

# 會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號六第 卷十二第

行發日一月六年四十正大

## 論叢

米價と關稅との關係に就て……………法學博士 河田 嗣郎  
 勞働者所得に對する特別課稅……………法學博士 神戶 正雄  
 天保以後の西陣……………經濟學博士 本庄榮治郎

## 說苑

運賃延戻制……………法學士 小島昌太郎  
 獨逸古典學派の勞賃論……………法學士 山口正太郎  
 マルクスの絶對地代に就て……………經濟學士 八木芳之助  
アダム・スミスに於ける 勞働價值法則の妥當性……………經濟學士 森 耕二郎

## 雜錄

資本主義經濟組織の下に於ける 商業の一機能……………經濟學士 谷口 吉彦  
 統計拾穗抄……………法學博士 財部 靜治

## 法令

衆議院議員選舉法摘要・貴族院令ノ改正・治安維持法・關東州ニ行ハルル命令ニ依ル日本船舶ニ  
 關スル件・船舶無線電話施設法・漁業財團抵當法・倫敦協定ニ依リ實施セラルルコトニ決定シタ  
 ル専門家計畫(所謂トーズ案概要)

## 附錄

本誌第二十卷總目錄

説苑

運賃延戻制

小島昌太郎

運賃延戻制 (Deferred rebate system ; Rabattsystem) といふは、普通にコンファレンスと汎稱せらるゝ所の定期船會社の同盟が、その獨占的地位を維持するがために採用する所の主要なる排他的手段である。

元來、コンファレンスなるものは、定期船會社が相互の競争によりて共倒れとなるの危険を避けんがために、組織する所のもので、之を組織すると共に賃率上の競争は彼等相互の間に於ては廢止せられ、獨占的地位を獲得することゝなるのであるが、併しコンファレンスなるものは、製造工業などに於けるカールテルの如く、その組織自體に於て競争營業者の發生を防止するの作用を具へて居るものではない。製造工業に於けるカールテルにあつては、カールテルを組織すると共に、その合同したる資力を以て生産原料の大部分を支配するの地位に立ち、その結果、外部に

同業者が生じて、彼等はカールテルの獨占を覆すに足るだけの力を有ち得ない。この點に於て製造工業などに於けるカールテルはその組織自體に、獨占を破らんとする競争者を排斥する作用を有つものと言ふことが出来る。

然るに、海運に於けるカールテルである所のコンファレンスなるものは、生産原料を支配するといふ様なことは全くなく、たゞ生産手段と見做し得る所の船舶を支配して居るだけである。而も船舶なるものは、何人にも容易に之を所有し又は備船し得るもので、そして海洋は萬人の自由なる使用に提供せられたる公道であるから、コンファレンスが一定の船舶を支配して居つても、その支配は排他的なる作用なく、その獨占を破らんとする競争者は、何時にても容易に現はれ出で、コンファレンスの荷主を奪取することが出来るものである。故にコンファレンスが加盟會社相互の競争の廢止によりてつくり得たる獨占的地位を維持するには、その荷主を自己の營業に惹き付け置くの手段を採用する必要に迫らるのであつて、かゝる手段がなくば、コンファレンスなるものを組織する目的を到底達することが出来ず、コンファレンスそのものも存在性を有せざるごとくなる。運賃延戻制なるものがコンファレンスに於て採用せらるゝはかゝる理由に基くのである。

この運賃延戻制に關しては、私が本誌に載せたる二三の論文に於て、その若干の問題につい

て論及したる所あるのであるが、こゝには觀察の方面を代へて、主としてこの制度の改良及びこの制度の代用たるものについて論述しやうと思ふ。

今日最も一般的に行はるゝ所により、この運賃延長制なるものゝ内容を説明すれば、コンファレンス所屬の定期船會社の顧客たる荷主が、そのコンファレンス航路に於ける彼の運送貨物を、一定の期間、専らコンファレンス所屬船にのみ委託し、絶對に他の海運業者に委託しなかつたならば、その期間に支拂ひたる運賃總額の一定割合を割戻金として、その期間經過後に之が半額を拂戻し、更に、引續き一定の期間、他の海運業者に運送の委託をしなかつたならば、前の期間に對する割戻金の残りの半額を拂戻す仕組である。

