



〈雑録〉巴奈馬運河通過料調査報告(2)

エモリー, アール, ジョンソン[著]
伊藤, 重治郎(譯)

(Citation)

経済學商業學國民經濟雜誌, 14(3):478*-454

(Issue Date)

1913-03

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00051997>



クテ人々ハ是等ノ經濟的抑制ヲ以テ一時的ノ便宜ニ本クモノデ、永久的ノ必要ニ本クモノデハ

アリ、又タ其ノ起ルコト一日早ケレバ一日ノ利ガアルノデアル。

無イト考フルヤウニ爲ツタ。就中最モ重要ナルモノハ性慾ノ抑制デアル。蓋シ性慾ノ抑制ハ經濟上ノ進歩ニ伴フテ益々必要ニ爲リツ、アルガ

巴奈馬運河通過料

調查報告 (其二)

其ノ結果今日デハ性慾ガ公然道德ニ向ツテ宣戰スルホドノ勢ト爲ツタ。性慾ノ抑制ニ對スル此

エモリー、アール、ジョンソン

ノ謀叛ハ廣ク社會ニ擴ガリ公然記述サレタヨリ

伊藤 重治 郎 譯

モ一層有力ナル間接ノ方法デ盛ニ唱ヘラレテ居

第六節 總括

ル。特ニ其ノ傾向ハ、雜誌、小説及ビ新タナル脚本ニ著イ。文學ハ社會的ト爲ルニ從ツテ斯カル

巴奈馬運河ノ經營竝ニ通過料ノ決定ニ當リテハ、同運河ヲ商工業上ノ用ニ供スル事ヲ以テ第一ノ目的トセザルベカラズ。通過料及收入ニ關

ル形ヲ探ルノデアツテ、其ノ傳播スル所ノ革命的思想ハ益々危險ト爲リ得ルモノデアル。思フ

スル主義方針ノ爲メニ同運河ノ運輸上ノ效果ヲ限縮セシムベカズ。

ニ性慾ノ自由ト云フコトハ其ノ要求ノ根抵深キガ故ニ、到底爭鬭ナシニ抑壓ノ出來ルモノデハ

二、巴奈馬運河ノ經濟ハ之ヲ利用スル船舶ヨ

無イ。サレバ社會學的ノ前提ト經濟學的ノ前提トノ衝突ハ最モ早ク此ノ方面ニ於イテ起ルデ有

リ收ムル收入ヲ以テ支出ヲ償ハシメ以テ自給獨立ナラシムベシ。運河ガ商業上ニ及ボス效果ノ

ラウ、併シ是非之ハ起ラナケレバ爲ラヌモノデ

價值ヲ基礎トシテ通過料ヲ定ムルハ大ニ道理アル事ナリ。運河使用者ヲシテ、其使用ニヨリテ

ラウ、併シ是非之ハ起ラナケレバ爲ラヌモノデ

ル事ナリ。運河使用者ヲシテ、其使用ニヨリテ

享クル利益ニ對シ若干ノ代償ヲ爲サシムルハ正當ト謂ハザルベカラズ。通過貨物ニ對シテハ甚ダシク運河ノ商業上ノ效果ヲ限縮セズシテ而モ經營、維持、衛生、行政、利息諸費及年金ヲ支拂フニ足ル丈ノ收入ヲ得ル程度ノ通過料ヲ課スル事ヲ得ベシ。

三、米國船舶ニ對シテモ外國船同様ノ通過料ヲ徵收スベシ。其理由左ノ如シ。

(イ)米國船舶ニ對シ通過料ヲ免除又ハ償還ストセバ、之ニヨツテ利益ヲ受クルモノハ主トシテ我が沿岸航路船ナリ。而モ沿岸航路船ハ現行航海法以外何等補助ヲ必要トセズ外國航路船ニ對シテハ通過料ノ免除又ハ償還ハ補助トシテハ極メテ薄弱ナリ。

(ロ)米國海運業ニ補助ヲ與ヘントセバ、須ク外國航路ニ從事セル船舶ニ與フベキナリ。然レ共外國航業ニ從事セル米國船主ニ對シ巴奈馬通過料ヲ免除又ハ償還スルモ補助ト

シテハ其效無ク、却テ外國政府ノ報復の手段ヲ誘フヤモ知ルベカラズ。

(ハ)沿岸航船ニ對シ通過料ヲ免除スルモ其利益ハ主トシテ海運業者ノ手ニ歸シ、荷主及消費者ノ得ル所ハ僅カニ其一小部分ニ過ギザルベシ。通過料ヲ課ストモ、之カ爲ニ海運賃率モ鐵道賃率モ別段高クセラル、事ナカルベシ。

四、合衆國政府ノ巴奈馬運河經營ニ當ルヤ、其守ルベキ主義ハ當ニ收支相償ノ營業主義ナルベシ。政府ハ注意シテ其財源ヲ失ハザルニ努ムベシ。國費ノ一般歲入ニ待ツモノ既ニ甚ダ多ク、年ト共ニ益多キヲ加フベシ。一般ノ租稅ハ從テ益増加セザルベカラズ。サレバ巴奈馬運河ノ經營費ヲ負擔スルモノハ一般納稅者ニ非ズシテ當サニ運河ノ利用ニヨリテ直接利益ヲ享クル人々タルベキナリ。

