

Title	商船の速力増加と其の費用
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1922
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.16, No.8 (1922. 8) ,p.1103(55)- 1116(68)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220801-0055">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220801-0055</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

穩 健 公 正

「信用ある時事」の一語本紙の特色を盡くす  
 切實の議論、的確の報道に加ふるに豊富な趣味を以てし男子も婦人も必讀の大新聞なり

時事新報

朝刊八頁  
 夕刊四頁

附送 日本新聞

本紙四頁大ニ頁は樂天氏獨特の彩色漫畫、二頁は優麗の寫眞を掲載し、時事新聞月極讀者に於て無料配布

大阪時事新報

朝刊八頁  
 夕刊四頁

「時事」の分身なる一語本紙の眞價を説明す  
 近時紙面の刷新活潑特著しく驚く可き讀者の増加は西報新聞界に一大異彩を放てり

東京時事新報社 大阪大阪時事新報社

定価各壹月(前金)壹圓貳拾錢 • 六月八圓拾錢 • 壹年壹拾圓  
 郵税各(月)各(月)支那外諸國拾圓

雜 錄

商船の速力増加と其の費用

增 井 幸 雄

本邦の商船隊は過去數十年間に於て戰爭毎に増大を來したのであるが、先年の歐洲戰亂に際しての増加は最も著しきものがある。戰亂開始の前年たる千九百十三年六月に於ては本邦の商船隊は總噸數百噸以上の各種船舶千三十七隻、其の總噸數合計百五十萬十四噸であつて、英國の一萬一千二百八十七隻總噸數二千四十三萬一千五百四十三噸、米國の三千四百隻五百四十二

萬七千六百三十六噸、獨逸の二千三百二十一隻、五百八萬二千六十一噸より遙かに下り、諾威の二千九百一十一隻二百四十五萬七千八百九十噸、佛國の千五百五十二隻二百二十萬一千六百六十四噸にも劣り、伊太利の千百十四隻百五十二萬一千九百四十二噸と辛うじて伯仲の間にあつて、世界商船國中の第七位を占めて居つたのが、八年後の千九百二十一年六月現在に於ては二千三十三隻總噸數三百三十五萬四千八百六噸となつて隻數に於て二倍弱、總噸數に於て二倍強に増加し、英國の一萬一千四百三十三隻二千二百七萬餘噸や米國の五千五百五十一隻千七百二萬六千餘噸に比しては同日の談ではないけれども、佛國の二千四十四隻三百六十五萬二千餘噸に次ぐ第四位の商船國たるの地位に上るに至つたのである。實に目覺ましき發展と云はなければならぬ。

然しながら一國の商船隊の發展の程度は、之を構成する船舶の隻數や噸數のみを以て、又は世界商船國中に於ける順位のみによつて之を判斷することは出来ない。同一噸數の船でも汽船は帆船よりも速力大に且つ規則正しく何れの方面にも利用せられ得るから、汽船は帆船の三倍乃至四倍の輸送能力あるものとして計算せられ、同じく汽船であつても速力の異なるものは同一噸數の速力小なるものよりも大なる收利力を有するから、之を後者に換算すれば一層多大の噸數に相當する。又、大型船は概して小型船よりも經濟的であり、機關の如何、船齡の如何、船材の如何等も收利力の上に乃至は經營費の上に多大の影響を及ぼす。斯く、假令船舶の分量は多くとも品質にして劣等ならば、其の活動能力は分量によつて暗示せられるよりも遙かに少なからざるを得ざることにもなり得るのである

から、一國の商船隊の發展の程度を評價するに當りては其の内容を検し其の品質を斟酌するの必要があるのである。所で、今、本邦の商船隊の内容を検して見ると、其の品質に於て他の諸海運國のそれに比して少なからざる遜色あるを發見するは遺憾である。本邦には大型の船が少ない。新式の機關を備へたるものが多くない。建造後多大の年月を経たる老朽船が比較的大なる部分を占めて居る。而して速力の點に就て見ても所謂高速船なるものは殆んど無いと云つてもよい位に少い。之を一言にして云へば優秀船が極めて少ないのである。

