

經濟論叢

第八十六卷 第一號

| | | |
|---------------------------|---------|----|
| tramp と liner | 佐 波 宣 平 | 1 |
| イギリス新組合主義と標準八時間制 | 前 川 嘉 一 | 17 |
| 租税国家論についての一考察..... | 横 尾 邦 夫 | 36 |
| プロレタリア階級意識の端緒的成立 | 高 橋 正 立 | 47 |

昭和三十五年七月

京 都 大 學 經 濟 學 會

tramp 及 liner

——呼称發生に関する新先後後の法則——

佐 波 宣 平

私は、昭和三十年四月から、ひきつづき、「海事研究」(日本海事振興会)に「海事用語」と題して海事用語に関する考証を連載発表しており、海事用語の研究には相当の熱意をささげている。今後もながくこの仕事を続行するつもりである。しかし、これは、私としては、言わば傍業に属しいて、言語学は専攻の分野でない。ために、その辺の消息が少しもわからないが、ここに、「呼称發生に関する新先後後の法則」なるものをまとめてみた。この言語法則は、あるいは、言語学者の誰かによって既に発見、唱道されているかも知れないと想えるが、自分としては、自分の専門の海運研究に従事してこの法則を自分で発見し甚だ興味ふかく感じている次第である。よって、自分の考証・研究の結果をありのままに記して稿となし、各位の参考の資に供したい。ただし、たとえこの言語法則が先人の誰かによって既に発見、唱道されているにしたところで、かくすることによって、私は、少なくともこの原語法則を海事用語(“tramp”と“liner”)を通して実証することになるであらう、と考えるものである。

ここで私が「呼称発生に関する新先旧後の法則」というのは、読んで、そのまま、字のごとく古くからある在来のものは特にそれを具体的直截的に表明する呼称をもたずして長いあいだ推移してきたところが、何等かの機会に、同じ範疇に所屬しつつ、在来のものからはつきり区別される新式のものが出現し、しかも、その新式のもが自分が新式であることを特に宣明しその存在を明きらかにしようとして、そのものずばりとも言うべき具体的直截的な呼称を採ることになったため、今度は、逆に、この新式のもの自らを区別しなくてはならぬ必要から、在来旧式のもの、新式のもの、呼称の発生したあとから、それとの対照において、特に具体的直截的な呼称を身につけることになる、という呼称発生の順序に関する言語法則である。

古くからあった在来のもが呼称をもたなかつたわけではない。たとえば、写真はそれが発明されたときから「写真」という呼称をつけられている。ところが、それが発明され人々に利用普及されて可成りの年数をへてきて或る段階に、同じく写真でありながら在来の写真とは趣向のはつきり異なる「動く写真」が発明せられ、それに甚だ具体的直截的に「活動写真」(moving picture)という呼称がつけられるに及んで、今度は、この活動写真とは趣向を異にする在来の動かない写真は、これまで通りの単なる「写真」であっては、両者の間の区別がつかなくなる。単なる「写真」では、「動かない写真」も「動く写真」も共にふくむ一つの group name になってしまう。よって、在来の写真、つまり、「動かない写真」は、「活動写真」との区別・対照のために、不名譽ながら、いとも具体的直截的に、「静止写真」(still picture) と呼ばれざるを得なくなった。「写真」の段階では単に即自的 (an sich) であつた呼称が「活動写真」という全くそのものずばりとも称すべき具体的な呼称をもつ新型が出てきたため、これと区別・対照する必要から、言わば対自的 (für sich) に在来のもは「静止写真」と呼びあらためられ

る順になる。

ところで、これら二つの呼称「静止写真」「活動写真」について見るに、このうち新しく出てきた「活動写真」の方が時間的には先きに呼称をあたえられ、在来からあった動かない写真が「静止写真」の呼称をあたえられたのは時間的順序としては後のことである。こういう時間的順序の關係に着目して、私はこれを「呼称発生に関する新新旧後の法則」と名づける。

