

# 京都市帝國大學經濟學會

# 經濟論叢

第 一 號 第 二 十 二 卷

大正十四年一月一日發行

特 別 號

地租と營業稅との <small>對立に關する</small> 考察……………	法學博士	神戸 正雄
西陣の機業仲間……………	經濟學博士	本庄榮治郎
朝鮮の農業金融組織……………	法學博士	河田 嗣郎
<small>住古に於ける</small> 上海と日本の史的關係……………	文學博士	新村 出
資本の社會的性質……………	法學博士	河 上 肇
ビオ・ソシヤル假説の意義……………	文學博士	米田庄太郎
産業集中 <small>に就ての</small> マルクス説の謬想……………	法學博士	田 島 錦 治
金紙幣本位制……………	法學士	作 田 莊 一
水産資本融通問題……………	法學博士	山本美越乃
海運 <small>に於ける</small> 競争の運賃に <small>及ぼす</small> 影響……………	法學士	小島昌太郎
支那の帝政と支那の文化……………	文學博士	矢野 仁 一
倫理と經濟との關係……………	法學博士	財部 靜 治

## 海運に於ける競争の運賃に及ぼす影響

小島昌太郎

### 目次

- 一 海運に於ける競争
- 二 運賃と海運業務生産費
- 三 繋船點
- 四 運賃の最低限度
- 五 供給側の事情による運賃回復力の弛緩
- 六 自然價格より人為價格への推移
- 七 運賃論より見たる繋船同盟と海運同盟

### 一 海運に於ける競争

海運事業は、萬人の自由なる使用に開放せられて居る所の海洋を以てその通路となし、且つ總ての船舶に向つて均等の條件に於て開放せられて居る港灣を以てその發着地とするものであるから、何人にも船舶さへ所有すれば、之を營むことが出来る。而も之に要する資本は、例へば之

を小規模の不定期船經營と云ふ様な形態にて行ふとすれば、工業に於ける工場設備などに比ぶれば、比較的少額にて足るものである。而も、船舶なるものは、大なるものも小なるものも、之を買入れんと欲せば何時にても買入れることが出来るし、又單に當分の間だけ使用せんと欲せば、賃借又は傭船と云ふ方法もある。故に、海運事業なるものは、之を開始すること比較的容易且つ容易なるものである。

尤も、均しく海運事業と云うても、定期船事業を開始するは、不定期船事業の如く容易ではないが、而も之も鐵道事業を開始するに比ぶれば、其所要資本が少額にて足る點だけでも、容易であるは疑ひがない。殊に定期船事業と云つても、之を開始するの當初には、必ずしも、大規模の頗る組織立つた經營を以てするの要なく、事業の發展に伴つて、規模の擴張をすればよいのであるから、此事業の開始そのものは、困難なる事柄ではない。

海運事業は、右に述ぶるが如く、之を開始することが自由であり容易であるから、従つて、海運界に於ては、他人に對し競争を開始することも、又は既に存在せる競争に加入することも、自由であり且つ容易である。即ち海運事業なるものは、事業の性質が、何人にも自由に競争を開始することを許す所のものである。故に此意味に於て、海運事業は、自由競争的性質に富むものと言はれて居る。

併し乍ら、若し自由競争と云ふことの眞の意味が、單に競争を開始し又は之に加入することが自由であると云ふことにあるばかりではなく、更に競争を行ふこと(競争行爲)について何等の制限がないこと、及び、競争より脱退することの自由であること、を含むものとすれば、海運事業に於ける競争は必ずしも自由競争ではない。何となれば、海運事業は、事業の性質として、競争を行ふことには元來何等の制限はないのであるが、競争より脱退することは、之に加入するが如くには、自由でないからである。

海運事業に於て、競争より脱退するの自由に乏しいのは、事業資本の大部分が船舶と云ふ形に於て固定されて居るからである。この船舶なるものは、工業に於ける工場の如く、その一部分のみの活動又は一部分のみの休止を許さないもので、活動するも休止するも必ず一隻の船舶全體として之をなすの外なきものである。故に、海運業者が若しも競争の壓迫の爲めに事業の縮少をなさんとするならば、それは少くとも一隻の船舶の休航繼續即ち繫船の方法によるの外はない。然るに繫船をなさば、船舶に固定して居る資本の全部が活用せられないのみならず、繫船の爲めには少からざる積極的の費用も必要である。故に海運業者にとりては、縦ひ競争に加入して居るが爲めに營業上に損失を蒙る場合であつても、その損失が、繫船の損失に比べて、幾分にも輕きときは、不本意ながらも競争を繼續して行くより外に仕方がない。

尤も、船舶なるものは、海運業者としての立場より見れば固定資本であるが、併し一面には世界的市場を有する一つの商品である。故に、海運業者は所有船舶を賣却しやうと思へば、その買手を見出すに苦まないであらう。好景氣時代に盛に利益を擧げて大にその原價の銷却せられた船舶の如きは、何等の損失なくして、否、相當の賣買利益を收めて、賣却せられる。併し乍ら、未だ幾許もその原價の銷却せられる暇なくして不景氣時代に遭遇した船舶の如きは、甚だしき損失を以てするのぞなければ、之を賣却することは出来ない。船舶の商品たる性質は、海運界の好況に向ふ場合には益々加はり、不況に向ふ場合には益々減する。若し競争の爲めに運賃が生産費以下に下り、航海が只損失の下にのみ行はるゝに至りたる場合には、かゝる船舶は、生産財としてはその現價は已にマイナスの價格を有するに過ぎないものである。故にかゝる船舶の所有者は、將來の海運界の景氣に對し樂觀的なる強氣の買手を見出し得ざる限り、之を賣却することは不可能である。船舶を賣却することを得ずして自己の手許に所有する限りは、それは疑ひもなく固定資本である。この固定資本を擁する限り、海運業者は競争より脱退するの自由なく、不本意ながらも之に加入して居るの外はない。故に此點を見れば、海運に於ける競争は、寧ろ不自由競争たるの性質を有つと言ひ得る。

海運に於ける競争は、之に加入することが自由であるに拘はらず、之より脱退することの自由でないものである。その當然の結果として、海運に於ける競争は激烈となる傾向を有つ。而も海運に於ては、その競争の激烈性を更に刺戟する所の原因がある。私はその原因の主なるものとして、次の二つの事柄を擧げるであらう。

(一) 海運事業は、之を開始することが容易であり自由であるから、海運界が好景氣に向へば、新たに事業を開始するものも出來、又従前の事業を擴張するものも出來て來る。其結果、新造船の増加となり、海運市場に於ける船腹の供給が増加する。而して此等の増加船腹は好景氣時代には、従前よりの供給船腹に競争を開始して、好景氣の利益の分配に與かるのみならず、好景氣時代が去つて不景氣時代に入れば、之あるが爲めに海運界全般の競争を益々甚だしくすることとなる。一ケの海運業者としての立場より見れば、海運界が不景氣となり、暫くその回復を望み難しと観測すれば、原價の銷却が大部分濟みたる船舶は、之を賣却して海運界より脱退することも出來、又は所有船舶の中にて海運勞務生産費の比較的高くつく船舶は、運賃の下落が未だその生産費と同一の點に達せざる間に、その船價を見切つて之を他に賣却することにより、持ち船全體としての船價計算を有利となし、之によりて不利益なる競争場裡に於ける自己の地位を幾分有利となすことが出來るけれども、それらの船舶は新らたなる經營者の手に移つて依然海運市場に活動

