipment に對し行ふものにて一定量の積荷を有し若くは定時に積出すものにより
ては最も有利にて製造者又は大商人により歓迎せらる、而して或同盟にありては
Rebate を受くる貨主が一度他の同盟以外の船主に托送するときは以後取引を拒
絶することを定むるあり或は當然返戻すべき割戻金を没するあり、然れ共 Rebate
Ring の多くが破壊するは割戻を約するも其率を協定せざる爲めに自ら競争を惹
起して同盟の基礎を弱むるにあり。

同盟の副分割ある場合に (イ) 地方的最低賃率を定め各港の割戻を同一となす
もの (ロ) 各港異なるも同一港に於ける同盟船主は同率の割戻をなすもの (ハ) 同盟

ありと雖、港と船主により、各異なる率を割戻すものもあり。

(註)加奈陀貿易に於て英國各港の中異なる適例は Newcastle にては毎年十月三十一日に終る十二箇月に於て單に割戻をなし繼續船積を條件とせざるあり Liverpool よりの加奈陀通商は六月三十日に終る六ヶ月の期間に運賃を計算し一割の割戻をなすも更に六ヶ月の船積繼續を要し且つ加奈陀の港に到る直接運送には内地に到る通し運賃を適用せざるが如し。又 Calcutta 航路の City, Anchor 及 Clan の Conference lines にて Glasgow, Liverpool 及 East Coast area よりの積出には各割戻方法を異にす。

合併計算の協約

五合併計算の協約 Pool a/c Conference は一八八七年以來米國の鐵道に行はれたると略同一の形態にて (イ) 收入の合併計算と (ロ) 利益の分配計算とあり前者は或協定航路に於て收めたる運賃の全部又は協定せる一部を提出して分配するを云ひ、後者は收めたる利益の分配計算 Pooling of Profit にて廣く行はるゝ同盟の組織とす。

A、分配の方法 (イ) 航走船舶の噸數に應ずると (ロ) 協定の割合にて分配するとあり。

B、計算の方法 航路の事情により一樣ならず (イ) 或特種の積荷に付きてのみ

批判

行ふとあり (ロ) 一方の競争を杜絶する爲め實際運送に従はざるも分配に與からしめ又 (ハ) 運送の割合を定め其以上の運送あるときは其運賃を Pool 計算とし約定の割合に達せざる同盟員に分配するあり。

要するに Pooling of profit は同盟が運賃を協定するも船舶の大小種類、速度、力取扱に關し競争あるが故に新たに案出せられたる方法なりと雖分配は噸數の割を以て果して公平を得るや又割合を協定すと雖其依るべき標準は必ずしも正鵠を得ざるあり、若し噸數に依るとすれば運送貨物の分量は収益に關係なく劣等なる大船主が利益を得るとなるべし。

豫定比例を以て運送量を約し其以上の運賃の收入を Pool 計算となすは地域分割及出帆制限と同じく競争を支配するに適すべし、夫の出帆の制限又は比例噸量の供給を以て競争を絶たんとするは時に豫想外の需要に對して相互に不利を生ずることあるも Pooling は此豫想以外の需要を生ずるも各線は共に利益を收むるを得べし。

然れども元來海運の競争を杜絶すると不可能にて此協定は適當の方法なれ共

僅少なる競争者間に協約し得らるゝに過ぎずして亦其永續至難なり。一九〇一年英國及南阿の航路に従事する船主間に Pool arrangement 成立せしも僅かに二年にして破壊し同五年 Cunard S. S. Coy. & White Star Line の間に英國よりの西廻郵船の運送に關し利益平分を契約せしが Cunard 會社は共同郵便運送に關して將來 White Star Line との利益分配を拒絶せしにより遂に破壊せりかゝる困難は實に同盟より進で合同の組織を生ずるに至りしものとす。

(註イ) W. T. p. 152-4. 163; Magazzino of Commerce, March 1907 p. 174 及び Pool の概念は K. Thiess, Organisation u.

Verhandlung in der Handsschiffahrt s. 21-23

合併計算の實例

(註イ) 一九〇〇年 Hamburg American Line と Hamburg South American Coy との間の協定は南米の東海岸と漢堡間に於て利益分配計算を約し其割合は前者 $\frac{1}{3}$ 後者 $\frac{2}{3}$ とせり同四年に成りし Austrian Lloyds Coy. & Puglia & T. Coy (伊) との間の利益分配は前社 $\frac{3}{5}$ 後社 $\frac{2}{5}$ の割なり、海峽殖民地航路同盟の計算は收入運賃の $\frac{3}{8}$ を據出し總噸數の一噸を合併計算の一噸半とし各船の積載力噸數より合併計算に入るべからざる積荷積量を引去り其殘高に比例して據出運賃を分配す、されば實際の積高と運賃の分配は異なるべし。

(註ロ) 英國の Colombo 輸入航路にて出帆數に制限なく Pool 計算は茶と貴重品を除ける他の貨物とし此運賃より船積及び陸揚費用を差引ける全運賃を同盟に差出し船舶の運送

合併計算の組織

比例と、及前年各線の實際運送額を基礎として計算分配せらる。

(註ハ) Calcutta 輸入航路にては製茶の運賃は各同盟員に Pool 計算をなし West Coast Line は製茶を運送せざるも其分配に與れり。

(註ニ) Lancashire 及 Yorkshire よりは綿及毛織物及綿糸を輸出す而して同盟の六線各自其運送の割合を定む若し其比例以上を運送せるときは之に對する運賃は Pool 計算となし其割合以下の同盟員に分配す。

同盟と Pool 計算の組織は航路により異れど特種の例左の如し。

イ、濠洲輸出航路同盟は Davis と呼び船主と仲立人との聯合にて一九〇〇年の始め帆船の實行せし所なり即ち同盟員は各自通商の必要に應じて割賦せる持分を有するが故に各自直接の利害關係者たり而して此契約は一九一一年三月一日まで有効とし各員は此以後二ヶ月の通知を以て隨意に脱退し得べく三分の二の權利者あるまで維持せらるべし。

現時此同盟は強固にて各貨物汽船主は收入運賃の一割二分五厘を同盟に提出す而して汽船が貿易上不足を生ぜし場合の外帆船等を備船せず同盟の分配は各員の持分に從ひ船主間に Pool 計算をなす同盟は凡ての貨物汽船に適用する貨率を定む但し郵船は其貨率を高め船艙の需給により變動し得せしむるも郵船主は他の貨物船の貨率より低率となすを得ず唯同率まで低下して運送することを得。會社は此一員たり而して凡て此運賃の割合は Davis の運賃委員が定むるも事實上濠洲貿易商人委員 Merchants' committee

the in Austrian trade" に協議するを例とす蓋し此組織は持分よりする直接利益少きが如し、
 と雖貿易及海商の協働に基く間接の利益多大なるべし。
 ロ、英國の極東輸入航路は支那及日本に於て船積せる米を除き各船積港に於ける積荷
 高を定めて其運賃を分割するも一定の割合なく實際運送船の總噸數より米荷の爲め占
 めたる噸數及支那日本にて陸揚せざる太平洋積荷の噸數とを差引ける噸數により計算
 す但し事實總噸數の比例以上を運送せるときは比例運送量よりは僅かを運送せるもの
 に其超過量の運賃より航費割戻等の經費を差引けるものを分配す。

六、同盟の對外關係

1. 同盟船主と貨主との契約 契約には (イ) 同盟にて定めたる集合契約と (ロ)
 各同盟船主が同盟にて定めたる範圍内に得意先と行ふあり (ハ) 同盟が商人團體
 と契約するあり此第三例は *Bombay Native Piece Goods Association* と *Anchor, Alan, Ellerman*
 同盟と契約するが如し以上契約の形式を表示すれば左の如し。

商人團體船主と貨主との期間契約 特定商品の運送に關する契約
 個人商人主の契約 大量契約 一般貨主の運送に關する契約

A. 期間契約 期間契約は大量托送者に限らず又或形式に於て割戻制と伴ふ。

同盟船主
と貨主と
の契約

期間契約

イ、特定商品は積出の時期一定するを以て出帆の時日、回数、貨率、割戻の時期及
 割合を約すると同時に此契約維持の爲めに貨主をして該期間繼續して船積に
 忠實なることを誓約せしむ、但し船主は特約以外の貨主には高率を課するか又
 は割戻を行はざるべし。

ロ、一般貨主に對し一定の分量を若くは分量を問はず凡て一定期間内の船積
 をなすものに特約書を交附す而して割戻制は必ず此特約と結合す。

托送契約
の例

(註) 上記 *Bombay* 協會と *Anchor* 等の同盟船主との一九〇五より一〇年に至る滿五ヶ年間
 行はれし約款左の如し。

1. *Glasgow, Liverpool, Birkenhead, Manchester* 等の諸港より協會員の積出す綿製品は凡て托送す
 べし之に對し船主は高級の船舶を供給し出帆數を定め契約日にて許さるゝ三日の恩恵
 日を認めて嚴格に定期に出帆をなすべし。
2. 貨率を二十志六片とし *Liverpool, Manchester, Birkenhead* よりは十志を加ふ但し十志中には
Manchester 倉庫より船渠までの運送貨及船渠料、船料を含むものとす又 *Glasgow-warf* より
 船主に引渡さるゝ場合には十五志六片外に一部の *Primage* を加ふ。
3. 割戻は四志とし協會員の托送品に對しては積送後又協會員が *Bombay* より積來れる
 ものに對しても支拂はるべし前者は協會員の要求なくも船舶の到着後二週間以内に割

戻をなし後者は托送者が汽船の到着後一年四十五日以内に要求すべく其要求ありし日より二週間内に割戻を支拂ふべし。

4. 協会は凡て同盟に托送するは勿論協會員にて購入せる商品の運送も契約船に積込むことを約す。

協會員以外の買手に向け托送せる場合も同じく協定運賃に依り割戻も同一たるべし。此割戻額は Bombay に汽船到着後一年四十五日を経過して二週間以内に要求すべし。

大量托送契約

B 大量托送契約 此契約は (イ) 特種条件を必要とする政府又は自治體 (ロ) 粗製又は原料品若しくは重量品例へば軌條鐵の如きものの運送を需むる鐵道會社

大製造者、大商人と結ばる。蓋しかかる大量運送を要する政府又は大會社は備船するか又は海運市場に入札を申出づべきにより船主同盟は特種条件を以て之に應ぜんとす。而して同盟船主の一角が契約し又は入札に應ずるが如き場合には特別の賃率を申出る前に同盟員の許可を受けて契約の内容を互に通知するを普通とす。英國の南阿同盟と Crown Agents との間において凡ての同盟船主が署名し南阿殖民地政府品一切の運送を契約せり。

印度製茶商と同盟との契約

(註) 特定商品の運送に關し商人團體と同盟との契約にて興味あるは印度製茶船積とす、一八八六—九五年 Calcutta 航路同盟は製茶業者及輸出商人に割戻を行ひ外船の船積を防

ぎ有効なりしが九五年に至り反對の定期船は競争を開始して運賃は航消費以下に降りしも猶之に對し同盟船は割戻の率を増して其純運賃を競争船より低めたり。此時印度製茶協會 India Tea Association は媒介の勞を採り同盟との間に契約成立せり。即ち製茶業者及其商人にして此契約に署名せるものは出來得る限り同盟船に凡ての輸出茶を船積す而して毎月の賃率は前月間の Calcutta より倫敦に至る麻 Jaisal 小麦の平均運賃に五〇立方呎の一噸に付十五志を附加して毎月一日 Calcutta にて定むべし但し運賃支拂の際五志を割引くこととし又同盟船が此契約運賃より低廉に他の輸出茶を積むときは契約者は其低率の運賃に依ることを約せり。

此契約は最初満足の状態ありしも同盟の定むる粗製品の運賃と毎週其相場表によりて製茶の賃率を定むることは至當ならず又同盟は茶の賃率を高めんが爲め一九〇二年の未粗製品の倫敦行賃率を高めたり。是に於て商人は倫敦市場に送るに備船を利益とするに至り印度製茶協會も備船より同盟運賃は一志九片高きことを指摘せり。依りて同盟船は Dundee, Hull, Hamburg, Antwerp. に至る茶は倫敦に於て積換へ其積換及豫定港までの運賃を同盟の負擔とせしが尙倫敦行運賃は不當の高率たるを免れざりき例へば麻の如きは Dundee まで十六志三片なるも倫敦には十七志六片にて製茶運賃亦之に伴へり即ち他の到達港に至るは倫敦向運賃よりも低きに至りたり。

斯くて不満足なる状態は一九〇二、三年に繼續せしが一九〇七年前きの契約の無効なるに及び新たななる契約成立せり。

イ、製茶運賃は爾後粗製積荷の平均運賃に基礎を置かず五十立方呎の噸に付き三十二志六片と定め運賃支拂のとき十五%即ち五志を割引し純運賃を二十七志六片とす。

ロ、同盟船は茶の船積に充分且つ相當の噸艙を用意し又粗製積荷の運賃が二十七志六片以上なるも此等の積荷には優先を與へず。

ハ、該契約は一九一〇年九月まで繼續するも二ヶ月の豫告を以て終了することを得。かく運賃を定め支拂ひのときに割引するは嚴格なる意味に於ける割引制にあらずして印度製茶協會は之を賛せず又商人にて四ヶ月毎に計算し尙四ヶ月の船積繼續を以て割引をなす普通方法を主張する者ありしが多くの者は此契約に署名したりき。(Shipping Ring, app. Part II p.128)

