

助深ク戒メザルベカラズ而シテ船主ニ税金ノ免除權ヲ與フルハ補助金ノ内最廉價ナルモノニシテ且ツ商工業者間ニ異論ヲ唱フルモノ少キガ故ニ比較的容易ニ實行シ得ベキハ埃地利ノ實例ニ照ラシ明カナリ然レモ此補助法ニ依リ國富ヲ増加シタル確證ヲ擧グルニ困難ナルヲ奈何セン又埃地利政府ハ異論者ニ示スニ伊太利國ト自國ノ海運政策ヲ以テシ自國ハ比較的少許ノ補助金ヲ與ヘテ海運業ヲ盛ナラシメタリト言ハンカナレドモ直接ト間接ト問ハズ補助金ハ人民ノ負擔ニ係リ其結果ハ唯自國ノ商船旗ヲ翻ス獨占的船舶ノ浮游スルヲ觀ルアルノミ恐モ亦甚シカラズヤ

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

育成セラル、海運ハ之ヲ維持スルコト困難ニシテ假令維持シ得ラル、モ不經濟ニシテ收入善キ良財産ト云フベカラズ

辛 其他諸國

和蘭本國ニテハ造船及ビ航海獎勵法ヲ採ラズ毎年郵便物運送ノ爲メニ若干ノ助成金ノミヲ支給シ來リシガ其金高左ノ如シ

和蘭ノ郵便
助成金
H.S.S.
1,330

一、ネーランド會社(Schoonvaartmaatschappij Zeeland)	四四〇〇〇フロリン
本國及ビ英國間	
一、西印度郵便船 (Koninklijke West-Indische Mail dienst)	四七〇〇〇フロリン
本國及ビ蘭領西印度諸島間	
一、ネーデルラント會社(Nederland Co.)	*二一〇〇〇フロリン
アムステルダム、バタビア(Batavia)間	
一、ロツテルダム、ロイム(Rotterdamchen Lloyd)	*二二一〇〇フロリン
ロツテルダム、バタビア間	
計	九一九〇〇フロリン

但*印内半額ハ蘭領東印度政廳ノ負擔トス

東印度政廳モ一八九一年以來東印度殖民地間ノ定期航海ヲ増進セシメンガ爲メ助成金ヲ下附シ來レリ其受命者ノ主要ナルモノヲ帝國汽船會社(Koninklijke Pa-letvaart Maatschappij) トシ一八九八年同會社ノ特定航路ニ對シ下附セラレタル助成金六四八、〇〇〇「フロリン」ニ達セリ一九〇一年政廳ハ殖民地ノ利益ヲ増進セシメンガ爲メ同會社ヲシテ爪哇、清國、日本間ニ四週一回ノ航路ヲ開カシメ補助金トシテ最初ノ五箇年間ハ三十萬「フロリン」第二次ノ五箇年間ハ廿五萬「フロリン」第三次ノ五箇年間ハ廿萬「フロリン」ヲ下附シ會社ノ純益拂込資本ノ五分ヲ超過スル時ハ超過額ノ五分ノ二ヲ政廳ニ上納シ殘額五分ノ三ハ拂込資本金ノ四分ニ達スル迄會社ニ積ミ立テ殘額アレバ四分ノ三ヲ政廳ニ納メ四分ノ一ヲ會社ノ收入トシ順次下附セラレタル補助金ヲ償却スルニ至リ之ヲ止ム又使用船舶ハ和蘭船舶ナルヲ要シ無賃ニテ郵便物ヲ運送シ船長、運轉士、機關士ハ和蘭人タルヲ要シ船舶ハ何時ニテモ政廳ニテ買ヒ上グルコトヲ得ベキ條件ナリ爪哇、清國、日本線ノ寄港地ハスーラバヤ(Sourabaya)、サマラン(Samarang)、パタビヤ、香港、橫濱、神戸、厦門ニシテ爾後成績佳良ナリシカバ近年船舶ヲ増加シテ二週一回ノ航

路トセリ

和蘭ハ曩ニ十七世紀ノ頃海國民トシテ字内ニ雄飛シ其商船旗ハ東ハ爪哇ヲ本據トシ清國、日本、西ハ南北亞米利加ノ各港ニ翻々トシテ全盛ヲ極メシモ由來土地狹少ユシテ物産ト稱スベキモノナク製造工業、與ラズ他方ニ英佛等後進者ノ競争ニ堪エズ國力ヲ失墜シタルト同時ニ海運業衰へ船主ハ保守退嬰主義ニ出テ政府ハ放任主義ヲ執リ以テ今日ニ至レリ今同國ノ貿易品搭載高ノ比例ヲ見ルニ一八九〇年ニハ蘭船三割ヲ占メ一九〇〇年ニハ二割五分ヲ占ムルニ過ギズ振ハザルコト甚シトス

瑞典郵政

H.S.S.
190

瑞典那威共郵便物運送助成金ト航海獎勵金トヲ支出シ且ツ造船材料ノ輸入稅ヲ負擔ス一八九九年ノ補助金左ノ如シ

一 郵便物運送助成金

那威	九、〇〇〇磅
瑞典	一六、〇〇〇磅
那威	一八、〇〇〇磅
瑞典	四〇、〇〇〇磅

一 航海獎勵金

那威ハ夙ニ海國民トシテ知ラレ人口一、〇〇〇ニツキ船舶一、一六二噸ヲ所有シ
(英國ハ六三四噸)其海員ハ賃銀ノ低廉ナルヲ以テ廣ク英米獨船ニ乗込ム且ツ國
内造船用材木豊富ナルヲ以テ帆船ノ建造盛ナリ又海運ニ關スル法令寛大ナル
ヲ以テ英國ニテ廉價ナル古汽船ヲ買入レ經濟的ニ船繰シ安運賃ノ回漕ニ從事
スルヲ以テ有名ナリ

丁抹

丁抹政府ノ郵便物運送助成金支拂高一八九六、七年ノ調査ニ依レバ左ノ如シ

ISS. 145

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

其他農産物ノ輸出貿易ヲ獎勵センガ爲メ四箇ノ汽船會社ニ低率ノ運賃ヲ課セ
シメ其報償トシテ下附スル助成金約三七〇、七六五クロネーアリ此助成金ハ性
質上貿易獎勵金トモ云フベキモノニシテ同國ニ於ケル國有鐵道ノ運賃率ハ遠
距離程割安キ勘定ニナリ居ルガ故ニ内地ヨリ海外ニ向ケ輸出セラル、農産物
ハ政府ノ助成金ヲ下附セラル、汽船ヲ利用シ海外市場ニ雄飛スルコト尙獨逸
ニ於ケル國有鐵道ノ低率通シ運賃ノ制度ト略其結果ヲ同ウスルモノト謂フベ

白耳義

ISS. 146

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

- 一、北獨逸ロイド、同社東亞及ビ濠洲航路定期船ヲ寄港セシメ毎年八萬法
ヲ與フルノ外燈臺稅、水先案内料ヲ轉償ス
- 一、獨濠線 往航ニハ毎四週一回復航ニハ年々六回以上十三回以内
寄港セシム

此最大補助年額三萬九千法

- 一、丁抹汽船會社 單ニ港稅燈臺稅ヲ免除ス

白耳義ヲ歐洲貧弱國ナル那威ニ比較センニ前者ハ三倍ノ人口ト十倍ノ外國貨
易高トヲ有スルニ拘ハラズ船舶ハ後者ノ十分ノ一ニ足ラズコハ畢竟後者ノ賃
銀低廉ナル勞働者ヲ驅リテ海員タラシメ前者ノ勞働者ハ國內ニ留リ多額ノ賃
銀ヲ得テ工事ニ従事セルガ故ニシテ所謂國際分業トモ看ルベキカ而シテ白耳

義國貿易品搭載高ヲ調ブルニ同國船扱ノ分一八九五年ニハ一割九分一九〇〇年ニハ一割六分ニ過ギズ之ヲ以テ國王及ビ一部ノ船主ハコンゴ自由國其他トノ貿易獎勵ノ爲メニ補助金ノ制度ヲ與サント詢リシモ輿論ハ自由放任主義ニ傾クモノ、如シ

西班牙

西班牙ハ一八八七年ノ法律ニヨリ本國トキューバ(Cuba)ポートルカ(Puerto Rico)比律賓等ノ殖民地間ニ郵便物運送助成金トシテ年々合計九百八十四萬ベセタラ支出シ一八九五年ニ至リ造船獎勵金ヲモ下附スルニ至レリ其割合左ノ如シ

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

造船獎勵法ノ實施以來汽船ノ増加見ルベキモノアリシト雖ヘモ米西戰爭後税金ノ増徴商業ノ不振ニ由リ年ニヨリ著シク衰頹セル時代アリ而シテ此戰敗ノ爲メ大汽船十八艘三萬噸以上ヲ失ヒシト雖ヘモ却テ年來紛亂極マリナキ殖民地ヲ米國ニ讓リ又比律賓諸島ノ代償トシテ受領シタル米金二千萬弗ヲ國內ノ

葡萄牙

II.S.S. 138
アルガリア

工業ニ投資シ殖民地ノ喪失ニヨリ一般政府國民ヲ刺激シ殖産興業ニ留意スルコト、ナリ海運業モ爾來漸ク面目ヲ改メントス

葡萄牙ニテハ本國殖民地間ノ貿易ハ自國船ニ制限スルノ外アゾール線(Azores)アルガリア線(Algarve)ギニア線(Guinea)ニ年額十八萬圓許ノ助成金ヲ下附ス

ブルガリヤ國ハブルガリヤ汽船會社ノ株式ノ四分ノ一ヲ所有シ年々拂込資本ノ九分約十萬法ヲ支給シテ郵便物ノ運送軍隊軍用品ノ輸送ニ當ラシム此他貿易獎勵策トシテ一九〇〇年ニ獨逸汽船會社ニ(年額十二萬法)一九〇二年ニ佛國汽船會社ニ(年額五十萬法)定期寄港補助ヲ與フルニ至レリ

壬 日 本

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

一、造船獎勵法

造船獎勵法ハ明治二十九年十月一日ヨリ十五箇年間施行セラルベキ法律ニシ

資格

テ規定ノ要領左ノ如シ
 造船獎勵金ヲ受クベキ資格ヲ備フルモノハ日本帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若クハ株主トスル商會社ニシテ遞信大臣ノ定ムル資格ヲ備フル造船所ニテ建造セラレタル船舶ニ限リ其船舶ハ鐵製又ハ鋼製總噸數七〇〇噸以上ニシテ遞信大臣ノ定ムル造船規定ニ從ヒ其監督ヲ受ケ建造セラレタルモノナルヲ要ス又其船體及ビ機關ハ遞信大臣ノ定ムル規程ニ依ルノ外外國品ヲ供用スルコトヲ得ズ

獎勵金ノ割合

造船獎勵金ノ割合左ノ如シ

總噸數七〇〇噸以上一〇〇〇噸未滿ノ船舶 總噸數一噸ニツキ 一二圓
 總噸數一〇〇〇噸以上ノ船舶 總噸數一噸ニツキ 二〇圓
 機關ヲ併セ製造シタル時又ハ帝國内ノ他ノ工場ニ於テ機關ヲ製造セシメタル時 一實馬力ニツキ 五圓

同法施行以來認許シタル船舶ノ竣工セシモノ及支出獎勵金額左ノ如シ

決算年度	三菱造船所		川崎造船所		大阪鐵工所		石川島造船所		合 計		獎勵金 支出額
	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	
明治三十年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
明治三十一年	二	七六九	—	—	—	—	—	—	二	七六九	三三、八七五
明治三十二年	二	八〇六	—	—	—	—	—	—	二	八〇六	一八、七六八
明治三十三年	一	二、四三三	—	—	—	—	—	—	一	二、四三三	一五、九三〇
明治三十四年	四	一六、四四五	三	三、八三三	—	—	—	—	七	二〇、二八八	五八、〇九四
明治三十五年	四	一三、四四六	三	三、九五一	二	三、六四四	—	—	九	一六、九五四	四一、三三六
明治三十六年	四	一四、五五六	三	三、〇〇七	三	三、四八八	—	—	一〇	二一、〇六二	四一、三三六
明治三十七年	二	三、三三九	三	三、四八八	三	二、六二六	—	—	八	九、四五三	四一、三三六
明治三十八年	六	一六、〇〇七	—	—	四	二、六二六	—	—	一〇	一六、〇〇七	六八、六四〇

二、航海獎勵法

船舶ノ資格

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

航海獎勵金ヲ下附セラルベキ船舶ハ左ノ資格ヲ具備スルヲ要ス

- 一、帝國臣民又ハ帝國臣民ノミチ社員若クハ株主トスル商事會社ノ所有ニ專屬スル船舶ナルコト
- 二、帝國ノ船籍ニ登録シタル船舶ナルコト
- 三、總噸數一、〇〇〇噸以上一時間十節以上ノ最強速力ヲ有スル鐵製汽船又ハ鋼製汽船ナルコト
- 四、通信大臣ノ定ムル規程ニ合格シタル船舶ナルコト
- 五、帝國ト外國トノ間又ハ外國諸港間ニ於テ貨物旅客ノ運搬ヲ營業トスル船舶ナルコト

特ニ左ノ船舶ハ航海獎勵金ヲ受クルコトヲ得ズ

- 一、明治二十九年十月一日以後帝國船籍ニ登録ノ際建造後五箇年ヲ經過シタル外國ノ船舶
- 一、建造後十五箇年ヲ經過シタル船舶
- 一、帝國政府ノ命令航路ニ使用スル船舶

斯クテ獎勵金ヲ下附セラルベキ資格ヲ有スル船舶所有者ハ其船舶ニ對シ豫

メ通信大臣ノ認可ヲ受クベシ

航海獎勵金ノ割合ハ左ノ如シ

- 一、總噸數一、〇〇〇噸一時間十節ノ最強速力ヲ有スル船舶ニ對シ總噸數一噸一、〇〇〇海哩ニツキ金二十五錢
- 一、總噸數五〇〇噸ヲ増ス毎ニ其百分ノ十ヲ増給ス
- 一、最強速力一時間一節ヲ増ス毎ニ其百分ノ二十ヲ増給ス
- 一、總噸數六、五〇〇噸以上又ハ最強速力一時間十八節以上ノ船舶ニ對シテハ總噸數六、〇〇〇噸又ハ最強速力一時間十七節ノ船舶ニ對スル割合ニヨリ支給ス

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

航海哩數ハ各港間ノ最近航路ニヨリ計算スベキモノナレドモ帝國各港へ寄港シ外國ニ發航スル船舶ニ在リテハ最終ノ寄港地ヲ起點トシ又外國ヨリ發航シ帝國各港ニ寄港スル船舶ニ在リテハ最初ノ寄港地ヲ終點トシテ航海哩數ヲ算定ス尤モ航海哩數ヲ證明スルニハ寄港地官廳ノ寄港證明ヲ以テス航海獎勵金ノ下附ヲ受クル船主ノ重要ナル義務左ノ如シ

三、船舶ノ大サ、艘數、速力、航海度數及往復航海時間ノ指定、船舶其他船體ノ構造ニ就キテノ制限

四、命令航路ニ使用スベキ船主專屬ノ船舶ヲ定メ其筋ノ認可ヲ受クベキコト

船舶ヲ變更セントスル場合モ認可ヲ受クベキコト

検査官吏ノ検査ニヨリ修繕ヲ命シ又ハ認可ヲ取消スベキコト

五、船主ハ相當ノ代船ヲ所有スベキコト

六、船主ハ業務施行前或期間内ニ發着日時表ヲ調製シ其筋ノ認可ヲ受クベク其之ヲ變更セントスル時ハ或期間内ニ届ケ出テ認可ヲ受クベキコト尤モ天災其他止ムヲ得ザル事故ニヨリ發着日時ノ變更ニツキ其筋ノ認可ヲ受クル暇ナキ時ハ事後其事由ヲ附シ追認ヲ受クベキコト

七、船主ハ運賃表ヲ調製シ豫メ其筋ニ届ケ出ズベキコト其之ヲ變更セントスル時亦同シ選信大臣又ハ地方長官ハ公益上ノ必要ニヨリ時限並ニ品名ヲ指定シ運賃定額ヲ低減セシムルコト

八、船舶各港ニ到着シタル時ハ内國ニテハ郵便局外國ニテハ帝國領事館又ハ貿易事務官是等ノ官吏ナキ處ニテハ外國官廳ニ届ケ出テ發着證明ヲ受クベキコト

九、船舶ニハ其筋ノ認可ヲ受ケタル航海日誌ヲ備ヘ船長又ハ一等運轉士ヲシテ必要ノ事項ヲ記載セシメ航海終了毎ニ寄港證明書ト共ニ其筋ニ差出シ檢閲ヲ受クベキコト

十、郵便物無貨運送ノコト

郵便官吏ヲ無貨ニテ乗船セシムルコト

安全ナル場所ニ郵便室又ハ郵便函ノ設備ヲナスベキコト

郵便物ノ紛失、毀損ノ責任、郵便物各地船積陸揚費用其取扱人船積陸揚用端艇及ビ小蒸汽船ノ規定郵便物運送ノ命令ニ違背シタル時又ハ不可抗力ニヨリ之ヲ運送スルコト能ハザル時ノ規定

十一、寄港地ニ出入ノ際ハ帝國旗及ビ郵便旗章ヲ掲揚スベキコト

十二、本支店事務員船長及ビ高等海員ハ其筋ノ認可ヲ得ルニ非ザレバ外國人ヲ使用スベカラザルコト

十三、醫員乗組ニ就テノ規定

十四、船主ノ費用ニテ通信大臣ノ命令ニ從ヒ若干名ノ航海修業生ヲ乗組マシメ相當ノ手當及食料ヲ給スベキコト

十五、通信大臣ハ非常時變ノ際又ハ公益上ノ必要ニヨリ相當ノ使用料ヲ補償シテ船舶ヲ使用スルコトヲ得ルノ規定

十六、申告簿ノコト

十七、官吏派遣業務視察ノコト

十八、補助金ノ規定

十九、業務ノ實況調査並ニ收支勘定書ヲ調製シ一年何回其筋ニ具申スベキコト

二十、命令線ノ航海運輸ニ關シ外國人ヲ組合員又ハ社員株主トナスコトヲ得ザル規定

海上運送 第四章 海運政策 第一節 重要諸國ノ海運政策

(三五八)

- 命令線ノ航海運輸ニ關シ外國人ト若干月以上繼續スル商事契約ヲ締結セントスル時ハ
 通信大臣ノ認可ヲ經ベキコト
 命令者ニ規定ノ義務ヲ他人ニ讓渡シ若クハ下請ヲ爲サシメ又ハ船舶ヲ賣渡貸渡交換贈
 與質入書入スルコトヲ得ザルコト
 二十一、命令航路ノ欠航指定船舶ヲ使用セザル時、命令期間中ニ修繕又ハ船舶ノ補充ヲ爲サ
 ザル時ノ違約金
 指定往復航海時間ヲ遲延シタル時ノ違約金
 郵便物ノ船積陸揚ノ命令ニ違反シ又ハ航路外航行ヲ爲シタル時ノ違約金
 二十二、政府ニテ命令書ヲ解除スベキ場合並ニ船主ヨリ命令書ノ解除ヲ請願シタル時ノ補
 助金ニ就テノ規定
 二十三、保證金ノコト

命令航路補助金額左ノ通り (一) 日本郵船株式會社

歐洲線	二、六七三、八九四 ^四 一八四	三三年一月—四二年十二月
米國線	六五四、〇三〇〇〇〇	三四年十一月—四二年十二月
濠洲線	四七三、〇九二〇〇〇	三九年四月—四一年三月
孟買線		三四年四月—三九年三月
		三六年三月—支給開始後廢止

小計 三、八〇一、〇一六^四一八四

上海線	三〇〇、〇〇〇〇〇	
北清線	一三〇、〇〇〇〇〇	
韓國北清線	二五、〇〇〇〇〇	四〇年十月—四五年三月
浦鹽線	二五、〇〇〇〇〇	
青森室蘭線	五〇、〇〇〇〇〇	

以上逕信省命令航路小計 四、三三一、〇一六^四一八四

函館網走擇捉線	七五、四七三〇〇	
函館小樽線	二二、一八五〇〇	
小樽稚內線	三九、一二四〇〇	三九年十月—四〇年九月 (北海道廳命令)
花咲單冠線	一、五〇〇〇〇	
基隆線	六〇、二〇〇〇〇	每年豫算呈出(三八年豫算額) (臺灣總督府命令)
小笠原島線	一五、四八〇〇〇	(東京府命令) 四〇年三月

以上地方廳命令航路 二一、三、九六二、〇〇〇

海上運送 第四章 海運政策 第一節 重要諸國ノ海運政策

(三五九)

海上運送 第四章 海運政策 第一節 重要諸國ノ海運政策
四、五四四、九七八、一八四

(三六〇)

合計 (二)大阪商船株式會社

大連線	一四〇、〇〇〇	四〇年三月—四五年三月
日本海線	三〇〇、〇〇〇	四〇年四月—四三年三月
韓國航路寄港補助 (木浦、蔚山、仁川、鎮南、浦安、東山)	二五、九〇〇	四〇年四月—四一年三月

以上逕信省命令航路小計 四六五、九〇〇

臺灣航路	三三三、一五〇	二九年五月以降毎年豫算提出 (上記金額(四〇年度)豫算也)
南清航路	三五三、五〇〇	三一年四月以降同上以上

以上臺灣總督府命令航路小計 六七六、六五〇

合計 一、二四二、五五〇

逕信省命令航路 (三)東洋汽船株式會社

香港桑港線 一、〇一三、八八〇 三三年一月—四二年十二月

(四)日清汽船株式會社

逕信省命令航路

楊子江諸線 八〇〇、〇〇〇 四〇年四月—四五年三月

以上諸會社逕信省命令航路 六六一〇、七九六、一八四

地方廳命令航路 八九〇、六一二、〇〇〇

總計 七五〇、一四〇、八、一八四

外ニ小笠原島、大島、沖繩各離島、隱岐、北海道沿岸航路等ノ小航路ニ對シ地方廳ノ支出スル補助金五六萬圓アリ

日清戰役後日本汽船ノ確實ナル増加ハ一章ニ詳述セルガ如シ今左ニ開港場ニ入港セル諸國汽船ノ總噸數(概數)ヲ掲グ

日本船舶	明治三六年	明治三五年	明治三三年	明治三二年
英國船舶	五、一〇〇	四、三〇〇	三、四〇〇	〇、三〇〇
	四、七〇〇	四、一〇〇	三、七〇〇	〇、六〇〇

各國汽船搭
載貨物價格

船種	三六年	三五年	三四年	三六年	三五年	三四年
獨逸船	一、三〇	〇、九六	一、二〇	一、〇〇	〇、三一	〇、二〇
米國船	〇、三九	〇、三五	〇、二八	〇、二七	〇、〇九	〇、〇九
那威船	〇、三一	〇、二五	〇、四七	〇、二七	〇、〇二	〇、〇二
佛國船	〇、二二	〇、二五	〇、二五	〇、二九	〇、〇三	〇、〇三
埃地利船	〇、一九	〇、一六	〇、一六	〇、一七	〇、〇七	〇、〇七

又其輸出入貿易額ヲ諸國汽船扱高ニ分タバ左ノ如シ但概數ノミヲ示ス

船種	輸 出 額			輸 入 額		
	三六年	三五年	三四年	三六年	三五年	三四年
日本船	一一四、 <small>百圓</small>	一〇五、 <small>百圓</small>	九三、 <small>百圓</small>	一〇六、 <small>百圓</small>	九七、 <small>百圓</small>	八六、 <small>百圓</small>
英國船	八九、	八三、	八一、	一三一、	一〇八、	一〇二、
獨逸船	四一、	三三、	四二、	三八、	三六、	三二、
米國船	一六、	一一、	八、	八、	六、	五、
佛國船	一六、	一四、	一八、	六、	六、	五、
那威船	五、	三、	二、	九、	三、	一、

F.P.Nos.
1130

航海獎勵法
ノ失敗

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

又命令航路ノ内ニハ郵便物運送ヲ主眼トスルモノアリ臺灣小笠原島等ノ邊境

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

結 論

海外特ニ佛伊ノ例ニ徴シ戒メザルベカラズ

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

而シテ前記保護政策ニヨリ日本海運ハ何程ノ發達ヲ爲シタリト云フニ明治三十七年末ノ調査ニ依レバ後表ニ示スガ如ク五〇〇噸以上ノ汽船ハ郵船及ビ東洋ノ兩汽船會社ニ屬シ五〇〇噸以下ノ汽船ニアリテモ新造精銳ノモノハ被保護船主ノ所屬ニシテ合計ニ於テ四割六分ハ實ニ被保護船タルノ有様ナリ此等船舶ノ從事スル航路ハ保護政策ニヨリ幾分其創設ヲ早カラシメタルニ相違ナキモ其内別ニ重要ナル目的ヲ有セザル數航路ハ之ヲ自然ニ放任セバ却テ確實ナル發達ヲ遂グベカリシカハ問題ナリ而シテ非保護船ノ多數ヲ占ムルハ三〇〇噸以下ノ老朽船ニシテ是等ハ主トシテ内國沿岸ニ踞躄シ遠洋航海ニ

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

明治三七年調査

船會社	5000噸以上		3000/5000噸		1000/3000噸		300/1000噸		300/未滿		總計	割合	
	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數			
郵船會社	19	114,990	13	50,591	32	65,610	6	4,571	16	838	86	257,060	30.02
商船會社			2	6,630	21	38,011	38	20,045	33	4,609	94	69,205	8.78
東洋汽船會社	4	23,892	2	7,744					1	21	7	31,637	4.01
三井			2	7,840	4	7,820					6	15,660	1.98
三友					2	5,669					2	5,669	.70
大家商船會社					2	3,213					2	3,213	.41
湖南船汽會社							2	1,870			2	1,870	.24
大東汽船會社								8	210		8	210	.03
* 陸保船總計	23	138,882	19	73,905	61	129,283	46	26,486	58	5,678	207	334,534	45.17

諸國ノ保護ノ政策ト英國ノ海運

第二節 保護關涉主義ト自由放任主義

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

- 本問題ヲ分テテ左ノ四項トス
- 一 英國殖民地又ハ其他ノ地方ニ於ケル商人ハ歐洲大陸諸國ヨリ工業品ヲ輸入スル方運賃低廉ニ各種ノ便宜モアリ又仕送り正確ナル等ノ理由ヲ

非保護船總計	官公有船	計	25	87,919	110	505,692	110	56,806	629	54,118	874	404,435	51.23	
		22	138,882	44	161,124	174	331,907	173	91,657	795	65,930	1209	739,494	100%

* 陸路助成金航海獎勵金等政府ノ保護ヲ受ケルモノ

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

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

三、補助厚キ外國船特ニ佛國帆船ニ奪ハレタル英國貿易ノ程度如何

四、沿岸貿易制限法ノ英國海運ニ及ボセル影響如何

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

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

乙、ジエノアヨリリグアト(River Plate)ニ至ル貨物ノ運賃ハ之ヲリグアト
出ノモノニ比スレバ其低廉ナルコト驚ク計リナリ之ガ爲メ在マンチエスター工業者ハ
自國生産品ヲ得意先ナルリグアトニ供給スルニ代ヘ歐洲大陸特ニ伊太利又ハ
瑞西ニ注文スル奇觀種ナラズ今一九〇〇年ノ買算ニ依ルニジエノアヨリアエノセエ

ルスニ至ル木綿製品ノ運賃ハ四十立方呎ニツキ十七志十片ナリシニリグアト
出ノ同品ノ運賃ハ四十志ナリシト云フ之ガ爲メ瑞西染木綿製品原價百九十五磅ノモノ
ニ對スル運賃ハ僅カニ三磅十二志ニシテリグアト輸出ノモノハ八磅二志即チ十
二割ノ高運賃ナリシガ爲メ英國商人ハ瑞西製品ヲ買入レテ得意先ニ送附スル方利益ナ
リシナリ

丙、又同時代頃紐育ヨリ蘇西經由上海ニ到ル木綿製品ノ運賃ハ四十立方呎ニツキ二十七志
半ナリシニリグアト輸出ノモノハ五十志ナリキ是ガ爲メ八磅十志二片ノ價格ア
ル木綿製品ノ運賃ハ紐育輸出ノモノ四片丈ケ低廉ニシテ此差額ヲ貨物ノ價格ニ比スレ
バ實ニ三分七厘ニ當ルガ故結局上海市場ニ於テ保護政策ノ恩典ニ浴スル米國品ハ優勢
ナリキ

丁、紐育ヨリ志度尼又ハメルボルンヘ向ケ輸出スル紙類ノ運賃ハ一八九九年ヨリ一九〇一
年ニ至ル間四十立方呎ニツキ十七志半一二十志一二十五志位ナリシニ龍動輸出品ノ運
賃ハ四十二志半ナリシガ故生産費ニシテ大差ナカランカ米國品ハ勿論濠洲ニ於テ母國
製品ヨリモ優勢ノ他位ニアリシナリ

右ノ外清國及ビ東阿ニ輸出セラル「セメント」ハ白耳義製品ニ壓倒セラル、等
實例枚舉ニ遑アラズ要スルニ他國ニ於ケル補助金特ニ航海獎勵金ノ制度ハ新
ニ航路ヲ企畫スルニ就キ尠ナカラザル誘導ヲ與ヘ其結果ハ航海度數ノ頻繁運

貨低廉等ノ利益ニヨリテ英國製品ノ需用ハ減殺セラル、ニ至リシコト爭フベカラザル事實ナリ

英國船舶國籍ノ移轉

第二點ハ外國政府ノ海運補助ノ恩典ヲ享ケンガ爲メ或ハ其他ノ理由ニヨリ英國船舶ノ國籍ヲ移轉シ延テ英國ノ貿易ニ影響ヲ來セルコトニシテ數年前「インマン」線ガ米國人ノ所有ニ轉ゼシヨリ近年ノ實例ヲ舉ゲンカ一八九九年ニハ東印度汽船會社(Bast India S. S. Co.)ノ全船舶(一艘一三五五九噸)ハ獨逸ノ國籍ニ移リ一九〇〇年ノ初メニハ「スコッチシュ、オリエンタル」線(Scottish Oriental Line)五七六〇〇噸ノ船舶及「ビ」航路ハ北獨逸ロイド汽船會社ノ買收スル所トナリ一九〇一年ニハ紐育西印度諸島間ヲ航海セシ「ブリチツシュ、アトラス」線(British Atlas Line)(七艘一八〇〇〇噸)ハ漢堡亞米利加線ニ東印度洋汽船會社(Holts East Indian Ocean S. S. Co.)ハ北獨逸ロイド汽船會社ニ買收セラレ尋デ來リシモルガン合同ニ就テハ既ニ詳述セルガ如シ

移轉ノ理由

以上ハ汽船ノ實例ナルガ最近十年間ニ於ケル帆船ノ國籍移轉モ特ニ確著ナリ斯クノ如ク英國船舶ノ國籍ヲ移轉セル理由ハ錯雜ナルベキモ要ハ左ノ如シ

一、外國政府ノ補助ノ恩典ニ浴センガタメ

二、特種ノ貿易上ノ利益ニ與ランガタメ

三、英國商務院ノ嚴重ナル規則ノ適用ヲ受ケザランガタメ

四、船舶ノ老朽ニ從ヒ船價ノ減少スル割合ニ外國人ノ呼價高キガ爲メ單ニ金錢上ノ利益ヲ得ンガタメ

然リ而シテ外國政府ハ保護政策ヲ布キ間接ニ英國船舶ノ買收ヲ獎勵スル傾向ナキニアラズ例ヘバ北獨逸ロイド汽船會社ハ幹線ノ基礎ヲ強固ニセントセバ宜シク幹線ヲ養フ支線ヲ求メザルベカラズ等ノ主旨ニテ一八九九年獨逸政府ハ此會社ニ從前下附セシ補助金ヲ増加シ七五、〇〇〇磅トナシ以テ「スコッチシュ、オリエンタル」線ノ買收ヲ容易ナラシメタリト云フ

爰ニ附記スベキハ英國船舶ガ佛國ノ船籍ニ移ルコト夥シキコトニシテ是ハ後者ノ補助金ヲ眼目トスルコト勿論ナレドモ佛國ニ於ケル總噸數及ビ純噸數ノ計算法遙カニ船主ニ利益アルガ爲メニモ因ルベシ佛國船主ハ航海獎勵金ハ總噸數ニヨリ計算スルガ故ニ成ルベク總噸數ヲ大ニシ港稅其他ノ税金ハ純噸數

ニ對シ計算セラル、ガ故ニ成ルベク之ヲ小ニセントスル傾アルコト既ニ述ベタルガ如シ實例ヲ舉グレバ英船ブリチッシュ、プリンセス(British Princess)ノ總噸數三、九三六噸純噸數二、四八五噸ナリシニ佛國ニ賣却セラレテ「レゾルプス」(Les Alpes)ト變名スルヤ其總噸數四、一五六噸純噸數二、〇一五噸トナリシト云フ其他推シテ知ルベシ二國ノ噸數計算法ハ同一ナレドモ佛國政府ニテハ過多ナル客室及ビ航運又ハ其目的ノ爲メニ甲板ニ構造物ヲ作成スルモ其筋ノ故障ナク甚シキハ一時總噸數ヲ膨大センガ爲メニ建テラレタル構造物等ニ就テモ噸着セズト云フ其寬大ナルコト甚シト云フベシ又之ニ反シ純噸數ヲ計上スル時ニハ船客及ビ貨物運搬ノ目的ニ非ザル場所例ヘバ「フレツシユ、ウオーター、タンク」(Fresh Water Tank)「ポンピングウエル」(Pumping well)「セリユラー、ボットム」(Cellular Bottom)等ヲ一々總噸數ヨリ差引キ斯クシテ所謂最小純噸數ヲ得ルナリ之ヲ要スルニ英國船舶ノ國籍移轉ハ其貿易ニ及ボス影響大ナルコト勿論ニシテ買收セラレタル英國船舶ヲ以テ國家ノ補助ニヨリ英國人ニテハ迎テモ割ニ合ハザル新航路ヲモ開始スルコトアルベシ又買收船舶ノ船員ハ自然外國人ヨ

F.P.N. 749

リ充タサル、コト、ナル患アリ一九〇〇年北獨逸汽船會社ノ報告ニヨル時ハ

當會社ガスコツチツシユオリエンタル及ビ東印度洋汽船會社ヲ買收シタル當時ハ是等諸船舶ノ職員悉皆英國人船長二四人運轉士四人機關士七二人ナリシガ道々獨逸人ト交代セシメ目下唯英國人ハ船長八人運轉士五人機關士一人アルノミ是等道々交代セラル

今過去十年間ニ於ケル英國船舶ニシテ他國ノ國籍ニ移轉セラレタルモノ實ニ左表ノ如シ

年	帆	船	汽	船
一八九〇年	二二六	九三、九三六	一〇五	五二、三六一
一八九一年	一五四	三四、四七三	一二六	七九、五八八
一八九二年	一一五	三九、九六九	九五	五九、七五六
一八九三年	一四一	五五、四六六	一三四	一〇五、七七二
一八九四年	一六三	六二、四八四	一三七	一二一、二九〇
一八九五年	一四六	六二、一六二	一九六	一八三、〇三五
一八九六年	一四二	七四、三八五	一九一	一六四、六九一

一八九七年	一八八	九六、三四二	二一六	一八三、〇四四
一八九八年	二一六	一四九、六七一	二六一	二六七、三八〇
一八九九年	二六五	九六、九九五	三三四	三一三、四〇七

第三點ハ外國政府主トシテ佛國政府ノ帆船ニ下附セル補助金ニヨリ英國ノ貿易ガ影響ヲ受ケタルコトニシテ佛國帆船ノ増加ハ同國政府ノ造船獎勵金及ビ航海獎勵金ノ作用ニ外ナラザレドモサシテ補助金ヲ受ケザル米國ノ帆船ガ近年異狀ニ發達セシハ稍奇態ナリ

佛國帆船ヲ英國帆船ニ比スル時ハ運賃率恒ニ低廉ナルモ猶航海獎勵金其他ノ補助ヲ受ケルガ故ニ相當ノ配當ヲ爲スコトヲ得又帆船ノ備船契約ヲナスニ當リテハ佛國船主ハ備船者例ヘバ在カルデイフト秘密特約ヲ爲シ運送契約書ノ船積期間ハ二十日ナルモ僅々五六日ノ内ニ船積ヲ取急ガセ別ニ備船者ニ百磅乃至二百磅ノ方外ナル手數料ヲ支拂ヒ一日モ早ク航海獎勵金ヲ得ント努ムル等英國帆船ニテハ不可能ノ手段ヲ濫用スルコトアリ甚シキハ某佛國帆船ハ往航ニ底荷ヲ積入レ復航ニハ英國帆船ノ得タルヨリモ少許ノ收入ヲ得差引キ勘

