

第二十五类

运输 通信

新譯日本法規大全

点校本

第十卷

费晶晶 点校



商務印書館

新译日本法规大全

(点校本)

第十卷

南洋公学译书院 初译

商务印书馆编译所 补译校订

费晶晶 点校

商务印书馆

2008年·北京

图书在版编目(CIP)数据

新译日本法规大全(点校本)第十卷/南洋公学译书院初译;
商务印书馆编译所补译校订;费晶晶点校. —北京:商务印书馆,2008
ISBN 978-7-100-05518-5

I. 新… II. ①南… ②商… ③费… III. 法律 汇编—日本
IV. D931.309

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006) 第 092180 号

所有权利保留。

未经许可,不得以任何方式使用。

商务印书馆委托华东政法大学

法律史研究中心

点校整理

主持人 何勤华

XIN YI RI BEN FA GUI DA QUAN

新译日本法规大全

(点校本)

第十卷

南洋公学译书院 初译

商务印书馆编译所 补译校订

费晶晶 点校

商务印书馆出版
(北京王府井大街36号 邮政编码100710)
商务印书馆发行
北京市白帆印务有限公司印刷
ISBN 978-7-100-05518-5

2008年3月第1版 开本880×1230 1/32
2008年3月北京第1次印刷 印张23%

定价:55.00元

总 序

《新译日本法规大全》，1907年由上海商务印书馆出版。它是一部汉译日本当时所有法律规范的作品。全书按照行政官厅顺序划分为25类，涵盖了宪法、行政法、刑法、监狱法、刑事诉讼法、民法、民事诉讼法、商法、出版法、著作权法、商标法、专利法、矿产资源与环境保护法等部门法律规范，收录法律、法规、敕令、规章等约3000件。

1896年，经盛宣怀(1844—1916)奏请、朝廷批准，南洋公学成立于上海。1899年，南洋公学设立译书院，并聘请张元济出任院董。张元济到任后，与南洋公学总理沈子培合意提出翻译《日本法规大全》，获盛宣怀允准后即着手进行。1904年，商务印书馆主人夏粹方也参与此事。至1907年，《新译日本法规大全》终于面世。

在近代，学习西方列强最成功的东方国家乃是日本。其在短短数十年间迅速完成的近代法律体系，一直是中国法学界所向往的学习范本。早在1896年派遣的第一批中国赴日留学生中，就有唐保锷等法律研习者。此后，赴日本研习法律者的人数则更多。留日法科学生著文介绍日本法律，从事法律教育和法学研究，同时还积极翻译日本的法律、法令及法学著作，这些都对当时中国的变法修律产生了影响。从本书12篇序文所述以及在全书24位译校者中有19位为留学或就职于日本者，可清楚了解到留日法科学生在这一开创性事业中所起的作用及其工作历程的艰辛。

在清末，翻译出版的大型外国法律汇编，共有两套：一是共46册

的同文馆 1880 年聚珍版《法国律例》，另一就是这十函共 81 册的《新译日本法规大全》。从某种意义上说，这也是近代中国门户开放以后两个特定时期译介外国法律的代表。前者是在两次鸦片战争之后向西方老牌强国法国学习，后者是 1895 年中日甲午战争失败后向原本被中国人视为“蕞尔小国”的日本学习；前者由官方主持翻译，对象是法国的六法全书，后者由民间主持翻译，对象是日本的所有现行法律汇编；前者由法国人毕利干（A. A. Billequin, 1826—1894）口译、宛平时雨化笔述，后者的译者则几乎全是中国法科留学生。两者所显示的时代、背景、对象、主体以及翻译水准不同（后者的翻译水准远远高于前者），但其中所体现的精神却为一致，那就是当时的中国不得不放下千年帝国架子，效法世界法律强国，“择其善者而从之”，以图富国强兵、改变积贫积弱的落后状态。