2. 同盟間の關係 各同盟は各自營業の範圍を有すと雖時として他の範圍にも關係を有するとありて同盟間に相互的默契又は契約の成立するとあり例へば英國印度間及英國錫蘭間の二航路同盟に於て其同盟員は兩者に加入せるありされば各自の行動を調和し同盟間の競争を避くる爲めに默契あり又 Rangoon 航路と Calcutta 同盟間の默契の如く或は南米各航路には各自殖民地への侵入を防ぐ爲めに國際同盟を形成せざるも或種の契約存在するが如し。

同盟間の關係

第二款 繼續制割戻

船主の要求

船積繼續の要求

同盟寄港地よりの船積

一、繼續制割戻と船主の要求 其主たるもの二あり。

A、船積繼續の要求 割戻は貨主及 Agents に行はる貨主には輸出入業、受託商人輸出入地に店舗を有する大會社及製造業者を主とす而して積送又は陸揚後の轉送取扱には Forwarding 又は Shipping agents を使用するを例とする故貨主に對する船積忠實 Loyalty の要求は亦之が取扱者たる Agents にも要求せらる。

船積不忠實に對しては (イ) 其期間の割戻 (ロ) 或は前期間の割戻をも加へて請求權を失はしめ (ハ) 其嚴なるものは貨主又は Agents の請求失權の處罰のみに止まらず爾後同盟賃率より高き増率を徴するあり例へば River Plate 同盟に於て此場合には常率より一噸十志の増徴となすが如し。

B、Conference Port に於ける船積 同盟船の寄航港に於ける船積を要求するが爲め同盟船の寄港せざる地よりの船積に對して割戻請求權を失はしむ唯(1)特約にて其港より最寄港に回漕すべき積替契約 Transhipment Contract をなして豫め沿岸船

との Transhipment Rate を定め(2)大量托送者なるときは特に積取の爲めに臨時寄港を行ふ場合あり、これは所謂 Contract quantities として知らるる特約とす、されば同盟が沿岸不寄港に支線を設けざる場合は沿岸航路との連絡ある場合を例外とし他は必ず同盟寄港地の船積を要求す。

運送取扱
人の手數
料の負擔と
忠實の要
求

割戻制の
除外

C. Forwarding agent の手數料の負擔と Loyalty の要求 貨主は Agent に對して其手數料を支拂ふべきものなれども船主の競争は自ら之が負擔をなすに至れり、即ち船主は純運賃の幾分或は Primage 10% の中より其半を與ふるが如し、然れども亦同盟は Agent をして其取扱へる一切の船積繼續を要求し不忠實なる場合には手數料を支拂はざるのみならず或制裁を加ふるあり River Plate 同盟の制裁之なり。

二、割戻制の除外例

A. 同盟範圍と割戻制 同盟は競争の支配及其目的遂行の爲め一定の範圍を有す而して同盟と其行はるゝ割戻制の範圍は同一なるを常とするも異なる場合なきにあらざり、即ち往復航路共に行はるるも或は復航に割戻を許して往航に之を許さざるあり、これは同盟の勢力と貿易との關係上其實行の困難なるものあればなり。

商品に對
する制限

大量運送
の除外

例へば英國の蘭貢航路北伯刺西航路西阿航路の如きは往復共に之を行ふも南米航路濠州及印度航路は輸入線のみ許すが如く又不定期船が利益ある提供をなすものある場合例へば英國海峽殖民地復航路は不定期船の利用の爲め割戻は實行至難にて偶秘密に行はるるに過ぎず。

B. 商品に對する除外 積荷によりては此割戻制より除外するあり、其種類は主として不定期船との競争並に其兩者の運送品として適當なるや否やを標準とするが如し。

石炭は除外すべきか、元來定期船は其運送を欲せざる性質の積荷なるを以て之が積送は亦割戻を除外するを例とす、南米航路船が他の商品滿載のときは石炭積送は割戻の恩典に與からしめざるが如く其他無制限に之を除外するものあり。

C. 大量運送の除外 政府、鐵道會社又は大製造者の大量托送には特別賃率の約定又は入札を以て運送契約を結ぶを以て是等運送は割戻制より除外す、今若し割戻制により結束せられたる貨主が大量托送の必要に迫りて備船したる場合に、割戻制より除外をなすや否や或は船積忠實に對する貨主の自由を或範圍に認むる

や問題を生ず。

(註)此問題に關し英國の回漕同盟委員の所説を上げん (イ) 濠洲貿易に於て Mr. Sanderson は單に Understanding に従ふの外なかるべしと云ひ (ロ) River Plate 及 North Brazil 同盟に關し Mr. Cook 氏はかかる場合に割戻制を以て之を妨げざるべしと云ひ (ハ) 印度貿易に於て Mr. Sutherland は唯其要求に従ふべしとなし (ニ) West coast 同盟及 North Brazil 航路に於ても恐らく南阿航路の規定によるの外なかるべしと即ち (ホ) 南阿航路のみはかかる場合に他人の積荷を積入れず單に自己の商品のみを船積する爲めに備船は許容せらるべしと Sir Donald Currie は報告せり。

三、割戻の方法

A. Primage Primage は古き慣習にて割戻制とは關係を有せずされど尙歐洲の慣習は例へば Freight 30%, 10% Primage として徴するを例とし船主は運賃額の少額を示さんとして屢 Primage の額を大とするあり而して割戻は Primage を含まざる純運賃 Net freight を基礎となすものなり然るに割戻の割合と Primage の割合の偶同一率となすは一見奇なるが如きも割戻率を以て貨主を吸引し而かも Primage を以て其失ふ所を補はんとする商略に過ぎざるなり、

B. 割合 割戻は一定期間内(四ヶ月、六ヶ月、一ヶ年)に計算せらるるものにて其割

割戻の方
法
プライ
メ

割
合

合は (イ) 一定の金額を定むる例へば Calcutta 航路の如きあり (ロ) 運賃支拂の額に應じて其率を異にするあり又 (イ) 積送分量の如何に係はらず凡ての貨主に同一なるあり (ロ) 分量により之を異ならしむるあり例へば New Zealand 航路にては三百噸以上の貨主には毎噸一志より其割合を二志六片に増率するが如し。

(註) 異例は例へば Manchester より Madras の綿物運賃の Primage は 10% なるも割戻は 10% 又同

品同地より Calcutta 向は Primage 10% にて割戻は一定の額にて噸五志九片と定む。

C. 割戻の計算 割戻の計算期間 Account period 及船積忠實が要求せらるる期間 Period of deferment を定むるも航路により一様ならず古き慣習は Period of deferment なく例へば加奈陀航路に於て New Castle 及 Glasgow よりの船積上に Deferment なく Account Period の終りに割戻したり。

D. 割戻の要求者 (イ) 貨主たると Agent たるを問はず要求せしむると Forwarding agents には之を許さざるあり例へば西阿同盟の如し (ロ) 土地を限り自己計算又は注文に基き積出す商人のみに其要求權を與ふる南米同盟あり (ハ) 托送者の船積忠實を必要とせらるるも Forwarding agent を通じて船積せらるると該 Agents は凡

割戻の計
算

要求者

て其得意の積荷を悉く同盟船に船積するにより割戻を行ふ極東航路の同盟の如し (二) 商人と回漕取扱人たるを問はず、凡て船荷証券を受取る者には割戻の要求をなさしむ、但し要求者は同盟船外より直接又は間接に利益を受けざりしことを宜誓せざるべからず、されば若し取扱人が同盟船外に積込みたるときは割戻要求権を失ふべし、南阿及濠州航路同盟の如き其一例なる。

要するに其要求者は商人と回漕取扱人たることを區別せざるも所定の期間外船より本人又は取扱人が直接又は間接に利益を受けざりしことの宣告を必要とするること一般に行はる。

E、割戻の方法 貨主は同盟より與へられたる Notice 又は Circular の條件により所定の式に従ひ期末に計算書を以て要求す、然れども上述せる如く實際の割戻は更に一定期の後にあり、例へば六ヶ月を期間となすときは六月三十日及十二月三十一日に計算せらるるも其割戻支拂は一月一日より六月三十日に至るものは六月三十日より六ヶ月を経たる翌年一月一日に支拂はるなり、即ち後の六ヶ月間に若し他船に積載するときは前後二期十二ヶ月間の割戻請求権を失ふべし、之れ實

割戻の方法

に割戻の精神が一定期間内貨主をして該同盟船主に忠實ならしめんとするにあればなり。

割戻支拂の方法

F、割戻支拂の方法 (イ) 同盟會社が各其收めたる運賃高に對してなすと (ロ) 同盟其ものが一體として支拂ふとあり、通例貨主は其計算をなし同盟各船主に要求せしむる制なるも、コロンボ、歸航同盟は同盟其者が支拂ひ、濠州同盟の Liverpool 部は其中央事務所を通じて支拂はる。

第三款 國際同盟契約

同盟制の擴大

一、同盟制の擴大 二國乃至數國に互りて同一方面の航路に従事する國際船主間に聯合制は擴大せられたり。蓋し國際回漕同盟は國際船主間の競争を制限せんとし、貨率の協約は各自の利益を支持するにありと雖も同盟は亦國際貿易の競争より導かるる所あることを看過すべからず、乃ち汽船會社が各自國の貿易品のみを運送するのみにあらず進んで他國のものをも運送せんとするや、他國に於ける海運との競争となり、運賃は低下して、寧ろ自國品の運送より低廉となり、通商上

却て自國貿易品を害するの結果を生ぜり、殊に他國に競争を開始して割戻制を行ふ場合に於て然り之れ同盟が國際的となり運賃及割戻制の協定を必要ならしめし重要な理由とす。

歐洲に於ける起因

最初英國に於ける同盟は印度及極東の輸出航路に起り自國船主間の競争の支配を目的とせしが大陸諸國の海運の發達は其競争國際的となり英國東岸及南岸の諸港には大陸船、就中獨逸船は漢堡 Antwerp を中心として Middelbrough, Hull 倫敦に侵入し其重要なる積荷を低運賃にて引取るに至れり、一方亦英國船の大陸へ侵入あるが爲め茲に同盟は英國と大陸の船主間に成立せり、其他太平洋航路に於て本邦船と米國船との同盟も國際同盟の一例なり。

然れども國際同盟にて距離を問はざる賃率均等の契約は屢一方に損失を招かしむ。若し一方が (イ) 多數の航路を有する海運の中心地たる時 (ロ) 石炭の低廉なる地 (ハ) 容易に且つ低廉なる報酬の海員を得らるる地 (ニ) 凡ての競争に適當なる不定期船を有する時 (ホ) 輸出入何れか多大なる時に於て然り、例へば英國と大陸との國際同盟に於て英國は上記の或理由により、より安き運賃を維持し

得らるるも均等主義は寧ろ英國商人を不利ならしむるものなり。

要するに同盟は幾多缺點なきにあらざるも國際回漕者間の運賃戦争を防止する爲めに成立せしものと云ふべし夫の英獨商船が Antwerp に於て運賃戦争を行ふや英獨商人よりは却て同港商人をして沈黙の間に利益を得せしめしが如き英獨商人は爲めに國際通商の不利を被りしが國際同盟は之を除くを得たり。

國際同盟契約

二、國際同盟契約 契約は (イ) 國の限界を脱し各船主が一員として同盟すると (ロ) 一國の同盟が他國の同盟と契約をなすあり、何れとなすも契約の内容は分ちて三となすを得。

營業範圍の分割

1. 營業範圍の分割
2. 割戻制の一致
3. 同一積荷に同一運賃率を課すること
1. 營業範圍の分割 分割契約は各線同一ならず其最も複雑なるは極東航路同盟とす。

極東航路は多くの船主を包含し従ひて同盟の地域も廣き爲め運輸の分割複雑にして條件多し、同盟の範圍は英國、白耳義和蘭より海峽殖民地、馬來半島、暹羅、比律

賓諸島、香港、旅順、威海衛、支那、臺灣を含める日本及朝鮮に及び主なる同盟員は P. O. Ocean Steamship Co. Messageries Maritimes, 北獨逸ロイド、日本郵船、Glen, Shire, Ben, Shell, Mutual, Mogal 會社等とす。此同盟の契約は普通同盟契約と異り相互に運輸分割を約し通商に付き部分を一定す。其複雑なる一例を擧ぐれば漢堡亞米利加線は日本に Middelbrough より pig-iron を運ぶの外英國諸港より或積荷をなす能はず。Copenhagen, East Asiatic Coy. 及 St. Petersburg の Russian East Asiatic Coy. は Antwerp より積荷をなすを得ず。漢堡の Engen Collier 及 Dieckmann は Antwerp より旅順までの航船に限り Netherland 線及 Rotterdam Lloyd は Rotterdam 及 Amsterdam より海峽殖民地に至る船積のみに制限し Compagnie Transatlantique は海峽殖民地と比律賓諸島の船積のみを許すことを契約するが如し。

