

京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第二號 第十二卷

大正四年八月一日發行

論叢

商書周書に見はれたる政治經濟思想

法學博士 田島 錦治

公益上の免稅

法學博士 神戶 正雄

運賃論見たり繋船同盟と海運同盟

法學士 小島昌太郎

自殺統計論

法學博士 財部 靜治

說苑

徳川時代岡山江戸間の海運

經濟學士 黒正 巖

リカア下に於ける勞働價值法則の妥當性に就いて

經濟學士 森 耕二郎

雜錄

近世農村の性質

經濟學博士 本庄榮治郎

社會統計てふ名目の意義

法學學士 財部 靜治

手形交換制度の先驅としての里昂のペイマン

經濟學士 小川福太郎

物價の變動と從量稅

法學士 沙見 三郎

法令

漁業共・施設獎勵規則・漁業財團抵當登記取扱手續・職業紹介法施行令中の改正・關東州の生産に係る物品の輸入税の免除に關する法律・國有林野火防組合規程・預金部預金を郵便貯金に振替の件

(禁轉載)

運賃論より見たる繋船同盟と海運同盟

小島 昌 太 郎

目 次

- 一 競争の下に於ける運賃の下落
- 二 不定期船業者の繋船同盟
- 三 定期船業者の海運同盟
- 四 不定期船業者の海運同盟

一 競争の下に於ける運賃の下落

私は、曩に、「海運に於ける競争の運賃に及ぼす影響」といふ本誌第二十卷第一號に載せたる論文に於て、その結末を付くるに當り、運賃論より見たる繋船同盟と海運同盟の作用を、甚だ簡單に説明する所があつた。本論は、それを繼承して、この繋船同盟及び海運同盟なるもの、作用並びにその成立可能を多少詳しく論述せんとするものである。但し之を論述するについては、競争の下に於ける運賃の最低限度は如何なる所にあるか、といふことの説明に直接連續して、之をな

すの必要があるから、この點は前論に詳述したる所であるけれども、説明の便宜上、こゝに簡單に之を反復することを許されたい。そして、その序に曩の説明に多少の修正を加へたいと思ふ。

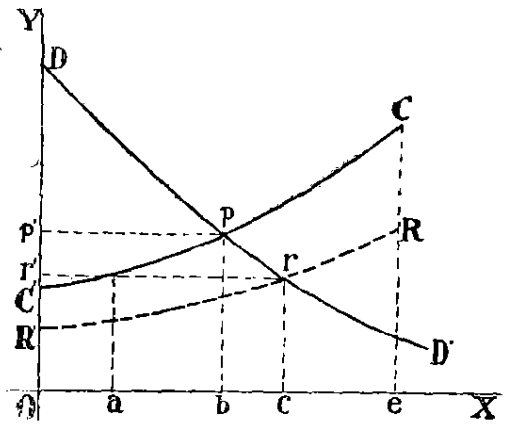
前論に於て述べたる如く、海運事業に於ては、海運勞務の提供を廢め、所有船舶を繫留する場合には、海運業者は繫船費用として相當の金額を負擔せねばならぬものである。故に、今、海運勞務に對する需要が減退して、船腹の供給が過剰となり、競争の結果、市場運賃が下落して海運勞務の生産費を償はざるに至つても、それが謂はゆる繫船點——運送航海をなすの損失と、繫船をなすの損失とが同額である場合の運賃——に達するまでは、船舶は依然競争關係の裡に活動し、市場運賃が引續き繫船點又はそれ以下に下るに及んで始めて船舶は供給界より離脱するものである。されば海運市場に於ける供給過剰、すなはち船腹の供給過剰といふことについては、三つの場合に分つてその意味を明かにして置かねばならぬ。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剰である。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過剰の特殊なるものである。

さて運賃の下落の最も甚だしきは、言ふまでもなく、この第三の意味の供給過剰の場合である。この場合に於ては、總ての船舶が繋船點以上の運賃を要求するに於ては、船腹の供給が必要に超過するのであるから、繋船點の高きものより順次に見て、この超過部分に當る船舶は、他の部分にある船舶の競争に制せられて、縦ひ繋船點以上の運賃を要求するも到底需要者を見出すことが出来ず、従つて供給より脱退するの外なきこととなる。その結果、市場運賃は、供給限界にある船舶の繋船點、即ち供給界に残留する船舶の中にて最も高き繋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、之が競争によりて引下げらるゝ運賃の一般的極限である。

即ち今、種々なる階段の運賃を想定して見るに、そのどの階段の運賃の下に於ても、一つ一つの船舶について言へば、その運賃は海運勞務生産費以上なるものもあり、又以下なるものもあり、また生産費以下なるものもありても、その運賃は、繋船點以上なるものもあり、又以下なるものもある譯である。而してこの最後のものは、その運賃にて航海すれば、繋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、それらの船舶は收支計算上寧ろ供給界より脱退することとなる。然るに、その運賃が海運勞務の生産費よりは低きも繋船點よりは高き船舶は、この場合、航海をなせば勿論損失となるけれども、併しその損失は繋船の場合の損失より輕いのであるから、收支計算上寧ろ多少の損失を甘んじて供給界に残留することとなる。かくて第三の意味に於ける船腹供給過

