

むるが故に、領事は一面には榮達の望を以て、他の一方には監督せらるゝが故に、出精黽勉すべきは必然の勢なりと。されど此法案は議會を通過せず、其代りに商務省の指揮の下に、世界の各地に於て貿易上の調査に従事すべき商業上の専門家を任用するの法律を通過せしめ、並びに一九〇六年六月三十日より實施となりし法律に於て領事督監官五人を置くこととしたり。されば是等兩種の官吏設けられたるが故に、公使館附商務官の必要は以前の如く緊切ならずと雖、著者が數年間米國大使館書記官として在職したる間の經驗によれば、其人選にさへ注意すれば公使館附商務官は確に經費を償うて餘りある効果を有すべきものたるを疑はず。

第二節 大藏省

大藏省は國家の財政を掌る。而して其外國貿易上重きを有する所以のものは、諸國何れも尠からざる収入を輸入税より收得するの上に存す。合衆國の如き、總収入の三割五分は之を關稅收入に待つなり。米國大藏省關稅部の任務は

總て關稅に關する重要事項を掌るものにして、例へば、大藏省及び評價局の判定を出版すること、稅關吏執務法規の制定及び弘布、關稅割引、割戻率を取調規定すること、外國より來る旅客の上陸及び手荷物検査規定施行の件等にして、此外又(一)稅關吏より事務取扱手續、法令の解釋並びに特別異常の場合に對する處分法に關し質問ある時は之に應じ、(二)關稅徵收官が旅客の手荷物、引越荷物、職業用道具等に對し課稅したるに就いて不服の申立ある時は之を受付け、(三)諸種特別法の規定に従ひ、各種の團體より物品の無稅輸入を請願し來る時は之を受付け、(四)差押品解停願罰金科料の免除又は輕減願、並びに價格を過小に届出たる爲め附加税を課せらるゝに對する免除願を受付け、(五)他の諸省より合衆國政府輸入品の免稅、外國の使臣又は名士に對し物品免稅輸入の交渉を受付けるものとす。

第三節 農務省

農業が商業繁榮の基となれる國尠からずと雖、米國に於ても殊に然り。豐作と好景氣とは實際上同意義を有す。是を以て苟も米國の農事に影響する事柄

は、米國人民にとりて極めて重大なる關係を有するなり。米國の農事が外國貿易上、重要な地位を占むるの實狀は、貿易統計を一覽すれば之を悟ることを得べし。即ち米國より輸出する總額中、三分の二は食料品原料品より成れり(米國の農産物の自國にて消費せらるゝ分量は年々に増加し、一方輸出の方面にては其製造品増加しつゝある傾向著しきにも拘らず、猶且輸出の大部分は農産物たること斯くの如し)。

米國農務大臣は國庫より費用を支出する農事試験場を指揮監督し、輸入獸類の消毒所、獸類運送船の検査を監督し、並びに國內産出の獸肉及び一切の輸入食料品の検査を指揮す。同大臣は又有害動物の輸入を禁止し、其他諸動物の輸入を管理す。次に農務省管下に在りて外國貿易と最も密接なる關係を有するは統計局にして、農産物の生産分配消費に關する記録圖表を調製す。同局の下に外國市場課あり。合衆國農産物輸出の増加擴張を以て任務となし、外國市場に於ける需要を調査し、生産及び輸出入の統計に徴して、外國に於ける需給の關係を察し、商業擴張の妨害原因を考究し、之を印刷其他の方法によりて、一般社會の

参考に資す。

第四節 商務省

各國政府中、内外商業を保護獎勵する爲め、特に一省を設くるもの多し。此種の省は専ら商事に關する事項のみを司るものなきにしもあらずと雖、多くは工、農、鑛、漁、航業、勞務等近似の事項を併せ司るもの多し。合衆國に於ては一九〇三年を以て他の諸省より數箇の局院を移し、並びに新設局を併せて勞務省を興し、其目的を定めて『合衆國の内外商業、鑛業、製造業、海運業、漁業、交通の便並びに勞働を保護し、發展せしむるにあり』とせり。當省管下に於て、外國貿易に最も直接の關係を有するものを統計局及び製造局となす。

イ 統計局 當局は以前大藏省に屬したるものなるが、外國貿易に關する統計即ち國別並びに税關別輸出入表、國別並びに税關區域別、出入通過貿易、庫入輸入品、庫出高及び倉庫殘高消費の爲めに輸入せる商品數量其價格、税率並びに税額、外國貿易船の出入噸數、外國船國別、入港船に對しては出發外國名、出港船は到着外國名を調査收集し之を出版す。同局は又國內商業に關する統計報告を出版す。例へば

大湖上の商業、内陸商業中心地に於ける商業取引、大西洋、墨其西、哥倫、太平洋沿岸諸港の商業、石炭及び骸炭積出商、太平洋運賃率等の如き是なり。同局の發行する定期刊行物に(イ)合衆國商業財政月報(ロ)商業及び水運年報(ハ)統計摘要(年刊)等あり。

製造局 當局の官制は一九〇三年、商務省新設の法律を以て規定せられたるが、其實現せられたるは一九〇五年なりとす。法文の規定する所に據れば、同局は商務大臣の指定の下に、合衆國の製造業並びに同製造品の内外市況に關する一切の有用なる事項を法律の規定に従ひ、又は商務大臣の指定に依り、能ふ限り蒐集し、編纂し、出版其他の方法を以て之を弘布し、以て合衆國の製造工業を保育發達せしめ、其内外市場を擴張するを以て任務とす。『合衆國領事官は外務大臣の指揮の下に時々有用なる報告及び統計を蒐集調製し、並びに同大臣の指揮に従ひ、商務大臣の要求する統計及び報告を送達すべし』とせり。思ふに、此局を製造局といひ、又官制を以て上記の如く此局の職務を定めたる點よりすれば、一見、此局の主要任務は工業の獎勵にありて、從として商業に携はるもの如くなり、且、實際上製造工業の利益は合衆國統計局之を保護するを以て、製造局は自然米國商業の利益を重んずるに至れり。製造局長第一年年報の中に曰く、當局は我が邦の商業家を以て外國市場の状況に通ぜしめ、外國に輸入消費せらるる物質の品種性質、人民の嗜好習慣を知らしめ、其他此類の事項にして米國製産物の販賣に有用なるべき事項を知らしむるに努めたり』と。

製造局の出版物は主として『領事商況報告』に據る。同報告は一八八一年來、月報として發行せられしが、一八九七年日刊となり、今や日刊の外之を編纂したる月刊あり。『報告』の材料は米國領事館及び公使館並びに商務官、知事代辦員の報告其他より得たるものに屬す。本局の出版物として右の外に『合衆國對外商業關係』なる年刊あり、一八五五年の創刊に係る。

第五節 陸軍省

陸軍省は直接商業上の利益を増進するの任務を有せざるが如く思考せらるるも、其實は然らずして、合衆國陸軍省の如きは、商業上甚だ重大なる影響を及ぼすものなり。即ち同省工事は河川港灣の修築、地理地質探検、測量、湖水測量、並びに法律又は陸軍省令を以て命せられたる一切の工事を司る。現に巴奈馬運河工事の如き同部の管轄に屬す。陸軍部内別に屬島事務局あり。合衆國所屬諸島に於ける統治を司る。同局は菲律賓政治機關の一部にして、合衆國政治諸機關中、菲律賓島の統治に携はる唯一の官省なりとす。同局は諸島の商業輸出、入海運移民等に關する統計を蒐集す。

第六節 商業視察委員

外國商工業狀態 視察委員は又外國商工事項取調に關し有力なるものにして、國際商業關係の發達に貢獻する所尠しと爲さず。商業視察委員は準公共團體又は私的團體の派遣に係ること少しとなさず。例へば、フィラデルフィア商業博物館の派遣するものの如き、或は過般英國モーズリ商業視察委員が米國の商業工業を視察したるが如き是なり。又英、佛、獨の諸政府が此種視察委員を任命したること、嘗に一再のみならず。而も其視察地域は概ね東亞、阿弗利加等、現時未開にして將來發達の見込大にして而も地方産業事項の未だ詳細明確に知悉せられざる地方のみなりき。米國に於ても外國殊に東洋に於て此種の調査を企てんが爲め、豫算を請求したること一再に止まらずと雖、遂に法律となるに至らざりき。爰に附記すべきは政府若しくは私立團體が召集する各種商業會議の類、例へば、一八九〇年の全米會議、一九〇七年、華盛頓府に集合したる外國貿易會議の如き國際貿易の伸張に多少の貢獻なしとせざるなり。

第十五章 公私立商業獎勵機關

總說 前章所載の官立諸機關以外、私立又は公共機關ありて、齊しく外國貿易の發達を計るあり。就中、商品陳列館、商事案内所、輸出品見本陳列所、輸出業機關、銀行、輸出聯合、外國の代理商、商業會議所、商品取引所、及び外國に存在する内國人の商業會議所の如き、其最も主要なるものにして、かの各種同業組合、輸出入取扱人、外國所在支店、又は事務所、其經營が内國人の手に在ると外國人の手に在るとを問はず、外國に出張せる内國の旅行販賣人又は買付人、外國人の自國以外に於て旅行販賣買付に従事するもの等の如きは、又此種商業補助機關の一に數ふべきものなりと雖、是等は寧ろ取引經營の機關にして、所謂商業政策上の機關にあらざるが故に、本書には之を論せず。

第一節 商品陳列所

商品陳列所及び商業案内所 商品陳列所とは狹義に言はば、世界各地の産物

を其工程の順序に従ひ、五十音順又は商業家の便利となり、貿易を擴張するの資となるべき様分り易く陳列しある所をいふ。然れども唯、見本のみにては商人の實際上の用より見れば、多大の参考となり難きを以て、大抵の陳列所にては、單に商品を陳列する以上に、特殊の部局を設け、輸出商人に外國の一般商況、特殊商品に關する市況、關稅、關稅法則、運賃率、各商店の信用の程度等に關する諸項を報告し、又は資問に應ず。凡そ商品を蒐集し、貯藏し、其見本をして日新月歩の變化に後れざらしむるを期するは頗る巨費を要する事柄なるを以て、此方面は成るべく輕減せられ、主として力を商業事項の蒐集と弘布に注ぐに至れり。否、此種の機關にして全然商品陳列を廢したるもの尠からず。

近年、大規模なる商品陳列所は歐洲諸國、日本、及び合衆國に興起せり。米國に於ける最重要なる陳列所は、フィラデルフィア商品陳列館にして、是れ蓋し世界中此種機關の最大なるものなるべく、米國は言ふも更なり、外國に於ても同種の機關の設立に對し模範となりたるものなり。

費府商品陳列所　フィラデルフィア商品陳列館は主として其館長ウィリアム・ビー

ウィルソン氏の刻苦不撓なる盡力により世に生れたり。其創立は一八九四年にして、同市市令を以て設立せられ、經費は毎年市より支出せらるゝものと、時に州及び合衆國政府よりする下付金と、會員會費及び諸種博覽會出品よりの寄附等より成る。一八九三年、市俄古開催世界大博覽會陳列品の寄贈の如き其最も著しきものなり。同陳列所は維持會の統理に係り、維持員は終身とし無報酬とす。而して其事業を監督せん爲め評議員會なるものあり。全國最も重要な商業團體の代表者より成る。同所の目的の主なるものは米國の商工業家が外國に市場を獲得し、海外に取引先を求むるを助け、外國の買手と米國の賣手とを紹介するにあり。同所は會員に對し、(一)外國の輸入者、商人、大消費者の名簿並びに是等の信用状態を報じ、(二)外國の商況、取引の見込、新企業に關する報道をタイプライター摺、印刷、又は文通にて報じ、(三)外國に於て特殊的商業調査を行ひ、(四)外國に代理店を設置するに就き助言を供し、又は適當なる代理人の選擇を幫助し、(五)外國人より米國商品を買入れんと申込む者ある時は、總て之を内國の商業家に通じ、(六)並びに商業通信文の翻譯に當る事等なり。同所の有する商業圖書館は、思

ふに世界中最も完備せるものなるべく、其商品見本集又世界に冠たるものなるべし。其出版物は週刊報告、月刊商報の外に時々發行する浩漭なる商報、統計、圖表等あり。同所は又其豊富なる商品見本集及び諸寫真數百揃を中等教育程度の諸學校へ分配し、以て商業地理の如き商業學科の教授に資せんことを期せり。同陳列所はフライデルフア市西區にあり、煉瓦及び鋼鐵建築物數棟外數箇の建物を有す。

輸出見本陳列所 輸出見本陳列所は内國生産物の見本を貯藏する所なり。其所在は内國に在るものあり、外國に在るものあり。唯、商品陳列館と異なる所は、一は内國商品の見本を集め、他は主として外國品の見本を收む。兩者の目的は共に内國商人の爲め外國の市場を開拓し擴張せんとするに於て一致すと雖、其方法に於て全く相反す。商品陳列館は内國製造家に對し、外國人の需要に應じ嗜好に投せんとするには如何なる商品を造るべきやを示すを以て第一の目的となすも、輸出見本陳列所は外國人に内國製品を紹介し、外國人と内國商工業家との間に商業關係を作るを以て主たる目的とすればなり。かるが故に輸出

見本陳列所は管に廣告機關たるに止まらず、又往々にして、代理店の働きを爲し、註文を請取り、商品の引渡を爲す事あり。されば或程度まで商用を果すの效は認めざるべからずと雖、未だ極めて満足なる結果を得たるを聞かず。蓋し國際貿易場裡競争劇甚なるが爲め、經驗ある旅行販賣員をして親ら美麗なる見本を携帶し、鞏固なる信用を提げて需要地に入らしむれば、其効果は到底見本陳列所の比にあらざるべし。

見本陳列所の始めて起りしは一八八一年、スツットガルト市に於てなりとす。幾許もなくして他の獨逸市府に其支所を設け、次いで外國殊に東亞細亞西岸地方に之を設けたり。此外同様のもの獨逸人の手にて他の都市にも起されしが、其中一八九七年、柏林市に起されしは見本陳列所と商業案内所の兩特質を合せたるものなり。歐洲諸國は獨逸の譽に倣ひ陳列所を建つるに至りしが、合衆國も亦此風に倣ひ、合衆國製造業聯合會經營の下にカラカス、上海の二個所に之を設けたるも、孰れも廢絶したり。其他個人の經營により米國生産物見本貯藏所を諸の都市に設けたるものなきにあらず。但し其經營者は概ね見本陳列と代

理店とを兼ねるものなり。

第二節 私設諸機關

外國に於ける内國人の商業會議所 内國の商人が一時外國の重要な商業地に住居し、又は斯かる地に商業取引を有する時は、茲に内國人の商業會議所を起すことあり。普通、私人の任意に創立し經營するものなりと雖、時に米國政府より金銭上の補助を受くることなしとせず、其組織は米國に於ける商業會議所の組織に倣ふを常とす。米國人の外國に起せる會議所の最古きはリヴァプールのものにして、一八〇一年の設立に係る。其會議所中、最も活動的にして事績の舉がれるは巴里のものなるべく、創立の最も新しきは伯林のそれにして一九〇三年の創始に係る。伯林會議所の目的及び組織は同種の他の會議所のと異ならざるが故に、之を説かば以て他を推するに足るべし。同會議所は主として米獨間の商業に關する一切の事項に就き調査し報告するを以て目的とし、米獨商業に影響すべき新法律の如きは之を會員に報告し、或は討議に附す。會議所の

役員は會頭一名、副會頭一名、會計一名、重役及び書記にして、書記のみ有給とす。會の經費は會費を以て支辨し、定期に會合を開き商業事項を討議す。

輸出聯合 外國貿易伸張の一策として輸出聯合を作ることあり。歐洲殊に伊太利及び埃地利に行はる。一八九七年、伊太利の商會百以上相集まり、東洋貿易擴張の爲めに聯合を作れり。聯合事務所はミランに置き、五名の委員を擧げて之を管掌せしむ。其主たる職掌は商業上の紛争を仲裁するにありて、經費は會費を以て之を償ふ。會員の東洋に於て商業を營むや、必ず聯合の代理人の手を経るを要し、之に對し所定の手數料並びに郵税、電報料等を支拂ふべきものとす。埃地利には一八九八年、同様の輸出會社巨額の資本金を以て組織せられたり。同社は本店を維也納に置き、支社をトリエツト其他多數外國商業都市に置き、社員及び社員以外の人に代りて盛んに輸出入商業を營み、社員外の人に對しては規定の手數料を徴す。同社の一特色と見るべきは代理輸出入以外船荷證券、爲替手形、保險狀等に對し前金支拂を爲すの點にあり。

伯林に輸出銀行なるものあり。一八八〇年の創立に係り、一箇重要な輸出

商社たり。同行は諸外國に一千以上の通信社を置き、外國商店の信用状態に關し、絶えず本社へ通知を發せしむ。同行の主たる任務は營業開始並びに法律上の紛争を解決し、旅行販賣人を派遣し、代理店を設け、獨逸商品を外國に陳列するの設備を爲し、其他獨逸の外國貿易を發達せしむべき諸般の事項を調査報告するにあり。而して就中、最も重要なものは外國に於ける獨逸商店に資本を供給する點に存す。

近世文明國に於ける大興信業者、例へば、ダン或はブラッドストリートの如きは又此種類に屬するものなり。彼等は個人又は商社の性質及び商業的信用に關する事項を調査し、報道するを以て目的とし、世界各地に代理人を置き、其報告に基づきて所謂「商業等級」なるものを編製し、低廉なる料金を以て之を加盟者に配布す。是等の機關は、初め地方的のものなりしが、漸次發達して一國全般に及び今や遂に國際的團體となるに至れり。

各種商業補助機關、商業會議所同業組合等其事業が直接間接に外國貿易の伸張を目的とせるもの、各國に互りて甚だ多し。其内陸にあるものは、主として

國內商業を目的とすと雖、紐育、リヴァプール、漢堡の如き外國貿易の中心に在るものは、勢ひ外國貿易を以て其目的となすの常なるを見る。

合衆國製造業聯合會の如き、全國同業聯合會の如き、外國貿易擴張に努力すること甚だ大なるものあり。此種の團體が此方面に盡力すると否とは一國經濟状態、奈何に由ること多し。例へば、英國、獨逸の如く外國貿易に對する利害關係が內國商業に對するよりも重大なる國家に在りては、合衆國の如く其內國商業の利害關係が外國貿易よりも遙に重大なる國家に比すれば、商工業團體が悉く歩調を一にして外國貿易を重んずるを見るべし。

最後に擧ぐべきは、各國の大商人にして其取引關係の世界各地に互るもの尠からざること是なり。彼等は自ら興信制度、其他商業獎勵の手段を設け、稀に官公私立の諸機關を煩はすことなきにしもあらずと雖、原則としては之に信賴せず。例へば、市俄古市の大穀物商アームーア氏は世界の重要な穀物産地並びに消費地には、悉く自家の代理者を有し、絶えず通信を交換しつゝありといふ。

第十六章 商業統計、貿易差額、及外國爲替

第一節 商業統計

商業統計の意義 統計とは數字を以て或種の事項を顯したるものをいふ。故に商業統計とは數字を以て商事を顯したるものに外ならず。商業統計は内國商業並びに外國貿易を含むべきは當然なりと雖、國境を通過する貨物の統計を取ることは國內に於ける商業の統計を徵するよりも遙に容易なるを以て、一般に商業統計と言へば、主として外國貿易の數字なること現時に於ける實情なり。然れども近時、文明國に於ては大に統計手段に改善を加へ、内國商業に關する數字をも蒐集按排するに至れり。要するに、商業統計は數字を以て顯したる商業状態の早取寫眞なりといふことを得べし。近時各種の統計は益々正確となり、且、得易くなりたるに加へて、一方には商業場裡の競争益、劇甚を加ふるが爲めに統計數字は個人に取りては、商業經營上、好箇の參考となり、政府に取りては、商工政策上、缺くべからざる指針となるに至れり。

商業統計に於ける分類 商業統計は須く詳細にして適當なる分類と明確なる配列を備ふべし。されば「一般商業」として一國貿易の總額、商品別價格、輸出入別の數字を列擧すべきのみならず、「狹義の貿易」即ち國內消費の爲めにする輸入額並びに國內産物輸出高をも示すべく、尙輸入品中、庫入品あらば、其額及び通過貿易額等をも示さるべからず。商業統計にして備はれるものは以上の外更に税關別輸出入高、相手國別輸出入高、有税品無税品金額別、並びに各種の百分率をも表示す。

生産工程により輸出入を區別すれば、食料品、原料品、半製品、製造品とすること普通なるものの如し。例へば、米國に於ける一九〇六年度の輸出入を見るに、其數左の如し。

| | | | | | | |
|----------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|
| A 食料品 | 輸 | | 入 | | 輸出 | |
| | 無税品 | 有税品 | 無税有税合計 | | | |
| | 金額 千円 | 百分率 | 金額 千円 | 百分率 | 金額 千円 | 百分率 |
| | 112,700,000 | 10.2 | 101,010,000 | 11.2 | 112,700,000 | 10.2 |
| | | | | | 112,700,000 | 10.2 |
| | | | | | 112,700,000 | 10.2 |

| | B | C | D | E | F | 合 |
|------------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|
| 食料品中製又は製造済 | 三、四八 | 三六、五〇 | 九、一七三 | 二八、五〇七 | 五、七九 | 五、四九、六三三 |
| 原料品 | ・六二 | 五五・七 | 一六・九 | 五・八 | 一・五 | 一〇〇・〇 |
| 製造用半製品 | 一七、〇〇九 | 二八、一八七 | 二九、二六 | 二九、二九 | 三、三二 | 六六、六六 |
| | 二〇、三 | 一五・六 | 一九・六 | 四・六 | ・四 | 一〇〇・〇 |
| | 一四〇、五八 | 四四、六八七 | 三〇、二九 | 三〇、八〇一 | 九、一〇〇 | 一、一三、五三三 |
| | 二、四四 | 三、八〇 | 一七・六 | 二九・〇 | ・七 | 〇〇・〇〇 |
| | 三四七、三五 | 五〇、五五 | 二六、二〇 | 四九、八三 | 六、七五 | 一、七、七、九三 |

文明諸國の統計には金銀貨及び地金は他の商品と區別して之を計上するを常とす。其他統計は各國各地の状況に従ひ種々に類別することを得べしと雖、多くは國家の歳入に資するを以て其目的となすもの如し。

商業統計蒐集法 商業統計は重量容積並びに價格等を標準とし、物品に依り其標準を異にす。例へば、鐵、石炭の如きは重量を主要視し、穀物、石油材木の如きは容積を主眼とし、寶石類の如きは價格を主眼とす。普通の商業統計は概ね容積又は重量の一に、價格を併せ示すを普通とす。即ち鐵、石炭は以て一噸平均價格を知るを得べく、穀類は一俵、金剛石はカラットの平均價格を産出することを

べし。而して統計數字中、重量容積に關するものは之を得ることさのみ困難ならずと雖、價格に關するものは其困難尠ならず。今、價格統計蒐集法中普通に用ひらるゝものを見るに、凡そ二種あり。一は申告價格法とも謂ふべく、輸出入が貨物の通關に際し、申告する價格(但し税關吏は申告價格が明らかに不當なりと認むる場合には、之を訂正する權限を有すべし)に依るものにして、英國之に據り、他の一種は評價法とも稱すべく、商工業家と政府官吏とにて委員を組織し、各種商品の平均價格を前年中の平均價格によりて評定し、之に従はしむるものにして、獨佛、埃、匈、露の諸國之に據り、瑞西及び白耳義は兩法を併用せり。

合衆國商業統計は主として輸出入者の申告により、之に加ふるに、大藏省の廣大なる監督權を以てす。總て合衆國へ輸入する商品は品質、數量、價格に關し、積出地に駐在せる米國領事の前にて其仕切狀に相違なき旨を誓言したる書狀を添ふるを要す。是等の仕切狀價格は總括して「合衆國へ仕向け申告せられたる輸出」なる名稱の下に商務省統計局より毎年之を發行す。

商務省統計局出版に係る一切の外國貿易に關する統計は、大藏省關稅徵收

官の蒐收する所に係る。輸入統計は領事仕切狀輸入者の誓言したる申立、税關官吏の検査及び評價を基とす。輸出統計は荷主及び積入人の宣誓し届出づる申告書(貨物の種類、數量、價格を含む)を基とす。是等の數字は商勞務省統計局に集まり、同局に於て分類編纂の上、毎月及び毎年其他時々出版せらる。出版物中最重要なるものは、米國商業財政月報、米國統計摘要、商業及び水運統計等是なり。

統計比較の困難 各國商業の盛衰消長を比較せんとするも種々の障礙ありて満足なる結果を得る能はざらむ。所謂障礙中の主要なるものは數量價格の標準の相違せること是なり。例へば、物品價格は小賣値段を標準とすることあり、卸賣相場を標準とすることあり。荷造費、運送料等を含むことあり、含まざることあり。合衆國の統計に於ては仕入國の卸賣相場により荷造費を包含するものとす。

次に、又統計の比較上事相を紛雜ならしめ、人をして其真相を捕捉するに苦しましむるものは原始國と仕向國の意義なり。原始國とは商品生産國の義にも用ひ、米國の統計には此意義に依る。又は積出國の意にも解せらる。仕向國とは

(一)貨物消費國の意なることあり、(二)輸入國の意なることあり、(三)或は運送上到着ある國の義にして到着後轉送せらるゝや否やを問はざることあり。例へば、米國の綿を白耳義經由、獨逸商人の手により、瑞西へ送り消費せらるゝとせば、(一)の意味ならば瑞西なり、(二)ならば獨逸なり、(三)ならば白耳義となるべし。米國法は物品の賣捌かるゝ國を米國よりの輸出國とす。

更に商業統計上困難を生せしむる一事實は、一國の政治的境界と商業的境界とは同一ならざる事往々にして之ある點に存す。現に米國の現時の輸出入は立國當時の三倍も大なる領土に行はるゝものあり、一八七一年以前はアルザス、ロートリンゲンは佛國に屬したるが故に、其地の輸出入は當然佛國の商業として統計に上りたるも、同年以後同地の商業は獨逸に入ることとなるは人の知る所の如し。

統計比較法 かるが故に、若し各種の統計を比較せんと欲せば、先づ之を整理し、之を共通の標準に換算し、簡單に之を比較するを必要とす。其一法は百分率を應用するにあり。然れども百分率を利用するが爲め、動もすれば誤謬に陥る

の虞あるは、比較を爲す初めの標準たる數を看過するより生ず。例へば其初め壹千弗を輸出したる國が、後に十萬弗を輸出する様になる時は、其増加たるや僅に九萬九千弗に過ぎざれども、之を百分率にて言はば、其貿易百倍せりといふべく、聞きたる所甚だ大なるの感を懐かしむ。之に反し最初五百萬弗を輸出したる國が、二億萬弗となりたりとせよ。其増加は實に一億九千五百萬弗の多きに上ると雖、割合的に言はば、四十倍となりたるに止まり、これだけ聞く時は前の百倍といふよりは、小き感を懐かしむるが如き是なり。故に割合を以て論ずる者は常に之を忘れざるを必要とす。

數字比較の第二法は平均に據るものなり。蓋し一國の輸出入は年により大に増減あるを免れず。是を以て單に一年の數字を他の一年の數字に較ぶる時は、或は大に真相を得ざるが如き結論に到達するを免れず。例を以て之を示さん、一八九一年に於ける米國の輸入額は其前年の輸入額より多かりき。之のみを見て以て結論せば、米國の輸入は年々増加しつゝあるなり。然るに一八九四年の輸入は其前年のよりも少し。之のみを見て判断すれば、米國の輸入は減

退しつゝあるなり。兩者の示す所全く相反す。其孰れが果して眞なるや俄に斷すべからざるに似たり。斯かる際に採るべき方法は即ち平均に據るものにして、例へば某十年間の平均を取りて、之を其前の十年間の平均に較ぶれば、茲に大勢の推移を察するを得るなり。米國貿易の如き此方法に依りて觀察する時は、着々として進歩しつゝあるを知る。

數字比較法の第三は、某年間に互り一般物價の變動、殊に貨幣の購買力の變化を示さんとする爲め用ひらるゝものは物價指數の法なりとす。此法は或一定の年に於ける多數貨物の價格を確め、各之を百と爲し、以て比較の標準となす。今取調べたる貨物の種類は百ありしとせんに、此百種の貨物に各貨物の價格たる百を乗ずれば、當年の物價指數は $100 \times 100 = 10000$ の如く、一萬なるべし。扱、次の年に至り、物價を調査するに左の如き結果を得たり。

- 一 前年より一割方騰貴せるもの二十あり(即ち 110×20 なり)
- 二 六十の物品は前年より五分方下落せり(即ち 95×60 なり)
- 三 前年の通りの價のもの二十あり(即ち 100×20 なり)

之を合計計算するに、次の如き算用となるべし。

| | |
|-------------|-------|
| 100×20..... | 2,200 |
| 95×60..... | 5,700 |
| 100×20..... | 2,000 |
| | 9,900 |

是に依つて之を觀れば、二年目の物價は平均一分方の下落なり。之を換言すれば、當年の九十九錢を以て昨年の一圓と同額の貨物を得べし。是れ頗る有用比較法なるが、之を爲すには成るべく多くの貨物に就いて爲すこと、及び市場にて多く賣買せられ、消費せらるゝ物と、稀に賣買せらるゝものと同視せざるやう心懸くべきなり。

第二節 貿易差額

貿易差額の意義 貿易差額なる語は輸出入金額の關係を現すに用ひらる。十六世紀より十八世紀に至る間の重商主義者は、物財の價値及び貨幣の職分に關する考を誤り居たるが爲め、成るべく輸出をして輸入よりも多からしめ、之を有利なる貿易差額と稱す。之に對し、貨幣の支拂を受けんことを工夫したり。此反對に輸入の方が輸出より超ふる時は、自國の貨幣を輸出して以て支拂を爲さ

ざるべからざるを以て、之を不利なる貿易差額と稱へたり。今日、是等の語は重商主義時代と同様の意義に用ひられ、俗人の間には輸出の輸入に超ふるは利にして、輸出の少きは不利なりとの觀念ありと雖、國民の榮枯盛衰は單に輸出入の差額奈何を以て斷すべからざるは學者の屢論破したる所なり。今、茲に一例を示さば、以て直に之を明らかにするを得べし。請ふ、合衆國近年の輸出入高を見よ。其輸出高は輸入より多きこと毎年平均五億弗以上なり。然らば合衆國は果してそれだけの金銀貨を外國より得たるかといふに、同國が同期間に外國より得たる金銀貨は年々僅に壹千萬弗に過ぎず。豈に驚くべき現象にあらずや。更に又英國の輸出入を見よ。こは年々の輸入高の輸出高を越ふること、十二億五千萬弗なるに、同國は外國に向つて金銀貨を輸出せざるのみか、毎年金銀地金を外國より得つゝあり。抑、是れ何の故に然るか、他なし、外國貿易の帳尻は有形の輸出入に因りて貸借を生ずると同時に、無形の輸出入亦關係するに由る。

