如きは伯國内にて手を加へること等考慮せば將來性がある。取扱者は商品の理解しられるものたるを要する。

（七）

	一九三三年
電燈用機械	三〇五、五二五磅
電氣ダイナモ・ゼネレーター	三三、〇四七磅
電球	二三、六三四磅
電氣モーター	四一、六九三磅
同 トランスホーマー	三五、八六八磅

伯國は石炭には惠まれざるも國内に多くの瀑布を有し水力には惠まれ、概算三五、〇〇〇、〇〇〇馬力の水力ありと稱せらるゝも、現在利用のものは九〇〇、〇〇〇馬力である。

サンパウロ洲尤も多く約四〇〇、〇〇〇馬力、リオ・デ・ヂヤネイロ洲及聯邦區二一〇、〇〇〇馬力、ミナスゼラエス一二〇、〇〇〇馬力。

統計局の調査によれば全國にて約一千の都市が電燈の設備を有して居る。

Canadian Tramway Light and Power Co. の勢力強く、其他と雖も大方外國資本勢力により經營さるゝ關係上夫等電力會社の所要機は勢ひ投資國のものが購入さるゝのである。

町工場用小型モーターは一、二邦品の輸入を見たるも、重量の關係上關稅に不利あり。假に之が改善を見るとも G. E. 社の如き世界的大會社が本腰に陳列所其他販賣設備を有せる市場に向つて何等對抗機關なき邦品の侵出は將來共望薄しと思はれる。

電球は嘗て邦品相當量輸入されたるも、取扱商人に商品に對する理解なき爲北米の轍を踏み、更に最近は下級品を輸入し邦品の聲價を落せり。然れども商品として將來共充分競爭能力あり、商品智識と信用ある商社が之を取扱へば聽ては聲價を高め再起の望がある。

（八）

	一九三二年
汽關車	三五、九六三磅
	一九三三年
	六一、八三一磅

全國の總鐵道延長は三三、〇〇〇キロ米餘、外國資本の力により經營さるゝもの多く、從而所要汽關車の購入も英、米兩國が壓倒的に多い。

日本製汽關車の優秀は今や先進國に伍して卑下をとらず、將來各洲政府其他ブラジル人經營の鐵道に對し侵出の餘地充分あり、既に余等の滯伯中にもバイヤ政府より汽關車三臺の問合せがあつた。

因に伯國鐵道のゲーヂは左記の如く多種あり。注意を要する。

一・六米幅軌道	二、六一六キロ
一米幅軌道	二八、九九五キロ
〇・七六米幅軌道	七三三キロ
〇・六六米幅軌道	八キロ
〇・六米幅軌道	七〇二キロ
計	三三、〇五四キロ

（九）

	一九三二年	一九三三年
紡績機械	六五、七八五磅	一九三三年
織機	一、一六四磅	七八、三一〇磅
紡織機附屬品	一三〇、三八六磅	二、九七四磅
		一五二、九三〇磅

前述第四章にある如く一九三七年三月三十一日迄は新設、擴張用々機の輸入は政府の許す處とならず、僅に舊臺取換又は改良機のみの輸入を許可された。即ち

混打綿機、小型梳棉機、シンプレックス・フレーム、ハイドラフト精紡機、自働織機、ハイスピードワーピング、ワープタイイング機、染色捺染機等進歩せる邦品の進出餘地は充分あるも一般伯國紡績は技術に對する理解力少く、財政狀態亦良好ならざる故改良に對する一般興味は甚だ乏しい。

附屬品は數年前より邦品の輸入がある。

	一九三二年	一九三三年
	三、〇八四磅	四、一九三磅

主なるものは木管にて其他少量のトラベラーロープ類の輸入がある。

將來此種商品の專門智識あるもの丶駐在を見ば一躍進展の可能性充分あり。只憾くは言語の相違と關稅が重量稅なる爲、之に馴れざる製造家では一々製品を檢量する手數は容易ならざるべく、其割に需要高が少き故支那、印度の市場より以上に邦商が力を入れるや否やは疑問である。

（十）

	一九三二年	一九三三年
Sewing Machine	一一四、二八〇磅	一九七、八八四磅

米國品及獨逸品が大部分を占めてゐる。

邦品に最近はシンガー・ミシンに類似のもの製作され居るも、賣込宣傳につき到底米、獨メーカーの如き費用をかけることは困難につき、大口販賣は容易でなからうと思はれる。

（十一）

	一九三二年	一九三三年
農業用機械	七、四九三磅	一三、九四〇磅
プラフ類	二、六五六磅	五、六六三磅
農業用トラクター	八、二五七磅	一八、七四八磅
耕作機	二、九一八磅	七、八三八磅
打穀機	三、二一〇磅	六、〇四四磅

凡て樣式を異にせるを以て日本にて現在製作されつゝあるものを其儘輸入する能はず、只サンパウロ洲內の日本人農民見當に米作關係のものを取扱ふより外望なからう。

（十二）

	一九三二年	一九三三年
自動車	一二七、四五四磅	四六七、〇九七磅
トラック	一五〇、六五七磅	三〇八、七三〇磅
自動車附屬品	一〇六、七七五磅	一六三、九八〇磅

乘用自動車及トラック及附屬品は米國よりの輸入八割餘を占め、更に米伯條約の實現により輕量自動車の課稅率が減少さるれば益々米國製品の增加を示すであらう。我邦の自動車工業は未だ搖籃時代につき見込斷じ難い。

……一〇、八四五磅

大凡そ機械の對外輸出は其國の投下資本の有無、其國人の使用者の有無によつて左右さるゝことが甚だ多い。若し之等の關係無き土地にありては其國の文明が使用者一般に知れ渡り居るに非れば容易の業ではない。機械こそ其國の文明の尺度であり、又之程使用者から信賴をかけられる商品は無い。生命こそなけれ其使命は所有者に代つて働くものである。依つて使用者の機械に對する考へは恰も我子であり、又唯一の片腕である。斯るが故に購買の當初にあたりては恰も人を雇ひ入るゝと同樣の心理狀態、妻を娶ると同樣の心持にて各メーカーのものを撰衡するのである。さまで大勢に影響なき小物にありては傭人、給仕の雇入れ同樣大體値段其他簡單なることにて購買は決せらるるも、工業會社の主力機械に至つては價格性能は元より、他社製品との比較性能の出來得る限りの具體的說明等を要求し得べく、夫等の場合よく需要者の求めに應ぜらるゝもののみが受註の勝利を得ろであらう。此點邦人メーカーとしては言語の相違は素より型錄、陳列所、專門家の派遣、サービス・ステーションの設置等到底歐米メーカーに追隨し得ざるべく、且つ物的人的兩方面共勢力なき日本としては大量の機械輸出は早急に望まれまいと思ふ。

六、農業用藥品

棉作の勃興によりコルケレ蟲の慘害を防ぐ爲昨年より農業用藥品の需要激增した。特に聖洲地方は蟻害多く之亦棉作に慘害を與ふ。棉作以外のものにありては蟻害を防ぐ以外に特に蟲害驅除に多くの費用を今迄の處かけて居らぬ。

（イ）コルケレ蟲撲滅劑、

砒酸鉛粉末
砒酸鉛糊劑
パリス・グリーン
砒酸石灰

害蟲發生の有無により使用量一定せざるも大體一アルケール當りパリス・グリーン四キロ、砒酸鉛七キロを要す。聖洲棉花耕作地四〇〇、〇〇〇アルケールと見て、前者千六百噸、後者二千八百噸需要ある譯である。

（ロ）殺蟻劑

フオルミシーダ
亞砒酸
硫黃末

等である。亞砒酸は一アルケール當り五キロを要す。

以上農藥品は獨逸品、英國品が主として輸入され、又國內にも砒酸鉛、パリス・グリーンの製造家あれども原料の亞砒酸は悉く之を輸入に仰いでゐる。

日本製砒酸鉛粉末、亞砒酸は既に相當重の輸入を見てゐるが、向後も引續き有望と思ふ。

七、肥料

伯國は天然林の豐壤沃土多く、之等天然林を伐採し山燒して植付くれば何種にても栽培可能である。

然れども作物によりては連作に痞せる土地多く、サンパウロ洲の如き早きは十年遲きも二十年を出でずして地力減少、收穫遞減を見る。依つて一般移民特に邦人農夫は地力恢復の五月蠅きを避けて之等を放棄し、他の處女天然林地開拓に移動してゐる。然れども土地に限りあり、今や交通至便の地方には移動農法に適する土地なきに至り、爰に施肥農法の出現を見た譯である。

就中一般農民が自家用品の耕作より漸く商品として賣却するものを作り出し、又嘗ては獨占的夢を貪りし珈琲の如きも近年中南米諸國にて伯國品より優品を出すに至りし爲時代の動きは伯國に集約農法を採らしむるに至つた。最近には邦人の手にて棉作が盛になるに連れ拓務省技師の施肥奬勵あり、向後此傾向は益々顯著となるにより肥料の需要は遞增すべしと思はれる。

主なるものは骨粉、過燐酸、鹽化加里、炭酸加里、智利硝石、重硝酸加、硫酸アンモニア、重過燐酸石灰等にて之等の輸入額は

一九三二年　四一、五〇七磅

一九三三年　五七、五一〇磅

逐年增加の傾向にあり、主として獨逸シンヂケートの手にて商はれ居るも、過燐酸、硫安の如きは纔て日本において生産過剩となり、競爭餘力を生ずと思惟する。

八、其　他

イ、貝釦は從來日本よりの重要輸入品であつたが、其後稅金引上の爲に國內工業の急激なる發展を促し、近き將

來には、輸入杜絕に到るべく殆んど望みがない。

ロ、麥稈帽子は國產品なく、今後有望にして、日本品の唯一の缺點と云はれる晒の不充分さを除く事が出來て、伊太利品の如く白く出來れば、相當輸入出來る見込がある。

ハ、中折フエルト帽子は、一個に對し五圓と云ふ高率の稅金の爲に、國產品と競爭出來ず、極上物が少し伊太利より輸入されてゐるに過ぎない。

ニ、一般玩具は、國產品が大いに發達して居り、相當大資本で行はれてゐる故に、國內で出來ない、一際目立つた嶄新物を考案する必要がある。この點に於て獨逸は、每年十數人の派遣員を出して、嶄新見本を多數に取揃へて、極く些細な點まで客の希望に應ずると云ふ風にして、日本からの輸入の十倍にも餘る注文を取りつゝある。大いに學ぶべき點である。精々努力研究して、更に精巧玩具に迄も獨逸品と對抗する樣にしたいものである。

ホ、蚊取線香は、日伯貿易の當初から少量宛輸入されてゐるが、蚊が比較的少ないのと、伯國人の蚊に對する無關心の爲に需要が少ない。寧ろ蚤取粉、蠅取藥の方が有望であるが、稅金が高いのと宣傳不足の爲に、大した成果を擧げてをらぬ。今後の努力が必要である。

ヘ、自轉車は、以前伊、英、獨より輸入されてゐたが、道路が不良の爲に需要が少い。其後安い日本品も紹介されて、段々實用的に使用されつゝあるが、田舍では馬に乘る習慣があり、急激な需要增加は望めない。

第四章 伯國海運

一、概況

伯國各港に出入する內外船舶は最近一ヶ年約三萬二千隻四千五百萬噸に達し居れるが內四割即二萬五千隻二千萬噸は主として沿岸貿易に從事する伯國船の占むる處なり。伯國沿岸貿易は憲法に依り船客輸送を除き貨物は伯國船のみに許容せられ居るを以て、伯國各港間海運は專ら自國小汽船會社數社の手中に委し居れるが之に反し伯國船にて遠洋航海に從事するものは僅にロイド・ブラジレイロ社のサントス—紐育、サントス—新王倫及サントス—歐洲三航路のみにして對外運輸は殆んど諸外國定期船に依りて行はるゝ。

一九三四年度伯國海外貿易を見るに輸入二五、四六七、三〇六金磅(三百八十四萬噸)、之が仕出地比率は歐洲五割五分、北、中米二割七分にして總輸出三五、四四五、三五二金磅(二百二十萬噸)、其仕向地別比率は歐洲向五割、中、北米向四割を示せり、更に、リオ、サントス兩港に於ける一九三四年度船客入出數を見るに、

	入	出
リオ・デ・ジャネイロ	三六・二六〇	二九・七四四
サントス	三五・四七二	一二・五五六
計	七一・七三二	四二・三〇〇

にして入出港船舶國別亦英、佛、獨、伊、米、瑞、和各國船を主とし概して各國對伯貨客移動量に比例せり。

而して伯國亞細亞方面運輸は專ら本邦船之に從事し居る處なるが兩地間貿易は未だ頗る僅少の域を脫せず一九三四年度伯國總輸出入價格に對し輸入一分七厘、輸出五厘に充たず僅に本邦よりの渡伯船客二一、九四三名を算し、三等船客輸送に於て歐米諸國に比し稍活況を呈したるも、本年以降移民制限の實施に伴ひ對亞細亞船客移動激減を見つゝある現狀にあり。

伯國沿岸各港間移動貨物は一ヶ年約二百九萬噸(一九三四年)棉花、綿織物、砂糖、鹽、乾肉を主とし約九割は內國生產品にして、海外貿易に於ける主要貨物は輸出冷凍肉、皮革、罐詰肉、滿俺鑛、寶石類、棉花、カ、オ、珈琲、柑橘類、煙草、植物油、澱粉、マテ茶等にして、主要輸入品は石炭、コークス、セメント、羊毛、ヂュート、製紙用パルプ、棉製品、自動車、鐵、ガソリン、石油、毛織物、陶磁器、乾鱈、小麥等なり。

伯國經濟の現況を通觀するに輸出大宗貨物たる珈琲、其主要市場たる米歐各國の不況と伯國以外の珈琲生產國よりの各國市場進出の影響を受け昨年度は前年に比し約一割の激減を示し(一九三四年 一四、一四六、〇〇〇袋 一九三三年 一五、四五九、〇〇〇袋)たるも幸ひ棉花の輸出增加に依り辛ふじて略前年同程度の輸出額を保持(一九三四年 三五、四四五、〇〇〇金磅 一九三三年 三五、七九〇、〇〇〇金磅)するを得たるが珈琲市況は本年に入りても何等改善の傾向を示さず(輸出高 本年一—四月 四、二七二、八七九袋 昨年一—四月 五、三〇八、六九九袋)、加ふるに金準備の缺乏と一九三一年以降外資の流入全く杜絕せる等の爲外債の支拂は總て貿易內收入に俟つの外なく、爲めに金融極度に硬塞し釿貨は下落に下落を重ね財界不安濃厚なるものあり、僅に棉花の輸出に於て昨年に引續き順調なる增加を示し(一九三五年一—四月 四六、九一二噸—一、八四四、〇〇〇金磅 一九三四年 二〇、五九二噸— 四六、九一二金磅)輸出貿易に一脈の活氣を添へ居れども國際商品としての伯國棉は其取引施設、包裝、壓度等未だ總て不完全幼稚の域を脫せず、加ふるに現在伯國全產額の約四割を占むる聖州は其雨量及地質に於て稍難點あるやの說あり、果して伯國のテキサスたり得る可能性あるや專門

家間に相當論議ある處にして殊に新憲法の下に入移民制限實施を見、入移民數激減し、既に珈琲、棉作耕地共甚しき勞力不足に惱み居る有樣なるを以て伯國棉が米棉、印棉に拮抗し得る將來は未だ可成の距離あるものと一般有識者の觀測なり。

如斯伯國財界は目先好轉の好材料を有せず、政府及一般財界は生產品の輸出增加と外資の流入に腐心し居る事今次本團訪伯に當り種々の利權、投資問題に就き提案ありし事實に見るも窺知し得る處なり。

伯國海運經營の方面に於ても全く右財界の現狀を反映し各汽船會社共就航船の改善新造を策し居るも支拂條件甚しく不利なる爲歐米各國も手を引き居る爲各社共船齡二、三十年の古船多く擁して經營困難に瀕し居り、特に伯國政府の支持の下に遠洋航路を營む唯一船會社たる「ロイド・ブラジレイロ」は遠洋に於て他國優秀船の壓迫に縮み、沿岸航路に於ては國內不況に依る貨客減と他群小併行航路線との競爭に惱み、さりとて新船の建造は引受の相手なく、加へて一昨年來北米資本團との訴訟に敗れ屢々所有船の差押を受くる等現在殆んど經營の危局に立ち居れり、

一方、最近伯國社會思想は世界各國のファシズムの刺戟を享け國家主義的風潮可成り深刻化し來り各方面に其影響を與へ居れるが、海運方面に於ても自國生產品自國船主義を唱導し、併せて伯國生產品輸出運賃の低率統制を主張し最近聖州々立汽船會社(伯國海運再建案の項參照)、南大河州々立汽船會社を設立歐米各社に對抗遠洋航路經營を聲明せるも現實に即せず內容を有せざる所謂ラテン系國民の通弊たる計畫理想に走り居るのみならず資本關係より見るも永續性を有せざるものとして歐米競爭船社も全く默殺的態度を持し居る模樣なり。

伯國港灣施設は現在多く州營を主とするも最大港たるリオ、サントス兩港の如く民間ドック會社の經營の下にあるものもあり、(註 第五節參照)孰れも聯邦政府と特許契約に依る、各州も自州特產物輸出の爲自州開港場の施設

に熱中し居り、港灣施設は逐年改善の跡著しきものあるも輸出貿易及國內運輸統制に對する聯邦政府の組織未だ完全ならざるにより、海外輸出の爲め他州港を經て出荷する場合輸出港所在州通過に高率稅金を課せらるゝ等の弊害ありて、輸出價格の設定を困難ならしめ引いて輸出を阻害し居る如き傾向ある等將來改善を望す可き點多々あると更に根本問題として伯國全體に亘る其物資の生產地より海港への運輸方法が未だ極めて幼稚不完備にして多大の費用と時日とを要する爲め折角の寶庫を抱きながら輸出の進展を見る能はざるは伯國の爲め最も遺憾とする處なり。

以下項を追て伯國海運の現狀に就き調査の結果を詳述すべし。

二、沿岸貿易

(一) 沿革

一八〇八年伯國領土諸港が開放せられし當時に於ける伯國海外貿易は專ら葡、英、和、佛、西等諸外國船に依り行はれ、伯國船は僅に沿岸警備用に過ぎざりしも一八二二年 Don Pedro II の帝政獨立成り政治の基礎確定するに及び國內各種產業漸次發達の緖に就きたるが、孰中當時は木船時代なりし爲め木材に惠まれたる伯國は造船業に於て著しき發展を遂げ、暫時にして伯國帆船は伯國領土沿岸を風靡し、更に外國貿易に參加するに至りたるも、其後歐洲諸國より蒸汽船出現するに至り忽ち舊式帆船は貿易圈外に除け去られ、伯國海運も其發達の氣勢を阻まれ不況に沈淪せり。然るに、一八六五年パラグアイ戰爭勃發するに及び軍事上伯國も蒸汽船の必要を痛感し、造船所を建設蒸汽船の建造を奬勵したる爲、發達見るべきものあり漸く歐洲諸國に追隨海運新時代に飛躍の緖に就きたるも、一八七〇年パラグアイ戰爭終了と共に、海運不況襲來し加ふるに當時爲政者の不見識は漸く盛大となりつゝありし

國內鐵工業の發達を阻み、遂に悔を今日に殘すの因を爲せり。

更に伯國海運の發展を阻害せる他の原因は、一八七三年不用意に沿岸貿易を開放したる爲沿岸貿易は全く無秩序時代を出現政府の補助又は契約に依る特權船社は橫暴を極め北伯諸州の運輸の如きは全然閑却せらるゝに至りたること是なり。乍併一八八〇年以降政府も其非を悟り漸次保護政策を徹底すると共に歐洲より新船の購入に努め遂に一八九〇年外國船に對し沿岸貿易を禁止すると共に、一方商船隊の內容も漸次充實を見つゝありし際偶々一九一四年歐洲大戰勃發あり伯國は聯合軍に加盟し當時伯國領海內にありし獨逸船四十三隻を翕捕之を全部ロイド・ブラジレイロ所屬船として編入するに及び、現在の如く伯國船二九五隻四八八、八八八噸を有し內容は別とするも兎も角南米最大の海運國たるに至りたり。

(二) 伯國商船隊の現勢

一九三三年六月末現在に於ける伯國商船隊は隻數二九五隻、總噸數四八八、八八八噸なるが、右を船齡別及噸數別に表示せば左の如し

船齡	隻數	噸數(千噸)	總噸數ニ對スル比率(%)
五年未滿	五	一	〇・三一
五—一〇年	二五	五三	一〇・八五
一〇—一五年	一六	二二	四・六四
一五—二〇年	一三	一〇	二・〇七
二〇—二五年	一六	三二	二九・〇三
二五年以上	一六三	二五九	五三・一一
計	二九五	四八八	一〇〇・〇〇

右表に明なる如く總隻數の八四%は船齡十五年以上の船舶なることは伯國商船の力弱き現狀を物語り居れり。

噸數別	隻數	總噸數	五年以下	五—一五年	一五年以上
一〇〇— 五〇〇	五	三六、八二五	三一、五三七	三、七九四	一、四六四
五〇一— 一、〇〇〇	一	三〇。七三一	—	—	—
一、〇〇一— 二、〇〇〇	二	五九、七三七	二五、〇七七	五、六五四	—
二、〇〇一— 四、〇〇〇	一	一二六、五二三	五一、〇九八	八、六三九	—
四、〇〇一— 六、〇〇〇	—	一四五、八六一	一一三、四〇一	一一、一二二	—
六、〇〇一— 八、〇〇〇	—	七一、一八五	一〇一、三四三	四四、五一八	—
八、〇〇一—一〇、〇〇〇	—	一八、〇二六	七一、一八五	—	—
計	四八八、八八八		一八、〇二六	—	—
	一、四七四	七五、七二七	四一一、六六七		

(三) 伯國汽船會社と航路

ロイド・ブラジレイロ社を首位に約二十四社あり、此中遠洋航路を經營するものは僅にロイド一社のみなる事既述の通りにして比較的沿岸長航路を有するものは右ロイド社の外コステイラ、コムメルシオ・イ・ナヴエガソン及ロイド・ナシオナル四社にして其他は孰れも自州沿岸、隣接一、二州、河川運輸に從事し居れり。

以下現在伯國に於ける代表的汽船會社と認めらるゝロイド・ブラジレイロ汽船會社(Cia. de Navegaçao Lloyd Brasileiro)

一八九〇年創立、一九二〇年迄は聯邦政府の直營、一九二〇年法人組織に改組商事會社の形態を取るに至りしも同社株式數十五萬株の內現在十四萬九千五百株は聯邦政府の所有に係り社長は法令に依り政府公任の事に定められ

居るを以て實質的には官營と異る處なし、資產狀態極めて不良、現在負債額は

國內及外國市場	三三、〇〇〇コントス
聯邦政府	四、七〇〇コントス
伯國銀行	四六、〇〇〇コントス
計	八四、〇〇〇コントス

と傳へられ、且つ永年に亘り伯國財界に於ける伏魔殿的存在と累年の業績不振は實質的には殆んど經營不能に陷り居れるもの、如く破產申請を受くる事一再に止まらず、一九三四年一月モラトリアム令に依り辛ふじて破產を免れ目下政府の救濟金により一時的に命脈を保ち居れども早晩徹底的なる整理改組を要すべき現狀にあり。

所有船內容如左

船齡	隻數		噸數	
五―一〇年	四(汽船 一	機船 三)	四、一二四	
一一―二〇年	六(同 六	―)	二八、三〇一	
二一―三〇年	四五(同 四四	同 一)	一七〇、二六八	
三一年以上	一八(同 一八	―)	六七、九三〇	
計	七三(汽船 六九	機船 四)	二七〇、六二三	

右所屬船の外リオ港モカンケー島に乾船渠、修繕工場、倉庫等あり。

主要營業航路

○外國航路

(1) 伯―歐線―月二回、貨客船五隻

サントス起點、アングラ・ドス・レイス、リオ、バイア、レシッフェ(ペルナムブコ)、リスボン、レーショエス、ヴイゴ、ハーヴル、ロテルダムを經てハンブルグに至る。

(2) 伯―北米西岸線―月四回、貨物船十二隻

サントス、リオ、ビクトリア、新王倫に至る航路及サントス、リオ、バイア、紐育に至る航路の二線あり、孰れも月二回六隻就航。

(3) 伯―亞烏線―月二回、貨客船五隻

マナオス(アマゾン)を起點とし伯國沿岸諸港を經てモンテビテリオ、ブエノスアイレスに至る。

○沿岸航路

(1)	リオ―ボルト・アレグレ線	週一回	貨客船 三隻
(2)	サントス―ベレム線	週一回	貨客船 五隻
(3)	リオ―イタジヤヰ線	月二、三回	貨客船 四隻
(4)	ベネド―ラグーナ線	週一回	貨客船 四隻
(5)	リオ―アマラソン線	月二、三回	貨物船 四隻
(6)	パラグイ線	月二回	貨物船 三隻

コルンベー、ポルト・エスペランサ、ポルト・ムルチンニヨ、アスンソン、ロサリオ、モンテビデオ。

同社十六線中八線迄補助航路、一九三三年補助金年額は伯―歐線二五二、七九六鈆(航海哩數一二、二〇〇哩)を筆頭とし總額約二〇、〇〇〇コントス。

（全補助航路浬數九六五、一九二浬、航海度數二二四、航路補助額毎浬に付二〇釺七二一）

主要航路貨客取扱高—一九三一、三二兩年度

航路名	船客 一九三一年 人	船客 一九三二年 人	貨物 一九三一年 噸	貨物 一九三二年 噸
伯—歐線	一一、五一一	一〇、五〇八	一五五、一四三	一〇七、七八四
サントス—紐育船	四三	九八三	一七六、九七一	二四七、五〇一
サントス—新王倫線	二九	四八九	一六四、一一〇	一五二、八一三
伯—亞烏線	一九、三八六	二二、五九四	一三七、七二三	一二六、五二〇
リオ—ポルト・アレグレ線	二六、〇四六	二七、四五〇	五〇、二〇六	四八、〇〇一
サントス—ベレム線	三六、五四七	四四、〇三三	一〇六、三六九	一〇六、七四一
ベネド—ラグーナ線	一〇、三七四	八、二二二	四〇、七九三	二八、八〇二
其他（ポランド行臨時船を含む）	—	七	—	七、二八九
合計	一一一、一〇四	一一九、七八七	一、二五二、〇〇〇	一、〇九〇、七五五

國內
收入　一九三一年　七六、六一二コントス
　　　一九三二年　六一、九五四
支出　一九三一年　一五、二一七
　　　一九三二年　一五、一七四

國外
收入　一九三一年　二六、一〇四コントス
　　　一九三二年　一八、七五二
支出　一九三一年　二六、二四三
　　　一九三二年　一八、六二七

尙同社一九三五年度政府發表一九二五—三三年九ケ年間收支統計次表の如し

ロイド・ブラジレイロ　自一九二五年　至一九三三年　收支統計表

單位　ミルレイス（邦價現在換算約二〇錢）

年度	收入 荷客運賃	收入 補助金	收入 雜收入	收入 合計	支出 船費	支出 雜費	支出 合計
一九二五	一三〇、七一六、七九五	三、八二一、七三三	五、一九九、八九三	一三九、七三八、四二一	八九、四八七、六八〇	四、五四四、五六四	九四、〇三二、二四四
一九二六	一二〇、三七四、三〇九	一九、六七五、六二一	二、八二一、一七六	一四二、八七一、一〇六	一一一、九八〇、一六九	四、三五八、六八〇	一一六、三三八、八四九
一九二七	一三一、二一五、三五七	—	二、九四八、八六五	一三四、一六四、二二二	一二九、七三七、六〇七	五、〇二八、九二〇	一三四、七六六、五二七
一九二八	一〇〇、八四〇、三六六	一八、〇〇〇、〇〇〇	五、五三五、八七五	一二四、三七六、二四一	一一〇、六三六、五〇二	三九、〇五六、四六八	一四九、六九二、九七〇
一九二九	一〇五、七九三、三五七	一八、〇〇〇、〇〇〇	一一、八四八、九〇五	一三五、六四二、二六二	一〇五、一九〇、四八二	二八、〇一四、四三六	一三三、二〇四、九一八
一九三〇	八九、五三二、五七五	二〇、〇〇〇、〇〇〇	七、四三〇、九七一	一一六、九六三、五四六	一一四、二二一、四九四	二〇、四六五、九一一	一三四、四七七、四〇五
一九三一	一三四、〇二〇、二六二	二〇、〇〇〇、〇〇〇	八、一八〇、四四三	一六二、二〇〇、七〇五	一三六、二七六、四三九	二一、五五〇、四七六	一四七、八二六、九一五
一九三二	一〇四、八七三、九三六	二〇、〇〇〇、〇〇〇	九、〇九九、一五四	一三三、九七三、〇九〇	九六、六八五、六八二	二九、九九六、二五〇	一二六、六八一、九三二
一九三三	九二、三一五、四八〇	一九、七一八、一六二	六、九九三、二〇六	一一九、〇二六、八四八	一一〇、〇三八、〇〇七	二八、〇八七、五七五	一三八、一二五、五八二
累計	九七〇、六九二、六三八	一五八、二〇五、五〇六	五九、五五八、四八八	一、一八八、四五六、六三二	九九四、〇四四、〇六二	一八一、一〇三、二八〇	一、一七五、一四七、三四二

コステイラ汽船會社（Cia. Nacional de Navegaçao Costeira）　一八九一年ラーゲ兄弟の創立せる伯國第二の汽船會社にして現在伯國汽船中經營最も宜しく數年來の不況にも赤字を出さゞりし殆んど唯一の會社なり。資本金一一、〇〇〇コントス、五五、〇〇〇株、一株二〇〇釺、全額拂込

所有船舶

船齡	隻數	噸數
五—一〇年	七（汽船　二　機船　五）	三一、八三〇
一一—二〇年	五（同　五　—）	九、一三一
二一—三〇年	七（同　六　同　一）	一三、一五六
三一年以上	七（同　六　同　一）	六、六八四
合計	二六（汽船　一九　機船　七）	六一、八〇一

右所有船の外リオ港ヴイアンナ島に造船所、乾船渠、機械工場、發電所、冷藏貨物倉庫等を有す。此投資額八九、一九三コントス、使用人員一、八〇〇名、因にラーゲ造船所は現在殆んど伯國唯一の造船所にして他に造船所として活動中の見るべきものなし。但し本造船所と雖も設備規模甚だ幼稚にして現在は一千噸級沿岸船すら完成し得る能力なし。既往に於ける建造最大レコードは五千噸型一隻なり。

主要航路(沿岸航路のみ)政府補助會社

(1) リオ・グランデ—ベレム線—週一回　貨客船　四隻
(2) ボルト・アレグレ—カベデーロ線—週一回　貨客船　四隻
(3) ボルト・アレグレ—アラカヂュ線—月三回　貨客船　三隻

以上ロイド・ブラジレイロ及コステイラ二社は伯國海運の雙璧にして他は所謂社外社とも稱さる可く其數二十社以上に及び居るが內主なる船社及經營航路を列擧せば如左

一、ロイド・ナショナル (Lloyd Nacional) 所有船舶一〇隻

航路		
(イ)	リオ—ベレム線	月二回　貨物船　二隻
(ロ)	ボルト・アレグレ—マカオ線	週一回　貨客船　三隻
(ハ)	ボルト・アレグレ—ガベデーロ線	週一回　貨物船　三隻

二、コムメルシオ・イ・ナヴエガソン (Cia. Commercio e Navegaçao Pereira Carneira & Cia.)