自此之后，一百多年来，江山依旧，人事如烟。中国虽开始渐渐摆脱贫弱与耻辱，但要真正强大富裕，还有很多的路要走。其中的一条，即是必须始终持有谦逊、向先行者学习的精神，用最发达、完善的法律理念与制度规范不断充实、提高自身。现在，我们重新点校出版《新译日本法规大全》，除了该书本身所含的巨大学术价值之外，其根本用意也在于此。

我们希望，《新译日本法规大全》点校本的出版，不仅为了解日本乃至大陆法系国家法律的历史演变提供宝贵的背景知识，为学习、理解和借鉴先进的法律理念和法律精神提供范例，而且也更为积极主动、更富有成效地建设和推进法治国家做出贡献。

何 勤 华

于上海·华东政法大学

2007 年 5 月 1 日

凡 例

一、本丛书点校过程中,不作有损原文的改动,只作适当的技术性加工,此乃一基本原则。

二、各卷目录按照原书的顺序排列,需加以页码。

三、原书为竖排,现一律改为横排,故原文中的“如左”、“如右”等用语,相应地改为“如下”、“如上”等。

四、原文断句太多,或断句不恰当,或应该断句却未断句的,按照现代阅读习惯再行合并或断句。

五、使用新式标点符号,须依据现代汉语阅读习惯和规则。但为了尽量保持当时法典翻译的原貌,有些例外。比如,

“第一条 本法律应罚之罪,分为三种:

一 重罪。

二 轻罪。

三 违警罪。”

此种结构的法条,各项之间不必改用分号,各项序号后也不必加“、”。

六、所使用的量词不统一的,应该统一,比如“圆”、“园”,统一于“元”、“圆”等。

七、各法律、法规标题名称后注明的颁布年代后须加以西元的年代,采用如“刑法 明治十四年(1881年)布告”的方式,但法条正文中

涉及的日本年号则不必加以西元的年代。

八、个别日文未译成中文的,在各卷第一次出现时以注释加以说明,如“会社,即公司。”、“勾引状,即拘传证、拘传票。”等。

九、原书存在错误的,应该加以改正,并以注释加以说明,统一采用“原书为‘xx’,应系排版之误”的表述。

十、所有注释一律采页下脚注,每页重新编号。同时,因原书并无任何注释,所有注释皆为点校者所加,故无须加上“——点校者注”等字样。^①

^① 本凡例由李秀清执笔。

编辑说明

一、点校整理依据版本，为上海商务印书馆光绪三十三年（1907年）正月初版。初译者，为南洋公学译书院；补译校订者，为商务印书馆编译所。

二、原书为繁体字、竖排版，现改为简体字、横排版。

三、原书无标点之处，或使用句读之处，一律添加标点符号，或改为现在通行之标点符号。

四、本书点校版，遵循古籍整理原则，保留著作原貌。其内容的篇章、体例基本不做更动，在集结的卷次方面，按照原书十函的规模，变为现在的十卷本；同时，为了避免同一类法规置于不同的卷次中，在个别卷的归结上与原书函次略有不同。原书类下分册，现在合并（取消）编册，但在正文开头用“*”说明原书册次。在使用汉字方面，由于原书出版于百年前，再版本不使用现代汉字规范加以变更，一些词、字保留了原书的用字习惯。原书编排体例上，类下有章，编下也有章，这种重复仍然得以保留，未做改动。

五、对一些法规，其正文有章、节、款等，现在法条前增加了“要目”，以便于阅读。

六、在点校整理过程中，如果发现原书确有错误，或出现生僻之术语，或出现尚未翻译成汉语的日文汉字，一律用点校者注，以简要解释。一些字的通假用法、古汉语用法，也相应地做了脚注。

七、原书有目录两种：一为卷首部分，含 25 类的总目录；二为置于每类法规之前，各类目录。现将总目录不变，把各类目录按照这次的点校本卷次统一归纳于该卷正文之前，变为卷目录。