有形の輸出入 貿易上の貸借帳尻を算定するに當りては、何よりも先づ有形的即ち貨物の輸出入を考察すべし。是れ重商主義者の唱へたる貿易差額にし

て、狹義の貿易差額は是なり。これには國境を通過する一般輸出入高を含むと雖、消費輸入と保税金庫庫入並びに通過輸入を區別し、輸出に於ては内國生産品と外國品とを區別す。金銀貨、地金銀は又別種に計上せらるゝを常とす。此有形の輸出入によりて差額を云々せんとするは數字の正確を期すべきは勿論の事なるが、其正確なると否とは一國關稅法が産業保護の爲めに制定しあるや或は收入を得る爲めにしあるやに因つて大に相違すべく、稅關組織奈何にもよるべく、輸入品の品質にも因る(例せば形小にして價大なるものは申告せられずして輸入せらるゝこと往々なるが如し)。

無形的輸出入 無形的輸出入とは貨物の輸出入以外に國際貸借を生じ來る諸般の事項を指すものにして、種々あり。

一 運賃保險料の如き貨物の運送に要する費用は、貿易統計上直接に書き現さるることなしと雖、國際貿易の貸借を生ずる上に重要な一因子たること疑なし。英國の船主は外國の貨物及び船客を運送するが爲めに、年々四五億弗を得べしと推算せらる。此金額は結局外國の貨物にて支拂はるゝものにして、英國の輸入として毎年輸出よりも多きを保たしむる所以の一なり。之に反して、米國の輸出品

中九割二分は外國船之を運送す。其運賃は一年二億弗以上上ると算定せらる。是れ米國の輸出品を以て支拂はるゝものにして、毎年米國の輸出が多き一因なり。

二 西歐諸國の如き文明國の人民は外國へ投資し、又は貸金を爲す。是等投資金及び貸金の利子は貸借を以て支拂はれず、貨物を以て支拂はるゝが故に、債務國の有形の輸出は増加し、債權者の有形の輸入は從つて増加する譯なり。英國が其植民地並びに外國に投資し、貸出せる所に對し、年々得る所の利子は四億弗に上ると稱せられ、合衆國が外國の資本に負ふ所は三十億弗を下らず、之に對し、年々支拂ふべき利子は少くとも壹億二千萬弗なるべし。是れ又英國の輸入多くして米國の輸出多き所以なり。

三 一國は他國に對し仲買商、代理商の位地に立ち又は中央市場たる事あり。英國の如き其最も著しきものなり。國際的金融關係は倫敦の銀行を通して決せらる。換言すれば、倫敦の銀行は他國の銀行に對し手形交換所の役を爲すものなり。英國は又世界的中央市場にして、植民地其他の産物此處に集中し、更に他國へ分配せらる。是等の取引により英國の利する所決して夥しとせず、而して其利益の一部は又輸入品にて支拂はるゝなり。

四 外國に住居する者、旅行する者、移住民より其本國へ送金することあり。之を合計すれば決して侮るべからざるの額に達す。之を聞く、瑞西にては觀光客が同國にて費す所、年々八千萬圓に上り、佛國にては二億四千萬圓に上るといふ。伊太

利、那威、其他の國又決して勝つらざるべし。合衆國民の外國に旅行して費す所は年々少くとも一億圓に達すと稱せらる。米國內の移住民が本國へ送致する金額に至つては實に莫大なるものあるべし。

國際貸借の決済 國際的貸借は主として外國爲替を以て決済す。外國爲替とは外國に於て金員を支拂ふべしとの指圖書に外ならず。輸出商人は輸出品の買入人即ち外國の輸入者に對し「若干の金額を支拂はるべし」との旨を認めたる爲替手形を作り、之を手形仲買人又は銀行へ賣渡す。銀行は外國各地に支店取引店を有し、本支店相互間、本店代理店相互間の貸借を決済し、以て送金に代ふるを以て、正貨を輸送せずして爲替送金、取付の用を辨じ得るなり。されば此種の手形は他の貿易品の如く、自由に賣買せられ、輸出入貸借の關係に應じて高低の相場を有す。例へば、今二國間の輸出入金額互に相同じき時は、雙方互に送金の必要なきを以て爲替相場は平準に在り。若し輸入金額輸出金額より多き時は、其差額支拂の爲め外國へ送金せざるべからず。其送金を爲さん爲め簡便法により爲替手形を買はんとする者多かるべきを以て、爲替手形の需要増し、爲替相場は騰るべし(但し騰ると雖、正貨輸送費を超ふることなし)。之に反し、輸出の

方輸入より多き時は、爲替は下落すべし。外國爲替の方には常に貨物の輸出入によりて動かさるゝのみならず、外國に於ける投資、運賃、保険料、及び銀行の便等諸種の事情を含むが故に、甚だ複雑難解の問題なり。殊に其關する所は二國間に止まらず、倫敦を清算地として一國の輸出超過は他國の輸入超過を以て相殺せらる。

第十七章 海運政策

概説 航海とは船舶が世界の一部分より他の部分に至るに當り、其進路を司る學問技術をいふものなるも、海運といふ時は一層廣き意味を有し、所謂運輸交通の一部にして、其業務は商業上一箇重要な機關なり。之を政策上より觀察するに、そが一國商業全般の發達と相關聯せること極めて密切なるが爲め、學者中海運を目して一般商業政策の一部と爲すものすらある位なり。然れども正確に考ふれば、海運政策とは一國の海上諸企業の發達を以て主要の目的となせる國家の政策にして、一箇獨特の目的を有せるものなり。斯かる政策は主として國內商業に影響を及ぼすこともあるべく、又主として對外貿易に影響することもあるべし。而も對外商業政策の一部として本書に考究するを得るは即ち後者に屬する場合のみ。

近世の海運政策として諸國が力を盡したるは下の三方面なりとす。(一)海洋上若干部分に對し統治權を行使せんとしたること(領海權)、(二)航海自由權即ち公

海上に於ては各國船舶何等の拘束を受くることなく航海し得べしとの主義を確立すること、(三)内國の海運業を保護して外國の競争に優らしめんとしたること(航海條例)即ち是なり。

第一節 領海及び自由航行權

領海 上古時代に在つては公海は海賊の横行に委せ居たるが、中古より近世紀の初に至り、歐洲中強大なる海國は公海中の或部分に對し、其主權を行使せんとしたり。例へば、英國は英吉利海峽、北海、愛爾蘭以西の海、ビスケー灣、蘇格蘭より北なる海洋に對して其主權を主張し、丁抹及び瑞典は共同してバルト海を管理し、ヴェネチアはアドリア海に主權を維持し居たり。十五六世紀に至り、世界諸方面に新發見ありしより、各地の商業盛んに勃興したる爲めと、西班牙、葡萄牙兩國が無法廣大なる領土の領海權を主張したる反動とよりして、領海主義に反對するの大勢を生じ、一六〇九年、グーロテッスの大著述に公海論となりて後世に傳へらるゝに至れり。

英國は其周圍の海面に主權を主張し、固く執つて動かざりしが爲め、屢、外國と戰端を開くに至れり。殊に和蘭と戰を交へたるは此理に由る。かの一八一二年、英米間の戦争の如きも、其名義上の原因は、英國が其所謂領海内に於て搜索を行はんとしたるに出でたり。然れども領海の觀念は近時に至るに従ひ、知らず識らずの中、漸次放棄せられたると、又一方には海洋の占領は實力を以て有効に占領するにあらざれば無効なる事立證せられたるとにより、所謂領海主權なるものは深く灣入したる灣若しくは其他武力を以て容易に防禦支配し得る種類の水面に限ることとなり、國際國法上一般に海岸より三哩の距離までを領海として其國の主權を承認すると雖、此主權の效力も近時着彈距離が延長し來れるにつれ、效力を減殺せられつゝあり。

航海自由承認 領海外の公海に於ては、航海上何等の拘束を受くることなからべきは今や世界各國の承認する所となれり。此大勢の定まるにつれ、領海の觀念は漸々限縮せられ、將來も尙公海自由の思想旺盛を加へ、領海思想は輕んせらるゝに至らんとす。大洋其他の大海に於ける自由航海主義は比較的早く列

國の承認する所となりたるも、海峡、内海、可航河川に在つては此主義の承認せらるゝこと遲きを免れざりき。例へばバルト海及び黒海に至る海峡の自由通航に關しては屢、國際争議を惹起したり。蓋しバルト海に對しては多年、丁抹が其管理權を主張したるに因る。依つて一八五七年、世界の強大なる海國釀金して以て是等の主張を擲たしめ、自由航行の權を得たり。黒海は多年、土耳其領なりしが爲め事情困難なりしも、露國が其北岸を獲得するに及び、土耳其の手を離れ、一八二九年アドリアノーブル條約により、其入口なるボスフォルス海峡は露國の商船及び露國に親善なる諸國船舶の通航を許すこととなれり。一八五六年の巴里條約により、黒海は中立となりしが、一八七一年、露國は同海に軍艦を置くの權を得たり。但し其軍艦をしてボスフォルス海峡を通過せしむることは禁止せられ居れり。

可航河川が二國の境を流るゝ時は、兩國各、其河を使用するの權を認めらるゝを常とし、境界線は河心にありとす。一の河川が源を甲國に發し、乙國を経て海に入る場合に、上流國は當然河口までの航海權ありと主張すること屢、なれども、

國際法は之を承認せず。但し基督教國多數の河川は國際協約を以て各國船舶の通航を許すこととなり居れり。世界の大河、運河を中立とするに關しては、北米合衆國は頗る重要な地位を占めたるが、此方面に關する諸條約は通商條約を論じたる章下に詳論し置きたれば茲に再び贅せず。

第二節 航海條例

前節所説の二方法の外に、又自國の航海業を盛んにせん爲め往年屢、利用せられ、近時も猶往々利用せらるゝ航海獎勵方策一あり、之を航海條例となす。此種の法制は大發見時代の次に來りたる一特色にして、重商主義の一面と看做して可なり。此等の法律の規定せる事項は、主として船舶の國籍、登録等内國船舶が内國商業に従事し得る權利、外國船舶の内國商業に與るを取締る條件等なりとす。而して内國船をして外國船に優るの利益を得しめんが爲めに、外國船禁止法と内國船差別取扱の二法を採るを常とせり。禁止法とは即ち一定の航海又は或種の商品の運搬は専ら内國船舶の特權となし、外國船の之に携はるを禁

ずるものと言ひ、其初めは伊太利諸市及びハンザ諸市の創むる所に係りしが、英國も之を利用し、十九世紀中葉に至るまで英國海運政策の一大特色として存続したり。内外船舶差別取扱とは外國船をして自國の商業に携はらしむと雖、之に對しては噸税を課し、其積載貨物には關税を課するに反し、自國船舶及び其貨物には全然課徴せざるか、假令課するも其率を輕うする方法をいふ。是れ米國初期及び普魯西の航海政策なりしも、現在に於ける獨逸帝國の海運政策は、唯沿岸商業を外國船舶に許さざる外、全然自由主義なり。佛國の政策は區々にして、一七九三年より一八〇六年に至る革命時代中は外國船禁止政策を採りしも、一七九三年以前及び一八一六年以後は主として差別取扱主義を奉じ、補足として禁止法を加味せり。

英國の航海條例 英國の航海條例はリチャード二世の時(一三八一年)既に之ありと雖、其重要となりしは十七世紀半ばの事に屬す。當時英國は一大植民國となり、内外に於ける海運商權を外國特に和蘭即ち當時歐洲諸國中最大海國の手より奪はんと努めたるなり。英國の發したる航海條例中、最重要なるものは一

六五一年及び一六六〇年のもの之を第一航海條例と稱す、一六六三年のもの(第二航海條例)となし、其規定せる所次の如し。

- 一 沿岸商業の權は英國船舶に限ること(是れ一五六三年の法律を以て定められたるものにして、一八五四年まで改められざりき)
- 二 外國漁場の漁獲物に對しては二倍の税金を課すること
- 三 自國植民地に於て外國人が獨立商人となり、又は代理商となるを禁ずること
- 四 英國植民地の外國貿易を營む船舶は必ず英國國籍を有する船舶にして、英國人其船長たり、且乗組員の四分の三は英國人たるべきこと
- 五 或列擧したる貨物を歐洲より英國へ輸入するには英國船又は其貨物の生産國又は積入港國の船舶によりてすべきこと
- 六 阿弗利加、亞細亞、亞米利加の產物、製造品を輸入するには英國人を高等海員とし、英國人海員の多數を占むる英國船舶によるの外之を許さざること

歐洲に於ける數箇戰爭の大原因の中には如上諸規定を實行せんとしたることを其の一に數へざるべからず。而して是等諸規定は時々變更せられたるも、其實質は凡そ二世紀間殆ど改まることなくして存在したるが、一八二五年、大に變更せられ一八四九年に至り概ね廢止せられたり。

合衆國の航海條例 合衆國の海運政策は曩に互惠條約を論じ、保護政策を説き、差別税法を述べたる條下に於て既に之を説きたりと雖、茲に再び之を略言するは決して無用にあらざるべし。合衆國立國當初の政策は、其通商航海條約に表れたる所に據るも、最も完全なる平等對等を以て主義となせしも、獨立後數年の間に新政府の基礎鞏固ならず、中央政府の權力乏しかりしが爲め、各州互に排擠し、因つて大に政府を困却せしめたるのみならず、英國の排外的航海政策の爲め、亦大に苦しみたるを以て、憲法を改定して中央政府に商業航海を支配するの權限を附與することとなり、其結果として政府は直に極端なる差別的航海政策を採るに至れり。即ち一七八九年の法律に據れば、米國にて建造し米國人の所有に屬し、且、米國人海員の運用に係る船舶に對しては毎噸六仙の噸税を徴したるも、米國製船舶にして、所有者及び乗組員が外國人なる時は三十仙を徴し、建造地、所有者及び乗組員皆外國なる時は之を五十仙となしたり。關税に於ても、米國船によりて輸入せらるる貨物に對しては税率一割を引下げたり(此法律は一七九四年の法律を以て外國船舶による輸入品には一割の増税を課することに

改めたり。若し夫れ沿岸貿易に至つては、一七八九年の法律には米國船は一年一回限り噸税を納むべしとしたるに、外國船は米國商港へ廻港する毎に噸税を納むべしとなし、以て事實上、外國船の沿岸商業に従事するを禁止し居たるが、數年後之を改めて明文を以て絶對に外國船の沿岸商業に携はるを禁止せり。

一七八九年の船舶國籍法に據れば、合衆國にて建造せられ、米國人民の所有に屬し、且米國人の船長を有する船舶に限り米國船と看做し、米國沿岸航海法の特典に浴せしむべしとなせり。

上述諸法は實に米國海運政策の基礎を成せるものなり。十九世紀初期の間、米國政府は外國船舶及び貨物に對し漸次制限負擔を重くしたり。是れ主として歐洲諸國特に英國の反對的態度に對したるものなり。然るに此態度は前に述べたるが如く、一八一五年、第一次の變化を受け、外國との直接貿易に對しては互惠的取扱をなすこととしたるが、凡そ十年後に至り、互惠取扱主義を擴張して若干の國との間接貿易にも適用することとなれり。一八三〇年より一八六〇年に至る間は政策の方針頗る自由主義なりしも、一八六〇年頃より木製帆船廢

れて鐵製蒸汽船となりたると、海運賃率の下落したると、資本金を海運以外の方面に投じて巨利を博し得る機會生じ來りたるとの爲め、これより米國海運は急轉直下の勢を以て衰頹し來りしが、加ふるに南北戰爭により互に船舶を亡ぼし、外間より掠奪さるゝあり、益、米國海運の失墜を激成せり。南北戰爭中は無差別主義復活せられたるも、一八八四年及び一八八六年の法律により、著しく變改せられたるは既に述べたる所の如し。而して南北戰爭以來、米國海運を復活せしめんと目的を以て制定せられたる法律甚だ多きも、之を論述せんとするには勢ひ一般海運補助政策を説かざるべからず。請ふ次に之を述べん。

第三節 海運補助金

海運補助金の性質 海運補助金とは政府が海運業を補助獎勵せんが爲めに支出する金員にして、或は造船獎勵金として自國內にて建造する船舶に對し、噸帆船何程、汽船何程として支出することあり、或は造船材料の輸入に對し關税を免除するが如き法を採ることあり、或は航海獎勵金として、或種の航海又或目

的の爲めにする航海に對し獎勵金を下付することあり、或は船主の提供する勞務に對し過分の支給を爲すこと、かの郵便物運送に對する料金の如きことあり。是等の下付金は或は一時に下付することあり、或は年金、或は毎月支給其他時期を限りて支給することあり、或は又一航海を單位とし、若しくは湮數に應じて下付することあり。而して補助金の支出に對し、政府は代償として何等かの任務を要求するを常とす。即ち次の如し。

- 一 毎月一回、隔月一回、又は一今年總計何同等の定めによる定期航海
- 二 船舶最小速度の制限、普通一時間何哩と定むること
- 三 船舶の建造及び艦装に關し何等かの條件を要求すること
- 四 造船材料には可及的内國品を使用すること
- 五 戦事には船舶所有主に相當の代償を與へて買上又は借上げること

外國の海運補助史 海運補助金は一七三〇年、早く既に英國に於て支給されたり。こは漁船に、對し支給したるものにして、其目的は英國海軍の爲めに水兵を訓練するにありとせるより觀れば、要するに政治的目的といふことを得べし。是等の補助法は時々變更せられしが、終に一八六七年を以て廢止せらるゝに至

れり。十九世紀中葉に至るや、英國の外國貿易は大に發達したるに加へて、諸外國並びに世界各地に散在する諸植民地との間に運輸交通の便を改良するの必要を増し、茲に英國は補助金を下付して、以て其蒸汽船便を發達せしめんとせり。其嚆矢は一八三九年に於けるサミュール・キーン・ナードに下付したる補助金にして、英國と北米ハリファクス間を隔週に一回、汽船にて定期航海すべき契約なりき。此方針は今日まで繼續せられて改變を見ず。尤も時として此補助金は一定額なる事もあり、或は又郵便物輸送量によりて増減したることあり、(後の場合に於ても、其支拂料金は著しく萬國郵便運送料率よりも大なるが故に、之を補助金といふを得)。現時に於て英國政府の支出する所は年々約百萬磅に上り、一定の定期航海に對し郵便運送料として下付するものを主とす。獨逸も亦郵便物を東亞、濠洲、東阿、南米北米へ運送せしむる爲め年々約一千萬馬克を支出する外に、造船材料の輸入に對しては輸入税を免し、造船材料の輸送並びに獨逸船舶による輸出貨物には鐵道貨率を引下ぐる等の間接的補助手段を採りつゝあり。佛國の年々海運補助として支出する所は約五千萬法にして、其形式は主として郵便

遞送料とし、其他造船獎勵金、航海獎勵金あり。而も佛國政府の支出する所は海運業者が政府に提供する任務と何等釣合を保てるものにあらず。尤も此點は獨逸に於ても同様なり。

初期に於ける米國の海運補助政策 米國は一八四五年の法律により、米國船舶により外國郵便を輸送せしむるが爲め契約を結ぶの權限を遞信大臣に附與し、以て補助金を下付するの法を始めたなり。それより二年を経て、米國よりプレイメンに至る定期航路此法律に據りて開かれたり。一八四七年の法律は海軍大臣に權限を附與し、米國船舶をして紐育よりリヴァプール、西印度、墨西哥灣沿岸諸港、並びに巴奈馬より太平洋岸諸港へ郵便を輸送せしむるの契約を結ぶべきこととしたるが、本契約により有名なるコーリンズ線起り、太平洋郵船會社其他小定期航海業起れり。一八五二年に至り、コーリンズの受くる補助金は年、三十八萬五千弗より八十五萬八千弗に増加せられたり。政府の之に對して下したる要求は、概ね一年間に若干回の航海を爲すべしといふに在り。コーリンズはキーンナード社との競争激烈を極め、甚だしく運賃率を低落せしめたるが、初め優

勢を示し居たるも、一八五四年には最良汽船アークライク號を失ひ、次いで一八五六年には又最良汽船バシフィック號を失ひたるに加へて、一八五六年には政府の補助金を三十八萬五千弗に減せられ、二年後には全然郵便遞送契約を廢棄せられたるが爲め、此重要なる米國海運會社は終に倒産するの已むなきに至れり。南北戰爭開かるゝや、總て米國船の歐洲に定期航海を營み居たるものは廢止せられたり。爾來、政府は又補助金を支出せざりしが、一八六六年に至り、紐育、リオ・デ・ジャネーロ間の定期航海の爲め一年二十五萬弗を下付し、翌年太平洋郵船會社に對し布哇經由日本及び支那へ毎月一航海を爲す爲め一年五十萬弗を支出することとせり。一八七三年、太平洋郵船會社をして其航海を隔週にせしむる爲め更に五十萬弗を下付するの案議會を通過したるも、同社は此案を通過せしめんが爲め議員に贈賄したること發覺したると、同法に規定せられたる條件を充たす能はざりしを以て、此法律により補助金を受けたる事なし。一八七五年、ブラジル航路及び太平洋航路補助契約滿期となるや、竟に繼續せられざりき。一八七九年に至りてブラジル航路に對し補助金を得んとするの運動起りしも、漸

く一八九一年に至り、補助案國會を通過するに至れり。之を總觀するにヨーロッパ線の爲めに米國政府の支出したるもの、實に一千五百萬弗、太平洋郵船に下付したるもの實に四百五十萬弗に上る。而も此巨額の支出金に對し、合衆國が示し得るもの絶無若しくは殆ど之なきの状態なり。

一八九一年の米國航海補助法 一八九一年の法律に據り、米國は郵便助成金を埋數に應じ支拂ふ事とせり。其規定に據れば、第一級汽船鐵又は鋼鐵製螺旋推進機汽船噸數八千噸以上、航海速力一時間二十哩以上のものは一哩に付き四弗、第二級汽船鐵又は鋼鐵製汽船噸數五千噸以上、航海速力十六哩以上は一哩に付き二弗、第三級汽船鐵又は鋼鐵製、大き二千噸以上、航海速力一時間十四哩以上は一哩に付き一弗、第四級汽船鐵、鋼鐵、又は木造汽船、大き一千五百噸以上、航海速力十二哩以上は一哩毎に六十六仙三分の二を受くるものとす。此補助金の外に郵便輸送料として米國船舶は第一種郵便物一封度に付き一弗六十仙、第二種郵便物一封度に付き八仙を支給せらる。外國船は萬國郵便遞送料率に據り、第一種四十四仙、第二種四仙半に過ぎざるなり。

前記一八九一年の法律により郵便補助金定められたるも、合衆國と英國間の郵便輸送は之を第一級船に限ると定めたり。而して當時米國船籍の下には第一級船舶なく、一八九二年に至り米國船籍登録法を改め、當時主として米國資本家の手によりて組織せられ居たる萬國航海會社の所有に係りしシティー・オヴ・バリ、シティー・オヴ・ニューヨークの二隻を米國國籍の下に移し(但し同社は直に同様の船舶二隻を米國の造船所に於て新造せしむべき條件附なりき)以て漸く第一級船を得たり。中米、南米諸港及び東亞諸港に至る定期航路數線の契約は、第二級以下第四級に至る諸船舶にて取結びたるが、是等は皆當時現存したる船舶なりき。マーヴィン氏の説く所に據れば、同法は米國船舶を改良するに與つて大に力ありたりといふ。

一八九一年以後、殆ど毎議會何等かの方法により米國海運業を復興せんとするの法案提出せられざることなかりき。就中最も著しきものを積載貨物及び郵便物に對し種々の補助金を下付せんとするものとなす。而して是等の法案の通過に努力したる人々は、何れも多大の勢力を有したるにも拘らず、案其もの

が何れも不人望殊に南部及び中央西部人士間に不人望なりしが爲め通過するに至らずして止めるもの常なり。ガーナー教授、近刊の『北米評論誌』上に曰く

米國の海運業が往年海上に覇權を唱へたる全盛時より、比較的著れざるの衰境に陥りたるの事實は、苟も米國經濟史の一端を窺へる者の悉く知れる所なり。然れども米國旗が一度海上に其影を匿してより以來、之を復興せしめんとする希望の盛んなること未だ今日の如きを見ざるは、聊か以て慰むるに足る。即ち前期議會に於て米國海運の爲めに法の定められたるもの、實に三種に上る。其一は陸海軍用品は一切米國船舶をして輸送せしむべしとなしたるもの、其二は沿岸商業を米國船舶に限るの規定を合衆國と菲律賓島間にも適用すとしたるもの、而して其三は即ち海軍調査委員を設け、我が海運業の發達と海員の勞働及び生活狀態を改良すべき法案を調査せしむることとなりしもの是なり。

此海運調査委員は俗にガリソール委員委員長の八名とも稱するものにして、慎重に本問題を調査考究したる結果、一九〇五年一月五日を以て其報告を議會に提出せり。委員多數の提案に據れば、船舶一噸に付きて毎年五弗の航海獎勵金を下付し、一八九一年の郵便補助金法を擴張し、且米國へ入港する所の外國船に噸税を課すべしとしたり。然るに少數委員は之と意見を異にし、唯外國船に

より輸入せらるゝ貨物には米國船に依るものよりも重き輸入税を課する事、及び造船材料の輸入に對して關税を引下ぐる事の二案を推奨せり。而も既に述べたる如く、是等諸案の全部若しくは一部を含める諸法案孰れも議會を通過せずして止みき。

海運補助政策に對する賛否兩論 海運補助の根本主義に關しては、其賛否の岐るゝ所は一般保護政策に對する賛否の論據と異なることなしといふを得べし。若し一般の經濟主義として製造業及び農業に對する保護を是なりとせば、獨り海運業に對してのみ保護を拒否するの理由を見出す能はざるべし。されど海運補助奈何を決するは實は純理若しくは主義の問題にあらずして、寧ろ事實問題、事情奈何によつて決すべきものなり。海運政策の實行に關し何等絶對不變の眞理あるにあらず。唯、決すべきは、萬般の事情を考查したる所にて、海運補助を行へば以て自國海運力の發達となり、且之を永久に繼續し得べきや否といふに存す。之を米國の經濟問題として見れば、有力なる海運の存在は、是が理由の爲めに最も望ましと信せらる。即ち第一我に有力なる海運業あらば、現時

我が貿易貨物の運送の爲めに我が國が外國船主に對し運賃として年々支拂へる二億弗の金を節することを得べし。第二に商業は國旗に従ふものなるが故に、強力なる海運業を起すを得ば大に米國貿易の發達を來すべしといふにあり。而して此二者孰れも米國の資本と勞力に對し有利なる用途を供するものなるが故に、極めて望ましと信せらる。

右の議論に對する反對論あり、而して未だ此反對論が駁撃せられたるを聞かず。曰く外國船が米國貨物を運送するは、外國船の建造費運用費が共に米國よりも安きに因り、米國船にては到底利益を收むる能はざる程度の低賃率を以て運送し得るが爲めなりと。又之と略、同じ意味を異なれる言葉にて述べたる反對論に曰く、米國人が船舶を建造運用せざるは、海運以外の方面に一層有利なる投資の機會あるを以てなりと。

海運補助政策の論據中別に政治的理由よりするものあり。米國の如き國家に對する政治的論據を二となす。第一、海運業は好箇の水夫養成所となり、水夫は海軍編成上必要缺くべからざるものなり。第二、海軍は商船を給炭船、偵哨船、

運送船、通報船等として使用するを得ざる時は、大に海軍力を減殺さるゝを免れずと。思ふに、海運政策を合衆國に適用するの要否奈何は、經濟上より觀れば疑問とするの餘地確に之あるべしと雖、其政治的論據に至りては爾く容易に否定し去るべからざるなり。

第二篇 海洋運輸論

第一章 緒論

海洋運輸論は工學の一分科として、或は經濟學の一分科として研究することを得べし。工學の一分科として之を論ずれば、造船、航海術の研究となり、之を經濟學の一分科と看做せば、大洋運輸の業務を研究し、海洋運送者相互間並びに運送者の旅行者及び荷主との關係及び海運業を保護監督すべき政府との關係を總括考究すべきものとす。

從來海洋運輸に關する著書は、寧ろ技術に偏し、然らざるものは歴史にあらざれば則ち統計なりき。故に本書に於て海洋運輸業の經濟的研究を爲し、海運史は略述に止め、統計の如きは斯業の性質並びに範圍を示すに必要なるもののみを擧ぐるに止めたり。

政治論としての海運問題は、立法に依りて海上の霸權を掌握し得べきや否や、若し得べしとせば如何にして其捷徑を採るべきかといふこと、及び海運補助金

に依りて得べき結果は能く國民の出費に酬ゆるを得べきや否やを決するにあ
り。されば先づ斯業の經濟的方面を了解し、以て補助に關する立法手段の效果
並びに其範圍を知悉すべきなり。

本書は主として海運問題の政治的研究を爲さんとするものにあらずと雖、大
洋運輸を系統的に説述するに當り海運立法を正確に判定するを得しむるに務
めたり。

諸種の船型を説明し海運を論せんとせば、屢噸なる語を用ひざるべからず。
故に先づ此用語の意義を了解し、以て混雜と誤解を避くるを要す。噸は船舶の
大き並びに貨物の量の兩者に用ひらるゝが故に、噸には明らかに二種類あるを
知るべし。一は船舶噸、他は貨物噸にして、各、共に種々の意義に用ひらる。

船舶噸に三種あり、即ち排水噸、總噸數、登簿純噸數是なり。排水噸は船舶の自
重量にして、船が水中に浮漂したる時に排除する水の重量に同じ。總噸數は百
立方呎にして船舶の全容積を算定し、百立方呎にて除すれば、其船の總噸數を得
べし。純噸數とは貨物並びに旅客の用に供し得べき部分を百立方呎を單位と

して計量したるものにして、船舶の全容積たる總噸數より法律の規定に従ひ、機
械室、船員使用室、甲板の或部分を減じたるものなり。

各國の船舶統計上、總噸數一噸とは百立方呎を意味す。然るに國に依り其船
舶測定法を異にするが故に、同一船舶と雖、其國旗を別にするに因り、其總噸數に
幾分の差異を來すべく、殊に純噸數測定に關しては總噸數に於けるよりも一層
大なる相違あり。然れども大體に於ては諸商業國は英國の慣例に従ふを常と
す。

別にダニエラ測定法なるものあり。同法は一八七三年コンスタンティノープル
に開催せられたる萬國噸數委員會の採用せる所にして、蘇士運河に適用せらるべ
きものなり。斯法に依りて測定したる純噸數は、英米法に比し平均五分の一強の
増加を示す。因に同運河の通過料は純噸數を基礎として徴收するものとす。

貨物噸に重量噸及び容積噸の二種あり。重量噸は亦輕噸(二、〇〇〇封度、重噸
(二、二四〇封度、並びに米突噸(二、二〇四、六二封度)の三種に細分するを得。米國鐵
道は東部諸州に於ける無煙炭運送に重噸を用ふる外は輕噸に依り、米國內亦一
般に此輕噸を採用す。米突量制を採用する諸國は、米突噸を用ふれども、其他の

諸國の海洋商業には重噸を用ふ。

大洋運輸の貨物は重量噸に依ること少く、多くは容積噸(四十立方呎)に依るを常とす。勿論穀物並びに礦物は重量噸に依ると雖、製造品、一般商品、殊に木材の如きも容積噸に依りて取扱はる。四十立方呎を以て容積一噸となせる所以は、蓋し小麥の一重噸の船艙内に於ける容積四十立方呎なるが故なり。以上説けるが如く噸に數種の別あるに拘らず、政府調製の外國貿易貨物噸數の統計は各種の噸を同一に合算せるが故に其實際量を知るべからず。

