

第一節 運賃ノ變動及ビ高低

海運ノ運賃
ハ陸運ニ比
シハ低廉ナリ

海運ノ運賃ヲ陸運特ニ鐵道ノ運賃ニ比スル時ハ概シテ低廉ナルハ左ノ理由ニ
ヨル

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

一、海運業ハ自由競争ヲ受クルコト甚シ

而シテ第二項ノ自由競争甚シキ所以ハ概ネ左ノ理由ニヨル

第一、船舶ハ貨客ヲ得ンガ爲メ世界各地ヲ通ジ航行自由ナリ

第二、船舶ハ貨客ノ運送以外ニ使用シ難シ

第三、固定資本ヲ要セズ

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

船舶ハ世界
ヲ相手トス

O.C.C. 三

船舶ハ貨客
ノ運送以外
ニ使用シ難

固定資本ヲ
要セズ

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

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

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

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

一、棧橋、船渠、荷物置場、荷揚器械

二、港附近ノ水路ノ浚渫、燈臺、浮標ノ設置等

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

目的營利主義ニ非ザリキ

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

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

先備船ノ場合ニ於ケル運賃ハ船舶ノ需用供給ニヨリ支配セララル、ヲ大原則ト

備船ニ於ケル運賃ノ高

低

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

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

地方的高低

世界的高低

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

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

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

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

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

共用船舶ニ於ケル運賃高低

底荷代用貨物

小口ノ荷物ト大口ノ荷物

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

港ノ不便、不便、經費ノ多少

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

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

鐵道及他船ノ競争

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

第二節 運賃同盟及ビ合同計算

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

運賃同盟

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

合同計算

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

支那日本復航合同計算法

支那、日本、復航運賃同盟 (China, Japan, Homeward Conference) ノ合同計算法ノ概要ヲ左ニ掲グベシ

- 一、運賃同盟會社ハ左ノ九汽船會社トス
 - 「ビーオー」、「オーション」、「グレン」、「シヤイア」、「ベン」、「チャイナミューチユアル」、「シエル」 漢堡亞米利加線、日本郵船會社
- 一、前記諸會社ハ使用船舶ノ總噸數ニ準ジ合同計算ノ法ヲ以テ日本、支那、香港ヲ含ム諸港ヨリ歐洲向貨物(米ヲ除外ス)ヲ按分分配ス

「ビーオー」ノ郵便船ハ孰レモ總噸數三、二〇〇噸ト看做ス
米ヲ運送セル船舶ハ米二八「ハンドレッドウェイト」ニ付キ船舶ノ總噸數
一噸ヲ減ズ

一、「ビーオー」郵船會社、「オーション」、「ミューチュアル」ハ同盟運賃(Conference Rules)ヲ課シ其他ノ諸會社ハ龍動行貨物ニ限リ五分減ノ運賃ヲ課スルコトヲ得ベキモ運賃割戻ノ條件、割合時期等ハ孰レモ同一ナルベシ

一、合同計算ニ加ハラントスル船舶ハ横濱又ハ神戸、支那沿岸ノ一港、香港即
尠クモ三港ニテ荷物ヲ積入レザルベカラズ但シ漢口又ハ福州ニテ茶ヲ
積入レタル船舶「ビーオー」ノ郵便船ハ除外例トス

一、各同盟會社ノ運送貨物ガ毎三箇月全同盟會社ノ汽船總噸數ノ全運送貨
物噸數輕量品ハ四十才重量品ハ二十「ハンドレッドウェイト」ヲ一噸トス
ニ對スル割合ヨリ超過スル時ハ過剩運送者ヲシテ不足運送者ニ超過噸
數一噸ニ付「オーション」汽船會社ノ一噸平均正味運賃支那輸出品ニシテ

輸出港マデ接續船ニヨレル時ハ其接續船運賃ヲ通ジ運賃ヨリ除去スベ
シ輸入地ニ於テ接續ヲ要スル場合亦然リヨリ二十二志ヲ控除シタル純
運賃ノ割合ヲ以テ支拂フベシ

除外例

一、礦物、金屬ハ收入全運賃ヲ四十志ニテ除シタル得數ヲ以テ合同計
算ノ貨物噸數トス

一、一噸ノ運賃四十志以下ノ種子物(Seeds)油類ノ運賃一艘一、五〇〇磅
以下ナル時ハ噸數ノ半ヲ以テ一、五〇〇磅以上ハ全噸數ヲ以テ合
同計算ノ噸數トス

但油ハ重量一噸ニツキ五十才種子物ハ五十五才ヲ以テ換算シ合
同計算ニハ之ヲ輕量品トシテ取扱フベシ「オーション」汽船會社又
ハ各同盟會社平均純收入ヲ計算スル場合ニハ一、五〇〇磅ノ條件
ヲ附セズ)

一、生絲ハ日本產五俵支那產六俵半ヲ以テ一噸ト看做ス

英國產織物
今日計算法

ランカシヤ(Lancashire)及ビヨークシヤ(Yorkshire)製織物(毛綿絹或ハ此等ノ混織)
合同計算法ノ概要左ノ如シ

- 一、同盟會社ハ左ノ七會社トス
「ビーオー」「オーション」「グレン」「シヤイヤ」「ペン」「チャイナミューチ
ユアル」日本郵船會社
- 一、前記諸會社ノ運送ニ係ル海峡殖民地支那日本向ノ織物ハ左ノ割合ニテ
之ヲ共同荷物ト認ム

| 會社名 | 海峽地 | 支那日本向 |
|---------------|------|-------|
| 「ビーオー」 | 百分ノ五 | 百分ノ十七 |
| 「オーション」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |
| 「グレン」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |
| 「シヤイヤ」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |
| 「ペン」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |
| 「チャイナミューチユアル」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |
| 「日本郵船會社」 | 百分ノ十 | 百分ノ十七 |

海上運送第三章 運賃第二節 運賃同盟及ビ合同計算

(一六七)

ラーシオン汽船會社平均純收入算出方

| 汽船 | 英國向荷物 | | | 歐洲大陸ニテ引渡貨物 | | |
|-----------|-------------------|--------|--------------|------------|-----------|-----------------|
| | 油・種子物噸數 | 他ノ貨物噸數 | 正味運賃 | 油・種子物噸數 | 他ノ貨物噸數 | 正味運賃 |
| Nestor | 361 | 1672 | £ 4318 11 11 | | | |
| Dardanus | 22 | 455 | 1077 17 4 | | | |
| Marchaon | 209 | 1523 | 3773 13 0 | | | |
| Achilles | 424 | 940 | 2643 13 10 | | | |
| Glancus | 341 | 1242 | 3233 2 4 | 28 | £ 53 11 4 | |
| Ixion | — | 427 | 1075 12 10 | | | |
| Dencalion | 38 | 1270 | 3192 16 7 | | | |
| Peleus | 64 | 856 | 2127 11 8 | 10 | 23 14 5 | |
| Stentor | 116 | 707 | 1930 15 9 | | | |
| Patrochus | — | 369 | 832 5 7 | | | |
| | 1575 | 9461 | £ 24207 0 10 | 38 | £ 77 5 9 | |
| | 9461 | | 77 5 9 | | | |
| | 38 | | £ 24284 6 7 | | | |
| | 11074 tons @ 22/- | | 12181 8 0 | | | |
| | | | £ 12102 18 7 | | | |
| | | | | | | = 21/10 per ton |

海上運送第三章 運賃第二節 運賃同盟及ビ合同計算

漢堡亞米利加線平均純收入算出方

| 汽船 | 油・種子物噸數 | 他ノ貨物噸數 | 正味運賃 | | | |
|------------|---------|--------|---------|----|----|----------------|
| Segovia | 297 | 1579 | £ 35 40 | 18 | 11 | |
| Nurburg | 584 | 1634 | 4502 | 17 | 9 | |
| Suevia | 300 | 1918 | 4097 | 7 | 7 | |
| Wurnberg | 222 | 1557 | 3558 | 5 | 9 | |
| Serbia | 488 | 1237 | 3292 | 12 | 9 | |
| Strassburg | 331 | 951 | 2000 | 11 | 10 | |
| Sambia | 535 | 3677 | 8435 | 5 | 2 | |
| | 2757 | 12553 | £ 29927 | 19 | 9 | |
| | 12553 | | | | | |
| | 15310 | @ 22/- | 16841 | — | — | |
| | | | £ 13086 | 19 | 1 | |
| | | | | | | = 17/1 per ton |

(一六六)

ランカジャ及ヨークシャ製織物合同計算書
一九〇三年一月一日ヨリ三月三十一日ニ至ル期間

支那 日本向

| 會社 | 運賃及 イメ 額 | | | 運送貨 物噸數 | 割充率 | 割 充 噸 數 | 超過 噸數 | 不足 噸數 |
|---------------------|----------------|----|---------|------------|-----|------------------|----------|----------|
| | 總 | 額 | 一噸宛 | | | | | |
| ピーター | £ 5735 | 8 | 4 28/5 | 4032 | 17½ | 3372 | 660 | — |
| オーション チャイナ ユア | 29299 | 5 | 1 42/11 | 13649 | 71 | 13680 | — | 31 |
| グレ | 2907 | 19 | 10 28/6 | 2038 | 8½ | 1590 | 448 | — |
| シャイア | 563 | 9 | 5 25/5 | 443 | 1½ | 313 | 130 | — |
| ベ | 131 | 8 | 5 28/11 | 91 | 1½ | 313 | — | 222 |
| 日本郵船 | 2930 | 1 | 2 27/11 | 2098 | 16 | 3083 | — | 985 |
| | | | | 22351 | 116 | 22351 | 1238 | 1238 |

海峽殖民地向

| | | | | | | | | |
|---------------------|------|----|---------|------|-----|------|-----|-----|
| ピーター | 781 | 11 | 1 26/5 | 592 | 8 | 262 | 330 | — |
| オーション チャイナ ユア | 4717 | 10 | 3 38/3 | 2167 | 68 | 2221 | 246 | — |
| グレ | 67 | 8 | 7 28/1 | 48 | 8 | 261 | — | 213 |
| シャイア | 164 | 13 | 7 24/7 | 134 | 8 | 262 | — | 128 |
| ベ | 130 | 18 | 6 25/2 | 104 | 8 | 261 | — | 157 |
| 日本郵船 | 240 | 10 | 11 23/3 | 183 | 8 | 261 | — | 78 |
| | | | | 3528 | 108 | 3528 | 576 | 576 |

支那日本向

過剰運送者支拂高

| | | | |
|------|-----------|---------|--------------|
| ピーター | 17 tons | @ 15/11 | = £ 13-10-7 |
| | 643 " | " 6/5 | = " 206-5-11 |
| | 11 " | " 15/11 | = " 8-15-1 |
| グレ | 437 " | " 6/6 | = " 142-0-6 |
| | 3 " | " 10/11 | = " 2-7-9 |
| シャイア | 127 " | " 3/5 | = " 21-13-11 |
| | 1238 tons | | £ 394-13-9 |

不足運送者受取高

| | | | |
|---------------------|-----------|-----------|--------------|
| オーション チャイナ ユア | 31 tons | @ 15/11 | = £ 24-13-5 |
| ベ | 222 " | " 6/1.574 | = " 68-1-2 |
| 日本郵船 | 985 " | " " | = " 301-19-2 |
| | 1238 tons | | £ 394-13-9 |

海上運送第三章 運賃第二節 運賃同盟及ビ合同計算

(一六九)

左ニ掲グル假想計算書ニヨリ其一般ヲ知ルベシ

一、毎年一月一日ヨリ起算シ三箇月ヲ一期トシ勘定上第一ノ寄港地ヲ出帆シタル日ヲ以テ其期ノ合同計算ニ加入スベキ船舶ヲ決ス

海上運送第三章 運賃第二節 運賃同盟及ビ合同計算
一、合同計算書ハ海峽地向及ビ支那日本向別々ニ作成シ過剰運送者ハ過剰噸數ニ對シ其季節間ニ超過荷物ニ依リテ得タル一噸ノ平均運賃及ビプライメージヨリ二十二志ヲ控除シタル純運賃ヲ標準トシ不足運送者ニ支拂フベシ但シ東岸線ハ同ジク運送過剰ノ場合ニ西岸線(オーション及ビルユア)ガ東岸線ニ支拂フヨリモ五志丈ケ減却セルモノヲ西岸線ニ支拂フベシ

(一六八)

海峡殖民地行

過剩運送者支拂高

| | | | |
|-------------------|----------|-----------|------------|
| ピーター | 230 tons | @ 4/5 | £ 72-17-6 |
| オーション (ユーチュアル) | 216 " | " 16/3 | " 189-17-6 |
| 576 tons | | | £ 272-15-0 |
| 不足運送者受取高 | | | |
| グリーン | 213 tons | @ 9/5.646 | £ 100-17-3 |
| シヤイヤ | 128 " | " " | " 60-12-3 |
| ベン | 157 " | " " | " 74-6-10 |
| 日本郵船 | 78 " | " " | " 36-18-8 |
| 576 tons | | | £ 272-15-0 |
| 各會社受取支拂高 | | | |

| 會社 | 支那日本向 | | 海峡殖民地向 | | 合計 | | |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 支拂高 | 受取高 | 支拂高 | 受取高 | 支拂高 | 受取高 | |
| ピーター | £ 219 16 6 | — | £ 72 17 6 | — | £ 292 14 0 | — | |
| オーション (ユーチュアル) | — | £ 24 13 5 | 199 17 6 | — | 175 4 1 | — | |
| グリーン | 150 15 7 | — | — | £ 100 17 3 | 49 18 4 | — | |
| シヤイヤ | 24 1 8 | — | — | 60 12 3 | — | £ 36 10 7 | |
| ベン | — | 68 1 2 | — | 74 6 10 | — | 142 8 0 | |
| 日本郵船 | — | 301 19 2 | — | 36 18 8 | — | 338 17 10 | |
| | | £ 394 13 9 | £ 334 13 9 | £ 272 15 0 | £ 272 15 0 | £ 517 16 5 | £ 517 16 5 |

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

第三節 運賃ノ計算法

既ニ述べタルガ如ク積荷ノ運賃ハ貨物ノ集散船舶ノ需要供給其他ノ理由ニヨリ高低シ決シテ一定ノ標準アルニ非ズ而シテ彼小口ノ貨物ニ在リテハ大略ノ標準率ニヨリ運賃ノ額ヲ定ムルモ大口ノ貨物ノ如キハ競争行ハル、ガ爲メ荷送主ハ常ニ船主又ハ其代人ト談判ヲ開ク必要アリ是ニ於テカ通例船主ト貨主トノ間ニハ仲立人アリテ其勞ヲ執ルニ至ル之ヲ廻漕問屋ト云フ廻漕問屋ハ一方ニハ船主ノ爲メニ貨物ヲ集メ他方ニハ貨主ノ爲メニ希望ノ運賃ニテ貨物運送ノ周旋ヲナスモノナリ此ノ如キ次第ナレバ何レノ國ニ於テモ船主ト貨主ト

廻漕問屋

運賃ノ最小額

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

船主ノ位地ヨリ言フ時ハ船舶ノ收入ガ其支出ヲ償フ點ハ即運賃ノ最小額(Mini-mum)ナリト雖ドモ船舶ニヨリテハ其經費ニ相違アリ從テ最小ノ運賃ハ何程ナルカヲ計算スルハ至難ノコト、ステニ競争行ハル、時ハ行掛上到底計算ノ立タザル程ノ運賃ヲ以テ荷物ヲ約束スルコトアリ此ノ如キガ故何地ヨリ何地ニ至ル其貨物ノ運賃ハ一年ヲ通ジ何程ト定ムルコトハ到底爲シ難キ所ナリ而シテ貨主ガ例ヘバ一箇年ヲ通ジ船主ト特約セル時ハ自己ノ貨物ハ皆其船主所屬ノ船舶ニ積込ムモ其運賃ニ至リテハ時々ノ相場ニヨリ支拂ヲ爲スモノ多シトス但年中絶エズ輸送スル貨物ノ如キハ運賃ノ高低ニ拘ラズ一定ノ割合ヲ以テ運送ノ契約ヲ爲スモノアリ例セバ紡績會社ガ汽船會社ト特約シ紡績糸一捆ニ付キ甲地ヨリ乙地ニ至ル運賃若干ト約スルガ如シ

重量品、輕品及貴重品

外國ニ於ケル慣習 10, 15, 20

本邦ニ於ケル慣習

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

- 一、石炭、コークス、製氷、干艸ハ二千二百四十英斤ヲ一噸トス
 - 一、糟、粕、鱗、干鰯、數子、莖包、鮭、鱈、昆布、棒鱈、砂糖等ハ四千貫目ヲ以テ百石トス
 - 一、散鮭、散鱈ハ六千尾ヲ以テ百石トス
 - 一、散鱈ハ一萬二千尾ヲ以テ百石トス
 - 一、曲尺一尺立方ヲ於テ一才トス
- 但重量ハ六貫目又ハ五十英斤ヲ以テ一才ニ準ズ

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

重量品一箇ニ付キ
五百英斤ヨリ千英斤ノ物 二割増

千英斤ヨリ千五百英斤ノ物 四割増
千五百英斤ヨリ二千英斤ノ物 六割増
二千英斤以上見積ヲ以テ計算

容積品一個ニ付キ
四十才以上八十才 三割増
八十才以上見積ヲ以テ計算

又所謂雜貨ハ通常陸運ニ於ケルト同ジク之ヲ五等ニ分チ其等級ニ應ジ運賃ヲ計算ス今左ニ重要ナル物品ヲ列示セン

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

船荷證券ニ
記載スル運
賃ノ最低額

四等品 砂糖、麥酒、樟腦紙類、棒鱈、木材、青物、繭、酒醬油類、晒粉、乾物、油類等
五等品 葉蓐、燐寸、花蔴、蠟燭、乾海苔、昆布、ホロ、硫黃、雜穀類、鹽、木炭、落花生等
既ニ述ベタルガ如ク運賃ハ貨物ノ種類ニ從ヒ其容積又ハ重量ニ應ジ約定ノ率
ヲ課シ之ヲ計算スル次第ナルガ貨物ノ容積又ハ重量甚少ク從テ船荷證券ニ記
載スベキ運賃ノ額モ極メテ小額ニ止マル時ハ船主ハ運賃ノ最低額(三三三)ヲ課
スルヲ普通トス例セバ航路ニヨリ一圓二圓三圓五圓十圓等ト定メ運賃計算ノ
結果是等ノ金額ヨリ少ナル時ハ便宜上一圓二圓三圓五圓十圓等ヲ徵收スルガ
如シ

