

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號二第 卷八十第

行發日一月二年三十正大

## 論叢

地租の轉嫁……………法學博士 神戸 正雄  
 政治現象の本質……………法學士 恒藤 恭  
 海運の獨占より生ずる弊害……………法學士 小島昌太郎  
 世界經濟の意義……………法學士 作田 莊一  
 鎌倉時代の土地制度……………文學博士 三浦 周行

## 時論

爲替の大變調と對策……………法學博士 神戸 正雄

## 說苑

名目派の貨幣論と貨幣の本質……………經濟學士 中西 仁三  
 一子相續制度に就いて……………經濟學士 八木芳之助

## 雜錄

マルクス說に於ける資本の起源……………法學博士 河上 肇  
 東西金利市場の相違に就て……………經濟學士 谷口 吉彦

# 海運の獨占より生ずる弊害

(海運に於ける競争と獨占、其六)

小島昌太郎

獨占的コンフェレンスそのものに固有なる事情の下に生ずる利益は、賃率の均等とその安定と云ふことであり、又獨占的コンフェレンスの下に經營せらるゝ定期船事業にありては、定期航海が規律的に行はれ、航海回数も頻繁に行はれ、優秀なる設備を有する高速力船、冷蔵室製氷装置等を備ふる特殊貨物船が用ゐられ、又海運會社が自己の計算に於て貿易品の輸送をなすことも大體に於て廢止せられて、是等が對外貿易上社會全般の利益を齎らすものなるは、前段に於て説明したる所である。<sup>1)</sup>今回は、之と對比して、獨占的コンフェレンスが社會に及ぼす弊害として認めらるゝものには如何なるものがあるか、又それらが國民經濟生活に對して果して如何なる害惡を與ふるかを研究するであらう。

## 第一 運賃延戻制に伴ふ弊害

コンフェレンスは獨占的地位を維持するが爲めに、競争者の發生を防遏するものであり、且つ

1) 本誌第十七卷第五號「海運の獨占より生ずる利益」

その目的の爲めに主として運賃延戻制によりて荷主に『忠實』を強要するものなるは曩に述べたる處である。故に、今、コンフェレンスの社會に及ばず弊害を研究するに當つても、先づ此二つの事柄に着目せねばならぬ。

### 一 新定期船事業開始の困難

獨占的コンフェレンスは競争者の發生を防遏しつゝあるが故に、コンフェレンス航路に於ては新たに定期航海事業を開始することは甚だ困難である。即ち、コンフェレンスは運賃延戻制と云ふ巧妙に仕組まれたる拘束手段を以て、荷主より積込船舶撰擇の自由を奪ひ、その貨物を専らコンフェレンス船にのみ積込ましむるの仕掛を作つて居るから、新たに同じ航路に定期船事業を開始するも、荷主を得ること甚だ困難なからである。而して今日世界の主要航路には、コンフェレンスの存在せざる所、殆ど之なきの有様であるから、右の事情は、啻に一つのコンフェレンス航路に於て、加盟外の會社が新たに定期航海を開始することの困難なるを意味するのみならず、併せて又、定期船會社そのものを新たに設立することの困難なるをも意味する。

併し乍ら、かくの如き定期船事業開始の困難と云ふことが、國民經濟に及ばず影響の如何は、國情の異なるに従つて必ずしも同一ではない。對外貿易の顯る主要視すべき事情にありながら、未だ自國に有力なる定期船會社が存在せずして、その對外貿易が主として外國のコンフェレンス船

によりて輸送せられ、自國の荷主がその運賃延戻制によりて拘束せられ居るが如き國にとりてはコンフェレンスの存在は、自國海運の獨立を計るの妨害となる。かの北米合衆國が一九一六年の商船法を以て運賃延戻制の採用を禁止し、<sup>1)</sup>一九二〇年の海運法、所謂ジョーンズ法を以て更に之を修正して、合衆國を中心とする内外の航路に於て、直接たると間接たるとを問はず、運賃延戻制を採用すること、並びに此制度を採用するコンフェレンスに加入することを禁止するに至つたが如きは、合衆國の海運事業が、外國會社のコンフェレンスに壓迫せられて、その發達が常に阻害せられて居つたからである。又かのブラジルに於ても、運賃延戻制に對して常に盛なる反對があるのも、一九一二年の Lloyd Brasileiro 會社の失敗を初め、同國海運の發達せざることが、外國コンフェレンスの壓迫によるからである。

濠洲聯邦政府が經營する定期船事業が、經營難に陥りたるも、英濠コンフェレンスの運賃延戻制が、濠洲荷主に對し、聯邦政府經營船に積荷をなすの自由を束縛し居たるが爲めである。濠洲聯邦は既に一九〇六一〇年の濠洲産業保護法を以て、運賃の延戻をなすを禁止し、かゝる契約を絕對的に不法にして無効なるものとしたのであるが、<sup>2)</sup>此規定は如何なる理由によりてか、實際には斷行せられなかつた様で、現に聯邦の一たるヴィクトリヤ政府でさへ、英濠コンフェレンスの運賃延戻制によりて束縛せられ、一九一九年には延戻金七百磅の損失を賭するにあらざれば、コン

1) Shipping Act, 1916., Sec. 14.

2) Merchant Marine Act, 1920., Sec. 20.

