

補助を受くる船主の義務

法と同一の缺點と云ふべし。
C、補助金を受くる船主の義務、主として國家の報償要求にて (イ) 徴用 (ロ) 郵便物運送 (ハ) 官吏乗船の無償又は相當の減額を要求し (ニ) 該船舶所有の移轉制限等とす。

特惠を受くる澳國ロイドと澳國政府との契約には、

イ、郵便航路は郵務官署の指定に従ひ其許可なくして變更せざること。

ロ、運賃の變更は商務大臣の認可を受くべきこと。

ハ、燃料石炭は年二萬噸以上澳國産を使用し *Tristie* にて引渡をなさるべきこと。

ニ、戦時には會社船は陸海軍の要求に應ずべきこと。

ホ、取締役八名中社長は澳國皇帝指定し他の二名の取締役は商務大臣指定す。

ヘ、會社職員は澳國民たるべきこと海軍の現役及豫備員は該職員に優先たるべし。

凡そ海運の保護に對し船舶保有を必要とし其移轉に關して義務を負はしむること不可とせず例へば一八八六年伊國航海獎勵法は補助金を受くる汽船は政府の承諾なくして外國政府又は會社に賣却し又は賃貸することを禁じ我舊法も船主は航海獎勵金の下附を受けて航海する期間並に其航海を終了せる日より三箇

被保護の國籍移轉の制限

航路補助金

年間該船舶を外國人に賣渡、貸渡、交換、贈與、質入、書入することを禁じたり。

(註) F. L. Macey, *Subsidizing Merchant Marine* p. p. 370—72 (Journal of P. E. June 1906)

三、航路補助金 指定航路の定期運送の擴張又は支持の爲め下附する補助金にて航海獎勵金の一種なり之に (イ) 船主を指定して契約すると (ロ) 航路を指定し之に應じたる船主と契約するあり。

航路補助は定期航行を主眼として従ひて其命令又は契約條件として幾多の義務を負はしむ、一八八五年獨逸政府と北獨逸ロイドとの條件は三十四箇條より成り各補助航路の航海數、航漕平均速力、會社の經營、獨逸の材料にて獨逸造船所にて建造せらるべき新船の數、及噸數、契約不履行に關する罰金、獨逸官吏運賃の割引、及運賃の認可等あり、又九八年獨逸支那航路の補助契約は四十四箇條より成り特に獨逸政府は此年に於て航路補助は快速なる郵船の使用を強制して英佛船の競争に當らしむると共に海軍助成の意味を含ましむるに至り其契約中には船舶の建造及乗組員は海軍省の要求に従ふべきことを定め速力に關し命令を下の如くせり (Reichs Gesetzbuch 參照)

命令航路

歐州と東亞の終點間は舊船十三節新船十四節支線十二節六
 濠州と歐州終點間は平均速力舊船十二節二新船十三節五
 もし外國競争船にして速力を増加すれば該社船も亦速力の増加を必要とす、但し他の外
 國會社にして補助金の増加なくんば亦増額をなさず。
 命令航路とは政府又は地方廳と船主との契約により該航路維持の爲め補助金
 を下附して郵便物の運送をなさしむる航路なり。

命令航路補助金 Bounty for specified service or Bounty allotted in respect of each particular
 line running under contract with Government は或場合に郵便成金を或場合に寄港補助
 金 Bounty for calling at certain port を意味するあり。畢竟郵便物運送隔地領土との連
 絡國勢扶植等の政治的意味若くは食料原料品の供給生産品の販路擴張の經濟的
 意味を有するものたり。但し本邦に於ては遠洋航路の航海獎勵に依るものも地
 方廳の短距離たるも等しく命令航路と云ふ故に之を遞信省と地方廳とに分ち遞
 信省の命令航路は明治三十二年の法律により日本郵船其他の會社に許されたる
 遠洋航路の開始及支持の爲めになされ四十三年の遠洋航路補助法にて大洋及近
 海航路たることを明示せり。

地方廳命令航路は臺灣總督府が始めて明治二十九年に大坂商船に補助を與へ
 て内地と臺灣間の航海を開始せしめ又三十二年更に補助を與へて南清航路を開
 かしめたり、北海道廳は三十五年十月より北海道沿岸航路の爲め一定の補助金を
 日本郵船其他に與へて航路を開始し東京府は三十八年以降小笠原島線を命令航
 路とせり。

- (註一)命令航路は船主との契約なれども命令書の形式に於て取換はさる其要點左の如し。
- イ、契約有効期間。
 - ロ、航路及寄港地の指定。
 - ハ、船舶の噸數及速力船齡並に其認可。
 - ニ、航海度數及往復航海時間。
 - ホ、郵便物及郵便官吏の無貨運送。
 - ヘ、運賃及其變更の届出。
 - ト、陸上事務員船長及高等海員は内國人を使用すること。
 - リ、補助金の下附。
 - チ、船舶徵用。
 - ヲ、保證金及違約の制裁。

(註二)本邦命令航路即ち遠洋航路補助法に依るもの並に地方廳との契約に依るもの(大
 元年十一月週)
 信省海事摘要)

一、運信省命令航路
(イ)航海補助線

線路に供する船舶及發航

歐洲航路
アントワープ線
總噸數六千噸以上九千噸以下速力一時間十四海里以上十六海里以下の船舶十一艘を用ゐる毎二週一回一年期間二十六航海す
寄港地
橫濱、アントワープ間
往航神戸、門司、上海、香港、新嘉坡「ベナン」、「コロンボ」、「蘇士」、「ボートサイド」、馬耳塞、倫敦、「アントワープ」、「ミッドルズボロー」に寄航す
復航倫敦、馬耳塞、「ボートサイド」、「蘇士」、「コロンボ」、新嘉坡、香港、神戸に寄港す
命令期間
明治四十三年一月に始まり大正三年十二月に終る
受命者
日本郵船株式會社

北米航路
シヤトル線
總噸數六千噸以上六千五百噸以下速力一時間十三海里以上十四海里以下の船舶三艘を用ゐる毎四週一回一年期間十三航海す
寄港地
東廻(橫濱「シヤトル」間)は往復とも「ウキトリヤ」に寄港す
西廻(橫濱香港間)は往復とも神戸門司、上海に寄港す
同
同

タコマ線
總噸數六千噸以上六千五百噸以下速力一時間十三海里以上十四海里以下の船舶六艘を用ゐる毎二週一回一年期間二十六航海す
寄港地
東廻(橫濱「タコマ」間)直航す
西廻(橫濱香港間)は往復とも神戸門司、上海に寄港す
同
大阪商船株式會社

桑港線
總噸數一萬三千噸以上一萬四千噸以下速力一時間十八海里以上二十海里以下の船舶三艘を用ゐる毎四週一回以上一年期間十五航海す
寄港地
東廻(橫濱桑港間)は往復とも「ホルノル」に寄港す
西廻(橫濱香港間)は往復とも神戸長崎、上海に寄港す
同
東洋汽船株式會社

南米航路
西岸線
總噸數五千噸以上九千三百噸以下速力一時間十二海里以上十七海里以下の船舶三艘を出る毎二ヶ月一回一年期間六航海す
寄港地
東廻(橫濱「コロネル」間)は往復とも「ホルノル」、「サリナクルス」、「カイヤオ」、「イキエケ」、「バルバライソ」に寄港す
西廻(橫濱香港間)は往復とも神戸及門司に寄港す
同
同

濠洲線
總噸數三千五百噸以上最速速力一時間十六海里以上の船舶三艘を用ゐる毎週一回以上一年期間十三回以上發船す
寄港地
橫濱「メルボロン」間
往復とも神戸、長崎、香港、「マデラ」、「サリスデー」島、「タウンスヴキル」、「ブリスベン」、「シドニー」に寄港す但往航には門司に寄港することを得
同
日本郵船株式會社

瓜哇線
總噸數二千噸以上最速速力一時間十海里以上の船舶三艘を用ゐる毎月一回以上一年期間十二回以上發船す
寄港地
神戸「スーラバヤ」間
往航門司、香港、新嘉坡、「パタビヤ」及「サマラン」に寄港す
復航香港ニ寄港ス
同
南洋郵船組

支那航路
上海漢口線
總噸數二千噸以上最速速力一時間十一海里以上の船舶六艘を用ゐる毎年三月より十二月まで十ヶ月間は毎週四回以上一月、二月の二ヶ月間は毎二週六回以上一年期間百九十六回以上發船す
寄港地
上海漢口間
往復とも鎮江、南京、蕪湖及九江に寄港す但通州、張黃港、江陰、天星橋、儀徵、大通、安慶、湖口、武穴、蕪州、黄石港及貴州に停船することを得
同
南洋郵船組

漢口宜昌線
總噸數千五百噸以上最速速力一時間十海里以上の船舶二艘を用ゐる毎年四月より九月まで六ヶ月間は毎

海運

月六回以上十月より三月まで六ヶ月間は毎月五回以上一年期間六十六回以上發船す

九七二

漢口湘潭線

總噸數九百噸以上最速力一時間七海里以上の船舶二艘を用ゐる毎月八回以上一年間六十八回以上發船す但減水期は航行を停止し又は航行度数を減少することを此場合に於ては相當の方法に依り毎月三回以上城陵磯、長沙双方に船便を通す

漢口湘潭間
往復とも長沙に寄港す但寶塔州、新堤、城陵磯、岳州府、蘆林潭、湘陰、陵吉口及靖港に停船することを得

明治四十五年四月に始り大正四年三月に終る

日清汽船株式會社

漢口常德線

總噸數九百噸以上最速力一時間七海里以上の船舶一艘を用ゐる毎月二回以上一年期間十二回以上發船す但減水期は航行を停止し又は航行度数を減少することを得

漢口常德間
寶塔州、新堤、城陵磯及岳州府に停船することを得

前記諸線の外總噸數千五百噸以上最速力一時間十海里以上の汽船一艘を用ゐる揚子江本流の航行に従事す但狀況に依り湖南航路の航行に従事することを尙當分の内上海蘇州線、上海杭州線、蘇州杭州線、鎮江清江浦線及鄱陽湖線の航行に従事す

上海線

總噸數二千五百噸以上最速力一時間十四海里以上の船舶三艘及附屬船二艘を用ゐる毎週二回以上一年期間百回以上發船す
本線の附屬線神戸上海線には附屬船一艘を用ゐる一年期間十六回以上發船す

往復とも神戸、門司(又は下關)及長崎に寄港す
附屬線神戸上海線は往復神戸を發し長崎に寄港して上海に着し復航上海を發し神戸に着す但往復航又は復航門司に寄港することを得

明治四十五年四月に始り大正四年三月に終る

日本郵船株式會社

北清線

總噸數千四百噸以上最速力一時間十二海里以上の船舶四艘を用ゐる毎週一回以上一年期間四十五回以上發船す
本線の附屬線橫濱牛莊線には附屬船三艘を用ゐる毎週一回以上一年期間三十二回以上發船す

神戸牛莊間
往復とも門司(又は下關)、天津(又は大沽)に寄港す又二航海に一回宛往航復航交互に長崎に寄港す但冬期牛莊結氷の場合は航海を天津(又は大沽)に止め牛莊並に天津(又は大沽)共に結氷の場合は航海を停止することを得
附屬線橫濱牛莊線は往航橫濱を發し四日市、又は名古屋、神戸、門司(又は下關)、仁川、大連及天津(又は大沽)に寄港して牛莊に着し復航牛莊を發し大連、門司(又は下關)及神戸に寄港して橫濱に着す但冬期牛莊結氷の場合は航海を天津(又は大沽)に止め牛莊並に天津(又は大沽)共に結氷の場合は秦皇島に寄港す此場合には二航海に一回宛往航復航交互に長崎に寄港す又遞信大信の命令あるときは復航四日市又は名古屋に寄港す

同 同

浦蘆斯德線

總噸數千四百噸以上最速力一時間十二海里以上の船舶一艘を用ゐる毎週一回以上一年期間十六回以上發船す

神戸浦蘆斯德間
往復とも門司(又は下關)、長崎、釜山、元山及清津に寄港す但冬期は遞信大臣の認可を受け航海を清津に止むることを得

同 同

海運

九七四

本州北海道連絡船

總噸數七百噸以上最速力一時間
十海里以上の船二艘を用ひ毎日
一回以上一年期間三百六十五回以
上發船す

青森至蘭間

同

同

大連線

總噸數二千噸以上最速力一時間
十三海里以上の船四艘を用ひ毎
週二回以上一年期間百四十回以上發
船す

神戸大連間
往復とも門司に寄港す

同

大阪商船株式會社

日本海航路
樺太線

總噸數七百噸以上最速力一時間
十海里以上の船二艘を用ひ四月
三回以上五月より十一月まで七箇
月間は毎月五回以上十二月二回以
上一年期間四十回以上發船す

函館大泊間
往航海館を發し小樽、大泊及眞岡
に寄港して大泊に著し復航大泊を
發し小樽に寄港して函館に著す

明治四十三年四月に始
り大正二年三月に終る

日本郵船株式會社

浦鹽斯德直航線

總噸數二千噸以上最速力一時間
十四海里以上の船一艘を用ひ毎
週一回以上一年期間四十八回以上
發船す

敦賀浦鹽斯德間

同

大阪商船株式會社

浦鹽斯德廻航線

總噸數千四百噸以上最速力一時
間十一海里以上の船一艘を用ひ
甲線に在ては毎年二月より十二月
迄毎月一回以上一年期間十八回以
上乙線に在ては毎年三月より九月
まで毎月一回以上一年期間八回以
上發船す但甲線乙線は交互に發船
す

小樽浦鹽斯德間
甲線は小樽浦鹽斯德間を航海す乙
線は小樽を發し浦鹽斯德、七尾、新
潟及函館に寄港して小樽に著す
但一年期間甲線に於て函館に二回
青森に六回、乙線に於て青森に二
回寄港す又認可を受け乙線に於て
夷及伏木に寄港することを得

同

同

(口) 寄港補助
寄港地

木 寄港地

神戶又は大阪發航の船を以て
毎月四回以上通じて四十八回以上寄港す

明治四十五年四月に始り大
正二年三月に終る

大阪商船株式會社

群 山

山 同

同

同

同

仁 川

川 同

同

同

同

鎮 浦

浦 同

同

同

同

安 縣

縣 同

同

同

同

大 芝罘

芝罘發航の船を以て
毎月四回以上寄港す

同

同

阿波國共同汽船株
式會社

安 縣

縣 同

同

同

同

二、地方廳命令航路、燈

線

大正元年十一月十五日、調
線路に供する船舶發航及寄港地
總噸數千噸以上最速力一時間十一海里以上
の汽船三艘を用ひ而して其發航等は左の如し
函館樺太(紗那)間
毎月三回發船し往復とも鋼路、根室に往航
又は復航留別に五月より十一月まで毎月二
回、十二月一回往航又は復航乳糸路、釧古丹
に五月一回、六月二回、七月より九月まで毎
月一回、十月二回、十一月一回往航又は復航

命令期間

受命者

北海道航路
函館網走樺太線

薬取に五月、七月、九月、十一月各一回往航
又は復航内保に六月、九月各一回往航又は
復航床丹(錦灣)に寄港す但十二月及一月に
於て各一回往復とも釧路、根室に往航又は
復航瀬石、乳呑路、斜古丹に寄港し其航海を
單冠に止む
函館網走間
毎月三回發船し往復とも釧路、厚岸、霧多布
根室に四月、六月、八月、十月、十二月各一回
往航又は復航泊に五月より十一月まで毎月
三回、十二月二回往航又は復航羅臼に四月
一回、五月より十一月まで毎月三回往航又
は復航斜里に寄港す
函館根室間
六月より九月まで毎月二回往復とも直航す
右の内函館樺太間は十二月より四月まで十
二回函館網走間は十二月より四月まで十三
回は航海を根室に止め又一月より三月まで
毎月一回函館樺太間は函館網走間の航海
を釧路に止むることを得
結氷又は流水其他避くべからざる事故の爲
め進航する能はざるときは根室を花咲に紗
那を別飛に留別内保を單冠に網走を「ホン
モイ」に斜里を「チツブトマリ」に換ふるこ
とを得
總噸數七百噸以上最速力一時間十海里以上
の汽船一艘の外豫備船として總噸數五百噸以

明治四十三年四
月に始り大正二
年三月に終る

日本郵船株式會社

小樽稚内線

上最速力一時間十海里以上の汽船一艘を用
ひ四月より十一月まで毎月五回、十二月より
三月まで毎月三回發船し往復とも増毛、焼尻
天賣、鬼島、鷺泊、香深に四月より十月まで毎
月五回往復とも十一月より三月まで毎月二回
往航又は復航留萌に寄港す
結氷又は流水其他避くべからざる事故の爲め
進航する能はざるときは稚内を坂の下に換ふ
ることを得

小樽網走線

總噸數七百噸以上最速力一時間十海里以上
の汽船二艘を用ひ四月より十月まで毎月七回
十一月六回、十二月二回發船し往復とも稚内
枝幸、雄武、紋別、湧別、常呂に四月より十月ま
で毎月二回、十一月三回、十二月一回往復とも
興部に四月より十一月まで毎月二回、十二月
一回往航又は復航幌内、沙留に寄港す

小樽天鹽線

總噸數三百噸以上最速力一時間十海里以上
の汽船一艘を用ひ四月より十月まで毎月四回
十一月三回、十二月より三月まで毎月二回發
船し往復とも増毛、留萌、苫前、初山別、遠別に
九月より三月まで毎月一回往航又は復航鬼島、
又は鷺泊に四月より六月まで毎月三回、七月
より九月まで毎月四回、十月三回往復航共十
一月より三月まで毎月一回往航又は復航鬼島
羽幌に寄港す

同

藤山要吉

石狩川線

總噸數三十噸以上最速力一時間六海里以上の汽船二艘及淀川船十艘小廻船三艘を用ふ而して其發航等は左の如し
江別石狩間
四月二回、五月より十一月まで毎月四回發船し往復とも茨戸、「ビトイ」、當別太に寄港す

明治四十三年四月に始り大正二年三月に終る

阿部キタ

函館大津線

總噸數二百噸以上最速力一時間十海里以上の汽船一艘及總噸數三百七十噸以上最速力一時間八海里以上の汽船一艘を用ひ四月より六月まで毎月四回、七月より十二月まで毎月六回、一月より三月まで毎月四回發船し往復とも浦河及廣尾に寄港す但乗客貨物の都合に依り往航又は復航の寄港を省くことを得又臨時錫路に寄港することを得

同

金森合名會社

總噸數九十噸以上最速力一時間七海里以上の汽船一艘の外豫備船として總噸數八十噸以上最速力一時間七海里以上の汽船一艘を用ふ而して其發航等は左の如し
根室色丹間
四月一回、五月より十一月まで毎月二回發船し往航又は復航水晶島、勇留島、志發島、

根室近海線

多樂島に寄港す
根室白糠泊間
四月一回、五月より十一月まで毎月二回發船し往航又は復航東湧、瀬石、植内、乳呑路に寄港す
根室羅臼間
四月一回、五月より十一月まで毎月二回發船し往復とも標津に往航又は復航別海、春別、蒸別、崎無異に寄港す
根室泊間
四月二回、五月より十一月まで毎月四回發船し四月一回、五月より十一月まで毎月二回往航又は復航秩別(古丹消)に寄港し其他は往復とも直航す

同

根室運輸合名會社

函館瀨棚線

總噸數二百噸以上最速力一時間九海里以上の汽船一艘を用ひ四月より十月まで毎月五回十一月より三月まで毎月三回發船し往復とも福島、吉岡、福山、江差、熊石、久遠、釣掛に四月より三月まで毎月三回往航又は復航は青森に寄港することを得

明治四十四年四月に始り大正二年三月に終る

藤山要吉

函館小樽線

總噸數四百噸以上最速力一時間十海里以上の汽船一艘を用ひ四月より十月まで毎月五回十一月より三月まで毎月三回發船し往復とも岩内、城都、江差に往航又は復航瀨棚、釣掛に寄港す又臨時青森に寄港することを得

明治四十三年四月に始り大正二年三月に終る

藤山要吉

小笠原島線

總噸數千四百噸以上速力一時間十海里以上の汽船一艘を用ひ毎月一回、一年十二回横濱を發船し往航八丈島、父島、母島沖港に寄港して同島東港に着し復航父島及八丈島に寄港して横濱に着す
前項規定の外四月、九月は島島に五月、八月は青ヶ島に各往復航共に寄港し又四月は北硫黃島、硫黃島及南硫黃島に十月は北硫黃島及硫黃島に寄港す

同

日本郵船株式會社

母島姪島線

三間以上の小廻船にして乗組船員四名以上ものを以て母島沖港より姪島西港に毎月一回一年十二回發船し往航姉島北濱、妹島北濱に寄港す

同

前 田 衛

父島弟島線

三間以上の小廻船にして乗組船員三名以上ものを以て父島二見港より弟島黒濱に毎月一回一年十二回發船す但毎月一回復航に於て母島北港に寄港す

同

淺 沼 丈 之 助

父島母島線

四間以上の小廻船にして乗組船員五名以上ものを以て父島二見港より母島沖港に毎月二回一年二十四回發船す但毎月一回復航に於て母島北港に寄港す

同

淺 沼 丈 之 助

小笠原島各離島線

父島南硫黃島線
四間以上の小廻船にして乗組船員五名以上

同

淺 沼 丈 之 助

のものを以て父島二見港南硫黃島間を一年四回往復す但復航母島沖港に往航北硫黃島及硫黃島に毎回寄港す

父島御島線

四間以上の小廻船にして乗組船員五名以上ものを以て父島二見港御島南濱を毎月一回一年十二回往復す但復航に於て毎回御島に二月、四月、六月、八月、十月、十二月は嫁島に寄港す

同

佐 藤 福 吉

總噸數百噸以上の汽船一艘を用ひ但大島線は總噸數八十噸以上の汽船を用ふることを得其發航等は左の如し

第一御藏島線

東京より御藏島に毎月一回一年十二回發船し往復とも大島元村、利島、新島本村、式根島、神津島及三宅島(大久保、伊賀)に寄港す但利島は往復航中一回省くことを得

神津島線

東京より神津島に毎月三回一年三十六回發船し往復とも大島元村、波浮港村、新島本村に寄港す但毎月一回往復とも利島に寄港す

同

明 治 四 十 三 年 四 月 以 始 大 正 二 年 三 月 以 終 東 京 海 運 汽 船 株 式 會 社

第二御藏島線

東京より御藏島に五月乃至十月の六ヶ月は毎月一回其他の六ヶ月は隔月一回一年九回發船し往復とも下田、新島、式根島及三宅島(大久保、伊賀)に寄港す

同

東 京 海 運 汽 船 株 式 會 社

伊豆諸島線

島根縣 隱岐國航路

大島線
東京より大島元村、波浮港村、岡田村に毎月二回一年二十四回發船す

登簿噸數百噸以上の汽船二艘以上を用ひ四月より十月まで七ヶ月間は毎月二十回以上十一月より三月まで五ヶ月間は毎月十二回以上一年期間二百回以上發船す

甲、隱岐國西郷を發し津戸、菱、別府、浦郷、知夫、崎、出雲國美保關を経て西郷に歸港す

乙、隱岐國西郷を發し知々井及出雲國美保關を経て伯耆國境に到り復航美保關及知々井を経て西郷に歸港す

隱岐汽船株式會社

鹿兒島縣 各離島線

登簿噸數二百五十噸以上の汽船二艘以上を用ひ其發航等は左の如し

大島五ヶ島線
毎月二回以上一年期間三十回以上

第一航路 名瀬港を發し龍郷港及赤木名港を経て喜界島、灣港並に早町港に到り復航向の上の各港を経て名瀬港に歸港す

第二航路 名瀬港より田檢港、芝港、久慈港、古仁屋港(以上本島)、龜津港、山港、平土野港、鹿浦港(以上徳ノ島)、和泊港、伊延港の内一港、小米港(以上沖永良部島)、供利港赤佐港の内一港(以上興論島)に到り復航同上の各港を経て名瀬港に歸港す

大洋商船株式會社

本線は毎回名瀬港に於て本船又は他の汽船を以て鹿兒島港に接續す

天候の爲め喜界島、徳ノ島、沖永良部島の各港に寄港し能はざるときは各島の一港又は二港に止まざることを得

十島線
毎月二回以上一年期間二十四回以上

往航名瀬港を發し賣島、惡石島、諏訪瀬ノ島、平島、臥蛇島、中ノ島、口ノ島、黒島、硫黃島及竹島を経て鹿兒島港に至り復港同上の各港を経て名瀬港に歸港す但十二回中ノ島のみ寄港す