第四節 運賃ノ支拂

前拂運賃ノ
記原

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

前拂運賃ハ
變則ナリ

共ニ船主ハ運賃ヲ成ルベク前拂トシテ收ムルノ好都合ヲ感ジ爰ニ所謂前拂運
賃(Advanced or Prepaid Freight)ヲ生ズルニ至レリ

然レモ前拂運賃ハ未ダ積荷ノ運送及引渡ナキニ先チ支拂フモノタレバ畢竟ス
ルニ變則タルヲ免レズ此ヲ以テ小口ノ貨物ニハ間々アレモ大口ノモノニ稀ナ
リトス尤モ賣買上ノ都合ニヨリ賣主ニ於テ運賃ヲ負擔スル時ハ前拂ト爲スコ
アレモ歐洲ニテハ之ヲ向拂ト爲スモノ多シ例ヘバ龍動ヨリ橫濱ニ向ケテ貨
物ノ原價運賃並ニ保険料合計(三)金一萬圓トシ内運賃金五百圓ナリトセヨ此
場合ニハ龍動ノ賣主ハ送狀金額一萬圓ヨリ五百圓ヲ差引キタル殘額即チ九千
五百圓ニ對シ荷爲換ヲ取組ミ假令貨物ノ買入價格ヲ定ムル時ニハ運賃ヲ込ム
ルモ運賃ノ支拂ハ到達港ニ於テ之ヲ爲ス場合多シト云フ斯ノ如ク到達港ニ於
テ貨物到達ノ上支拂フ運賃ヲ向拂運賃(Freight Payable at Destination or to Collect)ト
稱ス

前拂運賃ノ
返還

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

佛商 三〇三
獨商 新舊 二六八
伊商 五七六
白商 五七六
其他略之 五七六
新商 三〇三
同商 三〇三
舊商 三〇三

貨物喪失セ
ル時ニモ向
拂運賃ヲ收
入シ得ヘキ
ヤ

Leg. B. 303

コト能ハザル時ハ從テ其支拂ヲ受クルコト能ハザルヲ原則トス然ルニ多クノ國ニ於テハ船荷證券中元地拂ノ運賃即前拂運賃ハ假令貨物全損ニ歸スルモ之ヲ返戻セザルコトヲ特約シ法律モ亦之ヲ是認スルガ如シ本邦ノ如キモ舊商法ハ之ニ倣ヒテ規定セシモ新商法ハ之ニ反シ或場合ニハ運賃ノ航路相當額(Pro rata Freight)ヲ認ムト雖ドモ到達港ニ送り届ケザル貨物ニ對シテハ陸運ト海運トノ論ナク運送者ハ運賃トシテ之ヲ收ムルコト能ハザル旨規定セリ故ニ特約ナキ限り運賃ノ全部又ハ一部ヲ元地拂ト爲シタル時ハ貨物ガ到達港ニ着セザレバ通例之ヲ返戻セザルベカラズ

前拂運賃ノミナラズ向拂運賃ニ付キテモ猶運賃貨物ノ喪失セルト否トニ拘ラズ之ガ支拂ヲ爲ス契約ハ通例船荷證券中ニ見ル所トス英國ニ行ハル、船荷證券中運賃ハ船舶若クハ積荷ノ喪失セルト否トニ拘ラズ之ヲ受取ルベキモノトス(The freight to be considered as earned ship or goods lost or not lost) (句中船舶若クハ積荷ノ喪失セルト時ニハ船荷證券又ハ運送契約書ニ除外セル危險ニ)トノ特約條項アリ今貨物ノ喪失セル場合ニ尙運賃ノ全額ヲ支拂フベシトノ契約ガ果シテ有効ナリヤ否ヤヲ尋ヌルニ彼契約ノ自由ヲ

Lyc. I, 327

英國ニ於ケ
ル反對ノ慣
習
Char. P. 573
Leg. B. 297
Leg. Ch. 439

尙フ英國ノ如キハ此ノ如キ契約モ尙有効ト爲スモ本邦ノ如キハ新商法ノ規定ニ從ヘバ其効ナキモノ、如シ又佛國ニ於テハ運賃ヲ別チテ *Pro rebus*ト *Pro rata*トノ二種トシ前者ハ前拂運賃及ビ向拂運賃中特約ヲ以テ運送貨物ノ喪失セル場合ト雖ヘドモ猶取得スルコトヲ得ベキモノヲ包含シ後者ハ純粹ノ向拂運賃ノミヲ云フ

Leg. B. 271
Leg. Ch. 431
Char. P. 573
IIH. 57

然レドモ英國ノ慣習ニ從ヘバ前拂運賃ハ積荷ガ全滅ニ歸シタル時ハ之ヲ返還スルニ及バズ之ガ爲メ同國ニテハ運賃ノ一部ヲ前拂スル時ハ前拂運賃即 *Advance need Freight*ト看做サル、ガ故備船契約ノ場合ニハ船長ヘノ前貸金(*Advance to Charter Party*)ト爲シ貸金ノ性質ヲ帶バシメ假令船舶沈没シ積荷全滅ニ歸スルモ備船者ハ依然之ガ返還ヲ受クル權利アリト爲スニ至レリ又前拂運賃ノ場合ニハ備船者ニ於テ常ニ運賃ニ保險ヲ附スル慣習存在スルヲ以テ運送契約書(*Charter Party*)中ニ保險附ノ事(*Subject to insurance*)又ハ保險料控除(*Loss Insurance*)其他利子及ビ保險料トシテ三分控除(*Loss 3% for interest & insurance*)等ノ文字アル時ハ即 *Advanced Freight*ナリト認メラルベシ (ルノ謂ニシテ保險ヲ備船者ニテ之ヲ附シ其保險料ハ結局船主ノ負擔

ナル所ト)

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

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

運賃ハ引渡ノ際ニ於ケル貨物ノ重量又ハ容積ニヨリ
Valr. II, 253
250

獨商新法
新商 六八

反對ノ慣習

Ol., 84-85
Valr. II, 279
Car., 587
H.H., 58

物アリ要スルニ船積當時船荷證券面ニ記載セル重量ト引渡ノ重量トハ相違アルコト往々アルガ故引渡ノ際ニ於ケル重量ヲ以テ運賃ヲ計算スルハ蓋至當ナルモノニシテ我新商法ニモ亦此規定アリ

英國ノ習慣ニヨレバ船積ノ時ト陸揚ノ節ト貨物ノ重量又ハ容積ニ増減ヲ生ズル時ハ其少ナキ方ニヨリ運賃ヲ計算スルヲ常トス故ニ航海中積荷ノ重量又ハ容積ヲ増シタル時ハ船積當時ノ重量又ハ容積ニヨリ運賃ヲ收ム例ヘバ海水ノ爲メ貨物膨脹シ又船積航海中引締メラレタル貨物ガ膨脹シタル時ノ如キハ船積當時ノ重量又ハ容積ニ依ルベシ之ニ反シ航海中其重量又ハ容積ヲ減少シタル貨物アラバ引渡當時ノ重量又ハ容積ヲ標準トスルナリ北獨逸汽船會社(Nord Deutscher Lloyd) 船荷證券ノ如キハ特ニ左ノ如キ條項ヲ挿入セリ

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

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

海上運送II第三章 運賃II第四節 運賃ノ支拂

材木類ノ特種運賃

H.H., G.I. P.P., Vol. 921

重量品ノ測定

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

又海外ノ例ニヨルニ彼材木類 (Logs, planks, boards, deals, battens, etc.) 等ヲ云フノ運送ニ就キテハ引渡ノ數量 (quantity) ニ就キ船積地ニテ測定シタル容積ヲ割當テ運賃ヲ支拂フコトアリ所謂 "Inbale Measurement" トハ此謂ナリ蓋材木類ハ船積當初航海中並ニ陸揚ノ際壞シ易キ貨物ニシテ加之一々陸揚地ニテ容積ヲ計ルハ手數ヲ要スルガ故船積前其筋ノ者ノ定メタル Specification ヲ基礎トシ運賃ヲ計算スルノ安全ニシテ且ツ便宜ナルニ若カズ

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

押目

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

運賃ノ計算ニハ風袋等
ニハ引ク
トナシ
Val. I. 280
Des. II. 417
Lyc. I. 418
I. 423

Car. 593
Val. II. 281
Des. III. 481
荷造主ノ申出タル容積又ハ重量ヲ採用スルコト

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

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

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

石炭ニツキ
 特別ノ習慣

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

備船契約ノ場合ニハ一定ノ期間ヲ以テ運賃ヲ定ムルコトアリ此場合ニ運賃ノ

F.P. vol. 027
 〃 〃 772
 期間ヲ以テ
 運賃ヲ定メ

| | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|
| 舊商 | 佛商 | 白商 | 伊商 | 西商 | 獨商 | Leg. Chi. | 新商 |
| 三六元 | 三五元 | 三五元 | 三五元 | 三五元 | 三五元 | 三五元 | 三五元 |

額ハ如何ニシテ定ムルカト問フニ舊商法ノ規定ニ從ヘバ發船ノ日ヨリ之ヲ計算スベキモノニシテ歐洲諸國ニ於ケル法典ノ精神亦之ニ似タルモノアリ然レドモ或ハ貨物ノ船積着手ノ日ヨリ之ヲ到達港ニ陸揚濟ノ日迄ノ期間ニヨルベキモノト規定スルモノアリ我新商法ノ如キモノ之ニ倣ヒタルモノニシテ此他歐洲各港ニ於テハ或ハ船積陸揚地ノ慣習又ハ運送契約ノ條項ニヨリ實際法律ノ規定ト相違セル場合多シ而シテ此ノ如ク運賃ヲ定ムト雖ドモ例外ノ場合ニハ或日數ヲ控除セザルベカラズ即左ノ如シ

| | | |
|-----|-----|-----|
| 獨商 | 舊商 | 新商 |
| 三六元 | 三五元 | 三五元 |

(一) 船積期間又ハ陸揚期間(Lay Time)經過ノ後貨物ノ船積又ハ陸揚ヲ爲ス時ハ右期間經過後ノ日數ニ對スル日數超過増拂金(Demurrage)ヲ備船者ヨリ船主ニ支拂フベキモノナルガ故ニ此日數ニ對シテハ運賃ヲ計算セザルモノトス

(二) 不可抗力ニヨリ船積港又ハ航海ノ途次ニ於テ碇泊スベキ時ハ此日數ニ對シテハ運賃ヲ計算セズ

(三) 航海ノ途次船舶ヲ修繕スベキ時ハ其日數ニ對シテハ運賃ヲ計算セズ

| | | |
|----------|----------|----------|
| Car. 580 | Car. 585 | Lyc. 585 |
|----------|----------|----------|

此ノ如ク一定ノ期間ヲ以テ備船契約ヲ爲シタル時ノ運賃ニハ英國ニテハ之ヲ定期間ノ運賃(Time Freight)ト稱シ恰モ船舶ノ賃賃借料トシテ支拂ハレタルモノト看做シ運賃ノ原則ヨリモ寧ロ其運送契約ノ條項ニヨリテ支配セラレ普通ノ運賃トハ其趣ヲ異ニス猶前掲ノ日數ヲ控除スベキモノ、内不可抗力ノ爲メ又ハ船舶修繕ノ爲メ航海ノ途次碇泊ヲ爲シタル時ト雖ドモ其日數ニ對シ運賃ヲ計算スルヲ常トス

備船契約ノ場合ニ何等特約ナキ時ハ備船者ハ客室ニ荷積ヲ爲スコトヲ得ズ若船主之ヲ承諾スル時ハ運送契約書ニ記載シタルヨリモ高額ノ運賃ヲ請求シ得ベシ

船積當初何等ノ方法ヲ以テモ運賃ノ額ヲ定メサリシ時ハ其貨物ノ陸揚港ニ於ケル慣習ニ從ヒ相當ノ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ何トナレバ此ノ如キ場合ニハ普通ノ運賃ノ平均ヲ見出サザルベカラズ而シテ之ヲ見出スニハ貨物ノ性質荷造ノ方法船積港ヨリ陸揚港ニ至ル運送ノ競争等ヲ參酌セザルベカラズ從テ陸揚港ノ相場ニヨルヲ適當トスレバナリ又一定量ノ貨物ヲ積込ムベキ約アリ

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 客室ニ積入 レタル貨物 ノ運賃 (Car. 585) | 運賃ノ取定 シテ爲サ リ |
|-------------------------------------|--------------------|

| |
|----------|
| Car. 585 |
|----------|

シニ之ニ超過セル貨物ヲ積込ミタル場合ニモ亦同上ノ方法ニヨリ算出セザルベカラズ

運賃ハ貨物ノ届ケ賃ニシテ到達港ニ於テ貨物ヲ引渡サレバ之ヲ收ムルコト能ハザルヲ通則トスレドモ運送契約ノ履行ナキモ運賃ノ全部若クハ一部ノ履行ニ對スル相當ノ報酬ヲ請求シ得ベキ場合アリ左ニ順次之ヲ述ブベシ

其一、航路相當額(Pro rata Freight)支拂

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

Valr. II. 306

航路相當額運賃ノ意義規定ニ法律ノ

佛商二六五
伊商六三六
亞商六三六
其他略之

舊商 六九
同 九三

新商 六三
同 六四

航路相當額運賃ノ計算方法

獨商 新舊 三三

貨物ノ價格ヲ限度トス

新商 六三
獨商 新舊 三三

Jr. I. 426
CAQ1 100

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

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

船長ノ放棄
前ニ沈没セ
ル船舶ヲ救
助シタル場
合
船長ノ放棄
後沈没セル
船舶ヲ救助
シタル場合
(Art. 562)

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

CAQI, 172

Val. II, 383

水中ニ在ル
貨物ヲ賣却

LycI, 531

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

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

Valr. II, 384
 C.A.Q. I, 176
 Des. II, 678
 Lyc. I, 532

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

10000 : 250 = 300 : x

ノ比例ニテ七圓五十錢ヲ收ムベキヤ是一問題ニシテ或ハ沈没船ノ積荷ノ賣上高ガ原價ノ幾部ニノミ止マル時ハ之ヲ以テ一部分ノ積荷ノ救助セラレタルモノト看做シ運賃モ亦之ニ比例シテ減却スベキモノナリト主張シ或ハ積荷其物ハ減額スルモ運賃ハ全部ニ對シ收ムルヲ至當トスト言フモ若後者ノ言ノ如クセバ積荷ノ賣上高ト運賃トヲ對照シ餘ス處ナキ事アルベシ事實此ノ如クナラシカ何ヲ苦ミテ貨主ハ積荷ヲ救助スルモノアラシ又何ヲ好ミテ水中ノ貨物ヲ賣却スルモノアラシヤ
 航路相當額運賃ヲ非難スル國ハ英米及ビ白耳義ノ三國ナリ英米二國ハ從前ヨリ運送契約ノ骨隨トシテ積荷ヲ到達港ニ陸揚セザレバ運賃ヲ取得スルコト能ハズトノ主義ヲ採用スルモ歐洲大陸諸國ニ於テハ船主ヲ保護スルノ精神ヨリ

航路相當額
 運賃ヲ採用
 ナル國
 Type I, 457
 Type II, 553
 Type III, 563

Valr. II, 384

IIH, 57
Jan, 423
白商
九七

貨物ニ損害
アルモ運賃
ハ減額セズ
佛商 三〇〇
白商 三〇〇
伊商 三〇〇
獨商 三〇〇
新商 三〇〇
D. II, 171
Cur. 555

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

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

D. II, 185

反對説

Al., 578
CAQI, 157
CIB., 356
舊商 九七

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

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

バック、フレイト、

英國ニテ積荷全減ト看做サル、場合

Car. 526 III, 36

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

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

減セルモノト見做スガ如シ

佛商 三〇
 佛商 三〇
 白商 三〇
 伊商 三〇
 獨商 三〇
 新商 三〇

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

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

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

其二、全額支拂

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

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

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

備船者ガ船長ニ發航ノ請求ヲナシタル時

Val. II 288

獨商新舊 五九
同新商 五九
同舊商 五九

船長が自己ノ權利ニヨリ發航スル時

新商 五七
同新商 五七
同舊商 五七

獨商新舊 五七

ルベカラズ且ツ後日航海中若シ共同海損ヲ生ゼバ其分擔額ヲ定ムルニ當リ備船者ガ契約セル貨物ノ全部ヲ船積セザル時ハ備船者ノ共同海損分擔額ハ割合ニ減少シ船主ノ負擔ハ之ニ反シ割合ニ増加シ船主ノ損失ヲ被ルベキ處ナシトセズ故ニ船主ノ請求アル時ハ相當ノ擔保ヲ提供セザルベカラズ船舶ノ一部ヲ運送契約ノ目的トセル時即一部備船ノ場合亦同ジ

第二ノ場合、備船者又ハ荷送主ガ貨物ノ全部ヲ一定ノ期間内ニ船積セザルニ當リ船長ガ自己ノ權利ニヨリ發航スル時

全部備船ノ場合ニハ船積期間經過後ハ假令備船者ガ貨物ノ全部ヲ船積セザル時ト雖ヘドモ船長ハ直チニ發航ヲ爲スコトヲ得ルガ故備船者ハ契約運賃ノ全額ヲ支拂フベキハ勿論此他第一ノ場合ト同様ノ責ニ任ズベシ一部備船ノ場合亦然リ

所謂共用船舶(General Ship)ノ場合ニハ荷送主ハ船長ノ指圖ニ從ヒ遲滞ナク貨物ノ船積ニ着手スベキモノナリ然ルニ此義務ヲ怠リタル時ハ船長ハ直チニ發航スルヲ得ベシ此場合ニハ荷送主ハ勿論運賃ノ全額ヲ支拂ハザルベカラズ然レ

荷送主が航海中貨物ノ引渡ヲ要求シタル時

(Art. 215)
新商 五八
獨商新舊 五八
佛商 五八
白商 五八
西商 五八
其他略之

凡備船ノ場合ト異ナリ共用船舶ノ時ハ甲ナル荷送主ガ貨物ヲ船積セザルモ更ニ乙ナル荷送主ノ請求ニヨリ貨物ヲ船積スルコトヲ得ベキガ故船主ハ運賃ノ全部若クハ一部ヲ償フコトヲ得ベシ從テ甲ノ契約運賃ヨリ乙ノ支拂フベキ運賃ヲ控除シタル金額ヲ支拂ヒテ契約ヲ解除スルコトヲ得ベシ

第三ノ場合、航海ノ途次寄港地ニ於テ荷送主ノ要求ニヨリ貨物ノ引渡ヲ爲シタル時

船長ガ船荷證券ニ署名シタル時ハ荷送主ハ船長ノ許可ナクシテ陸揚港ヲ變更スルコト能ハズ又船舶航海中ハ船長ニ於テ貨物引渡ノ義務ナシ然レモ荷送主ノ請求ニヨリ往々之ガ引渡ヲ爲スコトナシトセズ尤モ此ノ如キ場合ニハ他ノ貨主ニ於テ迷惑ヲ蒙ルコト少ナカラザルヲ以テ獨逸商法ノ如ク特ニ他ノ貨主ノ承諾アルニ非ザレバ引渡ヲ請求スルコトヲ得ズト規定セルハ固ヨリ當然ナリト謂フベシ航海ノ途次積荷ノ引渡ヲ爲スハ畢竟荷送主ノ望ニ任スモノナレバ運賃ノ全額ハ勿論運送ニ附隨ノ費用立替金及ビ其價額ニ應ジ共同海損救援又ハ救助ノ爲メ負擔スベキ金額其他陸揚諸入費等ヲ支拂ハザルベカラズ北獨

