

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號二第 卷四十第

行發日一月二年一十正大

## 論叢

最低生活費免稅論

法學博士 小川郷太郎

植民政策是非

文學博士 原勝郎

小作制と小作法

法學博士 河田嗣郎

經濟道と經濟術

法學士 作田莊一

海運に於ける競争と獨占

法學士 小島昌太郎

## 時論

我邦消費稅の體系を論ず

法學博士 神戸正雄

## 說苑

リッケルトの價值體系

文學博士 米田庄太郎

舊尾張藩に於ける地割制度

農學士 奥田彥

## 雜錄

「戦前戦後國富統計」を讀みて  
に於ける  
法學士 沙見三郎

# 海運に於ける競争と獨占 (二)

小島 昌 太郎

序言 第一海運に於ける競争 第二海運に於ける獨占 甲 地方的航路に於ける獨占……………前號掲載

乙 國際的航路に於ける獨占 一 コンフェレンス(海運同盟の意義及び種類 二 アグリーメント(協定)

(1) 地域協定 (2) 航海又は噸數協定 (3) 貨率協定 三 プール(合同) (1) 收益合同 (2) 運輸合同 (3) 經營合……………本號掲載

同 丙 獨占の成立する形態

丁 獨占海運業者の排他的手段 第三海運に於ける競争と獨占の分界 甲 海運同盟の成立可能範圍

乙 獨占海運業者に對する非獨占者の競争 丙 海運に於ける獨占の效果

……………次號掲載

## 第二 海運に於ける獨占

### 乙 國際的航路に於ける獨占

企業聯合の最高形態と認めらるゝ所のトラストやフェージョンも、海運事業にありては、地方的局部的航路では獨占的地位を獲得し得るけれども、世界的な主要航路に於ては之を獲得し難いことは前段に述べたる所である。然らば、海運業者が世界的な主要航路に於て獨占的地位を占むるには如何なる方法を以てするか。それは即ちカルテル(Cartel; Kartell)の組織を以てするのである。而して海運事業に於けるカルテルは、一般にコンフェレンス(Shipping Conference; Schifahrtskonferenz)

又はリング (Shipping Rings; Schifffahrtsringe) と云ふ特別の名稱を以て呼ばれて居る。即ち我國に於ては海運同盟と邦譯せられて居る所のものである。

國際的主要航路に於ける獨占は、只海運同盟の組織によりて獲得せられ維持せらるゝものとするれば、その獨占の性質を明かならしむるには、之を獲得し維持する所のこの海運同盟なるものが如何なるものなるかを先づ知らねばならぬ。多數企業の結合の力によりて獲得する獨占は、其結合の組織及び包括力が、競争を排除し得る程度如何に係るものであるからである。

#### 一 コンフェレンス(海運同盟)の意義及び種類

リーフマンは其著『カルテル及びトラスト』の第四版に於て、經濟上の聯合又は職業聯合 (Wirtschaftliche Vereinigungen oder Berufsvereinigungen) を、その形態と組織とより見て、經濟組合又は職業組合 (Wirtschaftliche Vereine oder Berufsvereine)、經濟同盟又は職業同盟 (Wirtschaftliche Verbände oder Berufsverbände) 及び、經濟社團 (Wirtschaftliche Gesellschaften) の三つに分類して居る。第一のものは、經濟主體の聯合の中で最もその内部關係の弛いもので、「他の經濟主體又は政府に對して、組合員の經濟的利害を共同的に代表することのみを目的とし、組合員の經濟行爲には何等關係せざるものである。」<sup>2)</sup> 第二のものは、第一のものが更に緊密なる關係の聯合となつたもので、「組合員をして、共同の目的に關し彼等の經濟行爲を一定の形態に於てなさしむる」のである。それ故に、「職業組合に於ける共同の利害の單純なる代表と云ふことよりも一步を進めて、更に共同の目的に關し組合員に一定の作爲又は不作爲の義務を相互的に負擔せしめ、従つて一定の

1) Liefmann, Kartelle und Trusts, und die Weiterbildung der volkswirtschaftlichen Organisation, 4te Aufl., (Stuttgart 1920), S. 2-5.

2) a. a. O., S. 2.

點に於ては經濟上の自由を制限し、共同協約によつて彼等の經濟行爲の規律を定むるのである。』<sup>1)</sup> 第三のものは、「共同の經濟行爲を行はんが爲めに、多數の經濟主體の聯合することである。」各種の商事會社及び組合法人は之に屬する。かのカルテルはこの第二種の經濟同盟の一種であつて企業家同盟 (Unternehmerverband) である。<sup>2)</sup>

今、このリーフマンの經濟聯合の分類に従つて言へば、海運に於けるカルテルたる海運同盟即ちコンフェレンスも、製造工業に於けるカルテルと同様に、その第二種の Wirtschaftliche Verband に屬する所の Unternehmerverband の一つである。

海運同盟と云ふは、「特定の一航路又は數航路に於ける運送營業の競争を、調節若しくは制限する目的を以て作られたる、海運會社間の多少緊密なる聯合 (a combination more or less close) である」<sup>3)</sup>。併しこの「同盟の效力は特定の一航路に限定せらるゝもので、換言せば、多數會社が相互に取結ぶ所のこの(同盟)協約は、特定の地域又は特定の商港間にのみ適用せらるゝものである。従つて一の海運會社は數ケの同盟の一員たり得るのであるが、一の同盟に於ける協約は他の同盟に於ける協約とは無關係のものである。例へば、P O 會社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) は英濠航路に於ける同盟の一員であるが、併し其同盟の一員としての義務は、此會社の印度航路や東洋航路に於ける營業には何等關係なきもので、此方面に於ける營業は又別の獨立の同盟によりて拘束せらるゝのである。故に海運同盟なるものは、海運會社がその一切の目的の爲めに作る所の同盟ではなくて、只特定の地域内に於ける營業のみに關する同盟である」<sup>4)</sup>

1) Liefmann, a. a. O., S. 4.

2) a. a. O., S. 4

3) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, (1909), Vol. I, par. 20.

4) op. cit., par. 27.