廣運株式會社

沖繩縣

先島線 各離島線

登簿噸數二百五十噸以上の汽船一艘を用ひ那覇港より宮古島、八重山島(西表島、中表島、南表島)に毎月一回以上一年期間十二回以上與那國島に一年期間一回以上航海す

登簿噸數八十噸以上の汽船一艘を用ひ那覇港より久米島、名護に一箇月二回以上一年期間二十四回以上本部慶良間島、粟國島、波名喜島伊平屋島、伊江島に二箇月三回以上一年期間十八回以上航海す

鹿兒島郵船株式會社

(註三)参考の爲め北海道廳命令を掲出すれば (イ)函館根室線は千噸以上十一節以上の速力を有する船舶一隻小樽稚内、根室網走、根室樺根線は五百噸十節以上の汽船一隻を使用し航海支障あるときは噸數速力に於て之れと劣らざるものを一時的に使用することを

得 (ロ) 函館根室間は毎月五航海一年六十回以上小樽稚内線は四月より十一月まで一ヶ月五回十二月より三月まで月三回一年五十二回以上根室網走線四月及十二月に一回五月より十一月まで月三回一年二十三回以上たるべし根室樺提線は五月より十一月まで月三回一年二十一回以上たるべし (ハ) 船舶は鐵又は鋼製汽船にて船齡十五年以内たるべく代船の場合又之を適用す (ニ) 政府は必要と認むるときは航路内の港に寄港を命令するを得 (ホ) 運賃等は豫め其承認を経べし (ヘ) 移民及其荷物は五割の割引をなし政府が必要と認めたる場合に穀物類の運送にも同額の割引をなすべし (ト) 上記線内の郵便物運送は無賃たるべし (チ) 新船を以て之に代へんとするときは少くも總噸數同一以上のものたるべし (リ) 政府は公益の爲め相當の費用を支持ひ同航路使用の船舶を雇用することを得 (ヌ) 政府は契約者の費用負擔に於て航海に關する學生三名以内を乗組ましむることを得 (ル) 或避くべからざる理由により航海の數を減ずるときは政府の承認を経べし但し補助金は其割合に應じ之を減ず (オ) 保證金として各線の補助金額の約一割を上納すべし (ワ) 契約期間内に修繕不能理由なくして發航の遲滞發着港の發着の日付變更郵便物船積又は引渡の不能凡て寄港地に寄港せざる場合等には一日又は十二時間或は各航海に於ける罰金を課す (カ) 政府の承認なくして契約を他人に移轉し船舶を賣却し又は航海の數を減ずるときは契約は廢止し補助金を停止し該年度に於ける航海に對する補助金を返還せしめ且つ保證金を沒收す (コ) 補助金は毎年四月十月の二回に計算し下附す。

四、佛國の航海獎勵法 一八八一年發布の航海獎勵法の要點は。

(一) 佛國建造船は船齡初年に於ける航走哩每千哩に對し純一噸一五法を給し其獎勵法の停止せらるゝまで各年木船は七・五參鐵鋼船は五參を減ず (二) 外國建造船にても佛國に登記せられ佛人により所有せらるゝものは上記の半額を給付す (三) 海軍省の企畫に従ひ建造せられたる船舶は普通率の一割五分を増給す。

一八九三年改正せられたる要點は

第五條 海軍補充の目的を以て八十噸以上の帆船及百噸以上の汽船の佛國建造船には航海獎勵金を下附す即ち長距離及國際沿岸通商に従事する佛國建造船には十年間給付するも沿岸通商漁船、國家の補助を受けたる航路に従ふもの並に遊樂船には何等の給付をなさず。

第六條 外國建造船には何等の補助金を給せず佛國建造船は千哩航走總噸一噸毎に下の割合にて航海補助金を下附す。

汽船	一・一〇法	毎年木船は六參	鐵鋼船は四參を減ず
帆船	一・七〇法	毎年木船は八參	鐵鋼船は六參を減ず

國際沿岸貿易船は上記の三分の二を給す

新法令は (イ) 前法にて外國建造の佛國登記船に半額の獎勵金を下附せしも之を全廢せり但し一八九三年の法令發布以前登記せられたるものは一八八一年の

法令の附則により半額を給與せり (ロ) 船主の受くる補助金は以前純噸に對せしもの總噸となりしが其割合は減じたり (ハ) 帆船の補助の割合を増し (ニ) 國際沿岸通商船には2/3を給する新法を加へたり (ホ) 特別航海獎勵金たる海軍省企畫に基する建造船の増率は一割五分より二割五分に増率せり。

(註) 佛國に於ける此法令の効果を考察する材料を左に掲げん Journal des Economistes 1901 Vol. 48 p. 312

1886-1896年間に於ける列國海運の進歩

英國	53%	伊太利	68%	獨逸	107%	露西亞	65%
西班牙	30%	諸國	191%	和蘭	37%	瑞典	64%
澳太利	60%	丁株	76%	葡萄牙	110%	希臘	158%
ルーマニア	7%	日本	231%	佛國汽船のみ減少			

佛國議會特別委員の調査 百噸以上汽船の總噸の増加

英國	9,444千噸	1893年	11,168千噸	增加百分率
獨逸	1,135	1898年	1,614	47
佛國	907		973	7.3
伊太利	319		441	8.3

一九〇二年航海獎勵法の改正
正法
金裝獎勵

航海獎勵金

一九〇二年造船獎勵法を依然とし航海獎勵に關し改正せり、即ち航海獎勵法の外に新たに裝獎勵金 Compensation d'armament の制を定めたり。

イ、裝獎勵金は (イ) 海員養成四十五歳以上は海軍に撰拔することを得の爲め商船に課せらるる負擔の報償とし (ロ) 自國建造船は勿論外國建造鐵鋼船の保護 (ハ) 佛國人株式會社又は法律の條件を充たせる會社に屬し (ニ) 佛國國旗の下に遠洋航海をなす十五年以内のものは純噸一噸に付き下の補助金を給す

總噸數二千噸未滿	一日一噸に付	五參
二千噸—三千噸	同	四參
三千噸—四千噸	同	三參
四千噸以上	同	二參

此補助金は一年三百日を限り使用日數に應じ且つ船齡十五年まで支拂はる。

ロ、航海獎勵金 Prime de Navigation は佛國海運發達の爲め (イ) 海運業者に課せらるる負擔 (ロ) 佛國建造費超過に對する報償として (ハ) 總噸百噸以上船齡十五年

以内の遠洋航海に従ふ佛國建造船に毎千噸總噸一噸毎に左の一定の割合を以て下附す。

汽船は一七〇法、小汽船は初年一七〇法とし登記の日付より初五年は毎年四參次五年八參第三次以下五年は十六參を減ず、總噸三千噸以上の大船は三千噸を超過する毎百噸又は其端數毎に一參を減ず、但し初年に受くる獎勵金七千噸以下のものは一・五〇法七千噸以上のものは七五參を下ることなし。

帆船は一七〇法、最初五年は二參第二次五年四參第三次五年八參を減ず、總噸八百噸以上の帆船は之を超過する百噸又は其端數毎に十參を減ずるも初年に受くる獎勵金の割合五〇參を下ることなし。

(註)以上第二及三條の外必要なる條項を研究資料として左に掲げん。

第四條 此法律により給せらるる航海又は艦裝獎勵金の五分は補助金を受くる船舶乗組員の爲めに其給料に應じて分與すべし。

第五條 國際沿岸貿易船は航海又は艦裝獎勵金の三分の二を受く、但し少くも積載量の三分の一を運送するものたるべし。

第六條 各航路に於ける佛國建造船は航海及艦裝獎勵金の何れを撰ぶことを得、但し艦裝獎勵金を受くるものには一年三百日の制限内に汽船は遠洋航路三萬五千噸國際沿岸貿易にありては二萬五千噸以上を航走すべし。船齡七年以上の後登記せられたるもの、他の補助金を受くるもの、十節以下にて各種階

級の必要ならざる汽船は此獎勵金を受くることなし。

第七條 本法にて下附すべき船舶は汽船五十萬噸但内二十萬噸は外國建造汽船たるを得、帆船は十萬噸を限りとなす。

此制限を超えたる後登記せられたる船舶は登記の順序に位し他船の給付止みたる後順次に給付を受く。

此法令に海員獎勵の支給金を定めたる外消極的方法を以て速力を獎勵する爲め進水のとき十一節以内なるものは一割十六節以下は五分の獎勵金を減ずることとせり。

かくて一九〇六年改正せられたる艦裝獎勵金の主なる條項下の如し。

第四條及七條 此法律發布後佛國船となりたる佛國建造又は外國建造船が遠洋又は國際沿岸貿易に従事するときは建造後十二年間艦裝獎勵金を下附す、但し外國建造船は建造後二年以内に佛國に登記せられたるものなるべし。

汽船は總噸三千噸以内 一日一噸 四參
三千噸—六千噸 同 三參
六千噸以上 同 二參

帆船は總噸五百噸以内 同 三參
五百噸—千噸 同 二參
千噸以上 同 一參

第五條 下附金は發航の日より積卸の日までにて進水當時の速力に應じ一日左の平

均距離を航走すべきものとす。

汽船	十四節以上	九〇哩
	十二節—十四節	八五哩
	十一節—十二節	六五哩
	九節—十一節	五五哩
帆船		三五哩

下附金を受くべき船舶は佛國港を出帆し佛國港に歸航するまで純噸數の少くも三分の一の貨物を運送し航海距離の三分の一以上を航したるものならざるべからず一航海距離の半以内純噸數の半以下の貨物を運送せざるときは獎勵金一割を減ず。

第六條 速力獎勵の爲め進水當時の速力九節以下には獎勵金を與へず凡て其半ば以下を航走するものは一割五分を減ず。

進水當時の速力に應じ左記の増率をなす。

- 九節—一〇節 一割五分増
- 一四節—一五節 一割増
- 一五節—一六節 二割増
- 一六節以上 三割増

第八條 此法律發布のとき一八九三年の法律により建造せられたる帆船にして一九〇二年の法律の恩典を受けたる船舶は新舊

〇一年一月以前に佛國に登記せられ下附金を受くる條件を備ふるものは三年間發航の日より一日總噸一噸に付き三參の鐵裝獎勵金を受く但し一航海に其 $\frac{1}{2}$ を航し總噸の少くも $\frac{1}{2}$ の貨物を運送せらるべきものとす。

第九條 此法律發布前佛國船となり一九〇二年の法律の恩典を受けたる船舶は新舊兩法の鐵裝獎勵金の何れを受くべきことを選擇することを得。

第十條 補助を受け佛國郵便運送に従事すべく建造せられたる船舶は一八九三年の法律により毎噸六五法機具毎ハンドレットウエイト六法の建造獎勵金を受け鐵裝航海獎勵金を受くることなし。

五 伊匈兩國の航海獎勵法 一八八六年伊國發布の航海獎勵金の要點は。

- (1) 蘇士運河又は Gibraltar 海峽を経て歐洲以外の港に航海する伊國船は航走毎千哩毎に總噸一噸に付き六五リール(約二十五錢)を下附す
- (2) 地中海を越へて大陸又は其最寄の島嶼と地の大陸又は其最寄の島嶼間を航する帆船は十五年以内汽船は十年以内たるべし
- (3) 郵船も上記獎勵金を受く
- (4) 航走距離は商取引のなされたる最後の港より最初入港せる港の最近航路により計算す
- (5) 補助金を受くる汽船は伊國政府の承諾なくして外國政府又は会社に賣却し若くは貸貸するを得ず。

一八九六年の改正法は補助金を受くる船舶は伊國建造船に限り且つ年々遞減法を採用して一方に其下附金額を増加せり。即ち蘇士運河又は Gibraltar 海峽を

經て航走する伊國建造船は其千哩毎に總噸一噸に付八〇リール(約三十一錢を下附し三年毎に汽船は十參帆船は十五參宛遞減するものとす。

越えて一九〇〇年十一月帝國法令は第一條に於て一八九六年の第一章及第二章の法律を改訂して公布し一九〇一年一月一日より實施の旨を布告せり航海獎勵金に關しては第四條に於て伊國建造の船舶に限り每千哩航走に付總噸一噸毎に汽帆船と船齡により區別して補助金を下附す。(H. S. S. P. 16)

汽船	建造後十五年以内	四〇參
帆船	建造後二十一年以内	二十參

一八九九年六月十六日より同十一月二十八日の間に建造を宣告せるものは汽船は建造後十年帆船は十五年間航海獎勵金を附與す、毎年の航走距離は速力に應じて定む。

十二節以下汽船	三萬二千哩
十二節—十五節汽船	四萬哩
十五節以上	五萬哩
帆船	一萬哩

(註)參考の爲め前法と改正法の航海獎勵金を表示すれば。

一八九六年

一九〇〇年

第十二條 次の補助金を下附す。

(イ)汽船三年以内のものは毎年千哩航走に對し總噸の一噸毎に八〇參但し毎一年を經る毎に十參を減ず帆船は同二十參三年毎に十五參を減ず上記補助金は蘇士運河又はジブラルタル海峡を經過する地中海港を往復するもの若くは之等の制限を越えたる港間の航海船に下附す。

(ロ)伊國港を除き地中海港に於ける航海船は上記の三分の二の補助金を下附す。

(ハ)伊國海港間を航海する汽船も三分の二に政府は伊國にて建造せられたる汽船にして滿載十二時間の航行二十六哩を航走するものは五割を増率するを得。

第十三條 外國建造の伊國船は一八八七年一月一日の前後により以上の補助金の全部又は一部を受くることを得。

一八九三年發布匈牙利の獎勵法には購入船下附金と航漕補助金とあり。

第四條 伊國建造船にして毎年千哩を航走するものは容積總噸毎噸に付。

(イ)汽船は建造後十五年以内を限り四〇參

(ロ)帆船は建造後二十一年以内を限り二十參航走補助金の毎年の航走距離は十二節以内の速力のものには三萬二千哩以内たるべく十二節以上十五節以内のものは四萬哩十五節以上のものは五萬哩たるべし帆船は一萬哩とす。

一八九六年法律第十二條の(ロ)(ハ)は廢止せらる。

第四條 外國建造船は航海獎勵金を受くることなし。

第十一條 毎年の補助總額は千萬リールを越ゆを得ず。

海運
イ、購入船下附金は Bureau Veritas 又は英國 Lloyd の定むる所に従ひ一級船として建造せられたる鐵又は鋼船にして進水後十五年以内の船舶を購入して之を航海に用ひたるとき初年に左の如く下附し毎年七分を遞減す。

初年	長距離沿岸航路	遠洋航路
帆船	六クローネ(約二・四三圓)	九クローネ
汽船	九クローネ(約三・六五圓)	十二クローネ(約四・八七圓)

ロ、航海課程に基く補助金は沿岸貿易船を除き又國家の補助金を受けず匈牙利港を修始點とする定期航路の國際貿易船は航走百海里毎に純噸五ヘラーを給す、但し進水後十五年間を限り。

以上補助金額は毎年匈牙利議會にて之を定むるも一年二十萬クローネ(八萬千二百餘圓)を限り、而して上記の如く汽帆船共に之を保護し十五年間を限りしが帆船に關しては特別の保護を加へたり、即ち船齡の爲め購入下附金を受け得ざる帆船なるも一八九三年より五年間は純一噸毎に二クローネの補助金を與へたり。

米國の補助法

六、米國の補助法 一八九一年の現行補助法の發布前著名の補助法案あり、一は

一八八八年 Hanna 氏の提出せるものにて議會を通過せず一八九一年 Hanna 氏案が修正せられて議會を通過せしものとす。

Hanna 氏は千五百哩以上航走の船舶に毎百哩總噸一噸に付き一・五仙の航海獎勵金を與へ汽船の速力及噸數に應じ毎百哩總噸一噸毎に割増をなし其割合は千五百噸十四節の汽船は一仙一萬噸二十三節以上は三・二仙の下附とせり。

Frye 氏案は外國貿易船を七級とし毎百哩航走に對し總噸毎に次の補助金を與ふ。

鐵鋼汽船總噸	一萬噸以上速力二十節以上	二・七仙	十九節—二十節	二・五仙	
	五千噸	一・八節以上	二・三仙	一・七節—十八節	二・一仙
	二千噸	十六節—十七節	一・九仙	十五節—十六節	一・七仙
		十四節以上	一・五仙		

帆船は百哩航走毎に總噸一噸一仙但千噸以上は一・二五仙、外國貿易に従事する凡て米國登記船舶には補助金を下附するも郵便運送の補助金を受くるものは他の補助金を受くるを得ず。

斯くて一八九一年發布せられたる航路補助法の要領下の如し。
米國にて建造せられ米國民により従事せらるる船舶たるべし。

郵船の船員は最初二年間少くも1/4後三年は1/3爾後其1/2は米國民たるべし。
 汽船を四階級とし英米間の大西洋航路には其一級船に限り第四級船の外は凡て巡洋
 艦に變替し得る如く海軍省監督の下に建造せらるべし。

階級及運送料の最高率左の如し。	
一級船 鐵鑛暗車汽船總噸八千噸以上 速力二十節以上 每航走 Statute mile	四弗
二級船 鐵鑛汽船	五千噸同 十六節 二弗
三級船 同	二千五百噸同 十四節 一弗
四級船 鐵鑛木製汽船	千五百噸同 十二節 三分の二弗

但し運送の不能又は遲滞には所屬とし其割合に應じ下附金を減ず。

一九一〇年議會に提出せられたる議案は調査委員の議決を参照し一八九一年の現行補助法を改訂せんとするものにて遠洋航路補助法案なり而して之が補助を二級船にも及ぼさんとす、但し未だ容易に通過するに至らず。

一級船	八千噸	二十節以上	四弗
二級船	五千噸	十六節以上	四弗
三級船	二千五百噸	十四節以上	一弗
四級船	千五百噸	十二節以上	三分の二弗

七、航海獎勵政策と佛國法の批判 航海獎勵金に關する論究として佛國法を批

判するを興味ありとす、一八九三年佛國航海獎勵法は木船にも下附せしかば木造帆船の獎勵となり且つ下附金計算の標準を積荷に關係せず航走里程に依りしを以て Ballast 積載の長距離航走殊に木帆船の積荷なき航漕を多からしめたり、一例は一帆船が Ballast を積みて Cape Horn を迂回し北米西海岸に至り歸航に小麥を積込むが如き或は佛船にして英國より石炭を積みて米國に至り米國の小麥を英國に積み來り英國より Ballast を以て佛國に歸航し補助金を得て其額運轉資本の二割二分乃至二割五分に及び或帆船主の如き五十萬法の資本を以て十ヶ月の航海に七萬五千法の補助金を受け優に三割一分の利益を受けたりと云ふ是を以て保護すべき船舶の構造材料を一定し船走里程は推進の方法と速力に準ずべく且つ一定の積載量を指定するを必要とす。一九〇二年の改正法は其調査委員會に於て帆船は汽船の半額となすことを決せしに係はず發布の法令は之を同額として尙帆船に重き保護を加へたりき。

次に船齡と支給遞減の關係は重要とす、同調査委員會は補助船齡を二十年以内の凡ての登記船に適用せんとせしも新法は十五年に改め次五年に四參第二次五

年に八參第三次五年に十六參の遞減法を採れり、此航海獎勵法は完然たるに似たれども、精細なる計算を試むれば、七千噸以上の汽船を保護し、八千四百噸以上の汽船は十五年間の補助を受くる能はざると共に、一萬四千噸又は其以上のものによりては唯建造後十一年間補助金を下附せらるるに過ぎず、之れ年々の遞減率大となり且つ三千噸以上は毎百噸又は其未滿毎に一參の遞減あるを以てなり。

(註)佛國にて採れる船舶に従ふ遞減法の缺點を示さん爲め左表を掲ぐ(Meeker, H. S. p. 64)

年次	千噸の割合	毎年の下附金	千法單位
1	1.50	475	
2	1.46	492	初五年千噸一噸に付四參を減ず
3	1.42	450	
4	1.38	437	第二次五年八參を減ず
5	1.34	424	
6	1.26	399	
7	1.18	374	
8	1.10	348	
9	1.02	323	
10	0.94	298	

外國建造船

11	0.78	247	第三次五年十參を減ず
12	0.62	192	
13	0.46	145	六參を減ず
14	0.30	95	
15	0.14	44	
	1.490	4724	

外國建造船補助の如何は船主と造船者との利害の最も相反する問題たり、一〇二年の佛法は外國建造船は其半を受くることを規定せり、されど今 Meeker 教授の計算により之を示せば其受くる補助金に大なる差あるを見るべし(Meeker, H. S. p. 63-64)

總噸五千噸の汽船の比較 —— 外國建造船が受くる艦裝獎勵金

噸数	五參 = 100法	四參	三參	二參	計
2000	1000	40			
1000		40	30		
1000			30	20	
1000				20	
計					190法
					一年 190 × 300 = 57,000法

佛國建造船が航海獎勵金を受くるに毎千哩航走も一七〇法三千噸以上百噸毎に一參を減ぜらる、而して Havre 紐育間三一七一哩一年二十航海六三四二〇哩にて十五年間に得る所四百七十二萬四千法、即ち約六倍を收む、即ち同形の外國建造船が同距離を毎年航行して二十年間を受くるものとすると三九〇〇、三三〇法たるに過ぎず、同一年間に於ては六分の一に當る、されば其半額と規定せるも外國建造船は内國建造船より低かるべく、内國造船の獎勵にありとせば寧ろ廢止する、若くは其率を低めて可なり、之をも保護せんとせば事實の上に少くも其半ばたらざるべからざるべし。

要するに佛國新法の精神は世界に於ける佛國の海運を建立せんが爲めに先づ造船を獎勵せしが、佛國船主は海商建立の機會の生ずるにあらざれば建造注文をなすことなかるべし、而して今や佛國船が其自國の通商を以て世界海運界に於て優勝の地位に立つべきか期待せらるるを得ず、佛國は衰頽せる海運をして世界の海運たらしむべく數千萬法を投じつゝありと雖も國家の財源には自ら限りあり、

益補助金を増すと雖海運業者、造船者をして抱腹せしむるの時はなかるべく國稅の空費は徒らに納稅者を害するに止るべし。

我國の獎勵法

八、我國の獎勵法 明治廿九年發布の獎勵法の内容左の如し。

イ、航海獎勵金を下附せらるべき船舶の要する資格、但し其所有者は該船舶に對し豫め

通信大臣の認可を要す。

一、帝國臣民又は帝國臣民のみを社員若くは株主とする商會社の所有に專屬する船舶なること。

二、帝國の船籍に登録したる船舶なること。

三、總噸數千噸以上、一時間十節以上の最速速力を有する鐵製汽船又は鋼製汽船なること。

四、通信大臣の定むる規定に合格したる船舶なること。

五、帝國と外國との間又は外國諸港間に於て貨物旅客の運搬を營業とする船舶なること。

但し左の船舶は航海獎勵金を受くることを得ず。

一、明治二十九年十月一日以後帝國船籍に登録の際建造後五箇年を経過したる外國の船舶。

一、建造後十五箇年を経過したる船舶。

一、帝國政府の命令航路に使用する船舶、航助金の割合、

一、總噸數千噸一時間十節の最強速力を有する船舶に對し總噸數一噸千海里につき金二十五錢

一、總噸數五百噸を増す毎に其百分の十を増給す。

一、最強速力一時間一節を増す毎に其百分の二十を増給す。

一、總噸數六千五百噸以上又は最強速力一時間十八節以上の船舶に對しては總噸數六千噸又は最強速力一時間十七節の船舶に對する割合により支給す。

明治四十三年一月一日より實施の遠洋航路補助法の要點左の如し。

第一條 主務大臣は帝國臣民又は帝國臣民のみを社員若くは株主とする商事會社にして運送業を營む者に本法により航海補助金を支給し五年以内の期間を限り左の遠洋航海に於て定期航海に従事せしむることを得但し補助金額及年限に付ては帝國議會の協賛を求むべし。

一、歐洲航路

二、北米航路

三、南米航路

四、濠洲航路

本法に於て補助航路と稱するは前記に依る定期航海を云ふ。

第二條 補助航路に使用する船舶は總噸數三千噸以上にて一時間十二海里以上の速力を有し主務大臣の定むる造船規程に合格し且帝國船籍に登録したる船舶十五年以内の鋼製汽船に限る。

船舶の速力は主務大臣の定むる方法により之を算定す。

第三條 外國製造の船舶は補助航海に使用することを得ず但し帝國船籍に登録の際船舶五年以内の船舶にして已むを得ざる事由に因り其使用に關し主務大臣の認可を得たるものは此限りにあらず。