本邦の商船の大きさや機關や船齡などに関して、私は茲には之を述べることを避けて、唯、速力だけに就て一言して見やう。商船の發達の歴史、特に十九世紀後半以後に於ける歴史は船型並に速力の増大の歴史であると云つても過言で

ないほどに速力並に船型は逐年増大を來したのであつて、昨年までの世界最大船は今や第二位に落ち、本年の世界最速船は來年は其の地位を失ふに至ると云ふ有様であつた。此の趨勢は、最大船・最速船の記録が期年ならずして破られると云ふ點に於て現はれて居るのみならず、同一の海運會社の新造船が一隻毎に噸數並に速力を増して來て居るといふ方面からも窺はれるのである。今、後者の一例として Orient Line の場合を引用して見れば次の如きものがある。

年次	船名	長さ(呎)	噸數	試運速力(節)
1879	Orient	445	5,390	15.54
1881	Austral	455	5,590	17.03
1886	Armutz	465	6,120	17.45
1891	Ophir	465	6,940	18.75
1898	Oman	490	8,290	17.04
1902	Orioles	512	9,020	17.83

Oriway  
Orsova

1908	Osterley	735	12,120	18.45
	Oriels			
	Oriano			
	Oriana	530	12,930	18.34
	Oriande	580	14,820	18.50

右の表には、速力の増加は噸數の増加ほどには規則正しく現はれて居ないけれども、大體の趨勢は之によつても窺ひ得られる。斯くして現今に於ては平均二十五節の速力を有する商船を始めとして二十節以上の速力を有するもの世界に於て七八十隻を算するに至つたのであるが、本邦に於ては速力の大なるものが極めて少ない。今、速力十二節以上のもの、速力別による計數を世界全體の分と日本だけの分とを比較して示すと左の如くになつて居る。

速力	世界全體	本邦
二十五節	一隻	—

二十四以上二十五節以下	十隻	—
二十三節以上二十四節以下	六隻	—
二十二節以上二十三節以下	十七隻	—
二十一節以上二十二節以下	二十一隻	一隻
二十節以上二十一節以下	三十隻	二隻
十九節以上二十節以下	二十六隻	一隻
十八節半	二十隻	—
十八節	五十二隻	五隻
十七節半	四十二隻	—
十七節	八十隻	三隻
十六節半	四十五隻	—
十六節	百二十四隻	十六隻
十五節半	三十五隻	—
十五節	百八十三隻	二十六隻
十四節半	七十六隻	—
十四節	二百七十六隻	七十三隻
十三節半	百六十三隻	—
十三節	四百三十四隻	五十一隻
十二節半	百四十八隻	—
十二節	七百三十九隻	百三十隻
計	二千五百二十八隻	三百八隻

「世界全體の隻数は Brisey's Naval and Shipping Annual, 1921-22, p. 429 により千九百二十一年度の分を示す」

し、本邦の隻数は大正九年十二月刊行「海軍統計類纂」本年五月廿九日管船局發行「十六―七頁に據る。」

即ち世界全體としては二十節以上のものだけで八十五隻、十八節以上のものを加ふれば百八十三隻に達するのに、本邦では二十節以上は僅かに三隻、十八節以上を加へて僅かに九隻、十六節以上を加ふるも二十八隻、十二節以上を全部合せて三百八隻で僅かに日本全體の商船数の八分の一以下に過ぎない。十六節前後の中速力のものは比較的多いけれども高速力のものはいかに少ないことが観取せられるのである。而も此の数の少ない本邦の高速船の現に就航しつゝある太平洋に就て之を外國の同航路就航船に比較するに、合衆國の所謂 "State" Class やカナダの "Empress" Class の諸快速船に對して頗る見劣りがする。一方に於ては米國の最近の海運政策が本邦の太平洋航海業に大打撃を與へし