故に、荷主がこの制度の下に於て支拂運賃に對する割戻金の全額の拂戻を受けるがためには、絶對に他の海運業者に運送の委託をすることなくして、二つの期間を經過するを要する。第一の期間は、割戻金の元本たるべき運賃額の計上せらるゝ期間で、之を計算期間 (Account Period) といふ。第二の期間は、拂戻さるべき金額は既に第一の期間内に支拂ひたる運賃額によりて確定し、またその割戻金の半額は既に支拂はれて居るのであるけれども、残りの半額の拂戻を受くるがためには、なほ引續き他の海運業者に絶對に運送の委託をすることなくして、その經過を待たねば

ならぬ期間である。即ちコンファレンスの側より言へば、荷主をしてなほ引續きその運送貨物を専ら自己にのみ委託せしむるために、その擔保として割戻金の半額を留保し置く期間である。故にこの第二の期間を留保期間 (Period of Deferment) とし、割戻金を延戻金 (Deferred Rebates; Aufgeschobene Rabatte) とす。

この計算期間と留保期間とは、常に同一の月數であつて、六ヶ月なるを通例とするけれども、またコンファレンスによりては四ヶ月と定めて居るものもある。延戻金の割合は、支拂ひたる運賃總額の一割が普通であるが、之も亦コンファレンスによりては五歩のこともある。またコンファレンスによりては、計算期間の終りに延戻金の半額を支拂ふことなく、その全額を留保期間の終るまで留保するものもある。この場合に於ては、延戻金の割合は一割ではなくて、五歩なるを通例とする。いづれの場合に於ても、延戻金は、縦ひコンファレンスに於て運賃の引上げをなすも、荷主が一定の期間コンファレンス船のみに運送を委託し他の海運業者の船舶を利用しなかつたといふ條件が具備して始めて支拂はるゝものである。故に或は之を條件付延戻金 (Conditional deferred rebate) とす。

今、具體的の例を以てこの延戻制なるものゝ内容を説明すれば、日本支那方面より歐洲諸港へ向ふ航路に於けるコンファレンス (Far Eastern Homeward Conference) にありては、延戻金の

額は、荷主の支拂ひたる運賃の一割である。この延戻金は、五月一日と十一月一日とを以て始まる各六ヶ月間に荷主が支拂ひたる運賃を積算して、之に従つて決定せられる。而して五月一日より十月三十日に至る期間内の支拂運賃に對しては、この期間内に荷主がコンファレンス所屬船のみに運送を委託し、それ以外の船舶に運送を委託しなかつたならば、彼が支拂ひたる運賃總額の五歩を翌年一月一日以後に拂戻し、更にその荷主が引續き十一月一日より翌年四月三十日に至る期間に於ても、その運送をコンファレンス船のみに委託したならば、翌年七月一日以後に再び前期間の支拂運賃總額の五歩を拂戻すのである。故に、荷主は、五月一日より十月三十一日までの運送に對する延戻金は、その半額を翌年一月一日以後に受取り、残りの半額は更に半年間海運會社に留保せられて翌年七月一日以後に至つて之を受取ることゝなるのである。十一月一日より翌年四月三十日に至る期間内の支拂運賃に對する延戻金も、之と全く同様に、翌年七月一日以後にその半額を、翌々年一月一日以後に残りの半額を受取るのである。故に之を積荷について言へば、どの積荷に對する延戻金の支拂ひも、その半額は少くとも八ヶ月間は海運會社が之を留保することゝなり、五月一日又は十一月一日の積荷については、一年二ヶ月間之を留保することゝなる。若しも荷主が、如何に少量の荷物と雖も、これらのどの期間内に於ても、コンファレンス所屬會社が使用する以外の船舶によつて運送した場合には、そのことゝのあつた期間と、その以前の

期間との二期間内に、コンファレンス使用船に積載したる荷物の總てに對する未收延戻金の請求權を失ふこととなる。

かゝる延戻制の内容即ちその詳細なる條件は、コンファレンス所屬會社が毎計算期間の開始に當り、各社が同一内容の文面を以て、自社の荷主に通牒の形式に於て通告するのである。故にこの延戻制なるものは、特殊の荷主に對して秘密割引をなすのではなくて、公然と一般の荷主に對して均等の條件の下に行はるゝものである。而して、延戻通牒の文言に於ては、通常、コンファレンス所屬船といふ言葉を用ゐずして、單に通牒を發したる會社が自社の所屬船といふ言葉を用ゐて居るが、併しまた、之と共に、コンファレンス所屬會社の名稱を列擧して、それらの會社に屬する船舶に積荷をなすも、之によりて延戻金の請求權を失ふものでない旨を記載して居るから、結局、コンファレンス所屬船以外の船舶に積荷をしないといふことが、延戻金を請求し得る條件となるのである。

