

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號五第 卷三十二第

行發日一月一十年五十五大

論叢

消費税の理想としての專賣教授 法學博士 神戸 正雄
 價格の一理論九州帝國大學 教授 文學博士 高田 保馬
 伊豫の百姓一揆教授 經濟學士 黒正 巖

時論

再び我國の人口問題に就て教授 法學博士 山本美越乃

說苑

アダム・スミスの勞賃論講師 經濟學士 森 耕二郎
 妙心寺の寺領と領民の負擔經濟學士 中川與之助

雜錄

近世の恐慌と其一般的普及性高松高等商業學校 教授 經濟學士 小川福太郎
 信州小布施の地割制度教授 經濟學博士 本庄榮治郎
 Vital Statisticsに就きて教授 法學博士 財部 靜治
 英吉利海運の統計的研究教授 經濟學博士 小島昌太郎
 勞農露國の豫算經濟學士 吉川 秀造
 シュムペーターのシムモラー観經濟學士 菊田 太郎

法令

郵便年金令・郵便年金特別會計規則・郵便年金規則・簡易保險規則中改正

英吉利海運の統計的研究

小島 昌太郎

源著の *Journal of the Royal Statistical Society*, Vol. LXXIX, Part III には Henry W. Macrosy's Statistics of British Shipping と題する報告を掲げてゐる。英吉利の海運界の最近の大勢を知るにつき有益なるものがあるから、その要旨を左に紹介する。

世界大戦は、隻數に於て二、七四八、噸數に於て二、〇一九、〇〇五純噸の英船を減少したが、併し、戦後の六年間に於ては、一六五隻、一、六一五、五四九純噸の増加を見た。そして、その増加には、一九二三年四月一日愛蘭自由國の獨立により、その方に籍替へされたものが、この

数字の外にあることを忘れてはならぬ。愛蘭の一隻、五五、四二五純噸の汽船及モーター船が、統計によれば、一九二二年十二月三十一日に、之に屬して居る。戦前及び戦後に於ける英吉利二、〇隻、一〇、九八三純噸の帆船と、三五四一船の統計は次の如くである。

帆船	一九二三年十二月三十一日		一九二四年十二月三十一日	
	隻	純噸	隻	純噸
帆船	八、三三六	八四、〇三〇	六、八六六	六〇、三九六
汽船及モーター船	二、三〇三	二二、五〇、八七	二、三三四	九、四九六、九七〇
合 計	一〇、六三九	一〇六、五三〇、九〇	九、二〇〇、六六六	六九、八九二、三六六

戦後の一九一八年十二月三十一日より一九二四年十二月三十一日に至る六ヶ年に於ける英吉利船腹の増加減少の有様は、帆船に於て八三、六一二純噸を減少し、汽船及びモーター船にて一、六八三、二九五純噸を増加し、結局、全體に於て一、五九九、六八三純噸の増加となつて居る。そしてその内容は次表の如くである。

一九一八年—一九二四年	帆船	汽船	計
増加純噸數	—	—	—

英本國に於ける建造
 六、三三三、八五〇、七五
 屬領に於ける建造
 七三、二〇七
 三、八四〇、〇〇五
 七三、二〇七

一九一八年—一九二四年	帆船		汽船		計
	隻	純噸	隻	純噸	
増加純噸數	—	—	—	—	—
諸外國より購買	—	—	—	—	—
英本國外の港より轉籍	—	—	—	—	—
其他	—	—	—	—	—
測量更改	—	—	—	—	—
合 計	—	—	—	—	—

一九一八年—一九二四年	帆船	汽船	計
減少純噸數	—	—	—
破 壊	—	—	—
諸外國へ賣却	—	—	—

一九一八年—一九二四年		帆	汽	船	計
英本國外の英領諸港へ	轉籍	一六、〇〇八	四三、〇三六	四七、〇四四	一〇六、〇八〇
減少純噸數	其他	一〇〇、五〇八	一、五五、六八二	一、五五、六八二	一、五五、六八二
測 量 更 改		一、〇九三	一九、四四五	一九、四四五	一九、四四五
愛蘭自由國へ轉籍		一、〇九三	五、四四五	五、四四五	五、四四五
合 計		三二、八九八	五、四七七、九〇八	五、四七七、九〇八	五、四七七、九〇八

一九一九年乃至二四年に於ける英船の正味増加は、一年につき凡そ二六九、〇〇〇純噸であつて、戦前三年間平均のそれは、一八八、〇〇〇純噸である。そして、戦後の六年間に於ては、その前期は新造船の増加著しく、後期は海難による減少歩合の少きことが顯著な事實である。戦時賠償として英吉利政府の支配に歸したるものは、帆船一八隻、三三八、九一五總噸、汽船及モーター船三九二隻、一、九〇七、一〇〇總噸であつて、この外漁船二九隻、六、六五〇總噸及び拿捕船六六隻、一七一、八二八總噸があり、合計五〇五隻、二、二二四、五八三總噸である。

