

# 會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號五第 卷八十第

行發日一月五年三十正大

## 論叢

投資と租税……………法學博士 神戸 正雄

フォンウイゼの社會學論……………文學博士 米田庄太郎

水戸藩常平倉の成立……………經濟學博士 本庄榮治郎

海運同盟に對する英吉利の態度……………法學士 小島昌太郎

## 時論

自作農地創定施設要項を評す……………法學博士 河田 嗣郎

## 說苑

スミスの學說に關して福田博士の敬を乞ふ……………經濟學士 谷口 吉彦

マルクスの勞賃論……………經濟學士 森 耕二郎

## 雜錄

スミスの植民地觀の由來と地位……………經濟學士 長田 三郎

## 海運同盟に對する英吉利の態度

(獨占的海運同盟に對する政策、其二)

小島 昌 太 郎

獨占を目的とする海運業者の同盟即ちコンファレンス、並びにこの同盟が獨占を獲得維持する手段として採用する所の運賃延戻制なるものに對して、獨逸は全然好意的是認的態度をとり、反し、北米合衆國は運賃延戻制に對して全然非認的排斥的態度をとりて之を禁止し、以てコンファレンスをして獨占的のものたらしむる方針をとり居れることは、既に述べたるが如くである。かくこの兩國が、コンファレンスに對する態度の兩極端を代表せるに對照して、其中間に在りて之に對し中立的調停的態度をとれるものは英吉利である。

私が茲に假に中立的調停的態度と謂ふは、コンファレンス及び運賃延戻制に對して、國家が立法的手段又は司法的處置によつて、此等のもの、合法性如何を總括的に決定するを避け、此等に關してその利害關係者に爭議の生じたる場合には、國家が調停機關をして之を調停せしめ、又は

當事者が相互の協商により自ら之を解決することを幫助獎勵するの態度を云ふのである。

英吉利のコンファレンス及び運賃延長制に對する態度は、抽象的に之を言へば、全くかくの如きものである。元來、英吉利は定期船事業の頗る發達したる國で、その定期船會社は世界海運界に於て最も重きをなすの地位にあるのであるが、併し英吉利海運の全般的構成を見れば、不定期船の噸數の總計は、定期船のそれを遙に凌駕して居るのである。故に定期船經營者がコンファレンスを組織して、或航路に於て獨占的地位を占め、之によりて不定期船事業を壓迫することは、英吉利海運全般の利害關係上、輕視するを得ざる關係にある。又、コンファレンス組織の下に定期船事業が發達するは、英本國にとりては、その對外貿易上有利なる事柄であるが、その植民地にとりては、安き運賃の不定期船を利用するの自由が之が爲め束縛せらるゝことゝなつて、それは運賃負擔力の少き貨物の輸出を専らとする關係上、甚だ不利益とする所である。故に、コンファレンス問題につきましては、英本國と植民地とは、その利害を全く異にするの地位にある。最後に、英本國にありても、植民地貿易を主とする貿易業者は、コンファレンスの獨占に對して反對的意見<sup>1)</sup>を有し、運賃延長制の如きは、宜しく之を法律を以て禁止すべしとの論も公に發表せられたる位であるが、併し英吉利定期船事業の立場より見れば、若し英吉利が運賃延長制に對して、之を不法のものとして禁止すれば、獨逸が全然之を合法的のものとして取扱ふ限り、其結果は英吉利

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. III. p. 262, Wright, Statement par. 1.  
2) *ibid.*, Vol. II. pp. 12, Appendix II. Short History of the Question.

定期船事業を衰退せしめて、それだけ獨逸定期船事業を發達せしむることゝなる。之も亦、英吉利にとりて到底恐ぶ能はざる所である。英吉利がコンファレンス及び運賃延戻制に對して、中立の調停的態度をとるは、かゝる事情に基く。

併し乍ら、コンファレンス及び運賃延戻制に對する英吉利の態度が略ぼ、かくの如くに定まらるは、一九〇九年の海運同盟勅定調査委員會 (Royal Commission on Shipping Rings) の此問題に關する調査確定後のことであつて、それ以前には、政府に於ては、此等に對して何等干渉する所なく、事態の自然の成行に放任せられて居つたのであつた。而して此委員會の調査確定後定まりたる英吉利の中立的調停的態度は、今日に至るも尙何等變る所なく、英帝國海運委員會 (Imperial Shipping Committee) が、一九二二年の濠洲聯邦政府對英濠コンファレンスの運賃延戻制問題を解決したる態度の如きは、最もその顯著なる實例である。

## 二

以下、私は右の二委員會の業績について、英吉利の右の如き態度を多少具體的に説明せんとするのであるが、今、吾々の如く、コンファレンス及び運賃延戻制に對する國家の一般的態度を知らんとするものにとりて、最初に着目せねばならぬ事柄は、當該國家の法律上、獨占を目的とする所の海運業者間の同盟契約は有效なるものなりや否や、又、荷主が他の海運業者の船舶を利用

するの自由を束縛せらるゝことゝなる所の運賃の延戻なる事柄を、運送契約の内容とすることは、合法的なりや否や、と云ふ問題である。故に、私は先づ、英吉利の法律に於て、此問題が如何に取扱はれて居るかを調べなければならぬ。此等が國法上積極的に取扱はるゝか、消極的に取扱はるゝかは、國家のコンファレンス及び運賃延戻制に對する一般的態度を最も直截に表示するものであるからである。

