法學士檀埜礼助著

國際貿易論

東京博文館藏版

叙

帝國現今の社會に於て、智識と實際との間に礙壁あるは最も憂ふべきことなり。學者は理屈三昧に耽りて實利を輕んじ、商賈は金錢の尊むべきを知りて條理を省みず。之を歐米の學者が實務を須知し、商賈が學理を研究するに比す、豈に雲泥の差なからんや。蓋し學理と實際とは相竢て文明の進歩を促すものにして、東西道を異にすべきものにあらず。

國際貿易に關する著書尠からずと雖、學理の講義に非ずんば實務の案内に過ぎず。本書の目的は商賈に理論の一斑を供すると共に、學者に研究の資料を給せんと欲するに在り。著者の淺見目的の萬一を僥倖するを得ば望終る。

希くは看官教を給り、他日國際貿易論の大成を幇助せられ

んとを。

明治卅四年十二月十五日神奈川の寓居に於て

著者識

國際貿易論目次

第一篇　總論……一
第一章　國際貿易の觀念……一
第二章　國際貿易の沿革……三
第一節　沿岸貿易時代……三
第一款　太古時代……三
第二款　中古時代……四
第二節　遠洋貿易時代……五
第一款　近古時代……五
第二款　近世時代……六
第三章　國際貿易の趨勢……六
第一節　歐洲商業政策の變遷……六
第二節　海權と貿易……一〇

第三節　勢力範圍と利益範圍……一二
第四節　國際貿易の比較……一四
第一款　十九世紀の國際貿易……一四
第二款　各國の最近貿易額……一六
第四章　帝國の國際貿易……一九
第一節　帝國國際貿易の沿革……一九
第二節　帝國國際貿易の趨勢……二一
第一款　貿易價額の增進……二一
第二款　貿易對手國の變遷……二七
第三款　重要商品の消長……三〇
第二篇　國際貿易の形式……三五
第一章　國際賣買……三五
第一節　賣買の種類……三七
第二節　賣買の條項……三八
第一款　品質……三八
第二款　價額……四〇
第三款　引渡……四二
第四款　支拂……四四
第三節　商品の評價……四五
第四節　賣買に關する法律……四八
第一款　賣買の成立……四九
第二款　賣買の效力……五二
第一項　買主の權利……五三
第二項　賣主の權利……五九
第二章　檢出……六三
第一節　注文……六三
第二節　荷造……六六

第三節　積込……七〇
第四節　海上保険申込……七二
第五節　通關……七四
第六節　産地證明書……七七
第七節　送狀……七八
第八節　荷爲替取組……八五
第三章　輸入……八八
第一節　取引開始……八九
第二節　書類の整備……九〇
第三節　代金支拂……九二
第四節　引取……九三
第五節　通關……九七
第一款　稅關……九七
第二款　關稅……一〇〇

第一項　關稅の概念……一〇〇
第二項　關稅の賦課……一〇三
第三款　貨物の輸入……一〇七
第一項　普通貨物の輸入……一〇七
第二項　旅客携帶品及小包郵便の輸入……一一三
第三項　罰則……一一五
第四款　貨物の藏置……一一六
第一項　假置場……一一六
第二項　貨物の收容……一一八
第三項　保稅倉庫……一一九
第五款　回漕……一二三
第六款　異議訴願……一二四
第一項　異議……一二四
第二項　訴願……一二六

第三篇　國際貿易の機關……一三〇

第一章　海運……一三〇

第一節　海運と貿易……一三一

第二節　海運の趨勢……一三五

第三節　帝國の海運……一四七

第四節　海上運送契約……一五二

第一款　總則……一五三

第二款　當事者の權利義務……一五八

第一項　備船者及荷送人……一五九

第二項　荷受人……一六八

第三項　船舶所有者……一七〇

第四項　船長……一八〇

第三款　運送賃……一八七

第四款　船荷證券……一九二

第一項　船荷證券の發行……一九二

第二項　船荷證券の記載事項……一九四

第三項　船長と船荷證券所持人との關係……一九七

第四項　船荷證券の效力……一九九

第五款　運送契約の終了……二〇三

第五節　共同海損……二〇四

第一款　共同海損の意義……二〇五

第二款　共同海損の負擔……二〇八

第三款　共同海損の精算……二一一

第二章　海上保險……二一四

第一節　海上保險の意義……二一四

第二節　海上保險の沿革……二一七

第三節　海上保險契約……二二一

第一款　海上保險契約當事者……二二二
第二款　被保險利益……二二四
第三款　航海に關する偶然の事項……二二六
第四款　損害の塡補……二二八
第一項　損害塡補の範圍……二二九
第二項　損害塡補額の決定……二三一
第三項　責任の終始……二三四
第四項　保險者の負擔せざる損害又は費用……二三六
第五款　委付……二三八
第一項　委付の條項……二四〇
第二項　委付の手續……二四二
第六款　保險料……二四五
第七款　海上保險證券……二四八
第八款　海上保險契約に效力を及ぼすべき事項……二四九

第三章　外國爲替……二五三
第一節　外國爲替の意義……二五三
第二節　爲替相場……二五四
第三節　外國爲替の作用……二五九
第一款　送金爲替……二五九
第二款　電信爲替……二六一
第三款　逆爲替……二六二
第四款　荷爲替……二六三
第一項　輸出荷爲替……二六三
第二項　輸入荷爲替……二六四
第四節　爲替の計算法……二六五
第五節　爲替の仲立……二六七
第四章　世界各國貨幣度量衡……二七〇

目次終

國際貿易論

法學士 檀野禮助著

第一篇 總論

第一章 國際貿易の觀念

貿易の起源

試みに地圖を展きて、世界を瞥見すれば、各國割據の狀態歷々として明かなり と雖ども、而して各國興亡の跡を探ね盛衰の基を究むるときは、錯雜紛紜人をして歷史の難を叫ばしむるものあり。古來幾多の英雄茲に鬪爭し、幾多の列國茲に興亡したりと雖ども、五大洲の面積は依然として存し、六大洋の範圍は森然として變ぜず、十億の人類陸に耕し海に漁す。蓋し人類は衣食住を以て生活要件となし、古來其需要を滿足せしむるに汲々たるは免るべからざることにして、有無相通ずるの現象は自ら貿易の起源をなせるものあるを見れば、貿易は人類の社會的生存の必要條件にして、時の古今を問はず洋の東西を通じて離る可らざるものなり。

國際貿易の發達

原始時代に於ては、社會の組織尚ほ幼稚にして、人類は個々獨立して生活を營み、自ら需要する所は自ら生産して之を消費し、毫も交換分業の方法を知らざりしを以て、貿易なる經濟的の現象は尚ほ萌芽の中に在りしと雖、社會の進歩と共に其組織完備し、交換分業は次第に行はれ、物々交換先づ發達して、漸々貨幣制度を設け、信用の制度確立して偉大なる貿易の發達を來せり。

國内貿易と國際貿易

由是觀之、有無相通ずるの始めは隣人に於てし、更に進んで隣村に於てし、其經濟的現象は極めて小區域に限られたるものなりと雖、人類は團結して社會的團躰となり國家的生存を營むに到りては、更らに大なる範圍に於て需要を充たさんとするの欲望を生じ、進んで隣國と有無交換の道を開くに至る。茲に於て乎國内に於て需要供給を計りし從來の狀態は、一歩を進めて國際的に需要供給を圖るに至りしものにして、沿革上より云へば國内貿易先づ發達し國際貿易は之に續て發達せしものなり。

國際貿易の研究

經濟學者が國際貿易は社會間の貿易にして、組織を異にする社會と社會との間に行はるゝ貿易なりと云ふは之を謂ふなり。

方今列國の交通益開け、科學の進歩と經濟機關の發達と相俟て、貿易上に於て

國際貿易の沿革は航通範圍により時期を劃せらる

は四海兄弟の實を擧げ、到處人生の需要を供給するを得るの便あると共に、其經濟的現象と實務の形式は之に準じて複雜なる狀態を呈し、優勝劣敗の原理は今や硝烟彈雨の裡に之を探らずして、通商貿易の間に顯はしむるに至れり。國際貿易の研究は、單に貿易者一個の問題にあらずして、實に國家生存の大問題なり。

第貳章　國際貿易の沿革

地球の四分の三は水にして、陸は僅かに其四分の一を充たすに過ぎず。從て國際的の交通は、水路によりて發達せしは歴然たる所にして、國際貿易の沿革は自ら海上航通の範圍によりて其時期を劃せらる。蓋し十五世紀に於けるコロンブスの亞米利加發見、ワスコダ、ガマの喜望峰回航は、貿易の範圍を擴張して、東半球を轉じて兩半球となし、沿岸航海を變じて遠洋航海となし、始めて貿易を以て世界的のものとなせるを以てなり

第壹節　沿岸貿易時代

第一款　太古時代

地中海時代

太古時代と稱するは、羅馬の滅亡前を云ふものにして、通商貿易は專ら地中海に瀕せるフヒニシア、カーセーヂ、グリース、ローマ等に限られたるを以て、學者は之を地中海時代と稱することあり。紀元前八百年頃に於ては、東洋の文明印度より西漸して、地中海の東岸に於けるフヒニシアに及べる時代にして、當時貿易の權を握り、續てカーセーヂは亞弗利加の北岸に於て、グリースは歐洲の南端に於て、前後して興起し、互に地中海の沿岸に勢力を逞ふせりと雖、カーセーヂ、グリース共にローマに滅さるゝに至り、其商權はローマの蹂躙する所となり、紀元後五百年ローマの滅亡に至るまで、貿易の範圍は地中海を出でざりしなり

バルヂック地中海時代

第二款　中古時代

中古時代は、ローマの滅亡より千五百年に至る千年の間を云ふものにして、其太古時代と異る所は、貿易の範圍擴張してバルヂック海に及びたるにあり。南に於ては伊太利の自由市府、北に在りてはハンザー同盟市府、各南北に割據して歐洲の商權を掌握したる時代なり。伊太利自由市府の貿易區域は、專ら地中海に存したりと雖、往々ヂブラルタル海峽を通過して、英吉利地方に達したることあり。又ハンザー同盟市府は、バルチック沿岸に沿ふて、北方の商權を掌握し、英吉利及諾威等に商店を設け、一時全盛を極めたり、現今に至るも尚ほ獨逸人をして「ハンザー」の歷史は海權の歷史なりと誇らしむるは之れが爲めなり

如斯古來地中海が全盛を極めたりし所以の者は、南北歐洲の通路となり、亞細亞亞弗利加に達する唯一の航路たりしに因るを以てなり、果然十五世紀に於る亞米利加發見と、喜望峯の廻航は、貿易の位地に非常なる變動を與へ、伊太利自由市府及びハンザー同盟市府の商權を殺きて、之を西班牙葡萄牙に移すに至れり

西班牙葡萄牙時代

第二節　遠洋貿易時代

第一款　近古時代

近古時代とは、一千五百年より一千八百年に至る三百年間にして、商業史上特筆大書すべき、亞米利加發見喜望峯廻航を以て始まる。一千四百九十二年コロンブスが亞米利加を發見するに至り、西班牙は米國航路を開き、殖民地を設け、專ら富源の開拓に力めたり。續て一千四百九十八年ヴァスコデ、ガマが喜望峯を廻航するや、葡萄牙人は專ら東洋の商權を掌握し、西班牙と相對して東西の天地を

兩分せしの觀ありき。其後西班牙人亦東洋に航し葡萄牙人亦米國に渡り、益貿易範圍を擴張したりしが、一千六百年に至りて和蘭、英吉利は、海權を膨脹して兩老大國を掃逐し、東洋に於ては和蘭專ら其權を握り、米國に於ては英吉利其權力を擅にするに至れり。是實に歷史上に於ては有名なるアーマダ艦隊全滅の時代にして、英國をして海上王たらしめたる基礎を開かしめたるものなり

和蘭、英吉利時代

第二款　近世時代

四海時代

近世時代とは、十九世紀以降今日に到る時代にして、歷史上に於ては北米合衆國の獨立となり、普佛の戰爭となり、國益の增加は科學の進歩と共に膨脹し、帝國主義の皷吹は、到處勢力範圍の扶殖に汲々たらしめ、西に於ては米國貿易の發達するあり、東に於ては太平洋貿易は、世界の人目を集中せしめんとし、アルプスの嶺頭より流出せる世界文明の源泉は、西に流るゝこと數千年、今や澎湃鞺鞳たる太平洋の水となりて、世界最後の興亡を茲に渦出せんとするに到れり。

第參章　國際貿易の趨勢

第一節　歐洲商業政策の變遷

歐洲商工業隆盛の起因

歐洲商工業の隆盛今日の如きに到りし起因を探究するに、由來素より遠しとは雖、其最も著しき發達を見たるは、實に佛國革命に始まる。佛國の革命は歷史家の所謂、佛國の革命に非ずして歐洲の革命なりき。然して佛國革命が、歐洲今日の物質的進歩を促したる所以のものは、自由平等の精神を全歐に皷吹せしが爲めにあらず、實に殖民地の領有、世界商業の覇權に關し、殆んど百五十年間に亘り、英佛兩國間に結んで解けざりし鬪爭の終局なりしが故なり。

重商主義

由來、國際貿易は一種の戰爭にして、一方に利するものあれば、一方に必ず損する者ありとの觀念は、多少の眞理を包含するのみならず、人をして絶對の眞理と信ぜしむるものなり。況んや殖民商業の競爭排外思想の瀰蔓せる十八世紀末に於て、政治上の勢力を國際經濟關係に使用するに到りしは、蓋し免るべからざる所にして、重商主義を以て唯一の武器となし、或は關稅を改革し、或は航海を保護して、國際貿易に輸贏を決するに到れり。然るに一千八百十五年佛國ウォーターローに敗るゝに及んで、英國は世界商業界の覇を唱へ、經濟の進歩と機械の

發達と相俟て、非常の隆盛を來し、其輸出入增加の割合は空前絶後の域に達せり

自由貿易主義

斯の如く重商主義は、久しく歐洲の經濟界を支配し來りしが、其反動として政治上の勢力と經濟關係との連鎖を、絶對に排斥する新主義發生し、人類は平等なり、商業は當事者双方に利益を與ふるものなり、然して國家の勢力は元より同等なれども、只自然の位置其他產物に異同あるの結果、攝理は平和に貿易すべきを示すものにして、政治上の勢力を以て國際貿易に臨むは、單に主義として誤れるのみならず、不法と云はざるべからずとの說行はれ、一千八百二十六年より一千八百六十年に至る國民經濟及び民法等の制定は、明かに其傾向を示せり。蓋し千八百十五年以來普佛戰爭に至る迄は平和相繼ぎ、各國間に蟠れる商業的猜疑心をして、發動せしむる餘地存せざりしに困るものあり。

英國に於ては十八世紀以來、ピットが自由政策を斷行したりし餘波を享けて、小心翼々之れが實行を說きしに過ぎざりしが、十九世紀の中葉に到りて自由貿易政策を確定し、ナポレオン三世亦寬大なる保護制度を採用し、露國の如き排外主義を採りし國にても、通商條約を締び自由貿易制度を樹立し、埃太利、獨乙、伊太

利の諸國は、無條件にて寬大なる通商條約を締結せり是れ實に一千八百六十年より七十五年に到る歐洲の觀念にして、世界萬邦は平等の位置を有し、凡ての人類は同等の權利を享有するに至りて、初めて永久の平和に近くを得べしと信じたりしなり。此樂天的觀念は當時經濟上の進歩を促せしこと決して尠少に非ずと雖、更らに國家特別の利益と、世界分業との間に調和を計るの必要を生じ、自由貿易の幻影は、日の沒するが如くに消滅せり。

保護政策

抑も樂天的の觀念は、樂天地に於て樂天時代に發生すべきものにして、一度慘憺たる修羅場に臨まば如何なる樂天者と雖、嫌然たらざるものなかるべし。英國は自由貿易の結果、商工業を獨占して世界の利益を吸收せしに反し、大陸諸國は事業澁滯、農業の衰退を招き、進んで海外に販路を求めんよりは、退ひて外國を守し、表面上人類平等の假面を被りて、內實帝國主義の實行に着々歩を進めたるして內國の市場を蹂躙せしめざらんと欲するの傾向を生じ、各國相次て輸入稅率を高め、農工業に對して保護政策を執るに至れり。

帝國主義

歐洲諸國が保護制度に復せしに拘らず、英國は依然として自由貿易主義を墨

は、蓋し覆ふ可らざるとに屬す。此傾向は北米合衆國及露國を始め野心勃々たる列強に行はれ、他の弱小國の膨脹力を抑壓し、經濟上其生命を危からしめ、遂にチヤンベレンをして、大國は益〻大に小國は益〻小なるは、現世紀に於ける歷史上の大則なりと揚言せしむるに到れり。二十世紀の商業政策は再び重商主義に歸らんとするか保護の聲耳朶に響く者あるを見れば其趨勢以て窺ふに足るべき也。

第二節　海權と貿易

制海權把握の利益

ベーコン曰く「現今に於て、予輩歐洲人が海上に勢力を有するの利益は實に大なるものあり、歐洲列國の多數は獨り國を內地に立つるのみならず、其境域は大半海水に瀕せり、是れ其第一理由なり、東西兩印度の財貨は大率制海權の把握者に隨伴するが如し、是れ其第二理由なり」と。十七世紀に於けるベーコンの立言は歐洲海權の利益を說明したるに止まると雖、直ちに移して以て二十世紀に於ける世界の趨勢を說明するに足る、從來各國の軍備は陸軍に重きを置きたりと雖、殖民政策の發達、帝國主義の普及は近年海軍の必要を訴へ、國家主義が帝國主義と其地位を轉倒したると共に、強勢なる海軍は、外寇の彷徨制海權の保護に對

國際貿易の消長と海軍の盛衰

海上の連絡と航路の保護

する唯一の要件たるのみならず、國家の獨立に重大なる關係を有すること、日清戰爭に於て、將亦米西戰爭に於て洞然明白の事實たり。

古來海軍は沿岸の彷徨を以て其主要なる任務となせしが、今や殖民地の巡視海商の保護は、平時に於ける主要の任務となり、國際貿易の消長と海軍の盛衰は形影相伴ふに到れり。將來國家の興亡は、戰時に於ける海權の強弱、平時に於ける貿易の伸縮によりてトすることを得べしと、云ふも誣言にあらざるなり。

更らに一步を進めんか、海上連絡の必要は、方今航路の保護に至大の影響を及ぼすものなり。近世の帝國主義は、土地の擴張よりは貿易の膨脹を目的とし、列強爭ふて、市場を遠洋に探險しつゝあり、此目的を達せんが爲めには、航路の保護と、貯炭所貿易港の警衛は、終始海軍の助力を仰がざるを得ざるものなり。若し列強國と市場又は殖民地との、安全なる航通の必要なる觀念なくんば、近世歷史は解釋し得べからざるなり。獨乙の膠州灣に於ける政略は如何。露國の滿洲に對する政策は如何。米國は何故に數千の海軍を派して非律賓を略奪せしや。英國は何故に巨萬の財貨を拋て暗黑なる亞弗利加に遠征せしや。此等の眞

相は徒らに空論家の悲歌慷慨すべき演劇にあらずして、海洋貿易の發達と共に之を保護すべき海軍の根據地を得んが爲めに、企圖せられたる大計畫に屬するものと云はざるべからず。

第三節　勢力範圍と利益範圍

勢力範圍

一千八百九十六年獨逸皇帝は殖民地保護の必要を演說して、「獨逸帝國が世界の帝國となりし結果なり」と揚言したり。此の一言は實に近世國家の方針を斷定せる名言にして、世界の列强は最早や齷齪たる店舖の主人に非ずして、世界の到る處に靑山白水を尋ねて別莊の宏壯を裝はんと欲する巨大なる紳商となれり。彼等は國家の統治權を以て自國を統治するに止まらず、殖民地を經營し保護國を支配す。學者の所謂勢力範圍は、國力の外國に及ぼす範圍を云ふものなり、英國の埃及に於ける、露國の中央亞細亞に於ける如きは其適例なり。勢力範圍は實に土地侵略の產物にして、弱肉强食の假面に過ぎずと雖、久しく政治上に於ける流行語として使用せられ、外交政策の基礎となり、國際戰爭の原因を釀したること、歷史上の實例に徵して明かなり。

利益範圍

較近國を强むるは國を富ますると、に在りて、戰爭は其最後の手段なるを悟るに及んで、國際貿易の發達大に識者の注目する所となり、從來慣用し來りし勢力範圍なる文字に對して、利益範圍なる文字使用せらるゝに到りしは、吾人國際貿易に從事するものゝ双手を擧げて贊せざるを得ざる所なり。

抑も勢力範圍(Sphere of Influence)と稱して、其支配權を外國に及ぼす以所のものは、必ずや其區劃又は地方に對して優先權を主張すべき貿易上又は生產上の利益ありて存するものあるに因る、然るに徒らに勢力範圍なりと稱し、茫々たる荒野皓月長へに照すに任すが如きは、策の得たるものに非ずして實利を重んずる識者は、半文の價値だも認めざるなり、誇言揚氣は最早二十世紀の國民を威嚇する能はず。反之利益範圍(Sphere of Interest)と稱し、其實利を專斷せらるゝに到りては、實に恐るべきものあり。優等國が劣等國に對して、鐵道の布設權、航路の獨占權、鑛山の採掘權其他の利益を攫手し、他國をして其利益に均霑せしむるを得ずとするに到りては、輕々看過すべからざるなり。然るに方今列强の意向は、常に利益範圍の保護擴張に是れ日も暇あらざるを見れば、富國は二十世紀の國是に

して、國際貿易は立國の基本と云ふべく、世界の輿論は權利問題より利益問題に進化しつゝあるを信ずるなり。現世紀に於ける將來の覇權を握るものは、英露に在るか、獨米に在るか、國際貿易に從事する者須らく刮目一番其趨勢を喝破せざるべからず。

第四節　國際貿易の比較

第一款　十九世紀の國際貿易

十九世紀は産業革命の時代にして、亦科學應用の時代なりしこと前に述べたるが如し。最近百年間に於ける國際貿易の進歩は、實に驚くべきものにして、一百年間に於て十五億万弗より百九十九億弗に達したり。其主要なる原因は、機械力を以て天然力を利用せし結果、殊に蒸滊力電氣力の作用に基くものと云はざるべからず。蒸滊は十八世紀に於て、ワットに依りて改良せられたりと雖、種々の産業に使用せらるゝに到りしは、實に十九世紀に屬し、職業の分課と原料の供給と相俟て、不斷迅速なる需要に應ずるを得せしめ、又電氣の發明は、交通機關を整備し生産力を補充し、其他石炭、瓦斯等の利用によりて、生産分配交換に資せし效力は實に偉大なるものあり。試みに大數によりて最近百年間の國際貿易の發達を統計すれば左の如し

年次	人口	貿易額 總額	貿易額 分頭額
一八〇〇年	六四〇、〇〇〇、〇〇〇	一、四七九、〇〇〇、〇〇〇弗	二・三一弗
一八二〇年	七八〇、〇〇〇、〇〇〇	一、六五九、〇〇〇、〇〇〇	二・一三
一八三〇年	八四七、〇〇〇、〇〇〇	一、九八一、〇〇〇、〇〇〇	二・三四
一八四〇年	九五〇、〇〇〇、〇〇〇	二、七八九、〇〇〇、〇〇〇	二・九三
一八五〇年	一、〇七五、〇〇〇、〇〇〇	四、〇四九、〇〇〇、〇〇〇	三・七六
一八六〇年	一、二〇五、〇〇〇、〇〇〇	七、二四六、〇〇〇、〇〇〇	六・〇一
一八七〇年	一、三一〇、〇〇〇、〇〇〇	一〇、六六三、〇〇〇、〇〇〇	八・一四
一八八〇年	一、四三九、〇〇〇、〇〇〇	一四、七六一、〇〇〇、〇〇〇	一〇・二六
一八九〇年	一、四八八、〇〇〇、〇〇〇	一七、五一九、〇〇〇、〇〇〇	一一・八〇
一八九八年	一、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇	一九、九一五、〇〇〇、〇〇〇	一三・二七

第二款　各國の最近貿易額

國際貿易の消長は、國家の興亡と至大の關係を有すること前に述べたる如くにして、古代のフヰニシヤ、現今の英國の如きは、明に其實例を示すものなり。現今世界の貿易場裡、優に濶歩するものは英獨米佛等なり、吾國の國際貿易が近來長足の進歩をなしたるは世人の認むる所なりと雖、以上四國の貿易額を以て吾に比すれば、實に七倍乃至十七倍の差あり。況んや新開國たる加奈陀、濠洲等に於ける、貿易額の增進亦頗る迅速なるものあるを以て、各國の間に世界の商權を爭はざるべからざる帝國々民の任務亦重大なりと云ふべし。試みに最近の調査にかゝる千八百九十六年乃至九十八年に於ける各國の貿易額を對比せん

世界各國最近貿易額

國名	年度	輸入品價額	輸出品價額	合計
英吉利	一八九八	四、五八七、二〇〇、〇〇〇圓	二、二七七、八六六、〇〇〇圓	六、八六三、〇六四、〇〇〇圓
獨逸	一八九七	二、三一〇、一五二、〇〇〇	一、八二二、三六〇、〇〇〇	四、一三二、五二二、〇〇〇
米國	一八九八	一、一〇〇、四八〇、〇〇〇	二、四〇〇、九六〇、〇〇〇	三、六〇一、四四〇、〇〇〇
佛蘭西	一八九八	一、七二八、〇〇〇、〇〇〇	一、三六六、四〇〇、〇〇〇	三、〇九四、四〇〇、〇〇〇
和蘭	一八九六	一、三三四、四三三、〇〇〇	一、〇八七、一五七、〇〇〇	二、四二一、五八〇、〇〇〇
露西亞	一八九七	九一五、九〇七、〇〇〇	一、一九二、四二四、〇〇〇	二、一〇八、三二一、〇〇〇
澳太利、匈牙利	一八九七	七三七、九七六、〇〇〇	七五〇、一九八、〇〇〇	一、四八八、一七四、〇〇〇
白耳義	一八九七	六四六、四三四、〇〇〇	五八五、六〇〇、〇〇〇	一、二三二、〇三四、〇〇〇
瑞西	一八九六	五八五、六〇〇、〇〇〇	四六二、三二一、〇〇〇	一、〇四七、九二一、〇〇〇
伊太利	一八九七	四六五、六〇〇、〇〇〇	四三三、九八八、六〇〇	八九八、五八九、〇〇〇
西班牙	一八九六	三一五、二四八、〇〇〇	三四五、五八九、〇〇〇	六六〇、八三七、〇〇〇
東印度	一八九七	三一七、八六八、〇〇〇	三〇一、八二九、〇〇〇	六二九、六九七、〇〇〇
加奈陀	一八九八	二四二、九九〇、〇〇〇	三〇九、八三一、〇〇〇	五五二、八三三、〇〇〇
濠洲	一八九七	二八六、二六〇、〇〇〇	二〇八、〇九三、〇〇〇	四九四、三五三、〇〇〇
支那	一八九七	二五三、六五六、〇〇〇	二〇四、三七五、〇〇〇	四五八、〇一〇、〇〇〇
日本	一八九八	二六六、九九七、〇〇〇	一六五、六六二、〇〇〇	四四〇、五九九、〇〇〇
亞然丁	一八九七	一九六、五七八、〇〇〇	一〇三、三三八、〇〇〇	三九九、九一六、〇〇〇
瑞典	一八九六	一九四、三三四、〇〇〇	一八四、四六四、〇〇〇	三七八、六八八、〇〇〇

丁抹	一八九六	三〇七、八八八、〇〇〇	一五、九三五、〇〇〇
墨國	一八九六	公五、八八八、〇〇〇	二三、五三九、〇〇〇
智利	一八九六	一四七、九三、〇〇〇	一四、〇六一、〇〇〇
埃及	一八九六	九六、四三〇、〇〇〇	一三、五二一、〇〇〇
諾威	一八九六	一三〇、三四七、〇〇〇	六七、二一〇、〇〇〇

