

運賃、利益、船價、船腹の連帶的變動關係

小島 昌太郎

運賃高きときは、海運業の利益大なるべく、隨つて海運業に於ける營業要素の隨一たる船舶の價額も騰貴すべく、其結果造船熱を刺激して、船腹の増加を來することゝなるであらう。又之に反し、運賃安きときは、利益少く、船價安く、新造船の減退を齎することゝなるであらう。されば、結局、運賃は船腹の増加と密接の關係あるものにて、其騰貴は船腹増加率を高め、其下落は増加率を低くする。然るに又船腹の増加大なるときは、海運勞務の供給力大となるが故に、運賃の下落を惹起し若しくは其騰貴の勢を抑制すべく、船腹の増加少きときは、海運勞務の供給力收縮するが故に、運賃の騰貴を惹起し若しくは其下落の勢を抑制することゝなる。こは理論としては甚だ簡單なることにて何等の疑なき事柄であらう。私は之を運賃、利益、船價、船腹の連帶的變動關係と名づく。

運賃、利益、船價、船腹の連帶的變動關係は、單純なる理論としては右の如くであるが、現實の海運界の現象に於いては果して如何であらうか、又、假に右の理論の如くに變動するとしても、

右の四者は相互に如何なる步調を保つて變動するか、其變動歩合は各々如何であらうか。私は之を調査する目的を以て多少統計を聚集したから、茲に其結果を述ぶる。但し集め得たる統計は、各々其れ一つ宛としては正確なるを信ずれども、嚴密に言へば、私の目的の爲めにはかゝる統計を尙多く聚集することを要し、其等を綜合したる上にあらざれば、十分正確なる結論を得難いのであるが、かく多數の統計を集むることは目下困難なる事情あるが故に、之が完成は他日を期することとし、今は兎も角も一通りの觀察をなし得るだけの材料を以て本論を述べ置くこととする。尤も茲に集めたる材料は數に於いては乏しきも、後に説明するが如く、其性質上多少代表的なるものであるから、之を以て一般を推しても大して誤りはあるまいと思ふ。

扱て私が茲に採録したる材料は、運賃にありてはリバー・パラナより英國へ至る穀物運賃と、サウス・ウエールズよりゼノアに至る石炭運賃とであつて、海運利益に就いては英國某貨物汽船會社^{*}(A) Nitrate Producers Steamship Co. (B) Mercantile Steam Ship Co (C) の三貨物汽船會社の營業成績を主とし、之に彼の International Mercantile Marine Co. の配下にある White Star Line をつて知らるゝ Oceanic Steam Navigation Co (D) をふくみ旅客汽船會社の營業成績を參考として各々其願當り利益を以てし、船價は七千五百噸(重量噸)型新造貨物汽船のものを擧げ、船腹はロイド船舶検査組合の報告による汽船噸數(總噸數)を以てした。而して、元の統計に於い

* Fairplay, Jan. 2, 1919, p. 90-91. に a well-managed fleet of cargo steamers として掲載されたるもの。

て圖表になれるものは、茲に採録するに當り之を數表に改め、且つ一九〇〇年の數を基數として各年の指數を算出し、又出來得る限り最近の數字を搜し求めて附加して置いた。其材料の多くはフエアプレー誌より得たるものであるが、其他より得たるものも少くはない。只一八九一年以前の材料は、全部揃つて居ないので、今の私の目的には直接役立たないのであるが、併し之も大勢を推測する參考となるから此表に採録して置いた。

私が作成したる表によりて海運界景氣變動の大勢を見るに、一九一四年以後即ち大戰中の事柄は姑く之を除き、一八八〇年以後大戰勃發に至るまでに好況時代は先づ三期あつた。即ち一八八九年一九〇〇年及一九一二年は皆好景氣の中心をなして居り、此等の年と年との間は所謂沈滯時代である。但し一九〇七年は中景氣時代と云うて差支ないであらう。扱て此等の好景氣時代と不景氣時代とに於ける運賃、利益、船價、船腹變動の有様を見るに、一八九九年に於いてはサウス・ウエールズよりセノアに至る石炭運賃一噸十一志四分の一であつて、此表中に於ける最高價を示して居ると共に、汽船の船腹増加率 前年七月一日より其年七月一日に至る一年間に於ける増加噸數の、前年七月一日現在總噸數に對する比率 も八%であつて、之も前後數年間に於ける最高率である。船腹の増加は其翌一八九〇年も又其翌の九一年も共に高く、七・六六%と七・六三%とを示し、世界船腹は此三年間に千百萬噸より、約千四百萬噸となつた。此の船腹増加率の高かりし後を承けたる一八九一年以後は運賃は引續き數年間低く、其最