(イ) リオ—イグアッペ線—月二回　貨客船　三隻

(ロ) サントス—アレア・ブランカ線—月一回　貨物船　二隻
(ハ) リオ—サン・フランシスコ線—月二回　貨客船　三隻

(ロ)、(ハ)二線は貨物の模様により每航寄港地を變更し居れり。

三、ホエプケ (Empresa de Navegaçao "Hoepcke") 本社フロリアノポリス　所有船舶　四隻

(イ) リオ—ラグーナ(南伯)線—月三回　貨客船　四隻

四、カルボニフエラ・リオ・グランデンセ (Cia. Carbonifera Rio-Grandense) 本社リオ　所有船舶　四隻

(イ) ボルト・アレグレ—アレア・グランデ(南伯)間—月二回　貨物船　三隻

五、カボタージェム (Sociedade Brasileira de Cabotagem) 本社リオ　所有船舶　三隻

(イ) リオ—カラヴエーラス(北伯)間—月二回　貨物船　二隻

六、サンテンセ (Cia. Santense de Nauegaçao)

(イ) サントス—ウバツーバ線—週一回　貨客船　二隻
(ロ) サントス—イグアッペ線—週一回　貨客船　二隻

七、アマゾン河航業會社 (Amazon River Steam Navigation Co.) 本社バラー

一九一二年創立、聯邦政府補助會社として補助金年額三、〇〇〇コントスの下附を受け居れり、ベレムを起點としアマゾン主流諸河を航行。航路左の如し

(イ) ベレム—オヤポック　—月一回
(ロ) ベレム—マデイラ　—月二回

（ハ）ベレム―ブルスアクレ　―月一回
（ニ）ベレム―フリモンエス―イキトス（秘露）―月一回
（ホ）マナオス―ジュルーア　―月一回
（ヘ）マナオス―リオ・ネグロ　―月一回

八、バイア州立汽船會社（Cia. de Navegaçao Bahiana）本社バイア　所有船十一隻（孰れも一千噸以下）

（イ）バイア港より州内イタパカリオ、カシュエイラ、ナザレ、サント、アマロ往復 Local 線四線、各一隻使用毎日又は隔日發
（ロ）バイア―カラヴエラス―月二回　貨客船　一隻
（ハ）バイア―イレオス―週一回　貨客船　四隻
（ニ）バイア―ウナー月一回　貨客船　一隻

（四）沿岸航路運賃

伯國沿岸航路を營む船社は以上の如く、相當多數にして政府は數社に對し巨額の補助金を交付し居るに不拘沿岸運賃の高率なる事驚く可きものあり、而も各社共赤字に惱み居る事實は伯國沿岸海運の重大なる缺陷にして、ロイド・ブラジレイロ再建と共に沿岸貿易會社の合併に依る併行航路の航路改廢、寄港地の整理、運賃率引下等を焦眉の急とする次第なり、沿岸運賃の高率なる理由として擧げらるゝ理由は

一、燃料費高

石炭（昭和十年七月現在リオ船渡し價格四一志六片、伯國産一〇〇鈆）重油（同上パイプ積入れ噸五〇志、艀

より積入れの場合噸三志增）は孰れも英、北米よりの輸入物なるを以て燃料費嵩むこと。

二、航路補助金の惡弊

航海哩數に應じ補助金を交付し且つ規定不完全なる爲め船社は徒に寄港地數を增加し從て港費嵩み居ること。

三、船渠經營會社に對する高率稅

各港施設は政府直營又は特許私設會社（多くは米系）なるが私設會社經營者に對しては政府は報償規定に依り投資額の一割二分に相當する稅金を貨物又は船舶より徵收する報償規定ある爲め自然右費用は運賃に賦課さるゝこと。

四、運賃以外の稅金等附帶費が貨物運賃に賦課さるゝこと

船荷證券面に記載され運賃と不可分的に荷主より取立てらるゝ種々雜多なる稅金費用等左の如く頗る多し。

（イ）運賃　（ロ）岸壁通過稅　（ハ）積揚荷役賃　（ニ）荷役稅　（ホ）ステベ人足賃
（ヘ）艀賃　（ト）聯邦交通稅　（チ）海員恩給稅　（リ）港灣稅　（ヌ）統計稅

而して沿岸航路各社は運賃協定を結び居れるが現行協定中主なるものを揭ぐれば左の如し

一、貨物に依り建て容積又は重量孰れかにするは船社の Option たること、但しより近き Option 港にて陸揚せる場合は差額拂戻のこと。
二、Option 貨物は最遠揚地迄の運賃適用且積地拂のこと、
三、ミニマム、Per B/L 二〇鈆。

四、冷藏貨物は雜貨率の七割高。
五、紙料噸十弗基準。
六、商品見本は二立方米突迄無賃。
七、貨物船は協定運賃の一割安。

尙一九三五年二月一日より沿岸同盟は各港に於ける船内人夫同盟罷業の結果荷役賃増加を理由として現行貨物運賃定率一率三割引上げを實施せる爲荷主側は船社に對し強硬なる抗議をなすと共に各地商業會議所を通じ聯邦政府に調停方陳情中にて右引上げは政府も暫定的に認可を與へたる關係もあり早晩相當 adjust さるべき形勢なるも右荷役賃増加に對しては遠洋各社に於てすら漸くリオ一港に於てのみ一割 Sur-Charge 賦課實施せる程度なりしに對し沿岸各社が一躍三割を引上げたるは各方面より非難さるゝこと常然と云ふべく又以て伯國沿岸船社が如何に荷主に對し横暴を極め之が爲沿岸貿易の發展を阻害しつゝあるかを語る好箇の一例なり。

右の如く沿岸運賃の不當に高率なると雜多なる諸費用を要する等多々缺點あるのみならず更に協定を仔細に檢討せば可成り不可解なる建の矛盾を發見し得べく、一例を擧ぐれば、ガンニー・バッグに對するリオ—パラナグワ及サントス—パラナグワ間運賃は一噸三五弗一〇〇同率となり居るが兩港間距離（リオ—パラナグワ三四六哩、サントス—パラナグワ一六六哩）に見るも同運賃のリオ偏重不合理なることを知るを得べく、更に麥酒一箱に對するリオ—フロリアノポリス間運賃は一箱四弗四〇〇に對しサントス—フロリアノポリス間は五弗七〇〇、即近距離のサントスよりの運賃が却つて高率となり居る等の事實多々あり。

伯國沿岸運賃表は恐らく世界に於ても最も雜雜なる運賃表にして辭書を參照するよりも遙に困難且時間を要し之亦徹底的に改編を要するものと認めらるゝ樣の次第にて此種複雜なる運賃表より全貨物を一表に纏むるの餘裕なきを遺憾とするも主要貨物に對する主要區間賃率を摘記せば左の如し。

仕向港—リオ・デ・ジヤネイロ

種目	仕出港		單位	賃率
棉花（梱）	レシッフエ	パイア	一立方米突	七二、八〇〇
	同	ナタル	同	四九、四〇〇
	同	カペデーロバラキバ	同	九七、五〇〇
ピアサーバ（梱）	バイア		一、〇〇〇キロ	九八、八〇〇
マモナ（袋）	バイア		一、〇〇〇キロ	三九、〇〇〇
煙草（梱）	バイア		同	六三、〇〇〇
棉實（袋）	バイア	レシッフエ	同	三五、一〇〇
	同	カペデーロ	同	五〇、七〇〇
カルナウバ臘（袋）	レシッフエ		一立方米突	九七、五〇〇
	同	パイア	同	七二、八〇〇
	同	ナタル	同	四九、四〇〇
	同		同	九七、五〇〇
カヽオ（袋）	バイア		一袋	五、六〇〇
バイナ（袋）	バイア		一立方米突	二四、七〇〇
豆（撒積）	ナタル	モツソロー	一、〇〇〇キロ	八四、五〇〇
砂糖（袋又ハ樽入）	レシッフエ		一個	四、二〇〇
			一、〇〇〇キロ	七二、八〇〇

乾　　肉（梱）　ポルト・アレグレ　一、〇〇〇キロ　七一、三〇〇
　　リオ・グランデ

仕出港―リオ・デ・ジヤネイロ

種目	仕向港	單位	賃率
棉布、棉糸、麻布、金物、玩具、瀬戸物、ブリキ及亞鉛板、鐵鑄製品、電機器具、小麥、ソーダ	バイア	一、〇〇〇キロ又ハ一立方米突	四九、四〇〇
	レシツフエ	同	七二、八〇〇
	カペデーロ	同	九七、五〇〇
	パラキバ	同	一一七、〇〇〇
	フオルタレーザ	同	一三〇、〇〇〇
	サンルイス	同	一三六、五〇〇
	ベレム	同	二二一、〇〇〇
	マナオス	同	四、九〇〇
乾鮮（箱）	バイア	一箱	六、二〇〇
	レシツフエ	同	二、三〇〇
	パラナグワ	同	三、六〇〇
	リオ・グランデ	同	五、二〇〇
罐詰類（外國品）	バイア	一箱	七、二〇〇
	レシツフエ	同	一一、一〇〇
	ベレム	同	八、一〇〇
	ポルト・アレグレ	同	

（五）伯國商船隊の再組織案

既述の如く伯國海運は現在老朽船の過多、航路の不統制等に因り業績惡化の一途を辿り海運建直の必要は久しく

識者に高唱せられ屢々具體案發表せられつゝあり。即一九三四年一月交通大臣アメリコ氏は船腹過剩と不當競爭、老朽船、補助金獲得を目的とする航路の過多、運賃の亂脈等が現在伯國海運の發達を阻害しつゝある事實を指摘伯國商船隊建設委員會の組織及海運統制を大統領に提案、常時交通省は相當熱意を以て之が達成に努めたるもアメリコ氏が政治的失脚の爲遂には實現を見るに至らざりしも次いで一九三五年二月商船研究委員會長ジヨオン・シンプリシオ氏は商船隊再建案―實質的にはロイド・ブラジレイロ更生案―を發表同研究會にて檢討の上議會に提案す可き旨發表せり同氏案の內容大略左記の如く

（一）聯邦政府は聯邦資本を主體とし、各州及民間資本を以て「ブラジル汽船會社」を創設す。

（二）大統領任命の社長及州、民間實業者より評議員三名を選出し主腦部となす。而してロイド・ブラジレイロ使用人は引續き雇傭のこと。

（三）政府補助金―政府は五〇〇、〇〇〇コントスのクレヂトを付與す。

　內譯―外國航路二五〇、〇〇〇　沿岸二〇〇、〇〇〇　河川五〇、〇〇〇

（四）クレヂト募集及償還方法。

　（イ）募集―五步利付「商船債券」

　（ロ）償還―毎年總額の十分の一を償還す。而して本債券は租稅支拂の際代納し得、償還資金不足の場合は輸出貨物キロ噸當り二〇レイス以下の附加稅を以て保證をなす

（五）ロイド・ブラジレイロ整理―凡て使用價値ある船舶、材料は新會社にて使用他は拂下

（六）營業に際しては、先づ運賃率を制定す。

更に、海運統制機關として獨立せる商船局の設置も主張し居り、同氏案は相當眞面目なる案として目下其成行一般に注視され居る所なり。尙同氏發表と前後して本國日本出發當時一億弗借款說流布せられたる原因を爲せる例のソーザ・ピタンガ氏ロイド・ブラジレイロ再建案發表せられたるが該案は內容大に過ぎ具體的の見るべきなき爲一般の注視する所とならず、尙聯邦貿易評議會に於ても右兩氏案とは別個に提案を爲すやの說あり、目下の所伯國海運再建問題を廻り其間利權屋の畫策もあり種々の提案交錯一寸見極めつき難き現狀にありと雖も今や補助併行航路の改廢、老朽船の淘汰、賃率の整理等に依り伯國海運を再建せんとする氣運は頗る濃厚に動きつゝありて之が對策も漸次眞劍味を加へつゝあるを以て近き將來何等か具體案を得るものと期待さる。

尙伯國海運の現狀に憚らざる聖州及南大河兩州に於ては自州生產品の海外輸出と其生產品に對する最低賃率維持を目的として最近各々州立汽船會社を設立したること前述の通りなるが果して豫期の業績を擧げ得らるゝや甚だ疑問視され永續困難なりとの一般觀測なるも此種各州計畫は一方伯國に於けるナショナリズム思想の顯れとも見らるゝを以て參考の爲め左記に聖州汽船會社設立に關し州政府令の要項を摘記すべし。

（一）聖州政府はサントスを起點とする歐洲大陸向貨物輸送汽船會社を設立し州政府と契約を成す。

（イ）同社は州政府指定により航路編成。

（ロ）運賃率は當局の認可を要す。

（ハ）補助金—實際營業に當り他社との競爭上認可運賃引下の場合は補助金を交付す（認可率と引下率との差額に對し）又經營定期航路の正當なる缺損額をも補助す。

（ニ）必要の場合、短期又は長期の低利融資をなす。

（ホ）政府は民間に屬する株式に對しては年六步の利子を保證す。

（ヘ）政府は同社に對し監督權を有す。

（二）資本金一萬コントス（約二百五十萬圓）、漸次十萬コントス迄增資政府は株式の大部分を所有すべく、民間に株主を求め得ざりし場合は全株を持つべし。

（三）外國航路—適當自社船又は傭船を以てす（註 當初三隻を傭船すと傳へらる）、而して州內各港よりの輸出貨物に對し價格 ½% の稅を課す。但し本稅は一九三四年十二月中平均運賃に比し最も利益を享受せりと認めらるゝ貨物に對してのみ適用、尙州大藏省は他社との競爭により認可率低下を餘儀なくされし場合は附加稅を課する權能を有す。

（四）特別資金輸出 ½% 稅、附加稅、政府受取配當金、株式讓渡、利益金の一部、資本金利子及借款其他雜收入は總て「特別資金」に繰込み、其使途左の如し

（イ）政府の本社株式拂込及資本。

（ロ）補助金及本社損失補償並に融資。

（ハ）保證株利子の支拂。

（ニ）其他輸出貿易促進及營業上必要と認めらるゝ額。

（五）創立に當り、大藏省內に創立費用に當て二萬コントスの「特別資金」クレヂトを開くべし。

（六）即時實施のこと（三五年四月十日附州令第七、〇八一號）。

（六）伯國船に對する特典

現在聯邦政府が憲法を始め諸種の法令を以て自國船に各種の特典を賦與し居るが其主要なる特典を列擧せば如左

（一）沿岸航路の貨物輸送は伯國船にのみ留保す。

（二）一〇〇噸以上の國内建造船に對しては噸當り五〇鈆の助成金を交付す。

（三）伯國領事査證料五割引。

（四）各港に於ける碇泊稅免除。

（五）伯國積出荷主發本線無線電信料割引。

因に伯國商法第四五七條に依れば、伯國人名義にて登錄せられ居る船舶は全部又は一部分外國人の所有に係り或は外國人が本船に何等かの利害關係を有する場合政府は本船を沒收し得る嚴重なる規定となり居り此邊將來伯國海運に投資せんとする向の豫め愼重研究を要すべき所とす。

因にロイド、ブラジレイロを初め前記各州立汽船會社等より今回本使節團に對して造船及び投資の交涉ありたれども其支拂條件の不良、廻航の困難、本邦資金海外逃避防止法等の事情に脅え孰れも差當つて應諾不可能の事と認めたり。

三、遠洋航路

（一）對伯外國汽船會社

伯國對歐米亞細亞方面遠洋航路は專ら諸外國汽船會社に依り行はれ居ること前述の通りなるが現在伯國に定期寄港し居る諸外國汽船會社は實に三十七の多數に上り居り是を航路別に示せば左の如く

一、歐洲、地中海（二十二社外伯國ロイド）

二、北米及加奈陀（十二社　同　）

三、中、南　米（一　社　同　）

四、阿弗利加及極東（二　社）

なるが、之等各航路は孰れも伯國に寄港し烏國モンテビデオ港を經て亞國ブエノス・アイレス港を終點とせるものにして亞、伯、烏三國を廻り之等各國船の貨客爭奪戰は激甚を極め居り特に各航路共航路同盟を組織賃率の維持に努め居る關係上勢ひ各社共優秀船に依り Transit time の短縮及優秀なる設備を以て他を凌駕せんとして今や南米東岸航路は紐育歐洲航路に次いで各國優秀船集中し居れるが其代表的なるものを擧ぐれば

英國　Royal Mail Line　—Arlanza, Asturias, Alcantara（M.S. 二萬五千噸級）

Hamburg America Line—Cap Polonis, Cap Arcona（三萬二千噸級）

Italia-Cosulich　—Oceania, Augustus, Neptunia（二萬二千噸級）

あり。

一九三四年度リオ及サントス兩港に於ける對各國船客移動數及同年度各航路に於ける輸出入主要貨物品名及金額を示せば左の如し。

船　客

等級	リオ	サントス	計
一等	一四、一二五人	二、八一一人	二五、三六四人
二等及三等	一五、六一九	九、七四五	一六、九三六
計	二九、七四四	一二、五五六	四二、三〇〇

貨物—一九三四年

		種類
一、歐洲地中海	輸入	一四、二一六、七八六金磅
	輸出	一七、六八九、〇九二
二、北米、中米、加奈陀	輸入	七、一〇〇、三六八
	輸出	一四、〇七七、六三二
三、南米	輸入	三、六七九、一四〇
	輸出	二、八七四、八八六
四、阿弗利加、極東	輸入	四六一、〇二七
	輸出	七九九、一四七
總計	輸入	二五、四六七、三〇六金磅
	輸出	三五、四四五、三五二金磅

而して各航路に於ける主要線、社名及寄港地、就航船等を表示せば左の如し

一、歐洲地中海航路

線名	社名	國籍	出帆度數	就航船數	貨客	主要寄港地及行先
青星線※	英	月三—四	二	六	貨客	レーションエス、ボーロン經由倫敦
シャルジール・レウニ	佛	二	二	六	同	地中海諸港、ハーヴル
マリチム・ベルジュ（ローヤル・ロイド）	白	二	二	五	同	アントワープ
ノルスケ・シド・アメリカ	諾	一—二	二	四	同	コペンハーゲン、オスロ
フオレンデ・ダンプスキプス	丁	二	二	五	貨客	地中海諸港、コペンハーゲン
漢米線	獨	二	二	六	貨客	同　ハンブルグ
ハンブルグ、南米線	獨	二—三	二	八	同	リスボン、ヴイゴ、ボーロン經由ハンブルグ
ハーヴエン・ライン※	丁	一	二	三	貨	瑞典、波蘭、丁抹
フインランド、南米線	芬	一	二	四	貨	デニア、ダンチヒ、ヘルシングフオース
ホールダー・ラインズ※	英	三	二	一一	貨客	地中海諸港、リヴアプール
イタリア・コシュリチ	伊	三—四	二	七	同	同　トリエステ、ゼノア
和蘭ロイド	和	一—二	三—四	同		サバンプトン、アムステルダム
ラムボルト、ホルド	英	一—二	四	同		リヴアプール、グラスゴー
ラウリツチエン・ライン※	丁	一	二	貨		ロテルダム、ハーヴル、ハンブルグ
ネルソン・ライン	英	二	二	五	貨客	リスボン、倫敦
北獨逸ロイド	獨	一	二	三	貨客	リオボン、ボーロン、ブレメン及ハンブルグ
ロテルダ、南米船	和	一	二	三	貨	ハンブルグ、ロテルダム
ローヤル・メールスド・アトランチケ	英	三—四	二	九	貨客	地中海諸港、サバンプトン經由倫敦
トランスポルト・マリチム	佛	一	二	二	同	地中海諸港、マルセイユ
キ　ラ※	西	二	二	四	同	同　同
ロイド・ブラジレイロ	伯	一	二	四	同	バルセロナ、マルセイユ及ゼノア
						地中海諸港、ハンブルグ

二、北米中南米加奈陀航路

線名	社名	國籍	出帆度數	就航船數	貨客	主要寄港地及行先
大阪商船デルタ・ライン	日本郵船	日	一月五	五	貨客	ガルフ、羅府經由日本
スエデッシュ・アメリカ・メキシコ・ライン		米	三	一一	同	ガルフ
		瑞	一	三	貨	ガルフ
漢米線	ファーネス・ブリンスムンソン・ライン	獨	一	四	同	ガルフ（目下休航中 8—915）
		英	二	四	貨客	トリニダド經由紐育
		米	二	六	同	トリニダト、ベルムタ經由紐育
	アメリカン・レバブリックス・ラムポルト、ホルトモアマック・ランイズウエストフワル・ラーセンウキルヘルムセンリネア・スド・アメリカナマツコーミック汽船インテルオシアニカノートン・ライン	米	二	七	貨	大西洋岸諸港、ボストン
		英	年約三	二	同	紐育
		米	月一—二	六	貨客	同 フイラデルフイア
		諾	一—二	四	同	太平洋岸諸港、加奈陀
		諾	一—二	四	同	トリニダト經由紐育
		米	一	三	貨	リベープレト、紐育
		米	一—二	四	貨客	太平洋岸諸港、加奈陀
		智	月約一	二	同	リベープレート經由ヴアルバライソ
		米	同一	三	貨	紐育
	ロイド・ブラジレイロ	伯	同二	六	同	紐育線
		同	二	五	同	ガルフ線

三、阿弗利加及趣東航路

線名	社名	國籍	出帆度數	就航船數	貨客	主要寄港地及行先
大阪商船	日本郵船	日	月一	五	貨客	南、東阿、支那經由日本
北獨逸ロイド		獨	同一	三	同	南、東阿（モンバサに至る）

（二）航路同盟

前記各航路中、歐洲向復航、北米向復航及伯—亞間貨物運輸に對し各社は航路同盟を組織盟外船の侵入防止貨率の維持、南米各國政府との折衝等に當り居れり。

（イ）歐洲航路復航同盟（Homeward Freight Conference）

前記（一）歐洲地中海航路十七社（※印を除く）に、スド・アトランチク・ベルジエ、ローヤール・ベルゴ、ベルシエ・デ・トランスボルト・マリチム、ゴドリアン等各社を加へ合計二十二社を以て組織、大陸行運賃制定及加盟員共同利益擁護の爲對外交渉に當る。（賃率別項參照）

（ロ）伯米運賃同盟（Brazil, United States Freight Conference）

前記（二）北米航路十三社中（※を除く十一社及不定期線インタナショナル・フイレデンク・コーポレーション並にプース・ラインに依り組織、紐育及ガルフ兩 Section に分れ、主として紐育及ガルフ行珈琲及一般貨物運賃決定機關たり。伯國側リオに本部、サントス及ビクトリアに Committee を設置し居れり。

本同盟は北米向珈琲運賃決定を以て其主たる目的とするものなるが、最近伯國政府の珈琲輸出不振對策として伯國生産品に對する海上運賃の低下需策の機を窺ひ盟外船出現貨率を攪亂せられ昨年各月大體一袋五〇仙の賃率は三〇仙に下落したるのみならず從來一袋五仙高率課徴の事となり居る客船側より昨年差率撤廢の要求あり貨客船の紛爭を激成し同盟存在の意義を失し一時殆んど形式的存在に止まりたるが其後漸く妥協成立し貨物船積運賃九月より三七仙、十月—十二月四〇仙に引締めらるゝことゝなりたり。（伯國—北米間一般貨物賃率及紐育、ガルフ、羅府各地行珈琲輸送量別項參照）

（ハ）遠洋航路同盟（Centro de Navegaçao Transatlantica）

伯國—リバー・プレート間運賃、荷役賃制定、亞烏各國政府交渉機關にして本部をリオに置く。伯國に寄港する定期船社は全部加盟し居り、南米に於ける航路同盟中最も有力なる同盟にして海運關係に理解乏しき南米各國向航路經營上此種同盟の發達は蓋し當然と云ふを得べし。（伯國—リバー・プレート間同盟賃率別項參照）

四、伯國日本航路

（一）沿革

日伯間航路は皇國移民會社が本邦より第一回渡伯移民七八一名輸送の爲笠戸丸を差立て、本船は明治四十一年四月神戸發同年六月サントス港に到着せるを以て其濫觴とし引續き同四十三年五月旅順丸、同四十五年嚴島丸及神奈川丸等大正三年に至る間約十隻聖州政府との契約に依る本邦移民輸送の爲伯國向航海せり。

本邦對南米東岸諸國貿易關係は歐洲大戰前迄は極めて稀薄にして前記諸船は專ら移民輸送を主として不定期的に本邦より航海せるに不過りしも歐洲大戰勃發し之が進展に伴ひ、從來南米東岸諸市場を獨占し居りたる歐洲品の輸入全く杜絶せる爲本邦品に對する需要急增するに至り漸く定期航路開設の機運熟し斯くして大阪商船會社は大正五年十二月神戸發笠戸丸を、日本郵船會社は大正六年四月若狹丸を南米東岸向け直通航路第一船として夫々差立てたるが大戰中東南阿弗利加及南米東岸各地向け本邦品輸出旺盛を加ふる一方本邦よりの渡伯移民亦漸次增加に伴ひ兩社航路は相次て順調なる發展を來したり。然れども大正七年大戰の終了後襲來せる世界經濟不況は年を逐ふて深刻

を加へ爾來約十ヶ年餘に涉り世界海運界は慘憺たる不況時代を現出し本邦海運亦等しく其影響を蒙り苦境に沈淪するの餘儀なきに至り郵、商兩社は之が對策として兩社併行航路の整理、賃率、蒐貨の統制等に依り不必要なる競爭を避け經營の合理化を會議し、遂に昭和六年兩社營業各方面に涉る協調成立し日本郵船會社は南米東海岸線より、大阪商船會社は北米シアトル線より各々其就航船を撤退せり。

斯くて大阪商船會社は日本郵船南米東岸線撤退の後を受け昭和六年以後同社阿弗利加航路を南米東岸に延長し之と從來同社南米東岸線を併せて本邦南米東岸各國を結ぶ二航路を經營現在に及べり。

以上の如く日本南米東岸航路は大戰中開設を見、後數年ならずして戰後未曾有の世界的不況時に際會累年收支償はず之が經營に多大の困難に遭逢しつゝも本邦渡伯移民輸送上及將來本邦對南米諸國貿易伸展上國家的重要性に鑑み大阪商船會社は主力を本航路經營に傾到し銳意航路及就航船等施設の改善に努め前記南米東岸線（世界一周航路）及阿弗利加線二航路を確立、以て諸外國船の侵入を防止し東洋—南米東岸間の航權を本邦船の掌中に確保し居れり

同社就航船の變遷左の如し。

南米東岸線

大正六年		大正九年		大正十三年	
就航船	航海度數	就航船	航海度數	就航船	航海度數
たこま丸 しあとる丸 ばなま丸 なま丸	五年航海	たこま丸 しあとる丸 ばなま丸 めきしこ丸 しかご丸 かなだ丸	十年航海	たこま丸 まにら丸 はわい丸 なま丸 めきしこ丸 しかご丸 かなだ丸	十年航海

大正十四年
かなだ丸
まにら丸
はわい丸　年十
さんとす丸　航海
ばなま丸
めきしこ丸

昭和七年
さんとす丸
らぷらた丸　年十一
もんてびでお丸　航海
ぶえのすあいれす丸
りおでおやねろ丸

阿弗利加線

昭和六年（南米延長）
就航船　航海度數
まにら丸
はわい丸　年七航海
ありぞな丸
あふりか丸
あらびあ丸

大正十五年
さんとす丸
らぷらた丸
もんてびでお丸　年十
ぶえのすあいれす丸　航海
りおでおやねろ丸

昭和七年
さんとす丸
らぷらた丸　年十一
もんてびでお丸　航海
ぶえのすあいれす丸
りおでおやねろ丸

昭和七年　昭和八年　昭和九年
就航船　就航船　就航船
同前年　同前年
年十三航海　外に春光丸臨時船　至現在
年十三航海

昭和五年
はわい丸
さんとす丸
らぷらた丸　年十二
もんてびでお丸　航海
ぶえのすあいれす丸
りおでおやねろ丸

昭和九年
さんとす丸
らぷらた丸　年十二
もんてびでお丸　航海　至現在
ぶえのすあいれす丸
りおでおやねろ丸

（二）日伯間海運

日伯間定期航路開けてより約二十年、此間兩國關係は漸次密接を加へ居れるが、之を兩國貿易關係に就きて見るに、伯國は過去に於て其輸出の八〇％を珈琲に依存し珈琲以外の生産輸出に至つては近年に至る迄比較的無關心なりしを以て、從て本邦に輸入し得る物産に乏しく、一方、本邦輸出品の大宗たる綿製品に就きては伯國は自國産棉を以て略々自給自足の狀態にある等の關係上、兩國貿易關係は顯著なる發展の跡を示さゞりき。

乍併本邦より伯國向渡航船客の輸送は本航路をして今日あらしめたる原動力にして實に本航路の歷史と不可分の關係を有し、之を換言すれば日本南米東岸各國との親善、貿易關係は伯國に於ける本邦移民の發展にら依り誘致せれたりと稱するも過言に非るべく、又以て將來本邦對南米東岸各國との友好、貿易關係の伸張如何は現下伯國に於ける本邦移民入國制限問題の歸趨及在伯邦人の發展と頗る delicate なる關係を有するものと信ぜらるゝ次第なり。

昨一九三四年度伯國は棉花の産額に於て異常なる躍進を示し（總産額二七一、七〇〇噸　內輸出額一二六、六四八噸—四、六六七、〇〇〇金磅、前年に比し約八〇％增、總輸出額の一三％）本邦への棉花輸出一〇、一四七梱一、七〇二噸に達したることは正に日伯相互貿易發展上一新紀元を劃せるものにして伯國棉産の增加及棉花輸出に對する伯國側諸設備の進歩と相俟て本邦への輸出も躍進す可く期待せらるゝに至り從來伯國よりの本邦向復荷僅少なりし爲伯國より北米向珈琲を以て復航船腹消化の餘儀なかりし大阪商船會社南米東岸線にありては今後復航北米メキシコ灣岸諸港寄港を省略し伯國より巴奈馬運河に直航の事とし以て伯國間航海日數の短縮と航海度數の增加を策し得可く一方この寄港省略の補充と、又我國が從來南伯にのみ偏したる拓殖及貿易を更に今後は北伯中伯の方面にも轉進するを要するの趨勢に鑑み、之等港への寄港をも開始するが爲めに各々新航路を設定する等、同社に於ても目下鋭意之が調査研究中なり。

尚伯國棉に就き注目に値す可き昨年度伯國棉花産額二七萬噸中約三割、即九萬噸を産出せる聖州に於ては本邦人

の棉作に從事せる者多數に上り、昨年度州產額の約四割六分は實に本邦人の資本及勞力に依るものにして、今後聖州棉作は在伯邦人に俟つ所多きと共に伯國棉花增產計畫は必然國內勞力及外國移民問題と至大の關係を有すべき次第なり。

大正五年以降昭和九年度に至る伯國渡航者輸送數及同期間輸出入貿易年額左の如し

○入伯本邦移民數

【一九〇八—一六】

大正五年迄	一四、九〇六人	
同　六年	三、八六八	（大正十五年）昭和元年　七、四五二人
同　七年	五、九〇三	昭和　二年　八、〇八三
同　八年	二、六七五	同　三年　一〇、二五三
同　九年	九七一	同　四年　一五、九八〇
同一〇年	五九八	同　五年　一三、八五四
同一一年	一、〇八六	同　六年　五、四三二
同一二年	七六〇	同　七年　一一、五八〇
同一三年	二、六〇二	同　八年　二四、五〇五
同一四年	六、〇八七	同　九年　二一、九四三
		累計　一五八、五四五人

○日伯輸出入額

	日本ヨリノ輸入	日本へ輸出
	コントス	コントス
大正五年	二三、三二一	七
同　六年	七二、三二一	二一、三二八

同　七年	三二六、二二六	一四、九七七
同　八年	五〇〇、六二四	二〇、一八一
同　九年	五九一、八〇六	一八、六七五
同　十年	二二一、三二六	一〇、九六九
同一一年	七七、四六六	二二、四一一
同一二年	八八、五七三	一六、四一九
同一三年	一一八、四〇九	二二、四一一
同一四年	一五六、六四三	一三、八五六
（大正十五年）昭和元年	一五五、八一五	一〇、二〇一
昭和二年	一一八、九二四	一五、五三四
同　三年	二〇〇、〇五四	一八、八四七
同　四年	一八七、四八九	二九、五五二
同　五年	一一五、九二三	三九、五九三
同　六年	七〇、三六九	三四、七四九
同　七年	八一、七六〇	四五、四七五
同　八年	一五四、二九四	五三、六一一
同　九年	一六九、四六五	六〇、二五九
		一〇五、二〇二

尙昭和八年度に於ける本邦對伯國輸出入主要商品名及數量、價格は左の如し

日本輸出品名	數量（千斤）	金額（千圓）
昆布	八二四	八
鰯	一〇四	四
魚	一八一	八
苔	三一	四

日本輸出品名	數量（千斤）	金額（千圓）
清酒（石）	一三	一
調味料	六二	六
蔬菜罐詰	五七	二
其他食料品罐詰	一二七	四

伯國に於ける移民制限に不拘相互貿易量の増加に伴ひ亞、伯、烏對本邦親善關係は益々緊密の度を加へつゝあり。且又伯國經濟の現勢より見て伯國物産特に伯國棉花本邦輸入増加と相俟て移民問題も自然緩和せらるべき必然性を有すと觀察せらるゝを以て、本航路の前途必ずしも悲觀を要せず、帝國政府は輸出業者の本航路現在の難局に對する理解と援助とに依り益々航路の短縮と就航船の増配、各種施設の改善等に邁進するを以て本航路百年の大計なりと確信する次第也。

五、伯國の港灣

（一）各州の開港場

伯國は海岸線四千哩可航河川二萬一千哩に及び南米各國中最も海水運に惠まれ、各州は夫々自州貿易港の開發に努め居れるを以て開港場の多きこと亦南米第一なり。

各州に於ける開港場を擧ぐれば左の如し

1 アマゾナス州――マナオス(Manaos)、ボルト・ヴエリョ(Porto Velho)、イタコアチアラ(Itacoatiara)。
2 パラー州――ベレム(Belem)、オヤポック(Oyapock)、アマパー(Amapa)、モンテネグロ(Montenegro)
3 マラニョン州――サン・ルイス(São Luiz)、イリヤ・ド・カヂュエイロ(Ilha do Cajueiro)
4 ピアウヰ州――パルナヒバ(Parnahyba)、アマラソン(Amarraçao)
5 セアラー州――フオルタレーザ(Fortaleza)、カモシム(Camocim)、アラカチー(Aracaty)

日本輸入品名　數量(千斤)　金額(千圓)

珈琲	一〇、七九七	四五七
鳥獸肉罐詰	二三八	六
獸骨	九九九	一四
獸脂	八二六	七
繰棉	一、一五六	五九
羊毛	一八七	一〇
木材	三一	

日本輸入品名　數量(千斤)　金額(千圓)

カヽオ		四五
毛皮	一六	六
樹脂	五九三	二六
カセイン	一六五	五
植物纖維	六九	三
鑛物及同製品		二二四

（三）日伯航路の將來

日本及南米東岸を結ぶ南米航路東岸線(世界一周線)及阿弗利加航路(南米延長線)は孰れも航海距離二萬哩以上に達する本邦世界有數の長航路にして二十有餘に亘る外國寄港地を經て完全なる定期を維持、東洋南米兩地間交通貿易路としての使命を果し居ることは本邦海運の誇とするに足る可き所なるが翻て本航路の將來性如何を見るに本航路の開設及發達は伯國向本邦渡航客輸送に負ふ處多きこと既に前述の通りにして之が將來に於ける消長も本邦渡伯移民の趨勢と不可缺の關係を有すること勿論なるが同時に本邦對亞、伯、烏三國貿易及諸外國競爭線の情勢は本航路の將來に重大なる影響を有す可きものなり。

一、移民問題

昨一九三四年憲法制定議會に於て諸外國移民入國制限通過、過去五十年間各國人定着數の二%を以て最高限とする條項挿入せられたる結果本年度より實施を見、本邦移民は過去入伯者總數十四萬二千四百五十名との認定數に基き本年度本邦移民割當三千八百四十九名と暫定的に決定せる爲め本邦よりの渡伯者は現に

激減を見つゝあり、過去三十餘年に渉り最も好感を以て本邦移民を迎へ逐年本邦との親善關係を加へ居りたる伯國に於ける此擧は日伯國交上頗る遺憾とせらるゝのみならず本邦移民の激減は引いて本航路の經營に重大なる影響を與ふるに至るべきこと明かなるが本案議會通過に至りたる經緯を見るに亞細亞移民不同化を主張する醫學派一派の多年に渉る執拗なる排日が主因たることは看過し難き事實なるも本案に署名せる多數の議員は多くニ、三提案主動者の個人的壓力に依り無節操なる署名を餘儀なくせられたる形跡多分にあり民意を代表するものとは全然認められざるのみならず財政的に殆んど破產に瀕し居る伯國を救ふ可き道は生產物の增產に俟つ外何等の方法なきことは伯國政府も民衆も等しく自覺し居る所にして本年五月大統領も教書中に於て這般議會を通過せる二步案が國內經濟開發上如何に支障を與へ居るかを力說速かに同條項修正の必要を述べ居り、又一方昨年來伯國棉花の異常なる增產に刺戟せられ實地調查の爲來伯せる各國棉花專門家等も結局國內勞力著しく拂底し居る伯國の如き國家に於て移民制限を實施する如き愚擧を爲せる爲之を緩和せざる限り到底將來の伯棉增產は期待薄と等しく斷定し居る等の事實より見るも早晩移民制限條項も修正を見るものと期待せらるゝ次第なるが、但し排日を目的とする移民制限派は有力なる財的 back を有すと思惟せらるゝ筋もあり猶之が實現迄には相當の困難と時日を伴ふものと豫想せらる。

二、本邦對亞、伯、烏三國貿易の趨勢

亞、伯、烏三國は孰れも農牧產國にして其主要農產物の海外輸出に國家財政の基礎を置くと共に三國共に元來西、葡兩國植民地より獨立發達せる關係もあり電氣、鐵道、水道、港灣等國內文化、產業施設は多く歐米各國の投資に依つて開發、經營せらるゝを以て之等各投資國に對し年々多額の海外償還金を要する爲

三國共相當貿易出超を有せざれば其經濟を維持し難き實情にあり、從而三國對外貿易は自國物產を多く買ふ國若くは投資國より買ふ方針を以て進み來れること當然の次第なり。然るに本邦對三國關係は近年に至る迄著しく片貿易に偏し本邦側は三國を以て單に有望なる本邦品の市場として專ら本邦品の實込に熱中し三國物產の購入は殆んど之を顧みざりし爲本邦輸出業者の努力にも不拘著しき發展を見ざりしも世界不況の深刻化に伴ひ三國共高關稅、爲替管理、貿易管理等を以て益々其相互主義的貿易方針を强行するに至り本邦側に於ても漸く南米側方針に對應南米物產の購入に着目、亞、烏兩國よりは一九三三年來羊毛、冷凍肉、罐詰肉、鹽皮、カセイン、ケブラッチョ、小麥、メーズ、リンシード等本邦輸入を增加、又本邦に購入し得る物產に乏しかりし伯國よりは昨一九三四年遂に伯國棉の輸入をなし、更に本年は日本南米輸出組合の結成を見るあり、對南米東岸三國片貿易の傾向は漸次調整を見、一方本邦よりの輸出も順調に增進しつゝあり。

亞、烏兩國は略々輸出物產同種にして主要輸出港も一港乃至二港に纏りて其物產輸出施設も伯國に比し稍々進歩し居り、各種物產共既に本邦へ輸出せられたるが、伯國は其主產物たる珈琲以外棉花、カルナウバ臘、滿俺、ニツケル礦、水晶、纖維植物等を有するも未だ國際商品として取引施設國內運輸機關の發達充分ならざる等の爲棉花以外本邦輸入の見るべきものなきが、今次本團視察の結果前記各種物產は孰れも取引運輸施設及伯國政府の統制宜しきを得ば本邦に大量輸入の可能性あること明となりしを以て今後本邦及伯國相互市場の研究に依る諒解の增進と相俟つて兩國貿易は漸次增加を期待せらる。

三、日本—南米航路に對する各國競爭線

本邦南米航路東岸線及阿弗利加航路(南米延長線)は共に帝國政府命令線として本邦、東洋各國及南米東岸三國間に於て本邦航權を維持し居れるが、其航路區間長き爲併行區間に於ける諸外國競爭線との對抗相互激烈にして、且つ近年本邦及東洋南米三國間貨客運輸の增進に伴ひ東洋南米間他航路の活動も漸次濃厚を加へつゝあり、即ち往航區間にありては西貢、東南阿間に和蘭 K.P.M. 社あり、更に昨年北獨逸ロイド汽船會社は月一回就航船三隻を以て南阿ダーバンを起點とし、伯、烏兩國よりブエノス・アイレスに至る往復航路を開始せる爲 K.P.M. 社は右北獨社船と南阿接續にて東洋南米相互貨物吸收を策し居れる外上海を起點とし快速船を有する伊太利ロイド・トリエスチノ社は伊太利、南米間を結ぶ伊國コスリチ社と接續同樣東洋、南米間蒐貨客に努め居れり。復航區間にありては前記各社 Route の外南米、北米、メキシコ灣岸間に於ける米國デルタ・ライン、(獨逸漢米線)目下休航中)、伯國ロイド・ブラジレイロの外最近スエヂイシュ・ラインの侵入あり、更に南米、北米太平洋岸間に於ては諾威ウエストフアル・ラルセン、米國マコーミツク・ライン兩社ありて現に本邦南米東岸線と兩社間に北米太平洋岸行珈琲積取に激烈なる競爭を展開しつゝあるのみならず、該二社は桑港接續にて南米東岸より東洋行貨物の蒐貨劃策し居る等本航路を守る本邦二線に對する諸外國汽船會社の妬視策動は逐日露骨を加へつゝある現狀にあり。

以上の如く本航路に於ては航路經營上の主眼たる渡伯本邦移民の激減に依り重大なる打擊を受け居るに反し本邦東洋南米相互間貨物輸送は漸增を來し居れるが他方諸外國汽船會社の競爭は逐日激烈を加へつゝある等喜憂材料交錯し、現狀に止まらば忽ち他社の策動に乘ぜられ一進せんには莫大なる損失を免れず、之が經營上重大なる難局に遭遇し居れるが本航路は實に對南米東岸三國に對する本邦國策遂行上の幹線たるべき重大なる使命を有すると共に

