

特26
139

献呈

却瀬春雄閣

海上運送

窪川真澄著

山田九郎



序

畏友商業學士窪川眞澄君曩ニ業ヲ東京高等商業學校ニ卒
へ更ニ同校專攻部ニ於テ海運ノ研究ニ從ヘリ、當時予偶々同
窓諸氏ノ勸誘ニ因リ敢テ自ラ揣ラズ「海上保險」ヲ上梓シ將ニ
海運ニ及ビ以テ聊カ寥々タル學海ニ貢獻スル所アラシクコト
ヲ期セリ、然レトモ日夜公私ノ劇務ニ懊殺セラレテ竟ニ寸暇
ヲ得ズ常ニ以テ遺憾トセリ、於是乎窪川君ニ計ルニ海運ノ起
稿ヲ以テシ予ガ多年ノ研鑽ニ成レル材料ト腹案トヲ示セリ
乃々同君之ヲ經トシ自己ノ研究ヲ緯トシテ編纂セルモノハ
即々本書ノ前身「海運」ナリ、爾來同君職ヲ日本郵船株式會社ニ
奉シ其香港支店ニ在リテ海運業ノ實務ニ從事スルノ傍ラ海

運ニ關係セル東西ノ著書雜誌ヲ涉獵シ之ニ自家多年ノ經驗ヨリ得タル斷案ヲ加ヘ新ニ一著述トシテ公ニセラレントスルモノ本書即チ之レナリ、予曩ニ「海運」ノ校閲ニ應ゼルノ故ヲ以テ亦タ本書ノ校閲ヲ諾セリ而シテ今本稿ヲ通讀スルニ啻ニ其研究ノ該博ニシテ材料ノ豊富ナルノミナラズ所說ノ適切ナル到底本書ノ前身タル彼ノ「海運」ノ比ニアラズ況ンヤ先年予ガ同君ニ致シタル研究材料ニ於テオヤ、予今回再ビ其校閲ノ囑ヲ受ケタリト雖モ殆ンド斧正ノ要ヲ見ズ反テ自己ノ研究ニ資シタル所甚ダ尠カラザルヲ愧ヅルノミ故ニ校閲者トシテ其名ヲ署スルハ或ハ恐ル同君ノ勞力ニ對スル光榮ノ幾分ヲ減殺スルモノナランコトヲ然レドモ予ハ唯以上ノ理

由ニ因リ單ニ署名スルニ過ギズ、若シ夫レ本書ノ收ムル所ニ至リテハ是レ悉ク同君ガ不撓ノ研鑽ニ成レルモノナリ聊カ附記シテ以テ序文ニ代フ、

明治卅九年仲秋

村瀨春雄識

自序

恩師村瀨春雄氏曩ニ海上保險ヲ上梓シ次ニ海運ニ關スル著述ヲ以テ我學界ノ不備ヲ完フセント計ラレタルモ故アリテ其腹案ノ全部ヲ予ニ致シ之ニ據リテ起稿センコトヲ勸メラル予素ヨリ淺學薄識敢テ當ラズト雖ヘモ當時世間焦眉ノ急ニ應ゼシメントノ婆心禁シ難キヲ以テ幸ニ恩師ノ斧正ニ依リ海運ヲ公ニセリ是ヲ本書ノ前身トス爾來光陰箭ノ如ク早クモ七年有餘ヲ過セリ此間世界海運史上特書スベキ大西洋海運合同パナマ運河起工等アリ又我海運史上由々敷出來事ハ實ニ日露戰役トス思フニ我海運業ハ日清戰役後漸ク其緒ニ就キ保護政策ニ依リ被保護船ハ海外航路ヲ樹立シ來リシ

モ是等ハ未ダ「滋養物」ニ養ハル、幼兒時代ニ屬シ日本の臭味
 ナ脱スルコト能ハザリシモ日露戰役ニヨリ我國ハ外交上一
 等國トナリタルト同ク海運業ニ於テモ必要上應ニ世界的ナ
 ラザルベカラズ大人時代ニ至ラシメザルベカラズ海運業既
 ニ世界的ナラザルベカラズ大人時代ニ至ラシメザルベカラ
 ズ從テ是ニ應ズベキ海上運送ニ關スル諸般ノ智識ハ「海運」ヲ
 以テ満足スル能ハズ是即本書ノ要アル所以トス而シテ「海運」
 ハ專ラ商人ノ位置ヨリ研究セリト雖ヘモ本書ニ於テハ商人
 船主並ニ海運業ニ從事スル者ノ知ラザルベカラザル要綱ヲ
 縷述セリ然レバ海運業ノ沿革、政策、經營ノ三章ハ完ク新ニ増
 補シタル所ニシテ其他各章ヲ通シ多分ノ修正ヲ施シ幾分面

目ヲ改ムルニ至リタルハ偏ニ恩師ノ賜ニシテ著者ガ特筆深
 謝スル所ナリ又本書ノ起稿ニ就キ大阪商船會社員淺井義調、
 東洋汽船會社員黑澤精次、日本郵船會社員小畔四郎、渡邊水太
 郎諸氏大ニ幫助ノ勞ヲ執ラレシヲ多謝ス聊本書ノ來歴ヲ述
 べ序文ニ代フ。

明治三十九年四月於高松來青館

窪川眞澄識

凡例

- 一 海運ニ關スル適當ナル著書ハ海外ニ於テモ其類ニ乏シク或ハ法律ノ議論ニ陷リ然ラザレバ技術ノ説明ニ傾クモノ多シ唯此等ノ中庸ヲ得タルモノハ佛國ニ於テ商業學校教科書トシテ出版セル馬耳塞商業學校教授シヤムベノア(Champerouis)氏著Armenants Maritimesト題スル書冊トス本書第六章以下主トシテ其體裁ヲ此ニ象リ多少ノ取捨ヲ爲シテ編纂セリ然レドモ著述ノ來歷上村瀬春雄氏著海上保險ト關係ヲ有スルコト淺カラザレバ該書ノ體裁モ大ニ之ヲ採用セリ
- 一 共同海損救援救助併ニ海上保險ノ如キ之ヲ海上運送ナル語中ニ包含セシムルハ妥當ニ非ザルヲ信ズレドモ海運ノ研究上必然起ルベキ問題ナルヲ以テ本書中其大略ヲ敘述セリ
- 一 本書ハ重ニ本邦ノ法令慣習ヲ基礎トシテ敘述シタレドモ又歐米各國ノ法令慣習ヲモ參照シテ讀者ノ便ニ供セリ而シテ此等參照セル事項中出所明カナルモノハ欄外ニ引用書ノ員數ヲ示シタレバ其詳細ヲ知ラント欲スル讀者ハ

凡例

(一)

凡例

之ニ就テ看ルベシ但前掲 *Armenents Marimes* ノミハ煩雜ヲ避ケ一々其頁數ヲ

欄外ニ掲ゲズ

一 商法修正案參考書ハ本書ノ編纂ニ際シ絶エズ參考ニ供シタリ然レドモ該書

ハ出版所一ナラズ從テ頁數ニ異同アルヲ以テ是亦引用書中ニ掲ゲズ

一本邦ノ海事ニ關スル法規類ハ海事法令大全ヲ參照シタルコト尠カラズ其詳

細ハ例ノ原冊ニ就テ看ルベシ

一 英國ノ判決例ニ就テハプリチャード (Prichard) マースデン (Marsden) 兩氏ノ著書ヲ

參照セリ然レドモ海運ニ關スル判決例ノ多クハカーヴァー (Carver) 氏ノ著書

等ニ拔萃シアルヲ以テ有名ナルモノヲ除キ故ラニ判決例ノ名ヲ欄外ニ示サ

ズ唯之ヲ拔萃セル書冊ノ頁數ヲ示セルノミ

一本書中往々村瀨氏著海上保險中ノ章句ヲ其儘ニ或ハ拔萃シテ載セタル所尠

カラズ是レ皆同氏ノ許可ヲ得タルモノナリ

一 海運ニ關スル書式中主要ナルモノハ附録トシテ卷末ニ載セタリ而シテ此等

ノ書式中異リタル字體例ハ本文明朝字體ノ場合ニハ楷書體ヲ以テ印刷シ

タルモノハ實際使用スル場合ニ於テ印刷書式中ニ書入レヲ爲ス部分ト知ル
ベシ

一本書中引用シタル書籍ハ著者ノ名書名出版ノ年及ビ引用ノ際用キタル略字
ト共ニ次ノ引用書目録ニ明カナリ引用法文亦之ニ倣フ

引用書目録

- A.W. — A. Wilson—*Merchantile Handbook*—1883.
- Ab. — Abots—*Law of Merchantile Marine & Seamen*, 14th Ed.—1897.
- Ard. — Arnould—*On the Law of Marine Insurance*, 2 vols. 6th Ed.—1887.
- B.M.S. — Cornewall, Jones—*The British Merchant Service*.—1898.
- Car. — Carver—*A Treatise on the law relating to the Carriage of Goods by Sea*—2 Ed.—1891.
- C.A.C. — de Courcy—*Commentarie des Polices Françaises d'Assurance Maritime*.—1888.
- C.A.Q. — de Courcy—*Questions de Droit Maritime* 4 vols.—1877/1888.
- C.I.A. — Actes du Congrès International de Droit Commercial d'Anvers—1885/1886.
- C.I.B. — Actes du Congrès International de Droit Commercial de Bruxelles—1888/1890.
- Des. — Desjardins—*Traité de Droit Commercial Maritime*, 9 vols.—1878/1890.
- Em. — Eméragon—*Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse*.—1827.
- F.P. — Fairplay.

凡例

- Ham. — Hamilton—Lees' Law of British Shipping & Marine Insurance.—1896.
 Hi. — Hilloat—Notes on Stowage.—1894.
 H.H. — Holman—A Hand Book for Shipowners & Masters, 5th Ed.—1900.
 H.L.S. — Hill, Gray—Restriction by Contract upon the Liability of Shipowners as Carriers of Goods.—1891.
 H.G.L. — Hill, Gray—Restriction on Law upon. " " —1892.
 Ja. — Jacobs—Le Droit Maritime Belge, 2 vols.—1889/1891.
 H.S.N. — J. Kennedy—The History of Steam Navigation.—1903.
 Leg.B. — Leggett—A Treatise on the Law of Bills of Lading, 2nd Ed.—1893.
 Leg.Ch. — Leggett—A Treatise on the Law of Charter Party.—1894.
 Low.M. — Lowndes—Practical Treatise on the Law of Marine Insurance, 2nd Ed.—1885.
 Lyc. — Lyon-Caen et Renault—Traité de Droit Maritime, 2 vols.—1896.
 M.N.Q. — Maritime Notes and Queries.
 M. — Martin—The History of Lloyd's & Marine Insurance in Great Britain.—1876.
 H.S.S. — Royal Mecker—History of Shipping Subsidies.—1905.
 New. — Newson—Law of Salvage, Towing and Pilotage.—1886.
 Oliv. — Oliver—Shipping Law Manual, 7th Ed.—1896.
 Pa. — Paasch—From Keel to Truck, 2nd Ed.—1894.

- Pard.D. — Pardessus—Cours de Droit Commercial, 6e Ed.—1856.
 R.G. — Genoa Conference Report.—1892.
 R.H. — Hamburg " " —1885.
 R.Lon. — London " " —1893.
 O.C.C. — J.R. Smith—The Organization of Ocean Commerce.—1905.
 S.T. — Stevens—On the Stowage of Ships & their Cargoes, 7th Ed.—1878.
 Valr. — Valroger—Droit Maritime, 5 vols.—1883/1886.
 Walt. — Walton—Know your Own Ship.—1895.
 Wdt. — Wendt—Papers on Maritime Legislations 3rd Ed.—1888.

- 舊商 — 本邦舊商法
 新商 — 本邦新商法
 民 — 本邦民法
 船 — 船舶法
 船施 — 船舶法施行細則
 船 — 船員法

凡例

- 船施 | 船員法施行細則
- 水 | 水難救護法
- 水施 | 水難救護法施行細則
- 水取 | 水難救護法取扱手續
- 佛商 | 佛蘭西商法
- 獨商舊 | 獨逸舊商法
- 獨商新 | 獨逸新商法(一九〇〇年實施)
- 白商 | 白耳義海商法
- 英商 | 英國商船法(一八九四年實施)
- 伊商 | 伊太利商法
- 和商 | 和蘭商法
- 西商 | 西班牙商法
- 葡商 | 葡萄牙商法
- 村 | 村瀬春雄著海上保險(再版)

海上運送目次

第一章 海運業ノ沿革……………一—九〇

第一節 世界海運業ノ沿革……………一—五

- フエニシヤ—カルセージ(二) 希臘—亞刺比亞—伊太利自治市邑—ハン
- ナ同盟(三) 亞米利加發見喜望峯迂廻—上古ノ船舶(三) ガレー—インヴ
- インシブルアルマダ(四) 航海條例(六) 東印度商會(七) 濠洲ノ發見—遠
- 洋航海業ノ發達(九) 汽船ノ創造(二) 旅客運送(三) 海洋航行汽船(三) 遠
- 洋航海ノ成功(四) 太平洋ノ海運—螺旋推進機(五) 汽機ノ改良(六) 鐵船
- ノ沿革(七) 木鐵交造船(八) 東洋航路(九) ビーオー會社(一〇) 蘇西運河(三)
- 太平洋ノ海運(四) 西印度航路—大西洋ノ海運(五) キユナード(三) 營
- 業ノ競争(六) レコード(五) 不定期船—石炭船(三) 家畜運送船—獸肉運
- 送船(三) 茶運送船(三) 其他ノ貨物汽船(三) 棉花運送船—汽船ノ主要航
- 路(五) 大西洋航路(六) 東洋航路—南阿航路(七) 南米航路—北米東洋航

路(六) 北米濠洲航路—定期及ビ不定期船ノ航路(九) パナマ運河(四〇) 運
 河稅率ト利用船舶(四) パナマ運河ト南米航路(四三) 北米東洋航路トパナ
 マ運河(四五) 地中海東洋航路トパナマ運河(四六) 米濠航路トパナマ運河(四七)
 歐濠航路トパナマ運河—各國所屬船舶噸數(四八) 各國船主調(五二) 各國
 造船業(五三)

第二節 日本海運業ノ沿革……………五—九〇

起源(五) 倭寇—進貢船(五) 歐洲人ノ來航(五) 天主教ト遠洋航路—御朱
 印船(五八) フスタ船(五九) 墨西其航路—鎖國令(六〇) 西洋造船術ノ傳習—外
 國渡航ノ禁ヲ解ク(六三) 檣廻船、菱垣廻船(六三) 廻漕會社(六四) 廻漕取扱所—
 郵便蒸汽船會社(六七) 三菱會社(六八) 共同運輸會社(七二) 日本郵船會社(七三)
 大阪商船會社(七五) 大家商船會社(八二) 大東汽船會社(八三) 東洋汽船會社(八三)
 湖南汽船會社(八四) 商船ノ盛衰(八六)

第二章 船舶及ビ船舶所有者……………九—一〇

第一節 構造上ノ概念……………九—二九

(第一、船舶ノ種類) 造船ノ材料ニヨル區分……………木船(九二) 木鐵交造船(九三)
 鐵船—鋼船—被覆船(九三) アルミニウム船(九四) 形狀ニヨル區分…………
 ……一段甲板船—二段甲板船—三段甲板船—四段甲板船—圓材甲板船—
 遮陽甲板船(九五) 無甲板船(九六) 推進機ニヨル區分……………汽船ト帆船トノ
 區別(九六) 外車汽船—單暗車及ビ雙暗車汽船—補助暗車汽船—船尾外車
 汽船—西洋形帆船及ビ日本形帆船(九七) 合子船—石油發動船(九八) 帆檣及ビ
 ビ帆ノ裝置ニヨル區分……………シッパ及ビ四檣シッパ—バーク—四檣及ビ
 五檣—バーク—バークケンチン—ブリッグ—ブッガンチン—トップスル及ビ
 三檣—トップスル、スクーナー(一〇〇) 縱帆及ビ三檣縱帆スクーナー—ラッガー
 カッター及ビスループ—ヨット(一〇二) 航路制限ニヨル區分……………遠洋航
 船—近海航船—沿海航船—水航船(一〇三) 帆船ノ航路制限ト汽船ノ航
 路制限トノ區別(一〇三) 登簿ノ有無ニヨル區分……………日本船舶及ビ外國
 船舶(一〇四) 稅關ノ取扱方ニヨル區分—航船ノ定、不定ニヨル區分(一〇五)

用途ニヨル區分(二〇六)資格ニヨル區分(二〇七)

(第二噸數) 噸數及ビ石數ノ必要—噸數ノ種類—總噸數ノ意義及ビ單位
(二〇八) 總噸數ニテ大略ノ大サヲ知ルコトヲ得ベシ—大略ノ總噸數計算
法—登簿噸數ノ意義及ビ計算法(二〇九) 本邦ニ於ケル計算法—大略ノ登
簿噸數計算法(二一〇) ダニユーブ河及ビ蘇西運河噸數計算法—登簿噸數
ノ必要及ビ總噸數トノ關係(二一一) 積噸數ノ意義—積噸數ト他ノ噸數ト
ノ比較—積噸數ノ變化(二一二) 積載力(二一三) 二重底—二重底ト積載力—
水バラスト(二一四) ターレット形船—排水噸ノ意義—石數ノ意義(二一五) 石
數ト噸數トノ關係(二一六)

(第三汽機ノ種類及ビ馬力) 汽機ノ種類……………單筒膨脹汽機—聯成膨脹
汽機—三聯成膨脹汽機—四聯成膨脹汽機—スチーム、ダービン(二一七)
馬力ノ種類……………公稱馬力—實馬力(二一八)

(第四吃水及ビ節) 吃水ノ意義及ビ海運トノ關係(二一九) ロードライン(二二〇)
節ノ意義—本邦ニ於ケル制度—海外ニ於ケル船舶検査ノ組合(二二一)

ブリチシユ、ロイドノ沿革(二三三) ロイズ、ニユース—ロイズ、リスト(二三三)

ロイド組合ノ事業—船名錄—ロイドナル名稱ノ流行(二三四) ビュロー、ペ
リタスノ沿革(二三五) 木船ノ等級……………一等船—二等船—三等船(二三六)

本船ノ検査—鐵船及ビ鋼船ノ等級(二三七) 鐵船及ビ鋼船ノ等級標準(二三八)

鐵船及ビ鋼船ノ検査—汽機ノ検査(二二九)

第二節 法律上ノ概念……………二二九—二三元

(第一船舶ノ意義、内容及ビ其他ノ性質) 船舶ノ意義(二三〇) 船舶ノ法律上
ノ性質(二三二) 日本船舶タル要件(二三三) 某國船舶トナス原則……………英國
—佛國—獨逸—白耳義(二三三)

(第二、日本船舶ノ特權) 國旗掲揚權—航海獎勵金ヲ受クル權利—不開港
場ニ寄港シ又ハ日本各港間ニ於テ物品旅客ノ運送ヲ爲ス權利(二三五)

(第三、船籍及ビ登録) 船籍港—船舶登記證書及ビ國籍證書(二三六) 假船舶
國籍證書(二三六)

第三節 船舶所有者……………二三元—二四頁

(第一、船舶取得ノ方法) 船舶ノ所有權ヲ得ルニハ契約書ヲ要セズ(三九)
 構造ニヨル取得(三九) 賣買其他ノ法律行爲ニヨル取得—航海中所有權
 移轉ノ結果(四〇)
 (第二、船舶共有者及ビ船舶管理人) 共有ノ必要—股分ノ數(四一) 共有關係ノ發生 共有者内部ノ關係……………費用ノ負擔—債務ノ分擔—議決權—配當ヲ受クルノ權—自己ノ持分ヲ買取ラシムルコトヲ得ル場合—持分處分權—他ノ持分ヲ買取リ又ハ其競賣ヲ請求スルコトヲ得ル場合(四二)
 (三) 第三者トノ關係……………船舶管理人ノ必要—管理人タルベキモノ—管理人ノ權限—管理人ノ職務(四三) 共有關係ノ消滅(四七)

第三章 運 賃

……………(四九—四六)

運賃ノ意義—或場合ニ運賃存ゼズ(四九)

第一節 運賃ノ變動及ビ高低

……………(五〇—五九)

海運ノ運賃ハ陸運ニ比シテ低廉ナリ—船舶ハ世界ヲ相手トス(五〇) 船

船ハ貨客ノ運送以外ニ使用シ難シ—固定資本ヲ要セズ(五二) 備船ニ於ケル運賃ノ高低……………地方的高低—世界的高低(五三) 共用船舶ニ於ケル運賃高低—底荷代用貨物(五五) 小口ノ貨物ト大口ノ荷物—港ノ便、不便經費ノ多少(五七) 鐵道及ビ他船トノ競争(五八)

第二節 運賃同盟及ビ合同計算

……………(五九—七)

運賃同盟(六〇) 合同計算—支那日本復航合同計算法(六一) 英國産織物

合同計算法(六七)

第三節 運賃ノ計算法

……………(七一—七六)

廻漕問屋(七二) 運賃ノ最小額(七二) 運賃計算ノ標準……………重量品—輕量品—貴重品 外國ニ於ケル慣習—本邦ニ於ケル慣習(七三) 船荷證券面運賃ノ最低額(七五)

第四節 運賃ノ支拂

……………(七六—八四)

前拂運賃ノ起源(七六) 前拂運賃ハ變則ナリ—向拂運賃—前拂運賃ノ返還(七七) 貨物喪失セル時ニモ向拂運賃ヲ取得シ得ベキヤ(七八) 英國ニ

於ケル反對ノ慣習(七五) 運賃ハ引渡ノ際ニ於ケル貨物ノ重量又ハ容積
 ニヨル(八〇) 反對ノ慣習(八二) 材木類ノ特種運賃—重量品ノ測定—押
 目(八三) 運賃ノ計算ニハ風袋ヲ差引クコトナシ—荷造主ノ申出タル容
 積又ハ重量ヲ採用スルコトアリ(八三) 石炭ニ付特別ノ慣習(八四) 期間
 ヲ以テ運賃ヲ定メタル時(八五) 客室ニ積入レタル貨物ノ運賃—運賃ノ
 取定ヲ爲サバリシ時(八七) 航路相當額支拂……………航路相當額運賃ノ意
 義並ニ法律ノ規定(八八) 航路相當額運賃ノ計算方法—貨物ノ價格ヲ限
 度トスベシ(八九) 船長ノ放棄前ニ沈没セル船舶ヲ救助シタル場合(九〇)
 水中ニアル貨物ヲ賣却シタル時(九一) 航路相當額運賃ヲ採用セル國
 (九三) 貨物ニ損害アルモ運賃ハ減額セズ(九四) 反對說(九五) バックフレ
 イト(九六) 英國ニテ積荷全滅ト看做サル、場合(九七) 液體貨物等ノ委
 付(九八) 全額支拂……………(一) 備船者ガ船長ニ發航ノ請求ヲナシタル時(九
 九) (二) 船長ガ自己ノ權利ニヨリ發航スル時(一〇〇) (三) 荷造主ガ航海中貨
 物ノ引渡ヲ要求シタル時(一〇一) (四) 貨主ノ意ニ反シテ貨物ノ引渡ヲ爲シ

タル時(一〇二) (五) 一部備船ノ場合ニ發航前契約ヲ解除シタル時(一〇三) (六)
 貨物ノ全部又ハ一部カ滅失シタル時 (イ) 備船者又ハ荷造主ノ過失ニヨ
 リ滅失シタル時(一〇五) (ロ) 積荷ノ性質ニヨリ滅失セル時 家畜ノ死亡(一〇
 六) (ハ) 共同海損タル犠牲—共同海損トナラザル投荷ノ運賃(一〇八) (ニ) 航
 海繼續ノ必要上積荷ヲ賣却セル時—航海中賣却貨物ノ貨主ノ取得スベ
 キ價額—任意賣却—貨物一部ノ滅失シタル時ノ運賃(一〇九) ランプサム、
 フレイト(一一三) 半額支拂……………半額支拂ハ違約賠償金ナリ(一一三) 三分
 ノニ支拂(一一四)

第五節 運賃ヲ支拂フニ及バザル場合……………一一四—一一三

(一) 船主ガ契約ノ履行ヲナサザル時 (二) 船主ガ契約ノ主旨ヲ履行セザル
 時……………航海不適當ノ船舶ガ到達港ニ着セシ時—航海不適當ノ標準—英
 國ニ於ケル特例—國籍ノ相違—船舶等級ノ相違—船舶ノ位置及ビ船積
 港ニ到着スベキ日ノ相違—船舶ノ大小(一二五) (三) 不可抗力ニヨリ發航シ
 難キ時(一二二) (四) 積荷ガ不可抗力ニヨリ滅失セル時(一二三) (五) 船主ノ過失

ニヨリ貨物ノ滅失セル時(三三) (六)船主ノ債權ガ時効ニヨリ消滅シタル時(三三)

第六節 運賃支拂ノ時期支拂人受取人及ビ其支拂場所……………三三—三七

支拂ノ時期(三四) 受取人及ビ支拂人 荷受主ハ何故運賃支拂ノ義務アリヤ(三五) 船舶賣却セラレタル時ノ受取人(三六) 支拂場所(三七)

第七節 附爲替及ビプライメージ……………三七—三〇

附爲替ノ意義(三七) 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(三八) 附爲替割合—荷掛金(三九) プライメージノ起源(三〇)

第八節 旅客ノ運賃……………三一—三二

乗船切符ノ種類—食料(三一) 甲板旅客—船床ノ約束—乗船切符ノ買入(三二) 手荷物ノ制限(三三) 制限外手荷物—手荷物ノ保管(三四)

手荷物ノ保險—特種ノ携帶品(三五) 接續船客—不可抗力ニ歸因セル損害(三六) 小兒ノ運賃—奴婢ノ運賃—運賃ノ特別割引(三七) 乗船ノ解

約中—間港ニ滞留スルノ特權(三八) 旅客ガ航海ヲ爲スコト能ハザル時—船舶ヲ修繕スベキ時—運送契約ノ終了(三九) 多數旅客ノ運送—往復切符(四〇) 世界一週切符—旅客周旋人(四一) クック商會—クーボンノ發行(四二) 旅行切符ノ發行—手荷物ノ運送等(四五) ホテル、クーボン其他ノ業務(四六)

第四章 海運政策……………四七—五五

廣義ノ海運政策(四七) 狹義ノ海運政策……………(一)自由放任主義 (二)保護

干涉主義……………間接保護—直接保護(四八) 補助金(四九)

第一節 重要諸國ノ海運政策……………五—五二

(甲)英國……………英國ニテハ一般航海獎勵法ヲ採用セズ—郵便物運送助成金(五三) 海軍助成金(五四) 郵便運送料(五五) 助成金ノ價值—大西洋航

路(五六) 西印度航路(五七) 中央南米航路—東洋航路(五九) 濠洲航路(六〇)

海運特別調査委員ノ報告(六一) キュナードトノ新契約(六四) (乙)米國……………

大西洋航路(三七) 保護政策ノ失敗(三六) 南米及ビ東洋航路(三九)
 南北戦争(三七) フライ海運補助法(七〇) ハンナ補助案(七一) 海運不振
 ノ理由……………船員給料ノ高額ナリシコト 船價ノ高額ナルコト(七二) 保
 護政策賛成論(七四) 反對論(七五) 最近補助案(七五) モルガン合同ノ沿
 革……………所屬船舶—ハーランドウルフ造船所トノ協約—獨逸汽船會社
 トノ契約—萬國商船會社營業ノ成績(八〇) (丙)獨逸……………ビスマークノ
 海運補助法(八六) 關稅ノ免除(八九) 鐵道特別賃率—通シ船荷證券(九〇)
 結論(九二) (丁)佛國……………一八九三年ノ法律……………造船獎勵法—航海獎勵
 法(九四) 法律ノ缺點(九五) 一九〇二年ノ法律……………航海獎勵金—艦裝
 獎勵金(九七) 郵便助成金—紐育西印度墨西其航路(一〇〇) アルジェリア
 チュニス、モロッコ航路(一〇三) コルシカ島航路(一〇三) 地中海及ビ黑海航路
 印度清國日本航路—濠洲航路(一〇三) 亞弗利加航路カレドニア航路
 (一〇四) スールタックス、ダントルボー(一〇五) 船舶噸數計算法—結論(一〇六)
 (戊)伊太利……………一九〇〇年以前ノ沿革(一〇九) 惡稅政策(一一〇) 一九〇〇

年ノ法律(一一二) 郵便助成金(一一三) フルソヲ、ルバチノ會社(一一三) (己)露西
 亞……………郵便助成金(一一四) 黑海汽船會社—義勇艦隊—一般船主ニ對ス
 ル補助法(一一五) 最近獎勵法(一一六) (庚)埃地利及ビ匈牙利……………郵便助成
 金(一一七) フォーストリアン、ロイド汽船會社(一一八) 噸數獎勵法(一一九) 航海
 獎勵法—結論(一二〇) (辛)其他諸國……………和蘭ノ郵便助成金(一二三) 東印度
 政廳ノ助成金(一二三) 瑞典那威ノ郵便物運送助成金及ビ航海獎勵金(一二五)
 白耳義(一二六) 西班牙(一二七) 葡萄牙—ブルガリヤ(一二八) (壬)日本……………
 ……造船獎勵金ヲ受クル資格—獎勵金ノ割合(一二九)
 (一)造船獎勵法……………航海獎勵金ヲ受クベキ船舶ノ資格—獎勵金ノ割合
 (二)航路獎勵法……………航路獎勵金ヲ受クベキ船舶ノ資格—獎勵金ノ割合
 —計算法—船主ノ義務(一三二) (三)命令航路補助……………命令書—日本郵
 船會社—大阪商船會社—大家商船合資會社—大東汽船會社—東洋汽船
 會社—湖南汽船會社(一三五) 各國汽船入港調(一三六) 各國汽船搭載貨物價
 格(一三七) 航海獎勵法ノ失敗(一三八) 歐洲航路兩米國航路ハ補助ノ理由存
 セズ(一四〇) 結論(一四二)

第二節 保護干渉主義ト自由放任主義……………三六八—三六五

諸國ノ保護政策ト英國ノ海運(三六八) 英國商人中外國船ニ由ルモノアリ

(三四九) 英國船舶國籍ノ移動—移轉ノ理由(三五二) 佛國帆船ト英國ノ貿易

(三五五) 帆船獎勵ノ可否(三五八) 沿岸貿易制限法ト英國ノ海運(三六一) 英國

海運ハ他國ノ保護政策ノ爲メサシテ影響セズ(三六五) 英國船舶ハ世界的

海運ニ從事ス(三六七) 英國ニ於ケル行政上ノ制限束縛(三六九) 自由主義ノ

勝利(三七二) 保護政策ハ運賃ノ支拂ヲ節約シ得ベシトノ說(三七三) 商業ハ

國旗ニ從フトノ說(三七五) 如何ナル場合ニ補助金ヲ下附スベキヤ……………

海軍上ノ必要—郵便物運送其他政治上ノ必要(三七七) 被保護船主ノ服從

スベキ制限(三七七) 陸軍運送船……………運送船—貨物船—病院船—交通船

—特務船(三七九) 政府ノ監督(三八四)

第五章 海運業ノ經營……………三六六—四三六

第一節 不定期船……………三六六—三九四

不定期船ノ運送貨物(三八六) 構造費—航海費(三八七) 營業費—船線ノ困難

(三八九) 船舶仲立人及ビ代理業者—信號所(三九〇) 不定期船ト季節—不定

期船ノ營業方法(三九二) 不定期船ト石炭ノ分布—不定期船主ト炭價(三九三)

不定期船主ト商業地理農產物收獲豫想(三九四)……………三九四—四〇二

第二節 定期船……………三九四—四〇二

不定期船トノ區別(三九四) 定期船ノ特徴……………構造費用ノ嵩大—高速力

ニ伴フ不經濟—營業費用ノ嵩大—定期勵行ニヨル各種ノ不利益(三九六)

定期船ノ利益……………運賃率ノ高キコト—餘分ノ運賃ヲ得ベキコト—一

手積ノ利益及ビ貿易ノ増加ニヨル自然收入ノ増加(三九八) 定期船ハ大規

模ニ傾ク(四〇〇)

第三節 主トシテ船舶及ビ其運航ニ關スル……………四〇二—四〇九

經費……………

石炭……………石炭供給所ニ於ケル炭價(四〇三) 石炭購入方心得(四〇四) 食用

品、消耗品及ビ屬具(四〇六) 船舶修繕費(四〇七) 保險料……………定期及ビ定

航海保險—保險金額—運賃保險(四〇七) 船員ノ給料及ビ手當—準備金(四〇八)

九 店費(四〇九)

第四節 港費……………四一〇—四二二

水先案内料(四二〇) 救助費ト異ナル點(四二二) 強制水先(四二三) 曳船料……………

…曳船料ノ救助賃ト異ナル點(四二四) 曳船船舶ト被曳船舶トノ關係(四二五)

五 曳船契約者(四二六) 健康保證料及ビ檢疫費(四二六) 噸稅(四二九) 棧橋又ハ河岸使用料及ビ繫船浮標使用料 出入港稅燈臺稅稅關手數料稅關用紙領事館手數料及ビ海難證明料(四三〇) 通船石炭荷物繰替人足賃塵船賃洗濯賃(四三二)

第五節 主トシテ荷客ニ關スル經費……………四三三—四三六

人足賃及ビ解舟賃—仕切板荷敷其他荷積ニ關スル費用揚卸器械使用料(四三三) 稅關臨時開廳手數料(四三三) 辨金—運賃割戻金……………約定戻—臨時戻—秘密戻(四三四) 割戻金ノ標準(四三五) 或貨物ニハ割戻ヲナサズ(四三六) 接續費(四三六) 持越貨物揚達貨物及ビ積殘貨物ニ係カル保險料並ニ運賃—

積殘貨物—仲立人口錢及ビ代理店ヘノ報酬(四三七) 旅客ニ關スル費用(四三八)

第六節 利益ノ處分……………四三九—四四三

船舶減價引除金—引除ノ割合(四三九) 減價引除ノ必要ナル所以—船舶大修繕積立金(四四〇) 船舶保險積立金……………自家保險—相互保險組合(四四三) 其他ノ積立金(四四三) 配當金(四四三)

第六章 船荷證券……………四四七—四五〇

船荷證券ノ意義—船荷證券ノ沿革(四四七) 船荷證券ノ體裁—船荷證券ノ枚數(四四八) 出荷申込書及ビ船長ノ控書(四四九) 船荷證券ヲ數通發行スル必要(四四九) 船荷證券ノ裏書(四五〇) 荷受主ノ差出セル船荷證券記載ノ員數ト船長控書ニ記載ノ員數ト相違セル時(四五〇) 未着商品ノ賣買—オプショナルカ—ゴ—(四五五) 船荷證券ナクシテ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベキヤ(四五六) 船荷證券ニ記入スベキ要件(四五七) 船荷證券ノ印稅及ビ其負擔者(四五三) 非融通性船荷證券 特種ノ船荷證券……………通シ船荷證券

赤荷證券(四四) 本邦ニ於ケル通シ船荷證券(四五) 通シ船荷證券ニ記入ノ要件赤荷證券ニ記入ノ要件及ビ沿革(四六) 赤荷證券ノ缺點(四七) 赤荷證券ヲ發行スル船會社—變造及ビ偽造船荷證券(四八) 小荷物領收證(四九)

第七章 備船契約

四六一—五三

備船契約ノ必要—備船契約ノ沿革(四二) 賃貸借ト所謂備船契約トノ區別(四三) 賃貸借契約(四四) 運送契約—運送契約書(四五) 全部備船及ビ一部備船—定期航海及ビ定期備船契約(四六) 備船契約締結ノ手續(四七) 運賃ノ定メ方(四七) 積噸數ノ定メ方—デッドフレイト(四八) 船尾樓等ニ積入レタル貨物—ブロークン、ストウエージ—石炭其他諸費用ノ負擔(四九) 〇 船積陸揚期間(四七) 船積陸揚期間ノ起算(五〇) 日數節約割戻金(五〇) 七 日數超過増拂金—アヴェレージング、クロス(五七) 日數超過増拂金ハ運賃ノ一部ナリヤ將タ損害賠償金ナリヤ(四八) 佛國ニ於ケル慣例

(四三) 増拂金ノ起ルベキ場合(四三) 増拂金ヲ支拂フニ及ハサル場合(四四) 日數超過増拂金ハ如何ニシテ計算スベキヤ(四五) 備船者ガ船積ヲ爲ザル時ノ手段(四七) 受荷主數人アル場合—入港前ノ通知(四八) 一日ノ内ニ船積又ハ陸揚ヲ爲スベキ貨物ノ最小噸數ヲ約束スル場合(四九) 港ノ慣習ニヨリ船積又ハ陸揚ヲ爲スベキ約束(四九) 船足ヲ輕クスル費用(四九) 陸揚場所(四九) 前拂運賃及ビ船長ヘノ貸金(四九五) アドドレス、コンミッション(四九六) 損害賠償金—セツサー、クロス(四九八) 英國ニ於ケル運送契約書ノ種類……………船路ニヨル運送契約書—積荷ノ種類ニヨル運送契約書(五〇) 備船契約ノ場合ニ於ケル船荷證券及其效力及運送契約書トノ關係(五二) 船長ハ運送契約書面ノ運賃ヨリモ低キ割合ヲ以テ積荷ヲ爲スコトヲ得ズ(五三) 船長ガ運送契約書面ノ運賃ヨリモ高キ割合ヲ以テ船積ヲ爲セシトキ(五四) 船長ハ運送契約書面ノ貨物ト異ナリタルモノ、船積ヲ拒絶スルコトヲ得—備船契約ノ消滅(五五) 法律ノ規定ニヨル解除(五六) 當事者間合意上ノ解約(五七) 解除條項(五八) 運送契約

書ノ印税—契約不履行ノ際ニ於ケル船舶周疑人ノ手数料(五二)

第八章 貨物ノ船積及引渡手續

五三—五九

第一節 船積ノ手續……………五三—五五二

一般船舶ノ貨物ヲ集ムル手段—船積前貨主ノ着手スベキコト(五三) 運
 貨ノ懸引—荷造—荷印(五四) カウンター、マーク、ポート、マーク、揚地
 毛判(五五) クオリチー、マーク—員數—本邦ニ於ケル船積手續(五六) 出
 荷申込書—船積川送書(五七) 變則ノ手續(五八) 本船積(五九) 荷物受取
 書(五〇) 貨物故障ノ記事(五二) 無故障船荷證券(五三) 船積陸
 揚費用(五四) 大和船ニ船積ヲナス手續(五五) 海外ニ於ケル船積手續—
 船積指圖書及運轉士受取證(五六) 船荷證券—變則ナル船荷證券發行法
 (五七) 船積前發行セル船荷證券ニ付キ船長ノ責任(五九) 運轉士受取證
 紛失ノ場合(五〇) 遠淺ノ港ニ於ケル船積—貨物ノ積入—數取り(五二)
 證議(五三) 押石減才(五三) 積付ノ緊要ナルコト(五四) 貨物荷積ノ緊要