* Kirkaldy, British Shipping :Its History, Organisation and Importance, 1914;
Smith, Influence of the Great War upon Shipping, 1919; 大正七年海事摘要

運賃

サウス・ウェールズよりセ ノアに至る石炭運賃(噸)				リバー・パラナより英 國への穀物運賃(噸)				年次
最高	最低	一平均	1900年の平均 數を100として	最高	最低	一平均	1900年の平均 數を100として	
—	—	—	—	—	—	—	—	1880
—	—	—	—	—	—	—	—	1881
—	—	—	—	—	—	—	—	1882
—	—	—	—	—	—	—	—	1883
—	—	—	—	—	—	—	—	1884
—	—	志 9 5/8	95.06	—	—	—	—	1885
—	—	9 3/4	96.29	—	—	—	—	1886
—	—	9 1/2	93.82	—	—	—	—	1887
—	—	9 1/8	97.53	—	—	—	—	1888
—	—	11 3/4	111.11	—	—	—	—	1889
—	—	8 3/4	86.41	—	—	—	—	1890
—	—	8 1/4	81.37	—	—	—	—	1891
志 9 3/8	志 5 1/8	7 1/2	74.07	志 35 /	志 12 /	志 23 1/2	98.94	1892
8 1/2	5 /	6 3/4	66.66	25 /	13 /	19 /	80.00	1893
7 1/2	4 3/2	5 3/4	56.79	27 /	14 /	20 1/2	86.31	1894
7 1/8	4 3/4	6 /	59.26	23 1/2	15 /	19 1/4	81.05	1895
8 1/8	5 1/2	7 1/8	70.37	25 /	11 /	18 /	75.78	1896
10 1/2	6 /	8 3/4	81.37	20 /	8 /	14 /	58.94	1897
11 3/4	5 1/2	8 3/4	86.41	28 /	12 /	20 /	84.21	1898
11 /	7 1/2	9 1/4	91.35	31 /	19 1/2	25 1/4	106.23	1899
12 1/4	8 /	10 1/8	100.00	29 1/2	18 /	23 3/4	100.00	1900
8 1/8	4 1/8	6 3/4	66.66	26 /	11 /	18 1/2	77.89	1901
6 1/2	4 1/4	5 3/8	53.08	19 /	10 /	14 1/2	61.05	1902
7 1/2	4 /	5 3/4	56.79	21 1/2	12 /	16 3/4	70.52	1903
7 3/8	4 3/2	5 1/2	54.32	22 1/2	16 /	19 1/4	81.05	1904
8 /	5 /	6 1/2	64.19	20 /	11 /	15 1/2	65.68	1905
8 1/2	5 1/8	6 3/4	66.66	19 /	9 /	14 /	58.94	1906
9 /	5 1/2	7 1/4	71.60	21 /	9 3/2	15 1/4	64.21	1907
7 3/2	4 3/8	6 1/2	60.49	19 /	8 /	13 1/2	56.84	1908
8 /	4 3/2	6 1/2	64.19	16 /	8 1/2	12 1/4	51.57	1909
8 1/4	5 1/8	6 3/8	65.40	15 /	8 /	11 1/2	48.42	1910
11 1/2	6 1/2	9 /	88.88	16 /	9 /	12 1/2	52.53	1911
14 1/4	7 3/8	10 3/4	106.16	32 1/2	15 1/2	24 /	101.09	1912
12 /	7 /	—	93.82	30 1/2	10 /	20 1/4	85.26	1913
—	—	—	—	50 /	9 /	29 1/2	128.42	1914
—	—	—	—	117 1/2	43 /	80 1/4	337.89	1915
—	—	—	—	180 /	110 /	145 /	610.52	1916
—	—	—	—	—	—	—	—	1917
—	—	—	—	—	—	—	—	1918

論 說

運賃、利益、船價、船腹の運賃的變動關係

第九卷 (第四號)