英吉利に於ては、右の問題を決定し得べき何等の成文法も存在しない。従つて之は全く普通法 (Common Law) の問題として取扱はるゝ所であるが、而もその普通法に於ても、之を解決した判例は未だ一つも存在しない。故に、吾々は、右の問題は英吉利法に於て如何に解決せられ居るか、と云ふことを知ることは出來ず、只、之に關する權威ある學者の解釋論によりて、如何に解決せられるであらうか、を知り得るのみである。而して此問題については、前述の勅定調査委員會に對して、アーサー・コーエン氏 (Arthur Cohen) 及び、ジョン・マクドノーネル氏 (John Macdonell) が、各別に提出したる法律問題意見書に見はれたる見解が、今日に於ても尙權威を有するものと認めらるゝから、今之に由りて見るに、獨占を目的とする海運業者間の同盟契約、即ちコンファレンス契約は、英法に於ては原則として合法的のものと認めらるべきであり、運賃延戻制の合法性如何は、『最も困難にして疑點の多き問題の一つ』であつて、法律上未解決の儘に放

1) *ibid.*, Vol. II. pp. 35, Appendix IV. Memorandum by the Chairman on the Law as to Shipping Conferences and Deferred Rebates; pp. 38, Appendix V. Memorandum by Sir J. Macdonell as to Certain Legal Points relative to Conferences and Deferred Rebates.

任せられて居るのである(註一)。併し運賃延戻制の合法的なると否とに拘はらず、之に關聯する問題で當事者の利害關係より云へば更に直接に重要な、つの問題がある。即ちそれは、荷主は、運賃延戻に關する條件——コンファレンス外の船には積荷をしないと云ふ條件——を履行しない場合でも、既送の運送貨物に關してコンファレンスが保留する延戻金は、その支拂を受くる権利があるか、と云ふ問題である。此問題は、運賃延戻制そのもの、合法的なると否とに拘はらず、英吉利普通法の下に於ては、別個の問題として取扱はれ得るものであつて、そしてそれは、荷主に於て條件を履行せざればその權利なきものなるは、解釋上明かなる所とせられて居る(註二)。之がかくの如くに解釋せられ得るが故に、運賃延戻制は、その合法性そのものについて疑義あるに拘はらず、英吉利に於ては有效に行はれて居るのである。

(註一) マクドーネル氏は、契約當事者相互の競争的行爲を制限し、之によりて獨占の獲得を目的とする所のコンファレンス契約の合法性について、その意見書に上院裁判長ボウエン氏(Bowen)の『事業の一般的なる制限、換言すれば、地域的に何等の限定なき制限は、若干の例外はあるが、原則として法律上許容せられて居ない。局部的なる制限、詳言せば、事業が行はるゝ場所、之に關與する人、又は之を行ふの方法に關して限定を置くことのみを内容とする所の制限は、適當なる利益が之に附隨するの了解に於てなされ、且つ契約當事者の利益の正當なる保護の爲めに必要なる限度を超へざる場合には、法律上有效である。』と云ふ説を引用し、且つ之に附け加へて、『今日に於ては、場所に關する限定を缺くことは、必ずしも致命的缺點ではないと考へてもよい。裁判所は總ての状況を審査して、制限が正當なるや否やを決定するであらう』と述べて居る。

又、コトーン氏は、『コンファレンス』に對して、それが不當に專業の制限をなし、自由競争を妨遏する様に仕組まれてあるとの理由を以て、民事若しくは刑事訴訟を提起し得ざるは、モーガル事件 (Mogal case) の判決より見て明かなる所であると思ふ、』と言つて居る。かくの如く、兩者ともその意見書に於て、コンファレンス契約は合法的なるものであるとは明確に言つて居るのではないが、併し之に由れば、此種の契約は英吉利の法律上、原則として、合法的なるものと認められて居ると言つて誤りないであらう。

運賃延戻制に就いては、右の意見書によれば、其合法性に關して直接之を取扱つた判決例は一つもないと云ふことである。英吉利普通法によれば、個人の利益を保護する點より、『各人は、彼と同胞臣民との關係に於て、彼自身の勞働、彼自身の資本を、彼自身の意思に従つて、處分するの完全なる自由を對して、法律上權利を持つて居る。従つて各々の他の人々は、此權利より生ずる所の對應的義務を有し、此權利の最も完全なる行使——それは又他人の同様な權利の行使と兩立し得る所のもの——を何等妨害することを禁ぜられて居る』<sup>1)</sup>であり、又、社會の利益を保護する點より、『Public Interest』又は『Public Policy』に反する契約は、原則として不法のもの<sup>2)</sup>とせられて居る。然るに、運賃延戻制の下に於ける荷主は、延戻金を放棄するの苦痛を忍ぶにあらざれば、コンファレンス外の船を使用することが出來ないのであるから、此意味に於てその營業の自由が制限せられて居る。故にこの點より見て、運賃延戻に關する契約は、右の個人自由の原則と社會公益の原則とに抵觸せないのであらうか、との問題が生ずる。

