

40
746



始



10-488

再訂 增補 海上運送

法學博士 村瀨春雄 閱
商學士 窪川真澄 著

大正 1.11.5 丙寅

東京 中西屋書店

序

畏友商學士窪川眞澄君曩ニ業ヲ東京高等商業學校ニ卒ヘ更ニ同校專攻部ニ於テ海運ノ研究ニ從ヘリ當時予偶同窓諸氏ノ勸誘ニ因リ敢テ自ラ揣ラズ海上保險ヲ上梓シ將ニ海運ニ及ビ以テ聊寥々タル學海ニ貢獻スル所アラシク期セラレ然レドモ日夜公私ノ劇務ニ懷殺セラレテ竟ニ寸暇ヲ得ズ常ニ以テ遺憾トセリ於是窪川君ニ計ルニ海運ノ起稿ヲ以テシ予ガ多年ノ研鑽ニ成レル材料ト腹案トヲ示セリ乃同君之ヲ經トシ自己ノ研究ヲ緯トシテ編纂セルモノハ即本書ノ前身海運ナリ爾來同君職ヲ日本郵船株式會社ニ奉ジ其香港支店ニ在リテ海運業ノ實務ニ從事スルノ傍海運ニ關係セル東西ノ著書雜誌ヲ涉獵シ之ニ自家多年ノ經驗ヨリ得タル斷案ヲ加ヘ新ニ一著述トシテ公ニセラレントスルモノ本書即之ナリ予曩ニ「海運」ノ校閱ニ應ゼルノ故ヲ以テ亦本書ノ校閱ヲ諾セリ而シテ今本稿ヲ通讀スルニ嘗ニ其研究ノ該博ニシテ

海運十圖

東京高等商業學校

材料ノ豊富ナルノミナラズ所説ノ適切ナル到底本書ノ前身タル
彼ノ「海運」ノ比ニ非ズ況ヤ先年予ガ同君ニ致シタル研究材料ニ於
テチャ予今回再其校閱ノ囑ヲ受ケタリト雖モ殆斧正ノ要ヲ見ズ
反テ自己ノ研究ニ資シタル所甚尠カラザルヲ愧ヅルノミ故ニ校
閱者トシテ其名ヲ署スルハ或ハ恐ル同君ノ努力ニ對スル光榮ノ
幾分ヲ減殺スルモノナランコトヲ然レドモ予ハ唯以上ノ理由ニ
因リ單ニ署名スルニ過ギズ若夫本書ノ收ムル所ニ至リテハ是悉
ク同君ガ不撓ノ研鑽ニ成レルモノナリ聊附記シテ以テ序文ニ代
フ

明治三十九年仲秋

村 瀨 春 雄 識

第五版序

本書ノ初版ハ明治三十九年四月ノ脱稿ニ係リシモ書中收ムル
所ノ材料ハ實ニ明治三十年以降ノ集拾ニ屬セシヲ以テ第二版以
後努メテ訂正修補セリト雖モ歲月ノ經過ト共ニ記事ハ彌陳腐ニ
歸シ數字ハ益死物トナリ了レルヲ以テ全章ニ涉レル修正ノ必要
ヲ感ズルモノ甚切ナリキ然レドモ俗務多端志ヲ果サズ偶昨春來
清瀨上ノ客トナリテヨリ小閑ヲ偷ミ全篇ノ補綴ヲ試ミ今春ニ至
リテ其稿ヲ終ル之ヲ再訂増補第五版トス

本版ニ於テハ最初編綴ノ體裁ヲモ一新セント欲セシモ暫ク前
版ノ章目ハ其儘ニ襲用スルコトニ改メ別ニ各章節ニ就キ多少ノ
修補ヲ爲スト共ニ我改正商法、外國ノ判決例及ビ新法典ヲ引用シ
統計材料ハ勤メテ新キヲ探レリ

如此本書ハ其再訂ト共ニ面目ヲ改メ聊我海運業多事ノ今日ニ
適應セシムルコトヲ得タルハ偏ニ校閱者村瀨博士ノ指導ニ待ツ

モノ多カリシ事ヲ特書シ深甚ノ謝意ヲ表セントス其他技術ニ涉
レル専門的記事ニツキ熱心ナル教示ヲ與ヘラレタル大阪商船株
式會社監督太田丙子郎氏並ニ本書ノ編纂校正等ニ幫助ノ勞ヲ吝
マレザリシ畏友商學士淺井義嗣氏ニモ亦厚ク感謝スル所ナリ

明治四十五年三月

上海客舎ニ於テ

著者識

第三版序

二版既ニ盡ク今復三版ヲ公ニスルニ方リ一言以テ讀者並ニ村
瀨博士ニ告グル所アラントス

回顧スレバ既ニ二歳前予乏キノオヲ以テシ敢テ海運ニ關スル
研究ノ一端ヲ示シテ世人ニ問ヘリ由來斯學ハ商業學中ノ至難ニ
屬ス蓋資料ニ匱キハ其最モ多キニ居ル而カモ本書ノ初版ハ倉卒
ノ間ニ成リ潤色添刪意ノ如クナラズ爲メニ杜撰ニ流レ粗笨ニ逸
セシ所尠シトセズ内ニ顧テ忸怩タルナキ能ハズ然レバ次版ニ於
テ大方ノ示教ヲ仰ギ改訂大ニ面目ヲ革メンコトヲ企圖セシモ俗
務多端志豫期ニ反シ早クモ歲餘ヲ閱シテ爰ニ復三版ヲ見ントス
本版ハ實ニ上述ノ事情ノ下ニ成リタルモノナルガ故ニ唯僅ニ
各種ノ統計及ビ沿革史ノ一部ヲ改訂シタルト且前版ニ於ケル誤
植ヲ訂正シタルニ過ギズシテ未十分ニ推敲ヲ經ルコト能ハザリ
シヲ遺憾トス

終ニ蒞ミ本書ノ編成ニ關シ畏友安田繁三郎氏ヨリ有益ナル助
言ヲ與ヘラレタルヲ感謝ス

基隆鼻仔頭松濤竹風園ニ於テ

明治四十一年四月

著者識

自序

恩師村瀨春雄氏曩ニ海上保險ヲ上梓シ次ニ海運ニ關スル著述
ヲ以テ我學界ノ不備ヲ完フセント計ラレタルモ故アリテ其腹案
ノ全部ヲ予ニ致シ之ニ據リテ起稿センコトヲ勸メラル予素ヨリ
淺學薄識敢テ當ラズト雖モ當時世間焦眉ノ急ニ應ゼシメントノ
婆心禁ジ難キヲ以テ幸ニ恩師ノ斧正ニ依リ海運ヲ公ニセリ是ヲ
本書ノ前身トス爾來光陰箭ノ如ク早クモ七年有餘ヲ過セリ此間
世界海運史上特書スベギ大西洋海運合同、パナマ運河起工等アリ
又我海運史上由々敷出來事ハ實ニ日露戰役トス思フニ我海運業
ハ日清戰役後漸ク其緒ニ就キ保護政策ニ依リ被保護船ハ海外航
路ヲ樹立シ來リシモ是等ハ未_レ滋養物ニ養ハル、幼兒時代ニ屬シ
日本の臭味ヲ脱スルコト能ハザリシモ日露戰役ニヨリ我國ハ外
交上一等國トナリタルト同ク海運業ニ於テモ必要上應ニ世界的
トナラザルヘカラス大人時代ニ至ラシメザルヘカス海運業既ニ

世界的ナラザルヘカラズ大人時代ニ至ラシメザルヘカラズ從テ是ニ應ズベキ海上運送ニ關スル諸般ノ智識ハ「海運」ヲ以テ満足スル能ハズ是即本書ノ要アル所以トス而シテ「海運」ハ專商人ノ位地ヨリ研究セリト雖モ本書ニ於テハ商人、船主、並ニ海運業ニ從事スル者ノ知ラザルヘカラザル要項ヲ縷述セリ然レバ海運業ノ沿革、政策、經營ノ三章ハ完ク新ニ増補シタル所ニシテ其他各章ヲ通ジ幾分ノ修正ヲ施シ幾分面目ヲ改ムルニ至リタルハ偏ニ恩師ノ賜ニシテ著者ガ特筆深謝スル所ナリ又本書ノ起稿ニ就キ大阪商船會社員淺井義暲、東洋汽船會社員黑澤精次、日本郵船會社員小畔四郎、渡邊水太郎諸氏大ニ幫助ノ勞ヲ執ラレシヲ多謝ス聊本書ノ來歴ヲ述ベ序文ニ代フ

高松來青館ニ於テ

明治三十九年四月

窪川眞澄識

凡例

- 一 海運ニ關スル適當ナル著書ハ海外ニ於テモ其類ニ乏シク或ハ法律ノ議論ニ陥リ然ラザレバ技術ノ説明ニ傾クモノ多シ唯此等ノ中庸ヲ得タルモノハ佛國ニ於テ商業學校教科書トシテ出版セル馬耳塞商業學校教授シヤムベノア氏著 *Armenants Maritimes* ト稱スル書冊トス本書第六章以下主トシテ其體裁ヲ此ニ象リ多少ノ取捨ヲ爲シテ編纂セリ然レドモ著述ノ來歷上村瀬春雄氏著海上保險ト關係ヲ有スルコト淺カラザレバ該書ノ體裁モ大ニ採用セリ
- 一 共同海損、海難救助並ニ海上保險ノ如キ之ヲ海上運送ナル語中ニ包含セシムルハ妥當ニ非ラザルヲ信ズレドモ海運ノ研究上必然起ルベキ問題ナルヲ以テ本書中ニ其大略ヲ叙述セリ
- 一 本書ハ重ニ本邦ノ法令慣習ヲ基礎トシテ叙述シタレドモ亦歐米各國ノ法令慣習ヲモ参照シテ讀者ノ便ニ供セリ而シテ此等参照スル事項中出所明ナルモノハ欄外ニ引用書ノ頁數ヲ示シタレバ其詳細ヲ知ラント欲スル讀者ハ原本ニ就テ看ルベシ但前掲 *Armenants Maritimes* ノミハ煩雜ヲ避ケ一々其頁數ヲ掲ゲズ
- 一 商法修正案參考書ハ本書ノ編纂ニ際シ絶エズ參考ニ供シタリ然レドモ該書ハ出版所一ナラズ從テ頁數ニ異同アルヲ以テ是亦引用書中ニ掲ゲズ
- 一 書中引用セル我商法條文ハ即現行商法(明治四十四年五月法律第七十三號ヲ以テ改正セル商法ヲ云フ)及ビ舊商法(明治二十三年法律第三十二號)ナレドモ本文中現行商法ト言ハズシテ「新商法」ナル語ヲ用キタル個所アリ又欄外ニモ舊商法ニ對シ「新商法」ナル語ヲ使用セリ之ハ孰レモ現行商法ヲ指スモノト知ルベシ
- 一 本邦ノ海事ニ關スル法規類ハ「海事法令大全」ヲ參照シタルコト尠カラズ其詳細ハ原冊ニ就キ看ル

- New. —Newson—Law of Salvage, Towing and Pilotage.—1886.
 Oliv. —Oliver—Shipping Law Manual, 7th Ed.—1896.
 O.T. —Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.—1906.
 Pard.D. —Pardessus—Cours de Droit Commercial, 6e Ed.—1856.
 P.E. —H. E. Pollock—Bill of Lading Exceptions.—1895.
 Pre.H. —Preble, G. H.—Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation, 2nd Ed. 1895.
 R.G. —Genoa Conferences Report.—1892.
 R.H. —Hamburg " " —1885.
 R.Lon. —London " " —1893.
 O.C.C. —Smith, J. R.—The Organization of Ocean Commerce.—1905.
 S.L.D. —Stephens, J. E. R.—The Law relating to Demurrage.—1907.
 S.T. —Stevens.—On the Stowage of Ships and their Cargoes, 7th Ed.—1893.
 Valr. —Valroger—Droit Maritime, 5 vols.—1883/1886.
 Walt. —Walton—Know your own ship.—1895.
 Wdt. —Wendt—Papers on Maritime Legislations, 3rd Ed.—1888.
- 舊商—本邦舊商法
 新商—本邦現行商法
 民——本邦民法

- 船舶——船舶法
 船舶——船舶法施行細則
 船——船員法
 船——船員法施行細則
 水——水難救護法
 水——水難救護法施行細則
 水——水難救護法取扱手續
 佛商——佛蘭西商法
 獨商舊——獨逸舊商法
 獨商新——獨逸新商法(一九〇〇年實施)
 白商——白耳義海商法
 英商——英國商船法(一八九四年實施)
 伊商——伊太利商法
 和商——和蘭商法
 西商——西班牙商法
 葡商——葡萄牙商法
 村——村瀬春雄著海上保險(再版)

目次

	頁數
第一章 海運業ノ沿革	一一九
第一節 世界海運業ノ沿革	一一五
第二節 日本海運業ノ沿革	五一—九一
第二章 船舶及ビ船舶所有者	
者	九二—一二八
第一節 構造上ノ概念	九二—一二六
第二節 法律上ノ概念	一一六—一二三
第三節 船舶所有者	一二三—一二八
第三章 運賃	一二九—二二三
第一節 運賃ノ變動及ビ高低	一二九—一三六
第二節 船主同盟	一三六—一六八
第三節 運賃ノ計算法	一六八—一七一
第四節 運賃ノ支拂	一七一—一九四
第五節 運賃ヲ支拂フニ及バザル場合	一九四—一九九
第六節 運賃支拂ノ時期、支拂人、受取人及ビ其支拂場所	一九九—二〇一
第七節 附爲替及ビプライメージ	二〇一—二〇三
第八節 旅客ノ運賃	二〇三—二一三
第四章 海運政策	二一四—三三五
第一節 重要諸國ノ海運政策	二一一—三二二
第二節 保護關涉主義ト自由放任主義	三二二—三三五
第五章 海運業ノ經營	三三六—三六八
第一節 不定期船	三三六—三四一
第二節 定期船	三四一—三四六
第三節 主トシテ船舶及ビ其運航ニ關スル經費	三四六—三五〇
第四節 港費	三五〇—三五九
第五節 主トシテ荷客ニ關スル經費	三五九—三六三
第六節 利益ノ處分	三六三—三六八
第六章 船荷證券	三六九—三八四
第七章 傭船契約	三八五—四一九
第八章 貨物ノ船積及ビ引渡	

手續	四二〇—四七一	第五節	共同海損ノ負擔者及ビ負擔額	六〇〇—六〇二	
第一節	船積ノ手續	四二〇—四四四	第六節	共同海損起リシ時ノ手續	六〇二—六〇六
第二節	引渡ノ手續	四四四—四七一	第七節	共同海損ノ精算及ビ其順序	六〇六—六一〇
第九章	運送契約	四七二—五三五	第十三章	海上保險及ビ海上保險ト海運トノ關係	六二一—六二八
第一節	運送契約ニ關スル國際會議	四七二—四八二	第一節	海上保險契約及ビ其種類	六二一—六二八
第二節	除外例	四八三—五〇七	第二節	保險者ノ引受クベキ危險	六二八
第三節	其他ノ條項	五〇八—五三五	第三節	保險者ノ負擔セザル危險	六二九—六三四
第十章	船員ノ權利義務	五三六—五五六	第四節	貨主ノ負擔スベキ危險	六三四—六二八
第十一章	海難救助	五五七—五七五			
第十二章	共同海損	五七六—六一〇			
第一節	總論	五七六—五八〇			
第二節	損害費用ガ共同海損タルベキ要素	五八〇—五八三			
第三節	共同海損ノ重要ナル場合	五八三—五九七			
第四節	共同海損ノ精算地及ビ共同海損タルヲ得ベキ損害額	五九八—六〇〇			

再訂海上運送

リサンシエー、アン、
シヤンス、コンメルシヤル
法學博士
村瀨春雄 閱
商學士
窪川眞澄 著

第一章 海運業ノ沿革

第一節 世界海運業ノ沿革

第一 帆船時代

舊世界ノ國民ニシテ天與ノ地勢ヲ利用シ往來交易以テ文明ノ基礎ヲ萌生シタルモノハ地中海沿岸ノフェニシア(Phoenicia)カルセーシ(Carthage)埃及希臘羅馬諸國ニシテ就中海國民トシテ著シキヲフェニシア人、カルセーシ人、希臘人トスフェニシア人ハ最古ノ海國民ニシテ西ハ遠クジブロールタル海峽ヲ越エ北歐ニ、東ハ紅海波斯灣ヨリ印度ニ到ル處殖民地ヲ開キ東西ノ貨物ヲ運送セリカルセーシハフェニシアノ殖民地ニシテ其本國波斯ノ爲メニ滅亡セラル、ニ及ビ第二ノフェニシア國トハナレリ此國民モ祖先ノ遺法ヲ繼ギ北歐、西阿ノ沿岸ニ航海シ殖民地ヲ拓ケリカルセーシ人ノ商敵ヲ希臘人トス希臘ハ國土狹少ニシテ豊饒ナラズト雖モ海岸線ノ屈曲甚シク良港灣各處ニ在リシヲ以テ自然航海業發達シ各處ニ殖民地ヲ設ケ通商ノ利ヲ擅ニセリ其後羅馬帝國ノ武斷政治ニ遭ヒ陸運ニ於テハ稍觀ルベキモノアリト雖モ海運業ハ振ハザリキ

フェニシア
カルセーシ
希臘

亞刺比亞

羅馬帝國ノ分離ニ次ギ獨逸地方ノ半開民族侵入シテ西羅馬帝國ヲ滅亡シ歐洲ハ群雄割據ノ世トナリ混沌トシテ爭亂相繼ギ内外ノ商業斷絶セリ偶亞刺比亞人ハ西亞、北阿ノ沿岸、西班牙等ヲ征服シテ爰ニ文明ノ光氣ヲ遺シ其船舶ヲ遙ニ印度支那ニ渡航セシメテ貿易ヲ營ミ彼ノ支那人ノ發明ト稱セラル、磁石ヲ利用シテ今代ノ航海術ノ發達ヲ輔翼シタルコト些カラズ

伊太利自治市

歐洲モ多年封建政治ノ盛大ナルニ從ヒ社會ノ秩序漸ク整頓シ伊太利半島ニベネシア、ジェネバ等ノ自治市邑起リテ南歐ノ商工業復興シ十字軍ノ遠征ニ會シ是等ノ市民ハ軍隊ノ輸送ニ從事シ地中海ノ商權ヲ掌握セルハ勿論東洋貿易ヲモ復舊シテ其繁榮ヲ計レリ

ハンザ同盟

伊太利半島ノ自治市邑ニ對シ北歐ニハンザ同盟起リテ各市邑ヲ團結シ其通商區域ハ東露西亞、西英吉利ニ至ル特ニ造船業ニ貢獻セシ所些カラズ伊太利ノ自治市府ハ各獨立シテ互ニ利ヲ爭ヒ干戈ニ從事シテ負擔セル費用多ク十四世紀ノ頃交々衰微ニ傾キハンザ同盟ハ十五世紀ノ頃王權ノ基礎漸ク鞏固トナリ同盟ヲ脱スルモノ續出衰微セリ

亞米利加發見
喜望峰迂廻

B.M.S.27

一四九二年クリストフアコロンバス(Christopher Columbus)亞米利加ヲ發見シ次デ一四九七年ヴァスコ、ダガマ(Vasco da Gama)喜望峰ヲ迂廻シテ印度ニ達スル初航ヲ遂ゲテヨリ世界ノ海運業モ新時代ニ入リ各國民執レモ冒險的ノ航海ヲ企テ未知ノ地ヲ拓キ貿易ノ事ニ心ヲ注グニ至レリ而シテ其先驅ヲ爲シ宇内ノ商權ヲ掌握セシハ實ニ葡萄牙人及ビ西班牙人ニシテ其期間殆ド全十六世紀ニ渡ル之ニ次デ起リタルヲ和蘭トシ其全盛ノ期間全十七世紀ニ渡ル而シテ最後ニ勃興シタルモノハ英國人ニシテ十八世紀以降各地ニ版圖ヲ作りテ海上ノ霸權ヲ掌握シ以テ今日ニ至レリ

上古ノ船舶

上古ノ船舶ニ就キテハ精確ナル記録ノ存スルモノナキヲ以テ其構造大サ等ヲ知ルニ苦シムモ船舶ノ元祖ハ獨木船ニシテ人智稍開ケ木ヲ組合セ之ヲ覆フニ皮革ヲ以テシ其後遠洋航海ニ堪エシメン

ガレ
B.H.S.2

ガ爲メ船底ヲ尖銳ニシ龍骨ヲ据付ケ漸ク大船ヲ構造スルニ至レリ希臘羅馬人等ノ地中海ニ使用セシガレ(Galley)ト稱スル船ハ低キ扁平ナル一段甲板船ニシテ帆ト櫓トヲ以テ推進シ其大ナルハ長サ一〇呎幅一呎モアリシト云フ此等ノ船舶ハ平時通商交易ニ使用セラル、モ戰時ニハ忽チ武裝ヲ施シ軍艦トナルモノニシテ一五〇〇年頃ニ於ケル地中海ノ造船業ハ著大ナル進歩ヲナセリガレハ多クヴエニス人及ビジェノオア人ノ所有ニ係リ下桅及中桅ヲ具フル三橋帆船ニシテ前橋ト主橋トニハ横帆ヲ後橋ニハ三角帆ヲ置裝ス而シテ其船首ニハ四十五度傾斜セル大斜桅(Bow Sprit)ヲ具ヘ之ニスプリトスル(Spritsail)ヲ裝置シ船尾ニハ彫刻鍍金ヲ施シ船腹部ヨリモ遙ニ高ク其上ニク

B.M.S.34

オーターデッキ(Quarter Deck)及ビ船尾樓ヲ具フ此帆船ニハ甲板積荷物ヲ除キ能ク五百噸ノ荷物ヲ積載シ船員二〇〇人ヲ搭載ス(内一五〇人ハ帆及櫓ノ掛ナリ)海員ノ内十二名ノ舵取(Quarter master)ヲ選ミ二名ノ水先案内ノ指揮ニ從ヒ舵部ノ事務、帆ノ上下シ其他運用術ノ術ニ當レリ

イン
ブル、
アル、
イン
B.M.S.52

一五八〇年西班牙ノ討テテ葡萄牙軍艦ヲ略奪スルヤ一五八八年英國征討ノ艦隊ヲ組織ス所謂イン、ヴィンシブル、アルマダ(Invincible Armada)是ナリ此艦隊ハ一三二艘ノ帆船ヨリ成リ内一〇〇噸以上ノモノ六艘五〇噸以上一〇〇噸未満ノモノ五九艘、五〇噸以下ノモノ六七艘アリシト云フ英國防禦艦隊ハ一九七艘ヨリ成リシモ内軍艦ノ三四艘一、八五〇噸ヲ除ケバ他ハ徵用又ハ奉公ニ係ル商船ナリシガ英國軍艦ノ造船術ト作戰計畫良好ナリシガ爲メ西艦大敗シ本國ニ遁逃セシ五三艘ヲ除キ餘ハ或ハ擊沈セラレ或ハ難破シ是ヨリ以降英國ノ航海業ハ大ニ面目ヲ改ムルニ至レリ當時南米ハ既ニ西班牙、葡萄牙人ノ併呑スル所トナリタルヲ以テ英人ハ北米ニ殖民地ヲ開カントシ女皇エリサベス(Elizabeth)ハ屢々特許狀ヲ下附シテ之ヲ誘導セリ一五八四年サー、ウォルター、ラレー(Walter Raleigh)特許ヲ得テ始メテ今ノヴァージニア(Virginia)ニ上陸セシモ幾バクモナク人心ギニヤ

北米ノ殖民

B.M.S.59

航海條例

(Guinea)ノ金礦熱ニ吸收セラレ其北米殖民事業ニ着手セシハ女皇永眠後ノ事ニ屬ス然リ而シテ英國人ガヴァジニヤ地方ニ殖民スルニ至リシハ恰モ墨西哥ノ金、秘魯ノ銀、ブラジル及ビ西印度諸島ノ砂糖ト同ジク同地方ノ煙草培養ニ在リトス十七世紀ノ始メニ至リ北米ニ殖民スルモノ益多ク從テ母國トノ航海業大ニ開ケシモ和蘭人ハ海國民ノ先輩トシテ英本國ト其殖民地トノ海運業ニモ從事シ又英國近海ハ和蘭ノ漁船年々三〇〇〇艘(漁夫四五萬)以上出沒シ英國船主及ビ漁民ハ此競争ニ堪ヘズ屢々議會ニ嘆願スル處アリシモ國事多端ニシテ政府ノ保護未ダ海運業ニ至ラザリシガ一六五一年有名ナルクロムウエル(Cromwell)ノ航海條例ノ發布ニヨリ英國及ビ其殖民地間ノ貿易品ノ運送ハ英國人ノ所有ニ係リ英國人ヲ船長トシ全海員ノ四分ノ三以上英國人ヨリ組織セラル、英國建造船舶ニノミ制限セラル、コト、ナリ和蘭船主ハ非常ノ打撃ヲ被リタルモ尙ホ足ラザルヲ恐レ更ニ歐洲諸國ノ物産ニシテ英國ニ輸入セラル、モノハ英國船若クハ貨物輸出地製產地ノ人民ノ所有ニ係ル船舶ニ非ザレバ之ヲ運送スベカラズトノ條例ヲ發布シタリ當時東洋地方ノ貿易ニ從事セル英國船ト和蘭船トハ常ニ競争絶エズ今復航海條例ノ發布ニヨリ兩國ハ遂ニ干戈ニ見ユルニ至レリ元來印度ノ文化ハ上古早ク開ケ夥多ナル物産ハフエニシア及ビ埃及人ノ手ニヨリ地中海諸國ニ分配セラレタリ而シテ紀元前後ニ於テ埃及人ガ貿易風(Monsoon)ヲ利用シ航海ヲ始メタル以來東西ノ航海業ハ益般盛トナリアレキサンドリア(Alexandria)港ハ物産出入ノ大市場トナレリ羅馬帝國瓦解後東西ノ交易ハコンスタンチノープル(Constantinople)ニ於テ行ハレベネシア、ジエネバ人專ラ其利ヲ占メシガ喜望峯迂廻航路ノ發見ニヨリ勢力大ニ挫ケ葡西二國民ノ勃興セシコト曩ニ述ベタルガ如シ英國東印度商會(East India Co.)ノ起因ヲ尋ヌルニ一六〇〇年即女皇エリザベスノ第四十二年龍動ノ商人政府ノ特許ヲ得テ十五箇年存續ノ一會社ヲ設立セリ此會社ノ目的ハ東印度ノ貿易ヲ開クニ在リ

印度ノ交通

東印度商會
E. I. C. 66

テ資本金七二〇〇〇磅ヲ集メ内四五〇〇〇磅ヲ支出シテ帆船四艘六〇〇噸ノモノ一艘二〇〇噸ノモノ二艘一三〇噸ノ運送船一艘計四艘全乗組員四八〇人ヲ買入レ商品ヲ滿載シ「上乘リ」(Supercargo)トシテ商人二十名ヲ乗セ印度ニ渡リ復航ニハ彼地ノ高價ナル物産ヲ積載シテ歸レリ其後引續キ會社ハ船舶ヲ仕向ケシモ有力ナル和蘭船ノ競争激烈ナリシト他方一六六四年佛國東印度商會ノ設立セラレタルヲ以テチャールス二世(Charles II)ノ特許ヲ仰ギ耶蘇教徒以外ノ國民ト宣戰媾和ヲ爲スノ權貨幣鑄造及ビ裁判權等ヲ附與セラレ一六八五年ニ至リ印度西岸ニテハ孟買、東岸ニテハマドラス(Madras)ニ本據ヲ置キ總督府ヲカルカッタ(Calcutta)ニ設立シ一手ニ貿易ヲ營ムト同時ニ印度内部ヲ吞食セリ其後獨占事業ノ常トシテ弊害百出加フルニ利益ノ莫大ナリシヲ以テ世人ノ猜忌ニ觸レ政府ハ入札ノ法ニ依リ新會社ヲ設立セシメタルモ一七〇八年ニ至リ新舊會社合同シ引續キ一八五八年迄營業ヲ繼續セリ東印度商會ノ所有船ハ漸次増加シ一七七二年ニハ三三艘二三、一五九噸(一艘平均七〇〇噸)ヲ數フルニ至リ龍動ヨリ印度迄ノ貨物運賃一噸三二磅一〇志乃至五〇磅ヲ徵收セシガ故ニ一見利益莫大ナリシト雖モ此等ノ船舶ハ皆必要上武裝ヲ施シ乗組員モ每船一〇〇名内外ヲ搭載セシムルノ要アリタレバ其造船費用モ嵩ミテ一噸ニ付キ四〇磅(普通ノ商船)ヲ要シ且航海費用些シトセズ加フルニ沈没、火災、敵船ノ捕獲ニ遭ヒタルモノ甚ダ多カリシヲ以テ此等ノ點ヲ斟酌セザルベカラズ而シテ東印度交易船(East Indiaman)ノ船長ノ收入ハ月俸トシテ會社ヨリ支給セラル、モノ一〇磅ニ過ギサリシカドモ船腹ノ利用其他手當等ヲ加算スル時ハ每航三、〇〇〇磅乃至五、〇〇〇磅ニ達シ加之密貿易ニヨリテ不當ノ利得ヲ爲セシ金高夥シカリシト謂フ

濠洲ノ世ニ紹介セラレタルハ一六〇六年ペドロ、フェルナンド、デ、ギロス(Pedro Fernando de Quirós)ナル者ニユー、ヘブライド諸島(New Hebrides)ニ一六四二年和蘭人ヤン、アベル、タスマン(Jan Abel Tasman)今ノ

H. M. S. 74

濠洲ノ發見

P.M.S.78

タスマニヤニ始メテ渡航シタルニ起ル其後和蘭人ハ濠洲一帯ノ地ヲ新和蘭ト稱セシガ一六九九年英國政府ハダンピア(Dampier)ナル海賊ニ老船ヲ委託シ新和蘭ヲ實測セシムダンピア南緯二十六度ノ西濠洲ノ一港ニ着シ之ヲシヤークス・ベイ(Shank's Bay)ト稱スソレヨリ針路ヲ北ニ採リチモール島(Timon)ヲ經ニユーギニア(New Guinea)島ノ港灣ヲ實測シテ歸ル一七四〇年ジョージ二世提督アンソン(Anson)ニ托スルニ六艘ノ軍艦ヲ以テシ西印度諸島ニ航シ西班牙人ノ英船ニ加ヘタル暴虐ノ問罪ヲ爲サシムアンソン南太西洋ヲ過ギケープ・ホーン(Cape Horn)ヲ迂廻シ秘魯ノ沿海ヲ航シ喜望峯ヲ經由シ三年九月ヲ以テ世界ヲ一週ス一七六四年バイロン(Byron)政府ノ命ヲ奉ジテフオークランド島(Falklands)ヲ探險シマジエラン海峽(Magellan)ヲ實測シテ歸ル尋デ一七六八年キアブテン、ク、ク(Captain Cook)金星ノ子午線通行觀測派遣員一行ヲ載セタルエンデヴァー(Lindentov)ニ船長トシテケープ・ホーンヲ迂廻シタヒチ(Tahiti)ニ觀測所ヲ設ケリサエチー諸島(Society Islands)ヲ實測シ翌年ニユーギーランドニ六ヶ月間ヲ費シ夫レヨリ濠洲沿岸各地ニ上陸觀察後喜望峯ヲ迂廻シテ歸ル一七七二年ク、ク復新大陸發見ノ爲メ派遣セラレ喜望峯ヲ迂廻シ南方ニ航シ南緯六十七度十五分ノ所ニ達シ冰山ノ爲メ進航ヲ阻マラレ南氷洋ヲ經テニユーギーランドニ着ス夫レヨリタヒチ島ニ航シ近傍諸島ノ實測ヲ遂ゲニユーギーランドニ歸リ糧食ヲ積ミ入レ南氷洋ノ探險ニ從事セシガ南緯七十一度迄進航セシモ大陸ヲ發見スル能ハザリシヲ以テ東濠洲諸島ヲ探險シテ歸ル一七七六年ク、ク北太平洋ノ探險ニ從事セントシテ三度母國ヲ離レ喜望峯タスマニヤニユーギーランドヲ經サントウイチ諸島(Sandwich Islands)ヲ發見シヴァンクーヴァー(Vancouver)ヲ經ベーリング海峽(Bering Straits)ニ航シ北緯七十度四十四分迄進ミシガ氷ノ爲メニ阻メラレ布哇ニ歸リ不幸土人ノ爲メニ落命セリ

遠洋航海業ノ發達

P.M.S.83

第二 汽船ノ創造

汽帆船ノ特微

O.T.83

汽力ヲ用キテ船舶ヲ航走セシムル途開ケテヨリ從來ノ帆船淘汰セラレ漸ク其跡ヲ絶テ所謂海運業ノ革命ヲ惹起セリ併ナガラ是僅カニ最近百年間ノ事ニ屬シ其船舶ニ蒸汽機關ヲ採用セシ當初ハ研究未ダ深カラザリシヲ以テ單ニ天候ノ如何ニ拘ラズ航走セシメントノ目的ニ出デ其速力經費等ノ問題ヲ念頭ニ置クモノナカリシガ漸次改良ノ末旅客汽船ヲ創造シ次デ螺旋推進機ノ發明ニヨリ吃水ノ多少ニ拘ラズ波浪ニ關セズ能ク海洋ヲ航行スル貨物汽船ヲモ新造スルコト、ナリタリ

斯クノ如ク汽船ノ發明ハ洵ニ近年ノ事ニ屬スト雖モ一八九三年ニハ世界全汽船ノ噸數早クモ帆船ヲ超過シ爾後汽船ノ流行著シク一九〇四年ノ調査ニ據レバ汽船ノ噸數ハ一八九三年ニ比シ倍加シタレドモ帆船ハ却テ其四分ノ一ニ減ゼリ蓋シ帆船ヲ推進セシムルモノハ風力ニシテ其乗組員ヲ省ク等經費ヲ節約シ得ベシト雖モ平均速力甚遅ク且風位潮流ニ依リ發着定メナキヲ以テ經濟的特徵モ缺點ヲ補フニ足ラズ而シテ現今行ハル、同一噸數ノ汽帆船ノ效力(Efficiency)ヲ比較スルニ四ト一トノ比例ナリト云フ、サレバ汽船ニ於テハ高價ナル石炭ヲ要シ其石炭庫汽機汽鑪室ハ全船舶ノ三分ノ一乃至四分ノ一ヲ占據シ比較的多數ノ乗組員ヲ要スルノ不利益アリト雖モ時々刻々帆船ヲ驅逐シ所謂優勝劣敗ノ實ヲ演出セル誠ニ止ムヲ得ザル數ナリ而シテ最近數年迄ハ特種ノ貨物運送ハ帆船ノ特有ト認メラレタリ例ヘバ智利ヨリ歐洲向ノ硝石、米國西岸ヨリ歐洲向ノ穀物、製材、米國東岸濠洲間ノ貿易等ハ孰レモ帆船ニ據ルノ慣習ナリシガ自今世界汽船ノ過剩分ハ是等帆船ノ領域ニモ侵入シ來リ優ニ競争ヲ開始セリト云フ、サレバサシテ注目ニ値セザル内國沿岸又ハ遠洋不定期航路ハ猶帆船ノ繩張内ニ屬スベシト雖モ是等ノ航路ニシテ輸出入貨物漸ク多ク定期航路ノ必要ヲ認ムル程度ニ至レバ忽チ汽船侵入シ來リ自然淘汰ノ作用ヲ受クベシ

汽船ノ創造者ハ遠ク十六世紀ノ中頃西班牙人ブラスコ、デ、ガライ(Blasco de Garay)ナリト謂フモ一モ信

汽船ノ創造

ズベキ記事ノ傳フルナシ其後英佛米諸國ニ於テ外車汽船ニ類似ノ船舶ヲ建造セシモノアレドモ執
レモ試験的ノモノニ屬シ充分ノ成績ヲ得ザリキ

H.N.S. 4
B.M.S. 102

一七八〇—一七八八年ノ頃スコットランドノ財産家バトリック・ミラー(Patrick Miller)公共事業ニ熱心ナル
餘リ船舶ノ改良ヲ計リ家庭教師ジエームス・テイラー(James Taylor)ノ助力ヲ得更ニ技師シメントン
(Symington)ヲ雇聘シ遊船(長二五呎)ニ汽機ヲ据付ケ(直徑四吋)二個ノ外車ヲ設ケシニ案外ノ好結果
ヲ得タルヲ以テ一七八九年更ニ大形ノ汽機ヲ他船ニ備付ケシニ一時間能ク七海哩ヲ走リシト云フ
ミラー其後故アリテ船舶改良策ヲ放棄セシモシメントンハ一八〇一年ニ至リロードダundas(Lord
Dundas)ノ招聘ニ應ジテ曳船用ノ汽船シヤロト、ダundas號(Charlotte Dundas)ヲ造リシニ試験ノ結果七十
噸積ノ解船二艘ヲ曳船シ航程一九哩半ヲ走ルニ六時間ヲ費セシト云フ當時米人口バート、フアルト
ン(Robert Fulton)右ノ造船ヲ實見シタル後米國ニ歸リ苦心經營ノ曉一八〇七年外車汽船ヲ造リ之ヲク
ラー・モント號(Clermont)ト稱シ紐育アルバニー(Albany)間ノ航行ニ從事セリ是實ニ旅客汽船ノ嚆矢ト
ス然ルニ帆船所有者ハ新競争者ヲ驅逐セントテ營業上妨害ヲ試ミタレドモフアルトン毫モ屈セズ
益船舶ヲ改良増作シテ旅客運送業ニ從事セリ是ニ於テ米人汎ク汽船ノ利便ヲ覺リ大西洋沿岸、ミシ
シッポト(Mississippi)其他諸川ノ航海ニ從事スルモノ簇出シクラー・モント號ノ世ニ出デシヨリ僅ニ十六
年ヲ經過シ早クモ三百餘艘ノ旅客汽船ヲ見ルニ至レリ一八〇九年加奈陀ニ於テモクエベク(Quebec)
モントリオール(Montreal)間ニ汽船ヲ浮ブル者出デタリ

旅客汽船

英國ニ於ケル旅客汽船ハコメト號(Comet)ヲ以テ嚆矢トス同船ハ一八一一年ヘンリー・ベル(Henry Bell)
ノ設計ニ係リ(長四〇呎)クライド河(Clyde)ヲ航行セリ其ノ後間モナクグラスコー(Glasgow)グリノク
(Greenock)間航行用汽船二艘(長七五呎新造セラレククライド河ノ航運大ニ開ケタリ一八一五年(此年六
月ウオナ

H.S.N. 11
H.M.S. 115
海洋航行汽船

イタル(愛蘭ノコーク(Cork)ニシチ、フ、コーク號(長八六呎幅一三呎)進水セラレ同年龍動マルゲ
戦争アリタル)間リヴァプール(Liverpool)ランコルン(Runcorn)間ノ航海ニ充テンガ爲メ汽船クライドヲ發
シ沿海ヲ經テ龍動及リヴァプールニ到着セリ是實ニ海洋ヲ航行セシ汽船ノ嚆矢トス汽船ガ海洋ノ
航行ニ堪ユルコト實驗セラレテヨリ各所ニ汽船ヲ以テ海運業ヲ起スモノヲ生ジ競争ノ結果漸次船
體ノ改良ヲ施シ卒先シテ遠距離及ビ新航路ノ航海ニ從事シ以テ奇利ヲ博スルモノ出デタリ就中ク
ライドハ前述ノ如ク汽船ノ誕生地ナルガ由來近傍ニ石炭及ビ鐵ノ富源ヲ控ヘ造船及ビ汽機製造ニ
巧ナル勞働者ヲ輩出シ且地勢航運ニ便ナルガ故ニ漸ク盛大ナル現時ノ造船事業ノ基礎ヲ作レリ
一八一二年ニ進水セラレタル英船ジエームス・ワット號(James Watt) (長一四六呎幅二一)ハロイドノ船名錄
ニ始メテ掲載セラレタル汽船ニシテ一八三〇年ニ掲載セラレタルモノハ一艘一八三二年ニハ一〇
〇艘ヲ以テ數フルニ至レリ

遠洋航海ノ成
效
P.M.S. 108
H.S.N. 82

是ヨリ先汽船ヲ以テ遠洋航海ヲ試ミントセシモノアレドモ當時ノ汽船ハ石炭ノ消費比較的多大ニ
シテ(均九英斤ヲ消費セリ)到底長航海ニ十分ナル石炭ヲ搭載スルコト能ハザリシヲ以テ執レモ失
敗ニ歸セリ然ルニ米國サバナナ(Savannah)ノスカーパーロー(Carlborough)ナル者汽船ヲ以テ大西洋ヲ横斷
セント企テ紐育ニ造船中ノ三〇〇噸大ノ帆船ヲ買入レ汽機ヲ裝置シ之ヲサバナナ號ト命名シ一八
一九年五月十九日サバナナヲ發シ六月二十日リヴァプールニ着ヌ翌年コンド、ド、バトメラ號(Comde
de Pamella)リヴァプール、ブラジル間ヲ、一八二五年エンタブライス號(Enterprise)龍動カルカタ間ヲ一八
二九年キユラリ號(Cunard)和蘭西印度間ヲ航海セリ是等ハ執レモ遠洋航海船ノ先驅トス尤モ是等
ノ汽船ハ名コソ汽船ト言ヘ其實航海ノ大部分ハ風力ニヨリ間々補助トシテ外車輪(Paddle wheel)ノ作
用ニヨリ推進セシモノナリ

一八三一年加奈陀ニ於テ建造セラレタルローヤルウイリアム號(Royal William) (長一四五呎幅二七呎ク
エベック、リヴァプール間ヲ汽力ノミニテ二十四日ヲ費シ航行セリ其後本船ハ葡萄牙政府ニ購入セラ
レ暫時運送船トナリシガ間モナク西班牙政府ノ買入ル、所トナリ軍務ニ就ケリ是實ニ汽力ヲ以テ
航走セル軍艦ノ嚆矢ナリ

大西洋ノ海運

H.S.N. 73

大西洋ノ海運業モ面目ヲ改メ一八三八年シリアス號(Siria) (長一七八呎深一八呎三吋幅二七呎ク
エスターン號(Great Western) (長二一三呎幅二四呎深三馬力) ハソレハ龍動及ビプリストル(Bristol) ヲ出
發シ甲ハ十八日乙ハ十四日半ヲ費シ紐育ニ達セリ爰ニ於テシリアス號ノ所有會社ハ一層大形ノブ
リチシユ、クイン號(British Queen) 及ビプレシデント號(President) (兩船共長二七五呎幅三七呎) ヲ建造シ旅
客、寶貨、貨物ノ運送ニ從事セリ此他米國、加奈陀ノ要港ヘ向ケ定期汽船ヲ仕向クル會社續出シ互ニ船
舶ヲ改良シテ競争セリ

螺旋推進機

第三 暗車ノ創造

此時代ニ汽船事業ニ著シキ革命ヲ生ゼリ螺旋推進機(Screw Propeller) 及ビ鐵製船體ノ發明是ナリ

B.M.S. 112

佛國人ハ同國人フレデリック、ゾーヴアーヂユ(Frederic Sauvage) ヲ推シテ螺旋推進機即暗車ノ發明者ナリ
ト云フモ詳ナラズ之ヲ實地ニ活用シタルハ英人エリクソン(Ericson) ニシテ一八三七年專賣特許ヲ得
タリ然レドモ英國海軍ノ採用スル所トナラザリシヲ以テ米國ニ渡航シ同國政府ノ補助ヲ得小船ニ
暗車ヲ据付ケ大西洋ヲ横斷セリ商船ニ暗車ヲ採用スルコトハ當初隨分反對アリシガ一八四三年大
西汽船會社(Great Western S. N. Co.) 所有汽船グレートブリテン號(長三二九呎幅一〇〇馬力) ニ暗車ヲ裝
置シテ大西洋ノ航海ヲ試ミシニリヴァプール、紐育間ニ十五日ヲ費シ好結果ヲ得タリ又一八五一年
喜望峯迂廻ノ印度航路ヲ開カンガ爲メ龍動ニ大東汽船會社(Great Eastern S. N. Co.) ヲ創立シ互船大東號

H.N.S. 119

ヲ造ル同船ハ一八五四年五月一日起工シ一八五八年一月三十一日進水セル鐵製汽船ニシテ長六七
五呎幅八三呎深六〇呎噸數一八、〇〇〇噸六本ノ樁五本ノ煙筒ヲ有シ貯藏石炭一二、〇〇〇噸軍隊
一〇、〇〇〇人又ハ四、〇〇〇人ノ旅客運送ニ堪ヘ外車輪ヨリ螺旋推進機ニ變遷スル時代ヲ現セル奇
船ニシテ外車輪ト螺旋推進機トヲ具ヘ汽機汽罐雙方別々ニ附屬シ合計實馬力一、〇〇〇速力一三
節ヲ出セリ斯カル巨船モ惜イ哉所有會社ノ解散ト共ニ豫期セル程役ニ立タデ其後歐米間ノ海底電
線敷設用ニ使用セラレシト云フ

雙暗車

O.T. 29

雙暗車(Twin Screw) ノ採用セラレタルハ一八八〇年ノ頃ニシテ當初ハ軍艦ニ据付ケラレタリ其商船
ニ應用セラレシハ一八八一年ニ進水セシ大西洋航船("Noting Hill") ニシテ爾後大旅客船ハ孰レモ之
ヲ採用スルコト、ナレリ
汽機モ從來單筒膨脹ノモノニ過ギザリシガ一八五四年太平洋航船 "Brandon" ハ聯成膨脹汽機ヲ採
用シ結果始メテ良好ナルヲ得タリ汽罐ノ壓力四二英斤然レドモ聯成膨脹汽機ノ普ク用キラレタル
ハ以後ノ事ニ屬ス

汽機ノ改良

一八八一年濠洲航船 "Alberken" ハ三聯成膨脹汽機ヲ一八九四年亞米利加線 "St. Louis" ハ四聯成膨
脹汽機ヲ採用シ此他造船術一般ノ改良ニヨリ石炭ノ消費ヲ減ジ汽船創造ノ初メハ一時間一馬力ニ
付キ平均九英斤ノ石炭ヲ消費セシガ漸次消費高減少シ現今ニ至リテハ僅ニ一英斤半トナリタリ石
炭消費高ノ減少ト共ニ速力モ増大シ遠距離ノ航行ニ堪ヘ得ルニ至レリ汽罐ノ壓力モ初メハ一平方
吋ニ付キ一〇英斤ナリシガ一八七〇年ノ頃ハ三〇英斤トナリ降テ六〇英斤ヨリ現今ノ一八〇英斤
乃至二一五英斤ニ増大セリ

近時スチーム、タービンノ發明ニ就テハ後章ヲ參照スベシ

鐵船ノ沿革

第四 鐵船ノ創造

今少シク左ニ木船時代ヨリ鐵船時代ニ移ル沿革ヲ述ベシニ海運業ノ進歩ト共ニ船體漸ク長大トナリ其長サ三〇〇呎以上ニ至レバ木造船ノ構造脆弱ニシテ遠洋航海ニ堪ヘズ加フルニ英國ニ於ケル造船用木材ノ缺乏ト同時ニ鐵ノ製造著シク發達シ鐵船ノ需用ヲ自ラ誘導セリ然レドモ當初試驗的時代ニハ反對ノ聲喧シク特ニ英國海軍省ノ如キハ砲彈ノ跡ヲ修覆スルコト容易ナラザルノ理由ヲ以テ採用セザリシト云フ然レドモ鐵船ハ左ノ諸點ニ就キ木船ニ優レリ

- 一 木船ノ脆弱ナルコト
- 一 木船ハ汽機ノ震動ニ堪ヘ難キコト
- 一 木船ハ鐵船ニ比シ重キガ故ニ同一ノ速力ヲ保タンニハ馬力ヲ要スルコト多ク從テ不經濟ナルコト
- 一 木船ハ船側ノ厚サ大ナルヲ以テ船腹ヲ小ナラシムル嫌アリ
- 一 木船ハ火災ニ堪ヘ難キコト

B.M.S. 117

木鐵交造船

然レドモ木船ノ鐵船ニ比シ利益ナルハ船底ヲ覆フニ銅又ハ黃銅ヲ以テセバ長期海草等ノ附着物ヲ防ギ速力ヲ減ゼズ然ルニ鐵船ニ在リテハ不潔物ヲ除去センガ爲メ毎半年又ハ一年毎ニ入渠ノ必要アルコト是ナリ是ニ於テカ木鐵交造船ナルモノ出デ其梁(Beam)及ビ肋骨(Rib)ヲ鐵製トシ外板其他ハ木ニテ造リ且ツ吃水線以下ヲ覆フニ銅又ハ黃銅ヲ以テシタリシガ被覆物ト鐵トノ間ニ濕電ヲ起シ鐵部ヲ壞類セシムルノ弊ヲ發見シ遂ニ成效セザリキ
然リ而シテ十八世紀ノ末頃ヨリ鐵船ノ建造ヲ爲スモノアリシモ其盛ニ建造セラレタルハ一八四〇年以後ニシテクлайド河プリストル其他ヲ中心トセリ其後軟鋼ヲ廉價ニ製造スル方法ヲ發見シ一

B.M.S. 121

東洋航船

第五 重要航路ノ沿革

八六二年後漸次鋼船世ニ行ハル、コトトナレリ軟鋼ノ鐵ニ優レル點ハ緊張力大ナルニ在リ

Pre. 324

H.S.S. 27

歐洲ト東洋トノ貿易ハ喜望峯迂廻航路ノ發見以來盛ニ帆船ヲ以テ營マレシモ汽船ノ効用漸ク認めラル、ニ及ビ龍動商人ノ發議ニテ東印度總督ノ補助ニヨリ試驗トシテ一八二五年エンタプライズ號ノ初航ヲ觀ルニ至レリ本船ハ木製外車汽船(長一二呎幅二七呎四七九噸一)ニシテ龍動カルカ、々間ノ航海ニ百十三日ヲ費セリ其後東印度商會ハ孟買、蘇西間ニ汽船一艘ヲ浮ベ毎月一回往復航海ヲ營ミ一八三六年ニ至リ新汽船二艘ヲ增加セリ英本國ニテハ一八三四年ノ頃ダブリン龍動蒸汽船會社(Dublin & London S. N. Co.)ノ大株主龍動駐在西班牙公使ノ勸告ニヨリ英國ト西班牙、葡萄牙半島間ニ定期船ヲ開クコト、ナリ龍動ノウイルコクス、アムスターダム商會(Wilcox and Anderson)ニ營業一切ヲ委託シベニンシュラー汽船會社(Peninsular S. N. Co.)ヲ創設ス是ヨリ先英國及ビ半島間ノ郵便物ハ每週一回フアルマス(Palmouth)リスボン(Lisbon)間ヲ航海セル風帆船ノ外カディス(Cadix)ジプロルター(Gibraltar)ニ至ル英國政府ノ郵便船アリシト雖モ發着不定ニシテ不便尠カラザリシガ一八三七年ニ至リ入札ノ結果半島向郵便物全部ヲベニンシュラー汽船會社ニ委託シ補助金トシテ年額二九、六〇〇磅(後ニ減ジテ二〇、五〇〇磅トナル)ヲ下附ラル、契約ヲ締結セリ此ニ於テ本國ヨリ印度向ケノ郵便物モジプロルターニ於テ英國政府ノ郵便船ニ接續シアレキサンドリアヨリナイル河迄運河ノ便ニ依リ更ニ汽船ノ便ヲ以テケイロ(Cairo)ニ仕向ケ陸路駱駝ニ載セテ蘇西迄運搬シ東印度商會ノ船ニ接續セリ然レドモ政府及ビ東印度商會ノ郵便船ハ執レモ速力小ニシテ否難絶エザリシカバ一八三九年ニ至リ英國政府ハ佛國ノ承諾ヲ得馬耳塞ヲ經由シテ郵便物ヲ送達セント企圖セシモ結果良好ナラズ依テ又々入札ノ方法ニヨリベニンシュラー汽船會社ニ托スルニ本國ヨリジプロルター、モル

ブーナー會社

B.M.S. 148
H.S.N. 51

タ (Malta) 經由アレキサンドリアニ至ル郵便物ノ運送ヲ以テシ年々補助金トシテ三四、二〇〇磅ヲ支給スルコト、ナリタル結果同社ハベニンシユラ、エンド、オリエンタル汽船會社又ハ通俗ビーオー (Peninsular & Oriental S. N. Co. or P. O.) ト改稱ス同社ハ降テ一八四二年カルカッタ、蘇西間一八四四年錫蘭、ベナ、新嘉坡、香港間ニ郵便運送ノ命ヲ受ケ前者ノ補助金トシテ年額一、一五、〇〇〇磅 (一海裡ニ後者ニハ四五、〇〇〇磅 (一海裡) ヲ下附セラルルニ至レリ然レド、モ一八五四年ニ至ル迄ハ東印度商會ノ汽船ト兩立シテ印度、蘇西間ノ航路ニ當リシガ由來東印度商會ノ汽船ハ小形ニシテ遅キニ拘ラズ補助金割合ニ多大 (一海裡) ナリシヲ以テ世間ノ攻撃甚シク偶一汽船難破シタルヲ以テ搭載郵便物ヲエデハ (Aden) ニ於テ小帆船ニ接續セシニ此帆船亦難破シ郵便物悉皆喪失セシニ乗ジビーオーハ年額二四、七〇〇磅ノ補助金ヲ以テ一手ニ印度、蘇西間郵便物運送ヲ引請クルコト、ナレリ同社ハ尋デ新嘉坡、志度尼間ノ郵便運送ヲ引請ケ當時ノ最大汽船ト稱セラレタルヒマラヤ號 (長三四、四〇〇呎幅四四、四〇呎馬力原價一三三、〇〇〇磅) 其他ヲ造船シ大ニ社務ヲ改革セリ然レドモ使用汽船ノ燃料石炭ハ帆船ニヨリ遠ク喜望峰ヲ迂廻シテ各寄港地ニ貯蓄スルノ要アリエデン、蘇西兩地ニハ清水ノ供給ナク汽船ノ修繕亦意ノ如クナラズ加之歐洲ヨリ東洋向ケノ通シ旅客及ビ貨物ハアレキサンドリアヨリ運河ヲ航スル四八哩ニシテナイル河ニ出デソレヨリ汽船ニテ一二〇哩ノ間ヲ走リケイロニ達シ更ニ九〇哩ノ沙漠ハ旅客用トシテ六人乗ノ二輪車驛馬貨物用トシテ駱駝ノ便ヲ待チカクテ蘇西ニ於テ郵便船ニ接續セラレタリ當時會社營業上ノ困難不便察スベシ

一八五四年クリミヤ戰役起ルヤ黑海バルチク海へ軍隊輸送ノ爲メ同社船ノ御用船トナルモノ十一艘總噸數一八、〇〇〇噸運送セル將校一、八〇〇兵士六〇、〇〇〇軍馬一五、〇〇〇ニ達セリ同社ハ戰後間モナク本國濠洲間郵便物運送ノ任ニ當リ一八六九年蘇西運河ノ開クルヤ世界海運業ノ維新トナ