貝釦	三二七	豚毛	二四
寒天	三八一	油脂蠟及製品	一二
樟腦	六五	皮毛角類	七四
蚊取線香	三〇	綿織物金巾(千萬碼)	九三
齒磨類	一二	晒金巾	三六
鉛丹	一二三	縮綿布	二〇七
鉛筆	二五	捺染モスリン	四九
人造絹糸	一四	緞子	一一九
魚釣糸	三	漁網	一四二
絹織物縮緬	二〇	ゴム靴(打)	一、一五五
敷布	四〇	硝子製人造眞珠	
メリヤス製靴下	五	雁皮紙及薄葉紙	四二五
貝製釦(千哥)	五三八	鐵線及其他	二五
セルロイド櫛(千哥)	三	陶磁器	三七〇
書籍、雜誌類	一六六	セルロイド製玩具	一六八
自動車附屬品	七五八	豆粕	一、五一三
ゴムタイヤ其他	九二	人造肥料	四
紡績機及織布機	一、二三六	其他ノ肥料	三、〇〇六
麥稈製眞田(百束)	三四	一般綿製品	一七
ゴム製品	一四	扇子及團扇(千個)	一八、〇三九
電球(千打)	一五	漆器	四五
玩具類(セルロイド製品ヲ除ク)	四八		一五一
印刷用紙	九九		三
半紙及美濃紙	九〇		五
	二		
	二八		

6 リオ・グランデ・ドノルテ州——ナタル(Natal)、アレイア・ブランカ(Areia Branca)

7 パラキバ州——カベデーロ(Cabedello)

8 ペルナムブコ州——レシツフエ(Recife)

9 アラゴアス州——マセイオー(Maceio)、ペネード(Penedo)

10 セルジツペ州——アラカヂユー(Aracaju)

11 バイア州——サン・サルヴワドル(バイア)(Sao Salvador)、イレョス(Ilheos)

12 エスピリト・サント州——ヴイクトリア(Victoria)

13 リオ・デ・ジヤネイロ州——ニテロイ(Nitheroy)、アングラ・ドス・レイス(Angra dos Reis)

14 リオ・デ・ジヤネイロ港(Porto de Rio de Janeiro)

15 サン・パウロ州——サントス(Santos)、イグアッペ(Iguape)、サン・セバスチョン(Sao Sebastiao)

15 パラナー州——パラナグワ(Paranagua)、アントニナ(Antonina)、フオス・ド・イグアスー
(Foz do Iguassu)

17 サンタ・カタリナ州——サン・フランシスコ(San Francisco)、フロリアノポリス(Flarianopolis)、
イタヂヤキ(Itajahy)、ラグーナ(Laguna)

18 リオ・グランデ・ド・スル州——(リオ・グランデ(Rio Grande)、ポルト・アレグレ(Porto Alegre)、
ペロタス(Pelotas)、ヂヤグワロン(Jaguarao)、ウルグアイアナ(Uruguayana)、サン・ボルヂヤ
(San Borja)

19 マツト・グロツソ州——コルムバー(Corumbi)、ポルト・ムルチニョ(Porto Murtinho)、
ボルト・エスペランサ(Porto Esperança)

(二) 主なる開港場の設備

1 アングラ・ドス・レイス港

位置—南緯二三度、西經約一度一分、リオ、サントス間にあり、リオより七八浬、サントスより一四八浬、
イリヤ・グランデ(Ilha Grande)、イリヤ・ギボイア(Ilha Giboia)兩港に挟まる、ジヤカカンガ
(Jacacanga)灣に臨み港内浮標完全にして入港に危險なし。

岸壁及水深—岸壁長さ一、五〇〇米突、水深約二七呎、但し航洋船は岸壁に繋留せず港内(水深約二〇呎)
に碇泊沖荷役のことゝす。

倉庫—リオ州政府倉庫二棟、私有倉庫、Pereira Carneiro 社四棟、Gunabara 倉庫會社八棟(收容力珈琲
二十萬袋)外に Moinho Santista 小麥專用倉庫六棟(收容力約一萬五千袋)。

曳船—Tug boat なし、Launch hire 一時間三〇鈆。

荷役及荷役賃—珈琲一口一時間二五〇—三〇〇袋。

賃{晝間 八時間一人に付 一五鈆
夜間 同 同 二二鈆

艀 —二隻—珈琲 五〇〇袋積(內一隻は Uncovered 料金 一日 二二〇鈆見當)
二隻—同 二〇〇袋積(但し Lloyd Brasileiro 專用、不用の時は賃貸)

六隻—同　二、八〇〇袋積(リオ艀會社所有、料金　一日　一〇〇鈆)

電信、水先人—設備完全、水先料二〇〇鈆、外に Launch 代二〇〇鈆)

船車連絡—リオ、聖市間セントラル線バラ・マンサ驛接續にて本港より毎日列車便あり、ミナス州行汽車便も完成しあり。

輸出入貨物—輸出(三四年一二四、六二八金磅)—珈琲、滿俺礦、輸入(三四年一八五、七〇五金磅)—小麥、鐵道機具。

アングラ港は現在リオ州政府管下にあるも、ミナス州は海港を有せざる爲同州ムリアエー郡との交換を希望しリオ州と折衝中なり、Lloyd Brasileiro 社船南北線(沿岸線週一回)及同社歐洲定期寄港し居る外最近同港珈琲輸出增加港内施設大體完備と共に米歐行諸外國船も時々臨時寄港し居れり。

2　バイア港

バイア州の首府にして一般には Sao Salvador da Bahia 又は單に Sao Salvador と稱す、人口約三十五萬。

位置—南緯一二度五〇分、西經三八度三〇分、リオより北上約七〇〇浬。

錨地—Bar 無し、港内錨地廣く且つ狀態良好、港口水深六八呎、水底砂泥質。

埠頭—長さ四〇〇六米突、遠洋船用一、五四〇米突

埠頭は三區に分かる　No. 1　水深　六米突　沿岸船用

No. 2-No. 6　同　八米突　同

No. 7-No. 10　同　一〇米突　遠洋船用

倉庫—一〇棟、外に可燃性用倉庫あり。

機重機—一二臺(一—三噸)一時間一〇噸乃至三六噸

外に Floating Crane(一五〇噸能力)一臺あり。

荷役費—自午前七時半至午後五時晝間一人に付一五鈆、夜間倍額。

艀　—總噸二、六〇〇噸以上、曳船設備完全、

交通—鐵道—ペルナムブコ及州内各地行鐵道の起點。

海運—沿岸航路、バイア州立汽船會社沿岸線起點にして州内イタパカリカ、カシヨエイラ、ナザレス、サント・アマロ、カラヴエラス、イレオス、ウナ等各地行同社便ある外ロイド・ブラジレイロ、マステイラ、ロイド・ナシヨナル等各社沿岸船毎月一、二回寄港し居れり。

遠洋航路

北米行(紐育、大西洋岸)

ウキルヘルムセン	(諾)	月一—二回
ロイド・ブラジレイロ	(伯)	同　四回

歐洲行

シヤルジール・レウニ	(佛)	月　二回
フオレンデ・ダンプスキツプス	(丁)	同　二回
漢　米　線	(獨)	同　二回

コスリツチ・ライン（伊）	同三—四回
和蘭ロイド（和）	同一—二回
ランポルト、ホルト（英）	同　一回
北ロイド（獨）	同　一回
ロテルダム、南米線（和）	同　一回
ローヤル・メール（英）	同三—四回
トランスポルト・マリチム（佛）	同　一回

輸出入貨物—輸出—カ、オ、煙草、珈琲、ピアサーバ、カルナウバ臘、カスター・シード、カスターシード油、滿俺、棉花、護謨等（三四年 二、三〇二、二二四磅）

輸入—乾鱈、麥粉、小麥、石油、機械類等（三四年 六一七、四八九磅）

3 ベレーム港

パラー州の首府 Para 河中 Guajara 灣の右岸（西經四八度三〇分、南緯一度二七分）にして水先乘船地 Ponta Ataraya 燈臺より一一〇哩、河口 Bragança Channel より七五哩の距離にあり、人口約三〇萬。

錨地及水深—本港には中洲あり二水路を成し西水路は一二—二〇米突、他は市街寄水路にして錨地及水路共最低九米突の水深あり、外側錨地は埠頭より三哩以上の距離にあり大型船の碇泊に適す、同錨地より埠頭に達するには淺渠水路あり、幅員一五〇米突あるも水深干潮時一九呎なるを以て大型船は高潮時入港を要す、浮標設備完全なり、水底泥質、潮位約一〇呎。

港内設備

埠頭—一、二六〇米突、水深九米突、大型船用。二六〇米突、河蒸汽及小型船用。

倉庫—一〇棟、面積一〇〇×二〇米突（No. 1 より No. 10 と呼稱内 No. 4, 5 は遠洋貨物專用）。

三棟、前記倉庫中 No. 1, 3, 5 に並列 No. 1-A, 3-A, 5-A と稱す、外二棟。

起重機—合計二三機、二噸乃至一五噸（中 Floating Crane 二臺を含む）。

曳船—Booth Line のもの五〇〇馬力（一隻）最大、外に三隻 Lamport 丨、Port of Para 四、Amazon River 丨、Lloyd 丨。

艀　—有蓋又は無蓋八〇〇噸より五、六〇噸のもの多數あり。

浮ドック—現在使用中のもの二個（一、七〇〇噸迄のもの一、二、四〇〇噸迄のもの一）、他河船（一六呎八〇〇噸迄）、修繕用二臺。

水陸空運

鐵道—ベレムよりブラガンサ（一四七哩）を經てベンヂヤミン・コンスタントに至る一線（一五八哩）。

空便—Panair Line 南北行一週各二回。

沿岸線—ロイド・ブラジレイロ　週　一回（ブエノス・アイレス—ベレム線）

コステイラ　同　一回（南大河州—ベレム線）

コメルシオ・イ・ナヴエガソン　月二—三回（サントス—ベレム線）

ロイド・ナシヨナル　同　同　（同　）

アマゾン流域—ロイド・ブラジレイロ　月　三回(ベレム—マナオス線)
　　ブース・ライン　同　二回(同　同　)
　　アマゾン・リヴア　同　五回(同　同　)
遠洋—ブース・ライン　月　二回(リヴアプール—マナオス線)
　　同　同　一回(ハンブルグ—ベレム線)
　　同　ラムボルト、ホルト　年　二回(紐育—マナオス線)
　　北獨ロイド　同　六回(紐育—ベレム線)
　　マコーミック汽船　同　八回(ハンブルグ—ベレム線)
　　ウエストフワル・ラルセン　同　臨時寄港(ベエノス—北米太平洋岸線)
　　大阪商船南米東岸航路　年　三回(ブエノス—日本間)
　　(世界一周線)(但し出貨量により臨時寄港のことになり居れり)
　　アメリカン・レバブリクス　月　三回(紐育—バラー線)
　　コスリッチ・ライン　同　一回(ブエノス—地中海—伊太利間)
輸出入貨物—輸出—護謨、ブラジル・ナット、木材(三四年　五六九、〇三二磅)
　　輸入—雑貨、石炭(三四年　二八〇、一六七磅)

4 カベデーロ港

パラキバ州首府ジョアン・ペソア市(舊名パラキバ市)より鐵道にて約三十分の距離にあり、同市の外港にして、パラキバ河の河口、ペルナムブコ港より沿岸船にて約八時間、三四年度輸出六六三、七八四磅)、輸入二〇一、六一六磅に達す。

錨地及水深—錨地に於ける水深一八呎なる爲大型深吃水船は入港に際し錨地に於て艀取りの要あり。

埠頭設備—埠頭 Great Western Brazil Railway Co. 所有三五〇呎、水深二三呎あるも港口 Channel 極めて狭少なり、一、〇〇〇呎岸壁新設中なるも未完成、倉庫一、Crane travelling あるも未だ設備完全ならず、清水惡質。

交通—鐵道—ジョアン・ペソア市を經てパラキバ州内に通ず。

水運—ペルナムブコ—カベデーロ間沿岸線定期船の外ロイド・ブラジレイロ、サントス—ベレム線、月四回、コステイラ、ボルト・アレグレ—カベデーロ線、月四回寄港船あり、遠洋航路の定期寄港船無きも棉花出貨期歐洲方面行貨物臨時船(五、六千噸級)寄港し居れり、尚 Panair Line 週二回着水す。

カベデーロ港は昨年度北部棉一三、二四二噸を輸出、サントス港に次ぎ伯國各港中第二位を占めたるも同港々情右の如く、未だ諸設備充分ならず現狀に於ては本邦向大型船の寄港に適せず。

5 ペルナムブコ港

別名 Recife(レシツフエ)、ペルナムブコ州の首府、南緯八度五分、西經三四度五五分に位し、人口約三五萬を有す、ビベイロ河により形成せらるゝ半島上に發達す。

錨地及水深—四一—三三呎、潮差二呎。

埠頭設備—埠頭全長五八四米突、水深四〇—三四呎、埠頭料　船長一米突に付一日七〇〇レイス。

倉庫—一二棟の外冷藏倉庫一棟あり。

起重機—二〇噸一機、五噸七機、八噸一機、一噸半三七機(以上電氣)、五噸一機(蒸氣)、Floating Crane 一(一〇噸)。

給油—The Anglo-Mexican Petroleum Co. の Oil tank 二個容積八、〇〇〇噸、本船給油能力一時間一五〇噸、外に Caloric Co. 重油 Tank 二個、Standard Oil Co. ガソリン Tank 一個あり。

荷役—原則として埠頭荷役、沖荷役は特別許可を要す。

水先—强制、料金登簿噸數五、〇〇〇噸型入出港約一〇〇鍊、但し夜間三割增。

曳船及艀—曳船約三〇隻、艀五〇—二五〇噸約二〇〇隻。

交通—沿岸航路—ロイド・ブラジレイロ、コスティラ、ロイド・ナショナル、コメルシオ・イ・ナヴエガソン等各沿岸航路船の定期寄港地也。

輸出入貨物—輸出—(三四年度　八二二、九五七磅)棉花、砂糖、鹽皮、木材、カルナウバ蠟、棉實、珈琲等。

輸入—(三四年度　一、三八八、〇六一磅)棉糸布、鐵製品、陶器、鹽鱈、燻肉、石炭、機械類。

6 リオ・デ・ジヤネイロ港

伯國聯邦の首府(南緯二三度〇分、西經四二度二五分)に位し世界最良港の一にして設備の完備せること伯國第一、輸入額に於ては首位、輸出額はサントスの次位にあり、人口一八〇萬、伯國汽船會社本社及歐米東洋各汽船會社支店代理店、伯國—北米貨物同盟本部、伯國—リヴアプレート各社同盟本部、歐洲復航同盟支部等所在地にして伯國海運の中心地なり。

港情—港內約三〇平方哩に達し、最淺點に於て水深三三呎あり、錨地狀態良好なるも Fiscal Island 及 Enxadus 等に岩礁あり、埠頭設備は伯國政府と特許契約に依る Companhia Brasileilas de Exploração de Portos (佛系)の經營に係るも、事業不振の爲目下聯邦政府肩代り管理中なり。

埠頭—全長三、二九八米突、水深八—一〇米突。

倉庫—一八棟、容積一〇萬立方呎、全長一、五〇〇米突、內一二棟は遠洋船岸壁にあり、水深干潮時三三呎(他六棟岸壁水深干潮時二六呎)、外に Praça Maua に船客專用岸壁あり。

起重機數—九〇、內五四機(一—½噸)、一八機(三噸)、一八機(五噸)、孰れも Dock 會社無料供給、但し二噸以上 Crane に對し Stevedore charge 五割增、同社所有 Floating Crane(三〇噸)一機、外に伯國陸海軍省所有 Floating Crane 二機(一〇〇噸及五〇噸)あり。

荷役—一、可燃性及危險貨物搭載の場合は沖荷役の上 Governador 島倉庫に揚荷を要す。

二、積荷は艀荷役を普通とし能力一日一口一〇〇—一五〇噸。

三、燃料炭、油は埠頭揚荷役中積入可能。

港費—本港々費は大體伯國各國に於ける標準となり居るに付左に例示すべし。

a) Tonnage Dues—Vessels over 100 tons net register pay 100$000 gold, which is collected by the Custom House.

b) Wharfage—Free, but holidays and Sundays and also before 7 a.m. or after 4 p.m. and 10-11 a.m. (meal) pays 150$000 each operation, when berthing or leaving quays.

c) Pilotage—not compulsory, usual fee 100$000 per shift. for regular or contract versels and 200$000 for occasional steamers.

d) Entering Towage—Assisting vessels in or out of berth 300$000, the double service 550$000.

e) Other petty expenses—Light Dues 200$000 gold, Custom House Pass and Stamp 8$000, Entering and Clearing at Customs and "desembaraço" 300$000, B/H 20$000, Translation of manifest (3 first pages and after 7$500), Centro de Navegaçao—per steamer 20$000.

交通—水、空—伯國沿岸主要航路の全部、伯國—歐洲、北米、東洋、阿弗利加向各社船全部、及 Panair (米)、Condor (獨)、Air France (佛) 各空便全部寄港、着水陸地なり。

鐵道—聖州、ミナス・ゼエラエス州外北部各方面行鐵道起點。

輸出入貨物—輸出—珈琲、鹽皮、砂糖、滿俺、鐵礦、棉花、Bran 等(三四年 三、八五九、八七七磅)。

輸入—棉及綿製品、麥粉、葡萄酒、鐵製品、乾蛙、セメント、石炭、茶等

(三四年 一〇、一九〇、七九八磅)。

(192)

7 サントス港

聖州物産の門戸にして伯國珈琲の主要輸出港たるサントスは Santos Amaro 島の東端にあり、小河を距てゝ大陸に對す(南緯二三度五五分、西經四六度二五分)、貿易量に於て伯國第一の大港にして人口約十七萬あり。

港情—本港は伯國資本に依る Santos Dock Co. の經營にして伯人經營の他港が多く外國投資に依るに對し伯人 Contract なると同時に經營中利益を擧げ居る許んと唯一の港としての特殊の風味を有す。

埠頭及倉庫—全長三哩に達し Wharf 一二七に分れ、水深 No. 1-15 最低一二五呎、最深一九呎、No. 16-27 最低一七呎、最深三三呎。

倉庫—一二七棟あり、内一三棟は一般貨物、一棟は酒類、セメント用、一棟冷藏貨物倉庫、一棟船客手荷物檢査所用にして No. 13-20 に至る各倉庫には珈琲積込用 Belt 設備あり。

起重機—一七二機、内譯左の如し

Steam Crane	1	30,000 kilos.	Steam Crane	1	20,000 kilos.
Hydraulic Crane	28	1,500 ,,	Hydraulic Crane	3	5,000 ,,
Electric Crane	24	1,500 ,,	Electric Crane	54	3,000 ,,
Electric Crane	7	5,000 ,,	Electric Crane	48	6,000 ,,
Electric Crane	2	30,000 ,,	Floating Crane	2	5,000 ,,
Floating Crane	1	3,000 ,,	Floating Crane	1	600 ,,

(193)

艀及曳船—石炭積込用八〇〇噸艀五隻の外バナ、積込用艀多數あり(危險貨物は右石炭艀積取のことになり居れり。

船渠—Dry Dock あるも七〇〇噸迄の沿岸船用。

荷役—珈琲荷役 Sling 使用一時間一ロ約一、〇〇〇袋、但し Belt 使用の場合一時間一ロ一、五〇〇乃至二、〇〇〇袋積込可能、他貨物大體一日一ロ七〇—一〇〇噸 見當、Bulky Cargo 一日一ロ二五〇袋見當。

港費—主なるもの左の如し

a) Light Dues--Over 700 tons Register at 2 first ports of call on both ways ($ Gold) 200$000, Certificate of 3rd port of call 2$600.

b) Wharfage—700 per metre per day "Rio Maru" type (145 m.) per day 101$500.

c) Pilotage—In and out 250$000, Coming alongside 30$000, Shifting vessel 30$000.

d) Dock Dues—Loaded or discharged per 1,000 kilos 2$500, additional 10% plus 2% (Pension Tax).

e) Other Petty Expenses—Custom House Pass 8$000, Police Pass 30$000, B/H (Brazilian) 20$000, Translation of manifest 50/100$000, Centro de Navegaçao 20$000, Bond of Responsibility 20$000.

交通—水路空運—リオ港と同斷。

鐵道—サン・パウロ鐵道に依り聖州各地及ミナス・ゼエラエス、パラナー、マット・グロッソ、リオ各方面と接續し居る外南部本邦移民集團地たるイグアッペ行チュキア線の起點なり。

輸出入貨物—輸出—珈琲、棉花、果實、冷凍肉(三四年 一九、七一一、五九三磅)。

輸入—機械類、石炭、ガソリン、乾鱈、鹽、砂糖、棉(三四年 一〇、〇二六、六一四磅)。

8 リオ・グランデ港

リオ・グランデ・ド・スル州 Lagoa dos Patos 灣口(南緯三二度八分、西經五二度一五分)にあり、人口約五萬、南伯に於ける貨物集散中心地にして、ザントス港へ六〇〇浬、ウルグアイ・モンテビデオへ三〇〇浬の距離にあり。

港情—錨地に至る South East Channel 及 South West Channel の兩通路あり、共に水深約二九呎、埠頭は新舊兩埠頭ありて新埠頭は四、二九〇呎、水深二六乃至二七呎あるも常に浚渫を繼續して右水深を維持す、舊埠頭は水深僅に一五呎にして沿岸船專用なり。

倉庫—一二棟、起重機數二〇機(二噸半—二五噸)、外に石炭專用倉庫(容量三萬噸)一棟あり一時間七五噸積込能力を有する Conveyor を備へ居れり、又 Floating Crane 載貨能力九〇噸のもの一機あり。

交通—水陸運—沿岸線—Cia. Carbonifera Rio-Grandense ボルト・アレグレ—アレア、ブランカ線(月二回)、Cia. Costeira リオ・グランデ—ベレム線(月四回)、ボルト・アレグレ—アラカヂュ線(月三回)、ボルト・アレグレ—カベデーロ線(月四回)、Lloyd National ボルト・アレグレ—マカオ線(月二回)、Lloyd Brasileiro リオ—ボルト・アレグレ線(月四回)、ボルト・アレグレ—カベデーロ線(月四回)等數多の沿岸船寄航あり。

遠洋航路—漢堡、南米線(獨)、ホールダー・ライン(英)(リオ・グランデ—リヴアプール間)、伊イタリア社リオ・グランデ—トリユステ間)各社定期し居れり。

鐵道—Pelotas-Bage 及モンテビデオ、ブエノス・アイレス行列車あり。
空便—Panair, Condor, Air France 各社。
輸出入貨物—輸出—鹽皮、鹽漬肉、牛骨類、羊毛、穀類(三四年 三四八、〇三二磅)。
輸入—鹽、麥粉、油類、石炭、葡萄酒、機械類(三四年 三三三、七九八磅)。

9 ビクトリア港

エスピリト・サント州政府所在地にして、エスピリト・サント灣に臨み(南緯二〇度一八分、西經四〇度三〇分)に位す、同州唯一の海港にして、サントスに次ぎ伯國第二の珈琲輸出港なり、人口三萬五千。
港情—港口より約一哩半に及ぶ Channel(水深二七呎)を通過港内に達するも港内極めて狹小五〇エーカーに不過、錨地は遠洋航路船四隻以上同時入港不可能なり、水深高潮時二五呎、底潮時一八呎なるも地點に依り多少深所あり。
現在約三〇〇呎水深二八の私設埠頭あるも殆んど使用せず、沿岸遠洋船共港内沖荷役を行ひ居れり。
從て倉庫 Crane 設備未だ不完全、最近政府所有珈琲用大倉庫二棟新設を見たるも多く珈琲出荷主所有倉庫を使用し居れり。
水先—强制、料金吃水八呎以上入出し四五〇鈑。
給炭油—設備無し、不可能、且つ給水も艀取りなるを以て長時間を要し大量積入れ不可能なり。
交通—鐵道—リオ、聖市及ミナス、ゼエラエラ行鐵道起點。
海運—沿岸線—Cia. Costeira リオ・グランデ—ベレム線 (月四回)

Lloyd Brasileiro マナオス—ベレム線 (月二回)
Lloyd Nacional ボルト・アレグレ—カベデーロ線 (月四回)
Soc. Brasileira de Cabotagen リオ—カラヴエラス線 (月二回)
遠洋—Hamburg Amerika Linie(ガルフ線—目下休航) (月一回)
Lloyd Braleiro (サントス—紐育線、サントス—新王倫線 各月二回)
大阪商船(南米東岸線世界一周航路 月一回)
Johnson Line (瑞)(サントス—ベルギー間 月二回)
Transports Maritimes (佛)(サントス—マルセーユ間 月一回)
American Republics (サントス—紐育間 月一回)
空便—Panair, Condor, Air France 寄港。
輸出入貨物—輸出—珈琲は州輸出物産の九五%を占め本港は殆んど珈琲輸出港として存在す(三四年度 一、六八〇、六八三磅)。
輸入—雜貨類を主として見るべきものなし(三四年度 三二、二〇六磅)。

Brazil United States Freight Conference

General Cargo Tariff

Sao Francisco, Paranagua, Santos, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, and Victoria to United States.-August, 1935.

	Item Englsih Term	Portuguese Term	Basis W. or M.	Rates in U.S.A. Cy.
1	Annato Seeds	Sementes Urucum	1,000 Ks.	6.50
2	Animals (live)	Animaes (vivos)		open
3	Automobiles unboxed	Automoveis Scaixa	cada	150.00
4	Automobiles boxed	Automoveis encaixotados	40 cft.	10.00
5				
6				
7				
8	Babassu	Torta de Babassu	1,000 Ks.	6.50
9	Babassu (oil) in bb s.	Oleo Babassu em barris	,,	15.00
10	Babassu (kernels)	Semente de Babassu	,,	12.00
11	Bales (not containing merchandise otherwise classified)	Fardos (conteudo nao classificado)	40 cft.	10:00
12	Barrels (ditto)	Barris (idem)	1,000 Ks.	15.00
13	Beans	Feijao	,,	7.00
14	Beef (in barrels) Refrg. space	Carne (em barris Frigorifico	por lb.	1.½
15	Bees wax	Cera de abelha	1,000 Ks.	10.00
16	Blood (Dried)	Sangue (Secco)	,,	6.50
17	Bones, Hoofs & Horns (in bulk)	Ossos, Unhas & Chifres (a granel)	,,	15.00
18	Bones in bags	Ossos em saccos	,,	9.00
19	Bodies	Cadaveres	cada	250.00
20	Bran Cake	Torta de farello	1,000 Ks.	7.00
21	Bronze turnings (in bbl)	Bronze (aparas)	,,	8.00
22	Burlap (See No. 37)	Estopa Casca de mangue	,,	10.00
23				
24	Bran (middlings & pollards)	Farello, Forellinho & Remoieo	,,	6.00
25				
26	Carnauba Wax	Cera de Carnauba	,,	10.00
27	Caseina	Caseina	,,	10.00
28	Casing	Tripa limpa (secca)	,,	7.50
29	Casks (not containing merchandise otherwise classified)	Barricas (conteudo nao especificado na tarifa)	,,	15.00
30	Castor Seeds	Semente de mamona	,,	6.00
31	Cattle food	Torta para animaes	,,	7.00
32 a	Cocoa (butter)	Manteigo de cacao	40 cft.	
b	Cocoanut oil (in any container)	Oleo de coco	1,000 Ks.	10.00

Actual Rates of Freight

Brazil/Europe-Homeward Freight Coneference

Rates from Paranaguà, Santos, Angra dos Reis, Rio de Janeiro and Victoria by direct to Havre, Bordeauv, Marseilles, Antwerp, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, London, Southampton and Liverpool.

Commodities	Rate	Unit	Remarks
Coffee	60/—	1000 ks. net	
Coffee Roasted (cases)	100/—	〃 〃	Primage 10%
Cocoa	52/6	800 〃	〃 〃
Agate Stones	70/—	1000 〃	〃 〃
Alfafa	45/—	〃 〃	〃 〃
Arsenic (in tin-lined cases)	75/—	〃 〃	〃 〃
Bananas (dried)	40/—	〃 〃	〃 〃
Barley Pulp	25/—	〃 〃	〃 〃
Beans	40/	〃 〃	〃 〃
Beef (cased)	35/—	〃 〃	〃 〃
Bismuth	32/6	〃 〃	〃 〃
Bones (in bags)	32/6	〃 〃	〃 〃
Carnauba Fibre (in bales)	95/—	〃 〃	〃 〃
Casings (in barreles)	40/—	〃 〃	〃 〃
Casings (dried, in bales)	70/—	〃 〃	〃 〃
Castorseed	25/—	〃 〃	〃 〃
Castorseed Cake	25/—	〃 〃	〃 〃
Cocoanuts	45/—	〃 〃	〃 〃
Cotton	17/6	M3	〃 〃
Cotton Residues	60/—	1000 ks.	〃 〃
Cottonseed	25/—	〃 〃	〃 〃
Fibre Vegetable (pressed bale)	45/—	〃 〃	〃 〃
Hair	75/—	〃 〃	〃 〃
Herva Matte	100/—	〃 〃	〃 〃
Hides, dry	45/—	800 〃	〃 〃
Hides, wet (also bundled)	47/6	1000 〃	〃 〃
Honey	90/—	〃 〃	〃 〃
Hoofs (in bags)	32/6	〃 〃	〃 〃
Hoofmeal	32/6	〃 〃	〃 〃
Horns, Horn Cuttings (in bags)	45/—	〃 〃	〃 〃
Iron, old (up to 500 tons)	40/—	〃 〃	〃 〃
Iron, old (500 tens & over)	25/—	〃 〃	〃 〃
Iron-sand	32/6	〃 〃	〃 〃
Jute bags, empty (bales)	75/—	〃 〃	〃 〃
Kaolin (in bags)	32/6	〃 〃	〃 〃
Lard	57/6	〃 〃	〃 〃
Lead Ore	40/—	〃 〃	〃 〃
Mandioca Flour	30/—	〃 〃	〃 〃
Mica	75/—	〃 〃	〃 〃
Motor-Car Parts (in cases)	70/—	ship's option	〃 〃
Merchandise (N. O. S.)	90/—	1000 ks.	〃 〃
Oats	40/—	〃 〃	〃 〃
W/M ship's option	6/5—	M3	〃 〃

Santos, 13/8/935

Item	English Term	Portuguese Term	Basis W. or M.	Rates in U.S.A. Cy.
72	Jaborondy Roots	Raizes de Jaborandy	1,000 Ks.	15.00
73				
74				
75	Kaolin (in bags)	Kaolim (em saccos)	,,	5.00
76	Kegs (not containing merchandise otherwise clas sified)	Quartolas (Nao especificado)	,,	15.00
77				
78				
79	Leather & cut soles	Sola	,,	15.00
80	Leather waste	Aparas de couro	W/M ton	8.00
81				
82				
83	Linseed (cake)	Linhaça (torta)	1,000 Ks.	6.00
84	Linseed oil (in Bbls)	Linhaça em barris	,,	15.00
85	Linters (See Cotton Waste)			
86				
87	Manganese Ore	Manganez	,,	open
88	Maize	Milho	,,	6.00
89	Mandioca Flour	Farinha de Mandioca	,,	6.00
90	Matte	Matte	,,	30.00
91	Meats (preserved)	Carnes em conserva	,,	10.00
92	Mica	Malacacheta	,,	8.00
93	Mica (residues)	Residuos de Mica	,,	5.00
94	Marble (blocks)	Marmore (blocos ate 2.000 Ks.) 2/5000 abave 5000	H. litts	
95				
96				
97	Neatsfoot oil	Oleo de Mocoto	1,000 Ks.	10.00
98	Nuts (oiticica)	Sementes de oiticica		
99				
100	Ochre in bbles (yellow)	Ocre em barricas	1,000 Ks.	8.00
101	Onions	Cebolas	,,	12.00
102	Ox Gall (in tierces)	Fel de boi (em tinas)	,,	7.50
103				
104				
105	Paina Sumauma	Paina de Sumauma	,,	6.00
106	Paper Pulp	Papel em Massa	W/M ton	6.00
107	Piassava	Piassava	1,000 Ks.	10.00
108	Piassava (from Bahia Cut)	Piassava-Bahia (cortada)	,,	10.00
109	Peauut oil	Oleo de Pistacia	,,	10.00
110				
111	Rice	Arroz	,,	10.00
112	Roofing Tiles	Telhas	,,	10.00
113	Rubber (Crude)	Borracha Crua	,,	
114				
115				
116	Sands (for glass)	Areia para vidro	,,	6.00
117	Sands (monazite, ilmenites, zirconium)	Areias monaziticas, ilmenites, Zirconium	,,	7.00
118	Sinew & Pizzles (dried in bales)	Nervos seccos em fardos	,,	7.50
119	Skins (in bales)	Pelles em fardos	,,	18.00

Item	English Term	Portuguese Term	Basis W. or M.	Rates in U.S.A. Cy.
33	Coffee in cans (roasted)	Cafe em latas (torrado)	1,000 Ks.	10.00
34	Copaiba seeds	Sementes de copaiba	,,	8.00
35	Corned Beef (in cases)	Carne de vacco cons. (em caixas)	,,	6.00
36	Corn Meal	Fuba	,,	6.00
37 a	Cotton Seed Oil (drums or cases)	Oleo de semente de algodao (tambores ou caixas)	,,	10.00
b	Cotton Seed Oil (in bulk)	Oleo de Semente de Algodao	,,	8.00
c	Cotton Seed	Semente de algodao	,,	5.00
d	Cotton	Algodao	,,	Shipper option 20.00
	,,	,,	Per cubic metre	6.00
38	Cotton waste	Resikauo de Algodao	40 cft.	5.00
39	Cracklings		1,000 Ks.	6.50
40	Crystal Rock	Crystal de Rocha	,,	
41	Cured beef hams (in tierces) frezer-space	Presunto cosido (em tinas) frig	per lb.	1.½
42	Cylinders	Cylindros	1,000 Ks.	10.00
43				
44	Dried Meat	Xarque	,,	8.00
45	Drums (empty) large 110 gal. capacity	Tambores (vasios) capacidate 110 gals.	cada	1.80
46	Ditto (small) 50 gals.	Idem (peq.) 50 gals. cap.	,,	1.00
47				
48				
49				
50	Earth (infulsorium)	Terra refractaria		
51				
52				
53	Glands frozen in small cases (frezer space)	Glandulas (Frig.)	per lb.	2.½
54	Glycerine	Glycerina	1,000 Ks.	12.00
55				
56				
57	Fertilizer	Adubos	,,	6:50
58	Furniture	Moveis	40 cft.	10.00
59				
60				
61	Hair in bales (throughly dry)	Cabellos em fardos (completamente seccos)	,,	5.00
62	Hides (dry)	Couros (seccos)	1,000 Ks.	18.00
63	Hides (salted-wet double or in bdls.	Couros salgados molhados dobrados ou em amarranos	,,	10.00
64	Hides (salted-semiwet)	Couros salgados (humidos)	,,	10.00
65	Honey	Mel	,,	
66				
67				
68	Ipeca Roots	Raizes de Ipeca	,,	15.00
69	Iron (scrap)	Aparas de Ferro	,,	6.00
70				
71				

Item	English Term	Portuguese Term	Basis W. or M.	Rates in U.S.A. Cy.
151	**Parcel Receipt Shipment**			
	Flat rate of five dollars (limit for cargo accepted on P/R 500 kilos 20 cft. and 5 packages)			5.00
152	**General Freight Shipments**			
	Minimum B/L charge General cargo not classified in this tariff			10.00
			1,000 Ks. or 40 cft.	10.00

N.B.—Freight must be charged by weight or measurement whichever gives most revenue to the steamer.