第四條 航海補助金は使用船舶總噸數一噸航海里數一千海里に付速力一時間十海里を有する者に對し五十錢以内速力一時間一海里を増す毎に其百分の十を増したる金額以内に於て航路の状況に應じ之を支給す但し船舶五年を越ゆる船舶に對しては一年毎に其百分の五を遞減す。

外國製造の船舶に對しては前項の規定に依り支給すべき航海補助金の半額を支給す。特に主務大臣の認可を得たる設計により製造したる船舶又は定期航海の開始後五年を経過せざる航路に使用する船舶に對しては前二項の規定に依り支給すべき航海補助金の百分の二十五以内を増給することを得。

航海補助金の算定に於ける航海里數は各港間の最近航路により一噸未滿各一海里未滿の端數は之を除算す。

第五條 補助航路に於ける旅客貨物の運賃は主務大臣の認可を得て之を定むべし。主務大臣に於て必要と認むるときは種類を指定し旅客貨物を低減せしむることを得。

第六條 補助航海に使用する船舶には主務大臣の定むる處に従ひ郵便物及郵便用品を無賃にて搭載し無線電信の通信に干する設備を爲し且通信事務又は航路視察の爲め

主務大臣の派出する吏員を無賃にて乗船せしむべし。

第七條 補助航路に従事する者は主務大臣の定むる所に従ひ定期航海の維持に必要な施設を爲すべし。

第九條 補助航海に従事する者は主務大臣の認可を受くるに非ざれば外國人を其本店若くは支店の事務員又は使用船舶の職員と爲すことを得ず。

外國に於て死亡其の他已むを得ざる事由に因り使用船舶の職員に關員を生じたるときは前項の規定に拘らず之を補ふことを得此の場合に於ては補助航海に従事する者又は船長より直に主務大臣の認可を請ふべし。

第十一條 主務大臣は相當の補償金額を定め補助航海に使用する船舶を公用の爲め收用又は使用することを得。

補助航海に使用したる船舶に付ては最終の航海を終りたる日より三年間仍前項の規定を適用す。

補償金額に對し不服ある者は收用又は使用の通知を受けたる日より三日以内に通常裁判所に出訴することを得。

前項の出訴は船舶の收用又は使用を停止せず。

第十二條 補助航海に使用する船舶は航海補助金を受けて航海する期間及最終の航海を終りたる日より三年間之を外國人に譲渡し貸渡し又は擔保に供することを得ず但し其の船舶に對し支給したる航海補助金を償還したるとき天災其の他の不可抗力に因

り航行に堪へざるとき又は主務大臣の認可を得たるときは此の限りにあらず。

要するに二十九年の獎勵法は大船主を保護し其規定亦不完全なりし爲め海運業者以外の私船(三井三菱の石炭船)をも保護するに至れり而して三十七年の如き保護船は總噸の四割六分を占めし有様にて且つ下附金の計算は何等遞減法を採らざりし故所定船齡内にありては新式船も猶滿期に近からんとする舊式船と同じ補助を受け被保護船主は所定船齡に達するまで新式船の建造を企つることなかりき。

此獎勵法は指令航路に他の船主の侵入を妨げざりしも指令航路の大船主に對し保護厚き爲め國內の他船主は侵入し得ずして獨占に歸せしめ而かも著しき發達を見ず換言すれば法を以て命令航路に他線の營業を許さざりし佛澳と事實上異らざりき畢竟數會社の特惠を以て外國船との對立乃至は競争に堪えしめんとせしに外ならずして特惠以外の海運の興隆奮起を阻害せり。

遠洋航路補助法は當時政府委員の説明を以て其改正の精神と見做すを得べく即ち速力を以て補助の主眼とせり然れども之れ舊法の時世的進歩と云ふに外な

らずして事實は依然大船主の保護に過ぎず。

(註)政府委員の説明に曰く 一、現行法によれば十節の規定なるも斯ては船舶の進歩に適せず實際に於ては十五節、二十節を必要とするも今日に於ける状況は其基礎として十二節と定むること大體に於て肝要なり然らば十四節以上のものは如何にするかといふに其基礎を十二節以上と定むるときは十五節のものも二十節のものも法律によりて支配するを得べし。

二、補助金を一噸につき單位五十錢と規定したるについては世間往々當業者の立場につき疑念を有するものあれども國家が或事業のために補助をなすの場合其實地に必要なる限度に於て見積りを立てざるべからず即ち不足のために立行かぬ方法を執る能はざると同時に實際よりも過分に金額を支給するは當を得たるものにあらず故に政府が此航路補助金額の基礎を定むるについては先づ從來の法律との比較を大切と考へ主として之を基礎とし又事實上最近の實況に應じて船舶の價格原料石炭消費高等を調査し過不及なきことを期したり。

三、現行法と本法とを比較するに從來噸數に於ては千噸速力に於ては十節を基礎とし之が補助額は單位二十五錢とし夫より漸次噸數を増すに従ひ遞増し一千五百噸の船が十二節を走ることになれば即ち四十二錢五厘となり又三千噸の船舶が十二節を走れば即ち五十錢となる割合なれば此法律に於て單位を五十錢とするは至當にして大體に於て従前と大なる變更なし。

第二款 郵便遞送助成金

郵便遞送
契約

一、郵便遞送契約 近世通信事業は國家の管掌を原則となす、されば水陸共に郵便遞送は國家的職責として國家の機關之を行ふべきものとす、海上の遞送に於て十九世紀に英佛二國の如きは私船に托送することなく國家自ら郵船を所有して其遞送をなせり。

然れども郵便物は定期に頻回且つ迅速に遞送するを必要とすれど此高速船より旅客運送其他收益の途なくんば徒らに經費を要するのみ、是に於て私有船に遞送の委任となり、先づ一八三七年英國は倫敦 Gibraltar 間の郵便運送に補助金を與へて私船に托し、次で西印度航路米國航路に此制度を採り、一八五〇年佛國同八五年獨逸の諸國之に倣へり、即ち英國の經驗は、國家自ら郵船を所有して運送するの不利を證し、遞送費が Cost of Service を莫大に超過することなくんば私船運送を可とするに至り爰に助成金の制度を生じたり。

郵便遞送の勤務を私船に托するには自國船を可とす、されど密接なる經濟的關

遞送助成金は、今や補助金たり

係なき邦國に又は重要ならざる殖民地に國庫が多額の助成金を與へて航路を支持せしむるは冗費たり英國の如き重要なる殖民地を有する國にありては自國海運の維持を必要となすと雖若し國權擴張の意味を有せず又充分なる外國の定期船存し自國海運の發達幼稚とせば外國船を利用するも亦有利たるべし。然れども現時の郵便遞送助成金は遞送の對價よりは進んで定期航路保護の性質に變じ海外貿易と國權の擴張の爲め自國船に對してのみ附與せられ外國船に對しては僅かに海運の幼運なる邦國に於て之を見るのみ例へば伯刺西及智利が外國船に郵便助成金を與へて南米歐洲間の遞送をなさしむるが如し。

指定制 入札制

A. 指定契約制 Contract System は政府が會社を指定し契約するもの。B. 入札契約制 Bid System は條件を提供し船主の入札に附するもの。入札制は政府の偏重を避くるを得べくも落札者が契約不履行に至りし例英國に少からず指定制は自由競争に依らざるを以て Cost of Service 以上の支給を行ふ場合多し要するに此方法は國家が運送の報酬よりは指定會社の營業を有利な郵便遞送の契約には二種の方法あり。

助成金の性質と政策

らしめ航路の擴張の如き目的を有する場合に行はれ助成金は一種の航海獎勵金たる性質を有し入札制を以て尙保護の手段に出るもの少からず。二、助成金の性質と政策 郵便遞送助成金 Postal Subvention は政府の指定航路に於て定期郵便物の遞送に對する補償たるを本質とす蓋し郵便物の遞送量は國勢と商業状態との増たり之れ一國が報酬を支拂ひて定期郵便物遞送の確保をなさんとする所以なり。然れども國家の欲望は常に定期航海の獎勵迅速なる通信の要求に止らず海外通商の發達と國權の發揚を期せんとするものにて貿易擴張なる觀念を離るべからず。乃ち新式且つ快走船を以て一定速力の發着を期し販路の擴張に勉めしめ或は戦時徵用の義務を負はしむれば航路の支持擴張と國際競争上に私的企業者を通じて國家の政策を行はんとし其助成金は遂に郵便運送の報酬以外に海運企業者の事業を有利ならしめ以て發展に資せんが爲め補助金の性質を帯ぶるに至れり。

助成金の單純なる意味に於ては遞送料なるを以て運送實費を最低とせる運送

價値其標準をなすも今や多く航海獎勵金の性質を帯び遞送費の補償のみにあらず、是を以て助成金も亦航海獎勵金と同じく現在と將來に於ける海運發達に伴ふ直接並に間接の結果を考察せらるべし、若し船舶と運輸の改良運賃の低下なく配當の増加となりて私腹を肥やすことあらんか一私企業の爲めに國民の負擔を重からしめ遂に海運其物の發達を阻害するに至るべし、換言すれば保護航路の價値に對して適度の補助を加ふべく、之れ郵便遞送は少數會社に集中せられ依りて海運の獨占を結果すべく過度の補助は其弊害を大ならしむるものあればなり。

佛國の *Poste Subvention* は全然獎勵金の性質にて就中北太平洋及近距離の本國コルシカ間に過重の助成金を附與す、英獨に於ける助成金は濠洲、東洋、南阿、西印度航路の長距離に附與せられ其額小なりと雖亦補助金の性質を失はず。

助成金の標準

三、助成金の標準 助成金が遞送の實費ならざること上述の如し、然れども今大體に於て標準となす所左の如し。
 (イ) 定期船の速力 (ロ) 航海度数 (ハ) 航路の方面に應じ (ニ) 航走哩程の每哩に付

(註) *Philippovich, G. P. O. s. 101* 參照

き (ロ) 遞送郵便物の重量により (ハ) 年額を支給するとあり。

澳國にて十節以上航走哩程七〇 *Kreuzers* 其以下の速力は最高五〇 *Kreuzers* とす。獨逸は書狀葉書と印刷物とを分ち每一キログラムに付き定額を下附す、即ち重量に應じ遞送の價値を標準となすも遞送實費以上の報償たり、和蘭は年額を支給し、英國も亦始め年額なりしも一八七五年後運送せる郵便物の重量により運送料を支拂ひ現時は航路により每哩に差を設け一年間の航走哩程に乗じて支給す、こは多くの國の採用する所なり但し英國は此外に重量制あり。

要するに遞送料は遞送の價値を基とし郵便運送必要の程度郵船の形狀速力を以て航走哩程に應じ下附せらるべきものなり。

航海獎勵法を採用せる國に於ては郵便遞送の義務は當然附隨するものとし遞送料は獎勵金に含ましめ無貨遞送をなさしむ、獨逸の航路補助金我遠洋航路補助金を受くる船主の如き之なり。

本邦命令航路の補助金には近海又は離島との郵便遞送を目的とし純然たる郵便運送の報償たるものあれども或は原料品の廉價輸送其他通商の發達並に國勢

航海獎勵金と郵便運送

命令航路

Southampton Colon 間	13.	19.	Cadiz Havana	12.5	30.54
" Cape 間	13.1	10.69	Colon Panama & San Francisco	10.	30.54
Brindisi Adelaide 間	12.	14.01	Barcelona Manila	11.15	21.45
" Bombay 間	12.05	25.30	Liverpool Manila	11.15	21.45
Suez Shanghai 間	11.05	25.30	Trieste Santos 間	9.	12.60
Vancouver Hongkong 間	12	28.00	" Constantinople	9.	11.34
Genoa Alexandria 間	11	17.00	" Bombay	11.	18.54
Alexandria Mossana 間	11	30.00	" Shanghai	9.	10.71
" Bombay 間	11.	30.00			

諸國の助成金

英國

四諸國の郵便遞送助成金制度

A 英國 一八七五年の頃より遞送料の性質を帯ぶるに至りしが、其以前には航路開始の外戦時徴用の目的を以て建造を勉めしが如く、一八五三年特別調査委員は、郵船は海軍省の計畫に基きて建造せしむべきことを報告し、遞信官署又同一の意見を有せり。今嘗て行はれし助成金と航走運程の割合を示せば左の如し。(Lindsay, Vol IV p. 302)

Onnard	1848年一週 10/6 ¹ d	1867	6/1
East India Coy	1852年 " 11/4 ¹ d	1870	5/2
Suez Calcutta	31/6d	1898 Indian line	4/6
Bombay Suez	20/-	Australian line	5/5
	36/2		

上記の助成金を各航路に付き見るに距離若くは運送せる郵便量に標準を置きしや明かならず、其少なき東洋航路に於ても、遞送の補償以上たることを知るに難からず、されど當時英國が率先して私船に郵便物の運送を托し、寧ろ遞送料よりは補助金の性質を帯びしことは一般海運の刺激となりて其發達を促せしこと疑なし。

現時英國の郵便助成金は、(イ)郵便物の重量によりて支給するもの、(ロ)一年間の航走運數を定めて助成金を附與すると、(ハ)定額下附とあり。今一海里の割合を見るに下の如し(一八九八年)

Southamptonより紐育
全 南阿往復

七志七片
三志

全 西印度往復	六志	
Naplesより濠洲 Adelaide 往復	四志四片	
Brindisiより上海往復	五志五片	
Southampton—紐育	九・八片	二・七五萬斤
全 南阿	一志二片二分一	一・五〇萬斤
全 西印度	四志	・四〇全
Naplesより濠洲	一志二片	二・九〇全
Brindisiより上海	一志五片	三・四〇全

大西洋航路は最も多額なる如けれども此航路のみは遞送重量によるを以て一英斤平均の遞送料は他の航路より割合少し。(H.S.P. 39-40)

然れども太西洋に於ける遞送料は之を他國に比せば高し、即ち獨逸の遞送料は書狀葉書一英斤約二志印刷物一英片約二片半にして英國の規定は前三志後三三片なるを以て高率なるを知るべし。

(註)郵便助成金を受くる航路及會社

1. Cunard 及 White Star 大西洋
Southampton 紐育 間 毎週二回一英斤につき書狀葉書3/1 印刷物 3d

2.(イ) P and O 會社 東洋及濠洲

Brindisi Bombay 間 双方 毎週一回	一年航走	百二十七萬海里
上海 間 二週一回 双方	助成金	三十三萬磅
Adelaide 間 二週一回	一海里	5/5

(ロ) Orient S. N. Co.

1. Naples-Adelaide 二週一回 39 萬里 八萬五千磅 一海里 4/4
2. Royal mail S. P. Co. 西印度
Southampton 西印度間二週一回 双方 26 萬里 八萬磅 6/1
3. Union Castle S. S. Co.
Southampton 南阿 Table bay 間 毎週一回 65 萬里 十三萬五千磅 3/1
Pacific S. N. Co. 中央及南米 三萬二千五百磅
4. Canadian Pacific R. Co.
Vancouver Hongkong 間 月一回 双方 六萬磅
5. London Chatham and Dover Ry Co.
Dover Calais 間 月一回 二萬五千磅
6. British Indian S. N. Co.
Eden Zanzibar 月一回 九千磅

B. 獨逸 獨逸は毎年六百九十四萬馬克を郵便遞送助成金として支出す、但し

東洋及濠洲航路の下附は郵便運送に對する報酬の外に、航路開始、貿易擴張の意味を有すること英國と同じく之れ一種の航海獎勵金たり、同國の受命會社の航路一哩下附金を見るに左の如し。

航路	毎年航海度數	航海里程	船舶數
北獨逸 香港 橫濱 間	一三	三十萬哩	五
ロイド 新嘉坡 New Guinea 間	六	四萬四千哩	一
Bremenhaven Sydney 間	一三	四萬八千哩	一
Hamburg Natal	一三	三十四萬哩	五
Dor es Salum	一三	二十三萬哩	四
Mezambiqu Portugues Coast port	一三	一萬五千哩	一
阿獨逸 東 線	一三	一萬九千哩	一
航路	航海里程	補助金	一海里補助金
東洋線	三十九萬二千哩	百七十九萬馬克	四馬五六
濠洲線	三十四萬哩	二百三十萬馬克	六馬七五
北獨逸ロイド 東阿線	二十六萬四千哩	九十萬馬克	三馬三八

郵便運送契約は英國の如く競争入札に附することなきも特種航路を除きては Cost basis に因る運送料を支給す、故に Mileage rate は英國より低く殊に速力を一定

し發着の時日を定め官吏の無賃乗船、公用品の無償運送等の義務を要求す爰に特種航路とは一八八五年北獨逸ロイド及一八九〇年獨逸東阿會社に許可せるものにて、こは郵便物運送の補償以外に獨逸と濠洲東洋東阿との航路を開始し郵便船を保護し獨逸輸出産業の獎勵、海軍の要求、殖民政策の遂行に目的を有せしこと議會に致せし政府の覺書により明かなり。

(註)北獨逸ロイドは郵便助成金を得たるにより通商の増加を示して曰く、
 一八八八—一八九七年東亞線に千七百四萬八百馬克の助成金を下附せられ輸出は千八百八十萬馬克より五千二百萬馬克に上り輸入は二千八百萬馬克より六千四百萬馬克に上れり。
 一八八八—一八九七年濠洲線に二千六百八十九萬六千馬克の助成金の補助を得濠洲に輸出千三百二十萬馬克より三千二百萬馬克に輸入は千二百萬馬克より三千六百萬馬克に上れり。

要するに獨逸海運の發達は此助成金の下附により間接に裨益を受けたること、は固より明かなれど助成金の割合は他國に比すれば低く而かも支給以前即ち一八八一年の頃獨逸の海運は急激なる進歩をなし殊に北獨逸ロイド、漢堡亞米利加

佛 國

會社の如きは已に其基礎は強固たるものなりき。

(註) Report of Bounties of Shipbuilding, p. 27; Meeker, Shipping Subsidies (Political Science Quarterly, Dec. 1905) p. 593, British Parliamentary Report Commercial No 2, 1898.

C. 佛國 一八六四年佛國政府の與へたるCGT會社の紐育 Havre 間郵便助成金は五五〇一六 League 一ヶ月二回平均十一節半の速力を以て三萬法を下附せり(即ち每 League 五五八三一法)一八七三年一年四十回の航海度數とし助成金を三百六十四萬四千法に増し(一哩一四六九一法)八六年に紐育航路は一週一回最小五千噸の汽船を以て十五節以上を航走せしめ助成金を五百四十八萬法に増せり(一哩一六五二分一法)而して速力獎勵の爲め平均速力十五節以上のものは年額千二百萬法を、次で一九〇一年以降は二十二節平均十八節として年額百六十八萬法の速力獎勵金を與へたり。

馬耳塞より東洋航路は一 League 三十一法一海里一〇・三三三分の一法

深洲航路も亦一 League 三十一法に當れり即ち一〇三〇三八 League に三百十萬法を與へたり。

地中海内の航路は一哩八・四五五法なるも馬耳塞と希臘埃及間の航路は一哩四・五四二

法に當れり。

アラビヤ航路は一八六〇年に開始し十萬千二百三十二 League に四百七十萬法を殆めに與へしかば一哩一五四七六法に當れり、而して八七年には航海獎勵金を與ふるに至りても一哩一七八〇六法(四九三六〇 League 八七八九〇四法)且つ九五年には二九六一六〇哩に千哩一噸一・一〇法の割にて下附せり。

馬港より東阿及印度洋航路は一 League 二十法。

佛國の郵便遞送助成金の歴史は古く其割合は他國に比して高率なれども他の厚き保護金の大部は造船者の收入となれり、之れ被保護郵船は必ず佛國材料にて佛國內の建造に限られたればなり、而して船主は英國建造費よりは二割乃至五割の高價を支拂ひたれど助成金は一種の航海獎勵の性質を有し地中海及阿非利加航路を除きては一哩に於ける割合は高く就中太平洋方面は競争支持の爲めの補助金に外ならず。

地中海航路

四・五四 法

深洲航路

一〇・三三 法

阿非利加航路

六・六七 法

St. Nazaire-Antilles 間

一八・九四 法

印度清國日本航路

一〇・三三 法

Havre New York 間

一九・二一 法

(加へて二二・四七法となる)

後編 海運政策

第五章

航海業に關する政策

10111

D、其他諸國、米國に於ける一八九一年の法令は、**湮程補助金 Mileage Subsidies**の法を採用し郵便物の運送に對し勤務報償以上を下附せり、例へば一九〇一年 New York Cuba Mail 會社は一級郵便物千九百九十五封度其他三萬八百六十四封度を運送したり、之を規定の Sea postage rates によれば二、二六六弗餘なるに補助金は二〇一〇七八弗の多額に上れり、同年に於ける米國郵船補助會社が大洋及内地郵便運送料と補助金額の超過額を見るに左の如し。

下附金	So and inland Postage on mail Carried	Postage を超過せる補助金額
Red D. Line	N. Y. La Guayra III 56	25
Intl. Navig. Co.	N. Y. Southampton III 528	365
N. Y. C. Cuba mail	N. Y. Havana III 201	5
American Mail	Boston 費府 & Port Antonio III 117	7
Oceanic	San Francisco Sydney III 133	32
		100

即ち一八八〇年代に米國の支拂へる重量制は經濟的にして満足なる結果を得しも今は一種の補助金と云ふべし。

澳國の郵便助成金は航海湮程、速力及航路の必要程度に應じ十節以上の急行船には航走每湮七〇 krentzers (約五十錢) 其以下の速力のもは最高五〇 krentzers (約四十錢)

とし (イ) 郵船航程は郵便官署之を定め契約會社は其許可なくして之を變更するを得ず (ロ) 契約會社は一箇年分に相當する助成金の金額を政府に供託すべき二條件を以てせり。

伊太利は契約制を採りたりと雖該契約會社をして寧ろ有利ならしめんが爲めの助成金にして獎勵金の性質を帶ぶ。之れ E. Cirilli 氏の評せる如く伊國政府の厚き保護は該會社をして誹謗すべき妄取に陥らしめたり、故に有利を期せし厚き保護も財政並に商業的に見るときは佛國と同じく國民は其負擔に比して海運より利益を享受すること少かりき。

露國は航海獎勵に重きを置き郵便運送に對しては其實費に近からんとすと雖一湮一留四哥の割なり。(H.S. p. 108)

五、噸數及速力獎勵金 噸數獎勵金 Trading Subsidy は自國船舶にして規定の噸量を有するものに下附する補助金にて一は造船獎勵に一は航海業者に對する補助たり。速力獎勵金 Speed Subsidy は高速力の汽船を有せんが爲め一定の速力を有する船舶に下附する補助金にして其目的は前者と異らず。

A. 噸數獎勵法に於て外國建造船にも給與するあり、こは造船獎勵の意味なきに至り造船の盛ならざる國に行ふべきのみ。何れとするも下附は船齡に應じ年々遞減するを要す、一八九二年の澳國の噸數獎勵法は年額補助金下附の制なりき。

(註)一八九三年澳國は噸數及航海獎勵法を發布せり、即ち遠洋又は長距離沿岸貿易に從ふ澳國登記の汽船及帆船は年額補助金即ち噸數獎勵金又は各航海の距離及使用船噸數に應ずる補助金を與ふることとせり。

噸數獎勵金を受くる船舶は (イ) 少くも澳國民三分の二の所有船たること (ロ) 建造後十五年以内たること (キ) Austro Hungarian Venus 又は同種の保險組合に於ける検査に於て A1 又は A2 に位するものたること。

年額補助金の割合左の如し。

- 一級 鐵又は鋼製汽船 純一噸毎に 六・フロリン (約四圓八十六錢)
- 二級 鐵又は鋼製帆船 四五〇 (約三圓六十六錢)
- 三級 木又は木鐵交造船 三〇 (約二圓四十四錢)

澳國造船所に於て建造せる鐵、又は鋼製船舶は補助金一割を増し其材料の二分の一以上の澳國産を使用せるものは二割五分を増す(第四條)外國建造船を買入れたるものには何等の補助金を與へず補助金は進水後一年毎に五分を遞減し進水後十五年に至りて停止す。

一八九三年一月一日以前に登記せる船舶は進水後十五年を経過するも澳國 Venus 又は他の澳國保險組合の検査に於て少くも B に位するものは一八九四年一月以降五年間毎年純噸數一噸に付一フロリン(八十錢)を下附す。