運賃延戻制なるものゝ大體の仕組は、右に述ぶるが如きものである。この制度が如何なるものより發達したのであるかは、今日に於て未だ正確に知られて居ない。併し多少根據ある説と考へらるゝものは、この制度は、帆船時代に貨物上乗人の慣習(Supercargo)が行はれた當時の船長謝

金 (Primage) より發達したものであるといふ説である。即ち昔時の荷主は船長に對し、運送貨物の積込陸揚げ並びに航海中の保管に關する善良なる取扱ひに酬いるために、通常運賃の一割を謝金として與へたのであつた。その後この船長に對する謝金の慣習が廢れてからも、この一割の金額が運賃と共に支拂はれる慣習だけは、何等の理由なくして残り、それは貨物の積卸の際に船具を使用するの報酬と説明せられて居つた。

その後、汽船が帆船に代つて用ゐられ殊に聯成機關 (Compound Engine) が船用機關として採用せらるゝ様になつてから、主要航路に於ては定期航海が海上交通上重要な地位を占むることとなり、従つて定期船業者相互の間に屢々貨物爭奪について激烈なる競争が生ずることゝなつた。こゝに於て定期船業者は、自己の營業を確實ならしむるため、且つは競争者の發生を防ぐために、荷主を常に自己の營業に惹き付け置くの手段をとるの必要に迫られる様になつた。而して彼等が最初にこの目的のためにとりたる手段は、荷主との特惠契約であつた。即ち定期船業者は、毎年荷主と契約を締結し、荷主がその積荷を一切自己の船舶にのみ委託することを約するに於ては、自己の船舶が取扱ふ貨物に對する最低運賃を以て之を輸送することゝし、且つ實際に於て、この契約をなす荷主には、平生にても他の荷主よりも安き運賃にて取扱ふと共に、競争の場合には、競争海運業者の最低運賃にて、彼の荷物を運送することゝし、之によりて競争者に對抗した



のである。

併し乍ら、かゝる特惠契約の下に於ては、その定期船業者は、競争の相手方よりも甚だ多量の貨物を最低賃率にて引受くることとなりて、巨大の損失を負担する結果を招き、相手方たる競争者よりも、却つて甚だ不利なる地位に陥ることが寧ろ多くなつた。こゝに於て、定期船業者等は、遂に妥協して、相互の競争を廢め、海運同盟即ちコンファレンスを組織すると共に、新たな競争者の發生を防遏する手段としては、この特惠契約の代りに、前述の一割の割増運賃 (Primage) を利用して、荷主惹付けのために、競争海運業者の船舶を利用せざるものには、割増運賃の半額又はそれ以上の額を拂戻すこととしたのである。併したゞ單に之を拂戻すのでは、荷主拘束手段として未だ有效でないから、その拂戻に一段の考案を加へて、前に説明したるが如き、運賃延戻制なるものを案出したのである。――

私は、この制度の沿革をかくの如くに觀察するのが、最も事實に近き説であらうと思ふ。蓋し、特惠契約が、荷主惹付け手段として最初に用ゐられたものであるといふことは、明かなる事實であつて、英吉利の Royal Commission on Shipping Rings に於て證明せられた所であるから、之については何等の疑問はないのであるが、併しこの方法が當業者によりて不適當と見做されて廢止せらるゝに當り、どうして運賃延戻制なるものが、之に代つて用ゐらるゝこととなつたので

あるか、その點が實は明瞭でないのであるが、一方に於ては、このとき以前、既に割増運賃の制度が前述の如く存在して居ると共に、他方に於ては、特惠契約そのものより轉化して生じし運賃延辰制の行はるゝ様になつて後も、之と併行的に行はれたる期間契約 (Contract over a period) なるものに於て、往々、割増運賃を延辰金として返還するといふ條項がある點などより推測すれば、上述の沿革説は必ずしも不當なる憶測ではないと考へらるゝ。

かくて、運賃延辰制は、一八七五年に海運界に於ける最初の企業家同盟として成立したる Cutta Conference が、その成立後二年を経たる一八七七年に之を採用したのを初めとして、その後定期船事業の發達と共に各貿易航路に成立したる殆ど總てのコンファレンスが之を採用する所となり、今日に於ても法律を以て之が禁止せられたる北米合衆國の關係航路を除いては、殆ど總ての航路に行はるゝ所である。而してその大體の仕組は、いづれも前に述べたるが如きものであるが、併し各コンファレンスは、それが成立せる航路の情況に應じて各々之に適當する様式にその内容を定むるのであるから、延辰金の割合や計算期間留保期間の長さの如きは、固より各コンファレンスによりて異なるものである。故に、荷主は、多數の貿易航路にその輸送貨物を送るときは、縦ひ同一の定期船會社と取引する場合にても、具體的には一々異なる所の多數の延辰制の下に