としつゝあり、他方に於ては海軍軍備制限の結果優秀商船の後援に待つ所多くなれるに際して、近來優秀船増加の必要が諸方面に高調せられて居るのは尤もなことである。私は徒らに手厚き航路補助金を與へて海運會社の晏然たる經營を可能ならしめむことを推奨するものではない。寧ろ船船それ自らをして外國船との競争上に於て優越なる地歩を占むるに至らしむるが如き策を推奨せむと欲するものであつて、高速船の増加に就ても斯る見地からして之を助成奨勵するが如き策を諸方面から採用したいものと思ふ。然し茲に一の考ふべきことがある。高速船

は一方に於ては要急高價品や旅客郵便物等を吸引する力を増し航海度數を増加する等の利益はあるが、他方に於ては何等かの形に於て犠牲を拂はなければならぬ事情があるといふこと、即ち是れである。然らば其の犠牲とは如何なるも

のであるか。此の點に就ては從來屢々調査や研究が行はれて種々發表せられ報告せられて居るのであるが、私は以下 Percy A. Hillhouse 氏の論旨に基づいて其の一斑を述べて見やうと思ふ。

二

船の出し得る速力を一節乃至三節だけ増加せしむる爲めに拂はなければならぬ犠牲如何を知らむが爲めに、先づ既知の一現存船を採つて基本となし、而して之と之よりも速力の大なる船とをして石炭積込港たる二終端港間のみを直接に往復せしめるといふ簡單なる場合に就て兩者を比較して見ることにする。船の速力を増加せしめるに當つて採り得る方法は種々ある。

第一の方法は、右の基本船と長さ、幅、深さ、肥瘠係數、吃水を同じうする同型船に一層強力なる機關を据付けることである。此の方法は最

も簡單であるが、然し之によれば、機關の重量に於て増加を來し、且つ航海時間の短縮あるにも拘らず石炭消費量は却て増加を來す。其の結果として貨物搭載能力は減少を來さざるを得ないことになる。蓋し、速力を高むるに従つて船型を尖鋭にするの必要あるにも拘らず、此の場合には常に肥瘠係数を同一ならしむるが爲めに、船型が速力に比して肥鈍に過ぐることになるからである。今、長さ五百六十呎、幅六十六

呎、深さ五十六呎、肥瘠係數〇・六八四、滿載吃水二十七呎に於て排水量一萬九千二百五十噸、四聯成機關にて一馬力時間に石炭一・四三封度を要する双暗車遮浪甲板船を作るとして、之をして三千五百海里を直航するに要する以上に更に二割の豫備石炭を積載せしめる場合に、速力を十八節から順次二十一節までに増加せしむる爲めには、各種の數字が次の如くに變つて行く。

速力	十八節	十九節	二十節	二十一節
實馬力	一六、六〇〇	二〇、七〇〇	二六、一五〇	三三、〇〇〇
滿載排水量(噸)	一九、二五〇	一九、二五〇	一九、二五〇	一九、二五〇
内、船體の重量	九、一〇〇	九、一〇〇	九、一〇〇	九、一〇〇
機關の重量	三、一五〇	三、六八〇	四、三五〇	五、二五〇
石炭消費重量	一、八〇〇	二、一三〇	二、五三〇	三、一〇〇
石炭豫備重量	三六〇	四二五	五〇五	六二〇
貯水豫備重量	二〇〇	二三五	二八〇	三四〇
船客、手荷物等の重量	五〇〇	五〇〇	五〇〇	五〇〇
飲食料品重量	四〇〇	三八〇	三六〇	三四〇
貨物積載重量	三、七四〇	二、八〇〇	一、六二五	