ナル所以(五三) プロークン、ストウウエージ(五七) 仕切板—荷敷(五八)

底荷(五〇) 載貨吃水線—荷送主カ船長ニ交付スベキ書類—積荷運送明
 細目録(五四) 高價品(五五) 本邦ニ於ケル危害品船積規則(五六) 英國ニ
 於ケル危害品船積規則(五五) 佛國ニ於ケル危害品船積規則(五五)

第二節 引渡ノ手續……………五五—五九四

一般引渡ノ慣習(五三) 變則ノ引渡方法(五三) 荷受主貨物ヲ引取ラザル
 トキノ手續(五四) 船長ノ貨物供託—船主ノ留置權(五五) 英國ノ慣習
 (五七) 佛法ノ規定(五八) 英國ニ於テ認メラル、一種ノ留置權—船主ノ
 質權(五九) 一部引渡(五六) 荷受主貨物ヲ引取リシトキノ手續—船荷證
 券ノ裏書及其交付(五六) カウンターサイン—變則ノ引渡(五六) 陸揚地
 ニテハ一通ノ船荷證券ト引換ニ貨物ノ引渡ヲ爲ス—陸揚地外ニテハ全
 船荷證券ト引換ニ貨物ノ引渡シヲ爲ス(五六) 二人以上引渡ノ請求ヲ爲
 シタルトキ—原所持人カ惡意ヲ以テ船荷證券ヲ使用セシトキ(五五) サ
 ブ、ビル、オペレーター、ディング(五六) 引渡ノ際ニ於ケル船長ノ立證(五七) 海難

報告(五六) 海難證書(五九) 船口検査—船長ノ證明シ能ハサル損害—荷物故障ノ種類(五七) 故障軽減策(五七) 本邦ニ於ケル懸引—損害賠償額—船荷證券ノ條項(五七) 貨物全部滅失ノ場合—貨物ノ一部滅失又ハ毀損ノ場合(五七) 貨物延着ノ場合—船主ノ要意又ハ重大ナル過失ニヨリ滅失又ハ毀損シタル時—英國ノ慣習(五七) 船主責任ノ限度(五〇)……數人ノ船主ガ運送ヲ爲ス時—傭船契約ノ場合—損害賠償ヲ爲スト委付ヲ爲ストハ船主ノ隨意ナリ—委付ヲ受ケタル貨主ハ船舶ノ保險金ヲ取得ス(五八) 海外ニ於ケル船主ノ責任程度(五三) 荷不足(五八) 秤量費用(五九)

第九章 運送契約—船荷證券

及ビ傭船契約ノ特別條項……………五五—六六

第一節 運送契約ニ關スル國際會議……………五五—六二

運送契約ニ關スル各國法律慣習ノ不同—國際會議ノ概要(五五) シェッフ+
 ールド規定—東洋貿易船荷證券(五五) リバプール様式—プロヂュース、
 エッキスチエンデ船荷證券—ハムブルグ様式—ロンドンフォーム(五七) 國際
 商法會議ノ議決—國際會議ニ於ケル討議ノ要點—除外例ノ沿革(五六)
 フラック、プリンス事件—除外例ニ付キ各國ノ判決—「モンタナ事件—「モン
 タナ」條項—「ハーター」法(五〇) 濠洲政府ノ海上運送法(五二) リバプール
 會議(五三) ハムブルグ會議ノ議決(五五) アントワープ會議ノ議決(五六)
 プルツセルス會議ノ議決—龍動會議ノ議決(五九) 龍動商業會議所ノ議
 決(六一)
 第二節 除外例……………六二—六五
 本邦ニ行ハル、船荷證券ノ除外例……………(第一)天災ト不可抗力(六三) 天
 災ト海難—暴風雨(六三) 沈没(六九) 坐礁(七〇) 膠砂—衝突—衝突ノ種
 類及責任問題(七二) 國際仲裁法(七五) 衝突豫防法—衝突ト保險(七六)
 船主ノ責任限度ト衝突(七三) 流水(七三) 火災—投荷(七三) 船艙ノ發汗

及熱氣—炭末ノ汚損(六五) (第二)戦争又ハ官ノ處分ニヨル危険(六五) (第一)
 三)自然ノ消耗又ハ其物自然ノ性質ニヨル危険(六六) (第四)船體機關又ハ
 屬具ニ潜在セル缺點(六六) (第五)第三者ノ行爲ニヨル損害(六六) (第六)船
 員ノ行爲ニヨル危険—船員ノ悪行(六七) 過失(六八) 重大ナル過失(六八)
 重大ナル過失ト技術上ノ過失(六九) 船長ノ悪行カ船員ノ悪行中ニ含ま
 レサル時—水先案内ノ過失—船員ノ過失ニ就キ立證ノ責任(七〇) 海員
 ノ行爲ニ就キ船長ノ責任(七〇) 船員ノ行爲ト保險(七一) 除外例ハ船主
 ノ責任一切ヲ免除セズ(七一)

第三節 其他ノ條項……………六五—六六

(第一)航路外航行條項—止ムヲ得ザル航路ノ變更(六五) 止ムヲ得ザル航
 海ノ變更(六五) 任意ノ航路外航行(六五) 英國ノ慣習(六五) 船舶ノ都合
 ニヨリ出帆ヲ延期スベキ條項(六五) 積荷ヲ取殘シ又ハ船舶ヲ變更スベ
 キ條項(六六) 持越貨物ニ就キ條項(六六) 避難港入港條項(六六) 水先案
 内ノ使用ヲ船主ノ自由ニ放任スル條項(六七) (第三)甲板積貨物ニ關スル

條項(六五) (第四)解舟ノ危険ヲ擔保セザル條項 (第五)荷造ノ不完全等ヨ
 リ生ズル損害ニ就キテノ條項(六七) (第六)荷印其他ノ不良ニヨル損害ニ
 就キテノ條項(六七) (第七)品名ヲ偽リテ船積シタル貨物ニ就キテノ條項
 —危害品船積ニ就キテノ條項(六八) (第八)貴重品ニ就キテノ條項(六七)
 貴重品引渡方法ニ就キテノ條項(六八) (第九)檢疫規則其他法令施行ノ爲
 メ生ゼル損害並ニ到達港ガ氷結封鎖又ハ敵手ノ妨害アルトキノ條項
 (六九) (第十)共同海損精算ノ條項(六九) (第十一)貨物ノ種類品質等ニ就キテ
 ノ條項(六九) (第十二)運賃ニ關スル條項(六九) (第十三)引渡ノ際貨物ノ重量又
 ハ容積ヲ再ビ測定スル條項(七〇) (第十四)貨物差押ノ條項(七〇) (第十五)貨物
 引渡ノ條項(七〇) (第十六)接續ニ關スル條項(七一) (第十七)國旗ニ從フベキ條
 項(七一)

第十章 船員ノ權利義務……………六九—七六

船員ト船主トノ關係(六九) 一般利害關係者ニ對スル船長ノ義務

- (一) 船舶検査ノ義務
- (二) 船舶ヲ去ルコトヲ得ザル義務(六九)
- (三) 遅滞ナク發航シ豫定ノ航路ヲ進行スル義務(六九)
- (四) 必要ナル場合ニ甲板ニ在ル義務(七〇)
- (五) 船舶危険ニ遭遇スル時最後ニ船舶ヲ去ル義務
- (六) 船舶ガ衝突シタル時ノ義務
- (七) 船舶救援ノ義務
- (八) 在外公使又ハ領事ノ命ニ服従スベキ義務(七二)
- 船主ニ對スル船長ノ義務
- (一) 主要ナル事項及計算ノ報告ヲ爲ス義務
- (二) 自己ノ計算ニテ貨物ヲ積入レサル義務(七三)
- (三) 自己ノ撰任セル代人ニ就キテノ義務
- 行政上船長ノ義務……………(甲)書類備付ノ義務(七三)
- (乙)書類ヲ管海官廳ニ提出スル義務
- (丙)管海官廳ニ報告ヲ爲ス義務(七五)
- (丁)旅客及海員死亡ノ時ニ於ケル義務
- (戊)退職ノ時ニ於ケル義務
- (己)海員取締ニ關スル義務(七六)
- 船長ハ如何ナル程度マデ注意セバ其義務ヲ免カルベキカ(七七)
- 船長ノ權利……………(一)指揮監督及ビ命令ノ權利(七九)
- (二)海員雇止ノ權利
- (三)船籍港ノ内外ニ於ケル船長ノ權利(七〇)
- 船長ノ權限ヲ規定スル三主義(七二)
- (四)積荷ヲ航海ノ用ニ供スル權利
- (五)船舶及ビ積荷ノ處分權(七三)
- 冒險貸借—冒險貸借ト

- 普通ノ貸借トノ相違(七四)
- 冒險貸借證書—冒險貸借ノ辨濟(七六)
- (一)船舶ヲ競賣ニ附スル權利(七七)
- (七)正當ノ理由ナク又ハ意ニ反シ解任セラレタルトキノ權利(七九)
- 海員ノ意義及ビ種類……………甲板部海員—機關部海員(七〇)
- 事務部海員—衛生部海員(七二)
- 海員ノ權利
- (甲)給料請求權(七三)
- (乙)雇入港へ送還ヲ受クル權
- (丙)諸費用請求權(七五)
- (丁)雇止請求權—海員ノ義務……………(甲)船長ノ命ニヨリ船舶ヲ出入スベキ義務(七六)
- (乙)船内ノ規律ヲ守ルベキ義務(七七)
- (丙)雇止請求權ノ制限(七八)

第十一章 救援及ビ救助……………七九—七六

- 救援救助ノ字義(七九)
- 市町村長及警察官吏ノ義務(七九)
- 市長村長ノ權利……………(甲)船長ノ意思ニ反シテ救護ヲ爲スコトヲ得ル場合(七九)
- (乙)人ヲ招集シ物ヲ徵用シ所有地ヲ使用スルノ權
- (丙)退去拘束等ノ處分權
- (丁)押收物件ノ搜索差押ノ權(七九)
- (戊)書類ノ提出ヲ命シ船中ニ在リタル者ヲ訊問スル權並ニ物件公賣權(七九)
- (己)救護費用ノ金額ヲ定ムル權(七九)

四 救護後ニ於ケル市町村長ノ任務……………(甲)船舶及物件ヲ保管セザル
 ベカラズ(七五五) (乙)救護物件ヲ所有者又ハ船長ニ交付セザルベカラズ—
 救護費用ノ請求(七五六) 市町村長ハ救護費用ノ納付ヲ船長ニ告白セザル
 ベカラズ—船主又ハ貨主ハ市町村長ノ許可ヲ得物件ヲ處分スルコトヲ
 得ベシ—救護費用ノ支給及物件ノ還付(七五七) 救護效ヲ奏セザリシ場合
 (七五八) 漂流品及沈没品拾得—所有者知レザル時(七五九) 警察官吏ガ漂流
 物及ビ沈没品ヲ取除ケタル時(七六〇) 軍艦ニ救援セラル、場合—船員ニ
 救援セラル、場合(七六一) 第三者ノ救援救助(七六二) 船舶ト積荷ト利害ノ
 衝突(七六四) 救護費用ノ負擔(七六五) 船主ノ責ニ歸スベキ海難ニ罹リタル
 場合ノ救援救助(七六六) 救援ヲ船長ノ義務トナス説(七六七) 救船及ビ被救
 船ガ同一船主ニ屬スル場合(七六八) 偶然ニ救助ヲ受ケタル場合(七六九) 救
 助ニ準スベキ行爲—船長ノ意思ニ反シテ爲シタル救護—生命ノミヲ救
 助シタル場合(七七〇) 救助セラレタル船舶ノ旅客ハ救助賃ヲ負擔スベキ
 ヤ—救助船ニ積荷ヲ爲セル貨主ハ救助賃ノ一部ヲ請求シ得ベキカ(七五二)

救護賃ノ分配(七五四) 救援救助費用ノ債權(七五五) 國際的救護(七五六)

第十二章 共同海損……………七五七—七六八

第一節 共同海損ノ定義並ニ沿革……………七五七—七五九
 共同海損ノ定義並ニ原理—共同海損ノ沿革(七五七)
 第二節 損害及ビ費用カ共同海損タルベキ
 要素……………七五九—七六一

(第一)任意ノ結果(七六一) (第二)船員ノ非常手段 (第三)危険ノ切迫……………共
 同安全説—共同利益説—折衷説(七六〇) (第四)結果ノ良好……………結果ノ如
 何ニ重キヲ置カサル説—結果ノ如何ニ重キヲ置ク説—佛國ニ於ケル極
 端説 (第五)危険ノ普及 (第六)當事者ニ過失ナキコト(七六一)
 第三節 共同海損ノ重ナル場合 七六一—七六一
 (第一)投荷……………投荷—甲板上ノ投荷(七六一) 船荷證券ナキモノ、投荷—
 船荷證券ニ原價ヲ記載シタル場合(七六四) (第二)帆樑ノ切斷 (第三)任意ノ

坐礁 各國ノ法令及慣習(七五) 實際上ノ困難 (第四火災ノ消防ヨリ生
 スル損害—一部火災ニ罹レルモノ、海損(七六) (第五救援救助費用及損
 害(第六避難港ニ於ケル諸費用及損害(七七) 入港ノ費用及損害—出港ノ
 費用及損害—船員ノ給食料 (第七)燃料トシテ消費サレタル積荷等ノ損
 害(七八) (第八)贖戻金及船員ノ負傷手當吊祭料等—從タル諸費用(七九)
 共同海損ノ複雑—各國ニ於ケル法律慣習ノ相違—當事者ノ會合(七〇)
 ヨーク、アントワープ規定ハ豫メ契約ニヨリ採用セラル、モノナリ(七一)
 第四節 共同海損ノ精算地及ビ共同海損
 タルヲ得ベキ損害額……………七二—七三
 航海終了ノ地ニテ精算ヲ爲スヲ普通トス—積荷ノ損害額(七二) 運賃ノ
 損害額—船舶ノ損害額—新舊交換費(七三)
 第五節 共同海損ノ負擔者及ビ負擔額……………七三—七六
 負擔者ニ就テノ沿革—負擔額(七四) 犠牲トナリタルモノ、負擔—武器
 給食料ノ負擔—共同海損債權(七五) 損害額分擔後船舶積荷カ所有者ニ

復セシ片(七七)

第六節 共同海損ノ起リシ時ノ手續……………七六—七六
 船主ノ手續(七七) 海損預金(七七) 海損契約書—共同海損精算ヲ請求ス
 ル者(七八) 荷受主ノ手續—海上保險者トノ關係(七八) 海損精算人(七九)
 海損精算人ノ資格(七九) 海損精算料(八〇)
 第七節 共同海損ノ精算及ビ其順序……………八一—八二
 共同海損精算ノ複雑(八二) 共同海損精算ノ順序(八三) 精算ノ例(八四)
 共同海損精算書—共同海損債權ノ時効(八五)

第十三章 海上保險及ビ海上保險ト海運

トノ關係……………八九—八二

第一節 海上保險契約及ビ其種類……………八九—七九
 海上ノ危險及ビ其負擔者(八九) 海上保險業ノ沿革—海上保險者ノ負擔
 スル危險(九〇) 海上保險者填補ノ範圍 (一)特擔分損擔保—衝突條項附
 (三一)

特擔分損擔保 (一)特擔分損不擔保—坐礁沈沒火災衝突ノ例外 (二)全損ノミ擔保(七九三) 委付ノ性質(七九三) 積荷ヲ委付シ得ベキ場合……………(第一) 船舶ノ行方知レザルルル (第二)積荷ノ救援救助見込ナキトキ(七九五) (第三)積荷ノ原質カ全部毀損シタルトキ—船舶ヲ委付シ得ベキ場合(七九六) 委付ノ手續—委付ノ結果(七九七)

第二節 保險者ノ引受クベキ危險……………七九八—七九九

保險證券ニ記載セル保險者ノ引受クベキ危險(七九八)

第三節 保險者ノ負擔セザル危險……………七九九—八〇〇

船舶保險證券ニテ保險者負擔セザル危險(七九九) 戰時條項—航路外航行(八〇〇) 船員ノ惡行—重大ナル過失ニヨル損害(八〇二) 船主船長船舶ノ變更—船主船長ノ義務ヲ怠リタル場合—密輸出入ヲ謀リ又ハ戰時禁制品ヲ積込ムキ(八〇三) 檢疫ニヨリ生ズル損害—軍用及運送船トナリシ以後ノ損害(八〇三) 船舶ノ保險金額制限以上ニ付シタル保險(八〇四) 保險料拂込ヲ怠リタル以後ノ損害—積荷保險證券ニヨリ保險者ノ負擔セザル危險……………

險—特別ナル條項(八〇五) 保險者カ擔保セザル危險ニ付キ船主ノ被ムルベキ結果(八〇六) 保險者ノ引受サル危險ニ付貨主ノ被ムルベキ結果(八〇六)

第四節 貨主ノ負擔スベキ危險……………八〇八—八〇九

(第一)絶對的ニ負擔スベキ損害……………貨主ノ不注意又ハ貨物固有ノ性質ニヨルモノ—法律ノ結果又ハ貨主ノ惡意及重大ナル過失ニヨルモノ—船員ノ輕過失ニヨルモノ(八〇八) (第二)特約ニヨリ保險者ヨリ填補ヲ受クベキ損害(八〇九) 仲裁(八一一)

海上運送附錄目次

遞信省船名錄(三三三) 英文ロイド船名錄(四一五) 英文船客切符(六七七) 英文復航指圖書(八一九) 出荷申込書(二〇) 日本汽船株式會社船荷證券(二〇二—二一〇) 同荷物受取證(二〇二—二一〇) 同荷物受取證(二〇二—二一〇) 船積川送書(二) 船積指圖書及積荷受取書(二二二—二三三) 積荷運賃明細目錄(二四二—二五三) 英文船積指圖書及船員受取書(二六二—二七〇) 英文船荷證券(二七二—二七九) 英文東洋貿易船荷……………(三三三)

證券(六:一七c) 赤荷證券(六:一七a) 英文小荷物受取證(六:一七t) 英文
 無條件船荷證券返り證(七) 英文積荷運賃明細目錄(八:一七) 船舶貸借
 約定書(三:一四) 定期運送契約書(五:三三) 貨物廻漕約定書(三:一四) 定期
 海運送契約書(五:三六) 英文定期備船契約書(九:四〇) 英文定航海備船契
 約書(四:四一) 荷物受取證(四) 英文荷物受取證(四:四三) 英文引渡指圖書
 (四:四三) 英文冒險貸借證書(四:四七) 英文共同海損契約書(四:四九) 英文
 ロイド共同海損供託金受取證(五) よーくあんとらわーぶ規定五:五七

海上運送目次終

海上運送

リサンシエー、アン、シ
ヤンス、コンメルシヤル

村瀬春雄 閱

商業學士 窪川眞澄 著

第一章 海運業ノ沿革

第一節

世界海運業ノ沿革

舊世界ノ國民ニシテ天與ノ地勢ヲ利用シ往來交易以テ文明ノ基礎ヲ萌生シタ
 ルモノハ地中海沿岸ノフェニシア(Phoenicia)カルセージ(Carthage)埃及希臘羅馬
 諸國ニシテ就中海國民トシテ著シキヲフェニシア人カルセージ人希臘人トス
 フェニシア人ハ最古ノ海國民ニシテ西ハ遠クジブラルタル海峡ヲ越エ北歐ニ、
 東ハ紅海、波斯灣ヨリ印度ニ至ル處殖民地ヲ開キ東西ノ貨物ヲ運送セリカルセ
 ージハフェニシアノ殖民地ニシテ其本國波斯ノ爲メニ滅亡セラル、ニ及ビ第
 二ノフェニシア國トハナレリ此國民モ祖先ノ遺法ヲ繼ギ北歐、西阿ノ沿岸ニ航

海上運送II第一章 海運業ノ沿革II第一節 世界海運業ノ沿革

希臘

海シ殖民地ヲ拓ケリカルセー人ノ商敵ヲ希臘人トス希臘ハ國土狹少ニシテ
豐饒ナラズト雖ヘドモ海岸線ノ屈曲甚ダシク良港灣各處ニ在リシヲ以テ自然
航海業發達シ各處ニ殖民地ヲ設ケ通商ノ利ヲ擅ニセリ其後羅馬帝國ノ武斷政
治ニ遭ヒ陸運ニ於テハ稍、觀ルベキモノアリト雖ヘドモ海運業ハ振ハザリキ

亞刺比亞

羅馬帝國ノ分離ニ次ギ獨逸地方ノ半開民族侵入シテ西羅馬帝國ヲ滅亡シ歐洲
ハ群雄割據ノ世トナリ混沌トシテ爭亂相繼ギ内外ノ商業斷絶セリ偶、亞刺比亞
人ハ西亞、北阿ノ沿岸、西班牙等ヲ征服シテ爰ニ文明ノ光氣ヲ遺シ其船舶ヲ遙ニ
印度支那ニ渡航シテ貿易ヲ營ミ彼ノ支那人ノ發明ト稱セラル、磁石ヲ利用シ
テ今代ノ航海術ノ發達ヲ輔翼シタルコト些カラズ

伊太利自治
市邑

歐洲モ多年封建政治ノ盛ナルニ從ヒ社會ノ秩序漸ク整頓シ伊太利半島ニベネ
シア、ジエネバ等ノ自治市邑起リテ南歐ノ商工業復興シ十字軍ノ遠征ニ會シ是
等ノ市民ハ軍隊ノ輸送ニ從事シ地中海ノ商權ヲ掌握セルハ勿論東洋貿易モ復
舊シテ其繁榮ヲ計レリ

ハンザ同盟

伊太利半島ノ自治市邑ニ對シ北歐ニハンザ同盟起リテ各市邑ヲ團結シ其通商
區域ハ東露西亞、西英吉利ニ至ル特ニ造船業ニ貢獻セシ所些カラズ伊太利ノ自
治市府ハ各獨立シテ互ニ利ヲ爭ヒ于戈ニ從事シ費用多ク十四世紀ノ頃交々衰
微ニ傾キハンザ同盟ハ十五世紀ノ頃王權ノ基礎漸ク鞏固トナリ同盟ヲ脱スル
モノ續出衰微セリ

亞米利加發
見喜望峯迂
B.M.S.27

一四九二年クリストフア、コロンバス(Christopher Columbus)亞米利加ヲ發見シ次テ
一四九七年ヴァスコ、ダ、ガマ(Vasco da Gama)喜望峯ヲ迂廻シテ印度ニ達スル初航
ヲ遂ゲテヨリ世界ノ海運業モ新時代ニ入り各國民孰レモ冒險的ノ航海ヲ企テ
未知ノ地ヲ拓キ貿易ノ事ニ心ヲ注グニ至レリ而シテ其先驅ヲ爲シ宇内ノ商權
ヲ掌握セシハ實ニ葡萄牙人及ビ西班牙人ニシテ其期間殆ント全十六世紀ニ渡
ル之ニ次テ起リタルハ和蘭トシ其全盛ノ期間全十七世紀ニ渡ル最後ニ勃興シ
タルモノ英國人ニシテ十八世紀以降各地ニ版圖ヲ作りテ海上ノ霸權ヲ掌握シ
以テ今日ニ至レリ

上古ノ船舶

上古ノ船舶ニ就キテハ精確ナル記錄ノ存スルモノナキヲ以テ其構造、大サ等ヲ
知ルニ苦シムモ船舶ノ元祖ハ獨木船ニシテ人智稍、開ケ木ヲ組合セ之ヲ掩フニ

ガレー
H.S. 2
P.M.S. 34
イングアイ
マダ
シアル
アル

皮革ヲ以テシ其後遠洋航海ニ堪エシメンガ爲メ船底ヲ尖銳ニシ龍骨ヲ据付ケ
漸ク大船ヲ構造スルニ至レリ希臘羅馬人等ノ地中海ニ使用セシ「ガレー」(Galley)
ト稱スル船ハ低キ扁平ナル一段甲板船ニシテ帆ト櫓トヲ以テ造リ其大ナルハ
長サ一〇呎幅一呎モアリシト云フ此等ノ船舶ハ平時通商交易ニ使用セラ
ル、モ戰時ニハ忽チ武裝ヲ施シ軍艦トナルモノニシテ一五〇〇年頃ニ於ケル
地中海ノ造船業ハ著大ナル進歩ヲナセリ是等ノ船主ハ多クヴェニス人及ジエ
ノオア人ニシテ下桅及中桅ヲ具フル三檣帆船ニシテ前檣及主檣ニハ横帆ヲ後
檣ニハ三角帆ヲ裝置ス而シテ其船首ニハ四十五度傾斜セル大斜桅(Bow Sprit)ヲ
具ヘ之ニ「スプリットスル」(Spritsail)ヲ裝置シ船尾ハ彫刻鍍金ヲ施シ船腹部ヨリモ
遙カニ高ク其上ニ「クオーターデッキ」(Quarter Deck)及ビ船尾樓ヲ具フ此帆船ニハ
甲板積荷物ヲ除キ能ク五百噸ノ荷物ヲ積載シ船員二〇〇人ヲ搭載ス(内一五〇
人ハ帆及櫓ノ掛ナリ)海員ノ内十二名ノ舵取(Quarter master)ヲ撰ミ二名ノ水先案
内ノ指揮ニ從ヒ舵部ノ事務帆ヲ上下シ其他運用術ノ主タル働キ手トス
一五八〇年西班牙ノ討チテ葡萄牙軍艦ヲ略奪スルヤ一五八八年英國征討ノ艦

B.M.S. 52

B.M.S. 50

隊ヲ組織ス所謂イングアインシブルアルマダ(Invincible Armada)是ナリ此艦隊ハ一
三二艘ノ帆船ヨリ成リ内一〇〇噸以上ノモノ六艘五〇〇噸以上一〇〇噸
未滿ノモノ五九艘五〇噸以下ノモノ六七艘アリシト云フ英國防禦船隊ハ一
九七艘ヨリ成リシモ内軍艦ノ三四艘一、八五〇噸ヲ除ケバ他ハ徵用又ハ奉公
ニ係ル商船ナリシガ英國軍艦ノ造船術ト作戰計畫良好ナリシガ爲メ西艦大敗
シ本國ニ遁逃セシ五三艘ヲ除キ餘ハ或ハ擊沈セラレ或ハ難破シ是ヨリ以降英
國ノ航海業ニ大ニ面目ヲ改ムルニ至レリ當時南米ハ既ニ西班牙葡萄牙人ノ併
呑スル所トナリタルヲ以テ英人ハ北米ニ殖民地ヲ開カントシ女皇エリサベス
(Elizabeth)ハ屢々特許狀ヲ下附シテ之ヲ誘導セリ一五八四年サーウオルター、ラ
レー(Sir Walter Raleigh)特許ヲ得テ始メテ今ノヴァージニア(Virginia)ニ上陸セシ
モ幾ハクモナク人心ギニヤ(Guinea)ノ金鑛熱ニ吸收セラレ其北米殖民事業ニ着
手セシハ女皇ノ薨去後ノコトニ屬ス而シテ英國人ガヴァージニア地方ニ殖民ノ
ルニ至リシハ恰モ墨西哥ノ金、秘魯ノ銀ブラジル及ビ西印度諸島ノ砂糖ト同ジ
ク同地方ノ煙草培養ニ在リトス十七世紀ノ始メニ至リ北米ニ殖民スルモノ益

益多ク從テ母國トノ航海業大ニ開ケシモ和蘭人ハ海國民先輩トシテ英本國ト殖民地間ノ海運業ニモ從事シ又英國近海ハ和蘭ノ漁船年々三〇〇〇艘漁夫四五萬以上出沒シ英國船主及漁民ハ此競争ニ堪エズ屢々議會ニ嘆願スル處アリシモ國事多端ニシテ政府ノ保護末ダ海運事業ニ至ラザリシガ一六五一年有名ナルクロムウエル(Cromwell)ノ航海條例ノ發布ニヨリ英國及ビ其殖民地間ノ貿易品ノ運送ハ英國人ノ所有ニ係リ英國人ヲ船長トシ海員モ全員ノ四分ノ三以上英國人ヨリ組織セラル、英國製造船舶ニノミ制限セラル、コトナリ和蘭船主ハ非常ノ打撃ヲ蒙リタルモ尙ホ足ラザルヲ恐レ更ニ歐洲諸國ノ物産ニシテ英國ニ輸入セラル、モノハ英國船若クハ貨物輸出地製產地ノ人民ノ所有ニ係ル船舶ニ非サレバ之ヲ運送スベカラズトノ條例ヲ發布シタリ當時東洋地方ノ貿易ニ從事セル英國船ト和蘭船トハ常ニ競争絶エズ今又航海條例ノ發布ニヨリ兩國ハ遂ニ干戈ヲ見ルニ至レリ

元來印度ノ文化ハ上古早ク開ケ夥多ナル物産ハフェニシア及埃及人ノ手ヨリ輸入シ地中海諸國ニ之ヲ分配セラレタリ而シテ紀元前後ニ於テ埃及人ガ貿易

航海條例

東印度商會
B.M.S. Co

風(Monsoon)ヲ利用シ航海ヲ始メタル以來東西ノ航海業ハ益々盛トナリアレキ
サンドリア(Alexandria)港ハ物産出入ノ大市場トナレリ羅馬帝國瓦解後東西ノ交易ハコンスタンチノーブル(Constantinople)ニ於テ行ハレベネシア、ジエネバ人專ラ其利ヲ占メシガ喜望峯迂廻航路ノ發見ニヨリ勢力大ニ挫ケ葡、西二國民ノ勃興セシコト曩ニ述ベタルガ如シ

英國東印度商會(East India Co.)ノ起因ヲ尋ヌルニ一六〇〇年即女皇エリザベスノ第四十二年龍動ノ商人政府ノ特許ヲ得テ十五箇年存續ノ一會社ヲ設立セリ此會社ノ目的ハ東印度ノ貿易ヲ開クニ在リテ資本金七二〇〇〇磅ヲ集メ内四五〇〇〇磅ヲ支出シテ帆船五艘六〇〇噸ノモノ一艘二〇〇噸ハモノ二艘一三〇噸ノ運送船一艘計四艘全乗組員四八〇人ヲ買入レ商品ヲ滿載シ「上乘リ」(The *perciagoes*)トシテ商人二十名ヲ乗セ印度ニ渡リ復航ニハ彼地ノ高價ナル物産ヲ積載シテ歸レリ其後引續キ會社ハ船舶ヲ仕向ケシモ有力ナル和蘭船ノ競争激烈トナリタルト他方一六六四年佛國東印度商會ノ設立セルアルヲ以テチャールズ二世(Charles II.)ノ特許ヲ仰ギ耶蘇教徒以外ノ國民ト宣戰媾和ヲ爲スノ權

貨幣鑄造及ビ裁判權等ヲ附與セラレ一六八五年ニ至リ印度西岸ニテハ孟買東岸ニテハマドラス(Madras)ニ本據ヲ置キ總督府ヲカルカッタ(Calcutta)ニ設立シ一手ニ貿易ヲ營ムト同時ニ印度内部ヲ吞食セリ其後獨占事業ノ常トシテ弊害百出加フルニ利益ノ莫大ナリシヲ以テ世人ノ猜忌ニ觸レ政府ハ入札ノ法ニ依リ新會社ヲ設立セシメタルモ一七〇八年ニ至リ新舊會社合同シ引續キ一八五八年迄營業ヲ繼續セリ東印度商會ノ所有船ハ漸次増加シ一七七二年ニハ三三艘二三、一五九噸(一艘平均七〇〇噸)ヲ數フルニ至リ龍動ヨリ印度迄ノ運送ノ運賃一噸三二磅一〇志乃至五〇磅ヲ徵收セシガ故ニ一見利益莫大ナリト雖モ此等ノ船舶ハ皆必要上武裝ヲ施シ乗組員モ每船一〇〇名内外ヲ搭載セシメタレバ其造船費用モ嵩ミテ一噸ニ付キ四〇磅(普通ノ商船ハ二五磅)ヲ要シ航海費用些シトセズ加フルニ沈沒火災ノ難敵船ノ捕獲ニ遭ヒタルモノ甚ダ多カリシヲ以テ此等ノ點ヲ斟酌セザル可ラズ而シテ東印度交易船(East Indian)ノ船長ノ收入ハ月シテ會社ヨリ支給セラル、モノ一〇磅ニ過ギザリシカドモ船腹ノ利用其他手俸ト當等ヲ加算スル時ハ每航三〇〇〇磅乃至五〇〇〇磅ニ達シ加之密貿易ニ

B.M.S. 74

濠洲ノ發見

ヨリテ不當ノ收得ヲ爲セシ金高夥シカリシト謂フ

B.M.S. 78

遠洋航海業ノ發達

濠洲ノ世ニ紹介セラレタルハ一六〇六年ベドロフェルナンドデグイロー(Pedro Fernando de Quiros)ナル者ニユーヘブライド諸島(New Hebrides)ニ一六四二年和蘭人ヤン・アベル・タスマン(Jan Abel Tasman)今ノタスマニアニ始メテ渡航シタルニ起ル其後和蘭人ハ濠洲一帯ノ地ヲ新和蘭ト稱セシガ一六九九年英國政府ダンピア(Dampier)ナル海賊ニ老船ヲ委托シ新和蘭ヲ實測セシムダンピア南緯二十六度ノ西濠洲ノ一港ニ着シ之ヲシャークスベイ(Shark's Bay)ト稱スソレヨリ針路ヲ北ニ採リチモール島(Timor)ヲ經ニユーギュー(New Guinea)島ノ港灣ヲ實測シテ歸ル一七四〇年ジョージ二世提督アンソン(Auson)ニ托スルニ六艘ノ軍艦ヲ以テシ西印度諸島ニ航シ西班牙人ノ英船ニ加ヘタル暴虐ノ問罪ヲ爲サシムアンソン南太西洋ヲ過ギケープ・ホーン(Cape Horn)ヲ迂廻シ秘魯ノ沿海ヲ航シ喜望峯ヲ經由シ三年九月ヲ以テ世界ヲ一週ス一七六四年バイロン(Bayron)政府ノ命ヲ奉ジテファークランド島(Falklands)ヲ探險シマジエラン海峡(Magellan)ヲ實測シテ歸ル尋テ一七六八年キャプテン・クック(Captain Cook)金星ノ子

午線通行觀測派遣員一行ヲ載セタル「エンデヴァー」號(Endeavour)ニ船長トシテケ
ーブ、ホーンヲ迂廻シタヒチ(Tasman)ニ觀測所ヲ設ケソナーエチ諸島(Society Islands)
ヲ實測シ翌年ニユージーランドニ六ヶ月間ヲ費ヤシソレヨリ濠洲沿岸各地ニ
上陸視察後喜望峯ヲ迂廻シテ歸ル一七七二年クック復新大陸發見ノ爲メ派遣セ
ラレ喜望峯ヲ迂廻シ南方ニ航シ南緯六十七度十五分ノ所ニ達シ冰山ノ爲メ進
航ヲ阻マラレ南氷洋ヲ經テニユージーランドニ着スソレヨリタヒチ島ニ航シ
近傍諸島ノ實測ヲ遂ゲニユージーランドニ歸リ糧食ヲ積ミ入レ南氷洋ノ探險
ニ從事セシガ南緯七十一度迄進航セシモ大陸ヲ發見スル能ハザリヲシテ
東濠洲諸島ヲ探險シテ歸ル一七七六年クック北太平洋ノ探險ニ從事セントシテ
三度母國ヲ離レ喜望峯タスマニヤ、ニユージーランドヲ經サン・ドワイチ諸島
(Sandwich Islands)ヲ發見シヴァンクーヴァー(Vancouver)ヲ經ベーリング海峡(Behling's
Strait)ニ航シ北緯七十度四十四分迄進ミシガ氷ノ爲メニ阻メラレ布哇ニ歸リ
不幸土人ノ爲メニ落命セリ

B.M.S. 83

汽力ヲ用キテ船舶ヲ航走セシムル途開ケテヨリ從來ノ帆船淘汰セラレ漸ク其
跡ヲ絶チ所謂海運業ノ革命ヲ惹起セリ是併ナガラ僅カニ最近百年間ノ事ニ屬
シ其船舶ニ蒸汽機關ヲ採用セシ當初ハ研究未ダ深カラザリシヲ以テ單ニ天候
ノ如何ニ拘ラズ航走セシメントノ目的ニ出デ其速力、經費等ノ問題ヲ念頭ニ置
クモノナカリシガ漸次改良ノ末旅客汽船ヲ創造シ次テ螺旋推進機ノ發明ニヨ
リ喫水ノ多少ニ拘ラズ波浪ノ高低ニ關セズ能ク海洋ヲ航行スル貨物汽船ヲモ
新造スルコト、ナリタリ

汽船ノ創造

汽船ノ創造者ハ遠ク十六世紀ノ中頃西班牙人ブラスコ・デ・ガレー(Blasco de Garay)
ナリト謂フモ一モ信スベキ記事ノ傳フルナシ其後英、佛、米諸國ニ於テ外車汽船
ニ類似ノ船舶ヲ製造セシモノアレドモ孰レモ試驗的ノモノニ屬シ十分ノ成績
ヲ得ザリキ一七八〇—一七八八年ノ頃スコットランドノ財産家バトリック・ミラー
(Patrick Miller)公共事業ニ熱心ナル餘リ船舶ノ改良ヲ計リ家庭教師ジュームス・テ
イラー(James Taylor)ノ助力ヲ得更ニ技師シミントン(Symington)ヲ雇聘シ遊船(長二
呎幅七)ニ汽機ヲ据付ケ(シリンダー)二個ノ外車ヲ設ケシニ案外ノ好結果ヲ得タル
ヲ以テ一七八九年更ニ大形ノ汽機ヲ他船ニ備付ケシニ一時間能ク七海哩ヲ走

H.S.N. 4

B.M.S. 102

旅客汽船

リシト云フミラー其後故アリテ船舶改良策ヲ放棄セシモシントンハ一八〇一年ニ至リロード、ダundas (Lord Dundas)ノ招聘ニ應ジテ曳船用ノ汽船シヤロツト、ダundas號 (Charlotte Dundas)ヲ造リシニ試験ノ結果七十噸積ノ解船二艘ヲ曳船シ航程一九哩半ヲ走ルニ六時間ヲ費セシト云フ尙時米人ロバート、フアルトン (Robert Fulton)右ノ造船ヲ實見シタル後米國ニ歸リ苦心經營ノ曉一八〇七年外車汽船ヲ造リ之ヲクラーモント號 (Clermont)ト稱シ紐育アルバニー (Albany)間ノ航行ニ從事セリ是實ニ旅客汽船ノ嚆矢トス然ルニ帆船所有者ハ新競争者ヲ驅逐セントテ營業上妨害ヲ試ミタレドモフアルトン毫モ屈セズ益船船ヲ改良増作シテ旅客運送業ニ從事セリ是ニ於テ米人汎ク汽船ノ便利ヲ覺リ大西洋沿海、ミシシッピ (Mississippi)其他諸川ノ航海ニ從事スルモノ續出シクラーモント號ノ世ニ出デシヨリ僅カニ十六年ヲ經過シ早クモ三百餘艘ノ旅客汽船ヲ見ルニ至レリ一八〇九年加奈陀ニ於テモクエベック (Quebec)モントリオール (Montreal)間ニ汽船ヲ浮ブル者出デタリ

