

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷九十第

行發日一月八年三十正大

論叢

フイアカントの社會學論……………文學博士 米田庄太郎

道德統計論概説……………法學博士 財部 靜治

海運同盟の運賃に対する國家政策……………法學士 小島昌太郎

水戸藩常平倉の運用……………經濟學博士 本庄榮治郎

時論

娛樂税の重要……………法學博士 神戸 正雄

說苑

英國の自作農創定事業……………法學博士 河田 嗣郎

獨逸レンテン銀行に就て……………法學士 大森 研造

雜錄

國民經濟と世界經濟……………法學博士 財部 靜治

離婚に就て……………經濟學士 岡崎 文規

勞農露國に於ける幣制改革問題……………經濟學士 谷口 吉彦

海運同盟の運賃に對する國家政策

(獨占的海運同盟に對する政策、その四)

小島 昌 太 郎

【目次】 一 直接監督制度 二 間接監督制度 (1) 賃率決定權の總括的留保 (ロ) 最高賃率國定制 三 賃率政策としての補助金制度 四 賃率公表制度

一 直接監督制度

海運業者の同盟たるコンファレンスは、その獨占的地位を恃んで不當に高き運賃を貪ると云ふ非難は、荷主の側より屢々起る所である。而して或場合に於ては、實際コンファレンスの賃率は不當に高きことがある。運賃が不當に高きときは、一國の對外貿易の發展を阻害することゝなるが故に、國家が之に對して適當なる監督をなすは、經濟政策上必要なる處置と言はなければならぬ。併し乍ら、コンファレンス賃率の監督と云つても、コンファレンスそのものは國籍的性質のものでなくて、國際的性質を有つものであるから、之に對しては、獨逸學者の所謂『賃率主權』(Tarifhoheit)も、直接の支配を及ぼすことを得ざる所である。従つて、國家は、コンファレンスに加盟せる自國會社の運賃を監督することによりて、間接に此目的を達するより外に方法を有つ

て居ない。此に於てコンファレンス賃率監督の問題は、一般に定期船賃率監督の問題となる。

定期船賃率の監督は、鐵道賃率のそれと同じく、理論の上より言へば、前述の如く、國家の經濟政策上頗る必要なる事柄であるけれども、實際問題としては、又頗る困難なる事柄である。

蓋し、嘗て述べたるが如く、合理的賃率とはかくの如きものであると、抽象的には言ひ得るもの、國際的性質を有つ航路に於ける某貨物の定期船賃率は、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、當該航路の營業につきて永年の經驗を積める所の海運業者に非らざる限り、殆ど不可能なる事柄であるから、國家機關が賃率を決定するにしても、それが適正を得る場合は寧ろ稀であると見なければならず、殊にその決定賃率を強制するに至つては、却つて之より弊害の生ずる虞がないとは限らないからである。

かの一九〇六—九年の英吉利海運同盟勅定調査委員會に於て、之に喚問せられたる多數證人は、コンファレンスの弊害を除去する爲めに、一の監督局 (Board of Control) を設立して、定期船の「運賃率及び貨物分類を裁定するの權能と、總ての係争問題について控訴院として行動し得るの權能とを賦與し、要するに英本國に於ける鐵道委員會と略ぼ同様の權能を有つものたらしむべし」¹⁾と云ふ意見を述べたのであつたが、調査委員の多數は此説を採用しなかつた。其理由として述ぶる所によれば、「外部の機關に「海運取引に直接の關係を有つ所の荷主や船主以外の機關に」、賃

1) 本誌第十八卷第二號五四頁。

2) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I. p. 83.