併し、從來の判決例に見はれたる所に於ては、右の原則に所謂『自由』の意味を明確に表示して居らず、それは、『強制』(coercion)によりて締結せられたる契約の當事者でない、と云ふ意味に於ての自由か、又は、不當に『行動を制限する』契約の當事者でない、と云ふ意味に於ての自由か、が明瞭にせられて居ない。のみならず、判決例によれば、『強制』と云ふことと、『利得に對する甚だ強き誘因』と云ふこととの區別をも明かにして居ない。従つて、運賃延戻制に關する契約が、この『各人自由』の原則によりて不法なるものとせらるゝか否かは全く未解決の問題である。<sup>3)</sup>又、公益に關する原則も之と同様に、頗る意味不定のものであつて、判決例は『public policy』又は『public order』の觀念を、甚だ不定の儘に残して居る。

1) *ibid.*, Vol. II. Appendix V. p. 39 a.  
2) *ibid.*, Vol. II. Appendix IV. p. 35 a. Appendix V. pp. 40 b.  
3) *ibid.*, Vol. II. Appendix V. p. 39.

……我が裁判所は廣義に於ける公益の觀念に反する總ての事柄を、必ずしも不法とはして居ない。又公益に關する新らしい問題を、研究し、論議し、又承認することをもしない。従つて、コンファレンスや 運賃延戻制が、既に判決せられたる公益に關する特殊問題の範圍内に屬せざる限りは、裁判所は之を不法なるものと宣言することを欲しないであらう。經濟學に屬する多くの問題に關する限りに於て、或事柄が社會の公益に及ぼす影響を決定するに當つては、裁判所は普通個人以上に何等の權能を有つて居ないと云ふのが、英吉利法制上の事實である。』加之、『運賃延戻制が public policy に反するや否やの問題は、如何なる法的手續によれば、之を裁判所の決定を求むるが爲め直接に訴訟として提起することが出来るか、と云ふことを定むることさへ困難である。』とせられて居る位である。

かくの如く、運賃延戻に關する契約の合法性如何は、英法の下に於ては全く未解決の儘に残されて居るのであるが、それは主として次の三つの法的事情によるのである。即ち、『第一、英吉利の裁判所は、一度宣告したる判決に對しては、それが内外國の商業的社會的狀態が現在のものと本質的に異つて居つた時代に決定せられたものであつても、之に甚だ大なる範圍内に於て束縛せらるゝものであること、第二、英吉利の裁判所は、public policy に關する新しい原則については、如何なるものも、之を研究するの自由なく、又之に法的效力を與ふるの自由も有せざること、第三、英吉利裁判所は、運賃延戻制が英吉利の海運上の利益又は英吉利の廣汎にして錯綜せる國際貿易に及ぼす影響、又は及ぼすと考へらるゝ所の影響に就いて、何等の證據を與ふるの自由を有しないであらうこと』によるのである。

(註二) 延戻に關する條件を履行せざる荷主が、延戻金の支拂を受け得る權利を有するや否やの問題、即ち Recovery of Defeet-red Rebates に關しては、右の意見書は曰ふ、『所有者又は代理人が、(延戻金に關する) 通知書 (Circular) の諸條件を十分に理解して貨物の運送をなすは、一つの契約を成立せしめる。その契約は public policy に反せざるものであつて、有效なることあり、又之に反するもので無効なることもある。若し契約が前者であるならば、延戻金は、その契約の諸條件が履行せられざる限り拂戻を受くることを得ない。縱ひ契約が後者であるにしても、『均等の事件に於ては被告の地位が僞れて居る (in pari casu melior est conditio defendentis)』と云ふ格言が之に適用せられる。此法則の適用の結果として、例へば

1) *ibid.*, Vol. II. Appendix V. p. 40.

2) *ibid.*, Vol. II. Appendix IV. p. 35.

3) *ibid.*, Vol. I. The Report p. 8; Vol. II. Appendix IV. p. 35 a.



二人の當事者が不法の契約を締結し、其中の一人が金錢の支拂をなしたる場合には、その金錢は契約が履行せられざる以前に在りては之を回收するを得るけれども、履行後にありては、之を回收するを得ない。<sup>1)</sup>故に荷主が延戻に關する諸條件を履行せしめて延戻金を回收し得る場合は、その契約が無効の又は取消し得べき原因を有する場合に限られ、此等の原因は英法に於ては、『事實の誤解』(mistake of fact) 『不當なる影響』(undue influence) 『詐欺』(fraud) 『強制』(coercion) 『特別法の禁止』等であるが、荷主は延戻制の下に在りて、此等の原因の何れの場合にも當概まらざる事情に於て契約關係に入り込むのであるから、此點より見るも、延戻金は、之に關する條件を履行せざる限り、回收し得ざるは明かである。<sup>2)</sup>

右に述ぶるが如く、運賃の延戻に關する條件を履行せざる荷主は、延戻金を請求する權利なきことは、解釋論に於て決定せられて居る處であるが、併し肝心のコンファレンス契約そのもの、及び運賃延戻を内容とする運送契約そのもの、合法性如何は、成法上に於ては勿論のこと、普通法の解釋論としても未だ頗る明快には解決せられて居ない。而して『英吉利裁判所は、public policy に關する新らしい問題を、研究し、論議し、承認することをしない』と云ふのであるから、之は英吉利の法制上當然の事柄でもあらうが、又此問題の背後に横はる所の英吉利の海運上貿易上及び植民地との政治上の錯綜せる利害關係より考へて、英吉利は恐らくは、國家の意思表示を以て、之等の合法性如何を決定することを避けて居るのであらう。それ故に、私は、英吉利の此問題に對する態度を以て中立的であると云ふのである。

然らば、次に、その態度の調停的と云ふのは如何なる所を見て之を言ふのであるか。之に就い

1) *ibid.*, Vol. II. Appendix V. p. 38 a.

