

### 第一節 運賃ノ變動及ビ高低

海運ノ運賃  
ノ陸運ニ比  
シテ低廉ナリ

O.C.C. 88

海運ノ運賃ヲ陸運特ニ鐵道ノ運賃ニ比スル時ハ概シテ低廉ナルハ左ノ理由ニ  
ヨル

一鐵道ニハ敷地ノ買收軌條ノ敷設等ニ莫大ノ資本ヲ要スルモ海運ニハ是  
等ノ費用ヲ要セズ

一海運業ハ自由競争ヲ受クルコト甚シ

而シテ第二項ノ自由競争甚シキ所以ハ概ネ左ノ理由ニヨル

第一船舶ハ貨客ヲ得ンガ爲メ世界各地ヲ通ジ航行自由ナリ

第二船舶ハ貨客ノ運送以外ニ使用シ難シ

第三固定資本ヲ要セズ

船舶ハ世界  
ヲ相手トス

第一海運業ハ世界的商業ナレバ其機關タル船舶ハ貨客ヲ得ンガ爲メ世界航  
ノ地ヘ航行スルモ自由自在ナリ從テ比較的割善キ運賃ヲ得ラル、航路ニハ四  
方ヨリ剩餘船舶ヲ吸收シ運賃率下降スベキコト看易キ理ナリ

船舶ハ貨客  
ノ運送以外  
ニ使用シ難  
シ

固定資本  
ヲ要セズ

第二船舶ハ貨客ノ運送以外ニ使用シ難キガ故ニ船主ハ市況不景氣ノ場合ト雖  
ドモ依然營業ヲ繼續スルカ然ラザレバ繁船ノ不利益ヲ忍バザルベカラズ然レ  
ドモ鐵道ハ如何ニ競争激烈ナレバトテ一地方ノ華客ヲ失フコトハ萬々之ナキ  
ヲ以テ營業ヲ中止スルコト稀ニシテ均シク不景氣ノ場合ニ於ケル船主ノ負担  
スベキ經常費ハ鐵道會社ノ經常費ヨリモ比較的大ナリトス況ンヤ繁船ノ場合  
ト雖ドモ船舶ハ刻々老朽シテ止マザルニ於テオヤ

第三固定資本ノ要不要ハ鐵道ト船舶ト著シキ相違ノ點ニシテ鐵道ハ合同同盟  
獨占ニ流レ運賃率ヲ停止セシムル傾向アレドモ船舶ハ競争ノ結果運賃率常ニ  
變動極リナシ

曩ニモ述ベタルガ如ク鐵道會社ハ線路敷設用ノ土地停車場設置用ノ土地家屋  
道路等ノ買收ノ爲メニ資本ヲ固定セシムルコト莫大ナルガ故ニ競争ノ結果運  
賃率下降シ營業資本ニ對スル相當ノ利益ヲ收入スル能ハザルニ至リテ或ハ同  
率ノ運賃ヲ維持スル營業同盟ヲ形成シ或ハ買收トナリカクテ自然淘汰ノ結果  
一地方ニ於ケル大鐵道會社ハ全ク獨占的トナリ之ニ對峙スベキモノ容易ニ生



ゼズ船舶ハ之ニ反シ固定資本ヲ要セザルガ故ニ比較的小資本ヲ以テ船舶ヲ買入ル、時ハ箇人ト雖ドモ之ヲ世界各地ニ船線シ自由ニ之ヲ貸賃借備船買買ノ目的物トナスコトヲ得競争常ニ後ヲ絶タズ  
最モ船主ト雖ドモ間々資本ノ一部ヲ固定スルモノナキニ非ズ  
即左ノ如シ

一、棧橋、船渠、荷物置場、荷揚器械

二、港附近ノ水路ノ浚渫、燈臺、浮標ノ設置等

棧橋、船渠、荷物置場、荷揚器械ハ間々船主ノ所有ニ屬スル場合アレドモ斯クノ如キ設備ヲ有セザル船主ノ船舶ト雖ドモ荷役ニ支障ナシトス歐米諸國ニ於テハ港ニ私有ヲ許サザル古來ノ原則今ニ行ハレ棧橋等ノ設備モ多クハ國有、州有若クハ自治市ノ所有ニ屬シ假令之ヲ私有ヲ許可スル場合ト雖ドモ相當ノ報酬ヲ支拂フ以上ハ他ノ船舶ノ使用ヲ禁ズル能ハザルノ條件ヲ以テスルナリ  
水路ノ浚渫等ハ經費ノ點事業ノ性質等ヨリ看ルモ政府ノ事業ト爲スヲ至當トス唯僅カニ英國ニテハ箇人ノ團體ニヨリ經營セラレタルノ例アリト雖ドモ其

目的營利主義ニ非ザリキ

凡ソ港ヲ船主ノ獨占ニ屬セシムルコトハ一般公衆ノ利害ヨリ打算シ許可スベカラザルコトニシテ鐵道會社ガ沿革上或條件ノ下ニ公道ノ買收ヲ許可セラレタルト同日ニ論ズベカラズ又他方ニ船主ノ位地ヨリ論ズル時ハ成ルベク多額ノ遊動資本ヲ具ヘ航路ノ擴張、船舶ノ改良ヲ企圖スル方陸上ニ資本ヲ固定セシムルニ比シ遙ニ有利ナリ蓋シ港ヲ修築シ諸般ノ設備ヲ爲スモ能ク相當ノ收益ヲ得ベキカ甚ダ疑ハシキ處ニシテ多額ノ收益ヲ擧グントセバ貿易ハ却テ他港ニ移轉スベシ又運賃ノ一部ヲ割キテ港ノ事業ニ注入センカ他ノ良港ノ競争生ズルナキヲ保シ難シ最モ米國加奈陀橫貫大鐵道會社ハ副業トシテ海運業ヲ營メルガ故ニ港灣ヲ私有スルヲ好都合トナサンカナレドモ相當ノ利益ヲ擧グベキヤ否ヤ甚ダ疑シトス

以上海上運送ニ於ケル運賃ハ競争ノ結果變動常ナキ所以ヲ説明セリ是ヨリ運賃ノ高低ニ就キ論セントス

先備船ノ場合ニ於ケル運賃ハ船舶ノ需用供給ニヨリ支配セラル、ヲ大原則ト

備船ニ於ケル運賃ノ高



低  
ス即市場ニ於ケル船舶ノ供給多大ナレバ運賃低廉ニシテ時ニ實收運賃ヲ以テ航海費ヲ償フ能ハザル場合スラアリ之ニ反シ供給些少ニシテ運送貨物多大ナル時ハ運賃ハ昇騰スベシ而シテ運賃ノ高低世界的ナレバ其存續期間從テ長キモ地方的ナレバ僅カニ一時ノ作用ニ過ギザルヲ普通トス

地方的高低

例ヘバ天候風位備船契約ノ條件等ノ理由ニヨリ偶某港ニ多數ノ船舶集合シ運送貨物ハ僅カニ其半數ヲ滿スニ足ラザルガ如キ場合ニ一部ノ船舶ハ底荷トシテ低廉ナル運賃ヲ唱ヘ相當ノ貨物ヲ得ラルベキ他港ニ向ケ出帆スルニ至ラバ其港ニ於ケル運賃相場ハ甚シク下降スベシ然レドモ此下降ヤ素ヨリ一時的ノ作用ニ止リ碇船船舶少數トナリ運送貨物増加スレバ運賃ハ俄然昇騰スベシ此他一時的運賃高低ノ實例ヲ舉ゲンニ日清戰役以前歐米ノ海運市場ハ甚シク不景氣ナリシガ開戰後一八九四年歐米ノ過剩船舶ノ一部ハ軍需品ヲ搭載シ其他ノ一部ハ戰役ヲ當テニ東洋ニ航走シタルモノ多カリシガ九月ニ入りテ米國ヨリ歐洲ニ向ケ多量ノ穀物輸送時期到來セシモ船舶缺乏ノ結果僅カニ二週間ノ内ニ運賃ハ三倍ノ高直ヲ唱フルニ至レリ此ヲ以テ曩ニ東洋ニ航走シタル船舶

世界的高低

ト云フ  
モ急ギ舊市場ニ立戻リカクテ二箇月ノ内ニ大西洋ノ運賃相場ハ舊狀ニ復セリ

又世界一般商業ノ好況ニツレ船舶ノ需用ヲ喚起スル時ハ運賃ノ昇騰期間比較的長キモ貨物ノ種類ニヨリ負担シ得ベキ運賃ニハソレ々程度アルガ故ニ無限ニ船主ノ囊中ヲ肥スコト能ハザルト同時ニ船主ハ好況ニ附込ミ續々船舶ヲ新造シ斯クテ船舶供給ノ過大ト共ニ運賃率漸ク下降シ船主ノ收支相償ハザル程度ニ達シテ止ム

斯クノ如ク海運業ノ盛衰ハ車ノ輪ノ如ク轉々乎トシテ瞬時モ靜止セズ今最近數年間世界ニ於ケル運賃ノ高低ヲ述ベンニ一八九八年——一八九九年ニ於ケル世界一般商業ハ過去ノ沈衰時期ヲ脱シ運送貨物モ漸ク其數量ヲ増加セシカバ在來ノ船舶ニテハ供給不足シ備船料モ昇騰ヲ告ゲ船主ハ新造船ノ構造ニ着手セリ此復活時代ニ於テ南阿戰役(一八九九年十月)起リ英國政府ハ許多ノ船舶ヲ徵シテ御用船ト爲シタルガ爲メ船舶ノ供給頓ニ不足ヲ告グ運賃ハ突飛ニ昇騰シ歐米ノ造船者ハ孰レモ繁忙ヲ極メ船主ハ全盛ヲ盡クシタルモ一九〇二年



戰役ノ終了ト共ニ御用船ノ解除アリ他方ニ歐洲特ニ獨逸ニ於ケル産業上ノ不景氣アリ又前年ニ於ケル米國濠洲ノ穀物ハ大旱ノ爲メ輸出ヲ絶テタルガ爲メ船舶ハ大過剩ヲ告ゲ運賃ハ下落ニ下落ヲ告グシモ船主ハ緊船ノ不利ニ甘ンゼンヨリモ航海費ノ幾部ヲ收入セントテ船線セシヲ以テ運賃率益下降シテ其極度ニ達セリカクテ運賃ノ暴落ト共ニ船舶ノ新造價格モ舊時ニ比シ五割方廉價トナリ造船所モ均シク打撃ヲ蒙レリト云フ

共用船舶ニ於ケル運賃高低モ需用供給ノ原則ヲ離ル、コト能ハズ定期船ノ課スル運賃ハ荷物ニヨリ相違シ高價品ニハ高ク廉價品ニハ低キコト恰モ鐵道ノ運賃ト異ナルナシ而シテ共用船舶ノ運賃ヲ儲船ノ運賃ニ比スルニ米國ノ港ヲ出帆スル定期船ノ如キハ工業品食料品等ヨリ實收スル運賃比較的良好ナリト雖ドモ穀物ノ運賃ハ却テ儲船ノ運賃ニ比シ底廉ナルコトアリ是船主ノ地位ヨリ論ズル時ハ航海ノ安全ヲ計ランガ爲メ穀物ヲ底荷トシテ輕重品ト積合セテ爲ス要アルト同時ニ此種ノ荷物ハ所謂大口ノ荷物ニシテ募集ニ手數ヲ要セズ且ツ荷役ニ便利ナレバナリ又貨主ノ地位ヨリ論ズル時ハ輸入地ニ於ケル市價

共用船舶ニ於ケル運賃

運賃代用貨

小口ノ貨物ト大口ノ貨物

運賃ノ便、不便ノ多少

好況ナレバ寧ろ船舶ノ全部ヲ穀物ニテ充満セシムル所謂儲船ヲ希望スベキモ屢々低廉ナル運賃ヲ以テ定期船々腹ノ一部ヲ利用スルヲ利益トスルコトアリ同一ノ航路ニ就キテモ貨物ノ種類即重量品ト輕量品トニヨリ差等アリ又小口ノ貨物ト大口ノ貨物トハ自ラ運賃ノ割合ヲ異ニス蓋シ引渡ノ手數非常ニ異ナルガ故ナリ例セバ千俵一口ノ米ヲ甲港ヨリ乙港ニ廻漕スル時ト其荷印ハ同一ナリト雖ドモ同量ノ米ニシテ荷送主十人乃至二十人ニ分ル、時トハ運賃ノ割合亦異ナラザルヲ得ズ蓋シ一概ニ荷送主ノ數多キ時ハ到達港ニ於ケル荷受主モ亦多數人有ルガ爲メ一々區別シテ引渡ヲナサザルベカラズ從テ荷捌所ノ手數ヲ要スルゴト夥シトス又船舶ノ積噸數ハ貨物ノ種類ニヨリ差異アリ例セバ石炭ナラバ二千噸ヲ積載シ得ベキモ雜貨ナラバ三千噸或ハ其以上ヲモ積載スルコトアリ此ノ如キガ故積合セニヨリテモ運賃ノ割合ニ差等ヲ生ズベシ又船舶ノ航路季節契約ノ條項等ニヨリテモ運賃ノ高低アリ此他陸揚港ノ荷役ノ便不便運賃ノ多少等モ運賃ニ影響ヲ及ボス所トス例ヘバ甲港ヨリ乙港ヲ經テ丙港ニ到ル船舶アリトシ乙港ニテハ港ノ設備甚ダ不完全ニテ遠淺ノ爲メ沖荷役



鐵道及他船ノ競争

ヲ爲サハルヲ得ズ且ヤ港則甚ダ嚴ナルノミナラズ諸經費甚ダ高キ時ハ甲港ヨリ乙港ニ至ル貨物ノ運賃ハ荷役便ニ港則寬ニ諸經費ノ廉ナル丙港向ケ貨物ノ運賃ヨリモ却テ高キガ如シ又船主ガ或期間ヲ附シ貨主ト一手積ノ特約ヲ爲ス時ハ期間ノ長短ニ應ジ契約運賃率ニ差等アリ而シテ此契約運賃率ハ時々ノ相場ト同ジカラザルコトアルベシ此他補助金ヲ受クル船主ノ課スベキ運賃率ハ政府ヨリ制限ヲ附セラル、ヲ一ノ條件トス

數港ニ寄港スル船舶ノ如キハ某港ニ向ケテハ鐵道又ハ他船ノ競争激シキガ爲メ其地ニ至ル貨物ノ運賃ハ割引ヲ爲スモ他港ニ至ル運賃ヲ高メテ前ノ缺損ヲ填補スルコトアリ故ニ甲港ヨリ乙丙ヲ經テ丁港ニ至ル船舶アリトセンカ丙港ニ至ル間ニハ鐵道乃至汽船ノ競争アルガ爲メ運賃ハ却テ乙港ニ至ル分ヨリモ廉ナルコトアルベシ又他船ノ某航路ヲ奪ハント努ムル時ニハ運賃ノ割合ヲ非常ニ低下セシムルコトアリ日本郵船會社ガ孟買ニ新航路ヲ開クヤ從來此航路ハ主トシテ「ビーオー」會社ノ占ムル處ニシテ綿花一噸ニ付キ十七ルービーノ割合合ニテ孟買ヨリ神戸ニ運送セリ然ルニ郵船會社ハ新ニ十二ルービーノ割合ヲ

以テ運送スルニ至リシカバ漸ク兩會社間ノ競争激烈トナリ其極ニルービーニモ低下セント聞ク蓋定期航海ヲ開始スルニ當リテハ航海權ヲ占有スルヲ眼目トスルガ故競争者ヲ絶タンガ爲メニハ勢ヒ運賃ノ割合ヲ低下スルハ數ノ免レザル所ナリ本邦海運史上競争ノ最激シカリシハ明治ノ初年三菱會社ト太平洋汽船會社トガ上海橫濱間ノ航路ニ於テ演ゼシモノニシテ當時三菱會社ハ幸ニ政府ノ補助ヲ得テ此航路ヲ奪ヒ遂ニ今日ノ日本郵船會社ノ基礎ヲ爲スニ至レリ此他三菱會社ト共同運輸會社トノ競争モ一時ハ頗激烈ヲ極メタリ此他海運ト陸運トノ競争ハ常ニ免レザル所ニシテ我沿岸諸港ヲ航行スル船舶ハ漸次鐵道ノ完備ト共ニ競争ヲ始ムベシ大阪商船會社其他ト山陽鐵道會社トノ競争ノ如キ最著ノ實例ナリ

### 第二節 運賃同盟及ビ合同計算

前節ニ述ベ來リタル競争ヲ底止シ運賃ヲシテ成ルベク高低ナカラシメンガ爲メ海運業ノ積極の經營策トシテ船主間又ハ船主ト鐵道會社トノ間ニ契約ヲナ



運賃同盟

シ某所ヨリ某所ニ至ル各種貨物運賃ノ最小額(Minimum Charge)ヲ協定スルコトアリ運賃同盟(Conference)トハ即是ナリ而シテ船主間ノ運賃同盟ハ定期船々主ノ集合體ニシテ相互ノ競争ヲ防止シ内其業務ニ就キ運賃ヲ妥協シ外反對船ヲ排除スルコトニ努メ次テ同盟船主ノ利益ヲ計ルヲ以テ目的トス其方法ハ先ツ同盟船主ノ課スベキ一定ノ運賃率ヲ定メ同盟船舶ノミニ船積スル出荷主ニハ一定ノ割合ヲ以テ六箇月乃至一箇年ノ終ニ於テ運賃割戻(Share)ヲ爲スベシ從テ出荷主ハ假令運賃割戻ナル場合ト雖モ其貨物ヲ同盟以外ノ不定期船ニ積荷セント欲セバ之ガ爲メ他ノ貨物ニ對シ同盟船ヨリ受クベキ運賃割戻金ヲ犠牲ニ供セザルベカラズ故ニ此ノ如キ愚ヲ爲サハルベシ是レ不定期船ハ駿足ニシテ定期ヲ履メル同盟船ノ爲メニ驅逐セラル、所以ナリ又同盟船以外ニ一定期船物與センカ後者必ズヤ前者ヨリ格安ナル運賃率ニテ荷物ノ募集ニ取懸ルベシトスレバ忽チ競争開始セラレ必要ニ應ジ同盟船モ運賃ヲ低減スルノ結果多クハ新定期船ノ敗北トナランモ其財政確固ナル時ハ妥協ノ結果同盟ニ加入スルコト、ナルベシ又或期間同盟船主ニテ使用シタル汽船ノ噸數又ハ船腹合計

合同計算

ニ對スル運送貨物總噸數ノ平均額ヲ計算シ個々ノ船主ニテ使用シタル汽船ノ噸數又ハ船腹ニ對スル運送貨物ノ割合ガ右平均額ニ超過(Overcarry)シタルモノアル時ハ之ヲ過剩運送者トシ平均額ニ滿タザル不足(Undercarry)運送者ニ一定ノ割合ヲ以テ補足セシムルヲ以テ幾分競争ノ弊ヲ矯ムル仕組アリ之ヲ合同計算(Contract)ト稱ス支那日本比律賓海峽殖民地コロンボ輸出歐洲行貨物ノ取扱ヲ爲ス船主ハ皆合同計算ノ組織ヲ利用ス此他孟買輸出ノ綿花類英國輸出ノ織物類ノ輸送ニモ合同計算ヲ用ユ然レドモ計算ノ方法ニ至リテハ同ジカラズ

第一法

今合同計算法ノ一ニテ掲ゲンニ  
 各同盟汽船會社ノ運送貨物ガ或期間全同盟會社ノ汽船總噸數ノ全運送貨物噸數ニ對スル割合ヨリ超過スル時ハ過剩運送者ヲシテ不足運送者ニ超過噸數一噸ニ付キ或標準率ヨリ割出シタル純運賃ノ割合ヲ以テ支拂フ方法

(實例)

A, B, C, D, E, F, G, H, I, Jノ十同盟汽船會社アリ三ヶ月間ニ特定ノ



海上運送II第三章 運賃II第二節 運賃同盟及ビ合同計算

同盟汽船會社

	積取貨物噸數	
	艘數	噸數
A	一〇	六〇〇〇〇
B	二	九〇〇〇
C	八	四〇〇〇〇
D	六	一八〇〇〇
E	一一	五五〇〇〇
F	一	六〇〇〇
G	五	二五〇〇〇
H	二	八〇〇〇
I	三	二〇〇〇〇
J	二	九〇〇〇
合計	五〇	二五〇〇〇〇

(一六二)

積取貨物噸數

前例ニ於テ全同盟汽船ノ取扱總噸數ノ全積取貨物噸數ニ對スル割合

ハ十ト二トノ割合ナルヲ以テ各汽船會社ノ割當貨物噸數ヲ算出シ過剩又ハ不足噸數ヲ表示セバ左ノ如クナルベシ

同盟汽船會社

	積取貨物噸數	割當貨物噸數	過剩噸數	不足噸數
A	一〇〇〇〇	一二〇〇〇	—	二〇〇〇
B	二〇〇〇	一八〇〇	—	二〇〇
C	七〇〇〇	八〇〇〇	—	一〇〇〇
D	五〇〇〇	三六〇〇	一四〇〇	—
E	八〇〇〇	一一〇〇〇	—	三〇〇〇
F	二〇〇〇	一二〇〇	八〇〇	—
G	七〇〇〇	五〇〇〇	二〇〇〇	—
H	三〇〇〇	一六〇〇	—	一四〇〇
I	五〇〇〇	四〇〇〇	一〇〇〇	—
J	一〇〇〇	一八〇〇	—	八〇〇

海上運送II第三章 運賃II第二節 運賃同盟及ビ合同計算

(一六三)



即B、D、E、G、H、Iハ過剩運送者ニシテA、C、E、Jハ不足運送者ナリ而シテ兼テ同盟汽船會社間ノ契約ニテA汽船會社ノ一噸平均實收正味運賃ノ半額ヲ過剩運送者ヨリ不足運送者ニ支拂フベキコト、假定シ本期間ニ於ケルA汽船會社ノ一噸平均實收正味運賃ヲ二十圓トセバ合同計算ノ結果各汽船會社ノ收支ハ左ノ如クナルベシ

過剩運送者支拂高	不足運送者受取高
B 二〇〇〇	A 二〇〇〇
D 一四〇〇〇	O 一〇〇〇〇
F 八〇〇〇	E 三〇〇〇〇
G 二〇〇〇〇	J 八〇〇〇
I 一四〇〇〇	
H 一〇〇〇〇	

第二法

合同計算ノ第二法ハ或期間特種ノ貨物ヲ共同貨物ト認メ同盟汽船會社間ニ豫メ割當率ヲ制定シ實際運送セル貨物噸數ガ共同貨物ヲ割當率ニヨリ算出シタル噸數ニ比シ超過セル時ハ過剩運送者トシテ超過噸數一噸ニ付キ或標準率ニヨリ割出シタル純運賃ノ割合ヲ以テ不足運送者ニ支拂フ方法ニシテ一例ヲ示セバ左ノ如シ

A、B、C、D、E、Fノ六汽船會社アリ某地方ニ於ケル特定貨物ノ積取キ就キ契約セル割當率左ノ如シ

A	百分ノ二十
B	百分ノ十
C	百分ノ三十
D	百分ノ二十
E	百分ノ十五

合計 六八〇〇〇

合計 六八〇〇〇



而シテ三ヶ月間ニ實際運送セル貨物ノ總噸數割當噸數超過不足噸數ハ左表ノ如シ

	運送貨物噸數	割當率	割當噸數	超過噸數	不足噸數
A	三五〇〇	二〇	四〇〇〇	—	五〇〇
B	一五〇〇	一〇	二〇〇〇	—	五〇〇
C	八〇〇〇	三〇	六〇〇〇	二〇〇〇	—
D	二五〇〇	二〇	四〇〇〇	—	一五〇〇
E	三〇〇〇	一五	三〇〇〇	—	—
F	一五〇〇	五	一〇〇〇	五〇〇	—
合計	二〇〇〇〇	—	二〇〇〇〇	二五〇〇	二五〇〇

今若シ當事者間ニ過剩運送者ハ過剩噸數ニ對シ超過貨物ニヨリテ得タル一噸ノ平均正味運賃ヨリ十圓ヲ控除セル純運賃ヲ標準トシ不足

運送者ニ支拂フベキ契約アリトセバ前例ニ於テ過剩運送者ノ實收セル一噸ノ平均正味運賃ヲ假ニ十五圓トシ合同計算ノ結果過剩及不足運送者ノ收支ヲ掲グレバ左ノ如クナルベシ

	過剩運送者支拂高	不足運送者受取高
A	一〇〇〇〇	二五〇〇
B	二五〇〇	二五〇〇
C	—	七五〇〇
D	—	—
E	—	—
F	—	—
合計	一二五〇〇	一二五〇〇

合同計算ノ第三法ハ或期間中間港ニ於テ利用シ得ベキ同盟汽船會社ノ船腹ノ合計ニ對スル全積取貨物ノ割合ヲ算出シ此割合ニ比シ超過セル過剩運送者ハ超過噸數一噸ニ就キ或標準ニヨリ割出セル純運賃ノ割合ヲ以テ不足運送者ニ支拂フ方法ニシテ一例ヲ示セバ左ノ如シ

A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, ノ十二同盟汽船會社アリ三ヶ月間ニ特定ノ中間港ニ於テ利用シ得ベキ船腹及積取貨物噸數左ノ如シ



同盟汽船會社

利用シ得べき船腹ノ噸數

積取貨物噸數

A	13000	6000
B	22000	5700
C	45000	21000
D	25000	12000
E	30000	8000
F	14000	10000
G	12000	8000
H	6000	18000
I	3600	3000
J	10000	7600
K	32000	1000
L	8000	5000
合計	90000	45000

前例ニ於テ利用シ得べき船腹噸數ノ合計ト積取貨物噸數トノ比例ハ  
 二ト一トノ如シ依テ各汽船會社ノ割當貨物噸數ヲ算出シ過剩又ハ不  
 足噸數ヲ表示セバ左ノ如シ

同盟汽船會社	積取貨物噸數	割當貨物噸數	過剩噸數	不足噸數
A	6000	6500	—	500
B	5700	20500	—	4800
C	22000	22500	—	1500
D	12000	12500	—	500
E	8000	15000	—	7000
F	10000	7000	3000	—
G	8000	6000	2000	—
H	18000	3000	—	12000
I	3000	18000	—	12000
J	7600	15000	—	7600



K	一、〇〇〇	一、六〇〇	六〇〇
L	五、〇〇〇	四、〇〇〇	一、〇〇〇
合計	四五、〇〇〇	四五、〇〇〇	八、〇〇〇

而シテ過剩運送者ハ一噸三圓ノ割合ヲ以テ不足運送者ニ支拂フベキ  
 契約ナル時ハ合同計算ノ結果同盟汽船會社ノ收支左ノ如クナルベシ

過剩運送者支拂高	不足運送者支拂高
F	A
九、〇〇〇	一、五〇〇
G	B
六、〇〇〇	一四、四〇〇
I	C
三、六〇〇	四、五〇〇
J	D
七、八〇〇	一、五〇〇
L	E
三、〇〇〇	二、一〇〇
	H
	三、六〇〇
	K
	一、八〇〇
合計	二四、〇〇〇

船客運賃ニ就キテモ運賃同盟又ハ合同計算ノ仕組ミニヨリ分立競争ノ弊ヲ防  
 ギ事業ノ發達利益ノ増進ヲ計ルモノアリ關西各港ヲ航海スル汽船主ヲ以テ組  
 織セル關西汽船同盟ニ於テハ荷物ハ勿論乘客運賃モ運賃配當法ニヨリ之ヲ合  
 同計算トシ太平洋航船ガ米國向三等船客移民ノ運賃ヲ合同計算ト爲スガ如キ  
 是ナリ

### 第三節 運賃ノ計算法

既ニ述ベタルガ如ク積荷ノ運賃ハ貨物ノ集散船舶ノ需要供給其他ノ理由ニヨ  
 リ高低シ決シテ一定ノ標準アルニ非ズ而シテ彼小口ノ貨物ニ在リテハ大路ノ  
 標準率ニヨリ運賃ノ額ヲ定ムルモ大口ノ貨物ノ如キハ競争行ハル、ガ爲メ荷  
 送主ハ常ニ船主又ハ其代人ト談判ヲ開ク必要アリ是ニ於テカ通例船主ト貨主  
 トノ間ニハ仲立人アリテ其勞ヲ執ルニ至ル之ヲ廻漕問屋ト云フ廻漕問屋ハ一  
 方ニハ船主ノ爲メニ貨物ヲ集メ他方ニハ貨主ノ爲メニ希望ノ運賃ニテ貨物運  
 送ノ周旋ヲ爲スルモノナリ此ノ如キ次第テレバ何レノ國ニ於テモ船主ト貨主ト



直接ニ貨物運送ノ談判ヲ爲スコト稀ナリ右ノ外傭船契約又ハ船舶貸賃借契約ヲ締結セントスル場合ニ當リテモ廻漕問屋ノ手ヲ經ルヲ常トスナレバ海外ニテ此業ヲ營ム者ノ内有名ナルハ世界各地ニ取引先ヲ設ケ常ニ船舶ノ動靜ニ注意シ居ルガ故ニ傭船等ノ場合ニ直ニ其需用ニ應ズル者ヲ周旋シ得ベシ

船主ノ位地ヨリ言フ時ハ船舶ノ收入ガ其支出ヲ償フ點ハ即運賃ノ最小額 (Minimum) ナリト雖ドモ船舶ニヨリテハ其經費ニ相違アリ從テ最小ノ運賃ハ何程ナルカヲ計算スルハ至難ノコトトス特ニ競争行ハル、時ハ行掛上到底計算ノ立タザル程ノ運賃ヲ以テ荷物ヲ約束スルコトアリ此ノ如キガ故何地ヨリ何地ニ至ル其貨物ノ運賃ハ一年ヲ通ジ何程ト定ムルコトハ到底爲シ難キ所ナリ而シテ貨主ガ例ヘバ一箇年ヲ通ジ船主ト特約セル時ハ自己ノ貨物ハ皆其船主所屬ノ船舶ニ積込ムモ其運賃ニ至リテハ時々ノ相場ニヨリ支拂ヲ爲スモノ多シトス但年中絶エズ輸送スル貨物ノ如キハ運賃ノ高低ニ拘ラズ一定ノ割合ヲ以テ運送ノ契約ヲ爲スモノアリ例セバ紡績會社ヲ汽船會社ト特約シ紡績糸一担付キ甲地ヨリ乙地ニ至ル運賃若干ト約スルガ如シ

運賃ノ最小額

重量品、輕品及貴重品

外國ニ於ケル慣習  
本邦ニ於ケル慣習

運賃計算ノ標準ハ貨物ノ種類ニヨリ重量品ハ重量 (Dead Weight) ノ一噸ニ付キ輕品ハ輕量 (Light Weight) ノ一噸海外ニテハ四十立方呎又ハ一四四立方米突ニ付キ之ヲ計算シ此他金銀貨幣其他ノ貴重品ハ原價ニ從ヒ之ヲ計算スルモノトス英國ノ慣習ニヨレバ四十立方呎ヲ標準トシ十五ハンドレット (Cms) ヨリ輕キモノハ容積ニ從ヒ之ヨリ重キモノハ重量ニ從ヒ運賃ヲ計算ス又東洋殊ニ支那沿岸ニテハ多ク「ピクル」 (Pail) ヲ標準トス彼ノ牛莊地方ヨリ本邦ニ輸入スル大豆ノ如キ此一例ナリ本邦ニ於ケル貨物ノ容積量目計算法概左ノ如シ

- 一 石炭、コークス、製氷干艸ハ二千二百四十英斤ヲ一噸トス
- 一 糟、粕、餅干、燻敷子、蕪包、鮭鱈、昆布、棒鱈、砂糖等ハ四千貫目ヲ以テ百石トス
- 一 散錫ハ一萬二千尾ヲ以テ百石トス
- 一 散錫ハ一尺立方ヲ於テ一才トス

但重量ハ六貫目又ハ五十英斤ヲ以テ一才ニ準ズ



- 一、四十立方尺即四十才ヲ以テ一噸トス
  - 一、二千英斤ヲ以テ一噸トス(一英斤ハ凡我百二十目)
  - 一、千五百斤ヲ以テ一噸トス(一斤ハ凡百六十目)
  - 一、二百四十貫目ヲ以テ一噸トス
  - 一、四十貫目ヲ以テ輕石一石トス
  - 一、升位輕石共六石ヲ以テ一噸トス
  - 一、米穀雜穀ハ升目ニ依ル升目ノ石數ニ依ルモノヲ本石ト稱ス)
  - 一、食鹽ハ三十貫目ヲ以テ一石ノ極度トナシ十五貫目以下ヲ五斗俵ト看做ス
  - 一、材木類ハ角材圓材ヲ間ハズ總ベテ千才ヲ以テ百石トス
- 又一個ハ重量又ハ容積多大ナルモノハ左ノ割合ニヨリ運賃ノ割増ヲ爲スコトアリ

重量品一箇ニ付キ  
五百英斤ヨリ千英斤ノ物 二割増

- 千英斤ヨリ千五百英斤ノ物 四割増
  - 千五百英斤ヨリ二千英斤ノ物 六割増
  - 二千英斤以上見積ヲ以テ計算
  - 容積品一個ニ付キ
  - 四十才以上八十才 三割増
  - 八十才以上見積ヲ以テ計算
- 又所謂雜貨ハ通常陸運ニ於ケルト同ジク之ヲ五等ニ分チ其等級ニ應ジ運賃ヲ計算ス今左ニ重要ナル物品ヲ列示セン

- 一等品 製藍、吳服、生絲、絹、懷中時計、水銀漆、酒精器械油、上等器械、珊瑚、真珠、其他一才ノ元價金二十五圓以上ノモノ
- 二等品 寒暖計、小銃、真綿、金巾、活字、硝子板、洋反物、洋服、毛絲、賣藥、洋書籍、袋物、洋卷、真機械類、刀劍等
- 三等品 鋼金物、和煙草、麻絲、掛時計、蚊帳、段通茶、毛布、洋傘、硝石、鐘錶、筆墨、石鹼、洋酒類、鷄卵、木綿等



船荷證券ニ  
記載スル運  
賃ノ最低額

四等品 砂糖、麥酒、樟腦、紙類、棒鱈、木材、青物、葡萄酒、醬油類、晒粉、乾物、油類等  
五等品 葉草、燐寸、花産、蠟燭、乾海苔、昆布、硫黃、雜穀類、墨表、木炭、落花生等  
既ニ述ベタルガ如ク運賃ハ貨物ノ種類ニ從ヒ其容積又ハ重量ニ應ジ約定ノ率  
ヲ課シ之ヲ計算スル次第ナルガ貨物ノ容積又ハ重量甚少ク從テ船荷證券ニ記  
載スベキ運賃ノ額モ極メテ小額ニ止マル時ハ船主ハ運賃ノ最低額(Per Ton)ヲ課  
スルヲ普通トス例セバ航路ニヨリ一圓二圓三圓五圓十圓等ト定メ運賃計算ノ  
結果是等ノ金額ヨリ少ナル時ハ便宜上一圓二圓三圓五圓十圓等ヲ徵收スルガ  
如シ

#### 第四節 運賃ノ支拂

前拂運賃ノ  
記原

運賃ハ貨物運送ノ報酬トシテ收ムベキ貨銀ナレバ貨物ヲ到達港ニ送り届ケテ  
始メテ支拂ハルベキモノナレドモ備船ノ如キハ發航ニ際シ船舶ニ準備ヲ要ス  
ルガ爲メ運賃ノ一部又ハ全部ヲ豫メ支拂フ習慣アリ此習慣ハ何時頃ヨリ行ハ  
レシカ漠然トシテ知ルニ由ナキモ蓋古ヨリ行ハレシ處トス其後時勢ノ變遷ト

前拂運賃ノ  
變則ナリ

共ニ船主ハ運賃ヲ成ルベク前拂トシテ收ムルノ好都合ヲ感シ爰ニ所謂前拂運  
賃(Advanced or Prepaid Freight)ヲ生ズルニ至レリ  
然レモ前拂運賃ハ未ダ積荷ノ運送及引渡ナキニ先チ支拂フモノタレバ畢竟ス  
ルニ變則タルヲ免レズ此ヲ以テ小口ノ貨物ニハ間々アレモ大口ノモノニ稀ナ  
リトス尤モ賣買上ノ都合ニヨリ賣主ニ於テ運賃ヲ負擔スル時ハ前拂ト爲スコ  
アレモ歐洲ニテハ之ヲ向拂ト爲スモノ多シ例ヘバ龍動ヨリ橫濱ニ向ケテ貨  
物ノ原價運賃並ニ保険料合計(5)金一萬圓トシ内運賃金五百圓ナリトセヨ此  
場合ニハ龍動ノ賣主ハ送狀金額一萬圓ヨリ五百圓ヲ差引キタル殘額即チ九千  
五百圓ニ對シ荷爲換ヲ取組ミ假令貨物メ買入價格ヲ定ムル時ニハ運賃ヲ込ム  
ルモ運賃ノ支拂ハ到達港ニ於テ之ヲ爲ス場合多シト云フ斯ノ如ク到達港ニ於  
テ貨物到達ノ上支拂フ運賃ヲ向拂運賃(Freight Payable at Destination or to Collect)ト  
稱ス

前拂運賃ノ  
返還

運賃ハ貨物ヲ到達港ニ送り届ケテ始メテ得ベキモノナルガ故ニ其途中ニ於テ  
船舶破碎ニ及ビ若シハ海難等ノ爲メ貨物全滅ニ歸シ之ヲ到達港ニ送り届クル







ナル所ト)

備船契約ノ場合ニ運賃ノ一部前拂ノ契約アリ本船々長ガ船荷證券ニ署名ノ前  
出帆シ間モナク積載貨物ト共ニ沈没シタル時ノ如キハ備船者ハ船長ガ未ダ船  
荷證券ニ署名セザルヲ拒トシ前拂運賃ノ支拂ヲ拒ムコト能ハズ尤モ入用アラ  
ハ (If required) 運賃ノ一部前拂ズベキ約束アリ本船出帆後海難ニ罹リテ沈没シタ  
ル後船主始メテ右ノ運賃ヲ請求シタル時ノ如キハ條件成就セザリシガ爲メ支  
拂ヲ受クルコト能ハザルナリ

運賃ハ陸揚港ニ於ケル貨物引渡ノ現狀ニ於テ或ハ重量ニヨリ或ハ容積ニヨリ  
支拂フヲ常トス尤モ豫メ船荷證券ニテ特約シ船積當時ノ重量又ハ容積ニヨリ  
テ之ヲ計算シ引渡當時ノ現狀ハ敢テ之ヲ問ハザル場合アレドモ通例ハ引渡ノ  
際検査ヲ行ヒ運賃ノ額ヲ定ムルモノトス商品ノ種類ニヨリ容積ノ點ニ於テハ  
運送中増減スルモノ多カラズト雖ドモ重量ノ點ニ至リテハ増減スルモノ決シ  
テ些ナカラズ例ヘバ珈琲ノ如キ殖民地ノ産物ヲ歐洲各國ニ輸送スル時ニ當リ  
航海中乾燥ノ爲メ其重量ヲ減ズルコト間々アリ或ハ又之ニ反シ重量ヲ増ス貨

運賃ノ引渡  
ノ際ニ於ケル  
貨物ノ重量  
又ハ容積  
ニヨリ  
Val. II, 280

運賃ノ引渡  
ノ際ニ於ケル  
貨物ノ重量  
又ハ容積  
ニヨリ  
Val. II, 280

反對ノ慣習  
O.V. 34-35  
Val. II, 279  
Car. 587  
H.H. 58

物アリ要スルニ船積當時船荷證券面ニ記載セル重量ト引渡ノ重量トハ相違ア  
ルコト往々アルガ故引渡ノ際ニ於ケル重量ヲ以テ運賃ヲ計算スルハ蓋至當ナ  
ルモノニシテ我新商法ニモ亦此規定アリ  
英國ノ習慣ニヨリ船積ノ時ト陸揚ノ節ト貨物ノ重量又ハ容積ニ増減ヲ生ズ  
ル時ハ其少ナキ方ニヨリ運賃ヲ計算スルヲ常トス故ニ航海中積荷ノ重量又ハ  
容積ヲ増シタル時ハ船積當時ノ重量又ハ容積ニヨリ運賃ヲ收ム例ヘバ海水ノ  
爲メ貨物膨脹シ又船積航海中引締メラレタル貨物ガ膨脹シタル時ノ如キハ船  
積當時ノ重量又ハ容積ニ依ルベシ之ニ反シ航海中其重量又ハ容積ヲ減少シタ  
ル貨物アラバ引渡當時ノ重量又ハ容積ヲ標準トスルナリ北獨逸汽船會社 (Nord  
Deutscher Lloyd) 船荷證券ノ如キハ特ニ左ノ如キ條項ヲ挿入セリ

“Full freight is due on damaged goods and on goods diminished “by lading. No freight due  
on any increase in weight or substance “by sea-water.”