剩の市場に於て、過剩船腹が結局脱退して、供給船腹が需要船腹と均衡を得る場合の運賃、即ち市場運賃は、その場合の供給限界にある船舶の繋船點と同一の金額より外ならぬものである。

第 一 圖



私は、右に述べたる所を説明するために、前の論文に於て、上に掲ぐる圖表を用ゐた。この圖表は、本論に於て述べんとする所の繋船同盟及び海運同盟の作用を説明するためにも、また之によるを便利とするから、こゝに再び之を用ゐることとする。圖表の低線〇×は、その左より右への長さが船腹(噸數)を表はすものであつて、〇×線上の〇は或海運市場に現存する船舶の船腹量を表はし、〇×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ゝ船腹の量を表はすものであり、而して〇×線と垂直に交はる〇×線又は〇×線に平

行する線の高さは金額を表はすものとする。また〇×線は一定の時に於ける需要側の事情を表はす所の謂はゆる需要曲線であつて、この圖表に於ては、各程度の運賃に於て需要さるゝ船腹量

の系列を表はすものであり、 CC 線は、低線 OX の上に並ぶ所の各船舶の一單位運送量(例へば一噸)に對する海運勞務の生産費の系列を表はすもので、 RR 線は各船舶の一單位運送量に對する繋船點運賃の系列を表はすものとする。然るときは、若し海運業者が生産費以下の運賃にては、運送を引受けないものであるならば、船腹の供給過剩の場合の供給曲線は CC 線であるべき筈であるが、前に述べたるが如く、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、船腹の供給過剩の甚だしき場合には、供給曲線は CC 線ではなくて、 RR 線であることになる。従つて、この場合には、 RR 線は、繋船點の系列を表はすと共に、海運業者等が海運勞務(船腹の量を以て表はされたる)の提供を肯ずる所の一定の代價の系列をも表はすものとなる。

故に需要と供給との關係が、この圖表を以て表示し得る所の海運市場に於ては、この場合、市場運賃は RR に於て決定することとなり、現存船腹 OO の中で OO の船腹が就役し、 OO は繋船せられて現實供給の範圍外に離脱することとなる。而してこの場合の現實供給の船腹たる OO の中でも、その海運勞務生産費以上の運賃で就役するもの、即ち營業利益を得るものは OO だけであつて、 OO の間にある船舶は生産費以下の運賃、即ち損失を負担しながら就役するものである。而して、この市場に於ける船腹が、 OO ではなくて假に OR であるとすれば、需要と供給と

の均衡を保つため、運賃は π (π) 點に於て定まり、供給限界にある所の船舶の海運勞務生産費と一致することゝなる。従つて $\alpha\beta$ の間にある船舶はいづれも生産費以下に於て就役するの必要なく、供給限界たる β にある船舶を除いては他のものは相當の營業利益を收むることが出來、 $\alpha\beta$ の間にある船舶は、現存船腹が α である場合に於けるよりも一層大なる利益を收むることを得る筈である。然るに、現存船腹が、前述の如く、 $\alpha\beta$ ではなくて α である場合には、 $\alpha\beta$ の間にある船舶は、 α の間にある船舶より競争を受くることゝなつて、運賃は π (π) 點に定まる結果として、 α だけが撃船することゝなり、 α は撃船を免れて就役することゝなる代りに $\beta\alpha$ は損失に於て航海することゝなり、 $\alpha\beta$ はその利益が減少せらるゝことゝなるのである。

かくて、前述の事情の下に於ては、市場運賃は π (π) 點に於て定まり、海運勞務に對する需要が増加せざる限り——海上の輸送物が増加せざる限り——それは π (π) 點を上ることはない。故にこの場合に於て、需要側の事情が好轉せず、そのまゝの状態に於て繼續するものとせば、 $\beta\alpha$ の間にある船舶は、時の経過と共に損失が累積し、 α の間にある船舶は撃船費負擔が累積することゝなる。従つて、 $\beta\alpha$ の間にある船舶の所有者中には、かゝる状態が永引くに於ては、遂にその資力が右の損失負擔に耐へずして或は所有船を解體するものを生ずることゝなる。而して

解體せられたる船腹が○○以下なるときは、運賃は未だ $\alpha(\gamma)$ 點を上ることなく、○○以上となるに及び、即ち現存船腹が○より少くなるに至つて、運賃は始めて $\alpha(\gamma)$ 點を上ることとなり、解體船腹が更に増加して β となり、現存船腹が○となり及べば、運賃は供給限界にある船舶の海運勞務の生産費と等しくなり、謂はゆる収益點に復歸することとなる。故に海運事業に於ても企業者は、元來、無限に損失の下に營業を繼續するものではないから、不況状態が繼續するに於ては、需要側の事情が好轉することなくとも、供給の自働的減退により、運賃は結局に於ては、生産費に一致すべく恢復するの作用あるものである。