之によつて見れば速力の増加するほど加速度的に馬力を増加し石炭消費量を増加して建造費にも經營費にも多大の増加を來し、一方貨物の積載力は急速に減少する。速力二十一節の場合には機關や石炭で船は一杯になつて何等の貨物をも積載し得ぬことになり、而も石炭の費用は十八節の同型船に比して七割二分も増加する。Campania 號及び Lusitania 號の如きは此の種類のものであつた。斯の如くなるが故に同型で速力だけを高めることは不利益の極であり、速力の大を増すに従つて其の不利益は更に増大するのである。

長さ、幅、深さは同一の儘に差し置いても、船の肥瘠係数を減少せしめて船體を一層尖鋭ならしめ、而して一層強力なる機關を据付けるといふ手段に出ることが出来る。此の方法によつて速力に應じて船體を尖鋭ならしめるときは、馬力の増加を要することは變りはないが其の程度は第一の方法による場合ほどに甚しくはない。けれども矢張り機關と燃料との重量増加によつて貨物積載力に減少を來さしめ收利力はそれだけ減少せざるを得ないことになる。今、前述の如き船に於て肥瘠係數だけを速力に應じて適當なる割合にまで順次減少せしめるときは各種の數字は次の如くに變つて行く。

平均速力(節)	一八	一九	二〇	二一
肥瘠係數	〇・六八	〇・六六	〇・六四	〇・六二
實馬力	一六、六〇〇	一九、三五〇	二二、五〇〇	二五、七五〇
船體重量(噸)	九、一〇〇	九、〇五〇	九、〇〇〇	八、九五〇
機關重量(同)	三、一五〇	三、五〇〇	三、九〇〇	四、三〇〇



石炭消費重量(噸)	一、八〇〇	二、〇〇〇	二、二〇〇
石炭豫備重量(噸)	三六〇	四〇〇	四四〇
豫備貯水重量(噸)	二〇〇	二二〇	二六〇
乘客手荷物重量(噸)	五〇〇	五〇〇	五〇〇
飲食料品重量(噸)	四〇〇	三八〇	三六〇
貨物積載重量(噸)	三、七四〇	二、六五〇	一、四八〇
滿載排水量(噸)	一九、二五〇	一八、六八〇	一八、二二〇

此の場合第一の場合よりも有利であるが而も猶ほ石炭消費量は約三分の一を増加せざれば二十一節の速力を出すことが出来ず、貨物積載量は爲めに十分の一以下に減少するの不利を伴ふ。故に此の不利を補ふに高率の運賃又は多大の國家的補助を以てするにあらざる限り、經濟的には實行し難いことになる。

故に第三の方法として、載貨力の減少を來さ

平均速力(節)	一八	一九	二〇
肥瘠係數	〇・六八	〇・六七八	〇・六六八
長さ(呎)	五六〇	六〇五	六五〇
幅(呎)	六六	七〇・五	七五
深さ(呎)	五六	五六	五六

るやう速力を大ならしむると同時に船體をも大ならしめるの手段を探ることとすればその結果如何。今、滿載吃水二十七呎に於て三千七百三十噸の貨物を積載し得る双暗車汽船を作らむとするに當り、速力に應じて船の肥瘠係數を減するの外に更に長さ、幅深さを増すとすれば、三千五百海里の航海を行ふ場合には前記の諸數字は次の如くに變つて來る。

馬力實	一六、六〇〇	二一、二五〇	二六、七五〇	三三、〇〇〇
船體重量(噸)	九、一〇〇	一〇、六〇〇	一二、一三〇	一三、六九〇
機關重量(噸)	三、一五〇	三、七四〇	四、四八〇	五、二五〇
石炭消費量(噸)	一、八〇〇	二、二〇〇	二、六四〇	三、一〇〇
石炭豫備重量(噸)	三六〇	四四〇	六三〇	六二〇
貯水重量(噸)	二〇〇	二四〇	二九〇	三四〇
乘客、乗組員、手荷物等(噸)	五〇〇	五八〇	六六〇	七四〇
飲食料重量(噸)	四〇〇	四四〇	四八〇	五二〇
貨物重量(噸)	三、七四〇	三、七四〇	三、七四〇	三、七四〇
滿載排水重量(噸)	一九、二五〇	二二、〇〇〇	二四、九五〇	二八、〇〇〇