するものであり、而もこの新らたなる經營者は當時の市場運賃にても計算の立つ程度で、その船舶を買受けたのであるから、海運界が一層の不景氣に陥るまでは、比較的有利なる地位に於てこの不景氣時代の競争に加はることゝなる。故に海運界に去來する景氣の波は、常に海運事業の競争を刺戟するものである。

(二) 造船及び造機工業の發達が、常に海運勞務の生費費を低減せしめつゝあることも、海運事業に於ける競争を刺戟する一つの原因である。獨占的地位を占むる鐵道業などにあつては、生産費を低減せしむべき技術上の改良や發明が行はれても、それは概ね只營業者の利益を増加することゝなるのだが、自由に競争を開始し得る所の海運業にあつては、それは常に新らしき競争者を誘發し、若しくは既存の營業者間の競争を一層熾ならしむることゝなるのである。今日海運界に於ては、生産費を低減せしむべき考案が日進月歩の勢を以て進みつゝありて、造船造機工業に於ける改良や發明の進歩は實に驚くべきものがある。此等の改良や發明は孰れも、同じ海運勞務を提供するについて、従前の船舶よりも安き生産費を以て、之を提供し得る様に考案せられたものである。故に海運界の景氣の良好なる場合には、この新式の船舶を以てすれば一層その利益が大であり、その景氣が沈滞して、従前の船主は孰れも皆、市場運賃にて殆ど何等の利益なく、纔に事業を繼續して居るに過ぎない様な場合でも、この改良や發明を採用した船舶を以てすれば、相當の利益

を擧げることが出来る。従つて企業的精神に富むものは、海運界の景氣の良好なる場合は勿論のこと、その沈滞の場合にも、この新式の船舶を以て海運界の自由舞臺に新らたなる競争者として登場することゝなる。而して造船造機工業の立場より見るも海運勞務の生産費に於て従前のものよりも有利なる船舶を提供し得るならば、海運界沈滞の場合に於ても、建造注文の中絶を來す虞が少くなる譯であるから、益々此方針に於て改良發明に努力することゝなる。かくて造船造機工業に於て、改良發明の成功が存続する限りは、海運界の景氣の良好なる場合は言ふまでもなく、縦ひその沈滞の場合に於ても、海運事業に於ては、競争を刺戟する原因が存在するのである。

右に述ぶるが如く、海運事業なるものは、その營業の舞臺が甚だ自由なる性質を有つものであり、此事業を開始することが甚だ容易なるものであるが上に、海運界に去來する景氣の波ど、海運勞務の生産費を低減せしむる所の造船造機の改良發明が常に行はれて居ることゝは、この事業に於ける競争を刺戟する關係にあるものである。そこでこの競争が自然の儘に行はるとときは、そは必ず運賃の引下げと云ふ形に於て現はれ來るものなるは言ふまでもない。即ち、海運市場に於て海運勞務に對する需要が減退してその供給が過剩となりたる場合、換言すれば、船腹需要が減退して船腹供給が過剩となりたる場合には、運賃の引き下げによりて積載貨物獲得の競争が

起る。又或航路に定期船事業を開始せんが爲めに、已にその航路に營業して居る他の定期船業者の營業領域に割込まんと欲するものが、常に用ゐる戰術も亦、より安き運賃を以てする運送の提供である。何れの場合に於ても、競争が繼續し、そが益々激烈となるに於ては、運賃は愈々下落せざるを得ない。然らば、競争の結果、運賃は如何なる所まで下落するの可能あるものであるか。之を明かにするが爲めには、先づ海運勞務生産費の内容を検べなければならぬ。

## 二 運賃と海運勞務生産費

海運勞務の生産費の内容は、種々なる觀點より分類することが出来るものであるが、茲には、當面の説明の便宜上、船舶を基本としたる分類によることとする。然るときは、海運勞務の生産費は、固定資本たる船舶に關する費用、即ち船舶元價に對する利子、船價の銷却費、等の固定費 (Fixed cost) と、船舶の保險料、修繕費、船員給料、船員食料、消耗品費、船内雜費、陸上經費 (即ち所謂店費の割當) 等の經營費 (Managing cost) と、燃料費、貨物費又は旅客費、港費等の航運費 (Navigation and handling cost) とより成るものと認むることが出来る。而して固定費は、海運勞務の提供をなすと否とに拘はらず、海運事業を營む限りは必ず要する費用であり、經營費は海運勞務の提供をなさざれば、その幾分は支出の要なきものであるが、併し尙或部分は海運勞務

の提供をなさずとも要する費用である。航運費に至つては、海運勞務の提供をなさざる限りは全く要せざる費用である。

此等の固定費、經營費、航運費の割合は、就役航路によりて異り、船型、船齡、機關の種類によりても異り、又輸送物の種類によりても異なるものであるが、茲には、二三の實際航海計算書に基き、それを單純化して、新造二千噸(重量噸)、燃炭機關貨物船の西貢門司間米穀運送に要するこれら各費目の金額を假設的に算定して、海運勞務生産費内容の最も簡單なる一例を示すこととする。

重量噸數二〇〇〇噸貨物船西貢門司航海計算

航海日數	十五日	航海裡程	二〇八一裡
碇泊日數	八日	所要炭量	三六〇噸
就役日數	二十三日		
固定費			
利子(逸船費一噸一二〇圓 船艙元價二四〇、〇〇〇圓に對し日歩參錢五厘)			二、五二〇圓
船價銷却費(年五%)			一、〇〇〇
一ヶ月固定費			三、五二〇
二十三日間の固定費			二、六九八圓
經營費			

修繕費

定期検査毎年一回に要する修繕費	五、〇〇〇圓	四一七
特別検査四年一回に要する修繕費	一五、〇〇〇圓	三一三
船舶保険料(年四%)	六六九	
船員給料	二、〇〇〇	
船員食料	八五〇	
諸消耗品費	八七〇	
船内雜費	三〇〇	
陸上經費割當	五〇〇	
一ヶ月經營費	五、九一九	
二十三日間の經營費	四、五三八	
航運費		
煤炭(噸一六圓)	五、七六〇	
船員手當	二三〇	
水先案内料	三〇〇	
浮繫料	一八	
積卸人足賃	六〇〇	
積荷材料賃(筵、木板、木柱、綱等)	一、二二〇	
積荷廻轉工作賃	七五	
船艙検査費	三〇	

論叢 海運に於ける競争の運賃に及ぼす影響



海をするのである。併し今は問題を簡單にするがために、海運界不況の爲め、神戸に荷待ち中のこの船舶が積載の機會を有つ積荷は右の西貢門司間の米穀だけしかないものとす。そうすると、右の生産費計算に更に、神戸から空船にて西貢へ至る十六日の航海日数と燃炭の積込及び荷待日數八日、合計二十四日間の固定費及び經營費、それに少くとも十六日間の燃料費と若干の航運費とを加算しなければならぬことになる。計算の經過を省略して、その費用だけを述べると、それは壹萬四千百三拾六圓となる。前の計算の壹萬五千四百六拾四圓に之を加算したる貳萬九千六百圓が、此場合の生産費總額である。<sup>1)</sup>