3) Australian Industries Preservation Act, 1906. Sec. 4, 5, 6.

フェレンス外の船舶を利用することが出来ない状態にあつた。濠洲の對外貿易がかくの如き事情にあつたが爲めに、聯邦政府の定期船事業はコンフェレンスの壓迫に對抗して成功を見るの望み到底なきに至り、遂に一九一九年七月、大英帝國政府に對し、英濠コンフェレンスの運賃延戻問題に就き、何等かの仲裁的解決方法を採らんことを要求するに至つたのである。<sup>1)</sup> 其結果、本國政府は英帝國海運委員會に對し此問題を調査研究すべきことを命じ、該委員會は一九二二年十二月に至り、その調査を終へて、撰擇制度 (Optional Alternative System) と假に名づけ得べき一方法を採用せんことを勧告する旨を決議した。その方法の如何なるものであるかは、後に説明する機會あるが故に今は之を省略するが、兎も角、英濠コンフェレンスも濠洲聯邦政府も、共に此方法を一九二三年五月一日より採用することとなりて妥協が成立し、以て聯邦政府の定期船事業も經營難を免るゝを得たのである。此等の例によれば、新たに定期船事業を開始することが、既存のコンフェレンスの運賃延戻制の爲めに、如何に阻害せらるゝものなるか、と云ふことが分るであらう。

併し乍ら、前述の諸國と事情異り、既にその海運がよく發達して、自國に有力なる定期船會社が存在し、その對外貿易が外國の海運政策によりて左右せられざる地位にあり、且つ自國の定期船會社の所屬するコンフェレンスが、その對外貿易を行ふに十分なる船腹と航海とを提供する國

1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, 1923, p. 28. Telegram from the Governor-General of the Commonwealth of Australia to the Secretary of State for the Colonies.

にとりては、新定期船會社設立の困難を云ふことは、その海外貿易に對して殆ど何等の妨害とはならない。故に例へば英吉利や戦前の獨逸の如きは、運賃延戻制を採用するコンフェレンスを是認するの態度である。殊に戦前の獨逸の如きは、不定期船の營業領域が、定期船會社によりて漸次蠶食せられつゝあるの時に當り、Hamburg-America Linie と Norddeutscher Lloyd の如き大會社の巨大なる資本と優秀なる經營とを以て、英吉利會社のコンフェレンスに加盟し、其集合の力を以て、從來主として英吉利不定期船の活動せる地域にも營業を擴張したのであるから、獨逸定期船事業の發達は、コンフェレンス組織により英吉利定期船會社の勢力を利用して、英吉利不定期船の營業を奪つて之を成し遂げたるの觀がある。此事實は英吉利に於ては、後に述ぶるが如く、コンフェレンスに對する一部の反對論の根據となりたると同時に、獨逸に於ては之が贊成論保護論の根據となりたる所であつた。

嘗て、北米合衆國に於て、前述の商船法制定以前、コンフェレンスなるものは合衆國海運の發達を阻害するものであると云ふ議論が盛に唱へられ、遂に議會に於て海事委員會を設けてその調査研究に當らしめたる際に、時の伯林駐劄大使レイシヒマン氏 (John S. H. Lehman) が本國政府の要求により提出したる報告の一節に曰ふ、「海運業關係者に對する獨逸政府の態度は、(合衆國) 議會がその最近の決定に於て表示したるとは、全然反對のもの、様である。獨逸政府は上に

述べたる範圍内の(海運業者間の)聯合及び契約を有害視せざるのみならず、寧ろ會社間の出帆其他の事項に關する取極めは、無用の費用を節約し、經營の經濟的に行はるゝを確保するものであり、一定の限度内に於ける賃率の不變更は非難すべきものではなく、それは船主をしてその船舶並びに乗組員を高さ程度に保持するを得しめ、満足なる配當を支拂ふことを得しめ、かくて、最近の十年間に海上交通に於ける英吉利の優超を威嚇するに至れる程の、驚くべき大進歩をなせる獨逸海運の發展に要する資本を引出すことを得しめたものである、と云ふ意見を公に保持して、此等聯合又は契約を獎勵しつゝある」と。是れ米獨二國の國情が異なるにより、コンフェレンスが國民經濟に及ぼす影の均しからざるを示す適例である。

## 二 不定期船に對する壓迫

不定期船經營者にとりては、コンフェレンスの存在はその營業の妨害となる。蓋し不定期船が最寄の寄港地に於て積荷を得んと欲するも、荷主は例の運賃延戻制によつて積込船舶選擇の自由を奪はれ居るが爲め、不定期船を利用することが出來ないからである。故に、定期船の發達、コンフェレンスの成立、運賃延戻制の採用により、不定期船がその營業領域を漸次侵略せられたるは明かなる所である。併し乍ら、海上貿易の發達、特に工業品貿易の發達に従ひ、定期航海が要求せられ、その範圍内に於て不定期航海が斥けらるゝは、海上交通發達の自然の結果であるから

前述の事象は、不定期船經營者にとりては、營業領域の侵害に相違ないが、海運事業全體として見れば、事業の分化に外ならずして、實にその發達を意味するものである。殊に、工業の發達は定期船事業の發達を惹起するものではあるが、之と共に又、原料品食糧品の如き大量の季節的産物の海上輸送を盛ならしむるのである。故に不定期船は一方に於て定期船に營業領域を奪はるゝ代りに、他方に於ては又營業領域擴張の餘地が與へられつゝあると言はなければならぬ。大量の季節的産物は、定期航海を要求せず、又定期船の提供する生産費の高き海運勞務は之が輸送に適せざるが爲め、此等が海上貿易品として存在する以上は、不定期船は定期船に到底奪はれざる所の營業領域を有つものである。