本邦實際ニ行ハル、所ノ如キモ亦船積當初ノ重量又ハ容積ニヨリ引渡ノ場合  
ニ於ケル重量又ハ容積ヲ以テ計算スルコト殆稀ナリ彼輸出品中重要ナル石炭



材木類ノ特  
種運賃

H. H. 61  
F. P. 921

重量品ノ測  
定

押目

ノ如キハ門司室蘭小樽等ノ諸港ニ於テ船積ノ際貨車ノ儘其重量ヲ測定スル慣習アリ蓋本邦ニ於ケル沿岸航海ニハ貨物ノ重量又ハ容積ハ之ヲ船積込ニ於テ測定スルモ將タ陸揚港ニ於テ爲スモ實際上大差ナケレバナリ

又海外ノ例ニヨルニ彼材木類(Logs, plank, board, deal, batten, lath 等ヲ云フ)ノ運送ニ就キテハ引渡ノ數量(quantity)ニ就キ船積地ニテ測定シタル容積ヲ割當テ運賃ヲ支拂フコトアリ所謂 "Lumber Measurement" トハ此謂ナリ蓋材木類ハ船積當初航海中並ニ陸揚ノ際壞シ易キ貨物ニシテ加之ニ陸揚地ニテ容積ヲ計ルハ手數ヲ要スルガ故船積前其筋ノ者ノ定メタル Specification ヲ基礎トシ運賃ヲ計算スルノ安全ニシテ且ツ便宜ナルニ若カズ

重量品ノ測定法ニ就キテハ往々紛議ヲ生ズルコトアリ普通行ハル、處ニヨレバ貨物ノ一部ノ重量ヲ測定シ箇數ニ乗ズルモノトス本邦ノ如キ北陸北陸地方ヨリ海産物及ビ穀類ヲ輸送スル時ハ本船ニ於テ船積當時ノ重量ヲ測定スルニ際シ其量リ方ニ巧拙アリ競争ノ結果運賃ハ別ニ減額ヲ爲サザルモ得意ニヨリテハ其秤量甚寛大ナルコトアリ此ノ如ク量目ヲ減ズルヲ押目ト稱シ押目ノ結

果ハ運賃ヲ減額スルト同一ナリ事實此ノ如クナルガ故北海道ノ肥料ノ如キハ船荷證券面ノ石數ト積石數トハ多少ノ相違アルコト當路者ノ常ニ目撃スル所ナリト云フ

運賃ヲ計算スルニ當リテハ孰レモ總量目(Gross Weight)ヲ用キ風袋其他ハ一切差引クコトナシ故ニ茲ニ正味一噸ノ貨物アリ荷造其他ノ爲メ一噸半トナリタル時ハ運賃ハ一噸半ニ就キ計算スルモノトス貨物ノ賣買ニ當リテハ風袋(Lare)ト稱ヘ總量目ヨリ差引ヲ爲スモ運賃ノ計算ニ當リテハ之ヲ差引クコトナシ尙運賃ノ計算ニ際シ重量品ノ如キ俗ニ看貨料ト唱ヘ其秤量ニ要スル費用ハ通例何レノ國ニ於テモ別段ノ約束ナキ限り船主ニ於テ之ヲ負擔ス尤モ海外ニ於テハ港ノ習慣ト船積貨物ノ種類トニヨリ必ズシモ一定セズシテ或ハ荷受主ノ負擔トナリ或ハ船主荷受主ト折半シテ負擔スルコトアリ尙後章ニ再述スル所アルベシ

運賃ヲ勘定スルニ就キ一々本船ニテ各種貨物ノ容積又ハ重量ヲ當ルニハ多少ノ時間ヲ要スルガ爲メ船主ニ不利益ヲ與フル例些カラズ尤モ各地ノ特産物例

運賃ノ計算  
ニハ風袋等  
ノ引クコト  
トナシ  
Val. II,  
78.  
Des. III,  
417  
Lyc. I,  
423

Car. 598  
Val. II,  
251  
Des. III,  
481

荷造主ノ申  
出タル容積  
又ハ重量ヲ  
採用スルコ



ヘバ米、砂糖、麻綿絲ノ如キハ商慣習上其荷造自ラ一定セルガ故從テ其容積又ハ重量モ區々タラザレバ一箇當リノ重量又ハ容積ヲ箇數ニ乘ゼバ容易ニ總容積又ハ重量ヲ得ベシ此クノ如キ特種ノ貨物ヲ除キテハ一々本船ニテ容積又ハ重量ヲ當ルハ實ニ止ムヲ得ザル次第ナリ然レドモ既ニ述ベタルガ如ク時間ノ制限上往々運轉士受取書(Mates Receipt)ニ記載ノ數字ニ正確ヲ缺キ荷送主ノ申出デタル數字ニ比シ非常ニ差異アルコトアリ故ニ得意先ノ出貨ニ對シテハ信用ツクニテ先方ノ申出デタル容積又ハ重量即 Shipper's Measurement or Weightヲ採用シテ運賃ヲ計算シ運轉士受取書面ノ數字ハ唯參考ニ供スルニ過ギザルコトアリ石炭ノ船積ニ在リテハ運搬途中ハ勿論少シク微風アル時ハ所謂炭塵(Coal Dust)飛散シ艙口又ハ船窓ヨリ取入レラレタル時ハ多少ノ減量ヲ生ズベシ又陸揚港ニ於テモ石炭籠(Coal Baskets)ヲ以テ荷役ヲ爲ス時ハ炭塵ヲ生ズルハ勿論艙内ニハ些少ノ取殘シアルハ免レ難シ殊ニ石炭籠ノ容積ハ正確ノモノニ非ズ從テ引渡ノ噸數ハ船荷證券面ノ噸數ニ比シ少ナキヲ普通トス之ガ爲メ船主ハ苦情ヲ持込メラル、ヲ恐レ且ツ秤量ニ要スル時間ヲ節センガ爲メ石炭運送契約書

石炭ニツキ特別ノ習慣

P.R. vol. 527  
P. 772  
期間ヲ以テ運賃ヲ定ム

(Coal charter) 中ニ石炭ハ陸揚港ニ於テ秤量セラル、コト大ク船荷證券面ノ量目ヨリ二分ヲ差引キタルモノニ對シ運賃ヲ支拂フベシトノ條項ヲ設クルコトアリ之ヲ(2% in lieu of Weighing Clause)ト稱ス例セバ船荷證券面ノ量目ヲ三千噸トセバ陸揚港ニテハ二千九百四十噸ニ對スル運賃ヲ支拂フガ如シ此クノ如キ條項ノアル時ハ陸揚港ニ於ケル船主ノ負擔スベキ人足賃其他揚荷ノ噸數ニ從ヒ計算スベキ諸費用ハ船荷證券面ノ量目ニ依ルベキヤ又ハ内二分ヲ差引キタル量目ニ對シ計算スベキト云フニ或ハ運賃ハ二分ヲ差引キタル量目ニ對シ收入シタルガ故ニ從テ支出モ亦是ト同一ノ標準ニ依ルベシトノ說ヲ爲スモノアラシモノ來運賃計算ノ爲メニ二分ヲ差引キタルハ時間ノ空費ト目耗リノ爲メニ生ズベキ辨金豫防ノ策トシテ完ク船主ノ利益上設ケラレタル條項ナルガ故貨物ニ對スル人足賃其他ノ諸費用ハ船荷證券面ノ量目ニ依ルヲ至當トス普通ニ行ハル、ガ如ク揚荷ノ噸數ニ應ジ運賃ヲ徵收スル場合ハ人足賃其他ノ諸費用ハ實際ノ噸數ニ應ジ支拂フベキハ論ヲ待タズ

備船契約ノ場合ニハ一定ノ期間ヲ以テ運賃ヲ定ムルコトアリ此場合ニ運賃ノ







Valr. II.

シニ之ニ超過セル貨物ヲ積込ミタル場合ニモ亦同上ノ方法ニヨリ算出セザル  
ベカラズ  
運賃ハ貨物ノ届ケ賃ニシテ到達港ニ於テ貨物ヲ引渡サレバ之ヲ收ムルコト  
能ハザルヲ通則トスレドモ運送契約ノ履行ナキモ運賃ノ全部若クハ一部ノ履  
行ニ對スル相當ノ報酬ヲ請求シ得ベキ場合アリ左ニ順次之ヲ述ブベシ

其一 航路相當額(Pro rata Freight) 支拂

歐洲諸國ニ於テハ向拂運賃ト雖ドモ航海ノ途次不可抗力其他ノ原因ニヨリ船  
舶ガ航海ヲ繼續スルコト能ハズシテ其地ニテ積荷ノ引渡ヲ爲ス時ハ特ニ航海  
セル距離ニ應ジ運賃ヲ收ムルコトヲ得ベキ慣習アリ本邦ニ於テモ舊商法規定  
並ニ從來ノ慣習ニヨル時ハ此ノ如キ場合ニ運送ノ割合ニヨリ運賃ヲ收ムルコ  
トヲ得ベシ之ヲ航路相當額運賃ト稱ス新商法ニ規定スル所ニヨレバ船舶ガ沈  
没シタル時修繕スルコト能ハザルニ至リタル時捕獲セラレタル時ニハ貨物ノ  
價格ヲ超エザル限度ニ於テ運送ノ割合ニヨリ運賃ヲ收ムルコトヲ得又發航後  
航海又ハ運送ガ法令ニ反スルニ至リタル時其他不可抗力ニヨリテ契約ヲ爲シ

航路相當額  
運賃ノ應得  
地ニ法律ノ  
規定

佛商 二六  
伊商 二七  
亞商 二八  
其他略之

舊商 二六  
同 二七

新商 二六  
同 二七

航路相當額  
運賃ノ計算  
方法

獨商 二六  
新商 二七

貨物ノ價格  
ハシ  
ナシ  
トス

新商 二六  
獨商 二七

Ja. I. 226  
Ca. Q. I. 160

タル目的ヲ達スルコト能ハザルニ至リ契約ノ解除ヲ爲ス時ハ同様運送ノ割合  
ニ應ジ運賃ヲ收ムルコトヲ得ベキモ其他ノ場合ニハ所謂 "Pro rata Freight" ヲ認  
メズ

航路相當額運賃ノ計算法ハ我商法ニ何等ノ規定ナキモ單ニ運送ノ距離ニヨル  
ノミナラズ航海ノ難易等モ亦計算ニ加フルヲ以テ其當ヲ得タルモノト謂フベ  
シ現ニ獨逸商法ノ如キハ明ニ之ヲ規定セリ而シテ航路相當額運賃ノ額ハ貨物  
ノ價格ヲ超エザル限度ニ於テ支拂フベキハ最モ必要ニシテ我新商法ノ如キモ  
亦獨逸商法ニ倣ヒテ之ヲ規定セリ若此種ノ規定ナキ時ハドクルシー (De Courey)  
氏ノ言ヘルガ如キ不都合ヲ生ズベシ例セバ佛國ノ某港ヨリ桑港ニ至ルベキ船  
舶南米ノクープホーン(Cape Horn)近傍ニテ遭難セリトセバ地理學上船積港ト陸  
揚港トノ約中間ニ在リト云フテ可ナリ然ルニクープホーンノ如キ未開地ニ在  
リテハ其積荷ノ價格假リニ僅少ナリトシ若運賃ノ半額ヲ支拂フベキモノトセ  
バ或ハ貨物ノ賣却價格ヨリモ多額ニ上ルコトアラン佛國ノ如キハ貨物ノ價格  
ヲ超エザル限度ニ於テ航路相當額運賃ヲ支拂フベキ規定ナキガ爲メ現ニ此ノ



船長ノ放棄  
前ニ沈没セ  
ル船舶ヲ救  
助シタル場  
合  
CAQI,  
170  
174  
船長ノ放棄  
後沈没セ  
ル船舶ヲ救  
助シタル場  
合  
Car, 562

如キ不便ヲ感ズルコト往々アリト云フ  
沈没シタル船舶ヲ救助スル場合ニモ船長ガ未ダ其船舶ヲ放棄 (Abandon) セザル  
間ハ救助セラレタル貨物ノ運賃ヲ支拂フハ或ハ至當ナランモ船長ガ既ニ船舶  
並ニ貨物ヲ救助ノ見込ナキモノトシテ放棄シタル後貨主自身又ハ積荷ノ債權  
者等ノ第三者ガ之ヲ救助シタル時ハ運賃支拂ノ義務アリヤ否ヤハ一問題ナリ  
英國ノ如キハ船長海員ガ一旦船舶ヲ放棄シタル時ハ最早他ノ船舶ヲ以テ其積  
荷ヲ陸揚港ニ送附スル意思ナキモノトシ運送契約ハ茲ニ中斷スルモノト看做  
スガ故ニ其積荷ガ救助セラレタル時假令船主ガ他ニ代船ヲ用意シ之ガ運送ヲ  
爲ス準備アリシ場合ト雖ドモ貨主ハ毫モ運賃ヲ支拂フニ及バズ唯救助費ヲ支  
拂ヒ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベシ然ルニ歐洲大陸並ニ本邦ノ如ク法律ガ既ニ運  
賃ノ航路相當額ヲ認メタル以上ハ條理上運送セル距離ニ應ジ運賃支拂ノ義務  
アルガ如シ例セバ横濱ヲ出帆シテ龍動ニ向ヘル某船香港近海ニテ遭難セリト  
假定シ若其積荷ニシテ救助セラレタリトセバ香港迄ノ運賃ヲ支拂フベキハ異  
議ナキモ若船長ガ救助ノ見込ナキモノトシテ船舶並ニ積荷ヲ放棄シタル後或

CAQI,  
172

Val-II,  
383

水中ニ在ル  
貨物ヲ賣却

Val-I, 531

ハ貨主或ハ保險者或ハ其他第三者ノ救助ニヨリ積荷ヲ救助シ得タリトセバ猶  
此場合ニモ運賃支拂ノ義務アリトセンカ實際上不穩當ナル結果ヲ來スベシ蓋  
此ノ如キ場合ニハ積荷ニ損害アルコト多クレバ其實上高ヨリ運賃ノ航路相當  
額ヲ控除スル時ハ差引皆無トナリ勞シテ効ナキニ終ルコトアルベシ要スルニ  
此等ハ公平ヲ得タルモノト云フヲ得ズ故ニ某國(フキンランド國商法一〇八條)  
ノ如キハ特ニ商法中ニ船舶及ビ積荷ガ船長海員ニヨリ放棄セラレタル後第三  
者ニ救助セラレタル時ハ貨物ノ運賃ハ之ヲ支拂フニ及バズト規定スルモノア  
リ此種ノ規定ハ最公平ヲ得タルモノニシテ本邦從來ノ慣習ニ徴スルニ此ノ如  
キ場合ニ或ハ運賃ヲ支拂ヒタルコトナキニシモアラザレドモ商法ノ規定スル  
所不十分ナルガ爲メ將來船主ト荷送主又ハ荷受主ト保險者トノ間ニ紛擾ヲ來  
スハ蓋免レザル所ナルベシ然リ而シテ航海ノ途次積荷ノ救助セラレタル場合  
ニ其運賃ハ之ヲ取得スルコトヲ得トシタル以上ハ其運賃ハ積荷ノ救助ニ要シ  
タル費用ヲ分擔スベキハ亦當然ナルベシ  
水中ニ在ル貨物ガ賣却セラレタル時ニモ賣上高ノ内ヨリ運賃ヲ支拂ハザルベ



シタル時  
 カラザルコトハ航路相當額ノ運賃ヲ認ムル國ニ於ケル一般ノ慣習ナリ是亦本邦ノ如キハ從來未ダ聞カザル所ナリ蓋商法施行後日猶淺ク慣習十分ニ成立セザルガ爲メナリ海外ニ於テハ斯ノ如キ場合ニモ猶運賃ヲ收ムルコトヲ得ルハ沈没セル貨物ノ救助セラレタル場合ト同一視スレバナリ而シテ之ニ關聯シテ起ルベキ問題アリ元來運賃ハ貨物一箇ニ就キ又ハ一噸ニ就キ若干ト定ムル以上陸揚港ニテ引渡スベキ箇數又ハ噸數ニ應ジ運賃ノ金額ヲ定ムルモノナレバ航海ノ途次沈没等ノ場合ニハ救助セラレタル貨物ノ箇數又ハ噸數ニ應ジ支拂ハルベキハ當然ナリ我商法ニ所謂運送品ノ價格トハ運送セル積荷ノ無難ナル時ノ價格ナルカノ如ク聞ユレドモコハ勿論救助セラレタル積荷ノ價格ヲ指ス者ニシテ例セバ一萬圓ノ積荷ノ内船舶沈没ノ爲メ一千圓ニ相當スルモノ救助セラレタリトスレバ航路相當額運賃ハ一千圓ヲ超過スルコト能ハザル主旨ナリ然ラバ水中ニ在ル貨物ヲ相當價格ニテ賣却シタル場合ニハ全部ノ積荷ニ對シ航路相當額運賃ヲ支拂フベキヤ將タ又賣上高ノ積荷ニ對スル割合ヲ以テ支拂フベキヤノ疑ヲ生ズベシ例セバ一萬圓ノ貨物ヲ運送スルニ當リ此運賃五

Val. II 384  
 G.A.O.I. 176  
 De II 678  
 Lye I 582

百圓トシ今假ニ恰モ航海ノ半途ニ於テ船舶沈没シタルガ爲メ該積荷ヲ三百圓ニテ賣却セリトセヨ此場合ノ航路相當額運賃ハ二百五十圓ニ相當スレガ故船主ハ此金額ヲ收ムルコトヲ得ベキヤ將タ又

10000 : 250 = 300 : x

ノ比例ニテ七圓五十錢ヲ收ムベキヤ是一問題ニシテ或ハ沈没船ノ積荷ノ賣上高ガ原價ノ幾部ニノミ止マル時ハ之ヲ以テ一部分ノ積荷ノ救助セラレタルモノト看做シ運賃モ亦之ニ比例シテ減却スベキモノナリト主張シ或ハ積荷其物ハ減額スルモ運賃ハ全部ニ對シ收ムルヲ至當トスト言フモ若後者ノ言ノ如クセバ積荷ノ賣上高ト運賃トヲ對照シ餘ス處ナキ事アルベシ事實此ノ如クナラシカ何ヲ苦ミテ貨主ハ積荷ヲ救助スルモノアラシ又何ヲ好ミテ水中ノ貨物ヲ賣却スルモノアラシヤ

航路相當額運賃ヲ非難スル國ハ英米及ビ白耳義ノ三國ナリ英米二國ハ從前ヨリ運送契約ノ骨隨トシテ積荷ヲ到達港ニ陸揚セザレバ運賃ヲ取得スルコト能ハズトノ主義ヲ採用スルモ歐洲大陸諸國ニ於テハ船主ヲ保護スルノ精神ヨリ

航路相當額  
 運賃ヲ採用  
 國  
 Lye I 457  
 Cur. 583  
 583

Val. II 384



H.H., 57  
J.L., 428  
白商九七

貨物ニ損害  
アルモ運賃  
ハ減額セズ  
佛商 三〇  
白商 七三  
伊商 七三  
新商 七三  
舊商 七三  
Dec. III  
671  
Car. 655

運送ノ距離ニ應ジ運賃ヲ取ムルコト、セリ尤モ英米並ニ白耳義ニ於テモ特ニ  
契約ヲ爲ス時ハ運賃ノ相當額支拂ヲ受クルコトヲ得ベキハ勿論此他航海ヲ中  
絶シタル場合ニ於テ船主ヨリ貨物ノ引渡ヲ爲シタル時貨主ハ異議ナク之ヲ承  
諾シ恰モ航海ノ繼續ヲ要セザルモノト看做サル、時ハ運賃ノ航路相當額ヲ默  
諾セルモノト看做シ之ヲ支拂フベキモノトセリ航路相當額運賃ニ就キテハ學  
者種々説ヲ爲シ各所ノ國際會議ニ於テモ否決トナリタルガ爲メ白耳義ノ如キ  
ハ千八百七十九年海商法ヲ制定スルニ當リ國際會議ノ議決ニ重キヲ置キ之ヲ  
認メザルコト、セリ猶詳細ハ後章ニ於テ論ズル所アルベシ

航海ノ途次積荷全滅セル時ハ運賃支拂ノ義務ナキコト明ナリ然レドモ貨物ニ  
非常ノ損害アリシ時ト雖ヘ凡到達港ニ着シタル以上ハ運賃ノ減額ヲ爲スコト  
能ハザルモノトス此精神ハ古來ヨリ歐洲各國ニ行ハル、所ニシテ千六百八十  
一年佛國海上法令(Ordonance de la Marine)ノ制定前既ニ海上規則(Consulat de la mer)ニ  
モ之ヲ認メ尋テ海上ノ棗(Guilon de la mer)ニモ同様之ヲ認メタリ然ルニ當時ノ  
學者中ニハ之ヲ難スルモノアリテ曰ク運賃ノ支拂ナキ時ハ船主ハ積荷ノ上ニ

Dec. III,  
685

反對說

Ab., 578,  
C.A.Q.I.,  
167  
C.I.B.,  
350

舊商九七

留置權ヲ行使スルコトヲ得ルモ積荷ニシテ既ニ損害ヲ蒙レル時ハ此ニ對スル  
運賃ヲ收ムルコト實際言フベクシテ行ハレ難キ處トス故ニ此クノ如キ場合ニ  
ハ貨主ハ積荷ヲ委付(Abandon)シテ運賃ヲ支拂フニ及バズト爲サレバ實際上  
不便ヲ醸スニ至ラント彼ヴァラン氏(Vain)ノ如キモ右ノ法則ハ極メテ公平(Equie-  
ty)ニ脊フモノトシ論ジテ曰ク運送契約ノ結果タル運賃ハ貨物ニ附隨シ貨物ハ  
即運賃ノ抵當ナリ故ニ貨主ハ何時ニテモ貨物ヲ委付シテ運賃ノ支拂ヲ免ルベ  
キハ當然ナリ彼船舶航行中海難ニ罹リ貨物滅失シタル時ハ運賃支拂ノ義務ナ  
キヲ通則トス今海難ニ罹リタル貨物が運賃ニモ足ラザル程ノ損害ヲ受ケタリ  
トセバ全ク滅失セシ者ト毫モ撰ブ所ナシ此ノ如キ時ニ際シ貨主ガ猶貨物ヲ委  
付シテ運賃支拂ノ義務ヲ免ル、コトヲ得ザランカ貨物全ク滅失シタル時ヨリ  
損失大ナルベシ果シテ然ラバ公平ヲ得ザルモノ、最モ甚シキモノニ非ラズヤ  
ト本邦ニテモ今日猶此種ノ志想ヲ懷ク者往々アルガ如シ又實際ニ於テモ運賃  
ノ代リニ積荷ヲ委付スルコトハ海外ニテモ屢行ハル、所ニシテ我舊商法ノ如  
キモ船長ガ特ニ貨物ノ毀損ニ就キ責任ヲ負ヒタル時右貨物ニ毀損アルニ於テ



ハ貨主又ハ荷受主ハ之ヲ委付シテ運賃支拂ノ義務ヲ免ル、コトヲ得ベキ旨規定セリ然レドモ理論上此ノ如キ事ハ不當ニシテ到達港ニ於ケル荷受主ガ運賃ノ支拂ヲ拒ミタル時ハ船長ハ裁判所ニ申立テ貨物ヲ賣却シ之ヲ以テ運賃ニ充テ猶足ラザル時ハ荷送主ニ請求スルコトヲ得ベシ此場合ノ運賃ヲ「バック、フレイト」(Back Freight)ト稱ス然レドモ遠距離ノ運送ニ於テハ荷送主ニ請求スルニ就キ多クノ時日ヲ要スルノミナラズ荷送主居住地ノ法律モ相違セザルヲ保シ難キ等實際「バック、フレイト」ヲ荷送主ニ請求スルハ不便ナリ又船主ノ位地ヨリ之ヲ言フ時ハ他ノ貨物ヲ得ントスル商略ヨリ所謂泣寝入トナルコト多シ然レドモコトハ所謂船主ガ好意上貨物ノ委付ヲ默許スル時ニシテ之ヲ以テ一般ヲ推スコト能ハズ何トナレバ運送契約ハ對人契約(In Personum)ナリトノ立論ハ暫之ヲ措キ貨主ヲシテ積荷ヲ委付シ以テ運賃ノ負擔ヲ免レシムルモノトセバ荷受主ニ於テ貨物ノ價格運賃ニ違セザル恐アルカ其他貨物ヲ受取ルノ自己ニ不利益ナリト思惟スル場合ニハ安リニ之ヲ委付シ船主ノ迷惑ナカラズ凡船長ガ積荷ヲ到達港ニ輸送スルコトヲ得バ其義務ヲ盡シタルモノニシテ船長ノ責任ニ

バック、フレイト、

歸スベカラザル原因ニヨリ貨物ニ損害ヲ生ズル時ハ運賃ハ當然支拂ハレザルベカラズ「グアラ」氏ハ貨物ニ非常ノ損害アレバ全ク滅失セシモノト毫モ撰ム所ナシト云フモ船長ノ位地ヨリ論ズレバ貨物滅失シ到達港ニ運送スルコトヲ得ザランカ乃其義務ヲ盡シタルモノニ非ズ從テ之ニ對スル運賃ヲ支拂フニ及バズト雖ヘ之ヲ到達港ニ運送セバ假令如何程大損害アルモ運送契約ヲ履行シタルモノナレバ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ折角積荷ヲ到達港ニ運送セシモ其損害ニシテ不可抗力ニ歸因スルモノニ拘ラズ之ニ對シ運賃ヲ得ベカラズトナスハ却テ公平ヲ得タルモノト謂フベカラズ

凡積荷ノ全滅ト言フ以上ハ全ク滅失スルコトヲ要スル譯ナレハ英國ノ如キハ之ヲ事實問題トスルコト恰モ海上保險ニ於テ全損ト稱スル場合ノ如シ例ヘバ「アンペラ」包ト爲セル砂糖ガ殆ンド全部流失シ僅ニ甘味ヲ殘留スル場合又ハ樽入ノ「セメント」ガ水ニ濡レタル爲メ最早其内ニ存在セル「セメント」ハ「セメント」トシテ用ヲ爲サル場合ノ如キハ何レモ之ヲ全滅セルモノト看做スナリ之ヲ要スルニ運賃ヲ得取スベキ目的タル貨物が全ク其性質ヲ變更シタル時ハ之ヲ全

英國ニテ積荷全滅ト稱合

Charter Party, 556 H.L., 56



減セルモノト見做スガ如シ

舊商法第九百十六條ニハ運送品ノ喪失情況ノ變更又ハ其他ノ事由ノ爲メ運賃ノ減額ヲ求ムルコトヲ得ザル旨ノ規定アレドモ千八百六十七年佛國商法ノ修正アルヤ此ノ如キハ條理上當然ノコト、シテ之ヲ省キ千八百七十九年ニ發布セル白耳義海商法ノ如キモ之ニ倣ヘリ我新商法ニ之ヲ省ケルモ亦蓋同一理ニ基ケルモノカ然レドモ其修正案理由書ヲ觀ルニ第六百八條ノ規定ト相矛盾スルガ故之ヲ省ケリトアリ然レドモ第六百八條ハ引渡ノ時ノ重量又ハ容積ニヨリ運賃ヲ定ムル規定ニシテ假令積荷ガ破損スルモ運賃ノ減額ヲ爲スコト能ハザルヤ明ナリ決シテ舊商法ノ規定ト矛盾スルモノアルヲ見ズ故ニ特ニ爰ニ記ス

尤モ海外法典中ニハ葡萄酒其他液體貨物ガ漏洩シタル時ノ如キハ運賃ヲ支拂フ代リ積荷ヲ委付スルコトヲ得ベキ規定アリ彼佛國海上法令ニモ箱詰ノ酒類油類糖蜜其他ノ液體ガ漏洩シタルガ爲メ箱ガ空虛トナリ又殆ンド空虛トナル時ハ貨主ハ之ヲ委付シテ運賃ノ支拂ニ代ユルヲ得ベシ云々海上ノ榮ニモ亦

佛國商法  
Val. II, 410

液體貨物等  
委付  
佛國 三三  
白商 三六  
伊商 三六  
獨商 三六  
新商 三六

同様ノ項目アリ又海上規則ニモ陶器ニ關シ定ムル所アリ即貨主ガ陶器ノ荷積ヲ管理スル時ハ陸揚港ニ於テ破損セル分ニ對シ運賃支拂ノ責アリト雖ドモ船長ガ荷積ヲ監督スル時ハ破損セル分ニ對シ運賃ヲ支拂フニ及バズトアリ佛國其他ノ諸國現行法規中猶此種ノ舊規ヲ襲フハ寧ロ當ヲ得タルモノカ尤モ右ハ不可抗力ニ原由セルモノニ止マリ荷送主ノ過失其他荷造ノ粗末ナリシガ爲メ液體漏洩シ陶器破損セル時ハ運賃支拂ノ責アルハ當然ナリ

其二、全額支拂

運賃ハ貨物到達港ニ送り届ケザレバ其全額ヲ請求スルコト能ハザルバ既述ノ如シ然ルニ之ニ就キ例外ノ場合ヲ舉グレバ左ノ如シ

第一ノ場合、貨物ノ全部ヲ船積セザルモ備船者ノ都合ニヨリ船長ニ發航ノ請求ヲ爲シタル時、

此場合ハ契約上船積シ得ベキ部分ヲモ自己ノ隨意ニテ之ヲ放棄スルモノナレバ積込ミ得ベキ貨物ノ運賃金額ヲ支拂フベキハ勿論猶貨物全部ヲ船積セザルニヨリテ生ジタル費用例セバ底荷ヲ入ル、費用貨物積込ノ費用等ヲ支拂ハザ

備船者ガ船長ニ發航ノ請求ヲナシタル時

Val. II, 283







逸汽船會社船荷證券ノ如キハ特ニ條項ヲ設ケテ曰ク

“Goods once shipped cannot be taken back by the shipper except upon payment”, “of full freight and compensation for any damages sustained by the owners “thru such taking away.”