七〇) 五四四

利 益

論 說	英國某貨物汽船會社 (A)		Nitrate Producers S.S. Co. (B)		Mercantile S.S. Co. (C)		Oceanic Steam Nav. Co. (D)	
	順當り利益	1900 年を 100 として	順當り利益	1900 年を 100 として	順當り利益	1900 年を 100 として	順當り利益	1900 年を 100 として
運賃、利益、船價、船腹の連帶的變動關係	—	—	—	—	—	—	6. 2. 1	140.05
	—	—	—	—	—	—	5. 2. 8	117.78
	—	—	—	—	—	—	5. 9. 0	125.04
	—	—	—	—	—	—	5. 6. 4	121.98
	—	—	—	—	—	—	3. 1.10	70.93
	—	—	—	—	—	—	2. 9. 5	56.60
	—	—	—	—	—	—	2.18. 7	67.20
	—	—	—	—	—	—	3. 7.10	77.82
	—	—	—	—	—	—	4. 4. 6	96.94
	—	—	—	—	—	—	4. 8.10	101.91
	—	—	—	—	—	—	4.17. 0	109.36
	10 /	25.80	—	—	—	—	3.11.10	81.45
	24 /	61.93	—	—	順當り片 0.13. 4	38.09	3. 6.11	76.76
	28 /	75.25	—	—	0.13. 3	37.80	3. 2. 9	71.79
	27 ¼	70.32	—	—	0.12. 4	35.23	2.18. 6	67.11
	26 ¼	67.74	—	—	0.14.11	42.61	4. 2. 0	94.11
	30 /	77.41	順當り片 1. 3. 0	47.58	0.19. 0	54.28	4. 4. 8	97.13
	42 /	108.38	1.12. 1	66.37	1. 7. 7	78.80	4. 4. 3	96.65
	42 ½	109.67	1. 5. 9	53.24	1. 8. 7	81.42	2. 4. 8	51.12
第九卷 (第四號)	38 ¾	100.00	2. 8. 0	100.00	1.15. 1	100.00	4. 7. 2	100.00
	43 /	110.96	1. 7. 2	56.20	1. 7. 5	78.14	2. 0. 2	46.08
	24 /	61.93	0.18. 6	38.27	0.14. 1	40.14	2. 6. 6	53.34
	16 /	41.29	0.12. 3	25.34	0. 7. 5	21.14	2. 1. 9	47.89
	16 ¾	43.22	0.14. 5	29.82	0. 8.11	25.41	1.10. 2	34.60
	18 ½	47.74	0.12. 2	25.24	0.10. 5	29.66	2. 3. 4	49.71
	20 /	51.61	0.11. 0	22.75	0.10. 3	29.21	2.10. 4	57.74
	21 ¾	56.13	0.12. 0	24.82	0.10. 6	29.92	2.10. 5	57.83
	17 /	43.87	0.10. 2	21.03	0. 4.11	14.03	0.16. 0	18.35
	12 /	30.96	0.12. 3	25.34	0. 5. 9	16.38	1.12. 9	37.57
五四五	15 /	38.91	0.14. 6	30.00	0. 9. 8	27.55	2.16. 6	64.81
	16 ¾	41.93	0.17.10	36.72	0.13. 1	37.29	2.11. 0	58.60
	51 ¾	132.90	1.18. 1	78.79	1. 6. 7	75.77	2. 1.11	48.08
	70 ½	181.93	1.10. 2	12.41	1. 9. 9	84.80	2.10. 3	57.64
	—	—	1.13.10	70.00	1. 4. 6	69.83	1.19. 6	45.31
	—	—	4.17. 68	203.12	2. 1. 7	118.52	4. 3. 5	95.69
	—	—	3.13. 98	159.88	2. 7.10	136.34	5. 6. 1	121.70
	—	—	3. 0. 98	186.40	—	—	3.11. 0	81.45