即ち此の表によれば貨物積載量は毫も増減なく、乗客を載せるの餘力は速力二十一節の場合に於て約五割を増加するけれども、同時に石炭消費量は七割二分内外の増加を來して矢張り收支償はず、第一、第二の場合に比して餘程有利であるけれども而も猶ほ運賃の引上か補助かに待たなければならぬことになる。

然らば、速力を増加せしめるに當つては必ず右の如き犠牲を拂はなければならぬかと云ふ

に、一時に數節の増加を望む場合には斯る犠牲は避け得られないけれども、一節位の増加を欲する場合には斯る犠牲は拂はずして濟ませる方法があり、従つて多大の速力増加に要する犠牲を右の場合よりも減少せしめる方法がある。それは、右の三つの場合に固執して來た四聯成機關の代りに近年頗る進歩を來したる Double-Geared Turbine 機關を用ひ石炭の代りに重油を用ふることである。此の新機關は四聯成機關に

比して重量頗る少なく且つ其の占める場所の容積が少ない。重油は燃料としては石炭よりも火力強くして重油三噸を以て能く石炭四噸と同じ位の汽力を發生せしむることが出来、且つ積取、貯藏、火爐への投入に伴ふ困難に石炭の場合

より遙かに少ない。故に、今、前述第三の場合の船體に据付くるに重油を燃料とする Double-Geared Turbine 機關を以てすれば次の如き數字が現はれる。

平均速力(節)	一八	一九	二〇	二一
軸馬力	一六、六〇〇	二二、二五〇	二六、七五〇	三三、〇〇〇
船體重量(噸)	九、一〇〇	一〇、六〇〇	一二、一三〇	一三、六九〇
機關重量(同)	二、八五〇	三、四〇〇	四、八五〇	四、八〇〇
重油消費量(同)	一、三九五	一、七一五	二、〇五〇	二、四〇〇
重油豫備重量(同)	二八〇	三四五	四一〇	四八〇
貯水重量(同)	二〇〇	二四〇	二九〇	三四〇
乗客、乗組員、手荷物重量(同)	五〇〇	五八〇	六六〇	七四〇
飲食料品重量(同)	四〇〇	四四〇	四八〇	五二〇
貨物重量(同)	四、五二五	四、六八〇	四、八八〇	五、一三〇
滿載排水量(同)	一九、二五〇	二二、〇〇〇	二四、九五〇	二八、一〇〇

即ち、新タービン機と重油燃料とを以てすれば二十一節の場合に於て乗客收容能力は約五割を増し、貨物積載力は一割以上を増す。而して重油消費量は十八節の場合に比して七割餘を増す

けれども石炭を燃料とする場合に比較すれば速力二十節の場合よりも少くして済む。斯の如くなるが故に、新タービン機と重油とを以てすれば、貨物並に旅客の搭載能力の増加

を欲せざる限りは、船の大きさを増すの必要なくして速力を増加せしめることが出来る。然らば十八節の基本船に於て、従來の四聯成機關と石炭燃料とに代ふるに之よりも一層強力なる而も重量の増加を來さざる程度の新タービン機と重油燃料とを以てすれば、果して幾何の速力増加を來さしめ得るか、而して其の結果として生ずる重油消費は如何程になるか、と云ふに、十八節一萬六千六百馬力の基本船に於ては

