

經中華郵政台字第一三七二號執照登記認爲第一類新聞紙類

總統府公報

中華民國五十年七月七日

(星期五)

第壹貳肆貳號

編輯：總統府第一局
發行：總統府第三局
印刷：中央印刷廠

定價：零售每份新台幣一元
半年新台幣四十八元
全年新台幣九十六元

國內平寄郵費在內掛號及國外另加
本報郵政劃撥儲金帳戶九五九號

總統令

五十年七月一日

總統令

楊祖慶以交通部秘書試用。此令。

派馬國棟爲考試院專門委員。此令。

行政院呈，江兆遷、呂定邦以國軍退除役官兵就業輔導委員會科員試用，應照准。此令。

行政院呈，請派劉奕民爲國軍退除役官兵就業輔導委員會台灣榮民工程管理處新店砂石場醫師，應照准。此令。

考試院呈，請任命周惜晨爲台灣省立高雄商業職業學校人事室主任，應照准。此令。

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統令

五十年七月四日

行政院新聞局局長沈錡另有任用，應予免職。此令。

總統府公報 第一二四二號

任命沈劍虹爲行政院新聞局局長。此令。
任命葉心傳爲台灣省交通處高雄港務局副港務長，劉書田爲技正，陳爲忠爲台灣省立台中高級工業職業學校校長，張效良爲台灣省立屏東師範學校校長。此令。

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統令

五十年七月五日

任命張紫常爲中華民國駐尼加拉瓜國特命全權公使。此令。

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠
外交部部長 沈昌煥

總統令

中華民國五十年七月五日
(五十)台統(一)義字第二五五二號

受文者 司法院

一、五十年六月二十八日(50)院台參字第二六二號呈：「爲據行政院呈送永隆輪船公司等代表人林有開等因與中輪改航高港航線事件，不服行政院所爲之再訴願決定，提起行政訴訟一案判決

書。檢同原件，呈請鑒核施行。」已悉。
二、應准照案轉行。已令行政院查照矣。

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統令

中華民國五十年七月五日
(五十)台統(一)義字第二五五二號

受文者 行政院

一、司法院五十年六月二十八日(50)院台參字第二六二號呈：「為據行政院呈送永隆輪船公司等代表人林有闈等因與中輪改航高港航線事件，不服行政院所為之再訴願決定，提起行政訴訟一案判決書。檢同原件，呈請鑒核施行。」
二、應准照案轉行。除令復外，檢發原附判決書，令仰該院查照。
附判決書三份

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統令

中華民國五十年七月五日
(五十)台統(一)義字第二五五三號

受文者 司法院

一、五十年六月二十八日(50)院台參字第二六三號呈：「為據行政院呈送森元洋線工廠代表人沈春生因營利事業所得稅事件，不服財政部所為之再訴願決定，提起行政訴訟一案判決書。檢同原件，呈請鑒核施行。」已悉。
二、應准照案轉行。已令行政院查照轉行矣。

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

總統令

中華民國五十年七月五日
(五十)台統(一)義字第二五五三號

受文者 行政院

一、司法院五十年六月二十八日(50)院台參字第二六三號呈：「為據行政院呈送森元洋線工廠代表人沈春生因營利事業所得稅事件，不服財政部所為之再訴願決定，提起行政訴訟一案判決書。檢同原件，呈請鑒核施行。」
二、應准照案轉行。除令復外，檢發原附判決書，令仰該院查照轉行。
附判決書三份

總統 蔣中正
行政院院長 陳誠

行政法院判決

五十年度判字第參拾捌號
五十年六月三日

公告

原告 森元洋線工廠

代表人 沈春生 住同

訴訟代理人 邱朗光會計師

被告官署 台北市稅捐稽征處

右原告因營利事業所得稅事件，不服財政部於中華民國四十九年一月二十日所為之再訴願決定，提起行政訴訟。本院判決如左：

再訴願決定訴願決定及原處分均撤銷。

事實

緣原告四十五年度營利事業所得稅，於結算申報後，經被告官署派員查核，認為原告所報產品重量，與實際重量不符，有虛增成本隱匿所得情事，予以逕行決定課征。原告不服，依法申請復查，經被告官署復查決定，飭其所屬延平分處於四十七年十二月十六日以北市稽延