7500噸(重量噸)型新造貨物汽船

論說 運費、利益、船價、船腹の連帶的變動關係

船

腹

論	年次	ロイド記録による七月一日現在世界汽船噸數(總噸)	前年比較増加	1900年の増加數を100として	前年現在高に對する増加率	1900年の増加率を100として
說 運賃、利益、船價、船腹の連帶的變動關係	1880	6 745 198				
	1881	7 475 851	730 653	35.19	10.83%	102.79
	1882	8 584 932	1 109 081	53.41	14.83%	140.83
	1883	9 232 096	647 164	31.17	7.53%	71.53
	1884	10 209 468	977 372	47.07	10.6 %	100.65
	1885	10 269 504	60 036	2.88	0.6 %	5.69
	1886	10 403 976	134 472	6.47	1.3 %	12.29
	1887	10 632 722	228 746	11.01	2.2 %	20.89
	1888	11 023 048	390 326	15.49	3.67%	34.85
	1889	11 913 371	890 323	42.88	8. %	75.97
	1890	12 825 864	912 493	43.49	7.66%	72.74
	1891	13 805 028	979 164	47.16	7.63%	72.45
	1892	14 380 036	575 008	27.69	4.16%	39.50
	1893	15 134 436	754 400	36.33	5.25%	49.85
	1894	15 657 124	522 688	25.14	3.45%	32.76
	1895	16 338 513	681 389	32.80	4.35%	41.31
	1896	17 089 596	751 083	36.14	4.6 %	43.66
	1897	17 889 006	799 410	38.50	4.67%	44.35
	1898	18 887 132	998 126	48.07	5.57%	52.89
	1899	19 711 382	824 250	39.69	4.37%	41.40
第九卷 (第四號)	1900	21 787 600	2 076 216	100.00	10.53%	100.00
	1901	23 379 726	1 592 126	76.68	7.3 %	69.32
	1902	25 859 987	2 480 261	119.46	10.6 %	100.65
	1903	27 183 365	1 323 378	63.73	5.11%	48.52
	1904	28 632 684	1 449 319	69.80	5.33%	50.61
	1905	29 963 392	1 330 708	64.09	4.64%	44.06
	1906	31 744 904	1 781 512	85.80	5.95%	56.50
	1907	33 969 811	2 224 907	107.16	7. %	66.47
	1908	35 723 095	1 753 284	84.44	5.16%	49.00
	1909	36 473 102	750 007	36.12	2.09%	19.84
七三) 五四七	1910	37 290 695	817 593	39.37	2.24%	21.27
	1911	38 781 572	1 490 877	71.71	4. %	37.98
	1912	40 518 177	1 736 605	83.64	4.22%	40.07
	1913	43 079 177	2 561 000	123.34	6.32%	60.01
	1914	45 403 877	2 324 700	111.97	5.4 %	52.28
	1915	45 729 208	325 331	15.66	0.71%	6.74
	1916	45 247 724	— 481 484	— 23.19	— 1.05%	— 9.97
	1917	43 708 824	— 1 538 900	— 74.12	— 3.40%	— 32.28
	1918	40 415 856*	— 3 292 968	— 158.60	— 7.53%	— 71.05

* 十月現在にて推定數を含む

低、サウス・ウエールズよりゼノアに至るものは四志臺（一八九四―九五年）となり、バラナより英國に至るものは八志迄（一八九七年）落ちた。此時期は本表中に於ける第一回の沈滞時代であつて、海運會社の利益も少く、船腹増加率も甚だ低く概して四%臺であつた。然るに一九〇〇年前後に至り、海運界は大好景氣時代に逢着し、バラナより英國に至る平均運賃は二五志四分一（一八九九年）、二三志四分三（一九〇〇年）、ウエールズよりゼノアに至るものは平均九志四分一（一八九九年）、一〇志八分一（一九〇〇年）に騰貴した。同時に海運會社の利益も増加し、此表に採録したる貨物汽船會社に於ては、二磅三志（A一九〇一年）、二磅八志（B一九〇〇年）、一磅十五志等（C一九〇〇年）、それ／＼其前後に於ける最高利益を擧げて居る。船價も一九〇〇年には最高を示し、本表に採録したる七千五百噸（重量）型新造單甲板貨物汽船の價額は最高六萬磅（噸八磅）以上に達し戰前に於ける最高價額を示し、船腹増加率も一〇・五三%に昇り、且つ海運界好景氣の船腹に對する影響は一九〇二年に於いて最も大きく現はれ一〇・六%となり、一八八四年以來の最大率である。かくて一九〇二年七月には世界の汽船々腹は二千五百八十餘萬噸となつた。