凡例 397  
Lyc. I.  
334

貨主ノ意ニ  
反シテ貨物  
引渡シテ爲  
引渡シテ爲  
引渡シテ爲

船一七

然ルニ航海ノ途次貨物ノ引渡ヲ爲シ更ニ他ノ貨物ヲ積入レタル時ハ之ト同ク運賃ノ金額ヲ收ムルコトヲ得ンカ引渡シタル貨物ニハ全額ノ運賃ヲ收メ更ニ積入レタル分ニモ其以後ノ航海ニ對シ運賃ヲ收ムルノ結果ニ重取トナル弊アレバ前者ヨリ後者ヲ差引クヲ至當トス尤モ後ニ積入ヲ爲シ新ニ航海ヲ變更スル時ハ此限ニ非ズ以上ハ船舶ノ航海ヲ繼續スルガ爲メ積荷ヲ處分シタル時等ニ起ルベキモノニシテ安ズルニ貨主ノ意ニ反シテ爲シタルヲ要ス貨主ガ隨意ニ貨物ヲ引取ル時ハ運賃ノ全額ヲ支拂フベキコト勿論ナリ彼航路相當額運賃ハ既ニ述べタルガ如ク船舶沈没シ修繕スルコト能ハザル時又ハ捕獲セラレタル時等ニ認メラル、モノニシテ船舶ニ僅少ノ損害アリ多少修繕ニ時日ヲ要スルニ當リ荷送主ガ特ニ早く貨物ノ到達ヲ欲スル時ハ運賃ノ全額ヲ支拂ハザルベカラズ船舶海難ニ罹リ避難港ニ入港シタル時ハ船長ハ其港ノ管海官廳ニ出

新商契

Of. 47-19

海上運送第三章 運賃第四節 運賃ノ支拂

二〇二〇

頭シテ報告ヲ爲シ報告書ヲ作りテ認證ヲ申請シ又船舶並ニ貨物ノ被害ヲ専門家ニ鑑定セシメ此等ノ詳細ナル書類ヲ取纏メ船主ニ報告ヲ爲スベキナリ而シテ船舶ノ修繕ヲ要スル時ハ大修繕ハ航海終了後之ヲ爲スヲ便トスルガ故航海ニ適應スベキ範圍内ニ於テ臨時ノ修繕ヲ施シカクテ修繕成ル時ハ修繕ヲ爲シタルコト及ビ航海ニ適當ナルコトノ鑑定ヲ乞フヲ普通トス又船舶修繕ノ見込アル時ハ修繕費用ヲ補フニ切ナル場合ヲ除キ船長ハ貨物ヲ保管シ必ズシモ備船者又ハ荷送主ニ引渡スヲ要セザルハ左ノ不利益アレバナリ

- 一 再ビ海難ニ罹リタル時ハ既ニ引渡シタル貨物ヲ質入シ航海繼續ノ用ニ供スルコト能ハズ
- 二 再ビ海難ニ罹リタル時ハ既ニ引渡シタル貨物ヲ賣却シ航海繼續ノ用ニ供スルコト能ハズ
- 三 貨物ヲ引渡ス時ハ之ニ代フル他ノ貨物ヲ積取ルコト能ハザルコトアルベシ

最モ貨物ニテ保管ニ堪エザルモノハ之ヲ接續シテ到達港ニ運送セシメ又ハ備



Art. II  
366  
佛蘭西

一部備船ノ  
場合ニ發航  
前契約ヲ解除  
シタル時

新開港  
新開港  
新開港

船者或ハ荷送主ノ便益ヲ計リ之ヲ賣却スルモ可ナリ  
 船舶ガ航海ノ途次遭難シ修繕不能ニ至リタル時ハ運送契約ハ消滅スベキコト  
 勿論ナリ然レモ佛蘭西ニ佛法ニ倣ヘル諸國ニ於テハ此ノ如キ場合ニ船長ハ努  
 メテ他ノ船舶ヲ以テ其積荷ヲ到達港ニ送附スルコトニ盡力スベキ義務ヲ規定  
 セリ其他ノ國ニ於テハ法律上別段ノ規定ナク唯慣習上船主ハ運賃ヲ得ンガ爲  
 メ且ツ貨主ニ便利ヲ與ヘンガ爲メ約定運賃カ又ハ之ヨリ安キ運賃ニテ他船ニ  
 託シ其貨物ヲ到達港ニ送附スルコト多シ殊ニ遭難ニ際シ船主ハ他ノ同等ノ船  
 舶ヲ以テ積荷ヲ到達港ニ送附センコトヲ貨主ニ申出ルモ貨主ノ都合ニヨリ貨  
 物ヲ引取リタル時ハ運賃ノ全額ヲ支拂フベキコト是亦當然ナルベシ  
 又備船契約ノ場合ニ貨物ノ一部ガ不可抗力ニヨリ滅失シタル時等ニハ備船者  
 ハ船主ノ負擔ニ別段ノ影響ナキ限度ニ於テ他ノ貨物ヲ船積スルコトヲ得ベシ  
 最モ備船者ガ此船積ヲ怠リタル時ハ運賃ノ全額ヲ支拂ハザルベカラズ  
 一部備船ノ場合ニ船舶發航前他ノ備船者並ニ荷送主ト共同一致セズ單獨ニ契  
 約ノ解除ヲ爲ス時ハ運賃ノ全額ヲ支拂ハザルベカラズ既ニ貨物ノ全部又ハ一

新開港  
同

貨物ノ全部  
又ハ一部カ  
滅失シタル  
時

部ヲ船積シ畢リタル時亦之ト同ジ  
 荷送主ガ單獨ニ發航前契約ノ解除ヲ爲ス時モ亦之ニ準ジ全額ノ運賃ヲ支拂ハ  
 ザルベカラズ  
 右ノ外陸揚港所屬ノ國ト船積港所屬ノ國トノ間ニ戰爭開始セラレタル時ハ所  
 謂陸揚港トノ貿易及ビ交通ノ禁止セラレタル場合ニシテ其他陸揚港ガ封鎖セ  
 ラレタル時又ハ不可抗力ニヨリテ航海ガ妨ゲラレタル時ノ如キ事故ニシテ發  
 航後起ランカ全部備船ノ場合ニハ所謂航路相當額運賃ヲ支拂ヒテ契約ヲ解除  
 シ得ベキコト既ニ述ベタル所ナリ一部備船又ハ共用船舶ノ時ニハ備船者又ハ  
 荷送主ニシテ契約ノ解除ヲ爲サント欲セバ運賃ノ全額ヲ支拂ハザルベカラズ  
 貨物ノ一部ガ不可抗力ニヨリ滅失シタル時契約ヲ解除スル場合亦然リ  
 第四ノ場合、貨物ノ全部又ハ一部カ或特別ノ原因ニヨリ滅失シタル時  
 此場合ハ假令貨物ヲ陸揚港ニ於テ引渡サザルモ猶運賃ノ全額ヲ收ムルコトヲ  
 得ベシ而シテ特別ノ原因トハ凡左ノ如シ  
 (一) 備船者又ハ荷送主ノ過失



備船者又ハ  
荷送主ノ過  
失ニヨリ滅  
失シタル時

貨物ノ全部又ハ一部ガ備船者又ハ荷送主ノ過失ニヨリ滅失シタル時ハ元來備船者又ハ荷送主ノ責任ニ任ズベキモノナレバ運賃ノ全額ヲ支拂フベキコト言フ俟タズ例セバ貨物ノ種類ニ從ヒ特ニ荷造ヲ堅牢ニ爲スベキ場合ニ之ヲ怠リテ濡沾滅損又ハ漏洩ノ損害ヲ防グニ足ラザル荷造ヲ爲シタルガ爲メ航海中滅失セル場合ノ如キハ運賃全額支拂ノ義務ハ備船者又ハ荷送主ニ在ルコト明ナリ

(二) 積荷ノ性質

積荷ノ性質  
ニヨリ滅失  
セル時

積荷固有ノ性質 (Vice Proire) ニヨリ滅失シタル時ニ就キテハ本邦ノ如キ法律ニ明文アリテ船主ハ運賃ノ全額ヲ請求スルコトヲ得ベシ

積荷ノ性質  
ニヨリ滅失  
セル時  
新商  
同商  
六六  
六六

積荷固有ノ性質ニヨリ滅失セシコトヲ證明スルハ甚困難ナリ古ノ學者ハ舉證ノ責任ニ就キテハ之ヲ否認スルモノヨリ舉ゲザルベカラズトセリ例セバ茲ニ石油ヲ積載セル船舶火災ニ罹リテ石油ノ一部焼失シタリトセバ甲ハ火災ノ原因ハ所謂石油ノ固有ノ性質ニ在リト言ヒ乙ハ自然ノ發火ナリト主張スル時ハ固有ノ性質ヨリ發火セザリシコトヲ主張スル乙ハ舉證ノ責任アリ何トナレバ石油ノ如キハ精製品ニ非ザレバ自然ニ發火スルコト間々アル所ニシテ石油固

H.H.

家畜ノ死亡  
Cat. 564  
Val. II  
372  
獨商  
新商  
六六  
六六

有ノ性質ヨリ發火セザリシコトヲ證明セザルベカラズトセシ故ナリ然レドモ近來學者ノ說一變シ海難起リシ時ハ右ノ海難ハ積荷固有ノ性質ニ原因セリト主張スル者舉證ノ責任アリト爲スニ至レリ蓋貨物船積ノ際ニハ運送ヲ爲スニ差支ナキモノト爲シタルガ故航海中海難起ランカ果シテ右海難ノ原因ガ不可抗力ニ在ルカ將ク積荷固有ノ性質ニ在ルカハ之ヲ是認スル者ヨリ立證スベキハ當然ナリトス然レドモ航海中ノ事變ニ就キテハ舉證極メテ困難ナルガ故舉證ノ責任アル者常ニ敗ヲ取ル傾アリ此ノ如キ次第ナルガ故ニ特ニ明了ナル場合ノ外ハ實際到達港ニ着セザル積荷ノ運賃ヲ收ムルコト能ハザルモノ多シトス

家畜ガ航海中海難ニ原因セズシテ死亡セル時ノ如キ英國ニ於テハ特約アル場合ノ外運賃ヲ收入スル能ハザルガ如キモ其他ノ國ニ於テハ通常固有ノ性質ト看做サレ運賃ノ全額ヲ收ムルコト、ナル是蓋至當ナラン獨逸商法ノ如キハ特ニ條文ヲ設ケテ之ヲ規定セリ又移住民ガ航海ノ途中ニ於テ死亡セル時ノ如キモ多數ノ國ニテハ之ヲ家畜死亡ノ場合ニ準ズ



(三) 共同海損タル犠牲

共同海損タル犠牲  
Dea. III, 580  
新商 六三

共同ノ危険ヲ救フガ爲メニ船長ガ投荷ヲ行ヒ或ハ貨物ヲ犠牲ニ供シタル時ハ到達港ニ於テ貨物ノ引渡ヲ爲シ得ザルモ猶船主ハ其運賃ニ對シ債權ヲ有スルナリ共同海損ノ精算ヲ行フニ當リ犠牲トナリシ貨物ノ運賃ハ船主之ヲ取得スル慣習ハ古ヨリ行ハル、所トス  
船主ノ位地ヨリ言フ時ハ共同海損ノ犠牲トナルベキ投荷ヲ爲シタル時ハ運賃ノ全額ハ共同海損トシテ受取ルコトヲ得ベシ何トナレバ共同海損精算後船主ハ運賃ノ負擔額ヲ差引キタルモノヲ受取ルガ故結局運賃ノ全額ヲ收ムルト一般ナリ又共同海損トナラザル投荷例セバ發火シ易キ甲板土ノ積荷發火シタルガ爲メ之ヲ海中ニ投シタル時ノ如キモ運賃ノ全額ヲ收ムルコトヲ得ベシ其理由トスル所ニ曰ク此種ノ投荷ニ就キテハ恰モ航海ノ途次貨主ガ積荷ヲ引取ルト同様ニ看做スベキモノナレバ假令到達港ニ積荷ヲ運送セザルモ猶運賃ノ全額ヲ收ムルコトヲ得ベシト又曰ク積荷ニ若自發ノ危険ナクンバ到達港ニ於テ運賃ヲ收ムルコトヲ得シナランモ自發ノ危険ノ爲メ損害ヲ生ゼシモノナレバ

共同海損トナラザル投荷ノ運賃  
Dea. III, 581  
Valr. II, 588  
Dea. III, 581  
Jan, 98  
Lyc. I, 584  
新商 六三  
伊商 六三  
白商 六三  
其他時之

航海繼續ノ必要

恰モ自然ノ消耗ノ場合ト同ク船主ハ運賃ノ全額ヲ得ベシト又曰ク發火シ易キ貨物發火シ之ヲ海中ニ投ズル時ハ船長ハ民法ノ所謂事務管理ニヨリ貨主ニ代リテ相當ノ處分ヲ爲スモノナレハ事務管理ノ費用ト看做シ運賃ノ全額ヲ收ムルコトヲ得ヘシト是等理由トスル所ハ各異ナルモ運賃ノ全額ヲ收メ得ベキコトニ就キテハ相一致セリ

(四) 航海繼續ノ必要上積荷ヲ賣却セル時

航海中船舶不時ノ事變ノ爲メニ損傷ヲ生ジタル時猶航海ヲ繼續セント欲セバ費用ヲ要スルコト明瞭ニシテ之ヲ償ハンガ爲メ船長ガ積荷ノ一部ヲ賣却スルコトアリ此ノ如キ場合ニハ積荷其物ハ滅失スルモ之ニ對シ運賃ヲ請求スルコトヲ得ヘシ尤モ此場合ニハ荷受主ハ完ク貨物ヲ失ヒシニ非ズシテ共同海損ノ場合ト同ジク其損害ニ就テハ他ノ貨主又ハ船主ヨリ返還ヲ受クベキモノナレバ恰モ貨物ヲ受取リシト同様ノ恩惠ニ浴スベシ故ニ之ニ對スル運賃ノ支拂ヲ爲スハ固ヨリ當然ニシテ若之ヲ支拂フニ及バズトセバ犠牲ニ供セラレタル貨物又ハ賣却セラレタル貨物ノ荷受主ハ他ノ荷受主ニ比シ極メテ好都合ノ位地

新商 六三



ニ立ツモノト謂ハザルベカラズ蓋運賃ヲ支拂ハズシテ猶貨物ヲ受取リタル又  
ト同一ノ結果ヲ來セバナリ又同上ノ場合ニ積荷ノ一部ノ質入ヲ爲ス時亦然リ  
其他航海ノ途次石炭食料等缺乏センガ爲メ積荷ヲ航海ノ用ニ供スルコトアリ  
此場合モ亦前例ニ準ジ運賃ノ全額ヲ支拂フベキハ言フ俟タズ

此ノ如ク航海ノ途次積荷ヲ賣却セル場合ニ其貨主ノ得ベキ貨物ノ價額ハ賣却  
當時ノ相場ニヨルベキカ或ハ貨物ガ無事ニ到達スベカリシ日ノ相場ヲ以テス  
ベキカニ付キテハ種々ノ議論アリト雖ヘ本邦ノ如キハ獨逸商法ニ倣ヒ貨物  
ノ到達スベカリシ日ニ於ル到達港ノ市價ヲ標準トスベキコト、セリ尤モ其價  
額中ヨリ支拂フコトヲ要セザリシ費用ヲ控除スベキハ勿論ナリ何トナレバ法  
律ノ精神ハ無事ニ到達セル貨物ト途中賣却セラレタル貨物トノ間ニ逕庭ヲ附  
セザルヲ以テナリ而シテ船舶修繕後無事到達港ニ到着セル時ハ別ニ議論ナキ  
モ若貨物ヲ賣却シタル後航海ノ途次船舶全損ニ及ビ他ノ貨物モ亦滅失セルガ  
如キ場合ニ於テハ其貨主ハ賣却セラレタル代金ヲ得ベキカ將タ又之ヲ要償ス  
ルコト能ハザルカニ就キテハ猶議論ノ存スル所ニシテ或ハ貨主ハ船主ニ對シ

航海中賣却  
貨物ノ賣主  
ノ取得スベ  
キ價額

獨逸商法  
第三三

新商法  
第六

Val. II  
350  
Del. II  
888  
Jan. I  
198

任賣却

新商法

冒險貸借ヲ爲シタルニ非ザルヲ以テ假令船舶全損ニ及ブモ一方ニハ自己ノ貨  
物ノ内賣却セラレタルモノニ對スル代金ヲ請求スルコトヲ得ベク他方ニハ亦  
其運賃ヲ支拂フコトヲ要ストセリ然ルニ或論者ハ之ニ反シ此ノ如キ場合ニハ  
全ク冒險貸借ト其性質ヲ同クスルヲ以テ賣却後ノ航海ニ於テ船舶沈没セル場  
合ノ如キハ船主ハ其運賃ヲ失ヒ貨主モ亦貨物ノ賣却代金ヲ要償スルコトヲ得  
ズトセリ而シテ現今多數ノ國ニ於テハ前説ヲ採用セルモノ、如シ  
航海ノ途次船舶遭難シタル場合ニ船長ハ修繕費救援救助費其他航海ヲ繼續ス  
ルニ必要ナル費用ヲ支拂スル爲メニ非ズンバ積荷ヲ賣却スルコトヲ得ザルハ  
勿論ニシテ若必要ナキ場合ニ之ヲ賣却シタル時ハ運送契約ヲ履行セザルモノ  
ナルガ故ニ貨主ハ之ニ對シ運賃支拂ノ義務ナキノミナラズ猶之ニヨリ生ジタ  
ル損害賠償ヲモ請求スルコトヲ得ベシ

之ヲ要スルニ以上ノ場合ハ貨物カ運送中喪失シ船主ハ契約ニ從ヒ貨物引渡ノ  
義務ヲ完フスルコト能ハザルモ其原因ガ備船者又ハ荷送主ノ過失ニヨルカ(1)  
貨物固有ノ性質ニ歸スベキモノカ(2)船主及ビ備船者又ハ荷送主ノ共同ノ利益



及ビ安全ニ歸スベキモノ(3)(4)ナルヲ以テ船主ハ恰モ契約ヲ履行シタルト同ジク運賃ノ全額ヲ請求スルコトヲ得ベシ

貨物ノ一部  
減失シタル  
時ノ運賃

ランプサム  
ブレイト  
F.H.L. 58  
V.H.L. 11  
Car. 558  
V.H.L. 594  
V.H.L. 594  
新商法

一口ノ積荷ノ内一部減失シ殘部ヲ荷受主ニ引渡シタル時ハ契約ノ運賃總額ヲ收ムベキカ將タ又減失部分ニ就キテハ減額スベキカト釋スルニ通常運賃ハ重量又ハ容積ノ一噸ニ付キ若干ト定ムルカ故引渡貨物ノ重量又ハ容積ニ從ヒ運賃ヲ請求スルコトヲ得ベシ例ヘバ百噸ノ積荷ノ内五噸ニ相當スル部分減失シタリトセリ九十五噸ニ對スル運賃ヲ請求シ得ベキガ如キ是ナリ而シテ所謂ランプサムブレイト(Lump Sum Freight)ト稱シ積荷總高ノ上ニ就キ運賃ヲ定ムルコトアリ例セバ若干ノ貨物ヲ運送スルガ爲メ船舶ヲ借入レ此運賃若干ト定メタル時ノ如キハ勿論引渡ノ多少ニヨラズ毫モ値引ヲ爲スコトナシ

其二、半額支拂

新商法ノ規定ニ從ヘバ半額支拂ノ場合ハ全部備船ノ時ニ於ケル備船者ガ發航前契約ノ解除ヲ爲ス時等ニシテ要スルニ貨物ノ運送ニ對スル報酬トシテ支拂フニ非ズシテ備船者ガ契約ノ主旨ニ從ヒ之ヲ履行セザル違約賠償金トシテ船

獨商新  
佛商新  
白商新  
伊商新  
其他之

新商  
同商

新商  
同商

主ニ支拂フモノナリ備船者ハ商業ノ狀況ニヨリ往々契約ニ背キ貨物ヲ船積セザルコトアルベシ半額支拂ハ即此場合ニ於ケル規定ニ外ナラズ備船者ガ船積期間内ニ貨物ノ船積ヲ爲サザリシ時ハ契約ハ解除セラレタルモノト看做サルルガ故同様運賃ノ半額ヲ支拂ハサルベカラズ

又備船者ガ自ラ貨物ノ船積ヲ爲サズシテ或ハ貨物ノ賣主又ハ代理人若クハ支店ヲシテ船積ヲ爲サシムルコトアルベシ此場合ニ於テ船長ハ或ハ船積ヲ爲スベキ人ヲ知ラザルコトアルベク又其者ガ船積ヲ拒絕スルコトアルベシ此ノ如キ時ハ船長ハ直チニ備船者ニ右ノ旨ヲ通知シ船積期間ヲ限リ船積ヲ爲サシメザルベカラズ若船積期間内ニ船積ヲ爲サル時ハ備船者ハ運賃ノ半額ヲ支拂ハサルベカラズ

一部備船ノ場合ニハ備船者ガ他ノ全備船者又ハ荷受主ト共同シテ契約ノ解除ヲ爲スカ又ハ船積期間内ニ貨物ノ船積ヲ爲サザリシ時ハ其結果前ト同様ノ次第ナルヲ以テ運賃ノ半額ヲ支拂ハサルベカラズ共用船舶ノ場合ト雖ヘモ全荷送主ガ共同シテ船積ヲ爲サル時ハ前同様ノ結果ヲ生ズベシ



其四 三分ノ二支拂

運賃ノ三分ノ二ヲ支拂フベキ場合ハ備船契約ノ場合ニ往復航海ヲ爲ス契約アル時ハ備船者ガ歸航ノ發航前ニ契約ヲ解除シタル時又他港ヲ船積港ニ航行スベキ場合ニ船積港ヲ發スル前ニ備船者ガ契約ヲ解除シタル時はナリ  
右ハ新商法ニ規定スル所ナリ然ルニ英國ノ如キ往復航海ノ備船契約ニ在テハ歸航ノ發航前備船者ノ代理人ガ船積ヲ拒絶シ又ハ一定ノ期間内ニ船積ヲ爲サザリシ時ハ船長ハ新ニ船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ備船契約ヲ締結シ得ベキハ勿論船主ノ損失ヲ些ナカラシメンガ爲箇々ノ貨物ヲモ積入ル、コトヲ得ベシ若能ハズンバ底荷ヲ積入レ發航港ニ歸航スルコトヲ得ベシ而シテ新ニ備船又ハ共用船舶ノ契約ヲ爲シ得ベキ時ハ運賃ノ不足分ト特ニ要セシ費用トハ原備船者ノ負擔タリ又底荷ヲ積入レテ歸航シタル時ハ備船者ガ當初ノ契約ニ從ヒ復航ノ場合ニ積荷ヲ供給セバ得ベカリシ運賃ハ當然船主之ヲ取得スル習慣アリ

第五節 運賃ヲ支拂フニ及バザル場合

船主ガ契約  
ノ履行ヲ爲  
サザル時

船主ガ契約  
ノ履行ヲ爲  
サザル時  
新商法  
第六卷  
白商法  
之

航海不適當  
ノ船舶ガ到  
達港ニ着キ  
シ時

運賃ヲ支拂フニ及バザル場合ハ概畧左ノ如シ

第一ノ場合 船主ガ完ク契約ノ履行ヲ爲サザル時

右ノ場合ハ別ニ説明ヲ要セズシテ明ナルベシ

第二ノ場合 船主ガ運送契約ノ主旨ヲ履行セザル時

凡船主ハ船舶ガ航海ニ適當スル「Seaworthiness」ニ付キ責任ヲ有スベキ者ニシテ我國ニ於テ使用セル船荷證券ニモ當會社ハ豫期航海ニ適シタル船舶ヲ使用シ其艙裝附屬品備品及ビ乗組員ノ具備ニ付キ責任ヲ有ストノ格段ナル條項サヘアリ故ニ發航前船舶ガ航海ニ堪ヘザルコト明ナレバ備船者又ハ荷送主ハ當然契約ヲ解除シ運賃支拂ノ義務ナキコト明ナリ又假令發航後ト雖ヘモ貨物ヲ到達港ニ送り届クルコトヲ得ザルカ又ハ航海ノ途次貨主ニ積荷ノ引取方ヲ請求シタル時ハ同様運賃ヲ支拂フニ及バズ然レモ若到達港ニ送り届クルコトヲ得タルニハ既定ノ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ然ルニ之ヲ非難スルモノ、說ニ從ヘバ船舶ガ航海ニ不適當ナル時ハ即最初ヨリ運送契約ニ瑕瑾アルガ故船主ハ假令積荷ヲ到達港ニ送り届クルコトヲ得タリトスルモ之ニ對スル運賃ヲ收ム



CAOJ, 152  
Valr. I. 344  
J. I. 417

航海不適ノ  
標榜

H. H. 4

ルコト能ハズト然レモ此種ノ議論ハ民法ノ不當利得ヨリ推論スルモ固ヨリ公平ヲ得ザルモノナレバ白耳義ノ如キハ特ニ積荷ガ到達港ニ着セザル場合ニ關スル商法ノ規定中ニ此條文ヲ設ケ航海不適當ナル船舶ト雖ヘモ積荷ヲ到達港ニ送り届クルコトヲ得タル時ハ契約ノ運賃ヲ取得シ得ベキモノトセリ  
抑船舶ガ航海不適ト看做サル、ハ何ヲ以テ標準ト爲スヤハ事實問題ニ屬スルモノニシテ一例ヲ舉グレバ積荷ノ種類ニヨリテモ異ナレリ例ヘバ材木ノ運送ニハ航海ニ適スル船舶ナルモ銑鐵ノ運送ニハ不適當ナルコトアラン其他航路季節並ニ船舶ノ種類文明ノ進歩ニ從ヒ自然相違アルヲ免レズト雖ヘモ今試ニ其重要ナル場合ヲ摘示セバ概左ノ如シ

- 一 荷積ノ方法ヲ誤リ又ハ旅客積荷ノ過積ヲ爲シ又ハ必要ナル底荷ヲ積入レザリシ時
- 二 船體汽鐘汽機其他船具ニ欠缺アリシ時
- 三 石炭糧食需用品積入不十分ニシテ所謂航海ニ必要ナル準備ヲ爲サザリシ時

英國ニ於テ  
ル特例

M. N. Q  
XIII, 8-10  
M. N. Q  
XII, 101-106

四 法定ノ船舶職員ヲ乗船セシメズ海員ニ定數ヲ缺キ若クハ法律ノ命スル書類ヲ備ヘズ又ハ官廳ノ命スル検査ヲ怠リシ時

之ヲ要スルニ發航當時既ニ航海ニ適セル以上ハ寄港地又ハ避難港ニ於テ航海不適トナリタルモノハ敢テ問フ所ニ非ズ然ルニ英國近時ノ判決例ニヨル時ハ長距離ノ航海ニ在リテハ各寄港地毎ニ段落(Stages)ヲ附ケ各段落ノ始メニ於テ航海ニ適スルヲ要スルガ如シ例セバ燃料石炭ノ如キハ長距離ノ航海ニ在テハ到底全航海ニ入用ノ總量ヲ發航港ニ於テ積入レ貯蓄スルコトハ至難ノ事ニシテ亦實ニ不經濟ナレバ便宜之ヲ寄港地ニテ供給スルヲ普通トス之ガ爲メ特ニ石炭積入港(Coaling Port)ノ設ケモアル次第ナリ彼セブー(Cebu)ヨリリグアール(Liverpool)ニ向ケ「コプラ」(Opra)ヲ積載セシ「ヴォルテゲルン號」(Vortigern)ガペリム(Perim)ト蘇西トノ間ニテ石炭ノ不足ヲ告グ積載貨物八百廿八俵ヲ燃料ニ使用セシヤ爰ニ訴訟ヲ起シ貨主ハ航海不適ヲ理由トシ其責船主ニ在リトシ船主ハ亦之ヲ機關長ノ判斷ノ過失即考違ニ歸シ船員ノ過失怠慢ハ運送契約書ニ除外セルガ故其責己ニ非ズト辨論セリ由テ事實ヲ取調ベシ處同船ハラブアン(Lady



〔B〕及ビコロンボ(Colombo)ニテ石炭ノ積入ヲ爲シ蘇西又ハポルトセイド(Port Sa-  
 〔C〕ニテ更ニ其供給ヲ受クベキ豫定ニテベリムニテハ特ニ之ガ供給ヲ受ケザリ  
 シ處右ノ不幸ヲ觀ルニ至リシナリ而シテ船主ハセブーヨリ第一寄港地即ラブ  
 アン迄ニ必要ナル石炭ヲ用意シタリシガ故ニ船舶ハ發航當時航海ニ適セシモ  
 ノナレバ第一寄港地以後ニ要スベキ石炭ノ供給ニ付キ航海不適トナルモソハ  
 敢テ問フ所ニ非ズ而シテ第一寄港地以後ニ要スベキ石炭ノ供給機關長ノ判斷  
 ニ一任スベキモノニシテ船主ハ毫モ之ニ就キ擔保(Warranty)ヲ有スルコトナシ  
 ヲシ假ニ船舶ガコロンボヲ發航スル時迄擔保ノ責アリト言フモベリムニ至ル  
 迄ハ石炭十分ナリシガ故決シテ擔保ヲ破リタリト看做スベカラズ而シテベリ  
 ムニテ石炭ノ積入ヲ爲サザリシハ即除外例ノ規定スル所ニシテ自家ノ責ニ非  
 ズト主張セシモ竟ニ判決彼ニ利ナラザリキ其ノ要旨ニ曰ク船主ハ各段落ノ航  
 海ノ始メ毎ニ航海ニ適スル擔保ヲ有スルモノナルガ故右ノ場合ニハ船主ハコ  
 ロンボ又ハベリムニテ右ノ擔保ヲ破リタルモノト認定スルコトヲ得ベシ何ト  
 ナレバコロンボヨリポルトセイド迄一段落ノ航海ト看做サバ船舶コロンボヲ

出帆シタル時既ニ航海不適ナリ又コロンボヨリベリムベリムヨリポルトセイ  
 ドト二段落ノ航海ト看做ス時ハベリムニテ航海不適ナリシナリト

又英國ノ如キハ船舶ニ潜在セル欠缺(Latent Defect)其他相當ノ盡力(Reasonable Effort)  
 ニヨリ發見セラレザリシ欠缺ト雖ヘ之ヲ假借セズ例セバ航海ノ始メ石炭稍  
 不十分ナリシ處航海中暴風雨ノ爲メ海難ニ罹リタル場合ハ石炭ノ分量ト海難  
 トハ何等關係ナシト雖ヘ之既ニ發航ノ時ニ船主ガ契約ノ主旨ヲ履行セザリシ  
 ヲ以テ其責ニ任ゼザルベカラズトシ甚嚴重ナリ而シテ船舶ガ發航ノ當時航海  
 ニ適セシコトニ付キテハ船長之ガ立證ノ責ニ任ズルヲ通常トス完全ナル立證  
 ノ材料ハ船舶検査人ノ證明其他造船若クハ船舶ノ機裝ニ就キ經驗ヲ有スル人  
 ノ說ノ如シ又船舶ガ航海ニ適セザリシコトノ證明ニ付キテハ前ニ掲グルガ如  
 キ事實アリタル場合ハ勿論實際此ノ如キ事實ガ表面ニ顯ハレザリシ時ト雖ヘ  
 之推定セラル、コトアリ例セバ老船ノ如キ又船舶ガ發航後別段暴風雨等ニ遭  
 過セザリシモ船體ニ損傷ヲ生ジタル時ノ如キハ最良ノ材料トナルベシ  
 航海不適ノ問題ハ多ク海上保險契約ニ關シ生ズル處ニシテ就中船主ト保險者

英商

F.P. Vol. 720



ノ關係ノ如キハ各國ノ法規一定セズ研究ヲ要スル問題アレドモコハ本書ノ範圍以外ニ屬スルガ故省略セリ

國籍ノ相違

海運ノ船舶國籍ニ於ケル關係モ亦甚重要ナル者ニシテ戰時ノ如キハ船舶ノ國籍ニヨリ積荷ニ及ボス影響少シトセズ其他平時ニ於ケル關係等亦等閑ニ附スベカラザル者アリ故ニ船主ガ運送契約書又ハ船荷證券ニ相違セル國籍ヲ有スル船舶ヲ提供シ又運送契約成立後船舶ガ國籍ヲ失タル場合等ニハ備船者又ハ荷送主ハ契約ヲ解除スルコトヲ得ルノミナラズ運賃支拂ノ義務ナキコト當然ナリ右ノ外備船契約ノ場合ニ契約ノ目的タル船舶ハ例ヘバ 100 AI ノ鋼鐵船ト記載セラレシニ拘ラズ船主ガ之ト相違セル劣等ノ船舶ヲ提供シタル時ハ備船者ハ隨意ニ契約ヲ解除スルコトヲ得ベシ尤モ契約書ニ 100 AI ト記載セラレタルハ發航後ハ勿論契約ノ履行ニ到ル該船舶カ恒ニ 100 AI ナリトノ謂ニ非ス唯契約締結ノ際ニ 100 AI ナリトノ意ナレハ船積港ニ到達セル時ハ最早 95 AI ナリタルモンハ毫モ差支ナシ

荷送主

船舶等級ノ相違

船舶ノ位置及船積港ニ

又海外ニ於ケルガ如ク契約締結ノ際船舶現在ノ位地ヲ契約書ニ指定セルニ拘

到着スベキ日ノ相違

ラズ實際之ニ相違セル時ハ備船者ハ契約ヲ解除シ得ベシ又船舶ハ何月何日船積港ニ着シ船積ニ着手スベキモノナリト記載セラレタル時ハ該船舶ガ船積港ニ到着スベキ月日モ亦契約ノ要件ニシテ恰モ解除條件附ノ契約ト看做スコトヲ得ルガ故ニ指定ノ日ニ至ルモ猶到達セザル時ハ備船者ハ便宜契約ヲ解除シ得ベキハ勿論ナリ

船舶ノ大小

船ノ大小ニ就キ若干噸許 (So many tons or there abouts) ノ記載セラレタル時ハコハ大略ノ標準ヲ示シタルニ止マルモノナリ故ニ實際該噸數ヨリ増減アルモ備船者ハ契約ノ履行ヲ爲サザルベカラズ

Over 12-15

之ヲ要スルニ船主ガ運送契約ノ主旨ヲ行ハザル時ハ即擔保 (Warranty) ヲ破リタルモノトシテ備船者又ハ貨主ハ隨意ニ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得ベク且運賃支拂ノ義務ナシト雖ヘモ船主ガ契約ノ一部ノ履行ヲ爲サザル時ノ如キハ唯損害賠償ヲ要求シ得ルニ止マルナリ

第三ノ場合 發航前到達港トノ貿易及ビ交通禁止セラレタル時又ハ到達港ガ封鎖セラレタル時其他不可抗力ニヨリ發航ヲ爲スコトヲ得ザル

不可抗力ニヨリ發航シ難キ時



時

新商六三  
積荷が不可  
抗力ニヨリ  
滅失セル時

新商六三  
同商六三  
舊商九三

船主ノ過失  
ニヨリ貨物  
滅失セル時

此等ノ場合ニハ當事者ニ於テ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得ベキガ故備船者又ハ荷送主ハ運賃ヲ支拂フニ及バザルコト勿論ナリ

第四ノ場合、積荷ノ全部又ハ一部ガ不可抗力ニヨリテ滅失シタル時積荷ガ不可抗力ニヨリ滅失シタル時ハ積荷ノ被レル損害ハ備船者又ハ荷送主ニ於テ負擔スベキモノナレバ損害ノ負擔者タル備船者又ハ荷送主ヨリ運賃ヲ支拂ハシムルハ甚酷ナリ故ニ此ノ如キ場合ハ一方ニ船主他方ニ備船者又ハ荷送主ハ別々ニ損害ヲ負擔スベキモノナリ而シテ此場合ニ所謂航路相當額運賃ヲ支拂ハシムルコトヲ得ザルハ航路相當額運賃ハ備船者又ハ荷送主ノ受ケタル利益ニ基キ船主ニ報酬ヲ與フルノ主意ナレバ既ニ貨物滅失ノ上ハ之ヲ適用スベキ根據ナクレバナリ舊商法ハ船船ノ難破坐礁膠砂又ハ掠奪ニヨリテ失ヒタル貨物ニ付キテハ運賃ヲ支拂フニ及バザル旨規定シ其範圍甚狭少ナリ

第五ノ場合、船主ノ過失ニヨリ貨物ガ滅失セル時

此場合ハ別ニ説明ヲ要セズト雖ヘモ茲ニ注意スベキコトハ運賃ハ到達港ニ於ケ

Val-II  
572  
Leg. Ch.  
433

船主ノ債權  
カ時効ニヨ  
リ消滅シタ  
ル時

ル荷受主ニ貨物ヲ引渡シタル上支拂ハルベキモノナレバ假令到達港ニ着スルモ船船ヨリ積卸ヲ爲シ荷受主ニ引渡サル、前船主ノ過失ニヨリ貨物ヲ喪失シタル時ノ如キハ運賃ヲ支拂フニ及バザルモノトス

第六ノ場合、船主ノ債權ガ時効ニヨリ消滅シタル時

新商法第六百十八條ノ規定ニ從ヘバ船主カ備船者荷送主又ハ荷受主ニ對スル債權ハ一箇年ヲ經過シタル時ハ時効ニヨリテ消滅ストアリ故ニ荷受主ガ貨物ヲ受取リタル時即船主ノ債權成立シタル時以後督促ヲ受クルコトナクシテ一箇年ヲ經過セル場合ニハ荷受主ニ於テ運賃ヲ支拂フニ及バザルコト明カナリ但荷受主ガ運賃ノ支拂ヲ一箇年延滞スレバ責ヲ免ル、ガ如ク思惟スルハ大ナル誤ニシテ若船主ヨリ督促ヲ受クル時ハ即時効ハ中斷セラル、ガ故實ニ其時ヨリ尙一箇年ヲ經テ初メテ時効ニカ、ルモノトス