(註) 此他特例あり一は英國船の占有と一は獨逸船の侵入を認むるものなり。

イ、英國殖民地間の國際回漕契約は英領西阿及南阿及南阿と澳洲には英國同盟船は自國港は勿論大陸の凡ての港より運送することを得べく大陸同盟船は大陸諸港よりのみ積出すこと、此契約は實に英國船主同盟の苦心したるものなりき。

ロ、Calcutta 航路同盟は P. O. 及 British India 線と Hapsa 及 Well 線との間に運賃競争ありし結果

英國線は Antwerp より獨逸線は Middelbrough 倫敦より印度の或一定の港までの回漕を特約せり。

一割戻制の

2. 割戻制の一致 割戻は如何なる商品に行ふや其率を同一となすや又は或港よりの貿易には同一條件を適用するやを決定す。

爰に國際同盟の一致は相互に運送をなさざるべきことを定めたる港に相互的に割戻の回狀を出して其貨主の船積忠實を要求す例へば River Plate 同盟に於て英國線は獨逸の港より運送をなし得ざるも獨逸の港より積出す獨逸線の荷主に對して割戻回狀を以て Royalty を要求し獨逸線も亦英國の港より運送し得ざるも其地の商人に Circular を送附するが如し。

3. 運賃に關する一致 明約と默契とあり。前者は賃率其適用等凡て記載せる契約書存在す。南阿航路にて英國線及獨逸線は獨逸及英國よりの運賃は同一なることを約し南米航路にても英獨等の同盟船間には英國及大陸より同一の運賃を支持することを約せる書式を有するが如し。

默契の存在する理由は (一) 其一が運賃を低廉となすときは通商上物價の差を

運賃に關する一致

生じ貨主と船主との競争は再び運賃競争を惹起し (二) 貨主は自國なると他國なるとを問はず低賃率の船主に赴くべし之れ亦同盟を破壊するに至るを以て賃率に關し暗黙の一致を見るものとす。印度極東濠洲各航路の同盟には明示的契約存せざるも英國及大陸よりの同一商品の運賃は略同一たるを一の默契とす。

三、國際同盟の特種契約 國際同盟の効果として稍永久的性質とも見るべき著名なる契約左の如し。

特種契約

1. 英國及大陸より Newzealand への海商は英國船に依ること。
2. 獨逸國有鐵道にて許容せる獨逸内地よりの通運賃に依る運送は獨逸汽船會社之を取扱ふこと。

1. New Zealand との貿易及航路 大陸より Newzealand に至る直接の航路なく何れも倫敦港にて積替へ同盟船の英國船にて運送を契約す然るに實際上一九〇七年 Birmingham, Walsall, Invercargill の三商業會議所にて摘出せる如く商品の種類により英國内地よりは大陸よりの通運賃の方低率たるものあり、斯く差別賃率の存するは獨逸線が競争して以て同地に直接の航路を開かんとするにあるが如し。

2. 獨逸内地よりの通運賃 獨逸國有鐵道は獨逸の汽船會社と協約し内地より商港までの鐵道と港より豫定港まで汽船にて其生産品を運送する爲め通運賃を定めたり、此線路は、

- イ、Hamburg より Levant 及び German Levant 線
- ロ、Bremen より Levant 及び Bremen Levant 線
- ハ、Hamburg より東及南部阿非利加には German East Africa 線

英國同盟線は之に對し同一の取扱を得んと欲し失敗せしが Cape Colony は此範圍より除外し又南阿同盟の契約は英國船にて Durban, Delagoa 灣 Beira に至るものは此特種契約以外なることとせり。

(註) 獨乙國有鐵道と汽船會社の通運賃に關する契約は秘密に維持せられ南阿航路に於て獨逸船が此通運賃中より獨逸港と南阿港間に幾何の運賃を收むるや又英船の運賃とは何れが多きやを知るに由なし、然れども通運賃により獨逸船の受くる運賃は普通賃率より其割少かるべし(獨逸鐵道が重量賃率を以て課するものは汽船も亦重量賃率による)然れども通運賃は海運の普通賃率に鐵道運賃を加へたるよりはより低廉なれば獨乙生産品の輸出獎勵の直接補助は同時に獨乙汽船に對して間接の補助となり獨逸の通商は

モルガン
トラス
と獨逸
社との
同盟
契約

契約の
目的

期限

地域の
分割と
運輸
の協約

英國に優り爲めに英船が獨船よりの爲めに打撃を受けしこと少からず。

四、萬國商船會社と獨逸二大會社との同盟契約 獨逸の北獨逸ロイド會社及漢堡亞米利加汽船會社が遂に Morgan Merger より脱するを得しは獨逸が二社を國民的事業と見做し上下之を助けしに依るべく、而して之が爲め兩者の間に盟約成り一種の國際同盟の形式となれり。其契約の要領は

イ、契約の目的及期限 兩者契約の目的は各自相侵さざる保證にして直接間接を問はず相互に其株式の買收を禁じ同時に一方が船舶の需要に迫れるときは他方は之に應ずるの優先と義務を保留し兩者に對する競争には攻守を共にすることを約せり、而して凡て契約の期限を二十箇年とす。

ロ、地域の分割 相互分割に(1)萬國商船は獨逸會社の許可なければ獨逸港に寄港せざること、英米航路の佛國寄港は一週間往復各二回以上ならざること但し獨社が佛國港寄港を増せば萬國商船も亦之を増加す (2)獨社は萬國商船が英國より航路を有せざる方面に開始するとき及南米、墨西、西印度航路の場合を別とし英國港に航行せざること並に北米航路は一ヶ年往復各七十五回以上

利益に
對する
相互
的援助

同盟の
利益と
して
諸
點

英國に寄港せざること又北米航路は白耳義に寄港せざること (3)凡て一方が航路の開始又は擴張をなす場合には相互の委員に附議し實行の際は他の一方は其事業の三分一に参加することを得。

ハ、利益に對する相互的援助 萬國商船は獨逸兩社に其資本金額四分の一に對する六分の利子を支拂ひ、獨社は毎年利益配當額の四分の一を萬國商船に支拂ふべし、即ち萬國商船は獨社の利益配當六分以上なる場合に利益の分配を受くるのみ反之獨社は萬國商船の損益如何に係はらず其資本金額の四分の一に對する六分の利子を收むること、なれば此相互的、利益援助は獨社に有利の條件と云ふべし。

(註)本節ハ本章第四節終末參考書參照

第三節 同盟の得失

第一款 同盟の利益と其批判

同盟及び繼續割戻の利益として擧げらるゝ諸點並にそは如何なる程度に利

益を與ふるや且つ如何なる範圍まで保證せらるゝや。

一、運送の改良

イ、定期勵行 Maintenance of regular Sailing

ロ、高級船の提供 Provision of steamers of high class and speed

ハ、船主自身の計算に依る運送の廢止 No carriage on Ship's account

二、運賃の影響

イ、貨率の安定 Stable rates of freights

ロ、世界的貨率の均等維持 Maintenance of equal rates

ハ、托送分量に係はず平等なる貨率 Uniform rates of freight to all

ニ、運送費の經濟的分配 Economic distribution of cost of service

三、船主の經濟 Economy of shipowner

一、運送の改良 同盟により行はれたる運送の改良は左の諸點にあり。

(イ) 豫告せられたる時日に發着する定期運送は現世の一般商品の移轉に伴ふ商業上の要求なり、此勵行は商人をして船積の機會を増し必要に應じて托送し貯藏の不利を避くべく更に一時に多額の供給より生ずる物價の下落を防ぎ需給の適合を完全ならしむ。

良運送の改

批判

(ロ) 同盟は港の狀況積出の分量、貨物の性質、運送季節に従ひ適應なる船舶を提供せしかば、商品の引渡は迅速に又保険料低減し貨主をして船體及船級に就き不安の念を去り、運賃の安全と相俟ち船積先契約の便を與へたり。

(ハ) 船主が自己計算にて運送し貨主と商品販賣上の競争をなすときは商人の蒙る不利や大なり、現時は自己の使用又は底荷代用として僅かに自ら石炭を運送するの外船主が貨主と對抗する他位に立つことなし。

然れども、同盟船主相互の便宜の日に定めたる定期發着並に特種船舶の供給は同盟により始めて起りしか、又自由競争の下に之を得られざるか。英國の濠洲航路に於て肉類果物の運送の爲め同盟は冷蔵装置の特種船を又 Argentine 通商の爲め淺吃水船を建造せしが如き特例なきにあらずと雖抑も (イ) 大洋航路に於ける海商の要求は貨主の保證を俟たずして高級船の建造を行はしめ (ロ) 同盟の成立は又定期勵行の有力なる原因をなせど旅客運送と郵便助成金とに基き規則的出帆を必要とせしものと言ふべく同盟の協約は唯便宜其出帆を約するに依りて回數を増加し組織的運送の完備を促せしのみ。

既述の如く蘇士運河開鑿後世界の船主は商業上の要求と投資の自由に伴ひ大型高速船を建造して船舶超過を來たし而かも該船主は滿載如何に係はず定期の出帆を勵行せしかば (イ) 同一航路の定期船と定期船 (ロ) 定期船と不定期船 (ハ) 他の航路に於ける定期船との競争激烈となりて運賃は低落し船主は遂に報償的賃率をも見出さず需要供給の經濟的原則を忘れたる船主は或は撃退せられ残れるものは競争を杜絶して報償的以上の收入を得んが爲めに其維持策を講ずるに至れり乃ち獨占と賃率高騰の目的を以て同盟は形成せられたるものなりされば運河開鑿後數年は實に同盟或は割戻制又は Pooling の如き存在なかりしものにて高級高速船と其定期勵行の提供は同盟制により創設せられたるにあらざして附隨的結果と言はざるべからず。

同盟創成
前に定期
勵行あり

A. 同盟創成以前に定期運送の勵行あり。同盟の創成は一八七九年支那航路八四年濠洲航路八六年南阿航路に之を見しが當時機關工業造船技術の進歩は船舶の改良と共に新船過剩に建造せられ時の要求以上に太平洋の定期運送は企てられしを見れば同盟の創成以前に船舶改良と定期運送ありしや疑を容れず。

- a. 交通貿易の發達は運送の改良を行はしめしものにて太西洋航路の如きは同盟なくして早く運送は改良せられたり。
- b. 貿易關係と領土又は開拓等の地理的關係に於て必然其勵行を促せり。
- c. 割戻制以前に或種の契約制あり此制なくんば高級船使用定期勵行をなし得ざりしとの理由なし。

定期勵行
の維持

B. 定期勵行の維持は同盟の效果となせど通商發達して貨主が船舶を見出すこと難きに至れば當然船主は其利益の爲めに出帆數を増加すべく又或港の通商が定期を要求し之を維持するに充分なるときは船主自ら之を企つべし而して寧ろ同盟の創成前に同盟形成の必要に迫れる多數の定期船存在したりき換言すれば通商が之を支持する以上の定期船のありしは明かなる事實なり要するに定期勵行は個々運送を必要とする通商の進歩に基きたるものにて同盟の爲めに生じ且つ維持せられたるものにあらず况や商業の要求は同盟の存在及維持を必要となさざるものあるに於ておや。

高級船の
供給

C. 高級船の供給 蓋し船主は通商の狀況と需要に應ずべき建造に勉め同盟な

自己計算
の運送
廢止

くも貨主は其運送に不適當なる船舶の供給に苦むことなし、殊に船主の自由競争は却て通商の凡ての需要に應ずる階級の船舶を提供せしむるに容易なりき、されば高級船の供給は同盟起りたるにより提供せられたる利益に、あらず。

D. 船主自己計算に依る運送の廢止 船主が自己の計算にて運送せば生産費を低減するを得べし又石炭、セメントの如き粗製品にして需要繼續し且つ船主の經驗と智識を以て經營に容易なるものは經濟上寧ろ有益なるものあれども石炭の例外を除き自己計算の運送と販賣を廢止するに至りし理由は、

- (イ) 船主は商人と市場に於ける競争的能力なく且事實上至難なること。
- (ロ) 同盟線にして之を行はんか反對線の惹起を免れずして畢竟同盟の不利に歸すべし。

(ハ) 今若し船主が之を廢止するとも何等犠牲あるものにあらず。

(ニ) 之を行ふも僅かに小商人に對する利益に止り且つ同盟形成の性質より當然廢止の義務あり。

要するに内外通商の發達に伴ひ水陸運輸の改良を促せしが、之れ高價品が正確

結論

なる引渡及迅速なる運送より受くる利益に對し報酬を相當に支拂ひ以てより良き運輸の組織を要求せしに基くものにて同盟船に其改良ありとせばそは同盟が其促進の効ありしと云ふのみ況や同盟制にして獨占あるや寧ろ改良の傾向を認めざるものあるに於てをや新船若し舊船に代るとせば國家の補助に基くもの多々なるべく英國の調査委員の報告中に西阿同盟の如きは Time liner が備船を以て之に従ひ寧ろ不定期船より劣れるものを使用すと云ふが如き同盟專權の事實なきにあらず。

(註) 自己計算の運送に従へる過例。

イ、南阿航路に於て Union Castle line は其空艙を充たす爲め石炭を自己の計算にて運送し且つ其販賣を行ひ石炭商と競争し石炭商は割戻制により結合せらるゝ爲め打撃を被りたり。