一九〇〇年の大好景氣及び其影響を受けたる船腹大増加のありたる後は、約十年間沈滞時代となり運賃は一高一低あれども大勢は漸落の傾向を辿り、バラナより英國へ至るものは一九〇八年に最低額八志を表はし、其最高も一九〇四年二二志二分一より上に出席ず、ウエールズよりゼノ

アに至るものは一九〇三年に早くも最低四志を示すあり、最高は一九〇七年の九志に止るの有様であつた。随つて海運利益も亦甚しく減少し、A社が一九〇七年に噸當り一磅一志四分三を示したる外、此十年間に噸一磅を抜くものはなかつた。されば此期間は船價も引續き安く、一九〇八年には最低三萬六千磅(噸四磅一六志)となり、年平均に於いては四萬五千磅に昇ることがなかつた。而して船腹は、一九〇三年以後の十年間に於いて約千五百萬噸に上れども、其年々の増加率は甚だ低く、一九〇七年の七%が最高であつて、多くは四%又は五%臺で、一九〇九年と一〇年の如きは二%臺に過ぎない。かくて十ヶ年の沈滞時代を經過したる海運界は一九一二年より俄然景氣良好となり、バロナより英國への運賃は同年最高額三三志二分一、最低額も一五志一分一に達し、ウェールズよりゼノアへの運賃は最高一四志二分一、最低七志五分二に昇つた。されば利益も亦多く、A會社は三磅一〇志二分一(一九一三年)、B社は一磅一八志一片(一九一二年)、C社は一磅九志九片を得た。随つて船價も又騰貴して一九一二年には最高五萬八千磅(噸七磅一五志)となり、船腹は一年の増加數空前の高を示し、一九一二―一三の一ヶ年には二百五十萬噸以上を示した。かくの如き波瀾を経て世界の海運界は戰時中の大活躍時代に入つたのである。

更に翻つて、運賃、利益、船價、船腹の四者が好景氣時代と不景氣時代との間に、如何なる變動の幅を示せしかを見るに、一八八九年の好景氣時代と其後の不景氣時代との間に、ウェールズ

よりゼノアに至るものは、平均數に於いて一一一對五六を示し、船腹増加率は七五對三二を示す。一八九九年—一九〇〇年の好景氣時代と其後の不景氣時代との間には、運賃はバラナより英國へ至るものは一〇六對四八、ウエールスよりゼノアに至るものは、一〇〇對五三にして、利益は、一一〇對三〇(A)、一〇〇對二二(B)、二〇〇對一四(C)を現はし、船價は平均數に於いて一〇〇對六四、船腹増加率は一〇〇對一九を示す。若し夫れ年々の増加頗數に至りては、其變動更に頻繁にして其幅も大きく、一八八九年以後の期間に於いては四八對二五、一九〇〇年以後の期間に於いては一〇〇對三六を示し、増加率の變動よりも寧ろ銳狀を呈して居る。

由之觀是、少くとも私の得たる統計材料の範圍内に於いては次の如く言ふことが出来る。

一 現實の海運界に於ける現象に在りても、運賃、利益、船價、船腹は大勢に於いて、前述の如き連帶的變動關係を表して居る。但し、

二 海運利益變動の幅は、運賃騰落の幅よりも大である。換言すれば、運賃騰貴するときは、海運事業の利益は其騰貴よりも遙に大なる割合に於いて増加し、運賃下落するときは、利益は之よりも遙に大なる割合にて減少する。

三 船價騰落の幅は、運賃騰落の幅よりも小であつて、其變動比較鈍い。即ち船價の年平均價額は運賃の年平均額の如く大なる變動がない。

四 船腹増加率の變動は、海運利益の變動よりも更に大である。

五 船腹増加噸數の變動は増加率の變動よりも更に鋭狀を呈して居る。

而して右の連帶的變動關係は一般的性質を有するものと見て恐らくは差支ないであらう。

二

私が本論に於いて述べんと欲する所は以上を以て盡きたる譯である。併し乍ら私は既に述べたるが如く、本論に於て採用したる統計材料は其數乏きが故に、此等の材料より得たる右の結論が、幾許の確らしさを有するかを明かにするが爲めに、以下統計材料に就いて少しく説明をして置かう。