158	**Heavy Lifts**	**Volumes Pesados**		
	General cargo rate plus the following extra per ton weight:		1,000 Ks. or 40 cft.	10.00
	Over 2 tons not exceeding 4 tons-Add. Over 4 tons not exceeding 6 tons-Add. Over 6 tons for each ton or fraction thereof add — 75 cents to the rate shown next above to be assessed on the weight			2.00 3.00

Item	English Term	Portuguese Term	Basis W. or M.	Rates in U.S.A. Cy.
120	Skins or Furs (in cases—if value declared is above $5,000 per case, value and specie shipment rate, otherwise cargo rate)	Pelles para adorno em caixas de valor de mais de $5.000 por caixa, ad-valorem de menos de $5.000 o frete commum	ad valorem	
121	Sugar	Assucar	1,000 Ks.	7.00
122				
123				
124				
125	Sudan Grass	Crina Vegetal	,,	6.00
126				
127				
128	Tallow	Sebo	,,	10.00
129	Tankage	Estrume	,,	6.50
130	Timber (on deck)	Madeira no convez	,,	6.00
131	Timber (in hold)	Madeira (porao)	,,	6.00
132	Tobacco	Tabacco (fumo)	,,	10.00
133	Tripes	Tripas	,,	15.00
134				
135				
136	Vans (empty)	Caminhoes proprios para moveis (vasios)	40 cft.	5.00
137	Vans (loaded)	Idem (carregados)	,,	10.00
138				
139				5.00
140	Waste paper (in bales)	Aparas de papel	40 cft.	
141	Wines or Liquors	Vinhos ou licores	1,000 Ks.	
142	Wooden reels (empty)	Bobinas de madeira (vasias)	cada	7.50
143	Woods (swan)	Madeira serrada	1,000 Ks.	6.00
144				
145				
146	Zirconium Ore	Zirconium	,,	6.00
147				
148				
149	**Refrigeratee Cargo**	**Carga em Frio**	per lb.	
	Any kind	Qualquer qualidade		
	Up to 50 tons	Ate 50 tons		0.03
	Above 50 tons	Acima de 50 tons		0.02
150	**Value & Specie Shipments**			
	Minimum B/L Charge			20.00
	Any kind of values other than Gold Specie or bullion 1 and ½%			1,½%
	Gold Specie or Bullion			
	From $ 25,000 to $ 50,000			1,¼%
	$ 50,001 to $100,000			1,00%
	$100,001 to $200,000			¾%
	$200,001 to $250,000			⅝%
	$250,001 upwards			½%

List of Freight Rates from Santos to Montevideo

Buenos Aires, Rosario and Bahia Blanca

Coffee in Bags

Montevideo & B. Aires	Passenger vessels; $4,000 per bag Cargo steamers; 3,800 „ „	plus 10% Primage.
Rosario & B. Blanca	direct or with transhipment Passenger or cargo vessels: $6,500	puls 10% Primage.

Bananas in Bunches

Montevideo & B. Aires	Passenger vessels: $800 per bunch, loading and discharge for account of shipper. Cargo steamers: $750 per bunch, loading and discharge for account of shipper.
Rosario & Bahia Blanca	plus 20%.
Opening of Manifest	Passenger vessels up to 10,000 buuches, $500,-000 pro rata; Over 10,000 bunches, 50% pro rata; Cargo steamers: $300,000.

Timber

Montevideo	Passenger vessels: in hold $40,000 per cubic metre, on deck $35,000 per cubic metre, loading and discharge for account of shipper. Cargo steamers: in hold $35,000 per cubic metre on deck $30,000 per cubic metre, loading and discharge for account of shipper.
Buenos Aires	Passenger vessels: in hold $45,000 per cubic metre, on deck $40,000 per cubic metre, loading ank discharge for account of shipper. Cargo steamers; in hold $40,000 per cubic metre, on deck $35,000 per cubic metre, loading and discharge for account of shipper.

Rosario	Passenger vessels: in hold $60,000 per cubic metre, on deck $55,000 per cubic metre, loading and discharge for account of shipper. Cargo steamers: in hold $55,000 per cubic metre, on deck $50,000 per cubic metre, loading and discharge for account of shipper.

Merchandise not Specified

Any goods not specified in this list Rs. $90,000 for passenger vessels and Rs. $80,000 for cargo steamers per 1,000 Kilos or cubic meter, at ship's option.

Samples

Up to 100 kilos Rs. $25,000...Over 100 kilos to 1,000 kilos Rs. $80,000.

Rosario and Bahia Blanca ...(Direct or with transhipment) the above freight plus 60%.

(Revised 13/8/35)

Other Merchandise

Montevideo and Buenos Aires

	Package	Passenger vessels	Cargo vessels	Ref. Spaces Pass. & Cargo vessels	
Barrel staves	In cases	$ 77,000	$ 70,000		Per 1,000 kilos
Barrels (empty) 130 ks.	—	4,000	4,000		Per Package
Barrels (empty) 75 ks.	—	2,000	2,000		„ „
Beans	In bags	4,000	3,500		„ 50 kilos
Bees Wax	Any package	99,000	90,000		„ 1,000 „
Bottles (empty)	In bags	55,000	50,000		„ 1,000 „
Blue	In cases	85,000	80,000		„ 1,000 „
Calcium Carbide	In drums	130,000	120,000		„ 1,000 „
Cartridges (live)	Any package	—	Open		—
Castor Seed	In bags	3,300	3,000		„ 60 „
Charcaal	In bags	55,000	50,000		„ 1,000 „
Chestnuts	Any package	4,500	4,250	$ 5,700	„ package
China Clay (Kaolin)	„ „	55,000	50,000		„ 1,000 kilos
Coffee (roasted)	„ „	165,000	150,000		„ 1,000 „
Copper wire	„ „	95,000	90,000		„ 1,000 „
Cork	„ „	110,000	100,000		„ 1,000 „
Corpse	„ „	1 : 000,000	—		Consular expenses for account of shipper
Cotton	„ „	200,000	180,000		Per 1,000 kilos
Cotton Seed	In bags	3,300	3,000		„ 60 „
Cotton waste	Any package	110,000	100,000		„ 1,000 „
Dry Goods	Any package	185,000	180,000		„ 1,000 „
Dynamite	—	—	Open		—
Fire Clay	Any package	55,000	50,000		„ 1,000 „
Fish	In cases	—	—	180,000	„ cubic metre
Furniture & Dom. utensils	Any package	55,000	50,000		„ cubic metre
Granite Powder	—	Open	Open		
Hides (wet)	—	88,000	80,000		Per 1,000 kilos
Honey	Any package	99,000	90,000		„ 1,000 „
Machinery	Any package	100,000	90,000		Per 1,000 ks. not exceeding 2,000 ks. per package. Over 2,000 ks. freight will be open, it not being allowed, however, to be less than that stipulated for 1,000 ks.

	Package	Passenger vessels	Cargo vessels	Ref. Spaces Pass. & Cargo vessels	
Maize	In bags	$3,000	2,500		Per 60 kilos
Mandioca meal	In bags	3,000	2,500		„ 60 „
Marble	—	55,000	50,000		„ 1,000 ks. not exceeding 2,000 ks. per package. Over 2,000 ks. freight will be open, it not being permitted however, to be less than that stipulated for 1,000 ks.
Matte (prepared)	Any package	7 pesos	7 pesos		Argentine gold at exchange ruling on day of shipment.
Matte (cancheado)	Any package	11 pesos	11 pesos		Argentine gold at exchange ruling on day of shipment.
Motor cars	—	770,000	700,000		Each (minimum)
Motor lorries	—	1 : 320,000	1 : 200,000		Each (minimum)
Oils	Any package	90,000	85,000		Per 1,000 kilos
Onions	—	77,000	70,000		„ 1,000 „
Oranges, Lemons, Grape-Fruit	In cases	4,000	3,500	$ 9,000	„ case of 21 to 40 ks.
Oranges, Lemons, Grape-Fruit	In half cases	2,000	1,750	4,500	Per half case up to 20 kilos.
Oysters	Any package	77,000	70,000	180,000	Per 1,000 kilos
Peanuts	In bags	3,300	3,000		„ 60 „
Peat	In bulk	44,000	40,000		„ 1,000 „
Pharmaceutic l products	In cases	130,000	120,000		„ 1,000 „
Pig-iron	In bulk	55,000	50,000		„ 1,000 „
Pineapples	In bulk	220	200		Each, loading and discharge for account of shipper.
Pineapples	In crates	100,000	90,000		Per 1,000 kilos.
Plants (live)	—	45,000	40,000		„ cubic metre
Rice	In bags	4,000	3,800		„ 60 kilos
Rock Crystal	—	110.080	100,000		„ 1,000 „
Sand	In barrels	55,008	50,000		„ 1,000 „
Sand	In bulk	27,000	25,000		„ 1,000 Ks. loading and discharge for account of shipper.
Set Stones	—	Open	Open		
Shellfish	Any package	45,000	40,000		Per 1,000 kilos
Tomatoes	In cases	90,000	80,000		„ 1,000 „

第五章　伯國陸運

目次

一、沿　革……二〇九
二、伯國鐵道の概觀……二一四
三、外國投資……二一七
四、政府投資……二三三
五、州鐵道……二三六
六、個人經營鐵道……二三七
七、一流鐵道經營狀態……二三九
八、運　賃……二七〇
九、結……二七八

一、沿　革

伯國の鐵道史は此の廣大なる領土に如何にして鐵道を敷設するか過去八十年間苦惱に終始せりと稱するも過言に非ず。

現在南米に於て鐵道の最も發達せる國家は「アルゼンチン」なるが同國は西部國境に沿ひアンデス山脈を控え東はラプラタ河を距て「ウルグアイ」「ブラジル」「ブラグアイ」に接し、其間肥沃坦々たる大平原連り鐵道敷設に容易而も到る處豐富なる農牧物産を產する等天然の條件備はり今日の發達を促したるに反し、伯國は既に海岸線一帶に大山脈横はり國內への交通を阻害し加ふるに尨大なる國土は人口稀薄且政變相次ぎ經濟力伸びず政府鐵道建設に狂奔するも國內資本の吸收不可能にして勢ひ不利なる條件を以て外國資本を輸入漸く現在の鐵道網を張り得たるも經營の幼稚と外資過大の爲め國家收益は政府の努力に酬ゆるもの甚だ薄く悲觀すべき實情にある事伯國鐵道の現狀なり。

伯國が最初の鐵道法を發布せるは今より約百年前一八三五年帝政時代の事にして其の內容を見るに、

一、四十年間鐵道敷設使用を特許し此期間經過後政府は建設費を辨償して買上の事とす。

二、最初五ヶ年間鐵道敷設に必要なる材料輸入稅を免除す。

三、政府所有の土地を通過する時は必要なる土地を無償交付す可く、個人所有の土地通過に對しては公用徵收權を賦與す。

の條件を許容し其義務として

一、現在道路を阻害せざる事。二、政府指定の土地を通過す可き事。三、貨物及乘客運賃に最高限度を付す。

條件を課し、之によりミナスジエラス、リオグランデドスル、バイア各州間鐵道敷設を計畫せるが條件餘りに苛酷なりとして外國資本、國內資本孰れをも吸收するを得ず失敗に歸したり。

一八五二年右法律は訂正を見、

一、投下資本に對し五％の利子を政府にて保證但し八步以上配當する場合右保證を與へず。

二、特許期限を四十年より九十年に延長する事を得。

三、運賃は政府會社間合議決定の事

としたる結果漸く同年マウア子爵に依りリオデジヤネイロ港より山上ペトロポリスに至る伯國最初の鐵道建設せられたり。

乍併、右新法令を以てしても尙外國資本を得るに充分ならざりし爲め鐵道敷設を最も急務とせる「バイア」「リオデジヤネイロ」「ペルナムブーコ」「サンパウロ」諸州は聯邦政府の利子保證の上に更に州より二％補助を附加漸く外資の誘入に成功せり。

斯くして先づ英國投資の輸入を見、中央線（Central do Brasil）、サンパウロ鐵道（São Paulo Railway）、大西伯鐵道（The Great Western of Brasil Railway）、ノレシフエ、パルマス間東伯鐵道（Campanhia Este Brasileiro）、バイアアラゴーアス間先づ敷設せられたり。

サンパウロ鐵道はサントス港よりサンパウロ市を經ジユンジイアナに至る鐵道にしてサンパウロ奧地とサントス

港を連絡する唯一の鐵道として現在伯國第一の成績を擧げつゝあり九十ケ年契約を以て一八六〇年建設に着手七年間を費し海岸山脈八十粁の「インクライン」に依り上下橫斷の仕組なり。

一八六六年乃至七五年間に於て建設せられたる重要鐵道は英國資本に依る「レオポルデイナ」鐵道（The Leopoldina Railway）のマカエーカン、ポス間、英資を主とする「パウリスタ」鐵道のジユンデイアイー、カンピーナス線の外、南大河鐵道（Viação Ferrea do Rio Grande do Sul）のポルトアレグレ、ノーボハンブルグ線等にして引續き一八七五年サンパウロ州のソロカバナ線及英資大部分を占むるモヂアナ線創設を見、更に一八七七年聯邦政府に依り中央線サンパウロ—リオデジヤネイロ間及リオデジヤネイロ—オーロプレート（當時ミナスゼラエス州首府）完成し斯くて一八八九年卽ち帝政末期迄に現在重要鐵道は大部分其の緖に就きたり。

一八八九年帝政倒れ共和政體出現、テオドロフオンセカ將軍臨時革命政府の大統領となるに及び國家發展の基礎として鐵道政策を確立し伯國鐵道史上一新紀元を畫するに至れるが、同大統領建設計畫內容を見るに、

（一）ジヤグアラ—カタロン間

サンパウロ州モヂアナ線の終點ジヤグアラよりミナスゼラエス州西部三角ミナスを貫通してマツトグロス州のカタロンに達する線。

（二）モヂアナ線より伯國の中央に位するゴヤス州コシムに達する線。

（三）リオデジヤネイロ州バラマンサよりゴヤス州のカタロンに達する線及び同線とモヂアナ線を連絡する線。

（四）ゴヤス州カタロンよりボリビア國境に至る線の本線はブラジル高原を北流してアマゾン河口に至るアラグアヤ河を利用するとともに他方ボリビア國境に於てラプラタ河の航行を利用せんとする目的を有す。

(五)　カタロンよりパルマ方面に至る線の本線もゴヤス州を北流するマラニヨン河に達せしめ同河を下航してアラグアヤ河と合しアマゾン河に至る陸河連絡の幹線たらしむる目的を有す。

即ちサンパウロ、リオデジヤネイロ兩州よりゴヤス州に達し河に依てアマゾン河口に出づるもの及サンパウロ、ミナス兩州より西貫ボリビア國境に出る二大貫線を建設河川及鐵道に依り奥地の開拓を企圖せるものにして右各鐵道に對しては夫々六十ケ年間の使用權を許容するとともに三十ケ年間投下資本に六%の利子保證をなし（但一粁金貨三十コントを超ゆるを得ず）、河川航行會社に對しては二十年間六%の利子を保證せる上、鐵道又は河川の兩側に存する無主の土地に對し片側各二十粁以內の古有を許し更に建設材料輸入に對し輸入稅を免除し義務として鐵道に電信線を設置する事を要求せり。

テオドロダフオンセカ大統領の右尨大なる建設計畫の全部は完成せざりしも、第一は完成、第二、第三は略完成第四はモヂアナ線より延長さるべき當初豫定を變更し「バウル」より發する「ノロエステ」線となりボリビア國境近くボルトエスペランサに達し、第五は全然未着手の現狀にあるが兎に角相當實現を見、現今伯國幹線の基礎を爲する事は特筆に値す可し。

如斯府政は民間會社に敷設權を賦與して陸運の開發に當らしむる一方自らも國營鐵道の敷設に努力せるも經營の拙劣と國內產業開發に對する並行諸政策進展せず沿線地方の產業發達之に伴はず、直營鐵道の營業不振は勿論、利子保證會社に對する利子保證額は何等の減少を示さず加ふるに爲替下落に依る外資に對する國外支出激增し國家財政に對する負擔は年を逐ふて重加するに至り遂に政府自らの新線建設を中止し利子保證に依る建設奬勵策に出づるの餘儀なきに至れり。伯國鐵道各社が如何に不振を極め居れるかを證する事實は多數の利子保證會社中配當八步以

上に達し補助利子を放棄し得たる會社は僅かにサンパウロ鐵道一社のみなる事に見るも明なる可し。斯くして一九〇〇年前後に及び特許期間四十年を經過する鐵道數線に達し政府は建設特許條件に依り之を買收せるが當時伯貨下落の爲め買收の結果政府は多大の損失を招きたり。一例を擧ぐればレシフエーサンフランシスコ間鐵道は一八九九年政府買收せるが政府は其建設費百六十三萬磅の外爲替差額約三萬三千コントスを支拂ひたるが如き有樣なり。而して政府建設及買收の諸鐵道は中央線を除く外全部州又は伯人會社に委託經營せしめ其利益の一定額を政府に納入せしむる政府方針とし居れり。

一八五二年修正を見たる鐵道補助法は一九〇七年更に修正せられ植民地鐵道に對しても一米軌道一粁に對し十五コント、軌道一米以下に對し六コントの補助を交附する事とせる爲め漸次地方小鐵道の發達を促進したり。

一八五四年以來各十ケ年伯國鐵道哩數增加を見るに左の如し。

一八五四年	一四粁
一八六四年	七七四粁
一八七四年	一、二八三粁
一八八四年	六、三〇二粁
一八九四年	一二、二六〇粁
一九〇四年	一六、三〇五粁
一九一四年	二六、〇六二粁
一九二四年	三〇、三〇五粁

二、伯國鐵道の概觀

廣袤八百五十萬平方粁、南米大陸の過半を占むる伯國の廣大なる領土開發は一に鐵道政策に俟つの外なき事勿論にして過去八十年間伯國歷代政府の努力も亦鐵道敷設に集中せられ現在鐵道延長三萬三千粁に達し居る事前述の通りなり。

而して右現在總延長三萬三千粁の中政府亦は州政府所有は約二萬粁、殘餘一萬三千粁は私設會社線なるが之等私線はコンセッション條件として一定期間後政府又は州政府の買收に應ず可き義務あるを以て現在政府敷設資金を有せざる爲め專ら民間會社に敷設權を與へて奬勵し居るも將來漸次買收國有鐵道に編入國家自ら經營に當らんとする事伯國鐵道政策の根本方針なり。

伯國官私鐵道を分類せば左記の如し。

一、官有鐵道
- 聯邦所有
  - 委託 → 聯邦管理
- 州政府所有
  - 貸與 → 州政府管理
  - 伯人會社 → 伯人會社の管理
- 郡所有
  - 伯人會社へ貸與

二、私有鐵道
- 官廳の特許又は監督を受く
  - 聯邦
    - 利子保證又は補助金を受くるもの
    - 償還期限を有するもの
    - 上述の關係を有せざるもの
  - 州
  - 郡

伯國々內交通機關として鐵道の位置は未だ發達充分ならざる爲現在に於ては沿岸海運の補助機關たるの觀あり。卽ち伯國大都市は主として海岸線に沿ひて發達し居り而も海岸山脈の障害ありて之等沿岸大都市間の鐵道發達せず勢ひ比較的沿岸航路の發達を促したる結果貨物乘客の主要市場間運輸は沿岸船に依り行はれ鐵道は之を奥地に集散の役を努め居るに不過、リオデジヤネイロ、サンパウロ、サントスに輸入又は生產されたる商品は船に依り先づ南北沿岸各港に輸送せられたる上各港より州內消費市場に更に運搬せられ居り、サンパウロ、リオデジネイロ兩市間の如く此較的近距離大市場間の運輸は別として概して鐵道は沿岸船の補助機關たるに過ぎざる有樣なり。

從而各鐵道は殆んど一つの港を中心として奥地に放射狀に發達し居り、之を營業成績より見るも海外、沿岸貿易の中心を爲す大貿易港に通ずる鐵道に最も利益多く、港より遠ざかるに從て經營困難の鐵道多く、又大都市間を通ずる鐵道も未だ繁榮の域に達せざる有樣なり。

右の理由、地圖を按ずれば直ちに判明し得る如く、伯國大都市は殆んど海岸線に沿ひて位置し奥地に存するもの至つて尠し、卽ち奥地に大市場を有せず、開發され居るは纔に海岸地帶に過ぎざるなり。加ふるに地方分收主義の餘弊に依り州毎に鐵道を獨立せしめ、各州を貫通する大鐵道の出來を未だ見ざるなり。一例を擧ぐれば、リオデジヤネイロよりリオグラン・デドスル州ポルトアレグレに又はウルグアイ國都モンテヴイデオに通ずる鐵道の存するに不

拘該鐵道は、リオデジヤネイロ―サンパウロ間は「中央鐵道」、サンパウロ市より同州とパラナ州境に至る迄は「ソロカバナ鐵道」、パラナ州に於ては「サンパウロ―リオグランデ鐵道」、リオグランデドスル州に於ては同州名の鐵道などの如くに分離し、從而、貨物、乘客共に其の鐵道の替る毎に乘換又は積換を要す可く、加之賃銀も一度拂をするを不得、替る度支拂はざる可からず、爲に貨物、乘客共に船舶の奪ふ所となるに至る。第二の特徴は貨物運搬が鐵道の主力となり居るがため、一般に乘客收入は總收入の約十五%を占むるに不過るに反し貨物收入は六〇%以上を占むる事普通の狀態なり。從而物産の豐富なるサンパウロ州內の鐵道は大體に於て何れも好成績を收めおり、北部及南部に及ぶに從ひ收入額減少し、奥地の鐵道に至つては其の減少程度益々甚し。第三に地方的に之を觀察するに南西地方に最も多く鐵道集中し、且良成績のものも該地方に集中する傾向あり、官有私有の區別上より觀るに其の成績私有鐵道の方適かに官有鐵道を凌駕する傾向なり。今所有及び地方別鐵道統計を示さば次の如し。

聯邦所有	北部地方	一、三三八粁	東北地方	五、三七六粁	九、二一二粁
聯邦保證附特許	〃	六五四	南西地方	一、三九五	三、八五八粁
聯邦無保證特許	〃	二、六〇三	〃	一七五	二、七七八
州所有	〃	一、七三一	〃	三七四	一、一〇六
州特許（聯邦特許にて州運賃決定、監督をなすものを含む）	〃	六、〇一〇	〃	一八三	六、三三三
合計	〃	一、三三八	〃	五、八九〇	二〇、二一二

	合計	百分率
聯邦所有	一九、七八七粁	五九・八六%
聯邦保證附特許	二、〇五〇	六・二〇
聯邦無保證特許	二、七七八	八・四一
州所有	二、一〇六	六・三七
州特許（聯邦特許にて州運賃決定、監督をなすものを含む）	六、三三三	一九・一六
合計	三三、〇五四	一〇〇・〇〇

百分率 四・〇五% 一七・八二% 六一・一五% 一六・九八% 一〇〇・〇〇%

第四に、伯國鐵道は外國資本の經營に基くもの多き事にして、該事項は「外國資本」の項目下に於て詳述す可し。

伯國鐵道年總收入額に依り、

第一類 年總收入 二萬コント以上
第二類 同 五千乃至二萬コント
第三類 同 五千コント以下

に分類すれば、第一類に屬するもの十一鐵道、第二類、四鐵道、第三類は四十二鐵道あり。詳細次の如し。

Economical Classification of Brasilian Railways

1º cathegory...which have annual gross revenues more than 20,000 contos.

1)	Estrada de Ferro Central do Brasil	Southeast
2)	The S. Paulo Railway	〃
3)	The Leopoldina Railway	〃
4)	Rède Mineira de Viação	〃
5)	Companhia Paulista de Estrada de Ferro	〃
6)	Estrada de Ferro Sorocabana	〃
7)	Companhia Mogyana de Estrada de Ferro	〃
8)	E. F. Noroeste do Brasil	South region
9)	Rède de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Northeast region
10)	The Great Western of Brasil Railway Co. Ltd.	South 〃
11)	Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	〃

2º cathegory...which have annual gross revenues from 5,000 up to 20,000 contos.

1)	Companhia Ferroviaria Este Brasileiro	Northeast region
2)	Rêde de Viação Cearense	,,
3)	Estrada de Ferro Victoria a Minas	Southeast ,,
4)	Estrada de Ferro de Norte de S. Paulo (Araraquara)	,, ,,

3º cathegory...which have annual gross revenues less than 5,000 contos.

1)	E. F. Madeira-Mamoré	North region
2)	E. F. Tocantins	,,
3)	E. F. Bragança	,,
4)	E. F. Sao Luiz a Terezina	,,
5)	E. F. Central do Piauhy	,,
1)	E. F. Mossoró	Northeast region
2)	E. F. Central de Rio Grande de Norte	,,
3)	E. F. Petrolina a Terezina	,,
4)	E. F. Nazaré	,,
5)	E. F. de Santo Amaro	,,
6)	E. F. de Ilheós a Conquista	,,
1)	E. F. de Itapemirim	Southeast region
2)	E. F. São Matheus	,,
3)	E. F. do Litoral	Northeast region
4)	E. F. Benevento-Alfredo Chaves	,,
5)	E. F. do Corcovado	,,
6)	E. F. de Maricá	,,
7)	E. F. de Rezende a Bocaina	,,
8)	E. F. de Morro Velho	,,
9)	E. F. de Goyaz	,,
10)	E. F. do Dourado	,,
11)	E. F. São Paulo-Gayaz	,,
12)	E. F. Morro Agudo	,,
13)	E. F. São Paulo-Minas	,,
14)	E. F. Itatibense	,,
15)	Ramal Ferro Campineiro	,,
16)	Tramway da Cantadeira	Southeast region
17)	E. F. Campos do Jordão	,,
18)	E. F. de Monte Alto	,,

19)	E. F. de Jaboticabal	Southeast regien
20)	E. F. Perús-Prapóra	,,
21)	E. F. Fazenda Dumont	,,
22)	E. F. Sao Paulo-Paraná	,,
23)	E. F. Barra Bonita	,,
1)	E. F. Norte de Paraná	South regien
2)	E. F. Sta. Tereza Christina	,,
3)	E. F. Santa Catharina	,,
4)	E. F. Mate Laranjeira	,,
5)	E. F. Quarahim a São Borja	,,
6)	E. F. de Porto Alegre a Tristeza	,,
7)	E. F. Palmares a Conceição do Arroio	,,
8)	E. F. do Jacui	,,

三、外國投資

外國資本に依り成立したる伯國鐵道に於ける該資本の莫大なる額に昇るは當然の歸趨なり、而して其の大部分を占むるものは英國資本なり。他の南米諸國中、英國の最も經濟的勢力を有する國家はアルゼンチンにして、英國は同國に於て最大の努力を傾注する事業は、實に鐵道經營なりとす。依之思之ば、伯國に於ても、英國がその經濟資力を主として鐵道經營に集中するは理の當然にして、その勢力の拔くべからざる事亦宜なる哉、英國資本に依る鐵道は左の如し。

一、サンパウロ鐵道 (The S. Paulo Railway)

二、レオポルディーナ鐵道 (The Leopoldina Railway)

三、パウリスタ鐵道（Campanhia Paulista de Estrada de Ferro）
四、モヂアナ鐵道（Companhia Mogyana de Estrada de Ferro）
五、グレート・ウエスタン・オブ・ブラジル（The Great Western of Brasil Railway）
六、イレオスコンキスタ鐵道（イレオス―イタブナ間）（State of Bahia South Western Railway）
七、ジュキア線（サントス―ジュキア間）（Rede Southern Sao Paulo Railway）
八、ゴヤス線（Estrada de Ferro de Goyaz）
九、サンパウロ・パラナ鐵道（Estrada de Ferro S. Paulo-Paraná）
一〇、クワラヒム、サンボルジヤ鐵道（Estrada de Ferro Quarahim-S. Borja）

英國鐵道投下資本の集注され居るはサンパウロ州なり。サントス、サンパウロを連絡するサンパウロ鐵道は、その道程僅々二百四十七粁に不過るも、サントスより奥地に連絡する唯一の鐵道にして年々千萬の乘客、千萬俵以上の珈琲、四百萬蒐の貨物を運搬し收益率の高き事に於て斷然他を壓倒するの勢なり。

	乘客數	珈琲	貨物
	千人	千俵	千噸
一九二八年	一〇、七七三	九、六三六	四、八四二
一九二九年	一一、七二六	一一、八五二	五、〇六八
一九三〇年	一〇、七六七	一二、一四五	三、七二四
一九三一年	九、六五八	一四、五五一	三、八二〇
一九三二年	九、〇三六	一一、〇〇一	三、二九〇

一九三三年　一〇、八七七　一五、〇四八　四、一八九

右鐵道の特徴は、急峻なる海岸山脈を登攀せざる可からざるが故に他に競爭線の出現覺束なき事にして、又最近ソロカバナ線マイリンク驛よりサントスに降る別線工事進行中なりしも、英國の粘着力ある裡面運動奏効し、工事半にして中止せられたるのみならず、英國の手中に陷りたる形勢にあり。又該鐵道は一九二七年以後政府に於て買收し得る契約なりしも之亦、有耶無耶の中に葬り去られ依然として英國主力資本の集注下に殘留して其の手中より脫却するを不得る爲體なり。

サンパウロ鐵道の奥に位して其の培養線を爲せるは「モヂアナ線」、「パウリスタ線」、「ノロエステ線」、「ソロカバナ線」等なり。此中モヂアナ線、パウリスタ線は英國資本に依り經營され內部物資の最も充實せる鐵道なり。兩鐵道は珈琲中心地帶を貫通し、モヂアナ線は更に奥地へ奥地へと延長し三角ミナス州に於て同じく英國資本に依るゴヤス鐵道に依りゴヤス州に入り、更に、將來マラニョン河に依り遠くアマゾン河口に迄達せんとするに對し、パウリスタ線は珈琲地帶より更に、最近注目の的となりつゝある、棉花地帶に進出し、パウル附近、マリリア附近を掌中に收め、更に其奥へ延長して棉花地帶を擴大せんと計り居り、聯邦管理のノロエステ線讓渡の噂起つや、サンパウロ州政府の經營にかゝるソロカバナ線と競爭して互に已が手中に收めんと暗鬪中なり。

グレート、ウエスターン鐵道は東北地方レシフエ（ペルナムブーコ州首府）を中心として、アラゴアス、バライーバ、リオ・グランデ・ド・ノルテの各州に連絡して東北地方の一角を獨占し棉花其他を集散しつゝあり。

聯邦首府リオデジヤネイロを中心として西方に鐵道網を敷設せるものは聯邦政府經營の中央線とレオポルデイーナ鐵道なり。中央線は北進してミナス州首府ベロオリゾンテを通過して更に北し、他線はサンパウロと連絡するに

對し、レオポルヂイーナ鐵道はリオデジヤネイロ州に鐵道網を敷設、更に東西ミナス州及エスピリットサント州首府ヴィットリアに三大幹線を引き、其總哩數三千粁に及び伯國最大のものなり。

「イレオスーコンキスタ」線はバイア州南部に存し僅々百粁の鐵道に不過れども、世界第二の生産量を有するコ、アの大部分は此地方に産出せらるゝが故に、其の集收をなす鐵道なり。

「ジュキア」線はサントスより海岸に沿ひジュキアに至る百六十粁の鐵道にして目下ソロカバナ線の經營に屬するものなるが、本線はソロカバナ線マイリンク驛よりサントスに出づる鐵道竣工の曉はサンパウロ鐵道と競爭を醸す新線の出現する點に於て新に一種のレーゾンデートルを有する鐵道なり。

「クワライムーサンボルヂヤ」鐵道はリオグランデ・ド・スル州ラプラタ河に沿ひアルゼンチン國境近くに存する鐵道にして、羊毛の集散をなす。

「サンパウローパラナー」鐵道はサンパウロ州ソロカバナ線オーリンニョス驛よりジヤタイに至る鐵道にして最近頃に延長されつゝあるものなるが該鐵道は同シンヂイケートの有する奥地の肥沃無比なる土地三十二萬アルケール（八十萬町歩）を開發する目的に其の使命を有するものなり。

伯國内に有する英國資本下の鐵道は上述の如くサンパウロ州を其掌中に收めリオデジヤネイロ州ヒンターランドの半を占有し東北地方の棉花を掌握し、其の他コ、ア、羊毛の集散地或は將來の農業中心地帶を目指して進出しつゝあり。卽ち伯國主要産業地方の大部分は英國の辣腕下に壟斷せらるに委ぬと云ふも過言に非ざる可し。

英國以外の國家にして伯國鐵道に投資せるは「サンパウローリオグランデ」鐵道に佛米資本、南部鐵道の一部に大戰前獨逸資本の程度にして問題として擧ぐるに不足るは勿論なり。

四、政府投資

政府自らの建設及建設費償還に依り買收したる聯邦政府所有鐵道粁數は一萬九千粁に達し伯國總鐵道延長の五割七分を占有す。

聯邦政府自ら經營せる鐵道は九鐵道七千二百粁にして他十鐵道は五鐵道六千九百粁を州へ、五鐵道四千七百粁を個人會社に貸與す。

聯邦政府自ら經營する諸鐵道左記の如し。

第一級	（年總收入二萬コント以上）	三、〇八八粁
中央線（Estrada de Ferro Central de Brasil）		一、三五四
ノロエステ線（Estrada de Ferro Noroeste de Brasil）		
第二級	（年總收入五千コント乃至二萬コント）	一、三六八粁
セアラ鐵道（Rède Cearense）		
第三級	（年總收入五千コント以下）	四五〇粁
サンルイスーテレジーナ鐵道（Estrada de Ferro S. Luiz-Therezina）		一〇五
コロアターートカンチンチ鐵道（Estrada de Ferro Coroatá-Tocantins）	未完成	一四七
ピアウヰ中央鐵道		

ペトロリーナテレジナ鐵道　一六四
モソロー延長線　八三
リオグランデドノルテ中央線　二三六
レシーフエーペドロデフオーゴ鐵道（未完成）　一三〇
ゴヤス鐵道　三八四
ピケツテーイタジューバ鐵道（未完成）　二五
ウベバラーブラチーナ鐵道（未完成）　二七五
クルースアルターボルトルセナ鐵道（未完成）　四〇
サンペエドローペロタス鐵道（未完成）　四六六
アレグレテークワライム鐵道（未完成）　六〇
サンセバスチオンーサンタアンナ鐵道（未完成）　一〇二
ディレルマンドーサンルイス鐵道（未完成）　三三六

卽ち聯邦政府自ら經營する鐵道はリオデジヤネイロを起點としてサンパウロ及ミナス州に及ぶ中央鐵道、サンパウロ州バウルーよりボリビア國境近くに及ぶノロエステ線を第一とし、セアラー州首府フオルタレーザよりクラートに至る鐵道を幹線とするセアラ鐵道、マラニヨン州首府サンルイスを起點とするサンルイスーテレジーナ鐵道、ピアウキー州のピアウキー鐵道、ペルナムブーコ州奥地サンフランシスコ河より北上するペトロリーナーテレジーナ鐵道、リオグランデ・ド・スル州のモソロー鐵道及リオグランデ・ド・ノルテ中央線等東北地方の諸小鐵道なり。

州に貸與せる鐵道は左の如し。

ミナス鐵道（Rède Mineira de Viacio ミナス州）　三、七八三粁
リオグランデドスル鐵道（リオグランデドスル州）　二、七〇九
ブラガンサ鐵道（パラナ州）　二九一
トカンチン鐵道（パラナ州）　八二
サンタカタリーナ鐵道（サンタカタリーナ州）　一〇三

「ミナス」鐵道はミナス州政府が聯邦政府より借受け經營するものにして主要幹線はリオデジヤネイロ、サンパウロ間の中央線のクルゼイロ及バラマンサより北上する二線ベロオリゾンテーリオデジヤネイロ中央線、バルバセーナ驛より西に出でて北上する鐵道及びベロオリゾンテより西進してモヂアナ線と三角ミナスのウベラバ驛にて連絡する四線を以て中心とするものなり。

「リオグランデドスル」鐵道は同州に存する殆んど全部の鐵道を聯邦政府より借受け經營するものにして其他パラナ州も同樣なり。サンタカタリーナ州はブルメウを起點とする「サンタカタリーナ」鐵道を借受け經營するものなり。

聯邦政府より會社に貸與せる鐵道は左の如し。

グレート・ウエスターン・オブ・ブラジル鐵道　一、七四四粁
東伯鐵道（E. F. Este Brasileiro）　二、三一五
マデイラ・モマレー鐵道　三六六

テレザ・クリスチーナ鐵道　二四三
ジヤクイ鐵道　五七

「グレート・ウエスターン・オブ・ブラジル」鐵道は「外國資本」の項にて既述せる如く英國資本に依り建設せられたるものなるが聯邦政府買收の後再び英國人の經營下にあるものなり。

東伯鐵道はバイア州の「サンフエリックスーコンテシダス」線、同州南部カラベラスよりシュノールに至る「バイアーミナス」線、バイアよりアラゴアス州に至る鐵道及びサンフランシスコ河中流ジョアゼイロに至る幹線を包含する鐵道なり。

「マデイラ・マモレ」鐵道はアマゾンの護謨全盛時代ボリビア國との協定に依りアマゾン河の上流よりボリビア國境に敷設せられたる鐵道なり。

「テレザ・クリスチーナ」鐵道はサンタカタリーナ州南部に在る鐵道なり。

五、州鐵道

州經營の鐵道は約一萬粁あり、其中七千粁はミナス鐵道、リオグランデドスル鐵道の如く聯邦政府所有鐵道を借受經營せるものにして、州自ら所有且經營するものは十鐵道二千九百粁に過ぎず。

州所有且經營にかゝる鐵道にして最大なるものはサンパウロ州のソロカバナ鐵道「E. F. Sorocabana」なり。敷設鐵道總粁數二千粁を有し、中八百三十七粁は聯邦政府のコンセッションに依るものなり。