(一) 律第二二八七號通知送達原告，原告仍不甘服，一再向台灣省政府及財政部提起訴願，均經決定駁回，復提起行政訴訟到院。茲摘錄原告被雙方訴辦意旨於次：

原告起訴意旨略謂：(一) 被告官署於四十七年三月十三日派延平分處稅務員黃展鴻前往台北市鄭州街一帶搜索本廠商標 550 560 580 車線產品，携回辦公室公開拆開過磅，將上述產品淨重呈報在案。原告自信其結果必與原告工廠申報產品重量相符，惟聞被告官署卷內，已將前項調查報告抽去不附原卷，請予追查。該稅務員當日係向台北市鄭州街九一號今泉西裝材料行及中正路一八二二號瑞華行提取原告工廠之產品，經取有該行等切結各一紙及統一發票二張提證。此點訴願再訴願決定均避不置議，不無偏袒，應請被告官署詳細答辯。(二) 原告工廠車線產品之重量，賬簿報表均有詳細紀錄，每月結算原料耗用量與申報產品重量完全相同，茲提供實品及賬表作證。(三) 原告四十五年 550 車線每打售價一九·七九元，560 車線每打九四·一六元，580 車線每打四五·一九元，比較改組為森元洋線股份有限公司之四十六年 550 車線每打售價一六·九三元，560 車線每打七二·〇〇元，580 車線每打四一·三二元，(均詳提證之銷貨賬統一發票) 高出 9% 至 13%，其產品重量，自較該公司為重。(四) 原告工廠四十五年底結束廢止申報，並無 550 560 580 車線存貨，有申報書表存案可稽。(五) 被告官署派員於四十六年四月十六日向森元洋線公司抽查 550 560 580 車線重量，與該公司賬表紀錄完全相同，附呈公司賬簿十三本及成本計算表為證。(六) 森元洋線公司為法人組織，於四十六年開業，為推廣營業，減輕產品重量，減低售價，乃其營業方針。原告工廠係合夥組織，已於四十五年底結束廢止營業。法律上一為營利法人，一為合夥營業人，乃兩個營利機構，所負責任不同。被告官署遽以該公司產品重量視為原告工廠產品重量，於法於理，均屬不合。(七) 查被告官署派員抽查森元洋線公司產品重量，原由該公司蓋章出具切結書，審核員於次晨迫令原告工廠照該公司切結書原本抄錄蓋章出具切結書，申言僅作參考之用，並無他意，原告工廠以公務員當無欺民之處，乃予蓋章，詎竟以此認為原告

工廠產品車線之申報重量不符，剔除耗用材料，自當予以否認。上項森元洋線股份有限公司原具之切結書，現仍保存呈財政部再訴願案作證。(八) 原告工廠四十五年停業，被告官署四十六年四月十六日抽查森元洋線公司產品 550 560 580 車線，自係貼用公司商標，與原告工廠無涉。查稽征機關對違章案件之證據，無不扣留查辦，本案商標紙若為原告工廠商標，豈有不予扣留。且在該公司工場內提取之產品，亦斷無貼用原告工廠商標之理。足證被告官署對商標紙之主張為不實。又所稱該廠在場會計承認為工廠產品一節，不無捏造證言之嫌。查抽查產品時，原告工廠會計根本不在現場，本案經台灣省財政廳 46、7、25、財一字第 3686 號令被告官署查明辦理後，審核員室派員向原告工廠會計訊問：「抽查產品是貼工廠商標嗎？」答：「非本人經管事項記不清楚。」(大意如此) 如何筆錄，權在訊問之審核員，原告自難承認。(九) 再訴願決定，對原告所陳被告官署延平分處派員前往台北市鄭州街中正路搜索原告工廠產品過磅調查報告，何以隻字不提。此項報告，相信必可證實原告工廠產品之重量，竟予忽視，不無率斷之處。(十) 森元洋線董事長、會計，仍為原告工廠之負責人，乃原告改組公司與新股東協議之條件，該公司地址工場，係接管原告工廠者。訴願再訴願決定，均憑被告官署答辯書之主張為依據，有失行政救濟之立法意旨。總之，本案被告官署剔除耗用原料二六九、八九二·四二元虛增之所得額應予撤銷。原告工廠四十五年所得額，應以二五、四一五·七四元計征其所得稅等語。

被告官署答辯意旨略謂：原告起訴意旨稱：本案爭點在於確定審查員抽查之產品，是否為原告工廠產品。茲將調查經過論列如次：查原告四十五年度營利事業所得額，原結算申報虧損，經實地抽查後發見其成品重量與實際重量不符。經本處所得稅查定會議決議予以逕行決定課征。嗣原告陳情：以工廠原係合夥組織，於四十五年底結束，改組為森元洋線股份有限公司，於四十六年一月一日成立，並開始營業，審核員張寅所抽磅之產品，係公司製品，非工廠製品，一為合夥營業人，一為公司法人，乃兩個營利機構，以該公司產品規格，作為工廠產品規格，於法於理，均屬不合，請求准予重新調查課稅。經查原告

