

346
15



始



坂本陶一著

修訂
交通論
第二卷
海運政策



再版



自序

淺學自ら揣らず此著ある所以は聊か海運に關して組織的
 研究をなさんとせるにあり、而して甘じて多岐に亙れるは組
 織立つるに缺くべからざりしと同時に亦こは海運其もの、
 事業従ひて其研究範圍の廣汎なることを示すべし、之を學界
 より見れば其一を捉へて専門的研究を要するの事項多々あ
 れども著者は之を第五卷交通餘論に寄集すること、せり。
 本書固と公務の餘暇に成れるもの結構校合に到らざる所
 多く、加ふるに研究の足らざるもの不尠、切に先覺の批正を俟
 ちて他日の改訂を期せんとす、終りに臨み恩師法學博士村瀬

自序

二

春雄氏並にイー、アール、ジョンソン博士に對し深厚の敬意を表す。

小樽玉の井に於て

著者識

大正三年二月

再版序

一、本書は曩きに公にせし交通論第一卷海運の再版に際し修訂し主として海事一般と海運業の經營に關しては第一卷海運とし政策論は之を第二卷海運政策となし實務書式を前者に海事一般中海運の發達と現況海運の組織と特質及回漕同盟と合同の三章を簡略に海運概論として統計と共に之を後者即ち本書に加えたり。

二、海運政策に關する著書論文尠ならず、本書に引用及參考書としては各章節の末尾に之を掲げたれど大體に於ては (Greve, W. Seeschifffahrts Subventionen der Gegenwart 1903; Hildermann, B. Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten u. ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschifffahrt 1909; Thiess, K. Deutsche Schifffahrt u. Schifffahrtspolitik der Gegenwart 1907 並に Meeker, R. History of Shipping Subsidies 1905 並に 報告には Report of Merchant Marine of Foreign Countries, 1900; Report of Bounties of Shipbuilding; Report of Select Committee of House of Common on Steamship Subsidies 1902 を可とす。

序

三

序

三 一九〇六年米國政府の List of Books on Merchant Marine Subsidies 3rd Ed. は同年

以前の海運政策に關する著書報告雜誌名を知るに便にて最好の指針なり。

大正四年八月

著者識す

訂修 交通論 海運政策目次

第一章 海運概論

第一節 海運の發達及現況

第一款 海上運送の發達

帆船時代を去り汽船の全盛(1) 汽船の技術的進歩(5) 遠洋航路の開始と定期航路の完成(9) 商業と海運の兼營より海運業の特立(14)

第二款 世界海運の現況

海運國の造船(25) 海運國の海運(34) 大船と速力(37) 船舶競争(41)

第二節 海運の組織及其特質

第一款 海上運送の組織

海上運送の組織(50) 帆船と汽船運送(51) 定期運送(55) 傭船運送(59) 特種運送(65)

目次

海運の公共的任務(72) 海運の経済的機能(76) 海運の特質及本質上鐵道との差異(82)
 海運の競争(86) 運賃戦争(88) 競争の特質と影響(91)

第二章 海運の特質……………七二

第三節 回漕同盟及合同……………九三

第一款 回漕同盟……………九三

同盟の性質及成立(93) 海運界に於ける同盟の種別(96) 同盟の獨占的觀念(98) 同
 盟獨占力の強弱(100) 不定期船の同盟(102)

第二款 同盟の起因及現状……………一〇四

主要航路の同盟(109)

第三款 同盟の組織及協定……………一一四

同盟船主間の協定(116) 同盟の對外關係(112) 繼續制對戻(124) 國際
 同盟契約(125)

第四款 大經營と合同……………一三一

併合及合同(134) 萬國商船會社(136)

大經營組織(131)

第二章 海運政策總論

第一節 總說

國家と海運(143) 海運政策の分類(146) 航海と貿易政策(148) 寄港補助金(151) 漁業保
 護(153) 貨物船と帆船の保護(155)

第二節 保護政策

第一款 海運保護政策の變遷……………一六〇

海運政策の二大時期(160) 航海條例(161) 一般獎勵及特惠制度(165)

第二款 保護政策……………一六六

海運助成の精神(166) 保護手段(172) 補助金(176) 補助金戦争(179)

第三章 海事行政に關する政策

第一節 海事行政及警察に關する施設……………一八二

水路に對する方針(182) 海上警察に關する施設(185) 積載制限線問題(187) 海難に關

する施設 (190) 海事行政組織 (192)

第二節 商港に関する政策

一九六

第一款 商港制度

一九六

○ 商港の行政的種別 (196) 商港制度と本邦の港灣に對する方針 (197) 各國の商港制度 (198)

第二款 商港問題

二〇二

開港及國港問題 (202) 自由港問題 204 統轄問題 (205) 徵稅問題 (206) 英國に於ける陸揚設備の公營 (210)

第四章 船舶に関する政策

二二二

第一節 造船に関する政策

二二三

第一款 造船材料の輸入

二二三

輸入税免除 (213) 輸入税補償 (215) 特種保護手段 (216)

第二款 造船獎勵法

二二七

造船獎勵法 (217) 造船獎勵金の割合 (221) 造船費と造船獎勵 (227)

第二節 國籍保有に関する政策

二三〇

國籍に関する政策 (230) 國籍を定むる標準の三主義 (232) 船舶國籍の移轉 (235)

第三節 船舶徵用に關する政策

二三八

船舶徵用と助成金 (238) 助成金を離れたる戦時徵用 (242) 海陸軍徵用 (243) 假裝巡洋艦 (245) 船舶徵用に對する報償 (251)

第五章 海員に関する政策

二五三

第一節 海員養成保護に關する政策

二五三

第一款 海員養成

二五三

海員養成 (253) 戦時補充の目的を以てする養成補助 (255)

第二款 海員と社會政策

二六〇

海員勞働問題 (260) 海員の需要 (263) 給料 (265) 給料の狀態 (269) 給料保險 (275) 船室及

目次

食料 (277) 労働日及時間 (280) 上陸 (283) 保護に關する施設 (285) 海運労働者の結社と同盟罷業 (289)

第二節 社會政策と立法政策……………二九八

社會政策と立法 (299) 行政に現はれたる保護 (302)

第六章 航海業に關する政策……………三〇四

第一節 海運業者に對する特惠……………三〇五

船舶保有に關する特別保護 (305) 特別保護手段 (307)

第二節 獎勵金及助成金……………三二二

第一款 航海獎勵金……………三二二

航海獎勵法 (313) 航海獎勵法の内容 (315) 航路補助金 (321) 佛國の航海獎勵法 (350)(339) 伊
 甸兩國の航海獎勵法 (345) 米國の補助法 (318) 航海獎勵政策と佛國法の批判 (350)(339) 我
 國の獎勵法 (355)

第二款 郵便遞送助成金……………三七一

郵便遞送契約 (371) 助成金の性質と政策 (373) 助成金の標準 (374) 諸國の郵便遞送助成金制度 (378) 噸數及速力獎勵金 (387)

第三節 回漕同盟に對する政策……………三九一

總說 (391) 行政官廳の監督 (393) 協會の創成 (395) 法規の制定 (398)

第七章 各國海運政策史料……………四〇二

第一款 日本……………四〇二

海運の發達と特惠 (402) 特惠の會社に下せる命令書 (403) 揚子江線の補助と日清汽船 (406) 造船及び航海獎勵法の發布 (109)

第二款 英吉利……………四一二

總說 (412) 東洋及濠洲航路とビー・オー會社 (414) 郵便助成金とキ・アード會社の特惠 (417) 西印度及南米航路 (120) 海軍助成金 (421)

第三款 佛蘭西……………四二五

總說 (425) 郵便助成金と二大郵船の特惠 (431)

第四款 獨逸……………四三五

總説 (433) 造船及海運の發展と産業大聯合 (437) 航路補助金と特種會社 (440) レヴァ
 ント及東阿線と貨率政策 (444)

第五款 奧太利匈牙利 四四五

奧太利 (146) 匈牙利 (147) 奧匈ロイド社の特惠 (418)

第六款 伊太利 四五〇

總説 (450) 郵便運送助成金 (154)

第七款 北米合衆國 四五六

總説 (456) コリンス會社の特惠 (460) 一八九一年以降の海運再興熱と補助案 (462)

第八款 歐洲諸國 四六四

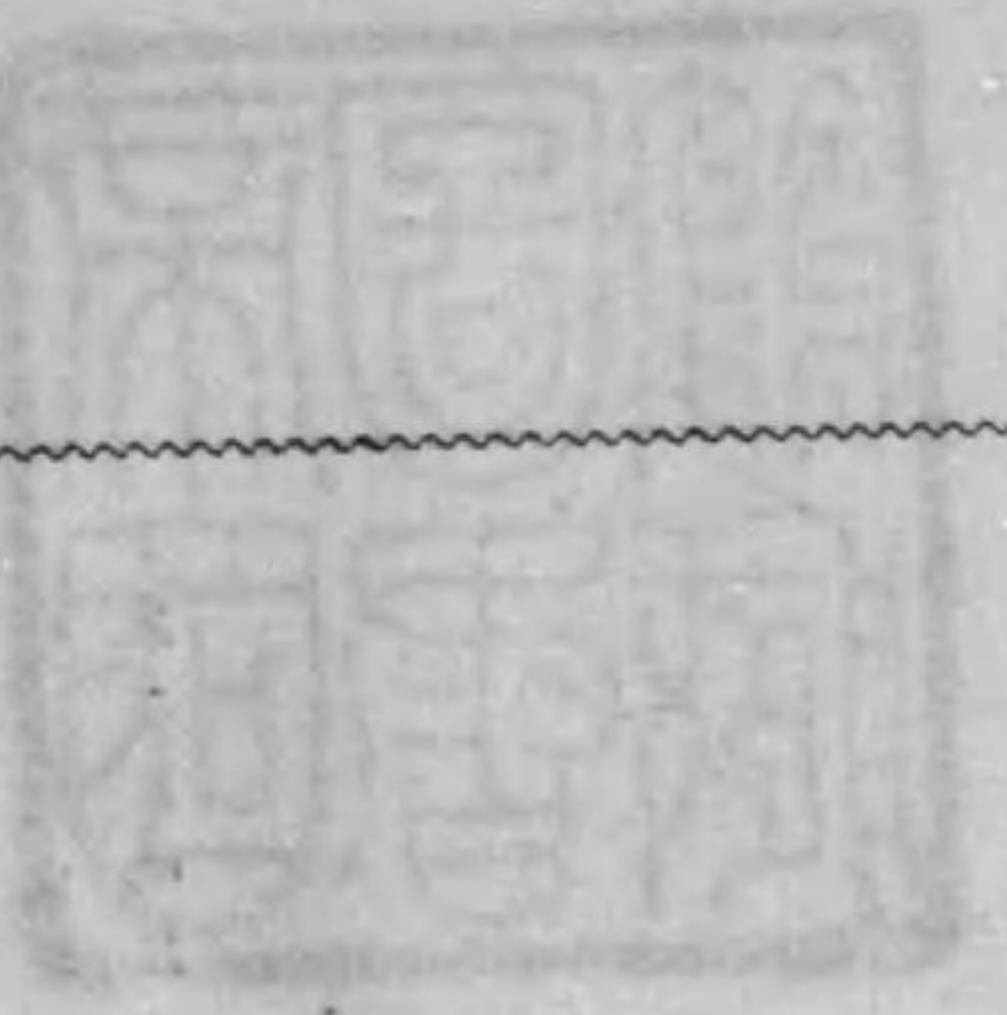
露西亞 (165) 和蘭 (468) 白耳義 (469) 丁抹 (470) 瑞典及諸威 (471) 西班牙及葡萄牙 (472)

附
 本邦に於ける汽船會社の興隆 (12) 沿海運送 (34) 萬國商船會社と獨逸二大會社との同盟契約 (129) 本邦不定期船の狀況と貨物船保護の必要 (159) 無線電信裝置の強制 (186) 戰時海運の支持 (250) 船員の無賃携帯及運送 (276) 倫敦港運送夫同盟罷業 (295) 我補助航路の整理問題 (361)

附 録

- 一、世界汽船の比例及各國運送力圖表
- 二、海運國船舶統計
- 三、造船國造船噸數表
- 四、海運國海運の Activity と Efficiency
- 五、船員に關する統計
- 六、本邦汽船現在表(大正四年一月)
- 七、本邦定期及不定期船數及總噸數表
- 八、本邦汽船船齡表
- 九、二萬噸以上を有する本邦船主
- 一〇、本邦被保護海運會社及救濟事業成績

訂修 交通論 第貳卷 海運政策 目次(完)



訂修 交通論 第貳卷 海運政策

商學士 坂本陶一 著



第一章 海運概論

第一節 海運の發達及現況

第一款 海上運送の發達

帆船時代の去り汽船の全盛 海事の發達は先づ其運送具たる船舶其物の發達を知る要す而して海上運送の著しき發達は汽船航行以來のことに屬す。

獨木船は船舶の始にて希臘羅馬時代には船底扁平なる一層甲板船に帆及櫓を用ひて航走せしが漸く航海に馴るゝと共に船型を大とし帆檣も完全し十五世紀に及び三橋帆船にて其大なるものは五百噸の搭載量を有する大船ありき蓋し此頃帆船の進歩は平時に商船戰時に戰艦たる任務を有せしに因るものなりしが帆

スクーナーの建造

帆船型の進歩

帆船の郵便送及旅客

船運送の發達は十七世紀以後に屬し其船舶は三本又は其以上の帆檣を有し眞帆を用ゆる Full Rigged ship 及三本檣の前檣眞帆後檣片帆なる Barque 形を主とし、次で一七一三年米國「マサチューセツ州」に於て二本檣眞帆及片帆にて船形尖鋭速力輕快なる帆船建造せられ之を Schooner 型と稱し爾來此種は多く建造せられたり。然れども十九世紀の始め其船體は未だ三百噸内外にて一八一五年米國戰争後四五百噸臺となり四〇年に二重甲板千噸のものあり、同四九年には三重甲板船千四百十九噸の Guy Manning 號の建造あり、次で加州金鑛の發見、歐米間の貿易盛となりて二千五百噸の大帆船を建て一方に歐州と印度及支那との通商の發達も造船を進めて一八四五年鋭形細長にて速力早き Clipper 型の建造ありて支那及印度の茶は迅速に英國市場に供給せられたり此船型は十年間全盛を極め同五八年以來は Square Rigged 類れ Schooner 益多きを加へたり。

帆船の郵便運送は Packet ship と稱へ一八一五年以來定期に紐育、リヴァプール間を航し此郵船は又旅客運送を兼ね其客室も始め甲板上に設けしも風波の危険ある爲め十九世紀初葉には船底深く甲板下に設け爲めに速力も増したりき。

汽船の發明と大西洋横斷

汽船の試驗時代

帆船と汽船の過渡時代に國家は自ら運送具を所有して郵便物を運送したり、尤も一八二〇年の頃歐米間に郵便運送の私船ありしかど英國政府は其到達の確實と安全の爲めに自ら汽船を所有し一八二二—五四年まで其郵便物を運送せしが私船托送を以て迅速有利の方法と認むるや一方にはやがて國家は郵便旅客船の保護に傾き帆船の類廢定期運送の發達を促したりき。

汽船の發明は一七七八年英國蘇格蘭の富豪バトリック・ミラーなる者其技師をして遊船に汽機を備へしめ翌年更に大船に備付けて一時間七哩の速力を得たりしが一八〇一年同技師は曳船用に汽機を据ゑ舳船を曳引し同七年米國のロバート・フルトンは蒸汽力を船舶に完全に應用して Clemont と呼べる外車汽船を作り紐育オルバニー間の旅客運送を目的としてハドソン河を航行せり、之より米國の東海岸河川に汽船用ひられて同一七年には三百隻を以て數ふるに至れり、英國は一八一一年始めて旅客汽船 Comet 號建造せられクライド川を航せしが同一八年より三八年まで汽船は河川又は沿岸に止り遠洋航路は尙帆船の獨占なりき。

之より先き一八一五年 City of Cork 號(長サ八六呎、噸五十噸)は倫敦及リヴァプール間を航し

て近海航行に成功し同一九年米國サツアナのシーボロー氏は三百噸の帆船に汽機を装置し Savannah 號と名づけ「サツアナ」を發し始めて大西洋を横斷してリヴァプールに航走二十五日にて達したり、此全航行は汽力のみならず、又商業上の成功にあらざりしも次で同二〇年 Conde de Palmella 號は Liverpool Brazil 間を二五年 Enterprise 號は倫敦とカルカッタ間二九年 Cuneco 號は和蘭西印度間、三〇年英國より濠州に到るあり、遂に三三年に Royal William 號はケベックより二十四日を以て倫敦に達し大西洋横斷に成功せり。