あることゝなるのである。

この運賃延戻制度の下に於て、荷主は明示又は黙示の契約に基きて、當該航路に於ける輸送貨物の總てを、コンファレンス船にのみ委託すべき義務を負ふのでは決してない。荷主は單に延戻通牒によりて、*“To those exporters……who……may have found it to their interest to confine their support and shipments to the……Company’s Line, we shall be happy to allow a rebate of ……per cent. on the freights contributed. ……”* 通牒を受けるだけであるから、彼がその積荷をコンファレンス船のみに限るか、またはそれ以外の船舶を利用するかは、全くその自由である。併し乍ら、荷主は、この通牒の意味を了解し、その趣旨に従つて運送を委託し運賃を支拂つて居るのであるから、若し彼が一度びコンファレンスに屬せざる船舶に些少の荷物でも積込めば、そのことのおつた期間、即ち現に計算期間として取扱はれつゝある一期間に輸送したる貨物に對する延戻金と、その以前の一期間に輸送した貨物に對する延戻金で今は留保期間に屬するものとして取扱はれつゝあるものとの、總ての未收延戻金を失ふことゝなる。即ち荷主にとつては、延戻金の得喪は、一にコンファレンス船のみを利用するか否かに懸つて居るのである。而して、その金額、運賃の一割といへば、之を六ヶ月間に積算すれば、決して一般に輕視し得べき少額ではない。故に、荷主は、この金錢上の利害關係に拘束せられて、自然コンファレンスに對する『忠實』

(“Loyalty”)が強要せらるゝことゝなる。のみならず延戻金に關する計算期間と其の留保期間とは、前述の如く、常に相重複して連続して居るのであるから、荷主は運送を繼續する限り、この延戻制によりて、利害關係上、運送船選擇の自由を束縛せられ、コンファレンス外の船舶を利用する機會を全く奪はるゝことゝなるのである。

運賃延戻制は、右に述ぶるが如く、荷主より運送船選擇の自由を奪ひ、之によりてコンファレンスをして獨占的地位を保たしむるの作用を有つ。これこの制度が排他的手段として採用せらるゝ理由である。而してかゝる作用を有つ所の運賃延戻制の存在することが、一般の荷主に對して有利なるか不利なるかは、主としてコンファレンスの荷主に對する態度の如何によりて定まる所なるは言ふまでもないのであるが、併しその態度の如何に拘はらず、この制度が屢々荷主側の反對の標的とせられ、常に不快の感情を以て迎へらるゝは、その巧妙に仕組まれたる自働的作用により荷主に『忠實』を強要して定期船會社が獨占的利益を享受するものとして彼等の眼に映するからである。かゝる感情を荷主に懐かしむるは、確にこの制度の缺點である。併し乍ら、荷主はコンファレンスに『忠實』を強要せられ、積込船舶選擇の自由が奪はれて居るとは言ふものゝ、コンファ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、之に『忠實』が強要せられて居て

も、そのために航海機會の缺乏といふ不便を感じることは事實上に於ては稀なる事柄である。

荷主が、積込船舶選擇の自由を有せざるがため、實際に不便を受ける點として彼等によりて考へられて居る所は、安き運賃の不定期船を利用することが出来ないこと、偶々競争を開始する定期船會社が現れても、その競争運賃の低廉を利用し得ないといふことである。併しこの點については、荷主は大局より見て定期船事業の獨占の利害を理解せねばならぬ。即ち若し荷主にしてかくの如き自由が許さるゝならば、定期船事業に於ける獨占は消滅して、それは自然の儘なる競争に支配せらるゝこととなり、運賃は甚だしく動搖して、それに何等の安定なく、海外貿易は著しく投機的性質を帯ぶることとなり、殊に大荷主は定期船會社間の競争によりて特惠的の取扱ひを受くることとなり、なつて小荷主は次第に貿易場裡より驅逐せられ、海外貿易は大資本家たる貿易業者の手中に歸することとなるであらう。かの世界大戰の開始後、西部阿弗利加航路に於て、運賃延戻制が廢止せられたる結果、この航路は海運業者の自由競争の舞臺となり、大荷主は安き運賃の不定期船を利用することを得たと共に、また定期船の便宜をも利用し得るの地位に立ち、小荷主は之がため甚だしくその營業を壓迫せらるゝこととなりたるがため、彼等は自衛の必要上、遂に大戰の終熄後自ら進んでこの制度の復活を求め、一九二二年の初めより再びこの航路のコンファレンスがこの制度を行ふこととなりたるが如きは、この制度が小荷主たる多數の貿易業者に