故にこの船舶を使用する海運業者は、西貢門司間の米穀の輸送に於て、運賃收入として貳萬九千六百圓以上を收得し得るのでなければ、この運送を行つても、何等の利益がない譯である。即ち此場合二萬七千擔の米穀を積込むものとすれば、一擔の運賃が壹圓拾錢でなければならぬ。然るに海運界一般の景氣が沈滞して競争が激しく、西貢門司間の米穀運賃が壹圓拾錢以下であるならば、右の船舶はこの運送をなすも、結局損失をするだけのことである。若しも、海運事業なるものが、その事業を中止するも何等の損失なきものであつて、何時にても自由に競争關係より脱退し得るものであるならば、此場合、海運業者は右の船舶の就航を中止して之を繋留することとなるであらう。

1) 固定費五千五百拾五圓、經營費九千貳百七拾參圓、航運費壹萬四千八百拾貳圓。



即ち右の船舶を繋留するとせば、一ヶ月に五千百五拾圓の割にて損をすることゝなる。それは、固定資本貳拾四萬圓に對して年二割五歩七厘五毛の損失に當り、此割合にて損失を繼續するものとすれば、四十六ヶ月餘りにて、固定資本全額を喪失したのと同一の結果となる。

運賃が生産費を償はないからと云つて、船主が運送を中止し繋船を行へば右の如き損失が附隨する。故に船主の立場より云へば、縦ひ運賃が生産費を償はなくとも、之によつて受くる損失が、繋船の場合の損失よりも、多少たりとも少き間は、寧ろ運送に従事する方が得である。然らば前述の船舶に於て運賃収入が幾許となりたる時に、運送による損失と繋船の損失とが同額となるか。

今、一定期間に於ける固定費を  $f$  とし、運送の場合の經營費を  $m$  とし、航運費を  $n$  とし、繋船の場合の經營費を  $m'$  とし、運賃収入を  $E$  とすれば、生産費總額は  $(f + m + n)$  を以て表示することを得、運送の損失は  $(f + m + n) - E$  を以て表示することを得、繋船の損失は  $(f + m')$  を以て表示することが出来るから、

$$(f + m + n) - E = (f + m')$$

$$E = (m - m') + n$$

は、船主がその船舶の運送航海を繼續するか、又は之を中止して繋留するか、の分界線にある所

の運賃収入を表はすものである。即ち之れ以上の収入を舉げ得るならば、船主は航海を繼續するであらうし、之れ以下に運賃収入が下るならば、船主は採算上に於ては當然繋船を行ふべき筈のものである。故に、私は、収入が $E$ に均しき場合には、それは繋船點にあると云ふ。

前に掲げたる計算を此式に當て嵌めて $E$ を算出して見ると、この運送は生産費計算にて四十七日を要するのであるから、 $E = (9273 - 2354) + 17812$  即ち貳萬壹千五百參拾壹圓となる。即ち二萬七千擔の米穀を運送するものとすれば、一擔の運賃が七拾九錢強のときに繋船點に達する。船主は運賃が此額以上ならば、運送をなす方が相對的に得となり、此額より以下ならば、繋船する方が得である。故に生産費は壹圓拾錢を要するに拘はらず、此船舶は西貢門司送り米穀の市場運賃が七拾九錢強に下落するまでは、依然この海運市場の競争に參加することゝなる。故に之を一般的に言へば、船舶は市場運賃が繋船點に達するまでは競争場裡に活動することゝなるのである。

海運事業に於ては、運賃が縦ひ生産費を償はない場合でも、それが繋船點に達せざるまでは、船主の計算より見て、運送を中止せざる方が、寧ろ得であるから、運賃が繋船點以上にある限り、競争は緩和せらるゝことはない。然らば、かゝる競争の下に於て、運賃は如何なる所に落ち付くか。之に就いては、繋船點なるものに就いて更に二三の説明を附け加へて置かなければならぬ。

繫船點なるものは、右に述ぶるが如く、

$$E = (m - m') + n$$

を以て表示し得るものであるが、之は各船舶について一々異なるものである。即ち此式に於て見られて居るが様に、繫船點は、運送の場合の經營費  $m$  と、航運費  $n$  とに正比例し、繫船の場合の經營費  $m'$  に反比例するものである。然るに  $m'$  を以て表示せらるゝ所の繫船中に於ける諸費用は、船舶及び機關の效率と何等の關係を有つものではないが、運送の場合の經營費及び航運費を表示する  $m$  及び  $n$  に含まるゝものゝ中で、船員に關する費用、燃料に關する費用、貨物の積込陸揚げに關する費用の如きは、船舶及び機關の效率と大なる關係あるものである。何となれば、效率の高き船舶は所要船員數も比較的少く、貨物の積込陸揚げ、又は燃料の收容に要する手數も少く、又效率の高き機關は、同一の馬力をだすにも比較的少量の燃料にてこと足るからである。故に船舶又は機關の效率高きものは、然らざるものよりも、 $m$  及び  $n$  の値は小さく、従つて勞務生産費も繫船點も共に低いものである。

かくの如く、繫船點なるものは、各船舶毎に異なるものであるが、之は、又同一の船舶にても、それが積込む機會を有つ所の貨物の分量によつても異なるものである。繫船點を表はす所の前掲の式に於て、 $E$  は運賃収入を表はすものであるが、この運賃収入なるものは、積載貨物量に積載單

位置に對する運賃、即ち所謂運賃率 (Rate of Freight) を乘じたる積である。今積載貨物量を  $q$  とし運賃率を  $r$  とすれば、

$$E = r q$$

$$r = \frac{(m-m') + n}{q}$$

であつて、繫船點を表はす式は、

を以て表示することが出来る。此式に於て、繫船點に於ける運賃率  $r$  は、 $(m-m') + n$  に比例し、 $q$  即ち積載貨物量の多寡に反比例することを示して居る。今、 $m$  と  $(m-m') + n$  との關係に於て、 $q$  即ち積載貨物量が少くなれば  $(m-m') + n$  によりて表はされて居るもの、中で、貨物輸送に關する特別生産費も亦少くなる譯であるが、併しそれは  $n$  を以て表はされて居る航運費中の一小部分を占むるに過ぎないものである。 $m$  を以て表はされて居る運送の場合の經營費は  $q$  の大きさとは關係なきものであり、繫船中の經營費  $m'$  も勿論  $q$  とは關係なきものであり、而して  $m$  は常に  $m'$  よりも大きく、 $n$  を以て表示せられて居る航運費の中でも、その最大部分を占むる燃料費は  $q$  の大きさは殆ど著しき關係なく、水先案内料、港費、噸税の如きは  $q$  とは全く無關係であり、只積込陸揚の人足賃とその準備材料費だけが  $q$  と比例的に増減するものである。之を前掲の西貢門司間の米穀運送の場合について述べれば  $q$  の大き即ち積荷たる米穀の分量の大きさに比例して増減する特別生産費は、積卸人足賃、積荷材料費、積荷準備工作賃等であつて、その金額壹千七百九

拾五圓は  $(m-m') + n = (9273 - 2554) + 14812$  即ち貳萬壹千五百參拾壹圓に比べては僅かなる部分である。この輸送貨物に關する特別生産費なるものは、航路特に積込陸揚げ地の如何によつて異り、貨物の種類によつても異なるもので、米穀の如きは比較的此種の費用を多く要するものであるが、併しそれにしても、上述の如く  $(m-m') + n$  の全體より見れば甚だ僅少な部分である。故に  $\rho$  が少くなれば  $(m-m') + n$  が全體として少くなる割合は、甚だ僅かであつて、如何なる場合に於ても  $(m-m') + n$  が正比例的に増減することはない。