一八三八年 Sirius 號は大西洋航船として建造せられ次で五五年に始めて汽船 Great Western 號出でブリストル倫敦と紐育間を Sirius 號は十八日 Gr. Western 號は十四日半を以て航走し帆船運送變革の曙光を出せり、斯くて大西洋航船は Atlantic Steamship Coy. が以上二船の外他の三隻を以て定期航海を始め、同四〇年 Cunard 會社の創設あるや此航路に於ける旅客貨物の定期運送盛となり五四年 Morgan line の Palestine 及 Amazon 號はボーツマウス紐育間を旅客運送に十四日間 Cunard 船は紐育倫敦間を十六日間にて航せしが定期運送の確立に伴ひ航海日數の競争は此

頃より起りたり。

かくて十九世紀に及び一千年來襲用し來れる帆船も五檔乃至七檔の鐵鋼 Schooner ありて帆走法亦著しく發達せしかど造船技術の進歩、貿易の發達、交通の頻繁を加ふると共に一方汽船の經濟的利益は十九世紀中葉に確認せられ、一八九三年に於て始めて世界商船の汽船總噸數が帆船を凌駕し之より十年を期して偉大な汽船の發達を告げ一九〇四年には過去十年前に比し帆船は四分の三の増加なるに汽船は二倍し今や帆船は世界の船舶總噸數の四分の一に足らず、國際貿易上に於ける汽船の作用は實に其十分の九を運搬するに至れり。

二 汽船の技術的進歩 汽船は過去五十年に著しく發達せり、こは科學的智識と構造材料として製鐵事業並に推進機、汽機、汽鐘等の機關工業の技術的進歩に基き一は世界經濟の要求により其船型及性質を進化せしめたり、即ち其進歩を分てば

- イ、木製より鐵製に鐵製より鋼鐵製に進歩し、
- ロ、外輪より暗輪となす、單暗車は二三と數を増し快速船は四暗車を用ふ。
- ハ、汽機は直動及聯動汽機より複式となり、三重及四重の膨脹汽機を用ひ現時

十九世紀
帆船の類
に於ける
勢

汽船の技
術的進歩

普ねくタービン式汽機採用せらる。

ニ、汽鐘は内部に火爐ある圓筒汽鐘にて一平方時に對する壓力三十封度に過ぎざりしもの火爐の改良により現時は三個の内部皺文火爐を有し横置往復管の圓筒汽鐘を用ひ容易に二百乃至二百二十五封度以上の汽壓力を得べし。要するに汽船の進歩は一八四〇年代に鐵船に變じ五〇年代に暗車船として螺旋推進器の裝置を以て一大時期とし、次に同六〇年代の鋼鐵船の建造、八〇年代の三重膨脹汽機の裝置、一九〇五年タービン式の採用は其新時期を劃するものと云ふべし。

構造材料の進歩

イ、構造材料 は製鐵事業の興隆に伴ひ鐵を材料とし一八四〇年の頃鐵船の年輪問題が解決せられたり、即ち大洋航行の鐵船は一八三七—三八年 Liverpool にて建造せられたる Rainbow(外輪五八〇噸)を始めとし其有効なることは一八三九—四四年の Great Britain 號(三二七〇噸)が同四六—七年坐礁し十一箇月間浸水せしも損害なく四十年間航海に従事せし事實ありき(Johnson, Water Transportation p.40)

英國の如きも一八五〇年まで海軍に鐵船を用ひず、同五二年まで郵船尙木船なりしが五六年 Cunard 會社は大西洋航路に鐵船を用ひ六〇年に至るまで鐵材の帆汽船盛に建造せられたり、米國は稍後れ一八七〇年以後なりしは木材の材料多く製鐵事業の發達幼稚

木鐵交造船

鋼船の建

なりしに因る、先は一八六〇年の頃支那茶を歐洲に輸入すべく英國商人は積載力大にして速力輕快に且つ茶の香氣を失はざる船を欲し遂に木鐵交造船を作り六九年蘇士運河の開鑿と共に木鐵交造貨物汽船は多かりしも建造費多額なる爲め現時は稀なるに至れり(W. T. p.40-41)

然れども木造より鐵船に進化せるは外車船より螺旋推進機に進むに遅遅たりしが如何なる運かりき一八六〇年の頃歐洲諸國は製鐵事業盛に Bessemer 法より Siemens-Martin の製練法となり七七年には鋼鐵の經濟的價値は一般に知られて使用は實に急速に始め疑問たりし鋼船も技術上確認せられ各國は造船保護に伴ひて木船より鐵船に變ずるより急に鋼船に代りたり。(Ship building Industry, p.70-74)

大洋航行鋼船は一八七九年 Union Steamship Coy(New Zealand) の Rykomahua 號を始めとし次で八〇年 Allan line の Buenos Ayres 號あり、殊に八二年以後は鋼鐵材の供給多大となりしも猶同形四千噸なれば建造費は鐵船より三千六百磅の多額を要せしが八六年より鋼鐵は低廉となり鋼船の建造は鐵船に優り今世界商船の五分の四は鋼船たるに至れり(W. T. p.43) 鋼鐵と Nickel を混ぜる Nickel steel は引延の強力を有し其供給大に價安きが爲め Shunting-Casting, Boiler tubes 等を使用せられ又科學の進歩は輕快粘硬なる「アルミニウム」の造船材料論ありと雖技術上未だ疑問に屬すると共に經濟上不可能なるが如し。

ロ、外輪と暗車 汽船の始めは外輪にて暗車は一八三六年海軍造船にて有名の John Ericsson 氏始めて暗車装置とし商船は四三年建造の Great Western 及 Great Britain(S. U. co.) は暗車

外輪と暗車

雙暗車

とせしも四八年米國 Collis line の四船は何れも外輪たりき然るに同五〇年に Inman line 五年 Allan line 何れも鐵製の暗車船とし漸く大商船に暗車を使用し六二年 Cunard の Persia 又暗車とせり然れども當時殊に米國にて木造船多かりし爲め帆船の建造多く従ひて推進器の進歩なかりき。(W. T. p. 26)

四暗車

雙暗車汽船は速力と安全に優り且つ操縦に便なりし爲め一八八〇年先づ海軍に採用せられ八一年太平洋航路の Notting Hill 號に八八年 Inman line の City of New York 號に採用せし以來悉く二暗車を備ふるに至れり。

汽機

然るにタービン式汽船の發明あるや Allan line の Virginia, Victoria 號の如き三暗車とし Cunard の Lusitania は四暗車を用ひたり蓋し二個以上の推進器を裝置するには其場所及保持の爲めに速力の増加により得る利益を補ふ能はざりしが往復唧子汽機 Reciprocating engine に代るタービン式の發明採用により爰に四暗車汽船の進歩を見るを得たり。

汽機

ハ、汽罐及汽機 汽罐は一八六八年圓筒汽罐 Cylindrical boiler の出るまで一八四〇年以來平側箱形 Flat-sided box-shaped boiler を用ひたり圓筒汽罐は内部に火爐ありて高壓力を主せしも暗車を使用するに至りては唧子の速力を増加する爲め又復式汽機の發明に伴ひ一層高壓を要し同七〇年より八〇年の間は圓形汽罐 Circular boiler により百封度の壓力を得たりしが普く三聯成膨脹汽機の採用あるに至りて益高壓力のものを要し現時二百五十封度以上を生ずる圓筒汽罐使用せらる。

聯成汽機

lever type 使用せられしが五八年 Adriatic 號及 Great Eastern 號より暗車及外輪共通當なる振動汽箱 Oscillating Cylinder 採用せられたり。

タービン式

暗車汽船盛となるや聯成汽機 Gear Engine 及直動汽機 Direct acting engine の二者用ひられ前者は一八五〇—六〇年盛なりしが同五四年 Allan line の Canadian 號が始めて轉倒直動汽機 Inverted direct acting engine を用ひて廣まり七〇年以後一般に採用する所となれり。

然るに聯成汽機の發明は一大進化をなせりこは一八五四年太平洋汽船の Brunton 號に用ひて好成績を示し七〇年遂に大西洋航路に Holland 號之を採りて以來全く聯成汽機のみ装置となり次て三聯成膨脹汽機は八一年濠洲航路船の Aberdeen 號始めて用ひ八四年 Wilson line の Martello 號が太平洋航路に採用し爾來三聯成の使用となり間もなく九四年より American line の St. Louis, St. Paul 二船は四聯成膨脹汽機を裝置せり。

聯成汽機の發明は一大進歩なれども三聯成より四聯成に至りたる實力經濟には重大なる發展と云ふべからず然るに一八八三年瑞典の De Laval 翌年同國の Parson 二氏各 Turbine 式を發明す共に重量軽く容積少く振動を避け其效益大なりしかば靡然として大商船は之を迎へ先づ一九〇五年 Cunard の Germania 號始めて之を用ひ次て Mauretania, Lusitania の七萬馬力の二大汽船之を裝置し今や普ねく軍艦並に大商船に採用せらるゝに至れり。

(註)W. Lenz, Technik u. Wirtschaftlichkeit in Schiffahrtbetrieb S. 13—35 に於て汽機汽罐及推進機の發達と其經營的經濟とを知るに可なり。

三遠洋航路の開始と定期航路の完成 中世伊太利自由市府北歐ハンザ市府の

興隆は地中海及北海を縦横に航行し沿岸並に副洋の航海術は海上冒險的精神に富むに至りて益進歩し一四九二年遂にコロンブスの米大陸發見となり、同九七年ヴァスコ、ド、ガマは喜望峯を回航して印度に達せり、其頃列國の殖民的遠征は國利の獲得に熱中し遠洋航路開始の基をなし十六世紀に西班牙葡萄牙人の南米の併呑次で英國人の北米に殖民し喜望峯回航路は地中海の副洋航海を變じて印度との通商を益盛とし十七世紀の始めには英國は濠洲に殖民地を開き世界の太平洋は何れも航せられざるなく幾多の遠洋航路は開始せられたり。

a. 東洋航路 太西洋航路の開始前既に東洋航路あり、即ち地中海に於ける副洋航行は十字軍戰後著しく發達し次で東洋殊に印度との通商盛なるや喜望峯回航路の發見となり歐亞は帆船により結ばれたり。

一六〇〇年倫敦の商人は英國政府の特許を受け資本金七萬二千磅を以て東印度會社を設立し帆船五隻を以て東印度との貿易を營み八五年には總督府を Calcutta に置き貿易の獨占到次で土地を併呑し三十餘隻の商船を所有せり。此外和蘭東印度會社、佛國東印度會社(一六六四年)ありて東洋との通商盛に行はれ其間の競争亦激烈なりき。

然れども地中海經由の東洋航路は一八三四年英國政府の補助を受け英國と西葡間に郵便物を運送せし Peninsular S.N. Coy. 之を開けり、此會社は Peninsular & Oriental S.N. Coy と改稱し

郵便物は Gibraltar を經て Alexandria まで船にて運び Nile 河を河船にて Cairo に到り此處より蘇士まで陸路運搬し東印度會社の船に轉載して印度に運べり、斯くて P.O 會社は同四二年蘇士 Calcutta 間四四年錫蘭 Penang, Singapore, 香港間に郵便運送を取扱ひ東印度會社と兩立せしが後東印度會社は英國政府の手に移り同六九年蘇士運河の開鑿によりて地中海東洋航路は著しく發展し P.O 會社の獨占となれり。

b. 太西洋航路

Columbus の米大陸發見以來英人は北米に殖民地を開拓せんとして

Elizabeth 女皇時代には特許を以て其殖民を勧め女皇崩去後渡航するもの益多く十七世紀の始めには其交通頻繁となりしが當時太西洋の航運は和蘭商船の占むる所なりき。是に於てか一六五一年 Cromwell の航海條例の發布あり、即ち英國及其殖民地間の貿易品の運送は英國建造の英人所有船にて英國人を船長とし英國海員四分の三以上のものたるべきこととし次で歐洲諸國の物産にして英國に輸入せらるるものは英船又は輸出地製産地の人民の有にかゝる船舶に限れり、斯くて和蘭との船舶及海洋通商の競争は干戈を交へ戰勝の英國は海上に其覇を稱ふるに至れり。

太西洋上帆船の航行盛となりしが定期航海は一八一五年英米の國交平和となり商業の興隆以後にあり、而して定期航海の開始と Public Carrier としての海運業者と商人との分離は此航路に始まり定期航海の嚆矢は實に一八一六年 Black Ball line 成り毎月一日を以て出帆せしにあり。次で同二十一年 Red Star line (毎月二十四日出帆) Swallow Tail line (毎月八日) は紐育 Liverpool 間を航し Philadelphia & Thomas Cope & Sons は費府と Liverpool 間の汽船業を開き同二

海運政策

二年 Francis Depan は紐育 Havre 間を翌年 Sevalow line は始めて紐育と倫敦間を航したり。

一八三三年倫敦の米國商人 James Smith は British & American Steam Navigation Coy を創め三八年其船は Portsmouth より紐育に航して成功し同年又 Great Western Steamship Coy の Great Western 號は Bristol より紐育に Liverpool の Transatlantic Steamship Coy も紐育に船を送れり、されど未だ全然定期出帆にあらずして英國政府の郵便運送船が Liverpool より Halifax を經て紐育に至る二週一回の定期航行をなせしも同三十九年政府は Cunard 會社に一萬五千磅の補助金を與へて之に委ねたり、同會社は乃ち木造外車汽船の Britannia 號を以て季節天候にかゝはらず定期出帆の勵行をなせり而して一八四〇年以降諸會社の創立定期航路の擴大國家の補助は太西洋に於て船舶及海運業の激烈なる競争を惹起せしめたり

其他遠洋航路としては (イ) 英國西印度諸島との航路は太西洋航路の完成に次で成れり即ち一八四一年 Royal Mail S. S. Coy は英國政府の補助を受け十四隻を以て郵便物を運送し五〇年更に伯刺西に航路を延長せり。 (ロ) 南北米の太西洋岸と太平洋岸の聯絡は California 金礦の發見以來にて Pacific Mail Steamship Coy 及 Collins line は米國政府の補助を受け紐育 Harleston, New Orleans より Havannah, Panama に至り Panama に於て Collins line は Pacific Coy に連絡し同四八年には桑港を結べり。 (ハ) 阿非利加南部との聯絡は回航路以來早く帆船航行せしが定期航路は一八四二年 Royal Mail S. Coy が補助を受けて開始せしに始まる。 (ニ) 漆洲は一六〇六年に歐人に知られ爾來英人の探檢に次で殖民行はれ漆洲定期航路は一八五〇年殊に同七三年より進境に入れり (ホ) 米國と東洋及太平洋航路は其完成最も遅し、米國と東洋の間には

其他の遠洋航路の開始
米大陸東岸の聯絡
阿、漆航路の開始

定期航路の完成

定期航路の完成と郵便運送の補助

一八九一年の頃紐育の二商會が船舶を東洋に送りて支那及日本茶を積取りしが太平洋航路は米國縱貫鐵道の竣成と共に其終點と東洋とを結ぶにより完成せり。

千八百年代に歐洲諸國は米大陸、漆州、東洋の到る所に屬領地を作り移民郵便運送の外製品の輸出、原料品の輸入に迅速大量の運輸を必要とし、就中歐米間は米國よりの小麥肉類棉花の如き歐洲よりの移民及製品の輸送の爲め發達を促され郵便運送の必要は速力の競争となれり、之れ太西洋航路に始めて定期運送成り其發達の著しかりし所以とす。

定期航路の創設者は英國政府と云ふも過言に、あらず、一八二二年政府自ら汽船を所有して郵便物を運送せしが、三十九年政府は私設會社に補助を與へて之が運送を取扱はしめてより米佛獨何れも定期航路を開始せしめて郵便託送を約したり。要するに定期航路の完成と急速なる海運の進歩は實に政府の郵便託送補助に俟ちたるものと云ふべし。