ちなみに、叙上では、単なる「写真」を古くから見られる在来のものの呼称と言ったが、これは活動写真という新式の写真に対してのことであつて、これを、いま、より以前の古くからある普通の「絵画」に比べるとするならば、「写真」は、もちろん、新式の發明であり、また、新しい呼称である。それが「真を写す」という極めて具體的直截的な呼称を持っているのも、実は、在来の単なる「絵画」からそれをはつきり區別せんがためのことであつた。ただし、ここでも「呼称発生に関する新新旧後の法則」が成立し、新しい呼称「写真」が出てくると、在来普通の絵画は、新參の写真と區別するために、「手描き」などと呼ばれるようになった。しかし、その「手描き」は時間的には「写真」以後の命名である。

「呼称発生に関する新新旧後の法則」は殆んど例外なく成立可能であつて、一々列挙しては際限のないほどである。ここでは、参考のために、思いつくままを記してみる。¹⁾

最近、織維の新型として出てきたものに「不織布」(non-woven fabric)がある。従来の「織布」(woven fabric)と區別するための称呼である。現在までのところ、従来の織布は、こうした新型の出現に対しても、在来の称呼を特に変えようとしないうかに見える。とすれば、これなどは、ここで私の提唱する称呼法則における極めて稀な例外ということになるであらう。

| A | B |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 古くからあったもの。 ただし、命名はBよりも後れている。 | 新しく出現したもの。 ただし、命名はAに先じている。 |
| 正 数 | 負 数 |
| 実 数 | 虚 数 |
| 有理数 | 無理数 |
| 漢 学 | 国 学 |
| 和 算 | 洋 算 |
| 歴史かなづかい | 現代かなづかい |
| 法解釈学 | 法社会学 |
| 社会統計学 | 数理統計学 |
| 古典経済学 | 近代経済学 |
| 経済静学 | 経済動学 |
| 部分均衡論 | 一般均衡論 |
| 特殊相対性理論 ニュートン(古典)力学 | 一般相対性理論 量子力学 |
| ユークリッド幾何学 | リーマン幾何学 (非ユークリッド幾何学) |
| 単一国家論 | 多元国家論 |
| 外燃機関 | 内燃機関 |
| 路面電車 | 地下鉄道、ケーブルカー |
| 各駅停車(鈍行) | 急行車(急行) |
| 普通急行 | 特別急行 |
| 単発機 | 双発機 |
| 長 波 | 短 波 |
| 無声映画 | 発声映画(トーキー) |
| 白黒写真 | 天然色写真 |
| 静止写真 | 活動写真 |
| 太陽暦 | 太陽暦 |

| A | B |
|------------------------|------------------------|
| 標準レンズ | 望遠レンズ |
| 純文学 | 大衆文学 |
| 旧株(親株) | 新株(子株) |
| 朝 刊 | 夕 刊 |
| 純喫茶 | カフェ |
| 本 絹 | 人 絹 |
| 内地米 | 外地米 |
| ノンプロ野球 | プロ野球 |
| シングルゲーム | ダブルヘッドダ |
| デーゲーム | ナイター |
| 和 食 | 洋 食 |
| 日本酒 | 洋 酒 |
| 西 京 | 東 京 |
| 本屋敷 | 新(出)屋敷 |
| 本 庄 | 新 庄 |
| 本 所 | 別 所 |
| 本町(元町) | 新 町 |
| 本 家 | 分家, 別家 |
| * tramp (不定期船) | * liner (定期船) |
| * dry cargo (乾貨物) | * wet cargo (液体貨物) |
| * dry dock (乾ドック) | * floating dock (浮ドック) |
| * (piece cargo (個貨)) | * bulk cargo (ばら積み貨物) |
| * (general cargo (雑貨)) | |
| * non-tanker (ノンタンカー) | * tanker (タンカー) |
| *は 海事用語 | |

この言語法則の成立の可能なことに私が気づいたのは、さきにも述べたように、私の海運研究を通してであつて、特に不定期船 (tramp) と定期船 (liner) との関係についてであつた。

海上運送に従事する船舶は、その運航態様に着目して、不定期船と定期船との二分される。このうち、極めて古くから見られるのが不定期船 (tramp) であつて、以前の古い時代には、海上運送は時間的にも場所的にも不規則な運航態様をとつていた。太古以来の海上運送がそうであつて、殆んど例外なしに、海上運送といへば不定期運送であつた。ところが、産業革命を経過してしばらくすると、そこに従来とちがつて、新しい運航態様をとる定期船が出現した。単に航路を限定して運送サービスを提供する船舶ならば産業革命以前にも時おり見かけられたが、航路・運航日程の二つながら規則的な運航態様をとる船舶として定期船が本格的に出てきたのは産業革命を契機としてのことである。これは、まず、間違ない史実である。

