



Kobe University Repository : Kernel

タイトル Title	<雑録>経済上商船ノ進歩ヲ論ズ(4)(4)
著者 Author(s)	渡邊, 水太郎
掲載誌・巻号・ページ Citation	経済學商業學國民經濟雜誌,2(3):385-393
刊行日 Issue date	1907-03
資源タイプ Resource Type	Departmental Bulletin Paper / 紀要論文
版区分 Resource Version	publisher
権利 Rights	
DOI	
URL	http://www.lib.kobe-u.ac.jp/handle_kernel/00051124

Create Date: 2017-12-18



經濟上商船ノ進歩ヲ

論ズ (其四)

商學士 渡邊水太郎

第一章 商船ノ進歩ニ關スル概念(第一卷第五號)

第二章 商船進歩ノ原因(同上)

第三章 商船ノ形式的進歩

(第一卷第六號及第二卷第二號)

第四章 經濟的進歩

商船ノ進歩ハ之ヲ形式的方面ヨリ觀察スルノ外、更ニ其活動的方面ヲモ觀察セザルベカラズ。余輩ハ前章ニ於テ其形式的進歩ニ就テ詳述シタルヲ以テ、進ンデ其活動的方面ヲモ研究セント欲ス。

商船ノ活動的方面トハ容積、構造、速力等ノ技術的形態ニアラズシテ、輸送機關トシテノ商船ノ航運ヲ意味ス。即チ商船ガ一ノ海運業トシテノ經濟的關係及ビ其ノ發達ノ行程ヲ論ズルハ本章ノ目的ナリ。

第一節 航海ノ確正及頻繁

近世ニ於ケル商船航運ノ發達ノ最モ著シキ現象ハ航海ノ確正及頻繁ナリトス。航海ノ確正トハ發着時日ノ一定セルコトニシテ、所謂一般ニ定期航海ト稱スルモノナリ。現今諸國ニ於ケル多クノ汽船ハ殆ンド定期航海ヲ以テ原則トナシ

不定期航海ノ如キハ經濟上ノ特種的關係ノ場合ニノミ限ラル、ノ有様ナリ。

然リト雖モ定期航海ハ經濟上如何ナル場合ニ於テモ常ニ絶對的優逸ナル運送方法ナリト云フベカラズ。蓋シ定期航海ヲ維持センガ爲メニハ各港ニ於ケル貨物ハ澁滯ナク常ニ聚集堆積セラ、コトヲ要シ、各時ノ航海ヲシテ適當ナル載貨ヲ得セシメザルベカラズ。若シ貨物ノ聚散常ナク貿易ノ方面又時々變化スルガ如キ場合ニアテハ、或時ハ貨物船腹ニ滿載セラレ或時ハ全然空船ニテ航海セザルベカラザル等ノ事アリテ、船主ノ收入頗ル不安ニシテ到底此ノ如キ定期航海ヲ維持スルコト能ハザルベシ。然ノミナラズ長航路ニ涉リテ一定航海ヲ維持センガ爲メニハ多數ノ船舶ヲ要スルヲ以テ、大資本ヲ有スル船主ニアラザレバ之ヲ行フコト能ハズ。從テ定期航海ノ發達ハ一面ニ於テ資本的集中ト密接ナル關係ヲ有スルモノナリト云ハザルベカラ

ズ。

抑モ古代ニアリテハ地域的分業ノ發達頗ル幼弱ナリシヲ以テ、貨物ノ輸送ハ寧ロ異常ノ事ニ屬シ、僅カニ貴族富豪等ノ欲望ヲ満足セシメンガ爲メニ珍貴ナル奢侈品ヲ運送シタルニ過ギズ從テ定期航海ノ如キハ全ク其必要ナカリシモノト云フベク、且ツ風帆船ノ航海速度ノ不定ナリシヨリシテ確正ニ發着時日ヲ定ムルガ如キハ絕對的不可能ノ事ナリシナリ。