逸汽船會社船荷證券ノ如キハ特ニ條項ヲ設ケテ曰ク

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

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

Jan. 1917
Feb. 1914

貨主ノ意ニ
反シテ貨物
引渡チ爲シ
タル時

船一七

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

新商 五六

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

最モ貨物ニテ保管ニ堪エザルモノハ之ヲ接續シテ到達港ニ運送セシメ又ハ備

Oct. 4-19

Yale II
1888
佛商云云

一部備船ノ
場合ニ發航
前契約ヲ解
除シタル時

新商云云
獨商新商
云云

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

新商云云
同商云云

新商云云
貨物ノ全部
又ハ一部カ
減失シタル
時

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

備船者又ハ
荷送主ノ過
失ニヨリ滅
失シタル時

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

(二)積荷ノ性質

積荷ノ性質
ニヨリ滅失
セル時

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

新商
三六
六元

積荷固有ノ性質ニヨリ滅失セシコトヲ證明スルハ甚困難ナリ古ノ學者ハ舉證

村
一五

ノ責任ニ就キテハ之ヲ否認スルモノヨリ舉ゲザルベカラズトセリ例セバ茲ニ

Lye, 410

石油ヲ積載セル船舶火災ニ罹リテ石油ノ一部焼失シタリトセバ甲ハ火災ノ原

因ハ所謂石油ノ固有ノ性質ニ在リト言ヒ乙ハ自然ノ發火ナリト主張スル時ハ固有ノ性質ヨリ發火セザリシコトヲ主張スル乙ハ舉證ノ責任アリ何トナレバ石油ノ如キハ精製品ニ非ザレバ自然ニ發火スルコト間々アル所ニシテ石油固

IIIL, 3

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

家畜ノ死亡

Car. 304
Val. II
372

獨商
新舊
三六
六元

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

(三) 共同海損タル犠牲

共同海損タル犠牲
Des. II, 350
新商 六七

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

共同海損トナラザル投荷ノ運賃
Yale, II, 338
Des. II, 351
J. I., 96
Lyc. I, 334
佛商 三〇三
伊商 三〇六
白商 三〇七
其他略之

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

航海繼續ノ必要

(四) 航海繼續ノ必要上積荷ヲ賣却セル時

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

新商 六七

航海中賣却
貨物ノ貨主
キノ取得スヘ
キ價額

獨商 舊六三
新商 新六二
新商 五六

ニ立ツモノト謂ハザルベカラズ蓋運賃ヲ支拂ハズシテ猶貨物ヲ受取リタル又
ト同一ノ結果ヲ來セバナリ又同上ノ場合ニ積荷ノ一部ノ質入ヲ爲ス時亦然リ
其他航海ノ途次石炭食料等缺乏センガ爲メ積荷ヲ航海ノ用ニ供スルコトアリ
此場合モ亦前例ニ準ジ運賃ノ全額ヲ支拂フベキハ言フ俟タズ
此ノ如ク航海ノ途次積荷ヲ賣却セル場合ニ其貨主ノ得ベキ貨物ノ價額ハ賣却
當時ノ相場ニヨルベキカ或ハ貨物ガ無事ニ到達スベカリシ日ノ相場ヲ以テス
ベキカニ付キテハ種々ノ議論アリト雖ヘ凡本邦ノ如キハ獨逸商法ニ倣ヒ貨物
ノ到達スベカリシ日ニ於ル到達港ノ市價ヲ標準トスベキコト、セリ尤モ其價
額中ヨリ支拂フコトヲ要セザリシ費用ヲ控除スベキハ勿論ナリ何トナレバ法
律ノ精神ハ無事ニ到達セル貨物ト途中賣却セラレタル貨物トノ間ニ逕庭ヲ附
セザルヲ以テナリ而シテ船舶修繕後無事到達港ニ到着セル時ハ別ニ議論ナキ
モ若貨物ヲ賣却シタル後航海ノ途次船舶全損ニ及ビ他ノ貨物モ亦滅失セルガ
如キ場合ニ於テハ其貨主ハ賣却セラレタル代金ヲ得ベキカ將タ又之ヲ要償ス
ルコト能ハザルカニ就キテハ猶議論ノ存スル所ニシテ或ハ貨主ハ船主ニ對シ

Valr. II, 350
Des. III, 683
Ja. I, 408

任意賣却

新商 五六

冒險貸借ヲ爲シタルニ非ザルヲ以テ假令船舶全損ニ及ブモ一方ニハ自己ノ貨
物ノ内賣却セラレタルモノニ對スル代金ヲ請求スルコトヲ得ベク他方ニハ亦
其運賃ヲ支拂フコトヲ要ストセリ然ルニ或論者ハ之ニ反シ此ノ如キ場合ニハ
全ク冒險貸借ト其性質ヲ同クスルヲ以テ賣却後ノ航海ニ於テ船舶沈没セル場
合ノ如キハ船主ハ其運賃ヲ失ヒ貨主モ亦貨物ノ賣却代金ヲ要償スルコトヲ得
ズトセリ而シテ現今多數ノ國ニ於テハ前說ヲ採用セルモノ、如シ
航海ノ途次船舶遭難シタル場合ニ船長ハ修繕費救援救助費其他航海ヲ繼續ス
ルニ必要ナル費用ヲ支辨スル爲メニ非ズンバ積荷ヲ賣却スルコトヲ得ザルハ
勿論ニシテ若必要ナキ場合ニ之ヲ賣却シタル時ハ運送契約ヲ履行セザルモノ
ナルガ故ニ貨主ハ之ニ對シ運賃支拂ノ義務ナキノミナラズ猶之ニヨリ生ジタ
ル損害賠償ヲモ請求スルコトヲ得ベシ
之ヲ要スルニ以上ノ場合ハ貨物カ運送中喪失シ船主ハ契約ニ從ヒ貨物引渡ノ
義務ヲ完フスルコト能ハザルモ其原因ガ備船者又ハ荷送主ノ過失ニヨルカ(1)
貨物固有ノ性質ニ歸スベキモノカ(2)船主及ビ備船者又ハ荷送主ノ共同ノ利益

貨物ノ一部
減失シタル
時ノ運賃

ランブサム
フレイト

H-T. 58
Val. II.
370
Cur. 558

半額支拂ハ
違約賠償金
ナリ
Vart. II.
294
新商 五六

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

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

其二、半額支拂

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

獨商新 五六
佛商 五六
白商 五六
伊商 五六
其他 五六

新商 五五

新商 五五
同 五五

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

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

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

舊商 五三
新商 五三
獨新 五三
新商 五三

O.V. 100

其四、三分ノ二支拂
運賃ノ三分ノ二ヲ支拂フベキ場合ハ備船契約ノ場合ニ往復航海ヲ爲ス契約アル時ハ備船者が歸航ノ發航前ニ契約ヲ解除シタル時又他港ヲ船積港ニ航行スベキ場合ニ船積港ヲ發スル前ニ備船者が契約ヲ解除シタル時はナリ
右ハ新商法ニ規定スル所ナリ然ルニ英國ノ如キ往復航海ノ備船契約ニ在テハ歸航ノ發航前備船者ノ代理人ガ船積ヲ拒絶シ又ハ一定ノ期間内ニ船積ヲ爲サザリシ時ハ船長ハ新ニ船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ備船契約ヲ締結シ得ベキハ勿論船主ノ損失ヲ些ナカラシメンガ爲箇々ノ貨物ヲモ積入ル、コトヲ得ベシ若能ハズンバ底荷ヲ積入レ發航港ニ歸航スルヲ得ベシ而シテ新ニ備船又ハ共用船舶ノ契約ヲ爲シ得ベキ時ハ運賃ノ不足分ト特ニ要セシ費用トハ原備船者ノ負擔タリ又底荷ヲ積入レテ歸航シタル時ハ備船者が當初ノ契約ニ從ヒ復航ノ場合ニ積荷ヲ供給セバ得ベカリシ運賃ハ當然船主之ヲ取得スル習慣アリ

第五節 運賃ヲ支拂フニ及バザル場合

船主カ契約履行ヲ爲サザル時

運賃ヲ支拂フニ及バザル場合ハ概畧左ノ如シ

第一ノ場合、船主ガ完ク契約ノ履行ヲ爲サザル時

右ノ場合ハ別ニ説明ヲ要セズシテ明ナルベシ

第二ノ場合、船主ガ運送契約ノ主旨ヲ履行セザル時

船主カ契約履行ヲ爲サザル時
新商 五三
佛商 五三
白商 五三
其他 五三
航海不適當
船舶到着時

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

海上運送第三章 運賃第五節 運賃ヲ支拂フニ及バザル場合

CAQJ, 132
Yale, I, 344
J. I, 417
航海不適ノ標準

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

III, 4

一、荷積ノ方法ヲ誤リ又ハ旅客積荷ノ過積ヲ爲シ又ハ必要ナル底荷ヲ積入レザリシ時

二、船體汽罐汽機其他船具ニ欠缺アリシ時

三、石炭糧食需用品積入不十分ニシテ所謂航海ニ必要ナル準備ヲ爲サザリシ時

英國ニ於ケル特例

M. N. Q.
XIII, 8-10
M. N. Q.
XII, 10-108

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

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

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

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

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

英商 四七
四三

I.P. vol. 720

國籍ノ相違

發商ニ及

船舶等級ノ相違

船舶ノ位置及船積港ニ

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

海運ノ船舶國籍ニ於ケル關係モ亦甚重要ナル者ニシテ戰時ノ如キハ船舶ノ國籍ニヨリ積荷ニ及ボス影響少シトセズ其他平時ニ於ケル關係等亦等閑ニ附スベカラザル者アリ故ニ船主ガ運送契約書又ハ船荷證券ニ相違セル國籍ヲ有スル船舶ヲ提供シ又運送契約成立後船舶ガ國籍ヲ失タル場合等ニハ備船者又ハ荷送主ハ契約ヲ解除スルコトヲ得ルノミナラズ運賃支拂ノ義務ナキヲ當然ナリ

右ノ外備船契約ノ場合ニ契約ノ目的タル船舶ハ例ヘバ 100 TONノ鋼鐵船ト記載セラレシニ拘ラズ船主ガ之ト相違セル劣等ノ船舶ヲ提供シタル時ハ備船者ハ隨意ニ契約ヲ解除スルコトヲ得ベシ尤モ契約書ニ 100 TONト記載セラレタルハ發航後ハ勿論契約ノ履行ニ到ル該船舶カ恒ニ 100 TONナリト謂ニ非ス唯契約締結ノ際ニ 100 TONナリトノ意ナレハ船積港ニ到達セル時ハ最早 95 TONナリタルモノハ毫モ差支ナシ

又海外ニ於ケルガ如ク契約締結ノ際船舶現在ノ位地ヲ契約書ニ指定セルニ拘

到着スベキ日ノ相違

船舶ノ大小

O.V. 12-13

不可抗力ニヨリ發航シ難キ時

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

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

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

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

時

新商六三
積荷ガ不可
抗力ニヨリ
滅失セル時

同商六三
同商六三
同商六三

船主ノ過失
ニヨリ貨物
滅失セル時

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

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

第五ノ場合、船主ノ過失ニヨリ貨物ガ滅失セル時

此場合ハ別ニ説明ヲ要セズト雖ヘ凡茲ニ注意スベキコトハ運賃ハ到達港ニ於ケ

Val. II, 372
Leg. Ch. 432

船主ノ債權
力時消滅シタ
ル時

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

第六ノ場合、船主ノ債權ガ時効ニヨリ消滅シタル時

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

第六節 運賃支拂ノ時期支拂人受取人 及ビ其支拂場所

支拂ノ時期

民六三

R.H.107

海上運送第三章 運賃第六節 運賃支拂ノ時期、支拂人、受取人及其支拂場所

(二二四)

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

Val-II, 206

Val-II, 309

F.P.vol. 720
受取人及支拂人

荷受主ハ何故送貨支拂

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

三分ノ一ハ船舶積港ニ到達シタル時

不足又ハ損傷貨物ノ價格ヲ殘額ヨリ差引正味ハ貨物引渡ノ時

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

海上運送第三章 運賃第六節 運賃支拂ノ時期、支拂人、受取人及其支拂場所

(二二五)

ノ義務アリ

新商法
第九三
A.W.
97-99

船舶買取
ラレタル時
ノ受取人

Char.
600,601
Lyc.1.
555
新商
法三

海上運送第三章 運賃第六節 運賃支拂ノ時期、支拂人、受取人及其支拂場所

(二二六)

ルガ故ニ貨物ノ受取及運賃ノ支拂ヲ爲ス義務ヲ有セザルヲ普通トス然レモ儲
船者又ハ荷送主ハ荷受主ニ對シ貨物ヲ受取ラシムルコトヲ得ベシ從テ此權利
ノ存スル限度ニ於テ船長ハ荷送主ノ代人トシテ荷受主ニ貨物ノ受取ヲ請求ス
ルコトヲ得ベシ而シテ荷受主ガ一旦貨物ヲ受取リタル時ハ運送契約ヲ利用シ
タルモノナレバ從テ契約ニ對スル義務ノ履行トシテ船荷證券又ハ運送契約ノ
主旨ニ從ヒ獨運賃ノミナラズ附隨ノ費用立替金及ビ共同海損救援救助ノ分擔
金ヲ支拂フベキハ至當ナリ此點ニ關シ各國孰レモ法律ニテ規定スル所アリ佛
國ノ如キハ何等明文ナキモ學者ハ此場合ニ荷受主ト船主トノ間ニ一種ノ無名
契約成立スルモノナリト説ケリ

船舶ガ航海ノ途次若クハ運送契約締結後賣買セラレタル時ハ積荷ノ運賃ハ新
船主之ヲ取得ス然レモ元來荷送主トノ契約ハ舊船主ノ締結シタル處ナルガ故
ニ新船主ハ其航海ニ向テ舊船主ガ貨主ト締結シ置キタル契約ニヨリ運賃ヲ取
得スルニ過ギズ從テ運賃支拂ノ契約ハ船舶ノ賣買ニヨリ移轉スルコトナシサ
レバ運賃ノ請求ニ關シ訴訟ヲ起ス場合ノ如キハ舊船主ノ名義ニヨラザルベカ

ラズ

船舶ヲ海上保險ニ付シタル場合ニ之ヲ委付スル時ハ救助セラレタル貨物ニ對
スル運賃ハ船舶ノ委付ヲ引受ケタル保險者取得スルハ英國ヲ初メ其他ノ諸國
ニ於テ一般ニ認メラル、所ナリ故ニ此ノ如キ場合ニ當リ其積荷ノ運賃ヲ取得
スベキモノハ保險者ナリト云フベシ本邦ノ如キ舊商法ニハ運賃ノ移轉ヲ明瞭
ニ規定セリト雖ヘモ新商法ニハ之ヲ省略セリ蓋近時ノ學說ニ從ヘバ船舶ノ委
付ニヨリ運賃ノ保險者ニ移轉スルコトヲ否認ス本邦新商法モ蓋此精神ヲ採用
シテ規定セルモノト知ルベシ
運賃ノ支拂場所ニ付キ何等ノ契約モナキ時ハ貨物引渡ノ場所ニ於テ爲スヲ當
然ナリトス

第七節 附爲替及プライメージ(Primage)

我海運業者間ニハ運賃ノ外所謂附爲替ナルモノアリ而シテ附爲替トハ到達地
ニ於ケル荷受主ヨリ貨物引渡ノ際約定ノ運賃以外ニ受取ル金額ニシテ或ハ持

(二二七)

海上運送第三章 運賃第七節 附爲替及プライメージ

附爲替ノ意

舊商法
第九三
村野
四七
支拂場所

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

箇々ノ運送
契約ニ於ケ
ル附爲替

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

備船契約ニ
於ケル附爲
替

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

附爲替割合

ノ收入トナルモノ是ナリ
附爲替ニハ一定ノ率ナク或ハ運賃ノ五割乃至七割ナルコトアリ又僅ニ一割ナ
ルコトアリ本邦ニハ此ノ如キ慣習存スルガ故廻漕問屋ヲ經テ貨物ヲ運送スル
時ハ注意ヲ爲サ、レバ船積地ニ於ケル約定ノ運賃ハ格定ナルモ附爲替ノ爲メ
陸揚地ニテハ分外ニ高價ノモノトナルコトアリ

荷掛金

以上説ク所ハ所謂社外船ニ行ハレ往々問屋ノ不當ナル收入ニ屬スル附爲替ナ
レドモ日本郵船會社ニ於テモ亦荷物取次人ノ依頼ニヨリ其支店又ハ出張所ニ
於テ荷掛金ヲ附爲替ト爲スコトナキニ非ズ尤モ此場合ノ附爲替ハ純然タル輸
出地引取賃荷造費船積費保險料等總ヘテ出荷ニ係ル諸費用ヲ荷物取次人ガ立
替支拂ヒタル金高ニ限リ輸入地ニ於テ貨物引渡ノ際取立ツルモノナリ又輸出
地ニ於テ多額ノ荷掛金ヲ要シタル場合ニ之ヲ附爲替ニ爲サントスル時ハ豫メ
會社ノ許可ヲ得ザルベカラズ而シテ荷掛金ノ依頼アル貨物ハ取次人ヲシテ出
荷申込書ニ荷掛金額ヲ記入セシメ船荷證券及積荷目録ニ其金高ヲ記入シ輸入
地ノ荷受主ヨリ之ヲ收入シタル後輸出地ノ取次人ニ之ヲ支拂フヲ普通トスレ

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

ブライメージノ起原

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

第八節 旅客ノ運賃

新商章

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

乗船切符ノ種類

乗船切符ヲ分チテ普通切符(Single Ticket)往復切符(Return Ticket)及ビ世界一週切符(Round-the-world Ticket)ノ三種ト爲スコトヲ得今普通切符ニ就キ現行諸汽船會社

食料

ノ取扱振並ニ法律ノ規定スル所ヲ述ブレバ左ノ如シ

新章

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

甲板旅客

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

船床ノ約束

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

乗船切符ノ買入

一、乗船切符ハ總ベテ汽船會社ノ支店又ハ代理店ニテ買入ル、ヲ原則トスレモ

手荷物

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

新 三

一、旅客ハ船中ニ相當ノ手荷物(Trunk)ヲ携帯スルコトヲ得ルハ航路ト國トニヨリ慣習一樣ナラズト雖ヘ凡多クハ其等級ニ從ヒ旅客ガ船中ニ携帯又ハ積入ル、コトヲ得ベキ手荷物ノ重量又ハ容積ニ制限ヲ定メ豫メ之ヲ公告スルガ故旅客ガ此制限内ノ行李旅具等ヲ携帯又ハ積入レタル時ハ特約ナキ限り此等ノ運賃ハ當然旅客運賃ノ内ニ包含セラル、モノナリ之ニ反シ制限外ノ手荷物ニ就キテハ別ニ運賃ヲ支拂フベキハ當然ナリ今左ニ手荷物ニ關スル現行諸汽船會社ノ規則ヲ摘記セン