ロ、西阿航路の同盟船は石炭セメント Koroseine 其他多額の運賃を支拂はるる商品を取扱ひセメントの外は商人と競争を行へり。

ハ、南米航路に於て船主は石炭、船板 Corrugated iron, sheets 等の注文を受くれば之に應ぜし爲めに商人及手数料商人は打撃を受けたり (Sheffield 商業會議所報告) 尤も Booth line は自己の計算にて石炭セメントを運送せしもこは北伯刺西に於けるセメントの通商を獎勵するを

目的とし商人の起業あれば之を中止すべしと宣言せり。

運賃の影響

安定

二、運賃の影響

イ、運賃の安定 永き期間賃率の安定は同盟の保證にて同盟の賃率は船舶市場の變動に基かず商品の階級を基礎とし船主間の協定により成立するものなり。但安定とは絶對的に高低せざるの意味にあらずたとひ變動することあるも公開運賃市場 Open Freight Market に於けるが如く大なる範圍と頻回に行はれざるを云ふ。而して同盟の事情は一度定めたる賃率を高むること容易ならざれば自ら商人をして原價保険料に運賃を合して確定價を知り豫定期の引渡を以て先契約を便ならしむ。こは現世の組織的通商に必要な所以たるべし。

均等の維持

ロ、運賃均等の維持 同一の賃率を維持するは同盟契約又は默契殊に國際同盟の所謂 National line ある場合に運輸の分割行はれて均等の賃率を維持せらるべし。ハ、斯く保證せらるる賃率の均等は凡ての積出人に平等なる賃率を課するの基礎をなす。若し同盟が各船主をして自由に其得意に對し優先を許容し得るものとせば同盟力は薄弱たるべし。之れ同盟の利益として有力なる貨主と雖特別なる恩

運賃の經濟的分配

典を與へざる規約をなす所以なり。

ニ、運送費の經濟的分配 商品の階級を分ち其負擔能力に應じて賃率を定むる。所謂運送費の經濟的分配は安定と相俟て船主と貨主とを利し通商を發達せしむ。

蓋し備船賃にありては一賃率にて且つ船舶の需給により常に變動するも、同盟賃率は船舶の多寡に依らず唯商品の階級を分ち價額積卸配置の難易港の便否等に從ひ且つ船主の利益と運輸の増加の關係を以て決定せられ同盟内の一時的障礙又は外部よりの侵入ある場合を除き同盟は此賃率の明瞭安定且つ均等を稍永久的に支持すべし。英國及大陸との國際的の同盟を適例とす。要するに凡ての貨主に均等の申出は同盟の必要なる效果として成立すと雖斯くて不相當又は高率なる賃率を維持し得ざらしむるは貿易の發達を致さしむ。

小貨主の利益

ホ、凡ての荷主に同一の賃率を適用するは小商人に必要なのみならず競争船よりの小貨主吸引を保護すべし。元來大貨主は小貨主と異り公開運賃市場にて托送方法を撰擇し得る便益を有する故賃率の均等安定は大貨主に利益ならざる故に分量に關はらざる均等主義は疑もなく小貨主の利益を與ふるものなり。

批判
貨率の安
定と維持

今以上同盟の主張する利益に就き批判を試みん。

a. 貨率の安定及其維持とは頻數なる變動若くは一時的の變動なきことを意味すれど、元來海運の永久的貨率を定むるはたとへ同盟ありと雖不可能とす、之れ同盟の獨占力とは絶對的ならずして制限的たると海運事業が營業たる以上生産費たる航漕費を維持せざるべからざるを以て變動の免れざるは當然なり。唯或期間同盟に依り安定なるを得るは商人をして先契約等に便益なるや言を俟たず。

然れども安定は一般社會に必然的に且つ常に有利なりや、惟ふに世の物貨の需給は變動し物價勞銀の高低常なし、果して運賃が需給の關係より獨立安定なるを得べきか而かも全社會の利益を犠牲として或商人の一時的便益に過ぎざる場合もあるべく、低落すべきに低落せざる安定は社會の利益にあらず況や安定とは船主の利益の或程度に保持せらるゝ場合なるに於ておや、夫の南阿同盟に於て一九〇八年貿易著しく沈滞し運賃市場の貨率低下し且つ同盟汽船の繫留多かりしか、わらず貨率は依然として維持せられたるが如き其弊を示すものなり。

貨率均等の利益

b. 貨率均等は同盟自身の性質より生ぜしものとす、然らばあらゆる經濟的利益

同盟と大量
托送

を持來たすや、元來均等は小貨主に利益にして大貨主に不利なり、於是乎大貨主に對して行ふ契約制と均等主義との關係如何而して絶對的の均等主義は同盟により維持せらるべきか。

(イ) 大貨主又は商人聯合の大量托送者に對し安き貨率を課するは低廉なる原價の供給を得せしめ輸出貿易の増進をなさしむ。

(ロ) 國家又は自治體の積送品は軌條其他鐵道用材、鐵管、架橋材料の如き一般商人の販賣する商品にあらざる故之が低率運賃は間接的に社會全體の負擔を減ず。

(ハ) 大量運送は比較的航漕費を増加せず又概ね負擔能力の少き物品にて之に低率を課するは生産者及消費者を利すべく、若し貧弱なる航路なれば國家又は自治體の大量托送は必要なる航路を支持する所以たるべし。

(ニ) 若し大會社大製造人にも均等を維持すとせば該荷は他の運送方法を通じて市場に出て小貨主と依然競争に立つべく船主は爲めに輸送量を失ふべし。

然れども契約制に對しては、

(イ) 大量運送者は欲する所により運賃市場にて安き運賃を以て其機會を求むる

に容易なるべく同盟は之が特典を提供するを要せず。

(ロ) 若し契約制の下に低率となすときは小量托送者に高率を課して其得られざりし収入の回復に勉むべし。

(ハ) 均等主義は大商に勢力を與ふるとを防ぎ小商の受くる壓迫的競争を避く。

同盟は斯く均等を主張して一方に契約制の利益を説き或は國家及自治體の大量托送品の契約制を均等主義より例外となさんとし(例へば一九〇五年南阿同盟の倫敦商人は南阿には政府品に限り契約制を認めしが如し)若くは運賃は負擔能力のみに關せず或商品には優れる貨率を課すべき性質のものありて是等商品の大量托送に特典を與へんと勉むるあり。されば均等實行に對し或商人は抑制の方法を採るものあり、夫の濠州航路同盟に於ける濠州商人協會は若し同盟にして特別貨率を課することあらば其通知の義務あるとを約さしめたり。

c. 運輸費の經濟的分配 同盟船は毎航海の運輸量に對し貨率を定めず全體の運輸と營業上船主の堪ふる程度に決定するを以て競争的又は薄弱なる産業を振興す然れども此經濟的分配は或貨物が負擔し得る範圍に完全に行はるるや或物

運賃の經濟的分配

品は自由競争の下に支拂ふより高き貨率を支拂ひつつあること、換言すれば一貨は經濟的貨率より高く一貨は經濟的貨率より低き事實あり。

(イ) 鐵道の如き法律的獨占の下に支配せられざる海運の貨率は常に公平を保ち得べきか、殊に國家の干渉を離れたる營利的事業が他の競争的産業の扶育保護に當ること至難と言はざるべからず。

(ロ) 國の限界を去れる國際同盟の力により絶對に海運の世界的競争を支配し得べきか。蓋し海運には Open freight market 大勢力を有し且つ海運は國家の補助國民の意思等により全然國の限界を去るものにあらず。

(ハ) 航漕費は所謂 Round Voyage を以て計上すと云ふも運賃の分配は航漕費に因らずして或航路に異なる貨率なるあり例へば英國輸入航路は競争多き爲め自然低率にて殊に海峽殖民地よりの輸入航路の錫の貨率の如きは航漕費と相等しからんとす而して同盟船主は其不利を輸出船積品に高率を課して之を補はんとし之と同じく帆船其他の競争ある商品に對しては低率とし競争なき積荷には同盟の力を以て高率を維持するの例尠からず。

船主の經濟

三、船主の經濟 船主は同盟により (イ) 競争に不必要なる經費の支出を避け (ロ) 運輸を適宜に分配す (ハ) 特種船又は大船を以て大量運送に従ふを得 (ニ) 此他間接に營業上の經費を節くを得べし。

批判

A、船主の經濟 經費の節約は運賃を低廉ならしむ、然れども船主は出費減少の絶対利益を生ぜざれば低下せしめず、夫の特種船の建造と同盟より受くる制限は資本勘定の膨大収入の減少を來たすもの少からず、唯多くの定期船主は一同盟員にして他の航路に亦同盟員たるを以て或航路の通商不活潑なるも他の航路に收益大なるものあるべく又不活潑なる航路の船舶は *Tramp* 船として他の航路に働かしむるを得れども活潑なる航路に於ける船舶増加には同盟の制限あるべく又不定期備船より受くる侵入を防ぐ爲めに却て經費の増加を來たすべし。

獨占と經濟

B、獨占との關係 蓋し同盟の効果は經費を減じ得べけんも事實船主の經濟に幾何の影響を與へしや、若し同盟の獨占到歸するとせば自由競争より離るべからざる空費を減ずることを得べしと雖世界の海運界は國の限界あり各種の同盟存して單一の獨占の下にあらず、一部の獨占ありとなすも必ずしも經濟的結果を齎

噸量の膨大

らすべしとは斷言するを得ず、而して獨占あれば競争に基く資本の空費を節約して安き運賃と良好なる運輸の提供を得せしむと言ふも、獨占は各個の利益の爲めに行はれ一般公共利益の爲めに行はれざるを以て眞の節約を見ず、況や同盟内部に於て空費的性質を帯ぶる競争を防止し得ざるに於てをや。
C、噸量の膨大 毎年通商は變動すれども船舶は最高通商の年に適應する運輸量までの供給あるが故に通商の少き年には噸量超過す、換言すれば各方面に獨占有する同盟或は其分割ある同盟も最高通商の年に於て要せらるる汽船を有するを以て通商減少の場合は多數の船舶残存す、されば同盟により大船と多數の船舶を提供せられたれども其維持する海運の合計は自由競争制の下にありて同じ通商に向ひ必要なりし時よりは超過せり、此超過は即ち空費となりて運賃に影響せざるなきを得ず。

内部の競争

D、内部に於ける競争より生ずる空費 同盟の結合は外部に對して支配せらるゝも内部にありては各自利益を異にし屢空費的誘惑を生ず、即ち賃率が或利潤の範圍を與ふる場合には各船主は出來得る丈け此利を收めんとし所謂内部の略奪

同盟と割戻制との關係

は競争となりて或は (イ) 所要以上の船舶の航走 (ロ) 設備と便益の改良行はれて遂に空費的支出となる。

以上の如き空費は同盟により (一) 賃率を低減することを得るや否や (二) 經營費の節約を行ひ得るや否證據立つるに難し。

四 同盟と割戻制との關係 回漕同盟は貨主と或結合制なくして有効に存在し能ふや、結合制とは割戻其他の形式に依る方法なり。抑も同盟の利益は同盟の實行より生ずるや、割戻制に關係なく此利益は社會に與へらるるや、又此等の利益が割戻制と離るべからざる結果とせば其利益と同盟の行ふ割戻結合制の濫用より生ずる不利益と何れが大なるや。

同盟の主張は若し貨主と結合し船積忠實の保證なくんば (イ) 船艙の満つることなくも定期發着を勵行し (ロ) 自己計算の運送を廢し (ハ) 長期間安定の賃率を維持し (ニ) 勢力ある貨主に優遇の契約を結ぶことなく (ホ) 貿易を奨励すべき低率運賃となすが如きは或點まで不可能に屬す而して此満足なる結合形態は實に割戻制となす。

結合制に對する船主の理由

船主の割戻制に對する主張は (一) 海運の特種的事情之なり、即ち他の運輸機關、殊に鐵道は運輸の強度に應じて貨車の數を増減し得るに反し船艙は定まれる運送力の單位なり而して船形の膨大は其單位亦増大せる故之を満たすべき保證なくんば船主は船舶を維持する能はず。

(二) 海運に於ける投資の結果は動性にして製造業の建物機械類の如き不動性ならず且つ自由競争は無制限なり、即ち一の航路にして沈滞せんか船舶は他の有望なる航路に走らしむべく其續用又は轉用に制限なし而して貨主の船舶撰擇は自由なる故、定期船主は其撰擇を集中せんが爲めに採る手段は唯一の結合制たり。されば同盟船の申出る優れる運輸方法は此結合制に基く集中的船積に歸すべく若し之なくんば定期船の収入は減少し此運輸方法を委棄するか若くは他の方法に依る運送を申出づべし。

尙割戻制を行へる以前に定期勵行及高級船を運用し割戻制なき航路にも此等の利益の與へらるる立證に對し (イ) 割戻制なかりしも契約制の存在せしこと而して結合制は定期船の擴張及進歩を原因し (ロ) 割戻制の實行なくも此利益を與