英國ニ於ケル旅客汽船ハ「コメット」號 (Comet)ヲ以テ嚆矢トス同船ハ一八一一年ハ

HSN. 11
RMS. 115

海洋航行汽船

ンリーベル (Henry Bell)ノ設計ニ係リ(長四〇呎、幅二五噸)クライド河 (Clyde)ヲ航行セリ其後間モナクグラスゴー (Glasgow)グリノック (Greenock)間航行用汽船二艘(長七五呎、幅一四噸)愛蘭新造セラレクライド河ノ航運大ニ開ケタリ一八一五年(此年六月ウオーター)ノ「コーク」(Cork)ニシチ、ヲフ、コーク號(長八六呎、幅一三噸、深九呎、五〇噸)進水セラレ同年龍動マルゲート (Margate)間リヴァプール (Liverpool)ランコルン (Runcorn)間ノ航海ニ充テンガ爲メ汽船クライドヲ發シ沿海ヲ經テ龍動及リヴァプールニ到達セリ是實ニ海洋ヲ航行セシ汽船ノ嚆矢トス汽船カ海洋ノ航行ニ堪ユルコト實驗セラレテヨリ各所ニ汽船ヲ以テ以テ海運業ヲ起スモノヲ生シ競争ノ結果漸次船體ニ改良ヲ施シ卒先シテ遠距離及新航路ノ航海ニ從事シ以テ奇利ヲ博スルモノ出テタリ就中クライドハ前述ノ如ク汽船ノ誕生地ナルガ由來近傍ニ石炭及ビ鐵ノ富源ヲ控ヘ造船及ビ汽機製造ニ巧ナル勞働者ヲ輩出シ且ツ地勢航運ニ便ナルガ故ニ漸ク盛大ナル現時ノ造船事業ノ基礎ヲ作レリ

一八二二年ニ進水セラレタル英船「ジェームス、ワット」號 (James Watt) (長一四六呎、幅二一八吋)ノ船名録ニ始メテ掲載セラレタル汽船ニシテ一八三〇年ニ掲載セラ

H.M.S. 107

遠洋航海ノ
成效
H.M.S. 108
H.S.N. 32

レタルモノ八一艘一八三二年ニハ一〇〇艘ヲ以テ數フルニ至レリ
 是ヨリ先キ船ヲ以テ遠洋航海ヲ試ミントセシモノアレドモ當時ノ汽船ハ石炭
 ノ消費比較的多大ニシテ(一時間一馬力ニ付キ平)到底長航海ニ十分ナル石炭ヲ搭
 載スルコト能ハザリシヲ以テ孰レモ失敗ニ歸セリ然ルニ米國サバナナ(Savannah)
 ノスカーボロー(Scribner)ナル者汽船ヲ以テ大西洋ヲ横斷セント企テ紐育ニ
 造船中ノ三〇〇噸大ノ帆船ヲ買入レ汽機ヲ装置シ之ヲ「サバナナ」號ト命名シ一
 八一九年五月十九日サバナナヲ發シ六月二十日リヴァプールニ着ス翌年コン
 ド・ド・バトメラ號(Comde de Patmella)リヴァプールブラジル間ヲ一八二五年エン
 タプライズ號(Enterprise)龍動カルカッタ間ヲ一八二九年「キュラソー」號(Curaçao)和
 蘭西印度間ヲ航海セリ是等ハ孰レモ遠洋航海船ノ先驅トス尤モ是等ノ汽船ハ
 名コソ汽船ト言ヘ其實航海ノ大部分ハ風力ニヨリ間々補助トシテ外車輪(Pul-
 lie wheel)ノ作用ニヨリ推進セシモノナリ
 一八三一年加奈陀ニ於テ製造セラレタル「ローヤルウイリアム」號(Royal William)
 (長一四五呎幅二七呎)クエベック、リヴァプール間ヲ汽力ノミニテ二十四日ヲ費シ航

太西洋ノ海
運

H.S.N. 73

螺旋推進機

行セリ其後本船ハ葡萄牙政府ニ購入セラレ暫時運送船トナリシガ間モナク西
 班牙政府之ヲ買入テ軍艦トセリ是實ニ汽力ヲ以テ航走セル軍艦ノ嚆矢ナリ太
 西洋ノ海運業モ面目ヲ改メ一八三八年「シリウス」號(Sirius)(長一七八呎深一八呎三吋
 七〇)「グレートウエスターン」號(Great Western)(長一一三四呎幅二四呎深三五呎)龍動及ビ
 「プリストル」號(Bris)ヲ出發シ甲ハ十八日乙ハ十四日半ヲ費シ紐育ニ達セリ爰ニ
 於テ「シリウス」號ノ所有會社ハ一層大形ノ「ブリチッシュクイーン」號(British Queen)及ビ
 「プレジデント」號(President)(兩船共長二七五呎幅三七呎)ヲ造船シ旅客、寶貨、貨物ノ運
 送ニ從事セリ此他米國加奈陀ノ要港ヘ向ケ定期汽船ヲ仕向クル會社續出シ互
 ニ船舶ヲ改良シテ競争セリ
 此時代ニ汽船事業ニ著シキ革命ヲ生ゼリ螺旋推進機(Screw Propeller)及ビ鐵製船
 體ノ發明是ナリ
 佛國人ハ同國人フレデリック、ソーヴァーヂユ(Frederic Sauvage)ヲ推シテ螺旋推進
 機即暗車ノ發明者ナリト云フモ詳ナラズ之ヲ實地ニ活用シタルハ英人エリック
 ソン(Ericson)ニシテ一八三七年專賣特許ヲ得タリ然レドモ英國海軍ノ採用スル

B.M.S. 112

所トナラザリシヲ以テ米國ニ渡航シ同國政府ノ補助ヲ得小船ニ暗車ヲ据付ケ
 太西洋ヲ横斷セリ商船ニ暗車ヲ採用スルコトハ當初隨分反對アリシガ一八四
 三年太西洋汽船會社 (Great Western S. N. Co.) 所有汽船「グレートブリテン」號 (長三二
 五一呎深三二〇馬力) ニ暗車ヲ裝置シテ太西洋ノ航海ヲ試ミニリヴァフル紐
 育間ニ十五日ヲ費シ好結果ヲ得タリ又一八五一年喜望峯迂廻ノ印度航路ヲ開
 カンガ爲メ龍動ニ大東汽船會社 (Great Eastern S. N. Co.) ヲ創立シ巨船大東號ヲ造
 ル同船ハ一八五四年五月一日起工シ一八五八年一月三十一日進水セル鐵製汽
 船ニシテ長六七五呎幅八三呎深六〇呎總噸數一八〇〇噸六本ノ橋五本ノ煙
 筒ヲ有シ貯藏石炭一二〇〇噸軍隊一〇〇〇人又ハ四〇〇〇人ノ旅客運送
 ニ堪エ本船ハ外車輪ヨリ螺旋推進機ニ變遷スル時代ヲ現セル奇船ニシテ外車
 輪ハ螺旋推進機トヲ具ヘ汽機汽罐雙方別々ニ附屬シ合計實馬力一、〇〇〇速
 力一三節ヲ出セリカ、ル巨船モ惜ヒ哉所有會社ノ解散ト共ニ豫期セル程役ニ
 立タデ其後歐米間ノ海底電線敷設用ニ使用セラレシト云フ
 汽機モ從來單筒膨脹ノモノニ過キザリシガ一八五〇年頃ヨリ聯成膨脹汽機採

H.N.S. 119

汽機ノ改良

鐵船ノ沿革

用セラレ漸次今日ノ三聯成四聯成ノモノ世ニ出テタリ此他造船術一般ノ改良
 ニヨリ石炭ノ消費ヲ減ジ汽船創造ノ初メハ一時間一馬力ニ付キ平均九英斤ノ
 石炭ヲ消費セシガ漸次消費高減少シ現今ニ至リテハ僅カニ一英斤半トナリタ
 リ石炭消費高ノ減少ト共ニ速力モ増大シ遠距離ノ航行ニ堪エ得ルニ至レリ汽
 鐘ノ壓力モ初メハ一平方吋ニ付キ一〇英斤ナリシガ一八七〇年ノ頃ハ三〇英
 斤トナリ降テ六〇英斤ヨリ現今ノ一八〇英斤乃至二一五英斤ニ増大セリ
 今少シク左ニ木船時代ヨリ鐵船時代ニ移ル沿革ヲ述ベンニ海運業ノ進歩ト共
 ニ船體漸ク長大トナリ其長サ三〇〇呎以上ニ至レバ木造船ノ構造脆弱ニシテ
 遠洋航海ニ堪エズ加フルニ英國ニ於ケル造船用木材ノ缺乏ト同時ニ鐵ノ製造
 著シク發達シ鐵船ノ需用ヲ自ラ誘導セリ然レドモ當初試驗的時代ニハ反對ノ
 聲囂々シク特ニ英國海軍省ノ如キハ砲彈ノ跡ヲ修覆スルコト容易ナラザルノ
 理由ヲ以テ採用セザリシト云フ然レドモ鐵船ハ左ノ諸點ニ就キ木船ニ優レリ

一、木船ノ脆弱ナルコト

一、木船ハ汽船ノ震動ニ堪エ難キコト

一、木船ハ鐵船ニ比シ重キガ故ニ同一ノ速力ヲ保タンニハ馬力ヲ要スル

コト多ク從テ不經濟ナルコト

一、木船ハ船側ノ厚サ大ナルヲ以テ船腹ヲ小ナラシムル嫌アリ

一、木船ハ火災ニ堪エ難キコト

然レドモ木船ノ鐵船ニ比シ利益ナルハ船底ヲ覆フニ銅又ハ黃銅ヲ以テセバ長期海草等ノ附着物ヲ防ギ速力ヲ減ゼズ然ルニ鐵船ニ在リテハ不潔物ヲ除去セシガ爲メ毎半年又ハ一年毎ニ入渠ノ必要アルコト是ナリ是ニ於テカ木鐵交造船ナルモノ出デ其梁(Beam)及ビ肋骨(Ribs)ヲ鐵製トシ外板其他ハ木ニテ造リ且ツ喫水線以下ヲ覆フニ銅又ハ黃銅ヲ以テシタリシガ被覆物ト鐵トノ間ニ濕電ヲ起シ鐵部ヲ懷頽セシムルノ弊ヲ發見シ成效セザリキ

然リ而シテ十八世紀ノ末頃ヨリ鐵船ノ製造ヲ爲スモノアリシモ其盛ニ製造セラレタルハ一八四〇年以後ニシテクライド河プリストル其他ヲ中心トセリ其後軟鋼ヲ廉價ニ製造スル法ヲ發見シ一八六二年後漸次鋼船世ニ行ハル、コトトナレリ軟鋼ノ鐵ニ優レル點ハ緊張力大ナルコトヲ得ベシ

B.M.S. 117

木鐵交造船

B.M.S. 121

東洋航路

H.S.S. 27

歐洲ト東洋上ノ貿易ハ喜望峯迂廻航路ノ發見以來盛ニ帆船ヲ以テ營マレシモ汽船ノ効用漸ク認めラル、ニ及ビ龍動商人ノ發議ニテ東印度總督ノ補助ニヨリ試驗トシテ一八二五年エンタブライズ號ノ初航ヲ觀ルニ至レリ本船ハ木製外車汽船(長一三二呎幅二七呎四七九噸一三〇馬力速力八節原價四三〇〇磅)ニシテ龍動カルクッタ間ノ航海ニ一三三日ヲ費セリ其後東印度商會ハ孟買蘇西間ニ汽船一艘ヲ浮ベ毎月一回往復航海ヲ營ミ一八三六年ニ至リ新造船二艘ヲ增加セリ英本國ニテハ一八三四年ノ頃ダブリン龍動蒸汽船會社(Dublin & London S. N. Co.)ノ大株主龍動駐在西班牙公使ノ勸告ニヨリ英國ト西班牙葡萄牙半島間ニ定期船ヲ開クコト、ナリ龍動ノウイールコックス、アンダーソン商會(Wilcox and Anderson)ニ營業一切ヲ委托シ「ベニンシュラー」汽船會社(Peninsular S. N. Co.)ヲ創設ス是ヨリ先英國及ビ半島間ノ郵便物ハ每週一回フアルマス(Falmouth)リスボン(Lisbon)間ヲ航海セル風帆船ノ外カデイス(Cadiz)シブロールター(Finisterre)ニ至ル英國政府ノ郵便船アリシト雖ドモ發着不定ニシテ不便些カラザリシガ一八三七年ニ至リ入札ノ結果半島向郵便物全部ヲ「ベニンシュラー」汽船會社ニ委托シ補助金トシテ年額二九、六〇〇磅(後ニ減

ジテ二〇、五〇〇磅トナルヲ下附ラル、契約ヲ締結セリ此ニ於テ本國ヨリ印度向ケノ郵便物モジプロルターニ於テ英國政府ノ郵便船ニ接續シアレキサンドリアヨリナイル河迄運河ノ便ニ依リ更ニ汽船ノ便ヲ以テカイロ(Cairo)ニ仕向ケ陸路駝駄ニ載セテ蘇西迄運搬シ東印度商會ノ船ニ接續セリ然レドモ政府及ビ東印度商會ノ郵便船ハ孰レモ速力小ニシテ非難絶エザリシカバ一八三九年ニ至リ英國政府ハ佛國ノ承諾ヲ得馬耳塞ヲ經由シテ郵便物ノ送達ヲ企圖セシモ結果良好ナラザリシカバ又々入札ノ方法ニヨリ「ペニンシュラー」汽船會社ニ托スルニ本國ヨリジプロルター、モルタ(Malta)經由アレキサンドリアニ至ル郵便物ノ送達ヲ以テシ年々補助金トシテ三四、二〇〇磅ヲ支給スルコト、ナリタリ依テ同社ハ「ペニンシュラー、エンド、フリエンタル」汽船會社又ハ通俗「ピーラー」(Peninsular & Oriental S. N. Co. or P. O.)ト改稱ス會社ハ降テ一八四二年カルカッタ、蘇西間一八四四年錫蘭、ペナン、新嘉坡、香港間ニ郵便運送ノ命ヲ受ケ前者ノ補助金トシテ年額一、一五、〇〇〇磅(一海哩二志ノ割)後者ニハ四五、〇〇〇磅(二海哩一志ノ割)ヲ下附セラルルニ至レリ然レドモ一八五四年ニ至ル迄ハ東印度商會ノ汽船ト兩立シテ印度

社
ビーチャー會
R.M.S. 148
H.S.N. 31

I.S.S. 29

蘇西間ノ航路ニ當リシガ由來東印度商會ノ汽船ハ小形ニシテ遅キニ拘ラズ補助金割合ニ多大(一海哩三志ノ割)ナリシヲ以テ世間ノ攻撃甚シク偶一汽船難破シタルヲ以テ搭載郵便物ヲアデン(Aden)ニ於テ小帆船ニ接續セシニ此帆船亦難破シ郵便物悉皆喪失セシニ乗ジ「ピーラー」ハ年額二四、七〇〇磅ノ補助金ヲ以テ一年ニ印度、蘇西間郵便物運送ヲ引請クルコトニナレリ同社ハ尋テ新嘉坡志度尼間ノ郵便運送ヲ引請ケ當時ノ最大汽船ト稱セラレタル「ヒマラヤ」號(長三十四呎幅四噸一三二〇〇馬力原價)其他ヲ造船シ大ニ社務ヲ改革セリ然レドモ使用汽船ノ燃料石炭ハ帆船ニヨリ遠ク喜望峯ヲ迂廻シテ各寄港地ニ貯蓄スル要アリアデン、蘇西兩地ニハ清水ノ供給ナク汽船ノ修繕亦意ノ如クナラズ加之歐洲ヨリ東洋向ケノ通シ旅客及ビ貨物ハアレキサンドリアヨリ運河ヲ航スル四八哩ニシテナイル河ニ出デソレヨリ汽船ニテ一、二〇哩ノ間ヲ走リカイロニ達シ更ニ九〇哩ノ沙漠ハ旅客用トシテ六人乗ノ二輪車驛馬貨物用トシテ駱駝ノ便ヲ待チカクテ蘇西ニ於テ郵便船ニ接續セラレタリ當時會社營業上ノ困難不便察スベシ一八五四年クリミヤ戰役起ルヤ黑海、バルチック海へ軍隊輸送ノ爲メ同社船ノ御

B.M.S. 132

用船トナルモノ多カリキ戰後間モナク本國濠洲間郵便物遞送ノ任ニ當リ一八六九年蘇西運河ノ開クルヤ世界海運業ノ維新トナリ同社モ大ニ面目ヲ改メ船舶ニ改良ヲ施シ以テ今日ニ至レリ

蘇西運河

R.M.S. 306

蘇西運河ノ沿革ヲ尋ヌルニ一七八九年奈翁地中海ト紅海トヲ距ツル地峽ヲ開鑿シテ印度ニ通ズル水路ヲ設ケント欲シ技師ニ命ジテ測量セシメシニ紅海ノ水地中海ニ比シ遙ニ高キヲ以テ運河ヲ開鑿スル能ハザル旨復命セシカバ此大事業ニ着手セズシテ止ミタリ其後一八三八年ノ頃迄埃及ニ駐在セシ佛國領事フエルジナンド、ド、レセップ (Bartholomaeus de Lesseps) 開鑿事業ノ目論見ヲ立テ一八五四

年埃及總督マホメット、セイド、パシヤ (Mahomed Said-Pasha) ノ特許ヲ得間モナク佛國ニ歸リ資本募集ニ着手シ尋デ英國ニ渡リテ各地ニ集會ヲ催フシ贊助ヲ乞ヒシガ船主商人ノ贊成者多カリシニ拘ラズ英國政府ハ此事業ニ極力反對セリト云フ同氏ハ一八五八年二億フランノ資本ヲ集メ彌運河開鑿ニ着手スルコト、ナリシガ英國政府ハ土耳其帝ヲ強迫シテ事業ヲ中止セシメント欲シ最三閱著ノ後奈翁三世ノ仲裁ニヨリ一八六四年再度ノ工事ヲ起シ遂ニ一八六九年十一

月十七日ヲ以テ開通セリ運河ノ全長八〇海哩内湖水ヲ利用スルコト二〇海哩幅七二呎深二六呎每一〇キロメートルニ付キ停留場 (Gate) ヲ設ケテ交通ニ便ス全長ノ航海ニ要スル各船平均時間ハ一八八〇年ノ頃五五時間ナリシニ一八八五年ノ頃ヨリ四三時間ニ減ジ現今ハ普通一八時間ニ過ギズト云フ運河通航料ハ最初登簿噸數一噸ニ付キ一〇法ヲ徵セシガ一八七二年ニ至リ總噸數一噸ニ付キ同率ヲ徵スルコト、ナリシガ爲メ異論各所ヨリ出テ結局各國ヨリ委員ヲ撰出シテ議スル處アリテ登簿噸數一噸ニ付キ一〇法外ニ附加税トシテ三法都合一三法ヲ徵收スルコトニ折合ヒ其後運河ノ收益増大スルニツレ漸次今日ノ八法半迄ニ遞減セリ (船客ハ十二歳以上一人ニ付キ十法) 英國政府ハ當初運河事業ニ反對セシモロード、ビーコンスフキールド (Lord Beaconsfield) ノ機敏ナル政略ニヨリ埃及政府ノ所有ニ係ル額面四百萬磅ノ株券ヲ英國ニ收メテヨリ英國船舶ガ運河ヲ利用スルコト増加スルト同様ニ運河會社ニ對スル英國人ノ勢力多大トナレリ

運河開ケテ以來歐洲ヨリ印度及ビ東洋諸港ト貿易スル汽船ハ喜望峯ヲ迂廻ス

ル時ハ燃料石炭ヲ多量ニ搭載セザルベカラザルヲ以テ其多數ハ蘇西經由トナ
レリ而シテ航海里程ハ如何ニ縮少セラレタルヤハ左表ニ就キ之ヲ知ルベシ

龍動—孟買	六、二七四	蘇西經由	喜望峯迂廻	運河ニヨリ縮少 セラレタル里程	四、四四五
同—カルカッタ	七、九七四				三、六三二
同—香港	九、七三〇				三、四一九
同—上海	一〇、四六六				三、三三九
同—橫濱	一一、六五一				二、八四六

太平洋ノ汽船業ハ一八二五年西班牙人南米ノ西海岸ニ着手シタルヲ嚆矢トス
其後グアイヤキール(Guayaquil)駐在ノ米國領事ホイールライト(Wheelwright)海運
ニヨリ南米ノ富源ヲ開カント欲シ秘魯ボリヱイヤ智利諸國ノ特許ヲ得タルヲ
以テ一八四〇年英國ニ渡航シ資本金廿五萬磅ノ「パシフィック」汽船會社(Pacific
Co.)ヲ創立シ木製外車汽船二艘(各七〇〇馬力)ヲ新造シテ南米ノ太平洋沿岸航
路ヲ開キシガ石炭ノ供給困難ヲ極メシカバ幾クモナクシテ巨額ノ缺損ヲ生ゼ
リ然レドモ銳意業務ヲ刷新シ一八五〇年英國政府ヨリ補助金ヲ下附セラル、

西印度航路

H.S.N. 84
B.M.S. 164
H.S.S. 24
大西洋ノ海運

ニ及ビ船舶ヲ新造シ尋テ南米ノ東岸ニモ航路ヲ擴張シ一八六七年ニ至リリヴ
アプールの南米沿岸ノ定期航路ヲ開設シ資本金ヲ増シテ二百萬磅トス其後此航
路ノ收益多大ナリシヲ以テ資本金ヲ四百萬磅トシ船舶ヲ改良シ航路ヲ擴張シ
以テ今日ニ及ベリ

英國ト西印度諸島間ノ定期船ハ一八四一年「ローヤルメール」汽船會社(Royal Mail
S. P. Co.)ノ開始スル所トス同社ハ百五十萬磅ノ資本ヲ以テ創設セラレ一四艘
ノ船舶ヲ以テ二週一回ノ定期航海ヲ營ミ郵便物運送助成金トシテ毎年二十四
萬磅ノ補助金ヲ下附セラレタリ一八五〇年毎月一回本國トブラジル間ノ郵便
線ヲ開設シ新造船ヲ追加シテ西印度航海ノ速力ヲ大ニスルノ要件ヲ以テ補助
金ヲ増シテ年額二十七萬磅トス然レドモカ、ル巨額ノ補助金ヲ一會社ニ支給
スルコトニ就キ反對ノ聲高カリシヲ以テ一八七四年競争入札ノコトアルヤ會
社ハ補助金ヲ八六、七五〇磅ニ減額シ郵便運送ヲ請負ヒ佛國其他ノ競争者續出
シテ運賃率下降セシモ社運益、勃興シテ今日ニ至レリ

大西洋ノ汽船業ハ外車汽船「サバナ」號前ニ出ヅノ初船以來發達ニ發達ヲ重ネ

テ今日ニ至レリ是蓋勇敢無雙ノ先進歐洲諸國ト富源無窮ノ後進米國諸洲トヲ連絡スル航路ナレバ旅客移民ノ往來頻繁ニシテ各種商品ノ流動亦之ニ劣ラズ之ガ海運ニ從事スルモノハ十分ノ資本ヲ投シ有ラユル方策ヲ運ラシ貨客ノ吸集ニ盡力シ又海上常ニ荒キヲ以テ必要上船體ノ大ナル速力ノ大ナル船舶ヲ構造スルノ必要アリ船内設備ノ結構亦他航路ノ比ニ非ズ現今歐米間ノ海運ニ從事スル汽船會社二十餘アリ其著名ナルヲ「キユナード」線 (Cunard Line) 「ホワイトスター」 (White Star Line) 漢堡亞米利加線北獨逸ロイド等トス

キユナード
H.S.S. 221

「キユナード」線ハ一八四〇年ノ創立ニ係ル初メ加奈陀ノ船主サミュエル、キユーナード汽船ヲ以テ英米間ノ定期航路ヲ起サントシグラスコーノジョージ、バーンズ (George Burne) リヴァプールノダウイッド、マッキンザ (David MacIver) ノ贊助ヲ得株金二十七萬磅ノ一社ヲ起シ英國政府ヨリ年々八一、〇〇〇磅ノ補助ヲ受ケ汽船四艘ヲ以テリヴァプール、パリ、フアックス、ボストン間ノ航海ヲ開クコト、ナリタリ右ノ四艘ハ孰レモ一、一五〇噸七四〇馬力速力八節半ノ木製外車汽船ナリキ一八四七年補助金額ヲ一七三、三四〇磅ニ増加シ每週交代ニ紐育及ビボストン

H.S.S. 91
H.M.S. 155
H.S.S. 153

ヘ向ケ郵便船ヲ出帆セシムルコト、ナリタルヲ以テ新ニ總噸數一、八二五噸二、〇〇〇馬力速力一〇節四分ノ一ノ木製外車汽船ヲ造ル是ヨリ先米國人ハ「キユナード」線ノ我物顔ニ英米間ノ海運業ニ從事セルヲ快カラズ思ヒ政府ニ請願シテ米國人ノ組織スル汽船會社ヲ起スコトニ一致シタリ此ニ於テ「コリンズ」線 (Collins Line) ハ每航一九、二五〇弗後増シテ三三、〇〇〇弗トナルノ補助金ヲ受ケ各三、〇〇〇噸八〇〇馬力ノ汽船四艘ヲ新造シ紐育リヴァプール間ノ定期航海ヲ開クコト、ナリ「キユナード」線トノ競争ヲ開始セリ其後漢堡亞米利加線ハ一八四八年ニ北獨逸「ロイド」ハ一八五七年ニ「ホワイトスター」線ハ一八七〇年ニ孰レモ舞臺ニ出現セリ中ニモ「ホワイトスター」線ノ如キハ創立後日尙淺キニ拘ラズ嶄新ノ設計ヲ施シ船舶ニ種々ノ工夫ヲ凝セル點枚舉ニ遑アラズ例ヘバ船ノ中央部ニ食堂ヲ置クコト船體ト長幅、深ニ關スル比例ノ改良、船内分室ニ電鈴ノ裝置、防水隔壁自働防水壁扉ノ設置等是ナリ又突飛ナル新工夫トモ稱スベキハ船内別ニ支點ヲ設ケ食堂ヲ吊シ以テ動搖ヲ防グノ法トス此クノ如キ改良設計ノ爲メニハ造船費用ノ嵩大營業費ノ夥多ハ敢テ厭ハズ此ヲ以テ比較的後進

營業ノ競争

H.S.N. 230

H.S.W. 306

H.S.W. 231

海上運送II第一章 海運業ノ沿革II第一節 世界海運業ノ沿革 (二八)

者タル同線ハ能ク先進者ト對峙シテ輸贏ヲ争フニ至リ他ノ海運業モ亦之ニ倣ヒ競争ノ結果船體年々大ニ速力日ニ大ナリ一八八一年「キューナード」線ハ始メテ鋼製汽船「セルビヤ」號 (Serbia) (長五二呎幅五二呎深三七呎七)ヲ新造ス同船ハ二重底ノ快速ナル旅客船ニシテ白熱電燈ヲ裝置シ其他船内ノ設備行キ届キ能ク上中等船客六六二人下等船客移民七三〇人ヲ容ル、ニ足ル他ノ會社モ之ニ劣ラヌ船舶ヲ新造スルコト、ナリ恰モ當時三聯成汽機ヲ採用スルコト、ナリタレバ速力亦二〇節以上トナレリ一八八九年「ホワイト、スター」線ハ總噸數一〇〇〇噸一八〇〇馬力速力二〇節ノ雙暗車代用巡洋艦「キューストニク」 (Tantonic) 及ビ「マジエスチック」 (Majestic)ヲ新造シクキンスタウン (Queenstown) 紐育間ヲ五晝夜一八時間八分ニテ航海セリ降テ一八九二三年「キューナード」線ハ總噸數一、九五〇噸三〇〇〇馬力速力二二節ノ「カンパニヤ」 (Carnegie) 及ビ「ルカニヤ」 (Lucania)ヲ新造シクキンスタウン、紐育間ヲ五晝夜七時間二三十分ニテ航海セリ其造船費各六十五萬磅ナリト云フ北獨逸「ロイド」モ一八九六年「ガイザー」ウイルヘルム、デ、ル、グ、ロ、セー」 (Kaizer Wilhelm der Grosse)ヲ新造ス其總噸數一四三五〇噸三二〇

H.S.W. 312

H.M.S. 215

〇〇馬力ニシテクキンスタウン紐育間ヲ五晝夜四時間四〇分ニテ航海セリ漢堡、亞米利加線モ一八九七年「ドキチエランド」 (Deutschland) (一、四、五〇〇噸二、三、造シ翌年「ホワイト、スター」線ハ「オセヤニック」 (Oceanic) (一、七、二、七、四噸二、一、二、年ニハ約二一〇〇噸大ノ「セルチック」 (Celtic) 及ビ「セドリック」 (Cetric) 一九〇四年ニハ二四〇〇噸ノ「バルチック」 (Baltic)ヲ新造セリ「キューナード」線ハ其後率先シテ新造航船ニマルコニー式 (Marconi's system) 無線電信ヲ應用シ歐米兩大陸ヨリ航海中ノ汽船ニ向テ音信ヲ發シ船内旅客ヲシテ座ガラニ毎日「キューナード」新報 (Canard Bulletin)ヲ閲讀セシムルノ便法ヲ案出セリ

太西洋汽船急行ノ競争ハ其後益、甚シク一八三八年「グレート、ウエスターン」號ガ英米間ノ航海ニ一週間ヲ費セシ時代ニハ二、八〇〇海哩ノ所ハ何日ニテ渡ルト云フ日數ノ競争ナリシガ近年ニ至リテ何時間更ニ進ンデ何分間迄モ争フコトトナリ孰レモ最速達ノ「レコード」 (Record)ヲ取り名聲ヲ博センコトニ汲々タリ以テ競争激烈ナルヲ察スベシ

「ホワイト、スター」線ハ他ノ諸線ト共ニ一九〇二年米國人「モルガン」 (J. P. Morgan)ノ

買收スル所トナリタルヲ以テ海運補助問題ハ痛ク英國人士ノ頭腦ヲ刺戟シ一
九〇三年「キユナード」線ヲシテ速力二五節ノ代用巡洋艦ヲ新造セシメ新造資金
トシテ二百萬磅ヲ貸與シ且ツ年々十五萬磅ノ補助金ヲ下附スルノ契約ヲ締結
セリ(詳細ハ第四章ヲ参照スベシ)

不定期船
B.M.S. 194

貨物汽船 (Cargo boats) ノ多數ハ格段ナル商品ヲ運送センガ爲メ便宜ニ造船セラ
ル、モノナリト雖ドモ中ニハ別ニ特殊ノ裝置ナク世界各地運賃市場ノ相場ニ
ヨリ直ニ需用ヲ充タスモノアリ之ヲ純粹ノ不定期船 (Tramp steamers) ト云ヒ英國
人ガ國家ノ補助ヲ受クル他國船舶ニ對峙シ毫モ遜色ナク相應ニ不定期船ヲ運
轉スルコトヲ得ル最大源由ハ是ガ船線ニ多年ノ經驗ヲ有スルニ在ルベシ

石炭船

貨物船ノ内最モ多數ナルハ石炭船 (Colliers) ニシテ昔時北英ノ石炭輸出港ヨリ龍
動ニ石炭ヲ運送セシハ孰レモ帆船ナリシガ一八七〇年ノ頃ヨリ現時ノ如キ石
炭船ヲ使用スルコト、ナリタリ其第一船ハ「キングコール」號 (King Coal) ト稱スル
鐵製暗車汽船ニシテ荷物炭九〇〇噸焚料炭一〇〇噸ヲ積ミ復航ニハ壓艙水函
(Water Ballast Tank) ニ水ヲ充滿シテ航海セリト現時タイン河カルデイフ (Cardiff) 港

B.M.S. 201

リ (Barry) 其他ノ輸出港ニ於ケル石炭搭載方ハ至極簡便ニシテ貨車積ノ儘船
艙ニ積入ル、ガ故船積着手後數時間ニシテ能ク滿載スルコトヲ得ベク船内ニ
於テ之ヲ積ミ均ス (Trim) 手數ヲ要スルノミサレバ石炭船ハ孰レモ先船渠又ハ
棧橋ニ横付ケトナサンガ爲メ港ニ到着ノ順序ヲ爭ヒ荷役終レバ直ニ出港スル
ガ爲メ積ミ均ス時間ヲ失ヒ是ガ爲メ他ノ散積荷物ト同様ニ難破セルモノ多シ
一八七五年ヨリ一八七七年ニ至ル三ケ年間ニ英國ノ石炭船二〇〇艘或ハ沈没
シ或ハ踪跡ヲ失ヒ乗組員九九一人ヲ失ヒ一八八一年ヨリ一八八三年ニ至ル三
ケ年間ニハ同様三一四艘船員一八四九名ヲ失ヘリト云フ

家畜運送船

家畜運送船 (Cattle boats) ハ多ク旅客船營業者ノ兼用スル所ニシテ「ホワイト、スタ
」線ノ如キハ家畜甲板 (Cattle decks) 其他必要ナル裝置ヲ具フル總噸數一〇〇〇

獸肉運送船

〇噸ノ「ジョーシク」(Georgie) ヲ大西洋ニ浮ベ盛ニ家畜運送ニ從事スト云フ
獸肉運送船ハ冷水器 (Refrigerating apparatus) ヲ裝置シ重ニニュージールランドヨリ英
國ニ羊肉牛肉ヲ運送スル船舶ニシテ冷水器ヲ運轉スルニハ費用些カラザルヲ
以テナルベク快速ナル汽船ヲ使用スル必要アリ

茶運送船

支那地方ヨリ歐洲向ケ輸出茶ノ速達ノ必要アリシカバ蘇西運河開通以前ハ良帆船ヲ撰ミ茶運送船毎年季節ニ至ラバ茶ヲ滿載シテ競争ヲ試ミタリ要スルニ一八四〇—七〇年頃ハ帆船ノ黄金時代トモ云フベク快速力ノ帆船ハ實ニ米國人ノ夙ニ製造スル所トシ「バルチモア、クリッパース(Balmore Clippers)」ト云ヘバ其速力ノ大ナルコト、構造ノ美シキコト、ニ於テ世界ニ名ヲ擧ゲタリ紐育ボストン等ニ於テモ盛ニ此雛形ヲ襲ヒテ短期間ニ造船シ是等ハ平均一日能ク二〇〇海哩以上ヲ馳セ大西洋ニ於テハ汽船ト競争シテ毫モ遜色ナク又遠ク英國港ニ出入シテ貿易ヲ壟斷セントシタルヲ以テ一八五〇年ノ頃ヨリ英國船主モ造船術ニ改良ヲ加ヘテ支那茶運送ノ競争ニ加入セシガ初メノ内ハ常ニ米國船ノ勝利ニ歸セリ一八五〇—六〇年ノ頃濠洲金鑛熱高ク英米兩國ノ帆船ハ競フテ運送ニ從事シ此等ノ船舶ハ孰レモ一、〇〇〇—二、五〇〇噸ニシテ英濠間ノ航海ニ七八十日乃至百日ヲ費セシト云フ支那茶ノ運送モ其後絶エズ行ハレ船長ニ勳賞ヲ與フル等ノ獎勵法ヲ講ジ競争烈ク行ハレ晩年ニ至リテハ米國船後ヲ絶チ英國帆船ノ獨舞臺トナリ一八六六年ノ季節ニハ九隻一八六七年ニハ一四隻福

B.N.S. 232

B.N.S. 234

其他ノ貨物
汽船

州ヲ發セリ此等ノ帆船ノ中ニ木鐵交造ノモノアリ噸數ハ大數七八百噸ニシテ先着者ハ福州龍動間ニ一〇二日ヲ費セリ而シテ蘇西運河開通後ト雖ドモ支那商人ハ紅海ヲ經由スレバ熱氣ノ爲メ茶ノ香氣ヲ害セントノ氣遣ヒヨリ一八七三年以前ニハ帆船未ダ市場ヲ去ラザリキ

英國ニ輸入セラル、商品ニテ濠洲ノ羊毛、西班牙、葡萄牙其他地中海沿岸等ノ果物、葡萄、橙ノ類、米國ノ穀物類等ノ運送ニモ格段ナル裝置ヲ有スル汽船アリ穀物類ヲ袋入トスル時ハ荷作ニ費用ト時間トヲ要スルノミナラズ船内ニ空積ヲ殘ス恐レアリ自然多クハ散積トナスヲ以テ石炭船ノ場合ト同ジク暴風雨ニ際シ荷物片寄り(Shift)沈没スルモノアリ而シテ穀物船ヨリモ一層危險ナルヲ石油船(Petroleum str. or Oil tank str.)トス石油船ノ嚆矢ハ一八八六年ノ頃タイン河ニテ新造セラレタルモノニシテ石油二、八八〇噸ヲ積ミ紐育ヲ發シフレメンニ到着シ船内備付ノ唧筒ヲ用キ十二時間ニシテ荷揚ヲ完了セリ北米ノ石油業ハ現時「スタンダード、オイル」會社ノ獨占ニ歸シ又「バットム(Batoum)」ノ石油業ハロスチャイルド(Rothschilts)家ヲ重ナル所有者トシ孰レモ世界各地ノ需用先ニ向ケ石油船ヲ

B.N.S. 206

發ス石油船ノ構造ハ船首ヨリ船尾ニカケ縦ニ支水壁ヲ設ケ更ニ横ニ若干ノ支水壁ヲ設ケテ區劃シ宛然許多ノ「タンク」即貯油槽ヲ配置セルガ如シ而シテ積入ハ輸出港ノ貯油槽ヨリ直接ニ唧筒ノ作用ニヨリ船側ノ穴ニ通スル管ニ導キ瓣ノ開閉ニヨリ自在ニ各艙ニ充滿セシメ積入ノ分量ハ陸上ノ貯油槽ノ尺度ニヨリ測定ス又陸揚ハ船内備付ノ唧筒ヲ使用スルモノトス

石油船ニハ縦ノ支水壁ヲ少シク避ケ一面ニ中甲板(Tween Deck)ヲ裝置シカクシテ各船ニ充滿セル石油ハ熱ノ爲メ膨脹セラル、ガ故ニ之ヲ導カンガ爲メニ上甲板迄幅數三呎ノ溝渠(Expansion)ヲ裝置ス船内ニハ一切喫煙ヲ禁シ燈火ハ總ベテ電燈ヲ使用シ汽關室ハ船尾ニ裝置シ汽關室ト最船尾ノ船艙トノ間ニハ四呎ノ餘地(Cofferdam)ヲ設ケ萬一石油漏洩ノ折ニ備フ