第二は同じくサンパウロ州政府所有のサンパウロ北部鐵道（E. F. Norte de S. Paulo）にして二百八十粁、バウリスタ線アララクワラ驛を起點とする支線なり。　二八六粁

他は左記の小鐵道なり。

ナザレ鐵道（E. F. Nazaré）	バイア州	八八
サントアマロ鐵道（E. F. de Santo Amaro）	サンタカタリーナ州	五二
イタペミリン鐵道（E. F. Itapemirim）	エスピリツトサント州	一三
海岸鐵道（E. F. Litoral）		六三
サンマテウス鐵道（E. F. S. Mateus）	エスピリツトサント州	三五
ベネヴエンテ—アルフレツド・シヤーベス鐵道（E. F. Benevente-Alfredo Chaves）		未完成
イタウーナス鐵道（E. F. de Itaúnas）		三〇
カンタレイラ電車（Tramway da Cantareira）		四六
カンポスジョルドン鐵道（E. F. Campos Jordão）		

——本鐵道は一九三三年聯邦政府の經營となる——

六、個人經營鐵道

個人經營鐵道は三十三鐵道一萬五千八百粁あり、之を法律的に大別すれば左記の如し。

聯邦政府所有にして貸與されたる鐵道

第一級	二	六、四九二粁
第三級	三	四七七

聯邦政府のコンセッション

第一級	一	二、〇一六
第三級	二	四二九

聯邦、州、郡のコンセッションに依るもの

第一級	四	六、七六六
第二級	一	五六一
第三級	二〇	五、〇一九

聯邦政府所有にして貸與されたる鐵道は既述のグレート・ウエスターン鐵道の如く民間會社が建設經營の後政府に於て買收し再び民間會社に貸與せるものあり、グレート・ウエスターン鐵道は、一九六〇年迄借受の契約にて一九三五年以後聯邦政府の都合に依り回收し得る契約に依るものなり。

聯邦政府のコンセッションに依る鐵道は、

第一級	サンパウロ・リオグランデ鐵道 (Cia. E. F. S. Paulo-Rio Grande)	二、〇一六粁
第三級	パレイロ・セルトンジンニョ鐵道 (E. F. Barreiro-Certaosinho)	二九
	コルコヴアード鐵道 (E. F. Corcovado)	三

レゼンデ・ボカイナ鐵道 (E. F. de Rezende-Bocaina) 二二

ガンダレーラ鐵道 (E. F. de Gandarela) 未完成

「サンパウロ・リオグランデ」鐵道はサンパウロ、パラナ州境ソロカバナ線イタレーよりパラナ州、サンタカタリーナ州を縱貫してサンタ・カタリーナ、リオグランデドスル州境マレシヤル・ラーモスに至る鐵道を主幹線とし、ポンタグロッソよりクリチーバを經てパラナグアに至る鐵道、ポルウニオンよりサンタカタリーナ北境をサンフランシスコに至る鐵道等を經營するものにして、嘗て佛國資本に依り經營され居たるが現會社に讓渡されたるものにして佛資本の他米、英資本をも含み居るものなり。中、六百二十粁は聯邦政府所有の鐵道より貸與されたるものにして、其他の自己所有の分は聯邦政府より利子保證を受け居る鐵道なり。聯邦政府貸與の鐵道は一九七一乃至二〇〇〇年迄の期限を有し政府は一九一九乃至二一年以後回收し得る契約を有し利子保證は一九四三年迄にしてコンセッション停止期限は二〇〇〇年なり。

聯邦州郡のコンセッションに依る鐵道は次の如し。

第一級	サンパウロ鐵道 (英資本)	二四七粁
	レオポルデイーナ鐵道 (同)	三、〇八六
	モヂアナ鐵道 (同)	一、九六六
	パウリスタ鐵道 (同)	一、四六六
第二級	ヴイットリア・ミナス鐵道	五六一
第三級	カライム・サンボルヂヤ鐵道 (一二三粁は聯邦貸與、所在地南部、英資)	二九九

マリカ鐵道（六五粁はリオデジヤネイロ州コンセッション、他は聯邦貸與）	一三〇	
パレイロ・セルトンジンニョ鐵道（北東地方、聯邦コンセッション）	建設中	
コルコバード鐵道（直轄區、聯邦コンセッション）	三	
レゼンデ・ボカイナ鐵道（南東地方、聯邦コンセッション）	二二	
ガンダレラ鐵道（同）	調査中	
モソロー鐵道（東北地方、州コンセッション）	三七	
イレエオス―コンキスタ鐵道（同）（英資）	一〇一	
ナザレー―サリナスマガリーダ鐵道（同）	未完成	
モーロ・ベーリヨ鐵道（東南地方、同）	八	
サンパウロ―ゴヤス鐵道（同、サンパウロ州コンセッション）	一四八	
ベベドウ・ロアショエニド・マリンボンド鐵道（同）	一四八	
モーロアグード鐵道（同、州コンセツション）	四〇	
サンパウロ・ミナス鐵道（同）	一八〇	
サンパウロ・パラナ鐵道（同）（英資本）	一八四	
パラボニータ鐵道（同）	一八	
イタチベンセ鐵道（東南地方、州コンセッション）	二〇	
ドラード鐵道（同）	二七三	

リベロンボニート・パイリ鐵道（東南地方、州コンセッション）	八三粁	
ポルトランゼル・アイローザ・ガルボン鐵道（同）	四〇	
トラビジユー・イビチンガ鐵道（同）	八九	
タバチンガ・イタボリス鐵道（同）	二六	
リベロンボニー・トラビヂユー鐵道（同）	三四	
カンピナス鐵道支線（同）	三九	
モンテアルト改良會社鐵道（同）	三一	
イタラレー・フオルトーナ鐵道（同）	未完成	
カラコール鐵道（同）	同	
サンパウロ東部鐵道（同）	六三	
ジヤボチカバール鐵道（同）	二七	
ドーモン農事會社鐵道（同）	二三	
北パラナ鐵道（南部地方、同）	四三	
マテ・ラランヂヤ鐵道（同）	六八	
パラナ東部鐵道（同）	未完成	
リアシヨ鐵道（同）	一七	
パルマーレス・コンセイソン・デアロイロ（同）	五五	

伯國鐵道の中、最も收益率の多きものは大部分民間會社に屬する鐵道なり。英國資本下にあるサンパウロ鐵道は一八五六年の契約により利子保證の下に建設されしが一八八九年八歩以上の配當を開始せしため保證權利を放棄せり。一九二七年以後聯邦政府に於て買收す可き權利ありたる爲非常なる問題となりしが遂に買收するに至らざりきコンセッションの期限は一九四六年なり。サントス、ジュンディアイ間の幹線は一・六米の軌道を有し、聯邦政府のコンセッションに依るものにして、其他の支線は州のコンセッションに依り一米の軌道を有す。本線に對する投下資本は四百七十三萬磅の拂込資本の他に二百萬磅の社債を有しをり、又支線は九千七百コントの投下資本を擁す。

英國資本に依りリオデジヤネイロを起點とするレオポルデイーナ鐵道は三千八百粁の鐵道を有し、中八百十八粁の聯邦政府のコンセッションに依り、千三十三粁はリオデジヤネイロ州コンセッション、千二百三十四粁はミナス州コンセッションに依るものなり。主要幹線は一八八九年聯邦政府コンセッションを得て建設せられ、其他の線も一九〇九年迄に既得し居り、政府の利子保證は繼續せられ居り、コンセッションの期限は線に依り異るも五十年乃至九十年なりとす。拂込資本六百八十七萬磅にして社債八百三十四萬磅を擁し一九三二年迄に四千八百コントの利子を受け同年更に五コントの補助を受け居れり。

モヂアナ鐵道は千九百六十三粁の中八百七十四粁は聯邦政府のコンセッションに依り、千九十一粁は州コンセッションに依るものにして、拂込資本八萬コントの外英社債三百六十七萬磅、合計二十四萬コントの投下資本を擁す。主要幹線は一八八三年、一八九〇年、一九二二年に期限五十年以上のコンセッションを得。而してジヤグアラアラグアイ間及イカラバーパ、ウベラバ間三百二十八粁に對しては聯邦政府より六歩の利子保證を得。リベロンプレート、ジヤグアラ間及カルダス支線二百六十八粁投下資本四千三百コントに對しては千八百五十三コントの利子

を聯邦政府より支拂を受け目下、八歩の配當を五十%超過するときは此保證利子に對し辨償せざる可からざる立場にあり。

千四百六十六粁の鐵道を有するパウリスタ鐵道はサンパウロ州政府のコンセッションに依り建設せられたるものにして、主幹線、ジュデアイ、コロンビア間は一・六米軌道を有し七百五粁は一米軌道、四萬コントの投下資本を擁するも社債は幾何なるか不明なり。

ヴイットリア・ミナス鐵道はエスピリットサント州首府ヴイットリアよりミナス州首府ベロオリゾンテに向ひドーセ河に沿ひて延長しつゝある線にして、附近に豐富なる鑛山多く殊に豫定線中にあるイタビラ鐵鑛山は英米の投資あり之が運搬は將來重要性を帶ぶと觀察せらる。ミナス州より中央線によりリオデジヤネイロに出づるよりは運賃は安價につき將來性ある鐵道なり。一九一九年聯邦政府より四十六年のコンセッションを得たるものにして一九二四年拂込金一萬四千コント、社債三萬二千六百コントを有し、二萬八千五百コントに對し聯邦政府は六歩の利子保證を爲し居り、一九三二年に於ては千七百二十コント提供せり。

七、一流鐵道經營狀態

(イ) グレート・ウエスターン・オブ・ブラジル鐵道會社

本鐵道は伯國に於て最も古く建設せられたるものの一にして英國投資に依る鐵道なるが、一九二〇年コンセッションの期限經過するとともに三百四十四萬磅を以て聯邦政府より買收せられ後再び四十年間の期限を以て其の經營

を委任されたるものにして現在（一九三二年末）千七百十七粁の鐵道を有し、其他四十四粁の建設中のもの及び七百六十三粁の豫定線を擁す。

最近五ヶ年の營業成績を見るに左の如し。

	收入	支出	利益	營業費係數
一九二九年	三九、八二六コント	二八、一八一コント	一一、六四四コント	七〇%
一九三〇年	三一、四八四	二七、九〇一	三、五八二	八七
一九三一年	二六、一二六	二三、五八九	二、五三七	九〇
一九三二年	二八、六七四	二三、三〇六	五、三六七	九〇
一九三三年	二七、八六四	二四、九三七	三、三四五	八一

一九二九年に收益の多額なるは伯國珈琲パニックが同年十一月勃發せしも其の影響尠かりし爲なり。

一九三二年の營業狀態は、

〔收　入〕

	運搬量	延運搬量	收入	百分率
乘客	二、三二四、五〇九人	八六、二〇六、六四八人粁	五、九八〇コント	二〇・八七%
商品	一、五二八、二五六瓲	九二、五八七、一三六瓲粁	二〇、七三五	七二・三一
畜類	四二、三七七頭	五、二三五、〇五八頭粁	二四〇	〇・八四
手荷物及汽車便	一一、四六〇瓲	一、二六九、六五九瓲粁	一、三四四	四・六九
電報	六九、五〇九通	九四二、九〇九語	一四四	〇・五〇
倉庫料	—	—	六七	〇・二三
其他	—	—	一五九	〇・五六
合計	—	—	二八、六七四	一〇〇・〇〇

商品運搬が大部分にして總收入の七割二分を占むるに對し乘客の收入は僅々二割に不過。

商品の主なるものは甘蔗及砂糖、次表に之を掲ぐ。

主要輸送商品	運搬量	延運搬量
精酒	一六、七八〇瓲	一、五四三、七七二瓲粁
棉花	二七、二九七	四、二〇〇、八八六
砂糖	二三一、七三六	一七、七一一、九一二
珈琲	五、五五八	一、〇五六、〇五七
甘蔗	六三九、八八五	一二、九三四、五九五
マンヂオカ粉	四〇、六五〇	五、三八六、八四五
フェジョン豆	一四、六〇六	二、〇五八、七二九
薪	三四、一四八	五七六、五九四
木材	一〇、二九〇	八四七、二九七
玉蜀黍	三一、〇五一	五、三五〇、七八二

驢				一七、三五六
〔支出〕				
經理費				二、四五二コント
電信費				三五二
運輸費				五、四六四
運轉費				一〇、一九〇
維持費				四、八四六
雜費				四二五
合計				二三、七三一

而して右表の乘客、商品、一般貨物一粁當の收入及支出を比較すれば左の如し。

	收入	支出	一粁當り營業費
乘客一人	七三レース	七九レース	一、四四一ミルレース
商品一瓲	二五〇		二〇七
貨物一瓲	二六一	一五三	三、二一二
		一九七	五、九九〇
			二、八四九
			二四九
			一三、九五一

即ち乘客に於ては一人一粁六レースの損失を見商品及貨物に於て利益を獲する事判然たり。

（ロ）中央線

	百分率
	一〇・三三%
	一・四九
	二三・〇三
	四二・九四
	二〇・四二
	一・七九
	一〇〇・〇〇

聯邦政府經營二十八鐵道の一、中央線は年々損失を生じつゝある事實は一九三〇年英國財政家オットー・ニーメーヤー氏が伯國政府の招聘に應じ其調査報告にも明白に述べられ訂正の必要を力說せり。リオデジヤネイロよりミナス州中央部或はサンパウロへ通じ、決して貨物乘客の勘きがために損失を生ずるに非ずして年來政治家の好餌となり設備經營の不良なるが爲なり。近く一部電化せられる豫定にして英國ヴイカース會社の請負ふ所と成る。

最近五年間の收支決算次の如し。

	收入	支出	損益	營業費係數
一九二九年	一八四、一三八コント	一八一、一二七コント	三、〇一一コント	九〇
一九三〇年	一五四、二一九	一八五、一五六	（一）三〇、九三七	一二〇
一九三一年	一六四、四六一	一七四、三一六	（一）一三、一八三	一〇八
一九三二年	一四〇、四一六	一六八、六二〇	（一）二八、二〇三	一二〇

即ち珈琲パニック以來主として損失を生じ其營業費係數の高率なる事伯國一流鐵道十一の中最高にあり。

一九三二年に於ける收入次の如し。

	收入	百分率	一粁に對する收入
乘客	四八、五四一コント	三四・八七%	一五、七五一ミルレース
手荷物、汽車便	一六、七一〇	一一・九〇	五、四二二
畜類	四、四四八	三・一七	一、四四三
商品	六五、六二八	四六・七四	二一、二九六

電信	一一六	〇・〇八	三七
倉庫	四七一	〇・三四	一五三
其他	四、四九八	三・二一	一、四五九
合計	一四〇、四一六	一〇〇・〇〇	四五、五六四

中央鐵道は其總收入額に於ては伯國第一位なり、乘客、商品、貨物に就き數量を發表せざるも乘客數の多きことは著しき特徴にして商品四六%に對し三四%を示し一粁當りの旅客運賃はサンパウロ鐵道の四十七コント六百三十六ミルレースに亞ぐものなるが、商品運賃はサンパウロ鐵道の二百二十コントに不及と雖も而も「パウリスタ」鐵道に亞ぐ收入を有し、一粁當りの合計收入に於てもサンパウロ及パウリスタ鐵道に亞ぐものなるが故に收入の點に於て決して他に比し劣らざるなり。

〔收入〕に對する〔支出〕は

支出額		百分率	一粁當支出
經理費	六、六一二コント	三・九二%	二、一四五ミルレース
運輸費	四三、九一二	二六・〇四	一四、二四九
運轉費	八二、七九五	四九・一〇	二六、八六五
維持費	三五、二九九	二〇・九三	一一、四五四
雜費	—	—	三六三
合計	一六八、六二〇	一〇〇・〇〇	五四、七一五

總支出額十六萬八千餘コントは他の何れの鐵道も不及るものなるが、之を一粁當支出に於て見るも、例外として急峻なる坂道を登攀するに特殊なる裝置を有し從而特別多額に上る經費二百三十六コントを要し居るサンパウロ鐵道を除けば、最も多額の費用を支出し居る事判然たり。卽ち一粁當經費、

サンパウロ鐵道	二三六、一四五ミルレース
中央鐵道	五四、七一五
パウリスタ鐵道	三三、一一〇
ソロカバナ鐵道	二六、九八五
リオグランデドスル鐵道	二二、五三六
ノロエステ鐵道	一七、三五四
レオポルディーナ鐵道	一七、二四五
モヂアナ鐵道	一六、三九一
サンパウロ、リオグランデ鐵道	一四、三八六
グレート・ウエスターン・オブ・ブラジル鐵道	一三、九五一
ミナス鐵道	一二、三〇九

右の如く該鐵道の經費は他鐵道より遙かに多額に上る原因は運輸、運轉、維持費に過大なる冗費を支出するがためにして之に亞ぎ多額の經費を要し居るものはパウリスタ鐵道なりとす。

左に兩鐵道の支出を比較對照するに、

一粁當支出

	中央鐵道	パウリスタ鐵道
經理費	二、一四五ミル	一、四一〇ミル
電信費	—	一、一三二
運輸費	一四、二四九	七、八〇七
運轉費	二六、八六六	一三、九二一
維持費	一一、四五四	六、九一三
雜費	—	三六三
附屬品費	—	一、五五九
合計	五四、七一五	三三、一一〇

右の如く各經費、特に運轉費を筆頭に各倍額に達せる事明かなるに不拘而も兩者の鐵道線路の修繕程度、機關車貨車等のそれを比較研究するときは中央鐵道の六割の經費を以て修繕し、尙且パウリスタ線は總ての點に於て問題の餘地なき迄に整備され、機關車、客車も新しく、更に其の主幹線には電信費を支出し居るなり。如斯兩者を比較觀察して明かなる如く、畢竟するに中央鐵道の缺陷はその經費の亂費に存すと云ふを得べし。卽ち該鐵道の年々缺損は一二其の經營の不備に懸るものなるが故に、若し個人會社をして其の經營の任に當らしむるときは幾何か其の缺陷を償ひ改良化し得るものと云ふべし。

（八）レオポルデイーナ鐵道

リオデジヤネイロを起點としリオデジヤネイロ州より更に其北部エスピリットサント州及東部ミナス州に鐵道網を敷設し居るレオポルデイーナ鐵道も亦英國の投資に依るものにして伯國最大の鐵道と資本を擁す。

最近五ヶ年の收支次の如し

	收入	支出	收益	營業費係數
一九二九年	九九、八四八コント	六四、八一九コント	三五、〇二九コント	六四
一九三〇年	七四、七六〇	五三、七二三	二一、〇三六	七一
一九三一年	七九、九四五	五六、二九六	二三、六四八	七〇
一九三二年	七五、八二八	五二、七七六	二三、〇五二	七〇
一九三三年	六七、六七三	五四、八一二	一二、九四四	六九

總收入高は中央線、モヂアナ及パウリスタ鐵道に亞ぎ第四位を、收益額はサンパウロ及パウリスタ鐵道に亞ぐ第三位を占め居り、營業費は係數に於ては一流十一鐵道の中最も良好なり。

一九三二年に於ける營業狀態左の如し

	運搬量	延運搬量	收入	百分率
乘客	二六、五一九、五八〇人	四〇〇、八一三、三六八人粁	一六、四八四コント	二一・六〇%
商品	一、六八三、五三八瓲	五一、四一三	六七・三六	
畜類	八三、六〇二頭	九、六三〇、九五〇頭粁	五四〇	〇・七一
手荷物及汽車便	一〇〇、二四一瓲	一三、九四五、八三〇瓲粁	五、七九六	七・五九
倉庫料	—	—	一九一	〇・二五

電報	四三、五五九通	七七四、二八九語	
共他	—	—	
附屬收入	—	六九	〇・〇九
合計		四九九	〇・六五
		七六、三二八	一〇〇・〇〇

其收入の大部分は商品運搬に依り得るものにして、リオデジヤネイロを起點とするが故に乘客數に於ては中央鐵道と共に最も多數なれども、その殆んど全部の乘客は郊外への運搬にして、奥地への交通者はミナス、サンパウロ首府の如き大都市との連絡の便なき故收入の割合は極めて少額なり。

商品運搬の重要なるものを珈琲、甘蔗、薪、砂糖とす。珈琲はリオデジヤネイロより輸出せられる年二百五十萬俵を中央鐵道と共に運搬するものなるが之は寧ろ今より百年前サンパウロ州に栽培さるゝ以前に於て最も繁榮したるものなり。

薪はリオデジヤネイロを控え、石炭の無き國なるが故にその使用量極めて多し。

酒精	一五、八三三瓲	二〇、九三四
米		一〇二、五七二
砂糖		二四四、三四五
珈琲		三三七、四一七
甘蔗		二〇、一〇四
フエジョン豆		

薪	一一二、九四七	
木材	六七、八〇〇	

營業費の內譯左の如し。

經理費	四、〇五一(コント)	七・六一%
電信費	五二二	〇・九八
運輸費	一二、三六四	二三・二三
運轉費	二一、一七五	三九・七八
維持費	一二、四一六	二三・三三
雜費	二、六九五	五・〇七
合計	五三、二二六	一〇〇・〇〇

而して右乘客、商品、貨物一粁當の收入及營業費を比較せば。

	收入	支出	一粁當使用高
乘客一人	八一(ミルレース)	三九(ミルレース)	一、三一二(ミルレース)
商品一瓲	二〇五	一四一	四、〇〇〇
貨物一瓲	二〇八	一五三	六、八六一
			四、〇二三
			八七二
			一七、二四五

(ニ) ミナス鐵道

聯邦政府所有の同州内鐵道を借り受け自ら經營する所以のものは、從來の地方分牧の顯著なる爲にしてミナス州の交通政策は曾に鐵道のみならず、海岸に接し居らさる爲リオデジヤネイロ州に自州專屬の港を開き直接外國に輸出せんとする宿望を夙に抱き現今尙其希望旺盛にして端倪すべからざるものあり。

最近五ヶ年の收入決算次の如し。

	收入	支出	差引損益	營業費係數
一九二九年	四〇、四一六コント	四三、二三二コント	(一) 二、八一六コント	一〇六
一九三〇年	—	—	—	—
一九三一年	三五、〇二五	三七、九三八	(一) 二、九一三	一〇八
一九三二年	四七、四六七	四二、七五二	(十) 四、七一五	九〇
一九三三年	三四、九一七	四二、〇七二	(一) 七、一五四	一二〇

該、州營鐵道は缺損多く續き居る。

一九三二年に於ける收入次の如し。

	運搬量	延運搬量	一粁當運搬量	百分率(%)
乘客	一、三六七、五六〇人	九二、六五〇、三七八人粁	七、二七七コント	一四・八九
商品	七四八、二九〇瓲	一七七、五三七、三一二瓲粁	二五、一〇九人	五五・四四
汽車便、手荷物	四六、二三一瓲	五、八四二、八三〇瓲粁	一、四六二	五・七三
畜類	一八一、九五七頭	四九、九一八、〇七〇頭粁	一一、三三一	三・三八
電報	四八二、八〇〇通	九、九六四、九〇八語	一四八	—
倉庫料	—	—	七四	〇・一五
其他	—	—	—	二〇・一一
合計	—	—	—	一〇〇・〇〇

伯國最大の鐵道延長線、三千七百八十三粁を有するに不拘其收入額は十一鐵道の第八位、一粁當十三コント二百四十六ミルレースを占むるに過ぎず極めて過少なり。

營業費左の如し。

	支出	一粁當支出	百分率
經營、電信、運輸費	一〇、一三三コント	二、七四六ミルレース	二二・三一%
運轉費	一八、五二四	五、〇二〇	四〇・七九
維持費	一三、七六八	三、七三一	三〇・三一
其他	二、九九三	八一一	六・五九
合計	四五、四二〇	一二、三〇九	一〇〇・〇〇

右の如く一粁當十二コント三百餘ミルの支出額は十一鐵道の中最少額を示しおる。卽ち該鐵道の不振は運搬貨物殊に商品の過少に依るものにして十一鐵道中其商品運搬率最小を示しおる狀態なり。

重要商品運搬量を示せば、

	運搬量
米	二九、〇〇三瓲
砂糖	二八、九一三
珈琲	一〇五、〇八〇
薪	五二、一六四
鹽	三九、九八二

即ち右商品の中僅かに他市場に輸出せらるゝ珈琲を除く外は全部地方消費用商品にして、地方産業不振の爲從而鐵道不振に影響を及ぼす譯なり。

乘客、商品、貨物の一粁當收入及經費は、

	收入	延運搬量
乘客一人	九五ミル レース	一三、〇一五、三九二瓲粁
商品一瓲	二一〇	五、五三九、二六九
貨物一瓲	二一五	三七、四〇一、五九九

	支出	
乘客一人	一一三ミル レース	二、二〇五、五六九
商品一瓲	一四九	二一、九六三、三四九
貨物一瓲	二一六	

即ち商品運搬に於ては利益を收めおるも其以外の乘客及一般貨物運搬に於て著しき缺損を示しおるなり。

（ホ）サンパウロ鐵道

多額に上る英國投資下經營の鐵道中最も力を注ぎ居るものはサンパウロ州內、殊にサンパウロ鐵道なり。延長僅々二百四十七粁に不過、其中サントス、ジュンディアイ間の幹線のみ收益を生じ爾餘の支線は缺損を續け居る狀態にあり。然れども該幹線は伯國第一の豐庫全サンパウロ州の「港」に連絡する唯一の鐵道にして、又他に競爭線の出來を見ざる限り永久に英人の掌中に收めおく可く不斷の努力を惜まざるなり。

該鐵道の設備次の如し。

鐵道線路	二四七粁
客車數	一七二輛
收容客數	一一、一四三人
貨車數	四、六一一輛
運搬能力	九五、四〇四瓲

最近五ヶ年間の收支決算は、

	收入	支出	收益	營業費係數
一九二九年	一〇二、九八一コント	七一、九七七コント	三一、〇〇四コント	六九
一九三〇年	八七、五〇〇	五九、八四九	二七、六五一	六八
一九三一年	九五、〇八一	六一、八八三	三三、一九八	六五
一九三二年	七八、一〇七	五八、三八六	一九、七二一	七四
一九三三年	九三、四七九	六八、七二六	二四、七五三	七三

總收入額の多きことパウリスタ鐵道に亞ぎ第二位を占め營業費係數に於ても亦最も良好なる鐵道の一なり。

一九三二年に於ける營業狀態は、

	運搬量	延運搬量	收入(コント)	百分率(%)	一粁當收入(ミル)
乘客	九、〇三六、三五七人	二一六、九〇四、五一四人粁	一一、七八〇	一五・〇四	四七、六三六
商品	三、二八六、八七四瓲	二四二、五一二、二九五瓲粁	五四、五二九	六九・六〇	二二〇、四八八
手荷物、汽車便	一〇五、六一七瓲	五、〇二三、九五四瓲粁	三、九八三	五・〇八	一六、一〇七
畜類	四六一、八四七頭	二五、二六五、一四四頭粁	一、五一一	一・九三	六、一一〇
電報	一四二、五三九通	—	二〇八	〇・二七	八四四
倉庫料	—	—	八八五	一・一三	三、五八一
其他	—	—	五、二〇八	六・六五	二一、〇五九
附屬收入	—	—	二三六	〇・三〇	九五四
合計	—	—	七八、三四四	一〇〇・〇〇	三一五、八二七

最も多額なる收入は商品運搬にして、その一粁當換算額を見るも、第二位にある「パウリスタ」線四十九コント八百ミルに對し二百二十コント四百餘ミルなる拔群の優秀なる數字を示し居るなり。

商品運搬詳細は、

棉花	二二、〇八九瓲
砂糖	一〇〇、一六八
珈琲	六五七、五六三
生肉	七三、三四四
薪	四六、〇一五
鹽	六六、二七二

伯國の大宗たる珈琲を筆頭に棉花、生肉等重要輸出商品を多量に有するが故に斯の如き繁榮を示しおるなり。

〔收入〕に對する〔支出〕は、

	支出	一粁當支出	百分率
經理費	四、五〇三コント	一八、二一一ミル	七・七一%
電信費	六六七	二、七〇〇	一・一四
運輸費	一五、五三一	六二、八〇二	二六・五九
運轉費	二四、八一五	一〇〇、三四〇	四二・四九
維持費	一一、一七〇	四五、一六七	一九・一三
其他	一、七一二	六、九二一	二・九四
合計	五八、三九八	二二六、一四一	一〇〇・〇〇

該鐵道は海岸山脉を登攀するに際しインクライン式に依り、且鐵道の修理其他に於ても非常に行屆き居るが故に他に比し莫大なる營業費を支出し居る事明白なり。今最も多額に上る運輸、運轉、維持費に付他鐵道と比較するに一粁當費用

	運輸費	運轉費	維持費
サンパウロ鐵道	六二、八〇二ミル	一〇〇、三四〇ミル	四五、一六七ミル

中央鐵道			一四、二四九
パウリスタ鐵道			七、八〇七

右各項共最も亂費は多しと目され居る中央鐵道に比較するも尙數倍の經費を要し居るなり。而して該鐵道が如何に特殊裝置なるインクライン式に依るとは云條——運轉費に莫大なる費用を要する點はさて措き——車內事務、停車場、倉庫內に於ける費用なる運輸費がパウリスタ線の八倍、中央線の四倍强に達する點は常識上、有り不得とせらるゝが至當にして、畢竟するに、利益過大なるが故に之を被覆せんとする手段の存するを憶測するに難からずと云ふ可し。

今一粁當乘客一人、商品一瓲、貨物一瓲の收入を比較すれば、

	收入	支出	
乘客	五三ミルレース	不詳	二六、八六六
商品	二二二	同	一三、九二一
貨物	二三四	同	六、九一三

（ハ）パウリスタ鐵道

サンパウロ州政府のコンセッションに依り設立せられたる本鐵道はモヂアナ、ノロエステ兩線間を南北に縱貫し更に延長線は橫に伸びノロエステ、ソロカバナ兩線間を北進し居るなり。

投下資本	四二〇、九〇一コント	一一、四五四
鐵道線路	一、四六六粁	六、九一三

最近五ヶ年間の收支決算は、

	收入	支出	收益	營業費係數
一九二九年	一〇五、六六八コント	六四、二五二コント	三一、〇〇四コント	六〇
一九三〇年	八四、六五三	五四、一九一	二七、六五一	六四
一九三一年	八七、二一一	五六、五三一	三三、一九八	六五
一九三二年	九九、〇五一	四八、五五五	一九、七二一	四七
一九三三年	九三、七二九	五三、八四九	二四、七五三	五七

收益額に於ては十一鐵道最高額を示し營業費係數も亦最小にして優秀なる鐵道なり。

一九三二年に於ける收支細目次の如し。

	運搬量	延運搬量	一粁當收入	一粁當運搬量
乘客	三、〇〇八、八七九人	二三四、五四九、六二九人粁	七、九〇一ミル	一五九、九三九人
汽車便、手荷物	—	—	三、八七八	—
動物	四〇五、三三七頭	一一五、一二二、一七三頭粁	二、七〇六	—
商品	二、三一六、二三〇瓲	四一三、八七〇、五一五瓲粁	四九、八四一	二八二、二一八瓲
倉庫料	—	—	六一	—
合計	—	—	六六、六八六	—

收入の七十四%を示すものは商品にして其粁當收益額はサンパウロ鐵道に迥かに不及と雖も第三位を占むるソロ

カバナ及中央鐵道の二十一コントに比較せば二倍強を占むるものにして、左に商品の內容を示せば、

	運搬量	延運搬量
酒精	一三、四六四瓲	一、六九四、七九四瓲
棉花	一七、三三七	二、七八三、五八〇
砂糖	九一、一七五	一四、二五〇、二〇〇
珈琲	一一〇二九、五〇六	一八〇、八六三、五五九
木材	九五、八二三	二三、八六九、三五六
鹽	五六、八二三	一二、五〇四、七九五
鹽肉	一四、九二二	四、二四二、一二三

卽ち珈琲運搬を最多量とす。十一鐵道の該品運搬量をバウリスタ鐵道百萬瓲、サンパウロ鐵道六十五萬瓲、モヂアナ鐵道三十六萬瓲、レオポルデイーナ鐵道二十四萬瓲、ノロエステ鐵道二十萬瓲、ソロカバナ鐵道十七萬瓲、ミナス鐵道十萬瓲の狀態なり。伯國總輸出高の七割を占むるものは珈琲にして、其の最大なる生產地を縱貫し居るが本鐵道の强味にして、其の收益額も最高額に上るは自明の理なり。加之一段の强味を增すものは棉花の運搬なり。本統計は一九三二年度分なる爲、昨年末（一九三四年）の棉作激增に依る增加額を示し居らざるも、而もソロカバナ鐵道の十三萬瓲に對し十七萬瓲の輸送量を示し居るなり。卽ち第一の輸出品たる珈琲及第二の輸出品たる棉花の大生產地を其の背景とするが故に如斯き强固さを具現する所以なり。

其の支出內譯は、

	支出	百分率	籾當營業費
經理費	二、〇六九コント	四・二六%	一、四一〇ミルレース
電信費	一、六六二	三・四二	一、一三三
運輸費	一一、四四九	二三・五八	七、八〇七
運轉費	二〇、四二一	四二・〇五	一三、九二一
維持費	一〇、一三二	二〇・八八	六、九一三
其他	二、八二〇	五・八一	一、九二二
合計	四八、五五三	一〇〇・〇〇	三三、一〇六

一籾當營業費三十三コントはサンパウロ鐵道、中央鐵道に亞ぎ多額を示し居るが之が原因は幹線の電化及線路其他の修理の良く行屆きおるに存するなり。

（ト）モヂアナ鐵道

モヂアナ鐵道はサンパウロ州より更に奥地ミナス州迄延びゴヤス鐵道と連絡し奥地開發に觸手を伸ばしつゝある鐵道なり。

資本（拂込）	八〇、〇〇〇コント
社債	三、六七三、一〇〇磅
鐵道線路	一、九六六粁
客車	二三二輛

乘客收容能力	八、九九一人
貨車	三、〇九五輛
運搬能力	四二、四二八瓲
機關車	二〇七臺

最近五ヶ年收支決算左の如し。

	總收入	支出	收益	營業費係數
一九二九年	六〇、四九五コント	四三、二三九コント	一七、二五六コント	七一
一九三〇年	五〇、六九七	三七、一七八	一三、五一九	七三
一九三一年	五一、〇〇八	三四、九九八	一六、〇一〇	六八
一九三二年	四三、三三一	三二、二二五	一一、一〇五	七四
一九三三年	四六、九八〇	三二、九〇七	一四、〇七三	七〇

收益額は十一鐵道中第四位を占め營業費係數低く優秀なり。

一九三二年に於ける收支細目左の如し。

〔收入〕

	運搬量	延運搬量	收入百分率	一粁當收入
乘客	一、八九八、九三九人	二三、二二四、二〇一人粁	七、六三六コント一七・六二%	三、八八四ミル
汽車便、手荷物	四一、五三三瓲	三、九二一、四四五瓲粁	二、五八六	五・九七
畜類	三四〇、〇七二頭	五一、九七二、七八四頭粁	一、四一二	三・二六
電報	二、四九九、七三〇通	三一、二八六、〇七六語	二三一	〇・五三
商品	一、七四九、六〇八瓲	一六六、〇六六、五八七瓲粁	三〇、五八九	七〇・五九
倉庫料	—	—	—	—
其他	—	—	六二七	一・四五
合計	—	—	二四七	〇・五七
	—	四三、三二八	一〇〇・〇〇	二二、〇三七

商品の收入最多額にして就中珈琲を其最も重要なるものとし、三十六萬瓲延運搬量五千三百十二萬瓲粁に達す。

一粁當の收入額は他鐵道に比較し中位にあり。

〔支出〕は次表の如く一粁當經費極めて低廉なり。

	支出	百分率	一粁當經費
經理費	一、二一五コント	三・七七%	六一八ミルレース
電信費	一、〇三一	三・二〇	五二四
運輸費	七、六八九	二三・八六	三、九一一
運轉費	一四、一二九	四三・八四	七、一八六
維持費	七、一一八	二二・〇九	三、六二〇
雜費	一、〇四〇	三・二三	五二九
合計	三二、二二二	一〇〇・〇〇	一六、三八八

乘客、商品、貨物の一粁に對する收支次の如し。

	收入	營業費
乘客一人	七二レース	六四レース
商品一瓲	二二一	一二一
貨物一瓲	二一五	一五八

(チ) ソロカバナ鐵道

聯邦政府經營鐵道が概略不良なるに對しサンパウロ州政府經營のソロカバナ鐵道は不斷なる收益を收めつゝある のみならず、其の收益額は個人會社經營鐵道に比較して決して劣等ならず或點に於ては寧ろ優秀さを示し居るなり 最近五ヶ年間の收支決算左の如し。

