

道収入を増加するであらう。故に特別運賃率を設くるのである。但しこの點につきては學者の中多少の異論がある。交通の繁多なるべき季節に運賃率を輕減する時は雜鬧を増すのみならず、之に應ずる丈の設備をなさなければならぬ。而して交通にして再び閑散となる時は其の設備の必要が消滅するに至る理である。故に交通の繁多なる季節には反對に運賃率を増加して以て一方鐵道収入を増加すると同時に、一方交通を調節すべきであるといふのである。予輩この説を是認せんと欲するのである。

(四) 長距離特に廻遊者の便を圖り長距離の運賃を特に輕減することあり、他の旅行者の不便を醸さざる爲に廻遊列車を運轉することがある。其の運賃率は普通の運賃率に比し遙に輕率である。これはかくすることに由りて旅客を刺戟し以て鐵道を利用せしめ、之に依りて其の収入を増加せんとするに外ならないのである。

我國の鐵道賃率制を略述すると旅客の運賃率に普通運賃率と特別運賃率とがあり、其外に特別料金を徴するのである。普通運賃率としては三等級制によ

ると同時に、哩數の増加するに従ひ運賃率を輕減するのである。而して國有鐵道にては其の運賃の制限は存してゐないが、私立鐵道には同鐵道法第五十八條に三等旅客運賃率の最高限は一哩二錢の規定があるから、國有鐵道にも同制限を準用するものといへる。鐵道創設の初めには相當高率であつたが、漸次其率を輕減し國有鐵道法公布後明治四十年旅客運賃改正せられ三等一哩を一錢六厘五毛とし、哩數の増加するに従ひ之を輕減し最低一哩七厘とした。而して二等は三等賃率の五割増、一等は十五割増としたのである。然るに歐洲戰爭の結果物價が騰貴した爲、經營に困難を告ぐるに至つたから大正七年原則として二割五分を増加した。之に依れば三等賃率は五十哩以下は一哩二錢、五十哩以上百哩までは一錢六厘の超過賃率制によつた。百哩以上二百哩までは一錢三厘、二百哩以上三百哩以下は一錢、三百哩以上は八厘の超過賃率制によつた。二等賃率は三等の七割五毛増、一等は三等の七割と定めたのである。其の増額の理由として石炭の騰貴を擧げてゐるが、石炭の價格が下落しても運賃率を輕減しないのである。

第三篇 海運

第一章 總說

二二 海運の特質

海運の特質は之を陸上交通特に鐵道交通と比較することによりて明瞭ならしむることを得る。故にこゝには便宜上陸上交通と比較しようと思ふ。

(一) 陸上交通特に鐵道に依る運送交通は比較的に近距離のものであるけれども、海運は原則として遠距離のものである。鐵道による輸送は主として國內の貨物の輸送に用ひらるゝが、海運は外國へ貨物を輸送する爲に用ひらるゝ。このことは我國の如く外國との交通は専ら海運に依らなければならぬに於ては説明を要しない所であるが、歐洲諸國の如く鐵道が國際交通の機關をなす場合にもいふことが出来る。其の理由は鐵道に依る輸送にては、運賃が比較的不廉であるから速達を必要とする貨物か容積が小にして價格の高い貨物の

海運の特
質

輸送には用ふることが出来、これ等のものを遠距離の土地まで輸送するか、然らざる場合には成るべく海運を利用せんとするのである。現に文明諸國に於て鐵道制度が大に發達せるに拘らず、地理上の關係から海運を利用し得るものは假令距離が遠くあつても成るべく之を利用せんとするのである。蓋し、海運を利用すれば運賃が低廉であるのみならず、積換等の不便を避け、一路消費國と直接に交通することを得るから之を選ぶのである。諸國の商港の多くは内地の消費地に近き所に河川を利用して設置せられ、之に依るのが利益であるから、益之を選ぶのである。但し、之を以て外國貿易は内國商業と比較し、量に於て勝れりとなさば誤謬に陥らざるを得ない。現に英國の如く地理上よりいふも工業の發達せる點よりいふも外國貿易が大に發達せるに拘らず、内國商業の二分の一に過ぎないといふことである。英國にして尙且つ然り、其他の國に至つては外國貿易は量に於て内國商業に遙に及ばない。米國の如きは外國貿易は内國商業の十分の一に過ぎないといふことである。

(二) 鐵道は前章陳ぶるが如く性質獨占事業であつて、其の經營者は隨意に運

賃等を決定することを得るのであるが、海運に至つては即ち然らず、自由競争は最も激烈に行はるゝものである。従つて其の運賃は競争の結果決定せらるゝのである。海運業の經營は激烈なる競争を前提とするものであるから、鐵道業と異り最も敏活ならざるを得ない。國內の海運に關しては後章説くが如く國家は種々の原因から外國の船舶の出入を禁止又は制限し、以て内國の海運業者をして外國の海運業者に對し優越なる位置を與ふることを得せしむるが、遠洋航路等海洋上の交通に於ては自由競争が絶對に行はれ、其の運賃は自由競争によりて定まるものである。且つ、鐵道業にては前にも陳ぶる如く鐵道線路を初め資本が固定せらるゝこと甚だ多いから運賃を濫りに低くすることを得ないが、海運に至つては船舶を除いては資本を固定することが比較的少いから、運賃を大に低くすることを得るを以て競争が激烈の場合運賃を低下して競争者を破らんとするのである。

(三) 鐵道による輸送は貨車との關係上輸送すべき貨物の容積が制限せられて比較的大なることを得ないが、海運にては鐵道に比し輸送貨物の容積が遙に

大なることが出来る。特に近年に於ては海運業者は船舶の容積を大にして多量に輸送するを利益とするに至つたから、船舶の容積が著しく大となり、従つて積載する輸送貨物の容積も亦著しく大となつたのである。由是觀之、海運業は交通業とはいへ、鐵道業とは著しく異なるものであることを知ることが出来る。其の性質が著しく異なるから夥多の特殊現象がある理である。以下章を逐うて其の主なるものを説明しよう。

第二章 航路

二三 航路の意義と種別

船舶が旅客貨物及び郵便物等を搭載して海上を往來することを航海又は航路といふ。

航路は文字よりいへば船舶が往來する海程を指すようであるが、必しも海程其物を指すのではなく往來することを意味するようである。

航路は種々の標準で區別することを得るが、こゝには其の主なるものを擧げて之に若干の解説を加へて置かう。

第一、海運業の經營よりすれば定期航路と不定期航路とに區別することが出来る。

定期航路 (Line service) は一定の商港の間を一定の時日を隔て、繰返して往復するもので、其の發著の時日が原則として一定して變らざるものであるから定期航路といふ。

航路の意義

航路の種別

定期航路

不定期航路(Tramp service)は時と處に何等の制限はなく隨時隨所に航行することをいふ。今兩者の差異を擧げると

(a) 前者にては經營者は船舶の積荷乗客の多少に拘らず、一定の時日には必ず一定の商港を出帆し、重大なる理由なき限りは一定の時日までには一定の商港に到着しなければならぬから、經費を要すること多からざるを得ない。其の發著の商港時日は豫め航路表に明記してあつて海運業者は之に従つて航行せしむるのである。反之、後者にては經營者は航路表等に束縛せらるゝことなく需要に従つて船舶を航行せしむることを得るものである。

(b) 定期航路にては船舶の遣繰は一定して動かすことを得ないから、其の發著表を作るまでには經營者は相當の研究をしなければならぬが、一旦其の遣繰の表が出来た以上は之に従つて航行せしむれば宜しいのである。反之、不定期航路にては遵據すべき遣繰表はなく、従つて船舶の遣繰は全く自由なる代りには經營者は船舶の需要と供給とを察して巧に需要のある所に集めて以て利用者の需に應じ以て成るべく多くの利潤を擧げんとするのであ

るから經營者としては頗る手腕を要するのである。

(c) 經濟上の働方に於ても兩者は大に異なるのである。定期航路は船舶の發著時日が一定して動かないのであるから、荷主等は假令運賃は高くとも之を利用する時は一定の時日までには貨物を一定の場所に送ることが出来るのであるから、其のことを豫斷して商取引を行ふことが出来る。其の土地の商業家も一定の時日までには商品を入手すべきことを豫定して其の土地に現存せざる貨物を取引することが出来る。かくの如きは定期航路が起つてから望み得らるのである。されば遠隔なる土地の間の商取引が盛んになると定期航路が起るものであり、定期航路が起ると商業も亦一段と發達するのである。

定期航路は商業が相當盛んになるに非ざれば起り得ないが、其れまでの航路は不定期航路であつた。獨り昔時不定期航路が盛んであつたに止らない。今日定期航路が盛んであるに拘らず、不定期航路は更に盛んである。而して不定期航路の價値は低廉に之を利用し得るにある。運賃が低廉であるから、

隔地間の價格の差がさまで大ならずとも之を利用して相當の利潤を擧ぐることを得るのである。運賃が甚だ低廉であるのは畢竟(1)船舶の構造(2)速力と(3)經營に基くのである。船舶の構造は成るべく多くの貨物を搭載せらるることを主眼とするのであり、速力が大なれば自然經營が大ならざるを得ないから、經營が大ならざることを主眼として速力を緩くし一時間九ノット前後航行するものが多い。經營はいふまでもなく成るべく多くの収入を擧げんとするが爲に巧に船舶を遣繰し其の需要のある所に之を集め利用者の需に應ぜんとするから運賃は低廉なることを得るのである。従つて、定期航路は價格が高く運賃が高くとも苦痛を感ぜざるもの竝に速達を必要とするものに利用せらるるに反し、不定期航路は重量多くして價格の低廉なるか、又は速達を必要とせざるもの、輸送に利用せらるるのである。世界商品の大部分は必しも速達を必要とするものでないから不定期航路によりて配給せらるるのである。故に商業上に於ては定期不定期共に之を輕視することを得ないのである。世界の商業は如何に行はれつゝあるかは後に略説しようと思

命令航路

ふからこゝに詳説することを止めて置かうと思ふ。

定期航路は更に分ちて命令航路と自由航路とになすことを得る。

命令航路は政府が船主と契約し一定の時日に指定の場所の間を航行せしむるものをいふのである。政府は政治上經濟上或土地との間の交通を盛んにするを必要なりと認むる時は命令航路を設けしめ之に補助金を給するを常とする。海運業者よりいへば相當の補助金を受くるに非ざれば定期航路を設くるも利益を擧ぐる事が難いから之を開くを敢んじないであらう。反之、自由航路は政府と海運業者の間に何等の契約なく自由に航行することを許すものをいふのである。

自由航路

第二、航路の範圍よりすれば内國航路と外國航路とすることを得。

内國航路

内國航路は其の航路の範圍が其國の領海を出でざるものをいふ。内國航路は原則として外國人の經營を許さざるものである。諸國は條約を以てこのことを明にしてゐる。例へば日英通商條約第二十一條には、兩締盟國の沿岸貿易は本條約の規定する所に在らず、日本國及聯合王國各自の國法の定むる所に由

る」と規定し、關稅法第十八條には「外國貿易船は不開港に出入することを得ず、但し海難其の他已むを得ざる事故あるときは此の限にあらざ」とあり、又船舶法第三條には「日本船舶に非ざれば不開港場に寄港し又は日本各港の間に於て物品又は旅客の運送をなすことを得ず、但法律若くは條約に別段の定あるとき、海難若くは捕獲を避けんとするとき又は主務大臣の特許を得たるときは此限に在らず」とあり。而して日本船舶の範圍は同法第一條に「(a)日本の官廳又は公署の所有に屬する船舶。(b)日本臣民の所有に屬する船舶。(c)日本に本店を有する商事會社にして合名會社に在りては社員全員、合資會社及び株式合資會社に在りては無限責任社員全員、株式會社に在りては取締役の全員が日本臣民なるものの所有に屬する船舶。(d)日本に主たる事務所を有する法人にして其代表者の全員が日本臣民なるものの所有に屬する船舶」となつてゐる。

内國航路は其國の領海内に限らるゝものなることは疑を容れない所であるが、其の範圍の解釋に至つては必しも明確ではない。領海の範圍が明でないからである。十七世紀の中葉英國クローンウエルの航海條例に於ては之を極めて

領海の範圍

平水航路
沿海航路外國航路
近海航路
遠洋航路

廣く解し本國の領海は勿論本國と植民地との間、植民地相互間の航路は之を内國航路であるとなし、外國船舶をして運送をなすことを許さなかつた。然るに十九世紀の中葉に至り自由貿易制度を採用すると共に内國航路を單に本國の領海に限るものとしたから本國と植民地との間並に植民地相互の間の航路に於て外國船舶よりの競争を受け少からず困難を見たのであつた。兎に角内國航路に於ては外國船舶の出入經營を許さないのである。我船舶検査法施行細則第四十八條には平水航路、沿海航路、近海航路、遠洋航路とし前二者を内國航路とす。平水航路は湖川港内を交通するものを稱し、沿海航路は國內の諸港の間を往復するもので二十九區に分れてゐる。

我國では近海航路と遠洋航路とを外國航路とす。近海航路は東經一一三度より同一七〇度北緯二一度より同六三度、東經九五度より同一七五度及び南緯一一度より北緯二七度に至る間の航路をいふのである。遠洋航路は我國商港と諸外國の商港とを連結するものをいふのである。我國の法律にこれ等の航路の區別を設けた所以は畢竟之に使用する船舶の種類に制限を設けたからで

ある。例へば平水航路に使用する船舶は之を遠洋近海航路に使用することを得ないのである。

第三章 商港

二四 商港の意義と種類

商港の意義

航路の起點と終點とは商港である。

昔時は人工的に商港の缺陷を補ふ途を講ずることを知らなかつたから、天然的に商港たるに適する場所に非ざる限り商港とはならなかつたのであるが、船舶の往來が經濟の進歩に伴ひ頻繁となり、従つて船舶の碇泊するもの、數が著しく増加し、之等の船舶を安全に碇泊せしむる商港が少くなつたから、人工的に商港としての缺陷を補ひ以て商港としての任務を果さしむるに至つた。従つて今日有名なる商港は自然的に商港たるに適するものであるが、同時に人工的の設備によりて其の缺陷を補はざるものなしといへる。

商港の種類

商港は種々の標準により之を分類することを得るが、地理上の位置から之を分類すると沿海港、灣頭港、河港、海峡港、運河港となすことを得る。

沿海港

沿海港は海岸にて特に海灣等の内地に深入するものなきに拘らず、經濟交通

其他の關係より其地に商港を置くに至つたものである。これ等の土地は自然的には船舶の繫留等には便利でないから防波堤を作り海底を浚渫して以て其の自然の缺點を補ふのである。佛國のマルセイユ、ブローロンニ、英國のダバー、埃國のトリエ、スト南米のサンペドロの如き何れも然らざるはない。

灣頭港は港灣を利用して船舶の繫留するに適する地を選んで設けられた商港である。其の港灣の位置竝に海底の深淺によりては人工的に商港たる設備をなすの必要少くないが、これ等は稀であつて多くは人工的に之が欠缺を補足する必要がある。サンフランシスコ、ボストン、サウザンプトン、横濱等は其例である。

河港は河川に臨みて起りたる商港である。河川の舟楫の便あるものあれば之を利用して内地の生産地若くは消費地に近き所に河川に臨みて起りたるものであつて其地は風波等の憂が少いから特に設備をなす必要もなく、而かも生産地又は消費地と水路により外國と交通をすることを得るから生産地に原料を輸入し、其の生産物を輸出するか、消費地なれば外國より貨物を輸入すること

灣頭港

河港

容易である。昔時は船舶が小かつたから稍大河であれば商港を開くことが出来經濟上飛躍をなすことが出来たが、船舶が大きくなるに伴ひ餘程河幅の広い河川にあらざれば大商港を設けること能はず、其の設けられた所でも河底を浚渫するに非ざれば大船をして往來せしむること難からざるを得ない。現に河底浚渫の費用等がこれ等の商港の財政上の大問題になつてゐる。現今世界商港の多くは河港で其國の經濟が發達するに従ひ、これ等の商港も亦世界的に有名となるに至つた。ロンドン(テムス河岸)、漢堡(エルベ河口より八五哩)、ブレーメン(河口より七五哩)、アントワープ(シエルト河口より五八哩)、カルカッタ(ガンデス河岸)等其の著例である。

海峡港は海峡が自然船舶の交通路に當れるが故に之を利用して起つた商港で、自然貨物の集散地として其の周圍の土地に對し優越なる位置につくことを得るのである。シンガポール、香港の如きは其例である。

運河港は海峡港と同じく運河が船舶の航通の路に當れるから、之に臨んで起つたもので、自然其の周圍の土地に對して集散地となつたのである。ポートサ

海峡港

運河港

輸出港

イドの如きは其例である。

經濟上より商港を分類すれば輸出港と輸入港とにすることを得る。

輸出港は讀んで字の如く主として其國の生産物を輸出するを職務とする商港である。この種の商港が世界商業に重要な役割を演ずるはいふまでもなく、其國の生産物が世界諸國に盛んに供給せらるゝからである。其國生産物が世界諸國から盛んに需要せらるゝのは、其の生産物が其國自然の生産條件上他國と異りたる特質を有し、他國は之を輸入する必要があるが、其國の生産が大に發達して盛んに諸國から需要せらるゝからである。これ等の生産物の疏通口として其の商港が重大なる役割を演ずるのである。従つて該商港が其の役割を演ずるが爲には相當の商業機關が發達してゐなければならぬ。

輸入港

輸入港は外國より貨物を輸入するを職務とする商港である。外國より盛んに貨物を輸入するのは勿論其國の經濟狀態が外國より原料を輸入するか、若くは貨物を輸入して消費に充つる必要があるからである。外國より原料を輸入するは之を材料として工業を興し以て其國の消費に充つるか、若くは再び之を

商港の位置の條件

輸出せんが爲である。この場合に於ても該商港は其の役割を演ずるが爲に相當の商業機關が發達してゐることが必要である。

抑も商港の位置は自然的條件と經濟的條件とによりて定まるものである。古昔にありては上にも陳ぶる如く自然的條件によりて殆んど商港の位置が定まつたものである。勿論商港は貨物の集散地であるから經濟的條件も其の位置を定むるに大に關係あるが、人工によりて自然的條件の缺陷を補ふことが出來難いから之によりて其の位置は定まらないで、主として自然的條件によりて定まるのである。商港は船舶の繫留に適する所でなければならぬ。然らざれば旅客の出入並に貨物の揚卸をなすことが出來ないからである。船舶の繫留所として適當なるには(1)潮水の干満の差が著しくなく(2)水深が相當あること(3)風位が船舶の碇泊に適すること等が最も大切である。これ等の自然的條件に適する場所でなければ商港たることが出來ない。古昔より河川の舟楫の便があり、之を利用することを得る所では河港が最も早く起つた。これ等の場所にては當時の船舶の爲に自然的條件が比較的備はつてゐたからで

ある。河港を起すこと能はざる所にては地中海の如く大洋に比し風波の障害が少き所にては之を起すことを得るが大洋に面したる所にては到底之を起すことを得なかつた。然るに今日にては築港の技術が大に發達したから、たとひ自然的條件に缺くる所があつても尙人工を以て之を補ふことを得るが故に寧ろ其の經濟的條件が商港の位置を決定する上に最も重要な條件をなすのである。經濟的條件とは畢竟貨物の生産地又は消費地よりの運賃が最も少かるべき土地が商港を起すに最も適すといふことである。上にも陳ぶる如く今日商港の主なるものが依然として河港である所以のものは成るべく多く水路を利用して消費又は生産の中心地に近き所まで船舶を致し以て陸上交通を出來得る限り少からしむるのが經濟上利益である上に、河港では風波等の障害が少いから同じく貨物揚卸の設備をなすにしても比較的經費を要することが少かるべきが故に經濟上利益であるからである。但し近年に至りては諸國の船舶の容積が著しく増加したが爲に河川を航行することが比較的困難となるに至つた。船舶の容積の著しく増加したのは原因は種々あるが就中(1)造船の費用

は小船よりも大船の方が比較的低廉であるのみならず(2)經營の費用も大船が比較的低廉であるのと(3)速力を増加するには勢ひ機關を大にしなければならぬから、これ等の機關を用ひて而かも相當に利潤を擧げるには船舶其物を大にして搭載貨物の重量を多からしむる必要があるからである。船舶の容積が増加するに従ひ河川を常に浚渫して水深を適當の程度になさざる可らざるから、其の經費決して尠少ではない。例へば漢堡港にてはエルベ河の浚渫費は一年三百萬「マーク」を下らないといふことである。従つて河口に第二の港を設けて船荷の一部分を陸揚し以て船脚を軽くして航行すれば水深を甚しく深くせずとも其の航行に故障を來す憂ひなかるべしといふことである。

諸國が商港を修築して成るべく消費又は生産の中心地まで水路を利用せしめんとする結果生産地と消費地との直接の交通は著しく増加する代りには仲繼商業従つて仲繼商業地は昔日の如く繁榮を維持すること能はざるに至つた。古昔は商港にして地の利を得たものは自ら周圍の諸國に對し貨物の集散地となり、従つて多くの生産國よりの貨物は一先づこの地に集まり、更に之が需要地

商港の發
達と仲繼
商業地

に配給せられたのであるから、仲繼商業が頗る盛んであり、従つて仲繼商業地は世界商業上重要な位置を占むることを得たのであるが、近年に至り仲繼商業が昔日の如く盛んでなくなつたから、仲繼商業地も亦昔日の如く繁榮を維持すること能はざるに至つた。

商港が商港として其の役割を演じ、其の繁榮を維持するを得るのは畢竟其の商港の背後にある土地があるからである。背後地 (Hinterland) 即ち是れである。背後地に工業地があつて夥多の工場あり盛んに原料を消費すると同時に工業品を生産しつゝあるとせば、勢ひ原料を需要し工業品を供給するが爲には其の咽喉として商港を必要とするに相違ないし、其の背後地に大都市があつて盛んに各般の物資を消費するものならばこれ等物資の供給は商港を通じてのみ行はるゝに相違ない。従つて商港は背後地の咽喉として役立つのである。故に商港が繁榮を維持し得るのは其の背後地があるからである。若し其の背後地が生産地若くは消費地としての其の位置を維持すること能はざるに至らんか、商港も亦其の繁榮を維持すること能はざるに至るであらう。従つて商港が其

商港と背後地

の自然的條件に於て缺くる所がなくとも背後地がよくなければ商港としての存在を持続すること能はざるに至るであらう。

商港の位置背後地との關係は商港の隆替に最も關係があるが、其の設備の良否も亦商港をして其の役割を演ずる上に大なる關係あるは争ふ可らざることである。商港の設備にして甚だ不完全であれば荷揚等に關し費用と危険とが多く、其の商港の位置等より生ずる利益を擧げしむることは出來ない。商港の設備の中で最も必要なるものを擧ぐると次の如くである。

一、繫船岸並に棧橋 船舶を繫留せしめて比較的迅速に船荷揚卸をなさしむるには交通の必要に應ずることを得る繫船岸 (Quay) 若くは棧橋 (Pier) を修築しなればならない。然らざれば所謂沖荷役をしなければならぬ。荷揚の費用と之に伴ふ危険が頗る大ならざるを得ない。獨り繫船岸若くは棧橋を設くるに止らない、之に附隨して荷揚等を容易ならしむる諸般の設備等を完備しなればならないのは勿論、商港の發達するものにおいて陸揚すべき貨物の種類によりて其の繫船岸を異にし其れに適する特殊の設備をなしてある。こ

商港の設備

れが商港としては混雑を避け其の機能を發揮せしむる所以である。

二、鐵道竝に倉庫上屋 海陸の連絡をよくする爲には繫船岸まで鐵道を延長し内地に輸送すべき貨物は直ちに鐵道に積換へ速に目的地に輸送するのが便利である。商港で一旦陸揚し輸入手續を畢えてから鐵道にて輸送すれば其れ丈手数を要するのみならず若干の日数を費さざるを得ない。輸入貨物が輻輳する時は直ちに輸入手續を完了することは出来難いからである。故に商港に於て即時に通關の手續をなさしめずして鐵道により目的地に輸送し其地に於て通關の手續をなさしむれば宜しいのである。但し目的地に到達するに先ち密輸入の危険がないでもないから關稅行政の立場より之を防止する途を講じなければならぬ。

商港にて陸揚したるものは風雨等の爲に貨物を損傷せしめず目的地までに輸送せしむるには兎に角一時之を保存し置くの必要がある。之が爲には相當の上屋倉庫の設備がなければならぬ。貨物によりては陸揚したる瞬間は未だ荷受人等も定まらず通關手續の責任者も未だ明でない場合もあるからこれ

上屋と倉庫

等の貨物は一先づ倉庫に收めて置かなければならぬ。特に通關手續の未だ濟まないものは法律上は未だ輸入せざるものとして通關手續を猶豫するのであるから商業家にとりては其れ丈便利であるといはざるを得ない。之を保稅倉庫といふこれ等の設備にして完き時は商港をしてよく其の役割を演ぜしむることを得る。

國によりては外國より原料又は原料製品を輸入し之を加工製造の上再び輸出するものがある。これ等はいふまでもなく其國の工業を盛んならしむる所以であり資本家労働者に相當の收入を得せしむる所以であるから其國にとりては利益であるといはざるを得ない。而してこれ等のものを盛んならしむるには成るべく關稅の負擔を免除せしむる必要がある。若し之を免除せざる時は自然生産費を多くし爲に加工製造品を輸出せんとしても價格が高くなりて外國の工業品と競争することが出来難い故に多くの國に於ては種々の制度を設けてこの種の貨物の輸出を可能ならしめてゐる。其の考へを徹底する爲に設けられたものが自由港であつて港區を法律上關稅區域外に置きこゝに貨物

保稅工場
と自由港

の出入は勿論其の港区内で加工製造することを自由ならしめてゐる。其國が制度上自由貿易を採用し貨物の輸出入を自由ならしめ、之に制限を置かざれば兎に角、苟も保護貿易制を採る以上は港區丈を關稅區域外に置き貨物の出入等を自由ならしむることは外國の原料による工業等を盛んならしむる上に利益である。自由港のことについては『商業と商業政策』の中で略述して置いたから、こゝに再説しない。

第四章 世界の航路

世界航路

二五 世界の航路と其の特質

海洋の交通は鐵道による交通と異り自由競争の原則によるものであることは前章に之を陳べた。従つて之に關する經濟現象は鐵道の場合と全く異らざるを得ない。或港と他の港とを連結する海路は港又は其港に入るべき水路と海洋に屬する部分とに分つことを得るが、港又は港に入るべき水路につきては商港として前章に陳べたからこゝには海路の海洋に屬すべき部分につきて陳べよう。海路の海洋に屬する部分は普通航路と稱してゐる。航路は航海と同義に用ひらるゝが故に、聊か混雜を免れないが、こゝにいふ航路は海洋其物を指すので航海を意味するのではない。尤もこゝにいふ航路も單に地理的存在としては殆んど意味のないことで、或國が之を選んで航海してこそ意味を生ずるのではあるが、こゝには之を分ちて説明し置く。