故に、コンフェレンスの發達は、不定期船の營業領域を侵害するとは言ふものゝ、之が國民經濟に及ぼす影響は國情によりて必ずしも同一ではない。かの、有力なる定期船會社の存在せずして、多數の不定期船主の存在する國、例へば諾威の如きにありては、他國のコンフェレンスは自國海運の發達に對し少からざる妨害をなすものであり、従つて國民經濟に對しても少からざる打擊を與ふるものと認め得るであらう。又定期船事業の頗る發達したる英吉利に於てさへ、船舶噸數の上より言へば、不定期船の噸數總計は定期船のそれよりも遙に多いのであるから、コンフェレンスの發達は、英吉利海運の利益を害するものであると云ふ反對論が屢々唱へられる。蓋し



不定期船事業は純然たる國籍的のものであるに反し、コンフェレンスは國際的性質のものであるから、英吉利不定期船の營業領域が蠶食せられて、コンフェレンスの發達することは、之によりて外國定期船の營業領域の擴張したるだけ、英吉利海運の損失と認めらるゝからである。戦前に於て、コンフェレンスなるものは、英吉利海運の損失に於て獨逸海運を利益するものであるとの論が、英吉利の一部に於て唱へられたるは、又此關係を見たのである。

不定期船は定期船に到底奪はれざる營業領域を有つとは言へ、併し又或場合には、コンフェレンスが存在するが爲めに、その營業の自由が頗る阻害せらるゝことがないではない。そは、不定期船が甲國より乙國への運送航海をなしたるときに、乙國よりの輸出貨物が當時主として丙國向なる場合に於て、若し乙丙航路にコンフェレンスが存在せざれば、その不定期船は乙國に於てその貨物を積込んで丙國へ向ひ出帆し得べきに拘はらず、そこにコンフェレンスが存在し、乙國の荷主を運賃延戻を以て拘束し居るが爲め、不定期船は積込貨物を獲る能はずして、空荷にて出帆せねばならぬ場合もあるからである。而してかくの如き事柄は、只不定期船主の利害關係たるに止まらず、甲國の乙國向輸出貿易にも重大なる影響を及ぼすのである。何となれば、不定期船は乙國に於て積込貨物を獲る能はざること明かなるが爲め、甲國より乙國への運賃は、然らざる場合に比し高からざるを得ないからである。換言せば、かくの如き場合には通常、甲國より乙國

への運賃は、甲乙兩國間の運送費用を負擔するに止まらず、空船にて次の積込貨物の存在する港へ至るまでの費用をも負擔せねばならぬからである。故にかゝる場合に於ては、コンフェレンス是一方に於て甲國の乙國に對する輸出貿易を阻害する關係に立ち、他方に於ては、乙國の甲國よりの輸入貿易を阻害する關係に立つと云ふことが出来る。

### 三 荷主に對する積込船舶選擇の自由の拘束

運賃延戻制の下に於ても、荷主は契約を以てコンフェレンス外の船に積荷をなさざるの義務を負擔するのではないが、若し之をなせば既送積荷に對する延戻金の支拂を受け得ざる了解の下に運賃を支拂つて居るのであるから、經濟上の利害關係によりてコンフェレンスに拘束せらるゝ關係にあるは、既に述べたる所である。而して此事あるが故に、前述の新定期船事業開始の困難も起り、又不定期船の事業壓迫も起る。然らば此事は荷主自身に對しては如何なる影響を及ぼすか。

荷主は積込船舶選擇の自由を奪はれて居るけれども、それはコンフェレンス外の船に積込むの自由がないだけで、即ち不定期船や新に競争的に開始した定期船を利用し得ないと云ふに止まり、コンフェレンス船ならば、その如何なるものに積込むも固よりその任意である。而してコンフェレンス船は概して頻繁なる定期航海をして居るのであるから、航海機會の缺乏と云ふ不便を感ずることはない。故に荷主が、積込船舶選擇の自由を奪はれて居ると云ふことから實際に生ずる不便

は、安き運賃の不定期船を利用することが出来ないこと云ふこと、偶々競争定期船の安き運賃に運送の引受けをなさんとするものがあつても之を利用することが出来ない、と云ふ點でなければならぬ。而して此等は、實際荷主にとりては不便であり不利であるに相違ない。

併し乍ら、若し荷主にしてかくの如き自由が許さるゝならば、海運界は純然たる自由競争に支配せらるることとなり、賃率の安定もなく均等もなく、運賃の亂高低によりて海外貿易は著しく投機的性質を帯ぶることとなり、に海運業者間の競争により大荷主は特惠的の取扱ひを受くることとなり、小荷主は次第に貿易場裡より驅逐せられ、其結果、海外貿易は大貿易業者の手に歸し、一國の輸出入は大資本家の手中に掌握せらるることとなる。かくの如きは、海外貿易の發達、國民經濟の進歩より見て不利なるは言ふまでもなく、一般の貿易業者の利益にも亦明かに反する所である。故に荷主はコンフェレンス外の船を利用し得ざるの不便不利と、海運事業が全然自由競争の下に行はる場合の不便不利とを比較して、現状の不利少きに満足するの外はない。而してその不便不利と云ふも結局は運賃の問題であるが、苟も定期航海を欲する限り、その運賃は不定期船のそれより高からざるを得ざるは、兩者の勞務生産費に差異あるにより、已むを得ざる處であるから、結局はコンフェレンスの賃率が不當に高きや否やの問題となる。此問題は次の獨占的地位に伴ふ弊害の項目中に之を論ずるであらう。

