

例えば関税・登録税・積量測定手数料・検査手数料・乾船渠入渠料等は総トン数を基準とし、トン税・港税・岸壁使用料・地方税等は純トン数を基準として徴収される。(今留光国)

せんぱくトンすう 船舶トン数 (英)vessel tonnage 船舶の大きさは船舶自体の容積あるいは重さをもって表示する。容積によって表示されたものが**総トン数**であり、重さによるものが**排水トン数**である。さらに課税目的のため特別な計測方法により表示されたものが**純トン数**、または**登簿トン数**である。これらの三者を総称して船舶トン数という。

1 **総トン数**(gross tonnage) 船体内部および甲板上にある船橋楼等の建造物の容積の総合計を、1トン100 ft³ (2.83m³)を単位として表示したものである。

総トン数は普通商船の大きさを表わすものであり、各国保有船腹統計の計算等に用いられるが、その他入渠(にゆうきょ)料・検査手数料・航海補助金・または造船奨励金・船舶登録税・船舶輸入関税等の計算基準として使用される。

2 **純トン数**(net tonnage) 営業上もっぱら貨客運送の用に供し得べき船内の容積であって、主として課税目的に使用されるトン数である。したがって純トン数は総トン数から船員室・海図室・機関室・荷脚水槽・操舵(た)および繫船(けいせん)機具室等船舶の運航・安全・衛生および利用上必要な場所の容積を控除したもので、その単位を100 ft³ 1トンとすることは総トン数と同様である。

純トン数は船主がもっぱら収益を挙げるために使用し得る容積を表わすもので、トン税・入港税・灯台税・棧橋(さんばし)料・水先料等の標準となるのである。主要海運国間では積量互認条約を結び、相手国との規定に大差がないときは、船舶国籍証書面の純トン数をそのまま承認し、その差大なる場合にのみ所定の換算率で修正することとなっている。

3 **排水トン数**(displacement tonnage)

浮体の重さは、その排除する水の重さにひとしい。排水トン数とは船舶が水上に浮んだとき、その排除した水の重量を1トン2,240封度(ポンド)(英トン)または1,000 kg (2,204封度・仏トン)の単位で表わしたもので、換言すれば、船体自体の重量をトンで表示するものである。したがって船舶が空船の場合・貨物半載の場合または満載の場合によって、それぞれその排水トン数を異にする。船舶のある任意のきつ水に対する排水トン数は、その船舶固有の排水量曲線図により求めることができる。

排水トン数はきつ水の変化が僅少な軍艦の大きさを表示するために用いられ、商船においては、これをそのまま用いることはほとんどない。

4 **重量載貨トン数**(deadweight tonnage)

船舶に貨物を積載する場合には、その重量が船舶の満載きつ水線をこえない範囲内で、それ以上の貨物は積載することができない。

船舶が満載きつ水線まで貨物を積載した場合の排水トン数から軽荷状態における排水トン数を差し引いたものが、その船舶の重量載貨トン数である。その単位は1英トンまたは1仏トンをもって表わす。

満載きつ水線は法規による**乾げん**標をもって船側中央部に標示することになっているが、軽荷状態のときのきつ水はこれを算定する法規もなく、したがってそのきつ水の標示もない。

軽荷状態とは商習慣上船舶法規による備品・属具を備え付けた船体の重量に、機関および航海機器の重量を合算したもので、この際汽缶および復水器内に充填(じゅうてん)された水の重量を含むものとされている。したがって船舶を空船回航さ

せる場合においては、この軽荷状態の上にさらに所要の燃料・缶水・飲料水・食糧その他必要な物品の積込みを要するから、軽荷状態と空船状態とは同一のものではない。

重量載貨トン数は高取引上広く使用され、船舶の新造・売買および用船契約上における基準となる。

5 **容積載貨トン数**(measurement tonnage)

船舶の船艙(そう)および貨物倉庫等貨物を積載することのできる場所の全容積が、容積載貨能力であって、これを1トン40 ft³の単位で表示したものを、その船舶の容積載貨トン数という。

船艙内に石炭・ばら大豆のごときばら物貨物を積載するときは、船艙空席にすき間なく積込むことができるが、雑貨のような包装貨物の場合は、艙内(そうない)にビーム、肋骨(ろくこつ)等の突起物の障害があつて、貨物と外板との間に幾分の間隙(かんげき)が生ずる。前者の容積をグレーン・キャパシティ(grain capacity)といつて艙内空間の実容積であり、後者をパール・キャパシティ(bale capacity)といい、舷側内張板および艙底内張板とに囲まれた部分の容積である。パール・キャパシティはグレーン・キャパシティの約90~93%見当である。

→船舶積量測定法。

参考文献 橋 治著 海運の実務。(今留光国)

せんぱくのけんさ 船舶の検査 航海の安全を保証するために、船舶の堪航(たんこう)能力について管海官庁の行う検査であつて、一定の期間を定め船体・機関・設備・属具・満載きつ水線および無線電信施設に関して厳重な検査が行われる。船舶安全法および同施行規則によれば、トン数5トン未満の船舶およびろかいで運転する船舶を除くすべての船舶はその種類・大きさ・用途・航行区域に応じて、その構造および設備が規定の標準に適合しているか否かを確認するため、つぎのような検査を受けなければならないことになっている。

1 定期検査 船舶を初めて航行の用に供するとき、およびその後船舶検査証書の有効期間(4箇年)満了ごとに、つぎの事項について細部にわたつて行われる精密な検査。

(1) 船体および機関 (2) 設備および属具 (3) 満載きつ水線 (4) 無線電信および無線電話の施設。

この検査に合格した船舶に対しては、管海官庁から船舶検査証書が交付される。

2 中間検査 定期検査と定期検査との中間において、毎年1回定期検査と同様の事項について行う検査。

3 特殊船舶検査 船舶を臨時に特殊の用途に使用するとき、そのつど船舶の一部について行う検査であつて、つぎの場合に応じ必要な居住・救命および消防設備その他人命に関する設備を検査するものである (1) 移民船が船舶安全法施行地における最後の港を発航しようとするとき (2) 船舶が臨時に旅客を運送しようとするとき (3) 船舶が甲板旅客を運送しようとするとき。

4 臨時検査 以上の各種検査以外に主務大臣がとくに必要があると認めるとき随時に行う検査。

5 製造検査 長さ30m以上の船舶に対し、建造に着手してから完成に至るまで船体・機関および設備の構造・材料ならびに工事について行う検査。→船舶安全法。

参考文献 橋 治著 海運の実務。(今留光国)

せんぱくほう 船舶法 一般の海事行政に対し、通則的規定をなすもので、いっさいの船舶について、日本船舶としての資格要件および日本船舶の享受する特権を規定し、総トン数20トン以上、または積石数200石以上の船舶で、端舟その他もっぱらまたは主としてろかいで運転する船舶を除き、船舶の登記・