近距離沿岸航路に於て外國貿易に從事し澳國港に於て國家の補助金を受くるものと競争航路にあらざる船舶は毎航走百哩に付噸五 Kreuzer (四錢) を下附す。

六ヶ月以上船員の乗組なく又は港に滞船するときは補助金の要求權を失ふ。凡ての商船は一八九四年以降五年間所得稅其他の諸稅を免除す又該法實施後澳國造船所に於て建造せる船舶は五年間凡ての諸稅を免除す而して補助金は毎年終りに於て之を支給す。

以上の補助金は (イ) 國家の補助金を受くる船舶 (ロ) 郵便運送契約をなせる定期航路(ハ) 産業者に屬するもの又は自己商品の運送に從事する船舶には適用せず。

外國建造船にして澳國船となり補助金を受けたる船舶が三年以内に外國船となるとき又は澳國建造船にして補助を受くる船舶が二年以内に外國に賣却せらるるときは其受けたる補助金を返還せしむ。

租稅免除を受くる船主は戰時等の場合に相等なる報償にて政府の徵用に應ずべし。

米國の Merchant Marine Commission は噸數獎勵金を議決せり未だ實行するに至らずと雖其概要左の如し。

米國に於て建造せられたる船舶には每一箇年の契約を以て左記の噸數獎勵金を支給

速力獎勵金

す。

1. 十二ヶ月以上外國貿易又は遠洋漁業に従事せる船舶
2. 同上九箇月以上十二箇月未滿
3. 同上六箇月以上九箇月未滿

噸數獎勵金を受くる船舶は何時にても國防又は公務に従事し郵便物無賃運送をなし、船員の六分の一は米國民たるべく、一九〇七年より五ヶ年間船員八分の一は海軍豫備員とし、船舶の大修繕及小修繕は止むを得ざる場合を除き總て米國に於て之を爲すべきこと。

速力獎勵金は高速力の汽船を自國に有せしめん爲め一定の速力を備ふる船舶に給與する補助金なり、此制度は佛國の採れる所にて大西洋航路に於ける自國船舶保護の爲め一八八六年以降平均十五節以上大船には一噸に付十分の一節毎に十二法の速力獎勵金を下附し、次て同九八年 *Compagnie Général Transatlantique* に *Havre* 紐育間の航海獎勵の爲め最高速力二十二節以上の大船を佛國造船所にて建造せしめ、一九〇五年に於て他船の速力より一割以下の速力に下るときは之に敵すべき新船の建造を條件とせり、此他 *Compagnie de navigation Mixte* 及 *Société Générale de Transports à Vapeur* の船舶も同獎勵金の支給を受く。

(註)本節は Meeker, H.S.S.: *E.M. Bacon, Manual of ship Subsidies*, W. Greve, Seeschifffahrts-Subvention der Gegenwart; Report from Select Committee on Steamship Subsidies (1902 U. K.) 參照

第三節 回漕同盟に對する政策

總 說

一、總說 回漕同盟に對し如何なる政策を採るべきかは同盟の効果が下の如く結論せらるるを以てなり。

同盟の成立及維持に對しては、

- イ、同盟は船主の組織的團體を以て小結合乃至は組織的團體ならざる貨主に對抗せんとするにあり。
- ロ、同盟は競争を杜絶し賃率を高むるか又は其低下を防がんとして組織せられたり。
- ハ、斯くて同盟は局部的に又は積荷の種類により獨占の實を上げたり。
- ニ、されば賃率の維持は勿論寧ろ高昇に傾かしめ繼續割戻制は不本意なる貨主を吸引して一般通商を害す。

同盟に對する政策

ホ、定期勵行、船舶改良を同盟の効果として擧ぐるは不可なり、又噸量膨大の傾向は同盟に基因し而かも投資をして有利なる結果を齎らさしめず。

ヘ、同盟は通商の發達を促せりと云ふも同盟の存在を禁じたる米國も亦貿易は發達せり、且つ同盟は寄港數を減じて貿易業者に不利を與へたり。

是を以てイ、同盟を不法のものとし、公衆の利益を保持する爲めに、不繼續たらしむべきか、ロ、同盟の存在を認むるも之に對し或施設を以て貨主其他の利益を保持せしむべきか、前者は同盟は通商を妨げ獨占を不法とし回漕同盟を否定するものなれば法律の力に俟たざるべからず、かゝる法律は米國の Sherman Act の如きにより有效たるべし、後者は同盟を認むるものなれども其弊害を除かんとするにあり、但し若し繼續割戻制を不法とし法規を以て之を絶對に禁止し且つ貨率に干渉するに於ては同盟の存在を認むるも同盟は事實上遂に破壊するに至るや明かなり。

抑も同盟の成立は競争に基く資本の空費、勢力の分割を避けんとするにありて高度の組織的企業に於ては此投資の危険を除くこと亦國民的經濟上有利なり、而

かも其獨占たるや一部の並に制限的の性質たるを以て干渉又は禁止の法規は必要とせず、英國海運同盟調査委員の Inverlyde 氏は海運に投じたる英國の多額の資本に對しては同盟及割戻制により保證を受くるにあらざれば投資は頗る危険たるべく且つ外國との競争が激烈なるとき世界に於ける英國海運の維持及發達は同盟の存在なくして果して之を望み得べきや疑問なりと結論せり。(Report) 吾人も同盟の存在を認めて爰に國家の政策の手段に及ばんとす。即ち左の如し。

イ、行政官廳の監督及調和

ロ、貨主團體の創成又は活動

ハ、法規の制定

(註) K. Thies, Deutsche Schifffahrt u. Schiffahrtspolitik der Gegenwart s. 70-74; Report of Shipping King p. 85-90

行政官廳の監督

二、行政官廳の監督 行政官廳の監督には海運に關係の行政官廳又は新たに一種の監督機關を設けんとす、凡そ行政官廳が強制的に貨率又は割戻制に干渉すべき權利を有すとせば亦一方に同盟の獨占を認め其利益をも保證せざれば正當に行はるるを得ず、海運業者とて或價格を以て其運送を賣るものなれば其價格に對し強制的に干渉を行はんには先づ其營業組織を認めざるべからざるべし。

英國に於ける同盟調査委員會は南阿航路に於ける意見を採りて Board of Control の設立を論じ、其組織は政府及利害關係代表者の協議機關にて Railway Committee in the U. K. の組織に則り、同盟の賃率及積荷階級別の協定支配の權能を有せしめ、爭議に對しては Court of Appeal の力を得せしむべしと、要するに此組織は官廳の強制力的干渉を和げんとするものなれども寧ろ後述する他の組織に如かず。

同盟に對する行政的方針如何、蓋し同盟より生ずる利益保證の爲めに同盟の獨占的勢力に對し行政的監督を行ふを可とす、利益の保證とは、

- イ、凡ての賃主に賃率均等の適用、
- ロ、通告又は協定することなくして賃率の高騰其他獨占に基く行爲、
- ハ、同盟間の契約條項及同盟外線との内約協定、
- ニ、割戻回狀及割戻制の要求條件、
- 行政的監督の事項は
 - A、運送契約に關し (イ) 正當の賃率 (ロ) 貨物階級 (ハ) 優先契約の有無 (ニ) 定時出帆及期日 (ホ) 出帆數 (ヘ) 寄港地等、

- B、割戻に關する條件としては充分なる保護を含めるや (イ) 割戻の高及猶豫期間 (ロ) 此制の適用を受くる者 (ハ) 或積荷の割戻除外 (ニ) 特別契約をなすことを支配すべき規定 (ホ) 帆船により積送するとき繼續たることを許容するや否 (ヘ) 割戻支拂に關する爭議の決定方法 (ト) 其他實行に關する一般規定、
 - C、船主の默契的義務即ち (イ) 滿載如何に係はらず公告の日に出帆すること (ロ) 船主計算の運送廢止 (ハ) 運賃の Uniform rate (ニ) 運賃戰爭の場合に於ける船積忠實なる貨主の保護 (ホ) 運賃引上に關しての通告等、
- 三、Association の創成 商人及托送者の協會組織を必要となす所以は、
- (イ) 船主の團體に對し貨主の集合的意見を定めんとす、
 - (ロ) 個人的托送者は船主の集合的團體に對抗するの勢力を有せざること、
 - (ハ) 船主と貨主との間に起る爭議には法規によりてのみ適當に解決し難き實際問題多きこと、
 - (ニ) 船主と貨主とは利害相反するも或通商に關しては利益を共にする場合少からざること、

(ホ) 同盟の弊害に對し國家の干渉よりは商人團體の牽制を以て有効なる救済方法たること、

(ヘ) 同盟と商人の相互間の負擔義務等を商議するには最も適當の機關たること、

要するに或航路又は或通商により特種の事情を有するを以て組織せらるる團體は凡ての航路と通商に適せずと雖同盟に對し有力なる團體たるや明かなり。

商業會議所

此組織に代ふるに商業會議所を以て適當となす者あれども商業會議所は其航路と某通商とに調和的に満足なる取扱をなすの機關に適せず又地方的の施設たるを以て國の各部より各航路に積送する各貨主との集合的機關たる能はず。

然れども協會組織も商業會議所の如く認識せられ同盟に對し通商上の代表者たるの權利を保證せらるるを必要とす英國海運同盟調査委員は此協會の創立には商務局に登録せしめて以て此權能を與へしむべしとせり。蓋し一港又は某商品に付きて若し同盟の爲めに其利益が著しく害せらるる場合に團體の創設は容易なりと雖同盟に對する政策的施設としては同盟に對する商人及托送者の代表

機關の設立を可とすべし唯廣き範圍の協會創成の困難は之れ (イ) 一港の利益は

他港の不利となり (ロ) 一商品の利益は他の商品との均衡を得難きことあり (ハ)

輸出地と輸入地との商人の利益相反する場合に協働し難く (ニ) 同盟はかかる代表

表團體の創成を拒絶すべければなり。

若し國家が政策的施設としてかゝる組織を試みる所なくんば一國通商の爲め

兩者利害の調和的干渉を試むること餘儀なかるべし。

然れども今や回漕同盟は國際的關係を有し單一なる一國政府の關與を許さざるものあり是に於て回漕同盟に對する政策は國內回漕者の同盟に對するの處置

に外ならず。

(註) 英國二大航路に於ける商人協會の實例

1. South African Merchant Committee は南阿通商の利害關係者が撰出せる南阿商會及他の二十五の同代理店委員とより成る、一九〇五年の集合には百五十人ありき、英國本土の商人にて委員基金に寄附するもの約三十名南阿の商業會議所も寄附をなし凡て委員は當然倫敦委員となる。而して該委員は貨主と船主間に不和を生じ易き積荷階級、貨率、及割戻條件等を商議し割戻制を決議す此他同盟に於て契約せしは滿載如何を問はず定日に出

帆すること、船積を充たす爲め石炭の外は船主の計算に於て運送せざること、相當の通歩なくして運賃を高めざること、就中最も盡力して決定せしは殖民地政府運送品の外特別貨率を以て契約をなさざることにある。

然れども此委員が大體に於て有效ならざりしは委員が全然の代表的性質を有せざりし故なり、即ち外部に代表者にもあらず内部に南阿の或輸入業者及消費者とも關係なかりしを以てなり但し今後代表的委員の組織となり有効の結果を見るに至るべきか。

2. Australian Merchants' Association 一九〇二年漳州及 Newzealand の大商會約三十より成立して現時に及ぶ船主に對し決定の主なるものは。

イ、Melbourne 及 Sydney までの運賃は同一となすこと蓋し船主は Melbourne 中間港にて長く停泊するを欲せず其終點たる Sydney にて機關の検査其他修繕等の爲め寧ろ長き碇泊を欲せしが協會の爲めに屈從したり、

ロ、積荷二十種に付き貨率を低下し、新率は Sydney, Melbourne を同一とせり、

ハ、一九〇六年—七年に炭價の著しき高騰にも拘はらず一噸平均六志と契約せり、此協會にては相互の内約を明かに書面契約となせり、同じ目的を有する Victoria 協會と共に協働す、後者亦漳州に於ける船主同盟の顧客より成立す、是を以て事實上此等の輸入業者協會は貨率低下の商議の爲め企てられたるものと云ふべし。

四、法規の制定 同盟の存在を認めて、法規を制定せんとする主點は、繼續割戻制の弊害を除かんとするにあり。

法規の制定の效果

英國の海運同盟調査委員會は、繼續割戻制の弊害は、同盟の罪なりと雖之を廢止すべき充分なる理由なきことを結論し、且つ (イ) 現在の獨占は制限的にして同盟より生ずる利益は依りて起る不利益を被ふに足り (ロ) 繼續割戻制は均等に適用せられ凡ての貨主は其利益に與るべく (ハ) 之が廢止は獨占を微弱ならしむるも亦自由なる運賃市場を生ぜしむることなしと。さて法規を以て如何に且つ如何なる範圍にまで干渉すべきか。

法規制定の效果

a. 割戻制は自國海運並に貿易に利益ありや、一國が之を廢止するときは如何其利益を認むる場合に一國が之を廢止するも他國同盟が依然實行するときは其被る損害少からず、即ち此割戻制度より得らるゝ勢力が自國に廢せられ外國競争者に存すれば自國船主は其勢力を奪はるるものなり。

b. 割戻制を廢止し得べきか、又之を廢せる結果は如何、若し同盟が不法に吸引せんとせば貨主は必然的に脱退するを免れず、法規を以て之を廢するときは同盟は其獨占力を以て他の異なる性質の結合制契約を制定するか又は同盟は獨占の實を失ひて破壊するに至るべし。Douglas Owen 氏は同盟船間との船積を以て貨主の

自由と論ぜしも繼續條件なくして此種の割戻實行は至難のことに屬す。

是を以て明かに現在の同盟と割戻制が公益上不利なりと決し割戻制は勿論凡て大洋運送の獨占を生ずべき傾向ある契約と其組織を禁止するの法規にあらざれば有效たる能はざるべし然らば何故に船主の同盟のみに干渉し産業の聯合を禁せざるかの問題を生じ其法規は少くも米國に於ける凡ての聯合を禁ぜざる Sherman Act と同一なる效力を有する法を發布するの外なかるべし而かも通商の事情と其結合的性質を異にせる各種の同盟と凡ての航路に適切なる法規制定の困難あり制定すと雖同一なる條件を以て強制すること不可能たるべし。

要するに法規制定を不可となすは大なる事業の Business Method は法律の下に直接に支配せらるべき性質のものにあらず況や之を定むるとするも寛大なれば何等の效なく寧ろ弊害を認識するに等しく嚴格なれば或航路に有害に或は變形せる同盟又は結合體の發生を免れざるに於てをや。唯同盟の勢力愈増大し其弊害益多き場合に米國に於けるが如き Trust 及 Combination を禁ずるの法令を必要となすのみ。而かも國際的の同盟を如何せん。

(註一) Sherman Act の外同國の Elkins Act は割戻制を禁ぜしが如きも海運のみに適用せしものにあらず且つ同じ事情の下にある貨主に對する同一なる割合の割戻又は繼續割戻制は禁ぜられず。

(註二) 海峽殖民地に於ける汽船運賃條例は立法參事會の協賛を経て發布せられたるものにて其立法の趣旨は同地に於ける船主同盟會が荷主に對し非常に高率の運賃を課し一方に於ては荷主に於て一定期間同盟以外の船舶と取引せざる場合に限り其の期間の運賃の幾分割戻をなすの制度を立て荷主側をして割戻の利益に浴せんが爲め已むなく高運賃を忍ばざるべからざるに至らしめ一般荷主を拘束し海峽殖民地に於ける船貨を阻礙するにより船主同盟側の跋扈を制し弊害を矯めんとするに出でたるものにして其の内容の重なる點は船主同盟側に屬する船主の發行する毎船積證書に對し運賃額の二割を課税すべく船主同盟に屬せざるものよりは課税を免除し尙本條例實施前十二ヶ月内若くは實施後に於て船主同盟に屬する船舶を雇ひ海峽殖民地各港に於て荷積せるものは船積當日より六ヶ月後何時にても其支拂へる。運賃額の一割又は別に定めたる割合にて割戻をなす。

(註三) Report of Royal Commission on Shipping Rings (1909 D. K.) Part VI 參照

第六章 各國海運政策史料

第一款 本邦

海運の發達と特惠

一、海運の發達と特惠 近世に於ける我海運は嘉永六年米艦浦賀に來り幕府は鎖國の國是を改め大船建造の禁を解きしに始まる、而して失づ諸侯は艦船建造と船員の養成に勉め幕府亦洋式船の所有を獎勵せり。

此時に當り本邦海運は帆船より汽船の過渡に困難なる時代を見ずして汽船業の勃興を見たり。明治二年汽船會社の嚆矢たる廻漕會社は政府船及大藩船を以て運送に従事し通商司之を管理して半官的營業の制を採り、明治四年閉社後政府は勸誘して日本國郵便蒸氣船會社を起さしめて政府汽船を貸下げ、向ふ四年間貢米の運送を托し且つ沖繩航路の維持の爲めに六千圓の補助金を與へしが同年改名せる三菱會社とも郵便物遞送の契約をなせり。

我海運業に對する對外的保護政策は三菱會社の上海航路に於ける太平洋汽船會社との競争の擁護に現はれたり。即ち郵便汽船三菱會社は佐賀の變臺灣の役

に際して國功あり、政府は外國汽船十三隻を購入して會社に交附し上海定期航路を開かしめしが、後者の横濱上海航路と競争を開始するに至り再び政府は先きの郵便蒸氣船會社船十八隻を買上げて之を三菱社に下附し尙政府は百六十餘萬圓を貸與して太平洋汽船會社船四隻其他を買収せしめ、次て明治九年、H.O.會社の横濱上海新線と再び競争を開きしかば政府は益保護を厚ふし、翌年西南戦役に際しては社船を軍用とし外に百四十萬圓を貸與して新汽船十隻を購入せしめたり。

明治十五年政府は他の船主を集めて三菱會社と拮抗するに當るべき汽船會社の創立を促し共同運輸會社を起せしが、十七八年の頃兩社の競争激しく遂に十八年政府は兩社の合併を諭して日本郵船會社を創立せしめ、同じく十七年創立せられたる大阪商船會社と共に特種の保護を加へたり。要之政府は特惠を以て汽船會社の創立を促し一度三菱が航權を獨占するや共同運輸會社を起して之に當らしめしも競争の弊害を認めて併合せしめ爰に大汽船會社の設立を見たるものにて明治二十六年に至るまで此日本郵便會社の組織は半官のものなりき。

二、特惠の會社に下せる命令書 其大要を示さば左の如し。

命令書

(イ) 三菱會社の命令書 第一命令書は明治八年九月交附せられたるものにて
 (1) 汽船十三隻の無償下附 (2) 助成金年額二十五萬圓の給與 (3) 郵便物遞送の
 任務 (4) 戦時は勿論平時政府の徵用 (5) 商船學校及水火夫養成所の設立及維
 持の爲め毎年一萬一千圓の交附を條件とせり。

第二命令書は其翌九年九月を以て交附せられ第一命令書を補充せるもの
 にて各約款の有効年限を十四ヶ年とし助成金二十五萬圓を各航路に分割し郵便
 遞送を無償とせり。

横濱上海航路	二十萬圓	東京横濱新潟沿海諸港間航路	一萬圓
東京横濱阪神間航路	二萬圓	東京四日市間航路	五千圓
東京横濱箱館間航路	一萬圓	長崎五島對馬朝鮮釜山間航路	五千圓

第三命令書は十五年交附せられしが保護條項よりは主として取締に關する
 事項にて運賃の不法徵收郵便運送の定期勵行を取締り同時に會社所有船を登
 簿噸二萬二千噸以上たるべきこととし新船の購入を勸め以て船舶の増加を圖
 れり。

共同運輸會社創設に關する命令書 十五年交附せられし要領は、

1. 戦時非常に際し供用するに足るべき船舶を政府建造して交附す。
2. 該金額を百三十萬圓とし之を政府の持株となす會社は此株金に對し年
二分の配當をなすべし。
3. 會社資本金を三百萬圓とし政府の株金を差引ける百七十萬圓は各地よ
り之を募集すること。

命令書以外に於て同年十二月政府は十三隻の汽船を貸下げ純益金の三分を
 借船料として上納せしむることとし次で會社は資本金を六百萬圓に増加する
 や政府の持株を増し其二百六十萬圓を所有することとなれり。

ハ、日本郵船及大阪商船會社に對する特別補助 明治十八年三菱會社と共同
 運輸の二社合同して日本郵船會社を設立するや政府は其資本金壹千壹百萬圓
 に對し年八分の利子保證制を採り二十年之を改め向ふ十五箇年間年額八十八
 萬圓の補給とし三十三年九月滿期後翌月より内海及東洋近海航路に對し向ふ
 五年間年六十七萬千餘圓の航海補助金を與へたり。

明治十七年創立せられたる大坂商船會社は其基礎確實ならざる爲め會社の陳狀を納れ二十一年より向ふ八年間船舶改良資金として毎年五萬圓を下附し郵便無貨運送の義務を負はしむ。但し其運送の増加により郵便物航走料として同期間二萬圓を下附することとなり十九年外に臺灣總督府の補助あり更に三十一年補助の下に揚子江沿岸航路を開始す。

三、揚子江線の補助と日清汽船の創設 日清汽船は大坂商船日本郵船湖南汽船及大東汽船の合同出資により明治四十年三月成立せる會社なり。其前身は明治三十一年政府は揚子江沿岸航路開始の爲め先づ大坂商船を補助して上海漢口及宜昌間の航路を開かしめ、次て三十三年日本郵船の東洋近海航路に補助金を下附し上海漢口線を経営せしめたり。是より先き二十九年大東新利洋行と稱する汽船會社は上海蘇州間の航路を、三十一年更に上海杭州間の航路を開き同年大東汽船合資會社と改稱し政府之に補助金を下附せしが十三年株式會社に變更し三十四年政府の補助を受けて蘇州杭州間の航路其他鎮江清江浦揚州の三自由線を開きたり。

日清汽船

明治三十五年二月清國洞庭湖を中心とし湖南省内の二水路に水運を開始すべく國庫補助の請願あり翌三月之を採納し湖南汽船會社設立せられて三十六年十二月淺吃水汽船竣工し三十七年三月より航路を開始せり、即ち政府は湖南汽船の設立に對し向ふ滿五年間利子保證の制を以て保護を與へたり。

當時政府の揚子江諸線になせる補助を見るに。

揚子江線

一九〇一—二	二九一、八四八圓
一九〇二—三	三五六、九四二圓
一九〇六—七	二二八、七五三圓
一九〇七—八	一七一、五六五圓
一九〇一—二	五七、八七三圓(二—三年三〇、一七四圓)
一九〇三—四	七、五四四圓
一九〇三—四	一四、四六八圓

上海漢口線 總噸二千噸以上最高速力十一節以上三隻鐵又は銅船三年以内のもの一ヶ月九回以上但冬期は日六回一年九十六回以上

漢口宜昌線 總噸千五百噸以上最高速力十節以上二隻鐵又は銅船三年以内のもの月六回冬期四回以上一年六十回以上

上海蘇州線 八噸以上の曳汽船三隻(速力五節以上)及十五噸以上の船汽船三隻一ヶ月

二十五回以上一年三百回以上
 上海蘇州杭州線 八噸以上の曳汽船四隻(速力五節以上)及十五噸以上の静汽船三隻上
 海杭州間及蘇州杭州間各月十回年百二十回以上

斯く揚子江及其支流に於ける水運は何れも政府保護の下に各社分立經營し、而かも英獨會社の競争ありて日清貿易と我水運の健全なる基礎を確立する爲めには其合同の必要ありき。是に於て政府は各會社を勧誘し明治四十年三月合同出資を以て資本金八百萬圓の日清汽船會社を組織せしめたり。斯くて大阪商船は上海漢口漢口宜昌二線及日本郵船は上海漢口線を提出し、湖南及大東汽船は共に全部の財産を提供し解散して遂に日清汽船株式會社は成立せり。今其出資と航路を上げれば左の如し。

大阪商船	上海漢口線漢口宜昌線	船舶六隻	三百七十萬圓
日本郵船	上海漢口線	全 五隻	三百二十九萬圓
湖南汽船	漢口湖源線	全 三隻	八十一萬圓
大東汽船	上海蘇州杭州線	曳船八隻	二十萬圓
發起人出資			十萬圓
合計			八百十萬圓

斯くて揚子江諸線に對し日清汽船は自明治四十年四月至四十五年三月毎年八十萬圓自四十五年至四十七年毎年七十六萬圓の補助金を受く。

四 造船及航海獎勵法、明治二十九年此兩法を發布し造船獎勵は十五年間航海獎勵は向十八年間施行することとなり、其内容は既述せしが之れ我海運保護の政策は形式の上に樹立せられしものとす。

さて造船獎勵法に依るときは主として國內造船材料の製造及造船獎勵を主とし外國建造船の購入に特典を認めず、其造船所は三菱、川崎、石川島、三造船所及大坂鐵工場の四にて、法令は千噸以上の船舶は其以下に比し一噸八圓の差あるが故に自ら千噸以上の建造を勧めしと雖施行法十年間は平均四千噸以上の大船は僅かに六隻の建造あるに過ぎざりき。

(注)明治三十年より四十三年三月改正までに造船獎勵認許證下附の船舶数は百〇二隻
 内大船は一萬三千噸二隻、九千噸臺一隻、八千噸臺六隻、七千噸臺一隻、六千噸臺九隻。

航海獎勵法發布以後認許證書下附汽船數左の如し (大正元年十一月まで)	年次	船舶數	噸數
三四年	一七	六〇、七七九	四〇年
			二〇
			五七、四〇二

海 運

其他運信省命令航路には離島を除き近海航路に補助をなすものは

上海線十二萬五千圓―北支那線―十三萬圓浦鹽二萬五千圓―青森室蘭線五萬圓―日本郵船大正三年度

大連線十萬圓大正三年日本海線三十萬圓(自四〇年至四三年)朝鮮寄港補助線二十三萬四千圓(自四一年至四二年)大阪商船

楊子江諸線 自四五年至四七年 日清汽船 年七十六萬圓
大正元年度運信省豫算左の如し。

航路擴張費 千八百三十三萬六千九百九十五圓 航海獎勵金六十六萬九千二百七十八圓

以上の外日本郵船は北海道に四線基隆線小笠原線の地方廳大阪商船は臺灣南支那の臺灣總督府命令航路に従事し北海道廳よりは約十三萬八千餘圓臺灣總督府は郵船に六萬圓大阪商船に六十七萬六千餘圓東京府は小笠原線に一萬五千餘圓を補助す。

(註)窪川氏海上運送第一章第二節及第四章第一節 R. Meeker History of Shipping Subsidies p. 139-145 ; E. n. Bacon, Ship Subsidies p. 63-67 ; W. Grove, Seeschifffahrts-Subvention der Gegenwart s. 55-63.