2) *ibid.*, Vol. II. Appendix IV. p. 35. Appendix V. p. 38.

ては、前述の二委員會の爲したる處を見なければならぬ。先づ一九〇九年の海運同盟勅定調査委員會の設立せられたる事情より述ぶることとする。

## 三

第十九世紀の末葉、英吉利定期船事業經營者が、國際的主要航路特にその各植民地航路に於て、コンファレンスを組織し、運賃延戻制によりて獨占的地位を獲得して以來、各植民地の貿易業者間に、コンファレンスの獨占的横暴に對する不平が高まり、賃率の急激なる引上げと、運賃延戻制の不便とに對し特に盛なる反對が起つた。而して最も熱心に反對の運動を繼續したのは、南亞聯邦、濠洲聯邦及び海峽植民地であつて、此等の植民地は續々として反對の陳情書を本國に送り、又は反對決議を發表するに至つた。かく植民地の側に反對運動が起ると共に、本國に於ける大貿易業者の間にも、コンファレンスに對して反對の氣勢を擧ぐるものがあつた。蓋し大荷主は安き運賃の不定期船を備船するの利便を、運賃延戻制の爲めに奪はるゝこととなりたるに拘はらず、コンファレンスは原則として大荷主も小荷主も均等の運賃を以て取扱ひ、大荷主に對し特別に賃率上の利便を與へないからである。然るに又、當時恰も各植民地に於て、英吉利品が次第に驅逐せられ、外國品が之に代つて販路を擴げる形勢があつて、其原因の一つは、英本國よりの運賃が競争國よりのそれよりも高きに在ると云ふ事實も發見せられ、之に關する調査報告書など

も發表せられた。<sup>1)</sup> 茲に於て本國政府は、『海運同盟の事業に關する一般的調査、特に運賃延戻制に關する調査を遂げ、此等が英吉利又は植民地の貿易に對して損害を與へつゝありや、又は損害を與ふるの傾向ありや、若し然りとせば、立法其他の方法により如何なる救濟手段をとるべきかを報告せしむる』爲めに、海運同盟勅定委員會を作り、其調査の結果如何によりては、public policy の一つの新しい原則を定めんとしたのである。

委員會の議長コーエン氏は、此委員會の調査方針及び目的に就いて、次の如くに曰ふ。

「此委員會の目的とし趣旨とする所の眼目は、此重要なる問題（コンファレンス及び運賃延戻制に關する問題）に關して調べ得らるゝ限りの總ての證據を蒐集し、之を考察するにある。例へば、若しも運賃延戻制が、獨逸に於ては適法なるものなるに拘はらず、英吉利に於て不法なるものとせらるゝことが、英吉利の工業及び商業に對し、實質的なる損害を與ふる結果を有つものであると證明せられて、委員が之を承認することゝならば、縱ひ委員に於ては此制度は古き普通法の原則に従へば不法なるものであるとの意見を有するにしても、現在の事情の下にありては、延戻制は公の政策に反せずして、法律上認容せらるべきものなることを、報告せねばならぬかも知れぬ。又之に反して、委員に於ては、運賃延戻制は普通法上不法なるものにあらずとの見解をとるにしても、若しも、委員の前に現はれたる諸證據によりて、此制度は英吉利

1) *ibid.*, Vol. II, pp. 12, Short History of the Question.

2) *ibid.*, Vol. I, p. i, iii, 5.

の對外貿易に對し有害なるものなることが、判明したる場合には、委員は、此制度は特別法によりて禁止せらるべきものなることを、勸告するの已むなきに至るかも知れぬ。』

かくて右の委員會は、海運及び貿易に従事する實業家と、法律學者經濟學者並びに植民地代表者を以て組織せられ、六十六人の利害關係證人を喚問し、又特に南阿植民地へは小委員を派遣し、同地に於ても亦五十三人の證人を喚問し、何れも先づ意見書及び證據書類を提出せしめ、之に基きてコンファレンスに關する各種の事實と證人の之に對する意見とを尋問して、精密なる調査研究を遂げたのである。

然るに、調査の結果は、委員の意見は二つに分れた。従つて統一的なる意見書を發表することが出來ず、多數意見書 (Majority Report) と少數意見書 (Minority Report) とを併せ發表することゝなつた。其上、委員の中には特別に留保意見をも發表するものもあつた。而して植民地代表たる南阿、濠洲及び海峽植民地の三委員は、何れも少數意見書に署名した。加奈陀は本問題に就きては、利害關係少きの理由を以て、初めより代表者を出さず、新爾蘭代表委員は何れの意見書にも署名しなかつた。故に此委員會に於ては、本國と植民地との意見の一致を見ることが出來なかつたのである。

## 四

1) *ibid.*, Vol. II. p. 35.