手荷物ノ制限

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

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

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

小兒ハ支拂ヒタル運賃ニ準ズ

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

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

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

制限外手荷物

手荷物ノ保管

手荷物ノ保險

特種ノ携帶品

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

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

病人ニ付キ

接續船客

不可抗力等
ニ歸因スル
損害

- 一、旅客ハ各國ノ旅行免狀規則ヲ遵守セザルベカラズ必要ノ時ハ免狀ヲ乘船地ノ支店又ハ代理店ニ預ケ入ルベシ
- 一、大病ノ者流行病患者精神錯亂者等ハ旅客タルヲ得ズ若航海中此等ノ患者ヲ生ズル時ハ最近寄港地ニテ上陸シ滞在醫療費用等ハ旅客ノ自辨トス尤モ全快ノ曉ニハ同社船便ニテ契約港迄旅客タルコトヲ得ベシ
- 一、接續ヲ要スル時ハ成ルベク早便シテ契約港迄送り届クベシト雖ヘ凡船ヨリ船ニ接續シ能ハザル時ハ接續港ニ於ケル滞在費用ハ勿論旅客ニ於テ之ヲ負擔セザルベカラズ社外船又ハ鐵道ニ接續ヲ要スル時ハ當該會社ノ社則ニ遵フヲ要ス
- 一、積荷運送ト同ク旅客運送ノ場合モ船主ハ不可抗力戰爭又ハ官ノ處分船員ノ悪行、航路外航行等ニヨリ旅客ノ被ルベキ損失損害ノ責ニ任ゼズ又船舶檢疫ヲ命ゼラル、時ハ停船中ノ食料ハ旅客自辨シ又檢疫ノ爲メ旅客ガ契約ノ港ニ上陸シ能ハザル時ハ航路相當額運賃(Port Health)ヲ徴收シ次ノ港ニ上陸セラルベシ

小兒ノ運賃

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

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

僕婢ノ運賃

- 一、僕婢ハ他ノ旅客同様乗船切符ヲ購買セザルベカラズ而シテ三等ノ切符ヲ買入レタル者ハ上等室及ビ食堂ニ往來シ主人ニ應接スルコトヲ得但食事及ビ睡眠ハ三等室ニテ爲スベキヲ普通トス各大汽船會社ニテハ歐米人及ビ歐米人以外ノ僕婢ニ付キ運賃並ニ待遇ヲ異ニスルガ如シ
- 一、陸海軍人、外交官、宣教師等ハ陸運ニ於ケルガ如ク相當ノ割引ヲ爲スヲ普通トス

運賃ノ特別
割引

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

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

新商
同六三三

中間港ニ滯留スルノ特

旅客ガ航海ヲ爲スコト能ハザル時

新商
六三三

Varill,
426

船舶ヲ修繕スベキ時
新商
六三三

運送契約ノ終了

新線ノ運賃ニ充當シ乗船切符ヲ購買シ得ベシ

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

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

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

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

新商
六二四

Ja.I.549
Des.II,
sup.27

獨商
新商
三三

Val.II,
421
Ja.I.549

多數ノ旅客
運送

新商
三六

新商
三六

往復切符

認スレモ其他ノ諸國ニ於テハ之ヲ否認シ船主ハ唯航路相當額運賃ヲ取得ス
 ルニ止マルガ如シ

以上ハ箇人ノ旅客ヲ運送スル場合ニ就キ述ベタルモノナリ此他移住民等多數
 ノ人員ヲ運送スルガ爲メ船舶ノ全部又ハ一部ヲ運送契約ノ目的ト爲シタル時
 モ亦之ト同様ニシテ本邦新商法ニ於テハ特ニ此ノ如キ場合ニ船主ト傭船者ト
 ノ關係ニ付キテハ積荷ヲ運送セル場合ト同様ノ規定ヲ準用スベキ明文アルガ
 故既ニ積荷運賃ノ節ニ於テ詳説シタルガ如ク假令前拂ノ運賃ト雖ヘモ船舶ガ
 到達港ニ着セザル場合ニハ其航路相當額ニ超過スル部分ノ返還ヲ要スベキハ
 勿論ナレバ此場合ニ於テモ船主ハ運賃ヲ前取シタルバトテ途中ニテ難破スル
 コトアルモ之ヲ返還スルニ及バズト考フルハ大ナル誤ナリ又旅客ノ側ニ於テ
 モ一旦支拂ヲ爲シタル以上ハ最早其一部ノ償還ヲ受クルコト能ハザルモノト
 考フルハ誤レルモノト謂フベシ

往復切符(Return Ticket)トハ字ノ如ク往復ノ乗船切符ナリ或汽船會社ニテハ復航
 切符ニ代フルニ復航差圖書(Return Order)ヲ用キルコトアリ復航差圖書ハ附録ニ

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

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

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

上陸後六箇月以内ナレバ復航運賃ノ二割引

上陸後九箇月以内ナレバ復航運賃ノ一割七分引
上陸後一箇年以内ナレバ復航運賃ノ一割引

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

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

世界一週切符

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

旅客周旋人

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

クック商會
發行

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

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

旅行切符發行

手荷物ノ運送等

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

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

ホテル、ク
ーボン
其他ノ業務

海上運送II第三章 運賃II第八節 旅客ノ運賃

(二四六)

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

第四章 海運政策

廣義ノ海運
政策

廣義ノ海運政策ハ左ノ諸件ニ就キ國家ノ採ルベキ政策ヲ云フ

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

(二四七)

海上運送II第四章 海運政策

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

自由放任主義
間接保護
海運政策
保護干涉主義
直接保護

間接保護

間接保護ノ最著名ナルハクロムウエルノ航海條例ニシテ自國ノ海運業ヲ獎勵シ外國船舶ニハ制限束縛ヲ與フルヲ主眼トセリ(第一章)十七八世紀ノ頃歐洲諸國孰レモ此種ノ法令ヲ採用セシハ彼所謂尙商主義(Mercantile System)ニ出デシモノナリ此他法律ヲ以テ船主ノ責任ヲ制限スルノ類及ビ沿岸貿易ヲ自國船ニ限ルノ類等枚擧ニ遑アラズ

直接保護

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

補助金

三、低利又ハ無利息ニテ船主ニ資本ヲ貸與スルコト
是ハ專ラ新造船構造費又ハ船舶陸上設備等ノ購入費ニ充テング爲メナリ
四、燃料石炭ノ全部又ハ一部ヲ政府ニテ負擔スルコト
五、政府ガ割安ニテ船體ノ保險ヲ引受クルコト
六、外國製船舶及造船材料等ノ輸入税ヲ免除スルコト
七、船主ノ負擔スベキ運河税噸税水先案内料健康保證料燈臺税領事館手数料營業税所得税等ノ免除若クハ轉價ヲ爲スコト
八、補助金ノ支出

補助金ノ類別概テ左ノ如シ

イ、郵便物運送助成金(Postal Subvention)

是ハ特定航路ニ付キ定期郵便物ノ運送ニ對スル報酬トシテ年額若干又ハ哩數ニ應ジテ支給スル補助金ナリ

ロ、海軍助成金(Admiralty-Subvention)

是ハ戰爭ニ際シ補助巡洋艦トシテ徵用センガ爲メ船舶ニ特種ノ構造ヲ要スル

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

ハ、造船獎勵金(Ship building Subsidy)

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

ニ、速力獎勵金(Speed Subsidy)

是ハ一定ノ速力ヲ具備スル自國船舶ニ支給スル補助金ナリ

ホ、噸數獎勵金(Trading Subsidy)

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

ヘ、航海獎勵金(Navigation Subsidy)

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

ト、貿易獎勵金

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

チ、寄港補助金

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

F. p. vol.
1023

Safety, Bounty, Subvention 執レモ異義ヲ有ス一説ニヨレバ Subvention ハ郵便運送又ハ海軍助

成金ヲ云ヒ Subsidy ハ所謂獎勵ノ意ニテ速力獎勵航海獎勵等唯空漠ニ法律ヲ制定シ自國

船舶ノ増加海運ノ發達ヲ計ラレンガ爲メ支出スル獎勵金ヲ云ヒ直接ニ國家ニ盡シタル

報酬ニ非ズト又一説ニヨレバ Subsidy ハ郵便運送等ノ報酬ヲ云ヒ Subvention ハ Subsidy ト

大差ナク專ラ海軍助成金ニ使用シ Bounty ニ至リテハ寧ロ農工商業ノ獎勵等ニ用非寛大

仁慈ノ意ヲ有スルガ故ニ造船航海獎勵等ノ場合ニモ之ヲ適用スベシト今暫ク前説ニ從

フ

第一節 重要諸國ノ海運政策

甲、英國

英國海運ノ盛大ヲ致セルハ保護主義論者ハ是ヲ其卒先シテ寛大ナル補助金ヲ下附セシ保護政策ニ由來スト云ヒ自由主義ノ論者ハ佛伊諸國ニ於ケル保護政策ノ惡結果ヲ引用シテ之ヲ英國固有ノ自由競争主義ニ原因スト云ヒ孰レガ當レリヤ世人ヲシテ惑ハシムルモ第一章ニ詳述セルガ如ク英國政府ハ「キユナー」ド「ビーオー」諸汽船會社ニ補助金ヲ下附セシ以來郵便物運送助成金ヲ支出シ來リシモ一般航海獎勵金ヲ支出シタルコトナク又エリザベスノ時代ニ百噸以上ノ船舶ニ一噸五志ノ造船獎勵金ヲ下附セシ一例ヲ除キテハ曾テ造船獎勵金ヲ下附セシコトナシトス

英國ニテハ一般航海獎勵金ヲ採用ス

H.S.S. I 郵便物運送助成金

現時郵便物運送助成金ヲ下附スル命令航路左ノ如シ

一、ヒーター汽船會社 (British) 孟買間每週一回双方ヲ發ス 一年間航走 一、二二〇〇〇〇海哩

同上 上海間二週一回双方ヲ發ス 助成金 三三〇〇〇〇〇磅

同上 アテレイド (Atelaide) 間二週一回双方ヲ發ス 一海哩 五志五片ノ割

二、オリエンツ汽船會社 (Orient S.N. Co.) 一年間航走 三九〇〇〇〇海哩

ネーブルス (Naples) アテレイド間二週双方ヲ發ス 助成金 八五〇〇〇〇磅

三、ロイヤル郵船會社 (Royal Mail S.P. Co.) 一海哩 四志四片ノ割

サウサンプトン西印度間二週一回双方ヲ發ス 一年間航走 二六〇〇〇〇海哩

助成金 八〇〇〇〇〇磅

一海哩 六志ノ割

四、加奈陀太平洋鐵道會社 (Canadian Pacific Railway Co.) 助成金 六〇〇〇〇〇磅

ハリフアックス (Halifax) ヴァンクーヴァー間鐵道便

ヴァンクーヴァー香港間毎月一回双方ヲ發ス 助成金

五、龍動、チャタム、エンド、ドヴァー鐵道會社 (London Chatham & Dover Ry. Co.) 助成金 二五〇〇〇〇磅

ドヴァー、カレール (Calais) 間毎月一回双方ヲ發ス

六、英領印度汽船會社 (British India S.N. Co.) 助成金 九〇〇〇〇磅

エマーン、ザンシムール (Zanzibar) 間毎月一回双方ヲ發ス

七、ユニオンカッスル汽船會社 (Union Castle S.S. Co.)

サウサンプトン南亞テール、バレー (Table Bay) 間每週一回雙方ヲ發ス

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策 (二五三)

一年間航走 六五〇、〇〇〇海哩
 助成金 一三五、〇〇〇磅
 一海哩 三志ノ割

八ニバシフツヰク汽船會社(Pacific S.N. Co.)
 助成金 三二五、〇〇〇磅
 中央及南米フアークランド島間 助成金合計 七五六、五〇〇磅

海軍助成金

右ノ外北米、濠洲、南阿諸植民地政廳ノ負擔ニ係ル助成金約二十萬磅アリ
 郵便物運送助成金ノ外ニ海軍助成金ヲ左記汽船會社ニ下附シ受命會社ハ年々
 海軍省ヨリ十八艘ノ徵收ニ應ズ尤モ郵便物ヲ運送スル船舶ニハ助成金ノ二割
 五分ヲ減ズ又戰時ニハ更ニ補助巡洋艦トシテ三十一艘ノ徵收ニ應ジ平時助成
 金ノ割合ニ應ジ海軍豫備員ヲ乘組マシムル等ノ義務アリ

- 「ホワイト、スター」 二八、〇〇〇磅 「ローヤル」 六、五〇〇磅
- 「キユナード」 二八、〇〇〇磅 「バシフツヰク」 四、五〇〇磅
- 「ビーオー」 一八、〇〇〇磅 加奈陀太平洋鐵道九、七五〇磅
- 「オリエント」 九、〇〇〇磅

計 一〇三、七五〇磅

郵便運送料

H.S.S. 9

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

ワイトスター]及ビ「キユナード」三社船毎週二回之ヲ遞送ス一八九九一一九〇〇年運送料ノ支出額一三〇〇〇磅之ヲ一年間航走三〇〇〇〇海哩ニ割り當ツレバ一海哩七志七片トナルガ故ニ他ノ命令航路ニ比シ政府ノ負擔巨額ナリト雖ヘモコハ快速力ヲ要スル重要航路ナルガ爲メナルベシ又遞送郵便物ノ重量ニ割り當テレバ紐育線ハ割安トナル即左ノ如シ(一八九八年ノ調査)

| 航 船 | 遞送郵便物重量 | 一斤宛ノ運送料 |
|--------|-------------------------|---------|
| 紐育(往航) | 二、七五 <small>百萬斤</small> | 〇・九 |
| 印度支那 | 三、四 | 〇・九 |
| 深 洲 | 二、九 | 一、一 |
| 南 亞 | 一、五 | 一、一 |
| 西 印 度 | 〇、四 | 一、四 |

助成金ノ價
H.S.S. 18

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

大西洋航路

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

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

西印度航路

H.S.S. 24

「ローヤルメール」汽船會社ノ沿革ニ就キテハ第一章ヲ參照スベシ其當初ノ助成金二四〇、〇〇〇磅ヲ一箇年ノ航走三九二、九七三海哩(創立當時ノ契約ハ六八四、八一六海哩ナリシモ初年ニ七九七九〇磅ノ缺損ヲ生セシ)ニ割當ツレバ一海哩十二志二片餘トナル此クノ如キ巨額ノ助成金ヲ支出シテ迄モ本國ト西印度諸島トノ定期航海ヲ維持セシムルノ要アリシヤ甚疑ハシキ所ニシテ當時政府ノ收入セシ郵稅ヲ差引キ國庫ノ負擔スル所實ニ一八三、九三八磅ニ達セリト云フ加フルニ其船舶不定期勝ニ速力亦小ニ

中央南米航路

東洋航路

H.S.S. 28

シテ極メテ不満足ナリシト云フ一八七四年其助成金ヲ約三分ノ一ニ減少シ以テ今日ニ至リシカド猶遞送郵便物ハ之ヲ他線ニ比スル時ハ遙ニ少ナキヲ以テ其助成金ヲ郵便運送料ト看做スベカラザルコト猶「キユナード」ノ例ニ同ジ而シテ此助成金ノ爲メニ英國一般海運業並ニ貿易ハ進捗セザリキ「バシフキツク」汽船會社ニ下附シタル補助金ハ其目的中央及ビ南米諸國ト英本國トノ貿易ヲ發達セシムルニ在リシガ後航路ヲリヴァプールニ延長スルニ及ビ郵便物運送助成金ノ下附ヲ受クルニ至レリ「ビーオー」ノ助成金ヲ受クルニ至リシハ一八三七年ニシテ實ニ「キユナード」ニ先ツコト三年トス此會社ハ數年海運業ニ從事セル經驗アリ且ツ入札ノ結果郵便物運送ヲ請負フコト、ナリタレバ其助成金モ「キユナード」ノソレニ比較シ公平ナリシコト疑ヲ容レズ尤モ蘇西カルカッタ間ノ助成金ヲリヴァプールハリフアツクス間ノ助成金ニ比スルニ航走一海哩ノ割合及ビ遞送郵便物ノ重量ノ點ニ於テ前者ハ割高ナレドモ其航路延長後者ニ比シニ倍餘ナレバ比較的少量ノ燃料石炭ヲ搭載スル必要アリ而シテ亞細亞ニ於ケル石炭ノ相場ハ甚シク高價

ニシテ(一時一噸八十志ニモ 賈シタルコトアリキ)加フルニ貨物運送ノ利益比較的大ナラザリキ且ツ當時太西洋ニハ快速ナル米國帆船アリシヲ以テ郵便運送ヲ之ニ委託シ得ラレシモ最重要ナル印度ト本國トヲ聯結スル汽船ハ不定期ナル東印度商會ノ外ナカリシヲ以テ當時東洋航路ハ太西洋航路ニ比シ遙ニ重要ナリキ又「ビーオー」ニ對スル政府ノ監督終始嚴重ニシテ命令書ノ規定ニ違反セバ多額ノ違約金ヲ申渡セリ是ハ一八五三年ノ命令書ニ於テ特ニ苛酷ナルヲ見ル同命令書ニヨレバ海軍省ハ何時ニテモ社船ヲ検査シ社費ヲ以テ模様替ヲ爲サシムベキ權能ヲ賦與セラレ又何時ニテモ政府ハ評價ノ上社船ヲ使用又ハ買收シ得ベキ規定アリ濠洲航路ハ從來東洋航路ノ一支線ニ過ギザリシガ漸次直航々路船ノ競争者ヲ生ジタルヲ以テ一八八八年ニ至リ從來二週一回ノ定期ナリシヲ改メブリンデイシアデレイド間ネーブルスアデレイド間ノ二週一回ノ二直航定期線ニ改メ前者ヲ「ビーオー」後者ヲ「ワリエント」汽船會社ニ請負ハシメ各八五〇〇〇磅ノ助成金ヲ受クルニ至レリ尋テ一八九八年ノ新契約ニヨリ「ビーオー」ハ三航路ヲ通ジ三三〇〇〇〇磅ノ助成金ヲ受ケ使用船舶ノ速力ヲ大ニシ孟買線ハ十四節半

濠洲航路

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

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

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

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

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

第四、英國船主ヲシテ平等ノ條件ノ下ニ外國船主ト競争セシメ補助金又ハ運賃率ノ制限等ニヨル干渉ヲ受クルナカラシカ英國海運業ハ益々發達スベシ否ラザレバ政府ノ補助干渉ヲ受クル船主ハ敢テ自己ノ能力熟練ヲ頼マズ寧ロ政府ノ恩惠及ビ助力ニ依頼シ國家國民ノ不利益此上モナシ

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

經費ヲ増スノミニテ利スル所ナシ

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

第七、補助金ヲ下附セントスル時ハ成ルベク左ノ條件ニ適合セザルベカラズ

A. 英國航船ハ恒ニ優勢ナラザルベカラズ是ガ爲メ管理上最後ノ決定ヲ爲サントスル

前一切ノ補助契約案ヲ常置委員ノ議ニ附スベシ
常置委員トハ海軍省商務省殖民省通信省並ニ海運業者商人ノ代表者ノ集合ニテ外國海運ノ競争ヲ探リ之ニ應ズルノ策ヲ樹ツルノ機關タリ而シテ補助金下附ノ必要アル時ハ必ズヤ帝國主義ノ理由アルヲ要シ假令經濟上ノ理由ニヨル補助例ヘハ貿易創始ト雖ヘ凡帝國主義ノ理由ヲ離ル可カラズ是ガ爲メ補助ヲ受クル船舶ハ恒ニ外國船舶ニ比シ優勢ナラザルベカラズ