率を強制によりて決定する權能を賦與することは、實際に適し且つ望ましい事柄である、とは吾々は考へない。暫くそれが望ましい事柄であるや否やの問題を離れても、かゝる權能を〔國家機關に〕許與することは、國家がコンファレンスに國法上の獨占を許與したる場合か、若しくは其營業上の利益を保障したる場合に於て、初めて正當と認められ得るものである。併し海運界の今日の事情の下に於ては、船主等がその運送勞務を賣るべき所の代價に關して、彼等に如何なる強制の加へらるべきことをも、推薦するの十分なる理由を知らない。同じ注意は、賃率以外の事柄に關する強制的裁定についても當て嵌まる¹⁾、と言ふにある。即ち國家機關が賃率を裁定することは、『實際に適し且つ望ましい事柄であるとは考へない』と云ふのは、賃率の具體的決定が頗る困難なる事柄なるによるのである。北米合衆國の法律に於ても、國內の水運業者は、『正當にして合理的なる』賃率と貨物分類とを定むることを要求せられ、最高賃率は之を船舶院に届出せると共に、船舶院が指定したる形式と方法とに従ひ、指定の期間内之を一般公衆の閱覽に供すべきものとし、若し船舶院がその賃率を不當若しくは不合理であると認めた場合には、『正當にして合理的なる最高賃率を決定し、指圖し、且つ其實施を命ずることを得²⁾るものとして居るけれど³⁾も、一般的對海外海運については、船舶院は海運業者に對し、賃率の届出を要求することを得るものとして居るに止まり、只『荷主により又は港により不當に差別的なる賃率を課し、若しくは合

1) *ibid.* Vol. I. p. 83.

2) Shipping Act of 1916. Sec. 18.

3) *id.* Sec. 21.

衆國輸出業者に對し、彼等の外國の競争者に對するよりも、不當に不利益なる賃率を課すること」が禁せられて居るだけである。但し洪牙利移民法によれば、移民運賃は内務大臣の認可を必要とし、規定運賃に違反することが出来ないことになつて居り、伊太利に於ても移民輸送に關する海運會社の運賃は、移民委員會の認可を必要とし、若し海運會社が連合して之に反對する場合には、任意に外國會社をして移民の輸送に當らしむることが出来ることになつて居る。¹⁾

二 間接監督制度

(1) 賃率決定權の總括的留保

右に述べたる所は、國家法規を以て一般的に定期船の賃率に對して監督をなす制度に關する事柄であるが、國家は更に他の手段によりて之が監督を行ふことがある。それは航路補助金の下附又は郵便物輸送補助金下附の一條件として、賃率の制定變更に關し、監督官廳の認可を求めしめ、又は其他の利益賦與の交換條件として定期船賃率を監督するの制度である。此制度は、國家が直接に賃率の監督權を掌擱するのではなく、補助金又は其他の利益賦與により、之を基礎として國家が賃率の監督權を掌擱するのであるから、監督の効果は間接的のものである。海運業者が補助を辭退すれば、國家の監督權もそれと共に消滅する。

1) id. Sec. 17.
2) Eucken, a. a. O., S. 290.

我國の制度はこの監督方法をとるものである。即ち遠洋航路補助法第五條は、『補助航海ニ於ケル旅客貨物ノ運賃ハ主務大臣ノ認可ヲ得テ之ヲ定ムベシ。主務大臣ニ於テ必要ト認ムルトキハ種類ヲ指定シ旅客貨物ノ運賃ヲ低減セシムルコトヲ得』と規定し、更に同法施行細則第二十一條は、『受命者ニ於テ遠洋航路補助法第五條第一項ニ掲グル運賃ニ付キ認可ヲ受ケントスルトキハ豫メ旅客貨物運賃表ヲ調製シ之ヲ遞信大臣ニ差出スベシ。受命者ニ於テ之ヲ變更セントスルトキ又同ジ』と規定して、補助航海に於ける賃率の監督制度を明かにして居る。此制度に於ては、航路補助金を受くる海運會社、即ち我國法に於ては所謂受命者が、コンファレンス加盟の一員であつて、且つ所謂受命線路がコンファレンス航路と同一なるときは、之によりて、コンファレンス賃率の監督を間接に行ふの關係になつて居る。嘗て獨逸に於ても、一八九八年の *Norddeutsche Lloyd* との補助契約、及び一九〇〇年の *Deutsche Ostafrika-Linie* との補助契約、又奧太利に於ても、*Osterreichisch-Ungarische Lloyd* との補助契約は、孰れも之と同様なる賃率監督の規定を有つて居つた。¹⁾