英國の輸入米國の輸出

即ち輸入には、英國第一位を占め、輸出に於ては米國第一位を占む。英國の貿易常に輸入超過にして、米國は常に輸出超過する所以は、金融上の關係と生産業の關係に起因するものなり。英國は國際貿易上債權者にして、且つ人口稠密面積狹隘なるを以て輸入盛んなり。反之米國の事業は殆んど英國の資本に由て經營せられ、且つ面積廣大にして、人口稀薄なるを以て輸出盛んなるを免れず。然るに晩近獨米貿易の進歩は非常なる勢にして、英國をして後へに瞠若たらしむるの日遠きにあらざらんとす。

加工品の供給者

加工品輸出の多寡は國の文野を區別する一標準にして、亦商工業發達の程度を示す唯一の象徴なり。然るに英獨倫理は目下世界に於ける最大なる加工品の供給者たるを見れば推して世界商工業の中心を判別するに足らん乎。

第四章　帝國の國際貿易

第一節　帝國國際貿易の沿革

十五世紀前の帝國貿易

吾國は海國なり、古來海外の交通敢て稀なりしに非ずと雖、其貿易の範圍は朝鮮支那に止り、遠洋に貿易を營みしは誠に近年の事に屬す。蓋し十五世紀以前に於ては、歐洲に於ても、所謂沿岸貿易の時代に屬し、彼我絶て交通の道開けざりしを以てなり。

歐洲貿易の端緒

十六世紀の中葉葡萄牙人は、東洋貿易の覇權を握り、印度を經て遠く支那と交通を開きしか、天文十年（一千五百四十一年）葡萄牙の商船は支那航海の途中暴風に遭遇し鹿兒島に漂着し、續て天文十二年葡人大隅の種子島に渡來し、互市を求め鐵砲を傳ふ。翌年薩摩豐後等に渡來し通商を求む、之れ實に歐洲と貿易を開始せるの端緒なり。爾來我國の貿易港は博多坊津の二港に過ぎざりしが、更らに平戸を開きて貿易港とす、これより後明國並に西、葡の兩國交々來りて通商を求

長崎の開港

む。

元龜二年大村純忠長崎港を開き、大村、平戸の商戸を遷して互市場となすや、英吉利、和蘭の諸國亦來りて通商を求む、和蘭人は慶長十八年始めて長崎に來泊す。此時に方りてや、秀吉薨し家康天下の權を握り、國家擾亂の創痍未だ癒へざるに際し、朱印船を定め、長崎の傍地を收めしが如きを見れば、貿易の趨勢は極めて隆盛の域に達せしを想像するに餘りあり。

太平洋貿易の端緒

吾國人の始めて歐洲に航したるは、天正十年(一千五百八十二年)大村有馬使者を羅馬に遣し、大友宗麟使者を葡萄牙に派したるに始まる。其後書を南洋諸島に送り、亦メキシコと交通を開き、漸く太平洋貿易の端緒を開きしが、寛永年間秀忠天下の權を握るに及んで、洋舶の輸入を禁じ(七年)朱印船を停止し(十一年)更らに商舶の外航を禁じ、大艦船の製造を禁せし以來(實に寛永十三年、西曆一千六百三十六年にして、國南の胸襟を振はんと欲せし伊達政宗卒せる歳なり)鎖國の夢暖かなること二百五十年、嘉永六年浦賀灣頭の砲聲耳朶に響きし時は世界列國は加速度の勢を以て進歩し來りし餘威を振ひ、ペルリは浦賀に、プーチヤチンは

鎖國

開國

長崎に軍艦を率ひて貿易を强迫し、續て歐洲諸國の使節吾國に到來し、通商貿易に關し、双方の國人品物を賣買することを總て厚りなく、其拂方等に付ては日本役人是に立合はす、諸日本人、亞米利加人より得たる品を賣買し或は所持する俱に妨けなし、(日本米利堅合衆國修好通商條約第三條)との條約を締結してより幕府は遂に國際貿易を隨意に制限するの權を失ひ、長崎、函館、神奈川、兵庫、新潟の五港を開きて、米、露、英、佛、蘭の五國に通商を許せり。實に安政五年(西曆一千八百五十八年)なり。

維新以來國際貿易の進歩

第二節　帝國國際貿易の趨勢

第一款　貿易價額の增進

日本帝國の文化は明治維新以來長太足の進歩を遂げ、過去卅年間の發達は、萬國歷史を編纂するものの驚嘆措く能はざる所にして、就中國際貿易進歩の趨勢を追想すれば其趣味更らに津々たるを覺ゆ。試みに維新以來の國際貿易表を掲ぐれば左の如し

帝國國際貿易額年表

西暦	明治	輸出	輸入	合計	輸出超過
一八六八	一	一、四四九、三四二	一、〇九八、四九二	二、五四七、八三四	三五〇、八五〇
一八六九	二	一、八九二、〇八九	一、四九二、〇八九	三、三八四、一七八	四〇〇、〇〇〇
一八七〇	三	二、一〇五、四四一	一、七三四、一三四	三、八三九、五七五	三七一、三〇七
一八七一	四	二、四〇六、〇八六	二、〇八九、四八六	四、四九五、五七二	三一六、六〇〇
一八七二	五	二、八一四、〇八六	二、四九二、〇八九	五、三〇六、一七五	三二一、九九七
一八七三	六	三、〇一四、〇八六	二、八九二、〇八九	五、九〇六、一七五	一二一、九九七
一八七四	七	三、四一四、〇八六	三、二九二、〇八九	六、七〇六、一七五	一二一、九九七
一八七五	八	三、八一四、〇八六	三、六九二、〇八九	七、五〇六、一七五	一二一、九九七
一八七六	九	四、二一四、〇八六	四、〇九二、〇八九	八、三〇六、一七五	一二一、九九七
一八七七	一〇	四、六一四、〇八六	四、四九二、〇八九	九、一〇六、一七五	一二一、九九七
一八七八	一一	五、〇一四、〇八六	四、八九二、〇八九	九、九〇六、一七五	一二一、九九七
一八七九	一二	五、四一四、〇八六	五、二九二、〇八九	一〇、七〇六、一七五	一二一、九九七
一八八〇	一三	五、八一四、〇八六	五、六九二、〇八九	一一、五〇六、一七五	一二一、九九七
一八八一	一四	六、二一四、〇八六	六、〇九二、〇八九	一二、三〇六、一七五	一二一、九九七
一八八二	一五	六、六一四、〇八六	六、四九二、〇八九	一三、一〇六、一七五	一二一、九九七
一八八三	一六	七、〇一四、〇八六	六、八九二、〇八九	一三、九〇六、一七五	一二一、九九七
一八八四	一七	七、四一四、〇八六	七、二九二、〇八九	一四、七〇六、一七五	一二一、九九七
一八八五	一八	七、八一四、〇八六	七、六九二、〇八九	一五、五〇六、一七五	一二一、九九七
一八八六	一九	八、二一四、〇八六	八、〇九二、〇八九	一六、三〇六、一七五	一二一、九九七
一八八七	二〇	八、六一四、〇八六	八、四九二、〇八九	一七、一〇六、一七五	一二一、九九七
一八八八	二一	九、〇一四、〇八六	八、八九二、〇八九	一七、九〇六、一七五	一二一、九九七
一八八九	二二	九、四一四、〇八六	九、二九二、〇八九	一八、七〇六、一七五	一二一、九九七
一八九〇	二三	九、八一四、〇八六	九、六九二、〇八九	一九、五〇六、一七五	一二一、九九七
一八九一	二四	一〇、二一四、〇八六	一〇、〇九二、〇八九	二〇、三〇六、一七五	一二一、九九七
一八九二	二五	一〇、六一四、〇八六	一〇、四九二、〇八九	二一、一〇六、一七五	一二一、九九七
一八九三	二六	一一、〇一四、〇八六	一〇、八九二、〇八九	二一、九〇六、一七五	一二一、九九七
一八九四	二七	一一、四一四、〇八六	一一、二九二、〇八九	二二、七〇六、一七五	一二一、九九七

一八九五	二八	一三六、一七二、一七七	一二九、二六〇、五七八	二六五、三七二、七五六	六、八五一、五九九
一八九六	二九	一一七、八四二、七六〇	一七一、六七四、四七四	二八九、五一七、二三四	▲ 五三、八三一、七一三
一八九七	三〇	一六三、一三五、〇七七	二一九、三〇〇、七七一	三八二、四三五、八四八	▲ 五六、一六五、六九四
一八九八	三一	一六五、七五三、七五三	二七七、五〇二、一五六	四四三、二五五、九〇九	▲ 一一一、七四八、四〇三
一九九九	三二	二一四、九二九、八九四	二二〇、四〇一、九二六	四三五、三三一、八二〇	▲ 五、四七二、〇三二

（備考）表中▲印は輸入超過を示す

貿易の變遷

右の統計につきて見るに、明治十年及び翌十一年は、西南事件の爲めに明治年間最も危急の時なりしも、十三年に至りては前途甚だ有望の域に達せり。然るに連年の輸入超過は少しく貿易不振の結果を現はし、硬貨は年々海外に流出し、通貨の不足を補はんが爲めに、不換紙幣は益濫發せられ、紙幣の價額は下落して百分の八十二に達し、加るに爲替相場の變動著しく、明治十七年紙幣價額恢復して再び輸入好況を再現するに到る迄は、輸入貿易は實に沈衰を極めたり。爾來貿易は駸々として增進の勢を呈したるも、明治二十三年より二十八年に至る數年間、金に對する銀價下落の爲め輸入は再び頓挫を來し、續て幣制の改革となり、

三十年間進歩の割合

二十七八年の戰後經營となり、輸入超過の趨勢遂に今日に及びたり。然して今進歩の割合を見れば、十年に對する三十二年の進歩は八倍五割七分にして、二十年に比するも四倍五割を增せり、尙ほ其內譯を示せば左の如し

明治十年を千位とせし比例の割合

年次	輸出	輸入	合計
明治十年	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇
仝　二十年	二、二四五	一、六一一	一、九〇五
仝　卅二年	九、二〇五	八、〇三八	八、五七五

右卅二年後の輸入元價は、前年と其趣を異にし、關稅定率法改正後は、元價に荷造費、運送費、保險料其他の諸費を加へたるものなりと雖其進歩の割合は實に非常なりと云はざるべからず。然して關稅定率改正の結果は、海關稅の增加を來し、卅二年度の收入は約壹千六百万に達し、酒稅、地租に次て政府の最大なる稅目の一となれり。

終に臨んで尙ほ注意を要するは、從來吾國の貿易は居留地貿易の異名を附せ

船載貨物の價額

られたること疑れなし。從て其貿易額進歩の割合に、外人に手數料並に諸掛を吸收せられたるは蓋し勘少にあらざるなり。試みに過去七年間の輸出入品につきて船載貨物の價額を示さば左の如し

年次	日本船舶	外國船舶
明治二十六年	一〇、四六七、六七二円	一二二、九五七、〇六〇円
仝　二十七年	一五、六七六、六八九	一四四、五五六、六四九
仝　二十八年	七、七八六、三一〇	二五〇、二四五、二九九
仝　二十九年	三三、七二一、七二八	二五〇、八〇〇、七八二
仝　三十年	六八、八〇〇、五四八	三〇一、六二九、八一〇
仝　卅一年	一〇六、六三二、〇二四	三二六、〇九五、一六一
仝　卅二年	一三九、四三七、八五二	二八八、八〇五、九五七

要するに、二十八年に於て、戰役の結果減少を來せしも、日本海運力は戰後益、發達して殆んど三分の一の輸出入品は自國の船舶を以て運搬するの域に達せり。然りと雖、英國船舶の搭載價額は、仝尚は帝國船舶の搭載價額を超過し、獨佛、亦非常の奬勵を以て東洋航路を擴張しつゝあるを見れば、帝國海運の擴張は實に目下の急務にして貿易の消長に偉大なる關係あるを信じて疑はず。

第二款　貿易對手國の變遷

吾人は前款に於て貿易價額の增進せしことを說明したりしが、如何なる方面に向て最も進歩せしやを見るは、極めて有要なることなるを以て、玆に輸出入を國別して對比せんと欲す

輸出洲別對比

外國貿易輸出洲別對比表(單位圓)

洲名	明治十年	同二十年	同三十二年
亞細亞洲	五、三七〇、九九八	一二、一八三、四八七	九、〇六八二、七〇六
歐羅巴洲	一二、〇三三、七七九	一五、〇六八、一八九	五〇、一三七、九四四
亞米利加洲	五、二三二、三二一、	二二、二四三、四四一、	六六、二九一、六八七
其他諸洲	二六五、〇五七、	一、〇五六、四〇五、	四、三八二、九九六
船用品	四四六、三六六	一、八五六、一五七	三、四三四、五五九
總計	二、三三四八、五二一	五二、四〇七、六八一	二一四、九二九、八九四

輸出各洲進歩の割合

此表に基き各洲進歩の割合を見れば即ち左の如し

明治十年を千位とせし比例の割合

洲名	明治十年	明治二十年	同二十年	同三十年	明治卅二年
亞細亞	一、〇〇〇	二、二六九	一、一五二	四、二五一	三、九八五
歐羅巴	一、〇〇〇	一、一五二	四、二五一	三、九八五	四、一六一
亞米利加	一、〇〇〇	四、二五一	三、九八五	四、一六一	七、六九九
其他諸洲	一、〇〇〇	三、九八五	四、一六一	七、六九九	
船用品	一、〇〇〇	四、一六一	七、六九九		

輸入洲別對比

由是觀之、其最も進歩せしものは、亞細亞洲にして、次ぎは亞米利加洲なり

外國貿易輸入洲別對比表(單位圓)

洲名	明治十年	同二十年	同三十年	明治卅二年
亞細亞	五、八六五、〇六八	一四、四三七、九五〇	九八、三五六、一五九	一六、八八七
歐羅巴	一九、五七九、五五六	二六、四七九、六九四	七八、〇四六、二二二	四、一六七
亞米利加	一、七三六、七八〇	三、三一〇、四五四	三八、四〇〇、三七九	一二、六七一
				一六、五三六

輸入各洲進歩の割合

東洋貿易の發達

其他諸洲	二三九、四九七	七六、一五二	五、五九九、一六三	
總計	二七、四二〇、九〇二	四四、三〇四、二五一	二三〇、四〇一、九二五	

此表に基き各洲進歩の割合を對比すれば即ち左の如し

明治十年を單位とせし比例の割合

洲名	明治十年	同二十年	同卅二年
亞細亞	一、〇〇〇	二、四六二	一六、七七〇
歐羅巴	一、〇〇〇	一、三五二	三、九八六
亞米利加	一、〇〇〇	一、九〇七	二二、一二〇
其他諸洲	一、〇〇〇	三一八	三三、四二七

要するに其進歩の著しきものは亞米利加なりと雖、其金額に就きて之を見れば、亞細亞の進歩最も甚だしきものにして、歐羅巴洲は何れの點より見るも其進尤も遲々たるを免れず。

抑も先進國は原料を後進國に採りて之を製造し、未開國は製品を開化國に仰きて、原料を之に供するは普通の常則なり。我國開國以來原料を歐米に輸出し、

其製品を輸入するを以て貿易の常態と爲せしが、近年商工業の發達非常に著しく、原料を支那印度濠洲等より輸入し、多少我製品を清、韓、露領亞細亞等に輸出するに到りして以て、東洋貿易は西洋貿易に比して非常の進歩を遂げたるものにして、將來益々之を發達せしむべきは國際貿易者が國家に負ふ所の重大なる任務なり。

第參款　重要商品の消長

帝國貿易の趨勢を觀察するに、貿易總額に於ける進歩の顯著なると同時に、其貿易對手國の變遷する傾向あることは既に述べたるが如し、吾人は今一歩を進め、重要商品につきて其發達を遂弓するの更らに必要なるを覺ゆ。

輸出品の變遷

維新以來海外に輸出せられたる我國の貿易品は生糸、茶、米等の如く殆んど原料に屬する物多くして、加工品に至りては僅に漆器、陶器等の如きものに過ぎざりき、然るに今日の輸出を見るに、生糸の如きは依然として其多きを占むるも其他の增進の割合は原料品に勝くして絹織物又は綿糸等の如く加工品若くは半工品に多を致せり。

輸入品の變遷

擧て輸入の景況を見れば、初年には織物器械及び奢侈等

最近十年間に於ける貿易品種の變遷

一般に加工品多きを占めたりしが、近年の貿易を見れば綿花、羊毛、鐵類等原料品の輸入は驚くべき增進を呈せり。

今輸出入品につきて、加工品及び原料品を區別し最近十年間の消長を見れば左の如し

年次	輸出 加工品	輸出 原料	原料品に對する加工品割合	輸入 加工品	輸入 原料	原料に對する加工品の割合
	円	円	割	円	円	割
廿二	八、五一七、一九七	三、二一五、四二三	二四、一	四五、三七七、〇三九	七、一四六、八四一	六三、四九
廿三	九、七八〇、五〇二	二、七〇六、四一二	三、八〇	四六、五六九、〇四七	七、〇〇五、〇四九	六五、七二
廿四	一一、九二四、八四八	四、〇、六八、九八五	二、九三	三五、九七〇、九八七	九、六三六、二七四	三六、八一
廿五	一七、〇五一、〇六二	四八、〇四三、一八二	三、五四	四一、三三一、七八七	一四、三一一、六一	二九、〇三
廿六	二〇、九二八、九五三	四〇、一二八、〇二三	五、二	五〇、〇七四、一二九	一八、六四七、〇〇〇	二六、八五
廿七	二九、一四三、九四八	五二、七〇八、五六三	五、五二	六六、八二〇、一〇三	二三、〇八三、六七八	二八、九四
廿八	三八、三一三、五四一	六二、二七六、六五四	六、一五	七一、〇二五、七一一	二九、四二〇、二〇三	二四、一五
廿九	三六、八九五、七二〇	四三、八五一、二七六	八、三九	九六、〇二三、七六〇	三七、六五七、九四六	二五、四九
三十	四九、四九三、七八三	七二、八八二、九六六	六、七九	一〇八、六一九、九六一	五〇、一五四、一三一	二一、六五
卅一	六〇、四二一、一三六	五九、四〇二、二八七	一〇、一七	一二八、六二一、八九一	五三、二一七、六七四	二四、一六

輸出品に於ては加工品を增加し輸入に於ては原料を增加する傾あり

即ち明治二十二年には、輸出加工品は原料品に對し二割四分壹厘に過ぎざりしが三十一年には、十割一分七厘に增加し、又明治二十二年には、輸入加工品は原料品に對して六十三割四分九厘の多額なりしが、三十一年には二十四割一分六厘に低減せり。殊に明治卅二年度の輸出入に依れば、輸出加工品は、半製品たる生糸綿糸を加へて、壹億參千貳百九拾四萬參千六百八拾貳圓となり、輸入原料品は七千七百八拾六萬壹千九百七拾六圓の巨額に達せしを見れば、輸出に於ては年々著しく加工品を增加し、輸入に於ては歲々夥しく原料品を增加するの趨勢一目瞭然たり。

最近輸出入重要品

如此觀察し來れば、此後更らに十年を出でずして原料品と加工品の關係を一變して、所謂商工立國の希望に添ふに至るも亦期し難きに非るべし。

吾人は茲に最近の調査に係る輸出入重要品各十種を掲げて此編を終らん。

明治卅二年度重要輸出入品

輸出	(二一四、七七六、九五九円)	輸入	(二二〇、三六七、六二三円)
生糸	六六、七〇一、八〇五圓	棉花	六二、二〇八、五三八圓
綿糸	二八、四八四、六九四	雜貨	五八、八四四、六七〇
雜貨	二六、五四六、四五二	砂糖	一七、五二八、六九八
羽二重	一五、七九九、〇一三	豆類	八、八〇二、二九四
石炭	一五、一一六、四七七	石油	七、九一八、九二一
銅	一一、三八三、三五六	油糟	六、七九〇、一八六
米	一〇、二七九、二二九	綿布	六、〇三八、九九〇
茶	八、四九六、〇四六	鐵及鋼	五、九八〇、八三五
摺附木	五、八八六、七〇四	米	五、九四三、六九二
綿布	三、九〇一、七一九	機械	五、六六六、九七二

輸出の現況は尚ほ半製品天產物によりて大部を占む

右輸出入の大躰に就て論ずれば天產品並に再生產力たるべき原料品の輸入は、其實却て我商工業の發達に資する所あるを以て、徒らに輸入超過を憂ふるの愚を學ぶ必要なしと雖、飜て、我輸出貿易の現況を顧れば帝國の輸出品は半製品たる生絲綿絲、羽二重、天產品たる石炭、米等に於て其最大額を占め、眞に工業品と稱すべき物に至りては、未だ壹千萬圓に達するものだにもなきなり。商工立國

の希望を現實にするはそれ誰れの責任ぞや。加工品を輸出の筆頭に記載するはそれ何れの日ぞや。

本編の要旨

國際賣買と國内賣買

第二篇　國際貿易の形式

第壹篇に於て國際貿易の大躰を說明せり。此編に於ては國際貿易は如何なる方法に於て行はるゝか、其實際の手續を簡略に說明せんと欲す。第壹編は國際貿易の實躰を示し、第貳編は其の作用を述ぶるにあり。

國際貿易に於ても、國内貿易と同じく需要供給によりて行はるゝものなるが故に、先づ賣買の一般を說明して後、輸出輸入の手續を說明するを順當とす。蓋し賣買あるによりて輸出輸入の手續を要すればなり。

第壹章　國際賣買

「賣買は當事者の一方が或財産を相手方に移轉することを約し、相手方が之に代金を拂ふことを約するに因りて其效力を生ず」(民、五五五)。賣買は金錢に代ゆる財産の移轉なり。需要を充たすに供給を以てするものなり。もとより、土地の遠隔、國の内外によりて差別あるなし。故に國際賣買と稱するも其實質に於て

國內賣買と異ることなしと雖從來內●國●賣●買●とは內外兩國に亘りて行はるゝ賣買を稱ひ國●際●賣●買●とは內國に於てのみ行はるゝ賣買を稱したるが故に、其用例に倣ふて國際賣買の要領を論述すべし。

沿革上の觀察

沿革上より云へば、國內賣買先づ發達して後漸々國際賣買行はるゝに至がしこと論を俟たず、原始時代に於ては社會の組織幼稚にして、人民皆個々獨立の生活を營み、自ら需要する所は自ら生產して之を消費し、毫も交換分業以て有無相通ずることなかりしが故に賣買なるもの存在せさりしと雖、社會の進步と共に組織完備し交換分業次第に行はれ貨幣の制度發達し始めて賣買なる現象を見るに到れり。これ實に國內賣買の發現にして需要供給の程度一方に於て增進すると共に、他方に於ては交通機關の擴張するに從ひ國內のみに於て行はれたる交換分業は一步を進めて國際の賣買を促かし信用の制度確立して遂に今日の如く頻繁なる國際賣買の一大發達を見るに至れり。

地理上の觀察

地理上より云へば、國內賣買は國內に行はるゝが故に、賣買は接近して行はれ國際貿易は內外に亘りて行はるゝが故に、賣買は遠隔に行はるゝを一般とす。

從て國內賣買の效果は、目前に決定せらるゝこと多しと雖、國際賣買の效果は發生に年月を要すること尠からず。茲に於てか、國際賣買の發達は信用制度の確立に起因せりと謂ひし沿革上の理由は、地理上の觀察に於ても亦看過すべからざるものたるを知る。

賣買は書面を以てするを得策とす

賣買は賣手より商品を渡し、買手より代金を支拂ふの契約にして有償なる諸成契約なるが故に商品の引渡代金の支拂は毫も賣買の成立に必要にあらざることを知らざるべからず。要するに賣主には商品引渡の義務を負はしめ、買主には代金支拂の義務を負はしむるに過ぎず。故に國際賣買を取結ぶには書面を以てするを最良とす、假令口頭の注文を受け或は發したるときと雖、直ちに書面を以て之を確かめ後日の爭ひを避くるを得策とす

第壹節　賣買の種類

直接賣買

國際賣買に三種あり。直接賣買、委托賣買、競賣これなり。

直●接●賣●買●(Direct Sales)とは賣品の所有者が第三者の仲介を俟たずして直接に買手に賣渡すを云ふ。

委托賣買

競賣

見本

委托賣買（Sales on Comission）とは仲立人（Broker）又は代理商（Agent）の手を經て賣買するを云ふ。「仲立人トハ他人間ノ商行爲ノ媒介ヲ爲スヲ業トスル者ヲ謂ヒ」（商三〇五）代理商トハ使用人ニ非ズシテ一定ノ商人ノ爲メニ、平常其營業ノ部類ニ屬スル商行爲ノ代理又ハ媒介ヲ爲ス者ヲ謂フ」（商三六）なり。

競賣（Sale by Auction）とは競賣人の手を經て最高競爭者に賣買するを謂ふ。例令ば壹脚の椅子と雖、製造者より直接に椅子屋に賣るは直接賣買にして、仲立人の手を經れば委托賣買となり、競賣市場にては競賣せらるゝ如きこれなり。

第二節　賣買の條項

商品の賣買は尤も迅速と正確を尊ぶを以て、其目的物たる商品の種類は勿論、品質、數量、價額を始め、引渡の場所、期日竝に仕拂の方法等に關する一切の要件は、明白に之を認め一見了解せしむるを肝要とす。

第一款　品質（Quality）

品質に關する主要なる條項は左の如し。

（イ）**見本**（Sample or Pattern）　見本は凡て或商品の代表と見るべきものなるが

「サンプル」と「パッテルン」

注文の誘導

送見本

品質

故に、賣主は引渡すべき商品は、見本と同一なることを保證すべきものなり。若し商品と見本と相違あるに於ては買手は賣買を取消し、賣手の費用を以て積み戻すことあるを以て、非常の損害を被ることなきを保せず。吾國にては一般に見本と稱すれども、英米に於ては「サンプル」と「パッテルン」の兩語ありて、「サンプル」は通常農產物、原料品、食料品、液躰、半製品等に用ひ稀れに製品たる砂糖鞣皮等に用る。「パッテルン」は主に生糸、羊毛、棉花、並に其他一般の製品に用ゆる慣例なり。

見本を送附するには之と同樣の見本を控へ置き、發送品と同一なる記號を附し、後日注文に接せし時の用意をなし置き、たとへ現品を發送せる後と雖、證據品として之を備へ置かざるべからず。

商利に敏き貿易者は常に其商品の見本を世界各國の有名なる店舖に配達すること、廣告に力むると一般にして、且つ現品の收穫時期、製造高、質等につきて仔細なる說明を附するは勿論、買手の心を動かさんが爲めに、代金仕拂の條件、取引銀行、減價の割合等を詳記して、注文を誘導すること巧みなり。

（ろ）**品額**（Standard or Type）品額とは一般に知られたる性質を有する標本にし

品種・	てたとへば「國分上等」と云へば國分に産する上等の煙草を云ひ「Fine Brosch」と云へば印度ブローチ州に産する美麗なる棉花を云ふ。而して其品額は、商業會議所或は各種商業團躰の詳議によりて一定し、又は商慣習によつて慣行せられ、もし品額に劣れる商品を引渡せる時は鑑定仲裁等の裁定に從はざるべからず。
價格に關する條項	(は) 品種(Description or Brand)。商標、記號、品額、名稱等凡て著名なる名稱に於て賣買せらるゝものにして、「惠比壽ビール」百ダースと云ひ「Carnegee's Steel」と云ふが如し。單に商標似たりとて惠比壽ビールに代へて大黒ビールを引渡すが如きは詐僞たるを免れず。 (に) 商品を提供し賣手の自由に任せて賣買するものを(On Approval)と稱す。 第貳款 價額(Price) 賣主に於て諸掛りを負擔せる時は、これを價額の內に算定するものなり。價額に關する要項は左の如し (い) 現場渡(Loco)。とは商品の販賣地又は現在地に於て引渡すべき意義にして、荷造費、運賃其他買主に於て之を負擔すべきものなり。たとへば「Loco Yokohama」