現今普通貨物船の純噸、總噸、貨物噸の割合は純噸數は總噸數の約三分の二に相當し、貨物噸は純噸數の約二倍四分の一に相當す。

第二章 帆船の種類及盛衰

大洋貿易に使用せらるゝ帆船及び汽船は無數の階梯を経て現時の發達の域に達せしものにして、過去三百年間に於ける帆船並びに過去百年間に於ける汽船の發達を研究するときは、海洋運輸機關の沿革を了解すると共に、其業務の變遷を明らかにすることを得べし。概言すれば、帆船は其業務に應じて發達せるものなるが故に、帆船の研究を爲すときは、少くとも各時代に於ける運輸の性質並びに其重要な程度を推知するに難からざるなり。

帆船は過去五十年間に於て、其以前の數千年間よりも一層急激の進歩を遂げたり。されど何れの時代に於ても海難の刺戟を受けて、造船者が専門的知識と良材料を利用し、以て堅牢なる帆船の建造に務めたるの點に至つては相違なきなり。然るに過去に於て進歩の遅々たりし所以のものは、一つには現時の内外國貿易の組織並びに經營が、一世紀前にありし船型とは大に異なる種類の帆船を必要とするに至りしに由るものなるを忘るべからず。

十九世紀の中葉以前に於ては、帆船は大洋貿易上、唯一の機關にして、其造船技術の進歩に伴ひ諸種の船型相次いで起れり。抑、帆船は主として其橋數並びに帆の綱具取附法如何に依りて分類さるゝものなりと雖、稀には船型若しくは船首型によりて名稱を附せらるゝことなきにしもあらず。今綱具取附法を觀るに大略左の二種に別たる。即ち一は横方形の帆にして他は長方形の帆なり。三橋船にして全部横方形の帆を備へたるものをシップと稱し、之を帆船の標準型と認めらる。其他帆の形を異にするに因りて各、其名稱を異にす。

亞米利加植民地時代、即ち十七世紀の初葉に於ける大洋航行船の大なるものは概ね百噸以下のものなりき。一七一三、四年、マサチューセツ州グルースターに於て、船長アンドリュー・ロビンソン氏始めてスクーター船を建造したり。故に當時之を稱してグルースター・スクーター船とも謂へり。本船は總て長方形の帆を具へたる二橋船にして、船首に三角帆を有し、其船體は從來の船型に比し尖銳にして、逆風に抗して帆走し得。速力大にして且横方形の帆に比し、少數の乗組員にて操縦し得るが故に、爾後幾許もなくして其經濟的なると效率の大なるこ

とを認識せられ、浴く米國沿岸貿易に使用さるゝに至れり。

十九世紀の帆船史上に特筆すべきは、(一)船體の増大と方形帆の改良、(二)重要な定期郵便船航路の發達にして、即ち帆船は一八一二年より十五年に互りし戰爭後、米國の發展に要せし大量貨物の輸送と定期郵便物の運送に従事せり、(三)スクーター船は二橋乃至三橋船より四橋木造船となり、次いで五乃至七橋鋼鐵船と進化したるが、(四)漸次汽船は大洋と沿岸の區別なくシップ並びにスクーター船に代用せらるゝに至りしこと等なり。

十九世紀の初期に於ける帆船は、猶比較的の小型なるを免れざりき。當時大型船舶の建造さるゝものありしと雖、僅に三百噸のシップを以て大船と稱せしに過ぎず。例へば獨立戰爭後の半世紀中、米國の東印度貿易の中心地たりしサレムに於て、商船中最大と稱せられしものと雖、一八二五年以前は四百噸を超えたるものなく、一般米國の極東貿易は、平均三百噸以下の船舶に依りて行はれたりしが、一八四〇年には一千噸型現れ、一八五六年には一千五百噸級の船も珍しからざるに至り、繼てカリフォルニア發見の爲め往來頻繁となるや、愈、益、大船を出だす

に至れり。

一八一二—一五年末までに建造されし大船は、米國の大西洋横断線に使用せられ、一定の發着時間表に準據して航海せり。此種の聯絡船は郵便物の運送に従事せしが故に郵便船なる名稱を附せられ、其航路を郵便船航路と稱したり。著名なる紐育リヴァプール間に於けるブラック・ポール線の發生したるは實に此時に存す。爾來米國の發展に伴ふ貨客の増加に應せんが爲めに無數の重要郵便船航路開始せらるゝに至れり。

一八四五年頃よりクリッパー船なるもの建造せらるゝに至りしが、是れ實に横方形の帆を装置せる帆船の發達の頂點に達したるものなり。此船は長く突出せる船首を有し、最高速度を得んが爲めに船體を尖銳ならしむ。思ふに斯型の船舶を建造するに至れる原因二あり。對支那、印度貿易と北大西洋貿易に於ける汽船との競争是なり。蓋し外國帆船の競争に對して極東貿易權を失はず、更に帆船の競争者として急激に進歩せる定期汽船に抗して歐米間の運轉を保持せんが爲めに、米國造船業者は此クリッパー船型を案出したるものにして、能く其

目的を完うしたる、實に十數年間米國水夫の誇とせし所なり。本船型は如上の原因の外向、二箇の事情により一層其需要を増加せり。即ち一八四九年より五〇年に至る間にカリフォルニア州の金鑛發見せられ、多數人民の移住著しかりしが故に、ケーブ・ホーン迂回紐育桑港間聯絡船の速度を増加せしめんとし、茲にクリッパー船盛んに建造せらるゝこととなれり。而して漸く此需要充たさるゝや、更にクリミヤ戦争の勃發するありて、英佛は競うて米國のクリッパー船を購入し、其運送船として使用せり。實に一八五五年中、米國の造船噸數は五十八萬三千四百五十噸に昇り、空前絶後の大數字を示せり。

一八五八年以後、特に南北戦争末よりシップ、パーク、パーケンタイン、及びブリッグ等の横方形帆船は凋落の傾向を示し、造船業者はスクーナー船を選択するに至れり。一八八五年以來、進水せる殆ど總ての帆船はスクーナー型にして、一八九九年より現時に至るまで建造せられし五橋乃至七橋船も亦皆概ねスクーナー船なり。尤も此等のスクーナー船は五十年前に行はれたる通例の木造帆船とは全然別種のものなり。現今最大のスクーナー船はトマス・ダブリュー・ローソン

號にして、七橋を備へ、總噸數五千二百十八噸、純噸數四千九百十四噸、長さ三百七十五呎、幅員五十呎、吃水二十三呎にして、七八千噸の貨物を運送し得べく、橋の高さ百九十五呎にして、下部三十五呎は鋼鐵製、頂端六十呎を木材とす。帆の總面積四萬三千方呎にして約四英畝歩餘なり。補助蒸氣機關を設備し、以て帆並びに舵機の運用、貨物の積却其他諸種の用に供す。此大帆船は最近の貨物汽船と何等異なる所なく、唯其原動力に差あるのみ。

亞米利加の商業に於ける帆船の任務は漸次縮少せられつゝあり。是れ風力に代ふるに蒸氣力を以てするの競争盛んになり來りしに因るや言を俟たず。かの大鋼鐵船スクーターの建造を以てするも、猶對抗するに足らざるが如し。而して諸外國の例に比し、米國國旗の下に在る商船中、帆船は大部分を占むと雖、而も外國貿易從業船の八分の五及び内國貿易從業船の五分の三は汽船にして、風力に代へて蒸氣力を用ふるの傾向は年來既に其勢を逞しうし、殊に最近に及び急速なる變遷を見るに至れり。

世界全般より觀察する時は、商船中汽船の始めて帆船噸數に超過したるは一

八九三年なりき。爾來汽船は屢々として増加の歩を進めたるに帆船は益々減少せり。即ち一九〇四年に於ける帆船の噸數は一八九三年に於ける噸數の四分の三に減じたるに、汽船は殆ど倍加せり。現時の世界總噸數の約四分の一は帆船、殘數即ち四分の三は汽船なるが、實際上世界貿易の運輸の噸數の十分の九は實に汽船の取扱ふ所なり。是れ汽船の運轉速力の大なると發着の正確なるとに由來す。

之を要するに、汽船は効率大にして經濟的なるが爲めに帆船を驅逐しつゝあり。帆船の原動力は無料にして、其乗組員は少數を以て運用し得べしと雖、平均速力の小なると、積荷引渡時の不正確なるとの不利益あり。随つて現今汽船は貨物運送に關しては帆船の四倍の効率を有すと認定さる。是を以て汽船は多大の炭費を要し、船體の約四分の一乃至三分の一は石炭庫及び機關室に占められ、且往々帆船に比し多數乗組員を要するの不利あるに拘らず、速力の快速と航行の自由なるを以て日毎に帆船の領域を侵略し行くを得るなり。

汽船の効率大なるは次章に述ぶるが如く、要は機械の改良により石炭の消費

量を減じ、蒸氣力を著しく低廉ならしめたるに因る。今紐育桑港間汽船の例を以て説明せんに、貨物一萬噸を運送する汽船が一時間九節の速力を出だす時は一日僅に四十噸の石炭を要するに過ぎず。今後巴奈馬運河開通の曉には、紐育桑港間五千哩、一萬噸の貨物を運送する爲めに要する石炭消費量は約一千噸、即ち五千哩に對し一噸の貨物運送に十分の一噸を消費する割合にして、即ち三十仙の石炭を以て一噸の荷物を五千哩の地に致すに足る譯なり。

近く數年前に至るまで、世間一般に大量貨物を長距離に運送し得るは、猶り帆船に限るとなし、智利硝石及び米國大洋岸の穀物を歐洲に運送し、或は米國大西洋岸と濠洲間の貿易は此種帆船に限ると考へられ居たりしも、今や汽船は此等航路に於てすら、帆船に競争しつゝあり。巴奈馬運河開通の曉には帆船の活動範圍は更に限縮せらるゝに至るべし。

帆船は猶幾許かの間、殊に米人に依りて使用せらるゝこと明らかなりと雖、而も其使用は主として二箇の目的外に出でざるべし。即ち一は直に定期汽船航路を開始し得ざる沿岸貿易にして、他は國際貿易中、不規則なるか或は僻輒の地

に於ける運輸貿易なり。例へば米國墨西哥灣沿岸諸港とラブラタ河間に現時行はるゝが如き即ち是なり。斯く運輸發達の初期に於ては、帆船は便利なる機關なりと雖、一度貿易増大し、兩地間の貨物交換が規則的且繼續的となるに至らば、茲に汽船航路開始せられ、多くの帆船は其影を没すべきなり。

第三章 汽船の構造設備

汽船は其歴史帆船に比し短期なりと雖、其技術的變遷に至りては、更に複雑なるものあり。今現代鋼鐵汽船の發達し來れる主なる諸變遷を概言せば、(一)最初外車に依りしも次いで暗車を採用するに至り、(二)原動力發生の船用機關の進歩し、(三)木造船より鐵造船となり、次いで鋼鐵船となり、(四)旅客に安全と快樂を與ふると共に船舶の諸設備を改良したることなり。

第一節 汽機及び汽罐の發達

一八〇七年ロバート・フルトン氏クライモント號を紐育市よりアルバニに航走せしめ、以て蒸氣力を船舶推進の用に供し得べきことを證せし以來、汽船は各地の河川及び港灣に盛んに使用せらるゝに至れりと雖、經濟的に汽船を大洋航海に従事せしめ得べきことの一般に認識せらるゝに至りしは、クライモント號の初航海後、猶三十年の歳月を要せり。即ち一八三三年ロイヤル・ウィリアム號が

大西洋全航路を蒸氣力に依りて横斷して倫敦に航海したるを商業的航海成立の始めとす。

一 推進機の改良 初期の汽船は木造船にして外車にて運轉し、其總噸數はリヴァプール號一千一百五十噸、グレート・ウェスタイン號一千三百四十噸、キューナード會社船最初の四號(一八四〇年に進水せるもの)平均一千一百三十九噸なりき。此等の諸船は其長さ二百呎を聊か超過し、幅員約三十五呎に過ぎず。其速力一時間八乃至十節にして、快晴の際と雖、猶大西洋兩岸諸港間航路に約二週日を要し、西航には三週日を費すこと少からざりき。

外車に代へて、暗車推進機の一般に採用せらるゝに至りしは、豫期せしより速かりき。ジョン・エリクソンとてモニター號の建造に因りて名聲を博し、延いて海軍造船界の革命を惹起せる技師、及び農學家なる英人フランシス・ピースミスの兩氏各別に一八三九年船舶に暗車推進機を装置して成功し、一八三九年スミス氏は更に二百三十七噸八十馬力の小船アーチミーズ號を建造して好評を得たり。是より小軍艦數隻並びに當時造船中なりし大鐵船グレート・ブリテン號は暗車を採用するに至れり。斯くの如く暗車の海軍造船家に歡迎せられしは、蓋し暗車は水線下において、巨大なる外車の如く敵彈に暴露せらるゝことなきが故なり。

一八五〇年後に至るも、猶外車推進機を採用するもの多かりき。蓋し初期の暗

車の設計の不備なりしと、外車用に考案せられたる機関を以て暗車の運轉をなせるが故に、外車船の速力は遙に暗車船に勝り居たるが故なり。随つて暗車推進機は全然別箇の機關を要し、之が設計に尙若干の時日を費せり。第一着に暗車を採用せし大西洋横断船グレートブリテン號は一八四四年より就航したるが、而も大洋航路經營者をして暗車の外車に優越せることを確信せしむるに至りしは十九紀世後半の事に屬す。かの有名なる米國コーリンズ線は一八四八年巨費を投じ四隻の大型郵便船を注文せしも、皆木造外車船なりき。然るに一八五〇年の創設に係るリヴァプールのイムマン線は同年鐵製暗車汽船を以て業務を開始し、一八五四年アラン線亦同種汽船を就航せしめたり。保守的なるキューナード會社も一八六二年に至り、第一暗車船ベルシア號を航海せしめたり。同年同社は外車船を建造せしが、是れ同社の外車船建造の最後なりき。一八五九年かの著名なる大船グレートイースターン號の建造竣工したるが、同船は六檣船にして外車及び暗車を併用し居たり。

海洋汽船に暗車を採用するに至り、遂に外車の全廢せられたるはアーチミープ號建造後二十三年のことに屬し、米國諸會社が暗車推進機を使用したるは英國諸會社よりも頗る遅かりき。是れ蓋し英國造船業者が鐵船建造に慣れ居たるに、米國は猶木造船を固執し居たること明らかになり。一八八〇年頃以來、單一推進機に代へて雙暗車を採用するに至れり。當時に至

るまで商船は猶狹隘にして二基の機關を設置するに足らざりしが、戰艦は速力、安定並びに運轉の正確を得るの方針を以て建造しあるを以て、商船より早く雙暗車を使用し、特に便宜を認めたりき。其後更に進んで三箇の推進機を有するものを出だし、近時又四箇の推進機を有するものあるに至れり。

二 船用機關 現時普通に使用さるゝ船用機關は、往復機關とタービン機の二種とす。前者は砲子の如く直線的運動を爲すものにして、初期の汽船時代には横挺式と稱するものを用ひ、次いで暗車用として之に齒車を施したるが、現時最も普通に行はるゝは倒置式と稱するものにして、凡そ一八七〇年頃の創始に係る。

初期の汽船は高壓力の蒸氣に堪へざりしが、一八七〇年頃に至り、一平方呎六十封度以上の壓力に堪へ得るに至れり。茲に於てか聯成機關(高壓低壓二箇の圓筒を有し、蒸氣は先づ高壓圓筒に入りて一應の働きを爲し、了りて低壓圓筒に入り、更に再應の働きを爲すもの)を用ふるを得るに至りしが、一八八一年には三聯成機關の利用行はるゝに至り、九四年には四聯成機關世に現れ來れり。

タービン機關は一八八三年、瑞典ド・ラバル氏及び翌八四年同國パーソンズ氏の發明に係る。本機は之より先き水力利用の爲めに久しく使用せられたるものを蒸氣に應用したるものにて、兒童の玩具たる風車が風を受けて廻轉すると同じ理により、蒸氣の爲めに車軸が廻轉し、此軸を延長して船尾に推進機を取付け、之を廻轉せしむ。是を以て摩擦を減じ、力の働を直接にして損失を少くす。

タービン機関は非常に経済的なりと雖、往復機関を使用するに勝るや否やは未
 決問題なり。而もタービンは動力の効率大なるのみならず、猶他の重要な特色
 を有す。即ち容積小にして重量軽く、往復機関に比し其構造簡單にして、且運轉の
 際生ずる摩擦少く、振動は甚だ少し。故に容積と重量の小なる結果は経済的とな
 り、更に振動少き事は船用機関として特筆すべきなり。

三 汽缸 前項にいへる機関は總て蒸氣を使用して初めて動くものなるが、抑其
 蒸氣を發生するものを汽缸となす。最初は方形なりしが爲め、僅々一平方吋に對
 し十封度乃至十二封度の壓力に堪ふるに過ぎざりしが、一八六八年圓筒形内燃汽
 缸始めて造られ、茲に始めて一平方吋四五十封度の壓力に堪ふるに至れり。是れ
 汽缸製造上一大時期を劃するものにして、爾後の進歩は單に枝葉の改良に過ぎず。
 現時普通商船に用ひらるゝ汽缸は火燭をして無數の細き管に入らしめ、其管を
 して水罐中を迂回曲折して通過せしむ。故に火燭は此間に於て燭管の周圍にあ
 る水を熱し行く譯なり。

右の装置と反對に管中に水を通じ、管外に火あらしむるものを水管式といふ。
 多く軍艦に使用するものなり。此式は理論上燭管式に優るものなれども、費用多
 く、維持面倒なる爲め、將來多大の發達を期すべからざるに似たり。

船用機關をして今日の進歩を遂げしめたる無數の小改良は茲に詳述せずと雖、
 マギニス氏著『大西洋渡航論』より引用せる次表を以て、此等改良の結果たる石炭一

年度の燃焼に因りて得べき動力を示さん。

| 年次 | 石炭の 燃焼量 <small>單位噸</small> | 動かし得べ き排水噸 | 其速力 <small>單位節</small> |
|------|----------------------------------|---------------|---------------------------|
| 一八四〇 | 一 | 五六 | 八 |
| 一八五〇 | 一 | 六〇〇 | 九 |
| 一八六〇 | 一 | 八〇〇 | 一〇 |
| 一八七〇 | 一 | 一、八〇〇 | 一〇 |
| 一八八〇 | 一 | 二、一〇〇 | 一〇 |
| 一八九〇 | 一 | 三、三〇〇 | 一〇 |
| 一八九〇 | 一 | 三、三〇〇 | 一〇 |
| 一九〇〇 | 一 | 三、五〇〇 | 一〇 |

第二節 船體の發達

最近汽船の技術的發達史中、次いで述べべきは船體なり。但し船舶の安全と
 速力を出だす爲めの改良に關しては既に十九世紀前半に於て帆船の建造に其
 功を全うしたるを以て、以來船型の上には別段重要な發達を見ず。
 最初汽船は木造なりしが、木船より鐵船への變遷は遅々として行はれたり。

大洋航行船中レーンボー號は鐵船の嚆矢にして、一八三七、八年にリヴァプールに於て建造せられたり。されど鐵船建造の大勢を馴致せしものは一八三九年より四四年に建造せられたる、當時に於ける大船三千二百七十噸グレートブリテン號なりとす。同號の船體は六箇の支水隔壁にて區分せられ、堅固なる構造なりしが故に、不幸にして愛蘭海岸に坐礁し、一八四六年より翌年に涉り、十一ヶ月間引下されざりしも、何等大なる損害を蒙ることなく、其後約四十年間、各地航路に従事せり。此一事は偶、鐵船の著しく堅固なる事を確證し、爾來鐵船を擇むの風靡然として起れり。

鐵船の使用が一般に遅延せしめられたるに就きては、種々の原因あり。(一)一八六〇年に至るまでは米國は造船噸數に於て英國其他の諸國を凌駕し居たるが、由來米國は造船材料たる木材に豊富にして、鐵材に乏しかりしが故に、同國造船者は他國に比し木造に固執すること甚だしかりき。(二)英國政府は又古來保守を以て知られたる位にて、従つて一八五〇年頃までは其海軍に鐵船を使用するを肯んせず、一八五二年までは英國の郵便物は獨り木造船のみの運送に係り

同國の大汽船會社や或會社の如きは一八六〇年に至るまで木造船を採用し、キューナード會社の如きも一八六一年に至り、始めて大西洋航路船として鐵船を建造するに至れり。

されど英國に於ける鐵船の建造は一八五〇年より六〇年の間に於て急激にあらざりしも著々として進み、一八六〇年には英國船噸數の三割は鐵船なりき。爾來木造船の進水せるものは甚だ僅少なり。されば今日英船の九割九分は鐵若しくは鋼鐵船なりとす。之に反して米國は一八七〇年までは殆ど鐵船を造らず、其後と雖、發達遅々たるの憾あり。されば一九〇四年には米國旗掲揚船中五割八分は猶木造船なりしなり。然りと雖、こは唯、時間の問題にして、鐵又は鋼鐵船の遙に木造船に勝れるは争ふべからざる所なれば、木造船は終に廢棄するに至るや疑を容れず。

近時鐵船は更に鋼鐵船となり來れり。英國は一八八〇年頃鋼鐵船の建造を始めしが、一八八六年、新造船中、鋼鐵船の噸數は既に鐵船のそれに超過し、爾來逐年鐵船の新造並びに鐵船の現存總噸數は減少の傾向を示し、鋼鐵船は愈、益、増加

の趨勢を呈し、今日に在りては英國船舶の五分の四は既に鋼鐵船となれり。爾餘の諸國に於ても亦同じく、鐵は鋼鐵に代へらるゝに至れり。今後殘存せる鐵船の老朽するに従ひ、鋼鐵船は其地位を奪ふこととなるべし。

現今の汽船は支水隔壁を以て其船體を區劃し、或は二重底となし、其内部には底荷として水を容る。或は水の製造、積荷の取扱、舵機の運用、其他種々の用務の爲め發電機並びに各種機械を設置するに至り、頗る發達の高度に達せり。而も此複雑にして且優越なる船舶は、尙毎年何等かの新設備改良せられ行くを見る。以下一二の例を引用し、以て造船技術の進歩を説明せんに、キョーナード汽船會社のモレタニア及びルシタニアの二隻は、如何なる船舶に比するも其速力に於て遜色なし。同船は一九〇七、八年の完成にかゝり、長さ八百呎を有し、六萬四千馬力のタービンを以て四箇の暗車を廻轉せしめ、一時間二十五節の速力を出だし、平均二十四節半に達す。大きに於ては一九一〇年の進水に係る白星線のオリンピック號四萬五千噸を以て世界最大船の名譽を持せしが、一九一三年漢米社のイムベラートル(五萬噸)成り、名譽を之に譲らざるを得ざることとなれり。

第四章 航路及商港

海洋は國際貿易の公道にして、航路に關する國際法を遵奉する者は何人と雖之を使用し得べし。由來、大洋貿易は陸上に於ける鐵道會社に見るが如き、獨占的性質を有するものにあらず。蓋し航路は何れの國家と雖、航路を獨占することを得ず、況や私設會社に於てをや。又航路中、或部分例へば蘇士、コーリンズ、キール等の諸運河の如き人工によりて成り、通航料を徴收すと雖、而も總ての人に對して皆同一條件にて公開せらるゝものなり。斯く「海洋は一の公道なり」となす事柄は極めて簡單なるも、それは根本的なるが故に、海洋運輸は鐵道業務とは異なる法則の下に支配せられざるべからず。従つて競争、貨客、運賃、並びに政府の監督の如き、運輸經濟上の主要問題は、此根本的相違により全然鐵道と其趣を異にせざるを得ざるなり。

第一節 大洋に於ける重要航路

或港と他の港とを聯絡する航路は二部より成る、一は大洋部即ち主線他は港灣東水道にして、以下項を分ちて之を説明すべし。

海洋航路は主として次の諸項に因りて定まる。即ち(一)貿易對手國の所在(二)地球の圓形なること(三)貿易地間に介在せる陸地の形狀如何是なり。帆船航路は又潮流の位置並びに方向及び風向に依りて定まる。尙帆汽兩種の船舶の航路に影響する小原因として、海洋に氷塊の浮流の有無並びに年中各季節に於ける暴風雨の存否を擧ぐるを得べく、其例證の如きは茲に之を詳説せずとも讀者の多く知悉せる所なるべし。

地球は圓形なるが故に、二地點間の最短距離は此兩點を連結する大圓の弧なりとす。殆ど總ての大洋航路は之が影響を受け、殊にかの北大西洋及び北太平洋航路の如きに於て然りとなす。例へば横濱と桑港とは共に同緯度上に在るも、此兩港間の最短航路は太圓の弧なるが故に、船舶は直線的に航海せずして、大なる圓を描くが如く、千島列島に添ひて北上し、ベーリング海に至り、それより南下するものなり。

汽船は上述の最近航路を採り得べしと雖、帆船は假令、長距離となるも潮流と風向に因りて其航路を定めざるべからず。例せば紐育よりリオデジャネーロに到るには、殆ど大西洋を横斷してアゾア群島附近まで東航し、是より東南貿易風に乗じて目的港に到達し得るが如し。

大洋航路は其數多く、各其重要な度を異にし、鐵道に於けると等しく、幹線及び支線の別あり。以下其重要幹線を説述すべし。

一 北大西洋航路 貨物及び旅客運輸量の最大なるものは、東北米國諸港と英佛海峡を聯絡する北大西洋航路にして、世界總船舶の六分の一以上を使用し、前述の理により最短航路を探らんが爲めに、ニューファンドランド沿岸に至るまで北米岸に沿ひて航海し、是より大西洋を横斷す。此北大西洋幹線航路に聯絡すべき支線は北は加奈陀より南はカリビヤ海に於ける中央亞米利加諸港よりするもの、歐洲に於てはバルト海より、南は地中海より來るもの數多之あり。

二 東洋航路 米國東岸及び西南部歐洲より東印度、支那、及び日本に至る航路は右に次いで重要なものなりとす。一八六九年、蘇士運河の開通前に在りては、東洋貿易は喜望峯迂回帆船に依りて行はれたるが、其運輸量は日同運河を通過する量に比し、遙に少かりき。現時本航路は運河の以西及び以東の兩面に多くの支

線を有す。即ち西には米國及び英佛海峡、及び地中海諸港あり、東には英領印度、緬甸、蘭領東印度諸島、東部濠洲、佛領印度支那、菲律賓、支那、日本の諸港の本航路幹線に接続するあり。爲めに運輸量は大に増大す。

三 南阿航路 は其第三位に来るべき幹線なり。其大西洋に於ける着發地は歐羅巴及び亞米利加にして、東部に於ける支線の主なるものをアラゴア灣以南一帯の阿弗利加東岸、濠洲及びニュージールランドとす。尙帆船に依りて更に東印度諸島並びに東洋に聯絡せらるゝあり。歐洲より阿弗利加航路に従事する船舶中、阿弗利加西部沿岸貿易を行ふものあり。而も本航路上運送の最も頻繁なるは歐洲西部諸國より無數の貨物汽船の濠洲に航するもの是なり。郵便旅客船の濠洲に向ふものは蘇士運河を経由すれども、運河航路は一萬一千哩の節約あれども、其代り通過料を課する爲め貨物船は矢張南阿迂回航路を採るなり。

四 南米迂回航路 前者に似たるものを米國の東西洋岸を聯絡する南米迂回航路とす。本航路は米國の大西洋岸と太平洋岸間の運輸貿易を取扱ふのみならず、更に歐洲及び東部米國とブラジルのラプラタ河沿岸諸國の貿易並びに太平洋に於ける沿岸貿易も亦本線に依りて行はる。

北太平洋諸國と南米東部諸國間の貿易船は、唯、歐洲、ブラジル、ラプラタ河口間を往復するのみにてマゼラン海峡を超えて西岸に至るもの無し。又米國及

び南米諸港間の航路に従事するものあり。歐洲より南米に貨物を運送し來る船舶が歐洲向歸荷を得ざるが爲め、此處に北米向皮革、羊毛、珈琲、護謨を積載して北航し、北米に於て歐洲向積荷を得て歐洲に歸るもの尠からず。是れ海洋貿易船に屢、見る所の三角航路の一例に過ぎざるも、本航路は其最重要なるものなり。今後巴奈馬運河開通の曉は、マゼラン海峡經由の直通運輸は轉じて巴奈馬航路に集中せらるゝに至るべし。蓋し此運河開鑿の目的は實に北、中、南三米の太平洋岸及び北大西洋岸間の海路短縮にあるが故なり。

五 墨其西哥灣及カリビイ海 (或は兩者を總稱して亞米利加地中海と云ふ)に於ける運輸は北大西洋幹線航路の南方支線として、右航路の擴張せられたるものと看做す事を得べしと雖、其現在並びに將來に於ける貿易上重要な點より觀察せば、獨立の一幹線として並に論ずるの價值あり。墨其西哥灣は北米合衆國諸港より出づる輸出穀物、木材を運搬せん爲め、或は灣内貿易並びに歐洲及び米國北大西洋岸間へ通航する貨物を、得ん爲めの船舶來泊し、カリビイ海亦歐洲及び米國より亞米利加地中海の南北諸港間貿易は益、増加發展の趨勢を示し、其運輸線は實に複雑を極め、幹線航路と稱せんよりは寧ろ航路網とも謂ふべきなり。

六 太平洋最重要線 は北米と亞細亞を聯絡する幹線なり。南サン・テアゴより晚香港に至る間の重要港は米國岸に於ける終點にして、亞細亞に於ては横濱其他の日本諸港、上海、香港、並びに亞大陸諸市及びマニラ等に及ぶ。此北太平洋幹線航路は急速なる發達を遂げつゝある太平洋貿易の徑路にして、大圓の弧の原則に因り、北方に偏し、以て最近距離を採らんとし、ホノルルに寄港するものを除けば悉く斯線に依る。ホノルル經由は之が爲め桑港より九百六十四哩の航路延長となる。

七 北米西岸より濠洲に至るものは、是れ即ち最後に特筆すべき所の一航路なり。桑港及び晚香港、ビニセツト、サウランド地方は米國に於ける主要發着點にして、ニュージラランド及び濠洲諸港は太平洋洲に於ける終點なり。濠洲歐羅巴間の速達郵便物は太平洋を横斷し、桑港若しくは晚香港より鐵道便を藉り、紐育或はハリファクスに到り、是より急行汽船に依りて運送せらるゝものとす。濠洲と米國西岸間の貨物運輸は既設諸線に比し微々として振はず。今後巴奈馬運河開通の曉は更に其發展を阻止せらるゝに至るべし。

以上記述せる七箇の大洋運輸の幹線は、世界幾多の汽船航路中僅に其一部分に過ぎず。此外無數の航路は東西南北縱横に海洋を切斷し、以て航路網を組織す。而して船舶は斷えず一幹線より他幹線に、幹線より支線へと航海し、複雑なる世界商業の動搖に應せんとす。