航路は主として兩港若くは其の背後地との經濟交通の目的を達するが爲に

設けらるゝものなることは論ずるまでもない。従つてこれ等の港の間に航路を開いた所で之を利用するものも少く従つて海運業者をして相當の利潤を得せしむる望がない場合には之を開くことはあるまい。但しこゝに注意しなければならぬことは兩港の間には現今直ちに海運業者を満足さす丈の經濟交通がなくともこゝに航路を開かなければ永久に經濟交通が起らないが、今航路を開いて交通を容易ならしむる時は兩港特に其の背後地の中には其の刺戟を受けて新に生産等を興すものを生じ、若くは外國より貨物を輸入して之を消費せんとするものを生じ以て兩港間の經濟交通は殷盛となり其の交通に當る海運業者をして相當の収益を得せしめ其業を成立維持することを得せしめないとも限らないことである。されば諸國では未だ經濟交通の盛んでない所で海運業者に航海獎勵金を與へて一定の港の間に航路を開かしめ以て兩港間の交通を盛んならしめようとするのである。

兩港間の經濟交通が相當盛んとなり、海運業者をして相當の利潤を得せしむることが航路を開く經濟上の條件といふべきものである。この經濟上の條件

に併せて自然上の條件も亦航路を決定する上に重大なる關係がある。經濟上の條件が具備した所で自然上の條件が具はらざれば事實上航路を開くことを得ない。假令之を開いた所で危険竝に費用等が多くして收支償ふこと能はないであらう。従つて遠からずして該航路を廢棄せざるを得ないことになる。故に自然上の條件も經濟上の條件と併せて必要であるといはざるを得ない。航路を決する自然上の條件の中で最も重きをなすものは潮流と風位とである。昔時、帆船時代の航路では自然上の條件が決定的のものであつて其の條件が缺けてゐたならば到底該航路を開くことを得なかつたが、汽船時代となつては航海術が大に發達して風位潮流に溯つて航行することを得るに至つたが、其れにしても費用は嵩み、危険も亦少くないから經營上該航路を維持することが出来ないことが少からざるを得ない。今尙相當重きをなすものといはなければならぬ。

こゝに世界の重要航路を擧げて多少の解説をなし置かう。

第一、歐米航路 (North Atlantic trunk route)

世界の重要航路
歐米航路

一に北大西洋航路ともいふ。歐洲特に西歐洲諸港と北米諸港とを連絡する航路であつて世界航路の中で檣舞臺ともいふべきものである。之に用ひらるる船舶は最も優良であり、速力は早く、取扱は最も秀でてゐる。

この航路は世界の重要な工業地と工業の原料並に食料品の生産地とを連結するものであるから、兩者間の經濟交通の頻繁なる他の航路の匹敵するものはない。従つて諸國の海運業者はこゝに航路を開く。而して其の競争は最も激烈であり船舶の構造並に速力に於て凡て世界海運界の最高位を示すものといへる。諸國汽船會社間の競争が激烈なる上に、中間に寄港すべき所はなく従つて積荷をなすべき望がないから勢ひ出發港で多くの積荷を得なければならぬ。従つて競争は激烈であると同時に、海運業者の經營は最も困難であるといはざるを得ない。

自然的條件からいへば歐米何れの港よりするも直線に目的港に向け航行するよりも成るべく潮流を利用することが利益であるから米國の諸港を出發した船舶は Halifax よりするも New Orlean よりするも Veracruz よりするも凡て

New Foundland の傍ら所謂 Grandbank まで北行し之より大西洋を横斷するのである。さればリバープール船主協會が英國の商務省に報告するには北米諸港より歐洲諸港に來る船舶は經度六〇度からは同一航路を用ふるものであるといつてゐる之によりても潮流を利用するの利益であることを知ることが出来る。

第二 歐亞航路 (Mediterranean-Asiatic trunk route)

西歐諸港より地中海を経てスエズ運河を通過し印度洋を経て我國に至る航路であつて世界第二の重要航路である。歐洲諸國と印度との通商交通は太古より行はれた所であるが、當時文明の最高峰に立つ諸國は地中海沿岸のものであつたが海路のみで印度と交通すること能はなかつたから、陸路ペルシヤ灣附近に出で其れより印度洋を経て印度諸港に出でたものであつたから陸路印度への通路が開かれてゐた間は問題はなかつたが、之等通路が塞がれてからは歐洲と印度との交通は一時は杜絶するに至つた。従つて地中海は世界の商業交通と關係を斷ち單に其の沿岸の諸國の交通の通路たるに過ぎなかつた。十九世紀半葉スエズ運河が開通するに至り、東西兩洋の連絡が再活するに至つたか

ら、こゝに歐亞航路が開くに至つたのである。この航路は歐米航路とは異り枝線の多きことを以て其の特長とする。従つて枝線よりの貨物はこの幹線に流れ入るが故に船舶は出發の際には積荷が少くあつても枝線より積荷を得てこの航路による經營も相當利潤を擧ぐることを得るのであり又この航路による積荷も枝線との連接港で積換をなし該枝線の寄港する諸國に配給するのであるから、世界商業の通路として極めて重要な役割を演ずるのである。この航路の枝線の主なるものを擧げて見れば西歐諸港を出でたる船舶は(a)ジブラルターにて南米並に西亞弗利加に至る航路と接続し、(b)地中海にては希臘多島海トリエスト、ブヒューム等より來る枝線、黒海より來る枝線と接続し、(c)アデンに於てペルシャ東亞弗利加等より來る枝線と接続し、(d)コロンボにて印度より來る枝線に接続し、(e)シンガポールにて濠洲南洋佛領印度支那より來る枝線と接続し更に(f)上海にて支那、露西亞等より來る枝線と接続するのであるからこれ等枝線の交通の増加するに伴ひ幹線も亦自然交通が増加するのである。我國の如きはこの幹線に沿ふて交通商業を發達するのであるから最も注意しなけ

ればならない。

この航路に沿ふて諸列強の植民地屬地が多く存するが故に、諸列強は植民地統治の必要上自國の海運業者に補助を與へて定期航路を開かしてゐる。従つてこれ等海運業者間の競争も頗る激烈であつて、運賃、速力、船舶の構造等に於て競争者を壓し以て旅客積荷等を吸集せんと努めてゐる。

南亞弗利加航路

第三、南亞弗利加航路(South African route)

此の航路の終點は歐洲諸港と米國の諸港である。この航路は亞弗利加の南端喜望峰を経てデラゴア灣に至り、濠洲ニュージールランドに至るものである。

帆船の此の航路に由るものは更に延びて東印度又は極東諸港に至るのである。この航路による船舶は多くはケープタウンに寄港するのである。ケープタウンは亞弗利加貿易の中心であるからである。而して歐洲諸國の船舶がこの地を終點として廻港せずして更に濠洲等にまで延ばす所以のものは歐洲よりは石炭、麥粉、工業品を輸入するのであるが、同地から歐洲に輸出するものは、金、金剛石等に過ぎないのであるから、勢ひ片荷たるを免れないので已むを得ず、濠洲

印度等に到りて其の産物を搭載しなければならぬのである。又米國諸港からこの航路を用ふる所以は同地方より濠洲等に到るのには、スエズ運河を経由するよりは距離が大に近いからである。

北太平洋
航路

第四、北太平洋航路(North Pacific route)

この航路はマニラを起點として横濱に到り、こゝより北大圈航路(Great circle)を経て米國に至るものと、布哇を経て桑港に到るものとを稱するものである。

此の航路は米國の鐵道と連結して初めて米國の商工業の中心である東北部と結ぶことが出来るもので、若しこの連結がなかつたら極東諸港と太平洋沿岸の米國の諸港とを連結するに止り、經濟上今日に於けるが如く重要な航路たることが出来ないのである。米國竝に極東諸港は其の背後地の經濟が年と共に伸展するに伴ひ、益々繁榮となるから自然此の航路も亦發展することは豫想すべきものである。

南米航路

第五、南米航路(South American route)

この航路は歐羅巴諸港と南米諸國の港とを連絡するものである。南米諸國

は今日尙農業國の位置を脱することが出来ないから、歐洲諸國から工業品を輸入すると同時に原料を輸出するのである。南米諸國の農業等が發達するに伴ひ、輸出する農産物等が増加するに伴ひ、この航路も益々繁榮することは豫想し得る所である。南米西海岸諸港の船舶は凡てマゼラン海峽を経て南米東海岸の諸港に至り、こゝより歐羅巴諸港に至つたものであるが、巴奈馬運河の開通と共に南米西海岸の貨物の一部分は巴奈馬運河を経由して歐羅巴と連絡するに至つたので、殘餘の一部分は従來の如く南大西洋を周航する航路と連絡するのである。

以上五航路が世界の航路として最も重要な位置を占めてゐる。諸國の經濟商業の消長によりこれ等の航路の位置も亦變化すると同時に、今日まで重要航路となり得なかつた枝線の航路も幹線航路となるに至るかも知れない。このことは諸國の商業の消長によりて自ら決定することである。

第五章 海運の經營

二六 海運の經營の原則

海運は鐵道交通と異り性質として自由競争を原則とする。従つて海運業者は成るべく多くの旅客並に貨物を吸集して以て其の收入を増加せんとするのである。定期航路にては前陳ぶる如く船舶の發着港並に時日が豫め一定して變更することを得ないから、他の競争者と競争するにしても其の制限の下でなさなければならぬが、不定期航路にては全くかゝる制限がないから、海運業者は船舶(船腹)の需要の最も多き港に船舶を送り、以て成るべく多くの貨物を吸集せんとし、其の競争は實に激烈である。而して船舶の速力は之を増加するに従ひ費用を増加し、従つて其の利潤を減少する虞れがあるから、其の速力を適度になし、其の利潤を減少せしめざらんとしてゐる。されど若し速力を増加することにより多く積荷を吸集し、従つて利潤を多くする望みある時は、經營が増加するも、其の速力を増加し、以て競争者に對し勝を制せんとするのである。其の競

海運の經營は自由競争を原則とする

争は實に生馬の眼を抜く程激烈であるから、經營は困難である。特に經濟界が不況であつて貨物の輸送が比較的少く、且つ造船業者も亦造船費を輕減して、其の事業を維持せんと努むる結果、之によりて船舶を造らしめ、新に海運業を起すものがあり、爲に益々積荷の争奪戦が行はれて、運賃を低減しても積荷を吸集せんとするのである。競争の激烈なる想像することを得るのである。不定期船の競争は貨物の輸送に關して行はるゝもので、旅客の輸送については行はるゝものではない。旅客は假令運賃が高くとも速に且つ愉快に旅行せんとするから、定期航路を選ぶとも不定期船を選ぶものはない。故に不定期船の競争は貨物の輸送のみに行はるゝものである。貨物の輸送も其の貨物の價格が高く而かも速達を必要とするものは定期船を選ぶのが常であるから、不定期船は之に與ること少く、重量大にして價格はさまで高くもなく、而かもさまで速達を必要とせざるものは不定期船によりて輸送せらるゝから、これ等の船舶は世界の何れの所にも需要ある所に航行するので、場合によりては數年に互りて本國に歸還せざるものもある。聞く所によれば、歐羅巴の不定期船にして一旦スエズ

運河を通過して東洋諸國に廻漕したものが同運河の通過料を支拂ふこと能はざるが爲に東洋諸港の間を廻航しつゝあつて本國に歸還し得ざるものも少くはないといふことである。

備船契約

備船契約
の二形式

不定期船は輸出業者と海運業者との契約即ち備船契約によりて輸出業者の爲に輸送の用に充てらるゝことが少くはない。輸出業者が特に船舶を備ひて輸送せしむるのは畢竟運賃が低くなるからである。海運業者も之に應諾するのは畢竟同業者との競争が激烈である爲に多くの積荷を得ること能はず収入が多くないからである。備船契約 (charter party) には大體二種の形式がある。一は積荷航路に關係なく只期限を定めて備入るゝものである。之を期限備船契約 (time charter party) といふ。一は航海なり積荷なりを定めて備入るゝのである。期限丈を定めて備入るゝ場合には海運業者は船長船員の俸給は勿論船舶の保険料を支拂ひ船舶機關等に關する費用を負擔するのであり、輸出業者即ち備船者は石炭を初め航行に直接關係ある費用を負擔するのである。而して契約に定めたる航海をなさしむることを得るので、其の搭載する貨物も危険物

ならざる限りは如何なるものも之を搭載せしむることを得るもので、備船料は普通一月毎に豫め支拂ふのである。航海又は積荷を定めて備入るゝ場合には、海運業者が一切の費用を負擔するもので、其の代りに備船者は其の契約に基づいて船舶を利用するに止るのである。其の備船も一航海に關して契約をなすことあり又は期限を定めて之をなすことである。この種の備船は期限も比較的短く、海運業者が積荷を引受けて之を輸送するに稍近からざるを得ない。従つて其の備船料も比較的高く、備船者の支拂ふ運賃は自然高からざるを得ないのである。海運業者は備船料は低くとも比較的長き期限に互り備船契約を締結することを喜ぶのである。其の収入が比較的安全であるからである。

不定期船の競争は激烈であり、其の海運業者は少しでも多くの積荷を吸収して其の収入を増加せんとするのである。船腹の需要は常に變動して其の需要者を知ること困難であるが、必要があれば之に應ずる設備は自ら生ずるもので、船腹の需要を知るの必要がある限り、之が需要と供給とを調節して其の間に利益を得んとするものを生ずるは當然であつて、何れの商港にても之を業とする

仲介者がある。仲介者は諸港に於ける積荷と之を輸送すべき船舶等に關して出來得る限り情報を集めて、荷主と海運業者との間に立ちて海運業者の爲に積荷等を報告し且つ其の輸送を周旋し以て若干の口錢を得つゝあるのである。荷主も勿論適當の市場に輸送せしめんとするのであるから、適當の海運業者を得て比較的廉價に輸送せんことを希望するであらうし、海運業者も亦適當の荷主より積荷を得て之を輸送し、其の運賃を收めることを希望するのであるから、其の間に立ちて之を周旋するのである。これ等船舶仲立人又は代理商は其の職務を遂行するに便利ならんが爲に、海運業の稍盛んな商港にては中央事務所を設けて他國の仲立人又は代理商と密接なる連絡を作り、互に情報を交換し合ふから積荷の有無、船舶の移動等は掌を指す如く之を知ることが出来るから、之を利用すれば大に便益を得ることが出来るのである。例へば船舶が航行中到着若くは寄港すべき商港への到着の時日は略ぼ知ることが出来るから、其の商港の仲立人に宛て其旨を通知し積荷の周旋を依頼し、併せて其の積荷の中未だ買受人の定まらざるものにつきても其の賣捌方を依頼すれば、仲立人は中央事務

所を通じて其の船舶の到着せざる前に其の依頼を果すべく努力するのであるから海運業者にとりては頗る便利である。但しこれ等の機關を利用すれば海運業者は一切の希望を満足することを得るかといへば必ずしも然らず、積荷を得べく或商港に寄港した所で經濟市場の情勢によりては輸出すべき積荷のなきことあり、従つて積荷の集まるまで碇泊しなければならぬことがある。海運業者にとりては空手繫船して積荷の集まるを待つことは大なる損失でなければならぬ。空手繫船したからとて船員等の俸給を初め相當の費用を支拂はなければならぬからである。このことは經濟市場の情勢から起つたことで如何ともすることは出來ないが、相當の積荷があつたに拘らず競争者によりて奪はれて之を得ることが出來ず、損失を忍びて繫船しなければならぬことを生ずるから海運業者間の競争は激烈ならざるを得ない。荷主は勿論最も優良なる條件で賣捌くことを得る市場を求めて其地の商業家と取引をなすに相違なく、適當の買手を得れば之に宛て、其の貨物を送るのであるが、其の買手を得ること能はざれば倫敦へ宛て委託販賣の形式により送荷するのである。其の

販賣條件は多少劣るにもせよ兎に角英國の委託販賣業者は其の市場の状況に應じて最も良好なる條件で販賣して呉れるから荷主にとりて利益であるといはざるを得ない。かくすることによりて世界の商業は運行せられつゝあるものであり、これ等商業の運行に伴ひ貨物輸送に當るべく不定期船は船繰をするのであるから不定期船の航行の方向も定まり、相當の利潤を得ることが出来ることが出るのである。これ等船舶にして十分の積荷を得ることが出来れば問題はないが、之を得ない時は船舶の航行上相當の重量がなければ危険であるから、船脚を沈める爲に已むを得ず船底に土砂を積込むことがある。この場合には勿論何等収入を生じないから、之が代りに石炭礦石類を極めて低廉なる運賃によりて輸送することがあり、場合によりては普通の貨物を底荷として輸送すべきこともある。反之、或商港より輸出すべき貨物が多きに拘らず之を輸送すべき船舶が少くして所謂船腹が拂底である場合には、荷主は運賃の高きを忍びても之を輸送せんとするから自然運賃は益々高くなるざるを得ない。但しこの場合に於ても運賃が甚だ高き爲に目的港に送荷するも、之を賣捌きて利潤を得る

望みがなき時は、之を送荷することはあるまいから運賃も亦無制限に高騰することはあるまい。

不定期船は前に陳べたる如く速力は遅くあるから速達を要すべき貨物を輸送することはない。但し、不定期船は構造其他から速力をしかく早むることは不可能であるにもせよ、或程度まで速力を早むることが出来るに相違ないから荷主は運賃を高くしても之を希望することがある。

旅客郵便物、速に消費せざる可らざる貨物等を初め價格が高くして比較的多くの運賃を負担することを得る貨物は、成るべく速に且つ正確に規則正しく輸送せらるゝことを必要とするから、到底不定期船にては其の目的を達することが出来ない、こゝに於て定期航路の必要が起るのである。但し其の必要があつた所で技術上之をなすことが不能なれば、この種の航路が起る理がないから定期航路の起つたは近年の發達の結果であるといはざるを得ない。昔時は船舶といへば帆船で風力によりて航行するのであるから、速力も速なることも出来ず發著時日も正確なることを得ないから、定期航路を開くことが能はない、帆船

廢れて蒸汽船が起るに及びて風位の如何に拘らず直線的に航行するを得るに至つてから速力も大に進み發著時日も大に正確なるを得るに至つた。更に海運術特に機關等の改良に伴ひ益々其の目的を達することを得るに至つた。ここに於て上に陳ぶる如く定期船と不定期船とにより輸送せらるべき貨物の種類自ら二分せらるゝに至つた。上に掲げた旅客郵便物速に消費すべき貨物は勿論工業品の大部分は定期船によりて輸送せらるゝのであるが、定期船も船脚を沈める爲に底荷として普通不定期船で輸送せらるべきものを搭載することがある。

定期航路は積荷の多少を問はず凡て發著表によりて出帆しなければならぬから、汽船會社が發著表を作製するには最も注意しなければならぬ。凡て積荷等の或商港に集まるのは河流の如きもので、殆んど斷絶することはないのであるから、偶々其の商港に積荷が集まる時に或定期船が寄港すれば比較的多くの積荷を得て出帆することを得るが、既に或定期船によりて積荷を奪はれ其の港に積荷の集積するものが少ければ積荷を得ること少からざるを得ない。

従つて多くの収入を得ることを得ない理である。故に發著表を作るに當りては荷動きの趨勢は勿論競争船の發著等を調査して善處しなければならぬのである。

定期船は積荷の多少に拘らず豫定の時日に出帆しなければならぬから其のこと丈でも危険の程度大ならざるを得ない、従つて定期船は大汽船會社でなければ之を經營することを得ない、否大汽船會社にても政府よりの補助を受けなければ容易に之を經營することは難からざるを得ない、何者經濟交通の極めて頻繁であり従つて旅客なり積荷なりを多く獲得し得べき所には競争船が多く之等のものと激烈なる競争をしなければならぬから經營は容易でないし、さればとて經濟交通がさまで頻繁でなく積荷等を獲得することが少かるべき所では競争船は少かるべきも積荷等を得ることが少いから政府よりの補助がなくは經營困難ならざるを得ない。特に政府が汽船會社に命令して定期航路を開かしむるのは多くは政治上の原因によりて之を決定するのであるから、其の航路には經濟交通がさまで多くないのが普通である。政府が之に相當の

補助をなすに非ざれば之を經營すること難からざるを得ない。

汽船會社が定期航路を開くや同業會社との競争上其の用ふる船舶をして旅客輸送を主とするか貨物輸送を主とするか將又旅客貨物共にこれが輸送をなすを目的とするかを決定して其の經營の方針を定めなければならぬ。旅客汽船貨物汽船混合汽船の決定即ち是れである。旅客汽船はいふまでもなく旅客の輸送を主眼とするものであるから其の構造設備等旅客の快適に合するよう努めなければならぬのは勿論其の速力も出來得る限り迅速にし食事待遇等凡て旅客の意に適することを注意しなければならない。これ等の條件に適せしむるには船舶の容積を大にして多數の旅客を迎えなければならぬ。反之貨物汽船は成るべく多くの貨物を搭載するのが主眼であるから其の構造設備等も旅客汽船とは異り成るべく死量を少くし活量を多くする。換言すれば貨物搭載に用ふ可らざる部分を比較的少くすると同時に貨物の搭載に用ふべき部分を多くするは勿論貨物の種類によりては雜然として搭載することは出來ないから之に對し適當に設備をなさなければならぬ。船舶の構造等が異なるが

旅客汽船
貨物汽船
混合汽船

如く旅客を主眼とすると貨物を主眼とするかにより經營は自ら異らざるを得ない。従つて何れにか遍する時は自ら危険の程度も亦大ならざるを得ないから場合によりては其の何れにか遍することを避けて兩者を等分に目的とするものがある所謂混合汽船である。この種の船舶は旅客貨物何れにか遍することを避けたから比較的安全である如くであるが、この種の船舶は旅客を迎えて其の満足を買ふ上に於て旅客汽船の如くなることは出來ないし、さればとて貨物を輸送する上に於て貨物汽船の如く荷主等の満足を買ふことは難からざるを得ない。故にこの種の船舶は經營上安全なるが如くにして必しも然うではない。其の種類の何れを問はず定期航路は性質として經營上多くの危険を包藏するものであるから之が經營に注意しなければならぬ。但し其の經營宜しきを得て競争者に對し勝つことを得たならば運賃が比較的高い丈収入も多く利潤も亦多きことを得るであらう。

定期航路は今日では主として大汽船會社によりて經營せらるゝものであることは上に陳べた。蓋し大汽船會社であれば工業に於て大工業會社が小工業

大汽船會社
小汽船會社
比較的に優る

會社に比し利益である如く小汽船會社に比し夥多の利益がある。

(a) 資本が大であるから廣き地域に互りて活動することを得、或地域に於て損失を招くも他の地域に於て利潤を擧ぐることを得るから彼此平均して大體に於て相當の利潤を擧ぐることを得るであらう。このことは狭小なる地域内に於て活動をなすもの、到底望み得る所ではない。其の活動の結果利潤を擧ぐることを得れば問題はないが、其の利潤も活動が局限せられてゐるから大なることを得まいし、若し反對に損失を招けば之を恢復することは困難であらう。かゝる保險的作用は大會社にして活動の地域が甚だ廣きものにして初めて望み得るのである。

(b) 汽船會社の活動の地域の大なるものは、海運界の繁忙の程度により一方の航路に用ひたる船舶を他方の航路に移し、以て需要に應ずると共に經營上利潤を擧ぐることを得る。例へば漢堡亞米利加線、北獨逸ロイド會社は船舶の大部分を夏期は歐米航路に用ひ、冬期には自然歐米間の交通が減少するから之を歐米航路より地中海に移し、其の需要に應ずるので、この種の船舶の遣繰は大會

社にして初めてなし得る所であつて小會社には到底なし得ざる所である。

(c) 之と同じく海運界に於ける競争が激烈であるから、常に船舶を改良して競争に勝つことを努めなければならぬから、其の會社の一等級の汽船にして一等級の航路に用ひたるものも更に優良なる船舶を使用するに従ひ、其の航路より二等級の航路に使用し、旅客船として用ひたるものも之を貨物船に降し、かくすることによりて船齡の許す限り永く使用することにより經營上餘裕を生ぜしむることを得るのである。これも大會社にしてよくなし得る所である。

(d) 更に大會社なれば船舶を建造するにしても、同型の船舶を何隻も建造せしむることが出来るから造船の費用も著しく低廉ならしむることを得るので經營上利益であるといへるし、船舶を保險せしむるにしても大會社なれば自家保險に附することを得るのであるから保險料を節約することを得。かくの如きは小會社にては到底なし得る所ではない。小會社にして保險會社に保險を附せざる時は危険大にして經營難を惹起しなすとも限らない。

其他會社にして大なれば經營上有ゆる方面に費用を要すること比較的

少いことは他の企業に於けると同じである。故に工業等に於て企業は年と共に大規模となるが如く、海運界に於ても大會社組織のみが其の位置を維持することを得、其の結果汽船會社は或は資本を増大し若くは小會社を併呑することによりて其の規模を擴大せしむるのである。然し其の規模が擴大するに従ひ各方面に注意し監督することは容易でないから各方面に互りて良好なる成績を擧ぐることは困難であつて、若し其の一角で破綻を生ずるに至らんか全般の破綻を招く原因となるかも知れない。故に會社の規模を擴大することは大體に於て利益でありとはいへ、自ら限度がありといはなければならぬ。加之大會社にては資本を固定せしむることが大であるから、固定資本が増加するに伴ひ景氣の變動に伴ふ危険が大となり、若し景氣が不況であつて多くの船舶を繋船しなければならぬ時は其の失費も莫大であり、其他經營機關が大である丈長き期間に互り失費が大であれば其の苦痛大ならざるを得ない。この點に於て大會社は小會社に比し經營困難であるといはざるを得ない。如何なる業態に於ても企業の經營は危険の伴ふものであり、其の經營が大規模となるに伴ひ

大汽船會社も經營容易ならぬ

企業合同又企業結合の結果激烈な競争の果たり

危険の程度も増大するに相違ないが、海運は上に陳ぶる如く業態の性質として危険の大なるものであり、特に海運業者間の競争は最も激甚であるから其の經營の危険は甚だ大であるといはざるを得ない。されば經濟界不況であつて同業者間の競争が最も激烈であるや、汽船會社の中經營の困難を訴ふるもの少からず、其の結果は企業合同若くは企業聯合を作りて同業者間の競争を成るべく少くし、以て其の經營難より免れんとする傾向が顯著である。