私が本論に於いて試みたるが如き目的を以て毎年の運賃が如何なる氣配を示したるかを見るには、世界主要航路の總てに就いて、其騰落の有様を統計的に調査せざれば、未だ十分正確なりと云ふことを得ないであらう。併し、固よりかくの如きは極めて困難であるから、私は少くとも數種の主要航路の運賃を知り得るを以て満足する積りで、多少搜索をして見たが、近々數年間のものはいくら求め得たれども、永年に亘るものは、前掲の如くリバー・バラナより英國へ至る穀物運賃と、サウス・ウェールズよりゼノアに至る石炭運賃の外に之を求むることが出来なかつた。よつて遺憾ながら、此二航路の運賃の變動によりて一般の運賃氣配を律することゝしたのであるから、

之は多少正確ならざる嫌あるのであるが、併し又翻つて考ふれば、海運業なるものは總ての産業の中で最も世界的共通性の大きなものであつて、各國の船主は幾ど均等の機會を有して相競争し得るものである、又假ひ、或特定方面に於いて某社若しくは某同盟が特殊の勢力範圍を有する場合_{（一）}に在りても、其地方の貨物出廻りが特に多くなれば、他の商船の介入し來ることを永く防ぎ得るものではない。故に特に或航路の運賃が、他の航路の運賃と隔絶して、繼續的に高かつたり低かつたりする様なことは、極めて特異の場合を除く外はあり得ないことである。間斷なき一定貨物の出廻りの存する様な國際航路に在りては特に然りである。さればかくの如き國際航路に於ける運賃の變動は、大なる程度迄之を代表的なる變動と見做して差支へがない。リバー・バラナより英國に至る穀物運賃及び戰前に於けるウス・ウエールスよりゼノアに至る石炭運賃の如きものは正にかくの如きものである。蓋しリバー・バラナより英國へは常に間斷なく小麥玉蜀黍等の輸入あり、又サウス・ウエールスよりゼノアへは、今日に於いては事情變化したれども、戰前には、佛伊方面に向ふべき英吉利石炭の荷動きが、間斷なく存在して居つて、此二者は孰れも國際海運界の自由競争舞臺であつたからである。故に、私は今回は此の二種運賃の統計より獲ることが出來なかつたが、世界運賃變動の大勢を知る目的には、姑く之のみに依頼するも大なる誤りはないであらうと思ふ。

海運利益に就いても、少くとも各國毎に代表的なる會社を數多集め、此等の海運利益を綜合し

た結果によるにあらざれば、正確なる結論と云ひ得ないであらう。併しながら、此の如きは近々二三年のものならば、さ程困難なく集め得られやうが、永年に亘つて集めることは不可能である。又大會社に在りては海運以外の業務を兼營したり、他の事業に投資をしたりして居るものがあつて、其純粹の海運利益のみを分割して公表せないものもある。かゝる會社は海運業に於いては如何に重要な地位を占むるものであつても、其營業利益を以て直ちに海運利益と看做すことが出來ないから、私の目的には不適當である。かくて此等の會社を除外しても、世界には私の目的に適當する様な會社は極めて多く在る筈であるが、私は遺憾ながら茲には僅に四社の營業成績より得ることが出來なかつた。内、三社は貨物輸送を專業とし、一社は旅客貨物の輸送を取扱ふものである。私は此、貨物專業の三社の利益を見て、一般の海運利益を推定したのである。而して之に旅客汽船會社の一例を加へたのは、多少參考の爲め對比の便に供したに過ぎない。此等三貨物汽船會社の海運利益のみによりて、一般の海運利益を推定するは多少冒險の様でもあるが、併し、之も前述の運賃の場合と同様に、海運會社なるものは一般に皆均等の機會を利用して營業して居るのであるから、適當に經營せられて居るものであるならば同種の營業をなすもの二三を選んで、之を代表視しても差支はあるまいと思ふ。

私が材料として求め得たる會社の内で、某會社として掲げたるものは、元の材料に於いて匿名

にて掲げられたるものであるが、其經營は甚だ巧妙に行はれて居るものとのことである。其他の三社の最近の營業狀態は次の如くである。Mercantile Steamship Co. は昨年 P. & O. Line に買収せられた。

	拂込済 資本金	社債其 他債務	所有船記 帳價額	債權及現 金	所有船 隻數	所有船額 (總噸)	航海利 益	配當額	配當率	船價償却 に繰入	年度
Nitrate P. S. S. Co.	1,125,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000	10	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	1911
Mercantile S. S. Co.	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000	10	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	1911
Oceanic S. Nav. Co.	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000	10	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	1911