第二節 運河

天然的航路の迂回せるを短くし、以て航海時日を短縮して航海費を節せんとするが爲め運河の開鑿あり。此種の運河中に左のものを數へ得べし。

一 蘇士運河 は最も古く且最重要なるものなり。同運河は一八五九年工を起し、六九年を以て開通せり。其工費一千六百六十三萬二千九百五十九磅に上り、延長八十八哩(即ち百哩)内二十七哩は湖水にして、水平式運河に屬す。現在水深千湖時には三十一呎を有し、尙三十四呎四分に増深工事中なり。抑、蘇士運河は歐洲並びに東部米國より東印度、支那、日本への航路短縮を目的としたるものにして、傍ら濠洲並びに東部阿弗利加航路の距離を減縮せり。而も紅海は帆船の航行に不便なるが故に、同運河は専ら汽船の獨占に歸せり。左に紐育及びリヴァプールより喜望峯經由及び同運河經由印度、支那、濠洲主要港に至る各距離を掲げ、以て運河の爲めに短縮せられたる哩程を示さん。

| | | | | |
|----------|-------|--------|-------|-------|
| リヴァプールより | 孟買へ | バタヴィアへ | 香港へ | シドニーへ |
| 喜望峯迂回 | 二〇、六五 | 二一、五三 | 一三、四〇 | 一三、四〇 |
| 蘇士經由 | 八、五七 | 八、五七 | 九、七三 | 一三、四〇 |
| 紐育經由 | 四、七四 | 二、九六 | 三、七五 | 八、〇〇 |

| | | | | |
|-------|-------|--------|--------|--------|
| 紐育より | 孟買へ | パタゴニアへ | 香港へ | シドニーへ |
| 喜望峯迂回 | 二、四六五 | 一、九三三 | 一三、八六六 | 一三、四三〇 |
| 蘇士經由 | 八、一六五 | 一〇、九八一 | 二、六五五 | 一三、九〇〇 |
| 知事運程 | 三、二〇〇 | 一、七〇〇 | 三、三三三 | 四、五〇〇 |

是に由りて之を觀れば、リヴァプール及び北歐諸港より印度並びに東洋に至る航路は、蘇士運河に由りて二割五分乃至四割五分の距離短縮を來したるに反し、濠洲諸港に至る距離の短縮は甚だ僅少のみ。

二 コーリンズ運河 (一八八四年起工、九三年竣工)は希臘の南部半島の頸を成せる部を開鑿し、以てコーリンズとエージナの兩灣を聯絡せる延長四哩の水路にして、其工費一千三百七十五萬弗なりき。こは希臘モリア半島迂回を避け、黒海アドリア海間の距離を約百八十五哩短縮し、メッシナ海峡及び黒海間にて九十五哩の短縮を計らんとしたるものなり。斯運河開鑿工費は、從來諸運河のそれに比し、實に莫大なりき。蓋し其地帶岩石層多く、多大の困難を感じしに因る。然るに同水路通過船積貨物の量は實に些少にして、甚だしく豫期に反し、通航料は僅に一噸十八仙、旅客一人二十仙に過ぎざるも、大船は多く舊來の外海を航し、之を使用するもの少し。蓋し此水路航行は稍困難なるが故なり。水底幅員僅に六十八呎十一吋、水深二十六呎三吋、岩石切開地延長三百六十二碼にして、切開部分最深二百六十呎に達する處ありと雖、其水面は僅に八十呎の幅員を有するに過ぎず。加之、同運河に

於ける風力強大にして、殊に忌むべきはコーリンズ、エージナ兩灣に於ける満潮は同時に起ることなきが故に、運河に潮流を生ずることとなり。假令同運河にして此潮流を避け得べしとするも、大洋貿易上大勢力を得るに至るべしと思惟するを得ず。

三 北海運河 はカイセル、ウイルヘルム運河と稱せらるゝものにして、コーリンズ運河に比し遂に成功せるものと云ふべく、獨逸政府の建設に係り、商業並びに海軍の爲めに一八八七年工を起し、一八九五年を以て完成したり。こは北海とバルト海とを聯絡するものにして、全部獨逸領土内に在り。此運河に依りて獨逸海軍の強大を致したる蓋し尠少ならず。之に因りて獨逸兩海岸の距離は三四百哩の減縮を來し、且、丁林迂回の危難航路を経由するの要なきに至れり。運河の長六十一哩、キール灣とエルベ河口を聯絡す。水深二十九呎半、水底幅員七十二呎、水面最小幅員百九十呎にして、水平式(但し潮流の關係上兩端に各一箇の淵を有す)に屬す。此水路は主として小船並びに解船の使用する所にして、一九〇五年三月三十一日を一期とせる會計年度に於て、商船三萬二千六百餘隻、五百二十七萬噸の通過あり、通過料合計六十一萬六千弗に達せり。現今に在りては收支相償ふに至り、急激ならざるも猶着々として通過料徴収額並びに噸數の増加するを見る。

以上略説せる所は大洋航路短縮を目的とせる運河なり。此外特定の商港或

は國家の貿易上重要なものあり。其内アムステルダム及びマンチエスター兩運河最も注目し値すべきものにして、大洋航路をして海岸より更に内陸に延長せしむるを目的とす。前者は北海イムイデンよりアムステルダムに至るものにして、一八七六年開通し、延長十五哩半なり。現時水深を三十二呎に、水底最小幅員を百六十五呎に擴張中なり。抑、和蘭貿易の趨勢はライン河口近くに位する大商港ロッターダムに集中せられんとせしも、アムステルダムは此運河を開き大船の航行を便にし、其他、舢舨船及び小汽船の爲めに多くの運河を開鑿し、以て着着貿易の發達を計り、和蘭商工業上争ふべからざる利益を占むるに至れり。

マンチエスター運河 は大船をして河口を隔たる三十五哩半の上流なる内地に溯航せしめ、四箇の瀾門を以て海面上六〇呎の高所に昇らしむ。一八九四年、七千五百萬弗の工費を以て完成し、上流終點に廣大なる船舶碇泊所を有す。是を以てマンチエスターは今や設備整頓せる海港と成るに至れり。此運河の水深は二十六呎より二十八呎(干潮時に於て)に増加中にして、其水底最小幅員百二十呎なり。工費は豫算を超過したるも、其運輸量豫期に反して急速の増加を示さざりき。されど五今年末即ち一八九九年に及んで五千餘隻、百三十九萬噸の通過船舶を得、運送貨物二百七十七萬噸に達し、開通十年目に及んでは(即ち一九〇四年)三百九十一萬噸

の運輸貨物ありき。同年中に於ける總収入は四十一萬八千磅にして、經營費を償うて尙十七萬七千磅の殘餘あるに至り、以て利益配當に充てたり。此運河は中官會社の施設にして、マンチエスター市は同會社に二千五百萬弗を貸與せり。故に今日同運河會社の多數は同市代表者の占むる所なり。
クライド(グラスゴー)、チームス(倫敦)、エルベ(漢堡)、ウエーザー(ブレーメン)、ライン下流(ロッターダム其他)、シエルト(アントワープ)、デラウエア(フィラデルフィア)、コロムビア(シアトル)其他諸河川亦運河の便を開き、リヴァプール、紐育、ニールホルランド、ベストン、ポートランド其他主要諸港も亦港口の砂洲を除去し、以て商業の大發展を計り、大洋をして世界貿易の公道たるの效用を更に大ならしめたり。されど此運河、疏水、港内浚渫工事は之を運河と見るべからずして、現代商業の要求に適應せしむべき商港設備の一事業と見るべきなり。

第三節 商港

近世の商港は之を三部に區分する事を得べし。(一)港口(或は導水道)(二)港内(三)貨物積卸設備是なり。而して第一流の商港を除き、或ものは港口及び港内共に

天然に適宜の水深と大きさを有するものありと雖、大抵貨物積卸設備と齊しく多少の人工を加へざるものなし。

商港に四種あり。防波堤を備へざる碇泊所、天然の入江、河港、及び河灣港是なり。ポロニーヤ(佛國)、ドーバー(英國)及びサンペドロ(米國)は第一種に屬し、大洋岸に位し、碇泊を便ならしむべき何等天然の防波設備を有せず。斯くの如き場合に於ては國費を以て防波堤を築き、其内部を浚渫するを常とす。

ビュージェットサウンド諸港、桑港、ベンサコラ、及びボストン(以上米國)、サザムプトン(英國)等は共に相似たる位置に在りて、天然入江港の例なり。此種の港は概ね水深きが故に、比較的僅少の費用を以て大洋貿易を行ふを得。然れども之を大河河口に位せる商港に比すれば、其貿易小なるを常とす。是れ蓋し大河は内地に於ける生産消費の大地域に連続せしむるが故にして、河港は灣港に比し大なる背面地域を有するを常とす。

河港の適例は倫敦、漢堡、ブレイメン、ロッターダム、アントワープ、フィラデルフィア、ニューヨーク、レアンズ、及びポートランド等なり。是に由つて之を觀れば、世界の大商

港は殆ど河港なるを知るべし。蓋し内地水路の四通八達と内水航行の發達とは共に河港貿易の發展を促す大原因なり。かの漢堡及びロッターダムの如きは之に因りて近年急激に進歩したるものなり。

紐育の如きは灣に位し、且大河の口に在り。斯くの如き地位の利益は蓋し尠少ならず。同港の海運業は對内對外貿易とも世界何れの商港にも勝り、其背面地域は殆どミズラ河に達す。今後大北諸湖に通ずる水路完成の曉は、一千噸積解船を航行し得しめ、ロッターダム乃至漢堡以上の内水航路を有するに至り、益、大發展を遂ぐるに至るべし。

商港管理制度の上より商港を分類すれば、公有、準公有、及び私有商港となすを得べし。殆ど總ての海港は公設たると私設たるとに論なく、政府監督の下に之を公開す。或商港は其改良を當該地方政廳に擔任せしむるものあり。或は非常營利的公共團體之を所有し改良するあり。更に或は鐵道會社若しくは產業會社の事業發展の具として建設せられたるものあり。

ブリュッセル(英國)は市有港の好例にして、同市は商港全部並びに其設備を所有

し管理す。ブレンドン(英國亦市有港の例なり。而も英國多數の商港は公共團體の監督に屬す。リヴァプールに於ける「マーゼー船渠及び港灣局」は國法により權限を附與せられたる公共團體にして、市の諸種商業團體及び同港關係者より選出したる代表者に依りて組織せられ、港灣の改良並びに管理費に對しては種の港税及び船渠税を徴收し、或は課税權を擔保として公債を募集し以て之に充つ。

英國に於ける私有港の適例はサザムプトンにして、倫敦西南鐵道會社は同港に大船渠を設備し、旅客並びに貨物運輸に必要な各種の設備を建造せり。

英國政府は軍事上の目的以外には、港灣建設に對し何等の補助を與へしことなし。例へばドーバー港の如きは其工費の一部は政府の補助を仰ぎ、以て近年に及び大型戰艦商船を容るゝに足る港となるに至れり。

大陸諸國には官有制度最も廣く行はる。佛蘭西は中央政府其任に當り、獨逸は地方政廳主として其任に當る。

米國に於ける港灣建設並びに管理制度は稍複雑なり。港内及び港口は中央

政府之を浚渫し且管理す。各州政府は波止場以内を管轄し、此管轄權を州廳自ら行使するあり、或は市政廳に委任せるあり。各州それ〴〵之に關し特別法の制定あり。

過去半世紀中に於ける大洋運輸業の發達は、商港設備に技術的大改良を加ふるの必要を生せしめたり。港口及び港内の水深は、一世紀前に在りては十呎より十五呎を以て足れりとせしも、現今に至りては少くとも最低三十呎以上の水深を要す、然らざれば大洋貿易を行ふに足らず。紐育の如き第一流の商港は四十呎の水深あるを要す。是れ現時建造の大洋貿易船は三十二呎乃至三十五呎の最深吃水を有するに至れるを以てなり。

往時手を以て貨物の積卸をなせる時代に在りては、貨物保藏には小倉庫にて十分なりしも、今日殆ど總ての船舶は蒸氣起重機を備へ、蒸氣及び水力起重機、石炭其他の揚貨機、定置式及び移動貨物積卸機、其他各種の機械を船舶外に設け、從つて貨物の取扱を急速に行ふを得るに至れるが故に、近世の大港には舊來の平家倉庫は其跡を止めず。二階、三階、乃至四階等の倉庫出現し來り、船艙より直接

に倉庫の各階に貨物を揚下し得べき強力なる積卸機を有するものあるに至れり。

機械に依りて勞力を省略せんとする現代の趨勢は、漢堡の如き大港によりて善く説明するを得べし。大洋貿易港は其港口、港内船渠、棧橋、揚貨機及び其他貨物揚卸並びに倉入機械等の設備に對し、莫大なる經費を要すべしと雖、世間萬端の事一切資本を以て勞力に替へ、由つて以て完全に且經濟的に遂行し得べき時代となりたれば、單り商港設備にのみ驚異すべきにあらざるなり。

第五章 巴奈馬運河

第一節 沿革

米國が巴奈馬の地峽に運河を開鑿せんとの企望を懷きしは一八四八年より五〇年に亙り、カリフォルニア州に金鑛の探掘始まり、多數の人々争うて太平洋岸に移住したる時に始まる。當時紐育及び其他大西洋岸諸港より、巴奈馬地峽までの定期航海開かれ、太平洋側には巴奈馬地峽よりカリフォルニア間に定期航海始められ、地峽横斷には半ばシヤグレス河を利用し、小舟を以て之を溯航し、高地は馱馬によりたるが、一八五五年此街道に鐵道開通するに至れり。

同地峽附近に於て今一つ用ひられたる交通路はニカラグ越にして、これはサンファン河及びニカラグ湖を利用し、同湖より西太平洋岸に達するまで十三哩間は陸路による。後年鐵道王を以て知られたるヴァンダービルトは紐育より此地へ定期汽船を通はせ、同地桑港間にも亦汽船を通はし、地峽の運送は小汽船と馬車とを併用したり。

一八五〇年頃には中米地峽に運河を開鑿すとせば、其最良の位地はニカラグ線なりと考へられ居たりき。そはサンファン河を浚深せば航洋船舶を通ずるを得るに至るべしと信せられたるに因る。されど之を巴奈馬線に比すれば、巴奈馬は運河の全長僅々四十一哩なるべきに、こは百八十四哩なるべく、従つて工事の規模も大きく、竣工後通航時間多くを要すべき不利あり。加ふるに時を経るに従ひサンファン河甚だしく土砂に埋れて水深淺くなり來りし一方に、航洋船の吃水は益、深くなり來りしかば、愈、ニカラグ線の不利を加へたり。されば一八八〇年の頃、佛國の一會社が中米地峽に運河を開鑿するに決するや、巴奈馬線を採るに定めたり、當時の設計に據れば、同運河は無漕式運河となす筈なりき。

(巴奈馬ならは無漕式となす事を得るもニカラグならば是非有漕式と爲さるべからず、是れ航海上の便宜より觀るも、巴奈馬の優れる點なり)。然るに佛國會社は竟に其事業を遂ぐる能はず、一旦破産し、其後後繼會社起りしも事業は中止の有様にありき。一八八五年より九三年に起りたる米國會社のニカラグ經由運河開鑿の計畫も亦不成功に終りたり。茲に於てか米國政府は自ら手を下し

て運河を開鑿せんかを考究することとなり、最初は巴奈馬線が佛國會社の手中にあるが故と、ニカラグ線の方一層米國の爲めに有利なりとの考よりニカラグ線を採るに傾き居たり。

一八九五年より九九年に互り、三度委員を任命して調査せしむる所ありしが、其結果巴奈馬線の工事権を買収して之を竣成すべしといふに決し、一九〇二年合衆國政府は佛國運河會社より同運河特許權及び財産一切を四千萬弗にて買収し、引續きコロンビア政府に對し、運河開鑿並びに經營の特許に關し交渉する所ありしが、同政府の要求過大に失したるが爲め、終に談判終絶するに至れり。此時に當り巴奈馬共和國コロンビアに背きて獨立を宣し、共和國を造りしを以て、合衆國は同政府に對し、一千萬弗を支拂ひて運河開鑿權を獲得し、一九〇四年より準備工事に着手することとなれり。

一九〇四年二月二十三日、北米合衆國と巴奈馬共和國との間に締結せられたる條約に據れば、合衆國は巴奈馬よりコロンに至る間、同運河の中心線より兩側へ各五哩宛即ち總幅員十哩の土地の管理權を得、合衆國は運河を開鑿し、維持し、

且經營するの權を有し、並びに運河地帯内に於ける地を統治するの權を有す。但しコロン及び巴奈馬兩地に於ては、巴奈馬國法により、市制を以て之を統治するものとす。尤も合衆國政府は是等兩市に下水を築き、人道車馬道を築造し、水道を設けて相當の料金を徴して給水する等衛生上の施設を爲す事を得るものとせり。是等の諸權利に對し合衆國は上述の如く一千萬弗を支拂ひたる外、本條約締結の年より起算し、九年目より毎年二拾五萬弗を巴奈馬政府へ支拂ふべきを約せり。是れ曩に巴奈馬鐵道會社よりコロンビア政府へ支拂ひ居たる金額にして、同鐵道は合衆國が佛國運河會社買收と共に米國の手に歸したるなり。之を要するに、運河地帯の主權は依然巴奈馬共和國に存すと雖、事實上北米合衆國は之を所有し統治することとなりたるなり。

第二節 工事

運河開鑿工事を進むる以前に決定すべき三大問題ありき。第一は運河地帯及び巴奈馬、コロン二市を完全なる健康状態に置くことなりき。併しながら是

等兩市は西班牙亞米利加諸市の常習に漏れず、米國が運河地帯を讓受けし頃は、甚だ不健康状態にありしが、米國之に着手してより約二年間各種衛生上の施設を營みたる結果、同地帯は今や健康上何等間然する所なく、死亡率も驚くべく低率を示すに至れり。第二の問題は工事は政府自ら營むべきか或は請負工事に之を請負はしむべきかにありしが、之を請負はしむるとするも、請負人が請負價格其他を決定するには、相當の調査資料を必要とすべきを以て之を取調ぶる爲め、政府は多數の人員をして工事に當らしめ、以て一小區間の實費を確めんとせしが、到底満足なる請負價格を以て請負はしめ難きこと明らかとなりしにより、二年の後政府自ら工事を經營遂行するに決せり。第三の大問題は運河の形式を奈何にすべきやといふことなりき。即ち水平式によるべきか、閘門式によるべきか是なり。米國の技師連は年來概ね水濶式を主張したるが、ローゼヴェルト大統領は可及的十分の討究を経んが爲め十三名より成る技術顧問を設け、中五名を外國人としたり。然るに同顧問會の報告に據れば、外國技師五名は悉く水平式を可とし、米人技師八名中三名も亦水平式に賛したるを以て、同式多數とな

りしも、米國技師のみよりいへば、水澗式多數にして、曩に運河開設の爲めに任命しありたる技師も亦水澗式説なりしが故に、問題の解決甚だ困難にして、大統領は之を國會の決議に附せし所、國會は之を水澗式と決定したり。

巴奈馬運河は大西洋岸に於ては、コロン附近なるリモン灣より巴奈馬灣、巴奈馬市附近に至る。開鑿延長五十哩、内四哩半はリモン灣内水淺き處を深さ四十呎に掘深めたる部分にして、巴奈馬灣にも同理由の爲めにせる四哩半あり。故に海岸線より海岸線に至る距離は四十一哩なりとす。此全長中約六割は、シグレス河運河成るの曉には、同河變じて一大湖水となるべしによるべし。

今、本運河の經路を略敘せんに、カリビヤ海より運河に入るとすれば、先づ海上四哩半の東水道あり、海岸線を超ゆれば、三哩半の間沼澤地にして、其盡くる所はガツン山嶺にして、シグレス河同山を開きて流る。此處に長さ七千七百呎、高さ平均海水上六十呎の堰を作りて、シグレス河を堰き、以て百七十一平方哩の面積を有する一大湖を現出せしむ。此湖水の表面は海水上八十五呎乃至八十七呎なるべく、海水面より船を此高さに上らしめん爲めに、三箇の水澗を作る、每

澗二十九呎を上らしむ、澗長さ一千呎、幅百十呎、深さ四十呎なり。これより運河は湖水の中を行くもの二十二哩、此地點にて河は急に曲折するを以て、運河は河を離れ、茲に太平洋大西洋の分水嶺を通過す。最大最深の開鑿工事が行はるゝは即ち此地なり。開鑿の長さ七八哩、最も深き處をキュレブラ山となす、扱、此難所の終端はビドロミグエルにして、太平洋岸を距る六哩半なり。此處に一澗ありて、水面を下ること三十呎、因つて運河面を海水上五十五呎に至らしめ、更にミラフロアーに二澗を備へ、以て水面に等しからしむ、是等水澗の大きさは大西洋岸のものと同じ。これより運河はラボカの沼地を経て、巴奈馬灣に達し、四哩半の東水道に接す。

運河の深さは普通土壤の部及び東水道の部に於て四十一呎、キュレブラ附近の最深開鑿の部分にて四十五呎、幅は場所により相違あり。兩端海水面と平面の部分は五百呎、湖水中は五百呎乃至一千呎、最深開鑿箇所にて三百呎なるべし。要するに本運河の規模は世界第一なるべく、其工事は最良にして、水澗も各所一對宛並べ造り置き、以て萬一一澗に故障を生ずるも、他を使用して船舶の通航に差

支なからしむるの用意あり。
 工事必要なる土壌開鑿量は、總計二億一千四百六十萬碼と推算せらる。工事費見積總額三億七千五百萬弗、此中には佛國會社へ支拂ひたる四千萬弗及び巴奈馬共和國へ支拂ひたる一千萬弗を含む。之が維持及び經營費は運河委員の推算に據れば、運河開通初期の間は年額三百五十萬弗に上るべく、運河地帯衛生及び行政費は、同地帯を官用地とし、其居住者を運河從業員及び其家族に限るとせば、年五十萬弗を以て足るべし。而して建設費三億七千五百萬弗に對する年三分の利息年額一千二百二十五萬弗、並びに一九一三年より合衆國が巴奈馬共和國へ支拂ふべき年金二十五萬弗を加ふれば、總計一千五百五十萬弗に達し、更に建設費三億七千五百萬弗を百年間に償却するものとすれば、一年の償却高三百七十五萬弗に達し、累計一千九百二十五萬弗となるべきなり。之を運河開通當初に於ける一年の總費となし、開通後十年以後となれば社會の進歩と商業の増加により改良工事を必要とするに至るべし。

第三節 運河の效果

運河開鑿の目的三あり。第一、合衆國の海軍力を一層有力ならしめんが爲め、第二、商業上の需要に應せんが爲め、第三、合衆國諸産業の開發を計ること是なり。現時合衆國の東西兩岸間は南米ホルン岬迂回航路に依れば實に一萬三千哩乃至一萬五千哩なるが故に、大西洋岸と太平洋岸とは別々に海軍を備へざるべからず。然るに巴奈馬運河成るの曉には、我が東西兩岸間の距離は僅に四五千哩に短縮せらるべきを以て、事に臨み軍艦を敏速に、又少額の經費を以て、兩岸間に移動せしむることを得べきなり。換言すれば、我が海軍は其效力の上に於て二倍となる譯なり。

抑、此運河が軍事上より觀て、一日も其開鑿を緩うすべからざるの事實を米國民の腦裏に深く感ぜらるゝに至りしは、一八九八年、米國戰爭の破裂により、米艦オレゴン號を太平洋岸より西印度へ廻航せしめたる時に存す。幸にして同艦は時に遅れず、破損もせずして目的地に到着し、國家の急に應ずるを得たるも、其

旅程に長日子を費し、幾多の危険に遭遇したるに顧み、他日事あるの日、我が一方の海上にある軍艦をして他の海上にある敵に對せしむるの困難を想はしめたり。更に一九〇八年、米國艦隊が世界を週航するや、南米マゼラン海峡を超えて米國の兩海岸間を航せしが、是れ亦如何に多くの時と危険を意味するやを明らかにし、米國民をして同運河の軍事的價值を認めしむるに與つて大に力ありき。

巴奈馬運河開鑿の曉に於ける効果を擧げんか、(一)米國東西兩岸間の距離を短縮し、(二)米國大西洋岸及び墨其西哥灣より中米南米の西岸、濠洲、支那、日本に至る距離を短縮し、(三)米國西岸より歐洲に至る距離を半ばに減ずるを以て、大に米國の商業を利すべく、更にマゼラン海峡航路は甚だ險惡なることは世に知らるる所なるが故に、該運河の開鑿は航海安全の上に於ても其效少からず。斯くて航海距離短縮し安全となる結果は、世界各國の商業航海を盛んにするに至るべきや必せり。今左に巴奈馬運河の開通により従來よりも航路の短縮すべき里程を表示す。

現在航路及び巴奈馬航路距離比較表

| 航路 | 桑港 | 横濱 | 上海 | シドニー | イキケ |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 紐育よりの現在航路 | 一三、七二四 | 一三、五二四 | 一三、五二四 | 一三、六九六 | 九、一三三 |
| 巴奈馬航路 | 五、二九九 | 九、八三九 | 一〇、六六九 | 九、八一四 | 四、〇一一 |
| 紐約オレリアンズよりの現在航路 | 八、四四五 | 三、七九九 | 一、六三九 | 三、八四四 | 五、二〇〇 |
| 巴奈馬航路 | 一四、二二四 | 一四、九一九 | 一三、八七九 | 一四、六九五 | 九、六三三 |
| リヴァプールよりの現在航路 | 四、六六六 | 九、三三四 | 一〇、二八四 | 九、二二三 | 三、二二二 |
| 巴奈馬航路 | 九、四一六 | 五、六九六 | 三、五九五 | 五、四四二 | 六、一〇一 |
| リヴァプールよりの現在航路 | 一四、〇八四 | 二、六四〇 | 一〇、八六〇 | 二、三三四 | 九、五九一 |
| 巴奈馬航路 | 八、〇〇六 | 一三、七七一 | 一三、〇二五 | 一三、四五三 | 六、七六〇 |
| 節約運載 | 六、〇五三 | 九、三二二 | 九、〇二五 | 三、三一九 | 二、八三二 |

商業貿易は運河によりて發達すべしと雖、商業の發達は更に農工其他の諸産業の發達を促さざるべからず。米國東岸各地の製造工業を發達せしむると共に、南部の農業、鑛業、工業を盛んにすべく、又中部西部の農業、西岸北部の森林業を大に爲すべきや期して待つべきなり。

第六章 大洋貨物の運送

海洋運輸は之を貨物、旅客、普通郵便物、及び小荷物の四に別つことを得べし、請ふ以下節を追ひて其主要なるものを攻究せん。

第一節 貨物運輸の發達

海運上貨客の取扱は各別種の船舶を以てなし、其任務殆ど別様なり。旅客運送は今や全く汽船の經營に係り、定期船と稱し、一定の航海を一定の發着時間表に準據して航海す。然るに貨物は帆船、汽船共に之を取扱ひ、或は定期船とし、或は荷主の要求する時と處に應じて航海す。約言すれば、大洋運輸貨物は、定期即ち時間表によりて移動するものと、時間表に依らず移動するものとあり。故に此點に於て鐵道と類似せる所あり、即ち鐵道貨物の大部は荷主の都合に因り、一定の時間表を有せざる列車を以て運送せらるれども、果實、牛乳、生肉の如きは、時間表に従ふ列車に依りて運送せらる。

米國の海上運送量は實に莫大にして、其額益、増加の趨勢を呈す。一九〇五年六月三十日を期末とする會計年度に於ける外國貿易輸出入總額は二十六億萬弗なりき。此内鐵道に依りて南北の國境を超えて加奈陀又は墨其西哥等へ運送せられしものは僅に五分に止り、大北諸湖上に於て加奈陀米國間に貿易されしもの亦無きにあらずと雖、是れ亦甚だ僅少にして、他の九割強は海運に依れるものなり。又内國の沿岸貿易額は素より外國貿易額に比し劣ると雖、其高亦蔑視すべからざるものあり。唯、正確なる數字の徵すべきものなきを惜しむのみ。此外更に米本國と其諸屬領地間の貿易は、一九〇四年に約一億萬弗に達し、此等領地諸外國との貿易亦同年五千萬弗を超過せり。

以上の米國外國貿易品を運送する爲め一九〇五年米國諸港に出入したる船舶の純噸數三千一百萬噸に達す、内國商業に従事したる船の出入總噸數は知るに由なきも、之に従事せる船舶の噸數は三百萬噸を超ゆるが故に、出入總計は此數倍に昇るべし。此外米本土と其領土間並びに領土と諸外國間の貿易は亦海運の便に俟たざるべからざるものなり。

米國國內の發展に連れて我が外國貿易は急速に發達しつゝあり。而も這般外國貿易の進歩は、廉價にして且、良好なる海陸運輸機關ありて、安價重量品及び損敗し易き貨物の運送を容易ならしむるに因る。過去半世紀間に於ける世界船舶噸數の増加は、主として鐵產物並びに林產物の著しき増加此等の物は之を廉價に運送せざるべからずと、第二には果實生肉並びに其他急速運送、冷蔵及び特種の倉庫設備を要する貨物の運送量著しく増加せしに因るなり。

如上海陸運輸貨物が、其量に於て増加したると共に、其性質に於て亦變化し來るを見るべし。往時は唯比較的高價品にして、損敗せざる貨物のみ長距離運輸に適せしも、今日に於ては、世界商業は各階級の貨物を通じて冷く運輸さるゝに至り、向後益、其範圍の擴大さるべきや疑を容れざるなり。之を他の方面より言は、各階級を通じて運賃低廉となり、至急を要する貨物の運送敏速となり、蒸氣船が帆船に代りし爲め運輸正確となり、並びに各種の必要に應じて益、專業的となりしこと等なり。

※貨物運送の専門的となりし好例は、果實運送用船、石油運送用タンク船、鐵礦、石炭

輸送の礦物船の如き是なり。

第二節 貨物運輸業の經營

海運業の組織は、(一)定期運送及び不定期運送、(二)事務組織、(三)商港に於ける貨物揚卸積替設備の三に別れて論述するを便とす。

一 定期運送及不定期運送 船舶に一航海を以て單位とするものあり、或は定期船として運送して航海をなすものあり。一航海を單位とする船舶は其所有者自ら運轉すると、之を賃借(備船)せる者の運轉に係るとに論なく、總て不定期船と云ふ。蓋し一航路より他航路に、或は一港より他港へと需要供給の關係に應じて航海するが故なり。重量嵩高品の運送は概ね不定期汽船又は帆船にして、一航路を限り又は一定期間備船せられたるものの經營に係る。例へば石炭、木材、機關車、棉花其他此種の貨物を備船せんとする者は、船舶を賃借即ち備船し、以て所要の運送に従事せしむ。船主は船舶の動靜を指揮し、運送を營み、之に對し貨物積噸一噸に付き若干或は船の噸數に對し一个月若干の備船料を徴す。所要船舶を得るの手段及び賃率決定の方法は後章に譲り、茲に備船の爲すべき業務に就き讀者の注意を乞はんとす。備船は鐵道に於ける貨車の如く、荷主が積荷を送り來るを待つて之を積むものにして、何れの港たりとも、荷物だにあらば、何處たりとも自由に行くを得