ふる航路は僅かに通商の獨占的なる航路と結合制の實行が不必要又は不實行なる航路に見るに過ぎずと。

要するに同盟の存立と割戻制結合組織とは離るべからざる關係に立つや明かなれども同盟の提供し得る利益が全然此結合制の効果なるや議論の餘地あり。

同盟と契約制

五、同盟と契約制 結合制は長期なるを要し且つ割戻制は凡ての貨主に均等ならざるべからず之に反し契約制 Contract System は (イ) 格段なる商品に限り (ロ) 貨主は比較的少數なるも大量託送者として有力なるべく爰に船主はかゝる貨主に優れる條件を提供し以て船積の保證を求む之を貨主より見れば該契約は一定の時期に終了し其満期に於て自由に他の契約に加入するを得べく割戻の場合に於けるが如き損失を招くことなし。

海運の發達に見るに契約制は割戻制の行はれざる以前個々の運送契約の發達せざる時期に行はれしが定期と積合運送との發達は少量なるも多數の貨主に高き貨率を課するの不利なるに至れり而して現時の同盟支持が割戻制及貨率均等と離るべからざること換言すれば凡ての貨主に公開し同一の取扱と割戻を行ふ

契約制の是認

により同盟は支持せらるゝものとす。若し特別乃至秘密契約を行はゞ割戻制は不正手段となり均等に基く船積保證は破られ國內若くは國際同盟は崩壊するに至るべし。是を以て大量託送に對する契約は條件を公表して秘密制を脱し貨主及同盟より公認せられざるべからず之れ即ち政府用品其他特種の積荷に對してのみ契約制の行はるる所以とす然らずんば小貨主の費用を以て大貨主に利益を與ふるの結果となるか又は船主をして割戻制を廢棄し他の保證を求めんとする場合に行はるるに過ぎざるべし。

利益と其保證

六、同盟の利益と其保證 同盟の上ぐる利益は之を (イ) 定期運送より必然生ずるものと (ロ) 同盟の存在するにより生ずる利益とを分たざるべからず前者は運輸の本質上の基礎的利益なり即ち定期發着多數の寄港繼續的航走安定を基とする貨率及商品階級に従ふ貨率の如きは時々に出出さるる不定期船の變動的不規則的無關係的の運送と異なるは當然とす。後者同盟より生ずる利益は出帆の接觸を避け間隔的に回数を増加し凡ての貨主に均等の貨率を課し契約制の下に大量託送者の競争に對して一般貨主を保護し船主の自己計算に於ける商品の運送をな

さざるにあり而して此利益は同盟の存在に歸すと共に割戻制により保證且發揮せられたるや論なし。

然るに同盟の利益が或は確定條件として提出せらるること例へば南阿航路同盟が South Africa Merchants Committee と約せるが如きものあれども元來法律的契約の形式に於て保證せられず又割戻回状を以て申出でたる或條件に對しては其義務を生ずと雖之れと同盟利益の保證とは別箇にして獨立せるものなりされば利益の保證とは同盟の申出る運輸が不定期汽船又は帆船の Service より異ると云ふ事實に歸するのみ而かも同盟の成立は外部と内部の競争に對する利己的制限に基き自ら此利益を提供するに至れるものなれば此利益は如何なる程度まで支持せらるるか吾人は此利益に依り貨主を吸引する勢力の強弱が提供せらるる利益の經濟的保證と云ふの外なし。

第二款 同盟の缺點と弊害

一、同盟に對する批難 同盟に對する批難少からずされど (イ)同盟の缺點と

點一般的缺

難一般的批

(ロ)同盟より生ずる弊害及禍婁とは區別するを要す。前者は其組織より當然來る割戻制の不備の如きを云ひ後者は其獨占がたとへ局部的なりと雖之より生ずる通告なき貨率の高騰又は默契的義務の不實行の如き之なり。

A、獨占の勢力を増さしむ 同盟が外船の競争を杜絶し優勢なるや營業地域又は運輸の分割を行ひ貨主に無制限の結合を深からしむるが如き弊害を生ずべし。B、貨主の負擔を大ならしむ 同盟は利潤と貨率の低下を防止するに有効なる故平均より高き貨率と純益を得るに適せしむ。又同盟は運輸費の減少を原因せざるのみならず貨主をして低率を支拂ひ得る場合に高級高速の船を撰ぶに至り經濟的の空費をなさしむ。

C、割戻法制定の不可 割戻の割合船積繼續期間の條件並に拂戻猶豫期間の約定は貨主との協議に基かず同盟勢力の利用を以て決定せられ貨主より進んで満足なる條件を求むるを得ず。

D、默契的義務の不履行 船積忠實を要求するに係はず運賃戰爭中屢不忠實の貨主を保護し或は貨率均等主義も屢大貨主に特典を與ふるが如き默契的義務

を實行せざることあり。例へば南阿同盟に於て競争あるや故らに貨主を撰ばず之を保護し又海峽殖民地英國歸航路にて大貨主に割戻率を高めたる形式を以て特典を與へたることあるが如し。

E、寄港地の變更及減少 蓋し同盟船は該航路上の凡てに寄港せず、同盟は如何なる分量の積荷ある所に寄港すべきかは外船との競争或は某港に至る鐵道との賃率を比較して之を決するなり、概して同盟の強力は寧ろ寄港地を變更し乃至は減少せしめたり、固より同盟寄港地間は完全なる定期勵行ありとするも不寄港地 Non-Conference ports の商人は積替の不便と出費に不利を被るべく、故に割戻の損失なき公開運賃市場の運賃により托送し以て積替の危険と出費を増すの愚をなさざるに如かず之れ寄航地商人は同盟船ある爲めに却て自由船積の商人との競争に不利を被りたり尤も歐洲大陸の同盟の或ものは積替積送には通し運賃の特典を與へたるものあり。

F、同盟船主自身の不利 船主は同盟により賃率の低下を防ぎしも (イ)多額の建造費を投ぜし多數船舶の維持 (ロ)満載如何に係はらず出帆を要するより生ず

る出費 (ハ)内部の競争に基く空費の支出絶へざる爲めに却りて出費を増せるものあり。

割戻率の缺點

割戻率

G、割戻率の缺點
イ、割戻率及船積繼續期間 割戻率は其基礎を拂込運賃額に置くも其率にして遞増するときは大量托送者に割引をなすと同一の結果たるべく之を同率とするときは大貨主に不利となるべし。現時同率及遞増法共に行はるれど何れも完全なる標準ならず又船積繼續期間を六ヶ月若くは九ヶ月となすは長きに失す、若し夫れ外船が Out-rates を以て誘ふ場合には同盟は其忠實を計る爲めに割戻率を増加して商人を保護すべきは其義務と性質上より來る當然の手段と言はざるべからず。
ロ、同盟船の寄港せざる地の積卸に對する割戻條件 寄港せざる地の積送に割戻権を失はしむるは不當とす、例へば印度同盟に於て同盟線は Dundee に寄港せざる爲め此港の積荷は Glasgow へ鐵道にて運送せざるべからず、若し Dundee より他船に船積せば割戻要求權を失ふべし。こは同盟が寄港地の減少と相俟て割戻率の缺點とせらるる所なり。

寄港せざる地よりの積荷

二、同盟貨率に對する批判 同盟の成立は貨率高騰し過重且不當となり船主の收益を増さしめたりと蓋し同盟の爲めに船主が相當以上の收益ある場合に貨率に關し批判を行ふを得。さて相當利潤の基礎且つ如何なる範圍まで利潤が貨率に歸屬するや、こは (イ) 同盟運輸の狀況と之に課する貨率との効果 (ロ) 噸數と積荷噸量との比較 (ハ) 獨占力の強弱を比較せざるべからず。

同盟の成立は少くとも收益と貨率の低下を防ぎ若くは之を高めたるの事實あり。されど之が過當且つ不相當なりや、但し同盟航路には貿易の必要以上の噸量と高級船使用せられ必要とせざる場合に之を他に轉用することの困難並に同盟船主間に競争の存在を認むるを要す。

A、同航路に於ける同盟創成前と以後との貨率 同盟創成の短かき以前と比較し得ざるは同盟の形式は海運の沈滯運賃の低落より起りし故なり、されど之を創成前に比すれば高率となりたることと、安定となれるは共に事實なり。

B、備船貨率との比較 同盟運賃は商品階級に従ひ長き期間の運送に對し支拂はるべしとの平均額にて定めたる貨率にて公開運賃市場率より高きこと亦明白

なり、されど (イ) 經營の相違 (ロ) 運送目的たる商品の負擔能力 (ハ) 使用船の階級

(ニ) 提供せらるる運輸の性質に差あれば直に過當と云ふべからず。

C、他の同盟航路に於ける貨率との比較

イ、先づ兩者の運輸の性質、即ち通商狀況、使用船舶の階級、定期回数と貨率との比較をなすを要す。

ロ、航漕費 Cost of Carriage の増減の要素たる寄港數、港税積卸の便否、返荷の多寡、其他特種の事情、就中返荷なき航路の運賃が自然高きは往復航漕費 Round Voyage を基礎とする運賃の性質として蓋し當然の結果と云ふべきか。

ハ、同一商品の積出量の多寡並に他の商品との積込配合の如何は貨率に影響す故に異なる航路に於て同距離なるも同一商品に對して異なる貨率を定む。

ニ、同一方面に數多航路ある場合に自ら同盟間に競争を生ず、殊に内地鐵道との聯絡等ありて通し運賃の行はるる場合には同一商品なるも貨率に著しき差あり。

(註) 例へば英國船が西部阿弗利加に到るや八十一の寄港ありて積卸には Suez を通して小船にて行はれ又南米の西海岸の港も積卸に困難多し寄港少くして港の設備完全なる

ものに比すれば經費に多大の差を生じ港税解費等の爲めに賃率高し。
(ロ)一港よりの積荷多ならんか船の侵入を招くも少量なれば寄港の出費航海日數の延長等何れも運賃を高むる原因となる。

支那よりの西歐行製茶容積噸四十五志の賃率なるも Calcutta より二十九志 Bombay より二十三志六片にて Calcutta より賃率安きは茶の輸出は此一港に集中して船を充たすに充分なる故なり之に反し横濱神戸上海香港に寄港するも其船は僅かに三分の一を充たすに過ぎず之れ歐洲向雜貨の如き負擔力大なる物の賃率が比較的高き所以とす。

大西洋航路には加奈多同盟あり而して英加間は此同盟の雜貨賃率十五志なるに紐育行は七志六片の半額なりこは紐育航路が競争を行ふと其船舶噸量多大なるが爲めなり。

同盟船主は同盟のため収益を増加せしがこは過重の賃率より收めたりとすれど (イ)船主の公表する損益計算は運賃収益のみを表示するものにあらず (ロ)純益其ものが直に過重の賃率を收めたりと判定すべからず。

蓋し同盟は運賃競争を絶ちしも噸數の増大設備の完全出帆の増加等内部競争は爲めに所要以上の噸量膨大をなせり而して噸數過大の危険は該航路より船舶を引去りて之を他に使用し其不利を避くるを得べけんも其實行至難なるは (イ)特別なる通商を目的として建造せられたる船舶を不適當なる貿易と航路に轉用

賃率に對する任意の決定の弊害

するときは収益を阻害し (ロ)船主が船舶を繋留するや又航海を續行するや計算上同一の結果に近かるべく汽船主は同盟員なると否とを問はず其船舶の使用を欲し且つ常に出帆回數の増加を希望すべし (ハ)船主は船舶轉用を欲せず同盟も亦其出帆數の減少は外船侵入の機會を與ふべきを以て唯各員相互に其同盟員たるときに轉用の利益を見るを得べしされば船主の収益増加は畢竟使用船舶の増加換言すれば投資の結果にして賃率の過重如何は未だ即斷するに難し。

三、賃率に關する同盟の弊害

A、同盟は任意に賃率を制定す。例へば南阿同盟は電線及家畜の賃率を任意に決定せり若し賃率が生産者商人の利益を思考することなく單に價格に従ひ決定せらるるときは屢其負擔に堪へずして運輸の減少を生ずべし要するに獨占力利用の弊害にて之に對し (イ)格段なる商品の特別賃率は之に従事する商人又は其取扱人の報告を調査し又は (ロ)托送者の代表的委員と協議をなすの方法を必要となすべく且つ必ずしも該業者のみに止まらず一般商人の利益の保證なからざるべからず。

通告又は
協定なき
引上なき

B貨主に通告又は協定なくして賃率を高昇せしむ。これは同盟が賃率の安全を保證すること、兩立せず同盟が貨主と結合制を遵守する爲めには其協定を要すべし。

通告なく引上げし例は同盟の初期に行はれしが今や概ね貨主との協議に成り而かも現時の傾向は寧ろ引下なる爲め通告なきことあり高昇の場合は實際上決定前に協議を爲し一乃至三ヶ月前に豫告するを例とす。されど又屢貿易の急激なる増加又は炭價の激騰により引上げの行はるること尠からずして貨主の批難を招げり。

賃率を公
表せず

C同盟は賃率を公表せず。同盟によりては其賃率及階級を公表せざる爲め幾多の不便の存するあり、今公表せざる理由を見るに。

- a. 公表するときは競争者をして利用せしむるに至ること。
- b. 賃率又は階級表は時々變更す故に貨主に其都度通告することは至難なり。
- c. 商人は須く自己營業上取扱商品の賃率に關しては知得し又代理人若くは仲立人等を通じて知るの便あり。