カルテルは、その加入者の相互關係の粗密の程度により、換言せば、加入者の經濟行爲を制限する程度の粗密により、一般に低級カルテルと高級カルテルとに區別せらる。低級カルテルに屬するものは、**販路カルテル** (Gebietskartell)、**價格カルテル** (Preiskartell)、**生産カルテル** (Produktionskartell) である。高級カルテルは**分配カルテル** (Verteilungskartell) とも汎稱せられ<sup>1)</sup>、之には**收益分配カルテル** (Gewinnverteilungskartell)、**Gewinnkontingentierende Kartell** と、**注文分配カルテル** (Auftragsverteilungskartell) と**供給分擔カルテル** (Angebotsverteilungskartell) との三種がある。<sup>2)</sup> この高級カルテルは即ちかの**プール** (Pool) である。

海運事業に於けるカルテルたるコンフェレンスも亦、全く之と同様に分類することが出来る。而して海運に於ては、低級なるコンフェレンスを**アグリーメント** (Agreement; Abreden) と謂ひ、高級なるコンフェレンスを、やはり、**プール**と謂ふ。<sup>3)</sup> アグリーメントは單に協約によりて加盟海運業者の營業行爲に一定の制限を加へ、以て或範圍内の競争を排除するに止まるもので、プールは更に一步進んで營業行爲そのもの又は營業行爲の結果たる**収益の全部若しくは一部を合同し且つ分配する**のである。併し乍ら、海運に於けるコンフェレンスは、製造工業のカルテルと異り、その自由の制限は加盟會社の營業の全般に亘るのではなくて、只コンフェレンスの目的とする特定航路に於ける營業のみに關するのである。即ち例へば**價格カルテル**にありても、工業のそれは各加盟會社の製品の全部にその制限が適用せらるゝのであるが、海運のそれは只特定航路の運賃

1) Liefmann, a. a. O., S. 39.

2) Baumgarten, Kartelle und Trusts, (Berlin 1906), S. 71.

3) Liefmann, a. a. O., S. 39-44.

4) Marshall, Industry &amp; Trade, p. 488, 511.

5) Vgl. Giese, Das Seefrachttarifwesen, (Berlin 1919), S. 91.

にのみ適用せらるゝものであり、又収益分配カルテルにありても、工業のそれは各加盟會社の全部の収益に關して共同計算が行はるゝのであるが、海運のそれは只特定航路より獲たる収益に關してのみ行はるゝのである。

コンフェレンスはその低級なるものも高級なるものも、要するにカルテルであるから、各加盟會社相互間の契約關係に止まるもので、加盟會社は法律上に於ても經濟上に於ても共に獨立存在の地位を失ふものではない。此點は、かのトラストに於ける所屬會社が資本的に株持會社 (Holding Company) に全然從屬して、其經濟的獨立を失ふものと異り、又フュージョンの場合の如く、多數會社が一會社に併合せられて、法律上に於ても經濟上に於ても、其獨立の存在を失ふものとも大に趣きを異にする所である。コンフェレンスの高級なる形態たるプールにありても、經營の本體と資本の管理とは、依然各加盟會社の自由に殘さるゝのである。<sup>1)</sup>

扱て以下、私は前に述べたる分類に従ひ、コンフェレンスの各種のものに就いて説明せんとするのであるが、その分類は言ふ迄もなく、只説明の便宜上の分類たるに止まり、實際の海運界の現象としては、この分類の一に其儘當て嵌まるものもあれば、又此等の二三の性質を併せ有つものもあることを豫め斷つて置かなければならぬ。

## 二 アグリーメント(協定)

アグリーメントとして分類せらるゝ低級コンフェレンスの中にも、加盟海運業者の營業行爲に干渉する程度の輕微なるものもあれば、強大なるものもある。その最も輕微なるものに至つては、

1) Vgl. 戸田博士、合同(トラスト及カーテル)二七頁 Liefmann, a. a. O., S. 3-4, 41, 159.

baumガルランの所謂營業條件カルテル (Konditions Kartell) と看做すべきものがある。船荷證券の形式及び文言の劃定、荷造方法に對する要求の最小限度の劃定、特殊大荷主に對する運賃割引の廢止等の事柄の取極めをなすコンフェレンスは即ち是である。故に此種のアグリーメントは未だ以て獨占的狀態を齎らすに足るものではなく、加盟者間に於ける競争的手段を只幾分か制限し得るに止まるものである。而してかく加盟者の自由を束縛すること少きが爲め、通常コンフェレンスの最も成立し難きものと認めらるゝ所の不定期船經營者間にも、此種のアグリーメントは成立の可能なるものである。(註)

註 船主同盟(Shipowners' association) と稱するものの中には、茲に述ぶる Konditions Kartell に屬するものもあれば、又リーマンの所謂 *Berufswerein* (職業組合) に屬するものもある。英吉利には、港灣規則や商船條例に關して有利なる取扱を受けんことを目的とし、或は外國の海運政策に對して政府の保護を求めんことを目的とし、其他備船契約の改正、石炭荷積賃金の引下げ、運河通航料の割引、勞働組合に對する對策、海上保險料の値下げ等を求むることを目的として活動する不定期船主の組合が多数にある。併し此等は *Berufswerein* の一種と看做すが正當である。

アグリーメントの中に、獨占狀態を齎す可能あるものは、地域の協定をなすものと、提供する所の海運勞務の分量について協定をなすものと、運賃率の協定をなすものである。

(1) 地域協定 地域の協定をなすアグリーメントは即ち販路カルテル (Gebietkartell; Absatzverteilende Kartell) に相當するものである。之は出帆港や寄航地を協定して、互に相侵せざることを協約するものである。定期船會社にとりて、營業上最も重要な事柄は、出帆港や寄航地に於て確實なる營業上の地位を占むことである。従つてかゝる土地の荷主と繼續的關係を結び、そこ

1) Baumgarten, a. a. O., S. 67.

2) Johnson and Huebner, Principles of Ocean Transportation. p. 287.

3) Vgl. 戸田博士、前掲書、三七頁以下、Liefmann, a. a. O., S. 37ff.; Baumgarten, a. a. O., S. 72.