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

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

D. 船長其他ノ高等海員及ビ下級海員(或部分)ハ英國ノ臣民タルベキコト

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

第八英國船主ヲシテ外國船主ト對等ニ競争セシメンガ爲メ左ノ手段ヲ採ルベシ

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

「キユナード」
トノ新
契約

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

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

- 一、當委員會ハ二十節以上二十六節ノ速力ヲ有スル船舶ノ巨額ノ建造原價並ニ營利會社ガ斯クノ如キ大速力ノ汽船ヲ平時ニ船繰スルニツケ損失補填ノ途トシテ毎年下附スベキ補助金額如何ニツキ深く研究スル所アリタリ役ニ最低二十節トアルハ平均二十節ノ速力ヲ有シ三千海里以上同速力ヲ維持シ得ベキ意ナリ斯クノ如キ大速力ノ船舶ハ勢ヒ大サモ長サモ亦喫水モ大ナルガ故ニ蘇西運河ヲ利用スルヲ能ハズ而シテ斯ノ如キ高速力ノ船舶ハ構造上
 - 甲、四七吋ノ大砲備附ニ堪エ
 - 乙、最近海軍省指定ニ準ジ區割セラレ
 - 丙、又左程困難ナクシテ喫水線以上ニ「スチアリング、ギア」(Steering Gear)ヲ裝置シ得ベキモノタルヲ要ス
- 二、建造原價ニ對シ海軍省ハ左ノ方法ヲ採ルベシ

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

甲、建造原價ノ支拂ヲ保證スルコト
此方法ニ依レバ船主ハ五分ノ利子ヲ支拂フニ非ザレバ得ベカラザル資
本ニ對シ三分ノ利子ヲ支拂ヒ之ヲ利用スルコトヲ得ベシ

乙、建造原價ノ一部ヲ船主ニ下附スルコト

此方法ニヨレバ船主ハ諸費用ヲ省減スルコトヲ得ベシ

丙、契約年限間補助金ヲ下附スルコト

此方法ヲ採ルトキハ其金額概ネ左ノ如クナルベシ

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

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

乙、米 國

ズ尤モ毎年一定ノ補助金額ヲ下附スルニ代ヘ遞減下附法ヲ採ルモ可ナ
ラン
三、海軍省ノ同意アルニ非ザレバ補助金ヲ受クル船舶ヲ他國ノ船籍ニ移スコト能ハズ郵
便物運送料ヲ受クベキ船舶ニ就テハ遞信省ト協商ヲ爲スベシ

米國ハ一八四五年ノ法律ニヨリ紐育トブレメン、ハーブル間(紐育、ブレメン間一年
航海、ハーブル間一年六)并ニチャールleston)ハバナ(Havana)間(年額五〇、〇
〇〇弗)ノ二航路ニ郵便物運送助成金ヲ下附シ其事務ヲ驛遞局ノ管轄ニ屬セシ
ム尋デ一八四七年ノ法律ニヨリ紐育リヴァプール間(一年ノ内八箇月ハ毎月二回、冬季
二四〇、〇〇〇哩助成金三八五、〇〇〇)紐育、ニウオルレアンス、シャール(Chargis)間(毎月
弗即チ一哩ニツキ三一弗ノ割)并ニアストリア(Astoria)バナマ間(毎月二回、一年
〇〇〇〇弗即チ一哩ニツキ一八三弗ノ割)并ニアストリア(Astoria)バナマ間(毎月二回、一年
〇〇〇〇弗即チ一哩ニツキ一八三弗ノ割)ノ三定航路ヲ開カシメ主トシテ戰時ニ補助巡洋艦タラ
シメンカ爲メ助成金ヲ下附シ其事務ヲ海軍省ノ管轄ニ屬セシム
前記紐育リヴァプール間ノ航路ハコリンスノ經營ニ係リ一八五〇年ヲ以テ大西

洋航海ヲ開キシガ當時彼「キユナード」線ハ英國政府ノ補助厚ク(助成金一七三、三三〇磅之ヲ四十四航海ニ割當ツレバ一航海一九〇〇〇弗トナリ「コリンス」線ノ一九二五〇弗ト大同小異ナリ)且ツ航海度數多ク又數年ノ經驗ト信用トヲ賴ミトシ之ニ對シ「コリンス」線ハ船舶ノ大サ速力等ニ於テ先輩ヲ凌駕シ競争漸ク盛ニシテ貨物運送ノ如キハ爲メニ一噸七磅十志ヨリ四磅ニ尋デ二磅十志ニ下落セリ當時「コリンス」線ハ政府ノ命令條件嚴重ナリシカバ碇泊時間少キ郵便船ノトテ多量荷物ヲ吸收シ得ザリシヲ以テ一八五二年米國政府ハ其助成金ヲ増シテ一航海三三、〇〇〇弗(一年ニ二十六航海トナスヤ兩線ノ競争其頂點ニ達セリ元來「コリンス」線ハ船體ノ大サト速力ニ於テ優勝ナリシカバ船客ヲ吸收スルニハ利便ナリシモ海運業ノ經理上大主眼トスル荷物ハ「キユナード」線ノ占有ニ歸シ收支思ハシカラズ加フルニ其所有汽船ノ難破失踪スルモノ相繼ギ荷主船客ノ信用ヲ缺キ一八五六年ニ至リ政府其助成金ヲ舊ノ二十航海年額三八五、〇〇〇弗ニ引直シ尋デ一般ニ助成金下附ヲ全廢スルニ至リ竟ニ「コリンス」線モ廢業ノ止ムヲ得ザルトナリカクテ太西洋ヨリ英國船ヲ驅逐セントスル米人ノ抱

ISS. 8
153

保護政策ノ
失敗

南米及東洋
航路

負モ之ヲ達セズシテ止ム此時代ニ於テ海運補助ノ爲メ米國國庫ノ負擔ハ每歲百四五十萬弗ニ達セシガ其結果兎角思ハシカラザリシハ畢竟スルニ英國汽船ノ競争ニヨルモノニシテ英國ニハ當時既ニ造船ノ二大要素タル鐵石炭ヲ多量ニ產出セシヲ以テ當時ハ鐵鋼船未ダ盛ニ行ハレザリシモ汽機ハ鐵ヲ使用セリ廉價ニ汽船ヲ建造シ且ツ工業早ク發達シ其生産物ヲ海外ノ市場ニ供給シテ原料品食料品ヲ輸入シ殖民地間并ニ殖民地ト母國トノ交通ヲ維持センニハ必ズヤ海運ニ依ラザルベカラズ是其夙ニ素養アル海運業ノ早ク發達シテ止マザリシ所以ニシテ決シテ偶然ニ非ザルナリ且ツ當時假令米國ニ於テ英國同様廉價ニ造船シ且ツ之ヲ安直ニ船線スルコトヲ得シト假定スルモ「補助金戰爭」(Subsidy War)ニ於テ米國ハ到底先輩ヲ凌グコト能ハザリシハ世人ノ首肯スル所ナルベシ

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

H.S.S. 157

ヲ支出ス其受命者ヲ太平洋郵便汽船會社(Pacific Mail S.S. Co.)トス二者共ニ其目的貿易ヲ發達セシムルニ在リシガ主眼タル輸入貿易ハ當時帆船ノ勢力未ダ衰ヘザリシヲ以テ競争ヲ免レ難ク又此等地方ノ好輸出品ナカリシヲ以テ輸出貿易モ依然不振ノ状態ニ在リキ

南北戰爭

H.S.S. 162

フライ海運補助法

南北戰爭後米國內地ノ工業熱鐵道熱熾ニシテ世人海運業ニ留意スルモノ些ナク且ツ戰後米國政府ノ採リタル財政方針ハ曩ニ英國汽船ノ競争ニ迫害セラレテ漸ク衰ヘツ、アリシ米國船ヲシテ彌ガ上ニ萎靡セシメタリキ
一八九一年上院議員フライ(Senator Frye)ノ海運補助案議會ヲ通過ス此案ハ主要航路ノ定期船ヲ新設若クハ改良シ國產ノ新市場ヲ開拓シ舊市場ヲ擴張シ優勝ナル補助巡洋艦ヲ創設シ海員ノ養成所ヲ設立スルニ在リ而シテ米國汽船ヲ左ノ四等ニ別チ一二三等船ハ補助巡洋艦タラシメンガ爲メ海軍省ノ監督ノ下ニ建造セラル、モノトス

H.S.S. 168

一等船——鐵鋼製暗車汽船總噸數八〇〇〇噸速力二〇節以上(英米間ノ航路ハ一等船ニ限レ)

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

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

| 航路 | 一年間航海回數 | 哩數 | 契約助成金 |
|-----------------------|---------|----------------------|---------------------|
| 紐育 ラグアイグア(La Guayra)間 | 三六 | 八一 <small>千哩</small> | 八一 <small>弗</small> |
| 紐育 サワサンプトン間 | 五二 | 一八九 | 七五七 |
| 紐育 タクスバン(Tuxpan)間 | 五二 | 一三〇 | 一三〇 |
| 紐育 ハバナ間 | 五二 | 七三 | 七三 |
| ポストン 費府、アントニナ間 | 七八 | 一八五 | 二二三 |
| 桑港 志度尼間 | 一七 | 一四一 | 二八三 |
| 計 | 一七 | 八〇一 | 一、四四八 |

ハンナ補助案

此補助法モ米國海運ノ衰態ヲ救済スルニ由ナカリシヲ以テ一八九八上院議

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

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

USSS
189

フライ補助案トス

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

海運不振ノ理由

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

船員給料ノ高額ナルコト

線ノ如キ由來競争多キ航路ナルヲ勿論ナレモ他ノ諸會社ノ四回ニ比シ一ヶ月六回迄モ航海ヲ爲スニ拘ラズ最近十年間ハ無配當ノ姿ニテ唯近頃優先株ニ少許ノ配當ヲ爲シタルアルノミ又彼モルガン合同ニ買收セラレタル英國諸船舶モ俄ニ米國ノ國旗ヲ掲揚スル能ハザルノ一理由ハ米國船員ヲ英國船員ト交代セシムルハ非常ニ不經濟ナルニ在リ今各國船員ノ給料ヲ比較スルニ米國船員ノ給料ヲ十トスレバ英國船員ハ七乃至八獨逸船員ハ五乃至六ノ比例ナリト云フ故ニ彼「キユナード」線ノ「ルーカニア」號總噸數一二、九五〇噸「アメリカ」線ノ「セントポール」號總噸數一一、六二九噸二艘ノ毎月支拂船員給料ヲ比較スルニ後者ハ殆七千圓程高額ナリト云フ故ニ今「アメリカ」線全船舶十七艘ヲ英國ノ船籍ニ移スルハ船員給料ニ於テ毎年約四十萬圓節約スルコトヲ得ベシカクテ差向キ同會社普通株ニ對シ四分ノ配當ヲ得ル勘定ナリ彼米國工業界ニテハ人工ヲ省ク最新ノ器械ニ加フルニ經驗アル職工ヲ以テ大仕懸ニ從事スルガ故高キ給料ヲ職工ニ支拂フモ差引資本主ハ痛痒ヲ感ゼズト雖モ海運業ニ於テハ高價ノ給料ニ應ズル特別ノ收入アルニ非ザレバ到底競争者ニ當ルコト能ハズ又米國ノ船

船價ノ高額ナルコト

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

保護政策贊成論

渠ハ廉價ナル材料ヲ得ルノ利便アリ且ツ最近ノ器械ヲ据エ付ケアルニ拘ラズ建造セラレタル船舶ハ他國ニ比シ凡ソ三四割高價ナルハ蓋造船事業ニ就キ米國人ノ不得手ナルニモ依ルベシト雖ドモ寧ロ奇怪ナル現象ト謂ツベシ彼ノ「アトランチック、トランスポート」線 (Atlantic Transport Line) ノ如キ近時新船ヲ構造セシガ爲メ二艘ハ「ベルファスト」 (Belfast) 二艘ハ費府ニ注文シタル處米國製ハ每船三八〇、〇〇〇磅ヲ要シタルモ英國製ハ僅カニ二九二、〇〇〇磅ナリシト聞ク米國ニ於ケル海運業ハ南北戦争ノ爲メ非常ノ挫折ヲ受ケ同國商工業ノ發達ニ比シ貨物ヲ運送スル自國船舶甚タ不足セルガ故ニ勢ヒ外國船ヲ利用スルノ止ムヲ得ザルモノアリテ毎日輸出貨物ノ運賃トシテ外國船ニ支拂フ金高百萬圓即チ年額三億六千五百萬圓ニ達スベシト云フ換言スレバ此巨額ノ金高ハ國際貸借ヲ動カスニ足ルモノニシテ米國一部ノ政治家ノ恒ニ寒心スル所タリ一九〇一年ノ調査ニ依レバ歐洲ト米國ノ貿易ニ從事セシ米國船舶ニシテ獨逸、露西亞、瑞典、威那、丁抹、和蘭、伊太利、埃地、利亞、匈牙利、希臘、土耳其、古ノ港ニ來船セシモノ皆無ナリ又紐育ヨリ一年間穀物ヲ搭載シテ外國ニ向ケ航行シタル船舶一〇〇二

反對論

F.P. vol. 1013

艘ノ内米國船舶ハ唯僅カニ七艘ヲ數フルニ足ラザリキ斯クノ如キ有様ナレバ米國ノ造船業及ビ海運業ヲ進歩スルノ途ハ唯政府ノ補助ヲ俟ツアルノミナリトノ發議議會ニ絶エザルモ西部諸洲ノ代表者ハ個人ノ企業ニ對シ國庫ガ補助ヲ與フル理由ナシトノ反對モアリ又南部諸洲有力者中ニモ同國ニ於ケル帆船及ビ不定期船ハ穀物及ビ腐敗變質セザル主要輸出貨物ノ運送ニ與テ力アル貨ニ補助案ニテハ單ニ航海哩數及ビ速力ニ重キヲ措キ貨物ノ運送量及ビ實收運ノ多少ヲ問ハズ結局大飛脚船ヲ有スル少數ノ大會社及ビ造船所ヲ保護スルニ止マリ偏頗ノ沙汰ナレバ之ニ賛同シ難シトノ異論モアリ又一旦補助案ニシテ議會ヲ通過シテ法律トナランカ假令毎年支給ノ金額ヲ制限スルモ有力ナル船主鐵道會社及ビ造船家ハ非常ノ競争ヲナシテ此恩典ニ浴セントスルノ結果直チニ制限額迄ノ申込ミヲ爲スニ至ルベク此等ノ有力者ガ自家ヲ防衛セン爲メ一團トナリ彼ノ憎ムベキトラストヲ組織シ船舶ノ供給過大ナル時ハ底荷ヲ積入レテ數十艘ノ船舶ヲ遠洋ニ出シ獎勵金ヲ獲取シ絶エス狡猾ナル手段ヲ濫用シテ運賃ヲ高ムル時ハ米國ニ於ケル實業家就中多數農民ノ被ル損失非常ナルベ

最近補助案

シトノ聲モアリ未ダ協賛ノ運ビニ至ラズ

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

- 海軍軍籍ニ登録スベキ船員ニ對シ毎年左ノ保留金(Retainer)ヲ給與ス
 - 船長及ビ機關長 七十弗 百弗
 - 運轉士及ビ機關士 四十弗 七十弗
 - 其他ノ船員 廿五弗
 - ホーイ 十五弗

○噸數獎勵金
米國ニ於テ建造セラレタル船舶ニハ每一箇年ノ契約ヲ以テ左記ノ噸數獎勵金ヲ支給ス

- 一、十二箇月以上海上外國貿易又ハ遠洋ノ漁業ニ従事セル船舶總噸數一噸ニツキ 五弗
 - 一、同上九箇月以上十二箇月未滿 總噸數一噸ニツキ 四弗
 - 一、同上六箇月以上九箇月未滿 總噸數一噸ニツキ 二弗五十仙
- 噸數獎勵金ヲ受クベキ船舶ハ左ノ束縛ヲ受ク
- 一、何時ニテモ國防又ハ公務ニ従事スベキコト

一、郵便物無貨運送

- 一、船員ノ六分ノ一ハ米國ノ國民タルベキコト
- 一、船員ノ八分ノ二(一九〇七年ヨリ)ハ海軍豫備タルベキコト
- 一、大修繕及ビ小修繕ハ止ムヲ得サル場合ヲ除キ總テ米國ニ於テ爲スベキコト

○郵便物運送助成金

命令航路ノ大要左ノ如シ

- 一、大西洋岸ヨリアラヅルニ至ル航路
 - 使用船舶速力十四節以上助成金年額
 - 毎月一回 一五〇〇〇弗以内
 - 二週一回 三〇〇〇〇弗以内
- 二、大西洋岸ヨリウルグエー及ビアルゼンチンニ至ル航路
 - 速力十四節以上助成金年額
 - 毎月一回 一八七五〇〇弗以内
 - 二週一回 三七五〇〇〇弗以内
- 三、大西洋岸ヨリ南阿ニ至ル航路
 - 速力十二節以上助成金年額
 - 毎月一回 一八七五〇〇弗以内
 - 二週一回 三七五〇〇〇弗以内

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二七八)

四、メキシコ灣ヨリブラジルニ至ル航路

速力十二節以上助成金年額

毎月一回 一三七五〇〇弗以内

二週一回 二七五〇〇弗以内

五、メキシコ灣ヨリキューバ島ニ至ル航路

速力十四節以上毎週二回

助成金年額 七五〇〇〇弗以内

六、メキシコ灣ヨリ中央亞米利加ニ至ル航路

速力十二節以上毎週一回

助成金年額 七五〇〇〇弗以内

七、メキシコ灣ヨリメキシコニ至ル航路

速力十二節以上毎週一回

助成金年額 五〇〇〇〇弗以内

八、太平洋岸ヨリ布哇經由日本清國比律賓ニ至ル航路

速力十六節以上助成金年額

毎月一回 三〇〇〇〇〇弗以内

二週一回 六〇〇〇〇〇弗以内

九、太平洋岸ヨリ日本清國比律賓ニ至ル航路

速力十三節以上助成金年額

毎月一回 二一〇〇〇〇弗以内

二週一回 四二〇〇〇〇弗以内

十、太平洋岸ヨリメキシコ、中央亞米利加、パナマニ至ル航路

速力十二節以上二週一回

助成金年額 一二〇〇〇〇弗以内

前記諸補助金ノ支出豫算額

一五〇〇〇〇弗

海軍豫備保留金

噸數獎勵金

汽船 二〇三八七一噸ニ對シ 一〇一九三五五弗

帆船 三五〇〇〇噸ニ對シ 一〇二五〇〇〇弗

遠洋漁船 五〇〇〇噸ニ對シ 二〇〇〇〇〇弗

郵便物運送補助金

二六六五〇〇弗

○噸稅

五〇五九三五五弗

前記補助金ニ充テシガ爲メ新ニ噸稅ヲ外國船ニ課ス其割合左ノ如シ

一、北米、中央亞米利加、西印度、パナマ(Bahama)、ベニヌエダ(Bermuda)諸島、カリビアン海ニ面スル南

米諸港、ニウファウンドランドヨリ入港スル諸船舶ニハ登簿噸數一噸ニツキ八仙(一年ヲ通

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二七九)

シ八十仙ヲ限ル)

一、前記以外ノ諸港ヨリ入港スル船舶ニハ一噸ニツキ十六仙(二年ヲ通ツ一弗六十仙ニ限ル)即國民ハ何等負擔スル所ナク保護政策ヲ樹立シ得ベシト云フ勘定ナリ然レモ全然國庫ノ歳入ヲ割カズシテ前記補助金ヲ支出シ得ベシトハ何人毛想像セザル所ニシテ且ツ噸税ノ賦課ハ結局運賃ヲ高メ運送貨物ノ價格ヲ高ムルヲ以テ消費者ハ之ガ負擔ヲ免ルコトヲ得ザルベシ