併し乍ら、海運勞務に對する需要が將來如何に變化するかといふことは、何人にとりても甚だ正確に判斷し得る所ではなく、また海運界に於ては往々突發的の事情により、急激に好景氣を齎すことがあるが故に、運賃が生産費を償はざるに至りたる場合に、(1)直ちに所有船を賣却若しくは解體するの損失と、(2)運賃が生産費以下であつても、尙ほ航海をなす方が繋船をなすよりも比較的に得なるがため、海運界が好轉するまで航海を繼續するの損失、または、(3)航海をなすよりも繋船する方が相對的に得なるがために景氣恢復まで繋船を繼續するの損失と、いづれが結局損失少きかは、到底豫斷を許さざる所である。故に海運業者は資力の許す限り、將來に於ける景氣恢復に望を繋いで、營業を繼續して、海運市場の競争の裡に踏み止まることとなり、その結果供

給の自働的減少による運賃恢復の作用を自ら阻止することゝなるものである。そののみならず、運賃下落の結果として、繋船せられたる船腹は現實供給より離脱し居るとはいふものゝ、それが現實の供給外にあるは全く運賃との關係に於てゝあるから、それは依然、潜在的供給として海運市場の背後に存在し、若し市場運賃が幾分にも恢復して繋船點以上とならば、直ちに現實の供給界に復歸し來つて、運賃の騰貴を阻止することゝなるものである。

故に、船腹に對する需要が減退してそれが恢復せず、運賃が海運勞務の生産費を遙かに下り、且つそれが繼續するに於ては、供給の自働的減退により、運賃は、結局、生産費相當の點まで恢復するの傾向あるものであるとはいふものゝ、實際に於ては、この恢復は甚だ容易に又甚だ速かに來る事柄ではなく、運賃下落のために海運市場が甚だしく破壊せられ、多數の海運業者が事業の破滅を來し、殘留せるものもその資力を大に害せられたる後に至つて始めて現はるゝものである。それ故に海運業者は、船腹の供給過剩の状態の下にありては、自然の儘なる競争に於ける運賃を以て久しく營業を繼續すること能はざるものであつて、事業と資本とを擁護する必要上、自衛の策として、相互の競争を制節して人爲的に運賃を支配するの状態をつくらんとすることゝなる。かくて、この必要の下に生るゝものが、不定期船業者の間にありては繋船同盟であつて、定期船業者の間にあつては、普通にコンファレンスと汎稱せらるゝ所の海運同盟である。

二 不定期船業者の繋船同盟

不定期船業者が組織する繋船同盟なるもの、目的とする所は、供給船腹過剰の場合に、同盟の負擔に於て繋船を行ひ、之による船腹制限によりて運賃を収益點に引き上げて之を維持するにある。故にこの同盟の成立可能は、同盟を組織することによりて擧ぐる所の運賃利益が、同盟の負擔となる繋船補償金を支拂ひ得る場合にのみ存在する。

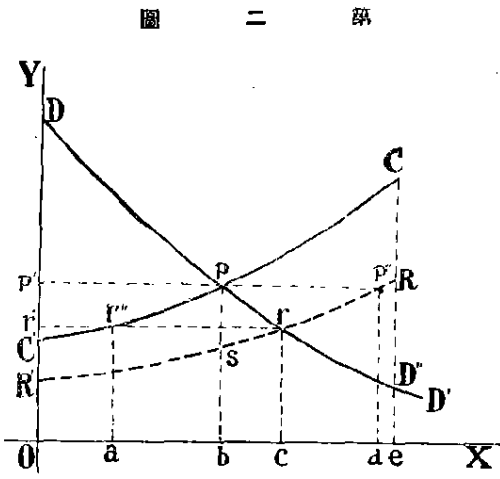


圖 二 第

界にある船舶の繋船點(二)にまで下落したる場合に、それを収益點(三)にまで引上げるため、不定期船業者が同盟を組織して、供給船腹を Ob に制限し、 bc の船腹を cd の船腹—— cd

繋船同盟なるもの、作用を説明するがために、第一圖表と同一の條件に於て作成したる第二圖表によりて之を述べれば、或海運市場に於て、供給船腹が需要船腹に超過せるため、競争によりて市場運賃が、供給限

の船腹は運賃が u (u)點にあるならば、自發的に繋船するものであるが、それが p (p)なるときは、運賃市場に競争者として現はれ來るものである—— u を同盟の下に繋船せしめ、この繋船船腹 $u + c$ (c)に對しては、 O D 船腹の就役によりて擧ぐる所の總利益 $p \cdot r \cdot r'$ のうちより $p \cdot r \cdot p'$ に相當する金額を繋船補償金として與へるのである。かくて O D の船腹は $p \cdot r \cdot r' - p \cdot r \cdot p'$ の利益を收めると共に、 o o 及び o o の船腹に對しては、各船舶の平常に於ける平均積載量に應じて、 p (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、加盟者たる船主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んとするのである。

即ちこの同盟の下に於ては、 o 點にある船舶は繋船費全額の補償を受くることを得、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、 o 點より右、 o 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 o o 間の船舶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。 o o の間にある船舶にとつては、いづれも、運賃が o (o)に引上げられても、それは尚ほそれらの船舶の繋船點以下であるため、これらは競争者たる資格なく、従つてこの繋船同盟が組織せらるゝに當つて、之より除外せられる。従つて、 o o の間にある船舶の所有者は、若しも同盟に加入せずして——同盟を成立せしめずして——競争の下に營業をなすならば、市場運賃は u (u)點に於て定まるが故に、 o o の間にある船舶は繋船費全額を自ら負擔して繋船