企業集中の傾向は有ゆる企業に顯はるのであるが、海運業に於ては其の傾向は特に顯著であるのみならず、海運業に於ける競争は世界全面に互り多くの國の海運業者の間に行はれ而かも單に私的企業間の競争に止らず、場合によりては諸國の政府は背後より其國の海運業者を援助するから、其の競争は益々激しからざるを得ない。諸國の海運業者の間で競争の非を覺り企業聯合若くは企業合同を形成せんとしても事情は比較的複雑であり、従つて其の成立を見ることは容易ではないが、この種の聯合若くは合同が成立すれば其の規模は國際的であり、従つて其の勢力は頗る大であるといはざるを得ない。

海運業者に
於ける企業
聯合又は企
業聯合

延期拂還
割引引制
度

この種の新海運業者間の企業聯合又は企業合同の起りたるは英國に於て一八七五年八月カルカタ行定期航海業者間の差別運賃又は運賃の割引を廢止するの目的を以て起つたものが最初であるといふことである。爾來諸國の海運業者の間に行はるゝに至りたるが、この種の企業の聯合又は合同は、初めは之に加入するものゝ間に於ける競争を防止し以て其の經營難を排除するを主なる目的としたものであるが、一方には企業聯合又は合同に加入せざるものに對抗するを目的とするものであつた。其の加入者以外のものを苦しむる手段として多く用ひられたものは、輸出業者等輸送を依頼するものに對して特に若し一定の期間(半年若くは一年を普通とす)聯合汽船會社以外のものに輸送を依頼せざる時は、決算期に至り同荷主又は依頼主の支拂ひたる運賃を計算して一定の歩合の運賃を返戻することを約束し、以て輸出業者等をして聯合以外の海運業者に輸送を依頼せしめず其の競争者を苦しむることである。この方法も一種の競争の手段であるには相違ないが、企業聯合以外のものに適用する點に於て特色があるといへる。この方法を延期拂還割引制度(Deferred Repaid System)

といふ。其の割引の歩合は普通一割であるといふことである。

海運業者が企業聯合を形成するに至つたからといつて其の間の競争は全く止るに至りたものではない。海運業者は運賃を協定することあり、單に最低率のみを協定して其の以上の運賃を要求することを妨げざることがある。運賃は海運業の性質上經濟社會の情勢により變動が甚しいものであるから、最低率のみを協定して其他は加入者の隨意となすのが便利とする如くであるが、企業聯合を形成した目的は同業者をして運賃に關し競争をなさしめざるを主眼とする以上最低率のみならず、一切の運賃を協定するのが可なりとなさざるを得ない。只事實に於て(一)經濟界の情勢に應じて協定率を數々變更するの困難なると(二)加入海運業者間の制裁が行はれ難く協定運賃も動もすれば有名無實となること少くないから、已むを得ず最低運賃率を協定するを以て満足しなればならない場合が多いのである。獨り運賃について許りではなく協定運賃を適用する範圍についても一切の積荷若くは旅客に適用することあり、其の一部のみに適用することあり一様ではない。

運賃の協定は其の影響の及ぶ所が少くないに拘らず實行上成績が思はしからざるに鑑み、近年に至つては其の方法を改めて加盟會社の得た運賃の全部若くは一部を醸出せしめ、之を以て基金を作り協定した歩率により加盟會社に分配するに至つた。但し、其の分配の歩率を協定することは決して容易でなく加盟會社は其の分配の少しでも多からんことを欲して其の主張に有利なる根據を提示して譲らないからこの種の企業聯合の行はること多くはない。更に一步を進めて共同經營を行はんとするものがある。共同經營とは加盟海運業者が一定の航路に於て活動をなさしむる爲に一定の船舶を提供し、共同經營をなさしむるものであつて其の損益等は凡て加盟海運業者が分擔するのであるが、同航路に於ては恰も一海運業者が經營すると同じく運賃は適宜變更するのであるから、競争は之を防止することを得べく經營上便利少くはない。更に一步を進むると夥多の海運業者が合同して一海運會社となり、以て海運界に絶大の威力を振ふのである。運賃協定は同一航路に活動する海運會社が多數ある場合に起ることであるが競争の位置にあるものが多くなければ企業聯合の原則

に基き遙に簡單なる方法によりて競争防止利潤保全の實を擧ぐることを得るのである。其の方法の中で多く行はるゝものを擧ぐると次の如きものがある。

(1) 競争海運會社が航路を分配協定して同一航路にては活動せず、従つて競争を避けんとするのである。例せば一九〇三年頃までは紐育とハイチ間にては漢堡亞米利加線とカメロン線とが競争しつゝあつたが、兩汽船會社の間に協定が成立しカメロン線はハイチに寄港することを中止し専らメキシコ、キューバ貿易に従事することとなつた如きは其一である。この種の聯合は稀に見る所であるけれども、之を實行する時は比較的簡單に其の目的を達することが出来る。同一航路に競争の位置に立つものがないから、從來競争の爲に苦しみたるものが獨占者として活動することが出来るからである。

(2) 同一航路で競争したものが其の船荷を分配して競争をなさざるのである。其の船荷を分配する方法に二あり(a)互に同一商港に寄港すべき度數を半減し且つ其の寄港の時日を異にすることを協定するのである。かくすれば同商港に寄港した時は比較的多くの積荷を獲得することを得るであらう。(b)同

ら、況して普通不定期船にて輸送せらるゝものも定期船の運賃が甚だ低き時は定期船を利用するであらうし、定期船にて普通輸送せらるゝものでも其の運賃が高くして採算上不利益である場合には、不定期船にて輸送せらるゝことなしとしない。従つて兩者の領域は必しも絶対に相侵さないものではない。而して定期船は性質として経費が比較的多くかゝるのであるから、運賃も勢ひしかく低下することは出来ないが、不定期船になると経費が遙に少いのであるから、運賃を大に低下して以て船荷を吸集せんとすることを得る。即ち海運に於ける運賃の競争は不定期船に於て最も激烈に行はるゝものと稱することを得る。

定期船によると不定期船によるとを問はず、運賃の決定は價格決定の法則と同じく需要供給の法則に支配せらるゝものであつて、貨物の輸送せらるゝもの多くして船腹が少き時即ち船腹に對する需要大にして其の供給が少き時は高く、反之、輸送せらるべき貨物が少くして船腹大なる時は船舶に對する需要小にして供給大であるので、運賃の低きは特に論ずるまでもない。船腹に對する需要大なる時は荷主等は争うて輸送せしめんとするのであるから、運賃は高から

運賃決定の法則

ざるを得ないし、船腹大にして需要小なる時は海運業者は争うて輸送せんとするから、運賃は低からざるを得ないのである。

然し船腹の需要大にして運賃が騰貴するも貨物の輸出せらるゝ商港と其の輸入せらるゝ商港に於ける同貨物の價格の差を超過することはない。何者若し運賃にして其の價格の差異を超過する時は其の貨物を輸送した所で利潤を見ることがないから輸送せんとする者はあるまい。反之、運賃が如何に低落した所で貨物の輸送によりて生ずる船舶の費用より少きことはあるまい。何者、海運業者が自ら損失を負担して輸送する理がないからである。このことも疑を容れないが、問題は貨物輸送による船舶の費用は如何にして之を測るかといふことである。嚴格にいふ時は海運業者が其の費用を計算するには其の貨物を輸送するに必要な費用、石炭の消費、輸送に伴ふ勞働等所謂特別若くは直接費用のみならず、船舶の修繕費、船舶建造費の償却費を初め本店等の経費より一切の費用を合算して輸送貨物の數量で控除したものを其の輸送の費用としなければならぬが、直接費用以外の経費はいはゞ其の貨物を輸送せざるも海運

業者は支出しなければならぬものであつて、其の輸送によりて増減するものではない。換言すれば海運業者としては其の輸送を引受けざるも其の業態に影響を及ぼすことはない。故に同業者間の競争が烈しければ直接費用を支辨する丈の運賃を受くる時は特に負擔を増加することはないから、其の輸送の依頼に應ずるに相違ない。これが普通運賃の最低限を示す船舶の費用といふものである。否、船舶が或程度の船荷を搭載して出帆せんとするや其の航海によりて輸送によりて生ずる費用は運賃によりて支辨するを得るのみならず若干の剩餘があることを計算して輸送せんとしたのであらうが、こゝに荷主より更に貨物の輸送を依頼せらるれば其の船舶にして其の貨物を搭載し得る限りは之を辭することはあるまい。この際新に搭載すべき貨物によりて直接費用は若干増加するには相違ないが、其の増加の程度は極めて尠少であるから其の増加したる費用丈を運賃として受取れば、海運業者は其の依頼に應じたからとて別に損失を見ることはあるまい。従つて之に應ずるであらう。勿論其の依頼に應ずる程度は自ら制限あることで之に超ゆることを許さない。新に應じたる

輸送貨物の運賃は直接費用の新輸送によりて増加したる額によりて定まることとなるのである。されば、不定期船に於て競争が激烈である時は、船荷の一部の運賃はこの程度まで低下することがある。但し、かゝる運賃は船荷の一部に對して請求し得るもので船荷の全部に對して請求し得るものではない。船荷の全部がかゝる低廉なる運賃を以て輸送せんとすれば、到底直接費用を支辨すること能はず、従つて損失を招かなければならないからである。

以上は運賃の最高限度と最低限度を理論上から説明したもので、實際に於ては運賃がこの兩限度に近いことは稀であつて、普通は其の中間にあり、船舶の需要が大にして船腹の供給が小なれば最高限度に近づくのであり、船舶の需要が小にして船腹の供給が大なれば最低限度に近づくのである。而して船舶の需要が大なるのは概していへば經濟界が好景氣でありて貨物の荷動きが頻繁なる時であり、反之船舶の需要が小なるは經濟界が不況であつて貨物の荷動きが少き時である。尤も戦争等の爲に軍需品を戦地に輸送する必要が大であれば經濟界の景氣の如何に拘らず、特殊の原因から荷動きがあるので船舶の需要大

ならざるを得ない。こゝに注意すべきことは定期船と不定期船との運賃が關聯して動くといふことである。定期船の運賃が甚だ高き時は荷主も事情の許す限り多くの缺點あるに拘らず不定期船を選んで輸送せしめんとするから、定期船の運賃が下落すると同時に不定期船の運賃が高騰するのである。反之、定期船の運賃が高騰して定期船の運賃に近く其の差異が相當大ならざる時は、多少運賃が高くとも定期船により輸送するを利益とするが故に不定期船の運賃は低落すると同時に定期船の運賃は高騰するのである。

運賃は船舶の需要供給により常に動搖するものであるが、船舶を利用せんとする者からいへば運賃は寧ろ動搖なきことを希望するが故にこゝに例外として運賃を協定して其の動搖を防止せんことがあるし、海運業者も亦運賃が常に動搖することは經營上困難であるから種々の方法によりて之を防止せんとするのである。こゝに運賃が船舶の需要供給によりて決定する場合の例外と見るべきものを擧ぐれば次の如くである。

運賃決定
の例外

(一) 船舶を利用せんとする者は海運業者と一月一季又は一年といふが如く

期限を定めて一定の面積を借り切り比較的低廉なる運賃に對して輸送をなさしむるのである。このことたる海運業者からいへば運賃こそ比較的低廉であるが、之によりて一定の収入を豫定するを得るから之を利益とするのみならず、其の依頼者にして財産信用あるものならば之と得意關係を持続するを以て利益なりとするが故に之に應ずるのである。又船舶を利用するものからいへば一定の運賃に對して豫め船腹の利用權を確保するを得るものなれば之を便とするのである。

船舶の利用する者にして輸送せしむべき貨物の數量にして甚だ多き時は自ら船舶を所有し之を運送するか又は海運業者から船舶を傭ひて之をなさしむるを利益とするのである之を傭船といふ。而して傭船の條件は利用者と海運業者との契約によりて定まるのである。

(二) 海運業者が上にも陳ぶる如く相當の船荷を得て出帆するに當り船腹に餘裕ある場合には穀物又は重量の大なる貨物の輸出業者を誘ひて之等の貨物を底荷(Berth cargo)として極めて低廉なる運賃に對して之を輸送するのである。

海運業者よりいへば船舶の動搖を防ぐが爲に船底に相當に重量あるものを搭載する必要があるから、たとひ運賃が甚だ低くとも輸出業者を誘ふを利益とすべく、輸出業者よりいへば其の負擔を成るべく、輕からしむる爲に其の重量貨物にして迅速に輸送せしむる必要なものは海運業者の誘引を俟つて底荷として輸送せしむるを利益とするのである。

(三) 海運業者間の競争が激烈なる結果運賃は低下し其の収益が減少するを以て海運業者は協商して一方には其の競争を制限し一方には運賃を協定し之に背かざらんとすることがある。其の目的は収益を減少せざるにあり。この場合には運賃は海運業者の協定によりて決定するもので競争の原則によりて決するものではない協定運賃制即ち是れである。このことは前章に略述したからこゝに詳述しない。

(四) 通し運賃(Through rate)も亦例外的場合である。貨物の輸送は其の目的地に達するまで獨り船舶のみに依ること能はずして一部分は鐵道輸送に依らなければならぬことがある。輸出業者よりいへば種々の點に於て不便である

けれども地理上竝に其他の理由によりて已むを得ざることである。其の上汽船にも數會社の間に競争があり鐵道にも數線の競争があれば輸出業者は何れの線路を選ぶべきか惑はざるを得ない。其の線路の選び方によりては運賃が高くなりて目的とする市場に於て競争品と勝敗を決する上に困難を感ぜざるを得ない。故に汽船會社が一鐵道會社と協商して通し運賃を定め其の線路によりて輸送する時は目的市場までの運賃を豫想することを得るから輸出業者にとりて便利であるのみならず汽船會社なり鐵道會社は之によりて相當の積荷を獲得するから便利であるといはざるを得ない。但し、この通し運賃は之により他の競争線を排斥して多くの積荷を吸集せんとするものであるから其の運賃は比較的低廉ならざるを得ない。従つて海運業者も鐵道會社も普通の運賃より低き運賃に對して貨物を輸送しなければならぬ。如何なる程度に於て運賃を割引くかは海運業者と鐵道會社との協定によるものなるはいふまでもない。かゝることは畢竟交通業者間に激烈なる競争が行はるゝからである。

(五) 政府の運賃制限 運賃の決定は海運業者の自由であつて而かも需要供

給の法則によりて自ら定まるものであつて國家は之に干渉せざることが原則である。然し、國家が次章説明する如く種々の形式方法によりて海運業者を保護することがある。この場合保護會社をして之が報償として國家の命ずる運賃の制限に服従せしむることがあるのである。政府の定むる運賃に従はなければならぬから普通の運賃決定の原則に悖るものである。

第七章 海運獎勵

二八 自國海運樹立の必要

海運は自由競争を原則とするものであるが、諸國の海運に對する政策を概観すると一として自由放任主義に由るものはない。其の自由放任主義に由らないのは自國の海運を樹立するのが國民經濟上必要であるとすからである。自國の海運を樹立する必要があるとするのは、畢竟國防上の必要と貿易上の必要があるからである。

(一) 國防上の必要、其國にして外國との交通が少くとも一部分海運に依らなければならぬ時は、若し其國にして相當に海運業が發達して其國の船舶により外國から直接に物資を輸入することを得ない時は、國防上困難を見るべきは明である。特に植民地を有する國にては自國の海運がなく外國の海運業者に依りて本國植民地間の連絡をなさなければならぬ時は、本國と植民地との關係が自ら疎隔し其の不利益は少くはない。現に十七世紀の初めに於ては英

諸國に對しては海運自由を採るべき政策は、自國の海運を樹立するに必要とするものである。

國と亞米利加に於ける植民地との連絡は自國の海運業によりてなされたのでなく、當時の海運國であつた和蘭の船舶によりてなされたのであるから、本國の事情等は植民地に誤り傳えられたこと多く其の結果クローンウエルが政柄を握るに至りし時は米國に於ける英植民地は舊帝に同情を寄せて本國から離れ獨立せんとする勢があつたからクローンウエルはこれは事情が通ぜざるにより起つたものであり、而かも事情の通ぜないのは自國の船舶によりて連絡をなさざるからであるとなして自國の海運業を樹立するの必要を痛感し、かの有名なる航海條例を發布し自國の海運を樹立せんとするに至つたのである。加之、若し其國の海運業が発達すれば一朝有事の日は其の商船を徵發して其國海軍の補充になすことが出来るので國防上利益である。

(二) 外國貿易上の必要 其國にして外國貿易をなすに當り輸出入共外國船舶によらざる可らざる時は運賃は外國に出さざる可らざるが故に、我國人の受くべき利潤の一部分は運賃の爲に減殺せられざるを得ない。輸出にしても輸出が其れ丈減じたことになり輸入としては運賃丈増加したことになるから結

政府が海
運業を經
營するこ
と能はず

局國際貸借上其れ丈不利とならざるを得ない。輸出貿易にして其國の船舶によりて輸出せらるれば種々便宜を得らるゝから販路を擴張する上に利益であるといへる。この觀點よりして諸國は自國の海運を起さんとしつゝある。

自國の海運を起すことは國民經濟上利益でありとするも海運の性質上鐵道の場合と異り國家が自ら之を經營すべきものではない。何者、海運業は頗る敏活を尙ぶものであるから官吏等は之を經營するに不適當である。其の經營に當るものは經營の方があるにもせよ、國家の機關として之に當る時には法律豫算等の束縛を受けて機敏に行動することは出来ないのみならず、海運業者として外國商人等との金錢上の關係が多い結果、自ら涉外事件を起すこと多く、國交上圓滑を缺くに至ること少くはないからである。故に、國家が自ら進んで之を經營するよりも私立會社をして之に當らしめ間接に之を援助するに如かない、私立會社をして之に當らしめ裏面より之を援くる時は、上に陳ぶる如き弊害を避け得るのみならず其の利益を擧ぐることを得るから比較的容易に其國の海運を樹立することを得べきである。但し國家が自國の海運業者に對して經濟

上援助すといふは、其國の海運業者が其の事業を創設經營するに苦痛を感ずることを前提とするからである。若し其の苦痛を感ずることなからんには國家は其の國費を割いて之を援助する必要がない理である。海運業者が其の事業を創設經營するに當り苦痛を感ずるのは、畢竟海運界では同業者間の競争が激烈であつて動もすると利潤を擧ぐることに難く損失を招く危険があるから海運業者が其の危険を冒すことを肯んじないからである。特に定期航路に至つては費用甚だ多くして經營が甚だ困難であるから、國家から相當の援助を受けざる限りは之を行ふことが出來ないのである。國家が海運業に對して獎勵保護するは畢竟之が爲である。

國家が其國の海運業を獎勵して之を振興せんとする方法に種々ある。諸國の實際に行ふ所は次章に説明することとしこゝには概括的に列擧して之を解説するに止めて置かう。

二九 海運獎勵方法

海運業を獎勵する方法の一是海運業者をして比較的廉價に船舶を得せしむ

海運獎勵方法

造船獎勵

ることである。いふまでもなく船舶の價格が海運業を創設するに必要な經費の重要な部分をなすものである。船舶の價格を低廉ならしむる方法として造船を獎勵するのが良法である。蓋し造船獎勵制度は造船業者に私經濟上利益を與へて之をして海運業者に比較的低廉に船舶を供給せしむるを直接の目的とするものであるが、間接には若し其國の造船業にして基礎確實なるを得れば、海運業者に船舶を供給することが容易ならしめ其國の海運業をして他國より獨立して發達せしむることが出來るであらう。諸國が海運業獎勵の一步として造船業の振興を計るのは之が爲である。

造船獎勵に間接と直接との二方法がある。

間接獎勵法とは内國にて造られた船舶に對する需要を高め其國の造船業者に私經濟上の利益を與へんとするものであつて國家よりいへば財政上負擔がないから數々用ひらるのである。

此の獎勵法としては(1)内外船舶の差別待遇(2)造船材料の輸入税免除其他の特典(3)外國船の輸入税(4)船籍取得の制限等を擧ぐることを得る。

造船の間接獎勵法

(1) 内外船舶の差別待遇とは國家は法律を以て外國船舶にて輸入したる貨物に對しては内國船舶にて輸入したるものに比し特に高率の輸入税を課すべきことを規定し其の待遇を異にすることをいふ。輸入者は其の負擔の輕きを欲して内國船舶を選びて輸入するから自然内國船舶の需要を増加するに至るであらうから間接には其國の造船業を奨励することになる理である。この制度は十七世紀の中葉英國の航海條例に於て外國の船舶に由り輸入したる貨物には内國船舶により輸入したるもの、倍額の輸入税を課したるに起つたものであつて其の造船業を振興せしめた效が少くなかつたから諸國の中之に倣ひてこの種の奨励法を採用したるもの少くはなかつた。然し近年に至つては諸國は通商條約を以て此種の差別待遇を禁じたから今日この種の奨励法を用ふるものないといふことである。

(2) 造船材料輸入税免除、造船材料に對し特に輸入税を課せざる時は造船業者は廉價に外國の材料を利用する事を得るし、よし外國の材料を用ひず内國の材料を用ふるにしても外國の材料が廉價なれば其の影響を受けて低廉なるこ

とを得るから造船費を低廉ならしむることを得るであらう。このことたる造船業者をして獨り内國海運業者の需に應じて造船するに止らず或は外國よりの需に應ぜしむるに至るかも知れない。造船業者にとりて利益であるといへる。造船材料にして全く内國に生産すること能はざるものに輸入税を免除することは問題ではないが、若し内國にても同種のもものが生産し得る場合には外國材料の輸入税を免除することは内國の同材料を生産する者に苦痛を與ふることになるから其の材料を用ふる造船業者に利益があるかといつて輕々に輸入税を免除すべきものではない。其の影響を考慮して適當に輸入税率を輕減するを以て満足しなければならぬ。造船業者と造船材料を生産する者と其間に輕重を設けることは出來ない。我國の關稅法には此の精神により輸入税率を定めたものであるから其の負擔の重からんことを慮りて造船奨励金を受けざる船舶にして之を輸出した場合には造船材料につきては戻税の恩典を受くることゝなつてゐる。

(3) 外國船の輸入税 船舶も一の貨物である以上は之を輸入する場合に輸

入税を課することは普通である。而して外國船舶に輸入税を課する時は外國の船舶は自然高價ならざるを得ないから海運業者は外國の船舶を用ひずして内國の船舶を用ひんとするから自ら内國の造船業を奨励する効果がある筈である。

(4) 其國船籍を獲得する困難 其國の船籍を得ることが容易でなければ海運業者は外國の船舶を用ひずして其國の造船業者をして造船せしめんとするから間接に其國の造船業を奨励する効果がある。

以上間接の造船奨励は畢竟外國の船舶に對し種々の負擔を課し之を制限せんとするものであつて外國より抗議を招く虞があるから多くの國に於ては之を廢し直接奨励法を採用するようになった。例へば佛國にて十九世紀の後半チエールが船籍附加税(Surtaxes de pavillon)即ち外國船にて輸入したる貨物には内國船にて輸入したるものより特に重税を課したのであるが米國は之に對し報復税を起したから遂に之を廢し直接奨励に移つたのである。

直接造船奨励とは一定の條件を具備する船舶を新に造船したるものに對し

直接造船
奨励法

總噸數又は純噸數を標準として一定の奨励金を交付することをいふのである。この奨励法の目的とする所は造船業者をして比較的廉價に船舶を供給することを得せしめ爲に造船業其物を振興せしめ間接には其國海運業者をして比較的容易に其の事業を經營せしむるに在るは勿論である。但し該奨励金をして眞實に其國海運奨励の目的に副はしめんとするには該奨励金交付の條件に注意をしなければならぬ。其の條件は勿論國によりて同じくはないが其の主なるものを擧ぐると次の如きものである。

(a) 奨励金を交付すべき造船所は内國のものでなければならぬのは勿論其國の臣民の經營にかゝるものでなければならぬ。若し外國に於ける造船所等にまで之を交付するに至れば其國の海運を獨立する精神に悖ることとなるであらう。

(b) 奨励金を交付すべき船舶は鋼鐵船でなければならぬ。何者、この種の奨励金を交付する目的は世界の航路に於て外國の船舶と競争するを得せしめんが爲である。然るに此條件を附せなければ國際競争に堪ゆる能はざる種類の

船舶を造ることが多くなるであらう。政府の精神に悖るといはなければならぬ。故に奨励金を交付するのは鋼鐵船のみに限定しなければならぬ。我國現行法には木船は勿論舊法に於て補助した鐵船をも補助しないのである。

(c) 船舶の積量等に制限を設けなければならぬ、其の精神は(b)に陳べたる所と同じである。我國の法律によれば千噸以上の船舶で逓信大臣の定むる造船規定により其の監督の下に成るものでなければ奨励金を受けることが出来ぬ。

造船奨励金を交付する標準に關する諸國の法制を見ると多くは船舶の噸數と機關とを分ち各々一定の奨励金を交付する。機關に關する奨励金は或は機關の重量を標準とし或は其の馬力を標準とし若くは重量と馬力とを併せ標準とするようである。我國の法律では總噸數一噸につき命令の定むる所により十一圓乃至二十二圓を支給し、機關を併せ製造したる場合には一實馬力につき五圓を支給することになつてゐる。

三〇 航海奨励

海運業の奨励制度として造船奨励金制度に比較して直接であるのは航海其物を目標として海運業者に奨励金を賦與することである。この制度を概観すると之を二種に分つことが出来る。一は政府は特定の海運業者と契約を締結して一定の條件の下に其の事業を補助するのではなく一般に其國の海運業者に對して航海したる湮數等を標準として奨励金を交付するものである、之を航海補助金(Schifahrt-prämien Prime Premio Bounty)といふ。他は特定の海運業者に對し契約を締結し之をして一定の反對給付をなさしむるを條件とし年限を定め補助金を交付することである。航海助成金(Schiffahrtsubvention Subvention Subsidy)といふ。兩者とも海運業者をして経費を軽減し經營上の困難を少からしむるものであるが前者にては其の奨励金は法律にて一定し其の定むる條件に該當するものがあれば一般的に支給するものであるが、後者にては其の奨励金額は政府と特定の會社との間に成立せる契約によりて定むるものであつて會社をして之に對して必ず一定の反對給付をなさしむるのである。