	收入	支出	收益	營業費係數
一九二九年	八三、〇三一コント	五九、七三八コント	二三、二九三コント	七二
一九三〇年	七二、二五五	五四、四〇七	一七、八四七	七五
一九三一年	七三、三四一	五三、九二四	一九、四一七	七三
一九三二年	六七、九〇五	五五、〇五五	一二、八四九	八一
一九三三年	八〇、二六七	五八、八四五	二一、三七一	七三

收益額に於てパウリスタ、サンパウロ鐵道及レオポルデイーナ鐵道に亞ぐのみならず營業費係數に於ても七十臺を維持し優秀の部に屬す。

本鐵道の現狀次の如し。

鐵道線路	二、〇四六粁
客車	二四四輛
乘客收容數	一一、三九一人
貨車	四、一六一輛
貨物運搬能力	一〇八、〇六八瓲
機關車	二九〇臺

一九三二年の收支細目は、

〔收入〕

	運搬量	收入	一粁當收入	百分率
乘客	三、〇九〇、三八四人・二四五、六五五人粁	一〇、二五五コント五、〇一一ミル	一五・〇九%	
手荷物、汽車便	六五、五三七瓲	一三、〇一四、〇五五瓲粁	六、〇九九	二、九八〇	八・九七
動物	四五七、九九九頭	一〇六、三二八、二九三頭粁	三、一〇三	一、五一六	四・五七
商品	二、〇五三、四六五瓲	四七一、七〇四、九〇四瓲	四三、〇二〇	二一、〇二三	六三・二九
電報	二三三、七四一通	—	四〇九	二〇〇	〇・六〇
倉庫料	—	—	三三四	一六三	〇・四九
其他	—	—	四、六八一	二、二八八	六・八九

附屬收入	—	—	六三	〇・〇九
合　計	—	—	六七、九六四	三三、二一二　一〇〇・〇〇

右の內最多額の收入を有する商品の一粁當收入はサンパウロ、パウリスタ中央鐵道に亞ぎ、其重要なるもの次の如し。

	運搬量	延運搬量
棉花	一二、四七三瓲	三、二七二、六八〇瓲粁
米	四三、一八八	一三、四九七、二〇三
砂糖	三五、八三七	一一、八六九、八九六
馬鈴薯	四一、六五四	一五、九九二、八三六
珈琲	一七四、七三五	六八、八一一、五八八
生肉	三三、〇一九	一、二四七、六七一
フエジョン豆	三一、一八六	一七、八〇一、七五六
薪	一四二、四六三	一一、一六六、六六六
木材	二〇七、七二六	九八、五三一、六六三
玉蜀黍	一一一、七二一	七二、二六二、八七八
鹽	一九、四七四	五、三四七、三六一

珈琲、棉花を初め玉蜀黍、木材、薪、フエジョン、馬鈴薯等其の沿線地帶の農產物、林產物の豐富なるに依り聯

邦政府經營の不成績なるにも拘らず優秀なる成績を示し居るなり。殊に目下は工事一時停止の狀態にあれども、マイリンクよりサントスに下るサンパウロ鐵道との並行線設立は數年來より其の工事を開始し居り若し該線完成の曉はサンパウロ鐵道に對抗して重大なる競爭線となるのみならず、ソロカバナ鐵道の重要線と成るは明白なる事なれ共、但し目下或はサンパウロ鐵道の委托下に經營せらるゝに至らんとの風說もあり其の將來性は疑問と云ふ可し。

〔支出〕細目に就き見るに、

支出	百分率	一粁當營業費
經理費	四・九七%	一、三四一ミル
電信費	〇・六三	一七一
運輸費	二三・一七	六、二五二
運轉費	五一・五九	一三、九二〇
維持費	一六・八七	四、五五一
其他雜費	二・七七	七七七
合　計	一〇〇・〇〇	二六、九八五

營業費はさして高額に上らず、パウリスタ鐵道の三十三コントに對し二十六コントを示す。然れどもパウリスタ鐵道に於ては其の幹線は電化されおり從而其の經費も高額に上る譯なれば、今、之をモヂアナ線に就き比較せんに一粁當十六コントに對し二十六コントなる故其間十コントの差を示し居るものにして、其の原因は運輸、運轉費に於てモヂアナ線に比し多額の開きを見るが故なり。

乘客、商品、貨物の一粁當收支を比較すれば、

	收入	支出
乘客一人	四三レース	四九レース
商品一瓲	一〇〇	七八
貨物一瓲	一一三	九四

即ち乘客に於て缺損を示し商品、貨物に於て收益を見る。

（リ）ノロエステ鐵道

帝政崩潰し共和政治執行さるに至ると同時に建議せられたる交通政策に依りて、モヂアナ鐵道よりボリビア國境に至る鐵道豫定線變更せられ、バウルーよりボリビア國境近接のポルト、エスペランサ間に敷設せられたるもの、之、ノロエステ鐵道なり。該鐵道敷設の目的は、經濟的たるよりも寧ろ軍事上の目的を第一とするが故に、伯國鐵道の主要條件なる開港場に臨むか又は之に近接する要件に於て缺點あり。バウルーより更にボリビア國境方面に向ひ居るため沿線地方の經濟力乏しく客車運轉狀態の如きも甚だ遺憾の點多く加之に聯邦政府經營なる爲年々缺損續きの有樣なる故或は他鐵道の委托下に經營せしめんとの噌專らにして、パウリスタ及ソロカバナ兩鐵道が互に其の掌中に收めんものと目下競爭の狀態にあり。

最近四ヶ年の收支決算次の如し。

	收入	支出	缺損	營業費係數
一九二九年	二五、一八三コント	二六、六八四コント	（一）一、五〇〇	一〇六
一九三〇年	二〇、〇八五	二三、九一七	（一）三、八三二	一一九
一九三一年	一八、三七一	二〇、〇二一	（一）一、六四九	一〇八
一九三二年	二二、二一〇	二〇、〇五五	（十）二、一五四	九〇

即ち一九三二年を除く他缺損續の狀態なり。

一九三二年に於ける狀態、

線路	一、三四五粁
客車	六四輛
收容乘客敷	二、五六九人
貨車	一、一二〇輛
運搬能力	二九、一一九瓲
機關車	一一一臺

收入細目次の如し。

	運搬量	延運搬量	收入	一粁當收入	百分率
乘客	四六六、九八一人	五九、七九二、五三一人粁	三、六三五コント	二、七〇二ミル	一三・九〇%
手荷物、汽車便	五、三九三瓲	一、三四五、七二〇瓲粁	八八四	六五七	三・三八
畜類	八六、〇九七頭	五三、六五一、七八三頭粁	一、三九七	一、〇三九	五・三五
商品	四一二、一五八瓲	八四、九四八、七二二瓲粁	一五、九三一	一一、八四四	六〇・九三

電報	一〇四、一〇四通	一、六七七、一四八語	
倉庫	—	—	
附屬收入	—	—	
合計	—	二二、二〇八	一六、五〇八

最多額收入なる商品の內容は、

	運搬量	延運搬量	一一九	〇・六二
米	三四、〇五二噸	七、三三〇、〇〇一噸粁	四八	〇・二五
砂糖	一〇、六五一	二、五八〇、一二八	九九	一五・五七
珈琲	二〇七、三三六	三二、九五三、三四一		
木材	四九、四八一	八、四四五、四一七		

本鐵道主要貨物は畜類、珈琲、米なるが、線路の大なるに不拘之等商品の運搬され居る範圍は、農產物に於てはバウルーより四百粁以內、畜類五、六百粁以內にして經濟能力の及ぶ範圍寧ろ狹小なり。

〔支出〕內容は、

	支出	一粁當支出	百分率
經理費	一、三一一コント	九七五ミル	五・六二%
電信費	三五二	二六二	一・五一
運輸費	三、三二六	二、四七三	一四・二五
運轉費	九、三二一	六、九二九	三九・九三
維持費	五、七四三	四、二六九	二四、六〇
雜費	三、二八七	二、四四四	一四・〇八
合計	二〇、〇五五	一七、三五四	一〇〇・〇〇

乘客、商品、貨物各單位の一粁當收支は、

	收入	支出
乘客一人	六一レース	五八レース
商品一噸	一八八	一二一
貨物一噸	一七〇	一五四

（ヌ）サンパウロ—リオグランデ鐵道

帝政時代伯國南北を連結せんとする鐵道計畫の一部を爲す鐵道なり。佛國資本に依る會社に更に英米資本の混入せるものなり。

一九三二年に於ける資本狀態は、

鐵道線路	二、〇一七粁
客車	一四〇輛
乘客收容數	五、九四四人
貨車	二、九〇八輛

運搬能力　六九、三三六噸

機關車　一三七臺

最近五ヶ年の收支決算は、

	收入	出	損益	營業費係數
一九二九年	四〇、二四四（コント）	三六、三八〇（コント）（十）	三、八六三（コント）	九〇
一九三〇年	三七、七八〇	三七、四九九（十）	二八一	九九
一九三一年	二九、九二〇	三〇、七四七（一）	八二六	一〇二
一九三二年	三一、七〇四	二九、〇二一（十）	二、六八三	九一
一九三三年	三四、二六一	三二、五〇九（十）	一、七五二	九五

一九三二年に於ける收支內容は、

〔收入〕

	運搬量	延運搬量	收入	一粁當收入	百分率
乘客	一、〇三七、〇八八人	一二八、九五六、三六一人粁	四、八二〇（コント）	二、三八九ミル	一五・二〇%
手荷物、汽車便	一三、三七七噸	一、九三七、〇〇五噸粁	一、一八四	五八七	三・七四
畜類	二八八、四一七頭	四〇、六四五、六四一頭粁	一、一二一	五五五	三・五四
電報	六〇〇、一一八通	一〇、二四六、二〇六語	一七七	八七	〇・五六
商品	一、三二二、一四一噸	一九一、九九〇、一二一噸粁	二二、一〇二	一〇、九五六	六九・七一

倉庫料　—　—　—　—

其他　—　—　—　—

合計　—　三二　一六　〇・一〇

本鐵道の一粁當收入額は十一鐵道中最低額を示し居れり。奥地が豐沃にして海岸に近き方面比較的物資の尠なき事其原因の一なるが、鐵道自體が丁字を形成し居る事亦重大なる原因ならん。卽ち他有力諸鐵道が港を中心として扇形狀に線を擴げ居るに對し本鐵道は丁字形の最下部に港を有する關係上比較的運賃の高率を見るなり。

重要商品內譯は、

	運搬量	延運搬量
米	一六、四九七噸	二、一五三、三六三噸粁
砂糖	三八、七四四	四、八五〇、五七三
馬鈴薯	一六、二七三	二、三八〇、六四二
珈琲	五三、一一三	八、六〇〇、九六七
石炭	一五、〇五〇	一、二七一、七八四
薪	二四、六三四	六三九、三二一
木材	三七六、一二三	七四、五五四、四八一
マテ茶	一二八、九四〇	一五、四八四、一〇五
玉蜀黍	一三、七一五	一、八四七、五五八

鹽　　三六、〇六〇

五、八七三、九二九

右の如く木材の輸送を最も重要なるものとす。パラナ州は伯國木材中最も安價にして且加工の容易なるパラナ松の中心産地にして、該木材は伯國各地よりウルグアイ、アルゼンチン迄輸出されおり、マテ茶亦、野菜乏しき牧畜地帶に於て喫茶用として最も珍重せられ前述二國への輸出盛に行はる。珈琲は將來の同栽培中心地を北パラナに有し居るも、同地への鐵道連絡なき爲總てサントス港へ奪取せられおる狀態なり。

經費内容は、

支出		百分率
經理費	三、四三五コント	一一・八四%
電信費	八一五	二・八〇
運輸費	五、六三六	一九・四二
運轉費	一三、〇四六	四四・九六
維持費	五、四九七	一八・九四
雜費	五八九	二・〇三
合計	二九、〇二一	一〇〇・〇〇

一粁當支出額はミナス鐵道、グレート・ソエスターン・オブ・ブラジル鐵道に亞ぎ小額なり。

乘客、商品、貨物各單位の一粁當收支次の如し。

	一粁當支出	收入	支出
乘客一人	一、七〇二ミル	四〇レース	四九レース
商品一瓲	四〇四	一二五	九六
貨物一瓲	二、七九四	一三一	一二四

乘客運搬に於て缺損を生じおるなり。

（ル）リオ・グランデ・ド・スル鐵道

リオ・グランデ・ド・スル州に依り經營せられる該鐵道の資本狀態は、

線路	二、七〇九粁	收入	七六、〇七二コント
客車	二四一輛	支出	七〇、八〇六コント
乘客收容數	八、四九一人	損益	(+)五、二六六
貨車	三、一六九輛	營業費係數	九二
運搬能力	六七、〇三九瓲		
機關車	二八三臺		

最近五ケ年の收支決算は、

	收入	支出	損益
一九二九年	七六、〇七二コント	七〇、八〇六コント	(+)五、二六六
一九三〇年	六五、五五九	六六、七七〇	(−)一、二一〇

一九三一年	五九、八二九	六一、八三一	（－）二、〇〇三	一〇三
一九三二年	六一、二三四	六一、〇六二	（＋）一七二	九九
一九三三年	六九、〇四四	六三、〇二六	（＋）六、〇一七	九一

五ケ年中缺損二ケ年、利益三ケ年にして總額に於て利益多し。一九三二年に於ける收支內容は、

〔收　入〕

	運搬量	延運搬量	收入	一粁當收入	百分率
乘客	一、五七一、六〇五人	一八三、五二〇、七三七人粁	一二、四〇〇コント	四、五七六ミル	二〇・二五%
汽車便、手荷物	二九、〇八七瓲	五、九六七、二四二瓲粁	三、四三八	一、二六九	五・六二
畜類	一五九、〇三一頭	四二、〇六三、六八九頭粁	二、二二一	八一九	三・六三
商品	一、五六九、五三三瓲	三六四、一七八、六四六瓲粁	三五、三二一	一三、〇三六	五七・六八
電報	一、五五三、七四八通	六二、九九六、〇六二語	一四一	五二	〇・二三
倉庫料	―	―	九一	二三	〇・一五
其他	―	―	七、六一九	二、八一二	一二・四四
合計	―	―	六一、二三四	二二、六〇〇	一〇〇・〇〇

一九三三年は五ケ年中最も成績良好なる年にして、之のみを以て比較し得べきに非ざるも同年はモヂアナ鐵道と概略同額の收入率を示しおるなり。

重要商品內譯は、

	運搬量	延運搬量
米	三四、二一九瓲	七、四五〇、八五〇瓲粁
砂糖	二四、一九一	八、六一四、六〇〇
生肉	一二、〇五四	七二二、〇〇〇
皮	一五、五八九	四、八二一、七五九
マンヂョカ粉	一三、一八五	二、九五九、七一八
フエジョン豆	二九、二一〇	一一、一九〇、七一八
薪	二三、五八一	一、二〇〇、〇七三
木材	一三五、六七六	七九、六〇九、四〇四
マテ茶	一〇、八五九	五、〇六九、〇八二
玉蜀黍	二三、四九二	一二、三〇七、九四〇
鹽	四三、八五七	一九、二八二、〇三七
鹽肉	三二、一四二	一五、五九〇、五三八

最多量に運搬する木材はパラナ松と同種類のものなり。同州は牧畜盛なる故生肉、皮、鹽肉、畜類等の輸送顯著なり。

〔支出〕狀態は、

	支出	百分率
經理費	五、五五八コント	
電信費	一、六九九	一一・七一%
運輸費	九、八五一	二・〇二
運轉費	二七、八八四	一七・〇一
維持費	一五、九六七	二三・八二
雜費	一一	〇・二三
合計	六一、〇六二	一〇〇・〇〇

左に乘客、商品、貨物各單位一粁當收支を比較するに、貨物、商品に於て缺損を示す。

	收入	支出
乘客一人	七〇レース	六九レース
商品一瓲	一二四	一五二
貨物一瓲	一三六	一六二

八、運賃

一、一般運賃

	一粁當支出	百分率
	二、〇五一ミル	
	六二七	
	三、六三六	
	一〇、二九一	
	五、八九三	
	—	
	二二、五三六	

伯國鐵道數十の運賃を羅列するは徒に煩鎖を來すのみなるを以て此處には代表的なるサンパウロ鐵道、パウリスタ鐵道及ソロカバナ鐵道の運賃計算法を述ぶべし。

サンパウロ及パウリスタ兩鐵道は既述の如く英國資本に依る最も成績良好なる鐵道なるが、兩鐵道は鐵道運賃計算に遞距離遞減法を採用し階段計算法に依り五十粁迄幾何、五十—百粁は遞減率に依り幾何と云ふ計算方法を採用し居れり。一方、サンパウロ州政府經營のソロカバナ鐵道に於ては距離比例法に依り、一粁に付き幾何の計算法なり。

運賃規定は十七項に分れ主要項目に對する運賃建を示せば左の如し。

一、旅客運賃

	サンパウロ鐵道	パウリスタ鐵道	ソロカバナ鐵道
一等	一粁に付 一二三レース	〇—五十粁 一二〇レース	一、三〇〇レース
二等	一粁に付 六四	〇—五十粁 七〇	

註 (五十粁增每に一二レース當遞減、但五〇〇粁迄、〔パウリスタ鐵道〕)

二、手荷物及汽車便

手荷物一粁一瓲	一〇〇粁迄 九四六レース
	一〇〇粁以上一八九レース減(百粁每に一三〇レース當遞減)
汽車便	一、四一八
三、砂糖	一、三〇〇

一粁一瓲に付き　四一一レース　四〇〇レース
（一〇〇粁毎四〇レース減）

四、珈　琲

皮付珈琲　四〇〇レース　四二五レース
（二五粁毎に四二、五レース減、但二六粁以上は運賃四二、五レース）

精選珈琲　五〇一、六レース　五〇〇レース
（二五粁毎に二五、六レース減）　（二五粁毎に五〇レース減、但二六粁以上は運賃五〇レース）

五、棉　花

プレッス宜しきもの　三〇〇レース　五〇〇レース
（二五粁毎に五〇レース減、但二六粁以上は運賃五〇レース）

プレッス悪しきもの　四一一レース　四〇〇レース
（一〇〇粁毎に四〇レース減）

プレッス最上のもの　二四〇レース

六、農　具　一六八レース　一一二レース　一、八〇〇レース
（一〇〇粁毎に一二レース減）

七、鐵條網　一六八レース　一一二レース　一、八〇〇レース

八、實　棉　一四七レース　九八レース
（一〇〇粁毎に一二レース減）

九、鐵鋼、工業用機械器具　二九五レース　二五〇レース　一、八〇〇レース
（一〇〇粁毎に一〇レース減）

一〇、鐵器具　四九九レース　四八〇レース
（一〇〇粁毎に二五レース減）

一一、絹織物、綿織物、毛織物　六〇一レース　六四〇レース
（一〇〇粁毎に四八レース減）

一二、陶　器　七五六レース　九五〇レース
（一〇〇粁毎に六四レース減）

一三、牛　馬

六頭以下　一四五レース　一三〇レース　七二〇レース
（一〇〇粁毎に九五レース減）

七頭—九九頭　一二一レース　六五レース　五四〇レース
（一〇〇粁毎に一三レース減）

一〇〇頭以上　七三レース　四五レース
（一〇〇粁毎に六、五レース減）

（一〇〇粁以上は一一レース減）（一〇〇粁毎に四、五レース減）

一四、木　材

無蓋車運搬　九一レース　七五レース

（一〇〇粁毎に六、五レース減）

有蓋車運搬　一〇一レース　八五レース

（一〇〇粁毎に八、五レース減）

一五、石灰セメント　一〇一レース　八五レース

（一〇〇粁毎に八、五レース減）

一六、石炭、土砂、煉瓦　八一レース　六〇レース

（一〇〇粁毎に六レース減）

一七、肥　料　七一レース　五五レース　九〇〇レース

（一〇〇粁毎に四五レース減）

二、棉花運賃

サンパウロ州に於ける棉花運賃表は五級に分れおるなり。

一、プレッス劣等のもの

二、プレッス優等のもの

三、プレッス最優等のもの

四、密度高きもの

五、實　棉

一、プレッス劣等なるもの――一立方米二百五十瓩以下のものを云ふ。

二、プレッス優等なるもの――同　二百五十瓩以上四百瓩迄のもの。

三、プレッス最優等なるもの――同　四百瓩以上のものなり。

運賃は鐵道に依り異るもサンパウロ鐵道のサンパウロ―サントス間運賃率は左の如し。（距離、七九粁）

プレッス劣等なるもの　三二、五〇〇レース

プレッス優等なるもの　二三、七〇〇

プレッス最優等なるもの　一九、〇〇〇

密度高きもの　一七、〇〇〇

實　棉　二一、七〇〇

其他の鐵道は各其計算標準を異にする爲同距離間に於ても各其の差を見るなり。今、棉作の多量に上る地方殊に其中心地數個處よりサントスに至る運賃率を示せば、（プレッス優等のもの）

アバレー（ソロカバナ鐵道）　四五二粁　一〇五、八〇〇レース

ランシヤリア（　同　）　七八一　一四五、三〇〇

マリリア（パウリスタ鐵道）　六二五　一二二、三〇〇

パウルー（　同　）　四七四　一一五、七〇〇

	支 出	收 入	損 益	營業費係數	一粁當支出	一粁當收入
Great Western of Brasil Railway	23:731	28:674	5:367	81	13:951	16:856
E. F. Central do Basil	168:620	140:416	-28:203	120	54:715	45:564
Leopoldina Railway	53:226	76:328	23:052	69	17:245	24:568
Rêde Mineira de Viação	45:420	48:877	4:715	90	12:309	12:864
S. Paulo Railway Co., Ltd.	58:401	78:344	19:721	74	236:145	315:826
E. F. Paulista	48:555	99:051	51:526	47	33:110	66:686
E. F. Mogyana	32:225	43:331	11:105	74	16:391	22:040
E. F. Sorocabana	55:219	67:968	12:849	81	29:985	33:184
E. F. Noroeste do Brasil	23:343	26:149	-2:154	90	17:354	16:511
Cia. E. F. S. Paulo-Rio Grande.	29:021	31:704	2:683	91	14:386	15:716
E. F. Rio Grande do Sul	61:027	61:234	172	89	22:536	22:600
	598:788	702:076	103:288	85	25:000	29:000
Rêde de Viação Cearense	7:679	7:468	-213	102	6:079	5:910
Cia. F. Este Brasileiro	16:014	15:407	-734	104	6:916	6:486
E. F. Victoria a Minas	6:368	5:526	-965	117	11:619	9;809
E. F. Araraquara	9:910	12:775	2:710	78	35:306	44:961
Madeira-Mamoré Railway	1:265	1:009	-257	125	3:454	2:751
E. F. Bragança	1:978	2:104	194	90	6:779	7:182
E. F. S. Luiz-Terezina	1:999	1:414	-591	141	4:436	3:125
E. F. Nazaré	3:190	3:732	536	85	11:343	13:007
E. F. Ilhéos a Conquista	1:578	3:929	2:351	40	13:158	31:396
E. F. de Goyaz	2:627	2:452	-191	107	6:828	6:331
E. F. D. Thereza Christina	1:387	1:358	-29	102	5:763	5:569
	652:522	759:250	105:728	86	21:000	27:000

	乘 客	一粁當	商 品	一粁當
Great Western of Brasil Railway	2,324,509人	506,779人	1,528,256噸	54,428噸
E. F. Central do Brasil	—	—	—	—
Leopoldina Railway	26,519,580	129,864	1,683,538	91,205
Rêde Mineira de Viação	1,367,560	25,109	748,290	48,114
S. Paulo Railway Co., Ltd.	8,832,154	1,555,250	3,187,818	1,738,863
E. F. Paulista	3,008,879	159,939	2,316,230	282,218
E. F. Mogyana	1,898,939	57,590	1,749,608	84,468
E. F. Sorocabana	3,090,384	119,995	2,053,465	230,516
E. F. Noroeste do Brasil	466,981	44,452	412,158	63,153
Cia. E. F. S. Paulo-Rio Grande	1,037,088	63,928	2,891,541	95,176
E. F. Rio Grande do Sul	1,571,605	67,732	1,569,533	134,409
Rêde de Viação Cearense	628,979	39,352	280,916	42,087
Cia. E. F. Este Brasileiro	1,145,272	27,785	402,452	30,438
E. F. Victaria à Minas	161,757	18,309	83,656	30,374
E. F. Araraquara	613,474	124,644	265,795	149,833
Madeira-Mamoré Railway	4,486	1,478	11,245	8,528
E. F. Bragança	287,717	40,652	73,964	23,874
E. F. Sao Luiz-Terezina	40,930	14,218	33,684	10,997
E. F. Nazaré	86,592	22,907	58,164	33,676
E. F. Ilhéos a Conquista	165,693	43,371	79,468	35,474
E. F. de Goyaz	53,407	15,560	36,296	16,749
E. F. D. Thereza-Christina	91,212	13,556	85,092	32,912

Railway Tariff on Cotton to Santos per ton of 1000 K.

A—Press under 250 K. per cubic Metre
B - Press Over ,, ,, ,, ,,
C—Press Over 400 K. ,, ,, ,,
D—High density
E—實 棉

(Estaçao)	(Km)	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
E. F. Sorocabana—:						
Botucatú	375	160$700	96$600	69$800	62$800	95$200
Agudos	478	195$700	108$900	80$100	72$000	109$200
Avaré	452	186$900	105$800	75$500	69$700	105$700
Cerqueira Cezar	486	198$300	109$900	78$900	72$700	110$300
Bernardo Campos	530	212$400	115$200	82$700	76$250	115$500
Sta. Cruz Rio Pardo	554	220$000	118$000	84$800	78$100	118$300
Chavantes	559	221$600	118$600	85$300	78$500	118$800
Ourinhos	580	228$400	121$200	87$100	80$100	121$300
Rancharia	781	283$100	145$300	103$500	93$000	140$000
Pres. Prudente	866	302$200	155$500	108$000	97$300	145$900
Alvares Machado	879	305$100	157$000	108$900	89$000	146$700
Pres. Wenceslau	937	316$400	164$000	111$500	100$300	149$600
E. F. Paulista—:						
Araraquara	393	150$500	110$700	88$600	79$700	80$600
S. Calros	346	135$400	107$400	86$000	77$400	73$800
Agudos	485	178$100	115$300	92$200	83$100	93$200
Piratininga	512	185$600	116$600	93$300	93$300	96$600
Duartina	552	196$300	118$600	94$900	85$500	101$500
Garça	592	205$900	120$600	96$500	86$900	105$900
Marilia	625	213$800	122$300	97$800	88$100	109$500
Pompéa	656	220$600	113$800	99$100	89$200	112$500
Baurú (Paulista)	474	180$600	115$700	92$600	83$400	94$300
E. F. Mogyana—:						
Ribeirao Preto	496	209$200	159$200	127$400	114$800	101$900
E. F. Douradense—:						
Dourado	406	151$900	120$500	105$100	86$800	87$600
E. F. Noroeste—:						
Lins	646	239$800	165$100	125$500	113$100	129$800
Promissão	672	249$300	17,$900	130$800	117$800	135$400
Biriguy	755	276$900	190$500	146$100	131$600	152$000
Araçatuba	775	283$400	194$100	149$700	134$800	155$900
Nova Nipponica	865	309$600	208$600	164$300	148$000	171$500
Lussanvira	881	314$100	211$200	166$800	150$200	174$200
E. F. São Paulo-Minas—:						
Ribeirao Preto	500	213$800	176$300	149$400	126$800	105$400
Note—: Jundiahy-Sao Paulo	60	24$700	18$000	14$400	13$000	16$500
S. Paulo-Santos	79	32$500	23$700	19$000	17$000	21$700

第四編　參考報告

九、結

一流十一鐵道の總收入七十萬コント、總支出五十九萬コント、收益十一萬コントを示し居り、營業費係數八十五なり。更に二流四鐵道、三流七鐵道合同の總收入七十六萬コント、總支出六十五萬コント、收益十一萬コント、營業費係數八十六を比較するに一流十一鐵道のみより其の成績割合は低下を示しおるなり。

一粁當最大額收入はサンパウロ鐵道本線の三百十五コントにして、一流鐵道中最小額はミナス鐵道の十二コントなり。之を地方的に見るに、サンパウロ州內諸鐵道は全般的に多額の收入を占め、亞いでリオデジヤネイロより放射する諸鐵道なり。最も重要なる財源たる商品に付比較するにサンパウロ鐵道の一粁當百七十三萬瓲斷然他に秀拔し、亞いでパウリスタ鐵道二十八萬瓲、ソロカバナ鐵道二十三萬瓲とし、其の他十萬瓲豪を示すものは、リオグランデドスル鐵道及三流鐵道なるアララクワラ鐵道のみなり。乘客數に於てはサンパウロ鐵道の百五十五萬人を筆頭に、パウリスタ鐵道十六萬、レオポルデイナ鐵道十三萬、ソロカバナ鐵道十二萬、アララクアラ鐵道の十二萬等なり。

第一章　伯國製鐵工業

伯國に於て製鐵工業を興すことは、伯國人に取り極めて重要なる問題で、伯國を發展に導く事を示して居る。斯業の發達は直に一般建築工業を促進し、國民生活を向上せしめることは確である。然し乍ら鐵銅が有利的位置に產出せねば、建築並に製造工業等內國製產品は、必須原料產出量の不足により、勢ひ外國製鐵銅品に依るの狀態持續する事となる。伯國の民間又は軍事上の建築、鐵道、航海、航空及一般運輸機關の諸技術の發達進步が、此製鐵工業問題を解決する重點であることは疑の餘地無き所である。

製鐵工業の創設の成否は、先づ鐵、マンガン、石炭、石灰等、處理すべき之等鑛物の分布及經濟的作業をなし得るや否やに歸着する。又之等原料も有利的に蒐集加工せられなければならぬ。又斯くすれば、其製產品は內國工業品に於ても亦輸出向としても生產費を低下する事が出來、有利的價格を保有し得る。從つて海陸輸送に當つても運賃を低廉ならしめ、且其製產品を容易に搬出し得べき製鐵所の位置を選定せしむる。

此前提の下に、主要原料及運搬の方法並に製產品に對する市場、之等に伴ふ製鐵工業に就き考察して見る。

鐵鑛　ミナス州に於ては、パラオペバ河右岸山麓に於けるスール・デ・ミナスよりアラツスアイーに於けるジエケテキニアノ附近に至る迄、河岸より四百乃至五百キロの地帶は、赤鐵鑛を豐富に含有する鑛床が多分に存在する。マンガンも同地帶に豐富に發見、鑛塊又は鑛脈として主鑛床の諸所に分布されて居る。

パラオペバ流域山麓ヶ帶の鐵鑛又は鑛床は、ミナス西鐵道によりアングラ・ドス・レイス港へ搬出せられ、コンジ

エニア、オーロプレート及サバラーノ山岳地帶の鐵鑛は中央線により搬出せらる。又リオドーゼ左岸の山麓地帶、サンタバルバラ、イタテアヤ及ベサニア方面のものは、ピクトリヤミナス線により目下計畫中のエスピリツトサント州サンタクルーズ港に輸出する事が可能である。北ミナスの鐵鑛に就ては、其搬出すべき知名の港より遠距離に位置する爲め本論より除く。

南ミナス及リオドス・モールトス地帶の鐵鑛輸送は、軌條幅員一メートルのレーデ・スール・ミネイラ鐵道による も、該線は巨費を要する大改造を必要とする。依つて將來該地帶の埋藏鑛物開發の爲め、又マンガン鑛の富有なる産地たる關係上、距離の短縮と輸出港たるべきアングラ・ドス・レイス港の將來の繁榮策とを考慮して、セラ・デ・マールの下降には、索道式による運輸法を使用する事が出來る。之は單に、鐵及マンガン鑛の發掘及輸出の優秀なる中心地設置の爲め特に推擧する。

バラオペバ上流、コンジエニア及オーロプレト地帶の鐵鑛の有利化に就ては、中央線によりリオに搬出せらるゝも、本線は軌條幅員一米六十糎の廣軌なるにも拘らず、敷設に際し技術的缺陷あり、即ち二七五粁の距離にて、標高(海拔)六七六米の位置にあるジュイズデ・フオーラより、更に千百米の高所にあるマンチクエイラを登り、傾斜面に於て、四六五粁の位置にある標高九九〇米のラフアイエツテに向ひ下り、更に九〇〇米を降つて居る。而して又更に千二百米の高所にある鐵鑛地帶を通つて居る。此の附近は山岳重疊して居る爲め、本線は切り通して各所に縫ひ、眞に經濟的開發の爲めには非常なる困難である。且本線は單線なるも、首都リオとミナス州とを連絡する重要なる交通機關であつて、伯國のヒンターランドを構成して居る。其有效的利用は、部分的小範圍の改造即ち貨車の集合の爲めの多數の迂回線の敷設、又は最も效果を伴ふ複線の敷設の二案を以て改造する事のみにより實現せら

る。此の計畫の採擇は、本線の改變及輸出計畫を左右する資金に關聯する。然しながら吾人には、本線を部分的改造及迂回線增設により輸出を繼續する計畫を立てるならば、年二百乃至三百萬噸の鐵石輸送をなし得ると思惟せらる。一方リオ及サンパウロの伯國の二大市場の存在が、伯國內地又は外國へ向つて其生產品を輸出する可能性あるのみならず、中央官線鐵道の借地人としても、該地域に於ける製鐵工業創設は最も明白なる利便の地點である。

ピクトリアミナス線による(サンタクルーズ港への迂回線)輸送の利用と、リオドーゼの低地に於て經濟的に改造し得る爲め、鑛石の輸送力を增加するに最も適合せる事は明白な事である。之に依て年額五百萬乃至一千萬噸の輸送をなす事を得、鐵、銅の生產品はウルグワイー、アルゼンチン及パラグワイーにも輸出する事は可能である。

石炭　南サンタカタリーナ州に於て產出せらるゝも、伯國炭は未だコークス製造に利用せらるゝに過ぎず、且つ輸送費、價格共經濟的の時機に達せず、目下製鐵工業の基礎原料とするに達せず、依て此目的の爲めに外國輸入炭を採用する事になるが、外國炭の伯國輸入は、鑛石輸出の歸航に於てなす爲め、運送費を低減する貨物たる事を示して居る。鐵鑛は完全なる熔鑛爐に於ては還元ガス(モンドガス)を發生する爲め、製鐵所に該瓦斯のモーターを据付け、燃燒の際發生するガスを利用する事が出來る。

連結熔爐に於て、直接石炭ガスを還元する事は可能である事は證明されて居るが、最も利益的に鋼鐵を製造するには高爐を使用するにある。之に依れば鐵熔解の鐵滓塊を產出するからである。此高爐を以てせば、熔鑛場には一日產出銑鐵塊五百乃至六〇〇噸の能率を有つものを据付けねばならない。而して三機連結にて、內一機を豫備とする。斯くすれば年二十五萬乃至三十萬噸を利用し得られ、コークスに轉化せらるべき石炭は二十萬より二十四萬噸

に至る。

熔鑛及精煉鐵鑛の熔解に用ふる石炭は、中央線の各所に於て豐富に發見せらる。精鐵材料は全線の狹軌線に於て存在する。

熔鐵の場所　中央線地帶に於ける鐵鑛の熔鑛場は、爽快にして調和する氣候を享有し得る高所に設けねばならない。夫は晝間職工が場內の高溫度の爲めに失はれた氣力を夜間回復せしむるが爲めであつて、普通市內の溫度に近似する場所であらねばならない。

以上は技術上の見地より熔鑛場の選定を記述したが、此點より見てパライーブナ河のセブラジー瀧の上方に接近して熔鑛物を設くる事が妥當と信ずる。而して此瀧の水力を利用すれば、完全なる製鐵工業の活動に殆ど三萬馬力の動力を利用する事が可能である。此地點はリオより二四五粁、ミナスより二五五粁の距離に位し、殆ど兩地點の中間に在る中央線の沿道には、マンガン、硅石、タングステン及綠玉石等の豐富なる鑛物が存在し、之等は容易に採掘して製鐵工場の場所に搬出し得られる。而も三萬馬力の效力を利用し得るセブラジーの瀧がパライブナ河にある事、又マンガン鐵、硅鐵、タングステン鑛を產出する事は、電氣熔爐に於て蒼鉛及綠玉石鑛を還元し得る事と相待て重大性を更に有力化するものである。此方法に依れば、鑛山より工場に至る三百粁の經路は運賃を遞減する事が出來、工場より輸出港迄は加工された生產品として容積重量共に減少する爲め運搬容易である。此運賃の低廉は更に海運にも著しく均霑する。更に又中央線の電力を利用するとせばクロームを還元し處理する事が出來る。夫々バイア州に存在する鑛石を利用する事により可能である。此鑛石のリオ港より工場迄の運搬は、石炭の場合に於けると同樣外國へ輸出する鐵鑛運送の歸港を利用し得べく、該鐵鑛は悉く六六%乃至六九%の鐵分を含有して居る。