戦後六年間に於ける英船の諸外國への賣却

は、六ヶ年を合計して次の如くである。

合 計	汽船及モーター船		帆	計
	噸數	隻數		
イタリ	四八、七九九	九、七三三	四、七三三	四八、七九九
ドイ	四三、六七七	一〇、六六五	一〇、六六五	四三、六七七
フランス	二九八、一七九	一三、六〇〇	一三、六〇〇	二九八、一七九
ギリシヤ	二九八、五五九	六、三三六	六、三三六	二九八、五五九
ノルウェ	二六五、三〇三	三、三三四	三、三三四	二六五、三〇三
オランダ	二五三、三六六	五、三三八	五、三三八	二五三、三六六
日本	二五、一三二	—	—	二五、一三二
ベルギー	一九八、三三七	一四、七九九	一四、七九九	一九八、三三七
スペイン	一一、一二五	五、三三二	五、三三二	一一、一二五
ロシヤ	五、五五五	四、七五五	四、七五五	五、五五五
北米合衆國	五、八七〇	二	二	五、八七〇
支那	三、八〇八	—	—	三、八〇八
其他諸國	三、六九四	一、五四九	一、五四九	三、六九四
合 計	二、七九八、〇三三	一〇三、八三三	一〇三、八三三	二、七九八、〇三三

この表に於ける外國賣却船の合計が、前表と僅少の差あるは、統計の基本を異にし、且つ前表作成後の修正を含むからである。

戦後に於ける英吉利海運の顯著なる事實は、

帆船の大減少である。この傾向は戦前既に表はれて居つた事柄であるが、戦後に於ては明かに帆船は英吉利海運の構成上の重要を失つた。即ち一九〇〇年には、帆船は一〇、七七三隻、二、二四七、〇〇〇噸であつたが、一九一三年には八、三三六隻、九二二、〇〇〇總噸となり、一九二四年には更に減じて五、八四二隻、五六一、〇〇〇總噸となつた。而もこの中、一九二四年に

實際就役して居つたものは、エルベよりブレストへの沿岸線航路のものを除けば僅に一三隻、一八、〇〇〇純噸に過ぎない有様である。されば、今日に於て、英吉利海運の全形を構成して居る汽船とモーター船とは如何なるものより出来て居るか。之を船型の大小と云ふ點より見れば次の如くである。

計	一九一三年		一九二〇年		一九二四年	
	隻	噸	隻	噸	隻	噸
總噸數一、六〇〇噸以下	八、七七一	二、三三九、〇〇〇	九、二二〇	三、五三二、〇〇〇	九、三四四	二、二〇〇、〇〇〇
同一、六〇〇噸以上五、〇〇〇噸以下	三、〇二二	一〇、三三〇、〇〇〇	一、八六一	六、三三〇、〇〇〇	一、七四四	五、七五〇、〇〇〇
同五、〇〇〇噸以上七、五〇〇噸以下	五、五五	三、七五七、〇〇〇	九、五五	五、四二五、〇〇〇	九、八三	五、八七〇、〇〇〇
同七、五〇〇噸及それ以上	二、六〇	二、九三三、〇〇〇	三、六一	三、七九七、〇〇〇	四、四七	四、七三三、〇〇〇
	三三、〇二二	八、六六二、〇〇〇	三三、〇四一	一七、〇六六、〇〇〇	三三、五二三	一八、八八二、〇〇〇

概括的に言へば、一、六〇〇噸以下及び五、〇〇〇噸以下の汽船やモーター船は、不定期船（Passenger-liner）であると思つてもよい。されば、(Tramp)であり、五、〇〇〇噸以上七、五〇〇噸元來噸數の上からだけでは定期船不定期船の區別のつくものではない譯であるけれども、大

體、右の標準に従つて、英吉利海運に於ける定期船と不定期船との關係がこの統計表によつて知ることが出來やう。

不定期船は、戰時に於て最も烈しく攻撃を受けたものであつた。それ故に開戦後大に減退して一九二四年の隻數を一九一三年に比較すると五八%となり、その平均噸數は三三七八總噸から三、三二二總噸となつた。そしてこの減少の補充は定期船以外の船型のもので行はれた。即ち貨物定期船や超不定期船 (super-ramps) は七九%増加し、旅客定期船は六八%増加した。又、航洋商船隊 (ocean-going mercantile fleet) と云ふ觀點より見ると、英吉利海運は、總計にて、一九一三年に三、八三〇隻一六、三四四、〇〇〇總噸であつたが一九二四年には隻噸は三、一七二に減じ、總噸數は一六、五七九、〇〇〇に増加して居る。ディセル機關その他のモーター船は航洋商船としては未だ重要な地位を占むるに至つて居ないが、併し次第に増加の傾向にある。一九二四年に、一〇〇〇噸乃至四〇〇〇噸級のも