第六節 運賃支拂ノ時期支拂人受取人、  
及ビ其支拂場所



支拂ノ時期

民意

R.H.I.O.F

小口ノ貨物ニ在リテハ其引渡ニ時間ヲ要スルコト少ク荷受主ハ運賃其他負擔  
スベキ金額ヲ支拂ヒ同時ニ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベシ大口ノ貨物ニ在リテハ  
引渡ニ數多ノ日子ヲ要スルコトアリ此ノ如キ場合ノ運賃ハ何時之ヲ支拂フカ  
ト云フニ理論上運賃ト引換ニ貨物ノ引渡ヲ爲スベキモノナレバ貨物ニ對スル  
運賃其他ノ費用ヲ支拂フト同時ニ貨物ヲ引渡ス等ナレバ實際上港ノ慣習ト荷  
受主ノ信用如何トニヨリ一様ナラズ現ニ海外ニ於テハ港ノ慣習ニヨリ運賃ノ  
支拂ニ付キ一週乃至一箇月位ノ期間ヲ與フルコトアリ又佛國ノ如キ前世紀ニ  
於テハ運賃ハ貨物引渡後三箇月拂ト爲ス慣習アリタレバ從テ運賃ノ相場モ之  
ヲ標準トシテ建テタルモノナリキ現ニ今日ニ於テモ或港ノ如キハ運賃ノ表面  
額ハ依然三箇月拂ナルモ實際貨物引渡ノ際支拂フコト、ナレルガ故ニ其表面  
額ヨリ三箇月ニ對スル金利ヲ差引ク慣習アリ本邦一般ノ慣習ニヨレバ荷受主  
ハ貨物引渡前船荷證券ヲ持參シ船主又ハ船會社ニ運賃ヲ支拂フ時ハ船主又ハ  
船會社ヨリ運賃受取ノ旨ヲ右船荷證券ニ書添タル上返還セラル、ガ故ニ右船  
荷證券ヲ本船ニ持參シ始メテ貨物ヲ引取ルモノトス

Val.Li.  
209

Val.Li.  
209

F.P.vol.  
720  
受取人及支  
拂人

荷受主ハ何  
故運賃支拂

此ノ如ク運賃ハ貨物ヲ引渡スト同時ニ支拂フベキモノナルガ故ニ若之ガ支拂  
ヲ遲滞シタル時ハ船主ハ荷受主ニ對シ相當ノ金利ヲ要求スルコトヲ得ベク將  
タ又之ガ爲メニ生ジタル損害賠償ヲ請求スルヲ妨ケズ尤モ此等ノ事情モ港ノ  
慣習ニヨリ一定セズ或ハ貨物陸揚ノ日ヨリ金利ヲ計算セル所アリ殊ニ備船契  
約ノ場合ニ於ケル運賃支拂ノ期日ノ如キハ契約ニヨリ區々タリ例ヘバ加奈陀  
材木運送契約書(Canadian Timber Charter)ニヨレバ運賃支拂ノ期日左ノ如シ

三分ノ一ハ船船積港ニ到達シタル時

不足又ハ損傷貨物ノ價格ヲ殘額ヨリ差引正味ハ貨物引渡ノ時

運賃ヲ受取ルベキ人ハ船主又ハ其代人タル船長ニシテ之ヲ支拂フベキ人ハ備  
船者又ハ貨物ヲ引取ル者即荷受主ナリ然レモ荷受主ガ之ヲ支拂ハザルカ又ハ  
貨物ヲ引取ラザル時ハ船長ハ裁判所ノ許可ヲ得テ之ヲ公賣ニ附シ其實上金ヲ  
以テ運賃ニ充當スルコトヲ得ベシ然レドモ此賣上金ニシテ猶運賃ノ額ニ足ラ  
ザル時ハ荷送主ニ其不足額ヲ請求スルコトヲ得ベキハ後章ニ述ブルガ如シ  
抑荷受主ハ備船契約ト共用船舶トノ場合トヲ問ハズ運送契約ノ當事者ニ非ザ







込貨船積地ニ於ケル貨物ノ引取賃其他明記スルコトヲ得ザル費用ヲモ包含シ  
廻漕問屋ノ所謂「カスリ」ニ過ギズ從テ荷受主ハ其理由不明ナル間ハ之ヲ支拂ハ  
ザルモ可ナリ

附爲替ハ貨主ガ廻漕業者ノ内情ニ通ゼザル僻地ニ在ル時其他引越荷物ノ如キ  
所謂素人筋ノ積荷ニ多ク北海北陸ノ如キ大口ノ貨物ニハ稀ナリト云フ所謂社  
外船ニテハ貨物ノ取扱ヲ爲スモノ實ニ廻漕問屋ナレバ其發行ニ係ル積荷目録  
ニハ附爲替ナル欄ヲ設ケテ到達地ノ荷受主ヨリ附爲替ヲ受取ラシメ又ハ公然  
船荷證券面ニ運賃以外ニ附爲替ナル欄ヲ設ケ然ラザルモ運賃若干附爲替若干  
ト朱書スルモノアリ

備船契約ノ場合ニモ備船者ト廻漕問屋トノ間ニ附爲替ナルモノ行ハルコト  
アリ備船者ガ廻漕問屋ニ支拂フ運賃ハ實際廻漕問屋ガ船主ニ引合ヲ爲セル運  
賃トハ相違スル場合多シ此ノ如キ場合ニハ船荷證券面ニハ廻漕問屋ガ船主ト  
引合ヲ爲セル運賃ノ額ヲ記入シ別ニ附爲替トシテ荷受主ヨリ若干ノ餘分ヲ徵  
收スルナリ畢竟スルニ附爲替ハ不法ノモノニシテ所謂曖昧模糊内ニ廻漕問屋

箇々ノ運送  
契約ニ於ケ  
ル附爲替

備船契約ニ  
於ケル附爲  
替

附爲替割合

荷掛金

ノ収入トナルモノ是ナリ  
附爲替ニハ一定ノ率ナク或ハ運賃ノ五割乃至七割ナルコトアリ又僅ニ一割ナ  
ルコトアリ本邦ニハ此ノ如キ慣習存スルガ故廻漕問屋ヲ經テ貨物ヲ運送スル  
時ハ注意ヲ爲サレバ船積地ニ於ケル約定ノ運賃ハ格定ナルモ附爲替ノ爲メ  
陸揚地ニテハ分外ニ高價ノモノトナルコトアリ  
以上説ク所ハ所謂社外船ニ行ハレ往々問屋ノ不當ナル收入ニ屬スル附爲替ナ  
レドモ日本郵船會社ニ於テモ亦荷物取次人ノ依頼ニヨリ其支店又ハ出張所ニ  
於テ荷掛金ヲ附爲替ト爲スコトナキニ非ズ尤モ此場合ノ附爲替ハ純然タル輸  
出地引取賃荷造費船積費保険料等總ヘテ出荷ニ係ル諸費用ヲ荷物取次人ガ立  
替支拂ヒタル金高ニ限リ輸入地ニ於テ貨物引渡ノ際取立ツルモノナリ又輸出  
地ニ於テ多額ノ荷掛金ヲ要シタル場合ニ之ヲ附爲替ニ爲サントスル時ハ豫メ  
會社ノ許可ヲ得ザルベカラズ而シテ荷掛金ノ依頼アル貨物ハ取次人ヲシテ出  
荷申込書ニ荷掛金額ヲ記入セシメ船荷證券及積荷目録ニ其金高ヲ記入シ輸入  
地ノ荷受主ヨリ之ヲ收入シタル後輸出地ノ取次人ニ之ヲ支拂フヲ普通トスレ



ドモ間々荷掛金ヲ前渡スルコトアリ此時ハ後日輸入地荷受主不明若クハ支拂拒絶ノ爲メ其他貨物喪失並ニ取立テ難キ場合ニ返償ノ擔保トシテ取次人ヨリ差入證ヲ徴スルモノトス

海外ニテハ運賃ノ外ニ「プライメーシ」(Primage)ナルモノアリヨハ初メハ船長ヘノ賄賂トシテ運賃トハ完ク別視セラレ所謂酒手(Hat money or Pocket money)是ナリ  
「プライメーシ」ハ初メハ秘密ノモノナリシガ漸ク公然ノ秘密トナリ運賃ノ何分ト計算シ當然支拂フベキモノトナリ終ニハ運賃ヲ定ムルニ當リテモ運賃幾許船長ヘノ禮金幾許ト計算スルニ至レリ此船長ヘノ禮金ハ即「プライメーシ」ニシテ「プライメーシ」ヲ支拂フニ及バザル時ハ特ニ運賃ヲ表ハスニ正味(Cost)ト稱セリ然ルニ千八百七十八年ノ頃ヨリ運賃ノ割増ハ船主ニ於テ之ヲ取得シ別ニ船長ノ給料中ニテ之ヲ斟酌スルコトナリ今日ニテハ「プライメーシ」トシテ餘分ノ支拂ヲ爲ス慣習ハ殆ド全滅セリ故ニ現今英國ノ船荷證券ニ間々「小海損及」(Primage)トシテ「慣習ニ從フ」(Average and Primage as accustomed)ナル句ヲ印刷スルモノアリト雖ヘモ完ク不用ノ字ニ屬スルモノト謂フベシ

### 第八節 旅客ノ運賃

旅客ノ運送ハ積荷運送ト異ナリ旅客ハ先ツ乗船切符(Passenger Ticket)ヲ購求セザルベカラス乗船切符ハ各國共前金ニシテ多ク記名ナリ又記名ノ乗船切符ニ限リ他人ニ之ヲ讓渡スルヲ得ザルモノトセリ

乗船切符ヲ分チテ普通切符(Single Ticket)往復切符(Return Ticket)及ビ世界一週切符(Round-the-world Ticket)ノ三種ト爲スコトヲ得今普通切符ニ就キ現行諸汽船會社ノ取扱並ニ法律ノ規定スル所ヲ述ブレバ左ノ如シ

一旅客ノ運賃ハ旅客ヲ甲地ヨリ乙地迄運送スル報酬ナリ然レドモ旅客ハ積荷ト異ナリ食物ノ供給ヲ要スルモノナレバ我商法ニモ食料ハ船主ノ負擔タルノ規定アリ故ニ反對ノ特約又ハ慣習アルニ非ズンバ航海中ノ食料ハ運賃ノ内ニ包含セラル、モノトス海外ノ慣習ヲ觀ルニ近距離ノ航海ニ在リテハ食料ハ船主之ヲ負擔セザルヲ普通トシ本邦現時ノ慣習トテモ近距離ノ航海ニ在リテハ海外同様旅客持ナルモノ多シ



甲板旅客

一、海外ニテハ支那人、印度人等ノ勞働者ヲ甲板旅客 (Deck Passenger) トシテ乗船セシムルコトアリ其食料ハ多ク旅客ノ携帶スル所ニ係リ船主ハ唯飲用水ヲ供スルニ過ギズ是等ハ完ク例外ノ事ニ屬シ長距離ノ航海ニハ普通ノ旅客ヲ甲板旅客ト爲スコトヲ許サズ又二十四時間以上ノ航海ニハ婦人及ビ小兒ノ甲板旅客タルヲ許サルヲ各汽船會社ノ慣習トス

船床ノ約束

一、旅客前以テ或ハ船床 (Bunk) ヲ約束セントセバ短距離ナラバ運賃ノ全額長距離ナラバ運賃ノ半額ヲ支拂ヒ置キ後ノ場合ニハ殘額ヲ乗船前支拂フヲ普通トス尤モ上陸地ノ異同男女ノ入レ合セ等ニヨリ約束シタル船床ヨリ他ニ移サル、コトナキニ非ズ之ヲ避ケンニハ一床ニ就キ運賃ノ五割等ノ割合ニテ一室 (Cabin) 内ノ全空床ヲ買占ムルヲ要ス航海ノ途中三等ヨリ二等ヨリ一等ニ移ラントセバ運賃ノ差額ヲ支拂フベキコト勿論ナリ一般ニ各汽船會社ノ取扱振ヲ窺フニ長距離ノ切符ヲ有スル旅客ニハ比較的善キ船床ヲ與フルガ如シ

乗船切符ノ買入

一、乗船切符ハ總ベテ汽船會社ノ支店ニハ代理店ニテ買入ル、ヲ原則トスレモ

手荷物

例外トシテ本船ニテ買入ル、コトヲ得ベキ時アリ此時ハ勿論割増ノ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ

新章

一、旅客ハ船中ニ相當ノ手荷物 (Baggage) ヲ携帶スルコトヲ得ルハ航路ト國トニヨリ慣習一様ナラズト雖ヘモ多クハ其等級ニ從ヒ旅客ガ船中ニ携帶又ハ積入ル、コトヲ得ベキ手荷物ノ重量又ハ容積ニ制限ヲ定メ豫メ之ヲ公告スルガ故旅客ガ此制限内ノ行李旅具等ヲ携帶又ハ積入レタル時ハ特約ナキ限り此等ノ運賃ハ當然旅客運賃ノ内ニ包含セラル、モノナリ之ニ反シ制限外ノ手荷物ニ就キテハ別ニ運賃ヲ支拂フベキハ當然ナリ今左ニ手荷物ニ關スル現行諸汽船會社ノ規則ヲ摘記セン

手荷物ノ制限

一、手荷物ノ制限ハ航路ト各汽船會社トニヨリ一概ニ同ジカラズ今其一例ヲ擧グレバ左ノ如シ

- 一、等 長航海—三百五十英斤又ハ四十立方呎
- 短航海—百英斤
- 長航海—二百五十英斤又ハ三十立方呎



- 二等 短航海—七十五英斤
- 三等 長航海—百五十英斤又ハ三十立方呎
- 短航海—五十英斤

小兒ハ支拂ヒタル運賃ニ準ズ

制限外手荷物

制限外手荷物 (Excess Luggage) ニハ或ハ貨物ノ運賃ニ準ジ運賃ヲ課スルコトアリ或ハ P.S.O. 及ビ M.M. ノ如ク航路ト距離トニ關セズ「ハンドレット、ウエイト」(Weight) ニ就キ十志ヲ徵收スルモノアリ手荷物中ニ商品及ビ貴重品アル時ハ汽船會社ニ其旨通知シ別ニ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ

手荷物ノ保

「小形」(トランク) (Trunk) (汽船ニヨリ寸法一様ナラズト雖ヘ) ハ客室ニ携帶シテ可ナリト雖ヘ大形ノモノハ別ニ設ケラレタル手荷物室 (Baggage Room) ニ預ケ入ルベシ

手荷物室ノ開閉ニ就キテハ係リノ者ニ照會ヲ要ス之ガ爲メ各手荷物ニハ船名乗船地出帆月日姓名及ビ上陸地等ヲ明記シ別ニ「船内」ニテ入用 (Wanted on Voyage) 又ハ「船内」ニテ不用 (Not Wanted on Voyage) ノ貼紙 (Label) ヲ附シ一見

手荷物ノ保

客室ニ備フベキモノト手荷物室ニ預入ルベキモノトヲ區別セザルベカラズ又色ヲ以テ上陸地毎ニ區別シタル貼紙ヲ用キル時ハ手荷物ノ揚卸ニ便益ヲ與フルコト些カラズ然レモ孰レノ場合ヲ問ハズ一切ノ手荷物ハ所有者ノ危険ニテ積入ル、モノナレバ海難ニ對シテハ所有者保險ヲ附シ置クノ必要アリ尤モ大汽船會社ハ手荷物貴重品及ビ家畜等ニ就キ分損擔保若クハ全損擔保ノ條件ニテ保險ノ依頼ニ應ズルガ如シ而シテ手荷物ニ保險ヲ附シタル時ト否トヲ問ハズ若之ヲ紛失シタル時ハ旅客ハ遲滞ナク着港後汽船會社ニ其旨ヲ届ケ出ヅベシ

特種ノ携帶品

各種ノ酒類ハ本船ニテ相當代價ニテ販賣スルガ故旅客之ヲ携帶スルヲ許サズ又危險物ハ船長及ビ其筋ノ許可アルニ非ザレバ之ヲ携帶スルヲ禁ズ其他犬猫鳥類等ハ一切所有者ノ危険ニテ甲板積ト爲スベシ豫メ特約ナキ時此等ノ食物ハ所有者之ヲ供シ其運賃ハ凡三等船客運賃ノ半額乃至五分ノ一等ノ標準ニテ課ス又自轉車椅子ノ類モ所有者ノ危険ニテ積入レ自轉車ニハ相當ノ運賃ヲ徵收スルガ如シ



病人ニ付キ

一 旅客ハ各國ノ旅行免狀規則ヲ遵守セザルベカラズ必要ノ時ハ免狀ヲ乘船地ノ支店又ハ代理店ニ預ケ入ルベシ

一 大病ノ者流行病患者精神錯亂者等ハ旅客タルヲ得ズ若航海中此等ノ患者ヲ生ズル時ハ最近寄港地ニテ上陸シ滞在醫療費用等ハ旅客ノ自辨トス尤モ全快ノ曉ニハ同社船便ニテ契約港迄旅客タルコトヲ得ベシ

接續船客

一 接續ヲ要スル時ハ成ルベク早便シテ契約港迄送り届クベシト雖ヘ凡船ヨリ船ニ接續シ能ハザル時ハ接續港ニ於ケル滞在費用ハ勿論旅客ニ於テ之ヲ負擔セザルベカラズ社外船又ハ鐵道ニ接續ヲ要スル時ハ當該會社ノ社則ニ遵フヲ要ス

不可抗力等ニ因テ生ズル損害

一 積荷運送ト同ク旅客運送ノ場合モ船主ハ不可抗力戰爭又ハ官ノ處分船員ノ悪行航路外航行等ニヨリ旅客ノ被ルベキ損失損害ノ責ニ任ゼズ又船舶檢疫ヲ命ゼラル、時ハ停船中ノ食料ハ旅客自辨シ又檢疫ノ爲メ旅客ガ契約ノ港ニ上陸シ能ハザル時ハ航路相當額運賃(Pro Rata Freight)ヲ徴收シ次ノ港ニ上陸セラルベシ

小兒ノ運賃

一 小兒ノ運賃ハ各汽船會社ノ線路ニヨリ其年齢ニ準ジ大人ノ運賃ノ半額ノ四分ノ一又ハ半額其他無賃等ノ割合ニヨリ徴收ス例ヘバ

- 一 三歳以下ノ小兒——一人ハ無賃他ハ大人ノ運賃ノ四分ノ一
- 一 五歳以下ノ小兒——大人ノ運賃ノ四分ノ一
- 一 十二歳以下ノ小兒——大人ノ運賃ノ半額
- 一 無賃ノ小兒ニハ別ニ船床ヲ與ヘズ半額ノ運賃ヲ支拂ヒタル小兒ニハ二人ニ就キ一床ヲ四分ノ一ノ運賃ヲ支拂ヒタル小兒ニハ四人ニ就キ一床ヲ與フ

僱婢ノ運賃

一 僱婢ハ他ノ旅客同様乗船切符ヲ購買セザルベカラズ而シテ三等ノ切符ヲ買入レタル者ハ上等室及ビ食堂ニ往來シ主人ニ應接スルコトヲ得但食事及ビ睡眠ハ三等室ニテ爲スベキヲ普通トス各大汽船會社ニテハ歐米人及ビ歐米人以外ノ僱婢ニ付キ運賃並ニ待遇ヲ異ニスルガ如シ

運賃ノ特別割引

一 陸海軍人外交官宣教師等ハ陸運ニ於ケルガ如ク相當ノ割引ヲ爲スヲ普通トス



一 普通切符ハ指名船舶ニ限り有效ナレモ都合ニヨリ乗船シ難キ時ハ旅客ハ直チニ汽船會社ノ支店又ハ代理店ニ依頼シ次船ニテ之ヲ利用シ得ベキコトアリ又旅客ガ發航前取消ヲ爲ス時ハ相當ノ割戻ヲ爲スヲ一般ノ慣習トス又發航後取消ヲ爲ス場合ハ割戻ヲ爲サルヲ原則トスレモ汽船會社競争ノ結果幾分カノ割戻ヲ爲スガ如シ我商法ノ規定スル所ニヨレバ發航前ニハ運賃ノ半額若又發航後ナル時ハ全額ヲ支拂ハザルベカラズ外國ノ多數モ亦此クノ如キ規定アレモ獨リ英國ニテハ發航後ニ就キテハ同様ナレモ發航前ニハ船主ノ被ルベキ損害ノ賠償額ヲ標準ト爲スベキ旨法律ノ明文アリ然レモ實際ノ慣習ハ半額ヲ支拂フニ上ルコト前述ノ如シ

一 數港ヲ經テ始メテ契約ノ港ニ着スベキ切符ヲ所有スル船客ハ中間港ニ於テ任意ニ滯留ヲ爲シ或期間例ヘバ六箇月又ハ一箇年等ヲ限り同社船ニテ契約港迄乗船スルコトヲ得ルハ恰モ陸運ニ於ケルト一般長距離ノ航海ヲ爲ス船客ニハ便宜ヲ與フルコト些カラズ又中間港ニ上陸ノ上同會社ノ他線ニ移ラントセバ中間港迄ハ航路相當額運賃ヲ前拂シタル總運賃ヨリ差引キ殘額ヲ

新商法ノ運賃ニ充當シ乗船切符ヲ購買シ得ベシ  
 一 次ニ法律上旅客ガ發航前ニ死亡スルカ其他疾病等一身ニ關スル不可抗力ニヨリテ航海ヲ爲スコト能ハザル時ハ船主ハ運賃ノ四分ノ一ヲ請求スルコトヲ得ベシ又發航後ニ同様ノ事件生ズル時ハ船主ハ選擇ニ從ヒ運賃ノ四分ノ一又ハ運送ノ割合ニ應ジ運賃ヲ請求スルコトヲ得ベシ尤モ旅客ガ自己ノ隨意ニ上陸スル時ノ如キハ運賃ノ全額ヲ支拂フベキハ言フ俟タズ獨逸ノ如キハ此點ニ就キ甚酷ニシテ航海中旅客ガ死亡疾病又ハ其他ノ不可抗力ニヨリ上陸スル時ハ運賃ノ全額ヲ支拂フベキコトナセリ

一 航海中船舶ヲ修繕スベキ場合ニハ船主ハ右修繕中旅客ニ相當ノ場所及ビ食料ヲ供スル義務アリ尤モ此ノ如キ場合ハ多ク代船ヲ以テ契約港ニ送り届クルコト多シトス

一 船舶ガ沈没シタル時修繕スルコト能ハザルニ至リタル時又ハ捕獲セラレタル時其他發航後航海又ハ運送ガ法令ニ反スルニ至リタル時其他不可抗力ニヨリテ契約又爲シタル目的ヲ達スルコト能ハザル時ハ運送契約茲ニ終了ス



ルモノトス而シテ此ノ如キ場合ニ船主ガ運賃ヲ取得スルコト能ハザルヤ否  
 ヤハ一ノ問題ナレモ本邦ノ如キハ商法中ニ斯ル場合ノ規定ヲ下シ旅客ハ其  
 航海セル距離ニ應シ相當運賃即ち "Pro rata Freight" ヲ支拂フベシトアルヲ以テ  
 毫モ疑ノ生ズルコトナシ例ヘバ横濱龍動間ノ一等運賃ヲ假ニ五百圓トシ船  
 舶ガ新嘉坡附近ニテ難破シ爲メニ航海ヲ繼續スルコト能ハザル時ハ運送契  
 約ハ新嘉坡ニ於テ終了ス此ノ如キ場合ニ當リ横濱ヨリ新嘉坡迄ノ運賃ヲ百  
 五十圓ト假定スレバ旅客ハ唯百五十圓ヲ支拂ヘバ足レリトス而シテ法律ノ  
 規定ナキ場合ニ旅客運賃ノ航路相當額支拂ヲ許スヤ否ヤハ從來學說ノ一致  
 セザル所ニシテ現ニ佛國ノ如キハ商法中ニ之ニ關スル明文ナキヲ以テ學者  
 各其意見ヲ異ニス然レドモ獨逸伊太利白耳義等ノ諸國ハ其法典中皆旅客運  
 賃ノ航路相當額支拂ヲ爲スベキ規定アリ而モ旅客ノ運賃ハ積荷ノ運賃ト異  
 ナリ何レノ國ニテモ實際前拂ヲ爲スコト多ク且途中ニテ不可抗力ノ爲メ航  
 海ヲ繼續スルコト能ハザルニ至ル場合ニモ猶之ヲ徵收スベキ特約アリ此ノ  
 如キ契約ハ果シテ有效ナリヤ否ヤモ亦一考ヲ要スル所ニシテ英國ハ之ヲ是

新嘉坡

Jan 1899  
Dec 31  
sup 37

白蘭地

Jan 1899  
Dec 31  
sup 37

多數ノ旅客

新嘉坡

新嘉坡

往復切符

認スレモ其他ノ諸國ニ於テハ之ヲ否認シ船主ハ唯航路相當額運賃ヲ取得ス  
 ハルニ止マルガ如シ  
 以上ハ商人ノ旅客ヲ運送スル場合ニ就キ述ベタルモノナリ此他移住民等多數  
 ノ人員ヲ運送スルガ爲メ船舶ノ全部又ハ一部ヲ運送契約ノ目的ト爲シタル時  
 モ亦之ト同様ニシテ本邦新商法ニ於テハ特ニ此ノ如キ場合ニ船主ト備船者ト  
 ノ關係ニ付キテハ積荷ヲ運送セル場合ト同様ノ規定ヲ準用スベキ明文アルガ  
 故既ニ積荷運賃ノ節ニ於テ詳説シタルガ如ク假令前拂ノ運賃ト雖ヘモ船舶ガ  
 到達港ニ着セザル場合ニハ其航路相當額ニ超過スル部分ノ返還ヲ要スベキハ  
 勿論ナレバ此場合ニ於テモ船主ハ運賃ヲ前取シタルバトテ途中ニテ難破スル  
 コトアルモ之ヲ返還スルニ及バズト考フルハ大ナル誤ナリ又旅客ノ側ニ於テ  
 モ一旦支拂ヲ爲シタル以上ハ最早其一部ノ償還ヲ受クルコト能ハザルモノト  
 考フルハ誤レルモノト謂フベシ  
 往復切符 (Return Ticket) トハ字ノ如ク往復ノ乗船切符ナリ或汽船會社ニテハ復航  
 切符ニ代ナルニ復航差圖書 (Return Order) ヲ用キルコトアリ復航差圖書ハ附録ニ



其雛形ヲ示スガ如ク乗船切符發行店甲ヨリ上陸地ノ汽船會社乙ニ宛テ復航運賃若干既ニ收入済ナルガ故乙地ヨリ甲地迄ノ乗船切符此差圖書ト引換ニ發行スベキ旨記載セル差圖書ニシテ差圖書ヲ發行スル時ハ別ニ念ノ爲メ乙地汽船會社ニ案内(Advice Note)ヲ送附シ置クモノトス案内ニハ差圖書ト同ク復航差圖書ノ番號原乘船切符ノ番號船名等其他日月船客氏名等級乘船地及上陸地復航運賃ノ金額有効期間等ノ摘要ヲ掲ク

往復切符ハ多ク一二等ニ限ラレ航路ト有効期間ノ長短(三箇月六箇月一箇年)ニヨリ復航普通運賃ノ五割乃至二割ノ割引ヲ爲シ加之若有效期間中復航切符又ハ復航差圖書ヲ使用セザル時ハ復航運賃ノ一割等ヲ差引キ殘額ハ旅客ノ懷ニ歸ルガ故甚便利ナリ

近時大汽船會社ニテニ特ニ往復切符ヲ求メザル長距離ノ船客ニテモ或期間内ニ同社船ニテ原乘船地ニ歸航セントスル者ニハ特別ノ割引ヲ爲スガ如シ例ヘ

上陸後六箇月以内ナレバ復航運賃ノ二割引

上陸後九箇月以内ナレバ復航運賃ノ一割七分引

上陸後一箇年以内ナレバ復航運賃ノ一割引

等ノ如シ又汽船會社間ニ聯絡ヲ設ケ復航切符ヲ有スル船客ハ孰レノ社船ニテモ切符ヲ流用スルコトヲ得ベキ便法アリ

右ノ外普通乘船切符ニ就キ述ベタル諸規則及法律ノ規定ハ往復切符ニモ適用セラルベキコト勿論ナリ

世界一週切符

世界一週切符(Round-the-world Ticket)トハ汽船會社ト鐵道會社トノ間ニ聯絡ヲ通シテ世界一週遊ノ目的ヲ以テ發行シタル切符ニシテ現今大汽船會社ハ船客ノ便利ヲ計リ孰レモ之ヲ發行ス其航路ハ歐洲ヨリ清國日本ヲ經テ北米ヲ橫斷シ歐洲ニ歸來スルモノト歐洲ヲ發シ濠洲北米ヲ經テ歐洲ニ歸來スル者トノ二様ヲ主トス各社其運賃ノ率ヲ異ニスト雖ヘ凡其有效期間ハ大抵一箇年トス普通乘船切符ニ就キ述ベタル諸規則及ビ法律ノ規定ヲ參照スベシ

旅客周旋人

積荷ト同ク旅客ニモ船主ト旅客トノ間ニ奔走スル周旋人各地ニ在リ其最モ有カニシテ古キ歴史ヲ有スルモノヲクック商會(Thomas Cook & Sons)トス同商會ハ本



店ヲ龍助ニ置キ其支店ヲ歐洲印度濠洲米國西亞ノ主要地ニ設ケ其他必要ノ箇所ニ代理店ヲ備ヘ世界ニ於ケル主要ナル諸汽船會社及鐵道會社ト特約ヲ結ビ此等ノ代理店トナリテ船客ヲ周旋スルノ外萬端ノ便宜ヲ與フルガ故旅客ハ直接汽船會社又ハ鐵道會社ニ就キ切符ヲ購買スルヨリモ經濟ニシテ勞ヲ省クコト大ナリ特ニ長距離ノ旅行ニ然リトス

クーポンノ發行

クーポン商會ノ發行スル差圖書(Coupon)ハ四片ニ分タレ左片ハ發行店ノ控(Counter Part)ニシテ記載ノ要項ハ番號日月切符ノ種類等級人名發航地上陸地運賃旅客人員大人小兒嬰兒僕婢ノ數等ナリ第二片ハ汽船會社又ハ鐵道會社ニ宛テタル案内第三片ハ商會ノ本店ヘ送附スベキモノナリ而シテ第四片ハ旅客ニ交附スベキ差圖書ナレバ旅客ハ成ルベク早ク之レヲ汽船會社又ハ鐵道會社ノ支店又ハ代理店ニ呈示シ切符ト引換フルヲ要ス殊ニ汽船便ノ旅客ニハ其要切ナリ蓋差圖書ニハ別ニ出帆日月船名船床ノ番號等ヲ指定セズ唯之ヲ呈示セル日以後ノ最近便ニ空室アル時ハ引換ニ乗船切符ヲ發行スベキ旨記載シアルニ止マルガ故ナリ而シテ此ノ如キ差圖書ハ運賃ノ全額ヲ徵收ノ上發行スルモノナレバ

旅行切符發行

汽船會社又ハ鐵道會社ハ其持參者ニ對シ之ト引換ニ切符ヲ交付スベシ近時又運賃ノ幾分ヲ拂込ミタル旅客ニ對シ別種ノ差圖書ヲ發行シ運賃ノ差額ハ之ヲ切符ト引換ノ際旅客ヨリ拂込マシムル便法ヲ設ケタリ又同商會ハ娛樂ノ爲メ歐洲大陸ハ勿論世界各地方ニ旅行切符(Tourist Ticket)ヲ發行シ一定ノ旅客募集ニ應ズレバ船舶又ハ鐵道ヲ借切リ特ニ物價レタル案内者ヲ附シ旅客ノ便宜ト愉快トヲ計ルコトアリ此種ノ組織ハ獨リ同商會ノミニ止マラズ歐米諸國ニ限ラズ所トス例ヘバ博覽會見物其他名所縱覽等ノ爲メ相當ノ旅客ヲ集メ經濟向キニ漫遊ヲ爲スガ如シ彼ヘンリー・ト・グーシ(Henry Clay & Sons)レイモンド・ツキットロ

手荷物ノ運送

又同商會ハ旅客ニ代リテ手荷物ノ稅關通過及ビ其保管旅客ノ携帶スルト否トヲ問ハズ手荷物ノ保險停車場旅客ノ住所他船等ニ送附ノ依頼ニ應ジ旅客ニ便宜ヲ與フルコト些ナカラズ本邦ニテモ近年稅關ノ特許ヲ得テ旅客ノ手荷物ノ一時預稅關通過運送接續等ノ業務ヲ營ムモノヲ生ゼリ此他同商會ノ副業トシテ世界各要地ニ旅行スル者ノ便ヲ計リ豫メ定メタル金額ニテ同商會發行



ホテル、ク  
イボン  
其他ノ業務

海上運送第三章 運賃第八節 旅客ノ運賃

二四〇

ノ旅行切符所持人ニ旅宿證券(Hotel Coupon)ヲ發行スルコトアリ此證券持參人ハ  
一々旅宿ニ支拂ヲ爲スノ面倒ヲ省クコトヲ得ベシ其他銀行業ヲ兼テ各國貨幣  
ノ兩替百磅以上ノ信用狀(Letter of Credit)及ビ二十磅以上ノ巡廻信用狀(Circular  
Note)ノ發行及ビ支拂ヲ爲シ且世界各主要地ニ送金ヲ計リ又電信爲替ノ依頼ニ  
モ應ズ此他在龍動、巴里、孟買、カルカッタ(Calcutta)等ニ於ケル同商會ノ本支店ニ  
テハ旅客ノ當坐預金、定期預金、通知預金ヲ取扱ヒ居レリ又同商會ハ専ラ旅行者  
ノ便宜ヲ計ルガ爲メ定時又ハ不定時ニ各汽船會社及ビ鐵道會社ノ發着報告其  
他旅行案内記帳ノモノヲ發行セリ

廣義ノ海運  
政策

#### 第四章 海運政策

廣義ノ海運政策ハ左ノ諸件ニ就キ國家ノ採ルベキ政策ヲ云フ

- 一、航海及ビ造船業ニ就キ
  - 二、港灣ノ修築及ビ海陸聯絡ノ設備ニ就キ
  - 三、航路標識ニ就キ
  - 四、水難救濟ニ就キ
  - 五、船員ノ養成及ビ保護ニ就キ
  - 六、海事思想ノ普及ニ就キ
  - 七、沿海實測、海圖調製ニ就キ
  - 八、天氣豫報、信號規則ニ就キ
  - 九、水上警察及ビ海軍ト海運トノ關係ニ就キ
- 然レトモ本章ニハ狹義ノ海運政策即主トシテ航海及ビ造船業ニ就キ國家ノ採  
ルベキ政策ヲ論セントス

海上運送第四章 海運政策

二四一



海運政策ニ自由放任主義ト保護干渉主義トアリ保護干渉主義ニモ亦間接保護ト直接保護トアリ即左ノ如シ

自由放任主義 間接保護  
保護干渉主義 直接保護

間接保護

間接保護ノ最著名ナルハクロムウエルノ航海條例ニシテ自國ノ海運業ヲ獎勵シ外國船舶ニハ制限束縛ヲ與フルヲ主眼トセリ(第一條)十七八世紀ノ頃歐洲諸國孰レモ此種ノ法令ヲ採用セシハ彼所謂尙商主義(Mercantile System)ニ出ヅシモノナリ此他法律ヲ以テ船主ノ責任ヲ制限スルノ類及ビ沿岸貿易ヲ自國船ニ限ルノ類等枚擧ニ違アラズ

直接保護

直接保護ノ手段トシテ數フベキハ概ネ左ノ如シ  
一 船主ノ營業上ノ損失ヲ補填スルコト  
一定ノ年限間損失ノ程度ニ拘ラズ資本金ノ何分ヲ給スル法ト純益ガ資本金ノ何分ニ達スル迄政府ニ於テ補給スル法トアリ  
二 政府ガ船會社ノ株主トナリ其持株ノ配當ニ制限ヲ附スルコト

補助金

三 低利又ハ無利息ニテ船主ニ資本ヲ貸與スルコト  
是ハ專ラ新造船構造費又ハ船舶陸上設備等ノ購入費ニ充テシメガ爲メナリ  
四 燃料石炭ノ全部又ハ一部ヲ政府ニテ負擔スルコト  
五 政府ガ割安ニテ船體ノ保險ヲ引受クルコト  
六 外國製船舶及造船材料等ノ輸入税ヲ免除スルコト  
七 船主ノ負擔スベキ運河税噸税水先案内料健康保證料燈臺税領事館手数料營業税所得稅等ノ免除若クハ轉價ヲ爲スコト  
八 補助金ノ支出  
補助金ノ類別概テ左ノ如シ  
イ 郵便物運送助成金(Postal Subvention)  
是ハ特定航路ニ付キ定期郵便物ノ運送ニ對スル報酬トシテ年額若干又ハ哩數ニ應ジテ支給スル補助金ナリ  
ロ 海軍助成金(Admiralty-Subvention)  
是ハ戰爭ニ際シ補助巡洋艦トシテ徵用センガ爲メ船舶ニ特種ノ構造ヲ要スル



費用ト平時ニ之ヲ航海セシムルニ付キ船主ノ被ルベキ損失ヲ標準トシテ下附  
スル補助金ナリ

ハ、造船獎勵金(Ship building Subsidy)

是ハ自國造船所ニテ建造セル船舶ノ噸數並ニ馬力ニ應ジ造船者ニ下附スル補  
助金ナリ

ニ、速力獎勵金(Speed Subsidy)

是ハ一定ノ速力ヲ具備スル自國船舶ニ支給スル補助金ナリ

ホ、噸數獎勵金(Trading Subsidy)

是ハ自國船主ノ所有ニ係ル船舶ノ噸數ニ應ジ下附スル補助金ニシテ獎勵金ハ  
年々遞減シ一定ノ船齡ニ達スレバ之ヲ廢シ又自國建造船舶ニハ割増獎勵金ヲ  
給與ス

ヘ、航海獎勵金(Navigation Subsidy)

是ハ自國船舶ガ外國ニ航走セル哩數ニ應ジ給供スル補助金ニシテ其船客又ハ  
貨物ヲ搭載セルト否トヲ問ハズ

ト、貿易獎勵金

是ハ自國船主ヲシテ石炭鐵綿花其他ノ重要輸入品ヲ割安ニ運送セシメ之ガ損  
失補填トシテ下附スル補助金ナリ其輸出品ニ對スル場合亦同ジ

チ、寄港補助金

是ハ自國ノ港ノ繁榮策トシテ外國ノ定期船ヲシテ寄港セシメンガ爲メ下附ス  
ル補助金ナリ新ニ郵便物運送ノ爲メ内國船主ヲシテ定期航路ヲ開カシムルニ  
代ヘ既設航路外ニ航行セシメ或港ニ寄港ヲ爲サシメ補助金ヲ下附スル場合モ  
均シク寄港補助金ト云フ

F.P.Vol.  
1028

Subsidy, Bounty, Subvention 孰レモ異義ヲ有ス一説ニコレハ Subvention ハ郵便運送又ハ海軍助  
成金ヲ云ヒ Subsidy ハ所謂獎勵ノ意ニテ速力獎勵航海獎勵等唯空漠ニ法律ヲ制定シ自國  
船舶ノ増加海運ノ發達ヲ計ラレンガ爲メ支出スル獎勵金ヲ云ヒ直接ニ國家ニ盡シタル  
報酬ニ非ズト又一説ニコレハ Subsidy ハ郵便運送等ノ報酬ヲ云ヒ Subvention ハ Subsidy ト  
大差ナク專ラ海軍助成金ニ使用シ Bounty ニ至リテハ寧ロ農工商業ノ獎勵等ニ用井寛大  
仁慈ノ意ヲ有スルガ故ニ造船航海獎勵等ノ場合ニモ之ヲ適用スメント今暫ク前説ニ從  
フ



第一節 重要諸國ノ海運政策  
甲、英國

英國ニテハ  
一般航海獎勵  
法ヲ採用ス

英國海運ノ盛大ヲ致セルハ保護主義論者ハ是ヲ其卒先シテ寛大ナル補助金ヲ下附セシ保護政策ニ由來スト云ヒ自由主義ノ論者ハ佛伊諸國ニ於ケル保護政策ノ惡結果ヲ引用シテ之ヲ英國固有ノ自由競争主義ニ原因スト云ヒ孰レガ當レリヤ世人ヲシテ惑ハシムルモ第一章ニ詳述セルガ如ク英國政府ハ「キユナー」ド「ビーオー」諸汽船會社ニ補助金ヲ下附セシ以來郵便物運送助成金ヲ支出シ來ノ船舶ニ一噸五志ノ造船獎勵金ヲ下附セシ一例ヲ除キテハ曾テ造船獎勵金ヲ下附セシコトナシトス

H.B.S. 1  
郵便物運送  
助成金

現時郵便物運送助成金ヲ下附スル命令航路左ノ如シ

一「ビーチャー」汽船會社 (British) 孟買間每週一回双方ヲ發ス 一三三〇〇〇〇海哩

同上 上海間二週一回双方ヲ發ス 助成金 三三〇〇〇〇磅  
同上 亞丁・ソマレラ (Adelaide) 間二週一回双方ヲ發ス 一海哩 五五五片ノ噸

一「キョウ」汽船會社 (Orient S.N. Co.) 一海哩 三九〇〇〇〇海哩  
一「ネー」汽船會社 (Naples) 一海哩 八五〇〇〇磅

一「ロイヤル」郵船會社 (Royal Mail S.P. Co.) 一年間航走 四志四片ノ噸 助成金 二六〇〇〇〇〇海哩  
一海哩 八〇〇〇〇磅

一「カナダ」太平洋鐵道會社 (Canadian Pacific Railway Co.) 一海哩 六〇〇〇〇磅  
一「ハリス」汽船會社 (Halifax) 一海哩 六〇〇〇〇磅  
一「ロンドン」汽船會社 (London Chatham & Dover Ry. Co.) 助成金 二五〇〇〇〇磅  
一「ブリティッシュ」印度汽船會社 (British India S.N. Co.) 助成金 九〇〇〇〇磅

一「ユニオン」汽船會社 (Union Castle S.S. Co.) 一海哩 二五〇〇〇〇磅  
一「ザンズ」汽船會社 (Zanzibar) 一海哩 九〇〇〇〇磅  
一「タブル」汽船會社 (Table Bay) 一海哩 二五〇〇〇〇磅

一「サウス」汽船會社 (South African S.N. Co.) 一海哩 二五〇〇〇〇磅

(二五三)

海上運送一第四章 海運政策一第一節 重要諸國ノ海運政策



八、パシフィック汽船會社(Pacific B.N. Co.)