係運行決定，所請重核一節，核尚符合廳令重核規定要件，乃予以受理，並派員重查，經重查人員簽報稱：據原審核人員張寅炳稱：查原告工廠四十五年度營業所得稅額，係申請虧損，審核其製造成本，頗有疑問，為瞭解實情，乃前往該廠實地抽磅其成品重量，因該廠已於四十五年底結束，自四十六年起，改組為股份有限公司，改組後之負責人，仍為森元洋線工廠之負責人，而該廠期未存貨，又已售罄，推當時樣品櫃內，尚遺留該工廠之樣品，並粘有該工廠商標，計計50#50#80三種車線各數打，經過磅後，當場由該廠負責人按所磅實際重量自願具結認證在案。該廠聲稱：當時所磅為公司之製成品一節，核與事實完全不符。復據同時在場過磅之該廠會計吳錦標稱，當時過磅之50#50#80三種車線所粘商標係工廠而非公司。依據雙方所稱，當時抽磅情形，過磅產品所粘商標係工廠所有而非公司所有，殆無疑義。而其工廠之組織，雖已變更，其地址設備等均仍為森元洋線工廠之原址及其設備，當時所抽磅之產品，又為樣品櫃內遺留之該廠樣品，且粘貼森元洋線工廠商標，並經負責人會同在場抽磅具結認證在案。是其產品係屬工廠產品，至為明顯。該原告竟於事後諱稱為公司產品，乃屬虛言掩飾，應無可採，原處分並無不當等語。原告補充理由略謂：關於稅務員黃展鴻搜索車線實際過磅重量之報告，被告官署答辯隻字不提，意圖逃避責任，仍請命其就此部分詳為答辯，以明事實。謹再補陳物證理由如次：(一)原告工廠四十四年度下期申報所得額產品重量，計50#為四·二五兩，50#為一一·五一兩，80#為一一·三二兩，業經被告官署查核認定，有中報查賬索可稽，核與原告工廠四十五年度申報產品重量完全相同。(附原告四十四年度下期成本計算表全部及同期帳簿八本)(二)被告官署四十六年四月十六日過磅之50#50#80車線產品，確為森元洋線股份有限公司所有，非但有該公司帳簿，成本計算表，統一發票存根呈案可證，茲再檢該公司產品實物50#50#80車線各兩個為證。該公司之產品，何能述指為原告工廠產品，迫令以原告工廠名義具結，公務員執行職務，似不忠誠。(三)原告工廠為合夥組織，森元洋線股份有限公司為法人組織，非但組織不同，其股東亦不盡同，何能混為一談(附合夥契約公司章程及股東名簿)。(四)四十六年四月十六日被告官署過磅三種車線時，會計吳錦標根本不在現場。(檢附吳錦標切結書)又被告官署對於商標紙之重要證據，豈有不加

扣留之理。衡之常情，亦知為被告官署捏造之證言，不足採信等語。被告官署再答辯意旨略謂：(一)原告補充理由由第一點，營業人製造產品之重量，每年自應按實核定，不得以上年度查定之規格，推斷次年度而迥異，每年自應按實核定，不得以上年度查定之規格，推斷次年度中報之成本。(二)其第二、四兩點，被告官署在原告答辯書內已有明確之申述，且經該廠具結認證在案，不再贅述。(三)其第三點該森元工廠與森元公司既為二獨立之營業單位，其生產產品及商標，自應有極明顯之區別，斷無公司之出品仍用工廠名義及商標之可能。其被查獲部分，既為工廠之商標，自屬工廠所有，要無疑問等語。原告第二次補充理由略謂：關於稅務員黃展鴻過磅產品重量之報告，經原告起訴狀指證，被告官署原答辯，對之隻字不提，又經原告第一次補充狀再予指證，乃被告官署之再答辯書，仍未對此加以答辯，而第二點所稱已在原告答辯書中述一節，豈非自欺欺人之論。原告對人、時、地均予明白提證，被告官署對此不予答辯之用意何在。其故意不理之態度，應加糾正。對於再答辯第二點，辨正如次：(一)原告工廠四十四年度下期被告官署查定之產品重量與原告四十五年申報產品重量完全相同，為被告官署所不否認之事實。(二)被告官署所稱具結認證一節，核與原告起訴書所主張之事實不符。(三)其所稱獲案有原告工廠商標之產品一節，絕無其事。被告官署如有查獲原告工廠商標產品，請其舉證等語。被告官署第三次答辯意旨略謂：本案前經先後答辯並檢同原處分全卷電請督核各在案。原告第二次補充理由所述，徒以空言指摘，前已答辯不再贅敘。被告官署對本案原查定之理由，與原告答辯略同。是根據該項當場實地抽查並經該廠具結認證之資料，核算其成本，自無不當等語。原告第三次補充理由略謂：原告工廠一再主張稅務員黃展鴻搜查工廠商標之三種車線，其除去木芯過磅結果，與本廠申報該項產品淨重完全相符，被告官署在復查決定，訴願及行政訴訟等答辯，均無爭執之表示，原告已依民事訴訟法第二七七條之規定舉證，請依法第二八零條之規定，認定原告主張之事實。被告官署呈案卷宗內，經原告訴訟代理人閱卷結果，其所屬延平分處稅務員黃展鴻於四十七年三月十三日搜索實品之調查報告，並未附卷，請予追究。被告官署四十六年四月十六日抽查時，原告工廠早已停業，所抽查者，自屬公司產品之