然ルニ社會經濟ノ關係ハ浸々トシテ發達シ、地域的分業盛ンニ行ハレ一國民ノ日常品ト雖モ尙且ツ之ヲ海外ノ供給ヲ待ツニ至ルニ及ビ貿易ノ増加ト共ニ貨物ノ聚散漸ク規則的トナリタルト、一方ニハ商業取引ノ進歩ニ伴フ定期取引ノ發達トニヨリ定期航海ノ必要ヲ發生スルニ至レルモノトス。

吾人ハ茲ニ定期航海ト不定期航海トノ區別ニ就キ少シク其關係ヲ述ベザルベカラズ。何ントナ

レハ定期不定期ノ區別ハ一見甚ダ明瞭ナルガ如シト雖モ實際ニ於テハ兩者ノ間ニ劃然タル區別ヲ存スルコト殆ンド之レナキヲ以テナリ。

定期航海ト不定期航海トノ區別ハ其ノ發着時日ノ確否如何ニアルコトハ普テク世人ノ熟知スル所ナリ。乍然蒸氣船ノ航海ニアリテハ所謂不定期航海ノ場合ト雖モ其ノ航海ヲ決定シタル以後ニ於テハ當然發着時日ノ確定ヲ見ルヲ常トスルヲ以テ定期航海ト雖モ其ノ發航期間ノ頗ル長キモノニアリテハ殆ンド之ヲ不定期航海ト區別スルニ由ナキナリ。北米合衆國ニ於テハ秋期ニ至リ收穫セラレタル穀物到ル處ノ海港ニ聚積セラル、ヲ以テ、歐洲其他ノ船主ハ毎年此時期ヲ見計ラヒ所謂不定期船ヲ仕向クルヲ常トス。斯ノ如キ場合ニアリテハ之等ノ不定期船ハ毎年一定セル航海ヲ繰越スモノニシテ、發航期間ノ長キ定期船ト殆ンド之ヲ區別スルヲ得ザルモノト云ハザルベカラズ。之等ノ理由ヨリシテ近世ニ

於ケル定期航海ノ特質ハ單ニ其ノ發着時日ノ確正ニノミヨルヲ得ズ、航海ノ頻繁ヲモ亦一ノ必要條件 (Consideration) トシテ觀察セザルベカラザルニ至レルモノト云フベシ。

此ノ如ク近世ニ於ケル定期航海ガ漸ク頻繁ノ度ヲ加フルニ及ビ船主ハ之レガ爲メニ多數ノ船舶ヲ要シ、常ニ大ナル負擔ヲ負フモノナルニ、其運賃ハ却テ比較的の低率ニ甘ンセザルベカラザルノ事情ヲ有ス。何ントナレバ貨物ノ輸送減少シ運賃ノ割合低落シタル場合ニ於テモ尙其航海ヲ中絶或ハ廢止セシムルコトヲ得ズ。之レニ反シテ積貨漸ク潤澤トナリ運賃ノ割合上騰シタル場合ニ於テハ直チニ不定期船ノ競争ヲ招クニ至ルヲ以テナリ。

之ヲ要スルニ定期船ノ發達ハ全ク商業貿易ノ進歩ニ伴フベキモノニシテ、從テ交通貿易ノ甚ダ頻繁ナラザル地域間ニアリテハ經濟上不定期船ヲ以テ寧ロ利益アル交通方法ナリト云ハザル

ベカラズ。

第二節 運賃

運輸機關トシテ見タル船舶ノ航運ニ對シ經濟上最モ研究ノ價值アルモノヲ運賃及ビ之レニ關スル事項ナリトス。

抑モ古代ニアリテハ嘗テ屢々述べタル如ク海運業ハ一ノ大ナル冒險事業トシテ觀察セラレ從テ其ノ運賃ノ如キモ頗ル高額ナルヲ常トシタリキ。蓋シ之等ノ時代ニ於テハ海運業ニ從事スルモノハ未ダ充分ナル保險思想ヲ有セズ、又此ノ如キ機關絶テ無カリシカハ船舶ヲ所有スルモノハ一航海毎ニ其船舶ノ全價額ヲ危險ニ露ラシタルモノト見做シタルヲ以テ其運賃ハ船價或ハ其レ以上ニ非レバ到底航海上ノ利益ヲ收ムル能ハズト思推シタルガ如シ。故ニ航海ノ無事終了セラレタル場合ニハ船主ハ常ニ莫大ノ私益ヲ收ムルヲ常トシタリ。ロツシヤ一氏ノ記スル所ニヨレバ千四百三十八年頃ニダンチヒヨリ佛國ノ西