定損失トナルモ獎勵金ヲ收入スルガ故英國帆船ニ比シ高額ノ配當ヲ爲シタルモノアリ例ヘバ「ラインプランシユ號」(Reine Blanche)ノ如キ十一月廿二日間ノ航海ニテ僅カニ三百磅ヲ收入シタルモ全航海獎勵金三、五七九磅ノ巨額ニ達セシガ故減價引除金利息其他ノ費用ヲ支拂ヒ猶二割二分ノ配當ヲナセシト云フ是ニテ英國帆船(特ニ長航海ヲナス)ノ被ル影響少ナカラザルコト明白ナルベシ然レドモ佛國商船就中帆船ノ増加巨大ナル割合ニ國際貿易ニ貢獻シタル事實更ニナキハ惜シムベキモノニシテ統計ノ示ス所ニヨレバ佛國帆船ニ五、五〇〇磅ヲ收入セシメンガタメ三、六〇〇磅ヲ國庫ヨリ支出シタル勘定トナル豈驚クベキノ至リナラズヤ尤モ帆船ノ數尠ナカリシ時ハ運賃モ比較的善ク加フルニ莫大ノ獎勵金ヲ得テ好配當ヲナシ得タルニ乗ジ機逸スベカラズトテ株主ヲ遊說シ船舶ヲ増加シタル結果供給過多ナリテ運賃モ下落シ配當率從テ下降シ株主ハ稍不安ノ念ヲ生ズルニ至リ遂ニ拂込ヲ敢テセザルモノヲ生ジ船主ハ止ムヲ得ズ造船者ニ對スル債務ヲ處理センガ爲メ造船中ノ船舶ヲ抵當トシ佛國銀行ニ融通ヲ依頼スルコトナリタルハ止ムヲ得ザルコトナリ事爰ニ至リテハ

銀行ニ支拂フベキ利息ハ高價ナレバ運賃ハ益々下落シテ銀行モ遂ニ融通スル
 困難ナル状態ニ陥リ船主中竟ニ英國ノ資本家ニ哀訴スルモノヲ生ジタリ然
 レモ英國ノ資本家ハ抵當流レトナラザル様ニ條件ヲ定ムルガ故ニ佛國船主ノ
 不利益彌甚シトス之ニ反シテ英國帆船々主ハ國庫ヨリ補助ヲ受ケザルモ船舶
 ノ構造費用比較的廉價ニシテ船線其他ニツキ數百年ノ經驗アリ堂々佛國帆船
 ト對峙シテ競争シ得ベキノ日モ近キニアルベキカ

左表ハ最近八箇年間ニ佛國帆船ガ逐年増加シ英國帆船ハ反對ノ現象ヲ呈セル
 ヲ示スニ足ランカ

年	英	國	佛	國
一八九四年	一、六九〇	二、二一三、二一三	八九	八五、九五九
一八九五年	一、六四五	二、一六八、四五二	九四	九二、二九六
一八九六年	一、五七八	二、一〇〇、一七八	九九	一〇八、一七六
一八九七年	一、四九一	一、九九九、九九五	一〇五	一二三、三五四
一八九八年	一、三八一	一、八七〇、三三七	一〇八	一二七、九二二

F.P.Nos.
1013

一八九九年	一、二四二	一、六八六、九二〇	一三三	一六九、六〇六
一九〇〇年	一、一五六	一、五八八、九七〇	一六五	二三一、三五四
一九〇一年	一、〇七九	一、四七九、九八二	一八八	二七三、七八〇

右ハ一〇〇噸以上ノ鐵及ビ鋼製帆船ノミノ統計ニシテ「ロイズレジスター」ニ掲載セ
 ラレタルモノ、ミニ止メタリ而シテ佛國帆船ニシテ「ロイズレジスター」ニ掲載セラ
 レザルモノ許多アリ目下建造中ノ分ヲ合セ大約五十五萬噸以上六十五萬噸程ニ上
 ルベシト云フ

而シテ前表ノ如ク英國帆船ガ頻年衰頽セルハ主トシテ外國特ニ佛國ノ保護政
 策其他貨物汽船ノ競争ニヨリ運賃ハ漸ク下落シ竟ニ收支相償ハザルコト、ナ
 リ新船構造ハ勿論差控ヘ古船ハ他國ニ賣却スルカ又ハ之ヲ解船シ寧ロ豊富ナ
 ル石炭ヲ利用スル汽船ヲ以テ之ニ代フルガ故ニシテ多數論者ハ之ヲ以テ自然
 淘汰ノ結果トシ帆船ニ補助金ヲ下附スル必要ヲ認メザルガ如シ其理由ハ佛國
 帆船ノ成績良好ナラザルコト又近世貿易ニ於テハ汽船ハ漸時其數ヲ増加シテ
 海運機關ノ要素トナレルハ自然淘汰ノ然ラシムル所ニシテ帆船ノ減衰ハ敢テ
 意ニ介スルニ足ラズ又ヨシ帆船ハ無用ノモノニ非ザルモ之ヲ補助獎勵スルハ

帆船獎勵ノ
可否

恰カモ汽車ノ競争ニ對シ郵便馬車ノ減ビニコトヲ憂ヒテ補助スベシトノ議論ト一般探ルニ足ラズト云フニ在リ然ルニ少數論者ノ說ニ從ヘバ帆船ハ必ズシモ汽船ト兩立スベカラザルモノニ非ズ元來帆船ノ構造費並ニ航海費用ハ至テ廉ナレドモ主トシテ風力ヲ利用スル結果熟練ナル船員ヲ使用スルモ猶航海日數ニ一定ノ標準ナキノ弊アリ又汽船ハ構造費并ニ航海諸費用特ニ燃料石炭ニ莫大ノ經費ヲ要スルノ嫌アレドモ風向ノ順逆等ニ關セズ自由ニ航行シテ以テ時間ヲ節スルコト夥シ此クノ如ク兩々相比較スル時ハ一利一害容易ニ帆船ノミヲ等閑ニ附スルコト能ハズシテ費用少ナキ帆船ヲ不急貨物ノ運送ニ利用セバ船主ノ得ル所些カラズ例ヘバ各種ノ材木石炭石油煉瓦硫黃セメント石材穀物等ノ如キハ運送長時間ヲ要スルモ是ガ爲メニ腐敗變質ノ恐れ些ク其價格ノ變動モ概シテ多カラザル商品ナレバ此等ヲ帆船便トナス時ハ低廉ナル運賃ヲ活用スル利益コソアレサシテ商人ノ受クル損失ナシトス蓋シ帆船ハ既ニ述ベタルガ如ク構造費些キノミナラズ之ヲ汽船ニ比スル時ハ其乗組員ヲ省クコト夥シク航海費用ノ大部ヲ占ムル石炭ヲ要セズ又港費荷物費ヲ汽船ニ比スル時

ハ後者ニアリテハ一刻モ空シク滞在セシムルコト不利益ナルガ故多ク船主ハ陸上ニ倉庫ヲ設ケ又ハ解舟ヲ備ヘ倉庫ヲ有セザル時ハ倉庫會社ノ倉庫ニ自己ノ費用ニテ倉預ケヲ爲シ引渡ヲ了スル等之ニ要スル費用夥シク沿岸小航海又港ノ慣習ニヨリテハ汽船ト雖ヘ凡直渡シヲ爲ス例外アリ通シ荷物ヲ接續スルニ於テモ同様ノ手數ヲ探ラザルベカラズ之ニ反シ帆船ハ貨主ガ本船ヨリ貨物ヲ引取ルマデ相當ノ日子間港ニ滞在セシムルモサシテ船主ノ不利益ニアラズ又接續ヲ要スル時ハ他船ノ入港ヲ待チ本船ヲ横附ケニナシ積移スコトモ得ベシ如斯利便アルガ故ニ航海距離ノ割合ニ其運賃比較的廉價ニテ割合フコト、ナルベシ且汽船ノ生命タル石炭ノ量ハ日進月歩ノ汽船ニ應ジ未來幾年ヲ保ツカハ俄ニ測リ知リ難シト雖ヘ凡早晚其量盡クルカ又盡キザルモ供給ハ需要ヲ充スコト能ハザル場合アルハ明カナリ尤モ技術ノ進歩ニヨリ石油ヲ代用シ其他動力ノ變更ニヨリ必ズシモ石炭ヲ要セザルコト、ナランモコハ未來ノ問題ニシテ差當タリ限リアル石炭ヲ濫費センヨリハ不急ノ航運ニハ專ラ帆船ヲ利用スルコト、セバ汽船ノ濫造競争ノ結果船主ノ收入減少スル不利益ヲ防グニ

庶幾カラシカ海外諸國ヲ窺フニ米國ノ如キハ帆船ヲ利用スルコト夥シク近時大噸數ノ帆船建造ニ汲々タリ彼七本橋一、〇〇〇噸鋼製帆船ハ蓋世界最大ノモノナリト云フ同國ニテハ此クノ如キ經費ノ廉キ載貨力多キ且速力モ比較的大ナル帆船ヲ石炭、石油、材木等ノ運送ニ用キ能ク汽船ニ對抗シ相當ノ收益アリト云フ

又佛國政府ガ前ニ述ベタルガ如ク特ニ帆船建造ヲ獎勵セシ所以ハ由來海事志想ニ乏シキ國民ヲ驅テ先風向ノ變化潮流天候ノ模様ニヨリ臨機應變ノ處分ヲ要スル帆船ノ船員タラシメ漸ヲ追フテ海運業ヲ盛ナラシメントノ主旨ニ出テシナリ

近時英國ニ於ケル少數者ノ意見トシテ一九〇三年グラスゴーノ船員協會ニ於テ多數ノ船長機關長等集合シ帆船獎勵ノコトヲ議シ有名ナルリバブルノ船主レイランド(H. W. Leyland)氏ニヨリ政府ニ建議スルコト、ナレリ其獎勵金下附ノ條件トシテ論ズル所凡ソ左ノ如シ

一、獎勵金ヲ下附スベキ帆船ハ總噸數五〇〇噸以上ニシテ英國ノ船籍ニ登録セラレ外國航

路ニ從事スルモノニ限ル

二、獎勵金ハ總噸數一噸ニツキ十五志ノ割合ニテ總支出金ハ現今外國航路ニ從事セル帆船ノ總噸數ニ對スル額ヲ以テ限度トス獎勵金ノ下附ヲ受ケル船舶海難其他ノ事故ニヨリ登録ヲ抹削セラレタル時ハ其補欠トシテ該金額ヲ限リ之ヲ他ノ新帆船ニ下附ス

三、獎勵金ヲ下附セラル、船舶ハ政府ノ命令ニヨリ年齡十五歳以上ノ修業生或ハ水夫見習生ヲ乗組マシメ之ヲ教練スル義務ヲ有ス但政府ノ命令ニ依ルモノ及ビ船主自ラ乗組マシムルモノヲ通シ左ノ員數ヲ超過スベカラズ

總噸數三〇〇噸ニ付キ修業生或ハ水夫見習生ノ數一人トス修業生及ビ水夫見習生ハ悉ク海軍豫備員タルベキモノトシ各修業生乗組年限ハ四箇年ニシテ船主ハ之ニ少額ノ手當金ヲ與ヘ其額ハ年々適宜増加スベシ

四、各船舶ニ下附スベキ獎勵金ハ十箇年ヲ以テ限リトス

F.P.No. 905 1004
沿岸貿易制
限法ト英國
ノ海運

第四點ノ沿岸貿易制限法ハ外國船ノ競争ヲ沮止シ内國船ヲシテ比較的ヨキ運賃ヲ得セシムルヲ以テ一種ノ間接補助トモ云フベク自由放任主義ヲ採ル英國船舶ノ繩張り内ハ漸ク減少セラル、不利益アリ米國ノ如キハ紐育ヨリケープボーンヲ迂廻シ桑港ニ至ル一五、〇〇〇海哩桑港ヨリホル、及ビ比律賓ニ至ル航海ヲサヘ沿岸航海ト聲言シ米國船舶ニ非ザレバ自由ニ航行スルコトヲ許

F. P. 980
1188

サズ佛國モ亦本國ノ港ヨリアルジェール西印度東洋諸殖民地ニ至ル航海ヲ露國ハバルチック海黒海諸港ハ勿論露國諸港ヨリ浦鹽斯德ニ至ル航海ヲスラ沿岸航海ト公言セリ

此他西班牙ハ同國船ガ本國殖民地間ヲ航行スル時ハ特別ノ保護ヲ與ヘブラジル智利コロンビヤ伊太利報復的(ベルー、ルー、マニヤ、グエチヅエラ等ハ沿岸貿易ヲ自國船舶ニ限ル)(獨逸和蘭、デンマーク、葡葡牙ハ本國殖民地間ニ制限法ヲ布カズ)

如斯制限ハ英國ノ貿易航海ニ影響スル所些ナカラザルガ故ニ勢ヒ起ルベキ問題ハ

大英帝國ノ沿岸貿易ヲ英國船舶ニ限ルノ可否

是ナリ多數人士中ニモ濠洲人民ハ之ヲ賛成シ或ハ英國船舶ノ航通ヲ沮止セザル國ノ船舶ニ限リ交互的(Reciprocal)ニ之ヲ許可スベシトノ條件ニテ賛成ノ意ヲ表スルモノアリ尤モ大英帝國諸港間ヲ航海スル船舶ノ總噸數ノ九割一分ハ英國船舶ニシテ外國船ハ僅カニ九分ニ止マルガ故ニ九分丈ケノ利益ヲ得ンガ爲メニ他國政府ノ復仇的行爲ヲ増進セシメンハ寧ロ愚策ナリトノ説ヲナスモノ

F. P. Nos.
905
907
908

アレドモ英國領域ノ海岸線ハ實ニ世界第一ナレバ他國ノ復仇等ハ毫モ恐ル、ニ足ラザルノミナラズ他國政府ガ英國船舶ヲ排斥セント欲スレドモ百種ノ製產品ヲ輸送スル代用船舶ニ苦ムガ故ニ到底絶對的ニ之ヲ遂グルコト能ハザルベシ

サーギツフエン(Sir R. Giffen)ノ提案ニ依ラバ

甲、外國船ハ廣義ノ大英帝國沿岸貿易例ヘバ英國ト濠洲印度間、濠洲ト印度間等ノ貿易ニ従事スルコトヲ得ズ

乙、外國船ハ英國船ト同様ノ構造艦裝ヲ有シ検査規則ノ適用ヲ受ケ外國政府ヨリ受クベキ造船獎勵航海獎勵金以上ノ運上ヲ納附スル時ニ限リ上記諸港間ノ貿易ニ従事スルコトヲ得ベシ

甲乙二説孰レカヲ採ルハ英國焦眉ノ急務ニ屬スト之ヲ要スルニ英國ノ自由主義ノ貿易ハ外國政府ノ直接又ハ間接補助ニヨリ影響ヲ受クル所些少ニ非ザルガ爲メ自由貿易主義ニ反對ノ行爲并ニ自由主義ヲ利用シテ英國ノ貿易ヲ沮害シ以テ自家ノ口腹ヲ養ハントスル他國民ノ政策ニハ宜シク留意シ必要ニ應ジ

沮止的政策ヲ樹立スベシ而シテ英國船舶ニ限り沿岸貿易ヲ許可スベシトノ主義ノ實行ハ實ニ急務ニ屬ストノ世論近年露々タリ蓋外國政府ノ保護政策ハ最上ノ貨物ヲ至廉ノ市場ニ求ムトノ原則ヲ放棄シ所謂自由競争ヲ中止シ虛偽的價格ヲ構造スルモノナルガ故ニ英國ノ努ムベキハ外國政府ノ關涉ニヨル自家殖産上ノ襲撃ニ應戰スルニ在リ

英國殖民地中加奈陀ハ率先シテ

外國建造船舶ハ其加奈陀ニ登録セラル、ト否トナ問ノズ税關長ヨリ特許ヲ受ケタル場合ノ外加奈陀ノ沿岸貿易ニ從事スルコトヲ得ズ而シテ此特許ヲ得ンニハ船體汽機汽鍋織製品等ノ市價ノ一割五分ノ從價稅ヲ支拂ハザルベカラズ但一九〇二年九月一日以前ニ英國船舶トシテ登録セラレタル外國建造船舶ハ此限ニ非ズ

F.P.N. 1018

トノ法律ヲ發布シ一九〇二年十月五日ヨリ之ヲ實施セリ
濠洲ニテモ之ト類似ノ法律ヲ制定セント目下熟議中ニシテ各種團體ノ賛成ノ聲高シト聞ク

以上列記スル所ハ諸國保護政策ノ英國海運并ニ貿易ニ及ボセル障害ナレドモ此障害タルヤ甚ダ微細ノモノニシテ所謂九牛ノ一毛ニ過ギズ英國商務省ノ調

英國海運ハ他國ノ保護政策ノ爲メニ如何ニ影響ヲ受ケルヤ

查ニヨレバ外國競争者ノ爲メニ英國海運業ハ稍々衰微ニ傾ケリトノ風評ハ完ク事實ニ反シ同國ノ海運ハ依然繁盛ナル地位ヲ持續スルノミナラズ益健全ナル發達ヲナシ優ニ覇者タル資格ヲ失ハズト尤モ幼穉ナル外國船舶ノ噸數ノ增加割合ハ非常ニ發達セル英國船舶ノ噸數ノ增加割合ニ比シ著明ナルハ争フベカラザル事實ニシテ等シク倍加スト雖モ百噸ヨリ二百噸ニ増加スルヨリモ一噸ヨリ二噸ニ増加スル方容易ナルハ何人モ知リ易キコトナルベシ

一八九〇年ヨリ一九〇二年ニ至ル世界ノ汽船總噸數ハ一三、〇〇〇、〇〇〇噸ヨリ二六、〇〇〇、〇〇〇噸ニ増加シタルニ拘ハラズ同期間英國汽船ノ割合ハ世界總噸數ニ對シ六割三分四厘ヨリ五割二分八厘ニ下レリ而カモ噸數ヨリ云フ時ハ八、二五〇、〇〇〇噸ヨリ一三、五〇〇、〇〇〇噸ニ増加シタルナリ之ヲ亦獨逸汽船ノ增加割合ニ比較セバ獨逸船舶ハ世界總噸數ニ對シ七分三厘ヨリ一割二厘ニ増加セリト雖モ其其實總噸數ハ九二八、〇〇〇噸ヨリ二六〇〇、〇〇〇噸ニ増加セルニ過ギザレバ世界總噸數ニ對スル割合ヨリ打算スレバ英國ハ十三年ノ後ニ減少シ後進國タル獨逸ハ増加セリト雖モ噸數ニ至リテハ却テ英國ハ五

割三分ナリ又最近十年間ニ於ケル蘇西海峡通過船ヲ標準トセンカ英國船舶ノ船數并ニ噸數割合ハ減少シ獨逸船舶ノ船數并ニ噸數割合増加セルコト左表ニヨリ明カナリ

國名	一八九〇年		一八九五年		一九〇一年	
	船數ノ割合	總噸數ノ割合	船數ノ割合	總噸數ノ割合	船數ノ割合	總噸數ノ割合
英國	七割四分	七割六分	六割七分	七割五分	五割六分	五割七分
獨逸	八割四分	七割五分	八割九分	八割三分	一割三分	一割六分
佛國	四割九分	五割七分	八割一分	八割五分	七割六分	七割六分

然リ而シテ保護自由兩政策何レヲ採ルニ拘ハラズ自國船舶ニ成ルベク政治上ノ制限束縛ヲ與ヘズ外國船舶ト自由ニ競争スル餘地ヲ與フルコトハ最必要ナリ然ルニ英國ニテハ却テ行政上各種ノ制限束縛アルハ寧ロ奇怪ノ現象ナリ今其重要ナルモノヲ列示セン

其一 同國商務省ノ諸規則就中載貨吃水法 (Load Line Act) ノ如キハ英國船ニノミ之ヲ適用シ外國船ニシテ英國ノ港ニ來泊スルモノニハ之ヲ適用セザルガ爲メニ英國船主ノ被ル不利益些少ニ非ザルナリ例ヘバ某船ノ如キハ英國船舶ナリシ時ハ其積噸數一八二五噸ナリシニ

英國ニ於ケル行政上ノ制限束縛

F.P.Nos. 1055

且獨逸人ニ賣却セラル、ヤ二、一〇〇噸即チ一割五分多量ニ荷物ヲ積ミ得ベキコト、ナリタルガ如シ(加之獨逸船舶ハ船員比較の少數ニシテ各人ノ給料之ヲ約同大ノ英國船ニ比スレバ遙カニ低廉ニシテ且ツ船體保險料ノ割合モ低率ナリトス) 載貨吃水法ヲ英國ノ港ニ出入スル外國船ニ強テ適用スルコト能ハザルガ故過積ニシテ航海ニ不適ナル外國船舶ヲ差止ムル手段ヲ探ラントスルモ如何ナル經驗家、鑑定家ト雖モ吃水線ヲ施サザル船舶ノ外面ヨリ過積ナリヤ否ヤヲ判斷スルコトハ不可能ノ事ニ屬スルヲ如何セン又外國船ニシテ任意ニ吃水線ヲ施スモノアリト雖モ英國法ニ準據セルモノナリヤ否ヤモ正確ナラズ結局斯クノ如キ政治上ノ制限束縛ハ成ルベク廢止シ止ムヲ得ザルモノニ至リテハ之ヲ存續スルモ自國船舶ニノミ適用スルコト止メ廣ク之ヲ外國船ニモ適用セザレバ公平ヲ失スベシ尤モ之ヲ嚴重ニ外國船ニ適用センカ相手國ノ感情ヲ害シ國際間問題ニ至ラザルトモ限ラレズ宜シク深慮セザルベカラズ

其二 燈臺稅 (Light dues) ハ燈臺燈臺船浮標、烽火霧中信號、難破物取除等ノ費用ニ充テンガ爲メ英國ノ港ニ出入スル内外船ヲ問ハズ均シク賦課スル所ニシテ之ヲ廢スルモサシテ英國ノ海運ニ利スル處ナシト言フモノト之ヲ存續スベシト言フ少數論者アレモ輿論ハ絕對的ニ之ヲ廢シ道路點燈料ト同様ニ官費トナスベシトノ說ニ傾クモノ、如シ蓋シ燈臺稅ヲ船舶ノ負擔ト爲スモノハ世界廣シト雖モ英國及ビ土耳其ニ過ギズシテ多數ハ一般人民ノ負擔スル所ナリ又燈臺稅ヲ外國船ニ課スル結果相手方ハ復仇的ニ英國船ニ課稅スコトアリ例ヘバ米國ノ如キハ同國ニ入港スル外國船ハ其相手國ガ自國船舶ニ燈臺稅其他ノ諸稅ヲ賦課セ

ザル時ハ敢テ問ハザルモ英國ノ如ク燈臺稅ヲ課セル國ノ船舶ニハ一噸六仙ノ噸稅ヲ課スルガ如シ而シテ英國船舶ノ米國ニ入港スルモノ多クシテ米國船舶ノ英國諸港ニ來ルモノ非常ニ些キガ故ニ結局英國ノ米國ニ支拂フ噸稅ハ約六〇〇〇磅乃至八〇〇〇〇磅ナレト米國ヨリ受取ル分ハ僅カニ五〇〇〇磅位即チ前者ノ十分ノ一ニ充タズ而シテ一年間ニ收入シ得ベキ燈臺稅約五〇〇〇〇磅ノ内僅カニ一六六〇〇〇磅ハ外國船ノ負擔トス然レバ英國船主ノ負擔スル失費他國船主ヨリ大ニシテ特ニ米國トノ貿易ニ從事スル船舶ニ至リテハ實ニ兩國政府ニ課稅セラル、不利益ノ地位ニ在リト云ハザルベカラズ

此他嚴重ナル移民船取締法ノ如キハ外國船ニ適用セラレズ又船客船員ノ生命ヲ失ハシメタル場合ノ英國船主ノ責任ハ法律ニ規定スル所ナレト之ヲ外國船ニ適用スルコト能ハズ甚不便トス又外國船ヲ相手取り英國ノ裁判所ニテ辨金ヲ請求スル途ナシ是等法典ノ不備ハ宜シク改正セザルベカラズ

之ヲ要スルニ海運ニ於ケル保護自由ノ兩論者ハ尙一般貿易ニ於ケル保護自由ノ兩論者ノ如ク互ニ議論ヲ闘ハシ相讓ラズト雖ヘ凡前節ニ詳論セシガ如ク比較的の自由競争主義ヲ採ル英、米、獨諸國ニ於ケル海運ハ益發達シ保護關涉ヲ以テ著名ナル佛、伊、澳諸國ノ海運ハ益衰頽シテ振ハザルハ即チ自由主義優レルヲ證

自由主義ノ勝利

保護政策ハ運賃ノ支拂ハ節約シ得ヘシトノ説

1895, 2003

明シテ餘リアルモノナリト謂ハザルベカラズ加之保護論者ノ論點ハ動モスレバ經濟上ノ學理ヲ離レ所謂俗人ヲ迷ハシ得ベキモ識者ヲ首肯セシムルコト能ハザルナリ其世俗ヲ過リ易キ議論ノ一二ヲ掲ゲンニ

第一、保護政策ノ爲メニ外國ノ船舶ニ支拂フベキ運賃ヲ節約シ得ベシト云フニアリ論者之ヲ米國ノ實例ニ徵シ同國ニ於ケル商工業ノ發達ハ海運業ノ發達ニ比シ甚シキヲ以テ製產品ノ運送ニハ外國特ニ英國船ヲ利用スルノ止ムヲ得ザルモノアリ其運賃トシテ支拂金高一年約三億餘圓ニ達シ絶エズ正貨ヲ以テ英國ニ支拂フ豈恐レザルベケンヤト此論者ノ誤謬一ニシテ足ラズト雖ヘトモ其最甚シキハ蓋輸出品ノ價格ヨリハ運賃ヲ差引キ輸入品ニハ之ヲ加ヘザルベカラズトノ誤解ナルベシ思フニ經濟上米國ハ英國ニ比シ自然ノ富ヲ多量ニ有スルガ故ニ其資本及勞力ノ生産力後者ニ比シ大ナリ從テ貿易上米國ハ利益ヲ占メ結局其運賃ノ全部又ハ大部ハ英國人ノ負擔タルベシ若シ此學說ニシテ眞理ナラズトスルモ前記三億餘圓ハ正貨ヲ以テ之ヲ英國ニ送金スルニ及バズ所謂微妙ナル「國際貸借」ノ作用ニヨリ輸出品ヲ以テ之ヲ帳消シスルコト容易ナリ加

之外國船中米國人ノ投資ニ懸ルモノ許多アルガ故ニ其利子配當金トシテ米國人ノ囊中ニ入ル金高些少ナラズトス更ニ一層歩武ヲ進メ外國船ノ從事セル海運業ノ報酬トシテ前記三億餘圓ヲ支出スルニ代ヘ一切米國人ガ代テ此事業ニ從ガヒ前記金額以上ヲ要スレバ結局經濟上損耗トナルノミナラズ假ニ保護論者ノ主張通りニ米國ノ資本ヲ利用シ米國人ノ乘組メル米國建造船ヲ以テ外國船ニ代ヘ三億餘圓ノ運賃ヲ實收センニハ何千億ノ資本ヲ他ヨリ割愛セザルベカラズ此資本ヲ他ノ事業ニ投入シ四億圓ノ利益アリトセバ差引キ一億圓ノ損失トナル勘定ナリ加之人爲的ニ海運業ニ資本ト勞力トヲ集注センニハ他ノ事業ニ之ヲ集注シタルト同一ノ報酬ヲ得ザルベカラザルト同時ニ外國船ノ競争モアレバ結局毎年約一億圓ノ補助金ヲ下附セザルベカラズ補助金ノ制度ヲ採ル時ハ收稅費其他ノ行政費ヲ要スルノミナラズ他ノ事業モ徵稅ノ爲メニ些カラザル故障ヲ受クベシ

前記ノ理由ニヨリ米國ニ於ケル一般ノ利息ト勞銀ガ海運業ノ利息ト勞銀迄低下スルカ又ハ海運業ニ投ゼラレタル資本ト勞力ノ生産力増加シ高キ利息ト勞

銀トヲ支辨シテ尙積荷主ニ割安ノ運賃ヲ課シ得ラル、ニ至リテ始メテ海運業ノ有利ナリト云フベキナリ

第二商業ハ國旗ニ從フ(Trade follows the flag)ト云フコトニシテ第一ノ議論ヨリモ一層世俗ヲ誤リ易キモノナリ之ヲ米國ノ實例ニ徵スルニ同國トレゾアントトノ商業近時發達ヲ始ムルヤ漢堡亞米利加線ハ定期航海業ノ有利ナルヲ看破シ紐育ト地中海東沿岸間ノ航路ヲ開クニ至レリ又米國ト南阿英領殖民地トノ貿易ハ直航々路ヲ有スル英獨ノ南阿ニ於ケル貿易ヨリモ長足ノ進歩ヲ爲シ米國製農具ハ輕便堅固ニ且ツ廉價ナルヲ以テトランスヴァールノ市場ニ於テ獨逸製品ヲ驅逐セリ然レモ獨逸船ハ喜ンデ米國品ヲ運送スルナリ又米國ト支那トノ貿易品ハ大部米國船舶ニヨルモ英日獨ノ諸船モ亦其幾分ヲ運送スルコト米國ト濠洲印度間ニ於ケルガ如シ

上記ノ實例ニヨレバ海運業ハ一種世界的商業タルヲ失ハズシテ機敏ナル船主ハ世界各地ノ運賃市場ヲ通ジ有利ナル航路ニハ直ニ手ヲ出ス有様ナレバ經濟上ノ見地ヨリ論ズル時ハ貿易國ト自國トノ間ニ必ズシモ直航々路ヲ要セザル

商業ハ國旗ニ從フトノ

1155

210

ナリ

尤モ見込利益畧同一ナレバ商業方向ハ愛國心ノ爲メ決定セララル、コトナキニ非ズ例ヘバ獨逸帆船支那ニ於テ貨物ヲ滿載シ之ヲ漢堡ニ仕向クルモ紐育ニ仕向クルモ見込利益畧同一ナレバ多分漢堡ニ向ケ航行スルガ如シ然レモ斯クノ如キ場合ハ寧ろ稀有ノ事ニ屬シ是ヲ以テ保護政策施行ノ理由ト爲スニ足ラザルハ勿論ナリ又國家ノ保護ヲ受クル定期航路線ハ自然ノ順序トシテ歸リ荷ヲ本國ニ輸入スルガ故ニ貿易ハ之ガ爲メニ自然擴張スベシト云ハンカナレモ目今諸國政府ノ被保護船ニシテ貿易品ヲ運送スルモノ比較的些少ナリ即チ英國ニテハ僅カニ全商船ノ二分獨逸船ハ六分ニ相當スル船舶助成金ヲ受ケ定期郵便航路ニ從事スルニ過ギズ佛國商船々主ハ汽船ト帆船トヲ問ハズ補助金ヲ得ルニ汲々乎トシテ成ルベク長航路ヲ撰ミ眼中又自國ノ貿易發展策ナルモノナシ又定期航路ヲ樹立シテ貿易ヲ發達セシメントハ佛國政治家ノ最苦心セシ所ナルガ國家ノ負擔多クシテ好結果ヲ得ラザリシニ拘ハラズ米國ハ此邊ニツキ殆ンド施ス所ナクシテ其貿易ハ非常ノ進歩ヲ爲セリ之ヲ要スルニ船主ノ

如何ナル場合
合ニ補助金
ヲ下附スベ
キヤ

海軍上ノ必
要

國籍ハ商業ノ發達ニツキサシテ主要ノ要素タラザルモノニシテ國旗ヲ人爲的ニ増加セシメントノ保護政策ハ識者ノ探ラザル所トス然ラバ次ニ起ルベキ問題トシテ如何ナル場合ニ補助金ヲ下附スベキヤト云フニ大凡左ノ如キニ場合トス

一、海軍上ノ必要(Admiralty purposes)

二、郵便物運送其他政治上ノ必要(Postal and political purposes)

戰時補助巡洋艦ノ必要ハ近時ノ戰爭ニ於テ益其必要ヲ認メラレタル所ニシテ海軍補助ハ後進者宜シク英國ヲ模範トスベシ尤モ一部論者ハ構造上補助巡洋艦ハ石炭庫并ニ汽關室ノ膨大ヨリ船腹狹少ナレバ平時商船トシテ使用スルニハ不經濟ニシテ且ツ其速力快速ナル巡洋艦ニ比シ遅ク且船體ノ餘リ輕キニ過ギ戰闘力ニ乏シキヲ以テ戰時ニモ不利ナリト云フモ多數ノ論者ハ補助巡洋艦ハ戰時斥候船(scout) 又ハ通報船トシテ有利ナルノミナラズ敵國ノ武装セル商船ノ襲撃ニヨリ被ルベキ自國ノ商船ヲ保護スルノ利益アルガ故ニ一般多數ノ利益ノ爲メニ一部ノ船主ヲ保護スル亦何

ノ不可カアラントノ説ニ傾ケルガ如シ要スルニ巡洋艦ヲ建造スルヨリモ海軍省ノ設計ニ基キ巡洋艦ニ劣ラザル大速力ヲ有シ石炭搭載力多キ補助巡洋艦ヲ補助スル方經濟的ナリトセバ撰擇ニ撰擇ヲ重キ若干ノ商船ヲ有事ノ日ニ備フ蓋シ良策ナルベシ

郵便物運送上
其他政治運送上
ノ必要

被保護船主
ノ利益
ノ保護

獨立國ノ體面ヲ保タンニハ郵便物ノ運送、外交官、領事官員ノ往來其他海外駐在ノ兵員ヲ交代セシメンガ爲メニ恰好ナル自國船ヲ要スルコト勿論ナリ殊ニ遠方ニ殖民地ヲ有シ戰時食料品ヲ外國ニ仰グ國等ニ在リテハ母國ト殖民地トノ間ニ自國船ノ航路ヲ開クモノナキ時ハ殖民地ノ安全ヲ保チ難シ而シテ郵便物運送助成金ヲ下附スルニ當リテハ公平ナル競争入札ニ據リ助成金ノ割合ハ勤勞ノ價值以上ニ出デシメズ終始嚴重ナル監視ヲ爲スベシ諸國政府ノ助成金ヲ窺フニ多クハ勤勞ノ價值以上ニ在リ其差額ヲ以テ貿易ノ發展ニ酬ヒントノ經濟上ノ理由ニ出ヅルガ如シト雖ヘ厄斯克ノ如キハ徒ラニ被保護船主ヲ肥スモノニシテ其國全般ノ海運并ニ商業ニ補助スル所ナシ

然リ而シテ前記助成金ヲ下附スルニ當リ船主ノ服従スベキ重要ナル制限ハ左

ノ如シ

- 一、速力ニ就キ
- 二、戰時ノ徵用ニ就キ
- 三、船舶ヲ外國人ニ讓渡賣渡ス等ニ就キ
- 四、船員ノ國籍ニ就キ
- 五、運賃率ニ就キ

速力ニツキ

戰時徵用ニ
ツキ

速力ニ就テノ制限ハ海軍補助金ニ於テ特ニ痛切ナリ郵便物運送助成金ヲ下附スルニ當リテモ同一航路ニ於ケル他國ノ郵便船ト少クモ同等ノ速力アル船舶ヲ具ヘシムルコト肝要ナリ

郵便物運送助成金ヲ下附スルニ當リ受命者ノ船舶ヲシテ戰時炭水支給船、通信船、哨艇、病院船等ニ變更セシメンガ爲メ特定ノ使用料ヲ補償シテ徵用シ又ハ特定ノ價格ヲ以テ買收ニ應ズルノ義務ヲ規定スルヲ可トス若シ此規定ナキ時ハ我政府ガ日清戰爭ニ於テ不當ノ使用料ヲ支拂ヒタルガ如キ米國政府ガ米西戰爭ニ於テ不當ノ買收價格ヲ支拂ヒタルガ如キ損失ヲ釀スベシ本邦ニハ徵發令

(明治十五年八月) ナルモノアリ政府ガ借切トシテ汽船ヲ徵用シタル時ハ船員ノ飲食料石炭汽鐘水其他航運ニ關スル實價ハ一切政府持トシ別ニ損料トシテ一箇月ニ船舶買入代價ノ六十四分ノ一ヲ給與スル旨ノ規定アリ六十四分ノ一トハ蓋シ英國ノ商船股分法ニ基キ六十四箇月分ノ貨貨料ヲ以テ船價ト同一ニ看做ストノ標準ニ出デタルモノナルベケレモ甚ダ漠然タルモノニシテ同等ノ船舶ニテモ買入價格ノ高低ニヨリ其損料ヲ異ニシ又徵用當時ニ於ケル船體ノ新舊ニ別ナキヲ以テ甚ダ不公平ナリトス故ニ命令書ニ船齡ニ準ジ一噸何程ト前以テ使用料ヲ規定スルニ若カズ又買收價格ハ英國政府ト「キユナード」トノ契約書ニ於ケルガ如ク新造船ノ價格ヨリ毎年正當ナル年々ノ減價引除金ヲ控除シタル殘額即チ帳簿上ノ價格ヲ標準トスルヲ至當トス

運兵船

貨物船

陸軍運送船(病院船)