鑛山の採掘及び製鐵工業

製鐵工業を設立する爲めには、伯國の經濟問題に關聯して、聯邦政府の有力なる協同により、內國工業保護を以て鑛石、或は諸外國の不足する原料を、對外輸出に當り組合組織を必要とする。製鐵設立の必要なる資本金は、採掘の諸設備及第一加工の諸施設を含み四百萬パウンド內外を要する。尙此外に諸機械器具の損失、鑛坑の設備、鐵道の改善に要する資金は別とする。又外國よりの借入金及內地資金の合併は、此單なる計算から、此工業の經營に計上する事は困難である。併し乍ら鐵鑛業に技能を持つ獨逸人工業家は、此事業に合同經營せしむる事は必要で、諸機械、軌道、熔鑛爐、延金機、電氣機械の供給は彼等に賦與せしめ、其の支拂をマーク貨を以て他日生產品の供給を條件として正當なる價格を補償する。而して生產品を以てする支拂は、紙幣による計算を以て約束する。此の生產品を支拂に充當する案は爲替相場に何等干涉せず、採掘及瀧に對する建設資金は聯邦政府に轉換し、利權の期限の終りに聯邦政府合意の下に發行價格九〇%、利子七%附の鐵道又は鑛山公債を發行する事が出來る。償還期を最長五十年とする。內國會社が鑛山の採掘事業を引受け、中央鐵道に其鑛產貨物を納入せねばならぬ。夫に對する運賃は豫め打合せたる運賃率により、中央鐵道は貨車索引及線路の保存に要する費用をカバーし、且十五ケ年の期限を以て鐵道材料の損耗に對する償却には特殊の割當を與へる。

鐵道敷設、採掘施設、諸機械及發電所、製鐵工場の爲めに、政府により發行の公債の利子及償還に關しては、交通省、陸軍省及海軍省により聯邦政府は十五ケ年間、鐵軌道及鐵道用の諸材料其他造船用鐵板並に陸海軍事用の必要なる各種の鐵製品及附屬品を多數購入する義務がある。其數量及種類並に價格は、政府代表者及上記の調査に關

與する會社の代表者により組織されたる委員會に上程して決定せらる。此方法によつて、初めて政府は外國より比較的に自給自足を保つ事となる。卽ち鐵道の材料供給、一般運輸上より、又陸海空の國家防衞の諸材料貯藏より等が之である。

採掘場、精煉場建設の材料及其附帶事業は、其企業開始よりして二十年間に償却し得べく、發電所は鑛物販賣の收入によりて出資金は年五分の利子を支拂ふ。聯邦政府發行の公債の利子は建設中之を保管し、期末に於て年六步の利子を六ケ月毎に聯邦政府に支拂ひ、決濟迄に二步を支拂ふ。

此形式によつて一萬コントスの資金を以て會社を設立する事が出來る。一部は現金拂込とし、一部は物權及セラデ・モエダの鐵鑛地帶による利權並にパライブナ河の瀧であるが、之は製鐵工場附近に位置する爲め、將來工場の中心地たる場所となり、輸送、鐵道及附屬品工場及陸上並に船舶建造用鐵板工場等に分つ。

之等の計畫案によつて伯國の製鐵工業は商業的に解決する。外國資本家のシンジケート組織を前提として、現下の經濟狀態に於て直ちに實行し得るものと信ずる。而してセラデ・モエダの鑛山開發問題及對外輸出、主として獨逸に供給し、六十五乃至六九%を含有する優良鐵鑛を輸出し、獨逸の原料不足を補ひ、又伯國製鐵所產の製品、合金鐵、マンガン鐵、硅鐵、クローム鐵等を、年々莫大なる量を東洋の消費國たる日本及印度に向け輸出する事が可能である。

此場合の投資額は、中央鐵道の鑛石輸送用の諸機械改良費、セラデモエダ鑛坑(約三十キロ)に至る線路の敷設及採掘場の施設、鑛物積込の港の設備、石炭の受渡等費用を含み約七百萬パウンドに達する。

此問題を一層明瞭ならしむる爲め、一九一一年、ジュリアン・ケネデー・サーリエンド・カムパニー・リミテッドの

調査報告書を添付する。之に依れば、印度に於て最初のデートアイアンウオークスの製鐵所を建設せる設計書が、セラデ・モエダの鑛山及セプラジー瀑布調査をなすに參考資料となり、且材料其他斯業創設上便宜を與へる。尙ハーロルド・カーベックが調査せる鑛山に關するもの及地圖、又米國のファウンデーションカムパニーの報告書も、セプラジー瀧及此水力利用の一般計畫案を記載して居る。

セラデモエダの開拓上鐵道枝線の敷設は、伯國製鐵冶金會社(目下獨逸鑛業家の一團の支配下にあり)が、單に此地帶の鑛石搬出の爲めのみならず、又オーロデモーロベリヨに於ける鑛業會社に附屬するビーセダイタペラデカムボが、從來鐵道によらざる運搬を以てせる點より見ても必要な事である。此地帶に於ける含有量豐富なる鑛石の量は莫大な數に達し、之等の原石の一片を檢するも、何れも含有量五八%乃至六三%を有つて居る。

セプラジー瀧に就ては、其製鐵工場に必要なる水力を利用する事により、諸工業用に使用さるる鐵鋼を製產し、又輸出鐵製品として特殊の鐵合金製造をなす事を得べく、重要視すべき事である。

發電所建設の爲めに、水流を取り入るゝ工事は經濟的に容易である。其れは其瀧の全面積がパライーブナ河となる南河岸が、今日自分の所有地となつて居る爲めである。

自分は既述の鑛山地帶及瀧を、聯邦法令によつて確保された採掘開拓の權利を含み、最長五十年の期限を以て價格七萬五千パウンドにて提供する。然し若し該新工業の企業家が共同企業を以て便益ありと認むれば、十萬パウンドの價格により夫れに加入して共同事業となす事が出來る。此場合には十萬パウンドの內二萬五千パウンドを現金とし、七萬五千パウンドは現金拂込資金の擔保とする條件の下に株式として受取る。

右はリオ政府筋が一九三五年四月作成せる報告なり。岩井使節に提供ありし故、便宜ブラジル拓植組合辻氏の好意により邦譯し之に掲ぐ。

第二章　北伯事情

現今世界各國に共通の傾向は、國家が他國より制肘を受けない自由獨立なる自主を要求して居ると言ふ事が出來る。

伯國に就いて見るに、幾百萬の住民と廣大なる地積とを有する北伯の地域は、其の運用宜しきを得れば確かに大豐庫産業地帶となり得べきものなるに拘はらず、行政並に資本に於いて其の適當なる措置を得ざる爲め無意味に閑却せられ、住民は恵まれないで貧困に苦しんで居る現狀である。同地域に於ける地價は安價であり、且つ勞働力は十分でないにしても、賃銀は先進國に比し遙かに低廉であるが、今日迄之が適當なる開發利用の組織或は機關に缺けて居るのである。

元來、北伯の海岸地帶に於ける伯國住民は怠惰であると言はれて居るが、之は本質的に怠惰なのではないのであつて、寧ろ其れは閉塞症とマラリア病の結果である。北伯地方の住民は甚だしく惡條件の許にも猶ほよく働いて居ると言ふ可きであつて、報酬條件の不良、支拂賃銀の停滯遲延等、又多くの場合協同組合の名の下に、衣類及び食料品等の如き生活必需品の供給さへ獨占し、暴利を貪る企業主の搾取にさへ甘んじて働いて居るのである。東北伯の諸地方は殆んど此の被害を被つて居ると言つても敢て過言ではない。其の結果甚だしく窮乏に陷り、毎年々々多數の群をなす幾十組もの浮動移民團が、期節的にサンパウロ州珈琲採收の目的を以て、幾百哩を遠しとせず徒歩で往復する現象を見るであらう。皆其の故郷の窮乏を救ふ爲めである。伯國勞働の組織化が未だ出來て居ないのは全

國的であると言つた。然し北伯の諸州に於いては全然無いと言つて良い。苦力は東洋の英領植民地並に蘭領植民地に於いて一切の繁榮の基礎となつて居るのであるが、之等の苦力にも劣らない北伯地方住民の勞働力利用方法を檢討して見るのは重要な事である。愚かにも今日迄閑却して顧みられなかつた。以上の如き客觀的狀勢を前提として勞働の組織合理化に就いて考察して見よう。勞働の組織化こそは、實に當面の經濟上よりして無限の利得となり、住民に恩惠を與ふるのみならず、延いては後年產業の大中心地ともなつて非常に活動的たらしめ得るのである。其の結果は、現在幾分先進して居る南伯地方の强敵となり、生產過剩ともなつて一時は恐慌を來すが如き事もあるかも知れない。北伯を知る程の者は、同地方の住民が之を開發する事を知らず、漫然其の豐富なる資源沃土を放置して居る北伯の地に於いて、一寸經營的手腕のある外國人が、容易に且つ速かに利潤を擧げ富豪となり得る事を知つて居る筈である。少しく之が具體案に就いて述べて見る。

今北伯に農工商を經營する一企業組合或は企業會社を組織するとし、假に之を北伯農工商機企業會社と命名す。(SACIN) 會社體は取り敢ず組織的に附近の原料品を手に入れ、之を或る程度迄加工したる上、之を南伯又は外國に輸出するのである。

北伯輸出品の中有望なるものは毛皮及び皮革である。毛皮は奥地方の自然羊を獲得集中して市場に償給する仲介人及び小規模に飼育する小企業者からの供給に依つて容易に原料を得られる山羊皮である。輸出高の多くは毛皮害蟲除去の工場及びナメシ皮工場を有す。この毛皮は輸出用として無限の需要があり、又ナメシ皮としても無限の需用がある。然し現在の北伯山羊皮の原料に就いては自ら限りがあり、又品質が不良なので、會社は其れ自身の生產物を輸出せざる限り、大量なる輸出を期待する事は出來ないであらう。

會社は取引上恰好の地を物色し、外部より原料を購入する場合は上下の等級別を附し、之に加工し、大體品質を整理統一して輸出するのであるが、又同時に積極的に土地を購入して牧場を造成し、之に大規模に山羊を牧養する事にしなければならないのである。

次に北伯皮革に就いて見る。

伯國皮革の價値を著しく減少せしむるものにベルネがある。ベルネは牛皮に孔を空け、伯國牛皮の價値を著しく落して居るのであるが、之は生牛に寄生する銀蠅の寄生蟲である。リオグランデドスール州のみは例外であるが、爾餘の伯國諸州に於いては地域的又大小の差はあるが、此のベルネの害を被つて居る。ベルネの害を除いては伯國皮革の價値を減少せしむる不利な根本條件は無いのである。今日の伯國皮革の殆んど全部は外國に向け輸出されて居るが、商業道德が發達せず、玉石混淆、ベルネの被害あるものも無瑕優良品も全部混同輸出されて居るので、伯國皮革の眞價を著しく低下せしめて居る結果となつて居る。此れが對策としては、既に山羊皮の所に於いて述べたと同樣の取扱措置を取れば良いのである。

會社はベルネの存在しない地方の皮革のみを購入し、現在行はれて居る如き幼稚なる加工、例へば之を皮革とするに當り、泥水を以てするために製品が黄色を帶び、其の結果市場に於て喜ばれないとか、或は又既に先進諸國に於いて、又南伯地方に於いても使用し初められて居るタンニン、クローム等を今に全然使用せず、アカシヤを原料とするゴルタを使用する等の如き幼稚なる加工法を廢し、十分注意して化學的に加工すれば良いのである。

又積極的に山羊牧場を經營する如く大牧牛場を造成し、牛群を飼育する事が必要である。此の場合は北伯並に東北伯の地方に依つては、期節的に旱害があり、牧畜業に甚大なる被害を與へる事があるから、豫め十分注意して、

乾燥地でない事を十分確めてから着手しなければならない。然し此の場合にも萬一の乾燥の場合を慮り、小地積の特別牧場を設備する事を忘れてはならない。

バイア州には大西洋岸に近く地價頗る安價にして、然も決して乾燥しないと言ふ牧場經營には持つて來いの土地がある。海運の便が得られるから、高價な鐵道運賃を支拂ふ必要がなく、一寸した輸送施設と技術を以てすれば十分であり、牧畜業の大中心地となり得る運命を持つて居る。

乾肉工業は未だ北伯に於いては全然見るべきものが無いと言つても敢て過言ではない。必需品たる乾肉の供給は全部之を南伯に仰いで居る現狀であるが、北伯に於いても十分有望であり、殊に小家畜の肉類を之に利用する事は最も有望と思はれる。玆に注意しなければならないのは、家畜が或る一定の限度に達する迄は乾肉業を開始せざる事である。之は全飼養家畜を最も有効に利用する意味からであるが、然し此の限度に達する以前に於いても、購買部に於て附近の小家畜業者又は牧畜販賣業者の供する原料に依つて、之に加工輸出する事も出來る事勿論である。

次に北伯に於ける農業經營に就いて考察して見よう。

農業に對しては其の餘地が更に廣大なるものがあるのである。然し此の農業經營を論ずるに當つて、先づ第一に斷つて置かなければならない事は、ゴム、カカオ、コーヒー、甘蔗栽培等を目的としないと言ふ事である。

カカオはバイア州南部を中心として盛んに栽培されて居り、伯國輸出農産物の第二位を占めて居るが、既に生産過剩の現狀であつて、カカオ局は之が對策に腐心して居るが、大いなる効果を擧げ得られるとは考へられないのである。カカオ栽培業者並に之が加工業者は形勢轉換策に努力腐心して居る。そして現在の如き憂鬱なる狀態を幾分かは變化せしめ得るであらう。然し乍らカカオ業者が大いなる利潤を擧げ得るであらうと考へるのは早計である。

ゴム栽培は現在殆んど行はれて居ないし、絶望の狀態に在る。又甘蔗栽培業者は恐慌に當面して苦しんで居るのである。

然らば一體北伯に於ける農業經營に於いて目的は何であらうか。次に檢討して見よう。

東洋の實際を知る程の者は、同地に於ける椰子栽培が、遙かにコーヒー栽培よりも有利で所得を擧げて居る事實を知つて居る。東洋の生産市場より其の消費市場たる歐洲迄の輸送行程は實に五十日以上を有し、伯國のそれよりも——伯國より歐洲の消費市場迄の輸送行程は僅かに二十日以内である——遙かに不利な條件に在る。然も猶東洋椰子栽培業が利潤を擧げ得る所以のものは、現在の伯國椰子樹の平均生産果實が十五果であり、五十果乃至六十果を生産するのは殆んど例外の場合なるに拘らず、東洋椰子樹が平均五十果乃至六十果を生産して居るからに起因する所が大なのである。然らば、斯かる伯國椰子樹の生産成績が不良なのは何故であるかと言ふに、椰子樹特有の害蟲の被害を受けるからであるが、此の害蟲驅除は容易に爲し得られるので、之が栽培に一寸意を用ふれば、其の平均生産量も東洋椰子樹の生産平均量に接近する事となり、前述の如く市場に對する有利なる條件と相俟つて、非常に有望なる農業經營の目的作物となり得るのである。今少しく說明すれば、現在の北伯椰子栽培法は全く幼稚であつて、一旦植付けたが最後全然手入れする等と言ふ事はなく、肥料を施すでもなければ又其の幼樹の頃盛んに新芽を喰ひ荒らす畜類から防護するでもなく、其の跳梁に漫然放置して居るのである。

會社が椰子樹栽培をなすとすれば、前述せる如く頗る不利な條件の既耕地等を購入するを避け、全然新規に畜類の被害を受ける心配の無い土地——出來れば島等最も好適であるが——を相當廣大に購入し、此の有利な椰子樹を栽培すべきである。栽培には十分の整地をなし、適當の間隔を置き、豫め選擇せる良種を播種するのであるが、斯

くすれば、遅くとも六年後には結果し生産を見る事が出來るのである。一旦生産し始むれば、永年に亘り椰子油を採收する事が出來るし、又殘滓物は豚の飼料として利用出來、若し豚の飼料がなければ、同樣の目的で副産物として十分外國に輸出する事が出來るのである。更に纖維は齒刷毛、靴刷毛、絨氈、網等に利用する事が出來、東洋においては專門の椰子纖維工場さへあるのである。

北伯に於いてはバイア州よりセアラ州に至る間が最も椰子栽培に好適である。右以北及び以南に於いても栽培されては居るが、夫れ程好條件とは言ひ難く、殊に以南の地には雨量過度の嫌がある。

次にカルナウーバ栽培に就いて述べて見やう。

東北伯の或る地方では、全山カルナウーバ樹を以て蔽はれた所がある。カルナウーバは同地方に於いて最も商品價値のあるもので、熱及び太陽光線に對する防護作物の副産物として容易に採油出來るものである。然し現在のカルナウーバ油は他の伯國生産物に於けると同樣土塊を存するとか、砂其の他の混雜物を有して居るので、著しく其の眞價を傷けられて居る。會社は消極的には自然林より採收する原油、或は又隨所に小規模に栽培する栽培業者より之が原油を購入し、適當に加工精選して商標を附し販賣する事にすれば、忽ち其の名聲を恢復する事が出來るのである。然し乍ら今日では自然林よりの採收は距離の點より言つても仲々容易ではないし、又栽培する者も餘りなく、僅かに東北伯住民が其の住居用に利用して居る位に過ぎないのであるから、積極的に進んで會社自身のカルナウーバ園を經營すべきであらう。栽培は勿論システマティックに爲さねばならない。斯くすれば啻に會社が容易に利潤を擧げ得るばかりでなく、今日殆んど荒無地として顧みられない東北伯地方の開發に寄與し、住民には恩惠を與へるのみならず、同地方をして產業地帶たらしめ得るのである。

東北伯地方の農業富强となり得るものに纖維植物がある。東北伯纖維に就いては既に幾多の外人に依り研究せられ、其の纖維工業が甚だ有望であるとの結論に達して居る。然るにも拘はらず、東北伯纖維工業が發達しないと言ふ事である。然し乍ら其の分布狀態が散在して居る事、又人工的にされて居るものが無い事、換言すれば原料の供給が自由でで、人工的に栽培すれば有望である。

殊に伯國ブロメリアセーア(パインアップルの一種)は良く繁茂し、小石の多い東北伯の荒蕪地に於いても容易に得られるものである。

纖維原料中最も重要なるもの丶一つに棕梠がある。棕梠纖維は非常に强靱なると長いのとで、以て既に汎く知られて居る所のものである。棕梠栽培は今日では僅かに土人の產業として栽培されて居るに過ぎず、栽培法は極めて幼稚であり、手入等全然なされて居ない。

他の作物にピアッサウーバがある。此の作物も亦極めて幼稚な方法で一部に行はれて居る以外は、組織的に又大規模に行はれた事はないのである。

以上述べた作物の中には、或は企業的として之を取らないものがあるかも知れない。だが北伯纖維植物栽培に當つては、ババッスー栽培を忘れてはならない。ババッスーは椰子科の植物であつて、北伯の或る地方には自然に無限に存在して居る。然し輸出中心地より相當遠距離にあるので、運賃其の他の關係で之が販賣には仲々容易でなかつたのである。

油料植物の二、三に就いて述べて見る。

北伯の諸地方にはニコリなる植物があり、蟲害に對し抵抗強く、尙ほ良く瘠地にも年中繁茂し、油分を多分に含んで居る。現に南伯の諸會社、例へばマタラーゾ會社等に於いても、之が購入をなし加工して居る狀態である。

又北伯の諸地方には、數世紀以前にアフリカより輸入された椰子樹の一種がある。現にアフリカに於ける白領植民地並に佛領植民地に於いて栽培せられ、相當の成績を擧げて居る。デンデ椰子(デンデ油の原料植物)もあり、更にカメルンに於いて、ドイツ人に依り大規模に栽培せられて居る。

北伯人の食料油として利用されて居るが頗る有望と言へる。會社が之を栽培經營するときは、遲くも五年後には生産を見る事が出來る。夫れ迄の中間經營としては、英國がマレー半島並びにセイロン島に於いて經營せる如く、土民をして自然林より原料を採收せしめ、又小規模に栽培して居る附近の栽培業者より之が供給をなさしめ、加工すれば良いのである。

以上を要約すれば、今日迄技術的又經營的措置に缺くる所があつたため、漫然放棄されて居た北伯諸地方の農工業は、非常に有望であると斷ずる事が出來るのである。

今日東北伯諸州の指導的立場の人達も、尙『時代遲れ』で、勞働の合理化等は全然行はれず、漫然と浪費の結果は、始終他に對し從屬的立場にあつて苦しんで居ると言ふ事が出來る。必要なる移民の對策を講ずるでもなく、南方人の如くイニシアテイーブを有するでもなく、又資本と言へば、もつと有利な產業開發施設に投資すべきであるに拘はらず、積極性の缺除から纔かに數世紀來小規模の砂糖投資か然らずんば證、債券以外には投資した事が無いと言ふ情無さである。

數十年此の方、北伯諸州に於いて農牧業を經營せんとし、地域的旱害其の他の理由で躊躇した外國會社も少くは

無かつたのである。

然し今や之を試みんとするものは、社會の廣汎なる援助を得、比較的莫大ならざる資本を以て十分なる報酬を得ながら企業に從事する事が出來るであらう。斯くて南伯企業に對し有利なる形勢を展開しつゝ、北伯開發なる愛國的事業に依つて伯國に貢獻し得るのである。

南伯企業に於いても變りは無いが、北伯地方の事業を遂行するに當つて、屢々障害となるものに沼澤病及びアンシロストモーゾ病の二傳染病がある。然し其の方面の權威者をして從業員住宅の建設、耕地の樣式、作物の栽培方法、場所等に就いて十分の注意をなさしむれば恐れる事はないのである。

作物の害蟲に就いては、既に今日迄知られて居る方法のみを以てしても容易に之を驅除する事が出來る。聖州に於ける農業者は既に棉害蟲、クルケレ蟲さへ退治して居るので、無智な東北伯人は蟻害に對する防護方法さへ知らない憐れな現狀である。

東洋に於ける蘭領植民地、ジヤワ及び英領諸植民地に於いては、其の經營宜しきを得て農牧業經營に十分の利益を擧げて居るのである。ジヤワに於ける和蘭人、アフリカに於ける白耳義人及び佛蘭西人が、ポルトガル原料の名を以て知られて居るマンジヨカの栽培に成功して居る事は、既に汎く知られて居る所である。此のポルトガル原料なるものも、元を訊せばずつと以前に、バイア州に於いて永らく働いて居たチユンネルなる和蘭人農業技師に依つて輸出されたものである。マンヂヨカ粉の價値に就いては玆に喋々する迄もない。

現在の如き勞働の濫用浪費に秩序を與へ、合理化する事にすれば、伯國聯邦に於ける最も富有有力なる州となり得るであらう。バイア州に就いて言へば、過去に於いて久しきに亘り指導的立場と繁榮とを持つて居た事のある同

州は、マンジョカ、フエジョン豆、豆蠶桑栽培に於いて、カカオ、煙草に於けるが如く、遙かに南方の諸州を凌駕し、一大輸出州となり得る事が出來るのは明らかなる所である。バイア煙草は近代的栽培法に依らざる地方的栽培方法の産物であるが、猶良く伯國輸出煙草の七〇%を輸出して居る現狀である。

企業の目的物となるものは少くない。要は之を實行するにある。近代的組織と技術的措置及び經營方法の宜しきを得れば、確かに利潤を擧げ得るものである。勞力は豐富且つ低廉であり、港灣の便利は高價なる鐵道運賃を支拂ふ事なく、低廉なる海運に依つて其の生産物を內外、殊に外國に向け輸出する事が出來るのである。從つて又沿岸航路も頻繁となり、現在銀行に死藏されて居る資本を有利、且つ安全に利用し得る事ともなつて、二重の意義を有する事となるのである。

ともあれ、會社は大牧場を設けて大規模に畜類の飼育をなし、他方農場を設けてココ椰子、デンデ椰子、カルナウーバ樹、ココア樹等を十分用意周到に栽培し、又商事部を設けて其の生産に係る、或は又外部よりの購入に係る既に輸出品として定評ある山羊皮、牛皮、カルナウーバ等に就いて選擇加工の上取引すべきである。既に和蘭人は西印度會社なるものを設立し、北伯地方を開發する事に依つて、其の企業者に取つても亦本國に對しても十分なる利益を齎して居るのである。同じく東洋に於いては、東印度諸島會社を設立し、曾に其の植民地の富源を開發して富裕ならしめたばかりでなく、和蘭本國の爲めにも十分なる貢獻をして居るのである。

伯國人は和蘭人、英國人の如く遠く海外に出づる迄もなく、單に其の富裕なる國土を開發する事に依つて同樣の成績と効果とを擧げ得る筈である。（ブラジル拓植組合社員辻三郎報告）

第三章　伯國財政

一、聯邦、州、郡市總歲入

伯國全般の財政を觀んとするには聯邦政府財政、二十個の州政府財政及約一千五百を算する郡市財政を總括せざるべからざるなり。

今一九二九年度に於ける各歲入を總括せば（一コントス約二百圓）

聯邦政府	二、二〇〇、〇〇〇コントス	全歲入に對し	五〇%
各州政府	一、三七〇、〇〇〇　同	同	三一%
郡市歲入	八〇〇、〇〇〇　同	同	一九%
合計	四、三七〇、〇〇〇　同	同	一〇〇%

右を四釡換として邦貨約八億七千萬圓也の全歲入となり、全歲入に對し其割合は聯邦約五〇%、各州政府約三一%、郡市歲入約一九%となる。

二、聯邦政府財政、歲入歲出

自一九二三年至一九三二年　△聯邦政府總歲入歲出年別表

單位コントス（約二百圓）

年度	總歲入	總歲出	剩餘又ハ不足
一九二三	一、九八三、三五〇	一、五六九、一四六	剩　四一四、二〇四
一九二四	一、五一〇、五〇八	一、六二九、八二二	下　一一九、三一四
一九二五	一、七一三、二八八	一、七五九、二二五	不　四五、九三七
一九二六	一、六四七、八八九	一、八六七、七五〇	不　二一九、八六一
一九二七	二、〇三九、五〇六	二、〇二五、九五九	剩　一三、五四七
一九二八	二、二一六、五一三	三、三五〇、一〇七	不　一三三、五九四
一九二九	二、二〇一、二四五	二、四二二、三九五	不　二二一、一五〇
一九三〇	一、六七七、九五一	二、五一〇、五四二	不　八三二、五九一
一九三一	二、一〇五、一三六	二、〇四六、六二一	剩　五八、五一五
一九三二	一、六九五、五五五	二、八五九、六六九	不一、一六四、一一四
計	一八、七九〇、九四一	二一、〇四一、二三六	不二、二五〇、二九五※

※　邦貨約四億五千萬圓

△最近二ケ年間聯邦歲入出豫算內譯

歲入ニ單位コントス（約二百圓）

種別	一九三三年度	總收入ニ對スル割合	一九三四年度	總收入ニ對スル割合
通常收入				
稅關收入	五八三、一三二	二八%	六六八、六二二	三二%
消費稅	四五七、四〇〇	二一%	四一八、八八〇	二〇%
印紙稅	二六二、五三〇	一二%	二五二、二五〇	一二%
所得稅	一三七、三〇七	七%	一三四、五〇〇	七%
富籤稅	一五、三〇〇		一四、三五〇	
諸稅	二〇、一〇〇	二%	三一、八一一	二%
國有財產收入	一一、四七〇		三、四三三	
官業收入	二六九、六九二	一三%	二五九、三八三	一三%
小計	一、七五六、九三一	八三%	一、七八三、二二九	八六%
特別收入	三六〇、〇三九	一七%	三〇三、〇〇二	一四%
總計	二、一一六、九七〇	一〇〇%	二、〇八六、二三一	一〇〇%

（邦貨約四億二千萬圓）　（邦貨約四億一千萬圓）

歲出ニ單位コントス（約二百圓）

各省	一九三三年	總支出ニ對スル割合	一九三四年	總支出ニ對スル割合
大藏省	八七三、三五八	四二%	八〇六、三四五	三四%
內務司法省	九五、三六五	四%	九五、四九八	四%
外務省	三七、一七〇	一%	四七、六二〇	二%
文部衞生省	一〇二、〇〇七	五%	一六一、九六六	七%
勞働商工省	一九、六七七	%	二五、六二四	一%
交通土木省	四三八、六四四	二一%	五三〇、三二五	二三%
陸軍省	三三〇、一一四	一六%	三九〇、七五二	一七%
海軍省	一六五、八七三	八%	二三〇、二二四	九%

農務省	三九、六二二	二%
總計	二、一〇一、八三〇	一〇〇%
	（邦貨約四億二千萬圓）	

三、各州政府財政歲入歲出

一九三二年度各州財政歲入歲出統計表—單位コントス（約二百圓）

州名	歲入	各州總計ニ對スル割合	歲出	不足又ハ剩餘
サン・パウロ	四〇〇、九二〇	三四%	四五〇、九九四	不五〇、〇七四
ペルナムブコ	六〇、二一四	五	七〇、九五七	同一〇、七四三
アラゴアス	一二、一二九	一	一二、一二九	—
セルジッペ	八、二四七	2/3	八、二四七	—
リオ・デ・ジヤネイロ	五二、〇一〇	四	五二、〇一〇	—
サンタ・カタリナ	一八、〇〇〇	1/2	一八、〇〇〇	—
マツト・グロツソ	九、九三二	2/3	九、九三二	—
ピアウキ	五、〇〇〇	1/3	四、九八〇	剩二〇
北リオ・ブランデ	九、〇七九	2/3	九、〇五八	同二一
エスピリト・サント	二五、六九〇	二	二五、六四三	同四七
ミナス・ゼエラエス	二〇九、九八八	一八	二〇九、八三三	同一五四
バイア	六六、七五五	六1/3	六六、五九八	同一五七
パラキバ	一六、〇六九	一	一五、九〇一	同一六八
ゴヤス	六、七五七	1/3	六、五三二	同二二五
パラー	一九、一六〇	二	一八、八八八	同二七二
マラニョン	一三、四〇〇	一	一三、〇一三	同三八七
アマゾーナス	七、五六二	1/2	七、〇三九	同五二三
セアラー	一五、〇二六	一	一二、四八六	同二、五四〇
パラナー	三三、二七六	三	三〇、〇二六	同三、二五〇
南リオ・グランデ	一九八、〇三一	一七	一九三、七〇五	同四、三二六
總計	一、一八七、二四六	一〇〇	一、二三五、九七一	不四八、七二五
	（邦貨約二億三千萬圓）		（邦貨約二億四千萬圓）	（邦貨約一千萬圓）

州名	歲入總計	不足又ハ剩餘	總不足額ニ對スル割合
サン・パウロ	三、六八三、四七七	不一、一六一、二四〇	六四%
リオ・デ・ジヤネイロ	四一七、八六四	同二五〇、一二一	一四
ミナス・ゼエラエス	一、五九一、八〇四	同一二四、二四五	七
バイア	六一九、〇二七	同七五、六二七	四
パラナー	二七二、二二二	同五八、二八七	三
エスピリト・サント	二七七、七二二	同三五、九八六	二

自一九二〇年 至一九三一年 十二年間各州財政歲入歲出總計表 單位—コントス（約二百圓）

州名	歲入總計	歲出總計	不足又ハ剩餘
サン・パウロ	四、八四四、七一七	四、八四四、七一七	不一、一六一、二四〇
リオ・デ・ジヤネイロ	六六七、九八五	六六七、九八五	同二五〇、一二一
ミナス・ゼエラエス	一、七一六、〇四九	一、七一六、〇四九	同一二四、二四五
バイア	六九四、六五四	六九四、六五四	同七五、六二七
パラナー	三三〇、五〇九	三三〇、五〇九	同五八、二八七
エスピリト・サント	三一三、七〇八	三一三、七〇八	同三五、九八六

ペルナムブコ	五二二、八二二	二六、〇一六	同	五四八、八三八
バ　ラ　ー	一四八、〇九〇	二三、五六二	同	一七一、六五二
北リオ・グランデ	九〇、七五二	一五、四五七	同	一〇六、二〇九
サンタ・カタリナ	一七〇、九六七	一一、四四〇	同	一八二、四〇七
マツト・グロツソ	八二、一五三	九、九四四	同	九二、〇九七
南リオ・グランデ	一、四六四、六一九	八、五〇七	同	一、四七三、一二六
マラニヨン	一一八、一八一	五、〇六二	同	一二三、二四三
セルジツペ	九二、二九〇	四、三〇一	同	九六、五九一
アラゴアス	一〇八、五七七	三、九二七	同	一一二、五〇四
ゴ　ヤ　ス	五三、六四五	一、三九五	同	五五、〇四〇
アマゾーナス	九五、八三五	一、一九九	同	九七、〇三四
ピアウヰ	四六、四五三	八〇七	剰	四五、六四六
パラヰベ	一二九、〇五四	一、九四八	同	一二七、一〇六
セアラー	一四七、五〇六	三、一七八	同	一四四、三二八
總　計	一〇、一三三、〇六〇	一〇〇		一一、九四三、四四三
（邦貨約二十億萬圓）				

四、財政刷新に努力しつゝある伯國

前述の統計に於て見らるゝが如く、其財政狀態は十年間聯邦不足尻總計二百二十五萬コントス（邦貨換算約四億五千萬圓）十二年間各州不足尻總計百八十一萬コントス（邦貨換算約四億萬圓）を示すに至れるが如く其歳計の平衡を缺くを以て殆んど常套たるの觀あり。其不足尻の埋合せは、遠く帝政時代よりの内債となり、外債となり或は

不換紙幣の發行となりたるものにして、所謂惡質の癌として今日伯國を苦しめつゝあるものと云はる。

伯國政府が眞に此の歳計不足の弊より目醒めたるは漸く、ベルナルデス大統領（一九二二―一九二六）以降とす。即ち、同政府は其施政方針を財政の刷新に標榜し、鋭意其實績を擧げんと努めたるものなるが、一九二四年ディアスローベス將軍革命の鎭壓に任期の大半を費したるが如き政爭動亂ありたる爲、其刷新計畫意の如くならざりしものなり、次期ワシントン・ルイス大統領も亦其實績意の如くならざりしものあるも方針としては、幣價安定、財政整理策を講じたるものなり。

現政府ゼツリオ、ヴアルガス大統領は執政の大綱を歳入歳出豫算の均衡、國家財政整理に採り、一九三一年五月同年度豫算の再檢査再編成を斷行し、財政難の救濟策として「ドラスチツク」と云はるゝが如き支出節減の方法を講じたり。

即ち

一、銀行監督局の廢止
二、ニチロイ及ベロ、オリゾンテ稅關廢止
三、大統領經費の半減
四、各大臣經費の大節減

外に財政整理の途につく迄當分の内

一、文官武官の恩給支拂減
二、鐵道、船會社をして各省へ支給の無賃パスを每月發表

三、新規工事の中止

他方歳入増加策として行ひたる増税

一、酒、煙草、寶石、酢、食用油種　五〇%引上

二、其他の商品税　一〇%引上

三、燐寸製造税　新規制定

尚豫算調査機關として豫算委員會を任命し、各省豫算の査閲をなさしむるの制定を設けたり。

現政府は更に財政難切抜策として自力のみならず外國よりの援助を受くるも亦他山の石として良策なるべしとの意見により、英國財團ロスチヤイルドに照會の結果、其慫慂により、オツト・ニエメヤー使節の招聘となりたるものなり。同氏一行の約五ヶ月に亘る調査の收獲として得たるものは左の建言なりき。

一、歳入歳出の均衡豫算

二、爲替の安定、貨幣制度の改正

三、伯國銀行の改善、政府の影響なき中央銀行の設立

四、聯邦州政府の外貨建公債の制限

尚各州郡市財政の改善に關しては、一九三一年十月三日のヴアルガス大統領教書に於て聲明せるが如く、伯國財政制度に於ける歴史的大改革と稱する現政府斷行の法令修訂の要旨を擧ぐれば、

一、豫算編成に於て支出は絶對に收入を超過せざること

特別クレヂイト、追加クレヂイトの金額は收入豫算額と實收入の差額より超過せざること

二、收入豫算額は公債其他の特別收入を除外せる前年度正味實收入額より大なる金額を計上することを許さず

三、州郡市の外債を禁ず

四、鑛山、土地に關する「コンセツシヨン」を禁ず

五、各州は收入の一割以上の義務教育人件費の支出を要し、一割以上の治安警察費の支出を許さず

遮莫、ヴアルガス政府は既往の豫算編成上の缺點を根本的に研究調査し、以て國家財政立直しの實行に向つて進みつゝあるものなるべし。

「附記」◇右掲の統計數字は Jornal do Commercio 社發行 "Retrospecto Commercial" より摘出したるものなり。

◇伯國豫算の通例なる金貨建紙幣建は換算の上總計のみを計上せり。

第四章　伯國貨幣、爲替、銀行

一、貨　幣

イ、現行貨幣

幣　制

ブラジルの現行幣制は兌換準備なき紙幣本位である。過去に再三金本位制に復活したが、一九三一年の假政府成立前後保有準備は全部輸出され爾來今日に至る迄無準備の儘である。