八、每卷末附“日汉法律专用名词对照表”，从注释中收集生僻词语汇集于此，方便阅读。

九、1907 年本书出版时，使用“新译日本法规大全”书名，但其他处仍有用“日本法规大全”或“法规大全”，未以统一。这次点校再版时，为了区别于 1907 年的版本，在原书名“新译日本法规大全”后增加了“点校本”字样，其他均未以更动。

十、本书是原书出版百年后之再版，为了说明其学术价值、现实意义，特别增加总序言和各个分卷序言。^①

^① 本说明由王兰萍执笔。

点校前言

《新译日本法规大全》全书总计 10 函 80 册,并附《法规解字》1 册,约计 400 万字,它涵盖了宪法、各部门行政法、刑法、监狱法、刑事诉讼法、民法、民事诉讼法、商法、出版法、著作权法、商标法、专利法、矿产资源法与环境保护法等部门法律规范,是一部十分详细的法规全书,1907 年由商务印书馆出版。本卷为原书第十函,第 25 类,包括第 73 册至第 80 册,属于运输通信类法律法规,具体分为运输、通信、电话通信三章,各章之下依款携领法律、法规、敕令等法律规范性文件,内容涉及铁道、船舶、船员、海上冲突预防、航路标示、邮政、邮政储蓄、电信、电话等方面,规定十分详备和全面,是了解日本明治维新时期及之后相关法律发展的重要资料。

每一部法律的制定都有相应的历史背景,本卷第十函共计约一百五十部法律规范性文件,都有其特殊的历史背景,由于篇幅和原始资料的限制,单独逐个地介绍相应的历史背景难免有琐碎之嫌,因此,为了使读者可以把握第十函所涵盖的法律内容,这里只对本函法律的制定背景做宏观介绍。

通常通信运输类法律规范都和一个国家的产业相关联,日本也不例外。众所周知,日本的产业革命是在西方冲击(日本学者称作

“外压”)的条件下进行的。19世纪中叶,西方资本主义势力入侵,强迫日本政府开港,通过“自由贸易”把封建落后的日本经济以半殖民地的从属方式纳入世界资本主义体系。这在一定程度上直接导致日本的产业革命是通过移植西方近代资本主义的产业和经济制度来实现的,同时,日本产业革命以军事工业为起点,为了摆脱西方资本主义的殖民势力,日本在积极推进原始资本积累时期大力发展国营军事工业和其他工矿企业,作为和军事密切相关的交通运输及通信行业自然得到明治政府的高度重视。

从19世纪80年代起,政府就开始积极动员民间企业参加铁路建设。事实上,明治政府鼓励民间铁路建设的重要原因之一就是当时由于政府没有足够的投资进行铁道建设,因此采取了政府民间平行开发的投资政策。1872年10月日本政府开通了日本的第一条铁道(新桥—横滨),但是由于刚刚成立的明治政府的财政基础十分薄弱,从而为私营企业建设经营铁道提供了前提条件。当时工部省从技术和运用方面主张由国家来统一建设经营铁道,而大藏省以财力不足为由极力主张借助民间资本发展私铁。尽管这种争论持续了近100年,但是从日本政府为民办企业(即日本铁道会社)颁发东京—青森的铁道建设经营许可证起,日本就不得不接受官民并行地经营铁道的方式。1881年11月以华族的金禄公债为资金骨干,最先成立的民办日本铁路公司(日本铁道会社)几乎享受到了政府所能给予的最大优待:不仅可以承包铁路工程,免征用地税,而且在铁路正式运营之前保证付给股东八分的年利。1882年至1891年,该铁路公司修通了东京到青森全程529英里的铁路。1885年以后,又先后成立了阪界铁路公司(1885年),伊予铁路公司(1886年),两毛铁路公司(1887年)和水户铁路公司(1887年),山阳、九州、大阪、赞岐、关西、甲武铁路公司(1888