るが故に、不定期船は一定航路にも一定發着時間表にも拘束せられず、進退全く自由なるを以て、互に競争すること盛んなり。

然るに大量の貨物が不斷廻り来る航路に在りては、海運の効を十分に發揮せしめ、且經濟的ならしめんとするには、數隻の船舶を同一管理者の指揮下に立たしめ、定期航海として一定の發着時間表を嚴守せしむるを要す。其使用船舶數並びに出帆回數は業務の繁閑貨客の多寡に因りて決せらる。又會社が始終同一數の船舶を使用すべきや、或は時々之を増減すべきやは、運輸の季節の變動によりて定めざるべからず。貨物運輸の定期航路を營む會社は、年中最も閑散時に於ける運送に適する丈の船舶を所有し、其以上は時々必要に應じて不足の船舶を備船するもの夥からず。要するに規則正しく、大量に出荷ある貨物の運送並びに速達を要する貨物、旅客、及び郵便物の輸送には、定期船として一定時間表によりて發着するを要す。

二 事務組織 定期船の爲めに貨客を周旋し、不定期船の爲めに積荷を求め、或は所要船舶を備入れんとする荷主の爲めに船舶を周旋するものを船客取扱人、貨物取扱人、及び船舶仲買人とす。此外商品賣買を容易にせんが爲め、銀行業者ありて爲替手形の賣買をなすあり、更に海上運輸の危険を少からしめんが爲めに船舶及び積荷の保險會社あり。此等諸種の機關の組織は甚だ複雑なるも、本書は僅に其一斑を述ぶるに過ぎず。

大旅客汽船會社は各大都市に其出張所或は代理店を設け、又新聞雜誌上に廣告を掲載して、以て旅客をして常に其利便を知らしむるに務む。之に反して貨物運送の汽船會社は、斯くの如く一般に廣告することなく、海運専門の雜誌に廣告し、必要の地に事務所若しくは勸誘員を置き、更に貨物取扱店との聯絡ありて、世界各地と商品の輸出入をなすに便ならしむ。

貨物運送業者は其所在商港のみならず、廣く内地各方面より各種貨物の運送依頼を受け、外國の商港又は内陸地點に送達す、即ち運送取扱人は輸出入に關する全距離の運輸を擔當する譯なり。而して荷主と運送業者との關係は一樣ならずして、其最も通例なるは一回限りの運送契約なるも、製造業者の如き規則的に輸出をなすものは、契約を以て、一年或はそれ以上の期間内、或は毎週又は毎月協定貨率にて、一定量の運送をなさしむ。運送取扱人中、自己所有船舶を以て或航路に於ける運送に従事するものなきにあらず。

貨物取扱人は又船舶仲買人たること往々あり。此業務は實に重要なるものにして、スミス教授其著『海洋貿易組織論』中に其真相を敘して曰く、數千の船舶は世界各方面の海上に散布し、北はグリーンランドより、南はニューシラランドに至る各地より来る貨物の運輸に従事す。是等の中數千乃至數百の船舶は、日々運送貨物を求めつゝあり、而して船舶と貨物の需給を一致せしめ、一を有利に航海せしめ、他を低廉に運送せんとするは頗る錯綜せる難問題なり。此複雜なる事實は船舶仲買

人及び汽船代理店の行ふ所にして、彼等は其報酬として手数料と稱し、取引高の割合に應じて支拂を受く。世界の重要な海運國には、此等の商店數多ありて、各地に其代理店若しくは通信員を有し、以て重要な各商業地間に緻密なる脈絡を保ち、互に電信線及び海底電線に依り聯絡せられ、恰も蜘蛛の網の如く、何れの地點に於て如何に輕少なる事件起るも、直に其報道は全部に傳達せらるゝ仕掛となり居るなり。例へばジャワに於ける小港より砂糖を積載し、或は智利より鑽石を船積して出港せる船舶あらば、其報道は直に電報にて米歐諸國に傳へらる。英國の保險協會ロイドは日刊新聞を以て全世界船舶の移動を完全に記録報道す。而して荷も世界の貿易に携はれる人々は、電報に依りて是等一切の報道を受け、以て船程を爲すを得るなり」と。

三 貨物積卸の設備 海運は貨物積込に始まり陸揚に終る。貨物特に穀物、石炭、木材等重要商品積卸は、船舶より直に貨車へ又は貨車より直に船腹へ積卸すること屢あり。されどこれよりも一旦貨物を埠頭倉庫に入れ、取纏めて迅速に積卸する方が費用の上には經濟的なりとす。特に普通の小口商品に在つては、外國向と内地向との論なく、一旦倉庫に保管するの必要あり。

商港は近時(一)積卸の勞費を減するが爲めと、(二)港内に船舶の碇留する時日を少からしめんが爲めと、(三)倉庫より成るべく早く貨物を引出し、以て倉敷料を節約せんとするが爲めに、貨物取扱は成るべく機械を使用せんとする傾向あり。貨物の

取扱機械は船舶に於ける揚貨機埠頭棧橋に於ける起重機、扛重機等なりとす。スミス教授は貨物の取扱機械を二分して曰く、(一)各種の貨物を取扱ふ機械と、(二)重量品又は嵩商品を取扱ふ爲めの特殊機械とになすを得と。前者は船舶並びに埠頭に於ける機械を含み、船舶の捲揚機、補助機關及び埠頭棧橋に於ける起重機、扛重機等をいふ。船舶に於ける機械は、船艙内何れの部分に積込み、或は何れの部分より陸揚するにも使用せられ、傳馬船或は物揚場との間に荷役するには實に有利なるものとす。重要貨物の揚卸に船舶据付けの機械を以て不十分なる時、或は船舶据付け機械を以ては屆かざる程の距離より荷積又は荷卸する場合には、陸上に於ける扛重機若しくは移動式起重機を用ひざるべからず。歐洲諸港の陸揚所は、捲揚機、起重機、扛重機等を設置し、水力又は電氣力によりて之を運轉す。此水力又は電力は、中央にある一發動工場より供給する組織なるが、米國に於ては此制度未だ廣く行はれず。蓋し各主要運送業者は、各自其所有埠頭棧橋上に設備を有し、各自に貨物を處理するが故なり。

穀物、石炭、鑽石等此種の貨物取扱は大量を以てするが故に、大商港には是等貨物に對し、特殊機械を設置するを常とす。米國諸港は此點に於て諸外國港より一步を先んぜるの觀あり。小麥の如きは地方の小穀物倉庫に於て、農家より引渡を受くる時より、米國國內又は歐洲大製糖地に於て小麥粉となさるゝに至るまで、全然機械を以て取扱はる。即ち貨車、船舶の積卸、穀物倉庫への出し入れ、總て機械力に

依らざるはなし。凡そ小麥を船舶に積込むに二方法あり。一は船體を穀物倉庫に横付けとなし、倉庫に貯藏せる小麥種を以て、重力により自然に船艙内に流下せしむる方法にして、他は浮動昇降機ともいふべく、普通穀物の揚卸装置を備へたる倉庫と異ならずして、而も水上に浮動し、任意の地に移動することを得るものなり。是れ紐育に於て行はるゝ方法にして、船舶は棧橋に横付けとなり居り、一般貨物の積込をなすと同時に、他の側より此方法に依り小麥を積み入るゝを得るの利益あり。之に類せるものは歐洲に於ける壓搾空氣に因る穀物の揚卸なり。是れ亦一種の船舶にして、移動自由なるものに穀物揚卸の装置を備へたるものとす。

石炭及び礦石の積卸法に三あり。第一は此種貨物積込地に於ける棧橋を高くし、其頂上に鐵道を敷き、石炭其他を積載せる貨車をして此上に來らしめ、此處にて其車底を開きて積荷を準頭上へ落さしめ、斯くして蓄へある石炭礦石等を、傾斜を利用して船艙中に送り込ましむるものなり。第二の方法は貨車を積荷のまゝ高所に引き揚げ、其底部を開きて積荷を種内へ落させしめ、船艙に入るものにして、最も一般に用ひらる。第三の方法は大北諸湖並びに海港に於て、石炭礦石の荷役に用ひらるゝものにして、電力に依りてクレーンなるものを前後左右に動かし、クレーンより大なるバケツを釣下げ、バケツの大き五噸を容るゝものあり、以て船舶と貨車又は置場との間を往復荷役するに便せしむ。此法に依れば船體より離れたる處にある倉庫或は貨車に積込むに最も便宜なり。

商港設備の内、穀物、果實、生肉、煙草等に對する特殊の倉庫種々あり。歐洲大陸に於ては、此等の倉庫は商港管理の當局者之を築造し、管理し、一定の倉敷料を徴收す。是れ大に貿易の發展上有效なる方策なりといふべし。之に反し、米國に於ける倉庫業は通常荷主或は運送業者の經營に係る故に、歐洲の制度に於ては小荷主、小運送業者は米國に於けるよりも容易に事業に従事する事を得るの利あり。

上述の如く、近時の諸港は鐵道と船舶をして可成的相接近横附とならしめ、機械力を藉りて相互間に貨物の直接取扱をなすに務むと雖、實際上亦大に倉庫に保管すること、或は大に艀によりて集配すること、貨車により又は牛馬積となすの必要免れ難し。倫敦船渠に於ては船積貨物の四分の三は艀に依りて揚卸され、紐育港亦一萬の艀を有す。艀は港内の一部より他部に、荷主より船舶に、或は船舶より荷主に、或は船舶若しくは倉庫より他船若しくは陸揚場に貨物を運搬す。其他荷馬車其他の運搬車が貨物の移轉に當るの量實に驚くべきものあり。荷馬車は陸揚場と倉庫貯藏場、工場等との間の貨物運送に廣く用ひらる。

第七章 旅客運送

旅客運送は貨物運送に比し世間の注意を惹くこと多く、随つて沿く世上の言説に上さる。是れ蓋し世人が自己及び友人の慰安と安全を顧慮する度合は、其貨物の運送條件を考ふるより大なるが故にして、加ふるに旅客運送は、快速にして設備の完備せる船舶を以てなされ、諸汽船會社は之を公衆に廣告して世人に熟知せしむるに原因し、且海洋旅行は通俗的雜誌誌上屢筆にせらるゝにも職由す。如上の理由よりして旅客運送は却て一般に知悉せらるゝ所なるを以て、本書が茲に深く説明するの要なきに似たり。海運旅客運賃の決定要素は後章に之を詳述せん。

社會經濟上、旅客運輸は貨物運輸程に重大事ならずと雖、其船用機關其他船舶の技術的改良の上に及ぼせる點に至つては、旅客及び郵便物の影響甚大なるを忘るべからず、蓋し貨物運輸の窮極の目的が經濟と安全とにあるに反し、旅客運輸は迅速と安全とを以て其歸着點となす。故に經濟と速力と兩運輸の特色に

して、發明家の大に研究せしは後者なり。

發明の結果、汽船は大に其速力を増し、旅行の快適安全を加ふるに至れり。過去五十年間に於て北大西洋横斷の時日は約半減せられ、他の主要航路に於ても亦同様の結果を來せり。船中に於ける便利快適の設備に至つては、現今の最優秀なる汽船は二三十年前のそれに比し、實に霄壤も雲ならざるの感あり。勿論今日とても洋上の旅行は猶危険無しといふべからざるも、延長五百呎乃至七百呎、幅員六十五呎乃至七十五呎の船舶にして、雙暗車を備へ、無數の支水隔壁に依りて船體を區劃し、鋼鐵製二重底を有するものにありては、航海に伴ふ危険の程度は極めて尠少となれり。且既に船舶上電燈あり、昇降機あり、製氷機あり、冷蔵装置あり、其他諸種の補助設備ありて、以て船舶をして所謂浮動旅館たらしむるに拘らず、尙毎年更に新なる改良進歩の施さるゝを見る。今後も益々設備に大改良を加ふるや明らかなり。かのタービン機關の如きも、未だ其發達の初期にありと雖、漸次使用せらるゝに至るべく、従つて船舶の速力を増すのみならず、今日往復機關より生ずる不快なる震動を少からしむべし。

旅客運輸の技術的進歩は急激なる旅客増加の原因にして、又其結果なり。一八八〇年以來、米人の一二等海外旅行者数は三倍し、米國に入來る移民數亦二倍以上に昇れり。一九〇四年、米國諸港を出發せし一二等船客十八萬四千人、其他旅客三十二萬三千人、合計五十萬八千人の多きに達せり。到着一二等船客十七萬五千人、移住民八十一萬二千人、合計九十八萬八千餘人なりき。一九〇五年に至りて移民數は更に増加し、一百萬以上、一〇二六、四九九に昇れり。同年米國へ到着せし旅客總數は一百十九萬四千餘人にして、米國より出發したる旅客總數五十三萬六千人、總計一百七十三萬餘人に達せり。

三等客の數は遙に一二等船客數を超え、汽船會社の利益も却て一二等客より大なりといふ。蓋し三等客の運賃は平均一二等賃金の約三分の一に過ぎずと雖、此種船客の爲めに要する會社の費用甚だ少なり。例へば船室の狹隘にして、設備粗に、其食料品亦粗なり。大旅客船に至りては、一二等船客一人の代りに三等客四五人を運送するを得て、其費用は却て一二等一人よりも僅少なり。斯くの如く三等客輸送は有利なる結果、歐米間に於ける斯業者間の三等客に對する

競争頗る盛んなり。従つて三等客に低運賃にて比較的快適なる船室を與へ、以て多數の貧民を驅つて新大陸に移住せしめんとするに至れり。歐洲各地より米國其他への移民を取扱ふ汽船會社、其他諸種の機關は大に發達せる組織を有し、三等客の渡航を容易に且低廉にし、新世界に於ける生活の安樂なるを説き、以て旅行者數を逐年増加せしむるに至る。

海外旅行者は各種の漫遊機關に因りて著しく其數を増加し來れり。是等の機關は旅客が最も面倒とする些末の事項を代辨す。例へばホテルを定め、室を約束し置くこと、各國到る處にて金子を受取り又は交換を受くるの便を計り、各國にて荷運人、案内者、通譯等を雇入るゝの勞を採る。或は又旅行協會なるものあり、案内記を發行し、旅客の團體を編制し、學者を伴はしめ、旅行の途上、歴史、藝術等の講演を爲さしむ。旅客は之により豫め案内記を通讀し置きて、先づ海外の知識を得べく、團體旅行によりては、漫遊中當該國及び都市の美術並びに歴史を學びて更に旅行の價値を大にするを得べし。往時の旅行は冒險癖又は職務上已むを得ずして旅行せしものなりしも、今や其動機は主として快樂と見聞を博

めん爲めにあり。餘暇と餘剰収入を有する者追々増加し、教育一般に普及し、更に大洋航海益、安樂となるに従ひ、愈々多くの人をして旅行慾を満足せしめんと欲するに至らしめたり。此漫遊心は何人の胸中にも多少存するものなればなり。旅客運輸にありては、商港に於て一二等客並びに三等客に對し相當の規定を設けざるべからず。殊に衛生上其他の理由により、政府は一二等客よりも三等客を嚴重に検査す。米國移民法の如きは特に廣汎にして、且嚴格なるものなり。例へば旅客船が紐育に來れば、第一に埠頭に於て州検査官之に乗込み、船醫の報告を検し、乗客の健康良好にして船員に流行病又は傳染病なき事明らかならば、茲に初めて所屬會社の棧橋に進み、郵便物並びに一二等客を下船せしむ。それより更にイリス島の移民検査所に廻航し、三等客を上陸せしむ。移民は同所に於て移民局吏員の検査を受け、獨立して生計を立つるに堪ふる健康と能力を有し、罪人若しくは無政府主義者にあらず、且契約により輸入せられたる労働者にあらざる限り、上陸を許可せられ、自己の目的地に出發するを得。若し移民中國を拒絶せられしものある時は、同汽船は無賃にて之を送還せざるべからず。

紐育港通過の旅客數は世界に冠たりと雖、其一二等客に對する設備はサザムプトン(英國)の如き諸港に比し劣れり。サザムプトンの如きに於ては、乗客は船舶より鐵道に、鐵道より船舶に、直接乗り替ふることを得。リヴァプールの如きも、總ての汽船は悉く中央に設けられたる共同上陸場にて乗客を昇降し得しむるの設備ありて、極めて便なり。

海洋旅客運輸の發達に關し注目すべき傾向あり。凡そ海上の旅客を分ちて三級^{*}となす。是れ蓋し歐洲鐵道の例を模倣せしものなり。

^{*}此等階級制度は米國鐵道に於ても亦幾分行はるゝと雖、斯くの如く明確なる區別を爲すことなく、大多數は所謂一等にて旅行す。是れ歐洲に於ける二等に相當し、歐洲人は米國の二等に相當する三等に依るを常とす。之に反し、米國に於ては二等の用ひらるゝこと稀にして、其存在をさへ知らざるもの多し。

大洋航行の一般定期船は二等船客よりも多くの一等船客を運送し、三等客は一二等何れの船客よりも其數大なり。北大西洋航路特に歐洲より米國に向ふものに於ける三等客の數は、世界何れの航路に於けるよりも大なり、近年に至るまで汽船會社は一等船室の改良に最も力を注ぎ、二三等船室に關しては、左程の注意を加へざりしも、最近數年來、北大西洋の大汽船會社は一等に對すると等し

く、二三等に對し亦改良を施すに至れり。蓋し現今利益の大部分は二等以下の旅客より得らるゝものにして、且低級船客の数は今後大に増加せらるべきものなること明らかにせらるゝに至りしが故なり。

キーンナード汽船會社が一九〇五年、處女航海に就かしめたる總噸數二萬噸カロニア號を廣告するに當り發表せし所は、以て三等客運輸の増加に努力する一汽船會社の營業方針を説明するに足らん。曰く「過去數年來、大西洋の旅客運輸は、其實變化し來れり、即ち二等船室の需要増加是なり。從來の設備に據れば、高率の船賃を支拂ひ得る人々に對し、贅澤なる設備を爲し、三等賃金を支拂ふ人に對しては極めて粗末なる設備を供し、中等客に對しては、可も無く不可も無き程度の姑息なる設備を爲すを常とせしが、今は最早今日の狀態に達せざるに至れり。汽船會社も亦鐵道の如く、二三等旅客の増加を圖り吸收するを得策とするを悟るに至れり」と。カロニア號及び其姉妹船カーマニア號の二等船室は一等の設備に比し僅に劣るに過ぎず。若し夫れ三等に於ては最も著しき改良を加へたり。抑も「移民にあらざる三等旅客の數少からず。而して此種の旅客は今後大に増加せしめ得べきものなり」とはキーンナード會社の認むる所にして、同會社は三等客を細別して移民と非移民の二階級とし、以て非移民三等客の吸收に務む。右の船舶は三等客、移民客、共に一千を容るゝに足り、三等客は優等客室の寢臺を借切ることを得べく、數箇の浴

室並びに一箇特別の食堂の設備あり。電氣扇を以て適度の換氣に備ふ。

旅客運輸に對する汽船會社相互間の競争の結果は米國鐵道相互間に於ける競争の如く益、速力を大にし、設備を完全にし、贅を盡すに至れるも、一二等船賃は何等低減さるゝ所なし。歐洲の鐵道會社は古き以前より二等客以下の旅客を吸收するを以て有利なりとなし、下級客吸收に努めたるの結果、三等以下の旅客の數を著しく増加し得たり。斯く下級旅客は最も増加し易きものなるが故に、大洋旅客汽船が此歐洲鐵道の方針を踏襲するは蓋し其宜しきを得たるものなるべし。曩に歐洲の鐵道が下級旅客吸收方針を採るや、旅客は上級より下級に移りたるが、海運業者にして一般に此方針を採らんか、亦同一の結果を生じ、漸次上級旅客の割合を減じ、下級客の割合を増加するに至るべし。

第八章 大洋運輸業務組織の發達

海洋運輸業の起原を尋ねるに、其古は極めて微々たるものに胚胎す。太古以來、海洋運輸は永く帆船に依りて行はれたるが、是等の帆船は通常個人商人又は商事會社、植民地事業家、漁業者或は漁業者團體の所有に屬し、各自己の貨物を運送し、有利なる貿易商業のある處へ臨機船操せしに過ぎざりき。然るに現代に至りては大洋運輸は大規模にして、多くの船舶―主として汽船―を使用し、運送業は生産業又は貿易の附屬事業たるの域を脱して、純然たる獨立營業となり、大會社組織に依るものを多しとす。

代表的海運會社と稱すべきものは、其組織完備し、多數の船舶は整然たる紀綱の下に各航路に定期航海す。船舶所有者は通常運送專業者なりと雖、亦製造會社、鑛業會社等にして自己所有の船舶を以て製品の運送を營むものあり。過去數年來、生産業界に於ける合同の結果として、並びに世界市場の發展により、生産者は自家の船舶を以て原料品を聚集し、其生産品を運送するの傾向を醸成する

に至れり。又大鐵道會社、特に英米の鐵道は、汽船航路を營み、以て其陸上運輸の補助増加に努む。斯くの如く大規模生産者及び大鐵道會社が海運を兼營するに至れる傾向は、或意味に於て往時の海運組織に復歸せるものと謂ふべし。されど今日の海運業は其組織實に複雑にして、一世紀前或は其以前に於ける單純なる組織とは全く趣を異にするが故に、之を同一に論ずるを得ざるなり。

海上運送業者間には大汽船會社と相併立して一隻乃至數隻の少數船舶を所有又は賃借して船操する個人或は小會社あり、是れ亦海運上重要なる一要素にして、將來も亦渝らざるべし。蓋し船舶は容易に購入或は賃借し得べく、大洋は世界の公道にして、商港は亦公開なるが故に、自ら埠頭、棧橋等を有せざるも、何等積卸設備に不自由を感ずるの憂なし。是を以て大會社が小運送者を排除して、全く海上運送權を獨占せんとするには、荷主の要求する總ての業務を、個人船主又は小會社よりも經濟的に遂行するにあらずんば、爲す能はざるなり。然れども實業界の有様は後に説明するが如く、大運送者にして始めて有利に行ひ得る業務存在すると共に、或種のもの個人又は小會社にあらざれば有利且便宜に

經營し得ざるものあり。到底兩者の併存は免るべからざる理に屬す。

海洋運輸—特に大洋運輸の經濟—を論ずるに當り攻究すべき問題三あり、曰く、(一)運送業者相互の關係、(二)船舶と公衆荷主及び旅行者との關係、及び(三)運送者と政府との關係、政府の補助政策、並びに監督是なり。

運送者相互の關係を述ぶるに當り第一に斯業の現今に於ける組織の沿革を論じ、第二に海運に於ける競争の性質、範圍、及び限度を説明し、第三に協定同盟及び合同によりて運送者相互の競争を制限し、其取締方法を説かんとす、本章に於ては海運組織を考究し、競争の性質並びに其制限方法は之を後二章に論せん。

第一節 商業の附屬としての海運

抑、往古に於ける海洋上の運送者は、個人商人にして海外に貿易せん爲め自己並びに知人の貨物を外國へ持行きたるなり、而して其持行きたる貨物に代へて概ね外國より贅澤品及び貴金屬の如きものを持來るを常とせり。斯くして貿易漸次増大し來り、尙其發達の餘地あること明らかとなるや、英國東印度會社、和

蘭東印度會社の如き貿易會社の設立を見るに至れり。是等の會社は政府より特權を附與せられ、當該地貿易の獨占權を有したるが、本來の目的は貿易業にして、其本業經營上偶然の事項として海運に携はりたるのみ、現今の汽船會社の如く公衆の爲めに運送を引請くるを以て營業となすものにあらざりしなり。

一六六四年、和蘭がニューアムステルダム(今の紐育)を失ひてより、和蘭貿易會社は全く亞米利加植民地に於ける商權を失ひ、商業貿易は全く英國及び米國植民地に於ける獨立商業者の掌握に歸せり。事實に於て彼等は初より植民地貿易を生育發達せしめたるものにして、彼等は漁業者、商人、農夫、及び植民として自己の本業經營上の必要に驅られ、又外國貿易に對する冒險心の發動に連れて船舶を使用したるなり。斯くの如く個人的にして且何等系統なき有様に起り、運鈍ながらも殆ど頓挫なく進歩を繼續して、十八世紀末に至るや、米國植民地は中央政府を立つるに至り、米國民の海上生活は急に膨脹するを得るに至り、更に米國貿易の發達は海運の技術的改良並びに斯業組織の進歩を促せり。

十八世紀後半及び十九世紀初頭に於ける米國外國貿易發達の結果、先づシラ

ード、ダービー等の如き大貿易家を生めり。ジラードは一七八〇年より一八一二年に至るまで盛んに活動し、一八三一年を以て没せり。ダービー亦一七九九年に逝けり。ダービー時代に於ける大洋貿易の經營法は、マーヴィンが「亞米利加海運論」中に詳説して曰く「此等サアラムの舊商人は船舶を所有したるのみならず、自ら貿易を經營し其船舶を使用したり。彼等は一般に他人の貨物を運送せざりき。例へばダービー或はグレー或はビーボデーが船舶を建造するや、之を自己の商用に供するの目的を以てしたるなり。彼等は之に外國向貨物を積込みて發航せしめ、之を賣捌きたる代金を以て貨物を買ひ、歸航して之を自ら販賣し、其所有の倉庫より荷渡するを常とせり。ダービーの如き、約四十隻の船舶を有し、其最大なるものは印度及び支那へ向け四十五航海をなしたるが、彼の企業は概ね成功せざるはなかりき」と。

第二節 海運業の獨立及び定期不定期の分岐

ダービー其他當時の外國貿易業者を使用したる船舶は三百噸以下の小帆船

なりき。是等の船舶は其建造容易にして、船員と積荷を得るにも困難ならざりき。されば小資本の個人又は個人の一團にても容易に船を造り、船員を雇入れ、積荷を才覺し得たる次第にして、今日の如く許多の船舶を所有して他人の爲めに運送に従事するを以て一營業となすが如く大資本を要するものにはあらずなりしなり。而して合衆國の外國貿易及び歐米間の旅客運輸が増大して其量可なり繼續的となり來るに連れ、海運業は商人或は貿易業者とは別箇のものたるに至り、専ら船舶を所有し運轉するを專業とする會社起り、帆船航路の開かるゝもの生ずるに至れり。

マーヴィンの所言に據れば、帆船航路の嚆矢をブラック・ホール線とし、紐育、リヴァプール間航路に一八一六年開設せられたりといふ。氏曰く「一八三二年、リヴァプールに第二線開かれ、翌年ハル(英國)に向け第三線起れり」と。是等の定期航路船は當時の一般商船に比し大型にして、其發着正確に、郵便物、高價貨物、及び上下各等旅客の運輸をなせり。此等定期船は、速力よりも寧ろ安全と經濟とを主眼として建造せられたるものなるが故に堅牢なりき。然るに其後快速力船の需要を

生じ、茲にクリッパー型帆船及び汽船顯れて其要を充たせり。

一八五〇年來、定期帆船及びクリッパー船は漸次汽船の爲めに驅逐せらるゝに至れり。こは米國の爲めには其船舶總數の減少を意味し、英國の爲めには其海運の急速なる進歩を意味したり。而して之を世界海運業全體より觀察すれば、急激なる發達の端緒なりき。蒸氣力採用の第一影響は海洋運輸の速力の増加、並びに發着の正確となりしことにして、之が爲め著しく貨物旅客を増加せり。殊に旅客郵便物及び通運小貨物、小荷物混合簡積貨物、及び損傷し易き貨物等、總て定期航路に適せる貨物の増加を速ならしめたり。

蒸氣力の影響の第二は、大貨物中、速達を要せざるも、運賃低廉にして而も荷受人と荷受人との約定せる時日に引渡すを要する類の貨物の出廻を増加したることとなり。是れ備汽船の最も適せる任務にして、大量貨物及び原料品の激増は蓋し主として此不定期汽船に因つて醸成されしものなり。而して大量貨物の運輸が繼續的となり、又其運輸量の増加する時は、定期船も亦不定期船に交はりて其運輸に携はるに至るべしと雖、而も決して全然不定期船を驅逐するもの

にあらず。

十九世紀に於ける大洋運輸の發達は米國の貿易に關して次の如く概言する事を得べし。十九世紀の初葉、外國貿易は大に増加したる爲め、自ら貿易業に従事せざる個人又は會社が、單に運送業のみを獨立營業として營み得るに至れり。海運業は獨立營業となりしに次いで、定期運輸と備船運輸の二種に細別を生じたるが、更に蒸氣船の使用より定期船による貨物激増を來せり。一八七〇年頃に於ける船用機關の改良及び船體の増大せる結果、汽船の經營費大に減少し、之を不定期船として大量貨物の運送に使用するも引合ふに至れり。されば不定期運輸は帆船及び汽船の共に營む所に係り、其量著しく増加し、近來は帆船より汽船に移る傾向あり。最近に不定期船の從來營みし運輸を定期船が侵略する趨勢顯著なるに至れり、是れ蓋し外國貿易の運輸量が増加したると、積出し時日一定し來れると、定期船が従前よりも低運賃にて貨物を積取り得るに至りしと、荷主が運送の迅速を尊ぶの結果に外ならず。近年世界各地間の電信組織と國際金融設備の完成によりて國際商業は益々迅速を旨とし、『時は金なり』とは海洋貿

易の重量嵩高品の運輸にも特に重んぜらるゝに至れり。

第三節 海運大會社の勃興

過去六十年間の海運の發達と定期汽船の運輸組織發達の結果、二箇の事象を生ぜり。第一、従前四五の小船船を所有して一條の航路を營業し居たる小會社は數十隻の船舶を所有し、其噸數も十萬乃至數十萬噸に上り、幾多航路に従業するに至れること、第二、是等の大汽船會社相互間の競争は益、激烈となり、因つて或は各會社の協約となり、同盟となり、或は買収、合同等によりて競争を防ぐの必要に會し、産業界に於けると等しく、運輸業に於ても鐵道と海運の孰れを問はず、蒸汽は事業經營法上に革命を惹起し、同業者をして相互に共同せしめんとするの傾向を生ぜり。

海運組織の變遷は、大會社の實例を以て説明し得べし。漢堡亞米利加汽船會社は一八四七年、三隻の帆船を以て營業を開始し、後九年にして始めて汽船を使用したるが、一八九三年には各種船舶を合して九十九隻、總噸數は二十萬噸に達し、一九〇五年には三百二十四隻、七十三萬六千噸を有し、内百四十隻、六十九萬五千噸は大

洋航行汽船なりき。同會社は支那、日本、加奈陀、西印度、南米西岸、濠洲、及び阿弗利加に航路を經營す。北獨逸ロイド汽船會社は一八五七年、汽船三隻を以て營業を始めたるが、一九〇三年には三百十五隻、五十八萬七千噸を有し、内七十四隻、四十七萬六千噸は大洋航行の汽船なりき。キューナード會社は一八〇〇年の創設に係り、一九〇一年、二十四隻、十一萬四千噸の商船を有し居たり。而も同社は英國最大の汽船會社にあらずして、其最大なる英國汽船會社は一九〇一年に於て百十七隻、三十六萬一千噸を有し、之に次ぐ彼阿會社は五十七隻、三十二萬噸の船舶を所有せり。是等の大汽船會社は一面會社内部の發展に因りたると共に、他面他會社を買取りて以て今日の盛大を呈するに至れるなり。合併に關する最も著しき例を示せば、萬國商船會社の出顯なり。之は一九〇二年、大西洋上に餘々の名を博せる五大汽船會社を打て一丸となし、汽船百三十六隻、總噸數百三萬四千餘噸の一家を形成したるものなり。其併合されし會社はレイランド線、白星線、國際航海會社、大西洋運送會社、及びドミニオン線是なり。此合併に際し、合併の策士モルガン及び其徒はキューナード會社及び獨逸の二大會社(漢堡、亞米利加)並びに北獨逸ロイド會社をも併合せんとしたるも、キューナード會社は英政府より大に補助金を増額せられ、其代償として合同に加入せず、獨立の英國會社として存續すべきを約し、獨逸の二會社は同國政府との契約に従ひ、外國會社に買収せられざることとなり居れり。されど獨逸會社は萬國商船會社と協定して地域分轄をなしたるが故に、合併の主た