一九三四年の新憲法で、紙幣發行權は聯邦政府にのみ存在する。各州政府及バン・ド・ブラジルは發行權なし。發行及回收燒棄事務は償還局（Caixa de Amortização）に屬す。

即ち、現行幣制は政府の發行する無準備紙幣に國内の強制通用力を與へた純然たる不換紙幣制度である。

本　位　貨

「ミルレース」と稱す。一千レースの意味なり、千ミルレースを一コントと呼ぶ。ミルレースの金價値は、前項の如く不換紙幣である爲め、對外爲替比價で決定する外なし。對外價値の實際は自由爲替市場に從つて變動するが、之れを公定相場から見ると現行佛國フランは約七百八十レースを標準とする。即ち、一ミルレースに付き約一フラン二十八仙である。但し之れは單に公定相場に依るノミナル・ヴアリユーであつて、自由市場は普通之れより約二割乃至三割位價値が下る。現在相場では約一ミルレースは八十五仙となる。

舊クルゼイロ金貨は、量目二〇〇ミリグラム、品位九番である。又一九三三年迄金クローズ契約に認められた金「ミルレース」は英金貨約二十七片を標準とした。兩者共現在廢止。

最近ミルレースを更め新たにクルゼイロの呼稱に代へ千進法をやめて百進法とせんとする委員會組織されたるも早急實現の見込なし。

補　助　貨

二ミルレース及一ミルレース銀貨の外、五〇〇レース、四〇〇レース、二〇〇レース、及百レースがある。五〇〇レースは銀貨、その他は白銅貨にして通用限度あり。

本年四月二十九日以降造幣局の銀買入値段は純銀塊一グラムに付き二二〇レースである。

金　買　入

ブラジルの産金が現在どの位あるか、正確な統計を得難いが、砂金その他を入れ年約四千キロ乃至五千キロであらうとのことである。

金は一九三二年以降輸出禁止となつたが、政府の金買上價格は公定相場を標準とした爲め産金の殆んど全部が密輸出された由である。

一九三三年十二月以附、政府はバンコ・ド・ブラジルをして倫敦金塊相場と自由爲替相場を標準として日々買入價

格を決定せしめた。之の成績は良好であるが元々國内金鑛の現狀不振の爲め尚多くを期待し難き狀態である。五月一日買入値段純金一グラムに付き一九ミル三〇〇レース。

本年四月末日に於ける

現在高　八、一一二、七六六、五〇二キロ

此價格　一、二四四、五〇八金磅

二、一一九、二六九磅（一オンス、一四四志八片替にて）

外に昨一九三四年六月十一日以降造幣局は金製品の買上を開始した。此の純金の本年四月末日に於ける

現在高　三一七、七七一、三〇三キロ

買入價格　五、三〇九、七三六、八〇〇ミルレース

である。

ロ、發行

政府紙幣

現に流通しつゝあるものは政府紙幣の外にバンコ・ド・ブラジルの舊銀行券と、一九二九―三〇年代に發行されたクルゼイロ紙幣の小額とである。

紙幣の印刷は未だ不可能なるを以て海外、主として米國伊太利の印刷會社へ注文、僞造を防ぐ爲め、償還吏員を して一々署名せしめつゝあるも、時々大規模の僞造事件あり。

償還局は新舊紙幣の交換發行、回收額の燒棄及未發行券の保管に當り、毎月末流通額を公表す。

現行紙幣は一ミルレース、二ミルレース、五ミルレース、一〇ミルレース、二〇ミルレース、五〇ミルレース。一コント（一千ミルレース）の九種であるが、此内一ミルレースと二ミルレース紙幣は回收に努め、銀貨二ミルレース及一ミルレースを以て代用する。

クルゼイロ紙幣は新紙幣發行に依り金相場を大約の標準として買入回收する。

バンコ・ド・ブラジルの銀行券

バンコ・ド・ブラジルは元政府から特定額の發行權を與へられて居たが一九三〇年の假政府以後その特權を停止した。その後約三ケ年を限つて回收償還のことゝなつて居たが、五九二、〇〇〇、〇〇〇ミルレースは政府責任の下に舊銀行券のまゝ依然流通せしめて居る。

發行額

近年の發行額は約三、〇〇〇、〇〇〇コントス、即ち三十億ミルレースを標準とする。昨年一月以降本年四月に至る毎月末發行左の如し。但此内にはバンコ・ド・ブラジル銀行券の五九二、〇〇〇コントスを含む。

1934	Jan.	.....	2,996,213 : 536,500
	Feb.	.....	2,961,099 : 854,000
	Mar.	.....	3,061,654 : 214,000
	Apr.	.....	3,045,220 : 274,000
	July	.....	3,030,360 , 993,000
	Aug.	.....	3,031,203 : 135,500
	Sept.	.....	3,016,700 : 568,500
	Oct.	.....	3,016,787 , 123,500

May .....3,047,937 ; 554,000
June .....3,088,734 ; 894,000
1935 Jan. .....3,107,914 ; 873,500
Feb. .....3,097,218 ; 583,500

デフレーション原則

過去二百年に亘りブラジルの貨幣史はインフレーションとその匡正との連續である。過去に於ける對外爲替の變動、ミルレースの對外價値の動搖は甚だ大幅で一定の基準を見出すに苦しむも、要するにインフレーションの如何が騰落の主因となつて居た。

一九三〇年に及び世界不況の輸出貿易への影響と巨額の聯邦及地方政府外債の償還の重荷と、間接の輸入制限の必要から極度の爲替管理を必要とした。此の爲替管理が低爲替政策に依る伯貨の對外價値維持を目的としたことと、一方に又、純然たる不換紙幣の下に國內物價の騰貴を防止する必要とから政府はデフレーション原則を固守し、絶對已むを得ぬ場合の外發行增加を避け、伯貨の購買力平價と公定相場標準の維持とに努めた。

之れは必然に來た原則であつて、假にインフレーションに依る國內物價の騰貴に從つて伯貨の對外價値の下落を來し、公定相場引上の已むなきに至つた場合、假に單に之れを財政の點から見るも外債その他の對外支拂に中央及州政府の負擔加增となり、償還の續行を不可能ならしめる。

此の如くにして、政府は過去四年以來現在に至る迄約三百萬コントスを標準とする發行抑制原則を固守、インフレーション回避方針を續行しつゝあり。

八、內　債

財政の現狀

紙幣の增發は避けつゝあるもブラジル財政の狀態不良は此の抑制方針を困難ならしめ、近き將來に多少のインフレーションは避け難きにあらずやとは內外一般に危惧する處である。先づ左に財政の近狀を觀る。

過去三、四年間聯邦政府は極度の節約方針を採つた以外に外債償還に付いても債權國の了解を求め諸種の方策を講じたに拘らず常に歲入不足に終つた。此の主因は言ふ迄もなく內外債の元利償還の負擔過重であるが、外に又郵便、電信、鐵道等の官業の不成績である。

他面歲入を見るに、國情として直接稅の賦課が意の如くならず。關稅、印紙稅、消費稅等の間接稅に置き累次增率の結果一般の擔稅力は旣に極度に達し、殊に印紙稅の如き現在以上に高率を課することは一般取引を阻害するものと觀測されて居る。

試みに昨一九三四年度の豫算編成を見るに

歲　出	二、五九九、〇八二、三四六ミル	七八六レース
歲　入	二、一七〇、〇一七、〇〇〇ミルレース	
差引不足	四二九、〇六五、三四六ミル	七八六レース

歲出の內、一、〇一〇、四二三、四一四ミル二八六レースは大藏省、五一五、九二二、七一一ミル五〇〇レースは交通省であつて、前者は內外債の元利償還を主とし、後者は官營事業特別會計補塡を主とす。兩者で全歲出の約五九パーセントを占める。

此の外軍事費は陸軍省、四二九、五五八、〇七三ミルレース。海軍省、二三〇、六四〇、九五八ミルレー。計六六〇、一九九、〇三一ミルレースにして約二五パーセントとなる。

右の豫算に對し決算は次の通りとなつた。

歳出	二、〇九九、二五〇、二九五ミル二〇〇レース
歳入	一、九七一、一四五、三七三ミルレース
差引不足	一二八、一〇四、七二二ミルレース

之れは良好な成績であるが、一つには乂會計年度の變更に依り歳入豫算を二割五分減とした關係もある。

然るに不足以外に政府のバンコ・ド・ブラジルからの借入金昨年度末殘高は七二八、二九五、一五六ミル四〇〇レースであるから昨年度末迄に持越の歳計不足額は

八五六、三九九、八七八ミル四〇〇レース

となる計算である。

内債とインフレーション

斯様の狀態は必然に内債の增發を來し、その累增は現在迄の發行抑制原則を困難ならしめる事態となつた。歳計不足に對し臨時收入を以つてその一部を補塡した例はあるが、普通の場合は結局内債發行に依る。この外鐵道及道路公債があり隨時に發行する大藏省證券がある。

一九三五年三月三十一日の聯邦政府内債現在高は、

内債	二、一八五、一九五、九〇〇ミルレース
大藏證券	六二六、六三四、〇〇〇ミルレース
鐵道公債	一二五、三二五、〇〇〇ミルレース
道路公債	六八、〇〇〇、〇〇〇ミルレース
計	三、〇〇五、一五四、九〇〇ミルレース

之れに要する利息は年額

一六五、〇九八、三七〇ミルレース

と計算されて居る。之れに昨年發布された農債半減令に基き近く發行さるべき公債五〇〇、〇〇〇コントスに要する利息約四〇、〇〇〇コントスを加算すれば所謂利息は約二〇〇、〇〇〇コントスとなる。

更に前項の未決濟借越八五六、〇〇〇コントスを加ふれば内債の殘高は四、三五〇、〇〇〇コントス以上となる。

此の内債の額は近年の紙幣發行額を越へること 約一、二〇〇、〇〇〇 コントスである。市場の 消化力は早く既に盡き、利息負擔が今後の聯邦財政にとつて負擔過大であることは假に今後國内の政情が安定して居るとしても、結局或る時期とならば發行抑制の大原則に變更を加へ紙幣增發に依つて償還を實行せざるを得ぬこととならずやと考へらる。

二、爲替

イ、貿易

輸出入概況

對外爲替の現狀を說くに先だち先づ貿易尻及貿易外收支の近狀を略說する。

ブラジルは今尙原料輸出國であり、同時に國内産業の關係から國民生活に必要な製品の多くを海外に仰がざるを得ぬ狀態にある。その輸出品は珈琲以下殆んど總てが天産品であり、輸入に至つては國内工業品で需要の大半を充し得る綿布その他を除き、多種多様の品目を含む。

試みに過去五ケ年の重要品の輸出金高を見るに（單位一千金磅）

輸出	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四
珈琲	四一、一七九	三四、一〇四	二六、二三八	二六、一六八	二一、五四一
棉花	一、九二〇	八二六	二五	三六九	四、六六六
カカオ	二、〇四〇	一、三九六	一、六五六	一、三四〇	一、五四三
マテ茶	二、一三九	一、三四八	一、二七四	八〇七	七三五
柑橘	三五六	六五八	六一一	六五一	五六四
冷凍肉	三、八三二	一、五〇九	八五七	六四三	四五三
生果	六二二	五一九	四三一	四三五	三七六
滿俺	三三〇	九四	一八	一四	一

輸入は殆んど一切のカテゴリーを含む。その内譯は

輸入	一九三〇	一九三一	一九三二	一九三三	一九三四
原料	一一、八八三	七、一六一	五、三七九	六、九三三	六、一一九
製品	二八、一一九	一四、四六七	一〇、七六二	一五、三〇九	一四、五二四
食料品	一三、五〇三	七、〇八六	五、五七二	五、八四〇	四、七九一

多くの原料輸出國と同じく近年の世界不況はブラジルに深酷な影響を與へ、右表の如くその重要輸出品は逐年著しく減少した。輸出金額の減少は主として單價の低下に依り、輸出の約六割を占むる珈琲の如きは殊にそれが著し

く、數量に於て大差なく毎年約一千五百萬俵前後なるに拘らず、金高に於て半減するに至つた。カカオその他の天産品の何れも此の例に洩れず、此の狀態で進めば結果は益々悲觀すべきものと考へられて居たが、最近漸やく棉花の輸出增加で一般識者の愁眉を開くに至つた有樣である。

輸入も亦輸出の例に洩れず、數量の點で大した減少も示さぬも、海外市場の大勢に伴ひ輸入品價格の低下に從ひ金額に於て約半減された。輸入價格の低下は外に尙二つの要因がある。その一は爲替管理に依る伯貨の人爲的價格維持、その二は英米貨の崩落である。

貿易尻

長年の間ブラジルは常態的輸出超過國である。

但し近年は前述の狀態で輸出入双方が激減したが、輸出の減少は遙かに輸入の減少程度を超へる爲め、輸出超過貿易尻は逐年減少する有樣となり、此の狀態は現在朝野を擧げて憂慮する處である。

最近五ケ年間の貿易尻は左の通りとなる。（單位金磅）

	輸出	輸入	差引輸出超過
一九三〇年	六五、七四五、九二五	五三、六一八、五一一	一二、一二七、四一四
一九三一年	四九、五四三、八六六	二八、七五五、六九四	二〇、七八八、一七二
一九三二年	三六、六二九、五九四	二一、七四四、二九七	一四、八八五、二九七
一九三三年	三五、七九〇、〇八〇	二八、一三一、九一二	七、六五八、一六八
一九三四年	二五、四四一、三七三	二五、四六七、三〇六	九、九七三、九六七

昨一九三四年度の貿易尻は約一千萬金磅、之れを現行紙幣磅に換算すれば約一千七百萬磅の計算となる。一九三

一年に比すれば半減の狀態となつた。

輸出奬勵、輸出産業保護に全力を擧げよと言ふ叫びが喧しくなつた。

ロ、貿易外收支

收入

外航汽船會社としてはロイド・ブラジレイロ一社があるのみ、保險會社、銀行、商事會社、商店その他の事業會社にして海外に支店出張所を有するもの殆んどなく、箇人としても官吏を除き在外勤者、勞働者、は極めて小數である。從つてブラジルの貿易外收入として計上し得る主なものは僅かに入國旅行者の使用金のみであるが、之れとて觀光設備の不完全、交通の不便等の關係から餘り多額に上らぬ。

支拂

貿易外收人の殆んど皆無なるに比し國情柄支拂は頗る巨額である。一九三五年の支拂額は約左の通りである。

（單位 磅）

一、外債、聯邦	四、〇五〇、〇〇〇
三、珈琲債支拂	二、五〇〇、〇〇〇
三、地方債利拂	一、九〇〇、〇〇〇
四、第一次焦付協定	一、三一〇、〇〇〇
五、一九三三、四年焦付爲替	一五、〇〇〇、〇〇〇
六、外國資金利息配當	一二、〇〇〇、〇〇〇
七、移民送金	二、〇〇〇、〇〇〇

八、移民外在住者送金	二、〇〇〇、〇〇〇
九、在外伯人へ送金（入伯旅行者使金を差引）	二、〇〇〇、〇〇〇
一〇、在外公館	一、五〇〇、〇〇〇
計	四四、二六〇、〇〇〇
內新入國資本	二、〇〇〇、〇〇〇
差引	四二、二六〇、〇〇〇

此の內、（五）の焦付爲替は新たに年賦協定となるものに付き實際支拂豫想高は二千七百萬磅となる。

ハ、爲替管理

現行制の所要額

一九三三年までに行はれた絶對爲替管理は、爲替制限に依つて間接の輸入抑壓を計ることと全般的公定相場適用制度で伯貨の對外價値を維持し、所要の在外爲替資金を得んとすることであつた。

此の制度の最大缺點は低爲替政策に基く輸出の不利と、惹ては所期に充分な高の在外資金を得ることが困難な事實である。

之れに鑑み政府は一九三四年以降漸次管理の變改を行ひ輸出障害の撤廢に努めた。

現行制の要求する所は前項の約二千七百萬磅である。之れを公定相場を原價として、在外資金を得ることである。

此の目的を達する最良の方法は輸出奬勵にあるが、右の如く輸出爲替の全部を自由市場に解放することを許さぬ狀態にあり、貿易の現狀と爲替政策の矛盾は已むを得ざる結果である。

輸　出

以上の如く政府は必要とする在外資金を得る爲めには現狀では輸出爲替に依る外はない。

現行制は一九三五年二月十四日以降から實施されたもので

一、無爲替輸出を許さず

二、輸出爲替の三五パーセントを公定相場でバンコ・ド・ブラジルへ交付すること、跡六五パーセントは自由市場へ賣却し得ること

を骨子として外に除外令として、所謂「雜品」と稱せられる諸種の小額輸出品に限り全部自由市場へ賣却することを許す。但し此の高は極めて小額で從來の統計から見ると年十萬磅內外である。

昨一九三四年の輸出は約三千六百萬金磅、之れを紙幣磅に換算して約六千百萬磅となる。假に本年も此の前後の輸出を見るとすれば、政府は約二千萬磅の爲替を得ること丶なる。但しその實蹟は全然未知數であること勿論である。跡の不足額六百萬磅はどんな對策を採るか、之れ又實蹟に從ふ懸案であらう。

輸　入

原則として正常な輸入爲替に限り全部を自由市場で買付けることを認める現制の眞目的は、輸入爲替を利用して自由市場の昂騰を助長し、輸出に賚せんとするものである。

從つて今後多少の物價騰貴を來すことあるべきも、それは輸出の增加で償ひ得べしと信ぜられて居るであらう。但し爲替の急騰は或程度以上に達すれば輸入の減少となるを免れまい。

本年の輸入額を昨一九三四年と略同じく約二千五百萬金磅と見れば、四千二百萬紙幣磅となる。之れに供給すべき輸出爲替は前項の六千百萬磅を標準にすればその六割五分、即ち約四千萬磅にして、略需供の調節を見ること丶なるが、之れも亦實蹟に從ふ懸案であらう。

資金爲替と送金

海外から入る外貨資金爲替には舊制度と異り些の拘束を加へぬ。蓋し此の制度は之れを輸出爲替と同樣に取扱ひ、その一部へでも公定相場買上制を適用すること丶ならば、たなくとも外資の入ること困難なる現在に新規投資は困難となりその他は必要の最小限度に止まるに至り、加ふるに此の小額資金も大部分は變態爲替の形となり、公益に資せぬこと丶なるを考へた結果と信ずる。

送金爲替は許可制を採る。利息、收益、配當等は特に事前認可を必要とする。但し之れとても資本逃避に類する巨額の送金を防止せんとする目的に出でたるもので、現狀から考へ輸出入爲替の需供が略平均する建前から市場の高値相場に依り新入國資金を誘引する爲めには送金需要を認めることは寧ろ得策であらう。

二、焦付爲替

發生の由來

焦付爲替とは所謂フローズン・ファンドであつて爲替化し得られぬ資金を言ふ。

焦付爲替は爲替管理の副產物である。輸入者は荷物に對する當該國貨幣で支拂を完了せるに拘らず爲替管理上の理由のみで之れを爲替化して回金するを得ず。延滯凍結せしめるものであつて、輸出業者と輸出國銀行は不測不當

の危險と損害を受けることを強要さる。蓋し國際貿易上最も忌むべき事態であらう。

何故に此樣の凍資を生ずるか、それは玆に說く迄もなく構成に無理のある爲替管理の避け難き結果である。

ブラジルの如く主要輸入國は同時に重要輸出品の買人であり、若くは又主要債權國である場合、輸入制限を正面から實施することは不便である。全般的爲替管理は間接の輸入制限であるが、輸入そのものは無制限無條件である。然るに此の決濟に、買上げた輸出爲替を以て供給、決濟せしめた時代にあつては、その供給すべき高には限度がある。加ふるに輸出爲替で生じた在外資金は先づ外債の支拂、その他國家の海外支拂に充當し殘つた處を輸入に供給する。

ブラジルの如き國で爲替の不足するのは蓋し避くべからざることである。

政府は爲替配給調節の爲め割宛制を採用し、各行へ日々供給する爲替高を一定した。此の金高に超過する輸入爲替はその儘順送りに停滯し、手形期日を越ゆること甚だしく、或銀行は一年乃至一年半に達し、單に伯貨を供託せしめるに過ぎなかつた。

手形關係以外に無爲替輸入を餘儀なくされる商品、例へばガソリン、機械その他の大量輸入品の代り金は完全に送金に必要な爲替を得ることは先づ不可能であつた。公定相場以外の取引を全然許さね時代不足高はそのまゝ焦付として殘る外他に方法がなかつた。

第一次協定

此の狀態は遂に整理を必要とする時期に達した。一九三三年初各國の焦付は漸增して總額

約一三、〇〇〇、〇〇〇磅

となつた。之れは七十二ヶ月賦拂とする條件である。

政府は一九三三年六月先づ英、米兩國と協定を遂げ次で七月十八日付統令、二二、九〇五號で英、米焦付協定擴大令を公布、各國をして之れに追隨せしめんとした。

此の時英、米に次ぐ巨額の焦付を有するものは佛國で、一億四千萬法であつたが、ブラジルの此の態度に對し最も憤激したのも又佛國であつた。

佛國は米國に次ぐブラジル珈琲の需要者であり、每年ブラジルからは輸入超過である。一九三一年は三百二十萬磅、一九三二年は二百十萬磅の貿易尻であるに拘らず、佛國品の輸入の爲替供給は不充分であつた。最後に英、米との焦付協定に追隨することを要求され、多分の感情問題も交つて一九三三年十月遂に交涉破裂、兩國相互の關稅報復令發布事件を惹起したが、一九三四年初に入り漸く解決した。

之で第一次協定は一先づ成立した。

第二次焦付（現在高）

第一次整理以後即ち一九三三年以降、一九三四年末に至る間の新輸入額に對する焦付爲替は前にも增して多額となつた。

と同時に全般的爲替管理の實行不可能となり、輸出爲替から得る在外資金は時として外債送金にも足らぬ狀態となつた爲め、一九三五年一月十五日遂に供給停止を發表、次いで二月十四日に至り、同日以後通關した荷物の輸入爲替を全額自由市場決濟に移した。

此の結果第二次焦付爲替整理を必要とすることゝなつた。焦付高は

總額豫想　約一五、〇〇〇、〇〇〇磅
此內　英國　約八、〇〇〇、〇〇〇磅
米國　約二、五〇〇、〇〇〇磅
その他の諸國　約四、五〇〇、〇〇〇磅

であつて、我日本も不幸にして

約一五六、〇〇〇磅

を有するに至つた。

本年三月二十七日を以て先づ英國との間に第二次協定成立、約八ヶ年賦を以て償還する。米國との間には目下外交々渉を進めて居る。

ホ、公定相場

基準

一九三五年二月十四日の改正以後現在公定相場の適用を受ける取引は輸出爲替三五パーセントの政府交附と舊付勘定に屬する精算との兩者に止まる。

公定相場は爲替管理施行の當初英貨を標準として參着貨を

一磅に付き六〇ミルレース

とし倫敦市場相場に從つて日々各地向を決定したその後米貨標準に變更して、

一弗に付き十二ミルレース

としたが、昨年の米貨切下以降更に佛貨建に變更昨年七月から現在迄

一フランに付七八〇ミルレース

を基準とし、各地向を算定して居る。

但し日本向相場に限り米國相場に基き一定の規準の下に、公定相場の算出を正金銀行に委して居る。

爲替買上制

現行管理下に公定相場の有する唯一の重要使命は爲替買上制である。その實行方法は大約左の通りである。

一、輸出爲替の買取銀行はその金額の六五パーセントに付き自由市場を以て、三五パーセントは公定相場を以つて輸出者との間に爲替を豫約。

二、輸出商は此の豫約を銀行管理局へ呈示して初めて輸出許可を得る。

三、買取銀行は公定相場の買爲替豫約に對しては手形期間に相當する相場を以つてす。例へば、一覽拂、三十日拂、九十日拂等の如し。

四、買取銀行は之れと同時に此の三五パーセントの外貨額を一覽拂買公定相場を以つてバンコ・ド・ブラジルへ賣却、同行と爲替を豫約する。此の豫約受渡期間は最長三十日を限度とす。

五、賣渡爲替は原手形と同一外貨以外に國際相場ある他の外貨を以つてすることを得るも、手形の支拂に付いては賣渡銀行で全責任を負ふ。

此樣にして、輸出のある度に政府は三十日以內に公定相場を以つてその三五パーセントの銀行手形を得ること、

なり、舊制の輸出手形その儘を買上る點より遙かに有利な地位となつた。

ヘ、自由市場

相場の標準

自由爲替市場は昨一九三四年から數次の管理改正に依つて認められたが、本年二月十四日の改正以降現在は輸出爲替の三五パーセント政府供給を公定相場に依る以外の一切の取引を自由相場によることゝなり、初めて完全な市場となつた。

相場標準は全然自由である。各行日々の地位に從ひその差も大きいが、ブラジルの現狀から必然的に對米相場を以つて標準とする傾向となつて居る。輸出入共に米國との關係が最も多く需供の大部分を占める爲めである。尙又、時間の關係上倫敦市場を先に知り、紐育市場がリオよりも約二時間遲れる結果各行が紐育を爲替注文先とすることの便宜、且つ安全な點も一つの副因である。

故に市場は多くの場合先づ對米賣相場を標準として開かれ、當日倫敦の英、米クロスを以つて倫敦向賣買相場を決定する行き方である。

買持制限のこと

現行自由市場取引に於て、銀行の受ける最も重大な拘束は買持制限である。當日の輸出爲替、資金爲替その他一切の銀行買となるものは、之れを二十四時間內に賣却すること、即ち買持、詳しく言へば銀行の爲替持高が差引買持となることを許さぬ制度である。

此の制度の目的とする處は輸出奬勵と輸入制限にある。銀行に買持を許さぬことに依つて各行は常に賣ポジションにあり、市場の急落を防止することを得る。

仲買人と仲買料

爲替仲買人は特定法に依つて統制され、その組合は公法人としての性質を持つ。各行は

一、銀行法に依り日々の實際取引相場を仲買人組合に通知すること。

組合の發表する平均相場は國內一切の外貨取引公定標準となる。

二、百ポンド以上の爲替取引は行內外關係の如何を問はず、直物先物を問はず、必ず仲買人經由爲替豫約を作成するを要す。

三、爲替仲買料は八分の一パーセント、賣人の負擔となる。

印紙稅

爲替取引に必要な印紙稅は左の通りである。

一、豫約

一千磅に付き三十日受渡毎に　三ミルレース

例ば六十日受渡なれば　六ミルレース

負擔者は爲替の賣人

二、比例印紙稅

實行された取引に對し、千分の三

但し外交官關係は同等待遇國外交官に限り不要

印紙稅は賣人の負擔

前朝銀行管理局へ前日の取引報告書を呈出す、賣爲替に對しては印紙は此の報告書面に貼付す。

ト、爲替取引の特殊事項

管理の變改制

ブラジルに於ける現行爲替取引で最も不安を感ずるは管理の變改制度である。

爲替管理の變更は急速に施行して、投機を防止する必要あるは勿論であるが、現行制度はその變改が餘りに巧妙且つ迅速に行はるゝことであつて、之れが爲め一朝變更風說の市中に流布さるゝに於ては實現を見る迄市場は一時取引を中止すること屢々である。

現行法は爲替管理施行細則の變更をバンコ・ド・ブラジル爲替局長に委任し、又常設若しくは今後常設されることあるべき聯邦政府の貿易及爲替關係諸機關への諸問乃至決議を以つて管理法の變更を認めることゝなつて居る。管理變改の自由なることは之れに起因する。

浮動性

第二に、自由市場の危險はその浮動性が餘りに強いことである。素々輸入手形は期日を嚴行する必要から爲替買人は常に規則的に市場に現はれ、市場は常に強氣に向ふ傾向にあるが、買持禁止から來る關係で、此の昂騰は實際取引の高に構はず直ちに市場の標準相場となる。然るに他面一朝輸出爲替乃至大口資金爲替の出現することあれば

その反動として市場は急轉低落する。從前の例に見るに甚だしきは一日に英貨一磅に付き二ミルレースの變動を見せた。

又前述の如く輸出爲替に買持禁止の規定があり、銀行業者は些少の買持と雖當日にその金額を處分することを强要される。從つて銀行は常に片爲替傾向にあつて一切の見込取引を不可能ならしめ、法令を嚴守する限り適當な市中買人を得ざる場合、輸出爲替乃至資金爲替の買取は重大な危險を伴ふ。之れを賣却處分せんとすれば市場は大幅の急低落を告げる。

賣買相場の開き

第三の困難は賣買相場の開きが餘りに大きくなることである。

前述仲買料の千分の一、二五、印紙稅の千分の三、その他爲替豫約印稅を加ふるときは約千分の五となる。銀行業者が爲替を賣つて此の費用率以內で買ふ場合は實際は損失となる。

今對米賣爲替一弗に付き一七ミルレースとすれば、此の費用率限度の買相場は一六ミル九〇〇、一弗に付き壹買の開き一〇〇レース、即ち一弗に付き十六分の九となり賣買相場の開きとしては稀に見る高率である。

之れが爲め他市場に見る如き直先賣買に依る資金取引の殆んど不可能であることゝ、見込取引の危險率甚だ大なること勿論である。

輸入爲替を見るに期日、日々賣出を必要とするに、此の買埋に市中輸出商の輸出手形を得られざる場合、爲替騰貴の危險を避けんとすれば、何れの銀行と雖銀行手形を買取る外はないが、此の場合の相場は相手方銀行の賣相場である。その取引は勘くとも、全然無手數料にして賣出に支拂ふ費用の損失となる。

監督の峻嚴

第四は監督の峻嚴なことである。南米諸國何れも同じではあるが、恐らくブラジル位爲替取引の監督が嚴重な國は珍らしいであらう。

日々の零細な取引に至る迄一切報告するは、勿論印紙、爲替持高の報告、輸入書類の點檢、許可の申請等煩雜な書式と多くの人手を必要とし、加ふるに日々特定檢査官の出張檢査、定期帳簿檢査等の制度がある。

一朝反則を摘發された場合は不幸にして罰金を課せられるか、或は相當の善後處置の即行を命ぜられる。その故意に依ると、不注意に起因するとは一切問はざる處である。

取立爲替の遲滯

最後に取立爲替に付いては銀行業者は多分の注意と熟練を要する。殊に競爭國あり、競爭銀行のある場合一朝善處を過れば得意の喪失となる。

多くの場合手形はDAであつて、全部が期日に支拂はれることは期待し得られない。之れは單に引受人の資金關係のみならず、關稅の高額なこと、通關の遲延すること、決濟相場の昂騰傾向、その他多くの原因に基くものであつて、頻々として期日遲延を見るが、相手方に依り愼重に判斷、行動を要する場合の多きこと他國に見られぬ狀態である。

三、銀行

イ、バンコ・ド・ブラジル

バンコ・ド・ブラジルは二百年の歷史を有する。その間多くの變遷を經たが、現在では中央銀行としての職能を委任された株式組織の特殊銀行である。頭取、一部の重役及一部局長は政府で任命、各委任事項に於て大藏大臣に直屬す。

現行委任事項は國庫取引、銀行統制及爲替、再割引、銀行檢査等であつて、外局として、爲替局長の下に銀行檢査を施行せしむ。外に資金動員局あり。

現在發行權なし。

爲替に付ては統制以外に自行取引は自由である。特別の場合を除く外爲替賣買乃至爲替資金の供給に付き法令上の責任なし。

資金動員局は全國銀行遊資を統制するものにして、政府直屬局長を置く。

同行の構成運行に付いては、諸種の點で尙不完全不便の點があるとの意見もある。ロスチヤイルド銀行、オツト、ニメーヤーは一九三二年の意見書で、ブラジル政府へ完全な中央銀行の設立を勸告し、その設立案を公表したが、周圍の現狀から考へ、その實現は尙遠き將來であらうと考へられる。

ロ、銀行法

新憲法と銀行

昨一九三四年七月發布された新憲法で國內銀行業に關する事項は一切聯邦政府に屬し、各州及州議會には權限なし。

新憲法は銀行の統制及その國民化に付いて聯邦大統領に權能を與へて居るが、法律として發布される場合は聯邦議會とその財政經濟委員會の審議を經る。正式議會は一九三五年五月初成立した許りであつて、新憲法に基く銀行統制法は今後の懸案として殘る。

現行法は一九二一年三月十六日付の統令一四六七號を基幹とし以後の部分的改廢法令から成立つ。

普通銀行とバンキング・ハウス

銀行の設立は認可主義を採る。

存立期間は二十年を限度とし之れを更に十ケ年延長し得る。

資本金が五〇〇コントス、以上のものを銀行と稱し、それ以下のものをカザ・バンカリア（バンキング・ハウス）と稱す。法令上の拘束は後者よりも幾分勘いが、之れは極めて局部的の違ひであつて、大體に於て大差なし。

爲替銀行

一般銀行、バンキング・ハウス、及外國銀行支店、出張所にして普通業務の外に外國爲替業務を營むものは特許を必要とし、特許を得ざる銀行又は銀行以外のものが外國爲替又はその類似業務を營んだ場合は銀行法に從ひ取引關係者に罰金を課す。

爲替銀行の主要義務は

一、爲替取引保證金を供託すること。最小額百コントス

二、爲替管理局その他の監督機關の費用分擔

三、諸取引に要する帳簿形式の强要、取引の報告

四、爲替取引印紙稅の責任

五、その他銀行法、仲買人組合法及關係諸法令の指定する一切の特定義務

爲替統制に付ては前述の如くバンコ・ド・ブラジルの爲替局が擔任し、爲替管理の施行、爲替取引の檢査は銀行管理局で擔任す。

外國銀行

1 定款

外國銀行支店、出張所の開設は大藏大臣を經て大統領の認可を要す。認可は特定の大統領令を公布、之れに當該銀行の定款を付して公表す。

存立期限は現行銀行法に準じ、最長二十ケ年であるが、その施行前即ち一九二〇年迄に認可されたものが滿期に當り、その儘現行法の十ケ年延期適用を受け得るや否やは疑問である。實例に依れば、之れは可能のやうに思はれるが、認可主義である限り箇々の場合に付き研究する外なし。

定款に付いてはブラジルの國內法に矛盾せぬことを必要とするは勿論である。

2 資本金

一、資本金が九千コントス（現在相場にて約二百萬圓）以下の外國銀行は支店設置を許さぬ。

二、認可申請に當りブラジルに於ける資本金として政府の要求する決定額の五〇パーセント以上を國庫又はバンコ・ド・ブラジルへ供託するを要す。

三、認可を受けた後二ケ年間に決定資本金の三分の二を實現するを要す。

3 特許條件

外國銀行の特許に當り特に規定された諸點は左の通りである。

一、外國銀行に對し同一待遇を與へる國の銀行であること

二、ブラジル國内の安全又は國内法に不適合な定款を有せざること

三、銀行の定款内規等にブラジル人を支配人及びその代理者、又は支配幹部として使用することを禁ぜぬこと。

四、使用人の内最小半數はブラジル人を使用すること、之は後に勞働法で三分の二以上に變更され、現在に至る。

五、特定資本金はブラジル國内に於ける取引に對し責任を負ひ、國外取引から生じた責任に使用せぬこと。

本店破産の場合にもブラジルに於ける取引は獨立決濟を必要とす。

ハ、一般拘束

印紙稅の責任

銀行は印紙の特定賣却人として取扱はれ、顧客への賣却を認められると同時に一切の取引に必要な印紙に付いては印紙稅法上の責任を負ふ。

領收證、當座入金、小切手、契約書、國内手形、爲替豫約、賣買爲替手形、その附屬書類等に貼付すべき印紙の額及その方法に規定の形式を守ることを要求され、違法の場合はその書類關係者と同一連帶の責任を負ひ、反則摘

發の場合、取引相手方と同額以上の罰金を課せられることを原則とし、實例は却つて銀行業者の方へ重き有樣である。

資金動員令

一九三二年六月九日付銀行資金動員令は全國の銀行に對し

一、當座預金の一割五分

一、その月に期限となる定期預金の一割五分

一、その月以後に期限となる定期預金の一割

を預金準備として保有することを命ずると同時に、之れ以外の所有資金を遊金と見做し、バンコ・ド・ブラジルの本支店、出張所の當座勘定へ預托することを命ずる。

毎月一回月末に資本金動員局へ貸借對照表を呈出する。

此の法令は違反の場合罰金を課するのみならず代表者への體刑を含む。

勞働法

役員とブラジル人——銀行法の要求する處は外國銀行にブラジル人の支配幹部介入であつて、前述の如く定款若くは設立法に外國人の登用を禁止するものは營業認可を與へぬと言ふ明文がある。從つて各國の特殊銀行で、その原法に此の規定を有する銀行、若くは普通銀行で定款に之れを明記するものは、ブラジルに限り除外例を設ける必要ある譯である。