に鞏固なる基礎を築かんとする營業上の欲望は、競争を誘發する有力なる原因の一つである。地域カルテルは此原因を除く方法として、最も適當で且つ最も簡單である。されば地域カルテルは海運界に最も早くより存在し、且つ今日に於ても此種のカルテルは最も多く存在する。(註)

地域カルテルによりて獨占的地位を獲得し得るは、海運事業に於ては特殊の場合に限らる。即ち協定せらるゝ出帆港や寄航地が、それに特有なる背面地帯 (Hinterland) を有して、それに對する唯一の交通要衝となつて居る場合に於てのみ、地域カルテルは獨占的地位を齎し得るのである。若し此條件を缺かば縱ひ出帆港又は寄航地の協定があつても、一の海運業者の勢力範圍として定められたる港の貨客を、他の海運業者が自己の勢力範圍たる港へ誘引することは甚だ容易であるから、彼等の間の競争は依然として何等調節せらるゝ所はない。特に工業國として發達したる國にありては、多數の商港が隣接して存在し、其間に於ける海陸の交通は又甚だ便利であると共に、内地に於ける鐵道網も亦發達して居るから、一の商港の背面地帯は他の商港のそれと相重複して居る。故にかゝる國に於ては、その内國港灣の分割を協定するアグリーメントを成立せしむるも、そは何等競争の原因を除去することゝはならぬであらう。又國際的の地域カルテルの場合にても、その割當てたる商港が相當に大なる交通領域 (Verkehrsberich) を有つものなるときには、之も亦獨占的狀態を齎し得るものではない。例へば北大西洋航路に營業せる英獨海運業者の間に於て、英吉利の海運業者は獨逸の諸港へは寄航せず、獨逸の海運業者は又英吉利の諸港へ寄航せざることを協定するも、只それだけでは、戦前の如く英獨間の交通が甚だ簡易便利なる状態にあるならば、



賃率を切り下げて英吉利の海運業者が獨逸の貨客を奪ひ、獨逸の海運業者が英吉利の貨客を奪ふ餘地があるから、此の協定によりては、彼等の中の競争を未だ完全に除き去つて、協定者が各々勢力範圍内の港に於て獨占的地位を得ると云ふ譯には行かないと言はねばならぬ。<sup>1)</sup>

註 地域協定を戦前の例に就いて述べれば、Hamburg-Amerika 社の Norddeutscher Lloyd 社は Savannah 以北の北米諸港を、Hamburg 社の間の貨客は前者に、Bremen 社の間の貨客は後者に於て取扱ふことを協定し、N. D. L. V. (Norddeutscher Dampfer Linien Verband) は歐洲に於ける寄港地を、其所屬會社たる Hamburg-Amerika, Norddeutscher Lloyd, Wilson Line, Scandinavian-American Line の四社に於て分割して居た。又 The New York and Cuba Mail Line 社の Campaña Maritima Cubana 社は、汝馬紐育貿易に於て汝馬に於ける寄港地を分割し、Royal Mail Line 社の Hamburg-Amerika 社の間には、前者は Santo Maria 及び Haiti の諸港へ寄港せざる協約があり、又英吉利の諸會社と獨逸の諸會社との間には、幾多の航路について相互に、相手方の本國の諸港には寄港せざる協約があつた。

(2) 航海又は噸數協定 特定航路に於て提供する海運勞務の分量に就いて協定をなすコンフェレンスは、即ちトラフィック・アグリーメント (Traffic agreement) であつて、之はかの生産制限カルテル (Produktionskartell)<sup>2)</sup> 又は供給割當カルテル (Angebotsverteilungskartell)<sup>3)</sup> に相當するものである。而して海運勞務の分量の制限と云ふは、當該航路に於ける海運勞務の全供給量を一定の割合に於て各社に割當てるのであつて、或は航海回數の限定及び交互出帆 (Alternate Sailing) の實行により、或は當該航路に使用する船舶の噸數を制限することによりて、之を行ふのである。<sup>4)</sup> (註) 故に之は航海又は噸數制限協定と名付け得るであらう。

海運勞務の供給量を制限して、供給過剰を防止すれば、需要と供給との均衡を保つことを得て

1) Giese, a. a. O., S. 90.

2) 戸田博士、前掲書、四一頁; Liefmann, a. a. O., S. 38; Baumgarten, a. a. O., S. 69.

3) Liefmann, a. a. O., S. 40.

4) Smith, Ocean Carrier, p. 270.

自ら賃率暴落の弊害は除き得る譯であるが、併し海上貨客の移動する分量は頻繁に變動するものであるから、海運勞務に對する需要なるものは、生活必需品に對する需要の如く、豫め之に對する供給量の定め得らるゝものではない。然るに海運勞務の供給量を協定し、一定の割合に於て各加盟會社が供給をなすことを承諾するにしても、その承諾の實質は實は割合にあるのではなくて現在の狀態の下に就てその割合によりて獲らるべき輸送量の絶対額にあるのである。即ち協定の成立する基礎は、現在の海上交通狀態の下に於て、その割合によりて獲らるべき輸送量が、各社の營業上の欲望を満足せしめ得る所にあるのである。故に海運勞務の供給量を協定するも、海上交通狀態が變化して、需要量が著しく増加するか、又は著しく減少すれば、加盟會社の營業上の欲望は、協定量の供給をなすだけでは満足しなくなる。然るときは、かゝる協定は海運界の景氣の變動と共に遵奉せられなくなり、遂には破棄の運命に陥るものと云はなければならぬ。加之、海運勞務の供給量の制限は、航海回數の限定又は使用船舶の噸數の限定によりて行はるゝものであるから、海上交通量の減少して景氣の悪くなつた場合には、航海回數又は使用船舶噸數の限定範圍内に於て、他の加盟者よりも多くの貨客を吸收せんが爲めに、運賃の引下げが行はれ、加盟者間に貨客爭奪戰の行はるゝ危険もある。故に單なる供給量の協定だけでは、その存續力も薄弱であり、又競争の餘地を残すことも大きいものと言はなければならぬ。トラフィック・アグリメントが、通常、次に述ぶる運賃率の協定をも併せ行ふのは、全くこの理由によるのである。

註 戦前の紐育伯刺西爾航路に於ては、出帆回數を——従つて使用船數を——制限する協定あり、協定会社たる Lamport and

Holt Line の Prince Line をは紐育からの出帆を年二十四回に、Hamburg-America の Hamburg-South American をは共同にて年二十四回に限定し、伯利西爾からの出帆は、Lampport and Holt Line は無制限に Prince Line は紐育を年二十四回、New Orleans 行年十二回、獨逸の二社は紐育を共同にて年二十四回に制限し、且つ獨逸の二社は Brazil-New Orleans 航路より撤退するのを協定して居た。

紐育濠洲直通航路を經營する American and Australian Seanship Line, United Tyser Line, United States and Australasia Steamship Company の三社は、使用船舶の噸数を協定して、第一社は四二・五%、第二社は三五%、第三社は二二・五%の割合を占めて居た。又 United States South and East Africa Outbound Conference に於ては、使用船舶の噸数の割合を、Union Castle Line は四分〇%、Bucknell S. S. Line, Clan Line Hansa Line, Houston Line, Prince Line は各七分の一を定めた。

又 White Star Line は、自社の Liverpool 經由紐育濠洲航路の輸送量につき、前記の紐育濠洲直通航路を經營する三社と頭約を以て、此等三社と自社とを併せたる四社の全輸送量の四分の一を超過せざることをして居た。

(3) 賃率協定 運賃率の協定をなすアグリーメント (Rate agreement) は即ち價格カルテル (Preis kartell) に相當するものである。之には最低賃率協定 (Minimum rate agreement) と、確定賃率協定 (Fixed rate agreement) と、差別賃率協定 (Differential rate agreement) とがある。<sup>1)</sup> この賃率協定の例は最も多く、國際的コンフェレンスは大抵是である(註)

賃率協定の中で、最低賃率協定は、各自の賃率の定め方を任意とし、従つて之を引き下げることも随意にして居るが、只その引き下げを一定の限度に止むることを協定するだけである。此種のアグリーメントにありては、かくの如く一定の限度に達するまでは、随意に賃率を引き下げ得

1) Johnson and Huebner, op. cit. p. 292.