年),甲信、筑丰、北海道煤矿和总武铁路公司(1889年),参宫、日光、丰州铁路公司(1890年)。到1891年末,开业的私人铁路已达1165英里,为当时日本国营铁路的一倍以上。在此期间,私人铁路资本从1881年的85万日元增至1891年的4457万日元。

与资金短缺没有足够资金建设铁道的难题相适应,从19世纪70年代开始,日本政府就着手制定促进民间资本投资铁道的相关法律和政策。这一时期的政策和法规的主旨在于为民营铁路铺平道路,减少行政上的阻碍,同时由于铁道的新生性,法律对铁道的铺设、铁道台帐、铁道统计、铁道株式会社、铁道建设、铁道运转、铁道信号、铁道系员、患传染病者乘坐规则以及火药类运送等方面的问题作了非常详尽的规定。此外,对于轨道也作了相关的规定。这主要是因为由于历史的原因,“铁道”和“轨道”在日本一直被作为不同的概念,并分别归属不同的政府行政部门以及由不同的法律法规进行管理^①。从本卷铁道款即可看出这一情况,铁道款下面涵盖了34个法律、法令和敕令的规范性文件,时间跨度从明治维新初期一直到20世纪初叶。其中关于民办铁路的政策和规章占到了两成以上。尽管如此,铁路在官办的企业中居首位,其投资占官办企业投资总额的近一半。因此,在本卷关于铁道部分的法规中,其规范基本都采用了宏观的叙述方式,这为后来日本铁路的国有化奠定了一定的法律基础^②。

① 为管理用牲畜或人力驱动轨道车辆的事务,日本政府于1890年制定了《轨道条例》。按照当时的观念,由蒸汽机车负责牵引的才是“铁道”,而由其他动力包括人畜甚至后来电力牵引的则属于“轨道”,但铁道和轨道在法律上的区别则在于是否和道路产生关系。由于《轨道条例》中所规定的“轨道”当时主要是指铺设在城市道路上的铁路线,因此由管理城市道路的内务省负责,从此开始了“铁道”与“轨道”分别对待的历史,直至今日。

② 1906年和1907年之间,日本政府对37家公司中的17家公司进行了国有化,以保证国家对于线铁道的控制。

日本是岛屿国家,然而长期以来对中国的航行是其唯一的线路。明治维新时期,日本政府开始“殖产兴业”,大力发展资本主义。对于当时的明治政府来说海运业具有贸易和军事的双重意义,自然而然它的海运业逐渐发展起来。与此相适应,有关这方面的法规政策也相继出台并且逐步完善起来,形成了完备的法律体系,内容涵盖船舶、船舶测量、船舶检查、船员、海员惩戒、海上冲突预防、航路标识、航海及造船奖励等方面。与此同时电讯、邮政业也相应有了很大程度的发展。1869年东京、横滨间架设的电线是日本第一条电讯线路,而在同年,东京、横滨间的电报开通。电报最初为政府专用,1878年之后民间也开始利用。在1871年,日本政府改良了“飞脚”(邮递信件货物),建立起国营邮政制度。相应的法规 and 政策的制定也出现了大幅度的增加。内容涉及邮政规则、邮政电信、私制叶书、万国郵便规则等内容。与此同时,邮政储蓄也发展起来。日本邮政储蓄始于明治八年(1875年),至今已有128年的历史。在日本早期的邮政金融业务尚未与传统邮政、电信业务分开,是典型的国营体制,其业务主要包括邮递、邮政储蓄和简易保险二部分,简称“邮政二事业”。改革之前,“邮政二事业”隶属于邮政省。而日本邮政储蓄业务是依据1874年制定的《储蓄存款规定》而开办的,通过邮政局所向居民提供日常生活中不可缺少的、基本的个人金融服务,这些都在当时所制定的法律法规中有所反映,例如《郵便貯金法》、《郵便为替法》等。