對して、少くとも海運上に於ては、大荷主と均等の立場に於て營業をなし得るの利益を保障するものなるを明かにしたものと云ふことが出来る。

故に運賃延戻制によりて保護せらるゝコンファレンスの獨占には、他の方面に於て弊害の伴ふことあるは明かなる所であるけれども、その獨占が、賃率の均等と賃率の安定とを荷主に保障することゝなるの利益は、彼等より積込船舶選擇の自由を奪ふの不利を償ふものなるを見逃すことは出来ない。されば、この制度に伴ふ所の他の方面に於ける弊害を除くことを得て、而もその獨占より生ずる利益を保存することを得ば、海運と貿易との發達を促進するに最も望まじき事柄と言はねばならぬ。

運賃延戻制が實際に於て弊害を伴ふのは、この制度が、荷主に積込船舶選擇の自由を奪ふといふこと、そのことよりも、寧ろこれによりてコンファレンス加盟會社の横暴を保護することゝなるの點にある。即ち、この制度に於ては、前に述べたるが如く、「計算期間」なるものと「留保期間」なるものがあつて、過去の運送に關する「留保期間」と現在の運送に關する「計算期間」とが、常に連続的に重複することゝなつて居る關係上、荷主は、彼が運送をなす限りに於て、延戻金は常に一定の範圍に於てコンファレンス加盟會社に累積留保せられ、その金銭上の利害關係に

より、一日もコンファレンス外の船に積荷をなすの自由を回復する機會はなく、従つてコンファレンスはその獨占的地位を言はゞ永久的に確保することとなり、コンファレンス外に定期船事業を開始せんとするものに對し、その門戸を閉鎖しその開業を困難ならしめ、荷主が自己に頼るの外なきに乘じ、往々不當に高き賃率を課し、荷主の正當なる要求をも無視し、其他橫暴なる所業に出づることある點である。故に、この制度の間斷なき荷主拘束作用に何等かの改良を加ふるか、若しくはこの制度に代る所の何等かの方法によりて、或範圍内に於てコンファレンスに獨占的地位を與ふると共に、またその獨占の橫暴を制止することを得るならば、コンファレンスなるものは、その存在價值を益々高むることとなるであらう。

かくの如き方法として、最近實行の機運を現はしたるものを求むるに三つある。その一は、『計算期間』と『留保期間』との連續を或機會に打ち切ることであり、その二は一般契約制といはるゝものであり、その三は選擇制といはるゝものである。

『計算期間』と『留保期間』との連續を或機會に打ち切るといふことは、即ち『留保期間』を或時期に一回省略することであつて、之によりて延戻金の累積がその機會に切斷せられ、荷主が何等金錢上の利益を放棄することなくしてその時を以て一齊にコンファレンスの拘束より解放せらるゝ機會を得ることとなるのである。従つて、荷主が、コンファレンスのなす所に満足せざる所ある

ならば、この機會を以てコンファレンス外の定期船會社をその航路に誘入し來ることが出来ることとなり、それがため、また自らコンファレンスの自重を促し、その横奪を制止するの作用あるものである。

この方法は、嘗て Douglas Owen が、一九〇六——九年の英吉利海運同盟勅定調査委員會に參考人として喚問せられたる際に、運賃延戻制の改良として述べたる所であるが、委員會は何故か之に對し特別の注意を拂ふ所がなかつた。然るに、Straits Settlements Homeward Conference は、荷主側の要求により一九一一年より之を實行することとなり、今日に於ても實行せられて居る所であつて、このコンファレンスに於ては、三年に一回「留保期間」を省略することゝなつて居るのである。

一般契約制 (General contract system) といふは、コンファレンスと、當該航路に關係ある荷主より組織せられたる荷主組合との協議により、當該航路に輸送せらるゝ一般の貨物をコンファレンス所屬會社に一手に委託することを協定し、之によりてコンファレンスが荷主側の絶對的後援を保持する仕組である。故にこの場合に於ける運送の一手委託契約は、その内容が、定期船會社の團體たるコンファレンスと、當該航路に於ける荷主を一般的に代表する所の荷主組合との協議