機關の重量	三、一五〇噸
石炭消費及び豫備重量	二、二六〇噸
貯水重量	二〇〇噸
飲食料品重量	四〇〇噸
計	五、九〇〇噸

飲食料品重量	三八〇噸
計	五、九一〇噸

であるに反し、新タービン重油船に於ては十九節二萬七百馬力の際に

機關の重量	三、三四〇噸
重油消費及び豫備重量	一、九五五噸
貯水重量	二三五噸

となつて、後者は恰かも速力に於て一節だけ増加し得ることになる。而して此の利益を得る爲めに要する燃料は分量に於て一割弱を減するけれども、重油一噸の價格は石炭一噸の價格よりも頗る高價であるからして、結局燃料の費用が増加するといふ犠牲を拂はなければならぬ。唯、此の後者の犠牲が、他の方面に於ける利益、詳言すれば、火夫を要すること少なく、積込の費用少なく、貯藏の場所を二重底内其の他に撰び得るが爲めに貨物積載の餘力を増し、船の掃除の費用を減じ、碇泊日數を減する等の諸利益によつて償はれることは、大體に於て充分に立證せられたと云つてもよい。蓋し、既存の船舶にして、石炭の代りに重油を燃料とするやうに改造せられるものが頻々として行はれるの傾向が

一般的に觀取せられるからである。斯る改造を行ふことによりて、曩きに基本とした船舶は、二十一節の速力に於て貨物積載の餘力なくして三千一百噸の石炭を要したものが、二千四百噸の重油を消費して千二百四十噸の貨物を積載し二十一節の速力を以て航走し得ることになり、船體を少しく尖銳にすれば元通りの三千七百四十噸の貨物を積み千五百噸の燃料を以て十八節七五の速力を實現し得るのである。若し重油を燃料とする蒸氣機關の代りに、同じく重油を使用する内燃機關を据付けるとすれば、其の利益は更に大に、其の拂ふべき犠牲は更に少きを得るに至るであらう。上來想定し來れる三千五百海里の航海距離の代りに、之よりも大なる四千、五千、六千海里の直航距離を以てする場合には、炭水積込量の増加を必要とするが爲めに、四聯成機關を以て一層高速力を得むとする場合の犠

牲、重油燃料蒸氣タービンを以て一層高速力を得むとする場合の犠牲は、右に述べ來れる程度よりも更に大なるべきであり、而して同時に、四聯成機關から重油燃料蒸氣タービンに代り又は内燃機關に代るの利益も從て亦大なるべきである。(Brassey's Naval and Shipping Annual, 1921-22, p. 267-78.)

三

を拂はなければならぬのである。故に速力を増加せしめむとするが爲めには、機關や燃料の種類を變更することを得る場合に在るか、大型船の就航を可能ならしむる程に貨客が充分に且つ不斷に存するか、貨客が一層高率の運賃を支拂ひ得るの地位に在るか、又は國家の補助が與へられるか、少くとも是等の中の何れか一つの條件の充たされ居ることを必要とするのである。思ふに大西洋に於て從來世界の最高速船の記録が印せられては破られて來たのは、同方面に於ては是等の條件の大部分が他の方面に比して比較的多く充たされて居つたからである。今本邦の商船が速力に於て外國船に劣ることは前に述べた所によつて明かであり、又、近時優秀船増加の必要が認められて高速船増加の奨励を促す聲あることは吾人の現に眼前に目睹しつゝ、ある事實であるが、高速船の出現に必要な諸

以上述べた所によつて見れば、速力を少しく増加せしめむとする場合には機關の種類又は燃料の種類を變へることによつて大なる犠牲なくして其の目的を達することが出來るけれども、其の稍々大なる増加を來さしめむとする場合に於ては必ずや一方に於ては燃料の消費を分量上又は價格上に於て増加するの必要あると共に、他方に於ては貨物積載能力を減ずるか又は船體の増大を來さざるを得ない、といふ二重の犠牲

條件は本邦の商船に對しては果して如何なる程度まで充たされて居るか。成る程、從來手厚き補助は與へられて來た、今も猶ほ一部に對しては依然として與へられて居る。けれども一層根本的なる他の諸條件に至つては其の充たされ居ること甚だ不充分なるものがあると思はれる。本邦に於て高速船の必要を感ぜらるゝに至つた直接の動機の一たる米國の高速船の就航は、米國議會に於て目下審議中なる補助法案の通過するなくして果して永久に維持せらるべきや否や、目下の處で、太平洋は果してそれ自らに於て、補助より離れて、高速船の就航を可能ならしめ得るの舞臺たるや否や、未だ遽かに斷言し難きものがあらうと思はれる。して見れば、本邦の商船の速力増加は、國家の補助に待つものがあること、西歐諸國の場合よりも一層大なるものがあるであらう。今や航路補助の政策は内外