B.M.S. 162

H.S.S. 29

「エム、エム」汽船會社

Pre. H. 385

リ同社モ大ニ面目ヲ改メ船舶ニ改良ヲ施シ以テ今日ニ至レリ

エムエム汽船會社ハ舊稱メサジエリーザムペリアル (Messageries Impériales) ト謂ヒ佛國政府ノ誘導ニヨリ一八五一年創設セラレタル會社ナルガ創立前ハ主トシテ陸上運送特ニ郵便運送ニ従事セシガ一八五一年海運業ヲ開始シテ伊太利、Levant、希臘、埃及、シリアト佛國間ノ郵便物運送ノ命令ヲ受ケ翌年希臘及ビサロニカ (Salonica) ノ諸港ニ至ル航路ヲ追加シ一八五四年ニハ政府ト本國アルジェリア間ニ軍隊糧食及ビ郵便物ノ運送契約ヲ締結シ一八五五年ニハ馬耳塞、シヅイタウエキア (Civita Vecchia) 一ブル間ニ每週一回ノ定期船ヲ浮ベクリミヤ戰役ニハ所有船舶ヲ増加シテ公ニ奉ジ一八五六年同戰役終ヲ告グルヤ本國アルジェリア間ノ航海ヲ頻繁ニシ馬耳塞トダニユーブ及ビ黑海東岸諸港トノ間ニ郵便船ヲ浮ブルコト、ナリ一八五七年ニハポルドー、ブラジル及ビラブラタ間ニ郵便航路ヲ開始セリ當時ノ所有船舶ハ既ニ五四艘八〇、八七五噸一五、二四〇馬力ニ達セリト謂フ

同社ガ東洋ニ航路ヲ樹立スルニ至リシハ一八六一年ニシテ其一八七一年現在所有船舶ハ一三七、三三四噸二〇、八八五馬力ニシテ幹線ノ走航哩數ハ如左

- 東洋航路 一三三、〇一三五
- 地中海航路 一五三、四七八
- ブラジル航路 五〇、〇〇四
- 計 四三三、〇〇七

太平洋航路

同社ノ使用船ハ開業當時英國ニ新造ヲ仰ギシモ其後造船所ヲ兼營スルコト、ナリタリ

太平洋ノ汽船業ハ一八二五年西班牙人南米ノ西海岸ニ着手シタルヲ嚆矢トス其後グアヤキル (Guayaquil) 駐在ノ米國領事ホイウルライト (Wheelwright) 海運ニヨリ南米ノ富源ヲ開カント欲シ秘魯、ボ

パシフィック
汽船會社

Pre.H. 327

リヴィヤ、智利諸國ノ特許ヲ得タルヲ以テ一八四〇年英國ニ渡航シ資本金廿五萬磅ノパシフィック汽船會社(Pacific S. N. Co.)ヲ創立シ木製外車汽船“Chili”及“Panama”號(各七〇〇馬力)ヲ新造シテ南米ノ太平洋沿岸航路ヲ開キシガ石炭ノ供給困難ヲ極メシ爲メ最初ノ五年間ニ拂込濟資本九十四萬磅ニ對シ七十二萬磅ノ欠損ヲ生ゼリ然レドモ銳意業務ヲ刷新シ一八五〇年英國政府ヨリヴァルバライリ、巴奈馬間毎二ヶ月一回ノ定期航海ニ對シ補助金ヲ下附セラル、ニ及ビ船舶四隻(各一〇〇〇噸、二〇〇〇馬力)ヲ新造シ尋デ南米ノ東岸ニモ航路ヲ擴張シ一八六七年ニ至リテリヴァール南米西沿岸ノ定期航路ヲ開設シ資本金ヲ増加シテ二百萬磅トス其後此航路ノ收益多大ナリシヲ以テ一八七一年ニハ資本金ヲ増加シテ三百萬磅トシリヴァール、カイヤオ(Callao)間ニ每週一回ノ定期船ヲ配置スルコトトシ翌一八七二年更ニ資本金ヲ四百萬磅トシテ船舶ヲ改良シ航路ヲ擴張シ以テ今日ニ及ベリ

パシフィック汽船會社創立ノ動機ハカリフォルニア金山ノ發見ニ在リトス同社ノ第一船“California”(一〇八六噸)ガ一八四八年十月六日紐育ヲ出帆シテ太平洋ニ走航セシハ實ニ米國航船ノ先驅ヲ爲セシモノニシテ當時斯カル巨船ノ入渠修繕工事等ハ悉皆同社ノ自營ニ係リシモノニシテ巴奈馬、桑港、アストリヤ(Astoria)等ノ重要寄港地ニ相當ノ陸上設備及ビ貯炭場ヲ設置スルノ要アリ是等設備ニ要スル材料ハ遠ク東米地方ヨリ輸サザルベカラズ且金鑛熱ノ爲メ勞銀甚貴ク又燃料炭ハ一噸金三十弗乃至三十五弗ヲ價シ爲メニ同社ノ經濟ハ非常ナル苦痛ヲ受ケタリ

一八七六年ニ於ル同社所有船舶ハ三三隻ニシテ總噸數約七萬噸定期航路ハ濠洲線、日本支那線、中米及ビ墨西哥線、巴奈馬桑港線、太平洋線等ニシテ内太平洋線ハ紐育桑港間(巴奈馬地峽經由)二十五日間ヲ要シ内紐育アスピノール(Aspinwall)間九日、地峽經由ニ一日、巴奈馬桑港間十五日ノ定期ヲ履行シアスピノールニ於テハ重要汽船會社ト特約ヲ結ビテ南北及ビ中米各港ト連絡ヲ保持セリ又日本支那

パシフィック
メー
ル
汽船會社

Pre.H. 341

西印度航路
ロイヤル
メル
汽船會社

Pre.H. 332

H.S.N. 84
R.M.S. 164
H.S.S. 24

大西洋ノ海運

線ハ一八六七年ノ開業ニ係リ當初ノ使用船“Republic”、“China”、“Japan”、“America”ハ孰レモ木製外車汽船ニシテ總噸數約四千噸桑港橫濱間二十二日、橫濱香港間七日ヲ費セリト云フ

英國ト西印度及墨西哥ノ定期船ハ一八四一年ロイヤルメル汽船會社(Royal Mail S. P. Co.)ノ開始スル所トス同社ハ百五十萬磅ノ資本ヲ以テ創設セラレ十四隻ノ船舶ヲ以テ二週一回ノ定期航海ヲ營ミ郵便物運送助成金トシテ毎年二十四萬磅ノ補助金ヲ下附セラレタリ

同社ハ其營業初年度ニ於テ七九、七九〇磅餘ノ損失ヲ醸セルヲ以テ當局者ニ哀訴シ一年間ノ契約走航哩數六八四、八一六哩ヲ減ジテ三九二、九七六哩トナシ其補助金ハ舊ノ如ク二十四萬磅ヲ受クルコトトナリシモ次年度ニハ良船二隻ヲ失ヒ得ル所ナカリキ然レドモ貿易ノ發達著シカリシカバ第三年度ニハ九四、二一〇磅ノ純益ヲ擧グルコトヲ得稍愁眉ヲ開クニ至レリ爾來成績良好ニシテ一八五〇年ニハ毎月一回本國トブラジル間ノ郵便線ヲ開始シ新造船ヲ追加シテ西印度航路ノ速力ヲ八節ヨリ十節ニ増加シ新ニ各二、二五〇噸八〇〇馬力ノ船舶五隻ヲ新造シ一年間ノ走航哩數ヲ五四七、二九六海里ニ増加スルノ條件ヲ以テ補助金モ亦増シテ年額二十七萬磅トナレリ然レドモ斯カル巨額ノ補助金ヲ一會社ニ支給スルコトニ就キ反對ノ聲高カリシヲ以テ一八七四年競争入札ノコトアルヤ會社ハ補助金ヲ八四、七五〇磅ニ減額シ郵便運送ヲ請負ヒ佛國其他ノ競争者續出シテ運賃率下降セシモ社運益勃興シテ今日ニ至レリ

大西洋ノ汽船業ハ外車汽船サバナ一號前ニ出ヅノ初航以來發達ニ發達ヲ重ネテ今日ニ至レリ是蓋勇敢無雙ノ先進歐洲諸國ト富源無窮ノ後進米國諸州トヲ連絡スル航路ナレバ旅客移民ノ往來頻繁ニシテ各種商品ノ流通亦之ニ劣ラズ之ガ海運ニ從事スルモノハ十分ノ資本ヲ投ジ有ラユル方策ヲ回ラシ貨客ノ吸集ニ盡力シ又海上常ニ荒キヲ以テ必要上船體ノ大ナル速力ノ大ナル船舶ヲ構造ス

ルノ必要アリ船内設備ノ結構亦他航路ノ比ニ非ズ現今歐米間ノ海運ニ從事スル汽船會社二十餘アリ其著名ナルヲキユナード線 (Cunard Line) ホワイトスター (White Star) 線 漢堡亞米利加線 北獨逸ロイド等トス

キユナード線ハ一八四〇年ノ創立ニ係ル初メ加奈陀ノ船主サミユール、キユナード汽船ヲ以テ英米間ノ定期航路ヲ起サントシゲラスコーノジョージ、バーンス (George Burns) リヴァプールノダヴィド、マキーヴァ (David Maciver) ノ贊助ヲ得株金二十七萬磅ノ一社ヲ起シ名ケテ British & North American Royal Mail S. P. Co. (略稱シテキユナード線ト云フ) ト稱ス恰モヨシ英國政府ハ英米間ノ郵便物運送ニ付キ從前ノ帆船ニ代フルニ定期汽船ヲ以テセントセシヲ以テ時ノ海軍省ハ公示シテ入札ノ方法ニヨリ請負者ヲ募集セシガ此募集ニ應ゼシハ僅ニ Great Western S. S. Co. トキユナードノミニテキユナードハ合格シ年額八一〇〇〇磅ノ補助ヲ受クルコトトナリタリ此ニ於テ汽船四隻 "Britannia", "Acadia", "Caledonia", "Columbia" 孰レモ一、一五〇噸七四〇馬力速力八節半ノ木製外車汽船ヲ新造シテリヴァプール、ハリファックス、ポストン間ニ二週一回ノ定期航海ヲ開クコトトナリ一八四〇年五月十六日先臨時船 Unicorn" ヲシテリヴァプールヲ發セシメシニ十七日ノ航程ノ後六月二日ポストンニ安着セリ本船ノポストンニ安着スルヤ歐米間第一ノ定期汽船ノコトトテ歡迎ノ聲高ク市長ノ發議ニヨリ船長及サミユール、キユナード (キユナードノ子息) ヲ正賓トシ歡迎會ヲ開ク集マル者四百五十人非常ノ盛會ナリシト謂フ又定期船ノ第一船ナル "Britannia" ハ同年七月四日リヴァプールヲ發シハリファックス及ポストンニ向フポストン迄ノ航程ニ二十四日八時間ヲ費セシガ市民ノ歡迎ハ前船ノ場合ト異ルナク便乗者キユナード氏ハ着後一晝夜間ニ千八百通ノ招待狀ヲ入手セリト謂フ第二船 "Acadia" ハ航程ニ十二日十八時間ヲ費シ八月十七日ポストンニ着シレコードヲ作レリ

キユナード
H.S.S. 521
Pre. H. 309

H.S.N. 91
H.M.S. 133
H.S.S. 153

コリンズ線

Pre. H. 339

一八四七年英國政府ハ補助金額ヲ一七三、三四〇磅ニ増加シ每週交代ニ紐育及ビポストンヘ向ケ郵便船ヲ出帆セシムルコト、ナリタルヲ以テキユナード線ハ新ニ總噸數一、八二五噸二、〇〇〇馬力速力一〇節四分ノ一ノ木製外車汽船ヲ造ル是ヨリ先米國人ハキユナード線ノ我物顔ニ英米間ノ海運業ニ從事セルヲ快カラズ思ヒ一八四七年政府ニ請願シテ米國人ノ組織スル汽船會社ヲ起スコトニ一致シタリ此ニ於テコリンズ線 (Collins Line) ハ每航一九、二五〇弗ノ補助金ヲ受ケ各三、〇〇〇噸八〇〇馬力ノ汽船四隻ヲ新造シ紐育、リヴァプール間ニ一年二十回ノ定期航海ヲ開クコトトナリキユナード線トノ競争ヲ開始セリ

漢堡亞米利加
Pre. H. 380

又同社ハ政府ヨリ新造船一隻ニ付キ其進水當日ヨリ毎月二萬五千弗宛ノ貸下ヲ受ケ此金額ノ制限ハ三八五、〇〇〇弗ニ至リテ止ミ別ニ一年ノ定期航海ヲ二十六回ニ増加スルニ於テハ一航海ノ補助金三三、〇〇〇弗即年額八七八、〇〇〇弗ノ下附ヲ受クベキ特別ノ條件ヲ有シ其船舶ハ設備ト速力トニ於テ名聲ヲ博セシモ社運良カラズシテ "Arctic" ハ一八五四年佛船 "Vesta" ト衝突沈没シ又 "Pacifice" ハ船員旅客二四〇名ヲ搭載シリヴァプールヲ出帆シタル儘行衛不明トナリ其後失費嵩マリ遂ニ解散ノ止ムナキニ至レリ

漢堡亞米利加線ハ一八四七年漢堡ニ設立セラレ最初ハ風帆船九隻ヲ以テ米獨間ニ旅客運送ヲ營ミシガ其後大西洋航路ハ汽船ノ時代トナリシヲ以テ會社モ資本ヲ増加シグリノック造船所 Child & Co. ニ汽船 "Hannonia" 及 "Porusian" ノ製造ヲ命シ此二隻ハ孰レモ一八五五年ニ進水セシガ當時恰カモクリミヤ戰役ニ際シ中立國汽船ノ需要甚切ナリシヲ以テ二隻共翌年夏期迄英佛連合軍隊ノ輸送ニ執掌シ尋デ漢堡紐育間ニ毎月一回ノ定期ヲ踐行スルコト、ナリタリ

同社ハ風帆船時代ニ既ニ相當ノ根據ヲ作りシガ汽船ノ使用ト共ニ定期ノ勵行ト船客ノ待遇トニ意

ヲ注ギシヲ以テ成績甚舉ガリ一八五六年ニハ“Barbaria”(1127三噸)及ビ“Teutonia”(1130三四噸)ヲ新造シ毎月二回ノ定期ニ變更シ越エテ一八五七年ニハ世界的不景氣恐慌ノ歲ナリシニ係ラズ猶新船

“Saxonia”(1140四噸)ヲ加ヘ風帆船ハ悉皆賣却ヲ了シ純然タル汽船會社トナリタリ

一八六一年ニハ同社ノ大西洋航路ヲ每週一回ノ發船ニ改メ更ニ新船ヲ加フルコト、ナレリ其後同社ハ漢堡紐育線ノ外ニ漢堡、ニユーオルレアンス航路ヲ開始シ更ニ本國ト西印度及アスピノヤル間ニ新航路開始ノ計畫ヲ樹テタル爲メ北獨逸汽船會社ト競争ヲ開始セシガ遂ニ妥協ノ結果ニユーオルレアンス航路ハ北獨逸汽船會社ニ讓リ同社ハ西印度航路ヲ維持スルコト、ナリタリ

一八七〇年普佛戰役ノ起ルヤ同社船ハ三ヶ月間定期航海ヲ中止セシガ其後復舊ノ如ク一週一回ノ定期ヲ恢復シ銳意船舶ヲ改良シ一八七四年グリノクニ於テ製造セラレタル“Suevia”ハ實ニ長三六〇呎幅四一呎深二六呎登簿噸數三六二四噸ノ巨船ナリキ然ルニ一八七三年ニ於ケル米國ノ恐慌ハ歐洲ヨリノ移民渡航ヲ妨止シ搗テ加ヘテ漢堡紐育ノ航路ニイーゲル線(Eagle Line)ナル有力ナル競争者ノ發生セルアリ爲メニ旅客貨物ノ減少運賃ノ下落ハ非常ナル打擊ヲ同社ニ與ヘ其結果止ムナク高價ニイーゲル線ノ資産ヲ買收スルノ止ムヲ得ザルニ至リタリ然レドモ雨降リテ地固ルノ習カ其後同社ハ益發展ニ發展ヲ重ネテ今日ニ及ボセリ

北獨逸ロイド汽船會社ハ一八五七年ノ創立ニ係リ本社ヲブレメンニ置クブレメンハハンザ同盟市ノ一ニシテ其市民ハ十三世紀ノ頃バルチック海ニ航シ長ク北歐ノ商權ヲ掌握セリ北獨逸ロイド汽船會社ハ即同盟市民ノ企畫ニ係リ定期汽船ヲ以テ大西洋航路ヲ開キ主トシテ旅客運送ニ重キヲ置ケ

北獨逸ロイド
汽船會社

Pre.H. 365

コンパニー、
ジエネラル、
トランスア
ランチツク

Pre.H. 368

ホワイト、ス
ター線

Pre.H. 379

二月迄ニ同社船ノ大西洋橫斷回數計二、五一四運送旅客延人員六八〇、〇〇〇内一等旅客一〇八、〇〇〇ナリキ此時代ニ於ケル同社船ノ平均船長ハ三六〇呎幅四〇呎深三二呎總噸數三五〇〇噸甲板ハ鐵張り甲板支水壁六個ヲ具ヘ喫水空船ニテ十七呎滿載廿一呎速力能ク十四節半ヲ出セリト云フ
コンパニー、ジエネラル、トランスアトランチク (Compagnie Generale Trans-Atlantique) ハ一八六二年ノ創立ニ係リ當初ハ主トシテハーブル紐育間ニ定期航海ヲ營ミ佛國政府ノ補助ヲ仰ギシガ一八八〇年ニ至リ馬耳塞、アルジェリア、チュニス航路ニ補助ヲ受クルコト、ナリ其後間モナク馬耳塞、ジエノア、レゲホン、ネーブル、メシナ、シラキユース、モールタ等ノ定期航路ヲ經營スルコト、ナレリ
ホワイト、スター線ハ一八七〇年ノ創立ニ係リ大西洋航路ノ舞臺ニ顯ハレタル新顔ナレドモ初メヨリ旅客運送ニ就キ用意到ラザル所ナク其造船計畫ノ進歩的ナルコトハ先進者ヲ驚殺セシメタリ當時同線ノ所有船舶ハ三、七〇〇噸乃至五、〇〇〇噸ニシテ噸數ヨリ云フモ世界屈指ニシテ且構造堅牢ニ大西洋ノ荒濤ニ堪ヘ且速力快駿ニシテ定期ヲ保持スルコトニ努メタリ此種ノ客船ハ獨リ設備ニ於テ他ヲ凌ギシノミナラズ其船員ノ規律正シキコト軍艦ニ於ケルト同ジカリシト云フ
今同線ノク井ンスタウン紐育間ノ航走時間ヲ伺フニ一八七五年七月“Germania”ハ其往航ニ七日二十三時七分ヲ要シ同年八月復航シ七日二十二時八分ヲ費シ翌一八七一年ニハ“Sandy Hook, Queensstown”間ニ、八九四海哩ヲ七日十五時十七分ニテ航走セリ即一時間ノ速力一五、八節ニ相當セリ
ホワイト、スター線ガ卒先シテ船舶ニ種々ノ工夫ヲ凝セル點枚舉ニ違アラズ例ヘバ船ノ中央部ニ食堂ヲ設クルコト、船體ト長、幅、深ニ關スル比例ノ改良船内各室ニ電鈴ノ裝置、防水隔壁、自働防水壁、扉ノ設置等是ナリ又突飛ナル新工夫トモ稱スベキハ船内別ニ支點ヲ設ケ食堂ヲ吊ルシ以テ動搖ヲ防グノ法トス此ノ如キ改良設計ノ爲メニハ造船費用ノ嵩大營業費ノ夥多ハ敢テ厭ハズ此ヲ以テ比較的

營業ノ競争

H.S.N. 230

後進者タル同線ハ能ク先進者ト對峙シテ輸贏ヲ爭フニ至リ他ノ海運業者モ亦之ニ倣ヒ競争ノ結果船體年々大ニ速力日ニ大ナリ一八八一年キユーナード線ハ始メテ鋼製汽船セルビヤ號(Orvia) (長五呎幅五二呎深三七呎七、三九)ヲ新造ス同船ハ二重底ノ快速ナル旅客船ニシテ白熱電燈ヲ裝置シ其他船内ノ設備行キ届キ能ク上中等船客六六二人下等船客移民七三〇人ヲ容ル、ニ足ル他ノ會社モ之ニ劣ラヌ船舶ヲ新造スルコト、ナリ恰モ當時三聯成汽機ヲ採用スルコト、ナリタレバ速力亦二〇節以上トナレリ一八八九年ホワイトスター線ハ總噸數一〇〇〇噸一八、〇〇〇馬力速力二〇節ノ雙暗車代用巡洋艦チユートニク(Teutonik)及ビマジエスチク(Majestic)ヲ新造シク井ンスタウン(Queenstown)紐育間ヲ五晝夜一八時間八分ニテ航海セリ降テ一八九二三年キユーナード線ハ總噸數一二、九五〇噸三〇〇〇馬力速力二二節ノカンパニヤ(Campania)及ビルカニヤ(Lucia)ヲ新造シク井ンスタウン、紐育間ヲ五晝夜七時間二三分ニテ航海セリ其造船費各六十五萬磅ナリト云フ北獨逸ロイドモ一八九六年カイザー、ウイヘルム、デルグローセ(Kaiser Wilhelm der Grosse)ヲ新造ス其總噸數一四、三五〇噸三二、〇〇〇馬力ニシテク井ンスタウン、紐育間ヲ五晝夜四時間四分ニテ航海セリ漢堡亞米利加線モ一八九七年下井チエランド(Deutschland) (節三四、五〇〇噸二三)ヲ新造シ翌年ホワイトスター線ハオセヤニク(Oceanic) (半二八、〇〇〇馬力)ヲ一九〇一、二年ニハ約二二、〇〇〇噸大ノセルチク(Celtic)及ビセドリク(Cedric)一九〇四年ニハ二四、〇〇〇噸ノバルチク(Baltic)ヲ新造セリキユーナード線ハ其後率先シテ新造航船ニマルコニー式(Marconi's system)無線電信ヲ應用シ歐米兩大陸ヨリ航海中ノ汽船ニ向テ音信ヲ發シ船内旅客ヲシテ座ナガラニ日々キユナード新報(Gunard Bulletin)ヲ閱讀セシムルノ便法ヲ案出セリ

大西洋汽船急行ノ競争ハ其後益甚シク一八三八年クレイト、ウエスターン號ガ英米間ノ航海ニ一週

H.S.W. 30

H.S.W. 231

H.S.W. 321

ノード

H.M.S. 215

間ヲ費セシ時代ニハ二、八〇〇海哩ノ所ハ何日ニテ渡ルト云フ日數ノ競争ナリシガ近年ニ至リテ何時間更ニ進ンデ何分間迄モ争フコト、ナリ孰レモ最速達ノレコード(Record)ヲ取り名聲ヲ博センコトニ汲々タリ以テ競争激烈ナルヲ察スベシ

ホワイトスター線ハ他ノ諸線ト共ニ一九〇二年米國人モルガン(J. P. Morgan)ノ買收スル所トナリタルヲ以テ海運補助問題ハ痛ク英國人士ノ頭腦ヲ刺戟シ一九〇三年キユナード線ヲシテ速力二五節ノ代用巡洋艦ヲ新造セシメ新造資金トシテ二百萬磅ヲ貸與シ且ツ年々十五萬磅ノ補助金ヲ下附スルノ契約ヲ締結セリ(詳細ハ第四章ヲ參照スベシ)

大西洋汽船ハ最近十五年間ニ著シキ發達ヲ遂ゲ近時又タービンノ採用ニヨリ速力ヲ増加シ前記キユナードノ代用巡洋艦(一九〇六年竣成)ノ構造ヲ過去ノ大西洋船ニ比較セバ左ノ如シ

長	幅	深	排水噸	實馬力	速力	價額
1878 船	45 × 45.2 × 3.7	9,000	5,100	16 E	200,000	
1892 "	566 × 57.8 × 39.2	16,740	18,000	20 "	460,000	
1899 "	666 × 65.5 × 45.5	24,400	36,000	23.1 "	740,000	
Lusitania	762.2 × 87.8 × 60.4	45,000	68,000	25 "	1,250,000	
Mauretania	762.2 × 88.0 × 60.9					
總噸數						
Lusitania	31,550		9,145			
Mauretania	31,938		8,948			

ホワイトスター線モ其後“Olympic”、“Titanic”兩姉妹船ノ建造ヲ計畫シ“Olympic”ハ一九一〇年十月ベルフアストナルHarland & Wolff造船所ニテ進水セリ本船ハ排水噸數六五、〇〇〇噸噸數四五、〇〇〇

長八八二呎半幅九二呎半高サ龍骨ヨリボートデツキ迄九七呎四吋鋼製甲板ノ數十一支水隔壁ノ數十五ノ設計ナリ漢堡亞米利加線モ他二社ノ巨船以上ノ新造船構造ニ着手中ニシテ Imperator ハ一九一三年ニ其姉妹船ハ一九一五年ニ竣工ノ計畫ナリ今其構造ノ明細ヲ識ルニ由ナキモ大要長九〇〇呎總噸數五〇〇〇噸排水噸數七〇〇〇噸能ク船員千人旅客四千二百五十人ヲ收容シ最モ最新ナル設備ヲ施スベシト傳フ

第六 現時汽船ノ重要定期航路

元來帆船ノ航路ハ風位、天候、潮流等ノ如何ニヨリ迂廻曲折變化極リナキモ汽船ハ多クノ場合ニ時間ト燃料炭トヲ節約センガ爲メ是等外界ノ事情如何ニ拘ラズ成ルベク直線ノ航路ヲ撰ムガ故ニ甲港ヨリ乙港ニ至ル航路ハ自ラ一定セルヲ普通トス而シテ海運ニモ陸運ニ於ケルト同ジク幹線 (Trunk Lines) ト幹線ヲ養フ支線 (Branches or Feeders) トアリテ國際貿易ノ大部ハ此幹線ニ依リテ營マル、モノナリ而シテ國際貿易ノ主要部分ハ工業國ト原料品、食用品等ヲ産出スル國トノ交易ニアルハ勿論ナルガ西部歐洲及ビ東部北米ハ世界中ノ工業國トモ稱スベク自然主要航路ノ起點又ハ終點ハ是等ノ地方ニ在リ

北米ハ工業國タルト同時ニ原料品、食用品ノ輸出國ヲ兼スルガ故ニ是等ノ地方ト西部歐洲諸港トヲ連結セル所謂大西洋航路ハ主要航路中ノ主要航路ニシテ世界遠洋航船ノ六分ノ一ハ此航路ニ集中シ巨船快速船ノ競争日々新ナルコト曩ニ述ベタルガ如シ

大西洋航路ハ數多ノ航路ヨリ成リ相交錯平行シ許多ノ燒點ニ歸集セルモ太平洋ニ於テハ著シク接近シ西經六十度以東ニ在リテハ殆ド一航路ニ合集ス是ハリフア、クス、ニユーヲルレアンス、ヴェラク、リス諸港出帆船ハ先ヅ北米ノ東北沿岸ニ沿ヒニユー、フ、ウ、ランド近傍ニテ合シ圓形ノ航路ヲ取

汽船ノ主要航路

O. T. 45

O. C. C. 50

大西洋航路

O. T. 46

東洋航路

ルヲ利益トスルガ故ナリ但春季夏季ニ在リテハ流氷ノ危險ヲ避ケンガ爲メセントローレンス河諸港出帆船ハニユー、フ、ア、ウ、ランドノ南方ヲ通過スルモ九月ヨリ四月ニ至ル期間ハ右ノ危險ナキヲ以テ是等ノ諸船ハニユー、フ、ア、ウ、ランドノ北方ヲ經由シ航行距離ヲ節約シ得ベシ

大西洋航路ニ次ギ重要ナルヲジブ、ロ、ル、ター、經由支那、日本ニ至ル地中海東洋間ノ航路トシ其太平洋ニ於ケル終點ヲ英蘭海峽及ビ紐育トス此幹線ハジブ、ロ、ル、ター、以東ニ在リテ許多ノ支線ヲ有シ地中海ニ在リテハバルセルナ (Barcelona)、馬耳塞、ジエノオア、ネーブルス、ヴェニス、ツリエスト、スミルナ、バイレアス (Pineus)、コンスタンチノール、オデッサ、パツーム、アレキサンドリア諸港トエデンニ在リテハ北阿、波斯灣、孟買諸港ト、ゴロンボニ在リテハカルカッタ、マドラス、ビルマ、ベンゴール灣、濠洲諸港ト、新嘉坡ニ在リテハ東印度諸島、東濠洲、暹羅、佛領印度諸港ト、香港ト在リテハ馬尼刺、南清諸港ト、上海ニ在リテハ揚子江北清韓國、浦鹽斯德諸港ト連絡ス

南阿航路

南阿航路ノ幹線ハケー、フ、タ、ウ、ンヲ中心トシ西ケー、フ、ヴ、ア、ード島 (Cape Verde) ニ至リソレヨリ分レテ一ハ龍動一ハ紐育ニ至ルケー、フ、タ、ウ、ン以東ニ在リテハボートエリザベス、イースト、ロンドン、デラゴア灣等沿岸諸港ニ至ルモ幹線ヲ利用スル船舶ノ半ハケー、フ、タ、ウ、ン又ハ其以西ニ於テ濠洲ニ航走ス蓋シ米國ヨリ濠洲ニ至ル汽船ノ航路ハ蘇西ヲ經由スルモ喜望峯ヲ迂廻スルモ大差ナキヲ以テ多數ノ船主ハ後者ヲ撰ムハ自然ナリ又英國ヨリ濠洲ニ至ルニハ蘇西ヲ經由スルモ一千海哩ヲ利スルニ過ギザレバ旅客船郵便船ヲ除キ貨物船ハ喜望峯ヲ迂廻スルヲ割安トス而シテ南阿ヨリア、デレイド、メルボルン志度、ニリスペンニ航走スルモノトフレマントル、ニユー、ジ、ー、ランドニ航行スルモノト

O. T. 47

南米航路

ノ二線アリ前者ヲ主要航路トス

南米航路ハケー、フ、セント、ロー、ク (Cape St. Roque) ヲ中心トシ北ハバナマヨリ北米ノ沿海ニ沿ヒ南ハ咖

北米東洋航路

啡、穀物、動物等ノ富源ヲ控ユルブラジル、ウルグエー等ノ諸港ヲ經テ智利ノヴァルデイヴィア(Vadivia)ニ至リ進ンデ南米、中米諸港ノ沿岸貿易ニ從事シ桑港ニ達スルモノト直ニ桑港又ハ布哇ニ向ケ航行スルニ線アリケーブ、セント、ローク、紐育、英蘭海峽トノ間ニハ定期船往復シテ大西洋航路ト聯絡シマジエラン海峽ニ於テハニュージランドトノ連絡船アリ
太平洋航路ノ主要ナルモノヲ北米東洋航路トス其北米ニ於ケル終點ハマンサニイオ(Manzanillo)サンデイエゴ、桑港、ビュージェ、トサウンドヴァンクイーヴァートシ皆横濱ニ歸着シソレヨリ日本、支那ノ沿海諸港ヲ經テ香港ニ達ス但布哇ヲ經由スルモノト横濱ヨリ馬尼刺ニ直航シ復航香港上海ニ寄港スルモノトノ二線アリ是等ノ諸線中布哇經由ヲ除ケバ概マラッカ近海迄北航シ西アルシアン群島ニ沿ヒ南方ニ航スル圓形ノ航路ヲ採ルヲ常トス
北米濠洲航路ニ左ノ二種アリ

北米濠洲航路

一 桑港ヲ發シタヒチヲ經由シヨークランドニ至ルモノ

一 ヴァンクイーヴァーヲ發シホノルル、ブイージ島ヲ經由シ志度尼ニ至ルモノ

上記ノ航路ハ濠洲、歐洲間ノ郵便線トシテ最速達ノモノナリ

而シテ定期船郵便船ノ如キハ各特殊ノ航路ニ就クモ不定期船ハ返リ荷ヲ得ンガ爲メ運賃市場ノ如何ニヨリ世界各港ヲ遍歴ス例ヘバ南阿ノ如キ多量ノ石炭、麥粉、材木其他各種ノ工業品ヲ輸入スルモ輸出品トシテハ少量ノ金、金剛石(價格ニ於テハ大ナルモ)ニ止ル處ニ航行スル不定期船ハ揚荷濟ノ上底荷ヲ積入レ返リ荷ヲ得ンガ爲メ印度穀物、黃麻、ビルマ、米、爪哇砂糖、ブエノスアイレス(小麥)又遙ニ米國ニ航行スルモノアリ濠洲航ノ不定期船モ亦輸入品トシテ多量ノ鐵材、木、工業品ヲ搭載シ來ルモ其復航ニハ輸

定期及ビ不定期船ノ航路

出品トシテ少量ノ羊毛、毛皮、獸肉(一噸宛ノ價格ハ輸入ニ過ギザルガ故ニ多數ノ船舶ハ止ムヲ得ズ)東印度諸島、新嘉坡、馬尼刺、香港向ケ濠洲炭ヲ積取リ輸入地ニ陸揚濟ノ後返リ荷トシテ爪哇ノ砂糖及馬尼刺ノ大藤、暹羅、ビルマノ米、印度ノ穀物等ヲ得ンガ爲メ更ニ附近ノ港ニ航行スルモノアリ又硝石ヲ得ンガ爲メ遙ニ濠洲炭ヲ智利ニ輸送スルモノスラアリ此他日本ニ於ケル過剩不定期船ハ歸航ニ石炭ヲ搭載シ之ヲ新嘉坡以東ノ諸港、布哇、米國等ニ輸送シ日本以外ノ東洋諸港ニ於ケル過剩船舶ハ返リ荷トシテ比律賓、爪哇、米國ニ航行スルヲ常トス此種ノ實例枚舉ニ遑アラズ
不定期船ハ間々三角航路(Triangular Voyage)ヲ採ルコトアリ例セバブラジルノ咖啡ヲ滿載シテ米國ニ陸揚シタル船舶歐洲ヲ經テブラジルニ復歸スルガ如シ

第七 貨物汽船ノ種類

貨物汽船(Cargo boats)ノ多數ハ格段ナル商品ヲ運送センガ爲メ便宜ニ造船セラル、モノナリト雖モ中ニハ特殊ノ裝置ナク世界各地運賃市場ノ相場ニヨリ直ニ需用ヲ充タスモノアリ之ヲ純粹ノ不定期船(Tramp steamers)ト云ヒ英國人ガ國家ノ補助ヲ受クル他國船舶ニ對峙シ毫モ遜色ナク相應ニ不定期船ヲ運轉スルコトヲ得ル最大原因ハ是ガ船線ニ多年ノ經驗ヲ有スルニ在ルベシ

不定期船
R.M.T. 194

石炭船

貨物船ノ内最も多數ナルハ石炭船(Coaliers)ニシテ昔時北英ノ石炭輸出港ヨリ龍動ニ石炭ヲ運送セシハ孰レモ帆船ナリシガ一八七〇年ノ頃ヨリ現時ノ如キ石炭船ヲ使用スルコト、ナリタリ其第一船ハキングコール號(King Coal)ト稱スル鐵製暗車汽船ニシテ荷物炭九〇〇噸、燃料炭一〇〇噸ヲ積ミ復航ニハ壓艙水函(Water Ballast Tank)ニ水ヲ充滿シテ航海セリト現時タイン河カルデイフ(Cardiff)バリー(Barry)其他ノ輸出港ニ於ケル石炭搭載方ハ至極簡便ニシテ貨車積ノ儘船艙ニ積入ル、ガ故ニ船積着手後數時間ニシテ能ク滿載スル事ヲ得ベク船内ニ於テ之ヲ積ミ均ス(Trim)手數ヲ要スルノミ、サレバ

B.M.S. 201

家畜運送船
獸肉運送船

石炭船ハ孰レモ先船渠又ハ棧橋ニ横付トナサンガ爲メ港ニ到着ノ順序ヲ争ヒ荷役終レバ直ニ出港
スルガ爲メ積ミ均ス時間ヲ失ヒ是ガ爲メ他ノ散積荷物ト同様ニ難破セルモノ多シ一八七五年ヨリ
一八七七年ニ至ル三ケ年間ニ英國ノ石炭船二〇〇艘或ハ沈没シ或ハ踪跡ヲ失ヒ乗組員九九一人ヲ
失ヒ一八八一年ヨリ一八八三年ニ至ル三ケ年間ニハ同様三一四艘船員一八四九人ヲ失ヘリト云フ
家畜運送船 (Cattle boats) ハ多ク旅客船營業者ノ兼用スル所ニシテホワイト、スター線ノ如キハ家畜甲
板 (Cattle decks) 其他必要ナル装置ヲ具フル總噸數一〇〇〇噸ノジョージク (George) ヲ大西洋ニ浮ベ盛
ニ家畜運送ニ從事スト云フ

茶運送船

獸肉運送船ハ冷水器 (Refrigerating apparatus) ヲ装置シ重ニニュージランドヨリ英國ニ羊肉牛肉ヲ運送
スル船舶ニシテ冷水器ヲ運轉スルニハ費用些カラザルヲ以テナルベク快速ナル汽船ヲ使用スル必
要アリ

B.M.S. 222

支那地方ヨリ歐洲向ケ輸出茶ハ速達ノ必要アリシカバ蘇西運河開通以前ハ良帆船ヲ撰ミ毎年季節
ニ至ラバ茶ヲ満載シテ競争ヲ試ミタリ要スルニ一八四〇—一七〇年頃ハ帆船ノ黄金時代トモ云フベ
ク快速力ノ帆船ハ實ニ米國人ノ夙ニ製造スル所トシバルチモア、クリ、パース (Baltimore Clippers) ト云ヘ
バ其速力ノ大ナルコト、構造ノ美シキコト、ニ於テ世界ニ名ヲ擧ゲタリ紐育ボストン等ニ於テモ
盛ニ此雛形ヲ襲ヒテ短期間ニ造船シ是等ハ平均一日能ク二〇〇海里以上ヲ馳セ大西洋ニ於テハ汽
船ト競争シテ毫モ遜色ナク又遠ク英國港ニ出入シテ貿易ヲ壟斷セントシタルヲ以テ一八五〇年ノ
頃ヨリ英國船主モ造船術ニ改良ヲ加ヘテ支那茶運送ノ競争ニ加入セシガ初メノ内ハ常ニ米國船ノ
勝利ニ歸セリ一八五〇—一六〇年ノ頃濠洲金嶺熱高ク英米兩國ノ帆船ハ競フテ運送ニ從事シ此等ノ
船舶ハ孰レモ一〇〇〇—二五〇〇噸ニシテ英濠間ノ航海ニ七八十日乃至百日ヲ費セリト云フ支那

B.M.S. 234

其他ノ貨物
汽船

茶ノ運送モ其後絶エズ行ハレ船長ニ勳章ヲ與フル等ノ獎勵法ヲ講ジ競争烈ク行ハレ晩年ニ至リテ
ハ米國船迹ヲ絶チ英國帆船ノ獨舞臺トナリ一八六六年ノ季節ニハ九隻、一八六七年ニハ一四隻福州
ヲ發セリ此等ノ帆船ノ中ニ木鐵交造ノモノアリ噸數ハ大抵七八百噸ニシテ先着者ハ福州龍動間ニ
一〇二日ヲ費セリ而シテ蘇西運河開通後ト雖モ支那商人ハ紅海ヲ經由スレバ熱氣ノ爲メ茶ノ香氣
ヲ害セントノ氣遣ヒヨリ一八七三年以前ニハ帆船未ダ市場ヲ去ラザリキ

B.M.S. 206

英國ニ輸入セラル、商品ニテ濠洲ノ羊毛、西班牙、葡萄牙其他地中海沿岸等ノ果物、葡萄酒、類米國ノ
穀物類等ノ運送ニモ格段ナル装置ヲ有スル汽船アリ穀物類ヲ袋入トスル時ハ荷造ニ費用ト時間ト
ヲ要スルノミナラズ船内ニ空積ヲ殘ス恐レアリ自然多クハ散積トナスヲ以テ石炭船ノ場合ト同ジ
ク暴風雨ニ際シ荷物片寄り (Shift) 沈没スルモノアリ而シテ穀物船ヨリモ一層危險ナルヲ石油船 (Pet-
roleum str. or Oil tank str.) トス石油船ノ嚆矢ハ一八八六年ノ頃タイン河ニテ新造セラレタルモノニシテ
石油一八八〇噸ヲ積ミ紐育ヲ發シブレメンニ到着シ船内備付ノ唧筒ヲ用キ十二時間ニシテ荷揚ヲ
完了セリ北米ノ石油業ハ現時スタンダード、オイル會社ノ獨占ニ歸シ又バツーム (Batoum) ノ石油業ハ
ロスチャイルド (Rothschild) 家ヲ重ナル所有者トシ孰レモ世界各地ノ需用先ニ向ケ石油船ヲ發ス石油
船ノ構造ハ船首ヨリ船尾ニカケ縱ニ支水壁ヲ設ケ更ニ横ニ若干ノ支水壁ヲ設ケテ區劃シ宛然許多
ノタンク即貯油槽ヲ配置セルガ如シ而シテ積入ハ輸出港ノ貯油槽ヨリ直接ニ唧筒ノ作用ニヨリ船
側ノ穴ニ通ズル管ニ導キ瓣ノ開閉ニヨリ自在ニ各艙ニ充滿セシメ積入ノ分量ハ陸上ノ貯油槽ノ尺
度ニヨリ測定ス又陸揚ハ船内備付ノ唧筒ヲ使用スルモノトス
石油船ニハ縦ノ支水壁ヲ少シク避ケ一面ニ中甲板 (Tweendeck) ヲ装置シカクシテ各艙ニ充滿セル石
油ハ熱ノ爲メ膨脹セラル、ガ故ニ之ヲ導カンガ爲メニ上甲板迄幅員三呎ノ溝渠 (Expansion) ヲ裝置ス

棉花運送船

船内ニハ一切喫煙ヲ禁シ燈火ハ總ベテ電燈ヲ使用シ汽罐室ハ船尾ニ裝置シ汽關室ト最船尾ノ船艙トノ間ニハ四呎ノ餘地(Coffertun)ヲ設ケ萬一石油漏洩ノ折ニ備フ

右ノ如キ格段ナル裝置ヲ設ケアルガ故ニ現時石油船ハ滿載ノ時ニ危險少ナク却テ空虛ノ際危險多シト云フ是レ石油ハ絶エズ瓦斯ヲ發生スルモノナレバ陸揚後未ダ蒸汽ヲ以テ洗滌ヲ施サル間ハ船内各部ニ附着セル石油ヨリ多量ノ瓦斯ヲ發生シテ船底部ニ籠リ爆發スルコトアルガ故ナリ棉花運送船モ往々火災ニ罹ルコトアリ棉花ハ自然ニ燃燒スルモノニ非ズトノ學說ハ兎ニ角船内ニ熱セラル、時ハ容易ニ燃燒シ易キモノトナルコトハ均シク認メラル、所ニシテ例ヘバ人足ノ煙草吸殻煙筒ヨリ通風器ヲ經テ船内ニ入りタル飛火等ハ皆火災ノ原因トナルモノナリ又船内ノ「ペンキ」未ダ乾カザルニ棉花ヲ積ミ入ル、時ハ非常ニ危險ナリト云フ

棉花運送船ハ汽罐ヨリ各艙ニ蒸汽管ヲ導キ火災起レバ直ニ通風器ヲ密閉シ蒸汽ヲ送ル裝置ヲ爲スコト肝要ナリ

第八 主要運河ノ沿革

蘇西運河

蘇西運河ノ沿革ヲ尋ヌルニ一七八九年奈翁地中海ト紅海トヲ距ツル地峽ヲ開鑿シテ印度ニ通ズル水路ヲ設ケント欲シ技師ニ命ジテ測量セシメシニ紅海ノ水地中海ニ比シ遙ニ高キヲ以テ運河ヲ開鑿スル能ハザル旨復命セシカバ此大事業ニ着手セズシテ止ミタリ其後一八三八年ノ頃迄埃及ニ駐在セシ佛國領事フェルジナンド・ド・レセブ(Ferdinand de Lesseps)開鑿事業ノ目論見ヲ立テ一八五四年埃及總督マホメト・セイド・パシヤ(Mahomed Said-Pacha)ノ特許ヲ得間モナク佛國ニ歸リ資本募集ニ着手シ尋デ英國ニ渡リテ各地ニ集會ヲ催フシ贊助ヲ乞ヒシガ船主商人ノ贊成者多カリシニ拘ラズ英國政府ハ此事業ニ極力反對セリト云フ同氏ハ一八五八年ニ億法ノ資本ヲ集メ彌運河開鑿ニ着手スル事

B. M. S. 306

O. T. 25

トナリシガ英國政府ハ土耳其帝ヲ強迫シテ事業ヲ中止セシメント欲シ最三悶着ノ後奈翁三世ノ仲裁ニヨリ一八六四年再度ノ工事ヲ起シ遂ニ一八六九年十一月十七日ヲ以テ開通セリ費ス所一六、六三二、九五三磅運河ノ全長八〇海哩内湖水ヲ利用スルコト二〇海哩幅七二呎深二六呎每一〇キロメートルニ付キ停留場(Chal)ヲ設ケテ交通ニ便ス全長ノ航海ニ要スル各船平均時間ハ一八八〇年ノ頃五五時間ナリシニ一八八五年ノ頃ヨリ四三時間ニ減ジ現今ハ普通一八時間ニ過ギズト云フ運河通航料ハ最初登簿噸數一噸ニ付キ一〇法ヲ徵セシガ一八七二年ニ至リ總噸數一噸ニ付キ同率ヲ徵スル事トナリシガ爲メ異論各所ヨリ出テ結局各國ヨリ委員ヲ撰出シテ議スル處アリ登簿噸數一噸ニ付キ一〇法外ニ附加税トシテ三法都合一三法ヲ徵收スル事ニ折合ヒ其後運河ノ收益増大スルニツレ漸次遞減シ一八八四年ニハ附加税ヲ全廢シ其翌年ニハ通過料ヲ九法五十參ニ減シ一八九三年ニハ九法ニ一九〇三年ニハ八法四十參ニ一九〇六年ニハ七法七十五參ニ一九一一年ニハ七法二十五參ニ一九一二年ニハ更ニ降リテ六法七十五參トナセリ英國政府ハ當初運河事業ニ反對セシモロイド・ビーコンスフ井ールド(Lord Beaconsfield)ノ機敏ナル政略ニヨリ埃及政府ノ所有ニ係ル額面四百萬磅ノ株券ヲ英國ニ收メテヨリ英國船舶ガ運河ヲ利用スルコト増加スルト同様ニ運河會社ニ對スル英國人ノ勢力多大トナレリ

運河開ケテ以來歐洲ヨリ印度及ビ東洋諸港ト貿易スル汽船ハ喜望峯ヲ迂廻スル時ハ焚料石炭ヲ多量ニ搭載セザルベカラザルヲ以テ其多數ハ蘇西經由トナレリ而シテ航海里程ガ如何ニ縮少セラレタルカハ左表ニ就キ之ヲ知ルベシ

龍動—孟買	蘇西經由	喜望峯迂廻	運河ニヨリ縮少
	六、二七四 <small>海哩</small>	一〇、七一九 <small>海哩</small>	セラレタル里程
			四、四四五 <small>海哩</small>

コリンス運河

O. T. 53

同	——	カルカッタ	七、九七四	一一、六〇六	三、六三二
同	——	香 港	九、七三〇	一三、一四九	三、四一九
同	——	上 海	一〇、四六六	一三、八〇五	三、三三九
同	——	横 濱	一一、六五一	一四、四九七	二、八四六

蘇西運河ノ外特記スベキモノ左ノ如シ

コリンス運河 (Corinth Canal)

希臘コリンス灣トエジナ (Egina) 灣トヲ連絡スルコリンス運河ハ一八八四年起工シ一八九三年開通ス全長四哩費ス所金一三、七五〇、〇〇〇弗本運河ニヨリ希臘ノ海運ハ著シク便宜ヲ得アドリアチック海ト黒海トノ航海ニハ一八五哩メシナ海峽ト黒海トノ航海ニハ九五哩ヲ節約セリ本運河ハ岩礁堅クシテ開鑿ニ要セシ費用豫算ヲ超過セシニ拘ラズ其幅僅ニ八〇呎ニ過ギズ加之絶エズ潮流存スルヲ以テ運河稅率ハ每噸十八仙旅客一名二十仙ノ低位ニ在レドモ之ヲ利用スル船舶多カラザルハ惜ムベシ

バルチック運河

バルチック運河 (Baltic Canal)

別名ウイルヘルム皇帝運河 (Kaiser Wilhelm Canal) トモ稱セラレ獨逸政府一八八七年起工シ一八九五年成ル費ス所金四、〇〇〇、〇〇〇弗運河ノ長六一哩深二九呎五幅水面ニ於テ一九〇呎キール灣 (Kieler Bay) トエルベ海 (Elbe) トヲ連結スルヲ以テ獨逸東西各港間ノ距離ハ三〇〇哩乃至四〇〇哩節約セラレタリ爲メニ之ヲ利用スル小船舶夥シク一九〇四年度ノ調査ニ據レバ利用船舶三二、六三一艘此噸數五、二七〇、四七七噸稅金六一六、〇三五弗ニ上リ經費ヲ償フテ餘アリ

アムステルダム運河

アムステルダム運河 (Amsterdam Canal)

本運河ハアムステルダム港ノ繁榮ヲ圖ランガ爲メ同港ヨリ北海ニ面スルミユイテン (Muiden) 迄開鑿セラレタル運河ニシテ一八七六年成ル延長一五哩水深三二呎幅(水底ニ於テ)一六五呎トスカクテアムステルダムヨリライン河ニ達スル無數ノ水路小運河開カレ爲メニライン河口ニ在ルロツテルダムノ殷盛ハアムステルダムニ移ラントス

マンチエスタ運河

マンチエスタ運河 (Manchester Canal)

一九〇四年ニ於ケル同運河利用船舶ノ登簿噸數四、六六二、二二九ニ達セリ

此運河ハ延長三五哩五ノ間ニ四個ノ水閘 (Locks) ヲ設ケ能ク海面上六〇呎ノマンチエスタ市ニ巨船ヲ吸收ス其深二八呎幅水底ニ於テ)一二〇呎經費金七五、〇〇〇弗一八九四年成ル本運河ヲ利用セシ船舶ハ一八九九年ノ調査ニ據レバ五、一八二艘一、三九五、七〇二噸搭載貨物二、七七八、一〇八噸一八九四年ニハ搭載貨物三、九一七、五七八噸運河ノ收入四一八、〇四三磅ニ達セルモ豫算ノ如ク利用船舶些シ

パナマ運河

パナマ運河 (Panama Canal)

先年來米國政府ノ起工ニ係ルパナマ運河開鑿ノ曉ハ恰モ蘇西運河ト同ジク世界海運業ニ一大革命ヲ生ズベキハ疑ヲ容レザル所トス其影響ハ今ヨリ正確ニ豫言シ得ベカラザルモ大體ノ推測ヲ下サンニ先運河稅率ハ運河ヲ利用スル船舶ノ數ヲ左右スル元素ニシテ割安ノ率ヲ採用スルモ利用船舶從テ多數ナル時ハ收入大同小異トナルベシ例ヘバ登簿噸數一噸ニ付キ一弗五〇仙(金貨以)ノ割合ニテ一年間四百萬噸ノ船舶通航セバ六百萬弗ノ收入ヲ得ベク之ヲ一弗ニ引下ゲタルガ爲メ利用船舶六百萬噸ニ増加セバ收入ハ矢張六百萬弗トナルガ如シ而シテ米國政府ハ如何ナル稅率ヲ制定スベキヤ未定ナルモ

運河稅率ト利用船舶

一 運河ノ純益ヲ以テ國庫ノ歳入トスル場合
 一 經常費ヲ支辨シ且興業費ヲ償却スルニ止ムル場合
 一 單ニ經常費ヲ支辨スルニ止ムル場合

大略以上三箇ノ場合ニ限ラルベシ而シテ均シク運河ナレドモ會社事業ニ屬スル蘇西運河ト異ナリ
 パナマ運河ハ米國政府ノ企畫ニ屬シ且開鑿ノ目的ハ世界ノ商業ヲ進捗セシムルニ在リ特ニ米國ノ
 利害關係甚深厚ナレバ同政府ハ運河ノ純益ヲ國庫ノ歳入トナス意思ナカルベク多分ハ經常費ヲ支
 辨シ且興業費ヲ償却スルニ止ムルナランサスレバ高ク見積リ登簿噸數一噸ニ付キ一弗見當ト看テ
 大過ナカラシカ

パナマ運河ヲ蘇西運河ニ比スルニ後者ハ歐羅巴ト亞細亞トヲ著シク近接セシメタレバ現行運河稅
 率ヲ高メテ三割乃至五割増ト爲スモ歐亞間ヲ通航スル汽船ハ矢張之ヲ利用スルノ外ナカルベク之
 ニ反シ三割乃至五割安ト爲スモ比較的利用船舶増加セザルベシ何トレナバ歐亞間ノ距離ハ運河ノ
 爲メ著シク縮少セラレザルヲ以テ少許ノ郵便船旅客船ハ時間ヲ節約センガ爲メ之ヲ利用スルモ貨
 物船ノ多數ハ依然喜望峯又ハマジエラン海峡ヲ迂迴スレバナリパナマ運河ハ之ニ反シ其開鑿ニヨ
 リ影響ヲ受クベキ地方トシテ擧グベキ太平洋ニ面スル北米太平洋ニ面スル南米、東亞、及ビ濠洲ノ内
 運河稅率高キニ失スレバ濠洲貿易ノ全部及ビ南米貿易ノ大部ヲ失フベシ運河稅率ノパナマ運河ノ
 收入ニ關係スル此クノ如クナルハ畢竟運河ヲ利用スル多數ノ船舶ハ貨物船ナレバ是等船主ガ運河
 ヲ利用スル理由ハ速達主義ニ非ズシテ經費節減主義ニ在レバナリサレバ近キ將來ニ於ケル著シキ
 航運ノ改良並ニ航海費用ノ節減ハ前ニ運河ヲ利用セシ船舶ヲシテ他ノ航路ニ依ラシムルコトナキ
 ニシモアラズ此他海運市場ノ大不景氣等モ亦パナマ運河ノ收入ニ影響ヲ來スベシ

パナマ運河ト南米航路

是ヨリパナマ運河ノ開鑿ニヨリ世界主要航路ノ受クベキ影響ヲ論ゼントス

第一 南米航路

運河ノ開鑿ニヨリ太西、太平、南洋諸港ノ距離ハ次表ニ示スガ如ク短縮セラル、ヲ以テ太平洋ニ面ス
 ル米國及ビ加奈陀、布哇ヲ含ム墨西哥、中米、北部南米諸國ト歐洲並ニ大西洋ニ面スル米國トノ貿易船
 ハ悉皆運河ヲ利用スルコト、ナルベシ

紐育、ニューオールエンス諸港ト智利諸港トノ距離ハ三四千哩乃至五六千哩短縮セラル、ヲ以テ間
 題トナラザルモリヴァブルト南部智利諸港(農産物輸出港)トノ距離ハ左程ニ短縮セラレザルヲ以
 テ貿易船ノ一部ハ依然マジエラン海峡ヲ通過スルナラン