ところで、世界海運業史では、一八一六年アメリカの *Black Ball* が北大西洋に開設した定期航海の嚆矢とするのが普通であるけれども、これは、なお、在来の木造風帆船をもつてするものであつたために、規模においても時間的正確性においても、経済的意義は左程に大きくなかつた。定期航海が画期的重要性を示すようになったのは、一八四〇年、イギリス船主 Samuel Cunard による鉄鋼蒸気船をもつてする北大西洋郵便定期航路の開設以来である。Cunard によるこれらの定期船が当時何かの特別な言葉でもつて呼ばれたかどうか史料に定かでないが、その後、次第にこの新しい運航態様がさかんに固成してくるにつれて、定期航海に従事する言わゆる定期船は、英

語で“liner”を呼ばれるようになった。私の考証によれば、用語“liner”の出でくる最古の文献として、一八六七年出版の Smyth, W. H.: *Sailor's Word-Book* があり、それには次の用句が見られる。

Liners, Line-of-battle ships. Also, a designation of such packet or passenger ships as trade periodically and regularly to and from ports beyond sea, in contradistinction to chance vessels. Also, a term applied by seamen to men-of-war and to their crew. Smyth, W. H.: *The Sailor's Word-Book*, London, 1867, p. 448.

Liners とは戦列艦をいふ。また、定期的且つ規則的に或る港から他の港へ海上を航行する郵便船または旅客船の呼称でもある。機参船 (chance vessels) と區別して、このように呼ぶのである。なお、海員仲間では、軍艦ならびにその乗組員に対して「この呼称 liners を用いる。」

これを見ると“liners”に対して、まず、line-of-battle ships (戦列艦) の語義があたえられてあり、そのあとで、「また」と記して、「定期的且つ規則的に或る港から他の港へ海上を航行する郵便船または旅客船の呼称でもある。機参船 (chance vessels) と區別して、このように呼ぶのである。」と説明して、今日われわれが「定期船 (liner) の名によつて意味するものの語義をあたえているが、なお、念のために最後に、「なお、海員仲間では、軍艦ならびにその乗組員に対しても、この呼称 liners を用いる。」と付記している。この記述の順序は大いに注目すべきことであらねばならぬ。

これによつて見れば、当時は“liner”と言へば、今日われわれがそれによつて意味する定期船よりも、むしろ戦列艦または軍艦の呼称として一般には通つてゐた。すなわち、戦列 (line) を作り編隊 (line) をなして行動するのゆえに、戦列艦または軍艦は古くから“liner”と呼ばれた。そこへ、商船として定期船が新しく出てきた。

そして、この定期船も、戦列艦・軍艦と同じように、編隊 (line) を組み陣容 (line) を整えて規則的に就航する。よって、人々は、類似の航海態様をとるのに着目して、この定期船にも、「liner」の名を援用することになった。だが、定期航海が海上運送市場になお一般的でなかった当時には、「liner」はどちらか言えば、「定期船」よりも「戦列艦」または「軍艦」を意味した。上記 Smyth の説明に見られる三段構えから、このように推測できる。ただし、これは私一個の独断でなく、上記に類する記事は他の海事文献から幾つでもあげることが出来る。ここでは、そのうちの二つを引用しておく。

Liner. The old names for a line-of-battleship long before it came to have its usual modern meaning.

Bowen, F. C.: *Sea Stang*, London, no dating, p.83.

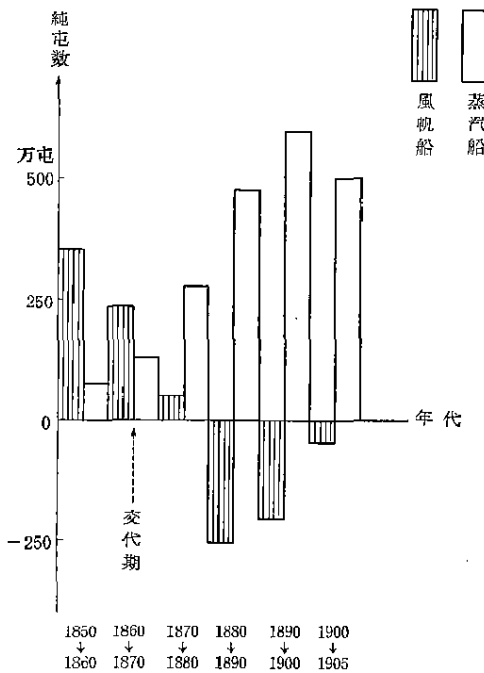
「liner は、現今の普通の意味をもつようになるずっと以前には、戦列艦 (line-of-battleship) に対して用いられた古名である。」