五、巴奈馬通過料ハ同運河ヲシテ下ニ列舉ス

ル力ヲ備ヘシムル底ノモノタルベシ(イ)南米西岸ノ貨物船舶ハ一切マゼラン航路ニ赴カシメズシテ巴奈馬航路ニ就カシムル事(ロ)合衆國ノ太平洋岸及墨西古灣沿岸ト濠洲トノ間ニ於ケル通商ハ喜望峰航路ニ依ラシメズシテ巴奈馬航路ヲ擇マシムル事(ハ)合衆國東岸ト新嘉坡以東ニ於ケル東洋ノ商業ニ對シテハ蘇士航路ヲ採ラズシテ巴奈馬航路ニ依ラシムル事(ニ)歐洲ト極東トノ間ニ於ケル通商ノ一部ニ對シ蘇士運河ト競争セシムル事コレナリ。

第二章

(原文第十三章)

通過料率及收入

第一節

通過料率ノ算出基礎

巴奈馬運河ヲ利用スル商船ニ對シテハ、船舶ノ收利力ヲ表ハス様ニ測定セラレタル純噸數ヲ基礎トシ、軍艦ニ對シテハ排水噸ヲ標準トスベシ。其理由ハ本調查報告第九章ニ於テ之ヲ略說シ、マタ船舶積量測定ニ關スル卷中ニ詳論シタ

ル所ノ如シ。商船ニハ貨物船舶旅客船ノ區別ヲ設ケズ、マタ旅客ノ占ムル面積ト貨物ノ占ムル船腹トノ間ニモ何等ノ差別ヲ設ケズ、總テ純噸數即チ實際的收利力ヲ標準トシ同一料金ヲ課スベク、乗客ニ對シテハ通過料ヲ徵セザルヲ可トス。請フ下ニ是等推獎ノ理由ヲ略說セン。

第二節

乗客ヲ無料トスル理由

乗客ニ對シ別ニ通過料ヲ徵スルハ不當ナリ。何トナレバ既ニ船舶ノ純噸數ヲ標準トシテ通過料ヲ課スル以上、船舶ノ實際的收利能力即チ貨物及乗客ヲ容レ得ル全部ノ面積ニ對シ料金ヲ徵シタルモノナルガ故ニ、此上更ニ乗客ニ課徴スルハ船舶中乗客用ニ供シタル部分ニ對シ二重ノ課徴ヲ爲ス理ニシテ辯明ノ辭ナキ也。而シテ乗客用ノ面積ニ對スル課徴ガ貨物用ノ部分ニ對スル料金ヨリ重カラザルハ次ノ理由ニ因ル。

(イ)貨客混合船ガ乗客ヨリ得ル收入ハ之ヲ貨物ヨリ得ルモノニ比スレバ不確定ニシテ變

動シ易キヲ免レズ。純旅客船又ハ船腹ノ大部ヲ旅客運送用ニ充テ居ル船舶ハ時ニ甚ダシク利益ヲ擧ゲ得ル事アリト雖モ、多年ニ亘リ引續キタル成績ヨリイヘハ純貨物船ノ方ガ確定不動ノ利益ヲ收ムルヲ常トス。マタ貨物船ハ其船腹ノ大部分ヲ充タス迄碇泊シテ貨物ノ出廻リ來ルヲ待ツヲ普通トスルモ旅客船ニ至リテハ定期ニヨリテ發着スルノ要アルカ爲メ船腹ノ盈虛ヲ顧ミルヲ許サズ。加フルニ季節其他ノ關係上旅客ノ増減ノ激シキ事ハ貨物ノ比ニ非ザル也。而シテ貨物船ニ在テハ貨物ノ出廻リ狀況ニ從ヒ貨物少キ航路ヲ棄テ、一時貨物多キ航路ニ就ク事自由ナリト雖モ、旅客船ニ至ツテハシカク容易ニ航路ヲ易フル能ハザル也。

(ロ)船舶ノ純噸數ニ對シ通過料ヲ徴シ乍ラ更ニ乗客ニ對シ通過料ヲ徴スルハ取リモ直サズ船舶ノ旅客用面積ニ對シ二重ノ課徴ヲ爲

ス譯合ニシテ、ソハ次ノ理由ノ故ニ不可ナリ。即チ汽船會社ハ此制度アルガ爲メニ旅客用面積、特ニ三等客用面積ヲ旅客通過料無キ場合ヨリモ狹隘ニスルノ虞アリ。マタ二三等乗客ニ對シテモ其談話室、休憩室等ノ面積ヲ少ウスルノ傾向ナシトセズ。聞ク蘇士運河會社ガ乗客ニ對シ別ニ通過料ヲ徴スル結果、同航路ヲ使用スル船舶ノ旅客用設備改善ニ對シ、コ、ニイフ如キ望マシカラヌ影響ヲ及ボシタリト。

乗客通過料ヲ以テ旅客ニ充當シタル船舶ノ面積即チ純噸數ニシテ收益力ヲ標準トスル通過料ニ代ヘントスルモ亦正當ナラズ。何トナレバ乗客ニ對スル課徴トセバ、之ヲ格外ニ高率ニスルニ非ズンバ、旅客用ノ面積ニ對シテハ貨物用ノ部分ヨリモ課徴輕キニ失スルノ結果ヲ來スベシサレバ旅客貨物共ニ通過料課徴ノ最モ公平ニシテ且科學的ナル基礎ハ精密ニ船舶ノ收利力ヲ表