此他太平洋ニ面スル北米ノ材木ハ大西洋ニ面スル南米諸國(リオジャネイロ以北)ノ需用ニ充タサン
 ガ爲メ又カリフォルニア、智利地方ノ小麥ヲブラジル其他カリビアン海ノ市場ニ供給センガ爲メ運
 河ヲ利用スル船舶増加スベシ

桑	橫濱	上海	馬尼刺	志度尼	マルボ	クエントン	アイトレ	グアイヤル	イキケ	グアイヤル	エロル
A. B.	C.	C.	C.	F.	F.	H.	K.	A.	A.	A.	A.
13,714	13,504	12,514	11,601	13,658	13,083	14,333	12,575	10,425	9,221	8,461	8,130
5,999	9,835	10,885	11,585	9,814	10,022	8,534	10,530	2,864	4,021	4,630	4,836
8,415	3,720	1,029	16	3,844	3,061	5,799	2,045	7,561	5,200	3,831	3,294
A. B.	C.	C.	C.	F.	F.	H.	K.	A.	A.	A.	A.
14,114	14,929	13,879	12,966	14,625	14,051	15,301	13,543	10,823	9,621	8,861	8,530
4,698	9,234	10,284	10,084	9,213	9,421	7,333	9,929	2,263	3,420	4,029	4,257
9,416	5,695	3,595	1,982	5,412	4,630	7,368	3,614	8,560	6,201	4,832	4,283

ワグナール(現今ノ航路)	A. B.	14,084	C.	11,640	C.	10,580	C.	9,677	I.	12,224	I.	11,639	J.	12,949	A.	11,151	A.	10,722	A.	9,591	A.	8,831	A.	8,230
運河經由		8,038	D.	12,574	E.	13,624	E.	14,324	G.	12,553	G.	12,761		11,273		13,269		5,003		6,700		7,969		7,577
運河經由ニヨル船隻噸數		6,046		—384		—3,044		—4,647		—319		—1,102		—1,676		—2,113		5,119		2,831		1,462		653

- A. セントフランシスコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由
- B. セントフランシスコ、カリフォルニア經由
- C. 蘇州經由
- D. 桑港經由
- E. 桑港及ビ横濱經由
- F. セントフランシスコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由
- G. フラゴイ、マルボロ經由
- H. ウェリントン經由
- I. セントフランシスコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由
- J. 蘇州、コロロンボ、キヤンボ、マゼラン、アカブルコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由
- K. 蘇州、コロロンボ、キヤンボ、マゼラン、アカブルコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由
- L. セントフランシスコ、サンフランシスコ、サンディエゴ、ロサンゼルス、カリフォルニア經由

第二 地中海東洋航路及ビ北米東洋航路

北米東洋航路
トバナマ運河

大西洋ニ面スル北米諸港ヨリ日本及ビ北清諸港ニ至ル貿易ハバナマ運河ヲ利用スベキコト勿論ナレドモビルマ、印度其他新嘉坡以西諸港ニ赴ク船舶ハ従前ノ通り蘇西ヲ經由スルナラン而シテ上海ヨリバナマニ至ルニハ北米東洋航路ニヨリ桑港ニ達シ墨西哥、中央亞米利加ノ海岸ニ沿ヒバナマニ達スル大圓形航路ヲ採ルヲ捷路トス

紐育ヨリ馬尼刺ニ至ル距離ヲ案ズルニバナマ運河ヲ利用シ桑港、横濱經由一、五八五哩蘇西運河ヲ利用シコロロンボ、新嘉坡經由一、六〇一哩即距離ニ於テ大同小異ナリト雖モ兩運河ノ稅率ヲ考フルニ蘇西運河現行稅率ハ蘇西運河測度法一噸ニ付キ六、七五法即米國ノ登簿噸數一噸ニ付約一弗半ニ相當シ將來低下セザルモノトシバナマ運河稅率ヲ最高見積一噸一弗トスレバ差引キ後者ヲ利用スル方一噸ニ付キ五十仙ノ利益ヲ得ベシ且多數ノ寄港地(香港、上海、神戸、橫濱、桑港、マゼラン、アカブルコ等)ヲ控フルガ故ニ豐富ナル荷物ヲ吸收シ得ベク又中間貿易ノ利益モ大ナルベシ是ヲ蘇西經由線ノ僅カニ新嘉坡、コロロンボニ於テ荷物ヲ得ルト比スベクモアラズ加之寄港地ニ於ケル燃料石炭ノ供給量及ビ價格ヲ考フルニバナマニ於テハニューオールレアンス及ビモビール(Molitor)諸港ヨリ之ガ供給

地中海東洋航路
トバナマ運河

米濠航路トバナマ運河

ヲ受ケ英領コロロンビヤ及ビウヲシントン州ノ豐富ナル石炭、日本ニ於ケル廉價ナル石炭等ハ蘇西經由線ニ比シ確ニ利得ナリ又バナマ經由船舶ノ保險料ハ支那海ノ大風(Typhoon) 狹隘ニシテ岩礁多キ紅海、波浪高キ大西洋ヲ航行スル蘇西經由船舶ニ比シ廉價ナルハ爭フベカラズ

上記ノ利益アルガ故ニ馬尼刺以西ヲ發スル船舶ト雖モバナマ運河ヲ利用スルニ至ルベク從テ新嘉坡ハ此航路ノ終點トナルベキカ、サスレババナマヲ經由シ新嘉坡ニ至リ西蘇西ヲ經テ世界一周ノ航路ヲ開クモノ生ズベシ

歐洲ト東亞トノ距離ハバナマ運河ノ開通ニヨリ毫モ短縮セラレズ即リヴァール、横濱間ハ却テ千里リヴァール上海間ハ三千哩ヲ増加スル勘定ナリ尤モ運河稅ノ輕減ニヨリ幾分バナマ運河ヲ利用スル船舶生ズベキコト疑ヲ容レザル所トス又現今ノ地中海東洋航路船ハ香港、上海、日本、諸港ヨリ歐洲向ケノ貨物ヲ積載シ終點横濱ヨリ東航シテ豐富ナル北米諸港ノ小麥ヲ滿載シバナマ運河ヲ利用スルニ至ルベキハ自然ノ勢トス凡汽船航海ト風位トノ關係ハ帆船ニ於ケルガ如ク緊切ナラザルモ西風勝ナル大洋ヲ利用セバ船主ノ利得亦些カラザルベシ(世界ノ大洋ニ於ケル四時ノ風位ハ多ク西風ナリ)

第三 濠洲航路

東部米國ト濠洲トノ貿易ハ目下汽帆兩船ノ競爭時代ニ在リテ孰レモ喜望峯ヲ迂廻ス而シテバナマ運河ノ開通後汽船ノ航路ハバナマヨリタヒチ經由志度尼ニ至ルモノトウエリントンヲ經テ志度ニ至ルモノト孰レヲ有利ナリヤト問フニ後者ハ四五〇哩短ケレバ假ニ此航路ヲ喜望峯迂廻航路ニ比スルニ紐育ト濠洲ノ要港タル志度ニメルボルン、アデレイド間ニ二、〇〇〇哩乃至三、八〇〇哩ヲ節約シ得ベシ故ニ其節シ得ベキ航海費用ヲ運河稅ニ比シ俄ニ損益ヲ打算シ難キモ他方ニバナマニ於ケル廉價ナル燃料炭ノ供給、寄港地ニ於ケル多量ナル貨物ノ吸收、風位及ビ潮流ノ順當貨物ノ速達等

歐濠航路トバ
ナマ運河

(復航荷物ハ高價品多)ノ利益アレバアデレイド及び其以北諸港ト東部米國諸港トノ貿易ハバナマ運河ヲ利用スルニ至ルベキカ

歐濠間ノ航路ハ蘇西ヲ經由スルモ利スル所僅ニ一千哩ナレバ郵便船旅客船ヲ除キ多ク往航ニハ南阿ヲ經テニュージランドニ至リ復航ニハマジエラン海峡ヲ迂廻シカクテ世界ヲ一週ス而シテ新運河ニ依ル時ハリヴァプールウエリントン間ノ距離ハ蘇西經由ニ比シ一六七六哩ヲ短縮シ得ベキモ濠洲大陸諸港ニ至ル距離ハ蘇西經由ニ比シ三一八九哩乃至二一八哩ヲ増加ス然レドモウエリントン及ビバナマニ於ケル廉價ナル石炭ノ供給南太平洋及ビ北太平洋ニ於ケル順風運河税金ノ節約ウエリントンニ於ケル旅客及ビ郵便物ノ吸收等ノ利益アルガ故ニ定期船ト雖モバナマ運河ヲ利用スルモノヲ生ズベキハ疑ヲ容レズ

バナマ運河開鑿ニ由リ帆船ノ受クベキ打撃亦尠カラザルベシ

第九 港ノ沿革

港ノ研究

航路ノ終點(Terminal)即港ハ三部ニ分チ講究スルコトヲ得ベシ

水道(Channel)

港(Harbor)

貨物ノ輸出入ニ便スル設備

(Facilities for receiving and forwarding traffic)

O.T. 56

形状ニヨリ港ヲ區分スル時ハ左ノ如シ

碇泊場(Roadstead)

天然ノ入江(Natural Bay)

河港(River Port)

入江ト河港トヲ兼スルモノ

碇泊場トハ外洋ニ暴露シ別ニ入江ヲ爲サル港ニシテ佛國ノブーロン(Boulogne)英國ノドーヴァー、カリフォルニアノサンペドロ(San Pedro)等ハ其一例ナリ斯ノ如キ碇泊場ハ多ク國庫ノ費用ヲ以テ突堤(Breakwater)ヲ設ケ港内ヲ浚渫シ碇泊ニ便セシム

天然ノ入江

河港

天然ノ入江ハ字ノ如ク英國ノサウサンプトン、米國ノボストン、桑港等枚舉ニ遑アラズ港内廣ク水深干潮面三十呎以上ヲ有スル港ハ良港ト稱スベキモ河港ハ内地ノ生産消費地ト容易ニ且低廉ナル脉絡ヲ保有シ得ベキヲ以テ前者ニ比シ優レリ

世界屈指ノ貿易港タル龍動、漢堡、ブレメン、ロツターダム、アントウアーフ、ニユーオルレアンス、ボート

ランド等ハ孰レモ河口ニ位ス

入江ト河港トヲ兼スル紐育ノ如キハ實ニ最良ノ港ニシテ其沿岸及ビ外國貿易高ハ他港ニ冠タリ

統轄者ニヨリ港ヲ區分スル時ハ左ノ如シ

公 港(Public Port)

半公港(Semipublic Port)

私 港(Private Port)

公港
半公港
私港

公港トハ港ノ屬スル市又ハ其筋ノ所有ニ罹リ水道、港内浚渫、設備等ハ是等當局者ノ經營ニ係リ港ニ沿ヘル地域モ多ク其所有ニ屬ス

半公港トハ市又ハ其筋ノ認可ヲ得タルトラスト(Trust)ノ統轄スル港ヲ言ヒ鐵道其他私人ノ經營ニ係ルモノヲ私港ト稱ス

英國ノ港

以上統轄者ニヨリ區分スル時ハ港ニ三種アリト雖モ孰レモ公開シ決シテ私人ノ獨占ヲ許サズ而シテ英國ノ慣習ニ從ヘバ公港ノ例トシテプリストル、プレストン(Preston)等市有港ヲ舉グベキモ多數ハ半公港ニ屬ス例ヘバリヴアプールノ如キハ市及ビ實業家ノ代表者名譽職ヲ以テ組織セラル、マールシー船渠港灣事務局(Mersey Docks and Harbor Board)ノ管理ニ屬シ其筋ノ認可ヲ得船渠料港稅ヲ收メ其ノ改良ヲ計ルガ如キ是ナリ而シテ私港ノ顯著ナルハサウサンプトントス此港ハ London and Southampton Riverノ經營ニ係リ廣大ナル船渠ヲ設備シ其他旅客貨物取扱ノ設備具ラザルナシ

歐洲大陸ノ港

英國ハ未ダ曾テ港ノ創設ニ對シ國庫ノ補助ヲ與ヘタルコトナシ但ドーヴァーノ如ク軍艦ノ碇泊地ヲ兼ネシムル所謂軍事上ノ目的ヲ有スル場合ハ此限ニ非ズ

米國ノ港

歐洲大陸諸國ノ港ハ多ク公港トス而シテ佛國ニ於テハ中央政府ノ支配ニ屬スルモノ多キモ獨逸ニ於テハ地方政廳ノ經營ニ係ルモノ多ク聯邦政府ハ水道ノ浚渫ニ對シ多少ノ補助ヲ與ヘシコトアリ米國ニ於テハ水道港内ノ浚渫等ハ中央政府ノ事業ニシテ棧橋、荷揚場ヲ設定シ得ベキ水面以內ハ各州ノ管理ニ移シ、カクテ各州ハ或ハ單獨ニ、或ハ更ニ市半官ノ團體等ニ之ガ管理ヲ委任スルコトアリ近世海運業ノ進歩ハ各航路ノ終點即港ノ改良ヲ要求シテ止マズ、サレバ今ヨリ百年前ハ水道及ビ港内ノ水深ハ十呎乃至十五呎ニテ満足セシモ今ヤ干潮三十呎以上ノ港ニ非ザレバ大船ノ荷役ニ不便トナリ紐育ノ如キ第一等ノ港ニ於テハ喫水三十二呎乃至三十五呎ノ巨船續々出入スルガ故ニ其水深モ亦四十呎ヲ下ルベカラズ

昔時船舶ノ荷役ハ孰レモ人手ニヨリ陸上ノ設備トテモ小倉庫アレバ十分ナリシガ今ヤ各船蒸汽又ハ電氣揚貨機ヲ具ヘ陸上ニモ蒸汽、電氣、水力起重機アリ倉庫モ二三階建トナリエレヴェーター(Elevators)ヲ具ヘ貨物ニヨリテハ倉庫ヨリ直接船艙ニ荷役スル等總ベテ勞力ヲ省キ巧妙ナル器械力

ニヨリ時間ヲ節約スルコトニ努ムルニ至レリ

第十 海運業經營ノ沿革

海運業ノ幼稚ナル所謂自船使用時代ニハ一個商人ガ多ク自己ノ貨物ヲ他地方ニ運送シ返リ荷ヲ得ルニ過ギザリシモ交易漸ク殷盛トナリ曩ニ述ベタル東印度商會ノ如キモノ各所ニ勃起シ商會ノ用ニ供スベキ船舶ヲ要地ニ船線セシモ依然トシテ副業ニ止マリタリ當時交易ノ組織モ甚幼稚ニシテ海運業ト直接ノ關係ヲ有スル銀行、保險ノ如キ素ヨリ今日ノ如キ發達ヲ見ザリシカバ海運ニ關スル手續ノ如キモ甚簡單ナリ

其後社會ノ進歩ニ伴ヒ分業ノ法洽ク行ハレ海運業ヲ專業トスル者ヲ發生シ又船舶ヲ所有セザルモノモ亦之ニ貨物ノ運送ヲ委託スルニ至レリ然レドモ帆船時代ニハ短距離ノ所ト雖モ天候潮流ノ關係ニヨリ存外長日月ヲ要スルコトアリ電信等ノ交通機關未ダ開ケザリシヲ以テ船舶航海中海難ニ罹レル時貨物ノ處分ニ關シ貨主ト打合ヲ爲スニ不便ニシテ乘組海員ノ惡行屢々行ハレ又一方ニ信用機關モ不十分ナリシガ爲メ搭載貨物ヲ到達港ニ於テ販賣シ賣上金ヲ持歸ルカ又ハ更ニ返リ荷ヲ仕込ム必要上貨主ノ代表者必ズ船舶ニ乗込ミタリ本邦舊幕時代ノ所謂上乘即外國ニ於ケルスーパーカーゴース(Supercargo)是レナリ此上乘ハ船積ハ勿論航海中貨物ニ關スル一切ノ監督ニ任ジ船長ハ單ニ船ノ航運ヲ司ルニ止マリシカバ運送者ト貨主トノ關係モ單純ナリシハ勿論ナリ斯ノ如ク上乘ノ便乘セル時代ニハ運送者ハ船主タルト同時ニ船長タリシコトモアリ貨主モ一人若クハ數人組合ノ上船舶ヲ備入レ船積セルコト普通ニシテ所謂船舶ノ賃貸借ニ非ザレバ備船契約ノ下ニ海運業ノ經營セラレタルヲ見ルベシ、サレバ自船使用者モ未ダ完ク其跡ヲ絶テタルニ非ザレドモ主トシテ船舶ノ賃貸借及ビ備船時代ト稱スルコトヲ得ベシ

自船使用時代

O.T. 125

賃貸借及備船時代

定期船時代

此時代ト雖モ海運業ハ尙未ダ幼稚ニシテ他ノ商業機關モ亦甚不完全ナリシカバ今日ノ如キ荷爲替ノ便法モナク船荷證券ヲ以テ未着商品ヲ賣買スル等ノ事モ行ハレズ海上保險モ著シキ發達ヲ爲サバリシカバ海運ニ關シ研究スベキ事項モ夥シカラザリシガ既ニ述ベタルガ如ク近世造船術大ニ進歩シ船舶ハ年毎ニ大型トナリ汽船ノ創設、鐵鋼船ノ流行汽機汽鐘ノ改良等ハ海運業ノ大革命ヲ喚起シ且郵便搭載ノ方法行ハレテ以來郵便物ノ運送ト同時ニ旅客運送ヲ主要ノ目的トセル郵便船(Mail Steamer)ナルモノ發生シ世界主要航路ニハ貨物運送ヲ主タル目的トセル定期船(Regular Liners)ヲ生ジ多ク個々ノ貨主ノ依頼ニ應ジ貨物運送ヲ營ムコト、ナレリ蓋船舶ノ容積巨大トナリシヲ以テ一人ノ貨主ニ全船腹ヲ充ツルコトハ不可能ノ場合多ク旅客ヲ主タル目的トナス定期船ハ貨物運賃以外ニ旅客運賃ヲ得ベキヲ以テ他ノ商業機關、交通機關ト併進シテ海運業モ確固タル專業トナリタリ此時代ヲ定期船時代ト稱ス

斯ノ如ク十九世紀ノ末葉ニ至リ定期船漸ク殷盛ヲ致セル所以ノ一ハ各國政府ノ海運政策ノ結果ト言ハザルベカラズ即或ハ郵便運送ノ爲メ或ハ殖民地ト母國トノ聯絡ヲ保ツ爲メ或ハ戰時代用巡洋艦ト爲サンガ爲メ直接間接船主ヲ保護シタルヲ以テ此恩典ニ浴セル船主ハ多ク地盤鞏固トナレリ然レドモ其創設セラル、ヤ多ク小形ノ船舶數艘ヲ以テ一航路ヲ經營セシニ過ギザリシガ經營宜シキヲ得且所有船舶幸ニ多ク海難等ニ罹ラザリシモノハ今日數十萬噸ノ汽船ヲ所有シ執レモ多數ノ航路ヲ維持ス例ヘバ漢堡亞米利加線ノ如キハ一八四八年ニ帆船數艘ヲ以テ呱呱ノ聲ヲ擧ゲ九年ノ後始メテ汽船ヲ所有シ一八九三年ニハ九艘廿萬噸一九〇五年ニハ三二四艘七三六一〇八噸ヲ所有シ最近資本總額一億二千萬マールト大會社トナリタルガ如シ

定期船時代ト雖モ尙自船使用者ナキニ非ズ例ヘバ鐵道會社、鑛山會社、石油會社ガ旅客、鐵物、石油ヲ運

送センガ爲メ獨得ノ設備ヲ有スル船舶ヲ所有スルガ如シ又貨貨モ間々行ハル、ノミナラズ備船契約ノ如キハ依然トシテ盛行ハレ不定期船(Tramp steamers)ノ大部ハ備船ニ從事スル所トス上述ノ如ク今日ハ定期船、自用船、賃借船備船相並ビ行ハル、ヲ以テ海上運送ノ組織頗ル複雑トナリ船主ト貨主、備船者、賃借人、保險者、銀行、倉庫、鐵道營業者、船舶仲立人、貨物周旋人等トノ關係錯雜ヲ極メ特ニ法律ノ規定並ニ運送ニ關スル種々ノ書類ニヨリ當事者間ノ關係ヲ定ムルコトヲ必要トスルハ勿論其他一般ニ研究スベキ事項頗ル多シ

第十一 現時各國海運業ノ大勢

現時各國海運業ノ大勢ヲ知ラシメンガ爲メロイド船名錄(1908-1909)ニ掲載セル各國所屬船舶噸數表ヲ摘記シ比較對照ニ便セントス近世歐米各重要國海運業ノ盛衰ハ第四章ヲ參照スベシ

F. P. Nos. 1315

國名	一九〇七年		一九〇八年	
	汽船總噸數	帆船純噸數	汽船總噸數	帆船純噸數
英國	一七,〇〇一,一三九	一,三一九,五二九	一七,四九九,五四二	一,二〇九,九九五
米國	三,一六〇,八九五	一,四三七,七八五	三,五四九,四六一	一,三〇五,三三六
獨逸	三,七〇五,七〇〇	四〇四,八六二	三,八三九,三三九	三九二,七六七
諾威	一,一六四,〇〇二	六五四,五二九	一,三五一,六四七	六三二,一三二
佛蘭西	一,二八四,三六八	四七七,四一五	一,四一六,九八七	四六七,九〇七
伊太利	八,三三三,三二五	三九六,〇八四	九〇三,五六七	三八一,六五八
日本	一,〇六八,七四七	三,一一九	一,一四〇,一七七	二,二一九一

國名	一九〇七年		一九〇八年	
	汽船總噸數	帆船純噸數	汽船總噸數	帆船純噸數
露西亞	七二〇,一九八	二二七,七二三	七五五,三五〇	二一九,一六七
瑞典	六八六,五一七	一九一,〇二二	七三二,二八〇	一七一,八七五
西班牙	六七三,三〇一	三五,四四八	六七七,三四五	一三三,九三三
和蘭	七七六,八五五	三六,七七二	八四一,八七〇	三四,七五〇
丁抹	六五〇,九五五	七七,六三五	六六〇,五八二	七三,二〇八
埃國	六七七,三二一	一一,三九八	七三一,四〇二	七,一〇七
希臘	四二一,七四三	四四,七八九	四八二,〇五五	三七,八三四
希臘	一九一,〇八八	一九,五九七	二一五,六五六	二〇,六八四
白耳義	一九一,五九七	一一,一八	二〇五,〇三五	三,九二二
土耳其	一〇六,九二九	五八,〇九二	一一二,六五五	五三,二六六
智利	一〇七,七二七	四八,五八九	一一〇,五三一	四七,四六六
アルゼンチン	一〇五,九一六	二七,一五五	一二〇,六六六	二九,三三六
葡萄牙	六二,六七五	三八,三六三	六八,四一二	三七,五八八
支那	六七,六三四	—	六八,二八一	—
キエフ	六〇,六四五	一,六二五	六〇,八〇五	—
ウルグエー	三八,一四六	一九,三〇一	五六,〇八一	一,四五九
墨西哥	二七,〇二五	四,〇一一	三〇,四六五	四,三六三

各國船主調

船主	ルーマニヤ	秘魯	ヴェネズエラ	サラワツク	暹羅	ハイチ	其他諸國	計
總噸數	二八,九四九	一〇,七二三	四,〇九一	三,七一七	三,〇四五	三,九五六	四,〇八二	三三,九六九,八一
走航速度	四一九	一五,五一九	一,二八二	—	—	—	—	五,四六九,一〇六
艘數	三二,五五〇	一一,二七一	三,八一〇	三,七一七	四,三四八	三,九五六	三〇,二〇八	三五,七二三,〇九五
總噸數計	二八五	一六,七八八	一,二八二	—	—	—	—	五,一九七,七四七

即我國ハ總噸數ニ於テ第七位ニ在リ但船名錄ニハ我邦ニ於ケル三〇〇噸以下ノ帆船ヲ含マザルヲ以テ實際ノ噸數ハ之ヨリモ大ナリト知ルベシ汽船ニ就テ之ヲ看レバ我邦ハ一九〇四年ニハ伊太利及ビ西班牙ノ次ニ位セシガ一九〇五年ニハ兩國ヲ踰越シテ世界中第六位ニ上レリ又前掲ノ英國所屬船舶總噸數ハ萬國商船會社モルガン合同會社ノ所有ニ屬スル約百萬噸ノ汽船ヲ包含ス各國主要海運業者ノ所有船舶ヲ總噸數、走航速度即 Dead Weight Tonnage (DWT) ニヨリ區分スレバ左ノ如シ(ロイドレヂスター 1908—1909 ニ據ル)

萬國商船	船主	總噸數		走航速度		艘數	總噸數計
		國屬	所屬	力	力		
4	20,000噸以上	—	—	—	—	—	一、〇一三、五二四
32	10,000 " "	—	—	—	—	—	
24	7,000 " "	—	—	—	—	—	
38	5,000 " "	—	—	—	—	—	
12	4,000 " "	—	—	—	—	—	
7	3,000 " "	—	—	—	—	—	
5	2,000 " "	—	—	—	—	—	
—	1,000 " "	—	—	—	—	—	
3	1,000噸以下	—	—	—	—	—	
1	21節以上	—	—	—	—	—	
6	20 " "	—	—	—	—	—	
—	19 " "	—	—	—	—	—	
1	18 " "	—	—	—	—	—	
4	17 " "	—	—	—	—	—	
13	16 " "	—	—	—	—	—	
4	15 " "	—	—	—	—	—	
14	14 " "	—	—	—	—	—	
31	13 " "	—	—	—	—	—	
27	12 " "	—	—	—	—	—	
24	12節以下	—	—	—	—	—	
125	數	—	—	—	—	—	

帆船		汽船		木鐵交造船		鋼船		隻數	噸數	注文先
帆船	七	汽船	三九	木鐵交造船	一	鋼船	一	三、三五八	アルゼンチン	
								六五、三七三	秘魯	
								一、七六八	英殖民地	
								八、三一四	米合衆國	
								七、八、六四四	アルゼンチン	
								三、八六〇	塊地匈牙利	
								三、二、六九六	白耳義	
								五七一	ブラジル	
								二、一〇〇	智利	
								一四七	支那	
								一七、六六八	キユバ	
								六〇五	丁抹	
								五、一、六三	埃及	
								九〇、四三九	佛蘭西	
								一九、〇五八	獨逸	
								五九、六一二	希臘	
								三七、四五五	和蘭	
									伊太利	
帆船		汽船		木鐵交造船		鋼船		製造國隻數	噸數	注文先
帆船	一	汽船	二	木鐵交造船	一	鋼船	一	一六六	塊地匈牙利	
								五、九四四	獨逸	
								一、四七二	英殖民地	
								三、二九一	諾威	
								七五三	暹羅	
								四九〇	瑞典	
								三、四二二	ルーマニヤ	
								八〇〇	アルゼンチン	
								五二一	ブラジル	
								一四、二六三	丁抹	
								一、二〇三	魯西亞	
								一、三八六	瑞典	
								六二二	英殖民地	
								六六九	アルゼンチン	
								二、七四四	佛蘭西	
									白耳義	
									伊太利	

起源

小計	合計	隻數	噸數	注文先
二二三	二二三	四	八、一三	日本
五七一、八四三	五七一、八四三	一九	五九、九九七	諾威
五七五、四一一	五七五、四一一	五	三、二四六	葡萄牙
		三	三、七三三	魯西亞
		二	一、四六六	西班牙
		八	二〇、六九三	瑞典
		一	三二八	土耳其
		三	四八一四	ウルグエー
小計	合計			
二二三	二二三			
五七一、八四三	五七一、八四三			
五七五、四一一	五七五、四一一			

第二節 日本海運業ノ沿革

第一 帆船時代

我海運業ノ起源ハ遠ク神代ニ在リ舊史ノ傳フル葦船磐楫樟船浮寶等ハ執レモ粗造ノ船舶ニシテ太古祖先ノ殖民攻伐ニハ舟楫ノ便ニ依ラレタルコト明カナリ即神武天皇ノ東征神功皇后ノ三韓征服等ハ著名ノ事蹟ニシテ是等ノ軍事ハ我海運ノ發達ヲ促シタレドモ平時貢租運送ノ事ナカリセバ之ヲ維持スルコト能ハザリシナランカ畢竟崇神天皇ノ詔シテ造船ノ要ヲ諭シ韓製ノ船ヲ造ラシメタルガ如キ應神天皇ノ巨船ヲ伊豆ニ造ラシメ新羅ノ船匠ヲ貢セシメタルガ如ク歷朝重キヲ船舶ニ置カレタルハ平時ニ貢租ノ運送ニ宛テ戰時ニ之ヲ軍船トナスニ在リキ而シテ當時ノ外蕃朝貢遣隋遣

倭寇

進貢船

唐使等ハ執レモ我海運ノ發達ヲ促スベキ管ナレドモ國內未ダ農業時代ニ屬シ彼ノ齎シ來レル物品ヲ受クルニ止マリ且遣隋遣唐使ハ即秀才ノ留學ニシテ素ヨリ官府ノ事業ナレバ我商人ノ國外ニ渡航スル動機トハナラザリキ既ニシテ百濟高麗唐ノ滅ス所トナリ我遂ニ朝鮮半島ノ主權ヲ失シ桓武天皇遷都ヨリ藤原氏ノ攝政時代武門ノ政治時代ニハ海外遠征ノ事跡ヲ絶チ加之或ハ米穀ノ輸出ヲ禁ジ或ハ入宋貿易船ノ數ヲ制限スル等却テ政權ヲ以テ海外貿易ヲ停廢セシメタリ其後元寇ノ殲滅ハ對外ノ元氣ヲ誘導セシメ我海運ニ一新時期ヲ與ヘタリ南北朝ノ亂起ルヤ財用缺亡セシカバ足利氏ヲ始メ諸國ノ豪族等支那朝鮮ニ通航シ且海賊大ニ起リ彼ノ沿海ヲ抄略ス支那人之ヲ倭寇ト云フ室町將軍義滿ニ至リ明ニ通ジ鎮西ニ令シテ海賊ヲ捕ヘシメ又守護ニ命ジテ商沽ニ勸メ明ト通商セシム爰ニ於テ兩國ノ貿易盛ニ起レリ義教ニ及ビテ明ノ勘合符二百枚ヲ得テ進貢船ヲ定メ諸國ノ守護五山南都ノ僧兵庫堺ノ商人等請テ符ヲ受ケ盛ニ貿易ス

歐洲人ノ來航

抑本邦固有ノ船ハ木ヲ刳シテ造ル所謂獨木船ノ類ナリシガ新羅ノ貢人造船術ヲ傳ヘテヨリ始メテ木板ヲ釘綴シ今ノ和船ノ祖先ヲ形成ス其後支那製ニ模シニ重底ニシテ且尖銳ナルモノヲ造リ元寇以來造船術大ニ進歩セリ進貢船ノ大サハ千石内外ニシテ船名ハ近世ノ如ク寺丸宮丸藥師丸等ト呼ベリ此時ニ當リテ歐洲ハ恰カモ十五世紀ノ末ニ當リ航海貿易ノ氣運大ニ興リコロンバスノ亞米利加發見ヴァスコダガマノ喜望峯廻航後世界ノ商勢上ニ一大改革ヲ來セリ葡萄牙人ハ十六世紀ノ初メ印度ノゴアヲ占領シ尋テマラカ澳門等ヲ略シ西班牙人尋テ呂宋ヲ占領シ東洋貿易ノ根據ヲ作ル葡萄牙ノ我國ニ航路ヲ開キシハ天文十年(西曆一五四一年)西班牙人ノ我國ニ來リシハ天文十八年(一五四九年)ト是ヨリ兩國ノ商人ハ九州諸侯ノ歡迎ヲ受ケ藥種織物雜貨類ヲ輸入シテ之ヲ金貨ト交換シ不當ノ利益ヲ占メタリカク貿易ノ隆盛ニ赴クト共ニ天主教ヲ傳播シ愚民ヲ慰撫シ竊カニ野心

天主教ト遠洋航海

ヲ逞ウセント欲ス
從來博多ハ外品吸收ノ所ニシテ堺ヲ以テ分配ノ所トセリ其後平戸ハ自然ノ位地ヨリシテ一大貿易市場トナリ西班牙人、和蘭人(慶長二年即西曆一五六七年始メテ來ル)居留ス長崎亦葡萄牙人ノ爲メニ開カル

御朱印船

九州諸侯ノ天主教ヲ信仰スルコト厚キニ及ビ偶然遠洋航海ノ端緒ヲ開ケリ天正十年豊後ノ大友肥前ノ大村有馬諸侯羅馬法王ニ恭順ノ意ヲ表セントテ使節ヲ彼地ニ送ル其航路ハ長崎、媽港、印度洋ヲ經、喜望峯ヲ迂廻シ葡萄牙リスボンニ着シ更ニ西班牙マドリッドニ至リ國王及ビ皇后ニ謁見シ尋テ伊太利ニ赴キ天正十三年羅馬ニ入り法王ニ謁シ天正十八年ヲ以テ歸朝ス斯クノ如ク歐洲人ノ來航以來對外貿易ニ一生面ヲ開キ遠洋航海業ノ端緒ヲ啓キシモ我國民ノ遠ク海外貿易ニ從事セル事蹟些カリキ秀吉群雄ヲ統一シ朝鮮征伐ヲ起シヤ海外ノ氣運亦復興シ文祿元年南海渡航ノ船ニ朱印ヲ賜フ長崎ヨリ發スルモノ五艘、堺ヨリ一艘、京都ヨリ三艘之ヲ御朱印船ト稱シ呂宋、媽港、安南、東京、東浦塞、暹羅諸國ニ通商ス彼納屋助左衛門ノ呂宋渡航事件、原田孫七郎ノ比律賓、臺灣併吞策等ハ皆此時代ノ遺物ナリ是等ノ渡航船ハ執レモ彼海賊船ノ航路延長トモ看ルベキモノニシテ決シテ一朝ニシテ企圖セラレタルモノニ非ス

フスタ船

徳川氏ニ至リテ一層南洋貿易ヲ獎勵シ我商船ノ航權一段ト擴張セラレ其渡航者モ諸侯ヲ初メ寺院、商店、居留外人等範圍極メテ廣ク執レモ徳川氏ノ朱印ヲ受ケタリ此時ニ當リ造船術モ大ニ進ミ大形ナルヒラタ船ニ櫓ヲアゲ鐵砲ヲシカケ三桅ヲ設ケ漆髹ヲ施スニ至ル其大ナルモノ長サ二十間幅九間ニシテ乗組人員三百人之ヲフスタ船ト稱ス
貿易ノ發達ト共ニ南洋諸國ニ居留スルモノ多ク權勢頗ル大ナリキ山田長政ノ暹羅ニ於ケル、濱田彌

兵衛ノ臺灣ニ於ケル執レモ顯著ノ實例ナリ又諸侯ノ内海外諸國ヲ占領シテ貿易ノ利ヲ圖ラントセシモノアリ慶長十八年伊達政宗徳川家康ノ助力ヲ得其臣支倉等ヲシテ自家製造ノ大船ヲ以テ呂宋ヲ占領シテ貿易ノ利ヲ興サントス支倉等呂宋ニ着シ轉ジテ太平洋ヲ横ギリ墨西哥ヲ經テ西班牙ニ着シ元和元年(一六一五年)西班牙王ニ謁見シ夫レヨリ羅馬法王ニ書ヲ呈シ海外ニ在ルコト八年ニシテ還レリ其他島津家久ノ琉球遠征等快事枚舉ニ遑アラズ

此時代ニ於テ和蘭ハ漸ク東方貿易ノ根據ヲ作り水師提督ヲ派遣シ國書進物ヲ家康ニ獻ジテ其歡心ヲ得葡萄牙、西班牙ノ宣教主義痛ク我邦人ニ嫌惡セラレタルニ乘ジ蘭商ハ單ニ貿易主義ヲ以テ交通セシカバ漸ク競争者ヲ排斥シ優勢ヲ占メタリ英國人ガ我國ト交通ヲ初メタルハ慶長十八年(一六一三年)ニシテ屢和蘭ト競争ヲ試ミタレドモ其志ヲ果サザリキ

墨西哥航路

家康又漂流人ニ就キテ海外ノ事情ヲ知り通商ノ道ヲ開カント決シ屢呂宋太守ニ書ヲ寄セテ一ハ呂宋、墨西哥間ニ往復スル船舶ヲ關東ノ一港ニ寄港セシメ一ハ呂宋在住ノ西班牙人ニ依テ我商船ヲ墨西哥ニ導カシメ以テ日本、墨西哥間ノ新航路ヲ開カント請求シ百方苦心ノ上先第一着手トシテ浦賀ニマニラ、アカブルコニ港間往復ノ西班牙船ヲ寄港セシムルコト、ナリ尋デ英人アダムスニ命ジテ西洋形船二艘(一ハ一八〇噸、一ハ二〇〇噸)ヲ造ラシメ慶長十五年(一六一〇)年我商人ト漂流セシ西班牙人トヲ乘組マシメアカブルコニ赴カシム是ヨリ我商民自在ニ太平洋ヲ横斷シテ墨西哥貿易ヲ營ミタリ

鎖國令

家康亦明ノ商船ニ托シテ書ヲ福建總督ニ寄セ其勘合印ヲ以テ貿易センコトヲ謀リ此他廣ク各國貿易ニ留意セシモ天主教徒ノ陰謀術策ニ由リ遂ニ貿易ヲ縮少スルニ至リシハ甚ダ遺憾ノ事トス寛永十年家光奉書船ノ外各國ニ渡航スルコトヲ禁ジ各國ニ渡リ居住セシ者歸來セバ死罪ニ處ス等ノ嚴命ヲ發シ寛永十三年(一六三六年)ニ至リ全ク我商船ノ各國渡海ヲ禁ジ五百石以上ノ船舶ヲ沒收シ其

西洋造船術ノ傳習

新造ヲ禁ジ加之二桅以上船底ニ龍骨ヲ具フル船舶ヲ嚴禁シ悉ク地廻船トス又外人ノ居留地ヲ制限シ長崎ノ市街ヲ離レタル海中ニ出島ヲ築キ葡萄牙商人ヲ移ス天草ノ亂定マルヤ直ニ外國貿易ヲ嚴禁シ長崎碇泊ノ外國船及ビ出島居留ノ外人ヲ盡ク歸國セシメ僅ニ蘭商ノ居留地トシテ出島ヲ清商ニ唐人屋敷ヲ與ヘ長崎ヲ除クノ外所謂鎖國ノ實ヲ舉グカクテ清、蘭商人ハ我商權ヲ一手ニ掌握シテ格外ノ利益ヲ貪リ正貨ノ流出甚シカリシヲ以テ幕府ハ漸次其貿易額ト貿易船數トヲ制限シ彼我ノ居留地貿易スラ委靡トシテ振ハザリキ幕府ノ鎖國主義ヲ取リシヨリ約百五十年間歐洲ノ大勢一變シ葡萄牙、西班牙二國ハ漸ク老衰シ英國ノ内亂、佛國ノ革命等アリテ我國ニ來リ開港ヲ促スモノナカリシモ十八世紀ノ初メ頃ヨリ歐洲諸國平和ニ歸リ各地ニ殖民地ヲ張り富強ヲ圖ル特ニ英國ハ合衆國ヲ失ヒシカバ印度ノ經略ニ專ラ意ヲ注ギ露西亞モ亦威ヲ歐洲ニ輝カスニ至リテ東方ニ注目スルコト、ナリ寛政四年英船ノ紀州熊野浦ニ來リシヨリ露、英、蘭ノ艦船屢近海ニ迫リ開港ヲ乞フ外患漸ク多端ニシテ内ニハ海防論、攘夷論囂々タリ嘉永六年米艦浦賀ニ來ルヤ幕府漸ク國是ヲ改メ大船製造ノ禁ヲ解キ開港條約ヲ結ブニ至レリ

安政年間露國軍艦伊豆ノ沿海ニ於テ難破ニ罹ルヤ乘組員木材船工ヲ募集シスケーネル形船二艘ヲ造リ北海ニ向テ去ル我船工ノ西洋造船術ヲ傳ヘシハ是ヲ以テ嚆矢トス此時露人ニ就テ就業セシ諸工多クハ幕府海軍所附屬トナレリ水戸藩モ亦石川島大船造船所ニ露船修覆ノ模様見聞ノ爲メ船工ヲ派遣セシメタリ安政三年幕府浦賀ニテ西洋式ニ倣ヒ鳳凰丸ヲ造リ日ノ丸ヲ以テ日本船艦ノ旗章トス同年鹿兒島藩モ英國船ヲ模形トシテ長二十二間幅五間二本桅ノ船ヲ造ル爾來蘭英政府ヨリ觀光蟠龍ノ二汽船ヲ幕府ニ獻ズルアリ又咸臨朝陽ノ二軍艦ヲ和蘭ニ注文スルアリ幕府各藩ヲ誘導シ運用傳習ヲ爲サシム文久元年大船ノ建造ヲ獎勵シ外國船購入ニ便宜ヲ與ヘ國內隨意ニ航海ヲ許シ

航海不馴ノ者ニハ殊ニ案針手、水夫ヲ貸附スベキ條文ヲ公ニシ翌二年外國渡航ノ禁ヲ解ケリ此ニ於テ諸侯及ビ商人或ハ洋式帆船及ビ汽船ニ倣ヒ交々造船ニ從事シ或ハ外國船ヲ購入シ開港以來幕府ハ軍艦七艘諸船三六艘ヲ建造シ三三三六〇〇弗ヲ費シ諸藩ノ造船所亦九四艘此費用四四九四〇〇弗ニ上リシト謂フ幕府ハ製鐵所ノ必要ヲ感ジ安政四年長崎ニ一工場ヲ設ケシモ規模小ニシテ僻地ニ在リ不便些カラザリシヲ以テ元治元年佛國公使及ビ技師ニ謀リ製鐵所ヲ横濱ニ造船製鐵船渠ヲ横須賀ニ造リキ

維新以前汽船航海業ノ未ダ開ケザル頃江戸大阪間ノ海運ハ僅カニ樽廻船、菱垣廻船ニヨリ營マレタリ樽廻船ハ攝津ノ酒造家ノ所有船ニシテ專ラ酒ノ運送ニ當リ菱垣廻船ハ大阪ニ於ケル砂糖、綿、油、紙、藥種、木綿、蠟、鐵、鋸、節ノ九品營業者ノ共同持船ニシテ是等商品ノ運送ニ從事セリ大船製造ノ禁解ケテヨリ諸藩巨商間々大船ヲ造ルモノアリト雖モ依然和船ニシテ航海ニ日子ヲ要シ旅客ノ不便極マリナシ偶米人開港後長崎、神戸、横濱間ニ航路ヲ開キシカバ國人ノ之ヲ便トス政府ハ航權ノ外國人ニ收メラレタルヲ憂ヒ且維新ノ初メ全國ノ貢米ヲ東京、大阪ノ兩地ニ輸送スルコト、ナリ之ガ運送ニ汽船ヲ充用セシメンガ爲メニ屢法令ヲ發布シ或ハ外國船買入ニ際シ其筋ニ届ケ出デナバ吟味検査ノ上廢退粗惡ノ品ニ大金ヲ費スコトナカラシメ或ハ洋式船舶所有者ニハ厚キ保護ヲ與ヘ或ハ汽船會社ノ勃興ヲ獎勵セリ

第二 汽船時代

我國ニ汽船會社ノ起リタルハ實ニ明治二年三月ニシテ東京靈岸島ト大阪中ノ島トノ兩地ニ廻漕會社ヲ設立シテ專ラ京阪間ノ貨物ヲ運送セシニ濫觴ス當時太政官ヨリ三府及ビ各藩ヘ左ノ如キ布達アリタリ

今般東京靈岸島大阪中ノ島ノ兩地ヘ廻漕會社ヲ設置シ京阪間諸荷物運送ノ便ヲ計ル積荷ヲ爲サント欲スル者ハ該社ヘ申出テ運送ノ相談スベシ又乗船ヲ望ム者ハ該社ヘ申出テ相當ノ乗船賃金ヲ支拂ヒ便ヲ乞フベシ(其頃乗船人ヲ便乞人ト云ヘリ)

廻漕會社ノ起原ヲ尋ヌルニ三井八郎兵衛氏ノ手代吹田四郎兵衛氏前參議後藤、板垣、大隈氏等ト謀リテ通商司ヲ組織シ之ガ附屬トシテ爲換會社、開商會社、廻漕會社ヲ組織セリ此三會社ハ本邦ニ於ケル會社設立ノ創始ナリ(爲換會社ノ頭取ハ大阪ニテハ三井、鴻池、平瀬、殿村、廣岡等ノ諸氏ニシテ現在ノ銀行ヲ諸品ノ相場ヲ樹テ商品取引)而シテ東京ニ於ケル廻漕會社ノ頭取ハ吉村甚兵衛、高崎長左衛門、島屋佐兵衛、山路勘助氏等ニシテ大阪ニ於テハ大森惣左衛門、山中新右衛門、山田吉兵衛、木田庄之助、近藤彌左衛門、堀尾茂助ノ諸氏頭取トナリ政府ノ所持船、長鯨丸、黑龍丸、浪花丸、赤龍丸、通商丸及舊紀州藩ノ明光丸、有功丸、加州藩ノ猶龍丸、錫懷丸、對州藩ノ貫效丸、筑前藩ノ凌風丸、肥前ノ姪婦丸、青龍丸等ノ汽船ヲ預リ京阪間荷客ノ運送營業ニ從事シ宛然半官立ノモノナリキ

廻漕會社ハ政府所持船ニ對シテハ荷客運賃ノ一割ヲ手數料トシテ收メ其他石炭、仲仕、舁船賃ハ實費支拂ヲ受ケ又船員ノ給食料ハ一時會社ヨリ立換ヘ船長ニ渡セリ船員ノ給料ハ凡テ船長ノ請負ニテ船長隨意ニ給料ヲ定メテ支拂ヒタリ而シテ收入運賃ヨリ諸費用ヲ差引キタル殘金ニ明細目錄ヲ添ヘテ通商司ニ納付シ諸藩ノ依託船ニ對シテハ運賃ヨリ手數料一割ト仲仕、舁船賃等ノ實費トヲ差引キタル殘金ニ明細目錄ヲ添ヘ船長ニ交付セリ當時荷物ノ損失損害等ニ對スル辨金ハ收入運賃高ノ三分ト定メ各船船長ノ請負(天災ヲ除ク)ナルヲ以テ船長ハ豫テ京阪兩地ニ手代一名宛ヲ出張セシメ荷物ノ故障ヲ調査セシメ仲仕、舁船ノ責ニ歸スベキモノハ其責任者ヨリ取立テ貨主ト交渉辨金ノ始末ヲ爲サシメタリ右ノ三分ニテ辨金不足スル時ハ其不足分ハ船長ヨリ四分、各船員ヨリ六分ヲ持出

シ又幸ニ辨金少クシテ三分ニテ殘金アル時ハ同様ノ割ヲ以テ分配スルノ方法ナリシヲ以テ船員一
同荷物ノ取扱上ニ注意セリト謂フ

同社ノ貨物運賃ハ樽及ビ菱垣廻船ノ運賃ヲ基礎トシテ制定シタルモノナリ元來樽船ハ池田伊丹灘
地方酒造家ノ持船菱垣船ハ大阪ノ九品即砂糖紙木綿鐵油蠟綿鯨節藥種商ノ持船ニシテ樽船ノ貨主
ハ攝津西宮ニ荷扱問屋ヲ置キ又大阪安治川ニ支店ヲ設置シ其荷扱問屋ハ原牧造小西新右衛門外七
名從事セリ又菱垣船ニハ大阪安治川及ビ兵庫ニ日野屋利右衛門小堀屋新兵衛外五名ノ荷扱問屋ア
リテ貨物ノ集散ニ從事セリ江戸ニ於ケル酒ノ賣捌ハ井上宇兵衛外一名アリ其他諸品ノ荷捌ハ利倉
屋金三郎島屋重右衛門錢屋宇兵衛ノ三名ニテ取扱ヒタリ樽船菱垣船ノ運賃ノ定メ方ハ在來ノ標準
ニヨリタルモノニシテ千石ノ大和船ヲ新造スルニハ船體船具一切ニテ金千兩ヲ要シ一艘ノ船京阪
間ノ航海一箇年ニ六航海ト見積リ一航海ノ運賃銀十貫匁ヲ收入スル豫定ニテ一箇年ノ總收入銀六
十貫匁即金千兩内諸拂左ノ如シ

一 銀十五貫匁 輸出地川内荷主ヨリ荷扱問屋迄持出ス茶船賃仲仕本船迄解下賃及ビ荷扱問屋
手数料總收入ノ二割五分問屋ニ於テ之ヲ請負フ

一 九貫匁 輸入地解下賃荷捌問屋手数料總收入ノ一割五分

一 一貫八百匁荷物辨金總收入ノ三分船長ノ請負

一 十二貫匁 船長海員ノ給食料(乗組人凡ソ二十人ニテ船長ヲ除キ一航海給食料各金壹兩許)總收入ノ二割

一 十二貫匁 修繕及ビ準備積立金總收入ノ二割

合計 銀四十九貫八百匁 即金八百三十兩也

ヲ差引キ正味銀十貫二百匁即金百七十兩トナル此内組合會費及ビ船員へ多少ノ賞與ヲ給シ其殘額

ヲ株主ニ分配スル豫算ナリシカバ新造船初航海ヨリ五箇年間無事航海後不幸ニシテ難破スルモ更
ニ新船ヲ造リ得ル積立金アラバ船主ニ於テ別ニ損失ヲ受タルコトナシ而シテ千石ノ船舶ニテ一航
海ニ運賃銀十貫匁ヲ得ルモノトシテ貨物ノ運賃率ヲ算出セルモノニテ即千石ノ船舶ハ二十石積ノ
上荷船ノ積荷ヲ五十艘分(正味二十石ノ商船積)即一、二五〇石ヲ積入ル、割合ナレバ今假リニ二十石積ノ
上荷船積荷ニ對スル運賃ヲ銀二百匁ト定メ之ニ黑砂糖及ビ種油樽酒ノ如キ四十個ヲ積入ル、荷物
ナラバ其運賃ヲ一箇銀五匁ト定メ白砂糖鯨節生蠟ノ如キ五十箇ヲ積入ル、荷物ナラバ其運賃一箇
銀四匁ト定メ他ノ荷物モ亦之ニ準ジ荷姿又ハ重量品輕量品ニヨリテ多少ノ相違アリタリ上記ノ運
賃率ハ古來ヨリ安政年間ニ至ル迄實行セラレタルモノニテ文久元治年間諸物價騰貴ノ影響ヲ受ケ
從テ船舶ノ諸雜費增加セシガ爲メ運賃モ亦荷物ノ種類ニヨリ四五割増トナリ油黑砂糖ノ如キハ一
個七匁五分ニ白砂糖蠟ノ如キ六匁ニ騰貴セリ其後慶應年間輸出地ニ於テ仕立船欠亡ノ場合又ハ商
況ニヨリ右四五割増ノ上ニ更ニ四五割騰貴セリ而シテ廻漕會社ノ荷物運賃ハ九品營業者ト同社ト
ノ協議上前記文久年間ニ於ケル菱垣船運賃ノ四倍ヲ課シ油樽黑砂糖ノ如キハ一個三十匁白砂糖蠟
ノ如キハ二十四匁ト定メタリ又船客運賃ハ米國四番船ノ運賃ノ割合ヲ標準トシ下等金九兩中等十
五兩上等二十兩ト定メタリ而シテ九品ノ外ニ糠青筴等十三品營業者ノ荷物ハ一切同社ニテ取扱
ナシ其他ノ荷物ハ荷客取次問屋ニテ之ヲ取扱ヒ手数料トシテ荷物ハ運賃ノ五分船客ハ一名ニ付キ
金二朱ヲ支給セリ

廻漕會社ハ明治三年秋出納局ノ管轄トナリ主幹其人ヲ得ザリシカ爲メ僅ニ二箇年間ニ營業上十二
萬圓ノ負債ヲ生ジ終ニ閉社スルノ止ムヲ得ザルニ至レリ廻漕會社ニ繼ギテ興リタルヲ廻漕取扱所
トス廻漕取扱所ハ明治四年五月當時在職ノ顯官及陸奥前島兩氏ノ慫慂ニヨリ爲換會社ノ役員行岡

庄兵衛船田甚七其他高崎長右衛門山路勘介岩橋萬藏ノ創立ニ羅リ其船舶ハ廻漕會社ヨリ引繼キタルモノ、外廢藩置縣ノ制變アリタルヨリ舊藩ヨリ政府ニ獻納シタル船舶ヲモ加ヘ同年八月日本國郵便蒸汽船會社ト改稱シ大ニ舊慣ヲ改メ社務ヲ整理シ政府モ亦藩々ヨリ收メタル蒸汽船十數隻ヲ拂下ゲ代價ハ合計二十五萬圓餘ニシテ永年賦上納ノ約之ヲ補助セリ然レドモ其船舶タルヤ修理ヲ加フルニ非サレバ使用ニ堪ヘザルモノ多大ナリシガ爲メ其費用トシテ六十萬圓ヲ追々ニ大藏省ヨリ下附セラレベキ筈ナリシカバ同社ハ其下附金ヲ用途トシ且創立ノ初メヨリ資金ハ爲換會社ヨリ辨用ストノ約束モアリタレバ遽カニ船舶ノ修理ニ着手シ之ガ爲メ爲換會社ヨリ借入レタル金額ハ暫時ノ間ニ四十餘萬圓ヲ超過セリ既ニシテ明治七年小野組ノ瓦解スルニ當リ爲換會社ハ忽其影響ヲ蒙リ到底維持スベカラザル状態ニ陥リ且同社ノ目當トシタル大藏省ノ下附金モ會計法ノ改革ニヨリ容易ニ下附セラレザルノ有様ナレバ郵便蒸汽船會社ニ對スル舊誼前約ヲ捨テ、頻リニ其貸金ヲ督促シ郵便蒸汽船會社ハ大藏省ニ修繕費六十萬圓ノ下附ヲ要請シタリシモ急ニ其請ヲ許サレザリシヲ以テ斯ル手違ヨリ種々ノ不都合ヲ醸生シ加之内株主ノ紛議不平相繼ギテ冗費ノ出途多ク外三菱ノ競争アリ其船舶ハ素ト舊藩々ノ外國商人ニ街賣セラレタル老朽船多ク商業世界ノ供用ニ適セル良船トテハ一モナカリシヲ以テ收支相償ハズシテ社運甚振ハザリキ此時ニ當リ征臺ノ役起リ三菱會社ハ所有ノ三汽船ヲ以テ軍用ニ供セント上書シ幸ニ蕃地事務局ノ嘉納スル所トナリシカバ郵便蒸汽船會社ノ汽船ハ一艘ダモ使用セラル、コトナク獨リ海軍省ヨリ兵器彈藥其他ノ運輸ヲ命ゼラレタリト雖モ其運賃ハ三菱會社ノ汽船ニ於ケルガ如クナラズシテ毫モ益スル所ナク竟ニ所有汽船外一切ノ財産ヲ三十五萬圓餘ニテ政府ニ買上ゲラレンコトヲ請ヒ明治九年竟ニ解散ノ不幸ヲ招致セリ