右ノ如キ格段ナル裝置ヲ設ケアルガ故ニ現時石油船ハ滿載ノ時ニ危險少ナク却テ空虛ノ際危險多シト云フ是レ石油ハ絶エ瓦斯ヲ發生スルモノナルバ陸揚後未ダ蒸汽ヲ以テ洗滌ヲ施サル間ハ船内各部ニ附着セル石油ヨリ重大ナル瓦斯ヲ發シテ船底部ニ籠リ爆發スルコトアルガ故ナリ綿花運送船モ往々火

綿花運送船

汽船ノ主要
航路

O.C.C.50

災ニ罹ルコトアリ綿花ハ自然ニ燃燒スルモノニ非ズトノ學說ハ兎ニ角船内ニテ熱セラル、時ハ半面ハ燃燒シ易キモノトナルコト皆認ムル所ニシテ例ヘバ人足ノ煙草吸殻煙筒ヨリ通風器ヲ經テ船内ニ入りタル飛火等ハ皆火災ノ原因トナルモノナリ又船内ノ「ペンキ」未ダ乾カザルニ綿花ヲ積ミ入ル、時ハ非常ニ危険ナリト云フ

綿花運送船ハ汽罐ヨリ各艙ニ蒸汽管ヲ導キ火災起レバ直ニ船ニ通風器ヲ密閉シ蒸汽ヲ送ル裝置ヲ爲スコト肝要ナリ

今少シク左ニ現時世界ニ於ケル汽船ノ主要航路ニ就キ述ベントス

元來帆船ノ航路ハ風位、天候、潮流、潮ノ干満等ノ如何ニヨリ迂廻曲折變化極マリナキモ汽船ハ時間ト焚炭トシテ省減センガ爲メ是等外界ノ事情如何ニ拘ラズ成ルベク直線ノ航路ヲ撰ムガ故ニ甲港ヨリ乙港ニ至ル航路ハ自ラ一定セルヲ普通トス而シテ海運ニモ陸運ニ於ケルト同ジク幹線(Trunk Lines)ト幹線ヲ養フ支線(Branches or Feeder)トアリテ國際貿易ノ大部ハ此幹線ニ依リテ營マル、モノナリ而シテ國際貿易ノ主要部分ハ工業國ト原料品、食用品等ヲ製産スル國ト

ノ交易ニアルハ勿論ナルガ西部歐洲及ビ東部北米ハ世界中ノ工業國トモ稱ス
ベク自然主要航路ノ起點又ハ終點ハ是等ノ地方ニ在リ

北米ハ工業國タルト同時ニ原料品食用品ノ輸出國ヲ兼スルガ故ニ是等ノ地方
ト西部歐洲諸港トヲ連結セル所謂大西洋航路ハ主要航路中ノ主要航路ニシテ
世界遠洋航船ノ六分ノ一ハ此航路ニ從事シ巨船快速船ノ競争日々新ナルコト
曩ニ述ベタルガ如シ

大西洋航路

大西洋航路ハ數多ノ航路ヨリ成リ相交錯平行シ許多ノ燒點ニ歸集セルモ太洋
ニ於テハ著シク接近シ西經六十度以東ニ在リテハ殆ド一航路ニ合集ス是ハリ
フアックス、ニユーラルレアンス、ヴェラクルーズ諸港出帆船ハ先ヅ北米ノ東北沿
岸ニ沿ヒニユーファウドランド近傍ニテ合シ圓形ノ航路ヲ取ルヲ利益トスル
ガ故ナリ但春季夏季ニ在リテハ流水ノ危険ヲ避ケンガ爲メセントローレンス
河諸港出帆船ハニユーファウドランドノ南方ヲ通過スルモ九月ヨリ四月ニ
至ル期間ハ右ノ危険ナキヲ以テ是等ノ諸船ハニユーファウドランドノ北方
ヲ經由シ航行距離ヲ節約シ得ベシ

東洋航路

大西洋航路ニ次ギ重要ナルヲジブロールター經由支那日本ニ至ル地中海東洋間
ノ航路トシ其大西洋ニ於ケル終點ヲ英蘭海峽及ビ紐育トス此幹線ハジブロール
ター以東ニ在リテ許多ノ支線ヲ有シ地中海ニ在リテハバアセルナ(Batavia)馬
耳塞ジエノオア、ネーブルス、ヴェニス、ツリエスト、スミルナ、バイレアス(Pireus)コ
ンスタンチノーブル、オデッサ、バツーム、アレキサンドリア諸港ヲアデンニ在リテ
ハ北阿波斯灣、孟買諸港ヲ、コロンボニ在リテハカルカッタ、マドラス、ビルマ、ベンゴ
ール灣、濠洲諸港ヲ新嘉波ニ在リテハ東印度諸島、東濠洲暹羅、佛領印度諸港ヲ香
港ニ在リテハ馬尼刺、南清諸港ヲ、上海ニ在リテハ揚子江北清、韓國、浦鹽斯德諸港
ニ連結ス

南阿航路

南阿航路ノ幹線ハケープタウンヲ中心トシ西ケープヴァード島(Cape Verde)ニ
至リソレヨリ分レテ一ハ龍動一ハ紐育ニ至ルケープタウン以東ニ在リテハボ
ードエリザベス、イーストロンドン、デラゴア灣等沿岸諸港ニ至ルモ幹線ヲ利用
スル船舶ノ半ハケープタウン又ハ其以西ニ於テ濠洲ニ航走ス蓋シ米國ヨリ濠
洲ニ至ル汽船ノ航路ハ蘇西ヲ經由スルモ喜望峯ヲ迂廻スルモ大差ナキヲ以テ

多數ノ船主ハ後者ヲ撰ムハ自然ナリ又英國ヨリ濠洲ニ至ルニハ蘇西ヲ經由スルモ一千海哩ヲ利スルニ過ギザレバ旅客船郵便船ヲ除キ貨物船ハ喜望峯ヲ迂廻スルヲ割安トス而シテ南阿ヨリアデレイド、メルボルン志度尼プリスペンニ航走スルモノトフレマントル、ニュージールランドニ航行スルモノトノ二線アリ前者ヲ主要航路トス

南米航路

南米航路ハケープセント、ローク(Cape St. Roque)ヲ中心トシ北ハバナマヨリ北米ノ沿海ニ添ヒ南ハ咖啡、穀物、動物等ノ富源ヲ控ユルブラジル、ウルグエー等ノ諸港ヲ經テ智利ノウアルデイウイア(Valdivia)ニ至リ進ンテ南米、中米諸港ノ沿岸貿易ニ從事シ桑港ニ達スルモノト直ニ桑港又ハ布哇ニ向ケ航行スル二種アリケープセント、ローク紐育英蘭海峽トノ間ニハ定期船往復シテ太西洋航路ト聯絡シマジエラン海峽ニ於テハニュージランドトノ連絡船アリ

北米東洋航路

太平洋航路ノ主要ナルモノヲ北米東洋航路トス其北米ニ於ケル終點ハマングザニル(Manzanillo)サンデイエゴ、桑港、ビュージェットサウンド、バンクーヴァートシ皆横濱ニ歸著シソレヨリ日本、支那ノ沿海諸港ヲ經テ香港ニ達ス但布哇ヲ經由

北米濠洲航路

スルモノト横濱ヨリ馬尼刺ニ直航シ復航香港上海ニ寄港セルモノトノ二線アリ是等ノ諸線中布哇經由ヲ除ケバ概マラッカ近海迄北航シ西アルシアン群島ニ添ヒ南方ニ航スル圓形ノ航路ヲ取ルヲ常トス

北米濠洲航路ニ左ノ二種アリ

- 一、桑港ヲ發シタヒチヲ經由シヨークランドニ至ルモノ
- 一、ヴァンクーヴァーヲ發シホノル、フイージ島ヲ經由シ志度尼ニ至ルモノ

定期及不定期船ノ航路

上記ノ航路ハ濠洲歐洲間ノ郵便線トシテ最速達ノモノナリ以上述ブル所ハ世界屈指ノ主要航路ノミニ止マリ比較的要用ナラザル航路及ビ支線ハ之ヲ論ゼズ而シテ定期船、郵便船ノ如キハ各特殊ノ航路ニ就クモ不定期船ハ返リ荷ヲ得ンガ爲メ運賃市場ノ如何ニヨリ世界各港ヲ遍歴ス例ヘバ南阿ノ如キ多量ノ石炭、麥粉、材木其他各種ノ工業品ヲ輸入スルモ輸出品トシテハ少量ノ金、金剛石(價格ニ於テハ大ナルモ)ニ止ル處ニ航行スル不定期船ハ揚荷濟ノ上底荷ヲ積入レ返リ荷ヲ得ンガ爲メ印度(穀物、黃麻)、ビルマ(米)、瓜哇(砂糖)、ブエノビールス

(小麥)又遙ニ米國ニ航行スルモノアリ濠洲航ノ不定期船モ亦輸入品トシテ多量ノ鐵材木工業品ヲ搭載シ來ルモ其復航ニハ輸出品トシテ少量ノ羊毛毛皮獸肉(一噸宛ノ價格ノコト輸)ヲ得ルニ過ギザルガ故ニ多數ノ船舶ハ止ムヲ得ズ東印度(入品ニ比シ大ナルモ)諸島新嘉坡馬尼刺香港向ケ濠洲炭ヲ積取リ輸入地ニ陸揚濟ノ後返リ荷トシテ瓜哇ノ砂糖及馬尼刺ノ大蘇暹羅ビルマノ米印度ノ穀物等ヲ得ンガ爲メ更ニ附近ノ港ニ航行スルモノアリ又硝石ヲ得ンガ爲メ遙ニ濠洲炭ヲ智利ニ輸送スモノスラアリ此他日本ニ於ケル過剰不定期船ハ歸航ニ石炭ヲ搭載シ之ヲ新嘉波以東ノ諸港布哇米國等ニ輸送シ日本以外ノ東洋諸港ニ於ケル過剰船ハ返リ荷トシテ比律賓瓜哇米國ニ航行スルヲ常トス此種ノ實例枚舉ニ遑アラズ

不定期船ハ間々三角航路(Triangular Voyages)ヲ採ルコトアリ例セバブラジルノ咖啡ヲ滿載シテ米國ニ陸揚シタル船舶歐洲ヲ經テブラジルニ復歸スルガ如シ先年來米國政府ノ起工ニ係ルバナマ運河開鑿ノ曉ハ偶モ蘇西運河ト同ジク世界海運業ニ一大革命ヲ生ズベキハ疑ヲ容レザル所トス其影響ハ今ヨリ正確ニ豫言シ得ベカラザルモ大體ノ推測ヲ下サンニ先運河稅率ハ運河ヲ利用スル船

バナマ運河

O.C.C. 79
運河稅率ト
利用船舶

船ノ數ヲ左右スル元素ニシテ割安ノ率ヲ採用スルモ利用船舶從テ多數ナル時收入大同小異トナルベシ例ヘバ登簿噸數一噸ニ付キ一弗五〇仙(金貨以)ノ割合ニテ一年間四百萬噸ノ船舶通航セバ六百萬弗ノ收入ヲ得ベク之ヲ一弗ニ引下ゲタルガ爲メ利用船舶六百萬噸ニ増加セバ收入ハ矢張六百萬弗トナルガ如シ而シテ米國政府ハ如何ナル稅率ヲ制定スベキヤ未定ナルモ

- 一、運河ノ純益ヲ以テ國庫ノ歲入トスル場合
- 一、經常費ヲ支辨シ且ツ興業費ヲ償却スルニ止マル場合
- 一、單ニ經常費ヲ支辨スルニ止ムル場合

大略以上三箇ノ場合ニ限ラルベシ而シテ均シク運河ナレドモ會社事業ニ屬スル蘇西運河ト異ナリバナマ運河ハ米國政府ノ企畫ニ屬シ且ツ開鑿ノ目的ハ世界ノ商業ヲ進捗セシムルニ在リ特ニ米國ノ利害關係甚深厚ナレバ同政府ハ運河ノ純益ヲ國庫ノ歲入トナス意思ナカルベク多分ハ經常費ヲ支辨シ且ツ興業費ヲ償却スルニ止ムルナランサスレバ高ク見積モリ登簿噸數一噸ニ付キ一弗見當ト看テ大過ナカランカ

パナマ運河ヲ蘇西運河ニ比スルニ後者ハ歐羅巴ト亞細亞トヲ著シク近接セシメタレバ現行運河税率ヲ高メテ三割乃至五割増ト爲スモ歐亞間ヲ通航スル汽船ハ矢張之ヲ利用スルノ外ナカルベク之ニ反シ三割乃至五割安ト爲スモ比較的利用船舶増加セザルベシ何トナレバ歐濠間ノ距離ハ運河ノ爲メ著シク縮少セラレザルヲ以テ少許ノ郵便船旅客船ハ時間ヲ節約センガ爲メ之ヲ利用スルモ貨物船ノ多數ハ依然喜望峯又ハマジエラン海峡ヲ迂廻スレバナリパナマ運河ハ之ニ反シ其開鑿ニヨリ影響ヲ受クベキ地方トシテ擧グベキ太平洋ニ面スル北米太平洋ニ面スル南米東亞及ビ濠洲ノ内運河税率高キニ失スレバ濠洲貿易ノ全部及ビ南米貿易ノ大部ヲ失フベシ運河税率ノパナマ運河ノ收入ニ關係スル此クノ如クナルハ畢竟運河ヲ利用スル多數ノ船舶ハ貨物船ナレバ是等船主ガ運河ヲ利用スル理由ハ速達主義ニ非ズシテ經費節減主義ニ在レバナリサレバ近キ將來ニ於ケル著シキ航運ノ改良並ニ航海費用ノ節減ハ前ニ運河ヲ利用セシ船舶ヲシテ他ノ航路ニ依ラシムルコトナキニシモアラズ此他海運市場ノ大不景氣等モ亦パナマ運河ノ收入ニ影響ヲ來スベシ

パナマ運河
ト南米航路

是ヨリパナマ運河ノ開鑿ニヨリ世界主要航路ノ受クベキ影響ヲ論ゼントス

第一、南米航路

運河ノ開鑿ニヨリ太西太平洋諸港ノ距離ハ次表ニ示スガ如ク節減セラル、ヲ以テ太平洋ニ面スル米國及ビ加奈陀(布哇ヲ含ム)墨西其中米、北部南米諸國ト歐洲並ニ大西洋ニ面スル米國トノ貿易船ハ悉皆運河ヲ利用スルコト、ナルベシ
紐育ニユーオルレアンス諸港ト智利諸港トノ距離ハ三四千哩乃至五六千哩短縮セラル、ヲ以テ問題トナラザルモリウアブルト南部智利諸港(農産物輸出港)トノ距離ハ左程ニ短縮セラレザルヲ以テ貿易船ノ一部ハ依然マジエラン海峡ヲ通過スルナラン
此他太平洋ニ面スル北米ノ材木ハ大西洋ニ面スル南米諸國(リオジャネイロ、以北)ノ需用ニ充タサンガ爲メ又カリフォルニア、智利地方ノ小麥ヲブラジル其他カリビアン海ノ市場ニ供給センガ爲メ運河ヲ利用スル船舶増加スベシ

組寄(現今ノ航路)	桑 港	橫 濱	上 海	尼 馬 刺	志 度 尼	ス ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン	ク ン									
運河經由ニヨリ節約噸數	A. 13,714 B. 8,415	C. 13,504 D. 9,535 E. 3,729	C. 12,514 E. 10,883	C. 11,601 E. 11,585 F. 16	F. 13,638 G. 9,814 H. 3,844	F. 13,083 G. 10,022 H. 3,061	II. 14,333 8,534 5,799	K. 12,575 L. 10,530 2,045	A. 10,425 2,861 7,561	A. 9,291 4,021 5,260	A. 8,461 4,630 3,831	A. 8,130 4,826 3,024	A. 14,114 4,638 9,416	C. 14,929 D. 9,234 E. 5,695	C. 13,870 E. 10,254 F. 3,595	C. 12,103 E. 10,984 F. 1,982	F. 14,625 G. 9,213 H. 5,412	F. 14,051 G. 9,421 H. 4,630	II. 15,301 7,933 7,368	K. 13,543 9,929 3,614	A. 10,823 2,263 8,560	A. 9,621 3,420 6,201	A. 8,861 4,029 4,832	A. 8,530 4,237 4,023
運河經由ニヨリ節約噸數	A. 14,084 B. 14,084	C. 11,640 D. 12,574 E. 934	C. 10,580 E. 13,624 F. 3,044	C. 9,677 E. 14,324 F. 4,647	I. 12,234 G. 12,533 H. 319	I. 11,659 G. 12,761 H. 1,102	J. 12,940 11,273 1,676	11,151 13,269 2,118	A. 10,722 5,603 5,119	A. 9,591 6,760 2,831	A. 88,31 7,369 1,462	A. 8,230 7,577 653	A. 14,084 B. 14,084	C. 11,640 D. 12,574 E. 934	C. 10,580 E. 13,624 F. 3,044	C. 9,677 E. 14,324 F. 4,647	I. 12,234 G. 12,533 H. 319	I. 11,659 G. 12,761 H. 1,102	J. 12,940 11,273 1,676	11,151 13,269 2,118	A. 10,722 5,603 5,119	A. 9,591 6,760 2,831	A. 88,31 7,369 1,462	A. 8,230 7,577 653

北米東洋航路トバナマ運河

運河經由ニヨリ節約噸數

運河經由ニヨリ節約噸數

第二地中海東洋航路及北米東洋航路

太西洋ニ面スル北米諸港ヨリ日本及北清諸港ニ至ル貿易船ハバナマ運河ヲ利用スベキコト勿論ナレドモビルマ印度其他新嘉坡以西諸港ニ赴ク船舶ハ從前ノ通り蘇西ヲ經由スルナラン而シテ上海ヨリバナマニ至ルニハ北米東洋航路ニヨリ桑港ニ達シ墨西其中央亞米利加ノ沿海ニ添ヒバナマニ達スル大圓形航路ヲ採ルヲ捷路トス

紐育ヨリ馬尼刺ニ至ル距離ヲ案ズルニバナマ運河ヲ利用シ桑港、橫濱經由一、五八五哩蘇西運河ヲ利用シコロンボ、新嘉坡經由一、六〇一哩即距離ニ於テ大同小異ナリト雖ドモ兩運河ノ稅率ヲ考フルニ蘇西運河現行稅率ハ蘇西運河測度法一噸ニ付キ八法五〇即チ米國ノ登簿噸數一噸ニ付二弗ニ相當シ將來低下ノ見込ナキモノトシバナマ運河稅率ヲ最高見積一噸一弗トスレバ、差引キ後者ヲ利用スル方一噸ニ付キ一弗ノ利益ヲ得ベシ且ツ多數ノ寄港地(香港、上海、神戸、橫濱、桑港、マゼラン、アカブルコ等)ヲ控フルガ故ニ豐富ナル荷物ヲ吸收シ得ベク又中間貿易ノ利益モ大ナルベシ是ヲ蘇西經由線ノ僅カニ新嘉坡コロンボニ於

テ荷物ヲ得ルト比スベクモアラズ加之寄港地ニ於ケル燃料石炭ノ供給量及ビ
價格ヲ考フルニバナマニ於テハニューオールレアンス及ビモビール(Mobile)諸港
ヨリ之ガ供給ヲ受ケ英領コロンビヤ及ビウヲシントン州ノ豐富ナル石炭日本
ニ於ケル廉價ナル石炭等ハ蘇西經由線ニ比シ確ニ利得ナリ又バナマ經由船舶
ノ保險料ハ支那海ノ大風(Mphoon)狹隘ニシテ岩礁多キ紅海波浪高キ大西洋ヲ
航行スル蘇西經由船舶ニ比シ廉價ナルハ争フベカラズ

上記ノ利益アルガ故ニ馬尼刺以西ヲ發スル船舶ト雖ドモバナマ運河ヲ利用ス
ルニ至ルベク從テ新嘉坡ハ此航路ノ終點トナルベキカサスレババナマヲ經由
シ新嘉坡ニ至リ西蘇西ヲ經テ世界一週ノ航路ヲ開クモノ生ズベシ

歐洲ト東亞トノ距離ハバナマ運河ノ開通ニヨリ毫モ節約セラレズ即リヴァフ
ール横濱間ハ却テ千哩リヴァプール上海間ハ三千哩ヲ増加スル勘定ナリ最モ
運河税ノ輕減ニヨリ幾分バナマ運河ヲ利用スル船舶生ズベキコト疑ヲ容レザ
ル所トス又現今ノ地中海東洋航路船香港上海日本諸港ヨリ歐洲向ケノ貨物ヲ
積載シ終點横濱ヨリ東航シテ豐富ナル北米諸港ノ小麥等ヲ滿載シバナマ運河

地中海東洋
航路トバナ
マ運河

米海航路ト
バナマ運河

ヲ利用スルニ至ルベキハ自然ノ勢トス凡汽船航海ト風位トノ關係ハ帆船ニ於
ケルガ如ク緊切ナラザルモ西風勝ナル太平洋ヲ利用セバ船主ノ利得亦些カラザ
ルベシ(世界ノ大洋ニ於ケル四時
ノ風位ハ多ク西風ナリ)

第三、濠洲航路

東部米國ト濠洲トノ貿易ハ目下汽帆兩船ノ競争時代ニ在リテ孰レモ喜望峯ヲ
迂廻ス而シテバナマ運河ノ開通後汽船ノ航路ハバナマヨリタヒチ經由志度尼
ニ至ルモノトウエリントン經テ由志度尼ニ至ルモノト孰レガ有利ナリヤト問
フニ後者ハ四五〇哩短ケレバ假ニ此航路ヲ喜望峯迂廻航路ニ比スルニ紐育ト
濠洲ノ要港タル志度ニメルボルン・アデレイド間ニ二〇〇〇哩乃至三八〇〇哩
ヲ節約シ得ベシ故ニ其節シ得ベキ航海費用ヲ運河税ニ比シ俄ニ損益ヲ打算シ
難キモ他方ニバナマニ於ケル廉價ナル燃料炭ノ供給寄港地ニ於ケル多量ナル
貨物ノ吸収風位及ビ潮流ノ順當貨物ノ速達(複航荷物ハ高價品多
クシテ速達ヲ要ス)等ノ利益アレバ
アデレイド及ビ其以北諸港ト東部米國諸港トノ貿易ハバナマ運河ヲ利用スル
ニ至ルベキカ

海上運送第二章 海運業ノ沿革 第一節 世界海運業ノ沿革 (四八)

歐濠間ノ航船ハ蘇西ヲ經由スルモリスル所僅カニ一千哩ナレバ郵便船旅客船ヲ除キ多ク往航スル南阿ヲ經テニュージラランドニ至リ復航ニハマジエラン海峡ヲ迂廻シカクテ世界ヲ一週ス而シテ新運河ニ依ル時ハリヴァプール、ウエリントン間ノ距離ハ蘇西經由ニ比シ一六七六哩ヲ節約シ得ベキモ濠洲大陸諸港ニ至ル距離ハ蘇西經由ニ比シ三一九哩乃至二、一八哩ヲ増加ス然レドモウエリントン及ビパナマニ於ケル廉價ナル石炭ノ供給南太平洋及ビ北太平洋ニ於ケル順風運河税金ノ節約、ウエリントンニ於ケル旅客及ビ郵便物ノ吸收等ノ利益アルガ故ニ定期船ト雖ドモパナマ運河ヲ利用スルモノヲ生ズベキハ疑ヲ容レズ

本節ヲ畢ルニ先チ左ニ「ロイド」船名録(一九〇四—一九〇五年)ニ掲載セル各國所屬船舶噸數表ヲ摘記シ比較對照ニ便セントス近世歐米各國海運業ノ盛衰ハ第四章ヲ參照スベシ

海上運送第二章 海運業ノ沿革 第一節 世界海運業ノ沿革

國名	一九〇四年		一九〇五年		合計
	汽船總噸數	帆船總噸數	汽船總噸數	帆船總噸數	
英國	一四、八六六、五七〇	一、七二四、三八八	一五、四〇九、五三八	一、六〇〇、一八二	一七、〇〇九、七二〇
米國	二、四四〇、七九四	一、四〇八、六六六	二、五八八、九九四	一、四七〇、七九五	三、九六九、七九〇
獨逸	二、八九一、八六九	四七七、九三八	三、〇〇三、七〇二	四七〇、九六六	三、四七四、六六八
諸國	一、〇一七、二四八	七〇〇、〇〇〇	一、〇八一、三三五	六九四、八八三	一、七七六、二三八
佛蘭西	一、五三三、四三七	四四〇、九〇九	一、五〇〇、九七三	四四七、〇八五	一、九四八、〇五八
伊太利	七〇〇、二〇九	四六七、三三七	七四四、一一〇	四四七、九六六	一、一九〇、〇七六
日露	六六八、三六〇	三〇、五七	八七、八六九	二、七三三	八七、五五二
露亞	六〇九、六三三	三〇、八九七	六三九、〇三二	三、三八四、七	八三、九〇九
瑞典	五九四、四八一	二二、〇一五	五九三、六九〇	三、一六五	八、〇四三、四六
西班牙	七二四、七二二	四〇、六六五	六九三、二三五	五八、三二六	七三、五八一
和蘭	六四三、五二九	四四、〇〇〇	六五九、四〇九	四三、三四五	七〇、七五四
丁甸	五〇五、一二七	九三、八五七	五七三、二四二	八九、一七〇	六六、五二二
埃國	五六九、九九〇	一五、一六六	六〇四、六六九	一三、五三〇	六八、一四四
希臘	三五〇、四九七	五〇、七三二	三四八、七六三	四九、六三〇	三九八、三九三
アラビヤ	一四〇、〇四四	一三、九四四	一六一、四六二	一三、九三〇	一八五、三九二

國名	一九〇四年		一九〇五年		合計
	汽船總噸數	帆船總噸數	汽船總噸數	帆船總噸數	
白耳其	一六三,四五六	四八八	一五九,六七七	二,三五一	一五九,〇二八
土耳其	九三,五九九	〇	八九,二五〇	七〇,二四六	一四六,四九六
智利	六九,六六一	〇	六七,二八〇	六八,一四〇	一〇七,四二七
アルゼンチン	六四,三三五	二四,四七四	六六,一三三	二七,四〇一	一〇三,五三四
葡萄牙	五二,四〇〇	四七,七六一	五八,〇七七	四九,一三六	一〇一,一〇三
支那	六三,六六六	〇	五七,四三六	〇	五七,四三六
比律賓	四三,四三七	八,一三三	四六,四〇七	七,四一四	五三,八二一
キエフ	四二,一〇一	二,三三三	四三,五三〇	二,三三四	四八,八六四
ウルグエー	二九,九四一	二〇,七一〇	二五,六二七	一七,四六六	三三,〇八八
墨西哥	一八,五四三	五,七五四	二二,六二七	三,五二六	二七,一五三
ルーマニヤ	一九,三三八	六,三四	三三,四七〇	四,一九	三三,八八九
秘魯	五,一三三	一〇,〇一一	五,一三三	九,四三〇	一四,五六二
グエネズイラ	三,二一〇	一,二八一	四,一三〇	一,二八二	五,四一三
モンテネグロ	〇	五,三九九	〇	五,五三三	五,五三三
サウワツク	二,二七〇	六六九	三,七五五	六六九	四,四二四
合計	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇

各國船主調

即我國ハ總噸數ニ於テ第七位ニ在リ但シ船名録ニハ我邦ニ於ケル三〇〇噸以下ノ帆船ヲ含マザルヲ以テ實際ノ噸數ハ之ヨリモ大ナリト知ルベシ汽船ニ就テ之ヲ看レバ我邦ハ一九〇四年ニハ伊太利及ビ西班牙ノ次ニ位セシガ一九〇五年ニハ兩國ヲ踰越シテ世界中第六位ニ上レリ又前掲ノ英國所屬船舶總噸數ハ萬國商船會社(モルガン合同會社)ノ所有ニ屬スル約八十一萬噸ノ汽船ヲ包含ス

國名	一九〇四年	一九〇五年	合計
暹羅	二,四〇五	二,四〇五	二,四〇五
ハイチ	二,〇五二	二,〇五二	二,〇五二
ザンシバ	二,八〇八	六八〇	六八〇
コロンビヤ	二,四四五	〇	〇
其他諸國	一三,三七九	三,七〇五	六,九七四
計	二六,三三六	二九,六三三	三六,〇〇〇

各國主要海運業者ノ營業資本所有船舶帳簿上船價一覽表ヲ左ニ掲グ

海運業者	籍國	決算年月	營業資本	船隻數	總噸數	帳簿上船價
萬國商船會社	米	三三三	五三,七〇七,〇六六	一三三	一,〇三三,〇三八	*三三,〇七三,三三六
漢堡亞米利加洲	獨	"	八二,三二,三九九	一七六	六三三,六九七	七三,七三,三三六
北獨逸ロイド	獨	"	八二,五六八,九九〇	一三三	五三三,五四八	八二,六一四,〇〇〇
英領印度汽船會社	英	"	五〇,六八二,〇〇〇	一三三	四三三,六六七	五三,五六五,一一四
ビ、イ、オ	同	"	四〇,〇三三,六九五	一三三	三三三,三三三	四〇,〇三三,六九五
ユニオンキヤツスル	同	"	八三,五二五,四四〇	一三三	三三三,三三三	八三,五二五,四四〇
エ、ム、エ、ム	同	"	三三,三三三,三三三	一三三	三三三,三三三	三三,三三三,三三三
日本郵船會社	日	三三三	三三,三三三,三三三	一三三	三三三,三三三	三三,三三三,三三三
レ、イ、ラ、ン、ド	英	三三三	三三,三三三,三三三	一三三	三三三,三三三	三三,三三三,三三三
オーストリアアンドロイド	獨	三三三	三三,三三三,三三三	一三三	三三三,三三三	三三,三三三,三三三
ク、ラ、ン、ド	獨	三三三	三三,三三三,三三三	一三三	三三三,三三三	三三,三三三,三三三
ハンザ汽船會社	英	"	一七,三〇八,七九九	一三三	一〇,二二〇	*一六,五五五,六六〇
キユナード	英	"	三三,〇〇〇,〇〇〇	一三三	一五,一九五	*一八,三三三,〇三三
パシフィック汽船會社	同	"	一九,八八六,六六六	一三三	一五,一九七	一九,八八六,六六六
コンパニ、セネラル、	同	"	一三,三三三,三三三	一三三	一三,三三三	*一三,三三三,三三三
トランスアトランチック	同	"	一三,三三三,三三三	一三三	一三,三三三	*一三,三三三,三三三
アンカ	同	"	一三,三三三,三三三	一三三	一三,三三三	*一三,三三三,三三三

各國造船業

本表中營業資本トハ拂込濟資本、社債、積立金ノ合計ヲ云フ帳簿上船價欄*印ノ分ハ陸上財産、新造代價等ヲ含ム又表中不明ノ數字ハ——ヲ附ス
各國造船業ノ盛衰ハ左表ニ就テ之ヲ伺フベシ

國名	一九〇三年製造	一九〇四年
英 本 國	一三四二,五〇八	一,三三三,三三七
米 本 國	四五〇,〇九〇	二四九,四〇三

國名	一九〇三年製造	一九〇四年
獨逸	二四五〇八四	二四七一六七
佛蘭西	一二三、五二八	一二四、八四五
和蘭	五九、五九四	六一、四〇四
伊太利	五七、三八九	五八、六七八
諾威	四一、五九九	五〇、四六九
日本	四一、〇〇四	三三、五七七
英國殖民地	三四、六九〇	三〇、九六五
埃國	二八、八四八	二八、一二五
丁抹	三二、〇五九	一五、八五九
瑞典	一五、五〇五	一〇、三七五
露西亞	四五、四〇四	八一、四三
白耳義	一二、八〇四	六、六八六
西班牙	—	一、四六四
支那	—	—
葡萄牙	—	—
其他諸國	四、二六一	一、五九九

計	一九〇三年製造	一九〇四年
內軍艦	二、五三六、七三一	二、四二一、九四一
差引商船噸數	二、九一、一〇〇	四、三七〇、〇六
內帆船	二、一四五、六三一	一、九八四、九三五
再差引汽船噸數	一、八一、九二三	一、九〇、三七〇
再差引汽船噸數	一、九六三、七〇八	一、七九四、五六五

第二節 日本海運業ノ沿革

起源

我海運業ノ起源ハ遠ク神代ニ在リ舊史ノ傳フル葦船磐楫樟船浮寶等ハ孰レモ粗造ノ船舶ニシテ太古祖先ノ殖民攻伐ニハ舟楫ノ便ニ依ラレタルコト明ナリ即神武天皇ノ東征神功皇后ノ三韓征服等ハ著名ノ事蹟ニシテ是等ノ軍事ハ我海運ノ發達ヲ促シタレドモ平時貢租運送ノ事ナカリセバ之ヲ維持スルコト能ハザリシナランカ畢竟崇神天皇ノ詔シテ造船ノ要ヲ諭シ韓製ノ船ヲ造ラシメタルガ如キ應神天皇ノ巨船ヲ伊豆ニ造ラシメ新羅ノ船匠ヲ貢セシメタルカ如ク歷朝重ヲ船舶ニ置カレタルハ平時ニ貢租ノ運送ニ宛テ戰時ニ之ヲ軍船トナ

スニ在リキ而シテ當時ノ外蕃朝貢遣隋遣唐使等ハ孰レモ我海運ノ發達ヲ促スベキ筈ナレドモ國內未ダ農業時代ニ屬シ彼ノ齎シ來レル物品ヲ受クルニ止マリ且ツ遣隋遣唐使ハ即秀才ノ留學ニシテ素ヨリ官府ノ事業ナレバ我商人ノ國外ニ渡航スル動機トハナラザリキ既ニシテ百濟高麗唐ノ滅ス所トナリ我遂ニ朝鮮半島ノ主權ヲ失シ桓武天皇遷都ヨリ藤原氏ノ攝政時代武門ノ政治時代ニハ海外遠征ノ事跡ヲ絶チ加之或ハ米穀ノ輸出ヲ禁ジ或ハ入宋貿易船ノ數ヲ制限スル等却テ政權ヲ以テ海外貿易ヲ停廢セシメタリ其後元寇ノ殲滅ハ對外ノ元氣ヲ誘導セシメ我海運ニ一新時期ヲ與ヘタリ南北朝ノ亂起ルヤ財用缺亡セシカバ足利氏ヲ始メ諸國ノ豪族等支那朝鮮ニ通航シ且ツ海賊大ニ起リ彼ノ沿海ヲ抄略ス支那人之ヲ倭寇ト云フ室町將軍義滿ニ至リ明ニ通ジ鎮西ニ令シテ海賊ヲ捕ヘシメ又守護ニ命ジテ商沽ニ勸メ明ト通商セシム爰ニ於テ兩國ノ貿易盛ニ起レリ義教ニ及ビテ明ノ勘合符二百枚ヲ得テ進貢船ヲ定メ諸國ノ守護五山南都ノ僧兵庫堺ノ商人等請テ符ヲ受ケ盛ニ貿易ス抑本邦固有ノ船ハ木ヲ刳シテ造ル所謂獨木船ノ類ナリシガ新羅ノ貢人造船術ヲ傳ヘテヨリ始メテ木

倭寇

進貢船

歐洲人ノ來

板ヲ釘綴シ今ノ和船ノ祖先ヲ形成ス其後支那製ニ模シ重底ニシテ且尖銳ナルモノヲ造リ元寇以來造船術大ニ進歩セリ進貢船ノ大サハ千石内外ニシテ船名ハ近世ノ如ク寺丸宮丸藥師丸等ト呼ベリ此時ニ當リテ歐洲ハ恰カモ十五世紀ノ末ニ當リ航海貿易ノ氣運大ニ興リコロロンパスノ亞米利加發見ヅアスコダガマノ喜望峯廻航後世界ノ商勢上ニ一大改革ヲ來セリ葡萄牙人ハ十六世紀ノ初メ印度ノゴアラヲ占領シ尋テマラッカ澳門等ヲ略シ西班牙人尋テ呂宋ヲ占領シ東洋貿易ノ根據ヲ作ル葡萄牙ノ我國ニ航路ヲ開キシハ天文十年(西曆一五四一年)西班牙人ノ我國ニ來リシハ天文十八年(一五四九年)トス是ヨリ兩國ノ商人ハ九州諸侯ノ歡迎ヲ受ケ藥種織物雜貨類ヲ輸入シテ之ヲ金貨ト交換シ不當ノ利益ヲ占メタリカク貿易ノ隆盛ニ赴クト共ニ天主教ヲ傳播シ愚民ヲ慰撫シ竊カニ野心ヲ逞ウセント欲ス

從來博多ハ外品吸収ノ所ニシテ堺ヲ以テ分配ノ所トセリ其後平戸ハ自然ノ位地ヨリシテ一大貿易市場トナリ西班牙人、和蘭人(慶長二年即西曆一五六七年始メテ來ル)居留ス長崎亦葡萄牙人ノ爲メニ開カル

九州諸侯ノ天主教ヲ信仰スルコト厚キニ及ビ偶然遠洋航海ノ端緒ヲ開ケリ天正十年豊後ノ大友肥前ノ大村有馬諸侯羅馬法王ニ恭順ノ意ヲ表セントテ使節ヲ彼地ニ送ル其航路ハ長崎媽港印度洋ヲ經喜望峯ヲ迂廻シ葡萄牙リスボンニ着シ更ニ西班牙マドリッドニ至リ國王及ビ皇后ニ謁見シ尋テ伊太利ニ赴キ天正十三年羅馬ニ入り法王ニ謁シ天正十八年ヲ以テ歸朝ス斯クノ如ク歐洲人ノ來航以來對外貿易ニ一生面ヲ開キ遠洋航海業ノ端緒ヲ啓キシモ我國民ノ遠ク海外貿易ニ從事セル事績些カリキ秀吉群雄ヲ統一シ朝鮮征伐ヲ起スヤ海外ノ氣運亦復興シ文祿元年南海渡航ノ船ニ朱印ヲ賜フ長崎ヨリ發スルモノ五艘堺ヨリ一艘京都ヨリ三艘之ヲ御朱印船ト稱シ呂宋媽港安南東京東浦塞暹羅諸國ニ通商ス彼納屋助左衛門ノ呂宋渡航事件原田孫七郎ノ比律賓臺灣併吞策等ハ皆此時代ノ遺物ナリ是等ノ渡航船ハ孰レモ彼海賊船ノ航路延長トモ看ルベキモノニシテ決シテ一朝ニシテ企圖セラレタルモノニ非ズ