モルガン合
同ノ沿革

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

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

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

所屬船舶

キ其資本社債等左ノ如シ
 六分利優先株 六〇,〇〇〇,〇〇〇弗
 一割配當制限普通株 六〇,〇〇〇,〇〇〇弗
 四分五厘利社債 五〇,〇〇〇,〇〇〇弗
 又所屬會社及ビ船舶噸數ハ

| 會社 | 國籍 | 隻數 | 總噸數 |
|-------------------------|----|-----|---------|
| ホワイトスター | 英 | 三二 | 三五三,八〇二 |
| フレデリック、レーラント | 英 | 四二 | 二三七,一一八 |
| アリチツシユ、アンド、ノース、アトランチツク | 英 | 一一 | 七〇,七六二 |
| インターナショナル、マーカント、マイル、マリン | 英 | 八 | 六三,三九四 |
| アトランチツク、トランスポート | 英 | 八 | 三九,七八六 |
| ナシヨナル | 英 | 四 | 二六,四六五 |
| ドミニオン | 英 | 三 | 一八,六三六 |
| アトランチツクト、ランスポート | 米 | 四 | 三、六五四 |
| マメリカン | 米 | 八 | 七七,〇四〇 |
| 計 | 白 | 四 | 二四,七一五 |
| | | 一二四 | 九四三,三七二 |

| | | |
|--------|-----|---------|
| レツドスター | 計 | 平均船齡十一年 |
| | 白 | |
| | 四 | |
| | 一二四 | |
| | | 九四三,三七二 |

各汽船會社買收價格ノ標準ハ一九〇〇年度純益金ノ十倍ニシテ彼、ホワイトスター線株主ノ如キハ每千磅拂込ミノ株ニ對シ

現金 四一四三磅一八志三片
 優先株 六七一三磅 一志四片
 普通株 三三五六磅一〇志八片
 計 一四,二一三磅一〇志三片

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

F.P.vol. 991
 " " 592
 " " 017

「ハーランド
ドウルフ」
造船所トノ
協約

獨逸汽船
ノ契約

F.P.vol.
994
" 1005
萬國商船會
社營業ノ成
績

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二八四)

モルガンハ英國屈指ノハーランドエンドウルフ(Harland and Wolff)造船所ト十年間ノ期限ヲ以テ英國ニ於ケル新造船及ビ大修繕ノ工事ハ凡ベテ同造船所ニ委託スベク之ニ對シ同造船所ハ合同會社ノ注文ニテ年一杯ナル限リハ漢堡亞米利加線ヲ除クノ外合同會社ノ承諾ナクシテ一切他會社ノ船舶ヲ建造セザル義務ヲ負ヒ特別報酬トシテ同造船所ハ新造船ニ對シ製造原價ノ五分汽機汽鐘取替工事ニ就キ一割修繕及ビ模様替ニ就キ一割五分ノ手数料ヲ得ルコトナレリ又モルガンハ北獨逸ロイド漢堡亞米利加ニ會社ト營業ノ同盟ヲ約シ後者ハ獨立ヲ維持シ其總資本金ノ四分ノ一ニ對スル利益配當ヲ合同會社ニ支拂ヒ合同會社ハ之ニ酬ユルニ同一資本金額ニ對シ年六分ノ利子ヲ支拂ヒ其他寄港地及ビ寄港度數ノ制限船客運賃ヲ合同勘定ト爲ス等ニ就キ規約スル所アリタリ萬國商船會社ノ營業成績ハ左記損益勘定表ニ就テ之ヲ觀ルベシ

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

| | | |
|------|------------|------------|
| 雜收入 | 九二〇,〇八五 | 一,三五九,六六四 |
| 總支出 | 二八,八四六,九九三 | 三一,〇三七,四二〇 |
| 差引利益 | 二七,〇四〇,五八六 | 二七,〇三六,八九八 |
| | 一,八〇六,四〇七 | 四,〇〇〇,五二二 |

別ニ經常費

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

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

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二八五)

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

丙 獨逸

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

ビスマルクノ海運補助法 H.S.S. 18

| 東亞線 | | 濠洲線 | |
|-------|-------|----------|--------|
| 日清 | 日本 | 日清 | 日本 |
| 運送貨物 | 運送貨物 | 獨逸產輸出品價格 | 輸入品價格 |
| 一八八八年 | 一八八八年 | 一八八五年 | 一八八五年 |
| 一八八九年 | 一八八九年 | 一八九五年 | 一八九五年 |
| 千噸 | 千噸 | 千馬克 | 千馬克 |
| 二四 | 三四 | 一六、八〇〇 | 九四 |
| 七五 | 七七 | 四、五〇〇 | 二〇〇 |
| | | 二六、〇〇〇 | 七七八〇 |
| | | 二二、四〇〇 | 一一八四八〇 |
| | | 五、八〇〇 | 九〇八〇 |

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

今一八九七年ニ於ケル同國命令航路ノ摘要ヲ左ニ掲グ

| 受命者 | 航路 | 毎年航海度 | 毎年航海哩數 | 使用船舶數 | 每船最小登簿噸數 | 速力 | 補助金 | 海哩補助金 |
|----------|--------------------------------------|-------|--------|-------|----------|------|--------|-------|
| | | 千海里數 | 千海里數 | 千噸數 | 噸 | 節 | 馬克額 | 馬克額 |
| 北獨逸ロイド | (1) Bremenhaven-Shanghai | 13 | 300 | 5 | 4.5 | 12 | 17.90* | 4.56 |
| | (2) Hongkong-Yokohama | 13 | 44 | 1 | 1.5 | 11.5 | | |
| | (3) Singapore-New Guinea | 6 | 48 | 1 | 1.5 | 9 | | |
| 獨逸東亞弗利加線 | (4) Bremenhaven-Sydney | 13 | 340 | 5 | 3.0 | 11.5 | 2.300 | 6.75 |
| | (5) Hambwg-Natal | 13 | 230 | 4 | 2.2 | 10.5 | | |
| | (6) Dar es Salam-German E. A. Ports. | 13 | 15 | 1 | .5 | .5 | | |
| | (7) Mozambiqu-Portugese Coast Ports. | 13 | 19 | 1 | .5 | | | |

*内九〇、〇〇〇馬克ハ地中海接續線ノ補助金トス

其後獨逸政府ハ銳意東亞貿易ノ發展ニ力ヲ盡サント欲セシモ北獨逸ロイド會

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

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

一、關稅ノ免除

二、鐵道特別賃率

三、通シ船荷證券

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

關稅ノ免除

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

H.S.S. 91

鐵道特別貨率

券通ノ船荷證

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

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

又 獨逸内部ノ工業地ヨリ 東亞弗利加並ニレヴァント (Levant) ニ向ケ 輸出貨物ニ對シ 國有鐵道ハ 特別低廉ナル運賃ヲ課シ 通シ 船荷證券 (Through Bill of Lading) ヲ發行シ之ヲ 獨逸東亞弗利加線又ハ 獨逸レヴァント線ノ船舶ニヨリ 運送セシムル方法アリ 海陸通シ 運賃ハ 前者ニ在リテハ 一八九五年後者ハ 一八九〇年以來 實施セリ而シテ 此通シ 運賃率ハ 直接獨逸諸港向ケノ海上運賃ニ比シ 低廉ナリト云フ 又レヴァント線ハブルカリヤ國ヨリ 年額十二萬法ノ補助金ヲ受ケ且ツ 土耳其ブルカリヤ兩國ノ鐵道ヲシテ 通シ 荷物ニ 特別貨率ヲ課セシムル特約ヲ

ナセリ而シテ 南亞戰役以前ニ在リテハ 獨逸ヨリ トランスヴァール (Transva) 行通シ 荷物ハ デラゴア灣鐵道ヲ利用シ之ヲ ケープタウン 經由 英領鐵道ノ便ニヨル運賃ニ比シ 遙ニ 低廉ナリシト聞ク 尤モ 英國並ニ 歐洲大陸諸港ヨリ 亞弗利加ニ至ル 海上運賃ハ 各汽船會社間ニ 運賃同盟ヲ作ルガ故 獨逸船ノミ之ヲ 低減スルコトヲ 得ザルハ 明ナリ故ニ 獨逸通シ 運賃ノ 低廉ナルヲ 知ラント 欲セバ 獨逸内地ヨリ 輸出港ニ至ル 鐵道貨率ト 英國内地ヨリ 輸出港ニ至ル 鐵道貨率トヲ 對照セザルベカラズ 左表ハ 其一班ヲ 伺フニ 便ズ

| 品名 | 英 | | 獨 | | 逸 | |
|------|--------------------------|------------------|-----------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| | 建造地及輸出港 | 距離 kilometres | 建造地及輸出港 | 距離 kilometres | 東亞弗利加 Tariff | レヴァント Tariff |
| 鐵道軌條 | Birmingham/ Liverpool | 156 | Oldenburg/ Hamburg | 160 | 3/1 | 3/2 |
| | Leicester/ (Husgow) | 524 | Wronke/ Hamburg | 504 | 1/10 | 7/10 |
| | Birmingham/ London | 179 | Flensburg/ Hamburg | 179 | 4/2 | 4/1—4/9 |
| 鐵 器 | Manchester/ Bristol | 282 | Berlin/ Hamburg | 279 | 8/7 | 4/1 |
| 木箱製品 | | | | | | |

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

獨逸船舶ノ盛衰ハ左表ニヨリ明ナリ

| 年次 | 汽船 | | 帆船 | | 合計 | |
|------|------|------|------|-----|------|------|
| | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 | 隻數 | 噸數 |
| 一八七一 | 一四七 | 八一 | 四三七 | 九〇 | 四五七 | 九八二 |
| 一八七七 | 三一八 | 一八〇 | 四四九 | 九二二 | 四八〇 | 一一〇三 |
| 一八八三 | 五一五 | 三一 | 三八五 | 九一五 | 四六七〇 | 一一二六 |
| 一八八五 | 六五〇 | 四一三 | 三六〇七 | 八八〇 | 四二五七 | 一一九四 |
| 一八八六 | 六六四 | 四二〇 | 三四七一 | 八六一 | 四一三五 | 一一八二 |
| 一八九〇 | 八九六 | 七二三 | 二七五七 | 七〇九 | 三六五三 | 一四三三 |
| 一八九六 | 一一二六 | 八八九 | 二五五二 | 五九七 | 三六七八 | 一四八七 |
| 一九〇〇 | 一三九〇 | 一三四七 | 二四九三 | 五九三 | 三八八三 | 一九四一 |
| 一九〇一 | 一四六三 | 一五〇六 | 二四九六 | 五八六 | 三九五九 | 二〇九三 |

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

ニ過ギズ現今ト雖ヘ其割合六分ヲ出デザルベシ而シテ獨逸諸港ヲ出入セル總船舶ノ内獨逸船ハ一八八〇年ニ三割九分餘ニ過ギザリシガ一九〇〇年ニハ五割九分餘ヲ占ムルニ至レリ要スルニ獨逸政府ノ支出スル直接補助金ハ航走噸數ニ割當テレバ英國政府ノ助成金ヨリモ少額ニシテ別ニ受命者ニ嚴重ナル監督ヲ附シアルガ故ニ補助金ト海運ノ發達トハ深キ因縁ヲ存セズ而シテ其獨逸ロイド會社及ビ漢堡亞米利加線ノ繁榮ヲ極ムルニ至リシハ米國渡航ノ移民運送業ニ在リ又一般海運業ノ進歩ハ一八八〇年以來ノ獨逸工業界ノ驚クベキ繁榮並ニ國家ノ間接補助等ニ重ヲ措カザルベカラズ其他造船所並ニ船舶ニ使

用セラル、労働者船員ノ賃銀給料低廉ナルコト船舶ニ關スル行政上ノ制限束縛法ナキコト、港灣ノ修築船渠ノ設備行届ケルコト一般海事志想ノ普及セルコト等ハ孰レモ獨逸海運業ガ比較的短日月ニ成效ヲ致セル原因タリ特ニ獨逸今帝ハ獨リ親ラ快艇ヲ走ラスニ熱心ナル海員タルノミナラズ常ニ銳意獨逸海軍及ビ商船ノ擴張改良ヲ主張セラル、有力ナル論者ニシテ獨逸資本家又ハ實業家ノ中殊遇ヲ受クルコトハ海運ノ發達ニ貢獻セル人々ニ若クハナシ現ニ一九

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

丁、佛 國

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

一八九三年ノ法律
H.S.S. 43
造船獎勵法

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

航海獎勵法

又航海獎勵金ノ制度ハ

- 一 汽機汽罐等 百基ニ付キ 一五法
- 一 總噸數一〇〇噸以上ノ佛國新造汽船總噸數一噸ニ付キ航走一〇〇〇海哩毎に一、一〇法
- 一 法木製ハ年々六參銅鐵製ハ四參ヲ遞減ス
- 一 總噸數八〇噸以上ノ佛國新造帆船總噸數一噸ニ付キ航走一〇〇〇海哩毎に二、七〇法
- 一 木製ハ年々八參鋼鐵製ハ六參ヲ遞減ス
- 一 海軍省ノ認可セル設計ニ依リ建造セラレタル汽船ニハ前項ノ二割五分増ヲ支給ス

造船及ビ航海獎勵金支拂高左ノ如シ

| 計 | 一八九三年 | 一八九六年 | 一八九九年 | 一九〇〇年 |
|-------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 造船獎勵金 | 二、一一二 <small>千法</small> | 四、一〇六 <small>千法</small> | 七、〇六四 <small>千法</small> | 九、二九六 <small>千法</small> |
| 航海獎勵金 | 六、〇七一 | 九、五七四 | 一三、二四五 | 一五、二八七 |
| 計 | 八、一八四 | 一三、六八〇 | 二〇、三二〇 | 二四、五八四 |

法律ノ欠點

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

| 國名 | 一九〇〇年造船 | 一九〇一年造船 |
|----|--------------------------------|---------------------------------|
| 佛國 | 汽船總噸數 一九、八九四 帆船總噸數 九六、八六四 | 汽船總噸數 五二、九一五 帆船總噸數 一二四、六二八 |
| 英國 | 汽船總噸數 一、四三二、六〇〇 帆船總噸數 九、八七一 | 汽船總噸數 一、五〇一、〇七八 帆船總噸數 二二、六六一 |
| 獨逸 | 汽船總噸數 一九五、五一八 帆船總噸數 八、八一三 | 汽船總噸數 二〇八、七三四 帆船總噸數 八、一〇九 |
| | 帆船總噸數ノ割合 | 帆船總噸數ノ割合 |
| | 八割 | 七割 |
| | 七厘 | 一分 |
| | 四分 | 五分 |
| | | 四分 |

汽船ノ建造ニ就キテハ當時佛國ノ三大造船所内々結託シテ船價ヲ騰メ(平均總噸ニ付キ英國船ハ三〇〇法ヲ要セリ)終ニハ船價ニ航海獎勵金ヲ加算シ以テ兩獎勵金ヲ懷ニ佛國船ハ四二〇法ヲ要セリ)終ニハ船價ニ航海獎勵金ヲ加算シ以テ兩獎勵金ヲ懷ニスルニ至レリ且ヤ佛國造船者ハ建造ニ長時日ヲ要シ(英國ニテハ九箇月ヲ要スル船ニ至レバ船主ハ勢運賃ヲ高メザルヲ得ザルニ至リ世論ハ却テ外國建造船舶ニ獎勵金ヲ下附スルノ利益ナルニ傾ケリ)

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

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

一九〇二年ノ法律

航海獎勵金 H.S.S. 59

一九〇二年從前ノ航海獎勵法ノ不備ヲ改正ス其要點左ノ如シ

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

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

總噸數三、〇〇〇噸以上ノ汽船ハ三、〇〇〇噸ヲ超過スル毎百噸(數ハ百噸未満ノトス)ニ付キ一參ヲ減ス然レドモ初年ニ受クル獎勵金ノ割合七、〇〇〇噸以下ノモノハ一、五〇法七、〇〇〇噸以上ノモノハ七、五參ヲ下ルベカラズ

一 帆船 初年ニハ一七〇法次ノ四年間ハ二參ヲ遞減シ第二次ノ四年間四參第三次ノ四年間八參ヲ遞減ス

總噸數八〇〇噸以上ノ帆船ハ其八〇〇噸ヲ超過スル毎百噸(數ハ百噸未満ノトス)

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

艦裝獎勵金

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二九八)

ニ付キ一〇參ヲ減ス但シ初年ニ受クベキ獎勵金ノ割合五〇參ナ下ルベカラ

一 佛國船主ガ我國建造ノ總噸數一〇〇噸以上船齡十五年未滿ノ鐵鋼汽船ヲ所有シ之ヲ遠洋(Navigation au Long Course)又ハ國際沿岸貿易(Cabotage International)北極圈以下ノ歐洲諸港其他ニ使用スル時ハ艦裝獎勵金(Compensation d'armement)トテ一箇年三百日ヲ限り使用日數ニ照シ左ノ割合ニテ獎勵金ヲ下附ス

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

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

一 航海艦裝獎勵金ノ五分ハ乗組海員ノ給料ニ準シ配當スベシ

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

一 佛國建造ノ汽船ニ限り毎航海下附セラルベキ航海又ハ艦裝獎勵金ノ孰レカヲ選擇シ得ベシ但艦裝獎勵金ヲ受ケント欲セバ遠洋航海ニ在リテハ一年三五〇〇〇海哩國際沿岸

貿易ニ在リテハ二五〇〇〇海哩以上ヲ航走セザルベカラズ

一 本法ノ特典ヲ受クベキ船舶ハ汽船五十萬噸(內二十萬噸ハ外國建造汽船タルヲ得)

帆船十萬噸ヲ限リトス

艦裝獎勵金ノ制度ハ蓋船主側ノ主張ノ稍貫徹シタルニヨルナルベケレトモ同一噸數ノ外國建造汽船ト内國建造汽船トノ受クベキ獎勵金額ヲ比較スルニ假ニ總噸數五〇〇〇噸ノ新造汽船トセバ前者ハ年々五七〇〇〇法都合十五箇年ニ八五五〇〇〇法ヲ受クルニ過ギザレドモ後者ハ初年ニ於テ四七五〇〇〇法以降遞減シテ十五箇年ニ受クベキ獎勵金合計四七二四〇〇〇法即前者ノ約六倍ノ巨額ニ達スベシ而シテ大藏大臣ノ豫算ニヨレバ新法令ノ實施ニヨリ國庫ノ負擔トナルベキ航海獎勵金艦裝獎勵金共年額約千七百乃至千八百萬法ニ達スベク造船獎勵金額ハ從前ノ儘ニシテ約一千萬法ヲ要スベキ筈ナリ然リ而シテ未ダ統計ノ徵スベキモノナキヲ以テ新法令ノ佛國海運ニ及ボセル結果ヲ論ズル能ハザルモ思フニ佛國造船所ハ多忙ヲ極メ尋テ船舶ノ供給過多ニヨリ運賃ノ下降ヲ來シ船主ノ收支相償ハザルニ至リ其海運ハ復モトノ不振ニ歸ルニ庶幾ランカ