三菱會社

是ヨリ先土佐藩士岩崎彌太郎九十九商會ナル運漕會社ヲ起シ藩有ノ船舶三艘ヲ以テ東京大阪高知間ノ廻漕ニ從事セシモ其勢力元ヨリ微々タリシガ其後九十九商會ヲ解散シテ三川商會ト改稱シ明治四年廢藩置縣ノ行ハル、ヤ土佐藩所有船舶紅葉賀夕顔鶴ノ三艦及ビ紀州藩ノ紅鳥丸筑後藩ノ扶桑丸等ヲ拾值同様ニ買取リテ汽船業ヲ大阪ニ創メ名ケテ三菱會社ト稱シ大阪ニ於テハ九品及ビ十三品ノ荷物ヲ藤田伊三郎播磨屋勘兵衛村島屋藤七ニ取扱ハシメ荷扱手數料ハ運賃ノ七分ヲ支給シ其他ノ荷物ニ對シテハ普通ノ荷扱人ノ之ヲ扱ヒ運賃ノ五分ヲ手數料トシテ收得セリ繼テ政府郵便物遞送ノ任ヲ委託スルニ及ビ郵便汽船三菱會社ト改稱シ爾來全國ノ航權漸ク其掌中ニ歸シ社運益隆盛ニ赴キタリ明治七年佐賀ノ亂起ルヤ戰地廻漕ノ役務ニ就キ其後本社ヲ東京ニ移シテ業務ヲ擴張セシガ幾クモナク臺灣ノ役アリ會社ハ又運送ニ從事シテ效ヲ奏スル尠カラズ尤モ當時未ダ遠洋航路ニ堪フル汽船甚些ク政府ハ太平洋汽船會社ノ船舶ヲ利用セント計畫セシモ米國ノ局外中立ヲ發表スルニ逢ヒ望ヲ果サバキ玆ニ於テカ政府ハ其年五月ヨリ翌八年三月迄ニ前後十三隻ノ船舶ヲ購入シ計百四十七萬六千八百弗ヲ費シタリ而シテ此十三隻ノ船舶ハ當初ヨリ三菱會社ニ委託シテ其運用ヲ掌ラシメタルニ盡力シテ其任ニ當リタレバ政府ハ益岩崎ガ爲スベキアルヲ信ジ臺灣ノ役畢ルノ後ニ至リテモ右ノ十三隻ヲバ其儘三菱會社ニ使用セシメタルヲ以テ三菱會社ハ俄然其勢力ヲ得内ハ蒸汽船會社ニ當リ外ハ定期航路ヲ上海ニ開キ太平洋汽船會社ニ拮抗スルニ至レリ十三隻ノ船舶ノ概目如左

船名	原名	種類	馬力	總噸數	登簿噸數	購入代價
東京丸	ニユーヨーク	汽船	三五〇	二、一一七	一、一四六	二五〇、〇〇〇弗
新潟丸	ベハル	同	二五〇	二、〇三一	一、〇九六	一〇〇、〇〇〇

高砂丸	デルタ	汽船	二五〇	二、二二一	一、二二九	一〇〇、〇〇〇
兵庫丸	シン	同	二〇〇	一、四一一	八九六	一六六、二五〇
九州丸	グキーオク	同	一一二	一、二一六	六九〇	六〇、〇〇〇
社寮丸	シャツツポリー	同	一一〇	八〇〇	五二四	六〇、〇〇〇
品川丸	チャールスアベルト	同	一二〇	一、一六九	九〇八	一、二〇、〇〇〇
隅田丸	スミダ	同	二〇〇	一、四一一	八九六	一六六、二五〇
瓊浦丸	ムリエル	同	一一八	八七七	五五八	一一九、〇〇〇
東海丸	アカンザ	同	一八〇	一、〇四二	六五二	一一八、五〇〇
敦賀丸	タビニュー	同	一一〇	八八〇	五一七	一一〇、〇〇〇
豊島丸	エンタイ	同	一五〇	九四六	五九七	一〇六、八〇〇
金川丸	マドラス	帆船	—	—	一、一五〇	九〇、〇〇〇
計	—	—	—	—	—	一、五七六、八〇〇 <small>弗</small>

太平洋汽船會社 (Pacific Mail & S.S. Co.) は之ヨリ先明治三年ヨリ其航路ヲ桑港ヨリ横濱ニ延長シ更ニ横濱ヨリ神戸長崎ヲ經テ上海ニ達スルノ支線ヲ開キタレバ我沿海ノ航權ハ彼ノ專有ニ歸セントスルノ勢ナレバ内務卿大久保利通ハ深ク之ヲ憂ヒ航權ノ獨立ヲ冀ヒ明治八年五月商船管掌事務ニ付キ三様ノ方法考案ヲ畫シ政府ニ呈シタリ

其一ニ曰ク政府ハ此人民ヲ獨歩成立シ得ベキ者ト看做ス時ハ唯其規則條例ヲ設爲シ人民ヲシテ遵守セシメ以テ保護ノ職分ヲ盡スベシ
其二ニ曰ク政府ハ此人民ヲ看テ來タ獨歩成立スルノ時ニ至ラザル者ト做サバ姑ク其恩威ヲ以

テ廣ク邦内ノ諸船主ニ諭シテ聯合結會セシメ是ニ政府所有ノ船舶ヲ下與シ且他ノ方法ヲ以テ之ヲ補助シ以テ之ヲ成立セシメ又商船私學ノ設立ヲ命シテ海員ヲ教育セシメ漸次政府ノ規則條例ヲ遵守シ得ベキ程度ニ之ヲ教導スベシ

其三ニ曰ク政府ハ此人民ヲ以テ未ダ第二方法ヲ以テ教導スルノ域ニ達シ得ザル者ト看做ス時ハ政府自ラ回漕運輸ノ業ヲ執リ已ニ政府ニ有スル船及ビ其他ノ船ヲ買上ゲ吾寰海及ビ上海等ノ間ニ回漕シ獨リ其利ヲ專ニスルノ方法ヲ畫シ且商船官學ヲ設立シ官費ヲ以テ海員ヲ教育シ政府自ラ定ムル所ノ規則條例ヲ自ラ使役スル所ノ官吏備人ヲシテ遵守セシムベシ

廟議ハ第二案ヲ採用シ年額三十萬圓ヲ助成金トシテ支出スルニ決定セリ是明治八年七月ノ事ナリ當時大久保公ノ考按ニヨレバ郵便蒸氣船會社ト三菱會社ト兩立スルノ狀アリト雖モ郵便蒸氣船會社ハ既ニ敗類ノ姿ニ至リ即今其處分出願中ナレバ歎願ヲ採用シテ所有船ハ政府ニテ引上ゲ三菱會社ハ固ヨリ岩崎彌太郎一個ノ私業ナレドモ之ヲ改正シテ三菱會社ノ公業トシテ更ニ岩崎ヲ其社長タルノ職ニノミ任ジ會計ヲ簡明ニシ命令書ヲ與フルノ日ヨリ改メテ同社開業ノ第一日タラシメ政府所有船十三隻ノ外郵便蒸氣船會社ヨリ三十二萬五千圓ニテ買上ゲタル十八隻ノ船舶ヲ併セテ下渡シ其航路ヲ上海ニ達シ内外ノ定期航海ヲ爲サシムルニ付キ二十五萬圓ノ補助金ヲ給與スルコトニ決シ同年九月驛遞頭ヲシテ第一命令書ヲ三菱會社ニ下附セリ
今左ニ郵便蒸氣船會社ヨリ引繼キタル驛遞局下渡船並ニ三菱會社固有船ノ大要ヲ掲グ

○驛遞局下渡船

船名	原名	種類	馬力	總噸數	登簿噸數
快鷹丸	アドシル	汽船	三〇	六五	三八

黄龍丸	コロンビン	汽船	一〇〇	八一	六一七
浪花丸	ブルガン	同	九〇	二五〇	一三〇
青龍丸	コクエツテ	同	九〇	五九一	四五九
赤龍丸	ユイラ	同	八〇	六八〇	四三五
芳野丸	シテイヲフハンコ	同	七五	三一〇	二五〇
淡路島丸	ウンデイル	帆船	—	—	五七一
紀伊國丸	ネポール	同	—	—	九六〇
須摩浦丸	バハマ	同	—	—	七一五
江ノ島丸	ケボンダレム	曳船	五五	七八	四二
萬里丸	ダンバートン	庫船	—	—	一四六一
千里丸	チリ	同	—	—	一四二三
海運丸	—	脚船	—	—	一一五
成妙丸	アダラント	學校船	—	—	三〇〇
○三菱會社固有船					
千年丸	ツル	汽船	七〇	三一三	二九三
蓬萊丸	ミゴト	同	九〇	六〇〇	四〇七
田子ノ浦丸	シー、ジエー、テキストル	同	一〇〇	六六二	四四八
浦門丸	オリツサ	同	八〇	五〇〇	二四四
松前丸	ドラゴン	同	九〇	六〇七	四七二

明津丸

汽船

五〇

六八

外ニ

庫船一隻

同

—

六〇〇

曳船二隻

同

五五

九二

脚船一隻

同

—

五〇

三菱會社ノ上海航路ハ其後太平洋汽船會社ノ上海支線ト競争益甚シク運賃ハ非常ノ低度ニ下落シテ損失ヲ顧ミザルコト數月ニ涉リテ解ケザリシカバ兩々競争ニ倦ムノ色アリ爰ニ於テ明治九年九月三菱會社ハ大久保内務及ビ大隈大藏兩卿ニ上書シテ太平洋汽船會社ノ所屬船四隻所謂四番船脚船二隻並ニ支店倉庫等ヲ買收スルニ必要ナル資金洋銀八十一萬弗ノ貸下ヲバ歎願セシニ幸ニ廟議ノ容ル、所トナリ斯クテ上海航路ヲ獨占スルニ至レリ

貸下金ヲ以テ買入レタル汽船如左

船名	原名	馬力	總噸數	登簿噸數	買入代價
立海丸	コスタリカ	三〇〇	一九一七	一〇八四	一六〇、〇〇〇
廣島丸	ゴルデンエージ	三二〇	一八六九	一一五八	一六〇、〇〇〇
名古屋丸	オレゴニアン	三一〇	一九一四	一〇九六	一六〇、〇〇〇
西京丸	ネヴァダ	三三〇	二、一四三	一、〇六〇	二〇〇、〇〇〇
外ニ脚船二隻	—	—	—	八〇〇	二〇、〇〇〇
計	—	—	—	—	七〇〇、〇〇〇

從來貨物ノ運賃率ハ舊式ノ大和船時代ノモノヲ踏襲シ來リシガ荷物元價ノ高低ニ拘ラズ同一ノ運

賃ヲ徴スルハ不當ナルヲ以テ明治九年元價安直ナル荷物ハ従前ノ儘ニ据置キ高直ナルモノハ運賃ヲ引上ゲ荷物ヲ一等ヨリ九等ニ區分シ等級ニヨリ運賃ヲ課スルコト、セリ

同年ビーオー會社上海橫濱間ノ新航路ヲ開クヤ茲ニ再ビ競争ヲ醸シ、三菱會社ノ財政困難ヲ極メシカドモ百方苦心ノ末外船ノ跳梁ヲ制スルヲ得タリ翌十年西南ノ役起ルニ方リ、政府ハ同社上海航路以外ノ船舶ヲ擧ゲテ之ヲ軍用ニ供シ且七十萬弗ヲ貸與シ同社ハ之ニ己ノ資本ヲ加ヘ新ニ船舶十隻ヲ購入セリ其要目如左

船名	原名	馬力	總噸數	登簿噸數	購入代價
秋津洲丸	モントゴメリーシャア	二〇〇	一、七五一	一、二四六	二〇〇,〇〇〇
九重丸	キングリリッチアルド	一九〇	一、八二四	一、一三三	一五〇,〇〇〇
熊本丸	ガットシー	二〇〇	一、九一三	一、二四〇	一八〇,〇〇〇
貫効丸	サカナ	五〇	二九八	一九六	二三,〇〇〇
住之江丸	ジュナ	一五〇	一、三二〇	八五二	一三〇,〇〇〇
高千穂丸	ロタス	二〇〇	二、一五二	一、四〇七	一八〇,〇〇〇
玉川丸	スオーナダ	二四	五六	三四	四五,〇〇〇
和歌之浦丸	カンデヤ	三〇〇	二、二二五	一、三四三	一六〇,〇〇〇
外ニ庫船二隻				二、一九八	六〇,〇〇〇
計					一、〇八七、五〇〇

(内七十萬弗ハ大藏省貸渡金ヲ充當ス)

三菱會社ハ斯ク内外ノ航路ヲ開キ外國船ノ競争ニ勝チ又前後軍務ニ從事シテ其功ヲ奏セシ所以偏

ニ政府ノ保護厚キニ由ルナリ政府ハ夙ニ海運獎勵ノ必要ヲ認メ曩ニ述べタルガ如ク明治八年九月驛遞頭ヨリ第一命令書ヲ以テ東京九外十二艘ノ汽船及ビ附屬機械ヲ無代價ニテ會社ニ下附シ且助成金トシテ年々二十五萬圓ヲ給シ會社ハ郵便遞送ノ任ニ當リ所有船舶ハ平時戰時共必要アラバ政府ノ使用ニ供スル等ノ義務ヲ約セリ又會社ヲシテ海員養成ノ爲メ商船學校及ビ水火夫取扱所ヲ設立セシメ助成金トシテ年額一萬五千圓ヲ下附セリ其後九年九月第二命令書ヲ以テ各款ノ約束ヲ十箇年存続スルコト、シ二十五萬圓ノ助成金ヲ左記ノ郵便航路ニ分賦シ郵便物ハ一切無賃運送ノコト、ス

金額	航路
一金二〇〇,〇〇〇圓	上海航路
一金二〇〇,〇〇〇圓	東京橫濱、大阪及ビ神戸間ノ航路
一金一〇〇,〇〇〇圓	東京橫濱及ビ箱館間ノ航路
一金一〇〇,〇〇〇圓	東京橫濱及ビ新潟沿海諸港間ノ航路
一金五〇〇,〇〇〇圓	東京橫濱及ビ勢州四日市間ノ航路
一金五〇〇,〇〇〇圓	長崎、五島對州及ビ朝鮮、釜山浦間ノ航路

明治十五年第三命令書ヲ以テ從來政府ノ下渡シタル諸船舶ノ減少ヲ豫防シ會社所有ノ汽船ヲ登簿噸數二二〇〇噸以上ト定メ老朽船ニ代フルニ船舶ノ新造購入ヲ諭シ運賃率ノ適當ナル徵收ヲ防ギ郵便船ノ定期勵行ヲ嚴達シ特ニ上海航路ハ一時間十一節以上ノ速力ヲ有スル汽船ヲ配船セシメタリ且平時又ハ戰時政府ニ於テ汽船ヲ徵用シタル時ハ左記ノ割合ニテ借上料ヲ支拂フコトニ規定セリ

總噸數千五百噸以上一ヶ月一噸ニ付キ銀貨四圓五十錢

同 八百噸以上千五百噸未満一噸ニ付キ銀貨五圓十錢
同 八百噸未満 五圓八十錢

使用日數三十日未滿ノ時ハ一割ヲ増給シ十五日未滿ノ場合ハ二割ヲ増給ス
石炭及ビ船客ノ食物ハ現品又ハ代價ヲ以テ支給シ其他特ニ命ジテ別段ノ裝置ヲナシ又ハ船
及ビ人夫ヲ使用シタル時ハ其費用ヲ支拂フノ約

殖産漸ク起リ海運ノ事亦三菱一社ニテ需用ニ應ズル能ハズ加フルニ獨占ノ事業トテ世人否難ノ聲
高ク殊ニ三菱保護ニ努メタル大隈卿ヲ頂ク改進黨ニ對シ自由黨ノ三菱攻撃論頗ル囂々タリシガ同
黨ノ機關新聞自由新聞ノ論結ハ大約左ノ如シ

(一) 政府ヨリ無償ニテ下渡サレタル船舶ハ前後ヲ通ジテ三十四艘ニ上リ此買入元價ハ百九十九萬
千八百圓ニ達シ又船舶買入及ビ修繕費トシテ貸下金ハ左記ノ如ク累計三百四十萬九千九百
四十圓餘トナル

(1) 洋銀八十萬弗 但米國郵船會社ノ船舶及ビ陸上機關買收費
是ハ明治八年七月ヨリ二十三年六月迄十五ケ年賦ニテ一ケ年二歩ノ
利息トス

(2) 十六萬九千二百七十九圓運航費殘額
是ハ明治九年七月ヨリ同二十三年六月迄十四ケ年賦ニテ一ケ年二歩
ノ利息トス

(3) 六萬圓 名古屋丸修繕費
是ハ明治十年七月ヨリ同二十二年六月迄十二ケ年据置キニテ同年七

月ニ至リ無利息返納
(4) 五萬圓 帆船修繕費
是ハ明治十年二月ヨリ同十九年迄十ケ年賦ニテ一ケ年五歩ノ利息トス

(5) 三十五萬六千六百六十一圓餘汽船修繕費
是ハ明治九年十月貸下ゲ翌十年ヨリ向フ十五ケ年賦ニシテ一ケ年三
歩ノ利息トス

(6) 百二十萬圓 冥加船代價
是ハ明治十年ヨリ向フ五十ケ年賦ニテ無利息トス

(7) 洋銀七十萬弗 船舶買入代
是ハ明治十年六月貸下ゲ同十三年ヨリ向フ十四ケ年賦ニテ一ケ年五
歩ノ利息トス

(8) 貿易銀八萬弗 浦鹽港定期航海ニ付キ船舶買入代
加之助成金累計三百九十三萬五千圓ヲ加算セバ總計實ニ九百二十五萬六千七百四十圓餘ニ
達シ下渡船價三十四隻ニ對スル冥加金百二十萬圓ヲ差引クモ尙八百五萬六千七百四十圓餘
ノ恩惠ニ浴シタル計算ナリ

(二) 三菱會社ハ如上ノ恩典ニ浴シナガラ却テ獨占ノ利器ヲ惡用シ方外ニ運賃ヲ高メ金融ヲ害シ
北海道ノ如キハ延テ開拓ノ進歩ヲ妨ゲタリ

參 考

三菱會社ハ貨物ヲ大別シテ元價取、噸取、才取及個取ノ四種ニ分チ噸取、才取ハ其貨物ヲ八等ニ分

ツコト左ノ如シ

一製	藍煉藥	珊瑚珠	吳服	鼈甲	生糸	生帽	金箔	水銀
二小	唐土長針金	藤篋	油團	唐木	硝子板	ハンキ	綿絹糸	活字
三權	銜反物	洋反物	染金巾	小倉	真田	薩摩飛白	櫃木棉	袴地
四足	袋雲才	織帆	莫大小	紀州織	綿糸	木綿	手拭	木綿絞
五紋	羽蚊帳	酒袋	櫃椎	大樽白粉	同唐土	唐櫃	武力細工	櫃金物
六辨	柄爵金	線香	繪具	龍金物	寶卷金物	雨傘	木砥石	下駄桐
七龍	人形青粉	打物柄	削墨	干瓢	檜繩	炭粉	草履表	雁皮
八松	脂木附子	チヤン	松烟	布海苔	烏冠	吹子	樽丸	茶實

阪神ヨリ東北ニ至ル元價取才取噸取運賃表前噸後才)

地名	元價	一等	二等	三等	四等	五等	六等	七等	八等
京濱	55	7.20	6.00	5.00	4.40	4.00	3.40	2.80	2.40
野	110	14.00	12.00	8.00	8.40	7.60	6.60	5.60	4.40
宮	127	16.00	13.60	11.40	10.00	8.80	7.80	6.80	6.00
八戸	38	16.80	14.00	12.40	10.80	9.60	8.40	7.20	6.40
青森	176	21.60	18.80	17.00	14.40	13.20	12.40	10.00	9.20
小樽	204	24.00	21.60	19.00	16.00	14.80	13.00	10.60	9.60
根室	231	28.80	24.40	22.20	20.00	18.40	15.40	13.60	12.00

個取運賃表

品名	東京	野宮	古	八戸	青森	小樽	根室
油	60	120	138	150	192	222	252
藍玉	53	100	122	133	170	196	223
黒砂糖	50	100	115	125	160	180	210
白砂糖	45	90	104	113	144	167	189
酒	60	120	138	150	192	222	252
同十款以上	55	110	127	138	176	204	231

大貨物運賃表

一個ノ品	四半噸以上半噸未満其等級ニ照シ	三割増	一個ノ品	半噸以上一噸未満	三割増
牛噸以上一噸未満	一噸以上一噸半未満	五割増	一噸以上一噸半未満	一噸以上一噸半未満	六割増
一噸半以上	二噸未満	一割増	一噸半以上	二噸未満	一割増

【三】同社ガ海運界ヲ獨占スルノ機運ニ達スルヤ岩崎ハ海上保險會社ヲ起シ其資本金六十萬圓ノ

三分ノ一ヲ保有シ代理店事務ハ多ク三菱會社ノ支店又ハ出張所ヲ以テ之ニ充テ外ニ三菱爲替店(資本金二百萬圓)ヲ開キ各要地ニ於ケル荷爲替事務ヲ本業トセルモ尙廣ク一般銀行業ヲ營ミ金融界ニ重キヲ致セリサレバ同店ニ荷爲替ヲ取組ミタル荷物ハ自然三菱會社船ニ積入レザルヲ得ザル次第トナリ搗テ加ヘテ地爲替トテ物產輸出地ニ於ケル三菱ノ倉庫ニ寄託シタル荷物ニ對シ前貸ヲ爲スノ便法ヲ講シ甚シキハ積取爲替トテ高知縣下ニ於ケル紙北海道ニ於ケル各種物產ノ如キ邊卑ノ生産地ニ向ケ航行スル船舶ニ爲替資金ヲ齎サシメ其地ニ於

テ直積取直爲替ノ取組ヲ爲サシメ直チニ需要地ニ輸送スルノ道ヲ拓キタレバ高知函館ノ如キ地方集散地ノ商人ハ非常ノ打撃ヲ受ケタリ

(四) 前記積極的手段ヲ用キテ益獨占ノ根底ヲ堅クスルト同時ニ或ハ附船ノ法ニヨリ反對船ヲ壓倒シ其他アラユル隱忍殘酷ナル方法ヲ以テ自家ノ利益ヲ計リ驕傲無禮恰モ海上政府ノ如キ姿ヲ呈シ改進黨ノ幹部員ト相依リ政治社會ヲ毒害セリ

三菱會社ニ對スル否難攻撃高カリシト同時ニ他方ニ小船船業者ノ補助ヲ哀願スルモノ相尋テ起リシカバ政府モ國人共同ノ組織ニ係ル大海運會社ヲ起シテ三菱ニ對抗セシメント欲シ明治十五年七月國內小船主ノ總代風帆船會社々々長遠武秀行、北海道運輸會社々々長堀基、越中風帆船會社總代藤井三吉、運漕會社々々長岡武兵衛ノ諸氏ヲ農商務省(西郷從道卿品川大輔)ニ會シ共同運輸會社創立許可ノ申渡アリ尋テ發起人ニ命令書ヲ交附セリ其命令書ニヨレバ曰ク戰時非常ニ際シ供用スルニ足ルベキ船舶ヲ政府ニテ製造シ漸次之ヲ本社ニ交付ス其金額ハ百三十萬圓トシ之ヲ以テ政府ノ株金ニ充テ政府ハ株金ニ對シ年二分ノ配當ヲ受クベシ曰ク會社資本金ハ三百萬圓トシ内政府所有ノ株ヲ差引キ百七十萬圓中

舊東京風帆船會社ノ株高七千四百二十二株此金三十七萬千百圓内金二十四萬九千九百八十圓拂込濟

舊北海道運輸會社ノ株高四千三百六十八株此金二十一萬八千四百圓内金七萬二千三百五十五圓拂込濟

舊越中風帆船會社ノ株高三千株此金十五萬圓也全額拂込濟
以上合計四十七萬二千三百三十五圓ヲ除キ殘餘ハ成ルベク各地方ヨリ募集スベシ云々、カクテ同年

共同運輸會社

十月發起人定款ヲ議定シ創立委員ニ益田孝、小室信夫、澁澤喜作、堀基、藤井三吉、原田金之祐ヲ選舉シ役員ノ官選アリ(社長伊藤雋吉、副社長遠武秀行)同十二月政府ハ玄武丸外十二隻ノ船舶ヲ會社ニ貸下ゲ毎年貸下船ヨリ生ズル純益金ノ三分ヲ借船料トシテ政府ニ上納スルコト、ナリ營業ヲ開始セシガ規模狹小ニシテ到底十分ノ經營ニ當ルコト能ハザルヨリ資本金ヲ六百萬圓トシ政府ノ株金ヲ二百六十萬圓ニ増額セントトテ政府ニ請願シ其認可ヲ得タリ而シテ政府ヨリ下附セラルベキ株金總額二百六十萬圓ノ内最初ノ命令ニ定マリシ百三十萬圓ハ政府ニ於テ戰時巡洋艦ニ代用ノ計畫ヲ樹テ速力十三節ノ大汽船二隻ノ新造ヲ歐洲ニ注文セシムルガ爲メ伊藤社長ニ諸般ノ總理ヲ命シ管船局ヨリハ御雇外國人ブラオン氏ヲ同行セシメ海軍省ヨリハ少匠司佐双佐仲氏ヲ派遣セシメラレ此一行ハ十六年一月英國ニ向ケ渡航シ荷客混用ノ出來合船四艘(伊勢丸一、二、三)○噸速力十節一尾張丸一、五、一○噸速力十一節駿河丸一、七、〇○噸速力十節一遠江丸二、四、〇○噸速力十節此重量噸數五、六、〇○噸ヲ購入シ新船二艘(山城丸近江丸共ニ二、〇、〇○噸速力十三節)ヲ注文セリ

同社ハ舊三會社ノ本店及ビ代理店ヲ直チニ支店代理店又ハ荷物取扱所ニ變更シ營業開始當時ノ所在地ハ橫濱、大阪、神戸、函館、高岡、新潟、小樽、根室、四日市、龜崎、兵庫、長崎、石ノ卷、釜石、鐵ヶ崎、八ノ戸、馬關、金石、岩瀬、福山、青森、江刺、伏木等ナリキ

同年九月更ニ英國ニ於テ八隻ノ新造船ヲ注文シ初回購入ノ出來合船ハ十月以後續々橫濱ニ來着セリ斯クテ共同運輸會社ノ營業成績ハ明治十六年度ニ於テハ政府ヨリ下渡サレタル船舶ノ原價十七萬圓ニ對スル利子ノ免除ヲ乞ヒ役員賞與ヲ廢シ漸ク年九分ノ配當ヲ爲シ又十七年度ニ於テハ遺線ノ結果年八分ノ配當ヲ爲シタレドモ其後對三菱ノ競爭益激烈トナリ收支償ハズ明治十七年ヨリ十八年ノ頃ハ競爭愈酷シク東京、神戸、四日市間ノ線路ニ於テ特ニ火花ヲ散ラシ何時競爭ノ底止

スベキヤ測ラレズ是ニ於テ十八年一月兩社協議ノ上運賃率、諸航路、出帆日時、旅客貨物取扱人其他船員雇入ニ關スル件ヲ協定シ一時調和ノ約ヲ結ビタリ今兩社長ノ連名ヲ以テ農商務省ニ提出シタル覺書ヲ左ニ示サン

本年明治十八年一月十三日兩社營業上ノ議ニ付キ御諭達相成候件々爾後其趣旨ヲ奉戴シ再三協議ノ上熟議仕候大體左ニ上申仕候

第一 運賃ノ額ヲ定ムルコト

右異存ナク申合相整候其中現今存在ノ約定荷物運賃ニ限リ兩社其約定期限中ハ其儘履行可仕又今後ト雖モ定得意ノ荷主又ハ一時多數ノ積荷ヲ爲ス荷主ニ對シテハ兩社共同一ノ方法ヲ以テ若干ノ割戻ヲ爲スコトニ決議仕候且運賃定額ヲ始トシ荷物才積斤量石數等同一ノ定メ方荷物受渡場所ノ定メ荷物損傷ノ節辨金支拂方船腹賃切料等ノ議ハ協議ノ上取極可申答ニ御座候

第二 諸航路ノ出帆時限ヲ定ムルコト

右ハ兩社ノ船舶海上ニテ走力ヲ競ヒ候危險豫防ノ御趣意ト存候處船舶出港ノ時刻ヲ定ムルニハ着港ノ時刻ヲ豫算シテ相定候事故出港時刻ヲ伸縮致候事ハ兩社等シク困難仕候ニ付海上走力競争ノ弊ヲ豫防スルニハ汽船ノ走力ニ限リ付ケ候方可然其走力ヲ定ムルコトハ管船局ノ御裁定ヲ仰キ候事ニ協議仕候

第三 船客貨物周旋營業人ハ兩社ノ附屬ト爲スコト

右ハ兩社篤ト協議仕候處兩屬ト致候時ハ却テ弊害可相生懸念有之候ニ付兩社共從來ノ關係ヲ解キ全ク一己獨立ノ營業者トシテ兩社ハ一切其自由ヲ掣肘セズ是ニ付與スル口錢手

數料等ハ兩社申合同一ノ額ヲ限リ可申事ニ協議相整申候

第四 船長以下海員傭入ニ關スルコト

右ハ兩社共異存無之其傭入方法及ビ水火夫給料額等ノコトハ猶協議ノ上取極候答ニ候然レドモ元來共同運輸會社ニ交附セラレタル命令書ニハ航路ノ限定ナキヲ以テ幾モナク復競争ヲ演ジ運賃ヲ引下ゲ其他種々ノ手段ヲ盡シ相拮抗シテ下ラズ海運機關ノ沮喪ヲ來サントセシカバ止ムナク之ガ救済策トシテ政府訓諭ヲ下シ兩社ヲ合併シ日本郵船會社ヲ創立セシメ其資本金千百萬圓ニ對シ年八分ノ利子保證ヲ與フルヲ約ス是實ニ明治十八年十月一日ナリ今左ニ三菱共同兩社ヨリ日本郵船會社ニ引繼キタル海陸資産ノ代價總額ヲ擧ゲンニ

日本郵船會社

一 五百五十四萬三千四百十八圓 三菱會社

一 六百五十二萬六千三百四十圓 共同運輸會社

而シテ郵船會社ニ於テハ其資本金ヲ千百萬圓(二十二萬株トシ内譯ハ

一 二百六十萬圓(五萬二千株) 政府ニ屬ス

一 三百四十萬圓(六萬八千株) 舊共同ノ株主

一 五百萬圓 (十萬株) 舊三菱ノ株主

依テ差引郵船會社ノ三菱共同ニ對スル負債高ハ

一 五十四萬三千四百十八圓 舊三菱會社

一 五十二萬六千三百四十圓 舊共同運輸會社

計 百六萬九千七百五十八圓ニシテ年七分ノ利息ヲ附シテ之ヲ五ケ年ヨリ十ケ年間ニ償還スルコト、セリ

而シテ命令書ニ規定ノ主要義務ハ畧如左

一 航路ノ指定

横濱、神戸、下ノ關、長崎、上海間

毎週一回

長崎、釜山、元山、津浦、瀋陽間(毎年一月ヲ除ク冬季浦瀋結氷中ハ元山津ニ止ム)

毎月一回

長崎、五島、對馬、釜山、仁川間

毎月一回

横濱、神戸間

毎月十回

横濱、荻ノ濱、函館間

一週二回

横濱、四日市間

毎日一回

神戸、高知間

毎週一回

函館、根室間

度數未定

函館、小樽間

同

函館、青森間

毎日一回

青森、室蘭間

毎日一回

小樽、伯州境間

度數未定

(函館、土崎、酒田、新潟、直江津、伏木、敦賀ニ寄港シ但荷物ノ都合ニヨリ他ノ港ニ寄港セシム) (風浪不穩ノ時節ハ新潟、酒田等ノ寄港ヲ廢シ碇泊ニ差支サル場所ノミニ寄港セシム)

一 政府ニ於テ平常非常ヲ問ハズ船舶ヲ徵用スベキコト

船舶徵用ノ場合ニ徵發令施行ノ時ヲ除キ左項ノ割合ヲ以テ實費支給ノコト

總噸數千五百噸以上ハ一ヶ月一噸ニ付キ銀貨四圓五十錢

同 八百噸以上千五百噸未滿ハ

同 五圓十錢

同 八百噸未滿ハ

同 五圓八十錢

但使用日數三十日未滿ノ場合ハ一割増十五日未滿ノ時ハ二割増支給

一 郵便物無償輸送ノコト

一 海軍兵學校及ビ商船學校ノ卒業生ヲ實地練習ノ爲メ乗組マシムベキコト

一 使用汽船ハ登簿噸數三萬五千噸ヲ最少限トスルコト

一 船舶ニ不足ヲ生ズルカ前項ノ限度以下ニ降リタル時又ハ不適當ノ船舶アリト認ムル時ハ農

商務卿ノ命ニ應シテ汽船新造又ハ購入ニ着手スベキコト

一 農商務卿ノ許可ナクシテ使用船舶ヲ賣却セザル義務

一 認可運賃ノコト

一 正副社長及ビ理事ハ十五ヶ年間ハ農商務卿ノ指圖ニヨリ就職及ビ退職スベキコトタルベキ

コト

十五ヶ年後ハ株主總會ニ於テ之ヲ選舉シ農商務卿ノ認可ヲ受クベキコト

一 利益金中ヨリ左記ノ引除金及ビ積立金ヲ爲スベク又配當ハ負債元利ヲ償還シ了ル迄八分ニ

止ムベキコト

保險積立金 各船總代價ノ百分ノ七

大修繕積立金 同 百分ノ十

減價引除金 同 百分ノ五

明治二十年十一月資本ニ對スル年八分ノ利子保證ニ代フルニ資本ノ増減收入ノ多寡ニ拘ラズ毎年

八十八萬圓ヲ創立後十五箇年間補給スルコトニ改ム創立後數年間ハ兩社競争ノ餘波ヲ受ケ商況不振ナリケレハ經營困難ニシテ其航路モ内地沿岸及ビ東洋諸港ニ止マレリ明治二十五年會社ノ基礎ヲ鞏固ニセンガ爲メ資本金ヲ八百八十萬圓ニ減ジ同二十六年新ニ施行セラレタル商法ニ準據シ半官半民ノ性質ヲ改メ純然タル株式組織ノ民設會社トナシ同年孟買航路ヲ開始ス二十七年日清戰役起ルヤ御用船五九艘一三四〇〇噸ヲ提供シ軍事輸送ノ任ニ當リ戰後御用船ノ利益ヲ割キテ海外航路擴張ノ資ニ投ズルコトニ決シ二十九年三月先歐洲航路ヲ開キ同年六月資本金ヲ二千二百萬圓ニ増額シ同八月米國航路ヲ同十月濠洲航路ヲ開始セリ是等ノ四大航路ハ孰レモ政府ノ特定命令航路トナリ助成金ヲ受クルコト、ナレリ而シテ八十八萬圓ノ補給ハ三十三年九月ヲ以テ滿期トナリ更ニ同年十月ヨリ向フ五箇年間内海及ビ東洋近海航路ニ對シ毎年六七七、三三一圓以内ノ航海補助金ヲ下附セラル、コト、ナレリ三十六年六月英國人ジョージ・マクベイン (George Macbain) 氏自營ニ係ル所謂長江航路ノ海運業及ビ附屬船舶陸上一切ノ設備ヲ買收ス三十七年二月、日露戰役起ルヤ軍役ニ就クモノ全社船舶ニ及ボシ之ニ代フルニ内外國船ヲ雇用シテ補充トセリ同社創立當時繼承シタル航海汽船五八艘總噸數六四、三六五噸帆船一一噸總噸數四、六三一噸此合計六八、九九六噸總船價七、七二六、二二三圓ニシテ此内老朽且不經濟ノモノ少カラザリシカバ漸次淘汰ヲ加ヘテ帆船ノ如キハ之ヲ賣却シ又二十七八年ノ戰役ニ遭遇シ汽船總噸數一五四、三〇〇噸ニ増加シ戰後益増進シテ三十三年ニハ航海汽船六七艘總噸數二〇四、七一一噸船價二〇、九三四、六六三圓ニ上リ三十八年ニハ七三艘二五〇、九〇五噸、二四七、八二七圓ニ上ル之ヲ創立當時ニ比スレバ汽船噸數ハ四倍弱ニシテ一艘平均千噸弱ヨリ三千五百噸ニ船齡ハ一艘平均十一歳九分八厘ヨリ減ジテ十歳二厘トナリ船價ハ每期減價引除ヲナシテ平均一噸百十二圓ヨリ減ジテ九十六圓トナレリ

大阪商船會社ハ明治十七年五月ヲ以テ起レリ今其來歴ヲ畧述センニ明治十二三年ノ頃大阪市ヲ起點トシテ瀬戸内海一帯ヲ航海スル小汽船噸ニ増加シテ百十餘艘ニ及ビ所有主亦七十餘名ノ多キニ達シ對峙競争ヲ事トシ爲メニ汽機ヲ濫用シテ法外ノ進航ヲ試ミ豫定航路ハ變易常ナク出帆時間亦伸縮極マリナシ是ニ於テ大阪ノ有志此慘狀ヲ救済セント欲シ箇々ノ船舶ヲ團結シテ之ヲ一九トナシ以テ同社ヲ創立スルコト、ナレリ然レドモ所謂社外船ナルモノ猶尠カラズ依然競争ノ態度ヲ持續シタルヲ以テ運賃率低下シ且船舶小形ニシテ老朽之ヲ動カスニハ經費多ク會社ノ基礎定マラザリシカバ事狀ヲ政府ニ具シ明治二十年八月初メテ之ヲ採納セラレ同二十一年ヨリ向フ八箇年ヲ期シ一萬三千噸ノ船舶改良ノ爲メニ毎年金五萬圓ノ補助ヲ得ルコト、ナレリ此ニ於テ會社ハ定期航路ヲ開始シテ郵便物無賃航走ノ義務ヲ負ヒタレドモ郵便物數漸ク多大トナリ更ニ郵便物航走料トシテ別ニ前記期間毎年二萬圓ヲ下附セラル、コト、ナリ明治二十六年資本金ヲ百八十萬圓トシ同廿七年船舶改良一段落ヲ告グ更ニ資本ヲ増シテ二百五十萬圓トス日清戰役ニハ軍事輸送ニ當リ戰後臺灣ノ我版圖ニ歸スルヤ之ガ航通ヲ企圖シ明治二十九年臺灣總督府ノ補助ヲ受ケ内地臺灣間ノ航海ヲ開始セリ同年資本金ヲ五百萬圓ニ増額シ翌年業務ノ擴張ト共ニ更ニ之ヲ増シテ千百萬圓トス明治三十一年政府ノ補助ヲ受ケ揚子江沿岸ノ航海ヲ開始セリ然レドモ海外航路ノ擴張ト共ニ海陸設備ノ爲メニ費セシ金額些少ナラズ加フルニ當時商工業ノ不振ハ引テ會社ノ收支相償フ能ハザルニ至ラシメタレバ資本金ヲ當時ノ拂込額五百五十萬圓ニ減額シ業務ノ刷新ヲ圖リキ明治三十二年臺灣總督府ノ補助ニヨリテ更ニ南清航路ヲ開始シ翌年共立汽船會社ヲ買收シテ再ビ資本金ヲ千百萬圓トス北清事變ニハ軍事輸送ノ任ニ當リ明治三十四年以來伊豫汽船會社ノ汽船ノ買收清韓方面ノ使用船舶増加等ノ爲メ漸次社債ヲ募入シ四百五十萬圓ニ達セリ日露戰役ニ際シテ軍事輸送ノ

任ニ當リ供用船舶ノ補充トシテ内外國船ヲ雇入レシコト日本郵船會社ニ於ケルト同ジ
 同社創立當時所有航海汽船九六艘總噸數一七〇五六噸明治三十八年末現在船九四艘九〇六二七噸
 之ヲ前者ニ比スレバ噸數ニ於テ五倍餘ニ増加シ一艘平均一七七噸ヨリ九六四噸ニ増加セリ明治三
 十九年戰後ノ發展ニ資スル爲メ更ニ五百五十萬圓ノ増資ヲ決行シ同四十年楊子江航路ニ於ケル船
 舶一切ハ本邦同業者合同ノ議熟シタル爲メ舉ゲテ日清汽船會社ニ引繼ギ他方ニ土佐商船會社ノ財
 産全部ヲ買收シ明治四十二年ニハ米國航路及ビ樺太航路ヲ開始シ着々新生面ヲ開拓シ以テ今日ニ
 至レリ

日本海命令航路

日本海命令航路ハ明治三十四年四月大家七平氏ノ單獨請負ニ屬セシガ三十六年十一月ニ至リ大阪
 商船會社ト共同ノ事業トシ特ニ大家商船合資會社ヲ創立シ一切ノ權利義務ヲ繼承セリ命令航路寄
 港地使用船舶ノ條件航海度數等左ノ如シ

寄港地 (甲線) 門司、濱田、境、宮津、敦賀、浦鹽、須德、敦賀、七尾、伏木、夷新、湯、函館、
 (乙線) 小樽、函館、夷新、湯、伏木、七尾、敦賀、浦鹽、須德、敦賀、宮津、境、濱田、門司、釜山、元山、浦鹽、須德、小樽、
 小樽、函館、
 小樽、函館、

使用船數二艘噸數各千四百噸以上平均速力十節以上ヲ以テ冬期ヲ除キ毎月一回以上一年十六回以上門司又
 ハ小樽ヲ發航ス

明治四十年四月日本海命令航路ハ大阪商船會社ノ單獨請負トナリ航路寄港地使用船舶ノ條件航海
 度數等モ亦變更セリ即左ノ如シ

○浦鹽須德直航線 使用船一艘噸數二千噸以上最速速力十四節以上每週一回以上一年四十八回以上發航
 セシム
 ○浦鹽須德通航線 (甲線) 小樽、浦鹽、須德、小樽、函館、小樽、
 (乙線) 小樽、浦鹽、須德、七尾、新、湯、小樽

大連航路

大東汽船會社

使用船一艘噸數千四百噸以上最速速力十一節以上毎年十一月及三月ハ毎月二回以上十二月及
 ビ二月ハ毎月一回以上甲線、四月ヨリ十月迄ハ毎月一回以上宛甲線乙線交互ニ一年間甲線ハ十
 四回以上乙線ハ八回以上發航セシム
 神戸門司大連線ノ命令航路ハ明治四十年四月大阪商船會社ニ於テ請負ヒ噸數千五百噸以上最速速
 力十三節以上ノ船舶四艘ヲ用ヒ每週二回以上一年百回以上發航セシムル定メナリ
 大東汽船會社ノ前身ハ明治二十九年白岩龍平氏ノ創立ニ係ル大東新利洋行ニシテ當時上海、蘇州間
 八十海哩ノ航路ヲ占有セリ明治三十一年上海、杭州間百五十海哩ノ航路ヲ開クニ至リテ大東汽船合
 資會社ト改稱シ本店ヲ大阪ニ設置シ國庫ヨリ補助金ヲ下附セラル翌年本店ヲ東京ニ移シ三十三年
 組織ヲ改メテ株式會社トシ翌年更ニ蘇州、杭州間百二十七海哩ノ航路ヲ開始シ政府ハ更ニ此航路ニ
 向テ補助金ヲ下附セリ尋テ命令航路ノ外左ノ自由航路ヲ開ク

蘇州、鎮江間 一四五海哩 明治三十五年開始
 鎮江、清江浦間 一四四海哩 同 三十八年開始
 揚州、鎮江間 二〇海哩 同 三十八年開始

東洋汽船會社

所有船舶八艘總噸數二一〇噸ハ舉ケテ日清汽船會社ニ出資解散セリ
 東洋汽船會社ハ明治廿九年七月ノ創立ニ係リ同三十一年十二月米國航路ヲ開始ス翌年同航路ニ對
 シ十箇年間補助金ヲ下附セラル、ヤ其使用汽船三艘(總噸數六千噸以上最大速力十七節以上)ヲ以
 テ一箇年十四回香港、上海、長崎、神戸、橫濱、ホノルル、桑港ノ定期航路ニ從事スル事トナレリ而シテ同社
 ノ業務ハ太平洋汽船會社ト提携シテ荷客ノ募集等ハ舉ゲテ之ニ委託スルノ組織ナリ明治三十四年
 豫備船トシテ購入シタルロヒラ、ロセツタ二船ヲ以テ香港、馬尼刺航路ヲ開始セシガ日露戰役起ルニ
 及ビ全船ハ御用船トナリ幾モナクロヒラ、ロセツタ二艘ヲ賣却シテ滿州丸ヲ購入ス同三十八年十二

月雇船ヲ以テ南米航路ヲ開ク其起點ヲ香港トシ門司、神戸、横濱ヲ經テ秘露ノカイヤオ(Callao)智利ノイキケ(Iquique)ニ向ヒ復航ニハ前記諸港ヲ經テ香港ニ歸着シ往復約四箇月ヲ要スルノ豫定ナリ而シテ戰後株金六百五十萬圓ノ全部拂込ヲ終リ資本ヲ倍加シ米國航路用トシテ三菱造船所ニ注文シタル天津丸總噸數一二、四五四噸登簿噸數七、二六五速力二〇、四節二個ノスチームタービンヲ具フ)及ビ姉妹船外ニ原油輸入船ノ竣工ヲ待チ戰後ノ發展ニ處スルアラントセシモ明治四十一年以降財界不況ノ爲メ漸ク一割二分配當優先株六百五十萬圓ノ増資ヲ議決シ増資々々本ノ四分ノ一拂込ニテハ新造船々價ノ支拂ニ不足セルヲ以テ内外社債ヲ以テ補足シ南米航路ハ是ヨリ先收支償ハザルヲ以テ中止ノ姿トナリ又原油輸入船ノ計畫ハ原油關稅ノ増率ト共ニ越後地方石油事業殷盛ヲ極メツ、アルヲ以テ社運未盛ナラズ

湖南汽船會社

湖南汽船會社ハ清國湖南省洞庭湖ヲ中心トシテ省内ヲ串通スル湘沅二水路ノ海運業ニ從事セント欲シ三十五年二月國庫ノ補助ヲ出願シタル處同三月採納セラレ會社設立ノ日ヨリ起算シ滿五箇年間左ノ條件ニヨリ補助金ヲ下附セラル、コト、ナレリ

一 汽船三艘以上ヲ以テ湖南航路ノ海運ニ從事シ政府ノ指定スル場所ニ相當ノ陸上設備ヲ爲スコト

一 政府ノ認可ヲ得テ使用船舶ノ資格並ニ構造及ビ發着並ニ寄港ノ場所ヲ定ムルコト

一 政府ハ相當ノ金額ヲ補償シテ本航路ニ使用スル船舶船員ヲ公用ノ爲メニ使用スルコト

一 政府ノ認可ヲ得テ乗客及ビ積荷ノ運賃ヲ定ムルコト

一 資本總額ハ百五十萬圓トシ會社設立登記ノ日ヨリ起算シ五箇年間營業開始前ニ在リテハ拂込株金ニ對シ一箇年六分ノ利子ヲ交付シ營業開始後ニ在リテハ會社ノ利益一箇年六分ニ達

セザル時ハ政府ハ六分ニ達スル迄其不足ヲ補給スルコト但利子補給額ハ如何ナル場合ニモ

株金拂込總額ノ年六分ニ相當スル金額ヲ限度トスルコト

一 政府ノ認可ヲ得テ會計ニ關スル規定ヲ定ムルコト

一 會社設立ノ日ヨリ六箇月以内ニ事業ニ着手セザル時、事業ヲ中止シタル時又ハ政府ノ命令書

ニ定ムル義務ニ違背シタル時ハ利子補給ヲ停止シ又ハ廢止スル場合アルコト

同年九月創立總會ヲ終ヘ三十六年十二月淺吃水汽船總噸數九三五噸(二艘ヲ竣工シ三十七年三月始メテ開航ス航路ハ每八日一回漢口湘潭ノ兩地ヲ發船シ往航新堤、寶塔州、城陵磯、岳州府、荊州府、城陵磯、港ニ停船シ長沙ニ寄港シテ湘潭ニ到リ復航ハ湘潭ヲ發シ長沙ニ寄港シテ、靖港、荊州府、岳州府、城陵磯、寶塔州、新堤ニ停船ス航路哩數四百八十五哩ナリ前記船舶ハ極メテ淺吃水ナレドモ湖南航路ノ水量ハ大約例年十二月ヨリ二月ニ至ル三箇月間是ガ航海ヲ許サズ三十七年七月以降長沙ガ外國互市場トナリ貿易發達大ニ觀ルベキモノアリ從テ旅客貨物ノ運送益好望トナリ又將來ノ發展ニ應ゼンガ爲メ常德航路用トシテ總噸數千四百五十噸ノ汽船ヲ建造セリ

日清汽船會社ノ創立セラル、ニ及ビ全財産ヲ擧ケ出資解散セリ

日清汽船會社ハ政府ガ楊子江本支流ニ於ケル海運事業ノ重要ナルト列國互ニ之ガ經營擴張ヲ競フノ裡ニ在リテ邦人ノ經營ニ係ル數會社分立セルハ不得策ナルヲ以テ之ヲ打テ一九一〇年日清貿易ノ發展ニ資セシメント當事者ヲ勸誘セル結果明治四十年三月生レ出デタル會社ニシテ各汽船會社ノ出資額、航船等ハ左ノ如シ

○ 大阪商船會社 上海漢口線 漢口宜昌線

提供船舶六艘

此出資額三、七〇〇、〇〇〇圓

日清汽船會社

○日本郵船會社 上海漢口線

提供船舶五艘

此出資額三、二九〇、〇〇〇圓

○湖南汽船會社 漢口湘潭線等

提供船舶三艘

此出資額 八一〇、〇〇〇圓

○大東汽船會社 上海蘇杭州線等

提供船舶八艘

此出資額 二〇〇、〇〇〇圓

義勇艦隊

日魯戰役ノ經驗ニテ平時ハ商船ノ用ヲナシ戰時ハ快速ナル補助巡洋艦トシテ活動スル船舶ヲ建造スベキ必要論起リ帝國海軍協會卒先之ガ衝ニ當リ最初ノ目論見ハ千五百萬圓ノ義捐金ニヨリ義勇艦隊十隻ヲ建造スル等ナリシモ其後豫定ノ如ク義金集マラザリシヲ以テ五百萬圓ヲ以テ四隻建造ノ事ニ計畫ヲ變更シ其第一船櫻丸總噸數三、二〇〇長サ三三五幅四三深三一六速力二一六實馬力八、五〇〇ニ百三十五萬圓ヲ投シ三菱造船所ニ於テ四十一年六月進水セリ本船ハ三個ノバーリン式スチームタービン、宮原式汽罐六ヲ具ヘ武器トシテハ六吋砲二門、十二斤砲六門、探海燈二基、無線電信ノ設備アリ初メ大阪商船會社ニ無料貸渡シ神戸基隆間ノ航海ニ充用セシメ年賦ヲ以テ向フ十八ケ年内ニ船價ノ全部ヲ海軍協會ニ納附スルノ約ナリシガ幾クモナク鐵道院ニテ連絡船トシテ使用ノコトニ變更シ又第二船梅ヶ香丸モ略櫻丸ト同型ニシテ四十二年三月進水シ鐵道院ニテ使用セリ朝鮮郵船會社ハ明治四十一年以來政府ノ補助ヲ受ケ朝鮮沿海航路ニ從事セシ釜山汽船會社、合資會社吉田船舶部、木浦船運合名會社ヲ打テ一九一〇セル資本金三百萬圓ノ株式會社ニシテ明治四十五年四月以降左記ノ命令航路ニ從事スルコト、ナレリ

朝鮮郵船會社

線	回数	總噸數	速度	隻數
元山雄基線	每月六回	二百噸	九節	二
釜山雄基線	同 三回	八百噸	一〇節	二
釜山方魚津線	同 十二回	百噸	八節	一
釜山木浦外廻線	同 八回	二百噸	九節	二
釜山木浦内廻線	同 八回	百噸	八節	四
迎月灣蔚陵島線	同 二回	五十噸	五節	一 (補助汽關)
仁川群山線	同 五回	二百噸	九節	一
木浦群山線	同 六回	八十噸	八節	一
仁川鎮南浦線	同 四回	二百噸	九節	一
仁川海州線	同 十回	六百噸	七節	一

朝鮮總督府ハ前記朝鮮郵船會社ノ命令航路及ビ河川航路補助ノ爲メ左記金額以內ヲ補助金トシテ支給スルコト、ナレリ

明治四十五年 二二六、二九六圓
 同 四十六年 二八五、七八七圓
 同 四十七年 二六三、七一七圓
 同 四十八年 六四、五三三圓

政府ハ明治四十四年度ニ於テ期間滿了トナルベキ近海命令航路ヲ整理シ幾分剩餘ヲ得タルヲ以テ新ニ南洋定期航路ヲ開カシメ相當ノ補助金下附ニ意アリ然レドモ補助金額饒ナラザルヲ以テ決局

南洋命令航路

原田以下社外船主ノ協同經營ニ決シ近時總噸數三千噸型ノ汽船三隻ヲ以テ神戸ヲ起點トシバタビヤ、サマラン、スラバヤ、馬尼刺ニ寄港スル所謂南洋航路設立ノ計畫熟セリト謂フ補助金額ハ明治四十五年ハ七萬五千圓、四十六、四十七ノ兩年ハ十五萬圓、四十八年ハ七萬五千圓ナリ
明治三年以降我國商船ノ盛衰ハ左表ニヨリ明ナリ

年次	汽船		帆船	
	船數	總噸數	船數	總噸數
明治三年	三五	一五、四九八	一一	二、四五四
同四年	七一	二〇、九三四	三一	七、九〇五
同五年	九六	二二、三六四	三五	八、三二〇
同六年	一一〇	二六、〇八八	三六	八、四八三
同七年	一一八	二六、一一〇	四一	九、六五五
同八年	一四九	四二、三〇四	四四	八、八三四
同九年	一五九	四〇、二四八	五一	八、七九〇
同十年	一八三	四九、一〇五	七五	一三、六四八
同十一年	一九五	四三、八九九	一一三	一九、六二四
同十二年	一九九	四三、七六三	一七四	二七、五五一
同十三年	二二〇	四一、二二五	三二九	四八、〇九四
同十四年	二九八	四一、〇四四	三七九	四三、五〇三
同十五年	三四四	四二、一〇七	四三二	四九、〇九四
同十六年	三九〇	四五、三五〇	四一九	四六、一八三
同十七年	四二二	四九、八四五	四〇二	四四、三七六