するの外なく、またDの間にある船舶はCの線とHの線との間隔を以て表はさるゝだけの損失に於て航海をなすの外なきものであるのに、彼等が同盟に加入して之を成立せしむることにより、彼等自らは積極的の利益を擧げて營業をなし得ることゝなる譯ではないけれども、Cの間にある船舶の所有者はD、E線とF、G線との間隔を以て表はさるゝ部分だけ繋船費負擔が軽減せらるゝことゝなり、Dの間にある船舶の所有者も同盟外にありて航海をなす場合に比して、D、E線とF、G線との間隔を以て表はさるゝ額だけ事業損失が軽減せらるゝことゝなるのであるから、これらの船舶の所有者は同盟の下に繋船する方が寧ろ得となる。而してDの間にある船舶は、同盟が成立せざれば、Cの線とHの線との間隔を以て表はさるゝだけの損失を以て航海するの外なきものであるのに、その成立によつて、D、E線とCの線との間隔にて表はさるゝだけの利益を擧ぐることゝなり、Oの間にある船舶は、同盟が成立せざれば、單にF、G線とCの線との間隔を以て表はさるゝ利益があるに止まるのであるけれども、その成立によりて利益は更にD、E線とHの線との間隔を以て表はさるゝ額だけ増加せらるゝことゝなる。故に、同盟はOa・Abの間にある船舶の所有者より、彼等が同盟成立の効果として取得する利益——全體としてD、E、Fを以て表はさるゝ——のうちを以て、繋船船腹に對する補償金——全體としてD、E、Fを以て表はさるゝ——を支拂はしめ、之をD・O・Pの間にある船舶の所有者に與へ、その海運市場の供給

船腹を〇に制限して、運賃を収益點 P_0 に維持することが出来るのである。

繋船同盟なるもの、作用は、右に述ぶるが如く、加盟者中の一部船主の運賃利益を以て、他の一部の加盟船主の繋船費負擔を補償して、供給船腹に制限を加へ、以て運賃を収益點に維持し、就役船腹も相當の利益を收め得ると共に、繋船船腹も事業損失を輕減せられ得る所にある。故に繋船同盟の成立可能は、運賃論上に於ては、同盟の下に就役船腹が擧ぐる所の利益 $(P_{1,2})$ が繋船船腹に對して支拂ふことを要する所の繋船補償金 $(P_{2,1})$ より大なる場合に限らる。若し運賃を収益點に維持するために、甚だ多數の船舶を繋船するを要し、之に對して支拂ふべき繋船補償金 $(P_{2,1})$ が、就役船腹が擧ぐる所の利益 $(P_{1,2})$ よりも反對に大なるときは、この同盟の成立可能はない。

而も右に述べたる組織は、理論的に考案せられたる最も合理的組織であつて、加盟船舶を一々その繋船點に従つて配列し、その最も大なるものより繋船せしむること、假定したのである。かくの如くに、繋船點の大なるものより繋船せしむることによりてのみ、同盟の負擔となる繋船補償金の總額は最小なることを得ると共に、就役船腹の擧ぐる利益も最大なることを得るのであつて、従つて、繋船同盟としての成立可能範圍の最大なる組織となるのである。若し繋船せら

るべき船舶を、繋船點の大なるものより選ぶことを得ざる場合には、等しく收益點に運賃を引上ぐるについても、繋船補償金の總額は、右の如き論理的組織の場合より必ず大きくならざるを得ざると共に、就役船腹の擧ぐる利益も亦それだけ減少せざるを得ざる譯である。従つて、繋船同盟の成立可能も亦、それだけ少くなるは言ふまでもない。

然るに、今實際に於て繋船同盟の計畫せらるゝ場合を考ふるに、繋船船腹は各船舶の繋船點に従つて決定せらるゝことなく、他の標準によりて決定せらるゝものである。曩に述べたるが如く、繋船點なるものは、當該船舶が運送航海をなすことによりて生ずる損失と、繋船によりて生ずる損失とが等しき場合の運賃である。故に、繋船點なるものは、當該船舶の海運勞務生産費と關係し、またその繋船費用とも關係するものである。然るに、海運勞務の生産費も、繋船費用も、海運市場の競争の下にありては、船主は之を秘密の裡に保たんとする所のものであつて、若し之が競争の相手方に探知せらるゝならば、競争上頗る不利益なる地位に立つことゝなるものである。然るに繋船同盟なるものは、元來海運界の景氣が頗る沈滞して、繋船點運賃に於てさへも、船腹の供給がその需要に超過する場合にのみ計畫せらるゝもので、景氣が幾分か恢復して、運賃が縱ひ尙ほ生産費以下であつても、それが繋船點以上に昇る場合には、直ちに解散せらるべき性質のものである。故に、船主は、繋船同盟によりて相互の競争を廢止せんとする場合に於ても、その

解散後の競争市場に於ける自己の立場を考慮して、所有船の海運勞務生産費並びにその繋船費を同盟に通告するを欲するものではない。若し之を通告せしめ、その計算を基礎として、前述の如き論理的組織をもつ繋船同盟を組織せんとするならば、この點に於て船主の反對を招き、同盟の成立する見込はなくなる。