中央及南米フリーランド島間

一年間航走	六五〇〇〇〇海哩
助成金	一三五〇〇〇磅
一海哩	三志ノ割

助成金	三二五〇〇磅
助成金合計	七五六、五〇〇磅

右ノ外北米、濠洲、南阿諸植民地政廳ノ負擔ニ係ル助成金約二十萬磅アリ

郵便物運送助成金ノ外ニ海軍助成金ヲ左記汽船會社ニ下附シ受命會社ハ年々海軍省ヨリ十八艘ノ徵收ニ應ズ尤モ郵便物ヲ運送スル船舶ニハ助成金ノ二割五分ヲ減ズ又戰時ニハ更ニ補助巡洋艦トシテ三十一艘ノ徵收ニ應ジ平時助成金ノ割合ニ應ジ海軍豫備員ヲ乗組マシムル等ノ義務アリ

「カリフォルニア」	二八、〇〇〇磅	「ローヤル」	六、五〇〇磅
「キユナード」	二八、〇〇〇磅	「パシフィック」	四、五〇〇磅
「ビーナー」	一八、〇〇〇磅	加奈陀太平洋鐵道	九、七五〇磅
「カリニント」	九、〇〇〇磅		

計 一〇三、七五〇磅

海軍助成金

郵便運送料

H.S.S. 9

大西洋ノ郵便物運送ニ從事セシ「キユナード」會社ハ素ト政府ヨリ厚キ助成金ヲ受クルノ條件ニテ創立セラレタル沿革モアリ旁政府トノ緣故淺カラザリシヲ以テ巧ニ競争者ヲ絶チ獨占事業ノ弊トシテ船舶ノ改良ヲ努メザリシカバ惡評絶エザリキ即其例ヲ擧ゲンカ鐵製暗車汽船ノ始メテ大西洋ヲ航海セシハ「グレートブリテン」號ニシテ實ニ一八四三年トス而ルニ「キユナード」ハ一八五二年ニ始メテ暗車汽船ヲ新造シ一八五五年ニ始メテ鐵船ヲ造リ其外車汽船ノ全廢セシハ一八六二年トス又船内ノ設備等モ至テ不完全ニシテ之ヲ後進者ニ比スレバ雲泥ノ差アリシト云フ一八六八年ニ至リ政府ハ每一箇年ヲ限リ郵便運送契約ノ競争入札ニ附シ「キユナード」ノ外ニ「インマン」(Imman)線モ助成金ヲ受ケ獨逸汽船ト鼎立シテ郵便運送ニ從事スルコト、ナリタレモ「キユナード」ノ受クル助成金ハ後者ニ比シ多額ニ失シタルヲ以テ議會ノ問題トナリ漸ク一八七五年ニ至リ助成金ヲ全廢シ總ベテ運送セル郵便物ノ重量ニヨリ運送料ヲ支出スルノ制ニ改ム運送料ノ率ハ漸次變更シ現行率ハサウサンプトン紐育間一英斤ニ付書狀及ビ葉書三志印刷物三片ニシテ特ニ船名ヲ指定セル郵便物ヲ除キ餘ハ一ホ



H.S.S. 40

ワイトスター及ビキユナード二社船毎週二回之ヲ遞送ス一八九九一八九〇年運送料ノ支出額一三〇〇〇磅之ヲ一年間航走三〇〇〇〇〇海哩ニ割り當ツレバ一海哩七志七片トナルガ故ニ他ノ命令航路ニ比シ政府ノ負擔巨額ナリト雖ヘモコハ快速力ヲ要スル重要航路ナルガ爲メナルベシ又遞送郵便物ノ重量ニ割り當テレバ紐育線ハ割安トナル即左ノ如シ(一八九八年ノ調査)

航 船	遞送郵便物重量	一斤宛ノ運送料
紐育(往航)	二、七五	〇
印度支那	三、四	九片
南 洲	二、九	一
南 亞	一、五	二
西 印 度	〇、四	〇

助成金ノ價

H.S.S. 18

今英國政府ノ數十年來下附シ來リシ助成金ノ價值如何ヲ知ラント欲セバ先ヅ其時々ノ政府助成金下附ノ意思那邊ニ在リシヤヲ究メ勤勞ノ價值(Value of service)以上ニ助成金ヲ支拂ヒシコトナキヤヲ吟味シ次ニ助成金ノ一般海運並ニ商

大西洋航路

業ニ及ボセン影響ヲ講究セザルベカラズ先太西洋航路ノ助成金ニ就キテ觀ルニ之ヲ單純ナル郵便運送料ト稱スベカラザルモノアリ何トナレバ舊時キユナードインマン諸會社ニ支拂ヒタル助成金ハ勿論ニシテ現時ホワイトスターキユナード二會社ニ支拂フ郵便運送料ヲ獨逸諸汽船會社ガ喜ンデ遞送ノ委託ニ應ズル運送料即國際郵稅(International Postage)ニ比スル時ハ後者ハ一キログラムニ付キ書狀葉書五法一英斤ニ付キ約二志印刷物五十參一英斤ニ付キ約二片半ノ割合ナレバ前者ニ比シ三分ノ一廉價ナリ又キユナードノ創立當時ニ遡リ之ヲ究ムルニ英國政府ハ單ニ本國ト加奈陀トノ通信ヲ便ニセンガ爲メ英國船ノ定期航海ヲ必要トシ助成金ヲ下附シタル迄ニテ一般海運商業ヲ發達セシメ又平時補助巡洋艦ヲ準備センガ爲メニ非ザリキ而シテ其助成金ハ何ヲ標準トセシヤト問フニ言フ迄モナクキユナードノ豫算ニ係ル豫定諸費用ト豫定收入運賃トノ差額ナリシモノ、如シ然レモ此等ノ數字ハ何等無經驗ノコト、ヲ標準ノナキ次第ナレバ寧ロ政府ノ支出ニ應ズベキ數字ヲ便宜採リテ缺損額ニ立テタルモノト評スルノ至當ナルベケレバ結局



此助成金ハ政府ニ取リテノ勤勞ノ價值(Value of Service)ヲ標準トシ受命者ノ勤勞ノ費用(Cost of Service)ヲ標準トシタルモノニハ非ザルナリ而シテ受命者タル「キユナード」一家ハ絶エズ籠絡手段ヲ以テ政府當路者ヲ瞞着シ多年獨占ノ利潤ヲ貪リ來リタレバ其助成金モ勿論勤勞ノ價值以上ニ在リシコト誰モ疑ハザル所トス又一般海運業ニ及ボセシ影響如何ト云フニ成程助成金ノ爲ニ定期船ノ創立ヲ早メシニハ相違ナキモ助成金ガ「キユナード」一家ヲ潤シタルト同シ程度ニ於テ他ノ船主ノ競争ヲ絶チタレバ英國一般ノ海運業及ビ商業ノ受ケタル惡影響ハ助成金ノ賜トモ稱スベキカ

西印度航路

H.S.S. 24

「ローヤルノール」汽船會社ノ沿革ニ就キテハ第一章ヲ參照スベシ其當初ノ助成金二四〇、〇〇〇磅ヲ一箇年ノ航走三九二、九七三海哩(創立當時ノ契約ハ六八四、八一九〇磅ノ缺損ヲ生セシ)ニ割當ツレバ一海哩十二志二片餘トナル此クノ如キ巨額ノ助成金ヲ支出シテ迄モ本國ト西印度諸島トノ定期航海ヲ維持セシムルノ要アリシヤ甚疑ハシキ所ニシテ當時政府ノ收入セシ郵稅ヲ差引キ國庫ノ負擔スル所實ニ一八三、九三八磅ニ達セリト云フ加フルニ其船舶不定期勝ニ速力亦小ニ

中央南米航路

H.S.S. 28

シテ極メテ不満足ナリシト云フ一八七四年其助成金ヲ約三分ノ一ニ減少シテ今日ニ至リシカド猶遞送郵便物ハ之ヲ他線ニ比スル時ハ遙ニ少ナキヲ以テ其助成金ヲ郵便運送料ト看做スベカラザルコト猶「キユナード」ノ例ニ同ジ而シテ此助成金ノ爲メニ英國一般海運業並ニ貿易ハ進捗セザリキ

「パシフィック」汽船會社ニ下附シタル補助金ハ其目的中央及ビ南米諸國ト英本國トノ貿易ヲ發達セシムルニ在リシガ後航路ヲリヴアプールニ延長スルニ及ビ郵便物運送助成金ノ下附ヲ受クルニ至レリ

東洋航路

「ビーオー」ノ助成金ヲ受クルニ至リシハ一八三七年ニシテ實ニ「キユナード」ニ先ツコト三年トス此會社ハ數年海運業ニ從事セル經驗アリ且ツ入札ノ結果郵便物運送ヲ請負フコト、ナリタレバ其助成金モ「キユナード」ノソレニ比較シ公平ナリシコト疑ヲ容レズ尤モ蘇西カルカッタ間ノ助成金ヲリヴアプールハリフアックス間ノ助成金ニ比スルニ航走一海哩ノ割合及ビ遞送郵便物ノ重量ノ點ニ於テ前者ハ割高ナレドモ其航路延長後者ニ比シニ倍餘ナレバ比較的多量ノ燃料石炭ヲ搭載スル必要アリ而シテ亞細亞ニ於ケル石炭ノ相場ハ甚シク高價



ニシテ(一時一噸八十志ニモ體)加フルニ貨物運送ノ利益比較的大ナラザリキ且ツ當時大西洋ニハ快速ナル米國帆船アリシヲ以テ郵便運送ヲ之ニ委託シ得ラレシモ最重要ナル印度ト本國トヲ聯結スル汽船ハ不定期ナル東印度商會ノ外ナカリシヲ以テ當時東洋航路ハ大西洋航路ニ比シ遙ニ重要ナリキ又「ビーオー」ニ對スル政府ノ監督終始嚴重ニシテ命令書ノ規定ニ違反セバ多額ノ違約金ヲ申渡セリ是ハ一八五三年ノ命令書ニ於テ特ニ苛酷ナルヲ見ル同命令書ニヨレバ海軍省ハ何時ニテモ社船ヲ検査シ社費ヲ以テ模倣替ヲ爲サシムベキ權能ヲ賦與セヨレ又何時ニテモ政府ハ評價ノ上社船ヲ使用又ハ買收シ得ベキ規定アリ

濠洲航路ハ從來東洋航路ノ一支線ニ過ギザリシガ漸次直航々路船ノ競争者ヲ生ジタルヲ以テ一八八八年ニ至リ從來二週一回ノ定期ナリシヲ改メブリンデイシアデレイド間ネーブルスアデレイド間ノ二週一回ノ直航定期線ニ改メ前者ヲ「ビーオー」後者ヲ「アリエント」汽船會社ニ請負ハシメ各八五〇〇磅ノ助成金ヲ受クルニ至レリ尋テ一八九八年ノ新契約ニヨリ「ビーオー」ハ三航路ヲ通ジ三三〇〇〇磅ノ助成金ヲ受ケ使用船船ノ速力ヲ大ニシ孟買線ハ十四節半

濠洲航路

支那線ハ十三節三濠洲線ハ十四節ニ改メ「アリエント」ノ助成金ハ從前ノ儘ニ据置キ其航海時間ヲ縮少シテ三十一日六時間ト爲セリ要スルニ「ビーオー」ニ支給シ來リシ助成金ハ航路ノ緊切營業ノ困難苛酷ナル命令條件等ノ理由ニヨリ稍權衡ヲ得又「ライシヨ」汽船會社(O.S.S. Co.)其他競争者常ニ競争入札ニ加ハ、リシガ爲メ助成金額ヲ縮少セリ故ニ助成金ハ「ビーオー」ヲ潤セシニハ相違ナキモ之ガ爲メ航路ノ獨占ヲ得セシメズ舊時ニ在リテハ帆船及ビ不定期船近時ニ在リテハ外國船ノ競争ニ在ルアリ以テ運賃率ヲ低下シ又船舶ノ改良ヲ促シ印度貿易ヲ早ク發達セシムルニ効力アリシガ如シ

類年外國政府ノ保護政策漸ク其度ヲ高メ外國特ニ獨逸海軍ノ進歩並ニモルガ

大合同ハ英國人士ノ膽ヲ寒カラシメ竟ニ一九〇一年下院議員エブエリンセル(Brylyn Ceall)ノ發議ニヨリ特別調査委員ヲ設ケ翌年ノ會期迄モ繼續シ外國政府ノ保護政策ノ英國ノ海運並ニ貿易ニ及ボセル結果如何ニ就キ前後三十二回ノ會議ヲ開キ四十一名ノ證人ニ質シ一九〇二年十二月九日其調査報告書ヲ公ニセリ左ニ其結論ヲ示サン

海運特別調査委員ノ報告



第一、外國政府ガ莫大ナル費用ヲ吝マズシテ自國船舶ニ補助金ヲ下附スルノ結果主要ナル遠洋航路ニ於テ英國船主並ニ其貿易ニ對シ競争ヲ發達セシメ爲メニ外國貿易並ニ殖民地貿易ノ一部ハ英國ノ手ヲ離レテ歐洲大陸諸港ニ移轉セリ然レドモ大體ニ於テ英國ノ海運業及ビ貿易ハ其地位ヲ保全シ得タルモノト云フベク平等ノ條件ノ下ニ於テハ英國船主ハ能ク自國ノ海上貿易ヲ維持スルノ餘裕アリ

第二、一國ノ海運並ニ貿易ヲ發達セシメント欲セバ商業上ノ熱心並ニ勤勉ニ重キヲ置カザレバカラズ補助金ノ如キハ誠ニ些々タル動力ニ過ギズ獨逸ニ於ケルガ如ク國有鐵道ヲ利用シ通シ船荷證券ヲ發行スル等ノ間接補助法ハ有効ナルガ如シト雖ヘモ其他多數ノ國ニ於ケル保護政策ハ満足ナル結果ヲ生ゼズ

第三、外國政府ガ特定航路又ハ特定船主ニ下附セル補助金ハ自由競争ヲ制限スル傾向アリ延テ船主ノ同盟聯合ヲ容易ナラシムル故アリ故ニ政府ニテ運賃ノ最高率ヲ制限スルカ又ハ競争ヲ防ガンガ爲メ補助金ニ浴スル船主ト浴セザル船主トノ間ニ合同ヲ爲スノ制約權ヲ有セザレバ決レテ補助金ヲ下附スベカラズ

第四、英國船主ヲシテ平等ノ條件ノ下ニ外國船主ト競争セシメ補助金又ハ運賃率ノ制限等ニヨル干渉ヲ受ケル船主ハ政ヲ自己ノ能力熱心ヲ賴マズ寧ロ政府ノ恩惠及ビ助力ニ依頼シ國家國民ノ不利益此上モナシ

第五、航海獎勵金等一般法律ニヨル補助金ハ實際ニ盡クシタル勤勞ノ報酬以外ニ涉ル時ハ

經費ヲ増スノヨリニテ利スル所ナシ

第六、帝國主義 (Imperial considerations) ノ爲メニ快速ナル直航航路ヲ設立スルコトハ稀有ノ場合ニ必要ニシテ補助金ヲ下附スル亦妨ナシ現時東亞弗利加ニ直航スル英國汽船ナク徒ニ外國汽船跋扈スルガ故ニ先ヅ此直航航路ヲ新設スベシ

第七、補助金ヲ下附セントスル時ハ成ルベク左ノ條件ニ適合セザルベカラズ

A. 英國航船ハ恒ニ優勢ナラザルベカラズ是ガ爲メ管理上最後ノ決定ヲ爲サントスル前一切ノ補助契約案ヲ常置委員ノ議ニ附スベシ

常置委員トハ海軍省商務省殖民省通信省並ニ海運業者商人ノ代表者ノ集合ニテ外國海運ノ競争ヲ探リ之ニ應ズルノ策ヲ樹ツルノ機關ナリ而シテ補助金下附ノ必要アル時ハ必ず帝國主義ノ理由アルヲ要シ假令經濟上ノ理由ニヨル補助例ハ貿易創始ト雖ヘモ帝國主義ノ理由ヲ離ル可カラズ是ガ爲メ補助ヲ受ケル船舶ハ恒ニ外國船舶ニ比シ優勢ナラザルベカラズ

B. 相當ノ速力ヲ條件トセザルベカラズ是英帝國ノ版圖内ノ交通ヲ迅速ナラシメ戰時ニ於ケル食料品ノ輸送ノ爲メ又ハ海軍省ノ徵發ニ應セシメンガ爲メ缺ク可カラザル資格ナリ

C. 政府ノ許可アルニ非ザレバ補助船舶ノ一部若シクハ全部ヲ賣買乃至貸貸スベカラズ補助金ヲ受ケル船會社ノ取締役ノ過半数ハ英國臣民タルベキコト

D. 船長其他ノ高等海員及ビ下級海員(或部分)ハ英國ノ臣民タルベキコト



第八英國船主ヲシテ外國船主ト對等ニ競争セシメンガ爲メ左ノ手段ヲ採ルベシ

- a. 商務院ノ諸規則ヲ外國船船ニモ適用スルコト
- b. 燈臺稅ヲ廢止スベキコト
- c. 多數ノ外國政府ニテ沿岸貿易ヲ自國船船ノミニ限ル法律又ハ規則ヲ廢除セシムル手段ヲ採ルベシ必要ニ應ジ英國船主ガ外國ニ於テ享クベキ利益ノ交換トシテ帝國沿岸貿易權ヲ特ニ其外國船ニ許可スルモ可ナリ

是ヨリ先英國政府ハ「キユナード」線ノモルガンニ買收セラレンコトヲ恐レ同時ニ後者ニ對抗シ快速ナル大西洋航船ヲ樹立スル必要ヲ感ジ前者ニ二十五節ノ速力ヲ有スル大汽船二隻ヲ建造セシメ補助金トシテ一箇年十五萬磅ヲ下附シ新造資金凡二百萬磅ハ年利二分七厘五毛ノ低利ニテ貸與シ二十箇年ニ之ヲ償還セシムルコト、セリ之ニ對シテ會社ノ現在船舶及ビ新造船舶ヲ擔保トシ中途會社ニテ失敗ニ畢ランカ政府自ラ船主トナル次第ナリ此ノ如キ條件ヲ附シ政府之ヲ誘導シ又會社モ進ンデ之ヲ引キ受ケントスルモノ決シテ亦故ナキニアラズ前ニモ述ベタルガ如ク英國政府ハ補助巡洋艦トシテ如何ナル價格ヲ支拂フニモセヨ戰時ニハ他ノ國ニ讓ラザル快速ナル汽船ヲ所有センガ爲メニ平

「キユナード」線ノ新契約

時ニ之ヲ補助スルノ焦眉ノ急務タルヲ覺リタレバナリ即英國海軍省ハ特別委員ヲ選出シ補助巡洋艦ノ問題ニ關シ一九〇二年四月廿六日以後前後十二回ノ會合ヲ重ネ海運業者造船業者等ニ質シ審議熟慮ノ末同年七月九日其報告ヲナシタリ此報告コソ英國政府ト「キユナード」トノ特約ニ與リテ力アリシモノナレ報告ノ要領左ノ如シ

- 一 當委員會ハ二十節以上二十六節ノ速力ヲ有スル船舶ノ巨額ノ建造原價並ニ營利會社ガ斯クノ如キ大速力ノ汽船ヲ平時ニ船機スルニツケ損失補填ノ途トシテ毎年下附スベキ補助金額如何ニツキ深ク研究スル所アリタリ爰ニ最低二十節トアルハ平均二十節ノ速力ヲ有シ三千海里以上同速力ヲ維持シ得ベキ意ナリ斯クノ如キ大速力ノ船舶ハ勢ロ大サモ長サモ亦喫水モ大ナルガ故ニ蘇四運河ヲ利用スルヲ能ハズ而シテ斯ノ如キ高速力ノ船舶ハ構造上

- 甲 四七吋ノ大砲備附ニ堪エ
- 乙 最近海軍省指定ニ準ジ區劃セラレ
- 丙 又左程困難ナクシテ喫水線以上ニ「ステアリングギア」(Steering Gear)ヲ裝置シ得ベキモノタルヲ要ス

二 建造原價ニ對シ海軍省ハ左ノ方法ヲ採ルベシ



甲 建造原價ノ支拂ヲ保證スルコト

此方法ニ依レバ船主ハ五分ノ利子ヲ支拂フニ非ザレバ得ヘカザル資  
本ニ對シ三分ノ利子ヲ支拂ヒ之ヲ利用スルコトヲ得ベシ

乙 建造原價ノ一部ヲ船主ニ下附スルコト

此方法ニヨレバ船主ハ諸費用ヲ省減スルコトヲ得ベシ

丙 契約年限間補助金ヲ下附スルコト

此方法ヲ採ルトキハ其金額概ネ左ノ如クナルベシ

平均速力	建造原價	實馬力	毎年補助金額
二〇節	三五〇〇〇〇磅	一九〇〇〇	九〇〇〇〇
二一	四〇〇〇〇〇	二二〇〇〇	一九〇〇〇
二二	四七〇〇〇〇	二五五〇〇	四〇五〇〇
二三	五七五〇〇〇	三〇〇〇〇	六七五〇〇
二四	八五〇〇〇〇	四〇〇〇〇	一一〇五〇〇
二五	一〇〇〇〇〇〇	五二〇〇〇	一四九〇〇〇
二六	一二五〇〇〇〇	六八〇〇〇	二〇四〇〇〇

前表中二十節ノ船舶ニ對スル補助金額ハ「キユナード」ホワイトスターン  
最高速力船ニ下附セル助成金額ト大差ナシ但一節ヲ増ス毎ニ建造原價  
非常ノ割合ヲ以テ増進スルガ爲メ補助金額モ亦之レニ準ゼザルベカラ

ズ尤モ毎年一定ノ補助金額ヲ下附スルニ代ヘ遞減下附法ヲ採ルモ可ナ  
ラン

三 海軍省ノ同意アルニ非ザレバ補助金ヲ受ケル船舶ヲ他國ノ船籍ニ移スコト能ハズ郵  
便物運送料ヲ受ケキ船舶ニ就テハ通信省ト協商ヲ爲スベシ

乙 米 國

米國ハ一八四五年ノ法律ニヨリ紐育トブレメン、ハーブル間 (紐育、ブレメン間一年  
航路一哩ニ弗ニ相當ス) 并ニチャールレストン (Charleston) ハバナ (Havana) 間 (年額五〇〇

〇〇弗) ノ二航路ニ郵便物運送助成金ヲ下附シ其事務ヲ驛遞局ノ管轄ニ屬セシ  
ム尋デ一八四七年ノ法律ニヨリ紐育リヴァプール間 (一年ノ内八箇月ハ毎月二回、冬季

二四〇〇〇哩助成金三八五〇〇〇) 紐育ニウオルレアンス、シヤールグ (Chargres) 間 (毎月  
弗即チ一哩ニツキ三一弗ノ割) 紐育ニアストリア (Astoria) ハナマ間 (毎月二回、一年間

一年間航走一五八〇〇〇哩助成金二九并ニアストリア (Astoria) ハナマ間 (毎月二回、一年間  
〇〇〇弗即チ一哩ニツキ一八三弗ノ割) 并ニアストリア (Astoria) ハナマ間 (毎月二回、一年間

〇哩助成金三八四二五〇弗) ノ三定航路ヲ開カシメ主トシテ戰時ニ補助巡洋艦タラ  
即チ一哩ニツキ一九〇弗) ノ三定航路ヲ開カシメ主トシテ戰時ニ補助巡洋艦タラ

シメンカ爲メ助成金ヲ下附シ其事務ヲ海軍省ノ管轄ニ屬セシム

前記紐育リヴァプール間ノ航路ハコリンズノ經營ニ係リ一八五〇年ヲ以テ大西



保國政策ノ  
失敗

洋航海ヲ開キシガ當時彼「キユナード」線ハ英國政府ノ補助厚ク(助成金一七三三  
 四〇磅之ヲ四十四航海ニ割當ツレバ一航海一九〇〇〇弗トナリ)「コリンズ」線ノ  
 一九二五〇弗ト大同小異ナリ)且ツ航海度數多ク又數年ノ經驗ト信用トヲ頼ミ  
 トシ之ニ對シ「コリンズ」線ハ船舶ノ大サ速力等ニ於テ先輩ヲ凌駕シ競争漸ク盛  
 ニシテ貨物運送ノ如キハ爲メニ一噸七磅十志ヨリ四磅ニ尋デ二磅十志ニ下落  
 セリ當時「コリンズ」線ハ政府ノ命令條件嚴重ナリシカバ碇泊時間少キ郵便船ノ  
 トトテ多量荷物ヲ吸收シ得ザリシヲ以テ一八五二年米國政府ハ其助成金ヲ増  
 シテ一航海三三〇〇〇弗(一年ニ二十六航海  
 哩五弗以上ノ對)トナスヤ兩線ノ競争其頂點ニ達セリ  
 元來「コリンズ」線ハ船體ノ大サト速力ニ於テ優勝ナリシカバ船客ヲ吸收スルニ  
 ハ利便ナリシモ海運業ノ經理上大主眼トスル荷物ハ「キユナード」線ノ占有ニ歸  
 シ收支思ハシカラズ加フルニ其所有汽船ノ難破失踪スルモノ相繼ギ荷主船客  
 ノ信用ヲ缺キ一八五六年ニ至リ政府其助成金ヲ舊ノ二十航海年額三八五〇〇  
 〇弗ニ引直シ尋デ一般ニ助成金下附ヲ全廢スルニ至リ竟ニ「コリンズ」線モ廢業  
 ノ止ムヲ得ザルトトナリカクテ大西洋ヨリ英國船ヲ驅逐セントスル米人ノ抱

H.S.S. 8  
/ 185

南米及東洋  
航路

負モ之ヲ達セズシテ止ム此時代ニ於テ海運補助ノ爲メ米國國庫ノ負擔ハ每歲  
 百四五十萬弗ニ達セシガ其結果兎角思ハシカラザリシハ畢竟スルニ英國汽船  
 ノ競争ニヨルモノニシテ英國ニハ當時既ニ造船ノ二大要素タル鐵石炭ヲ多量  
 ニ產出セシヲ以テ(當時ハ鐵鋼船未ダ盛ニ行ハレザリシモ汽機ハ鐵ヲ使用セリ)  
 廉價ニ汽船ヲ建造シ且ツ工業早ク發達シ其生産物ヲ海外ノ市場ニ供給シテ原  
 料品食料品ヲ輸入シ殖民地間并ニ殖民地ト母國トノ交通ヲ維持センニハ必ズ  
 ヤ海運ニ依ラザルベカラズ是其夙ニ素養アル海運業ノ早ク發達シテ止マザリ  
 シ所以ニシテ決シテ偶然ニ非ザルナリ且ツ當時假令米國ニ於テ英國同様廉價  
 ニ造船シ且ツ之ヲ安直ニ船線スルコトヲ得シト假定スルモ「補助金戰爭」(Subsidy  
 War)ニ於テ米國ハ到底先輩ヲ凌グコト能ハザリシハ世人ノ首肯スル所ナルベ  
 シ

一八六五年紐育リオジャネイロ間ニ毎月一回ノ航海ヲ開始セシメ補助金二五  
 〇〇〇弗ノ内ブラジル國ヲシテ一〇〇〇〇弗ヲ負擔セシム同年十三年間  
 ヲ限リ毎月一回布哇經由清國日本航路ヲ開始シ補助金トシテ五〇〇〇〇〇弗



H.S.S. 157

海上運送ニ第四章 海運政策ニ第一節 重要諸國ノ海運政策 (1170)  
ヲ支出ス其受命者ヲ太平洋郵便汽船會社(Pacific Mail S.S.Co.)トス二者共ニ其目的  
貿易ヲ發達セシムルニ在リシガ主眼タル輸入貿易ハ當時帆船ノ勢力未ダ衰へ  
ザリシヲ以テ競争ヲ免レ難ク又此等地方向ノ好輸出品ナカリシヲ以テ輸出貿  
易モ依然不振ノ状態ニ在リキ

H.S.S. 159

南北戰爭  
南北戰爭後米國內地ノ工業熱鐵道熱熾ニシテ世人海運業ニ留意スルモノ些ナ  
ク且ツ戰後米國政府ノ採リタル財政方針ハ曩ニ英國汽船ノ競争ニ迫害セラレ  
テ漸ク衰へツ、アリシ米國船ヲシテ彌ガ上ニ萎靡セシメタリキ  
一八九一年上院議員フライ(Senator Frye)ノ海運補助案議會ヲ通過ス此案ハ主要  
航路ノ定期船ヲ新設若クハ改良シ國產ノ新市場ヲ開拓シ舊市場ヲ擴張シ優勝  
ナル補助巡洋艦ヲ創設シ海員ノ養成所ヲ設立スルニ在リ而シテ米國汽船ヲ左  
ノ四等ニ別チ一、二、三等船ハ補助巡洋艦タラシメンガ爲メ海軍省ノ監督ノ下ニ  
建造セラル、モノトス

H.S.S. 166

一等船——鐵鋼製暗車汽船總噸數八、〇〇〇噸速力二〇節以上(英米間ノ航路ハ一等  
船ニ限ル)

二等船——鐵鋼汽船總噸數五、〇〇〇噸速力一六節以上  
三等船——鐵鋼汽船總噸數二、五〇〇噸速力一四節以上  
四等船——鐵鋼木製汽船總噸數一、五〇〇噸速力一二節以上

其郵便運送助成金ハ航走一哩(スタヂユートマ)ニ付キ一等船四弗二等船二弗三等  
船一弗四等船三分ノ二弗ノ割合ニシテ一九〇一年度ニ於ケル驛遞局ノ命令航  
路豫定助成金額等左ノ如シ

航路	一年間航海回數	哩數	契約助成金
紐育 ランアイツア(La Guaira)間	三六	八、一	八、一
紐育 サウサンフートン間	五二	一八九	七五七
紐育 マクスマン(Taxpan)間	五二	一三〇	一三〇
紐育 ハムナ間	五二	七三	七三
ポストン 費府、アントニナ間	七八	一八五	一一三
桑港 志度尼間	一七	一四一	二八三
計		八〇一	一、四四八

案

此補助法モ米國海運ノ衰態ヲ救済スルニ由ナカリシヲ以テ一八九八上院議

海上運送ニ第四章 海運政策ニ第一節 重要諸國ノ海運政策



H.S.S. 108

フライ補助案

海運不振ノ理由

員ハンナ(Hanna)ハ米國農工鑛林漁業ノ過剰生産物ヲ海外市場ニ供給センガ爲メ多額ノ航海及ビ噸數獎勵金ヲ下附スベシトノ案ヲ議會ニ提出セリ此案ニシテ議會ヲ通過センカー一九〇八年ニ至レバ自國ノ外國貿易ニ從事スル船舶ノ八割ヲ所有スベキ勘定トナリ其獎勵金ハ一九〇〇年ニ三、二二二、二六八弗一九〇八年ニハ實ニ四八、三七四、〇一五弗ノ巨額ニ達スベキ豫算ナリシガ反對甚シク竟ニ議會ヲ通過セズシテ止ム