【第一章】海運業ノ沿革 ● 第二節 日本海運業ノ沿革

同十八年	四六一	五九、六一三	五〇九	五二、六四三	一七、〇〇六	二、八五四、六三一
同十九年	四六〇	六三、三三四	六八八	五六、九二七	一六、七五七	二、七八六、八一八
同二十年	四八六	七二、三三二	七九八	六〇、九七五	一七、一九四	二、八五一、二四七
同二十一年	五二四	八一、〇六六	八九六	六三、二二八	一七、八七八	二、九六九、六九五
同二十二年	五六四	八八、八一六	八四三	五二、三二八	一八、七九六	三、一六、一六八
同二十三年	五八六	九三、八一一	八六五	五一、八八〇	一九、三七五	三、三〇一、三八五
同二十四年	六〇七	九五、五八八	八三五	五〇、一三七	一八、五八九	三、五三、二一〇
同二十五年	六四二	一〇二、三〇一	七七九	四六、〇三一	一八、二〇五	三、〇六九、八一六
同二十六年	六八〇	一一〇、二〇五	七四九	四四、九六七	一七、二〇九	二、八七八、四六一
同二十七年	七四五	一六九、四一四	七二二	四三、五一一	一七、三〇〇	二、八七六、一三一
同二十八年	八二七	二二二、三二二	七〇二	四一、四七一	一七、三六〇	二、九六〇、八八七
同二十九年	八九九	三三七、五八八	六四四	四四、〇五五	一七、六一〇	三、〇六五、六〇七
同三十年	一、〇三二	四三八、七七九	七二七	四八、一三〇	一九、〇九七	三、三二〇、二八四
同三十一年	一、一三〇	四四七、四三〇	一、九一四	一七〇、八九四	—	—
同三十二年	一、二二二	五一〇、〇〇七	三、三三二	二八六、九二三	一八、四七九	二、七三三、六四六
同三十三年	一、三二九	五四三、三六五	三、八五〇	三三〇、五七二	一八、七九六	二、七八五、一四四
同三十四年	一、三九五	五八三、五三二	四、〇二六	三三六、五二八	一八、二六四	二、三八三、二七五
同三十五年	一、四四一	六一〇、四四六	三、九七七	三三六、一五四	一九、七四三	二、三五一、九五〇
同三十六年	一、五七〇	六六三、三二〇	三、六七四	三二八、九五三	一九、四七二	二、三六四、四一六
同三十七年	一、八一五	七九八、二四〇	三、九四〇	三二九、一二五	一九、八八六	二、三八二、八六七
同三十八年	一、九八八	九三九、七四九	四、一三二	三三六、五七一	二〇、八四八	二、五〇七、七二四

【第一章】海運業ノ沿革 ● 第二節 日本海運業ノ沿革

同三十九年	同四十年	同四十一年	同四十二年
一一一〇三	一一一三三	一一三〇四	一一二七六
一〇四、五六九	一一一、六四五	一一一、六〇〇	一一一、九八一
四、五四七	四、八一七	五、三三九	五、九三七
三五四、三五六	三六六、九五〇	三八四、四八一	四〇四、〇八九
一一一、六三〇	一〇〇、六三五	一一一、五二九	一一二、七一四
一一、六九五、八三二	一一、五六一、〇八八	一一、八一七、三三〇	一一、九七七、四九四

明治二十九年以後ハ汽船及噸數船ハ不登簿船ヲ算入ヌ又其以前ニ比シテ増加セシハ船舶検査法施行ノ結果從來石數船ノ取扱ヲ受ケタル模擬合ノ子船ヲ漸次噸數船ニ編入セシニヨル日露戰役起ルヤ日本汽船ノ多數ハ御用船トナリ尙足ラザルヲ以テ船主ハ孰レモ爭フテ外國船ヲ購入シ其一部ヲ御用船ニ、一部ヲ内國及近海航船ニ充當セシヲ以テ汽船ノ噸數ハ非常ノ増加ヲ來タセリ今左ニ總噸數五百噸以上ノ汽船ノ同戰役中増減明細表ヲ掲グ

○印減

自三十六年至三十七年増減		自三十七年至三十八年増減		日露戰役中ノ増減	
船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數
5	4,454	16	12,724	21	17,178
1	565	1	395	...	170
4	3,179	...	...	4	3,179
1	129	15	12,194	16	12,065
13	18,802	9	15,611	22	34,413
5	8,196	2	2,488	3	5,708
...	365	6	8,746	6	9,111
3	4,410	8	14,705	11	19,115
9	20,983	14	29,425	23	30,408
4	10,331	1	2,673	3	7,658
...	430	4	10,523	4	10,953
6	13,957	...	353	6	14,310
7	22,345	7	24,310	14	46,655
...	507	1	3,413	1	3,920
...	...	1	3,127	1	3,127
8	26,698	3	11,163	5	15,535
4	17,271	1	4,403	3	12,868
2	8,321	...	556	2	8,877
...
...	552	1	3,860	1	4,412
...
1	5,076	...	...	1	5,065
...
1	5,250	...	...	1	5,250
...
1	6,166	...	...	1	6,166
...
...
...	...	1	7,463	1	7,463
38	88,855	45	77,667	83	161,522
6	10,232	4	16,198	2	5,963
4	3,974	11	22,396	15	26,370
19	50,738	21	19,949	40	70,687

明治四十二年十二月末日現在登簿船舶ノ概要如左

○帆船(噸數船)

摘要	船主	三十六年末		三十七年末		三十八年末	
		船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數
五百噸以上	日本船主同盟	20	12,300	25	16,754	41	29,478
	日本郵船	6	4,571	7	5,136	6	4,741
	大阪商船其他	16	10,208	20	13,387	20	13,387
千噸以上	日本船主同盟	36	52,094	49	70,896	58	86,507
	日本郵船	22	34,959	17	26,763	19	29,251
	大阪商船其他	14	19,868	14	20,233	20	28,979
二千噸以上	日本船主同盟	31	75,822	40	96,805	54	126,230
	日本郵船	19	49,238	15	38,907	16	41,580
	大阪商船其他	8	19,326	8	19,756	12	30,279
三千噸以上	日本船主同盟	5	17,100	12	39,445	19	63,755
	日本郵船	8	27,781	8	28,288	9	31,701
	大阪商船其他	2	6,630	2	6,630	3	9,757
四千噸以上	日本船主同盟	3	11,467	11	38,165	8	27,002
	日本郵船	...	...	4	17,271	3	12,868
	大阪商船其他	3	13,837	5	22,158	5	22,714
五千噸以上	日本船主同盟	...	...	...	...	...	...
	日本郵船	3	16,438	4	21,505	4	21,505
	大阪商船其他	...	...	1	5,250	1	5,250
六千噸以上	日本船主同盟	...	...	...	...	...	...
	日本郵船	16	99,651	15	93,485	15	93,485
	大阪商船其他	3	18,654	3	18,654	3	18,654
七千噸以上	日本郵船	...	...	...	...	1	7,463
	日本船主同盟	92	157,216	130	241,171	175	318,838
	日本郵船	77	246,475	71	236,242	75	252,440
總計	大阪商船	40	56,032	44	60,006	55	82,402
	其他	65	102,543	84	153,281	105	173,230

二〇噸以上 一〇〇噸未満 船數 三五一〇

總噸數 二〇五,四八一

登簿噸數 一九二,五六八

噸數	船數	積石數	登簿噸數
一〇〇噸以上	一二九八	一七一,七九八	一六一,一五〇
二〇〇噸以上	一三	三,〇二九	二,八四八
三〇〇噸以上	六	二,三五九	一九六一
五〇〇噸以上	一	八二五	七七五
一,〇〇〇噸以上	—	—	—
二,〇〇〇噸以上	—	—	—
合計	四,八二九	三八五,七七九	三六〇,七二〇
〇帆 船石數船	—	—	—
二〇〇石以上	七八二	一九八,五六七	—
三〇〇石以上	六四七	二二三,七二五	—
四〇〇石以上	三六二	一六一,一一四	—
五〇〇石以上	一一一	七〇,六一八	—
七〇〇石以上	二一	一六,七六七	—
一,〇〇〇石以上	二	二,四七一	—
合計	一,九三五	六七三,二六二	—
〇汽船	—	—	—
二〇噸以上	七七三	三五,〇〇八	一八,六五七

噸數	船數	積石數	登簿噸數
一〇〇噸以上	二六〇	三九,七四一	二二,九五二
二〇〇噸以上	四五	一一,四五四	六,八〇一
三〇〇噸以上	九六	三七,一四六	二二,五二九
五〇〇噸以上	一四〇	一〇二,五三三	六三,七三〇
一,〇〇〇噸以上	一二七	一九五,一一〇	一二五,四五二
二,〇〇〇噸以上	一〇五	二五六,九五五	一六六,四六八
三,〇〇〇噸以上	五二	一七七,一二二	一一四,六七五
四,〇〇〇噸以上	一八	八〇,一〇四	五四,三五五
五,〇〇〇噸以上	六	三一,九七五	一九,八二四
六,〇〇〇噸以上	二二	一三七,三八八	八三,九七二
七,〇〇〇噸以上	一	七,四六三	四,六二七
八,〇〇〇噸以上	六	五一,〇七八	三一,六六七
九,〇〇〇噸以上	—	—	—
一〇,〇〇〇噸以上	二	二六,八八〇	一四,五一五
合計	一,六五三	一,二八九,九五七	七五〇,二二四

第二章 船舶及ビ船舶所有者

第一節 構造上ノ概念

海運業ノ機關ハ即船舶ナレバ一般商人ノ位地ヨリ觀ルモ船舶ノ構造等ニ就キ大略ノ知識ヲ要スルコト勿論ナリ然レドモ詳細ハ造船ノ部ニ屬シ専門ノ技術トシテ存スルガ故ニ爰ニハ船舶ノ種類噸數其他ノ名稱等ニ就キ概略ノ説明ヲ爲スベシ

第一 船舶ノ種類

船舶ヲ造船ノ材料(Material)ニヨリ區分スレバ左ノ如シ

造船ノ材料ニ
ヨリ區分

- 木 船 (Wooden vessels)
- 木鐵交造船 (Composite vessels)
- 鐵 船 (Iron vessels)
- 鋼 船 (Steel vessels)
- 被覆船 (Sheathed vessels)

木船一ニ木造船トモ云ヒ龍骨、船首材、内外板、肋材ノ如キ首要部分悉皆木造ニシテ古來ヨリ行ハル、船舶ナリ其材料トシテチーク(Teak)オーク(Oak)楓、楠、檜等ノ如キ堅木ヲ撰ミ銅若クハ黃銅釘(Bolts)ト堅木製ノ木釘(Tree nails)トニテ固着シタル木船ハ最堅牢ニシテ之ヲ亞米利加松(Oregon pine)和松、檜等ノ如キ柔木ニテ船體ヲ造リ鐵釘ト柔木製ノ木釘ニテ固着シタルモノニ比スレバ久シキニ堪フロイド(Lloyd)ノ規則ニヨル時ハ木船ハ二千噸ヲ限度トセルモ米國ノ如キハ材料ニ裕ナルヲ以テ千五百噸以下ノ木船少ナカラズ又本邦ニ於テモ千噸以上ノ木造汽船ナキニシモアラザレドモ木船ハ現時多

木船

ク小形汽船及ビ帆船ニノミ使用セラレ遠洋航海ノ船舶トシテ使用セラル、コト稀ナリ又木造船ニシテ其設備ノ完全ナルモノハ普通黃銅又ハ稀ニ亞鉛板ヲ以テ船底ヲ被覆シ海草又ハ甲螺(Barnacles)ノ附着スルト蟲蝕トニ豫防ス

木鐵交造船
Par. 2

木鐵交造船一ニ鐵骨木皮船トモ云ヒ梁、肋骨、龍骨等ハ鐵若クハ鋼製ニシテ内外板、龍骨、船首、船尾材其他ハ皆木造ナリ此種ノ船舶ハ一八六〇—七〇年ノ頃英國ガ支那ヨリ茶ヲ輸入スルニ當リ速力木船ニ比シ迅速ナルヲ以テ盛ニ用キラレシモ蘇西運河開通後茶ノ運送ハ汽船ノ壟斷スル所トナリ同時ニ流行後レトナレリ蓋木鐵交造船ハ割合ニ多額ノ構造費用ヲ要スルト鋼鐵船ニ比シ艤裝重量大ニシテ速力從テ小ナルトヲ以テナリ但船底ヲ被覆シ特殊ノ用務ヲ帶ビタル軍艦ニ適スルハ被覆船ト同一ナリ

鐵船
Par. 2

鐵船ハ今ヲ去ル約七十年前始メテ用ヒラレシ所ナリ當時ハ酸化ノ恐アリトテ議論アリシモ實驗上木船ニ比シ長キニ堪フルヲ以テ大船ハ漸次鐵船ニ化スルニ至レリ

鋼船
Par. 2

鋼船ハ今ヲ去ル三十五六年前始メテ一般ニ使用セラル、ニ至リシモノナリ鋼ハ鐵ニ比シ厚サ五分ノ一ノモノヲ以テ同様ノ堅牢アルガ故之ヲ船舶ノ材料ニ供スルトキハ重量ヲ減ジ載貨力ヲ増加スル効アリ今日ハ益賞美セラル、ニ至レリ

被覆船

我造船規程明治三十三年四月遞信省令第一六號ニ從ヘバ鐵船トハ外板ニ鐵ヲ用キ船骨ニ鐵若クハ鋼ヲ用ウルモノヲ謂ヒ鋼船トハ外板ニ鋼ヲ用キ船骨ニ鋼若クハ鐵ヲ用ウルモノヲ謂フ被覆船トハ船體ノ全部ヲ鐵又ハ鋼ニテ造リ吃水線以外ヲ厚キ木材ニテ覆ヒ木材ノ上ニ更ニ銅又ハ黃銅ヲ以テ被覆シタル船舶ニシテ長期速力ヲ減セザル効アルガ爲メ修繕渠ノ設備ナキ遠隔ノ領海ヲ守護スル艦船ニ適ス

アルミニウム

形状ニヨル區分 Pa. 2

右ノ外近世學者ノ説ニ從ヘバアルミニウム (Aluminium) ヲ以テ船舶ノ材料トナサバ輕クシテ且粘硬ナルベシト云フモ今日科學ノ進歩ハ經濟上到底アルミニウムヲ用ユルヲ許サズ然レドモ將來或ハ之ヲ實用ニ供スルノ日アルベキカ

形状ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ左ノ如シ

- 一段甲板船 (One Deck Vessels)
- 二段甲板船 (Two Deck Vessels)
- 三段甲板船 (Three Deck Vessels)
- 四段甲板船 (Four Deck Vessels)
- 圓材甲板船 (Spar Deck Vessels)
- 遮陽甲板船 (Awning Deck Vessels)

一段甲板船

二段甲板船

三段甲板船

四段甲板船

圓材甲板船

一段甲板船ハ普通其艙深一二呎未滿ニシテ一層ノ全通甲板ヲ具フル船舶ナリ

二段甲板船ハ普通其艙深一八呎—二四呎ニシテ二層ノ全通甲板ヲ有スルカ若クハ一層ノ全通甲板ト一例ノ梁トヲ具ヘ此梁上ニモ甲板ヲ敷設シ得ベキ船舶ヲ云フ而シテ其上方ノ甲板ヲ上甲板 (Upper deck) 下方ニ在ルモノヲ下甲板 (Lower deck) 又ハ時ニヨリ中甲板 (Tween deck) ト稱ス

三段甲板船ハ普通其艙深二四—二八呎ニシテ三層ノ全通甲板ヲ具フルカ若クハ二層ノ全通甲板ニ添フルニ一列ノ下甲板梁又ハ艙梁 (Hold beams) ヲ有スル船舶ナリ其甲板ヲ上甲板、正甲板、下甲板ト稱ス

四段甲板船ハ三段甲板船ニ準據シテ建造シタル四層ノ甲板ヲ具フル船舶ニシテ其甲板ヲ上甲板、正甲板、下甲板、最下甲板 (Orlop deck) ト稱ス

圓材甲板船ハ多ク輕量品ノ運送ニ適セシメンガ爲メ正甲板ノ上ニ輕裝ナル圓材甲板ヲ設ケ圓材甲板上ニハ船首樓 (Top Gallant Forecastle) 船尾樓 (Poop) 等ノ如キ重大ナル建物ヲ設クルコトナシ其甲板ハ

二層ヲ普通トスレドモ時ニ三四層ナルコトアリ此場合ニハ三四段甲板船ニ比シ甲板ノ高サ低シトス

遮陽甲板船

無甲板船

推進ノ方法ニヨル區分

遮陽甲板船ハ旅客又ハ極メテ輕キ貨物ノ運送用ニ充テング爲メ正甲板ノ上ニ船首ヨリ船尾ニ全通スル輕裝甲板ヲ具フル船舶ニシテ其甲板數ハ二層ヨリ三四層ニ至ル

右ノ外本邦ノ和船若クハ端艇 (Boat) ノ如キ無甲板ノ船舶モアリ

次ニ推進ノ方法 (Mode of Propulsion) ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ左ノ如シ

- 外車汽船 (Paddle Steamers)
- 暗車汽船 (Screw Steamers)
- 補助暗車汽船 (Auxiliary Screw Steamers)
- 船尾外車汽船 (Stern-wheel Steamers)
- 機械力—汽船 (Steamers, Steam-boats, Steam-ships or Steam Vessels)
- 自然力—帆船 (Ships: Sailing Vessels)

推進ノ方法

汽船ト帆船トノ區別

船施一

汽船ト帆船トノ區別ハ故ラニ説明スルヲ要セズ一ハ機器ノ力ヲ以テ螺旋又ハ水車ヲ海水中ニ運轉スル反動力ニヨリテ進航シ他ハ帆ニヨリテ風力ヲ船體ニ移シ以テ進航スルモノナリ而シテ帆船ハ直接ニ天然力ヲ籍レドモ汽船ハ間接ニ之ヲ籍ルニ過ギズ即機械力ヲ以テ運航スル裝置ヲ有スル船ハ蒸汽ヲ用ウルト否トニ拘ラズ之ヲ汽船ト看做シ主トシテ帆ヲ以テ運航スル船舶ハ機關ヲ有スルモノト雖モ帆船ト看做スナリ斯ノ如ク兩者ノ事業ハ自ラ緩急ノ差アリ從テ其乗組ノ上ニ於テ又所得ノ上ニ於テ汽船ハ大凡帆船ニ二倍スルコト多シ然レバ船稅ノ如キモ右ノ割合ヲ以テ區別ヲ立ツ

外車汽船

外車汽船ハ船ノ兩側ニ設備シタル車輪 (Paddle wheels) ノ作用ニヨリ進行スルガ故ニ河湖ノ如キ水淺ク

波靜ナル所ニ適ス

單暗車及雙暗車汽船

單暗車汽船ハ暗車一箇ヲ雙暗車汽船ハ暗車二箇ヲ具フル汽船ナリ郵船ノ如ク速力ノ多大ナルヲ要スルモノハ雙暗車汽船ニ屬ス又軍艦ノ如キハ暗車三箇以上ヲ使用スルモノアリ

補助暗車汽船

補助暗車汽船トハ平常帆ヲ使用シ港灣ノ出入若クハ無風ノ時ニ補助機關ヲ用キテ前進スル船舶ニシテ多クハ凡千噸ヲ限トス

船尾外車汽船

船尾外車汽船ハ船尾ニ具フル一車輪ノ運轉ニヨリ推進スル汽船ニシテ運河又ハ幅狹ク水淺キ河川等ニ於テ用ユルニ便アリ

西洋形帆船及日本形帆船

帆船モ本邦ニテハ更ニ詳別シテ西洋形帆船合子船及ビ大和船トス明治三年ノ布告ニヨレバ帆船ハ西洋形ト日本形トニ區別セシモ其後西洋形帆船ト日本形帆船トノ間ニ船稅ノ差等ヲ生ジ又監督上種々ノ相違ヲ生ゼリ例セバ西洋形帆船ニハ免狀ヲ有スル船長ヲ要セシモ日本形帆船ノ船長ハ無免狀ニテ可ナリシガ如シ是ヲ以テ西洋形帆船ニ類似スル船舶ヲ造リテ法律ノ制裁ヲ逃ル、モノヲ生ゼリ是即合子船ノ起原ナリ尤モ合子船ト稱セラル、内ニ毫モ西洋形帆船ト區別出來ザルモノアリシハ畢竟前述ノ目的一出デ事ヲ曖昧ニ附セシモノトス又合子船ニハ所謂純然タル和船ニシテ一本ノ帆桁ニ代ユルニ二三ノ帆桁ヲ加ヘ西洋形ノ帆ヲ用フルニ過ギザルモノアリキ斯ノ如キ不都合アリシヲ以テ明治二十九年ノ法律ニヨリ帆船ヲ總テ同一ノモノトシ遞信省ノ管轄ノ下ニ置キレタバ表面上西洋形帆船合子船及ビ大和船ノ區別ハ消滅スルニ至レリ即百五十石以上ニシテ帆ヲ用ウルモノハ悉皆帆船トナリキ然レドモ因襲ノ久シキ今尙前述ノ如キ名稱存スルモノト知ルベシ又日本形五百石以上ノ船舶ハ明治二十年一月以來其製造ヲ禁止セラレタリ

合子船

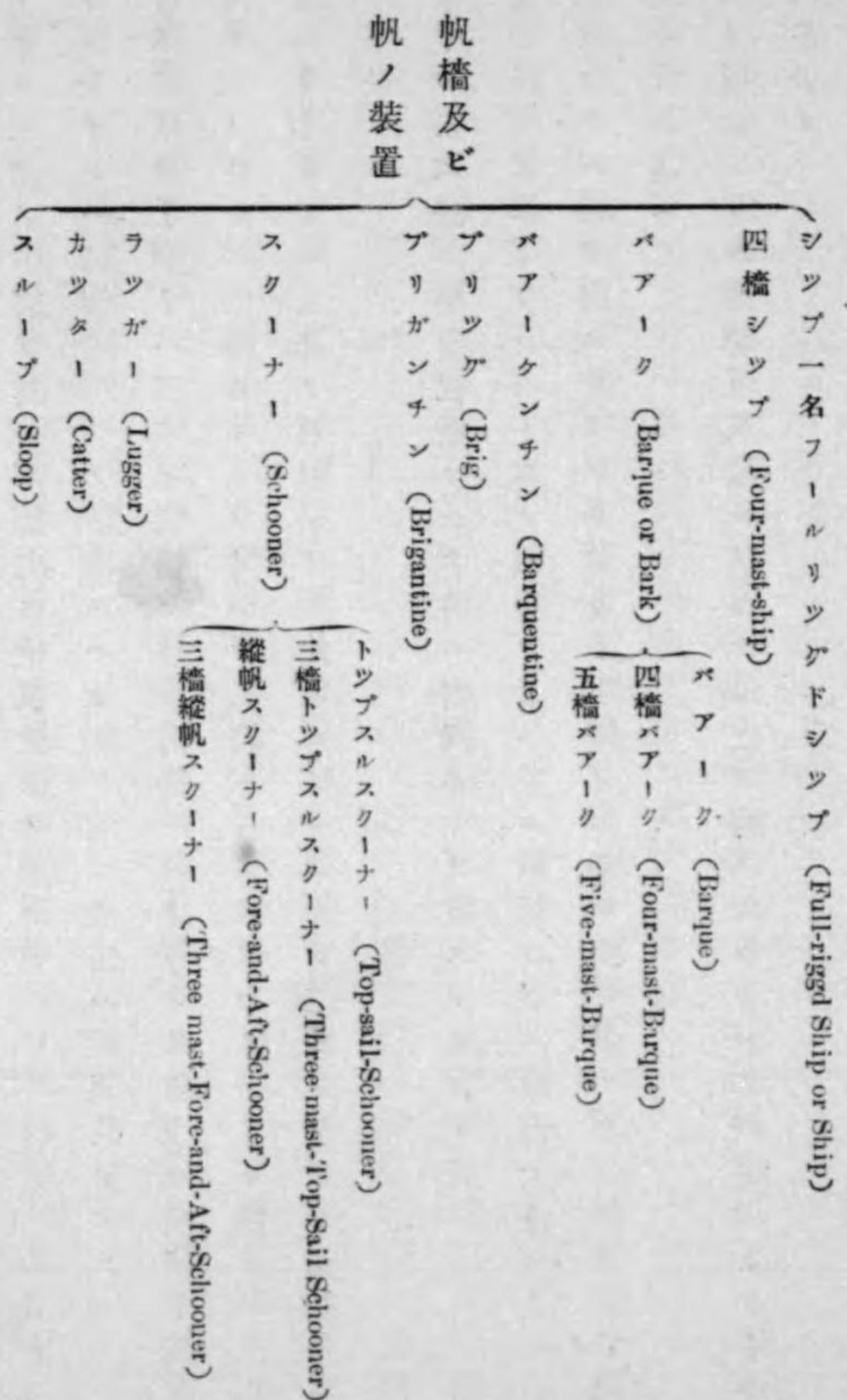
石油發動船等

汽船帆船ノ外近年石油發動機ヲ用ユル船舶發明セラレタリ此他噴汽々船 (Jet propelled steamers) トテ船

帆船及帆ノ裝置ニヨル區分

中ノ管ヨリ水又ハ蒸汽ヲ噴出シ其反動ニヨリ船舶ヲ推進スルモノアリ但舊式ニ屬スルヲ以テ今之ヲ用ウルモノ殆皆無ナリ其他櫓ヲ以テ航行スル船舶ハ遊船ニ非サレバ沿海又ハ平水淡水ヲ航行スルニ過ギズ

帆船及ビ帆ノ裝置 (Miz) ニヨリ船舶ヲ區分スレバ左ノ如シ



Pa. 7-9

シッブ及四櫓シッブ

シッブハ三本ノ帆船ヲ具ヘ帆桁 (ard)ニ横帆 (Square Sail)ヲ用ウ四櫓シッブハ同前四本ノ帆船ヲ有スバークハ三本ノ帆船ヲ具ヘ第一第二ノ帆船ニハ帆桁ヲ具ヘ横帆ヲ用ウルモ第三ノ帆船ニハ帆桁ナクスパンカー (Spanker)ト稱スル縦帆ヲ展ズ

四橋及五橋バ
アーケ
パアーケンチ
ン
ブリッゲ
ブリガンチン
トツブスル及
三橋トツブス
ルスクリナー
縦帆及三橋縦
帆スクリーナ
ー

同前ノ構造ニシテ四本ノ帆橋ヲ具フルモノヲ四橋バアーケト云ヒ五本ノ帆橋ヲ有スルモノヲ五橋バアーケト云フ孰レモ最後ノ帆橋ニハ帆桁ヲ具フルユトナク單ニ帆架ニヨリ三角帆ヲ展ズバアーケンチンニハ三本ノ帆橋ヲ具ヘ第一ノ帆橋ノミ横帆ヲ裝シ餘ノ二本ニハ縦帆ヲ用ウブリッゲハ二本ノ帆橋ヲ具ヘ兩橋共ニ横帆裝置ノ船ナリ
ブリガンチンハ二橋船ニシテ前橋ニハ横帆ヲ裝シ後橋ハ縦帆裝置ナリ
トツブスルスクリナーハ二本ノ帆橋ヲ具ヘ前橋ニハトツブスル以上ニ横帆ヲ裝シ後橋ニハ縦帆ヲ具フ此種ノモノニシテ三橋ノモノヲ名ケテ三橋トツブスルスクリナート稱ス
縦帆スクリーナーハ二橋ノ縦帆船ナリ此種ノモノニシテ三橋ヲ具フル船舶ヲ稱シテ三橋縦帆スクリーナート云フ

ラツガー
カッター及ス
ループ
ヨット

ラツガーハ三本橋ノ小形帆船ニシテ共ニ縦帆ノミヲ展スルモノヲ云フ
カッター及ビスループニハ一本ノ帆橋ヲ具ヘ共ニ縦帆ヲ展ス歐洲大陸ニテハ大形ナルカッタート呼ビ英國ニテハ舳突出スルモノヲカッタート呼ブガ如シ右ノ外小形ニシテ一ノ帆ヲ用フルモノアリヨット(Yacht)ト稱ス
裝帆ノ種類ニヨル區別ハ汽船ニ就キテモ之ヲ稱スルコトアリ例ヘバスクリーナー形バアーケンチン形等是ナリ
法律ノ規定セル航路制限ニヨリ船舶ヲ區分スレバ左ノ如シ

英商 古三

航路制限ニヨ ル區分	汽船
	遠洋航船 (Foreign-going Vessels)
	沿海航船 (Coasting Vessels)
	近海航船 (Partially Smooth-Water Vessels)
	平水航船 (Smooth-Water Vessels)

帆船 遠洋航船
沿海航船

遠洋航船
近海航船
沿海航船
平水航船

帆船ノ航路定
限ト汽船ノ航
路定限トノ區
別

遠洋航船トハ堅牢ナル船體ヲ有シ機械其他總ベテ遠洋航路ニ適スル船舶ヲ言フ
近海航船トハ所謂近海航路ニ適セル船舶ニシテ我法令ノ指定ニ依レバ東經百十三度ヨリ同百六十度北緯二十一度ヨリ同五十五度ニ至ル線内ヲ航行シ得ベシ
沿海航船トハ沿岸通航船ヲ謂ヒ我邦ニテハ船舶検査法施行細則第五十一條ニ規定セル範圍内ニ限リ船舶検査官ノ指定セル區域内ヲ航行スル船舶ヲ言フ
平水湖船トハ湖川港灣其他危険少ナキ水上ヲ航行スル船舶ニシテ船舶検査法施行細則第五十二條ニ其區域ヲ列記セリ
以上ハ船舶ノ大小、新古、強弱(Gunthess)其他設備ノ完否並ニ季節等ヲ標準トシ検査官吏之ヲ定ム但船主ノ都合ニヨリ例ヘバ遠洋航船ヲ近海航船ト爲ス等其船舶ガ實際有スル階級以下ニ登録スルコトハ差支ナシ蓋階級ノ下ルニ從ヒ乗組員ノ資格ヲ低クシ且其員數ヲ減ズル等ノ利益アルガ故ニ經濟上ノ點ヨリ時ニ或ハ階級ヲ下シ登録スル必要アルベシ尤モ斯ノ如ク航路ノ階級ヲ下シテ登録スルモ其船稅ハ毫モ節約スルコト能ハズ何トナレバ船稅ナルモノハ船舶固有ノ噸數ニ基キ計算スベキモノナレバナリ(船舶検査法及同
上施行細則参照)
然リ而シテ汽船ハ航路ヲ遠洋、近海、沿海及ビ平水ノ四種ニ分チ帆船ハ之ヲ遠洋、近海ノ二種ニ區別セルハ大ニ理由ノ存スルモノアリ抑汽船ハ其航路中障害物ノ存セザル限リ直行スルコトヲ得レドモ帆船ハ目的地ト風位トノ關係ニヨリ大ニ迂回セル航路ヲ取ルコト多シ例ヘバ目的地ガ出帆地ノ正北ニ位シ其風位正東ナルトキハ一旦北西ニ向ケ航行シ中途其方向ヲ變ジテ北東ニ向ヒ後復北西ニ

向ケ途ニ目的地ニ達スル等其目的地ハ假令短距離ニ在ル場合ニモ航行スベキ里程ハ割合ニ長キヲ常トス從テ帆船ノ航路ヲ小區域ニ限ルトキハ航路外ニ逸シ易キ不便アルガ故ニ平水沿海ノ兩者ニ就キ制限ヲ設ケザルナリ

斯ノ如ク汽船ハ比較的堅牢ナルモノニテモ沿海平水等ノ小區域ニ限ラレ帆船ハ脆弱ナルモノ例ヘバ舊稱合子船又ハ和船ノ如キモ尙近海航路ニ使用スル資格アルハ一見權衡ヲ失スルガ如シト雖モ右ニ述ベタル理由ニヨリ帆船ハ割合ニ大ナル區域ヲ必要トシ且假令大ナル區域ヲ許スモ實際其船ノ耐フル航路ニ非ザレバ冒險的ニ大航路ノ航海ヲ爲スコト少ナシ換言スレバ合子船又ハ和船ノ近海航路ハ事實上汽船ノ沿海航路ヨリモ小ナルヲ以テ彼汽船ニ不相應ナル大航路ヲ許ス場合ノ如キ弊害ヲ見ルコト稀ナリ

尙船舶ヲ區分シテ登簿船及ビ不登簿船ト爲スコトアリ即總噸數二十噸以上又ハ積石數二百石以上ノ船舶ハ法律ノ規定ニヨリ必ズ其船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ爲スコトヲ要スルモ其以下ノ小船舶ニ在リテハ船主ガ特ニ希望セザル限り右ノ登録ヲ爲スヲ要セザルナリ斯ノ如ク登録ヲ爲ストキハ其船舶ハ國籍證書ヲ享ケ總ベテ日本船舶トシテ夫々ノ義務ヲ負擔スルモ他方ニ亦遭難其他ノ場合ニ不登簿船ノ享有スルコト能ハザル各種ノ保護ヲ政府ヨリ受クル利益アリ

登簿船ト不登簿船トハ管海官廳ヲ異ニス即前者ハ所ニヨリ海事局又ハ海務署等所謂管海官廳ノ管轄ニ屬スレドモ後者ハ地方廳ノ管轄ニ屬ス然レドモ其船稅ハ共ニ地方稅ニ屬ス詳細ハ後節ニ述フベシ(船艇札規則及同施行手續參照)

國籍ノ如何ニヨリ船舶ヲ分チテ日本船舶及ビ外國船舶トス是亦次節ニ述ブル所アルベシ

登簿ノ有無ニヨリ區別
新商 西〇

日本船舶及外國船舶

稅關ノ取扱方ニヨリ區分

航路ノ不定ニヨリ區分

用途ニヨリ區分

稅關ノ取扱方ニヨリ船舶ヲ外國貿易船ト沿岸通航船トニ區分スルコトヲ得外國貿易船トハ外國貿易ノ爲メ外國ニ往來スル船舶ニシテ此種ノ船舶ハ海難其他止ムヲ得ザル事故ナキ以上ハ不開港ニ出入スルコトヲ得ズ(關稅法一八、二三條參照)沿海通航船ハ之ニ反シ隨意ニ不開港ニモ出入スルコトヲ得ル船舶ニシテ唯假陸揚又ハ難破セル外國貨物其他運航ノ自由ヲ得ザル船舶ニ積載セル外國貨物ヲ不開港ヨリ開港ニ廻漕セントスル時ハ其筋ヨリ認許ヲ受ケ該船舶ガ開港ニ入港セル時ハ稅關ニ右認許證ヲ提出シ又外國貨物ヲ陸揚又ハ積込ヲ爲サンガ爲開港ニ出入セントスル時ハ右貨物ノ積荷目録ヲ稅關ニ提出スル等ノ束縛アリ(關稅法一五、一九、二〇、一一條參照)

航路ノ不定ニヨリ船舶ヲ定期航海船ト不定期航海船トニ區分スルコトヲ得ベシ定期航海船ハ航路ヲ定メ定期ニ航海ヲ爲ス船舶ニシテ多クハ其筋ノ保護ヲ受ケ郵便搭載等ノ義務ヲ負フ世俗郵便船トハ之ヲ云フ不定期航海船トハ別ニ航路ヲ定メズ發着期日ヲモ定メズ任意ニ航海ヲ爲スモノナリ後者ハ荷客ヲ遺憾ナク吸收スルノ利益アリト雖モ前者ノ其筋ノ保護ヲ受ケ社會公衆ノ信用厚キニ如カズ

用途ニヨリ船舶ヲ區分スルトキハ凡左ノ如シ

漁夫搭載船	移民船	荷客混用船	荷物船	旅客船
-------	-----	-------	-----	-----

旅客船トハ我法律ニヨル時ハ十二人以上ノ旅客定員ヲ有スル汽船ヲ謂ヒ其用途專ラ旅客ノ運搬ニ在ルガ故船體銳瘠速力快速、客室設備亦完全ナリ(船舶検査規程二條參照)

荷物船トハ荷物ノ運送ヲ専務トスル船舶ニシテ載貨力ノ大ナル様構造セラレ從テ速力亦前者ニ比シ運シトス(第一節參照)

荷客混用船トハ第一ト第二トヲ兼ヌルモノニシテ現今世界汽船ノ多數ハ此種ニ屬ス

移民船ハ特別ノ契約ニテ移住民其他入夫等多人數ヲ運搬センガ爲メ構造セラレタル船舶ナリ我法律ニ從ヘバ日本船舶ニシテ移住民若ハ三等旅客五十人以上又ハ移住民及ビ三等旅客ヲ併セ五十人以上ヲ搭載シ之ヲ近海航路外ニ送達スル時ハ移民船ト認メラレ其筋ノ特別検査ヲ受ケザルベカラズ外國船ノ場合モ亦同様ナリ(船舶検査規程)

漁夫搭載船トハ近海航路以下ノ航路定限内ニ於テ一定ノ期間特別ノ契約ヲ以テ多數ノ漁夫ヲ輸送センガ爲メニ甲板上又ハ船艙ニ旅客ノ衛生並ニ起臥動作ニ適當ナル装置ヲ施シタル船舶ヲ云フ(明治三十四年二月逓信省令第三號參照)

資格ニヨル區分

我法律ノ規定スル所ニ從ヘバ検査官吏特別検査ヲ執行シタル時ハ左ノ標準ニヨリ船舶ノ資格ヲ定ムベシトアリ(船舶検査規定第六七條參照)

第一級船	汽船	五百噸以上
	帆船	八節以上
第二級船	汽船	五十噸以上
	帆船	百噸以上
第三級船	汽船	八節以上
	帆船	二十噸以上
第四級船	汽船	二十噸以上
	帆船	六節以上

第四級船 汽船 上甲板下噸數 無制限
 帆船 上甲板下噸數 同

噸 (Tonnage)

噸數及石數ノ必要

船舶ノ大小ヲ表ハスニハ噸數ヲ以テ本邦ニテモ從前ハ石數ヲ以テ之ヲ表ハスヲ習慣トセシガ近年一般ニ噸數ヲ使用スルニ至レリ噸數又ハ石數ハ船舶ノ大サヲ表ハス要素ニシテ船稅其他棧橋料運河ノ通航料運賃賃借料等ヲ計算スルニハ總テ之ヲ標準トス

噸數ノ種類

- 總噸數 (Registered Gross Tonnage)
- 登簿噸數 (Registered Net Tonnage)
- 積噸數 (Ton of Capacity)
- 排水噸數 (Ton of Displacement)

總噸數ノ意義及單位

總噸數ニテ大略ノ大サヲ知シルコトヲ得ベシ

總噸數又ハ登簿總噸數ハ船體ハ勿論甲板上諸室ノ總容積ヲ云ヒ曲線ヲ用キ數學上ヨリ測定ス其單位ハ英國ハ百立方呎歐洲大陸ハ二八三立方呎本邦ハ百立方尺ナリトスサレバ本邦ニテ外國船ヲ購入スルトキハ噸數ニ少許ノ變更アルベシ(船舶積量測規程參照)

總噸數ハ甲板上ノ船員室旅容室等ノ容積ヲモ包含スルモノナレバ外見上些少ノ差ハ總噸數ヲ相違ニヨリ船舶ノ大小ヲ表ハスコト困難ナレドモ大略ノ大サハ之ヲ以テ推測スルコトヲ得ベシ

細密ナル總噸數ハ固ヨリ數學上曲線式ヲ用キテ測定スルモノナレドモ大略ノ總噸數ハ船舶ノ長サ幅及ビ深サヲ乘シ之ニ.60乃至.70ヲ乘ズレバ可ナリ尤モ船舶ノ構造ニヨリ.60乃至.70ヲ乘ズベキモノト.65乃至.70ヲ乘ズベキモノトアリ帆船ナラバ.70乃至.75ヲ乘ズレバ總噸數ノ概數ヲ得ベシ

登簿噸數ノ意義及計算法
Walt. 21

本邦ニ於ケル計算法

登簿噸數又ハ登簿純噸數トハ總噸數ヨリ汽船ナラバ機關帆船ナラバ帆ヲ入ル、室汽船帆船ヲ通ジ乗組員常用室ヲ除キタルモノニシテ其計算法ハ各國必シモ同一轍ナルヲ得ズト雖モ歐米各國中露西亞及ビ土耳其ヲ除キ其他ノ諸國ハ孰レモ一八五二年アドミラル、ムアリン (Admiral Moorsom) ノ制定セシ方法ヲ基礎トシ計算ス本邦ニテモ亦之ニ倣ヒタルモノ、如シ今船舶積量測定規則ノ規定ヲ示セバ左ノ如シ

- 第六條 汽船ノ登簿噸數ハ總噸數ヨリ乗組員常用室及ビ機關室ノ噸數ヲ除キタルモノトス
- 第七條 帆船ノ登簿噸數ハ總噸數ヨリ乗組員常用室ノ噸數ヲ除キタルモノトス
- 第八條 機關室トシテ除クベキ噸數ノ割合ハ左ノ如シ
 - 外車汽船機關室ノ噸數該船總噸數ノ百分ノ二十ヨリ三十迄ハ總噸數ノ百分ノ三十七
 - 暗車汽船機關室ノ噸數該船總噸數ノ百分ノ十三ヨリ二十迄ハ總噸數ノ百分ノ三十二
 - 機關室ノ廣狹ニヨリ前項ノ割合ニ適セサルモノハ該室ノ噸數ニ外車汽船ナレバ其二分
 - ノ一ヲ加ヘ暗車汽船ナレバ其四分ノ三ヲ加ヘタルモノトス

英商七九二

大略ノ登簿噸數計算法

登簿噸數ノ計算法ハ國ニヨリ之ヲ異ニス今爰ニ各國ノ法規ヲ網羅センハ却テ煩雜ノ嫌アルガ故ジヨセフ、アール、オールドハム (Joseph R. Oldham) 氏ノ英、佛、米三國ニ於ケル大汽船平均ノ登簿噸數ヲ總噸數ニ比較セル割合ヲ左ニ記載セン

佛 船	總噸數ノ四割九分
英 船	總噸數ノ五割八分
米 船	總噸數ノ六割八分
湖 上	總噸數ノ八割二分

ガニエール河及蘇西運河噸數計算法
C. F. 10

本邦ノ普通汽船ハ其總噸數ニ六割二分ヲ乘ズレバ大略ノ登簿噸數ヲ得ベシ
海外ニテハダニユブ河 (Danube) ヲ航行スル船舶ハ別ニ設ケタル方法ニヨリ又蘇西運河航行ノ船舶ハ

登簿噸數ノ必要及總噸數ノ關係
Walt. 195

蘇西運河噸數計算法 (Suez Canal Tonnage) ニヨリ計算セラルル尤モ是等ハ一々検査スルニハアラデ豫メ作レル表ニヨリ某國船舶ノ登簿噸數ナラバ何分ノ割増ヲ爲ス等ノ計算ヲ爲スニ止マルモノトス (運河噸數ハ英米法ニヨリ登簿噸數ノ約二割増ニ當ル)

登簿噸數ハ船稅其他ノ諸稅ヲ課賦スル標準ナリ
前ニモ述ベタルガ如ク各國ニヨリ登簿噸數ノ計算法異ナルガ故今オールドハム氏ノ數ヲ借り爰ニ總噸數五〇〇噸ノ遠洋航船アリトセヨ此船舶佛國ノ國籍ニ屬スルトキハ其登簿噸數約二、四、五〇噸ニシテ米國船ナル時ハ三、四〇〇噸トナルガ故其ニ外國ニ在リ入出港稅ヲ支拂フニ當リ其率假ニ登簿噸數一噸ニ付キ五十仙ナリトセンカ佛船ハ一、二、二五弗ヲ又米船ハ一、七〇〇弗ヲ支拂フコトナリ船主ノ負擔スル所亦異ナルナリ之ヲ要スルニ登簿噸數ニヨリ直ニ船舶ノ大小ヲ判定スルコト能ハザルハ右述ベタル理由ノ外假令同一國籍ノ船舶ト雖モ荷物船ト旅客船トニヨリ登簿噸數同一ナルモ其總噸數ニ大差アルハ普通ナリ故ニ一般ニ何噸ノ船舶ト漠然ニ言フトキハ總噸數ヲ指スモノト知ルベシ

積噸數ノ意義
積噸數ト他ノ噸數トノ比較

積噸數又ハ運賃噸數 (Freight Tonnage) トハ船舶ニ貨物ヲ搭載シ得ベキ噸數ニシテ平易ニ之ヲ言フ時ハ何程ノ貨物ヲ積込ミ得ラル、カヲ示ス噸數ナリ
積噸數ハ貨物ノ種類ニヨリ相違アルベキハ勿論ナレドモ通常容積ヲ以テ運賃ヲ計算スル貨物ノ標準ハ英國ハ四十立方呎歐洲大陸ニテハ一、四、四立方米突本邦ニテハ四十立方尺ヲ一噸トスルガ故ニ積噸數ハ登簿噸數ニ比シ多キハ勿論ナリ
積噸數ハ貨物ノ種類ト船舶ノ構造トニヨリ相違アルヲ免レズ貨物ノ内重量品ハ目方ニヨリ英國ニテハ一、一、一四〇ポンド (Long ton) ト稱ス歐洲大陸ニテハ一、〇〇〇キログラム、米國及ビ本邦ニテハ多ク

二〇〇〇ポンド (Short ton) ト稱ス即二四〇貫ヲ一噸ト爲スガ故重量品ト輕量品トヲ適當ニ積合ハス時ハ案外多量ニ積込ムコトヲ得ベシ又船舶ノ荷積ヲ爲スベキ場所ノ廣狹ニヨリテモ相違アリ特ニ汽船ニ在リテハ石炭庫ノ大小ニヨリテハ荷積ヲ爲スベキ場所ニ影響ヲ及ボスコト甚シ例ヘバ同噸數ノ船舶ナルモ甲ハ遠洋航海ヲ目的ト爲スガ爲メ船用石炭ヲ多量ニ要スル結果石炭庫ノ容積モ亦自然大ナラザルベカラズ然ルニ乙ハ近海航海ヲ目的ト爲ス時ハ石炭ノ容積モ從テ小ナルコトヲ得ベシ吃水ノ深淺モ亦積噸數ヲ増減スベシ例セバ上海ニ向ケ航海スル船舶ハ吳淞ノ入口淺キガ故吃水淺キ船舶ナラバ相當ノ貨物ヲ積載シ得ベキモ吃水深キ時ハ上海ヘ入港スルコトヲ得ズ從テ積荷ヲ加減セザルベカラズ斯ノ如ク同一ノ總噸數ノ船舶ナルモ貨物ヲ多量ニ積載シ得ルモノト否ラザルモノトアリ是等ハ船舶自身ニ就キ検査スルノ外途ナシ從テ彼備船ノ場合ニハ同一ノ噸數ナルモ從來積噸數知レ渡リタルモノ、方需用多シト云フ

O.T.II

積載力

近時行ハル、貨物汽船ノ登簿噸數總噸數及積噸數ノ比例ハ大凡 $1\frac{1}{2}$ ノ割合ニシテ大形帆船ニ於ケル比例ハ $1\frac{1}{4}$ ノ割合ナリト云フ

英國ニ於テ所謂船舶ノ鑿裝重量 (Equipped Weight of Vessel) トハ汽船ナレバ船體及ビ之ニ伴フ設備其他汽機、汽鐘、汽鐘用水トロイド又ハ商務省 (Board of Trade) ノ指定ニ係ルスパー及ビギア (Spar and Gear) 帆船ナレバ船體、鑿裝品等ヲ云フモノニシテ某船舶吃水何呎ノ時何程ノ積載力 (Dead Weight) ヲ積載スト云ヘバ右船舶ノ鑿裝以上ニ積載シ得ヘキ一切ノ重量ヲ云フ故ニ爰ニ某船其載貨吃水 (Load Draught) ノ時七〇〇噸ノ重量ヲ積載スト云フ時ハ貨物五〇〇噸石炭一七五〇噸飲用水其他二五〇噸許ヲ積載スルノ謂ニシテ積噸數ト混用スベカラズ

造船技術ノ進歩ニ從ヒ同一ノ噸數ヲ有スル船舶ヲ以テ成ルベク其積載力ノ多カランコトヲ欲シ遂

二重底

二重底ト積載力

ニ鋼船ノ建設セラレタルト同時ニ船底ヲ二重ニスルノ裝置行ル、ニ至レリ而シテ斯ノ如ク二重底ノ裝置ニカ、ルモノハ船舶ノ噸數ヲ測量スルニ當リ外側ノ船底ハ之ヲ計算ニ入レザルヲ以テ其内側ノ船底ト二重底間ノ空間ハ船艙ニ積荷ヲ積載セザルトキ又ハ其積載量ノ少ナキ時ハ水ヲ以テ之ヲ充シ以テ底荷 (Ballast) ヲ搭載スルノ手數ト費用トヲ省略シ荷積ノ積載量多キ時ハ其水ヲ排出シ空間ト爲シ置ク時ハ其積載力ノ上ニ於テ利益アリ

ホバラスト

斯ノ如キ船底ノ裝置アルモノヲ水バラスト (Water Ballast) ノ裝置ト稱フ尙此裝置モ細ク之レヲ區別スレバ船底ノ一部ニ此裝置アルモノト全部ヲ通ジ此裝置アルモノトアリ後者ハ俗ニ之ヲ二重底 (Double Bottom) 船ト云フ而シテ此二重底ニモ普通ノ裝置ノモノト Cellular Double Bottom ノ區別アリテ今日ニ於テハ後者ヲ以テ二重底中ノ最完備セルモノトセリ船底ヲ二重ニ爲ス時ハ獨其積荷ノ搭載上ニ利益アルノミナラス船舶ノ安全ノ上ニモ亦大ニ關係スル所アルヲ以テ鋼船ノ重ナルモノハ皆此裝置ヲ有スルモノ、如シ又荷物船中ニハ近時尙一層ノ改良ヲ施セル所謂ターレット形汽船 (Turret Steamer) アリ此種ノモノハ散荷殊ニ重量ノ散荷ヲ積載スル上ニ於テ大ニ利益アリト云フ

ターレット形船舶ノ排水噸ノ意義

排水噸ハ一般商船ニハ稱セザレドモ軍艦ニハ常ニ之ヲ用ウルモノニシテ船體水中ニ浮ブ時其排水ノ重量ヲ云フ海水ノ一立方呎ハ六十四英斤ニ相當スルガ故三十五立方呎ハ一噸ノ重量ナリ斯ノ如クシテ割出セルモノ即排水噸ナリ故ニ三萬五千立方呎ノ海水ヲ排スル船舶ノ噸數ハ千噸ナリ吃水淺キ船舶ハ排水噸少ナキハ言ヲ俟タズ又排水噸ハ總噸數、登簿噸數並ニ積噸數ニ關係ナケレバ軍艦ト商船トハ其噸數ニヨリ比較スルコト能ハズ

石數ノ意義

日本形船舶ニハ千石積百石積等總ベテ石ヲ用ウ一石ハ十立方呎ナリ (船舶噸量測度規則參照) 故ニ千石積ノ船舶ハ米千石ヲ積ムノ謂ニ非ズシテ却テ多量ニ積載スルコトヲ得ベシ特ニ從來地方官廳ニ於テ和船ノ

管轄ヲ爲セシガ爲メ検査十分ニ行届カザリシヲ以テ船主ハ之ヲ機トシテ狡猾ノ手段ヲ盡シ船稅ヲ免レンガ爲メ鑑札面ノ石數ヲ少クスル風習行ハレシカバ實際鑑札面ノ石數ニ比シ二倍乃至三倍餘ノ積載力アルモノアリト聞ク

石數ト噸數トノ關係ハ六乃至七石一噸ニ相當スルガ故千石ハ百五六十噸許ト知ルベシ

第三 汽機ノ種類及ビ馬力

汽機(Engine)ノ種類ハ左ノ如シ

單筒膨脹汽機 (Single Expansion Engine)

聯成膨脹汽機 (Compound Engine)

三聯成膨脹汽機 (Triple Expansion Engine)

四聯成膨脹汽機 (Quadruple Expansion Engine)

單筒膨脹汽機
機成膨脹汽機
三聯成及四聯
成膨脹汽機

單筒膨脹汽機ハ一箇ノ汽筒(Cylinder)ヲ具ヘ一回ノ蒸汽膨脹ニヨリテピストン (Piston)ヲ運動セシムルモノ、聯成膨脹汽機ハ二箇ノ汽筒ヲ具ヘテ二箇ノピストン、ロッド (Piston rod)若クハコンネクチングロッド (Connecting rod)ヲ運動セシムル装置ニシテ單筒膨脹汽機ニ於テハ滑瓣 (Slide valve)ノ作用ニヨリ冷汽ハ冷汽器 (Condenser)ニ送ラレ再效用ヲ爲サズト雖モ聯成膨脹汽機ニ於テハ一旦ピストンヲ壓シタル蒸汽ハ膨脹後再第二ノ汽筒ニ入りテ膨脹シ更ニ其ピストンヲ運動セシムルコトヲ得ベシ三聯成膨脹汽機ハ三個ノ汽筒ヲ、四聯成膨脹汽機ハ四箇ノ汽筒ヲ具ヘ各汽筒ニ於テ膨脹セシムルコトヲ得近時船用汽機ノ一種トシテ最新式ニシテ最モ風變リノモノ世ニ出デタリスチーム、タービン又ハスチーム、タービン (Steam Turbine) 是ナリ此汽機ハ風車ガ風力ニ依リ廻轉スルト同一ノ趣向ニシテ彼ハ無盡藏ノ氣體ニ依ルモ是ハ有限ノ人爲的氣體ヲ利用シ高温高壓ノモノヲ驅リテ之ヲ數十箇ノ風車様ノモノヲ装置シタル機軸ヲ收容スル一ノ密閉器内ニ送リテ此所ニ多大ノ膨脹的動作ヲ爲サ

スチーム、タービン

H.S.N. 157

シムル装置ニシテ此原理ハ古ヨリ知ラレシモ始メテ船用汽機ニ應用シタルハニユーキヤ、スル市ノパーソンズ (C. A. Parsons) 氏ニシテ實ニ今ヨリ十二年ノ事トス當初ハ唯小汽船、水雷驅逐艇等ニ試驗的ニ應用セシガ現時ハ大西洋航行ノ大商船等ニモ應用スルコト、ナリ實驗上ノ結果ニヨル時ハ機裝重量ヲ減ジ汽機室ノ廣サヲ減ジ速力ヲ増シ船舶ノ機械ヨリ起ル震動ヲ減少スル等ノ利益アリト云フ又石炭ノ消費高モ速力十四節ノ三聯成汽機ヲ有スル汽船ニ比較スレバ大同小異ニシテ十四節以上速力大ナルニ從ヒ經濟ナリト云フサレバスチーム、タービンハ快速ナル汽船並ニ軍艦ニハ次第ニ採用セララル、コト、ナルベシ

馬力 (Horse Power) ハ汽船ニ限リ用キラル、語ニシテ左ノ區別アリ

公稱馬力 (Nominal Horse Power)

實馬力 (Indicated Horse Power)

公稱馬力ハ汽筒ノ徑ヨリ算出スルモノニシテ汽機賣買上ノ目的ニ用キ實馬力ハインディケータ (Indicator) ノ示ス實馬力即實際ノ馬力ナリサレバ兩者ノ間ニ相違アルヲ免レズ船舶ノ噸數ニ比シ馬力多キ時ハ其速力亦從テ大ナリ (汽船公稱馬力實馬力算定法參照)