かくの如く  $\rho$  の小さくなるに従つて  $(m-m') + n$  も亦幾分か小さくはなるが、其割合は比較的極めて僅かであるから、前掲の

$$r = \frac{(m-m') + n}{\rho}$$

に於て、繫船點に於ける運賃率  $r$  は、 $\rho$  の小さくなるに従つて大となるものなるは明かなる所である。今、船舶の全積載能力  $m$  を以て表はすとすれば、 $\rho$  が  $m$  と同一なる場合、即ち

$$r = \frac{(m-m') + n}{m}$$

なるときに、その船舶の繫船點は最も低く、 $\rho$  が  $m$  より小さくなるに従つて繫船點となる運賃率  $r$  は大きくなるものである。換言すれば、當該船舶が輸送する機會を有つ所の貨物の分量が、船舶の積載能力と同一なる場合、即ち船腹一杯に積込み得る場合に、其船の繫船點となる運賃率は

最も小さく、輸送する機會を有つ所の貨物分量が船舶の積載能力より少なくなるに従つて、次第にその繋船點となる運賃率は大きくなるものである。故に同一の船舶にても、それが輸送する機會を有つ所の貨物の分量の如何によつて、繋船點は低くもなり又高くもなるものである。

併し乍ら、船舶は、連続せる多數の航海によりて收得する運賃の全體を以て、各航海の生産費を結局償ふべき方針(航海と航海との結合生産費)によりて經營せらるゝものであるから、單に航海に於ける運賃が繋船點以下であつても、それだけでは繋留せらるゝものではない。數次の航海に於て積載の機會を有つ所の貨物量が一般的に少くなりたるが爲め、運賃がその船の繋船點を常に下る傾向あるに至つて初めて繋留せらるゝのである。故に、今繋船點に關する問題を一般化する爲めに、船舶の平均積載量なるものを求める。即ち船舶は必ずしも常にその積載能力の極限まで貨物を積載するものではなく、又必ずしも常に足荷(balast)と同様なる積荷で航海をするものでもないから、正常状態の下に積載する量の平均量なるものが見出される。それを $T$ とする。然るときは、 $T$ は、全積載能力を表はすもと同様に、一つの船舶にありては常に不變の數値を有つものであつて、繋船點の運賃率 $r$ は次の式を以て表はすことが出来る。

$$r = \frac{E}{T} = \frac{(m-m') + n}{T}$$

かくて市場運賃率が下落して $r$ に達するとき、その船舶は已に繋船點にあるものと云ふこと

が出来る。

次に繫船點と云ふは、前に述べたるが如く、市場運賃が生産費以下であつて、運送による損失と繫船による損失とが同額である場合のその市場運賃のことである。故に、此點にまで市場運賃が下落すれば、収入と支出との採算約關係のみより見れば、船主は、當然その船舶を繫留すべき筈である。併し乍ら、實際の事情の下に於ては、船主は必ずしも収入支出の採算約關係のみを標準としてその營業政策を定め得るものではない。従つて、市場運賃は前述の繫船點以下にあるも、船主は繫船を斷行するものとは限らない。其結果、繫船點以下の市場運賃に於ても競争場裡に活動して居る船舶もある。

収入と支出との採算的關係のみを標準として競争の下に於ける營業政策を決定し得ざる事情は、定期船事業に最も著しく存在する。即ち定期船事業にありては、競争關係の下に於ては、定期航路の營業を縦ひ一時的にも中止することが出来ないもので、若し定期船業者が競争を避けて定期航路より使用船を抜き去ることあらば、それと同時に永年の努力を以て築き上げたる營業の地盤を喪失して、全然之を競争の相手方たるものに委付することとなり、後日再びその航路に營業を開始せんと欲するも、それは以前に倍する努力を以てするも成功の望みあるや否や頗る疑は

しいものである。定期船業者が競争關係の下に於て、或航路の營業を休止すれば、それは休止にあらずして永久的の廢止となる。之は、不定期船經營者が一時營業を休止するも、景氣の回復と共に再び容易に營業を開始し得ると、全くその事情を異にする所である。故に定期船業者は、單純なる採算に於ては、所有船を繋留する方が得であつても、營業の地盤を擁護する必要上、單に收支關係に於ける損得のみに拘はつて居られず、競争關係の下に於ては、一層の犠牲を拂つても航海を繼續せねばならぬものである。従つて定期船業者間の競争に於ては、繋船點なるものは殆ど問題とはならない。

不定期船事業にありても亦、船主は市場運賃が繋船點以下なる場合に於ても、所有船を繋留せざるがある。その一例は、特別検査の費用を避けんとする場合である。船舶は一度繋船状態に置かれたるときは、後再び航行の用に供せんとするときに、必ず特別検査と云ふものを受けなければならぬのであるから、若し繋船後幾許もなく景氣回復し、航行の用に供するときは、繋船せざるより早く特別検査の時期が廻り來ることとなる。故に、特別検査が濟んで間もなき船舶は、縦ひ市場運賃が繋船點以下であつても、將來の景氣回復に幾許かの望みを残す限り、特別検査の爲めの修繕費負擔を避けんが爲めに、依然就役せしめらる。

已に繋船點にあるに拘はらず、船主が繋船を行はざる第二の例は、船舶が抵當に供せられて居

る場合である。蓋し、船舶の現在價格なるものは、その船舶によりて提供する海運勞務の生産費と、市場運賃とが、同一となりたるときに零に歸するのであつて、かゝる場合に縦ひ幾許にてもその船舶に價格を認むるものがあるならば、それは只將來に於ける運賃騰貴を見込むによるのである。現在の事情の下に於ては、解體價格は別として、生産財たる船舶としては、何等の價格を有つものではない。それは生産財として當然の事柄である。然るに、市場運賃が生産費を下るのみならず、既に繫船點に達したるときは、その船舶を所有することそれ自身が明かに損失を意味して居る。即ちその船舶はマイナスの價格より外には何物をも有ち得ない筈である。故に、債務者が抵當船舶を繫船するならば、抵當物の價格がマイナスになつたことを表示するに外ならぬのであるから、債権者は増擔保を要求するは明かである。勿論、事情に明かるき債権者であるならば、市場運賃が生産費を下るまでに増擔保を要求すべきであるが、航海計算は外部のものには左程明かに分るものではないから、船舶が就役して居る限り、債権者も多くは不注意の儘で居る。併し之が、一度繫船せられると、その船舶の現價はマイナスであることが明かとなるから、如何に不注意な債権者でも増擔保を要求せずに置かないであらう。故に債務者たる船主の立場より云へば、この増擔保の苦痛を避くる爲めに、無理の出来るだけは無理をして、景氣の偶然なる回復に望みを繋いで、航運の損失を忍びながら不利益なる競争の下に營業を續けることゝなる。

不定期船主が繫船を避けて無理なる航運を繼續する第三の例は、日々の融通資金に窮乏することを免れんとする場合である。一二隻の船舶を所有して不定期船事業を營んで居る船主は、若し繫船を斷行すれば、其日から資金の運轉が止まつて仕舞ふ。船舶以外に何等か収入の途があるならばともかく、そうでなければ、店費も拂へず、生活費にも差支へて來る。縦ひ無理であり、又日々損失が重なるにしても、所有船を動かして居れば、ともかくも金の出入りがあつて、遺縁がつく。故に資力の薄弱なる船主は、景氣の回復を一縷の望として、繫船點以下の運賃で營業を繼續することがある。