第二款 英國

一總說 サクソン時代に英國は海運に直接或は間接の恩恵を施せしも或船主の恩惠的補助は「リチャード二世時代よりとす、但し「クロムウェル」の航海條例が一

般海運と貿易の保護にありしと雖英國及其殖民地の商業に對し如何なる程度の裨益を與へしやは疑問なり。(Blackmore, British Merchant)

「エリサベス」時代に造船獎勵金の制ありき、即ち百噸以上の船には一噸五志を下附し「ジェームス二世」のとき其割合を改め、一六二六年噸數を貳百噸以上に限りしが爾來造船獎勵の制を布かず、尙同六二年に三十箇の大砲を運搬し得る二層乃至三層甲板船には初め二年間運搬せる積荷の關稅十分の一を免じ九四年之を三年間に延長せり之れ實に海軍の補助的任務を帶びしむる爲め大船の建造を獎勵せし海軍助成金の淵源をなせしものとす。次て十八世紀の後半に漁業補助金の制を設けて海軍及商船の海員養成に當てたりき。

英國は以上過去の施設を除き積極的航海獎勵の制なく、一八三八年以降郵便助成金の制を設けたり、此郵便遞送助成金は直接なる造船及航海の獎勵手段にあらずと雖助成金を受くる船舶は高速定期の航海を要し従ひて高級品の積送を吸収するの利益あり、換言すれば特定航路に於ける郵便運送の補助は延て商船の航走を助け海運を興隆せしめたり、但し其始め Cunard 會社に特惠し少數の船舶を保護

せし爲め英國海運の發達を阻害せしものなきにあらざりき。
現時英國に郵便助成金と海軍助成金の二種あり、前者は本國政府約七十六萬磅を支拂ひ海軍助成金は定額ならざるも約六萬五千磅にして殖民地政府の下附を合し海運の爲めに百萬磅以上を支出す。

二、東洋及濠洲航路と P.O. 會社

始め英國と西葡間との郵便運送は政府船之を行ひしも其運送遅く且つ不規則なりき、一八三五年 Peninsular Coy. (同四五年 Peninsular and Oriental S. S. Co. と改む) は同區間の郵便運送を申出て政府は私船托送を以て經費の節約大なりとし先づ之を競争入札に附せり、斯くて British and Foreign Steam Navigation Coy は落札せられしかど同社は郵便補助金を得んと目的にて設立せられ、而かも其契約期限に實行するを得ざりしかば政府は三七年 P.O. 會社と毎週一回年二萬九千六百磅(後直に二萬五百磅に減ず)の下附の契約を結び、同四〇年更に英國と亞歷山間の運送を約し海軍用品の無貨運送、官吏の割引乗船を條件とし年三萬四千二百磅、次で蘇士 Calcutta 間の運送に年十一萬五千磅、支那まで延長して四萬五千磅の下附金とし、五一年に會社は孟買蘇士間の運送を東印度會社より引受けて二萬四千七百磅を増し、斯くて三千四百噸の Himatya 號を建造し、P.O. 會社の基礎愈々強固たるに至れり。
濠洲航路は一八五二年入札に附し P.O. 會社は印度に於ける二週一回の汽船を以て毎年一回濠洲航路を開き更に十九萬九千六百磅を得て Point de Galie と孟買間の郵便運送を

P.O. 會社

申出て Eastern Steam Navigation Coy. は印度に月一回濠洲に隔月一回十六萬六千磅を以て入札せしむ P.O. の條件優れる爲め濠洲航路は P.O. の開く所となれり。尤も他に General Screw Steam Coy. は英國より喜望峯經由 Calcutta まで年四萬二千餘磅及 Royal Australian Steam Navigation Coy は英國より濠洲に年六回二萬六千磅の補助金下附の契約を成せしが運送不能の爲め契約は翌年無効となれり。

然れども P.O. 會社の受くる補助金は Cunard より少額なりしのみならず契約の翌年郵便運送の不能及遲延には過重の罰金制を定められ、海軍省は該社船の検査及會社の費用にて設備變更を命令し得ることとし、且つ政府は相當價格を以て船舶の買收若くは備船の權利を留保したり。是を以て Cunard の特惠に及ばざるのみならず一八五三—一八五六年クリミア戦争には十一隻の強制備船を引受けて新嘉坡濠洲間の運送を止め一萬七千餘磅の下附金を失ひしが英國通商は爲めに阻害せられたるものありき。

一八五五年濠洲滞留の人民は英國より蘇士を経て月一回の郵便直送を望みしかば政府は之を入札に附し P.O. 會社は違約金制の免除を條件とし十四萬磅の補助金を以て申出てしも European and Australian Navigation Coy は十八萬五千磅を以て契約するに至れり。されど該社は失敗せし爲め五八年 P.O. 會社と再び契約成り十八萬磅の補助金を與ふること

濠洲航路の擴張

印度航路

とし次で六一年十三萬四千餘磅に減じたり、七九年契約を更改し Point de Galle と Melbourne 間二週一回にて十年間毎年八萬五千磅の下附にて八八年に British 及 Naples と Adelaide, Brisbane, Melbourne 間一週一回とし P.O. 及 Orient Steamship Coy が各八萬五千磅を以て交互に航走することとなり、九八年再び兩者は七年間の契約をなし P.O. は Brindisi, 孟買間及上海、濠洲間二週一回とし孟買線は十二節半以上十四節半、支那線十二節二より十三節三、濠洲線十二節一三より十四節の速力とし Orient 社は Brindisi 濠洲間二週一回とし前者は年三十三萬磅後者は八萬五千磅の下附金を受く。

印度航路は一八六七及七〇年に補助金の割合を變ぜしが少くも四十萬磅多きは五十萬磅に達し P.O. 會社の配當亦六分に上りしが、蘇士運河の開鑿後は四十三萬磅に減ぜり一方に又印度商人は急速なる郵便運送を欲せしかは七九年入札に附し P.O. より條件の優れるものありて運務大臣は之を推擲せしも、大蔵大臣は十節半を以て蘇士支那間は依然 P.O. の直接運送とし三十七萬磅にて契約し八七年再び入札ありしが P.O. は引續き契約を繼續し十年間二十六萬五千磅の補助金を以て印度航路十三節半支那航路十一節の速力を以て從事することとせり。

要するに東洋及濠洲航路の郵便運送の契約は常に競争入札に附せられしも概ね P.O. 會社の約する所たりき。然れども東洋航路には他の旅客貨物船の競争を控えし爲め P.O. は單に郵便運送の獨占のみにて航運は競争の状態にありき、之れ

郵便助成金とキナード會社

一に速力設備の改善行はしめしものにて東洋及濠洲の交通及貿易の發達は先達たる P.O. 與りて其効や大なりと云ふべし。

三郵便助成金と Cunard 會社の特惠 英國と紐育間の郵便運送は始め政府自ら船舶を所有して行ひしも一八三八年政府は Liverpool, Halifax, 紐育間の郵便運送を入札に附せしこと前きに述べしが之に應じたる Great Western Steamship Coy は一ヶ月一回年四萬五千磅 Steam Packet Coy は月一回六萬五千磅の助成金の下附を以て入札せしも政府は月二回の希望を有せしかば兩社落札するに至らず。然るに三八一九年 Samuel Cunard 氏は海軍省と私契約を結び十一月より二月までは月一回他は月二回 Liverpool, Halifax, Quebec, Boston 間の郵便運送をなし年五萬五千磅の補助金を受くることとなれり。

キナード氏は加多の船主にて Glasgow の George Burns 及 Liverpool の David MacIver 等の助成を得て株式を二十七萬磅とし Cunard 會社を起し千五百噸速力八節半の木製外車汽船四隻を以て運送に従事することとなれり、之れ北太平洋に於ける英國の郵便助成金下附の始めとす。次で四一年助成金八萬磅となり大船五隻とし四六年九萬磅に増せしが契約の際有せし一小河船を失ひし爲め八萬五千磅に減ぜられ四八年四新船を以て年四十

四回航海、十四萬五千磅五二年には五十二回航海、十七萬三千三百四十磅の助成金を十二年間下附の契約成立せり。

特 惠

今少しく Cunard の特惠を述べんに一八四六年に Great Western Coy は Cunard 會社の補助金半額を以て該運送を申出ても政府は之を拒絶し又四八年米國の Collins 線が競争を開始するや政府は補助金を増加し新船を建造せしめて之に當らしめたり。一五二年議會の特別委員は郵便運送を入札に附すべきことを報告せしも政府は依然 Cunard との私契約に任じ五三年及五六年の兩度加奈多政廳は St. Lawrence 線の汽船に補助金を與ふるを以て Cunard 線の補助金を拒み、五九年度には Cunard の補助金は商業上利益を與へざることを抗議せしも尙本國政府は Cunard に特惠を止めざりき。此特惠を以て Meeker 氏曰く Cunard は大西洋航路の創始者にあらず郵便助成金を得るの外何事も創設せずと論じ、H. Frye 氏は助成金の下附ありたる後三十年間は船室其他の設備に於て改良する所なかりきと評せり。蓋し當時造船の進歩著しく鐵船は一八四三年 Great Western 會社の Great Britain 號を嚆矢とし同五〇年 Liverpool and Philadelphia S. Co. は暗車船を航走せしめ就中船内設備

は White Star 船最も改善せり、反之 Cunard は五二年に始めて暗車船を造りしも郵便航路に使用せず、翌年鐵船を建てしも六二年に至るまで補助金を受けたる郵船は外車船たり也。(H. Frye, History of North Atlantic Steam Navigation, p. 81)

一八六八年政府は郵便運送契約を毎年更改し競争入札に附することとし此年以後 Inman line も亦助成金を愛くることとなりしも尙 Cunard 會社の特惠厚く爲めに英國議會の問題となり漸く七五年助成金は遞送料の性質となりて一變せり。

(註) 過度の特惠は Cunard の外 Galway line ありき、該社は一八六〇年 Newfoundland 經由 Galway より Portland, Boston 又は紐育間の郵便運送を契約し政府亦特惠する所ありしも會社は失敗に終り保護は何等の好果を見ざりき。

要するに英國の郵便助成金の下附は Cunard 及 P. O. の會社に始まりしも二社は西印度又は南米線と異り航路の開始者たらず而して Cunard は始め私契約にて其補助金は Cunard 氏の概算より成り之が下附の契約によりて會社は成立せり、反之既存なる P. O. 會社は郵便物運送の爲めに要する經費を明確に計上し而かも競争入札の方法により契約せり、されば厚き特惠を受けたる Cunard は敵の侵入を杜絶

せしめしもP.O.の郵便運送により其勢力を増せしも東洋通商は多くの競争者を有したりき。

蓋しP.O.會社は當時他の航路より必要なりし印度を結び衰れむべき状態にありし東印度會社の運送を引受けCunardよりは幾多の條件を附加せられ其下附金の割合は小額なりき、發達せる大西洋航路に於ては私船を保護することなくして他の私船に郵便托送の方法ありしは事實にて之を當時補助を要せし印度及濠洲の航路が距離に二倍し給炭困難且つ炭價高くして重要なる此方面に保護なかりしは全く大西洋に於ける優勢を期せんとせしにあらざれば他に目的なしと云ふて可なり、而かも厚き特惠は海運界の競争を絶ちて遂に一般進歩を阻害しCunard自身の發達を遅々たらしめたり。

西印度航路

四、西印度及南米航路 西印度航路開始の爲めにWest India Mail Steam Packet Coyは保護を受けたり同社は一八四〇年創立せられ四二年以來六十八萬四千哩の航走に二十四萬磅の補助金を受け回数も少く不規則なりしが、同七四年まで他社との入札競争もなく偶損失あるや航走哩數を減じ補助金を變ぜず、五二年契約を更改し十一年間毎年二十七萬磅となれり、其補助金額は増加せしも平均速力は六哩より九哩に増し五隻の新船建造を必

南米航路

要とし一週十二志六片より六志十片の割に下れり。同六四年速力を十節半に改めしも補助金は十七萬二千餘磅に減じ六八年更に政府は會社の利益八分以上なるときは其半を受くるの條件を附し七四年まで延期を約し、此年始めて入札法を採りしも依然同社の手に歸せしが補助金額は八萬磅とせし故十年前に比して三分の一となり九〇年には八萬五千磅を以て二週一回となし九五年五千磅を減額せり。
南米の郵便運送はPacific Steam Navigation Coyが一八四〇年以降特許を得て之に従事し補助金を受くる外其初年に七萬二千磅の缺損は政府之を補償せり、一九〇〇年以來一定の補助金として毎月三萬二千五百磅を與へ南米及Falkland間を航走せしむ。
要するに兩航路の保護は初め厚かりしも漸次減少せしが西印度及中米南米の貿易の發展を致したり。

海軍助成金

五、海軍助成金 戰時徵用の目的を以て商船を補助せんとせしは一六六二年の造船獎勵制に基き、次てP.O.及Cunard等に附與せし郵便運送助成金も亦此目的を有したり。而して海軍助成金は船船の堅否、速力により一定の年限定額を下附すれども郵便助成金を受くる船船は海軍助成金の二割五分を減じて下附せらる。夫の有名なるCunardのルモ二大船は建造資金を低利にて貸與せられ二十箇年間の償還に對し會社の現船舶及新造二船を擔保とせしものなり、其年頗十五萬磅の

補助金は全く戦時に快速なる補助巡洋艦として徴用せんとの目的を有するものとす。

如何なる程度の船舶に對し海軍助成金を下附すべきか海軍省特別委員の報告(海軍助成金の節参照)により其大様を窺ふを得ん。

(註)海軍助成金を受けつつある船名及會社名下の如し(一九〇二年度に於ける)(Report of Merchant Ships as Armed Cruisers, 1902)

船名	建造年	噸 噸	速 力	毎年補助金
White Star Oceanic	1890	17,274	21	£ 10,000
Majestic	1889	9,965	20	9,000
Tentonic	1889	9,981	20	9,000
Cannert Campania	1893	12,950	21	10,000
Lucania	1893	12,952	21	10,000
Umbria	1884	8,128	19	8,000
Caledonia	1894	7,558	17	4,500
P. O. Persia	1900	7,051	17	4,500
Ambia	1898	7,303	17	4,500
India	1896	7,911	17	4,500

Canadian Pacific	Empress of India	1891	5,905	16	3,250
	" China	1891	5,905	16	3,250
	" Japan	1891	5,905	16	3,250
Orient	Orub	1899	8,291	17	4,500
	Ofhia	1891	6,910	17	4,500
Royal	Danube	1893	5,946	16	3,250
	Nile	1893	5,916	16	3,250
Pacific	Ortona	1879	7,945	17	4,500
一九〇二年度下附せられたる海軍助成金は下の如し。					
Cunard	£ 28,000	Orient	£ 9,000		
White Star line	28,000	Royal Mail	6,500		
P and O	18,000	Pacific	4,500		
Canadian Pacific	9,750		£ 103,750		

此外海軍省の徴用に應ずべきものに對し契約すること White Star 四隻 Cunard 四隻 P. O. 八隻 Canadian 二隻 Orient 三隻 Royal 六隻 Pacific 三隻あれど船名を省略す。

(註二)一九〇三年の調査に係る各會社船補助金額 (Report of Subsidies to Shipping Companies 1903)

Year	Victoria	£19,578-7-2
1888 五月	4. $\frac{2}{3}$ Britannica	}
	Oceana	

海 運

1060

P. O.	1891 八月	7. 1 3	Himuraya, Australia Victoria, Arcadia	161,375—2—6
Iman and International S. Co.	1888 七月	3. 1	Ca'edonia	85,204—15—2
		3. 2	Persia	26,592—0—0
		3. 1	Arabia	
Canari	1895 七月	7. 1	India	97,607—0—0 229,881—10—0
		7. 3	Compania, Lucania	
		3. 1	Umbria	
		3. 2	Umbria	
White Star	1888 十二月	13. 1	Tentonic	149,573—18—7
		3. 1	Majestic	36,396—11—6 185,970—10—1
Canari	1902 十月	3. 1	Umbria	
		3. 2	Umbria	
Orient	1902 九月	3	Omrub, Ophir	7,063—3—5
		3	Danube Nile	7,117—0—0
Pacific	1902 十月	3	Ortona	4,885—0—0
		3	Ortona	4,885—0—0
Canari	1889 七月	10	Empress of India	89,093—15—0
		2. 1	China	80,093—13—0
Canari	1901 十月	2. 1	China	712,376—12—7
		2. 2	Japan	

(註 III) Meeker, H. S. S. p. 5—13; Greve, S. S. G. s. 76—91; Blackmore, British Mercantile Marine は其發達を叙せるもの Benech, British Shipping and its present Position. と共に参考とすべし。

第三款 佛蘭西

一、總說 興味ある海運保護に關する例多きを佛蘭西となす、一八六五年の頃佛國の海運は衰頹して漸く輿論を惹起し、船舶國旗に従ひ輸入貨物の課税を異にせる *Surtax de Pavillon* は六六年まで行はれ、次で條約により其適用を見ざりしに七二年再び海運の保護の爲め佛國商港に積送し來る外國船の輸出品に重税を課せしかば對外國の挑戰に遭遇し、爲めに翌年此法律を廢したり、次で造船及航海の直接獎勵法は八一年に始まり九三年改定し一九〇二年新たに艤裝獎勵金の制を設け

次て一九〇六年之が改正を行へり。

一八七三―四年に互り海運振興の調査行はれ七七年代議院は造船及航海獎勵案を提出し論議の後八〇年元老院を通過し翌年法律を以て六六年以來の衰頹せる海運挽回の手段とし施行期間を十年と定め但し其終期に二年を延長せし故該法は十二年間實行せられたり。

抑も此法律の精神は造船材料の輸入税免除を廢止すると同時に佛國の高き建造費に對する補償として造船補助金を下附し航海獎勵金は主として海軍徵用義務に對する補償とせり。

當時佛國造船の狀況は勞銀に於て英國の半又は三分の一に過ぎざるも鐵板の如き英國は百キログラム一五法なるに佛國は二三―五法に及び總噸一噸の建造費に大なる差ありしに拘はらず一方に航海獎勵金は外國建造船にも下附せしかば益外國購入船を増加し造船獎勵金の下附は木船及木鐵交造船を減じて鐵鋼船の建造を促せしも其建造を盛ならしめたりと云う能はざりき。

(註)一八八一年より九〇年に至る十年間に内地建造三十一萬二千噸外國より購入船三

十一萬八千噸

然れども航海獎勵金は海運の進歩を現はせり之を其發布前の七五年に汽船五三七隻二十萬五千噸に比せば八一年に七三五隻三十一萬二千噸九一年には五十二萬一千噸となれり又構造船種も八一年に鐵鋼船僅かに七萬噸のもの九一年には三十八萬噸となり十九の定期航路を經營するに至り航海獎勵金を受くるもの郵便船を除き十九萬噸に上りしが注意すべきは九一年に於ける鐵鋼船總噸三十八萬噸中三十三萬噸は實に購入外國建造船なりき。

此法律の有効十二年間に於て佛國政府は造船獎勵の爲め三千百四十萬法航海獎勵に八千九百二十萬法計一億四千七十萬法(一年平均約八十一萬八千圓)を投じ此間老朽なる外國建造船を購入し七千百萬法の航海獎勵金を之に下附したりき。
(H. S. S. P. 45, 49; Consular Report, French Merchant Marine law p. 4)

一八八一年の法律に對し汽船主の要求並に航走湮程による補助に對して帆船主の反對あり且つは他國の海運進歩に比して及ばざる所ある爲め政府は同九三年造船及航海獎勵法を改訂せり著しき變更は外國建造船に全く航海獎勵の特典

一八九三年の改正

を與へず而して他國に見ざる帆船の保護は一九〇〇年に英國九千餘噸獨逸八千餘噸の帆船建造に對し佛國帆船は實に九萬六千八百餘噸に上り之を同年建造の佛國汽船一萬九千餘噸に比せば帆船の増建に驚くべく其翌年の鐵鋼汽船の建造僅かに十九隻五萬二千噸に對し英國より十三隻二萬六百餘噸を購入せり。

效果

(註)同年に於ける鐵鋼汽船の建造は英國五九一隻百五十萬噸獨逸八三隻二十萬噸あり
 一八九〇—八一年に至る間佛國海運の噸數は減少し九九年より漸く増加して五十萬七千噸一九〇一年には五十四萬七千噸となりたれども同年佛國の出入船噸一八、一九萬噸の中佛船は四、七九萬噸に過ぎず、Harve港の英國總領事Hearn氏の英政府に致せる報告書中に一八九三年の法令の繼續中佛國汽船數及噸數は何等の發達を見ず而かも此期間日本のは如きは偉大なる海運の發達をなし九六年に佛國は海運國の第三位なりしもの九年には第四位となり一九〇一年に日本には先んぜられて佛國は第五位となり法律により帆船に與へられたる特惠は帆船の少量なる増加のみにて此汽船の退歩を補ふ能はざりきと。

かゝる海運の實況に對し政府の支拂へる補助金は一八九三年—一九〇一年に造船の補助邦貨換算千八百七十萬圓航海獎勵金四千七百七十一萬圓計六千四百四十一萬圓毎年平均六百七十一萬圓を支拂ひ其大部の下附金は特種船主の收入となり是等會社の收入は補助金其半ばを占め換言すれば國民は配當の過半を負担せり夫の Louis Pasteur 號の收入十三萬三千法に對し十五萬七千法の補助金を受けしが如き例ありき。(H. S. S. p. 582)
 帆船主は最も厚き保護を受け其投資の二割五分の補助を受けしに保はらず汽船の壓抑の爲め益補助の厚きを望み之に對し汽船主は帆船に重きを訴へ且つ自國造船費の多大を理由として外國購入船の保護を要求せり斯くて國家並に人民は其獎勵未だ足らずとなし一九〇二年改正法を發布するに至れり。

一九〇二年の改正

一九〇二年の新法は造船獎勵は舊の如く新たに海員養成の爲めに航海獎勵以外に艦裝獎勵金の制を設けたり但し外國建造船は航海獎勵金の恩典を與へず大藏大臣は造船獎勵金約千萬法航海獎勵金千八百萬法を計上し同二年より四年まで下附金額邦貨四千三百十五萬圓一年平均千四百萬圓に上れり此法は汽船五十萬噸帆船二十萬噸に達することを豫期し獎勵金を得んが爲めに一時佛國造船は榮えしも當時世界海商船の激増に及ばず佛國港の出入佛船數は一八八七年に四割一分同九五年に三割五分の増加も一九〇三年は僅かに二割八分にして一九〇四年には二割を占むるに過ぎざりき。(Report French) (M. M. Law p. 6)