一八五〇年までは帆船尙勢力ありて旅客の運送をなし其以前にありては汽船は補助なくして定期航路を維持する能はざりき、一八五〇、一六〇年は帆船より汽

船變革の時代、たると同時に、各大陸聯絡の定期航路完成の時代なりき。就中太西洋航路にありては四〇年代に汽船の航行漸く多く五〇年代に旅客は帆船を去り汽船の獨占運送となり、六〇—七〇年代に汽船會社の基礎全く成り、七〇—八〇年代に定期航路の擴張盛大を見たり、殊に七三—四年代は通商の發達著しく迅速且大量運送の要求は切なるものありき。

幹線の完成と之に伴ふ支線の増加は大汽船會社の確立に伴ひ、航路擴張となれるものなり。蓋し中心地たる二大港を結び其一港より支線を經營するは大經營者の利益となす所なればなり。

(註) 北獨逸ロイド社は一八五五年 Bremen より紐育に航路を開き次で六八年 Paltimore 六年 New Orleans 七〇年 West India 七五年 Brazil, Argentine に航路を擴張せしが如き又 Wilson Line は紐育と Hull を結び Hull よりは北海諸瑞半島及 Baltic 海の沿岸に支線を開き Cunnard 會社は Liverpool 紐育の直接聯絡の外伊太利南部及奧太利の Rango 結び佛伊の汽船會社は何れも地中海に幾多の支線を開きたり。就中漢堡亞米利加會社は實に五大洲の各港に互り五十七線を經營す。

四商業と海運の兼營より海運業の特立、海運業の特立するに至るまでの時期

海運業の

特立

商人運送時代

組合運送時代

市府の商船

特許會社の所有船

を分ちて三となす。

(一) 商人運送時代 即ち商業と運送の混交にて始め (イ) 商人又は組合運送の時代より (ロ) 商業市府商船所有 (ハ) 特許商業會社の所有に變化せり。

自己の貨物を運搬する爲めに自ら船舶を有し航運に従事せし頃、ありては旅客郵便物の運送を必要とせず、十二世紀の頃、アマルフェにありては船主、即ち船長にして、海員と共に海上貿易に従事し、船長兼船主の自己計算の商業を盛に營み、又「ビザ」の商人は、即ち船主にて、船長は貨主の代理者として、積荷の賣買を取扱へり、次で特種の進化は伊太利自由市府及ハンザ市府の榮ゆるや、市府は船舶を所有し平時其輸出入品の運搬に従事し、戦時に戦艦となし航行には海賊船を避けんが爲めに常に船隊を組みしこと、陸上の隊商制度に等しかりき。こは十六世紀の頃地中海及北海に海賊出沒して英佛蘭船之に苦しみ、従ひて多數の船舶は相率ひて航行し而かも此難を冒して商人は莫大の利益を穫得したりしが、當時特許私船 Privileged と領主の保護を加へたる所謂 Protected pirates とは區別し難かりしと云ふ。十七世紀に入り歐洲諸國が世界各地に殖民地を開拓し其貿易を營むや、盛に特許會社を起

して之に従事せしめ特許會社は又自ら船舶を所有して運送をなせり、英國の東印度會社の如き一七七二年の頃は商船三十隻を有し且つ政府の爲めに郵便物の運送を行ひたり。

商人所有運送は海運發達の初期に行はれたるものにて例へば一六六〇年代に和蘭 *New Amsterdam* の殖民は自船運送をなし一七八〇年の頃米國の *E. H. Derby* の如きは一方に四十隻の船主たると共に全く自己通商の爲め印度支那に船舶を送りたりき。然るに一八九〇—一九〇〇年に汽船定航路の開始と運賃の下落に伴ひて私人所有の商人運送は頽勢となりしが現時と雖遺跡あり殊に未開國との商業と航運に見るべく或は更に木材、石油等、機關車製造業者の如き大量品を取扱ふ大經營者の私人運送ありこは單純に商人運送時代と同一の組織と云ふ能はざれど或意味に於ける復興と見ることを得べきか。

(註) W. T. p. 127; Smith, *Organization of Ocean Commerce* p. 5 & *Ocean Carrier* p. 94; *American merchant marine* p. 198

(二) 過渡時代に行はれたる運送組織 商業の分化は運送と貿易とを分離せしめ

商人所有
運送と遺

過渡時代
の運送組

共有の増

備船及賃
貸借

しが其過渡時代には(一) 共有船を以て運送と商業を兼ね(二) 船舶利用の法進みて備船及賃貸借による運送行はれたり。

A 共有船 大なる船舶の要求は商人の共有を促し就中組合を以て船舶を共有し之を通商地に派遣せり、米國革命戦後紐育費府及ボストンの商人の行へる支那印度の製茶積取りは此共同組織なりき、而して當時持分は $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{16}$ $\frac{1}{32}$ $\frac{1}{64}$ 等に分有せられ、其特色は (イ) 船長稀に乗組員も其共有者の一人たることあり (ロ) 持分を有する船長は或分量を限りて自己の積荷を運送し (ハ) 共有商人は盛に各地に取引の代理人を置き、我徳川時代の歩入船は此一種なり。

B 備船及船舶賃貸借、羅馬時代に此等に似たる組織あり十二三世紀「ビザンチン」ネチアに於ける船主と積荷主とは賃貸借契約の關係にて「ゼノバ」の榮ゆるや運送契約の形態既に存せしと傳ふ。十八世紀の末奈翁時代戦用品の運送に備船を行ひしことあり。されど西歐の通商に此組織の盛に行はれしは十九世紀の始めとす、乃ち貨主は自ら船舶を所有せずして單獨又は數人共同して船舶を賃借し若くは備船して運搬せしめたり、此特色は、

上乗

船長と船主

航海者

船主と商人の組合

商人運送兼營の分離

a. 航海に時日を要し通信機關不完全なりし爲め事故ある場合の處分並に乗組員の悪行を防ぐ爲め貨主の代理者即ち Super cargo 我徳川時代の上乗、便乗せり。

b. 船舶の積載量少かりし故船長乃ち船舶所有者にして同時に運送者たりき。

c. 然れども貨主と運送者との關係は單純にて運送者たる船長と雖單に航行を司り積卸其他處分は便乗者又は陸揚地の代理人之を行へり。

然れども此の過渡時代に於ては上述の外種々の運送單位ありき。

イ、船主と商人との組合 Adventure は船體の膨大と遠洋通商の發達に基き殊に十八世紀の頃は異なる民族と其事情の詳かならざる市場との貿易行はれしかば船主は船長を兼ね或方面の航行を廣告し商人と組合計算にて積荷を送れり、適例は一七八九年有名なる米國ボストンの船長は佛國及印度に二隻の派遣を廣告して之を行ひたり。

ロ、商人の運送兼營は、寧ろ運送業特立の過渡に於ける對立策とも云ふべく、例へば紐育の四大商會が濠洲との商業に帆船を送りつゝ、商人運送を營みしが英國汽船會社の米濠線を開くや四商會は結合して運送人として汽船會社を創設し自己

商業と運送の分離

定期出帆と個々の積出の申出

運送の外他人の貨物をも運送せしが如し。

(註) Smith, O. C. p.98; Lindsay, History of merchant shipping Vol II p. 997; Wagner, Handbuch des Seerechts. 4. 8-10

(三) 商業と運送の分離 即ち定期船の航行と旅客郵便運送及個々の運送契約の成立にて十九世紀の始めに運送業全く特立し、定航路の定期發着勵行せられ郵便旅客の運送は全く定期船の占むる所となり個々の貨物運送契約の時代となれり。即ち此世紀は (イ) 一八四〇年代に定期船主の勃興 (ロ) 一八四〇—七〇年に備船の繁榮 (ハ) 一八七〇年に鐵道線の汽船兼營 次で後半期は (ニ) 汽船會社の競争 (ホ) 大會社の興隆 (ヘ) 大會社の回漕同盟 (ト) 汽船大合同所謂モルガン、マーガターの發生を以て著しき現象となす、要するに近世海運の發達は株式組織の大合同の發達と國際的海運の競争に基くものと云ふべし。

一七八三年の頃船長が旅客貨物の運搬を引受くるに廣告をなせしものあり、されど當時は船長が運送人を兼ねたるものにて一八一六年 Black Ball Line はリヴァプール紐育間に他人の爲めに定期出帆を申出で旅客及高價品を運搬せり、旅客汽船は之より先き一八〇七年紐育オルバニー間を航せし Clemont 號を嚆矢とし同

十九年以來大西洋に汽船發達せしが四〇年の頃にも旅客一等十人二等二十人を運ぶに過ぎずして、移民の如き三等旅客は同五〇年の頃まで帆船に乗せり。されど殖民地の開發通商の進歩は郵便物及旅客の安全且つ速達を必要となし汽船の航行以來 Clipper 型帆船との間に始めて速力の問題起り一八六〇年代に汽船は郵便旅客を獨占せり、而して船體の膨大と運送業者の航路擴張により商人にして同一方面に送る貨物は運送者と個々の運送契約を締結するを得せしめ爰に積合契約は定期船の航行より始められり。蓋し積合運送の必要は取引方法の變化、換言すれば電信取引發達して各地との運輸の連絡を要し且つ迅速に隔地の價格と其變動を知り得ると共に手数料商人又は積荷仲立人の増加に伴ひて電信を以て容易に委託取引をも行ひ得て各方面の積荷集散増加し一般商人は特に備船して上乗を便乘せしむるが如き必要を見ざるに至れり。(W. H. p. 129; O. O. p. 5; Lindsay History of merchant shipping Vol II p. 379 Vol III p. 369)

然れども商人運送が特に殖民地貿易に永く繼續し陸上よりも運送業特立の運かりし所以は

(イ) 殖民地貿易の盛大は往航に製品を積みて賣込み彼の地の生産原料品を求

運送業特
立の所以
なり

めて歸航せしを以て取引と運搬と離るべからざる關係を有せり。

(ロ) 殖民地貿易は年を通じて輸送せらるゝことなく單に或季節に船を送るのみ従ひて獨立なる船舶の不定期運送にて足れり。

(ハ) 殖民地通商の組織は敏捷の性質にあらざる故其出帆と快速なる航海を必要とせざりき。

以上を要するに現時海運の發達は定期船は旅客郵便物の運送を獨占し、個々の運送契約時代に發展せしが尙商人運送、或は Tramp Vessels の横行ありて備船貸借運送並び行はれ之を英國に見るも帆船の七千餘隻及汽船八千餘隻の内千二百隻の定期船を除きて他は實に不定期運送に従事する船舶なり。

(註) 海運の發達に關する參考書多し Lindsay, History of Merchant shipping を最とし Kennedy, History of Steam Navigation; C. S. Hill, History of merchant shipping; Fitzer, E. Die wirtschaftliche u. technische Entwicklung des Seeschiffahrt; Vernaux, Industrie des Transports maritimes 米國に關するものは Fry's, History of North Atlantic steam navigation; Bates, American marine; Mervin, American merchant marine; Morrison, H. of American steam navigation 其他 Ilhckmore, British merchant marine; Wheelwright, Pacific steam navigation 等 伊吹山氏英國海運史 要造船の發達は Torr, Ancient ships; Holmes, Ancient & Modern ships

汽船時代
開國期未

(附) 本邦に於ける汽船會社の興隆 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互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が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航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。

本邦最始
社の汽船會

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れ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数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汽船會社と改めたり政府の特恵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

日本郵船
株式會社

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、八年横浜上海間に定期航路を開くや英國船の競争を惹起し政府は同年解散せる郵便蒸汽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恵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洲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ゝに至れり。

(註一) 廻漕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費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併へ一は三菱獨

占の非難と二大會社の對立をなき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。

大阪商船株式會社

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支那及支那朝鮮航路四十二年米國線をも開きたり。

東洋汽船株式會社

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同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

日清汽船會社
朝鮮郵船株式會社

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。

第二款 世界海運の現況

海運國の造船

一、海運國の造船 造船と海運は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で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の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商港及運河設備の如きも寧ろ造船の發達即ち入出港の大船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が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運搬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, Mersey 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え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

英國

に及び同一三年には世界の建造高三百九十萬噸中百九十八萬噸一四年には二百九十九萬噸中百七十九萬噸は英國の建造せる所なり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I) 一八二二年 Camet より一九〇一年 King Edward に至る Clyde の歴史は J. Williamson, Clyde Passenger steamer 参照。世界造船國の建造高及英國の建造噸數は附録参照。

(註II) 一九一二年に於ける英國と其他諸國との建造噸數比較

英國		其他諸國	
商船噸數	七三三	合計噸數	一、〇〇七
軍艦噸數	一、七三八、五一四	合計噸數	一、一六三、二五五
合計噸數	三〇	合計噸數	一、一四四
合計噸數	一九一、七三七	合計噸數	三、四二、八九二

ロ、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 等の地方の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

米國

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。

然るに生産過剩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急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Crump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建船は世界の第三位を占むるに至れり(S. 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なれり、一八三〇—五〇年に木造船船は 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 Sktith 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 Cramp 及 Messerly 造船所に依頼したり、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 Sktith の私設造船所に托し遂に鐵船製造に成功し日本支那及南米に厚き信用を收めて Sktith の Vulcan 造船所は是等諸國の建艦を引受けたり。

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八七七年に全部引渡を受けしが何れも英佛建造船と劣る所な

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國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

(註一)國民的産業の聯合に付きては第七章第四款獨逸國參照

(註二)造船獎勵として材料の輸入免除及其運搬の特恵は第四章第一節參照尙 L. E. Bark or 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 Ateliers 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 は諾威 Teak 材は加奈太産のもの

佛國の造船

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、埃太利 は鐵鋼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 Tecnico Triestino なり。

ハ、和蘭伊國 和蘭は鐵鋼を英獨よりチーク材は西印度 djati 材は東印度より Timber, lumber の或種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 を firm Nederlandse stoomboot maatschappij, Flushing の firm Koninklijke maatschappij de Schelde te Vlissingen は著名なり。

伊太利造船は自然的不利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産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 Castellammare di Stabia とす。

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

埃太利

和蘭

伊太利

本邦の造船
と外國船購入

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大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汽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残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建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年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。(大正二年に至る五年間の建造高附録參照)

我船舶の増加並に造船の發達と對照に必要なるは購入、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八十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鋼船及鐵船は木船及木鐵交造船より多かりき、購入汽船は其船數我建造汽船よりも明治十年以後に少く殊に二十二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

噸量は新造船の上にあり、之れ内地建造船よりは購入船型大にして我造船の進まざりし故なり。明治二十七年以降數年は内地の建造盛となりしも日清戦争並に戦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戦争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艘、翌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。

二、海運國海運 世界の海運國は實に英國にして世界商船總噸四千百九十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. 48 p. 312 此期間の商船増加)

噸數は American Consular Report, 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%
佛國	(汽船に於て一%の減少)	諾威	一九一%
西班牙	三〇%	瑞典	六四%
和蘭	三七%	丁抹	七六%
埃何	六〇%	希臘	一五八%
葡萄牙	一一〇%	日本	二三一%
ルーマニヤ	七%		

(註)一九〇九—一九一三年に至る世界海運國の海運は附録參照

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

英國	汽船所有百分率	六七、五六	帆船所有百分率	一〇、八九	運送能力百分率	六七、一四
合衆國	一〇、六九	四九、〇九	一〇、九七			
獨逸	一〇、二九	一二、七四	一、三一			
佛國	三、二〇	四、三一	三、二一			
諾威	二、三〇	一、四二	二、二九			
伊太利	一、八七	六、十三	一、九〇			

和	日	丁	澳	瑞	露	諸
蘭	本	抹	甸	典	國	國
一、三九	一、二五	〇、七三	〇、三六	〇、一七	〇、〇一	〇、二八
五、六八	二、一九	一、九〇	二、一五	二、九〇	〇、三〇	〇、三〇
一、四二	一、二五	〇、七四	〇、二六	〇、一八	〇、〇三	〇、三〇

以上各國の有する運送能力、Transportationfähigkeitを示せしが運送能力は單に其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えざるものあり、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―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 及 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。
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. Tamsitz, Technik u. W. S. S. 11—33.