によりて定められるのであるから、實質に於ては、一つの集團契約であるけれども、併し實行上に於ては、契約の當事者たるものは、コンファレンスそのものと、荷主組合をのものとではなくて、一方の當事者たるものはコンファレンス加盟の各定期船會社であり、他方の當事者たるものは、組合所屬の各荷主である。即ち各定期船會社と各荷主とは、コンファレンスと組合との協議によりて定められたる所の同一内容を有する運送一手委託の契約を個々に締結するのである。

この一般契約制なるものは、南阿政府が一九一一年の *The Post Office Administration and Shipping Combinations Discouragements Act* を以て、運賃延戻制を採用する船主には、總督が之と海上郵便契約を締結することを、禁止したる結果として、同年より南阿コンファレンスが從來の運賃延戻制に代へて南阿貿易商組合との協定により、之を採用したものである。而して、この南阿航路に於ける一般契約制に於ては、荷主は、コンファレンス所屬の會社に輸送貨物を一手に委託することを約し、その代償として、定期船會社は、十分なる積荷の有無に關せず豫告通り定期出帆を勵行すること、通常の狀態に於ける需要に適合する所の船腹を供給すること、賃率の安定を維持すること、大荷主にも小荷主にも同一の賃率を以て取扱ふこと、船主の計算に於ける貿易品を輸送せざることを等の如き、運賃延戻制の下に於ては全く海運會社の任意に放任せられて居つた事柄を契約上の義務として約するのである。殊にこの契約制に於て注目すべき事柄は、賃率や出

帆回数に關する事項の變更は、必ずコンファレンスと荷主組合との協議によりて決定することになつて居る點であつて、この點に於てコンファレンスの獨占は、需要者側より一定の範圍に於て掣肘を受くる關係になつて居るのである。而してこの契約の期間は一ケ年であるが、その以後は六ヶ月の豫告を以て何れの當事者もこの契約を解除することが出来ることになつて居る。

また、この契約制に於ては、荷主は正味運賃を支拂ふのであつて、何等の割増運賃 (Primage) を支拂ふことなく、且つ運賃延戻制の場合の如く、一定の期間、コンファレンスの手許に割戻金が延戻金の形式に於て累積留保せらるゝといふこともない。従つてまた、延戻制の場合の如く、制度の自働的作用によつて、荷主が繼續的に船主に拘束せらるゝと云ふ關係も全く存在しない。併しこの制度の下に於ては、荷主はコンファレンス外の船に積荷をなさざることを、契約上の義務として負擔するのであるから、この制度が荷主拘束手段として役立つ、且つ競争海運業者に對しては排他的手段として役立つことは、運賃延戻制と異なる所はない。たゞ荷主の船主に對するこの絶對的の援助即ち謂はゆる『忠實』は、此場合には契約上の義務として負擔するものであるが故に、契約の終了と共に之もまた消滅するは言ふまでもなき所である。従つて荷主は、コンファレンスの拘束より免れんと欲するならば、約定の契約期間の満了と共に、若しくは約定の豫告期間を以て契約の終了を通告しその期間の満了と共に、何等金錢上の利益を放棄することなくして、

其拘束より免るゝことが出来、運賃延戻制の場合の如く、金錢上の利益がコンファレンスに連續的に留保せられて居るがために、いつまでも之に拘束せらるゝといふ關係は起らないのである。

選擇制といふは、右の一般契約制と運賃延戻制とが併行的に行はれ、荷主をしてそのいづれか、一方を選択せしむる制度である。

この制度は、英吉利の Imperial Shipping Committee が Chamber of Shipping of the United Kingdom and Liverpool Steamship Owner's Association と意見交換の上で、英濠航路のコンファレンスに之を採用せんことを勸告したるにより、一九二三年三月よりこのコンファレンスが之を採用したものである。

この制度は、當該航路の荷主の利益を代表する所の荷主側の組合と、コンファレンスとの協議によりて、運送の一手委託契約の内容を定め、運賃をも協定し、この契約によりて運送の委託をなすを利益なりと思ふ荷主には、荷主組合の組合員たるご否を問はず、一般に何人に對しても、之が締結を開放すると共に、從來通りの運賃延戻制の下にあるを便利なりとなす荷主に對しては、また何人にも、それによりて運送を委託することを得しめるのであつて、即ち荷主に對し、前述の一般契約制をとるか運賃延戻制をとるかの選擇の自由を與へ、そのいづれか便宜とす