かくの如く、海運業者は、單に航海による收支計算だけを標準として繫船を行ふものとは限らないのであるから、運賃が下落しつゝあるときにも、それが繫船點に達したときは、その船舶が必ず供給界より離脱するものと考ふることは出來ない。併し乍ら、定期船は別として、不定期船にあつては、右の如く無謀なる經營をなすものは、特別の事情あるものだけで必ずしも一般的の事柄ではない。殊に右の如き無謀な經營を續けて行く中に、適當なる時期に需要側の事情に變化が起つて運賃の回復を來せば幸であるが、かゝる變化が需要側に起らざる限り、景氣回復の希望は空しくなつて、結局はかゝる船舶も供給界より離脱するの外はない。故に運賃の下落が引續き存在する場合には、不定期船事業に於ては、繫船點以下の運賃にて活動する船舶の競争力は久し

く續くものではなく、一般的觀察に於ては、市場運賃が繫船點に達するに從つて船舶は次第に繫船するものと見て差支はない。

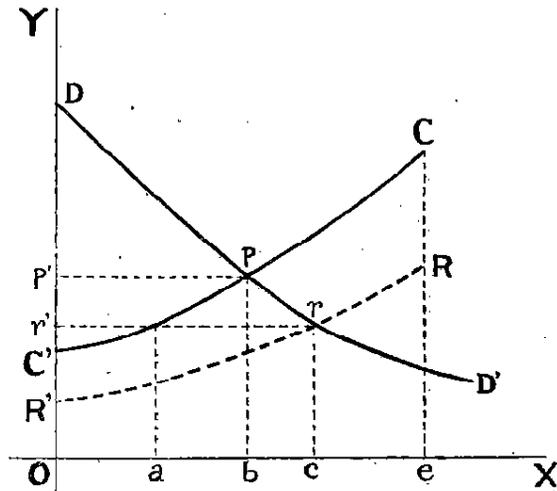
#### 四 運賃の最低限度

海運事業に於ては、右に述ぶるが如く、市場運賃が生産費を償はなくとも、それが繫船點に達するまでは、船舶は依然競争關係の裡に活動し、それが繫船點に達するに及んで初めて供給界より離脱するものである。然らば、かくの如く運賃の下落に從つて、次第に繫船が行はるゝものとして、如何なる程度まで運賃は下落するものであるか。前に提出したるこの問題を研究するの機會に私は今漸く到達したのである。扱て運賃の下落は、船腹の供給過剩によつて起るものなるは言ふまでもなきことであるが、この船腹の供給過剩と云ふことについては三つの場合が考へられる。第一の場合は、一定の運賃に於ける供給船腹がその運賃に於ける需要船腹に超過する場合であつて、最も一般的意味に於ける供給過剩である。第二の場合は供給船腹の總てが海運勞務生産費以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合であつて、第三の場合は供給船腹の總てが繫船點以上の運賃を要求するとせば、その需要に超過する場合である。第二の場合と第三の場合とは、第一の意味に於ける船腹供給超過の特殊なるものであつて、第一の意味の供給超過が甚だしくなりて或程度に達せば、第二の場合となり、更にそれが一層甚だしくなつて或程度に達

せば第三の場合となる。今、私が研究せんとする所は、競争の下に於ける運賃下落の極限であるから、以下假定する所は暫く第三の意味に於ける船腹の供給過剰の場合である。

扱て船腹の供給が第一の意味に於て需要に超過するときは、船主側の競争によりて市場運賃は次第に引き下げられ、尙供給が需要に超過するならば、遂に第三の意味に於ける供給過剰の狀態に入ると共に、繫船點の高き船舶は、順次供給界より離脱することとなり、かくて供給船腹が需要船腹と均衡を得るに至つて、市場運賃は安定することとなる。故に此場合に於ては、市場運賃は、供給界に残留する船舶の中にて最も高き繫船點に於て定まることとなるのである。不定期船事業に於ては、之が競争によつて引下げらるゝ運賃の極限である。即ち或率の運賃の下に於て、一つの船舶について言へば、その運賃は生産費以上なるものもあり、又以下なるものもあり、又生産費以下なるものもあり、その運賃は繫船點以上なるものもあり、又以下なるものもある譯であつて、そしてこの最後のものはこの運賃にて航海すれば、繫船するよりも損失が大きいから、かゝる運賃の下にありては繫船せられることとなるのであるが、それらの船舶が繫船せられて供給界より脱退したる後に於ても、尙その運賃にては、供給が需要に超過するのであるならば、船主側の競争によつて運賃は更に引下げられて、既に繫船したる船の繫船點よりも以下に下り、かくて供給船腹が需要船腹と均衡を得る所の限界にある船舶の繫船點に於て定まることとなるのである。

今この圖表に於てOY線又は之に平行する線の高さは金額を表はし、OX線の左より右への長さは船腹(噸數)を表はし、OX線上のOeは或海運市場に現存する船舶の船腹量を表はし、OX



線と平行してそれよりも上にある線の左端よりの長さは一定の運賃に於て供給され又は需要さる、船腹の量を表はすものとする。而してD、D'線は一定の時に於ける需要側の事情を表はす所の所謂需要曲線であつて、此圖表に於ては、各程度の運賃に於て需要さる、船腹量の系列を表はすものであり、C、C'線は、低邊OXの上に並ぶ所の各船舶の一單位運送量に對する海運勞務の生産費の系列(即ち前述の式を利用すれば $\frac{J}{f+mn} = C$ の系列)を表はすもので、R'線は各船舶の繋船點に於ける運賃(即ち前述の $\frac{J}{(m-n)+n}$ に於けるr)の系列を表はすものとす。故にC、C'線とR、R'線との距離は $\frac{J}{f+mn} - \frac{J}{(m-n)+n} = \frac{J}{m}$ 即ち各船舶平均積載量の單位に對する繋船費を表す。然るときは、若し海運業者が生産費以下の運賃にては運送を引受け

ないのであるならば、 $O_b$ だけの船腹が活動することとなり、運賃は $P(P')$ に於て定まるべき筈であるけれども、前述の如く海運業者は、生産費以下であつても繋船點に達するまでの運賃ならば、運送を引受くるものであるから、 $O_c$ の船腹が就役することとなり、運賃は $P$ に於て決定せずして $r(r')$ に於て決定することとなる。故に此場合に於て供給線は $C'C'$ 線ではなくて $R'R'$ 線であり、且つそれは繋船點の系列を表はすと共に、海運業者等が(船腹の量に於て現はれたる)海運勞務の提供を肯ずる一定の代價の系列をも表はすものである。

市場運賃は、右に述ぶるが如く、船腹供給の過剰が甚だしき場合には、著しき下落をなし、遂に供給界に殘留する船腹の限界にある船舶の繋船點、即ち前掲圖表の $r$ 點に於て定まるものである。故に、前掲圖表を利用して説明すれば、此場合には現存船腹 $O_e$ の中で $c_e$ だけは繋船せられて現實供給(actual supply)の範圍外に離脱することとなり、 $O_c$ の船腹が就役するのであるが、其中でも海運勞務生産費以上の運賃にて就役するもの、即ち營業利益を得るものは $O_a$ だけであつて、 $a_c$ は生産費以下の運賃、即ち損失を負擔しながら就役して居るのである。而して、若しも現存の船腹が $O_e$ ではなくて $O_b$ であるならば、市場運賃は、供給限界にある船舶の海運勞務生産費たる $p$ 點に於て定まり、 $a_b$ の船腹は就れも生産費以下に於て就役する必要なく、供給極限にある船舶を除いては却つて相當の營業利益を收むることが出來、 $O_a$ の船腹は一層大