故に繋船同盟なるものが現實に計畫せらるゝ場合には、いづれも前述の如き論理的組織をこるものではなく、多くは各加盟者の所有船の一定割合を繋船することとなる。従つて、この同盟の下に繋船せらるゝ船舶は、加盟船舶中の繋船點の大なるものより、順次、超過船腹だけ繋船せらるゝこととなるのではなくて、繋船々船の中にも就役船舶よりも却つて繋船點の低きものもあり、就役船舶の中にも繋船々船よりも繋船點の高きものもあることとなり、その結果、同盟の組織は必ずしも經濟的のものではなく、等しく収益點まで運賃を引上げるについても、同盟の繋船費負擔は、前述の如き合理的組織のものよりも多くなり、就役船腹の擧ぐる収益は少くなり、同盟の補償能力を減殺し、それだけ同盟成立の可能を減少するの外なきものである。

また、かの船舶を繋船状態に置くにあらずして、單に加盟船舶を交替的に一定の期間停船せしむるに過ぎざる停船同盟といはるゝものに至つては、この歩合的繋船同盟よりも更に多大の費用を以て供給船腹を制限する組織であるから、それだけ存続性の少きものである。

かくの如く、繋船同盟なるものは、その實際に計畫せらるゝ所の組織に於ては、論理的に考案せらるゝ組織のものよりも更に存立可能性の少きものである。然るに、之を更に他の方面より觀察するに、繋船同盟にはまたその存続に或る困難なる事情がある。それは不定期船事業の性質そのものに附著する事情である。即ち、不定期船なるものは、或る特定の航路に於てのみ營業するものではなく、世界の到る處の航路に於て、有利なる運賃を追ふて營業するものであるから、或海運市場に於て繋船同盟が成立し、その市場の運賃が他の市場に於けるよりも有利なる點に維持せらるゝときは、後者にありて利益を擧げ得ざる不定期船は、やがて利を求めてこの海運市場に集り來ることとなり、同盟に對する競争者となつて現はれる。従つて、同盟の行ふ供給船腹の制限も之がため無効となり、運賃は再び收益點を下らざるを得ずして、その結果、加盟者の擧ぐる運賃利益 (net rate) は減少し、遂に繋船補償金 (psmp) を負擔し得ざることとなる。かくの如きは、不定期船事業の性質上、實際に於て到底免れ難き所である。

故に、この關係より見れば、繋船同盟なるものは、或海運市場が特殊の事情によりて世界海運界より隔絶せる場合か、又は他の海運市場より競争者が來らざる暫時の期間か、このいづれかの範圍内にのみ、その成立可能があるもので、一般的の又は長期間に亘る所の繋船同盟なるもの

は、世界の不定期船主が擧つて之を組織するに至らざる限り、成立可能なきものである。

三 定期船業者の海運同盟

繋船同盟なるものは、右に述ぶるが如く、運賃論の上より見て、その成立可能の範圍極めて狭きものである。従つて、不定期船業者は、海運界不況の場合に於ても、運賃を人爲的に支配することは甚だ困難なる事柄と言はなければならぬ。

併し乍ら、海運界に於ては、甚だしき不景氣が久しく繼續することは、實際にありては、たゞ稀にのみ之れある所であつて、不定期船業者が繋船同盟を組織するの必要に迫らるゝが如き不況状態が久しく存続することは、左程屢々之れあるものではない。のみならず、不定期船事業に於ける景氣は、不況時代に於ても屢々小變動のあるもので、農林産物の出廻りの關係上、單に季節によりても景氣に浮沈を來すものであるから、不定期船業者は繋船するの必要に迫らるゝことがあつても、之がための營業中止が久しきに亘ることは稀である。故に、不定期船事業にありては、繋船は多くの場合に於て單に一時的方便たるに止まり、必ずしも常に營業基礎の喪失破壊を意味するものではない。

然るに、定期船事業にありては、之と事情異り、常に、船腹需要の減退、即ち海運界の一般的

不景氣によりて貨物競争の競争が刺戟せらるゝのみならず、また、海運界の景氣如何に拘はらず、新たな競争者の出現によりて、地盤争奪の競争が起り得るのである。而も、このいづれの場合にありても、競争の結果、縦ひ運賃が繋船點以下に下落するも、定期船事業に於ては、營業上の一時的方便として、就役航路より使用船を撤退し、之を繋留するが如きことは、事業の性質が到底許さるる所である。何となれば定期船事業なるものは、一定の航路を以て常佳の營業地盤とするものであるから、若し使用船を之より撤退すれば、永年の努力によりて獲得したるその航路の得意關係は、直ちに競争者に奪はれ、航路開拓のために投じたる資本は悉く之を失ふこととなり、後日、再びその航路に營業を開始せんと欲しても、彼に代つてその航路に地盤を固めたるものゝために排撃せられて、従前に倍する努力と資本とを以てするも、容易に此處に地歩を占むることが出来ないからである。