前述我國の賃率監督制度に關し、一九一三年の合衆國海運及び漁業委員會がコンファレンス問題の調査をした際に、證人として喚問せられたシユウェーリン氏 (*R. P. Schwerin*)²⁾ が述べた所によると、『日本政府は、日本へ及び日本よりの總ての運賃を甚だ嚴密に検査する。そして若し政府

1) Giese, Seefrachttarifwesen, S. 148.

2) Vice President and General Manager of Pacific Mail Steamship Co., and San Francisco & Portland Steamship Co.

が原料品に對する賃率が高きに過ぐと考へたならば、日本定期船會社をして之を引下げしめる。すると吾々も亦之を引下げねばならなくなる。」「亞米利加會社が日本會社と協定するに當り、日本會社が」之を自己の利益に適すると思へば、彼等は甚だ好んで之に同意する。反對の場合には、彼等は、政府が彼等に之を許さないであらうと言ふであらう、又は政府がかくく、のこをなすべきを命ずると言ふであらう。彼等は政府の監督に逃げ込むことを常として居る。』と云ふことである。會社が政府の監督を口實として利用するか、政府が會社を利用してコンファレンス賃率を左右して居るか、は姑く措き、補助金を受くる會社が、コンファレンス内に於て有力なる地位を占めて居る場合には、此制度もコンファレンス賃率に監督作用を及ぼすに役立つものである。併し乍ら、補助金を受くる會社がコンファレンス内に於て有力なる地位を占めて居ない場合には、政府が縦ひ右の如き監督權を有するにしても、それは單に紙上の制度たるに止まり、その會社を通じてコンファレンス賃率を左右することは頗る困難である。何となれば賃率は、補助金を受くる會社の單獨の意思によりて決定するものではなく、コンファレンスに加盟せる總ての會社の協議により、否、多くの場合に於ては、その中にも指導的地位を有する會社の意思によりて、決定せらるゝものであるからである。勿論政府が強いて補助金を受くる會社をして一定の賃率によりて營業せしめんとするならば、之も補助金の金額如何によりては或程度まで實行し得な

1) Hearings before the Committee on the Merchant Marine and Fisheries, No. 17, p. 921.

い事柄でもないが、併しその賃率がコンファレンス賃率と餘りに懸隔あるときは、その會社は同盟を脱退して之と競争するの外なきこととなる。政府が自國海運會社に直接の保護を與へて、之をしてコンファレンスに對抗せしめ、その競争によりコンファレンス賃率に影響を及ぼさしむることも、一つの政策である。併しそれは賃率の監督と云ふことは、自ら異なる問題であるから、後段に於て論及することとする。

補助金下附の一條件として、國家が賃率の上に一般的なる監督權を留保するにしても、前に述べたるが如く、定期船の具體的なる賃率を適當に決定すると云ふことは、當該海運業者にあらざる限り頗る困難なる事柄である。従つて監督官憲の決定賃率が、その場合の處置として適切なるを得るは、寧ろ稀なる事柄と言はなければならぬ。即ち之については、前掲合衆國の委員會に於けるシュウエーリン氏の、日本政府の賃率監督に關する陳述には、更に次の如き事實が附加せられて居ることを見逃すことが出来ない。それは、一九一二年に、日本政府は茶の運賃が一弗六十五仙であつたのを、一弗三十五仙に引下げしめた。然るに合衆國に於ける日本茶は當時滯貨状態であつたのに、この引下げはその滯貨の事實を何等調査せずして行はれたが爲めに、日本商人は合衆國の倉庫に所有して居る莫大の量の茶が却つて捌けなくなつて大に困却した、と云ふ事柄である。かくの如く、監督官憲が具體的なる賃率を適當に決定することは、頗る困難な事柄であるば

1) *ibid.* No. 17, p. 922.