德川氏ニ至リテ一層南洋貿易ヲ獎勵シ我商船ノ航權一段ト擴張セラレ其渡航者モ諸侯ヲ初メ寺院商店居留外人等範圍極メテ廣ク孰レモ德川氏ノ朱印ヲ受

ケタリ此時ニ當リ造船術モ大ニ進ミ大形ナルヒラタ船ニ櫓ヲアゲ鐵砲ヲシカケ三桅ヲ設ケ漆髹ヲ施スニ至ル其大ナルモノ長サ二十間幅九間ニシテ乗組人員三百人之ヲ「フスタ」船ト稱ス貿易ノ發達ト共ニ南洋諸國ニ居留スルモノ多ク權勢頗ル大ナリキ山田長政ノ暹羅ニ於ケル濱田彌兵衛ノ臺灣ニ於ケル孰レモ顯著ノ實例ナリ又諸侯ノ内海外諸國ヲ占領シテ貿易ノ利ヲ圖ラントセシモノアリ慶長十八年伊達政宗德川家康ノ助力ヲ得其臣支倉等ヲシテ自家製造ノ大船ヲ以テ呂宋ヲ占領シテ貿易ノ利ヲ興サントス支倉等呂宋ニ着シ轉ジテ太平洋ヲ横ギリ墨西其ヲ經テ西班牙ニ着シ元和元年(一六一五年)西班牙王ニ謁見シソレヨリ羅馬法王ニ書ヲ呈シ海外ニ在ルコト八年ニシテ還レリ其他島津家久ノ琉球遠征等快事枚擧ニ遑アラズ

此時代ニ於テ和蘭ハ漸ク東方貿易ノ根據ヲ作り水師提督ヲ派遣シ國書進物ヲ家康ニ獻ジテ其歡心ヲ得葡萄牙西班牙ノ宣敎主義痛ク我邦人ニ嫌惡セラレタルニ乘ジ蘭商ハ單ニ貿易主義ヲ以テ交通セシカバ漸ク競争者ヲ押倒シ優勢ヲ占メタリ英國人ガ我國ト交通ヲ初メタルハ慶長十八年(一六一三年)ニシテ屢和

墨西其航路

蘭ト競争ヲ試ミタレドモ其志ヲ果サザリキ
家康又漂流人ニ就キテ海外ノ事情ヲ知リ通商ノ道ヲ開カント決シ屢々呂宋太
守ニ書ヲ寄セテ一ハ呂宋、墨西其間ニ往復スル船舶ヲ關東ノ一港ニ寄港セシメ
一ハ呂宋在住ノ西班牙人ニ依テ我商船ヲ墨西其ニ導カシメ以テ日本、墨西其間
ノ新航路ヲ開カント請求シ百方苦心ノ上先第一着手トシテ浦賀ニマニラアカ
ブルコ二港間往復ノ西班牙船ヲ寄港セシムルコト、ナリ尋デ英人アダムスニ
命ジテ西洋形船二艘(一ハ八〇噸)ヲ造ラシメ慶長十五年(一六一〇年)我商人ト
漂流セシ西班牙人トヲ乘組マシメアカブルコニ赴カシム是ヨリ我商民自在ニ
太平洋ヲ橫斷シテ墨西其貿易ヲ營ミタリ
家康亦明ノ商船ニ托シテ書ヲ福建總督ニ寄セ其勸合印ヲ以テ貿易センコトヲ謀
リ此他廣ク各國貿易ニ留意セシモ天主教徒ノ隱謀術策ニ由リ遂ニ貿易ヲ縮少
スルニ至リシハ甚ダ遺憾ノ事トス寛永十年家光奉書船ノ外各國ニ渡航スルコ
トヲ禁ジ各國ニ渡リ居住セシ者歸來セバ死罪ニ處ス等ノ嚴令ヲ發シ寛永十三
年(一六三六年)ニ至リ全ク我全商船ノ各國渡海ヲ禁ジ五百石以上ノ船舶ヲ沒收

鎖國令

シ其新造ヲ禁ジ加之二桅以上船底ニ龍骨ヲ具フル船舶ヲ嚴禁シ悉ク地廻船ト
ス又外人ノ居留地ヲ制限シ長崎ノ市街ヲ離レタル海中ニ出島ヲ築キ葡萄牙商
人ヲ移ス天草ノ亂定マルヤ直ニ外國貿易ヲ嚴禁シ長崎碇泊ノ外國船及ビ出島
居留ノ外人ヲ盡ク歸國セシメ僅ニ蘭商ノ居留地トシテ出島ヲ、清商ニ唐人屋敷
ヲ與ヘ長崎ヲ除クノ外所謂鎖國ノ實ヲ擧グカクテ清、蘭商人ハ我商權ヲ一手ニ
掌握シテ格外ノ利益ヲ貪リ正貨ノ流出甚シカリシヲ以テ幕府ハ漸次其貿易額
ト貿易船數トヲ制限シ彼我ノ居留地貿易スラ委靡トシテ振ハザリキ幕府ノ鎖
國主義ヲ取リシヨリ約百五十年間歐洲ノ大勢一變シ葡萄牙、西班牙二國ハ漸ク
老衰シ英國ノ内亂佛國ノ革命等アリテ我國ニ來リ開港ヲ促スモノナカリシモ
十八世紀ノ初メ頃ヨリ歐洲諸國平和ニ歸リ各地ニ殖民地ヲ張リ富強ヲ圖ル特
ニ英國ハ合衆國ヲ失ヒシカバ印度ノ經略ニ專ラ意ヲ注ギ露西亞モ亦威ヲ歐洲
ニ輝カスニ至リテ東方ニ注目スルコト、ナリ寛政四年英船ノ紀州熊野浦ニ來
リシヨリ露、英、蘭ノ艦船屢々近海ニ迫リ開港ヲ乞フ外患漸ク多端ニシテ内ニハ
海防論、攘夷論囂々タリ嘉永六年米艦浦賀ニ來ルヤ幕府漸ク國是ヲ改メ大船製

西洋造船術ノ傳習

造ノ禁ノ解キ開港條約ヲ結ブニ至レリ
 安政年間露國軍艦伊豆ノ沿海ニ於テ難破ニ罹ルヤ乗組員木材船工ヲ募集シ「ス
 クーネル」形船二艘ヲ造リ北海ニ向テ去ル我船工ノ西洋造船術ヲ傳ヘシハ是ヲ
 以テ嬌矢トス此時露人ニ就テ就業セシ諸工多クハ幕府海軍所附屬トナレリ水
 戸藩モ亦石川島大船造船所ヨリ露船修履ノ模様見聞ノ爲メ船工ヲ派遣セシメ
 タリ安政之年幕府浦賀ニテ西洋式ニ倣ヒ鳳凰丸ヲ造リ日ノ丸ヲ以テ日本船艦
 ノ旗章トス同年鹿兒島藩モ英國船ヲ模形トシテ長二十二間幅五間二本桅ノ船
 ヲ造ル爾來蘭英政府ヨリ觀光、蟠龍ノ二汽船ヲ幕府ニ獻ズルアリ又咸臨朝陽ノ
 二軍艦ヲ和蘭ニ注文スルアリ幕府各藩ヲ誘導シ運用傳習ヲ爲サシム文久元年
 大船ノ製造ヲ獎勵シ外國船購入ニ便宜ヲ與ヘ國內隨意ニ航海ヲ許シ航海不馴
 ノ者ニハ殊ニ案針手水夫ヲ貸附スベキ條文ヲ公ニシ翌二年外國渡航ノ禁ヲ解
 ケリ此ニ於テ諸侯及ビ商人或ハ洋式帆船及ビ汽船ニ倣ヒ交々造船ニ從事シ或
 ハ外國船ヲ購入シ開港以來幕府ハ軍艦七艘諸船舶三六艘ヲ製造シ三三三六、〇
 〇弗ヲ費シ諸藩ノ造ル所亦タ九四艘此費用四、四九四、〇〇〇弗ニ上リシト謂

外國渡航ノ禁ヲ解ク

樽廻船
菱垣廻船

幕府ハ製鐵所ノ必要ヲ感ジ安政四年長崎ニ一工場ヲ設ケシモ規模小ニシテ僻
 地ニ在リ不便些カラザリシヲ以テ元治元年佛國公使及ビ技師ニ謀リ製鐵所ヲ
 横濱ニ造船製鐵、船渠ヲ横須賀ニ造リキ維新以前汽船航海業ノ未ダ開ゲザル頃
 江戸大阪間ノ海運ハ僅カニ樽廻船、菱垣廻船ニヨリ營マレタリ樽廻船ハ攝津ノ
 酒造家ノ所有船ニシテ専ラ酒ノ運送ニ當リ菱垣廻船ハ大阪ニ於ケル砂糖、綿油、
 紙、藥種、木綿、蠟、鐵、鯨節ノ九品營業者ノ共同持船ニシテ是等商品ノ運送ニ從事セ
 リ大船製造ノ禁解ケテヨリ諸藩巨商間々大船ヲ造ルモノアリト雖ドモ依然和
 船ニシテ航海ニ日子ヲ要シ旅客ノ不便極マリナシ偶、米人開港後長崎、神戸、横濱
 間ニ航路ヲ開キシカバ國人ノ之ヲ便トス政府ハ航權ノ外國人ニ收メラレタルヲ
 憂ヒ且ツ維新ノ初メ全國ノ貢米ヲ東京、大阪ノ兩地ニ輸送スルコト、ナリ之ガ
 運送ニ汽船ヲ充用セシメンガ爲メニ屢々法令ヲ發布シ或ハ外國船買入ニ際シ
 其筋ニ届ケ出デナバ吟味検査ノ上廢退粗惡ノ品ニ大金ヲ費スコトナカラシメ
 或ハ洋式船舶所有者ニハ厚キ保護ヲ與ヘ或ハ汽船會社ノ勃興ヲ獎勵セリ而シ

廻漕會社

テ我國ニ汽船會社ノ起リタルハ實ニ二年三月ニシテ東京靈岸島ト大阪中ノ島トノ兩地ニ廻漕會社ヲ設立シテ專ラ京阪間ノ貨物ヲ運送セシニ濫觴ス此會社ハ通商司ノ所管ニシテ中央政府ノ所有船及ビ大藩ノ依託船ヲ運用シ宛然半官立ノモノナリキ

廻漕會社ノ營業法ヲ尋ヌルニ政府所持船ニ對シテハ同社ハ荷客運賃ノ一割ヲ手數料トシテ收メ石炭仲仕解下賃等ハ實費支拂ヲ受ケ船員ノ給食料ハ一時立替へ船長ニ渡セリ(船員ノ給料ハ總テ船長ノ請負ナリキ)而シテ收入運賃ヨリ諸費用ヲ差引キタル殘金ニ明細目錄ヲ添へテ通商司ニ之ヲ納付シ諸藩ノ依託船ニ對シテハ運賃ヨリ會社手數料ノ一割ト仲仕人足解下賃等ノ實費ヲ引去リタル殘金ニ明細目錄ヲ添へ船長ニ交附セリ荷物ノ濡傷紛失等ノ辨金ハ積荷運賃高ノ三分ニシテ船長ノ請負(天災ヲ除ク)ナルヲ以テ船長ハ京阪兩地ニ一名宛ノ手代ヲ出張セシメ荷物ノ故障ヲ調査セシメ人足解下賃ニ歸スベキモノハ責任者ヨリ取立テ貨主ト交渉シ辨金ノ始末ヲ爲サシメタリ三分ニテ辨金不足スル時ハ不足分ハ船長ヨリ四分海員ヨリ六分ヲ持出シ又三分ニテ辨金ヲ支拂ヒ尙餘リアル時ハ同様ノ割合

ニテ船員ノ間ニ之ヲ分配セリサレバ船員一同荷物取扱上特ニ注意セリト謂フ同社ノ貨物運賃ハ樽及ビ菱垣廻船ノ運賃ヲ基礎トシテ制定シタルモノニシテ後者ノ運賃ノ定メ方ハ如何ト問フニ千石ノ大和船ヲ新造スルニハ船體船具一切ニテ金千兩ヲ要シ一艘ノ船京阪間ノ航海一箇年ニ六航海ト見積リ一航海ノ運賃銀十貫匁ヲ收入スル豫定ニテ一箇年ノ總收入銀六十貫匁即金千兩内諸拂左ノ如シ

- 一、銀十五貫匁 輸出地川内仲仕本船迄解下賃及ビ荷扱問屋手數料
- 總收入ノ二割五分問屋ニ於テ之ヲ請負フ
- 一、九貫匁 輸入地解下賃荷捌問屋手數料總收入ノ一割五分
- 一、一貫八百匁 荷物辨金總收入ノ三分船長ノ請負
- 一、十二貫匁 船長海員ノ給食料(乗組人凡ソ二十人ニテ船長ヲ除キ一航海給食料各金壹兩許)
- 總收入ノ二割
- 一、十二貫匁 修繕及ビ準備積立金總收入ノ二割

合計銀四十九貫八百匁即金八百三十兩也

ヲ差引キ正味銀十貫二百匁即金百七十兩トナル此内組合會費及ビ船員へ多少ノ賞與ヲ給シ其殘額ヲ株主ニ分配スル豫算ナリシカバ新造船初航海ヨリ五箇年間無事航海後不幸ニシテ難破スルモ更ニ新船ヲ造リ得ル積立金アラバ船主ニ於テ別ニ損失ヲ受クルコトナシ而シテ千石ノ船舶ニテ一航海ニ運賃銀十貫匁ニ得ルモノトシテ貨物ノ運賃率ヲ算出セルモノニテ即千石ノ船舶ハ二十石積ノ上荷船ノ積荷ヲ五十艘(二十石上ノ商船ハ)即一、二五〇石ヲ積入ル、割合ナレバ二千石積ノ上荷船積荷ニ對スル運賃ヲ銀二百匁ト定メ之ニ黑砂糖及ビ種油樽酒ノ如キ四十個ヲ積入ル、荷物ナラバ其運賃一箇銀四匁ト定メ他ノ荷物節生蠟ノ如キ五十箇ヲ積入ル、荷物ナラバ其運賃一箇銀四匁ト定メ他ノ荷物モ亦之ニ準ジ多少ノ荷姿又ハ重輕量ニヨリテ相違アリタリ上記ノ運賃率ハ安政年間ニ至ル迄實行セラレタルモノニテ文久元治年間諸物價騰貴ノ影響ヲ受テ從テ船舶ノ諸雜費増加セシガ爲メ運賃モ亦荷物ノ種類ニヨリ四五割増トナリ其後慶應年間輸出地ニ於テ仕立船缺亡ノ場合又ハ商況ニヨリ右四五割増ノ上ニ更ニ四五割騰貴セリ而シテ廻漕會社ノ荷物運賃ハ九品營業者ト同社トノ

廻漕取扱所

郵便蒸汽船會社

協議上前記文久年間ニ於ケル菱垣船運賃ノ四倍ヲ課セリ又船客運賃ハ米國四番船ノ運賃ノ割合ヲ標準トシ下等金九兩中等十五兩上等二十兩ト定メタリ而シテ九品ノ外ニ糖、青苳等十三品營業者ノ荷物ハ一切同社ニテ直扱ヲナシ其他ノ荷物ハ荷客取次問屋ニテ之ヲ取扱ヒ手数料トシテ荷物ハ運賃ノ五分船客ハ一名ニ付キ金二朱ヲ支給セリ
廻漕會社ハ主幹其人ヲ得ザリシガ爲メ僅ニ二箇年間ニ營業上十二萬圓ノ負債ヲ生ジ終ニ閉社スルノ止ムヲ得ザルニ至レリ廻漕會社ニ繼ギテ興リタルヲ廻漕取扱所トス是亦政府ノ勸誘補助ニ依テ生レ明治四年五月ノ創立ニ羅ル其船舶ハ廻漕會社ヨリ引繼ギタルモノ、外舊藩ヨリ政府ニ獻納シタル艦船ヲモ加ヘ同年八月日本國郵便蒸汽船會社ト改稱シ大ニ舊慣ヲ改メ社務ヲ整理シ政府モ亦十數艘ノ汽船ヲ貸下ゲ且ツ沖繩航海ノ爲メニ前ニ六千圓ノ補助金ヲ下附シ且ツ七年迄全國貢米ノ運送ヲ命ジテ之ヲ補助セリ然レドモ所有船舶孰レモ老朽ニシテ費用多ク加フルニ三菱會社其他競爭各地ニ起リテ社運振ハズ明治八年ニ解散ノ不幸ヲ觀ルニ至リタリ是ヨリ先土佐藩士岩崎彌太郎九十九商會

ナル運漕會社ヲ起シ藩有ノ船舶三艘ヲ以テ東京大阪高知間ノ廻漕ニ從事セシ
モ其勢力尤ヨリ微々タリシガ其後九十九商會ヲ解散シテ三川商會ト改稱シ明
治四年廢藩置縣ノ行ハル、ヤ土佐藩所有船舶ヲ捨値同様ニ買取リテ汽船業ヲ
大阪ニ創メ名ケテ三菱會社ト稱ス繼テ政府郵便物遞送ノ任ヲ委托スルニ及ビ
郵便汽船三菱會社ト改稱シ爾來全國ノ航權漸ク其掌中ニ歸シ社運益隆盛ニ赴
キタリ明治七年佐賀ノ亂起ルヤ戰地廻漕ノ役務ニ就キ其後本社ヲ東京ニ移シ
テ業務ヲ擴張セシガ幾クモナク臺灣ノ役アリ會社ハ又運送ニ從事シテ効ヲ奏
スル尠カラズ此際政府ハ十三艘ノ汽船ヲ購入シテ會社ニ交附シ役平クノ後
是等ノ船舶ヲ以テ定期航路ヲ上海ニ開キ且ツ沿海諸港ノ航路ヲモ擴張スル所
アリタリ然ルニ太平洋汽船會社ハ益々其事業ヲ擴張シ橫濱上海ニ支店ヲ設置シ
ルガ爲メ我政府ハ保護政策ヲ採ルコトニ決シ解散セル郵便蒸汽船會社ノ船舶
十八艘ヲ買上テ之ヲ三菱會社ニ下渡シ兩者ノ競争漸ク激烈ニ赴キシカドモ結
局政府ヨリ八十一萬弗ヲ貸下ゲ太平洋汽船會社ノ汽船四艘所謂四番船其他陸
上ノ設備ヲ購入シテ全ク近海ノ航權ヲ收メ得タリ

三菱會社

從來貨物ノ運賃率ハ舊式ノ大和船時代ノモノヲ踏襲シ來リシガ荷物元價ノ高
低ニ拘ラズ同一ノ運賃ヲ徵スルハ不當ナルヲ以テ明治九年元價安直ナル荷物
ハ従前ノ儘ニ捉置キ高直ナルモノハ運賃ヲ引上げ荷物ヲ一等ヨリ九等ニ區分
シ等級ニヨリ運賃ヲ議スルコト、セリ
同年「ビオー」會社上海橫濱間ノ新航路ヲ開クヤ茲ニ再ビ競争ヲ醸シ三菱會社
ノ財政困憊ヲ極メシカドモ百方苦心ノ末外航ノ跳梁ヲ制スルヲ得タリ翌十年
西南ノ役起ルニ方リ政府ハ同社船舶ヲ擧ゲテ之ヲ軍用ニ供シ且ツ七十萬弗ヲ
貸與シ同社ハ之ニ己ノ資本ヲ加ヘ新ニ汽船十艘ヲ購入セリ
三菱會社ハ斯ク内外ノ航路ヲ開キ外國船ノ競争ニ勝チ又前後軍務ニ從事シテ
其功ヲ奏セシ所以偏ニ政府ノ保護厚キニ由ルナリ政府ハ夙ニ海運獎勵ノ必要
ヲ認メ明治八年九月第一命令書ヲ以テ東京丸外十二艘ノ汽船及ビ附屬機械ヲ
無代價ニテ會社ニ下附シ且ツ助成金トシテ年々二十五萬圓ヲ給シ會社ハ郵便
遞送ノ任ニ當リ所有船舶ハ平時戰時共必要アラバ政府ノ使用ニ供スル等ノ義
務ヲ約セリ又會社ヲシテ海員養成ノ爲メ商船學校及ビ水火夫取扱所ヲ設立セ

シメ助成金トシテ年額一萬千圓ヲ下附セリ其後九年九月第二命令書ヲ以テ各
款ノ約束ヲ十四箇年存續スルコト、シ二十五萬圓ノ助成金ハ左記ノ郵便航路
ニ分賦シ郵便物ハ一切無賃運送ノコト、ス

- 上海航路
 - 一、金二〇〇、〇〇〇圓
 - 一、同 二〇、〇〇〇圓 東京横濱、大阪及ビ神戸間ノ航路
 - 一、同 一〇、〇〇〇圓 東京横濱及ビ箱館間ノ航路
 - 一、同 一〇、〇〇〇圓 東京横濱及ビ新潟沿海諸港間ノ航路
 - 一、同 一〇、〇〇〇圓 東京横濱及ビ勢州四日市間ノ航路
 - 一、同 五、〇〇〇圓 長崎、五島對州及ビ朝鮮、釜山浦間ノ航路
 - 一、同 五、〇〇〇圓

明治十五年第三命令書ヲ以テ從來政府ノ下渡シタル諸船舶ノ減少ヲ豫防シ會
社所有ノ汽船ヲ登簿噸數二二、〇〇〇噸以上ト定メ老朽船ニ代フル新船ノ製造
購入ヲ論シ運賃率ノ過當ナル徵收ヲ防ギ郵便船ノ定期勵行ヲ嚴達セリ
殖産漸ク起リ海運ノ事亦三菱一社ニテ需用ニ應ズル能ハズ加フルニ獨占ノ事
業トテ稍、世人否難ノ聲高カリシカバ政府ハ國人共同ノ組織ニ係ル大海運會社

共同運輸會社

ヲ起シテ三菱ニ對抗セシメント欲シ明治十五年七月國內小船主ヲ東京ニ會シ
共同運輸會社創立許可ノ申渡アリ尋テ發起人ニ命令書ヲ交附セリ其命令書ニ
ヨレバ曰ク戰時非常ニ際シ供用スルニ足ルベキ船舶ヲ政府ニテ製造シ漸次之
ヲ本社ニ交付ス其金額ハ百三十萬圓トシ之ヲ以テ政府ノ株金ニ充テ政府ハ株
金ニ對シ年二分ノ配當ヲ受クベシ曰ク會社資本金ハ三百萬圓トシ内政府所有
ノ株ヲ差引キ百七十萬圓ハ成ルベク各地方ヨリ募集スベシ云々カクテ同年十
月發起人定款ヲ議定シ創立委員ヲ選舉シ十二月政府ハ玄武丸外十二艘ノ船舶
ヲ會社ニ貸下ゲ毎年貸下船ヨリ生ズル純益金ノ三分ヲ借船料トシテ政府ニ上
納スルコト、ナリ營業ヲ開始セリト雖ドモ規模狭小ニシテ到底十分ノ經營ニ
當ルコト能ハザルヨリ資本金ヲ六百萬圓トシ政府ノ株金ヲ二百六十萬圓ニ増
額センコトヲ政府ニ請願シ其認可ヲ得タリ爰ニ於テ大ニ船舶ヲ増シ航路ヲ擴
張スルニ從ヒ營業上三菱トノ競争益、激烈トナリ收支償ハズ明治十七年ヨリ十
八年ノ頃ハ兩社ノ競争愈、酷シク東京、神戸間、東京、四日市間ノ線路ニ於テ特ニ火
花ヲ散ラシ同時競争ノ底止スベキヤ測ラレズ是ニ於テ十八年一月兩社協議ノ

上運賃率、諸航路出帆日時、旅客、貨物取扱人、其他船員雇人ニ關スル件ヲ協定シ、一時調和ノ約ヲ結ビタレドモ元來共同運輸會社ニ交附セラレタル命令書ニハ航路ノ限定ナキヲ以テ幾モナク後競争ヲ演ジ運賃ヲ引下ゲ其他種々ノ手段ヲ盡シ相拮抗シテ下ラズ海運機關ノ沮喪ヲ來サントセシカバ止ムナク之ガ救済策トシテ政府訓諭ヲ下シ兩社ヲ合併シ日本郵船會社ヲ創立セシメ其資本金千百萬圓ニ對シ年八分ノ利子保證ヲ與フルヲ約ス明治十八年十月一日ナリ二十年十一月資本ニ對スル年八分ノ利子保證ニ代フルニ資本ノ増減收入ノ多寡ニ拘ラズ毎年八十八萬圓ヲ創立後十五箇年間補給スルコトニ改ム創立後數年間ハ兩社競争ノ餘波ヲ受ケ商況不振ナリケレバ經營困難ニシテ其航路モ内地沿岸及ビ東洋諸港ニ止マレリ明治二十五年會社ノ基礎ヲ鞏固ニセンガ爲メ資本金ヲ八百八十萬圓ニ減ジ同二十六年新ニ施行セラレタル商法ニ準據シ半官半民ノ性質ヲ改メ純然タル株式組織ノ民設會社トナシ同年孟買航路ヲ開始ス二十年日清戰役起ルヤ御用船五九艘一三四〇〇ヲ提供シ軍事輸送ノ任ニ當リ戰後ニ用船ノ利益ヲ割キテ海外航路擴張ノ資ニ投ズルコトニ決シ二十九年三

社 日本郵船會

月先歐洲航路ヲ開キ同年六月資本金ヲ二千二百萬圓ニ増額シ同八月米國航路ヲ十月濠洲航路ヲ開始セリ是等ノ四大航路ハ孰レモ政府ノ特定命令航路トナリ助成金ヲ受クルコト、ナレリ而シテ八十八萬圓ノ補給ハ三十三年九月ヲ以テ滿期トナリ更ニ同年十月ヨリ向フ五箇年間内海及ビ東洋近海航路ニ對シ毎年六七七三三一圓以内ノ航海補助金ヲ下附セラル、コト、ナレリ三十六年六月英國人ジョージ・マクベイン(George Mackinnon)氏自營ニ羅ル所謂長江航路ノ海運業及ビ附屬船舶陸上一切ノ設備ヲ買收ス三十七年二月、日露戰役起ルヤ軍役ニ就クモノ社全船舶ニ及ボシ之ニ代フルニ内外國船ヲ雇用シテ補充トセリ同社創立當時繼承シタル航海汽船五八艘總噸數六四、三六五噸帆船一一噸總噸數四、六三一噸此合計六八、九九六噸總噸價七、七二六、二二三圓ニシテ此内老朽且ツ不經濟ノモノ少カラザリシカバ漸次淘汰ヲ加ヘテ帆船ノ如キハ之ヲ賣却シ又二十七八年ノ戰役ニ遭遇シ汽船總噸數一五四、三〇〇噸ニ増加シ戰後益増進シテ三十三年ニハ航海汽船六七艘總噸數二〇四、七一三噸船價二〇、九三四、六六三四ニ上リ三十八年ニハ七三艘二五〇、九〇五噸、二四七、八二七圓ニ上ル之ヲ創

海上運送II第一章 海運業ノ沿革II第二節 日本海運業ノ沿革

立當時ニ比スレバ汽船噸數ハ四倍弱ニシテ一艘平均千噸弱ヨリ三千五百噸ニ船齡ハ一艘平均十一歳九分八厘ヨリ減ジテ十歳二厘トナリ船價ハ每期減價引除ヲナシテ平均一噸百十二圓ヨリ減ジテ九十六圓トナレリ昨三十八年現在定期航路ハ左ノ如シ

(七四)

線名	寄港地又ハ航路	使用船數	航海週數
遞信省命令航路	橫濱、神戸、門司、上海、香港、新嘉坡、マナシ、古倫母、蘇西、ボートサイド、馬耳塞、龍動、アントワープ、ミッド	一二	二週一回
歐洲線	往航 蘇西、ボートサイド、馬耳塞、龍動、アントワープ、ミッド 復航 馬耳塞、マナシナ省ク	三	四週一回
米國線	香港、上海、門司、神戸、橫濱、ウイクトリア、シヤトル間 復航 馬耳塞、マナシナ省ク	三	四週一回
橫濱メルボルン線	神戸、門司、(復航ハ省ク) 長崎、香港、馬尼刺、木曜島、タウンス	三	四週一回
橫濱孟買線	グクル、プリスマン、志度尼	三	四週一回
橫濱上海線	神戸、門司、香港、新嘉坡、古倫母、チエチコリン (復航寄港ス)	三	一週一回
神戸北清線	神戸、門司、長崎	三	一週一回
	(神戸、門司、(長崎) 芝罘、牛莊間) 冬季休航 (神戸、門司、(長崎) 芝罘、大沽間)		

神戸韓國北清線	神戸、門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、太沽、牛莊間(冬季ハ芝罘止メ)	一	四週一回
神戸浦鹽新德線	門司、長崎、釜山、元山、城津(冬季ハ城津止メ)	一	凡二十四日二一回
神戸小樽東廻線	橫濱、萩、濱、箱館	七	三日一回
神戸小樽西廻線	尾道、門司、境、敦賀、伏木、直江津、新潟、酒田、土崎、箱館等	三	每日一回
青森室蘭線	箱館	五	一週一回
臺灣總督府命令航路	門司	一	每日一回
基隆神戸線	八丈島等	一	每日一回
東京府廳命令航路		一	每日一回
橫濱小笠原島線		一	每日一回
北海道廳命令航路		一	每日一回
箱館根室線	季節ニヨリ不同	二	季節ニヨリ不同
根室網走線	季節ニヨリ不同	二	季節ニヨリ不同
根室紗那線	江差、壽都、岩内等	一	每月五回又ハ三回
箱館小樽線	季節ニヨリ不同	二	冬季ニヨリ不同
小樽稚内線		二	冬季ニヨリ不同
稚内網走線		二	冬季ニヨリ不同
私設航路	命令航路ト同シ	三	四週一回
米國線		三	四週一回

(七五)

海上運送II第一章 海運業ノ沿革II第二節 日本海運業ノ沿革

線名	寄港地又ハ航路	使用船數	航海週數
神戸韓國北清線	神戸、門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、大連、旅順口(冬季旅順口止メ)太沽間	二	四週一回
上海漢口線	鎮江、蕪湖、九江	一	每月六回
神戸浦鹽斯德線	門司、長崎、釜山、元山、城津(冬季城津止メ)	一	又ハ七回 凡ハ二十回
神戸基隆線	門司、長崎	一	每月二回
橫濱四日市線	半田、津(臨時)	一	每月一回
橫濱北清線	四日市、神戸、門司、芝罘、太沽	一	每月一回
箱館コルサコフ線	小樽	一	每月一回

大阪商船會社ハ明治十七年五月ヲ以テ起レリ今其來歴ヲ略述センニ明治十二年ノ頃大阪市ヲ起點トシテ瀬戸内一帶ヲ航海スル小汽船噸ニ増加シテ百十餘艘ニ及ビ其有主亦七十餘名ノ多キニ達シ對峙競争ヲ事トシ爲メニ汽機ヲ濫用シテ法外ノ進航ヲ試ミ豫定航路ハ變易常ナク出帆時間亦伸縮極マリナシ是ニ於テ大阪ノ有志此慘狀ヲ救濟セント欲シ箇々ノ船舶ヲ團結シテ之ヲ一九トナシ以テ同社ヲ創立スルコト、ナレリ然レドモ所謂社外船ナルモノ猶尠カラズ依然競争ノ態度ヲ持續シタルヲ以テ運賃率低下シ且船舶小形ニシテ老朽之

ヲ動カスニハ經費多ク會社ノ基礎定マラザリシカバ事狀ヲ政府ニ具シ明治二十年八月初メテ之ヲ採納セラレ同二十一年ヨリ向フ八箇年ヲ期シ一萬三千噸ノ船舶改良ノ爲メニ毎年金五萬圓ノ補助ヲ得ルコト、ナレリ此ニ於テ會社ハ定期航路ヲ開始シテ郵便物無賃航走ノ義務ヲ負ヒタレドモ郵便物數漸ク多トナリ更ニ郵便物航走料トシテ外ニ前記期間毎年二萬圓ヲ下附セラル、コトトナリ明治二十六年資本金ヲ百八十萬圓トシ同廿七年船舶改良一段落ヲ告ゲ更ニ資本ヲ増シテ二百五十萬圓トス日清戰役ニハ軍事輸送ニ當リ戰後臺灣ノ我版圖ニ歸スルヤ之ガ航通ヲ企圖シ明治二十九年臺灣總督府ノ補助ヲ受ケ内地臺灣間ノ航海ヲ開始セリ同年資本金ヲ五百萬圓ニ増額シ翌年業務ノ擴張ト共ニ更ニ之ヲ増シテ千百萬圓トシ明治三十一年政府ノ補助ヲ受ケ揚子江沿岸ノ航海ヲ開始セリ然レドモ海外航路ノ擴張ト共ニ海陸設備ノ爲メニ費セシ金額些少ナラズ加フルニ當時商工業ノ不振ハ引テ會社ノ收支相償フ能ハザルニ至ラシメタレバ資本金ヲ當時ノ拂込額五百五十萬圓ニ減額シ業務ノ刷新ヲ圖リキ明治三十二年臺灣總督府ノ補助ニヨリテ更ニ南清航路ヲ開始シ翌年共立

汽船會社ヲ買收シテ再ビ資本金ヲ千百萬圓トス北清事變ニハ軍事輸送ノ任ニ當リ明治三十四年以來伊豫汽船會社ノ汽船ノ買收清韓方面ノ使用船舶増加等ノ爲メ漸次社債ヲ募入シ現在高四百五十萬圓ニ達セリ日露戰役ニ際シテ軍事輸送ノ任ニ當リ供用船舶ノ補充トシテ内外國船ヲ雇入レシコト日本郵船會社ニ於ケルト同ジ

同社創立當時所有航海汽船九六艘總噸數一七〇五六噸明治三十八年現在船九四艘九〇六二七噸之ヲ前者ニ比スレバ噸數ニ於テ五倍餘ニ増加シ一艘平均一七七噸ヨリ九六四噸ニ増加セリ

會社最近ノ調査ニ係ル定期航路左ノ如シ

線名	寄港地	使用船數	航海週數
韓國航路			
大阪鎮南浦線	神戸、門司、釜山、木浦、仁川、(冬季仁川止メ)	六七	每週三回
大阪群山線	神戸、門司、釜山、木浦	二	每週一回
大阪釜山線	神戸、下關、博多、長崎、嚴原	一	每月三回

大阪 元山線	神戸、下關、釜山	二	每月二回 又ハ三回
長崎鎮南浦線	釜山、仁川	一	每月三回
仁川 群山線		一	每週三回
仁川 安東縣線	(冬季ハ休航)	二	每週二回
鎮南浦安東縣線		一	每月五回
清國航路			
上海 漢口線	鎮江、南京、蕪湖、九江	三	每週二回
漢口 宜昌線	沙市	二	每月六回
大阪 漢口線	神戸、門司	二	每月二回 又ハ三回 又ハ四回
神戸 北清線	神戸、門司、芝罘、天津間 冬季ハ天津、牛莊ノ代リニ秦皇島ニ廻航ス	四	每月四回 又ハ五回
大阪 大連線	神戸、門司	二	每月二回
香港 淡水線	沙頭、廈門	一	隔週一回
香港 安平線	沙頭、廈門	一	每月三回
淡水 福州線	廈門	一	每月三回
香港 上海線	沙頭、廈門、福州	二	每月一回
臺灣航路			
神戸 基隆線	門司	一	每月一回
橫濱 打狗線	神戸、宇品、門司、長崎、基隆、澎湖島、安平	一	每月一回

線名	寄港地	使用船數	航海週數
神戸 打狗線	門司、基隆、澎湖、安平	一	每月二回
沖繩經由	鹿兒島、沖繩、八重山、基隆、澎湖島、安平	二	每月二回
沖繩經由	鹿兒島、大島、沖繩、宮古、八重山	一	每月一回
大阪 基隆線	基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、鵝鑾鼻、大阪、打狗、安平、澎湖島、基隆間	一	每週一回
臺灣東廻沿岸線	基隆、澎湖島、安平、打狗、大阪、鵝鑾鼻、卑南、花蓮港、蘇澳、基隆間	一	每月二回
臺灣西廻沿岸線			
内地航路			
大阪 沖繩線	神戸、鹿兒島、大島	二	每月四回
大阪 鹿兒島線	神戸、細島、沖津	三	每月五回
大阪 若津線	神戸、多度津、今治、三津濱、門司、下關、博多、伊萬里、佐世保、長崎、三角	二	每月六回
大阪 境線	神戸、多度津、下關、仙崎、萩、江崎、濱田、温泉津、鷺	二	每月七回
大阪 安來線	神戸、多度津、下關、萩、須佐、濱田、温泉津、境、米子	二	每月七回
大阪 下關線	神戸、高松、多度津、幡津、尾道、糸崎、忠海、竹原、長濱、音戸、吳、宇品、宮島、岩國、久賀、柳井、室津、三田尻、門司	五	又ハ八回 又ハ八回
大阪 内海線	神戸、高松、多度津、今治、三津濱、長濱、別府、大分、佐賀關、白杵、佐伯、土久呂、細島	二	每日三回
大阪 宿毛線	神戸、高松、多度津、今治、三津濱、長濱、日出、大分、佐賀關	一	每日二回

大家商船會社

日本海ノ命令航路ハ明治三十四年四月大家七平氏ノ單獨請負ニ屬セシガ三十二年十一月ニ至リ大阪商船會社ト共同ノ事業トシ特ニ大家商船合資會社ヲ創立シテ一切ノ權利義務ヲ繼承シ以テ今日ニ至レリ命令航路寄港地使用船舶等ハ左ノ如シ

宇品 三津濱線	八幡濱、川ノ石、吉田、宇和島、保浦	二	每日三回
玉島 多度津線	吳、音戸、高濱	一	每日二回
大阪 由良線	兵庫、假屋、志筑、洲本	二	每日二回
大阪 高松線	兵庫、郡家、郡志、湊、撫養、引田、白鳥、津田、志度	二	每日一回
大阪 德島線	兵庫	二	每日二回
大阪 甲浦線	由良、沼島、福良、撫養、德島、橋、樺泊、阿部、由岐、日和佐、牟岐、淺川、柳浦、夫喰	三	每日一回
大阪 田邊線	加太、和歌山、和歌浦、黑江、鹽津、箕島、湯淺、比井、御坊、印南	二	每日一回
大阪 三輪崎線	兵庫、和歌山、湯淺、比井、御坊、印南、田邊、串本、古坐、勝浦	三	每日一回
大阪 熱田線	兵庫、和歌山、御坊、田邊、串本、古坐、勝浦、三輪崎、木ノ本、二木島、九鬼、尾鷲、島勝、長島、波切、鳥羽、津、四日市	六	每日一回
熱田 鳥羽線	大野、四日市、津、神社、二見	一	每日一回