されば、定期船事業にありては、競争の結果、運賃の下落が甚だしくて、採算上に於ては、使用船舶を繋留する方が得であつても、この事業に於ては、資本が單に船舶に投せられて居るのではなく、寧ろそれは航路そのものに投せられて居るのであるから、この航路に於ける營業地盤の擁護上、營業の一時的中止も頗る難しとする所であつて、不定期船業者の如く、繋船によりて事業の損失を一定の程度に確定し、競争の下に於けるより、大なる損失を免れ得る手段をもつもので

はない。従つて、運賃の緊船點なるものは、定期船そのものには殆ど關係なく、たゞそれが不定期船運賃の最低限度たる關係上、定期船と不定期船との競争の目的たる貨物については最低限度となり得るだけで、定期船業者相互の競争には、之は殆ど問題とはならない。定期船業者は、競争が如何に激烈となるも、資力の許す限り、競争關係に止まるの外はない。定期船の運賃が、競争の結果、往々極端なる低位に落ちることあるは、之がためである。

かくの如く、定期船事業に於ては、海運界不況による運賃下落の場合に於ても、また定期船業者相互の地盤争奪の競争による運賃下落の場合に於ても、資力の續く限り、營業を繼續するの外はないのであるが、かくの如き状態が繼續するに於ては、それは緊船の場合よりも損失の累積は大きく、従つて資力を消盡する時期も一層速かに來ることとなる。故に、競争に基づく企業危険は、定期船事業に於ては、不定期船事業に於けるよりも遙に大きく、従つて、定期船事業が自然のまゝなる競争の下に行はるゝときは、資力の薄弱なるものは、遂に自ら倒れるか、或は然らざるうちに資力の大きなものに併合せらるゝこととなり、資力の大きなものも、損失の繼續に於て無謀なる競争を行ふの愚を悟ることとなるから、彼等は各自の利益保護の必要に迫られて、遂に相互の競争を調節制限する方法を索めることとなるのである。すなはち、定期船事業にありて

は、競争は必然的に妥協を促進することとなり、こゝに海運同盟なるもの、成立を見るに至るのである。

右の如く、定期船事業にありては、相互の競争を調節制限する必要より、海運同盟の成立が必然的に促進せらるゝと共に、また、不況時代に於ける繋船點をも下る運賃収入の損失を、好況時代に填補する必要からも、この同盟組織を必要とするのである。即ち定期船事業にありては、縦ひ同業者各自が地盤争奪のための故意の無謀なる運賃引下げによる競争をなすことなくとも、海運界の不況時代には、輸送貨物の一般的減退と不定期船よりの競争に基づく運賃の下落により、その収入が繋船點を下つても、前述の如く、繋船を斷行することが出來ずして、定期航海を維持せねばならぬのであるが、この場合の損失は後に來るべき好況時代に於て之を填補するの外はない。然るに好況時代に入れば、定期船事業の利益に與からんがために、新たに定期船事業を營む競争者が出現して、運賃市場が攪亂せられ、曩の損失の填補が不可能ならしめらるゝ危険がある。従つて損失の填補を確保するためには、新たなる競争者の出現を防遏する所の手段を採らねばならぬ。

かゝる手段として定期船業者が用ひ得る所は、荷主を恒常的に自己の營業に惹き付け置くより外に方法はないのであつて、而してその最も主たるものは、かの運賃延戻制といはるゝものであ

る。併し乍ら、かゝる手段が、その目的通りに排他的効果を奏するがためには、當該航路に營業せる定期船業者が、共同一致して之を採用することを要する。若し、同一の航路に營業せる定期船業者の或ものが之を採用せるに、他のものが採用せざるときは、常に新たな競争者の發生を防遏し得ざるのみならず、之を採用せるものと、採用せざるものとの間に於て、既に競争が存在する譯であつて、この點に於て不況時代の損失填補が妨げらるゝことゝなる。故に、定期船業者は、不況時代に於ける損失を好況時代に填補するために共同一致して排他的手段を採用するの必要からも、海運同盟を組織する必要に迫らるゝのである。

かくて、定期船業者は、如何に競争が激烈となるも、繋船によりて營業の中止をなし得ざるに拘はらず、而もまた、競争の下に久しく損失を繼續することも出來ないがために、結局相互の妥協によりて之を調節制限するの必要に迫らるゝことゝ、且つ不況時代の損失を好況時代に填補することが、新たな競争者の出現によりて不能とせらるゝを防遏する必要の下に立つことゝ、この二つの理由によりて、航路を同じうして營業せるものゝ間に、海運同盟、即ち、通常、コンファレンスと稱せらるゝ營業同盟を組織することゝなるのである。

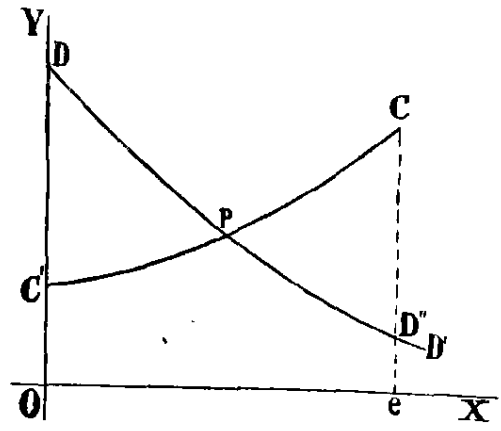
このコンファレンス成立の曉に於ては、加盟者たる定期船業者は、相互の競争を制限調節する