航海補助金は原則として航海した湮數を標準として法定の補助金を支給す

るのである。例へば我國の遠洋航路補助法には一時間速力十二哩のもの總噸數一噸につき航海哩數一千海里につき五十錢以内を支給し其の速力一哩を増す毎に百分の十を増加する如くである。諸國の航海補助金制度の中には特に航海哩數を標準とせずして一定の期間噸數により獎勵金を支給するものあり或は期間すら定めずして單に噸數のみを標準として補助金を支給するものありあつて一樣ならざるも何れも海運業者を保護して其の事業の利潤を増加するには相違ないが航海した哩數を標準として獎勵金を支給せざれば事實船舶を活動せしめざる海運業者をも保護する結果を生じ其の弊害は少くはないのである故に航海した哩數を標準として之を交付しなければならぬ。

航海補助金は一般に之を支給すとはいへ其の目的は勿論其國の海運を發達して以て世界の海運界に優越なる位置を得せしめんとするものである以上之を受くべきものゝ資格に制限を設くるは當然である。其の資格の主なるものを擧ぐると。

(a) 船主及び乗組員の資格 何れの國でも航海補助金を支給するものは其國

の臣民を船主及び乗組員となさざるものには之を支給しない。この制限を置かざれば事實上外國の船舶を補助することになり其の獎勵の精神に悖ることにならざるを得ない。我遠洋航路補助法第一條に帝國臣民又は帝國臣民のみ社員又は株主とする商事會社にして運送業を營む者云々とあり我國にては若し外國人を乗組員となす時は特に主務大臣の許可を受けなければならぬ。

(b) 航路の制限 多くの國にては内國航路は其の國民の經營に保留するから之に航海補助金を支給する必要はない従つて該補助金は外國航路のみに支給するのである。我國では遠洋航路に制限し歐洲航路、北米航路、南米航路及び濠洲航路に限り補助金額年限は帝國議會の協贊を求むることになつてゐる。

(c) 船舶の制限 船舶の制限としては内國にて造られたる船舶で一定の噸數以上のものゝみが之を受くる資格あるものとするのが普通である。内國にて造られたるものゝみが之を受くるのは國家の造船獎勵制度をして有效ならしむるが爲である。この制限を設けざれば或は外國にて造られたる船舶を使用してこの恩典に浴せんとするものを生ずるからである。我遠洋航路補助法に

は第三條に外國にて造られた船舶は補助航路に使用することを得ざるを原則とし、例外として帝國の船籍に登録の際船齡五年以内の船舶にして已むを得ざる事由に由り其の使用に關し主務大臣の認可を得たるものはこの限に非ずと規定してゐる。又一定の噸數以上のものに非ざれば補助金を支給せざるは海運界に優越なる位置を占むる望なきものを排除せんとするに外ならないのである。我遠洋航路補助法第二條に總噸數三千噸以上にして一時間十二海里以上の速力を有し主務大臣の定むる造船規程に合格し且帝國船籍に登録したる船齡十五年以内の鋼鐵船のみを使用するとある。

政府が特定の海運業者と契約をなし之に助成金を與ふるは原則として航路を指定し之を往來する船舶に助成金を與ふるものである。政府が助成金を與ふる航路を指定するのは海運業者をして損益收支を省みず政治上其他交通すべき航路で定期に迅速安全に船舶を往來せしめ其の交通を頻繁ならしむるが爲である。若し政府にしてこの種の奨励金を交付することなければ海運業は危険多き營利事業であるを以て到底之を行ふものなく之を行ふにしても永く

航海助成金

繼續すること能はないからである。

政府がこの種の奨励金を交付すべき航路は

- (1) 本國と植民地とを連結せる航路
- (2) 本國と海外に於ける軍隊駐在地とを連結する航路
- (3) 其國と政治特に商業上密接なる關係を有し、又は有せしむべき土地との間の航路

である。(1)並に(2)につきては説明する必要はないが(3)につきては一言する必要がある。政治上將來密接なる關係を有せしむべき土地は實際問題としては之を定むること頗る困難であるといはざるを得ない。其國の外交上の國是が確定して動かざれば之を定むること不可能ではないが、然らざる場合には國家が莫大なる負擔を忍んで或航路を指定し之に助成金を交付することは頗る困難であるといはざるを得ない。商業上密接なる關係を有せしむべき土地の選定は之に比較して遙に容易であるが、之も亦實際問題として選定することは困難であるといはなければならぬ。其の土地との交通が既に十分に頻繁とな

り若くは頻繁となるべき事が明白であれば、政府の奨励がなくとも海運業者が進んで航路を設くるであらう。其地との交通が尙未だ頻繁ならざる場合には政府が相當の助成金を交付する間は海運業者は其の航路を持續し以て兩地間の交通を容易ならしむるであらうが、政府が一定の期間之を交付する間に海運業の基礎鞏固となり之を廢するも依然として該航路を持續し次第に兩地間の交通を頻繁ならしむるを得ば問題は無いが、奨励金を廢すれば該航路を持續すること能はざるに至らんか、其の前に出したる奨励金は全く效果なきに至るであらう。故に其の航路の選定は頗る困難ならざるを得ない。政府はこの種の奨励金を交付すべき航路の選定につきては特に細心の注意をなさなければならぬ。これこの種の航路の選定につきて數々異論のある所以である。

この種の助成金を交付するに當つて政府は海運業者をして相當の反對給付を出さしむるを普通とする。この反對給付こそ實に奨励金交付の名義となるものである。其の名義は實は表面的のもので其實は他に存するものであるから其の反對給付はいはゞ其れ丈政府の負擔を少からしむる効果があるに止る

のである。其の反對給付たるものは

- (1) 郵便物運搬補助
- (2) 命令航路補助
- (3) 御用船補助
- (4) 寄港補助

を以て主なるものとする。國家が自ら郵便制度を經營する以上は諸外國特に植民地への郵便物の輸送は之をなさなければならぬ。之を海運業者に依託してなさしむる場合には相當報酬を出さなければならぬ。否、之が報酬として奨励金を出すよりは之を名義として其の航路を持續することを得る丈の助成金を出すのである。英國は元來保護制度を排斥するに拘らず郵便物輸送を名義として若干の海運業者に奨励金を交付してゐる。郵便物輸送は航海奨励金交付の名義たるに止り其の交付金は之を以て海運業者をして該航路を持續せしめんとするものである。本國と植民地との連絡は政治其他に於て必要であるからである。但し國によりては政府が海運業者と契約により眞實に郵便

物輸送に要する費用を支出して之を行はしめつゝあるものもある。

海運業者に特約して或航路を命令して往復せしめ若くは一定の商港に寄港するを理由として之に奨励金を交付するはいふまでもなく海運業者の負擔を輕減し以て其の航路等を持続せしめんとするものであつて其の目的は顯然である。但し之を交付するに當りては之を受く可き海運業者を嚴選しなければならぬ。然らざれば其の海運業者を利益するのみであつて國民經濟としては其の利益を享くことが出来ない結果たらざるを得ないからである。

政府は戰時商船を徵發して軍艦の補充をなさしむる目的を以て特に船舶の構造を其の目的に適せしむるようになさしむると同時に一朝有事の日之を徵發するを條件として毎年契約に定むる助成金を交付するものもある。

航海助成
に反對
する
程度に
制する

この種の航海奨励につきては反對するもの少くはない。其の反對の要旨は自由放任論の外に次の二點を以て其の主なるものとする。

(一) 航海助成は財政上の負擔甚だ重しとの非難である。自國の海運を發達せしむることの其國にとりて利益であるは明白であるけれども之が爲になさ

ざる可らざる財政上の負擔は其の利益に比し重きに失せずや其の助成金交付の名義は眞に其の表面的のもので其の名義による海運業者の損失を辨償するに止る程度のものなれば財政上の負擔はさまで大なるものではないが諸國の航海助成として支出するものは財政上莫大なる負擔たらざるを得ない。其れも豫期する利益を擧ぐる事が明白であれば兎に角多くは成績の不明なるに拘らず契約により一定の年限繼續して助成金を交付するが如きは財政上の負擔甚だ重からざるを得ない。畢竟海運業者と政府當局者とが結托して國費を濫費する嫌なしとしない。かゝる成績不明のものに助成金を交付すべきものではないよし之を交付するにしても少くとも保障條款 *Clause de Sauvegarde* として一定の年限の後には其の成績により助成金を減額しなければならぬ。

(二) 特定の海運業者に莫大なる助成金を支給するは結局國民全體の負擔を増加して少數の資本家を利益するに止るものである。海運業の經營は頗る困難であつて特殊の才幹あるものに非ざればなし能はざる所である。然るに近世の海運業は巨大の資本に非ざれば經營し難きが故に勢ひ株式會社組織により

て經營せらるゝを常とする。株式會社組織は本質として資本の集合たるに止り人的要素が稀薄であるから特殊の才幹ある者をして終始一貫其の才幹を振はしむるものとは限らない。特殊の才幹ある者をして其の才幹を振はしむるが爲に國家が之に財的援助をなすならば其の選擇を誤らざる限りは尙首肯することを得るにもせよ、株式會社を援助するものとせばいはゞ株主たる少數資本家を利益するに止るのである。國民經濟上よりいへば寧ろ害多くして利益少しといはざるを得ないと。

これ等の非難は何れも相當の理由のあることであつて之を一概に排斥することを得ないが、海運業の性質として國際的競争の目標であり其の危険の程度が甚しいものであるから之を私人の經營のみに放任すべきものではない、而かも國家として政治其他の理由により設けなければならぬ航路がある、之を私人の經營に一任する時は收支償はざるが爲に之を廢棄して顧みざるに至るかも知れない、故に國家としては財政上多大の負擔をして私人の經營を助成せざるを得ないのである。従つて之を助成するに當つて之をして無意義ならしめ

ない爲には最も注意しなければならない。

一、助成金を交付すべき海運業者がこの種の助成金を受くるに非ざれば相當の利潤を擧ぐる能はざるや否やを考察せざる可らず。其ことは情實を離れて冷靜に考察する時は略其の正鵠を得ることが出来るであらう。

二、助成金を交付するに當りても其の程度につき十分に考慮しなければならぬ、若し濫りに其の程度を超えて給與した時には獨り株主をして徒らに其の私腹を肥やしむるに止らず、其の事業の經營をして却て粗放ならしめ其の基礎を危くするに至るであらう。

三、多くの國に於ては海運業者に對して一定の利益を得ざる時は其の不足額は之を補給したることあり。成程、海運業者にして全力を注いで經營に従事するに拘らず、一定の利益を得ざるならば之を補給するは妨げないが政府より補給せらるゝことを知らば海運業者は動もすれば全力を注いで經營に當らず政府をして比較的多くの補給をなさしめんとするのである。かくの如きは海運業をして基礎を鞏固ならしむる所以ではない。政府にして補助を廢すれば

其の事業も亦荒廢するに至るであらう。深く注意しなければならぬ。

四、助成金は之を交付することにより海運業に如何なる影響あるかを審に吟味し之を基礎として將來交付すべき助成金を決定しなければならぬ。政府が特定の海運業者に助成金を交付するに當りて一定の年限一定の助成金を交付することを契約するを常とする。然しかくの如きは海運業者の成績も助成金によつて生ずる影響をも顧慮しないものであつて當初の目的を達する上に遺憾であるといはざるを得ない。

第八章 諸國の海運政策

三一 諸國の海運政策一斑

自國海運の樹立の國民經濟上必要なるは前に陳べた。之を樹立するに當り諸國は種々の名義により財政上の負擔を忍びて自國の海運業者に補助金を支給し其の目的を達成せんとしつゝあることも亦前に陳べた。本章に於ては諸海運國が如何なる事情の下に其の海運政策を實行したるかを略述せんとするのである。諸國が力を盡して其國の海運業を補助し獎勵するに當り獨り米國のみは近年に至るまでは海運獎勵に力を用ひなかつた。これは米國は其の邦土廣大にして殆んど自給自足の經濟を行ふことを得、外國と有無相通ずる必要がなかつたから自然海運業を發達せしむる必要を認めなかつた爲である。同國が建國以來有ゆる産業に對し強度の保護政策を行ふに拘らず獨り海運業に對しては保護をしなかつたのは寧ろ奇といはざるを得ない。其の結果は十九世紀の後半に至つては同國の海運業は全く衰退し其の輸出入の大半は外國の

諸國の海
運政策一
斑

米國の海
運政策

船舶によりてなされるに至つた。蓋し同國の船舶の數は十九世紀の初めにありては相當の數に上り當時世界の三位にあつたといふ。然るに、同國は海運業に對し保護の手を出さなかつたから其の發達を見ざるのみならず、南北戦争の際互に船舶を破壊し合つて其の見るべきものは遂に撃沈せらるゝに至つた。其の結果戦後に及びては船舶の數は著しく減少するに至つた。加ふるに、同國の船舶は概ね木船であつたから、鐵鋼鐵船時代となりては之を用ふることを得ないが故にさしもの海運國も全く衰退せざるを得なかつたのである。米國にして全く自給自足の經濟に満足してゐるならば問題はないが、同國の產業が發達するに従ひ其の生産物を海外に輸出し以て世界經濟に於ける位置を向上せしめなければならぬ。其の産物を海外に輸出するに當りて外國の船舶に依頼しなければならぬとする之に對して巨額の運賃を支拂はなければならぬから外國貿易によりて獲得する利潤の一部分を失はなければならぬ、而のみならず其の輸送に當る船舶にして外國の汽船會社の經營にかゝる時には自然其國の利益を重んずるが故に米國としては海外市場に發展する上に於て

少からず束縛を受けなければならぬ。故に其の生産物の輸出に就ては其の輸出額の少くとも二分の一は自國の船舶によらざる可らずとなし、從來の放任主義を抛棄して自國の船舶を増加し以て如上の目的を達せんとするに至つた。其の結果同國の諸外國の例に倣ひて直接並に間接の獎勵策を行つたのであり、其の效果は實に著しきものがあつたが、歐洲戦争の起るに及び同國の海運政策はこゝに一大飛躍をなすに至つた。蓋し同國は戦前は債務國であつて歐洲諸國に對し巨額の債務を辨済しなければならなかつたが、外國貿易では毎年輸出超過であつたから僅に其の一部を償ふことを得たのであつたが、同戦争が起るや同國は夙に局外中立を宣し其の戦禍に捲込まるゝことを巧に避くると同時に交戦國の需に應じて軍需品等を輸出したるのみならず、戦争の進むに従ひては歐洲諸國の爲に公債の募集に應じて資金を融通したるが故に戦争の終末に至りては債權國となりたるのみならず、外國貿易に於ても將又貿易外の國際貸借に於ても其の受取勘定は支拂勘定に比し遙に超過するに至つた。米國は戦後如何なる方面に商業上飛躍すべきかは同國政治家等の間で盛んに論議せら

れた所であつたが、主として太平洋方面に發展する方針を樹立するに至つたのである。同國にして生産品を以て商業上飛躍するについては其の海運を大に發達するの必要を認め、戦時中即ち一九一六年商船法を發布し、更に戦後一九二〇年新商船法を發布し、排他的保護政策を宣明したのである。新商船法は全文三十九條より成り、其中には船舶院の建造せる船舶を民間に年賦拂下をなし、航路及び造船基金の積立、免税的造船獎勵、船級協會及び海上保險組合の保護、船舶抵當の金融補助等の條項を含み、海運獎勵として殆んど至らざる所はなかつた。特に外國の海運に對し脅威的なるは其の排他的の條項の少からざることである。其の中最も注目すべきは

- 一、沿岸貿易法を米國と比律賓及び其他の屬領間にも適用し其間の貿易を一九二二年二月以降有ゆる外國船舶に禁止す(二一條)
- 二、米國船に搭載せる貨物旅客に對しては特惠的鐵道運賃率を課し外國船に搭載せる貨物旅客には其の恩典に浴せしめず(二八條)
- 三、外國貿易に従事する米國船主に對して課税を輕減す

四、外國船舶及び其の積荷に對しては差別的噸税及び關税を賦課す

五、米國船主を除外する延戻付運賃同盟に加入する外國船主は其の所有船を米國に入港するを得ざらしむ(二〇條)

これ等の條項は直ちに實施せられたのではないが、早晚之が實施を見るべきものであり其の實施の曉には其の影響する所蓋し甚大であらう。

同國は海運に對し直接並に間接の獎勵金制度を設けた。直接獎勵金としては、(一)船舶の速力を問はず航走里程毎百哩につき總噸數一噸に對し二分一仙の割合を以て支給し、(二)十三節以上の船舶には航走里程毎百哩につき總噸數一噸に對し左の標準により追加支給す

十三節船	十分二仙
十四節船	十分三仙
十五節船	十分四仙
十六節船	十分五仙
十七節船	十分七仙

十八節船	十分九仙
十九節船	十分十一仙
二十節船	十分十三仙
二十一節船	十分十五仙
二十二節船	十分十八仙
二十三節船	十分二十一仙

(三)但し船主の利益年一割を超過するものには獎勵金を支給せず且つ過剰利益金の二分一を政府に還附せしむ但し其の還附金は既に支給せられたる政府獎勵金を超ゆるものに非ず。

而してこれ等直接獎勵金の財源として内外船舶の輸入貨物に對し徵課する關稅の一割、入港船の噸稅の増徴、外國船舶の噸稅の倍徴、小包郵便を除く外國郵便の航送料を以て之に充つるのである。

間接獎勵金は外國船舶に比し割高の米國船の船價及び維持費を補足する必要に出でたるものであつて其の方法として

- 一、船舶院所所有船は時價を以て民間會社に拂下ぐ
 - 二、陸海軍輸送事務は之を民間會社に移す
 - 三、米國への外國移民輸送は或程度まで米國船に依らしむ
 - 四、米國官吏の公用旅行は米國船に依らしむ
 - 五、商船の乗組員は海軍豫備に編入し特に海軍手當を支給す
 - 六、外國船と同率の海上保險料を制定す
 - 七、米國船に依る海陸通し貨物に對し特惠運賃制度を設く
 - 八、米國鐵道會社と米國汽船會社と相提携せしめ以て海外貿易の伸張に資す
 - 九、鐵道會社をして沿岸並に外國航路を經營せしめ得るよう法規を改正す
 - 十、比律賓諸島を沿岸貿易法の下に置く
 - 十一、米國船に支拂ひたる貨物運賃の五分を貨主の所得申告額より控除す
 - 十二、造船基金を設け民間船主の造船費の一部を貸付す
- 以て海運獎勵に熱心なることを知ることを得よう。

米國は上に陳ぶる如く海外飛躍の目標を太平洋に置き、其の定期並に準定期航路に従事する船舶を増加するに努め、其の結果今日に於ては北太平洋に於ては其の第一位を占むるに至つた。更に米國の西海岸に自由港を設け船舶の出入を便ならしめようとした。政府が自由港設置の意あることを公にするや、同海岸の商港は激烈なる運動を起し其選に當らんとした。自由港は其國貿易にとりて大なる助をなすには相違ないが、世人の想像するが如く偉效のあるものではないから諸港間の競争が甚だ激烈となるに至るや、政府は大に驚きて漢堡等の自由港の事例によりて自由港の效力のしかく大ならざるを説明し其の熱を冷却するに努めた。永く海運に對して極めて冷靜の態度を持した同國民がかくも熱狂するに至りたるを思へば其の變化の甚だ大なるを驚かざるを得ない。

英國の海運政策

英國は海運國として世界其右に出づるものがない英國の海運がしかく長足の進歩をなしたのは其の國情が海運を發達するに非ざれば經濟的飛躍をなすこと能はざるに由ること疑がないが、政府も亦之が發展を以て國富増進の必要

條件となし之に力を注いだからである。其の政策の中で歴史上最も有名なのは一六五一年の航海條例の發布である。この條例は極端なる排他的獎勵策の表はれであつて實にクロウエルの作つたものである。勿論この政策を行つたのは海運を獎勵することは同國の經濟にとりて必要であつたからには相違ないが、當時英國の船舶は未だ甚だ多からず、英本國と米大陸に於ける植民地との交通の如きも殆んど和蘭の船舶によりてなされたが故に英本國の狀勢の如きも植民地には誤り傳えらるゝことが多く、其の結果植民地は本國より離反する形勢があつたから英本國と植民地との交通は英國の船舶によりてなさざる可らざることを痛感するに至つたが爲にさてこそ排他的航海條例の發布を見るに至つたのである。同條例によれば(一)英國と其の植民地との交通は勿論英國と歐洲以外の外國との交通は英國の船舶か其の輸出國の船舶によらなければならぬ、(二)英國と歐洲諸國との交通は英國の船舶か其の輸出國の船舶によらなければならぬ、(三)英國の船舶によることを許さない。仲繼國の船舶によることを許さないといふのは畢竟當時海運國として第一位にあり仲繼國として雄飛した和蘭を

排斥せんとしたに外ならない。(三)外國の船舶を許す場合に於ても外國船による貨物の關稅は英國船により輸入する場合に比し倍額を課徴することとしたのである。其の排他的なる驚くべき程である而して、かゝる方策に副ふ丈英國は多くの船舶を所有し、之等の業務を行ひ得る丈多數の船員を所有してゐたかといへば決して然らず、従つて一たびこの條例が發布せらるゝや造船業は急激に發達すると同時に船舶の價格は驚くべき程高騰し、船員の給料の如き一躍して數倍するに至つたといふ。而のみならずこの極端なる排他政策は遂に和蘭との戰爭を惹起するに至つた。然しこの獎勵策ありたればこそ英國の海運は飛躍的發展を遂ぐることを得たのであつて、自由主義者であるアダム・スミスさへクロンウエルの政策に對して激讚の辭を吝まなかつたのである。されば佛國の如きも其の海運を發達せしむるが爲に英國の政策を模倣したのであつた。英國の海運はかくして長足の進歩をなしたのであつたが、十九世紀に入つてから自由放任主義は諸國の經濟思潮を支配するに至つたので、さしも強度の海運保護も之を廢棄するに至つた。即ち一八四九年航海條例を廢棄したのみな

らず英國とアイルランド間の航路さへ之を沿岸航路とせず外國船舶の航行を許したのである。其の結果英國の海運業者にして外國の海運業の爲に迫害を被るものもあつたが英國の海運業の基礎は既に牢固として動かす可らず其の世界海運界に於ける位置は何等動搖を見ることはなかつた。英國の海運業は既に諸國に先んじて長足の進歩をなしたればこそ其の榮位を確保して他に奪はるゝことなきを得たのであつて、若し其の進歩の程度にしてこゝに至らなかつたならば他國の競争に對して其の榮位を確保し得たかは疑なきを得なかつた。而して英國は其の海運業に對して諸國の如く獎勵金を賦與せず、僅に郵便物航送に對する報酬の名義の下に或程度の獎勵金を賦與するに過ぎなかつた。本國と植民地並に交通頻繁なる外國に對して規則正しき郵便物の航送をなさしむるは經濟政治文化上必要なるが故に之に當る船舶に對して相當の報酬を出さざるを得ざるものなりといふのが該獎勵制度の表面的理由である。

英國は歐洲戰爭開戦當時は所有船舶二千五十萬噸を算し實に世界汽船の全噸數の四割五分を占めつゝあつたが、同戰爭により七百七十萬噸を喪失したか

ら、戦後は之が恢復補充を以て其の海運政策の眼目としたのである。之が爲に鋭意船舶を新造すると共に外國より之を購入して補充せんとしたのである。

これより先、戦争中はよく制海權を確保するの目的を以て同國の船舶を管理統制するが爲に其の主務省である商務省の外に船舶省(The Ministry of Shipping)を置き之が統制に當らしめたのであるが、戦後は海運業者をして自由に手腕を揮はしむることが海運業を恢復發展せしむる上に必要であるとなし、船舶の管理は之を廢すると同時に船舶省も一九二一年三月限り之を廢し、其の獎勵策も郵便物航送に對する報償を出すに止り運賃制限も之を行はざることになつたのである。郵便物航送に對する報償といつた所で其の實費ではなく相當の獎勵金を賦與するものであることは前に陳べた所である。

英國は海運の戦前の状態を恢復すると同時に更に之を改善するが爲に一九二〇年に帝國海事委員會(Imperial Shipping Committee)を設け本國商務省、印度其他の植民地、船舶業者の代表者を委員となし英帝國の海運の現状を調査し其の改善の方法を研究し復命せしめ之に基きて種々改良する所があつた。

英國が海運に力を盡すは勿論之によりて其の外國貿易を進捗せしめ海外に於ける發展を庶幾するに外ならないから、其の直接に外國貿易振作の爲になした諸方策も同時に海運發展の方策であると稱することを得る。今其の主なるものを摘記して見ると左の如きものがある。

(一) 英國は戦時喪失したる販路を恢復する目的を以て一九二〇年外國貿易法(Overseas Trade Act)を發布し中歐諸國への輸出を獎勵したのである。同法律によれば國庫は二千六百萬磅の資金を支出し輸出爲替金額の八割五分を限度とし英帝國領内並に波蘭、羅馬尼其他の中歐諸國に對する輸出品に限り保證を與へ以て同地方への輸出を獎勵した。其後に至り爲替金額の保證を擴大して十割迄の保證を與ふると同時に其の輸出地を擴大して東洋方面に對する輸出品にまで及ぼした。

(二) 一九一九年英國主要銀行の共同經營に成る海外企業銀行は、大規模の貿易調査局を設け大々的に調査並に投資を行ひ以て海外企業の振作を謀つた。

(三) 一九一七年に創立せられた海外貿易團(Foreign Trade Corporation)は世界

の重要市場に代理店を設け、英國貿易業者の金融機關たらしむると同時に其の後援者たらしめたのである。英國の貿易業者の之によりて援助を受けたると決して少くはない。

(四) 一九二〇年ビーオー汽船會社は倫敦の有力銀行と共同出資の貿易銀行を設立し、印度極東及び濠洲に支店を設け、東洋並に南洋貿易の發展を援助す。これ等のものは畢竟外國貿易に従事するものに對して信用を授け、以て其の活動を容易ならしむるものであつて、海外貿易の伸展は間接に海運業の振興を援くるものと稱することを得るからである。英國が戦後自由放任主義を抛ち、積極的に其の産業の振興に力を用ふるに至つたことを知ることを得る。

獨り之に止らず、英國に於ても夙に企業集中の勢ひ強く、主要汽船會社は戦時中より同業者を買収し、企業合同を行はんとするに至つた。其の目的とする所はいふまでもなく、之によりて無用の競争を廢し、經費の節約、業務の統一を圖り、以て其の基礎を鞏固にし、戦後の競争に當らんとするにあり。ビーオー系の汽船合同、ローヤル・メーブル系の汽船合同、キューナード系の汽船合同、フアーネス・ウ

イジー系の汽船合同、エマーソン系の汽船合同の如き、其の錚々たるものである。海運業の如きは前篇説明するが如く、競争の最も激烈なるものであつて、出来る限り大資本を擁し、其の基礎を鞏固にするに非ざれば、其の競争者に對抗することが困難である。自由競争を経営の本義となす英國に於て、獨り海運業といはず、多くの企業に於て企業合同の勢ひ、年と共に盛んとなるに至つたことは特に注意しなければならぬ。