コンファレンスの獨占の性質及びその利弊に關し、多數意見書に見はれたる見解に従へば、『運賃延戻制を採用するコンファレンスは、一般的商品の荷主に關係する範圍内に於ては、制限的獨占を保有して居る。』その獨占は絶對的なものではなくて、多數の證人が之に、“Virtual”とか“quasi”とか“practical”とか云ふ言葉を附け加へて居るが様に、限定的なるものである。而して『その獨占は、運賃延戻制又は之と同様の效力を有つ所の何等かの(荷主)拘束手段(注)あるによりて存在するもので、且つコンファレンスの設立によりて、既存の定期運送機關の總て又は殆ど總てを之に包容することが、孤立の定期船會社をして之と競争して成功を收むることを困難ならしめ、又は、少くとも、相當永き期間競争を繼續することを困難ならしむるの事實に基礎を置き、或は、成立するものである。』この獨占が制限付きのものなることは、他の運送の適當なる方法が之と現實に併存することに由りて起ると言ふよりも、寧ろ、獨占が甚だしく且つ引續き永く濫用せらるゝならば、之に代る所の他の運送機關が生れ來る潜在的可能より結果すると見るべきである。但し『特定の航路に於ける獨占到對する制限は、その航路に於ける事情によりて異なる。』<sup>1)</sup>かくて此獨占の下にありては、『規律的にして高級なる海運勞務』が提供せられ、『賃率の安定』が保たれ、『英吉利よりの運賃と大陸よりの運賃とが均一に維持せられ』、『(海運)勞務生産費が節約せられて、より經濟的に割當てられ』、『總ての商人に對して一樣なる賃率』が課せられ、『船

1) *ibid.*, Vol. I. pp. 33. 37.

主計算に於ける貿易が廢止せられる』等の利益がある。『海運同盟によりて與へらるゝ此等の利益は、畢竟、運賃延戻制又は荷主に對する拘縛手段として之と同様な効果を有つ所の何等かの仕組と、その(何れの荷主に對しても)均等なる適用とより生ずるものである。若し運賃延戻制が廢止せらるゝならば、船主は荷主と長期間に亘る契約を締結し、以てその取引を保全するに努力することゝなるであらう。かゝる契約制は、交通量の大きな一般的航路に在りては、小荷主の損失に於て(船主が)大荷主と特惠的契約を締結するの結果に導く的可能がある』<sup>2)</sup>。

多數意見書は、コンファレンスの獨占には右に擧げたる諸利益の存在することを認むること共に、又若干の弊害の存することも認めて居る。併し乍ら、不當に高き賃率を課する弊害があると云ふ一部證人の主張に對しては、その事實の調査を避忌して居る。其理由は、かゝる調査は頗る困難にして永引き、『各賃率が各種の項目の運送貨物に及ぼす影響を調査するが爲めに、又、經營の效果に關する諸事項例へば船腹の貨物に對する割當の如きを研究する爲めに、各會社又は各船主の諸帳簿を檢閲せねばならぬことゝなる』のであるが、委員はかゝる權限を有せざるが故に、當事者の反對によりて調査の實行不可能となる、と云ふにある。併し、コンファレンスは、或場合に於ては、その獨占的地位を濫用して、賃率を引き上げ、又は下落すべきときに之を引下げざるの傾向あること、運賃延戻制のなき北米航路の賃率は、英吉利航路のそれより安きが爲め

1) *ibid.*, Vol. I, pp. 44. pp. 46.2) *ibid.*, Vol. I, p. 50.3) *ibid.*, Vol. I, p. 58.

に、英吉利へ來るべき注文が合衆國へ奪はるゝの傾向あること、當時現行の運賃延戻制は、その金額と期間とについて荷主に不便を與ふる點のあること、發航地と寄港地とに關して、コンファレンスが決定權を有するは、濫用に流れ易きこと、獨逸の定期船會社が概して賃率表及貨物分類表を公表せるに、英吉利會社が之をなさざるは、其理由の乏しきこと、南阿及び西阿のコンファレンスが、其獨占を濫用して横暴の行爲ありたること等の諸弊害に就いては、證人の主張を是認して居る。<sup>1)</sup>

## 五

コンファレンスの獨占及び運賃延戻制に關する多數意見書の見解は、略ぼ右に述ぶるが如くである。然るに、少數意見書は此等に關して稍々見る所を異にして居る。即ち之によれば「運賃延戻制を採用するコンファレンス組織——概して相互に何等の連絡なく何等の組織をも有して居ない荷主を相手とする所の、高度に組織付けられたる産業(海運)の自然的發達の產物——は、殆ど總ての主要なる海上航路に獨占を創造した。<sup>2)</sup>」かくの如くに創造せられたる獨占は、この同盟が、その欲する所の如何なる運賃をも課することを得、その望む所の如何なる條件をも(荷主に)負擔せしめ得ると云ふ意味に於ての絶對的なものではない。實際に於ては、彼等の獨占は一定の限界の下にある。<sup>3)</sup>『併し絶對的のものではないとは言ふもの、運賃延戻制によりて設けられたる獨

1) *ibid.*, Vol. I. pp. 79.  
2) *ibid.*, Vol. I. p. 114.  
3) *ibid.*, Vol. I. p. 96.