然れども實際上にありては商人が以前の賃率と同一なりと信じ船積を行ふことなきにあらず若し公表せずとするときは賃率の安定階級の不變更並に或有力商人に優れる條件を附せざる保證を一般に知得せしめざるべからず、要するに同盟が變更の公表を以て至難となすなれば商業會議所其他特別なる便宜の所に時々の賃率を通告するの便法を採るの義務を有せしむるは此批難に對する手段たるべし。

(註一) 獨逸同盟の殆ど全部と或英國同盟線も公表す英國南阿航路は公表せず。

(註二) 同盟の不定期船及一國通商に及ぼす影響は後編第五章第三節參照。

(註三) 第一節乃至第三節は Royal Commission on Shipping Rings Vol. I Report Vol. II Appendices; K. Thiess, Organisation u. Verbandsbildung in der Handelschifffahrt s. 9-32; J. R. Smith, Ocean freight rates & their control by Line Carriers p. p. 530-541. (Journal of P. E. Nov. 1906)

第四節 大經營と合同

一、經營組織の發展 私人運送より分離して特立せる海運業は資本集成の爲め株式組織となり、大規模の利益は益經營單位膨大し船主の増資より進て併合及合

經營組織
の發展

同行はるゝに至れり蓋し事業の安全收入の確實なることは事業の健全なる發達を致す所以にして海運業が由來通商運輸の直接なる影響を受け同業者の競争によりて動搖し其收益均一ならず之れ一に企業の健全強固を採る手段として經營單位を益大ならしむるに至りしものとす。

鐵道に於て先づ九十九年若くば九百九十九年の長期貸借を以て他線の管理權を得或は大幹線の勢力強きものは支線の布設又は他線を買収せしが進ては其終點に於ける從屬的汽船會社を起し或は獨立せる汽船會社を其支配下に置けり如斯運輸單位の膨大は海運界には盛ならずと雖も (イ) 海運は幹支線航路の開始容易なること (ロ) 同一地點間を結ぶ同業者の多きことは結合して利益を維持せんとし (ハ) 合同の障害は鐵道より少き爲め回漕同盟に次て併合合同となれり而して現時海運の大經營法に二あり。

A. 一航路の運輸に於て少くも其一部を獨占せんとするもの例へば世界の商船會社中最大噸數を有する International Mercantile Marine Coy の營業範圍を大西洋航路に限るが如し。

B. 廣く各港に互る數多の航路を經營せんとするもの之れ現時海運の組織的企業は世界の各航路を經營するを難事とせず Hamburg American line は五大洲に互り五十七線を經營す。

大規模經營の利益

二、大規模經營の利益
①、大規模經營にて船舶の建造多數なれば建造費を節するを得べく、夫の萬國商船會社の如きは自ら造船所を有す。

②、自家保險を完全に行ひて事業の安全を保ち保險料支拂を節約することを得。
③、數多の航路を經營し從ひて船舶の船線に便宜多し、即ち各航路には季節の繁閑旅客往復の繁否、貨物集散の多寡に應じ過剩船舶を有利なる航路に航走せしむることを得。

④、營業範圍廣きを以て汎く貨主を求むるに容易なり、從ひて各種の積荷を集むることを得、若し一線のみを經營なれば一地方の貨物の集散即ち商業の衰頹例へば早魃流行病同盟休業等に基き直に影響を受け又農産物の如き積荷は收穫時期に從ひ運輸に繁閑あるありて積荷なくも航走を餘儀なくせらるべし。

（ホ）船舶の出来事より生ずる定期航行の困難及び積荷堆積停滞の障害を避くることを得。之れ代用船の流用をなすこと容易なればなり。

（ヘ）競争に堪へ得るのみならず競争航路には完備せる新船を以て之に當て舊船は比較的競争少き航路を航走せしめ或は石炭貯藏船 Coal Storage hulk として石炭積込に便益を得べし。

（ニ）大組織經營は外部に對し損害填補に堪へ信用を繼續することを得。

（ホ）大經營殊に合併により廣告費支店出張所費及使用人費を節約することを得。

（ロ）合併により分取競争を止め船積分配を平均し時間と失費を節す。即ち競争船の同時出帆の爲めに船腹の一部を充たすに過ぎざりしも適當なる船線により積載を充分ならしめ棧橋船渠の混雜の爲めに生ずる不利を避くるを得。

（ハ）今や海底電信の便ありて數多の支線を經營するに容易に且つ此支線をして積荷の分配と集注を完全に行ふことを得。例へば漢堡亞米利加線又は北獨逸ロイドの如きは新嘉坡を中心とし東洋の支線の積荷をこゝに集め之より Bremen, Hamburg に運びて歐洲に分配し又は米國に轉送する方法を採る。

（イ）小地域に布設せられたる鐵道が収入の不確實なると等しく、殊に収入不確實なる海運に於ける小規模經營は事業安全ならず大組織運輸單位は事業の安固を致すものなり。

（ロ）鐵道に於ける停車場と異り海運の寄港地は僅少なり而して停車場の多數なるは旅貨を集むるに容易なると同じく海運に於て寄港地の多きを利とす、即ち廣く航路を經營するを有利なる所以とす。(O.C.P. 29-32 及 157-158; Political Science Quarterly, March, 1901)

併合と合同

三、併合及合同 併合には (イ) 他社を買收して一となすものと (ロ) 任意的合併とあり。而して海運業者と海運業者又は鐵道會社との間に行はる。

買收の例

汽船會社が他の汽船會社を買收せる例は一八九〇年 Southern Pacific 社 Pacific mail 會社を又一八八九年米國資本を以て倫敦に設立せられたる Atlantic Transport 會社は九六年英國の National Steamship 九八年 Willon & Fernes, Leyland line の紐育線を買收せり。

合同の例

合同とは既存の數社を解散し又は併合を行ふて新たに一社を建つるものなり。

其好例は一八五六一七年 Bremen に於ける沿岸及副洋航路の汽船會社は合同して北獨ロイド成立し、一八八一年伊太利の小汽船合同して Navigazione Generale Italiana を作れり。

一八七五年沿岸航路に従ふ歐洲の汽船十會社は經濟界沈滞の爲めに合同して成功せり、一九〇七年米國の Morse 氏は米國沿岸航路十一社を統轄して The consolidated steamship line Coy と呼び繋船の不利を去り消耗品店費課税の節約をなし運賃の低廉を目的とせしが一九〇八年二月に終りを告げたり。

(註) Consolidated steamship line Coy の統轄せし十一社は Kennebec, Boston & Bangor steamship Coy, Eastern steamship Coy, Clyde line, Maine steamship Coy, Metropolitan line, Mallory line, New York & Port Rice steamship Coy, Ward line 其他 Hudson 川航運の二社。

鐵道會社と汽船會社の合同は近時最も著しきものあり然れども鐵道會社は資本の勢力強大なる爲め合同よりは寧ろ汽船會社を買収するもの多く或は從屬的會社 Subsidiary Coy として汽船會社を創立す。米國の Reading R'y Coy は Philadelphia Transatlantic line を Pennsylvania R'y Coy は American line を創設せり此 American line は米國企業家が將來太西洋航路に於ける大汽船會社の創設又は合同を目的とし一八七

鐵道會社
は買収又
は從屬會
社の設立

一年設立して社名を International Navigation Coy と云ひ Antwerp に設立せられたる Red Star line とは同一の資本にて一八八六年前社は英國の Inman line を買収せり。

鐵道會社が汽船會社を買収せる一例は New-York New Haven & Hartford Railroad Coy は Old Colony steamboat Coy, Boston & Philadelphia steamship line 及 Merchant & miners Transportation Coy を買収せり。

萬國商船
會社

四 International Mercantile Marine Coy 萬國商船會社 同社は實に太西洋海運の合同にして J. P. Morgan の主動なる爲め Morgan Merger と呼び所謂 Shipping Trust の形成なり抑も十九世紀に於ける米國鐵道は Morgan 其他鐵道王の數系統に歸し濫設競争の状態止みたれば次で太洋の貨客運輸をも支配せんとし時偶米國は海運復興を期し政府は保護を加へて太西洋上に米國々旗掲揚を望むの機運に會せり。

既述の米國資本たる International Navigation Coy 及 Red Star は中心となり一九〇二年先づ英國の Leyland line の株式大部を買収し後 White Star, Atlantic Transport, Dominion line の三大會社及 American line との代表者と Morgan 氏との會合にて協約成り同年十一月米國 Trenton 市に本店を設け爰に世界最大の汽船會社の創設を見たり。

此合同に於ける船舶及投資を示すに左の如し。

船名	艘数	總噸數	買收價格
White star	26	266,140	53,497,180 弗
Dominion line	14	110,112	26,522,820
Atlantic Transport	23	182,860	43,315,000
International Navigation	24	180,639	
Leyland line	49	295,133	11,736,000
計	136	1,034,884	135,071,000
Underlying bonds			\$ 16,000,000
20 Years Collateral debenture bonds 4½%			52,000,000
Preferred stock, Cumulative 6%			54,600,000
Common stock			48,000,000
計			\$ 170,600,000

買收價格一億三千五百七十一萬一千弗を此投資額一億七千六十六萬弗より減じたる殘額の内二千七百五十萬弗はシンヂケート發起利得とし其殘餘は會社の經營資本とせり。

今新設會社を世界最大たりし漢堡亞米利加會社の百七十六隻六十五萬二千餘噸に比すれば五十六萬噸を超過し其投資三千萬弗(一億二千五百萬馬克)に對する

批判

英國汽船會社

一億七千萬弗は實に其五倍半に上り一九一一年萬國商船は百五十萬噸となり其船數に四十五隻少しと雖二萬噸以上のもの六隻一萬噸以上三十五隻を有せり。

されど今少しく其内容を評せば。

(イ)何故に有力なる英國汽船會社が加入せしか、由來英國海運業者は獨逸の夫れ如く内に一致する所なく競争の状態にありし故なり、然れども Morgan Merger 始まるや英國上下は海運國たる地位の失墜を患ひ補助巡洋艦として其船籍を保たんとし政府は Cunard 會社に防止策を講ずると共に合同に赴く英會社に付き新合同會社と契約する所ありき即ち。

(1) Cunard 會社の重役並に船舶高等海員は英國人に限り船舶は凡て戰時徵用の義務を負はしめ一方に二十四節乃至二十五節の快走船二隻の建造資金二百六十萬磅を二十ヶ年間二分七厘五毛にて貸與し且つ其年限間毎年十五萬磅の補助金下附を約したり。

(註)英政府と Cunard 會社との契約は最も興味あれども之を省略せり Copy of an agreement between Admiralty, Board of Trade, & Postmaster General and Cunard Steamship Coy Ltd (1903. U.K.) 參照安に引用せる

は其 Clause III. X

(2) 一九〇三年八月英國政府と新會社との契約は加入會社の重役は過半数英國人とし其船舶國籍は依然英國船籍を有し乗組高等海員並に水夫の一部は英國人となし之に對し政府は郵便託送を繼續し且つ依然戰時徵用の快走船に對し補助金を支給することを約したり。

獨逸汽船會社

(a) Morgan Merger は獨逸の二大汽船會社漢堡亞米利加及北獨コイドを併合せんとせしが (1) 此二社は合せば其船數三百餘隻百十七萬噸を有し大西洋を始めとし世界の航路に有勢を占めつゝあること並に (2) 獨逸上下の國民的敵愾心と兩社の一致 (3) 該二會社と獨逸政府との間に其株式を外國人に賣渡さざるの契約あり 是等の理由は遂に合同より免れしが大西洋航路上に於ける競争を避けんが爲め新合同會社と兩社の間に回漕同盟成立せしこと既述せり就中最も重要な契約は萬國商船會社と獨逸二會社は直接間接を問はず相互に株式の買收を禁ぜしものにて獨逸は以て二大會社の獨立的保護を得たり。

(ハ) 合同は米國海運の復興と大西洋上に於ける海運の獨占を期せしにありしが

今新會社船舶の國籍を見るに英國の維持策により百三十六隻中八十九隻六十七萬噸は依然英國船籍にて米國船籍は十六隻十四萬千四百十四噸其餘は白耳義の國籍を有し而かも其後の新建造大船一として米國々籍を有するものなし但し其理由は (イ) 米國々法は外國建造船に其國籍を得せしめざると同時に (ロ) 英國國籍船には新會社と英政府の契約により補助金の支給あり之を米國々籍に移し得べしとなすも米國には補助金制度なし (ハ) 英國の造船費は低廉なるべく殊に新會社は White star の重役にして Harland and Wolf の造船所主たる者との間に造船に關する特約ありて新造船は皆英國にて建造せらる之れ何れも米國々籍を有せざる所以とす。

投資と其利益

翻て合同會社に於ける米國資本は如何今投資一億七千萬弗に對し九千七百七十五萬弗は英國船主に歸し米國側の持株は僅かに七千八百萬弗に過ぎず殊に合同會社は千九百年に最も榮へたる後に其株式を買收し優先株の六分利付は海運界に於ける一般配當率に比して高率なりしが如き殊に一九〇二年以降海運界の不況に遭遇して其成効を危ふからしめしが漸次好況となり一九〇八年には固定費