と云へば、商品は横濱に於て引渡すべしと云ふなり。

(ろ) 停車場渡(At Station)。とは鐵道停車場にて引渡す價額を云ふ。

(は) 貨車渡(On Rail or In Truck)。とは鐵道の貨車に搭載したるまゝ引渡す價額を云ふ

(に) 本船渡(Free alongside)。とは商品を本船の側に持ち行き甲板に引上げる用意調ふ迄一切の費用を含めたる價額を云ふ。通常(f.a.s)の略字を用ふ。

(ほ) 本船積込費用持(Free on board)。とは商品を本船に積込む迄の一切の費用(荷造費、鐵道運賃、艀下賃其他)を含めたる價額を云ふ。通常(f.o.b.)の略字を用ゆ。

(へ) 運賃持(Cost and freight)。とは商品を本船に積込む迄の一切の費用に運賃を加へたる價額を云ふ。通常(C.&f.)の略字を用ゆ。

(と) 運賃及保險料持(Cost freight and insurance)。とは運賃持に保險料を加へたる價額を云ふ。通常(C. i. f.)の略字を用ゆ。

(ち) 持込(Franco)。とは運賃保險料持に外國輸入稅を始め商品を買主の住所に届くる迄一切の費用を含めたる價額を云ふ。

（り）陸揚賃持（Landed terms）とは輸入貿易に使用する語にして、陸揚一切の費用を含めたる價額を云ふ。

（ぬ）保稅倉庫渡（In Bond）とは保稅倉庫に預置せる商品を、海關稅未納のまゝ引渡す價額を云ふ。

（る）輸入稅濟又は輸入稅未濟（Duty paid, or Duty unpaid）とは輸入稅を含めたる或は含めざる價額を云ふ。

第參款　引渡（Delivery）

引渡に關する賣買の要項は左の如し。

（い）直渡（Ready）とは數日後に引渡さるゝ意義にして、數日後の或日を定め置き取引をなせる當日より、其日までの間に買主は代金と引換に商品を引取ることを得るものなり。もし其引取日が約定の期日より早き時は、引取日より期日までの日歩を賣主より受くるを普通の慣例とす。

（ろ）延々渡（Prompt Delivery）とは將來の期日を定めて引渡すを云ふ、たとへ

は十月に正月渡の約定を取結ぶが如し。

（に）定期渡（Delivery on term）とは一定の期日を約して貨物を引渡すを云ふ。

（ほ）到着渡（To Arrive）とは一般に輸入貿易に用ゆる語にして、本船到着の上商品を引渡すを云ふ。通常契約當時又は判明次第本船名を通知するものなり。

右の外一般に輸入貿易に於て使用さるゝ要項は左の如し。

（一）直渡（Spot）とは到着渡と區別せる語にして賣買の契約を取結びたる當時引渡の用意整ふるを云ふ。

（と）埠頭渡（Ex Quay）とは港の埠頭に於て引渡をなすを云ふ。

（ち）船便（Shipment）とは月日に伴ふ用語にして、十月船便と云へば、十月中の船便にて積出すを云ひ、十二月十五日船便と云へば、十二月十五日迄に積込むことを云ふなり。又十二月船便と云ふ時は正月元日より二月二十八日迄何時にても積出すことを得るものなり。

（り）急船便（Prompt or Immediate Shipment）とは契約當日より十四日以內に積出すを云ふ。

(ぬ) 船側渡(Free Over side)とは買主が本船の側らに艀下を送り貨物を引取るを云ふ。此場合に於て賣主の責任は商品が本船の揚貨機を離るゝと共に終るものなり。

(る) 倉庫渡(In warehouse)とは倉庫に於て引渡すを云ふ。

(を) 甲板渡(On deck)とは本船の甲板に於て商品を引渡すを云ふ。

(わ) 艀下渡(In Lighter)とは艀下に積めるまゝにて引渡すを云ふ。

第四款　支拂

支拂に關する賣買の要項は左の如し

(い) 物品引換拂(Cash on delivery)。とは商品引換へに現金を以て支拂ふを云ふ。通常(C. O. D)の略字を用ゆ。

(ろ) 延べ拂(Prompt Cash)とは商品引渡後一兩日を經て割引なしに支拂ふを云ふ。もし五日より十日以内に割引なしに支拂ふ時は(Net cash, or Ready Cash)と稱す。

(は) 割引拂(Discount)とは割引して支拂ひするの謂ひにして「現金ニ對シテ二分五厘と稱するは五日或は十日以内に現金にて支拂ひし時は證狀面より二分五厘の割引をなすを謂ひ一ヶ月間二分五厘と稱するは一ヶ月以内に支拂ひし時は二分五厘の割引をなすと云ふにあり。

(に) 證券引換拂(Cash against documents)。とは船荷證券其他商品の積込引渡に重要なる書類引換へに現金を支拂ふを云ふ。もし單に荷爲換の承諾のみによりて書類を引渡す時は(Documents against acceptance)と云ふ。

(ほ) 掛け(On credit)とは商品の代價を後日に至て支拂ふを云ふ。

(へ) 手形拂(By bill)とは買主が約束手形を賣主に交付するか、又は己れに權利ある他人の手形を交付するか、もしくは賣主の發行せる手形に對して其支拂ひを承諾するを云ふ。小切手を以てなす支拂は通常現金拂と見るべきものなり。小切手は支拂證券にして信用證券にあらざればなり。

(と) 前金拂(In advance)とは前金にて支拂ふを云ふ。

(ち) 定期拂(On term)とは支拂期日を定め置きて支拂ふを云ふ。

第三節　商品の評價

實價
原價
價額
賣價
評價方法

商品の價額を評定する方法を說明するに先んじて實價と原價を說明するを必要とす。實價(Value)とは物質本來の價を云ひ原價(Cost)とは物價本來の價に生產費を加へたるものを云ふ。而して商品の價額(Price)とは所有者が金錢と交換する價を云ふ。故に商品の價額を評定するに方りては、原價に幾割を加へ、賣價より幾于を減ずるの方法を知らざるべからず。

たとへば製造者が、二割引を以て商品を賣らんと欲せば、其割引を充たさんが爲めに原價に幾割を加ふべきやは次の解說によりて明かなり。

100……100
二割引……20
80
∴ 20×100÷80＝x(25)

詳言すれば左の如し

原價……100
二割五分增……25
賣價……125
二割引……25
正味手取……100

即ち原價壹百圓の商品を賣價より二割引して評價し、毫も手取に於て相違なからしめんと欲せば、原價に比率を加へたるものを以て賣價とすべきものなり

又更らに他の一例を示さば、原價五圓の商品を賣價より壹割を減じ、原價より五分の利益を得んと欲せば、價額の評定は左の如くなるべし。

$$\frac{100}{100}+5\%(\text{利益})=\frac{105}{90}\times\text{¥}5=x\ (\text{¥}58333\cdots)$$
$$100-10\%(\text{割引})=90$$

詳言すれば左の如し

賣價……¥5.8333…
一割引……¥0.5833…
價額……¥5.25
五分利……¥0.25

原價……¥,5.

右說明せる所は、實に價額評定の尤も簡單なる方式にして、貿易界の風波變動常ならざるに際して變幻出沒の奇策をめぐらし、妙案を施すは、又別に魂膽の存するあり、敢て說明の限りにあらず。要は國際貿易に用ひらるゝ評價の形式を說明するに止る。

第四節　賣買に關する法律(Emptio-Venditio)

賣買の規定

賣買は各種の契約中最も頻繁なるものなるか故に、英國の如きは一個の特別法として規定せらる。千八百九十三年の賣買法(Sale of goods act, 1893)の如きこれなり。吾國に於ては、民法第三篇第貳章第三節に於て、賣買なる題目を設けて賣買契約に特別なる條項を規定し、商法第三編第二章に於て、商事に就て更らに特別の條項を規定す。民法第三篇第貳章第壹節其他現行の法規と相俟て活用せらるゝは論を俟たず。

國際賣買の準據法

國際の賣買に關しては、互に取引する各國の法律慣習に通曉するは尤も望むべきことなりと雖、前にも說明せるが如く、商法は他の公法又は民法と異り一般に世界的のものなるか故に、先づ吾國の賣買に關する一般規定に通ずる時は、外國の取引に方りても、徒らに杞憂を懷くの憂ひ勿るべし。況んや法例第七條は「法律行爲の成立及ひ効力に付ては當事者の意見に從ひ其何れの國の法律に依るべきかを定む、當事者の意思か分明ならざるときは行爲地法に依る」と規定し、同第九條は「法律を異にする地に在る者に對して爲したる意思表示に付ては、其通知を發したる地を行爲地と看做す、契約の成立及ひ効力に付きては申込の通知を發したる地を行爲地と看做す云々」と規定せられあるを以て吾人は吾國現行の法規に就て大要を說明せんと欲す。

第壹欵　賣買の成立、

賣買の定義

「賣買は當事者の一方か或財產を相手方に移轉することを約し、相手方か之に其代金を拂ふことを約するに因りて其効力を生す(民五五五)。即ち賣買は財產權の移轉を目的とする有償なる諾成契約なり。諾成契約とは一諾の下に成立する契約にして、物の引渡代價の支拂等は毫も契約成立の要件にはあらざるなり。羅馬法に於ても賣買は諾成契約なりしと雖、債務の發源として諾成契約な

一、諾成契約

りしのみにして、其目的とする所有權の移轉には別に外形の行爲を必要とせり、獨乙民法に於ては登記によりて權利移轉すとの原則を採用し、寶買によりて物權移轉するの主義を採らず、動產は引渡不動產は登記によりて移轉するの主義なり。英國寶買法に於ては、拾磅以上價額を有する寶買は、商品の一部を買主が受取りしか、手附を拂ひしか、又は書面を以て記載せらるゝにあらざれば訴訟を起す能はずと規定せり。近世立法の大勢は形式主義を離れて當事者の意思を重んずるに傾き、吾國の法律は斯の如き面倒を要求せずと雖、注意深き商人の取引としては英法の精神亦味ふべき所あり。

二、財產權の移轉

寶買は財產權の移轉を目的とす。故に所有權の外一切の物權債權は寶買の目的たるを得るものなり。

三、代金支拂

有償とは買主をして代金(Price)支拂の義務を負はしむるの謂ひなり。代金とは文字の示す如く必ず金錢を以て之を定むることを要す。これ其性質全く同一なるに拘らず、交換と區別せらるゝ所なり。

之を要するに、寶買は(第一)寶主をして財產權移轉の義務を負はしめ(第二)買主

をして代金支拂の義務を負はしむるものなり。但し代金の額は必ずしも初めより確定するを要せず、後日之を定むるとするも、之か標準を示すを以て足れりとす。

寶買の豫約

法律上より見たる寶買は取引にあらずして、諾成の契約たるを知り亦双務契約たるを知る、換言すれば寶主買主相互の約束これなり。而らは寶主買主一方の豫約は如何なる効力を有するか。民五五六によれば、寶買の一方の豫約は相手方か寶買を完結する意思を表示したる時より寶買の效力を生ず」。一方の豫約には寶渡と買受けとありて、相手方の承諾によりて成立する一種の偏務契約なり。此豫約を實行せんには、更に寶買契約を取結ぶことを要すべしと雖、徒らに煩を重ぬるに過ぎざるを以て、豫約義務者の承諾をまたず、恰も寶買の申込ありし如く、相手方に於て寶買を完結する意思を表示せる時は其時より寶買の效力を生ずるものとせり。「其意思表示に付き期間を定めさりしときは豫約者は相當の期間を定め、其期間内に寶買を完結するや否やを確答すへき旨を相手方に催告することを得、若し相手方か其期間内に確答を爲ささるときは豫約は其

手附

効力を失ふ。

手附は古來各國に存在せし習慣なれども、其性質は異れり。或は代金一部の前拂ひなりとし、或は賣買契約締結の證據とし、或は解約の方法とせり。舉竟當事者の意思の解釋問題にして、法律は別段の意思表示なき場合に適用すべき規則を掲ぐるに過ぎず。當事者の一方が契約の履行に着手するまでは、買主は其手附を抛棄し、賣主は其倍額を償還して契約の解除をなすことを得るものなり（民五五七）。これ「手附損倍戻し」の語に基くものなり。佛法に於ては同樣の主義にして獨法系にては賣買締結の證據と推定す。

有償契約に在りては通常双方共に平等の利益を受け、殊に賣買に於ては當事者双互の關係上、賣主は價額に相當する代金を得、買主は代金に相當する權利を得るが故に、賣買契約の費用は特別の約束なきときは、當事者双方平分して之を負擔す（民五五八）。

第二款　賣買の效力

賣買は双務契約なり。故に當事者双方の權利を得、義務を負擔すること前款

に述べたるが如し。

第一項　買主の權利

買主の權利は即ち賣主に於ては義務なり。賣主の義務は主たる義務と、義務を履行するに必要なる從たる義務とに分る。

賣主の義務

主たる義務とは、

一、契約の目的たる權利を買主に移轉する義務

にして、從たる義務とは

二、引渡の義務

三、引渡迄目的物を保存する義務

四、擔保義務

これなり。

一、權利移轉の義務

契約の目的たる權利を買主に移轉する義務は、賣買契約當然の結果にして、民五五五の明規する所なり

二、引渡義務

引渡は義務の履行なるを以て、辨濟の通則（民四八三、四八四）によるべきものな

り。引渡の義務は民法に規定せられすと雖、立法上の問題は別として、解釋上は、當然明白の理として掲げざりしものなり。(佛民、一六〇三。獨民、四三三第一の權利移轉の義務は、債權たると物權たるとを問はず、原則として當事者の合意のみによりて其効力を生ずるが故に、何等の行爲を要せず、法律の力によりて、恰も即時に履行せられたると同一の結果を生ず、只第三者に對抗するにつきて引渡登記等の外形の行爲を必要とするものなり。

三、保存義務

引渡迄保存するの義務は、賣買は善意に行はるゝ當然の結果にして、一般法律の解釋上正に而るべき所なり。

四、擔保義務他人の物の賣買

擔保義務を說明するに先ち玆に說明を要するは、他人の物の賣買は有效なりや否やの問題なり。羅馬法に於ては、賣買契約は所有權移轉の義務を賣主に負はしむるに過ぎざりしを以て、他人の物と雖其所有權を取得して之を買主に移すの義務を負ふは、毫も妨げざる所なり。佛國民法一五九九に於て、他人の物の賣買は無效なりと規定せられしより、所有權の即時移轉を賣買の要素なりと誤信して竟に他人の物の賣買を以て目的不能なるが故に無效なりとするに至り、

歐洲各國の法典に其痕跡を止めたりと雖、凡て契約の目的にして不法にあらざる以上は、當事者の意思に基て解釋せざるべからず、當事者にして發狂者か好奇者にあらざる以上は、無效の契約たるを知りて契約を締結する筈なし、契約は可及的效力を發生する方面より解釋せざるべからず、賣主は所有者より目的物を讓受けて買主に移轉する義務を負ふ、何の不可かある、不能かある、況んや不法をや、もし義務を果す能はざりし時は、損害を賠償すれば足る、もし亦他人の物たることを知らざりし場合は、意思解釋の事實論にして、錯誤の爲めに無效となる場合あるべしと雖、當事者の意思は、其權利を取得して買主に移轉するに在りと、解釋するを穩當とする場合多しと云はざるべからず。宜なる哉。佛國に於ても今日の輿論は、殆んど當初立法の精神に反して、全然無效とする如き說をなすものなきに至りしや。(民五六〇)

追奪担保

賣主に於て其權利を取得して買主に移轉すること能はざるときは、賣主は主たる義務の不履行の責に任ぜざるべからず。其責任を追奪擔保(Garantied' éviction)と稱す(民五六一)。蓋し、賣主が其賣却したる權利を取得して、之を買主に移轉

すること能はざるときは、買主は契約の解除を爲すことを得。而れども契約の當時、其權利の賣主に屬せざることを知りたるときは、損害賠償の請求をなすことを得ず。如何となれば買主が契約の當時賣買の目的たる權利が賣主に屬せざることを知らざりし時は、賣主は自己の賣らんとする權利が果して自己に屬することを得べきや否やを究めずして之を賣りたる過失あるが故に、損害賠償の責に任ぜざるを得ず、と雖、買主が契約の當時其權利の賣主に屬せざることを知れるときは、賣主は果して其權利を取得して、之を買主に移轉することを得るや否や明かならざることは、買主が豫知せし所なるを以て、後日賣主が其權利を取得して之を買主に移轉することを得ず、故に此場合に於て買主は損害賠償を請求することを得ざるなり。

一部の追奪擔保

賣買の目的たる權利の一部が、他人に屬するに因り賣主が、之を買主に移轉することを能はざるときは、買主は其足らざる部分の割合に應じて代金の減額を請求することを得るなり(民五六三)。これを一部の追奪擔保と云ふなり。數量を示して賣買したる物が不足なる場合、及び物の一部が契約の當時既に滅失した

資力擔保

る場合に於て、買主が其不足又は滅失を知らざりしときも尙ほ一種の追奪擔保なり(民五六五)。賣買の目的たる不動產の上に、危險の負擔ある場合、たとへば、賣買の目的物に他の權利が附着せる場合、及び賣買の目的物の利益の爲めに有すべき權利が存在せざりし場合(民五六六)、又は買主が他の權利の存在により、其所有權を失ひたる如き場合(民五六七)も亦一部の追奪擔保なり。其各場合に於ける權利の範圍は各條を一見して了知するを可とす。

強制競賣の場合に於ても、債務者に對して、契約の解除又は代金の減額を請求し得るものなり(民五六八)

債權の賣買に於ては、其債權移轉の擔保は、追奪擔保を應用すべく、又債權が全く存在せざる場合は、契約成立の要素たる目的を缺くものとして始めより無效なれども、債權の賣主か債務者の資力を擔保したるものと推定し、辨濟期に至らざる債權の賣主が債務者將來の資力を擔保したるときは辨濟の期日に於ける資力を擔保したるものと推定するが故に、もし此に異る擔保を欲せは豫め之を定め置かざるべからず(民五六九)。

瑕疵擔保

要するに資力擔保の義務とは、債務者が無資力なる場合に於て、其辨濟することを得ざる債務の部分は賣主代りて之を辨濟すべきを云ふなり。

賣買の目的物に隱れたる瑕疵ありたるときは一部の追奪擔保と同樣の結果を生ず(民五七〇)。之を瑕疵擔保(Garantie des vices cachés)と稱す。蓋し賣買の目的物に隱れたる瑕疵ありたるときは、買主が取得したる權利は其期望したる價値を有せざるが故に、之に因りて買主が損害を被るは言を俟たず、然るに賣主は買主よりは善く瑕疵を知れるが故に、之を買主に告げて買主が尙ほ購ふべきや否やを確めざるべからず、然らざれば、賣主は其物に瑕疵なきことを保證したるものと看做すも酷に失せざるなり。故に若し買主が其瑕疵を知りしならば、敢て其物を購はざりしならんと認むべき場合に於ては、買主は契約の解除を爲すことを得、其他の場合に於ては單に損害賠償の請求をなすことを得るものなり。只強制競賣の場合に於ては、其物に多少の瑕疵あることを豫期して廉價に之を買取るを常とするが故に瑕疵擔保の權を認めず。英國の賣買法に於ては、賣主が不眞の物品を供給するか、又は過不足の供給をなせしときは買主は之を諾す

擔保の義務は公益規定にあらず

るも拒絕するも、一部又は全部に於て勝手なり、只遲滯なく之を明答するを要す、又賣主が物品を海送に附せしに當り、普通海上保險を附すべき場合に當りては、速に買主に之を通知せざるべからず、もし通知の義務を怠りたるときは、海送中の危險は賣主の負擔すべきものとす。又買主が豫め知らざる物品は賣手に於て充分之を檢査するの機會を與ふの義務あり。

賣主の擔保の義務は右に述べたるが如し。而れども是に敢て公益規定にあらざるが故に、當事者は或は此義務を重くし、或は之を輕くすることを得べし。然らば賣主は擔保の責に任せずとの約束をなし得るは隨意なりと雖、之によりて詐欺の責を免るゝことを能はず。即ち擔保の責任を負はざる旨を特約したるときと雖、其知りて告げざりし事實及び自ら第三者の爲めに設定し、又は之に讓渡したる權利に付きては其責を免るゝことを得ざるなり(民五七二)。何人ト雖自己ノ不法行爲ニ就テ其責ヲ免ルヽヲ得ズ」とは羅馬法以來の原則なり。(佛民、一六二五―四九)(獨民四三四―四四五)

第二項　賣主の權利

賣主の權利は即ち買主の義務なり。買主の主たる義務は、

一、代金支拂の義務

にして、之に附隨して

二、利息支拂の義務

三、目的物を引取るの義務

あり。

代金支拂の時期

代金支拂の時期につきて特約なきときは、賣主は何時にても其請求をなすことを得(民四一二)。而れども引渡につき期限を定めたるときは、代金の支拂につきても、同一の期限を附したるものと推定す(民五七三)是れ他なし、賣買は双務契約の最たるものにして、双方の義務を同時に履行するを本則とせざるべからざるによるなり、而らざれば買主獨り代金を支拂ひたるに、賣主は直ちに物の引渡をなさざるのみならず、期限に至りても猶ほ之を怠ることなきを保せざるを以て、當事者の意思と取引の慣習によるも正に然るべき所なり。

支拂の場所

支拂の場所につきて別段の定めなき時は、債權者即ち賣主の住所に於てなすべきものなり(民四八四)。而れども引渡と同時に支拂をなすべき場合には、其引渡の場所に於て支拂ふべきものなり(民五七四)。

引渡前に物が果實を生じたるときは、一般の原則によれば、既に所有權と危險が買主に轉りし以上は、果實も亦買主の有となるべきものなり。然れども法律は便宜上引渡前に生じたる果實は賣主に屬すべきものとし、其代りに買主は契約の當時より利息の支拂を要せずして、引渡の日より代金の利息を拂ふを以て足れりとす、但し支拂につきて期限あるときは其期限の到來する迄は利息を拂ふことを要せざるなり(民五七五)。

果實と利息

賣主は賣買の目的たる權利を買主に取得せしむる義務あること前に述べたるが如し、故にその義務を履行せずして買主は其讓受けたる權利を失ふときは解除又は賠償の請求をなすことを得れども、徒らに手數を煩はすのみならず、賣主に賠償の資力なきに至る恐なしとせず、故にこの場合に於ては、危險の限度に應じ代金の全部又は一部の支拂を拒むことを得、但賣主が相當の擔保を供したるときはこの限にあらず(民五七六)。これ實に賣主の擔保義務の擴張とも云ふ

賣主擔保義務の擴張

べきものなり。英國の賣買法に於ては、既に運送に附せる貨物は引渡しありたるものと見做すに關らず、買主が辨濟能力を失へるときは、賣主は買主に於て代金の支拂あるまで、其貨物を差押ふることを得るものなり。これを「stoppage in transitu」と稱す。

賣主の供託義務

買主は賣買の目的物を引取るの義務あり。これ引渡の義務に附隨する當然の事項にして、もし期日に引取らざるときは、買主は遲滯の責に任す。其結果として危險を負擔し、又損害を賠償せざるべからず(民、四一三)、賣主は其物を供託し、又は相當の期間を定めて催告をなしたる後之を競賣することをも得るなり、もし損敗し易き物は催告をもなさずして競賣することを得(商二八六)。

物品の檢査

買主は其目的物を檢査するの權利あることは、英國賣買法にも規定せらるゝ所にして、吾民法の規定によれば、買主は其目的物を受取るも直ちに之を檢査するの義務なく、又假令瑕疵ありもしくは數量の不足あるも、直ちに之を賣主に通知することを要せず、契約の時もしくは其事實を知りたる時より一年內に契約を解除し、又は代金の減額もしくは損害賠償を請求することを得べし、然れども

商人間の賣買に於ては、賣買の効力をして永く浮動の狀態に在らしめ、取引の安全を妨くるの恐あるが故に、目的物を受取りたる買主は遲滯なく之を檢査し、瑕疵又は數量の不足を發見したるときは、直ちに其旨を賣主に通知するにあらざれば、其瑕疵又は不足を理由として、契約を解除し、又は代金の減額もしくは損害賠償を請求することを得ず、而れども賣主が故に惡意の賣主に對しては、買主は何等の通知を要せずして、民法の規定に從ふことを得るもあり(商二八八)。右の場合に於て、買主は契約の解除を爲したるときと雖も、賣主の費用を以て賣買の目的を保管又は供託すべく、もし滅失毀損等の虞あるときは裁判所の許可を得て之を競賣し其代價を保管又は供託することと必要なり(商二八九)。賣主より買主に引渡したる物品が注文したる數量を超過したる場合に於ても亦同じ(商二九〇)。

第二章　輸出（Export）

第一節　注文（Orders or indents）

（註）

注文狀

輸出をなさんと欲せば、仕向地の市價により、試算賣上計算書を調製し、損益の如何を考へ、外國商賈に注文を促すの書狀に見本を附して發送すべし。見本は其品質、產地、もしくは製造所、商品固有の特質、代價等をも列記するを可とす。加之積出必要條件、仕拂、引渡に關する要件、暗號電信、取引銀行の名稱等、凡て先方をして當方を信用せしむるに足る條件は、漏れなく之を通知すべし。先方は此等の通知によりて注文を發するに至るべし。要するに內國取引に於ける注文狀よりは、極めて精細なるものにして、其主要なる條項は左の如し

一、商品の明細
二、價額（この條項は缺ぐること多し）
三、荷造方法
四、船積時期又は到着時期
五、賠償方法

外國に於ては、注文を受くるは大に固有の市場ありて、マンチエスターの棉花、シエフヰールドの刀物等一定せる場所勘からずと雖、香國に於ては特定の市場

注文目錄

買附原書

なきを以て、二十四個の貿易港に於て、便宜の輸出をなすに過ぎず。此內にありて橫濱の生糸、長崎の海產、門司の石炭等は稍や特色を帶びたるものなるべし。特に橫濱は帝國の輸出港にして、各種商品の輸出勘からずと雖、最も重要なる貿易品たる生糸、羽二重の如きも、外國商館の手を經て輸出せらるゝもの十中八九を占むるに至りては、慨歎すべきの至りにあらずや。

注文狀は各個別紙に記載せられ、同一郵便にて到着するときは、格別の注文目錄を添附し來るを常とす。外國取引商より直接に送附し來るものあり、或は支店より送附し來るものあり。其形式は各國幾分の相違ありと雖も、其要領に到りては大差を見ず。

注文狀に應じて代價其他の條件に適合する買附けをなし得たる時は、普通買附原書（Bought Note）を買附先より得て送狀に添附して、先方へ送附する者とす。もし生糸市場たる橫濱に生糸の注文を得たる時は、直ちに之を橫濱に得るとを得べしと雖も、他地方に得たるときは注文狀の寫しを橫濱に送りて、輸出の指圖をなすものたり、而れども生糸の如く相場の高低あると、檢查に面倒を要する者

荷造には尤も注意を要す

は、たとひ他地方に在荷ありとするも、之を横濱に送附して輸出するの慣例なり

第二節　荷　造（Packing）

輸出貨物の數量檢査其他一切の準備整ひしときは、荷造りに着手せざるべからず。貨物の荷造は恰も人躰に於ける服裝の如し、服裝は單に美麗を粧ふが爲めに着用するにあらず、以て寒氣を防ぎ、危險を避く、貨物は荷造の完全により、據て破損を免れ、汚穢を除き、遺失を禦ぎ、盜難を豫防し、以て價額を維持し顧客の視線を惹く。宜なる哉、方今世界貿易の覇を唱ふる英獨諸國が重きを荷造りに置くや。顧て本邦に於ける荷造を觀察するに、多くは大和船時代の慣習を襲用せし結果、航海中船舶動搖の爲め、或は熱帶の氣候の爲め、貨物に損傷變質を來し、積込積卸の際にも貨物の損害を蒙ること尠からず。苟も職に國際貿易に從事するの士は、荷造の改良に就きて注意する所なかるべからず。荷造の不完全なるによりて生ぜし損害は、滊船會社又は保險會社に於て賠償せざる爲め、貨主一個人に損失を及ぼすのみならず、貨物の毀損、變質、汚染、腐敗、虫害、水害、盜難、遺失等の損失、運搬不便の爲め、勞力時間、費用の浪費等彼我共に失ふ間接、直接の損失は極