一八七五年	一	汽船噸數	三	帆船噸數
一八九五年	同		三、五	同
一九〇五年	同		四	同

船體の膨大は旅客船殊に大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大西洋航路に於ける舊船を使用するもの多し。

Intermediate vessels	噸數	1896—1900 に至る貨物船の平均容積				
		長	幅	深		
Cymric	1838	1896	226.0	34.9	16.0	1616
Tennsylvania	1896	97	260.0	40.0	18.4	2679
Minneapolis	1911	98	303.5	43.4	22.6	3100
Mannahala	1900	99	323.0	46.1	23.5	3270
Ivernia	1899	1000	324.6	45.4	22.7	3194
Saxonia	1900					
Celtic	1901					

帆船及貨物
貨客混用
帆船

大帆船の膨

(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申)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△汽鐘單口四個△最速力十四海里

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 Mannering 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 Paks, 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 Selly 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

大帆船

太西洋に於ける海運の競争

競争の激烈

の所有に屬す。

四、船舶競争 海運界の競争は運送具たる船舶に先づ現はる、而して太西洋航路に於て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 Cunard 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 の Inman 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 六年 Compagnie Générale 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尙紐育英國間に十二海運會社あり、次で六八年に 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

航路の擴張

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 Thingvald 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—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 Constantiople 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。

船舶の膨大

1. 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で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 Gaion 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 成り同社は續きて八三年 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, Hanel の二船、漢堡亞米利加線は Fürst 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, Lancania 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 號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

○一年には *Celtic* 及 *Codric* 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 *Canard* の *Insitania* 及 *Manuelania* の二船出で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)之を一八七四年の *Record* たりし *Britania* 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* は四萬五千噸なるに更に漢米線の *Vaterland* 五萬六千噸 *Imperator* 五萬二千百噸の如き大船成れり。

大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)の二等船客總噸二萬千噸を建て我國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西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 *Canard line* 亦五萬噸型を計畫し獨逸の *Hamburg American line* は五萬

噸臺のものを以て之と競ふが如し。

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、越えて七〇年に及びて八千噸となり八九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、但し太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 *Invincible* 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
を積み得べし。

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
六呎總噸一七、五四〇一等船客三百二十四、二等百二十五、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總噸二四、五八一、一等船客五百五十二等船客二
百五十三等船客三百 Steerage 船客二千三百積荷一萬噸。

4. 補助的船型 Subsidiary Type として Alleghony あり其總噸數二、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多量の貨物を積載し得。

(註二) Olympic 及 Titanic.

Ft.	Ins.
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

Height from bottom of Keel to top of Captain's House.	105	7	獨船 Imperator	Lusitania	
Height of Funnels above casing.	72	0	呎	300. feet	762. feet
Height of Funnels above boat deck	81	6	噸	95.2	78.8
Distance from top of Funnels to Keel	175	0	上甲板マテノ深	64.	56.6
Tone Registered	45,324Tons	總噸數	52,000 tons	32,500 tons	

速力のレ
コード

2. 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 號は一九節二八五五哩を六日一時五十五分を以て世界を驚かせしが次で

汽船のレ
コード

City of Paris 二二八節は航走二十節二七八八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 Fürst 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 Campanin 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タービン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。

要するに高速度の航走は運輸強度の大なる大西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、一八四〇年代に八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りしが未だ之を越ゆるものなし。

(註) New York Queensdown 間の Record.

年	船名	日	時	分
1840	Cunard Acadia, Liverpool to Halifax	11	4	0
49	• Cambria	10	22	0
51	• Baltic	9	18	0
61	• Scotia (Queensdown N. Y.)	8	15	45
67	• City of Paris	7	23	17
76	• Britannic	7	13	11
80	Ganton	7	10	47
84	• Oregon	6	19	43
87	Cunard, Umbria	6.4	4	42
89	Inman, City of Paris	5	19	19
91	White Star, Teutonic	5	16	31
92	Inman City of Paris	5	14	24
94	Cunard, Lucania	5	7	32
98	North German, Kaiser Wilhelm der Grosse	5	4	40
1900	Deutschland	5	7	38
1909	Lusitania, Mauretania	4	10	41

(註)本節参考として A. I. Miggins, 'The Atlantic Ferry'; 及び 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 Vercaux, 'Industrie des Transportsmaritimes' 中参考すべしと多し J. Granzel, 'System der Verkehrspolitik S. 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狀其他特種の汽船に付き通俗的に説明あり。

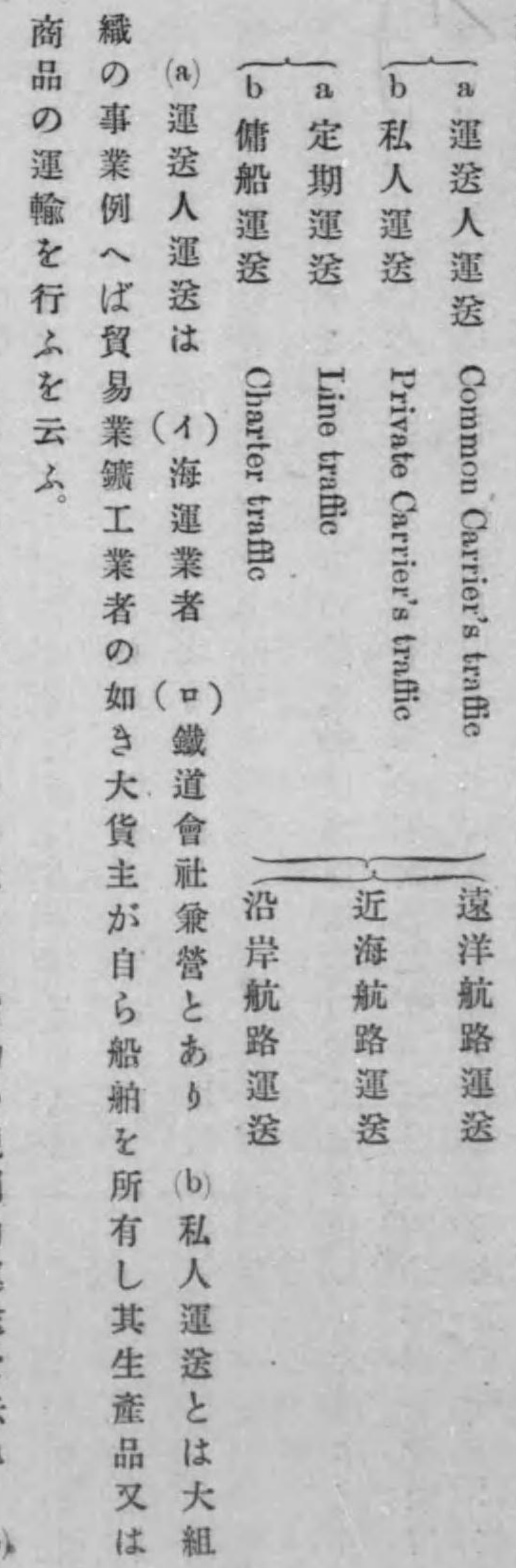
第二節 海運の組織及其特質

第一款 海上運送の組織

一、海上運送の組織 船舶運用と航海の狀況により海洋、*Oceanfahrt*、沿岸、*Küstenfahrt*、内海、*Binnenseefahrt*、河川、運河の航海、*Fluss u. Kanalfahrt* 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。

建設運河の如き例を除き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、競争常に絶えざるは水運の狀態となす、殊に水上運送は運輸の生産費を要すること少く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

の流動は其種類、分量、方向及季節同一ならず、且又規則的迅速なる運輸を要する貨物と然らざるとあり、運賃は物價構成の要素たれば貨物によりて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、今其組織を表示するに左の如し。



二、帆船と汽船運送 帆船と汽船は各經濟的特質を有す 帆船は (イ) 建造費汽

船より低廉に (ロ) 乗組員少く燃料費を省くが故航漕費少く (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
 乗組員費等の航漕費多大なる爲に運賃高し。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) 速力亦遅し。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
 船使用の度數を多からしむ。

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太西洋航路
 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奨励も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

帆船の重要なる所以

帆船と帆

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
 (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、
 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 Car-
 ゴは尙帆船を利用するものたり。但し帆船は風力其他自然力に依頼するを以て
 自ら定期的の通商時期 Trading season 存し商業上より見れば市場の貨物の停滯又
 は在荷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
 らざるも經濟的航漕に適する汽船も亦備船せらるべし。

(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) 同

噸量なるとき汽船は帆船に比し其三分の二の積載力とす(一)乗組員費は帆船は汽船より三割減、更に航費中の燃料は汽船に特有にして其航費中三分の一乃至四分の一は燃料費たり。尙 W. T. p. 23—24, 129; Smith, Ocean Carrier, p. 102, 105; Owen, Ports & Docks p. 83—87 参照

沿海運送

(附) 沿海運送 Coastline 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なる集中及分配の作用あり。

鐵道の影響

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険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は米國沿岸我

瀬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線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。

定期運送

三、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的效果著大なるものあり。海商組織に於て不定期船運送との實際上の差別は (イ) 特定航路に於ける定期發着を以て旅客郵便の運送を獨占し (ロ) 運賃負擔能力大なる特種貨物の積合契約の運送を主となす、爰に特種の貨物とは豫測し得らるゝ時日に於て正確

且つ迅速に引渡を欲するもの、即ち運賃の高率を辭せずして運送の遅延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散荷 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なすべし。

さて定期船主は其經營に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。
- 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設備を要す。

定期船主の經營以大なる所

定期船の特徵

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、船用品の供給等航消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費に多額を投ぜざるべからず。

定期船の特徵は (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濟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じ (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く (ハ) 定期表の嚴格なる勵行を必要とし爲めに旅貨少きも航走し積卸乗降を終るも豫定の時間にあらざれば出帆するを得ずして無益の出費あり (ニ) 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船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、郵便運送の契約は之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托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。

定期船主の備船と不定期運送

定期船主は備船を以て之に従ふことあり、されど通例自船を以て經營し備船は船線の爲めに之をなすものなり即ち (イ) 或定期航路に自船の故障生じたる時 (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とき (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期航路の運送に従はんとする場合の如し尙定期及不定期の船

不定期船

不定期船の建造と經濟速力

主經營を劃然分つこと難き場合あり例へば紐育より濠洲及東洋に至る或定期船主は備船して定期航路に充つるも其契約は往航に止り歸航は游航船 Tramp steamer の船主自身の計算を以て不定期運送となるが如し (C. O. P. 20, 32) 四、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えず積荷を需めて遊行する不定期貨物船なり。

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備船 Chartered Vessels と云ふ Tramp steamer と Tramp sailer とあり、凡て貨物船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て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搭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で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。

不定期船運送が世界の通商上盛に遊行し海運界に重要な所以は

A、貿易の状態 即ち最も著しき原因は國際貿易の發達にて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。殊に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、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。

B、貨物の性質 I、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 *Sensible nature* を有す、即ち世界の農産物の如き收穫と輸出の季節

不定期船の運送は、以て其の理由多き

貨物の性質

は各地方により一ならず即ち其流動時期に於て不規則なり。

C、備船の利用 I、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。

不定期船主よりすれば其經營上公表せる發着の時間表を有せず航走契約自由にして限定せらるゝことなく、約定の積荷の積込み次第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

備船の利

不定期船主の經營

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。

而かも現時船舶の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船主は乃ち世界の各港に於ける其代理人又は仲立人と電信通報を交換し手數料を支拂ひ積荷の周旋を托し運賃の交渉に當らしめ以て間斷なき船線に勉む。

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も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航往に殆ど底荷に等しき噸八志の運賃を以て *Wetzel* 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洲に到れば濠洲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。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ものとする *(O. C. P. 36; O. O. P. 15-16)*

要するに不定期船主の經營は商業の要求と配船問題に存するものと云ふべし夫の不定期船主が一九〇一年に濠洲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。

備船運送に於ける運送の目的物は價格の低き大量なる農産物穀物、小麥、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。次に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収入ある 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洲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礦木材の積取りの爲めに分布せらる、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 より鐵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。(C. O. 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)Maclay 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

特種運送

兼營の理由

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本邦不定期汽船數に付きては附録參照

五、特種運送 之を分ちて二とす a. Railroad ocean carrier としての Railway steamship line の經營。 b. Private carrier としての Industrial steamship line の經營之なり。

1. 鐵道汽船業の兼營 水陸運輸業は孤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、但し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稀なり。

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

權の認許を要すると共に、營業は獨占的性質なるに反し、汽船業は其企業全く自由なるにあり。

鐵道と汽船との水陸運輸の協約は進で兼營の趨勢となり (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。兼營の始めに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全に成立する故なり、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, Goude 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。(O. P. 166-168)

米國に於ける兼營の發生

(註) 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、太西洋航路には同八五年 Panama Railroad and Steamship Coy と Pacific Steamship Coy の協同成れり、されど太西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 American 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 は Philadelphia, London, Liverpool 間に Transatlantic Transport line を企て一九〇〇年 Southern Railway は London, Liverpool, Hamburg, Rotterdam 間に汽船航路を開始し其他 Chesapeake & Ohio 間は New York, London, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Liverpool, Dublin, Glasgow を結び Illinois Central 線は New Orleans と London, Liverpool, Hamburg 其他米歐間の Liverpool, Bremen, Copenhagen, Nantes, Havre, Venice, Genoa, Trieste 間及 Portland と London Glasgow Liverpool, Bristol 間 Quebec 及 London Liver

太平洋岸

加奈多太
平洋鐵道

pool 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 を建て沿岸にあつては 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 と Asiatic 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
Upper lake service(Great Lakes)	3
Perry service	2

Total all classes

53

私人運送

私人運送
の復興

此他著名のものとしては Austria Hungary の國有鐵道は Adriatic 海 Roumania 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洲鐵道は大連と上海間に定期航路を兼營す。

2. 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。

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頽せしが、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滿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経費を節約す。
 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
 として其廢類を見ることなかるべきか。

(註) 著名なる私人運送

(イ) 石油の私人運送 一八七三年の頃、東海に行はれしが、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. 209-217)

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

著名の私人運送
石油運送

Independent American	21	58,847	8	11,367
Russian Companies	30	96,553		
DutchEast Indian Traders	41	125,161		
Burmese & Japanese Traders	6	12,810		
English Tramp steamship	18	55,831	4	8,219
English Tramp sailing vessels.	2	2,525		
French Companies	9	12,707	4	4,324
Unclassified	183	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、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鐵の所有及

石炭

其他の自
船運送

パナ、

公共的任
務

探堀は鐵道會社の經營に係り費府より Boston 其他 ^{ニューハンプトン} 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 舢板 Sea lighter 等あり。

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洲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。

(ハ)パナ、の私人運送 西印度及 Caribbean 地方より合衆國及歐洲に輸出するパナ、運送には船舶約百隻之に従ひ其九割はパナ、商人の所有に係るものなり。

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葉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、此パナ、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。苺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ざるべく近時 California に於ける香橙生産者は市場獨占の爲めに此企圖ありと傳聞す。

(註)參考書は Johnson, W.T.; South. Organisation of Ocean Commerce, Ocean carrier; S. March Handelswegen. Ver-
kaufmittel der Gegenwart; The sea Organisation u Verhandlung in der Handelschifffahrt.