## 第二 獨占的地位に伴ふ弊害

上に述べたる處は、コンフェレンスが獨占を獲得するが爲めの手段、特に運賃延辰制を中心として、その弊害のある處を説明したのであるが、コンフェレンスの弊害は更にその獨占的地位を恃んで横暴なる行動をなすことよりも起る。

嘗て述べたるが如く、コンフェレンスの獲得する獨占は、絶對的なるものではなくて、内外の潜在的競争を押へて、之を實現せしめざる程度に保つことに於て漸く獲得する所のもの、即ち所謂準獨占とも言ふべきものである。併し準獨占とは言へ、兎も角も或程度の獨占的地位を有するものであるから、各國民の生存繁榮を助長促進すべき機關たる世界交通の業に任りながら、加盟會社の營業政策が自己利益中心主義に重きを置くは免れざる所である。このことは種々なる事柄に就いて現はるのであるが、國民經濟上最も重大なるは、寄港地の決定と管率の決定に關するコンフェレンスの態度である。

### 一 寄港地の恣意的決定

定期船會社がその相互の競争を廢止して、コンフェレンスを組織することになれば、從來各社が區々に定めたる寄港地を、加盟會社全般の利益を標準として、整理をなすことがある。かくて

その勢力範圍内に於ける所謂 Conference ports を決定するのである。而して此場合に決定の標準となるものは、當該諸港の地方的利害や國民經濟の貿易上の利害如何にあらずして、寧ろ主として收入運賃の最大ならんこと、是である。故に或る港に寄港するに要する費用と寄港せざるによりて節約せらるべき費用とを計算し、之を寄港することによりて獲らるべき運賃利益と比較し、若しその差額が利益として認むるにはあまりに重要ならざるものである場合、又は寄港によりて獲る利益が、その爲めに生ずる全航海日時の延長に比較して重要視するに足らざる場合にはかゝる商港はコンフェレンス船の寄港地より削除せらるることとなるのである。此場合には、その商港は、コンフェレンス成立以前には附近の他の商港と同様に、定期船の便益を享受し居たに、その成立後はその便益を失ひ、貿易貨物を他の港まで轉送するの費用と煩勞と並びに積替の場合に往々生ずる損害の危険とを負擔せねばならず、又縦ひ不定期船の寄港するものある場合にも、之にその輸送を委託せんとせば、例の運賃延戻制に拘束せられ居るが爲め、延戻金の損失を賭するにあらざれば、之を利用し得ざるの状態となる。勿論、コンフェレンスもかゝる場合にはその商港の貨物に對して通し運賃の制度を定むるを常とすれども、直接の運送に比してその率高く、又之によりてもその運送の不便が除かれざるは言ふまでもない。例へばダンディー(Dundee)の如きは、印度コンフェレンス (Indian Conference) の成立後、その寄港地たることを廢せられ

たが爲め、輸送貨物をグラスゴツまで送り、其地にてコンフェレンス船に積込まねばならぬことになつたが如きはその一例である。<sup>1)</sup>

又、かくの如き事柄は、單にその寄港費と當該商港より獲らるべき運賃利益との關係のみより起るものとは限らない。縦ひ或港の運賃利益は巨額なるも、その附近に寄港に頗る便にして且つ港灣設備の比較的完備したる港があり、それを寄港地とする方が費用の節約大なる場合には、前者は眞實の貿易中心地たるに拘はらず、コンフェレンス寄港地として撰ばれず、その輸出入貨物を後者にて積卸す習慣をいつまでも利用せられて、その轉送積替の煩勞と危険と費用とを負擔せしめられながら取殘さるゝこともあり得る。

大阪市は我國に於ける商工業の中心地と稱せられ居るに拘はらず、外國貿易船は、支那滿洲朝鮮關係のものを除きては、此處に集らずして、殆ど皆神戸港に寄港することになつて居る。従つて莫大なる貿易品は神戸港に於て積替をなす爲めに、兩港間を經て運送せられる。その爲めの費用、損害、煩勞幾許なるか計り知るべからざるものあるは、既に衆知の事實である。而してかくの如き状態にあるは、一に大阪港が港灣としての天然の併びに人工的條件に缺くる所あるに由ると稱せられて居る。之も勿論その原因の主なるもの、一つに相違ないであらう。併し乍ら、大阪港が既に久しくその港灣の改良を計り、陸上設備にも多大の施設を加へ、現に過般の大戦中、海

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. III. p. 348, R. Maclaren's Witness, par. 9, Question 9636.