H.S.S. 66

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(二九九)

郵便助成金

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

一、紐育、西印度、墨西其航路

本航路ハ一八六四年後、コンバネー、ゼエネラール、トランスアトランチック (Compagnie Générale Transatlantique) ノ受命セル郵便線ニシテ一八七三年以前ニ於ケル

11,556,68

助成金、航海度數等ノ摘要左ノ如シ

| 航路 | 一年間航海度數 | | 一年間航海哩數 | | 助成金ノ割合 |
|---------------------|---------|-----|---------|-------|--------|
| | 千海里 | 千海里 | 千海里 | 千海里 | |
| 甲、ハイブル紐育間 | 一六 | 二六 | 一六五 | 三、一七〇 | 一九、二一 |
| 乙、セント、ナザール、ダエラクルーズ間 | 一 | 二 | 一八九 | 三、四五 | 一八、二一 |
| 及支線 | 四 | 二 | 一六二 | 三、〇七 | 一八、九四 |
| 丙、セント、ナザール、アスピノラル間 | 九 | 二 | 一六二 | 三、〇七 | 一八、九四 |

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

一八八六年新ニ政府ト十五箇年間請負契約ヲ訂結シ其結果甲線ヲ每週一回ノ航路トシ助成金年額五四八〇〇〇(一海哩一六、五三法)ニ増額シ最小噸數五〇〇噸平均速度力十五節以上ノ船舶ヲ使用スベキ制限ヲ受クルニ至レリ是畢竟大西洋ノ航海ニハ外國郵便船ノ競争多キガ故ニシテ政府ハ更ニ會社ニ巨大快速力ノ汽船ヲ新造セシメンガ爲メ平均速度力十五節以上ヲ出セル汽船アラバ總噸數一噸ニ付キ十分ノ一節毎ニ十二法ノ速度獎勵金年額一、二〇〇、〇〇〇法ヲ限ルヲ下附スルニ至リシカバ會社ノ甲線ニ對シテ受クベキ補助金毎年六、四四〇、〇〇〇法(一海哩二二、四七法)ノ巨額ニ達セリ

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

六八〇〇〇〇法トナレリ

二、アルジェリア、チュニス、モロッコ航路

本航路ハ分テ左ノ七線トス

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

受命會社ハ左ノ三會社ナリ

- (1) Compagnie Générale Transatlantique
- (2) Compagnie de Navigation Mixte
- (3) Société Générale de Transports n^o Vapeur

助成金年額一、六〇〇〇〇〇法速力獎勵金年額四〇〇〇〇〇法トス

三、コルシカ島航路

H.S.S. 71

本郵便航路ハ左ノ二會社之ニ從事シ助成金額ハ三五五〇〇〇法トス

Compagnie Générale Transatlantique

Compagnie Fraissenet

四、地中海及ビ黒海航路

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

五、印度清國日本航路

本航路ハ幹線トシテ馬耳塞、柴根、香港、上海、橫濱線(使用船舶平均速力十三節以上)ト外ニ支線トシテコロンボ、印度諸港間新嘉坡、バタビヤ間等ノ線(使用船舶平均速力十一節半以上)アリ孰レモ「エム」會社ノ從事スル所ニシテ助成金年額六〇八五〇三二法(一海哩一〇、三三三法)ヲ下附セララル

六、濠洲航路

「エム、エム」會社ノ從事スル所ニシテ(使用船舶平均速力十四節以上)助成金年額三、一〇七、九三六法(一海哩一〇、三三三法)ヲ下附セララル

七 亞弗利加航路

本航路ヲ分テ東亞弗利加及ビ印度洋線ト西亞弗利加沿岸線トス前者ハ「エム、エム」會社之レニ從事シ平均速力十二節以上ノ船舶ヲ使用シ助成金トシテ一、九二四、六四〇法(一海哩六、六七法)ノ下附ヲ受ケ後者ハ「Chargens Rennis 及ビ「Compagnie Fraissinet」ニ會社之ニ從事シ平均速力九節以上ノ船舶ヲ使用シ助成金トシテ五〇〇、八五〇法ノ下附ヲ受ク

八 カレドニア航路

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

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

全汽船一、〇六八、〇三六噸ノ内被保護會社ニ屬スルモノノ左ノ如シ

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

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

スール
タックス、
ダント
ロボー

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策 (三〇六)

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

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

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

| 年次 | 佛國船舶輸出品價格 | | 佛國船舶輸出品價格 | | 佛國船舶輸出品價格 | |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 對全輸入品ニ對スル割合 | 對全輸出品ニ對スル割合 | 對全輸入品ニ對スル割合 | 對全輸出品ニ對スル割合 | 對全輸入品ニ對スル割合 | 對全輸出品ニ對スル割合 |
| 一八九〇 | 四四四 | 九四九 | 九四四 | 九、二五四 | 三、一九 | 三、一九 |
| 一八九二 | 四〇七 | 四九八 | 九〇五 | 八、四五五 | 三、八〇 | 三、八〇 |
| 一八九四 | 三九八 | 四九一 | 八九〇 | 七、六二五 | 三、三七 | 三、三七 |
| 一八九五 | 三八六 | 五〇〇 | 八八七 | 八、五三一 | 三、〇五 | 三、〇五 |
| 一八九七 | 四二一 | 四九九 | 九二〇 | 九、五五一 | 三、〇三 | 三、〇三 |
| 一九〇〇 | 五一〇 | 五二七 | 一、〇三七 | 九、〇一一 | 二、八八 | 二、八八 |
| 一九〇一 | 五六四 | 五四六 | 一、一一〇 | 九、九九四 | 三、一九 | 三、一九 |

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策 (三〇七)

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

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

戊伊太利

一九〇〇年
以前ノ沿革

H.S.S. 96

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

ルニ過ギズ又石炭輸入獎勵金ノ支出ハ九十三萬リールニ止マリ輸入高年々減少シ來レリ
 一八九六年從前ノ造船獎勵法ヲ更ニ十箇年間實施繼續ニ決シ又航海獎勵金ノ割合ヲ増加シ同時ニ造船材料輸入税免除法ヲ復活セリ翌一八九七年度ノ支出額左ノ如シ

| | |
|-------------|--------------|
| 一 航海獎勵金 | 二〇四、三三九リール |
| 一 造船獎勵金 | 一二四、九七四リール |
| 一 造船材料輸入税免除 | 四四八、七三〇リール |
| 計 | 二、六一八、〇四三リール |

惡稅政策

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

一九〇〇年ノ法律

本ニ缺キ他方ニ前掲ノ如キ惡稅政策ノアルアリ海運ノ不振寧ロ憐ムベキ次第トス
 又伊太利ハ鐵石炭ヲ多數ニ產出セザルヲ以テ重要ナル造船國トシテ立ツベカラザルコト明カナルニ拘ハラズ政策其宜シキヲ失シタル結果單ニ獎勵金ヲ得ンガ爲メニ各造船所ノ繁榮ヲ來シ造船材料ノ價格上騰シ其品質ハ却テ劣等トナリシカバ巨額ノ補助ヲ受クルヨリモ英國建造ノ船舶ヲ買入レテ之ヲ回漕スルノ得策タル奇觀ヲ呈セリト云フ
 一九〇〇年從來ノ獎勵法ヲ改訂セリ其概要左ノ如シ

一 造船獎勵金

| 體 | 船 | 總噸數一噸ニツキ |
|-----------------|------|----------|
| 速力十二節以下ノ汽船 | 鐵鋼帆船 | 四五リール |
| 速力十二節以上十五節以下ノ汽船 | 鐵鋼帆船 | 五〇リール |
| 速力十五節以上ノ汽船 | 鐵鋼帆船 | 五五リール |

| | | |
|----|------------------|-------|
| 汽機 | 一馬力ニツキ | 一二、五〇 |
| 汽鐘 | 一クイントル(二二〇、四六英斤) | 九、五〇 |

一、航海獎勵金

建造後十五箇年未滿ノ汽船航走千海里ニツキ總噸數一噸毎ニ 四十サンナム
 製造後廿一年未滿ノ帆船航走千海里ニツキ總噸數一噸毎ニ 二十サンナム
 毎一年間ニ獎勵金ノ下附ヲ受クベキ船舶一艘ノ航走距離ノ制限左ノ如シ

| | |
|-----------------|----------|
| 速力十二節以下ノ汽船 | 三二、〇〇〇海哩 |
| 速力十二節以上十五節以下ノ汽船 | 四〇、〇〇〇海哩 |
| 速力十五節以上ノ汽船 | 五〇、〇〇〇海哩 |
| 帆船 | 一〇、〇〇〇海哩 |

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

郵便助成金

郵便物運送助成金ハ一八七七年「フロリヲ」ルバチノ「Tonio, Rubasino」一會社ノ合同

以來支給シ來リシガ現行支給年額ハ九五八二三四四リールニシテ内譯左ノ如シ

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

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

己露西亞

フロリヲ、
ルバチノ會社

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

| | |
|---|---------|
| 黒海汽船會社(Black Sea Navigation Co.) | 六五五〇八五 |
| 黒龍江汽船會社(Amur Navigation Co.) | 一八三三三二 |
| フエラドロフ汽船(浦鹽斯德)(Reuchoroff's Steamers) | 六〇〇〇 |
| 黒海ダニツプ汽船會社(Black Sea Danube S. S. Co.) | 三一三一八〇 |
| アルケエンシエルムルマン汽船會社(Archangel Murman S. S. Co.) | 二四一〇六〇 |
| ヘチヨラ汽船會社(Pechora 河) | 一〇〇〇〇 |
| グロトフ汽船 (Vナ河) | 四二二一四 |
| 黒龍江線補助 | 三五〇〇〇 |
| 義勇艦隊(Volunteer Fleet) | 六〇〇〇〇 |
| 蘇士運河稅轉償 | 一〇〇〇〇〇 |
| 小計 | 三〇八六〇七一 |
| 外ニ郵便物運送料助成金 | 六六四六八 |
| 黒龍江汽船會社 | 二八九三九〇 |
| コーカサスエンドマーキエリー汽船會社(裏海)(Caucasus & Mercurry Co.) | 三三九三八 |
| キアクタ會社(マイカル湖)(Kiahta Co.) | |
| 郵便助成金 | |

黒海汽船會社

義勇艦隊

一般船主ニ對スル補助法

グロトフ汽船(Giloeff) 五〇七三八
 小計 四四〇五三四
 合計 三五二六六〇五

黒海汽船會社ハ一八五六年ノ創立ニ罹ル大保護會社ニシテ政府ハ資本金ノ一部ヲ負擔シ船渠用敷地ヲ下附シ其助成金モ一時ハ年額百九十萬留ニ上リタルコトアリト云フ現在ノ資本一千萬留ニシテ船舶七十七艘十九萬噸ヲ所有シ其航路黒海諸港間アレキサンドリア、レヴァント、馬耳塞、浦鹽斯德等ニ及ブ

義勇艦隊ハ一八七七八年ノ戰役ニ際シ大衆ノ義捐金ヲ以テ成立シ幾多ノ盛衰ヲ經テ今日ニ至ル其東洋航路寄港地ハオデッサ、コンスタンチノーブル、ボートサイド、ペリム又ハエデン、コロンボ、新嘉坡、香港、長崎、浦鹽斯德、コルサコブスキ

|| (Kutsh Kovsky)アレキサンドロブスキー(Alexandrovsky)等ニシテ其組織ハ官立ニ近ク重役ハ政府ノ任命スル所ニシテ主宰者ハ海軍大臣ニシテ船員悉皆皇帝ニ隸屬ス

一般船主ニ對スル補助法ハ

一 蘇西運河稅ノ轉償

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

露領東洋諸港ヲ發着スル船舶ハ全額ヲ拂戻ス

其他ハ三分ノ二ヲ拂戻ス

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

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

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

最近獎勵法

其他最近ノ法令ニヨル獎勵法ハ左ノ如シ

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

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

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

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

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

リテハ株主孰レモ露國臣民タルヲ要ス

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

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

謂フベシ但大會社ノミ保護シテ所謂獨占ノ弊ニ陥ルコトハ慎マザルベカラズ

庚、埃地利及ビ匈牙利

一八九〇年埃地利匈牙利國船舶ノ營業稅及ビ所得稅ヲ免除スル補助法ヲ公布セシモ逐年海運業等ノ不振ヲ救ハンニ由サカリシヲ以テ翌年郵便物運送助成

金ノ制ヲ設ケ尋デ一八九四年一般獎勵法ヲ實施セリ
郵便物運送助成金ハ十節以上ノ船舶ヲ要スル航路ニハ一海哩ニ付キ七十「クロイサー」(Kreuzers)十節以下ノ航路ニアリテハ五十「クロイサー」ノ割合ニヨリ支給セラル受命者ハ一箇年分ノ助成金ヲ政府ニ供託スルノ定メナリ而シテ獨リ「オ

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

合左ノ如シ

- 一、アドリア海及ビ地中海航路
 - 使用船舶平均速力 十一節半以上 一海哩ニツキ 三フロリン五十五クロイサー
 - 同 十節以上 同 二フロリン 四十クロイサー
 - 同 九節以上 同 一フロリン 八十クロイサー
 - 一、大洋航路
 - 使用船舶平均速力 十一節以上 一海哩ニツキ 二フロリン八十クロイサー
 - 一ツリエスト(Trieste)サントス(Santos)航路 一海哩ニツキニフロリン
 - 一、其他ノ航路 一海哩ニツキ一フロリン七十クロイサー
- 同社ノ下附ヲ受クル助成金年額最大限ニ二百九十一萬フロリンナリト雖ヘモ政府ノ轉償スル蘇西運河稅亦些少ナリトセズ加之政府ハ造船費用トシテ一八八一年九月九二年一月九三年一月ノ三回ニ五十萬フロリン宛計百五十萬フロリンヲ貸下ゲ一九〇二年一月ヨリ起算シ滿五箇年間ニ償却ノ恩典アリ此他一八九〇年ヨリ九四年迄ハ營業及ビ所得稅ヲ免除シ又軍艦ト同様健康保證料領事館手数料ヲ免除セラル、特典アリ如斯同會社ハ政府ノ厚キ保護ヲ得クルト

噸數獎勵法

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

- 一、運賃ノ變更ハ商務大臣ノ認可ヲ受クベキコト
 - 一、船用燃料炭ハ年ニ二萬噸以上埃地利產ノモノヲ使用スベキコト
 - 一、戰時社船ノ徵發
 - 一、船舶職員ハ自國臣民タルベキコト
 - 一、一般獎勵法ハ一八九四年後十箇年間實施セラル、モノニシテ噸數獎勵金ト航海獎勵金トノ二種アリ
 - 噸數獎勵金ノ下附ヲ受ケントスル船舶ハ少クモ持分ノ三分ノ二以上自國臣民ノ所有ニ係リ建造後十五年以内ニシテ長航海ヲ爲ス船舶タラザルベカラズ
- 其割合ハ

| | | |
|------|-------|--------------|
| 鐵鋼汽船 | 一噸ニツキ | 六フロリン |
| 鐵鋼帆船 | 同 | 四フロリン五十クロイサー |

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策 (三一九)

ニシテ毎年五分宛遞減シ十五年目ニ至リ支給ヲ停止ス

自國造船所ノ建造ニ係ル鐵鋼船舶ニハ前掲ノ一割増又半以上自國産材料ヲ使

用セル時ハ二割五分増ヲ支給ス

沿岸貿易ニ従事スル船舶ハ航走毎百海里ニツキ一噸五クロイサーノ割合ヲ以

テ航海獎勵金ヲ下附セラル尤モ政府ノ助成金ヲ受クル定期汽船ト競争スル船

舶ハ此限ニアラズ

獎勵法ノ實施以來沿岸貿易船著シク増加セリト雖ヘモ運送セル貿易品價格却

テ逐年減少セルハ奇怪ノ現象ナリ而シテ貿易品運送船ノ内「ロイド」汽船會社ノ

船舶ハ所謂長航海汽船ノ大部ヲ占メナガラ全貿易品ノ半ヲ運送スルニ過ギズ

而カモ全補助金ノ八割ヲ收入ス即チ左ノ如シ

一、オーストリアンロイド會社ニ支拂タル助成金 二四二五〇〇磅

一、同上小包郵便運送料 五〇〇〇

一、アドリアチック海郵便運送料 一七二〇〇

一、噸數及ビ航海獎勵金 五八二八〇

結論

航海獎勵法

計

三二二九八〇磅

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

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

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

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

辛、其他諸國

和蘭本國ニテハ造船及ビ航海獎勵法ヲ採ラズ毎年郵便物運送ノ爲メニ若干ノ

和蘭ノ郵便
助成金

H.S.S.
139

助成金ノミヲ支給シ來リシガ其金高左ノ如シ

- 一、シーランド會社(Soomvaarntschappij Zeeland) 四四〇〇〇〇フロリン
- 本國及ビ英國間
- 一、西印度郵便船 (Koninklijke West. Indische Mail dienst) 四七〇〇〇フロリン
- 本國及ビ蘭領西印度諸島間
- 一、ネーデルラント會社(Nederland Co.) *二一〇〇〇フロリン
- アムステルダム、パタビア(Patavia)間
- 一、ロッテルダム、ロイド(Rotterdamsehen Lloyd) *二二二〇〇フロリン
- ロッテルダム、パタビア間 九一九〇〇フロリン

計 九一九〇〇フロリン

東印度政廳
ノ助成金

東印度政廳モ一八九一年以來東印度殖民地間ノ定期航海ヲ増進セシメンガ爲メ助成金ヲ下附シ來レリ其受命者ノ主要ナルモノヲ帝國汽船會社(Koninklijke Paketvaart Maatschappij)トシ一八九八年同會社ノ特定航路ニ對シ下附セラレタル助成金六四八、〇〇〇フロリンニ達セリ一〇九一年政廳ハ殖民地ノ利益ヲ増進セシメンガ爲メ同會社ヲシテ布哇、清國、日本間ニ四週一回ノ航路ヲ開カシメ補助

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

金トシテ最初ノ五箇年間ハ三十萬フロリン第二次ノ五箇年間ハ廿五萬フロリン第三次ノ五箇年間ハ廿萬フロリンヲ下附シ會社ノ純益拂込資本ノ五分ヲ超過スル時ハ超過額ノ五分ノ二ヲ政廳ニ上納シ殘額五分ノ三ハ拂込資本ノ四分ニ達スル迄會社ニ積ミ立テ殘額アレバ四分ノ三ヲ政廳ニ納メ四分ノ一ヲ會社ノ收入トシ順次下附セラレタル補助金ヲ償却スルニ至リ之ヲ止ム又使用船舶ハ和蘭船舶ナルヲ要シ無賃ニテ郵便物ヲ運送シ船長運轉士機關士ハ和蘭人タルヲ要シ船舶ハ何時ニテモ政廳ニテ買ヒ上グルコトヲ得ベキ條件ナリ布哇、清國、日本線ノ寄港地ハスーラバヤ(Sourabaya) サマラン(Samarang) バタビヤ香港、橫濱、神戸、厦門ニシテ爾後成績佳良ナリシカバ近年船舶ヲ増加シテ二週一回ノ航路トナサントノ計畫アリ