るのであつて、且つその限度は通例甚だ低く定められるから、相互の間に競争をなし得る餘地は甚だ多く、従つて此種の協定では到底完全なる獨占を持ち來すことは出來ないものである。之に反し、確定賃率協定に於ては、加盟者は皆同一賃率を採用するものであり、且つ通常運賃延戻制 (Deferred rebate system; Rabattsystem) によりて、協定外の海運業者が協定航路に侵入し來るを防止、又確定賃率の採用の爲めに種々共同經營をなす必要上、次に述ぶる高級カルテルとなることが多いから、之は獨占的狀態を齎す効果のあるものである。差別賃率協定と云ふは、確定賃率協定の變則なるもので、同一の商港へ到るのに、加盟者の中に迂迴的航海をなすもの、又は緩速力船を用ふるものある場合に、營業の分配を公平ならしむる目的を以て、特にその加盟者に對し差別的賃率を許すものである。此の協定が獨占的狀態を齎すの效果は、確定賃率協定の場合と異なる所はない。

註 北大西洋航路には旅客事務に關するコンフェレンスが戰前多數あつたが、その多くは一等及び二等の旅客に就いては、各社毎に最低運賃を定め、三等旅客運賃に就いては共通の最低運賃を定めて居つた。北大西洋岸諸港と英吉利との間の相互航路、並びに紐育より地中海諸港に至る航路に存在せるコンフェレンスは、貨物賃率に就いて各社毎に最低限度を定め、之を變更するには三十日乃至六十日内の一定の豫告期間を経過した後でなければ實行できない規約である。

Mediterranean Westbound Traffic Agreement(所屬會社 Anchor Line, White Star Line, Cunard Line, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Line, Austro Americana, Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Lloyd Sabaudio, Sicala Americana, Italia) は確定賃率協定である、伊太利より北米合衆國大西洋岸諸港に至る航路に就役せる定期船會社は、Fabre Lineを除き、總て皆、各社現在の賃率を維持することを規約し、代理店に支拂ふ口錢を

劃一に定め、延戻率も一割以内を定めた。又戦前 Hamburg Amerika, Norddeutscher Lloyd, Wilson Line, United Steamship Co. の四社より成る Baltic Pool は、バルティック諸港と北米大西洋諸港との間に確定貨率を採用することを規定して居た。N. D. L. V. Westbound Freight Agreement は、北獨諸港及び和蘭、白耳義諸港より、北米大西洋諸港行貨物に對し確定貨率を規定し、特殊重要貨物に對しては、最低貨率を規定して居た。其他、紐育より濠洲への航路、紐育より亞弗利加の南部、東部、西部への航路、紐育より蘇西經由亞細亞への航路、及びその逆航路、紐育より南米の多數の港への航路及び其逆航路、亞細亞より北米太平洋岸諸港への航路等にもこの確定貨率協定がある。

北大西洋航路に於ける旅客貨率協定の中には、特殊汽船に對しては差別貨率を適用すべき規定があり、又紐育ヴェネツエラ間の航路に於て、Royal Dutch West India Mail Line が、Red D Line よりも五歩乃至一割安き貨物運賃を協定せるが如きも、差別貨率協定の一例である。

### 三 プール(合同)

プールと云ふは、前に述べたる分配カルテル (Verteilungskartell, Kontingenterende Kartell) であつて、海運に於ては、之にマネ・プール (Money Pool) やトラフィック・プール (Traffic pool or Goods pool) との二種ある。但し單にプールと云ふときは、それはマネプールを謂ふのである。<sup>1)</sup>

(1) 収益合同 マネ・プールは確定貨率協定の進化したもので、加盟海運會社の特定航路に於ける収益の全部若しくは一部を合同して、之を協約を以て豫め定めたる割合に應じて、更に彼等に分配するのである。故に或は之を収益合同 (Gewinnabrechnungsgemeinschaft) とも謂ふ。<sup>2)</sup>

而してこの収益の全部若しくは一部を合同して之を又各加盟會社に分配するが爲めには、通常特に其事務を取扱ふ所の共同機關を設けるのであつて、此機關は、一般の分配カルテルの場合に

1) Giese, a. a. O., S. 91, Fussnote.

2) Giese, a. a. O., S. 91.

於けると同様に、シンディケート (Syndicate, Syndikat) と謂はる。<sup>1)</sup>

前段に述べたる單純なる賃率協定にありては、只、賃率の切下げをなすことを禁ずるに過ぎないのであるから、其他の方法を以て尙競争をなす餘地が多く残されて居る。例へば廣告を盛にしたり、又はより良き設備を提供し、より多くの便宜を與へて、貨客の争奪をなす餘地が尙十分に存在する。然るにマネ・ブールにありては、所屬會社の収益を共同の計算に移し、之を一定の割合に應じて分配するのであるから、そう云ふ様な手段で貨客の争奪をなすも、直接自分に何等の利益を齎さない。従つて其方面の競争は自然制限せらるゝこととなる。されば、この種のコンプレックスは前段に述べたるアグリーメントよりは競争を制限する作用も強く、獨占的狀態を齎らす効果も大なるものと認められる。

マネ・ブールにありても、その収益の共同計算に移さるゝ部分の定め方には種々なるものがある。特定航路に於ける一種又は數種の貨物より獲る運賃収入を共同計算に移すものもあれば、<sup>(註一)</sup> 特定航路より獲る運賃収入の全部を之を移すものもあり、<sup>(註二)</sup> 又特定航路より獲る運賃収入の中、生産原費 (船舶運用に要する費用、貨物の積込陸場に要する費用、積替に要する費用、代理店への口錢等) を顯補するに足る一定額 (Carrying rate) を除きて、純益のみを共同計算に移すものもある。<sup>(註三)</sup> 更に又運賃収入の中、その一部分、例へば五割とか七割五歩とかを共同計算に移すものもある。<sup>(註四)</sup>

共同計算に移されたる収益は、カルテル協約に定めたる率に従ひ、通常は各社に分配せらるゝ

1) Liefmann, a. a. O., S. 39; Giese, a. a. O., S. 89.