荷造は注文に適合するを要す

めて大なるものあり。曾て巴里萬國博覽會出品協會に於て調査せる所によれば、一個人の經濟問題として、從來の經驗により荷造の不完全より生ずる損失は原價の百分の三以上百分の十の間にありとせば過當にあらず、今其平均百分の六、五を取りて、假りに毎年二回つゝ貨物を輸出するものとして立算するときは、僅々八ヶ年にして原價の一倍以上に達する損失となるべし、若し商人の手數料を平均二歩と假定せば、一回の貨物輸出に於て、既に四歩五厘の損害ある筈にして、到底低利を得て賣買する商人の耐へ得る所にあらず、これ實に一面に於て其損失をも負擔する買主の高價の支出に歸するものなり。又是を國家經濟問題とし、吾國より年々輸出する貨物の原價を假りに二億万圓とし、右の六歩五厘の損失を算出せば一ヶ年に千三万萬圓は暗冥の裡に沒却するものとなるべし」

荷造は注文に適合するを要す

荷造りに着手せざるべからず。貨物の荷造は恰も人躰に於ける服裝の如し、服裝は單に美麗を粧ふが爲めに着用するにあらず、以て寒氣を防ぎ、危險を避く、貨物は荷造の完全により、據て破損を免れ、汚穢を除き、遺失を禦ぎ、盜難を豫防し、以て價額を維持し顧客の視線を惹く。宜なる哉、方今世界貿易の覇を唱ふる英獨諸國が重きを荷造りに置くや。顧て本邦に於ける荷造を觀察するに、多くは大和船時代の慣習を襲用せし結果、航海中船舶動搖の爲め、或は熱帶の氣候の爲め、貨物に損傷變質を來し、積込積卸の際にも貨物の損害を蒙ること尠からず。苟も職に國際貿易に從事するの士は、荷造の改良に就きて注意する所なかるべからず。荷造の不完全なるによりて生ぜし損害は、滊船會社又は保險會社に於て賠償せざる爲め、貨主一個人に損失を及ぼすのみならず、貨物の毀損、變質、汚染、腐敗、虫害、水害、盜難、遺失等の損失、運搬不便の爲め、勞力時間、費用の浪費等彼我共に失ふ間接、直接の損失は極

箱詰と俵裝

注意一二

箱詰荷造は木製の箱を用ひ、内部は錫又は油布、油紙等を以て包み、鐵帶を以て釘附けするを普通とし、俵裝荷造は通常貨物を包裝するに紙を以てし、綿布、油布之に次ぎ、麻布を以て外裝す、時としては原形を維持せしめんが爲めに板紙を挿むことあり、又俵裝と雖鐵帶又は索繩を以て壓締するを必要とす。

荷造に際して異種の商品を、同一箱又は同一俵に納むる如きは、尤も注意すべきことなり。外國に荷揚せし後、通開に非常の面倒を來すこと尠からず。又貨物の運賃は、其容積に從て課せらるゝものなるが故に、徒らに無用の餘地を存する如きは非常の相違を來すを以て、毫も間隙なからしむるを可とす。

陶器、磁器、鏡、莫大小、其他小量の商品は、一般に附箋せる小箱に納めて人目を惹くに務む。又目錄、印刷物、廣告品等は、一般に荷造に際して間隙を充塞する爲めに、挿入せらるゝとあれども、決して買主の承諾なくしてなす可らず。何となれば、買主は貨物の買附先を荷主に知しめざるとを欲するを普通とすればなり。

活動せる貿易界に於ては、商品の轉轍は尤も激しきものなれば、荷造の堅全なるべきは勿論、徒らに容積を大ならしめ、重量を多からしむべからず、通常百斤又

荷印

は二百斤に止むべきもあり、又長短輕重あるが知きは、運搬の遲滯を來す最大なる原因なるを以て、尤も誡めざるべからざるものなり。

荷造を終らば荷印(Mark)を附せざるべからず。荷印には、番號、到着港を附し、又容量、重量、風袋等を、特記することあり。荷印番號は貨物の混淆を豫防するのみならず、遭難等の場合に於て、被害の結果を明白ならしむるに缺ぐべからざるものにして、到着港を附記するは、誤りて寄港地に陸揚する如き不都合を豫防するに必要なるものなり。

同一貨主に遞送輸出する場合には、同一荷印に遞送番號を附して發送すると、貨物の早達其他の便宜尠からず。

吾國從來の習慣によれば山形、井桁、圓形其他の荷印行はれたりと雖國際貿易に於ては日本印(Japanese mark)として特に注目するの價なく、歐米諸國に行はるゝ三角形、復三角形、菱形、心臟形、圓形等に數字、羅馬字を附記せるもの一般に行はる。數字文字は、大抵貨主の頭字に關連するものなり。

荷印を附するには、錫板に記號文字を切脫きたる、便宜の道具あり。

第參節　積込(Shipment)

貨主は荷造を終らば、出荷申込書に、船名、仕向港、荷印、品名、個數、原價、荷受人の氏名等を記入し、貨物と共に滊船會社に差出すべし、尤も此手續は回漕問屋の手を經て貨物を積込む時は、此手續を省くことを得べし。滊船會社は、出荷申込書により、貨主と立合の上、貨物を取調べ其重量、容積等を檢し、申込書と相違なきときは、船積指圖書(Shipment) (order)を貨主に交付す。船積指圖書は二葉に渡り、右面は之に船員受取證(mates Receipt)附續す。貨主は之を貨物に添て本船に持參し、積込の許可を得て船積を終り、船積指圖書を本船に留め、船員受取證に記名を乞ひ、之を滊船會社に呈出して船荷證券と引換ふべし。往々出荷申込書に對し直ちに船荷證券を交附する如き略式によるものありと雖も、若し貨物搭載の都合によりて、船荷證券面に記載せられたる船と異りたる船舶に積込めることあらば、海上に於て遭難せる場合に、保險會社に交渉すること能はざる不都合を生ずることなしとせず。

貨物の積込に際し荷造の不良又は損傷あることを發見したるときは、滊船會

社は、數個破損、元地濡等の條項を、船積指圖書に特記す。貨主に於て之を承諾して運送を托せる時は、其まゝ本船に持參し、船長又は船員受取證に記載す。普通の受取證を「クリン、レシート」と云ひ、特別の條項あるものを「フォール、レシート」と稱す。若し船積指圖書に特記なきに、船員受取證に特別條項を附せられし時は、これ滊船會社より本船迄特參するの間に起りたる損害にして、滊船會社の手によりて積込みしか、回漕問屋を經て積込みしか、貨主自身にて積込みしかによりて、責任の歸着定まるものなり。尤も積込の際貨物に損傷あるときは、船主に於て其運送を謝絶することありと雖も、荷出人の請求により此等の貨物を積込みたるときは、船員受取證に記載せられたる特別の條項を船荷證券にも附するものとす。然れども貨主に於て、荷爲替の取組其他の都合上、船荷證券に斯の如き特別條項を附記せられざることを欲するものなきにあらざるが故に、賠償證書(Letter of indemnity)を發行して、普通の船荷證券を發行せしむることあり。船主は此れを貨物の仕向港の支店又は代理店に送り、以て引渡の際荷受主より申出たる苦情に備へ、苦情の爲め滊船會社が被りたる損害は

荷送主に於て賠償すべきものとす。

尙ほ運送貨船荷證券運送契約に關する詳細は第三編第壹章に之を讓り、玆には其手續を述べしに止る。

第四節　海上保險申込 (Marine Insurance)

海上保險申込

貨物積込終了せしときは保險申込書 (Request Note) を保險會社より得て、之に必要の書き入れをなし保險の申込をなすべし。外國に於ては仲立業非常に發達し、保險仲立 (Insurance Broker) なるものありて、保險者と被保險者の間に立ちて周旋するものあるが故に之に依頼して、口頭又は書面を以て、貨物の積出地、送り先、荷印、番號、品名、個數、船名、保險價額、危險擔保の種類等を通知すれば、保險の割合適當なる會社に申込をなし、保險狀を受取る迄一切の事務を處理す。

保險價額

保險價額は通常原價に運賃其他の諸掛を加へたるものに、一割又は一割五分の商利を加へること多し。然して五千六百參拾六圓五拾錢等の計數を得たるときは、末位を切り上げ五千六百五拾圓の保險價額とするものなり。たとへば

原價　壹千貳百五拾圓也

運賃其他　四拾圓也

手數料、保險料　參拾圓也

小計　壹千參百貳拾圓也

壹割　壹百參拾貳圓也

保險價額　壹千四百五拾圓也(壹千四百五拾貳圓也なれども)

とするか如し。

普通に、得意先に向ては、一々保險狀を發行するの煩を避け、申込の都度通帳に記入するものなり。

定額保險

若し、保險金額不明瞭なる時は豫定保險 (Open Cover) により、後日其金額を定むることあり。此場合に於ては豫定保險申込狀 (Provisional Request) に依て、不明瞭の部分は記入せずして申込をなす、保險會社は此申込に依て、豫定保險狀を交付し、後日其金額明瞭となりし時、其金額に依て申込をなし、普通の保險狀と交換するものなり。

或る貨物には、フローデング、ポリシーを發行せしめて、波止場、棧橋、稅關構內等

に陸揚後、數時又は數日間の火災を保險せしむるものあり。

荷受人へ通知

貨主は常に荷受人に、貨物を海上保險に附せしや否やを通知せざるべからず。然らざれば貨物紛失の場合に於て、輸出者は損害を負擔するの結果を生ずることあり。英國商賣法第參拾貳章第三項によれば、通常海上保險に附すべき、海路によりて、運送する貨物の賣主は、海上保險を申込まざりしときは、之を買主に通知し、買主に於て海上保險に附するの餘地を與へざるべからず。若し通知を怠りし場合に於ては、特約あるにあらずんば貨物航海中の危險は賣主に於て負擔すべきものとす」と規定せらる。

輸出手續の簡易

尙ほ保險料、保險證券等保險契約に關する詳細は第三編第貳章に於て詳述する所あるべし。

第五節　通關

鎖國の夢一度覺めて、安政五年の通商條約締結せられ、運上所を設置して海關の事務を取扱ひしより既に四十餘年。幾度の變遷改革を經、明治卅二年の改正條約に據て、現行關稅法（明治卅二年三月法律第六一號）實施せられ、輸出稅の全廢

普通貨物の輸出

となり、輸出の手續は極めて簡單なるを得たり。蓋し國家主義は帝國主義となり、自由貿易主義は保護貿易主義に傾きし、十九世紀末の機運の然らしむる所なるか。

輸出貨物は總て關稅を要せざれども、輸出免許を得たる後にあらざれば、輸出することを得ず。若し輸出免許を得ずして貨物の輸出を爲し、又は爲さんとしたる者あれば千圓以下の罰金に處せらる（關三七七六）

普通貨物を輸出せんと欲せば、輸出申告書を監査課に呈出し、輸出檢查場に於て貨物の檢查を受け、監查課より輸出免狀を交付せられたるときは（關三一）貨物課に至りて檢印の押捺又は檢印證の交付を受くべし。輸出申告は積載すべき船舶の名稱、國籍、貨物の記號、番號、品名、箇數、數量、價額及仕向港を記載したる文書を以て之を爲すべし（關施三四）。而して、輸出の申告は船積すべき船舶の入港以前に於て、之を爲すことを得るも、船舶は船舶入港後積荷目錄受領證を乘監官吏に示したる後にあらざれば許可せられざるなり。輸出貨物外國產なるときは、其の產地を記載すべく、修繕の爲め輸出し、再び輸入すべき貨物の輸出申告書には、

輸出の目的、再輸入の場所及期限を記載するを要す。又關稅定率法第六條により關稅を免除せられたる貨物を輸入の日より滿六ヶ月以內に輸出せんとする者、又は通過の爲輸入したる貨物を輸出せんとする者は、輸入免狀又は之に代るべき、稅關の證明書を稅關に提出すべし。

特別貨物の輸出

小包郵便物、船用品、旅客携帶品等の輸出は、特別に簡易の手續行はる。其取扱方法は輸入の場合と大差なきが故に之を次章に讓る

交付金

明治三十二年三月法律第七四號によれば、政府は葉煙草專賣法施行地に於て、製造したる煙草を外國に輸出したる者に對し、其の價額の百分の二十の金額を交付することを得（明治二十二年七月勅令第三四二號）。輸出煙草の價額は、輸出の際に於ける申告價額に依る、もし不相當なるときは政府之を定むるものなり。

戻稅

酒類、醬油、醫藥用工業用酒精等を外國に輸出するときは、輸出港稅關の檢査を受け置き、輸入港稅關を通過したる證憑を得て、之を輸出港稅關に差出し、造石稅の下戻を請ふ事を得。其輸出手續は、種目、石數、及容器の箇數、輸入地名、積入船名等を記載したる書面を輸出港稅關に差出し、現品檢査を請ひ、檢査の證明を受くべきものなり。

戻稅

之を外國の實例に徵するに、戻稅の規則を設けたる國は極めて多く、自由貿易主義の英國にても、煙草酒精には戻稅(Drawn back)をなし、佛獨の如きに至りては、外國との競爭に耐えしめんが爲めに、輸出奬勵金(Bounty)さへも下付することあり。

輸入の目的を以て陸揚し、又は保稅倉庫に倉入したる貨物を再び外國へ積戻す手續は、總て輸出に準據すべきものにして(關三八)積戻申告書を監査課に差出し、同課より免狀を受けたる後は積戻を爲すを得べし。

第六節　産地證明書 (Certificate of origin)

産地證明書

産地證明書とは、帝國に於て生産せる物品たることを、當該官廳又は團躰にて證明せるものを云ふ。其書式は各國多少の相違あれども、作用は同一なり。即ち條約によりて協定せられたる稅率と、國定の稅率に相違ある場合に於て、日本帝國に於て製造又は生産せられたるとを證明するは、課稅の上に於て其差を利するを得ると否との問題に歸着するなり。産地證明書の起因は、實に關稅戰爭に在り。關稅戰爭を開ける當事國以外の國に於ては生産又は製造せられ

たることを證明して、低率の稅を課せられんが爲めに、產地證明書を商品に添へて輸出せしに基す。

輓近關稅戰爭の著しきものは、瑞佛間二ヶ年半、獨西間二ヶ年、獨露間九ヶ月等にして、尤も長かりしは、佛以間の九ヶ年にして、漸く二年前に終りを告げたり。

吾國に於て、輸出の際當該國の協定稅率に均霑せんと欲せば、當該國領事の證明を得て、之を輸入國荷主に向けて發送し置くを要す。

第七節　送狀 (Invoice)

インヴオイス

インヴオイスとは、賣主と買主とが、互に遠隔の地にあるとき、賣主に於て積送したる、商品の價額及立替拂其他の諸掛り等を明記し、買主に宛てゝ送る書類なり、價額の正記を要するは當事者の詐僞を防ぐは勿論、通關上にも極めて愼むべきことなりとす。

インヴオイスの種類

國際貿易に用ゐらるゝインヴオイスの種類は、大抵左の五種なり。

一、ロコ、インヴオイス

二、エフ、オビー、インヴオイス

三、シー、アンド、エフ、インヴオイス

四、シフ、インヴオイス

五、フランコ、インヴオイス

これなり。

一、ロコ、インヴオイス (Loco Invoice)

ロコとは場所の意にして、物品が現在する場所に於ける價額の意義なり。即ち生產地又は輸出地に於て引渡さるべき、商品の價額を云ふ。荷造、引出、積込其他の小費にして荷しくも買主の負擔に屬すべきものは、明細に通算して之をインヴオイスに記載すべきものとす。

嚴格に云へば、國際貿易に使用すべきものにあらざれども、製造者自ら輸出する場合には、製造利益の外單に荷造費に手數料を加へて、調製するインヴオイスあり。又代理商に代りて、荷造費に手數料を加ふることあり。

普通に用ひらるゝインヴオイスは、品名、荷印、個數、船名、到着港を記載し荷受人の計算並に危險にて積出す旨、荷出人より荷受人に宛てたる書式にして、荷造積

込、運賃、保險料、其他の實費を記載して、之に手數料を加へたるものなり。國際貿易に用ひらるゝ手數料は二分五厘を以て普通とす

二、エフ、オー、ビー、インヴォイス(F.O.B.Invoice)

エフオー、ビーとは本船積込持のことにして、原價に、荷造、持込、積込を加へたる價額を云ふ。此インヴォイスを調製するには、諸掛の明細を記載することなく、常に價額の內に包含せらるゝものなり。

三、シー、アンド、エフ、インヴォイス(C.&.F.Invoice)

シー、アンド、エフとは運賃持の價額にして、エフオービーに輸出港より到着港までの運賃を加へて調製せるインヴォイスをシーアンド、エフ、インヴォイスと云ふ。輸入港に於ては、普通に用ひらるゝも、輸出港に於ては、稀れに用ひらるゝものなり。

四、シフ、インヴォイス(C.i.f.Invoice)

シフとは運賃保險料持の價額にして、シー、アンド、エフに保險料を加へて調製せるインヴォイスをシフ、インヴォイスと云ふ。通常シフにて賣買せらるゝときは、インヴォイスは買主の流通貨幣に換算せらるゝものなり。

五、フランコ、インヴォイス(Franco Invoice)

フランコとは住所の義にして、シフに外國輸入稅、陸揚費其他買主の住所に持込むまで一切の費用を包含して調製せるインヴォイスをフランコ、インヴォイスと云ふ。

二三十年前迄は、英國に於てはロロ、インヴォイス行はれしが、現今にては國際貿易の競爭激甚なるに從ひ、フランコ、インヴォイス益行はるゝに至れり。

フランコ、インヴォイスを調製せんとするには、先づ原價を先方國の流通貨幣に換算して、重量、容積、等を先方國の度量衡に改算し置き、輸入稅、運賃、保險料等を割出し、尙ほ到着港より荷受人の住所迄持込の費用を問合せ、凡ての材料を蒐集して後、之れを一山づゝに振分けて、精算するを可とす。

右述べたる五種のインヴォイスは、各店固有の書式によりて、調製せらるゝこと雖、其內容に到りては異る處なし。又年月日姓名を記載する前に「E.E.」又は「E.&.O.E.」の文字を附するを普通とす。誤謬又は記載漏は此の限りにあらずと記載せし慣例に過ぎず。

右五種の外尚は說明を要するは、左のインヴオイスなり。

一、領事送狀、
二、委托送狀
三、試算送狀
これなり。

一、領事送狀(Consular Invoice)

北米合衆國に輸出する價額百弗以上の貨物は、領事送狀なるものを要す。米國領事館より、一定の書式を貰ひ受け、參通或は四通に之を認むべきものなり。原本は領事館に保存し、副狀(並に第四通)は荷出人に渡し、第參通は、通關の爲め、輸入港稅關に送附せらる。荷出人は副狀(並に第四通)を荷受人に宛てゝ發送す、蓋し第四通を要する場合は、貨物が保稅のまゝ輸入港より他の場所に送附せらるゝ場合に必要なるものとす。たとへば桑港を通過して米國へ輸出せらるゝ生糸か保稅のまゝ紐育に送附せらるゝ如き場合には、第四通を桑港通關の爲め使用し、副狀を紐育にて納稅の際使用するが如し。領事送狀にも、品名、記號、個數、重

量又は容積、原價、諸掛、價額等を記載す。もし不正の記載あるときは、領事に於て之を訂正することあり。領事證明料は米貨二弗五拾仙とす。

二、委托送狀(Consignment Invoice)

委托とは、貨主自個の計算並に危險にて、海外の取引先へ商品を積出し、手數料を與へて販賣を委托するを云ふ。斯の如きは往々損失を免れざるを以て、英國商賈は一般に之をなさずと雖米國並に吾國に於ては稀れならず。其書式はロコインヴオイスと同一なれども、只頭書に於て、彼れは荷受人の計算並に危險にて積出し、是れは荷出人の計算並に危險にて積出すの差あり。

嚴格に云へば、委托送狀は眞正のインヴオイスにあらずして、試算送狀の性質を帶ぶるものなり、單に商品の手引として送附せらるゝに過ぎずして、帳簿には委托計算(Consignment Account)として、記帳せらるゝのみなれども通關の爲めには必要なるものなり。

代理商は委托商品の到着したるときは、其旨を荷出人に通知し、陸揚もしくは其他の諸掛り費用は、之を立換へ、商品は倉庫に保管し、火災保險を附する等荷出

人の利益の爲めに保管し置き、買手を見出し、其代金を受取りたるときは、其内より販賣手數料、藏敷料、保險料其他の諸立換費用を引去り、殘額を荷主に送附するか、又は之を預り置きて買附委托の費用に充つるか、荷主の指圖をまつべきものなり。凡て委托送狀を附して送附せる商品は、其賣上後賣上勘定書(Sales Account)を調製して、荷出人に送附すべきものなり。送狀は商品購買の明細書にして、賣上勘定書は商品販賣の明細書と云ふを可なり。賣上勘定書には送狀と同じく、品名、荷印、個數、賣上代金、諸掛(運賃、艀揚賃、藏敷料、火災保險料、輸入稅等)及手數料を詳記せざるべからず。此等の諸掛一切を引去りて荷出人に送附すべき金額を正味手取(Net proceeds)と稱す。

三、試算送狀(Proforma Invoice)

試算送狀とは、商品の注文をなす前、もしくは積送る前に、纏め其損益を算定し置くの必要あるを以て、調製するものにして、割引を始め諸掛一切を算入し、果して此取引の利益あるや否やを豫定するにあり。其書式は別段普通のインヴォイスに異る所なく、只試算の文字を冠するの差あるのみ。然して荷出人に於て

尤も注意を要するは、仕向地の市況如何にあるを以て、先づ仕向地にある代理商に市況を問合せ、且つ之と同時に、販賣を委托せんとする貨物の明細書を郵送するときは、代理商は此問合に應じて、該貨物の市價其他の諸掛り費用を計算し、委托主が受取るべき正味手取金を算出して、一の計算書を委托主に送附するものなり。之を試算賣上勘定書(Proforma Account Sales)と云ふ。

第八節　荷爲換取組(Drawing against Shipment)

荷爲替とは割引の一種にして、甲地の賣主が乙地の買主に商品を送附し、又は委托販賣をなす場合に、賣主が其代價を割引して受取るの法なり。賣主が積出したる貨物に對し、荷爲換を取組むには、取引先より豫じめ送附せし信用保證狀(letter of credit)を有するか、又は銀行に於て貨主を信用して約定するかの二ツの場合あり。

信用保證狀

信用保證狀とは、保證狀發行者が、其依頼人をして豫め擔保を供せしめ、依頼人もしくは其人の指圖人をして、定額或は定額以内の金員に對し、己れに宛てゝ爲換手形を振出すことを許すものなり。然して信用保證狀には普通保證狀と特

荷爲換

別保證狀(Special credit)の二種あり。普通保證狀とは、特に宛先を定めずして保證狀記載金額の定額に充つるまでは、出貨主の場所に於ける銀行にて荷爲換を取組むことを得べく、特別保證狀とは豫め一定したる銀行に宛てたるものを云ふなり。貨主は、船荷證券、海上保險證券、送狀及び信用保證狀を爲替手形に添附して、之を銀行に持參するときは、銀行は代價を當日の爲換相場に換算し、手形滿期日迄の利息と爲替手數料とを差引きて、其殘高を荷爲替依頼人に渡すものとす(通常爲替相場は滿期日迄の利息と爲替手數料を含めて立てるものなり)。

信用保證狀なくして、貨主を信用して荷爲換を取組ましむる場合には、荷爲換副狀(Letter of Hypothecation)を爲替手形に添附して銀行に差入るゝものなり。荷爲換副狀には、若し荷受主に於て手形面の金額を其滿期日に支拂はざるときは、銀行は勝手に抵當となせる商品を賣却し、其代金を以て爲替金額運賃諸掛手數料延滯利息の損失を償ひ、尙不足を生ずるときは、貨主即ち爲替手形振出人より不足額を辨償せしめ、水火盜難其他の災害に罹り、荷受主手形の支拂をなさざる時、亦同樣の手續を執り得べき旨を明記せるものなり。

銀行は、荷爲換手形及諸書類を、數次荷受主所在地の支店或は他の取引銀行に送附し、手形面の期日に至て、手形金額を荷受主に支拂はしむる準備をなすと雖、貨物の價格は變動常なきものなれば後日に至て荷受主が支店或は取引銀行に支拂をなさざるとあるに際し、此貨物を處分して、其賣上代金爲替手形面の金額より少き恐あるを以て、貨主に非常の信用あるにあらざれば、送狀金額に對して荷爲替を取組むことを承諾せざるべし、大抵七割乃至八割に止まるものなり、も し送狀金額の代金に對して手形を振出す場合には相當の擔保品を銀行へ差入るものなり、此擔保品は、送狀金額と銀行にて欲する金高例へば銀行が七割に對して手形の振出を承諾したる時は、殘りの三割に相當する價ある物件を以て足れりとす。

爲換相場の變動は、常なきものなれば、輸出貿易に從事するものは相場の高低に注意し、相場下落の際に取組むを以て利ありとす。

右說明せる如く、爲替手形に書類を添附して取組みたる手形を clean bill と云ひ書類の添附を要せずして取組みたる手形を documentary bill と云ふなり。荷爲

書類の送附

換を取組みたるときは、直ちに荷受人に振出通知書(advice of Drafts)を發送し、荷受人をして安んじて爲替手形の引受をなすことを得せしむるを可とす。

斯の如く荷爲換を取組み、爲替手形を發行して、現金を受取る方法は、尤も多く行はるゝ所にして、亦尤も國際貿易の活動を助成するものなれども、稀には貨物發送前に先方より支拂を受け、或は仕向地に到着の上代金を送附せらるゝことあり。

貨主は荷爲換の取組を終れば、海外の荷受人へ送狀の寫し、書狀及び其他必要書類を取纏め、早便(Earliest mail)にて送附するを可とす、書狀には商品搭載船名、出帆期日、保險を附したること等漏れなく記載することを要す、送狀は通例三通調製するものにして其一通は書狀と共に送附し、他の一通はdocumentary billを發行せざりし場合には、船荷證券及保險狀と共に荷受主に郵送し、第三通は出貨主の手許に控へとして留置くものとす。

第參章　輸入(Import)

輸入の方法

第一節　取引開始

外國より商品を輸入せんと欲せば、外國の商人と直接に取引することあり、又支店もしくは出張所を設置して買付をなさしむることあり、又代理店に買付を委托することあり、吾國現今の輸入貿易は尙ほ幼稚なるを免れずして、大抵代理店に買付を委托するにあらざれば、外國商人と直接に取引するものにして、甚だしきに至りては、居留地貿易の遺習を守り、居留地外國商人の手を經て間接に輸出せらるゝもの多きを占むるに至りては慨歎に堪へざる所なり。吾人は直輸入なる文字を新聞紙に發見するごとに、吾邦商人の無氣力なるに驚かずんばあらず、顧ふに直輸入とは直接輸入の意義にして、商館貿易即ち間接輸入に對する新熟語なるべしと雖、輸入はもと直接に國際間に行はるべきものにして、直輸入即ち輸入にして、間接輸入の如きは、舊條約時代の遺物に過ぎざるなり。又吾貿易者は支店もしくは、出張店を設けて、取引を營こむと極めて稀なる、所以は、帝國貿易の範圍尙ほ狹きを證するものにして支店出張所設備の經營を爲す能はざる現象と云はざるべからず。

新たに外國の商人と取引をなす場合には、特に其買入をなすべき商品の品名、數量は勿論引渡場所、代金支拂の方法、割引歩合、運賃、保險料、其他一切の諸掛等をも詳細に約定すること必要にして、後日紛議を釀す如きことわらば掛合ひに困難なるのみならず、互に信用を害するに至るの恐あり。