なる利益を収むることが出来るべき筈であるのだが、此外に  $bc$  及び  $ce$  の船腹があるが爲めに、 $bc$  の競争に影響せられて運賃が  $r$  點に於て定まる結果、 $bc$  をして繫船を免れしむると共に  $ab$  は損失に於て航海することゝなり、 $Oa$  はその利益が減少せらるゝことゝなつて居るのである。(併し、 $bc$  又は  $ce$  の船腹の側より云へば、若し  $Oa$  又は  $Ob$  だけの船腹が存在せざれば、 $C'C'$  線も  $R'R'$  線も  $a$  の上にある垂直線又は  $b$  の上にある垂直線より左は消滅し、 $Oa$  又は  $Ob$  だけ左へ其儘の形に於て移行することゝなり、運賃は  $D'D'$  線上の  $p$  點よりも高き所に於て定まり、それらの船腹の或ものは利益を得て航海することが出来、或ものは繫船を免れて只若干の損失に於て航海することが出来る筈であるが、之は當面の問題外であるから、今はその點に觸れない)。

## 五 供給側の事情による運賃回復力の弛緩

かくて前述の事情の下に於ては、市場運賃は  $r$  點に於て定まる。而して需要側の事情に變化が起らざる限りは、それは  $r$  點を上ることはない。故に、 $ac$  の間にある船腹は、この事情の存続する間は、資力の許す限り、損失の下に航海を繼續することゝなる。勿論、かゝる事情の久しく存続することが初めより明かであるならば、何人と雖も一日も早く營業を廢止して、損失の爲めに資力の消費するを避くることゝなるのであるが、未來の變化は何人にとつても、測り知るを得

ざる所であるから、現在に於ては縦ひ景氣回復の何等の徴候はなくとも、將來その徴候が現はれ而して又現實に景氣回復の來らんことに希望を繋いで、かゝる不利なる營業を繼續することゝなるのである。加之、海運界には、屢々甚だしき不況時代の後に甚だしき好景氣の時代の來りたる記憶を存し、又は戦争の如き突發的事件によりて沈滞状態が急激に活況状態に入りたる事例もあつて、かゝる場合には、不況時代に山積したる損失も、幾許もなく填補せられて而も尙巨額の利益を剩したのであるから、かゝる經驗は一層海運業者をして資力の許す限り、損失の下に於ても航海を繼續せしむることゝなるのである。而してかくの如き事情の下に彼等が競争を繼續する間は、需要側の事情に變化が生ぜざる限り、運賃は生産費と一致するまでの回復を見ることはない。

又、運賃が  $r$  點にある間は、 $c$   $e$  の船腹は、供給界より離脱して繋船せられて居るのであるが、併し其以後に於ける運賃の變動に對して、この繋船せられた船腹は全然關係のないものである。それらの船腹は繋船せられて居る間は勿論現實の供給ではないが、併しそれらが繋船せられて居ると云ふのは全く運賃との關係の爲めであつて、船舶としては依然存在して居るのであるから、海運市場に對しては、潜在的供給たる地位にある。若し市場運賃が  $r$  よりも高くなれば、その高さに應じて此等の船腹の中に、繋船の損失よりもその運賃で就役する方が相對的に得となる船舶が出來て、それが現實の供給界に復歸して來る。そして運賃の回復を抑へる作用をなす。

今、前述の場合に於て、需要側の事情には何等の變化が生ぜず、その儘の状態に於て繼續するものとすれば、a cの船腹は時の經過するに従つてその損失が重なることとなり、殊にc點に近き船舶はその航海損失が大きいから、かく重なり來る損失の額は時の經過と共に巨大に上ることとなる。又c eの船腹は繫船の間、毎日又は毎月一定額の損失を繼續して居る譯であつて、之も時の經過に従つてその損失は重なり次第に巨大の額に上る。故にa c・c eの中にある船舶の所有者の中には、遂にその資力がかゝる損失の負擔に耐へずして、或は船舶を解體するものも出來、或は事業の破滅を來すものも出來る。事業破滅者の船舶は、解體價格にて處分せらるゝことであらうし、又は將來の景氣回復の見込を有つ買手に甚だ見切られたる代價にて船舶として賣却せらるゝことであらう。併し需要側の事情にして變化を來さざる限り、かゝる船舶の買手は、賣手に代つて損失の負擔者となつたのに過ぎないのであるから、此等の船舶も早晚解體の運命に逢着するものである。(已に繫船點にある船舶は、需要側の事情にして變化せざる限り、船舶としては只その形骸を留むるに過ぎないので、生産財としては經濟上マイナスの價格を有つに止まるものであるは、前に述べたる所である)。かくて、損失の下に航海を繼續する船舶並びに繫船せられたる船舶は、需要側の事情にして變化せざる限りは、早晚解體せらるゝこととなつて、茲に初めて現實の供給にも潜在的供給にも減縮を來すこととなり、供給側の事情により、運賃の漸騰を

見るに至ることゝなる。

併し乍ら、將來のことは何人にとつても不可知の事象に屬する所であるから、損失の下に航海を繼續する船主も、繫船を行ひたる船主も、愈々その資力を竭くして事業の破滅を來すか、又は事業の破滅を來すこと明かとなるか、の場合に立ち至らなければ、之を解體に附するものではない。故に市場運賃が「點」に下つても、供給側の事情によつてそれが回復することは容易なものではない。加之、解體期間の來る早さは、船舶の年齢を同じとすれば、主として船主の資力に反比例するものであるから、資力の大なる船主は久しきに亘つて繫船の損失に耐へる。例へば北米合衆國船舶院の如きは、一九二〇年に繫船を初めて以來今日に至るも尙四百萬噸以上の汽船を繫船状態に於て保存して居る。かくの如きは、勿論特別の例外に屬する事柄であるけれども、ごもかくも、資力の大なる船主は損失に耐へて所有船を久しく繫船状態に置くものであつて、そしてそれが解體せられずして繫船状態にある間は、潜在的供給として存在し、他の船主の船舶が解體せられ之により供給側に運賃回復の作用が生じて、それらが現實の供給となりて現はるゝことにより、その回復の力を抑へることゝなる。

## 六 自然價格より人爲價格への推移

正常價格論の教ゆる所によれば、競争が自然の儘に行はるゝときは、(即ち所謂自由競争の下に於ては)、もの、價格は、結局、その生産費と一致すべき傾向にあるものである、と云ひ、而して、此考に基きて市場價格變動の中心たるものとして、自然價格(Natural value (Natural price))、正常價格(Normal value (Normal price))若しくは均衡價格(Equilibrium-price)なるもの、抽象的存在を認むるのである。そしてその然る理由は、市場價格なるものはそのときどきの需要供給の關係によつて定まるものであるけれども、若しそれが生産費より高くて、普通以上の利潤があるならば、資本と労働とがその事業に集り、生産の増加を齎らして價格を引下げることになり、若し之と反對に市場價格が生産費より低くければ、損失の下に事業を繼續することは出来ないものであるから、生産者は生産の制限を行ひ又は生産を廢止することとなり、供給の減少を來して、價格の騰貴となる。かくて市場價格は、生産費を中心として動搖し、ときにより之より上ることあり、又ときにより之より下ることがあるけれども、結局は之を中心としてそこに安定せんとする傾向を有つものである、と云ふにある。