この点、日本の海運業界で一般に採られている解釈は、これとは相違する。たとえば、有吉義弥氏 (日本郵船常務取締役) に次の解釈がある。

「定期船のことをライナーといいます。ラインとは筋です。簡単にいえば、横浜からサンフランシスコの間に筋を引いて、その上を歩へ、line に er をつけて、「liner」とう考えてもいいと思えます。」日本船主協会、昭和三十二年度海運講座、一六ページ

有吉義弥氏にとどまらず、他の海運業界人の解釈もこれに類すると見てよい。しかし、叙上の考証を経ている私としては直ちにこれに賛同をよせ得ない。これには、なお一層の考証を必要としていて、いま、ここで、決定的な

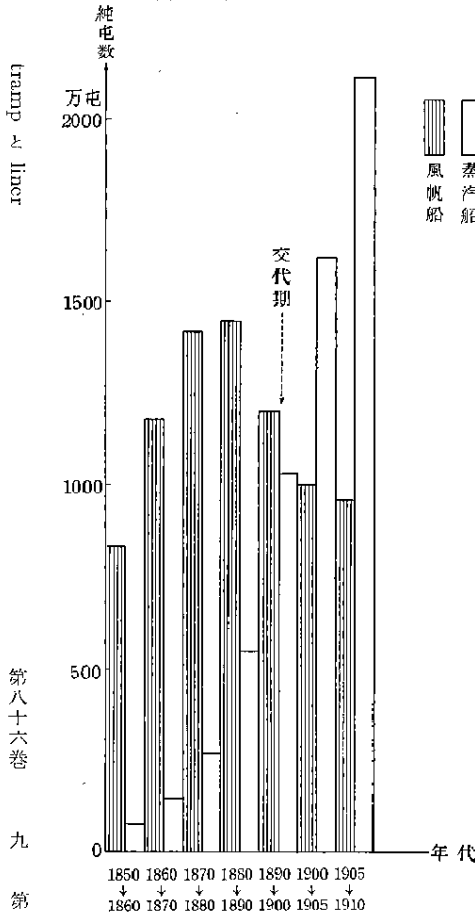
(第1図) 世界商船純増加量



結論を出すまでに到達していない。ただ、私の新説の一つとして紹介するにすぎない。それはさておき、たとえline-of-battle ship (戦列艦) の古名が援用されたものにもせよ、とにかく、定期的に就航する商船には、すくなくとも一八六七年 (上記 Smyth の著書の出版年) には“liner”の呼称があたえられていた。なお世人の口にしばしば出てくるほどに親しい呼称でなかったことは、上記 Smyth からの引用文によって十分に推測されうるが、いずれにせよ、一八六七年には、定期就航の商船は“liner”の呼称をもって呼ばれている。これは動かし得ない事実である。

ところが、一方、定期船よりもずっと歴史が古く紀元前の遠い遠い太古の海上貿易に起源を有して上記一八六七年当時に定期船 (liner) に比べて圧倒的に多数を占めていた不定期船は如何というに、当時は、なお、具体的には何の呼称もあたえられていなかった。上記 Smyth の用句を見ても、“chance vessels” (仕事の機会があるたびに就役する船舶、機会船) という甚だ堅苦しい学術用語で記されている。こうした学術用語が市場に普及している慣用語でない

(第2図) 世界商船存在量



ことは明白であつて、このことから推して、この当時は、不定期航海に従事する船舶にはそれに固有な呼称がつけられていなかった、と考えてよい。私の考証によれば、不定期航海に従事する船舶がそのものずばりとも言うべき呼称“tramp”を与えられたのは、それからずつと後の、一八九〇年代のことである。