かりではなく、賃率の一般的なる監督權が國家に留保せられて居ると云ふことは、更に又一種の弊害を伴はないではない。その主なるものは、かゝる監督權に服して居る海運業者は、賃率の引下げが適當であると考へる場合にも、後日之が引上げの必要起る場合に、自由に又容易く引上げの認可の得難きを慮つて、必要なる引下げを躊躇すると云ふ事柄である。

(ロ) 最高賃率國定制

補助金下附の條件として、右の如く國家が一般的に賃率の決定權を留保する制度の外に、監督官廳が最高賃率を豫め決定し置くの制度もある。而して之にも絶対最高賃率國定制と相對最高賃率國定制とがある。

絶対最高賃率國定制と云ふは、監督官廳が一般的に各種運賃の最高額を決定して、補助金を受くる會社がそれ以上の賃率を要求することを許さない制度である。此制度は伊太利に於て一八九三年に *Società di Navigazione Generale Italiana* との間に本國とシシリア、サルデーニア、トリポリイ、チウニス、マルタ、コルシカ等の航路に關する補助契約に採用せられ、葡萄牙に於ても一八九八年の *Empresa nacional de Navegacao* の本國と阿弗利加植民地航路の補助契約に採用せられたものである。¹⁾ かくの如き航路は孰れも、當該國の所屬會社だけが航海するのであるから、國定の最高賃率も實行の可能性を有つけれども、國際的な主要航路に於ける定期船賃率

1) Giese, a. a. O., S. 150.

は、屢々述ぶるが如く、その海運業者がコンファレンスに加盟して居る限り、自己の單獨なる意思を以て決定し得ないものであるから、國定最高賃率がコンファレンス賃率と甚だしき懸隔ある場合には、此制度も實行の可能性を缺くものである。何となれば、若し強いて之を實行せんとすれば、補助金を受くる會社をして、コンファレンスを脱退せしめ之に對して無謀の競争を開始せしむることとなり、かくの如き結果を避けんとすれば、國定最高賃率をコンファレンス賃率より高く定むるの外なく、かくては賃率監督としては無意味のものとなるからである。尤も補助金を受くる會社が、コンファレンス内に於て相當有力なる地位を占むるものであるならば、この國定最高賃率も或程度までコンファレンス賃率に影響を及ぼし得るものであるが、併しそれも、當該航路に於ける貿易品にしてその國の勢力が最も多く及び得る貨物に止まり、一般の貨物に關してははない。故に、此制度も、一般的には、海運政策として殆ど價值なきものと言はねばならぬ。

相對最高賃率國定制度と云ふは、國家が確定的なる最高賃率を指定するのではなく、或る一定の事柄を標準として、それに對する關係に於て指定交通路に於ける最高賃率を定むる制度である。而してその標準となる事柄としては、會社の營業利益を指定することがあり、又競争交通路に於ける賃率を指定することがある。前者は即ち會社の營業利益が一定の程度以上に上るときは、一定の割合を以て將來に於ける賃率を引下げしむる制度である。此制度は、國家が私設鐵道

に對して補助金を與ふる場合に採用せられることがあるものであるけれども、海運會社に對しては殆ど其例を見ない。蓋し、海運會社の營業利益は、その經營せる多數の航路に於ける營業損益を綜合したるものであり、且つ補助航路の利益を他のものと區別して算定し得るとしても、その航路の賃率は、補助を受くる會社がコンファレンスに加盟せる限り、單獨の行動を以て引下げる事が困難なからである。