尋デ議會ニ現ハレタルモノヲフライ補助案トス

其要領ハ東洋濠洲ブラジル太西洋航路ノ助成金トシテ一九〇七年迄ハ五百萬弗同年以後ハ八百萬弗以內ヲ支給シ別ニ航海獎勵金トシテ總噸數一〇〇〇噸以上ノ汽船并ニ帆船航走每一〇〇海哩ニ付キ一噸一仙ヲ支給スルノ定メナリシガ一九〇二年上院ヲ通過セシモ下院ニ於ケル通過困難ナルベキ形勢アリテ之ガ提出ヲ見合セタリ

元來各種ノ工業ニ於テ突飛ノ進歩ヲナシタル米國ガ海運ニ於テ英獨諸國ニ比シ大ニ遜色アルハ蓋理由ノ存ズルモノアリ彼太西洋航路ニ從事スル「アメリカ」

船員給料ノ高價ナルコト

船價ノ高價ナルコト

線ノ如キ由來競争多キ航路ナルヲ勿論ナレモ他ノ諸會社ノ四回ニ比シ一ヶ月六回迄モ航海ヲ爲スニ拘ラズ最近十年間ハ無配當ノ姿ニテ唯近頃優先株ニ少許ノ配當ヲ爲シタルアルノミ又彼モルガン合同ニ買収セラレタル英國諸船舶モ俄ニ米國ノ國旗ヲ掲揚スル能ハザルノ一理由ハ米國船員ヲ英國船員ト交代セシムルハ非常ニ不經濟ナルニ在リ今各國船員ノ給料ヲ比較スルニ米國船員ノ給料ヲ十トスレバ英國船員ハ七乃至八、獨逸船員ハ五乃至六ノ比例ナリト云フ故ニ彼「キユナード」線ノ「ルーカニア」號總噸數一二、九五〇噸「アメリカ」線ノ「セン」トポール號總噸數一一、六二九噸二艘ノ毎月支拂船員給料ヲ比較スルニ後者ハ殆七千圓程高價ナリト云フ故ニ今「アメリカ」線全船舶十七艘ヲ英國ノ船籍ニ移スルハ船員給料ニ於テ毎年約四十萬圓節約スルコトヲ得ベシカクテ差向キ同會社普通株ニ對シ四分ノ配當ヲ得ル勘定ナリ彼米國工業界ニテハ人工ヲ省ク最新ノ器械ニ加フルニ經驗アル職工ヲ以テ大仕懸ニ從事スルガ故高キ給料ヲ職工ニ支拂フモ差引資本主ハ痛痒ヲ感ゼズト雖モ海運業ニ於テハ高價ノ給料ニ應ズル特別ノ收入アルニ非ザレバ到底競争者ニ當ルコト能ハズ又米國ノ船



渠ハ廉價ナル材料ヲ得ルノ利便アリ且ツ最近ノ器械ヲ据エ付ケアルニ拘ラズ  
 建造セラレタル船舶ハ他國ニ比シ凡ソ三四割高價ナルハ蓋造船事業ニ就キ米  
 國人ノ不得手ナルニモ依ルベシト雖ドモ寧ロ奇怪ナル現象ト謂ツベシ彼ノア  
 トランチックトランスポート線 (Atlantic Transport Line) ノ如キ近時新船ヲ構造セ  
 ンガ爲メ二艘「ベルファスト」(Belfast) 二艘ハ費府ニ注文シタル處米國製ハ每船  
 三八〇〇〇磅ヲ要シタルモ英國製ハ僅カニ二九二〇〇〇磅ナリシト聞ク  
 米國ニ於ケル海運業ハ南北戦争ノ爲メ非常ノ挫折ヲ受ケ同國商工業ノ發達ニ  
 比シ貨物ヲ運送スル自國船舶甚タ不足セルガ故ニ勢ヒ外國船ヲ利用スルノ止  
 ムヲ得ザルモノアリテ毎日輸出貨物ノ運賃トシテ外國船ニ支拂フ金高百萬圓  
 即チ年額三億六千五百萬圓ニ達スベシト云フ換言スレバ此巨額ノ金高ハ國際  
 貸借ヲ動カスニ足ルモノニシテ米國一部ノ政治家ノ恒ニ寒心スル所タリ一九  
 〇一年ノ調査ニ依レバ歐洲ト米國ノ貿易ニ從事セシ米國船舶ニシテ獨逸露西  
 亞瑞典威那丁抹和蘭伊太利埃地亞利希臘土耳其古ノ港ニ來船セシモノ皆  
 無ナリ又紐育ヨリ一年間穀物ヲ搭載シテ外國ニ向ケ航行シタル船舶一〇〇二

保護政策  
成論

反對論

R.P. Vol. 1018

艘ノ内米國船舶ハ唯僅カニ七艘ヲ數フルニ足ラザリキ斯クノ如キ有様ナレバ  
 米國ノ造船業及ビ海運業ヲ進歩スルノ途ハ唯政府ノ補助ヲ俟ツアルノミナリ  
 トノ發議議會ニ絶エザルモ西部諸洲ノ代表者ハ個人ノ企業ニ對シ國庫ガ補助  
 ヲ與フル理由ナシトノ反對モアリ又南部諸洲有力者中ニモ同國ニ於ケル帆船  
 及ビ不定期船ハ穀物及ビ廢敗變質セザル主要輸出貨物ノ運送ニ與テ力アル貨  
 ニ補助案ニテハ單ニ航海哩數及ビ速力ニ重キヲ措キ貨物ノ運送量及ビ實收運  
 ノ多少ヲ問ハズ結局大飛脚船ヲ有スル少數ノ大會社及ビ造船所ヲ保護スルニ  
 止マリ偏頗ノ沙汰ナレバ之ニ賛同シ難シトノ異論モアリ又一旦補助案ニシテ  
 議會ヲ通過シテ法律トナランカ假令毎年支給ノ金額ヲ制限スルモ有力ナル船  
 主鐵道會社及ビ造船家ハ非常ノ競争ヲナシテ此恩典ニ浴セントスルノ結果直  
 チニ制限額迄ノ申込ミヲ爲スニ至ルベク此等ノ有力者ガ自家ヲ防衛セン爲メ  
 一團トナリ彼ノ憎ムベキトラストヲ組織シ船舶ノ供給過大ナル時ハ底荷ヲ積入  
 レテ數十艘ノ船舶ヲ遠洋ニ出シ獎勵金ヲ獲取シ絶エス狡猾ナル手段ヲ濫用シ  
 テ運賃ヲ高ムル時ハ米國ニ於ケル實業家就中多數農民ノ被ル損失非常ナルベ



シトノ聲モアリ未ダ協賛ノ運ビニ至ラズ

最近上下兩院議員各五名ヨリ成ル海運業調査委員(Merchant Marine Commission)ノ  
議決ニヨル補助案ノ要領概ネ左ノ如シ

○海軍軍需ニ登録スベキ船員ニ對シ毎年左ノ保留金(Retainer)ヲ給與ス

船長及ビ機関長 七十弗——百弗

運轉士及ビ機関士 四十弗——七十弗

其他ノ船員 廿五弗

ホーイ 十五弗

○噸數獎勵金

米國ニ於テ建造セラレタル船舶ニハ每一箇年ノ契約ヲ以テ左記ノ噸數獎勵金ヲ支給

ス

一十二箇月以上海上外國貿易又ハ遠洋ノ漁業ニ従事セル船舶總噸數一噸ニツキ

五弗

一同上九箇月以上十二箇月未満 總噸數一噸ニツキ 四弗

一同上六箇月以上九箇月未満 總噸數一噸ニツキ 二弗五十仙

噸數獎勵金ヲ受クベキ船舶ハ左ノ束縛ヲ受ク

一何時ニテモ國防又ハ公務ニ従事スベキコト

一郵便物無貨運送

一船員ノ六分ノ一ハ米國ノ國民タルベキコト

一船員ノ八分ノ二(一九〇七年ヨリ一九一一年ニ至ル)ハ海軍豫備タルベキコト

一大修繕及ビ小修繕ハ止ムヲ得サル場合ヲ除キ總テ米國ニ於テ爲スベキコト

○郵便物運送助成金

命令航路ノ大要左ノ如シ

一太西洋岸ヨリアラジルニ至ル航路

使用船舶速力十四節以上助成金年額

毎月一回 一五〇〇〇弗以内

二週一回 三〇〇〇〇弗以内

二大西洋岸ヨリウルクエー及ビアセレンニ至ル航路

速力十四節以上助成金年額

毎月一回 一八七五〇弗以内

二週一回 三七五〇〇弗以内

三太平洋岸ヨリ南阿ニ至ル航路

速力十二節以上助成金年額

毎月一回 一八七五〇弗以内

二週一回 三七五〇〇弗以内



海上運送ノ第四章 海運政策ノ第一節 重要諸國ノ海運政策

(二七八)

四、メキシコ灣ヨリブラジルニ至ル航路

速力十二節以上助成金年額

毎月一回 一三七、五〇〇弗以内

二週一回 二七五、〇〇〇弗以内

五、メキシコ灣ヨリキューバ島ニ至ル航路

速力十四節以上毎週二回

助成金年額 七五、〇〇〇弗以内

六、メキシコ灣ヨリ中央亞米利加ニ至ル航路

速力十二節以上毎週一回

助成金年額 七五、〇〇〇弗以内

七、メキシコ灣ヨリメキシコニ至ル航路

速力十二節以上毎週一回

助成金年額 五〇、〇〇〇弗以内

八、太平洋岸ヨリ布哇經由日本清國比律賓ニ至ル航路

速力十六節以上助成金年額

毎月一回 三〇〇、〇〇〇弗以内

二週一回 六〇〇、〇〇〇弗以内

九、太平洋岸ヨリ日本清國比律賓ニ至ル航路

速力十三節以上助成金年額

毎月一回 二一〇、〇〇〇弗以内

二週一回 四二〇、〇〇〇弗以内

十、太平洋岸ヨリメキシコ、中央亞米利加、パナマニ至ル航路

速力十二節以上二週一回

助成金年額 一一〇〇、〇〇〇弗以内

前記補助金ノ支出豫算額

一五〇、〇〇〇弗

噸數獎勵金

汽船 二〇三、八七一噸ニ對シ 一〇、一九三五五弗

帆船 三五〇、〇〇〇噸ニ對シ 一〇、二五〇〇〇弗

遠洋漁船 五〇〇、〇〇〇噸ニ對シ 二〇〇、〇〇〇弗

郵便物運送補助金

二、六六五、〇〇〇弗

〇噸稅

五〇、五九三、五五弗

前記補助金ニ充テシムガ爲メ新ニ噸稅ヲ外國船ニ課ス其割合左ノ如シ

一、北米、中央亞米利加、西印度、メキシコ(Bahama)、プエルトリコ(Bermuda)諸島カヨビアン海ニ面スル南

米諸港ニウフアランドランドヨリ入港スル諸船船ニハ登簿噸數一噸ニツキ八仙(一年ヲ通

海上運送ノ第四章 海運政策ノ第一節 重要諸國ノ海運政策

(二七九)



シ八十仙ヲ限ル)

一前記以外ノ諸港ヨリ入港スル船舶ニハ一噸ニツキ十六仙(一年ヲ通シ一弗六十仙ニ限ル)即國民ハ何等負擔スル所ナク保護政策ヲ樹立シ得ベシト云フ勘定ナリ然レモ全然國庫ノ歳入ヲ割カズシテ前記補助金ヲ支出シ得ベシトハ何人モ想像セザル所ニシテ且ツ噸税ノ賦課ハ結局運賃ヲ高メ運送貨物ノ價格ヲ高ムルヲ以テ消費者ハ之ガ負擔ヲ免ルコトヲ得ザルベシ

モルガン合  
同ノ沿革

既ニ第一章ニ於テ述ベタルガ如ク現時世界汽船ノ最モ發達セルハ大西洋航路トス是畢竟一方ニハ富源無窮ノ米國ヲ控ヘ又一方ニハ歐洲各國ヲ相手トスル航運ニ從事スルモノナルガ故ニ萬事大仕懸ニ且ツ經濟的ニ營業ヲ爲サザル可カラズ又海上ハ四季荒キ所ナレバ大噸數大速力ノ船舶ヲ使用スル必要アリ且ツ船内ノ設備ハ改良ニ改良ヲ加ヘ船客吸收ノ策ヲ樹テ彼我ノ競争最甚シトス而シテ英米ヲ初メ獨佛白伊ノ諸國船舶孰レモ此航路ニ從事シ船主ノ數二十有餘ヲ數ヘ中ニモ「キユナード」「ホワイトスター」「漢堡亞米利加線北獨逸ロイド」汽船會社等ハ世界屈指ノ巨船ヲ浮ベ盛ニ競争ヲ試ミツ、アリ而シテ一方米國ニ於ケル經濟事情ヲ尋マルニ彼ノ「トラスト」熱ノ流行ト共ニ百事大仕懸ノ一方ニ進ムノミニシテ曰ク石油合同曰ク製鋼合同曰ク何ト枚舉ニ遑アラズ斯クノ如キ

經濟上ノ革命ト共ニ過剩製産物ヲ歐洲ノ市場ニ輸出シテ先方ノ製産物ト輸贏ヲ決センニハ勢ヒ低廉ナル海陸運賃ニ待ツ所多カラザルヲ得ズ是ヒル(J. J. Hill)ノ鐵道合同トナリ再轉シテモルガン(J. P. Morgan)ノ海運同盟トナリタル次第ナリ而シテ他ノ一方ニ大西洋ノ海運業ハ近年ノ好調ニ連レ各船主ノ供給セル船舶ハ漸ク需用ニ超過スルコト、ナリ加之元來運送貨物ニ於テハ米國ヨリ歐洲ニ輸出スルモノヲ目的トスル所謂東向ケノ貨物(East Bound Freight)ナルガ故ニ一九〇一年下半年玉蜀黍不作ノ如キ非常ニ船主ヲ苦メタリ然ルニ大西洋航走ノ目的ニ造ラレタル大噸數速力ノ船舶ヲ他ノ航路ニ航線センコトハ至艱ノ事情アルト同時ニ近年炭價ノ騰貴其他航海營業費用ノ擴大ニヨリ多數船主繋船ノ不利ニ甘ンゼンヨリハ寧ロ營業ヲ繼續セシカバ運賃率ヲ大ニ低下シ從テ收入ヲ減ズルコト、ナリ或ハ倒産ノ不幸ニ陥リ或ハ大會社ニ合併セララル、モノアリ此機ヲ利用シテモルガンハ有力ナル英國及米白ノ諸汽船會社ヲ買收シ竟ニ一九〇二年二月四日モルガン合同契約書ノ調印ヲ看ルニ至リシナリ

合同會社ヲ萬國商船會社(International Mercantile Marine Co.)ト云ヒ本社ヲ紐育ニ置



キ其資本社債等左ノ如シ

- 六分利優先株 六〇,〇〇〇,〇〇〇弗
- 一割配當制限普通株 六〇,〇〇〇,〇〇〇弗
- 四分五厘利社債 五〇,〇〇〇,〇〇〇弗

所屬船舶

又所屬會社及ビ船舶噸數ハ

會社	國籍	隻數	總噸數
ホワイトスター	英	三三	三五三,八〇二
フレアリック、レーラント	英	四二	二二七,一一八
アリチツシユ、アンド、ノースアトランチック	英	一一	七〇,七六二
インターナショナル、マーカントイル、マリン	英	八	六三,三九四
アトランチック、トランスポート	英	八	三九,七八六
ナシロナル	英	四	二六,四六五
ドミニオン	英	三	一八,六三六
アトランチック、トランスポート	米	四	三一,六五四
アメリカン	米	八	七七,〇四〇
計	白	四	二四,七一五
	計	一二四	九四三,三七二

平均船舶十一年

計	白	四	二四,七一五
	計	一二四	九四三,三七二

各汽船會社買收價格ノ標準ハ一九〇〇年度純益金ノ十倍ニシテ彼、ホワイトスター線株主ノ如キハ毎千磅拂込ミノ株ニ對シ

- 現金 四、一四三磅一八志三片
- 優先株 六、七一一三磅一志四片
- 普通株 三、三五六磅一〇志八片
- 計 一四、二一三磅一〇志三片

ノ巨額ヲ受取リタル勘定ナリ而シテ米國法律ノ規定ニ依レバ外國ニテ建造シタル船舶ヲ米國國籍ニ登録スルコトヲ許サザルヲ以テ便宜英國ニ萬國航運會社(International Navigation Co.)ヲ樹テ外國ノ國籍ヲ有スル船舶ハ從前ノ儘其國ノ國旗ノ下ニ航海スルコト、セリ

F.P. vol. 991  
 " " 1902  
 " " 017



「ハーランド  
ドウル」  
造船所トノ  
協約  
價逸汽船ト  
ノ契約  
F.P.vol.  
994  
" " 1005  
萬國商船會  
社營業ノ成

モルガンハ英國屈指ノ「ハーランド・エンド・ドウル」(Harland and Wolff)造船所ト十年間ノ期限ヲ以テ英國ニ於ケル新造船及ビ大修繕ノ工事ハ凡ベテ同造船所ニ委託スベク之ニ對シ同造船所ハ合同會社ノ注文ニテ年一杯ナル限りハ漢堡亞米利加線ヲ除クノ外合同會社ノ承諾ナクシテ一切他會社ノ船舶ヲ建造セザル義務ヲ負ヒ特別報酬トシテ同造船所ハ新造船ニ對シ製造原價ノ五分汽機汽鐘取替工事ニ就キ一割修繕及ビ模様替ニ就キ一割五分ノ手数料ヲ得ルコトナレリ又モルガンハ北獨逸・ロイド・漢堡亞米利加二會社ト營業ノ同盟ヲ約シ後者ハ獨立ヲ維持シ其總資本金ノ四分ノ一ニ對スル利益配當ヲ合同會社ニ支拂ヒ合同會社ハ之ニ酬ユルニ同一資本金額ニ對シ年六分ノ利子ヲ支拂ヒ其他寄港地及ビ寄港度數ノ制限・船客運賃ヲ合同勘定ト爲ス等ニ就キ規約スル所アリタリ

萬國商船會社ノ營業成績ハ左記損益勘定表ニ就テ之ヲ觀ルベシ

總航海利益	一九九〇四年	一九〇三年
	二七、九二六、九〇八	二九、六七七、七五六

雜收入	九二〇、〇八五	一、三五九、六六四
總支出	二八、八四六、九九三	三一、〇三七、四二〇
差引利益	二七、〇四〇、五八六	二七、〇三六、八九八
	一、八〇六、四〇七	四、〇〇〇、五三二

別ニ經常費

社債利子	三、三二二、一五一	三、〇八三、三四六
借入金利子	四六九、二八三	四四一、二一八
英國所得稅	六四、一二三	一一〇、六六三
計	三、八四五、五五七	三、六四五、二二七
再差引欠損	二、〇三九、一五〇	(利益) 三五五、二九五
剩餘保險勘定	八九七、〇五二	一、四四二、五〇二
純欠損	一、一四二、〇九八	(純利益) 一、七九七、七九七

即チ一九〇四年度ニ於テハ利益金僅カニ百八十萬弗餘ニシテ經常費三百八十萬弗餘スラモ支辨シ得ズ況ンヤ減價引除金・株主配當金・等ハ思ヒモヨラザル有様ナリ斯クノ如キ不成績ハ買收價格不當ナリシガ爲メ汽船ノ帳簿價格著シク



高キニ在ルト同時ニ大西洋海運事業ノ競争益々甚シク就中旅客運賃ハ之ガ爲  
 ヲ驚クベキ低價ニ下落シタルガ爲メナリト云フ

丙、獨逸

獨逸ハ一八七九年造船材料ノ輸入税ヲ免除セシ以前海運ニ關シ自由政策ヲ採  
 リ來リシガ一八八一年ビスマルク公帝國議會ニ覺書ヲ提出シ佛國其他諸國ノ  
 海運保護政策ニ倣ヒ獨逸工業者ノ輸出貿易ヲ奨メンガ爲メ佛國ノ一八八一年  
 ノ獎勵法ニ準ジ海運補助法制定ノ急務ナルコトヲ論ゼシガ一八八五年ニ到リ  
 漸ク議會ノ容ル、所トナリ十五箇年ヲ限リ年額四〇〇〇〇〇〇馬克ノ補助  
 金ヲ北獨逸ロイド會社ニ下附シ東亞、濠洲、地中海ノ三航路ニ從事セシムルコト  
 トナリ尋テ一八九〇年十箇年ヲ限リ年額九〇〇〇〇〇馬克ヲ獨逸東亞弗利加  
 線(German East African Line)ニ下附シ漢堡、ロツターダム、リスボン、ネーブルス、ポルト  
 サイド、蘇西、テラゴア灣(Delagoa Bay)ニ至ル東亞弗利加諸港間ノ航路ヲ開カシム  
 前記補助法ノ制定以來東亞並ニ濠洲線ハ特ニ長足ノ進歩ヲナセリ即左ノ如シ

ビスマルク  
 ノ海運補助  
 法  
 H.B.S. 48

運送貨物	獨逸產輸出品價格	輸入品價格
一八八八年	一八八五年	一八八五年
一八九五年	一八九五年	一八九五年
千圓 三四	千圓 一六、八〇〇	千圓 九、四〇〇
千圓 七七	千圓 四、五〇〇	千圓 二〇〇
千圓 七五	千圓 五、八〇〇	千圓 九、〇八〇
千圓 二四	千圓 二、三、四〇〇	千圓 一、一八、四八〇

而シテ從來大船ハ英國ノ造船所ニ注文シ來リシモ補助金下附以來間接ニ獨逸  
 造船業ヲ物與セシメ今ハ如何ナル大船モ自國ノ造船所ニテ建造シ得ラル、ニ  
 至レリ即一八八五年ヨリ一八九七年ニ至ル十三箇年間ニ獨逸造船所ノ收入金  
 高新造一六、六〇〇〇〇馬克修繕及ビ大修繕八、二八〇〇〇馬克合計二四、八  
 八〇〇〇馬克ニ上レリ此他北獨逸ロイド會社ノ支出セシ自國產石炭船用品  
 等ノ購入費三〇〇〇〇〇馬克以上ニ達スルガ故ニ九箇年半ニ補助金トシ  
 テ五九〇〇〇〇馬克ヲ受入レシモ同時ニ獨逸ノ生産物ニ費セシ所六〇〇  
 〇〇〇〇馬克ニ達セリト云フ  
 今一八九七年ニ於ケル同國命令航路ノ摘要ヲ左ニ掲グ



受命者	航路	毎年航海度	毎年航海噸數	使用船舶噸數	每船最小噸數	補助金年額
北獨逸ロイド	(1) Bremenhaven-Shanghai	13	300	5	4.5	12
	(2) Hongkong-Yokohama	13	44	1	1.5	11.5
	(3) Singapore-New Guinea	6	48	1	1.5	9
獨逸東亞弗利加線	(4) Bremenhaven-Sydney	13	340	5	3.0	11.5
	(5) Hambwg-Natal	13	230	4	2.2	10.5
	(6) Dar es Salam-German E.A. Ports.	13	15	1	.5	.5
	(7) Mozambiqu-Portugese Const Ports.	13	19	1	.5	.5
						4.56
						17.90
						6.75
						2.300
						3.88
						900

\*内九〇〇〇〇馬克ハ地中海  
接續線ノ補助金トス

其後獨逸政府ハ銳意東亞貿易ノ發展ニ力ヲ盡サント欲セシモ北獨逸ロイド會

社ノ東亞航路ハ僅ニ月一回ニシテ使用船舶ノ速力亦英佛船ニ及バザリシヲ以テ一八九八年一五〇〇〇馬克ノ補助金ヲ追加シ東亞線ヲ日本ニ直航セシメ二週一回ノ航海ト爲サシメ其使用船舶ノ速力モ亦舊船十三節新船十四節ニ増加セシム一九〇一年獨逸東亞弗利加線ノ補助金ヲ一三五〇〇〇馬克ニ増額セシガ故現今補助金總額六九四〇〇〇馬克トナル

世人前記補助金ヲ郵便物運送助成金ト稱スレモハ沿革上殖民地ニ對スル政治上ノ理由軍事上ノ理由又經濟上ノ理由ヲ兼ネタル補助金トモ云フベク其比較的少許ノ支出ヲ以テ健全ナル海運發達ノ好結果ヲ得シハ海運業者ノ業務施行方法宜ヲ得タルニモ依ルベクレモ他ニ理由ノ存ズルモノアリ即左ノ如シ

一、關稅ノ免除

二、鐵道特別賃率

三、通シ船荷證券

關稅ノ免除ハ一八七九年ノ法律ニヨリ實施セラレ其恩典ヲ蒙リシハ船舶造船材料等ナリシガ其後ノ法律ニヨリ範圍漸ク廣メラレ遠洋航船平水航船ハ勿論



H.S.S. 21  
鐵道特別貨

造船修繕用材料、織裝品、需用品、其他海軍用大砲等ノ材料 (Ropes, Rigging, Anchors, Chains & Sails, Flugs, Compasses, Sextants, Cannons, Muskets, Carpenters' stores, Axes, Hammers, Nails, Hooks, Boats and their appliances, and Engine-room Inventory) ニ對シ、製品ナハト半製品ナルトヲ問ハズ、關稅ヲ免除セラル、ニ至レリ。

鐵道特別貨率 (Preferential Railway Rates) ノ事ヲ論ズルハ、海運ノ範圍ニ非ザルモ、獨逸國有鐵道ノ造船材料運送ニハ、特別ノ低貨率ヲ課スハ、畢竟是レ海運ニ對スル間接補助ニ外ナラズ。

通シ船荷運

又獨逸内部ノ工業地ヨリ東亞弗利加並ニレヴアント (Levant) ニ向ケ輸出貨物ニ對シ、國有鐵道ハ特別低廉ナル運賃ヲ課シ、通シ船荷證券 (Through Bill of Lading) ヲ發行シ之ヲ獨逸東亞弗利加線又ハ獨逸レヴアント線ノ船舶ニヨリ運送セシムル方法アリ、海陸通シ運賃ハ前者ニ在リテハ一八九五年後者ハ一八九〇年以來實施セリ、而シテ此通シ運賃率ハ直接獨逸諸港向ケノ海上運賃ニ比シ、低廉ナリト云フ、又レヴアント線ハブルカリア國ヨリ年額十二萬法ノ補助金ヲ受ケ、且ツ土耳其ブルカリア兩國ノ鐵道ヲシテ通シ荷物ニ特別貨率ヲ課セシムル特約ヲ

ナセリ、而シテ南亞戰役以前ニ在リテハ獨逸ヨリトランスヅマール (Transvaal) 行通シ荷物ハ、デラゴマ灣鐵道ヲ利用シ之ヲクープタウン經由英領鐵道ノ便ニヨル運賃ニ比シ、遙ニ低廉ナリシト聞ク、尤モ英國並ニ歐洲大陸諸港ヨリ亞弗利加ニ至ル海上運賃ハ各汽船會社間ニ運賃同盟ヲ作ルガ故、獨逸船ノミ之ヲ低減スルコトヲ得ザルハ、明ナリ故ニ、獨逸通シ運賃ノ低廉ナルヲ知ラント欲セバ、獨逸内地ヨリ輸出港ニ至ル鐵道貨率ト英國内地ヨリ輸出港ニ至ル鐵道貨率トヲ對照セザルベカラズ、左表ハ其一斑ヲ伺フニ便ス。

品名	英		獨		德	
	建造地及輸出港	距離 kilometres	鐵道貨率 p. ton.	建造地及輸出港	距離 kilometres	貨率 p. ton.
鐵道軌條 器械類	Birmingham Liverpool	156	8/4	Oldenburg Hamburg	160	3/4
	Leicester Glasgow	504	36/4	Wronke Hamburg	504	1/10
	Birmingham London	179	21/8	Flensburg Hamburg	179	4/2
鐵器 木織製品	Manchester Bristol	282	22/4	Berlin Hamburg	270	8/7
						4/1

鐵道貨率ニ對照 英國貨率ニ對照 獨逸貨率ニ對照

(一九一)



年次	汽船		帆船		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
一八七一	一四七	八	四三七	九〇〇	四五七	九八二
一八七七	三一八	一八〇	四四九	九二二	四八〇	一一〇三
一八八三	五一五	三一	三八五	九一五	四六七	一一二六
一八八五	六五〇	四一三	三六〇	八八〇	四二五	一一九四
一八八六	六六四	四二〇	三四七	八六一	四一三	一一八二
一八九〇	八九六	七二三	二七五	七〇九	三六五	一四三三
一八九六	一一二六	八八九	二五五	五九七	三六七	一四八七
一九〇〇	一三九〇	一三四七	二四九	五九三	三八八	一九四一
一九〇一	一四六三	一五〇六	二四九	五八六	三九五	二〇九三

即帆船ハ漸ク衰ヘ汽船ハ三十年間ニ非常ノ進歩ヲ爲シタルコトヲ知ルベシ而シテ直接國家ノ補助ヲ受クルモノハ一八九四年ノ調査ニヨレバ全噸數ノ四分

ニ過ギズ現今ト雖ヘ其割合六分ヲ出デザルベシ而シテ獨逸諸港ヲ出入セル總船舶ノ内獨逸船ハ一八八〇年ニ三割九分餘ニ過ギザリシガ一九〇〇年ニハ五割九分餘ヲ占ムルニ至レリ要スルニ獨逸政府ノ支出スル直接補助金ハ航走噸數ニ割當テレバ英國政府ノ助成金ヨリモ少額ニシテ別ニ受命者ニ嚴重ナル監督ヲ附シアルガ故ニ補助金ト海運ノ發達トハ深キ因縁ヲ存セズ而シテ其獨逸ロイド會社及ビ漢堡亞米利加線ノ繁榮ヲ極ムルニ至リシハ米國渡航ノ移民運送業ニ在リ又一般海運業ノ進歩ハ一八八〇年以來ノ獨逸工業界ノ驚クベキ繁榮並ニ國家ノ間接補助等ニ重ヲ措カザルベカラズ其他造船所並ニ船舶ニ使用セラル、労働者船員ノ賃銀給料低廉ナルコト船舶ニ關スル行政上ノ制限束縛法ナキコト港灣ノ修築船渠ノ設備行届ケルコト一般海事志想ノ普及セルコト等ハ孰レモ獨逸海運業ガ比較的短日月ニ成效ヲ致セル原因タリ特ニ獨逸今帝ハ獨リ親ヲ快艇ヲ走ラスニ熱心ナル海員タルノミナラズ常ニ銳意獨逸海軍及ビ商船ノ擴張改良ヲ主張セラル、有力ナル論者ニシテ獨逸資本家又ハ實業家ノ中殊遇ヲ受クルコトハ海運ノ發達ニ貢獻セル人々ニ若クハナシ現ニ一九



○二年ニ死去セシ北獨逸ロイド會社ノ創立者タルマイエル領事ニ對スル死後ノ敬禮恩典ノ壯嚴ナル猶王侯ニ對スルガ如シ又船長シユミツトガ寒威凜烈ナル海上ニ於テ天候ト激闘シテ危險ナル長航海ヲ畢ヘ大損傷ヲ被レルブルガリヤ號ヲ率キテ歸國スルヤ帝ハ舷門ニ迎接シテ優詔ト賞牌トヲ賜ヒ政府及ビ國民ハ船長海員ノ勇壯ヲ稱揚セリト云フ以テ上帝室ヨリ下庶民ニ至ル迄海運業ニ重ヲ置ケルコトヲ推知スルニ足ルベシ

丁、佛 國

佛國ノ海運ハ夙ニ保護政策ヲ受クルヲ以テ世界ニ名アリ一八八一年ヨリ一八九二年ニ至ル十二年間ニ國庫ノ支出セル造船獎勵金三一五〇〇〇〇〇法航海獎勵金八九二五〇〇〇〇法ノ巨額ニ上リシモ猶諸外國ニ比シ海運事業ノ興ラザルヲ以テ一八九三年舊法ヲ改訂ス其造船獎勵金ノ割合ハ左ノ如シ

一八九三年ノ法律  
H.S.S. 43  
造船獎勵法

- 一 鐵鋼製汽船又ハ帆船 總噸數一噸ニ付 六五法
- 一 一五〇噸以上ノ木船 n n n n n n n n 四〇法
- 一 一五〇噸未満ノ木船 n n n n n n n n 三〇法

航海獎勵法

又航海獎勵金ノ制度ハ

一 汽機汽船等

百基ニ付キ

一五法

- 一 總噸數一〇〇噸以上ノ佛國新造汽船總噸數一噸ニ付キ航走一〇〇〇海里毎に一一〇法
- 一 法木製ハ年々六參鋼鐵製ハ四參ヲ遞減ス
- 一 總噸數八〇噸以上ノ佛國新造帆船總噸數一噸ニ付キ航走一〇〇〇海里毎に一一七〇法
- 一 木製ハ年々八參鋼鐵製ハ六參ヲ遞減ス
- 一 海軍省ノ認可セル設計ニ依リ建造セラレタル汽船ニハ前項ノ二割五分増ヲ支給ス

造船及ビ航海獎勵金支拂高左ノ如シ

造船獎勵金 航海獎勵金 計	一八九三年	一八九六年	一八九九年	一九〇〇年
	二、一〇二 <small>千法</small>	四、一〇六 <small>千法</small>	七、〇六四 <small>千法</small>	九、二九六 <small>千法</small>
	六、〇七一	九、五七四	一三、二四五	一五、二八七
	八、一八四	一三、六八〇	二〇、三二〇	二四、五八四

法律ノ欠點

右獎勵法ノ欠點ハ木船ニ造船獎勵金ヲ帆船ニ航海獎勵金ヲ下附スルニ至リ是ヲ以テ廉價ニテ時日ヲ要セザル帆船ノ建造ニ從事スルモノ夥カリシハ一九〇〇年一九〇一年ノ調査ニ係ル英獨佛ノ造船業ヲ對照スレバ明カナルベシ



國名	一九〇〇年造船		一九〇一年造船	
	汽船總噸數	帆船總噸數	汽船總噸數	帆船總噸數
佛國	一九、八九四	九六、八六四	五二、九一五	一一四、六二八
英國	一、四三二、六〇〇	九、八七一	一、五〇一、〇七八	二二、六六一
獨逸	一九五、五一八	八、八一三	二〇八、七三四	八、一〇九
		帆船總噸數ノ平均		帆船總噸數ノ平均
		八割	七割	七割
		七厘	五厘	五厘
		四分	四分	四分

汽船ノ建造ニ就キテハ當時佛國ノ三大造船所内々結託シテ船價ヲ騰メ(平均噸噸ニ付キ英國船ハ三〇〇法終ニハ船價ニ航海獎勵金ヲ加算シ以テ兩獎勵金ヲ懷ニ佛國船ハ四二〇法ヲ要セリ)終ニハ船價ニ航海獎勵金ヲ加算シ以テ兩獎勵金ヲ懷ニスルニ至レリ且ヤ佛國造船者ハ建造ニ長時日ヲ要シ(英國ニテ九箇月ヲ要スル船セタレバ船主ハ勢運賃ヲ高メザルヲ得ザルニ至リ世論ハ却テ外國建造船舶ニ獎勵金ヲ下附スルノ利益ナルニ傾ケリ)

斯クテ鐵船船價益上騰シテ止マザルヲ以テ一九〇一年ニハ英國ヨリ汽船ヲ買入ル、コト二萬噸餘ニ及ビ造船者ハ甚シキ苦痛ヲ受ケタリ是レ畢竟獎勵金額未ダ多カラザルニ由ルモノナレバ政府ハ宜ク割合ヲ増加シ又他國ヨリ買入レ

一九〇二年ノ法律

航海獎勵金 H.S.S. 69

タル汽船ノ登記ヲ拒絕スベシ云々ト論ジ汽船々主ハ外國ヨリ購入セル汽船ニモ獎勵金ヲ下附スベシト説キ帆船々主ハ放資額ノ平均二割五分ニ相當セル獎勵金ヲ受ケ居リナガラ帆船業ノ不振ヲ訴へ商人ハ不景氣ヲ啣チ一般佛國人ハ海運業ノ不況ヲ嘆シ交々我田引水説ヲ逞ウセシモ孰レモ獎勵金ノ萬能主義ニ於テハ一致セリ

一九〇二年從前ノ航海獎勵法ノ不備ヲ改正ス其要點左ノ如シ

一 佛國建造ノ船舶ハ建造後十五箇年ヲ限リ總噸數一噸ニ付キ航走千海里毎ニ左ノ割合ヲ以テ航海獎勵金(Prime de Navigation)ヲ下附ス

一 汽船 初年ニハ一七〇法次ノ四年間四參ヲ遞減シ第二次ノ四年間八參第三次ノ四年間十六參ヲ遞減ス

總噸數三〇〇噸以上ノ汽船ハ三〇〇噸ヲ超過スル毎百噸(百噸未滿ノ端ニ付キ一參ヲ減ス然レドモ初年ニ受ケル獎勵金ノ割合七〇〇噸以下ノモノハ一五〇法七〇〇噸以上ノモノハ七五參ヲ下ルベカラズ)

一 帆船 初年ニハ一七〇法次ノ四年間二參ヲ遞減シ第二次ノ四年間四參第三次ノ四年間八參ヲ遞減ス

總噸數八〇〇噸以上ノ帆船ハ其八〇〇噸ヲ超過スル毎百噸(百噸未滿ノ端ニ付キ一參ヲ減ス然レドモ初年ニ受ケル獎勵金ノ割合七〇〇噸以下ノモノハ一五〇法七〇〇噸以上ノモノハ七五參ヲ下ルベカラズ)

(二九七)

海上運送II第四章 海運政策I第一節 重要諸國ノ海運政策



艦裝獎勵金

一 佛國船主ガ我國建造ノ總噸數一〇〇噸以上船齡十五年未滿ノ鐵鋼汽船ヲ所有シ之ヲ遠洋(Navigation au Long Course)又ハ國際沿岸貿易(Cabotage International)地中海ニ面スル諸港其他ニ使用スル時ハ艦裝獎勵金(Compensation d'armement)ヲ一箇年三百日ヲ限リ使用日數ニ應ジ左ノ割合ニテ獎勵金ヲ下附ス

總噸數二〇〇噸未滿	一日一噸ニ付キ	五參
同 三〇〇噸—三〇〇噸	同	四參
同 三〇〇噸—四〇〇噸	同	三參
同 四〇〇噸以上	同	二參

一 航海艦裝獎勵金ヲ受クベキ汽船ノ速力十二節未滿ナレバ獎勵金ノ五分十一節未滿ナレバ一割ヲ減シ十節未滿ノ汽船ハ資格ヲ失フ又海軍省ノ設計ニ基キ新造セラレタル汽船ニハ二割五分増ノ航海獎勵金ヲ支給ス

一 航海艦裝獎勵金ノ五分ハ乘組海員ノ給料ニ準シ配當スベシ

一 國際沿岸貿易ニ從事スル船舶ニシテ船腹ノ三分ノ一以上ノ荷物ヲ送達スル時ハ航海艦裝獎勵金ノ三分ノ二ヲ支給ス

一 佛國建造ノ汽船ニ限リ毎航海下附セラレベキ航海又ハ艦裝獎勵金ノ執レカチ撰擇シ得ヘシ但艦裝獎勵金ヲ受クント欲セバ遠洋航海ニ在リテハ一年三五〇〇〇海哩國際沿岸

貿易ニ在リテハ二五〇〇〇海哩以上ヲ航海セザルベカラズ

一 本法ノ特典ヲ受クベキ船舶ハ汽船五十萬噸(内二十萬噸ハ外國)帆船十萬噸ヲ限リトス

艦裝獎勵金ノ制度ハ蓋船主側ノ主張ノ稍貫徹シタルニヨルナルベケレトモ同一噸數ノ外國建造汽船ト内國建造汽船トノ受クベキ獎勵金額ヲ比較スルニ假ニ總噸數五〇〇噸ノ新造汽船トセバ前者ハ年々五七〇〇〇法郎合十五箇年ニ八五五〇〇〇法郎受クルニ過ギザレドモ後者ハ初年ニ於テ四七五〇〇〇法郎以降遞減シテ十五箇年ニ受クベキ獎勵金合計四七二四〇〇〇法郎即前者ノ約六倍ノ巨額ニ達スベシ而シテ大藏大臣ノ豫算ニヨレバ新法令ノ實施ニヨリ國庫ノ負擔トナルベキ航海獎勵金艦裝獎勵金共年額約千七百乃至千八百萬法郎ニ達スベク造船獎勵金額ハ従前ノ儘ニシテ約一千萬法郎要スベキ筈ナリ

然リ而シテ未ダ統計ノ徵スベキモノナキヲ以テ新法令ノ佛國海運ニ及ボセル結果ヲ論ズル能ハザルモ思フニ佛國造船所ハ多忙ヲ極メ尋テ船舶ノ供給過多ニヨリ運賃ノ下降ヲ來シ船主ノ收支相償ハザルニ至リ其海運ハ復モトノ不振ニ歸ルニ庶幾ランカ

H.S.S. 66



郵便助成金

以上述べタル造船及び航海獎勵金ノ外佛國政府ハ一層多額ノ郵便物運送助成金ヲ支拂ヒ其造船航海貿易ニ及ボス影響亦一層甚シトス以下航路ヲ追フテ説ク所アラントス

一、紐育、西印度、墨西其航路

本航路ハ一八六四年後、コンパニー、ゼエネラール、トランスアトランチック(Compagnie Générale Transatlantique)ノ受命セル郵便線ニシテ一八七三年以前ニ於ケル助成金航海度數等ノ摘要左ノ如シ

U.S.S.