第四 吃水及ビ節

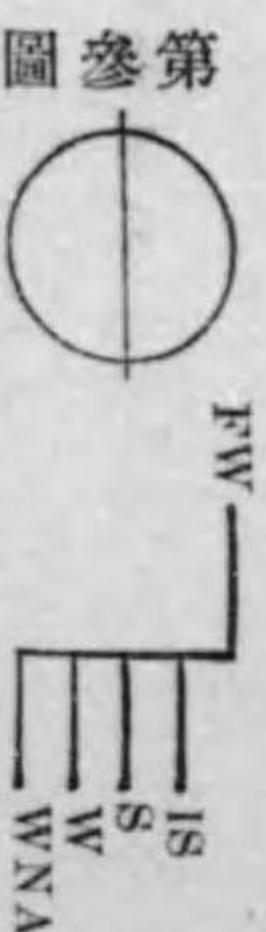
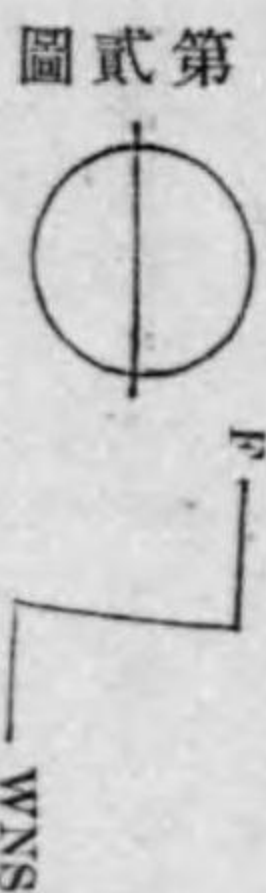
吃水 (Draft) トハ船舶ガ海水ニ沈ム深サヲ指スモノニシテ吃水十尺ノ船トハ水面ヨリ十尺下ニ船底アルノ謂ナリ最モ滿載ノ時ト空船ノ時トニヨリ區別セザルベカラズ吃水ノ如何ハ海運ニ多大ノ必要アリ例ヘバ淺キ港又ハ河ヲ廻ル北支那沿岸諸港若クハ淡水港ノ如キハ吃水深キ船舶航行スルコト能ハザルナリ又尋常ノ港ニ於テモ吃水ノ深淺ニヨリテハ荷役ヲ爲スニ付キ舢舨ヲ用ウル距離ニ多少ヲ生ズベシ

吃水ノ意義及
海運トノ關係

馬力ノ種類
公稱及實馬力

ロード、ライ

吃水ハ水先案内料、曳船料等ノ計算ノ標準トナル(水先法施行)
 凡ソ船舶ハ其淡水水上ヲ航行スルトキ、海洋ヲ航行スルトキ又ハ季節ノ如何ニヨリ其吃水ニ注意シ積荷ノ搭載量ニ斟酌ヲ加フルコトヲ要ス若シ之ヲ怠ル時ハ船舶ノ安全浮力ヲ失ヒ航海中暴風雨ニ際會シ沈没等ノ災害ヲ被ル虞アリ故ニ船長ハ常ニ之ニ注意シ相當ノ吃水ニ達シタル時ハ其積荷ノ搭載ヲ見合スノ必要アルベシ然ルニ豫メ其吃水ニ付キ一定ノ標準ナキ時ハ競争ノ結果一方ニ於テ運賃ノ割合ヲ引下ゲ他方ニ於テ過積ヲ爲スノ弊アルヲ以テ英國ノ如キハ既ニ一八七三年以來所謂「*and Line*」ト稱ヘ自國ニ船籍ヲ有スル八拾噸以上ノ船舶ニハ每船商務省ニ於テ其吃水ノ限度ヲ測定シ船舶ノ中央部ニ左圖ノ如キ記號ヲ附スル様法律ヲ以テ規定シ之ヲ超過シテ船積スルコトヲ禁止セリ(現行法ハ一八九四年ノ商船)此記號ハ其ノ立案者ノ名ヲ取リ一ニ *Prinsep's Mark* ト稱シ此規則ハ一ニ *Freeboard Regulation* ト稱シ現時ハ商務省ノ依囑ヲ受ケロイドニ於テ之ヲ施行ス



斯ノ如キ記號ハ英國船ニハ皆之レヲ見ルノミナラズ外國船ニ在リテモ其所有者ノ依頼ニヨリ商船法ノ規定ニ準ジロイドニ於テ船舶ヲ測定シテ之ヲ附スルモノアリ而シテ此記號ハ船舶ノ安全ヲ計リタルモノナレバ船積地ノ水ノ比重及ビ航海スベキ水ノ比重トノ關係及ビ季節ノ如何ニヨリテハ事實ニ於テ此以上ニ積荷ヲ搭載スルモ必ズシモ危険ト云フコトヲ得ザルベシ現ニ獨逸ヲ除キ其他ノ國ニ在リテハ未ダ斯ノ如キ規則ナク船長ノ見込ヲ以テ隨意ニ船積スルコトヲ得ル爲メ英船ハ競争上不利ノ地位ニ立ツコト少ナカラズ從テ各國ニ於テ悉ク之レガ規定ヲ設クルニアラザレバ英國

節ノ意義

Pa. 423

ニ於テモ之ヲ廢止スベシトノ論者アレドモ此方法タル元來航海ノ安全ヲ計ルニ在レバ寧ロ他國ニ於テ英國ノ例ニ倣フヲ至當トス
 節(Knot)ハ船舶ノ速力ヲ示ス詞ナリ一節ハ二十八秒時間ニ四十七呎二八(3600.28 ÷ 6000.28 = 47.28)走力ニシテ一時間ニハ何海里行クカヲ示スモノナリ例ヘバ十節ノ船舶ハ
 $10 \times 47.28 \times 1285.8 = 60793$

即一時間ニ六〇七九三呎航スル船舶ナリ而シテ一海里ハ赤道上ニ於ケル經度一分度ノ長サニシテ是ヲ呎數ニ換算スル時ハ即六〇八〇呎(一八五五米)又ハ一六町九七五ニ相當スルモノトス

第五 船舶ノ等級

本邦ニテハ未ダ船舶ノ等級ヲ定メズ唯遞信省ニテ船舶ノ検査ヲナシ之ニ合格セルモノヲ航海ニ差支ナシトスルニ過ギス之ヲ以テ堅牢ナル船舶モ老朽船舶モ同一ナリ(船舶検査法施行細則參照)然ルニ海外ニテハ船舶検査ノ組合アリテ船舶ノ等級ヲ定ム組合ノ著名ナルモノ左ノ如シ

- ブリチツシユロイド (British Lloyd) 在龍動
- ビユーローベリタス (Bureau Veritas) 在巴里
- ドウ井チエルロイド (Deutscher Lloyd) 在伯林
- フエラインギングヴァンアセキユラデユラン (Vereniging Van Assuradeuram) 在阿姆斯特爾ダム
- ノルスケベリタス (Noriske Veritas) 在クリスチアナ
- ペリタスアウストロウンガリコ (Veritas Austro Ungarico) 在ツリエスト
- レジストロイタリアノ (Registro Italiano) 在ジエノア
- アメリカンレコード (American Record) 在紐育

海外ニ於ケル船舶検査ノ組合

本邦ニ於ケル制度

Pa. 398

右各組合ハ自國各種ノ船舶ノ検査ヲ引受ケ其等級ヲ附ス廣ク外國船ヲモ検査スルハブリチシユ、ロイド並ニビユーロー、ペリタストス

ブリチシユ、ロイドノ沿革
Mt. 53-54
村元一語

ロイズ、ニユース

ロイズ、リス

ロイド組合ノ事業
船名録

ブリチシユ、ロイドハ實ニ十七世紀ノ末葉ニ緒ヲ開クモノトス當時珈琲ガ英國ニ輸入セラル、ヤ
珈琲店各處ニ起リシ内ニエドワード、ロイド (Edward Lloyd) 氏ガ龍動ナルタウアー、スツリート (Tower
Street) ニ開キシモノハ大ニ商人ノ愛顧ヲ得船舶商品等ノ公賣ヲモ爲スニ至レリ該珈琲店ハ尋デロ
ンバード、スツリート (Lombard Street) ニ移リ益業務ヲ擴張シ當時ノ海上保險契約ノ如キモ概ネ此店
頭ニ於テ締結セラル、ニ至リキ爾來ロイドハ一六九六年八月ニ至リテ一週三回新聞紙ヲ發行シ名
ケテロイズ、ニユース (Lloyd's News) ト稱セリ然ルニ翌年二月ニ至リテ當局者ノ忌諱ニ觸レ不幸廢刊ノ
止ムヲ得ザルニ至リキロイドハ其後競賣室ヲモ設ケテ來客ノ使用ニ供シ傍ヲ委托ヲ受ケテ競賣ノ
事ニ當レリ一七二六年ロトズ、リスト (Lloyd's List) ナル新聞紙ヲ刊行シ各地ノ爲換相場、各市場重要商
品及ビ株式相場等ヲ記載スル外マリン、リスト (Marine List) ヲ設ケテ船舶ノ出入其他海運ニ關スル記
事ヲ網羅スルコト、ハナレリ斬クテロイド珈琲店ハ十八世紀前半ハ海上保險業者及ビ船主ノ公
集會所ナリシガエドワード、ロイド死スルヤ其嗣子ナカリシヲ以テ一七六九年主ナル海上保險業
者相謀リロイズ、リストノ刊行其他一切店舗ノ業務ヲ讓リ受クルコト、ナリ規則ヲ設ケテ會員組織
トシ其名稱ハ依然ロイドヲ用キキ、カクテ翌年ホーブス、ヘッド、アレー (Pope's Head Alley) ニ移リ一七七
四年ローヤル、エクスチエンチ (Royal Exchange) ニ移リ會員モ漸ク其數ヲ増シ海上保險ノ大組合トナル
ニ至レリロイド組合ノ事業ハロイド式保險證券ノ制定トロイド船名録 (Lloyd's Register of Shipping) ノ發
行トニ重キヲ置カザルベカラズ右船名録ヲ發行スルヤ船主ノ非難淺カラズ一七九九年船主ハ別ニ
團結シテ新船名録 (The New Register Book of Shipping) ヲ發行セシカバロイド組合ノ發行ニ係ル分ヲ綠本

ロイドナル名
稱ノ流行

ビユーロー、ペ
リタスノ沿革

木船ノ等級

(Green book) ト云ヒ船主ノ發行ニ係ル分ヲ赤本 (Red book) ト稱スルニ至レリ然レドモ種々交渉ノ末一八
三四年合併ノ議成リ爾後名ケテ英國及ビ外國ロイド船名録 (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping)
ト言ヒ今日存續スルモノ即是ナリ而シテ船名録發行ノ事業ハ海上保險事業トハ會計ヲ異ニシ船名
録編纂組合ハホワイト、ライオン、コート (White Lion Court) ニ獨立セシモ猶編纂委員ノ多數ハロイド保
險組合會員ヨリ成ルヲ以テ冠スルニロイドナル字ヲ以テスルナリ
斯ノ如クロイドナル名稱ガ世界ノ海事社會ニ著明トナリシヨリ何等關係ヲ有セザル汽船會社保險
會社又ハ船名録編纂組合ニテ妄リニロイドノ名稱ヲ用ウルモノアリ彼獨國ノノルド、ドウ、井、チ、エ、ル
ロイド (Norddeutscher Lloyd) 獨國ノオーストリヤン、ロイド (Austrian Lloyd) 等はナリ斯ノ如クロイドナル名
稱ハ紛レ易キモ特ニ指定スルコトナクシテ單ニロイドト云フ時ハ英國ニ在ル所謂ブリチシユ、ロイ
ド即保險營業及ビ船體検査船名録編纂ノ兩組合ヲ總稱スルモノト知ルベシ
ビユーロー、ペリタスノ起因ヲ尋ヌルニ彼ロイドノ等級ハ總ベテ船舶ノ年齢ニヨリシガ當時ハ木船
ノミニテ假令年齢ヲ以テ等級ヲ立ツルハ當ヲ得タリシナランモ其後漸ク事ノ誤レルヨリ種々ノ不
都合ヲ生ジ竟ニ一八二四年之ヲ改良セリ是ヨリ先歐洲大陸ノ海運業者及ビ海上保險業者ハ不都合
ヲ鳴ラシ一八二六年ニハ英國法ヲ採ラザルコトニ決シ越エテ一八二八年組合ヲアントウアー、ブ
(Antwerp) ヲ作り之ヲビユーロー、ペリタスト云フ一八三一年巴里ニ移リ現今迄存續シロイドト併立セ
ル船舶検査二大團體タルニ至レリ
ブリチシユ、ロイド並ニビユーロー、ペリタスハ世界ノ主要地ニ代理人ヲ置キ廣ク内外國ノ依頼ニ應
シ船舶ノ検査及ビ等級ヲ附シ毎月船名録ノ附録ヲ編纂シ毎年一回船名録ヲ發行ス
船舶ノ等級ハ木船ト鐵船トニ區別セザルベカラズ木船ノ等級ヲ示セバ左ノ如シ

	Lloyd's Register	Bureau Veritas	Deutscher Lloyd	Norske Veritas	Registro Italiano	Veritas Austro Ungarico	Verifying Assen. de Bremen	American Record
I	A. 1.	3/4 1. 1.	A 1	A 1. 1.	1.00. I. I.	A. 1. I.	A. 1	A. 1.
C	A. 1. <small>(CB)</small>	3/4 1. 1.	A	A 2. 2. A 2. 3.	0.95. 1. 1.	B. 1. I.	A. 2	A 1 1/2
II	FE. 1.	3/4 2. 1.	B 1	B 1. 4.	0.85. II. I.	B. II. 1.	B. 1	A 2.
CI		3/4 2. 1.	B	B 2. 4.	0.75. II. 1.	C. II. 1.	B.	A 2 1/2
III		2/3 3. 2.	C L	C 1. 5.	0.65. III. 1.	C. II. II.	C.	
CI.	E. 1.	1/2 3. 2.	C K	C 2. 5.	0.50. III. II.	L. II. II.	D.	A 3.

上表中亞刺比亞數字ハ船體ニハ關係ナシ唯錨、錨鎖、帆桅等ノ善惡ヲ示ス

一等船ノ第一位ニ在ルモノハ新造船カ又ハ之ニ匹敵スルモノニシテ世界各地ニ航行シ得ルモノタリ帆船ニシテチーク(Leak)オーク(Oak)其他善良ナル材料ヲ用キタルモノハ製造後十二年乃至十八年間一等船ニ位スルモノトス尤モ佛國ニテハ大略九年ヲ限リトシ特種ノモノハ十三年ヲ限トス造船用ノ材料稍劣等ノモノハ九年乃至十年最劣等ナルモノハ六年乃至九年ヲ限リトス又右ノ年限ヲ經過シタルモノト雖モ特ニ善良ナルモノニ限リ猶第一位ニ留ムルコトアリ其第二位ニ在ルモノハ第一位ノ年限ヲ經過シタルモノ等ニシテ稍劣等ナリ

二等船
三等船

二等船ハ近距離ヲ航行スルニ適ス
三等船ハ石炭材木、石油等ノ如キ淫水ノ爲メニ濡損ヲ被ル虞ナキ貨物ノ運送ニ適シ遠洋航海ニ適セ

一等船
Pa. 397-399

木船ノ検査

ス

木船ハ或年限毎ニ特別検査ヲ經右年限内ト雖モ遭難スル時ハ臨時検査ヲ受クザルベカラズ臨時検査ノ結果ニシテ不良ナル時ハ未ダ年限ヲ經過セザルモ次位ノ等級ニ貶セラル、コトアリ又検査ヲ受ケザレバ船名録中ニ等級ヲ附スルコトヲ中止セラルムシ

鐵船及鋼船ノ等級

鐵船及ビ鋼船ノ等級ハ左表ノ如シ

	Lloyd's Register	Bureau Veritas	Deutscher Lloyd	Norske Veritas	Registro Italiano	Veritas Austro Ungarico	Verifying Assen. de Bremen	American Record
I	100 A1	1 3/4 I. 1.	100 A	1 A. 1.	1.00 A	A-4	A	+ A. 1. 20 years
Div 7/7	95 A1		95 A		0.95 A	A-4	A 1/2	A. 1. 17 years
II	90 A1	II 3/4 II.	90 A	2 A. 1.	0.90 A	A-3-	A	+ A. 1. 16 years
Div 7/7	85 A1		85 A		0.85 A	A-3-	A 1/2	A. 1. 13 years
III	80 A1	III 3/4 I. 1.	80 A	3 A. 1.	0.80 A	A-2-	A	+ A. 1. 13 years
Div 7/7	75 A1		75 A		0.75 A	A-2-	A 1/2	A. 1. 10 years

鐵船及鋼船ノ等級標準

Pa. 400-401


鐵船及鋼船ノ等級ハ木船ノ如ク年齢ニヨリ一概ニ之ヲ定メザル組合多シ尤モ新造船ヲ一等トシ古キヲ二等乃至三等ト爲スモノアレドモ多クハ航海ニ適スル有様ニヨリ等級ヲ設クルヲ原則トシ遠洋ニ堪フルモノト沿海ニ限ラル、モノト更ニ下リテ近海航船ニ止マルモノトス

鐵船及ビ鋼船ノ等級ノ差異ハ木船ノ場合程著シカラズシテ一等ト二等トノ區別ハ龍骨 (Keel) 肋骨

鐵船及鋼船ノ
検査

(Frame) 梁 (Beam) 等ノ如キ部分ニハ相違ナキモ外板ニ使用スル鐵又ハ鋼ノ厚ミニ厚薄アルニ過ギズ例セバロイドノ 100 AI ノ如キハ外板平均ノ厚ミハ 20/32 吋ニシテ 90 AI ハ 19/32 吋 80 AI ハ 18/32 吋ニシテ其間甚僅少ノ差違アルニ過ギズ

鐵船及ビ鋼船モ亦定期ニ検査ヲ請ヒ不十分ノ箇所アラバ修繕シ修繕後ハ原等級ニ復ス故ニ老船ニシテ往々 100 AI ナルコトアリ新造船ニシテ當初ヨリ 90 AI ナルコトアリ必ズシモ年齢ト等級トハ一致セズ

ブリチッシュ、ロイド及ビビユーロー、ペリタス船名録中ニ  (赤色) 印アルモノハ造船中ヨリ組合ノ技師監督セシコトヲ示ス

右ニ述ベタルハ船體ニ就キテノ等級ナリ汽機ニ就キテモ亦組合ノ検査ヲ經テ完全ナリヤ否ヤヲ船名録ニ記載スルモノトス

第二節 法律上ノ概念

第一 船舶ノ意義内容及ビ其他ノ性質

凡法律上船舶ヲ廣義ニ解スレバ水上運搬ノ用ニ供スルモノニシテ其構造及ビ航行ノ範圍目的等ノ如何ハ間ハザルナリ然レドモ狹義ノ船舶ハ新商法ノ規定ニ從フ時ハ左ノ條件ヲ具備セザルベカラズ

- 一 商行爲ヲ爲スヲ目的トスルモノ
- 一 航海ノ用ニ供スルモノ
- 一 端舟其他槽櫃ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ槽櫃ヲ以テ運轉セザルモノ

船舶ノ意義
新商 三五

汽機ノ検査

舊商 八四

船舶ニ

英商 七三

舊商法ニ在リテハ所謂船舶ハ獨リ商行爲ヲ爲スヲ目的トスルモノニ止ラズ猶學術研究國土發見又ハ娯遊、漁獵ノ爲メ航行スルモノヲモ包含シ加之航行ノ範圍ニ就キテモ湖河港灣ヲ航行スルモノヲモ一括シ甚廣義ナリ

又英國ニ於テ所謂 *Ship* トハ航海ノ用ニ供セラル、一切ノ船舶ヲ云ヒ *Ship* トハ槽櫃ヲ以テ運轉セザル一切ノ船舶ヲ云フ

抑船舶ハ極メテ複雑セル構造物ニシテ夥多ノ附屬物ト相俟テ始メテ其用ヲ收ムルコトヲ得ルモノトス例ヘバ桅樁、帆具、網具、機關、錠、錨、船用器具、端艇、貯蓄品糧食等ノ如シ從テ船舶ハ如何ナルモノヲ包含スルカハ船舶ノ賣買等ニ際シ重要ナル問題トス尤モ當事者間ニ契約アル時ハ之ニ從フコトヲ得ベキモ單ニ船舶ト云フ時ハ獨賣買ノミナラズ貨貸、保險、海損、差押、抵當等ノ際紛議ヲ生ズル恐アレバ新商法ハ船舶ノ屬具目錄ニ記載シタルモノハ從物ト推定スト規定セリ

新商 三五
舊商 八四
船舶ノ法律上
ノ性質

船舶ハ法律上動産タルコト疑ヲ容レズ然ルニ舊商法ニハ特ニ之ヲ動産ト看做ス旨規定セシハ畢竟佛國商法ヲ摸擬シタルニ外ナラズ佛國ニテハ地方ノ慣習ニヨリ之ヲ動産ト爲スモノアリシガ故ニ廣ク之ヲ動産ト爲ス反對ノ規定ヲ要セシナリ然レドモ船舶ニハ往々動産ニ非ザレバ適用セラレザル規定ヲ其儘適用スルコトアリ例ヘバ左ノ如シ

新商 四〇

- 一 動産ノ所有權ノ讓渡ハ公示手續ヲ要セザルモ船舶ニ關シテハ或制限ノ下ニ之ヲ要ス其詳細ハ後ニ述ブル所アルベシ
- 二 動産ノ占有ハ所有權ニ等シキ效力ヲ生ズレドモ船舶ニ關シテハ前號ノ結果之ガ適用ヲ受ケズ
- 三 登記シタル船舶ハ抵當權ノ目的ト爲スコトヲ得斯クテ船舶ノ抵當權ニハ動産ノ抵當權

新商 六六
英商 三二

ニ關スル規定ヲ準用セラル

四 船舶ニ對スル強制施行ハ不動産ノ強制競賣ニ關スル規定ニ從ヒ之ヲ爲ス(民事訴訟法七七一八條參照)

右ノ外船舶ニ一種ノ特權アリ即發航ノ準備ヲ畢リタル船舶ハ差押及ビ假差押ニヨリ其運行ヲ止ムルコトヲ得ズ蓋一箇人ノ利益ノ爲メニ差押及ビ假差押ニヨリ數百ノ旅客數千ノ貨物ノ利益ヲ犧牲ニ供スルコト能ハザレバナリ然レドモ發航ヲ爲メ生ゼル債務例ヘバ石炭、食品、消耗品ノ買入代金ニ對シテ差押ヲ禁ゼンカ債權者ハ豫想外ノ損失ヲ來スベシ蓋其他ノ債務ナレバ發航前ノ處分隨意ナランモ發航ノ爲メ生ジタルモノハ此等ノ猶豫アラザルナリ從テ此種ノ債權者ニ限り依然船舶ノ差押及ビ假差押ヲ爲スコトヲ得ベシ

第二 日本船舶

日本船舶タル要件

一ノ船舶ガ何國ノ船舶ナリヤヲ定ムルニハ各國多少其主義ヲ異ニス今船舶法ノ規定ニ從ヘバ日本船舶タル要件左ノ如シ

船舶 一、新商 二、舊商 三、

- 一 日本ノ官廳若クハ公署又ハ日本臣民ノ所有ニ屬スルモノ
- 二 商會社ノ所有ニ屬スル時ハ會社設立者ハ日本人ナルト外國人ナルト問ハザレドモ其本店ハ必ズ日本ニ在ルコトヲ要シ猶左ノ要件ヲ具備セザルベカラズ
 - イ 合名會社ニ在リテハ社員全員日本臣民ナル時
 - ロ 合資會社及ビ株式合資會社ニ在リテハ無限責任社員全員ガ日本臣民ナル時
 - ハ 株式會社ニ在リテハ取締役全員ガ日本臣民ナル時
- 三 日本ニ主タル事務所ヲ有スル法人ガ所有者ナル時ハ代表者ノ全員ガ日本臣民ナル時

英國船舶トナス原則

凡英國船舶タル要件ヲ定ムルハ國權ノ消長國家經濟上ニ及ボス影響決シテ少シトセズ各國ノ法律

ニ照ス時ハ三箇ノ原則ニ分ツコトヲ得ベシ

英國 一、佛國 二、英商 三、

- 一 船舶所有者ノ國籍ニヨルモノ
 - 二 船長海員ノ國籍ニヨルモノ
 - 三 船舶ノ製造地ニヨルモノ
- 英國ノ如キハ純然第一ノ原則ヲ採用スレトモ其他ノ諸國ハ折衷主義ヲ採ルモノ多シ
- 佛國船舶ノ要件ハ左ノ如シ

- 一 船舶ノ持分ノ半額以上ニ相當スルモノ佛國人ナル場合
 - 二 船長其他ノ海員ノ四分ノ三ニ相當スルモノ佛國人ナル場合
 - 三 佛國ニ於テ組織セラレタル會社ニシテ本店ヲ佛國ニ置ク場合
- 以上ハ佛國現行法ナレド舊法ノ規定ニヨル時ハ佛國船舶ハ左ノ要件ヲ具備セザルベカラス

獨逸

獨逸ノ主義ハ稍我船舶法ノ規定スル所ニ近シ即左ノ如シ

- 一 獨逸船舶ハ獨逸臣民ニ專屬スルヲ要ス
 - イ 株式會社ガ所有者ナル時ハ會社ガ獨逸ニ於テ設立セラレタルモノナルコト
 - ロ 株式合資會社ガ所有者ナル時ハ無限責任社員ノ總員ガ獨逸臣民ナルコト
- 二 佛國ニ於テ製造セラレタル事
- 三 船長其他ノ海員ノ四分ノ三ガ佛國人タル事

白耳義

又白耳義ノ主義ニヨレバ船舶ガ白耳義ノ國籍ヲ取得スルニハ左ノ場合ノ一ナルヲ要ス

- 一 白耳義人ノ所有ニ屬スル時
- 二 白耳義内ニ住所ヲ有スル商會社ノ所有ニ屬スル時
- 三 一年以上白耳義國內ニ居住スル外國人若クハ白耳義内ニ住所ヲ有スル許可ヲ得タル外國人ノ所有ニ屬スル時

日本船舶ノ特權ハ左ニ列擧スルガ如シ

(一) 國旗掲揚權

日本國旗ヲ掲揚スル時ハ國際法上日本ノ領土ト認メラレ船舶ハ我國法ノ適用ヲ受ケ且戰時ニ於テハ日本國若シ中立國トナル時ハ交戰國ノ爲メニ差押ヘラル、患ナシ

日本ノ國旗ヲ掲揚スルハ日本船舶ノ特權ニシテ又義務ナリ加之日本船舶ハ外國ノ國旗ヲ掲ゲ外國船舶タルコトヲ裝ハザル責アリ是蓋外國船舶ノ權利ヲ享有セントスル詐欺ノ手段ナレバ其制裁ハ日本船舶ニ非ズシテ國籍ヲ詐ル目的ヲ以テ日本ノ國旗ヲ掲ケタル時ト同シカラザルベカラズ然レドモ戰時敵ノ拿捕又ハ捕獲ヲ免レンガ爲メ日本船舶ニ非ザルモノ日本ノ國旗ヲ掲ゲタル時ハ此限ニアラズ

(二) 航海獎勵金ヲ受クル權利(後章參照)

(三) 不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港間ニテ物品旅客ノ運送ヲ爲ス權利

右ノ權利ハ外國船舶ニ在リテハ法律又ハ條約ニ別段ノ定メアル時其他海難若クハ拿捕又ハ捕獲ヲ避ケントスル時又ハ主務大臣ノ特許ヲ得タル時ノミニ限り許可セラル、ナリ

第三 船籍及ビ登録

日本船舶ノ特權ハ既ニ説キタルガ如シ此特權ヲ享受セント欲セバ必ズヤ船主ハ日本ニ船籍港(Home Port)

船籍港

船、四

船籍第二章

船籍登記證書及國籍證書

新商 第四章 船籍第三章

船籍第三章 船籍第三章

船籍第四章 同第五章 英商 第六章

船籍第七章 英商 第七章

of Registry)ヲ定メ其船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ外國ニ於テ取得セル船舶ニシテ外國港間ヲ航行セラルモノハ日本ノ領事又ハ貿易事務官ニ船舶ノ積量測定ヲ申請セザルベカラズ蓋船籍港ハ船舶ノ法律行為ノ中心ニシテ航海ヲ爲スニ當リテハ起點トナリ船舶ニ關スル裁判ハ原則トシテ船籍港ヲ管轄スル裁判所ノ裁判ニ屬セザルベカラズ其他船舶ノ賣買、讓渡等ノ登記手續モ亦此所ニ於テ爲スモノナリ(船積量測定規則船籍港) 船主既ニ管海官廳ノ測定ヲ受ケタル時ハ船籍ヲ管轄スル區裁判所又ハ出張所ニ就キ登記ノ手續ヲ爲シ船舶登記書(Certificate of Registry)ヲ受ケ更ニ右管海官廳ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ爲サザルベカラズ此登録ヲ終レル時ハ始メテ船舶國籍證書(Certificate of Ship's Nationality)ヲ下附セラル(船籍登記規則參照)

船舶國籍證書ヲ受ケタル後始メテ日本ノ國旗ヲ掲ゲ又之ヲ航行セシムルコトヲ得ルナリ尤モ試運轉、積量測定ヲ受ケントスル時其他正當ノ理由アル時ハ其筋ノ許可ヲ得航行セシムルコトヲ得ベク又祝日、大祭日、祝意又ハ敬意ヲ表スル時、進水ノ時、其他正當ノ理由アル時ハ國旗ヲ掲揚スルコトヲ得ベシ

船舶ノ名稱ハ管海官廳ノ許可ナクシテ變更スルコトヲ得ズ加之船籍港、番號、積量、喫水ノ尺度其他ノ事項ト共ニ之ヲ標示セザルベカラズ

船主ガ其船舶ヲ修繕シタル場合ニ積量ニ變更ヲ生ジタルモノト認ムル時ハ遲滞ナク船籍港ヲ管轄スル管海官廳ニ積量ノ改測ヲ申請セザルベカラズ其他登録事項ニ變更ヲ生ジタル時ハ事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ變更ノ登録ヲ爲シ又登録ニ錯誤又ハ遺漏アルコトヲ發見シタル時ハ其旨ヲ明ニシ登録訂正ノ申請ヲ爲サザルベカラズ

船舶
三、三

船舶國籍證書ノ記載事項ニ變更ヲ生ジタル時及ビ證書毀損シタル時ハ船主ガ其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ書換ヲ申請シ證書滅失シタル時ハ船主ガ其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ更ニ之ヲ請求セザルベカラズ又左ノ場合ニハ船主ガ其事實ヲ知リタル日ヨリ二週間内ニ抹消ノ登録ヲ爲シ且遲滞ナク船舶國籍證書ヲ返還セザルベカラズ

船舶
三、三

- 一 日本船舶ガ滅失又ハ沈没シタル時
- 二 日本船舶ガ解撤セラレタル時
- 三 日本船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタル時
- 四 日本船舶ノ存否ガ六ヶ月間分明ナラサル時

假船舶國籍證書

假船舶國籍證書ハ左ノ場合ニ交附セラル、モノニシテ外國ニ於テ交附スルモノハ有効期間一年以内、日本ニ於テ交附スルモノハ六箇月以内ナリ尤モ既定期間ヲ過グルモ尙止ムヲ得ザル事由アル時ハ船長ハ更ニ假船舶國籍證書ノ下附ヲ申請スルコトヲ得ベシ然レドモ假船舶國籍證書ハ船舶船籍港ニ到達スレバ忽チ其効力ヲ失フ

同船
三、三

船舶
三、三
船舶
三、三
英商
三、三

- 一 外國ニ於テ船舶ヲ取得シタルモノハ其取得地
- 二 外國港ニ碇泊中證書滅失又ハ毀損シタル時ハ其地
- 三 外國ニ航行中證書滅失毀損シタル時ハ最初ニ到達シタル地
- 四 日本ニテ船舶ヲ取得シタルモノハ取得地ヲ管轄スル管海官廳ノ管轄區域内ニ船籍港ヲ定メザル時ハ管海官廳所在地(海事局官制、海務署名稱)位置並管轄區域參照)

第三節 船舶所有者

第一 船舶取得ノ方法

船舶ノ所有權ヲ得ルニハ製造ニヨリ之ヲ取得スルカ又ハ賣買其他ノ法律行爲ニヨリ取得セザルベカラズ舊商法ハ佛法系統ノ主義ヲ汲ミ構造ノ契約及ビ賣買其他ノ法律行爲ニヨリ船舶ヲ取得スル契約ハ證書ヲ作成セザルトキハ無効ノ旨規定セリト雖モ新商法ハ商事契約ニハ必ズシモ書面ヲ要セザル主義ヲ採リ船舶ノ所有權ニ就キテモ別ニ證書ヲ要セザルナリ

構造ニヨリ取得ニ左ノ二種アリ

- 一 船主ガ材料ヲ供給シ且製造ヲ監督スル場合
- 二 造船業者ニ請負ハシムル場合

前者ハ賣買並ニ雇傭ノ規定ヲ受クベキモノニシテ造船業者ハ唯其勞力ニ對シ報酬ヲ得ル場合是ナリ後者ハ所謂供給契約ニシテ其所有權ハ物ヲ引渡スニヨリ始メテ買主ニ移轉スルヲ原則トスルガ故ニ例ヘバ代價ノ割拂ヲ爲シ既ニ數回ノ拂込ヲ終リシ後造船業者破産ヲ爲シタル場合ノ如キ未成又ハ引渡ヲ畢ラザル船舶ハ造船業者ノ所有ニ屬スルナリ

賣買其他ノ法律行爲ニヨリ取得
新商 四一
航海中所有權
移轉ノ結果
英商 二四、三

賣買其他ノ法律行爲ニヨリ船舶ヲ取得シタル時ハ一般賣買ノ規定ヲ準用セラル然レドモ前節ニ述ベタルガ如ク日本船舶ノ所有者ハ船籍港ヲ定メテ登録ヲ爲シ船舶國籍證書ヲ下附セラレズンバ國旗ヲ掲ゲ航行スルコト能ハザルガ故船舶所有權ノ讓渡モ亦登記ヲ爲シ且船舶國籍證書ニ之ヲ記載スルニ非ザレバ之ヲ以テ第三者ニ對抗スルコト能ハザルハ勿論ナリ

第二 船舶共有者及び船舶管理人

船舶一人ニテ所有スルコトアリ數人組合之ヲ所有スルコトアリ前者ハ所謂單獨所有者ニシテ後者ハ共有者ナリ單獨所有者ノ權利義務等ニ就キテハ以下便宜各處ニ述ベ爰ニハ共有者ニ就キ法律上ノ規定ヲ述ブルニ止メン

共有ノ必要

凡船舶ニシテ善ク遠洋ノ航海ニ堪ヘシメンニハ其構造極メテ堅固ナラザルベカラズ特ニ今日ノ如ク航海術進歩發達セル時ハ脆弱粗造ノ船舶ヲ以テ堅牢ナルモノト競争センコト思ヒモヨラズ勢スノ如クナレバ其價格ノ如キモ亦漸ク嵩ミ到底普通一個人ノ資力ニシテ之ヲ所有スルコト能ハザルモノアラン又海運業ハ陸上ノ事業ト異ナリ頗冒險的ニシテ海難其他ノ爲メ損失ノ不幸ニ陥リ易シ右ノ二理由アルニ由リ船舶ヲ所有スルモノハ多ク商事會社トス其他稀ニ箇人ノ所有ニ羅ルモノアリト雖モ共同利益ノ目的ニテ數人又ハ數十人ニテ之ヲ所有スルモノ多シ之ヲ共有者 (Co-Owner) 又ハ

股分ノ數

共有關係ノ發

生

共有者内部ノ關係

股分所有者ト稱ス
海外ニテハ往々船舶股分ノ數ヲ制限スルモノアリ例ヘバ英國ニテハ之ヲ六十四ニ限リ佛國及ビ伊太利ニテハ慣習上二十四トスルモ新商法ハ獨逸ノ主義ヲ採リ何等ノ制限ヲモ設ケザルナリ
共有關係ハ契約ニヨリ又事實上ノ關係ニヨリ生ズルモノナリ契約ニヨル共有關係ハ多ク組合營業ノ場合ヲ指シ又事實上ノ關係トハ相續ニヨリ不分ノ關係ヲ生ズル場合はナリ執レノ場合ヲ問ハズ共有者ハ法律規定ノ範圍内ニ於テ契約ヲ締結シ得ベシト雖モ何等ノ契約ナキ時ハ法律ノ適用ヲ受ケザルベカラズ即チ左ノ如シ

一 各共有者ハ船舶ノ利用ニ就キテハ持分ノ割合ニ從ヒ費用ヲ負擔セザルベカラズ

二 各共有者ハ船舶ノ利用ニ關シテ生ジタル債務ヲ分擔セザルベカラズ

三 各共有者ハ船舶ノ利用ニ關シテ議決權ヲ有シ船舶ノ利用ニ關スル事項ハ各共有者ノ持分ノ價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ決ス

凡共有者ハ唯船舶ヲ共有スルニ過ギズシテ毫モ連帶ノ性質ナク從テ共有者ハ相互ニ代理人タル權ナシ即共有者ノ一人ハ他ノ承諾ナクシテ妄リニ船舶ヲ處分シ責任ヲ他ニ負ハシムルコト能ハズ然ラバ共有者間ニ異論ノ生ジタル時ハ如何ニシテ之ヲ決スベキヤ豫メ此邊ニ就キ契約アレバ之ニ從フベキモ何等特約ナキ時ハ船舶ノ利用ニ關スル事項例ヘバ航海修繕機裝等ニ限リ各共有者ノ持分ノ價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ之ヲ決スルナリ

四 各共有者ハ持分ノ價格ニ應シ航海ノ利益ニ就キ配當ヲ受クル權利ヲ有ス

利益ノ配當ノ割合及ビ時期ニ就キテハ共有者ノ契約ニ依ラザルベカラズ或ハ往復航ニ分ツモ可ナリ或ハ一年ノ終ニ爲スモ可ナリ

五 新タニ航海ヲ爲シ又ハ船舶ニ大修繕ヲ施スベキ決議ヲ爲シタル時ハ右ノ決議ニ對シ異議アルモノハ他ノ共有者ニ對シ相當代價ヲ以テ自己ノ持分ヲ買取ルベキコトヲ請求シ得ベシ但此請求ヲ爲サンニハ決議ニ加ハリシ共有者ナレバ決議ノ日ヨリ又決議ニ加ハラザリ

シ共有者ナレバ決議ノ通知ヲ受ケタル日ノ翌日ヨリ起算シ三日内ニ他ノ共有者又ハ船舶管理人ニ通知ヲ爲サルベカラズ

六 各共有者ハ隨意ニ其持分ヲ處分スルコトヲ得ベシ尤モ共有者ニシテ船舶管理人ヲ兼ヌルモノハ此限ニ非ズ

船舶管理人ヲ兼ヌル場合ヲ除キ各共有者ハ其持分ヲ處分スルニ他ノ承諾ヲ要セザルコト尙株式會

費用及債務ノ分擔
新商 五七
議決權 同 五九
同 五八

配當ヲ受クル權
新商 五〇

自己ノ持分ヲ買取ラシムルコトヲ得ル場
新商 三八
持分處分權
新商 五二

民六六

社ノ株式ニ於ケルガ如シ共有者間ニ組合ノ關係アル時ト雖モ危險分擔ノ主義ニ從ヒ民法ノ規定ニ從フヲ要セザルナリ

民六六

自己ノ持分ヲ他人ニ讓渡シタルモノハ共有者タル關係ヨリ脫離シタルモノナレバ以後共有者タル權利義務ナキコト明カナリト雖モ自己ノ持分ノ讓渡前既ニ負擔セシ債務又ハ負擔スベカリシモノハ依然其責ニ任ゼザルベカラズ又取引シタル第三者ニモ責任ナキコトヲ主張スルコト能ハズ持分ヲ讓受タルモノハ其後ニ生ジタル債務ハ勿論前共有者ノ負擔セシ債務ヲ負擔セザルベカラズ尤モ前共有者ノ負擔セシ債務ノ履行ヲ爲シタル時ハ前共有者ニ損害賠償ヲ請求シ得ベシ

他ノ持分ヲ買
取リ又ハ其競
賣ヲ請求スル
コトヲ得ル場
合

七 或共有者ノ變更ニヨリ船舶ガ國籍ヲ喪失スベキ時ハ他ノ共有者ハ其變更セントスルモノ、持分ヲ相當代價ニテ買取リ又ハ其競賣ヲ裁判所ニ請求スルコトヲ得

新商 五五

或共有者ノ持分ノ移轉又ハ共有者ガ日本ノ國籍ヲ喪失シタルガ爲メ船舶ガ日本船舶タル資格ヲ失フ時ハ我海運業ニ鈔カラヌ影響ヲ與フベシ從テ法律上斯ノ如キ場合ニ他ノ共有者ニ特權ヲ與ヘタルモノナリ商事會社々員ノ持分ノ移轉ニヨリ會社所有ノ船舶ガ日本ノ國籍ヲ喪失スベキ時ハ合名會社ニ在リテハ他ノ社員、合資會社及ビ株式合資會社ニ在リテハ他ノ無限責任社員ハ相當代價ヲ以テ其持分ヲ買取ルコトヲ得ベキモ亦同一ノ理由ニヨルモノナリ

第三者トノ關係

第三者トノ關係

既ニ述ベタルガ如ク共有者ハ船舶ノ所有權ヲ分有スルニ過ギズ換言スレバ共有者ハ株式會社ノ株主ニ類似スルモノニシテ彼合名會社々員ノ如キ關係ヲ生ズルコトナク從テ相互ニ代理ノ權限ヲ有セズ故ニ若シ總所有者ヲ代理スルモノナキ時ハ船舶ニ關スル事務ハ一々共有者間ノ協議ヲ受ケザルベカラザルノミナラス各共有者ハ隨意ニ其持分ヲ讓渡スルコトヲ得ベク常ニ其人變更スベキガ

船舶管理人ノ
必要

新商 五三

故ニ若シ一定ノ人アリテ航海ニ關スル事務ヲ取扱ハザル時ハ非常ノ不都合アルベシ是船舶管理人 (Ship's Husband) ノ必要アル所以ナリ

管理人タルベ
キモノ

英國ノ如キハ船舶管理人ヲ撰定スルトセザルトハ共有者ノ任意ナレドモ我法律ニ從ヘバ共有者ハ必ズ管理人ヲ置カザルベカラズ

新商 五三

管理人タルベキモノハ必ズシモ共有者ノ一人タルヲ要セザルナリ然リト雖モ共有者ノ一人ヲ選ム時ト否ラザル時トハ選定ノ方式ニ相違アリ共有者ノ一人ヲ選ム時ハ所謂船舶ノ利用ニ關スル事項ニ屬スルガ故各共有者ノ持分ノ價格ニ從ヒ過半數ヲ以テ之ヲ決セザルベカラズ然レドモ共有者ニ非ザルモノヲ選ム時ハ必ズヤ共有者全員ノ同意ヲ要スルナリ蓋之ヲ過半數ノ議決ニ任センカ或ハ一人ニシテ議決權ノ過半數ヲ有スル場合ヲ生ジ專斷ニ陥ル弊アレバナリ

管理人ノ權限

新商 五三

船舶管理人タルベキモノハ寧ろ船舶ニ對シ利害ノ關係ヲ有スル共有者ヲ選定スルヲ好都合トス故ニ執レノ國ニ於テモ管理人ヲ置ク必要アル場合ハ大抵共有者ノ一人ヲ選擇スルコト多シト謂フ船舶管理人ハ支配人ノ如ク其權限頗廣大ナルガ故其選任及ビ代理權ノ消滅ハ登記ヲ要スルナリ船舶管理人ハ航海ニ關スル一切ノ行爲ヲ代理セシメンガ爲メ選任セラレタルモノナレバ船長海員ノ備入備止、船舶ノ艤裝、運送契約締結其他債權ノ行使、債務ノ履行等所謂船舶ノ利用ニ關スル一切ノ裁判上又ハ裁判外ノ行爲ヲ爲ス權限アリ然レドモ共有者ニ至重ノ關係アル左ノ行爲ハ爲スコト能ハス

- 一 船舶ノ讓渡、委付、賃貸又ハ抵當
- 二 船舶ノ保險契約
- 三 新ニ航海ヲ爲スコト

四 船舶ノ大修繕

五 借財

尤モ特別ノ委任アル時ハ管理人ハ契約ニ從ヒ前述ノ制限ヲ受ケザルナリ之ニ反シ前述ノ判限ヲ超
エ管理人ノ代理權ヲ束縛スル時ハ之ヲ以テ善意ノ第三者ニ對抗スルコト能ハス
管理人モ一種ノ代理人ナレバ一般代理人ガ本人ノ爲メニ法律行爲ヲ爲ス場合ト同ク善良ナル管理
者タル注意ヲ以テ委任セラレタル事務ヲ爲サルベカラズ加之共有者ノ指圖ニ從フベキハ固ヨリ
當然ナリ

管理人ハ特ニ帳簿ヲ備ヘ船舶ノ利用ニ關スル一切ノ事項ヲ網羅シ又毎航海ノ終リニ遲滞ナク航海
ニ關スル計算ヲ爲シ各共有者ノ承認ヲ求メザルベカラズ又管理人ガ法定ノ權限内及ビ委任ノ權限
内ニ於テ爲シタル行爲ハ本人ガ之ヲ爲シタルモノト看做シ共有者其責ニ任ズキハ勿論ナリ
共有關係ノ消滅ハ種々ノ原因ニ依レドモ之レヲ左ノ二大區別ト爲スコトヲ得ベシ

一 共有者ノ意思ニヨリ共有關係ノ消滅
二 共有者ノ意思ニ反シタル事實ニヨリ共者關係ノ消滅
第一類ハ例ヘバ船舶ヲ賣却委託讓渡シタル時ヲ言ヒ第二類ハ船舶ガ使用ニ堪ヘザル時等はナリ
共有關係消滅シタル時ハ清算ヲ爲シ殘餘財産アラバ各共有者ノ持分ニ應ジテ配當ヲ爲サルベカ
ラズ

同民
六六

減共有關係ノ消

新商
五五
民
六六

管理人ノ職務

民
六六

第二章 運賃

運賃ノ意義

或場合ニ運賃
存セズ
CAQI
131
146

本邦ニ於テ運賃(Freight)ト云ヘバ積荷運送ノ報酬トシテ荷送主又ハ荷受主ヨリ船主ニ支拂フ賃銀ノ
ミヲ指シ狹義ナルモ海外ニ於クル運賃ハ廣義ニシテ右ノ外船舶ノ備船料賃賃借料并ニ旅客ノ運賃
ヲモ包含ス本章ニ説ク所ノ運賃モ亦廣義ナリ
運賃ハ船主ガ他人ノ貨物ヲ運送スル報酬トシテ得ベキ賃銀ナリトセバ若シ所有船舶ヲ以テ自己ノ
貨物ヲ運送セル場合ニハ運賃ト稱スベキ者ナキ理ニシテ恰モ所有家屋ニ自ラ住居スル場合ニ家賃
ヲ要セザルガ如シトノ一説アリ然レドモ共同海損精算ノ場合ニハ船主ガ保險者トノ關係上該積荷
ニ對スル運賃ノ市價相當額ノ分擔ヲ要スベク又救援救助費用分擔ノ場合ノ如キ亦然リ是併ナガラ
唯船主ト保險者トノ關係上起レル問題ニ過ギズ故ニ若シ保險者トノ關係ヲ除キ觀察スレバ船主ガ
自己ニ屬スル貨物ヲ運送セル場合ニハ運賃ト稱スベキモノ存在セズトノ説ハ一理ナキニ非ズ

第一節 運賃ノ變動及ビ高低

海運ノ運賃ハ
陸運ニ比シ低
廉ナリ
O.C.C. 33
O.T. 135

海運ノ運賃ヲ陸運特ニ鐵道ノ運賃ニ比スル時ハ概シテ低廉ナルハ左ノ理由ニヨル
一 鐵道ニハ敷地ノ買收軌條ノ敷設等ニ莫大ノ資本ヲ要スルモ海運ニハ是等ノ費用ヲ要セズ
一 海運業ハ自由競争ヲ受タルコト甚シ
而シテ第二項ノ自由競争甚シキ所以ハ概左ノ理由ニヨル

船舶ハ世界ヲ
相手トス

船舶ハ貨客ノ
運送以外ニ使
用シ難シ

固定資本ヲ要
セズ

第一 船舶ハ貨客ヲ得ンガ爲メ世界各地ヲ通ジ航行自由ナリ

第二 船舶ハ貨客ノ運送以外ニ使用シ難シ

第三 固定資本ヲ要セズ

第一 海運業ハ世界的商業ナレバ其機關タル船舶ハ貨客ヲ得ンガ爲メ世界孰レノ地ヘ航行スルモ自由自在ナリ從テ比較的割善キ運賃ヲ得ラル、航路ニハ四方ヨリ剩餘船舶ヲ吸收シ運賃率下降スベキコト見易キ理ナリ

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

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

曩ニ述ベタルガ如ク鐵道會社ハ線路敷設用ノ土地、停車場設置用ノ土地、家屋道路等ノ買收ノ爲メニ資本ヲ固定セシムルコト莫大ナルガ故ニ競争ノ結果運賃率下降シ營業資本ニ對スル相當ノ利益ヲ收入スル能ハザルニ至リテ或ハ同率ノ運賃ヲ維持スル營業同盟ヲ形成シ或ハ買收トナリカクテ自然淘汰ノ結果一地方ニ於ケル大鐵道會社ハ全ク獨占的トナリ之ニ對峙スベキモノ容易ニ生ゼズ船舶ハ之ニ反シ固定資本ヲ要セザルガ故ニ比較的小資本ヲ以テ船舶ヲ買入ル、時ハ簡人ト雖モ之ヲ世界各地ニ船線シ自由ニ之ヲ貸貸借備船賣買ノ目的物トナスコトヲ得競争常ニ逆ヲ絶タズ

尤モ船主ト雖モ間々資本ノ一部ヲ固定スルモノナキニ非ズ即左ノ如シ

一 棧橋、船渠、荷物置場、荷揚器械

二 港及ビ附近ノ水路ノ浚渫、燈臺、浮標ノ設置等

棧橋、船渠、荷物置場、荷揚器械ハ間々船主ノ所有ニ屬スル場合アレドモ斯ノ如キ設備ヲ有セザル船主ノ船舶ト雖モ荷役ニ支障ナシトス歐米諸國ニ於テハ港ニ私有ヲ許サザル古來ノ原則今ニ行ハレ棧橋等ノ設備モ多クハ國有、州有、若クハ自治市ノ所有ニ屬シ假令之ガ私有ヲ許可スル場合ト雖モ相當ノ報酬ヲ支拂フ以上ハ他ノ船舶ノ使用ヲ禁ズル能ハザルノ條件ヲ以テスルコト既ニ述ベタルガ如シ

水路ノ浚渫等ハ經費ノ點、事業ノ性質等ヨリ看ルモ政府ノ事業ト爲スヲ至當トス唯僅カニ英國ニテハ簡人ノ團體ニヨリ經營セラレタルノ例アリト雖モ其目的營利主義ニ非ズ

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

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

備船ニ於ケル
運賃ノ高低

ントス

先備船ノ場合ニ於ケル運賃ハ船舶ノ需用供給ニヨリ支配セラル、ヲ大原則トス即市場ニ於ケル船舶ノ供給多大ナレバ運賃低廉ニシテ時ニ實收運賃ヲ以テ航海費ヲ償フ能ハザル場合スラアリ之ニ反シ供給些少ニシテ運送貨物多大ナル時ハ運賃ハ昇騰スベシ而シテ運賃ノ高低世界的ナレバ其存續期間從テ長キモ地方的ナレバ僅ニ一時ノ作用ニ過ギザルヲ普通トス

地方的高低

例ヘバ天候、風位、備船契約ノ條件等ノ理由ニヨリ偶某港ニ多數ノ船舶集合シ運送貨物ハ僅ニ其半數ヲ滿スニ足ラザルガ如キ場合ニ一部ノ船舶ハ底荷トシテ低廉ナル運賃ヲ唱ヘ相當ノ貨物ヲ得ラルベキ他港ニ向ケ出帆スルニ至ラバ其港ニ於ケル運賃相場ハ甚シク下降スベシ然レドモ此下降ヤ素ヨリ一時的ノ作用ニ止リ礙船舶船少數トナリ運送貨物増加セバ運賃ハ俄然昇騰スベシ此他一時的運賃高低ノ實例ヲ擧ゲンニ日清戰役以前歐米ノ海運市場ハ甚シク不景氣ナリシガ開戰後一八九四年歐米ノ過剩船舶ノ一部ハ軍需品ヲ搭載シ其他ノ一部ハ戰役ヲ當テニ東洋ニ航走シタルモノ多カリシガ九月ニ入りテ米國ヨリ歐洲ニ向ケ多量ノ穀物輸送時期到來セシモ船舶缺亡ノ結果僅ニ二週間ノ内ニ運賃ハ三倍ノ高直ヲ唱フルニ至レリ之ヲ以テ曩ニ東洋ニ航走シタル船舶モ急ギ舊市場ニ立戻リ斯クテ二箇月ノ内ニ太西洋ノ運賃相場ハ舊狀ニ復セリト云フ

世界的高低

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

斯ノ如ク海運業ノ盛衰ハ車ノ輪ノ如ク轉々乎トシテ瞬時モ靜止セズ今最近數年間世界ニ於ケル運

賃ノ高低ヲ述ベンニ一八九八年——一八九九年ニ於ケル世界一般商業ハ過去ノ沈衰時期ヲ脱シ運送貨物モ漸ク其數量ヲ増加セシカバ在來ノ船舶ニテハ供給不足シ備船料モ昇騰ヲ告ゲ船主ハ新造船ノ構造ニ着手セリ此復活時代ニ於テ南阿戰役一八九九年十月起リ英國政府ハ許多ノ船舶ヲ徵用シテ御用船ト爲シタルガ爲メ船舶ノ供給頓ニ不足ヲ告ゲ運賃ハ突飛ニ昇騰シ歐米ノ造船者ハ孰レモ繁忙ヲ極メ船主ハ全盛ヲ盡シタルモ一九〇二年戰役ノ終了ト共ニ御用船ノ解除アリ他方歐洲特ニ獨逸ニ於ケル産業上ノ不景氣アリ又前年ニ於ケル米國濠洲ノ穀物ハ大旱ノ爲メ輸出ヲ絶チタルガ爲メ船舶ハ大過剩ヲ告ゲ運賃ハ下落ニ下落ヲ告ゲシモ船主ハ繫船ノ不利ニ甘ンゼンヨリモ航海費ノ幾部ヲ收入セントテ船線セシヲ以テ運賃率益下降シテ其極度ニ達シ運賃ノ暴落ト共ニ船舶ノ新造價格モ舊時ニ比シ五割方廉價トナリ造船所モ均シク打撃ヲ蒙レリト云フ