競争交通路に於ける賃率を標準として、最高賃率を定むる制度は、定期船賃率に對する監督制度として屢々採用せらるゝものである。一八九八年の Norddeutsche Lloyd の濠洲及び東亞航路の補助契約に於ては、『賃率表は、ブレイメン又はハンブルク經由の運送にありては、集荷地より船積地までの鐵道運賃を包含したる全運賃が、寄港地たる和蘭又は白耳義諸港經由の運送の場合よりも、高からざる様に常に定められねばならぬ』と規定せられて居り、又、一九〇〇年の Deutsche Ostafrika-Linie の補助契約には、『東阿獨逸保護領土への又は同地よりの賃率は、サンシバルへ又は同地よりの運送に對するものよりも、高からざる様に維持すべきこと』と定められて居る。又一八九一年の Österreichisch-Ungarische Lloyd の補助契約には、『澳太利諸港よりは同諸港への交通に對する正常賃率表は、外國の競争港灣との、同様の又は類似の状態の下に於ける交通に對する賃率表よりも、高く定めてはならない、其他の場合に關しては、商務省は賃率

表の適當なる定めを要求することが出来る』と規定せられて居る。¹⁾

かくの如く、相對最高賃率國定制度は、賃率に關して自國の地位を外國よりも不利でない様にするのを主眼とするもので、國家が一般的に一々具體的賃率に干渉するものではない。従つて、前述の絶對最高賃率國定制度の如く、運賃市場の一般狀況に影響を及ぼすことゝはならないで、反對に、一般的市場運賃の高下に應じて、自働的に自國港灣の運賃が變動する様な作用になつて居るのである。従つて、補助金を受くる會社がコンファレンスに所屬して居る場合でも、その會社はコンファレンス内の協調を破ることなくして、此制度の要求する所を實行し得る可能が甚だ多いのである。故に此制度は割合に多く採用せられて居る。

併し乍ら、此制度も賃率に對する監督として、實際上の効果を吟味すれば、その價值は甚だ疑問である。今日、賃率表の公表と云ふことは、一部に於ては實行せられて居るけれども、未だ一般的慣行となつて居ない。故に政府にとつては、外國港灣に於ける競争航路の賃率が幾許であるかを調査するは、甚だ困難であり、又不可能なることさへある。のみならず、此制度が標準として居る所の外國港灣の賃率は、各々その國その港の特有なる事情によつて定まつて居るのであるから、その賃率との關係に於て定められた自國港灣の賃率は、縦ひそれだけを見れば自國に有利な様に見えても、實際は何等の利益を自國に齎らさないこともある。例へば、此制度が標準とし

1) Giese, a. a. O., S. 151.

て居る外國港灣よりは多量に輸送せられるけれども、自國港灣よりは甚だ少量の輸送しかない様な貨物に就いては、兩港よりの運賃が同様であると云ふことは、自國にとつては何等の利益もない事柄である。又若し之れと反對に、或貨物は、自國へ多量に輸入せられ、又は自國より多量に輸出せられるものではあるが、標準として居る外國港灣へ輸入せらる分量は、又は之より輸出せられる分量は、甚だ少いものである場合には、その外國港灣に於ける其貨物の運賃は、自國港灣に於けるよりも當然高くなつて居る筈であるから、之を標準として自國の運賃を定めると云ふことは、寧ろ自國にとつて甚だ不利なる事柄である。故に外國港灣の賃率に標準をざる所の相對最高賃率制度は、賃率政策として實はその價値少いものである。

尤も、自國關係の範圍内に於て、即ち單に自國港灣の均等なる發達を保護する目的を以て、この制度を採用することは、その目的に關する限りに於ては確に價値ある制度と認むることが出来る。即ち此場合に於ては、航海湊程に於ける多少の差異に拘はらず、自國港灣よりの及び自國港灣への運賃を同一ならしむるだけで、外國港灣の運賃とは關係なきものである。例へば、佛蘭西政府が、Compagnie des Messageries Maritimes との補助契約に於て、ジャバ及び海峽植民地より佛蘭西諸港への運賃は、總てマルセーユへの運賃と同一に定むることを規定したるが如き、又、獨逸政府が Norddeutsche Lloyd 及び Deutsche Ostafrika-Linie との補助契約に於て、貨物運賃に關しては