是より前九九年商務省の豫算調査の爲め任命せられたる代議院委員の報告は佛國海運の衰頹を陳述し英獨商港に於ては勿論佛國商港に於ても佛國海運は

適應の地位を保たず、一八九三年法律發布の年と九八年を比すれば獨逸の四割七分に對し佛國汽船は僅かに七分三厘を増加し新船九萬六千餘噸を建造せしに過ぎず、其船主が又外國汽船の購入を欲するは安き船價と早き引渡(英國は九ヶ月佛國は二十ヶ月乃至三十ヶ月を建造に要す)を受くるを以てなりと、此報告は一九〇二年の改正に有力たりしが九六年代議院は政治家、船主、造船者、大汽船會社重役、法律家より成る特別委員を設けて回案を商業會議所、海事協會、船主、造船者等に送附し二年間の調査の後成案を商務省より代議院に提出せり、其報告中に (1) 現在帆船に與へらるる航海獎勵金は佛國建造の汽船にも同じく之を下附し且つ總噸一噸に付き一、一〇法より一、七〇法に増加すべきこと (2) 佛國建造船に獎勵金を増加すると同時に外國建造の佛國船には其半額を給すべし。

斯くして發布せられし一九〇二年の造船獎勵法は却て造船者に不幸の結果を與へたり、即ち其下附の割合を増して英佛造船費の差を與ふることを企てしも佛國船主は尙英國に注文するを有利とし、或船主の特惠厚けれども帆船に比し汽船主の受けし裨益は法律の期待せし效果ありしや問題たりき。

二大會社の特惠

帆船の保護は厚かりしが一八七〇年以來九六年まで帆船は急激なる減少をなし例へば八一年の帆船保護も此減少を防ぐ能はず、海運界の大勢と法律の保護の薄らぐに伴ひ全く沈滞するに至れり要するに佛國海運は航海者が商人を兼ねたる帆船時代に全盛を極め近世海運業の分化と資本の集中なる事業たるに至りて衰頽せり之れ (イ) 佛國海運は帆船より汽船の變革時代に資本の缺乏に伴ひ企業の勃興を見ず (ロ) 船貨を誘致すべき商港の投資をも怠りしために海運のみならず貿易の發達を阻害せり。

二郵便助成金と二大會社の特惠 佛國に於ける郵便助成金は一種の航海獎勵金たること既述の如し、其下附金額は一八六〇年に六百萬法六四年に千七百萬法六五年以降二千萬法に上り爾來一九〇〇年に至るまで七一年の二千二百萬法を最少とし八七年の二千七百萬法を最大として平均二千四百萬法を下附せり而して郵便助成金を受くるものに航海獎勵金を與へず而かも外國競争に立たしめんとし自然高率なる助成金を必要とせり。

特惠の二大會社とは Compagnie Générale Transatlantique 及 Messageries Maritimes とす就

特惠會社

中MM會社の如きは始め陸運會社なりしも政府の特恵に基く助成金と特典にあり汽船會社となりしものなり而して一八九一年に於ける佛國汽船の全數五百四十二隻八十四萬八千餘噸中二社船の合計は其四割五分五厘一九〇一年に六百七十九隻百六萬八千噸ありしが又其四割五厘を占め實に全汽船の半ばは特恵ある上記二社及 *Chargeurs Reunis, Compagnie Frisissenet* 四社の所有する所にて政府は毎年二千三百三十九萬法を下附し此特恵は寧ろ佛國海運界に獨占的の傾向を生ぜしめたり。

然るに一八九一年に *C. M. P.* 社は佛國船の二割六厘を有せしも北太平洋に於ける英獨船の激しき競争に遭ひて一九〇一年には其一割七分一厘に減ぜしかば政縣は此航路の同社船に助成金の外に速力獎勵金の制を設け平均速力十五節以上には總噸一噸に付き十分の一節毎に十二法を下附せり尙之より先き同九八年に二十二節の三大船を佛國造船所に注文せしめ一九〇〇年四月七月及同三年四月に竣成し三船は航海を開始し同四年には更に他の競争船の速力の一割以下に下ることあらば更に新船の建造を約し平均速力を十八節三と定め速力獎勵金二十

五法の割合にて年噸百六十八萬法を限りて下附することとなせり但し其船舶は戰時補助巡洋艦として用ふるの目的を有せり此會社船は北太平洋に於ける紐育西印度、墨西哥航路の外コルシカアルゼリア等の郵便航路に従ひMM會社は主として地中海、黒海、印度支那、日本航路及濠州航路の命を受け助成金及速力獎勵金の下附二千六百餘萬法兩各者其半を收む。(Report of Merchant Marine p. 28—29; H. S. S. p. 70.)
(Report of Bounties of shipbuilding, 1901, p. 25)

郵便助成金を受くる航路下の如し。

1. 紐育、西印度、墨西哥航路 此航路の助成は早く一八五七年 *Union Maritime* 會社と契約せしが六四年紐育、西印度及墨西哥の三航路を *C. M. P.* 社と年九百三十萬法の助成金を以て契約せり。八三年西印度及墨西哥航路と共に入札に附せしも依然同會社が繼續して十年間の契約をなせり。九二年には其下附六百四十四萬法にて二大新船の建造を以て百六十八萬法の下附を受け其速力獎勵は益厚く新船の最高速力二十二節平均十八節半とし競争に必要なれば十九節たらしむることを約せり。

2. *Algeria, Tunis* 及 *Morocco* 航路 受命會社 *C. G. T., La Compagnie de Navigation Mixte, La Société Générale de Transports à Vapeur* 三會社なり始め一八七九年より十五年間助成金一年百二十萬法に限りしが同九五年百六十萬法とし外に速力獎勵金四十萬法を最高とし九八年には合して百六十九萬餘法を下附せり。

3. Corsica 航路 受命會社 O. G. F. 及 Compagnie Fraissenet の二社にて助成金三十七萬五千法なりしが八六年之を三十五萬五千法に減ぜり。
4. 印度支那、支那、日本及コロンボ及印度諸港間新嘉波、バタビア間の支線となし九八年には年額六百八萬餘法を下附し本線の速力十三節支線十一節半としたり。又濠州及 New Caledonia 航路は一八八二年より十五年間十一節の速力にて三百二十九萬餘法を與へ次て九八年平均速力十四節とし三百十萬餘法を下附せり。
5. 地中海及黑海航路 一八五一年 M. M. 會社と政府間に二十年間の契約を以て東部地中海諸港間の運送契約成り、初め十年間は三百萬法とせしも翌年直に七萬法を増し契約は六四年に八八年まで延長し補助も四百七十七萬法となれり即ち地中海内九線を経營す。九八年には馬港より希臘、中央亞細亞、埃及間に百三十五萬餘法を與へて航路を新設せしむ。
6. ブラジル航路 一八五七年 M. M. と同六十年より向ふ二十年間郵便運送の爲め毎年四百七十萬法後二百三十萬餘法とし八八年まで繼續せられしが其年助成金は航海獎勵金とし次で九五年更に改めたり。
7. 亞非利加航路 馬耳塞より東阿及印度洋に到る航路は M. M. 會社との契約にて平均速力を十二節とし約百九十二萬餘法を下附す即ち Havre と西阿間は Chargeurs Réunis 會社馬耳塞との間は Compagnie Fraissenet 契約し平均九節にて約五十萬餘法の助成金あり尤も九

一年後社は割増助成金を受くることなく其航海数を二倍し次で前社も同様となれり尤も Compagnie Mixte は助成金なくして月一回の定期航行を行へり。

8. Calais Dover 航路 佛國北部鐵道と英國との郵便運送の爲め一八九七年までは十萬法此年より一日一回十五節の速力但船舶の建造及修繕は佛國內にてなざるべき條件の下に二十五萬法に増加せり。

(註)各航路及各年助成金 Report of Shipbuilding Bonuses, p. 18—20, 26; 最新の法令は French Mercantile Marine laws (Diplomatic and Consular Report U. K. 1903) 本款の參考は Meeker, H. S. S. p. 43—84; Grey, S. S. G. s. 22—29; Lyon-Caen, Droit Commercial p. 13—24 參照尚 Le Roux de Beaugue, Les Primes à la Marine Marchande en France; Colin, La Navigation Commerciale au XIXe Siècle S. 二書は恩師村瀨博士の推舉せられたる所なり。

第四款 獨逸

總說

一、總說 獨逸が海運に着目し而かも保護政策を採れるは十九世紀に屬す、即ち一八八五年「ビスマルク」の海運補助法以來商船の増加輸出貿易の發達著しく之を保護なかりし一八七〇年代に僅かに一四〇隻八萬噸に過ぎざりしもの、同八五年補助法の出でたる頃六五〇隻四十一萬噸後五年にして八九六隻七十二萬噸後五

年即ち一九〇〇年には一三九〇隻百三十四萬噸となれり、而して一八九四年より此頃まで登簿噸數の四割は實に補助金を受くる船舶なりき、殊に帆船の著しき減少は世界に冠たり。斯くて獨逸商港の出入獨船は一八八〇年代に其三割乃至四割其輸送量亦四割を占めしに過ぎざりしも一九〇〇年には六割以上八割輸送量六割一分を占むるに至れり。

貿易の發達は亦海運の發達に伴ひ激増し補助せられたる東洋及濠洲航路は一八八八年五萬八千餘噸七千四百五十萬馬克九五年には十五萬餘噸一億三千九百四十萬馬克の通商あり、重量に於て十五倍價格に於て二倍の増加をなせり。即ち十年間に於て獨逸品輸出増加は支那に倍し、日本に六倍、濠洲に四倍し、輸入は支那より十九倍餘、日本より約三十九倍、濠洲より十三倍せり而して此貿易品の四割は補助を受くる郵船の運送する所に係れり。

要するに獨逸の補助政策は (a) 郵便遞送の報償として補助金の下附 (b) 特別保護手段は (イ) 造船獎勵の目的を有する材料輸入の關稅免除 (ロ) 鐵道の貨率政策によりしものにて此貨率制度は特種航路に従ふ特種會社の間接保護にして數字を以て明示するを得ざるべし。斯くて補助を受くるに二大會社は其船型速力

に優れる高級船を有し歐洲に二十七世界に二十七の定期航路を經營し其勢力海運界を壓す而して二會社の株式の所有は獨逸國人に限られ而かも其國上流社會の人士に所有せられ社長以下重役は嘗ては内閣に列せるもの乃至は内閣員と同等の勢力を有する者之に従ふ、亦以て國民的事業として重きをなすや知るべきなり。

(注) 一八八九—九八年に至る、獨船噸數の増加、二大會社の通商の進歩漢堡ブレメンに於ける登簿船の増加は Report of Bonities of Shipbuilding p. 33—35 補助の效果 H. S. S. p. 86; Report of Merchant Marine 1900 p. 53 商船噸數等は Nauticus 1911 s. 625

二、造船及海運の發展と産業大聯合 獨逸造船の進歩は (イ) 造船材料の輸入税免除鐵道運賃の低減 (ロ) 造船所の優れる組織及經營 (ハ) 學理の應用 (ニ) 造船者の奮勵等種々原因を有すれども看過すべからざるは實に産業の國民的聯合換言せば生産要素の圓滿なる結合にありき。即ち (一) 石炭業者と製鋼業者 (二) 製鋼業者と造船業者 (三) 造船業者と海運業者の愛國的一致と經濟的協働に因る、夫れ強者は孤立し得るも弱者は相互に扶育保護せられずんば發達するを得ず、英米に於ける産業聯合は市場の獨占、外國市場の競争を目途とせられたるに反し、獨逸に

造船及海運の發展と産業大聯合

ては國內に其圓滿なる發達を期せんために先づ聯合は形成せられたり。
 一八七九年獨逸の採れる産業保護は最初製造業の大なる聯合を形成せしめ不
 必要なる且つ相互破壊的の競争を避け價格を支配し原料の購入、製品の販賣に仲
 間者を除きて集会的協働を行はしめたり。而して一九〇三年獨逸製鐵事業には
 四十四の聯合ありしが一九〇四年に大聯合をなして中央部を作り又此頃石炭及
 鐵鑛業者の聯合ありて燃料及原料の注文購入は前者の中央部より後者の中央部
 に致され低廉迅速なる供給を得て國內市場に自滅的競争を見ざりき。而して一
 方に造船業者の奮勵は亦一致して其材料を個人的製鋼業者に直接注文せず其代
 表者たる中央部に下命せり、乃ち各製鋼者は造船材料の種類に従ひ各異れるもの
 を生産し其間に競争なく恰かも大經營企業の下に分業たるが如く、斯くて器械工
 場の空費なく職工の熟練を増し早き時に低廉なる材料の供給に應ずるを得たり。
 獨逸の四十二の造船者は代表者を定めて其材料の購入は製鋼者の代表者を通
 じてなす事業の協働一致成りしが又海運業者たる大船主は當時建造費の英國に
 劣れるに係はらず之を内國造船者の代表者を通じて建船を下命せり。されば造

船者は製鋼者より煩勞なく短き時に低廉なる材料の供給を教へられ海運業者は
 造船業の有望を教へ完然なる分業、愛國的密接なる協働は石炭製鐵地が海濱より
 隔たれる不利益を感ぜず(國有鐵道の運賃低減策に因ると雖)而かも國內市場の價
 格を破壊するとなく遂に英國に比し寧ろ低廉なる建船を得て海運の發展を促し
 たり。

造船の進歩は一八八〇年に二萬三千噸臺も十年後に十萬噸となり一八九五年
 に十二萬噸其五年を経たる九〇年に二十三萬噸一九〇六年は最高三十萬八千噸
 に上れり、但し翌年五萬噸を減じ一九〇九年には十二萬五千噸に下れり、然り、而し
 て其造船材料の使用は一九〇一年以降外國品の輸入激減し、國內生産製鋼材を主
 とするの狀況となれり、即ち左表を參照に供せん。

年	造船鋼板(噸)		他の船材(噸)	
	獨逸製品	外國製品	獨逸製品	外國製品
一八九九年	七一、九四八	二六、九二八	三六、五一五	一一、七六六
一九〇〇年	七〇、八〇六	二一、七三四	三一、四一八	一一、〇七六
一九〇一年	九四、四七八	八、三九七	四九、三二五	四、五三〇

海 運

一〇七六

一九〇二年	九八、七七六	六、四二八	四八、三八一	二、六五三
一九〇三年	九二、五二一	一、六三一	四三、四九二	一、一〇七

斯くて獨逸海運は一九〇一年以降著しく勃興し其二大會社たる Nord-Deutsche Lloyd, Hamburg-Amerikanische Packet fahrt Aktien Gesellschaft の所有船舶は英國二大會社の合計を凌駕するに至れり。

一八七一年	八一、九九四噸	一八八一年	二一五、七五八噸
一八九一年	七二三、六五二噸	一九〇一年	一、三四七、八七五噸
一九〇八年	二、二五六、七八三噸	一九一〇年	三、九五九、〇〇〇噸

(註)内地製鋼事業の隆盛たる前太平洋航行船の造船及艦装の材料品の輸入税免除は造船の奨励となりしものにて一八八五年之を始め八九年、九二年、九三年に改正して材料の種類を増せしが今は自國材料を用ひ外國船の注文を引受く。

三、航路補助金と特種會社 一八八一年「ビスマーク」は産業の興隆に伴ひ海外販路擴張を目的とし佛國の採れる保護政策に基き航路補助案を議會に提出し其補助航路及金額に關し議論ありしも八五年議會を通過せり。即ち十五年間の契約にて東亞線年百七十萬馬克、濠洲線二百三十萬馬克 Alexandria 及 Trieste の支線四十萬馬克即ち年總計四百四十萬馬克の補助金を下附することゝなれり。

航路補助金

(註 1) 1. Bremerhaven より支那本線香港より横濱神戸を経て朝鮮に至る支線

2. Bremerhaven より濠洲に(和蘭又は白耳義の或港を經由)支線は Tonga 島經由 Sydney より Spia の住居

3. Trieste より Brindisi を經り Alexandria

(註 2) 「マックスバーク」の議會に補助案提出の年に於て佛國は Corsica, Brazil, La Plata, New York, West India, 印度支那, Algiers, Tunis に至る航路に邦貨約九百十八萬圓の補助金又英國は南米東印度支那日本西印度亞非利加合衆國航路の郵便助成金約六百二十四萬圓を下附せり

一八九〇年前きの海運助成契約に基き通商は著しく發達せしかば十年間の契約を以て漢堡より Rotterdam 及地中海諸港を経て東阿に至る航路に九十萬馬克しき次で九三年附加案として南歐の港と Alexandria に於て東洋及濠洲線との連絡航路に年額十萬馬克の補助を與ふることゝなれり、而して八五年以降是等の契約は北獨逸ロイドの占むる所たりき、蓋し同社は一八五七年三百萬馬克の資本を以て設立せられ Washington 號を以て Weser 河口より紐育に始めて汽船の航路をなせしが其經營宜しきを得て漸次發達し前記政府との契約をなす頃は其基礎強固なるに至りしが、此郵便運送の契約成りてより益完成し八五年契約の翌年には二十六

北獨逸ロイド

の舊船を賣却して五十一隻を建造又は買入れたり。

一八九六年獨逸支那間は月一回なるに英佛は二週一回なれば獨逸は通商保護の爲め二週一回の郵便運送を必要となすの輿論起り、九八年直接支那航路を開始し二週一回年百五十萬馬克を以て十五年間の契約をなせり、即ち既定の支那航路の香港終點は上海に改められしが此契約に着目すべきは獨逸の郵便運送助成は海運保護に變化せる事實なりとす。

(注)北獨逸ロイド、東阿線、獨逸濠洲線の運送量の此頃における發達に付ては Report of Bounties of Shipbuilding, p. 37 參照

一八九八年漢堡亞米利加線は獨逸支那間に二週一回の直接航路を開始せしかば翌年北獨逸ロイドと此會社との間に後社は航路補助金の幾分を收むること即ち東洋及濠州航路に對する下附金五百五十九萬馬克の中四百九萬馬克はロイド殘額は後者に分つべき契約成立せり。

漢堡亞米利加會社は一八四七年四十六萬五千馬克の資本を以て設立せられ同年二隻の帆船を以て始めて漢堡紐育間の航海を營み爾來發展し、創設後五十年即

漢堡亞米利加會社

ち九七年には六十四隻二十四萬噸の太平洋汽船を有し其基礎頗ぶる強固となりしが北獨逸ロイドと異り政府の特專は薄かりき。

補助を受くること北獨逸ロイドに次ぐは獨逸東阿會社にて一八九〇年一月より東阿郵便運送の契約をなし一九〇一年より向ふ十ヶ年間阿非利加回航路を開始して二週一回とし毎年百三十五萬馬克の補助とせり、此他漢堡ブレメンと米國間には漢堡亞米利加及北獨逸ロイドに毎年百三十萬馬克を下附せり。

以上獨逸は郵便運送助成金の形式に於て航路補助金を下附せしが東阿線の下附を除き其助成金は直接間接に海運業者を裨益せしも其割合は之を他國に比して少く而かも獨逸海運は一八八一年に於て急激の發達をなし、北獨逸及漢堡亞米利加二社の如きは補助金下附以前既に其基礎を確立したり、これ蓋し米大陸の移民旅客運送の増加は競ふて船舶建造を進めしも主として一八八〇年以來内國産業の保護は産業の勃興通商の發達となりて自ら適切なる海運の支持擴張を促せしものとす、ミーカー教授曰く補助金の直接及間接の結果は此經濟的勢力に比すれば僅少なる力なりとす。(Shipping Subsidies, Political Science Quarterly p. 600)

(註)特別帝國法令にて許されたる補助金は東阿會社一八九〇年以降四萬五千磅北獨逸ロイド亞細亞線八九年に八萬五千磅を増し同濠洲線は八九年以降十一萬五千磅とす。

四、Levant 及東阿線と賃率政策 獨逸國有鐵道は海運の發達貿易擴張の爲めに造船艤裝等の材料の輸入並に獨逸品の輸出には特別の賃率を課し且つ輸通運賃を以て外國品との競争を行はしめたり、即ち國有鐵道と特種航路の特種汽船會社に通し特別賃率を定めしが、こは亦通商と間接なる海運の保護となれり、一八九〇年七月レバント線同九五年四月獨逸東阿汽船と特約し獨逸内地より東阿及びLevant に輸出する商品には特別の通運賃を以てし内地より獨逸海港にも最も低廉に獨逸製品を積出せしめ且つ海運業者も亦運賃を低めしかば獨逸品の輸出を促したり。

此外 Levant line は土耳其及「ブルガリア」に積送する積荷に對しては兩國鐵道より割引運賃率を受け就中ブルガリア政府は「Levant」線の寄港により年十二萬法の補助金を與へたり。

(註)「Levant」線は Tunis 及 Tripoli を除ける Levant 及 Malta, Alexandria, Pineres, Smyrna 及土耳其「

トレヴァン
線東阿

ルガリア「マローネニア」三國の主要港に到る (二)東阿線は漢堡より Tonga Pagan, Sandani Bag amayo, Dares-Salaub, Zanzibar, Kiwa, Iledi, Mikindani, Ito, Mozambique, Quilimane, Chinde, Beira, Delagoa Bay Durban の東阿諸港並に Delagoa 灣より南阿鐵道經由 Johannesburg 及 Pretoria に到る。

要するに低率なる運賃は直接船主の収益を減ずる所以なれど國有鐵道賃率制度と相俟ちて獨逸の輸出貿易を獎勵せしかば却つて海運の擴大を致せしものとす。

(註)「通運賃制定に基く結果を示せん爲め Levant 及東阿との海商の増加を示せん。

	漢堡の輸入	漢堡の輸出
1890	Levant 2,153,588 Cwt 737,406(磅)	252,900 179,303(磅)
	東阿 90,272 159,563	143,655 168,448
1898	Levant 2,292,004 757,658	444,478 823,687
	東阿 158,576 353,779	677,406 837,276

(註) Meeker, p. 81-92; Facon, p. 37-41; Greve, s. 91-101 獨逸の探採「シヤンマン」運賃の實率の研究は最も興味あるよし Lial Preferential Tariff rates in Blue Book, (U. K.) Commercial Part IV No. 2 (1898) 又東阿會社の運送量の結果は Report of Bonitissos Shipbuilding (U. K.) p. 35 參照。

第五款 埃太利匈牙利

澳太利

一、澳太利 澳太利の海運獎勵は先づ間接に、一八九〇年租税の免除を行ひしも依然として不振の状態にありしかば九四年に再び五ヶ年の免除を繼續せり。而して翌九一年郵便助成金下附の制を設け後二年を経て一般獎勵金の制度を實行せり、即ち同九三年五月 *Treaty* 商業會議所は佛伊匈と同じく長距離海商船の建造及航海に補助金を與へ且つ租税の免除をなして海運を獎勵すべきことを唱導し、全國聯合商業會議所は政府に請願する所あり、乃ち特別調査委員を撰び其報告に基き澳國の貿易品は船舶を要すること少しと雖外國競争船の爲めに壓倒せらるゝを以て海運の改善を必要となし貿易及び航海獎勵金の法律案提出せられ同年十一月議會を通過し十二月發布せられて翌年より十年間實施となれり。

貿易獎勵は主として造船の獎勵を意味し航海獎勵は沿岸航行船の航海獎勵にありて澳國船舶は其何れの撰擇に任ぜり、而して政府は一八九四—六年まで兩者を合して僅かに邦貨十二萬圓九七年二十七萬圓九八年四十六萬圓九九年に五十四萬圓を支出し漸次船舶増加せしも之れを特惠せる *Austrian Lloyds* 社に與ふる補助金額より見れば五分の一に過ぎざりき。

澳國海商船は一八八九年より九八年の十年間に船數は減じ噸數僅かに一萬噸を増加せしのみ、九四年の如きは最も不振にして匈牙利及伊太利が獎勵法により榮ゆるや澳國亦此年に獎勵法を發布するに至り其結果は鐵鋼船は帆船の減退に反して九四年に九萬七千噸なりしもの一九〇一年には二十二萬噸に上りたり。然れども獎勵金の下附の効果として其發達や遅々たるものにて此國貿易の發達に伴ふ内國船の運輸量は増加したりと云ふべからず、澳國上下は之を一種の試驗的法案と稱し一九〇三年には期満ちて廢されたり。