ミルは言ふ、『資本を既に投下して容易に引上げることが出来ない人々は、當分の間は、利潤なくして我慢するであらう、而も縦ひ損失を蒙りながらも又よき時の廻り來るに希望を繋いで我慢して居る例もよくあることである。併し、彼等と雖も、景氣が回復するらしいことを示すべき何

等の徴候がない場合には、無限に我慢を續けることはないであらう<sup>1)</sup>。『資本家は損失に於て生産を永久に繼續することを欲しない。』<sup>2)</sup>からである。マーシャルも又曰ふ、『巨費を要する設備を用ゐる所の事業に於ては、貨物の特別生産費 (prime cost || special or direct cost) は、その全生産費 (total cost) のほんの一小部分である、[故に] その正常價格より遙に安き[値段の]注文も、この特別生産費を償つて大なる餘剰を殘し得る。併し、若しも、生産者がその[生産]設備の休止を避けんとする懸念より、かゝる注文を引受くるならば、彼等は市場に供給過剰を惹起し、價格の回復を妨害する傾向を作る。事實に於ては、併し乍ら、彼等が、かゝる[營業]政策を何等の苦心を施さずして間斷なく追行するは稀である。若し果して彼等が之を爲せば、その事業に於ける生産者の多數を破滅せしむることゝなるであらう。そして彼等自らも恐らくはその[破滅者の]數の中にあるであらう。そして一旦かくの如くになれば、需要が回復しても、之に適合する供給を望み難く、その結果、この事業の生産貨物の代價は急激に暴騰するであらう。かゝる[價格の]極端なる變動は、結局、生産者にも消費者にも有利でない、[それ故に]、生産物の特別生産費を償つて僅かな餘りがあるだけで、全般的經費の勘定には只僅かしか償ひをしない様な代價[の注文]を、餘り早請合することによりて、『市場を蠱毒する<sup>スポイル</sup>』人の行動を非難する所の商業道德律に對しては、輿論が之に全然反對することはない』<sup>3)</sup>

1), 2) J. S. Mill, Principles of Political Economy, Ashley's Edition, p. 451.

3), 4) Marshall, Principles of Economics, 8th. Ed., p. 359 參照

5) Marshall, op. cit., p 375.

故に社會の需要に適合する所の供給が永久的に行はるゝが爲めには、價格は單に特別生産費を償つて餘りあるだけでは足らず、更に全般的生産費(General or supplementary cost——マーシャルは事業の全般に關して要する生産費と云ふ見方より此語を用ゐ、之と prime cost とを合せたものを以て total cost として居る、即ち全般的生産費と云ふのは結合生産費 joint cost のことである)をも償ふものでなければならぬ。『「生産者の収入が」結局に於て、事業の全般的生産費の正當なる割前を償ふに十分なるものでなければ、生産は次第に減退するであらう。かくて、供給價格の短き期間に於ける比較的鋭敏なる變動に對する調節力が、長き期間の中に存して暗々裡に働く原因によつて、作用を起すこととなり、且つ「市場を蠱毒する」の惧れは、その之れなき場合よりも、此等の原因をして屢々より敏速に作用を起さしめる』。故に、大なる固定資本を要する事業にありても、その生産物の價格が、結局、生産費に一致する傾向を有つものなるは、他の事業に於けると何等異なる所なく、市場價格が生産費より引續き低き場合には、何人も損失の下に生産を繼續するものはないから、生産者は必然、生産の制限又は廢止を行ふこととなり、それが供給の自働的制限となりて、市場價格が引上げらるゝこととなる、と云ふのが正常價格論者の見る所である。

右は正常價格論として從來多くの學者が説明する所の理論である。その根本理論は、海運勞務

- 1) Marshall, op. cit., p. 359, pp. 394.
- 2) Taussig, Principles of Economics, Vol. I, pp. 214
- 3) Marshall, op. cit., p. 377

の價格たる運賃にも亦當嵌まるものなるには疑ひはない。市場運賃が生産費より低き状態が存續するに於ては、餘剩船腹は結局解體せられて、船腹供給の減縮となり、需要側の事情に變化が起ることなくとも、運賃は生産費に一致すべく回復の傾向をとるは、他の貨物の價格の場合と何等異なる所はないからである。併し乍ら、之について注意すべき事柄は、正常價格論者は、市場價格が生産費より低き場合に、市場價格をして其點にまで回復せしむる作用を有つ所の供給の自働的減縮と云ふことについて、それが甚だ容易に起り得るものと認めて居ることである。私が、茲にミルやマーシャルの言を引用したのは、主として、かくの如き言はゞ樂觀的な考がその正常價格論に存することを指示せんが爲めである。併し、他の産業に於てはいざ知らず、海運業に於ては、船腹供給の自働的減縮と云ふことは、競争が自然の儘に行はるゝ限り、前に述ぶるが如く、容易に起るものではない。

海運業者は目前には、『景氣が回復するらしいことを示すべき何等の徴候がない場合』でも、未來のことは測り知ることが出来ないから、市場運賃が繫船點に達するまでは、『損失を蒙りながらも、又よき時の廻り來るに希望を繫いで』、その資力の許す限り随分久しく營業を繼續するものである。船舶は、又市場運賃が繫船點を下るに及んでは、繫船せられて現實の供給界より離脱するものであるけれども、繫船は未だ供給の絶對的なる減退を意味せず、潜在的供給として依然海運

市場に消極的影響を及ぼすものである。船腹供給の絶對的なる減退は、船舶の解體せらるゝに及んで初めて生ずるものであつて、之は自然的老朽による場合を除き、運賃下落による場合は、その下落が市場を已に「スポイル蠱毒」したる後に行はるゝ事柄である。

前掲の圖表を再び利用して説明すればbcの船腹が損失の下に敢て營業を繼續するが故に、又ceの船腹が繫船状態にありて潜在的供給として存在するが故に、運賃はp點にあるを得ずしてr點に下落することゝなるのであつて、「特別生産費を償つて僅かな餘りがあるだけで、全般的經費の勘定には只僅かしか償ひをしない様な代價」の注文を餘り早請合することによりて、「市場を蠱毒」するの俱れの如きは、海運界に於ては「供給價格の短き期間に於ける比較的鋭敏なる變動」スポイル「供給價格の鋭敏なる下落」に對する調節力をして毫も「敏活に作用を起さしめる」ことゝはならず、寧ろ却つてbcの船腹が損失の下に敢て營業を繼續することは、市場を積極的に「スポイル蠱毒」する關係に立ち、ceの船腹が繫船せられて居ることは消極的に市場を「スポイル蠱毒」する關係に立つに至るの已むなき事情にあるのである。bcの間にある船腹の所有者たる海運業者は、「その「生産」設備の休止を避けんとする懸念より」資力の許す限り敢て「正常價格より遙に安き」スポイル「値段の」注文を引受くるのであつて、之によつて「彼等は市場に供給の過剩を惹起し、價格の回復を妨害する傾向を作る」。彼等がかゝる「營業」政策を何等の手心を施さずして間斷なく追行するは稀なる「事實」で