ブレイメン及びハンブルクを常に同一に取扱ふべきことを規定したるが如きは、その例である。¹⁾

三 賃率政策としての補助金制度

補助金下附の一條件として、國際的航路に於ける定期船賃率に國家が干渉するの制度は、孰れも多少の缺點があるばかりではなく、之によりてコンファレンス賃率の監督を行はんとすることは、既に一言したるが如く、補助金を受くる會社が、その補助金によりてコンファレンス内に於て指導的地位を占め得るに至らざる限り、その目的を達すること不可能で、只紙上の制度となり終る傾向を有つものである。殊に、補助金を受くる會社が縦ひ之によりてその加盟コンファレンス内に於て有力なる地位を保ち得るにしても、此制度はかゝる會社の加盟せるコンファレンスに對してのみ間接の監督作用を及ぼし得るに止まるもので、其他のコンファレンスに對しては何等の作用を及ぼすことが出来ないものである。故にコンファレンス賃率に對する監督制度としては、此制度は縦ひ有效なる場合に於ても、局部的なる効果を有つに過ぎないものである。

又、此制度は、自國海運會社が、補助金の下附があれば、之によりてコンファレンス内に於て有力なる地位を保つことを得、之れなければ其地位を保ち得ないと云ふ様な状態にある場合にのみ、之を採用するの價值あるのである。換言すれば、既に補助金なくとも、自國會社がコンファ

1) Giese, a. a. O., S. 152.

レンス内に於て有力なる地位を占めて居るに拘はらず、只そのコンファレンスの賃率に監督作用を及ぼさんが爲めのみに、その自國會社に補助金を與ふることは、賃率政策として全く無意味である。嘗て英吉利の海運同盟勅定調査委員會に於ても、『政府は、海上郵便輸送契約又は政府貨物輸送契約を利用して、一般荷主たる貿易商の爲めに、契約者たる定期船會社をして、有利なる賃率を定めしむる方法を採るべきである』と云ふ意見が、多數の参考人、就中、南阿の参考人によりて最も熱心に主張せられたのであつたが、併し委員會は此提案を採用しなかつた。^(註)蓋し、英吉利の關係航路に於けるコンファレンスに於ては、孰れも英吉利會社が既に有力なる地位を占めて居るのであるから、更に之に郵便物輸送の補助金として勞務に對する報酬以上の保護金を與ふる必要なく、且つ之を與へたればとて、之によりてコンファレンス賃率の上に何等の効果を及ぼし得ないからである。

註 勅定調査委員會が、此提案を採用しない理由として述ぶる所は、次の如くである。

『吾々は、郵便契約の下に支拂はるゝ金額は、その輸送の爲めになされたる勞務を單に償ふ程度に於て定めらるべきである、と云ふ此國〔英本國〕の既定の政策に對して、何等の修正の加へらるべきことを建議しやうとは思はない。併し乍ら、航路營業を建設するが爲めの核心としての郵便契約が船主に對する價值と、この契約が與ふる威信とは、關係政府が貿易商の積極的後援を有するならば、海運會社と有利なる交渉をなすの手段を之に供することはあり得べき所である。而して政府貨物に關しては、我が小委員會が南阿に於て聽取したる證據によれば、南阿政府はその貨物の大城なるにより、已に之を利用し

てコンファレンスに對し或程度の勢力を及ぼすの地位にあり、又グラント・パアルス氏の明言する所によれば、印度政廳はその委託貨物を利用して、甚だ有力なる地位を占めて居ると云ふことである。吾々は、併し乍ら、此二種の方法による政府の干渉は、それだけの事柄として見れば、「コンファレンス組織より」生ずることあるべき諸弊害に對する救済手段としては、甚だ不適當なるものであらうと考へる』。