甲線 門司、濱田、境、宮津、敦賀、浦鹽、斯德、敦賀、七尾、伏木、夷、新潟、函館、コルサ

寄港地 乙線 小樽、函館、夷、新潟、伏木、七尾、敦賀、浦鹽、斯德、敦賀、宮津、境、濱田、門司、釜山、元山、浦鹽、斯德、小樽、コルサ、コフ、小樽

使用船艘二艘總噸數各千四百噸以上平均速力十節以上ヲ以テ冬期ヲ除キ毎月一回以上一年十六回以上門司又ハ小樽ヲ發船ス

大東汽船會社

大東汽船會社ノ前身ハ明治二十九年白岩龍平氏ノ創立ニ係ル大東新利洋行ニシテ當時上海蘇州間八十海哩ノ航路ヲ占有セリ明治三十一年上海、杭州間百五十海哩ノ航路ヲ開クニ至リテ大東汽船合資會社ト改稱シ本店ヲ大阪ニ設置シ國庫ヨリ補助金ヲ下附セラル翌年本店ヲ東京ニ移シ三十三年組織ヲ改メテ株式會社トシ翌年更ニ蘇州、杭州間百二十七海哩ノ航路ヲ開始シ政府ハ更ニ此航路ニ向テ補助金ヲ下附セリ尋テ命令航路ノ外左ノ自由航路ヲ開ク

- 蘇州、鎮江間 一四五海哩 明治三十五年開始
- 鎮江、清江浦間 一四四海哩 同 三十八年開始

東洋汽船會社

楊州、鎮江間 二〇海哩 明治三十八年開始

現在所有船舶八艘總噸數二一〇噸トス 東洋汽船會社ハ明治二十九年七月創立ニ係リ三十一年十二月初メテ米國航路ヲ開始ス翌年同航路ニ對シ十箇年間補助金ヲ下附セラル、ヤ其使用汽船三艘(總噸數六十噸以上ニ最大速力十七節以上)ヲ以テ一箇年十四回香港、上海、長崎、神戸、橫濱、ホノル、桑港ノ定期航路ニ從事スルコト、ナレリ而シテ同社ノ業務ハ太平洋汽船會社ト提携シテ客ノ募集等ハ擧ゲテ之ニ委託スルノ組織ナリ明治三十四年豫備船トシテ購入シタル「ロヒラ」ロセツタ二船ヲ以テ香港、馬尼刺航路ヲ開始セシカ日露戰役起ルニ及ビ全船ハ用船トナリ幾モナク「ロヒラ」「ロセツタ」二船ヲ賣却シテ滿州丸ヲ購入ス三十八年十二月雇船ヲ以テ南米航路ヲ開ク其起點ヲ香港トシ門司、神戸、橫濱ヲ經テ秘露ノカリヤオ(Callao)智利ノイキケ(Lima)ニ向ヒ復航ニハ前記諸港ヲ經テ香港ニ歸着シ往復約四箇月ヲ要スルノ豫定ナリ而シテ現在株金六百五十萬圓ノ全部拂込ヲ待チ資本ヲ倍加シ米國船路用トシテ三菱造船所ニ注文シタル一二、五〇〇噸速力十九節半ノ巨船二艘ノ竣

湖南汽船會社

工ヲ待チ戰後ノ發展ニ處スルアラントス
湖南汽船會社ヲ清國湖南省洞庭湖ヲ中心トシテ省内ヲ串通スル湘沅ニ水路ノ
海運業ニ從事セント欲シ三十五年二月國庫ノ補助ヲ出願シタル處同三月採納
セラレ會社設立ノ日ヨリ起算シ滿五箇年間左ノ條件ニヨリ補助金ヲ交附スル
コト、ナレリ

- 一、汽船三艘以上ヲ以テ湖南航路ノ海運ニ從事シ政府ノ指定スル場所ニ相
當ノ陸上設備ヲ爲スコト
- 一、政府ノ認可ヲ得テ使用船舶ノ資格並ニ構造及ビ發着並ニ寄港ノ場所ヲ
定ムルコト
- 一、政府ハ相當ノ金額ヲ補償シテ本航路ニ使用スル船舶船員ヲ公用ノ爲メ
ニ使用スルコト
- 一、政府ノ認可ヲ得テ乗客及ビ積荷ノ運賃ヲ定ムルコト
- 一、資本總額ハ百五十萬圓トシ會社設位登記ノ日ヨリ起算シ五箇年間營業
開始前ニ在リテハ拂込株金ニ對シ一箇年六分ノ利子ヲ交付シ營業開始

後ニ在リテハ會社ノ利益一箇年六分ニ達セザル時ハ政府ハ六分ニ達ス
ル迄其不足ヲ補給スルコト但利子補給額ハ如何ナル場合ニモ株金拂込
總額ノ年六分ニ相當スル金額ヲ限度トスルコト

- 一、政府ノ認可ヲ得テ會計ニ關スル規定ヲ定ムルコト
- 一、會社設立ノ日ヨリ六箇月以内ニ事業ニ着手セザル時事業ヲ中止シタル
時又ハ政府ノ命令書ニ定ムル義務ニ違背シタル時ハ利子補給ヲ停止シ
又ハ廢止スル場合アルコト

同年九月創立總會ヲ終ヘ三十六年十二月淺吃水汽船總噸數九三五噸ニ艘竣工
シ三十七年三月始メテ開航ス航路ハ每八日一回漢口湘潭ノ兩地ヲ發船シ往航
新堤寶塔州城陵磯岳州府荊林潭湘陰靖港ニ停船シ長沙ニ寄港シテ湘潭ニ到リ
復航ハ湘潭ヲ發シ長沙ニ寄港シテ靖港荊林潭岳州府城陵磯寶塔州新堤ニ停船
路哩數四百八十五哩ナリ前記船舶ハ極メテ淺吃水ナレドモ湖南航船ノ水量ハ
大約例年十二月ヨリ二月ニ至ル三箇月間是ガ航海ヲ許サズ三十七年七月以降
長沙ガ外國互市場トナリ貿易發達大ニ觀ルベキモノアリ從テ旅客貨物ノ運送

商船ノ盛衰

海上運送ノ第一章 海運業ノ沿革ニ第二節 日本海運業ノ沿革
 益好望トナリツ、アリ近時同社ハ將來ノ發展ニ應ゼンガ爲メ常德航路用トシ
 ナ總噸數約千五百噸ノ汽船ヲ建造中ナリト謂フ
 明治三年來我國商船ノ盛衰ハ左表ニヨリ明カナリ

年次	汽船			帆船		
	船數	噸數	馬力	船數	噸數	石數
明治三年	三	一五、四九八	三、九九	二	二、四五五	—
四年	七	二〇、九三四	五、九七〇	三	七、九〇五	—
五年	六	三三、六六四	七、二六三	三	八、三〇〇	一八、六四〇
六年	二〇	六五、〇〇八	七、九〇〇	五	八、四〇〇	三三、六九五
七年	二八	一〇〇、二〇〇	八、〇三二	四	九、六五五	三三、六三三
八年	一〇	四〇、三〇〇	二、四四七	四	八、八三四	三三、七七八
九年	一五	四〇、〇〇〇	二、六六〇	五	八、八九〇	三三、九一九
十年	一八	四九、一〇〇	一、四三三	五	一三、六四八	一八、九六四
十一年	一九	四九、八九九	一、三三〇	一	一九、六三三	一九、一七
十二年	一九	四七、七三三	一、三三〇	一	二七、五五	一九、二八七
十三年	三〇	四二、二二五	一、二八〇	三	四八、〇九四	一七、〇九二

明治二十九年以後
 ハ汽船及ビ噸數船
 ハ不登簿船ヲ算入
 ス又其以前ニ比シ
 テ増加セシハ船舶
 検査法施行ノ結果
 從來石數船ノ取扱
 ナ受ケタル模範合
 ノ千船ヲ漸次噸數
 船ニ編入セシニヨ
 ル
 石數船明治三十四
 年ハ不登簿船ヲ除
 ク

海上運送ノ第一章 海運業ノ沿革ニ第二節 日本海運業ノ沿革

明治	十四年	十五年	十六年	十七年	十八年	十九年	二十年	二十一年	二十二年	二十三年	二十四年	二十五年	二十六年	二十七年	二十八年	二十九年	三十年	三十一年
船數	二九八	三四四	三〇〇	四二二	四六一	四六〇	四六六	四六〇	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六	四六六
噸數	四一、〇〇〇	四二、〇七五	四三、〇〇〇	四四、〇〇〇	四五、〇〇〇	四六、〇〇〇	四七、〇〇〇	四八、〇〇〇	四九、〇〇〇	五〇、〇〇〇	五一、〇〇〇	五二、〇〇〇	五三、〇〇〇	五四、〇〇〇	五五、〇〇〇	五六、〇〇〇	五七、〇〇〇	五八、〇〇〇
馬力	一、二五五	一、三一一	一、三九七	一、四八三	一、五七〇	一、六五七	一、七四三	一、八三〇	一、九一七	二、〇〇四	二、〇九〇	二、一七七	二、二六四	二、三五〇	二、四三七	二、五二四	二、六一〇	二、六九七
帆船噸數	五七九	四三三	四一九	四〇一	三〇九	二〇九	一〇九	九	五	一	—	—	—	—	—	—	—	—
帆船石數	四三、五〇〇	四九、〇九四	四六、一八三	四三、二七二	四〇、三六一	三七、四六〇	三四、五五〇	三一、六四〇	二八、七三〇	二五、八二〇	二二、九一〇	二〇、〇〇〇	一七、〇九〇	一四、一八〇	一一、二七〇	八、三六〇	五、四五〇	二、六四〇
積石數	三、〇三三、四五	三、九二八、七一	三、八二三、二四	三、七一八、三一	三、六一三、二八	三、五〇八、三五	三、四〇三、四二	三、二九八、四九	三、一九三、五六	三、〇八八、六三	二、九八三、七〇	二、八七八、七七	二、七八三、八四	二、六七八、九一	二、五七四、〇〇	二、四六九、〇七	二、三六四、一四	二、二五九、二一

年次	汽船			帆船		石船	
	船數	噸數	馬力	噸數	船數	船數	積石數
明治三十一年	一三三	五〇,〇〇七	—	三三三	二六,九三三	一八,四九七	二七,三六六
三十三年	一三九	五〇,三六六	—	三八〇	三〇,五七一	一八,七九六	二七,五二四
三十四年	一三九	五〇,〇七	—	四〇六	三〇,九四四	一,五五五	六〇,二七
三十五年	一四四	五〇,九五一	—	三九七	三〇,五七	一八,七四三	二五,一九〇
三十六年	一五〇	五〇,三三	—	三九四	三〇,五七	一九,四七二	二五,四四六

明治三十七年日露戰役起ルヤ日本汽船ノ多數ハ御用船トナリ尙足ラザルヲ以テ船主ハ孰レモ爭フテ外國船ヲ購入シ其一部ヲ御用船ニ一部ヲ内國及ビ近海ノ運送船ニ豫備セシヲ以テ汽船ノ噸數ハ非常增加ヲ來セリ即左ノ如シ

明治三十六年末汽船總噸數 六五五,七七二
 同 三十七年同 七八九,四九九
 同 三十八年同 九三二,七四〇

明治三十八年來現在登簿船舶ノ概要左ノ如シ

帆 船 (噸數數)	艘 數	總 噸 數	登 簿 噸 數
二〇噸以上 一〇〇噸未満	二,四八〇	一六〇,九三二	一五二,二八七
一〇〇噸以上 三〇〇噸同	一,二二二	一六三,八八四	一五三,八〇九
三〇〇噸以上 五〇〇噸同	四	一五五〇	一,四四七
五〇〇噸以上 一,〇〇〇噸同	二	一,三五〇	一,二六九
一,〇〇〇噸以上 二,〇〇〇噸同	—	—	—
二,〇〇〇噸以上	—	二,二八六	一,四一八
合 計	三,六九九	三二九,八〇五	三〇九,二四二

帆 船 (石數數)	艘 數	積 石 數
二〇〇石以上 三〇〇石未満	四二七	一〇八,六二八
三〇〇石以上 四〇〇石同	二九五	一〇,二九三
四〇〇石以上 五〇〇石同	一九〇	八五,四三七
五〇〇石以上 一,〇〇〇石同	二二二	一三三,五八四
一,〇〇〇石以上	一一	一,三二二
合 計	一,一三五	四四二,一五四

汽船	艘數	總噸數	登簿噸數
二〇噸以上 一〇〇噸未満	六四三	二九、五三一	一六、〇八五
一〇〇噸以上 三〇〇噸同	二四八	四一、八六五	二四、六六一
三〇〇噸以上 五〇〇噸同	八九	三四、四三四	二一、〇八〇
五〇〇噸以上 一、〇〇〇噸同	一一八	八三、一八九	五一、六四一
一、〇〇〇噸以上 二、〇〇〇噸同	一二二	一八三、一六六	一一八、三二〇
二、〇〇〇噸以上 三、〇〇〇噸同	九六	二二三、三四八	一五〇、八二〇
三、〇〇〇噸以上 四、〇〇〇噸同	三九	一三三、二一五	八四、七一二
四、〇〇〇噸以上 五、〇〇〇噸同	一一	四八、六三三	三二、九〇六
五、〇〇〇噸以上 六、〇〇〇噸同	五	二六、七五五	一六、五八八
六、〇〇〇噸以上 七、〇〇〇噸同	一八	一一二、一三八	五八、三一五
七、〇〇〇噸以上	一	七、四六六	四、六二七
合計	一、三九〇	九三二、七四〇	五八九、七四五

第二章 船舶及ビ船舶所有者

第一節 構造上ノ概念

海運業ノ機關ハ即船舶ナレバ一般商人ノ位地ヨリ觀ルモ船舶ノ構造等ニ就キ天略ノ知識ヲ要スルコト勿論ナリ然レドモ詳細ハ造船ノ部ニ屬シ一専門技術トシテ存スルガ故ニ爰ニハ船舶ノ種類噸數其他ノ名稱等ニ就キ概略ノ説明ヲ爲スベシ

第一 船舶ノ種類

船舶ヲ造船ノ材料 (Material) ニヨリ區分スレバ左ノ如シ

- 造船ノ材料ニヨリ區分
- 木船 (Wooden vessels)
- 木鐵交造船 (Composite vessels)
- 鐵船 (Iron vessels)
- 鋼船 (Steel vessels)
- 被覆船 (Sheathed vessels)

木船一ニ木造船トモ云ヒ龍骨船首材内外板肋材ノ如キ首要部分悉皆木造ニシ

海上運送 第二章 船舶及ビ船舶所有者 第一節 構造上ノ概念

テ古來ヨリ行ハル、船舶ナリ其材料トシテ「オーク」(Oak) 楓、楠、檜等ノ如キ堅木ヲ撰ミ銅若クハ黃銅釘(Bolt)ト堅木製ノ木釘(Pine nail)トニテ固着シタル木船ハ最堅牢ニシテ之ヲ亞米利加松(Oregon pine)和松、檜等ノ如キ柔木ニテ船體ヲ造リ鐵釘ト柔木製ノ木釘ニテ固着シタルモノニ比スレバ久シキニ堪ユ「ロイド」(Lloyd)ノ規則ニヨル時ハ木船ハ二千噸ヲ限度トセリ而シテ米國ノ如キハ材料ニ裕ナルヲ以テ千五百噸以下ノ木船少ナカラズ又本邦ニ於テモ千噸以上ノ木造汽船ナキニシモアラザレドモ木船ハ現時多ク小形汽船及ビ帆船ニノミ使用セラレ遠洋航行ノ船舶トシテ使用セラル、コト稀ナリ又木造船ニシテ其設備ヲ完全ナルモノハ普通黃銅又ハ稀ニ亞鉛板ヲ以テ船底ヲ被覆シ海艸又ハ甲螺(Bryozoa)ノ附着スルト蟲蝕トニ豫防ス

木鐵交造船一ニ鐵骨木皮船トモ云ヒ梁、肋骨、龍骨等ハ鐵若クハ鋼製ニシテ内外板、龍骨、船首、船尾材其他ハ皆木造ノモノ即之レナリ此種ノ船舶ハ一八六〇—七〇年ノ頃英國ガ支那ヨリ茶ヲ輸入スルニ當リ速力木船ニ比シ迅速ナルヲ以テ盛ニ用キラレシモ蘇西運河開通後茶ノ運輸ハ汽船ノ壟斷スル所トナリ同時ニ

木鐵交造船
Pa. 2

鐵船
Pa. 2

鋼船
Pa. 2

被覆船

流行後レトナレリ蓋シ木鐵交造船ハ割合ニ建造費用ヲ多額ニ要スルト鋼鐵船ニ比シ艤裝重量大ニシテ速力從テ小ナルトヲ以テナリ但船底ヲ被覆シ特殊ノ用務ヲ帯ビタル軍艦ニ適スルハ被覆船ト同一ナリ

鐵船ハ今ヲ去ル六十餘年前始メテ用キラレシ所ナリ當時ハ酸化ノ恐アリテ議論アリシモ實際上木船ニ比シ長キニ堪フルヲ以テ大船ハ漸次鐵船ニ化スルニ至レリ

鋼船ハ今ヲ去ル二十五六年前始メテ一般ニ使用セラル、ニ至リシモノナリ鋼ハ鐵ニ比シ厚サ五分ノ一ノモノヲ以テ同様ノ堅牢アルガ故之ヲ船舶ノ材料ニ供スルトキハ重量ヲ減シ載貨力増ス効アリ今日ハ益々賞美セラル、ニ至レリ

我造船規程明治三十三年四月遞信省令第一六號ニ從ヘバ鐵船トハ外板ニ鐵ヲ用キ船骨ニ鐵若クハ鋼ヲ用ウルモノヲ謂ヒ鋼船トハ外板ニ鋼ヲ用キ船骨ニ鋼若クハ鐵ヲ用ウルモノヲ謂フ

被覆船トハ船體ノ全部ヲ鐵又ハ鋼ニテ造リ喫水線以下ヲ厚キ木材ニテ覆ヒ該木材ノ上ニ更ニ銅又ハ黃銅ニテ被覆シタルモノニシテ長期速力ヲ減セザル効

アルミニウム船

アルガ爲メ修繕渠ノ設備ナキ遠隔ノ領海ヲ守護スル艦船ニ適ス
右ノ外近世學者ノ説ニ從ヘバ「アルミニウム」(Aluminium)ヲ以テ船舶ノ材料ト
ナサバ輕クシテ且ツ粘硬ナルベシト云フモ今日科學ノ進歩ハ經濟上到底「アル
ミニウム」ヲ用ウルヲ許サズ然レドモ將來或ハ之ヲ實用ニ供スル日アルベキ

形状ニヨル
區分 Pa. 2

形状ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ左ノ如シ

一段甲板船	(One Deck Vessel)
二段甲板船	(Two Deck Vessel)
三段甲板船	(Three Deck Vessel)
四段甲板船	(Four Deck Vessel)
圓材甲板船	(Spar Deck Vessel)
遮陽甲板船	(Awning Deck Vessel)

一段甲板船ハ普通其艙深一二呎未滿ニシテ一層ノ全通甲板ヲ具フル船舶ナリ
二段甲板ハ普通其艙深一八呎—二四呎ニシテ二層ノ全通甲板ヲ有スルカ若ク
ハ一層ノ全通甲板ト一列ノ梁トヲ具フ此梁上ニモ甲板ヲ敷設シ得ベキ船舶ヲ

二段甲板船

云フ而シテ其上方ノ甲板ヲ上甲板(Upper deck)下方ニ在ルモノヲ下甲板(Lower deck)又ハ時ニヨリ中甲板(Tween deck)ト稱ス

四段甲板船

三段甲板船ハ普通其艙深二四—二八呎ニシテ三層ノ全通甲板ヲ具フルカ若ク
ハ二層ノ全通甲板ニ添フルニ一列ノ下甲板梁又ハ艙梁(Hold beams)ヲ有スル船
舶ナリ其甲板ヲ上甲板、正甲板、下甲板ト稱ス

圓材甲板船

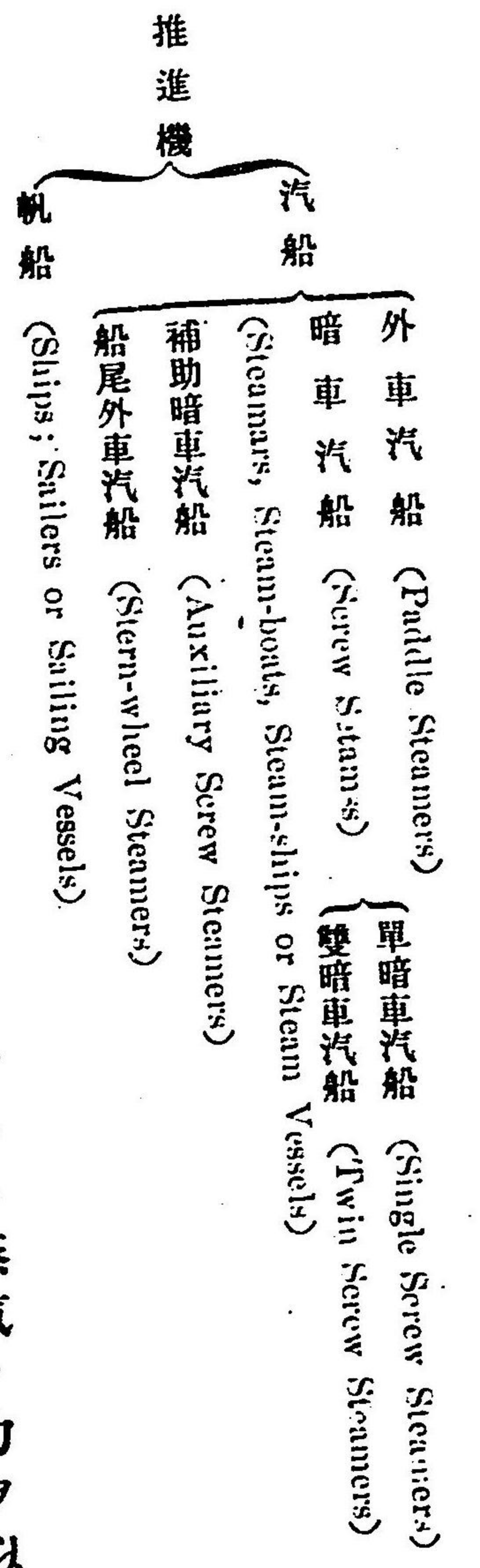
四段甲板ハ三段甲板船ニ準據シテ建造シタル四層ノ甲板ヲ具フル船舶ニシテ
其甲板ヲ上甲板、正甲板、下甲板、最下甲板(Orlop deck)ト稱ス
圓材甲板船ハ多ク輕量品ノ運送ニ適セシメンガ爲メ正甲板ノ上ニ輕裝ナル圓
材甲板ヲ設ケ圓材甲板上ニハ船首樓(Top Gallant Forecastle)船尾樓(Poop)等ノ如キ
重大ナル建物ヲ設クルコトナシ其甲板ハ二層ヲ普通トスレドモ時ニ三四層ナ
ルコトアリ此場合ニハ三四段甲板船ニ比シ甲板間ノ高サ低シトス

遮陽甲板船

遮陽甲板船ハ旅客又ハ極メテ輕キ貨物ノ運送用ニ充テシガ爲メ正甲板ノ上ニ
船首ヨリ船尾ニ全通スル輕裝甲板ヲ具フル船舶ニシテ其甲板數ハ二層ヨリ三
四層ニ至ル

無甲板船
推進機ニヨ
ル區分

右ノ外本邦ノ和船若クハ端艇(Boat)ノ如キ無甲板ノ船舶モアリ
次ニ推進ノ方法(Mode of Propulsion)機ノ種類ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ左ノ
如シ



汽船ト帆船トノ區別
トノ區別

汽船ト帆船トノ區別ハ故ラニ説明スルヲ要セズ一ハ蒸汽ノ力ヲ以テ螺旋又ハ
水車ヲ海中ニ廻轉スル反動力ニヨリテ進航シ他ハ帆ニヨリテ風力ヲ船體ニ
移シ以テ進航スルモノナリ而シテ帆船ハ直接ニ天然力ヲ籍レドモ汽船ハ間接
ニ之ヲ籍ルニ過ギズ即機械力ヲ以テ運航スル装置ヲ有スル船舶ハ蒸汽ヲ用フ
ルト否トニ拘ラズ之ヲ汽船ト看做シ主トシテ帆ヲ以テ運航スル船舶ハ機關ヲ
有スルモノト雖ドモ帆船ト看做スナリ斯ノ如ク兩者ノ事業ハ自ラ緩急ノ差ア

外車汽船
單暗車及雙
暗車汽船

補助暗車汽
船

船尾外車汽
船

西洋形帆船
及日本形帆
船

リ從テ其乗組ノ上ニ於テ又所得ノ上ニ於テ汽船ハ大凡帆船ニ二倍スルコト多
シサレバ船税ノ如キモ右ノ割合ヲ以テ區別ヲ立ツ
外車汽船ハ船ノ兩側ニ設備シタル車輪(Paddle wheels)ノ作用ニヨリ進行ス故ニ
河湖ノ如キ水淺ク波靜ナル所ニ適ス
單暗車汽船ハ暗車一箇ヲ雙暗車汽船ハ暗車二箇ヲ具フル汽船ナリ郵船ノ如ク
速力ノ多大ナルヲ要スルモノハ雙暗車汽船ニ屬ス又軍艦ノ如キハ暗車三箇以
上ヲ使用スルモノアリ
補助暗車汽船トハ平常帆ヲ使用シ港灣ノ出入若クハ無風ノ時ニ補助機關ヲ用
キテ前進スル船舶ニシテ其多クハ凡千噸ヲ限トス
船尾外車汽船ハ船尾ニ具フル一車輪ノ廻轉ニヨリ推進スル汽船ニシテ運河又
ハ幅狹ク水淺キ河川等ニ於テ用ウルニ便アリ
帆船モ本邦ニテハ更ニ詳細シテ西洋形船合子船及ビ大和船トス明治三年ノ布
告ニヨレバ帆船ハ西洋形ト日本形トニ區別セシモ其後西洋形帆船ト日本形帆
船トノ間ニ船税ノ差等ヲ生ジ又監督上種ノ相違ヲ生ゼリ例セバ西洋形帆船ニ

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

合子船

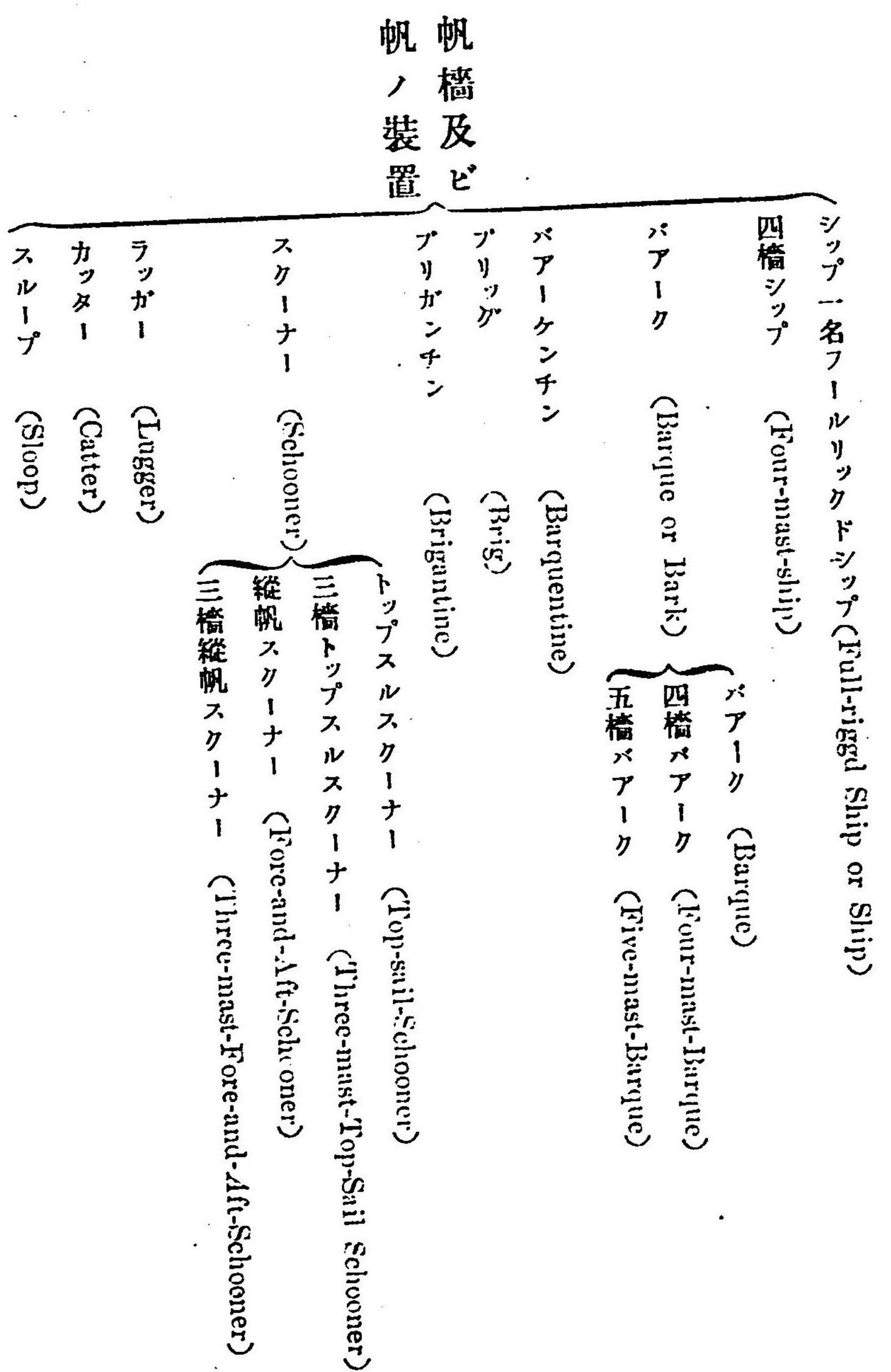
ハ免狀ヲ有スル船長ヲ要セシモ日本形帆船ノ船長ハ無免狀ニテ可ナリシガ如シ是ヲ以テ西洋形船舶ニ類似スル船舶ヲ造リテ法律ノ制裁ヲ逃ル、モノヲ生ゼリ是即合子船ノ起原ナリ尤モ合子船ト稱セラル、内ニ毫モ西洋形帆船ト區別出來ザルモノアリシハ畢竟前述ノ目的ニ出デ事ヲ曖昧ニ附セシモノトス又合子船ニハ所謂純然タル和船ニシテ一本ノ帆桁ニ代フルニ二三ノ帆桁ヲ加ヘ西洋形ノ帆ヲ用フルニ過キザルモノアリキ此クノ如キ不都合アリシヲ以テ明治二十九年ノ法律ニヨリ帆船ヲ總テ同一ノモノトシ遞信省ノ管轄ノ下ニ置キタレバ表面上西洋形帆船合子船及大和船ノ區別ハ消滅スルニ至レリ即百五十石以上ニシテ帆ヲ用ウルモノハ悉皆帆船トナリキ然レドモ因襲ノ久シキ尙前述ノ如キ名稱存スルモノト知ルベシ又日本形五百石以上ノ船舶ハ明治二十年一月以來其製造ヲ禁止セラレタリ

汽船、帆船ノ外近年石油發動機ヲ用ウル船舶發明セラレタリ此他噴汽々船 (Turbo-propelled steamers) トテ船中ノ管ヨリ水又ハ蒸汽ヲ噴出シ其反動ニヨリ船舶ヲ推進スルモノアリ但舊式ニ屬スルヲ以テ今之ヲ用ウルモノ殆皆無ナリ其他機擘

石油發動船等

帆船及帆ノ裝置ニヨル區分

ヲ以テ航行スル船舶ハ遊船ニ非サレバ沿海又ハ平水淡水ヲ航行スルニ過ギス帆船及ビ帆ノ裝置 (Rig) ニヨリ船舶ヲ區分スレバ左ノ如シ



海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

シップ及四
橋シップ

「シップ」ハ三本ノ帆橋ヲ具ヘ帆桁(Yard)ニ横帆(Square Sails)ヲ用ウ四橋シップハ同前
四本ノ帆橋ヲ有ス

バアーク

「バアーク」ハ三本ノ帆橋ヲ具ヘ第一第二ノ帆橋ニハ帆桁ヲ具ヘ横帆ヲ用ウルモ
第三ノ帆橋ニハ帆桁ナク「スパンカー」(Spanker)ト稱スル縦ヲ展ズ

四橋及五橋
バアーク

同前ノ構造ニシテ四本ノ帆橋ヲ具フルモノヲ四橋バアークト謂ヒ五本ノ帆橋
ヲ有スルモノヲ五橋バアークト謂フ孰レモ最後ノ帆橋ニハ帆桁ヲ具フルコト
ナク單ニ帆架ニヨリ三角帆ヲ展ズ

バアーケン
チン

「バアーケンチン」ニハ三本ノ帆橋ヲ具ヘ第一ノ帆橋ノミ横帆ヲ装シ餘ノ二本ニ
ハ縦帆ヲ用ウ

ブリッグ

「ブリッグ」ハ二本ノ帆橋ヲ具ヘ兩橋共ニ横帆装置ノ船ナリ

ブリガンチ

「ブリガンチ」ハ二橋船ニシテ前橋ニハ横帆ヲ装シ後橋ニハ縦帆装置ナリ

トッブスル
及三橋トッ
ブスルク
ナー

「トッブスルスクーナー」ニハ二本ノ帆橋ヲ具ヘ前橋ニハ「トッブスル」以上ニ横帆ヲ装
シ後橋ニハ縦帆ヲ具フ此種ノモノニシテ三橋ノモノヲ名ケテ三橋「トッブスル
スクーナー」ト稱ス

縦帆及三橋
縦帆スク
ナー

縦帆「スクーナー」ハ二橋ノ縦帆船ナリ此種ノモノニシテ三橋ヲ具フル船舶ヲ稱
シテ三橋縦帆「スクーナー」ト云フ

ラッガー

カッター
スルー
プ

「ラッガー」ハ三本橋ノ小形帆船ニシテ共ニ縦帆ノミヲ展スルモノヲ云フ
「カッター」及「スループ」ニハ一本ノ帆橋ヲ具ヘ共ニ縦帆ヲ展ス歐洲大陸ニテハ大形
ナルヲ「カッター」ト呼ビ英國ニテハ舳突出スルモノヲ「カッター」ト呼ブガ如シ右ノ外

ヨット

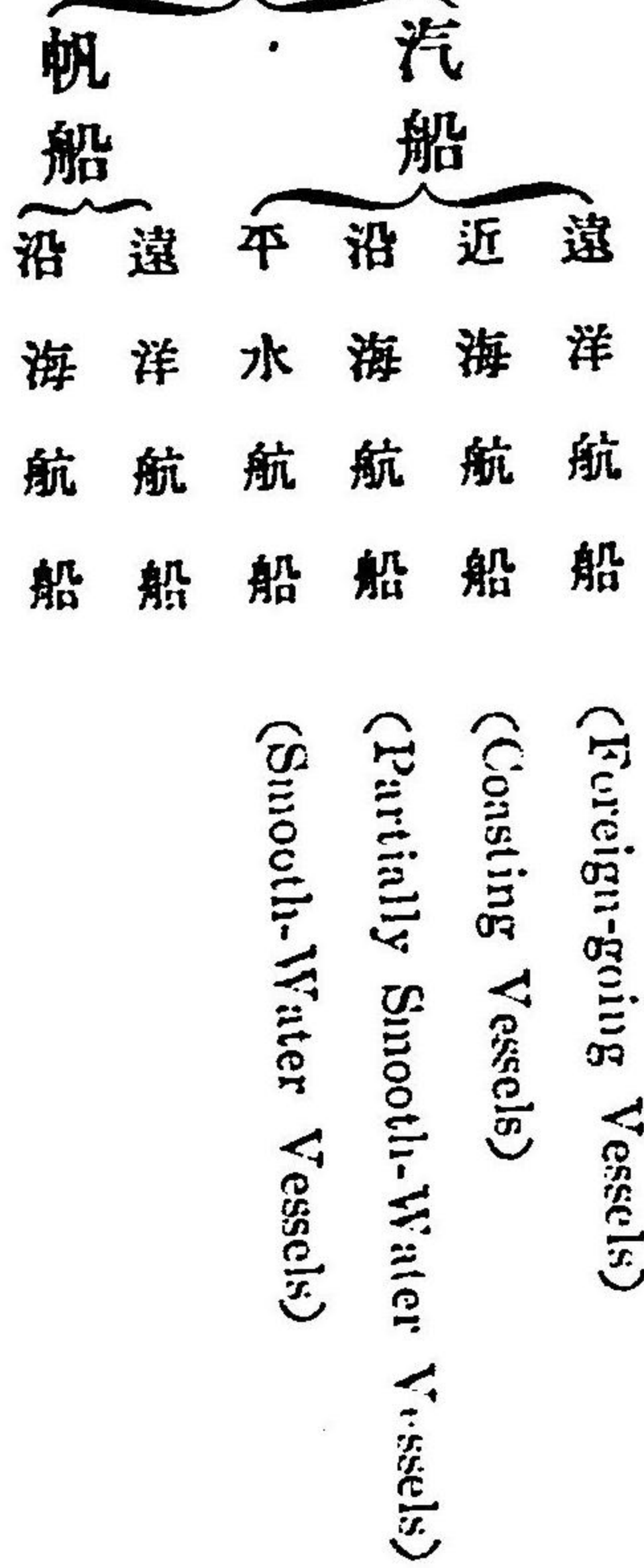
小形ニシテ一ノ帆ヲ用フルモノアリ「ヨット」(Yacht)ト稱ス
装帆ノ種類ニヨル區別ハ汽船ニ就キテモ之ヲ稱スルコトアリ例ヘバ「スクーナ
ー」形ハ「バアーケンチン」形等是ナリ

航路定限ニ
ヨル区分

法律ノ規定セル航路定限ニヨリ船舶ヲ區分スレバ左ノ如シ

英商

航路定限



海上運送第二章

船舶及び船舶所有者第一節 構造上ノ概念

遠洋航船

近海航船

沿海航船

平水航船

海上運送II第二章 船舶及船舶所有者II第一節 構造上ノ概念

(1011)

遠洋航船トハ堅牢ナル船體ヲ有シ機械其他總ヘテ遠洋航路ニ適スル船舶ヲ言フ

近海航船トハ東經百十三度ヨリ同百六十度北緯二十一度ヨリ同五十五度ニ至ル線内ニ航行スル船舶ヲ言フ

沿海航船トハ船舶検査法施行細則第五十一條ニ規定セル範圍内ニ限り船舶検査官ノ指定セル區域内ヲ航行スル船舶ヲ言フ

平水湖船トハ湖川港灣其他危險少ナキ水上ヲ航行スル船舶ニシテ船舶検査法施行細則第五十二條ニ其區域ヲ列記セリ

以上ハ船舶ノ大小新古強弱(Soundness)其他設備ノ完否並ニ季節等ヲ標準トシ検査官吏之ヲ定ム但船主ノ都合ニヨリ例ヘバ遠洋航船ヲ近海航船ト爲ス等其船舶ガ實際有スル階級以下ニ登録スルコトハ差支ナシ蓋階級ノ下ルニ從ヒ乗組員ノ資格ヲ低クシ且其員數ヲ減ズル等ノ利益アルガ故ニ經濟上ノ點ヨリ時ニ或ハ階級ヲ下シ登録スル必要アルベシ尤モ此ノ如ク航路ノ階級ヲ下シテ登録スルモ其船稅ハ毫モ節約スルコト能ハズ何トナレバ船稅ナルモノハ船舶固有