部ニ廻航セル船舶ハ一航海ノ運賃ニテ最初ノ造船費ヲ取戻セリト云フ。以テ運賃ノ如何ニ高率ナリシカヲ知ルニ足ラン。而シテ之等ノ時代ニ於ケル貨物ハ殆ンド皆珍貴ナル貴重品ニ限ラレタルヲ以テ其ノ運賃負擔力モ一定ノ限界ヲ有セザルガ故ニ能ク此ノ如キ不廉ナル運賃ノ下ニ貿易セラル、事ヲ得タリシナリ。

然リト雖モ海上保險ノ制度漸ク發達シ一定ノ保險料ヲ支出スルコトニヨリテ、海上ノ危險ヲ補償シ得ルニ至リテハ船主ノ危險負擔ハコノ保險料ニ過ギサルヲ以テ昔日ノ如キ甚シキ運賃ヲ貪ボルノ必要ナキニ至レルモノナリ。加フルニ前章ニ於テ詳述シタル商船ノ形式的進歩ニヨリテ或ハ危險ノ減少トナリ或ハ積載量ノ増加トナリ其他船舶航海ヲシテ經濟的ナラシムル種々ノ原因アリシヲ以テ運賃率ハ年ト共ニ漸次低落スルニ至レルモノトス。今蘇士運河開通以後ニ於ケル「エム、エム」會社ノ東洋航路ノ平均運賃ヲ

例示センニ左ノ如シ(1)。

一八六六年	一噸(千「キログラム」)ニ付	九五一法
一八七二年	同	三三六法
一八八一年	同	一五九法
一八九〇年	同	八七法
一八九五年	同	八五法
一八九六年	同	八八法
一八九七年	同	八九法

然ルニ更ニ近世ニ至リテハ船舶ノ増加ニ伴フ海運業ノ競争ニヨリ運賃率ハ更ニ著シク低落セシメラル、ニ至レリ。今英國ノ新聞紙(The South Wales Daily News)ノ記載スル所ニヨリ一八九八年以後カ、チツフヨリ各地ニ至ル石炭一噸ノ平均運賃ヲ左ニ摘記センニ(2)

到達港	一八九六	一九〇〇	一九〇一	一九〇二	一九〇三
アレキサン ドリヤ	十 志	七志九片	七志九片	五志四片	四志六片
バーセロナ	十志半片半	七志九片	七志九片	六志九片	五志九片
セノア	八志九片	十志四片	六志九片	五志五片	四 志
マルタ	八志四片	九志四片	五志九片	四志四片	三志六片
マルセーユ	十一 法	七志九片	七志九片	六志六片	五志五〇
ポルトセツ	九志三片	七志二片	七志四片	五志四片	四志六片