(註) Report of Merchant Marine p. 8; H. S. S. p. 117 參照。

匈牙利王

二、匈牙利王國 澳帝國の補助制度以外匈牙利は亦匈船に補助金の制度を布けり、就中一八九五年の造船獎勵法は理論上完備せる法令なれど匈船の多くは英國建造船にて之が下附を受け其通商運輸の分量増加し且つ海運の保護厚りしが船舶噸數は増加せず、一八九〇年來匈王國の下附せる補助金は九六年に至る七年間に總計邦貨三百八十五萬圓九七年七十一萬圓九八年七十九萬圓九九年に八十萬圓を下附せしが此過去十年間に於て船舶噸數の増加一萬噸に過ぎざりき、九五年

更に造船奨励の補助金制度を實施せり。

(註)匈國にて特別航路の定期航海維持の爲め補助金を下附しつゝある會社四あり。

Adria Royal Hungarian(Fiume)と西歐北阿ブラジル間 約四十七萬圓。

Hungaro-croatian Coy. 此會社は一八九二年まじ Kraino & Sverljuga line と稱せり Fiume と Orontion

Istrian 及 Dalmation 海岸 十六萬圓。

Hungarian Levant Coy. Galatz と黒海及歐洲港 七萬圓。

Schwartz Line Fuimi と Ancona Venetia 間 四萬圓。

澳太利ロイド會社は一八九二年以降純然たる澳國會社となりしが此前一八九〇年及九一年には匈國政府より三萬四千六百磅の特別補助金を受けたりき。

澳匈ロイド會社

三、澳匈ロイド社の特惠

澳匈ロイドに對し政府は航路維持の爲め一八九一年七月の法律を以て一年二百九十一萬フラン(二百二十六萬二千九百二十圓)の範圍内に於て補助金下附を規定せり、其航路及運程補助金割合下の如し。

(1) Adriatic 及地中海航路 (平均一時間、一海里に付き)

イ、十一節半以上航海 三フラン五クローイサー (二圓八十七錢)

ロ、十節以上航海 二、四〇、 (一圓九十四錢)

ハ、九節以上航海 一、八〇、 (二圓四十五錢)

(2) 大洋航路

イ、平均十一節以上 二、八〇、 (二圓二十六錢)

ロ、Trieste Santos 間 一、七〇、 (一圓六十二錢)

ハ、他の航路 一、七〇、 (一圓三十七錢)

以上は特定航路の平均速力によるものにて船舶噸數に關せず此外特惠は (イ)

建造資金の無償貸付 (ロ) 蘇士通過料の轉償 (ハ) 健康保證料等の免除あり。

(註)一八九三年に於て同社は郵便運送の爲めに二百八十七萬四千八百餘フラン、スエズ通過料四十七萬五千九百餘フラン計三百三十五萬八千餘フランを得たり之を航走百六十萬哩に割當れば一哩一圓七十錢に相當す、之れ多額ならざるも其他の特惠に伴ふべし、即ち九九年に就き見るにロイドの契約補助金二十四萬二千五百磅特別補助金五千磅地中海郵便助成金一萬七千二百八磅計二十六萬四千七百〇八磅之れを政府の總下附金三十一萬八千九百八十八磅に比せば實に九割に當り他の六萬四千二百八十磅が一般船主の受くる所たり況や此外幾多の特惠あるに於てをや。

斯く厚き保護を受くる同社の噸數は一八九〇年一六年七十餘隻十二萬噸九七年十五萬噸一九〇〇年十六萬二千噸となりしも其翌年は減じたり、同社は大洋航路及長距離沿岸貿易の爲めに其發達を企畫し政府の特惠は國內の競争者を絶ち外國船の侵入を杜絶し獨占に歸せしめしが之を同國海運より見れば同會社の運

ぶ商品の價額と、澳國船全部の運ぶ商品の價格を比せば、前者は其半ば以上を運ぶことなく、かくて過重の保護は其効果を見ず。

澳國船の海洋運送噸數 澳國ロイド會社の運送噸數

1895	1,069,2058	422,871
1896	1,177,4758	402,519
1897	1,212,3554	509,963
1898	1,268,6481	553,589

(註) Meeker, p. 112-130; Grove s. s. 47-53

第六款 伊太利

總說

一、總說 伊太利は早く海運保護の方法を採り一八一六年「フェルヂナンド」王は伊國船による貨物の輸出入税一割を減じ國內建造船一噸約邦貨二十圓の下附金をなし同二四年及六年に此補助金を輕減せしが其貿易就中黒海「アゾフ」海方面の通商を進め下附金の減少は船數と貿易に影響を及ぼさざりき、而して當時造船の發達は此保護よりは勞銀と材料の豊富低廉を以て英米造船に優るを得たり。帝國統一後保護を繼續し六六年更に木船建造の下附金と造船材料の關税を免

一八八八年の法令

九六年の新法令

除せしが造船補助金は少額にて七〇年には約七十萬圓に上りしも漸次減少し八〇年に半減せり、此七〇年には伊國海運は繁榮せしが九年を経て通商は二割五分を減じ同時に建船少く、此間に帆船は二十萬噸を失ひ汽船は六十五年に比し八一年に僅かに五萬六千噸を増せしのみ、されば伊國海運は鐵船及び汽船の建造以前に榮え八〇年に至りては衰微の極に達し遂に八六年の造船獎勵法の發布を見た

一八八一年以來議會には委員を設けて調査する所あり、八六年十箇年有効たる造船及航海獎勵法を發布す、造船には木造帆船を保護し關税を賦課せる材料には附加補助金をなし外國購入船にも航海獎勵金を與へ、尙 Gibraltar 海峡を経て伊國船により輸入せらるる石炭には毎噸一リールの下附金をなせり、但し該石炭は船舶の五分の三以上の積載を要せり以て産出なき石炭の輸入を助けたり。

一八七六年前法の滿期に及び新法を發布せり、造船獎勵金は従前の如く材料の輸入關税は之を全廢し外國建造船に補助金を廢し伊國建造船の地中海以外の航走船に年々遞減法を採りしも其補助は厚かりき。

越えて一九〇〇年帝國法令は第一條に於て一八九六年の法律第一章及第二章即ち造船及航海獎勵の法を改めて發布し、一九〇一年一月より實施せり、造船には材料と汽帆船を區別して割合を異にし航海獎勵は汽帆船と航走距離及速力割合を定めて下附金に差を立てたり。就中同第九條に於て造船及航海獎勵下附に付き噸量及最大金額に制限を設けたることとす、即ち一九〇〇年六月三十日以前は二萬噸を越えざるべく一九〇二—三年二萬噸九六年の法律の廢止せらるるまで各次年四萬噸とし獎勵金の最高總噸を二十一萬噸に限り造船及航海獎勵金の下附金額は毎年約千萬リール(三百八十六萬圓)を最高と定め新法令に於て始めて下附の最高金額を制限せり。

(註)一八八六年の法律發布より一八九二年までの下附金は航海獎勵金千九百十一萬リール約七百三十七萬八千餘圓(内汽船六百十七萬七千リール帆船千二百九十三萬八千リール)即ち帆船は汽船の二倍の下附金を受けたり、建造獎勵金九一年に五百四十一萬六千リール(二百八萬圓)九二年三百六十五萬五千リール(百四十一萬圓)九三年二百三十六萬二千リール(九十一萬九千圓)此外石炭の輸入に對し補助せる金額七年間に九十二萬五千リールに上る、九六年の法律により翌年下附せる金額は航海獎勵金に二百四萬四千リール

(約七十八萬九千圓)造船獎勵金十二萬四千九百リール(四萬圓)此外造船材料の輸入に對する戻税四十四萬八千リール(十七萬三千餘圓)ありき。

如斯き保護も伊國商船は偉大なる進歩なく一八八〇—八六年九十萬噸なるも九一年には八十萬噸九三—九七年には七十萬噸臺に下り漸く九十九年に八十七萬噸となり一九〇〇年に九十四萬噸に達せしが噸數減少は主として帆船にして汽船の増加之に伴はず、且つ船數増加は沿岸航路用の鐵鋼小船に過ぎずして一九〇〇年の新法令も亦造船及航海に大なる成功なく、畢竟伊國海運は木造船時代を繁榮の時期とし鐵鋼汽船時代に其獎勵厚かりしと雖海運國たる基を作るを得ざりき。是に於てか政府の海運政策は澳太利に倣ひて其美名に驅れしに過ぎず。夫れ伊國民は海運思想に富み低廉なる勞銀の下に造船の獎勵厚きにかゝらず海運の發展せざりしは何ぞや、(イ)木造船の全盛時代を過ぎ鐵鋼汽船時代となるや鐵鋼及石炭は悉く輸入に係り材料の輸入關税を免除すと雖英獨の國內産より其價高く此自然的利益に加ふるに、(ロ)海運業者の資力乏しく新式造船の餘裕を有せず、(ハ)補助金は歳入に伴はざる爲め其保護充分なるを得ず、(ニ)殊に

其補助金は、二三會社の受くるに止り、政府は海運の獨占を以て、他國船主との競争に立たしめんとし、却て自國船主の發達を妨げ、財政窮乏の補助に伴ふ惡税の負擔は、一般海運業者の活動を弱めたり、夫の一九一〇年八月の撰舉に保護を受くる船主と無保護の船主が、各自の利益の爲めに、代議士の撰出に政争を惹起せしが、かゝる弊害は以て鑑むべきなり。

(註)一八六四年以來船主は他の産業者と同じく収益の四分の三の外に一割三分二厘の課税を負擔し、且つ其領事手数料、碇泊料、健康證明料等多額にて一八八一年自國政府委員の調査によれば千八百噸の汽船が「ゼノバ」と南米への一航海に諸税約千八百圓即ち一年六千四百八十圓の多額を負擔せざるべからずと。(H. S. P. 111)

二、郵便遞送助成金 郵便遞送の助成金下附は一八七七年に始まる、則ち此年伊國汽船會社 Florio 及び Rubattino 二會社は政府の勧誘により合同し Società Florio e Rubattino と呼び爾來毎年郵便助成金を受け伊國の郵便助成線路は殆ど同會社の航路に屬す、されど九六年以前には其社船は伊國汽船總噸の過半を有したりしに反し助成金の下附により同會社の發展に特筆すべきことなし。

(註)一八八九年百九隻十萬三千餘噸、九九年に九十九隻十萬九千餘噸、一九〇〇年に百隻

郵便遞送助成金

十一萬九千噸を有せり。

政府との協約にて一八八八年以降毎年九五八萬餘リール(三六九萬餘圓)を受く其航路と補助金の割合左の如し。

1. Sarinian & Tuscan Archipelago line 航走一一四七三二 League 一九七八六一六 lire (約七十六萬圓) 每 League 一八リール。
 2. Stollan line 航走一三八八八〇 League 二四九六八八〇 lire (約九十六萬圓) 每 League 一九リール。
 3. Egyptian, East Indian, Chinese, Japanese, Batavian, & Red Sea line 航走二三八八一八 League 三〇六三四八八リール(約百十八萬圓) Genoa Singapore 間三二リール Tunis, Tripoli, Malta 等一四リール Genoa, Naples, Alexandria 間 Suez, Aden 間 Genoa Batavia 間 Genoa Bombay 間には航走課程に依らず合計金額にて支拂ふ。
 4. Levant line 航走九五一六〇 League 一九九八三六〇リール(約七十六萬圓) 每 League 二一リール。
 5. Naples & Gaeta bays 間航路航走八五五二 League 四五〇〇リール(約一萬六千圓) ラムブサムにて支拂ふ。
- 以上の合計九六一四二リール(約九五八二三三四リール)にて政府は運賃に干渉し其速力は八乃至十節と定め理由なき遅延には五〇——一〇〇リールの罰金を課することとし文武官及罪人は半額運賃を約せり。

(註) Meeker, p. 96—112; Greve, s. s. 39—46

第七款 北米合衆國

總 說

一、總說 英國の郵便助成厚きを見るや一八四一年衆議院海事委員長キング氏は助成案を提出し、遂に四五年米國に於ける船舶の建造及汽船航行の獎勵の爲め驛遞總官をして一定の補助金又は郵便遞送報酬を以て契約をなすことを承認し四七年紐育 Bremen 間の航路に三十五萬弗を下附することとなりしが之を海運補助の嚆矢となす、同年新法出で、海軍省の所管とし Collins 會社紐育リバープール間及 Stoo 氏紐育 New Orleans, Charges 間及 Panama 經由 California 海岸及 Oregon に至ると郵便遞送の契約をなし、海軍省は併せて航海獎勵の外戦時に有力なる補助巡洋艦を得且つ必要なる場合に政府は其船舶を買收し又は支配せんことを期せり、同年又驛遞局は Ocean Steam Navigation Coy. と Cowes 經由紐育 Bremen 及 Havre 間の郵便遞送の爲め五年間の契約をなし、翌四八年十年間の契約にて Charleston 及 Havana 間四萬四千弗を以て月二回の遞送を契約す。斯くて五二年には外國向郵便遞送の

補助百九十五萬弗に上れり。

大西洋航路に於ける契約として Bremen には年六航海十萬弗 Havre 年六航海十萬五千弗を基とし各一海里二弗二三仙及二弗の割にて遞送が二倍すれば補助金額を倍加し少くも千四百噸以上の汽船を使用し Cunard の汽船より高速力なるべきことを條件とせり。此 Bremen 航路は四七年に開きしも不規則航海にて五一年より Bremen 及 Havre に十二回の定期航海を始め五七年まで契約を有効とせり。

一八四八年十年の有効郵便運送契約は海軍省と左記三者と結ばれたり。

1. Stoo 氏との契約は Havana, New-Orleans 經由紐育 Charges 間千五百噸の汽船五隻を以て月二回十五萬八千哩一週一弗八三仙三分の一を以て年額二十九萬弗とし定期航行ありしも後 G. Law 氏に契約は移されたり。

2. Pacific Mail Steamship Coy との契約は始め A. Harris との間に結ばれしものにて桑港 Monterey, San-Diego 及 Umquacety に寄港し Astoria Panama 間に月一回十九萬九千弗後月二回とし三十八萬四千二百五十弗一週は一弗九十仙の割なりしが適當なる汽船と充分なる船員を有せざりし爲め其契約年限の過半は満足なる結果を見ざりき。

3. E. K. Collins 氏との契約は太平洋に於ける郵便遞送にて少くも二千噸以上の新船五隻を建造し一年の内八ヶ月は月二回冬期四ヶ月は月一回の遞送にて一週三弗十一仙

の割合とし一年三十八萬五千弗を下附する事となりしが其詳細は次項に述べる五〇年まで新船の建造ならざりし爲め此年まで契約は有效とならず、然るに五六年に至り Cunard の競争に堪へずして五八年下附金契約の停止と共に Collins 會社は亡びしが當時英國政府は Cunard に發着正確と安全を期せしに保らず米國政府は速力の早きを求め會社は快速力船の建造に多額を費せること競争敗因の一なりとす。

以上一八四七年驛遞局翌年海軍省の契約せる郵便遞送の補助金は十年間に約千四百五十萬弗に上り、此多額の補助に對して米國帆船主は汽船主に厚きことを訴へしが如く帆船の進歩なく汽船運送は稍見るべきものありしが特惠の Collins Line の如き補助金の停止と共に解散の運命に陥れり。斯くて五八年契約満期に及び補助金の効果は論ぜられ六六年に至るまで政府は太洋郵便運送に何等の助成金を下附せざりき。Moeker 教授は此間若し補助金下附を繼續せば米國海運を維持し英國をも凌駕すべかりしと評せしも、當時米國の造船は勿論石炭及製鐵は英國に及ばず、殊に原料食料品の如き散荷の輸出ありと雖定期運送の盛なる活動は之を維持し能はざる状態にありき。

一八四六年紐育及 Rio de Janeiro 間月一回の郵便船に伯刺西政府は十萬弗米國は

ブラジル
航路

十五萬弗の補助を以て United States & Brazil Mail Steamship Coy と十年間の契約をなせしが満期に下附金停止せられ會社は其運送を廢したり、而して此間兩國間の貿易は之れを最初の五六年と満期の年と比せば米國は輸入に於て十四倍輸出に於て四倍の運送價格を増せしに補助の廢止と共に米國の輸入貿易並に米船の運送價格は減退したり。

東洋航路

伯刺西航路と同時に米國は東洋との貿易及其航路の支配的地位を得んとし、一八六六年入札を行ひしに唯 Pacific Mail Steamship Coy のみ申出て、乃ち政府は同社と十年間支那日本線五十萬弗 California Oregon 墨西哥線と布哇線七萬五千弗の下附を約せり、次で七二年同社は百萬弗の運動費を投じて日本支那線に月一回の他の運送に對し五十萬弗の補助金を得んとし遂に議案は通過し七七年契約満期となれり。而して此間米國と東洋との通商は發達せしが同會社船の運送開始に因る運送量の増加は僅少なりき、蓋し當時の伯刺西及東洋航路の下附金は郵便運送の必要よりは寧ろ通商獎勵の目的を有せしものなり。

一八六五年より七九年に至るまで米國にては紐育 Queensdown Southampton, Bre-

men に至る太平洋航路 New-Orleans からの Cuba 航路の再興等補助の問題頻りに起りしが米國反亂は多くの船舶を失ひ同時に木船より鐵船帆船より汽船に轉化せんとする時に當り且一方に政府は一八六〇年以降二十年間六百萬弗を投ぜしも郵便遞送は外國船に托し自國海運は全く衰頹するに至れり (Mo-ker, H. S. p. 162-3)

二 Collins 會社の特惠 同社は Edward K Collins 氏の經營に係り一八四八年新船五隻を以て紐育 Liverpool 間の郵便遞送は海軍省との間に結ばれたり當時政府は太平洋航路の優勢なる英船特に Cunard を凌駕せんと企て其補助の如き海軍省が同時になせる Pastoria Panama 及紐育 Chagres 兩航路に比せば其倍額を給したり即ち十二萬四千海里一年二十回の航走に於て一漚三弗十一仙の割にて三十八萬五千弗の下附をなし Cunard の一航海一萬五千弗に對し一萬九千二百五十弗を給したり。

斯くて Collins 船は一八五〇年に竣成し其速力と船體艦裝は Cunard 船に優りしが尙 Cunard の壓迫を受けたり之れ Cunard は (1) 永年の經驗と得意を有して確實なる基礎の下に經營し (2) 航海頻回にして積荷を吸集するに易く (3) 其積荷は

コリンズ會社の特惠

キヌードの競争に及ばざる由り

多く製品にして運賃負擔の力強く (4) Collins 船は速力艦裝に優りて旅客を吸収せしも收益の大部を占むる貨物は Cunard の獨占に歸せり (5) 快速なる郵便船は碇泊日數少き故多量の積荷を得ず且つ當時の貨物運送には急速なるを要せざるもの多く (6) 加ふるに英米の國情を異にして米國が郵便運送の必要を感ずるよりはより以上英國は郵便の外貨物運送の必要に迫り況や Cunard の活動的能力は Collins に優り英國政府の支持的補助の厚きものありしに於てや

一八五一年英國政府は Cunard の補助金を増加し一航海二萬九千弗にて四十四航海を命ぜしが五二年米國政府は Collins 線の補助を改め一航海三萬三千弗二十六回航海とせり。斯くて特惠を受くる會社は各政府の後援により競争益激烈となり其貨物運賃の如き一噸七磅十志より四磅に下落し貨物を吸収し得ざる Collins の經營は漸く困難となれり。Collins 氏は Cunard との競争には下附金の増加なくんば支持し能はざることを提言し米國議會は委員を設けて調査する所ありしも此頃米國の經濟事情は英國船との競争に堪へざること明かとなり加ふるに五四年に Pacific 號踪跡し Adriatic 號を補充せしも會社の打撃は Cunard の發展に反し

キヌードの競争

類勢

て貨客の吸収益至難となり、五六年議會は補助金額を減じ一年二十航海に對し最初の如く三十八萬五千弗とし契約滿期に至りて全く其補助金の下附を止めしかば Collins line は遂に亡ぶるに至りぬ。即ち Collins 並に米國政府の失敗は Cunard 並に英國政府の之に打勝ちし理由が其原因と云ふべきなり。

三、一八八六年以降の海運再興熱と補助案 一八八一年を最低として米國海運の頽廢は上下をして再興の輿説を惹起せしめたり、之を國內造船の狀況に徴するも一八五六年は最も榮へ五十八萬噸を越へしも、六〇年には十五萬噸に下り六十六年再び増加せしが僅かに四十萬噸に達せしのみ、爾來七十五年は四十萬噸に至りし外連年三十萬噸以内にて八十五年二十二萬噸を造船せしのみ、而かも是等造船は全く湖上沿岸の通商船のみにて海商の發達なかり也。(American Shipping and Industrial Series No. 6 (1886) p. 10)

斯くて一八九一年に漸く補助法發布せられ遞務長官は三箇月以上の公告をなし米國民の米國船を以て郵便運送をなす爲め五年以上十年以内の契約をなす權限を認め、米國建造船にして相當の乗組員を有する船舶は之を四級とし且つ速力

に應じ補助金を分てり、此法の主眼は (イ) 主要なる邦國間に定期及び迅速なる運送 (ロ) 新航路を開始して商業的發展を促し (ハ) 舊市場の販路の擴張 (ニ) 優勢なる海軍の補助艦とし (ホ) 海員の養成機關たらしめんとするにあり。

該法に基き遞務長官は六社と契約せしが當時一級船として知られし New York 號及 Paris 號の二英船は特別條例にて米國に登記を許され爾後米國にて建船ありしも尙英船を凌駕すること能はず、下附せる補助金は一九〇一年に壹百三萬六千弗に及び郵便運送の僅少なる量に比しては寧ろ過多の恩恵なりき。斯く一八九一年の法律は米國海運の振興を見ず、次て九七年政府は航海業に關する委員を設けしが大海運の創設は郵便運送の助成金のみにては、其建立を見る能はざるものとせり。翌年 Hanna 氏は十年後に於て米國出入船の八割を占めんことを期し補助法案を提出せしも通過せず、一九〇二年 Fife 氏議案は上院を通過して下院に撤去せられたり、但し此法案は郵便助成金と關係なく純然たる外國貿易船の保護にして Hanna 氏案は外に戰時徵用及海員養成の目的を有したりき。由來米國海運は著しく發達せる對外の通商に伴ふべくもあらずして米國は少

くも毎年二億弗の運賃の中其九割は外國船に支拂ふの有様にて政府も亦造船及海運業の進捗に着目し上下議院より五名宛の海運調査委員を挙げたり一九一〇年調査委員の決議を参照して補助案を議會に提出せしが二名の差にて委員附託となり今に通過の運びに至らず。夫の Morgan 合同成るありて國民と政府の希望を遂げんとせしも太西洋航路には依然英獨船の優れるあり太平洋航路には加奈多日本の獨立せる海運あるあり。然りと雖他日一九一〇年の補助法案にして實現せば合同會社も救濟せられ太西太平洋兩洋に米國海運の活動を見るの時あるべきを信ず。

(註) Meeker, H. S. p. 150-171; Greve, s. s. 62-73 Kelley, Question of ships p. 12-30; Johnson, Elements of Transportation p. 304-316 及 W. T. Dunmore, ship subsidies in Chicago に於ける "Part 外二名の懸賞論" 文にて米國の現況政策研究に可とす D. A. Wells, Our Merchant Marine は一八八二年の刊行に係り古けれども其當時に於ける米國海運の趨勢と輿論を知るに良し一九〇二年に至る狀況は良著 Marvin, American Merchant Marine 其他 J. R. Spears, Story of American Merchant Marine, chap. XVI を参照すべし。

第八款 歐洲諸國

露西亞

海運保護
特別に關する

一 露西亞 露國海運の補助は一般船主の保護と郵便助成金あり又國用と貿易の爲め特種船主の特恵並に戰時徵用を主とせる半官のものあり而して保護金は沿岸河湖の内國水運に及ぶこと其特色とす。

一般船主の補助は一八九八年に十年間有効の法令を發布せり其重なるは(イ)外國造船を購し外國航路に使用するときには租税を免除し内地航路には税金を軽減す。(ロ)沿岸貿易船は露國船たるべく(ハ)露國東洋に至る蘇士運河通過の露船には運河通過料を轉償す。斯くて航海獎勵の爲めには毎年約三百餘郵留を投じ内八十萬留は蘇士運河通過料の轉償とす。