元來、國家が各種の形式に於て定期船會社に補助金を與へると云ふことは、コンファレンスに對する政策と云ふ立場より見れば、その補助金を受くる會社をしてコンファレンス内に於て有力なる地位を占むることを得しむると云ふ點に、その効果を認むべきである。補助金を受くる會社が、コンファレンス内に於て有力なる地位を占むるに至れば、國家も亦此會社を通じてコンファレンスに相當の影響を及ぼし得るの地位に立つことが出来るからである。併し乍ら、國家が此地位に立ちたる曉に於て、如何なる方法によりて、被護會社を通じてコンファレンスの賃率に監督作用を及ぼすのが最も適當であるかは、自ら又別個の問題である。前述の各補助金制度に於て、或は法律により或は補助契約により、國家が一般的なる賃率裁定權を留保することも、又、絶對最高賃率若しくは相對最高賃率を國定することも、各々單にその場合に於ける方法である。而してかゝる方法は、何れも、監督官廳が、個々の具體の場合に當つて、某貨物に對する當該航路の定期船賃率は幾許を以て適當とするか、と云ふことを決定することが出来て、初めて賃率政策として價値あるものとなるのである。それは、賃率裁定權の一般的留保の場合でも、最高賃率制

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I. p. 83.

の場合でも、全く同じである。然るに既に度々述べたが様に、定期船賃率を適當に決定すると云ふことは、當該航路の情況に精通し、殊に各種貨物の移動の有様について具體的なる知識を有つものでなければ、到底不可能なる事柄である。單なる監督的地位にある國家官廳にとつては、適當なる賃率と云ふものを見出すは、實際上、頗る困難なる事柄と言はなければならぬ。故に、補助金下附の一條件として、國家が賃率の指定權を有つと云ふことは、縦ひ之によりてコンファレンスに對して國家の監督權が及ぶ場合でも、それが賃率政策としての實際上の價値は、頗る疑はしいものと見るべきであらう。

四 賃率公表制度

賃率の監督については、一般の海運會社に對し、賃率表及び之に關聯する所の貨物分類表の公表を命ずる制度も、亦一つの方法である。此方法は勿論國家が直接に賃率の定め方に干渉するのではないが、社會公衆の批判に翹へ、間接なる監督作用があるものである。而してその直接の効果は、賃率の突然なる變更、又は甚だしき引上げを困難ならしむること、秘密なる特惠的賃率を廢せしむることにある。獨逸に於ては定期船會社は概ね任意に賃率表及び貨物分類表を公表して居るが、英吉利の定期船會社は殆ど之を公表して居ない。故に英吉利海運同盟勅定調査委員

會は、定期船會社が、一般荷主の要望あるに拘はらず、之が公表を拒絶して居るのは、理由なき所であるとして、『運賃延戻制を採用せる總てのコンファレンスは、その賃率表及び貨物分類表を公表し、且つその寫しを商務院に届出づべきことゝすべきである』¹⁾と建議した。併し之は今日に於ても未だ實行せられて居ない。日本の定期船會社も、賃率表や貨物分類表を公表して居るものは殆どない。

賃率表の公表は、又補助金制度に於ける一條件として政府が之を命ずることがある。例へば、伊太利政府と Navigazione Generale Italiana との補助契約には、政府の認可を得たる賃率表は、之を關係商業會議所に通告すると共に、汽船會社の各代理店に揭示すべきことゝし、賃率の變更は政府の認可後一ヶ月を経て初めて有效とする規定がある。²⁾

註 北米合衆國の法律に於ては、前に述べたるが如く、國內の水運業者は、最高賃率を船舶院に届出ると共に、之を船舶院が指定したる形式と方法とに従ひ、指定の期間一般公衆の閱覽に供すべきものとして居るが、一般的對外海運の賃率については、船舶院は賃率表の届出でを要求することが出来る、として居るに過ぎないで、未だ賃率公表の主義を一貫して居ない。³⁾

- 1) *ibid.* Vol. I. p. 60, 89.
- 2) Giese, *Seefrachttarifwesen*, S. 155.
- 3) *Shipping Act of 1916*, Sec. 18, 21.