第二款 海運の特質

一、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すること。

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翻る所なり。

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

國威の維
持發揚者
としての
海運

貿易機關
としての
海運

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は自然の趨勢なり。

(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け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。Haunann, Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt S. 2

通信機關としての海運

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我國の如き海を越ゆる國際郵便は海運を以て主要の運送機關となす、即ち海運は管に政府遞信事務を行ふの機關たるに止らず國民の信書を運搬するやそは

海軍の補助的任務

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なれど戰時亦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 Collie-ers, Scouts, Transporter, Despatch boats なき海軍の Efficiency は微弱なるべし。

上古商船が海防又は戰時に軍用として徴せられ、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事協會の帝國義勇艦隊の船舶が半船半艦なるが如きは海運と海軍との關係を示すものと云ふべし。

(註)海運と海軍との關係は海運の任務並に海船費用(第四章船舶に)に就ても重要とす D. J. Kelley, Question of ships, Chap. IX X 以下を詳述せり。

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際たる作用に依る、又た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用をなし、又回漕事業の勞働と移民の移動を行ひ、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。

二、海運の經濟的機能 抑も海運の特徴は運賃低廉及大量輸送の可能に存し、是は實に國民經濟上に顯著の機能を有す、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。要之海運は鐵道の如く抵抗大なる軌條を走らず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に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) 危險の發生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險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、或は危險多き爲め保険料の高率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。さ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礙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

海運政策

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、人との交通及貨物流動區域擴大し、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。

海運の發達と其經濟的機能は之を国内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張し、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。

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。

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其物價も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興へ、(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) 噸税等國家の收入を増し、(ヲ) 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か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穀價の世界的平均をなさしめたり (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、

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

農業

工業

業國たる位地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 (ヘ) 商專經營を集中的たらしむ。

2. 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。

3. 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

鑛業及漁業

移民事業

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撈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 (O. O. C. P. 17)

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) 國內人口の過剩を防ぎ (ロ) 勞働賃率を維持し (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、保険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。

三、海運の特質及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鐵道の如く軌道を布き機關車が運搬具を牽引すると異り、運搬具たる船舶は天下の公道を自然力のみにても動かし得ると而かも其大道は世界の人と貨物の流動する所船舶は相通じて向はざるなく、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が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様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、貸借、備船の方法を以て猶營業を開始するを得べし。

本質上鐵道との差異
固定資本の多寡

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変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。

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。

ア、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中性の事業たり。

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経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而かも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。

質的有無

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) 國民經濟上資本の效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中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に至れば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

質的有無

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。

e. 統一的性質の有無 鐵道は其效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船舶を

海運の競争

完全に利用し難きは經營に至難なる理由とす。

四、海運の競争 海運に通路の所有者なし、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、即ら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絶ゆるの時なし。

海運界の競争状態の國際間の競争

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

一航路上の競争

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嘗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。

B、一航路上の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 及 Liners との競争
b. Liners 及 Charters との競争
c. Charters 及 Charters との競争

C a. Steamers 及 Sailers との競争
b. Liners 及 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

鐵道との競争

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縱貫鐵道及海運の聯絡運送と蘇士通過海運との競争あり (ハ) 國內鐵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距たれること遠きときは海運もあるも鐵道便に依る場合多し。

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。

五、運賃戦争 海運競争の最も激烈に現はるゝは運賃問題にして賃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。而して賃率に於ける競争は遂に運賃戦争 Freight war or Freight rate war を惹起す其一例左の如し。

貨主との競争

運賃戦争

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。

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於て印度航路に激烈なる運賃戦争を行へり其他 Newzealand Shipping Coy 及 Shawsvill Albion Coy, Federal Houldershire line との間に又英國西海岸と Newzealand 間の Freight war 亦著名なり。

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多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 Cunnard が下等船客運賃の挑戦を試みしに始まれり。(W. T. p. 156)

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 Wermann line 及 German Lloyds 及 Hamburg American の後援と政府の補助金を得英國の Union Castle line と競争を開始し其賃率競争次第に激甚となり英國には此外に Harrison, El-

貨物運賃戦争

旅客運賃戦争

大會社と國家後援

● 本邦の一

lemann, 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数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が上海定期航路を開くや太平洋汽船會社は横濱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を確立したりき。

不定期船の競争の特質

六、競争の特質と影響 競争は不定期船と定期船に於て各特質を有す。即ち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が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賃貸容易なるを以て常に新た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. F. P. 186)

海運界の競争が何れの運送方法に行はるゝを問はず其影響は (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

競争の影響

を減じ事業の改良を期し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ゝ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けん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、是に是て或は該航路運送を廢するか又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なり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。

(註二)本節參考用には W. T. P. 140; Magazine of Commerce, March 1904 p. 174; American Academy Political Science 1902—Knapp, the Social effect of Transportation; A. T. Mahan, The Influence of Sea power upon History 1660—1783; Cooley, Theory of Transportation 殊に Chap. III, VI, 及三章; Holl, Immigration & its effect; Report of Commissioner General of Immigration; Smith O. O. C. & O. C; Halle, Handels u. Kriegsmarine 移民との關係は Poll, Immigration and its effect; Report of Commissioner General of Immigration.

第三節 回漕同盟及合同

第一款 回漕同盟

一同盟の性質及成立、回漕同盟 Shipping Ring or Conference, Konferenz と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の同盟線たるあり。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

同盟の性質及成立

各同盟は獨立するを以て一同盟に加はれる船主も他の同盟に加入することを得べし例へばP.O.會社は濠洲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、

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ずと雖海運本來の性質上絕對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

競争の絶つて維持困難なる所以

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すと雖絕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絕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。

要するに同盟の目的とするところは。

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) 一の賃率を課するもの (ロ) 各航路に於ける航海敷を制限し (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 Pooling a/c をなすが如し。
 b. 同盟以外の船主の競争に關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續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制割戻と稱す。

二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述べんとする同盟なり。荷扱人同盟 Freight forwarder's Conference は船腹の賃借又は備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べし、例へば North Atlantic

Conference 北大西洋航路同盟 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 owners 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は必要なり。

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帶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、獨逸の漢米線が歐米の内地に 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

同盟の獨
占的觀念

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 Ry Coy は倫敦及巴里行 Ocean express を發車せしむるが如し。

三、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確守をなさるべきか、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。今其誘致の主なるものを見るに二あり。

不定期船

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する場合の如し、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制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

外船

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。

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) 相當收益ありて限界以上の賃率が保たるゝ場合 (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。

(註) 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。但し此成功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競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競争の貨率より高き運賃を課して前きの損失を補はむとすべく殊に加入船にして強勢のものならんか共同盟の勢力は益増大すべし。

四同盟獨占力の強弱 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

外船の驅逐又は加入せしめたる結果

獨占力の強弱

對外的強弱

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か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艱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勢力は薄弱なり例へば *Argentine* 英國間の如し。

c. 航路の地域的關係 同盟の區域は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。

以上は同盟の對外的獨占力の強弱を原因する主點にて之を對内的に見れば

對内的強弱

- 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 Tiesystem 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や若し繼續的に行はるれば同盟船と貨主との競争起り外船の誘致を促すべし。
- d. 通商狀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備船に適せず且つ其分量不充分なるものなれば 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。
- 五、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賃率の最低を定め、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賃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。

不定期船
の同盟同盟船の
貨主の帆
船托送

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. Ronbulgh 氏の説明に「佛國帆船が航漕運獎勵金 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 が或航海に對し賃率を定めたる最低賃率以下は之を收めざることを約し、若し最低賃率をも得られざる場合には船主は船舶を碇泊するか又は 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托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運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。

第二款 同盟の起因及現状

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商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

同盟の起

汽船運送
は正確な

汽船の種
類多し

高級船の
建造

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、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、又一方に散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。

Bulky 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)前きに市場需用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小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。

不定期船と
の差異

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継続的に航
 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
 を供給す (ロ) *Trump* 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、高速力、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殘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
 らず公示の時に發着して以て新たなる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

契約制の
發生

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継続的船積を強制するの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. Muckay* 氏の報告に一定期船にて運送する積荷の平均種類
 は千百五十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 Deffered rebate system 繼續制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二十一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ゝに至れり。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、海運の沈滞、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峙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

1881 Australian Trade

1886 South Africa Trade

1895 West Africa Trade

1896 River Plate South Brazil Trade

1904 南米西海岸

1895 North Brazil

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. 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た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-deutscher Lloyd, Holland-America line, 白の Red Star line 等の Compagnie Transatlantique なりしが其後英米澳の定期汽船主も加盟せり。

ニ、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。

ヘ、太平洋航路同盟 太平洋郵船、東西洋汽船、加奈多郵船、日本郵船等太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收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。

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儘かに棧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. Woermann 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—九五再續せしも割戻制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。

競争の結果
なる結果
として同
盟の成立
せる好適
例

(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南洋の結合地點たり就中 Sumatra
西海岸馬來半島 Java, Borneo, Malacca, 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の他の
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就多かりき。

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 Strait 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。

リ、印度英國復航路同盟 支線同盟四あり Malacca 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麥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艙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るに至れり。

(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 Rangoon の米は Bapa (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は該代理人を通じ
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採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 Rings, p. 13-18; Harms, *Problemes der Weltwirtschaft* S. 255-258; Harmann, *ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt* S. 594 又大西洋に於ける同盟の研究は Thüsing, *Deutsche Schifffahrt u. Schifffahrtspolitik der Gegenwart* S. 74-81 参照。

第三款 同盟の組織及協定

一 同盟の組織 同盟の對内關係より分ちて同盟を種別すれば。

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) 使用船舶數を協約す。

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 Pool a/c Conference 収入又は利益の參加をなして競争を避け

對内關係
内部協定

同盟形式
の完否

んとする船主の會計上の全部又は一部の同盟なり。

B、同盟組織が形式上、完全なるや否やにより、Formal Conference と Informal Conference ととなす、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 とは 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數の制限、運賃の協定其他實行に關する事務を執らしむ要するに 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。

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。即ち内部の組織には (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。

同盟の經營は協定に成るものにて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

二、同盟船主間の協定

船主間の協定
運輸又は地域分割

1. 運輸に關する協約

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、即ち特別なる事情と利益を有する港又は航路に分割す、斯くて所謂特別營業範圍の保留 Reservation of special Area 行はる。

イ、運輸の分割 例へば Northern Pacific Steamship と 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 Both 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するが如し。

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数、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、出帆數に制限を設けざるときは概ね合併計算の方法を採用するが如し。

イ、同港よりの運輸分割 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、出帆回数協定の協約 一九〇二年 Prince line と Honsion line は二週間に紐育より Cape Town, Port Natal, Delagoa 灣に出帆することを約せり。

ハ、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。

出帆に關する約定

同港よりの分割

出帆回数

出帆數と噸量

交替出帆

ニ、交替出帆の約定 Canadian Pacific & Union Steamship Coy (New Zealand) 及 Great Northern と我
日本郵船會社間に約定せらる。

2 貨率及割戻に關する協定。

A 貨率に關する約定 貨率維持を主たる目的となし其約定は (イ) 貨物の階級
と階級貨率を定むるもの (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。

運賃協定には此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 Northern 汽船の間に於けるが如く或は Joint agent を置き
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。

割戻に關
する協定

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あ
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。而して或同盟にては

貨率に關
する協定

割戻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。然れ共此 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) 地方的最低貨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とあり。

(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。

3. 合併計算の協約 Pool or 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し後

合併計算
の協約

者は收めたる利益の分配計算 Pooling of Profit にて廣く行はる。

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

B、計算の方法 航路の事情により一様ならず (イ) 或特種の積荷に付きてのみ

行ふことあり (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

主が利益を得ることとなるべし。

豫定比例を以て運送量を約し其以上の運賃の収入を 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

批判

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こ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 成立せしが僅かに二年にて破壊し同五年 Cunard S. S. Coy と White Star line の間に英國よりの西廻郵便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んで合同の組織を生ずるに至りしものとす。

(註一) W. T. p. 152-4, 163; Magazine of Commerce, March 1907 p. 174 及び Pool の概念は K. Thiess, Organisation u.

Verbandsbildung in der Handelsschifffahrt S. S. 21-23

(註二) 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 と Pugin & U. Coy (伊) との間に利益分配は前社 $\frac{3}{5}$ 後社 $\frac{2}{5}$ の割なりき海

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

合併計算の實例

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、されば實際の積荷高と運賃の分配は異なるべし。

(註三)英國の Colombo 輸入航路にて出帆數に制限なく T.C. 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比例と及前年各線の實際運送噸數を基礎として計算分配せらる。

(註四)同盟と Pool 計算の組織は航路により異なる其他實例第一卷海運二八七頁參照。

三、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。契約には期間契約と大量契約とあり。

A. 期間契約 期間契約は大量托送者に限らず一般貨主とも之を行ひ割戻制を伴ふ。

イ、特定商品は積出の時期一定するを以て出帆の時日、回數、賃率、割戻の時期及割合を約すると同時に該期間繼續して船積に忠實なる事を誓約せしむるか、

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

同盟船主
と貨主と
の契約

期間契約

をなすものに割戻を特約す。

B. 大量托送契約 此契約は (イ)特種條件を必要とする政府又は自治體 (ロ)粗

製又は原料品若くは重量品例へば軌條車輛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條件を以て之に應ぜんとす、而して同盟船主の一方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、

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南米各航路には各自植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。

(註)同盟が商人團體と契約すること双方に最も効力ありて商人團體は亦同盟の勢力を

抑制すべし實例は第一卷海運二八九—二九二參照

船主の要求
船積繼續
の要求

割戻の方
法

四、繼續割戻 繼續割戻は船積繼續の要求即ち貨主に對する忠實 Loyalty の要求にして、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 Agent の請求失權の處罰のみに止まらず爾後同盟貨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。

割戻は一定期間内(四ヶ月六月一ヶ年)に計算せられ其割合は、(イ)一定の金額を定むるか、(ロ)運賃支拂の額に應じて其率を異にす又、(イ)積送分量の如何に係は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而して計算期間 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ざれど今割戻の方法を述べれば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但し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

同盟制の
擴大

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權を失ふべし之れ實に割戻の精神か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。

五、國際同盟契約 回漕同盟は進んで二國乃至數國に亘りて同一方面の航路に從事する國際船主間に擴大せられたり。蓋し國際回漕同盟は國際船主間の競争を制限せんとし賃率の協約は各自の利益を支持するにありて國際貿易の競争より發生す、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外國品を運ぶ運賃は低廉となり通商上却て自國貿易品の輸出入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。

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

歐洲に於
ける起因

の諸港には大陸船就中獨逸船は漢堡アントアイブを中心としてミツドルスボロ、バル倫敦に侵入し其の重要な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貨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し且つ海運の中心地に勢力を占め(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ゝ地(ニ)凡ての競争に適當なる不定期船を有するとき(ホ)輸出入何れか多大なるとき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ゝも均等主義は單に船主に可なるが如くにして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アントアイブ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たりしが國際同盟成立してかゝることなきに至れり。

國際同盟
契約

國際同盟の契約は(イ)國の限界を脱し各船主が一員として同盟すると(ロ)一國に於ける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。

1. 營業範圍の分割

2. 割戻制の一致

3. 同一積荷に同一の貨率を課すること

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。之れ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きに至りしものとす。

(註)極東航路國際同盟の範圍は英國、白耳義、和蘭より海峽植民地、馬來半島、暹羅、比律賓諸島、香港、旅順、威海衛、支那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, 北獨逸ロイム、日本郵船 Glen, Saire, Ben, Shell, Mutual Mergal 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、複雑の一例は漢堡亞米利加線は日本に Mittelshburgh より P. & Iron を運ぶの外英國諸港より或積荷をなす

營業範圍
の分割

能はず Copenhagen, East Asiatic Coy 及 St. Petersburg S Russian East Asiatic Coy は Antwerp より積荷をなすを得ず漢堡の Engen Collier 及 Diekmann は Antwerp より旅順までの航路に限り Nederland 線及 Rotterdam Lloyd は Rotterdam 及 Amsterdam より海峽植民地に至る船積のみに制限し Compagnie Transatlantique は海峽植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。

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。即ち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状を出して其貨主の船積忠實を要求す。

3. 運賃に關する一致 明約と黙契とあり。前者は賃率其適用等凡て記載せる契約書あり例へば南阿航路にて英國及獨逸線が英國及び獨逸よりの運賃は同一なることを約するが如し黙契の存在する理由は (一) 其一が運賃を低廉とするときは通商上物價の差を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をなさず英國及大陸よりの同一商品の運賃は略同一たる

特種契約

黙契あり。

國際同盟の効果として見るべき著名なる特種契約左の如し。

1. 英國及大陸よりニウジブラント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。

モルガントラスと獨逸二社との同盟契約の目的

(附) 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 Møyer より脱するを得しは獨逸が二者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に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

期限 地域の分割 協約の輪

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、墨西哥、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) 第一款乃至第三款は Royal Commission on Shipping Rings Vol. I Report Vol. II Appendices; K. Thies, Orga-

利益に對する相互的援助

經營組織の發展

nisation u. Verbandsbildung in der Handelschifffahrt S. 9-32; J. B. Smith, Ocean freight rates & their control by Line Carters p. p. 533-541. (Journal of P. E. Nov. 1906) 同盟の得失は第一卷海運前編第五章參照

第四款 大經營と合同

一、大經營組織 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で併合及合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、之れ一に同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で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 (1) 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で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、廣く各港に亘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* は五大洲に亘り五十七線を經營す。

大規模經營の利益

今大規模經營の利益とする所を上ぐるに左の如し。

イ、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。

ロ、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。

ハ、數多の航路を經營し従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。

ニ、營業範圍廣きを以て汎く貨主を求むるに容易なり、従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従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、船舶の出來事より生ずる定期勵行の困難及び積荷堆積停滯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-ship* として石炭積込に便益を得べし。

ト、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。

チ、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、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。

又、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。

ル、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。

ヲ、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とす。(C.O.P. p. 9-32 及 157-158; Political Science Quarterly, March, 1904)

併合と合同
買収の例

二、併合及合同 併合には (イ) 他社を買収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。
汽船會社が他の汽船會社を買収せる例は一八九〇年 Southern Pacific 及 Pacific Mail