運界の頗る繁忙を極めたる際には、外國貿易船の出入したる實例あるに拘はらず、今日尙かくの如き状態にあるは、其理由専ら港灣の物質的條件の缺陷のみにあるか。研究の餘地ある所だと思ふ。

## 二 賃率の恣意的決定

コンフェレンスが獨占的地位を利用してその營業政策を定むるより生ずる弊害としては、更にその賃率の恣意的決定と云ふことを擧げなければならぬ。私は曩に、コンフェレンス成立の結果として生ずる利益を説明するに當り、賃率の安定とその均等と云ふことを述べた。而してこの二つの事柄は、縦ひそが絶對的な安定でもなく又例外なき均等でないにしても、對外貿易に於ては頗る重要視すべき事柄であつて、而してそれは今日の資本主義經濟組織の世の中に於ては、獨占的コンフェレンス組織の下でなければ、その程度のものでさへも、保障し得られないものであることを説明した。併し賃率の安定と云ふことも、その均等と云ふことも、共に必ずしもその賃率が合理的に決定せられ居ることも意味するものではない。之れ獨占の目的が、言ふまでもなく、加盟會社の収益を可能的最大ならしめんとするにあるからである。

扱て、獨占的コンフェレンスの賃率決定方法の當不當を論する前に、世間のコンフェレンス賃率に對する非難の論據を二三批評して見やうと思ふ。蓋し世間のコンフェレンス賃率に對する非難には、往々その判斷の根據とする處に誤りがあるからである。

世間の、コンフェレンス賃率を不當なる高率なりとして非難する論には、往々、不定期船の賃率を比較の標準となすものがある。勿論、此場合に於てもコンフェレンス賃率が不定期船賃率と同一なるべきことを要求するのではないが、兩者の懸隔が大なるときは、直ちに之を以てコンフェレンス賃率を不當なるものと認めんと欲するのである。その現實の場合に、コンフェレンス賃率が果して不當に高かりしや否やは姑く別として、不定期船の賃率を判断の根據とするは正確なる觀察ではない。何となれば兩者は、第一に海運勞務の生産費を異にし、第二に此生産費を運賃として回収する方法、即ち運賃決定の法則が同一でないからである。即ち不定期船は定期船よりも船舶が低級であり速方も遅く、一航海に運送する貨物の種類も少くて大抵一種類のものであることが多く、且つ之を概ね一つの港で積込んで又之を他の一つの港で荷卸しするに過ぎないのであるが、定期船は多くは高級船よりなり速方も速く、定期發着の勵行、積荷の多少に拘はらず多數の港への寄港、多種多様な小貨物の取扱ひ等をなし、其勞務が高級であるだけ又生産費も高くつくのである。而して不定期船は海運界の景氣の移動に従ひ、運賃の高さを追ふて世界各地に稼ぎ廻るのであるが、定期船は景氣の變動如何に拘はらず、同一の航路に就役するものであるから、前者の運賃がその港その時の一時的需要供給の關係に主として支配せらるゝものであるに反し、後者は長期間に亘つてその營業費を償ふに足る所の經濟的水準によりて定めらるゝものである



る。又不定期船は一航海には大抵只一種の貨物を積込むのであるが、定期船は同時に多種多様の貨物を積込むものであるから、不定期船の運賃は貨物の種類によつて異なること少く、定期船のそれは貨物の種類によつて數階級に區分せらるゝものである。かくの如く不定期船と定期船とは、勞務生産費を異にし、それを運賃として回収する方法を異にするのであるから、後者の運賃が前者のそれより高くとも、それは定期船たる性質より生ずるもので、必ずしもコンフェレンスによる獨占の結果であるとは言ふことが出来ない。

次にコンフェレンス成立後の賃率が、成立前のそれに比して高きの理由を以て、之を不當なるものと認むるも亦正當ではない。元來、コンフェレンスの成立以前には、各社は概して無謀なる競争をなしつゝあるのであり、且つ定期船事業なるものは巨額の資本を固定するものであるが爲めに、競争が劇烈なればさて容易に之より脱退し得ざるものであるから、此場合には其運賃は生産費以下に下り、到底それでは永く營業を繼續し得ざるの状態にあるのである。故にその運賃を經濟的水準に引き上げ、各社の營業を健全なる状態に置かんが爲めに、コンフェレンスを組織して相互の競争を廢止せんとするに至るのである。コンフェレンス成立後の賃率が、その成立以前に比して高かるべきは、此理由によりて正に然るべき所である。故にコンフェレンス成立の前後を比較して運賃の當不當を決定せんとするは誤れる見解と云はなければならぬ。コンフェレンス

成立後の運賃が、果して不當に高きや否やは、自ら又別の方法によりて判断するの外はない。

一の航路に於けるコンフェレンス賃率と他の類似航路に於ける賃率とを比較し、若しくは同方向の航路の賃率を航海里程を以て比較し、その高き方を以て一概に不當なるものと見做すことも亦粗漏なる見解である。定期船の賃率は、結合生産費割當ての原則に従つて定められるのであるから、同種類の貨物であつても、航路の異なる場合には、結合生産費割當ての計算に於て、必ずしも同一資格を以て取扱はるゝものではない。換言せば、或種の貨物に對する定期船の賃率は、當該航路に於ける他種の運送貨物との振合に従つて決定せられるものである。故に、二つの航路の貿易状態が同じからざる場合には、同種の貨物であつても、その賃率が同一ならざるは、定期船事業そのものゝ性質上已むを得ざる所である。殊に各商港は、港費噸稅等必ずしも同一ではなく又積込荷卸の費用も同一ではない。故に積卸地の異なる場合には、同一方向の航路であつても、賃率は必ずして航海里程と比例するものではないのである。