世界海運業史のうえで前世紀後期に注目すべき画期として一八六〇年代と一八九〇年代の二つがある。前者は世界新造商船進水、屯数において木造風帆船と鉄鋼蒸汽船とが鉄形の交点をなす時期であり、後者は世界商船存在、屯数において木造風帆船と鉄鋼蒸汽船とが鉄形の交点をなす時期である。(第一図、第二図参照) 斜陽の木造風帆船と新興の鉄鋼蒸汽船との入れ替わりは、これら二つの画期を経過して次第に完成されるが、いとも興味深くも、私の考証

によれば、前者一八六〇年代には“liner”の呼称が「定期航行船」を意味するものとして世に出はじめ、後者一八九〇年代には“tramp”の呼称が「不定期航行船」を意味するものとして世に流布し

はじめている。ただし、これは決して偶然の一致でない。

ここで詳述するまでもないが、定期船が名実ともにその存在意義を鮮明ならしめたのは鉄鋼蒸気船の出現・発展に負うている。天候・自然の偶然的要因に大して左右されることなく一定のスケジュールにしたがって規則的に航行しうる船舶として鉄鋼蒸気船が出現して後、はじめて、本当の意味における定期航海の活躍が可能になった。この意味から、鉄鋼蒸気船の数が次第に増加し新造商船進水屯数において遂に木造風帆船を凌駕することになった一八六〇年代に定期船がそれに固有な呼称“liner”でもって世上にひろく知られはじめるようになったのは、言わば理の当然と見てよいであろう。

だが、当初は、鉄鋼蒸気船といえば、即ち、定期郵便船・定期旅客船・定期貨客船であった。ここでは、高率の運賃を負担しうる旅客・郵便物・高級貨物だけがその運送対象となり得た。技術的改善の余地をなお可成りのこしていた鉄鋼蒸気船としては運航費が相当の割高に付いたからである。換言すれば、低価のために運賃負担力の小さい大量貨物の不定期運送は費用割高に失して鉄鋼蒸気船の領域外にあった。したがって、これらは在来の木造風帆船の積取・運送に任せられた。だが、その後三段膨脹機関の発明その他による技術的改善を経て鉄鋼蒸気船の運航費が次第に低下をたどり、つれて、その活動領域も低価・大量貨物の不定期運送にまで拡大し、その隻数も増加し、遂に、一八九〇年代には、世界商船存在屯数において鉄鋼蒸気船は木造風帆船を凌駕するようになった。

このことは、それまで木造風帆船によって低価・大量貨物の不定期運送がなされていた在来の長い間の慣行からすれば、世人としては、まさに一驚に値する新発展であった。よって、ここに、人々は同じ鉄鋼蒸気船のうち、旅客・高級貨物の定期運送に従事する船舶と低価大量貨物の不定期運送に従事する船舶とを区別して指称する必要を

生じ、前者“liner”と區別して後者を“tramp”と呼ぶことにした。太古このかた活躍しつづけ世人の目にも極くありふれた存在として知られた不定期船は、こうして、鉄鋼蒸汽船の出現を経て、しかも、仕事の上で“liner”(定期船)に對比・対照される勢力をもつ段階に来て、ようやくそれに固有な呼称“tramp”を与えられたわけである。

次の引用文によれば、アメリカ合衆国では、「不定期船」を意味する用語として“tramp”のほかは“transient”があったとも考えられるが、これが実際の生きた市場用語であったか否か、また、そうであったとしても何時ごろ用いられたのか、今の私の考證では、定かでない。

From the functional standpoint, there were in 1815 two types of vessels engaged in the foreign trade of the United States: transients and regular traders. The transients, or tramps, were still most typical of American shipping. They followed no fixed routes, kept to no time schedules, and confined their cargoes to no particular commodities. Under the direction of a merchant-captain or a supercargo they sailed the seven seas in search of goods to carry or favorable markets in which to buy or sell. Taylor, G. R.: *The Transportation Revolution 1815-1860*, Toronto, 1951. pp. 104-106.