のであるが、又所屬會社を二三の團體に分ち、この團體に對して一定の割合を以て分配するものもある。その場合には各團體内に於て更に一定の率に従つて之を分配するのである。(註五)

扱て純益のみの共同計算をなすものにおいて、當該航路に於ける各社の營業の結果の全部を合同するのではなくて、只その一部分を合同するに過ぎないのであるから、若し生産原費の願補に充てらるべきものとして定められたる部分が、實際の額以上に上るときは、純益として分配せらるゝ額は、協約によりて確定して居ても、多量の運送をなしたるものは、願補餘剰の増加によりて自然、營業利益が多くなることゝなり、従つて運送貨物の獲得につきて競争を惹起す刺戟が残存することゝなる。故に此種のカルテルにありては、生産原費の願補に充てらるゝ額が、正當に計算せられ居るにあらざれば、競争を制限する効果が乏しいものと言はねばならぬ。<sup>1)</sup>さればかの運賃収入の一部分のみを共同計算に移すものにおいて、——それは純益のみを共同計算とするものよりも更に粗雜なる組織であるから——運送貨物吸収上に競争するの餘地が一層廣く殘さるゝものであると言ふ迄もない。

運賃収入の全部を共同計算に移すものにおいて、實際の運送量の如何に拘はらず、カルテル協定に定められたる一定の割合に應じて、収益の分配を受けるのであるから、運送貨物の獲得について競争をなす餘地はない。併し此場合には、工業に於ける収益分配カルテル (Gewinnverteilungskartell)と同様に、各社の營業成績とその収益割當率とが公平を保ち得る様に、各社に運送貨物を適當に按配せなければならぬ。此事務を擔任する機關は即ちシンディケートであつて、此場合

1) Vgl. Giese, a. a. O., S. 92.

には、常に各社に適當に運送貨物を割當て、若し收益分配率と餘りに懸隔を生ずる場合には、多きものより取つて少きものに振當てるのである。<sup>(註六)</sup>されば、此種のプールは此點に於て又注文分配カルテル (Auftragsverteilungskartell)<sup>1)</sup>の性質を有つものと看做すことが出来る。

運賃収入の全部を共同計算に移すプールは、現在の收益を標準とする範圍内に於ては、加盟會社相互間の競争は完全に除斥せられ得るのである。何となれば特に自社にのみ多量の運送貨物を吸収しても、少しもそれが直接に自己の利益とはならないからである。併しこの收益分配率なるものも、カルテルの性質として、その協約の存続期間内のみ有效のもので、期間經過の後には更めて又定めらるゝものである。而して分配率改正の場合には、從來の營業成績を主として標準とするのであるから、多量の運送をなしたるものは、協約改正の際にはより多くの分配率を割當てらるゝこととなる。従つて將來の分配率を考慮するものに對しては、このカルテルも貨物吸収の競争を制限する力が未だ十分でないと言はねばならぬ。<sup>2)</sup>

併し、純益のみを共同計算に移すにしても、又運賃収入の全部を共同計算に移すにしても、このマネ・プールは一方に於て賃率の引下げを完全に防止し、他方に於て貨客争奪の競争を大なる程度に迄防止し得るものであるから、獨占状態を齎すに甚だ有效なものである。只、獨占状態を齎らして賃率を海運業者の意思により一方的に決定し得るには、競争關係にあり得べき海運業者の全部、若しくは少くとも其大部分を包括する必要がある。併し之は從來の例によれば殆ど不可能であつた。されば、戦前の例に就いて見れば、此種のプールは、比較的利害の密接なる少數者

1) Vgl. Liefmann, a. a. O., S. 39.-  
2) Vgl. Giese, a. a. O., S. 92.



の間に於てのみ成立したもので、而してかくの如くに成立したるプールが、獨占的地位を獲得するが爲めに、更により大なる包括力を有する賃率協定又は地域協定の一構成員として結合し、かくて特定航路に於ける大多數の營業者の競争を調節制限したのであつた。<sup>(註七)</sup>

註一 前掲の Baltic Pool は、ムルティツク諸港と北米の大西洋岸諸港との間に輸送せらるる貨物の中、特殊のものから獲る運賃収入を共同計算して居る。

註二 N. D. L. V. Westbound Freight Agreement は、北獨逸海岸諸港及び和蘭白耳曼諸港より合衆國諸港へ至る貨物運賃収入の全部を共同計算にして居た。

註三 前掲の Mediterranean Westbound Freight Pool と、甲谷陸より亞米利加太平洋岸へ輸送する貨物に關する協定として居る Calcutta-Pacific Pool (所屬會社——Bank Line, Canadian Pacific Railway Company's Steamship Line, China Mutual Steam Navigation Company, Great Northern Steamship Company, Ocean Steamship Company, Nippon Yusen Kaisha, Osaka Shosen Kaisha, Toyo Kisen Kaisha, Pacific Mail Steamship Company, Indo-China Steam Navigation Company, the Apcar Line) 及び蘇西運河を經由して極東諸港と合衆國大西洋岸諸港相互間に輸送せらるる貨物に關する協定として居る American Asiatic Pools (所屬會社——American and Oriental Line, Barber and Doodwell Lines, United States and China-Japan Steamship Company, American-Asiatic Steamship Company, Anglo-American Oil Company, American and Manchurian Steamship Line) は、當該航路に於ける運送貨物より生ずる純益のみを共同計算して居る。

註四 Hamburg-America の Royal Mail Line の外、New York 及び Jamaica の Colon 及び Colombia 諸港間の運送貨物に就き、特殊貨物より獲る運賃以外の、總運賃収入の五割を共同計算し、又 New York-West African Pool (所屬會社——Woermann Line, Hamburg-America, Hamburg-Bremen-Afrika Line, African Steamship Company, British

1) Gisee, a. a. O., S. 93.

and African Steam Navigation Company, Elder Line, Elder Dempster & Co.) は貨物及び旅客運賃収入の七割五歩を共同計算として居る。

註五 前掲の New York-West African Pool にありては、前述の如く各社の運賃収入の七割五分を共同計算するのであるが、この共同収入を分割するに當つては、之を先づ英吉利側の各社よりなるコンフェレンスと、獨逸側の各社より成るコンフェレンスに平等に分配し、而して更に之を各コンフェレンス内に於て、それらに定められたる率に従ひ各社に分配する定めであつた。又 Mediterranean Westbound Freight Pool にありても、共同計算に移されたる収益は伊太利側各社の團體と、英獨側各社の團體とに平等に分配し、更に之をそれらの率に於て各社に分配するのである。