共用船舶ニ於ケル
運賃ノ高低

底荷代用貨物

小口ノ荷物ト
大口ノ荷物ト

共用船舶ニ於ケル運賃ノ高低モ需用供給ノ原則ヲ離ル、コト能ハズ定期船ノ課スル運賃ハ荷物ニヨリ相違シ高價品ニハ高ク廉價品ニハ低キコト恰モ鐵道ノ運賃ト異ルナシ而シテ共用船舶ノ運賃ヲ備船ノ運賃ニ比スルニ米國ノ港ヲ出帆スル定期船ノ如キハ工業品、食料品等ヨリ實收スル運賃比較的良好ナリト雖モ穀物ノ運賃ハ却テ備船ノ運賃ニ比シ低廉ナルコトアリ是船主ノ位地ヨリ論ズル時ハ航海ノ安全ヲ計ランガ爲メ穀物ヲ底荷トシテ輕重品ト積合セテ爲ス要アルト同時ニ此種ノ荷物ハ所謂大口ノ荷物ニシテ募集ニ手數ヲ要セズ且荷役ニ便利ナレバナリ又貨主ノ位地ヨリ論ズル時ハ輸入地ニ於ケル市價好況ナレバ寧ロ船舶ノ全部ヲ穀物ニテ充滿セシムル所謂備船ヲ希望スベキモ低廉ナル運賃ヲ以テ定期船々腹ノ一部ヲ利用スルヲ利益トスルコトアリ同一ノ航路ニ就キテモ貨物ノ種類即重量品ト輕量品トニヨリ差等アリ又小口ノ貨物ト大口ノ貨物トハ自ラ運賃ノ割合ヲ異ニス蓋引渡ノ手數非常ニ異ナルガ故ナリ例ヘバ千俵一口ノ米ヲ甲港ヨリ乙港ニ廻漕スル

港ノ便不便
費ノ多少

時ト其荷印ハ同一ナリト雖モ同量ノ米ニシテ荷送主十人乃至二十人ニ分ル、時トハ運賃ノ割合亦異ナラザルヲ得ズ蓋一概ニ荷送主ノ數多キ時ハ到達港ニ於ケル荷受主モ亦多數人有ルガ爲メ一々區別シテ引渡ヲナサルベカラズ從テ荷捌所ノ手數ヲ要スルコト夥シトス又船舶ノ積噸數ハ貨物ノ種類ニヨリ差異アリ例ヘバ石炭ナラバ二千噸ヲ積載シ得ベキモ雜貨ナラバ三千噸或ハ其以上ヲモ積載スルコトアリ斯ノ如ク積合セニヨリテモ運賃ノ割合ニ差等ヲ生ズベシ又船舶ノ航路季節契約ノ條項等ニヨリテモ運賃ノ高低アリ此他陸揚港ノ荷役ノ便不便、經費ノ多少等モ運賃ニ影響ヲ及ボス所トス例ヘバ甲港ヨリ乙港ヲ經テ丙港ニ到ル船舶アリトシ乙港ニテハ港ノ設備甚不完全ニテ遠淺ノ爲メ沖荷役ヲ爲サルヲ得ズ且港則嚴ニシテ諸經費高キ時ハ甲港ヨリ乙港ニ至ル貨物ノ運賃ハ荷役便ニ港則寬ニ諸經費ノ廉ナル丙港向ケ貨物ノ運賃ヨリモ却テ高キガ如シ又船主ガ或期間ヲ附シ貨主ト一手積ノ特約ヲ爲ス時ハ期間ノ長短ニ應ジ契約運賃率ニ差等アリ而シテ此契約運賃率ハ時々相場ト同ジカラザルコトアルベシ此他補助金ヲ受クル船主ノ課スベキ運賃率ハ政府ヨリ制限ヲ附セラル、ヲ一ノ條件トス

特約

O.T.181

パースカーゴ

大規模ノ製造工業又ハ手廣ク外國貿易ニ從事スル者ハ船主ト或期間例ヘバ一ヶ月、一季節、一ケ年等特定ノ運賃ヲ以テ一手積ノ約定ヲ爲スコトアリ斯ノ如キ特約ハ船主荷送主双方ニ利便アル所ニシテ時々ノ相場ニヨル運賃ノ高低ヨリ來ル不安ヲ免レ得ベシ

共用船舶ガ全船腹ヲ充ス貨物ヲ得ザル時ハ殘船腹一口又ハ數口ニ分チ低廉ナル運賃ヲ以テ荷物ヲ積取ルコトアリ斯ノ如キ貨物ヲパースカーゴト稱ス紐育輸出ノ穀物類ハ普通 *Perth Cargo* トシテ低廉ナル運賃ヲ以テ輸出セラル此他某船ノ備船契約終了後十分ノ荷物アラバ其船ヲ何日頃何地ニ向ケ出帆セシムベシトノ廣告ヲ出シパースカーゴト積取ルコトアリ特ニ輸出荷物ヨリモ輸入荷

鐵道及他船ノ
競争

低船客運賃ノ高

物多キ港ニ於テ行ハル例ヘバ濠洲、支那、日本、海峽殖民地ヨリ太平洋諸港ニ至ル船舶歐洲ヨリ亞米利加諸港ニ至ル船舶ノ如シ此他大輸出港ニ於テモ行ハル、コトアリ而シテパースカーゴノ運賃ノ高低ハ備船契約又ハ共用船舶ノ運賃ヨリ激烈ニシテ船舶ノ需用供給ニヨリ支配セラル、コトナク寧ロ船主ガ短時日ノ間ニ特定量ノ貨物ヲ得ントノ必要ニヨリ左右セラル、ガ如シ

數港ニ寄港スル船舶ノ如キハ某港ニ向ケテハ鐵道又ハ他船ノ競争激シキガ爲メ其地ニ至ル貨物ノ運賃ハ割引ヲ爲スモ他港ニ至ル運賃ヲ高メテ前ノ缺損ヲ填補スルコトアリ故ニ甲港ヨリ乙丙ヲ經テ丁港ニ至ル船舶アリトセンカ丙港ニ至ル間ニハ鐵道乃至汽船ノ競争アルガ爲メ運賃ハ却テ乙港ニ至ル分ヨリモ廉ナルコトアルベシ又他船ノ某航路ヲ奪ハント努ムル時ニハ運賃ノ割合ヲ非常ニ低下セシムルコトアリ日本郵船會社ガ孟買ニ新航路ヲ開クヤ從來此航路ハ主トシテピーオー會社ノ占ムル處ニシテ棉花一噸ニ付キ十七ルーピーノ割合ニテ孟買ヨリ神戸ニ運送セリ然ルニ郵船會社ハ新ニ十二ルーピーノ割合ヲ以テ運送スルニ至リシカバ漸ク兩會社間ノ競争激烈トナリ其極ニルルーピーニモ低下セシト聞ク蓋定期航海ヲ開始スルニ當リテハ航海權ヲ占有スルヲ眼目トスルガ故競争者ヲ絶タンガ爲メニハ勢ヒ運賃ノ割合ヲ低下スルハ數ノ免レザル所ナリ本邦海運史上競争ノ最激シカリシハ明治ノ初年三菱會社ト太平洋汽船會社トガ上海橫濱間ノ航路ニ於テ演ゼシモノニシテ當時三菱會社ハ幸ニ政府ノ補助ヲ得テ此航路ヲ奪ヒ遂ニ今日ノ日本郵船會社ノ基礎ヲ作スニ至レリ此他三菱會社ト共同運輸會社トノ競争モ一時ハ頗激烈ヲ極メタリ此他海運ト陸運トノ競争ハ常ニ免レザル所ニシテ我沿岸諸港ヲ航行スル船舶ハ漸次鐵道ノ完備ト共ニ競争ヲ始ムベシ大阪商船會社其他ト山陽鐵道會社トノ競争ノ如キ最著ノ實例ナリ

船客運賃ノ高低ハ貨物運賃ノ如ク甚シカラズ蓋主トシテ旅客ヲ目的トスル船主ノ航路ハ一朝一夕

ニ樹立シ難ク其數ニ於テモ自ラ制限アレバ競争船起ルモ同盟規約ヲ結ビテ激烈ナル競争ヲ豫防シ易シ特ニ上等船客 (Cabin passengers) ハ運賃ノ低廉ナルヨリモ船體ノ巨大速力ノ大ナルコト船内設備ノ行届キ飲食品等ノ贅澤ヲ欲スルガ故ニ沿革上上等船客運賃ハ鐵道ニ於ケルガ如ク技術ノ進歩ニ伴ヒ下落セズ各船主ハ孰レモ競フテ速達ト旅客ニ満足ヲ與フルコトニ汲々タリサレバ船主ノ地位ヨリ云ヘバ上等船客運送ニ要スル經費ハ益多大ニシテ其運賃ハ幸下降セザル迄モ差引純收入ハ遞減スルヲ免レズ之ニ反シ下等船客 (Economic passengers) ノ運賃ハ普通船内諸設備ト航海中ノ飲食物トヲ償ヒ十分ニ餘裕アリ純收入モ從テ多大ナレバ競争盛ニシテ運賃ノ高低甚シ特ニ移民運送ノ如キハ貨物船ニ假設ノ船床ヲ裝置セバ容易ニ其用途ヲ充タスコトヲ得ルガ故ニ運賃ヲ引下ゲ募集ニカ、ラバ貨物運送ヨリモ割善キ收入ヲ擧ゲ得ベシト云フ歐洲ニテハ年々過剩ノ人口ヲ米國及ビ濠洲ニ驅逐スルコト熾盛ニシテ各汽船會社ハ爭フテ之ヲ吸收センガ爲メ運賃戰爭ニ從事シ移民ハ低廉ナル運賃ヲ以テ比較的上等ノ待遇ヲ受クルヲ以テ益海外渡航ノ數ヲ増加ス近時本邦ニ於ケル勞働者ガ布哇及ビ北米ニ出稼スルヤ太平洋汽船會社等ノ定期船ハ不定期船ト屢運賃戰爭ヲ演ゼルモ亦此一實例ナリ

第二節 船主同盟

第一 船主同盟ノ意義及ビ目的

船主同盟ヲ廣義ニ解釋セバ船主相互間ノ競争ヲ制限シ各自ノ利益ヲ増進センガ爲メ設ケラレタル船主ノ團體ト謂フベク之ヲ現時ノ組織ニヨリ類別スル時ハ大凡左ノ如シ

(1) 帆船々主國際合同 (Sailing Shipowners' International Union)

廣義ノ船主同盟

是ハ一九〇三年十二月ノ組織ニ罹リ其目的ハ英國又ハ歐洲大陸諸港ノ輸出運賃ヲ除キ其他ノ世界主要港間ニ於ケル最低運賃率ヲ協定スルニ在リ此合同ニ加入セル會員ハ常置委員ノ設定セル運賃率ヲ維持シ割戻手數料等ノ支拂ヲ爲サルコト並ニ最低運賃率ニテ貨物ヲ得ラレザル時ハ繫船カ將底荷ニテ航走スルコトヲ約ス

千噸以上ノ帆船々主ハ孰レモ本合同ノ會員タルベキ資格ヲ有シ會員タルベキ期間ハ一年ニシテ合同ヨリ脱センニハ三ヶ月ノ豫告ヲ發セザルベカラス

合同事務ヲ處理センガ爲メ毎年入港船一隻ニ就キ一磅宛會費ヲ徵收シ其使途ニ充ツ

(2) 英國ニ於ケル海運協會 (Chamber of Shipping)

是ハ商業會議所ニ酷似シ英國ニ於ケル主要ナル船主ヲ網羅シ海事ニ關スル大小ノ時事問題ヲ討議講究シ共同ノ利益ヲ増進センガ爲メ設ケラレタル同業組合ナリ

(3) 狹義ノ船主同盟 (Conference)

是ハ特定ノ航路ニ於ケル定期船主ガ營業上ノ競争ヲ制限シ各自ノ利益ヲ増進センガ爲メ設ケラレタル一時的ノ聯合 (Combination) ヲ云ヒ即本節說カントスル所ノ船主同盟ナリ

船主同盟ノ區域

狹義ノ船主同盟ノ區域ハ或特定ノ航路又ハ港ト港トノ間ニ限定セラレ決シテ其外ニ出デズ故ニ某汽船會社ガ數多ノ船主同盟ニ加入セル場合ニハ航路毎ニ獨立セル數多ノ船主同盟ニ加入セルモノト見ルヲ至當トス例ヘバピーオー會社ハ濠洲航路同盟ノ一員ナレドモ此同盟ノ規約ハ支那日本航路ノ同盟ニ及ボサルガ如シ

同一航路ニ於テモ往航ト復航トニ別チ同盟ヲ異ニスル場合多シ此場合ニモ往航同盟ニ加入セル船主ニシテ復航同盟ニ加入セザルコトアリトス

船主同盟ハ定
期船々主ノ聯
合ナリ

加盟者ハ經濟
上ノ獨立ヲ保
留ス

船主同盟ハ一
時的ノモノナ
リ

運賃率其地ノ
協定

船主同盟ハ定期船々主即 "Liners" 間ノ聯合ニシテ其使用汽船ハ旅客船タルト荷客併用船タルト將又荷物船タルト間ハザレドモ孰レモ定期ニ發着スルモノタルヲ要シ不定期船即 "Tramps" ハ定期船々主ニ備入レラレ定期船ニ變形セル場合ノ外船主同盟ノ同盟員タルコトナシ

船主同盟員ノ加盟者ハ依然經濟上ノ獨立ヲ保チ營業上全般ノ利害休戚ヲ共通ニスルモノニ非ザレバ從テ同盟員ハ運賃率ヲ協定シ或ハ相約シテ寄港地ヲ制限シ航海度數ヲ制限シ又共同計算等ノ方法ニヨリテ無用ノ競争ヲ制限コソスレ船船其他アラユル設備ノ改良荷客ノ取扱振等ニ就キテハ一層ノ競争ニ訴ヘ以テ各自ノ利益ヲ計ルコトハ同盟ノ主旨ニ戻ルコトナシ

船主同盟ハ前項ニモ述べタルガ如ク同盟員ガ各獨立ヲ繼續スル關係上永久的ノモノニ非ズシテ完ク一時的ノ聯合タリ其期間ハ或ハ一年ナルコトアリ或ハ數年ニ涉ルコトモアリ契約期間中ト雖モ同盟員ノ脱退モアルベク又ハ新入同盟員ノ現出スルモノモアルベシ又同盟員ノ數ハ航路ノ狀況ニヨリ僅ニ二社位ナルコトモアリ又多數ニ涉ルコトモアリ又特定航路ニ於ケル船主全體之ニ加入スルコトアリ又少數ノ除外者アルコトモアリ

船主同盟ノ第一ノ目的ハ運賃率ヲ協定シ以テ船主間ノ競争ヲ制限スルニ在ルコト勿論ナリ此目的ヲ達セシガ爲メニ某港ニ於ケル數汽船會社ノ代表者ガ會合シテ貨物ノ等級及ビ運賃率其他共同ノ利益ニ關スル事項ニ就キ商議スルガ如キハ船主同盟ノ幼稚ナルモノニシテ追々發達シテ其組織複雜ナルニ至リ事務所即同盟本支部ヲ設ケ書記ヲ雇ヒ一切ノ事務ヲ整理シ同盟ノ目的モ單ニ貨物ノ等級及ビ賃率ノ協定ニ止ラズ或ハ出帆日取航海度數ノ協定ヲ爲シ進デ取扱貨物ノ全部又ハ一部ニ就キ運賃ノ合同計算ヲ爲スニ至ルベシ

船主同盟ノ第二ノ目的ハ或同盟航路ニ於ケル非同盟船ノ侵入ニヨル競争ヲ防止センガ爲メ船主ト

延期拂割戻金

荷主トノ間ニ契約ヲ締結シ或條件ノ下ニ積荷全部ヲ同盟船ニ積載スルコトヲ約定スルニ在リ此方法ハ種々ノ不便アルヲ以テ近時ハ皆延期拂割戻金 (Deferred Rebate) ノ制ヲ採ルニ至リ同盟船主ヨリ荷主ニ回章ヲ發シ或一定ノ期間例ヘバ四ヶ月又ハ六ヶ月間非同盟船ニ船積ヲ爲サバ其間ニ支拂ヒタル運賃ノ何分又ハ幾割ヲ割戻金トシテ第二期ノ終ニ第一期ニ同盟船ニノミ船積セシコトヲ看届ケ始メテ拂戻ス旨ノ申込ヲ爲スニ至レリ斯クスレバ割戻金累計高積ンデ巨額ニ達スルガ故ニ荷主ハ之ヲ失ヒテ迄非同盟船ニ積載スルノ愚ナルヲ思ヒ經濟的ニ同盟ニ拘束セラル、結果トナルベシ(實例ヲ舉グレバ南阿航路ニ於テハ毎年六月ヲ界トシ每半季ニ割戻金五分宛ヲ拂戻スコト、セリ即一月一日ヨリ六月三十日ニ至ル積荷ニ對シテハ翌年ノ一月一日始メテ戻金ヲ支拂ヒ七月一日ヨリ十二月三十一日ニ至ル期間ニ船積セラレタル積荷ニ就キテハ翌年七月一日始メテ戻金ヲ支拂フガ故船主ノ側ヨリ看レバ些クモ六ヶ月間ハ戻金ヲ延拂スル形式トナリ其一月一日又ハ七月一日ニ船積セラレタル荷物ニ在リテハ實ニ一年間ノ經過ヲ待チ始メテ戻金ノ決算ヲ爲スコト、ナルナリ而シテ荷主ノ側ヨリ見レバ或期間ト以前ノ期間トニ假令些少ノ荷物ダモ非同盟船ニ船積スレバ二期間ニ於ケル戻金全額ノ支拂ヲ受クルコト能ハザルナリ

戻金ノ請求ハ荷物ヲ搭載シタル汽船會社ニ個々別々ニ請求スルヲ普通トスレドモ (Colombo Homeward Conference) ノ如キハ同盟汽船ヲ一團體ト看做シテ團體ニ請求シ又 Australian Conference (Liverpool Section) 於テハ中央本部ニ請求スルコト、ナリ居リ一樣ナラズ

船主同盟ノ主タル目的ハ即非同盟船ヲ驅除シテ運賃率ノ低下ヲ防止スルニ在ルガ故ニ延期拂割戻金ノ問題ハ最主要ナル關係ヲ有スルモノト謂フベク從テ本節ニハ Deferred Rebate ノ講究ニ重キヲ措クニ至レルハ止ムヲ得ザル數ナリ

帆船時代

第二 船主同盟ノ沿革及ビ延期拂割戻金

帆船時代ニ於テハ海上運送ノ方法ハ甚簡單ニシテ備船ノ場合ト共用船舶即個々ノ運送品ヲ搭載スル場合ヲ問ハズ普通一港ニ於テ滿載スルヲ待チ出帆セルガ故ニ其出帆日ハ勿論仕向地ニ於ケル到着日モ亦風力ヲ利用スルノ結果甚不確實ノモノナリシナリ又商人ノ位地ヨリ云フモ積載貨物ガ何時市場ニ上ルベキヤ殆投機的ニシテ且便船ノ數寥寥タリシヲ以テ勢多量ノ商品ヲ一時ニ輸出スルノ傾向ヲ來セルハ止ムヲ得ザルノ數ト謂フベシ
此時代ニ於テハ航路ナルモノ十分ニ發達セズ從テ船主間ノ競争著シカラズ又船主同盟ノ必要モナカリシナリ

汽船時代

然ルニ世ハ汽船時代トナリ發航港ヨリ仕向地ニ至ル航海日數精確ニ豫想シ得ラル、ニ至リ商人ハ或市場ニ於ケル季節ヲ察シ荷物ヲ積送ルコトヲ得ルニ至リ其後郵便電信ノ便開ケ投機的商業ハ漸次後ヲ絶ツニ至レリ
又汽船ノ建造追々發達セル結果航路ニ適シ運送スベキ商品ニ恰好ナル汽船構造セラレ速達定期航海ヲ要セズ且一年ヲ通シ需用アル大口ノ荷物ハ速力大ナラザル經濟的船舶即不定期船(Tramp Steam-er)ノ專門トナリテ昔時ノ帆船ヲ驅逐シ高價ノ商品速達ヲ要スル荷物、或季節ニ限り需用アル貨物其他小口物ノ注文商品ハ速力大ニシテ不經濟ナル定期船ニ搭載セラル、コト、ナレリ
汽船ノ需用斯ノ如ク認メラレテヨリ其建造噸ニ増加シ一八六九年蘇西運河ノ開通前後ハ特ニ著大ナリシナリ即英國ノ例ニヨレバ一八六〇年ニ四五四、三二七噸トナリシモノ一八七〇年ニ八一、一一二、九三四噸トナリ一八八〇年ニハ二、七二三、四六八噸ニ増加セリ船舶ノ供給漸ク過剩ヲ來シテヨリ船主間ノ競争ヲ生ジ運賃率甚シク下降セリ

而シテ帆船時代及ビ汽船時代ノ初期ニ於テハ船主ノ自衛策トシテ大荷主ヲ抱キ込ミ

一 運賃支拂ノ都度又ハ毎三ヶ月等ノ終リニ割引ヲ爲スノ法

二 每船ノ船積高何噸ニ達スレバ何程カノ戻金ヲ與フルノ法

三 其船ニ船積セラレタル他ノ荷主並ノ取扱ヲ受クルコト又ハ他船主ノ唱フル最低賃率ニヨルコト

等ノ特約ヲ爲セルモ其後漸ク競争烈シクナリ來リシヨリ一八七五年始メテカルカツタ同盟(Calcutta Conference)發生シ船主間ニ運賃率ヲ協定シ荷主ニ割引又ハ歩戻ヲ爲スコトヲ禁シタリシガ大荷主ノ立場ヨリ云ヘバ從來得來リシ特惠ニ浴スルノ途ヲ失ヒシヨリ同盟船ニ反抗シテ別ニ汽船ヲ仕立ツルモノヲ生ジ船主ノ不便些カラザリシヲ以テ荷主ト契約ヲ結ビ同盟船ニノミ船積セシメント苦心セシモカ、ル契約ヲ締結センコトハ荷主側ニ非常ノ強味アリテ有力ナル荷主ハ特別ノ對遇ヲ受ケンコトヲ迫リテ止マズ從テ此畫策ハ不成效ニ終レリ然ルニ一八七七年延期拂割戻金ノ制度ヲ案出シマンチエスターノ綿織品ノ貿易ニ適用シ好成績ヲ擧ゲテヨリ其後此方法ハ左ノ如ク頭書ノ年ニ各航路ニ採用セラタレリ

- 一八七九年 歐洲支那間ノ貿易
- 一八八四年 同 濠洲間ノ貿易
- 一八八六年 同 南阿間ノ貿易
- 一八九五年 同 西阿間ノ貿易
- 一八九五年 同 北ブラジル間ノ貿易
- 一八九六年 同 リヴァアブレイトブラジル間ノ貿易

一九〇四年

歐洲 南米西海岸間ノ貿易

此他世界ニ於ケル多數ノ船主同盟ニハ此戻金ノ制度ヲ併用ス
 以上船主同盟及ビ延期拂割戻金ノ由テ起リシ沿革ノ大要ヲ縷述セルガ世界ニ於ケル主要航路ヲ通
 觀スルニ往復航ニ輸送セラル、貨物ノ數量略相比敵スルモノアリ或ハ往復貨物ノ數量ニ非常ノ懸
 隔アルモノアリ又貨物ノ種類ニヨリ四時ヲ通シ供給略相同ジキ工業品モアルベク又ハ農業品ノ如
 ク或季節ニ限リ輸送セラル、モノアリ石炭ノ如キ別ニ季節ナキモ非常ノ大量ニテ輸送セラル、モ
 ノモアリ之ヲ概言セバ往復貨物ノ數量略同ジキ航路ニ於テハ定期船主ハ同盟ヲ形成スルニ好都合
 ナレドモ往復貨物ノ數量非常ニ懸隔アル場合ニハ往復航孰レカ一方ニ於テ定期船ノ船腹不足スル
 ガ故ニ船主同盟ノ必要起ラズ又四季ヲ通ジテ供給セラル、工業品ハ定期船ノ輸送貨物トシテ恰好
 ナルモノナレドモ季節アル農産品又ハ石炭ノ如キハ到底定期船ニ適當セル貨物ト認メ難ク此種ノ
 貨物が輸送貨物ノ主要部分ヲ構成スル航路ニハ勢船主同盟ハ起ラズ又或事情ノ下ニ船主同盟存ス
 ルモ是等ノ商品ヲ除外スルコト多シトス

今英國ノ例ヲ伺フニ同國ヨリ輸出セラル、商品ハ石炭ヲ除ケバ多クハ製造工業品ニシテ價格高キ
 ガ故ニ金利ノ關係ヨリ快速ナル定期船ノ搭載貨物ニハ至適ノ商品ト謂フベク各定期船ハ孰レモ小
 口ノ商品ヲ多數ニ運送スル傾アリ例ヘバ印度貿易ニ於テハ每船ノ搭載貨物ノ口數平均千百五十ニ
 シテ一口ノ噸數ハ鐵道會社及ビ政廳行ノ大口荷物ヲ除外セバ僅カニ三四噸ニ過ギズ之ニ反シ英國
 ニ輸入セラル、商品中ニハ冷蔵室ノ設備ヲ要スル肉類、果物其他速達ヲ要スル絹物、茶ノ如キ定期船
 ニ適當スル貨物モアレドモ其大宗ハ穀物、油、鐵物、材木其他食料品及ビ原料品ニシテ是等ハ或ハ季節
 ノアルモノニ非ザレバ大量ノ輸送ヲ要シ其本國ニ於ケル需用ハ四時ヲ通ジテ略差等ナキヲ以テ速

達トカ定期トカ云フ問題ヨリモ格安ナル運賃ヲ要スルノ結果不定期船ヲ歡迎スルニ至ルハ止ムヲ
 得ザルナリ而シテ定期船ガ割ヨキ運賃ヲ收メ得ラル、商品ヲ募集シ得ザル場合ニハ止ムナク不定
 期船ト競争シテ不定期船ト同一程度ニ低廉ナル運賃ヲ以テ運送スルコトアレドモ是ハ寧ろ例外ノ
 事ニ屬ス

復航貨物ノ種類ハ大要斯ノ如ク船主同盟ノ構成ニ不利ナリ然ラバ貨物ノ供給量ハ如何ト問フニ英
 國ト支那日本トノ貿易ニ於テハ往航ノ數量ハ多キヲ看ルモ其他濠洲、印度、リヴァアプレートノ貿易
 ニ於テハ復航貨物ハ遙ニ往航貨物ニ比シ多量ナリ從テ是等ノ航路ニ於テ船主同盟ヲ構成センコト
 ハ甚困難ナル場合多キモ事情ノ許ス程度ニ於テハ猶船主同盟ヲ構成スルモノアルヲ見ル其實例ヲ
 擧グレバ左ノ如シ

A 南阿航路

南阿航路ノ復航貨物ハ金剛石、金、羊毛、駝鳥毛、モヘヤ (Mohair)、果實等嵩高ナラザルモノヲ主トシ玉黎蜀
 (Madder)ノ如キ不定期船ニ適當セル荷物アレドモ數量大ナラザルヲ以テ之ガ搭載ニハ定期船優勢ヲ
 占メ延期拂割戻金ハ該航路ノ往航ニ實施セラレテヨリ間モナク行ハレタリ

B 支那日本航路

本航路ハ前ニモ述ベタルガ如ク往航貨物ヲ重要トスルガ故ニ其復航ニ於テ延期拂割戻金ヲ實施ス
 ルニ左迄困難ナラズシテ米ハ非同盟船ニ搭載スルモ差支ナシトシ又生糸及ビ寶貨ニ對シテハ戻金
 ヲ與ヘザル等ノ制限ヲ置ケリ

C 海峽殖民地貿易

本航路ニハ一八八五年——一八八七年ノ頃ニハ船主同盟アリ割戻金ノ方法ヲ採用セシガ一八八七

年ニ至リテ同盟ヲ廢止シ尋デ一八九三年ニ割戻金ノ制ヲ加味セザル船主同盟ノ復興アリ後又一八九五年ニ解散シ更ニ一八九七年ニハ割戻金付ノ船主同盟ヲ實現スルニ至レリ
新嘉坡ニ於ケル最後ノ船主同盟ハ稍他ノ同盟ト趣ヲ異ニスルガ故ニ其起因ヲ伺フニ新嘉坡ハベナント同ク自由港ナレドモ其港トシテ繁昌セルハ完ク馬來半島、瓜哇、ボルネオ、モラツカ、セレベス、スマトラノ西岸ヨリ産出スル豊富ナル天産物多ク此處ニ集中シ仲繼貿易ハ大ニ殷盛ヲ極ムルニ由ルモノナルガ一八九六年ノ頃ニ至リ復航貨物ノ供給ニ超過スル定期船ノ廻航ヲ看ルニ至リシヨリ競争ノ結果運賃率大ニ下降シ船主相頼リ運賃率ヲ高メントセリ然ルニ有力ナル商人ハ直ニ備船ヲ爲シ之ニ對抗シ加之英國ヨリ石炭ヲ搭載シ來リタル石炭船ハ其返リ荷トシテ是等ノ豊富ナル天産物ノ輸送ニ應ズルノ事情アリシヨリ益船主同盟ノ構成ヲ困難ナラシメ一時ハ歐州向錫ハ五志コブラ、セーゴ、タビヲカ、ベツバーハ六志三片迄ニ下降セリ

斯ノ如キ苦境ヨリ脱センガ爲メ定期船主ハ集會ノ上主要ナル四個ノ荷主ヲ説キ一九〇七年以降擅ニ備船ヲ爲サルコト、米麻煙草寶貨以外ノ運賃率ヲ劃一ニスルコトヲ承諾セシメ他方ニ船主ハ新嘉坡ノ標準噸一噸ニ付キ收得運賃二十五志以上ニ達スル場合ニ其五分ヲ積立テ是ハビー、オー會社ニ於テ保管シ置キ追テ前記四個ノ荷主(Freight Agents)ノ代表者 Boustead & Co.ニ拂戻ス約ヲ結ビ斯テ新嘉坡出貨ノ六割ヲ船主同盟ニ拘束スルコトヲ得タリ而シテ Freight Agents 以外ノ相應有力ナル荷主ガ同盟ニ反抗シテ備船等ノ事ヲ計畫センカ Agentノ勸誘ニヨリ戻金ノ分ケ前ヲ得テ船主ニ反抗スルコトヲ思ヒ止マラシムル計畫ナリ
新嘉坡ヨリ紐育ニ至ル航路ニモ一九〇五年略前記同様ノ船主同盟ヲ構成セリ

D 西阿貿易

西阿航路ニ於ケル特徴ハ戻金ハ往復航ヲ通ジテ非同盟船ニ積載セザル場合ニ始メテ支拂フニ在リ但其復航ニ於テ戻金ヲ與フルハ唯椰子油、Palm Kernelsニ止マル
本航路ノ復航ニ在リテハ同一ノ商店ガ往復航ノ貿易ニ從事スル關係上又寄港地ノ數ハ八十一ニ上ルモ Agents 以外ニハ重要ナル港ト稱スベキモノナク Agentsト雖モ荷役ニ甚困難ナル關係上不定期船ノ侵入困難ナル事情アリ

E 印度貿易

本航路ノ復航貨物ハ其數量ニ於テ著シク往航貨物ニ比シ多量ニシテ原料品ヲ大宗トスル關係上戻金ノ制度ハ孟買、カラチー港ニ於テ行ハル、コトナク其他ノ港ニ於テ偶此方法ヲ採ルモ若干ノ除外例アリ即如左

(イ) カルカツタ貿易

同盟船ノ代表者ハ時々會合シテ復航貨物ノ賃率ヲ評議スルモ本航路ノ重要貨物ハジュート、リンシード、小麦等ノ大量貨物ナレバ不定期船ノ運送貨物トシテ至適ナルモノナリ然レバ同盟ガ戻金ノ制度ヲ設ケントスルモ到底不可能ナルハ言フ俟タズ唯製茶ニ對シ僅ニ此制度ヲ設クルコトヲ得タルハ蓋英國ニ於ケル印度茶ノ輸入者ガ少量宛ノ輸入ヲ希望スルノミナラズ船内ノ積付ニ注意ヲ要シ Indian Rubber, Turmeric 等臭氣ヲ發スルモノト同輪ニ積入ル、コト能ハザル等此貨物ヲシテ自然定期船積ト爲サシムルニ好都合ナリシナリ然レドモ製茶貿易高ト船主トノ關係ハ兎角圓滿ナラズ一八八六年ヨリ一八九五年迄ハ船主ハ延期拂割戻金ニヨリ荷主ヲ拘束セントシ荷主ハ此束縛ヲ脱セントシ雇船ヲナス等紛擾絶エザリシガ一八九五年印度茶業組合ノ周旋ニヨリ兩者和解シ荷主ハ同盟船ニノミ船積スルコト、シ其運賃ハ毎月一日前月ニ於ケルカルカツタ龍動間ノ前記三要品ノ平均

運賃ニ五十才ニ付キ十五志ヲ加算シタル賃率ヲ其月ノ製茶ノ賃率ト定メ運賃支拂ノ時毎噸七志ノ割引ヲ爲スノ契約ヲ締結セシガ幾モナク同盟船主ハ標準トナルベキ大口荷物ノ賃率ヲ不法ニ引上ゲ又カルカツタ龍動間ノ賃率ヲ一方ニ引上ゲナガラ龍動ニテ更ニ接續ヲ要スル Dundee, Hull, Hamburg, Antwerpニ至ル賃率ヲ龍動並又ハ龍動以下ニ引落シ我利ヲ貪リタレバ一九〇五年ニ至リ協約ハ一旦破レ後更ニ一九〇七年ニ至リ新協約成立セリ其内容ハ

- 一 茶ノ運賃ハ五十才ニ付キ三十二志六片トシ運賃支拂ノ節五志ヲ割引スルコト
- 一 同盟船主ハ茶ノ輸送ニ十分ナル船腹ヲ供給シ天產物ノ運賃ガ茶ノ正味運賃二七志六片以上トナル場合ト雖モ茶ヲ積殘スベカラズ
- 一 契約ハ六ヶ月前ノ豫告ヲ與ヘ解除シ得ベキコト

(ロ) マドラス貿易

マドラスハ寄港地ニ過キズ從テ定期船ハ相當ノ餘積ヲ填メ合ハス爲メニ自衛上自己ニ適當ナル荷物即皮革、洋藍、珈琲、茶、手拭、絨緞、雲母、葉卷煙草、シンコーナ (Cinchona)ニ對シ辰金制度ヲ採ルニ止マル

(ハ) ランゲーン貿易

重要輸出貨物タル米、Rice-meal、チークハ大量貨物タルノ故ヲ以テ除外シ其他ノ復航貨物ニ就キ延期拂割辰金制度ヲ實施セリ尤モ往時ハ大量貨物以外ノ商品甚些カリシ關係上同盟船主ハ二三ノ有力ナル精米商ト協約シ此團體商以外ノ米ヲ積入レザル條件ノ下ニ餘積ニ米ヲ積入レタルコトアルモ今ハ相應ノ復航貨物ヲ得ルコト、ナリ此契約ハ消滅セリ

(ニ) 錫蘭貿易

錫蘭復航同盟ハ一九〇二年ノ樹立ニ係ル元來コロンボハ石炭積入港タル以外ニ地理上支那、日本、濠

割辰金ノ行ハ
レサル場合

洲、南洋諸島ト歐洲間ヲ航走スル他ノ同盟船ハ孰レモ此港ニ寄港スル關係上出貨ニ比シ船腹過剩スルガ故ニ稍同盟ノ存續ヲ疑ハレシガ一方ニ茶其他ノ農產物ノ輸出ハ大量ナラズ加之同港ハ濕氣烈シキガ故ニ製茶ヲ貯藏シテ不定期船ノ運送貨物トスルコト能ハザル等ノ關係上船腹ノ過剩ヨリ來ル困難ハ合同計算ノ方法ヲ以テ避ケ得ルニ至リ製茶等ニハ辰金等ノ方法ヲ以テ荷主ヲ拘束セリ以上説ク所ニヨリ英國ノ例ニ於テハ各航路ノ往航ハ勿論復航ト雖モ船主同盟存在シ多クノ場合ニ辰金ノ制度行ハル、コトヲ知ルベシ唯延期拂割辰金ノ行ハレザル場合ハ凡左ノ三ツノ場合ニ限ラ

一 貨物ノ性質ガ定期航路ヲ必要トセザル場合

二 復航貨物ガ往航貨物ノ數量ニ比シ著シク多額ニシテ從テ定期船ノ船腹不十分ナル場合

三 出貨ガ大量ニシテ不定期船ノ搭載ニ便ナル場合

然ルニ爰ニ奇異ナル現象アリ即米國航路是ナリ元來大西洋ノ汽船業ハ最早ク開カレ一方ニ富源無窮ノ米國ヲ控ヘ一方ハ歐洲諸國ヲ相手トスルガ故ニ凡テ大仕懸ニ大噸數大速度ノ汽船ヲ使用スルコトトナリ從テ運賃大ニ下降シ定期船ハ其船腹ヲ充サズ航走スル有様ニシテ且旅客運送モ收入ノ大部ヲ占ムル關係上不定期船ノ侵入ヲ許サズ從テ船主同盟ヲ形成シ延期拂割辰金制度ニヨリ貨主ヲ拘束スルノ必要起ラザルハ却テ發達セル本航路ニ取り寧ロ奇異ナル現象ト言ハザルベカラズ

第三 船主同盟ノ組織及ビ手段

稍進歩發達セル船主同盟ハ本部ヲ置キ同盟ニ關係セル一切ノ事務ヲ處理シ其費用ハ同盟員之ヲ分擔ス又印度支那日本復航同盟等ニ於テハ本部ハ龍動ニ在ルモ各寄港地ニ於ケル同盟船ノ支店乃至代理店ハ支部ヲ形成シ本部ノ監督ノ下ニ運賃率ノ制定其他ノ事務ヲ分掌スルコトアリ

米國航路ノ奇
現象

其一 同盟會員相互ノ關係

A 運賃率ノ協定 (Arrangement of Tariff)

船主同盟ノ最重要ナル主眼ハ競争ノ結果運賃率ノ下降ヲ防グニ在レバ運賃率ノ協定ハ第一ニ講スベキ手段ナリ其方法ハ各同盟船主ニ於テ課スベキ最低賃率ヲ定メ此率ヨリ低下セシメザルコトアリ或ハ一定ノ運賃率ヲ約シ此運賃率ヲ遵守セシムルコトアリ然レドモ曩ニ述ベタルカ如ク運賃率ノ協定ハ素ヨリ德義上ノ制裁アルノミナレバ屢違反者ヲ出シ實行困難ナリ

郵便船ト貨物船トガ同盟ヲ作ス時ハ同一ノ賃率ヲ課スルニ於テハ速達安全ノ點ヨリ前者ハ常ニ比較的高運賃ヲ課シ得ベキ高價品ヲ得ンモ後者ハ不急ノ小貨物ヲ得ルニ過ギザルベシ此不公平ヲ醫スル爲メ貨物船ハ郵便船ヨリ若干低率ニテ積取り得ベキ約定ヲ爲スコトアリ

最低運賃率ヲ協定スルニ當リテハ海運業不況ノ場合ニ違反者ガ此賃率ヨリ引下グルモ到底利益ヲ擧グル能ハザル程度ニ制定スルヲ良策トス

B 貨物ニ等級ヲ附スルコト (Classification)

航路ニハ必重要ナル貨物アリ斯ノ如キ重要ナル貨物ニハ等級ヲ附シ等級ニ應ジ運賃率ヲ制定スルコト一般ニ行ハル、慣習ナリ尤モ船舶ノ運送貨物ヲ鐵道ノソレニ比較スル時ハ其種類概シテ些ク又海運ニハ競争常ニ絶エザルヲ以テ數十種ノ貨物ヲ列舉シ時々運賃表ヲ作り代ユルハ繁ニ堪ヘザルヲ以テ貨物ニ等級ヲ附スルコトハ鐵道ニ比シ必要ノ程度尠シト言ハザルベカラズ

C 航海ノ制限 (Restriction and Arrangement of Sailings)

同盟航路ニ於ケル出帆船ノ間隔ヲ協定シ同時ニ同港ヲ發シテ荷物ヲ爭奪セザラシムルハ船主商人共ニ自他有益ナル事ニ屬ス

發着日時ノ打合ハセ稍歩ヲ進ムル時ハ同盟船全數ヲ網羅スル共同定期表 (Joint Schedule) ヲ作り同盟船全般ニ就キ一定ノ定期ヲ維持セシムルコトアリ

以上ハ發着日時ニ關スル協定ナルガ航海ノ度數ニ就キ或制限ヲ約シ置キ以テ船腹ノ過剩ヲ豫防スルコトハ多數ノ船主同盟ニ看ル所ナリ但南米同盟コロンボ復航同盟ニ於テハ何等此種ノ制限ナシ

D 營業ノ分割 (Division of Traffic)

同盟船ノ航路ガ相錯雜シ其發港地、寄港地ガ重複スル時ハ自然競争ヲ誘致スルガ故ニ利害關係者協定ノ上是等ノ點ニ就キ營業上ノ分割ヲ爲スコトハ最機宜ヲ得タル手段ト謂フベシ而シテ營業ノ分割ハ獨同盟航路内部ノ關係ニ止ラズ同盟航路ト他ノ外國會社ノ航路又ハ此等ノ同盟航路トノ關係ニ及ボスコトアリ甚シキハ仕向地ヲ同一ニスル一國以上ノ諸汽船會社カ營業ノ分割ヲ協定シ置クコトガ自衛上必要ナル原因ニヨリ同盟ノ構成セラレタルモノスラアリ

元來近世ノ海運業ハ早ク英國ニ開ケ印度航路及ビ極東航路同盟ノ如キハ當初ハ單ニ英國汽船ノミノ關係ニ止マリシガ其後獨逸ノ海運業漸ク面目ヲ改ムルニ至リ獨逸船ガ此兩航路ニ侵入シ來リ其往航ニ於テ獨逸船ハ獨逸其他ノ大陸諸港ニ於テ充分荷物ヲ集メ得タル餘積ヲ英國ノ東部及ビ南部ノ諸港ニ寄港ノ上利用シ英國船ヨリモ割安ノ運賃ニテ積取ルニ至ラバ英國船ハ非常ノ打撃ヲ受クルニ至ルベク又英國船ガ漢堡、安土、阿府等ノ諸港ニ寄港シ往航貨物ヲ集拾スルニ至ラバ獨逸船ノ被ル打撃些少ナラズ斯ノ如キノ例ハ獨逸印度航路及ビ極東航路ニノミ止ラズ其結果ハ從來存續セシ英國船ノ同盟ヲ擴張シテ獨逸船ヲモ加入セシメ又ハ新ニ英國船ト獨逸船トガ一團トナリテ同盟ヲ形成シ或ハ從來ノ同盟ト獨逸船トガ所謂營業ノ分割ヲ協定スルニヨリ國際的ノ競争ヲ防止スルヲ得タリ

今英國船ト歐洲大陸諸國ノ汽船會社トノ間ニ協定セラレタル營業ノ分割ヲ窺フニ

甲 英國殖民地例ヘバ西印度、南阿、濠洲等ニ至ル航路ニ就キテハ英國船ハ獨リ本國ノミナラズ大陸諸港ニモ寄港集貨シ得ベク獨逸其他ノ大陸諸汽船ハ大陸諸港ニ限ラル

乙 南米航路ニ就キテハ英國船ハ本國ニ於ケル絶對ノ積取權ヲ有スル外獨逸以外ノ諸港ニ寄港シ集貨スルコトヲ得

丙 カルカタ航路ニ於テハビーオー、プリチツシユ、インデニア兩英國線ハ安土阿府ニ、ハンザ及ビウエル兩獨逸線ハミツドルスボロー、龍動ニ寄港シ特定ノ印度ノ港ニ至ル荷物ヲ積取リ得ル約定アリ

丁 極東航路ニ就キテハ營業ノ範圍甚廣ク英國、白耳義、和蘭諸港ヨリ海峽殖民地馬來半島、暹羅、比律賓諸島、香港、膠洲灣、旅順、威海衛、支那、日本ニ至ル荷物ヲ取扱フ次第ナルガ同盟員ハ

ビーオー、日本郵船、シエル、大洋汽船、グレン、ミュチュアル、エムエム、シヤイア、モーガル、ベ
ン、北獨逸、ロイド

ノ十一社ヨリ成リ同盟規約ヲ以テ營業ノ分割ヲ定メ相侵サザルコトニ打合ハセアルガ更ニ同盟外ノ汽船業者ト協定シ或船舶ノ航海ヲ認容シテ競争ヲ未然ニ防止セリ即

イ East Asiatic Co. of Copenhagen; Russian East Asiatic Co. of Petersburg 二社ハ安土阿府仕出シノ荷物ノミ積取ルコト

ロ 漢堡亞米利加線ハミツドルスボローヨリ日本ニ到ル鉄鐵ノミヲ積取ルコト

ハ Eugene Collier; Dieckmann of Hamburg 仕立ノ船舶ハ安土阿府、旅順間ノ積荷ヲ取扱フ事ヲ得
ニ 和蘭汽船會社及ビロツテルダム汽船會社ハロツテルダム及ビアムステルダムヨリ海

峽殖民地行ノ貨物ノミヲ積取ルコトヲ得

ホ Compagnia Trans-Atlantica ハ海峽殖民地及ビ比律賓ニ至ル積荷ノミヲ取扱フコトヲ得

E 合同計算(Pool)

合同計算トハ各同盟會員ガ或期間内ニ取得シタル運賃ノ全部又ハ一部ヲ基金(Fund)トシテ吐キ出シ置キ之ヲ或割合ニヨリ更ニ全會員ニ分配スルノ法ヲ云ヒ此方法ニヨリテ比較的多量ノ運送者ハ過剩運送者(Overcarrier)トシテ少量ノ運送者即不足運送者(Undercarrier)ニ收入運賃ノ一部ヲ拂出ス譯ナルガ故自然無謀ノ競争ヲ防止シ得ルコト、ナルベシ

吐キ出スベキ運賃ノ割合及ビ分配ノ割合等ハ航路ノ事情ニヨリ同ジカラズ其大體ハ左記ノ實例ニ照シ合點スベシ

イ 極東航路ノ内海峽殖民地及ビ支那日本向ランカシヤ一及ビヨークシヤ一製織物、毛、綿、絹又ハ是等ノ混織、ハビー、オー、大洋汽船、グレン、シヤイア、ベン、チヤイナミチュアル、日本郵船七會社ニ於テ毎三ヶ月ニ運送セル織物ノ噸數ヲ兼テ定メラレタル持分ニヨリ按分算出シ過剩運送者ハ不足運送者ニ過剩運送者ノ收入シタル一噸當リノ運賃率ヨリ或歩合ヲ控除シタル率ヲ過剩運送噸數ニ乘シ不足運送者ニ支拂フ

ロ 支那日本復航同盟

是ハビーオー、大洋汽船、グレン、シヤイア、ベン、チヤイナミチュアル、シエル、漢堡亞米利加線、日本郵船ノ九會社ヨリ成リ毎三ヶ月間各社ガ仕立テタル汽船總噸數ヲ全會員ノ運送貨物總量ニ按分シ之ヲ各社ガ實際運送シタル貨物ノ噸數ニ照シ過剩運送者ハ不足運送者ニ一噸當リノ運送ヨリ一定ノ歩合ヲ控除セル正味ノ率ニ過剩噸數ヲ乘シ以テ不足運送者ニ支拂フナリ

但運送貨物ノ内米ハ除外シ又汽船ノ噸數ヲ計算スルニ就キテハ大洋汽船及ビチヤイナミユチユアルノ如ク米國太平洋岸ヲ起點トスル船舶ハ米國荷物ヲ控除シ又日本支那ノ寄港地ノ數ニヨリ噸酌ヲ施シ其搭載貨物ハ輕量品ハ四十才重量品ハ二十八ハンドレツトウエートヲ以テ計算スベキモ鑛物、金屬、種子物、油生糸ノ計算法ニ就キテハ特殊ノ標準アリ

ハ 濠州往航同盟

郵便船ト荷物船トハ其速力ノ關係ヨリ前者ハ普通割高ノ運賃ヲ唱フルモ同盟ノ規約トシテ荷物船ノ運賃率迄引下グルコトヲ得ルナリ而シテ本航路ノ合同計算法ハ郵便船ト荷物船トヲ別々ニ計算シ各社收入運賃ノ一割二分五厘ヲ基金トシテ吐キ出シ各社ノ持分ニ應ジテ之ヲ配當スルコトランカシャー、ヨークシャー合同計算ト酷似ス

ニ コロンボ復航同盟

本同盟ニ於テハ各社航海ノ度數ニ就キ何等ノ制限ナキコト既ニ説キタル所ナリ而シテ合同計算ハ茶及ビ其他ノ雜貨ニ付キ別々ニ計算シ執レノ場合ニモ各社ノ收入運賃ヨリ荷物費ニ相當スル或歩合之ヲ Carrying Rate ト云フヲ控除セル正味運賃ヲ基金ノ中ニ吐キ出シ前年中ノ實際運送セル割合ニ應シテ之ヲ各社ニ分配ス

其二 荷主ニ對スル手段

船主同盟ハ一方ニ會員相互間ニ競争ヲ制限スベキ種々ノ策略ヲ講シ置キ他方ニハ亦荷主ヲシテ船主同盟船ノミ船積セシムル手段ヲ講シ置クコトハ非同盟船ノ侵入ヲ豫防スル上ニ就キ必要ナリ是ガ手段トシテ近時延期拂割戻金制度最多ク行ハル、モ舊時尊バレルタル契約式今猶存續スルモノアリ而シテ契約式ニヨル時ハ契約當事者ノ一方ハ同盟ニシテ同盟會員ガ單獨ニ荷主ト契約ヲ締結

スルコトハ稀有ノコトニ屬ス

A 期限附ノ契約

イ 特種商品ノ運送ニ關スル契約

既ニ述ベタルガ如クカルカツタ復航同盟ト印度茶業組合間ニ存續スル契約ハ好適例ナルガ外ニ英國ヨリ孟買、リヴァプール、レイト、ダニユーブ及ビレヴァントヘ輸出セラレ、綿織物ニ就キテハ同盟ト織物商又ハ同業組合トノ間ニ積取契約ノ締結ヲ看ル今孟買航路ニ於ケルアンカー、クラン、エラーマン線ト孟買織物同業組合トノ間ニ在ル契約ノ内容ヲ窺フニ

一 船主ハグラスコー、リヴァプール、バアケンヘツド、マンチエスター港ヨリ綿織物全部輸送ノ責ニ任シ之ガ運送ニ適當セル船舶ヲ提供シ指定ノ航海ヲ履行スルコトト同時ニ組合ハ全貨物ヲ同盟船積ト爲スベキ義務アルコト

二 運賃ハリヴァプール、マンチエスター及ビバアケンヘツド輸出ノモノハ二十志六片外ニ一割ノプライメージ(マンチエスター倉庫ヨリ船渠ニ至ル運賃船渠料及ビ積入賃ヲ含ム)ゲラ

三 組合ニ仕向ケラレタル商品ハ勿論元地船積後又孟買ノ取引所ヨリ組合ニテ購入シタル商品ニ對シ四志ノ割戻ヲ爲スベシ

前者ノ場合ハ汽船入港後二週間以内ニ組合ニ支拂ヒ後者ノ場合ニハ荷主ニ直接拂渡スベシ

ロ 一般貨物ノ運送ニ關スル契約

商品ノ種類ヲ限定セズ一般貨物ノ運送ニ關スル契約ノ好適例ハ既ニ述ベタルガ如ク海峽殖民地復

航同盟ト新嘉坡ニ於ケル二三ノ有力ナル荷主トノ間ニ於ケル特約ニシテ Freight Agent ハ馬耳塞以外ノ歐洲各港ヘ向ケ直接間接帆船ノ雇入レ又ハ帆船ニ船積ヲ爲サズ又同盟船以外ノ汽船ヲ雇入又ハ汽船ニ船積セズ是非同盟船ノ侵入ヲ防止スルニ努メ其代リ自己ノ積荷ニ對シ一定ノ手数料ヲ收ムルナリ

B 大量荷物輸送契約

政府鐵道會社市其他大商人又ハ工業者ノ船積ニ係ル所謂 Rough Cargo 例ヘバ軌條埋管其他政府ノ御用品ハ一船舶ヲ借切リ輸送スルニ足ル大量ノ輸送ヲ看ルコト往々アリ斯ノ如キ場合ニハ往々船主同盟ト是等ノ積荷主トノ間ニ特約成立シ割安ノ賃率ニテ輸送契約ヲ締結スルコトアリテ二三ノ船主同盟員共同シ別ニ委員ヲ撰ビ一切ノ交渉ヲ委托スルコトアリ例ヘバ印度政廳阿弗利加英領殖民地行ノ御用品ノ輸送ノ如キ是ナリ

延期拂割戻金ニ關スル大要ノ説明ハ既ニ前述セリ今少シク其内容ニ就キ特ニ注意ニ値スル件々ヲ擧ゲンニ

戻金ト船主同盟ノ地域トノ關係

船主同盟ノ地域ハ即或特定ノ航路ニシテ其往航ト復航トハ全然別個ノ同盟ニヨリ差配セラレ、コトアリ又一個ノ同盟ニ包含セララルコトアリ例ヘバ英國ヨリ海峽殖民地支那日本ニ至ル極東航路ノ往航同盟ト支那日本ヨリ英國ニ到ル復航同盟並ニ海峽殖民地及ビ比律賓ヨリ英國ニ至ル復航同盟トハ孰レモ別個ノ同盟ニシテ假令多數ノ船主ハ此四同盟ニ加入スルコトアルモソハ別々ニ同盟ニ加入シタル次第ニシテ其間何等ノ脈絡ノ相通スルコトナシ又南阿航路、ラングーン航路、ブラジル航路ノ如キハ往復共一個ノ同盟ニ支配セラレ、ガ如シ

戻金ノ地域即荷主ガ或期間同盟船ニノミ船積スベキ誠實ノ義務 Loyalty ヲ負擔スル地域ハ同盟ノ地域ニ符合スルヲ普通トスレドモ往復航ヲ通ジ一同盟ノ下ニ支配セラレ、モノニ在リテハ戻金ノ地域ハ往復互ニ獨立シ即往航ニ非同盟船ニ船積スルモ復航ノ戻金ノ計算ニハ影響スル所ナキヲ普通トス然レドモ西阿航路ニ於テハ互ニ相共通ス

戻金ノ額及ビ延期拂計算ノ時期

戻金ハ多クブライメージヲ加算セザル正味運賃ニ對スル五歩トカ一割トカ云フ步率ニテ計算スレドモカルカツタ及ビ孟買航路ニ於ケル綿織物ニ就テハ前者ハ一噸五志九片後者ハ四志ナリ

步率ニテ戻金ヲ計算スル場合ニモ非同盟船ノ現出スル場合ニハ其步率ヲ高メ斯クテ貨主ノ非同盟船ニ船積セントスル機會ヲ與ヘザラシムルニ努ム

戻金ハ貨主ノ大小ヲ問ハズ總ベテ同一ノ步率ニテ公平ニ計算スルヲ原則トスレドモ時々例外ナキニ非ズ例ヘバニュージールランド航路ニ於テハ積荷高三百噸以上ニ對シ一志以上二志六片ノ累進法ニヨリ戻金ヲ與フルガ如シ然レドモ斯ノ如キハ寧ロ稀有ノ事ニ屬ス

戻金ノ計算時期ハ每四ヶ月乃至六ヶ月ニシテ其延拂ノ時期モ四ヶ月乃至六ヶ月ナルヲ普通トス然レドモニューカツスル及ビゲラスコー輸出加奈陀輸入ノ商品ニ對シテハ計算時期ノ終ニ戻金ヲ支拂フ慣例アリ是ハ完ク舊式ナリ