る目的は達せられたるものと謂ふべし。
 事業經營の大規模なるは經濟的なり、是れ大汽船會社の起る所以なり。多くの會社を打つて一團となし、萬國商船會社の如き巨大なる組織となすは經費節減の意味も素より之ありと雖、更に競争を阻止せんとするに出づ。若し相當の手段を講ずることなかりせば、競争は遂に相互の利益を滅殺し、海運の發達を害するに至るべし。抑、海運界に於ける競争は其範圍廣く且激烈にして、競争會社の強大となるに従ひ、競争は愈、劇甚となり、其害毒愈、深酷を加ふ。茲に於てか之が防禦策を講ずるの要あり、即ち汽船會社の増大と、斯業組織の發達と共に、同業者互に競争を制せんとする努力の増加するを知るべし。此一般的原则の眞なることは、海運に於ける競争の性質と範圍とを分解し、研究するに因りて明らかなるべし。請ふ次章に之を論せん。

第九章 海運業の競争と獨占

第一節 獨占の意義

凡百の事業を觀るに、或は競争的なるあり、或は獨占的なるあり、或は半獨占的にして半ば競争のものあり。獨占到完全獨占と一部獨占との二種あり。完全獨占とは代價の決定に關し全然競争なきものをいふ。蓋し獨占の本質は買手の支拂ふべき代價を決定する力にして、生産者又は運送者の有する獨占の程度は賃率或は代價決定の能力如何に因る。

獨占及び競争に關し余は嘗て自著『米國鐵道運輸論』に下の如く論せり。曰く、『生産者又は運送者は假令其販賣する貨物又は勤勞の唯一供給者にして、他に之が供給を爲す者なしとするも、未だ以て其代價を定むる全能を有するものにあらず、何となれば彼は常に買手の欲望の性質と其支拂能力とを考へざるべからざればなり。若し獨占者にして、買手が支拂を肯んずるより多くを要求する時は、購買者なかるべく、又買手の多數が支拂ひ得るよりも餘程高き價格を附する

時は、市場の範圍は大に制限せらるべし。是れ消費者又は使用者が代價の最高限を定むるものなりと云ふに等し。されど買手の欲する貨物の全部又は大部分が一人の獨占到に屬せるか、又は多數生産者の一團結よりのみ仰がざるべからざる場合には、賣手は買手をして、其支拂を肯んずる極度の代價を支拂はしむることを得べし。斯かる事情の下に、決せられたる代價は、單純なる獨占的代價にして、賣手の定むる代價は、其總取引高に於て、最大の純益を收むるを目的として定むるを常とす。若し買手が賣手をして、其手持商品販賣の權を失はんよりは、寧ろ採らんとする底の最低代價を受諾せしむるを得ば、是れ自由競争の存する場合なり。若し生産者又は運送者が、買手をして、貨物又は勤勞を得ざらんよりは、寧ろ支拂はんと欲する其極度を支拂はしむるを得ば、是れ完全獨占の存する場合なり。若し取引の兩當事者、例へば生産者と消費者、運送者と荷主の、何れも自己に最有利なる條件を相手に強ひることを得ざる時は、是れ自由競争も、完全獨占も、共に存在せざる場合なり。若し又運送者が、荷主或は旅行者をして、運送を得ざらんよりも、寧ろ支拂ひて之を得んとする、其全額を支出せしめ能はざ

る場合、換言すれば、運送者が運送の價値全部を取立て得ざる場合には、賃率は一部競争的にして一部獨占的なり、即ち運送者は一部の獨占のみを有するものと謂ふべし。

第二節 海運界に於ける競争の原因

海運は實に競争の激烈なる事業にして、鐵道の競争に比し其勢ひ更に甚だし。而して其理由種々あり。之を分説すれば、則ち次の如し。

- 一 海洋は公道にして、何人に對しても自由なり。各船は自由に海上を航行し得るのみならず、貨物積卸の爲めに何國の港にも入ることを得べく、商港にては入港並びに港内設備の使用に對し、小額の料金を徴することあるも、各船悉く同一にして、此間に差別なし。假令、私設會社の資本に依りて商港の設備を成せるものと雖、均しく公開にして、各船主、各荷主、一般に之を使用するの權は何れの港も其規則によりて之を嚴守せざるなし。
- 二 活動の範圍 船舶は如何なる港を發し、如何なる海洋を経て、如何なる港に到達するも自由にして、鐵道に比し其活動の範圍廣大なり。地球表面の海洋は、諸航路は素より、各碇泊地に至るまで、皆各船舶の任意使用に委する所にして、陸運の如

く運輸地域分割を維持すべからず、或航路に於ける業務を一定の船舶に限ること亦不可能なり。不定期船の競争が各大洋の各沿岸に及ぶは猶潮流が各地の岸を洗ふが如し。

三 資本の少額 何人と雖、海運業に従事すること容易なり。新業經營に要する資本の最少限度は實に少額を以て足る。公衆の爲めに運送業者たらんとせば、大小各種の船舶あり、之を購入又は賃借するを得べきなり。製造業者或は貿易業者が自己の爲めに一航海なさしめんとする時亦同じ。凡そ船を備はんとするは借家をなすと等しく容易の業にして、世界到る處の大港には船舶仲買人あり、彼此相互間能く電信にて聯絡し、常に各地に在る船舶の動靜を審にす。而して常に貨物を求めつゝある船舶多數あるが故に、荷主が積荷の爲めに船舶を求むる時は、船舶仲買人は必ず數隻の候補者を提供して選擇の便を與ふ。例へばフィラデルフィアより機關車又は橋梁を輸出せんとする者、或は市俄古より小麥を、或はニールレアルズより棉花を輸出せんとする者ある時は、或は定期運送船に輸送を託することもあるべく、若し又其運賃法外に高しと思はば、彼等輸出業者は、一航海又は一定時期を限りて備船し、以て自ら其貨物を運送せしむることあるべし。是れ亦運送業者に對する競争者といはざるべからず。

四 手を退くこと容易 海運は新業に従事する時と同様、容易に新業より退く事を得べし。船舶に投ぜられたる資本は、運輸用以外他に用なきが故に、一種固定資

本なりと雖、此固定資本の所有權は容易に移轉することを得べきなり。船舶は鐵道に比し、比較的少額の資本に過ぎざるが故に、普通の事情の下に在りては容易に買手を發見し得べく、少くとも貨物船を備船として貸付くるは左程困難なる業にあらざるなり。

此等の四點は鐵道と海運との異なる要點なり。鐵道會社は一定の地域に於て營業し、此中へは他の運送者は入るを得ず。線路、停車場、其他の設備は大なる固定資本にして、容易に賣却又は賃貸するを得ざるも、船舶所有者は營業地域を制限せらるゝことなく、尤も其代り又自家が選んで其營業地域となす處へ他人が侵入し來るを制することも亦爲す能はず、其固定資本たるや船舶に止まり、其通路は天然の賜にして、港口、港内の淺渚は政府其他の公共團體之に任す。而して船舶は通例賣却又は賃貸すること容易なり。殊に貨物船は快速力の旅客船に比し更に容易なり。假令旅客汽船と雖、買手又は備船者を見出し得ずといふことなし、尤も價格の上に犠牲を拂ふこと、或は賣却前之を貨物船に改造せざるべからざること、或は之あるを承知せざるべからず。

幾多の船舶を以て一箇又は多くの航路を營む大汽船會社にありては、自ら商

港を改良し設備を施すを利益とすることあり。されど普通は中央政府若しくは地方政廳、公共團體、又は船渠會社が船渠、埠頭を設備し經營す。大船舶會社が特に専用を必要とせば、之を賃貸するを常となす。併し大汽船會社と雖、大洋上如何なる部分の航路又は商港に關する獨占權を得たるの例を聞かず。尤も或航路に在りて、旅客郵便物並びに通運の業務に關し、或大會社が非常に鞏固なる地歩を占め、他の競争者が其定期營業に携はらん事は、極めて困難なる場合は即ち之ありと雖、而も未だ自ら航路又は商港を獨占したるものあるを聞かざるなり。現今の大汽船會社は競争を抑制するに勉め、地域を分轄し、或は運輸を分擔す。此等の方法手段並びに其成功と困難に關しては、次章に之を詳論すべし。

海上運送上競争の性質を研究するに當り、定期運輸と不定期運輸の區別を明らかにし置くの必要あり。不定期備船運輸に於ては、常に競争自由にして劇甚なり。従つて海洋上國際貿易及び沿岸商業の重要産物運送を獨占せんとするは夢想だになし能はざる所に屬す。世界の商港が平等の條件にて總ての荷主及び運送者に開放せられある限り、又何人たりとも任意に船舶を購入或は賃借

して公海に運航し得る限り、産業貿易上の重要品に對する海上運賃は自ら競争的ならざるを得ざるなり。

之に反し、定期船運輸に於ける競争は、或點までは之を抑制し得べし。平均十五節乃至二十二節の速力を維持し得べき總噸數一萬噸乃至二萬噸の快速汽船を以て、毎週一回又は一回以上、大西洋又は太平洋岸を發航せしむるが如き、換言すれば、現時の旅客及び郵便物運送に對する要求に應せんとするには、數百萬弗の投資を要し、其營業組織も、獨り大會社のみ良く企及し得べきなり。斯くの如き營業には競争者の數も自然多からず。若し此少數なる競争者の間に賃率協定、運輸分配、或は共通計算の如き契約成立せば、以て能く競争を阻止し、或程度の獨占を形成することを得べきなり。

第三節 定期船主間の競争

旅客、普通郵便及び小荷物の運輸に對して有力なる汽船會社が相互に競争するは、宛も鐵道間の競争と同様にして、何れの場合にも相手方に對抗して貨客を

保持し、更に益之を増加せんとする有力なる理由の存するものあるなり。即ち運輸能力の極度に達せざる限り、貨客の増加は其純益をして比例以上に増加せしむ。換言すれば「報酬漸増の法則」は陸上經營に於けると等しく、海洋上に於ても亦運輸業に見出し得る現象なり。

註 第三篇第九章第三節第一款参照。

大汽船會社間の競争は自然激烈なるを免れず。各會社は莫大なる資本を賂するものにして、船舶は他の航路又は業務に轉用し得ざるにあらずと雖特殊の貨客の爲めに特別の設備を施せるが故に、之を賣却又は他航路に流用するには大缺損を免れざるなり。

若し此競争に打勝つことを得ば、其利益や甚だ大なり。今大西洋又は太平洋を横斷し、又は歐亞間の重要航路中に於て、益増加の傾向ある旅客運送の競争に、他社と争うて劣らざるか、或は郵便物運送契約を保持するか、又は小荷物並びに速達貨物の運輸事業を獲得し、且之を保持し得るときは、是れ將來に於ける大なる利源を意味するものにして、之に關聯せる諸國の人口及び貿易が自然に發達

増加するに伴ひ、將來益、純益の増加し來るべき關鍵を領有するものと謂ふべし。夫れ大會社間の競争の止み難きこと斯くの如く、戦利品の奪むべき亦斯くの如くなりとせば、其競争は激烈を極め、競争者相互に對し、財政的慘禍の痛酷なる名狀すべからざるに至るべきは想像するに難からず。大鐵道會社間の運輸競争に見るが如く、大汽船會社間の競争亦激烈となりて、其結果商業貿易に對し、健全なる刺戟を與ふるの程度を超え、賃率動搖激しきに失し、遂に競争の終局に及ぶや、會社は財力微弱となり、運輸競争開始當時に比して事業の改良、設備の完全を遂行するの力を失ふに至る。

鐵道に於けるが如く汽船會社間の競争も亦聯合を以て之を制御する必要あり。是れ汽船會社相互關係の沿革の明示する所にして、賃率並びに運輸協定及び共通計算或は小會社を併合して大會社を組織し、又は大會社間の合同によりて更に強大なる會社を形成せし等、皆之を證して餘りあり。かるが故に賃率問題を論ずるに先立ち、海洋運送業者の相互關係の沿革を考究せざるべからざるなり。

第十章 海運業に於ける協定、聯合、及合同

海運業者間に協同の存するは、概ね彼等の爲めに必要なるのみならず、亦荷主にも利益ある事なり。由來、汽船會社相互間の競争は劇甚にして執拗なるが故に、若し運送業者間に之を抑制すべき協定なかりせば、競争は益、其勢を逞しうすべく、結局何等か相當の競争制限を設くるにあらずんば、事實上事業を繁盛有利に經營する能はざるの實情なり。

海運業者間の競争を抑止せんとする協約に種々あり。本章は即ち此等協約の主要條項を説述し、併せて其結果を簡單に論究せんとす。

第一節 總説

海運業者の協同は競争を抑制するを主眼とすと雖、賃率並びに運輸の協定及びブールは荷主にも亦利益なしとせず。蓋し賃率の動搖は其國內的たると實際的たるとに論なく、貿易に及ぼす影響甚だ大なり、故に外國貿易従業者は可成

的不變の相當賃率にて運送せられんことを欲する者なり。海運賃率の特性たる急激の大變動は、商業の發展に大打撃を加ふること、猶米國鐵道の競争の爲め屢變動したる賃率が、國內各地の産業發達を阻止したると同一の結果を生ずるに至るべし。一兩年前、エライマン汽船會社社長エライマンは其定時總會席上に述べて曰く「荷主も商人も一體に、總ての荷主に共通なる商業的基礎の上に立ち、之に依りて確信を以て或一定地に於て貨物を陸上げ販賣するの原價を計算し得んことを希望す。蓋し商人は之に依りて各週運賃が大に變動する危険を免れ、他の商人も等しく自己と同一の運賃を支拂ふものなることを知るの利益あり」と。

荷主の立脚點より觀察すれば、汽船會社間の協同は、運輸を規律的にし、船便の過不足を調節し、且賃率の動搖を少からしむるの利益あり。然れども汽船會社にして運輸の發展を制限するが如き策を取り、低率を以て運輸量の増大を計ることを爲さず、却て運輸量を少くし、運賃を高からしむる時は、是等荷主の利益は減するに至るべし。例へば組合汽船會社が協定の運輸界へ組合外汽船會社の

加入せんとするを防止し、或は荷主が組合外の會社に貨物を託送したるを罰するが如き専横なる行動の例に乏しからず。故に海運同盟は無制限なる競争より生ずる慘禍を防がんが爲めに必要なりと雖、一度、獨占權を占むる時は、自然競争者の侵入防止に努むべきを以て、相當法規を作り、海運業者間の組合を取締り、政府當局者の綿密なる監督を必要とす。

海運業者の協同を船主協約といふ。歐洲又は米國より世界各主要地に至る航路には通常船主同盟あり。例へば歐洲諸會社の組織せる南阿航路船主同盟、支那航路船主同盟、及び濠洲航路船主同盟等是なり。其他南米東岸及び西岸の諸航路にも亦此種の同盟あり。米國會社は歐洲の船主同盟に加入せるものと自ら別箇の同盟を形成するものとあり。

船主同盟に加入せる會社は、使用船舶數、發航の日、貨物等級別、及び運賃に關する協定をなすを常とす。或は此等の協定に運輸地域の分割をなすことあり、或は共同地域内の貨客を分割することあり、或は又數會社が其收入を共通計算となし、共同の收得を既定の割合に應じて分配することあり。而して共通計算を

除くの外、他の協約は其性質法律的に強制し得る種類の契約にあらずして、寧ろ『紳士間の契約』即ち對人信用に依る約束のみ。通常其有効期間は一年にして、後に述ぶるが如く、屢、改正修補をなす必要あるが故に、終始一定不變のものにあらずるなり。

一般に行はるゝ割戻法なるものあり。船主同盟加入者の船舶にのみ貨物を積込みたる荷主に對し、其運賃中より通常一割(或は以上)なる事ありを拂戻すものにして、一度たりとも同盟外の船舶に貨物を託送する者は、割戻を受け得ざるものとす。船主同盟の事務費は、同盟員より其事業高に應じて支出すべきものとす。

第二節 船主同盟の組織

船主同盟は其組織種々にして亦其目的を異にす、左に其大要を示さん。

一 會議 或一定港より發航する各定期船業者の代表者が時々相會して、發航時日、航海回數、貨物の等級別、貨率其他相互の利害關係事項に關し相談することあり。

此種の會議は別段定まりたる組織を有することなく、唯競争運送者相互間の關係を定むるを目的とし、同盟員一同に満足なる事業經營條件を規定せんとするに過ぎず。

二 役員 同盟員契約事項の實行を監督調節せんが爲めに、書記其他の役員を備ふるものあり。此種稍永続的の組織を有するものの好例は、北大西洋蒸汽運輸同盟にして、多年間多少の斷續をなしつつ、存続し來れるものなり。此同盟は、各會社の運轉船舶数を定め、以て貨物の積卸事項を規定し、並びに出來得る限り、運賃率をも規定せんと企てたり。然れども、北大西洋に於ける運賃率は其競争激烈なるが爲めに、一定の貨率を履行するの點に關しては、其成效極めて微々たるものに過ぎざりき。

右同盟が貨率制定に關し最も秩序的に努力せしは、一九〇二年「最低運賃協定」を締結せし時にあり。之に依つて各會社は比較的少數の貨物を列擧し、之に對しては規定貨率より低き運賃を課せざることを誓約し、以て一九〇二年に起りし貨物貨率の暴落を防がんとしたり。蓋し當時船舶數甚だしく過多なりし結果、運賃は所謂破産的低率に下落し居たるなり。以後二年間此最低運賃協定は、特定貨物の運賃下落を防止し、相當の成功を收め得たり。然れども同盟會社が貨物運賃を協定せんが爲めに熱心に努力したるに拘らず、此協定は僅に一部の成功に過ぎずして、繼續すること僅に二年間なりしを見るも、海運業者間の競争を制禦するの困難

なるを察するに足る。

大西洋に於ける右同盟に類せるものをバルト海及び白海貿易從業各國船主同盟とす。こは一八九〇年以來、毎年會議を開催し來れるが、其名の示すが如く、バルト海及び白海の航海に従事する船主を網羅す。一九〇五年にコーペンハーゲンに開ける同會議は、同年二月十六、十七、十八日の三日間に涉りて、貨率の最低限表を可決せりと傳へらる。されど此同盟に加入せざる船主にして、同航路に定期及び不定期航海を營めるもの少からざるが故に、同盟船主が果して能く協定貨率を維持し得るや否やは確實ならず。従つて之が成否は一に涉りて船舶と貨物量の割合如何に存し、若し、右貨率表採用當時の如き比較的活潑なる運輸狀況にして繼續せば、同盟貨率を維持すること容易なるべきも、然らざれば維持困難なり。

三 萬國帆船主同盟 こは一九〇三年十二月の組織に係り、歐洲以外の諸國より、歐洲諸港に至る主要航路上に、帆船の積載し來る貨物の最低運賃率を制定するを目的とす。此同盟は常設委員を置き、之をして時々主要なる外國諸港よりする貨物の運賃率を決定す。船主は同盟に入るに際し、同盟の制定したる貨率を固守して何等の割戻又は手数料を支拂はざることを約し、更に若し同盟運賃にて積荷を得難き時は、繋船するか、或は空船を以て航海すべきを諾せり。此協約は一千噸以上の帆船のみに適用せらるべきものにして、同盟會員の資格期間は一今年とし、運賃せんとする者は三ヶ月前に豫告せざるべからず。同盟の維持費として同盟員

は加盟船舶一隻に付き年額一磅を支拂ふを要す。一九〇四年、巴里に開催したる右同盟の第二回年會に於て、此協定の效果に關し良好なる報告のなされしものあり。曰く同盟員となり得べき資格を有する帆船噸數中四分の三は同盟に加入せりと。其將來たるや興味を以て注目すべきなり。此同盟の企てし所は實に至難の業にして、若し其目的を成就し、尙永く存続し得べしとせば、是れ海運界の競争制限上一大進歩をなしたるものといふべし。

四 英國海運會議所 は英國港よりの海運に従事する者の組織する處にして、商業者間に於ける商業會議所と相對すべきものなり。其任務は船會社相互間の競争を制禦すといふよりは、寧ろ海運政策一般の問題を處理するを以て目的とし、其事務所を倫敦に置く。

第三節 船主同盟會の協定條項

汽船會社が船主同盟の下に團結して協定せる主要條項を研究せば、其組織の目的と範圍とを知り得べし。協定條項は各同盟同一にあらすして、計畫する所或ものは廣く、或ものは狭し、左に論せんとする條項は或特定の船主同盟の契約にあらすして、一般的に船主同盟としていふものなりとす。

一 重要な契約事項 は同盟會社の課する貨率なり。蓋し同盟の主眼とする所は、競争を防止して以て貨率が「有利」の限界以下に下ることを防止せんとするにあり。因つて各會社は同一の貨率を課すべきことを定め、或は最低貨率以下の運賃を徴收せざることを約す。此協定を勵行するは至難の業にして、屢、條項を訂正するの要あり。時に各社の競争貨客より得る收入を共同收入として一定率により分配する事とし、以て協定の履行を計らんとするものあり。されど普通は協定に違反するものあるときは、同盟中の他の會社は聯合して之に競争し、以て之を壓服し、契約の遵守を履行せしめんとす。

二 船主同盟協定貨率 は貨物を若干の等級に大別し、此等等級に基づきて定めらるゝものにして、海運貨物の等級制は大汽船會社の取扱ふものと雖、通常鐵道會社の輸送するものより其種類少く、其分類法亦陸運に於けるが如く周到ならず。例へば、米國より歐洲へ向け汽船會社の運送する貨物の如き、僅々數種の嵩高品にして、製造品の如きは極めて少量なるが爲め、米國より歐洲向の貨物に對しては、各品別に貨率を定め、等級といふべきものなし。之に反して北部歐洲より合衆國に向けらるゝ貨物は其種類多く、従つて其分類も歐洲向米國品の分類より完全なり。例へば、ブレイメンより紐育及びホル、テイモリアに輸送せらるゝ貨物は、大別五種類となし、各一定貨率の制定あり。ブレイメンよりニューガールレアンズへの貨物は其數少きも、猶二種類に分たれ、ロッターダムより南米への輸送貨物は四等級に、ロッター

ダムより蘭領東印度への貨物は五等級に分たる。海運貨物等級別申願る面白き一例は、數年來、ローヤル・メルスチーム・パケット會社が英國より中央亞米利加及び墨其西岸西岸への運輸に採用せる分類法なり。其幾百の貨物は次の七種に分類せらる、即ち高價品、精製品、粗製品、普通品、未製品、特殊品、及び鐵是なり。鐵道貨物の場合と等しく海運の貨物多し。

海運貨物は鐵道貨物の如き微細なる分類を要せず。蓋し海運に在りては競争激烈にして、運賃の變動頻繁なるを以て、貨物の分類に不便なるが故なり。然れども、歐洲より紐育及び南阿への運輸に従事する船會社の傾向は、共通の等級別法に依りて營業す。南阿に向ふものは特に其航路に適當せる分類法を採用せり。濠洲並びに東洋航路亦同様の傾向あり。或一、二の場合のみ此種分類表に印刷して永續的ものたらしむることありと雖、多く單にタイプライターにて調製し、一時的のものとして之を關係會社間に配布す。

三 運賃割戻同盟契約 普通船主同盟協約に運賃の割戻あり。こは通常一割にして、同盟所屬船にのみ貨物を委託したる荷主に對し支拂ふものとす。割戻は六ヶ月毎に計算し、計算後六ヶ月を経て支拂ふことあり、或は一、二ヶ月毎に計算し、計算後六ヶ月にして支拂ふもあり。ユニオン・キャスル郵船會社長サー・ドナルド・カーリ氏曰く、此所謂割戻制度なるものは、各航路に行はるゝ所にして、一面に於て汽船を定期的に運轉するに必要な基礎となり、他面に於て商人と適當に協定して貨率

を一定ならしめ、汽船噸數の供給を完からしむるものなり」と。

同盟所屬船にのみ船積したる荷主に對し拂戻をなすの外、同盟は定期出帆と船積を十分に供給し、並びに同一の運輸に對しては同一の貨率を課すことを保證す。同盟は又他の商人が、同盟外の運送者により低運賃を得るときは、同盟貨率を引き下げて以て同盟所屬荷主を保護すべきことを約す。此等の保證は荷主には大に價値あるものなること疑ふべからざる所にして、同盟に對する荷主の反對少き所以も亦之に因るを知るべきなり。

四 運賃分割同盟契約 船主同盟の協定中に屢、認むる條項は、運輸の分割なり。こは時に地域分割法に依る事あり、即ち各會社はそれ、一定港間の運輸を取扱ふ權利を有す。若し運輸の地域分割法を行ひ難き場合は汽船會社は同一港よりの貨物を分割すること屢なり。

運輸の地域分割の好例は一九〇二年、ブリス線、漢堡亞米利加會社及び南米汽船會社の締結したる協定是なり。即ち英會社は漢堡、北ブラジル間航路を廢する代りに、獨逸の二會社は紐育及びリヴァプールより北ブラジルに至る線を廢止せり。

一九〇二年紐育のパーバ會社と佛國の大西洋汽船會社の協定により、佛社はハブルと米國諸港間を航海し、米社船の佛國寄港地はホルドー及びダンカルクとなすを約せり。

有名なるモルガン同盟たる萬國商船會社と獨逸二大會社の協定は、亦地域分割

の適例なり。協定の一項に、萬國商船會社は獨逸諸港に航路を開かざることを約し、其代り獨逸會社が米國への往復途上、英國に寄港する度敷を制限せり。

同一港或は同一運輸地域内に於て營業する數會社間に運輸の分擔を行ふは屢見する所にして、彼阿會社、英印汽船會社の二英國會社と獨逸のハンザ會社との間に爲されたる協定は其適例なり。此協約は初め一八九三年に締結されしものにして、英國會社はミッドルホロイ及び倫敦より印度に至る運輸を取扱ひ、其代り漢堡及びアントワープよりの貨物はハンザをして之を獨占せしむべきを約せり。後一八九八年に之を改正し、若しハンザ會社にしてアントワープ、マドラス、孟買、及びカラチへの荷物を十分輸送し能はざるときは、英國二會社は此航路に各、年六回の航海をなし得べき事とせり。同協定には又各航海に積取りを許す量に關し規定する所ありき。然るに一九〇五年彼阿會社はアントワープよりの航路を擴張せんが爲め、同盟を脱退したるにより同年六月三十日此協定は解かるゝに至れり。

右と稍異なる方法によりて同一地域に於ける運輸分擔を協定したる例亦之あり。即ち一九〇五年二佛國會社間に締結せられたるものにして、同年八月一日以後、英國より印度支那、支那及び日本に至る航海は、兩會社船交互に出航して、以て運輸分擔をなさんとせり。一九〇二年、ブレンス會社とヒューストン會社との間に之と同様の協約を結び、紐育より南阿諸港へ向け、二週間毎に兩會社船交互に出港することと定めたり。

五 共通計算同盟契約 海運業競争者間に締結せらるゝ協約中、屢々競争的貨客の運輸より得る収益を共通計算となすべき旨を規定することあり。此共通計算の契約は一八八七年以前に米國の鐵道營業者間に存したるものに類似するも、海運に於ける此種の協約は其創始並びに維持に多大の困難あり。蓋し海運界には競争強く、加ふるに四圍の事情屢々變動するありて、之に影響すること大なればなり。是を以て海運界に於ける共通計算は競争貨客の一小部分に行はるゝに過ぎずして、其壽命も亦短きを常とす。

共通計算の一適例は一九〇〇年十二月、漢堡亞米利加會社と漢堡南亞米利加會社間に協定せられしものにして、漢堡港と南米東海岸間に於ける兩會社の總収益中、漢堡亞米利加會社は三分の一、南亞米利加會社は三分の二を分配することに定めたり。一九〇四年九月、埃地利ロイド會社と伊國ブグリア汽船會社との協定により、兩社の競争事業収益中、埃社は五分の三、伊社は五分の二を取得すべきを規定せる如き亦此類なり。

共通計算の他の例としては、又先年キーナード汽船會社と白星線會社との間に存続せし協約を擧ぐることを得べし。こは英國より米國に至る郵便物輸送に依りて得たる収益を兩會社間に等分したるものなり。然るに一九〇五年、キーナード社は白星社と共通計算にて政府の郵便物を輸送する事を拒み、茲に此協約は解散するに至れり。

競争海運業者間に實行し得べく、而も效力ある協定を設けること甚だ困難にして之を維持することは更に困難なり。蓋し海運界の競争は常に二箇若しくは以上の定期船航海業者間に存するのみならず、定期船對不定期船の競争あり。爲めに定期航海業者間に賃率、運輸、並びに収益の分配等の方法を探るも、到底完全に之を制限し得ざるなり。

大區域の海運を一同盟の支配下に左右するの困難なるは、北大西洋に於ける三等客輪送の例にて説明する事を得べし。一見したる所にては、此三等客輪送は容易に支配したるもの如くならん。何となれば、第一、歐洲よりの移民は比較的少數の港に於てなされ、第二、之に適するの設備を有する船舶亦多からざればなり。然れども此事業は實に有利なるが故に、或會社は船主同盟に加入するときは營業上同盟會の指揮制限を受くるを以て、同盟加入するを肯んぜざるなり。一九〇三年に先立つ數年間、北大西洋の移民輸送業は相當に統一せられ居たるも、ビーバー會社、加奈陀太平洋會社、ターニッシュ會社の如き同盟外の諸會社が賃率引下等により乗客を奪ひ、同盟會社の地位を危からしめたるが爲め、遂にキューナード會社は自衛上同盟を脱退せざるべからずとなし、これより一九〇三、四の兩年に涉り、北亞米利加移民業運輸上に関して最も激烈なる賃率競争行はれたりき。

第四節 船主同盟の効果

海運業者間の船主同盟協定は甚だ不鞏固のものなり、其理如何といふに、一には同盟會社が協定賃率を維持するに際し、一會社のみ賃率を引下ぐるときは、一時大に収益を得べきを以てなり。市況活潑にして各會社の私腹を充たすに十分なる時は、協定違反の誘惑少しと雖、運輸閑散となり、収益激減し來るときは、賃率を引下げ、協定に違反するも、兎に角貨物を吸収して一時利益を收めんとする誘惑の大なるに至るべきなり。

海運協定維持困難の他の理由は、造船業者が能ふ限り多くの新船を造船し、之を市場に販賣するを利とすること是なり。由來、船舶供給過多の傾向は常に存在す。蓋し繁榮なる時期に際しては、新船建造の注文殺到し、造船業者は急激に業務を擴張するが、其活動は繁榮時期經過後までも繼續す。斯くの如くにして海運界が格外に好景氣なる間は可なれども、一旦常態に立戻れば、輒ち船舶供給過多の傾向を生ずるに至るを免れず。