交通船
特務船

運兵船

運兵船ハ主トシテ軍隊ノ輸送ニ從事スル船舶ニシテ須要ナル資格ヲ掲グレバ左ノ如シ

- 一 總噸數ハ三千噸以上ナルコト
- 一 速力ハ十節以上ナルコト
- 一 全通セル二重底ヲ具ヘ其壓給水面ニハ多量ノ飲料水ヲ貯藏シ得ベキコト
- 一 船齡ハ十五年未滿ニシテ石炭ノ消費少ナキモノ
- 一 船口大ナルコト(幅十二尺長二十尺内外)
- 一 揚貨機ハ一船口毎ニ二箇ヲ具ヘ其力能ク三噸以上ノ重量ニ耐ヘ馬匹ヲ摺揚ルモ舷側ニ馬腹ノ觸レザルモノ
- 一 船窓(Cargo Port)ヲ具フルモノ
- 一 上甲板面ハ木ヲ以テ覆ヒ廣クシテ小蒸汽及ビ解舟ノ搭載ニ便ナルモノ
- 一 一二等室ノ床數ハ總噸數ノ百分ノ一以上ナルモノ
- 一 下甲板ノ裝置ナキ船舶ハ「ホールドビーム」(Hold Beam)ヲ具フルモノ
- 一 製水器及ビ電燈ノ裝置アルモノ
- 一 二十噸以上ノ重量物ヲ揚ケル大起重機ヲ具フルモノ

貨物船

海上運送II第四章 海運政策II第二節 保護關涉主義ト自由放任主義

四〇〇

貨物船ハ左記ノ貨物運送ニ従事スル船舶ナレバ夫々恰好ナル装置ヲ具ヘザルベカラズ

- 一、糧秣、被服、兵器、彈藥等
- 一、鐵道材料(機關車、貨車、客車等)
- 一、軌條
- 一、枕木
- 一、石炭

病院船

病院船ハ航海ニ長時日ヲ要セザルガ故ニ二千五百噸乃至四千噸許ノ客船ヲ可トス須要ノ資格ハ

- 一、二重底ヲ有スルモノ
- 一、通氣探明ニ十分ナル装置アルモノ
- 一、擔架ヲ自在ニ出入セシムベキ船窓ヲ各艙ニ具フルモノ
- 一、各病室ハ階梯ヲ昇降セズシテ通行シ得ベキモノ
- 一、速力大ニシテ動搖少ナキモノ
- 一、電燈ノ装置アルモノ
- 一、一、二等客室多數ナルモノ

交通船

交通船ノ大小ハ航路ト其他ノ事情トニヨリ差違アレモ須要ナル資格ハ

- 一、速力大ナルコト
- 一、一、二等客室多數ナルモノ
- 一、中甲板全通シ通氣探明十分ナルモノ
- 一、貨物搭載ニ便ナルコト
- 一、比較的少量ノ淡水及ビ燃料炭搭載ニ便ナルモノ

交通船ノ内五百噸以下ノ小船舶ハ沿岸交通用トシテ吃水淺ク速力大ナラザルベカラズ

特務船

特務船ニ左ノ數種アリ

- 一、水船………全艙ヲ清水ノ貯藏ニ供用ス
- 二、電纜布設船………吃水淺ク艙口大ニ揚貨機ノ力強ク上甲板平坦ナルモノヲ佳トス
- 三、工作船………艙内ハ材料ノ倉庫ニ中甲板及ビ上甲板ハ工場ニ使用ス此種ノ船舶ニハ技師及ビ職工ヲ多數乗組マシムル必要アレバ相當ノ客室ヲ具ヘ且大起重機ヲ具ヘザルベカラズ

海上運送II第四章 海運政策II第二節 保護關涉主義ト自由放任主義

(四〇一)

四、碎氷船……船體極メテ堅牢ニシテ速力大ニ推進機ノ成ベク下方ニ在ルモノヲ貴ブ

之ヲ要スルニ運送船ノ用途ニヨリ須要ノ資格ヲ異ニスレドモ共通ノ資格ハ船齡若ク其船體諸機關堅牢ナラザルベカラズ蓋シ運送船ハ普通商船ニ於ケルヨリモ事務繁劇ニシテ且迅速機敏ノ行動ヲ爲サザルベカラズ故ニ屢船體諸機關ニ故障ヲ生ジ易キ粗造老朽ノ船舶ハ徒ラニ修繕時日ヲ費シ使用者ノ損失些ナカラズ又速力ハ十節以上タルヲ要シ九節以下ノ船舶ハ風波ノ爲メニ航海ヲ遲延セシメ軍機ヲ誤ル憂アリ探ラザル所トス揚貨機ノ不良ナルモノモ亦實驗上運送船タル資格ヲ缺ク而シテ運送船ノ主要部分ヲ占ムル運兵船ハ大型大速力ノ汽船ヲ貴ブ是搭載力が大ナルガ故ニ部隊ノ編成ヲ割カズ航海時日ヲ節シ動搖些クシテ兵馬ノ疲勞ヲ防グガ故ナリ但遠淺ノ港ニ陸揚ヲ要スル場合ニハ吃水淺キ比較的小船舶ヲ撰ムコトナキニ非ズ

船舶ノ賣買
讓渡ニツキ

船舶ヲ外國人ニ賣渡讓渡ス等ニ就テノ制限其他船主又ハ汽船會社ノ重役ハ本國人ニ限ル等ノ規定ハ戰時ニ於ケル必要ヨリ出デタルコト、ス又被保護船舶

運賃率ニツ
キ

ノ乗組人ヲ本國民ニ制限スルコトハ止ムヲ得ザル場合ノ外必要トス止ムヲ得ザル場合トハ例ヘバ熱帶地方ヲ航行スル船舶ニハ溫帶地方ノ火夫其勞役ニ堪エザルガ如シ

最高運賃率ヲ政府ニテ左右スル權限ヲ設クルノ理由ハ蓋シ被保護船ハ比較的善キ位地ニ在ルガ故ニ自然荷客ノ信用ヲ得他ノ同國船ヲ排除シ延テ其運賃率ヲ法外ニ高クセントモ限リ難シ斯クテハ保護ヲナス主意ノ一部ヲ誤リ却テ一國經濟上害毒ヲ流ス恐アレバナリ

政府ノ監督

前記ノ制限ヲ設クルノ外政府當路者ハ被保護船主ヲ鼓舞鞭撻シ努メテ依頼心ヲ除去セザルベカラズ各國ノ歴史ヲ窺フニ被保護船主ノ始メ保護ヲ出願スルヤ平身低頭哀願是事トシ次ニ賄賂手段ヲ以テ當路者ヲ瞞着シ後ニ至リ剛然保護ヲ請求シテ恬トシテ愧ヂザル者多シ是レ取リモ直サズ大ナル「乞食」ニシテ國家ニ無益ノ乞食ヲ養フ食物ハ即チ一般人民ノ膏血ナル租稅ナリ是レ豈保護ノ精神ナランヤ

第五章 海運業ノ經營

海運業ノ收入—積極的經營ニ就キテハ第三章及ビ第四章ニ詳述セリ本章ニ於テハ主トシテ海運業ノ支出—消極的經營ニ就テ述ベントス

第一節 不定期船

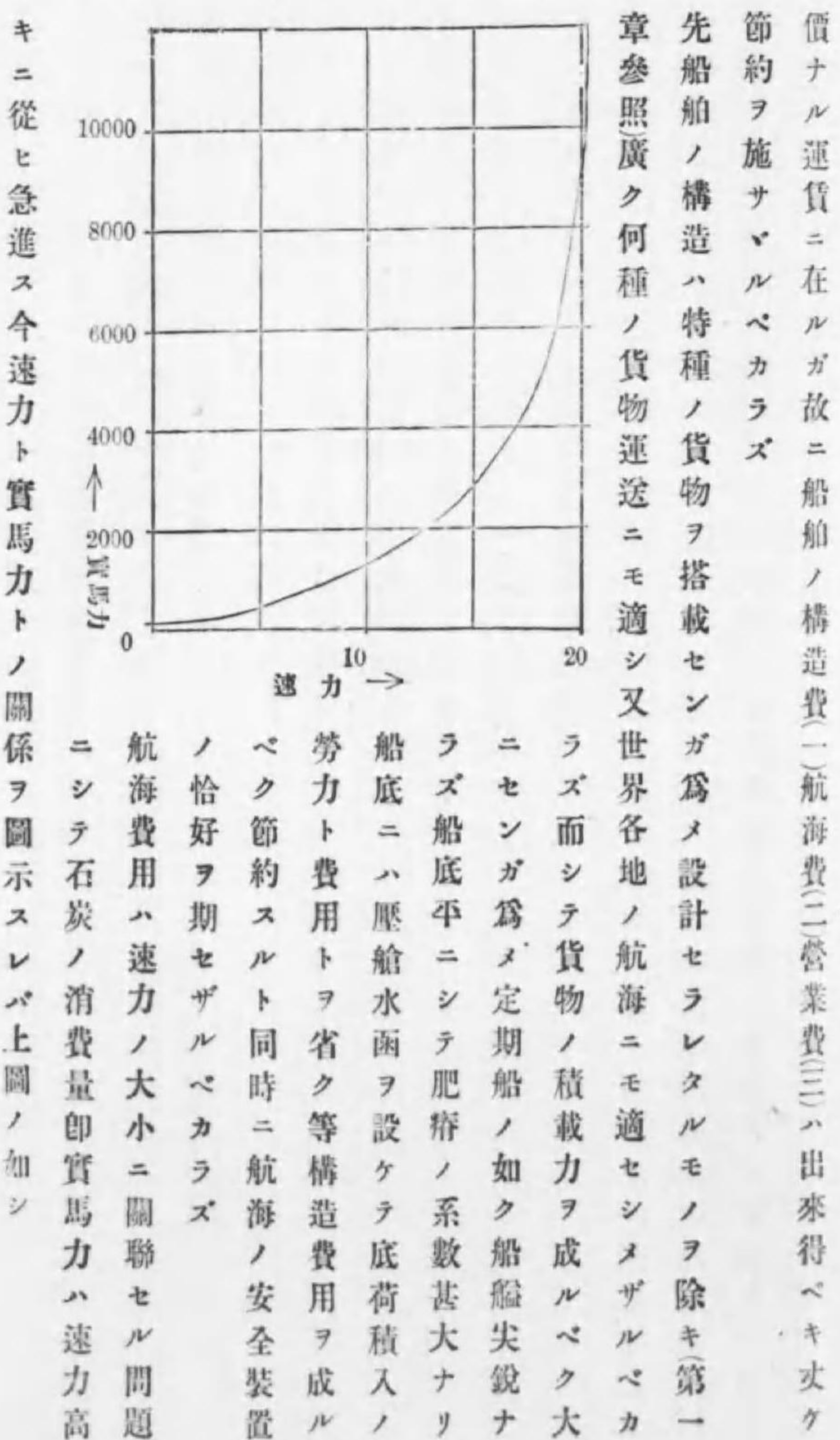
世界ノ主要港ヲ通覽スルニ地方的ノモノアリ國際的ノモノアリ四時絶エズ百種ノ貨物ヲ出スモノアリ一季節ヲ限リ特種ノ貨物ノミヲ出スモノアリ紐育龍動リヴアール、漢堡諸港ノ如キハ所謂國際的ノ港ニシテ四時絶エズ百種ノ貨物ヲ扱フガ故ニ定期船ハ何時ニテモ能ク貨客ヲ吸收シ得ベシト雖ヘ凡如斯少數ノ港ヲ除キ一季節ヲ限ル原料品、粗製品等ノ輸出港ニ在リテハ低廉ナル運賃ヲ要スルノ結果自ラ不定期船(汽船、船共)ヲ吸收ス而シテ不定期船ノ運送貨物ハ穀物類、石油、材木、砂糖、綿花、麻、硝石、石炭、硫黃、鹽、其他ノ礦物、鐵道用車、軌條等總ベテ運送ヲ要セズシテ廉價ナル運賃ヲ要スル嵩張リタルモノ、重量品其他原價ノ廉キ貨物ニシテ實ニ世界貿易ノ主要部分ヲ占ム此クノ如ク不定期船ノ長所ハ廉

不定期船ノ運送貨物ノ

00005

構造費

航海費



海上運送II第五章 海運業ノ經營II第一節 不定期船

而シテ一實馬力ニ付キ石炭ノ消費高何程ナリヤト問フニ汽機ノ種類ニヨリ同ジカラズ一八七二年頃單筒膨脹汽機ヲ具ヘタル遠洋船舶ノ石炭消費額ハ一時間一實馬力ニ付キ二、一英斤ナリシガ一八八一年頃聯成膨脹汽機ヲ具ヘタル船舶ノ消費額ハ減ジテ一、八三英斤トナリ一八九一年頃三聯成膨脹汽機ノ一般ニ使用セラレタル時ハ一、五二英斤ニ降り目下最新式船舶ノ平均消費額ハ一、四八英斤ナリ尤モ右ノ數字ハ進水式當時ノ結果ニヨルモノナレバ寧ロ普通消費スル平均額ヲ採ルヲ可トス即大凡左ノ如シ

一八八一年頃	二、一英斤
一八九一年頃	一、七五—一、八英斤
現今	一、五五英斤

而シテ高速力ノ定期船ハ海洋ノ抵抗力ヲ減少センガ爲メ瘠セタル船舶ヲ貴ビ其石炭消費高多量ニシテ多數ノ火夫ヲ要シ大型ナル汽罐室、石炭庫ハ船腹ヲ減少セシムルノ不利益アレドモ他方ニ航海時間ヲ節約シ得ラル、ガ故ニ一年間ノ航海回數從テ多ク又速達ノ結果高率ノ運賃ヲ課スルコトヲ得ルノ利益アリ

營業費

然ラバ汽船ニハ其用途ニヨリ速力自ラ差等アルヲ免レズト云フベク不定期船ノ如キハ平均速力九節十節ヲ普通トシ是レ以上ノ速力ヲ保タントセバ石炭消費額收入運賃ヲ超過シ又是レ以下ノ速力ナラバ收入ノ減少却テ失費節約高ニ比シ大ナリトス

不定期船ノ事務ハ其性質單獨のニシテ且一時的ナレバ從テ營業費ヲ要スルコト些少ナリ定期船ニアリテハ普通要港ニ支店出張所ヲ設置スルガ故業務ノ繁簡ニ拘ラズ支出ヲ要スル店費、旅客貨物募集策トシテ支出スル廣告料等巨額ニ上リ其船舶ハ貨客ノ有無ニ拘ラズ定期ヲ履行シ一定ノ期間一定ノ港ニ出入セザルベカラザルモ不定期船ニ在リテハ上記ノ出費ヲ省キ元來世界ヲ相手トシ

船體ノ困難

定期ナルモノナキヲ以テ昨ハ北ニ今ハ南ニ縱横自在暫時モ停滯セズ斯クノ如ク一見不定期船ハ利益ナリト雖ヘ他方ニ其船體ノ方法ハ實ニ至難ナルコトヲ記憶セザルベカラズ船舶ハ一年間一日モ休マズシテ之ヲ運轉スルハ非常ノ難事ニシテヨシ運轉シ得ベシトスルモ常ニ修繕時期ノ到來スルコトヲ覺悟セザルベカラズ故ニ船體ニ熟練セント欲セバ斯業ニ數十年ノ經驗ヲ要

シ世界各主要港ニ於ケル貨物ノ集散船舶出入ノ多少港費ノ如何等ニ通ゼザル
ベカラズ歐米ノ要港ニハ船主仲立人(Ship brokers)又ハ汽船代理業者(Steamship agents)
アリ此等ハ世界ノ要港ニ代理人又ハ「コレスボンデンツ」ヲ有スルガ故ニ電
信ヲ利用シ坐ナガラニシテ數千艘ノ動靜ヲ知リ貨物ノ集散船舶ノ需用供給ニ
通ズルガ故ニ船主ノ依頼ニ應ジ船線ノ事務ヲ輔翼シ得ベシ

普通雇船ハ其陸揚港ヲ特示セズシテ發航セシメ市場ノ如何ニヨリテ追テ信號
所(Signal stations)ヨリ信號ヲ以テ船長ニ到達港ヲ通ズ例ヘバ米國西海岸ヨリ歐
洲向ケノ穀物船ハ愛蘭ノ西南ナルコークニ寄港シテ其陸揚港ノ指定ヲ受クル
ガ如シ未ダ貨物ヲ得ザル船舶ヲ徒ニ港ニ繫船セシメンヨリハ便宜信號所ノ設
置アル所迄航海セシメ其間ニ新契約ヲ締結スルコトアリ例ヘバ新嘉坡ニ於テ
陸揚ヲ完了セル船舶ヲ下ビルマ(Lower Burnah)ノ一信號所ニ航行セシメカクテ
ラングーンノ米乃至カルカッタノ黃麻積取ノ契約ヲ締結シ置キ船長ニ航行ス
ベキ船積港ヲ指定スルガ如シ斯クノ如ク船主ハ自己ノ船舶ヲ執レノ僻地ニ在
ルヲ問ハズ電信ノ利用ニヨリ坐ナガラ自在ニ之ヲ指揮シ得ベシ特ニ近時學理

ノ進歩ト共ニ無線電信ノ術漸ク開ケ追テ海上ヲ航走セル不定期船ト交通シ得
ラル、ノ日モ亦近カルベシ

不定期船ノ主要運送品タル原料品農産物等ハ何レモ季節ノアルモノニシテ例
セバ布哇、秘魯、瓜哇、獨逸産ノ砂糖、カリフォルニア、アルゼンチン、印度ノ小麥ハ孰
レモ其季節ヲ異ニシ米國、印度ノ棉花ニハ出貨ノ季節アリ智利ノ硝石ニモ輸出
季自ラ一定セルガ如キ是ナリ故ニ不定期船主ハ現在履行シツ、アル契約ノ條
件ニ留意スベキハ勿論契約履行後ニ於ケル見込ヲモ熟慮セザルベカラズサレ
バ輸出品多キ陸揚港ヘ仕向ケラル、場合ハ運賃廉ナレドモ輸出品些キ陸揚港
ニ仕向ケラル、場合ハ運賃高キハ自然ノ理ナリ例ヘバ印度、瓜哇南米地方ヨリ
紐育向ケノ運賃ハ米國ニ於ケル豊富ナル輸出荷物ヲ當テニシ之ヲ龍動仕向ケ
ノ運賃ニ比スル時ハ低廉ナリ蓋英國ニテハ石炭其他ノ底荷代用貨物ヲ得ルニ
過ギズ是船主ノ好マザル所ナレバナリ

上記ノ理由ニヨリ不定期船ハ甲港ヨリ乙港丙丁等連鎖的航海ヲ爲シ容易ニ發
航港ニ歸着セズ例ヘバ龍動ニ於ケル船主ガリヴァブルヨリ清國向荷物ノ積

取ヲ契約セルハ到達地ニ陸揚後瓜哇ヨリ紐育又ハ費府向砂朥ヲ得ラル、見込十分ニアレバナリ又龍動ヨリ濠洲向荷物ノ積取ヲ契約セルハ濠洲炭ヲ智利ニ運送シソレヨリ歐米向ノ碇石ヲ得ラル、見込十分ニ有レバナリ而シテ不定期船ガ特定航路ノ營業ニ從事スルコト能ハザルハ世界主要航路ノ往復船ニハ同量ノ荷物動搖セザルガ故ナリ例ヘバ大西洋航路ニアリテハ西向貨物ハ東向貿易ノ半以下ニ過ギズ清國日本ノ輸入品ハ噸數ニ於テ輸出品ノ倍額以上ニ上リ蘭領印度南米ノ西岸地方ノ輸出品ハ輸入品ヨリ多量ナルガ如シサレバ船舶ヲ常ニ輸出品多量ナル港ニ仕向クルコトハ不可能ニシテ毫モ歸リ荷ヲ得ザル地方ニ向ケ發航セシムルコトナキニ非ズ如斯場合ハ運賃モ從テ割高ナリト雖ハ凡到達港ニ於テハ航海ノ安全ヲ圖ランガ爲メ態々底荷ヲ購入シ或ハ底荷ノ代品トシテ石炭其他ノ礦物類ヲ積取ルコトアルベシ此種ノ運賃ハ甚シク低廉ニシテ到底航海費用ヲ支辨シ得ズト雖ヘ凡第二ノ到達港ニ於テハ十分ニ利益アル貨物ヲ積取リ得ラル、ノ見込アレバ船主ノ損益ハ相殺セラル、ナリ例ヘバカルデイフヨリ桑港ニ至ル石炭ノ運賃ハ僅ニ一噸八志ナレドモ歸リ荷トシテ

不定期船ト
石炭ノ分布

得ラルベキ小麥ハ一噸三十五志乃至五十志以上ヲ得ベキガ如シ

世界ニ於ケル石炭ノ散布ハ實ニ不定期船貿易ノ副産物トモ稱スベキモノニシテ彼輸入品輸出品ニ比シ多量ナル英國日本濠洲産ノ石炭ハ歸リ荷トシテ廉價ナル運賃ヲ以テ各地ニ運送セラル、ガ如シ然ルニ廉價ニシテ且ツ豊富ナル米國ノ石炭ガ廣ク海外ニ輸出セラレザル所以ハ同國ニ於ケル原料品輸出品輸入品ニ比シ多ク從テ船舶ノ供給石炭ニ及バザレバナリ若石炭ヲ輸出セント欲セバ其運賃往復航海ノ費用ヲ償ヒ猶ホ餘リアラザルベカラズ如斯高額ノ運賃ハ英國炭トノ競争上米國炭ノ負擔シ得ザル所トス尤モ米國炭トテモ歸リ荷トシテ鐵礦、砂糖、材木ヲ得ベキ見込アリテ加奈陀、墨西其、西印度地方へ輸出セララル、コトナキニ非ズト雖ヘ凡素ヨリ英國炭ノ比ニアラズ

不定期船主ト
炭價

不定期船ガ航海ノ途次供給ヲ受クベキ炭價ニ付キテハ當該船主ノ用意周到ナラザルベカラズ輸入炭價ハ石炭運送船ガ歸リ荷トシテ多量ノ輸出品ヲ得ベキ港又ハ其附近港ニ於テハ低廉ナリ例ヘバ布哇、ニューカレドニアノ如キ邊鄙ト雖ヘ凡砂糖、礦物類ノ輸出品アルガ故ニ炭價廉ナレドモタヒチ、サモア、セントヘ

レナ、セントビンセント、ミッドウエー島グアム(Guam)アリユシアン群島ニハ特種ノ物産ナキヲ以テ炭價不廉ナルガ如シ尙石炭ニ就キテハ後節ニ述ブル所アルベシ

不定期船主ニ缺クベカラザル資格ハ世界各地ノ商業地理、商業事情ヲ詳知シ主要國ニ於ケル農産物ノ收獲豫想ニ通ジ各港ニ於ケル船舶ノ動靜ヲ察シ巧ニ船線ヲ爲スニ在リ尤モ巧ナル先見ト雖ヘモ往々失敗ニ畢ルコトアリ一九〇一年濠洲ニ於ケル小麦ノ豐作ヲ豫想シ歐米ノ不定期船ハ收獲以前爭フテ之ガ積取ニ從事セントテ孰レモ復航ヲ當テニ航走セシニ收獲豫想ハ全然齟齬シ輸出ハ皆無トナリタルガ爲メ瓜哇、ビルマ、印度、智利、布哇、桑港等へ船線スルノ止ムヲ得ザルコト、ナリ船主ハ大損耗ヲ來セシガ如キハ好實例ナリ戒メザルベカラズ

第二節 定期船

不定期船ハ汽船ト帆船トヲ問ハズ運賃ノ低廉ナルヲ以テ原料品、粗製品等運送ニ長時間ヲ要スルモ是レガ爲メニ腐敗變質ノ恐れ甚ク且價格ノ變動多カラズ

不定期船主
ト商業地理
農産物收獲
豫想

不定期船ト
ノ區別

O.C.C. 20

ル商品原價噸數ノ割合ニ低廉ナル貨物等ノ運送ニ適スレドモ郵便旅客各種ノ工業品貨物ノ性質上速達ヲ要スルモノ其他高價品又高價品ト稱スベカラザルモ噸數ノ割合ニ原價高額ナル商品等ノ輸送ニハ定期ヲ踐行シテ到達日時略一定セル定期汽船便トナスハ近世商業上一般ノ慣習ナリ
定期及ビ不定期船ノ區別ハ前述ノ如クナルガ船舶ニヨリテハ定期船ナルカ將タ不定期船ナルカ容易ニ判斷ニ苦ムモノナキニシモ非ズ一例ヲ掲グレバ貨物ノ定期運送業ヲ營ム汽船會社ハ普通某航路ヲ通ジテ運送セラルベキ貨物ノ最少量ヲ標準トシテ汽船ヲ所有シ好景氣ノ爲メ運送貨物増加スレバ定期雇船契約ヲ締結シテ航海汽船ヲ補ヒ商賣舊ニ復スレバ之ヲ解約ス又片道航海ノ利益アル航路ニハ定期雇船契約ニ代フルニ定航海雇船契約ヲ以テスルコトアリ紐育濠洲間、紐育支那間ノ定期運送業者ハ復航ニ於ケル運送貨物僅ナルヲ以テ其時々ノ市場ノ模様ニヨリ恰モ不定期船ノ如ク臨機航路外ニ航行セシメ相當運賃ヲ舉グルコトナキニ非ズ上記ノ實例ニヨレバ定期不定期船ノ區別殆んど立チ難シト雖ヘモ純粹ノ郵便旅客船、特種貨物運送ニ使用センガ爲メニ構造セラ

定期船ノ特

レタル貨物船ノ所有會社ハ俄ニ不定期船ヲ以テ補足スルコト能ハズ
之ヲ要スルニ定期船ノ特徴ハ發着ノ正確ト速達トニアリ而シテ不定期船ニ比
スル時ハ左ノ諸點ニ付キ船主ノ負擔スベキ費用ハ嵩大スベシ

一、構造費用

二、速力

三、營業費用

四、定期勵行

(一) 構造費用

定期船ハ其用途ニ應ジ恰好ニ構造セラレザルベカラズ中ニモ旅客船ハ競争上
食堂、寢室、運動場、喫煙室、圖書室、浴室、理髮室、病室等ノ設備裝飾等ニ要スル費用巨
額ニ上ルノミナラズ一方ニ乗組海員ヲ増加シ他方ニ船腹ヲ減少スルノ嫌アリ
サレバ旅客ノ運送ハ(特ニ上
等船客)貨物運送ニ比シ經費多クシテ船主ノ利益尠シ
特種ノ貨物運送船ニツキテハ第一章ニ詳述セルガ如ク各恰好ノ構造ヲ要スル
コト旅客船ト大同小異ナリ

構造費用ノ
嵩大

(二) 速力

既ニ速達ヲ定期船ノ特徴ト爲ス以上ハ燃料石炭ノ増加、火夫ノ増員、石炭庫、機關
室ノ増加ニヨル船腹ノ減少ハ免ルベカラザル結果トス此他汽機ハ高速力ノ下
ニ於テ比較的衰耗甚シク頻繁ニ修繕ヲ要スルコト又統計上快速力ノ船舶ハ海
難特ニ衝突ニ罹リ易キコト等ヲモ考慮セザルベカラズ

高速力ニ伴
フ不經濟

(三) 營業費用

定期船特ニ旅客船ノ營業ハ旅客ノ注意ヲ喚起シ旅行ノ趣味ヲ注入セシメノガ
爲メ廣告費ヲ要スルコト多大ナリ其他支店代理店ニ要スル店費亦些カラズ
貨物ヲ主トスル定期船ニ在リテハ所謂小口ノ荷物多數ナレバ船積地ニテハ貨
物ノ募集、船積指圖書、船荷證券、積荷目録ノ調製等陸揚地ニテハ船荷證券ノ「カウ
ンターサイン」、故障荷物辨金、接續荷物ノ始末等、船積地陸揚地ヲ通シ税關、領事館
港務局ヘノ交渉、食料品其他船用品ノ支給、船舶修繕事務、運賃取立等萬般ノ事務
ヲ受理センガ爲メ多數ノ使用人ヲ雇用セザルベカラズ又本船積、本船渡ノ慣習
ナキ港ニ在リテハ船主ガ倉庫會社ニ積入引渡ノ事務ヲ委托セザル場合ハ倉庫

營業費用ノ
嵩大

ヲ所有又ハ賃借セザルベカラズ

(四) 定期勵行

定期勵行ニ
ヨリ各種ノ
不利益

定期勵行 (Maintenance of Schedule) ハ定期船ノ特徴タル發着ノ正確ヲ維持スル上ニ付キ絶對ニ必要ノコト、ス。船舶ノ出帆豫定日ヨリ運レンカ貨客ノ信用ヲ墜落セン若又定期通り出帆センカ約定荷物ノ積殘シヲ如何セントノ苦心ハ平生定期船主ノ頭腦ヲ離レザル所トス。特ニ荷役ヲ終了セル船舶又荷物約定更ニナキ船舶ヲシテ未ダ出帆日時ノ來ラザル故ヲ以テ空シク之ヲ港内ニ留メ其他港費ノ支出運賃ノ收入ヲ超過スル港ニ入港ノ止ムヲ得ザルガ如キ定期船主ノ負擔實ニ不定期船主ノ比ニ非ズ

定期船ノ利
益

定期船ノ一ガ海難ニ罹リタル時ハ其後ノ定期ニ狂ヒヲ生ジ豫約運送貨物ノ處置ニ甚シキ困難ヲ生ズベシ此クノ如キ場合ニ船主ガ代用船舶ヲ所有セル場合ハ兎モ角否ラザレバ恰好ノ船舶ヲ一時雇入レザルベカラズ而シテ恰好船舶ハ容易ニ發見シ得ラレザル場合モアルベク又其雇船料甚シク高價ノヲアルベシ
上記諸費用ノ嵩大ニ代ヘ定期船ハ左ノ利益ヲ有ス

運賃率ノ高
キコト

定期船ハ郵便物旅客運送ヲ獨占シ速達ヲ要スル荷物ニハ高額ノ運賃ヲ徴收スルコトヲ得ベシ

餘分ノ運賃
ト得ベキコト

(二) 混合貨物ニヨリ餘分ノ運賃ヲ得ベシ

既ニ第二章ニ述べタルガ如ク船舶ニ重量品ト輕量品トヲ適當ニ積合ハセバ案外多量ノ貨物ヲ積込ミ從テ運賃ノ實收大ナリ凡貨物ノ積合ハセハ海運業ノ經營上至要ノ問題ニ屬シ船舶ノ積載力ト船腹ノ容積トヲ兩々並用シ徒ニ多大ノ空船腹ヲ生ゼザラシムルト同時ニ吃水ヲ深カラシメンニハ勢ヒ重量品ト輕量品トヲ得ザルベカラズ不定期船ハ多ク一種ノ荷物ノ運送ニ從事スルガ故ニ之ヲ定期船ニ比シ不利益ナルコトハ明瞭ナルベシ

一手積ノ利
益及貿易ノ
増加ニヨル
増加ノ収入

定期船ハ大
規模ニ傾ク

(三) 常得意ト長期一手積ノ契約ヲ締結シ貿易ノ増加ニヨリ直接收入ノ増加ヲ得ベシ

コハ別ニ説明ヲ要スル迄モナク定期船ノ特徴タル發着ノ正確ト速達トノ賜ナリ龍動、紐育、リヴァプール、漢堡等ノ如キ國際的大貿易港ニハ定期船ノ基礎漸ク固クシテ不定期船ノ管テ運送セシ貨物ハ底荷ノ代品トシテ低廉ナル運賃ヲ以テ定期船ノ大船腹ノ一部ヲ充タスコト、ナレリ

現時世界ノ定期船運送業ハ漸ク合併又ハ買收ノ方法ニヨリ大規模ニ傾キツ、アリ其理由ハ蓋左ノ如クナルベシ

第一、營業大規模ナレバ從テ營業區域ヲ廣メ通シ船荷證券等ノ發行ニヨリ貨主ノ利便ヲ計リ收入運賃モ比較的増大スベシ又大旱、流行病、同盟罷工恐慌等ノ爲メ一地方ノ貿易影響ヲ受クルモ他港ニ於テ填合ハセテ爲シ得ベシ

第二、大規模ノ船主ハ船舶ノ新造及ビ保險ニ就キ利スル所多シ即同時ニ二三隻乃至數隻ヲ注文セバ構造費モ割安トナリ會社自ラ所有船舶ノ保險ヲ爲セバ保險料ヲ節約シ得ベシ(後節ニ詳述スル所アルベシ)

第三、數多ノ航路ヲ有スル船主ニ在リテハ季節ニヨリ一航路ノ貿易閑散トナラバ過剩船舶ヲ他ノ有益ナル航路ニ流用シ得ベク又競争船多キ航路ニハ新造船ヲ使用シ既ニ流行運レトナリタル舊船ハ競争者些キ航路ニ移スコトヲ得ベシ船舶ガ海難ニ罹リタル時ニモ代用船ヲ融通スルコト比較的容易ナリ

第四、定期船主ノ基礎未ダ強固ナラザル時期ニ於テハ孰レモ先ヅ寄港地ニ於テ信用アリ且多額ノ出荷ヲ爲ス貨主ヲ代理店トシテ業務ノ施行ヲ委任シ收入運賃ノ何分ヲ手數料トシテ支拂ヒ漸次收入増加スルニ從ヒ手數料支拂額一支店乃至出張所ノ維持費ヲ支出シテ餘リアルニ至リ代理店ヲ解キ獨立ノ支店又ハ出張所ヲ設置スルヲ順序トス而シテ合併又ハ買收ノ方法ニヨリ大規模ノ汽船會社ヲ生ズル時ハ從來一港ニ存セシ個々ノ營業所ヲ一團ト爲スノ結果店費ヲ節約シ命令一途ニ出デ業務施行上便利ナリトス

第五、數船主ノ合併ニヨリ從來ハ競争ノ結果同日ニ持船ヲ出帆セシメ運送貨物ハ僅ニ船腹ノ一部ヲ充タセル等ノ弊害ヲ除去シ船舶ヲ有効ニ使用スルコ

トヲ得ベク又同時ニ船渠歐米各主要港ニ於ケル荷役ハ船渠會社ニ委任スニ込ミ合フ等ノコトヲ避ケカクテ船舶ノ艘數ヲ減ジテ定期ヲ踐行シ船渠費用ヲ節約シテ運賃收入正確トナルベシ

以上ハ定期運送業ガ大規模ニ傾キツ、アル理由ノ一般ヲ列舉シタルニ過ギズ而シテ彼萬國商船會社ノ設立セラレタル沿革ニツキテハ前章ニ詳述シタルガ如ク亦上記ノ理由ヲ離ル、コト能ハザルナリ然レドモ其買收法宜シキヲ得ザリシノミナラズ他ノ有力ナル競争者ヲ絶ツコト能ハザリシヲ以テ良好ノ成績ヲ收ムルコト能ハザルハ惜ムベシ

第三節 主トシテ船舶及ビ其運航ニ

關スル經費

○石炭 (Coal)

世界ニ於ケル燃料石炭ノ供給者ハウエールスヲ首位トシ東部米國、濠洲、日本等之ニ次ギ印度、南智利、西部米國及ビ加奈陀ノ產出ハ遙カニ少額ナリ而シテ此等

石炭供給所ニ於ケル炭價

O.C.C. 62

地方ニ產出セル石炭ハ不定期船ニヨリ世界ノ石炭供給所 (Coaling station) ニ分布セラレ各種船舶ノ需用ヲ充タセルガ石炭ノ運賃ハ決シテ運送距離ニ比例セズ復航ニ歸リ荷ヲ得ラルベキ商業港及附近ノ港ハ其位地供給地ヨリ遠キニ拘ラズ運賃比較的安値ニシテ從テ其供給價格モ亦低廉ナリ今一九〇四年ニ於ケルウエールス炭ノ運賃及ビ供給價格ヲ表示シテ之ヲ明ニセント欲ス

○ウエールスヨリ世界主要石炭供給所ニ至ル一噸ノ運賃	
アルシヘル	一、四〇弗(米貨)
コンスタンチノーブル	一、三八弗
ホートサイド	一、三二弗
エテン	一、二八弗
コロンボ	一、四〇弗
サントス	一、五二弗
アエノセーリス	一、九二弗
○主要石炭供給所ニ於ケルウエールス炭一噸ノ價格	
シアロルター	二二志

コンスタンチノーブル	二二志
ネーブルス	一九志半
バヒア	三八志半
リヂヤネイロ	三三志半
サントス	四〇志
モンテグイデオ	三〇志
アエノセーリス	二八志
ケーブタウン	四四志
モーリシユウス	四一志

前表ニヨレバウエールスヨリコンスタンチノーブルニ至ル距離ハアルヂエールニ至ル距離ノ二倍以上ナレドモ前者ハ穀物石油ノ輸出ヲ以テ名アル黒海諸港ヲ控ユルガ爲メ運賃却テ低廉ナリ又小麥珈琲等ノ歸リ荷ヲ有スル南米諸港ニ於ケル炭價ハ原供給地ヨリ距離大差アラザルケーブタウンノ炭價ニ比シ低廉ナリ其他モ推シテ知ルベシ