ス様ニ算定セラレタル船舶ノ純噸數ナリトス。

第三節 提案通過料率

商船及軍艦ニ課スベキ通過料率ノ提案次ノ如シ。

旅客又ハ貨物ヲ運送スル商船ニ對シテハ登録純噸數一噸即チ船舶ノ實際收益能力百立方呎毎ニ一弗二十仙

旅客又ハ貨物ヲ積載シ居ラザル空船(Vessels in ballast)ニ對シテハ旅客又ハ貨物ヲ積載セル船舶ニ對スル料率ヨリ四割ヲ減ズ。

運送船、給炭船、病院船並ニ軍需品積載船以外ノ一切ノ海軍艦船ニ對シテハ排水噸一噸毎ニ五十仙。

陸海軍用運送船、給炭船、病院船及軍需品積載船ニ對シテハ一純噸毎ニ一弗二十仙、此種ノ船舶ノ面積測定法ハ商船ノ純噸數ヲ測定スルニ用フルモノニ同ジ。

第四節 提案料率ノ理由

巴奈馬運河ノ通過料ハ次ノ三要件ニ適フモノタルヲ要ス。第一、其率ハ充分諸競争航路ニ對抗シ得ル程低廉ナルベキ事、第二、其料率ハ同運河ノ利用ヲ限局スル程ニ高カラザルベキ事、第三、其率ハ運河ヲシテ收支自給セシムルニ足ル丈ノ收入ヲ得ル程度ノ高サナルベキ事コレナリ。

貨物又ハ旅客ヲ積載セル商船ハ毎純噸一弗二十仙ヲ徴シ、空船ニ其四割ヲ減ズトスレバ、巴奈馬運河ハ其競争航路タル蘇士運河ト對等ノ立脚地ニ立ツ事トナルナリ。何トナレバ蘇士運河通過料ハ一九一三年一月一日以後載貨船舶ハ一噸六法二十五參(即一弗二〇 $\frac{1}{2}$)空船ハ三法七十五參(〇弗七二四)ナルベキヲ以テナリ。

巴奈馬運河ハ合衆國東岸ト新嘉坡以東ノ東洋間及北歐諸港並ニ歐洲大西洋岸諸港ト新嘉坡以東ノ東洋諸港間ノ商業ニ對シ蘇士ト競争ノ地位ニアリ。而モ合衆國東岸ト東洋諸港間ノ航海ニ在リテハ巴奈馬航路ノ方蘇士航路ヨリモ燃料

費低廉ナルガ故ニ兩運河ノ通過料同一ナラバ貨物ノ巴奈馬航路ニ依ルベキハ賭易キ道理也。

歐洲ト亞細亞ノ太平洋岸間ノ商業ハ多ク之ヲ巴奈馬航路ヘ吸收シ難カルベシ。何トナシバ蘇士航路ノ方其距離近ク、日本ト北歐間ノ航海ヲ除ケバ他ハ皆燃料費モ安カルベケレバナリ。兩運河ノ通過料同一ナルトキハ日本ト歐羅巴間ニ往來スル船舶中、貨物積卸ノ爲メ米國諸港ニ寄港センガ爲メ巴奈馬運河ヲ利用スルモノ若干ハ必ズコレアルベシ。若シ歐亞貿易貨物船蘇士ヲ經由スベキモノヲ大ニ巴奈馬ヘ吸收シ以テ後者ノ通過噸數ヲ増加セント欲セバ著シク巴奈馬通過料ヲ低減セザルベカラズ。其結果タル餘リニ甚ダシク同運河ノ收入ヲ減少シ竟ニ辯疏ノ辭ナキニ至ラン。サレバ之ヲ通過貨物増加ノ方面ヨリ考フルモ、收入ノ側面ヨリ觀ルモ歐亞間ノ貿易ヲシテ巴峽運河ニ依ラシメンガ爲メニ、其通過料ヲ蘇士以下ニ定ムベキノ理由無シ。

巴奈馬ニ一弗二十仙ノ通過料ヲ徴スルモ決シテ適當ナル負擔ヲ同運河通過商業ニ課スルモノニアラズ。何トナレバ合衆國東西南岸間ニ於ケル運送費ハ通過料ニ數倍スルノ節約ヲ見ルベク合衆國東岸ト南米西岸竝ビニ濠洲間ノ商業ニ在リテハ巴峽運河ノ利用ヨリ生ズル經費ノ節約ハ優ニ通過料ヲ償フテ餘リアルベク、マタ我が東岸トニウジーランド間ノ往來ニハ之ヲマゼラン航路ニ比スレバ巴峽航路ニヨリテ節約シ得ル時間ト燃料費ノ關係上必然巴奈馬航路ヲ探ルヲ利トスベケレバナリ。

一噸一弗二十仙ノ通過料ハ歐洲諸國ノ巴奈馬運河使用ヲ沮碍セザルベシ。歐羅巴ト智利又ハニウジーランド間ノ航路ニ於テ單ニ節約時間(マゼラン海峽航路ニ比シテ)ノミヨリイヘバ、一弗二十仙ノ通過料ヲ徴スルハ適當ナルベシト雖、巴奈馬航路ニ於ケル燃料ノ價格ハマゼラン航路ニ於ケルヨリモ大ニ低廉ナルガ故ニ、一弗

二十仙ノ通過料ヲ負擔スルモ尙且ツ本航路ヲ利トスベク、加フルニ歐洲ヨリ智利ニ至ル有利ナル商業通路ハ巴奈馬經由航路ニシテ同地峽ヨリヴァルバライソニ至ル間ノ諸港ハ重要ナル寄港地ナリ。サレバ巴奈馬ハ南米西岸ノ商業ニ對シテハ自然ノ關門タリ。