修繕維持費を含める經營費を差引きて純益百七十二萬九千餘弗翌年は百十八萬二千餘弗を残し保險積立金百六十六萬弗に達せり航路の好況と經營の統一成らば將來最も有勢なる結果を見るに至るべし。

要するに Merger は幾多の挫折ありしと雖或形式に成立して將來を期すべく而かも英國の如き Cunard 會社維持の爲めに從來採りし海軍助成金の制度は變じて補助政策を採るに至れるが如き事實を齎せり又獨逸により海運が一國の國民的事業たることを明白ならしめたり。

(註) Report of Commissioner of Navigation 1901 p. 321. 1902 p. 380; Harms, Probleme der Weltwirtschaft s. 256; E. S. Meade, International Mercantile marine, Political Science quarterly XIX Mar. 1904; Lawson, Cunard agreement, Contemporary Review 1902; Johnson, W. T. p. 132; Nauticus Jahrbuch 1903 "Die Amerikanische Handelsmarine u. der Morgantrust. 尙二大汽船會社の發達並に基礎は Thless, Die Hamburg-amerika Linie; Lindmann, Der Norddeutscher Lloyd, Geschichte u. handbuch 及 D. Haek, Hamburg-Amerika Linie u. Norddeutscher Lloyd + 二會社に付き參考す

第六章 海事營業と施設

第一節 海事營業

海運業と對立すべき海、事、企、業、を造船業、船用機關工業、並に海上保險業となす、但し本節に海、事、營、業、と云へるは海運業に従たるべき營業を指さんとす。

第一款 運送餘業

一、解營業 Boating business 數多の小舟即ち艇 Lighter 河舟 Barges を有し船頭仲仕を乗組ましめ積荷を陸上より本船に又は本船より艇取して荷主の指定場所に若くは船舶間の聯絡運送を業とす。
解營業には (イ) 自ら積卸回漕をなす艇運送の外 (ロ) 積量大なる艇の船腹貸切とあり、即ち其收益は前者の場合に艇賃、後者は船腹貸切料其他碇泊料とす。

(註) 艇賃は届賃にて一噸幾何と定め積載の儘碇泊する碇泊料又は滞船料は一日幾何と

す、

本邦阪神間の碇泊料の定めは、通關泊り、積入の翌夜より通關手續済の前夜まで幾何陸揚地泊り、陸揚地着の翌夜より陸揚渡の前夜まで幾何(雨天日曜祭日等に不拘)とす

解貨率

解貨率は解の需給關係により變動すると激甚にて其標準は解の大小積荷取扱の難易碇泊日數等により差あり而して解は或港に屬して需要大なるとき俄に其數を増加し難きを以て高騰するや暴利を貪ることあり而かも高騰の急激なるに反し下傾の除々たるは其特質と見るべし。

然れども解營業は港の完備船數の増加解貨の競争等により漸く其經營を困難ならしめ過積の弊はさなきだに損害を増さしむ元來解人夫は不注意不忠實なること多く爲めに荷傷抜荷濡荷等の損害は頻繁發生し保險業者も特約なくんば危険を擔保せず貨主は之が損害の填補を得んとせば比較的高率なる保險料の支拂を要すべし。之れ貨主は船主の兼營を望み船主は寧ろ專業者を迎ふる所以とす。

(註)解船は遭難あれば積荷の救助は打捨て役所に遭難證明を得て保險者に其責任を轉ぜんとする傾向多し明治四十一年十月より東京海上保險外五社が阪神解に検査をなし其檢定解積のみを引受くることを約するに至れり。

大解船管

要するに貨物運送の陸上設備は自動的運搬の方法を進めつゝあるに反し水上運送には却りて他力を用ひて大量の運送をなさんとしつつあり解船と曳船運送は水上運送に關する重要な問題たるべし。

二、大解船運送 大解船運送とは特別に建造せる船舶を以て沿岸近海乃至は太平洋に於ける貨物運搬なり該船は積載量大にて吃水淺く甲板層數少き建造にて自ら推進機を有せざるも特種の補助機關を備へ積卸に便宜の設備をなし他の貨物船に曳船せられ又は曳船に曳引せられて運送に従ふ之が利益は (1)燃料費を節約し (2)多量の積載と積卸に便宜に (3)乗組員を減じ (4)吃水淺きを以て河港又は不完備の港にも入港し得べく (5)従ひて諸税、水先案内料等の支出を減ずべし。

解船曳引運送は沿岸及近海航路に於て既に實驗せられ其有利なるを認められしが今や千五百噸以上に於て十三四呎の吃水ある解船二隻に三千噸以上の積荷をなし一隻の曳船を以て航行する太平洋運送を實現せんとす之れ實に貨物運送に於ける一大變革と云はざるべからず。

解船運送は一八六三年北獨逸ロイド會社がハル(英國)ブレメン間に約三百噸の解船二隻を以て運送に従事せしを始めとし獨逸に於て爾來最も發達し今其大なるものは漢堡にて英國東海岸積込バルチック仕向の石炭を千二百噸積の解船二隻を以て之れに従事す米國に於ても大解船を以て石炭を地中海に送らんとしつゝあり蓋し石炭の如き重量品にして時日より運賃の低廉を欲する積荷は不定期船の底荷として分配せらるるの外に於ては解船の如き運送力の大なるものに依頼するに至るや當然なり(Fair-play Sept. 1901)

曳船營業
類

三、曳船營業 曳船(Towage)とは或船舶を一所より他所に曳引するを云ふ其方法に二種あり (イ) 曳船の動力が船舶たるもの (ロ) 曳船すべき動力が人力馬力又は電氣力なるもの前者は普ねく行はるる曳船方法にして通例動力大なる汽船に一乃至數多の船艇を繋ぎて進行するを云ひ後者は河川の遡行又は運河に於て櫓權を使用する解艇を河岸に設備せる人馬力又は電氣力にて曳船するものなりされどこは内地運輸に屬するを以て爰には主として前者を述べんとす。

曳引船の
曳引

船舶の動力とする曳船運送には曳引船(Tug boat, Remorqueur)と被曳船(Tow or Towing

曳船營業

Vessel)とあり、Tugは小船なるも自體の外他船を曳引するを以て比較的大なる動力の機關を備へざるべからず。而して曳船を行ふ場合は獨力航行の力なき船舶又は航海をなすに困難なる場合例へば遭難の如き或は帆船の無風逆風或は危険多き港灣出入の場合の如し今曳船營業を分てば左の如し。

a. 港内曳船 (イ) 本船着のとき積込又は引取の解艇を曳引するもの。(ロ) 水路の狹隘又は無風の爲め帆船を曳引して適當の位地に達せしむ。

b. 回漕曳船 例へば阪神間京濱間に解艇を曳引するが如し。

c. 水先兼務の曳船 水路に通曉せざる船舶又は水路の狹隘なるとき等には水路の嚮導を兼ねたる曳船あり。

d. 遭難船曳船 例へば機關操舵に故障を生じ又は坐礁遭難後獨力航行の困難なる船舶を曳引す。

(1) 曳船の、法律的性質如何、海商法に之が規定なきを以て民法の原則に依らざるべからず、即ち曳船契約は一種の請負契約なり是を以て曳船の被曳船並に第三者に對する責任は被曳船船長が曳船船長に注文又は指圖したる事項に付き過失

曳船の性
質と其責
任

ありたる場合に限り其責を負ふに止るを原則とす。但し曳船の怠慢並に契約に違反せる行為により損害を生ぜしめたるときは賠償の責を負ふべきものとす。

被曳船は曳船に對し航行に必要な指命をなす義務を負ひ同時に曳船は之が指命に従ふの義務あり、例へば被曳船が水先案内入を乗込せしめたるときは曳船は此指圖を俟つべきものとす、然れども被曳船の怠慢過失例へば見張人を置かず又は契約書に違反の事項例へば曳船料の減少を企て虚偽の事情を告げたるが如き場合に損害生ずれば被曳船は一切の責を負はざるべからず。

双方に過失ありたる場合には疑問あり英國にては *Home* に怠慢あれば第三者に支拂ふべき賠償金に付き全く曳船に其分擔を請求し得ざる慣習あり。

曳船は一方が或仕事の完成を約し相手方が其仕事の結果に對して之に報酬を與ふることを約するにより効力を生ず、されば、曳船契約書の作成を要せず實際上又必ずしも作らるゝ場合のみに限らず、(民六三三)而して曳船契約は不可抗力其他の故障の爲め契約の目的を達すること能はざる場合には、契約の解除となるべし。(民六三五)

曳船業經營

(2) 曳船運送は機關車が車輛を牽引するが如く動力と運送具の分離的觀念に存す而して其索引には河岸電氣力曳船の場合の外は固定資本も少額にて足るべし *Tug* は水の抵抗力少きを以て小蒸氣船を用ひ且つ積卸の爲めに碇泊を要せず、索引完了すれば直ちに他の曳引に従事するを得べし、唯曳船は牽引せる船舶の脱離又は顛覆等危険の發生あり相當の建造船舶を以て水理と航海の技倆に秀てたる者の乗組を要す。

曳船料

曳船業者の収入は曳船料にて其性質勞務の報酬なれど實際上の料率標準は被曳船の噸數又は石數に應じ若くは積載量貨物の種類を參酌して定む、但し空船又は積載量僅少なるときは割引をなし水先案内を兼ねたる場合には案内料を別途となし若くは曳船料に含ましむ。

(註) 阪神間海運業者同盟會にて定めたる曳船料 *Tenchage* は神阪間二百石未満一隻に付き金五圓以上百石を増す毎に金一圓を加ふ空船二割引。

曳船料の支拂は其性質上仕事の完成後たるべく曳船主は勞役を終りたるにあらざれば請求するを得ざるものとす、而して其勞務たるや一定の距離に或物體の

曳船料は運賃なり

位置の轉換なれば運賃と其性質を同うす、唯運送は運搬具を供給し、之に積載せるもの、の位置を轉ぜしむるを以て曳船の如く、單に動力の供給と同一ならざるが如しと雖陸上運輸に於て他人に所屬する貨車を牽引する場合の報酬も稀に索引料と云ひ通例運賃と稱すれば亦曳船料を以て運賃に準ずるも不可なし。

曳船業は特種構造の曳船を使用し一種の海事運送なれども海運業者と其運送の目的を異にすること前述の如し、尤も大船主にして海難等に備ふるものあり又近時復組方法發達して太平洋曳船あり、即ち米國にて木竹材を筏となし、太平洋航行船が附隨的營業として之が牽引の契約をなすこと行はる。

本邦には曳船專業の會社少からず、例へば東京灣曳船、阪神曳船の三株式會社其小組織のものは Stevedor 之を兼營するあり、即ち荷主の指圖に従ひ積荷を積める達磨船又は猪牙船を曳き若くは本船より荷を受け之を右の小舟に積みて曳船し、港内若くは京濱間阪神間の如き距離に運搬する爲めに積荷數取の Tallyman と仲仕を使用して之に乗込ましむ。報酬は曳船料又は運賃と稱し本船運賃率に應じ荷主より申受く而して此事業は本邦の多くの港に於けるが如き舥取の所には便なれば汽船會社が

本邦に於ける曳船業

ニキス社
レックス會

特約をなすものあり、例へば日本郵船會社の阪神積荷は凡て阪神共同曳船會社をして取扱はしむるが如し。

四、小荷物速達營業 Express Service 海運に於て快速力の郵便旅客船を利用し迅速安全なる引渡を要する小荷物運送行はる、即ち國際間にて紙幣、有價證券其他金銀の如き重量に比し價高く且つ其性質迅速の發着を欲するもの、の小荷物急行營業起りたり。

Express service は太西洋航路殊に米國に於て發達し歐洲にては Forwarder 之を營む、米國にて一八三九年 William Harden 此營業を開始し翌年 Alvin Adams は内地の急行便營業を始めしが歐洲向の大會社は American Express Coy. United States Express Coy. Wells Fargo & Co. の三社其他 International Express Coy. あり、就中 American E. C. は最も大組織にて近年英國政府と小包郵便の運送を約し米國よりの英國向小包又英國より米國向の小包は此會社に引渡さるる有様にて米國政府之を保護す。又 Wells Fargo & Co. は太平洋航路に於ても本業を營む、而して是等の會社は米國向急行小荷物は彼より受取り、歐洲行は此會社より其地の Forwarding agent に托し配達せらる。

Express Coy. によりては小包に四封度六オンス又は二キログラムの如き制限を設くるあり、荷送人に對し^{1/2}又は三片より成る Receipt を與ふ其一は自ら保有し一は荷送人に一は取引先の通知用となす凡て業態は運送取扱人と異らず而して汽船會社とは普通貨物の運送依託の如く小荷物急行に關する契約をなし^{1/2}を受くされば内地鐵道に於て貨車を借切ると異なるものあり且つ Express Coy. は一船又は一社を問はず其時日と急行なるものを撰ぶを以て荷送人に對して便益多きと同時に其營業の範圍廣かるべし。