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

瑞典那威

H.S.S. 196

府ハ放任主義ヲ執リ以テ今日ニ至レリ今同國ノ貿易品搭載高ノ比例ヲ見ルニ一八九〇年ニハ蘭船三割ヲ占メ一九〇〇年ニハ二割五分ヲ占ムルニ過ギズ其振ハザルコト甚シトス

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

一、郵便物運送助成金

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

一、航海獎勵金

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

丁抹

丁抹政府ノ郵便物運送助成金支拂高一八九六七年ノ調査ニ依レバ左ノ如シ

11,515,145

一、本國、アイスランド (Iceland) 間年額

四〇、〇〇〇クロネー

一、本國瑞典間年額

八、七六〇クロネー

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

白耳義

11,515,145

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

一、北獨逸ロイド、同社東亞及ビ濠洲航路定期船ヲ寄港セシメ毎年八萬法

一、獨濠線

ヲ與フルノ外燈臺稅水先案内料ヲ轉價ス
往航ニハ毎四週一回復航ニハ年々六回以上十三回以内
寄港セシム

此最大補助年額三萬九千法

一、丁抹汽船會社

單ニ港稅燈臺稅ヲ免除ス

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

西班牙

西班牙ハ一八八七年ノ法律ニヨリ本國トキユバ(Cuba)ポトリカ(Porto Rico)比律

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

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

葡萄牙
Iss. 148
ブルガリヤ

造船獎勵法ノ實施以來汽船ノ増加見ルベキモノアリシト雖ヘ米西戰爭後稅
金ノ増徴商業ノ不振ニ由リ年ニヨリ著シク衰頹セル時代アリ而シテ此戰敗ノ
爲メ大汽船十八艘三萬噸以上ヲ失ヒシト雖ヘ却テ年來紛亂極マリナキ殖民
地ヲ米國ニ讓リ又比律賓諸島ノ代償トシテ受領シタル米金二千萬弗ヲ國內ノ
工業ニ投資シ殖民地ノ喪失ニヨリ一般政府國民ヲ刺激シ殖産興業ニ留意スル
コト、ナリ海運業モ爾來漸ク面目ヲ改メントス
葡萄牙ニテハ本國殖民地間ノ貿易ハ自國船ニ制限スルノ外アゾール線(Azores)
アルガープ線(Algarve)ギニア線(Guinea)ニ年額十八萬圓許ノ助成金ヲ下附ス
ブルガリヤ國ハブルガリヤ汽船會社ノ株式ノ四分ノ一ヲ所有シ年々拂込資本

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

壬、日 本

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

一、造船獎勵法

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

資格

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

獎勵金ノ割

造船獎勵金ノ割合左ノ如シ

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

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

| 造船者 | 竣工汽船 | | | 計畫汽船 | |
|-------------------|------|--------|--------|---------|-------|
| | 船數 | 總噸數 | 實馬力 | 獎勵金授與額 | 計畫總噸數 |
| 三菱合資會社長崎造船所 | 四 | 一六、〇四三 | 一三、七〇二 | 三八三、六七四 | 一 |
| 株式會社川崎造船所 | 三 | 二、九五〇 | 三、一〇五 | 六八、六四五 | 二 |
| 株式會社東京石川島造船所浦賀分工場 | 一 | 一、六〇〇 | 一、三六八 | 三八、八四〇 | 一 |
| 合計 | 八 | 一九、五九三 | 一八、一七五 | 四六〇、一六九 | 四 |

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

三十四年度ニ於ケル私立造船所ハ一六九箇所ニシテ同年中ニ建造セル船舶ハ汽船七七艘三二、三八五噸帆船六二艘五、一一八噸ニシテ之ヲ前年ニ比スレバ汽船ハ鋼製ニ於テ一一艘一七、〇九〇噸ヲ増シ木製ニ於テ一一艘ヲ減ジ噸數二、四六七噸ヲ増シ帆船ハ木製ニ於テ一〇艘八六一噸ヲ増加セリ即チ左ノ如シ

| 三十四年 | 前年ニ比シ増 | 造船所 | | 汽船 | | 帆船 | | 合計 | |
|--------|--------|-----|--------|----|-------|-----|--------|----|--------|
| | | 船數 | 總噸數 | 船數 | 總噸數 | 船數 | 總噸數 | 船數 | 總噸數 |
| 三十四年 | 一六九 | 七七 | 三二、三八五 | 六二 | 五、一一八 | 一三九 | 三七、五〇三 | 四 | 二〇、四一八 |
| 前年ニ比シ増 | 一六 | 一 | 一九、五五七 | 四 | 八六四 | 四 | 二〇、四一八 | | |

(造船獎勵法、同施行細則参照)

二航海獎勵法

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

船舶ノ資格

航海獎勵金ヲ下附セラルベキ船舶ハ左ノ資格ヲ具備スルヲ要ス

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

二、帝國ノ船籍ニ登録シタル船舶ナルコト

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

四、遞信大臣ノ定ムル規程ニ合格シタル船舶ナルコト

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

特ニ左ノ船舶ハ航海獎勵金ヲ受クルコトヲ得ズ

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

一、建造後十五箇年ヲ經過シタル船舶

一、帝國政府ノ命令航路ニ使用スル船舶

斯クテ獎勵金ヲ下附セラルベキ資格ヲ有スル船舶所有者ハ其船舶ニ對シ豫

獎勵金ノ割合

メ遞信大臣ノ認可ヲ受クベシ

航海獎勵金ノ割合ハ左ノ如シ

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

哩ニツキ金二十五錢

一、總噸數五〇〇噸ヲ増ス毎ニ其百分ノ十ヲ増給ス

一、最強速力一時間一節ヲ増ス毎ニ其百分ノ二十ヲ増給ス

一、總噸數六五〇〇噸以上又ハ最強速力一時間十八節以上ノ船舶ニ對シテハ總噸數六〇〇

〇〇噸又ハ最強速力一時間十七節ノ船舶ニ對スル割合ニヨリ支給ス

航海獎勵金計算ノ方法ハ建造後五箇年ヲ經過セザル船舶ニ對シテハ全額ヲ

支給シ五箇年ヲ經過シタル船舶ニ對シテハ一年毎ニ其百分ノ五ヲ遞減ス又

明治三十二年十月一日以後帝國船籍ニ登録セル外國建造ノ船舶ニハ航海獎

勵金ノ半額ヲ支給ス

航海哩數ハ各港間ノ最近航路ニヨリ計算スベキモノナレドモ帝國各港へ寄

港シ外國ニ發航スル船舶ニ在リテハ最終ノ寄港地ヲ起點トシ又外國ヨリ發

航シ帝國各港ニ寄港スル船舶ニ在リテハ最初ノ寄港地ヲ終點トシテ航海哩

計算方法

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

- 一、遞信大臣ノ命令ニ從ヒ相當ノ金額ヲ受ケテ公用ノ爲メニ使用セラル、コト
- 一、遞信大臣ノ命令ニヨリ航海修業生ヲ該船舶ニ乗組マシメ且ツ同大臣ノ定ムル手當ヲ支給スルコト
- 一、遞信大臣ノ許可ヲ受クルニ非ザレバ外國人ヲ本支店ノ事務員若クハ該船舶ノ職員ト爲スコトヲ得ズ尤モ外國ニ於テ死亡其他止ムヲ得ザル事項ニヨリ船舶職員ニ死亡ヲ生ジタルトキハ該地官廳ノ公認ヲ經テ之ヲ補フコトヲ得ベキモ此場合ト雖ヘモ船主又ハ船長ヨリ直ニ遞信大臣ノ許可ヲ請ハザルベカラズ
- 一、遞信大臣ノ命令ニ從ヒ該船舶ニ郵便吏員ヲ無賃乗船セシメ且ツ郵便物、小包郵便物郵便用品及ビ小包郵便用品ヲ無料ニテ遞送スベキコト(明治三十一年十月八日遞信省令第二十號航海獎勵法ニヨリ保護ヲ受クル船舶郵便物運送規則參照)
- 一、船主ハ航海獎勵金ノ下附ヲ受ケテ航海スル期間並ニ其航海ヲ終了セル日ヨリ三箇年間該船舶ヲ外國人ニ賣渡、貸渡、交換贈與、質入書入、スルコト能ハズ
- 一、右ノ外遞信大臣ハ船主ノ義務ニ關スル事項ニツキ直接ニ船主代人又ハ船長ニ命令ヲ下スコトヲ得ベシ(航海獎勵法、同施行細則參照)

明治三十四年度中航海獎勵法ノ規定ニヨリ航海獎勵認許證書ヲ下附セル汽船

及ビ同年度ニ支給セル獎勵金額左ノ如シ

| 船 | 數 | 總噸數 | 獎勵金給與額 |
|--------|----|--------|--------------------------|
| 三十四年度 | 一七 | 六〇、七八九 | 九〇六、二〇三 <small>円</small> |
| 前年ニ比シ増 | 五 | 一九、八七〇 | 二八二、五五八 |

ニシテ各汽船ノ同年度末航路ハ左ノ如シ

| 航路 | 噸數 | 總噸數 |
|--------------------|----|--------|
| 米國線 | 三 | 一四、四八二 |
| 孟買線 | 一 | 三、二三〇 |
| 清國線 | 五 | 九、一七六 |
| 南清、南洋、海峽殖民地地方及ビ米國線 | 一 | 三、七二三 |
| 南清及ビ海峽殖民地地方線 | 一 | 四、一二九 |
| 總計 | 十一 | 三四、七三〇 |
| 前年度ニ比シ減 | | 二、三四八 |

三、命令航路補助

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

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

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

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三三八)

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

日本郵船會社

命令航路補助金額左ノ通り (一) 日本郵船株式會社

| | | |
|-----------|------------------|---------------|
| 歐洲線 | 二、六七三、八九四、一八四 | 三三年一月—四二年十二月 |
| 米國線 | 六五四、〇三〇、〇〇〇 | 三四年十一月—四二年十二月 |
| 濠洲線 | 五二五、六五七、六〇〇 | 三四年四月一日—三九年三月 |
| 孟買線 | 一七八、七八五、一三三 | 三四年四月一日—三九年三月 |
| 小計 | 四、〇三二、三六六、九一七 | |
| 上海線 | 二五〇、〇〇〇 | |
| 北清線 | 一〇〇、〇〇〇 | |
| 韓國北清線 | 二五、〇〇〇 | 三八年十月—三九年九月 |
| 浦鹽線 | 二五、〇〇〇 | |
| 青森關線 | 五〇、〇〇〇 | |
| 神戶小樽線 | 一〇〇、〇〇〇 | |
| 以上逓信省命令航路 | 小計 四、五八二、三六六、九一七 | |
| 函館根室 | 四四、三四〇 | |
| 小樽稚內 | 四三、四七二 | |

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三三九)

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四〇)

| | | |
|-------|--------|-----------------------------|
| 根室網走 | 一七,一一二 | 三八年十月—三九年九月 (北海道廳命令) |
| 根室紗那 | 二二,四〇七 | |
| 函館小樽 | 二四,六五〇 | 三四年十月—三九年九月(五箇年) |
| 稚內網走 | 二八,三一四 | 三四年五月—三九年三月 |
| 冬季千嶋線 | 四,〇〇〇 | (北海道廳命令) |
| 基隆線 | 六〇,二〇〇 | 每年豫算提出(三八年豫算額) (臺灣總督府命令) |
| 小笠原嶋線 | 一五,四八〇 | 三八年四月—四〇年三月(東京府命令) |

以上地方廳命令航路 二五九,九七五〇〇^円
合計 四,八四二,三四一九一七

大阪商船會社

(二)大阪商船株式會社

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

以上逕信省命令航路 小計 三九一,八八六圓

大家商船合資會社

(三)大家商船合資會社

| | | |
|------|----------------------|----------------------------------|
| 臺灣航路 | 三二七,八九六 ^円 | 二九年五月以降每年豫算提出 (上記金額、三六年中ノ實算也) |
| 南清航路 | 二四六,五三八 | 三二年四月以降 同上 |

以上臺灣總督府命令航路 小計 五七四,四三四圓
總計 九六六,三二〇圓

大東汽船會社

(四)大東汽船株式會社

| | | |
|-------|----------------------|------------------------|
| 日本海航路 | 一四〇,〇〇〇 ^円 | 三四年四月—三九年三月 |
| 上海蘇州線 | 一七,六七二 | 三一年九月—三六年六月 |
| 上海杭州線 | 一一,五〇七 | |
| 蘇州杭州線 | 二七,六九四 | 三四年四月—三六年六月 (滿期後繼續) |

逕信省命令航路 計 五七,八七三圓

(五)東洋汽船株式會社

海上運送II第四章 海運政策II第一節 重要諸國ノ海運政策

(三四一)

東洋汽船會社

湖南汽船會社

各國汽船入港調

遞信省命令航路

香港桑港線

一〇一三八八〇圓三三年一月—四二年十二月

(六)湖南汽船株式會社

三六〇〇〇圓 遞信省利子補給

以上遞信省命令航路 合計

六,二二二,〇〇五,九一七

地方廳命令航路 合計

八三四,四〇九,〇〇〇

總計

七,〇五六,四一四,九一七

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

日清戰役後日本汽船ノ確實ナル增加ハ一章ニ詳述セルガ如シ今左ニ開港場ニ入港セル諸國汽船ノ總航數概數ヲ掲グ

| 國名 | 明治三六年 | 明治三五年 | 明治三三年 | 明治三二年 |
|-----|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 日本船 | 五,一〇〇 <small>百隻</small> | 四,三〇〇 <small>百隻</small> | 三,四〇〇 <small>百隻</small> | 〇,三〇〇 <small>百隻</small> |
| 英國船 | 四,七〇〇 | 四,一〇〇 | 三,七〇〇 | 〇,六〇〇 |

各國汽船搭載貨物價格

又其輸出入貿易額ヲ諸國汽船扱高ニ分タバ左ノ如シ但概數ノミヲ示ス

| 國名 | 輸 出 額 | | | | 輸 入 額 | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 三六年 | 三五年 | 三四年 | 三三年 | 三六年 | 三五年 | 三四年 | 三三年 |
| 獨逸船 | 一,三〇〇 | 〇,九六〇 | 一,二〇〇 | 一,〇〇〇 | 〇,二〇〇 | 〇,〇九〇 | 〇,〇二〇 | 〇,〇二〇 |
| 米國船 | 〇,三三九 | 〇,三三五 | 〇,二八〇 | 〇,二七一 | 〇,二七 | 〇,〇三 | 〇,〇三 | 〇,〇三 |
| 那威船 | 〇,二二一 | 〇,二二一 | 〇,二五〇 | 〇,二九 | 〇,〇七 | 〇,〇七 | 〇,〇七 | 〇,〇七 |
| 露國船 | 〇,一九 | 〇,一九 | 〇,二六 | 〇,二七 | 〇,二七 | 〇,二七 | 〇,二七 | 〇,二七 |
| 佛國船 | 〇,二二 | 〇,二二 | 〇,二五 | 〇,二九 | 〇,二九 | 〇,二九 | 〇,二九 | 〇,二九 |
| 獨逸船 | 八,九 | 八,三 | 八,一 | 一,〇八 | 一,〇八 | 一,〇二 | 一,〇二 | 一,〇二 |
| 英國船 | 一,一四 | 一,〇五 | 九三 | 一〇六 | 九七 | 八六 | 八六 | 八六 |
| 米國船 | 四,一 | 三,三 | 四,二 | 三,八 | 三,六 | 三,三 | 三,三 | 三,三 |
| 佛國船 | 一,六 | 一,一 | 一,八 | 一,八 | 一,六 | 一,六 | 一,五 | 一,五 |
| 那威船 | 五,五 | 三,三 | 二,二 | 九,六 | 三,六 | 一,五 | 一,五 | 一,五 |

| | | | | | | |
|-------|----|----|----|----|-----|-----|
| 露國船舶 | 一、 | 二、 | 一、 | 二、 | 〇、八 | 〇、二 |
| 奧地利船舶 | 三、 | 三、 | 四、 | 六、 | 四、 | 一〇、 |

F. P. vol. 1130

航海獎勵法ノ失敗

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

又命令航路ノ内ニハ郵便物運送ヲ主眼トスルモノアリ臺灣小笠原島等ノ邊境

歐洲航路、兩米國航路、ハ補助ノ理路、由存セズ

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

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

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

結
 論

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

明治三十七年調査

| 船會社 | 5000噸以上 | | 3000/5000噸 | | 1000/3000噸 | | 300/1000噸 | | 300未満 | | 總計 | 割合 |
|---------|---------|---------|------------|--------|------------|---------|-----------|--------|-------|-------|-----|-------|
| | 艘數 | 總噸數 | 艘數 | 總噸數 | 艘數 | 總噸數 | 艘數 | 總噸數 | 艘數 | 總噸數 | | |
| 郵船會社 | 19 | 114,990 | 13 | 50,991 | 32 | 63,610 | 6 | 4,571 | 16 | 838 | 80 | 30.02 |
| 商船會社 | | | 2 | 6,630 | 21 | 38,011 | 38 | 20,045 | 33 | 4,609 | 91 | 8.78 |
| 東洋汽船會社 | 4 | 21,892 | 2 | 7,744 | | | | | 1 | 21 | 7 | 4.01 |
| 三井 | | | 2 | 7,840 | 4 | 7,820 | | | | | 6 | 1.98 |
| 三友 | | | | | 2 | 5,569 | | | | | 2 | .70 |
| 大家商船會社 | | | | | 2 | 3,213 | | | | | 2 | .41 |
| 湖南船汽會社 | | | | | | | 2 | 1,870 | | | 2 | .24 |
| 大東汽船會社 | | | | | | | | | 8 | 210 | 8 | .03 |
| *被保護船總計 | 23 | 138,882 | 19 | 73,205 | 61 | 120,283 | 46 | 26,486 | 58 | 5,678 | 207 | 45.17 |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|--------|-----|---------|-------|
| 非保護船總計 | 22 | 87,919 | 110 | 205,592 | 110 | 56,806 | 629 | 51,118 | 874 | 404,435 | 51.23 |
| 官公有船 | 22 | | 3 | 6,032 | 17 | 8,359 | 168 | 6,134 | 128 | 20,525 | 2.60 |
| 計 | 22 | 138,882 | 44 | 161,124 | 174 | 331,007 | 173 | 91,657 | 733 | 63,330 | 100% |

* 航路助成金前海軍省等政府ノ保護ナシタルモノ

第二節 保護關涉主義ト自由放任主義

諸國ノ保護
ノ政策ト英國
ノ海運

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

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

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

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

三、補助厚キ外國船特ニ佛國帆船ニ奪ハレタル英國貿易ノ程度如何

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

英國商人
外國船ニ依
ル者アリ

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

乙、ジエノアヨリリヴァアープレイト(River Plate)ニ至ル貨物ノ運賃ハ之ヲリヴァアープール輸出ノモノニ比スレバ其低廉ナルコト驚ク計リナリ之ガ爲メ在マンチエスター工業者ハ自國生産品ヲ得意先ナルリヴァアープレイトニ供給スルニ代ヘ歐洲大陸特ニ伊太利又ハ瑞西ニ注文スル奇觀稀ナラズ今一九〇一年ノ實算ニ依ルニジエノアヨリアヨリアエノセエ

海上運送II第四章 海運政策II第二節 保護關涉主義ト自由放任主義