一噸一弗二十仙ノ通過料ヲ課スルモ決シテ巴奈馬運河ヲ通過スル船舶貨物ノ自然的増加ヲ沮害スル事ナカルベシ、現ニ蘇士運河ノ通過料ハ一九〇一年ニ於テ一弗七十四仙、一九一一年ニ於テ一弗三十仙、即チ巴奈馬通過料ニシテ提案セル料率ヨリ高カリシニ拘ラズ、一九〇一年ヨリ一九一一年ニ至ル間ニ於テ七割ノ増加ヲ示シ驟々トシテ發達シ來レルニ非ズヤ。巴奈馬運河開通ノ最初ニ課徴スベシト提案スル料率ハ蘇士運河ガ開通後四十三箇年ノ星霜ヲ經、通過船舶ノ増加ヲ見タル上ニ於テ一九一三年ヨリ實行セントスルモノナリ。

第五節 空船通過料四割減

一九一三年一月一日以降、蘇士運河ノ通過料ハ積載船舶毎噸六法二十五參(即一弗二〇六)空船三法七十五參(〇弗七二)ナリ。空船ニ對シ一噸二法半ヲ減ズルハ即チ積載船通過料ノ四割トイフニ相當ス。此割引歩合ハ以前ノ歩合ヨリモ遙カニ大ナルモノナリ。初メ蘇士運河ノ開カル、ヤ貨客積載船舶ハ一噸十法、空船ハ之ヨリ二法半減(即二割五分減)ナリキ。一八七四年ニ至リ同運河通過料ハ積載船舶一噸十三法ニ引上ケラレ、一八八四年ニ至ルマデ十法以上ヲ維持シタリ然モ此間ニ於テ空船ニ對スル割引ハ始終一噸二法半ナリキ。一八九三年ニ積載船舶ノ料率一噸九法ニ改メラル、ヤ、空船ノ割引歩合ハ増シテ二割八分トナリ一九一二年普通通過料ガ六法七十五參トナルニ及ビ空船割引歩合ハ増シテ三割七分トナレリ、サレバ巴奈馬運河ニ於テ空船ニ對スル割引率ヲ積載船舶料率ノ四割減トス

ル時ハ一九一三年以前ニ蘇士ガ割引シタル率ヨリモ大ナル事トナルナリ。

蓋シ蘇士運河會社ノ主義ハ空船ニ對シテハ積載船舶料率ニ對スル一定歩合ノ比例的割引ヲ爲サズシテ、絶對數ノ割引ヲ爲シ來リシナリ。然レドモ比例的割引ノ方論理的ニシテ且兩種ノ船舶ニ對シ一層公平ナリ。即チ載貨ヲ有スル船舶ト之ナキ船舶トノ負擔スベキ通過料率ノ比ガ一旦公平ニ規定サル、時ハ、爾後載貨アル船舶ニ對スル料率ノ引下アル毎ニ無載貨物船ニ對スル料率モ之ト等シキ割合ヲ以テ、自然ニ低落スル事トナルベキナリ。

第六節 軍艦ノ通過料

軍艦即チ戰鬪艦、裝甲巡洋艦、非裝甲巡洋艦、水雷艇、水雷驅逐艦ハ貨物又ハ旅客ノ運送ヲ目的トシテ建造シタルモノニ非ズ、孰レモ戰鬪ノ具ナルガ故ニ收利能力ヲ有セズ。從テ眞箇純噸數ナルモノコレ無キ也。世間此種ノ船舶ノ大サ

ヲ表ハスニ排水噸ヲ以テスルヲ常トスルガ故ニ通過料課徵モ亦之ヲ標準トシ、一排水噸五十仙ニ定ムベシ。

陸海軍用ノ補助船舶即チ給炭船、運送船、軍需品積載船及病院船ハ其純噸數ヲ測定スル事甚ダ容易ナルガ故ニ、普通商船同様純噸一噸一弗二十仙ヲ徵スベキヲ薦ム。

蘇士運河會社ハ同社規定ノ船舶積量測定法ヲ商船ニモ軍艦ニモ適用シ、カクシテ算出シタル假想的純噸數ヲ標準トシテ軍艦ニ對スル通過料ヲ徵ス。其料率ニ至テハ軍艦ト商船トノ區別ヲ付スル事ナシ。然ルニ軍艦ノ純噸數ヲ算定スル事ハ困難ニシテ其結果ノ不正確ナル事ハ米國造船技士ガ米國軍艦ニ蘇士積量測定法ヲ適用シタル經驗ニヨリテ知ル事ヲ得ベシ。我が海軍省建造修理局ハ蘇士法規ヲ我が軍艦ニ適用セントスルニ當リ種々ノ疑問ニ遭遇シ、我が造船技士之ヲ解釋スル能ハザリシカバ、疑問表ヲ作り再度

之ヲ蘇士運河會社ニ照會シ、終ニ多大ノ勞苦ヲ費シテ一部ノ訓示書ヲ作り、以テ蘇士運河ノ法規ニヨリテ米國軍艦ノ純噸數ヲ算出スルノ方法ヲ指示セリ。同書ノ内容ハ船舶積量測度法ナル書卷ノ附錄トシテ印刷シアリ。

軍艦排水噸一噸ニ對シ五十仙ヲ徵スルトキハ蘇士運河會社ノ法規ニヨリテ算出シタル純噸一噸ニ一弗二十仙ヲ徵スルヨリモ聊カ割高ナリ。

我ガ海軍建造修理局ニ於テ米國戰艦及裝甲巡洋艦ヲ測度シタル所ニヨレバ、蘇士法規ニヨル純噸數ハ排水噸ノ三割五分ニ當リ、非裝甲巡洋艦ハ三割六分ニ當リ、水雷艇ハ五割五分ニ相當ス。此割合ヨリ算出スレバ、純噸一噸一弗二十仙ノ通過料ハ戰艦及裝甲巡洋艦ノ一排水噸ニ對シ四十仙タルベク、非裝甲巡洋艦ハ四十三仙水雷艇ハ六十六仙タルベシ。然レ共英國式測度法ヲ軍艦ニ適用スルトキハ、其純噸數ノ排水噸ニ對スル割合ハ蘇士法ニヨレルモノヨリモ多キ