合同の例

會社を又一八八九年倫敦に設立せる米國資本の Atlantic Transport 會社は九六年英國の National steamship 九八年 Willou & Fernes, Leyland line の紐育線を買収せり。

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—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

鐵道會社
買収の例
從屬的
設立

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 及 Pennsylvania R'y Coy 及 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 を買收せり。鐵道會社が汽船會社を買收せる一例は New-York New Haven & Hartford Railroad Coy は Old Colony Steamboat Coy, Boston & Philadelphia Steamship line 及 Merchant & Miner's Transportation Coy を買收せり。

三萬國商船會社 International Mercantile Marine Coy 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

萬國商船會社

年先づ英國の Leyland line の株式大部を買收し後 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。

	艘數	總噸數	買收價格
White Star	26	266,140	53,497,180 弗
Dominion line	14	110,112	23,522,820
Atlantic Transport	23	182,860	43,315,000
International Navigation	21	180,639	
Leyland line	43	295,133	11,736,000
計	136	1,034,864	135,071,000
Underlying bonds			\$ 16,000,000
20 Year Collateral debenture bonds 4 1/2%			52,000,000
Preferred stock, Cumulative 6%			54,600,000
Common stock			48,000,000
計			\$ 170,600,000

批判

買取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の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

英國汽船會社

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. II. K.) 參照爰に引用せりは其 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。

(3) Morgan Merger は獨逸二大汽船會社の漢堡亞米利加及北獨ロ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太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太西洋航路上に於ける競争を避けん

獨逸汽船會社

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船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十四萬四千四百十四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し殊に新會社に 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え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效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険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 Comissioner of Navigation 1901 p. 321, 1902 p. 380; Harms, Probleme der Weltwirtschaft S. 256; E. S. Meade, International Maritime marine, Political Science Quarterly XIX Mar. 1904; Lawson, Cunard agreement, Contemporary Review 1902; Johnson, W. T. p. 133; Nauticus Jahrbuch 1903 "Die amerikanische Handelsmarine u. der Morgantrust"; Die große deutsche Handelsmarine; Thies, Die Hamburg-amerikanische Linie; Tinnmann, Der Norddeutsche

Lloyd, Geschichte u. Handbuch & D. Haack, Hamburg-amerika Linie u. Norddeutscher Lloyd 參照

第二章 海運政策總論

第一節 總說

國家と海運

一、國家と海運 抑も國家が海運を國民的事業として重要視する所以は、海運の性質と其任務が著しく公共的なるを以てなり。

抑も海運の公共的任務とは何ぞや、既に述べたる如く (イ) 國威の維持發揚者たり (ロ) 貿易並に (ハ) 通信機關たり (ニ) 海軍の補助的機能を有し (ホ) 政策遂行の機關たるべし、殊に四面環海の地勢に於ては唯一の運搬機關は海運たるべく、其分配的職掌に頼りて内地産業と對外通商を振興し、自國船に頼る輸出入貨主は幾多の便益と安全を得、運輸收入は貿易關係以外正貨の流入となるべし、而して一國海運の根立は常に一國經濟力の増進のみに非らず、産業の聯絡、人文の交換、國交の密接を致し、國家の軍事及政治と亦離るべからざるものあり、若し夫れ一國にして海運の根立ならんか他國の政策により對外貿易を動かされ産業の萎微、國威の失墜

なしと云ふべからず。

海運業は之が経営者より營利事業たりと雖、其機能に至りては商業と交通の單純なる機關にあらずして殖民並に國力發展の機關たり、されば大海に接觸せざる邦國を除き凡そ海國にありては經濟的並に政治的勢力の發展が一に其國航海業の隆否に賴り、特に近世國家が其存立と國力伸張を相競ふの時代にありては、自國海運の發達は直接國家の勢威に關すべし。之れフキリポビッチ博士の世界經濟上に於ける一國の地位、權勢は其國航海業の發達に正比例すと云へる所以なり。斯くて一國經濟上と軍事及び政治上海運の必要は國營論を生ぜり。

海運國營

イ、海運本來の性質は公共的事業なり。

ロ、軍事政治及經濟政策の遂行機關として國家の管理を要す。

ハ、大企業組織を要し私的企業にては國家の企圖する目的を達するに難し。

上記の理由は鐵道國有の論據と略同じけれども、國營を以て、財政上、歳入の増加を求めんとするものにあらず。されど海運の國營不能は、

(イ)海運業は國際的事業にして自由競争の特性を有し鐵道の如く統一的經營

經營不能の理由

に難し、換言すれば對內的なる沿岸航路を別とし、國家が世界的なる遠洋航路を經營すること不能なり。

(ロ)若し國營となさんか國際的競争に立つ確信なからざるべからず、乃ち國家は船型速力の優れる造船に又は設備便宜と運賃に行はるる競争に耐へ且つ機敏なる活動を要すべし。如斯は法令、豫算其他規定の下に働く官吏に望むを得ず、殊に海上運送は鐵道の如く正確なる計畫の下に行動するものにあらざるなり。

(ハ)海運業は國家的なるも事業は運送にして主として私法上の契約關係に基く、即ち國家は私法上の契約に立ち入り若し爭議を生ぜば外國の一人私人とも交渉を要すべく、元來國家は對外的に於ては其體面上勝敗を賭して曲直をも争ふ場合を生ずべきを以て一國の存立上濫りにかゝる私法關係に立つべからざるべし。

(ニ)公共的事業は悉く國家所有の下に經營すべきものなりとの理由なし、國家は監督權と干渉權を有す、之を完全に行はゞ私的企業に委ねて其目的を達し得べく、殊に政策の遂行機關としての利用は私的企業となすの便に如かざるべし。

之れ海運の國營不能となす理由なり。然るに海運の私的企業は國家の補助又は扶育なくして特種航路の擴張、支持並に一般海運の發達を期し難きものあり。即ち國家は海運政策を樹立し時に時間と費用を惜まず國際的勝敗をも争はんとし財政と權力を傾くるに至る所以とす。

(註) K. Theiss, Organisation u. Verbandsbildung in der Handelschifffahrt, S. 2-4

海運政策の分類

二、海運政策の分類。國際的にして而かも國民的なる海運に關する問題は之を國際海事(平時及戰時國際海運法、衝突豫防法、信託法)と國內海事(氣象測候、航路標識、商港水難救濟、海員水先案内試験等)に分てば海運の發達、航海の自由及安全を圖るが爲め一國の採る政策は國際海事政策と國內海事政策となすことを得べし。されど爰に海運政策とは國家が一國の海運の改善及發達を圖る爲めに採る施設及手段を云ひ。即ち國民並に國家は國際的活動の範圍を圓滿且つ廣大ならしむる爲め其交通方法に存する障礙を除き、國民的要求に適應する安全迅速なる海上運輸を確立せんとする施設なり。蓋し海運は交通々信の一分岐にて經濟的發展の主要なる機關なり、是を以て政

自由と保護主義

治經濟的觀念には商業政策の一分化とせられ、又之を國民的事業とし或は軍政的の意味に於て發達を企圖するや重要なる國家政策と云はざるべからず。海運政策は狹義に航海業發展に資するの手段として船舶及航海業に關する政策を云へど、廣義に於ては海事に關する一般的國家の施設及方策たり、故に國內海事政策の多くを含めども或施設は國際海事政策たるあれど之を四別せんとす。

- 一、水路、商港及海上警察に關する政策。船舶航行の安全なる確保並に商港に關する政策。
- 二、船舶に關する政策。造船並に船舶の所有、其公益徵用に關する政策。
- 三、海員に關する政策。海員の養成及掖育殊に社會政策上よりせる海員保護政策。
- 四、航海業に關する政策。航路の維持、擴張及航海業の獎勵保護に關する政策。

國家政策に自由放任と保護干渉の主義とあり。海運に對する自由放任主義は海運の發達を各自の競争に一任せんとするものなり、然れども若し一國のみが自國海運に何等立法又は行政上の干渉若くは保護を加へずとせんか、(イ)補助厚き

外國船は來りて其通商を奪ひ、(ロ)商船は補助ある國籍に移轉するの結果を生ずべし。自由と保護との優否は貿易政策上に於ける論旨と異なる所少しと雖、事業が直接公的機能をも有する點より所謂國家的自覺心と權力的觀念強き現代に於て海運の隆否は最も痛切に國家の利害に關するが故に、英米の如き自由主義の邦國と雖、干渉乃至保護の手段を採る所以にして、實に現世の海運政策は保護政策と云ふも不可なかるべし。

航海と貿易政策

三、航海と貿易政策 國家は航海業の保護を以て貿易政策をも遂行せんとすることあり、夫の航海條例は航海業の保護たれども同時に通商の擁護手段たりき。

(イ)積極的に貿易保護の爲め海運を利用する場合、例へば輸出奨励の爲め國家が汽船會社の運賃に干渉して低減運賃を定め、國家は其補償を與ふるあり。丁株政府は Esbjerg, Rarkeston line が農産品及魚類を英國に輸出する爲め運賃を低めしめ依りて生ずる損失に對して下附金を與へしが、こは一の輸出奨励金なり。

(ロ)海運補助金の名稱を附するも、其性質産業保護なるもの。例へば明治三十九年より政府が日本郵船會社の孟買航路に下附せる補助金は紡績原料の棉花を低

廉に輸入せしめんとする目的にして紡績業者に對して船主をして運賃割戻の制を採らしめたり。

(ハ)貿易政策に關聯して運賃に干渉するもの。白耳義の野菜類輸出又は我内地輸入米の賃率の如し。されど元來國家が何等の報償を與へずして賃率に干渉するは不能なるべく、唯助成金の下附に隨伴して適應に行ふに過ぎず、例へば伊國政府の Società Floris e Rubattino 社に郵便助成金を下附して旅客及貨物運賃に最高及最低運賃を指定したりしが如し。

(註)右指定は貨物は毎 Quintal 一半より十リールを種類距離積送量に應じ、旅客賃率は毎 Tonque 一等九三一六六參二等六二一四四參三等三一一二二參(食料を除く)と定めたり

(ニ)船舶國籍を利用し關稅政策を行ふものあり。一八一六年「フェルデナンド」王は伊國船に依る輸出入品の關稅一割を減じ海運と共に貿易の發達を促し、黒海アゾフ海方面の通商を増したりき。されど關稅政策による貿易奨励は關稅戰爭の爲めに打破せらるべく同法は一八二四年に關稅を半減したりしも、尙他國は伊國船にて輸送せらるる貨物に高率の課稅をなせしかば伊國は此法を廢するの止むな

關稅政策
に基く海
運の保護

きに至りき。

一八一六年佛國は *Surtax de pavillon* (國旗附加稅) 及 *Surtax d'entrepot* (船積港別稅) を定めたり、即ち前者は外國船による輸入品の關稅を佛國船によるものより一割を附加し、後者は船積港により分ち輸出國以外の港より船積せるものに對し課稅するものにて歐洲各港よりの輸入品に課稅せり、但し港別稅は後條約にて適用せざることとなりしが一八七二年再び實行し爲めに外國の挑戰に遇ひ翌年廢止するに至れり。蓋し此佛國の法令は貿易の直接獎勵と國內の船舶及商港の保護に、あれども自國附近に大商港と有力なる他國船あらば之より供給を得るの利なるに、如かず、即ち此場合に附加稅を課するときは、國內商工業者は必ずしも利益を得るものに、ならず、況や自國海運は之により尠少の裨益もなかるべきに於て、や。

以上の中にて關稅政策を以て自國海運と通商の保護を兼行せんとするは重商主義の時代に行はれしものにてかゝる航海政策に二あり。

イ、航海の特別なる方面及商品の特別なる階級に對し自國船の利益を保留す名づけて *Policy of Exclusion* と云ふ。

ロ、他國船は一國の通商に與かるも其船舶に對し噸稅及積荷に對しては關稅の賦課をなし以て自國船舶と其積荷を保護す之を *Policy of Discrimination* と云ふ。

伊太利及ハンザ市府(ハンザ同盟) 或は十九世紀中葉の英國航海政策は前者の例とすべく、早き頃の米國及普魯西(但獨逸帝國政策は沿岸通商の外は自由主義を採りたりき) は後者にて佛國は一七九三年より一八一六年の革命時代は前者の主義なりしが一七九三年以前及一八一六年以後は後者の政策に出でたりき。

(註) *Philippovich, Grundriss der politischen Oekonomie* B II S. 99-100; *Pisk, International Commercial Policies* P. 236; *Leyon-Ouen, Traite. Droit commercial* p. 17.

寄港補助金

四、寄港補助金 *Subventions as encouragement to commerce* 寄港補助金に二種あり、(イ) 郵便物運送の爲め自國船主の航路を擴張して或る港に寄港せしむる爲め附與する場合と、(ロ) 自國の貿易發展の爲め又港の繁榮策として外國船を寄港せしむる爲め下附するものあり、前者は航海補助又は命令航路補助として補助せらるるも爰には貿易政策として行ふ外國船の寄港補助を指稱せんとす。

寄港補助金は (イ) 該船の定期航路外に航行する爲めの出費を、填補する金額の下附と (ロ) 入出港に要する経費の免除又は轉償なるあり (ハ) 出費の填補と入出港費を合して下附するあり。蓋し寄港補助は一國の國際的商業の地位並に自國海運業の狀態に應じ貿易政策に關する適當の手段にて殊に積極的保護により自國海運の發展を企圖せざる場合に於て有効の政策たり。

(イ) 白耳義に於ては一八五二年以降海運の保護を變じて寄港補助金下附の制度とせり、即ち安土阿府港の繁榮策として左の外國會社に寄港補助金を與ふ。

1. Norddeutscher Lloyd, Bremerhaven と東亞及濠州航路定期船の安府寄港に毎年八萬法を給し外に燈臺税、水先案内料を轉償す。

2. Deutsch-Australische Dampfschiffs Gesellschaft 濠州への往航に毎週一回復航に年六回以上十三回以内の寄港を要す一航海千五百法の補助にて補助額年三萬九千法以内を下附せり。

(ロ) 瑞典政府は露西亞政府と約し兩國間を航行する定期船に對し兩國政府より毎年五萬五千クロノルの支給とし内瑞典政府は四萬五千クロノルを負擔せり。

(ハ) 丁抹にては Forenede Dampskibsselskab (Copenhagen) 丁抹汽船會社の社船に對し

バルチックより黒海に於ける露西亞との通商の爲め寄港に對し港税燈臺税を免除す (H. S. S. p. 149)

(ニ) プルガリア政府は貿易獎勵策として一九〇〇年以降五年間獨逸レバント線に毎年十二萬法の補助金を與ふることとし獨逸との貿易に進歩を與へたり、又一九〇五年より五年間 French Fraissinet line, の Burgus Varha 馬耳塞間の定期航海の爲め毎年五十萬法の補助金を下附せり。

(ホ) 南米「ブラジル」の Amazonas は Genoa と Manaus 間毎年十二回伊太利との交通をなす伊太利會社に年二十萬ミルレを與へ智利も亦外國船に郵便助成金を交附す。以上白耳義の寄港補助金は貿易及商港政策に基くものなれども他は海運發達幼稚なる國に於て其名は郵便運送助成金なるも其性質は外國船舶に補助を與へて定期運送を維持せしめ以て自國通商の發達を期せんとするにあり、但し全く郵便運送の目的のみに出づるものありと雖尙郵便聯絡は依りて通商の發達を促すものなり。

五、漁業保護 海軍又は商船の海員養成の爲めに漁業保護を必要となすの論あ

英國に於ける漁業保護

り。若し漁船員と商船員とを同一に養成し得るとせば漁業の保護可なりと雖兩者科學的の智識と熟練並に其平常の勞働に異なるものあり。

漁業と海運の保護と關聯して行へる一例は英國に於て十八世紀の始めに白鯧漁船一噸二十乃至二十八志、次で一七五九年之を五十志に増して Fishing Bounties を給與せり、當時其目的は主として海軍並に商船の海員養成の目的にありき。然れども漁船形と商船勤務の異るとは其乗組を以て海員の養成の完全なる目的を達するを得ず、されば Adam Smith の云へる如く、漁業補助金は魚を捕へんよりは補助金を捕へんとするの結果に終りたりき。純然たる漁業の補助問題は海員養成を兼ねたるものと區別せられざるべからず、英國のジョージ二世及三世時代に Newfoundland, Labrador の漁業奨励の爲め補助金を下附せしも、こは海運奨励とは關係なきものとす。