濠洲並に加奈陀の兩植民地は、其の海運の獨立を劃し、戦時中より船舶官營主義を採り、之を以て其の發展を庶幾した。要之、英國の富強は半ばは其の海運業の隆盛に期す、其の榮位を維持するに銳意なるは其所である。

文明諸國の中海運業の獎勵に最も力を盡したものは、佛國の右に出づるものはない。佛國は前にも陳ぶる如く、英國の彙に倣ひて海運業を獎勵したのであるが、英國にては其の海運業は長足の進歩を遂げて、政府の援助なくともよく諸競争國を敗りて、其の地位を確保するに至つたのであるが、佛國では政府の多大の獎勵あるに拘らず、十分の發達をなすこと能はず、其の結果政府は益々其の墮

勵の程度を増加せざるを得ないのである。其の獎勵の程度の大なるこの國に及ぶものはない。

佛本國と其の植民地との間の交通は之を佛國船舶の獨占となしたことは佛國植民地の起りたる時に初まる。一六七〇年外國船舶が佛植民地の商港に寄港することを禁じたるのみならず、一七一七年には佛國船舶にして佛植民地と外國との商業を行ひたるものある時は其の載荷を沒收し船長を拘留したのである。一七九三年に至りては英國の航海條例に倣ひて排他的なる航海條例を發布した。同法によれば佛本國竝に植民地へ輸入する貨物は悉く直接に佛國船舶若くは輸出國(生産國)の船舶によらなければならぬ、沿岸貿易は勿論佛國船舶の掌握する所である。佛國船舶とは英國の如く其の船舶は佛國に於て造られ其の所有主は佛國人であり船員の四分の三以上佛國人でなければならぬのである。沿岸貿易は外國の船舶に許さざることは今日と雖も異なる所はないが、沿岸貿易の範圍は次第に擴大せられた。一八九九年以降は佛國とアルジャー間の交通まで沿岸貿易となすに至つた。一七九三年外國船舶の噸税は内國

船舶に比し遙に高くなりたるのみならず、一八一六年の關税法により外國船舶により輸入したる貨物に對しては特に高率なる輸入税を課することになつたのである。之を國旗附加税(Surtax de pavillon)と稱す。外國旗に對し關稅附加をなすことは通商條約の精神に反するを以て一八六六年の法律により之を廢すると共に國家が噸税を課することも廢棄せられたのである。然るに普佛戰爭の結果佛國は財政上收入を増加するの必要に迫られ七二年再び國旗附加税を起したのであるが、諸外國は之を喜ばず従つて種々問題を惹起したが故に七三年又も之を廢するに至つた。海運獎勵策として一八二七年以降郵便物輸送を名義として獎勵金を附與すると同時に地中海の郵便物航送は政府事業となすに至つたのである。之等の獎勵金制度にては所期の目的を達することを得なかつたから政府は更に主要なる汽船會社と契約を締結し一定の條件に對して獎勵金を附與したのである。其の佛國の海運業を振作する功績は沒す可ざらるも財政上の負擔は決して軽くはなかつたのである。従つてこの種の獎勵金制度の功罪については學者の間に異論の存する所である。蓋し獎勵金を

賦與するのは之によりて汽船會社の利潤を多からしめ以て同時に政府の期待する業務を遂行さすが爲であるが汽船會社にしてよく其の精神を體し奉公の至誠を以て政府の期待に副はんとするならば甚だ慶ぶべきことであるが動もすれば國家の恩寵に甘へ利潤を多くすることのみを念として政府の期待に副はんとしないが故に結局國家は莫大の財政上の負擔を忍ばざる可らざるに拘らず其の成績の見るべきものがないのは甚だ遺憾であるといはざるを得ない。元來佛國民は海外に出でて活動するを喜ばざる國民である。其の植民地に出づるものも久しからずして本國に歸還し永く植民地に居住することを欲しない。其の海外に出でて活動するを欲せざるのは本國の風土が甚だ好適するにも原因するが多くは其の國民性の然らしむる所であらう。既に海外に出でて活動するを欲せず海運業の大に振ふ能はざる已むを得ざる所である。政府の獎勵策も其の効果の甚だ多からざる故ありといはざるを得ない。然るに佛國政府は其の効果の如何を問はず斷えず獎勵策を講じて倦む所はない。造船獎勵策として久しく造船材料に對し輸入税を免除し以て造船費を輕減せんとした

のであるが其の効果が少きを以て一八八一年之を廢し之に代ゆるに造船獎勵金賦與を以てした。即ち鐵竝に鋼鐵船には六十法、木船には二百噸以上のものは二十法、同じく木船にして二百噸以下のものは十法、木と鐵とより成るものには四十法を賦與し、其外に機械には百キログラムに付十二法を給與した。獨り造船獎勵金を給與するに止らず航海獎勵金として一噸につき千湮一法半の割合を以て支給するが、船齡の進むに従ひ其の獎勵金を減少す、航海獎勵金も外國にて造船せられたるものには内國にて造船せられたものゝ二分一を支給するのである。この獎勵金は同法發布より十年を期限とす。従つて、同獎勵金交付のことが公にせられてより三年の程は造船するものが殺到したのみならず、外國の造船所まで注文を出して多くの利潤を獲得したのであるが、其れよりは造船せんとするもの少く、従つて海運界は俄に沈滞するに至つた。若しかゝる獎勵法がなかつたならばたとひ反動があるにしても其の程度はさまで烈しくはなかつたのであらう、特に外國の造船所にて造りたるものも内國にて造船したるものゝ二分の一の獎勵金を支給せらるゝのであるから外國にて造船す

る費用が内國造船所にて造船するに比し遙に低廉であるならば海運業者にとりて利益多いから外國にて造船せしむるものが多く爲に却つて佛國の造船業に打撃を與ふる結果を見たのである。豫期に反する結果を生ずるに至つたといはなければならぬ。故に政府は一八九〇年の法律を以て外國造船所にて造られたる船舶に對し獎勵金を交付することは廢止せられたのであるが、其他の條項は一八九三年の新法が發布せらるゝまでは效力を持続したのである。一八九三年の新法にても同じく造船獎勵航海獎勵の二制度を認めたとのであるが、造船獎勵金としては舊法に比し其の獎勵金額を増加し鐵鋼船舶に對しては一噸につき六十五法、木船にては百五十噸以上のものは四十五法、百五十噸以下のものは三十法を支給し機械につきては百キログラムに對し十五法の割合を以て獎勵金を賦與す。航海獎勵金としては從來純量に對して計算したものを改めて總量に對して計算することにし、佛國にて造られたる船舶に非ざれば航海獎勵金を受くる事を許さざることとし、航海里程千裡につき百噸以上の蒸汽船は一・一〇法を交付す、但し一年毎に其の交付金額は減少せらるゝ、即ち木船は〇・〇

八、鐵船は〇・〇六を減ずるのである。遠洋航路に従事するものは其の航海獎勵金の三分の二を受け、海軍省の計畫に基き造船せられたるものは二割五分の増額を請求することを得ることとなつた。而して舊法の經驗に徴し獎勵金は船舶が國籍を得たる時より十年間交付せらるゝことになつた。この獎勵兼も同じく良好なる結果を生じなかつたことが明となつた。この獎勵法は小船特に帆船に厚くして大船に薄かりしが故に帆船等は噸に増加したが大船は大に減少したが故に外國との競争上勝を制すること困難となるに至つた。

一九〇二年の法律も舊法に比し良好の結果を生じなかつた。即ち造船獎勵金額は舊法と同じであるが、其の獎勵金は三十萬噸以上の蒸汽船十萬噸以上の帆船に交付し其の金額は一年五千萬法を越ゆる事を許さず。この外に裝置獎勵金制度を起し蒸汽船に之を交付する事となりたるが故に帆船は其の恩寵を受くる事能はず。航海獎勵金は百噸以上の佛國にて造られたる船舶には交付す、總噸數に對し千裡以上蒸汽船には一・七〇法を交付するが、年と共に其の金額を減少す。其の減少の割合は初め四年間は一年〇・〇四法を減じ、次の四年間は

○八法を更に次の四年間は○一六法を減少す。其外に三千噸以上の蒸汽船には百噸につき○一を減じ、七千噸以上のものは七千噸のものとして取扱ふ。帆船は千湮につき一七〇法の航海獎勵金を交付するが、最初四年間は一年○二法、次の四年間は○四法、其次の四年間は○八法を減少す、其外六百噸の船舶に對して百噸につき○一〇法、一千噸以上の帆船は一千噸の帆船として取扱ふ。裝置獎勵金は外國にて造られたる百噸以上の蒸汽船には交付す、但し其の活動日數三百日以上であつて蒸汽船たることを條件とす。二千噸までの蒸汽船には○五法、二千噸乃至三千噸までの蒸汽船には○四法、三千噸乃至四千噸までのものには○三法、四千噸以上のものには○二法を賦與す、七千噸を限度とす。佛國にて造られたる船舶の航海獎勵金は裝置獎勵金より三分の二乃至四分の三高いことになるといふ。この獎勵制度にては小船特に小帆船の優待の程度は舊法より尙甚しく、更に獎勵金の總額を一億五千萬法とし、其内千五百萬法を帆船の獎勵金の總額としたことは一大失策であつて帆船を造らしむるもの甚だ多く海運業の進歩には寧ろ惡結果を生ずるに至つたといふ。こ

こに於て一九〇六年には法律を改正して航海獎勵金を廢し、獨り造船並に裝置獎勵金を賦與することになつた。造船獎勵金としては鐵船總噸數に對し百四十五法を交付す、但し同法施行後十年間は一年毎に四法半を減ず、鐵帆船には總噸數に對し九十五法を交付す、但し毎年三法を減ず。木船百五十噸以上のものには四十法、百五十噸以下の木船には三十法を交付し、汽罐及び機械は百キログラムにつき二十七法半を交付す、但し十年間一年毎に○七五法を減ず、外國にて造りたるものには内國船の十分の七を交付す。裝置獎勵金は百噸以上の佛國船舶に交付す、一噸數活動日數に對し三千噸以下の蒸汽船は○四法、三千一噸乃至六千噸の蒸汽船には○三法、六千噸以上の蒸汽船に○二法、五百噸以下の帆船には○三法、五百一噸乃至千噸の帆船には○二法を交付す。獎勵金の交付を得んとするものは速力十節以上なることを要し、速力にして十四節までのものは獎勵金を一割丈増加す、十五節までのものは二割を増加し、十六節までのものには三割を増加す。この法律は之を舊法に比すれば進歩したものであるが、尙之を非難するもの少くはない。

由是觀之、獎勵策の如きは當業者に對する刺戟たるに止り、當業者にして眞に其の使命に對する認識なく之を遂行する誠意がなかつたならば獎勵策も所期の結果を生ずるものでないことを知ることを得よう。政府萬能の思想は經濟政策として禍をなすものであるといはざるを得ない。

されば佛國の海運業は政府の強度の獎勵策より遅々乍ら或程度の發達をなしたのであるが歐洲戰爭起るに及び海運力の三分の一を失はざるを得なかつた。尤も戦後には官民の努力により之を恢復することを得たが、政府は之を以て満足せず戦前の船舶噸數二百五十萬噸を倍加して以て海外貿易の振興に資せんとするに至つた。其の方策としては政府が自ら之に應ずる丈の噸數の船舶を造り之を民間の海運業者の手にて運用せしむると同時に植民地との航路は到底收支償はざるを以て國家に於て之を經營することになつた。然し海運界の不況は政府の豫定を裏切り海運業を大に振作すること能はざるのみならず徒らに國庫の負擔を増加したのである、特に政府の所有船と民間の船舶との間に無益の競争を招致し爲に政府の措置を非難するもの少くはなかつた。政

府は一九二一年其の所有船舶を民間に拂下ぐることを決した。佛國の海員組合は政府所有船の中十七隻十二萬噸を譲受け海運業を開始するに至つた。

佛國は海運業振作の方策として商港の修築擴張を企て特に馬耳塞を世界最大港の一たらしめ對岸阿弗利加のアルゼール港を擴張し相扶けて同國海運業を振作せんとしたのである。

伊太利國の海運政策も其の輪廓に於て佛國と略同じである。同國では一九〇六年同國の大汽船會社と契約を締結し毎年獎勵金として一千四百七萬五リヲを支給す、其の中大部分は Navigazione Generale Italiana に地中海の諸航路印度支那航路に従事するを條件として支給せらる。又ブルグリア會社にもアドリア海航路に對して支給せらる。會社は之が爲に一年三百七十五萬六千哩を航行しなければならぬ。獎勵金は一哩につき五六五リラであつたが、後には三八九リラに減額せられ、速力は一時間十哩より十一哩六に増加せられた。伊太利では搭載船舶の國旗により關稅を異にすることはないが造船材料に對し關稅を免除することによりて造船を獎勵することになつた。然るに、一八八五年の

法律によりて獎勵金制度に改めらるゝことになつた。造船獎勵金は鐵船總噸數一噸につき六十リラを支給し木船には十五リラ、機械一馬力につき十リラ、汽鐘百キログラムにつき六リラを支給す。海軍省の圖案により造られたる蒸汽船に對しては造船獎勵金の一割乃至二割増額を要求することを得。又航海獎勵金としては伊太利にて造船せられたる船舶に對し一噸千湮につき〇・六五リラを支給す、外國にて造船せられたるものは原則としては獎勵金を受くることを得ないが例外として獎勵金を受くることを得。この法律は有効期限は十年であるが獎勵金は其の終期に近づくに従ひ増加せられたのである。

一八九六年の法律にては造船獎勵金は鐵船總噸數に對し一噸七十七リラ、木船一噸につき七十七リラ、機械一馬力十二・五リラ、汽鐘百キログラムにつき九・五〇リラを支給し航海獎勵金としては千湮に對し三年間〇・八〇リラを支給す、但し其後は漸次之を減額す航海獎勵金は獨り五百噸以上の蒸汽船、二百五十噸以上の鐵帆船、百噸以上の木帆船のみが要求することを得外國にて造られたるものは其の半額を要求することを得るのである。一九〇〇年の法律にては造船獎

勵金は速力によりて階級を設け十二湮以下の蒸汽船、鐵帆船は四十五リラ、十二湮乃至十五湮の蒸汽船には五十リラ、十五湮以上の蒸汽鐵船には五十五リラ、木船には十三リラを支給することゝなつたのであるが、翌一九〇一年の法律には造船獎勵金を輕減し鐵船には三十五リラ、木船には十三リラとした。其の上航海獎勵金を廢し裝置獎勵金を起した、即ち四百噸以上の蒸汽鐵船、百噸以上の鐵帆船には六十リラを支給す、但し一九〇三年六月三十日以前の速力が標準速力であることを要す。又其の速力が一九〇五年六月三十日以前標準速力であれば五十リラ、更に一九〇七年六月三十日以前の速力が標準速力であれば四十リラを支給するのである。木造船船に對しては同じ條件の下に五十リラ、二十リラ、十リラを支給するのである。この獎勵金制度の同國海運界に及ぼしたる影響は佛國の如く烈しくはなかつたが尙不良の結果を及ぼしたものの、ようである。即ち帆船の造らるゝこと俄に増加し同國の海運界に於ける位置は低下したのである。こゝに於て獎勵金制度に對する非難の聲漸く高く海運業者の間に於てすら反對するもの少くはない。

歐洲戰爭により同國は船舶の二分の一を失ひたるも戦後は建造購入等により之を補充したるのみならず同國の日常必需品の輸入は同國の船舶によりてなされる可らずとの趣旨により海運業を奨励したのである。其の方策として先づゼノア港を改築擴張して世界の優秀商港の一たらしめ以て各國の船舶をここに吸集するの策を立てたのである。而かも伊太利は南北米航路による移民の輸送と移民の送金により國際貸借の受取勘定に資する所少くはなかつたのであつたが歐洲戰爭の爲にこの資源は杜絶したのであつたから之を恢復するが爲に力を用ひなければならぬ其れには同國の主要汽船會社が共同して同航路の經營に當り獨り舊航路を恢復するに止らず新航路を開拓するを得たのである。海運業奨励金としては戦前に比し約五割以上の奨励金を交付して鋭意其の振興に力を致したのである。

歐洲諸國の中で海運の發達を以て其國繁榮の基となし之に力を用ひたものは和蘭である。和蘭本國は領土が狹隘であり其の天然資源も見るに足るものがなかつたのであるが海外に本國には數十倍する植民地あるのみならず東洋

和蘭の海運奨励策

南洋の諸國と通商して之によりて多くの利潤を收めつゝあつた和蘭が十七八世紀の頃世界商業の王座を占むることを得たのは之が爲である。世界商業の覇權を掌握して其の勢力を振ふことを得たのは半ばは其の海運が諸國に冠絶してゐたからである。英國が其の海運を振興さす爲に航海條例を發布するに至つた當時は和蘭の商船は當時の世界海運國の商船の約九割近くを占め諸國の外國との經濟交通は概ね和蘭の船舶によらざるを得なかつたといふ以て當時同國の海運業が如何に隆盛であつたかを窺ひ知ることを得よう。和蘭の海運が世界に冠絶せる限りは世界商權を掌握することを得るであらうし世界商權を掌握する限りは其の世界經濟上の位置は動搖することはなからう。然るに英國は其の恐るべき競争者として顯はれ和蘭の海運並に商業に一大打撃を與ふるに至つたから其の世界經濟上の位置に動搖を來すに至つた。和蘭は世界商業の覇權を維持すること能はざるも東洋南洋に夥多の植民地あり之等植民地と本國との交通等は和蘭にとりて絶對に必要なる以上は之が交通を便ならしむる海運を維持することも亦絶對に必要なるといはざるを得ない。從

つて同國では郵便物輸送を名義として相當の獎勵金を賦與しつゝあり。其の獎勵の程度はさまざま厚くはないが同國の海運業は世界の海運界に相當の位置を維持することを得るのである。蓋し、和蘭國民は其の建國の昔より海運國民として優秀なる技能を有し他國に劣る所はなかつた、このことが東洋南洋等に夥多の植民地を開くことを得た原因をなすのであり、特に印度貿易會社を設けて印度貿易に伴ふ利益を其手に收むることを得た原因をなすものといへる。これ等の商權こそ競争國によりて大半奪ふ所となつたとはいへ、尙其の海運は依然として相當の位置を保つことを得たのである。由是觀之、國家の保護獎勵策の如きは國民に或程度の刺戟を與へて之をして其の方面に力を盡さしむる動機となるものであつて其の國民にして其の方面に力を致すの傾向もなく、其の素養もなかつたならば假令政府が獎勵策によりて之を激勵し鞭撻した所で國民をして其の方面に力を致さしむることは困難であるといはざるを得ない、其の好例は實に之を白耳義に於て見ることを得る。和蘭は政治上に於ては今日勢力なきに拘らず海運業に於て相當の位置を保持し得る所以のもの政府の

府の獎勵策の結果に非ずして主として其の國民が性質として海運に理解を有し、之に適する素質があるからであるといはざるを得ない。

和蘭と對照して注目すべきは實に白耳義である、白耳義は昔時は和蘭と同一國をなしてゐた。然るに近世の初めに分裂して二國家を形成するに至つたのである。白耳義は力を工業の振作に盡し工業技術に於ては當時英國等に比し遙に超越し、英國は毛織物の原料を白耳義に出し之を毛織物として再び輸入しつゝあつた程であつた。従つて英國が各般の工業を振興せんとするや種々なる便宜を與へて白耳義より工業家若くは其の労働者を召致して以て英國に工業を起さしめんとしたのである。白耳義は當時工業に於ては比隣の國に比し一頭地を抜んでゐたことを知ることを得る、然るに海運業の如きは之を喜ばず棄てゝ顧みることがなかつた、和蘭の海運業が歳を経るに従ひ隆盛となるに拘らず、白耳義にては海運に於ては見るべき發展をなさなかつた。十九世紀に入りてから政府は海運業を振興するの必要を感ずるに至つた。蓋し白耳義の工業は大なる發達を遂げ、其の工業品は海外諸國に盛んに輸出せらるゝに至つ

たに拘らず其の輸出は概ね外國の船舶によらざるを得なかつたから、この種の貿易より生ずる利潤の一部分は之を外國人に分與しなければならなかつた故に自國の海運業を興し少くとも自國の工業品の輸出は之を自國の船舶によらしめ以て其の貿易より生ずる利益を其手に收むることが必要である。政府が海運業の奨励に指を染むるに至つたことは其所であるといはざるを得ない。然るに國民は性質として海運業を好まなかつたが故に政府の奨励あるに拘らず其の成績は見るべきものがなかつたのである。同國では一八二二年の關稅法に於て自國の船舶により輸入したものに對しては外國の船舶により輸入したものに比し輸入稅率を低くし以て成るべく自國の船舶によらしめ之によりて其の海運業を奨励せんとしたのである。この奨励策は直ちに和蘭の利益に衝突せざるを得なかつたから和蘭は白耳義と條約を結びてこの政策を緩和せしめたのである。其の結果白耳義は一八五二年の法律を以て其の差別關稅の程度を大に低くすることになり更に一八九五年の法律によりこの制度を全廢するに至つたのである。このことは白耳義はたとひ如何なる奨励策を用ふるも

自國の海運業を振興するの困難なることを覺るに至つたものであつて、かゝる途を選ばんよりは寧ろ其の得意とする工業の振興に全力を傾注し其の優秀なる工業品を外國の船舶によりて外國に輸出せしめ以て其の貿易上の利益を多く獲得するのが同國經濟の利益となすに至つた。其の結果自國の海運業を振興することは之を斷念し夥多の外國汽船會社と契約を締結し之に若干の報酬を出す代りに其の船舶をしてアントワープ港に寄航せしめ以て其の工業品を輸出せしめんとするに至つたのである。白耳義としては國民の素質に適せざる海運業を強ひて發達せしめ以て諸外國と競争するよりは其の得意とするものに力を傾注するのが國策として得策であるといはなければならぬ。

諸國が自國の海運を發達せしむるが爲に財政上の犠牲を顧みず熱心に奨励策を講じつゝあることは上來諸列強の行ひたる所に徴するも略ぼ之を察することを得べきである。而かも諸國が略同様の奨励策を行ふに拘らず必しも常に同一の結果を致すとは限らない、或は之によりて其國海運業を大に發達せしめたものがあると同時に或は其の目的を達すること能はざるものがある。

かゝる異同を生ずるに至りたるもの其の獎勵策が其の宜しきを得ると否にかゝること勿論少くはないが、多くは其の國民が海運業に對して十分の理解を有したとひ政府が之を獎勵せずとも力を之に致し以て海運國としての優秀なる位置を得んとする氣魄あるや否やにかゝること少くはない、國民にして其の氣魄あらんか會々政府が之を導くに若干の獎勵策を以てする時は國民は奮然として海運業に突進し萬難を排しても之をして相當の發達をなさしむること疑なき所である。故に政府の獎勵策の如きは大局より觀る時は其力のさまで大ならざることを知ることを得るであらう。かくいへばとて予輩はかゝる獎勵策を全然排斥せんとするものではない、唯之のみによりて其の發達を庶幾せんとするの誤謬なることを注意するに止めんとするに過ぎない、予輩はこゝに諸國の獎勵策を詳細に縷述して之を論評せんとすることを避け、最後に我國海運政策の大要を陳ぶるに止めんとす。

三二 我國の海運政策

我國は四面海を以て環らし外國との交通は一に海運によらなければならな

いし、我國の經濟が進歩するに従ひ勢ひ工業原料食料の一部分は之を海外に仰がなければならぬ、我國工業品の一部分は海外市場に販路を求めなければならぬから、海運の發展に依らなければならぬこと英國に類似するものがある。而かも我國の歴史に徴しても海運は太古以來相當の發達をなしてゐたのであるし、我國民は海運につきては特に優秀であつた。特に足利時代の末葉より戰國時代に互りては我國船舶の東洋南洋に出づるもの少くなく而かも其の多くは平和的に通商貿易を營むよりは武力を以て其の土地を侵略し利權を獲得してゐたものであつて、侵略せられた國からいへば實に脅威であつた和寇時代即ち是れである。これ等の遠征は勿論海運の發達に俟たなければならぬから當時既に我國海運は相當に發達をなしてゐたのであらう、この勢を以てすれば我國の海運は驚くべき發達をなしたのであらう。このことを以てするも我國は海運國の素質あることは疑を容れざる所で政府の保護がなくとも長足の進歩をなすことは明白である。然るに徳川幕府時代に入りて政治上の理由から海外との一切の交通を禁じ以て外國の勢力の侵入を避けたのである。我

國船舶は極めて小船のみに限られ我國の商港間を往來して其の物資を輸送することを許さるゝに止つたから、大に發展すべかりし海運はこゝに頓挫せざるを得なかつた惜しみても尙餘あることゝいはざるを得ない、會々英邁の士があつて密かに海外への渡航等を企てるものがあつたが、嚴罰を以て之を抑えたが故に大體に於て我海運は伸展の機會を得ることが出来なかつた。我海運が再び伸展の機會を把握するを得たのは我國鎖國政策が廢せられた後のことである。爾來我國運の伸展に従ひ我國海運も漸く伸展することを得たのである。故に我國海運政策の歴史は明治時代に起源を發するものである。然るに長く海運伸展の機會を得なかつたから國民に其の素質ありとはいへ、政府の助長政策がなかつたならば大飛躍をなすことを得なかつたのであらう。故に我國今日の發展は政府の助長政策に負ふ所頗る大であるといはざるを得ない。政府の助長政策があつたにしろ之が衝に當るものに英俊のものがなかつたならば其の効果は見るべきものがなかつたのであらう。會々海運業界に岩崎彌太郎氏の如き不世出の英雄が出でて之が先驅をなしたからこゝに我海運史は華々

しき出發をなすことを得たのである。故に我海運政策史の初めは岩崎氏の奮闘の歴史に初まるものといへる。岩崎彌太郎氏は海運の蔑にすべからざるを信じ、其の生國土佐藩の所有汽船三隻を借り入れ九十九商會の名に於て東京、大阪、高知間の航海を開始したのである。明治三年のことである。同會社は久しからずして之を解散し藩船を還附すると共に新に三川商會を起し藩の所有船殆んど全部の拂下げを受け社名を三菱商會に改め本店を大阪に支店を東京に置き海運業を開始したのである。明治七年佐賀の亂起るや三菱商會は進んで輸送の任に當り其の功少くなかつた。更に臺灣の役起るや三菱商會は同じく輸送の任に當り其の功績少くなかつたから政府は軍用の需に應ずる爲め外國汽船十三隻を購入し之を三菱商會に委託して軍隊軍需品一切の輸送に當らしめたのである。征臺の役了るや政府は前二役の業績等に鑑み海運業を振作するの必要を痛感し現在の國內の船主を糾合し之に政府所有の船舶を下附し相當の補助金を給付して以て收支償ふを得せしめると共に商船學校を設けて堪能なる海員を養成せしむることを決し、三菱商會に東京丸外十二隻の汽船及び之