輸入の種類

凡て輸入をなすには、見越輸入と注文輸入とあり。見越輸入とは商品を仕入れ置きて、商機に乘じて之れを賣却せんと欲するにあり。注文輸入とは內國商工業者其他の注文に應じて輸入をなすものにして輸入の大部を占むるものなり。又稀れには外國取引先より販賣を委托せられたる委托輸入をなすことあり。

書類の取纏

第二節　書類の整備

輸入商品搭載船舶入港の前に方り、豫め書類を準備するには、前に輸出の章に述べし各場合によりて相違あり。

海外の取引先、代理商、又は支店より、直接に送狀、船荷證券、海上保險證券其他の重要書類を送附し來るとき、又は荷爲換を取組みたる場合と雖、clean bill を發行

したるときは、別に書類の準備は手續を要することなしと雖、書類一切を銀行に抵當として、荷爲換を取組みたるときは、これ等の重要書類は凡て外國銀行の手を經て、內國取引銀行へ送附せらるゝが故に、豫め之を取纏むるの方法を講ぜざるべからず。

書類の引出

信用狀又は爲替手形副狀を添へて、海外の取引先、代理商又は支店より、荷爲換を取組みたるときは、銀行は直に爲換手形、船荷證券、海上保險證券其他必要なる一切の書類を取纏め、荷受主の地に於ける支店もしくは、取引銀行等に向け、送附し、手形面の金額及び貸出より其日に至るまでの金利の取立を依頼す、取立依頼を受けたる銀行は、直に其荷受主の許に、其手形を呈示して之が引受を請求し、其滿期日に取立をなし、荷受主が手形金額の支拂をなしたるときは、銀行は先に抵當として送附し來りたる船荷證券其他一切の書類を引渡すが故に、荷受主は之によりて貨物を受取ることを得るなり。然れども爲換手形の滿期日以前に搭載船舶入港するを普通とするが故に、銀行は船荷證券に裏書して、船會社より商品を引取りて、手形の支拂期日迄保管し、荷受主は其貨物の見本を以て賣買の約

定をなし、買主をして爲換手形仕拂期日に仕拂ふべき約束手形を振出さしめて、商品を銀行より受取らしむるか、又は荷受主自身爲換手形仕拂期日前に貨物の引取を望むときは、銀行に荷爲換抵當荷物保管預り證（Trust Receipt）を差入れ、商品を引取り之を賣却し、或は注文主に引渡し、代價を得て爲換手形の仕拂を約束するを普通とす。

右の如く、書類の準備には信用の程度によりて差異ありと雖、要するに手形金額の支拂を竣て書類を引渡すときはこれを支拂渡と稱し。支拂引受渡と同時に引渡すときは引受渡を稱し。又手形期日支拂期日前手形の引受の後荷爲換抵當荷物保管預り證を差入れて書類を引渡すときは、保證渡と稱す。

第三節　代金支拂

輸入貨物代金の支拂は、支店もしくは出張店に買付注文をなしたる場合には、單に帳簿上振替となすもの多しと雖、通例爲換相場の我に順なるとき、外國貨幣を買込み銀行に預金となし、置きて支拂に充つるか、或は又逆爲換の法によるもの多し。逆爲替とは本邦の輸入商等が銀行と特約を結び、輸入貨物に對し其送

狀面の金額を預け置き外國へ送金をなすか、或は又輸入商にして銀行に信用あるものなれば單に保證狀を差し入れるときは、銀行は直ちに、外國の銀行に向け、出荷主より船荷證券、保險證券等を擔保として、本邦の輸入商に宛てたる爲換手形を割引すべき旨を申送り本邦の輸入商よりも其趣きを出荷主に通知せば、出荷主は其地の銀行より代金を受取ることを得べし。又外國銀行は、擔保として受取れる書類に爲換手形を添へ本邦の銀行に送附し、銀行は其手形を支拂人即ち輸入商に呈示して、其支拂を引受けしめ、手形の期日に至りて取立をなすものなり、若し手形の支拂期日前に、貨物到着せし時は、荷爲換、附抵當荷物保管預り證を差入れて、船荷證券其他の重要書類を受取り、貨物を船會社より引取ることを得可し、而して爲換手形の金額と送狀の金額との差は、送金の方法によりて輸入取引全く定結すべし。尙ほ第三篇第三章に於て詳述する所あるべし、

第四節　引取

既に重要なる書類の準備整ひしときは、輸入商は搭載船舶着港の豫定を知るを要す。通常新聞紙又は海商通報等に掲載せる入港豫定船表によりて之を知

ることを得べしと雖、本邦の新聞紙は極めて冷淡なる記載をなすもの多きが故に洋字新聞によりて一覽するか、又は代理店及支店等に問合はするを以て上策とす。船舶の國籍其他の要件は「ロイド船名錄」(Loyd's Register)によりて知るを得べく、代理店又は支店の所在は、海商名鑑其他類似の書籍によりて知るを得べし。

引取の順序

船舶既に入港せば、荷受主即ち輸入商は、船荷證券に裏書して、船會社に差出し、積荷目錄と對照の上荷渡指圖書(Delivery order)を貰ひ受くるか、又は船荷證券に、荷渡しすべき旨を記載せしめて、此れと引換へに貨物を本船又は波止場に於て受取り、直ちに稅關の上屋に陸揚し、輸入の手數をなすものなり。荷受主が、未だ船荷證券を入手せざるときは、保證狀(guarantee)を滊船會社に差入れて、貨物を引取るものなり。此保證狀は、後日船荷證券と引換ふべきものにして船荷證券を以て貨物の引渡を要求するものの他に存するときは勿論運賃未濟、支拂不足等より、發生すべき一切の責に任ずべき旨を記載せしものなり。

引取の注意

船會社は運賃其他の費用を取立てたる後にあらざれば、荷渡を拒むことを得るものなり。又其引渡を本船に於てなすと、陸揚の上波止場にてなすかは、船荷證券面に記載せる條件又は輸入港の習慣等によりて異る。若し本船に於て沖取をなさんと欲せば、本船の入港を竢て速に遲滯船を廻し、引渡を請求すべきものなり。荷受主は一度貨物の引渡を受けたる以上は、其以後に於ける費用は勿論自己の負擔に歸するのみならず、貨物の損害其他の故障に就きては、通例四十八時間以內に交涉せざれば、請求の權利を失ふことあるを以て、貨物引取に際しては愼重なる取しらべを要す。又海難に罹りて貨物に損傷を來したる時は、天災なるを以て船主は其責に任ぜざれども浦役場始末書(Protest)其他の確實なる證明あるにあらざれば、荷受主に對抗することを得ず。浦役場始末書とは、船舶遭難の際最寄の港灣に入港し、遭難の旨を浦役場又は領事館等に屆出でゝ其證明を得たるものなり。若し此證明書なきときは、海上保險會社も海難と看做さざるが故に、荷受主は船主が果して此等の手續を履み居るや否やを充分に探索し、此手續を缺ぐときは、損害賠償を船主に請求するを可とす。要するに船會社に於て充分の證明をなし得ざる損害は、荷積の方法に誤りあるときは勿論積

込積卸の際充分の注意を怠りたるより起りたる損害は一切其責に任ずべきものなり。又貨物引渡に際し、荷不足(short delivery)を生ぜしときは、其運賃向拂なれば、不足分の損害に對しては、之を差引き、もし元地拂なれば、之を辨償せしむ。

貨物の個數に不足を生ぜし原因につきても、荷受主は仔細に之を調査して、若し船員の惡行又は盜難等に罹りたる證明あるにあらざれば、速に船主に掛合ふべきものなり、既に引渡を終りたる後、不足を發見するも船會社は之が辨償に應ぜざるなり。

鑑定

若し貨物に損害ありて、海上保險會社の負擔に屬すべき事項あらんには、直に海上保險會社又は代理店に交渉して、其損害價額を取定むることを必要とす。鹽濡れ其他の損害は、直ちに交渉せざるときは、其損害の程度を明かにすることを能はざる場合あるを以て、速かに立會ひをなすを可とす。

右述べたる如く船會社又は保險會社に、交渉をなすに方り荷受主の請求に、船會社又は保險會社が應じたるときは、極めに滿足なることとなれども、損害の程度多大なる場合には、容易に一致せざるものとす、此場合には商業會議所又は鑑定人の仲裁によりて定むべきものなり。世界主要各港には、ロイドの鑑定人(Lloyd's Surveyer)なるものありて、一定の手數料を徴收して、鑑定をなすものなり。ロイド鑑定人の鑑定書を得たるときは、たとひ船會社又は保險會社の責任外にして、荷出人の責任に歸すべき場合にても、此鑑定書を送附して、荷出人より賠償を得るものなり。

尙ほ船會社、保險會社等につきては、特に第三篇に於て詳述する所あるを以て、茲には其輸入の際引取に關する直接の要件を說明するに止む。

第五節　通關

第一款　稅關(Custom house)

稅關とは、船舶及び貨物の輸出入稅を徴收し、其他之に關する事務を管轄する官廳にして、大藏大臣の管理に屬し、左の事務を掌る(稅關官制第一條)。

一、關稅、噸稅及稅關諸收入に關する事項
二、保稅倉庫其の他の倉庫に關する事項
三、船舶及貨物の取締に關する事項

四、關稅法及噸稅法犯則者の處分に關する事項
五、酒造石稅、醬油稅、下戻稅、製造煙草輸出交付金に關する事項
六、關稅通路の取締に關する事項

稅關の設備

稅關の設備は、横濱、神戸、大阪、長崎、函館、新潟の稅關並に之に附隨する稅關支署
稅關監視署ありて、內地二十四開港場其他を管督するの外、尙ほ臺灣總督管理の
下に淡水、安平、基隆、打狗の稅關並に支那形船舶に限り出入することを得る八港
の稅關出張所ありて其職務を分掌す。

稅關の職員

稅關の職員は、大藏大臣の指揮を承け、稅關に關する一切の事務を管理する稅
關長の下に、其事務を助くる事務官、關稅警察及犯則處分に關する事務を掌理す
る監視官、貨物の檢查、鑑定に關する事務を掌理する鑑定官、庶務に從事する事務
官補、關稅警察事務を執行する監視、監吏、貨物の檢查鑑定に從事する鑑定官補、等
ありて各各課の事務を分擔す。

稅關の制度

稅關の制度は、國家の變遷と經濟思想の發達と相俟て、主義及組織に多少の動
搖あるを免れずと雖、苟も國家分立して國際貿易を營み、互に競爭を繼續する限

りは到底之を廢滅せしむべからざるものなり。

稅關の制度は、國家の財政政策上必要のものなり。國家自存の要件たる財力を補充せんが爲に、種々の稅目を設けて賦課徵收するは、古來同一徹にして敢て財政學上の議論を竢たず、稅關は租稅とは沿革上離るべからざる關係を有すること文字の示すが如し。而して國家が稅關によりて、其目的を達せんとする手段は主として國境稅の賦課にあり、國境稅とは國境を出入する貨物に賦課する租稅にして、輸出稅と輸入稅とに分たる、然れとも輸出稅は國家產業の發達を阻害するの恐あれが故に、文明各國之を廢棄せしもの多し、吾國に於ても明治卅二年新關稅法實施以來廢止せられしことと世人の知る所なり。輸入稅は其徵收の形式並に收入の結果につきては毫も其他の租稅と異ることなしと雖、賦課の目的より觀察するときは、一方に收入を目的とすると同時に、他方に保護政策の目的を有する點に於て普通の租稅と異る所あり。保護政策と自由政策とは、實に財政學上の大問題にして、互に相下らずと雖、方今國家自衞の範圍に於て保護政策を執るは尤も緊要なることを信じて疑はず。

税關の收入

税關の收入は國境税の外、他國間の貨物が自國を通過するの對價として徴收する通過税、船舶の入港に賦課する噸税其他の手數料あり。吾國に於ては通過税を課せず。

國家の保護政策の一として、輸入税の外に、積極的に輸出を奬勵し扶助する方法あり、戻税、下付金、交付金等これなり。

要之税關とは國際貿易に關して、財政政策の目的を達せんが爲めに、國境上一定の場處に設備せられたる機關に外ならず。

第二款　關税(Custom duty)

關税の種類

第一項　關税の概念

關税は國境に於て出入貨物に對して徴收する公課にして、廣義に於ける消費税の一種なり。故に國境を出入する貨物移動の狀態より之を區別するときは、通過税と輸出入税とに分つことを得べく、又た課税の目的より之を區別するときは更らに保護的關税と財政的關税に區別する事を得るなり。

通過税と輸出入税

國境を出入する貨物は、其移動の目的より、之を三種に區別するを得べし。

一、自國の生産品にして外國の需要に應ぜんとするもの

二、自國の消費に供せんが爲めに外國より供給せらるゝもの

三、外國間の貿易品にして單に自國を通過するもの

通過税

通過税とは第三種の貨物に對して、國境に於て課するものを云ひ、輸出入税とは第一又は第二種の貨物に對して賦課するものを云ふなり。通過税は外國間の貿易品にして自國を通過せしむる對價として之を徴收し、又財政上の收入を得る點より論ずれば敢て不當ならずと雖、一國の地勢、産業の狀態、財政政策の上より之を研究し置かざるべからず。吾邦に於ては通過税を課せずと雖、名を通過品に藉りて輸入税を、逋脱せんとするのを防禦するの必要あるが故に、輸入の際擔保として税金に相當する金銀其他の有價物を提供せしめ(關、一)貨物の運送は勅令明治卅二年九月十二日勅令第三百八十三號)を以て定められたる關税通路に由るべきものなり(關、三五)

輸出税

輸出入税とは、内外貨物の出入に際して賦課する關税にして、輸出税は國際貿易の競爭激甚なると共に漸々其影を潜め、原則としては既に廢棄せられ、僅かに

二國の特産物又は生産品の原料品にして、輸出禁止の目的上課税するの場合あるのみ。吾國に於ても明治卅二年新條約の實施新關税法並に附屬法令の施行と共に全然廢棄せられ、只臺灣に於て數多の輸出税を認めたるのみ。

輸入税

要之關税と稱するも實は輸入税と云ふも不可なし。蓋し輸入税の納税は直接に内外の輸入者なりと雖、間接の納税者は内國消費者にあるが故に、其影響を及ぼすこと大にして、古來自由保護の兩主義旗幟を鮮明にして相下らざる以所なり。從て課税の目的より區別せる財政的關税と保護的關税も主として輸入税に關するものと云ふことを得るなり。

財政的關税

財政的輸入税は、一國の收入を得るを目的とす。外國品に對する輸入税の賦課は、内國の消費税と權衡上必要なるものにして、租税の公平且一般なる原則に從ふものなり、故に其課税の程度は内地の産業に障害を及ぼさゝる範圍に制限せらるゝものにして、輸入税賦課の目的たる貨物の種目及税率の撰擇は極めて重要なることに屬す。

保護的關税

保護的輸入税は、内國の生産を保護し、外國品の競爭を打破するの目的を以て輸入品に賦課するものを云ふ。蓋し保護税の負擔は全く内國の消費者に歸するが故に、果して内地産業に對する保護なるや否やは大に解決し難き問題にして、内地の産業を保護し發達せしめんが爲めに、之れと同種の外國品に課税すべきや否やは確然判定し難き所なり。自由貿易と保護貿易の議論は經濟上の大問題にして、玆に研究する餘地を存せざるを以て、吾人は直ちに筆を關税の賦課に進めんと欲す。

第二項　關税の賦課

國定税率

第一、國定税率と協定税率。國定税率(National Tariff)又は獨定税率とは、一國が其本來の權利によりて任意に其税率を定め、毫も他國の關係によりて拘束せられざるの制にして一般に適用せらるものなり。協定税率(Conventional Tariff)又は條約税率とは、特に通商條約によりて之を定め、國家は條約改正の途によらずして隨意に變更する事能はざるの制にして、條約締盟各國皆同一なりと云ふを得ず。通常協定税率は國定税率より輕きものにして、協定税率に含まれざる場合、又は無條約國及條約滿期後にある國に對して、國定税率によりて課税するも

のなり。現今米露の兩國は、國定稅率の制を採れども、吾邦は拆衷の法を採用し、關稅定率法によりて國定の稅率を規定せりと雖、各國との條約に明記せられたるものは協定稅率にして、國定稅率は常に協定稅率の適用に讓らざるを得ず。概言すれば、國定稅率は普通稅率に依り、協定稅率は特種稅率によるものなり。

普通稅率
特種稅率

普通稅率とは、一國が輸入稅率を定むるに方り通商各國に對して一般に適用する稅率にして、特種稅率とは通商各國に對して個々別々に稅率を制定するを云ふ。帝國の新條約によれば、協定にして特種なる稅目の數は百〇五にして、獨英佛墺の四國に之を存す。其稅率は關稅定率法に比すれば低率にして、最惠國條款を有する各國は總て、他の協定稅率の利益に均霑するが故に、事實上此等の外國に分より最下五分の間に上下し、其種目は各國の間に差別あれども、普通に適用せらる。

定額稅
從價稅

第二、定額稅と從價稅。定額稅(Specific duty)又は從量稅とは輸入品の重量によりて標準を定むるものにして、重量或は個數に從て課稅せらる。從價稅(Ad-valorem duty)とは、物品の價額を標準として課する所の稅なり。

關稅法の利害

從價稅は論理上よりすれば、所得稅と同じく貧富の度に應じて其負擔をなすが故に、定額稅に勝るが如しと雖、其實行上よりすれば到底從量稅に若かざるなり。從價稅法によれば、先づ公平なる評價をなさざるべからず、是れ實に容易の業にあらずして、不正なる商人をして詭僞をなすの機會を得せしむるの弊あり、之を防止するの手段として、買上の權に依て、稅關に於て買收することあり、即ち其價額貨物に比して低廉に過ぐると認むるときは、稅關は其貨物引取人の申立價額にて買上ぐることありと雖、評價は官吏の裁量に存する事多きを以て、稅關官吏と輸入商と結託して密輸入同樣の大危險を犯すこと少からざるなり。若し此等の弊害を除去せんと欲せば、煩瑣なる鑑定人を要するが故に徵稅費を增加するを免れず。

從量稅法によれば、其貨物の價額を僞らるゝの恐なきも、貨物の價は時々變動あるを免れざるを以て、同一なる貨物に對して賦課する稅額にても、時日により輕重一ならず、故に公平を保たんと欲せば其施行期限を短縮して、時々稅率を變更すべきを可とすと雖、官民共に至難の業に屬す。又從量稅法によれば、負擔の

不平均を免れ難し、何となれば物品の重量は概して粗惡品は重くして、精良品は輕く、粗惡品は貧者の消費物にして、精良品は富者の需要品なればなり。然れども此弊害は、必ずしも除去すべからざるものにあらず、即ち品位を分類し等差を設けて之を匡正する事を得べし。要之實行上に於ては、從量稅法は其方法を謬らずんば、確かに定額稅法に勝る所ありと云ふべし。

現今歐洲諸國の例に徴するに、英、獨、佛、墺の諸國は前後して從量稅を採用し、目下定額稅法によるものは、白、和及米の三國を存するのみ。

吾國の賦課法

吾國現行の賦課法は、四種にして、定額稅品、從價稅品、無稅品及び禁制品なり。即ち定額從價二方法を併用せるものにして、關稅定率法によれば、第一種有稅品は四百九十七種の多きに達し、最低五分より最高四割の稅率を課し、其課稅價額は其仕入地若しくは製造地の原價に荷造料、運送費、保險料、其他輸入諸掛を加へて算定するものとす(關稅定率法第二條)。從量稅法に依るを便宜とする物品に付きては勅令を以て、關稅定率法に依る輸入物品從量稅目を定め、定額課稅價額の算法により六個月以上の平均價額を算出し、稅表の示す割合によりて、標準數

量に對する稅額を定めたるものにして、もし從量稅目中に品目を存せざるものは定額稅目表によりて徴稅せらるゝものとす(關稅定率法第三條)。又同一物品にして、稅目表中何れの稅率により徴收すべきやの疑問を生ぜしときは、其最高の率に從て課稅す(關稅定率法第四條)。

第三款　貨物の輸入

第一項　普通貨物の輸入

普通貨物とは、關稅法並關稅法施行細則に所謂旅客携帶品及小包郵便物に對して區別する爲めに便宜上附したる名稱なり。貨物搭載の船舶入港せるとき貨物を艀船に船卸し、稅關構內の陸揚場に運送せんと欲せば、船舶に積取りたる貨物全部の個數、記號、番號、品種等を記したる艀●●(Boat Note)を乘監官吏に開示し、陸揚●●票(Landing Slip)を請受け、船頭に携帶せしめて陸揚場に於ける貨物課官吏に差出せば、同官吏は艀船に就き取調を爲し、陸揚場所の指定をなすべし。外國貿易船より船卸したる貨物を運送することを得る艀船は、波止場所屬の艀船及船會社又は陸揚業者所有の特許船に限るものとす。

棧橋

棧橋に繫留したる外國貿易船より棧橋に船卸せんと欲せば、稅關貨物課に貨車使用願を差出し、稅關より貨車を借り受け、且つ稅關より貨車運搬の特許を受けたる組合所屬の人夫によりて、稅關構內に輸送すへし、貨車の使用料は橫濱稅關にては十二時間壹輛に付貳拾錢なり。棧橋より貨車にて稅關構內に運び入れる貨物に付きては、別に陸揚票を交付せざるにより、貨物課官吏は構內入口にて各車に就き貨物の品種、數量及記號の取調をなすものなり。

輸入申告書

貨物を輸入するには、必ず仕入書(Invoice)を添付して、輸入申告書を監査課に差出すべし。若し仕入書を添付せずして、後に至り稅關官吏の鑑定したる價額によりて課稅せられ、之れに對して稅關長に異議を申立て、又は大藏大臣に訴願せんと欲するも、稅關官吏に於て、仕入書を付せざりし理由を認容するにあらずんば、能はざるなり。又輸入貨物有稅品にして協定稅率の利益を受くべき國の製產に係ると雖、產地證明書(Certificate of Origin)を添付するにあらざれば、國定稅率に依り課稅せらるべきものなり。監査課にては輸入申告書を受理したるときは、原簿に登錄し、申告書に番號を付し、且つ搭載船舶より提出せる積荷目錄(Man-

ifest)と對照して檢査課に送付せらるる、檢査課にては、申告書記載の物品中一個又は數個を指定して、輸入品檢査場へ運搬せしめて、檢査に附するを常とするも、物品の種類によりては、艀中に於て檢査をなすことあり、又貨主の願に由り船舶又は其他の場所へ派出の上檢査することあり、派出檢査を受けんと欲せば、稅關構外に於て貨物檢査特許申請書を監査課に差出し、檢査に要する時間一時間毎に參圓の手數料を納付すべし。檢査課に於て貨物檢査の後、有稅品には申告書に稅率を記入し、免稅品には免稅と記入して、之を鑑定課に送り、同課よりは監査課に送付すべし。檢査及鑑定の方法は左の如し。

一、查定。 從價稅を課すべき物品の課稅價格は其仕入地、產出地又は製造地に於ける原價に荷造費、運送費、保險料其他輸入港に到着する迄の諸掛り一切を加へたるものにして、是等は輸入申告書に添付したる仕入書に記載せる事項を、正當と認めたるときは是に依り、若し仕入書なきか又は仕入書に記載せる所正當ならずと認むるに於ては、檢査官吏は、一定の標準と經驗に依り鑑定の上課稅價格を定むべし。これ實に從價課稅の困難なる所以なり。又從量稅品にありて

は數量尺度を査定すべし。

二、鑒別。稅率を適用するに際し、稅表中何れの項目に屬すべきや一見判明せざる物品につきては、鑑定官吏は顯微鏡試驗又は化學的分析をなすことあり。

檢査鑒定は主として、申告書及仕入書記載の數量價額と現品と符合せざるや否やを知るに在るを以て、一包裝內同一の品種及數量を含有する貨物につきては、數個以上あるも其一二に就きて、部分檢査をなすに止まり、數個の貨物各相同じからざるものに付きては、數個又は全部に付き檢査を爲すべく、又一包裝內に二種以上の物品を包藏するものは、其包貨を悉皆檢査すべし。

輸入有稅品は檢査鑒定を經たる後、鑑定課より申告書を監査課に送り、同課に於て檢査鑑定の結果及稅率の適用に誤謬なきや否やを調査したる後、申告書を徵收課に送付すべし、同課にては申告書記載の稅率と價額又は數量とにより稅金額を調定し納入告知書を發すべし、輸入者は告知書記載の金額を金庫に納入の上領收書を得て監査課に差出せば輸入免狀(Import Permit)を交付せらるべし(關稅法第三章第二節、並施行細則)。

輸入免許
一、有稅品

通過の爲め輸入するもの、又は六ケ月內に再び輸出すべき左記の物品の輸入に付きては、輸入の際其輸入稅金に相當する金額を預入れ、又は擔保を供托するの手續をなし、供托受領證を得て之を監査課に預くれば、輸入免狀を交附せらるべし(關稅定率法第六條)

一、修繕の爲め一時輸入するもの
二、學術研究旅行者使用の爲め一時輸入するもの
三、試驗品として一時輸入するもの
四、商人工業者及注文取集旅商の見本品として一時輸入するもの
五、演劇其他興行用の爲め一時輸入するもの

輸入免稅品は、檢査鑑定を經たる後、鑑定課より申告書を監査課に送り、同課に於て一應調査したる上直ちに免狀を得るものなり。

輸入品は通常右に述べたる手續を得たる後に於て、引取又は發送を爲すべきものなれども、若し急速引取を要する場合に於ては、免許前にても引取を爲すことを認許せらるべし、其認許を受けんと欲せば、申告書を監査課に差出し、同課に

二、免稅品
輸入免許前の引取認許

檢印	
	於て命じたる金額を擔保として金庫に供托し、供托受領證を得て、之を監査課に預け入るれば假免狀を交付せらるべし。擔保として供托したる金錢は、稅金本納の後返還せらるへく、若し相當の時日を經過して稅金本納の手續を爲さゞれは、稅關は擔保金を以て稅金に充つるの手續を爲すなり。 輸入免許又は引取の認許を得たる貨物を、稅關又は指定地より引取らんと欲せば、免狀又は假免狀を貨物課に差出すべし、貨物課官吏は免狀に記載の品種、個數、記號及番號と現品とを對照し、稅關人夫をして、檢印を貨物に押捺せしむ、若し其貨物にして檢印を押捺する能はざるものなるときは檢印證を交付す。輸入者は檢印の押捺又は換印證の交付を得て、之を通關所の監視官吏に示し、同官吏の許を得て貨物を引取るを得べし。神戸稅關に於ては、搭載船舶入港前申告の手續につきて簡便の方法實施せられたり。又通過の爲め發送する貨物には封印を行ふか、或は監視官吏をして護送せしむることあり、然して必ず勅令に定められたる通路に依るきべものなるを以て大に他の貨物と取扱を異にす(關稅法三五)(明治卅二年九月勅令第三八三號)。

引取期日	
旅具	稅關又は指定地より貨物の引取發送をなすは、稅關休日を除き、日出より日沒迄の間に限る、若し日沒より日出迄の間、又は稅關休日に引取もしくは發送をなさんと欲せば、稅關長の特許を受けざるべからず(關稅法、二六)。特許を得んと欲せば制規の申請書を貨物課に差出し(關稅法施行細則、三〇)特許手數料を納付すべし(同、三一)。特許手數料は本關と支署とによりて相違あり、本關にては、平日及休日共、日沒より日出まで、一時間毎に參圓にして、休日には日出より日沒まで、一時間毎に貳圓とす。凡て臨時開廳、貨物積卸其他特許手數料(明治卅二年七月大藏省令第三四號)によりて定められる。手數料を納むるには收入印紙を貼用するを尤も便宜とす、若し現金を以て納めんと欲せば、其旨を貨物課に申出て徵收課より發したる納入告知書に依り、其金額を稅關內の倉庫派出所に仕拂ひ、其領收證を得て、再び之を貨物課に差出し、始めて特許證を得るか如き煩を取らざるべからず。 第二項　旅客携帶品及小包郵便物の輸入 旅客携帶品は普通貨物と異り、船長より積荷目錄を監査課に提出せざる前に