註六、七 戦前、英獨諸港と Panama 間の航路には、貨率と寄航地とを協定したる一つのコンフェレンスが成立して居つたが、このコンフェレンスは該航路に營業せる海運業者の殆ど全部を包括したもので、且つその中には二つのプールをも加盟員として包括して居つた。そのプールの一つは英獨の各社を含む多少大きいもので、他の一つはラ・プラタア貿易に従事する獨逸海運會社のみより成るものであつた。而してこのプールはシンディケートを有し、収益の分配と貨客の割當とを取扱かつて居たのである。

(2) 運輸合同 トラフィック・プール (Traffic pool or Goods pool) と謂ふは前に述べたるトラフィック・アグリーメント (Traffic agreement) の進歩したもので、特定航路に於て、加盟會社の取扱ふ旅客又は貨物の分量を一定の割合に於て分割することを協約するに止まらず、運送の注文を總て共同の事務取扱機關たるシンディケートに於て綜合し、更に之を協約所定の割合に従つて、當時の配船状態に應じ、各加盟者に分配するのである。各加盟會社はシンディケートに對し一定の期間毎に、(例へば毎月三回) その輸送量と使用船舶噸數とを報告し、シンディケートは之を整理して毎月各社の營業成績を明かにして置くのである。若し或會社の輸送量がその會社に割合てら

れたる分量に超過する傾向あるか、又は不足する傾向ある場合には、シンディケートの指示に従ひ、割當率に適合する様に調節しなければならぬ。かくても尙一ヶ年間に於ける實際の輸送量が割當率に超過したる場合には、輸送量が割當率に達しなかつた會社に對し、超過量につき一定の補償金 (Compensation price) を支拂はねばならぬ。<sup>(註)</sup> トラフィック・プールはかくの如き組織のものであるから、之は生産額割當カルテル (Produktionskontingentierende Kartell) 又は注文分配カルテル (Auftragsverteilungskartell) と謂はるゝものに相當するものである。<sup>1)</sup> マネ・プールを収益合同と謂ひ得べくんば、<sup>2)</sup> 之は運輸合同 (Verkehrsgemeinschaft) と名付けても差支ないであらう。

トラフィック・プールは右の如く輸送量の完全なる分配をなすのであるから、只單に航海回数や使用船舶の噸數のみを協定する所のトラフィック・アグリメントに於けるが如き、貨客争奪の餘地を剩すことなく、加盟會社間の競争は廢止せらるゝこととなる。併し乍ら、このトラフィック・プールも前述のマネ・プールと同様に、各加盟會社の割當率は同盟協約更改の際に變更せらるゝものであつて、而して新割當率は前協約期間内の營業成績を基礎として決定せらるゝものであるから、正確に言へばその相互の競争の廢止は、只現在の割當率に關してのみ之れあるのであつて、將來の割當率を考慮する會社に對しては、此種のプールも未だ完全に競争の誘因を排除し得るものとは言ふことが出来ない。

註 N. D. L. V. Passenger Agreement の一九〇九年の改正規定によれば、Cadix 以北の歐羅巴諸港及び英吉利諸港より北米及び加拿大行又は經由の三等旅客を Norddeutscher Lloyd 42.46%, Hamburg-America 31.38%, Red Star Line 15.

1) Vgl. 戸田博士前掲書、五〇頁; Baumgarten, a. a. O., S. 70; Liefmann, a. a. O., S. 39.

2) Giese, a. a. O., S. 91.

55%. Holland-America Line 10.61% に分割し、且つインディアンと認め、本所の Secretary of the Conference を有つて居つて、之が旅客輸送量の調節をなすことになつて居る。

### (3) 經營合同

トラフィック・プールは、右に述ぶるが如く、特定航路に於ける輸送量の分配率を定め、シンディケートを設けて加盟各社の輸送を調節せしむるのであるが、併し輸送事務は各社が獨立に直接之を行ふのである。然るに若しも更に一步を進めて、その特定航路に於ける輸送事務を共同の經營に移し、各社の合同經營とするときは、將來の分配率に關して生ずる競争の誘因を全く除くことを得ると共に、賃率上の差別も全くなり、加盟會社相互間の競争は完全に排除することが出来る。戦前の獨逸に於ては、英吉利の海運業者の競争に對抗して、海運上の優越なる經營をなさんが爲めに、此種のプールが存在して居つた。ギルゼは此種のプールを經營合同 (Betriebsgemeinschaft) と名付けて居る。<sup>1)</sup>

經營合同にありては、特定航路に於ける經營を全く合同するのであるから、その經營の外形と經濟上の結果に於ては、前に述べたフュージョン (Fusion) とよく似て居るが、經營形態としては大に異なる所がある。フュージョンは多數會社を完全に且つ永久的に解散して、一新會社を設立し又は一の會社が他の會社を買収して之を解散せしめ、かくて従前の會社の經營を全部完全に統一合同するのであるから、従前の會社は全く消滅するのであるが、經營合同は一種のプールであるから、一の契約關係に止まり、一定の期間の存在效力を有つ所の結合たるに過ぎないもので、而もその合同する所の經營も會社の全部の營業に亘るのではなく、只單に特定航路の營業のみに關

するものである。

經營合同は又トラストとも異なる。トラストは、加盟會社の全營業を、株持會社と云ふ一の特殊會社の經營に統一合同するのであるが、經營合同にありてはかゝる特殊會社がある譯ではなく、加盟會社の一つに當該航路の共同經營を委託するのである。即ち加盟會社の中で、當該航路を唯一の營業地域として此處に全力を注いで居る會社か、又は最も永く當該航路に於て營業を繼續し従つて最も多く經驗を積んで居る會社か、又は當該航路に於て最も多くの運送を取扱つて居る會社か、此等の中の一に共同經營を委託するのである。故に經營の統一せらるゝ點に於てはトラストに似たる所あるのだが、その經營の統一せらるゝのも特定の航路に於ける營業のみについてであつて、且つ各社が經濟上の獨立を失ふものでないこともトラストと異なる所である。

經營合同に於ては、かくの如く一の會社を擇んで之に共同の經營を委託するのであるが、併し他の會社は、従前通り其航路に於ける經營については外形上獨立したる状態を保持して居ることもあり、又その經營を合同せることを外部に公表することもある。何れの場合にありても經營合同に於ては、加盟各社の運送事務を統一合併する結果として、當然其營業の結果たる收益の分配と云ふことが起つて來る。従つて收益の分配率を協定して置く必要がある。故に此點に於て經營合同は又マチ・プールたる性質をも有つものである。