ヲ示スベシ。例ヘバ英國勅選造船技士團(Royal

Corps of Naval Constructors)ノ一員タルエドワ

ード、エル、アトウツド氏著軍艦論ニヨレバ戰艦ノ純噸數ハ其排水噸ノ三割九分ナリトセリ。

排水噸一噸ニ對シ五十仙ヲ徵スルハ商船ニ對シ提案シアル料率ヨリモ稍重シ。商船ノ載貨排水噸モ純噸數トノ比ハ船型船種ニヨリ大ニ相違スト雖モ平均凡ソ後者ニ對スル前者三ナリ。

之ヲ以テ商船ノ純噸一噸ニ對シ一弗二十仙ノ通過料ハ排水噸一ニ對シ凡四十仙ニ相當ス。然レドモ巴奈馬運河ノ軍艦通過料ハ多少商船ヨリモ高カルベキ理由アリ。即チ左ノ如シ。

一、同運河ヲ使用スル軍艦ハ比較的少數ナルベシ。而モ其之ヲ使用スルモノハ概シテ形大キク吃水亦比較的深カルベシ。戰艦及巡洋艦ハ運河ヲ使用スル船舶中大型ノモノタルベシ。

二、軍艦ヲシテ閘門ヲ通過セシムルハ商船ヲ通過セシムルヨリモ運河ノ損傷ヲ蒙ル危險多

シ。マタ軍艦ノ通過ニハ遲滯ナキ様特別ノ注意ヲ要ス。軍艦ノ通過ヲ暇取ラシムルトキハ或ハ以ツテ合衆國政府ニ對シ重大ナル損害賠償請求ノ理由トナサル、ヤモ知ルベカラザル也。

三、商船ニ對シテハ運河利用ノ價值ニ等シキ通過料ヲ徴スルハ策ノ宜シキヲ得タルモノニ非ザルベシト雖モ、軍艦ニ對シテハ理論上正當ナリト謂フベシ。乍併コ、ニ提案セル料率ハシカク高率ナルモノニ非ズシテ、唯提案セル料率ハ以テ合衆國ガ軍艦ヲシテ巴峽運河ヲ通過セシムルニ要スル費用及危險ヲ償フニ足ルト信ズル程度ノモノタルノミ。商船ニ課スル通過料ハ、同運河ヲシテ有效ニ合衆國ノ商業及世界ノ商業ノ發達ヲ補ハシムル程ニ低廉ナルヲ必要トスト雖モ、軍艦ニ對シテハ合衆國政府ハ外國政府ノ海軍費ヲ輕ウセンガ爲メニ軍艦ノ通過料ヲ低ウスベキ義務ナキニ非ズヤ。外國政府ガ其軍艦ヲシテ巴奈馬運河ヲ通過セシムル以上ハ、之ガ爲メ

ニ運河當事者ガ負擔スル費用及危險ヲ償フ丈ノ通過料ヲ支拂フハ蓋シ當然トイフベキニ非ズヤ。

第七節 總收入及純收入

巴奈馬運河ノ總收入ハ三箇ノ條件ニヨリテ左右セラル。第一、通過料率、第二、通過船舶ノ全數及其増加割合、第三、通過料ヲ支拂フ（又ハ免除サル、）船舶ノ全船舶ニ對スル割合コレナリ。

巴奈馬運河ヘ吸收シ得ベキ貨物ノ量ハ一八九九年以後十年間ニ六割ノ増加ヲ示セリ。若シ此増加率ニシテ一九一五年迄繼續スベシトセバ、運河開通最初一兩年間ニ同運河ヲ通過スル船舶ハ一箇年約一千五十萬噸ニ上ルベシ。而シテ運河開通後十年間ノ増加ヲ内輪ニ見積リ、十年間ニ六割ノ増加ト假定セバ、一九二五年ニハ通過船舶一千七百萬噸ニ上ルベシ。此見積ハ巴奈馬運河ガ通商ノ發達ヲ促進スベキ影響ヲ全ク度外

視シタルモノニシテ、蘇士運河通過船舶ガ最近十年間ニ七割ノ増加ヲ示セルヨリ考レバ、一九二五年ニ於テ巴奈馬通過船舶ガ一千七百萬噸ニ達スベシトスルハ毫モ過大ニ非ザルガ如シ。

巴奈馬運河ヲ使用スル船舶ハ之ヲ三種ニ區別スル事ヲ得。合衆國東西兩岸間ノ沿岸航海ニ從事スルモノ其一ナリ。米國ノ外國貿易ニ從事セル米國船其二ナリ。合衆國及外國ノ貿易貨物ヲ運送スル外國船即チ其三ナリ。左ニ是等三種ノ船舶ガ運河開通當初ノ一兩年ニ之ヲ使用スル噸數竝ニ一九二〇年及一九二五年ニ於ケル噸數推算表ヲ示ス。

第一表 巴奈馬運河通過船舶總噸數見積種別表

	一九二五及一九二六 年平均年額	一九二〇年	一九二五年
米國ノ東西兩岸間ヲ往來スル米國船	1,000,000	1,125,000	1,000,000
米國ノ外國貿易貨物ヲ運送スル米國船	710,000	910,000	1,125,000
米國及外國ノ外國貿易貨物ヲ運送スル外國船	870,000	1,100,000	1,385,000
合 計	2,580,000	3,135,000	3,510,000