石炭ハ海運業汽船ノ支出中其首位ヲ占ムルモノナレバ其定期船ナルト不定期

船ナルトヲ問ハズ萬般ノ事情ヲ斟酌シ石炭ノ購入方宜キニ出デザルベカラズ

第一某航路ノ寄港地ニ多數ノ供給所アル時ハ成ルベク船腹ヲ貨物ノ運送ニ利用シ石炭ハ屢々供給ヲ受クベキヤ將タ又貨物ノ運送ヲ多少減ズルモ最廉價ナル地ニテ石炭ヲ一時ニ多量ニ購入スベキヤ此問題ハ炭價及ビ荷物運賃ノ變動ニヨリ一概ニ決スルヲ能ハズ例ヘバ紐育濠洲航路船ノ荷物運賃一噸ノ純益五弗ニシテケーブタウンニ於ケル炭價ガ紐育市價ニ比シ四弗高價ナリトセバケーブタウンニ於テ一部ノ支給ヲ受クルヲ利益トスルモ荷物運賃下落ノ爲メ一噸ノ純益三弗トナリケーブタウンノ炭價ハ居据リナレバ寧ロ紐育ニ於テ全航海ニ必要ノ石炭ヲ購入スルヲ利益トスルガ如ク皆事實ノ問題ニ屬ス

第二單ニ石炭ノ支給ヲ受クルガ爲メ入港ヲ要スル場合ニハ航海時間ノ損失ハ言フ迄モナク港費後節ニ説クヲ炭價ニ込メ損益ヲ勘定セザルベカラズ

第三石炭供給所ニ於ケル炭價ハ原供給所(石炭輸出地)ニ於ケル炭價ニ運賃諸雜費ヲ加算シ且ツ相當ノ利益ヲ込メタルモノナレバ不定期船ハ成ルベク原供給所ニ於テ多量ノ石炭ヲ支給ヲ受ケ中間港ニ於テハ止ムヲ得ザル場合ノ外支給

ヲ受ケザルヲ利益トス

○食用品 (Provisions) 消耗品 (Running Stores) 及ビ器具 (Equipments)

食用品トハ旅客及ビ船員ノ用ニ供スル一切ノ飲食料ヲ言フ彼清國人其他ガ食料ヲ要セズシテ甲板ニ乗船スル契約所謂甲板旅客 (Deck Passenger without-food) ノ場合ハイザ知ラズ一般旅客運賃ノ内ニハ飲食料ヲ包含スルヲ普通トシ船員ノ給料中ニハ飲食料ヲ包括セザルコト亦一般ノ慣習トス

S.T. 307-610

消耗品
器具

新商
同 西三
六五

食用品ノ内 Wet Provisions トベ beef, pork, salt, vinegar, rum, lime-juice ノ類ヲ言フ Dry Provisions トベ peas, oatmeal, chocolate, tea, flour, raisin, sugar ノ類ヲ言フ
消耗品トハ汽罐用水 (Boiler water) 底荷 (Ballast) 等ノ如ク運航ノ爲メニ要スル消耗品一切ヲ言ヒ器具トハ器具目録ニ記載セラレタル物品ニシテ端艇、唧筒、帆類、羅針盤、救命機、客室器具、其他船内備付品及ビ裝飾品一切ヲ言フ

發航用食用品、消耗品、器具及ビ石炭供給者ハ船舶ガ發航ノ準備ヲ終リタルト否トヲ問ハズ代金ノ支拂ニ對シ船舶ノ差押及ビ假差押ヲ申請シ得ベシ又最後ノ航海用諸品ニ就キ特權ヲ有スル者ハ船舶器具並ニ未收運賃ノ上ニ先取特權ヲ

有ス尤モ此先取特權ハ船舶ノ發航ニヨリ消滅ス

○船舶修繕費 (Repairs)

船舶修繕ニハ小修繕 (Running Repairs) ト大修繕 (General Repairs) トアリ小修繕ハ時々必要ニ應ジ之ヲ爲スコトヲ要ス又海難ニ罹リタル時其他我船舶検査法ノ規定ニヨル航行期間(汽船ハ三箇月以上一箇年以内帆船ハ六箇月以上三箇年以内満了ノ時又期間内特ニ検査ヲ要スル時検査ニ合格センガ爲メニハ船渠ニ入レ大修繕ヲ爲サルベカラズ而シテ大修繕費用ハ多ク巨額ニ上ルガ故ニ豫メ年々收入ノ一部ヲ積立テ入用ノ都度之ヲ拂出シ支辨スルヲ良策トス此積立金ヲ大修繕積立金ト云フ

船舶ノ修繕ハ小造船所ニ依頼スル時ハ作業ニ長時日ヲ要シ船主ノ不利些カラズ又大造船所ノ見積高ハ小造船所ノ見積高ニ比シ普通高價ナリト雖ヘモ作業綿密ニシテ所謂目ニ見ヘス所迄行届キ結局船主ノ利益多シトス

○保険料 (Premium)

船舶ノ海上保険契約ニハ定期保險 (Time Policy) 及ビ定航海保險 (Voyage Policy) ノ二種

小修繕及大
修繕

定期及定航
海保險

保費金額

アリ前者ハ一定期間内ノ保險ニシテ後者ハ一定ノ航海ノ間ニ起ルベキ危險ヲ擔保スル契約ヲ言フ定期保險ノ期間ハ通常一箇年ヲ限リトシ之ヨリ長キ期間ノ契約ハ法律ニテ無効ト爲ス國アリ否ラザルモ保險者ニテ之ヲ引受ケザル國多シ而シテ兩種ノ保險ノ内本邦及ビ海外ニ於テモ定期保險流行スルガ如シ船舶ヲ保險ニ附シタル時ハ特約ナキ限り屬具ヲモ包含ス可キハ明ナリト雖ヘ凡其保險價格ニ至リテハ各國ノ法律慣習區々一定セズ又保險價格ニ達スル迄ノ保險ハ海外ニ於テハ其例尠ナカラズト雖ヘ本邦ノ如キハ保險價格ノ一部ハ常ニ船主ヲシテ自ラ危險ヲ擔保セシムル慣習アリ是レ全額ノ保險ヲ許ス時ハ假令其船舶沈没スルモ船主ハ毫モ痛痒ヲ感ゼザルヲ以テ勢ヒ其取扱ヲ粗略ニスル弊アレバナリ

運賃保險

向拂運賃ハ原則トシテ積荷ヲ到達港ニ送り届ケザレバ之ヲ取得スルコトヲ得ザルガ爲メ豫メ船主ニ於テ之ヲ保險ニ附シ置クヲ便トス其他船主ガ所有船舶ヲ他ニ貸付シテ得ベキ運賃船主ガ他ノ船主ヨリ備船ヲ爲シタル時支拂フベキ運賃ト自己ノ受取ルベキ運賃トノ差額並ニ船主ガ他ノ船主ノ所有ニ係ル船舶

ヲ備船シ之ヲ復貸シテ得ベキ運賃ト自己ノ支拂フベキ運賃トノ差額ヲ保險ニ附スコトアリ自家保險ニ付キテハ後節ヲ參照スベシ

船員ノ給料及手當

○船員ノ給料及ビ手當 (Salaries and Allowance of Officers and Crews)
船長以下海員ノ給料及ビ航海中ノ手當其他船長酒代 (Mess Allowance) 水火夫ノ被服料等ハ此項目ニ屬ス船員ノ名稱職掌及ビ給料請求權等ハ後章ニ詳述スル所アルベシ

準備金

船舶ニハ少許ノ準備金ヲ備ヘ置キ臨時ニ支拂ヲ要スル船員ノ給食料手當旅費、郵便電信料其他海員ノ雇入雇止又ハ雇入契約ノ更新若クハ變更ニ關スル公認手數料其他船主ノ各支店又ハ代理店ナキ地ニ於ケル諸費用支辨ノ途ニ充ツルコト必要ナリ

○店費 (Office Expenses)

船主ノ使用人ニ係ル給料手當其他備品、消耗品、營繕費等本支店一切ノ店用諸費ヲ云フ

店費

第四節 港費

○水先案内料 (Pilotage)

水先案内料ハ水先人 (Pilot) ガ水先船ニヨリ又ハ嚮導セラルベキ船舶ニ乗込ミ水路ヲ嚮導シタル報酬トシテ船長ヨリ支拂モノナリ我法律ノ規程ニ從ヘバ水先案内料ハ水先區 (Pilotage District) 内ノ各航路ニ從ヒ左表ノ率ヲ超過スルコト能ハズ

總噸數千噸又ハ千噸未滿ニシテ吃水十二呎又ハ十二呎未滿ノ船舶

東京灣	水先區	航路	水先案内料	
			汽船	帆船
	水先區境界線ヨリ横濱錨地迄		三〇	四五
	又ハ横濱錨地ヨリ水先區境界線迄		三〇	四五
	水先區境界線ヨリ品川錨地迄		四〇	六〇
	又ハ品川錨地ヨリ水先區境界線迄		四〇	六〇
	横濱錨地ヨリ品川錨地迄		一五	二五
	又ハ品川錨地ヨリ横濱錨地迄		一五	二五

水先案内料

函館港	長崎港	内海	水先案内料	
			汽船	帆船
		友ヶ島水道ヨリ神戸錨地迄	三〇	四五
		又ハ神戸錨地ヨリ友ヶ島水道迄	三〇	四五
		友ヶ島水道ヨリ大坂錨地迄	四〇	六〇
		又ハ大坂錨地ヨリ友ヶ島水道迄	四〇	六〇
		神戸錨地ヨリ大阪錨地迄	一五	二五
		又ハ大阪錨地ヨリ神戸錨地迄	一五	二五
		神戸錨地ヨリ門司若クハ下ノ關錨地迄	一〇〇	一七五
		又ハ門司若クハ下ノ關錨地ヨリ神戸錨地迄	一〇〇	一七五
		神戸錨地ヨリ水先區西境界線迄	一〇〇	一七五
		又ハ水先區西境界線ヨリ神戸錨地迄	一〇〇	一七五
		門司若クハ下ノ關錨地ヨリ水先區西境界線迄	二五	三五
		又ハ水先區境界線ヨリ門司若クハ下ノ關錨地迄	二五	三五
		門司若クハ下ノ關錨地ヨリ下ノ關海峽東口迄	二五	三五
		又ハ下ノ關海峽東口ヨリ門司若クハ下ノ關錨地迄	二五	三五
		水先區西境界線ヨリ下ノ關海峽東口迄	四〇	五〇
		又ハ下ノ關海峽東口ヨリ水先區西境界線迄	四〇	五〇
		豐後水道北口ヨリ門司若クハ下ノ關錨地迄	五〇	八〇
		又ハ門司若クハ下ノ關錨地ヨリ豐後水道北口迄	五〇	八〇
		豐後水道北口ヨリ水先區西境界線迄	七〇	一〇〇
		又ハ水先區西境界線ヨリ豐後水道北口迄	七〇	一〇〇
		豐後水道北口ヨリ神戸錨地迄	一〇〇	一七五
		又ハ神戸錨地ヨリ豐後水道北口迄	一〇〇	一七五
		水先區境界線ヨリ港内錨地迄	二〇	三〇
		又ハ港内錨地ヨリ水先區境界線迄	二〇	三〇
		水先區境界線ヨリ港内錨地迄	二〇	三〇
		又ハ港内錨地ヨリ水先區境界線迄	二〇	三〇

總噸數千噸若クハ千噸未滿又ハ噸水一噸若クハ一噸未滿ヲ指ス毎ニ前表指定ノ額ニ百分ノ三ヲ加フ

右ノ吃水ト稱スルハ各水先區ニ付キ水先人水路ヲ嚮導ノ爲メ船舶ニ乘込ミタル時ヨリ其嚮導ヲ終ル迄ノ間ニ於テ船首又ハ船尾ノ有シタル最深ノ吃水ヲ謂フ

水先人ガ若前掲航路ノ一部ヲ嚮導シタル時ハ特約アル場合ノ外其航路全部ニ對スル水先案内料ヲ請求スルコトヲ得又水先人ガ水路嚮導中海難其他不可抗力ニヨリ契約航路ノ全部ヲ嚮導スルコト能ハザル時ハ水先案内料ハ嚮導シタル里程ノ割合ニ應ズベキモノナリ(水先法水先法施行細則水先人試験規程參照)

水先人ハ水先案内料ニ付キ船舶其屬具及ビ向拂運賃ノ上ニ先取特權ヲ有ス但此先取特權ハ發生後一年ヲ經過スル時ハ消滅ス

水先人ノ職務ハ船舶ヲ危險ナル位置ヨリ安全ナル碇泊所ニ嚮導スルニ在レバ其報酬モ亦自ラ一定ノ標準アリ然レドモ危險ノ程度甚シク到底普通ノ水先案内料ニテハ勞務ヲ盡クスコト能ハザルモノナル時ハ水先人ハ始メテ教授若ク

新商六八〇
同六八五
救助貨ト異ナル點
N.G.W. 23, 24
H.H. 71-74

H.H. 174-178
O.V. 41-44
強制水先
英商六〇五
六〇五

ハ救助賃(Salvage)ヲ請求スルコトヲ得ベシ蓋水先人ハ恰モ獨占業ノ如ク某港ニ水先人唯一人ノミ存セリトセンカ不案内ノ船舶ハ常ニ此者ノ嚮導ニ依ラザルベカラズ是水先人ハ勞務ノ難易ニヨルコトナク唯船舶ノ噸數及ビ吃水ニ準シ其報酬ヲ得ル所以ニシテ彼海難ニ際シ救援又ハ救助ヲ爲ス義務ナキ代リニ若シ之ヲ行フ時ハ一切ノ勞務ノ報酬ヲ得ルト大差アリ海外ニテハ水先區ヲ指定シ此水先區ヲ航行スル船舶ハ必水先人ノ嚮導ニ依ラザルベカラズトノ規定ヲ爲スモノアリ是所謂強制水先(Compulsory Pilotage)ナリ

水先人ハ營業地方ノ事情ニ通ズルヲ以テ貴シトスト雖ヘモ其過失怠慢ニヨリ海難ヲ招クコト亦些ナカラズ例ヘバ英國ニ於ケル河川並ニ領海ニ於ケル海難(二八八七年六月ヨリ一八八八年六月ニ至ル一箇年百二十三件ノ内六十二件ハ水先人ノ過失怠慢ニ歸因セリト云フ豈恐ルベキニ非ズヤ是ガ故假令政府ノ免狀ヲ有スル水先人ヲ雇用スル時ト雖ヘモ船長ハ航海ニ付キ特ニ注意シ決シテ彼ニ放任スルノ愚ヲ學ブベカラズ時々忠告ヲ與ヘテ可ナルコト勿論非常ノ際ニハ彼ニ代リテ本船ノ針路ヲ指揮シ得ベシ

○曳船料 (Towage)

曳船料トハ名ノ如ク甲所ヨリ乙所迄某船舶即曳船々船(Tow)ガ被曳船々船即(Towing Vessel)ヲ曳船シタル報酬ヲ言フ尤モ被曳船船舶(以下單ニTowト稱ス)ガ實際當時又ハ將來危険ニ陥キルコト必然ナラザルヲ要シ若船舶網具ニ故障ヲ生ジ又ハ膠砂ノ難ニ遭遇シ其他危険ト非常ノ勞務トヲ要スル時ハ曳船料ハ變ジテ救援若クハ救助貨トナルナリ之ト同ジク曳船中暴風雨其他不可抗力ノ爲メTowニ救援ヲ與ヘタル時ハ其報酬亦救援貨ナルコト明ナリ然レドモ曳船船舶ニ怠慢アルカ又ハ技量劣等ナルカ乃至曳船契約書ニ記載ノ艦裝ヲ具ヘザル時ハ後ニTowニ救援ヲ與フルモ其報酬ヲ請求シ得ザルハ勿論猶之ガ爲メ生ゼシメタル損害賠償ノ責ニ任スベシ又他方ニTowノ行爲ガ曳船船舶ニ損害ヲ與ヘタル時ハ前者ノ損害賠償ノ責ニ任スベシ又最初契約ヲ爲スニ當リTowガ航海不適(Unseaworthy)ナリシモ恰モ航海ニ適當ナルモノ、如ク申込ミ其他曳船料多額ヲ要スルコトヲ避ケンガ爲メ事情ヲ隱蔽シタル時ハ曳船船舶ハ後ニ至リ増曳船料ヲ請求スルコトヲ得ベシ

曳船料及救助貨ト異ナル點

New York 1111 100-171

曳船々船トノ關係

普通曳船契約ニ在リテハTowハ曳船船舶ノ上ニ命令權ヲ有スルガ爲メ前者ハ善良ナル見張(Look-out)ヲ備ヘザルベカラズ又Towニ水先人ヲ乗込マシムル時ハ曳船船舶ハ此者ノ命令ニ従フベキハ勿論ナリト雖ヘモ曳船船舶ノ船長ハ水路ニ通ズルガ爲メ往々命令ニ途ニ出デ之ガ爲メ海難ヲ醸スコトアリト云フ曳船船舶ハTowノ命令ニ服従スベキモノナリト雖ヘモ曳船船舶ノ怠慢ニ原由スル衝突其他ノ海難ニ就キテハTowハ常ニ責ヲ負フモノニ非ズ尤モ曳船船舶ヲ指揮スル者ガTowノ船主ノ使用人ナル時ハ此限ニ非ズ

Towハ航海ニ必要ナル命令ヲ曳船船舶ニ與フベキ義務アリト雖ヘモ曳船船舶ノ當然取ルベキ事件ヲモ絶エズ命令スル必要ナキノミナラズ曳船船舶ハ其地方ノ事情ニ鑑ミ獨斷ニテ曳船契約ノ履行ヲ爲スコトヲ得ベキ時ハ毫モTowノ命令ヲ待ツニ及バザルナリ

Tow又ハ曳船船舶ノ怠慢ニヨリ第三者ニ損害ヲ加ヘタル時ハ其責任問題ヲ決スルコト至難ニ屬シ契約ノ要項當時ノ事情等ニ照ラシ之ヲ決セザルベカラズ尤モ英國ニ於テハ兩者ニ過失アル場合ニ其内ノ一方ガ既ニ第三者ニ損害賠償

曳船契約者

金ヲ支拂ヒタルトキハ其者ハ他方ヨリ負擔額ヲ請求スルコト能ハザルヲ慣例トシ又「コミ」ニ怠慢アリタル時ハ曳船船舶ノ被レル損害又ハ第三者ニ支拂フベキ賠償金ニ就キ全然曳船船舶ニ分擔ヲ請求スルコト能ハザルモノトセリ
曳船ニ契約書ヲ作ルコトアリ否ラザルコトアリ若シ之ヲ作製シタル時ハ其證書ヲ曳船契約書(Towage Contract)ト稱ス

曳船中不可抗力其他豫期セザル事變ニ遭遇シ爲メニ曳船契約ヲ履行スルコト能ハザル時ハ曳船船舶ハ其責務ヲ免ガル、モ單ニ一時ノ故障其他唯僅カニ危険ノ豫想セラル、時ノ如キハ依然契約履行ヲ爲ササルベカラズ

曳船船舶ノ所有者ハ曳船料ニ就キTow及ビ其屬具向拂運賃ノ上ニ先取特權ヲ有ス此先取特權ハ其發生後一年ヲ經過セバ消滅ス

○健康保證料 (Bill of health) 及ビ檢疫費 (Sanitary fees)

遠洋ニ航海スル船舶ハ發航地並ニ寄港地ニテ當該官廳ヨリ外國ニ向ケ航行スル船舶ハ當該國ノ領事ヨリ一々健康證書ヲ受ケ他日ノ用ニ供セザルベカラズ此場合ノ證明書類ヲ健康保證料ト云フ近海航船ト雖ヘモ亦必要アル時ハ之ヲ

新商 六八〇
同 六八五

健康證書

受クルヲ要ス

開港々則施行細則ノ規定ニ從ヘバ外國航船出港届ヲ港務局ニ差出シタル時ハ健康證書ノ交附ヲ申請スルコトヲ得此場合ニハ手数料トシテ金五圓ヲ納付スベシトアリ

我法律ノ規定スル所ニ從ヘバ外國航船橫濱神戸長崎下ノ關門司又ハ口ノ津ヨリ出港セントスル時ハ健康證書ノ交付ヲ海港檢疫所又ハ支所ニ申請スルコトヲ得此場合ニハ手数料トシテ金五圓ヲ納付スベシトアリ(健康證書交付手續參照)
船舶ガ傳染病流行地ニ入港シ又ハ碇泊港ニ於テ傳染病發生スル時ハ豫防法ヲ勵行シ陸地又ハ他船トノ交通ニ注意シ船長ハ交通遮斷ヲ爲シ得ベシ又船内ニ傳染病患者發生スル時ハ適當ノ場所ニ隔離シ消毒及ビ豫防法ヲ施スベシ我法律ノ規定ニ從ヘバ海外諸港及ビ臺灣ヨリ檢疫ヲ施行スル港ニ來ル船舶ハ入港前官ノ檢疫ヲ受ケ許可證ヲ得タル後ニ非ザレバ入港ヲ爲シ陸地又ハ他船ト交通シ旅客船員ノ上陸及ビ貨物ノ陸揚ヲ爲スコトヲ得ザルナリ而シテ船員及ビ旅客ハ檢疫官吏ノ尋問ニ對シ一々應答ヲ爲シ航海日誌ヲ示シ船内各部ヲ開キ

テ検査ヲ受ケ又請求ニヨリ通告書ヲ差出ス義務アリ而シテ傳染病患者又ハ死者アル時其他傳染病ノ疑アル患者アル時傳染病流行地ヲ發シ又ハ船舶ニ傳染毒ノ汚染シタル疑アル時ハ或期間停船ヲ命ゼラレ患者及ビ死者ノ處分ヲ指示シ船舶其他ノ物件ノ消毒法ヲ施行シ又船員旅客ハ檢疫所ニ移轉セララルヽコトアリ

消毒費

右ノ消毒費ハ即チ船主ノ負擔ニ歸スベキモノニシテ其割合左ノ如シ(海港檢疫規則及手續參照)

船舶消毒費

發簿噸數	百噸未滿	拾圓
同	百噸以上千噸未滿	貳拾圓
同	千噸以上二千噸未滿	參拾圓
同	二千噸以上一千噸ヲ増ス毎ニ拾圓ヲ加フ	
積荷消毒費	一個ニ付	拾錢
旅客乗組員ノ衣服手荷物所持品ノ消毒費		

噸稅

○噸稅 (Tonnage Dues)

噸稅ハ外國貿易船ガ開港ニ入港シタル時内外國船ヲ問ハズ其噸數ニ課スル稅金ニシテ本邦ニテモ明治三十二年八月四日ヨリ之ヲ實施スルコト、ナリタリ今其要項ヲ列序スレバ左ノ如シ

一、二等船客及之ニ	一人分ニ付キ	壹圓
三等船客及之ニ	一人分ニ付キ	拾錢
準スヘキ乗組員	一人分ニ付キ	拾錢

- 一、噸稅ノ割合ハ本邦ノ測度法ニヨリタル登簿噸數一噸又ハ積量十石ニ付キ五錢ニシテ本邦ト測度法ヲ異ニスル國ノ船舶ハ本邦ノ測度法ニヨリ換算セザルベカラズ
- 一、噸稅ハ入港毎ニ課スルヲ常トスレドモ登簿噸數一噸又ハ積量十石ニ付キ十五錢ヲ一時ニ納付スル時ハ其港ニ限リ滿一箇年間噸稅納付ニ及バズ此場合ハ右ノ旨稅關又ハ稅關支署ニ申告スルヲ要ス
- 一、海難其他止ムヲ得ザル事故ノ爲メ入港シタル外國貿易船ハ其事由ヲ稅關又ハ稅關支署ニ證明スル時ハ噸稅ヲ免除セラル

一、噸税ハ船長ヨリ税關ニ納付スベキモノニシテ通脱ヲ圖リ又ハ納付ノ手續ヲ爲サズシテ出港スル時ハ船長ハ罰金ニ處セラレ其金額ハ通脱ヲ圖リタル金額又ハ未納税金ノ三倍トス(噸税法及ビ同施行細則參照)

棧橋又ハ河
岸使用料及
浮標使用料

○棧橋又ハ河岸使用料(Pierage & Quayage)及ビ繫船浮標使用料(Bouyage) 棧橋又ハ河岸使用料トハ棧橋又ハ河岸使用ノ報酬ニシテ繫船浮標使用料トハ浮標ニ繫船ヲ爲ス時ノ報酬ナリ
開港々則施行細則ノ規定ニ從ヘバ繫船浮標ヲ使用セントスル船舶ハ船主若クハ船長ヨリ豫メ願書ニ使用料ヲ添ヘ港務局ニ呈出シ允許ヲ受クベシトアリ港務局所屬繫船浮標使用料ハ港務局ニ於テ使用指定ノ時ヨリ起算シ二十四時間ニ付キ三圓トシ二十四時間未滿ノ端數ハ二十四時間トシテ計算ス(港務局所屬繫船浮標使用料規程參照)

○出入港税(Entrance and Clearance)燈臺税(Light dues)税關手数料(Custom House fees) 税關用紙(Papers in Custom house) 領事館手数料(Consular fees) 及ビ海難證明料(Protect)

出入港税

燈臺税

税關手数料
及川紙

領事館手数料
料及海難證
明料

出入港税トハ某港ニ出入スル船舶ノ噸數又ハ吃水ニ應ジ課スル税ニシテ燈臺税トハ燈臺ヲ利用セル報酬トシ船舶ノ噸數ニ應ジ課スル税金ナリ
税關手数料及ビ税關用紙ハ外國貿易船ガ税關ノ證明又ハ各種ノ計表ヲ請フ時ニ納付スル手数料其他特許手数料等ヲ言フ(關税法及司施行細則等參照)
領事館手数料トハ船舶ガ海外ノ港ニ趣キシ時入出港ノ證明其他健康保證ヲ乞フ時ノ手数料等ヲ言ヒ海難證明料トハ船舶ガ海難ニ罹リタル時管海官廳ノ認證ヲ申請スルニ當リ納付スル手数料ナリ猶後章詳述スル所アルベシ

○通船(Samphan hire)石炭荷物繰替人足賃(Labour for Shifting Coal and goods) 塵船賃(Ash boat) 洗濯賃(Washing)

石炭荷物繰
替人足賃

塵船賃

長航海ヲ爲ス船舶ニハ便宜船舶ノ一部ヲ石炭ニテ積合ハセ寄港地毎ニ之ヲ石炭庫(Bunker)ニ移スコトアリ又荷積ノ工合ニヨリ荷物ノ一部ヲ陸揚シ或ハ船艙内ニテ繰替スルコトアリ此等ノ爲メニ雇用セシ人足賃即石炭荷物繰替人足賃ナリ塵船賃トハ動物ノ死體灰燼塵芥取捨ノ爲メ塵船ヲ使用シタル時ノ報酬ナリ(開港々則施行細則參照) 通船洗濯賃ハ別ニ説明ヲ待タス

第五節 主トシテ荷客ニ關スル經費

○人足賃(Coolie hire)及ビ船賃(Lighterage)

人足賃ハ貨物ノ船積陸揚ニ從事スル人足ノ報酬ニシテ船賃トハ船下ノ報酬ナリ人足賃船賃ノ負擔及ビ危險等ニ就キテハ後章述ブル所アルベシ

○仕切板(Shifting boards)荷敷(Dunnage)其他荷積(Stowage)ニ關スル費用揚卸器械使用料(Cranage)

仕切板及ビ荷敷ハ孰レモ荷積ニ緊要ナルモノニシテ其用途等ニ就キテハ後章詳述スル處アルベシ荷積ニ際シテハ海外諸國ニテハ特ニ荷積監督人(Depotary)アリ一定ノ報酬即チ Stevedorage ノ支拂ヲ要スレモ本邦ニテハ多ク運轉士ノミ之ガ任ニ當ルガ如シ又船積陸揚ニ緊要ナル荷印員數ノ分別計算ノ任ニ當ル荷物方ハ本船ニ雇ヒ置クヲ得策トスレドモ不足又ハ雇ヒ入レ置カザル時ハ臨時ニ之ヲ雇ヒ入ル、必要アリ棧橋ノ都合ニヨリ又貨物ノ種類ニヨリ本船備付ノ揚貨機ニテハ不十分ナル時ハ揚卸器械ヲ借入ル、コトアリ

税關臨時開
手數料

○税關臨時開手數料(Custom house overtime)

特ニ定期船ニ在リテハ船積陸揚ヲ取急グ必要アルガ爲メ往々税關ノ臨時開應ヲ請フコトアリ我關税法ノ規定ニ從ヘバ外國貨物ヲ積載セル船舶日没ヨリ日出迄ノ間又ハ税關ノ休日ニ於テ貨物ノ積卸ヲ爲スガ爲メ税關長ノ特許ヲ受ケントスル時ハ其理由ヲ記載シタル申請書ヲ税關ニ提出シ右ノ特許ヲ受ケタル時ハ特許手數料ヲ納付スベシトアリ其割合左ノ如シ

税關平日臨時開應特許手數料

- 一、午後四時ヨリ同六時迄 三十四
- 一、午後四時ヨリ同十二時迄 九十四
- 一、午後四時ヨリ同十二時ヲ過クル時 百九十四
- 一、日出ヨリ午前十時迄 四十圓

但前日ヨリ引續キ開應ノ場合ハ此限ニ非ス

税關休日臨時開應特許手數料

- 一、午前十時ヨリ午後四時迄 五十圓
- 一、午前十時ヨリ午後六時迄 八十圓
- 一、午前十時ヨリ午後十二時迄 百四十圓

海上運送ニ第五章 海運業ノ經營ニ第五節 主トシテ荷客ニ關スル經費

(四四二)

一、午前十時ヨリ午後十二時ヲ過クル時 二百四十圓

二、日出ヨリ午前十時迄 四十圓

但前日ヨリ引續キ開船ノ場合ハ此限ニ非ス

○辨金 (Claim)

辨金

陸揚港ニ於ケル船主ノ負擔トナルベキ荷不足、毀損、濡荷、揚達、其他荷造直シノ費用等ヲ云フ如何ナル場合ノ損害ガ船主ノ負擔トナルヤハ後章説ク所アルベシ

○運賃割戻金 (Rebate or Return Commission)

運賃割戻金

契約ノ運賃ハ條理上一切割引又ハ値引ヲ爲ササルヲ當然トスレドモ商略上陸運又ハ保險業ニ於ケルガ如ク海運ニテモ亦運賃ノ割戻ヲ爲スハ各國一般ノ慣習トス之ヲ運賃割戻金又ハ單ニ戻金ト稱ス割戻金ニ左ノ三種アリ

約定戻

割戻金

臨時戻

秘密戻

約定戻

約定戻トハ或一定期間ノ終ニ於ケル總運賃高ニ應ジ豫メ契約ノ上割戻ヲ爲スモノヲ言ヒ例ヘバ左ノ如シ

千圓以上二千圓未満	五分
二千圓以上三千圓未満	六分
三千圓以上四千圓未満	七分
四千圓以上五千圓未満	八分
五千圓以上	一分

運賃同盟 (Conference) 諸線ニ限リ積荷ヲ爲シタル得意先ニハ一定ノ割戻ヲ爲スベキ旨ノ廣告ヲ爲スコトアリ是亦約定戻ノ一種ナリ

臨時及秘密

臨時戻ハ名ノ如ク契約ニヨラズ荷受主ガ貨物ヲ引取リタル後示談ニテ割戻ヲ爲スモノヲ言ヒ秘密戻ハ多ク廻漕問屋ノ場合ニ起ルモノニシテ某組合ノ問屋秘密戻ヲ爲シ其組合仲間ノ荷物ヲ一手ニテ引受クルガ如キ總ベテ船主ノ機密ニ屬スル戻金ナリ

割戻金ノ標準

運賃割戻金ニ運賃ノ額ヲ標準トスルモノト貨物ノ數量ニ由ルモノトアリ前者ハ運賃額ノ三分、六分、一分等總ベテ支拂ヒタル運賃ヲ標準トスルモノニシテ龍動ノ慣習ニ從ヘバ船積ノ時五分ノ割引ヲ爲シ一年ノ終ニ復五分ノ割戻ヲ爲ス

海上運送ニ第五章 海運業ノ經營ニ第五節 主トシテ荷客ニ關スル經費

(四四三)

ガ如シ後者ハ貨物ノ個數又ハ量目ニ由ルモノニシテ例ヘバ米百石ニ付キ五圓
清酒十駄ニ付キ一圓毛皮百斤ニ付キ十錢等ト定ムルガ如シ航路ニヨリテモ割
戻ノ率ヲ異ニスルコトアリ例ヘバ上海ヨリ長崎ヘ輸出セル貨物ハ五分芝罘ヘ
輸出セルモノハ一割ノ割戻ヲ爲スガ如キ是ナリ

本邦内地ニテハ貨物ノ種類ヲ問ハズ割戻ヲ爲スガ如キモ海外ニテハ或種ノ貨
物ニ限リ割戻ヲ爲サルコトアリ例ヘバ横濱ヨリ歐洲ヘ向ケ輸出スル貨物ノ
内「米及ビ油ハ運賃割戻ヲ爲サズ」(Rice and Oils from Japan are excepted)ト定メ又龍動
ヘ輸入スル貨物ノ内「米、麻及ビ煙艸並ニ貴重品ニハ運賃割戻ヲ爲サズ」(No rebate
payable on Rice, Hemp, Tobacco, or Treasure)ト定ムルガ如シ

○接續費 (Transshipping expenses)

船荷證券面ノ陸揚地ガ船舶ノ寄港地以外ナルカ其他船舶ノ都合ニヨリ社外船
ヲ以テ之ヲ送附スル時ハ社外船及ビ鐵道ニ支拂フベキ運賃並ニ倉敷料 (Storage)
陸揚再船積ノ費用等ハ接續費ニシテ船主ノ負擔スル所ナリ

○持越貨物 (Overland cargo) 揚達貨物 (Overland cargo) 及ビ積殘

持越及揚達
貨物

貨物 (Shut-out Cargo) ニ係ル保險料並ニ運賃

荷積ノ不注意ニヨリ持越又ハ揚達貨物ヲ生ズルコトアリ此クノ如キ場合ニハ
倉敷料、火災保險料、社外船又ハ汽車ニテ陸揚地ヘ送附シタル時ハ運賃保險料其
他陸揚船積諸費用等ハ皆船主ノ負擔ニ屬ス本邦ノ如キ貨物ヲ本船ニ積入レザ
ル前船荷證券ヲ發行スル處ニテハ往々船腹ノ都合上積殘貨物ヲ生ジ勝ナリ此
等ノ貨物ニハ陸上ノ危險ニ具フルガ爲メ火災保險ヲ附シ船主所屬ノ他船其他
汽車又ハ社外船ヲ以テ早便陸揚地ニ送附セザルベカラズ其諸費用亦船主ノ負
擔タルベキコト勿論ナリ

○仲立人口錢 (Brokerage) 代理店ヘノ報酬 (Agency fees)

貨物ノ募集ニハ廻漕問屋即チ仲立人ヲ媒介トスルコト東西多クハ然リ仲立人
ニ支拂フ口錢ハ運賃ノ一分、二分五厘、五分等豫メ契約ヲ締結シ置キ必要ナル時
ハ保證金ヲ徵收スルモ可ナリ

船主ガ自己ノ船舶寄港地ニ代表者ヲ設ケ貨物及ビ旅客ノ募集運賃ノ取立、船舶
入出港ノ手數、稅關ノ手數其他諸經費ノ支辨等ヲ委托スル時ハ是所謂代理店ニ

或貨物ニハ
割戻ヲ爲サ
ズ

接續費

積殘貨物

仲立人口錢

シテ代理店ニ支拂フベキ報酬ハ豫メ其權限等ト共ニ取定メテ爲スモノトシ普通手數料(Commission)トシテ運賃ノ何分ト定メ其割合ハ五分、二分五厘等トス又收入運賃尠キ港ニテハ一船舶ノ出入ニ付キ金若干ト定ムルモノアリ

○旅客ニ關スル費用

旅客ニ關スル費用ノ概目左ノ如シ

一、食料

一、仲立人ニ支拂フ口錢及ビ代理店手數料

一、旅客ニ對スル課税

例ヘバ蘇西運河ヲ通過スル船舶ノ旅客ニハ大人一名ニ付キ拾法

小兒一名ニ付キ五法ヲ課スルガ如キ是ナリ

一、接續運賃及ビ解舟賃

第六節 利益ノ處分

曩ニモ述ベタルガ如ク海運業ハ所謂世界的商業トモ謂フベク競争ノ劇シキ恐

ラク他ノ商業ニ比類ナカルベシ然レバ一方ニ營業同盟買收、合同等積極的經營ニ汲々乎タルモ完ク競争ヲ絶テ永遠ニ收入ノ増加ヲ計ルコト能ハザルト同時ニ他方ニ戰爭、天災、同盟罷工、恐慌等ノ爲メ物價騰貴センカ支出ノ嵩大ニ伴フ收入ノ増加ハ企圖シ難キ所トス然レバ豫メ利益金ノ大部分ヲ割キテ之ヲ船舶ノ老朽、海難、修繕等ニ備ヘ又航路擴張、船舶改良資金其他積立金ニ充ツルハ海運業ノ經營上至當ノ處置ト謂ハザルベカラズ

○船舶減價引除金 (Depreciation)