かくの如く、コンフェレンス賃率を不當なりとして非難する世上の議論には、論據の正當ならざるものがあるのであるが、又此等の世論に對し、その然らざることを辯護する議論にも、又論據の正確ならざるものがある。即ち、コンフェレンス加盟會社の利益が、世間並の企業利潤に比べて大差なきの理由を以て、その賃率の不當ならざることを主張するが如きはその一例である。

その所謂加盟會社の利益なるものが、配當率を以て代表せられ居る場合には、此論の基礎極めて薄弱なるは言ふ迄もない。假に眞實の利益が世間並の利潤率に止まるとするも、加盟會社の營業はコンフェレンス航路の運送事業のみに止まるものではないから、會社の營業全般の結果たる利益の多寡を根據として、コンフェレンス賃率の當不當を判斷するは無意味である。更に一步を進めて、或一のコンフェレンス航路より擧ぐる眞實の利益が、世間並の利潤率を超えずと假定するも、それは只特に獨占的利益を擧げ居らざることを意味するに止まり、未だ以て賃率の不當ならざる所以を談るものではない。若し加盟會社が、當該航路の交通量が實際に要求するよりも以上の船腹を用ひて營業せる場合、即ち過剩船腹を航海せしめ居る場合には、輸送貨物は、獨占運送の下に、その過剩船腹の提供に關する生産費をも負擔せしめられて居る。故に此點に於てその賃率を不當と認め得る。而して、多くのコンフェレンスにありては、賃率上の競争は加盟會社間に廢止せられ居るに拘はらず、前に述べたるが如く、其他の點に於て相互の潜在的競争が存在して居る<sup>1)</sup>。故にそれが殊に輸送能力の擴張として存在する場合には、船腹過剩を惹き起し、其結果として、賃率が右に述べたる意味に於て不當に決定せらるゝことがあり得るのである。

右に述べたるが如く、コンフェレンス賃率が正當に定められ居るや否やを批評する世上の議論には、往々その判斷の根據に誤りがある。然らば如何なる根據によりて、その正當なるや否やを鑑

1) 本誌第十七卷第四號「海運に於ける競争と獨占との分界」(丙)「コンフェレンスの内外に於ける潜在的競争」參照

別すべきであるか。それを説明するに就いては、先づ正當なる賃率とは如何なるものであるかを述べなければならぬ。

定期船事業に於ける正當なる運賃率、——合理的に定められたる賃率——とは如何なるものであるかの詳細なる説明は、賃率論の主要部をなすものであるから、今は之を運賃論に譲り、此處には只その要領のみを述ぶることとする。即ち合理的なる賃率とは、定期船事業に要する結合生産費を當該航路の情況を斟酌して、各種貨物の運賃負擔力に應じて、均等に割當てたる割前である。而して此處に謂ふ生産費には世間並の利潤を含む。かくの如き賃率は營業の基礎が相當に鞏固であつて、且つ他の競争營業者の運賃政策に影響せらるゝこと少き海運業者でなければ、之を見出すことも、又之を實施することも殆ど不可能である。然るに獨占的コンフェレンスは、前にも述べたるが如く、當該航路に於ける貨物交通量に適應する處の船腹を供給する限りは、その運賃政策を他より牽制せらるゝこと殆どないのであるから、貨物運賃を決定するに當り、單に一航海に積込まるゝ所の各種貨物の運賃負擔力を比較考慮するに止まらず、更に、繼續的なる各航海毎に事情によりて異なるべき積込貨物の種類及びその分量をも考慮して、即ち約言せば、當該航路に於ける貨物交通の一般平均的な状態を基礎として、各種貨物の運賃負擔力の相互比例を見出し且つ之に當該航路に於ける特殊の事情を斟酌し、以てその航路に於ける結合生産費を之に均等

に割當つることを得るの地位にある。従つて最も合理的なる賃率を賦課し得る筈である。併し乍ら、かくの如くにすれば、それは社會の利益に最もよく適合する所ではあるが、彼等が本來獨占を企てたる趣旨に適合するものではない。彼等は、右の如くにして、知り得たる貨物交通の一般的平均狀態を基礎とし、之に従つて生産費を各種貨物の運賃負擔力に應じて均等に割當つるの營業方針をとる代りに、却つて之を利用して、その營業利益を最大ならしむるの方針をとる。之れ獨占的地位にあるものにして初めて爲し得る所であつて、競争場裡にある海運業者にありては容易に爲し得ざる所である。コンフェレンス賃率が不當なりとの非難の生ずるも亦之より起る。

併し乍ら、或航路に於ける某貨物の賃率は幾許を以て正當なるものとするかと云ふことを、具體的に現實の場合に當つて決定することは、當該海運業者に非らざる限り、殆ど不可能なる事柄である。合理的賃率とは上に述べたるが如きものであると、抽象的には言ひ得るものゝ、現實に之を決定するについては、當該航路の事情に精通し、一方に於ては、その航路に關する範圍内の結合生産費、その構成要素、各要素相互の重要關係、その變動の狀態等を統計的に調査し、他方に於ては當該航路に於ける一般貿易の趨勢及び各種貨物の交通狀態を明かにし、各種貨物の運賃負擔力を調べ、その變動の狀態を調査し、同種貨物の競争航路に於ける交通狀態をも調べて、初めて具體的なる決定をなし得るのである。故に具體的事實に於ける賃率が正當なるものなるや否