に屬する諸器械を無償にて下附し其の運航費助成金として一ヶ年二十五萬圓を給與することになつた是れが我國が海運に對しなした助成政策の最初であるといへる。三菱商會は之に對し銳意航路の擴張を計つたのであるが、會々上海航路に於て彼阿汽船會社並に太平洋郵船會社と競争をなすに至つたが、會社も銳意其の經營に精進すると共に政府も其の獎勵に熱心ならざるを得なかつたのである。外國の汽船會社との競争に對し我國海運業を擁護するに至つたのはこの時を以て初めとする。彼阿會社との競争益々激烈となるに従ひ政府の助長も其度を強くするに至つた。商會の努力と政府の助長と相俟つて遂に同航路に於て彼阿會社と太平洋郵船會社とを破ることを得たのであるが、之と同時に三菱商會の基礎漸く鞏固となり三菱財閥はこゝに其の萌芽を發したのである。岩崎彌太郎氏は其の勢力の強くなるに従ひ藩閥政府によからず、其の結果藩閥政府の反對の位置にある自由黨に對し私に後援をなすに至つたから、政府は三菱商會の基礎を顛すの必要を認め明治十五年三菱商會に關係なき船主を糾合して共同運輸會社を起さしめ三菱商會と激烈なる競争をなさしめたの

である。兩會社は損益を顧みず激烈なる競争をなしたのであるが其の競争の激烈なる言語に絶えたのである。其勢を以てすれば昔年ならずして兩社共破産の運命に陥らざるを得なかつた。かくては折角起りたる我海運業もこゝに挫折せざるを得なかつたのであるから我國民經濟上害こそあれ益なきは明である。政府當路はこゝに意を致し兩社を説いて合併せしめ日本郵船會社を作らしめたのである。明治十八年のことであつて、同會社の資本金一千一百万圓に對し年八分の補給利子を給與した。明治二十年之を改めて向ふ十五年間毎年八十八萬圓を給與し内國並に近海航路を行はしめた。明治二十六年同會社は其の組織を改めて株式會社組織とするや孟買航路を開始し更に明治二十九年歐洲航路、米國航路並に濠洲航路を開始したのである。政府は先づ孟買航路と濠洲航路とを命令航路となし之に獎勵金を與へ踵いで歐洲航路と米國航路（シヤトル線）を命令航路となし之に獎勵金を給與したのである。但し孟買航路の獎勵金のみは明治四十年以來之を廢したのであるから同航路は自由航路となつたのである。其外に北支を初め近海航路に數條の命令航路を設け各々之

に獎勵金を給與した。

三菱商會と共同運輸會社が激烈なる競争をなしたありし當時、明治十七年大阪商船會社が創設せられ主として内國航路に活動するに至つたが、同會社の基礎が未だ薄弱であつたから政府は之を傍觀すること能はず、毎年五萬圓を支給し以て船舶の改良費に充てしめ、更に明治二十一年内國航路に對し獎勵金を賦與したのである。こゝに於て同會社の基礎が漸く鞏固なることを得たのである。其後に至り同會社が臺灣航路、楊子江航路、南清航路を開始するに至り之に獎勵金を交付するに至つた。

要するに我國の海運は明治初年政府の助長政策によりて萌芽を發し年と共に漸く發達したもので、一時三菱共同運輸の競争の爲に頓挫したに拘らず、日本郵船會社が成立してからは我海運業も一段の發展をなしたのである。特に明治二十七年日清戦争が勃發するや我海運界も軍隊の輸送軍需品の輸送を初め我國の軍事的行動を援助し其の功績蓋し尠少ではなかつた。助長政策は一面には夥多の弊害あるは掩ふ可らざることではあるが、一面には其の利益も亦決して

て少くなかつたことはこれ等の事蹟に照して明なことである。爾來我國の海運業は戦争と共に飛躍をなしたものである。蓋し戦争の起るや其の戰場は内國でなく外國であつたから内地は兵火の爲に荒さるゝことがなかつたが軍隊を初め軍需品等を擧げて戰場にまで輸送すると同時に内地との連絡を密にしなければならぬから勢ひ海運の力に俟たなければならぬ、政府としても如何なる犠牲を拂つても海運を支持し其の目的を達しなければならぬ。我國海運界が戦争ある毎に一大飛躍をなしたのは其所であるといはなければならぬ。

日清戦争は我國民經濟に一新時代を劃したもので國民に世界列強の間に伍することを得る自信を生ぜしむると共に、助長政策によりて萌芽を發した所謂資本主義的經濟は漸く輪廓を形成するに至つたといへる。海運業も他の産業と同じく飛躍をなすことを得ると共に其の獎勵策も列強と同じ形態を具ふるに至つた。即ち其の獎勵策は航海獎勵法及び造船獎勵法の制定によりて具體化したのである。

航海獎勵法によれば總噸數一千噸、最強速力十浬以上にして造船規程に合格し船齡十五年以内の鐵鋼汽船を以て我國と外國間又は外國諸港間を往來するものに對して航海獎勵金として總噸數一噸航海海里數一千浬につき最低率を支給すると共に更に總噸數五百噸を増す毎に其の一割強速力一浬を増す毎に其の二割を増すのである。但し六千噸又は十七浬の船舶に對する獎勵金を以て限度とするのである。

造船獎勵法によれば造船規程に従ひ總噸數七百噸以上の鋼船又は鐵船を造りたる時は造船獎勵金として總噸數七百噸以上一千噸未滿の船舶には一噸につき十二圓、一千噸以上の船舶には一噸に付二十圓以上を支給し、其の機關をも併せ造りたる場合には一實馬力につき五圓を増給す。

この獎勵金制度の結果船主は定期船たると不定期船たるを問はず頻りに海外航路を擴張又は新設するのみならず造船獎勵法に合格する高級船舶を内地の造船所に注文するに至つたのであるし、造船所も亦其の注文に應ずる爲に設備を擴張したのである。海運業が俄に振興したのは其所である。但し、こゝに

陳べたる海運獎勵策は航路を區別せずして單に其の航行したる運數によりて獎勵金を交付した事は注目しなればならない。政府が海運業者に對しこの種の獎勵金を支給する所以のものは比較的収益の少き航路に對し若くは外國船との競争の爲に収益の多からざる航路であるか若くは經費が割合に多くして収益少い爲に政府が之を補助して以て該航路を維持せしめんが爲である。然るにかゝる條件を顧みずして一般的に航行したる運數のみを標準として獎勵金を支給する時は海運業者は成るべく經費を要せざる航路のみを經營することによりて獎勵金の恩典に與らんとする傾向を生ずることは想像し得る所である。獎勵金下附の精神に副はざるものといはざるを得ない。このことは既に佛伊等の諸國の行つた所によりても知ることを得る所であり我國の成績によるも之を知ることを得るのである。従つて一般的海運獎勵金制度を攻撃するもの多く之に代ゆるに特定航路を嚴定すると共に之に嚴格なる條件を附して獎勵金を賦與すべきことを提唱するもの少くはなかつた。當時一般航海獎勵法によりて獎勵金を支給せられつゝありしものに日本郵船會社、東洋汽船會社

の經營せる歐洲安土府線、北米シャトル線以上日本郵船會社、北米桑港線、南米西岸線以上東洋汽船會社の四定期航路があつたが明治三十三年より安土府線、シャトル線及び桑港線の三航路は特定助成航路となり、南北線は不引合の爲に之を廢するに至つた。日本郵船會社の歐米兩航路と東洋汽船會社の桑港線は前に一般的獎勵金を受けつゝあつたが外國の船舶との競争頗る激烈であり對抗上優良船を用ひなければならぬのは勿論、速力も競争船に劣らざるよう努めなければならず、其他經營上注意しなければならぬから經營會社よりいへば一般獎勵だけでは之を經營すること容易でないから寧ろ之より脱して特定航路助成金を受くるを利益なりとして政府に運動したものであるからさてこそこの改正を見るに至りたるもので、明治三十三年一月より十年間法定の補助金を支給せらるゝことになつたのである。

これより先政府は航海獎勵法の制定と同時に特定航路助成の途を開いたのであつた。之により助長の恩典に浴したものは孟買線、濠洲線、浦潮線及びコルサコフ線の四線であつて何れも命令航路として法定の助成金を支給せられたのである。右四線の中孟買線、濠洲線の二線は日本郵船會社の經營にかゝり明治二十九年十月より四年六ヶ月間助成金の支給を受け、新潟浦潮線、函館コルサコフ線は大家七平の經營する所であつて前同様助成金の支給を受くるに至つたものである。この獎勵法は寧ろ成績がよかつたから前に擧げたる一般獎勵の恩典に與つてゐた航路も特定航路助成金を受くるに至つたのである。この助成金制度を採用するについては其の支給を受く可き線路を嚴選しなければならぬのは勿論、其の支給の條件も亦之を嚴定しなければならぬことはいふまでもない。

これ等遠洋航路の外我國としては臺灣支那等に定期航路を設け、彼我の經濟交通を容易ならしむる必要があるからこゝに定期航路の開通を見るに至つた。臺灣領有後臺灣と内地との間に定期航路を開く必要である事は明白の事で臺灣總督府は明治二十九年四月基隆神戸間の定期航路を、更に三十年七月基隆を起點とする沿岸線を補助し、三十三年四月對岸南支那の厦門福州香港廣東に至る定期航路を開き、四十五年淡水香港間高雄大連間の航路を補助し開通した。

政府は馬關條約により揚子江の航行權を得たから三十一年大阪商船會社をして上海漢口間、漢口宜昌間の二線を開始せしめ更に湖南汽船會社に五年間年六分の利益配當を保證し揚子江上流洞庭湖沿岸航路を開始せしめ、大東汽船會社に補助金を與へて上海蘇州杭州鎮江間の航路を開かしめた。後日本郵船會社は上海漢口間に航路を開きたる結果自然これ等の會社の間に競争を生じたる上、經濟界はさまで好況でなかつたから何れも業績不振となるに至りしを以て四十年三月湖南大東の二社大阪商船日本郵船の揚子江航路が合同して日清汽船會社を創立するに至つた。政府は之に對し年八十萬圓の補助金を支給す、同會社は其後財政を整理し大正七年増資を行ひ南支那沿岸線を新設し更に十一年四月長江上流の宜昌重慶線を開始し長江筋の外國汽船會社と競争し之をして後に撞着せしめたのである。

日露戦争は日清戦争と同じく軍隊輸送の必要上海運の力を藉らなければならなかつたが我海運は驚くべき發達をなした。戦争終熄後我國經濟は一段の發達をなしたのであるが經濟の發達に伴ひ海運も亦一段の伸展をなし、海運の

伸展に伴ひ經濟貿易は一段の伸展をなしたのである。

我國海運業の發達に伴ひ南洋郵船組の組織を見るに至つた。大正元年板谷原田緒明の三氏の共同經營にかゝり各其の所有船一隻を提供して神戸スラバヤ間に月一回の航路を開始したので政府は之に年額十五萬圓を補助した。大正三年に同組合は會社組織となし南洋郵船株式會社と改め政府の助成の下に本邦と瓜哇間の定期航路を持続した。このことたる一汽船會社のことに過ぎないが我海運業者が次第に其の活動の範圍を擴張することを立證することを得るものといへる。同會社は初めの程は業態振ふことが出来なかつたが歐洲戦争の起るに及び俄に大なる躍進をなすに至つたといふ。

かくの如く我海運業は年と共に著々として發達をなしたのであるが其俄に大飛躍をなすに至つたのは實に歐洲戦争の餘響であるといへる。歐洲戦争が突發するや東西兩洋の交通は斷絶するに至つたのみならず東洋諸國間の經濟交通も亦少からず杜絶するに至つた。一方交戰諸國も軍需品の輸送の爲に船腹の需要が頓に増加したから船價は急激に高騰したのみならず運賃も亦急激

に高騰した。我海運界は其の刺戟を受けて俄に繁榮を來たし爲に海運業者は運賃収入の激増の爲に未曾有の利益を受けたのみならず其の所有船舶を譲渡すことによりて莫大なる利潤を収める事が出來た。所謂船成金の續出したのは世人の尙記憶する所である。船舶の需要が俄に増加した爲に造船會社の船舶建造の注文を受くるもの多く爲に其の利潤も亦驚くべき額に達することを得た。而のみならず東洋諸國等の從來歐洲諸國より物資の供給を仰ぎつゝあつたものが交通杜絶の結果之が供給を我國から仰がなければならぬから我國工業は未曾有の繁榮を來したのである。之と同時に之等の工業品の輸送は海運によらなければならぬから海運業者の収入は驚くべき額に達することを得た。海運業者の中でも日本郵船東洋汽船等の大會社はいふに及ばず所謂社外船と稱する小船舶を操る小會社に至るまで莫大なる利潤を擧ぐることを得從來經營難を訴へつゝあつたものまで俄に其の基礎を鞏固にすることを得た。今伊東米次郎氏の『日本の海運』により同戰爭中本邦の汽船總噸數一千噸以上のものと貿易の累進を數字によりて示す時は左の如くである。

年次	隻數	噸數(千噸)	百分比	貿易額(千圓)	百分比
大正三年	四九一	一五六三	一〇〇	一、一八六、八三七	一〇〇
大正四年	四九四	一五七五	一〇一	一、二四〇、七五六	一〇五
大正五年	五一七	一六五四	一〇六	一、八八三、八九六	一五九
大正六年	五三二	一七〇八	一〇九	二、六三八、八一六	二二二
大正七年	七〇二	二〇九七	一三四	三、六三〇、二四四	三〇六
大正八年	七六四	二四七六	一五八	四、二七二、四三三	三六〇

この海運界の隆昌は洵に歐洲戰爭の餘響とも稱すべきもので同戰爭が繼續する限りは其の餘惠を受くべき理である。然るに同戰爭が終を告げ平和克復するや其の反動を生ずべきは何人も亦之を想像することを得る所である。否事實に於て其の反動は想像以上に甚大であつた。平和克復と共に經濟界が反動期に入らざるを得なかつたのは獨り海運業界のみではなく有ゆる産業の部門を通じてある。其の反動の生じたのは要するに戰爭の繼續する限りは交戦國からの軍需品の需要が相當額に上つたので之等のものを生産する者は其の

生産品を販賣することによりて多額の利潤を擧ぐることを得たので其の購買力の膨脹は其の生産以外のものにも相當の利潤を與へることを得たるのみならず、其の生産品の輸送に當つた海運業者も亦多額の利潤を獲得することを得たのであるが、平和克復と共に軍需品の需要は減少し其の輸送の必要も亦消滅したからこれ等軍需品の生産販賣輸送に關係したものの、収入が激減せざるをがなかつたのは當然であるといはざるを得ない。東洋南洋等の諸國は戰爭中は歐洲諸國より物資を輸入することを得なかつたから勢ひ我國より之を輸入せざるを得なかつた。其事は畢竟我國生産物の需要を膨脹せしめたことで之を得生産に當るものは爲に大なる利潤を擧ぐることを得たのである。我國生産者にして永く其の生産品の販路を確保するが爲に其の品質を善くすると共に其の價格を合正にして以て估客の意を迎ふることを努むればたとひ平和が克復し歐米の生産品が其の市場に再現するに至つた所で少くとも或程度までは我生産品は其の市場を確保することを得たであらうが、我國生産者は意こゝに出でず、この時こそ正に千歳一遇の秋であるとなし品質を粗惡にすると共に價格

も出来る丈高くし以て暴利を貪らんとしたから估客間の怨嗟の聲漸く高く其の結果平和が克復し再び歐米諸國より其の生産品を購むるを得るに至るや復我國の生産品を顧みるものなく我國に之が註文を發せざるのみならず既に註文を發したのものも其の手附金を流してまでも註文を取消すに至つたのである。其の結果はいふまでもなく我生産者は豫想外れて利潤を失はざるを得なかつたのみならず損失を招かざるを得なかつた。既に相當の需要を豫想して設備を初め相當資本を固定したのであるから其の生産が俄に縮少するや經營上困難を見なければならぬ。其の生産者の大部分は金融機關より資本を融通して經營を持續したのであるから生産にして俄に縮少することになれば生産者が經營上困難せざるを得ざるは勿論金融業者も亦其の餘波を受けて困難せざるを得なかつた。其の生産物の販賣に當つてゐたものも販賣額の激減するに伴ひ其の門戸を閉鎖せざるを得なかつたものも少くなかつた。反動の悲哀はこの部門にも相當濃厚ならざるを得なかつた。これ等市場への輸出が激減するに至つた以上は之が輸送に當つてゐた海運業者の収入が激減せざるを得な

かつたのも當然であるといはざるを得ない。從來船腹の需要を見越して船舶を増加したのも其の需要が激減した爲に勢ひ相當隻の繋船をなさざるを得なくなつた。海運界が産業部門の反動の爲に苦杯を嘗めざるを得なかつたのは蓋し已むを得ざる所である。海運界の消長は産業界の消長と關聯して離れざるはいふまでもなき所であつて産業界が好況である時は生産物の輸送量も驚くべき額に達し之を輸送する爲に船舶の需要が大に従つて運賃も亦豫想外に高くあつたから海運業者は其の所有の船舶を極度に利用したのみならず盛んに新しき船舶を造らしめ以て其の需要に應ぜしめたのであつて造船業者も其の餘澤を受くることを得たのであるが、一旦産業界が不況に陥り貨物の輸送量が激減するや海運業者は其の船舶を十分に利用することは出来ない其の船舶の一部を繋船せざるを得ない、其の失費は少きを得不い、不定期船ならば之を繋船せしむるに止るのであるが定期船ならば輸送すべき貨物の數量の多少に拘らず船舶を動かさなければ其の経営上の困難は更に大ならざるを得ない、海運業者の経営上の困難は同時に造船業者の困難を招來するものであつて、造船

業者は造船の注文が甚だ多き時は之に應ずる爲に相當の設備をなし多數の労働者を備ひ入れ之に比較的高い賃銀を出すことを得たのであるが、造船の注文が激減すると経費高の爲に経営上困難を嘗めざるを得ない、而かも性質上他の業態に轉ずることを得ないから其の困難は一層大ならざるを得ない。以上陳ぶる如く一朝産業界に反動を生ずるや一波は一波を呼び其の影響する所漸次廣くなり經濟界全面に對し暗雲が之を蔽ふに至るは已むを得ない。産業界の不況が獨り我國にのみ止り其餘の國が其の苦痛を感じないならばやがては我國産業界も其の生氣を恢復することを得其の結果海運界も亦其の生氣を恢復することを得るのであらうが、我國に於ける反動の襲來は平和克復直後に起つたに拘らず歐米諸國に於ける不況の襲來は其れよりは稍々後れたのである。蓋し交戦國は未曾有の戦争の爲に經濟上大なる傷害を受けたに相違ないが之を醫する爲に有ゆる努力をなすことを惜しまなかつた、これ等の國にして努力し得たる間は經濟界は尙活氣を帯びつゝあつたが、其の努力は容易に酬ひられなかつたから遂に世界的恐慌を見るに至つた。其の恐慌の近因につきては學

者の間に頗る異論があるが、其の近因の如何は暫く措き其の深因は歐洲戦争によりて惹起せられたる經濟界の打撃にあることは疑を容れない。換言すれば戦争によりて生じた打撃は頗る大であるから經濟界各部門に於て之を醫するが爲に若くは其勢を緩和するが爲に畢生の努力をなしたに拘らず容易に其の目的を達することが出来ない、其の瘡痕は到る所に甚しからざるを得なかつた。こゝに此等の經過につきて縷述せんとするのではない之等を縷述することは自ら本篇論述の範圍を超ゆるからである。唯こゝに注意せんとすることは其の苦痛を感じることが比較的敏感である海運業界の打撃は他の企業に比較して甚だ大であつたことである。何が故に海運業は比較的敏捷に反動來より生ずる打撃を感じざるを得ないかといふに其の根本原因は前にも數々説明する如く海運業の性質は他の業態に比較して競争が激烈であるといふことに歸すようである。若し其の業態の性質がさまで同業者間の競争を許さざるものならんか一旦反動が襲來した所で他の企業に其の苦痛を轉嫁することは出来ないであらう従つて其の業態に生じた苦痛は自ら之を忍ぶより外に途がない之

を忍ぶことを得れば其中には經濟界も亦自ら恢復するであらうから其の業態が被りたる苦痛も自ら緩和せらるゝであらう。然るに苦痛を被りたる場合に之を他に轉嫁し得るものは百方之を他に轉嫁せんと試みるであらう。この作用が客觀的には同業者間の競争として實現するのであつてこの種の業態が反動來より生ずる苦痛を最も敏捷に感ぜざるを得ないのは畢竟之が爲である。抑も海運業界が好況を呈してゐた時は成るべく船舶の容積を大にし大量に輸送せんとしたのである船舶の容積を大にし大量に輸送する時は比較的に輸送量の單位に對する経費を少からしむる事を得るからである海運界が甚だ好況であつた時諸國の海運業者が頻りに大船舶を造りて人後に立たざらんと是れ努めた所謂大船舶主義時代即ち是れである。船腹に對する需要が甚だ大なる間は大船舶によりて大量に輸送するのが利益であるに相違ないが船腹に對する需要が減少する場合には輸送費が甚だ嵩みて決して利益ではない況んや船舶の一部を繋船しなければならぬ時には入るもの少くして出づるものが比較的多からざるを得ないから損失は小船舶を操つて輸送に當つてゐた時に比

し大ならざるを得ない。而のみならず大船舶を造る費用は小船舶を造るに比し勿論甚だ大であるから船腹に對する需要が頗る大ならざる限りは海運業者にとりて苦痛ならざるを得ないたとひ國家にして其國海運業を支持する見地から相當の保護獎勵金を授けた所で海運業者が其の經營を持続することは困難ならざるを得ない、經濟界が不況に陥り貨物の輸送量が俄に減退するに至るや海運業界が俄に苦痛に呻吟せざるを得ないのは概ね之が爲である。我海運業界が反動の襲來と共に九天の高きより奈落の底に墜落せざるを得なかつたのは其例とすることが出来る。海運業界の悲境にして經濟界の不況従つて貨物輸送量の減退に原因するものとせば之をして其の苦境より脱せしむるには經濟界の好轉を俟たなければならぬのであつて之を外にして海運業界其物をして其の苦痛を免れしむる妙策あることはない。其の經濟界が恢復するまでよく其の經營を支持するには一は海運業者をして成るべく其の經費を節減して經濟上の苦痛を少からしむること、一は同業者間の競争を成るべく制限して競争に基く冗費を省くことである。海運界が好況であつた時には何れの

國の海運業者も航路を擴張して其國の勢力を出来る丈擴張したものであり、其の航路の擴張するに従ひ商品の販路も亦其れ丈擴張したのであるが、其の販路を擴張し得る能力も無限である譯には行かない輸入國の購買力によりて制限せらるゝものであるから輸出國の商品の販路もしかく無限に擴張し得るものではないことは明白である。特に其の市場を目標とするものは我國のみではなく傍らに夥多の競争國が存する場合には我國の生産品の販路を擴張するにはこれ等の競争國を破らなければならぬ、このこと決して容易のことではない、輸入國の購買力が甚だ大であるにした所で輸出國の販路の擴張力が自ら制御せらるゝは當然でなければならぬ。而かも其の輸入國の購買力も自然に存するものではなく其國の生産等經濟社會の活動によりて生ずるものであるから其國の經濟界にして活動に故障を生じた時には其國の購買力も亦自ら減少せざるを得ない。經濟界に消長隆替あるは已むを得ない所であり之に隨伴して海運界も亦消長隆替あるは已むを得ない所である。

我產業界は一時反動來の爲に苦しまざるを得なかつたが企業家は其の經營

難の苦境より脱出するが爲に經營の合理化の爲に力を盡したのみならず政府も金輸出を許し以て爲替相場の低落を計つた爲に輸出はこゝに再び振ふことを得て諸外國は産業界不振の爲に苦しみつゝある間に我産業界は漸く愁眉を開く事を得るに至つた。こゝに於て我海運界も亦漸く其の苦境より脱出するに至つた。この時に於て幸か不幸か支那事變が突發して軍隊軍需品の大輸送の必要が起つたものであるから我海運界も再び活氣を帯ぶるに至つた。之によりて之を觀るも海運界の消長隆替は我産業界の振不振により特に戦争により軍隊軍需品の輸送の必要に刺戟せらるゝこと甚だ多きを感得せざるを得ない。従つて我海運界をして大に活氣あらしめんと欲せば我産業界をして大に振はしめなければならぬ、我産業界にして大に振ひ我生産にして益々増加する時は勢ひ其の生産物を海外市場に輸出しなければならぬから我海運業は之が刺戟を受けて振ふに至るべきは明白である。更に我國の經濟活動にして一段の進展をなす曉には獨り我國の生産物を海外市場に輸出するに止らず、海外市場間の貨物の需給を調節することによつて其間に利潤を收めんとするも

の多くなるに至るであらうからこれ等海外市場の活動が盛んとなるに従ひ我商人の活動も亦盛んとならざるを得ないし我商人の活動の盛んになるに伴ひ貨物を輸送するが爲に我海運を利用することが益々多くなるであらうから我海運界は勢ひ振はざるを得ざるに至るであらう。獨り我國商人の海外に於ける活動が盛んなる計りではない我海運にして大に振ひ輸送の速力正確運賃の低廉等に於て諸外國の競争船に比して敢て劣るなきに至らんか諸外國の商人が其の貨物を輸送するに當り我國の船舶を利用するもの多きに至るであらう、我船舶は世界到る所に往來馳駈して其の國旗は四海を掩ふに至るであらう、かゝらんか我海運は諸外國と伍して一二を争ふことを得るであらう。かゝる盛況を見るまでには諸外國との競争に打勝たなければならぬから之が爲には當業者は萬難を排して其の目的を達成するが爲に大に努力しなければならぬし、政府も之が爲に陰に陽に之を援けなければならぬ、其の之を援くるやいふまでもない情實に囚はるゝことなく我國民經濟の伸展する線に沿ふて之を補ふが爲に援けなければならぬ然らざれば政府が之を援くること多ければ