船舶ハ海難ニ遭遇シ損傷ヲ來スノ外時々刻々老朽(Wear and tear)シテ止マザルモノナレハ船主ハ所謂減價ヲ見積リ收入ノ一部ヲ引除クテ至當トス海外特ニ英國ノ例ヲ觀ルニ一八七八年ノ條例ニヨレハ船主所得稅ヲ納付スル場合ニハ一年間ノ所得ヨリ地方收稅吏(Local tax Commissioner)ガ至當ト認ムル減價引除ヲ爲スコトヲ得ルモノニシテ其引除ノ割合ハ地方ニヨリ區々ナリリゾアブルノ如キハ年々ノ遞減額ニ對シ旅客汽船ハ六分貨物汽船ハ五分ノ引除ヲ爲シ世界ノ海國多クハ此制ニ據ルト雖ヘモ龍動ニテハ原價ニ對シ五分其他ノ諸港ニテハ

年々ノ遞減額ニ對シ七分五厘ノ引除ヲ爲スモノアリ然レドモリヴァプールノ制ハ鐵船時代ニ定メラレタルモノニシテ鋼船ノ老朽ハ鐵船ニ比シ甚シキ今日依然之ヲ鋼船ニ應用スルハ不當ナルノミナラズ鐵船ニサヘモ此方法ヲ以テ減額引除ヲ爲ス時ハ實際ノ減價ヲ示サザルコト往々アリ此ニ於テカリヴァプールの港船主協會(The Liverpool Shipowners' Association)ハ多年研究スル所アリ近年委員ヲ撰ミ汽船ニ正當ニ而カモ公平ナル減價ノ率ヲ制定センコトヲ委託セシカバ此等ノ委員ハ自己ノ經驗ニ照ラシ其他船主船價鑑定人(Ship Valuers)仲立人、檢査人等ノ意見ヲ徵シ左ノ通りノ決議ヲ該協會ニ報告セリ

一、汽船ハ左ノ割合ニヨリ減價引除ヲ爲スベシ

一、貨物汽船 原價ノ五分

一、旅客汽船 同 六分

一、引除金ハ汽船ノ原價ト大修繕費ニシテ損益勘定ニ編入セラレザル金額トヲ以テ限度トス

一、船主若船舶ヲ賣却シタル時ノ賣得金ガ減價引除價格ニ比シ多額

ナル時ハ之ヲ取得シ得ベシ

又最近リヴァプール船主協會(Liverpool Shipowners' Association)并ニリヴァプール汽船協會(Liverpool Steamship Association)ヨリ撰出セラレタル委員協議ノ結果ハ左ノ如シ

一、帆船ハ毎年原價ノ三分ヲ引除クベシ

一、旅客汽船及ビ貨物汽船ハ毎年原價ノ四分ヲ引除クベシ

一、石油船ハ毎年原價ノ五分ヲ引除クベシ

一、船舶ノ賣買ニ關セズ引除金ハ本船ノ廢船トナルマデ恒ニ原價ニ就キ計算スベシ

一、帆船ハ原價ノ九割七分汽船ハ其九割六分迄引除ヲ爲スベシ帆船ハ原價ノ三分汽船ハ其四分ヲ以テ廢船ノ價額(Breaking up value)トス

一、一年ノ終ニ某船舶ノ收支ヲ計算シ損失ヲ生ジタルカ又ハ利益ハアリシモ引除金ヲ引除スルコト能ハザル時ハ其年ノ減價引除ハ次年ニ繰延バシ順次此ノ如クシテ九割七分乃至九割六分ヲ引除クニ至リテ止ム

一、汽機及ビ汽鐘ノ新舊交換費ハ原價ニ加ヘ爾後ハ此合計額ニ就キ引除ヲ爲スベシ普通ノ修繕及ビ新舊交換費ハ此限ニ非ズ

一、引除濟ノ船舶未ダ廢船ニ至ラズ更ニ之ヲ賣却シタル時ハ以後ノ減價引除ノ程度ハ特ニ收稅吏之ヲ定ム

一、特別ノ理由ニヨリ他船ニ比シ著シク老朽ノ傾アリト信ズル船主ハ收稅吏ノ證明ヲ得特定高率ヲ以テ減價引除ヲ爲スコトヲ得ベシ

之ヲ要スルニ若シ減價引除ヲ爲サズシテ利益金ノ全部ヲ船主ノ收入トセンカ船舶ガ老朽用ヲ爲サルニ至ラバ海運業ノ機關タル船舶ト船舶ニ注入セラレタル資本トヲ併セテ失フベシ然レバ復タ船舶ヲ新造セントセバ新タニ資本ヲ得ザルベカラズ是レ豫メ利益金ノ一部ヲ控除シテ船價ヲ償却スルノ必要アル第一ノ理由ナリ尤モ汽船使用年限ノ生命ハ必ズシモ二十年若クハ二十五年ニ限ラレタルニ非ズシテ現ニ三四十年ノ船舶ヲ保ツモノ尙存在セリ然レドモ造船術ノ改良ハ年ト共ニ新ナレバ運送力大且ツ經濟的ナル最新式船舶ヲ所有セザレバ競争場裡ニ立ツコト能ハザルガ故ニ年々所有船舶ノ帳簿價格ヲ減少シ

F.P.N. 480

減價引除ノ必要ナル所

新船ヲ以テ之ヲ補フハ海運業經營上缺クベカラザル處置トス之ヲ減價引除金ノ緊切ナル理由ノ第二トス

尤モ一定ノ割合ヲ以テ船價ヲ償却スルコトハ所謂便宜法ニ止マリ此率ハ實質上ノ減價ト造船術ノ進歩ニヨル價耗トヲ正確ニ表示スルヤ否ヤ頗ル疑ハシトス然レバ船主ノ利益大ナル場合ハ成ルベク減價引除ノ割合ヲ増大シカクテ償却期ヲ短縮スルコトヲ努ムベシ特ニ他ノ航路ニ使用スベカラザル旅客船特種貨物船ノ如キニ於テ益其切ナルヲ看ル

○船舶大修繕積立金 (Reserve for Repairs)

前節ヲ參照スベシ

○船舶保險積立金 (Reserve for Insurance)

數艘ノ船舶ヲ所有スル船主ハ其船舶ノ保險ヲ保險者ニ依頼スル代リニ自ら收入ノ一部ヲ割キ保險積立金トシ破船沈沒船ノ船價其他共同海損及ビ救援救助費用ニ支辨スルモノアリ尤モ此等ノ船主ト雖ヘ凡場合ニヨリテハ保險者ニ托シテ保險セシムルコトナシトセズ例ヘバ從來十萬圓内外ノ價格ヲ有スル船舶

自家保險
村 二二

數艘ヲ所有セシ船主ガ新タニ三十萬圓ノ船舶ヲ購入シタル時ハ其内十萬圓ニ對シテ自家保險ヲ爲シ殘餘ノ二十萬圓ニ對シ保險者ニ保險ヲ依頼スルガ如キ或ハ常ニ九州廻リヲ爲ス船舶ヲ以テ臨時北海道沿岸ノ航海ニ使用セントスルニ當リ其航海期間ノ保險ヲ保險者ニ依頼スルガ如シ本邦並ニ外國ニ於テモ有力ナル會社若クハ一個人ノ船主ニシテ此法ヲ採用スルモノ多ク十分經驗アル船主ノ說ニ從ヘバ大凡同價格ノ船舶十艘以上ヲ所有スル船主ハ自家保險ニ依ル方利スル所多シト云フ

英國ニ於テハ自家保險ノ利益多キヲ知レル船主等ハ相集マリ所謂相互保險組合ヲ組織スルモノアリコハ船舶ノ保險ハ完ク保險者ニ依頼セザル主意ノ外通常保險者ノ擔保スルヲ好マザル種類ノ損害例ヘバ三分以下ノ小損害ヲモ互ニ救済スルヲ主眼トスルモノアリ而シテ若組合名簿ニ登記セラレシ船舶ガ一朝損害ヲ被ル時ハ一般組合加入者ハ各々其利害關係即加入ノ噸數又ハ金額ニ比例シテ損害ヲ分擔スル規約アリ故ニ加入船舶ノ遭難存リニ到ル時ハ各自ノ分擔多額ニ昇ルコトアルモ幸ニ遭難少キ時ハ負擔從テ輕キノミナラズ一定ノ

相互保險組合

割合ニヨリ組合員ニ割戻ヲ爲スガ故長期ノ間ニハ保險者ニ保險ヲ依頼スルヨリモ利便アリ

海上保險相互組合ハ英國以外ノ諸國ニ餘リ行ハレズ蓋海上ノ危險ハ生命又ハ火災ノ危險ノ如ク單純ナラズ頗ル錯雜ヲ極ムルモノニシテ殊ニ組合員ノ數多キヲ加フルニ從ヒ此不便ヲ増加スル傾向アリ換言セバ危險ノ程度組合員ニ對シ劃一ナルコトハ到底望ムベカラズ從テ或者ハ危險多ク他ノ者ハ之ニ反スル場合ヲ生シ各組合員間ニ公平ヲ保チ確實ニ事務ヲ進行スルコトハ極メテ難事ニ屬スレバナリ本邦ニテモ法律第六十九號保險業法ニヨリ株式會社ト同様相互會社ナルモノヲ認メ詳細ニ規定スル所アレドモ未ダ同法ノ下ニ所謂相互組合ノ設立セラレタルモノアルヲ聞カズ

近時英國ニテハ數多ノ汽船會社協議ヲ遂ゲ一ノ保險會社ヲ組織シ其株式ヲ該汽船會社ノ株主ニ分配シ殘餘ハ一般公衆ヨリ募集シ主トシテ該汽船會社船ノ定期保險ヲ引受ケ若餘裕アル時ハ貨物ニ對シテモ保險ノ契約ヲ爲ス組織ヲ企ツルニ至レリ

○其他ノ積立金

我商法ニ依レバ株式會社ハ資本金ノ四分ノ一ニ達スル迄利益ヲ配當スル毎ニ
毎年純益金ノ(引除金諸積立金ヲ引去リタル殘額)二十分ノ一ヲ積立テザルベカ
ラズ之ヲ法定準備積立金ト云フ此他航路ノ擴張及ビ船舶改良ヲ容易ナラシム
ルガ爲メ又一一定ノ配當率ヲ維持シ會社ノ信用ヲ鞏固ナラシメシムガ爲メ利益金
幸ニ多額ナリシ年度ニ於テ航路擴張船舶改良資金及ビ配當平均準備金ヲ引除
クコトハ最安全ナル法トス

○配當金

利益金ヨリ以上列舉セル各種積立金ヲ控除セル殘額ヲ配當金トス然レハ配當
金ハ利益金ノ通常二三割ニ過ギズトス

準備積立金
及其他ノ積
立金
新商
一六四

利益配當金

第六章 船荷證券

船荷證券ノ
意義
新商
一六三
同
六三
船荷證券ノ
沿革

船荷證券(Bill of Lading)トハ船舶ニ貨物ヲ積入レタル證ニシテ船長又ハ船主代人
ヨリ出荷主ノ請求ニヨリ交付シ之ト引換ニ到達港ニ於テ貨物ヲ引渡ス證書ニ
シテ本邦俗ニ引換證ト云フモノ即是ナリ
熟々世界ノ歴史ヲ觀ルニ上古ハ勿論中世紀頃迄モ今日ノ所謂船荷證券行ハレ
シコトナク當時ハ船舶ニ備フル臺帳(Reefer)ニ貨物ノ摘要ヲ記入シテ以テ船積
ノ證明トナセシガ如シ然レドモ此ノ如キハ最モ不完全ナルモノナレバ往々紛
議ヲ醸シ漸ク船荷證券ノ必要ヲ生ゼリ而シテ船荷證券ノ起源ニ就キテハ區々
說ヲ爲スモノアリテ確タルコトハ知リ難キモ十六世紀頃既ニ使用セラレタル
ハ彼海上ノ契(Titre de la mer)ニ船荷證券ノ定義ヲ掲グルモ是ヨリ以前歐洲各國
ニ於ケル海上ニ關スル法規中ニ何等船荷證券ニ就キ記載スル所ナキヲ以テ明
ナリ

本邦ニテ船荷證券ヲ使用スルニ至リシハ明治ノ初年汽船ノ運送ヲ掌ル者海外

De L'Y

Des. IV. 5

船荷證券ノ
體裁

船荷證券ノ
枚數

ノ船荷證券ヲ翻譯シタルニ起リ今日汽船ノ多數ハ之ヲ使用スルモ和船合子船等ハ勿論帆船ノ如キハ未ダ使用セザル場合多キニ居ルモノ、如シ尤海外ニ於テモ亦之ヲ使用セザル場合ナキニシモアラズ例ヘバ佛國ノ如キ一八七二年ノ法令ニハ水運ニヨリ貨物ノ運送ヲ爲ス時ハ船荷證券ヲ使用スベシトノ規定アルニ拘ラズ運河及ビ沿岸航海等ノ小船ハ舊例ニヨリ臺帳ノミヲ以テ船積ノ證據トスル慣習アリ本邦ノ如キハ一層甚シク臺帳サヘモ備フルコトナク唯出荷主ヨリ貨物ニ添ヘ交附シタル送狀ヲ以テ船積ノ證トナスモノアリ

海外ニテ使用セラル、船荷證券ハ本書附録ニ示スガ如ク普通一面ニシテ之ニ條項ヲモ印刷ス尤モ佛國其他歐洲大陸諸國ニ行ハル、モノニシテ表面ニ貨物ノ摘要運賃ノ金額等ヲ記載シ裏面ニ條項ヲ印刷セルモノアリ本邦ニテ使用セラル、船荷證券モ亦同様ニシテ裏面ニ條項ヲ具フルモノト否ラザルモノトアリ

船荷證券ハ貨物ノ領收證ナルガ故一口ノ貨物ニ就キ一枚發行スルヲ以テ足レル譯ニテ古昔ノ慣習ハ一口ニ就キ一枚ナリシガ漸ク其數ヲ増加シ今日ハ少ク

佛商
伊商
白商
其他略之

Des. IV. 41

Val. II. 259

Leg. B. 11

モ二通ヲ必要トスルモノニシテ各國ノ慣習ニヨリ三通又ハ四通多キハ八通ヲ作成スルコト、ナレリ又某國ノ如キハ法律ヲ以テ發行スベキ枚數ヲ規定スルモノアリ彼佛國及ビ佛法系統ノ諸國ハ少クモ四通以上ヲ發行セザルベカラズ而シテ三通又ハ四通ノ船荷證券ノ内一通ハ船長ノ控ニシテ本船ニ留メ出荷主ハ船長又ハ之ニ代ハル者ノ署名シタル二通又ハ三通ノ船荷證券ヲ受取ルガ故若銀行ニ荷爲換ヲ取組マザル時ハ或ハ異ナル便船ニテ之ヲ荷受主ニ郵送シ或ハ内一通ヲ留メ其餘ヲ荷受主ニ送附スベシ白耳義海商法中ニハ内一通ハ出荷主一通ハ荷受主一通ハ船長一通ハ船主ノ手ニ在ラザルベカラズトノ規定サヘアリ本邦ノ慣習ニ從ヘバ第八章ニ於テ述ブルガ如ク貨主ハ出荷申込書ニヨリ貨物ノ船積ヲ爲シ始メテ船荷證券ヲ受取ルモノナレバ從來船荷證券ハ多ク一通ニシテ間々出荷主ノ請求ニヨリ副狀ヲ發行スルコトアリ然レドモ到達港ニテハ獨正狀ノミニ對シ貨物ト引換ヲ爲スモノナレバ荷爲換ヲ取組ム時ハ正狀ノミヲ銀行ニ引渡シ副狀ハ猶出荷主ノ手許ニ留メ置クモ差支ナシトス海外ニテハ船荷證券ノ要件ハ出荷主總ベテ之ガ記入ヲ爲シ船長若クハ船主或ハ其代

理人ノ署名ヲ求ムルヲ普通ノ手續トシ少クモ二通ヲ差出サバルベカラズ而シテ内一通ハ本邦ニ於ケル出荷申込書ニ相當スルモノニシテ船長若クハ船主ノ手許ニ留メ置クモノトス[船長ノ控書] (Captain's Copy) 卽是ナリ

出荷申込書又ハ船長ノ控書ニハ出荷主ノ署名ヲ必要トス蓋船荷證券ニハ種々ノ特約條項アリ出荷主ハ此等ノ條項ヲ承認ノ上船積ヲ爲シタルモノナル以上ハ其證トシテ船長若クハ船主手許ニ署名シタル出荷申込書又ハ船長ノ控書ヲ差出ス必要アルハ固ヨリ當然ナリ海外ニ行ハル、或船荷證券ニハ此等ノ特約條項ヲ承認シテ船積シタル旨印刷シタル文字ノ下ニ出荷主署名スベキモノト爲スモノアリ又例ヘバ日本郵船會社ノ船荷證券ニハ

出荷主ハ本證券ニ記入セラレタルト印刷セラレタルト將タ護謄版ニテ附加セラレタルトヲ問ハズ其條件、除外例、特約條項ニ就キ恰モ異議ナキ旨署名シタルト同様之ヲ承認シタルモノナリ

"In accepting this Bill of Lading, the Shipper expressly accepts and agrees" "to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, stamped"

"or printed, as fully as if signed by the Shipper."

又エム、エム汽船會社船荷證券ニモ

出荷主ハ本證券ニ署名スベシ但其署名ノ有無ヲ問ハズ上記ノ條件ハ出

荷主之ヲ承認シタルモノト認ムベシ

"This Bill of Lading is to be signed by the Shipper; but the above"

"Conditions to hold good with or without the Shippers' signature."

トノ條項アリ我商法ノ規定ニ從フモ備船者又ハ荷送主ハ船長又ハ之ニ代ハルモノ、請求ニヨリ船荷證券ノ謄本ニ署名シテ之ヲ交付スルヲ要スルナリ

船荷證券ヲ數通發行スル必要ハ船長船主ノ手許ニ留メ置クモノ、外ハ出荷主ガ恰モ保險證券若クハ爲替手形ヲ數通作成スルト同様ニ荷受主ニ異ナレル便船ヲ以テ送附スルニ在リ然レドモ數通ノ船荷證券ヲ發行スル時ハ各通孰レモ同一ノ効力ヲ具フルガ爲メ詐欺ノ手段ニ陷キル恐ナキニ非ズ例ヘバ一通ノ船荷證券ヲ以テ荷爲替ヲ取組ミ他ノ一通ヲ以テ貨物ヲ受取ラシムル等はナリ故ニ荷爲替ヲ取組ム時ハ船長船主ノ手許ニ留メ置クモノヲ除キ其他ノ總船荷證

白商 目
Valr. II.
271
272
船荷證券ノ
裏書

券ハ悉皆銀行ニ交附セザルベカラズ然ルニ到達港ニ於テ船荷證券ヲ以テ未着
商品ノ賣買ヲ爲スニ當リテハ既ニ一通ノ船荷證券到達セルモ他ハ未ダ到達セ
ザル時ハ之ヲ賣買ノ用ニ供スルコトヲ得ザルノ理ナレドモ此ノ如クナレバ非
常ノ不便ヲ感ズベキガ故商人ノ信用ニヨリ最初ニ到達セル船荷證券ヲ以テ盛
ニ取引ヲ行フヲ一般トス尤モ白耳義海商法ノ如キハ數通ノ船荷證券ニハ恰モ
組手形ノ場合ニ組ノ一組ノ二番號ヲ附シ組ノ一ニ對シテハ異議ナク支拂ハ
ルレドモ組ノ二ニ就キテハ組ノ一ガ到達セザルコトノ證明ヲ舉グル必要アル
ガ如ク船荷證券モ亦組ノ一ニ對シテハ異議ナク貨物ノ引渡ヲ爲スモ組ノ二ニ
對シテハ組ノ一ガ延着又ハ紛失セル舉證ヲ爲ササルベカラザルノ規定ヲ設ケ
多少其間ニ手數ヲ要スル結果詐欺ノ手段ヲ防ギ得ベシ又爲替手形ノ賣買ニ當
リテハ組ノ一ヲ以テ爲スガ如ク船荷證券ヲ以テ未着商品ヲ賣買スル時ニモ組
ノ一ヲ以テ爲ササルベカラザル規定モアリ
海外ニテハ船荷證券ノ轉帳ハ裏書(Endorsement)ニヨリ之ヲ爲スガ故荷爲替取組
ノ際ニモ亦裏書ヲ爲ササルベカラズ畢竟船荷證券ノ多數ハ指圖人渡(Transit)

舊商 八九

新商 四六
同 六三

ハ持參人渡(Transit)ナルガ故出荷主ハ銀行ノ指圖ニ裏書シ到達港ニ於ケル銀行
ガ荷受主ヨリ金員ヲ受取リタル時ハ該荷受主ノ指圖ニ裏書スルガ故荷受主ハ
始メテ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベシ然ルニ本邦在來ノ船荷證券ニハ荷受主ノ氏
名ヲ記載スルガ故實際上銀行ハ荷爲替ノ擔保トシテ船荷證券ヲ受取ルモ右貨
物ノ受取人ハ依然トシテ荷受主ナルガ故權利ノ關係甚ダ矛盾セリ是ガ爲メ船
荷證券ニ裏書ヲ爲シ得ザルニ代ヘ多ク委任狀ヲ銀行ニ差出ス慣習ヲ生ゼリ尤
モ某銀行ノ如キハ出荷主ニシテ荷爲替取組ヲ爲サントセバ船荷證券ニ銀行ヲ
受取主トシテ記載セシムルモノアリ蓋此ノ如キ不便ノ慣習ハ主トシテ舊商法
規定ノ主旨ニ拘束セラレタルモノト言ハザルベカラズ即舊商法ニヨレバ船荷
證券ハ記名式ニテモ指圖式ニテモ又ハ無記名式ニテモ發行シ得ベキモノト規
定セルニ拘ラズ未ダ法定ノ指圖證券トハ爲サザリシナリ然レドモ船荷證券ヲ
發行スル主タル目的ハ流通ニ在ルガ故新商法ハ之ヲ法定ノ指圖證券ト爲スヲ
以テ今日ノ商業ノ進歩ニ最モ適シタルモノトシ一般手形ノ原理ヲ準用シ船荷
證券ハ裏書ニヨリ流通スルヲ得ルハ當然其性質ニ基クモノトシ敢テ使用者ノ

荷受主ノ差
出セル船荷
積券記載ノ
員數ト船長
控書ニ記載
員數ト相
違セル時

佛商
Val. II.
357

海上運送第六章 船荷證券 (四六二)
意思ニヨリ流通證書タルニ非ズト規定セリ即船荷證券ハ指圖式ノ記載アルト
否トニ拘ラズ又記名式ノ時ト雖ヘモ裏書ニヨリ轉帳スベシ尤モ商品以外ノ運
送品ヲ以テ船荷證券ノ目的ト爲ス場合ノ如キハ固ヨリ當事者ガ裏書禁止ヲ爲
スコトハ敢テ之ヲ妨グズ此ノ如キ法律上ノ修正アリタレバ從來ノ不便極マル
慣習ハ漸次一掃セラルベキカ
到達港ニ於テ荷受主ヨリ船長ニ差出セル船荷證券ニ記載セル積荷員數ト船長
又ハ船主ノ手許ニ在ル船長控ニ記載ノ積荷員數ト相違セル時ハ先何人ガ船荷
證券ニ記入セシカヲ尋ネザルベカラズ若シ荷送主ガ悉皆船荷證券ニ記入シタ
ル時ハ船長控書ヲ以テ眞實ノモノトシ若シ亦船長又ハ船主ガ悉皆記入セシモ
ノナル時ハ荷受主ヨリ船長又ハ船主ニ差出セル船荷證券ヲ以テ正確ノモノト
爲サザルベカラズ然ルニ船長控書ハ荷送主荷受主ヨリ船長又ハ船主ニ差出セ
ル船荷證券ハ船長又ハ船主ガ記入シタルモノナル時ハ裁判官ノ認定ニ一任セ
ザルベカラズ此ノ如キ事ハ本邦ニテハ餘リ起ラザルモ海外ニ於ケル船荷證券
ハ通常荷送主記入シ剩ヘ數通發行スルガ故此ノ如キ事件ヲ生ズルコト間々ア

未着商品ノ
賣買

オプシヨナル
カーゴナ
ル

ル所トス
船荷證券ハ單ニ積荷ノ領收證ニ止ラズ海外ニテハ倉庫會社ノ預リ券同様貨物
ノ代リニ盛ニ轉賣セラル、モノトス例ヘバ東洋ヨリ輸入スル米南米ヨリ輸入
スル珈琲ノ如キハ貨物ノ歐洲ニ達スル前船荷證券ニヨリ賣買セラル、ガ故實
際積荷ヲ引取ル者ハ船荷證券ヲ受取リタル者ヨリモ種々ノ手ヲ經ル場合多キ
ニ居リ東洋ヨリ米ヲ輸入スル時ノ如キハ船船ポートセイド (Port Said) ニテ送リ
先ノ通知ヲ待チ又南米ヨリ珈琲ヲ輸入スル時ニハブラキマウス (Plymouth) 又ハ
サウザンプトン (Southampton) 等ニテ同様指圖ヲ待チ船船到着前船荷證券ハ龍動
ノ市場ニテ盛ニ賣買セラレ最後ノ買手ガ若アントウアープ (Antwerp) ニ船船ヲ
寄スルコトヲ望マバ此旨打電ス尤モ此ノ如キ場合ニハ船荷證券面ノ到達港ハ
漠然タルモノニシテ例ヘバ「英國又ハハーブル漢堡間ノ歐洲大陸諸港」(United
Kingdom or Continent, between Le Havre and Hamburg both inclusive) 等記載スルモノ多シ
「オプシヨナルカーゴ」(optional cargo) トハ即チ是ヲ言フ
「オプシヨナルカーゴ」ハ積付ニ多少ノ困難ヲ來スガ故普通貨物ニ比シ運賃ノ
海上運送第六章 船荷證券 (四六三)

直高キコトアリ而シテ多クハ左ノ條項ヲ船荷證券ニ挿入シ又ハ新聞其他ニ廣告ス

「オプショナル、カテゴリー」ニ就キテハ本船ガ第一ノ港ニ着次第引取地ヲ指定(Declare)スベシ否ラザレバ第二ノ港ニ運送スベシ

「Option is to be declared at first port immediately after steamers' arrival, or the goods will be carried on to the second port.」

又是ト反對ニ引取地ヲ指定セザル時ハ第一ノ港ニ陸揚スベシト爲スモノアリ是等ハ港ノ慣習ニ一任スルヲ可トス

本邦ニテハ信用十分ニ行ハレザルコト、貨物ノ銘柄(Type)一定セザルコト又各地ノ距離遠カラザルコト等ノ理由ニヨリ船荷證券ノ轉帳未ダ盛ニ行ハレズト雖ヘモ法律ニハ明ニ之ヲ規定セリ

船荷證券ハ既ニ述べタルガ如ク貨物ノ領收證ニシテ船長又ハ之ニ代ハル者ノ發行スル證券ナリ然ラバ到達港ニ於テ船荷證券ナキ時ハ貨物ヲ引渡サマルカト稱スルニ船荷證券ハモト運送契約書ニ非ズシテ其證明ナルモ故假令船荷證券

新商 三三三
同 四四四
船荷證券ナクシテ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベキ

船荷證券 (Bill of Lading) 發行サレシ場合ニ

下、如キ方法ニ引渡シ有効ニ得ルコト云ハル疑ハシキ事アリ

引渡シ有効ニ得ルコト云ハル疑ハシキ事アリ

引渡シ有効ニ得ルコト云ハル疑ハシキ事アリ

券ナキ時ト雖ヘモ他ノ方法ニヨリ貨物ヲ船積シタルニ相違ナキ證明ヲ擧ゲ若シ荷受主ヲ指定シタル時ハ本人ニ相違ナキコトノ舉證ヲナシ其他荷送主ヨリ積荷ノ運送ヲ受ケタル證明ヲ立ツレバ絶対的ニ貨物ノ引渡ヲ受ケ得ザルニ非ズ本邦ニ行ハル、或船荷證券ノ條項ニハ船荷證券ガ紛失毀損延着ノ爲メ貨物ノ引渡ヲ爲シ難キ時ハ船會社ハ荷送主ヨリ書面上ノ請求ヲ待チテ荷受主ニ引渡ヲ爲シ其他荷受主ガ貨物ノ原價ニ相當スル金額ヲ預ケ若クハ保證ヲ立ツル時ハ引渡ヲ爲スベキ旨ノ定メアリ要スルニ船荷證券ナキ時ハ種々手數ヲ要スルガ故之ヲ荷受主ニ送附スルニハ十分注意セザルベカラズ

第一、船名及ビ國籍

第二、船長ノ氏名

第三、船舶賃借人ノ氏名及ビ積荷受取人ノ指示

第四、荷積港及ビ到達港

第五、貨物ノ種類數量及ビ各個運送品ノ員數記號番號荷包ノ方法

海上運送第六章 船荷證券

(四六五)

其ノ生シタルトヨリ、正當ナル船荷證券持人ニ對シテ船主月ルニ責任ヲ免ルルト能ハルベシ

新商六三

又新商法ノ規定スル所左ノ如シ

- 第六、運送貨ニ付キテノ約定
- 第七、交付シタル船荷證券ノ數
- 第一、船舶ノ名稱及ビ國籍
- 第二、船長ガ船荷證券ヲ作ラザル時ハ船長ノ氏名
- 第三、運送品ノ種類、重量若クハ容積、其荷造ノ種類、個數並ニ記號
- 第四、備船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商號
- 第五、荷受人ノ氏名若クハ商號又ハ所持人ニ運送品ヲ引渡スベキコト
- 第六、船積港
- 第七、陸揚港但發航後備船者又ハ荷送人ガ陸揚港ヲ指定スベキ時ハ其之ヲ指定スベキ港
- 第八、運送貨
- 第九、數通ノ船荷證券ヲ作リタル時ハ其員數

船長ノ氏名
 荷受主ノ氏名
 價格欄

第十、船荷證券ノ作成地及ビ其作成ノ年月日

海外ニテモ之ト大同小異ノ規定アリ然レドモ船荷證券ニ船長ノ氏名ヲ記入スルコトハ稀ナリ蓋シ少數ノ船舶ヲ有スル個人船主ノ場合ニハ船長自ラ船荷證券ニ調印スルコトアレドモ多數ノ船舶ヲ有スル會社ノ如キハ本支店又ハ代理店ニ於テ之ガ調印ヲ爲シ船長ノ氏名ヲ省クナリ而シテ既ニ述ベタルガ如ク海外ニ於ケル船荷證券ハ多ク指圖式ナレバ荷受主ノ氏名モ亦記入ノ要件ニ非ズ本邦ニ行ハル、船荷證券ニハ價格欄アリテ貨物ノ原價ヲ記入スルモ海外ニテハ所謂赤荷證券(Red Bill of Lading)ヲ除クノ外之ヲ見ズ抑船荷證券ニ貨物ノ原價ヲ記入スルハ最迂遠ニシテ毫モ其必要ナキハ明ナリト雖ヘモ海上保險ノ本邦ニ行ハル、ニ至リシハ實ニ近年ノコトニシテ從前ハ海難ニ罹レル貨物ノ損害等ヲモ多ク船主ニ於テ之ヲ辨償スル慣習アリシカバ右ノ辨償ニ際シ貨主トノ間ニ紛議ヲ生ズル場合ノ豫防トシテ原價ニヨリテ辨償ノ計算ヲ爲セシナリ然ルニ海上保險會社ノ起ルヤ海難其他保險者ノ負擔スベキ損害ハ當然保險會社ニテ之ガ辨償ヲ爲スコト、ナリ加之船主ノ負擔スベキ損害ハ勿論船主ニ於テ

辨償スベキモノナレドモ此ノ如キ損害ニ就キテハ検査人ノ鑑定ヲ請ヒ又送リ
 狀ヲ證據トシ時價ニ從ヒ辨償額ヲ定ムベキヲ原則ト爲スガ故モ原價ヲ船荷
 證券ニ認ムル必要ナキガ如シ然レドモ本邦ニハ此等ノ機關未ダ十分ニ完備セ
 ザルガ故貨物ノ原價ヲ記入スルヲ便トス例ヘバ共同海損起ルヤ一々價格ヲ計
 算スルハ至難ナルガ故原價ヲ以テ其標準ト爲スガ如キ是ナリ海外ニテハ此ノ
 如キ場合ニ海損精算及ビ鑑定人ノ公平ナル處置ヲ待ツモノトス畢竟スルニ原
 價ハ貨物ノ買入價格ナレドモ之ヲ船荷證券ニ記入スル時ハ出荷主ノ專斷ニ屬
 スルガ爲メ結局根據ナキモノトナル虞アリ

貨物ノ種類

運賃

海外ニテハ商略上貨物ノ種類重量若クハ容積荷造ノ種類ヲ船荷證券ニ記入セ
 ズ單ニ個數及ビ荷印ノミヲ記載スルニ止ムルコトアリ此等ノ場合ニハ船長控
 書ニハ詳細ナル摘要即貨物ノ種類以下ヲ列記スルノ要アルハ勿論ナリ
 本邦ニ行ハル、船荷證券ニハ運賃欄アリテ向拂又ハ前拂ノ運賃ノ金額ヲ記入
 シ法律ノ規定モ猶之ヲ記入ノ要件トセリ海外ニ行ハル、モノニモ運賃ノ額ヲ
 記入スル場所アレドモ前拂ノ場合ニハ商慣習上之ヲ記入セザルコト間々アリ

作成ノ年月日

例ヘバ龍動ノ商人ガ横濱ノ商人ニ横濱引渡價格若干ニテ某貨物ヲ賣リ運賃ハ
 既ニ龍動ニ於テ前拂セラレタル時ハ右龍動商人ハ横濱商人ニ貨物ノ運賃ガ何
 程ナルカヲ知ラシムル要ナシ剩ヘ運賃ノ懸引ハ商業上ノ秘密ニ屬シ同種ノ貨
 物ニテモ懸引ノ巧拙ニヨリ甚シキ差違アルガ故必要ナキ場合ハ成ルベク之ヲ
 知ラシメザルヲ商業上ノ一秘密トス

海外ニテハ運賃欄ヲ前拂ト向拂トニ分タザルモノ多キガ故其前拂ナリヤ將タ
 向拂ナリヤヲ一目瞭然タラシムルガ爲メ船荷證券面ニ護謄版ヲ以テ「拂濟」(Paid)
 又ハ「向拂」(Collect)ナルコトヲ表ハスヲ便トス尤モ運賃欄ガ區別セラレ居ル場合
 ト雖ヘ一層明瞭ナラシムルガ爲メ此ノ如キ捺印ヲ爲スコト尠カラズ

船荷證券ニ記入スベキ年月日ハ貨物ノ船積當日ヲ至當トスレドモ間々船舶入
 港ノ日ヨリ出港ノ日迄ノ内ヲ撰ムコトアリ凡船荷證券面ノ日附即作成ノ年月日
 ハ特示ノ日又ハ其以前ニ貨物ヲ本船ニ積入レタルコトヲ證明スルモノナレバ
 船荷證券ニ署名スル者ハ運轉士領收證等ノ日附其他ノ事實ニ照シ誤記ナキ様
 注意スベシ海外ノ商慣習トシテ某月中ノ船積ニテ商品ヲ買入ル、場合ニ賣主

非融通性船荷證券

海上運送ニ第六章 船荷證券

(四七二)

ト護謄版ニテ附記スルヲ例トス
 船長控書ハ控ニ過ギズシテ固ヨリ融通スルコトヲ得ズ從テ印稅負擔ノ限ニ非ズ而シテ船長控書面ニハ「融通ヲ禁ズ」(Copy not negotiable)ナル護謄版ヲ念ノ爲メ捺スルコトアリ又本邦ヨリ米國ニ向ケ輸出スル通シ荷物例ヘバ横濱ヨリ紐育ニ輸送スル絹物神戸ヨリセントポール(St. Paul)ニ運送スル製茶、花筵ノ如キハ米國西海岸ノ港ニ於テ同國稅關ニ差出ス爲メ一通餘分ニ船荷證券ヲ發行ス此ノ如キ場合ニハ其證券ニ「稅關用ニシテ融通ヲ禁ズ」(Not Negotiable, for Customs's Purposes only)ナル護謄版ヲ捺シ同様融通證書ニ非ザル旨ヲ表示ス
 特種ノ船荷證券ハ左ノ如シ

特種ノ船荷證券

- 一 通シ船荷證券 (Through Bill of Lading)
- 一 赤荷證券 (Red Bill of Lading)

通シ船荷證券トハ通常海運ト陸運トヲ兼テ發行セル船荷證券ノ名稱ニシテ船荷證券ト貨物引換證 (Railway Acknowledgment) トヲ合セタル證券ナリ例ヘバ横濱ヨリ紐育ニ向ケ貨物ヲ運送セントセイ某汽船會社ノ通シ船荷證券ニヨリ桑