運河開通當初ノ一兩年間ニ於テ米國東西兩岸間ノ航通ニ從事スル米國船通過噸數トシテ右ニ掲ゲル數字ハ、一九一〇年ニ於テ同運河ヲ使用スベシト推定シタル數量ヲ基トシ、コレガ一九一五年ニハ百萬噸ニ増加スベシト想定シタルモノナルガ、一九一一年及一九一二年ニ於ケル實際ノ増加率ニヨレバコレヨリモ多額ニ上ルベキモ苟クモ見積ノ過大ニ傾カン事ヲ避ケンガ爲メ前記ノ額ニ止メタリ。然リト雖モ運河ノ開通ハ大ニ合衆國兩岸間ノ荷動キヲ増加スベキハ信ジテ疑ハザル所ナリ。而シテマタ右ノ表ヲ作ルニ當リ我ガ東西兩岸間ヲ往來スル船舶ハ一九二五年ニ至ル十年間ニ二倍スベシト假定シタリ。此割合ヨリ算出スレバ沿岸航業船ハ一九二〇年ニ於テ百四十一萬四千噸トナルベキナリ。

米國ノ對外貿易貨物中運河ヲ通過スベキモノノ運送ニ從事スベキ米國船舶噸數ヲ算定スルニハ主トシテ憶測ニヨルノ外無カリキ。一九〇

九一〇年ニ於テ、我が對外貿易ノ運送ニ從事シタル内外全船舶中當時若シ巴奈馬運河存在シタリシトセバ之ヲ使用スベカリシモノ二百八十五萬六千九百噸(純噸)ナリキ。若シ十年間ニ六割ノ増加ヲ爲ストセバ、此數字ハ一九一五年ニ於テ三百六十萬噸トナルベキ也。此中米國船ノ手ニ歸スベキモノヲ運河開通後暫クノ間ハ五分ノ一ト推測シタリ。思フニ此推測ハ、或ハ過大ナルヤモ知ルベカラズ。

現時我が對外貿易總價額ノ百分ノ九ハ米國船舶之ヲ運送ス。我が諸港ニ於ケル出入船舶中我が對外貿易貨物ノ運送ニ從事スルモノ、二割三分ハ米國々籍ノ下ニ在リ。乍併現在ニ於テ我が外國貿易貨物ノ運送ヲ取扱フ米國船ハ主トシテ加奈陀、西印度及墨西哥航路ニ從事セルモノニシテ、其他ノ遠洋貿易ニ從事セル米國船ハ極メテ小部分ノミ。巴奈馬運河開通ノ曉ニハ此狀態ハ必ズヤ變化ヲ見ル事ナルベク西印度諸島ヘ航

海スル諸航路ノ中ニハ之ヲ延長シテ巴奈馬ヨリ墨國、中米及南米ノ西岸ニ至ルモノヲ生ズベクマタ爾アラシムルニ努ムベキナリ。

然リト雖モ、我が航海法ニ改正ヲ加ヘ、外國製ノ船舶ヲ輸入シテ米國々籍ニ登錄シ、之ヲ我が外國貿易ニ使用シ得ルニ至ルニ非ズンバ、我が遠洋航海業ハ見ルベキノ發達ヲ爲ス能ハザルベシ。若シ運河開通以前ニ於テ我が航海法改正セラレ、我が邦人モ外船用ノ船舶ヲ外國船主同様ノ廉價ニ買入ル、ヲ得ルニ至ラバ、同運河開通後數年ヲ經ザル内ニ、我が對外貿易貨物ヲ運送スル船舶ノ二割ハ慥カニ米國々籍ノ下ニ在ルモノナルベシ。

(原註)此報告完成後數日ニシテ議會ハ航海法ヲ改正シ、米國市民ハ外國貿易ニ使用スル爲メ外國製船舶ヲ買入レ、之ヲ米國々籍ノ下ニ登錄スルヲ得ル事トナレリ。同法ハ一九一二年八月二十四日ノ巴奈馬運河法ノ一

部トナレリ。

巴奈馬運河ヲ利用スル我ガ對外貿易ハ同運河
開通後ノ十年間ニ於テ六割ノ増加ヲ示ス事ナル
ベク、若シ其中ノ二割ガ米國船舶ノ手ニ歸スト
セバ、一九一五年又ハ一九一六年ニ於テ米國外
國貿易船ノ同運河ヲ通過スルモノ七十二萬噸ニ
上ルベク。一九二〇年ニハ九十一萬噸トナリ、
一九二五年ニハ百十五萬噸トナルベシ。但シ若
シ我航海法ノ改正成ラズ、米國船主ガ外國船主
ト競争スルニ當リ逢着セザルベカラザル不利益
ガ毫モ減少セラル、事無シバ、此僅少ナル分別
前ト雖モ米國船ノ手ニ歸スル事無カルベシ。(前
項挿註參照)

前ニ掲ゲタル運河通過船舶見積表ヲ作製スル
ニ當リ、其通過船舶ノ總額ハ十年毎ニ六割ノ増
加ヲ來スベキモノトナシ、ヨリテ運河開通初年
又ハ翌年ニ於テハ一年ノ通過噸數ヲ一年平均一
千五十萬噸トシ一九二五年ニハ一千七百萬噸ニ

上ルベシトシタリ。若シ米國東西兩岸間ノ航業

ニ從事スル船舶及運河ヲ利用スル米國對外貿易
船ノ噸數ガ上來述べ來リシ所ノ如クナリトスレ
バ、其兩者ヲ差引キタルモノハ即チ米國及諸外
國ノ外國貿易貨物ヲ運送スル外國船ノ噸數ナル
ベク、其額一九一五年、一九一六年ニ於テ一年
平均八百七十八萬噸ヲ示シ、一九二〇年ニハ一
千百二萬噸ニ達シ一九二五年ニハ一千三百八十
五萬噸ニ達スベシ。若シ前記米國外航船ノ見積
過大ニ失センカ、外國船ノ歩合増加スルニ止マ
リ、巴奈馬運河通過船舶ノ總噸數ニハ何等ノ變
化ヲ來サ、ルベキナリ。