ホルドー 六法四五 七法五〇 五法六〇 五法 四法三五
 リオ、シヤ 六法六片 七法五片 五法三片 九法片半
 子口

之レニヨリテ見ル時ハ千九百年ヨリ千九百三年ニ至ル四ケ年間ニ平均約五割ノ低減ヲ見タルモノト云フベシ。

此ノ如ク運賃ハ年々低減スルノ傾向ヲ有シツ、アルガ、其經濟上ノ影響及ビ船主トノ關係ハ如何ナルベキカハ吾人ノ最研究ヲ要スル所ノモノナリトス。抑モ運賃ハ多クノ場合ニ於テ貿易業者及ビ海運業者ノ間ニ反對ノ利益關係ニ立ツモノニシテ運賃低廉ナランカ貨物ハ之レニヨリテ一層ノ活躍ヲ呈シ貿易業者ノ利得スル所大ナルニ反シ船主ニアリテハ著シク其收益ヲ減少セシメラル、モノナリ。故ニ運賃ノ低落ハ貿易上多大ノ利益アルモノナリト雖モ、船主ノ之レニヨリテ失フ所大ナルニ於テハ其ノ經濟ノ價值却テ減少スル場合ナシト云フベカラズ。此點ニ關シテコルソン氏(6)ハ最モ精密ナル説明ヲ試ミタ

ルヲ以テ其大要ヲ摘記スベシ。

假ニ或地域間ニ於ケル其貨物ノ價格ノ差異ヲ拾圓ナリトシ之レガ運送ニ要スル費用四圓ナル場合ニ於テ、拾圓ノ運賃ヲ要求スルトキハ少シモ運輸貨物ヲ得ル能ハザルベシ。今右運賃ヲ一噸ニツキ九圓ニ引下ケ約千噸ノ貨物ヲ得ルモノトセバ貿易業者ハ之レニヨリテ該貨物ノ價格ノ差額ヨリ運賃ヲ引去リタル額即チ一噸壹圓宛都合千圓ノ利益ヲ得ベク、海運業者ハ運賃額ヨリ運送費用ヲ引去リタル額即チ一噸ニツキ五圓都合五千圓ヲ利得スベキヲ以テ、此運送ノ價值ハ合計六千圓トナルベシ。今更ニ運賃ヲ八圓ニ引下ケ之レガ結果トシテ更ニ千二百噸ノ運輸貨物ヲ増加シタリトセバ貿易業者ハ四千四百圓ノ利益ヲ得、海運業者ハ八千八百圓ノ利益ヲ得合計壹萬參千貳百圓トナルベシ。此ノ如クシテ漸次運賃ヲ運送費用ノ限度マデ引下ゲタルモノトセバ其ノ價值ノ變化ハ左ノ如クナルベシ

運賃	噸數	貿易業者ノ利益	海運業者ノ利益	合計
一〇圓	0	0	0	0
九圓	1,000	1,000	5,000	6,000
八圓	2,000	4,000	8,000	13,000
七圓	3,600	10,800	10,800	21,600
六圓	5,100	20,800	10,400	31,200
五圓	7,000	35,000	7,000	42,000
四圓	9,000	54,000	0	54,000

此ノ如ク運賃ヲ漸次引下ル時ハ或程度迄公衆ノ利益ト海運業者ノ利益ト相共ニ増加スルモ其限度ヲ越ユル時ハ海運業者ノ利益ハ遞減シ其極海運業者ハ到底其航海ヲ維持スル能ハザルニ至ルベシ。即チ右ノ例ニ就テ見ル時ハ運賃ガ七圓乃至六圓ノ間ニアルヲ以テ兩者利益ノ中庸ヲ得タルモノト云フベキナリ。以上ハ甚ダ單純ナル假空ノ下ニ兩者ノ利益ヲ比較シタルニ過ギズシテ、實際上ニ於テハ運賃ト貨物トノ關係ハ頗ル複雑ナルモノアルベク、此ノ如キ推定ニヨリテ

ノミ解決セラルベキモノニアラザルベシト雖モ然モ兩者ノ利益ノ相反セルコトハ明瞭ニ之ヲ察知スルヲ得ベシ。之レ獨占の運賃ガ常ニ高率ヲ保チ競争の賃率ガ頗ル低落スル所以ナリトス。之ヲ要スルニ海運業ガ一ノ企業經營ノ下ニ存立スル以上ハ其利益關係ハ常ニ該業ノ成立及進歩ニ對シテ大ナル影響ヲ與フルモノニシテ、單ニ商業貿易ノ方面ヨリ觀察シテ運賃ノ低廉ヲノミ之レ主張スルガ如キハ一個ノ偏見ト云ハザルベカラズ