重量。當時係由該公司具結，次日被告官署迫令原告工廠照該公司切結繕寫蓋用工廠印章均經原告於申請復查書，訴願再訴書及行政訴訟狀內敘明該項事實，被告官署之答辯，亦無爭執之表示，請依法認定。被告官署在森元洋線公司樣品櫃內查出之 50 號 80 號車線，自屬該公司產品，絕無貼用原告工廠商標之理，迭經原告於書狀內否認在卷，除非被告官署依民事訴訟法第二七七條之規定舉證，否則原告之主張，應予採信等語。

被告官署第四次答辯意旨略謂：查原告第三次補充理由所述，徒以空言指摘，並無新發見之理由，除前已答辯在卷外，不再贅述等語。

卷查本件原告四十五年度營業所得稅，於結算申報後，原經被告官署查賬員核定其所得額為二五、四一五、七四元，旋復經被告官署派審核員張寅忻、鄭永生於四十六年四月十六日在森元洋線股份有限公司就地抽磅其車線成品重量，取具切結書一紙，認原告有虛增成本隱匿所得情事，乃予逕行決定其所得額。原告不服，申請復查，被告官署復查決定，仍依據該審核員抽磅之結果，剔除耗用原料二六九、八九二、四三元，列入盈餘，再加查帳員原核定之所得額，飭由延平分處於四十七年十二月十六日以北市稽延(一)字第二二八七號通知核定所得額為二九五、三〇八、一七元。原告聲明不服之理由，係謂該審核員抽磅之車線，係森元洋線股份有限公司之產品而非原告之產品，當時過磅淨重，計 50 號為三、八兩，80 號為一〇、六兩，80 號為九、六兩，均較原告產品為輕，而與森元洋線股份有限公司賬表所載之重量相符。原由該公司具結證明，審核員於次日迫令原告工廠負責人照該公司切結原本抄錄蓋章另具切結書，云作參考之用，並無他意，鉅竟以此認為原告產品車線之重量與中報者不符，剔除耗用原料等語。對於原告名義出具之切結內容暨審核員所稱車線上粘用原告工廠商標及被告官署引用會計吳錦標有關車線商標之談話，均予否認，堅請被告官署就此答辯舉證。經本院就上開事實，迭次通知被告官署切實辨明。據其 49、9、24、北市稽所字第六七二六八號代電略稱：「自始即以該廠四十六年四月十六日所出具切結書為核定之依據」，「抽查之三種車線當時未加扣留」，「該廠會計吳錦標之談話並未予以紀錄」，「原告狀稱審核員令其出具具有關產品重量同樣而原由森元洋線股份有限公司所具之切結書一節，因原審核員張寅忻、鄭永生均