於ても、船舶入港次第直ちに船卸を爲すことを得るものにして、船卸の際は乘監官吏より旅具携帶品陸揚票を請受け、旅客の便宜に依りて陸揚を爲し、監視官吏派出監所内へ運搬し、檢査を受くべし。旅客携帶品に關する申告は口頭を以て之をなすことを得るものなり(關稅法施行規則、三八)。檢査課官吏は監視官吏と立會の上、旅客携帶品の檢査を爲し、有稅品あれば、直ちに稅金を徵收して領收證を發し、貨物には通常白墨を以て許可の符字を記すべし。旅具及旅客の携帶品は當該官吏に於て旅客として必携を要するものは、皆免稅せらるべき規定にして其品種數量等は、稅關に於て内規あり。

小包郵便物

小包郵便物は船舶の入港と共に、郵便船を以て郵便電信局へ讓送し、稅關へ通知するが故に、檢査課官吏直ちに出張し、檢査を爲し、有稅品あれば品名、稅額等を記入したる通知書を作製して、同局に交付するを以て(關稅法四二)同局にては通知書に依り小包到着通知書に、稅金額を記入して受取人に發送すべし、受取人は稅額に相當する收入印紙を貼付して、郵便局に差出し、直ちに小包を受取ることを得るなり(同、四三)若し稅額等に異議あるときは其前に稅關へ申出づべし。

第三項　罰則

脫稅

輸入貨物にして、輸入稅を課せらるゝものは、明治卅二年三月法律第一四號關稅定率法に依るか、又は關稅に付帝國と最惠國條款を有する諸國の製產品にして、產地證明書を差出したるものに對しては、英、獨、佛、墺、の四國と帝國との間に締約したる、協定稅率に依り課稅せらるべし、若し關稅の納付を脫かれんと企つるか、私かに之を脫かれたるものあるときは、稅金の三倍に相當する罰金又は科料に處せられ其貨物は沒取せらるべし(關稅法七五)。

禁制品

關稅定率法又は其他の法令により、日本に輸入を禁じたる物品の輸入を圖り、又は輸入したるものは、貨物の原價に相當する罰金若は科料に處せられ、該貨物は沒取せらるゝのみならず、他の法律に於て制裁あるものは別に其刑を受くべし(同、七四)。

非免許

有稅品は勿論、免稅品と雖、之を輸入するには制規の手續を經て免許を得ざるべからず(同、三一)若し免許を受けずして、輸入を爲し、又は爲さんとしたる者は、千圓以下の罰金に處せらる(同、七六)。

沒取

凡て沒取すべき貨物は、犯則當時の所有者の所有に屬する間は、之を沒取せられ、既に之を讓渡もしくは、費消したるときは、其價額に相當する金額を犯則者より徵收するものなり(同、八三)。

第四款　貨物の藏置

第一項　假置場

假置場の必要

稅關に陸揚せられたる貨物は、速に引取、發送、庫入をなすべきものなれども、實際上に於ける諸般の關係上、僅少の時間内に是等の處分を爲すを要すとせば、時に困難を感ずることあり。茲に於て乎、横濱及長崎稅關管轄區域内に假置場を置き、陸揚したる外國貨物を假に藏置することを許せり(稅關假置場法、一、同施行規則一)。假置場に藏置の貨物は輸入せざるものと看做す(同、三)により、引取、發送、庫入の不便を感ずるときは勿論、其地にて輸入すべきか、他港に回漕すべきか、積戻を爲すべきか、未定の貨物は、假置場に移入の申告を爲し、藏置を許さるゝときは、内外需要の程度商機の變遷を顧みて適宜の處置をなすことを得るなり。藏置貨物は、假置場内に於て改裝、仕分、其他の手入を爲すことを得(同、四)るを以て、他

假置場法

港へ回漕せんと欲する場合にても、損傷の憂あるときは、充分之れが手入を爲したる上、回漕又は積戻を爲すを得るの便あり。假置場に貨物を移入せんと欲せば、積載船舶の名稱、國籍、貨物の記號、番號、品名、個數、數量及價額を記載したる移入申告書を提出すべし(同、十、同施行規則三)。貨物藏置期間の延長を申請せんとするときは、其貨物の記號、番號、品名、個數、數量、延長期間及理由を記載したる文書を提出すべし(同施行規則四)。稅關長は必要と認むるときは、延長を特許す(同、五)。藏置貨物は、輸入積戻、回漕、又は保稅倉庫庫入の免許を受け、又は稅關長の許可を受けたる後に非れば之を移出することを得ず(同十一)。又一旦假置場に藏置を許されたる貨物にても、假置場の秩序もしくは取締又は貨物の整理に關し必要と認むるときは、貨物の移出を命ぜらるゝか、又は其他の必要なる處分を施さるゝことあり(同、六)。政府は、藏置貨物の、損害に付賠償の責任なし(同、九)。故に假置場藏置の際、仕分をなすに至り、貨物に損傷あるときは、速に船會社又は保險會社に掛合ひ、責任の歸着を明白ならしむること必要なり。

假置場の使用料、並に特許手數料は、明治卅三年四月大藏省令第一五號を以て

定められたり。

收容

第二項、貨物の收容、

陸揚したる貨物は、陸揚の時より七十二時以内に引取、發送、又は保稅倉庫に庫入を爲すか、假置場移入の申請をなさざるべからず。右の手續を怠り、尙ほ稅關搆內に留置するときは、稅關は其貨物に利害關係を有する者に、收容に關する費用及危險を負擔せしめて、稅關倉庫に收容の手續をなすべし(關稅法四六)。

收容の解除

稅關は收容を爲したるときは、三日以內に揭示するを以て、(同四七)其の收容の解除を得んとする者は、解除申告書を貨物課に差出し、收容敷料及收容に要したる一切の費用を納め、免許を受くべきものなり(同、四八)、而して一旦此免許を受くるも四十八時內に引取、發送、又は保稅倉庫に庫入を爲さざるときは其免許は無效となり、再び收容せらるゝ結果を來すべし(同、四九)。

公賣

收容せられたる貨物に付收容の日より六個月以內に解除の申告をなすものなきときは、稅關は其貨物の記號、番號、種類及個數を公告し、尙ほ一ヶ月以內に解除の申告をなすものなきとは、貨物を競賣に附し、稅金、敷料其他一切の費用を扣除し、其殘金は金庫に供託すべし、若し收容貨物腐敗の虞あるか、倉庫又は他の貨物を害するの虞あるときは、六個ケ月以內にても直に競賣に附せらるゝことあり(同、五〇、五一)(明治卅二年七月大藏省令三五號)。

關稅徵收

收容貨物の關稅は、公賣の日に行はるる法則に從ふて徵收せらるゝものにして、普通の輸入貨物が輸入申告の日に於て行はるる法則に從ふて徵收せらるゝと、大に異るものあり(關稅法、三)。

輸出、移換、積戻亦同ト

吾人は便宜上、貨物の收容を輸入の章に於て述べたりと雖、稀れには輸出の爲め稅關に送致して、船積を怠り、又は積換への貨物にして發送を怠る場合あり。蓋し貨物の收容は、徒らに貨物を停滯せしめて、稅關の秩序を妨害し且つ經濟上の不利を釀す憂あるが故に、國家が强制するものなるを以て、此等の場合にも、輸入の場合と同一方法によりて收容せらるゝものとす。

保稅倉庫

第三項、保稅倉庫(Bonded Warehouse)

保稅倉庫は、輸入手數未濟の貨物を藏置する所とす、藏置中は輸入したるものと見做さず(保稅倉庫法一、二)。倉庫には官設保稅倉庫と私設保稅倉庫とありて

預證券に依て貨物の賣買取引を爲すの便あり。私役保稅倉庫に藏置する貨物の種類は、大藏大臣の認可を得たるものに限り、官設保稅倉庫には左に記載するものを除くの外、一切輸入稅未濟の貨物を藏置することを得(保稅倉庫法施行細則、一、二)。

由來

一、無稅品
二、巨大なるもの及重量なるもの
三、損傷腐敗せしもの又は損傷腐敗し易きもの
四、發火質燃燒質又は爆發質のもの
五、倉庫又は他の貨物を汚損すべきもの
六、動物及植物
七、不潔物

歐洲各國殊に英國等にありては、自由倉庫の制度により、廣く貿易品の輸出入に便宜を與ふる事大なり、帝國將來貿易の趨勢亦之れが設置を促すべし。

酌て、保稅倉庫の由來を尋るに、英國に所謂ポンデット、ウエアーハウスにして、第

十八世紀の初めに、英國リバープルに創設せられしより、漸々其效用を認め遂に歐米各要港に設置せらるゝに至れり。吾國に於ては倉庫と云へば保管倉庫に過ぎざりしが、貿易の發達に伴ひ、明治卅年三月二十六日發布の法律第一五號を以て保稅倉庫法規定せられ、同年七月より實施せらるゝに至れり。

數料

官私設保稅倉庫の庫入、庫出庫移又は遠隔地の各保稅倉庫間、或は保稅倉庫と開港に於ける回送を爲すには、稅關貨物課に制規の申告書を差出し免許を受くべきものにして、是か庫出庫移、又は回送をなさんと欲せば、制規の申告書を貨物課に差出し、官設保稅倉庫藏置貨物につきては、徵收課より發したる納入告知書に依り敷料を稅關內の派出所金庫に納付し、又私設保稅倉庫に藏置したる貨物に付ては、其敷料を庫主に納付すべく、其敷料の定率は官設倉庫に比して稍低廉なり。

課稅

保稅倉庫に庫入したる貨物は、庫入申告の日に於て行はるゝ法規に從ひ徵收せらるる(關稅法三)るものにして、其徵稅法に改正あるも課稅率に變更を生ずることなし。

預證券

官設保稅倉庫に貨物を庫入したるときは、稅關長の署名捺印ある預證券を交付す(保稅倉庫法施行細則一七)。普通の保管倉庫にありては、預證券と繰けて質入證券を發行するものなれど、官設保稅倉庫にては質入の利益を有せざるものなり。然れども、預證券と雖裏書を以て自由に讓渡することを得るものにして、其流通は貨物の所有權を讓渡したると同一の效力を有す。

罰則

保稅倉庫の庫入庫出は凡て稅關の許可を得るを要す、若し之を犯すときは、庫出にありては、貨物を沒收せられ、もし既に讓渡し又は消費したるときは其代金を追徵せられ、庫入にありては、三圓以上三十圓以下の罰金に處せらる(保稅倉庫法三一、三二)。

競賣

保稅倉庫の藏置期限は滿一ヶ年にして(同、七)其期限を過ぐるも貨主貨物を引取らざるときは、無請求品として、官廳は其貨物の記號、番號、品名、個數等を公告して、其引取を催告す。公告の日より滿六ヶ月を經て、之を引取るものなきときは、官廳は其貨物を競賣に附し、輸入稅、公告料、競賣手數料、其他一切の費用に充て、殘金あるときは貨主に還附すべし(同、一六)。

外國貨物と內國貨物

凡て貨物は、輸入手續未濟なるか、輸出手續完了せるときは、これを外國貨物と云ひ輸出手續未濟なるか、輸入手續完了せるときは、これを內國貨物と云ふ。本邦の開港間に貨物を回漕するに方り、稅關に申告書を差出し、免許を受くることを要する場合は左の如し(關稅法三九)。

回漕免許

一、外國貿易船を以て外國貨物を回漕する場合。

此場合には、回漕申告書を、積出地稅關の監査、課に差出し、檢査を經て回漕免狀を受くべきものにして、積出をなす手續は凡て輸出に同し、他港より回漕したるときは總て輸入の手續による。

二、內國貨物を外國貿易船に依り回漕する場合。

他港より內國貨物を回漕し來りたるときは、別に申告書の提出を要せずして、之を引取ることを得、他港稅關にて得たる回漕免狀を監査課に差出せば、檢査を經たる後、免狀に裏書を以て免許を與べし。

三、外國貨物を沿海通航船に積載して回漕する場合。

罰則

此場合には、外國貿易船を以て外國貨物を回漕する場合と同一の手續をなし尙ほ船長より、貨物に對する積荷目錄を積出地の稅關に差出し、仕向港に到着の上、更に同一の積荷目錄を仕向港の稅關に差出すべきものにして、是に違背せば、船長は二百圓以下の罰金に處せらる(關稅法八〇條)。

回漕貨物は、凡て回漕免許を受けたる後にあらざれば、之を船積すること得ず(關稅法四〇)若し回漕免許を得ずして、貨物を回漕するものあれば、百圓以下の罰金に處せらる(同八一)。

法律上の救濟

第六款　異議訴願

第一項　異議

行政處分の取消變更は、上級監督官廳より其處分が違法なりし爲め、或は私人の利益を害する爲めに之を命ずることあり、又私人と雖官廳又は監督官廳に向て之を請求することを得れども、官廳は私人の請求を受理するの義務あるにあらず、たとひ取消變更をなすも單に官廳自個の意思に基くものにして、官廳は處分の當否を審理するの必要なきなり。此が爲めに稅關長の處分に對する法律

上の救濟手段を要す。法律が一旦救濟手段として臣民に或方法を許したるときは、官廳は最早之を受理せざる能はず、其處分を取消變更すると否とを問はず必ず處分の當否を再審するの義務あるものとす。

申立

關稅の賦課に關する稅關長の處分に對し不服ある者は(一)貨物を引取るに先ち、(二)其處分を受けたる日より十日以內に、(三)不服の要領、理由、要求、及處分を受けたる年月日を記載したる文書を以て其申立をなすことを得(關稅法六一)。

判定

異議の申立あるときは、稅關長は判定書を異議申立人に交付すべし(同六二)。然れども從價稅を課すべき貨物の價額に付、異議の申立ありたるとき、稅關長か其異議を以て不當と認めたるときは、判定書を與へずして、直に申告價額に百分の五を加へたる價を以て、其貨物を買上ぐるか、又は評價人をして評價せしむべし、而して評價人は四人に限り、內二人は稅關長之を命じ他の二人は異議者選定して稅關長の認可を受くべきものにして、是等評價人の評價に附したるときは、評價價格を以て課稅價格とせらるべし(關稅法六三、六四、六五)。

處分の執行

異議の申立あるも、稅關長は異議に係る貨物に對する處分を遂行すると、中止

するとは、をのれの隨意にして、唯稅關長か異議申立人の申立を正當なりと判定したるときは、前の課稅處分を變更すべきを以て、過納稅金あれば、返却せらるゝのみなり（同、六七）。蓋し處分の執行は、職權を有する官廳が取消又は停止をなすに及びて初めて其効力を失し又は停止するものなればなり。

訴願の意義

第二項、訴願

訴願は法が私人の權利として附與したる處の救濟手段にして、稅關長の處分に對して不服なるものゝ提起し得る處なり。其目的は處分の當否を再審し、其結果によりて、之を取消變更するの行政處分を求むるにあり、故に行政訴訟の如く各個の場合に於て、法の確認を目的とするものにあらず。行政訴訟は違法處分によりて、一個人が權利を毀損せられたるときに、其救濟を求むる訴訟にして行政裁判所に於て受理せらるべきものなり、行政訴願は、行政官の不當の處分により、利益を毀損せられたる場合に監督官廳に訴ふるものなり。訴願の要素は、

訴願の要素

(一)行政處分に對すること

(二)不當の處分に對すること

(三)利益の毀損ありたること

これなり。行政の處分に對するものなるが故に、大權の行働又は法律命令の發布改正につきては訴願することを得ず、又不當とは公益に適はず職權を正當に用ひざるの謂ひにして、違法なる處分はもとより不當なる處分にして、違法ならざるも不當なることあり、利益の毀損とは一個人の自由便宜が、不當の處分により て害さるゝときは訴願し得るを云ふなり、故に不當の處分ありとも、自己の直接の利害に關係せざるときは訴願するを得ず。要するに訴願とは、監督權により て行政の法則を維持し、其目的を達するを旨趣とす、一個人は上級官廳が其取消權を行はんことを願ふなり。

訴願の手續

如何なる事件にても、稅關長の處分に對して不服あるときは、大藏大臣に訴願することを得（關稅法六八）。訴願の提起は、訴願法の規定に據るへきものにして左の手續を履まざるべからず。

(一)訴願書は稅關を經て大藏大臣に差出すへきものとす（訴願法、二）、

(二)訴願は其要點、理由、要求及訴願人の身分、職業、住所、年齡を記載して、之に署名

捺印したる日本文を以て爲すべきものにして、且つ其文書は侮辱誹毀に渉らざるを要す(訴願法、五、六)。

(三)訴願は處分を受けたる後、六十日以内に提起せさるべからす(同八)。

右の要件を具備せる訴願書を稅關に差出せるときは、稅關長は十日以内に、辨明書を添へて之を大藏大臣に發送すべし(同、十一)。大藏大臣は其訴願を關稅訴願委員會の審査に附せしめ、同會の議決を參考として(關稅法、六九——七三)裁決を爲し、訴願裁決書は稅關を經て訴願人に交付せらる(訴願法、十五)。

訴願裁決の結果、稅關長の處分を不當となしたるときは、稅關長は、裁決の主旨に依り爨に施したる處分の取消又は變更を爲すべし。

終りに臨んで一言すべきは、訴願の裁決の實質なり。裁決は大藏大臣自ら行政處分を行ふものにして、大藏大臣の裁決は、直接其効力を生じ、稅關に向て處分を命ずるものにあらず、蓋し訴願は上級官廳の行政處分を求むるものなればなり。裁決は文書を以てするも其實質は左の四あり

(一)却下。却下は稅關長の處分を是認するものにあらず、裁決をなさゝる事を

裁決

裁決の實質

告知すると同時に、處分が訴願によりて再審を求むべきものにあらざる事を決定するものなり。

(二)是認。是認は、稅關長の處分は將來に於て効力を保持すべきものなれども、是認の後に於ては、其處分は大藏大臣の意思によりて効力を有するものなるが故に、稅關長は最早自個の意思を以て、任意に取消變更することを得ざるなり。

(三)取消。取消は、稅關長の處分をして將來効力を失はしむるものなれども、其特定の件に關してのみ効力を失ふものにして、稅關は之と同一の事件に關し、以前と同一なる處分をなし得る事は決して違法にあらざるなり。

(四)變更。變更は、稅關長の處分の全部又は一部を取消し、大藏大臣の處分を以て之を代ふるものにして、一部取消の場合に於て稅關長の處分を是認したる部分も亦大藏大臣の處分として効力を有するものなり。

第三篇　國際貿易の機關

國際貿易上より見たる海運、保險、爲替等

第壹篇に於て、國際貿易の實躰を示し、第貳篇に於て其作用を說明せり。此篇に於ては、國際貿易に必要なる機關に就て說明する所あらんとす。

國際貿易に於て、貨物の轉換は海運に依り、安全の保護は保險に依り、金隔の敏活は爲替に依る。國際貿易に從事する者の眼光を以て、此等機關の一般を洞見して、其利用を悖らざることは、尤も緊要なる事項に屬す。海運、保險、爲替等は國際貿易より獨立せる事業なるが故に、其詳細に亘りては別個の研究を要するのおり、茲に說明せんと欲するは、國際貿易に關係ある條項並に之れに關聯する度量衡等の一斑に止む。

第一章　海運(Shipping)

海上運送と陸上運送

海運とは、海上運送(Carriage by Sea)の謂ひにして、陸上運送(Carriage by land)に對する語なり。商法に於ては、第三編商行爲の第八章に於て運送營業を規定し、陸上又は湖川港灣に於て物品又は旅客の運送を爲すを陸上運送と稱し。第五編海商に於て、商行爲を爲す目的を以て航海の用に供するものを船舶とし、第參章に於て海上運送を規定せり。陸上の運送と雖國際貿易に關係を有するは勿論なりと雖、之を海上運送に比すれば、親疎霄壤も啻ならず。故に吾人は特に第壹章に於て運送なる題目を設けずして、海運と稱し、陸上運送につきては讀者の賢察を仰がんと欲す。

海を統御するものは世界を統御す

第一節　海運と貿易

國際の交通は海路に依る

Navigare necesse est vivere non est necesse。嗚呼、航海は必要にして、生活は必要ならざる乎。プリタニヤは波を統御し、波を統御するものは世界を統御す、英國の商船壹萬五百艘世界海運の覇を唱へ、宇內の商權を左右するものあるを見れば、ハンザの格言必ずしも吾人を欺からざるなり。

夫れ海運は、海上貨物の運輸、人類の來往を司る唯一の行爲なり。道路、運河、及鐵道等は一國內の運輸即ち內地の交通を發達せしむるや大なりと雖、未だ以て外部の運輸即ち國際の交通を爲さしむるに足らず。鐵道の發達せさりし時代

に於て、國際の交通は凡て海路に依りしは勿論、鐵道運輸の最も發達せる今日に於ても、尙ほ遠隔なる交通は、鐵道の費用多きを避け、普通道路の時間を要するを忌み、主として船舶に依るにあらずや。

交通と文明

共同生存の目的を以て、人類が其風土、人情習慣、氣候、及生産の方法を異にする外國と交通するによりて、如何なる利益を得たりしや。文明の發達人類の進歩は實に交通の賜物なり、若し夫れ各國民の頭腦より他國より輸び得たる敎化と智識とを除去せんか、遂に野蠻の境遇に復歸せさるを得さるべし。蓋し人類の往來交通は其天性にして、此天性は最も發達せし國民に於て、最も强盛なるものなるものにして、外國國民との交通は內國國民に更らに新奇なる思想を、賦與し、遠大なる精神を養成せしめ、競爭者たる他國の地位に上進し、又之を超越せんとするの決心を起さしむるものなり。方今列國の競爭は文明の動機と謂ふも誣言にあらす。又經濟上より之れを觀察せんか、實に國民の性情を新陳代謝せしめ、產業は之か爲めに大なる刺激を受けて發達し、富の生產は非常なる增進をなすものなり。

海運と國際貿易は消長を共にす

經濟學者の說によれば、慾望は產業を發達せしむる大原因にして、人類か嘗て自國に生產せざりし物品を始めて發見し、之を收得せんことを欲するに至りたるは船舶の力に依りしこと大なるを知らば、海運と國際貿易とは消長を共にするものたるや論なきなり。況んや船舶の航行は大に殖民市場の發達を促し、大規模を以て貨物を生產するの機會を與へ、分業の發達を奬勵し、之に依て國富を迅速に增殖せしめしのみならず、多數の各國々民に種々なる供給をなすの便あるをや。故に多大なる商船を有する國民は、世界の各地方より、食料品原料品を輸入し、產業の新法、商業の新慣習を輸入して、最大なる利益を享受するに至れり。

英國の實例

試に海國を以て自ら任ずる英國に於て、海運の結果經濟的の利益を收得せる證跡を尋ねん。過去一千年來英國は各種の原因により、歐洲の各國より、外國人の往來始んど絕ゆる時なく、人種の混交盛に行はれ、新思想新智識の輸入極めて激しかりき。然して外國より移住せる國民は、最も忍耐心に强く新思想を蓄へ、之を政治上及產業上に活用して、英國發達の大原動力となれり。蓋し人種の混交は、世界の各地に其版圖を擴張する國民に向ては、極めて適合せるものなり、

英人は殖民地を管理するに方りて、力めて被征服者に同情を表し其の慣習を打破することなく、專ら懷柔の策を用ゆるが故に、殖民地經營其宜しきを得、國富益々宏大なるに至れり。由是觀之海運が國民の性情に及ぼす效果は實に恐るべきものと謂はざるべからず。

十九世紀に於ける海運業の發達と國際貿易

十九世紀は蒸滊の世界なりき、否な蒸滊力に依りて海上を運航する汽船の世界なりき。科學の應用によりて大革命に遭遇せし產業界は、汽船の發達に伴ふて非常なる大進步を遂げたり。汽船は原動力として蒸滊を使用するの結果、海運の容易、安全、迅速、低廉を促し、貨物の國際的交換即ち國際貿易をして夢想だも及ばざる巨額に上らしめ、現世紀經濟の趨勢を一轉して、國民的經濟より世界的經濟に導き、世界を目的として產業を營ましむるに到れり。吾人は世界の狀態は十九世紀に於て、何故に急速なる發達を遂げたるやの問題を默考するに際して、常に最近百五十年間に於る海運業の發達に聯想せざるを得ざるなり。英國の經濟學者マーシャル氏曰く、「十九世紀に於ける主要なる經濟的事業は、運輸業の發達にして、是實に英國今日の富强を致さしめたる最も有力の事業なり」と。

第二節　海運の趨勢

駸々乎として止まざるものは社會の趨勢なり、凡百の事業總て進步の軌道を馳せざるはなし、道理にありて海運の進步は殊に著しき偉觀を呈し、歲々年々ロイド船名錄の頁數をして多大ならしむるの已むを得ざるものあり。世界各國が最近三年間に於ける船舶の艘數並に噸數に於て幾千の變遷を來せしやを、統計によりて示せば左の如し。

最近三年間に於ける列國船舶表

世界各國船舶一覽表（ロイド、レヂスター拔萃）

國名	船數			噸數		
	一九〇一年	一九〇〇年	一八九九年	一九〇一年	一九〇〇年	一八九九年
英吉利	一〇、八六九、八六九	一〇、八三八	一〇、九九八	一四、七〇八、二〇六	一四、二六一、二五四	一三、九八八、五〇八
米國	三、二八六	三、一三五	三、〇一〇	三、〇七七、三四四	二、七五〇、二七一	二、四六五、三八七
獨逸	一、七八六	一、七一〇	一、六七六	二、九五〇、〇三三	二、六五〇、〇三四	二、四五三、三三四
諾威	二、三三一	二、三八〇	二、二五八	一、六二七、二二〇	一、六四〇、八一二	一、六九四、二三〇
佛蘭西	一、二四七	一、二一四	一、二八二	一、四〇六、八八三	一、三五〇、五六二	一、二四二、〇九一

伊太利	一、一五〇	一、一七六	一、二一三	八七五、八五一	九八三、六五五	一、一一七、五三八
露西亞	一、二一八	一、二四六	一、二九〇	六四三、五二七	七二〇、九〇一	七八九、二五三
瑞典	一、四〇八	一、四三三	一、四八三	六〇五、九九一	六三七、二七二	六七六、二一九
日本	八四一	一、〇六六	一、三八五	五三三、三八一	五七四、五五七	六四四、六六四
丁抹	七九六	八〇二	七七九	五一一、九五八	五一九、九五八	五〇八、一九四
其他	三、三七三	三、四二二	三、四三二	二、六五九、二七〇	二、九四五、四〇〇	三、一三九、二一二
總計	二八、一八〇	二八、四二二	二九、〇九二	二七、六七三、五二八	二九、〇四三、七二八	三〇、六〇〇、五一〇

進歩國と退歩國

此統計は壹百噸以上の船舶にして「ロイド、レヂスター」に登錄せられたるものなり

此表によりて觀るに、英國の船舶は艘數に於て世界の三分の一を超へ、噸數に於ては殆んど半に達し、他の九大國を合するも及ぼず。新進の二强國獨米を合するも其三分の一に過ぎざるなり。又艘數に於ても噸數に於ても著しき進歩を示せるは米、獨、日にして、却て退歩の徵あるは諸威、丁抹なり、然して世界海運業の覇權は容易に英國の手を離るゝことなき事實は、右の統計によりて甚だ明瞭なりと雖、船舶增加の趨勢を比較すれば、英國と諸國との間に遲速の差あること

速力、搭載力、の增加

を發見すべし。蓋し英國の海運業の發達は既に極點に達し、現今海運政策の下に於て發達の餘地尠きに反し、新興の諸國は爭ふて政府の保護奬勵の下に事業を擴張せるの結果にして、數十年の後、英國船舶の獨占せる國際貿易通路も、他に蠶食せらるゝの憂なしとも云ふべからざるなり。