國民經濟をして當然伸展すべき方向に伸展せしめず從つて之をして却つて萎靡振はざるに至らしむることなきを保せない政府當局の意を致さなければならぬ所以である。

第四篇 郵便電信制度

第一章 郵便電信の意義竝に重要性

三三 郵便の意義

通信制度の中最も重要なはいふまでもなく郵便電信である特に郵便を以て最も重要とする。電信電話等の通信制度は電力の應用が起つてからのことであるから僅々數十年來の事であり其の利用も自然或範圍に限定せらるゝのであるが郵便に至つては何れの國に於ても其の形式等に差異はあるにもせよ古昔より起つたもので文明の發達に伴ひ漸次發達し文明の發達に最も大なる貢獻をなしたものである。蓋し人類の交通が極めて狹隘なる地域に限られてゐた間は互に意思を通ずるには特に文書等の送達等の必要もなかつたのであるが、稍遠隔なる土地のものと通信する必要が起るや文書によりて其の意思を通ずる必要が生ずるは想像し得るところである而して文書を送達するには初

郵便の意義

めは人を雇ひて之をなさしめたのであるが、其の送達の區域が廣くなるに従ひ種々の方法が用ひらるゝに至つた。換言すると、郵便制度は時代の變遷に伴ひ其の形式等も亦變轉したものである。従つて現今の用語により解釋する時は郵便制度は一定の手數料に對し何人も利用することを得る通信小包貨幣人類の郵送の組織であると稱する事を得る。この解義の中で特に注意しなければならぬことは第一に郵便制度は特に國家の制度であるといはなかつたことである。學者の中には郵便を以て通信に關する國家の制度であると定義してゐるものがあるが、成程今日では郵便制度は概ね國家の經營する所であるに相違ないが性質として國家に非ざれば經營し得ざるものではない古昔にありては私人によりて經營せられたこともあり又は私人によりて經營せられたものが公共團體によりて經營せらるゝものと對立してゐたこともあり、都市によりては都市内の通信を都市自身が經營したることがありたるのみならず或時代には私人によりて經營せらるゝものが却つて國家等の經營するものに比して寧ろ優位を占めてゐたこともある位であるから直ちに國家の制度であると定義

するのは聊か妥當を缺くようである。故にこゝには國家の制度であると定義しなかつたのである。第二に注意すべきは何人も利用することを得ることである。其の經營の衝に當るものは公私何れであると問はず之を利用し得るものは別に制限はなく一定の手數料を出しさへすれば之を利用して其の目的を達し得ることである。このことは比較的近年の現象であつて古昔にありては之を利用することを得るものは極めて局限せられた者のみに過ぎなかつたのである。第三に注意すべきことは郵送配達すべき物件は手簡等のみに限らないことである。郵便制度は書簡等通信を郵送する事が主要なる務となすには相違ないが、今日では郵便制度の取扱ふものは獨り書簡等のみに止らず同一機關によりて隔地間の貨幣若くは小包の郵送に當り以て一般民衆の利便を進めつゝあるのみならず古昔にありて驛傳制の如く遠隔の土地に旅行する者をして之を利用することによりて急速に旅行の目的を達せしめたことがあり又人類の速達は本來の目的ではなく之によりて隔地者に通信をなさしむるの目的であるが其の方法として文書によりて之を通ずるのではなく人類をして

其地に到らしめて其の目的を達することも行はれたのである。要するに郵便制度によりて取扱ふものを書簡等の送達に限定することは狭きに過ぐるものといはざるを得ない。故に上記の釋義を用ひたのである。

郵便制度は交通制度の一ではあるが、鐵道道路水路の如き交通機關ではない。一の組織ある制度であつて其の目的を達するが爲に其の時代に於ける一切の交通機關を利用して以て速達の目的を達せしめんとするものである。されば古昔には人類が文書を携行して隔地に到つたものである。其の携行すべき數量が増加するに従ひ荷車若くは馬車等を用ひたものであるが近代的交通機關が起るに及び鐵道船舶更に近頃に至つては飛行機等を用ひて速達の目的を達せんとするのである。特に鐵道列車の中には時に郵便物輸送の車を加へ其の運行中配達すべきものを整理し以て其の目的を達せんとするのであるし、汽船を用ふる場合にも發著の時日の確定せる定期船を選び同じく船中にて配達すべきものを整理するのである。勿論これ等の交通機關は目的とする都市等までは郵送すべきものを致すにしろ其の目的とする名宛人の邸宅まで之を致すも

のではないから其の目的地に到達するや之等のものを名宛人まで携行し以て其足らざる所を補はなければならぬ、かくすることによりて其時に於ける最も迅速なる交通機關を利用して其の目的を達せんとするのである。従つて古昔にありては數月を経ざれば郵送することを得なかつた遠隔の土地にも今日にては數日若くは十數日の中に之を郵送することを得るに至つた。民衆の利便を増進すること蓋し甚だ大なるものがあるといはざるを得ない。

郵便制度の發達上特に注目すべきことは獨り書簡を郵送するに止らず小包郵便を開始したことである。この制度は獨逸にては十七世紀頃より起つたことではあるが十九世紀の中葉に於てすら西歐諸國を除きては未だこの制度を實施するものはなかつたといふ、之を實施せる所にも其の取扱ふ小包は極めて小容積のものに限られてゐた。さり乍ら、小包郵便の起るや其の經濟上の影響は決して少くはない、此等の小包は有ゆる交通機關を利用して普通の書狀の如く迅速正確且つ比較的廉價に郵送せらるゝから商人等は之によりて其の商品を註文主に送ることを得べく、其の結果は貨物によりては直接に生産者と

消費者間の取引授受が起りて中間商人の手を煩はす必要なきに至るであらうし、爲に商人特に小賣商人は其の商取引の一部を失ふことになりて其の損失決して少しとはいへない、但し小包郵便の容積が限定せられてゐるから其れより容積の大なるものは其の利便を利用することが出来ないが小包郵便の容積が擴大せらるゝに従ひ勿論之が爲には其の郵送組織を改正する必要はあるに相違ない、むしろ其の商業に及ぼす影響蓋し少くはあるまいと想像することを得る。獨り小包郵便のみではなく、今日では郵便局は書狀小包の外に金錢の郵送を行ひつゝある。遠隔の土地に貨幣を送らんとする場合に銀行等の手を経ざるも郵便爲替によりて其の目的を達することを得るから一般民衆にとりて甚だ便利である否、國によりては郵便局が民衆の依頼に應じて信用狀を發行し、之を携ふるものは旅行中必要があれば其地の郵便局に到り之を示し同郵便局より所要の金員を受くることを得るから旅行者にとりては頗る便利である。故に郵便制度は勿論書狀の郵送を中心として發達したものであるが其の制度の發達するに従ひ小包貨幣の郵送を司るに至りて民衆の利便を進捗したるこ

と少からず従つて交通制度として經濟上大なる使命を果すことを得るに至つたのである。

郵便制度として書狀の郵送にしても其の速度に於て鐵道飛行機の速度を超越することは出来ないが、今日ではより迅速に通信をなす必要が起つたから更に電信電話等の利用も亦甚だ盛んになつたのである。

電信電話も同じく通信制度であるが、いふまでもなく電力の應用によりて其の目的を達するものであるから電力の應用の方法が知れざる間は之を利用することを得なかつたのである、従つて其の制度が起つてから比較的年月を経ること未だ淺いのである、然し其の年月を経ること未だ淺きに拘らず最も早く通信をなすことを得るから之を利用して遠隔なる土地と商取引等をなすことを得て其の經濟上の效果甚だ大である。従つてこの通信制度が起つてから世界の商業はこゝに面目を一新するに至つたのである。但しこれ等の制度を利用することは今日の所では性質上比較的費用を要すること多からざるを得ないから従つて其の料金が比較的高からざるを得ない、其の結果商取引上は兎に

角普通の通信としては特別の必要あらざる限りは書状の往復の如くに多く用ひらるゝに至らない。然し經濟交通の益々頻繁となるに従ひてはこれ等の利便を利用することは益々盛んとなるであらう。

第二章 郵便電信制度の發達

三四 郵便制度の發達

郵便制度は前章陳ぶる如く一の制度として起つたものであるが、民間の通信の必要によりて起つたものではなく政府の政治軍事其他の必要によりて遠隔なる土地と通信するが爲に起つたものである。蓋し今日でこそ民間の通信の必要は驚くべき程度に上つたとはいへ古昔にありては事實上遠隔なる土地と商業取引するの必要はさまざま多からず、よし其の必要があつたにしろ之を實現することは到底不可能であつたから之を起さんとするものはなかつたのであるが、政府の行政上の必要は之と異り統治上之を避くることを得ないから或は軍隊等を急速に遠隔なる土地に送るが爲に其他同様の目的の爲に驛傳等によりてよく聯絡をとり以て速達等の目的を達する上に遺憾なからしめたのである。既にこれ等の設備がある以上之を利用し書状等の郵送に便ならしむることを得たのである。而してこれ等の施設の利用は政府行政の爲であつて民間

郵便制度
の發達

の便利の爲でなかつたから民間のものにして之等の施設を利用せんと欲するものがあつても原則として之を許さず極めて特別の場合にのみ許すに止つた。其の驛傳の制にしても羅馬にても主要なる道路には一日の旅程を標準として其の前後に大驛を設く、これ等の大驛の間に五乃至八ヶ所の驛を設け使臣若くは文書の往來に對し馬車等を以て驛より驛に迅速に傳送せしめたのである。而してこれ等の馬車には夏期は八頭の駿馬を冬期は十頭の駿馬を備へ以て成るべく速に次の驛に馳らしめたのである。これ等の施設は常に用意し置かなければならないから之を民間の利用を許すことを得ないことは明白である。これ等の制度は十世紀に入りて國家の郵便制度を形成するに至つた全國に數十の驛があつて其の目的を達成せしめたものである。國家の郵便制度の傍らに私營の郵便制度も漸次發達したもので其の原因はいふまでもなく個人間の通信の必要が文明と共に發達するに至つたのと特に商業の發達するに従ひ通信の必要が著しく増加したからであり而かも郵便制度は種々の機關によりて營まれた。昔時は書簡は僧侶の手によりて送達せられた、僧侶は宗教上の必要

よりして諸國を遍歴したものであるから之に托して書簡を送達せしめたのである。かゝる書信は其れこそ甚だ必要がなければ送達することはなかつたことは想像し得る所である。又佛國にては巴里の大學で學習しつゝある學生が郵便送達の特權を得て之をなしつゝあつた、後に至り其他の大學生もこれに倣いて同様郵便送を行つたものである。又屠牛者も家畜と共に諸所を旅行したものであるから之に托して書信の送達をなさしめたといふことである。書書の往復が未だ頻繁でなかつた時代にはかゝる方法で其の往復をなさしむることが出來たにしろ其の往復が頻繁になれば到底かゝる方法でこれをなさしむることは出來るものでない、従つて十三世紀頃になると都市の官憲が其手で信書の往復を司るに至つた、蓋し都市の住民が自然他の都市のものと商業其他の必要よりして信書を往復することが多かつたからこの種の制度が起つたのであらう。其の國家の手によりてなさると都市の手でなさるゝとを問はず其の制度は甚だ不完全であるのみならず信書の秘密も之を保つことが困難であつたから伊太利の商業が勃興した時代には郵便制度として其の社會の要望に副

ふことは出来なかつたこゝに於て同國の名家タキシス家が進んで郵政を其手に掌握して獨り國內に止らず國際的郵便制度を創むるに至つた即ちフヒリツプ王の許可を得てフランス・ホンタキシスは佛國和蘭西班牙との郵便聯絡を其手に掌るに至つた其後に至り同じくタキシス家の者が大陸諸國の重要都市間の郵書の送達を營むに至つた。ルードルフ二世は帝國の郵便制度を起し之をして郵政を統一せんとした。郵便制度は實に國王の特權であつて之を他に委ぬべきものでないと主張したのである。これは獨逸に於て郵便制度が漸次國家の經營に移りつゝある徑路を略述したに過ぎないのであるが其餘の國に於ても同様タキシス家の經營を脱して國家の手に移つたのである。何故にタキシス家が力を盡して歐洲諸國間の郵政を其手に掌握せんとしたか又諸國は之を國家の手に奪還せんとしたかといふに郵便制度は之を經營するものにとりて相當の收入を生じたからである。勿論信書の往復は今日の如く頻繁でなかつたが其の料金は相當に高價であつたから之が經營は相當の收入を生じたのであらう。故に民衆の利便等の立場よりではなく國家の收入を増加する爲に

郵政を國家の手に收めんとしたのであらう。特に國家は行政の必要上國內到る所に役所を設けてゐるから之をして傍ら郵便の送達をなさしむることはさまで困難でなかつたからである。郵便制度が國家の經營に歸するや信書の往復が文明の發達に伴ひ著しく増加すると相俟つて財政收入の目的より民衆の利便を目的とするに至つた。財政收入を目的とすれば其の獨占的性質と結んで料金を高くすることは不可能ではない然し料金を高くする時は巨額の商業取引の場合は兎に角其以外では民衆は到底其の負擔に堪ゆることが出来ないから之を濫用するもの少くはなかつたこれはいふまでもなく文化の發達を妨ぐるものであり民衆の利便を害するものである。商工業者が之を負擔する如く見えても之等は其實民衆の雙肩に轉嫁せらるゝのであるから郵便料金は之を徵收せずして其の經費は租税を以て支辨すべきものであるとの論を主張するものを生ずるに至つた。これは理論上からいつても極端論であるといはなければならぬ何者郵便制度の利便を享くるものは國民の一部であつて全體ではない之を利用するものも其の位置や職業によりて自ら厚薄があるから之

等が無視して凡て其の料金の徴收を廢し租税を以て支辨せんとするは妥當ではない故に財政にいふ手數料主義によりて之を負擔せしめなければならぬ、手數料主義によりて其の料金を定むるとは必しも一信書の郵送に要する費用を計算して之を依頼するものをして支拂はしむる義ではない、郵便制度を經營する費用全體を之を利用するもの全體をして負擔せしむる義である換言すれば其の經營者である國家は之によりて何等の収益を得ざると同時に何等の負擔をもなさざることを意味するのである。今日の財政學ではこのことを教へつゝあるに拘らず事實何れの國にても米國を除きては之によりて若干の財政収入を擧げざるはない。而して郵便制度の經營に要する費用は法律によりて定めたる規定によりて之を利用するものに負擔せしむるのである、而して之を負擔せしむるに當り民衆をしてさまざま甚しい不便と煩累を感ぜしめざる爲には全國を通して均一料金を課することである、均一料金を課すれば郵便切手の貼用によりて其の負擔をなすことを得るのである。均一料金を課徴することには次章にも略述する如く手數料を徹底せしむる所以ではない郵便物の重量は

必しも均一ではなく其の郵送の距離は必しも同一ではない故に之に對して均一に負擔せしむるは理論上正當であるとはいひ難い、然しこの理論に拘泥して料金を定むる時は複雑となつて不便甚しからざるを得ない故に民衆の利便を眼目として均一料金制度を採用するに至つたのである、均一料金制度はいふまでもなく料金の低廉化を意味するのであるからこの點に於ても民衆の利便を増進したことはいふまでもなく其の利便の増進に伴ひ之を利用する者は激増したのであり其の文化を進めたことは測り知る可らざるものがある。

郵便制度は如上陳ぶる如く文書の郵送を中心として發達をしたのであるが同制度は二の方面に擴大せられたのである。一は其の郵送物の範圍が著しく擴大せられたることである一は郵送の範圍が從來は國內に限られてゐたのであつたが近年に至り其の範圍は國際的となり従つて其の目的を達するが爲に種々の制度が發達するに至つたのである。

郵便制度は信書の郵送を目的とするが信書は性質として其の祕密を守らしめなければならぬが、端書や廣告文等の如きは別に其の祕密を確保しなければ

ばならぬものではない唯信書と同じ機關を通じて郵送せらるゝに過ぎない之と同じく商品の見本の如き新聞雜誌等印刷物の郵送の如き略同様である。これ等に對しては信書と同じ機關を利用せしむるのであるが性質として多少異なる取扱をなさしめなければならぬ。更に郵便爲替制も之と關聯して發達するに至つた即ち郵便局は貨幣を送る者から貨幣を受取ると共に之を代表すべき爲替證券を交付し其の證券を呈示したるものに對し證券面の貨幣を交付するのであつて之によりて貨幣の隔地間の輸送をなすことが出来るのである。このことは銀行に於て行ふ所と毫も異なるものではないが郵便局が恰も銀行と同じく其の事務を行ふのである。郵便局は國家の機關であり全國的に組織的に聯絡を有つものであるから民衆にとりて利用する上に於て寧ろ銀行に比して却つて利便多きことを得るのである。但し今日では銀行は全國に互りて存在するのみならず互によく聯絡を有つものである以上郵便局が郵便爲替事務を行はなかつた所で民衆は貨幣を遠隔なる土地に送致するに不便を感ずるところはあるまいと思はるゝのである。郵便爲替は獨り國內の隔地間に止らず外

國に對しても尙之を行ふのである。世界郵便同盟は一八七八年の巴里會議に於て同事務を行ふことを決定したが其の取扱ふ金額に一定の制限を置いた。即ち原則として一千フランを其の限界とし若干の小國の爲に其の限界を五百フランと定めたのである。獨り郵便爲替を行ふに止らず一八八五年リスボン會議以降電信爲替をも取扱ふことになつたのである。郵便局が小包郵便を取扱ふに至つて一段の進展をなすに至つた。小包の送達は元來運送店が行つたものであるが容積の小さい小包を郵便の傍ら送達するに至つたもので社會大衆にとりては大に利便を増すことになつたのである。かくの如く信書の郵送を中心として發達した郵便制度が其の機關を利用して其の取扱ふものゝ範圍を擴張することによりて利用者の利便を大に増すことを得たのである。

之と同時に從來は郵送の地域が國內に限られてゐたのであるが諸外國との經濟交通が増加するに従ひ郵便制度も國境を超えて國際的となつたのである。郵送の地域が國際的となるに及び關係諸國は其の取扱の便宜の爲に取扱の統一を協議するの必要を認め其の結果國內の郵便制度にも相當の變更を來すに

至つた。このことは初めは隣接せる國の間でなされたことであるが、經濟交通の地域が擴大して世界諸國に及ぶや、重要國は代表者を派遣して會議を開き郵便同盟を締結するに至つた。この種の國際會議の最初のもものは一八七四年十月ベルン市に開かれたものであつて二十二國の代表者が會合して同協約を締結したものである。爾來數年毎に國際會議を開き加盟國の範圍を擴大すると共に時代の要求に應じて其の協約の内容を改訂しつゝあり、これ等の國際會議に於ては加盟國は議決に對して各一票を有するを原則とするが若干の國は其の領域は獨り本國に止らず夥多の植民地に及ぶものであるから特別の票決權を有するのである。例へば獨逸和蘭葡萄牙は各二票、佛國は三票、英國は五票を有するのである。これ等の協約が成立した所で其の條文の意味等につき解釋を異にする時は之を決裁するが爲に特殊の裁判所がありて之を決するのである。勿論これ等の協約も初めは信書の郵送に關するものであつたが、諸國の郵便制度に於て取扱ふものゝ範圍が擴大するに従ひこれ等のものに擴大せらるゝに至つたのである。

三五 電信電話の發達

電信はいふまでもなく記號によりて意思を傳達するものであるが、このことは相當古より種々の方法によりて試みられた所である。然し電力の利用によりて電線を通じて之を行ふことが工夫せらるゝに及びて汎く用ひらるゝに至つた。これは一八三三年ガウス及びウエーバーの發明にかゝり更に一八三六年モースが之を完成したものであり、其後科學の發達に伴ひ改良に改良を加へて今日に及んだものである。而して其の發達に特に記述すべきは海底電信の工夫である。従來は陸上の電線によりて電信の目的を達してゐたのであるが海洋を超えては其の目的を達する事は出來ないが海底電線の發明によりて其の目的を達することが出來たので海底電線を用ひて通信の目的を達したのは一八五一年カレードパー間の海底電信を以て最初のものとなし、爾來諸國の間で其の装置を見るに至つたのである。歐羅巴と米大陸との間に海底電信の通ずるに至つたのは實に一八五四年のことである。海底電信はいふまでもなく特別の設備を必要とするものであり従つて驚くべき巨額の資本を要するを以て其

の大部分は會社によりて經營せられ其の使用の料金を収入とするものである。海底電信は其の大部分は會社によりて經營せらるゝも一部分は國家によりて經營せられつゝある。電信制度に更に一進展をなしたものは無線電信の發明である。従來は電信は電線を通じてなされたものであるが電線を用ひずして電波を利用することによりて同一目的を達するに至つたのである。この發明はヘルツによりてなされたものであるが之が機械を發明したのは實にマルコニ―である。無線電信の装置は有線電信の装置に比し稍高價であるが之が經營費は遙に少いといふことである。

電信制度は原則として國家の經營するものである。諸國に於て之を國家の經營になしたのは經濟上の理由からではなくこの種の通信機關が私人の手に屬す時は國防上危險が多かるべしとの考慮に出でたものである。これを一人の自由經營に委ぬる時は國防上危險が伴ふから之を國家の獨占になさざる可らずといふのである。電信制度の經營は郵便制度の場合の如く國家に財政收入を生ずるものではないが其の収入の多少は問題とせず政治上の理由により

て之を國家の經營となしたのである。凡て自由主義に始終する英國に於ては三十會社に許可して經營せしめたのであるが如上の理由に基き一八六三年の法律により之を國家の行政に委ぬべき優先権あることを明にし特に一朝有事の日は其の設備を擧げて國家の手に移すべきことを明にした。而のみならず電信制度の私營につきては其の缺陷等を訴ふるもの頗る多くあつたから政府は一八六九年電信會社を六百八十萬磅の價格を以て買收し一八六九年の法律により電信制度は國家の獨占事業なることを宣明したのである。米國は經濟思想等に於て英國の衣鉢を承けることが多いから電信制度は私營事業として成立發達したのであるが性質上之を自由經營に委ぬべからず之を獨占事業となすべきものであるとの論が漸く勢力を得其の結果十九世紀の中葉には電信會社の數五十會社を超えてゐたものが漸次合併して Western Union Company として存在するに至つたのである。陸上の電信制度はかくの如くであるが海底電信に至つては數種の會社が存在し互に激烈なる競争をなしたから遂に企業聯合を形成して其の競争を緩和するに至つたのである。其中最も大なる會社は

Eastern Telegraph Company である。近年に至り海上交通に利害を感ずることの多い諸國は海底電信を買収して其の經營となすもの漸く多いのである。

電信制度も郵便制度と同じく其の國際的となるに従ひ關係諸國は同盟を結び互に聯絡をよくし以て其の目的に副はんとするに至つた其の郵便同盟の模範に従ひ世界電信同盟が成立し加入諸國の都市に其の會議を開き其の目的を達成するに努むるに至つたのである。かくして今日では重要國は電信網によりて堅く結合せられ其の文明の進捗に貢獻すること蓋し著しきものがある。

更に通信制度として近年の發達は電話制度の發達である。郵便制度なり電信制度は文書なり記號なりによりて意思を傳達するものであるが電話に至つては對話すると同じく直接に談話によりて意思を電送するのである。電話の發明はライスの發明にかゝるのであるが之を實用的となしたのは實にグラハムベルであつて一八七六年のことである。

電話は初めは電信の補足として起つたものであるから性質として地方的のものである。其の地方的であるのは畢竟この機關の利便を利用せんとするに

は其の住宅に必要な機械を据付けなければならぬ然らざれば其の恩澤に浴することが出来ない従つて大都市等この種の通信機關を利用する必要の多き所では之に加入し其の機械を据付けるのである従つて地方的なるは想像することを得る。然し他の都市等と通信する必要が増加するに及びてはこれ等の都市の間に聯絡を採るに至つたのである。

電話は初め地方的のものである上之を利用するには相當の裝置を要し之を利用し得るものは豫め之が利用者團體の加盟者に限らるゝものであるから電話事業は性質として初めは私營事業として起つたもので國家は之に關與することはなかつたのである。然し電話は通信機關である以上之が利用者は成るべく廣き地域に互り成るべく多數のものを包括しなければならぬから電話事業が私營會社によりて經營せらるゝにしる電話會社間で連絡をよくし若くは成るべく統一的經營の下に立たなければならぬ。従つて近年他の企業に聯合、合同の氣運あるが如く電話會社の間にも亦更により強き勢を以て聯合、合同が行はれたのは當然である而して其勢にして更に一步を進むる時には國家

の經營が起らざるを得ない。而して國家の經營する電話事業も初めは私營會社の經營と併んで起つたのであるが、性質上國家の經營は私營に比較して優秀であるから何時とはなしに國家の經營が私營を併呑して獨占するに至つたのである従つて多くの國に於ては電話事業も郵便電信等と同じく國家の經營にかゝるのである其の私營制度の行はるゝのは二三の國に過ぎないのである。

郵便制度にては經營者は依頼者の需に應じて其の機關をして活動せしむるものであるが電話は之と異り利用者が其の機關を動かすものであるから其の料金は自然高からざるを得ない。何者其の機關装置には相當の資本を固定せしめなければならぬし、之が機關の聯絡等については相當の人手を要しなければならぬからこれ等の費用を計算すれば手數料主義によるも其の料金は相當額に上らざるを得ない、然し一面電話は成るべく多數のものを誘つて之が利用者たらしめなければならぬからこれが普及の觀點よりすれば國家が之を經營する場合でも其の生産費を償ふ丈料金を高くすることは出來難い従つて出來る限り料金を低くし以て其の普及を圖らなければならぬ。故に多く

の國では其の料金を定むるに地帯制度により同一地帯内の通話は比較的低廉なる料金を徴するが異なる地帯内の通話は之より高き料金を徴し其の距離の増加するに従つて料金を高くするのである。これはいふまでもなく成るべく利用者も多くせんとする必要と之が爲に生ずる財政上の出費を少からしめんとする必要とを或程度まで緩和せんとする趣旨に出でたもので電話制度の今日の發達を以てしては蓋し已むを得ざる所である。

電話も他の通信機關と同じく獨り國內の聯絡のみを以て満足すること能はず國際間の通話機關にまで發達するに至つたのであるが其の料金は相當高價ならざるを得ない従つて民間の利用としては主として商業に用ひらるゝに過ぎない。

第三章 郵便電信電話制度の經營

三六 郵便制度の經營基礎

郵便制度は今日主要なる國にては自ら之を經營しないものはない學者も之を以て當然のこととし之に對し異議を挾むものはない。何が故に郵便制度は國家自ら之を經營すべきものであるか郵便制度の本質よりして然らざるを得ないからである。