船價の變動を調査するには、常に同大同型のものを以てせねばならぬ。それは等しく船價と云ふ中にも、小型船と大型船、單甲板船と複甲板船とによりて噸價を異にするからである。又船齡の略く同じきを以てせねばならぬ。これには新造船によるが最も便宜である。又需要の最も多き型類のものでなければならぬ。價額が公平に決定せらるゝからである。フェアプレー誌が毎年新年號に載する所の船價異動表は、此點に關する注意が拂はれて居る。該異動表に採用する所は、重量噸七千五百噸前後の新造單甲板貨物汽船である。此大さ及び此型の船は永年最も多く使用せられ居る型であるから、其船價は先づ標準的船價と看做すことが出来る。併し乍ら、造船技術の進歩や海運界現業者の要求等により、造船に關する法規並びに検査組合の規定にも亦自ら時勢に従ふ變化があるから、均しく此型に屬する船舶にも其各部の長さや積載量などに多少の差異を生ず

るを免れ難い。例へば一八九八年頃には此型の七千五百噸の船と云へば、長さ三百六十呎、幅四十八呎、深さ三十呎十吋であつて、吃水二十四呎六吋で以て七千乃至七千二百五十噸の積載力を有したが、其後各部の大きさ次第に變更されて、長さ及び幅は増して三百八十呎と四十九呎となり、深さは減じて二十九呎となり、其結果吃水は減じて二十三呎八吋となつた。一九〇六年に英國商務院は乾舷規則を改正して之を短縮したから、此型の船は六十噸乃至八十噸の積載力を増加した。ロイド検査組合も此變遷に應じて、其検査規則を改正し規定寸法を改めて此型の船に以前よりも百五十噸の積載力を増加せしめた。即ち此等の變化は孰れも、船の寸法を比較的少くして、其積載力を比較的大ならしめたのである。されば均しく七千五百噸の船と云ふても、以前に於いては其寸法今日に比して大であるから、従つて積載噸(重量噸)當りの造船費も亦比較的多額を要したのである。船價の變動を見るには此點に注意を拂はねばならぬ。

扱て前述のフェアプレー誌所載の船價變動表は圖表式になつて居るが、余は之を本論附屬の統計表に收録するに當り、數字に改め且つ各年の平均數と、一九〇〇年を一〇〇としたる毎年の指數とを算出して置いた。

船腹の増減を調査するには、汽船と帆船とを合せて觀察するが正當である様に思はれるかも知れぬ。戦前最近に於いて、世界噸數の中、帆船は其十五分の一を占めて居るのであるから、帆船

を除外しては、正確なる觀察をなし得ない様に思はれる。併し乍ら、實際に於いては、帆船の海運界に於ける地位は益々其重要を失ひ、近來は一種特殊のものとなり、帆船の汽船に對する代用關係は麥の米に於けるが如きものではなくて更に甚しく縁遠きものとなつた。所謂市場運賃なるものは、全く汽船運賃であつて、帆船の運賃は汽船運賃に影響すること極めて微々たるもので、殆ど無關係であると云つても差支へない位のものである。加之戰前に於いて世界船腹は逐年増加しつゝありて、まだ一度も減退を示したることないのであるが、其増加は全く汽船の増加によるのであつて、帆船は各年減退するのみで増加したことがない。故に、今私の問題として居る運賃と船腹との關係に於いても、汽船の船腹を見るを以て足り、否寧ろかくする方が正當であると思ふ。よつて私は汽船の噸數のみを調べた。

船腹に關する統計には、各國政府の調査に係るものと、私設組合、例へば Lloyd's Register や Bureau Veritas 等の調査に係るものとある。各國政府の調査を總計することを得ば、世界船腹を知るに於いて最も正確であらうが、之には調査のなき所もあり、且つ其調査の存在する文明諸國に在りても調査時期が一定して居ないが爲めに、此方法を探ることが出来ない。然るに Lloyd's Register には、國際海運界に活動せる船舶の殆ど總てと云つてもよい位のもので登録せられて居り、且つ年々七月一日の現在數を計上して居るから、世界船腹の増減を見んとする人は殆ど皆此調査によつて居る。依つて私も之に従うたのである。