已離職，而原案內現無此項紀錄」等語。查原處分卷內，固附有以原告名義於四十六年四月十六日所出具之切結，惟核與再訴願卷附森元洋線股份有限公司名義所出具之切結，內容既完全相同，即筆跡及紙張，亦屬同一。更經本院傳喚吳錦標到院具結證稱：「三十四年進入工廠，四十六年起在公司，仍任會計，四十七年七月自己離開的。」「此事(指審核員抽查)我聽說過，但不在場。」「我絕對沒有講過是工廠商標的話。」切結書「是以公司名義出具的，第二天打電話來要求切結書改由工廠出具，當時我回公司，本公司劉業務員正從外面換過切結書回來。」「抽查車線之後，稽征處打電話叫我查核員室問我抽查之產品上是粘工廠的商標嗎，當時我答復非本人經管事項，記不清楚，這是大概的意思，好像記得做過筆錄，好像叫我簽名蓋章後回去，但筆錄我沒有看」等語。參以被告官署上開代電聲復之情形，對於抽磅之三種車線，既不能提出以證明其粘有原告工廠商標，對其引用之吳錦標(原任原告工廠會計)談話謂抽磅之車線粘有原告工廠商標一節，又不能提出筆錄，以實其說，甚至對於其主張該切結書係於抽磅當時由原告負責人出具而非原由森元洋線股份有限公司出具事後始飭令原告照錄出具一節，亦無法舉證，自難信被告官署審核員在森元洋線股份有限公司抽磅之三種車線，係屬原告之產品，而應認原告之所主張係屬真實。況查原告主張被告官署所屬延平分處稅務員黃展鴻曾於四十七年三月十三日向台北市鄭州街今泉西裝材料行及中正路瑞華行搜取原告工廠商標之 50 號 80 號車線產品，携回拆除木芯過磅淨重之結果，必與原告工廠申報產品之重量相符一節，經本院迭命被告官署切實聲辯，據其於前開代電復稱：「卷內尚無此項紀錄」。本院為求詳實，經傳集今泉行負責人謝今泉、瑞華行負責人江嘉生及稅務員黃展鴻到庭訊問調查。據謝今泉、江嘉生結證當日曾分別以 50 號及 80 號森元工廠出品之陳貨各半打售與被告官署之來人。又據稅務員黃展鴻證稱：「當天(指四十七年三月十七日)先延平北路賣車線的店舖去找，因為沒有森元洋線工廠出品之車線，轉到中正路，向瑞華行買到 50 號車線六個，又到鄭州街今泉西裝材料行取到 80 號車線各半打，」取回過磅，記明重量，製作調查報告，連同拆過的證物，送總處第一課，當時車線上粘有該工廠商標各等語。本院屢經通知被告官署將上項調查報告及證物原件，一併送院核辦。據被告官署 49、12、21、北市稽一所字第九八九一〇號

代電復稱：案經轉據稅務員黃展鴻報告（搜求車線經過與上開證言略同）尾稱：『將來證所得實際重量作成報告，並將該證物附於報告中，連同原查賬報告呈核後，交由經辦所得稅案件人員於47、3、21、以移字第三五九號移送第一課（總處）簽收，簽收人員於47、3、21、在案。』並據被告官署於文內請將原送案卷發還俾便查復等語。此後被告官署初則向台灣省政府訴願委員會行查，繼則呈請台灣省政府查明將另一有關案卷發還，終無頭緒。最後又請本院查明省訴願委員會檢送案卷中有無該項原調查報告及證物原件，當經本院通知訴願卷內，查無該項證件。頃據被告官署五十年五月二十四日北市稽一所字第五一七一七號代電，略以本案已無其他案卷可資檢送等語。是原告主張被告官署延平分處稅務員曾於四十七年三月間在台北市面上搜集原告產品之車線携回過磅，確有其事，且經該稅務員將過磅所得重量，作成報告呈核。如果該項過磅結果，與被告官署審核員在森元洋線股份有限公司抽磅之結果相符，被告官署自當據以為原告處分之依據，茲被告官署既就此不能提出任何卷證，自不能不信原告主張謂此項搜集所獲之車線重量，係與原告原申報者相同。按原告合夥組織之工廠，已於四十五年底結束，自四十六年起改組為森元洋線股份有限公司，無論其主體已屬各別，尤不能以四十六年後該公司之產品，認係四十五年間原告之產品，進而認為原告申報之產品重量不實，係屬虛增成本，隱匿所得。被告官署原處分（即復查決定）所依據之事實，既非真正，其處分自不能謂無違誤。訴願及再訴願決定未能注意及此而遽予維持，亦有未合，應予一併撤銷，由被告官署重為合法適當之復查決定。原告之訴為有理由，爰依行政訴訟法第二十三條前段，判決如主文。