郵便制度にして國民の利便に適合せんとするにはいふまでもなく第一に其の料金は甚だ低くなければならぬ然らざれば國民は之を利用することは出來ない昔時歐洲にて郵便料金が頗る高かつたことがあつた人民は正當に之を支拂ふことが困難であつたから通信文を認むべき紙は出來る丈堅くして厚きものを選び通信文は出來る丈簡明に其の要領を相當大字にて認め其の封筒は薄くして封筒上より其の通信文を読み得るようになし其の宛名住所は正確に認むるが差出人の姓名住所は虚偽のものを認め置き而かも料金は受取人拂と

郵便制度の經營基礎

なすのであるかくする時は其の書狀は相違なく相手方に到達し而かも封筒上より其の趣旨を相手方に通ずることを得るから其の通信の目的を達することを得たのであるが料金を免るゝ爲に受取人はこれは自分宛のものではない従つて之を受取るべき義務もなく従つて料金を支拂ふべき義務もないと主張するのである。かくの如きは勿論不正行爲であるが郵便制度の經營者として之を取締るべき途がなかつたといふ。このことは勿論料金が甚だ高いから起つたことであつて若し其の料金が甚だ低かつたならばかゝる不正行爲が行はるる理はないよしかゝる不正行爲が行はれなくとも料金が甚だ高かつたならば之を利用するものが甚だ少かるべきは想像し得る所であつて之を經營すると甚だ困難ならざるを得ない故に郵便制度をしてよく成るべく多數のものをして利用せしめ以て其の經營を容易ならしむるには其の料金を出來る丈低廉ならしめなければならぬ然らざれば國民の利便に合致することは出來ない。郵便の料金が甚だ低廉でなければならぬことが郵便制度を經營する者をして之を獨占せしめなければならぬ原因をなすものである其の經營が國家の

手によりてなされるゝと私人の手によりてなされるゝとを問はず其の經營を其手に獨占して傍らに之が競争者の存在を許さないのである。普通の生産物の販賣であると競争者の存在は生産物の價格を低廉ならしむる効果があるが郵便物の場合は全く然らず其の郵送の費用は其の數量の増加によりてさして増加するものではない其の單位に對する費用は極めて低廉なるものである。故に競争があつた所で更に之を低廉ならしむるものでもなく従つて若し之が爲に其の料金を低廉ならしむるものならば其の經營をして不可能ならしむるものもあり、其の料金を低廉ならしむることによりて郵便物の輸送量を増加するものでもない故にこの種の經營につきては同業者の競争は良好なる結果を生ずるものでもない故に其の經營をして民衆の希望に順應せしむるには競争の存在ではなく獨占であり、集中である、集中は經費を低廉ならしめ料金を低廉ならしむるものである、其の經營の地域廣くして組織的であれば關係するものゝ人員を比較的少からしむることを得るからである。

第二に郵便制度は全國に互り僻遠の土地にも其の利便を享けしめなければ

ならない。都會等人口が稠密であり其の音信等の殷盛なる所には郵便物の遞送事業は容易に起るであらうが僻遠の地にして音信等の盛んでない所には郵便物の遞送をなさんとする者はあるまいからこれ等の土地にては其の制度の恩澤を被ることはない。故に全國に互り都鄙の別なく郵便制度の恩澤を受けしむるにはいふまでもなく全國に經營の網を張り一組織の下に置かなければならない。従つてたとひ郵便制度の經營をして私人をして當らしむるにしても其の經營は集中的にして獨占的でなければならぬ。其の經營の性質にしてかくの如きものなりとすれば之を私人の經營に委ぬるよりは國家をしに之が經營に當らしむることが賢明でなければならぬ。何者國家の行動はいふまでもなく營利を目的とするものでないからよく民衆の希望に従ひ之をして其の利便を享けしむることを得るからである。この意味に於て郵便制度は國家の經營の目的物たらしむべきものである。

獨り經營上の見地よりして國家の經營を適當とするに止らない、信書の秘密は最も尊重しなければならぬ、古昔は信書の秘密を尊重する念が薄く之を冒

して顧みなかつた之が爲に國民の自由を侵反することは少くはなかつた。この見地よりすれば郵便制度は國家の經營による時は其國にして甚だ非文明的のものでない限りは信書の祕密は相當に尊重せらるゝであらう従つてこの點に於て國家の經營に反對する理由はないと信ずる。

更に近年に至りては國家の經營を便なりとする重大なる理由が生ずるに至つた。古昔は通信の範圍は國內に限られ國外に及ぶことはなかつたのであるが近世に及びては通信の範圍は著しく擴大して殆んど世界的となつた従つて郵便制度をして民衆の希望に順應せしめんとするには其の經營は關係諸國と協商して統一的ならしめなければならぬ、かくすることは民衆の希望に一致するものであつて何等國家の利益に反することはない、諸外國と協商して郵便制度の統一を計ることは必しも國家の經營を必要としないものにもせよ、今日有ゆる國家は其の使臣を外國に派して其の臣民の利益を擁護しつゝある以上郵便制度の如き何等政治上の危害を伴はざるものは國家の經營として關係諸國と協商して其の統一的經營に當るのが多くの點に於て便利であるといはな

ければならない。

郵便制度にして國家の經營に由らしむべきものとするも必しも諸國を通じて同一制度が行はれてゐる譯ではない、諸國の郵便制度を通觀すると凡そ二制度が存するようである。一は我國を初め英米等に行はるゝが如く絶対的の集中制度の國である。即ち郵便制度は中央機關が其の中心をなすのであつて其他の官憲は之が直接の指揮の下に活動するのであつて所謂集中主義が最も徹底的に行はれてゐるものである。この制度は郵便制度としては最良のものに相違ないが之に對して疑を抱くものは全國を通じて一統制の下に經營せらるるとはいへ都會等通信の甚だ頻繁なる所には自然力を傾注し出来る丈便利を提供するも鄙遠の地になると通信がさまで頻繁でないから自然力を注ぐこと少く従つて便利を提供すること薄からざるを得ないと。これは理論上肯定せらるゝことではあるが鄙遠の地では事實上通信の必要が少いのであるから之に對し都會の如く利便を提供せざるもさまで不利益を受くるものではない、之に對し都會に於ける如く利便を提供した所で之を享くることは出来ない従つ

て徒らに費用なり労働なりを費すに過ぎない故にかゝる非難は理論上肯定し得るも事實上は肯定することは出来ない。反之三四の國にては集中主義を徹底せしめない其の統制の中心は勿論國家であるが其の地方町村と間に中間體を設け之をして其下にある町村等を管轄せしむるのである従つて其の管轄下にある地域には同一の經營方式が行はるゝが他の管轄地域とは自ら多少の經營方式の差異が存する筈である。成程地方によりては生活の程度も異り事情も同じくはないから全國を通じて同一統制の下に束縛するよりは比較的事情の均しい地方丈を同一統制の下に立たしむるのが國民の希望に副ふものであるといふことが出来るが郵便制度の如きはしかく地方により異らしめなければならぬものではない故にこの制度を以て絶對的集中主義に比較して必しも優れりと稱することは出来ないようである。

三七 電信制度電話制度

以上は郵便制度は全國を通じて獨占的統一的經營の行はるゝを以て優れりとする結果私人をして之を經營せしむるよりは國家が之を經營するを以て時

電信制度
電話制度

宜を得るものである所以を略述したのである。このことは電信制度についても同じく主張することを得る。全國を通じて電信制度の利便を享受せしめんとするにはいふまでもなく全國を通じて電線を張り之によりて迅速に通信しなければならぬ之が爲には相當の費用を必要とするは勿論之に相當する設備をなさなければならぬことは郵便制度と異なる所はない。故に之を一私人の經營に委ぬるよりは國家の經營に統制するのが寧ろ優れりとする。されば英國にては初めは一私人の經營に任せたのであるが一八六八年に至り之を改めて國家の經營に移したのである。其餘の國に於て之を一私人の經營に委ねた所はない。

海外諸國電信交通をなさんとするや多くは海底電線を利用しなければならぬから國內に於て國家の經營によらしむるのとは自ら異らざるを得ないこのことは國際法上の海洋の自由の原則に背反するからである。故に事實上國家が之を經營することなく私立會社をして之を經營せしめ其の經營の困難なる場合には之を維持經營せしむるが爲に國家は之に對して相當の補助をなしつ

つあるのである。英國の如きは到る所に植民地を有し之と海底電信により通信する必要があるから海底電線會社に對し每年少からざる補助金を支給しつある。

電話制度は近年に至りて起つた通信制度であるが英米等には私立會社によりて經營せられつゝあり勿論私立會社が之を經營せんとするには政府より免許を得なければならぬが其の料金の如きは營利の原則によりて決定せられてゐるのである。其餘の國に於ては電話も亦國家又は地方自治體の經營する所である。

第四章 郵便料金の決定

三八 郵便料金は手数料である。

郵便料金は其の性質よりいへば財政學に於ていふ手数料である。手数料は原則として其の施設を利用するものが其の利用によりて生ずる費用を負担すべきもので其の施設が國家の經營にかゝる場合國家は之によりて財政上利益を獲得すべきものではなきのみならず其の負擔の一部を負担すべきものではない。其の施設を利用するものが其の利用によりて生ずる費用を負担するものであるといつた所で必しも利用者が平等に之を負担することを要しない。其の利用によりて生ずる費用が場合によりて同じくはないから其の費用を要すること多いものは比較的多く負擔し其の費用を要すること少いものは比較的少く負擔するは負擔の公平の見地よりするも妥當であるといはざるを得ない。この見地よりする時は郵便料金を決定するに問題となるべきは

郵送物の重量

郵便料金は
手数料である

郵送すべき距離

である郵送物の重量の多少は施設を利用する程度に於て差異あるは勿論であるが性質上さまで多くの重量を要するものでないから一定の重量までを標準として其の料金を定め其の重量の増加するに従つて料金を増加するを常とする。其の價格を料金決定の標準たらしめんとするものがあるが、貨幣を遠送する場合は別として其他の場合に郵送すべきものゝ價格を知ることが到底出来るものではない強ひて之を行はんとすれば郵送物を一々開封して其の内容を検査しなければならぬから信書の秘密を保持すること能はざるは勿論其の手數決して少くはない故に其の價格を以て料金決定の標準とすべきものではない。更に郵送すべき距離の遠近によりて費用の差異あるは勿論であるが其の遠近を斟酌して料金を定むることは困難ならざるを得ない、そも其の料金にして相當多額のものならば之をなす事は得るにもせよ其の料金の性質として少額のものでなければならぬから之を更に距離の遠近によりて差等を設くることは困難ならざるを得ない、強ひてこの標準によりて差等を設くとせば

地帯制によらざるを得ない、即ち全國を若干の地帯に分ち同一地帯に於ける土地に郵送する時は同一料金を徴するのである。この方法によりて料金を徴する時は少しにても他の地帯に郵送する時には比較的多くの料金を徴することになるのであるから負擔の公平を破る虞あるのみならず自然料金は比較的高からざるを得ないし其の徴收も亦自然煩雜ならざるを得ない、故に多くの國に於てこの制度を修正して同一地方自治體に屬する地域内で郵送する場合と其の以外とを區別して料金を異にするのである。これなれば實行は困難ではないが其れにしても全國を通じて均一料金を課するの簡單であるに如かない、均一料金を課する事は前提として料金の低廉を庶幾するのである。料金を低廉ならしむる時は其の財政收入を減少する虞があるから財政家は之に反對したのであつた、然し理論上からいつても料金を低廉ならしむる時は郵送量が増加し而かも同一施設を利用するのであるから其の費用を増加する事が少いのである従つて結局其の財政收入を減少する程度は少からざるを得ない、而かも文明の進歩に従ひ文書の往復は大に増加するであらうから財政收入

は減少せざるのみならず却つて増加するかも知れない、料金を低減するに従ひ其の財政収入を減じ財政上不利を來すものであるといふのは誤謬であるといはざるを得ない、このこと理論上然るのみならず實際に徴しても明白である。之を事實に於て證明したのは英國に於てローランド・ヒルの郵便制度改革である、郵便制度の歴史上著名のことであるからこゝに之を略述しよう。ローランド・ヒルは一八三七年「郵便制度の改革其の重要と可能」(Post-Office Reform, its importance and practicability)と稱する小冊子を著して郵便料金の改革の必要を絶叫した。これより先英國にては郵便料金収入を以て財政収入上重要なものとなし世上で兎角の非難ありしに拘らず其の料金を甚だ高くし之を低減する事を敢じなかつた。其の料金が甚だ高くあつたのは書信の重量によりて料金を異にするのみならず、郵送する距離によりても其の料金を異にしたのである例へば十五哩乃至五百哩までの一葉の書簡は四片乃至十四片であり其の書簡にして三葉のものであれば其の三倍の料金を出さなければならぬ、従つて十九世紀の初めに於て書狀竝に新聞紙を希臘より英國まで郵送せしめんとする

時は十七「ポンド」を出さなければならなかつたといふことである。而かも書狀の内容は極めて簡單であることを證明しなければならなかつたといふことである。これは一例に過ぎないのであるが其の料金が法外に高率であつたことを知ることを得る。このことは獨り英國に於て然るに止らず、歐洲大陸諸國に於ても大同小異であつた。ヒルが敢然として其の改革を提唱するに至つたのは其所である。ヒルの改革案は遠近を問はず一定量までの郵便料金を一片になすべしといふのである。其の改革案は當時の常識よりすれば一の夢物語に過ぎないのである、現に郵便長リーフ・ヒールド伯がヒルの意見を容れて其の改革案を議會に提出した所が之を顧みるものがなかつた。然るにこの提案を賛成するものは漸次多くなり輿論は之を賛成したものであるから一八四〇年に至り其の實行を見るに至つた。ヒルの豫言したる如く料金の激減に伴ひ郵送量は更に其れよりも多く増加した。例へば三九年に於ける郵送量は七千五百万に過ぎなかつたが一八四〇年には一億七千萬に上り、年と共に益々激増するに至つた。郵送量が増加した所で同一機關を利用するのであるから其の費用

の増加する理がない、従つて其の郵送量が増加するに従ひ財政上損失を生ずる理もなく却つて其の収入を増加することを得るのである、従つて曩に料金の低減は財政収入を減少すべしとのことは一片の杞憂に過ぎなかつたことを事實を以て證明する事を得たのである。英國に於けるこの改革は如上の成果を収むることを得たのであるから諸國も之を見て其の料金を激減したるのみならず均一制を實行するに至つた。従つてこのことは同料金制度の常識となるに至つたのである。かくすることによりて書簡の郵送料金は郵便料金制度の標準をなすものである。書簡の郵送は性質として書簡を往復する者の間の秘密を要するものと見ることが出来るのであるが、葉書の往復を初め印刷物の郵送の如き往復する者の間に特に秘密を要するものでないから之等に對しては標準料金よりは低率の料金を徴收するはこれ又常識に照して明なる所である。印刷物の中でも新聞雑誌の郵送料は稍特異の位置を有するものである。これ等は文化上成るべく廣汎なる地域に頒布せらるべきものであるから特に其の料金を低廉にし以て其の目的を達成せんとするのである。

電信料金も性質よりいへば獨占價格である經營者は其の欲する所に従ひて其の料金額を定むることを得る理であるが其の料金が甚だ高ければ極めて重要なる通信をなす必要がなき限りは之を利用するものはあらざるべく其の結果は電線を初め必要な設備の爲に用ひたる莫大なる資本の利子又は償還額を回収することが困難ならざるを得ない、故にこの觀點よりするも其の料金は成るべく低廉にし以て成るべく多數の者をして之を利用せしめなければならぬ、其の利用者の數が多ければ自然其の料金を低廉ならしむることを得る理である。利用者の數を成るべく多からしむると同時に其の料金を成るべく低廉ならしめんとする要求は一方には其の利用者に對して一様に料金を徴收せんとする要求として表はるゝと同時に一方に之を利用するものも必しも同一費用を必要とした譯ではないからこれ等の條件に應じて料金額に差等を設くる要求として表はるゝのである。古昔に於ては電信を利用するものは君主諸侯貴族に對しては料金を徴せず獨り平民等のみをして負擔せしめたのであるから、これ等のものは其の設備を利用する機會は比較的少くあつたに拘らず其

の負擔は甚だ重からざるを得なかつた故に其の料金を低廉ならしむるには無料にて其の設備を利用するものなからしむるか、よし其のことにして望むことを得ないとすれば其の範圍を成るべく狭からしめなければならぬ。其のことは今日では略其の目的を達したものと云ふことが出来るのであつて無料にて之を利用するを得るは主權者等極めて局限せられた範圍のものが、其の國家の公用の場合に限らるゝのであつて其他の場合には利用者の何人たるを問はず同様に規定に従つて料金を負擔しなければならぬことになつた。このことは比較的簡單であるが、利用の條件によりて料金を異にし之によりて一般に料金を低廉ならしむることはしかく簡單ではない、料金額を決定するには手數料の性質として利用によりて生ずる生産費を基準とすることが最も妥當であるようであるが、さて個々の場合に於ける利用によりて生ずべき費用を測ることは到底望むことは出来ないのであるから種々の標準によりて其の生産費を異にすべきことを豫想し之によりて料金額に差等を設け以て其の要求に應ぜしめんとするに至つたのである、其の標準にして比較的實際に即したものがあ

ればこのことは決して不當ではないが、かゝる標準は今日の所之を求むることを得ない。今問題となるべき標準を擧ぐると第一には利用者の負擔力第二發信者と受信者との距離第三利用者の其の通信に置く利害の念の厚薄第四には電信の分量等であるが何れも標準として完全なものはない。

第一の利用者の負擔力の大小も商業上の必要からのみ通信をなすものとせば或は問題とすることが出来るとするも、電信はかゝる目的のみに利用せらるるものではなく經濟には關係のなき場合にも用ひらるゝことが多いのであるから利用者の負擔力を測定して料金を定むることは出来るものではない、故にこの標準の如きは到底之を用ふることは出来るものではない。

第二の發信者と受信者との距離によりて料金額に差異を設けようとすることは昔時に於て試みられたことであり今日に於ても尙二三の國に於て採用せられてゐる事であるが、其の根據は畢竟距離の遠近によりて利用による經費を異にするといふ點であるが、其の經費は今日では距離によりて大に異なるものではない、假りに多少異なる所があるにしても決して距離に正比例するものではない。

何者電信が直接に發信者の土地より受信者の土地に一條の電線によりて送電せらるるとしても其の費用は電線の長短に比例するものではない、發信所並に受信所の費用は電線の長短とは關係がないものである以上は之を考慮に入るときは電線の長短によりて全體の經費が異るとはいへない、況んや發信所と受信所とは直接に一條の電線によりて通ずるのではなく、其間に一回若くは數回轉換へなければならぬ場合に於てをや、これ等の轉換は必しも距離が遠いから其の回數を増加するものではない、其の發信所並に受信所の位置如何によりては距離が比較的短きに拘らず數回轉換をしなければならぬことがある。勿論轉換は手數を要するのみならず費用を増加するものである以上、距離の遠近が電送の經費を決定すべき條件となることが出來ないのである。して見ればこの標準も亦しかく重きを置くことを得ない。

第三の利用者の通信の上に置く利害の念も理論上に於ては相當重要な條件であるには相違ないが、實際問題としては之を測定することが出來ないから従つて之を以て料金を決定する標準となすことは出來ない。従つて料金を決

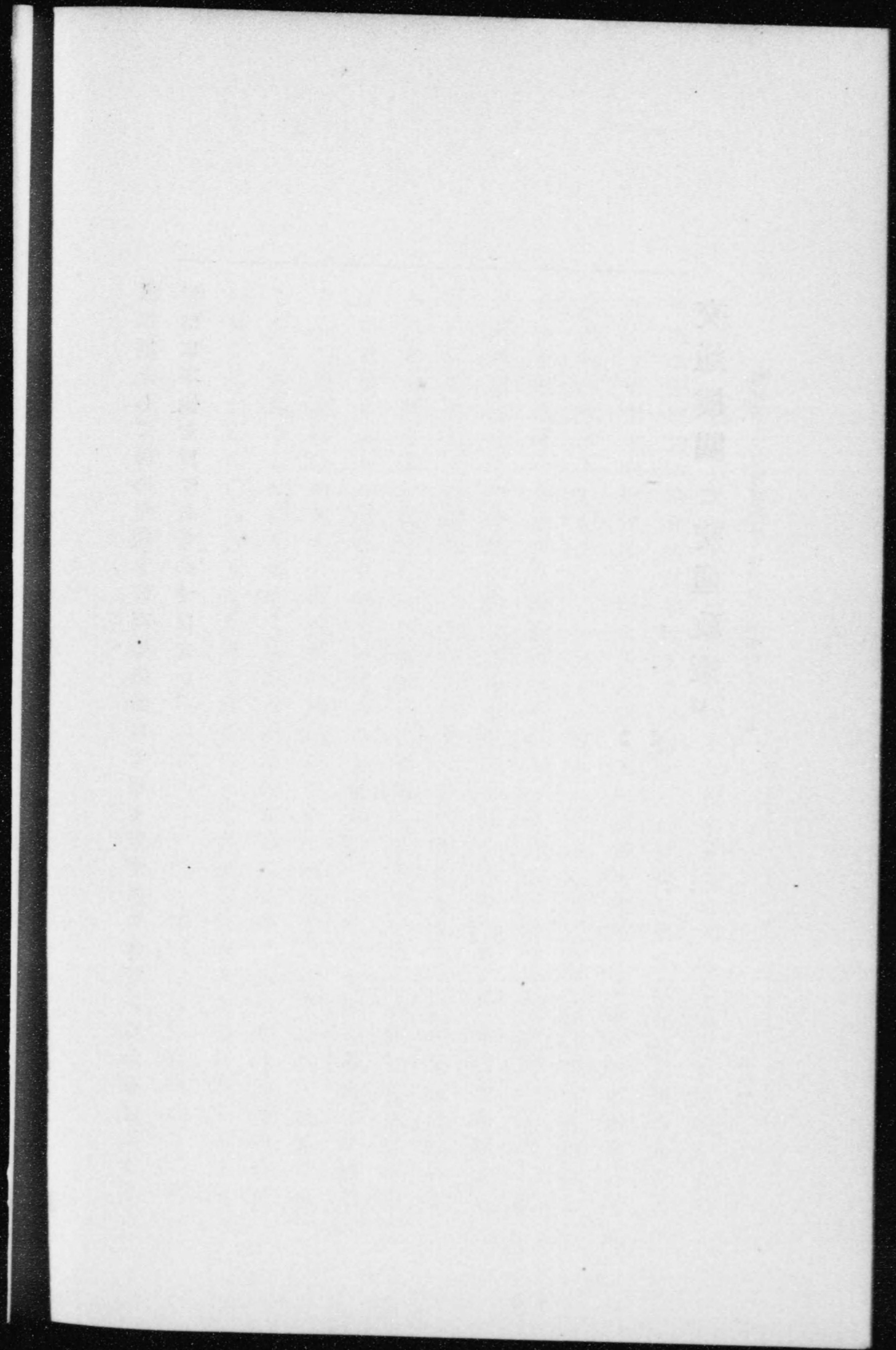
定する標準としては獨り通信量の多少が問題となり得るのである。通信量の多少とは今日の所では通信文の文字の數である。即ち通信文の文字の數が多ければ其れ丈多く設備を利用することになるから之に準じて生産費を多く要する理である従つて其の料金も亦高からざるを得ないといふのである。而してこの觀點よりすれば文字其物にも長短があつて一樣でないから文字の數のみを以て通信文の分量を測定することは出來ない、泰西諸國にては文字の數を以て測定するよりは寧ろアルファベットの數を以て測定する方が設備を利用する數を知るに適當といふことが出來る、故に多くの國にてはアルファベットの數例へば十字を單位として一文字なりとし以て文字の數を計算して料金を測定するものが多いのである。これも設備を利用する分量を計る標準としては甚だ不完全であるが他に適當なる標準がないから之を用ひつゝあるに過ぎないのである。

電信料金について陳べたる所は移して電話料金についていふことが出來る。唯電信の場合は利用者自身が其の設備を自ら利用するに非ずして其の通話の

内容を文書を以て申し出で其の機關を利用するものが之を先方に電送するのであるが、電話の場合には發信者と受信者とが直接に其の設備を利用することによりて意思を傳達するのであるから其の設備を利用する間は他の者をして之を利用することを許さないから性質として近距離の間の會話にこそ用ひしむるが遠距離の會話には稀に用ひしむるに過ぎない従つて遠距離のものゝ間に於ては遙に高き料金を徴せざるを得ない、高き料金を徴しても之を利用するものは頗る緊要の場合に於て之を利用するのであるからさまで故障となることはない、故に前に電信料金の距離との關係につきていひたる所は電話については當はまるものではないといはざるを得ない。従つて電話の場合には原則として近距離に居住する者の間の利用について考察すればよいのである。而してこの場合に設備を舉げて利用者の利用に委ぬるのであるから通信の分量の如きは文字數の如きものを以て測ることは出来ない故に之を利用する時間の長短によりて料金を定むるより外に途はない例へば三分又は五分を以て單位とし其の單位が増加するに従ひ料金を高くするのである。之を利用する者

は原則として極めて短き時間の通話にて用を辨ずるものであるから之によりて別に不便を感ずるものではない。

交通機關と交通政策 終



事項索引

B

ボルグト (Borghht Van).....	3
米國の海運政策.....	275
米國の鐵道制度.....	98
白耳義の海運政策.....	305

D

大汽船會社と小汽船會社.....	233
電力を鐵道に使用する利益.....	121
電信電話制度の發達.....	353
電信料金.....	375
電話料金.....	379
道路.....	21
獨逸の鐵道制度.....	88

E

英國の海運政策.....	282
英國の鐵道制度.....	84
沿海港.....	201
延期拂運賃割引制度.....	238
遠洋航路.....	199

F

佛國の海運政策.....	289
佛國の鐵道制度.....	93
普通鐵道運賃率.....	172
不定期航路.....	194

G

外國航路.....	199
-----------	-----

H

平水航路.....	199
ヒルの郵便制度の改革.....	372
保税工場と自由港.....	211

I

伊太利の海運政策.....	299
岩崎彌太郎と我國海運.....	310

J

十八世紀に於ける交通.....	22
自動車輸送.....	39

K

河港.....	202
河峽港.....	203
海洋航海.....	28
海運獎勵方法.....	256
海運經營の原則.....	222
海運政策の根本.....	250
海運と政府經營.....	255
海運仲介業者.....	226
海運に於ける企業合同と企業聯合.....	237
海運に於ける運賃決定.....	243
海運の特質.....	189
返荷運賃率.....	185
季節特別運賃率.....	185
共同經營.....	240
共同運輸會社.....	312
近海航路.....	199
クニース (Knies).....	2