和铁道业的发展不同,这一时期的海运、电讯及邮政业虽然不排除存在有私营情况,但是它们基本完全掌控在政府手中。由于军事发展的需要,这一时期出现了一些较为有特色的法规和政策。例如《铁道供用军事令》、《军事郵便规则》、《俘虏郵便为替规则》、《军事郵便为替貯金规则》、《军用电信法》等一些规范性文件都从法律的角度

反映了明治维新时期军事概况和对军事发展的重视。同时由于船舶尤其是汽船的使用在明治维新时期的日本基本属于新兴事物,因此,本函也囊括了许多技术类的规章,譬如《测度船舶积量规则》、《汽船公称马力算定方法》、《钢船检查规程》等,它们详细地规定了船舶的制造、测量、信号灯的安放等技术类多方面问题。

日本是发达国家中的后起之秀,自 1868 年明治维新开始,日本的工业化迄今不过 130 多年的历史。为了追赶西方列强,明治政府在政策制定和企业运营方面无不亲历亲为,这也是这一时期相关运输通信类法规和周边国家相比较为繁盛的重要原因。

二

《新译日本法规大全》(第十函)全卷分为运输、通信、电话电信三章,各章之下设款,每款之下又涵盖若干法律规范性文件。具体如下:第一章运输章,之下设八款,分别为:铁道、船舶、船员、海上冲突预防、航路标识附船灯救命具、港则、奖励航海、奖励造船等;第二章通信章,下设郵便、郵便貯金及为替两款;第三章电信电话章,下设电信、军用电信和电话三款,因此本卷的排版体例较为容易把握,虽然不排除内容有交集的法律规范,例如第二章通信章中的《郵便电信及电话滞纳金之征收规程》也可以放在第三章电信电话章之中,但总体而言,相关内容的法律文件被归纳在一起,各个法律文件之间没有直接必然的联系。

从内容上看,本卷主要涵盖了如下几个方面:

第一,运输类法律法规。这一类主要包括铁道敷设法、铁道建设规程、铁道信号规程、私设铁道营业报告书样式、铁道供用军事令、船舶法、船舶检查法、船舶检查执行地之件、船员法、水先法、港则、海上冲突预防法、航路标识条例、造船规程等内容,详细规定了关于铁道

铺设、铁道信号、铁道运输、地方铁道铺设、铁道职员、船舶建造、船员及违反相关义务的罚则、外来船舶、航路标识等问题,共计 87 个法律规范性文件。

第二,通信类法律法规。这一类主要包括郵便法、郵便电信及电话滞纳金之征收规程、铁道船舶郵便法、外国郵便规则、郵便为替法、郵便为替证书线引让渡规则等内容,详细规定了邮政、邮政储蓄、外国邮政汇兑、俘虏邮递物品信件等问题,共计 34 个法律规范文件。

第三,电信电话类法律法规。这一类主要包括电信法、电报规则、官厅用电信电话规程、外国新闻电报转送规则、军用电信法、处分妨害军用电信者之件、电话交换规则、电话所电话通信之时间、电话呼出规程、私设电信规则等内容,详细阐述了电信法总则、电报的书法、配达、特别电报、电报的费用、官厅使用电话电信等问题,共计 55 个法律规范文件。

第十函包含的法律法规即是按照上述三部分内容来编排的,将其称为法律法规,其实不太准确。因为有某些文件还不能称其为完全意义上的法律文件。本函所包括的法律规范性文件形式名称多样,主要有法(如《铁道敷设法》)、规程(如《铁道台帐规程》)、准则(如《私设铁道株式会社会计准则》)、条规(如《幌内铁道火药类运送条规》)、规约(如《神户铁道栈桥系船规约》)、告示(如《递信省告示》)、规则(如《测量船舶积量规则》)、件(如《处分妨害军用电信者之件》)、心得(如《关于郵便为替及郵便贮金之心得》),其中的一些名称含义基本一样,例如规则、规约、规程等;还有一部分是形式不同,例如告示、敕令等,这主要是因为虽然在明治维新时期日本开始发展资本主义,但是其政体依然是天皇制,因此敕令和告示依然作为法律形式的一种存在于规范性法律文件中。一些法律文件,其结构通常较为完