行政法院判決

五十年度判字第叁拾玖號
五十年六月十日

- 原告 永隆輪船公司 設台灣省高雄市臨海二路十五號 右
- 代表人 林有闓 住同
- 原告 德生輪船公司 設同右省市路八號 右
- 代表人 蘇崇茂 住同
- 原告 光華輪船公司 設台灣省高雄市鼓山一路三十九號 右
- 代表人 李漢川 住同

原告 光和輪船公司 設同右省市路六十九號 右

代表人 顏春木 住同

原告 建通船務行 設台灣省高雄市臨海二路八號 右

代表人 林泰商 住同

原告 大德航業公司 設台灣省高雄市鼓山一路三十九號 右

代表人 毛振聲 住同

原告 萬順船務行 設台灣省高雄市濱海一路二十號 右

代表人 陳其鳳 住同

被告官署 交通部

右原告因與中輪改航高港航線事件，不服行政院於中華民國四十九年十二月二十九日所為之再訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如左。

主文
原告之訴駁回。

緣原告均以經營輪船為業，其所有之小型輪船，先後均經被告官署核准航行於高雄至香港航線，現因被告官署復核核准原告航行於基隆航線之興中輪改航高港航線，原告認為高港航線貨運原有航輪已足敷運輸，無需增輪行駛，被告官署不應復核准興中輪航行高港航線，乃先後向被告官署及行政院提起訴願及再訴願，均被駁回，又向本院提起行政訴訟。茲將原被告訴辯意旨，摘錄於次。

原告起訴意旨略謂：（一）查我政府為維護航業，發展交通，以免各航商因航線短狹作惡性競爭，致影響航業前途發生危險，因有「輪船業監督章程」之訂定，行之數年，成效卓著，各線班輪，亦均遵規規定，未敢違越，不料基隆港航線之興中輪恃有特殊背景，希圖染指高港航線，因見高港航線班輪慘淡經營，披荆斬棘之後雖稍有一線生機，然積年虧累，筋疲力盡，竟處心積慮，乘虛而來，欲為一網打盡各班輪之計，嗾請改航高港航線，經被告官署洞燭下情，於去歲批駁不准。原告方慶喘息稍定，安心經營，詎知日前忽奉全國船聯會小型輪船聯營處四十九年六月一日（49）聯船字第二二四號函通知，被告官署忽又改變初衷，准予興中輪專航高港航線。原告聞訊之餘，羣情惶惑。查興中輪為招商局及廣東省政府所共有，廣東省政府既因淪陷撤退，並無政務可言，依理該輪應交招商局經營，不容私人佔據。乃主管航業之被告

官署不行使監督權，令其交與招商局，而聽容私人佔有，已屬有背職責。且招商局於四十八年七月三日曾以(48)會字第四九二〇號代電陳明被告官署，略稱「該輪前後出租，均由廣東省政府單獨辦理，事前未徵招商局同意，請求被告官署咨轉廣東省政府辦理共有登記，及共同辦理出租手續，並認光華等六輪船公司請求承租該輪，仍行駛基港韓線，條件允當，擬予同意，否則招商局主張會同廣東省政府將該輪在台標售，按股分攤價款等語。是與中輪之共有人招商局不滿廣東省政府之獨斷獨行私擅處分，語意顯明，且認定原告之要求承租仍走基港韓線，所提條件，亦稱允當。乃被告官署對於招商局之上開代電，未予置理，偏頗之情，昭然若揭。查與中輪業已出租華通船務行，如有請求，應以該船務行或共有人之招商局為之。不應由前廣東省政府主席薛岳以私人名義，出而干請，被告官署不明請求人之身份是否恰當，竟徇其請求，予以批准，尤難折服。(二)按輪船業監督章程第三條規定，「本章程所稱定期輪船，係指在一定之航線內攬載客貨，依一定日期班次航行之輪船而言。」而各線班輪，均須航政官署轉呈被告官署核准，始得航行，亦為該章程第八條所明定。被告官署依據上開規定，對全國船舶，歷來均有分線營運之決策，藉使各港口之客貨運輸，均獲良好配合，以免偏廢，實非無見。其有客貨擁擠，原有輪船不敷運載，方能調配別線船隻協運，但應以不妨礙定期輪船業為主，亦有上開章程第十一條之明文可據。即被告官署四十五年七月七日交航(45)〇五七二九號令，亦載高港線除核准航行高港線之輪船外，其他輪船，非經特准，不得以何理由出航。查高港線係核定海生光和海福德明僑航中孚海安遠東泰順等九輪，而與中輪係定行駛基港韓線，港線分明，不容侵混。且被告官署核定各輪航線，係以小型船隻航行近距離中型船隻航行較長航線，以符航行性能及成本之經濟原則。故五百噸以下為高港線，五百噸以上為基港韓線。被告官署於前歲與中輪請改航高港線，業經認為不合，不予照准，今又突予照准，前後措置矛盾，謂非徇情，孰能信之。況高港線各輪，均未滿載，已於四十九年六月七日，依據貨物數量，列表陳明行政院各機關，並將副本抄送被告官署在案。似此情形，並無添輪必要，確無上開章程第十條規定之情形。而依據同章程第十一條，亦須不妨礙定期輪船業為主。乃與中輪既屬七百餘噸之輪船，依照上述，原應航行基港韓線，不此之務，而捨己耘人，竟參加高港線，希圖以船大載多，