近年海運の發達は、單に船舶の增加に止らず、船躰機關の改善益精緻を極め、航海の安全迅速を期するの一事も亦各國の注目する所となり、汽船の速力、搭載力は益增加せらるゝの傾あり。平時は旅客、郵便物、高價品を運搬するは勿論、戰時は通信、偵察、輸送の任務を竭さんと欲する者には、殊に快速力の必要を感ずるや切なり。故に快走船を有するの多寡は各國造船業の消長、國際貿易の遲鈍、國際交通の整否を窺ふに足るのみならず、戰時に對する準備の如何を察することを得べし。今ロイド、レヂスターにより、最近世界の快走船十二ノット以上の國別を示せば左の如し。

世界の快走船表

世界快走船國別表（一九〇一年）

速力國別	二十節以上	十九節以上	十八節以上	十七節以上	十六節以上	十五節以上	小計	十四節以上	十三節以上	十二節以上	小計	通計
英	三三	二〇	三七	五五	六五	八六	二九六	一二四	二八七	四〇	八一五	一、一一一
米	四	—	三	一〇	一二	三一	六一	三一	三五	五三	一一九	一七九
佛	七	三	一八	八	九	四五	一一	四八	四九	一〇八	一五三	
獨	五	二	四	一	八	一二	三二	五	三四	六三	一〇二	一三四
蘭	三	一	三	一	—	五	一三	七	三	三〇	四〇	五三
伊	—	—	—	四	四	六	一四	七	一四	一五	三六	五〇
日	—	—	—	三	三	四	七	三	一三	一三	三九	四六
露	一	—	—	四	—	二	七	—	五	二五	三〇	三七
埃、匈	—	—	—	三	三	三	一三	六	二	七	一八	二七	三三
西班牙	—	—	—	二	二	二	八	五	五	一一	二一	二六
白耳義	六	三	三	三	—	一	一三	一	一	—	一二	二五
諾威	—	—	—	—	—	—	—	二	五	九	一六	一六
瑞典	—	—	—	—	—	—	—	一	一	一〇	一二	一二

船舶の改善につき注目すべき事項
智利
葡萄牙
巴西
丁抹
羅馬尼
清
總計 五九 三四 四八 九五 一〇三 一六一 五〇〇 二一二 四八八 七一一 一、四一一 一、九二二

現今の快走力は、右表によりて一目瞭然たれども、其發達の跡を逐行すれば誠に近來の事業に屬す。試みに船舶の改善につきて注目すべき事項を年次によりて示さんc

一八三三年(天保四年)、汽船初めて太西洋を航海す

一八四三年(天保四年)、木船より鐵船に進む

一八五〇年(嘉永三年)、外輪車に、改善せらる、

一八五六(安政三年)、單箭膨脹汽機は聯成膨脹汽機となる、

一八七九年(明治十二年)、鐵船より鋼鐵船に進む
一八八九年(明治二十二年)、單暗車より雙暗車となる、
斯の如くして、世界船舶の搭載力は、百年間に於て、實に十五倍の增進をなせり。
假りに各國が海運業に於て最も重きを置く、太西洋航海に就て千八百四十年以來最良の記錄に上れる船舶の速力噸數を示さば左の如し

最良船舶	年次	船名	速力 海里	噸數 噸
	一八四〇	アケーヂア	九、	一、一五五
	一八四八	加奈陀	一〇、五	一、九二五
	一八五〇	アトランチック	一二、	二、八六〇
	一八六二	スコシア	一三、	三、八七〇
	一八七一	アドリアチック	一五、	三、八八八
	一八八〇	シチーオヴコーム	一七、	八、一四四
	一八九一	紐育	二〇、七	一〇、六〇〇
	一八九三	カムパニア	二二、	一二、九五〇

ドイッチランド	一八九七	カイゼルウヰヘルム	二二、六二一　一四、三九四
	一九〇〇	ドイチランド	二三、三六　一五、五〇〇

此記錄に上れる船舶の國籍を調査するに、英國は千八百九十三年キューナード會社の汽船カムパニア號を記錄に載せたれども、僅に四年にして獨逸に讓り爾來之を恢復したることなし、ドイッチランド號が平均二十三海里五十一の快速力を以て、紐育よりプリモースに到着したりとの報、獨逸皇帝の許に達するや、暑を避て諸國に在りし皇帝は直ちに其行在所より、「ドイッチランド萬歲、汝の外に世界に於て、斯程の成功を爲せしもの無し、汝を造りしヴアルカン造船所の技術家の功賞すべく、汝の乘組員の功亦沒すべからず、實に彼等は海上の榮譽に値すべき勳功を樹てたるものなり、朕は汝の名が特にドイッチランドと稱せらるゝを喜ぶ者なり」との電報を發し給へり、嗚呼亦盛ならずや。然るに獨逸は此の搭載力と快速力に甘んぜずして、三十海里、四萬噸の巨舶を新造して、太西洋を四晝夜を以て橫らんとするの計畫ありと云ふ。宜なる哉、英國專有の「我等の將來は水上に在り」の文字を得々として千九百年巴里大博覽會獨逸航海館に揭げたるや。

英國海運の問題

海運の趨勢は以上の如し。海運の覇者たる英國輓近の大問題を掲示して此節を終らんと欲す。英國の海運は旣に殆んど發達の頂點に達せしは、前に述べし所なり、故に如何にして世界の競爭に突進せんかを計るよりは、從來占め來りたる地位を保維するに苦心慘憺たるが如し。然りと雖、佛國の大革命は歐洲の大革命たりき、吾人は輓近英國に於ける海運の大問題は即ち世界海運の大問題にして、對岸の火災視す可らさるを主張するに憚らざるなり。

第一、航海補助金問題。十九世の末年は、帝國主義の鼓吹なりき。保護主義の實現なりき。歐米各國競ふて保護の下に、助成の下に、航海の奬勵に力めざるはなかりき。政治上に於ては、本國と殖民との連絡、軍事上に於ては海軍の補助、經濟上に於ては市場の擴張は、何れも海運補助の急務を認めたりき。直接間接の補助に於て尤も著しきものは、佛國を除きては獨逸と日本ならん。佛國の補助は年來の地位を維持するに於て、汲々乎たる者あるに由ると雖、西に於ける獨逸、東に於ける日本の航海補助は、國民經濟に於て進取主義即ち積極主義を採りし結果に外ならざるを信ずるなり。英國は船數に於て、噸數に於て、世界の覇者

たるに拘らず、他の海運國に比較すれば、其補助金額割合に少額なり。茲に於て乎、各國航海補助の現狀及其英國商工業に及ぼす影響を調査するは、目下の急務となり、昨年の議會に於て五名の調査委員撰定せられて、研究に餘念なく。各人は近き將來に於て此巨人の活動に接するを得んか。

第二、海員養成問題。生存の競爭は、人をして安全の職務に職事するを好ましめ、有爲の人物は高給を拂ふ處に走る。英國輓近の統計は、英國船乘組員中、年々外國人の數を增す傾向あり。茍に下級海員に於て然るのみならず、高級海員に於ても亦然るを見るなり。茲に於て乎、海員養成の問題は英國近來の一問題となれり。獨逸に於て、丁抹に於て、諾威に於て、海員養成の盛大なるを想はば、吾人は、東洋の英國を以て自任せし、吾帝國も亦海員養成の急務を絕呼せざるべからざるを信じて疑はざるなり。往年函館商船學校の廢止の如きは果して、世界の趨勢に適應せしものなるや否やは問ふを要せざるなり。

第三、船舶の安全に關する問題。船舶の安全に關する問題は、實に海運業者一個の問題にあらずして、財產生命に關する問題なり。船舶所有者は傭船者又

は荷送人に對し、發航の當時船舶が安全に航海を爲すに堪ふることを擔保すべきものなり（商法五九一）。ロイド會社の調査によれば、昨年中世界に於ける難破商船の數は、百噸以下の小船をも合せて、八百四十八艘にして噸數六十七万七千壹百八十噸なり。其内二百九十六艘、三十八万六千三百四噸は汽船にして、五百五十二艘、二十九万八百七十八噸は帆船なり。又難破の原因に就て見るに、汽船の四割七分帆走船の四割五分は座礁に罹り、衝突の爲め難破せしものは、汽船にありて一割二分、帆船亦一割二分に過ぎず。要するに、海員問題と造船問題に歸着すべしと雖、目下解釋せらる所によれば喫水問題又は積荷程度問題とも云ふべきものにして、之を强制せんが爲めに、法律を以て、船舶は一定の程度迄の喫水を必要とすと、規定せんとするにあり。英國に於て所謂アンダーロード、ライン問題にして、昨年の議會に提出せられ未だ通過せざるも、輿論の趨勢は、立法の形成を促すや切なり。

第四、海法問題。海法は世界的のものにして、一國特有のものにあらず。今や四海航通頻繁なるに際し、區々法制を異にする如きは、不利且不便の甚だしき

ものにして、其統一を希望するもの勘からず。一千八百八十五年「アントワープ」府に於て、一千八百八十八年「ブラッセル」府に於て、ベルヂアム政府は二回の大會議を開き、萬國に於て採用せらるべき海法の草案を議定せんことを計りて、之れを各國に通知せしも、終に其效を奏せざりき。降て一千八百九十一年各國海事會の代表者を包括する萬國海法會委員を組織したり、是れ實に萬國海法會の起源にして、第一回は一千八百九十七年ブラッセル府に於て、第二回は一千八百十八年アントワープ府に於て、第三回は一千八百九十九年ロンドン府に於て、第四回は一千九百年巴里に於て、開會せられ、漸く三個の問題を議定せり。三個の問題とは

(一)、衝突問題
(二)、船長の行爲に對する船主責任の範圍
(三)、救助問題

これなり。然して一千八百九十九年ロンドン府の會議に於て、決議せられたる船主責任問題を、英國海法の規定たらしめんが爲めに、終にマクアーサー氏の

案として議會に提出せられたり。

第五、港灣問題。港灣の問題は單に海運上の問題にあらざるなり、海陸連絡の關鎖として、輸出入の咽喉として、研究すべき國家經濟の大問題なり。國際貿易の發達は、港灣の改良修築に依るもの甚だ多し。轅近世界の新進國を以て任する獨米に於ける、港灣經營は頗る見るべきものあり、爲めに英國の貿易を減殺して、新設獨米の港灣に吸收せらるゝの傾きなしとせず。是れ實に倫敦港改築の聲喧しく、サウシヤンプトン港設備の議擧出する所以なり。飜て吾國目下の狀況を見れば、大平洋の船渠を以て自任すべき地位にありと雖、横濱、大阪、長崎等の築港は牛歩的の工事をなしつゝあるにあらずや。

吾人は世界海運の趨勢を述べ終りたれば、茲に最大の汽船會社と其所有船の噸數を示すは、尤も趣味あることゝ信ず。左に掲くるは二千九百年末の統計にかゝる。

世界最大の汽船會社と所有船舶噸數

國名	會社名	噸數
獨逸	ハンブルヒ、亞米利加航路會社	六一五、〇〇〇
同	北獨逸ロイド會社	五四〇、〇〇〇
英國	英印汽船會社	三八〇、〇〇〇
同	エルダーデムプスター會社	三七五、〇〇〇
米國	モルガン會社(前レイランド)	三二五、〇〇〇
英國	ピー、オー會社	三一五、〇〇〇
同	ユニヲンカッスル會社	二四五、〇〇〇
佛國	エム、エム會社	二四五、〇〇〇
日本	日本郵船會社	一九五、〇〇〇
伊國	ゼネラル、ナビゲーション會社	一八〇、〇〇〇
露國	露西亞汽船會社	一六五、〇〇〇
墺國	墺太利ロイド會社	一五五、〇〇〇
丁抹	フオーレナード、ダムスキ會社	一三〇、〇〇〇

第三節　帝國の海運

我日本國たる、周圍皆海にして、凡そ江戸日本橋よりして、歐羅巴洲に至る其間

一水路のみ」とは、海國兵談の著者が先覺せし所にして、「島夷出沒如飛隼、大船輕航海上行」とは、明人畏倭の時賦なり。吾國の海國たるは必ずしも當世流行の新熟語にはあらさるなり。然りと雖、三百年の久しき鎖國の夢暖かなりし平和の國民には、嘉永六年大船製造の解禁は曉鐘の如く響きたりき。翌安政元年浦賀に鳳凰丸、鹿兒島に昌平丸の二風帆船の製造あり。續て同二年和蘭ウヰルヘルム三世より外車汽船の贈呈あり、是實に本邦蒸汽船を輸入せし初めとす（一千八百五十五年）、原名をスームビングと謂ひ、改名して觀光丸と稱し、長さ二十九間幅五間にして馬力百五十を有し、砲六門を搭載せり。爾後內地に造船の事業漸を逐ふて發達せしも、西洋形船舶の私有を許せしは、明治二年なりき。今記錄により て、明治四年末の船舶と最近の統計を示さば、明治四年末には、

汽船	七十一艘	登簿噸數　二万九百四十四噸
帆船	三十一艘	同　七千九百〇九噸
計	百〇二艘	同　二万八千八百四十三噸

に過ぎざりしが、明治三十四年七月末には、

蒸汽船の輸入

船舶の總數噸數の增加

汽船	九百四十二艘	登簿噸數　三十四万四千八百二十四噸
帆船	三千四百十六艘	同　二十九万六千八百四十三噸
計	四千三百五十八艘	同　六十四万千六百六十七噸

となれり、其總噸數より、之を觀れば、明治卅四年に於ける汽船は、五十五万七千百六十六噸、帆船は三十一万五千七百六十七噸合計八十七万二千九百三十三噸に達せり。船舶は單に艘數及噸數に於て增進せるのみならず、大船、巨舶の增加、造船、修繕等の進步は實に顯著なるものと謂はざるべからず。試みに過去三十年を三段に別ちて、船舶を示さば左の如し

船舶の消長

諸船舶現在數對比表

明治十年			同二十年		同卅一年	
	船數	噸石數	船數	噸石數	船數	噸石數
百噸未滿	三六三	一〇、九八一	六三三	一九、八九六		
百噸以上五百噸未滿 蒸汽船	八一	一八、八二三	三〇二	六六、一一八		
五百噸以上 蒸汽船	四二	四二、五一八	一九五	三九、四四六		
合計	四八六	七二、三二二	一、一三〇	四七七、四三〇		

西洋形風帆船	百噸未滿	……	……	六九二	三三、六五四	一、二三四	六七、〇五四
	百噸以上五百噸未滿	……	……	一〇三	二五、二九八	六七三	九八、一六八
	五百噸以上	……	……	三	二、〇二三	七	五、六七二
	合計	七五	一三、六四八	七九八	六〇、七九五	一、九一四	一七〇、八九四
日本形船	五百石未滿	一七、三八七	……	一六、〇六一	一、九八二、〇三四	一八、五四一	二、九〇〇、三三二
	五百石以上千石未滿	一、一三九	……	九五六	八六九、二一三	四七八	三二六、二九一
	千石以上	二三〇	……	一七七		七八	九三、六六一
	合計	一八、七五六	……	一七、一九四	二、八五一、二四七	一九、〇九七	三、三二〇、二八四

海員の增加

由是觀之、尤も注意すべきは、船數に對する噸數の增加にして、殊に二十七八年戰役の結果として、國勢の上に著しき進步を示し、戰前の二十万噸餘と戰後の七十万噸餘とを比較すれは、三倍の增加なり。

又海員につきて、之を觀るに、西洋形船の船長、運轉士及機關士に免狀を受有せしむることゝなしたるは明治九年にして、同年に於ける海技免狀を有せる全員中、內國人は百七十四人、外國人は七十四人なりしが、員數に於て內國人は優勢なりしも、緊要なる本免狀受有者は外國人七十人に對し內國人四人に過ぎずして巨大なる船舶は、悉く外國人の手に賴りて運轉せられたり。然るに、明治三十四年に於ては、海技免狀受有者總員壹万五千三百八十二人中、內國人一万五千六十六人、外國人三百十六人にして、假りに、近年の施設に係る、丙種免狀受有者を除くも、六千百六十七人にして、之を明治九年に比すれば、著しき進步にして、殊に遠洋航路に於て、內國人巨舶を操縱するに至りしは、豈に一大快事にあらずや。

航路の發達

航路の發達は尙ほ驚くべき速力を以て膨脹せり。命令航路の開始は、明治三年にして、通商司は靈岸島廻漕會所に汽船二艘を屬せしめ、之を廻漕會社と稱し、郵便物を航送せしめたり。當時の航海は每月一日を期して、東京、大阪の兩地を出帆し、橫濱、神戶、に寄港したり。明治四年廻漕會社は廻漕取扱所と合併し、明治五年更らに、日本國郵便蒸氣船會社の設立を見るに至りしも、尙ほ內國航路に限られたりしが、明治八年三菱商會は、初めて外國航路を開き、橫濱上海間の定期航

海をなせり。其後共同運輸會社の設立となり、日本郵船會社の設立となり、海運の基礎益鞏固に赴き、大阪商船會社、東洋汽船會社、三井物産合名會社等何れも近年數千噸の汽船を以て、定期或は不定期に、遠洋の航海に從事するに到りしは、斯業の大進歩と謂はさるべからす。

現今日本船舶が定期航路として從事する主要なる外國航路は實に左の如し、

北清線、韓國線、浦鹽斯德線、日本海線、楊子江線、上海蘇杭線、濠洲線、歐洲線、米國線、印度線、關領印度線、福州香港線、臺灣香港線

第四節　海上運送契約

古代にありては、上乘と稱し貨主は其船舶に乘りて萬事を指揮せしことあれども、目下分業の時代にありては、海運業は完全に獨立せる營業にして、船舶所有者、船員、貨主は法律其他の事情によりて、明かに責任の分界を生ぜり。吾人は國際貿易の機關として海運の大要を述ぶるを目的とするが故に、海運業者に必要なる特別の問題は、之を他日の研究に讓らんと欲す。

國際貿易の上より觀れば、海運は國際貨物轉換の媒介機關なり。又法律の上より見れば、海上運送契約は、一方が貨物又は旅客を運送すべきことを約し、他方は其報酬として、運送賃を支拂ふことを約する双務契約なり、旅客を運送する場合には、旅客運送と云ひ、貨物を運送する場合には物品運送を云ふ。茲に說明せんと欲する所は專ら物品運送に關する事項なり。

第一款　總則

物品運送と、一言にして謂へば、別に面倒なる解釋をなす必要なきが如しと雖、法律上の關係に於ては、種々の性質あるを免れず。平常の營業とせずして單に一時の運送をなす如き場合は、寄託或は委任に過ぎずして、民法の支配を受くるに止まれども、營業として之を爲すときは商行爲となるが故に、商法の支配を受けざるべからず（商法、二六四）。然して國際貿易より觀たる運送は前者にあらずして後者にあるや勿論なり。海上の運送にありては、船舶の全部又は一部を以て運送契約の目的となすことあり、又個々の物品を運送契約の目的とすることあり。然れども契約上一般の性質としては敢て重大なる差異あるにあらず。

凡て運送契約を締結するには、別に書面を必要とせず、運送人が或運送に關す

る取扱の規則を示し荷送人が其規則を見て荷送を託するときは、此當事者間には暗默の合意によりて運送契約成立するものなり。今日實際上に於ては商業の敏活を期するが爲めに契約書を授受するの例勘しと雖、各當事者は相手方の請求に因り運送契約書を交付するの義務あり(商法五九〇)。佛蘭西、以太利等にては一定の法式を定むれども、商事契約に於ては、寧ろ慣習又は當事者の自由意思に一任するを以て勝れりとするが故に、吾商法に於ては、敢て法式を定めずと雖、普通記載すべき概目を擧れば、船舶の噸數、船名、積量、船長、船員、艤裝、食料、賃料其他船舶が航海に堪ゆること等を記載すべきものとす。

傭船契約

傭船契約(Charter Party)は古より行はれ、一人又は數人の貨主聯合して、貨物の積取又は積込を爲さんとするときは、一艘の船舶を借り切るを以て計算上利益ありとするのみならず、隨意の港に船積又は陸揚を爲すの便益あり。

Charter Party なる語は、ラテン語の Charta Partita 轉化せるものにして、別かれたる證書」の義なり。蓋し古へにありて貨物積込の際契約書を二部に切斷して當事者双方に之を別ちしものにして、船荷證券を使用することなく、傭船契約書

を運送契約唯一の證書とせり。然れども今日に於ては、船荷證券は船長が貨物を船舶に積込みたる受取證として、必ず運送契約書の外に之を調製するものとす。

傭船契約と船舶の賃貸借との區別

傭船契約と船舶の賃貸借とは區別するを要す。船舶の賃貸借とは船舶所有者が船舶を他人に賃貸する契約にして、賃借人は船舶の使用權を得、船長其他の海員は賃借人の使用人なり。反之傭船契約にありては、船舶所有者は、傭船者に船舶を使用せしむるにあらずして、貨物又は旅客を運送する契約をなすものなるが故に、船長其他の海員は依然として船舶所有者の使用人にして、船舶並に航海に必要なる船用品備付の負擔は、船舶所有者にあり。船舶の賃貸借は普通一般の賃貸借により船舶所有者は賃貸料を得、傭船契約にありては、商法の規定に從て、運賃を得るものなり。

傭船契約の種類

傭船契約に於て船舶の全部を契約の目的としたるときは全部傭船契約と云ひ、船舶の一部分を契約の目的としたるときは、これを一部傭船契約と云ふ。全部傭船契約は、商業上に於ては、船腹借切と稱し、航路を一定したる場合には定航

海傭船契約(Voyage Charter)と云ひ、期限を一定したる場合には定期傭船契約(Time charter)と云ふ。

傭船契約の締結

傭船契約を締結するには、船舶仲立人(Ship Broker)に周旋せしむるを以て便利とす。定航海傭船の場合には、航路積荷の品名、船積陸揚時間(Lay Days)日數超過增拂金(Demurrage)並に運賃を定め、定期傭船の場合には、期限を定めざるべからず。船舶仲立人の手數料(Brokerage)は、普通運賃の五分なれども貨物の種類によりて割增あり。

定期傭船契約

運賃は、定航傭船契約にありては引渡貨物の一噸に就て幾千と定むれども、單に一航海幾千と定むることあり、之をラムプ、プレイト(Lump Freight)と云ふ。定期傭船契約にありては、運賃は一ケ月若しくは定期毎に總噸數一噸につき幾千と定む。傭船契約を締結せるときは、船長は大凡船舶に積載し得らるゝ噸數の豫告を傭船者に與ふるものなり、故に若し傭船者が船舶に積載し得らるへき丈の積荷を準備せざるときは、滿載したるものと看做され、不足分に對する運賃をも支拂はざるべからず、之をデッド、プレイト(Dead Freight)と稱す。

定航海傭船

定航海傭船の場合は船積陸揚期間を定めざるべからず。此期間は積込積卸に要する日子にして、船舶所有者は豫め航海日數以外に相當の日數を定めて運賃の約定を爲すものなれば傭船者に於ても大に注意せざるべからず。其期間は契約によりて定むべきものなれども、通常滊船にありては十五日間、帆船にありては四十日前後と定められ、船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌

一定の期間内に於て、船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌

一定の期間内に於て、船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌

一定の期間内に於て、船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌

一定の期間内に於て、船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌日に足らざるものも一日と看做さる。又船積陸揚期間の起算點につきては各國慣習法律を異にし、或は船舶が船積陸揚港に到着の時とし、或は投錨せるときとし、或は投錨の時より二十四時間を經過せる時を以てし、或は入港屆を爲したる翌日を以てし、或は船舶を傭船者又は荷受主の使用に供したるときより起算する者あり。吾商法に於ては五九四並に六〇五に於て、船舶所有者又は船長が積荷を船積し又は陸揚するに必要なる準備を整頓したることを通知せし翌

日より起算すべきことを規定せり。

備船者が船積陸揚期間内に船積及陸揚を終了するときは、船舶所有者より、日數節約割戻金(Dispatch money)を支拂ふことあり。之に反して期間經過後船積及陸揚を爲したる時は、備船者は日數超過增拂金(Demurrage)を支拂はざる可らず。故に備船者は貨物の積込を終りたるときは、荷受主に船積に要したる日數を通知するを普通とす。國際貿易に於て、未着商品の賣買に當りては、船積に要したる日數少小なるときは、陸揚に餘裕を生じ荷受主に好都合なる故に、高價に販賣することを得るなり。「船積期間の内何日殘り」を以て一條件となすは是が爲めなり。

當事者

第二款　當事者の權利義務

運送契約の當事者は、一方に船舶所有者ありて、他方に荷送人又は備船者あり、故に荷送人又は備船者に對して、契約の責任を負ふものは、船舶所有者なることと明かなりと雖、荷受人も亦荷送人との間に成立せる契約により運送品の引渡を請求することを得べきものなるか故に、各當事者の公平を得んと欲せ

國際貿易上の觀察

備船者は荷送人たることあり運送人たることあり

ば、互に權利を得義務を負ふ所なかるべからず。又船長は船舶所有者の代理人たることあり、又代理人たらざるも運送契約に重大なる關係を有するものなるが故に、相互の權利義務を闡明ならしむるは運送契約の研究に於て欠ぐべからざる所なり。

國際貿易の上より觀たる海上運送は、實に荷送人として、備船者として、又荷受人として觀察すべきものたるや論なしと雖、己れを知りて他を知らざれば商戰場裡の優者たる能はず、否な船舶所有者、船長の權利義務を知るは即ち自ら權利を主張し義務を忘却せざる地盤なるが故に、吾人は直ちに各當事者の權利義務につきて詳述せんと欲す。

第一項　備船者及荷送人

備船者は、船舶所有者との契約に基き船舶の全部若しくは一部を使用するものにして、自ら物品の運送を委任するときは、一個の荷送人たる資格に過ぎざれども、更に他人と運送契約を締結して物品の運送を引受くるときは、自ら運送人の地位に立つことあり、從て備船者の權利義務は船舶所有者、船長又は其他の委

託者に對して發生すべきものなり。

運送強要權並に損害賠償權

備船者は、船舶所有者に對して、運送強要の權利又は損害賠償の權利あること明かなりと雖、運送を強要するには海上平穩にして航海を爲すに何等の障害なき時ならざるべからず、又損害賠償に付きても、船舶所有者及船長に於て毫も不注意わらざるときは、假令損害を生ずることあるも、備船者は此權利を行ふことを能はざるものなり(商法五五八)。

發航請求權を以て相手方の權利を害すべからず

(一) 發航請求權。船舶全部の備船者は、自己の便宜を計り契約を以て定めたる運送品全部を船積することの權利を抛棄して、一部の船積のみにて發航の請求をなすことを得ること勿論なりと雖、相手方の權利を害することを得ず。從て、運送賃の全額の外、運送賃の全部を船積せざるに因りて生じたる費用、たとへばバラストを積入れたる費用又は運送品の積換の費用等を支拂ひ、且つ後日航海中若し共同海損を生ぜば、其分擔額を定むるに方り、備船者が契約せる物品の全部を船積せざりし結果、備船者の負擔額は割合に減少し、船舶所有者の負擔額は割合に增加し、船舶所有者をして損害を被らしむる虞あるを以て、船舶所有者

の請求あるときは、備船者は相當の擔保を供せざるべからず(商法五九六)。斯の如く、不足分に對して支拂ひたる運賃は、之れをデッド、フレイト(Dead Freight)と稱し、佛國の如きは法律を以て豫定の容積の四十分の一の相違は差支へなきものとす、又各國の慣習によりて比例を異にし、或はデッド、フレイトを認めざることありと雖、備船者が積載噸數より超過せる積荷を爲したるときは、勿論之に對する運賃を支拂はざるべからず。