佛國

佛國に於ても一八七〇年より現今に至るまで漁業補助金下附の制度あり、一は造船の奨励一は漁業の繁榮を得んとし、一八九〇年の法律は Prime d'armement の補助として漁船の種類及漁業の方面に従ひ一人に付十五乃至五十法を與へ且つ此

米國

直接補助の外漁魚の Primes d'importation の形式に於て間接なる補助金を下附せり、而して其結果に徴すれば海運其物の發達には與かりて効なかりしと云ふを得べし。(H. S. S. P. 21, 22)

米國にて海運の補助は一八四五年の法律に始まりしと雖之れ以前即ち一七九二年鹽稅拂戻の爲め鯨の漁船に補助金を與へしが此法律は一八四六年まで實施せられたり。

一九〇二年米國上院のみを通過せし Frye 氏航海補助議案は太平洋漁業をも保護せんとし之に従事する漁船には總噸毎に二弗及漁業に従事する米國民に毎月一弗の補助金を下附するにありき、該議案は實行に至らざりしが此漁民の補助は主として米國海員の養成を目的とするにありき。

六、貨物船と帆船の保護 海運保護の目的は (イ) 外國殖民地並隔地との貿易及迅速なる通信機關としての郵便運送の必要 (ロ) 戦時に於て巡洋艦に變更し又は食料品軍用品の運輸機關とし平時に商船の維持 (ハ) 海軍其他海員の養成を必要となすにあり、是に於て速力遅き貨物船は其目的に供せられず、然れども廣く木船

貨物船と帆船の保護

に優れる鐵鋼大型汽船の建造を奨励するに當り貨物船の活動が一國々民經濟上
 缺くべからざるものとせば、航海奨励の目的となさざるも造船奨励に於て速力構
 造材料噸數等に於て所定の資格を有するものは客船と貨物船を分つの理由なし。
 造船奨励の精神より客船と貨物船を區別せざるも航海奨励は遠洋航路の定期
 航路維持を目的となすを以て貨物船は除外せらるべし、然れども一國貿易の機關
 として貨物船の機能は看過すべからず、之れ貨物船保護法の制定を稱ふる所以に
 して貨物船にして偶旅客を運送する爲め補助金を受くるが如き私人運送の特恵
 は之を廢去せざるべからず。

(註)自明治三十年至三十九年二會社の航海奨励金を受けたる船舶數

年	三井物産	三菱會社
明治三十年	四	四
三十二年	四	九三五八
三十三年	五	九三五八
三十四年	五	一三・四八六
	五	一三・六一五
	五	一三・六二七

帆船の保

年	噸數	噸數	噸數
三十五年	五	一三・六三一	三
三十六年	四	一一・五八八	三
三十七年	一	二〇・二九	一
三十八年	一	三・七一	二
三十九年	八	二五・一一四	二

帆船は汽船の出るに及びて旅客及郵便物運送を失へり、而して海運界の競争に
 於て帆船は汽船よりの競争に堪えず、戦時海員補充の爲めに帆船を保護せしが元
 來帆船の航海には熟練せる水夫を要するに現時の汽船殊に艦船にありては水夫
 よりは汽機汽罐及電氣に關する技術者を要するを以て海員養成の目的を有する
 帆船保護は無意味のものとなれり。(Report of Merchant Marine p. 21.)
 帆船の厚き保護を行へるは佛國とす、即ち一八九三年の法令により保護を受け
 し帆船は増加し何等の保護を加へざりし英國帆船に影響を與へしが當時已に汽
 船過渡時代の際會し諸國一として帆船の減退を示さざるなきの時に當りて趨勢
 に反せる帆船保護は汽船の興隆を見ずして却て佛國をして近世海運の根立を妨
 げたりき。即ち佛國議會調査委員の帆船増減に關する報告は之を證するに可な

り (Report)

国	一八九三年 千噸	一八九八年	帆船増減の百分率
佛 國	一九六	二〇六	増五・四
英 國	三・二四三	二・四九七	減二三・
獨 逸	六〇九	四六九	減二三・
伊 國	四七六	四一三	減一三・二
瑞 典	一・三三八	一・〇二四	減二三・四
日 本	二八〇	二二四	減二〇・一
本	二一	一七	減一六・八

然れども帆船は (イ) 建造費と航走費少く (ロ) 運賃低廉にして國際貨物の流動上必要あり (ハ) 且つ運搬中及接續の場合に保管の便益を有し (ニ) 將來に於ける炭價の騰貴は小汽船の航消費を大ならしむべし。乃ち帆船は尙一國貨物運輸に於て缺くべからざる機能を有す之れ帆船問題が全然海運政策問題より除かれざる所以とす。然るに帆船の頽廢は汽船の興隆に伴ふ自然の結果と云ふべく世界貿易の發達並に其必要以上汽船は激増せしを以て今や帆船保護の必要を認めざ

るが如しと雖近時大船型の帆船は米國に建造せられ帆船主の活動亦著しきものあり就中英國に於て一七七〇年代僅かに帆船を保護したることありしが最近帆船保護論を唱ふるものありて全く看却すべきものならず。

(註) 一九〇三年英國 Glasgow の船主協會は帆船保護を切要とし政府に建言する所あり、其要領は總噸五百噸以上にして外國航路に従ふ英國船籍の帆船には十箇年を限り總噸一噸に付十五志の補助金を下附せらるべし而して其總補助金額は現在外國航路に従ふ帆船總噸數に對する前記の額を以て限度となすべしと、即ち其趣旨は當時の現在帆船の保護を目的とし新たなる帆船の發展を企畫せるものにあらざるを知るべし。

本邦不定
期船と貨
物の保

(附) 本邦不定期船の状況と貨物船保護の必要 日露戦争前我沿岸乃至は支那朝鮮沿岸を營業區域とせし我不定期船は全く諾威船の爲めに東洋の需要を奪はれつゝありしも戦後諾威船の多數は歸航し又は英獨船と合せて本邦船主之を買収し今や其航路は南は支那印度に及び就中ジャバの砂糖蘭貢西貢の米の積取には往航に石炭雜貨の輸出を増加し米大陸には麥粉木材の積取りに赴き南北支那の發達に伴ひ其活動廣まりて現今に於ては世界の海運界に近づき倫敦運賃市場に船名噸數製造年月船長名等を打電して船舶を Offer するに至れり然るに一方不定

期船の競争は少くも四千噸乃至五千噸臺の新船を需要するの趨勢なるに本邦不
定期船は三千噸臺を大とし老朽船を以て航海に従事するもの少からず。夫れ一
國通商上貨物船の活動が缺くべからざる作用を有することは今詳述するを要せ
ざるべく、要は不定期船の現状を改め其發達を期せんには特種の保護を是等遠洋
不定期船に加ふるを急とすべし夫の徒らに定期船に特惠し若くは大會社の私人
運送を保護するが如き改めずんばあるべからず。

第二節 保護政策

第一款 海運保護政策の變遷

一、海運政策の二大時期 海運業の國民的事業たる性質は早くより保護政策を
採るに至らしめしが、各國の採れる政策を時代的に區別すれば、

第一期、排外的保護主義、即ち外國船に制限を設け以て國內船との競争に困
難ならしめ自國海運の優勢を期せんとせり、航海條例の發布之なり。

第二期、平等主義の下に於ける積極的保護主義、即ち對外國關係に於て外國船

に制限を加へず内外船平等の航權を認めて國內船に保護を加ふ、

二、航海條例 上代公海をも一國の支配下となし得べしとの觀念は自ら航海に
對して國民的勢力の維持を必要とせり、乃ち英國は英國海峽及北海を又丁抹瑞典
は北海を分割支配しベネチヤ市は Adriatic 海を支配せり。次て國際法の完きに及
びては公海は自由にして凡ての國家は同等の權を有し海上の航海は全く無制限
となせり、是に於てか一國が海上に於ける勢力の擴張維持は航海業の隆否に關し
たれば海運は益對外的國民的事業となれり、但し此公海に於ける航海の無制限な
る權利は早く列國間に認められたるに反し、海峽内海及可航河の通航は條約によ
り是認せらるゝまで行はれざりき、例へば Baltic 海の如きは久しく丁抹の支配下
にありしもの一八五七年に列國通航を是認し、黑海は一八二九年の Adrianople の條
約により露國及其友邦の商船に開放せしが同五六年の巴里條約にて之を中立區
域と約したり。

斯く國民的事業と認められたる海運に對し國家は先づ積極的保護的手段を採
るに至れり、即ち最初に現はれたる政策は國內船の優勢を保たん爲め外國船の出

入に制限を加へ、以て内國船との競争を困難ならしむるにありき。即ち (イ) 外國船の自國港に入るを杜絶せん爲め自國の海上交通を自國船に限り (ロ) 開放せる港を除き自國沿岸の海上交通を外國船に許さず (ハ) 外國船の入港を禦がずと雖自國船に特惠を附與するの手段之なり。

(イ) 一六五一年より一八四九年まで英國の布きし航海條條は第一例なり、即ち英國及其殖民地の商業及交通は英國人の所有する船舶にて英國人の乗組員たるを要し純然たる英國船の獨占を期せり、佛國は一五六〇年に航海條例を發し一六四三年改正せしが一七九三年の法令は全く第一例の精神にて外國貿易に對しては他國船の出入を杜絶するの目的を以て佛國に輸入する商品の輸送を佛國船及該品生産地の船舶に限りたり。

(註) 英國航海條例中重要な點左の如し

1. 英國沿海貿易は凡て外國船の出入を禁ず
2. 漁獲は外國船に倍額を課税す
3. 殖民地との貿易は凡て外國船の出入を禁ず
4. 歐洲との貿易は英國船及産出地船舶を除く外凡て他國船の出入を禁ず

5. 東洋及阿非利加亞米利加との貿易は凡て外國船の出入を禁ず

(ロ) 第一の排外的手段は互に挑戰的法令の發布の爲めに薄らぎ依りて自國沿岸の航海業に對して自國船の獨占到歸せしめたり、此手段は現世にありても國家の自主權に基くとなし諸國の留保する所たり。

蓋し自國の海運確立せず貿易未だ興隆せざるときは、先づ自國海運の基礎を立てざるべからず、航海條例に於ても沿海貿易確立の爲めに自國船を保護したり、此精神は古く英國の十四五世紀の法律は英國出入貨物は英國船に依らしめエリザベス時代には外國船に關稅、手数料を課し以て沿海航路の獨占を計り、次で Cromwell の航海條例を以て漸く沿岸回漕業確立するや、一八四九年航海條例を廢せしに係はず沿海貿易に關する條項の廢止は輿論を惹起して尙五年間繼續したりき、一七九三年佛國の航海條例も亦佛國の沿岸航海を佛國船に限り後一八七三年之を廢止せしが現行法にも内國沿岸通商、殖民地貿易及船舶乗組員の制限あり之れ實に此時代の航海條例より生出せる所なり。

近代にありて米國は一七八三—一八九三年に航海條例を出し一八一六—二〇年

自國船の特恵

の條例は今日に繼續せられ、獨逸は一八八二年外國船の沿海貿易に従ふを嚴禁し、露國の沿岸貿易は露國船にして其船員は悉く露國人たるを要し一八八九年更に露領内の一港より他港に至る航海も凡て自國船に限り、本邦も亦沿海貿易を日本商船の爲めに留保せり。

(ハ)自國船の特恵を與ふる第三例は佛伊二國に早く行はれしが排外的課税は外國の排戦に遇ひ互惠的條約締結により廢止せらるゝに至れり。

佛國にては一六六〇年 *Droit de fret* にて輸出品を外國船に積まば一噸五十ソルの國別税を課し一七〇一年には區別噸税を定めて英國船に七十ソルを課したり次て一八一六年外國船の出入を許して國旗附加税を課せしこと既述の如し。

最近北米合衆國の *Mercantile Marine Commission* の議決せる補助案には噸數獎勵金、郵便助成金等補助金の財源に充てんが爲め外國船の入港に對し一噸八仙の噸税を課せんとせり、其主たる目的は財源となすにありと雖亦以て自國船の特恵たるを失はず。

一般獎勵と特恵制度

三、一般獎勵及特恵制度 航海條例以後實現せる第二期の積極的保護政策は補助金下附による一般獎勵と私會社の特恵制度之なり、更に時の經過に見れば之を三期に分つを得。

A、組織時代 即ち自國海運の確立を圖らん爲め一般獎勵を行ふと共に補助航路 *Subsidiary line*, *Hilffahrt* を定め特恵最も厚かりき。

B、公益利用時代 即ち既に自國海運は確立せる故郵便物の遞送を托し公益の利用を企て國家の補助は稍薄らぎたり。

C、保護の競争時代 即ち確立せる船主と航路を支持し且つ軍事遞信上の利用を完からしめんが爲めに斯業の擴大を計り、一般獎勵と特種保護を加へて世界に於ける優勢を占めんとし寧ろ保護を競ふの時となれり。

要するに積極的保護に變遷せしは (イ)國際交通密接となりて通商上には最惠國條款あり海難に際しては船舶及臣民は内外平等の取扱を盟約する互惠主義普ねく行はれ (ロ)國內産業の發達は通商の擴大を促し自國船を以てする航路の確立以外他國船をも使用するの利なるに如かされば先づ門戸を開放して内外船を

平等となすと共に内に造船を奨励し航海業を補助して一國海運の確立を圖りたり、即ち重要な大航路の確立は小航路より有利なるを以て各國の助成は大航路に從ふ大船主に特惠するに至りたり。

斯くて一般奨励と特惠制は莫大の資を投じ保護競争の狀を呈するに至りしが國家の期待は單に航路の支持のみに止らず國威の發揚海軍の後援たる任務に存するありて補助問題は國民經濟上の理論の外政治軍事を離れて論ずべからざるに至れり。然れども現世の保護競争に對し政治家は國費を以て世界商港間に自國々旗の掲走をなさしめんとする國家虛榮心に驅らるゝの結果なりとするものあり、評言當らずと雖豈に遠からんや。

第二款 保護政策

海運助成の精神

一、海運助成の精神 抑も國家が海運助成の目標とする所は如何、(イ)進める國の海運競争に對立せんとするにあるや、(ロ)或航路の支持の爲め航路上の競争に對立し若くは其獨占を期せんとするにありや。

イ、最近十年に於て獨逸は英國海運を目標として其發展に努力して成效せり、反之し一八八〇年代佛國に擬せんとせし埃國、埃國に倣ひし伊太利は失敗せり。一八六〇年米國は英國海運を凌駕せん爲め汽船航路の開始を企て約二十年間毎年二千百萬弗の補助金を投じ遂に効なかりき、英國は多くの殖民地を有し原料食料品の輸入製品の輸出に自國の健全なる海運を必要とし且つ鐵鋼及石炭豊富にて造船の發達之に伴ひしに反し、米國は當時國內消費は國內の生産を以て足り其輸出品は原料農産品の如き散荷に過ぎず又隔絶せる殖民地を有せず、海外貿易は一大海運を維持するに足らざりしと共に造船材料の製造並に造船業は幼稚なりしが如き其原因と云はざるべからず。

ロ、明治七年郵便汽船三菱會社が上海航路に於て太平洋汽船と競争するや政府は船舶を貸與し資金を貸下げて航權を獲得せしめ、再び同九年にビ、オー會社と競争あるや政府の特惠厚くして又競争に打勝ち支持するを得たり。然れども航路の獨占の如き夫の Morgan Merger として知らるゝ萬國商船會社の大を以て尙太平洋航路上單に優者たるに止るのみ。

一國は海運政策を樹てざるべからず而して政治軍事問題を離れて之を樹立し難しと雖海運助成の根本精神は國內産業と對外通商の發展換言すれば一國經濟力の發達を目的とし一國々勢に適應する海運の根立を主眼となさざるべからずされば一國の海岸線地位國內産業對外通商の狀況殖民地との關係戰時徵用郵便遞送通信の聯絡等を考察し其助成の價値は豫測せられざるべからず。若し夫れ保護が國情と民度に適應せず補助金の下附にして其國商業上の價値を増加することなからんか國民の負擔を重からしめ美名に驅らるゝ國財の空費に止るべし。夫の澳國の如き海岸線短かく殖民地を有せず戰時海軍の必要な國は海運の必要他國に劣れる事情あるべく其一八九三年の一般獎勵法の如き僅かに商船噸數の増加を見しも運輸數量に對する噸數は増加せず商業上の價値は同年前より減じ其補助は却て對外の競争を惹起せしめ而かも其競争を支持し得られざりし爲め寧ろ悲境に陥れるの實例を示したり。