通シ船荷證券

Leg. B. 57

本邦ニ於ケル通シ船荷證券

港、ヴァンクーバー、タコマ、シヤトルポートランド (San Francisco, Vancouver, Tacoma, Seattle, Portland) 等北米ノ西岸諸港迄船舶ニヨリ運送シ更ニ鐵道會社ノ線路ニヨリ紐育迄輸送スルコトヲ得ベシ以上ノ便法ニヨリ途中中繼ノ勞費ヲ省キ又荷爲換ヲ取組ム時ハ中繼地ニテ組直シヲ爲ス不便ヲ避クルコトヲ得ベキガ故此種ノ船荷證券ハ海外ニ於テ盛ニ行ハル、所ナリ
 海運ト陸運トヲ兼スルモノ、外甲汽船會社ト乙汽船會社トヲ聯絡スル通シ船荷證券アリ
 數年前迄ハ本邦ニテハ邦文ヲ以テ記載セル通シ船荷證券ノ好適例トシテ僅カニ通運會社ノ貨物預リ證券アリシノミコハ同會社ガ貨物運送ヲ委託セラレタル時貨主ニ交付スルモノニシテ同會社ハ例ヘバ或貨物ヲ汽船ニテ某地迄積送リ其地ヨリ更ニ鐵道ノ便ヲ以テ契約地ニ送附スルガ故荷受主ハ出荷主ヨリ送附セル預リ證券ト引換ニ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベシ其後漸次汽船ト鐵道トノ聯絡進歩シ例ヘバ内地ヨリ北海道又ハ臺灣ヘ向ケ送附スル貨物或ハ是等ノ地方ヨリ内地ヘ向ケ送附スル貨物ノ如キハ通シ船荷證券ノ作用ニヨリ荷主ハ至

海上運送ニ第六章 船荷證券

(四七三)

通シ船荷證券ニ記入ノ要件

赤荷證券ニ記入ノ要件及沿革

大ノ便宜ヲ受クルコト、ナレリ

通シ船荷證券ニ記入ノ要件ハ普通ノ船荷證券ト詳細ノ項ニ就キテハ相違アルベキモ其大要ニ就キテハ大同小異ナリ但海運ト陸運トヲ兼スルモノハ鐵道ニ關スル條項ヲ加フベキハ勿論ナリ

赤荷證券ハ赤字ヲ以テ印刷セラル、ガ故此稱アリ專ラ東洋就中上海以北ノ清國諸港朝鮮諸港及ビ浦鹽斯德長崎ノ間ニ行ハル、所ニシテ船荷證券ト保險證券トヲ連續シタルモノナレバ船荷證券ニ記載スベキ要件及ビ條項ノ外貨物ノ保險金額保險料ノ割合其他保險ニ關スル條項ヲモ記入ス

赤荷證券ハ支那人ノ好ム所ニシテ彼支那人ハ元來運賃稍高額ナルモ損害起ルニ際シ容易ニ辨償セラル、ヲ喜ブヨリ專ラ行ハル、ニ至リシナリ而シテ赤荷證券ヲ發行シタル汽船會社ハ貨主ニ對シ損害ノ賠償ヲ爲サバルベカラザルガ故ニ豫メ保險會社ト特約シ自己ノ發行スル赤荷證券ヲ取纏メテ保險ヲ附スルガ故實際損害ノ負擔者ハ保險會社ニシテ運賃ノ高額ナルハ汽船會社ヨリ保險會社ニ支拂ベキ保險料ヲ包含スルガ爲メナリ歐米各國ニ於ケルガ如ク商人ハ

赤荷證券ノ缺點

海上ノ智識ニ富ミ如何ナル損害ハ貨主自身其責ニ任ズベキカノ觀念周キ所ニテハイザ知ラズ支那人ノ如キハ總テノ損害ヲ以テ運送者ニ責アルモノトシ保險ハ不必要ナリト誤解スルノ結果保險料トシテ別ニ出金スルヲ客ミナガラ一方ニ高額ノ運賃ヲ支拂フヲ以テ保險料ヲ支拂ハズシテ自ラ貨物ヲ保險ニ附シタルト同一ノ結果ヲ得ルガ故大ニ歡迎セラル、ニ至リシモノトス本邦ノ如キ保險ノ思想切稀ナル處ニテハ赤荷證券ヲ學ブモ亦一法ト謂フベキカ

赤荷證券ノ缺點ハ保險料ノ割合高キニ在リ海上保險會社ハ孰レノ地ニテモ競争激烈ナルガ爲メ保險料ハ常ニ高低シ一定ノ割合ヲ定ムルモ猶時々多少ノ變動アルヲ免レズ然ルニ此種ノ船荷證券ニヨル時ハ汽船會社ガ保險會社ト貨主トノ間ニ介立シ期間ヲ定メテ保險料ヲ定ムルガ故其率高キハ避クベカラズ故ニ支那人以外ノ一般貨主ニ取リテハ小口貨物ナレバ兎モ角大口ノモノニ就キテハ船荷證券外ニ保險ヲ附スルヲ利益トス

東洋地方ニテ赤荷證券ヲ發行スル船會社ハ露國義勇艦隊、招商局、印度支那汽船會社及ビ日本郵船會社等トス此他海外ニ行ハル、船荷證券ニシテ出荷主請求

ニヨリ保險引受ノ條項アルモノアリ例ヘバ「エム、エム」會社(Compagnie des Messageries Maritimes)「パノ」會社(Penninsular and Oriental Steam Navigation Co.)等ノ發行ニ係ル船荷證券ノ如キ是ナリ然レドモ孰レモ小口ノ貨物ニ限リ大口ノモノハ保險會社ニ申込ミ保險ヲ附スル場合多シト云フ

船荷證券ハ手形ニ於ケルガ如ク偽造又ハ變造セラル、コトナキニ非ズ殊ニ海外ヨリC.I.T.ノ約束ニテ物品ヲ買入レ支拂ハ船荷證券ト引替ニ爲ス場合ニ之ヲ目撃スル所トス例ヘハ信用簿キ賣主ハ契約ニ定メタル物品ヨリ劣等ナルモノヲ船積シ又ハ船荷證券面ノ個數ヲ變造シ荷受主即買主ガ現金ト引換ニ船荷證券ヲ受取リ始メテ此種ノ奸計ニ陥リタルコトヲ悟ルガ如キ是ナリ近年獨逸ニ於テハ此クノ如キ弊ヲ矯メンガ爲メ船積港ニ駐在スル同國領事ヲシテ一々船荷證券ト積荷運賃明細目錄トヲ對照セシメ符合スル時ハ船荷證券面ニ捺印セシメ之ガ手數料トシテ荷受主ハ積荷ノ價格ニ從ヒ少許ノ金員ヲ支拂ハシメントノ議アリ其理由トスル所ハ「C.I.T.」ノ取引ハ買主ガ賣主ヲ信用スルニヨリ始メテ採用セラルベキモノナリト雖ヘモ買主ガ海外ニ於ケル賣主ノ信用如何ヲ詳知

セサル時ハ動モスレバ前ニ述ヘタルカ如キ弊ニ陥リ易ク之ヲ自然ニ放任センカ「C.I.T.」ノ取引ハ漸次不振ニ終ルベシ故ニ寧ロ荷受主ヲシテ些少ノ手數料ヲ支拂ハシメ安全ナル策ヲ探ルヲ上乘トス云々然レドモ此種ノ弊ハ實際稀ニ見ル所ニシテ商業上經驗アル商人ノ容易ニ陥ラサル所ナルハ明ニシテ獨逸ニ於ケル私議ヲ實地ニ行ハンカ却テ商業上ノ不便澁滯ヲ來ス虞アリ蓋商業上時乃黃金ニ價スルモノニシテ領事ヲシテ一々船荷證券ト積荷運賃明細目錄トヲ對照セシムルニハ些カラス時間ヲ浪費スルモノニシテ他方ニ領事ト雖ヘモヨシ報酬ヲ受クルモ此種ノ煩雜ナル職務ヲ好マザルベシ又單ニ買主ガ領事ヲシテ賣主ノ信用ニ就キ證明セシメ證明料ハ買主之ヲ負擔ストスルモ賣主ハ好意ヲ以テ之ヲ遇セザルベク又商業ニ政府ノ關涉ヲ乞フハ好マシカラザルコトナルベシ之ヲ要スルニ偽造又ハ變造船荷證券ハ信用薄弱ナル奸商ノ事トスル所ニシテ之レカ渦中ニ投セザラント欲スル商人ハ内地ハ勿論海外ノ取引先ヲ撰ミ商慣習其他一般商業上ノ經驗ニ厚カラザルベカラズ

以上ハ船荷證券ニ就キテ其大要ヲ述ベタリ見本其他ノ小荷物ニハ特ニ小荷物

小荷物領書

領收證(Parcel Receipt)ヲ發行ス記入ノ要項ハ日月船名差出人荷印又ハ宛名個數品名引渡地受取人價格運賃等トス小荷物ノ運賃ハ多ク價格ト容積又ハ重量トヲ參酌シテ定ム是價格欄ノ要アル所ナリ又小荷物領收證ニハ普通船荷證券ノ如ク詳細ナル除外例特別條項ヲ記載スルコトナク單ニ當社發行船荷證券ノ條項通リJ/M々(Subject to all the Conditions of the Co's B/L)ノ注意書ヲ附スルノミ(卷尾雛形參照)

備船契約ノ必要

第七章 備船契約

備船契約ノ沿革

一人又ハ數人ノ貨主聯合ノ上貨物ノ積取又ハ船積ヲ爲サントスル時ハ一艘ノ船積ヲ借切ル方計算上利益アルノミナラズ隨意ノ港ニ船積又ハ陸揚ヲ爲スノ便益アリ此他船主ガ所有ノ船積ニ故障又ハ不足ヲ生シタル時他船ヲ備入レ自己ノ航路ニ使用スルコトアリ又貨物運送ノ目的外ニ旅客特ニ移住民ヲ輸送シ又ハ軍隊ヲ運送センガ爲メ其他難破船ノ救援救助ノ目的ニテ船積ヲ備入ル、コトアリ此ノ如キ場合ノ契約ヲ備船契約(Charter Party)ト稱ス
在昔貨物ノ運送ハ多ク備船契約ニヨリ一人ノ貨主船積一艘ヲ借切ルカ又ハ數人聯合ノ上貨物ヲ一艘ノ船積ニ船積スルコトヲ慣習トセリ然ルニ航海術並ニ造船術ノ進歩ト定期航海ノ便開ケタルガ爲メ漸ク個々運送契約行ハル、ニ至レリ然レトモ備船契約ハ今日ト雖ヘ凡決シテ渺シトセズ
備船契約ハ古ヨリ行ハル、所ニシテ Charter Party ナル語ハ羅句語ノ Charta Partita ノ轉化セシモノニテ即「別カレタル證書」ノ義ナリ蓋在昔貨物船積ノ際羊皮紙ニ

Leg. Ch. I
Valr. II.
110
Des. IV.
408

海上運送ニ第七章 備船契約 (四八〇)
契約ノ摘要ヲ認メテ之ヲ二部ニ切斷シ當事者双方ニ別チシト云フ當時ハ小船
ノミナリシカバ個人ニテ一艘ノ船舶ヲ借切ル場合多ク從テ船荷證券ヲ使用ス
ルコトナク備船契約ノ證書ヲ運送契約ノ唯一ノ證書トセリ然レトモ今日ハ備
船契約ノ場合ト雖ヘ凡猶船荷證券ヲ使用スルコト多シ元來船荷證券ハ船長ガ
貨物ヲ船舶ニ船積シタル領收證ニシテ備船契約ノ證書ハ即貨物運送ノ契約書
ナリ而シテ昔備船契約ノ場合ニ船荷證券ヲ使用セザリシハ一個人ノ貨物多ク
特ニ今日ノ如ク荷爲換ノ方法行ハル、コトナク又未着商品ノ賣買等モナカリ
シカバ船荷證券ノ必要モ從テ感ゼラレザリシニ由ルナリ然レモ今日ハ商業ノ
進歩ト共ニ荷爲換ノ方法盛ニ行ハレ否ラザルモ猶到達港ニ船舶ノ到着セザル
前船荷證券ニヨリ未着貨物 (Goods to arrive) ノ賣買盛ニ行ハル、ガ故備船契約ノ
場合ニモ猶船荷證券ヲ使用スルナリ
備船契約ヲ類別シテ船舶ノ貨貸借ト所謂備船契約トス前者ハ船主ガ所有ノ船
船ヲ他人ニ貸渡ス契約ニシテ猶貸家ノ如シ故ニ賃借人ハ借家人ノ如ク船舶ノ
使用權ヲ得ルモノニシテ船長其他ノ船員ハ賃借人ノ使用人ナリ又賃借人ハ航

船ナラバ石炭其他航海ニ必要ナル諸準備ヲ爲サザルベカラズ之ニ反シ所謂備
船契約ニ於テハ船主ハ備船者ニ船舶ヲ使用セシムルニハアラデ貨物又ハ旅客
ヲ運送スル契約ナレバ船長其他ノ船員ハ依然船主ノ使用人ニシテ船舶並ニ航
海ニ必要ナル物品備付等ノ負擔ハ實ニ船主ニアリトス此ノ如キ差別アルガ故
船主ノ取得スルモノハ前者ニアリテハ船舶ノ貨貸料ニシテ後者ニアリテハ運
賃ナリトス
凡船舶ノ動産タル事ハ我法律ノ規定スル所ニシテ所謂備船契約ノ場合ニハ船
舶ハ動産トシテ認メラル、モノナリ然レトモ船舶ハ往々之ヲ不動産ト同一ノ
取扱ヲ爲スノ必要アルコトハ事實ニシテ且沿革上殊ニ然リトス船舶貨貸借ノ
場合ハ即不動産ト同一視スベキ場合ニシテ法律ノ適用上二者ノ間ニ著キ相違
アリ

我舊商法ニ於ケル船舶ノ貨貸借ハ即所謂備船契約ノ謂ニシテ名稱コソ異ナレ
規定ノ實質ハ船主ガ備船者ノ貨物又ハ旅客ヲ運送スル契約ナリ

Val. II. 160
Des. II. 433
Lyc. I. 443
新商 五七

運送契約

運送契約書
新商 八八七
舊商 五九七

海上運送第七章 備船契約

(四八二)

スルノ要ナシ唯賃借人が營利ノ目的ニテ賃借シタル船舶ヲ運送ノ用ニ供スル時ハ運送契約ノ當事者ハ其實船主ニ非ズシテ賃借人ナルコト明ナレバ賃借人ハ以下章ヲ追フテ述ブルガ如キ船主ト備船者又ハ荷送主トノ權利義務ニ就キ船主ノ地位ニ立ツモノナリ又賃借人が賃借シタル船舶ヲ運送ノ用ニ供スル時ハ許多ノ債權者ト先取特權者トヲ生スベシ此場合ニ賃借人ハ船舶所有者ニ非ザルガ爲メ先取特權者ガ其權利ヲ行使セントセバ船主ニ對シテモ效力ナカルベカラズ尤モ先取特權者ニシテ賃借人ノ船舶ノ利用カ賃借契約ニ違反スルコトヲ知ル以上ハ船主ニ對シテ效力ヲ及ボササルモノトス

我新商法ニ規定セル運送契約ハ此ニ所謂備船契約ト個々ノ運送契約トヲ指スモノナリ個々ノ運送契約ノ場合ハ通例別ニ運送契約書ヲ作成セス船荷證券ヲ以テ之ニ代フルモノナレバ後章ニ詳述スルコト、シ爰ニハ所謂備船契約締結ノ手續其他契約書ノ記載事項等ニ就キ述ブル所アラントス

備船契約ノ證書ヲ運送契約書(Charter Party)ト云フ舊商法ノ規定ニ從ヘバ備船契約ノ締結ハ書面ニ作リテ船主及ヒ備船者各自其一通ヲ所持スルコトヲ要セシ

全部備船及一部備船

定期航海及定期備船

ト雖ヘモ新商法ニ於テハ商事契約ニハ形式ヲ要セザル原則ヲ採リ此場合ニモ亦運送契約書ヲ作成スルト否トハ當事者ニ一任セシメ契約書中ニ記載スベキ事項ハ慣習乃至當事者ノ契約ニ一任セシメタリ

備船契約ヲ類別シテ全部備船契約ト一部備船契約トス前者ハ本邦俗ニ船腹借切ト稱フルモノニシテ船舶ノ全部ヲ契約ノ目的トスル場合ヲ云ヒ後者ハ船舶ノ一部分ヲ契約ノ目的トスル場合はナリ一部備船契約ハ海外ニテハ廻漕問屋ガ船舶ノ何番等トシテ借切リ一般個々ノ貨物ヲ受負フ實例アルモ本邦ニテハ未ダ適例ナシ

全部備船契約ヲ再別スル時ハ左ノ如シ

第一 定期航海備船契約(Voyage Charter)

第二 定期備船契約(Time Charter)

定期航海備船契約トハ甲乙兩港間又ハ甲乙兩港間ヲ連結スル諸港間ノ航海等豫メ航路ヲ一定セル備船契約ニシテ定期備船契約ハ六ヶ月又ハ一年等期限ヲ定メタル備船契約ナリ定期備船契約ハ船主ガ所有ノ船舶ニ故障又ハ不足ヲ生

海上運送第七章 備船契約

(四八三)

シタル時他ノ船主ヨリ借入レ又ハ一定期間内ニ貨物又ハ旅客運送ノ目的ニテ借入ル、場合等ニ行ハル、所ニシテ期限ニ重キヲ置キ右期限内ハ別段ノ契約アルニ非ズンバ孰レノ地ニ航行スルモ妨ナシト雖ヘ凡定航海備船契約ハ航路ニ重キヲ置クモノトス然レモ二者孰レモ重要ナル點ニ就キテハ大同小異ナレバ説明ノ便宜上定航海備船契約ニ就キ一般ノ説明ヲ爲シ定期備船契約中其異ナル所ヲ併セ述ベントス

備船契約締結ノ手續ハ通常船舶周旋人 (Ship Broker) ノ手ヲ經ルコト多ク定航海備船ノ場合ニハ航路積荷ノ品名船積陸揚期間 (Lay Days) 日數超過増拂金 (Demurrage) 並ニ運賃ヲ定期備船契約ノ場合ニハ期限等ヲ定メザルベカラズ (民法第三篇第二章第一節參照)

右船舶周旋人ノ取得スル周旋料 (Brokerage) ハ普通本邦ニテハ運賃ノ五分ナルモ貨物ノ種類ニヨリ七分位ナルコトアリ

備船契約ハ船舶周旋人ノ媒介ニヨリ船主之ヲ締結スルヲ普通トスレドモ船籍港以外ニ於テハ船長之カ當事者タルコトヲ得ベシ此場合ニ既ニ船主ノ締結セ

備船契約締結ノ手續

Old. 6

新商法

運賃ノ定メ

Leg. Ch. 436
Leg. B. 257

ル備船契約存スル時ハ船長ハ之カ代用トシテ別種ノ契約ヲ締結スルヲ得ザルハ勿論ナリ而シテ船主カ備船者ト備船ノ契約ヲ爲スニ當リ備船者又ハ船長ノ行爲ニヨル責任ヲ免レントセバ船長海員ノ任免及給料ノ支拂ヲ備船者ニ一任スレバヨシ此場合ハ即前ニ述ベタル貸賃借ニ酷似スルモノニシテ一定ノ航海又ハ一定ノ期間船長及ビ海員ハ備船者ノ代理又ハ使用人トナルモノナリ

運賃ノ定メ方ハ定航海備船契約ニ於テハ多ク引渡貨物ノ一噸ニ就キ幾許ト定ムレドモ時ニ引渡貨物ノ噸數ニヨルコトナク甲港ヨリ乙港ニ至ル運賃幾許ト定ムルコトアリ之ヲ「ランブサム」 (Lump Sum) ト云ヒ此ノ如クシテ計算セル運賃ヲ「ランブフレイト」 (Lump Freight) 又ハ「ランブサム」ニ對スル運賃又ハ「ランブサム、フレイト」 (Lump Sum Freight) ト云フ

「ランブ、フレイト」ノ契約ナル時ハ備船者ガ積載噸數ヲ超ヘ船積スルコトノ防遏手段トシテ豫メ契約書ニ滿載吃水ノ尺度ヲ記載スルヲ可トス

定期備船契約ニ於テハ運賃ハ一ヶ月若クハ定期毎ニ總噸數一噸ニ就キ若干ト定ム

海上運送ニ第七章 備船契約

噸數ノ指

噸數算定

海上運送ニ第七章 備船契約

(四八六)

備船契約ノ締結ニ當リ船長ハ大凡船舶ニ積載シ得ラル、噸數ノ豫告ヲ備船者ニ與フルモノトス尤モ積荷ノ都合ニヨリテハ船舶ノ積噸數ヲ細密ニ知ルコトヲ得ザルモ大略ノ積噸數ハ左ノ方法ニヨリ算出スルコトヲ得ベシ

- 一、輕量品ナル時ハ登簿噸數ニ一、八ヲ乗ズベシ
- 一、重量品ナル時ハ登簿噸數ニ一、五ヲ乗ズベシ

尤モ近海航船(Coasters)及石炭運送船(Coaliers)ニアリテハ上記ノ方法ニヨリテ得タル噸數ニ一割増ヲナシ長航海ヲ爲ス大船ニ至リテハ一割引ヲ爲スベシ

噸數トシテ
噸數ハ常
事者ヲ拘束

元來運送契約書中ニ記載セラルベキ積噸數ノ重要ナル所以ハ備船者ハ之ニ據リ積荷ノ準備ヲ爲スベク若積噸數即船舶ニ積載シ得ラルベキ丈ノ積荷ヲ準備セザル時ハ滿載シタルモノト看做サレ不足分ニ對スル運賃即 Dead Freight ヲ支拂ハザルベカラズ其他商法第五九七、五九八條等ノ場合ニ於ケル運賃ハ皆積噸數ヲ基礎トシテ計算セラルベキモノナレバ積噸數ノ記事ニシテ全然無責任ノモノナリトセバ當事者間ニ之ヲ決定スルノ要ナキモノト謂ハザルベカラズ

法律上ノ容

佛商 三〇
西商 三〇
Leg. Ch. 435
Ord. 688
Leg. B. 257
Val. III. 301

レバ原則トシテ運送契約書面ノ積噸數ハ當事者ヲ拘束スベキモノナルコトハ明ナリ尤モ事實船舶ノ積噸數ナルモノハ積荷ノ種類ニ由リ常ニ多少ノ相違アリ又其他ノ理由ニヨリ精確ヲ欠クヲ免レザレバ佛國ノ如キハ法律ヲ以テ積噸數ノ四十分ノ一ノ増減ハ差支ナキモノト規定シ瑞典ニテハ二十分ノ一ブラジル國ニテハ十分ノ一ノ容赦ヲ與フルノ規定アリ其他ノ諸國ハ多ク商慣習ニヨリ或限度(Margin)以上ノ増減アル時ハ船主ニ於テ責ヲ免レ難シ

而シテ積噸數ノ記事ノ前後ニ「大凡」(about, environ)等ノ文字ヲ附加シタル場合ニハ佛國及白耳義ニ於テハ商法ノ規定ニ關セズ當事者間ニ於テ一割ノ増減ヲ容赦スルコト既ニ一般ニ認メラレタル慣習ニシテ且判決例アリ東洋諸港ニ行ハル、慣習モ亦之ニ一致セルガ如シ

英國ノ判決例ニ從ヘバ單純ナル積噸數ノ記事ハ單ニ Hint 又ハ Description ニ過ギズシテ保證(Warranty)ニ非ズ故ニ右記事ノ相違ガ船主ノ惡意又ハ重大ナル過失ニ起因セザル場合ニハ運送契約書中ノ to load full and Complete cargo ナル契約條項ハ積噸數ノ爲メニ毫モ動かサレザルモノトス(Hunter v. Fryノ判決例ニヨル時ハ備船

Leg. Ch. 179
Ab. 341

契約上ノ容
積

アル船舶ニ四〇〇噸ノ貨物ヲ積)サレバ備船者ハ自衛上 to load full and Complete cargo
載スルノ義務ヲ宣告セラレタリ)等積載噸數又ハ數量ヲ限定スルニ至レリ此クノ如
Of.....ノ次ニ Say about.....tons 等積載噸數又ハ數量ヲ標準トシ三
キ詳細ナル記事アルニモ拘ラズ争起レバ右ノ限定噸數又ハ數量ヲ標準トシ三
分ノ容赦(Morris v. Levison)トカ一割ノ容赦(Alcock v. Leeuw)トカ其都度々々ノ事實
ニ訴ヘ當事者ノ權利義務ヲ決スルガ如シ
運送契約書ニ前以テ積噸數ノ容赦ヲ規定スルコトアリ例ヘバ某穀物運送契約
書ノ如キハ

備船者ノ意ニ任セ小麥、種子類、穀類ヲ以テ滿船スヘシ但英ノ一萬、クオーターヲ限リトシ
一割ノ増減ハ苦シカラズ
"Then load.....a full and Complete Cargo, but not exceeding 10,000 qrs, 10 % more or less) " of wheat
and / or Seed and / or Grain at the option of freighters."

P.P.N. 688

此クノ如キ特約ハ完ク船主ノ利益ノ爲メニセラル、モノト謂ハザルベカラズ
蓋シ新造船ヲ以テ穀物運送ノ契約ヲ締結シタル時ノ如キ船主ハ其船舶ノ積噸
數ヲ備船者ニ保證スルコト困難ナルベク又穀物ノ種類ニヨリテモ大ニ積噸數
ニ影響ヲ及ホスベケレバナリ

Val. II. 305

獨商 五八〇
新商 五九〇
舊商 八九〇

積噸數ニ就キ法律上並ニ契約上ノ容赦上述ノ如シ然ルニ船積地ノ慣習法規ニ
遵ヒ全船腹ヲ利用シ難カリシコトヲ船主ニ於テ立證シ得ベキ場合ハ積噸數ノ
如何ニ拘ラズ所謂 full and Complete cargo ヲ積載シタルモノナルヲ以テ船主ハ不
積ニ歸因スル一切ノ責任ヲ免ルベシ
運送契約書ニ記載ノ積噸數ガ船主ノ惡意又ハ重大ナル過失ニ由リ著敷誇大ニ
失セルコトヲ備船者ニ於テ立證シ得ベキ場合ハ備船者ハ不積荷物ニ對スル希
望利益、積殘荷物ヲ他船便ニテ輸入スルモノトセバ其困難ナルコト及特ニ餘分
ノ費用、船積港ニ船待中ノ被害等ヲ標準トシ船主ニ損害賠償ヲ請求シ得ベシ
備船者ガ積噸數ニ超過スル積荷ヲ爲シタル時ハ勿論餘分ノ運賃ヲ支拂ハザル
ベカラズ而シテ貨物船積後ト雖モ船舶ノ發航前ニ備船者ノ都合ニヨリ契約ヲ
解除スル時ハ英國ノ如キハ運賃ノ全額ヲ支拂フベキモ佛國獨逸其他歐洲大陸
諸國ノ如キハ運賃ノ半額ヲ支拂フニ止ムルモノトス此種ノ運賃モ亦デッド、フ
レイトト稱スルコトアリ孰レモ備船者ガ實際船積ヲ爲ササル貨物ニ對シテ猶
船主ニ支拂フベキ運賃ナルガ故此名ヲ生ゼシナリ

船尾樓等ニ
積入レタル
貨物
F.P.No. 814

プロウ
クン
クン
ストウ
エー

石炭其他諸
費用ノ負擔

船尾樓(Poop)並ニ船橋(Bridge)ハ積噸數ノ内ニ計算セラレザルコト勿論ナリト雖
ヘモ若備船者ガ此等ノ船腹(Space)ヲ利用セバ船主ハ契約ノ標準ニ從ヒ運賃ヲ請
求シ毫モ値引ヲ爲スヲ要セズ尤モ「ピーク」(Peaks)ニ積入レタル貨物ハ通例此限
ニ非ズ而シテ港ノ慣習ニ從ヒ一概ニ言ヒ難キモ備船者カ貨物ノ積入ニ適スル
場所ヲ利用セバ船主ハ運賃ヲ請求シ得ベキガ如シ
又或種ノ貨物ハ其積合セノ間ニ空隙ヲ生ズルコトアリ此空隙ヲ名ケテ「ブロー
クン」ストウエーシ(Broken Stowage)ト云フ而シテ最初運送契約ニ於テ其貨物ヲ指
定セズ備船者ノ都合ニヨリテ貨物ヲ船積シタル場合ニハ此空隙ノ間ニモ夫々
船積シ得ベキ様取計ヲ要ス何トナレハ此手續ヲ爲ササル時ハ實際ノ積量ニ
相違ヲ來スヲ以テナリ
定航海備船契約ニアリテハ船用石炭、船用諸掛、船員ノ給食料等ハ皆船主ノ負擔
ニ屬ス又定期備船契約ニアリテハ船員ノ給食料、船體保險料等ハ船主ノ負擔タ
ルコト勿論ナレドモ石炭ノ如キハ備船者ノ負擔タル場合多ク又水先案内料、港
稅、燈臺稅、浮標使用料、解舟賃、棧橋使用料其他船積陸揚諸費用等モ備船者ノ負擔

F.P.No. 929

船積陸揚期
間

タルコト多シ是等ハ特別ノ慣習アルニ非ザレハ詳細契約ヲ爲ス必要アリ
海外ニテハ船積及ヒ陸揚港ニ於ケル港灣ノ諸經費及ヒ船積費用ハ悉皆備船者
之ヲ負擔スル代リニ比較的廉キ運賃ニテ備船契約ヲ取結フコトアリ特ニ合衆
國ヨリ輸出スル米穀ノ運送ハ多ク之ヲ Net Grain Charter ト稱ス此起因ヲ尋スル
ニ船積港ノ便宜(Enfilade)及ヒ諸掛何程要スルヤヲ確知シ難キ場合ニ備船者ノ
申込ニ從ヒ諸掛ハ先方ニテ負擔スル代リニ運賃ヲ低減セバ差引勘定ハ大差ナ
カラントテ之ヲ引受ケ尋テ陸揚港ニ於ケル諸掛ヲモ備船者ニテ負擔スルニ至
リシナリ然レトモ往々備船者カ契約ノ主旨ニ從ヒ諸掛ヲ支拂ハザルガ爲メ水
先人、荷積監督人、稅關吏等ハ船主ト備船者トノ間ノ契約如何ニ拘ラズ船主ニ支
拂ヲ請求スルガ爲メ船長ハ船舶ノ差押ニ遭ハンヲ恐レ已ムヲ得ス割安ノ運賃
ヨリ是等ノ費用ヲ支出セザルベカラズ結局蛇蜂取ラズノ姿トナルコトアリト
云フ
定航海備船ノ場合ニハ常ニ船積及ヒ陸揚ニ供スル猶豫日即船積陸揚期間ノ取
定ヲ爲ササルベカラズ船積陸揚期間ハ船積陸揚ニ要スル日子ニシテ船主ハ豫

メ航海日數以外ニ相當ノ日數ヲ定メテ運賃ノ約定ヲ爲ス者ナレバ備船者ニ於テモ亦船積陸揚期間ノ定メ方ニ就キテハ大ニ注意ヲ要スル所トス

船積陸揚期間ハ港ノ善惡ト積荷ノ如何トニヨリ一定セザルモ船積陸揚ニ要スル日限ハ大凡定マルモノトス而シテ前世紀ニ在テハ船積陸揚期間ハ通例十五

日ナリキ今日ニ於テモ猶前世紀ノ舊慣ヲ法律ニ規定スル國アリ例ヘバ和蘭ノ

Val. II.

213

和蘭

213

如キハ特ニ契約ナキ時ハ十五日ヲ以テ船積陸揚期間ト爲ス旨ノ法律アリ此他某國ニテハ特約ナケレバ船舶ノ噸數ニ應ジテ船積陸揚ノ期間ヲ定ムルモノアリ例ヘバフィンランドノ如キハ五トラスト (Tons) 迄ハ六日其以上ハ三日ヲ加フルコトヲ規定セリ然レトモ其他ノ國ニ於テハ法律上船積又ハ陸揚地ノ慣習

ニ從フコト、ナセドモ通例運送契約書ニ於テ特約ヲ爲スコト多クソノ期間ハ

十五日ヲ以テ普通トス而シテ船積陸揚ニ要スル日數即チ船積陸揚期間何日ト

言フトキハ反對ノ慣習アルニアラザレバ所謂經過スベキ日數 (Running days) ヲ

Des. III.

474

Val. II.

213

以テ計算スベキモノナリ然レドモ貨物ノ船積陸揚ニ就キテハ天候不良或ハ雨天其他埠頭込ミ合ヒ荷役ノ出來ザル時アレバ特ニ荷役シ得ベキ日數何日ト

獨南舊五三

many weather working days)ト明細ニ定ムルコト多シトス又海外ニテハ日曜日大祭

日ノ如キハ労働者ノ休暇日ニシテ是等モ特ニ反對ノ慣習ナキ時又ハ豫メ契約

アルニ非ザレバ船積陸揚期間中ニ數ヘラル、恐アリ此ヲ以テ海外ノ運送契約

書ノ多數ニハ日曜日及ヒ大祭日ハ此限ニ非ズ (Sundays and Holidays excepted)ト記入

セルヲ見ルベシ尤モ港ノ慣習ニヨリテハ別ニ此種ノ契約ヲ爲サザルモ日曜日、

Olw. 38

大祭日其他天候不良又ハ雨天ノ日等ヲ計算ニ加ヘザルコトアリ例ヘバ龍動ノ

如キハ單ニ船積陸揚期間何日ト言フ時ハ直ニ労働シ得ベキ日 (Working days)ノ意

ナリ

労働シ得ベキ日トハ既ニ述ベタルガ如ク當ニ天候不良其他ノ原因ノ爲メニ勞

働者ノ労働シ能ハザル日ヲ除ケル日ノミヲ云フニ非ズスコットランド (Scotland)

H.H. 49

50

ノ如キハ日曜日及ヒ大祭日モ亦以テ労働者ノ労働シ得ザル日ト同様ニ看做シ

別ニ日曜日及ヒ大祭日ヲ除外スル條項ナキ時ト雖ヘ此等ヲ除外スルコト、

ナレリ其他激浪ノ日 (Zulu days)ト稱ヘ港灣ノ模様ニヨリ激浪ノ爲メ解舟ヲ以テ

貨物ノ船積又ハ陸揚ニ從事スルコト能ハザル日ヲ取除クコトアリ此ノ如キ場

合ニハ勞働シ得ベキ日ヨリ特ニ此激浪ノ日ヲ控除スベキ契約ヲ爲スヲ常トス
此他海外ニ行ハル、石炭運送契約書(Coal charters)中ニハ“Colliery working days”ト
テ鑛山ニ於テ坑夫ノ勞働シ得ベキ日即普通ノ事情ノ下ニ坑夫ノ勞働シ得ベキ
日ヲ以テ船積期間ヲ定ムルコトアリ

又某米運送契約書(Rice charter)ノ如キハ左ノ如キ規定ヲ挿入スルモノアリ

F.P.Nos. 812

日曜日大祭日其他船積港ニ於ケル人夫ノ暴動同盟罷工惡疫其他備船者ノ力能ク之ヲ制
止スルコト能ハザル理由ニヨリ空費セシ日ハ船積期間ノ内ニ算入セズ

“Sundays and gazetted holidays excepted; any time lost at port of Loading through riots, strikes, or sick-
ness of hands connected with the shipping or working of the cargo, or any other causes beyond the Cha-
rterers' control, not to be counted as Lay days”

又海外ニ於ケル鐵礦運送契約書(Iron-ore Charters)中ニ

貨物ハ二十四時間ノ荷役ヲ爲シ得ベキ日毎ニ若干噸ノ割合ニヨリ船積陸揚ヲ爲スベシ

“Cargo shall be loaded and discharged at a rate of so many tons per Weather working day of twentyfour
hours.”

トノ條項アルモノアリ茲ニ所謂二十四時間トハ晝夜ノ意味ナルニモ拘ラズ備

F.P.Nos. 894
H.H. 49

船積陸揚期
間ノ起算

Val. II.
214
Olv. 93

獨商新舊
五七六
五七六

船者ハ往々日中ノ二十四間(Twenty-four day-light hours)ト解釋シ毎日少許ノ時間ヲ
船積陸揚ニ費シ總計二十四時間トナルニ至リ始メテ一日ト計算スルモノアリ
又日曜日及ヒ祭日ハ船積陸揚期間中ニ加ヘザルノ契約アルニ拘ラズ備船者ハ
特ニ日曜日又ハ祭日甚シキハ夜中荷役ヲ爲スコトヲ得ベキ特約ヲ爲スコトア
リ此等ハ船主ニ取リ不利益甚シキモノニシテ亦不條理ト謂ハザルベカラズ
船積陸揚期間ノ始期ニ就キテハ各國ノ法律又ハ慣習ニヨリ多少ノ相違アリ或
ハ船舶ガ船積陸揚港ニ到着ノ時ヨリ之ヲ起算スルモノアリ或ハ船舶ガ船積陸
揚港ニ到着シ投錨セル時ヨリ起算スルモノアリ或ハ投錨ノ時ヨリ二十四時間
ヲ經テ起算スルモノアリ或ハ税關ニ入港届ヲ爲シタル日ノ翌日ヨリ起算スル
モノアリ或ハ船舶ヲ備船者又ハ荷受主ノ使用ニ供シタル時ヨリ起算スルモノ
アリ獨逸商法ニヨル時ハ船主又ハ船長ハ貨物ヲ船積シ又ハ陸揚スルニ必要ナ
ル準備ガ整頓シタル時ハ荷送主又ハ荷受主ニ遲滞ナク右ノ通知ヲ發スル義務
アリ而シテ船積陸揚期間ハ荷送主又ハ荷受主ガ此通知ヲ受ケタル日ノ翌日ヨ
リ之ヲ起算スル旨ノ規定アリ我新商法ニモ亦之ト同様ノ條文アリ

新商 五九四
同 〇五
Leg. Ch. 300
H. H. 07
F. P. Nos. 812

海上運送 第七章 備船契約

(四九六)

英米運送契約書中船積期間ノ起算點ニ付キ左ノ條項ヲ挿入スルモノアリ

船積港ニ於ケル船積期間ハ船積期ヲ終リ荷役ヲ得ヘキ場所ニ來リ其船積港ク荷役ノ準備ヲ終リタル時ヨリ二十四時間ヲ經テ起算ス準備港ノコトハ船長ヨリ備船者又ハ其代理者ニ營業時間内ニ書面ヲ以テ通知スルヲ要ス(土曜日ハ午前十時ヨリ午後二時迄)

“Lay days at port of loading……to commence 24 hours after the steamer is dunnaged, matted, and at her loading berth and all hatches are ready for cargo, and of the captain having given written notice (within business hours, 10 a. m. to 5 p. m., Saturday 10 a. m. to 2 p. m.) to that effect to charterers or their agents.”