廉價競爭，必欲消滅高港線各班輪而後快。不但在高港線營業清淡之時，該輪裹足不前，茲以貨載較增，較可挹注，竟妄思染指，已非情法之平。且即如高雄港務局所稱各節，亦無貨運擁擠情形，非增輪不可。況建通萬順兩船務行，已遵照被告官署汰舊更新辦法，各向日本訂造新輪一艘，建通公司之建華新輪，已於四十九年十月間參加航行，亦無調駛別線輪船必要。又即使客貨待運，亦祇能依該章程第十條規定，准予臨時協運，且應依第十一條規定，不妨礙定期輪船業，斷不能推翻上開章程及被告官署去歲不准與中輪改航之決定，忽予批准。又況高港貨運並不擁擠，既無臨時協運情形，尤無增加班輪聽任與中輪更改航線之理。(三)查與中輪係航行基港韓線，多為外輪承運，實因國輪過少，商家無法託運，有基隆市進出口公會分呈被告官署及外貿會之文件可稽。且基港韓線貨多輪少，多讓外輪承運，亦經原告於四十九年六月七日呈內，列表證明，該與中輪不就原有航線努力與外輪一爭短長，藉以減少國家漏卮，竟見異思遷，不惜憑藉勢力，損人利己，不但侵害原告權益，且屬違反法令。查被告官署批准與中輪專航高港線，當係根據高雄港務局之呈復。徵論該局係被告官署所轄機關，純係秉承意旨，其呈復不足採信。且該局航線調查委員會開會審議時，既未徵詢高港線各班輪意見，又未調查高港線貨運數量，是否有增調別線輪船必要，已屬有失調查職責。況該調查委員會對於輪船業監督章程第三條第七條第十條第十一條各規定，暨被告官署四十五年七月七日交航(45)〇五七二九號令之內容，均未加以審酌，以決定與中輪之改航是否合於上開法令，徒以與中輪曾參加本線協運及為本籍港輪船，以及載貨量在七百噸以上，與汰舊更新計劃相若為詞。夫既曰協運，則協運之後，照章應駛原有基港韓線，不得鵲巢鳩佔，久假不歸。船籍港雖在高雄，然前以高港線艱難困苦之時，該輪又捨之而他去。且斟酌各輪情形，分線營運，為政府既定決策，並無船籍港在高即可在高港線航行規定。與中輪並非新造而係舊輪，引據汰舊更新計劃，已屬比擬不倫，而五百噸以上不合航行高港線原則，又如上述，更難予以推翻。該高雄港務局不遵守輪船業監督章程及被告官署明令，竟就法外範圍外曲為與中輪設詞矇騙，實非我法治政府所應出。雖高港線貨運較昔為多，但輪船已因需要增加，足以應付，有上開呈文附表可證，並無增調輪船之必要等語。