共に頗る不評である。本邦の當業者中にも航路補助を辭退したものさへある。けれども高速船を増加せしめやうとすることが國民的興望となるに至らば、從來航路補助の形を以て與へられた補助は今後は新たに高速船建造補助の形で、即ち高速力獎勵の意味を以て、與へられ要求せらるゝに至りはせぬか。勿論、現行の遠洋航路補助法は補助を受け得る船舶の資格の一部として噸數及び速力の最低限度と船齡の最高限度とを定め、噸數と航海里程とに比例して給與し、

ことに對する獎勵が缺如して居る。其處に一層優秀なる船舶に對する獎勵保護の要求せらるゝ餘地が存するではあるまいか。私は密かに胸中に豫想を畫いて獨り事の成り行きを觀むとするものである。

### 英國財政史文獻抄錄

金原賢之助

且つ速力の増加し船齡の若くなるに従つて補助金の割合を多くして、以て幾分か優秀船の保護獎勵の目的に副ひ得るやうになつては居る。けれども、恐らくは補助金額の無限に増加するを虞れてか、速力に就ても噸數に就ても、現存船舶を標準としたる最高限度が設けてあるが爲めに、現に存するもの以上に優秀なる船舶を作る

文獻集は兎角單なる參考書名の列記に止まつて、讀者の興味を殺ぐことが多いためであるが、併し其方面の研究者にとつては非常な便益を與へ、必要缺く可らざるものである。此意味に於て余も亦 J. F. Rees の A Short Fiscal and Financial History of England 1815-1918 の Appendix A に據つて英國財政史に關する文獻の小抄録を紹介することとしたのである。多少なりとも研究讀者の參考となり得たならば、筆者にとつて此上もない幸である。

もの、Henry Higgs の『財政入門』“Primer of National Finance” を擧げることを得やう。國家の歳入歳出は之を分析的にも歴史的にも研究することが出来るのであるが、本書に於いては一般讀者に對して卓越した分析が與へらる。同一著者の手に成れる『國民經濟』“National Economy” は行政的方面を取扱ひ、『英王國の財政制度』“Financial System of the United Kingdom” は手順を説明してゐるが、亦共に價値あるものであらう。C. F. Bastable の『財政學』“Public Finance” は斯學に關する廣範な論文であつて、實に「英國經濟學史上に於て斯る包括的著作の出でたるは特筆を値する所なり。氏が財政上に於ける官有財産官業を論ずるに當ては、専ら英國傳來の思想たる自由放任主義に基き、是等の收入を排して租税に依頼す可きの必要を論じたれども、租税其他の問題に就ては廣く大陸學者

の所説を參照したり。而して租税の分配に就ては課税利益説又は國家勤勞説を排して能力説を取りたるが、累進税、所得區別課税等の問題に就てはルロワ・ポリユエー氏の反對説に賛成し、所得の種類に依る税率區別を以て無用なりとしたり」(堀江歸一『最新財政學』五一—五二頁)歴史の方面に就いては、Stephen Dowell の『英國租税及課税史』“History of Taxation and Taxes in England” (四卷、一八八五年出版)は參考の價値あるものである。本書は、前編二卷に於て課税を全體として年代順に述べ、後編二卷に於て個々の租税の歴史を載せてゐる。William Smart によつて編輯せられた『十九世紀經濟編年史』“The Economic Annals of the Nineteenth Century” ((vol. I, 1801-1820; vol. II, 1821-1830)は、“Hansard” (英國々會議事録)の好都合な分析であつて、特に財政上の問題を取扱ふ點