る方によらしむるの仕組である。

英濠航路に於けるこの選擇制に於ては、一手運送の委託契約を選ぶ荷主に對しては、賃率表上の正味運賃にて取引をなし、現金拂をなすものには五歩の割引をなすのであつて、運賃延戻制を選ぶ荷主には、賃率表上の運賃に一分の割増運賃を附課し、之を延戻金として船主が留保するのであるが、延戻金支拂の際には、契約制の下にある荷主と均衡を保つために延戻金に更に支拂運賃の五歩を加へて拂戻するのである。されば、一手運送委託契約の荷主は、この場合、單に、一定の期間その輸送貨物を悉くコンファレンス所屬船主に對し委託するの義務を約するにより、正味運賃だけの支拂をなし、何等金錢上の利益を船主の手許に留保せしめないものであるから、若し彼がこの義務を履行せず、コンファレンス外の船舶に積荷をした場合には、違約金として、延戻制の下にあるならば船主の手許に留保せられて居る筈の金額を支拂ふ責任を有つことになつて居る。このことは、前述の南阿航路に於ける一般契約制に於ては之れなき所であるが、Imperial Shipping Committee の注意に基き特に設けたる條項である。故にこの選擇制に於ては、コンファレンスは運賃延戻制と殆ど同様に荷主の絶對的なる後援を保持することを得るのである。

この選擇制に於ける一手運送委託契約の内容は、前述の違約金條項以外に於ては、南阿航路に於ける一般契約制のそれと殆ど同様であつて、運賃の變更その他契約内容の變更は、總てコンファ

アレンスと荷主側の組合との協議によりて定めることになつて居る。而してこの契約には特に契約の期間を定めて居ないが、當事者の一方は何時にても、六ヶ月の豫告を以て之を終了することを得べく、また、コンファレンスが賃率の安定と均等とを維持せざる場合に、荷主組合との協議によりて妥協が調はざるときは、荷主は二ヶ月の豫告を以てこの契約より脱退することが出来ることになつて居る。

普通の運賃延戻制にありては、曩に述べたるが如く、『計算期間』と『留保期間』とが常に連続して重複するが故に、延戻金が繼續してコンファレンス加盟の定期船會社に留保せらるゝことゝなり、荷主はその航路に運送をなす限り金錢上の利害關係に縛られて一日としてコンファレンスの羈絆より脱する機會なく、而もコンファレンス加盟會社は荷主のこの『忠實』に對應する所の何等の拘束の下にあるのではない。賃率の如きも、勿論之を任意に決定し變更するの自由を有つ。従つてこの制度は最も獨占的横暴を伴ふ可能の大なるものである。

然るに或時期に『留保期間』を一回省く所の改良運賃延戻制に於ては、その時期に於て延戻金の累積を打ち切るのであるから、荷主はそのときを以て何等の金錢上の利益を放棄することなく、一齊にコンファレンスの羈絆より脱する機會を有ち、また一般契約制に於ても延戻金の留保なる

ものが存在しないから、荷主は契約の終了と共に之も何等の金銭上の利益を放棄することなくしてコンファレンスに對する「忠實」の義務より解放せらるゝ機會を有つこととなる。これらの制度に於て、荷主が一齊にコンファレンスの羈絆より解放せらるゝの機會は、即ちコンファレンス外の海運業者がまた彼等を顧客としてそこに定期船事業を開始することを得るの機會である。荷主がコンファレンスのなす所に満足せざるならば、この機會を以て彼等は他の海運業者を迎ひ入ることが出来る。従つてこれらの制度は、自らコンファレンスの自重を促すこととなり、その專横を制止するの作用あるものである。而して選擇制に至りては、この制度の下に延戻制の方を選ぶ荷主は一般の運賃延戻制の下にある荷主と異なる所はないのであるが、併し他方に集團的なる契約制が併行せらるゝ結果として、而してその航路に於ける主要なる荷主は自然この契約制の下にある結果として、前述の一般契約制の効果がそこに現はるゝこととなり、延戻制を選びたる荷主も之に均霑することとなる。

殊に一般契約制と選擇制とに於ては、運賃の決定とその變更とは、コンファレンスと荷主組合との協議によりて定めらるゝのであるから、その運賃政策は荷主側より或程度の掣肘を受くる關係にある。従つて、この點に於てコンファレンスが保有する獨占は幾分か限定的性質を帯ぶることとなる。併し、荷も契約制又は選擇制が競争海運業者に對して排他的手段として役立つ限り