一切ノ商船ニ對シ一登簿噸一弗二十仙ヲ課ス
トセバ巴奈馬運河通過料總收入幾何ニ達スベキ
ヤ、米國沿岸航海船ノ負擔額ハ奈何、米國外國
航路船並ビニ外國船舶ノ負擔額各奈何。之ヲ一
覽表ニ示ス事次ノ如シ。

第二表 巴奈馬運河通過料收入見積額區分表

米 國 沿 岸 航 船	一九二五年	一九二六年	一九二〇年	一九二五年
	一年間平均費	(弗)	(弗)	(弗)
米國ノ對外貿易貨物ヲ運送スル米國船	1100000	1266800	1100000	1100000
米國及外國ノ外國貿易貨物ヲ運送スル外國船	860000	1092000	1100000	1100000
合 計	1960000	2358800	2200000	2200000

右ノ見積表ニハ、巴奈馬通過船中ニハ旅客又ハ貨物ヲ搭載セザル空船アリテ、定規ノ料金ヨリモ少キ通過料ヲ支拂フベキヲ酌量セザリキ。巴奈馬運河ヘ吸收シ得ベキ船舶貨物量ヲ調査シタル結果ニヨレバ通過船舶中九割六分ハ載貨船舶ニシテ、空船ハ四分ニ過ギザル等ナリ。而シテ此兩者ノ割合ハ蘇士運河ニ於ケル結果ト符合ス。サレバ此標準ニヨリ通過船舶總數中百分ノ四ガ標準賃率ヨリモ四割少キ料金ヲ支拂フトセバ、上記ノ見積表ヨリ總金額ノ百分ノ一、六ヲ除去スベキ道理ナリ。然ルヲ之ヲ爲サバリシ所以ノ一因ハ通過軍艦ヨリ得ベキ收入ヲ測定スル

能ハザルガ故ニ之ヲ省キタルニ由ル。

若シ蘇士運河會社ノ採用セル船舶積量測定法ニヨリタランニハ、上記通過料收入見積表及ビ前ニ掲ゲタル通過噸數船積表ノ數字ハ今少シ多クナルベキナリ。『船舶積量測定』ナル書卷中ニ説明セル如ク、合衆國、英國、獨逸其他ノ諸國ガ採用セル法則ニヨレバ、船舶ノ純噸數蘇士法ニヨルヨリ少キナリ。サレバ若シ巴奈馬ヲ通過スル船舶ノ噸數ヲ測ルニ蘇士法ヲ用フトセバ巴峽運河ノ通過料收入ハ多少増加セラルベシ。

第二表ハ米國船舶ニ對シ通過料ヲ免除セザル場合ニ於テ、米國船及外國船ヨリ得ベキ通過料收入ノ見積ヲ示ス。之ニヨレバ米國船舶ノ支拂フ通過料年額ハ、運河開通當時ノ一兩年ニ於テ二百萬弗ニ上リ、一九二五年ニ於テハ三百七十八萬弗ニ達スベシ。但シコレ通過料率一弗二十仙ガ十年間改定セラレザルベキ見積ニシテ、ソハムシロ信ジ難キニ似タリ。外國船舶ノ支拂フ

金額ハ、最初ヨリ十年間一弗二十仙ノ通過料ヲ變更セズトセバ、開通當初ノ二年間ニ於ケル一年平均ハ一千五十萬弗ニ上リ、一九二五年ニハ一千六百二十萬弗トナルベシ。一九二五年以前ニ通過料率ヲ引下グル時ハ、米國船竝ニ外國船ヨリ得ベキ收入ノ上ニ其割合丈ノ減額ヲ見ルベキハ辯ヲ俟タズ。若シ米國船ニ對シ通過料ヲ免除又ハ償還ストセバ、運河開通初期ニ在テハ總收入ノ六分ノ一ヲ失ヒ、十年目ニハ其五分ノ一ヲ失フ譯合トナルベシ。

地峽運河委員ノ推算ニヨレバ、巴奈馬運河ノ維持及經營費ハ、其開通初期ノ間ハ年額三百五十萬弗ニ上ルベク、運河地帶衛生費及行政費ハ同地帶ヲ官用地トナシ其居住者ヲ運河從業員及其家族ノミニ限ルトセバ、ヨク五十萬弗ヲ以テ足ルベシ。卽維持、經營、衛生、行政費合計年額四百萬弗ナリ。而シテ運河建設費ハ總額三億七千五百萬弗ナリ。此中ニハ佛國運河會社ヘ支拂

ヒタル四千萬弗竝ニ運河特許料ヲシテ巴奈馬共和國ヘ支拂ヒタル一千萬弗ヲ含メリ。爾餘ノ土木費ハ、今日ニ至ル迄見積額以內ニ止マレルガ工事ハ事實今後一年以內ニ完成スベキヲ以テ、豫想外ノ事情發生セザル限り、其竣工ノ曉合衆國ノ支出總額ハ二億七千五百萬弗ナルベキ營ナリ。之ニ對スル年三步ノ利息金額一千百二十五萬弗ニ上ルベク、此外合衆國ト巴奈馬共和國トノ間ニ締結セル運河條約ニヨリ合衆國政府ハ一九一三年ヨリ巴奈馬共和國ニ對シ年々二十五萬弗ヲ支拂フノ義務アリ。由是觀之運河ノ經營費維持費、運河地帶行政費、衛生費、巴奈馬共和國ヘノ年金及建設費利息ニテ其總計一千五百五十萬弗ニ達スベシ。