海運界に於ける國際的競争及び嫉妬は亦海運協定の維持を困難ならしむるものなり。列國の海運及び貿易業者は事業の繁榮を欲する心と、愛國の至情により、他國の海運業よりも自國の海運の盛大ならんことを望むは常なり。此精神たるや諸國政府が其海運業者に與ふる補助金によりて益強めらる。英國海運雜誌「フェアプレー」の記者嘗て曰く「外國の意思行動の端倪すべからざること、英國船主の結合に對する一大障礙をなす」と。英國船主の爲めに障礙となる所以のものは、亦他の諸外國船主に就きて障礙たらざるべからざるなり。

海運協定の變動し易きは荷主並びに旅行者に取りては一面慶すべきことにして、是れ法外の賃率を課せらるゝことなき保證なり。何となれば、同盟會社が任意に如何なる賃率を規定するも、よく之を保持するを得とせば、竟には高き賃率を要請するに至るべきも、現今の實際上、不當に高き率を定むる時は、外部運送者の競争に因りて協定を破壊せらるべきを以てなり。故に事業が非常に繁榮なる短時期を除き、同盟の協定運賃は假令協定違反者出でて同盟賃率以下に引下ぐるとも、其引下率にては利益極めて僅少なるか或は全く利益を收むべから

ざる程度まで、低率となし置かざるべからず。是れ荷主及び旅客に對する好保證といふ所以なり。

海運の協定は全世界を通じて不鞏固なりと雖、歐洲は米國に於けるより動搖の程度少し。蓋し歐洲に於ける定期船舶は通常會社持船なるも、米國に於ては定期船營業會社は僅に其運轉船舶の一部を所有するに過ぎずして、他は備船に係るものなり。従つて歐洲汽船會社は、大資本を投じ居るが故に、同盟協定を固執し、賃率を維持せんとするが故なり。されば歐洲に於ける協定は、南阿戰爭後に起りし海運界の大沈滞時にも能く餘命を保ちたるに反し、米國側の結合は多く當時の打撃に解散し終れり。

一國海運業の基礎古く、其組織益發達するに隨ひ、斯業は愈一定不變の程度に進むに至る。故に吾人は米國海運業は將來漸次同業間の結合を鞏固にし、完全なる組織を有するに至るべきを豫想する者なり。而して海運界に於ける結合の鞏固となり來ることは、運送業者及び公衆の共に利益を享受する所以なるを疑はず。

第十一章 海陸運輸機關の聯合並びに合同

大量の貨物及び旅客が絶えず移動するにより、海運と鐵道とは必然聯絡共同するに至る。最近數十年間に運賃が著しく低減したる結果、國際貿易の噸數増加し來り、重量嵩高貨物すら世界に市場を有するに至り、此世界的市場を基礎とする商業組織は、愈益、鐵道と水運との密接なる結合を必然とするに至れり。更に運送費を節約せんとする努力は、常に企てられ、運送組織の統一を完からしめんとす。實に發達せる國際運送組織を見るに、一國の生産業者と他國の消費者とを聯絡するの任務を、一管理の下に致さんとする傾向愈増加し來れり。勿論、水陸の兩運輸を結合せんとする此傾向の發達には自ら制限ありて、何處にても兩事業は一支配下に立つに至るべしとは謂ひ難しと雖、而も鐵道と水運との結合は、運輸組織の發達するに従ひ、益、密接となるべきは疑を容れざる所なり。荷主の營業所所在地が海岸なると内陸たるとを問はず、今日に於ては、鐵道と水運の便を藉り、通し船荷證券により、直接に外國仕向地へ貨物を發送する事を

得(今日の鐵道は概ね此種の直通運輸を取扱ふ)。取扱業者及び輸出入取扱業者ありて、生産者より輸出貨物を引受けて之を外國に發送し、又外國品輸入をも取扱ふ。此勞務に對し、運送取扱業者は荷主より若干の手續料を徴收す。往々にして運送取扱業者は自己所有又は其備入れたる船舶を以て運送に従事する事あり。斯くの如き場合に於ては、其業務は内陸又は海岸各地より貨物を集め、之を自己經營の定期船に依りて外國に運搬する事となり、至運送を蒙るものなり。彼等は又屢、海外に代理店を有し、貨物輸送の寄託を受けしめ、自己の船舶を以て自國に運送し來らしむ。

自己所有の船舶を以て貨物運送に従事する會社は、通例或一鐵道に依りて運輸貨物の集配を爲すを常とす。之に對し鐵道會社は、貨物運送業者の爲め特に埠頭、棧橋、其他の設備を建造す。然れども運送業者は之が爲めに他の鐵道線より貨物を集め、或は其設備したる港に於て、他の船舶、傳馬船、鐵道會社、及び個人荷主より運輸の寄託を受くることを妨げらるゝものにあらず。

米國の鐵道會社は米國海外貿易の發展に努力したる結果、運輸組織に一大影

響を與へたり。鐵道會社が營業せる地域の産物を海外に輸出し、又外國貿易の輸入増加を計り、以て鐵道運輸噸數の増加を來さんが爲め、米國諸鐵道中太平洋岸に到るものは、定期汽船航路を開きて主要の外國港に聯絡を保つに至れり。

運輸事業に於ける海陸兼營 太平洋に於て海運と鐵道を兼營し、或は補助的に經營するもの如何に多きやば、晚香坡、ビニヤエット、サウランド諸港、ポートランド及び桑港より船操する汽船航路の例を以て説明し得べし。

加奈陀太平洋鐵道汽船會社 は加奈陀太平洋鐵道の管理する所にして、晚香坡及び東洋間に五隻の定期汽船を使用す。是れ一重要郵便航路にして、加奈陀及び英國政府より莫大なる補助を受く。是れ蓋し單に郵便物運送をなすが爲めのみならずして、英國より印度に達する軍事上の公道なるが故なり。此太平洋航路は加奈陀太平洋鐵道が晚香坡に達するや直に開設せられたるものにして、當初は備船を使用したるも、後に會社は今日の優秀なる汽船を購入せり。會社は更に二隻の備船を以て晚香坡より濠洲航路を經營し、ユニオン汽船會社(ユニオン)と協定して兩會社船を交互に出帆せしむ。

シアトルの重要汽船航路 に四あり。内二航路は米國鐵道の支配する所に屬す。北北汽船會社の經營するは其一にして、ミネソタ號が其航路に使用せらるゝは人の知る所なり。同會社船は日本郵船會社と交互に一定の發着時間表に據りて航

海す。右兩會社は其收益の共通計算を行はずと雖、貨率發着時日及び共通の利害事項に關し一種の協定を有す。

北太平洋汽船會社 は三隻の汽船を以てシアトル附近の港と香港間とに營業し、ホストン汽船會社所屬の汽船四隻と交互發着す。北太平洋會社は北太平洋鐵道會社の附屬にして、其船舶は貨物乘客共に運輸するも、ホストン汽船會社は單に貨物運輸を營むに過ぎず。

ポートランド亞細亞汽船會社 は同港より日本及び支那に至る航路を經營す。此會社はオレゴン鐵道航路沿岸航路會社及びオレゴン短線鐵道と密接なる運輸契約を有す。此兩鐵道はハリマン系統の所有に屬し、此汽船會社も亦其支配する所なり。

桑港 には東洋航路五、濠洲航路一あり。東洋に至る四重要航路中、二は太平洋郵便會社及び東西洋會社にして、共に南太平洋鐵道の支配下にあり。第三は日本資本家の經營に係る東洋汽船會社にして、第四は英國の支那商業會社線なりとす。

太平洋郵便、東西洋、及東洋汽船三會社の關係に就いては面白き歴史あり。太平洋郵便は一八六九年、即ち米國橫斷鐵道完成し、始めて太平洋岸に達したる年に其營業を開始せり。其後五年にして此最初の太平洋鐵道即ちユニオン・パンパシフィック線は、遂に太平洋郵便會社との間に結びたる協定に不満を懷き、因りて白星線汽船會社所有船四隻を備船し、以て東西洋汽船會社を設立せり。茲に於てか太平洋郵

便と東西洋會社の間に激烈なる貨率戦争を惹起し、共に大損害を蒙りしも、終に貨率、發着時日其他の條件に關する協定成立し、兩會社は共同の代理店を設置し、歩調を共にして貨率引下割引を爲すことを防止するに至り、爾來兩社は箇々に營業して競争すと雖、是れ設備待遇の上の競争にして、互に友誼的關係を持せり。一八九〇年代の初め、南太平洋鐵道會社は太平洋郵便會社を買收し、以て東西洋會社と同管下に置くに至れり。然るに一八九七、八年の頃、東洋汽船會社は日本、桑港間の運輸に従事すべき旨を公にせり、茲に於て南太平洋鐵道關係は新競争者と貨率戦争を避くるに決し、運輸協定を爲し、斯くて三社は手を携へて營業しつゝあるなり。

太平洋汽船會社 は桑港よりホノルルを経てニュージブランド及び濠洲に至る航路を經營するものなるが、鐵道會社の支配に屬せざるもの如し。一八七五年より同八九年に至る間、太平洋郵便會社は濠洲航路を營みしも、一八八九年之を廢止し、次いで加奈陀太平洋郵便會社は晚香港より、太平洋汽船會社は桑港より米濠間運輸業を開始したり。

米國太平洋岸 の貿易も亦鐵道會社所有の船舶によりて運送せらるゝもの多し。前述のオレゴン鐵道及び航海會社は沿岸航路線の一にして、今一つの重要な航路は大北鐵道會社に屬する太平洋汽船會社の經營に繋る。同會社の船舶は北はウヰクトリア及びシアトルより、南は墨其西のグアイマス及びマザットランに至る各主要航路を航海す。最重要なる太平洋岸航路は太平洋郵便汽船會社の經營に

係り、桑港巴奈馬間、即ち墨其西及及び中央亞米利加に於ける中間各地に盛んに業務を經營す。米國太平洋岸より歐洲への輸出貿易は、主として英、獨會社の司る所なりと雖、是等外國會社の米國沿岸貿易に従事するは法律の禁止する所なり。

北大西洋及墨其西 に於ける外國貿易及び沿岸貿易に關しては、太平洋岸に於けるが如く完全なる海陸運輸の兼營行はるゝことなし。是れ歴史的な理由と經濟的理由に因る。抑、北大西洋に於ける海運は、鐵道が輸向大量貨物を運搬するに至りし以前、疾く既に設備整ひ、大に發達し居たり。而して鐵道の發展により、貿易貨物の増加するや、鐵道は殊更ら海運業務に従事するの必要なく、唯、從來既に存在したる海運機關に依るを以て足れりとし、海運業者は鐵道聯絡貨物の増加に伴ひ、其設備を改良して、以て會社の需要に後れざるに努めたり、(之を歴史的な理由とす)。更に北大西洋に於ける運輸量は、大にして、貨物の種類多きが故に、海運業を獨立營業として經營すること容易にして、太平洋にては貨物未だ少きが爲め、獨立營業としては十分の利益之なきなり(是れ經濟的理由なり)。

紐育の海陸運輸機關 本港の貿易は世界各地に及ぶが故に、大商港との間には多量の貨物規則正しく移動するも、又僻陬の小港との貿易もあり。斯くの如く貿易を取扱はん爲めには特殊の海運業者を要す。即ち鐵道會社が施設せるが如き、數箇の大定期船航路のみならず、小航路及び獨立せる箇々の船舶をも必要とす。前述の歴史的な理由と共に、此事實は、何故に紐育の大なる外國貿易は大鐵道會社と別

箇の海運業者に依りて行はるゝかを説明するに足らん。
 米國大西洋岸諸港は紐育と趣を異にし、外國港よりの數汽船航路は或は鐵道會社自身の經營に成り、或は鐵道と結合して營まる。例へばニューボート・ニュースよりはチエサビーク・オハイオ鐵道會社がリヴァプール及び倫敦に汽船航路を有せるあり。フライデルフイア港よりレディング鐵道會社が倫敦及びアボンマスに至る航路を經營せるあり。並びに以前ペンシルヴァニア鐵道會社が亞米利加線を所有せしが如きあり。

因にいふ亞米利加線が一八七一年に開設せられし當時は、ペンシルヴァニア鐵道關係者に屬し、其社債は同鐵道の保證せる所なりき。其後二十年にして萬國航海會社の有に移りしが、同社も亦ペンシルヴァニア鐵道に關係ある人々の經營なりき。一九〇二年に至り、モルガンの萬國航海會社成るや、亞米利加線は之に買收せられ、爾來ペンシルヴァニア鐵道と何等關係なきに至れり。
 ポストン及ボートランドの外國航路は何等鐵道會社に關係なきもの如し、然れども其北方なる加奈陀太平洋鐵道汽船會社は大西洋横斷の一航路を有し、加奈陀の歐洲貿易に従事す。(尤も加奈陀よりは此外獨立の海運業者の定期航路亦多し。)

英國の鐵道と海運 英國の鐵道會社は同國より大陸諸港に至る主要汽船航路を自ら經營せり。同國に於ける此方面の鐵道と海運との兼營は、米國に比すれば大

に完全なり。英國の鐵道會社は大西洋岸に於ける米國鐵道と同様の理由にて、大西洋横斷の航路を營むの要を認めざるも、英國内地と大陸諸港間の運輸をして直接且迅速ならしむる諸般の設備を施すを以て其利となせり。英國國內及び同國と大陸間の兩運輸は、其地域により主要鐵道會社間に分割せられ、英國と歐洲大陸間に行はるゝ巨額の貿易を運輸する爲め、優秀なる設備を有するに至れるなり。

海陸運輸の聯絡は益、密接となり來りつゝあり。若し此結果にして運輸業者が獨占權を占め、以て法外の賃率を要求し、或は有利なる物品のみの運輸をなし、他は措いて顧みざるが如き弊を生ぜずとせば、其結果荷主の受くる利益蓋し尠少にあらざるなり。海洋上には競争逼きを以て、海運賃金に對しては無法なる賃率要請せらるゝことなかるべし。

鐵道の結合に依りて陸運業に於ける競争の範圍は大に制限せらるゝが故に、近來の如く鐵道界に合併盛行する時にありては、荷主は之を憂慮するなるべし。然り近時鐵道の競争少くなり行き、從つて鐵道賃率は高めらるゝの虞あるを以て、宜しく政府の賢明なる監督を以て競争の減少によりて失はれし所を補ふべきなり。若し陸には有力なる政府の監督あり、海には不斷の競争ありとせば、以

て荷主は十分其利害の保護を受くるに足るべきが故に、安んじて海陸運業者の結合を歓迎すべきなり。

第十二章 海運賃率

運賃とは郵便物、旅客及び各種貨物の運送に對し、運送者に支拂はるべき對價を謂ふ。本章は各種の運賃率は如何にして制定せられ、維持せらるゝやを説明し、併せて競争の影響を論せんとす。換言すれば、前二章に論せし諸勢力は如何にして海洋運賃に影響するやを述べんとするにあり。

第一節 郵便物遞送賃金

郵便物遞送に對し、汽船會社の受くる金員は或は一年間の運輸を一括して對價を定め、又は運輸量を測り、重量に應じて料金を支拂ふ事あり。其料率は政府との契約により、一定年限間有效なるべき率を定め置くものなるが、其契約を結ぶに當り、政府は或は競争入札に附することあり、或は入札を要求することなく、法規の條項に因り、諸會社と契約を締結することあり。又特殊郵便物の輸送に關し、特別法を以て政府當局者に協定の權限を附與することあり。而して特に

郵便助成金中に海運獎勵金を包含しある場合に於て然りとす。例へばキューナード汽船會社に對する英國の協約及び獨逸ロイド會社に對する獨逸政府の協約の如し。

郵便助成金は競争に依つて決定せらるゝこと少く、事實上各國政府は自國船に對し外國船船に對するよりも、郵便物遞送の勞務に對して多額の支拂をなすを常とす。米國遞信省は非契約船に郵便物を運送せしめたる場合に、他國船に支拂ふより自國船に多くの支拂をなすは其一例なり。而して契約船の場合に於ても、米國船に對しては外國船よりも多額の助成金を交付す。

理論上一八九一年三月一日發布の條令に因る米國の海洋郵便物遞送契約は競争に由るものにして、最低入札者と締結すべく、其報酬は船舶の等級に従ひ、海外航路一漚に付き四弗、二弗、一弗、或は三分の一弗を超過すべからずと規定す。然れども事實上米國船船にして外國貿易に従事するものの數非常に少きが故に、實際は競争入札を爲すことなく、今日遞信省の支拂ふ助成金額は現行七契約共に法定の最高額なり。

海洋郵便物輸送契約に關し注意すべきことは、此所謂郵便助成金なるものは單に郵便物運送に對する支拂たるのみならず、又船舶をして各種の義務を負はしむる代償たる點にあり。其目的は蓋し自國の商業及び軍事上の利益を増進せんとするにありて、換言すれば、郵便物遞送助成金の多寡は需要供給の理によりて定めらるゝにあらずして、寧ろ政治的考量に因る。即ち獨占或は競争に因り決せらるゝにあらずして、一國の工業的、商業的、軍事的地位を鞏固ならしめんとする政策に依つて決せらるゝなり。

第二節 旅客賃率

旅客運輸は全然定期船に依りて行はる。而して其賃率は競争的なりと雖、此事業は比較的少數の汽船を以て同一航路上に永續して營業する會社の行ふ所なるが故に、競争者互に賃率、航路發着時日、回數、及び速力に關する協定に依つて、或程度までは競争を抑制することを得べし。一、二等客の賃率は船主同盟及び協定によりて制定すること比較的容易なるも、三等客賃率に至つては競争を制

すること困難なり。故に旅客賃率戦争は通例三等客運輸に關聯して發生す。蓋し三等客輸送は利益多く、且賃率引下げ若しくは他社の地域を侵略するの利大なるが故なり。

一、二等船客吸收に對する策は米國鐵道の旅客吸收策と同一なり。米國鐵道及び海運の場合を見るに、競争の結果は賃率減少よりは寧ろ斯業の改良となり、快適及び贅澤の程度を高むるに至れり。元來一、二等船客は高運賃の支拂に堪へ、其要求は低賃率よりも寧ろ速力並びに快適なる設備にあり。米國鐵道亦主として其運輸機關の改良に依つて旅客を吸收せんとする策を採り來れるが故に、鐵道旅客運賃の低落は米國に於ては實に遲々たりき。之と齊しく船客運賃も亦機械の進歩に従ひて低減することなかりき。要するに賃率を低減して同一の速力と快適とを與へんよりは、寧ろ同一賃率若しくは高賃率にて旅行の日數短縮と愉快を與へんとする傾向あり。

三等客運輸に對しては、汽船會社は大に待遇と設備を改良すると共に、又賃率をも低減したり。北大西洋航路に於ける三等客の輸送は極めて有利にして、且

旅客の増加急速なるが故に、之に對する競争は激烈にして永續的なりき。此有利なる種類の旅客を發達せしめ、且之を競争者に奪はれざらんが爲めに、汽船會社は特に過去十年間に於て、三等客に對し速力を増加し、其船室を以前よりも大に快適なるものとなせり。然るに此種運輸の發達は實に著しかりしが爲め、汽船會社は三等客船室を改良せし上に、更に賃率を低減せしめたり。斯くの如くにして歐洲労働者の米、濠に移住して新生活を始めんとするものに對し、低率賃金と快速にして快適なる運輸とを供し得るに至れり。

第三節 貨物賃率

海運業者間の競争は貨物運送に於て更に激烈の度を加へ、其賃率は旅客運賃に比し一層競争的なり。是れ旅客運送は少數の定期汽船に依りてのみ行はるるに反し、貨物運送は定期船たると不定期船たると及び帆船と汽船とを問はず、何等定まりたる航路も、一定の發着日時、回數の定めなきものも、從事するを得るが故に、貨物の存在する處は何處たるに論なく競争自由なるが故なり。

海運に於ける貨物運賃に關する競争が、鐵道に於けるよりも烈しく且一般的なる理由は、スミス博士の説明により明らかなり。氏は曰く「海運と陸運、殊に鐵道との根本的相違は、固定資本の多寡に存す。鐵道にとりては、道床及び停車場設備は最重要なるものにして、莫大の資本を費す必要あるに反し、汽船會社は此種設備に費す所極めて少し、是れ兩者間の體質的相違とも稱すべく、賃率制定に影響すること甚大なり。故に鐵道は合同、獨占、或は協定の傾向を有し、其結果一定賃率を設くることを得べきも、大洋は自由競争舞臺にして、賃率常に動搖す」と。

鐵道賃率に關する競争を制限し得べきことは、海運界に於ける競争を制し得るよりも容易にして、鐵道事業は海運業に比し獨占的性質を有す。されど鐵道業にも賃率に影響する競争的勢力無しとせず。水運道路運送の如き是なり。されば鐵道とても完全なる獨占業と云はんよりも寧ろ部分的獨占業なりといふを穩當とす。然るに海運業には此部分的獨占の形勢をさへ作る事困難にして、かの船主間に競争防止の目的にて組織せらるゝ協定又は結合の如きも、鐵道の合同に比すれば、其賃率に及ぼす影響小なり。要するに大洋に於ける競争は

一層有力にして、賃率の變動屢なり。而して此賃率は、貨物の供給と船舶の需要との割合に因りて動搖するを常とす。

海運貨物賃率を研究するに當り、運輸貨物は、(イ)滿船貨物と、(ロ)一部積又は底荷並びに箇積貨物(又は定期船貨物)の二より成るを記せざるべからず。是等二種の積荷に對する運賃は各別箇の勢力に依つて左右せらる。

(4) 貨物を滿船積として運送する時は、其運賃は、此運送をなすが爲めに備船する賃借料にして、之を備船料チャーターと謂ふ。備船は、(一)航海一往復又は(二)一定期間——三十日、六個月又は一年を——限りて之を爲す。従つて航海備船と定期備船の二種あり。航海備船の賃借料は、貨物の積噸數一噸に付き何程と定むるを常とし、定期備船にありては、船舶の噸數を基礎として決せらる、即ち船の一噸に付き一ヶ月若干となす。

備船の契約成る時は、船主より船舶を荷主に賃貸する次第にして、普通船主の方にて乗組員を提供し、食物燃料を供給し、船舶を修繕し且之を運轉す。航海備船の場合には、船主は船舶出入の港税、其他一切の費用を負担し、荷主は唯、備船契約に定めたる貨物運賃を支拂ふを以て足る。然るに定期備船契約の場合には

之と異なり、通常船主は乗組員の食料及び給料を支拂ひ、船舶を修繕するも、備船者は燃料税及び港灣に於ける諸費用を負担すべきものとす。定期備船の一噸一个月に付き支拂はるべき備船料は、船主と備船者の負擔する義務の輕重に依り相違すべきや勿論なり。

備船料に於ける競争ほど激烈なるもの他に之なかるべし。備船料は貨物と船舶との需給の割合上極めて微少なる變動あるも、一々之に従つて動搖す。船主は成るべく有利なる貨物を得んが爲め世界に互りて競争し、船舶仲買人の働きによりて敏活なる駈引を爲す。船舶仲買人は各國の主要都市に居り、電線網に依りて各商業的中心地の船主及び荷主と通信して、以て需給の調節を計るなり。備船運送に於ける競争の性質と船舶仲買人の活動は、スミス博士が其著『大洋貿易の組織』中に詳なり。左に之を抄録せん。

リヴァプール港の一船主の所有に係る一汽船、印度カルクッタより黄麻を積み、蘇格蘭ダンディーへ向け出發し、地中海へ差蒐りたり。船主は其着船の漸く迫り來りしを思ひ、次航海の爲めに積荷を得んと欲せしも、汽船到着地たるダンディーには當時何等の積荷なきを知り、直にニューカッスル港に於ける代理店へ問合せと共に、自身

又リヴァプールの荷主間を問合せたり。ニューカッスル代理人よりの返事に、同地より漢堡行の石炭ある旨を報じ、船主は不利なりと見て之を斷り、更に又蘇格蘭ダンバートンに於ける取引先へ貨物周旋方を依頼したるが、同地にては鐵業閑散にして積荷の出廻り思はしからざりき。是等の交渉に日を消せる間に、船はダンディーに到着し、而も猶何等積荷の契約成立せざりき。然るに偶、此船主が代理店を勤め居れる倫敦の船舶取扱商店より電報あり、ロッテダム港積、南部カリフォルニア州サンタ・ロザリー向け獨逸コーカスの積荷一口と、ブエノス・アイレス向け、カリヂア炭一口とある由を申來れり。然れども歐洲より南米を廻りて遂に北米の西岸に石炭類を運送するが如きは帆船の營業にして、到底汽船を以てしては採算すべからざること明らかなるを以て、船主は之を斷り、ブエノス・アイレス行カーヂア炭の方も、丁度此時北米よりの通信に接したるを以て之を他船(當時アンソワイ)に譲ることとしたり。其所謂北米よりの通信といふは、これより先き三日、彼は紐育なる取引先へ打電し、同汽船の積載力其他を報じ、若干の貨率にて北米より英國行の小麥を運送すべく、其日又は某日より某日までの間に於て積取りすべきに就き、積荷周旋を頼む旨申遣し置きたるに、當時紐育市場不景氣なりし故、紐育周旋人は直に此旨をポストン及び費府の代理店へ電話にて通じたり。恰も此時市俄古に於ける小麥輸出商、玉蜀黍十五萬袋を輸出せんと欲し、之を紐育市及び費府に於ける自家の代理店に電報して、然るべき船舶を物色せしめたり。元來、紐育及び費府

には船舶取引所なるものありて、各地の荷主代表者と各地の船主代表者と、始終來會して商談を調ふるを常とするが故に、リヴァプール船主の提供と、市俄古輸出者の需要とは忽ち相會したる譯なるが、茲に他船主の競争現れたり。當時一船、智利より紐育へ向け硝石を運送の途上、ブラジル國リオデジャネーロ附近に差蒐れるあり。其紐育取扱人は次航積荷として右の玉蜀黍を得んとし、恰もリヴァプール船主と同率にて引請んと申出でたり。更に又一船のジャヴァ糖を積みて、彼府に向ふ途上、紅海航海中のものありて、其費府取扱店は同船の次航貨物として又同率を提供せり。茲に於てか輸出商の代理店は三競争者の争により貨率を引下げしめ易きを察し、容易に商談を整へず、徐るに觀望せり。リヴァプールの船主は電報により此競争状態を知り、其船舶は疾くに荷役を了し乍ら、未だ何等得る所無きまゝ、一刻を猶豫すべきにあらざるを以て、直に電報を發し、初めの申出貨率よりも一噸に付き三片方廉價にて運送を引請くべく、若しくは荷主の都合により、當初申出貨率にて、コロンハーゲンまでの中、何れの歐洲の港へも運送すべく、尙其廻航先に就いては「團」なる一語を附加したり。是れ當業者間の習慣により、船舶廻航はアラウア灣國內と爲し置き、荷主の希望により所謂團内たる紐育、費府、ホルテイモア、ノールフォークの内孰れへにても廻航するの意なり。砂糖を積める船も硝石を積める船舶も、共に到着までには尙幾多の日子を剩せるを以て、其内には相當の積荷生ずと限らざるが故に、今之と競うて貨率を引下ぐるを悦ばざりしかば、終にリヴァプール船主は此

件を以て同荷物を得ることとなりぬ。此交渉中先に蘇格蘭にて荷揚を了したる汽船は、兎も角、ニューカッスルへ廻航し、石炭を積入れ、出航の命を待ちつゝありしが、此契約成るや、直に海水を底荷として大西洋を横斷するの命を受けたり。一方市俄古輸出商の側にては、同船が米國への洋上ニ在る間に、何れの港に積出だすが最も有利なるべきやを取調べ、各競争鐵道の貨率、水陸聯絡諸費を計量し、當時ノールフォークが最も有利なるを確め、同地へ廻航せしむることに決し、汽船がアラウア河口に達するや、同所信號所をしてノールフォークに向ふべき旨信號せしめたり。船長は同地に於て直に玉蜀黍を積取り、歐洲に於ける荷揚地は未定のまゝ、英吉利海峽なるフアルマス港に於て荷揚港の指圖を受くる筈にて、同港へ向け出發せり。同船が航海中に於て、市俄古の輸出商は歐洲各地に電報を飛ばして各地の市況を比較し、最もコロンハーゲンに於て當時に於ける有利の市場となし、汽船がフアルマスに來着するや、丁抹に荷揚すべき旨傳へしめたり。積荷の荷揚港確定するや、其趣は直に船主に報ぜらるゝを以て、船主は直に次航に對する荷物の開合に着手し、船舶が揚荷を了るや、成るべく之を遊ばさずして次航に取掛らしむるに努む。

(四) 少量貨物即ち滿船積より少き貨物は、重量噸或は容積噸一噸に付き若干と貨率を定む。此種貨物は通例定期船の取扱ふ所なりと雖、常に然りと雖、難し、蓋し定期船も備船も、共に其主たる積荷の補足として船腹を滿す爲め、此種の貨物を

積合すこと歴なり。例へば棉花を船積したる船舶の如きは、悦んで鋼鐵軌條若しくは鉄鐵類を底荷として積込むべし。又此反對に重量を主要貨物として船積せるものは、輕量容積貨物を從貨物として積入れ、以て空に残れる部分を充たされんとするなるべし。

斯くの如く備船或は定期船の積荷を補足せんが爲めに貨物を求むる結果、少くとも一部分の積荷の運賃は需給を基とする懸引取引に依りて決せらる。されば同一船にてありながら、各異なる貨率にて各種の貨物を運送するは素より、同種類の貨物を異なる貨率にて積入るゝことあり。是れ所要の積荷を得んとする船主の希望如何に因り、貨率を決するが故なり。

一般の積荷は或程度まで之を分類し、其分類せる各等級に應じて運賃を課せらる。故に同一等級品にして同一地點に到る運賃は同一なり。されど海運貨物の分類は既に説明したるが如き理由に因り、貨物中比較的小部分に對してのみ行はれ、大部分は等級に依らず、貨物それ〴〵の運賃を課せらるゝなり。

雜種貨物は積込當時の競争貨率にて船積せらる。海運業者は自家自ら直接にすると共に、又代理店を通じて間接に、各地商工業の大中心地に貨物を吸集せ

んとし、互に貨率の競争をなす。此競争は頗る激烈なるが爲め、特に事業繁盛の時を除く外、屢、純益をも失ふまでに至る。故に船主は船主同盟、貨率協定、及び運賃割戻法等の手段を講じ、以て船主間の競争を鎮壓せんとすることは前章既に述べたる所の如し。

船主同盟協約は主として特別の航路又は運輸地域の定期船運輸に適用すべきものにして、今日此種協約の行はるゝは世界の海上商業全體の上よりいはゞ、僅に一部分に過ぎず。而して既に協約の設ある所にも屢、其訂正及び改正を爲すの必要あり。抑、船主同盟は其行はるゝ地域の競争を全滅したるにあらずして、之を制限したるのみ。而して此競争制限の結果、大體に於て荷主、海運業者孰れにも利益なりき。何となれば、之あるが爲め海運貨率は幾分か固定的になり、而も不當の高率を課するには至らず、競争は海運界普通の勢力にして、到底協定を以て絶對に競争を絶つ能はざるを以て、同盟船主の協約下にある荷主も亦競争の保護を蒙るなり。