「機能の点で區別して、一八一五年、合衆国の外国貿易に従事する船舶に transient と regular trader の二つがあった。transient または tramp は、当時のアメリカ海運では、なおも、極めて代表的な船種であった。これらは航路を定めず、航海日程も決めず、積取貨物も特定しなかった。商人船長または貨物上乗人の指図にしたがって、運送すべき貨物を採しともめ、また、貨物を売買するのに有利な市場を探しとめて、七つの海の何処へでも、これらの船舶は航海した。」

ちなみに“transient”は、アメリカ語では、普通には、「短期滞在客」「通過鳥(渡り鳥のうちでも特に滞留期間の短い

もの」を意味する。

念のために、さらに付け加えて、この関連をよりよく明確にしておきたい。鉄鋼蒸気船をもってする定期船 (liner) が出現しその数を増大してきたが故に、それとの対比において、在来の不定期運送に従事する船舶が固有の呼称 “tramp” をあたえられた、と見るのは、なお、十分と言い得ない。鉄鋼蒸気船が当初の定期運送だけでなく次第に不定期運送にまでその領域をひろげるに至って、不定期船が固有の呼称として、“tramp” を得た、と解すべきである。一八六〇年代と一八九〇年代との間によたわる三十年の経過がこれを立証してくれる。つまり、同じ不定期航海であっても、これまで通りの木造風帆船をもってされていた段階では、その非力のゆえに、不定期航海一般に新興隆々たる鉄鋼蒸気船をもつてする定期航海一般に十分に對比される存在ではあり得なかつた。したがって、特に新鋭の定期船と区別して不定期船を指称する必要も生じなかつた。両者を区別して指称すべき必要が出てきたのは、同じように新鋭の鉄鋼蒸気船でありつつ、一方では旅客・高級貨物の定期運送に従事するものと、他方では低価大量貨物の不定期運送に従事するものとが対照的に出現する段階になってからのことである。「浮浪者」を原意とする “tramp” がその際特にえらばれたのも、それまではもっぱら旅客・高級貨物の定期運送に従事するのが常であつた鉄鋼蒸気船が、事もあろうに、低価大量貨物の不定期運送という「しがない」仕事にまで進出してきたのを蔑称してのことである。³⁾

下記四つの引用文は、私の知るかぎり用語 “tramp” が出てくる世界で最初の記事であつて、そのいずれも、一八九〇年以後の日付のものである。このうち最初の引用文は、用語 “tramp” が世上に出てきて間のない頃の、本稿叙上の、事情をつたえて、実に興味津々である。ちなみに、最後の二つの引用文はドイツで用語 “Tramp”

が出できた一番古い記事と見なされ得るが、それらは、イギリス、アメリカよりも可成りおくれで、一九一一年の日付のものである。このことも私の一八九〇年代説を裏づける一つのデータと言つてよいであらう。

The Unpopular Steam Tramp. When steamers came upon the ocean it was a common thing for sailing vessels to visit ports seeking, i. e., looking for employment. At first, steamers were so costly to run, they had to be formed in lines, have a regular route, a large passenger traffic, and a subsidy from government for carrying the mail. It is only since the near perfection of the screw-propeller engine that vessels under steam, fitted for cargo-carrying alone, dared to venture forth on irregular voyages, trusting to luck for engagements. Necessarily, the utmost economy and drest skill were requisite in their design, build, outfit, and management, as their competition would be against the regular subsidized lines, on the one hand, and the cheaper-run sail ship on the other. Moderate success attended the enterprise, which was, for the most part, started, and since then followed up by British builders, who have become accustomed to carrying a stock account of such vessels. They are vulgarly known as "tramp". Bates, W. W.: *American Marine*, Boston & New York, 1892, p. 344.

「世間に馴染のすくない蒸気トランプ船。蒸気船が大洋を始めて航行するようになった頃には、貨物を探しもとめてあるのは帆船の普通の仕事でもった。当初の蒸気船は運航費が非常にかさんだ。ために蒸気船は編隊に組まれて (formed in lines) 定まった航路に従事し、旅客多数の運送に就役せざるを得なかつた。また、郵便物を輸送して政府から補助金を仰がなくてはならなかつた。〔この段階をすぎると〕蒸気船が、貨物だけを運送するために簡装し、仕事にありつけるかどうかを運ば

委せて、敢えて不規則な航海に進出するようになったのは、実に、ねじプロペラ機関がほぼ完成の域に達して後のことである。必然、こうした蒸汽船の運航には、仕様、造船、艤装、管理の方面に多大の節約と高程度の熟練とが要請された。というのは、これらの蒸汽トランプ船は、一方では政府の補助をうけつつある定期船から、他方ではより安価に運航のできる風帆船から、両面の競争をうけなくてはならなかったゆえである。だが、こうした場合に大部分がスタートした蒸汽トランプ船も、この種の船舶の見込生産をするようになったイギリス造船業者にその後は支えられて、或る程度の成功をおさめることが出来た。この種の船舶は大家一般の間では『トランプ』(Tramp)の名をもつて知られている。」