やの批判は殆ど困難事に屬する。只、併し乍ら、局外者と雖も、コンフェレンスの營業狀況の一般より推して、その賃率の正當ならざることを指摘し得る場合がある。

その最も著しきは、かの運賃戦の終熄の後に於ける賃率である。抑もコンフェレンス組織によりて獲得する獨占は、絶對的のものではなくて、相對的のものなることは、既に屢々述べたる所であるが、併しその獨占の程度は、内外に於ける潜在的競争の強弱によりて異なる。殊に外部より潜在的競争の強弱は、航路によりても異り、又同じ航路にても時の事情によりて異なる。その薄弱なる場合に於ては、コンフェレンスの獨占力はそれに應じて強大となり、利己を逞くして高き賃率を貪ることがある。即ち例へば運賃戦に於て競争者を撃退し、コンフェレンスが凱歌を擧げたる場合に於ては是である。此場合には、競争によりて引下げたる賃率を直ちに甚だしく引上げて、以て運賃戦に於て要したる費用及び之が爲めに失ひたる利益を償ふの手段に出づるが普通である。而して通常かゝる場合には、その引上げられたる賃率は、運賃戦に要したる費用と之が爲めに失ひたる利益とを償ふのみを以て廢止せられず、引上賃率が貨物交通量の減退を齎らすことの明かに現はれ來らざる限り、更に新たな競争者の出現するまで引續き維持せられる。故にその間に於て加盟會社が不當の互利を占むることとなる。

又縱ひ運賃戦に於て遂に競争者を撃退すること能はずして妥協が成立し、競争者をコンフェレ

ンスに加盟せしめたる場合に於ても、競争の舞臺が變じて獨占の舞臺となるは、全く前の場合と同一であるから、賃率の引上げが行はれて彼等雙方の戦費が荷主に轉嫁せられ、それが又久しく維持せらるゝも亦全く前の場合と同様である。而して此場合に於ては、加盟者の増加したるだけ、コンフェレンス船腹の増加となり、前に述べたる過剩船腹より結果する不當なる賃率賦課の傾向が併生し來る。

かくの如く運賃戦の終熄後は、コンフェレンス側の勝敗如何に拘はらず、當分外部よりの潜在的競争が薄弱なるが爲め、不當なる運賃の賦課が行はれるのである。勿論、運賃戦の後と雖も、コンフェレンスが餘りに不當なる高率の運賃を課するときは、又直ちに新たな競争者を誘發する虞があり、頻繁なる運賃戦の反復は固よりその利益ではないから、かゝる程度の賃率を課することはないが、併し又それだけ、この引上げられたる運賃は繼續性を有つこととなり、従つて一方に於ては、其間に加盟會社が互利を占むることを得、他方に於ては、貿易の正當なる發達を害する傾向あるを免れ難い。

コンフェレンスは又その賃率を決定するに當り、或種の貨物に對しては比較的安く之を定むる代りに、その補償として他のものに對しては比較的高く定むることがある。加盟者相互の内部に於ける潜在的競争の殆ど之れなきコンフェレンスにありては、一方に於て船腹の供給に若干の制

限を加へ他方に於ては運賃の決定に手心を加へて、船腹供給制限の爲め他に奪はるべき虞ある種類の貨物、即ち主として少数の大荷主の平素輸送する種類の貨物には、然らざるものよりも比較的低廉なる運賃を課し、供給制限によりても他に奪はるゝ虞なき貨物、即ち主として多数の小荷主の輸送する種類の貨物には、前者の低廉なるを補償し得る所の運賃を課することがある。但し之は曩に述べたる賃率の均等と云ふことゝ牴觸する事柄ではない。何となれば、此場合に於ても賃率は貨物の種類によりて分類的に定めらるゝのであるから、大荷主の平素輸送する種類の貨物を小荷主が輸送するときは、それと同一の賃率を以て取扱はるゝからである。又かくの如く船腹の供給に人爲的なる制限を加へずとも、不定期船より動もすれば競争を受くる種類の貨物、即ち例へば後進國より先進國への復航に於ける原料品食糧品の如き貨物に對しては、その運賃を比較的安く定むる代りに、かゝる競争を受くることなき往航の貨物には比較的高き運賃を課することがある。かくて獨占的コンフェレンスの運賃は、一方に於て荷主がその支拂はんと欲する程度に止めて、之を定むるものある代りに、他方に於てはその補償として、彼が支拂ひ得る程度の最大限度近くまでのばして之を定むることがある。即ち一方には所謂 "What the traffic will bear" の程度に止められたる運賃のある代りに、他方に於ては之を補償せんが爲めに "What the traffic can bear" の限度近くに於て定められたる運賃もあることになる。従つて、コンフェレンス賃率は、必ずし



も各種貨物の負擔力に應じて均等に定めらるゝものではない。コンフェレンス貨率の不當なりとして非難せらるべきは主としてかくの如き場合である。而してコンフェレンスが獨占的利益を擧ぐるも亦主としてかくの如き貨率の定め方より生ずる。