帆船ノ航路
汽船ノ航路
ノ航路トノ區別
ノ航路トノ區別

ノ噸數ニ基キ計算スベキモノナレバナリ(船舶検査法及同)

然リ而シテ汽船ハ航路ヲ遠洋近海沿海及ビ平水ノ四種ニ分チ帆船ハ之ヲ遠洋近海ノ二種ニ區別セルハ大ニ理由ノ存スルモノアリ抑汽船ハ其航路中障害物ノ存セザル限り直行スルコトヲ得レドモ帆船ハ目的地ト風位トノ關係ニヨリ大ニ迂回セル航路ヲ取ルコト多シ例ヘバ目的地ガ出帆地ノ正北ニ位シ其風位正東ナルトキハ一旦北西ニ向ケ航行シ中途其方向ヲ變ジテ北東ニ向ヒ後復北西ニ向ケ途ニ目的地ニ達スル等其目的地ハ假令短距離ニ在ル場合ニモ航行スベキ里程ハ割合ニ長キヲ常トス從テ帆船ノ航路ヲ小區域ニ限ルトキハ航路外ニ逸シ易キ不便アルガ故ニ平水沿海ノ兩者ニ就キ制限ヲ設ケザルナリ

斯ノ如ク汽船ハ比較的堅牢ナルモノニテモ沿海平水等ノ小區域ニ限ラレ帆船ハ脆弱ナルモノ例ヘバ舊稱合子船又ハ和船ノ如キモ尙近海航路ニ使用スル資格アルハ一見權衡ヲ失スルガ如シト雖ドモ右ニ述べタル理由ニヨリ帆船ハ割合ニ大ナル區域ヲ必要トシ且ツ假令大ナル區域ヲ許スモ實際其船ノ耐フル航路ニ非サレバ冒險的ニ大航路ノ航海ヲ爲スコト少ナシ換言スレバ合子船又ハ

海上運送II第二章 船舶及船舶所有者II第一節 構造上ノ概念

(1011)

登簿ノ有無
ニヨル區分
新商 五〇

日本船舶及
外國船舶

和船ノ近海航路ハ事實上汽船ノ沿海航路ヨリモ小ナルヲ以テ彼汽船ニ不相應ナル大航路ヲ許ス場合ノ如キ弊害ヲ見ルコト稀ナリ

尙船舶ヲ區分シテ登簿船及ビ不登簿船ト爲スコトアリ即總噸數二十噸以上又ハ積石數二百石以上ノ船舶ハ法律ノ規定ニヨリ必ズ其船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ爲スコトヲ要スルモ其以下ノ小船舶ニ在リテハ船主ガ特ニ希望セザル限り右ノ登録ヲ爲スヲ要セザルナリ斯ノ如ク登録ヲ爲ストキハ其船舶ハ國籍證書ヲ享ケ總ベテ日本船舶トシテ夫々ノ義務ヲ負擔スルモ他方ニ亦遭難其他ノ場合ニ不登簿船ノ享有スルコト能ハザル各種ノ保護ヲ政府ヨリ受クル利益アリ

登簿船ト不登簿船トハ管海官廳ヲ異ニス即前者ハ所ニヨリ海事局又ハ海務署等所謂管海官廳ノ管轄ニ屬スレドモ後者ハ地方廳ノ管轄ニ屬ス然レドモ其船稅ハ共ニ地方稅ニ屬ス詳細ハ後節ニ述フベシ(船艦札規則及同
上施行手續參照)

國籍ノ如何ニヨリ船舶ヲ分テテ日本船舶及ビ外國船舶トス是亦次節ニ述フル所アルベシ

稅關ノ取扱
方ニヨル區
分

航路ノ定不
定ニヨル區
分

稅關ノ取扱方ニヨリ船舶ヲ外國貿易船ト沿岸通航船トニ區分スルコトヲ得外國貿易船トハ外國貿易ノ爲メ外國ニ往來スル船舶ニシテ此種ノ船舶ハ海難其他止ムヲ得ザル事故ナキ以上ハ不開港ニ出入スルコトヲ得ズ(稅法一八
二三條參照)沿海航船ハ之ニ反シ隨意ニ不開港ニモ出入スルコトヲ得ザル船舶ニシテ唯假陸揚又ハ難破セル外國貨物其他運航ノ自由ヲ得ザル船舶ニ積載セル外國貨物ヲ不開港ヨリ開港ニ廻漕セントスル時ハ其筋ヨリ認許ヲ受ケ該船舶ガ開港ニ入港セル時ハ稅關ニ右認許證ヲ提出シ又外國貨物ヲ陸揚又ハ積込ヲ爲サンガ爲開港ニ出入セントスル時ハ右貨物ノ積荷目錄ヲ稅關ニ提出スル等ノ制限アリ(關稅
一五九二〇
一條參照)

航路ノ定不定ニヨリ船舶ヲ定期航海船ト不定期航海船トニ區分スルコトヲ得ベシ定期航海船ハ航路ヲ定メ定期ニ航海ヲ爲ス船舶ニシテ多クハ其筋ノ助成金ヲ受ケ郵便搭載等ノ義務ヲ負フ世俗郵便船トハ之ヲ言フ(航海獎勵金
ノ章參照)不定期航海船トハ別ニ航路ヲ定メズ發着期日ヲモ定メズ任意ニ航海ヲ爲スモノヲ云フ後者ハ荷客ヲ遺憾ナク吸收スルノ利益アリト雖ドモ前者ノ其筋ノ助成金ヲ

用途ニヨル
區分

受ケ社會公衆ノ信用厚キニ若カズ
用途ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ凡左ノ如シ

旅客船
荷物船
荷客混用船
移民船
漁夫搭載船

旅客船トハ我法律ニヨル時ハ十二人以上ノ旅客定員ヲ有スル汽船ヲ謂ヒ其用途專ラ旅客ノ運搬ニ在ルガ故船體銳瘠速力快速客室設備亦完全ナリ(船舶検査規程ニ條參照)

荷物船トハ荷物ノ運送ヲ専務トスル船舶ニシテ載貨力ノ大ナル様構造セラレ從テ速力亦前者ニ比シ遅シトス

荷客混用船トハ第一ト第二トヲ兼ヌルモノニシテ現今世界汽船ノ多數ハ此種ニ屬ス

移民船ハ特別ノ契約ニテ移住民其他入夫等多人數ヲ運搬センガ爲メ構造セラレタル船舶ナリ我法律ニ從ヘバ日本船舶ニシテ移住民若ハ三等旅客百人以上

資格ニヨル
區分

又ハ移住民及ビ三等旅客ヲ併セ百人以上ヲ搭載シ之ヲ近海航路外ニ達送スル時ハ移民船ト認メラレ其筋ノ特別検査ヲ受ケザルベカラズ外國船ノ場合モ亦同様ナリ(船舶検査規程ニ條參照)

漁夫搭載船トハ近海航路以下ノ航路定限内ニ於テ一定ノ期間特別ノ契約ヲ以テ多數ノ漁夫ヲ輸送センガ爲メ甲板上又ハ船艙内ニ旅客ノ衛生並ニ起臥動作ニ適當ナル装置ヲ施シタル船舶ヲ云フ(明治三十四年二月選信省令三號參照)

我法律ノ規定スル所ニ從ヘバ検査官吏特別検査ヲ執行シタル時ハ左ノ標準ニヨリ船舶ノ資格ヲ定ムベシトアリ(船舶検査規定六、七條參照)

- | | | |
|------|----|--------------|
| 第一級船 | 汽船 | 上甲板下噸數 五百噸以上 |
| | 帆船 | 最速力 八節以上 |
| | 汽船 | 上甲板下噸數 五十噸以上 |
| | 帆船 | 最速力 八節以上 |
| 第二級船 | 汽船 | 上甲板下噸數 二十噸以上 |
| | 帆船 | 最速力 八節以上 |
| 第三級船 | 汽船 | 上甲板下噸數 二十噸以上 |
| | 帆船 | 最速力 六節以上 |

海上運送II第二章 船舶及船舶所有者II第一節 構造上ノ概念

第四級船汽船 帆船上甲板下噸數無制限 最快速力同

第二 噸數 (Tonnage)

噸數及石數ノ必要

船舶ノ大小ヲ表ハスニハ噸數ヲ以テ本邦ニテモ從前ハ石數ヲ以テ之ヲ表ハスヲ慣習トセシガ近年一般ニ噸數ヲ使用スルニ至レリ抑噸數又ハ石數ハ船舶ノ大サヲ表ハス要素ニシテ船稅其他棧橋料運河ノ通航料運賃賃借料等ヲ計算スルニハ總ベテ噸數ヲ標準トスルモノナリ

噸數ノ種類

總噸數 (Registered Gross Tonnage)
登簿噸數 (Registered Net Tonnage)
積噸數 (Ton of Capacity)
排水噸數 (Ton of Displacement)

總噸數ノ意義及單位

總噸數又ハ登簿總噸數ハ船體ハ勿論甲板上諸室ノ總容積ヲ云ヒ曲線ヲ用キ數學上ヨリ測定ス其單位ハ英國ハ百立方呎歐洲大陸ハ二、八三立方米突本邦ハ百立

總噸數ニテ大サヲ知ルコトヲ得ベシ

大略ノ總噸數計算法

登簿噸數ノ意義及計算法
Walt. 21

方尺ナリトスサレバ本邦ニテ外國船ヲ購入スルトキハ噸數ニ少許ノ變更アルベシ(船舶測量規度參照)

總噸數ハ甲板上ノ士官室旅客室等ノ容積ヲモ包含スルモノナレバ外見上些少ノ差ハ總噸數ノ相違ニヨリ船舶ノ大小ヲ表ハスコト困難ナレドモ大略ノ大サハ之ヲ以テ推測スルコトヲ得ベシ

細密ナル總噸數ハ固ヨリ數學上曲線式ヲ用キテ測定スルモノナレドモ大略ノ總噸數ハ船舶ノ長サ幅及ビ深サヲ乘ジ之ニ $\frac{.60}{100}$ 乃至 $\frac{.70}{100}$ ヲ乘ズレバ可ナリ尤モ船舶ノ構造ニヨリ $\frac{60}{100}$ ヲ乘ズベキモノト $\frac{.65}{100}$ 又ハ $\frac{70}{100}$ ヲ乘ズベキモノトアリ帆船ナラバ $\frac{70}{100}$ ヲ荷物汽船ナラバ $\frac{65}{100}$ 又旅客汽船ナラバ $\frac{60}{100}$ ヲ乘ズベシ此クノ如クスル時ハ總噸數ノ概數ヲ得ベシ

登簿噸數又ハ登簿純噸數トハ總噸數ヨリ汽船ナラバ機關帆汽船ナラバ帆ヲ入ル、室汽船帆船ヲ通ジ乗組員常用室ヲ除キタルモノニシテ其計算法ハ各國必ズシモ同一轍ナルヲ得ズト雖ドモ歐米各國中露西亞及ビ土耳其ヲ除キ其他ノ諸國ハ孰レモ一八五二年アドミラルムアソン (Admiral Moorsen) ノ制定セシ方法

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

本邦ニ於ケル計算法

ヲ基礎トシ計算ス本邦ニテモ亦之ニ倣ヒタルモノ、如シ今船舶積量測定規則ノ規定ヲ示セバ左ノ如シ

第六條 汽船ノ登簿噸數ハ總噸數ヨリ乗組員常用室及ビ機關室ノ噸數ヲ除キタルモノトス

第七條 帆船ノ登簿噸數ハ總噸數ヨリ乗組員常用室ノ噸數ヲ除キタルモノトス
乗組員常用室トシテ除クベキ噸數ハ總噸數ノ百分ノ六トス

第八條 機關室トシテ除クベキ噸數ノ割合ハ左ノ如シ
外車汽船機關室ノ噸數ハ該船總噸數ノ百分ノ二十ヨリ三十迄ハ總噸數ノ百分ノ三十七

暗車汽船機關室ノ噸數ハ該船總噸數ノ百分ノ十三ヨリ二十迄ハ總噸數ハ百分ノ三十二

機關室ノ廣狹ニヨリ前項ノ割合ニ適セサルモノハ該室ノ噸數ニ外車汽船ナレバ其二分ノ一ヲ加ヘ暗車汽船ナレバ其四分ノ三ヲ加ヘタルモノトス

英商七一九

大略ノ登簿噸數計算法

登簿噸數ノ計算法ハ國ニヨリ之ヲ異ニス今爰ニ各國ノ法規ヲ網羅スレバ却テ煩雜ノ嫌アルガ故ジヨセフ、アール、オールド、ハム (Joseph R. Oldham) 氏ノ英佛米三國ニ於ケル大汽船平均ノ登簿噸數ヲ總噸數ニ比較セル割合ヲ左ニ記載セン

佛船	總噸數ノ四割九分
英船	總噸數ノ五割八分
米船	遠洋 總噸數ノ六割八分 湖上 總噸數ノ八割二分

ダニユー、河及蘇西運噸數計算法

登簿噸數ノ必要及總噸數トノ關係 White, 195

本邦ノ普通汽船ハ其總噸數ニ六割二分ヲ乘ズレバ大略ノ登簿噸數ヲ得ベシ
海外ニテハダニユー、河 (Danube) ヲ航行スル船舶ハ別ニ設ケタル方法ニヨリ又蘇西運河航行ノ船舶ハ蘇西運河噸數計算法 (Suez Canal Tonnage) ニヨリ計算セラル尤モ是等ハ一々検査スルニハ非ズ豫メ作レル表ニヨリ某國船舶ノ登簿噸數ナラバ何分ノ割増ヲ爲ス等ノ計算ヲ爲スニ止マルモノトス
登簿噸數ハ船稅港稅其他ノ諸稅ヲ賦課スル標準ナリ
前ニモ述ベタルガ如ク各國ニヨリ發簿噸數ノ計算法異ナルガ故今オールドハム氏ノ數ヲ借り爰ニ總噸數五〇〇噸ノ遠洋航船アリトセヨ此船舶佛國ノ國籍ニ屬ストキハ其登簿噸數約二四五〇噸ニシテ米國船ナル時ハ三四〇〇噸トナルガ故共ニ外國ニ在リ入出港稅ヲ支拂フニ當リ其率假ニ登簿噸數一噸ニ付キ五十仙ナリトセシカ佛船ハ一二二五弗ヲ又米船ハ一七〇〇弗ヲ支拂フコト

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

トナリ船主ノ負擔スル所亦異ナルナリ之ヲ要スルニ登簿噸數ニヨリ直チニ船舶ノ大小ヲ判定スルコト能ハザルハ右述ベタル理由ノ外假令同一國籍ノ船舶ト雖ドモ荷物船ト旅客船トニヨリ登簿噸數同一ナルモ其總噸數ニ大差アルハ普通ナリ故ニ一般ニ何噸ノ船舶ト漠然ニ言フトキハ總噸數ヲ指スモノト知ルベシ

積噸數ノ意義

積噸數ト他ノ噸數トノ比較

積噸數ノ變化

積噸數又ハ運賃噸數 (Freight Tonnage) トハ船舶ニ貨物搭載シ得ベキ噸數ニシテ平易ニ之ヲ言フ時ハ何程ノ貨物ヲ積込ミ得ラル、カヲ示ス噸數ナリ
積噸數ハ貨物ノ種類ニヨリ相違アルベキハ勿論ナレドモ通常容積ヲ以テ運賃ヲ計算スル貨物ノ標準ハ英國ハ四十立方呎歐洲大陸ニテハ一、四四立方米突本邦ニテハ四十立方尺ヲ一噸トスルガ故ニ積噸數ハ總噸數又ハ登簿噸數ニ比シ多キハ勿論ナリ
積噸數ハ貨物ノ種類ト船舶ノ構造トニヨリ相違アルヲ免レズ貨物ノ内重量品ハ目方ニヨリ英國ニテハ二二四〇ポンド歐洲大陸ニテハ一〇〇〇キログラム本邦ニテハ多ク二〇〇〇ポンド即二四〇貫ヲ一噸ト爲スガ故重量品ト輕量品

積載力

トヲ適當ニ積合ハス時ハ案外多量ニ積込ムコトヲ得ベシ又船舶ノ荷積ヲ爲スベキ場所ノ廣狹ニヨリテモ相違アリ特ニ汽船ニ在リテハ石炭庫ノ大小ニヨリテハ荷積ヲ爲スベキ場所ニ影響ヲ及ボスコト甚シ例ヘバ同噸數ノ船舶ナルモ甲ハ遠洋航海ヲ目的ト爲スガ爲メ船用石炭ヲ多量ニ要スル結果石炭庫ノ容積モ自然亦大ナラザルベカラズ然ルニ乙ハ近海航海ヲ目的ト爲ス時ハ石炭ノ容積モ從テ小ナルコトヲ得ベシ喫水ノ深淺モ亦積噸數ヲ増減スベシ例セバ上海ニ向ケ航海スル船舶ハ吳淞ノ入口淺キガ故喫水淺キ船舶ナラバ相當ノ貨物ヲ積載シ得ベキモ喫水深キ時ハ上海へ入港スルコトヲ得ズ從テ積荷ヲ加減セザルベカラズ此ノ如ク同一ノ總噸數ノ船舶ナルモ貨物ヲ多量ニ積載シ得ルモノト否ラザルモノトアリ是等ハ船舶自身ニ就キ檢査スルノ外途ナシ從テ彼備船ノ場合ニハ同一ノ噸數ナルモ從來積噸數知レ渡リタモノ、方需用多シト云フ英國ニ於テ所謂船舶ノ艤裝重量 (Equipped Weight of Vessel) トハ汽船ナレバ船體及ビ之ヲ伴フ設備其他汽機汽鐘汽鐘用水トロイド又ハ商務省 (Board of Trade) ノ指定ニ係ル「スパーキアー」(Spar Gear) 帆船ナレバ船體艤裝其他船艙等ヲ云フモノ

二重底

二重底ト積
載力

水バラスト

ニシテ某船舶喫水何呎ノ時何程ノ積載力 (Dead Weight) ヲ積載スト云ヘバ右船舶ノ艤装以上ニ積載シ得ヘキ一切ノ重量ヲ云フ故ニ爰ニ某船其載貨喫水 (Load Draught) ノ時七〇〇噸ノ重量ヲ積載スト云フ時ハ貨物五〇〇噸石炭一七五噸飲用水其他二五〇噸許ヲ積載スルノ謂ニシテ積噸數ト混用スベカラズ

造船技術ノ進歩ニ從ヒ同一ノ噸數ヲ有スル船舶ヲ以テ成ルベク其積載力ノ多カラシムコトヲ欲シ遂ニ鋼船ノ建設セラレタルト同時ニ船底ヲ二重ニスルノ裝置行ル、ニ至レリ而シテ此ノ如ク二重底ノ裝置ニカ、ルモノハ船舶ノ噸數ヲ測量スルニ當リ外側ノ船底ハ之ヲ計算ニ入レザルヲ以テ其内側ノ船底ト二重底間ノ空間ハ積荷ヲ積載セザルトキ又ハ其積載量ノ少ナキ時ハ水ヲ以テ之ヲ充シ以テ底荷 (Ballast) ヲ搭載スルノ手數ト費用トヲ省略シ積積ノ積載量多キ時ハ其水ヲ排出シ空間ト爲シ置ク時ハ其積載力ノ上ニ於テ利益アリ

斯ノ如キ船底ノ裝置アルモノヲ水バラスト (Water Ballast) ノ裝置ト稱フ尙此裝置モ細ク之レヲ區別スレバ船底ノ一部ニ此裝置アルモノト全部ヲ通ジ此裝置アルモノトアリ後者ハ俗ニ之レヲ二重底 (Double Bottom) 船ト云フ而シテ此二重

ターレット
形船

排水噸ノ意
義

石數ノ意義

底ニモ普通ノ裝置ノモノト Cellular Double Bottom ノ區別アリテ今日ニ於テハ後者ヲ以テ二重底中ノ最モ完備セルモノトセリ船底ヲ二重ニ爲ス時ハ獨リ其積荷ノ搭載上ニ利益アルノミナラズ船舶ノ安全ノ上ニモ亦大ニ關係スル所アルヲ以テ鋼船ノ重ナルモノハ皆ナ此裝置ヲ有スルモノ、如シ又荷物船中ニハ近時尙一層ノ改良ヲ施セル所謂ターレット形汽船 (Turret Steamer) アリ此種ノモノハ散荷殊ニ重量ノ散荷ヲ積載スル上ニ於テ大ニ利益アリト云フ

排水噸ハ一般商船ニハ稱セザレドモ軍艦ニハ常ニ之ヲ用ウルモノニシテ船體水中ニ浮ブ時其排水ノ重量ヲ云フ海水ノ一立方呎ハ六十四ポンドニ相當スルガ故ニ三五立方呎ハ一噸ノ重量トス此クノ如クシテ割出セルモノ即排水噸ナリ故ニ三五萬五千立方呎ノ海水ヲ排スル船舶ノ噸數ハ千噸ナリ喫水淺キ船舶ハ排水噸少ナキハ言ヲ俟タズ又排水噸ハ總噸數登簿噸數並ニ積噸數ニ關係ナケレバ軍艦ト商船トハ其噸數ニヨリ比較スルコト能ハズ

日本形船舶ニハ千石積百石積等總ベテ石ヲ用ウ一石ハ十方呎ナリ (船舶積量測度規則參照) 故ニ千石積ノ船舶ハ米千石ヲ積ムノ謂ニ非ズシテ却テ多量ニ積載スルコトヲ

得ベシ特ニ從來地方官廳ニ於テ和船ノ管轄ヲ爲セシガ爲メ検査十分ニ行届カズ船主ハ之ヲ機トシテ狡猾ノ手段ヲ盡シ船稅ヲ免レンガ爲メ鑑札面ノ石數ヲ少クスル風習行ハレシガバ實際鑑札面ノ石數ニ比シニ倍乃至三倍餘ノ積載力アルモノアリト聞ク
石數ト噸數トノ關係ハ六乃至七石一噸ニ相當スルガ故千石ハ百五六十噸許ト知ルベシ

第三 汽機ノ種類及ビ馬力

汽機 (Engine)ノ種類ハ左ノ如シ

汽機ノ種類

- 單筒膨脹汽機 (Single Expansion Engine)
- 聯成膨脹汽機 (Double Expansion Engine)
- 汽機
 - 三聯成膨脹汽機 (Triple Expansion Engine)
 - 四聯成膨脹汽機 (Quadruple Expansion Engine)

單筒膨脹汽機ハ一箇ノ汽筒 (Cylinder)ヲ具ヘ一回ノ蒸汽膨脹ニヨリテ「ピストン」(Piston)ヲ運動セシムルモノ聯成膨脹汽機ハ二箇ノ汽筒ヲ具ヘテ二箇ノ「ピストン」(Piston)ヲ運動セシムルモノ「コネクティング・ロッド」(Connecting rod)ヲ運動セシムル裝

石數ト噸數ト關係

單筒膨脹汽機

三聯成及四聯成膨脹汽機

スチーム、タービン

H.S.N. 157

置ニシテ單筒膨脹汽機ニ於テハ滑瓣 (Slide valve)ノ作用ニヨリ蒸汽ハ冷汽器 (Condenser)ニ送ラレ再ビ效用ヲ爲サスト雖ドモ聯成膨脹汽機ニ於テハ一旦「ピストン」ヲ壓シタル蒸汽ハ膨脹後再ビ第二ノ汽筒ニ入リテ膨脹シ更ニ其「ピストン」ヲ運動セシムルコトヲ得ベシ三聯成膨脹汽機ハ三箇ノ汽筒ヲ四聯成膨脹汽機ハ四箇ノ汽筒ヲ具ヘ各汽筒ニ於テ進次膨脹セシムルコトヲ得
近時船用汽機ノ一種トシテ最モ新式ニシテ最モ風變リノモノ世ニ出デタリ「スチーム、タービン」(Steam Turbine)是ナリ此汽機ハ風車ガ風力ニ依リ廻轉スルト同
一ノ趣向ニシテ彼ハ無盡藏ノ氣體ニ依ルモ是ハ有限ノ人爲的汽體ヲ利用シ高温高壓ノモノヲ驅リテ之ヲ數十箇ノ風車様ノモノヲ裝置シタル機軸ヲ收容スル一ノ密閉器内ニ送リテ此所ニ多大ノ膨脹動作ヲ爲サシムル裝置ニシテ此原理ハ古ヨリ知ラレシモ初メテ船用汽機ニ應用シタルハ「ニューキヤッスル市」(New York)ノ「パーソンズ」(C. A. Parsons)ニシテ實ニ今ヨリ十一年ノ事トス尙初ハ唯小汽船水雷驅逐艇等ニ試験的ニ應用セシガ現時ハ大西洋航行ノ大商船「キユナード」(Cunard)新造中ノ代用巡洋艦等ニモ應用スルコト、ナリ實驗上ノ結果ニヨル時ハ艤裝重量ヲ

減ジ汽機室ノ廣サヲ減ジ速力ヲ増シ船舶ノ「スタビリティ」ヲ善クスル等ノ利益アリト云フ又石炭ノ消費高モ速力十四節ノ三聯成汽機ヲ有スル汽船ニ比較スレバ大同小異ニシテ十四節以上速力大ナルニ從ヒ經濟ナリト云フサレバ「スチム、タービン」ハ快速ナル汽船並ニ軍艦ニハ次第ニ採用セラル、コトナルベシ馬力 (Horse Power) ハ汽船ニ限リ用キラル、語ニシテ左ノ區別アリ

馬力 (Nominal Horse Power)
公稱馬力 (Indicated Horse Power)
實馬力

公稱馬力ハ汽笛ノ徑ヨリ算出スルモノニシテ汽機賣買上ノ目的ニ用キ實馬力ハ「インディケーター」(Indicator) ノ示ス實馬力即實際ノ動力ナリサレバ兩者ノ間ニ相違アルヲ免レズ船舶ノ噸數ニ比シ馬力多キ時ハ其速力亦從テ大ナリ (汽船馬力實馬力算定法参照)

第四 喫水及ビ節

喫水 (Draft) トハ船舶ガ海水ニ沈ム深サヲ指スモノニシテ喫水十尺ノ船トハ水面ヨリ十尺下ニ船底アルノ謂ナリ最モ滿載ノ時ト空船ノ時トニヨリ區別セザ

喫水ノ意義
及海運トノ
關係

公稱及實馬
力

馬力ノ種類

ロイド、
イン、
ラ

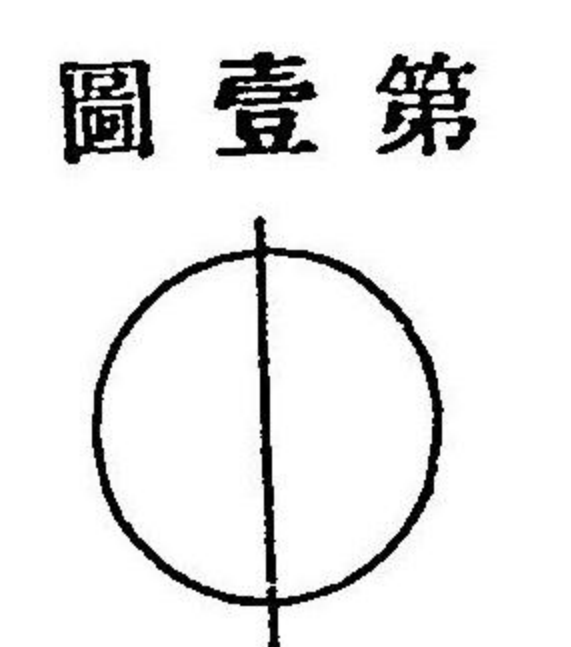
ルベカラズ喫水ノ如何ハ海運ニ多大ノ必要アリ例ヘバ淺キ港又ハ河ヲ遡ル北支那沿岸諸港若クハ淡水港ノ如キハ喫水深キ船舶ハ航行スルコト能ハザルナリ又尋常ノ港ニ於テモ喫水ノ深淺ニヨリテハ荷役ヲ爲スニ付キ解舟ヲ用ウル距離ニ多少ヲ生ズベシ

喫水ハ水先案内料曳船料等ノ計算ノ標準トナル (水先法施行細則参照)

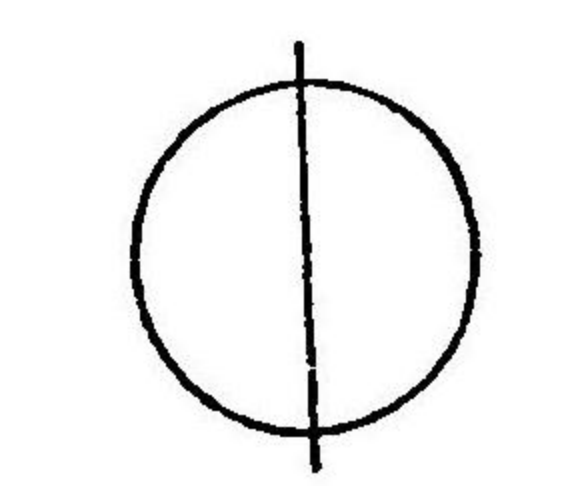
凡ソ船舶ハ其淡水上ヲ航行セルト海洋ヲ航行セルトキ又ハ季節ノ如何ニヨリ其喫水ニ注意シ積荷ノ搭載量ニ斟酌ヲ加フルコトヲ要ス若シ之ヲ怠ル時ハ航海中風波ノ爲動搖スルニ當リ船舶ハ其重心 (Centre of Gravity) ヲ失ヒ顛覆スルノ虞アリ故ニ船長ハ常ニ之ニ注意シ相當ノ喫水ニ達シタル時ハ其積荷ノ搭載ヲ見合スノ必要アルベシ然ルニ豫メ其喫水ニ付一定ノ標準ナキ時ハ競争ノ結果一方ニ於テ運賃ノ割合ヲ引下ゲ他方ニ於テ過積ヲ爲スノ弊アルヲ以テ英國ノ如キハ既ニ一八七三年以來所謂 Load Line ト稱ヘ自國ニ船籍ヲ有スル八拾噸以上ノ船舶ニハ每船ニ付商務省ニ於テ其喫水ノ限度ヲ測定シ船舶ノ中央部ニ左圖ノ如キ記號ヲ附スルコトヲ法律ヲ以テ命令シ之ヲ超過シテ船積スルコトヲ

海上運送II第二章 船舶及船舶所有者II第一節 構造上ノ概念

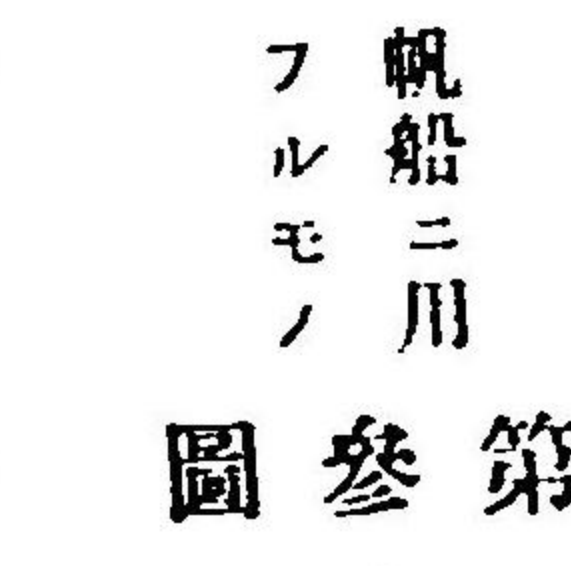
禁止セリ (現行法ハ一八九四年ノ商船) 此記號ハ其ノ立案者ノ名ヲ取リ一ニ Prinsoli Markト稱シ此規則ハ一ニ Treenhourl Regulation ト稱シ現時ハ商務省ノ依囑ヲ受ケ「ロイド」ニ於テ之ヲ施行セリ



第壹圖 沿岸航海ノ帆船ニ用ルモノ



第貳圖 帆船ニ用フルモノ



第參圖 汽船ニ用フルモノ

斯ノ如キ記號ハ英國船ニハ皆ナ之レヲ見ルノミナラズ外國船ニ在テモ其所有者ノ依頼ニヨリ商船法ノ規定ニ準ジ「ロイド」ニ於テ船舶ヲ測定シテ之ヲ附スルモノアリ而シテ此記號ハ船舶ノ安全ヲ計リタルモノナレバ季節ノ如何ニヨリテハ事實ニ於テ此以上ニ積荷ヲ搭載スルモ必ズシモ危険ト云フコトヲ得ザルベシ現ニ獨逸ヲ除キ其他ノ國ニ在テハ未ダ斯ノ如キ規則ナク船長ノ見込ヲ以テ隨意ニ船積スルコトヲ得ル爲メ英船ハ競争上不利ノ地位ニ立ツコト少ナカラズ從テ各國ニ於テ悉ク之レガ規定ヲ設クルニアラザレバ英國ニ於テモ之ヲ廢止スベシトノ論者アレドモ航海上安全ヲ計レバ寧ロ他國ニ於テモ英國ノ例

節ノ意義 Pa. 423

ニ倣ヒ斯ノ如キ規定ヲ設クルコト夫レ或ハ必要ナラン歟 節(Knot)ハ船舶ノ速力ヲ示ス詞ナリ一節ハ二十八秒時間ニ四十七呎二八(3000:28=6080:ππ=47.28)走ル力ニシテ一時間ニハ何海里行クカヲ示スモノナリ例ヘバ十節ノ船舶ハ

10 × 47.28 × 128.58 = 60793

即一時間ニ六〇七九三呎駛航スル船舶ナリ而シテ一海里ハ北緯四十八度ニ於ケル弧ノ一分度ノ長サヲ呎數ニ換算シタルモノ即六〇八〇呎(一八五五米突又ハ一六町九七五)ニ相當スルガ故ニ以テ速力ヲ示スコトヲ得ベシ

第五 船舶ノ等級

本邦ニテハ未ダ船舶ノ等級ヲ定メズ唯遞信省ニテ船舶ノ検査ヲナシ之ニ合格セルモノヲ航海ニ差支ナシト爲スニ過ギズ此ヲ以テ堅牢ナル船舶モ老朽船舶モ同一ナリ(船舶検査法施行細則参照) 然ルニ海外ニテハ船舶検査ノ組合アリテ船舶ノ等級ヲ定ム組合ノ著名ナルモノ左ノ如シ

ブリチッシュロイド (British Lloyd)

在ロンドン (London)

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

海外ニ於ケル船舶検査ノ組合

本邦ニ於ケル制度

- ビュロー、ベリタス (Bureau Veritas) 在 パリ (Paris)
- ドウキチエル、ロイド (Deutscher Lloyd) 在 ベルリン (Berlin)
- フエラインギング、ヴァン、アセキユラ、デユラン (Vereniging Van Assecuratien) 在 アムステルダム (Amsterdam)
- ノルスケ、ベリタス (Norske Veritas) 在 クリスチアナ (Christiana)
- ベリタス、アウストロ、ウンガリコ (Veritas Austro Ungarico) 在 ツリエスト (Trieste)
- レジストロ、イタリアノ (Registro Italiano) 在 ジェノア (Genoa)
- アメリカンレコード (American Record) 在 ニューヨーク (New York)

右各組合ハ自國各種ノ船舶ノ検査ヲ引受ケ其等級ヲ附ス廣ク外國船ヲモ検査スルハ「ブリチシユ、ロイド」並ニ「ビュロー、ベリタス」トス
 「ブリチシユ、ロイド」ハ實ニ十七世紀ノ末葉ニ緒ヲ開クモノトス當時珈琲ガ英國ニ輸入セラル、ヤ珈琲店各處ニ起リシ内ニエドワード、ロイド (Edward Lloyd) 氏ガ龍動ナルタワー、スツリート (Tower Street) ニ開キシモノハ大ニ商人ノ愛顧

Pa. 398

アリチシユ
ロイドノ沿
Mt. 58-64
村元

ロイズ、ニ
ユース、
ロイズ、リ
スト

ヲ得船舶商品等ノ公賣ヲモ爲スニ至レリ該珈琲店ハ尋デロンバード、スツリート (Lombard Street) ニ移リ益、業務ヲ擴張シ當時ノ海上保険契約ノ如キモ概ネ此店頭ニ於テ締結セラル、ニ至リキ再來ロイドハ一六九六年八月ニ至リテ一週三回新聞紙ヲ發行シ名ケテ「ロイズ、ニユース」(Lloyd's News) ト稱セリ然ルニ翌年二月ニ至リテ當局者ノ忌諱ニ觸レ不幸廢刊ノ止ムヲ得ザルニ至リキロイドハ再後競賣室ヲモ設ケテ來客ノ使用ニ供シ傍ラ委托ヲ受ケテ競賣ノ事ニ當レリ一七二六年「ロイズ、リスト」(Lloyd's List) ナル新聞紙ヲ刊行シ各地ノ爲換相場各市場重要商品及ビ株式ノ相場等ヲ記載スル外「マリン、リスト」(Marine List) ヲ設ケテ船舶ノ出入其他海運ニ關スル記事ヲ網羅スルコト、ハナレリ斯クテロイド珈琲店ハ十八世紀前半ハ海上保険業者及ビ船主ノ公ノ集會所ナリシガエドワード、ロイド死スルヤ其嗣子ナカリシヲ以テ一七六九年主ナル海上保険業者相謀リ「ロイズ、リスト」ノ刊行其他一切店舗ノ業務ヲ譲リ受クルコト、ナリ規則ヲ設ケテ會員組織トシ其名稱ハ依然「ロイド」ヲ用キキカクテ翌年「ロイヤル、エクスチェンヂ」(Royal Exchange) ン「ロー」(Royal Exchange) ニ移リ一七七四年「ロイヤル、エクスチェンヂ」(Royal Exchange) ン

ロイド組合ノ事業船名録

ニ移リ會員モ漸ク其數ヲ増シ海上保險ノ大組合トナルニ至レリロイド組合ノ事業ハロイド式保險證券ノ制定ト「ロイド」船名録 (Lloyd's Register of Shipping) ノ發行トニ重キヲ置カザルベカラズ右船名録ヲ發行スルヤ船主ノ非難淺カラズ一七九九年船主ハ別ニ團結シテ新船名録 (The New Register Book of Shipping) ヲ發行セシカバ「ロイド」組合ノ發行ニ係ル分ヲ綠本 (Green book) ト云ヒ船主ノ發行ニ係ル分ヲ赤本 (Red book) ト稱スルニ至レリ然レドモ種々交渉ノ末一八三四年合併ノ議成リ爾後名ケテ英國及ビ外國「ロイド」船名録 (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping) ト言ヒ今日ニ永續スルモノ是ナリ而シテ船名録發行ノ事業ハ海上保險事業トハ會計ヲ異ニシ船名録編纂組合ハホワイトライオンコート (White Lion Court) ニ獨立セシモ猶編纂委員ノ多數ハロイド保險組合會員ヨリ成ルヲ以テ冠スルニ「ロイド」ナル字ヲ以テスルナリ

此ノ如クロイドナル名稱ガ世界ノ海事社會ニ著明トナリシヨリ何等關係ヲ有セザル汽船會社保險會社又ハ船名録編纂組合ニテ妄リニ「ロイド」ノ名稱ヲ用ウルモノアリ彼獨國ノ「ノルド・ドゥキッセルロイド」 (Norddeutscher Lloyd) 埃國ノ「オー

ロイドナル名稱ノ流行

ビユーローベリタスノ沿革

ストリヤ、ロイド」 (Austrian Lloyd) 等はナリ各ノ如ク「ロイド」ナル名稱ハ紛レ易キモ特ニ指定スルコトナクシテ單ニ「ロイド」ト言フ時ハ英國ニ在ル所謂「ブリチッシュ・ロイド」即保險營業及ビ船體検査船名録編纂ノ兩組合ヲ總稱スルモノト知ルベシ

ビユーロー、ベリタスノ起因ヲ尋ヌルニ彼ロイドノ等級ハ總ベテ船舶ノ年齢ニヨリシガ當時ハ木船ノミニテ假令年齢ヲ以テ等級ヲ立ツルハ當ヲ得タリシナランモ其後漸ク事ノ誤レルヨリ種々ノ不都合ヲ生ジ竟ニ一八二四年之ヲ改良セリ是ヨリ先歐洲大陸ノ海運業者及ビ海上保險業者ハ不都合ヲ鳴ラシ一八二六年ニハ英國法ヲ採ラザルコトニ決シ越エテ一八二八年組合ヲアントウアーグ (Antwerp) ニ作り之ヲ「ビユーロー、ベリタス」ト云フ一八三一年巴里ニ移リ現今迄存續シ「ロイド」ト併立セル船舶検査ニ大團體タルニ至レリ

「ブリチッシュ・ロイド」並ニ「ビユーロー、ベリタス」ハ世界ノ主要地ニ代理人ヲ置キ廣ク内外國ノ依頼ニ應シ船舶ノ検査及ビ等級ヲ附シ毎月船名録ノ附録ヲ編纂シ毎年一回船名録ヲ發行ス

木船ノ等級

船舶ノ等級ハ木船ト鐵船トニ區別セザルベカラズ木船ノ等級ヲ示セバ左ノ如シ

	Lloyd's Register	Bureau Veritas	Deutscher Lloyd	Norske Veritas	Registro Italiano	Veritas Aankio D'aprico	Verenging van Assicura deunan	American Record
I	A. I.	3/a. 1. 1.	A I	A 1. 1 A 2. 2 A 2. 3	1,000. I. I.	A. I. I.	A. 1	A 1.
C	A. I. (CB)	5/6. 1. 1.	A		0,55. I. I.	B. I. I.	A. 2	A 1 1/2
II	FE. I.	5/6. 2. 1.	B I	B 1. 4	0,85. II. I.	B. II. I.	B. 1	A 2.
CI		3/4. 2. 1.	B	B 2. 4	0,75. II. I.	G. II. I.	B.	A 2 1/2
III		2/3. 3. 2.	C I.	C 1. 5	0,65. III. II.	C. II. II.	C.	
GL	E. I.	1/2. 3. 2.	C K	C 2. 5	0,50. III. II.	L. II. II.	D.	A 3.