一九〇二年一般獎勵法を改正し向ふ八ヶ年間實施することなれり其要點は(イ)露國材料による遠洋航船の建造を獎勵し(ロ)船主の燃料費を國家負擔し(ハ)船價三分の二までは國家自ら其保險を引受くることとせり。

郵便運送助成金の割合は一厘一留四哥なる故普通獎勵に於ける航走運程の割合より低しと雖外に特惠あるあり今被保護の三社及郵便助成金を受くる會社を上ぐれば。

Black sea Navigation Coy	每週一留七五哥—二留	
Archangel-Murman Navigation Coy	三留三三哥	
Amur Navigation Coy	露一週(約三分の二週)一留三七哥	
Caucasus and Mercury Company	R. 一留 289,000	約 307,060
Amur Navigation Company	九便 66,467	70,630
Khalka comp (Lake Balkal)	〇助 34,000	36,130
Gholoff Coy (Tema River)	年金 50,000	53,130
	R. 439,467	R. 466,950

露國政府が特別保護を加ふる會社二あり。

イ、黒海汽船會社は露國に於て最も古く且つ必要なる補助線なり、一八五六年資本金一千萬留を以て政府保護の下に設立せられ政府は必要なる資本金の一部を供し船渠用の爲め土地を賦與し本店はOdessaにあり、黒海諸港間の外 Alexandria, Levant 馬耳塞及他方に浦蘆斯德等に至り船舶噸數約二十萬噸を有す政府の補助金は約六十五萬留の外に蘇士運河通過料の轉價約二十萬留に達す。

ロ、露國義勇艦隊は一八七八年補助艦隊たらしむる目的にて義捐金により成立し其組織は半官にして經營も政府と密接なる關係を有し海軍大臣自ら主宰し役員は政府之を任命し船員は悉く露國民に限り建造船は凡て假裝巡洋艦型とす航路は歐亞諸港間(Odessa, Constantinople, Portsaid, Aden, Colombo, 新嘉坡、香港、長崎、浦蘆、Korse-Kovskiy, Alexandrovskiy 等)年十八

黒海汽船

義勇艦隊

回の往復航路をなすを要し一九一二年まで毎年六十萬留の補助金の外蘇士運河通過料を轉價し其額毎年六十萬留に達す、而して一九〇一年に所有船舶總噸十三萬噸運搬力五十萬噸を有せしが日露戰爭に際して其所有船を失へるあり、同六年經營を新たにレピータ帝灣沿海を航行するのみとなりしが一九一一年政府は義勇艦隊の極東航路再興に際し補助金を下附することとし商工大臣はOdessa又は聖彼得首都と浦蘆間一九一二年及三年の間定期航海繼續の爲め一年十八航海以上にて年六十萬留(約六十三萬五千圓)を給付するの契約をなせり。

此外政府は戰爭前の義勇艦隊東清鐵道會社の東洋航路廢頓せしかば其再興を企て一九〇六年入札を以て左の二會社に年額の補助金を下附することゝなれり。

オコック汽船會社	オコック海航路年二十五萬留
露西亞東亞汽船會社	年七十五萬留
郵便船	浦蘆、長崎、上海間一週一回 速力十三節
荷客船	浦蘆、元山、釜山、長崎、仁川、上海、芝罘、大連 二週一回十節

露國は海洋沿岸及湖川の各方面に水上運送の保護を行ひ、就中一八九〇年代に外國通航船増加し、あらゆる保護政策は採用せらるゝを以て人民の進化國產の増

加に伴ひて自ら海運の發達を見るを得べけんも現時尙産業の進歩は一國海運を支持するに足らずして世界海運に於て重要な地位にあらざ殊に造船材料に乏しく且つ造船獎勵なきを以て建造船未だ盛なるに至らず。(Report of British and others, p. 17 各會社の保護は Greve, s. 108—113 参照)

和 蘭

二、和蘭 和蘭は小國なりと雖嘗ては英國海運と競ひしことありしが、一八六〇年より四十年間は三十萬噸臺にて著しき増加なく同九九年に至るまで最大噸數は三十八萬噸に上り九九年には四十六萬噸となりしのみ。其大なる會社はネザラント、東印度及西印度の三社とす、之より先き九五年に各地の商業會議所は海運保護を唱へしも本國政府は唯郵便助成金毎年九十萬フロリンを下附するのみにて保護の目的を有せず、一八九〇年海上貿易の五五%は蘭船なりしも一九〇〇年には僅かに其二五%を運びしに過ぎざるを見れば同國海商の活動力は減退せしものと云ふべし。さて政府が契約せる會社は、

本國政府の契約

Sloomvaartmaatschappij Zeeland 和蘭の Vlissingen と英國の Queensborough 間助成金約四十四萬フロリン。
Koninklijke west-Indische Maatschappij Amsterdam と屬領 Paramaribo 及 Guinea 間約四萬七千フロリン。

殖民地政府の契約

Nederland line Amsterdam Batavia 間二十二萬フロリンは本國政府と殖民地政府折半下附。
Rotterdamischen Lloyd Rotterdam Batavia 間二十二萬フロリン本國殖民地各政府折半。
印度殖民地政府は東印度諸港間の定期航海支持の爲め後二社に航程助成金を下附す又殖民地政府は Koninklijke Paketvaart Maatschappij (帝國郵船會社) に地理的哩に付補助金を與へ又一九〇一年よりジャバ、支那、日本の航路にも下附したり、而して必ずしも補助を主因とせざるも同社は著しく進歩し殖民地政府との契約は一八九一年より十五年間有効にて一九〇五年まで繼續すべきものなりしが同九九年更に十年間の延長をなし一九一五年まで有効となれり、但し會社は官吏は一定の低率賃金により且つ政府用品現金等の大なる價格又は容積重量を有するものを除き普通品は地理哩 Kojun (約三三 owt) 毎に三片五分の一の割にて運送することを約せり。(Report of Shipbuilding Bonities, p. 72—73)

白耳義

三、白耳義 白耳義は一八五二年以前に造船獎勵金を下附せしが此後は自國々籍に轉移する外國船又は造船材料の輸入税を減じ、次で六、四年、免税せり。此外に海運の補助金制度なければども寄港補助金の下附あり、蓋し Antwerp 港の繁榮策の爲めの下附金にして、就中北獨逸ロイドへ寄港補助金を與ふるは若し此補助金を與へずんば對敵として立てる和蘭 Rotterdam 港に同社船は寄港すべければなり、斯くて安土府は Rotterdam 港の通商を奪ひて多大の効を奏せしが今や各國海運界の

競争ありて昔日の如く其利なきが如し。

郵便助成金は Ostend Dover 間の郵便遞送に年十二萬法を下附する外船舶の増加は實に僅少にて近時漸く造船及航路獎勵の輿論は商業會議所に起り政府亦海運根立の意あるに至れり。

丁 抹

四、丁抹 丁抹に於ては郵便運送助成金及輸出獎勵補助金の二あり其補助會社と補助金の性質下の如し。

1. Esbjerg-Parkenton line 英國に日常農産品及魚類輸送の運賃低減の報酬として補助す其額約十八萬餘 kro (十萬四千圓)
 2. Gjedser Warnemunde line 毎年限額七萬千 kro を補助す。
 3. Kalundborg Aarhus line 丁抹國內港間の運送にて一定の額までの運賃を得ざりしときは五萬 kro を限り國家其缺損を補ふ。
 4. Copenhagen-Faroe-Iceland line 郵便運送に對する毎年限額四萬 kro を下附す。
 5. Copenhagen Malmoë 郵便運送にて年八七六〇 kro を下附す。
 6. Esbjerg Grimsby 毎年限額一萬五千 kro を下附す、且つ Esbjerg に於ける埠頭税は會社に附與す。
- 郵便助成金ば瑞典と Iceland への線路にて大陸との郵便物は外國汽船會社之を運送す

而して上記下附金は海運其物の獎勵に厚からざると共に海軍の補助的目的を有するものかない。

(註) Report of Merchant Marine, p. 14; Report of Select Com. p. 5.

諾 威

五、諾威及瑞典 世界の不定期船界に於て諾威船の活動は賞讃すべきものあり一九〇〇年に於て船舶噸數と人口比例は人口千に付一、一六二噸を所有し同年英國は六三四噸を有せるに過ぎず。諾威は實に個人船主の發達せること、世界に冠たり之れ不定期船主として諾威船の横行する所以とす。此發達は海運の法令寬にして造船材料の輸入免除又國家の補助は貨物船に及ぶ故なり而して其船舶は自國產の豊富なる木材を以て建造せる木帆船なるか又は英獨の古型汽船を購入し又國の自然的及製造業は人口を維持するを得ざる爲めに賃銀低廉に且冒險的氣象に富むことは國民をして自ら海上生活に赴かしめ海員として英佛獨米船に乗組むものも亦尠少にあらず。諾威船の定期航路を求めば僅かに中米墨西哥航路を有するのみ。

瑞典諾威共に郵便運送助成金及航海獎勵金の制度あり其下附金額は少額なり

瑞典

と雖郵便助成金は少量なる郵便の運送に對する報酬よりは寧ろ航海の獎勵を促し且つ租税の免除は海運をして益經濟的航漕を助けたり而して兩國共に補助金の關係は帆船の減少をなさしめたり。

瑞典に於て郵便運送助成金は瑞典とバルチック海港間の自國船主及瑞典と外國間の郵便運送の外國船に助成金を下附す。又一九一〇年新東洋航路補助金を政府に請願する船主ありて議會は之を容れ三隻の東洋線に蘇士運河通過料を補助することなれり。

郵便助成金を受くる航路は Christiania, Hambur, Christiansand, Fredrikshaven, Christiansand, Hambur, Slouanger, Iceland 及 Bergen, New-castle, Trondhjem, New-castle にて後二者は郵便助成金の外國家補助金をも併せて下附せらる。諸國、西班牙、伊太利線は國家補助金のみを受く助成金は約十五萬圓國家補助金約十八萬圓とす。

瑞典は商業及航海基金 Handels-och Sjöfartsfonden として瑞典及外國船に助成金を下附す、即ち Gothland Coy. の Visby 及 Stockholm 間及 Vestervik-Libau 汽船會社の Vestervik 及 Libau 及 Vestervik と Visby 間には航海維持の爲め補助金を下附す。

六、西班牙及葡萄牙 西班牙は一八八七年の法律を以て本國と Cuba, Porto Rica 比

西班牙

律賓及他の殖民地間の郵便運送に補助金を年九百八十四萬ベセタ(約三百七十三萬圓)を支出せり、之を同國歳出の比例に見れば少額ならず、但し戦争後比律賓を失ひてより補助金の支出明かならず。九五年造船獎勵法を發布し鐵鋼のみならず木造の汽船及鐵網帆船に補助金を下附し一九〇〇年に至る五年間に汽船は約二十萬噸を増加せり。然れども米西戦争に大船三萬噸を失ひ財政の困難に繼ぐに産業沈滞せしも之を自國船の運搬量に見れば却て増加を示せり。Meeker 教授は此結果を記して曰く (一) 久しきに亘れる殖民地の紛亂より脱脚し (二) 比律賓に對し米國よりの代價二千萬弗は國內産業の進歩を助け (三) 殖民地喪失は殖産興業を覺醒して國民を刺激せりと。されば一時殖民地の喪失は輸出を減少せしも一般的に貿易海運の發展を來たせるものなり、唯財政の困難は爾來補助の制を施さず。

葡萄牙

葡萄牙は一八九九年以前に造船及航海獎勵金の制ありしも爾後之を行はず、從ひて船數寧ろ減少の狀ありて其海運は重要のものにあらず、即ち出入船舶の噸數増加しつつあるに係はらず自國船の輸送は著しく減少し、一九〇四年には自國船

の出入三割三分同五年には二割八分となれり。
葡萄牙は國際沿岸通商の爲め其本國と Azores 及 Madella 間の貿易交通を自國船に限り且つ政府は三社に郵便運送助成金を下附す、即ち左の如し。

Azores line 年邦貨九萬圓

Algarve line 同 二萬四千八百圓

Guinea line 同 六萬六千六百六十圓

(註)本章參考書は主として參照せる R. Meeker, History of Shipping Subsidies, Report of Select Committee on Steamship Subsidies 1902 U. K. ; Merchant marine of Foreign Countries (Special Consular report U. S. A.) ; M. Bacon, Manual Ship Subsidies ; W. Greve, Seeschiffahrts Subventionen der Gegenwart (s. s. 22-113) ; Vernaux L'industrie T et M. ; Huhlermann, Die Subventionen der Auslanischen Handelsstaaten v. ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt, 諸書とす。

交通論 第壹卷 海 運 (完)

大正參年參月壹日印刷
大正參年參月五日發行

定價金參圓五拾錢

著 者 者

坂 本 陶

發 行 者

大 葉 久

印 刷 者

青 柳 十 一 郎

交 通 論 第 一 卷		
不 詳	海 運	複 製

東京市日本橋區本石町三丁目拾七番地

東京市牛込區市谷加賀町一丁目拾貳番地 所 刷 印 場 工 一 第 會 英 秀 京 東

發 行 所 關 西 專 賣

東京市日本橋區本石町三丁目
振替口座東京二八〇番
大阪市東區淡路町四丁目
振替口座大阪四三番

東 京 寶 文 館
大 阪 寶 文 館

一刻下必讀之書

● 面目一新せる我が國の工業は尙世界の趨勢に伴ひ解決を要すべき幾多の重大問題を有す
 ● 兼に帝國議會に於て討議せられたる工場法案の如きは其の一ならずんばあらず
 ● 本書は關博士が豊富なる學識と蘊蓄とを以て工業政策の大綱を叙述せられたるものなり
 ● 即ち博士一家の識見は書中至る所に披瀝せられ學理と實際問題との關係を明かにせられたり
 ● 且つ當面の問題の解決に資するところ最も明快を極め文章また暢達易解せしむるに足る
 ● されば學者たるは實務家たるを問はず必讀すべきの著たるや喋々を要せざるべし

東京高等商業學校教授 法學博士 關 一著

工業政策

神戸高等商業學校教授 津村秀松著

商業政策

● 條約改正の大業一度結び了せしと雖も是れ法權の恢復たりしのみ稅權の恢復未だ完からず
 ● 而して今やこの改訂の機は眼前に迫りて國民みな其の完遂の庶幾はざるものなし
 ● 津村教授時勢に感あり多年専攻せる研究の結果を叙述してこゝに本書を公にす
 ● 所論の正確觀察の銳利これ教授特得の長所加之文章流麗其の歸する所を知らしめて餘蘊なし
 ● 教授兼に國民經濟學原論を著すや學界の名著として好評噴々洛陽の紙價爲めに貴かりき
 ● 今又此の新著あり必ずや刻下の國論に資する所の影響前者が與へし影響より一層なるべし

上製脊皮美本全貳冊
 定 上卷 金貳圓參拾錢
 價 下卷 金參圓參拾錢
 送 料 各金拾貳錢

上製脊皮美本全貳冊
 定 上卷 金貳圓參拾錢
 價 下卷 金貳圓八拾錢
 送 料 各金拾貳錢

東京 日本橋本町二丁目 寶文館
 大阪 市東區淡路四丁目 寶文館
 東京 日本橋本町二丁目 寶文館
 大阪 市東區淡路四丁目 寶文館

一 著大の有稀界術學 一

け聞に聲の湖江値價眞々嘖評好

神戸高等商業學校教授 津村秀松著

國民經濟學原論

我國經濟學界未曾有の大著

全編平易なる文字を聯ね、俗に流れず、所論各歸する所あり、立論正確、觀察銳利、蓋し深奥なる學說、統一なる思想あるに非ずんば能はざる所なり、製本美にして堅牢、實に我國經濟學界未曾有の大著なり。
 (東京日々新聞)

博引旁證痒きを搔くが如し

明晰なる思想を以てし、流麗なる筆を以てし、加ふるに、博引旁證痒きを搔くが如きものあれば、近來の好著述にして、世に薦むるに躊躇せず。
 (萬朝報)

既刊經濟學書中の白眉として、
 歡迎を受けたるもの誠に故あり、

叙述平明にして、最も詳密、文章簡易にして議論穩健を極めたり、曾て本書の上巻世に出づるや、經濟學書中の白眉として、江湖の歡迎を受けたるもの、誠に故ありと謂ふ可し。
 (日本經濟新誌)

不思議哉と呼ばしむるものあり。

文章平易にして、而も用語謹嚴、學者的態度を以て、縱横の評論を試みたる個所に到れば、不思議哉と呼ばしむるものあり。
 (東京經濟雜誌)

東京 日本橋本町二丁目 寶文館
 大阪 市東區淡路四丁目 寶文館
 東京 日本橋本町二丁目 寶文館
 大阪 市東區淡路四丁目 寶文館

行政法書中之白眉

京都帝國大學法學博士市村光惠著

改訂行政法原理

上製背皮 定價參圓五拾錢
全壹冊 小包料拾六錢

著者曩に行政法原理を公にするや、其の論理は明晰、考證は該博にして而も斯學大小の疑問を解決して剩すなく加之其の實際との調和を保つに力められたる點に於て一頭地を抜き研究者必讀の書として好評噴々たり爲めに初版再版忽ちにして盡き江湖の需要は更に一層を加へ三版の刊行を俟つこと早天の雲霓も管ならざりき。然るに著者は第三版を機とし更に増訂の企ありしも其後官命により歐洲に留學せられたりし爲め刊行意の如くならざりしが昨夏歸朝せられたるを以て弊館は直ちに著者に請ふて法令の改竄に伴ひたる該書の増訂を遂行して江湖の高需に酬いんことを以てせり。著者幸に快諾せられ凡て現行法令に準據し更に爾來の研究の結果に鑑み推敲數次を重ねて全然一箇の新著を成せり本書即ち是なり而して此の書たる前書に比して其の叙述は一層正確精緻特に學理と實際の調和を主として歐洲最新の學理を加味したるの點に於て又博士の識見躍如たるものありて行政上の諸問題に對して適確なる斷案を下せる點に於て前書の比にあらず蓋し總頁數一千二百中一の閑文字なく空章句なく字句悉く金石の聲を發すといふも不可なきなり敢て江湖斯學に志す士の一讀を希ふ。

發行所 東京市本區橋本町三丁目 寶文館
大阪市東區淡路町四丁目

速に改正商法に精通せよ

東京地方裁判所判事 矢部 克己 共著

改訂商法通義

上製背皮 定價金參圓五拾錢
全壹冊 小包料金拾六錢

時勢は商法の改正を要求せり、而して遂に商法は改正せられ、其の改正は本書の刊行を促すに至れり。改正商法の大義に通じ、其の立法の精神を明にし、以て時勢と共に向上せむとする學者、實業家は必ず本書を座右の友とせざるべからず。本書の著者吾孫子氏は赤門に斯學の蘊蓄を極め、後神戸高商に商法の講座を擔任し、往年歐洲に留學するや、また商法專攻を任したり而して斯學界に於けるオーソリチーとして皆尊敬せらるゝ所なり。矢部法學士また斯道の専門家今や神戸裁判所に職を奉じて日々斯法の實際に遭遇して裁決流るゝが如く名聲噴々たり。今次商法の改正を期とし此二大家共力の下に始めて本書を公にするの素養なきものと雖も、商法の大義精神を了解し得るべく、逐條其の眞意義を記述せられたり。されば最も明瞭に、最も正確に、新商法の眞義を知らんと欲する人は學生、實業家、官吏たるを問はず必ずや本書を一讀せざるべからず。

東京・大阪 寶文館 京都・神戸 戶

必讀之書

京都帝國大學 法學十河上 肇
法科大學教授 法科大學教授 法學十河田嗣郎解説

ソール氏 價値論

七製脊皮 定價金壹圓五拾錢
全壹冊 小包料金八錢

本書は和蘭ビールソール博士の原著經濟原論の一部を解説せしものにして斯學の最難部門たる交易論及分配論の全部を包含し價値・價格・地代・家賃・利子・勞賃等の各章に分つて而して原著者は曾て和蘭國總理大臣の要職に在りし人、理論と實際との調和に最大の特色を發揮し其の英譯書はワーカー以來の好著として歡迎せられたるものなり。
今回驚學なる河上、河田兩學士の明快なる筆によりて爰に本邦に紹介せられる學者實業家共に一讀を要すべきものたるや勿論なるべし、館は爰にこの一代の名著を江湖に公にする光榮を有す。

日本郵船會社助役 寺島成信著

對外商工策

上製美本 定價金七拾錢
全壹冊 小包料金八錢

本篇は、曩に大阪朝日新聞壹萬號紀念懸賞論文として當選の榮譽を荷ふたるもの、夙に海事通を以て斯界に令聞ある著者が時局に感ずる所あり、奮然起て平素の抱負を披瀝せられたる經世的大文字にして對外商工業の過去を解剖して將來當に採るべき方法手段に及び滔々數萬言、帝國の産業方針に解決を告げたりと謂ふも可ならん。宜なる哉審査員たる添田日本興業銀行總裁、中橋大阪商船會社社長、田島京都帝國法科大學長の三名士の意見合致して本編を最高等に推奨したることや。今回單行本として修補公刊す。敢て官民當事者始め實業に志ある諸君の一讀を請ふ。

東京日本橋本町 寶文館 大阪東區備後町

經濟全書

全六卷 三十四編 約八千頁

內容部

第一編 經濟學根本概念	第二編 生產配論	第三編 消費論
第四編 交易論	第五編 分配論	
第一卷 經濟原論		
第二卷 經濟各論第一部	第一編 狩獵業經濟學	第三編 農業政策
第三卷 經濟各論第二部	第二編 狩獵業經濟學	第六編 水產
第四卷 經濟各論第三部	第三編 狩獵業經濟學	
第五卷 財政學	第四編 社會主義論	第六編 殖工業經濟
第六卷 經濟附論	第五編 社會主義論	
第一編 財政學總論	第二編 歲出各論	第三編 歲入通論
第四編 租稅通論	第五編 地方財政	第六編 公債論
第七編 歲計豫算論	第八編 地方財政	
第一編 財政學總論	第二編 歲出各論	第三編 歲入通論
第四編 租稅通論	第五編 地方財政	第六編 公債論
第七編 歲計豫算論	第八編 地方財政	
第一編 經濟學史	第二編 經濟學史及日本經濟史	第三編 統計學汎論
第四編 統計各論	第五編 經濟史通論及日本經濟史	第六編 地方財政史
第六編 外國經濟史	第七編 國家財政史	第八編 地方財政史

東京・大阪 寶文館 京都・神戶

經濟全書

執筆芳名 (イロハ順)

東京高等商業 學校教授	法學博士	堀 光 龜	東京帝國大學 教授	法學博士	河 上 肇	東京帝國大學 教授	法學博士	河 田 嗣 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	河 津 善 太 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	川 瀨 善 三 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	金 井 延	東京帝國大學 教授	法學博士	神 戶 正 雄	東京帝國大學 教授	法學博士	橫 井 時 敬	東京帝國大學 教授	法學博士	高 岡 熊 雄	東京帝國大學 教授	法學博士	高 野 岩 三 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	財 部 靜 治	東京帝國大學 教授	法學博士	田 崎 慎 治	東京帝國大學 教授	法學博士	田 中 穂 積	東京帝國大學 教授	法學博士	瀧 谷 善 一	東京帝國大學 教授	法學博士	田 島 錦 治	東京帝國大學 教授	法學博士	津 村 秀 松	東京帝國大學 教授	法學博士	中 島 信 虎	東京帝國大學 教授	法學博士
東京高等商業 學校教授	法學博士	內 田 銀 藏	東京帝國大學 教授	法學博士	宇 都 宮 鼎	東京帝國大學 教授	法學博士	桑 田 熊 藏	東京帝國大學 教授	法學博士	工 藤 重 義	東京帝國大學 教授	法學博士	矢 作 榮 藏	東京帝國大學 教授	法學博士	山 本 美 越 乃	東京帝國大學 教授	法學博士	山 崎 覺 次 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	松 崎 藏 之 助	東京帝國大學 教授	法學博士	福 田 德 三	東京帝國大學 教授	法學博士	小 林 丑 三 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	栗 津 清 亮	東京帝國大學 教授	法學博士	氣 賀 勘 重	東京帝國大學 教授	法學博士	宮 内 國 太 郎	東京帝國大學 教授	法學博士	鹽 澤 昌 貞	東京帝國大學 教授	法學博士	下 村 宏	東京帝國大學 教授	法學博士	關	東京帝國大學 教授	法學博士			

東京・大阪 寶文館 京都・神戸 戶

346

15

終