のは四八隻一二八、〇〇〇純噸、四、〇〇〇噸以上のもの四一隻一九七、〇〇〇純噸である。旅客定期船級のもの主として汽船であるが、その平均總噸數は一九一三年の一〇、四七五噸から一九二四年には一一、〇二三噸に増加した。

一國海運の能率は、その構成船舶の年齢に大に關係する所がある。船齡が進むと速力が鈍るからである。併し縦ひ速力が遅くとも、他方に於てその船價が十分に銷却せられて居り、而も修理が行き届いて居るならば、速力があまり重要でない物品で、且つ新造船では到底引合はぬ様なものを運送するに於ては、老齡船と雖も亦その獨特の働き場所がある譯である。次に掲ぐる表によつて見ると、比較的老齡緩速力小型の商船は——主として戰時中に——減少して、之に代つたものが比較的鋭銳の大型有力の船型であることが分る。換言すれば英吉利海運は一九一三年よりも一九二四年の方が、その實質に於て甚だ改善されたものとなつて居る。

總噸數一、五〇〇噸乃至三、〇〇〇噸
 同 三、〇〇〇噸乃至五、〇〇〇噸
 同 五、〇〇〇噸乃至八、〇〇〇噸
 同 八、〇〇〇噸以上

		一九一三年				一九二四年			
		船齡五年以下 至一〇年		同一年乃至三年		船齡五年以下 至一〇年		同一年乃至三年	
計	四、九二四	四、三二九	六、三五〇	五、〇二五	四、七七八	三、七二四	六、四六八	五、七七八	
	九、九九	六、六六	五、七二	五、〇〇	一、四四六	六、四四	七、〇〇	一、三三二	
	二、八六九	二、五二二	一、五五〇	二、〇二五	六、六一	五、〇〇	七、四四	二、三六	
	一、六六九	六、六六	五、七二	一、七六	二、七三	二、七三	八、〇〇	一、四六八	
	二、五七	四、〇〇	三、四六	一、三三七	六、八	二、七三	二、元	七、二	

英吉利海運がその本國の國民經濟に對し如何なる重要關係があるか、といふことは、種々なる方面より觀察せらるべきものである。その第一は英船が、英本國と各國との貿易に於て、貨物輸送上如何なる地位を占めて居るかといふことである。次の二表は之を示すもので、いづれも、英本國の港に於て貨物の積込みをなしたるか若しくは荷揚げをなしたる船舶をその噸數の

上より見たる比例を示したものである。勿論、この表は、貨物を積込むでの出港又は荷揚げをするための入港の船舶噸數を基礎としたもので、之によりて直ちに表掲各地方との、貿易の金額上の又は數量上の關係を表示するものではない。併し大體に於て貿易關係も分れば、又その貿易を行ふ上に於ける英船の地位も分る。

貨物を積載して入港又は出港したる全商船の噸數
一九一三年を100とした各指數

上掲全入港船及出港船に對する英船の割合

合 計	入港船噸數		出港船噸數		入港船噸數		出港船噸數	
	一九〇〇年	一九一三年	一九〇〇年	一九一三年	一九〇〇年	一九一三年	一九〇〇年	一九一三年
北部歐洲地方	五七・九	九一・五	六三・五	六六・六	四三・三	三八・六	四四・九	三三・三
西部歐洲及地中海地方	九・九	八・〇	八・九	八・四	五・二	六・五	四・九	五・七
中央及東部地中海地方	五・一	八・三	三・七	三・六	七・五	七・六	五・四	五・三
西部及南部阿弗利加	九・四	二二・六	九・五	八・五	三・五	八・八	六・四	七・七
東 阿 及 印 度	七・七	二二・七	七・七	二〇・四	九・六	九・七	九・五	九・七
東部亞細亞、太平洋諸島	一六・六	一八・三	一・〇	二九・八	五・〇	六・四	五・九	五・八
濠 洲	九四・四	三三・三	四・九	二四・七	九・七	九・二	九・九	九・九
北米大西洋岸地方	八・八	二四・三	六・四	一〇・七	八・二	七・三	七・三	八・三
西印度、中米大西洋岸地方	一四・九	三三・三	六・五	九・〇	九・四	九・〇	八・五	八・五
南米大西洋岸地方	六・九	八・〇	三・三	七・八	九・七	八・九	八・二	八・三
中米及南米太平洋岸地方	七・四	二九・四	四・三	五・三	七・三	八・九	七・四	八・三
北米太平洋岸地方	九・七	二七・九	五・五	一七・七	七・三	六・六	七・九	七・五
其 他	四・六	二〇・三	二・五	五・〇	三・六	三・〇	—	三・四
合 計	七〇・三	一〇六・三	五〇・五	八三・六	五八・八	六〇・六	五九・三	六〇・三