は、當該航路の定期船事業は外部より何等現實の競争を受けず、コンファレンスが定期船腹の供給者として唯一のものであるから、その運賃政策は海運勞務の需要者たる荷主の側からは掣肘せられても、競争海運業者の運賃政策によりて影響せらるゝと云ふ様な關係は全くなく、運賃の切崩しを受くるが如き懸念からは解放せられて居る。故にこれらの制度の下に於ても、コンファレンスは、限定的ではあるが而も尙ほ一つの獨占的地位を占むるものなるは疑ひなく、従つてコンファレンスの獨占が社會に與ふる所の利益は保存せらるゝのである。

右に述べたる所の「留保期間」を或時期に一回省く所の運賃延戻制と一般契約制と選擇制と、この二つのものは、コンファレンスの專横を制止するの作用ありて而もその獨占が社會に與ふる利益を保存するものであるから、私の見る所によれば、コンファレンスなるものが健全に發達するの傾向を暗示する所のものである。併し乍ら、これらのものは荷主をして一齊にコンファレンスの羈絆より免れしむる機會を作るものであるから、普通の運賃延戻制に比ぶれば、獨占を保護するの力に於て劣る所あるは明かである。故に之をコンファレンスの自發的採用に換つは頗る困難なるものであつて、之が採用には荷主側の強大なる勢力を以てする要求の存在するを必要とする。而して荷主側の勢力の強大は、荷主組合の成立によるの外なく、荷主組合の成立はまた一般

荷主の自覺に於つの外はない。

この荷主組合なるものは、海運業者の側にコンファレンスなるものゝ存在する以上は、かゝる團結的勢力の下にある海運業者に對して荷主の利益を主張する所の機關として、またコンファレンスの獨占的弊害を抑制するがための對立的團體 (counter-combination) として、頗るその存在を必要とするものである。荷主がその相互の間に何等の聯絡なく、孤立的状態に於て存在するならば、コンファレンスの側に於ても、荷主の全般的意向が如何なるものなるかを確むることが出來ず、荷主に於ても、コンファレンスの團結的勢力に壓せられて、主張すべき事柄も主張することが出來ず、その結果海運取引が公平に行はれずとも、之を忍ばねばならぬことゝなり易いからである。然るに海運業者の側には、一つの航路に一つのコンファレンスがあるが如くに、若し荷主の側に於ても、一つの航路に關係を有つ總ての又は大多數の荷主が團結して、その航路に於ける海運業者のコンファレンスに對立する所の組合を組織し、海運に關する主要なる取引事項が、これら雙方の團體的代表の協議によりて決定せらるゝことゝなるならば、雙方の利益を調和することを得て、常にコンファレンスの專横を抑制し得るのみならず、海運取引が總て公平圓滿に行はるゝことゝなるであらう。

併し乍ら、商業社會の實際に於ては、荷主の側に組合を組織するには頗る困難なる事情があ



る。海運業者の側はその利害關係が概ね一致して居り、殊に相團結するときは獨占的地位を占め得るの利益があるけれども、荷主の側は必ずしもその總ての利害關係が一致しては居ない。否寧ろ、同一航路の貿易に於ては、荷主は貿易業者として相互に利害關係の相反することさへあるのみならず、荷主相互の間には、商業上の嫉視があり、營業上の秘密の漏れることの虞れもある。故に荷主側に組合を組織することは、單にコンファレンスに對抗する上よりいへば必要でもあり、有益でもあるのだが、荷主が貿易業者たる立場よりいへば、必ずしも有益であるとは言へない。従つて荷主側の組合の成立は、例外の場合を除き一般には甚だ困難なる事柄である。

運賃延戻制の弊害を抑制し、之に代る所の前述の諸制度を行はれしむるには、荷主側の組合の成立を必要とするのであるが、この組合が右に述ぶるが如き事情によりて、果してその成立が困難であり、而も延戻制によりて保護せらるゝコンファレンスがその横暴を自制せざるときは、その弊害を抑制する策として最後に残るものは、たゞ國家の之に對する干渉である。但し單に法律を以て運賃延戻制を禁止するだけでは、コンファレンスの健全なる發達を望み得るものでないから、國家がこの目的のために採るべき政策は、荷主の自發的意思に放任して置いては成立の困難なる荷主組合を、その扶掖誘導によりて成立せしめ、之によりて前述のいづれかの制度を運賃延戻制に代へて採用せしむるに導くことである。〔完〕

(二四、五、十三)