と共に、新たな定期船業者の競争を防遏するが故に、定期船向なる貨物については、その運賃政策を他の營業者より掣肘せられざる地位に立つこととなる。従つて、これらの貨物の運賃を、その各々の運賃負擔力に應じて定むることが出來、その負擔力の少き貨物は海運勞務生産費以下の運賃にて取扱ふ代りに、その負擔力の大なる貨物は、海運勞務生産費よりも遙かに高き運賃にて取扱ふこととし、即ち謂はゆる“*What the traffic will bear*”に従つて運賃を課することとなるし、以てなるべく多量の運送をなして、なるべく多大の收入を擧げ得ることとなる。故に海運界不況のときにありても、各貨物の負擔力に應じて運賃を課することにより、使用船腹を出來得る限り有効に利用し得るのである。

今、前掲の二圖表と同一の條件に於て、定期船に關する圖表を作成して説明すれば、この場合にありては、OX線上のOは一つの海運同盟の下にある全船腹を表はすものであつて、DD'線は當該航路に於て輸送せらるゝ各種貨物の量とその運賃負擔力即ち謂はゆる“*What the traffic will bear*”との相關關係の系列を表はすものとなる。然るときは、コンファレンスの加盟者たる各定期船業者は、相互の協定により、各種貨物の運賃を、その負擔力に於て定め、換言すれば、各需要船腹に對してそれらが需要曲線DD'の上に表はしたる金額に於て要求をなし、全船腹Oを以て船腹の需要に應じ、以て餘剩船腹をなからしむると共に、之がため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——を以て填補するの政策をとるのである。

表 圖 三 第



併し乍ら、 DpD 曲線のカーヴは、海運界の好景氣の場合と、不景氣の場合とによりて、著しくその有様を異にするは言ふまでもなき所である。即ち、その不況の場合には、 DpD 線中の Dp の部分は、好景氣の場合よりも、著しく短かくなると共に、また不定期船の競争によりてこの部分に現はるべき貨物の或部分は之に奪はるゝものもあるから、 p 點に近き部分は急降下を示すこととなり、その結果 DpC は CpD'' よりも小さく、同盟全體としての利益がその損失を償ひ得ざることもある。然る場合には、加盟者たる各定期船會社も、損失に於てこの航路の營業をなすことゝなるは

言ふまでもない。

併し、また、好景氣の場合に於ては、之と反對に、 DpD 線全體のカーヴも緩漫となり、その C 。

線の外側へ出る部分も多くなると共に、 D_p の部分も延長して緩慢なる下降を示し、 $D_p C$ が甚だ増大してその場合の $C_p D'$ を優に償ふに足ると共に、その剩餘 ($D_p C - C_p D'$) を以て、不況時代の損失 ($C_p D' - D_p C$) をも償ふことが出来る。故に加盟の各定期船會社は、結局、相當の利益を收め得る譯である。

而して、かく同盟全體としての計算が、利益又は損失となる場合に於て、各加盟會社の計算も、大體に於てそれと比例的に利益又は損失となるのは、定期船なるものは、運賃負擔力の種々異なる所の多種多様の貨物を同時に積込むもので、或船のみが特に有利な貨物のみを積込み、他の船は特に不利な貨物のみを積込むといふ様なことは、全體としては起らないからであつて、而して、同盟がかのプール組織、即ち運賃収入の共同計算を行ふ場合には、この比例的關係が一層近似するのである。

四 不定期船業者の海運同盟

不定期船事業に於ても、運賃は貨物の種類の異なるに従つて、若干の差異あるものであるが、その差異は、貨物の運賃負擔力の差異とは、直接大なる關係なく、主として運送に要する特別生産費の相違によつて生ずるのである。故に、この特別生産費に當る部分を除きたる基本運賃とも云

ふべき部分には、貨物の種類が異なるも殆んど何等の差異なく、それはたゞ當該市場に於ける需要と供給との關係によりて定まるのである。蓋し、不定期船なるものは、概ね一つの港に於てたゞ一種の貨物のみを積込んで之を他の一つの港に運送するものであつて、一航海に多くの種類の貨物を同時に積込むことはないからである。故に或不定期船業者が、運賃負擔力の大なる貨物に對して、特に多額の運賃を要求せんとしても、他の不定期船業者の競争が存在する限り、かゝる要求は結局之を撤回するの外なきこととなる。

かくて、不定期船事業に於ては、基本運賃ともいふべきものは、曩に述べたるが如く、P點又はr點といふが如く、一定の時、一定の海運市場に於ては、略ぼ一定の所に定まることとなり、その結果、運賃負擔力が之より低き貨物は、輸送せられ得ざることとなり、運賃負擔力が之よりも大なる貨物は、——この場合には適當なる言葉ではないが——謂はゆる消費者餘剰 (consumers' surplus) を以て輸送せらるゝこととなる。然るに、定期船事業に於ては、運賃は各種貨物の負擔力に應じて定めらるゝのであるから、一方に於ては負擔力が生産費以下のものでも輸送せらるゝと共に、他方に於ては負擔力の大なるものにも、謂はゆる消費者餘剰なるものを多く残すことはない。