解除權は貿易者の保護なり

(二) 契約解除權。契約は當事者の合意によりて成立するものなるが故に、一方の意思によりて自由に之を解除することを得ざるは一般の原則なり。然れども商海の風波は需要供給其他の原因によりて、常に平穩なるを得ず、殊に國際貿易に於ては、相場の變動極めて頻繁なるが故に、備船者が商機を失するも尙ほ其契約の履行を進めざるべからざるが如きことあらば、備船者をして非常の不運に遭遇せしむるのみならず、國家經濟にも重大なる損失を來す虞なしとせず。茲に於て乎、法律上一の便法を設け、貿易上の自由を保護せんが爲めに備船者に契約の解除權を與へ、同時に船舶所有者に對する損害賠償の額を定めたり、然れ

ども商業の自由を保護する精神に出でたるものなるを以て、當事者双方の契約書に依りて解除權を認めざることを得るは勿論なりとす。

解除の方法

解除權を行ふの方法は、船舶が未だ航海を始めざる場合と、已に航海を始めたる場合とによりて差異あり。又船舶の全部を傭船したる場合と、一部を傭船したる場合とによりて差異あり。

(甲)。船舶全部を傭船したる場合。

イ。發航前の解除。發航前に於ては、傭船者は、運送賃の半額を支拂ひて、契約の解除を爲すことを得(商法五九八)。並し船舶所有者は一旦傭船契約を締結したる以上は、更に他に對して同一契約を結ぶことを得ざるが故に、急に傭船者より契約の解除を申込まるゝときは、不利益を被るのみならず、契約の實行の爲め準備、艤裝等に失費を要するが故に、傭船者は之に對する補償及び費額を支給するの精神に出でたるものなり。

往復航海を爲すべき場合に傭船者が其歸航の發航前に契約の解除を爲したるときは、運送賃の三分の二を支拂ふことを必要とし、他港より船積港に航行すべき場合に於て傭船者か其船積港を發する前に契約の解除を爲したるときも亦然り。運送品の全部又は一部を船積したる後解除權を行ふには、傭船者は其船積及陸揚の費用を負擔せざるべからず。又傭船者か船積期間内に運送品の船積を爲さざりしときは、契約の解除を爲したるものと看做さる(商法五九八)。

右述ぶ所の運送賃の半額又は三分の二の支拂は、要するに船舶所有者が豫期したる運送賃を得る能はざりし爲めに生じたる損害を賠償するに過ぎざるを以て、附隨の費用例へば關稅の費用其他の立替金は傭船者に於て支拂ふは當然なり。傭船者が歸航の發航前又は船積港を發する前に契約を解除したるときは、既に多少の航海を爲したる後に屬するが故に、解除を爲す前に共同海損、救援又は救助の必要を生じ、爲めに運送品の價額に應じて、其損害及費用を負擔せざるべからざるものあるべし、是れ亦傭船者に於て支拂ふべきものたり(商法五九九)。

ロ。發航後の解除。發航後に於ては、傭船者は運送賃の全額を支拂ふの外、附隨の費用立替金及び運送品の價額に應じ、共同海損、救援又は救助の爲め負擔

すべき金額を支拂ひ、且つ陸揚の爲めに生ずべき損害を賠償し、又は相當の擔保を供せざるべからざるなり(商法六〇〇)。

乙、船舶の一部を傭船したる場合(商法六〇一)。

イ。發航前にして且つ運送品の船積前の場合。船舶の一部を以て運送契約の目的となしたる場合に於て、傭船者が他の傭船者及荷送人と共同せずして發航前に契約の解除を爲したるときは、船舶所有者が他の運送品より得たる運送賃を控除して、全額を支拂ふことを要す。蓋し船舶所有者は、一部の傭船契約の解除ありと雖他の傭船者及荷送人の爲めに其契約を履行せざるべからざる義務を負ふを以てなり。反之一部の傭船者又は荷送人が共同して解除を請求する場合には毫も全部傭船契約と異ることなし。

ロ。發航前にして且つ運送品の船積ありたる場合。全部傭船契約にありては船積を終るも發航前に解約を許すと雖、一部傭船契約の場合に於ては、荷物の積換等の必要を生じ航海を遲延する恐あるを以て、此場合に於ては他の傭船者及荷送人の同意を得るにあらざれば契約を解除することを得ざるなり。況んや佛法主義の商法に於ては、全部傭船契約の場合にも同樣の主義を採用するをや。

(三)他の運送品を船積する權。運送品が不可抗力に依りて滅失したる場合、及び航海又は運送が法令に反するに至りたるとき、其他不可抗力によりて契約を爲したる目的を達すること能はざるに至りたる事由が、全部傭船契約の一部に付て發生したるときは、船舶全部の使用を爲すの權利を有しながら、自己の豫期したる運送品の全部を運送すること能はざるを以て、船舶所有者の負擔を重からしめざる範圍内に於て他の運送品を船積することを得るものなり(商法六一五)。既に此權利は傭船者保護の爲めに與へられたる者なるが故に、傭船者は其權利を行使するに付きては、遲滯なく舊運送品を陸揚して新運送品の船積を爲さざるべからず。然らざれば航海遲延し船舶所有者をして損失を被らしむるを以てなり、もし其陸揚又は船積を怠りたる場合に於ては運送賃の全額を支拂はさるべからず。

船舶所有者の負擔を重からしめざる範圍に於て他の運送品を船積する權あり

又積荷の或種類のものは、其積合せの間に空隙を生ずることあり。最初運送

契約に於て其積荷を指定せず、傭船者の都合により貨物を積込みたる場合には、此空隙の間にも夫々積込を爲し得べきものなり。之れをブロークン、ストウァー(Broken Stowage)と云ふ

荷送人の權利

荷送人は、海上に於て物品運送の委託を爲し個々の荷物を發送するものなり、從て運送の强要權、損害賠償等の權利は其主要なるものにして、傭船者と同じく契約の解除權を有す、然れども船舶所有者をして徒らに損害を被らしむるの理由なきを以て全額の運送賃を拂はざるべからず、(商法六〇一、六〇三)但し船舶所有者が更らに他の荷物を積込み之によりて運送賃を得たるときは、自己の拂ふべき運送賃より之を差引くことを得るなり。

船荷證券交付の請求權

傭船者並に荷送人は共に船長に對して船荷證券の交付を請求するの權利を有するものなり。

傭船者及荷送人の義務

傭船者並に荷送人の義務は船舶所有者並に船長の權利に屬するものを重なるものとす、之を後に讓りて一二を說明すべし。

(一)書類の交付。傭船者又は荷送人は、船積期間內に運送に必要なる書類を船長に交付することを要す(商法六〇四)。必要なる書類とは積込みたる荷物の關稅受取書及び關稅明細書其他の書類を云ふなり。

(二)運滯なく船積すること、ときは、荷送人は船長の指圖に從ひ運滯なく運送品を以て運送契約の目的を爲したる六〇二)るのみならず、荷送人は委托を爲すに方り運送品の荷送を適當ならしめ、且荷物に付一般運送の規定に反せざる行爲を盡す義務あるものなり、故にもし荷物に關して法令に違反する等の結果運送の途中荷物を陸揚せられ或は海中に放棄せらるゝことあり、何となれば荷造人は一方に於て運送を强要する權利あるものなれば、運送人が之を運送するに方り故障なく、且他の貨物に危害を及ぼさざる責任を有するを以てなり。

傭船者が第三者と運送契約を爲したる場合

船舶の全部又は一部を以て運送契約の目的と爲したる場合に於ては、傭船者は必ずしも自己の運送品のみを船積するものに非す、更に第三者と運送契約を爲して荷物の運送を請負ふことあるべし、此場合に於ては傭船者は自ら運送人の責を負ふものにして、其權利義務は一般の運送業者と同一の原則によりて支

配せらるべしと雖、傭船者は船長の任免をなすことを得ず、船長は依然として船舶所有者の代理人として其職務を行ふものなるが故に、其職務に屬する範圍内に於ては、船舶所有者のみ其責任を負擔し、傭船者は其責に任せざるものなり（商法六一二ノ）。蓋し委托者に對して、運送の契約を爲したるものは傭船者なれとも、船長は船舶所有者の代理人にして傭船者を代表するものにあらざればなり。

單純なる受取人と船荷證券の所持人

荷受人は荷送人の權利義務を承繼す

第二項　荷受人

荷受人は、荷送人もしくは傭船者より發送せられたる運送荷物の受取人にして、單純なる運送品の受取人と、船荷證券の所持人との二種あれとも、其權利義務に至りては、二者の間に區別するの必要なし、只一は運送品の到着によりて始めに荷受人たり、他は船荷證券の讓渡によりて荷物の到着前に荷受人となるの差あるが故に、荷物到着前に運送品の處分を爲すことを得べきものなり。

荷受人は、性質上荷送人の權利義務を承繼すべきものにして、其主要なる權利は傭船者荷送人より指定せられたる運送品を完全の狀態にて到着地に於て受取るの權利あり、從て運送品の全部若くは一部が滅失したるか、又は延着したる

爲めに生じたる損害を賠償せしむるの權利の如きは皆荷受人に移るものなり、故に運送人が運送荷物の一部に加へたる損害にして荷受人に支拂ふべき金額と、他の部分を運送したるにより荷受人が負擔する運送賃とは、差引勘定をなすことを得るものなり。

荷受人の義務

荷受人は、個々の運送品を以て、運送契約の主要なる目的としたるときは、船長の指圖に從ひ遲滯なく運送品を陸揚することを要す（商法六〇二ノ）。荷受人が運送品を受取りたるときは、運送契約又は船荷證券の趣旨に從ひ、運送賃附隨の費用立替金及び運送品の價額に應じ、共同海損、救援又は救助の爲め負擔すべき金額を支拂ふ義務を負ふものなり、若し此等の支拂を怠るときは、船長は一般の原則たる留置權によりて、運送品の引渡を拒むことを得るものなり（商法六〇六）、佛法系の商法にありては船長は運送品を留置することを得ずとの規定ありと雖、是れ海上は陸上より危險多きが故に、船内に留置すべからざるの意にして、敢て絶對に留置を非認するものにはあらざるなり。又佛法に於ては、費用支拂の義務は明文を以て規定せずと雖、學者は此場合に於て荷受人と船舶所有者との間に

一種の無名契約成立すと說明せり。

第三項　船舶所有者

船舶所有者は、海上に於ける運送營業者なり。傭船者又たは個々の物品を荷送する者より、運送の委托を受くるときは、之れと契約を締結し、自己の船舶を以て全部もしくは一部を其用に供せしめ、運送をなさしむべきものなり。

船舶所有の權利

(一)。競賣權。船舶所有者は、運送賃、附隨の費用、立替金、及運送品の價額に應じ共同海損、救援、又は救助の爲め荷受人の負擔すべき金額の支拂を受くる爲め、裁判所の許可を得て、運送品を競賣することを得るものなり。又船長が荷受人に運送品を引渡したる後と雖、引渡の日より二週間を經過せざるとき、或は第三者が其占有を取得したるにあらざれば、之を競賣することを得るなり(商法六一〇)。

蓋し船舶所有者の代理人たる船長が運送賃の擔保として、着港後尙ほ運送品を船內に留置するは危險且不便なるを慮り、運送賃の支拂なきも之を引渡すは當事者間に於ては極めて便宜なる方法なるが故に、引渡の日より長期間を經過せず、又第三者に迷惑を及ぼさざる範圍に於て、船舶所有者の競賣權の行使を許すは至當なることなるを以てなり。運送賃は荷受人が之を支拂ふを通則とするが故に、船舶所有者が自己の權利を行使することを怠らざりしときは過失なきものにして、傭船者又は荷送人に對して運送賃の不足額を請求するは其當を得たりと雖、若し船舶所有者が自己の權利を行使せざるときは過失あるものにして、傭船者又は荷送人に對する請求權を失ふものとす。然れども傭船者又は荷送人に於て、運送契約の結果として受けたる利益の存するときは、其限度に於て償還を爲すことを要するは不當利得の原則なり(商法六一一)。

(二)。運送賃全額請求權。船舶所有者は左の場合に於て、運送賃の全額を請求することを得るものなり(商法六一七)。

イ。船長が船舶の修繕、救援又は救助の費用其他航海を繼續するに必要なる費用を支辨する爲め、積荷を賣却又は質入したるとき。

ロ。船長が航海を繼續する爲め必要なる積荷を航海の用に供したるとき。

ハ。船長が船舶及び積荷をして、共同の危險を免れしむる爲め積荷を處分したるとき。

右イ、ロ、の場合にては、船長は航海の必要に應じて、已むを得ずして之をなしたるものなるが故に毫も過失あるなし、而して其積荷に對する損害賠償の額は積荷が到達すべかりし時に於ける到達地の價額に依りて之を定むるが故に、備船者又は荷送人は全額の運賃を支拂ふも損失を被ることなきなり。若し之を支拂ふに及ばずとせば、犧牲に供せられたる貨物又は賣却せられたる貨物の荷受主は、他の荷受主に比し極めて不當の好地位に立つものにして、運賃を支拂はずして、尚貨物を受取りたると同一の結果を生ずるなり。ハの場合に於ても、船舶所有者は毫も過失なし、從て共同海損の結果、獨り船舶所有者のみ運送賃を損失せざるべからざるの理なきを以て、全額の運賃を請求するは、古來行はれたる慣例なり。

ニ、運送品の全部又は一部が其性質若くは瑕疵又は荷送人の過失に因りて、滅失したるとき。

此場合に於ても、船舶所有者は毫も過失あるにあらず、不可抗力に因るにあらず、全く荷送人の負擔に歸すべき性質の損害なるが故に、船舶所有者は、其運送の

爲めに供出せる勞務費用等の對價として、運送賃を得べきは當然なり(商法六一九、三三六)。

(三) 報酬請求の權利。船舶の全部を以て運送契約の目的を爲したる場合に於て、船舶所有者が船積すべき準備の整頓したることを通知するも、備船者が一定の期間内に船積を爲さずして、期間後に船積したるときは、之に對して假令特約を爲さざるも相當の報酬を請求することを得るなり(商法五九四)。又運送品を引渡すに方りても之れと同じく、船舶の全部又一部を以て運送契約の目的と爲したる場合に於て、船長より已に引渡を爲すべき準備の整頓したることを通知せられながら、荷受人が一定の期間後運送品を陸揚したるときは、船舶所有者は特約なきときと雖、尚ほ相當の報酬を請求することを得べし(商法六〇五)。

船舶所有者は陸上の運送人と同じく、備船者荷送人より運送の依頼を受くるときは常に之に應ずるの義務あることは運送一般の原則なり。

(一)。航海安全の擔保。船舶所有者は、備船者又は荷送人に對して、發航の當時船舶が安全に航海を爲すに堪ふることを擔保す(商法五九一)。蓋し此義務は法

律の明文を竢て生ずるものにあらずして、寧ろ運送一般に關する本來の義務を認めたるものと云ふべし、運送業に從事するものは、常に善良なる管理者の注意を以て運送に從事すべきものなるが故に、其機關の安全を擔保するは當然の事なればなり。故に船舶所有者は特約によるも此責任を免るゝ事を得ず、然して擔保の範圍は、船躰は勿論乘組員其他の艤裝等をも包含すべきものにして、損害を生ぜしときは賠償すへき義務あるは當然の結果なり。

(二)。損害賠償。船舶所有者は、特約を爲したるときと雖、自己の過失、船員其他使用人の惡行若くは重大なる過失又は船舶が航海に堪へざるに因りて、生じたる損害を賠償する事を免るゝことを得ず(商法五九二)。世上普通に行はるゝ船荷證券中には、船舶所有者は全く貨物の損害賠償の責に任ぜずと云ふが如き免責の特約を爲すものなきにあらずと雖、此の如くんば荷送人は安心して貨物を運送に託することを得ず、爲めに運送營業本來の性質たる商業の敏活鞏固を謀る補助的任務を完ふすることを得ずして、其結果商業の衰頽を來すを免れず、殊に海上運送の如きは、資力に富める大會社に於て之を營むこと多く、事實上專業

擧證の責任

たるの觀あり、故に壹千八百八十八年アルッセルの萬國商法會議に於ても斯の如き免責事項を非認したり。此問題は實に船舶所有者と荷主との利害關係相反する尤も顯著なるものにして、保險業者亦この渦中に彷徨するが故に種々の沿革を經て議論百出せる所なり。

船舶所有者は自己又は船員其他の使用人が運送品の受取、引渡、保管及運送に關し注意を怠らざりしことを證明するに非れば、運送品の滅失、毀損又は延着に付き損害賠償の責を免るゝことを得ず(商法六一九、三三七)と雖、貨幣、有價證券其他の高價品に付ては荷送人か運送を委託するに當たり、其種類及價額を明告したるに非れば、損害賠償の責に任ぜざるは、各國の立法例慣例共に一致する所なり(商法六一九、三三八)。

連帶賠償

遞次運送を爲すときは、各船舶所有者は、運送品の滅失、毀損、又は延着に付き、連帶して損害賠償の責に任ずべきものなり(商法六一九、三三九)。

賠償價額

運送品の全部滅失の場合に於ける損害賠償の額は、其引渡あるべかりし日に於ける到達地の價額に依りて定まる(商法六一九四〇〇)。到達地の價額による

べきことは、立法例一致する所なれども、如何なる時に於ける價額に依るべきかに付きては、慣例一致せず、或は損害賠償の責任發生後に生ぜし最高價額により、或は責任發生當時の價額により、或は引渡したる日の價額、引渡しあるべかりし日の價額による。吾商法は最後の方法を採用せしものなり。運送品の一部滅失又は毀損の場合に於ける損害賠償の額は、延着ありし場合を除くの外其引渡ありたる日に於ける、到達地の價額に依りて之を定め、運送品の滅失又は毀損の爲め支拂ふことを要せざる運送賃其他の費用は賠償額より控除すべきものなり。

船長其他船員の行爲に對する責任の範圍

船舶所有者は特約を以てするも損害賠償の義務を免るべからざるものたること既に述べたるが如し。若し斯の如しにして無限に責任を負ふものとせば危險を冒して航海の業に從事するもの尠きに至る恐なきにあらず。特に航海業の發達を期せんが爲めに、航海の便宜と安全を謀り、船長をして廣大なる權限を有せしむるが故に、船舶所有者が全財産を拋て無限の責任を負はざるべからずとするは、航海業に從事する者の尤も苦痛を感ずる所なり、況んや船長が一旦

航海を始むるときは、船舶所有者は其行爲に付き殆んど之を監視すること能はざるに於てをや。茲に於て乎各國何れも制限の方法を設けざるなし。

イ。獨逸主義。特定の原因より生ずる債權につきては、債權者は船舶所有者の船舶運送賃の如き所謂海産につきてのみ執行することを得、他の財産につきては之を執行することを得ず。

ロ。佛國主義。船舶所有者は全財産を以て責任を負ふ、然れども特定の原因より生じたる債權につきては、船舶運送賃の如き、海産を委付して凡て責任を免るゝことを得。

ハ。英國主義。船舶の噸數に應じて船舶所有者の責任を定む。

右の內、英國の主義は詳細の規定を設けざるときは不公平を生ず、又獨逸の如く既に船舶所有者の責任を制限したる以上は、船舶所有者に委付權を與へるも可なり、何ぞ必ずしも海産に對して執行せしめざるべからざる理由あらんや。反之佛國の主義は目下一般に行はれ、將來益擴張せらるゝの傾あり、吾商法も亦此主義を採用し、船舶所有者は船長が其法定の權限內に於てなしたる行爲、又は

船長其他の船員が其職務を行ふに當り他人に加へたる損害に付ては、航海の終に於て船舶運送賃、及び船舶所有者が其船舶に付き有する損害賠償、又は報酬の請求權を債權者に委付して其責を免るゝことを得（商法五四四）と規定せり。

委付の條件

今此規定を解釋して委付の條件と責任の程度を說明すれば左の如し。

委付して其責を免るゝことを得るには

一、船長が其法定の權限內に於て爲したる行爲なること。

二、船長其他の船員が其職務を行ふに當り他人に加へたる損害なること。

三、船舶所有者に過失なきこと。

四、雇傭契約によりて生じたる船員の權利に非ざること。

五、船舶所有者の故意に基く航海なきこと。

右の五條件を具備するを必要とす。

責任の程度

責任の程度につきては一千八百八拾八年ブラッセル府の會議に基き

一、船舶。

二、委付をなして責任を免るゝことを得る債務の生じたる航海により獲得

し又は獲得し得へき運送賃。

三、救護又は救助を爲して生じたる權利其他報酬の請求權。

四、共同海損に依りて生じたる權利其他損害賠償の請求權。

右の四項に止む然して船長が同時に船舶所有者なるときは、全財產を以て責任を負はざるべからざる如き規定は近世一般に批難する所にして採用されず。

船舶所有者が運送者としての責任は荷受人が留保を爲さずして運送品を受取り、且運送賃其他の費用を支拂ひたるときは消滅すと雖、運送品に直ちに發見すること能はざる毀損又は一部滅失ありたる場合に於て荷受人が引渡の日より二週間內に運送人に對し其通知を發したるときは尙ほ責任を負ふものなり（商法六一九、三四八）

債權の時效

吾人は茲に船舶所有者の權利義務を終るに當り、債權の時效につきて一言すべし。凡て債權は利用せざるによりて事實上消滅すへきものにあらずと雖、時日の經過は人の不完全なる記憶を逸出せしめ、且つ取引の煩累を生ぜしむる憂あるが故に、法律上に於ては一般に時效の制を採用し、商法に於ては特に短期の

時效を設くる慣例なり。船舶所有者の傭船者、荷送又は荷受人に對する債權は一年を經過したるときは時效に因りて消滅す（商法六一八）

船長の權限

第四項　船長

船長は船舶所有者の被雇人たると同時に代理人たるに過ぎざれども、普通の代理人と異り、委任せられたる船舶と共に長く遠洋に航海し船舶所有者の監督は勿論國家の權力と雖、及ぶ能はざることあるが故に、航海中は船舶に關する全權を掌握するものなり。船長の航海中に於ける權限は實に廣大なるものにして、船舶の支配權、警察權を有し、此廣大なる權限は到底陸上に於ける普通の代理人又は使用人が夢想だも及ばざる所なり。茲に國際貿易の眼に映ずる船長の權利義務を述べん。

船長は船舶の主宰者なるが故に、海員を指揮監督し、其職務を行ふに必要なる命令をなし、海員の雇入雇止をなすことを得るは船舶法、船員法等に詳細に規定せらるゝ所なり。然して船長の權限を規定するの主義は各國の慣例同一にあらず。

一、船舶所有者所在地主義。船舶所有者の所在地に於ては、船長は其承諾を經て一切の行爲を爲すことを要するも、所在地以外にありては、其承諾を要せざる主義にして、佛、白、伊、和、伊、西諸國に採用せらるゝも、所在地以外にありては、其承諾を要せざる所と異り常に變動し易く、且つ第三者は之を知ること難く、往々國際貿易に從事する荷主等をして困難を來さしむること勘からざるは此主義の缺點なり。

二、行爲主義。船舶所有者の所在地なると否とを問はず、通常の行爲は一切之れを爲すことを得れども、重要なる行爲は其承諾を得ることを要するとする主義にして、專ら英米兩國に行はると雖、行爲の種類を區別すること難く、且船主の承諾を經るに甚だ不便あり。

三、船籍港主義。船籍港外に於ては、一切の行爲を爲す權限を有すれども船籍港に於ては特に委任を受けたる事項のみにつきて權限を有するとする主義にして、獨、瑞、諾、丁等に採用せらる。此主義によれば、船籍港は一定して容易に變動せず、第三者も之を知ることを得べく、船舶所有者が會社たる場合には、船籍港には多くは本店又は支店を有すべきを以て、船籍港外に於ける行爲と船籍港內に

於ける行爲とにより之を區別するは頗る理由なきにあらず。吾商法に於ても此主義を採用し、船籍港外に於ては船長は航海の爲に必要なる一切の裁判上又は裁判外の行爲を爲す權限を有すれども、船籍港に於ては船長は特に委任を受けたる場合を除くの外、海員の雇入及び雇止を爲す權限のみを有す(商法五六六)。

然れども此れ一の便宜方法に過ぎず、今や交通發達し各地に支店代理店は設置せらるゝ時世に遭遇したるを以て海運の實際は第二の主義によりて處置せらるゝもの多し。

主要なる權限

(一)、積荷處分權。船長は航海を繼續するに必要なるときは、積荷を航海の用に供することを得るものなり(商法、五七二)例へば出港の後暴風雨其他不可抗力の爲め進路を妨げられて迂航したるか、又は或る港灣に長く碇泊したる爲め、食料の欠乏を來たしたる如き場合に、若し繼續して航海を爲さんとせば、更らに食料の買入貯藏をなさざるべからざる如きこと出來するを以て、積荷を處分して直ちに之れを使用することを得せしめ、他より需要を充たすの不便を免かれしむ。

又航海中船舶の修繕を爲したるか、又は難船の場合に於て救援救助を受けたる場合其他航海を繼續するに必要なる費用を支辨する爲めに、積荷の全部又は一部を賣却又は質入することを得べし(商法五六八)。右何れの場合に於ても損害賠償の額は其の積荷の到達すべき時に於ける陸揚港の價額に依りて之を定むべきものなれども、船長は航海中最も利害關係人たる荷主の利益に適すべき方法に依りて、積荷の處分を爲さざるべからざるものとす(商法五六五)。

又船長は法令に違反せる積荷、たとへば危害品を通常の荷物として船積したるか、又は契約に依らざる積荷あるときは、何時にても之を陸揚することを得べく、若し其運送品の爲め他の積荷に危害を及ぼす虞あるときは、之を海中に放棄することを得るものなり。若し船長が之を運送し終はるときは、他の同種の運送品に付き求むることを得べき、最高の運送賃を請求することを得べし、然して其運送賃の標準を定むるに付きては當初船積したる地及時に於ける運送賃の額に依るものなり(商法五九二)。

(二)、發航權。傭船契約の場合に於ては、船積期間經過の後は傭船者が運送品

の全部を船積せざるときと雖、船長は直ちに發航を爲すことを得べし、傭船者は運送賃の全額及び費用を支拂ひ尙ほ請求によりて相當の擔保を供すべきものなり(商法五九八)。又個々の運送品を以て運送契約の目的と爲したる場合に於て荷送人が運送品の船積を怠りたるときは、船長は直ちに發航をなすこと得べく、船舶所有者が他の運送品により運送賃を得るにあらずんば、荷送人は運送賃の全額を支拂はざるべからず(商法六〇二)。

(三)、留置權。船長は運送契約又は船荷證券の趣旨に從ひ、運送賃附隨の費用立替金及び運送品の價額に應じ、共同海損、救援又は救助の爲め負擔すべき金額の支拂と引換に非れば荷受人に運送品を引渡すことを拒絶し得るものなり(商法六〇六)。英の習慣法之を認め、佛國に於ても認めたること既に荷受人の義務として述べたるが如し。

(四)、供託權。海上の運送は陸上の運送と異り、荷受人は遠隔の地にあること多し、又他船が一船の所在地へ航行し來らざることあるを以て、荷受人の指揮を待つこと能はざる場合多かるべし。仍て船長の處分をして容易ならしめ陸上

運送と異る規定を設けらる。若し荷受人が運送品を受取ることを怠りたるときは、船長は之を供託することを得べく、又荷受人を確知すること能はざるときは、又は荷受人が運送品を受取ることを拒みたるときは、船長は運送品を供託すべきものなり。前の場合には荷受人に、後の場合には傭船者又は荷送人に對して運滯なく通知を發することを要す。故に供託は船長の權利なると同時に義務たる場合ありと知るべし。

抑も船長が航海中船舶に關する全權を掌握する所以のものは、其責務の重大なるものあればなり。船長は旅客荷主及び船舶所有者の生命、財産を委托せられ、極力之を保全せざるべからず。故に船長は其職務を行ふに當り、注意を怠らざりしことを證明するに非れば、船舶所有者、傭船者、荷送人其他の利害關係人に對して損害賠償の責を免るゝことを得ざるものなり(商法、五五八)。其他一般の義務としては海員の監督、自己の職務を行ふ他人の選任、船舶航海能力の檢査、書類の整備等の責任あり(商法、五五九——五六二)更らに國際運送に於ける船長の義務を述ぶれば左の如し。