航路	ノ長サ 海度數	一年間航 海度數	助成金	ノ割合 海哩
甲、ハーブル紐育間	九	一一	一六二	三、〇七四
乙、セント、ナザール、ザエラクルーズ間 及支線	四	一一	一八九	三、四五一
丙、セント、ナザール、アスピノラル間 及支線	九	一一	一六二	三、〇七四

一八七三年前記甲線ノ航海度數ヲ四十トシ助成金亦増シテ三六四四、〇〇〇法  
(二海哩一四六九法)トナル

一八八六年新ニ政府ト十五箇年間請負契約ヲ訂結シ其結果甲線ヲ每週一回ノ航路トシ助成金年額五四八、〇〇〇(一海哩一六、五三法)ニ増額シ最小噸數五、〇〇〇噸平均速力十五節以上ノ船舶ヲ使用スベキ制限ヲ受クルニ至レリ是畢竟大西洋ノ航海ニハ外國郵便船ノ競争多キガ故ニシテ政府ハ更ニ會社ニ巨大快速力ノ汽船ヲ新造セシメ平均速力十五節以上ヲ出セル汽船アラバ總噸數一噸ニ付キ十分ノ一節毎ニ十二法ノ速力獎勵金年額一、二〇〇、〇〇〇法ヲ限ルヲ下附スルニ至リシカバ會社ノ甲線ニ對シテ受クベキ補助金毎年六、四四〇、〇〇〇法(一海哩二、四七法)ノ巨額ニ達セリ

一八九八年會社ノ郵便運送契約期間ヲ更ニ滿期後十箇年繼續シ同時ニ甲線ニ使用ノ爲メ最速速力二十二節以上ノ巨船三隻ヲ佛國造船所ニ注文セシメ若此等ノ船舶ニシテ一九〇五年ニ反對船ノ速力ノ一割減ニ降ル時ハ更ニ之ニ對抗スベキ第四船ヲ新造セシムルコトヲ約セリ從テ使用船舶ノ平均速力モ一九〇三年ニハ増シテ十八節三トナリ平均速力以上ヲ出セル船舶ニハ二十五法ノ速力獎勵金年額一、六八〇、〇〇〇法ヲ限ルヲ下附スルコトニ改メ補助金額最大六



六八〇〇〇〇法トナレリ

ニブルジエリブチュニスモロツコ航路

本航路ハ分テ左ノ七線トス

- (1) Port Vendres and Algiers
- (2) Algiers and Bona
- (3) Marseilles and Oran
- (4) Port Vendres and Oran
- (5) Marseilles and Philippeville
- (6) Marseilles-Bona and Tunis
- (7) Tunis and Tripoli

H.S.S. 71

受命會社ハ左ノ三會社ナリ

- (1) Compagnie Générale Transatlantique
- (2) Compagnie de Navigation Mixte
- (3) Société Générale de Transports et Vapeur

助成金年額一六〇〇〇〇〇法速力獎勵金年額四〇〇〇〇〇法トス

三ニブルシカ島航路

本郵便航路ハ左ノ二會社之ニ從事シ助成金額ハ三五五〇〇〇法トス

Compagnie Générale Transatlantique  
Compagnie Fraissinet

四地中海及ビ黒海航路

本航路ハ「エム、エム」會社ノ從事スル所ニシテ助成金年額一三五一、六六六法一海哩四、五四二法ヲ下附セラル

五印度清國日本航路

本航路ハ幹線トシテ馬耳塞、柴根、香港、上海、横濱線(使用船舶平均速力十三節以上)ト外ニ支線トシテコロロンボ、印度諸港間新嘉坡、バタビヤ間等ノ線(使用船舶平均速力十一節半以上)アリ孰レモ「エム」會社ノ從事スル所ニシテ助成金年額六〇八五、〇三二法一海哩一〇、三三三法ヲ下附セラル

六濠洲航路

「エム、エム」會社ノ從事スル所ニシテ(使用船舶平均速力十四節以上)助成金年額三、一〇七、九三六法

(一海哩一〇、三三三法)ヲ下附セラル



七、亞弗利加航路

本航路ヲ分テ東亞弗利加及ビ印度洋線ト西亞弗利加沿岸線トス前者ハ「エム、エム」會社之レニ從事シ平均速力十二節以上ノ船舶ヲ使用シ助成金トシテ「九三、四六四〇法」(一海哩六、六七法)ノ下附ヲ受ケ後者ハ「Chargens Réunis 及「Compagnie Fraissinet」ニ會社之ニ從事シ平均速力九節以上ノ船舶ヲ使用シ助成金トシテ五〇〇、八五〇法ノ下附ヲ受ク

八、カレドニア航路

本航路ハ郵便物ノ速達ヲ圖リ鐵道會社ヲシテ郵便運送ヲ請負ハシメ平均速力十五節以上ノ船舶ヲ使用シ毎日一回ノ航海ニ對シ助成金年額二五〇、〇〇〇法ヲ支給ス

以上八航路ノ助成金トシテ國庫ノ支出スル年額合計一八六六年以降二千二百萬乃至二千五百萬法ヲ降リタルコトナシ中ニ「エム、エム」會社ニ下附セラレ、助成金現時約千三百萬法即同會社荷物船客運賃收入ノ三分ノ一ニ相當スト云フニ至リテ寧ロ驚クベキ巨額ナリ而シテ一九〇一年ノ調査ニヨレバ佛國

全汽船一〇六八〇三六噸ノ内被保護會社ニ屬スルモノ左ノ如シ

M. M.	二四六、二七七噸
C. G. Trans-Atlantique	一八三、二四三噸
Chargens Réunis	八一、一七九噸
計	五一〇、六九九噸 即約半數ヲ占ム

元來郵便物運送助成金ハ郵便物運送ノ報酬ニシテ一般航海獎勵金(即船主ノ損失補填タルヲ原則トスルニ佛國政府ノ支給スル助成金ハ受命會社ノ營業ヲシテ有利ナラシムル程度ニ於テ支給スルモノナレバ寧ロ航海獎勵金ノ性質ヲ帯ビタルモノト謂フベク此等ノ大部分ハ結局造船者ノ收入トナルニ過ギズ、佛國政府ノ海運間接補助法トテ擧グベキハ所謂「スールタクス、ダントロギ」(Surtaxe d'entretien) 并ニ船舶噸數計算法トス前者ニ從ヘハ外國船ニテ佛國ニ商品ヲ輸入スル場合ニハ其貨物ノ仕向港ニ達スル前ニ先ヅ佛國ノ港ニ入港シ勢ヒ佛國船ニ接續ノ手續ヲ爲サルベカラズ若之ヲ佛國以外ノ港ニテ接續センカ其輸入品ニ對シ重稅ヲ徵收セラルベク要スルニ此法ハ一方ニ成ルベク外國船ヲ自國ニ引キ寄セテ國稅ノ收入増加ヲ謀リ他方ニ輸入品ハ成ルベク佛國船舶

トクス、ルタク  
トクス、ルタク



海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三〇六)

ヲ以テセシムル政策ニシテ即チ自國汽船ニ間接ノ補助ヲ與フルモノト看テ差支ナシ而シテ後者ハ佛國ニ於ケル船主ニ利益ヲ與フルコト少ナカラズ例ヘバ英國船舶ガ佛國人ニ買入レラレ佛國船舶トナル時ハ其總噸數増加シ登簿噸數ハ却テ減少シ佛國船主ハ總噸數ニ對シ獎勵金ヲ受ケ外國諸港ニ於ケル燈臺税入出港税等ノ税金蘇西運河ハ此限ニ非ズハ登簿噸數ニ對シ支拂フガ故ニ二重ニ利益ヲ得ベシ

佛國政府ノ直接并ニ間接補助政策ノ海運業ニ及ボセル結果ヲ知ラント欲セバ左ノ二表ヲ玩味スベシ

年次	佛國船舶ノ總噸數			貿易港出入佛國船舶噸數	貿易港出入全船噸數ニ對スル佛國船舶ノ割合
	帆船	汽船	合計		
一八七〇	九一七	一五四	一、〇七二	五、四五六	三、二六
一八八〇	六四一	二七七	九一九	七、五二二	三、〇〇
一八八二	五六六	四一六	九八三	八、五二七	三、二六
一八八五	五〇七	四九二	一、〇〇〇	九、二一六	三、五四
一八八六	四九二	五〇〇	九九三	九、五九八	三、五九

一八九〇	四四四	四九九	九四四	九、二五四	三、一九
一八九二	四〇七	四九八	九〇五	八、四五五	三、八〇
一八九四	三九八	四九一	八九〇	七、六二五	三、三七
一八九五	三八六	五〇〇	八八七	八、五三一	三、〇五
一九〇一	四二一	四九九	九二〇	九、五五一	三、〇三
一九〇〇	五一〇	五二七	一、〇三七	九、〇一一	二、八八
一九〇一	五六四	五四六	一一一〇	九、九九四	三、一九

年次	佛國船舶輸出入品價格		佛國船舶輸出品價格		佛國船舶輸出入品價格ニ對スル割合	
	輸入品價格	對スル割合	輸出品價格	對スル割合	輸出品價格	對スル割合
一八七二	一、四〇一	四、八二二	一、五〇五	四、五九	二、九〇七	四、七〇
一八八〇	一、三六八	三、三三二	一、三五九	四、四三	二、七二七	三、八〇
一八八二	一、四九一	三、八六	一、五七九	四、八六	三、〇七一	四、三二
一八八五	一、三二八	四、〇一	一、三三八	五、〇二	二、六六七	四、四五
一八八六	一、四〇一	四、〇五	一、五〇一	五、一一	二、九〇三	四、五四
一八九〇	一、五七七	四、一一	一、七九三	五、四二	三、三六九	四、七二
一八九二	一、五五〇	四、二二	一、七四一	五、六一	三、二九一	四、八五



一八九四	一、四二二	四、一五	一、五二五	五、三四	二、九四七	四、七〇
一八九五	一、六二五	四、七〇	一、六九九	五、三四	三、三二五	五、〇一
一八九七	一、六一四	四、三六	一、六四一	五、〇二	三、二五六	四、六七
一九〇〇	一、六七二	四、一〇	一、八二二	五、〇一	三、五〇五	四、五五
一九〇一	一、五七六	四、一〇	一、六七四	四、九〇	三、二五一	四、四七

前表ニ依レバ噸數ニ於テ帆船ノ盛衰常ナキモ汽船ハ少許ノ進歩ヲ爲セル跡歴然タリ畢竟前者ハ單ニ獎勵法ノミニ養成セラル、ニ拘ハラズ後者ハ獎勵金ノ外ニ助成金ヲ受クル數船主ノ財産其半ヲ占ムルヲ以テナリ而シテ其輸出入品價格ニ對スル佛國汽船搭載額ノ割合比較的ニ多大ナルハ一方ニ二重課税等ノ間接補助法アリ他方ニ運賃等ノ關係ヨリ特ニ佛國商人ノ扱ヒニ係ル輸出品ハ佛國船ニ依ルヲ常トシ外國船ガ佛國ニ於テ歸リ荷ヲ求ムルヲ困難ナル事情ニモヨルベシ之ヲ要スルニ佛國海運補助政策ニヨリ個人ノ企業ヲ防止シ其海運ハ世界無類ノ補助金ニ哺乳セラル發育不完全ナル幼兒ノ時代ニ至リ同國海上外國貿易ニ於テ最近二三十年間毫モ自立チタル進歩ヲ表ハサザル亦道理ナリ

### 戊、伊太利

一九〇〇年以前ノ沿革

1845, 96

十九世紀ノ初メネーブル國ノ海運業ハ豊富ナル造船材料ト低廉ナル勞銀トヲ利用シ加フルニ造船獎勵金其他ノ補助ニ依リ優ニ英米諸國ニ對峙セシガ伊太利帝國統一後モ造船材料ノ輸入税ヲ免除シ木船建造獎勵金ノ下附等ノ補助法ニ依リ海運業非常ニ繁榮シ其全盛ヲ極メシハ一八七〇年ニシテ同年中國國商船ノ運送ニ係ル荷物ハ約九百噸ニ達セシト云フ然レドモ木船ノ獎勵ハ世運ニ伴ハザルヲ以テ逐年同國船舶ノ衰退シ來リシヲ以テ一八八六年以降十年間造船修繕獎勵及ビ航海獎勵法ヲ實施スルコト、ナリ前年ノ造船材料輸入免除ハ之ヲ廢止セリ翌一八八七年軍艦建造獎勵及ビジブロールター以西ヨリ輸入ノ石炭運送獎勵ノ制ヲ追加セシモ大船ノ建造セラレタルモノ寥寥トシテ獎勵法ニ浴スルモノハ唯沿岸航行ノ小船船ニ過ギザリキ而シテ一八八六年ヨリ九二年ニ至ル七年間ニ國庫ヨリ支出セシ商船及ビ軍艦ノ造船獎勵金ハ合計約六百四十萬リールニシテ其航海獎勵金約千九百萬リールノ内汽船ノ收入六百萬リール



ルニ過ギズ又石炭輸入獎勵金ノ支出ハ九十三萬リールニ止マリ輸入高年々減少シ來レリ

一八九六年從前ノ造船獎勵法ヲ更ニ十箇年間實施繼續ニ決シ又航海獎勵金ノ割合ヲ増加シ同時ニ造船材料輸入税免除法ヲ復活セリ翌一八九七年度ノ支出額左ノ如シ

一 航海獎勵金	二〇四四三三九リール
一 造船獎勵金	一二四九七四リール
一 造船材料輸入税免除	四四八七三〇リール
計	二六一八〇四三リール

惡稅政策

然ルニ之ヨリ先キ國不相應ノ軍備ヲ維持センガ爲メニ同國政府ノ苛稅相續キ船主ノ負擔スル領事館手数料健康保證料港稅等既ニ多大ナリシニ拘ハラズ一八六四年以後一般商工業者所得ノ四分ノ三ニ對スル一割三分二厘ノ所得稅ヲ船主ニモ及ボセンカバ一八九七年ニ於ケル船主ノ負擔ハ實ニ各種補助金合計ノ四倍ニ上レリト云フニ至リテハ滑稽モ亦甚シカラズヤ元來伊太利ハ過剩ノ人口ヲ有シ夙ニ海國民トシテ世界ニ雄飛スベキ素養アルニ拘ハラズ一方ニ資

一九〇〇年ノ法律

本ニ缺キ他方ニ前掲ノ如キ惡稅政策ノアルアリ海運ノ不振寧ロ憐ムベキ次第トス

又伊太利ハ鐵石炭ヲ多數ニ產出セザルヲ以テ重要ナル造船國トシテ立ッベカラザルコト明カナルニ拘ハラズ政策其宜シキヲ失シタル結果單ニ獎勵金ヲ得ンガ爲メニ各造船所ノ繁榮ヲ來シ造船材料ノ價格上騰シ其品質ハ却テ劣等トナリシカバ巨額ノ補助ヲ受クルヨリモ英國建造ノ船舶ヲ買入レテ之ヲ回漕スルノ得策タル奇觀ヲ呈セリト云フ

一九〇〇年從來ノ獎勵法ヲ改訂セリ其概要左ノ如シ

一 造船獎勵金

船體	船
速力十二節以下ノ汽船	鐵鋼帆船
速力十二節以上十五節以下ノ汽船	鐵鋼帆船
速力十五節以上ノ汽船	鐵鋼帆船
	總噸數一噸ニツキ
	四五
	五〇
	五五



汽機	一馬力ニツキ	一二、五〇
汽鍋	一クインタル(二二〇、四六英斤)	九、五〇

一、航海獎勵金

建造後十五箇年未滿ノ汽船航走千海哩ニツキ總噸數一噸毎ニ 四十サンチム  
 製造後廿一年未滿ノ帆船航走千海哩ニツキ總噸數一噸毎ニ 二十サンチム  
 毎一年間ニ獎勵金ノ下附ヲ受クベキ船舶一艘ノ航走距離ノ制限左ノ如シ  
 速力十二節以下ノ汽船 三二〇〇〇圓  
 速力十二節以上十五節以下ノ汽船 四〇〇〇〇圓  
 速力十五節以上ノ汽船 五〇〇〇〇圓  
 帆船 一〇〇〇〇圓

航海獎勵金ノ下附ヲ受ケル船舶ハ各船ノ等級ニ從ヒ最少海員員數ヲ定メ船舶職員並ニ  
 其他ノ海員ノ三分ノ二ハ伊國人タルヲ要ス又伊國人ヲ雇入ル、コト不可能ノ場合ニア  
 ラザレバ外國人ヲ雇用スベカラズ  
 造船及ビ航海獎勵金ノ下附ヲ受クベキ新造船船ノ噸數ハ一九〇六年迄ニ總噸數二十萬  
 噸ヲ限リトシ其毎年支出最大額一千萬リールトス

郵便物運送助成金

郵便物運送助成金ハ一八七七年「フロリヤ」ルバチノ「Florio, Babaino」ニ會社ノ合同

以來支給シ來リシガ現行支給年額ハ九、五八二、三四四リールニシテ内譯左ノ如シ

- 1. Sardinia, Tuscan Archipelago lines. 一九七八、六一六リール
- 2. Sicilian lines. 二四九六、八八〇リール
- 3. Egyptian, East Indian, Chinese, Japanese, Batavian Red Sea lines. 三〇六三、四八八リール
- 4. Levant lines. 一九九八、三六〇リール
- 5. Lines of Naples & Gaeta Bays. 四五〇〇〇リール

「フロリヤ」ルバチノ會社ハ一八九六年以前ニ在リテハ伊國全汽船ノ半ヲ有セシ  
 ガ其後助成金ノ效果著シカラズシテ汽船ノ噸數増加セザルハ助成金下附ノ條  
 件宜キヲ得ザルガ爲メナリ即チ助成金ノ割合ハ一リードグニ付キ十四リール乃  
 至二十一リールナルガ故ニ他國ノ例ニ比シ過重ナリト稱シ難キモ船舶ノ速力  
 ハ八節以上十節以下噸數ハ二百噸以上千三百噸以下ト制限ヲ設ケシハ寧ろ寬  
 大ニ失シ其航路ノ取捨モ亦宜キヲ得タリト云フベカラズ

己露西亞

フロリヤ、  
ルバチノ會  
社



一九〇一年露西亞政府ノ支出セル軍隊武器官吏輸送其他經濟上ノ理由ニヨル補助金ト郵便物運送助成金トハ大約左ノ如シ

黒海汽船會社(Black Sea Navigation Co.)	六五五〇八五〇
黒龍江汽船會社(Amur Navigation Co.)	一八三三五三二
フョリヤロン汽船會社(Feodoroff's Steamers)	六〇〇〇〇
黒海ダニウブ汽船會社(Black Sea Danube S. S. Co.)	三三三三三八〇
アムケレンシヤノ汽船會社(Archangel Murman S. S. Co.)	二四一〇六〇〇
ペチヨラ汽船會社(Pechora 船)	一〇〇〇〇〇
クロットノ汽船 (マナ河)	四二二二一四
黒龍江線補助	三五〇〇〇
義勇艦隊(Volunteer Fleet)	六〇〇〇〇〇
蘇士運河稅轉債	一〇〇〇〇〇〇
小計	三〇八六〇七一
外ニ郵便物運送料助成金	
黒龍江汽船會社	六六四六八〇
コーカサスエントプラーキエリー汽船會社(高麗)(Caucasus & Mercury Co.)	二八九三九〇
キプタタ會社(マイカハ湖)(Kisatcha Co.)	三三九三八

H.S.A. 129

黒海汽船會社

黒海汽船會社ハ一八五六年ノ創立ニ罹ル大保護會社ニシテ政府ハ資本金ノ一部ヲ負擔シ船渠用敷地ヲ下附シ其助成金モ一時ハ年額百九十萬留ニ上リタルコトアリト云フ現在ノ資本一千萬留ニシテ船舶七十七艘十九萬噸ヲ所有シ其

義勇艦隊

航路黒海諸港間アレキサンドリア、レヴァント、馬耳塞、浦鹽斯德等ニ及ブ義勇艦隊ハ一八七七年ノ戰役ニ際シ大衆ノ義捐金ヲ以テ成立シ幾多ノ盛衰ヲ經テ今日ニ至ル其東洋航路寄港地ハオデツサ、コンスタンチノール、ポルトサイド、ペリム、又ハエデン、コロシポ、新嘉坡、香港、長崎、浦鹽斯德、コルサコブスキ | (Korsakovsky)アレキサンドロフスキ | (Alexandrovsky)等ニシテ其組織ハ官立ニ近ク重役ハ政府ノ任命スル所ニシテ主宰者ハ海軍大臣ニシテ船員悉皆皇帝ニ隷屬ス

一般船主ニ對スル補助法

一般船主ニ對スル補助法ハ一蘇西運河稅ノ轉債



露領東洋諸港ヲ發着スル船舶ハ全額ヲ拂戻ス

其他ハ三分ノ二ヲ拂戻ス

一、一八九八年ヨリ向フ十年間外國ニテ買入レタル船舶ヲ外國航路ニ使用スルトキハ特ニ重税ヲ免除ス

一、外國建造船舶ヲ内地ノ航海ニ使用スルトキハ税金ヲ輕減シ且ツ五箇年ノ年賦償却法ヲ許可スベシ

一、一八九九年以降沿岸貿易ヲ露國船ニ限ルノ制ヲ擴張シ露領内ノ一港ヨリ他港ニ至ル航海ヲ自由國船ニ限ルトセリ但沿岸貿易ノ船員ハ悉皆露國人タルヲ要ス

其他最近ノ法令ニヨル獎勵法ハ左ノ如シ

一、政府ハ露國ノ材料ニテ建造セラレタル遠洋航船ヲ抵當トシ建造原價ノ半額ヲ無利子ニテ當該船主ニ貸與スベシ船主ハ二十箇年以内ニ毎年同一金額ヲ償還スベシ

一、船價ノ三分ノ二ニ相當スル金額ノ二分ヲ政府ニ上納スル時ハ政府ハ該金額ニ對シ保險ヲ附ス可シ剩額三分ノ一ノ保險ハ任意船主ニ於テ他ト保險ノ契約ヲ爲スヲ妨グズ

一、政府ハ船主ノ實際需用セシ露國炭價ノ半額ヲ負擔スベシ但本項ノ特典ヲ受クベキ船舶ハ往航ニハ必ズ露國ノ或港ニテ載貨容積ノ四分ノ三以上ニ相當スル外國仕向々貨物ヲ積ミ

入レ其復航ニハ載貨容積ノ中以上ニ相當スル貨物ヲ運送セザルベカラズ其船舶ノ平均速力ハ登簿噸數一千噸以上ニ在リテハ十節千噸以下ハ八節以上タルベシ

一、前三項ノ特典ヲ受クベキ船主ハ個人ニ在リテハ本人組合ニ在リテハ組合員株式會社ニ在

最近獎勵法

F.P.vol. 1008

リテハ株主執レモ露國臣民タルヲ要ス

一、本法ハ一九〇三年一月一日ヨリ起算シ八年間施行ス右年限内ニ本法ノ特典ヲ受ケタル船舶ハ該船舶ニ露國ノ國旗ヲ掲揚シタル日ヨリ引續キ二十年間上記特典ヲ受ク可シ

之ヲ要スルニ露西亞ノ如キ廣漠タル土地ヲ領シ多數ノ保守的民衆ヲ有スル國ニテハ適當ナル保護政策ヲ活用シ富ヲ人爲的ニ増加スルハ策ノ得タルモノト

謂フベシ但大會社ノミ保護シテ所謂獨占ノ弊ニ陥ルコトハ慎マザルベカラズ

庚、埃地利及ビ匈牙利

一八九〇年埃地利匈牙利國船舶ノ營業稅及ビ所得稅ヲ免除スル補助法ヲ公布セシモ逐年海運業等ノ不振ヲ救ハンニ由ナカリシヲ以テ翌年郵便物運送助成金ノ制ヲ設ケ尋デ一八九四年一般獎勵法ヲ實施セリ

郵便物運送助成金ハ十節以上ノ船舶ヲ要スル航路ニハ一海哩ニ付キ七十クロイサー(Kreuzers)十節以下ノ航路ニアリテハ五十クロイサーノ割合ニヨリ支給

セラル受命者ハ一箇年分ノ助成金ヲ政府ニ供託スルノ定メナリ而シテ獨リ「オ

H.S.S. 112 郵便助成金



オーストリアアンロイド汽船會社(Austrian Lloyd S. S. Co.)ノ特定ノ助成金ヲ受ク其割合左ノ如シ

一 アドリア海及地中海航路	十一節中以上	一 海哩ニツキ	三フロリン五十五クロイサー
使用船舶平均速力	十節以上	同	二フロリン 四十クロイサー
同	九節以上	同	一フロリン 八十クロイサー

一 大洋航路

使用船舶平均速力	十一節以上	一 海哩ニツキ	二フロリン八十クロイサー
一 ツリエント(Thrace)サントス(Santos)航路	一 海哩ニツキ	二フロリン七十クロイサー	
一 其他ノ航路			

同社ノ下附ヲ受クル助成金年額最大限ニ二百九十一萬フロリンナリト雖ヘモ政府ノ轉償スル蘇西運河稅亦些少ナリトセズ加之政府ハ造船費用トシテ一八八一年九月九二年一月九三年一月ノ三回ニ五十萬フロリン宛計百五十萬フロリンヲ貸下ゲ一九〇二年一月ヨリ起算シ滿五箇年間ニ償却ノ恩典アリ此他一八九〇年ヨリ九四年迄ハ營業及ビ所得稅ヲ免除シ又軍艦ト同様健康保證料領事館手数料ヲ免除セラル、特典アリ如斯同會社ハ政府ノ厚キ保護ヲ得クルト

同時ニ甚シキ干涉ヲ受ケ其社長ハ埃甸帝國ノ取締役二名全員八名ハ商務大臣ノ指定者タルヲ要シ海軍士官現役及ビ豫備共ハ同社船ノ船員タル優先權ヲ有ス此他ノ重要條件ハ

- 一 運賃ノ變更ハ商務大臣ノ認可ヲ受クベキコト
- 一 船用燃料炭ハ年ニ二萬噸以上埃地地產ノモノヲ使用スベキコト
- 一 戰時社船ノ徵發
- 一 船舶職員ハ自國臣民タルベキコト

噸數獎勵法

一般獎勵法ハ一八九四年後十箇年間實施セララル、モノニシテ噸數獎勵金ト航海獎勵金トノ二種アリ  
噸數獎勵金ノ下附ヲ受ケントスル船舶ハ少クモ持分ノ三分ノ二以上自國臣民ノ所有ニ係リ建造後十五年以内ニシテ長航海ヲ爲ス船舶タラザルベカラズ其割合ハ

鐵鋼汽船	一噸ニツキ	六フロリン
鐵鋼帆船	同	四フロリン五十クロイサー



木又ハ木鐵交通帆船 同

三フロン

ニシテ毎年五分宛遞減シ十五年目ニ至リ支給ヲ停止ス  
自國造船所ノ建造ニ係ル鐵鋼船舶ニハ前掲ノ一割増又半以上自國產材料ヲ使  
用セル時ハ二割五分増ヲ支給ス

沿岸貿易ニ從事スル船舶ハ航走毎百海里ニツキ一噸五クロイサーノ割合ヲ以  
テ航海獎勵金ヲ下附セラル尤モ政府ノ助成金ヲ受クル定期汽船ト競争スル船  
舶ハ此限ニアラズ

獎勵法ノ實施以來沿岸貿易船著シク増加セリト雖ヘモ運送セル貿易品價格却  
テ逐年減少セルハ奇怪ノ現象ナリ而シテ貿易品運送船ノ内「ロイド」汽船會社ノ  
船舶ハ所謂長航海汽船ノ大部ヲ占メナガラ全貿易品ノ半ヲ運送スルニ過ギズ  
而カモ全補助金ノ八割ヲ收入ス即チ左ノ如シ

- 一、オーストリアンロイド會社ニ支拂タル助成金 二四二、五〇〇磅
- 一、同上下包郵便運送料 五〇〇〇
- 一、ブドリアナツク海郵便運送料 一七二〇〇
- 一、噸數及ビ航海獎勵金 五八二八〇

航海獎勵法

結 論

計

三二二九八〇磅

斯クテ獨占ノ基礎漸ク固クシテ一方ニ政府ノ援助アリ他方ニ同業間ノ競争者  
ヲ絶チ專横極リナク所有汽船ノ噸數漸ク過剩ニシテ收入運賃益比例セバ營業  
ノ方法宜キヲ得ズ發着恒ナク世間ノ信用ヲ缺クニ至リシカバ莫大ナル補助ヲ  
受ク法外ナル運賃ヲ貪ルニ拘ハラズ其配當恒ニ四分ヲ出ザルハ偶然ニ非ザル  
ナリ

識者評シテ曰ク埃國外國ノ貿易船ハ國家ノ補助ニヨリ其市價ニ於テ増加シタ  
レモ商業價值(Commercial worth)ニ於テハ却テ衰頹シ外國船ト對峙シテ其競争力  
(Competitive Power)ヲ強ムルコト能ハザリト獨占ノ弊半官的事業ノ害淺慮ノ補助  
深ク戒メザルベカラズ而シテ船主ニ税金ノ免除權ヲ與フルハ補助金ノ内最廉  
價ナルモノニシテ且ツ商工業者間ニ異論ヲ唱フルモノ少キガ故ニ比較的容易  
ニ實行シ得ベキハ埃地利ノ實例ニ照ラシ明カナリ然レモ此補助法ニ依リ國富  
ヲ増加シタル確證ヲ舉グルニ困難ナルヲ奈何セン又埃地利政府ハ異論者ニ示  
スニ伊太利國ト自國ノ海運政策ヲ以テシ自國ハ比較的少許ノ補助金ヲ與ヘテ



海運業ヲ盛ナラシメタリト言ハンカナレドモ直接ト間接トヲ問ハズ補助金ハ人民ノ負擔ニ係リ其結果ハ唯自國ノ商船旗ヲ翻ス獨占的船舶ノ浮游スルヲ觀ルアルノミ限モ亦甚シカラズヤ

元來埃地利ハ殖民地ヲ有セズ又少許ノ海岸線ヲ有スルノミニ過ギズ故ニ帝國主義ノ理由ヲ以テ海運補助政策ノ理由ト爲スニ足ラズ況ヤ海國ト戰爭ヲ開始センカ國家ノ補助ヲ受クル船舶ハ先其攻撃ヲ受クル先鋒タルニ於テヲヤ故ニ伊太利ト同ジク埃國ニ於ケル補助ハ政府ノ虛榮心ニ驅ラレテ發生シタルモノト云フベク補助アリテ眞ニ海運業ノ發達ヲ遂グルモノニ非ズ何トナレバ補助金ハ國民ノ負擔ニ堪ヘ又ハ喜ンデ負擔スベキ金高ニ限ラル、ガ故ニ補助金ニ育成セラル、海運ハ之ヲ維持スルコト困難ニシテ假令維持シ得ラル、モ不經濟ニシテ收入善キ良財産ト云フベカラズ

辛、其他諸國

和蘭ノ郵便助成金

和蘭本國ニテハ造船及ビ航海獎勵法ヲ採ラズ毎年郵便物運送ノ爲メニ若干ノ

H.S.S. 139

助成金ノミヲ支給シ來リシガ其金高左ノ如シ

- 一 ストランヤ會社 (Stoomvaartmaatschappij Zee-land) 四四〇、〇〇〇 フロリン
- 本國及ビ英國間
- 一 西印度郵便船 (Koninklijke West-Indische Mail dienst) 四七〇、〇〇〇 フロリン
- 本國及ビ蘭領西印度諸島間
- 一 オランダラント會社 (Nederland Co.) \*二一〇、〇〇〇 フロリン
- バタヴィヤ (Batavia) 間
- 一 ロッテルダム・ロイド (Rotterdamschen Lloyd) \*二二一、〇〇〇 フロリン
- ロッテルダム・バタヴィヤ間