占は、大多數の場合に於て、何等の代替(となる運送方法)を許さざる所のものである。<sup>1)</sup>『而して此獨占は何等の法律上の管理に服して居ない。』<sup>2)</sup>然るに海運同盟の組織は、實際に於ては、その加盟者の爲めに、法的獨占の如く完全に有效にして而もその如き管理に何等服する所なき獨占を、或限界内に於て、確保するものである。<sup>3)</sup>而も『その限界は多くの場合には虚妄であり、且又一般的には消えつゝある。』<sup>4)</sup>『總ての獨占は、事柄の性質によるか、立法によるか、又は何等かの形式に於ける管理によりて、嚴重に制限せらるゝでなければ、大なり小なり、濫用に陥り易きものである。』<sup>5)</sup>委員會に喚問せられたる荷主側の證人が、コンファレンスの獨占の弊害に關し、具體的なる證據を多く提出しなかつたことを以て、直ちに之を弊害少きものと認むるは輕卒である。『海運同盟の加盟者はその利害關係を同じくし、彼等の組織は完成して居る。之に反し、最も直接に同盟の行動によりて影響せらるゝ人々即ち商人等は、その利害關係に於て乖離して居る、而も彼等は其所在地を異にし、相團結するには大なる困難があり、又、少くとも或場合には同盟に反對して立つを好まざるものである。生産者と消費者とに至つては、彼等が本當の影響を蒙る人々ではあるが、只その關係は間接であり、且つ團結力に於ては商人よりも更に弱きものである。かゝる事情の當然の結果として、海運同盟は證據を蒐集し之を提出するについて、その反對側のものよりも有利の地位にあるのである。』<sup>6)</sup>『多くの場合に於ては、事の具體的なる詳細を知ることは、

1), 2), 3) *ibid.*, Vol. I. p. 97.4) *ibid.*, Vol. I. p. 114.5) *ibid.*, Vol. I. p. 98.6) *ibid.*, Vol. I. p. 98.



縦ひ最も嚴重なる秘密の約束の下に於ても不可能であつた、かゝる約束も貿易業者にとつては、其密告が船主に探索せらるゝ所となり、其結果報復せらるゝことゝなるの恐れを除くに由ないからである。』この(荷主側より證據を得るの)困難なることそれ自身が、コンファレンスが、彼等と荷主との間の公正なる取引を破壊することに如何に完全に成功して居るかを物語つて居る。』多数意見書は此事實を輕視して居るけれども、『吾々にとつては疑ふの餘地なき所である。』<sup>2)</sup>

コンファレンスの利益及びその弊害については、少数意見書は多数意見書と全くその見解を異にし、『吾々はコンファレンスと運賃延戻制との辯護の爲めに主張せらるゝ所の、その利益に關する見解には特に不同意である。多数意見書は、吾々の見る所によれば、かゝる利益を過重に見積り、その或物は法外に此組織の作用に歸して居る、而も之より生ずる不利益並びに此組織に有り勝ちなる危険に對しては、十分なる評價を與へて居ない』<sup>3)</sup>『コンファレンス及び運賃延戻制を辯護するものは、此制度を無制限なる競争の制度と比較して、社會に對し積極的に有利なるものであると考へて居るのである。』併し『吾々は、此等の利益の如何なるものも、……法律によりて強制し得る所の契約の下に與へられて居るのでないこと、此等の利益の總ては、關係荷主が何等の補償を與へらるゝことなく又何等の補償を受くる權利なくして、撤退され得るものなること、而して此等の利益の存在を甚だ高唱する所の多数意見書は、船主が、此等利益と認めらる事項の繼

1), 2) *ibid.*, Vol. I. p. 98.

3) *ibid.*, Vol. I. p. 95.

續に就き、何等か法律上の義務の下に置かるべきを提議して居ないこと、を注意することが出来る。コンファレンスは此等の利益のどのものをも又はその總てをも、撤退すべき自由にある<sup>1)</sup>。

かくて少數意見書は、賃率の均等とその安定と云ふ二つの事柄を除きては、多數意見書が獨占的コンファレンスより生ずる利益として認むる所のものを殆ど總て非認し、「此組織(運賃延戻制を採用するコンファレンス組織)は英吉利海運の最強要素たる不定期船に對して損害を與へるものである。此組織の下に於て經費の節減と云ふことが縦ひ幾分か存するとしても、それが此組織あるが爲めに生ずる冗費を償つて餘りあるものなるを示すべき満足なる證據は一つもない。此組織は船腹の増加従つて投下資本金額の増加を齎らし、之に對し支拂はるべき利子を増加する。此組織は賃率を引上げその下落を防ぐに成功して居る。それは又寄港地を減少し又は減少するの傾向がある。此組織は、之を不法として居る所の北米合衆國の如き國に對し、英吉利よりも大なる利益を與へる。それは又南阿の場合に於ては、英吉利の販路を失はしめた。此組織によりて、航海の規則的に行はるゝことの著しく増加したる證據もなく、船舶の質を大に改善したる證據もなく」と記述して居る。

## 六

かくの如く、少數意見書は多數意見書と見解を異にし、獨占的コンファレンスなるものは、そ

1) *ibid.*, Vol. I. p. 99.  
2) *ibid.*, Vol. I. p. 114.