若シ米國船ト外國船ノ區別ナク一切ノ船舶ニ對シ一登薄噸一弗二十仙ノ通過料ヲ徴ストセバ運河開通當初二三年間ノ收入年額ハ平均十二、三萬弗ナルベク、十年ノ終ニハ蓋シ二千萬弗ニ

上ル事ナルベシ。若シ外國船ノミニ通過料ヲ課ストセバ、最初兩三年ニ於ケル收入年額ハ一千萬弗乃至一千百萬弗ニ達シ十年目ノ終ニ於テ千六百萬乃至千七百萬弗ニ上ルベシ。併シナガラ一噸一弗二十仙ナル料率ガ十年間改定セラレザルベシトハ容易ニ信ズベカラズ。何トナレバ一弗二十仙ハ一九一三年ニ於ケル蘇士運河ノ率ニシテ、同社ハ一九一三年後兩三年以内ニマタ其率ヲ引下グベキ事甚ダ明ナルガ故ニ、合衆國ガ巴奈馬ニ於テ蘇士以上ノ通過料ヲ徵スルハ蓋シ賢明ナル政策ニ非ザルベキヲ以テナリ。

外國船ノミヨリ通過料ヲ徵ストセバ、開通最初ノ十年間ニ於テ經營、維持、利息、行政、衛生ノ諸費及年金全額ニ對スル丈ノ收入ヲ得ル事多分不可能ナルベシト雖、若シ内外船ノ區別ナク一切ノ船舶ニ對シ將來蘇士運河會社ノ規定スル料率ト同額ノ通過料ヲ徵スルトキハ、巴奈馬運河ヲシテ開通後十年ノ間ニ收支自給セシムル

ヲ得ルヤ明ナリ。

開通後十年ヨリ二十年トナリ、二十年ヨリ更ニ其後トナルニ從ヒ、巴奈馬運河ヲ通過スル船舶増加スベキヲ以テ、其頃ニ至ラバ一噸一弗ヲ超ヘザル通過料ヲ課スルモ、尙往クハ運河ニ投ジタル資金ヲ償却シ得ル丈ノ收入ヲ得ルニ難カラザルベシ。合衆國政府ハ一九二五年ヨリ三億七千五百萬弗ノ百分ノ一ヅ、ヲ毎年償却基金トシテ積立ツル事ヲ得ベク、マタ當サニ然スベキナリ。若シ之ヲ實行セントスルニハ運河ノ純收入毎年一千九百二十五萬弗ニ達スルヲ要ス即チ其内譯ヲ舉レバ、經營及維持費三百五十萬弗、運河地帶行政及衛生費五十萬弗、利息一千二百二十五萬弗、巴奈馬共和國年金二十五萬弗、償却基金三百七十五萬弗ナリ。

開通後十年ヲ經過シテ後ハ運河ヲシテ通過船舶ノ變化發達ニ應ゼシメンガ爲メ改良工事ヲ必要トスベク、年々比較的巨額ノ改良費ヲ支出セ

ザルベカラザルベキガ、運河ノ收入ハヨク之ニ堪ヘ得ベキヤトイフニ、既ニ述ベタルガ如ク、通過船舶ハ最初十年間ニ於ケル六割ノ増加ニヨリテ一九二五年ニハ一千七百萬噸ニ達スベク、其増加率ニシテ次ノ十年間モ亦繼續セラルベシトセバ(而シテ其然ルベキハ疑ナシ)一九三五年ニ於ケル通過噸數ハ二千七百萬噸ニ上ルベク、若シ一噸一弗ヲ徵ストセバ、直チニ二千七百萬弗ノ收入トナルベキガ故ニ、以テ維持及經營ニ加ヘテ改良費ヲ支出シ、其他行政、衛生費、年金、償却基金ヲ支出スルノ餘裕充分ナリ。

茲ニ掲ゲタル一九二五年及一九三五年ニ於テ巴奈馬運河ニ吸收シ得ベキ通過船舶噸數及其收入金額ハ合衆國竝ニ諸外國ノ外國貿易額及ビ蘇士運河通過船舶増加率ヲ綿密慎重ニ研究シタル所ヲ基礎トシテ算定シタル所ニカ、ル。サレバ豫言ヲ爲ス事ハ安全トイヒ難ク、ハタ科學的ニモ非ズト雖モ、過去二十年間ニ於ケル商業ノ史

實ハ巴奈馬運河通過船舶及收入ニ關スル見積額ノ内輪目ナルヲ證明ス。果シテ然リトセバ合衆國政府ハ商業ニ過重ノ負擔ヲ加フルニモ及バズマタ運河ノ商業的效力ヲ限局スルニ及バズシテ其開通後二十年間ニ於テ運河經濟ヲシテ自給獨立ナラシムルニ足ル丈ノ收入ヲ收ムルヲ得ベシコノ主義方針ヲ採用セバコレヤガ同運河經營上ニ營業の方針ヲ探ル事トナリ、以テ同運河ノ永ク合衆國一般財政ノ負擔タリ、一般納稅者ノ負擔タラザラシムル所以トナルモノナリ。(完)

海上運送契約ノ種類及性質

商學士 田 崎 愼 治

船主ガ他人ノ貨物ヲ運送スル場合ニ、其運送行爲ヲ供給スル方法ニ因リ、海上運送契約ヲ簡品運送契約及傭船運送契約ノ二ニ分類ス。