さて一國海運の根立には造船獎勵と併びて切要なる航路の支持を必要となす。其航路は國家の目的を達し國民的必要に適合し補助の有効なるべきものにして之を具體的に示せば、

イ、現在に通商の分量は少くも將來國家のため有効なるべき航路、

ロ、通商は季節的間歇的にして不規則なるも一國産業に必要な航路、

ハ、通商の發達幼稚なるも若くは政治上直接の利益なきも其開始又は支持を以て一國々勢其他國家に重要な航路、

是等の航路支持には定期航路たるを要するあり又は不定期船の航行を以て可となすあり然るに其航路には或は他國の進める海運の經營あり又は不定期船の根據を有して強勢なるあり乃ち定期航行又は定期航路不定期船の經營頗ふる至難に屬するを以て或私會社の基礎を確固たらしむるの要ありて爰に一般獎勵法の

外特惠制をも認めらるゝ所以とす。
さて一般的補助は國勢に適應なる海運を確立せしむるにあるを以て若し根立を必要とせず或は其至難なること明瞭なる邦國にありては寧ろ國內産業の興隆に勉め白耳義の如き寄港補助の制度亦不利と云ふべからず
特惠制の可否及程度は充分なる講究を要す蓋し國家が郵便遞送戰時徵用通商

發達の爲めに特に私會社に高速大船を以て定航路を支持せしめ以て自國海運の發達を期する場合に於て船舶の増造船型及速力の大きなもの、建造は船主の出發増加となり通商に對して運賃を低廉ならしむるは收入の減少となる乃ち國家の助成は此資本及收益の缺損に對して補償せんとするものなれば特惠的助成は私會社に對し其の企業上の支出と危険を國家分擔補償せんとするにあり。

一般補助と特惠制を問はず補助とは國民の直接負擔に歸するものなり是を以て補助の價値少き又通商の發達を促さざる航路の如きは以て補助の範圍にあらざるべし況や特惠厚きに過ぎて私的會社の利潤を増し一般企業の利潤と隔たるが加き所謂甘く育つる“Coddling Policy”に陥り若くは一國財政に伴はざる補助を試みて財界を攪亂するに於ておや即ち一般的並に特惠制に於て其補助は須らく左の數點を考量せられざるべからず。

1. 有効とせらるゝ産業的航路に於て其支持に適應なる産業の興隆あること若くば之を支持するに足るべき産業發達の見込みあるを必要とす換言すれば國民經濟と航路とは離れて觀るべきものにあらざ獨逸は嘗て自國産業が未だ進まず

して獨立せる航路を確持する程度に達せざるまで航海業の保護は試むる所なかりき。

ロ補助は國家の財政と伴ひ對價として國家的要求あるを必要とす。補助金は國稅の一部なり財政と伴はざる下附の不可なることを俟たず而して國家的要求として郵便物の遞送殖民地聯絡移殖民の運送船舶徵用の義務船員の養成の如き公益的利用之に伴はざるべからず。

ハ特惠なる場合には一般企業と其利潤隔たることなきを必要とす。蓋し補助金は歳入の一部を割きて少數の企業者に給與するものなれば下附の程度は經濟社會の投資を害せず換言すれば少くも投資の自然的趨勢を亂すことなきを要す若し下附金の幾分が利益として配當せられ私會社の事業有利となり世の投資之に向ふとせば之れ大なる弊害にして財界の攪亂者として其罪は國家に歸すべきものなり。

(註) 海運の發展は直接國家の收稅力を増すべし而して伊太利は一般に租稅の賦課重く海運業者も共に苦む所なれど政府は此海運の發展に伴ふ直接財政上の利益即ち收稅

保護政策
手段

を以て自國海運の建設を企てし例あり、こは一八九六年の法令發布後一時海運は發達し其翌年港稅其他の收稅六百九十一萬五千餘リあり之を同年下附せる航海獎勵金二百四萬四千餘リル造船獎勵金十二萬四千九百餘リル造船材料輸入稅拂戻四十四萬八千リルを合計して裕に海運により四百二十九萬七千餘リルの收稅を餘したり。

(註二)補助金下附に際し屢贈賄行使の醜事行はる例へば米國に於て一八七二年前までに六七年に太平洋航路の桑港東洋間毎月一回の運輸に毎年五十萬弗の下附を受けし大北線は五年後尙五十萬弗を増加(月二回に増加)せん爲め百萬弗の贈賄を行ひ Congress を通過せり、如斯例は豈に米國のみに限らざるべし。(43rd Congress 1st Session House Doc. No 308; Meeker, Shipping Subsidies, Political S. Q. 1905 p. 604)

又補助金下附問題が政争の具に供せらるゝこと注目すべく其實例は伊太利に於て一九一〇年八月議員選舉に被保護船主と所謂社外船主が各自利益の爲めに激しき投票競争を演ぜしが如し。

二保護政策として現はれたる手段 政策沿革の二大時期は其手段を現はすものにて (A)故意に外國船に不利を與ふる自國海運の間接保護 (B)自國船に特種給與をなす直接保護の二とす。

抑も相互均等の主義となり排外手段は過去の保護政策となりたれども今尙行はるるものなきにあらず、(イ)外國船及其積載の輸入品に重稅を課し (ロ)自國沿

直接保護
の三手段

岸航路を自國船に限り (ハ)造船材料の輸入免除の如く保護關稅政策と手段を同ふす、即ち保護關稅は國內市場を少くも國內生産者に對して保留せんとするにあればなり。

後者は間接手段に比し巧妙にして而かも其保護は益厚きを加へたり、之を分ちて三種とす。

イ、一般獎勵 造船を獎勵し商船の國籍保有を勉むるもの又は造船及び噸數獎勵金の制度の如きは之に屬す。

ロ、航海獎勵 貿易範圍の擴張、郵便物の遞送及び旅客交通の増加の爲め航路の擴張と航海業の發展を期す、航海獎勵金、郵便遞送助成金等之に屬す。

ハ、特別補助 特定の航海業者に對し與ふる保護にして例へば船舶の貸付、資本の貸與、利子補給、海軍助成金の手段の如き之なり。

而して過去と現在に如何なる保護手段ありや。

A、間接保護

(イ)外國船の出入制限と禁止、其他航海條例に現はれたる手段

- (ロ) 沿岸貿易の制限若くは外國船の從業禁止、
- (ハ) 造船獎勵として材料裝具の輸入免稅又は減稅、

B. 直接保護

(イ) 興業及擴張の助成即ち之が爲めに租稅の低減資金の貸與、船舶の貸下又は給與、出費の補償等、

(ロ) 郵便遞送の契約と保護的助成金の下附、

(ハ) 海軍助成即ち海軍徵用の爲め常時の補助、

(ニ) 企業利益の保證若くは積荷獎勵又は積荷と運賃に對する収益上の保證

今直接保護の一例を上ぐれば、澳國政府は其ロイド會社に航路擴張の爲め無利息にて三百萬ポロンを貸下げ、英國は助成金を受くる船舶を一定して戰時徵用の爲め海軍省に登録して入籍料を下附し、伊太利は一八八五年以降海軍省の指揮を受け建造せる汽船の獎勵金は其一割乃至二割を増給し、佛國は海軍省の全畫に基き建造せられたる汽船には一割五分の航海獎勵金を加給するが如し。

現時我國の直接保護手段を見るに、

直接保護の實例

イ 造船獎勵 For the Encouragement of Shipbuilding

ロ 航海獎勵 For the Encouragement of Navigation

ハ 航路の支持及獎勵 For the Encouragement of Supporting & Encouragement of Navigation route or Specific Postal Service.

ニ 特種會社の保護 Special protection

以上の中直接保護の主たるは直接及間接の補助金問題とす。

(註) 各國海運保護撮要 Bacon, Manual of Ship Subsidies p. 97-98

- 英國 郵便遞送補助金、海軍助成金(殖民地政府は汽船補助金)
- 佛國 郵便遞送補助金、造船及航海獎勵金、漁業獎勵金
- 獨逸 郵便遞送補助金、汽船補助金、造船材料國有鐵道運賃の低減
- 白耳義 或汽船線の下附金、水先料轉償
- 澳匈 郵便遞送補助金、造船及航海獎勵金、蘇士運河通過料轉償(匈國政府尙船獎勵金)
- 伊太利 郵便遞送補助金、造船及航海獎勵金
- 西班牙 郵便遞送補助金、造船及航海獎勵金
- 葡萄牙 汽船會社に郵便助成金
- 丁未 貿易補助金、港稅免除

- 瑞典 國家出資—汽船會社資金貸與
- 諾威 國家出資、貿易補助金
- 露國 郵便遞送補助金、運程補助金、資金貸與、汽船補助金、蘇士運河通過料轉價
- 北米合衆國 七汽船線に郵便遞送補助金
- 伯刺西、アルゼンチン 外國汽船會社に補助金下附
- 支那 汽船會社補助、造船所に補助金下附

補助金

三、補助金 抑も海運保護手段には無形と有形とあり、積極的有形の手段は即ち補助金の下附となす、而して補助金に速力船型の優れる船舶の建造並に航路の維持擴張の爲め積極的扶育保護の獎勵金、Subsidyと郵便遞送又は戰時徵用の報酬及助成の目的の爲め下附せらるゝ助成金、Subventionとあり。理論上兩者は異なる基礎より出發すと雖、現世後者助成金は國家に對し致さるる公益事業の對價として支拂ふよりは保護獎勵の意に於て下附せらるるを以て其趣旨に至りては殆ど前者と同じく共に補助金と稱するも不可なし。

郵便助成金は固と國家が殖民及國際の政策上快速力の船舶を以て郵便遞送を要求せしが私的企業の利益を害する爲め管に遞送量に應ずる補償のみを以て其

Subsidy, Subvention, Bounty の用語

目的を達し得ざる爲め特種の保護に傾かしめたり海軍の助成亦然り。故に其助成の歴史と形式に於ては異なるものありと雖共に海運の保護に歸せざるべからず之を單に助成金の名に重きを置き、或は獨逸と英國に航海獎勵金下附の制なきを以て保護政策を行はずと言はば其真相を解せざるものと云はずんばならず。

(註)用語に就き Subsidy は一八四〇年頃より國家の殖産獎勵の爲めの直接下附金を稱し製造工業等の産業又は輸出獎勵の意に用ひらるるも主として海運の助成獎勵を意味せる用語とし産業の獎勵には多く Bounty と云へり而して Subsidy と Subvention は其意に於て大差なく共に海運保護の爲めにする下附金なれども嚴格なる意味を求むれば Subsidy は直接公益に致したる對價にはあらずして造船又は海運の發達を圖る爲めの補助金たる造船獎勵金 Subsidy of Shipbuilding 又は航海獎勵金 Subsidy of Navigation と云ひ Bounty を以て同義に Bounty of Shipbuilding と稱するあり Subvention は郵便遞送の報酬又は海軍費用の目的を以て船舶支持の爲めにする下附金に用ひらるること例へば郵便助成金 Mail Subvention 海軍助成金 Naval Subvention と云ふが如し (Palgrave, Dictionary of P. E. "Bounties")

既に獎勵金と云ひ助成金と云ふも今や其目的は保護にありとすれば補助金制度は輸出獎勵金又は戻税と同じく市場には制限なく唯補助金を以て生産費を助け需要を増加せしめんとする保護貿易政策と其理同じ、されど海運保護の補助金

海運政策 一七八

は (イ) 幼稚なる産業の保護と其趣を異にし、 (ロ) Increasing Return の産業に於ける補助金と性質同じからずして需給的關係は直ちに行はれず、 (ハ) 現世の海運補助金制度は科學的基礎の上に立たず之れ産業保護の補助金と同一に論ずべからざる所以とす。

補助金を廣義に (イ) 國家收税の一部の直接下附と (ロ) 國家が收むべき租税の免除又は減税とに分つを得べし。

(A) 直接補助金は國民の直接負擔にして之が下附の目的は (イ) 國家的目的に對す即ち隔地間の迅速なる通信の聯絡戰時船舶の使用の如し或は上記國家の目的は通商上の目的と區別し得ざるものありと雖主として公益の目的に出る場合にて郵便及海軍助成金の下附之なり (ロ) 商業的目的に對す即ち運輸の便益を増進し對外通商の建設維持の爲めにする下附金にて航海獎勵金航路擴張資金企業利益の保證下附航漕費港税通過料等の轉償之なり。

(B) 國民の間接負擔と見るべきは造船材料の輸入税所得税營業税の如き租税の免除又は減税なり是等は取扱に簡便に國民も亦直接に痛痒を感ずること薄

くして而かも當業者を保護するに適當の手段たり。

四 Subsidy War 排外的保護關稅政策に於ける關稅戰爭と同じく上代海運にも報復的手段行はれたり既に引證せる一六五一年英國の Crownwell の航海條例に對する和蘭の條例の如き或は一八七二年佛國の國旗附加税に對して北米合衆國が報復課税を實行し爲めに佛國をして廢止の止むなきに至らしめしが如し。

然るに直接保護手段として助成金制度を採るに至りて爰に所謂 Subsidy war を實現し或國は之が爲めに徒らに虚榮に驅らるゝの狀を呈したり其初期とも稱すべき一例を述べんに一八四八年米國政府は Collins をして大西洋航路の郵便運送の爲め年三十八萬五千弗の補助金下附の契約をなせしがこは英國政府が Cunard 會社に下附せる三十四萬弗に對抗して大西洋航路を獨占せんとするにありきかくて米國政府が Collins に厚き補助を加ふるや Cunard は之が競争に備へんとして紐育 Liverpool の直航路を開きて政府に提言し遂に英國政府は四八年に於て二萬五千磅を増加し五一年には總計十七萬三千三百四十磅(八十四萬三千弗)即ち一航海一萬九千弗を受くることとなりて Collins との差は僅かに二百五十弗の少額と

なれり。次で Collins 線が漸く其競争に堪へざらんとするや Cunard 増加の翌年に於て米國政府は前きの一哩三・一の割を増加して五・弗とし一年二十六回の航海に於て毎航海三萬三千弗一年の補助金額八十五萬八千弗の給付をなすに至りて Cunard の一航海に比して一萬四千弗の多額となり而かも Cunard の四十四航海に對し Collins は二十六回を以て其補助總額一萬五千弗の多額を下附せられたりきかくて Collins は厚き保護を受けしに係はず其運送を増加するを得ず、米國政府亦其價値なきを知りて補助金を廢するや閉社の運命に立到れり。

要するに海運の國家的競争は國家をして盲目的に補助金額の多寡を競ふに至らしめ、上述の兩社が其興廢を期し英米政府の後援を待ち自殺的競争を行ひしが如き亦鑑みざるべけんや。若し夫れ各國が競ふて補助金を與ふるや砂糖輸出獎勵金を下附せる場合と同じく之を廢せらるゝまで各國は其競争の状態に陥るべし、獨逸は自稱して諸國の補助金制と同一ならざることを期するものなりと、^(Jahrbuch für Deutschlands See) Interessen für 1905

(註一)海運政策中の六世題は Subvention にて進んで參照すべきは W. Greve, Seeschifffahrts-Subventi-

oren der Gegenwart S. 3-17; Meeker, History of Shipping Subsidies, p. 172; J. Grunzel, System der Verkehrspolitik S. 212-殊に S. 217-219; Hudemann, Die Subventionen der Handelskette; Cohn, Zur Geschichte u. Politik des Verkehrsweesen; Rafkolovich, Les Subvention et les primes à la Marine Marchande 1903; Léon Sag, Nouveau Dictionnaire de l'Economie Politique de "Primes"; Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaften S. "Dampfersubventionen".

(註二)各國に於ける一九一〇年登録噸噸に對する下附金額 Nautilus, Jahrbuch für Deutschlands Seehandel 1911 S. 270 (概數たれども著者は精確なりと信ずるものにあらず)

國名	商船總噸數(千噸)	補助下附金(千馬克)	每登録噸噸(馬克)
英 國	一七,三七八	三四,〇〇〇	一九五
澳 國	七五〇	二〇,〇〇〇	二六,七〇
佛 國	一,八九四	五三,〇〇〇	二八,〇〇
獨 逸	四,二六七	八,〇〇〇	一,八五
伊 太 利	一,三二〇	一六,〇〇〇	一,二,一〇
日 本	一,一五三	二八,五〇〇	二四,七〇
露 國	九七二	一一,〇〇〇	一一,三〇
西 牙	七二〇	一五,五〇〇	二一,八五