結 論

予ハ數回ニ涉リテ稍冗長ナル議論ニ耽リタルノ感ナキ能ハズ。然レモ之ヲ要スルニ經濟上ニ於ケル商船ノ進歩ハ種々錯雜ナル經濟發展ノ素因ニ促ガサレテ發生シ來レルモノニシテ、單ニ國民ノ技術的進歩或ハ政府ノ施設ノ功妙ヲ證明シ或ハ誇ランガ爲メニノミ發達シ來ルモノニアラザルコトヲ云ハント欲スルモノナリ。思フニ

進歩セル技術ノ應用ニ必要ナル前提條件ハ資本ノ集中ナリ。然モ此資本集中ノ要因ハ經濟發展ノ高度ニ達シ、進歩セル技術ヲ應用シタルガ爲ニ要シタル巨額ノ資本及ビ消費ニ對シ直接間接ニ充分ナル利益ニ舉ゲシムルノ點ニアリテ存ス。然レバ特種ノ場合ノ外、交通強度ノ薄弱且ツ幼稚ナル地方ニ高度ナル技術ヲ應用スルガ如キハ寧ロ國民經濟ノ穩健ナル發達ヲ阻害スルモノナリト斷ゼサルヲ得ズ。海運業ノ經營竝ニ之レニ關スル政策ガ幾多ノ失敗ヲ繰返シタルハ主トシテコノ明白ナル事理ヲ理解スルヲ得ザリシニ因ルモノト云フベシ。

近時我國ノ海運業ヲ論ズル人ニノ動モスレバ海外ニ於ケル大船巨船ノ饒多ナルヲ見聞シ且ツ其數隻ガ屢々我近海ニ來航セラル、ヲ見テ直チニ之ヲ以テ我海運業ノ幼稚ナルヲ論定シ、或ハ大西洋ニ於ケル宏壯華美ナル旅客汽船ニ比較シテ我商船ノ無設備ヲ罵倒セントスルモノアルガ

如キハ又上述セル謬見ニ基クモノト云ハザルベカラズ。

之ヲ歐洲ニ於ケル事例ニ徵スルモ優逸ナル技術の新發見アリタル場合ニ直ニ之レガ實際の應用ヲ見ルモノニアラズシテ幾多ノ變遷ヲ經、經濟上ノ發展ト相俟ツテ初メテ之レガ實施セラルルヲ見ルナリ。千六百十五年ソロモレドコーズ氏ガ汽力ヲ以テ動力トナスノ考案ヲ發表スルヤ世人ハ之ヲ以テ不治ノ狂者ナリトナシ、終身癲狂院中ニ禁錮セリト云フ。又十七世紀ノ後半ニ於テ鐵材ヲ以テ船舶ヲ築造セントノ議ヲ出スモノアリシモ、當時世人ハ鐵ヲ以テ造リタル船舶ハ到底水面ニ浮ブコトナカルベシトテ一笑ニ附シタリト云フ。然モ二十世紀ノ今日ニ及ビ汽船鋼船ガ海運上ニ於ケル最モ優逸ナル船舶タルニ至リシヲ見バ、發明ト經濟トノ間ニ如何ニ大ナル懸隔アルカヲ知ルベキナリ。

斯ノ如ク叙述シ來レバトテ予ハ決シテ海運業ノ

發達ヲ阻塞セシメントニハアラズ。唯ダ徒ラニ
空論ニ耽リ架空ノ夢想ニ迷眩シテ、海運業ノ穩
健ナル發達ヲ危クセントスルノ議論ニ對シ多少
ノ反省ヲ與ヘンガ爲メニ過ギザルナリ。

- (1)(3) C. Colson ; Transport et Tarifs 關先生譯交通政策
The Economist, Sep. 12 th 1903

(2) 本論ヲ草スルニ當リ關先生ノ解説セル交通政策、及同
先生ノ講義ヲ參照シ或ハ引用セル點頗ル多シ。一言先
生ニ謝スト云爾

(完結)