また、かくの如く、不定期船事業に於ては、一つの航海に於ては、單にたゞ一種の貨物のみを

積込むもので、その基本運賃とも言ふべきものは、一つの場合には、たゞ一つあるに過ぎないのであるから、海運界沈滞の場合には、繋船點がその運賃より高き船舶は、需要側の事情にして好轉せざる限り、遂に繋船するの外なきものとなるのである。この點が、不定期船事業に於ては、定期船事業に於けるが如く常に同盟の力によりて運賃を左右する所の海運同盟なるもの、成立し得ざる理由となるのである。即ち不定期船業者が、假に定期船業者の如く、平常より同盟を組織して、運賃の協定をなし、之を維持せんとしても、海運界が一度び不況時代に入れば、運賃のかくの如き人爲的の維持は繋船による供給船腹の制限を以てするの外なき所であるから、この同盟は、かゝる場合、結局前述の繋船同盟となるの外なく、従つて不況時代に協定を維持し、人爲的に運賃をつり上げんとせば、曩に述べたるが如く、繋船船腹を、競争が自然の儘に行はるゝ場合よりも、却つて増加せしむることゝなる。——即ち第二圖表について述べたるが如く、自然の儘なる競争の下に於ては、繋船船腹は \circ であるのに、人爲的に運賃のつり上げをなす場合には、それは \circ となり、 \circ だけ繋船船腹の増加となる。——然るときは、同盟は管に巨額の繋船補償金を負擔するの要あるばかりではなく、前述の如く、之がその海運市場の運賃を収益點に維持することは、やがて他の海運市場に於ける不定期船を誘ひ入るゝことゝなり、その競争によりて遂に同盟の崩解を招く結果に陥る。故に不定期船業者間の海運同盟なるものは、海運界の景氣が

著しく沈滞して、それが繼續する場合には、この同盟は繋船同盟となると共に、繋船補償金の負擔と外部よりの競争とに脅かされて、その存在が危くせらるゝものとなるの外なきものである。

故に、不定期船事業に於ては、運賃理論の上より見るも、定期船事業に於けるが如く、コンファレンスなるものを組織するの可能を缺くものと言はなければならぬ。之れコンファレンスなるものが、獨り定期船事業に於て成立の可能ありて、不定期船事業に之れなき所以である。

之を海運史上の事實に徴するも、定期船事業にありては、そが世界海運界に於て漸く重要な地位を占むるに至り、當業者間に競争の生ずる状態となるや、幾許もなくして既に海運同盟の成立を見、その後、定期航路網の發展と共に、殆ど總ての定期航路に之が組織せられ、今日に至るも當時成立のものが尙ほ存続せるもの多きに拘はらず、不定期船事業にありては、之が組織せられたる事例も甚だ少く、而も概ね短期間にて崩解し、また縦ひ存続するものありとするも、その同盟の運賃協定は、たゞ名のみに止まり、獨占同盟としての實質を有するものは全くない。

即ち、定期船事業に於ては、一八七五年に Calcutta Conference が、歴史的に第一の海運同盟として組織せられて以來、一九〇六—九年の Royal Commission on Shipping Rings の調査當時には、英吉利關係航路に於て大小のコンファレンスは七十五あり、また一九一三年に北米合衆國の Committee on the Merchant Marine and Fisheries の調査したる所によれば、合衆國關係航路のコンファレンスは八十あつたといふことである。然るに、不定期船業者が計畫したる海運同盟

にして、今日に至るまでに成功したものは殆どない。例へば、一九〇四年に The Sailing Ship Owners' International Union なるものが、佛蘭西政府の不定期船航海補助金制度に刺戟せられて、英獨佛諸國の帆船船主によりて設立せられ、歐羅巴以外の諸國より歐羅巴へ至る主要復航航路について、帆船運賃率の協定をしたことがあつたが、この同盟協約の適用を受くるものは、比較的長途の航海に従事する大型帆船に限られ、且つ運賃の協定はたゞその最低限度を定めたるに止まり、而もそれは事實上殆ど何等の利益なき航路にのみ適用せらるゝものであつた。またかの一九〇五年設立の Baltic & White Sea Conference の如きも、その營業航路が世界的主要航路より隔絶し居ることゝ、そこに平常營業せる不定期船主が、自ら一定のものに限られて居る有様であつたから、世界大戰前まで存続し得たのであるが、而もその業績は營業條件の劃一を規約し得たるに止まり、最初の目的たる木材の運賃協定の如きは、遂にその最低賃率協定をすら維持することが出来なかつた。更に一九〇八年の八月、ラ・プラタから、歐洲への航路に於て、不定期船主が同盟を組織したことがあつたが、之は荷主の大反對に遭ひ、彼等が他の航路より不定期船を備ひ來つたがために、成立の翌月早くも解散するの外なきに至つたことがある。かの英吉利に多數に存在する不定期船主の組合の如きも、屢々主要商港間の備船料率の協定を企てたことがあつたが、いづれも成功したるものはなく、之もたゞ組合員の利益主張機關たるに止まるの有様である。此等の例に見ても、不定期船事業に於ては獨占同盟たるコンフアレンスを組織するの可能なきことが明かであらう。〔完〕