經營合同は海運に於けるカルテル形態の最も發達したもので、右に述ぶるが如く、加盟會社間に甚だ密接なる關係を生ずるものであるから、利害關係の最も深く且つ營業上相互に親密なる諒

解のある會社間にのみ成立の可能あるものである。併しその成立の事情には全く異なる二つのものがある。

其一は同一の商港又は甚だ近接せる商港に營業の根據を有し、従つて若し競争關係に立つこと  
あらば、甚だ激烈なる運賃戰 (Rate-war) を惹起し、恐るべき實害の生ずる虞ある様な場合で  
ある。此の場合にもこの經營合同を作る目的は勿論色々ある。即ち同一航路に於て互に獨立して  
營業せる二會社が、その營業を一の共同の經營に移し、かくて從來の相互の競争を廢止すると共  
に、他の競争營業者に對して、——特に外國海運業者の競争に對抗して——優秀なる地位に立つ  
ことを目的とするものもあれば、或は、從來營業し居らざる航路に新たに營業を開始せんとする會  
社が二つある場合に、豫め相互の競争を除去せんが爲めに、その營業を共同經營にて行ひ、且つ  
之によりて、彼等の何れもが獨力その新航路の營業に當るには不足なる資本を充實し、若しくは  
新航路開拓の危険を分擔せんことを目的とするものもある。又或は既に一つの航路に營業せる會  
社が、その航路に新たに又營業を開始せんとする會社ある場合に、その會社との競争を豫め避け  
んが爲めに、之と經營合同をなし、且つ之によりて營業上の基礎を堅めんことを目的とする場合  
もある。戦前に成立したる經營合同は、多くはかゝる目的を以て出來たものである<sup>1)</sup>。而して獨逸  
に於ては概して特に英吉利の海運業者の競争に對抗する目的を以てこの經營合同が成立した。

經營合同の成立する第二の事情は、同一航路の經營を希望する二つの會社が、各々相異なる事情  
によつて、獨力之を經營するの力を缺き、而も二社が其双方の長所を合併し相協力して之に當る

1) Giese, a. a. O., u. 94.

ならば、營業の成功を見得る様な場合である。例へば、獨逸の海運會社は經營上の技能と經驗とを有しながら、大戰の結果、其有力なる船隊を失ひ、亞米利加の海運會社は多數の有力なる船隊を有しながら、經營上の技能と經驗とを缺き居るが爲め、双方共、獨力にては定期航路の經營をなすことが出来ないから、茲に双方の長所を合併して、獨逸會社の技能と經驗を以て亞米利加會社の船隊を運用する所の經營合同を作つたが如きは、此の一例である。(註)

經營合同に於ける加盟會社間の輸送量の割當は、トラフィック・アグリーメント及びトラフィック・プールに於けるものと同一の方法をとる。又其收益の分配も、マネ・プールに於けると同一の方法にて、之を行ふのである。

この經營合同は前述のマネ・プールやトラフィック・プールよりもカルテルとしては一層内部關係の密接なるもので、それだけ一層進歩したものであるが、獨占状態を齎し得る效果に至つては此二者と殆ど同じものである。何となれば、この經營合同もその組織の緻密なるだけ又、その包括する加盟會社の數は自然少數に限られ、競争營業者の全部を、又は少くともその大多數を包括すると云ふことは全然不可能だからである。従つて各國の多數海運會社が競争關係に立つ所の國際的航路に於ては、此組織によりて全然競争を排除し獨占的地位を獲得することなどは到底覺束なき所と言はねばならぬ。故に國際的主要航路に於て獨占的地位を獲得するが爲めには、この經營合同もマネ・プールに於けると同様に、更により廣汎なる包括力を有する所の貨率カルテルか又は地域カルテルに加入して其一構成分子とならなければならぬ。

註 大戦の結果として、その所有船の優秀なるものを殆ど全部失ひたる Hamburg America Line 及 米國の Harriman Concerns と共同して、獨逸北米航路、及び獨逸南米航路に於て、經營合同を行つて居る。又この Hamburg America Line は、その戦前に有したる右以外の航路に於ても、米國の會社と經營合同を行はんと計畫して居るを傳へられて居る。

### 丙 獨占の成立する形態

上に述ぶるが如く、海運事業に於て營業者相互間の競争を調節制限する方法としては、大體工業に於けるものと同様に、資本的組織を以てするものと、カルテルの組織をとるものがあつて、資本的組織を以てするものに、單純なる持分の加入、トラスト、フュージョンがあり、カルテルの組織をとるものに、低級カルテル又は高級カルテルに屬する各種のコンフレンスがある。此等のものが海運上の獨占を獲得するの效果如何に就いては、既にそれ／＼説明した所であるが、海運界に於ける獨占の性質を説明するが爲めには、更に一括して茲に之を説明しなければならぬ。

元來、多數者の結合 (Combination) によりて獨占的地位を獲得するには、二つの條件が必要である。其一は結合の方法が廣大なる包括力を有すること、其二は結合の組織が完全に競争を制限し得ることである。縦ひ結合の方法が競争營業者の全部を包括し得るものであつても、結合の組織が粗漫であつて、尙競争の餘地を残すものでは、獨占を獲得することを得ず、又之と反對に縦ひ結合の組織が緊密にして加入者相互間の競争を完全に制限し得るものであつても、結合の方法が包括力の狭小なるもので、競争營業者の全部を包括し得ないならば、又獨占を獲得することが出来ない。今、海運事業に於ける競争制限の結合たる前記各種のものに就て之を見るに、持分



の加入や、トラストや、フュージョンや、プールや、經營合同の如きものは、加入者相互の競争行為を制限するにつきて稍々完全に近き效力を有するものであるが、之は結合關係の緊密なるが爲め多數者を包括し得ざる缺點があり、又低級カルテルに屬する地域協定や、航海又は噸數協定や、賃率協定等のアグリーメントは、多數者を包括するに適すれども、場合によりては尙競争の餘地を多く残すの缺點がある。即ち地域協定にありては、割當商港が各々交通上の背面地帯を獨立して有する場合でなければ、低率なる運賃を以て貨客吸收の競争をなす餘地を残し、航海又は噸數協定にありては、賃率の協定を併せ行はなければ、海運界の不景氣となりたる場合に、航海回數や使用船舶噸數の限定範圍内で、貨客争奪の起る危険があり、賃率協定にありては、輸送量の協定を之と共に行ふ場合でなければ、より良き設備、より便利なる運送方法を提供して、自己の輸送量を増加せんとする競争の餘地を残すこととなる。