(註) Johnson, W. T. p.p. 106-109; Elements of Transportation p.p. 267-278

第二款 仲立及取扱營業

一、船舶及積荷仲立人 船舶仲立人 Ship broker は船舶の賣買又は貸賃借契約締結の爲め船主と之を欲するものとの間に立ち其媒介をなす營業者にして直接契約の相手方を見出す困難と手数を省かしむべし、其經營には各地に代理店又は Correspondents を有し常に電報にて船舶需要の有無に關し通知を交換す(O.O.G. p. 11)

積荷仲立人 Freight broker は船主の爲めに貨主を求め船取貨切又は一部備船を周旋する

者にて備船契約仲立業と云ふべく常に Freight market Report を作り代理店船主に配布す。

船舶仲立人にして定期船主の爲めに積荷の募集に勉め貨主を媒介するの勞を執り又 Passenger Agency として働き且不定期船主の爲めに各港の停船と貨物集散の状況を通報し船籍を完ふせしめ備船契約を締結せしむるものあり、如斯は代理店に類するも代理關係なく從ひて Ship broker と Freight broker の兼業と云ふべく又不定期船主の爲めにも同じく代理關係なくして代理店たるが如き取扱をなすものなり。

仲立人は開港地に住し營業者の通知を受け必要なる事項を調査し常に其周旋に備ふ、凡て自由營業なれども佛國の如きは船舶仲立人を官撰の營業とし身元保證金として現金を政府に納入せしむ。

船舶仲立人は船舶の明細書及圖面を得て Lloyds 等の船舶 Register により其等位を定め船舶の買主賃借人に申出て尙此際 Lloyds 検査人の證明書を添ふるを常とし賣買契約のときは船舶が等位同等の資格まで修繕をなさしむべき條件を附するが如き又日本船舶は日本検査官の検査を受けしむ。

仲立人の媒介により契約成立すれば船舶賣買契約書、船舶賃借契約書又は備船契約書二通を作製して當事者に交附し自ら正式の證書を保有し契約の要領を帳簿に記す。

II. Freight Forwarder, Forwarding agent, Shipping agent 運送取扱人積荷周旋人又は回漕問屋等稱する營業は運送人たる船主と運送人との間に立ち自己の名を以て物品運送の取次をなす者なり、但し此外荷造及保險契約の代理等便宜取扱ひ又外國海運業者の代

理店を兼營するあり。

運送取扱人は我法律によれば特約なきときは自ら運送を爲すことを得べし、即ち取扱人は各地に代理店又は支店を置き自ら運送契約の當事者となり船船の一部を備船し多くの貨主より同一方面の積荷を集め船荷證券を發行し之を積込み船主をして運送せしめ荷送人より運賃を収め備船貨との差額を收得す但し英國の Forwarding Agent は純然たる取次にて Common Carrier にあらず (Pitman's Encyclopaedia of maritime law p. 150)

船主は積荷吸收の機關として取扱人を好遇す、之れ Forwarder は多くの荷主より積荷を集め或は大輸出業者と一年幾何と其取扱高を定むるありて船主は適宜積合はせの便宜を得べし之を貨主より見れば Forwarder あれば外國品輸入に直接運送者と關係を結び置くことなく僅少の手數料にて其積込をなさしめ得べく海外の Forwarder の大なるものは自ら備船して或航路に運送をなすあり就中米國にては Forwarder の事業發達し鐵道會社と聯絡し鐵道會社は Forwarder の要する所に棧橋其他積卸の設備をなし連接す、こは Forwarder は各地よりの貨物を集め運送するを以て其貨物を吸收せんが爲めなり。

三、税關貨物取扱人 Custom's Agents 輸出入貨物は凡て通關手續を要す而かも其手續複雑なると各種の便宜の爲め之が取扱ひ專業者を生じ又は倉庫船船若くは運送取扱業者の兼業するあり、關稅取締上税關貨物取扱人は一定の資格を要し我國にては其從業者並に従業地は管轄税關の免許を受け所定の身元保證物を提供せしめ其資格及職責に付き制限を定む(十二、及同施行細則第三、四、五)而して凡て貨主の代理人たるを以て、貨物の受

税關貨物取扱人

受保管及運送に關して充分なる責任を有し業務上の過失より生じたる損害に對し貨主は其債權に付き他の債權者に先ちて取扱人の身元保證物に依り辨濟を受くることを得るものとす。(同法第六、七條)

第三款 貨物の積卸に關する營業

荷揚船渠

一、荷揚船渠及棧橋倉庫業 船渠には修繕船渠 Dry dock 及荷揚船渠 Wet dock とあり、荷揚船渠の最も發達せるは英國にして私會社の事業多く歐洲諸國は國家又は自治體の經營に屬す、蓋し船渠業は多額の固定資本と維持費を要し且つ公共的性質を有する爲め港の經營と相俟ち國家又は自治體の事業を好適となす、夫の倫敦港が Dearest and Worst managed port in the world と稱へらるるは私設船渠業の存在より來たりしものにて同港船渠會社は亦相當の利潤を得つつあり。

海港輸送の聯絡上船渠及埠頭の不完全より被る不利は大なり、内地の鐵道運輸と併び其終點に於て船積引渡の完否は貨物の集散に影響する爲め漸次鐵道業にして船渠業の兼營をなすもの多し、例へば英國の Alexandra Docks & Railway Coy, Hull & Barnsly Ry. Coy. の如し又 River quays を築造し起重機其他を設備し繫岸積卸に便

し其使用料を收むる營業あり、或は神戸棧橋倉庫の如き棧橋を築造し船積設備の貸與と保管業を兼營するものあり。

(註)倫敦に於ける船渠は一七九九年 West India Dock Act 出づ一八〇三年以來 East India Dock は東印度の商業を獨占したり。是より前き一八〇〇年に London Dock Act の公布あり同五五年の頃は前社と London & St. Katharine Dock Coy との競争盛にて八〇年後社は Royal Albert Dock を作りて獨占をなさんとせしが前社亦其對岸たる Greavesand に Tilbury dock を作り之に當りしが兩社の競争は徒に經費を増し收入を減ずるに過ぎざる爲め遂に一九〇〇年には合併して London & India Joint Dock Coy となりたり。

Albert dock & basin は 80 acres 其深は 27 feet

Tilbury Dock & Tidal basin 73 acres 深は 28 feet

(註) Ports and docks p. 19-22 p. 95-104

Closed 及 Tidal dock の説明前編第一章第二節商港參照

(附)修繕船渠及浮動石炭庫 船舶は修繕の外海草介蟲等の掃除の爲め相當の時期に入渠せざるべからず小船は Cradles (船底を支ふる支架) Gridirons (干潮のとき船を載す船渠) Patent ships (特許滑板) Floating docks (浮船渠) により行はるるも大船は乾船渠 Dry dock に入るを常とす我長崎三菱造船所の附屬船渠は悠に二萬噸臺の入渠に適し東洋唯一と稱す。

Extreme length

738-9'

Length on keel block

714-0'

修繕船渠

Breadth at entrance on top	96-7'
" " on bottom	88-7'
Depth of water on block at ordinary spring tide	34-6'

然れども現時 Floating graving dock の大なるものあり英國の Bermuda Dock は長さ五四五呎内部の幅百呎兩側壁の高さ五三呎大船は其全部を入るを得ずと雖修繕等には一部の入渠にて足る場合あるべし浮船渠は漸次大なるもの建造せられ其長さ八二〇呎のものあり一九一一年竣成せる北米合衆國海軍の Floating Dry dock は長千百呎其幅は一時に數船を容るるに足るべし蓋し大海に於て Shale の破損推進翼を失ひ船底を傷けし場合等には最近の港にある乾船渠まで曳船せざるを得ざれども浮船渠の進歩は海運上大なる便益あるや言ふを俟たず。

斬新なる考案は Floating graving dock の原則に基き浮船渠を以て海上到る所に石炭の供給をなす Floating Cool depot 浮動石炭庫なり英國には一萬三千噸の石炭を運搬する浮動石炭庫を以て其業を營みつつありて海運業者の船舶經濟上の效益及價值實に大なるものあり。(Ports and docks p. 121-123)

II. Stevedors 及 Landing agents. 夫れ船積方法 stowage は海運業務に於て簡易なるに似て重要な技術に屬す。空所を填充し積荷配置を完全にし重量品と輕量品を恰好に積合はせ流動物危險品を動搖なき様積込むは依りて汚染毀損漏洩等の損害を

浮船渠

庫 浮動石炭

ステウエ
ルスエ

防ぎ得るのみならず傾斜顛覆を防ぎ積載量の多寡に關係す。

されば積込配置は本船の事務員又は運轉手之に當れども専門の技術を有する者に托して之が監督に任ず、此積込人を Stevedor (船中仲仕又は積込監督人) と呼び本船又は貨主之を托し其負擔者より箇數、價額又は一噸に付き幾何との報酬を受く。本邦の荷卸業者とは船主代理店の監理の下に本船人夫と解人夫を使用し本船の積込又は積卸を業とし本船に對しては港務局への入出港手續、税關への出港届を披ひ又積込には税關より貨物を解にて本船に積込み本船到着の際は解船を以て揚卸し税關波止場に運送し荷受人には會社よりの 1/2 の Counterfign を俟ちて引渡すものにて所謂 Landing agents の營業なり。

荷卸業者

荷捌人

陸揚の後税關手續を経て引取るには種々の手續を要し一方又積荷を荷受人に引渡す荷捌には混雜を來たすを以て荷捌人なる營業者あり、本船は荷捌人あるときは之に積荷運賃目錄を交附し荷捌人より荷受人に通知し荷受人は 1/2 又は積荷受取證に裏書して荷捌人に引渡し荷捌人は之を一纏にし積荷を陸揚し荷受人の陸揚本船の引渡手数を省かしむ、尤も此 Landing agent なき地方には Stevedor 又は解營

業者あり、但し Landing agent の有無に係はらず船主が荷捌に關する事務を執るべきは勿論にて荷物方之に當れども日本郵船會社の如きは荷捌の爲めに荷揚部を設く。

タリマン

三、數取及仲仕 數取人 Tallyman は船積又は陸揚の際個數を計算し之が荷印品名、荷造を取調ぶるものなり、本船にては荷物方之が數取 Tally をなせど貨主も亦本船積込又は揚卸のとき計算をなすこと必要なり。蓋し船積の如きは出帆の間際に仕向くること多く又揚卸には一層混雜するを以て船主の荷物方のみを依頼せず多數の積荷ある場合には貨主も Tallyman を雇備するを可とす。即ち數取人は良く其港の慣習に通じ且つ數取に經驗を有する專業者なるが本邦にては解營業者の兼營するもの多し、又船主は數取の爲め經驗ある荷物方を使用するも或は Tallyman を雇ふことあり、但し彼等は責任を感ずること少き爲め往々船主に不利を來たす場合なきにあらず。

詮議

若し船主と貨主との數取の突合はせに不足又は過剰を生じたるときは詮議と稱し船積のときは Mates Receipt 又陸揚のときは Manifest に其旨を記載すべし而し

仲 仕

て陸揚敷に不足あれば不足部分の運賃を減額し慣例にては此不足に對する辨償をなさざるが如く、過剩部分に對しては運賃を追徴するを常とす。

仲仕 Coolie or Porter とは船積卸の舁人夫にて隨時舁業者又は貨主の爲めに雇傭せらるるものなり。運搬仲仕の損害は仲立人之を負ふべきものなれども實際上は貨主との協議により決す、其報酬は特約にて定め運賃の一割又は何分と稱す。

仲仕には種々あれども大體四となす(神戸港)

イ、沖仲仕 外國船より積取人夫

ロ、濱仲仕 和船より引取り運送す

ハ、岡又は陸仲仕 陸上運搬をなす

ニ、高仲仕 沖と岡とを問はず木材の運送には特種の手敷を要し之を木材仲仕(高)と呼ぶ。

第四款 旅客の便益に關する營業

旅客の便益に關する營業の種類には Tourist agency, International ticket agency, Guide, Interpreter, Courier 等あり。

旅客の代理業

Tourist agencyとは旅行に關する必要の事項、旅館の設備、各國間の金融事情を知らしめ各地の Couriers, Guide, Interpreters 等を供給して旅客の便宜を圖る専門業者なり。惟ふに現世教育の普及、進取的、向上的精神と所得の増加等は漫遊者を増加せしこと夫の Tourist agency の増加に徴して明かなり、瑞西伊國、日本が世界の漫遊地として知られ國として營業の一たるを失はざるべく、瑞西にて遊覽者の消費は商品の輸出額と農産物の收穫より多しと云ひ、毎年外人の費消は佛國五億圓、伊は一億圓を下らずと云ふ。而して本邦は觀光珍客の來遊多きに反し屢案内者通辯者に不熟練不正實のもの多く爲めに國利を失ふ所少からず、海運業者が完全なる案内者又は通辯人を供給するか又は Tourist agency の發達を期するか或は旅客運輸の一部に副業たらしむるも大なる支障なし、爾來本邦汽船による外客少きを以て專業は困難なりしならんも今や其必要に迫れるものあり。

旅客周旋人は多くの船主及鐵道業者と特約ありて單に船客の周旋のみに止まらず、旅行通切符を發行し旅行に關する一切の便益を圖り或は博覽會又は名所觀光の爲めに相當の人員を限り經費を節して漫遊の便益を圖るあり Henry Caze &

旅客周旋人