の現状に於ては利益よりも弊害の勝るものと認められたのである。従つて、兩意見書が、コンファレンスに對する政策として、政府に建議したものは多少の相違がある。併し、法律を以てコンファレンスの營業に干渉する所の規定を設くること、殊に最も問題となつて居る運賃延戻制を禁止し又は之に一定の制限を設くることを不可なりとする點に於ては、兩者の意見は一致して居る。多數意見書が法律を以て運賃延戻制を禁止することを不可なりとする理由は次の如くである。

「吾々委員は、運賃延戻制が法律によりて禁止せらるべきことを望まないものである。如何なる制度も濫用せらるゝの可能あること、及び只この事あるが爲めに、それが禁止せらるべき十分の理由を有つものでないことは、殆ど述ぶるの要なき所である。總てかゝる事柄に於ける眞實の問題は、法律上の干渉は適當なりや否や、且つ如何なる程度の干渉が適當なるか、を決定することであり、而してそれに就いては特に次の事柄を研究せねばならぬ。即ち、此制度を全然禁止するによりて生ずる結果如何、此制度の濫用及び弊害は何等か他の方法によりて之を避くことを得ないか、此制度より生ずる利益はその弊害を補つて餘りあると云ふ様なことはないか。

『此等の問題の研究に入る以前に、先づ記憶せねばならぬ重要な事柄は、運賃延戻制を有效

に廢止し得る所の唯一の方法は、此報告の第一部に述べたる理由により(英吉利普通法に於ては、運るにせよ又不法と認めらるゝにせよ、その内容を了解して運送を委託し運賃を支拂ひたる荷主は、延戻に關する諸條件を履行せざる限り、延戻金の支拂を受くるの權利を有しないことになつて居ると云ふ理由)此制度を不法なるものとなし、之を採用するもの及び之が當事者たるものに刑罰を課することである。併し此現在の制度を禁止するに至らざる所の法律は、(假に之を制定するも)、そは無用であり無益でもあらう、何となれば、同等の又は更に有力なる性質を有つ獨占を創造する所の他の何等かの制度の取り入れらるゝことを、之によりて防ぐことが出来なからうからである。それ故に、有效なるべき立法は、必ず、海上貿易輸送の獨占を創造する虞れある所の總ての聯合及び總ての契約を禁止するものでなくてはならぬ。……従つて斯くの如き法律は、嘗に運賃延戻制を禁止するのみならず、海上運送の獨占を獲得することを目的とし且つその効果を有ち得る所の契約制度及び其他の制度をも禁止することゝなるであらう。吾々は、吾々の前に現はれたる證據が、かくの如き性質の立法を推薦するを可とするものでないと思ふ。吾々が此結論に到達したる理由は次の如くである。

『イ』海上運送の場合に於て、既に述べたるが如き事情によりて制限せられ居る所の獨占より生ずる諸利益は、吾々の調査の經過の中に明かとなりたる諸弊害を償つて餘りあるものであり、且つ海運の組織が、その現に存在する形式より著しく異なるものとならざる限り、諸弊害を

償つて餘りあることが繼續するであらうと信ずる。

「ロ」 現存の程度に於ける此等の利益は、吾々の見る所によれば、運賃延戻制若しくは之と同様に有効であり且つ同様に（各荷主に對し）均等に適用せらるる所の何等かの拘束手段に依存するのである。

「ハ」 運賃延戻制の禁止は、自由なる運賃市場を回復せざるのみならず、獨占並びに之より生ずる諸弊害を不可能のものとなすことは出来ない。

「ニ」 合衆國に於て此制度が不法なるものとせられ居る事實は、此國に於て之を禁止するの先鞭をなすものであるとの論は、吾々の合衆國法に關する解釋と見解を異にするものであつて、吾々の採らざる所である。（合衆國に於て前段に述べたる海運同盟調査に關する委員會の設けられたのは、英吉利の後のことは七年）。  
（此委員會の設立より四年後のことあり、運賃延戻制を禁止する Shipping Act の制定）

「ホ」 吾々が考へて居る様な性質を有つ立法は、此國よりの貨物を輸送する船主に適用せられるが、大陸よりの貨物を輸送する船主には適用せられない。従つて、運賃延戻制によりて獲得する所の勢力を此國の船主より奪ふに拘はらず、彼等の競争者たる外國の船主には依然此勢力が保有せらるることゝなる様な立法は、それが如何なるものであるにしても、之に對して強力なる反對が起らざるを得ない。かゝる反對が正當なる理由を有つや否やは、運賃延戻制なるも

のが、此國の商業全般に對して、即ち海運をも之に含めて觀察して、結局有利なるや不利なるやの問題に關する見解の如何によりて主として決定せらるゝのである。而して、吾々は全般的觀察よりすれば、此制度は一般には有利なるものであると考ふるのであるから、それが外國特に獨逸に於て保留せらるゝことは、此國に於てそれが禁止せらるゝによりて生ずる損害を加重するものであると信ずる。かくの如く吾々は、運賃延戻制の禁止は望まじきものと考へないが、併し、それに伴ふ所の諸弊害は、何等かの制裁又は監督を必要とするものと思ふ<sup>1)</sup>。

少數意見書も亦、直ちに、立法的手段によりて運賃延戻制を禁止することには反對の見解を表はして居る。即ち曰ふ、『吾々は、運賃延戻制を不法なるものと宣言する所の立法、若しくはこの甚だ複雑なる産業(海運業)の行動に政府をして大に干渉せしむる所の立法、而してそれは動もすれば多くの訴訟を惹起することゝなる所の立法、を採用する前には、妥協の制度及び商務院の一定の範圍に於ける監督を有效ならしむべき實質的行動が必要であると思ふ<sup>2)</sup>』。

かくの如く、勅定調査委員會は、多數意見と少數意見とに分れたるに拘はらず、立法的手段を以てコンファレンスの事業に干渉することを、不可なりとする點に於ては、意見の一致を見たのである。但し少數意見書に見はれたる前掲の文言より察すれば、先づ『妥協の制度及び商務院の監督』によりて、運賃延戻制による獨占より生ずる諸弊害を矯正するに努力し、而も尙之が満足

1) *ibid.*, Vol. I. p. 81—82.2) *ibid.*, Vol. I. p. 114.