一等船
Pa. 307-309

上表中亞刺比亞數字ハ船體ニハ關係ナシ唯錨錨鎖帆桅等ノ善惡ヲ示ス
一等船ノ第一位ニ在ルモノハ新造船カ又ハ之ニ匹敵スルモノニシテ世界各地ニ航行シ得ルモノタリ帆船ニシテ「チーク」(Teak)「オーク」(Oak)其他善良ナル材料

ヲ用キタルモノハ製造後十二年乃至十八年間一等船ニ位スルモノトス尤モ佛國ニテハ大略九年ヲ限リトシ特別ナルモノハ十三年ヲ限トス造船用ノ材料稍劣等ノモノハ九年乃至十年最モ劣等ナルモノハ六年乃至九年ヲ限リトス又右ノ年限ヲ經過シタルモノト雖ヘトモ特ニ善良ナルモノニ限リ猶第一位ニ留ムルコトアリ其第二位ニ在ルモノハ第一位ノ年限ヲ經過シタルモノ等ニシテ稍劣等ナリ

二等船

三等船

木船ノ検査

二等船ハ近距離ヲ航行スルニ適ス
三等船ハ石炭材木石油等ノ如キ汚水ノ爲メニ濡損ヲ被ル虞ナキ貨物ノ運送ニ適シ遠洋航海ニ適セザルハ勿論ナリ
木船ハ或年限毎ニ特別検査ヲ經右年限内ト雖ヘトモ遭難スル時ハ臨時検査ヲ受ケザルベカラズ臨時検査ノ結果ニシテ不良ナル時ハ未ダ年限ヲ經過セザルモ次位ノ等級ニ貶セラル、コトアリ又検査ヲ受ケザレバ船名録中ニ等級ヲ附スルコトヲ中止セラルベシ

鐵船及鋼船ノ等級

鐵船及ビ鋼船ノ等級ハ左表ノ如シ

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第一節 構造上ノ概念

	Lloyd's Register	Harumi Veritas	Deutscher Lloyd	Norske Veritas	Registre Italiano	Veritas Androm Tugnotes	Vereniging van Asserenden deuren	American Record
I	100A1	I. 3/4 I.L.	100A	1 A.L.	1.00 A	A-1-	A-1	+ A. 1. 20
Divon ^{1/2}	95A1		95A	0.95 A		A-1-	A-1 1/2	A. 1. 17 years
II	90A1	II. 3/4 I.L.	90A	2 A.L.	0.90 A	A-1-	A-1 1/2	+ A. 1. 16
Divon ^{1/2}	85A1		85A	0.85 A		A-1-	A-1 1/2	A. 1. 13 years
III	80A1	III. 3/4 I.L.	80A	3 A.L.	0.80 A	A-1-	A-1 1/2	+ A. 1. 13
Divon ^{1/2}	75A1		75A	0.75 A		A-1-	A-1 1/2	A. 1. 10 years

鐵船及鋼船ノ等級標準

鐵船及ビ鋼船ノ等級ハ木船ノ如ク年齢ニヨリ一概ニ之ヲ定メザル組合多シ尤モ新造船ヲ一等トシ古キヲ二等乃至三等ト爲スモノアレトモ多クハ航海ニ適スル有様ニヨリ等級ヲ設クルヲ原則トシ遠洋ニ堪フルモノト沿海ニ限ラル、モノト更ニ下リテ近海ニ止マルモノトス
鐵船及ビ鋼船ノ等級ノ差異ハ本船ノ場合程著カラズシテ一等ト二等トノ區別

Pa. 400-401

鐵船及鋼船ノ検査

汽機ノ検査

ハ龍骨 (Keel) 肋骨 (Frame) 梁 (Beam) 等ノ如キ部分ニハ相違ナキモ外板ニ使用スル鐵又ハ鋼鍛ノ厚ミニ厚薄アルニ過ギズ例セバロイドノ 100A1 ノ如キハ外板平均ノ厚ミニハ 20 32 吋ニシテ 90A1 ハ 19 32 吋 80A1 ハ 18 32 吋ニシテ其間甚僅少ノ差違アルニ過ギズ

鐵船及ビ鋼船モ亦定期ニ検査ヲ請ヒ不十分ノ箇所アラバ修繕シ修繕後ハ原等級ニ復ス故ニ老船ニシテ往々 100A1 ナルコトアリ新造船ニシテ當初ヨリ 90A1 ナルコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ

ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ

ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ

ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ
ナリコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ

第二節 法律上ノ概念

第一 船舶ノ意義内容及ビ其他ノ性質

海上運送II第二章 船舶及ビ船舶所有者II第二節 法律上ノ概念

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第二節 法律上の概念

船舶ノ意義
新商 三六六

凡法律上船舶ヲ廣義ニ解スレバ水上運搬ノ用ニ供スル構造及ビ航行ノ範圍
的等ノ如何ハ問ハザルナリ然レドモ狹義ノ船舶ハ新商法ノ規定ニ從ヘバ左ノ
條件ヲ具備セサルベカラズ

一、商行為ヲ爲スヲ目的トスルモノ

一、航海ノ用ニ供スルモノ

一、端舟其他櫓權ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫓權ヲ以テ運轉セザ
ルモノ

舊商 八三

船舶 二

英商 七四三

舊商法ニ在テハ所謂船舶ハ獨リ商行為ヲ爲スヲ目的トスルモノニ止ラズ猶學
術研究國土發見又ハ娯遊漁獵ノ爲メ航行スルモノヲモ包含シ加之航行ノ範圍
ニ就キテモ湖河港灣ヲ航行スルモノヲモ一括シ甚廣義ナリ

又英國ニ於テ所謂 "Vessel" トハ航海ノ用ニ供セラル、一切ノ船舶ヲ云ヒ "Ship"

トハ櫓權ヲ以テ運轉セザル一切ノ船舶ヲ云フ

抑、船舶ハ極メテ複雑セル構造物ニシテ夥多ノ附屬物ト相俟チ始メテ其用ヲ收
ムルコトヲ得ルモノトス例ヘバ桅檣、帆具、網具、機關、碇、錨、船用器具、端舟、貯畜品、糧

新商 三六六
舊商 一四〇
船舶ノ性質
上ノ性質

新商 三六六
舊商 一四〇
船舶ノ性質
上ノ性質

新商 三六六
舊商 一四〇
船舶ノ性質
上ノ性質

新商 三六六
舊商 一四〇
船舶ノ性質
上ノ性質

食等ノ如シ從テ船舶ハ如何ナルモノヲ包含スルカハ船舶ノ賣買等ニ際シ重要
ナル問題トス尤モ當事者間ニ契約アル時ハ之ニ從フコトヲ得ベキモ單ニ船舶
ト言フ時ハ獨賣買ノミナラズ貸貸保險、海損、差押、抵當等ノ際紛議ヲ生ズル恐ア
レバ新商法ハ船舶ノ屬具目錄ニ記載シタルモノハ從物ト推定スト規定セリ
船舶ハ法律上動産タルコト疑ヲ容レズ然ルニ舊商法ニハ特ニ之ヲ動産ト看做
ス旨規定セシハ畢竟佛國商法ヲ用シタルニ外ナラズ佛國ニテハ地方ノ慣習ニ
ヨリ之ヲ不動産ト爲スモノアリシガ故廣ク之ヲ動産ト爲ス反對ノ規定ヲ要セ
シナリ然レドモ船舶ニハ往々不動産ニ非ザレバ適用セラレザル規定ヲ其儘適
用スルコトアリ例ヘバ左ノ如シ

新商 三六六

舊商 一四〇

一、動産ノ所有者及ビ所有權ノ讓渡ハ公示手續ヲ要セザルニ船舶ニ關シテハ或制限ノ下
ニ之ヲ要ス、其詳細ハ後ニ述フル所アルベシ

二、動産ノ占有ハ所有權ニ等シキ效力ヲ生ズレドモ船舶ニ關シテハ前號ノ結果之ガ適用
ヲ受ケズ

三、登記シタル船舶ハ抵當權ノ目的ト爲スコトヲ得、カクテ船舶ノ抵當權ニハ不動産ノ抵
當權ニ關スル規定ヲ準用セラレ

新商 三六六

舊商 一四〇

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第二節 法律上の概念

海上運送第二章 船舶及船舶所有者 第二節 法律上ノ概念 (一三三)

四船舶ニ對スル強制施行ハ不動産ノ強制競賣ニ關スル規定ニ從ヒ之ヲ爲ス(民事訴訟法七一七七)

右ノ外船舶ニ一種ノ特權アリ即發航ノ準備ヲ畢リタル船舶ハ差押及ビ假差押ニヨリ其運行ヲ止ムルコトヲ得ズ蓋一箇人ノ利益ノ爲メニスル差押及ビ假差押ニヨリ數百ノ旅客數千ノ貨物ノ利益ヲ犧牲ニ供スルコト能ハサレバナリ然レドモ發航ヲ爲スガ爲メ生ゼル債務例ヘバ石炭食用ノ消耗品ノ買入代金ニ對シテ差押ヲ禁ゼンカ債權者ハ豫想外ノ損失ヲ來スベシ蓋其他ノ債務ナレバ發航前ノ處分隨意ナランモ發航ノ爲メ生ジタルモノハ此等ノ猶豫アラザルナリ從テ此種ノ債權者ニ限り依然船舶ノ差押及ビ假差押ヲ爲コトヲ得ベシ

第二 日本船舶

一ノ船舶ガ何國ノ船舶ナリヤヲ定ムルニハ各國多少其主義ヲ異ニス今船舶法ノ規定ニ從ヘバ日本船舶タル要件左ノ如シ
一、日本ノ官廳若クハ公署又ハ日本臣民ノ所有ニ屬スルモノ
二、商事會社ノ所有ニ屬スル時ハ會社設立者ハ日本人ナルト外國人ナルトヲ問ハザレドモ其本店ハ必日本ニ在ルコトヲ要シ猶左ノ要件ヲ具備セザルベカラズ

新商 五三

日本船舶タル要件

船舶 一
新商 二五八
舊商 八四

某國船舶トナス原則

英國 O.A. 1
英商 一

佛國

イ、合名會社ニ在リテハ社員全員日本臣民ナル時
ロ、合資會社及ビ株式合資會社ニ在リテハ無限責任社員全員ガ日本臣民ナル時
ハ、株式會社ニ在リテハ取締役全員ガ日本臣民ナル時
三、日本ニ主タル事務所ヲ有スル法人ガ所有者ナル時ハ代表者ノ全員ガ日本臣民ナル時
凡某國船舶タル要件ヲ定ムルハ國權ノ消長國家經濟上ニ及ボス影響決シテ少シトセズ各國ノ法律ニ照ス時ハ三箇ノ原則ニ分ツコトヲ得ベシ

- 一、船舶所有者ノ國籍ニヨルモノ
- 二、船長海員ノ國籍ニヨルモノ
- 三、船舶ノ製造地ニヨルモノ

英國ノ如キハ純然第一ノ原則ヲ採用スレトモ其他ノ諸國ハ折衷主義ヲ採ルモノ多シ

佛國船舶ノ要件ハ左ノ如シ

- 一、船舶ノ持分ノ半額以上ニ相當スルモノ佛人ナル場合
- 二、船長其他ノ海員ノ四分ノ三ニ相當スルモノ佛人ナル場合
- 三、佛國ニ於テ組織セラレタル會社ニシテ本店ヲ佛國ニ置ク場合

以上ハ佛國現行法ナレト舊法ノ規定ニヨル時ハ佛國船舶ハ左ノ要件ヲ具備セ

海上運送第二章 船舶及船舶所有者 第二節 法律上ノ概念 (一三三)

ザルベカラス

- 一、佛國人民ニ專屬スル事
- 二、佛國ニ於テ製造セラレタル事
- 三、船長其他ノ海員ノ四分ノ三ガ佛人タル事

獨逸ノ主義ハ稍、我船舶法ノ規定スル所ニ近シ即左ノ如シ

- 一、獨逸船舶ハ獨逸臣民ニ專屬スルヲ要ス
- 二、會社ガ所有者ナル時ハ左ノ區別ニ從ヒ獨逸船舶タルコトヲ得
 - イ、株式會社ガ所有ナル時ハ
 - 會社ガ獨逸ニ於テ設立セラレタルモノナルコト
 - 獨逸ニ本店ヲ有スルコト
 - ロ、株式合資會社ガ所有者ナル時ハ
 - 無限責任社員ノ總員ガ獨逸臣民ナルコト

白耳義

又白耳義ノ主義ニヨレバ船舶ガ白耳義ノ國籍ヲ取得スルニハ左ノ場合ノ一ナルヲ要ス

- 一、白耳義人ノ所有ニ屬スル時
- 二、白耳義内ニ住所ヲ有スル商事會社ノ所有ニ屬スル時
- 三、一年以上白耳義國內ニ住居スル外國人若クハ白耳義内ニ住所ヲ有スル許可ヲ得タル

外國人ノ所有ニ屬スル時

日本船舶ノ特權ハ左ニ列舉スルガ如シ

(一) 國旗掲揚權

日本國旗ヲ掲揚スル時ハ國際法上日本ノ領土ト認メラレ船舶ハ我國法ノ適用ヲ受ケ且戰時ニ於テハ日本國若シ中立國トナル時ハ交戰國ノ爲メニ差押ヘラル、患ナシ

日本ノ國旗ヲ掲揚スルハ日本船舶ノ特權ニシテ又義務ナリ加之日本船舶ハ外國ノ國旗ヲ掲ゲ外國船舶タルコトヲ裝ハザル責アリ是蓋外國船舶ノ權利ヲ享有セントスル詐欺ノ手段ナレバ其制裁ハ日本船舶ニ非ズシテ國籍ヲ詐ル目的ヲ以テ日本ノ國旗ヲ掲ケタル時ト同シカラザルベカラズ然レドモ戰時敵ノ拿捕又ハ捕獲ヲ免レンガ爲メ日本船舶ニ非ザルモノ日本ノ國旗ヲ掲ゲタル時ハ此限ニアラズ

- (二) 航海獎勵金ヲ受クル權利 (後章參照)
- (三) 不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港間ニ於テ物品旅客ノ運送ヲ爲ス權利

海上運送第二章 船舶及船舶所有者 第二節 法律上ノ概念

日本船舶國ノ特權

國旗掲揚權 三、六三

舊商會 八三三

船施第五章

右ノ權利ハ外國船舶ニ在リテハ法律又ハ條約ニ別段ノ定メアル時其他海難若クハ拿捕又ハ捕獲ヲ避ケントスル時又ハ主務大臣ノ特許ヲ得タル時ノミニ限リ許可セラル、ナリ

第三 船籍及ビ登録

日本船舶ノ特權ハ既ニ説キタルガ如シ此特權ヲ享受セント欲セバ必ズヤ船主ハ日本ニ船籍港 (Port of Registry) ヲ定メ其船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ、外國ニ於テ取得セル船舶ニシテ外國港間ヲ航行セルモノハ日本ノ領事又ハ貿易事務官ニ、船舶ノ積量測定ヲ申請セザルベカラズ蓋船籍港ハ船舶ノ法律行為ノ中心ニシテ航海ヲ爲スニ當リテハ起點トナリ船舶ニ關スル裁判ハ原則トシテ船籍港ヲ管轄スル裁判所ノ裁判ニ屬セザルベカラズ其他船舶ノ賣買讓渡等ノ登記手續モ亦此所ニ於テ爲スモノナリ(船籍港測定規則船籍積量方法船籍積量圖解參照) 船主既ニ管海官廳ノ測定ヲ受ケタル時ハ船籍ヲ管轄スル區裁判所又ハ出張所ニツキ登記ノ手續ヲ爲シ船舶登記證書 (Certificate of Registry) ヲ受ケ更ニ右管海官廳ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ爲サザ、ベカラズ此登録ヲ終ル時ハ始メテ船

船籍港

船舶

船籍第二章

船舶登記證書及國籍證書
新商 五〇

船籍第二章 船舶及船舶所有者第二章 法律上ノ概念

船舶第三章

船舶第四章
同第五章
英商 六〇

船舶第五章
英商 七〇

船舶第六章

船舶第七章

船籍證明書 (Certificate of Ship's Nationality) ヲ下附セラル(船舶登記規則船籍證明書參照) 船舶國籍證明書ヲ受ケタル後始メテ日本ノ國旗ヲ掲ゲ又之ヲ航行セシムルコトヲ得ルナリ尤モ試運轉積量測定ヲ受ケントスル時其他正當ノ理由アル時ハ其筋ノ許可ヲ得航行セシムルコトヲ得ベク又祝日大祭日祝意又ハ敬意ヲ表スル時進水ノ時試運轉積量測定ヲ受ケントスル時其他正當ノ理由アル時ハ國旗ヲ掲揚スルコトヲ得ベシ

船舶ノ名稱ハ管海官廳ノ許可ナクシテ變更スルコトヲ得ズ加之船籍港番號積量喫水ノ尺度其他ノ事項ト共ニ之ヲ標示セザルベカラズ 船主ガ其船舶ヲ修繕シタル場合ニ積量ニ變更ヲ生ジタルモノト認ムル時ハ遲滞ナク船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ積量ノ改測ヲ申請セザルベカラズ其他登録事項ニ變更ヲ生ジタル時ハ事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ變更ノ登録ヲ爲シ又登録ニ錯誤又ハ遺漏アルコトヲ發見シタル時ハ其旨ヲ明シ登録訂正ノ申請ヲ爲サルベカラズ

船舶國籍證明書ノ記載事項ニ變更ヲ生ジタル時及ビ證書毀損シタル時ハ船主ガ

其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ書換ヲ申請シ證書滅失シタル時ハ船主ガ其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ更ニ之ヲ請受ケザルベカラズ又左ノ場合ニハ船主ガ其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ抹消ノ登録ヲ爲シ且ツ遲滞ナク船舶國籍證書ヲ返還セザルベカラズ

- 一、日本船舶ガ滅失又ハ沈没シタル時
- 二、日本船舶ガ解撤セラレタル時
- 三、日本船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタル時
- 四、日本船舶ノ存否ガ六ヶ月間分明ナラサル時

假船舶國籍證書ハ左ノ場合ニ交附セラル、モノニシテ外國ニ於テ交附スルモノハ有効期間一年以内日本ニ於テ交附スルモノハ六箇月以内ナリ尤モ既定期間ヲ過グルモ尙止ムヲ得ザル事由アル時ハ船長ハ更ニ假船舶國籍證書ノ下附ヲ申請スルコトヲ得ベシ然レドモ假船舶國籍證書ハ船舶船籍港ニ到達スレバ忽チ其效力ヲ失フ

- 一、外國ニ於テ船舶ヲ取得シタルモノハ其取得地
- 二、外國港ニ碇泊中證書滅失又ハ毀損シタル時ハ其地

船舶四一
船舶二七

假船舶國籍
證書

船舶二七、二八

同船舶
一一三六

船舶三六
船舶三三
船舶三五
船舶三五

船舶ノ所有
權ヲ得ルニ
ハ契約書ヲ
要セズ
舊商八三三

構造ニヨル
取得

- 三、外國ニ航行中證書滅失毀損シタル時ハ最初ニ到達シタル地
- 四、日本ニテ船舶ヲ取得シタルモノ取得地ヲ管轄スル管海官廳ノ管區轄域内ニ船籍港ヲ定メザル時ハ管海官廳所屬地(海事局官制、海務署名稱)

第三節 船舶所有者

第一 船舶取得ノ方法

船舶ノ所有權ヲ得ンニハ製造ニヨリ之ヲ取得スルカ又ハ賣買其他ノ法律行為ニヨリ取得セザルベカラズ舊商法ハ佛法系統ノ主義ヲ汲ミ構造ノ契約及ビ賣買其他ノ法律行為ニヨリ船舶ヲ取得スル契約ハ特ニ契約證書ヲ作成セザルトキハ無効ノ旨規定セリト雖ドモ新商法ハ商事契約ニハ必ズシモ書面ヲ要セザル主義ヲ採リ船舶ノ所有權ニ就キテモ別ニ證書ヲ要セザルナリ
構造ニヨル取得ニ左ノ二種アリ

- 一、船主ガ材料ヲ供給シ且ツ製造ヲ監督スル場合
- 二、造船業者ニ請員ハシムル場合

前者ハ賣買並ニ雇傭ノ規定ヲ受クベキモノニシテ造船業者ハ唯其勞力ニ對シ報酬ヲ得ル場合はナリ後者ハ所謂供給契約ニシテ其所有權ハ物ヲ引渡スニヨリ始メテ買主ニ移轉スルヲ原則トスルガ故ニ例ヘバ代價ノ割拂ヲ爲シ既ニ數回ノ拂込ヲ終リシ後造船業者破産ヲ爲シタル場合ノ如キハ未成又ハ引渡ヲ畢ラザル船舶ハ造船業者ノ所有ニ屬スルナリ

賣買其他ノ法律行為ニヨリ取得

新商標

賣買其他移轉ニヨリ船舶ヲ取得シタル時ハ一般賣買ノ規定ヲ準用セララル然レトモ前節ニ述ベタルガ如ク日本船舶ノ所有者ハ船籍港ヲ定メテ登録ヲ爲シ船舶國籍證書ヲ下附セラレズンバ國旗ヲ掲ゲ航行スルコト能ハザルガ故船舶所有權ノ讓渡モ亦登記ヲ爲シ且ツ船舶國籍證書ニ之ヲ記載スルニ非ザレバ之ヲ以テ第三者ニ對抗スルコト能ハザルハ勿論ナリ

航海中所有權移轉ノ結果

新商標

航海中ニ在ル船舶ノ所有權ヲ讓渡シタル場合ニハ特約ナキ限り其航海ニ由リ生ズル損益ハ讓受人ニ歸スベキモノナリ即其航海ヨリ得ベキ運賃ヲ收ムル代リニ航海中ニ生ジタル損失モ負擔セザルベカラズ然レドモ讓渡人ガ既ニ運賃ヲ收メタル場合ハ其航海中ノ損失モ亦讓渡人員負擔スルヲ便トスルコトアルベ

英商ニ對シ

第二 船舶共有者及船舶管理人

シ是即特別契約ニヨリ損失及ビ利益ヲ取得者ニ移轉セザル場合ナリ

共有ノ必要

船舶ハ一人ニテ所有スルコトアリ數人組合之ヲ所有スルコトアリ前者ハ所謂單獨所有者ニシテ後者ハ共有者ナリ單獨所有者ノ權利義務等ニ就キテハ以下便宜各處ニ述ベ爰ニハ共有者ニ就キ法律上ノ規定ヲ述ブルニ止メン凡船舶ニシテ善ク遠洋ノ航海ニ堪ユルニハ其構造極メテ堅固ナラザルベカラ特ニ今日ノ如ク航海術進歩發達セル時ハ脆弱粗造ノ船舶ヲ以テ堅牢ナルモノト競争センコト思ヒモヨラズ勢此ノ如クナレバ其價格ノ如キモ亦漸ク嵩ミ到底普通一個人ノ資力ニシテ之ヲ所有スルコト能ハザルモノアラン又航海ノ事業ハ陸上ノ事業ト異ナリ頗冒險的ニシテ海難其他ノ爲メ損失ノ不幸ニ陥リ易シ右ノ二理由アルニ由リ船舶ヲ所有スルモノハ多ク商事會社トス其他稀ニ個人ノ所有ニ羅ルモノアリト雖ドモ共同利益ノ目的ニテ數人又ハ數十人ニテ之ヲ所有スルモノ多シ之ヲ共有者(Coowner)又ハ股分所有者ト稱ス

股分ノ數

海上運送第二章 船舶及船舶所有者第三節 船舶所有者

海外ニテハ往々船舶股分ノ數ヲ制限スルモノアリ例ヘバ英國ニテハ之ヲ六十

共有關係ノ發生

共有者内部ノ關係

費用及債務ノ分擔
新商法
同議決權
同議決權
同議決權

四ニ限リ佛國ニテハ慣習上二十四トスルモ新商法ハ獨逸ノ主義ヲ採リ何等ノ制限ヲモ設ケザルナリ

共有關係ハ契約ニヨリ又事實上ノ關係ニヨリ生ズルモノナリ契約ニヨル共有關係ハ多ク組合營業ノ場合ヲ指シ又事實上ノ關係トハ相續ニヨリ不分ノ關係ヲ生ズル場合はナリ孰レノ場合ヲ問ハズ共有者ハ法律規定ノ範圍内ニ於テ契約ヲ締結シ得ベシト雖ドモ何等ノ契約ナキ時ハ法律ノ適用ヲ受ケザルベカラズ即チ左ノ如シ

共有者内部ノ關係

- 一、各共有者ハ船舶ノ利用ニ就キテハ持分ノ割合ニ從ヒ費用ヲ負擔セザルベカラズ
- 二、各共有者ハ船舶ノ利用ニ關シテ生シタル債務ヲ分擔セザルベカラズ
- 三、各共有者ハ船舶ノ利用ニ關シ議決權ヲ有シ船舶ノ利用ニ關スル事項ハ各共有者ノ持分ノ價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ決ス

凡共有者ハ唯船舶ヲ共有スルニ過ギズシテ毫モ連帶ノ性質ナク從テ共有者ハ相互ニ代理人タル權ナシ即共有者ノ一人他ノ承諾ナクシテ妄リニ船舶ヲ處分シ責任ヲ他ニ負ハシムルコト能ハズ然ラバ共有者間ニ異論ノ生シタル時ハ如

配當ヲ受ケル權
新商法

自己ノ持分ヲ買入
新商法
取ラシムルコトヲ得ル場合

持分處分權
新商法

民法

何ニシテ之ヲ決スベキヤ豫メ此邊ニ就キ契約アレバ之ニ從フベキモ何等特約ナキ時ハ船舶ノ利用ニ關スル事項例ヘバ航海修繕艤裝等ニ限リ各共有者ノ持分ノ價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ之ヲ決スルナリ

四、各共有者ハ持分ノ價格ニ應シ航海ノ利益ニ就キ配當ヲ受ケル權利ヲ有ス

利益ノ配當ノ割合及ビ時期ニ就キテハ共有者ノ契約ニ依ラザルベカラズ或ハ往復航ニ分ツモ可ナリ或ハ一年ノ終ニ爲スモ可ナリ

- 五、新タニ航海ヲ爲シ又ハ船舶ニ大修繕ヲ施スヘキ決議ヲ爲シタル時ハ右ノ決議ニ對シ異議アルモノハ他ノ共有者ニ對シ相當代價ヲ以テ自己ノ持分ヲ買取ルヘキコトヲ請求シ得ヘシ但此請求ヲ爲サンニハ決議ニ加ハリシ共有者ナレハ決議ノ日ヨリ又決議ニ加ハラサリシ共有者ナレハ決議ノ通知ヲ受ケタル日ノ翌日ヨリ起算シ三日内ニ他ノ共有者又ハ船舶管理人ニ通知ヲ爲サ、ルベカラズ
- 六、各共有者ハ隨意ニ其持分ヲ處分スルコトヲ得ベシ尤モ共有者ニシテ船舶管理人ヲ兼ヌルモノハ此限ニ非ズ

船舶管理人ヲ兼ヌル場合ヲ除キ各共有者ハ其持分ヲ處分スルニ他ノ承諾ヲ要セザルコト尙株式會社ノ株式ニ於ケルガ如シ共有者間ニ組合ノ關係アル時ト雖ドモ危險分擔ノ主義ニ從ヒ民法ノ規定ニ從フヲ要セザルナリ

民 責

自己ノ持分ヲ他人ニ讓渡シタルモノハ共有者タル關係ヲ委諾シタルモノナレバ以後共有者タル權利義務ナキコト明ナリト雖ドモ自己ノ持分ノ讓渡前既ニ負擔セシ債務又ハ負擔スベカリシモノハ依然其責ニ任ゼザルベカラズ又取引シタル第三者ニモ責任ナキコトヲ主張スルコト能ハズ
持分ヲ讓受タルモノハ其後ニ生ジタル債務ハ勿論前共有者ノ負擔セシ債務ヲ負擔セザルベカラズ尤モ前共有者ノ負擔セシ債務ノ履行ヲ爲シタル時ハ前共有者ニ損害賠償ヲ請求シ得ベシ

七或共有者ノ變更ニヨリ船舶ガ國籍ヲ喪失スヘキ時ハ他ノ共有者ハ其變更セントスルモノ、持分ヲ相當代價ニテ買取リ又ハ其競賣ヲ裁判所ニ請求スルコトヲ得

或共有者ノ持分ノ移轉又ハ共有者ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタルガ爲メ船舶ガ日本船舶タル資格ヲ失フ時ハ我航海業ニ鈔ラヌ影響ヲ與フベシ從テ法律上斯ノ如キ場合ニ他ノ共有者ニ特權ヲ與ヘタルモノナリ商事會社々員ノ持分ノ移轉ニヨリ會社所有ノ船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失スベキ時ハ合名會社ニ在リテハ他ノ社員合資會社及ビ株式合資會社ニ在リテハ他ノ無限責任社員ハ相當代價ヲ

他ノ持分ヲ買取リ又ハ其競賣ヲ請求スルコトヲ得ル場合ニ新商 五五五

第三者トノ關係

以テ其持分ヲ買取ルコトヲ得ベキモ亦同一ノ理由ニヨルモノナリ

第三者トノ關係

船舶管理人ノ必要

新商 五三 管理人タルベキモノ

既ニ述べタルガ如ク共有者ハ船舶ノ所有權ヲ分有スルニ過ギズ換言スレバ共有者ハ株式會社ノ株主ニ類似スルモノニシテ彼合名會社々員ノ如キ關係ヲ生ズルコトナク從テ相互ニ代理ノ權限ヲ有セズ故ニ若シ總所有者ヲ代理スルモノナキ時ハ船舶ニ關スル事務ハ一々共有者間ノ協議ヲ受ケザルベカラザルノミナラズ各共有者ハ隨意ニ其持分ヲ讓渡スルコトヲ得ベク常ニ其人變更スベキガ故ニ若一定ノ人アリテ航海ニ關スル事務ヲ取扱ハザル時ハ非常ノ不都合アルベシ是船舶管理人(Ship's Husband)ノ必要アル所以ナリ
英國ノ如キハ船舶管理人ヲ撰定スルトセザルトハ共有者ノ任意ナレドモ我法律ニ從ヘバ共有者ハ必ラズ管理人ヲ置カザルベカラズ
管理人タルベキモノハ必ズシモ共有者ノ一人タルヲ要セザルナリ然リト雖ドモ共有者ノ一人ヲ選ムトキト否ラザル時トハ撰定ノ方式ニ相違アリ共有者ノ一人ヲ撰ム時ハ所謂船舶ノ利用ニ關スル事項ニ屬スルガ故各共有者ノ持分ノ

新商 五五

價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ之ヲ決セサルベカラズ然レドモ共有者ニ非ザルモノヲ選ム時ハ必ズヤ共有者全員ノ同意ヲ要スルナリ蓋之ヲ過半數ノ議決ニ任セシカ或ハ一人ニシテ議決權ノ過半數ヲ有スル場合ヲ生ジ專斷ニ陷ル弊アレバナリ

船舶管理人タルベキモノハ寧ロ船舶ニ對シ利害ノ關係ヲ有スル共有者ヲ選定スルヲ好都合トス故ニ孰レノ國ニ於テモ管理人ヲ置ク必要アル場合ハ大抵共有者ノ一人ヲ選擇スルコト多シト謂フ

管理人ノ權 限

新商 五五

船舶管理人ハ航海ニ關スル一切ノ行爲ヲ代理セシメンガ爲メ選任セラレタルモノナレバ船長海員ノ傭入傭止船舶ノ機裝運送契約締結其他債權ノ行使債務ノ履行等所謂船舶ノ利用ニ關スル一切ノ裁判上又ハ裁判外ノ行爲ヲ爲ス權限アリ然レドモ共有者ニ至重ノ關係アル左ノ行爲ハ爲スコト能ハズ

一、船舶ノ讓渡委付貸貸又ハ抵當

二、船舶ノ保險契約

三、新ニ航海ヲ爲スコト

四、船舶ノ大修繕

五、借財

尤モ特別ノ委任アル時ハ管理人ハ契約ニ從ヒ前述ノ制限ヲ受ケザルナリ之ニ反シ前述ノ制限ヲ超エ管理人ノ代理權ヲ束縛スル時ハ之ヲ以テ善意ノ第三者ニ對抗スルコト能ハズ

管理人ノ職務 民 六四

管理人モ一種ノ代理人ナレバ一般代理人ガ本人ノ爲メニ法律行爲ヲ爲ス場合ト同ク善良ナル管理者タル注意ヲ以テ委任セラレタル事務ヲ爲サルベカラズ加之共有者ノ指圖ニ從フベキハ固ヨリ當然ナリ

新商 五五

民 九九

共有關係ノ消滅

管理人ハ特ニ帳簿ヲ備ヘ船舶ノ利用ニ關スル一切ノ事項ヲ網羅シ又毎航海ノ終リニ遲滯ナク航海ニ關スル計算ヲ爲シ各共有者ノ承認ヲ求メザルベカラズ又管理人ガ法定ノ權限内及ビ委任ノ權限内ニ於テ爲シタル行爲ハ本人ガ之ヲ爲シタルモノト看做シ共有者其責ニ任ズベキハ勿論ナリ

共有關係ノ消滅ハ種々ノ原因ニ依レドモ之レヲ左ノ二大區別ト爲スコトヲ得

ベシ

- 一、共有者ノ意志ニヨリ共有關係ノ消滅
- 二、共有者ノ意志ニ反シタル事實ニヨリ共有關係ノ消滅

第一類ハ例ヘバ船舶ヲ賣却委付讓渡シタル時ヲ言ヒ第二類ハ船舶ガ使用ニ堪
 エザル時等はナリ

共有關係消滅シタル時ハ清算ヲ爲シ殘餘財産アラバ各共有者ノ持分ニ應ジテ
 配當ヲ爲サルベラカズ

同民
六六五

第三章 運賃

運賃ノ意義

或場合ニ運賃存セズ
C.A.O.P.
OF 1911

本邦ニ於テ運賃(Freight)ト云ヘバ積荷運送ノ報酬トシテ荷送主又ハ荷受主ヨリ
 船主ニ支拂フ賃銀ノミヲ指シ狹義ナルモ海外ニ於ケル運賃ハ廣義ニシテ右ノ
 外船舶ノ傭船料賃貸借料并ニ旅客ノ運賃ヲモ包含ス本章ニ説ク所ノ運賃モ亦
 廣義ナリ

運賃ハ船主ガ他人ノ貨物ヲ運送スル報酬トシテ得ベキ賃銀ナリトセバ若シ所
 有船舶ヲ以テ自己ノ貨物ヲ運送セル場合ニハ運賃ト稱スベキ者ナキ理ニシテ
 恰カモ所有家屋ニ自ラ住居スル場合ニ家賃ヲ要セザルガ如シトノ一説アリ然
 レドモ共同海損精算ノ場合ニハ船主ガ保險者トノ關係上該積荷ニ對スル運賃
 ノ市價相當額ノ分擔ヲ要スベク又救護救助費用分擔ノ場合ノ如キ亦然リ是併
 ナガラ唯船主ト保險者トノ關係上起レル問題ニ過ギズ故ニ若シ保險者トノ關
 係ヲ除キ觀察スレバ船主ガ自己ニ屬スル貨物ヲ運送セル場合ニハ運賃ト稱ス
 ベキモノ存在セズトノ説ハ一理ナキニ非ス