忠實ノ義務ハ何人ガ負擔スルカ

商取引ノ上ヨリ云ヘバ輸出入國ノ商人ガ同一店ナルコトアリ又例ヘバ阿弗利加ノ商人ニシテ英本國ニ支店ヲ有セザル場合ニ仲次商人ヲ通ジテ商品ヲ輸入スルコトアリ又輸出入商ガ孰レモ運送取扱人ヲ使用スルコトアリ更ニ又輸入商ガ直接本國ノ製造者ニ注文ヲ發シ商品ヲ買入ル、コトモア

ルベシ以上列舉セルガ如キ場合ハ何人ガ戻金ヲ請求シ忠實ノ義務ニ任ズベキカト云フニ西阿、印度及ビ極東航路同盟ニ於テハ總ベテ輸出商ヲ戻金ノ受取人トシ其運送取扱人ヲ經由スベキ場合ニハ運送取扱人ヲシテ戻金ヲ受取ラシメズ從テ忠實ノ義務ハ輸出商ニ於テ負擔ス

又南阿、濠洲航路ニ在リテハ賣買ノ關係ヲ論セズ運送取扱人ヲ使用スル場合ト否トヲ問ハズ船荷證券ノ受取人ヲ以テ戻金ノ受取人トス故ニ運送取扱人ガ勝手ニ非同盟船ニ船積シタル荷物ニ對シテハ其委託者ハ戻金ノ全部ヲ失フコト、ナルナリ又此航路ニ於テハ輸入商モ非同盟船ニ積入レザル義務ヲ負擔セシメ甚苛酷ナルモ出荷商ガ輸入商ノ指圖ニヨリ非同盟船ニ積入レタル場合ニハ忠實ノ義務ヲ破リタルモノト看做サズ

戻金ニ關スル除外例

特種ノ大量荷物ヲ定期船ニ悉ク拘束センコトハ不可能ノコトニ屬ス從テ同盟船ハ此種ノ荷物ヲ不定期船ニ譲リ戻金ノ計算ニ就キテモ之ヲ除外スルヲ普通トス例ハ英國輸出ノ石炭ノ如キハ確著ナル實例ナリ

同盟船ガ政府ノ御用物其他大量ノ大口物ヲ特別ノ賃率ニテ引受クル場合ニモ戻金ヲ認メザルハ言ヲ待タズ

帆船ヲ同盟ニ加フルモノアリ(濠洲航路又漢堡南米西岸諸港間ノ航路ニハ帆船ノ同盟ト獨逸汽船トノ協定アリ多クハ帆船積トナスモ戻金ノ支拂ヲ差止メザルヲ原則トスレドモ帆船ノ勢力侮リ難キ航路ニハ帆船積ト雖モ荷主ノ忠實ノ義務ニ違反セルモノト認メ戻金ヲ沒收スル同盟アリ

第三 船主同盟ノ利害

其一 船主同盟ノ利益

A 定期ノ勵行及ビ運賃率ノ靜止

船主同盟ガ競争ヲ防止センガ爲メ會員全船舶ノ發着ニ就キ協定ヲ遂ゲ劃一ナル期間ヲ置キ出帆セシムルコト、ナラバ商人ハ前以テ船腹ノ豫約ヲ爲シデツドフレイトヲ支拂フノ危險ヲ避ケ又徒ニ商品ヲ倉庫ニ堆積シ金利ヲ損スルノ愚ヲ要セズ

商人ノ利便斯ノ如キノミナラズ定期期間正シクナレバ從テ貿易ヲ助長發達セシムルノ利益アリ又運賃率ノ靜止ハ商人ガ先物ノ約定ヲ爲スニ就キ最モ有益ナルモノニシテ運賃常ニ變動センカ商業ノ發達ヲ妨止スルコト勿論ナリ

B 高級大速力船舶ノ供給

船主同盟ガ會員船主ノ利益ヲ確保スルコト、ナル結果勢會員間ノ競争ハ運賃ノ競争ヨリ移リテ技術ノ競争トナリ益使用船舶ヲ其航路ニ適應セシメ設備ヲ改良シ其船體ハ益大型ニ其速力ハ彌多キヲ加フルニ至リ貨主ノ享受スベキ利便些カラザルニ至ル而シテ近時造船事業ノ進歩ニ伴ヒ運送貨物ニ適當セル特種船舶ノ建造益流行スルニ至リシガ或航路ニ適當セル特殊船舶ノ構造モ亦欠クベカラザルコトアリ例ヘバアルゼンチン、濠洲等ヨリ歐洲向ケノ重要貨物ハ肉類、果實、バターニシテ冷蔵庫ノ設備ヲ要シ又港灣ノ設備不十分ナルアルゼンチンノ如キハ淺喫水ノ船舶ニ非レバ安全ニ荷役ニ從事シ得ザルガ如シ而シテ此種ノ改良ハ即船主同盟ノ結果ト謂ハザルベカラズ

C 運賃率ノ公平ナル賦課

船主同盟ハ貨主ノ大小ヲ問ハズ一視同仁一様ノ賃率ヲ賦課スルガ故ニ多數ノ小貨主ハ特別ノ保障ヲ獲得スルコト、ナリ大貨主ト能ク市場裡ニ驅馳競争スルコトヲ得ベシ然レドモ大貨主ノ立場ヨリ云フ時ハ同盟ノ存在セザリシ場合ニハ小貨主ヨリモ支拂フベキ運賃率ヲ節約スルコトヲ得ルガ

故ニ寧ロ同盟ノ出現ヲ歡迎セザランカナレドモ經濟上廣キ眼ヲ以テ視ル時ハ現時ノ貿易ハ比較的
 小量ノ荷物ヲ定時ニ且頻繁ニ發送スルニ傾キ居レバ船主ノ船舶經濟ヨリ論ゼバ個々ノ運送品ニ對
 スル經費ハ一様ニシテ其輸出數量ノ多寡ニハ何等ノ關係ナシ然レバ若同盟存在セザルモノトシテ
 大貨主ニ低率ヲ課センカ自然小貨主ニ對シテハ突飛ノ高率ヲ課スベキヲ以テ引合ヒ難キ勘定トナ
 リ多數ノ小貨主ハ非常ノ不便ノ利益ヲ蒙ル次第トナルベシ故ニ社會政策上此船主同盟ハ大貨主ガ
 自己ノ勢力ヲ惡用シ市場ヲ獨占スルニ至ルベキ弊害ヲ未然ニ豫防シ多數ノ小貨主モ能ク大貨主ト
 競争場裡ニ於テ對等ニ立チ其競争ノ結果輸出數量ヲ増加シ引テ消費者ヲ益スルニ至ルベキヲ以テ
 大ニ歡迎スベキ利益ノ一トシテ數ヘザルベカラズ

其二 船主同盟ノ弊害

A 船主同盟ノ成立ニヨリテ船主ハ不當法外ナル運賃ヲ貪ルニ至ル

甲 不定期船ノ運賃ハ定期船ニ比シ低率ナルコトハ勿論當然ナレドモ
 不定期船ノ運賃ガ著シク低下セル場合ハ之ヲ定期船ノ運賃ニ比較
 對照シ後者ハ甚不當ノ運賃ヲ貪レリトノ説

今定期船ト不定期船トノ運賃率ガ何故一様ナラザルカト云フニ定期船ハ或特定航路ニ於テ年々定
 期ニ航海ヲ繼續スルノ關係上豫メ定期表ヲ作製シテ荷主ニ配附シ荷主ハ通常定率ヲ以テ何時ニテ
 モ自己ノ荷物ヲ船積シ得ベシ故ニ其荷物募集ノ危險ハ一ニ罹リテ船主ノ負擔スル所トス
 定期船ハ又ナルベク多數ノ荷物ヲ得ンガ爲メ多ク數港ニ寄港スルヲ常トスルガ故港費其他ニ於テ
 一港ヨリ他ノ港ニ直航スル不定期船ニ比シ船主ノ負擔スル所同日ノ論ニ非ズ
 定期船主ノ荷物ヲ得ルノ不確實ナル上費用ヲ要スルコト既説ノ如シ而カモ其運送貨物ノ種類ハ一

切ノモノヲ網羅シ特ニ貴重品腐敗性ノ荷物ニ於テハ定期日ニ出帆シ定期ニ仕向地ニ到達シテ荷物
 ヲ引渡スコトハ最重要ナル任務ニシテ若此任務ヲ果サバランカ荷主ノ信用忽地ヲ拂ヒ復顧ル者ナ
 シ不定期船主ハ斯ノ如キ窮屈ナル束縛ヲ受クルコトナク特ニ航路ヲ限定セズ世界ヲ縱横ニ最有利
 ナル條件ノ下ニ備船契約ヲ締結スルガ故ニ不積荷物を對スルデツドフレイトヲ失フコトナク又船
 積陸揚ニ就キテハ期間及ビ日數超過増拂金ノ規約ヲ設定スルガ故ニ此方面ノ危險モ亦全ク船主ノ
 負擔セザル所ナリトス

又不定期船ハ萬事經濟ニ且經濟速力ヲ以テ航走シ定期船ハ漸次競争ノ結果贅澤ナル構造ト快速力
 ヲ必要條件トシ其運送貨物ハ前者ハ石炭鐵木材穀物鐵道材料等大口荷物ヲ撰ビ後者ハ比較的高價
 ノ雜品ヲ運送スルガ故ニ搭載貨物ノ保險料ヲ節約シ金利ヲ節約スルノ利便アレドモ船主ノ立場ヨ
 リ云ヘバ船積陸揚ニ多額ノ失費ヲ要シ且多額ノ辨金ヲ負擔セザルベカラザル危險アリ

定期船ノ運賃率ハ需用供給ノ關係ヲ離レ船舶經濟ノ確立スル範圍ニ於テ船主同盟ノ勝手ニ定メタ
 ルモノナレバ不定期船ノ如ク需給ニヨリ定メラル、運賃率トハ趣ヲ異ニシ前者ハ貨物ニ就キ個々
 ノ賃率ヲ定ムルモ後者ハ然ラズ

尤モ不定期船ト雖モ船舶經濟即製造原價及ビ船費ノ問題ヲ離レテ運賃ヲ論ジ難シト雖モ其運賃ハ
 常ニ變動極リナキヲ以テ一航路毎ニ不定期船ノ收入スベキ運賃ヲ考究センカ完ク船舶經濟ヲ無視
 セルガ如キ結果ヲ視ルコト往々アリ而シテ最甚シク世界的運賃ノ變動ヲ來サシムル原因ハ船舶ノ
 過剰生産軍用徵發ニ指ヲ屈スベク一航路ニ於ケル變動ノ原因ハ素ヨリ千差萬別ナランモ復航ニ於
 テ有利ナル備船契約ヲ締結スベキ見込アル港ニ向ケテハ往航ニ於テ殆底荷代位ノ低率ニテ積ミ
 取リ其他運賃市場大崩落ヲ來セシガ如キ場合ニ繫船ノ不利ニ甘ンゼンヨリハ殆通常船費ヲ支出ス

ルニ足ルガ如キ低率ヲ以テ備船契約ヲ締結スルガ如キハ確著ナル實例ナリ
 而シテ不定期船ノ常得意トセル航路ニ於テハ運賃ノ下落ニヨリ受クベキ打撃ニ堪ヘズシテ不定期
 船主間ニ最低運賃率ヲ協定セルノ例スラアリ例ヘババルチツク貿易ニ於テハ久シキ以前ヨリ此種
 ノ協定アリ又一九〇八年七月リヴァプレートト復航貿易ニ關與セル不定期船ノ七割五分ハ最低賃率
 ヲ協定シ定期船主モ其協定ニ參加セル奇現象ヲ來セリ

乙 船主同盟成立以前ニ於ケル定期船ノ運賃ト船主同盟ノ運賃トノ比較

船主同盟成立以前ノ瞬時ニ於テハ競争ノ結果孰レモ運賃率ハ著シク下降スルヲ常態トスルガ故ニ
 是ヲ以テ同盟成立後ノ賃率ト比較スルコトハ甚不公平ナリ然ラバ同盟成立後ノ分ト比較セバ後者
 ノ方通常若干ノ騰貴ヲ視レドモ是ハ前者ハ競争ノ結果相當ノ利益ヲ擧グベカラザル程度迄低下セ
 ラレタル事情モアルベク將又同盟成立後ハ競争ヲ杜絶シ得テ各同盟會社ハ無益ノ失費ヲ省キ反對
 ニ航路設備ノ改良ニ投スルコトヲ得ベキガ故ニ其報償ト觀ルコトヲ得ベク騰貴ノ程度モ一定ノ所
 迄進メバ靜止スルヲ普通トシ不當ナル昇騰ニ至ラザルヲ普通トス

丙 他ノ航路ニ於ケル船主同盟ノ運賃トノ比較

他ノ航路ニ於ケル船主同盟ノ運賃トヲ抽象的ニ比較スベカラザルハ左ノ理由ニ基ク
 一 海上運送ノ運賃ハ必ズシモ航走哩數ニ準セス航路ノ性質(Nature of Service)ニヨリ左右セラル
 ルコトヲ念頭ニ置カザルベカラズ例ヘハ均シク南阿ニ至ル航路ナレドモ北米合衆國ヨリ南
 阿ニ至ルモノハ英國ヨリ南阿ニ至ルソレニ比シ距離ニ於テ五六百哩長キモ後者ハ定期航海

度數其他ニ於テ優等ナルヲ以テ却テ運賃率高キガ如キ是ナリ

二 航路ノ經費(Cost of Service)例ヘバ寄港地ノ數港費荷役ニ關スル設備ノ如何ニヨリ運賃率ハ大
 ナル相違ヲ來スベシ

又往航ニ於ケル運賃ハ必シモ往航ニ於ケル荷物ノ分量ニヨリテノミ左右セラレズ船主ハ
 大抵往復航ヲ通ジテ供給セラルベキ荷物ノ分量ヲ斟酌シテ運賃率ヲ協定スルガ故ニ返リ
 荷ノ豊富ナル航路ノ往航運賃ハ否ラザル航路ノ往航運賃ニ比シ甚低廉ナルコト勿論ナリ

三 航路ヲ異ニスル同一貨物ノ運賃率ハ其數量ニヨリ必シモ同一ナラザルコト
 船主同盟ノ存在スル時ハ某貨物ノ輸出數量著大ナルモ不定期船ノ侵入ヲ觀ルニ至ラザル
 程度ニ止マル時ハ却テ高キ運賃率ヲ徴シ得ラル、ナリ反之數量小ナル荷物ニ對シテハ其
 生産ヲ輔育スル必要上運賃率ヲ低下スルコト必要ナリ

四 各航路ニ於ケル競争線ノ多少ハ運賃率ヲ異ニス

上記説ク所ニヨリ他ノ航路ニ於ケル船主同盟ノ運賃ト比較對照センニハ各種ノ事情ヲ參酌シテ始
 メテ其當不當ヲ決セザルベカラズ而カモ是ハ至難ナル問題ナルコトヲ解スベシ

T (A)同盟航路ノ純益(Pure Profit)ヨリ打算シ運賃率ノ不當ヲ唱フル説

此種ノ論者ノ説ク所ハ必シモ其當ヲ得ザルコト畢竟左ノ如シ

- 一 船主ノ公表スル損益勘定ハ必シモ據リテ以テ其賦課セル運賃率ノ當不當ヲ論ズルニ足ル
 程ノ詳細ノ事項ヲ示サザルコト
- 二 些少ナル純益ヲ收ムルモノト雖モ不當ナル運賃ヲ貪ラザルコトノ反證トナラズ
 船主同盟ノ成立ニヨリ一方ニ運賃率ノ低下ヲ防ギ得ルモ他方ニ設備ノ競争ハ一層ノ激甚ヲ極メ使

用船舶ハ益其噸數ヲ増加シ其速力ヲ増大シ又航海回数ヲ累加スルノ結果輸送貨物ノ増加比率以上ノ船腹ヲ提供スルノ傾向ヲ有スルガ故ニ非常ニ盛況ナル航路ニ非ザレバ忽需給ノ平衡ヲ得難ク然リトテ過剩船舶ヲ撤回シテ他ノ航路ニ使用セント欲スルモ特徴アル航路ニハ特徴アル船舶ヲ要シ専門的ノ船舶ヲ俄ニ不向ノ航路ニ使用シ兼ヌル場合モ多クアルベシ偶流用ニ差支ナキ船舶アラソモ他ノ航路ニ於テハ該船主ハ同盟ニ加入セザル場合モアルベク又加入セル場合ト雖モ同盟ノ規約ニヨリ使用汽船ヲ増配シ得ザル場合モアラン

斯ノ如ク同盟船主ノ個々別々ガ其使用汽船ヲ撤回センコトハ好マザル所ナルガサリトテ船主全體ガ平素使用セル汽船ヲ按配シテ一様ニ配船ヲ減少センコトハ理想トシテ立派ナレドモ到底望ミテ不可能ノコトタルベシ故ニ同盟ニ於テ長期ニ渡リ輸送貨物ノ需用ニ適應ナル船舶ノ供給ヲ按配シ難キ時ハ同盟航路ハ却テ不經濟的ノモノトナリ若其航路ニ同盟關係ナルモノナク單ニ需給ノ理ニヨリ必然唱ヘラルベカリシ運賃率ヨリモ高價ノ率ヲ貪ル嫌ナキニ非ズ然レドモ現在多數ノ船主ハ數多ノ航路ニ關係シ居ルヲ常トシ某航路ニ過剩ノ船腹アルヲ發見セバ事情ノ許ス限リ他ノ航路ニ之ヲ振り向クルコト多キガ故ニ其純益ヲ相殺シ得テ直ニ其船主ノ發表スル損益表ニヨリ一航路ニ於ケル運賃ノ當不當ヲ論ジ得ザル次第ナリ

之ヲ要スルニ各航路ニ於ケル船主同盟特ニ延期拂割戻金ノ併用ニヨリ同盟船主ハ一時其利潤ヲ増加シ得ベキコト明ナレドモ其果シテ如何ナル程度ガ相當ナル利潤(Reasonable Profit)ナリヤヲ判定スルコトハ航路ニヨリ百般ノ事情ヲ參酌スルノ要アリ到底複雜ナル問題タルヲ失ハザレドモ上記ノ理由ニテ船主同盟ノ成立ニヨリ直チニ船主ハ永久ニ不當法外ナル運賃ヲ貪ルニ至ルベシトノ説ハ寧ロ杞憂ニ屬スルモノト謂フベキカ

B 運賃率ノ專斷ナル制定

特種商品ノ生産費及ビ外國市場ニ於ケル地位等ヲ講究スルコトナク單ニ商品ノ價格等ヲ標準トシテ船主ガ獨斷的ニ運賃ヲ制定スル時ハ折角發達シカケタル商品ノ輸出ヲ不振ノ域ニ陥ラシムル嫌アリ故ニ最良ノ制度ハ荷主ノ代表者ト船主トガ寄々協議ヲ遂ゲ運賃率ヲ協定セバ多數ノ荷主ニ満足ヲ與フル永久的ノ運賃ヲ樹立シ得ルニ庶幾ランカ

C 運賃率ノ不發表

船主同盟ハ多ク個々ノ運送品ニ適用スベキ運賃率ヲ制定スルモ間々南阿及ビ南米西岸行ノ貿易ニ就キテハ商品ヲ等級ニ分チ(Classification)運賃率ヲ制定スルコトアリ然レドモ英國ヨリ各地向ケノ航路ニ於テハ運賃表ヲ公示シ荷主ニ配附スルコト稀ナリ而シテ成ルベク運賃表ヲ荷主ノ間ニ配附セザル方針ヲ採ルニ至リタル理由トモ觀ルベキハ

一 運賃表ノ公示ハ非同盟船ニ對シ不得策ナリ

一 運賃率ハ常ニ變動極リナキヲ原則トスルガ故ニ現行運賃表ヲ荷主ニ萬遍ニ配附スルコトハ到底不可能ナレバ寧ロ不現行ノ運賃ヲ標準トシ商取引ヲ締結スル危險ニ誘フヨリモ初メヨリ配附セザルニ若カズ

一 商人ノ取引スル商品ニハ自ラ制限アリ其運賃ノ變動ハ通例商人ニ於テ知ラザレバ出入ノ仲次人(Broker)之ヲ諒知シ居ル次第ナレバ特ニ運賃表ノ送附ニ及バズ

D 貿易ノ轉向(Diversion)

貿易ノ轉向ニ確著ナル例ハ一八九七年頃ヨリ北米合衆國ヨリ南阿ニ至ル定期船間ニ激烈ナル競争存在シ其結果運賃率非常ノ低落ヲ告ゲ之ヲ英國ヨリ南阿ニ至ル同盟航路ノ運賃ニ比スレバ約半額

又ハ三分ノ一トナリ此状態ハ八ケ年ノ久シキニ涉リタル結果南阿ヨリ英國ヘノ注文ハ漸次北米ニ移リ爲ニ英國南阿間ノ貿易ニ些カラザル打撃ヲ與ヘタリ

又例ヘバホワイトスター線ガモルガンノ買收スル所トナリテ萬國商船會社ヲ組成セル後此會社ハ紐育ヨリ志度尼行荷物ヲリヴアプール接續ノ場合ニハ北米ヨリ濠洲向直航船トノ競争上止ムナク十五志ヨリ二十志迄引下ゲ積取り同種ノ商品ヲリヴアプールヨリ志度尼迄積取ル場合ニハ三十二志六片乃至四十二志六片ヲ課シタル結果英國ノ同盟船主ハ著シク打撃ヲ蒙リタリ

上記ノ如ク船主同盟ガ或特種ノ事情ノ爲メ人爲的ニ運賃ノ差等ヲ生ゼシメタル場合ニ超然タル態度ヲ採ルノ結果國際又ハ地方間ノ貿易ニ甚大ノ影響ヲ來シ貿易ノ轉向ヲ生ズルコト往々アリ是等ハ國家政策上等閑ニ附シ難キ所ナリトス

第四 結論

船主同盟ノ主タル目的ハ同盟船主間ノ無用ナル競争ヲ防止シ營業上ノ收益ヲ増進セントスルニ在リテ船腹動モスレバ過剩ニ傾キ競争激烈トナレル今日ノ時代ニ在リテハ自衛上萬止ムヲ得ザル方法ナリ然レドモ此種ノ自衛的同業組合ニ對シ抽象的ニ世間ノ否難攻撃後ヲ絶タズ其言フ所甚單純ニシテ曰ク船主間ニ競争アリテコソ初メテ海運業ノ進歩發達ヲ觀ルモノニシテ自由競争ノ結果運賃ハ低落シ貿易上ニ至大ノ利便ヲ與フルモノナレバ此競争ヲ沮止スル船主同盟ハ絶對ニ反對セザルベカラズト然レドモ此種ノ議論ハ貿易上ノ利益ニノミ重キヲ措キ貿易ノ重要機關タル海運業ノ適當ナル利益ヲ度外視スルノ嫌アリ又海運業ノ進歩發達ハ運賃ノ競争ニヨリ促進セラル、モノニ非スシテ一般經濟界ノ發達ニ刺撃セラレテ共ニ進歩發達スベキモノナルコトハ大西洋航路ノ過去及ビ現在ニ照シテ明ナリ

然レバ斯ノ如キ愚論以外ニ船主同盟ニ對スル否難攻撃ノ材料ヲ質問セバ前項ニ列舉シタルガ如ク主トシテ

- 一 船主同盟ノ成立ニヨリ船主ハ不當法外ナル運賃ヲ貪ボルニ至ルベシ
- 二 貿易ノ轉向

二項ニ在ルガ如シ

右ノ内船主間ノ競争防止ノ結果船主ハ不當法外ナル運賃ヲ貪ボルニ至ルベシトノ説ハ最モ確著ナル反對説ナレドモ今廣ク過去ノ實際ニ照スニ戻金ノ制度ヲ併用スル船主同盟ハ同盟ヲ形成スル以前ヨリモ若干高額ノ賃率ヲ設定セルカ些クモ漸次下落ノ一方ニ傾キツ、アリシ運賃ヲシテ更ニ一段ノ下落ナカラシメタル事實ハ蔽フベカラザルモ船主同盟ナルモノハ強固ノ獨占ヲ保持シ其獨占ノ權威ヲ擅ニシ得ラル、モノニ非ルコトハ左ノ事實ニヨリ明ナリ

- A 同盟以外ニハ不定期船及ビ定期船ノ集團アリテ絶エズ有利ナル市場モガナト鶴ノ目鷹ノ目ニテ窺ヒツ、アルコト
- B 船主同盟各員相互ノ關係ハ設備 (Facilities) 及ビ運賃率ニ就キテ完ク競争ヲ杜絶スル程強固ノ團結ニ非ルコト
- C 久シク獨占ヲ恣ニシ荷主ノ利益ヲ度外視セバ荷主間ノ聯合運動ヲ惹起シ其報復ニ逢ヒ忽同盟ノ破滅ヲ來スベキ恐レアルコト

貿易ノ轉向ニ關シテモ船主ノ立場ヨリ云フ時ハ各航路ニ於ケル特有ノ關係上運賃率ヲ上下シ又戻金ノ割合ヲ異ニスルハ自己ノ利益上ヨリ割出シタルニハ在ラズシテ其競争上止ムヲ得ザルニ出デタルモノナリ故ニ運賃ノ地方的差別ナルモノハ船主同盟アラザルモ發生スベキ現象ニシテ其是ヲ

船主同盟ノ存在ニ歸スルハ少シク當ヲ得ザル所トス
以上説ク所ハ船主同盟ニ對スル否難攻撃ノ辯妄ナリ而シテ船主同盟ノ同盟船主ニ與フル利益ハ更
ニ繰返ス必要ナク又他ニ與フル利益ハ

定期ノ勵行及ビ運賃率ノ靜止

高級大速力ノ船舶供給

運賃ノ公平ナル賦課

等數へ來レバ船主同盟ノ利害ハ權衡ヲ用ユル迄モナク明ナルベシ

終ニ臨ミ一九〇六年十一月以來英國議會ニ於テ船主同盟調査委員ヲ任命シ爾後三ケ年ノ日子ヲ費
シ一九〇九年五月多數委員ノ發表セシ結論ニヨレバ大體ニ於テ船主同盟ハ船主ノ自衛上餘儀ナキ
モノト認メ唯

一 運賃率ノ專斷ナル制定

一 運賃率ノ不發表

一 運賃率ノ急速ナル引上

等ニ就キ船主ト折衝ノ任ニ當ル爲メ現在南阿及ビ濠州貿易ニ存在セルガ如ク各重要航路ニ付キ荷
主商人及ビ製造家ノ間ニ協會(Association)ヲ設ケ商務局ニ登記シ主トシテ船主ト荷主トノ調停ニ任ジ
一面戻金ニ關スル一切ノ事件例ヘバ

一 戻金ノ類及ビ延拂期間

一 戻金受取人

一 戻金ヲ支拂ハザル特種荷物ノ除外

一 特約荷物ノ除外

一 帆船積荷物ノ除外

一 戻金支拂ニ就キ紛議ノ調停

等ニ就キテモ常ニ船主ト交渉シ若不幸ニシテ協會ト同盟トノ議合ハザル所アレバ商務局ノ干涉ヲ
仰ギ官選ノ仲裁者ノ判定ニ任ズベシ尤モ商務局ニ於テ船主同盟ノ行爲ガ國家ノ利害ニ關スル重要
事ト認メ又同盟ト協會トノ紛擾ガ到底仲裁ニヨリ纏マラザル見込樹ツ時ハ商務局ヲシテ委員ヲ選
定シ調査ノ上事件ヲ議會ニ報告セシムベシト論ゼリ

船主同盟ガ十
分ニ目的ヲ實
得ザル原因

上來説ク所ハ船主同盟ノ利害ヲ盡セリ然ラバ船主同盟ガ十分ニ目的ヲ貫徹シ得ベキヤト云フニ船
主同盟ノ方便ニヨリ船主ノ積極的利益ヲ増進シ得ベキガ如シト雖モ同盟員ノ内ニハ財政上ノ基礎
ヲ異ニスルモノアリ郵便船アリ荷客混用船アリ貨物船モアリ從テカ、ル雜多異分子ノモノヲ打テ
一丸トシ規約ヲ以テ完全ニ拘束センコトハ到底不可能ノコトニ屬シ小數ノモノガ德義上ノ制裁ヲ
受クルニ甘ジ規約ヲ違反センカ他方ニ其享受スベキ金錢上ノ利益ヤ甚大ナルモノアリ然レバ海運
業ノ景氣善ク孰レノ同盟員モ貨客ヲ十分ニ得ラル、時ハ違反者ヲ出サズト雖モ不景氣ノ折ニハ動
モスレバ一時ノ利益ヲ得ントノ誘惑ニ陥リ違反者ヲ出シカクテ同盟ハ瓦解ニ至ルコト甚多シ
又造船者ト船主トノ利害モ動モスレバ相反スルコトアリ近時世界ニ於ケル船舶ノ供給ハ絶エズ過
多ニ傾キ爲メニ運賃率ノ下降ヲ促シ船主ヲ苦マシム而シテ一朝荷動キ活潑ニ運賃率昇騰センカ造
船業モ繁榮ヲ來シ斯クテ運賃市場平準ニ復セル時ハ既ニ船舶ノ供給多大ニ過ギ競争彌激甚ニ運賃
率ハ一層下降ス又一般海運業ノ國際的競争ト猜忌心トハ船主同盟ノ發達ヲ妨害スル一因ナリ今日
何地ノ商人旅客モ特別ノ事情ナキ限り自國ノ船舶ヲ選ムハ人情ナリ(特ニ英佛國人)加之後章ニ述ブ

ルガ如ク世界各国政府ノ方針ハ極力自國ノ海運ヲ發展セシメントスルニ於テヲヤ

第三節 運賃ノ計算法

廻漕問屋

運賃ノ最少額

既ニ述べタルガ如ク積荷ノ運賃ハ貨物ノ集散船舶ノ需要供給其他ノ理由ニヨリ高低シ決シテ一定ノ標準アルニ非ズ而シテ彼小口ノ貨物ニ在リテハ大略ノ標準率ニヨリ運賃ノ額ヲ定ムルモ大口ノ貨物ノ如キハ競争行ハル、ガ爲メ荷送主ハ常ニ船主又ハ其代人ト談判ヲ開ク必要アリ是ニ於テカ通例船主ト貨主トノ間ニハ仲立人アリテ其勞ヲ執ルニ至ル之ヲ廻漕問屋ト云フ廻漕問屋ハ一方ニハ船主ノ爲メニ貨物ヲ集メ他方ニハ貨主ノ爲メニ希望ノ運賃ニテ貨物運送ノ周旋ヲナスモノナリ斯ノ如キ次第ナレバ何レノ國ニ於テモ船主ト貨主ト直接ニ貨物運送ノ談判ヲ爲スコト稀ナリ右ノ外備船契約又ハ船舶賃借契約ヲ締結セントスル場合ニ當リテモ廻漕問屋ノ手ヲ經ルヲ常トス、サレバ海外ニテ此業ヲ營ム者ノ内有名ナルハ世界各地ニ取引先ヲ設ケ常ニ船舶ノ動靜ニ注意シ居ルガ故ニ備船等ノ場合ニ直ニ其需用ニ應ズル者ヲ周旋シ得ベシ

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

重量品、輕量品及ビ貴重品

外國ニ於ケル慣習

O.T. 32

本邦ニ於ケル慣習

糸一捆ニ付キ甲地ヨリ乙地ニ至ル運賃若干ト約スルガ如シ

運賃計算ノ標準ハ貨物ノ種類ニヨリ重量品ハ其重量(Dry Weight)ノ一噸ニ付キ其輕量品ハ輕量(Light Weight)ノ一噸(海外ニテハ四十立方呎又ハ一、四四立方米突ニ付キ之ヲ計算シ積噸數ノ項參照此他金銀貨幣其他ノ貴重品ハ原價ニ從ヒ之ヲ計算スルモノトス英國ノ慣習ニヨレバ四十立方呎ヲ標準トシ十五ハンドレツド、ウエト(Ounce)ヨリ輕キモノハ容積ニ從ヒ之ヨリ重キモノハ重量ニ從ヒ運賃ヲ計算ス又東洋殊ニ支那沿岸ニテハ多クピクル(Piece)ヲ標準トス牛莊地方ヨリ本邦ニ輸入スル大豆ノ如キ此一例ナリ

本邦ニ於ケル貨物ノ容積量目計算法概左ノ如シ

- 一 石炭、コークス、製氷、干草ハ二千二百四十英斤ヲ一噸トス
- 一 槽、槽、干鯛、數子、筵、包鮭、鱈、昆布、棒鱈、砂糖等ハ四千貫目ヲ以テ百石トス
- 一 散鮭、散鱈ハ六千尾ヲ以テ百石トス
- 一 散鱈ハ一萬二千尾ヲ以テ百石トス
- 一 曲尺一尺立方ヲ以テ一才トス
- 一 但重量ハ六貫目又ハ五十英斤ヲ以テ一才ニ準ズ
- 一 四十立方尺即四十才ヲ以テ一噸トス
- 一 二千英斤ヲ以テ一噸トス(二英斤ハ凡我百二十目)
- 一 千五百斤ヲ以テ一噸トス(一斤ハ百六十目)
- 一 二百四十貫目ヲ以テ一噸トス
- 一 四十貫目ヲ以テ輕石一石トス

- 一 升位輕石共六石ヲ以テ一噸トス
 - 一 米穀雜穀ハ升目ニ依ル升目ノ石數ニ依ルモノヲ本石ト稱ス
 - 一 食鹽ハ三十貫目ヲ以テ一石ノ極度トナシ十五貫目以下ヲ五斗俵ト看做ス
 - 一 材木類ハ角材圓材ヲ問ハズ總ベテ千才ヲ以テ百石トス
- 又一個ノ重量又ハ容積多大ナルモノハ左ノ割合ニヨリ運賃ノ割増ヲ爲スコトアリ

重量品一箇ニ付キ

五百英斤ヨリ千英斤ノ物

二割増

千英斤ヨリ千五百英斤ノ物

四割増

千五百英斤ヨリ二千英斤ノ物

六割増

二千英斤以上見積ヲ以テ計算

容積品一個ニ付キ

四十才以上八十才

三割増

八十才以上見積ヲ以テ計算

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

- 一 等品 製藍、吳服生絲、絹絲、懷中時計、水銀、漆、酒精、器械油、上等器械、珊瑚、眞珠、其他一才ノ元價金二十五圓以上ノモノ

- 二 等品 寒暖計、小銃、眞綿、金巾、活字、硝子板、洋反物、洋服、毛絲、賣藥、洋書籍、袋物、洋卷、眞、機械類、刀劍等
- 三 等品 鋼、金物、和煙草、麻絲、掛時計、蚊帳、段通茶、毛布、洋傘、硝石、鐘錶、筆墨、石鹼、洋酒類、鷄卵、木綿等

四 等品 砂糖、麥酒、樟腦、紙類、樟鱈、木材、青物、醬油類、晒粉、乾物、油類等

五 等品 葉蔴、燐寸、花蔴、蠟燭、乾海苔、昆布、ゴロ、硫黃、雜穀類、疊表、木炭、落花生等

既ニ述べタルガ如ク運賃ハ貨物ノ種類ニ從ヒ其容積又ハ重量ニ應ジ約定ノ率ヲ課シ之ヲ計算スル次第ナルガ貨物ノ容積又ハ重量甚少ク從テ船荷證券ニ記載スベキ運賃ノ額モ極メテ小額ニ止マル時ハ船主ハ運賃ノ最低額 (Minimum) ヲ課スルヲ普通トス例ヘバ航路ニヨリ一圓二圓三圓五圓十圓等ト定メ運賃計算ノ結果是等ノ金額ヨリ少ナル時ハ便宜上一圓二圓三圓五圓十圓等ヲ徵收スルガ如シ

第四節 運賃ノ支拂

運賃ハ貨物運送ノ報酬トシテ收ムベキ貨銀ナレバ貨物ヲ到達港ニ送り届ケテ始メテ支拂ハルベキモノナレドモ傭船ノ如キハ發航ニ際シ船舶ニ準備ヲ要スルガ爲メ運賃ノ一部又ハ全部ヲ豫メ支拂フ習慣アリ此習慣ハ何時頃ヨリ行ハレシカ漠然トシテ知ルニ由ナキモ蓋古ヨリ行ハレシ處トス其後時勢ノ變遷ト共ニ船主ハ運賃ヲ成ルベク前拂トシテ收ムルノ好都合ヲ感ジ爰ニ所謂前拂運賃 (Advanced or Prepaid Freight) ヲ生ズルニ至レリ

然レドモ前拂運賃ハ未ダ積荷ノ運送及ビ引渡ナキニ先チ支拂フモノナレバ畢竟スルニ變則タルヲ免レズ之ヲ以テ小口ノ貨物ニハ間々アレドモ大口ノモノニハ稀ナリトス尤モ賣買上ノ都合ニヨリ賣主ニ於テ運賃ヲ負擔スル時ハ前拂ト爲スコトアレドモ歐洲ニテハ是スラ向拂ト爲スモノ多シ例ヘバ龍動ヨリ橫濱ニ向ケテ貨物ノ原價運賃並ニ保險料合計 (C.I.F.) 金一萬圓トシ内運賃金五百圓ナリトセヨ此場合ニハ龍動ノ賣主ハ送狀金額一萬圓ヨリ五百圓ヲ差引キタル殘額即チ九千五百圓ニ對シ荷爲換ヲ取組ミ假令貨物ノ買入價格ヲ定ムル時ニハ運賃ヲ込ムルモ運賃ノ支拂ハ到達港ニ於テ

船荷證券ニ記載スル運賃ノ最低額

前拂運賃ノ起

前拂運賃ハ變則ナリ

向拂運賃

前拂運賃ノ返

佛商 三〇二
獨商 三〇六
伊商 三〇七
白商 三〇七
其他 三〇七
新商 三〇七
同商 三〇七
舊商 三〇七

貨物喪失セル
時ニモ向拂運
賃ヲ收入シ得
ベキナリ
Leg. B. 303

之ヲ爲ス場合多シト云フ斯ノ如ク到達港ニ於テ貨物到達ノ上支拂フ運賃ヲ向拂運賃 (Freight Payable at Destination or to Collect) ト稱ス

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

前拂運賃ノミナラズ向拂運賃ニ付キテモ猶運送貨物ノ喪失セルト否トニ拘ラズ之ガ支拂ヲ爲ス契約ハ通例船荷證券中ニ見ル所トス英國ニ行ハル、船荷證券中運賃ハ船舶若クハ積荷ノ喪失セルト否トニ拘ラズ之ヲ受取ルベキモノトス (The freight to be considered as earned, ship or goods lost or not lost) (船中積荷ノ喪失セル時トハ船荷證券又ハ運送契約トノ特約條項アリ今貨物ノ喪失セル場合ニ尙運賃ノ書ニ除外セル危險ニヨリ喪失セル時ノミナラズ) (積荷ノ喪失セル時トハ船荷證券又ハ運送契約トノ特約條項アリ今貨物ノ喪失セル場合ニ尙運賃ノ書ニ除外セル危險ニヨリ喪失セル時ノミナラズ)

全額ヲ支拂フベシトノ契約ガ果シテ有効ナリヤ否ヤヲ尋ヌルニ彼契約ノ自由ヲ尙ブ英國ノ如キハ斯ノ如キ契約モ尙有効ト爲スモ本邦ノ如キハ新商法ノ規定ニ從ヘバ其効ナキモノ、如シ又佛國ニ於テハ運賃ヲ別テ Pre acquits ト Pre a faire トノ二種トシ前者ハ前拂運賃及ビ向拂運賃中特約ヲ以テ運送貨物ノ喪失セル場合ト雖モ猶取得スルコトヲ得ベキモノヲ包含シ後者ハ純粹ノ向拂運賃ノミヲ云フ

英國ニ於ケル
反對ノ慣習
Car. B., 573
Leg. B., 297
Leg. Ch., 439

Leg. B., 271
Leg. Ch., 431
Car., 575
II. H., 57

II. H. 59

運賃ハ引渡ノ
際ニ於ケル貨
物ノ重量又ハ
容積ニヨリ
Var. II., 233
240

獨商 三〇二
新商 三〇六

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

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

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

反對ノ慣習
O.V., 34-35
Valr. II, 279
Car. II, 587
H. H., 58

材木類ノ特種
運賃
I. H., 61
F. P., No. 921

【第三章】運賃 ● 第四節 運賃ノ支拂

ト引渡ノ重量トハ相違アルコト往々アルガ故引渡ノ際ニ於ケル重量ヲ以テ運賃ヲ計算スルハ蓋至當ナルモノニシテ我新商法ニモ亦此規定アリ
英國ノ習慣ニヨレバ船積ノ時ト陸揚ノ節ト貨物ノ重量又ハ容積ニ増減ヲ生ズル時ハ其少ナキ方ニヨリ運賃ヲ計算スルヲ常トス故ニ航海中積荷ノ重量又ハ容積ヲ増シタル時ハ船積當時ノ重量又ハ容積ニヨリ運賃ヲ收ム例ヘバ海水ノ爲メ貨物膨張シ又引縮メラレタル貨物ガ膨張シタル時ノ如キハ船積當時ノ重量又ハ容積ニ據ルベシ之ニ反シ航海中其重量又ハ船積ヲ減少シタル貨物アラバ引渡當時ノ重量又ハ容積ヲ標準トスルナリ北獨逸汽船會社(Nord Deutscher Lloyd)船荷證券ノ如キハ特ニ左ノ如キ條項ヲ挿入セリ

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

本邦實際ニ行ハル、所モ亦船積當初ノ重量又ハ船積ニヨリ引渡ノ場合ニ於ケル重量又ハ容積ヲ以テ計算スルコト殆稀ナリ彼輸出品中重要ナル石炭ノ如キハ門司室蘭小樽等ノ諸港ニ於テ船積ノ際車ノ儘其重量ヲ測定スル慣習アリ蓋本邦ニ於ケル沿岸航海ニハ貨物ノ重量又ハ容積ハ之ヲ船積港ニ於テ測定スルモ將タ陸揚港ニ於テ爲スモ實際上大差ナケレバナリ
又海外ノ例ニヨルニ彼材木類(Log, plank, board, deal, battens, lath 等ヲ云フ)ノ運送ニ就キテハ引渡ノ數量(quantity)ニ就キ船積地ニテ測定シタル容積ヲ割當テ運賃ヲ支拂フコトアリ所謂 “Inlake Measurement”トハ此謂ナリ蓋材木類ハ船積當初航海中並ニ陸揚ノ際破壊シ易キ貨物ニシテ加之一々陸揚地ニテ容積ヲ計ルハ手數ヲ要スルガ故ニ船積ニ前其筋ノ定メタル Specificationヲ基礎トシ運賃ヲ計算スルノ安全ニシテ且便宜ナルニ若カズ

重量品ノ測定

押目

運賃ノ計算ニハ風袋等ヲ差引クコトナン
Valr. II, 280
Des. III, 417
Lyc. 423

荷造主ノ申出タル容積又ハ重量ヲ採用スルコトアリ
Car. I, 503
Valr. II, 281
Des. III, 481

重量品ノ測定法ニ就キテハ往々紛議ヲ生ズルコトアリ普通行ハル、處ニヨレバ貨物ノ一部ノ重量ヲ測定シ簡數ニ乗ズルモノトス本邦ノ如キ北陸北陸地方ヨリ海產物及ビ穀類ヲ輸送スル時ハ本邦ニ於テ船積當時ノ重量ヲ測定スルニ際シ其量リ方ニ巧拙アリ競争ノ結果運賃ハ別ニ減額ヲ爲サバルモ得意ニヨリテハ其秤量甚寛大ナルコトアリ斯ノ如ク量目ヲ減ズルヲ押目ト稱シ押目ノ結果ハ運賃ヲ減額スルト同一ナリ事實斯ノ如クナルガ故北海道ノ肥料ノ如キハ船荷證券面ノ石數ト積石數トハ多少ノ相違アルコト當路者ノ常ニ目撃スル所ナリト云フ
運賃ヲ計算スルニ當リテハ孰レモ總量目(Total Weight)ヲ用キ風袋其他ハ一切差引クコトナシ故ニ茲ニ正味一噸ノ貨物アリ荷造其他ノ爲メ一噸半トナリタル時ハ運賃ハ一噸半ニ就キ計算スルモノトス貨物ノ賣買ニ當リテハ風袋(Tare)ト稱ヘ總量目ヨリ差引ヲ爲スモ運賃ノ計算ニ當リテハ之ヲ差引クコトナシ尙運賃ノ計算ニ際シ重量品ノ如キ俗ニ看貫料ト唱ヘ其秤量ニ要スル費用ハ通例何レノ國ニ於テモ別段ノ約束ナキ限り船主ニ於テ之ヲ負擔ス尤モ海外ニ於テハ港ノ習慣ト船積貨物ノ種類トニヨリ必シモ一定セズシテ或ハ荷受主ノ負擔トナリ或ハ船主荷受主ト折半シテ負擔スルコトアリ尙後章ニ再述スル所アルベシ
運賃ヲ計算スルニ就キ一々本船ニテ各種貨物ノ容積又ハ重量ヲ當ルニハ多少ノ時間ヲ要スルガ爲メ船主ニ不利益ヲ與フル例些カラズ尤モ各地ノ特產物例ヘバ米、砂糖、麻、綿絲ノ如キハ商慣習上其荷造自ラ一定セルガ故ニ從テ其容積ト重量モ區々ナラザレバ一箇當リノ重量又ハ容積ヲ簡數ニ乗ゼバ容易ニ總容積又ハ重量ヲ得ベシ斯ノ如キ特種ノ貨物ヲ除キテハ一々本船ニテ容積又ハ重量ヲ當ルハ實ニ止ムヲ得ザル次第ナリ然レドモ既ニ述ベタルガ如ク時間ノ制限上往々運轉士受取書(Mate's Receipt)ニ記載ノ數字ニ正確ヲ缺キ荷送主ノ申出デタル數字ニ比シ非常ニ差異アルコトアリ故ニ得

【第三章】運賃 ● 第四節 運賃ノ支拂

石炭ニツキ特
別ノ習慣

F.P. Nos. 97
772
期間ヲ以テ運
賃ヲ定メタル
時

意先ノ出貨ニ對シテハ信用ヅクニテ先方ノ申出デタル容積又ハ重量即 Shipper's Measurement or Weightヲ採用シテ運賃ヲ計算シ運轉士受取書ノ數字ハ唯參考ニ供スルニ過ギザルコトアリ

石炭ノ船積ニ在リテハ運搬途中ハ勿論少シク微風アル時ハ所謂炭塵 (Coal Dust) 飛散シ艙口又ハ船窓ヨリ取入レラレタル時ハ多少ノ減量ヲ生ズベシ又陸揚港ニ於テモ石炭籠 (Coal Basket) ヲ以テ荷役ヲ爲ス時ハ炭塵ヲ生ズルハ勿論艙内ニハ些少ノ取殘シアルハ免レ難シ殊ニ石炭籠ノ容積ハ正確ノモノニ非ズ從テ引渡ノ噸數ハ船荷證券面ノ噸數ニ比シ少ナキヲ普通トス之ガ爲メ船主ハ苦情ヲ持込メラル、ヲ恐レ且ツ秤量ニ要スル時間ヲ節センガ爲メ石炭運送契約書 (Coal charter) 中ニ「石炭ハ陸揚港ニ於テ秤量セラル、コトナク船荷證券面ノ量目ヨリ二分ヲ差引キタルモノニ對シ運賃ヲ支拂フベシ」トノ條項ヲ設クルコトアリ之ヲ (2% in lieu of Weighing Clause) ト稱ス例ヘバ船荷證券面ノ量目ヲ三千噸トセバ陸揚港ニテハ二千九百四十噸ニ對スル運賃ヲ支拂フガ如シ斯ノ如キ條項ノアル時ハ陸揚港ニ於ケル船主ノ負擔スベキ人足貨其他揚荷ノ噸數ニ從ヒ計算スベキ諸費用ハ船荷證券面ノ量目ニ依ルベキヤ又ハ内二分ヲ差引キタル量目ニ對シ計算スベキト云フニ運賃ハ二分ヲ差引キタル量目ニ對シ收入シタルガ故ニ從テ支出モ亦是ト同一ノ標準ニ依ルベシトノ説ヲ爲スモノアランモ元來運賃計算ノ爲メニ二分ヲ差引キタルハ時間ノ空費ト目耗リノ爲メニ生ズベキ辨金豫防ノ策トシテ完ク船主ノ利益上設ケラレタル條項ナルガ故貨物ニ對スル人足貨其他ノ諸費用ハ船荷證券面ノ量目ニ依ルヲ至當トス又普通ニ行ハル、ガ如ク揚荷ノ噸數ニ應ジ運賃ヲ徵收スル場合ハ人足貨其他ノ諸費用ハ實際ノ噸數ニ應ジ支拂フベキハ論ヲ待タズ

備船契約ノ場合ニハ一定ノ期間ヲ以テ運賃ヲ定ムルコトアリ此場合ニ運賃ノ額ハ如何ニシテ定ムルカト問フニ舊商法ノ規定ニ從ヘバ發船ノ日ヨリ之ヲ計算スベキモノニシテ歐洲諸國ニ於ケル法

舊商法 六〇元
佛商 五七元
白商 五五元
伊商 五三元
西南商 五二元
獨商 五一元
新商 五〇元
L. G. Ch. 800
新商 八六〇
D. C. III, 470
Val. II, 229

獨商 舊 六三元
新 六〇元
Car. 580
Car. 583
L. G. I, 638
客室ニ積入レ
タル貨物ノ運
賃 O. V. 333
運賃ノ取定ナ
爲サリシ時

典ノ精神亦之ニ似タルモノアリ然レドモ或ハ貨物ノ船積着手ノ日ヨリ之ヲ到達港ニ陸揚濟ノ日迄ノ期間ニヨルベキモノト規定スルモノアリ我新商法ノ如キモ之ニ倣ヒタルモノニシテ此他歐洲各港ニ於テハ或ハ船積陸揚地ノ慣習又ハ運送契約ノ條項ニヨリ實際法律ノ規定ト相違セル場合多シ而シテ斯ノ如ク運賃ヲ定ムト雖モ例外ノ場合ニハ或日數ヲ控除セザルベカラズ即左ノ如シ

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

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

三 航海ノ途次船舶ヲ修繕スベキ時ハ其日數ニ對シテハ運賃ヲ計算セズ

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

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

船積當初何等ノ方法ヲ以テモ運賃ノ額ヲ定メサリシ時ハ其貨物ノ陸揚港ニ於ケル慣習ニ從ヒ相當ノ運賃ヲ支拂ハザルベカラズ何トナレバ斯ノ如キ場合ニハ普通ノ運賃ノ平均ヲ見出サザルベカラ

ズ而シテ之ヲ見出すニハ貨物ノ性質荷造ノ方法船積港ヨリ陸揚港ニ至ル運送ノ競争等ヲ參酌セザルベカラズ從テ陸揚港ノ相場ニヨルヲ適當トスレバナリ又一定量ノ貨物ヲ積込ムベキ約アリシニ之ニ超過セル貨物ヲ積込ミタル場合ニモ亦同上ノ方法ニヨリ算出セザルベカラズ

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

其 一 航路相當額 (Pro rata Freight)

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

航路相當額運賃ノ計算法ハ我商法ニ何等ノ規定ナキモ單ニ運送ノ距離ニヨルノミナラズ航海ノ難易等モ亦計算ニ加フルヲ以テ其當ヲ得タルモノト謂フベシ現ニ獨逸商法ノ如キハ明ニ之ヲ規定セリ而シテ航路相當額運賃ノ額ハ貨物ノ價格ヲ超エザル限度ニ於テ支拂フベキハ最必要ニシテ我新商法ノ如キモ亦獨逸商法ニ倣ヒテ之ヲ規定セリ若此種ノ規定ナキ時ハドケルシー (De Carrey) 氏ノ言

航路相當額運賃ノ規定ニ依リ
 佛商 二六六
 伊商 五七〇
 亞商 六八〇
 其他略之

舊商 九〇九
 同 九二二

新商 六三三
 同 六四六
 同 六六〇
 航路相當額運賃ノ計算方法
 獨商 新法 六三三
 貨物ノ價格ヲ
 限度トスヘシ
 新商 六三三
 獨商 六三三
 新商 六三三

Ja. I, 426
 C.A.Q.I, 160

船長ノ放棄前
 二沈没セル船
 船ヲ救助シタ
 ル場合

C.A.Q.I, 170
 船長ノ放棄後
 沈没セル船船
 ヲ救助シタル
 場合
 Car, 562

C.A.Q.I, 172
 Valr, II, 383

ヘルガ如キ不都合ヲ生ズベシ例ヘバ佛國ノ某港ヨリ桑港ニ至ルベキ船舶南米ノケーブホーン (Cape Horn) 近傍ニテ遭難セリトセバ地理學上船積港ト陸揚港トノ約中間ニ在リト云フテ可ナリ然ルニケーブホーンノ如キ未開地ニ在リテハ其積荷ノ價格假リニ僅少ナリトシ若運賃ノ半額ヲ支拂フベキモノトセバ或ハ貨物ノ賣却價格ヨリモ多額ニ上ルコトアラン佛國ノ如キハ貨物ノ價格ヲ超エザル限度ニ於テ航路相當額運賃ヲ支拂フベキ規定ナキガ爲メ現ニ斯ノ如キ不便ヲ感ズルコト往々アリト云フ

沈没シタル船舶ヲ救助スル場合ニモ船長ガ未其船舶ヲ放棄 (Abandon) セザル間ハ救助セラレタル貨物ノ運賃ヲ支拂フコト或ハ至當ナランモ船長ガ既ニ船舶並ニ貨物ヲ救助ノ見込ナキモノトシテ放棄シタル後船主自身又ハ積荷ノ債權者等ノ第三者ガ之ヲ救助シタル時ハ運賃支拂ノ義務アリヤ否ヤハ一問題ナリ英國ノ如キハ船長海員ガ一旦船舶ヲ放棄シタル時ハ最早他ノ船舶ヲ以テ其積荷ヲ陸揚港ニ送附スル意思ナキモノトシ運送契約ハ茲ニ中斷スルモノト看做スガ故ニ其積荷ガ救助セラレタル時假令船主ガ他ニ代船ヲ用意シ之ガ運送ヲ爲ス準備アリシ場合ト雖モ貨主ハ毫モ運賃ヲ支拂フニ及バズ唯救助費ヲ支拂ヒ貨物ヲ受取ルコトヲ得ベシ然ルニ歐洲大陸並ニ本邦ノ如ク法律ガ既ニ運賃ノ航路相當額ヲ認メタル以上ハ條理上運送セル距離ニ應ジ運賃支拂ノ義務アルガ如シ例ヘバ横濱ヲ出帆シテ龍動ニ向ヘル某船香港近海ニテ遭難セリト假定シ若シ其積荷ニシテ救助セラレタリトセバ香港迄ノ運賃ヲ支拂フベキハ異議ナキモ若シ船長ガ救助ノ見込ナキモノトシテ船舶並ニ積荷ヲ放棄シタル後或ハ船主或ハ保險者若クハ第三者ノ救助ニヨリ積荷ヲ救助シ得タリトシ運賃支拂ノ義務アリトセンカ實際上不穩當ナル結果ヲ來スベシ蓋斯ノ如キ場合ニハ積荷ニ損害アルコト多クレバ其賣上高ヨリ運賃ノ航路相當額ヲ控除スル時ハ差引皆無トナリ勞シテ効ナキニ