はなく、需要側の事情に變化が生ぜざる限り、彼等は資力の許す限りかゝる政策を進行するのであつて、其結果は勿論、『生産者の多數を破滅せしむること』ともならうし、又『彼等自らも恐らくはその〔破滅者の〕中にある〕こと〕なる。併しかくの如く『市場を蠱毒する』所<sup>スボイル</sup>まで至らなければ、市場運賃をして正常運賃にまで回復せしむる所の供給の減縮たる船舶の解體を見るに至らないのである。而して之は、船舶なるものは繫船状態に置かれても、尙それが爲め、相當巨額の費用を要すものである限り、已むを得ざる所であつて、この繫船費用を何等かの方法により船主に補償するの途を設けなければ、『正常價格より遙に安き〕値段の〕注文を〕引受くる船主を〕非難する所の商業道德律』なるものは存在し得ないのである。

かくの如く、海運事業に於ても、そが自然の儘なる競争の下に行はるゝときは、正常價格論の教ゆる所の如く、市場價格が生産費を下りたる場合に、需要側の變化を俟たずとも、結局に於ては、そは生産費に一致すべく回復の傾向をとるものではあるが、その結局と云ふことが、正常價格論者が通常考ふるが如く、容易なる事柄ではなく、市場が蠱毒<sup>スボイル</sup>せられて初めて來る事柄である。こゝに於て不定期船業者は自衛の策として、船腹の供給が過剰となりたるときには所謂『共同繫船』又は『繫船同盟』の手段に依頼することにより、自然の儘なる競争の下に自滅の淵に臨むの危険を免れんとし、又不定期船經營者の如く、運賃下落の場合に於ても繫船と云ふ手段に依頼

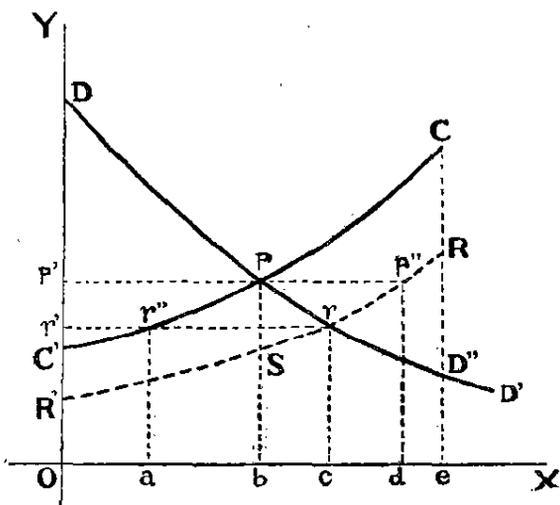
することを得ずして、資力の許す限り營業地盤擁護の必要上競争關係に留まるの外なき定期船經營者は、更に一步を進めて海運同盟即ちコンファレンスと稱せらるゝ所の獨占的同盟を組織するに至るのである。即ち海運界に行はるゝ自然の儘なる競争は、不定期船業者をしては、不況時に一時的にても共同的に競争を調節するの手段に愨うるに至らしめ、定期船業者をしては、恒常的に相互の競争を調節制限して獨占的地位を獲得するの同盟を組織するに至らしめ、以て一は一時的に一は恒常的に、正常價格の原則の外に立つて人爲的に運賃を支配するの狀態を作らしむることとなるのである。

## 七 運賃論より見たる繋船同盟と海運同盟

茲に於て、私は、運賃論の見地より、繋船同盟及び海運同盟の作用を説明するの機會に到達したのであるが、その詳細の説明は後日に譲り今は只、本論の結論として必要なる範圍に限りて之を述ぶることとする。

不定期船業者の繋船同盟なるものゝ目的とする所は、繋船による船腹制限によりて、市場運賃を収益點に引上げて之を維持するにある。即ち前掲の圖表を再び茲に寫し來つて説明すれば、供給船腹をO bに制限して市場運賃をp點に維持するが爲めに、b cの船腹とc dの船腹(c dの船腹は運賃がrにあるならば、自發的に繋船するものであるが、それがpなるときは運賃市場に競

争者として現はれ来るものである)とを同盟の下に繋船せしめ、この繋船船腹( $bc+cd$ )に對しては、 $O b$ 船腹の就役によりて擧ぐる所の總利益  $p' p' r' r'$ の中より、 $p s r p'$ に相當する金額を繋



も、 $P$ 運賃はその繋船點以下である爲め、競争者たる資格なく、従つて繋船同盟より除外せられる。かくて、繋船同盟成立の可能は、運賃論上に於ては、就役船腹も相當の利益を収め得ると共

船補償金として與へるのである。かくて $O b$ の船腹は $pp'r'r'-p'p'$ の利益を収めると共に、 $b c$ 及び $c$

の船腹に對しては、前述の平均積載量に應じて $P$ 運賃と各船舶の繋船點運賃との差額だけを補償金として與へることにより、その繋船費負擔を軽減せしめ、以て彼等をして繋船するに満足せしめるのである。即ち $b$ 點にある船舶は繋船費全額の補償を受くことを得、航海をなすも繋船をなすも共に損得なきの地位に置かれ、 $b$ 點より右 $d$ 點までにある船舶は繋船費一部の補償を受け、之によりて、 $b d$ 間の船腹は航海をなす損失と繋船をなす損失とが同一となる地位に置かれる。 $(d e)$ の船腹にとつては何れ

に、繋船々腹も航海損失と繋船損失とが同額となる地位に置かるゝ點に懸る。故に  $p's$   $r'p'$  が  $p$   $p'$  よりも大なるときは、繋船同盟の成立可能はない。

次に定期船業者の海運同盟即ちコンファレンスの、かゝる船腹過剰の場合に於ける作用を、同様に運賃論より説明すれば、この場合同盟の獨占的地位により、運賃を、各需要船腹に對して、それらが需要曲線  $D'D'$  線上に表はしたる金額、即ち所謂各種貨物の運賃負擔力に於て定め、全船腹  $Oe$  を以て船腹の需要量に應じ、以て競争船腹をなからしむると共に、之によりて同盟が全體として負擔する損失 ( $CpD'$  を以て表はされる) を、同盟全體としての利益 ( $DpC'$  を以て表はされる) を以て填補し、全體として純利益 ( $DpC' - CpD'$ ) を收めんとするのである。故に若し  $DpC'$  が  $CpD'$  より小なるときは、少くともそれが同一となる程度に供給船腹を制限する必要上、 $e$  點に近き船舶の所有者は、競争力薄弱なるものとして同盟外に置かるゝこととなる。

かくの如く、不定期船と定期船は、運賃の定め方を異にする同盟が成立し、其結果、理論上に於ては、前者にありては  $DpP'$  を以て表はすことを得る所の所謂消費者餘剰を残すと共に、又繋船を生じ、後者にありては競争船腹を残さるる代りに又消費者餘剰を生せしめざることとなる。かく兩者に相違を來す理由は、前者は一航海に於て概ね單に一種の貨物を積込むものであるのに、後者は一航海に於て運賃負擔力の異なる各種多様の貨物を同時に積込むと云ふ運送方法の相違があるのと、前者にありては繋船は營業地盤の絶對的喪失とはならないのに、後者にありてはそれは營業地盤の絶對的喪失となると云ふ相違があるからである。〔完〕

(二、三、十二・一)