計 九一九、〇〇〇 フロリン

東印度政府ノ助成金

東印度政廳モ一八九一年以來東印度殖民地間ノ定期航海ヲ増進セシメンガ爲メ助成金ヲ下附シ來レリ其受命者ノ主要ナルモノヲ帝國汽船會社 (Koninklijke Pa-ketvaart Maatschappij) トシ一八九八年同會社ノ特定航路ニ對シ下附セラレタル助成金六四八、〇〇〇 フロリンニ達セリ一〇九一年政廳ハ殖民地ノ利益ヲ増進セシメンガ爲メ同會社ヲシテ布哇、清國、日本間ニ四週一回ノ航路ヲ開カシメ補助

海上運送 第四章 海運政策 第一節 重要諸國ノ海運政策 (三三三)



金トシテ最初ノ五箇年間ハ三十萬、フロリン第二次ノ五箇年間ハ廿五萬、フロリン第三次ノ五箇年間ハ廿萬、フロリンヲ下附シ會社ノ純益拂込資本ノ五分ヲ超過スル時ハ超過額ノ五分ノ二ヲ政廳ニ上納シ、殘額五分ノ三ハ拂込資本金ノ四分ニ達スル迄會社ニ積ミ立テ、殘額アレバ四分ノ三ヲ政廳ニ納メ、四分ノ一ヲ會社ノ收入トシ、順次下附セラレタル補助金ヲ償却スルニ至リ之ヲ止ム、又使用船舶ハ和蘭船舶ナルヲ要シ、無貨ニテ郵便物ヲ運送シ、船長運轉士機關士ハ和蘭人タルヲ要シ、船舶ハ何時ニテモ政廳ニテ買ヒ上グルコトヲ得ベキ條件ナリ、布哇清國、日本線ノ寄港地ハスーラバヤ(Sourabaya) サマラン(Samarang) バタビヤ、香港、橫濱、神戸、厦門ニシテ、爾後成績佳良ナリシカバ、近年船舶ヲ増加シテ二週一回ノ航路トナサントノ計畫アリ

和蘭ハ曩ニ十七世紀ノ頃海國民トシテ、字内ニ雄飛シ、其商船旗ハ東ハ布哇ヲ本據トシ、清國、日本、西ハ南北亞米利加ノ各港ニ翩々トシテ、全盛ヲ極メシモ、由來狹少ニシテ、物産ト稱スベキモノナク、製造工業興ラズ、他方ニ英佛等後進者ノ競争ニ堪エズ、國力ヲ失墜シタルト同時ニ、海運業衰ヘ、船主ハ保守退嬰主義ニ出テ、政

瑞典那威  
H 224  
189

府ハ放任主義ヲ執リ以テ、今日ニ至レリ、今同國ノ貿易品搭載高ノ比例ヲ見ルニ、一八九〇年ニハ、蘭船三割ヲ占メ、一九〇〇年ニハ、二割五分ヲ占ムルニ過ギズ、其振ハザルコト甚シトス

瑞典那威共郵便物運送助成金ト航海獎勵金トヲ支出シ、且ツ造船材料ノ輸入稅ヲ負擔ス、一八九九年ノ補助金左ノ如シ

一 郵便物運送助成金

一 航海獎勵金

那威	九、〇〇〇磅
瑞典	一六、〇〇〇磅
那威	一八、〇〇〇磅
瑞典	四、〇〇〇磅

那威ハ夙ニ海國民トシテ、知ラレ人口一、〇〇〇ニツキ、船舶一、一六二噸ヲ所有シ、英國ハ六三四噸、其海員ハ賃銀ノ低廉ナルヲ以テ、廣ク英米獨船ニ乗込ム、且ツ國內造船木用料豐富ナルヲ以テ、帆船ノ建造盛ナリ、又海運ニ關スル法令寬大ナルヲ以テ、英國ニテ廉價ナル古汽船ヲ買入レ、經濟的ニ航線シ、安運賃ノ回漕ニ從事スルヲ以テ有名ナリ



丁抹

丁抹政府ノ郵便物運送助成金支拂高一八九六七年ノ調査ニ依レバ左ノ如シ

HSB  
146

- 一 本國、アイスランド (Iceland) 間年額 四〇、〇〇〇クロネー
- 一 本國、瑞典間年額 八、七六〇クロネー

其他農産物ノ輸出貿易ヲ獎勵センガ爲メ、四箇ノ汽船會社ニ低率ノ運賃ヲ課セシメ、其報償トシテ下附スル助成金約三七〇、七六五クロネーアリ、此助成金ハ性質上貿易獎勵金トモ云フベキモノニシテ同國ニ於ケル國有鐵道ノ運賃率ハ遠距離程割安キ勘定ニナリ居ルガ故ニ内地ヨリ海外ニ向ケ輸出セラル、農産物ハ政府ノ助成金ヲ下附セラル、汽船ヲ利用シ海外市場ニ雄飛スルコト尙獨逸ニ於ケル國有鐵道ノ低率通シ運賃ノ制度ト略其結果ヲ同ウスルモノト謂フベシ

白耳義

HSB  
146

白耳義ニテハ一八五二年以前ニ造船獎勵ノ制度アリシモ、其後ハ一切海運補助法ヲ採用セズ、現時安土阿府港ノ商業ヲ發達セシメンガ爲メ、外國汽船會社ニ寄港補助ヲナスノミ即左ノ如シ

- 一 北獨逸ロイド、同社東亞及ビ濠洲航路定期船ヲ寄港セシメ、毎年八萬法

ヲ與フルノ外燈臺稅水先案内料ヲ轉價ス

一 獨濠線

往航ニハ毎四週一回復航ニハ年々六回以上十三回以内

寄港セシム

此最大補助年額三萬九千法

一 丁抹汽船會社

單ニ港稅燈臺稅ヲ免除ス

白耳義ヲ歐洲貧弱國ナル那威ニ比較センニ前者ハ三倍ノ人口ト十倍ノ外國貿易高ト有スルニ拘ハラズ、船舶ハ後者ノ十分ノ一ニ足ラズ、コハ畢竟後者ノ賃銀低廉ナル勞働者ヲ驅リテ海員タラシメ、前者ノ勞働者ハ國內ニ留リ多額ノ賃銀ヲ得テ工業ニ從事セシムルガ故ニシテ所謂國際分業トモ看ルベキカ而シテ白耳義國貿易品搭載高ヲ調ブルニ同國船扱ノ分一八九五年ニハ一割九分一九〇〇年ニハ一割六分ニ過ギズ之ヲ以テ國王及ビ一部ノ船主ハコンゴ一自由國其他トノ貿易獎勵ノ爲メニ補助金ノ制度ヲ與サント詢リシモ輿論ハ自由放任主義ニ傾クモノ、如シ

西班牙

西班牙ハ一八八七年ノ法律ニヨリ本國トキニエ (Cuba) ポートリカ (Porto Rica) 比律



賃等ノ殖民地間ニ郵便物運送助成金トシテ年々合計九百八十四萬ベセタラ支  
出シ一八九五年ニ至リ造船獎勵金ヲモ下附スルニ至レリ其割合左ノ如シ

汽船(鐵鋼造)	同	噸數一噸ニツキ	四十八セタ
木造	同		七十五セタ
鐵鋼造	同		五十五セタ
交造	同		五十五セタ
帆船(鐵鋼造)	同		五十五セタ

造船獎勵法ノ實施以來汽船ノ増加見ルベキモノアリシト雖ヘ米西戰爭後稅  
金ノ増徴商業ノ不振ニ由リ年ニヨリ著シク衰頽セル時代アリ而シテ此戰敗ノ  
爲メ大汽船十八艘三萬噸以上ヲ失ヒシト雖ヘ却テ年來紛亂極マリナキ殖民  
地ヲ米國ニ讓リ又比律賓諸島ノ代償トシテ受領シタル米金二千萬弗ヲ國內ノ  
工業ニ投資シ殖民地ノ喪失ニヨリ一般政府國民ヲ刺激シ殖産興業ニ留意スル  
コト、ナリ海運業モ爾來漸ク面目ヲ改メントス

葡萄牙  
Has 148  
アルガルブ線(Algarve)ギニア線(Guinea)ニ年額十八萬圓許ノ助成金ヲ下附ス  
ブルガリヤ國ハブルガリヤ汽船會社ノ株式ノ四分ノ一ヲ所有シ年々拂込資本

ノ九分約十萬法ヲ支給シテ郵便物ノ運送軍隊軍用品ノ輸送ニ當ラシム此他貿  
易獎勵策トシテ一九〇〇年ニ獨逸汽船會社ニ(年額十二萬法)一九〇二年ニ佛國  
汽船會社ニ(年額五十萬法定期寄港補助ヲ與フルニ至レリ

壬、日 本

日本政府ノ過去ノ保護政策ニ就テハ第一章ニ詳述セリ今左ニ現行補助法ヲ述  
ベントス

一、造船獎勵法

造船獎勵法ハ明治二十九年十月一日ヨリ十五箇年間施行セララルベキ法律ニシ  
テ規定ノ要領左ノ如シ  
造船獎勵金ヲ受クベキ資格ヲ備フルモノハ日本帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ  
社員若クハ株主トスル商事會社ニシテ逓信大臣ノ定ムル資格ヲ備フル造船所  
ニテ建造セラレタル船舶ニ限リ其船舶ハ鐵製又ハ鋼製總噸數七〇〇噸以上ニ  
シテ逓信大臣ノ定ムル造船規定ニ從ヒ其監督ヲ受ケ建造セラレタルモノナル

資格



ヲ要ス又其船體及ビ機關ハ遞信大臣ノ定ムル規程ニ依ルノ外外國品ヲ供用スルコトヲ得ズ

獎勵金ノ割

造船獎勵金ノ割合左ノ如シ

- 總噸數七〇〇噸以上一、〇〇〇噸未満ノ船舶 總噸數一噸ニツキ 一二四
- 總噸數一〇〇〇噸以上ノ船舶 總噸數一噸ニツキ 二〇四
- 機關ヲ併セ製造シタル時又ハ帝國内ノ他ノ工場ニ於テ機關ヲ製造セシメタル時 一實馬力ニツキ 五四

明治三十四年度中造船獎勵法ノ規定ニヨリ造船獎勵認可證書ヲ下附セル汽船ハ三艘此計畫總噸數ハ一二〇噸ニシテ同年度ニ竣工セル汽船ハ一〇艘此總噸數二四、二三七噸トス其造船者及ビ獎勵金授與額左ノ如シ

造船者	竣工汽船			計畫汽船	
	船數	總噸數	實馬力	船數	計畫實馬力
三菱合資會社長崎造船所	四	一六、〇四三	一三、七〇二	一	六、三〇〇
株式會社川崎造船所	三	二、九五〇	三、一〇五	二	一、八二〇
株式會社東京石川島造船所浦賀分工場	一	一、六〇〇	一、三六八	一	二、一〇〇
合計	八	一九、五九三	一八、一七五	四	一〇、二〇〇

大阪鐵工場	船數	總噸數	實馬力	獎勵金授與額	船數	計畫總噸數	計畫實馬力
總計	二	三、六四四	三、四二一	八九、九三五	一	八、二〇〇	七、一〇〇
前年度ニ比シ増減	増七	一八、一七二	一五、二六〇	四二八、一六四	減七	一一、七七二	七、八七五

三十四年度ニ於ケル私立造船所ハ一六九箇所ニシテ同年中ニ建造セル船舶ハ汽船七七艘三、三八五噸帆船六二艘五一八噸ニシテ之ヲ前年ニ比スレバ汽船ハ鋼製ニ於テ一一艘一七、〇九〇噸ヲ増シ木製ニ於テ一一艘ヲ減シ噸數二、四六七噸ヲ増シ帆船ハ木製ニ於テ一〇艘八六一噸ヲ増加セリ即チ左ノ如シ

造船所	汽船		帆船		合計	
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數
三十四年	一六九	三七	三三	三八五	一九二	五、一一八
前年ニ比シ増	一六	一	四	六二	四	八六四
三十四年	一八五	三九	三七	四四七	七五	一〇、九八二
前年ニ比シ増	一六	一	四	六二	四	八六四

(造船獎勵法同施行細則參照)

二 航海獎勵法



航海獎勵法ハ明治二十九年十月一日ヨリ十八年間施行セラルベキ法律ニシテ規定ノ要領ヲ摘載スル時ハ左ノ如シ

航海獎勵金ヲ下附セラルベキ船舶ハ左ノ資格ヲ具備スルヲ要ス

一 帝國臣民又ハ帝國臣民ノミテ社員若クハ株主トスル商會社ノ所有ニ專屬スル船舶ナルコト

二 帝國ノ船舶ニ登録シタル船舶ナルコト

三 總噸數一〇〇噸以上一時間十節以上ノ最速速力ヲ有スル鐵製汽船又ハ鋼製汽船ナルコト

四 逓信大臣ノ定ムル規程ニ合格シタル船舶ナルコト

五 帝國ト外國トノ間又ハ外國諸港間ニ於テ貨物旅客ノ運搬ヲ營業トスル船舶ナルコト

特ニ左ノ船舶ハ航海獎勵金ヲ受クルコトヲ得ズ

一 明治二十九年十月一日以後帝國船舶ニ登録ノ際建造後五箇年ヲ經過シタル外國ノ船舶

一 建造後十五箇年ヲ經過シタル船舶

一 帝國政府ノ命令航路ニ使用スル船舶

斯クテ獎勵金ヲ下附セラルベキ資格ヲ有スル船舶所有者ハ其船舶ニ對シ豫

船舶ノ資格

獎勵金ノ割合

メ逓信大臣ノ認可ヲ受クベシ

航海獎勵金ノ割合ハ左ノ如シ

一 總噸數一〇〇噸一時間十節ノ最速速力ヲ有スル船舶ニ對シ總噸數一噸一〇〇〇海

哩ニツキ金二十五圓

一 總噸數五〇噸ヲ増ス毎ニ其百分ノ十ヲ増給ス

一 最速速力一時間一節ヲ増ス毎ニ其百分ノ二十ヲ増給ス

一 總噸數六五〇噸以上又ハ最速速力一時間十八節以上ノ船舶ニ對シテハ總噸數六〇〇噸又ハ最速速力一時間十七節ノ船舶ニ對スル割合ニヨリ支給ス

航海獎勵金計算ノ方法ハ建造後五箇年ヲ經過セザル船舶ニ對シテハ全額ヲ支給シ五箇年ヲ經過シタル船舶ニ對シテハ一年毎ニ其百分ノ五ヲ遞減ス又明治三十二年十月一日以後帝國船舶ニ登録セル外國建造ノ船舶ニハ航海獎勵金ノ半額ヲ支給ス

航海哩數ハ各港間ノ最近航路ニヨリ計算スベキモノナレドモ帝國各港へ寄港シ外國ニ發航スル船舶ニ在リテハ最終ノ寄港地ヲ起點トシ又外國ヨリ發航シ帝國各港ニ寄港スル船舶ニ在リテハ最初ノ寄港地ヲ終點トシテ航海哩

計算方法



數ヲ算定ス尤モ航海哩數ヲ證明スルニハ寄港地官廳ノ寄港證明ヲ以テス  
航海獎勵金ノ下附ヲ受クル船主ノ重要ナル義務左ノ如シ

- 一 逓信大臣ノ命令ニ從ヒ相當ノ金額ヲ受ケテ公用ノ爲メニ使用セラル、コト
- 一 逓信大臣ノ命令ニヨリ航海修業生ヲ該船舶ニ乗組マシメ且ツ同大臣ノ定ムル手當ヲ支給スルコト
- 一 逓信大臣ノ許可ヲ受ケルニ非ザレバ外國人ヲ本支店ノ事務員若クハ該船舶ノ職員ト爲スコトヲ得ズ尤モ外國ニ於テ死亡其他止ムヲ得ザル事項ニヨリ船舶職員ニ死亡ヲ生ズタルトキハ該地官廳ノ公認ヲ經テ之ヲ補フコトヲ得ベキモ此場合ト雖ヘモ船主又ハ船長ヨリ直ニ逓信大臣ノ許可ヲ請ハザルベカラズ
- 一 逓信大臣ノ命令ニ從ヒ該船舶ニ郵便吏員ヲ無賃乗船セシメ且ツ郵便物小包郵便物郵便用品及ビ小包郵便用品ヲ無料ニテ運送スベキコト(明治三十一年十月八日逓信省令第二號航海獎勵法ニヨリ保護ヲ受ケル船舶郵便物運送規則參照)
- 一 船主ハ航海獎勵金ノ下附ヲ受ケテ航海スル期間並ニ其航海ヲ終了セル日ヨリ三箇年同該船舶ヲ外國人ニ賣渡賣渡交換贈與賣入賣入スルコト能ハズ
- 一 右ノ外逓信大臣ハ船主ノ義務ニ關スル事項ニツキ直接ニ船主代人又ハ船長ニ命令ヲ下スコトヲ得ベシ(航海獎勵法同施行細則參照)

明治三十四年度中航海獎勵法ノ規定ニヨリ航海獎勵認許證書ヲ下附セル汽船

及ビ同年度ニ支給セル獎勵金額左ノ如シ

船	數	總噸數	獎勵金給與額
三十四年度	一七	六〇、七八九	九〇六、二〇三
前年ニ比シテ増	五	一九、八七〇	二八二、五五八

ニシテ各汽船ノ同年度末航路ハ左ノ如シ

航路	噸數	總噸數	獎勵金給與額
米國線	三	一四、四八二	一四、四八二
孟買線	一	三、三三〇	三、三三〇
清國線	五	九、一七六	九、一七六
南洋、南洋、海峽殖民地地方及ビ米國線	一	三、七一三	三、七一三
南洋及ビ海峽殖民地地方線	一	四、一二九	四、一二九
總計		三四、七三〇	三四、七三〇
前年度ニ比シテ減		二、三四八	二、三四八

三 命令航路補助



命令書

命令航路補助金ヲ受クル船主ト政府又ハ地方廳トノ契約書ハ即チ命令書ニシテ規定ノ要領ハ左ノ如シ

- 一 契約存續ノ期間
- 二 寄港地ノ指定
- 三 船舶ノ大サ、噸數、速力、航海度數及ビ往復航海時間ノ指定船舶ノ其他船體ノ構造ニ就キテノ制限
- 四 命令航路ニ使用スベキ船主專屬ノ船舶ヲ定メ其筋ノ認可ヲ受クベキコト
- 船舶ヲ變更セントスル場合モ認可ヲ受クベキコト
- 検査官吏ノ検査ニヨリ修繕ヲ命シ又ハ認可ヲ取消スベキコト
- 五 船主ハ相當ノ代船ヲ所有スベキコト
- 六 船主ハ業務施行前或期間内ニ發着日時表ヲ調製シ其筋ノ認可ヲ受クベク其之ヲ變更セントスル時ハ或期間内ニ届ケ出テ認可ヲ受クベキコト尤モ天災其他止ムテ得ザル事故ニヨリ發着日時ノ變更ニツキ其筋ノ認可ヲ受クル暇ナキ時ハ事後其事由ヲ附シ追認ヲ受クベキコト
- 七 船主ハ運賃表ヲ調製シ限メ其筋ニ届ケ出ヅベキコト其之ヲ變更セントスル時亦同シ國信大臣又ハ地方長官ハ公益上ノ必要ニヨリ時限並ニ品名ヲ指定シ運賃定額ヲ低減セシムルコト

- 八 船舶各港ニ到着シタル時ハ内國ニテハ郵便局外國ニテハ帝國領事館又ハ貿易事務官是等ノ官吏ナキ處ニテハ外國官廳ニ届ケ出テ發着證明ヲ受クベキコト
- 九 船舶ニハ其筋ノ認可ヲ受ケタル航海日誌ヲ備ヘ船長又ハ一等運轉士ヲシテ必要ノ事項ヲ記載セシメ航海終了毎ニ寄港證明書ト共ニ其筋ニ差出シ檢閲ヲ受クベキコト
- 十 郵便物無貨運送ノコト
- 郵便官吏ヲ無貨ニテ乗船セシムルコト
- 安全ナル場所ニ郵便室又ハ郵便函ノ設備ヲナスベキコト
- 郵便物ノ紛失毀損ノ責任郵便物各地船積積揚揚費用其取扱人船積積揚揚用端艇及ビ小蒸汽船ノ規定郵便物運送ノ命令ニ違背シタル時又ハ不可抗力ニヨリ之ヲ運送スルコト能ハザル時ノ規定
- 十一 寄港地ニ出入ノ際ハ帝國旗及ビ郵便旗章ヲ掲揚スベキコト
- 十二 本支店事務員船長及ビ高等海員ハ其筋ノ認可ヲ得ルニ非ザレバ外國人ヲ使用スベカラザルコト
- 十三 醫員乗組ニ就テノ規定
- 十四 船主ノ費用ニテ通信大臣ノ命令ニ從ヒ若干名ノ航海修業生ヲ乗組マシメ相當ノ手當及ビ食料ヲ給スベキコト
- 十五 通信大臣ハ非常時變ノ際又ハ公益上ノ必要ニヨリ相當ノ使用料ヲ補償シテ船舶ヲ使用スルコトヲ得ルノ規定



海上運送II第四章 海運政策I第一節 重要諸國ノ海運政策

- 十六 申省港ノゴト
- 十七 官吏派遣業務觀察ノゴト
- 十八 補助金ノ規定
- 十九 業務ノ實況調査並ニ收支勘定書ヲ開製シ一年二回其筋ニ具申スベキコト
- 二十 命令線ノ航海運輸ニ關シ外國人ヲ組合員又ハ社員株主トナスコトヲ得ザル規定
- 命令線ノ航海運輸ニ關シ外國人ト若干月以上繼續スル商事契約ヲ締結セントスル時ハ  
通信大臣ノ認可ヲ經ベキコト
- 命令者ニ規定ノ義務ヲ他人ニ讓渡シ若クハ下請ヲ爲サシメ又ハ船舶ヲ賣渡、貸渡、交換贈  
與、質入、寄入、スルコトヲ得ザルコト
- 二十一 命令航路ノ欠航指定船舶ヲ使用セザル時、命令期間中ニ修繕又ハ船舶ノ補充ヲ爲サ  
ザル時ノ違約金
- 指定往復航海時間ヲ遲延シタル時ノ違約金
- 郵便物ノ船積陸揚ノ命令ニ違反シ又ハ航路外航行ヲ爲シタル時違約金
- 二十二 政府ニテ命令書ヲ解除スベキ場合並ニ船主ヨリ命令書ノ解除ヲ請願シタル時ノ補  
助金ニ就テノ規定
- 二十三 保證金ノコト

日本郵船會社

命令航路補助金額左ノ通り (一) 日本郵船株式會社

小	歐洲線	二、六七三、八九四、一八四	三三年一月—四二年十二月
	米國線	六五四、〇三〇、〇〇〇	三四年十一月—四二年十二月
	澳洲線	五二五、六五七、六〇〇	三四年四月一日—三九年三月
	孟買線	一七八、七八五、一三三	三四年四月一日—三九年三月
小計		四、〇三二、三六六、九一七	

  

上 海線	二五〇、〇〇〇	三八年十月—三九年九月
北 清線	一〇〇、〇〇〇	
韓國北清線	二五、〇〇〇	
神戶小樽線	二五、〇〇〇	
青森室蘭線	五〇、〇〇〇	
小計	四、五八二、三六六、九一七	

國 館 根 室	四四、三四〇
小 樽 種 内	四三、四七二

海上運送II第四章 海運政策I第一節 重要諸國ノ海運政策



大阪商船會社

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四〇)

根室網走	一七、一一二	三八年十月—三九年九月 (北海道廳命令)
根室紗那	二二、四〇七	
函館小樽	二四、六五〇	三四年十月—三九年九月(五箇年)
稚内網走	二八、三二四	三四年五月—三九年三月
冬季千鶴線	四、〇〇〇	(北海道廳命令)
基隆線	六〇、二〇〇	每年預算提出(三八年年度預算額) (臺灣總督府命令)
小笠原嶼線	一五、四八〇	三八年四月—四〇年三月(東京府命令)

以上地方廳命令航路

二五九、九七五、〇〇〇

合計

四、八四二、三三一、九一七

(二)大阪商船株式會社

上海漢口線	二四四、九〇三	三一年一月—四〇年十二月
漢口宜昌線	一一〇、〇三九	
韓國航路	三〇、〇〇〇	三三年十月—三八年九月
韓國航路寄港補助 (蔚原馬山、木浦、群山)	六、九四四	三二年四月以降每年預算提出 (上記金額、三六年中ノ預算也)

以上通信省命令航路

小計

三九一、八八六圓

大家商船會社

以上臺灣總督府命令航路

小計 五七、四四三、四四圓

總計

九六六、三二〇圓

(三)大家商船會社

臺灣航路	三二七、八九六	二九年五月以降每年預算提出 (上記金額、三六年中ノ預算也)
南清航路	二四六、五三八	三二年四月以降 同上

通信省命令航路

日本海航路	一四〇、〇〇〇	三四年四月—三九年三月
-------	---------	-------------

(四)大東汽船株式會社

上海蘇州線	一七、六七二	三一年九月—三六年六月
上海杭州線	一一、五〇七	
蘇州杭州線	二七、六九四	三四年四月—三六年六月 (滿期後)

通信省命令航路

計

五七、八七三圓

(五)東洋汽船株式會社

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四一)



東洋汽船會社

湖南汽船會社

各國汽船入港調

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四二)

通信省命令航路

香港榮港線

一、〇一三、八八〇四三三年一月—四二年十二月

(六)湖南汽船株式會社

三六〇〇〇 通信省利子補給

湖南航路

以上通信省命令航路 合計

六、二二二、〇〇五、九一七

地方廳命令航路 合計

八、三三四、四〇九、〇〇〇

總計

七、〇五六、四一四、九一七

外ニ小笠原島、大島、沖繩各離島、隠岐、北海道沿岸航路等ノ小航路ニ對シ地方廳ノ支出スル補助金五六萬圓アリ  
日清戰役後日本汽船ノ確實ナル増加ハ二章ニ詳述セルガ如シ今左ニ開港場ニ入港セル諸國汽船ノ總航數(概數)ヲ掲グ

日本船	明治三六年	明治三五年	明治三三年	明治三二年
英國船	四、七〇	四、一〇	三、七〇	〇、六〇
獨逸船	五、一〇	四、三〇	三、四〇	〇、三〇

各國汽船搭載貨物價格

又其輸出入貿易額ヲ諸國汽船取扱高ニ分タバ左ノ如シ但概數ノミヲ示ス

獨逸船	三六年	三五年	三四年	三六年	三五年	三四年
米國船	一、三〇	〇、九六	一、二〇	一、〇〇	〇、三二	〇、〇九
那威船	〇、三九	〇、三五	〇、二八	〇、二七	〇、二九	〇、〇三
露國船	〇、二一	〇、二五	〇、二五	〇、二九	〇、二七	〇、〇七
佛國船	〇、一九	〇、一六	〇、一六	〇、一七	〇、一七	—
日本船	一、一四	一、〇五	九三	一、〇六	九七	八六
英國船	八九	八三	八一	一三二	一〇八	一〇二
獨逸船	四一	三三	四二	三八	三六	三三
米國船	一六	一一	八	八	六	五
佛國船	一六	一四	一八	六	六	五
那威船	五	三	二	九	三	一

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四三)



F.P.vol. 1130

英地利船	三	三	四	六	四	一〇
露國船	一	二	一	二	〇八	〇二

航海獎勵法ノ失敗

然レモ貿易ノ發達ハ主トシテ航海獎勵并ニ命令航路助成ニ歸スベカラズ何トナレバ航海獎勵金ノ支出額ハ獎勵法實施以來比較的僅少ニシテ此恩典ニ浴スルモノ最近調査ニ依レバ僅ニ純然タル海運業者ニ非ザル三井三菱ノ石炭船郵船會社ノ孟買米國汽船等ニ限レルハ蓋シ造船規程ニ適合スル資格ヲ具備スル船舶ヲ造ルニハ莫大ノ資金ヲ要シ且ツ有利ナル海外航路ニ從事センニハ勢ヒ内外先輩者ノ競争ヲ期セザルベカラズ其能ク海外慣習ニ通ジ事務ニ長ゼンニハ多年ノ經驗ヲ要スルガ爲メ廣ク小船主ヲ驅テ海外航路ヲ發展セシメントスル獎勵法ノ主旨ニ反スル結果ヲ來セルハ誠ニ當然ノコトトス假ニ獎勵法ノ恩典ニ浴スルモノ續出センモ其結果ハ我確實ナル海運貿易ノ發達ヲ來スベキヤ否ヤハ疑問ノコトニ屬ス

又命令航路ノ内ニハ郵便物運送ヲ主眼トスルモノアリ臺灣小笠原島等ノ邊境

歐洲航路ハ補助ノ理由ニ存セズ

ト母國トノ連絡又ハ清國開發國勢扶植等ノ爲メニスル政治上ノ理由ニ出ヅルモノアリ工業用ノ原料品ヲ廉價ニ輸入セシメントノ經濟上ノ理由ニ出ヅル者アリ(孟買航路ノ如キハ運賃削減ノ制ニヨリ我紡績等ヲ發達セシメンガ爲メト雖ヘモ助成金ノ多額ヲ占ムル諸外國航路ノ如キハ其初メハ獎勵法ノ恩典ニ浴セントシテ經營セラレ繼テ船主ノ願ニヨリ之ヲ命令航路ニ改メ其助成金ハ別ニ據ル所ナキヲ以テ獎勵金ヲ標準トシ定期航行ヲ踐ミ嚴重ナル諸般ノ束縛ヲ受クルニ代ヘ一定ノ年限間獎勵金ノ如キ遞減法ニ依ラズシテ指定ノ金額ヲ下附スルコトナリタルガ故ニ補助金下附ノ目的モ亦甚漠然タルモノニシテ之ヲ惡評スレバ海外ノ大航路ヲ日本人ノ手ニテ維持セシメントノ虛榮心ヨリ出デタルモノト云フベク之ヲ善ク見レバ多少經濟上ノ理由ヨリ出デタルモノト認ムベキ點ナキニシモアラズ而シテ我獎勵法ノ規定スル所ヲ看ルニ佛國英國ノ如ク獎勵船ノ命令航路ニ侵入スルヲ禁止セザルガ故ニ命令航路ハ一般獎勵ノ妙用ヲ害スル者ニ非ズト雖ヘモ事實上所謂妙用ナルモノ起ラズシテ止ミ他方ニ在來ノ大船主ハ巨額ノ補助金ヲ獲得シ其基礎ヲ固メ漸ク獨占ノ弊ヲ醸スニ至ルベキハ



海外特ニ佛伊ノ例ニ徴シ戒メザルベカラズ  
 海外定期航路ノ開設ト共ニ從來ノ外國會社トノ間ニ競争起リ運賃ハ一時低落  
 センモ第三章ニ述ベタルガ如ク世界ノ主要航路ニハ孰レモ運賃同盟ナルモノ  
 アリ後進者ハ間モナク此同盟ニ加入セザレバ即チ貨物ヲ吸收シ得ザルヲ常ト  
 スルガ故ニ命令航路ノ樹立ニヨリ貿易ヲ永遠ニ發達セシメタリトハ首肯シ難  
 キ断定ナリトス

而シテ前記保護政策ニヨリ日本海運ハ何程ノ發達ヲ爲シタリト云フニ明治三  
 十七年末ノ調査ニ依レバ後表ニ示スガ如ク五〇〇〇噸以上ノ汽船ハ郵船及ビ  
 東洋ノ兩汽船會社ニ屬シ五〇〇〇噸以下ノ汽船ニアリテモ新造精銳ノモノハ  
 被保護船主ノ所屬ニシテ合計ニ於テ四割六分ハ實ニ被保護船タルノ有様ナリ  
 此等船舶ノ從事スル航路ハ保護政策ニヨリ幾分其創設ヲ早カラシメタルニ相  
 違ナキモ其内別ニ重要ナル目的ヲ有セザル數航路ハ之ヲ自然ニ放任セバ却テ  
 確實ナル發達ヲ遂グベカリシカハ問題ナリ而シテ非保護船ノ多數ヲ占ムルハ  
 三〇〇〇噸以下ノ老朽船ニシテ是等ハ主トシテ内國沿岸ニ踞跡シ遠洋航海ニ

結 論

從事スルモノトテハ實ニ數フルニ足ラズ尤モ日露戰役中外國ヨリ購入セル過  
 剩船舶ハ御用船解除ト共ニ必要上海外航路ニ發展センカナレモ多數ノ船舶ハ  
 矢張老朽且小船タルヲ免レズサレバ其發展範圍モ狹少ナルヲ免レズ

明治三十七年調査

船 會 社	5000噸以上		3000/5000噸		1000/3000噸		300/1000噸		300未満		總 計	割 合	
	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數			
郵 船 會 社	19	114,090	13	50,091	32	65,410	6	4,571	16	838	86	237,060	30.02
商 船 會 社			2	6,630	21	38,011	38	20,045	33	4,609	94	69,295	8.78
東洋汽船會社	4	23,802	2	7,744					1	21	7	31,657	4.01
三 井			2	7,340	4	7,820					6	15,660	1.98
三 菱					2	5,569					2	5,569	.70
大家南船會社					2	3,213					2	3,213	.41
湖南船汽會社							2	1,870			2	1,870	.24
大東汽船會社									8	210	8	210	.03
*被保護船總計	23	138,882	19	73,205	61	120,283	46	26,486	53	5,678	207	364,531	45.17

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四〇)



非保護船總計	25	87,919	110	205,582	110	56,806	620	54,118	874	404,435	51.23	
官公有船			3	6,032	17	8,359	168	6,134	125	20,525	2.60	
計	22	188,882	44	161,124	174	331,907	173	91,657	795	65,930	1200	
											780,494	100%

\* 船舶助成金海軍獎勵金等政府ノ保護ヲ受クルモノ

### 第二節 保護關涉主義ト自由放任主義

第一節ニ詳述セシガ如ク現時世界諸國ハ各種ノ手段ニヨリテ海運業ヲ發達セシメントニ汲々タリ其間ニ介シ英國ハ少許ノ例外ヲ除キ自由放任主義ヲ採リ直接又ハ間接補助ノ手段ヲ捨テ總ベテ海運發達ヲ自然ノ競争ニ一任スルモノ、如シ然ラバ諸國ノ保護政策ノ英國ノ海運并ニ貿易ニ及ボセル影響如何ヲ尋ヌルモ亦海運政策ノ研究ニ資スル所アルヲ信ズ

本問題ヲ分チテ左ノ四項トス

- 一 英國殖民地又ハ其他ノ地方ニ於ケル商人ハ歐洲大陸諸國ヨリ工業品ヲ輸入スル方運賃低廉ニ各種ノ便宜モアリ又仕送り正確ナル等ノ理由ヲ

諸國ノ保護政策ト英國ノ海運

英國商人中外國船ニ依ル者アリ

以テ從前英國ノ製品ヲ需用セシ者モ如何ナル程度迄歐洲大陸諸國へ注文替ヲ爲スニ至リシカ

二 英國商船ガ國籍ヲ轉ジテ外國商船ト爲リタルガ爲メ英國ノ貿易ニ及ボセル影響如何

三 補助厚キ外國船特ニ佛國帆船ニ奪ハレタル英國貿易ノ程度如何

四 沿岸貿易制限法ノ英國海運ニ及ボセル影響如何

第一點ハ他國ノ保護政策ノ爲メ英國品ハ外國市場ニテ漸ク他國品ニ壓倒セラレ、ノミナラズ英國商工業家中却テ之ヲ利用センガ爲メ外國ノ商品ニ依頼スルノ止ムヲ得ザルニ至リタル奇結果ニシテ實例ヲ舉グレバ左ノ如シ

甲 英國商人ニシテレヴァント及ビ東阿地方トノ取引ニ從事スル者ハ此等地方得意先ノ利益ヲ計リ運賃低廉ナル獨逸製品ヲ仲繼スルコト屢々ナリ

乙 シエノアヨリリヴァンプレート(River Plate)ニ至ル貨物ノ運賃ハ之ヲリヴァンプレート出ノモノニ比スレバ其低廉ナルコト驚ク計リナリ之ガ爲メ在リヤンチエスター工業者ハ

自國生産品ヲ得意先ナルリヴァンプレートニ供給スルニ代ヘ歐洲大陸特ニ伊太利又ハ瑞四ニ注文スル奇觀稱ナラズ今一九〇一年ノ實算ニ依ルニシエノアヨリリヴァンプレート

海上運送 第四章 海運政策 第二節 保護關涉主義ト自由放任主義