ところで冒頭に「世間に馴染のすくなくなら蒸汽トランプ船」(The Unpopular a Steam Tramp)と言ひ、また「最後に、「この種の船舶は大家一般の間では『トランプ』(tramp)の名をもつて知られている。」(They are vulgarly known as "tramp.")と、殊更に紹介の辞を用ひてゐるあたりは、たしかに、W. W. Batesがこの書物を書いた一八九二年頃には、「"tramp"の呼称が世人の耳にまだ聴きなれないものであった」と推測してよいであらう。

The greater number, perhaps, of these vessels are specially built for some particular trades, but still a very large number have no speciality about them; they are intended to pick up a living anywhere — to go "where cargo offers." These are the genuine Ocean Tramp. Cornwall-Jones, R. J.: *The British Merchant Service*, London, 1898. p. 194.

「おそろへ、これらの船舶の大部分は特定の航海に適するように建造されたものと思われるが、これらの船舶よりもずっと多数の船舶は特定の航海というものは少しも持っていない。それらは『貨物運送の申込のあるところ』ならば、何処へでも出かけて行って仕事にありつくようになっている。これこそ真正正銘の航洋トランプ船(Ocean Tramp)である。」

Um so erfreulicher ist es den Korrespondenzhedern von Trampdampfern noch gelungen ist, im letzten Jahr eine Verzinsung der Partien zu erzielen. *Hamburger Correspondenz*, Abendblatt, Jan. 8. 1908.; Kluge, F.:

Seemannssprache, Halle a. d. S., 1911. S. 792.

「そのようにトランプ蒸気船の抜船主が昨年度持分に対して利払ができたならば、それは一層そのことは明らかだ。」

Das Anerbieten von Kapitalbeteiligung ist schließlich der beste Beweis dafür, daß die Kapitänstellen auf Trampdampfern begehrt sind. *Hamburger Correspondenz*, Morgenblatt, März 27. 1908.; Kluge, F., *Seemannssprache*, Halle a. d. S., 1911. S. 792.

「そのような出資の申出があったということは、結局には、トランプ蒸気船の船長という地位が相当に望ましいものだということ、何よりも良い証拠である。」

これを要するに、太古以来の運航態様をもちつづけて世人にも親しく知られていた不定期船にあつては、そうした運航態様をとるのをむしろ当然のこととしていたため特に固有の呼称をあたえられず長い間推移していたところ、産業革命以後、鉄鋼蒸気船の出現を通して、在来の不定期船とは対照的に斬新な運航態様をとる定期船の登場を見て、まず、一八六〇年代頃に、定期船がそれに固有な呼称“liner”をあたえられ、さらに、この鉄鋼蒸気船が技術的改善を通して単に当初の定期航海だけでなく、在来の木造風帆船の活動分野たる不定期航海にも進出するに及んで、ここに、“liner”と区別すべき必要から、在来の運航態様たる不定期航海に従事する船舶に対して、その

固有な性能を具體的直截的に表明する呼称をあたえざるを得なくなつた。“tramp”がこれであつて、この固有な呼称が不定期船にあたえられたのは、かなり後れて、一八九〇年代以後のことである。つまり、鉄鋼蒸汽船の活動領域が定期航海からひろく不定期航海にまで拡大して行つた時期においてである。すなわち、私の提唱する「呼称發生に関する新先旧後の法則」の一適用例をここに見とどけるものである。

- (1) ここに掲げた一連の用語群のうち約半数は、私が本稿に提唱する用語法則にかねてから發同をよせられている野山蒸氏（現西汽船株式会社総務部）から私に示されたものである。
- (2) 谷山新良氏（大阪府立大学経済学部）の作成。ただし、Kirkaldy, A. W.: *British Shipping*, London, 1914. Appendix Fayle, C. E.: *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, 1933. pp. 241-247. など他を参照しよう。作成された。
- (3) Owen, D.: *Ocean Trade and Shipping*, Cambridge, 1914. p. 70.