又英國ノ判決例ニヨル時ハ船積陸揚期間ノ起算點大凡左ノ如シ

- 一 運送契約者ニ特定ノ棧橋(Wharf)ニテ船積及ヒ陸揚ヲ爲スベキ旨ノ約束アル時ハ本船ガ該棧橋ニ横附トナル迄ハ船積陸揚期間始マラス
- 一 特定ノ船渠(Dock)ニテ船積及ヒ陸揚ヲ爲スベキ旨ノ約束アル時ハ該船渠内ノ埠頭(quay)ニ本船力横附トナリ始メテ荷役ヲ爲スコトヲ得ル時ト雖ヘモ本船ガ船渠内ニ着シ船積陸揚ノ準備ヲ爲セシ時ヨリ船積陸揚期間ヲ起算スヘシ
- 一 或港其他漢タル所ニテ船積及ヒ陸揚ヲ爲スベキ旨ノ約束アル時ハ本船ヲ備船者又ハ荷受主ノ使用ニ供スル準備ヲ終リタル時ヲ以テ船積陸揚期間ノ起算點トス
- 一 孰レノ場合チ問ハス船積期間ハ備船者ガ本船ノ船積ニ必要ナル準備ヲ終リタル旨ノ通知ヲ受取リタルニ非サレバ起算スルコトヲ得ス

一 特定ノ棧橋又ハ船渠ニ向ケ進航セントスルモ備船者又ハ荷受主ノ行爲ノ爲メニ之ヲ妨ケラレタル時ハ本船力此等ノ場所ニ進航ノ準備ヲ終リタル時ヨリ船積陸揚期間ヲ起算スヘシ

Old 93

日數節約割
戻金

日數計算ニ就キテハ孰レノ國ニ於テモ特ニ反對ノ契約ナキ限ハ一日ニ足ラザルモノハ一日ト看做サルベシ故ニ船積又ハ陸揚ニ着手スル其日ノ如キハ一日ト看做サル、コト明白ナリ

此ノ如ク船積陸揚期間ヲ定ムルハ船主並ニ備船者ニ肝要ナルモノトス而シテ若船積陸揚期間内ニ船積及ヒ陸揚ヲ終了スル時ハ船主ハ備船者ニ對シ運賃ノ割戻ヲ爲スベシ之ヲ日數節約割戻金(Dispatch money)ト稱ス日數節約割戻金ヲ計算スベキ日數ニ就キ備船者ハ往々自己ニ利益アル方法ヲ主張スルコトアリ例ヘバ契約ニヨリ船積期間ハ日曜日及ヒ大祭日ヲ除キ十日ナル時備船者假ニ二日ニテ船積ヲ終了セリトセバ八日ニ對スル割戻金ヲ請求シ得ベキハ勿論ナレトモ節約セラレタル八日間ノ内ニ日曜日二日大祭日一日アリトセバ備船者ハ事實十三日ノ内ニ船積ヲ終了スレバ足リシガ故ニ節約セラレタル日曜日及ビ

海上運送 第七章 備船契約

(四九七)

大祭日ハ船主ガ船舶ヲ利用シ得ベキヲ楯トシ此日數ヲ加ヘ都合十一日分ノ割
 戻金ヲ請求シ得ベシト主張スルコトアラン若此ノ如クナレバ運送契約書中ニ
 ハ船積期間ハ日曜日及ビ大祭日ヲ除クトアルモ割戻金ノ計算ニ就キテハ特ニ
 此等ノ日數ヲ加算スルコトナリ甚不當ノ解釋ト謂ハザルベカラズ然レモ海外
 ニテハ港ノ慣習上船主ニ於テ已ムヲ得ズ之ヲ支拂フコトアリ彼礦物商ガ某港ニ
 在ル船舶ヲ備船シ船積期間假ニ十日ナリトセンガ礦物商ハ兼ネテ船積セント
 スル礦物ヲ準備シ置キ船長ノ發航準備ノ整頓セル通知ノ到達ト同日ニ船積ヲ
 終了セリトセバ船積期間ハ船長ノ通知ノ翌日ヨリ起算スベキ場合ニ在リテハ
 船積ニハ其實一日ヲモ要セザリシ次第ナリ此場合ニ若十日間ノ内ニ日曜日二
 日大祭日一日ヲ含ム時ハ礦物商ハ十三日ニ對スル割戻金ヲ取得スルコトアリ彼
 西班牙ノ如キ大祭日頻繁ナル國ニテハ備船者ハ船積陸揚期間ヨリモ多數ノ日
 ニ對スル割戻金ヲ請求スルコト稀ナラズト云フ

日數超過増
拂金

F.P.N. 337

船積陸揚期間經過後船積及ビ陸揚ヲ爲シタル時ハ備船者ハ相當ノ報酬ヲ船主
 ニ支拂ハザルベカラズ之ヲ日數超過増拂金(Demurrage)ト稱ス此クノ如クナルガ

故備船者ハ貨物ノ船積ヲ終リタル時ハ荷受主ニ船積ニ要セル時日ヲ通知スル
 ヲ一般トス海外ニ於ケルガ如ク未着商品ノ賣買盛ニ行ハル、ニ當リテハ船積
 ニ要セル日數僅少ナル時ハ陸揚期間ニ餘裕ヲ生シ荷受主ニ取リテハ好都合ナ
 ルガ故自然引渡ヲ受ケタル貨物モ稍高價ニ販賣スルコトヲ得ベシ彼ノ未着商
 品ノ賣買ニ船積陸揚期間ノ内餘ス所猶何日ヲ以テ一條件ト爲スハ蓋シ是ヲ以
 テナリ

運送契約書ニ Lay days 何日トアルハ船積陸揚期間ヲ一括セルモノナリ然レド
 モ船積及ビ陸揚期間ハ別々ニ締結セラル、コトアリ我商法ノ如キモ寧ロ此場
 合ヲ豫想シテ規定セリ此場合ニハ日數超過増拂金及ビ日數節約割戻金ハ船積
 及ビ陸揚ニ區別シ單獨ニ計算セラル、ヲ普通トス尤モ備船者ノ利益ヲ計リ船
 積及ビ陸揚期間ハ相通スルコトヲ得ベキ旨契約ヲ爲スコトアリ此條項ヲア
 ヲグエレージング・クロース(Averaging Clause)ト稱シ其文言概左ノ如シ

備船者ハ日數超過増拂金ノ支拂ヲ避ケンガ爲メニ船積陸揚期間ヲ融通スルコトヲ得

Charterers to have the option of averaging day for loading and discharging in order to avoid demurrage.

アグエレー
 ジング・ク
 ロース
 新商 五九四
 同 六〇五
 O.V. 5

F. J. No. 861

故ニ例ヘバ船積陸揚期間各十日間ノ約定ナリトシ備船者ガ船積ニ付キ三日間
 丈節約スルコトヲ得バ陸揚期間ハ十三日トナリ船積ニ付キ三日間運延セハ陸
 揚期間ハ七日トナルコト明ナリ此ノ如キ特約ヲ爲セシニ拘ラズ備船者ガ船積
 期間ヲ節約シタルガ爲メ既ニ日數節約割戻金ヲ受取リタル時ハ最早此條項ノ
 恩典ニ浴スルコトヲ得ズ陸揚港ニ於テハ既定ノ陸揚期間ニヨリ陸揚ヲ爲サマ
 ルベカラス日數超過増拂金ハ割戻金ニ比シ其率常ニ高キガ故前ニ節約シタル
 日數ヲ後ニ融通セバ備船者ノ利スル所蓋些カラズトス

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此點ニ就キ諸國ノ
 立法例區々一定セズ若之ヲ運賃ノ一部即チ運送契約ニヨル債權ナリトセバ其
 時効ハ一年ナリ然レモ之ヲ損害賠償トナサバ商行為ニ關スルモノナル時ハ商
 法ノ通則ニヨリ五年其他ハ民法ノ規定ニヨリ十年ナラザルベカラズ若之ヲ運
 賃ノ一部ナリトセバ荷受主ノ支拂ナカリシ時船主ハ之ガ補足トシテ裁判所ノ
 許可ヲ得貨物ヲ競賣スルコトヲ得ベシ又船主ハ船長ガ法定ノ權限内ニ於テ爲シ
 タル行為又ハ船長其他ノ船員カ職務ヲ行フニ當リ他人ニ加ヘタル損害ニ就キ

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
 新商法ニ
 同六六
 二七

新商法

新商法

新商法

委付スベキモノ、内ニ包含セララルベシ要スルニ之ヲ運賃ノ一部ト看做スト損
 害賠償金ト爲ストニヨリ法律ノ適用上相違些カラズ而シテ新商法ノ規定ニ從
 ヘバ一種ノ賠償ト運賃トノ間ニ在ル報酬ナリト雖ヘモ寧ロ之ヲ運賃ノ一部ト
 解スルノ妥當ナルニ過ギス何トナレバ船積期間ハ運送契約ノ内ニ包含セラ
 ルモノニシテ船積期間經過後ハ船長ハ直ニ發航ヲ爲ス權利アリ從テ船長ガ備
 船者ノ依頼ニヨリ特ニ出帆ヲ延期スル時ハ當事者ノ暗黙ノ契約ニヨリ報酬ヲ
 與フルモノ即チ増拂金トス從テ此報酬ハ船舶ヲ使用スルト同一ノ行為ニ原由
 スルモノナレバ寧ロ運賃ノ一部ト看做スノ妥當ナルニ若カズ之ヲ損害賠償ト
 スレバ備船者ニ過失アルヲ要スルモ事實上備船者ニ已ムヲ得ザル事故アリ不
 法行為ノ存セザル場合モアラン且ヤ船積ハ場所ノ賃借ナレバ賃借ヲ後レタル
 ガ爲メ支拂フ報酬ハ取リモ直サズ運賃ノ一部トスルヲ至當トスベシ

獨逸ニ於ケル或學者ノ說ニ從ヘバ日數超過増拂金ヲ以テ過怠罰款ナリトシ佛
 國ニ於テハ之ヲ損害賠償ト看做ス論者アリト雖ヘモ同國大審院ノ判決ニ從
 フ時ハ之ヲ運賃ノ一部ト看做スガ如シ

佛國ニ於ケル慣例

Val. II. 201

増拂金ノ起ルベキ場合

II. II. 63

佛國並ニ佛法ニ倣フ國ニ於テハ増拂金ヲ細別シテ「ストール、スタリー」(Surstarie) 及「ビ」(Controle, スール、スタリー) 或ハ「コントル、スタリー」(Contre Surstarie or Contrastarie) トス「ストール、スタリー」トハ特約又ハ慣習ヲ以テ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積及ビ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間ノ定マレル時船積陸揚期間以外ニ船積及ビ陸揚ニ要シタル期間ニ應ジ一日若干ノ割合ヲ以テ支拂フ増拂金ヲ云ヒ若シ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積及ビ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間定マレル時猶其期間内ニ船積及ビ陸揚ヲ結了セザル時ハ更ニ高キ割合ヲ以テ増拂金ヲ徴收スルモノヲ名ケテ「コントル、スタリー」ト云フ英國ニ行ハル、運送契約書中ニモ右ニ類似ノ規約ヲ看ルコトアリ尤モ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積又ハ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間 (Demurrage days) ノ定マレル時船積陸揚期間以外ニ船積及ビ陸揚ニ要シタル期間ニ應ジ一日若干ノ割合ヲ以テ所謂日數超過増拂金ヲ支拂フモ Demurrage days ノ間ニ船積及ヒ陸揚ヲ終了セザル時備船者ノ船舶ヲ抑留 (Detain) セバ船主ノ被リタル全損失ノ賠償ヲ爲サハル可カラズ日數超過増拂金ノ起ルベキ場合ハ大凡左ノ如シ

第一、船積港ニ於テ船積ニ着手セントスルモ鐵道會社ト備船者トノ間ニ苦情ヲ生シタルカ爲メ豫定ノ時ニ右ノ船積港ニ貨物ヲ廻漕シ能ハサル時
 第二、船舶ハ船積ヲ爲スニ必要ナル準備整頓セルモ霜其他ノ障害ノ爲メ船積ヲ完了スルコト能ハサル時

第三、貨物ノ輸出ニ就キ政府ノ禁止アリタル時
 第四、貨物船積ノ爲メ特ニ備船者カ船舶ノ修繕又ハ機操替ヲ爲ス時
 第五、檢疫規則ニヨリ船舶ト陸地トノ交通遮断セラレタル時

第六、船積港ニテ貨物ヲ集ムルコト困難ナル場合

第七、貨物ノ内ニ輸出禁制品アリシカ爲メ故障等ヲ生セシ場合

第八、船渠込ミ合ヒ貨物ノ船積拂ラサル場合

第九、貨主ヨリ苦情ヲ申込ミ船長カ船荷證券ニ署名スルコトヲ妨ケタル場合

第十、港内又ハ棧橋ニ懸ラシムルカ爲メ港外ニテ貨物ノ一部ヲ積卸シ船足ヲ輕クスル時

第十一、労働者ノ同盟罷工ノ爲メ貨物ノ一部ヲ船積シタルモ引續キ船積ヲ爲スコト能ハサル時又ハ到達港ニテ陸揚ヲ爲サントスルモ労働者ノ缺乏ノ爲メ之ヲ遅延セル時

第十二、税關官吏ノ不奉行爲メ船積陸揚遅延セシ時

第十三、船荷證券到達港ニ延着セシ時

第十四、陸揚ニ要スル種々ノ書類カ整頓セサル時

海上運送ニ第七章 備船契約

Ol. 95

佛國ニ於ケル慣例

Var. II. 201

佛國並ニ佛法ニ倣フ國ニ於テハ増拂金ヲ細別シテ「スール、スタリ」(Zurstarie)及ビ「コントル、スール、スタリ」或ハ「コントル、スタリ」(Contre Starie or Contrestarie)トス「スール、スタリ」トハ特約又ハ慣習ヲ以テ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積及ビ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間ノ定マレル時船積陸揚期間以外ニ船積及ビ陸揚ニ要シタル期間ニ應ジ一日若干ノ割合ヲ以テ支拂フ増拂金ヲ云ヒ若シ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積及ビ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間定マレル時猶其期間内ニ船積及ビ陸揚ヲ結了セザル時ハ更ニ高キ割合ヲ以テ増拂金ヲ徴收スルモノヲ名ケテ「コントル、スタリ」ト云フ英國ニ行ハル、運送契約書中ニモ右ニ類似ノ規約ヲ看ルコトアリ尤モ日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積又ハ陸揚ヲ遅延シ得ベキ期間(Damage days)ノ定マレル時船積陸揚期間以外ニ船積及ビ陸揚ニ要シタル期間ニ應ジ一日若干ノ割合ヲ以テ所謂日數超過増拂金ヲ支拂フモ Damage days ノ間ニ船積及ビ陸揚ヲ終了セザル時備船者ノ船舶ヲ抑留(Detain)セバ船主ノ被リタル全損失ノ賠償ヲ爲ササル可カラズ

日數超過増拂金ノ起ルベキ場合ハ大凡左ノ如シ

III. 63

増拂金ノ起ルベキ場合

- 第一、船積港ニ於テ船積ニ着手セントスルモ鐵道會社ト備船者トノ間ニ苦情ヲ生シタルカ爲メ豫定ノ時ニ右ノ船積港ニ貨物ヲ廻漕シ能ハサル時
- 第二、船舶ハ船積ヲ爲スニ必要ナル準備整頓セルモ霜其他ノ障害ノ爲メ船積ヲ完了スルコト能ハサル時
- 第三、貨物ノ輸出ニ就キ政府ノ禁止アリタル時
- 第四、貨物船積ノ爲メ特ニ備船者カ船舶ノ修繕又ハ模倣替ヲ爲ス時
- 第五、檢疫規則ニヨリ船舶ト陸地トノ交通遮断セラレタル時
- 第六、船積港ニテ貨物ヲ集ムルコト困難ナル場合
- 第七、貨物ノ内ニ輸出禁制品アリシカ爲メ故障等ヲ生セシ場合
- 第八、船渠込ミ合ヒ貨物ノ船積抄ラサル場合
- 第九、貨主ヨリ苦情ヲ申込ミ船長カ船荷證券ニ署名スルコトヲ妨ケタル場合
- 第十、港内又ハ棧橋ニ懸ラシムルカ爲メ港外ニテ貨物ノ一部ヲ積卸シ船定ヲ輕クスル時
- 第十一、労働者ノ同盟罷工ノ爲メ貨物ノ一部ヲ船積シタルモ引續キ船積ヲ爲スコト能ハサル時又ハ到達港ニテ陸揚ヲ爲サントスルモ労働者ノ缺乏ノ爲メ之ヲ遅延セル時
- 第十二、税關官吏ノ不當行爲ノ爲メ船積陸揚遅延セシ時
- 第十三、船荷證券到達港ニ延着セシ時
- 第十四、陸揚ニ要スル種々ノ書類カ整頓セサル時

IV. 55

海上運送ニ第七章 備船契約

海上運送ニ第七章 備船契約

(五〇四)

第十五、荷受主カ船舶ノ到達セシコトヲ知ラサル時

第十六、税關規則ニヨリ陸揚手間取リシ時

第十七、運賃ノ支拂ニ就キ船長ト荷受主トノ間ニ苦情ヲ生シ陸揚自費拂ラザル時

右ノ外特種ノ貨物例ヘバ材木類ノ引渡ニ就キ陸揚港ニテハ船主之ヲ筏ニ組ミ荷受主之ヲ曳船ニテ引取ル慣習アル時ハ天候不良ニヨリ筏ノ取付困難ニシテ爲メニ陸揚期間經過過トナル時ハ特約ナキ限船主ハ日數超過増拂金ヲ請求シ得ベキガ如シ

次ニ船積陸揚期間ヲ經過スルモ別ニ日數超過増拂金ヲ支拂フニ及バザル場合ヲ示サバ概左ノ如シ

第一、一機暴動又ハ敵軍抑留ノ爲メ船積及ヒ陸揚ヲ爲シ能ハサル時

第二、船主船長ノ惡意又ハ過失ニヨリ災難ヲ醸シ船積及ヒ陸揚拂ラサル時

第三、船主ニ責任ヲ歸スヘキ修繕ノ爲メ船積出帆及陸揚遲延セシ時

第四、船舶ニ災害ヲ生シタルカ爲メ出帆遲延セシ時

第五、貨物ノ船積終了後天候不其其他ノ原因ニヨリ出帆六ヶ數キ時

此他船積又ハ陸揚ニ着手他船ト衝突ヲ爲シタルガ爲メ船積及ヒ陸揚ヲ遲延セシ時ノ如キハ其責備船者ニ非ザルガ故日數超過増拂金ヲ支拂フニ及バザル

HH. 33

増拂金ヲ支拂フニ及バザル場合

日數超過増拂金ハ如何ニシテ計算スヘキヤ

F.P. Nos. 301

ハ勿論他船ヨリ衝突ヲ受ケタル時其損害ノ賠償ヲ該船主ニ要求スルコトヲ得ベシ

日數超過増拂金ハ船積陸揚期間以外ニ要セル日又ハ時間ニ就キ計算シ其勞働シ得ベキ日ナルト其日曜日又ハ大祭日ナルトヲ問ハズ換言セバ經過スベキ月又ハ時間ヲ採ラザルベカラズ又假令備船者ガ船積陸揚期間ノ内ニ荷役ヲ爲サバリシ時ト雖ヘモ猶船主ハ右期間經過後ハ船舶ノ抑留セラレタル月又ハ時間ニ就キ増拂金ヲ請求スルコトヲ得ベシ蓋若船積陸揚期間以内ニ備船者ガ荷役ヲ終了セバ船主ハ直ニ航海ヲ續行シ自己ノ船舶ヲ利用收益シ得ベカリシガ故ナリ彼日曜日及ビ大祭日ハ此限ニ非ズトノ條項ハ獨リ船積陸揚期間ニ關聯シタルコトニシテ決シテ日數超過増拂金ノ計算ニ充當スベキモノニ非ザルヲ原理トス彼石炭運送契約(Coal Charter)ニ於テハ石炭坑夫往々同盟罷工ヲ企ツルアリ此クノ如キ時ハ備船者ガ船積ヲ爲スコト能ハザルヲ知リ契約ノ解除ヲ爲ス迄ハ船積陸揚期間經過ノ日ヨリ數ヘ契約解除ノ日迄日數超過増拂金ヲ收メ得ベシ同盟罷工アリシ日ヨリ契約解除ノ日迄ハ所謂勞働シ得ベキ日ニ非ズト

ノ口實ヲ以テ備船者ハ増拂金ノ支拂ヲ拒ムコト能ハズ(Chambers 號事件参照)
 海外ニ行ハル、石炭運送契約書ヲ看ルニ石炭商ハ一方ニ礦主ト或期間何種ノ
 石炭若干噸買入ノ儀ヲ特約シ置キ他方ニ之ヲ轉賣シ需要地ニ運送センガ爲メ
 船船ヲ備船スルナリ然ルニ坑夫ハ往々同盟罷工ヲ爲ス嫌アリ此クノ如キ時ハ
 石炭需要者ハ代品トシテ他ヨリ高價ナル石炭ヲ買入レ船主ハ止ムヲ得ズ廉キ
 運賃ニテ本船ヲ他線ニ船繰セザルベカラズ從テ各關係者ノ被ムル損失ノ補填
 ヲ受ケンガ爲メ法庭ヲ煩ハスコト屢々アリ然ルニ運送契約書中規定セル船積
 陸揚期間ハ多ク礦主ヨリ石炭商ニ差出セル石炭ノ引渡シ其他ニ就キテノ契約
 卽 Colliery Guarantee ヲ引用シ所謂礦山ニ於テ勞働シ得ベキ若干日ヲ以テ船積期
 間ト爲スガ故ニ船積期間經過後同盟罷工起リタル時ハ石炭商ガ運送契約ノ主
 旨ニ基キ船積ノ困難ナルニ見込付カバ直ニ契約ヲ解除スルノ優レルニ若カズ
 否ラズンバ船積期間終了後ハ日數超過増拂金ヲ船主ニ支拂ヒ加之船主ガ後日
 契約解除ニ至リ船船ヲ他線ニ船繰シタル時生ズベキ運賃ノ損失等ヲモ負擔セ
 ザルベカラズ何トナレバ坑夫同盟其他 Colliery Guarantee ニ除外セル事情ノ爲メ

失ハレタル日數ハ船積期間ノ内ニ算入セズトノ條項ハ船積期間ニ關スルモノ
 ニシテ日數超過増拂金ノ算定ニハ與カラズ又日數超過増拂金ハ Colliery working
 days ニヨリ計算スベシトノ條項アランモ Colliery Working days ハ前ニモ言ヘルガ
 如ク普通ノ事情ノ下ニ勞働シ得ベキ日ヲ言ヒ實際礦山ニ於テ勞働セシ日ヲ言
 フニ非ズ從テ船主ノ日數超過増拂金ノ請求權ヲ妨グザレバナリ
 備船者ノ都合ニヨリ貨物船積ニ至ラザル内船積期間終了シタルトキハ船主ハ
 直ニ備船者ニソノ旨通知ヲ爲シ尙若日數超過増拂金ノ賦課ニヨリ船積ヲ運延
 シ得ベキ期間ノ定メアル時右期間内ニモ船積セザル時ハ備船者ノ運送契約不
 履行ニ就キ船長ハ宜シク「プロテスタ」(Protest)ヲ爲スベク同時ニ備船者ニ運送契
 約不履行ニヨル損害賠償ノ責ニ任ズベキ旨並ニ自己及ビ船主ノ損失ヲ少カラ
 シメンガ爲メ相應ノ運賃ヲ收入スベキ手段ニ出ヅベキ旨ノ通告ヲ發スルヲ要
 ス尤モ多額ノ日數超過増拂金ヲ支拂ヒテモ猶相當ノ期間内ニ備船者ハ貨物ヲ
 船積スルコトアルベシサレバ餘リ性急ニ他ノ方面ニ船船ヲ差向タルモ愚策ト
 ス要スルニ船長ハ備船者ヲ信用スルノ餘リ貨物船積ニ至ラザルニ碌々トシテ

特約ヲ爲スコトアリ是等ノ約束ハ船積陸揚港ノ組織不完全ニシテ船積陸揚ニ
 許多ノ時日ヲ費ヤスコト初メヨリ明ナル時其他特種ノ貨物例ヘバ材木等ノ運
 送契約ニ適用セラル、所トス而シテ船主ノ位地ヨリ云フ時ハ寧ロ初メヨリ割
 安ノ運賃ニテ船積陸揚期間ヲ定メ日數超過増拂金ヲ徴收センヨリモ割高ナル
 運賃ニテ契約ヲ爲ス方經濟ナラント信ジ又備船者ノ位置ヨリ言フ時ハ過重ナ
 ル日數超過増拂金ヲ支拂ハンヨリ港ノ慣習ニ從ヒ適宜船積陸揚ヲ爲サントノ
 主旨ニヨリ雙方歓迎ノ上屢契約書ニ認メラル、條項ナリ然レモ港ノ慣習ナル
 語ハ頗ル曖昧ナレバ船主ハ船積陸揚港ノ便宜(Depot)ヲ知ラザル以上ハ成ル
 ベク此種ノ契約ヲ避ケザルベカラズ強テ船積陸揚期間ヲ契約シ得ザル時ハ一
 日ニ船積又ハ陸揚ヲ爲スベキ最小ノ數量(Minimum quantity)ヲ契約中ニ認メ置キ
 港ノ慣習ノ之ニ相違スルニ拘ラズ是ヲ斷行スベキ旨ノ但書ヲ添フルヲ可トス
 ("any custom of the port to the contrary notwithstanding")
 抑某港ノ慣習トシテ一日中ニ船積スベキ某貨物ノ數量ハ例ヘバ三百噸ナリト
 認メラル、ニ至リタル時ハ既ニ遠キ過去ノ事情ニ屬シ必ズシモ該港現在ノ慣

習ト認ムルコト能ハズ假令港ノ改善ナクトモ船船ハ日新ノ勢ニテ改良セラ
 ル、ガ故數年前ニ或船船ノ要セシ船積陸揚期間ハ今日ノ船船ニ適用スルコト
 能ハズ故ニ某港ニ於ケル某貨物一日ノ陸揚數量ハ三百噸ナリトアレドモ實際
 ハ五百噸乃至七百噸ハ容易ニ陸揚シ得ラル、コト普通看ル所トス要スルニ船
 主ハ此種ノ空漠タル約束ニ代フルニ船積陸揚期間ヲ一定シ且ツ運送契約書中
 ニ船積陸揚港ノ慣習ヲ否認スルノ條項ヲ挿入スルハ實ニ焦眉ノ急務ト謂ハザ
 ルベカラズ

港ノ慣習ニ就キ爭議起リタルトキハ裁判官ハ港ニ於ケル商業會議所 (Chamber
 of Commerce) ノ定メタル標準(Scale)其他各種ノ事實ヲ參酌シ判決ヲ下スモノト
 ス

又船積陸揚ハ成ルベク快速ニ(Possibility)又ハ相當ニ(Reasonableness)爲スベキ約束ヲ
 爲スコトアルモ此ノ如キ空漠タル約束ハ増拂金ノ問題ニ就キ爭議ヲ醸ス虞アリ
 リ例ヘバ安土阿府ニ於ケル某材木運送契約書(Timber Charter)ノ條項ニハ「出來得
 ベキ丈早く陸揚スベシ」("as fast as steamer can deliver")トアレドモ同港ノ法律ニヨ

ル時ハ船長ガ荷役ノトギレタル時又ハ運延シタル時毎ニ「プロテスタ」(Protest)ヲ爲サレバ増拂金ヲ請求スルコト能ハザルガ故ニ船主ハ運送契約ニヨル自己ノ權利ヲ拋棄スルコト多シト云フ

船積陸揚期間並ニ日數超過増拂金ヲ定ムルコトハ定航海備船契約ニハ必要ナルモ定期備船契約ニハ是等ノ取極メヲ要セズ何トナレバ船舶ノ運送期間ヲ定ムル以上ハ其間船舶ノ航海ヲ爲スト否ト又船積陸揚ニ幾許ノ時日ヲ要スルトハ船主ニ於テ毫モ問ハザル所ナレバナリ

畢竟定期運送契約ノ場合ニハ備船者ハ其實船主ノ位置ニ在ル者ナレバ船積陸揚モ成ルベク早ク之ヲ完了シ契約期間中成ルベク船舶ヲ利用セントスル傾アルカ爲メ比較的備船者ノ好シテ締結スル所トナルヲ争フベカラザル事實ナリ定期運送契約ノ場合ハ特約ナキ限り船長ハ備船者ノ仕向ケタル貨物ハ本船ニ損害ヲ與ヘザルモノナラバ如何ナルモノヲモ運送セザルベカラズ又其數量モ船舶ノ積噸數以內ナレバ拒ムコトヲ得ズ之ガ爲メ船舶ニ保險ヲ附シアル場合ニ保險證券ノ條項トシテ或ハ冬季ニ限り某航路ヲ擔保セズ又ハ特種ノ貨物ノ

積載ヲ禁ズル時ハ備船者ノ行爲ニヨリ保險契約往々無効トナルコトアリ

港ノ慣習ニヨリ船足ヲ輕クスル必要アル時ハ船足ヲ輕クセンガ爲メ或場所ニ至レル時ヨリ陸揚期間ヲ起算シ反對ノ慣習ナキ時ハ陸揚期間ハ爾後引續キ繼續シ本船ヲ特定ノ船渠又ハ棧橋ニ移ス時間ヲモ包含ス而シテ船足ヲ輕クスル費用(Lightening Expenses)ハ何人ガ負擔スベキヤハ運送契約書ノ規定並ニ港ノ慣習ニ一任セザルベカラズ尤モ特定ノ場所ニ繫留セシメントスルモ一時ノ障礙物ノ爲メ進行シ得ザルニ當リ船主ガ其障礙物ノ撤去セラレン迄本船ノ抑留セラレンコトヲ畏レ貨物ノ全部又ハ一部ヲ解舟ニ移シタル時ノ如キハ其費用ハ勿論船主ノ負擔スル所ナラザルベカラズ又潮加減ニテ荷卸ノ必要アル場合ニ荷卸ノ爲メ本船ニ危険ナキ時又受荷主ガ積卸貨物ノ引取ノ準備ヲ爲セル時ハ船主ハ直チニ船足ヲ輕クシ指定ノ場所ニ進航セザルベカラズ

海外ニ於ケル定航海備船契約ヲ締結スルニ當リ陸揚港ノ水深疑ハシキ時ハ豫メ契約書ニ「船舶陸揚港ニ到達スレバ必要ニ應シ貨主ノ費用ト危険トヲ以テ船足ヲ輕クシ安全ニ港内ニ繫留セシムベシ」或ハ「船積陸揚期間ハ船舶ガ船積陸揚

Ol. 10-11

陸揚場所

港ノ港口ニ到達シタル時ヲ以テ起算ス等ノ條項ヲ挿入スルコトアリ蓋遠淺ノ港ニ於テハ干潮ノ際入港シ得ザルガ爲メ船舶ヲ徒ラニ港外ニ止メ船主ハ日數超過増拂金ヲ請求シ得ザル虞アルヲ以テナリ

陸揚ノ場所ハ港ノ名ヲ普通トスレドモ日數超過増拂金ノ負擔ヲ免レンガ爲メ近年漸ク陸揚ノ場所ヲ詳細ニ運送契約書ニ指定スルニ至レリ例ヘバ何々船渠又ハ棧橋等ニ到着セル時ヲ以テ船積陸揚期間ノ起算點ト爲スベキコト論ヲ待タズ尤モ「十分ノ水アラズ」(“if sufficient water”)トノ條件ヲ挿入シ船主ノ利益ヲ計ルコトナキニ非ズ此他備船者ノ指定セル場所ニ於テ陸揚ヲ爲ス(“to deliver as ordered”)約束ナル時ハ備船者ハ必ズシモ本船ノ爲メ直チニ使用シ得ベキ場所ヲ周旋スルニ及バズ又船渠會社其他港務局ガ本船ノ爲メ特ニ碇泊所ヲ指定スルニ盡力スベキコトヲ保證スルノ要ナシ

單ニ港ノ名ヲ以テ陸揚ノ場所ト爲シタル時ハ其港ノ慣習ニ從ヒ貨物ノ種類ニ準シ備船者便宜陸揚ノ場所ヲ指定シテ苦カラズ然レドモ指定ヲ遲延シタルガ

H.H. 53-56

前拂運賃及
船長ヘノ貸
金

爲メ本船ガ既ニ普通貨物ノ陸揚場所ニ繋リ居ル時更ニ他ノ場所ニ移サシムル時ハ備船者ニ於テ之ガ費用ヲ支辨セザルベカラズ又備船者ノ指定シタル場所ニ達スルニハ他ノ場所ニ比シ著シク時間ト費用トヲ要スル場合ニハ船主ハ備船者ニ損害賠償ヲ請求シ得ベシ

運賃ノ一部ヲ前貸トシテ船長ニ拂渡ス時ハ此金高モ亦豫メ運送契約書ニ取定メ置カザルベカラズ從前ハ前貸トシテ拂渡セル運賃ハ燃料石炭ノ買入其他ノ諸費用ニ就キ必要ナル財源ノ一部ト爲スニ在リシガ今日ハ右等ノ必要ナキ場合ト雖ヘモ大會社所屬ノ船舶ヲ備入ル、時ハ動モスレバ運賃ノ一部ハ豫メ現金ヲ以テ拂渡スベキモノタルコトアリ既ニ運賃ノ章ニ述ヘシガ如ク英國ニ於テハ運賃ノ前借ト船長ヘノ貸金トヲ區別シ前者ニ在リテハ船舶遭難セルトキハ之ヲ收ムルコト能ハザレバ備船者ハ立替拂運賃ニ就キ豫メ保險ヲ附セザルベカラズ然レドモ後者ニ在リテハ貸金ノ性質ヲ帶ブルガ故假令船舶遭難スルモ之ヲ取戻シ得ベク若亦船舶無事ニ到着港ニ着スレバ契約ノ運賃ヨリ差引キ支拂フモノトス此ノ如キ相違アルガ故多數ノ運送契約書特ニ定航海運送契約

書ニハ後者ノ如キ取定メヲ爲シ其文句多クハ左ノ如シ

船船發航準備ノ爲メ必要ナル時ハ船長ノ請求ニヨリ當時ノ爲替相場ニヨリ金何程ヲ限
リ備船者ヨリ前貸スヘシ船長ハ右金子受取ト同時ニ備船者ニ何分ノ手数料ヲ合算セル
受取證ヲ交附シ加之右金額ヲ船荷證券ニ裏書シ備船者ノ支拂フヘキ運賃ト差引計算ス
ル

"Sufficient cash for vessels' necessary disbursements at port of loading advanced to the Master if required
at the current rate of exchange and not exceeding...for which he will give his receipt including... %
Commission. The amount to be endorsed on B/L, and to be on a/c of and deducted from freight on
settlement thereof."