被告官署答辯意旨略謂：(一)查高港線貨運逐年增加，船舶供應，

亦係陸續申請加入，如四十年度行駛該線之小型輪船僅二三艘，迨至現時，已增達十餘艘之多。至所謂高港線基港韓線分線營運，雖為被告官署所主張，但核定各線之船隻，係以貨運需要而予以調整。再查定期輪船，依「輪船業監督章程」第三條，「本章程所稱定期輪船，係指在一定之航線內攬載客貨，依一定日期班次航行之輪船而言。」同章程第十五條，「班期決定後，應呈報主管航政官署備案。嗣後非經呈明事故，聲請核准，不得擅自變更。」依照上開兩條之規定，所謂定期輪船，必需達到「一定日期」與「固定班次」之要求，無論客貨多少，均須「按時」「按班」開航，不得擅自變更。而現時航行高港線之船舶，既不能確定其一定日期，亦無固定班次，每月因貨運多少與適應實際需要而變更。是原告所有行駛高港航線之該項船舶，均非定期船性質。(二)查基港韓線因英商四川輪船經常行駛，在香港有固定碼頭，裝卸便利，該輪噸位大性能優良，且為定期班輪，無論貨載多寡，如期開航，而資本雄厚，不虞虧蝕，故出口貨運，多為該輪承運，而非國輪所能競爭。且行駛基港線船隻，除與中輪外，尚有國字和順德和等輪，該三輪經常貨運情形亦不佳，而國字輪亦不經常行駛此線，足證基港韓線貨運多為外輪攬載，並非船隻過少，係因我方航運條件欠佳，不能與外輪競爭之故。(三)查與中輪申請航行高港線，經依照規定，發交高港港務局於四十九年五月七日呈復，該局航線調查委員會召開之第六次會議審查意見，與中輪在四十九年三月份行駛高港線五航次，四月份又行駛四航次，該局鑒於該輪性能噸位適合該線現時需要，且有上項運輸紀錄，故先准予參加行駛。此純係根據貨運之需要與該輪之能適合現時需要而准予航行。被告官署處理本案，並無違法，請駁回原告之訴等語。

理由

按「各航線應需輪船數量噸位多寡，由主管航政官署隨時切實調查統計，並交航線調查委員會審查後製成報告，呈請交通部核辦。」為輪船業監督章程第七條所明定。本件原告均經營航行於高港香港線(高港線)之小型輪船，四十九年四月間，有前廣東省政府主席薛岳，據華通船務行之請求，函請被告官署准許原航行基港韓線之與中輪經常航行高港線，(廣東省政府為該與中輪之共有人，華通船務行則為該輪之租用人)經被告官署令交高港港務局提該局航線調查委員會研議具報，旋據該局呈復檢附該局航線調查委員會四十九年四月三十日第

六次委員會議紀錄，略以「與中輪現在參加高港線統運情形，三月份行駛五航次，四月份行駛四航次，就事實觀之，其現行駛航次已與該線班輪行駛班次同其需要。」該輪為本籍港船，過去原曾行駛高港線，其間雖有改駛台港韓線，但仍經常在高港線協運，現高港線汰舊更新計劃，新建船舶所擬載貨量均在七百噸以上，與與中輪載貨量相若，如其他新船將來可接替原有船隻行駛該線，而本港籍與中輪之性能噸位，既適合該線現時需要，似應先准予參加行駛」等情。被告官署遂據以核准與中輪專航高港線。按之首開章程規定，被告官署此項核准行為，應非無據。查關於各航線應需輪船數量噸位多寡，依首開章程規定，主管航政官署既有調查統計而向被告官署陳述意見之職權，而關於航線調查委員會之審查方法，法令上又無限制，則原告自不能以高港港務局航線調查委員會未徵詢原告等之意見，即指摘其審查方法不合，尤不能憑空指其未調查高港線貨運數量，而謂高港港務局依法令所賦職權而為之調查呈報，係屬秉承被告官署之意旨，不足採信。又高港港務局該項職權之行使及被告官署之「核辦」，原不以船舶所有人或使用人之請求為前提，是原告指摘本案請求人身分不合，當毋庸予以審酌。再原告經營之各輪船，其航行均無一定日期及一定班次，與同上章程第三條所規定之定期輪船意義不合，原告自不得援引同章程第十條及第十一條，而指被告官署核准與中輪行駛高港線，係屬違反上開兩條規定，妨礙定期輪船業之權益。至被告官署四十五年七月七日交航(45)〇五七二九號令，其第三項係指示除核准航行高港航線之輪船外，其他輪船非經特准，不得以何理由申請出航。被告官署茲核准與中輪航行高港線，尤難謂與該令指示相違。關於原告主張五百噸以下船舶航行高港線，五百噸以上船舶應航行基港韓線一節，查無何項法令之依據，原告殊不能以與中輪係五百噸以上之船舶，而謂被告官署核准該輪航行高港線係屬違法。至於被告官署該項核准行為，是否適合公益，則屬處分適當或不當之問題。按行政訴訟，僅對違法處分始得提起，為行政訴訟法第一條所明定。原告其餘指摘被告官署該項核准為不當各節，自非在本件行政訴訟中所得主張。總之，被告官署核准與中輪專航高港線之原處分，於法令既無不合。原告起訴論旨，難認為有理由。

據上論結。本件原告之訴為無理由，爰依行政訴訟法第二十三條後段，判決如主文。