英吉利各港へ荷揚のために入港し、又は英吉一岸は、英船にとつても外國船にとつても重要な利各港より貨物を積んで出港したる商船の噸數る地方であることは依然として變化がない。中の上から見ると、北部及西部歐洲、北米大西洋部地中海地方及東部地中海地方は英吉利の港を

出帆する外國船には重要な關係を占むるものである。併し之を入港のみについて言ふと、歐洲の三地方はいづれも、英船に對しても外國船に對しても、關係が薄くなりつゝある。即ち一九一三年から二五年までに、その割合は五三、五二%より四五、三四%に落ちた。之は英吉利と歐洲との經濟的連鎖が戰前に比べて現在の方が弛緩したことを表はすものである。併し大西洋北米との關係は、同期間に二三、二四%から二五、〇二%に増進した。之を出港船について見ると、歐洲は六三、六二%から五七、四二%に落ち、大西洋北米とは二三、四五%から一八、九九%に上つた。

英船の繋船は、一九二一年及び二二年が最も甚だしく、一九二一年七月の如きは石炭坑ストライキの影響を受けて、對外航路船の六分の一が繋船するの同様であつたが、最近には大に事情改善せられた。その経過は次表の如くである。

英吉利諸港に於ける英船の繋船(單位一〇〇純噸)

	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年
一月一日	—	一、二〇六	六三三	六〇六	四七〇
四月一日	—	七四四	五〇六	五二二	三三七
七月一日	一、五五二*	一、〇〇六	六〇八	四八八	七四四
十月一日	二、二九九*	七五五	七三七	五八六	五五七

*は二十五日

英吉利船に雇はせる船員については、一九一三年に總計八、六三九隻一一、七五〇、〇〇〇純噸で二五六、二六〇人を使用し、一人當り四五・八五純噸であつたが、一九二四年には六、二九二隻、一〇、九九五、〇〇〇純噸で二三四、三二七人、一人當り四六・七五純噸となつて居る。

この一人當り純噸數の減少、換言せば一隻當り船員數の相對的增加は、帆船の減少に由るのである。一九一三年には一一、五四四人が帆船に就事して居たが、一九二四年には、二、二九四人となつた。即ち帆船では一人當り純噸四〇・七六から三二・五〇となつたのである。今、汽船について船員一人當り純噸を示すと次表の如

くである。

船員一人當り英汽船純噸數

	一九一三年		一九二四年	
	噸數	噸數	噸數	噸數
純噸數一〇〇噸以下	六・〇三	七・五		
同一〇〇噸乃至五〇〇噸	一四・六四	一七・三		
同一〇〇噸乃至一〇〇〇噸	一九・二八	一九・三		
同一〇〇〇噸乃至二〇〇〇噸	五・九二	四・三		
同一二〇〇〇噸乃至三〇〇〇噸	六・四三	六・二四		
同一三〇〇〇噸乃至五〇〇〇噸	四・四一	五・四		
同一五〇〇〇噸乃至八〇〇〇噸	六・三	四・六		
同一八〇〇〇噸乃至一、〇〇〇噸	三・八〇	三・九		
同一一、〇〇〇噸以上	三・三	三・五		
總體	四六・〇六	四六・九		

英吉利船員の年齢は一八九六年から一九二一年に至る十五年間、殆ど何等の變化もない。一九二一年の船員の年齢の割合(百分比)を一般人口男子就業者年齢と比較して見ると次の如くである。

年齢	船員	一般就業者男子
二十歳以下	八・九〇	一六・〇四
二十歳及二十五歳以下	一八・六四	二七
二十五歳及三十五歳以下	三三・九	二四・六
三十五歳及四十五歳以下	三・九二	三・〇五
四十五歳及五十五歳以下	二・七	一四・三〇
五十五歳及それ以上	四・四三	三・四

Macrosy 氏は更に進んで、英吉利海運の收益について詳細なる研究を發表して居る。之は英吉利の貿易外受取勘定即ち謂はゆる Invisible Export の一項目として最も重要なものであるから、私は次の機會に之れを本誌上に紹介するであらう。

(一五・一〇・一〇)