尤もかくの如き貨率の定め方も、場合によりては非難し得ざることもある。甲なる貨物はその販路に於て他國の競争を受くること少きに、乙なる貨物はその運賃に於て多少特別の取扱ひを受くるにあらざれば、他國との競争に於て對抗し得ざるが如き場合に、乙貨物の運賃負擔を比較的軽くする代りに、甲貨物に對しては、その負擔し得る範圍内に於て比較的高き運賃を課すること、するが如きは是である。かくの如き貨率の定め方は、海運會社の運賃總收入を大ならしむる結果を來すことゝなるにしても、それは又對外貿易の發展上必要なる手段であるから一概に之を非難することを得ない。併し乍らとさとしては之と反對に、貿易上競争の關係にあると共に、海運市場として又競争の關係にある國の貨物に對しては、海運上の利益、即ち海運會社自己の利益の保護に専らなる結果として、貿易競争上の對手國の貨物なるに拘はらず、自國の同種貨物よりも安き運賃を以て之を輸送するが如きこともある。かくの如きは、コンフェレンスが貨率の決定に關して、その獨占的地位を最も不當に利用するものと言はなければならぬ。

### 三 獨占的橫暴の非難

以上はコンフェレンスの營業政策が、その獨占的地位の利用により、社會の公益に背反する場合の主たるものであるが、此外にも獨占的橫暴を非難せらるゝ個々の場合は尙少からずある。北米合衆國は海運法第二十一條第一項の三を以て、「荷主が他の運送人に援助を與へたることを理由として、若しくは荷主が不當の取扱ひを受けたることに對し又は其他の事由に對し苦情の申出を爲したることを理由として、該荷主に對し、船腹の餘裕あるに拘はらず、その貨物の運送を拒絶し、又は之を拒絶せんことを通告して、之に報復し、其他該荷主に對し、不當なる又は差別的なる手段を使用すること」を禁止する規定を設けて居るが、かくの如き事柄は、嘗てコンフェレンスが合衆國荷主に對して行ひたる又は行ふ傾向のありたる獨占的橫暴の所業である。

又かの運賃延戻制を以て不法なるものとせざる諸國にありては、コンフェレンス外の船に積荷をなしたるを理由として、その荷主に對し、延戻金の支拂を拒絶し得るは當然の事柄であるが、之を理由として更に積荷の拒絶をなすが如きことは、公衆運輸業たる性質上許すべからざることゝ屬する。然るにコンフェレンスは往々かくの如きことをなす。一九一九年七月の濠洲聯邦政府より英本國に送りたる陳情書によれば、濠洲の某貿易會社は倫敦に於ける代理店を通じて、若しその會社が濠洲政府直營船に積荷をなさば、コンフェレンスは爾後その會社の貨物を輸送せざるべしとの威脅的通告を受けたる事實を記載し、又之と同様の報復を恐れて政府直營船の利用を差

控ゆる荷主少くとも八つを擧げ得べき旨を記載して居る。<sup>1)</sup>

同じく濠洲聯邦政府の英政府への電情によれば、ヴィクトリヤ政府は爆發物の輸送に關し、コンフェレンスに對し積荷の豫約をなしたるに、爾後七ヶ月間、積荷不適當の理由を以て船腹の提供を受け得ざるにより、之をコンフェレンス外の船に積込まんと欲し、前の豫約取消を申込みたるに、その承諾は從來の積込貨物に對する延戻金七百磅の請求權の喪失を意味するとの通告を受けたと云ふことである。<sup>2)</sup> かくの如きは、獨占的地位を利用して運賃延戻制を濫用するものである。

嘗て、南阿コンフェレンスがその獨占的暴威を恣にするとの非難の盛なりしとき、グラスゴウの一船主マックレー氏が、英帝國海運同盟調査委員會に於て陳述したる所によれば、南阿コンフェレンスが他の船主の船を備船する場合には、その船は自己の船主の計算に於て南阿より積荷を取らざることを、備船契約の一條件として居る。マックレー氏の一船舶もコンフェレンスに此條件によりて備船せられケーブ・タウンに航海した。そのとき同地に於て荷卸をなしたる際に、濠洲行旅客（黒奴？）積込の注文を受けたるにより、一應コンフェレンス代理店にその積込承認の請求をした處が、コンフェレンス自身はかゝる運送を營み居らざるに拘はらず、右備船契約の條件を盾として拒絶せられ、巨額（二千磅）の違約金を支拂ふにあらざれば積込が出来ず、その結果、此

1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System. 1923. p. 30.  
2) ibid. p. 29.

注文は他の船主に取られたと云ふことである。<sup>1)</sup> かくの如きは不當に不定期船の營業を妨害するものであると云はなければならぬ。

\*

コンフェレンスの獨占より生ずる弊害の主なるものは、略ぼ上に述べたるが如きものである。而して前段に述べたる利益と、茲に述べたる弊害とを比較して、結局果してその何れが勝るかは國情によりて必ずしも同じくはない。その弊害の大なる國にありては、之が對策の必要なるは言ふまでもなく、縦ひ弊害の少くして利益の大なる國にありても、苟も弊害の多少とも存在する以上は之が矯正策を必要とするも亦明かなる所である、故に私は更に稿を改めて、コンフェレンスに對する政策を研究するであらう。(二三・二一〇)

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I. p. 106. Vol. III p. 314. Maclay 8688-91.