定期運輸貨物の一小部分は、大荷主と運送問屋若しくは海運業者との間に締

結せられたる定期契約に因り、一定期間同一の運賃を定めらる。凡そ定期船會社の經營者は、貨物の豫約を悦ぶものなり。何となれば低率にても不斷一定量の運輸貨物あることは、時々運賃相場により引受くるとも、其貨物の出廻噸數に増減斷續して不定なるに比すれば、有利なるを常とすればなり。而して又一方外國貿易に従事する輸出入業者は、毎週又は毎月、自己の貨物を運送すべき船舶あるを前以て保證せられ、且自己の商品を外國市場に運送するに幾何の運賃を要するやを豫知するの利益は、決して尠しとなさざるなり。扱荷主及び船主間に締結せらるゝ定期契約の期間に種々あり。即ち一个月、一季節、又は一今年等に互り、其條項は契約に規定する貨物噸數を其期間内に或賃率にて運送すべきことを約せるものなり。

滿船に足らざる積荷即ち數百噸内外のものは、底荷貨物として積込まるゝことあり。例へば紐育の如き港に於て積込をなす定期船は、船腹の四分の三を滿し得べき雜種の有利なる貨物を得ながら、猶船腹の四分の一を剩せる場合あらん。斯くの如き場合は、船は低運賃にて小麥又は大量貨物の輸出業者に對し、底

荷特別賃率を提供すべし。何となれば概して穀物其他重量嵩高品の輸出業者は、通例滿船積とする方簡便にして、荷物を分割せざる爲め、賣買金融上好都合なるを以て、低運賃にあらざれば一部積を諾せざればなり。然るに船主の方よりいはゞ、此積荷を増加する爲めに航海費を増加することは甚だ尠くして、而も總収入を増加すべきが故に、低運賃にても之を吸収せんとす。紐育より輸出する穀物の殆ど全部は、此一部積貨物として取扱はるゝも、ボルテイモア又はフライデルフィアの如き諸港に於ては、輸出諸貨物の量及び種類少く、且、貨物を得んとする船舶數多からざるが故に、穀物及び同種貨物を底荷として積込むこと稀にして、滿船積として輸出さるゝを常とす。

一部積貨物の輸送賃率は、其競争最も盛んにして、定期及び備船の兩運輸に於けるより更に其動搖甚だし。是れ一部積貨物の賃率は、運輸量と船舶供給の一般的關係に因るにあらずして、短時日内に海運業者が少量の貨物を得んとする切迫の必要に因るが故なり。要するに、定期及び備船の兩運輸は、平均賃率即ち普通賃率に於て移動するに反し、一部積運輸は、非常賃率にてなさるゝなり。

海上に運送せらるゝ貨物中、内地より通し船荷証券に依りて鐵道及び水運を聯絡し、海外の商港又は内陸消費地に送達せらるゝものあり。外國輸出貨物にして米國內地より積送せらるゝものに對しては、直通貨率を定め、其中より鐵道貨金を差引去りたる殘額を收受す。通し運賃に動搖ある時は、それは單に海運貨率に影響するに止まり、鐵道貨率には何等の關係なし。然るに海外より直接に米國內に來る輸入貨物にありては、米國鐵道業者は通し運賃の百分比例にて料金を受くること多し。此場合に於ては通し運賃の動搖は海陸兩運送業者の收入に影響すべきなり。

以前米國鐵道間に於ける輸入品輸送に對する競争盛んなりし爲め、鐵道貨率は通し運賃の僅か一小部分を收受するに過ぎずして、往々國內に於ける同種貨物の運賃よりも低かりき。今日に於ても外國商品の製造業者及び輸入業者を利益して、却て内國商品の製造業者及び輸出業者に對し高率を課するが如き慣習は、未だ全く跡を絶ちたりとは謂ふべからざるも、内國鐵道の組織發達して相互の競争を抑壓し得るに至りしと、且競争鐵道間の聯合及び合同に依りて、米國荷

主に對する不利益の取扱は、大に減せらるゝに至れり。機械改良の結果、運送費の減少を來し、爲めに海運の貨物運賃は鐵道貨率と同じく、大に低減するに至れり。有效なる船用機關の採用せられしと、積載力大なる船舶の使用さるゝに至りしに伴ひ、貨率は下落せり。此點に於て旅客輸送には貨物運送と趣を異にし、速力、慰安、及び贅澤設備の改良に要したる費用は、機械改良に依りて得たる節約額を相殺し去れり。

海運貨物運賃の實際上の動搖を表示又は圖示すること困難なり。蓋し海運貨物の種類多く、且大洋航路の數亦夥多なるが故なり。一九〇四年、英國商務局は、北米、南歐、印度洋、及び大洋洲より英國への輸入貨物並びに英國より加奈陀、合衆國、北海、及びバルト海沿岸諸國、南歐、南米、及び大洋洲に輸出せる各種貨物の海運貨率に關する材料を蒐集し、此等詳細の貨率表により、一八八四年より一九〇三年に至る二十年間に渉る毎年の平均貨率を算出し、而して一九〇〇年に於ける平均貨率を百と定め、其他毎年の貨率を之に對照して、其百分の何程と算定したり。之に據れば海運貨率は一般貨物の卸賣代價の騰落に比し、一層動搖の激

しきを知る。

英國商務局は其報告書中に論じて曰く、

「貨率動搖の趨勢を觀るに、特殊の貿易に特殊の事情の存する場合を除き、一般には輸出入共運賃の騰落傾向は同様なり。一八八九年の輸出入兩運賃は共に最高にして、是れ即ち同年は全世界を通じて商業的活動の最隆盛の時なりき。以來、運賃は一八九五—九六年に低落の極に達し、次いで一九〇〇年に及んで第二の高潮を示せり。同年は貿易順調にして、且南阿戰爭の爲めに多數船舶の需要を喚起したるなり。又一八九八年(米西戰爭)に英國向貨物運賃の稍騰貴せるを見る。一九〇〇年後に至り運賃の暴落を來し、一九〇二年には輸出入兩運賃二十年間中最低に下りしも、一九〇三年には稍昇騰するに至れり」。

大洋貨物の運送は五十年乃至二十五年前のそれに比し、今日は大に勝りて、運輸の速力は増加し、危険の程度は減少し、冷蔵装置の發明に依りて損敗し易き貨物も外國貿易品中に加へらるゝに至り、石油、鑛石、果實、其他特殊の取扱を要する貨物は、之に適合せる特殊の船舶を以て其運送を便にせり。貨物運輸に關する改良にして、却て其經費を増大せしめたるものなきにあらずと雖、經費の低減を來したるものの方多きは言を俟たず。而して現時に於ける最も進歩したる海

洋貨物運輸は、以前よりも平均低廉なる貨率にて營まるゝこと疑を容れざるなり。

第十三章 海運政策

海運政策の主たる目的は、拘束に存せずして助長保護を與ふるにあり。運賃等に干渉するよりも寧ろ設備の改良と普及とを重しとす。從來海運賃率に對する制限監督は、専ら斯業界に於ける競争を恃みとするに止まりしが、其結果は大體に於て良好なりき。されば政府の力を注ぐ所は、自然其以外の方面に存し、先づ海運事業の盛昌を圖るが上に、旅客の生命財産及び一般貨物の安全を計り、更に一般社會の衛生上必要なる檢疫を施行し、海員を保護し、各荷主及び各船主をして平等なる條件の下に東水道、商港、及び港内諸設備を使用せしむるに努むべきなり。

合衆國政府が海運を保護する方法四あり。(一)各商港の東水道及び碇泊所を浚渫して、常に其港に出入する船舶と貿易の需要に後れざらしむること、(二)各地の海岸を測量し、海圖を作り、水路に浮標、燈臺等を設け、海難救濟事業を經營すること、(三)米國船が外國郵便を運送する時は、外國船に支拂ふよりも巨額の報酬を

支給し、尙其莫大なる沿岸貿易及び河湖の運送は専ら米國船舶の特權として外國船の入るを禁止し、(四)更に米國の造船業に對しては、多年米國にて建造したる船舶にあらざれば米國船として登録するを許さずとの主義を固守し來り、一九一二年に至り、終に外國貿易船に限り外國船を輸入することを許すとしたるも、沿岸貿易に従事する船舶は依然米國製ならざるべからず。其他造船材料輸入に對し關稅免除等種々の特典あり。

第一節 米國の商港改修及び入港稅

商港の改修及び管理に關しては、合衆國中央政府と州政府と區域を分ち管轄す。中央政府は大洋より商港に入る東水道並びに港内にて所謂棧橋線以外を管轄す。棧橋線とは中央政府が各商港の地勢を考量し、陸上より棧橋を築出し得る長さに制限を附す、而して、此制限線を棧橋線と稱す。此線以内は州政府の管轄に屬し、棧橋其他陸上の設備は之を州の所有となし置くか、個人又は會社等に賣渡し經營せしむるか亦各州の定むる所に憑る。従つて米國に於ける商港

制度は各州區々にして、紐育港に於ては州より商港陸岸の所有權を市に附與し、棧橋其他の設備を設くるの權を讓れり。以前紐育市は必ずしも商港の市有市營主義を固守せざりしが爲め、陸岸の或部分は私人に對し長期の貸付を爲し居れるものあり。されど近時此主義を廢し之を市の手に回收しつゝあり。

歐洲諸國には公有公營制度の商港多きも、米國に於ては多くは商港陸岸の大部分を私會社に賣渡し、茲に棧橋其他の造營物を造る事を許可せり。されど此主義は甚だしき不都合の點あるものにして、動もすれば私人をして商港陸岸中最も良好なる地位を獨占せしめ、州又は市が一般公衆にして自家所有の荷役設備を有せざる人々の爲め、一般の使用に供すべき是等の設備を作らんとするに當り、大に妨害となる事を知らざるべからず。

合衆國政府は外國貿易船の入港するに對し噸税を課す。そは北米、中米、西印度、巴奈馬及びカリビヤ海に濱せる南米よりするものに對しては、一回一噸三仙一年を通じて十五仙、其他の諸外國よりするものは右の倍額とし、之に因つて得る收入一年百萬弗以上に達し、以て合衆國海員病院の維持費に充つ。

各州は又其市民の財産に課税するの權を有す。従つて多くの州にては財産税を課するも、或州にては船舶に對し負擔を加ふるは商工の發展を容易にする所以にあらざるを慮り、敢て課税せざるものも亦之あり。

世界各地の商港は、各國の船舶に對し同等の條件を以て來泊を許すと雖、商港を改修し、管理し、經營するの費用、殊に貨物の水陸聯絡及び貯藏保管費用は頗る巨額に上るを以て、商港管理者は已むなく商港を利用する船舶に對し若干の課徴を爲すを常とす。尤も是等の課徴金は能ふべき限り之を低くし、噸税の場合には論外なるも、其他の課徴金に在りては實際船舶が商港に入り、貨物を卸し、積入るゝ實費を超ゆること多からず。但し是等課徴金の項目は頗る多し。

今登簿總噸數四千噸の商船が砂糖を搭載して、フィデルフィア港に入り來り、定船にて出港したる場合に、實際支拂ひたる各種の料金表を見るに、料金總額の約三分の二は凡そ八千噸の積荷を卸す爲めの費用なるを知るべし。されば若し同船にして出港に際し、略同量の貨物を積入れ行きたりとせば、其支拂金額は大に増加したることなるべし。さなきだに此船舶が出入に支拂ひたる料金は、積

載貨物一噸に對し四十仙に上れり。是に由つて之を觀れば、大洋を経て運送し來る貨金一噸二弗乃至三弗の内、頗る尠からざる部分が商港の積卸料金として費さるゝものなるを知る。

第二節 北米合衆國の造船獎勵政策

一般にいはい、我が海運政策は造船及び航海(又は運用)に對し、共に頗る優渥なる保護を加へ來れり。其結果如何といふに、我が沿岸航海のみを觀れば、我が政策は頗る著大なる成功を收め得たるも、外國貿易に關しては我が商船は、大に外國船の壓迫を蒙るを免れざりき。請ふ先づ我が造船獎勵政策を考究せん。

合衆國政府は二様の手段を以て造船業を補助したり。

一 一九一二年に至るまでは、米國船船として登録せんとするには、米國にて建造せられたる事を必要とし、即ち米國の造船業者は米國船船の需要に對し、獨占權を有し居たり。一九一二年、巴馬運河法により、外國貿易船に限り外國にて建造したる船の輸入を許したるも、莫大なる内國商業に對しては内國製造船に限ること舊の如し。

二 我が莫大なる内國商業は、内國建造に係る米國船にあらざれば從事するを許さず。現在我が沿岸其他内國商業に使用せらるゝ船の總數約一千二百萬噸にして、換言すれば我が内國貿易船の噸數は外國貿易船の十二倍に達す。

三 外國へ輸出する船、外國貿易又は合衆國の大西洋岸と太平洋岸間の商業に從事する船を新造又は修繕する爲め輸入する諸材料に對しては關稅を免除す。

四 一八八五年以來、合衆國政府は強大なる海軍を急速に造りつゝあり。而して是等海軍艦船は、總て米國の造船所をして建造せしむ。斯くて我が造船所は、政府の注文あるにより、其設備を改良して、諸外國の進歩に後れざるを得、従つて新式なる商船の建造にも適せしむるを得たり。若し合衆國政府の造船事業なかりせば、我が最新にして最良なる造船所の多くは、初めより興らざりしなるべし。之を要するに過去二十五年間に於て、我が造船業をして、兎も角、多少の成績を保つを得しめたる所以のものは、一には沿岸及び内國商業を米國船船に限るの政策に負ひ、二には米國の造船政策に負ふものといはざるべからず。

獨り怪しむ、米國造船所は外國貿易用船を建造すること稀なるを。試みに諸他の大製造事業を觀るに、米國に於ける生産費は世界中何れの國に比するも決して遜色なし。造船業に至つては、米國は英獨二國と競争する能はず。世界の鋼鐵製商船は多く英獨二國より出づるの有様なり。思ふに其然る所以のもの

の三あり。曰く、合衆國に於ては材料高價なり、曰く、合衆國に於ける造船工の賃銀高し、曰く、現時合衆國に於ては比較的少數の船舶建造せられつゝあり。是れ合衆國に於ける造船費を高からしむる所以なり。

一 造船材料の主たるものは鋼鐵にして、其價格は合衆國にては何れの國に比するも決して高からず。否、種類によりては外國よりも其生産費安きものあり。されど現在の状態にありては、英國の造船家が鐵板、汽機、汽機を買入るゝ値段は米國の造船家の買入るゝ値段よりも低きは争ふべからざる事實なり。其主なる原因は、英國の造船業者は同型の船舶數隻を同時に建造するが故にして、數隻分の材料、汽機等を纏めて一同に注文するが爲め、従つて廉價に買入るゝことを得るなり。加ふるに、英國の造船業者に注文する顧客は、屢、前注文と同一の注文を發して姉妹船二隻を造らしむるもの多し。更に鋼鐵の價格は合衆國に於て其昂低英國に於けるよりも劇甚なりしが爲め、造船業者は豫め價格の大變動に備ふる爲め契約請負價格を高くし置くの必要ありといふ。

二 米國造船所の弱點は、英國に比し造船工の賃銀高きこと是なり。總て一噸當り造船工賃は米國の方英國よりも一割高なるもの如し。是れ一には合衆國に於ける勞銀が一般に高きにも因る事勿論なりと雖、一層大なる原因は、英國にては多數の船舶を建造するが爲め、工事の大部分は請負にて爲さしむるを得るに因る。

同一造船所に於て同時に數隻の貨物を造り、加ふるに同一工程を年々盛んに反復するに於ては、材料も勞力も安價に買入れ得るは素より當然のことのみ。職工は反復して熟練し、工場は其工程を一定し、茲に請負制度を應用し且盛んにすることを得、此方法は陸上設置機關及び機關車、諸機械、器具の製造に關しては合衆國に於て大成せりと雖、造船業に在つては未だ此状態に至る能はざるなり。

ハ 毎年英國の造船所より製出する船舶の數は約二百萬噸にして、其半ばは外國へ輸出せらる。而して其材料は全部鋼鐵なりといふも過言にあらざるなり。然るに請つて米國造船所の製出額を見るに、年々の産額英國の四分の一のみ。即ち一九〇八年に於て米國製鋼鐵船舶噸數が四十五萬噸に達したるを以て最大となす。斯くの如く益、同國の造船業者は年々の造船高巨額に上り、全世界を顧客とせるが故に、米國の造船家よりも安價にて契約し得るは蓋し自然の勢ひのみ。

近き將來に於て米國の造船業者が英獨造船業者と競争して廉價に造船し得るに至るの見込はあらず。尤も我が造船額が漸次増加するに従ひ、我が國が現に有する自然的諸弱點は漸次減少し行くなるべし。即ち時の経過するに従ひ、材料も今よりは廉價に買入るゝことを得べく、工賃も節減せらるべし。政府の力を以て造船業を盛んにするの法は、米國の外國貿易業に大に米國製造船を使

用することを奨励するの外途なかるべし。

第三節 米國の海運業奨励政策

轉じて、米國政府が自國船舶の運用を保護奨励したる方法如何を見るに、大要左の如く概括することを得べし。

イ 米國政府は常に自國船に對する噸税を軽くし、尙之を保護する爲め、二様の手段を採る。即ち我が沿岸商業に従事せる船舶は總て噸税を免除す(實際米國船舶の九割は噸税を免除せられ居れり)の上に、合衆國と北米、中米諸港との間の航海に従事せる船舶は入港一回三仙、一年十五仙の低率を課するが、我が國外國貿易船の大部分は此種近國との貿易に従事せるものなるが故に、其利益を得ること甚だ大なり。

ロ 合衆國政府は船舶に對し何等課徴金を課せずして商港及び水路を改修し、標識を設備す。或は我が政府が噸税を課するを指摘する者あらんも、我が噸税は英國政府の課する噸税より遙に低く、歐洲諸國の課する料金よりも亦低し。我が國が燈臺維持の爲めに支出する金額のみにても、我が噸税收入の五倍に出づ。

ハ 又合衆國は外國諸政府が爲すが如く、其外國郵便運送料支拂に關して自國船を優遇す。即ち政府が郵便運送の契約を締結し得るは、専ら米國船舶に限られ

あり(一八九一年の法律)、又其契約に懸らざるものもありても、米國船舶に給與する料金は外國船に與ふるものよりも其率高し。

ニ 以上諸項は皆米國船主の負擔を軽くし、其收得を大にするものなるが、單り船員待遇法に關しては米國船主の責任は外國船主よりも重きものとしたり(是れ素より必要の事にして、立法者の明以て稱するに足る)。即ち船員の食料、室の大き、雇入雇止條件等總て外國法よりも嚴格なりと稱せらる。而して事實上米國船員の給料、食物、居室等一般に外國船に於けるよりも良しといふ。是れ何人も改むるを欲せざる所なるべく、假令、我が國船舶の増加が急速ならずとも、船員生活程度の高きに在らんことは悦ぶべきなり。

米國の外國貿易は我が産業上の進歩に伴うて急速の進歩を爲したり。されど此貿易の九割は外國船の運送する所に係る。されば我が海運政策は外國貿易に關するものに就きては成功甚だ乏しかりしといはざるべからず。

顧みるに我が南北戦争の初めに於て、米國は外國貿易従事船二百五十萬噸を有したるに、戦争終結するや内百萬噸を失ひ居たり。戦後、商業の復活により、船舶減少の勢は一時阻止せられたるも、一八八〇年再び衰頹し始め、折々中絶なきにあらざりしが、大體に於ては衰微の道程を續けて、一八九八年、其極に達し、外國

貿易船は僅々七十五萬噸にも満たざるに至れり。爾來漸次増加の氣運に向ひ來りしと雖猶一九一〇年に於て、外國貿易船は一百萬噸に過ぎざるなり。尤も此外國貿易船なるものは、米國船舶總體より見れば僅々一小部分を占むるに過ぎざるは未だしもの幸福にして、米國沿岸及び國內商業は、外國船の從事するを禁止しある結果、内國用船舶は六百四十餘萬噸あり、尙此上に舢舨多數あるが故に、米國船全體としては其數甚だ盛んなるものありと雖、其外國船と競争する部分に於ては、近年に至るまで衰頹の一方なりしなり。今左に其主要なる原因を探究する所あらんとす。

- 一 船舶型質の變遷 鐵の價及び勞働賃銀は米國の方、英國よりも高かりし爲め、一八五〇年頃英國にては鐵船を用ふるに至りしに、米國は一八七〇年頃も尙木船を守り居たり。同じ理由の爲めに米國は晩くまで帆船を固守したり。
- 二 補助契約の廢止 前記の如く宛も英國が帆船を汽船に、木船を鐵船に改めて、漸く海上の新權を得來らんとするの時に於て、十一年以前より支給せられ居たる米國政府の郵便補助契約は、一八五八年に至りて廢止せられたり、此十一年間の支拂金額一千四百五十萬弗。爲めに米國船が外國船の競争に對し一層困難の地位

に立ちし實情察するに足る。

- 三 南北戦争の影響 五十年の戦争中に百萬噸の船を失ひしが、而も此大打撃は恰も帆船を汽船に、木船を鐵船に改むべき危急の時に來れり。
- 四 戦後の課税政策 戦後政府は輸入品に對する戦時税を繼續し、以て工業家に對し重大なる保護を與へ、米國造船業に對しては、米國建造船にあらずんば米國國籍に入らしめずとなし、以て之を保護せしむ、海運業に對しては何等外國の競争に當るべき保護を給せざりき。却て不用の負擔を課して之を苦しめたるが、一八六八年に至るまで戦時に起したる船舶税を廢止せざりき。外國貿易用木造船船舶製造材料として外國船を輸入するに對し、關稅の免除せられたるは、漸く七二年のこととに屬し、鋼鐵船建造に對し材料輸入税の免除ありしは實に九〇年のことに屬す。
- 五 海軍と海運事業 一八六五年より八五年に至るまで、米國政府が海軍を等閑に附したること亦米國海運衰頹の一原因にして、南北戦争終了後直に鐵及び鋼鐵軍艦の製造に着手し居たりしならんには、大に我が造船所をして其工場設備を改良し、以て有力なる商船を造り得るに至らしめたりしならん。
- 六 外國の海運保護 米國政府が殆ど海運を補助せざりし時に當り、外國政府は盛んに其海運を補助しつゝありき。其政策の當否は暫く措き、兎に角之が爲め米國海運業の競争者を増加し、強大にしたるは疑を容れず。
- 七 米國産業の發達 は我が資本及び勞力を内に向はしめたり。莫大なる鐵道

の延長、廣大なる西部諸州の開発に従事すれば、其得る所遂に海運業に従事するよりも大なること世上一般に認めたる所なり。

論じて茲に至れば、勢ひ米國の採るべき政策如何、我が海運の將來如何を論ぜざるべからず。請ふ先づ世界海運諸國の採り來れる政策と其結果を觀察し、最後に我が政策の將來を察せん。

第四節 佛蘭西の海運政策

佛蘭西は海運補助に最も巨額の國費を費すを以て知らる。同國海運補助の方法は四種に分つ事を得べし。(一)造船獎勵金、(二)航海獎勵金、(三)郵便航路補助金、(四)遠洋漁業補助金はなり。就中、漁業補助金は素より直接海運補助金にはあらずと雖、そが造船業に及ぼす影響に於て、海員養成に效ある點に於て、又一種海運に對する補助獎勵と見るを妨げず。

現行遠洋漁業補助法は一八九〇年の制定に係り、漁船に従事せる人員一人に付き一年十五法、三十法、又は四十法を給與し、其額は漁場の位地と漁業の種類によりて相違す、並びに魚類の輸入及び輸出に對し獎勵金を支給す。一九〇〇年

に於て漁夫に支給したる金額は六十三萬五千法餘に上り、輸入及び輸出獎勵金四百九十餘萬法、合計五百五十餘萬法、日本の二百二十餘萬圓なり。

造船及び航海獎勵金の支出は一八八一年に始まり、十二年間實施の結果、豫定の如く海運を盛んならしむる能はず、依りて一八九三年に之を改正し、一層補助を強め、且帆船を獎勵することとせしが爲め、帆船の増加著しくして、却て近世の商業事情に背馳するの結果となりしを以て、他の短所の修正旁、一九〇二年に新法を定めしが、同法には補助金支出總額を規定し、一定額を支出すれば其以上は支出せざることに定めたる爲め、是れ亦實用上差支を生じ、更に一九〇六年、之を改正せり。是れ現行法にして、造船獎勵金は従前よりも引上げたるが、航海獎勵金は之を廢し、鑿裝獎勵金なるものを附與することとせり。

一 造船獎勵金 之を分つて船體に對するもの、機關に對するものとなすことを得べし。船體に對しては、鐵及び鋼鐵汽船總噸數一噸に付き百四十五法(我が五十八圓)、帆船は同九十五法(約三十八圓)にして、此獎勵金額は施行後十年間、毎年汽船は四法半宛、帆船は三法宛遞減し、十一年目よりは汽船は一噸百法、帆船は六十五法となる筈なり。機關を製造する時は百冠に對し二十七法半を給し、是れ亦十年間に

遞減して二十法に至らしむ。木造船は百五十噸以上のものは一噸に付き四十法、同以下は三十法とし變動なしとす。
二 艦裝獎勵金 は一噸一日に付き何程として支給するものにて、外國にて造りたる船にても新造後二年以内に佛國の船籍に入りたるものならば支給す。而して此獎勵金は船齡老ゆるも遞減を加へざれども、十二年限とし、以後は給せず(即ち老齡船の使用を少からしめんが爲めなり)。元來此獎勵金の主旨は艦裝代金の一部を償はしめんとするものなるが故に、大船は其每噸當りの艦裝金小船の割合程多くを要せざるを以て、船型大となるに従ひ遞減率を適用せり。即ち左の如し。

帆船

汽船

| | | | | | |
|----------|------|----|----------|------|----|
| 五百噸まで | 每噸一日 | 三參 | 三千噸まで | 每噸一日 | 四參 |
| 五百噸乃至一千噸 | 〃 | 二參 | 三千噸乃至六千噸 | 〃 | 三參 |
| 千噸以上 | 〃 | 一參 | 六千噸以上 | 〃 | 二參 |

但し右の獎勵金を受くる汽船は、其試運轉に於て貨物を半量丈積載して一時間十節乃至十三節の速力を示したるものなるを要し、若し十節以下にして而も九節以下に下らざるものは一割五分減とし、九節以下は獎勵金を支給せず。其代り十三節を出だすものは一割増、十四節は二割増、十五節は三割増となす。

三 郵便航路補助 佛國政府が私會社に對して郵便航路補助契約を定結したるは一八五一年メサセリー・マリタイム會社及セネラル・トランス・アトランティック會

社との間に締結したるを以て初めとし、兩社はシャルジュール・レユニ社と共に今日に於ても佛國の三大會社にして、メサセリーの航路は殆ど全世界に沿く、アトランティックは北米航路を主とし、レユニは世界各地に船を出すと雖、主として貨物會社なり。今一九〇六年の佛國の豫算を見るに、郵便補助額は合計二千五百九十萬法にして、其中主要なるものは北米及び中米航路に對する一千萬法餘、印度、支那、及び日本航路五百九十萬法、濠洲航路三百二十萬法、東阿及び印度線百九十萬法、其他チニス、アルゼリ地方、地中海等なり。
同年に於て同國が支出せる金額は右の外、航海獎勵金、艦裝獎勵金三千百餘萬法、海員老廢基金一千三百萬法、造船獎勵金五百八十萬法、總計約七千五百萬法(日本)の三千萬圓に達し、其額の大なる世界各國に冠絶す。而も其效果の甚だ擧らざるを見れば、一九〇六年に於ける同國汽船總噸數百二十二萬噸、帆船六十萬噸なり(如何に英獨兩國に比し、四圍の事情が造船及び海運業に不利なるやを察するに足る。

第五節 英國の海運政策

英國の海運補助は(一)海軍豫備役軍人の俸給、(二)海軍補助金、(三)郵便補助金より

成る。

一 軍人の俸給 一九〇四年より五年に至る一年間に、英國政府は三百十萬餘圓を商船及び汽船に乗組める高等海員及び下級海員三萬三千五百人の俸給、手當、及び附隨費として支出し、七十萬圓を王國海軍豫備役にある一萬四千六百人(年内に七日間は海軍艦隊にて演習するもの)に對する年金、演習費及び宿料とし、別に金十九萬圓を義勇海兵の手當として支出せり。以上約四百萬圓の支出は、素と戦時に際し容易に艦隊乗組員を得るの意に出でたるなりと雖、之があるが爲め、海員生活を希望するものを生ぜしめ、船主にとりては給料を少くするも能く船員を得べき次第となるを以て、大に海運業の發達に資するものなり。

二 海軍補助金 對しては船主は一定の船舶を海軍省の指定認可に基づき設計し、何時にても之を補助巡洋艦に變更し得る状態に維持し置くものとす。一九〇四年より五年に至る一年間の此種支給金額七十二萬圓、船數十八隻なりしも、其以前に支給せられたる廉により、海軍省が引上げ使用し得べかりし船舶此外に三十隻ありき、此四十八隻の噸數合計三十七萬五千噸。同政府が一八八八年より一九〇三年までに海軍補助金として支出したる金額七百萬圓、船數三十五隻に達す。一九〇三年、英國政府はキユナード會社と特殊の契約を締結せり。其條件に據れば、政府は向ふ十年間、毎年百五十萬圓の補助金を支給する代償として、同社所有の船舶一切を買上げ、又は借上ぐる事を得べく、且同年以後、同社が新造すべき速力十七

節以上の汽船は總て其設計を監督し、並びに同社をして二十四節以上二十五節の船舶二隻を新造せしむることとし、此新船二隻の代價金二千六百萬圓は利子二歩七厘五毛、二十年間分割償還の約にて政府より同社へ貸付ることとしたり。此契約によりて建造せられたるもの即ちルシタニア及びモレタニアの二隻なりとす。

三 郵便補助金 此は英國政府が支出する補助金の大部分を占む。始め大西洋上に汽船航海が開かるゝに至りし以來、英國政府は常に多大の補助金を給して以て英國國旗下に高速力船を養ふことを怠らざりき。古來英國郵便補助金の目的は三あり。(一)外國及び英國領地と本國間とに頻繁にして迅速なる郵便の交通を維持する爲め、(二)戦時政府の用に足るべき船舶の建造を奨励する爲め、(三)英國の海運業を有力ならしめ、其競争船舶に對し一層容易に應戦し得しめんが爲め即ち是なり。

然るに近時の立法により郵便助成金の目的は更に新なる方面を加へたるもの如し。即ち一九〇〇年政府はジャマイカよりのバナナ輸入を奨励せんとし、エルマー・デムスター會社と契約し、同社は英國と同島間に隔週一回の定期航海を營み、各船貨物三千噸、バナナ二萬房、一二等客百五十人を運ぶの設備を爲し、契約期間十年間、毎航海ジャマイカに於てバナナ二萬房以上を買入るべく、且旅客賃金の最高限を定規し、並びに英國ジャマイカ間の郵便物を運送すべしとなせり。

前に説きし一九〇三年に政府がキユナード會社と締結したる契約中にも亦