整,包括总则、各章及附则,基本移植了西方法律编写的体例,例如明治三十三年《铁道运输规程》包括:第一章总则,第二章运送旅客,第三章托送手荷物,第四章运送小荷物,第五章死体运送,第六章运送贵重品,第七章运送动物,第八章大荷物运送以及附则。但是也有一些规范性文件规定极为简单,仅仅是某些省发布的告示或者是简单的几条规定。例如明治二十九年的《北海道铁道敷设法》就只有九条,简单规定了铁道铺设范围、公债的募集以及铁道铺设费用等问题。这从一个侧面反映了日本法律近代化过程中法律移植存在的模仿痕迹,这也是任何国家在法律移植过程中难以避免的事情。

翻译、编辑出版《新译日本法规大全》,专业人才是关键。据史料记载,商务印书馆在诸多日本法政留学生中挑选了兼具日语、汉语、法律专门知识并有能力担任该书译校工作的人。译校者姓名录列出的就有 24 位之多。这些译校者或曾在,或正在日本早稻田大学、帝国大学、中央大学、法政大学、明治大学等处学习,具有扎实的语言与专业功底。而第十函的译校者何燊时(帝国大学工学士)、陈威(早稻田大学毕业生)、梁志辰(早稻田大学毕业生)、陈海超(早稻田大学)、薛光镠(明治大学学生),基本为当时留学日本的法科学生,同时由于本卷所含技术工程类法规较多,因此也有获得工学士学位的译校者。事实上,在那个百废待兴的时代,这些译校者为中国近代法律转型做出了积极的努力,他们积极主动地把西方法律文化影响下的日本法律和日本法学家的著作译成中文,传到国内,再由开明的出版机构以最快的速度 and 最大的批量推到国内读者面前。同时这也从一个侧面说明当时商务印书馆在翻译出版《新译日本法规大全》时的周全和谨慎。

中国在法学近代化的早期共有两部翻译为汉语的外国法律大全

类书籍,《新译日本法规大全》便是其中之一。它出版于清末预备立宪、创建中国国家机构的时期,它的刊行为普及西方法治理念、推进法律改革、发挥了不可低估的作用。透过该书法律规范内容还反映了日本政治、经济、社会、国际关系、宗教等领域的情况,是我们今天研究日本社会史、政治史、经济发展史重要的原始资料。它不仅可以让了解清末法律改革时各种法律规范的来源以及中国近代国家机构建制时期的制度来源,还可以就此来探寻近代中国法律移植外国法的途径、范围及深度。中国当代法学的发展仍然沿着百年前开始的近代化之路继续前行,了解当时近代化初期的立法情况、经验、教训,为百年后当代法学发展,尤其是立法进步,可以起到一定的借鉴作用。因为对于近代中国法学如何实现转型的问题,虽然可以大的框架上着眼研究移植西方法律,但是具体到各个部门法的微观领域时,由于缺乏新史料,研究只能停留在简单的概念上,很难深入到具体部门法律制度以及部门法律术语的探源。在这个意义上,《新译日本法规大全》无疑是主要的近代史料之一。具体到本卷第十函的内容而言,其史料价值显得尤为突出。

关于运输通信类的法规,中国一直存在着一个相对空白的地带。当时的清政府更重视民法、商法、行政法、刑法、诉讼法等领域,对于运输通信类的法规建设方面相对而言较为薄弱。这也许是直接导致我国当代此类法规体系不够健全的一个直接原因。而运输通信方式的健康发展与改革在很大程度上都有赖于健全的法律法规,几乎所有发达国家都在过去 100 多年的时间里逐步完善了有关的法律法规体系,其中很多经验和特色需要认真总结和学习。目前我国运输通信类法律法规体系的现状和存在的主要问题包括法律法规级次低、相当部分内容陈旧、体系结构不完整、与市场经济的要求不适应