なる効果を擧げ得ざる曉には、立法的手段によりてコンファレンスの事業に干渉することは必ずしも避くべきものではないとの見解をとる様である。

## 七

勅定委員會が、立法的手段によりてコンファレンスの事業に干渉することを、不可なりとするの結論に達したることは、右に述ぶるが如くである。然らば、コンファレンスに對する政策として、この委員會は、如何なる事柄を最も適當と認めたか。それには三つある。

その第一は、コンファレンスに對立する所の商人組合を成立せしめて、之をしてコンファレンスと集團的取引 (collective bargaining) をならしむることを獎勵するのである。元來、コンファレンスの獨占的弊害は、この同盟を組織して團體的勢力の下にある海運業者が、相互の間に何等の聯絡なくして殆ど總てが孤立的地位にある荷主と對立するが爲め、前者が後者に對し壓倒的優勢を保持するより生ずるのである。故に、今、荷主をして對立的團體 (counter-combination) を組織せしめ、之に集團的勢力を有たしむるならば、コンファレンスの專横を抑制するに於て最も適切有效である云ふのである。而してコンファレンスは各々の航路を基礎として成立して居るのであるから、之に對立する商人組合も亦、各々の航路を基礎とし、その航路に利害關係を有つ殆ど總ての荷主を全國的に糾合して組織し、代表的權限を有するものたらしめんとするのであ

る。但し此組合は、コンファレンスを排斥する目的を以て、對抗的運送業を營むが爲めに組織するものではなく、只コンファレンスに對立し得る所の勢力を作り、其下に於て之と協商して集團的取引をなさんことを目的とするのであるから、委員會の見る所によれば、成立の可能頗る大なるものであり、且つ、荷主の意向は海運業者の側に於ても、結局之を無視することを得ないものであるから、荷主の側に組合が出来て、其總合的意向を知ることが得、彼等の代表者との協商によりて營業方針を決定し得るは、正にその希望する所であらうと云ふのである。

その第二は、一定事項に關する商務院の干渉又は監督である。即ち、前述の性質を有つ所の荷主側の組合が成立したる曉に於て、或事件につきコンファレンスとの協商によりて、之を解決し得ない場合が起つたときには、當事者の請求により、商務院がその解決を促進するの局に當り、又は仲裁人を選任すること、或は商務院が、國民の又は帝國の重大なる利益に影響を及ぼすに信するに十分なる理由を有つ所の事柄にして、荷主とコンファレンスとの協商によりて解決するの望なきに至りたる場合には、商務院は自ら進んでその問題を調査し、之を議會に報告すること、及び、運賃延戻制を採用するコンファレンスをして、『總てのコンファレンス契約並びにコンファレンスに加盟せざる外國會社との文書契約又は口頭契約、總ての運賃延戻通牒及び延戻金請求の書式、商務院の認容したる商人組合又は荷主組合との總ての契約』を商務院に届出せしむること、この三つの方法によりて、コンファレンスの事業に干渉し又は之を監督せんとするのである。



その第三は、運賃延戻制を採用するコンファレンスは、その賃率表及び貨物分類表を必ず公表すべきものとすることである。<sup>1)</sup>

勅定委員會が、コンファレンスに對する政策として擧ぐる所は、只以上の三つの事柄だけである。而して之に就いても、多數意見書と少數意見書とは、商人組合の組織、商務院の干渉監督の方法について若干意見の相違はあるが、要するに少數意見書は此等の政策が一層嚴重に行はるべき方法を希望したるに過ぎない。故に之によりて見れば、勅定委員會がコンファレンスに對する政策として政府に建議したる所は、國家がコンファレンスに關する問題の解決に直接干渉することを避け、出來得る限り利害關係當事者をして協商によつて總ての問題を妥協的に解決せしめんとするのであつて、只當事者のみの協商によりて解決困難なる場合に、國家機關をして調停的に問題の解決に干與せしめんとすることに明かである。

一九〇九年の海運同盟勅定調査委員會が、コンファレンス及び運賃延戻制に就いて、綿密なる調査を遂げて到達したる結論、及び之に對する政策として建議したる所は大要右述ぶるが如くである。而してその結論が右の如く二説に分れ、その政策として建議したる所の趣旨が右の如きものであつたが爲めに、英吉利は、之によつて Public Policy に關する何等の新らしい原則を立法的に定むることもなかつた。併し此建議の趣旨は、英吉利の歴代政府が其儘採用する所となつた。それは、最近の英濠コンファレンス問題に對し、帝國海運委員會の裁定したる所に見ても疑なき所である。私は次號に於て帝國海運委員會の裁定を説明するであらう。

1) *ibid.*, Vol. I. pp. 85-89.