アドレックス、
コンミッショ
ン

句中當時ノ爲替相場(Current rate of exchange)トハ一覽拂ノ爲替手形ノ相場ヲ謂フ
備船契約ノ締結ニ當リ「アドレックス、コンミッション」(Address Commission)ヲ定ムルコト
アリコハ海外ニ於ケル例ニシテ本邦ニハ多ク見ザル所トス
「アドレックス、コンミッション」トハ陸揚港ニ於ケル荷受主又ハ備船者ノ代理店ガ船
船ノ歸リ荷ヲ周旋スル時之ニ對シテ收ムル手数料ヲ云ヒ其割合ハ運賃ノ二分、
二分五厘乃至五分ナルコトアリ英國ノ如キハ運送契約書中ニ反對ノ契約ナキ
時ハ船主ハ荷受主ヨリ「アドレックス、コンミッション」ヲ請求セラル、虞アリ例ヘハ龍

Leg. Ch.
:192
Cap. 135

M.N.Q.
vol. XL, 3

動ヨリ桑港ニ至ル定航海備船ヲ爲シタルニ船舶ガ桑港到着前船主ニ於テ墨西
哥ノ某港ヨリハンバーク(Hamburg)ニ至ル歸リ荷ノ運送契約ヲ取結ビシ處桑港
ニ於ケル荷受主ハ此ノ如キ契約ノ成立セシヲ知ラズシテ別ニ桑港ヨリ歐洲ニ
至ル歸リ荷ヲ周旋セシモ船主ハ既ニ是ヨリ先運送契約ヲ締結セシガ故荷受主
ノ周旋ニ應ズルコトヲ得ズ從テ荷受主ハ「アドレックス、コンミッション」ヲ失フニ至リ
タルガ爲メ訴訟ヲ起セシ處荷受主ノ勝訴トナリシト云フ
陸揚港ニ於ケル備船者ノ代理店ガ船主ニ代ハリ輸出地ニ於ケル日數超過増拂
金ノ取立ヲ爲シタル時ハ又若干ノ手数料ヲ收入シ得ベキ旨運送契約書中ニ記
載シ通俗之ヲモ「アドレックス、コンミッション」ト稱ス然レドモ何等契約書ニ記載ナ
キ時ハ右ノ手数料ヲ收入シ得ザルヲ普通トス
「アドレックス、コンミッション」ハ英國並ニ其殖民地ニ行ハル、所ニシテ自餘ノ諸國
ニハ餘リ多ク聞カザル所ナリ尤モ今日ニテハ英國ニテモ特ニ「アドレックス、コンミ
ッション」ナル名稱ヲ附セズ運賃ヨリ一種ノ割引ヲ爲スコトアリ例ヘバ「アドレ
ックス、コンミッション」云々ト記載スルニ代ヘ「運賃ハ陸揚港ニ於テ貨物引渡後二分

損害賠償金

五厘ヲ差引キ支拂ハルベシ」(Freight payable at port of discharge after deducting 2 1/2 % usual Commission)ト運送契約書ニ記載スルガ如シ
「アドレックス、コンミッション」ハ定航海備船契約ニ多ク行ハル、所ニシテ定期備船契約ニハ甚稀ナリ

民 110

セツサー、クローリス

備船契約ノ締結ニ當リ契約不履行ノ際支拂フベキ損害賠償金ヲ定ムルヲ普通トス若此條項ナキ時ハ契約不履行ノ際被害者ヨリ不履行者ニ損害金ヲ要求スルニハ之ガ證明ヲ爲サザルベカラズ而シテ此證明ハ至難ノ事ナルガ故ニ通例備船契約ニ於テハ契約不履行ノ際一方ヨリ賠償金トシテ金若干ヲ支拂フベキ旨ヲ定ムルナリ

運送契約書ニハ亦船主ニ對スル備船者ノ責任解除ニ就キテノ條項ヲ記入スルコトアリ此條項ヲ「セツサー、クローリス」又ハ「セツサー、オフ、ライアビリチー、クローリス」(Cesser Clause or Cesser of Liability Clause)ト稱ス若此條項ナキ時ハ貨物陸揚港ニ到着ノ上荷受主ガ運賃ヲ支拂フ迄ハ船主ニ對スル備船者ノ責任ハ依然存続スベシ然レドモ貨物ノ種類ニヨリテハ備船者ノ貨物船積後船荷證券ヲ以テ他ニ轉

Log. ch. 319
H.H. 43-44

賣セラレ陸揚港ニ於ケル最終ノ船荷證券所有者即荷受主ハ備船者ト完ク無關係ノ人タルコトアルベシ此クノ如キ時ニ際シ備船者猶責ヲ負フニ於テハ迷惑蓋渺カラズ此ヲ以テ運賃其他ノ支拂ニ付キ船長ニ貨物ノ留置權ヲ與フルト同時ニ他方ニ備船者ノ責任解除ノ契約ヲ取結ブコトヲ得ベキハ蓋至當ナリ

商慣習
O.V. 16-17

定ノ書式ニ記入セバ可ナリ
商事契約ノ大部ハ商慣習 (Usage of Trade) ニヨリ支配セラル、モノ多キニ居ルガ故備船契約ノ場合トテモ當事者ガ特ニ契約書ヲ以テ特約セザリシ事項ハ一切商慣習ニ據ルモノト解釋スルコトヲ得ベシ

新商 一
H.H. 170-172
航路ニヨル運送契約書

凡商人ハ世界ニ普通ノ慣習ヲ會得スルモノト推測セラル、モノナレドモ一地方ノ慣習 (Local Custom) ハ當事者ヲ拘束スルコト能ハズ例ヘバ或特種ノ港ノ慣習ノ如キハ相手方ガ外國人ニシテ之ヲ知ラザル時アラン又商慣習ガ有效タランニハ公ノ秩序又ハ善良ノ風俗ニ反セザルヲ要スルハ言フ迄モナシ(法例第二條)運送契約書ノ書式ハ國ニヨリ異ナリ又同一國ニテモ航路ト積荷トニヨリ一様

ナラズ例ヘバ英國ニ於ケル運送契約書ノ名稱ハ其航路ニヨリテ區別スレバ左ノ如シ

- ダニユーア河運送契約書(Danube charter)
- 黒海運送契約書 (Black Sea charter)
- バルチック海運送契約書(Baltic charter)
- アソフ海運送契約書 (Azov charter)
- 地中海運送契約書 (Mediterranean charter)
- 東方貿易運送契約書 (Eastern Trade charter)
- 南米運送契約書 (South American charter)
- 又積荷ニヨリテ區別スレバ
 - 石炭運送契約書 (Coal charter)
 - 鐵礦運送契約書 (Iron-ore charter)
 - 木材運送契約書 (Lumber charter)
 - 穀類運送契約書 (Grain charter)
 - 製茶運送契約書 (Tea charter)

等アリ孰レモ其目的ニヨリ多少ノ相違アレドモ要點ニ至リテハ大同小異ナリ

積荷ノ種類ニヨル運送契約書

備船契約ノ場合ニ於ケル船荷證券及其効力及運送契約書トノ關係

新商 三三三 同 六元

コンソリデーション
シブエグロ
デンスク
イロ

備船契約ノ場合ニモ亦多クハ船荷證券ヲ發行スルモノトス然レドモ此種ノ船荷證券ハ單ニ貨物ノ領收證ニシテ極メテ簡單ナルモノヲ使用スル場合多キニ居ル何トナレバ船主ト備船者トノ間ノ運送契約ハ運送契約書ニヨリ支配セラレ、ガ故ナリ此ヲ以テ船荷證券ノ條項ハ運送契約書ノ條項ト相矛盾スル時ハ運送契約書ニヨリ決セラルベキコト固ヨリ當然ナリ然ルニ第三者ニ對シテハ船荷證券ハ運送契約ノ證明トナルガ故船荷證券ニ從フベキコト亦勿論ナリ之ガ爲メ備船契約ノ場合ト雖ヘモ積荷ヲ他人ニ賣却スルカ又ハ備船者ニ於テ他人ノ貨物ヲ運送スル時ハ普通ノ書式ノ船荷證券ヲ使用ス

海外ノ運送契約書ニハ「船荷證券ニ記載ノ貨物ノ數量ハ貨物所有者ニ對シ其船積セラレタル唯一ノ證據タルベシ」(“B/L should be conclusive evidence against the owners of the quantity of cargo shipped on board as stated therein”)トノ條項ヲ觀ルベシ之ヲ Conclusive evidence clause ト稱ス此クノ如キ條項アル時ハ假令船積港ニテ天候險惡其他ノ理由ニヨリ貨物ノ一部不積トナリシコト當事者間ニ明白ニシテ且船長ガ Protest ヲナシタリト雖ヘモ若船荷證券無故障ニテ恰モ船積シタルガ如キ記

載アル時ハ事ヲ法庭ニ争フニ至レバ船主ノ敗訴トナルベシ之ニ反シ船荷證券
面ノ數量ハ不積ノ分ヲ包含スルモ「内若干個ハ天候險惡ノ爲メ紛失シ不積トナ
リタルコトハ何地ニ於ケル何年何月何日ノ Protestヲ参照スベシ」(「.....Lost
through bad weather as per protest dated.....19.....」)等ノ特別除外例アル時ハ假令運送
契約書ニ Conclusive evidence Clause アリト雖モ船主ハ不足分ニ對シ引渡ノ責ヲ免
ルハコトヲ得ベキナリ(「Springhill」及「J. Lohden & Co. v. Charles Calder & Co」参照)
運賃ノ支拂其他船主ト備船者トノ權利義務ニ就キテハ法律ノ規定命令的ニ非
ザレバ契約ニヨリテ屢々之ヲ變更スルコトアリ故ニ例ヘバ共同海損ノ精算ニ
際シテハ先運送契約書又ハ船荷證券ノ條項ヲ精算者ニ示ササルベカラズ蓋此
等條項ノ如何ニヨリ共同海損ノ精算ニ消長ヲ及ボスコト些少ニ非ザレバナリ
一例ヲ舉ゲンカ船舶航海中遭難シ共同海損起リタル時ニ際シ之ヲ負擔スベキ
モノハ通常船舶貨物及運賃ノ三者ナリ然ルニ運賃ニ就キテハ運送契約書又ハ
船荷證券ニ於テ如何ナル場合ト雖モ之ヲ收入スル規定アリテ假ニ法律亦之
ヲ是認セル場合ニ於テハ運賃其物ハ毫モ共同海損タル犠牲ニ就キ恩惠ヲ蒙ル

コトナシ何トナレバ船舶喪失シ貨物皆無トナルモ前拂運賃ハ之ヲ返却スルニ
及バズ又向拂運賃ハ之ヲ取立ツコトヲ得トセンカ共同海損ノ行爲ハ運賃ノ點
ヨリ言フ時ハ毫モ恩惠ヲ受ケザルナリ從テ亦共同海損ノ負擔ヲ免カルベシ此
ノ如キ例枚舉ニ遑アラズ特ニ運送契約書ヲ以テ備船契約ヲ爲シタル時ハ備船
者ガ運賃ニ就キ共同海損ノ負擔ヲ免カルベキヤ否ヤハ多ク運送契約書ノ條項
ニヨリ支配セラル、モノトス之カ爲メ共同海損ノ精算ニ當リテハ普通ノ原則
ヲ變更スルコト屢々アリト云フ

備船契約ノ場合ニハ船長ハ運送契約書ニ記載セル運賃ヨリモ低キ割合ノ運賃
ヲ以テ船積ヲ爲スコト能ハザルハ勿論ナリ何トナレバ船主ト備船者トノ間ノ
運送契約ハ假令運送契約書ヲ以テ立證トナスモ船荷證券カ既ニ善意ノ第三者
ニ渡レバ陸揚港ニ於テ船荷證券面記載ノ運賃ヲ船長ニ於テ受取リタル以上ハ
積荷ノ引渡ヲ爲サルベカラズ此ヲ以テ運送契約書ニ記載セル運賃ヨリモ低
キ割合ノ運賃ヲ以テ船積ヲ爲サントスル時ハ船長ハ船荷證券ニ署名スルコト
ヲ拒絶スベシトノ條項アルモノアリ而シテ若契約ニヨリ船長カ隨意ニ運賃ヲ

船長ハ運送
契約書面ノ
運賃ヨリモ
低キ割合ヲ
以テ船積ヲ
爲スコト能
ハザル

Leg. ch.
400

船長が運送
契約書に
記載する
積荷の
種類
及び
数量
を
明記
する
こと
を
要
す

海上運送ニ第七章 備船契約

(五二四)

定ムルコトヲ得ベキ場合ニ運送契約書ニ記載ノ運賃ガ船荷證券面記載ノ運賃
ヨリモ多額ナル時ハ船積港ニ於テ船荷證券署名前備船者ヨリ右ノ差額ヲ船主
ニ支拂フヲ至當トス是陸揚港ノ荷受主ハ間々支拂停止其他ノ事故ノ爲メ引渡
ヲ受クルコト能ハザルコトヲ好マザル場合モアラン其他荷受主ガ外國人ニシ
テ船積港ノ法律ノ適用ヲ受ケザル場合モアルベケレバナリ
然ラバ船長ガ運送契約書ニ記載セル運賃ヨリモ高キ割合ニテ船荷證券ヲ發行
セシ時ハ如何ト釋スルニ佛國等ニテハ法律ヲ以テ之ヲ禁ジタルコトアリキ其
精神ハ備船者ガ第三者ノ貨物ヲ運送スル時ニ船主ト契約セル運賃ヨリモ高キ
割合ヲ以テスル時ハ一般公安ヲ害スルノ虞アリ而シテ若クハ如キコトヲ默許
ニ附センカ有力ナル船主ハ他ノ船主ノ船舶ヲ借切リ船舶ノ獨占ヲ爲シ運賃ヲ
引上ゲテ貨主ヲ苦ムルノ弊害ヲ醸スベケレバナリト云フニ在リ然レドモ現今
ニテハ此種ノ制限消滅セシガ爲メ備船者ハ豫メ船主ト契約セル率ヨリモ高額
ノ運賃ヲ以テ第三者ノ貨物ヲ運送スルコトアルモノト知ルベキ
海外ニテハ内地ノ鐵道又ハ沿岸諸港ヨリ輸出セラレタル貨物ニ對シ船長ハ所

船長が運送
契約書に
記載する
積荷の
種類
及び
数量
を
明記
する
こと
を
要
す

備船契約ノ
消滅

海上運送ニ第七章 備船契約

(五二五)

謂フシ船荷證券ヲ發行スルコトアリ此ノ如キ場合ニ運送契約書面ノ運賃ハ假
ニ一噸五圓トシ通シ運賃ハ七圓五十錢ナリトセバ陸揚港ニ於テ船長ハ荷受主
ヨリ船荷證券面ノ通一噸七圓五十錢ノ割合ニテ運賃ヲ收入シ得ベシト雖ヘモ
其實船主ノ收益シ得ベキ金高ハ一噸五圓丈クナレバ差引二圓五十錢ハ船主支
拂備船者受取ノ爲替手形ヲ船長振出シ勘定ノ始末ヲ爲スヲ常トス
運送契約書ニ記載セル貨物ト異ナリタルモノヲ備船者ガ船積セントスル時ハ
船長ハ之ヲ拒絶スルコトヲ得ベキヤト釋スルニ要ハ貨物ニ就キ格段ノ記載ヲ
爲シタル時ハ備船者ハ妄リニ之ヲ變更スルコト能ハザルヲ原則トス何トナレ
バ積荷ノ變更ハ運賃ニ非常ノ影響ヲ及ボスモノニシテ一噸若干ト定ムルモ嵩
張リタル貨物ト否ラザルモノトノ如キハ實際運賃ノ計算上非常ノ相違ヲ來ス
ベシ又危險ノ點ニ於テモ積荷ノ如何ニヨリ大ニ相違ヲ生ズベシ故ニ船長ハ豫
約ノ積荷ト異ナリタルモノ、船積ニ就キテハ之ヲ拒絶シ得ベキハ蓋當ヲ得タ
ルモノト謂フベシ
備船契約ハ契約期間内ト雖ヘモ自然ニ消滅スルコトアリ是等ノ消滅事項ニ就

キ豫メ運送契約書中ニ特約ヲ爲シタル時ハ問題外ナリト雖ヘモ特約ナキ時ニテモ我法律ノ規定ニ從ヘバ左ノ場合ニハ備船契約ハ當然解除セラレベシ

一、船舶ガ沈没シタル時

二、船舶ガ修繕スルコト能ハザルニ至リタル時

三、船舶ガ捕獲セラレタル時

四、運送品ガ不可抗力ニヨリ滅失シタル時

船舶ガ沈没シタル時トハ船舶ガ水中ニ沈ミ引揚ニ困難ナル時ヲ指スモノナリ此ノ如キ場合ニ當リテハ最早航海ヲ續行スルコト能ハザルガ故契約ハ解除セラレ船主ハ他船ヲ以テ貨物ヲ陸揚港ニ送り届クル義務ナシ又船舶ガ修繕スルコト能ハザルニ至リタルモノト看做サルベキ場合ハ法律ノ規定ニ從ヘバ左ノ如シ

一、船舶其現在地ニ於テ修繕ヲ受クルコト能ハズ且ツ其修繕ヲ爲スベキ地ニ至ルコト能ハザル時

二、修繕費ガ船舶ノ價格ノ四分ノ三ヲ超ユル時

但航海中毀損セル時ハ發航當時ノ價格ヲ又其他ノ場合ニハ毀損前ニ有セシ價格ヲ船舶ノ價格トス

又備船契約ハ當事者之ヲ解除スルコトヲ得ベシ解除ノ場合及ビ其效果等ニ就キ豫メ契約アル時ハ之ニ從ヒ若何等ノ契約ナキ時ハ法律ノ規定スル所ニ從ハザルベカラズ契約解除ノ場合及ビ其效力等ノ規定ハ既ニ運賃ノ章ニ述ベタルバ茲ニ省略ス

海外ニテハ勞働者ノ同盟罷工船渠又ハ鐵道ノ同盟休業其他ノ理由ニヨリ船舶船積港ニ入港セルモ備船者ガ船積ニ着手スルコト能ハズ從テ船主ハ數週乃至數ヶ月徒ラニ船舶ヲ抑留セラレ從テ生スベキ損失蓋尠ナカラズ尤モ日數超過増拂金ヲ請求シ得ヘシト雖モ此クノ如キ際ニハ寧ロ契約ヲ解除シ割善キ運賃ニテ他ニ備船スルニ若カズ故ニ運送契約書ニハ「範圍ノ廣狹ヲ問ハズ同盟罷工ノ爲メ何日間船積ニ着手シ難キトキハ船主ハ本契約ヲ解除スルヲ得」(“Should a strike, whether general or partial, prevent the loading of the ship for more than...days, owners to have the option of cancelling this charter”) 等船主ニ有益ナル條項ヲ挿入スルコト

アリ又某石炭運送契約者ノ如キハ入港後備船者ガ八日間船積ヲ爲サザル時ハ船主ハ契約ヲ解除スルコトヲ得ベキ旨ノ條項アルモノアリ若此種ノ特約ナクシテ終ニ積荷ヲ得ル望ナキガ爲メ備船者ノ申込ニ應ジ契約ヲ解除シタル時ハ更ニ他ニ備船セシ時運賃ノ相場下落ノ爲メ被ルベキ損失ハ前備船者當然賠償ノ責アリ(Exon. 事件参照)

又天候險惡其他船體ニ故障ヲ生シ修繕ヲ要セシガ爲メ其他難破船救助ノ爲メ豫定ノ日ニ船舶ガ船積港ニ入港シ得ザルコトアルベシ依テ運送契約書ニハ豫メ本船ガ指定ノ日ニ船積港ニ入港セザル時ハ備船者ハ任意ニ該契約ヲ解除スルコトヲ得ベキ條項ヲ挿入スルコトアリ之ヲ解除條項(Cancelling Clause)ト稱シ其指定ノ日ヲ Cancelling date ト稱ス解除條項ハ主ニ備船者ノ利益ヲ主トシタルモノナレバ本船ガ指定ノ日ニ船積港ニ入港シ得ザルコト明白ナルモ船積港ニ入港積港ニ赴キ備船者ノ命ヲ待タザルベカラズ決シテ本船ガ該港ニ入港シ得ザル事實ヲ以テ解除ノ條件ト看ルベカラズ換言スレバ此條項ハ雙方ノ主張シ得ベキ所ニアラズ凡備船者ガ船舶ヲ備入ル、トキハ特種ノ貨物ノ運送ヲ爲サン

ガ爲メ又ハ口數多キ貨物ノ運送即共用船舶トシテ使用センガ爲メナレバ假令本船ノ入港ガ指定ノ日ヨリ後ル、コト數日乃至數週ナリト雖ヘ本船入港後ナラデハ運送契約ヲ取消スベキヤ否ヤヲ決スルコト能ハズ之ニ反シ本船ガ指定ノ日ニ船積港ニ入港シ得ザルガ故多分備船者ハ契約ヲ取消スナラント憶測スルハ少シク早計タルヲ免レズ蓋船舶遅延ノ爲メ運賃ノ相場下落シタル時ハ通例備船者ハ右ノ條項ヲ利用シ契約ノ解除ヲ爲サンモ之ニ反シ運賃ノ相場上騰センカ運送契約ヲ利用セザルモノト限ラズ此場合ニ船長ガ指定ノ日ニ船積港ニ入港シ得ザルコト明白ナルノ理由ヲ以テ多分契約ハ解除セラレ、ナラント斷定シ船積港ニ本船ヲ廻漕セザル時ハ備船者ハ該船ニ代フルニ他船ヲ以テセザルベカラズ此ニ於テカ始メテ乙船ニ支拂フベキ運賃ト甲船ニ支拂フベカリシ運賃トノ差額ヲ損害賠償トシテ甲船主ニ請求シ得ベキナリ要スルニ解除條項アル時ハ備船者ハ豫メ自己ノ意思ヲ洩スノ要ナク亦好テ解除ヲ爲サントノ早計ヲ爲スノ要モナシ否ラザル時ハ船主ハ機ニ乗ジ契約ノ履行ヲ爲サザルコトアルベシ例ヘバ備船者ハ本船ガ指定ノ日ヨリ後レテ船積港ニ入港スルモ

尙船積ヲ爲スベキヤトノ船主ノ間ニ對シ若運賃ヲ値引セバ船積ヲ爲スヤモ知
レズ等ノ答ヲ以テスル時其他指定日繰下ノ請求ヲ拒絶シタル時ノ如キ是ナリ
(“Laby Lewis” 事件參照)

H.H. 46

條項ノ變更

尤モ此ノ如キ解除條項ナキ時ト雖ヘ本船ガ船積港へ入港ノ時日不當ニ遲延
シ爲メニ備船者ガ契約ヲナシタル目的ヲ達シ得ザル時ハ該契約ヲ破棄シ船主
ニ損害賠償ヲ要求シ得ベキコト勿論ナリ然レモコトハ多クハ事實問題ニ屬シ單
ニ船長ノ過失怠慢ノ爲メ遲延シタルモノナリヤ將又備船者ガ該契約ヲ破棄シ
損害賠償ヲ要求シ得ベキヤヲ決スルハ裁判官ノ判定ニ據ラザルベカラズ
運送契約書ニ署名ノ後ハ當事者雙方ノ合意アルニ非ザレバ安リニ其條項ヲ變
更スルコト能ハズ故ニ署名後船舶周旋人ガ契約書ノ欄外ニ重要ナル事項ヲ記
載シタル時ノ如キハ勿論契約書トシテ存スルコトヲ得ザルハ至當ナリ又運送
契約書署名後各當事者之ヲ分有スルニ當リ一方ノ者ガ其條項ヲ變更シタル時
ハ無効ナルコトハ勿論舊條項ニヨリ利益ヲ失ヒ他ノ一方ハ依然契約ヲ履行シ
其利益ヲ得ベシ若又契約書作製セラル、時ハ當事者ハ口頭ヲ以テ其條項ヲ變

運送契約書
ノ印稅

契約不履行
ノ際ニ於テ
船舶周旋
人ノ手數料

F.P.Nos.
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

更スルコト能ハズ之ヲ爲サンニハ必ラズ別ニ書面ニ記載シ署名調印スルカ或
ハ舊契約書ハ全然口頭ヲ以テ之ヲ破棄シ更ニ新契約書ヲ作製セザルベカラズ
運送契約書及ビ船舶賃借契約書ニ貼用スベキ印稅ハ船荷證券ト同ジク各國
夫々規定ヲ異ニス本邦ニテハ一通ニ付キ金三錢ノ印紙ヲ貼用シ英國ニテハ一
通毎ニ六片ノ印稅ヲ要ス

船舶船積港ニ到着ノ前難破シ又ハ契約書ノ指定前ニ入港シ得ザリシガ爲メ備
船者ガ解除條項ヲ利用シ契約ヲ解除シタル時其他合意上又ハ法律上契約解除
ノ爲メ履行ニ至ラザルトキハ船舶周旋人ハ尙船主ヨリ手數料ヲ收入シ得ベキ
ヤ如何ト云フニ契約書ニハ「手數料ハ契約書調印濟ノ上支拂ハルヘム」(“due……
upon signing hereof” or “Commission is due on the execution of this c/p, ship lost or not lost”)
等ノ條項アラバ勿論假令手數料支拂ニ付キ此種ノ特約ナキ時ト雖ヘモ周旋人
ガ備船者ト船主トノ間ニ立チ備船契約ノ條件ニ付キ雙方ノ折合ヲツケ調印ヲ
畢リタル時ハ周旋人ノ職務ハ爰ニ終ラ告ゲタルモノニシテ該契約ノ履行不履
行ヲ問ハス相當ノ勞力ニ對スル報酬トシテ手數料ヲ請求シ得ヘキハ當然ナリ

尤モ船主ノ位置ヨリ言フ時ハ完ク運賃ヲ收入セザルニ尙手数料ヲ支拂フハ酷ナルガ如シ故ニ周旋人ハ法律上ヨリ云フ時ハ至當ノ權利アルニ拘ラズ營業上得意先ヲ失ハザランガ爲メ不履行トナリタル備船契約ニ就キテハ手数料ヲ放棄スルコトナキニ非ス又某定期運送契約書ニハ「運賃ヲ收入シタル時ハ手数料ヲ支拂フヘシ」(“due on the freight as and when earned”)又某石炭運送契約書ニハ「貨物船積ノ後手数料ヲ支拂フベシ」(“due to...on the cargo being loaded”)等ノ條項ヲ看ルコトアリ是等ハ寧ロ例外ナリ又船主ノ位置ヨリ契約書ノ條項ニヨリ契約不履行ノ時ト雖ヘモ尙手数料ヲ支拂ハザルベカラザルヲ恐レ時々之ヲ保險ニ附シ萬一ノ損失ニ備フルコトアリ

又定期運送契約ノ場合ニ備船者ガ期間満了後尙若干ノ期間丈任意ニ本船ヲ使用シ得ヘキ條項アリタル時ハ備船契約不履行トナリタル場合ニハ周旋人ハ最初ノ契約期間ニ對スル運賃ヲ標準トシ周旋料ヲ請求シ得ベキモ右期間經過後第二ノ期間ニ對スル手数料ヲ請求シ得ザルハ勿論ニシテ船主モ亦之ヲ保險ニ附スルコト能ハザルナリ

MANO. 12-11

第八章 貨物ノ船積及引渡手續

第一節 船積ノ手續

共用船積ノ貨物ヲ集ムノ手續

定期船又ハ郵便船ハ一定ノ日ヲ以テ出帆ス其他一般船舶ハ貨物ヲ十分搭載シタル後出帆スルモノナレバ貨物船積前船舶ノ出帆日ヲ豫定シテ以テ貨物ノ募集ニ着手セサルヘカラズ貨物ヲ募集スルニハ各國孰レモ廻漕問屋即周旋人(Shipping Agent or Broker)ノ手ヲ經ル場合多シトス尤モ此場合トテモ公衆ニ知ラシムルニハ新聞紙ニ廣告シ又貨主ニハ夫々引札(Circular)ヲ配付スルコトアリ此クノ如クシテ概略幾許ノ貨物ヲ募集シ得ラルベキカノ豫算ヲ立テ始メテ船積ニ着手スルモノナリ

船積前貨主ノ着手スヘキコト

貨物ヲ船積セントスル貨主ハ自己ノ貨物ニ就キ豫メ運送者ト運賃率ヲ定ムルコトヲ要ス抑貨物ノ運賃ハ既ニ述べタルガ如ク旅客運賃ノ如ク一定率アルモノニ非ズシテ貨物集散ノ如何其他船舶供給ノ多少等ニヨリ常ニ變動スルガ故貨主モ是等ノ點ヲ參酌シテ成ルベク廉キ運賃ニテ船積ヲ爲サントスルハ人情

運賃ノ懸引

荷造

荷印

海上運送ニ第八章 貨物ノ船積及ビ引渡手續ニ第一節 船積ノ手續

(五三四)

ナルカ故運賃ノ懸引ハ之ヲ等閑ニ附スヘカラズ之レガ爲メ廻漕問屋ヲ經テ貨物ノ船積ヲ爲ス場合ノ如キモ競争盛ニ行ハル、ト云フ

貨物ノ荷造ハ農産物ナル時ハ生産地又製造品ナル時ハ製造所ニ於テ之ヲ爲スモノトス本邦ニ於ケル荷造ハ甚不完全ニシテ多ク大和船時代ノ慣習ヲ費用スル結果航海中船舶動搖ノ爲メ貨物ニ損傷ヲ來シ船積陸揚ノ際中味ノ損害ヲ被ルコト多シ故ニ荷造ノ改良ニ就キテハ世間之ヲ唱フルモノアリト雖モ未ダ周ク之ヲ實行スルニ至ラズ

既ニ荷造ヲ終了スル時ハ荷印(Mark)ヲ附セザルベカラズ荷印ノ一例ヲ示セバ左ノ如シ



カウンス
ポート、マ
カウンス
ポート、マ
カウンス
ポート、マ

本邦ノ慣習上日本郵船會社ノ如キ荷印ニ就キ嚴ナルモ所謂社外船ニ在リテハ之ヲ等閑ニ附シ僅カニ荷札出印行印等ヲ以テ満足スルモノナキニ非ズ然レドモ荷印ハ最モ肝要ナルモノニシテ彼遭難等ノ場合ニ往々荷印不明ノ爲メ不測ノ損害ヲ被ルコトアルガ故貨主ニ於テ之ヲ附スルコトヲ怠ルベカラズ

海上運送ニ第八章 貨物ノ船積及ビ引渡手續ニ第一節 船積ノ手續

(五三五)

- 東京 横濱 神戸 大阪
- 長崎 釜山 元山 仁川
- 函館 青森 小樽 根室

又揚達ヲ防グ手段トシテ荷物ノ角ニ揚地毎ニ色ヲ變ヘテ畫線スル法アリ

クオリチ
イ、マーク

「クオリチー、マーク」(Quality mark)トハ貨

物ノ品質ヲ示セル荷印ニシテ例ヘバ



B.XIII

B.XIII

ハ是ナリ

員數

荷印ノ他海外ニテハ貨物ノ員數(Quantity)ヲ附記スル慣習アリ本邦ニテハ間々行ハル、所トス例ヘバ「何個ノ内」何包ノ内等ト記スルモノ是ナリ員數ヲ附セザレバ貨物ニ不足又ハ損傷ヲ生シタル時不便尠カラズ

本邦ニ於ケル
船積手續

之ヲ要スルニ荷印、「カウンター、マーク」、「ボート、マーク」及「クオリチー、マーク」員數等ヲ附スルハ貨物ノ混交ヲ豫防スルヲ第一ノ目的トスルモノナレバ明瞭正確ニ且均一ナルヲ要ス一般ニ使用セラル、方法ハ「ステンシルド、マーク」(Stenciled Mark)トテ金屬皮又ハ紙類ニ豫メ文字ヲ切り抜キタル上ニ墨汁又ハ「ペイン
ト」(Paint)ヲ塗抹スルノ簡便法ナリ尤モ散荷(Cargo in bulk)ニ在リテハ此等ヲ附スルコト能ハズ又鐵物(束鐵(Bundle Iron)棒鐵(Bar Iron)板鐵(Plate Iron)等ノ總稱)ニ荷印等ヲ附スルハ至難ニシテ多クハ剝抹シ易シ

本邦ニ於ケル船積手續ヲ述ベンニ上記ノ手順ヲ踏ミタル時ハ荷送主ハ出荷申

出荷申込書

込書ニ船名陸揚港、荷印、品名、個數、原價及ビ荷受主ノ氏名等ヲ記入シ之ヲ貨物ニ添ヘ送り狀ト共ニ運送者ニ差出スベシ尤モ此手續ハ多ク廻漕問屋ノ業務ニ屬スルモノナレバ廻漕問屋ヲ經テ貨物ノ船積ヲ爲ス時ハ荷送主ハ此手續ヲ省略スルコトヲ得ヘシ

船積川送書

運送者ハ出荷申込書問屋ノ場合ハ之ヲ貨物副狀ト稱ス(ニヨリ出荷主ト立合ノ上貨物ヲ取調べ其重量又ハ容積ヲ検査シ且ツ運賃ノ計算ヲ爲シ同時ニ船積川送書ヲ作り貨物ノ重量又ハ容積、運賃ノ前拂又ハ向拂等夫々記入ヲ爲シ之ヲ貨物ニ添ヘテ本船ニ送り届クルモノナリ而シテ船積川送書ハ本書一通副書二通ヲ作製シ内副書一通ヲ手許ニ控トシテ留メ本書一通及ビ副書一通ハ船積ノ船頭之ヲ本船ニ持參スルモノトス此クテ船積ノ際本船ニ於テ貨物ノ損傷ヲ發見スル時ハ之ヲ摘要欄内ニ記入ス然レハ先ニ船積川送書作製ノ際此記事ナク而カモ船積ノ際貨物ノ損傷ヲ發見スル時ハ船積川送書ノ責任ニ歸スベキモノナリ而シテ船積川送書ニ重量又ハ容積ノ記入ナキモノハ本船ニ船積ノ際運轉士又ハ事務員立會ノ上一々其重量又ハ容積ヲ測定シ船積濟ノ上副書ニ捺印シ本書

ハ本船ニ留ムルモノトス尤モ別ニ積荷受取證ヲ發行スルコトナキニ非ズ而シテ解船船頭カ右副書又ハ受取證ヲ運送者ニ交付スルニ及ヒ始メテ船荷證券ヲ發行ス

要則ノ手續

以上ハ正則ノ手續ナレドモ本船出帆ノ時間ニモ定限アリ殊ニ東京大阪ノ如キ船積港ヲ隔ツル所ニテハ一々正則ノ順序ヲ蹈ム時ハ手數甚煩シク加之出荷主ガ銀行ト荷爲替ノ取引ヲ爲ス時ハ一刻モ早ク船荷證券ノ發行ヲ望ムガ故ニ本邦ノ慣習トシテ出荷申込書ニ現品ヲ突合セ直ニ船荷證券ヲ發行シ川送書ハ單ニ運送者内部ノ效用ニ過ギザルモノアリ此クノ如ク船積前ニ船荷證券ヲ發行スルカ爲メ時々船腹ノ都合ニヨリ約束貨物ヲ積殘(Shut out)シ他船ニテ運送スルコトアリ此場合ニハ運送者ハ其船荷證券ノ特別條項ニヨリ責ヲ免レ慣習上別ニ船荷證券ノ書換ヲ爲サズ唯荷送主カ豫メ貨物ニ海上保險ヲ附シアル時ハ船舶ノ變更ヲ保險者ニ通知スルニ止マルガ如シ此クノ如キハ法律ノ規定ニ反スルモノニシテ變則ノ手續ト稱セザルベカラズ

新商 六三

貨物ガ本船ノ船側(Alongside)ニ在リタル時ハ尙ホ未ダ本船ニ到着セザル前即チ

貨物船積前
船荷證券發
行ニ關スル
問題

河上倉庫又ハ鐵道ニ在ルニ早クモ船荷證券ヲ發行スル時ハ種々ノ問題ヲ生ス大凡左ノ如シ

F.P.Nos.
751

- 一、若シ本船ニ間ニ合ハザリシ時船荷證券記載ノ船舶ガ陸揚港ニ到達ノ前全損トナリタル時ハ事實ヲ知ラザル船荷證券所持人ハ保險會社ニ填補ヲ請求スルニ至ラン勿論保險會社ニ於テ事實ヲ知レル時ハ填補ヲ爲サハルコト明白ニシテ又情ヲ知レル船荷證券所持人カ填補ヲ請求スルニ至リテハ詐欺的行爲タルコト明ナリ
- 二、若シ貨物が豫期セシ船舶ニ間ニ合ハザリシ爲メ乙船舶ニ船積セラレタリトセバ甲船舶ニ對シテ發行セラレシ船荷證券ハ全然乙船舶ニ對シテ無効ナルガ故新ニ乙船舶ノ船荷證券ヲ受ケ加之貨物ニ對スル保險モ甲ヨリ乙ニ移サハルベカラズ又輕舟ノ危險ニ對シテ割増保險料ヲ支拂ハザルベカラズ
- 三、乙船舶全損トナレバ新保險證券ニヨリ保險會社ヨリ填補ヲ受ケヘシ
- 四、若シ乙船舶船積港ニ到達前貨物ガ某倉庫内ニテ火災ニ罹リタリトセンカ火災保險會社ハ甲船舶ニ對スル船荷證券ヲ據トシ甲船舶船積ノ保險證券署名者即海上保險會社ニ責アリトシ之カ填補ヲ拒絕シ海上保險會社モ亦支拂ヲ引受ケサルヘシ
- 五、荷爲替ヲ取組ミタル銀行ハ受荷主ニ爲替手形ノ引受ヲ請求スルモ實際貨物カ甲船舶ニテ到達セザリシガ爲メ受荷主ハ多分引受ヲ拒絕スヘシ

本船積

出荷主ノ都合ニヨリ直接本船ニ船積ヲ爲サントスル時ハ出荷申込書ニ貨物ノ