故に今、此等の結合方法によりて海運業者が獨占的地位を獲得し得る場合を考ふるに、地方的局部的航路にありては、そこに營業せる競争者の數も少く、競争の激烈となり易き可能もあり、且つ一旦競争の激烈となりたる曉には、當事者双方の蒙る損害も頗る大となること云ふ事情も諒解せられ易いから、資本的組織や高級カルテルを以て競争營業者の全部又は有力なるものゝ全部を包括して、稍々完全に獨占を獲得することが出来る。併し乍ら、國際的主要航路にありては、そこに營業せる競争者の數も多く、國籍も異り、相互の事情も種々なる點に於て一致しない所があるから、縱ひ競争の激烈となる可能ある場合であつても、緊密なる關係を結ぶ所の資本的結合——持分加入、トラスト、フュージョン等——や高級カルテルの如きものは成立し難く、加盟者の自由營

業を制限することの比較的少き地域協定や賃率協定を成立せしむるの外はない、従つて此場合には尙競争の餘地を残すこととなる。又かの單純なる航海又は噸數協定の如きに至つては、此場合に獨占を齎らす力の殆ど之れなきものなるは既に述べるが如くである。然るに又之を他方より觀察するに、國際的主要航路に地域協定又は賃率協定の成立する場合に、尙競争の餘地の残るのは、主として相近接せる商港に營業上の本據を有つ同國の海運業者間か、若しくは隣接せる國の海運業者の間に於てのみである。營業上の本據たる商港が相隔絶せる海運業者間には、交通上の背面地帯も共通となることなく、又比較的良好の設備、比較的便利なる運送方法を以てするも、相手方の貨客を奪ふに足りないから、既に地域協定又は賃率協定さへ成立せば、彼等の間には競争の餘地は残らないこととなる。故に一方に於て、營業上の本據たる商港が相近接して利害關係の密接せる海運業者の間に資本的組織による結合を結ぶか、又は收益合同、運輸合同若しくは經營合同を行ひて、先づ彼等の間に存する競争の餘地を除き去り、然る後、他方に於て、相隔絶せる商港を以て營業上の本據とせる海運業者を包括して地域協定若しくは賃率協定を成立せしむるときは、國際的主要航路に於ても、之によりて獨占的狀態を齎すことを得るであらう。國際的主要航路に於ける獨占は、かくの如き結合關係によりて維持せられて居るのである。

これによりて見れば、國際的主要航路に於て獨占的狀態の出現するには、第一に利害關係の密接なる海運業者間に、資本的結合か若しくは高級カルテルの成立することが、その前提條件であつて、第二に、この資本的結合若しくは高級カルテルに屬する諸會社が經營せる航路に、同じく定期航海を營んで居る他の海運業者の全部、若しくはその有力なるもの全部、を包括するに足

る所の賃率協定又は地域協定を作り、資本的結合若しくは高級カルテルも其加盟者の一員となる様な仕組に於て之を一大コンフェレンスとすることが、その最終條件となつて居ることが分るであらう。何となれば、當該航路に營業せるものが、若し同一の商港又は相近接せる商港に營業上の本據を置くものにあらずして、その相互の利害關係も比較的單純なるものばかりであるならば、其場合は賃率協定又は地域協定を以て、相互の競争を制限するに足るけれども、彼等の中の一部に、種々なる點に於て競争すべき可能ある程に營業上の利害關係が密接なるものあるときは、縱ひ此航路に於ける營業者の全部を包括して賃率協定又は地域協定を作らんとするも、この一部のものにとては、かゝるコンフェレンスにては尙競争の餘地が残るから、彼等は之に加入を肯せざるべく、又他のものに於ても、この一部のものゝ間に殘さるゝ競争の餘地より、全部の結合關係が崩壞する危険あるを見越して、又加入を肯じないことゝなるからである。

\*

「トラスト及びフェージョンとカルテルとは、多くの點に於て相似たる所がある。そは、此等は皆、獨占を獲得することを以て、その最重要の目的とするものであるからである。(併し乍ら)トラストとフェージョンとは、カルテルより一段進歩した形態と見做さるべきもので、且つ(獨占的)効果を現はす點に於ては一層の強度に於て數倍の方がある。」<sup>1)</sup>「従前競争的關係にある企業の大多數を、此種の何れかの形態(トラスト又はフェージョン)に於て合同せしむるならば、フェージョン又は管理會社 (Kontrollgesellschaft—即ちトラスト)は獨占的地位を獲得することゝなり、かくてそれは又同時に、總じて獨占聯合の中で考へ得べき最も堅固なる階段 (die denkmal

1) Liefmann a. a. O., S. 13.

(cartel) のものとなる。此場合に於て競争の排斥せらるゝのは、カルテルに於けるが如く、單純な聯合關係——契約——によりてではなく、個別的なる利害關係が消滅するからである。1) 多數企業が、今日の經濟組織の下にありて、「考へ得べき最も堅固なる階段」の獨占聯合を作らうと思へば、トラストかフュージョンの形態をとるの外はない。カルテルでは未だ「個別的なる利害關係」が、加盟會社の各々に残つて居るから、種々なる點に於て尙競争の餘地が多少ともある譯である。然るに、海運事業に於ては、特に國際的主要航路に於ては、製造工業に於ける場合とは異りて、前に述べたるが如く、トラストやフュージョンを成立せしめて、其下に、當該航路に營業せる海運會社の全部又は大多數を、包括するが如きことは、不可能なる事情がある。只、獨占的效果の上では第二次的なる所のカルテルたるコンフェレンスが最終の獨占聯合として成立し得るに過ぎない。故に海運に於ては「考へ得べき最も堅固なる階段」の獨占聯合は成立し得ざるも、の言はなければならぬ。

かくて縦ひ第二次的の獨占聯合であつても、兎も角もコンフェレンスの成立し得る。以上は、そこに相當有力なる程度の獨占の生ずるは言ふ迄もない。併し乍ら、「海は地上のあらゆる國民の爲めに開かれたる實力と企業的精神との競技場である」。コンフェレンスは、縦ひ加盟會社間の競争を排除し得るにしても、外部のものが、之に對して競争することを制限する手段を併せ有たなければならぬ。然らざればその獨占的地位も遂に之を維持することが出来なくなる。然らば、コンフェレンスは如何なる手段を以て外部のものゝ競争を排除せんとするか。海運に於ける獨占の性質を明かならしむるには更に此點を研究せねばならぬ。(未完)

1) Liefmann, a. a. O. S. 159.