

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號一第 卷二十二第

行發日一月一年五十正大

特別號

- 重複課税の本質……………法學博士 神戸 正雄
- 米穀關税と輸出地の米價……………法學博士 河田 嗣郎
- 世界經濟の成立過程……………法學士 作田 莊一
- 清酒庫出税と租税の立替……………法學士 沙見 三郎
- 西陣の補助業に就て……………經濟學博士 本庄榮治郎
- 商品の萌芽形態に於ける社會的性質……………經濟學士 谷口 吉彦
- マルクスの所謂社會意識形態に就いて……………法學博士 河上 肇
- 朝鮮産米増殖計畫と世論……………法學博士 山本美越乃
- 家産制度の利弊……………經濟學士 八木芳之助
- 海運に於ける表定運賃の特質……………法學士 小島昌太郎

（禁轉載）

海運に於ける表定運賃の特質

小島昌太郎

目次

- 一 自由運賃と表定運賃
- 二 鐵道運賃と船舶運賃
- 三 海運表定運賃の包容性
- 四 海運表定運賃の安定性
- 五 海運表定運賃の公然性
- 六 海運表定運賃の即變性
- 七 海運表定運賃の均等性
- 八 海運表定運賃の明瞭性

一 自由運賃と表定運賃

運送勞務には、需要者の需めに應じ、個々の場合に當つて、その要求に適合する所の特殊なる形態として提供せらるゝものもあり、また、供給者の側に於て豫め計畫を立て、一般的形態に於

て多少規律的に反復して提供せらるゝものもある。従つて、運送勞務の代價、即ち運賃にも、供給者たる運送業者と需要者たる顧客とが、個々の場合に當つて、相互の協議又は馳引によりて之を定むるものと、供給者が自己の提供する運送勞務の種類と、運送客體(被送物)の種類とに従ひ、自ら一方的に之を決定して、一定の期間、需要者たる相手方の如何に拘はらず、之を適用する所のものとの、二つの種類がある。前者は運送の自由競争市場に於て定まる運賃であるから、自由運賃といはれ、後者は一定形式の表として之をあらはすことが出來、且つ通常さういふ形式に於てあらはされて居るから、表定運賃といはれて居る。而して、之を表現するの表は、一運送單位たる重量若しくは容積に對する運賃が幾何であるといふ形式になつて居るから、この表を賃率表(Tarif)とす。

陸上の交通機關にありては、そが甚だ發達し且つ概ね大企業の組織的經營となつたがため、今日、陸上運送の運賃は、寧ろ主として表定運賃となつて居る。たゞ僅に、個人經營にかゝる極めて小規模な運送、而もその勞務が主として肉體的勞働より成り、企業者といはんよりも寧ろ勞働者といふ方が適當なやうな人によりて提供せらるゝ運送に於てのみ、吾々は今日自由運賃の例を見るのである。

かくて、吾々は、運賃即ち或種の代價が、供給者の一方的決定によりて表式に表現されて居る

といふことを、交通機關の利用に於て最も著しく經驗する機會をもつのであるから、表定代價といふものは、交通事業に於ける特殊の現象と考へ、又は少くとも交通以外の事業に於ては寧ろ例外的現象であると考へるかも知れない。併し、事實は、私の見る所によれば、寧ろこの推測とは反對であつて、有形物の代價でも專賣品のその如きは、表定代價となつて居るのは著しい例であり、又少し能く觀察するならば、多くの種類の商品、殊に工業製造品の小賣代價なるものは、實質に於て表定代價であるといつても差支へはない。それが定價表又は型録に於て表示されて居る場合には、名實ともに表定代價たるはいふまでもない。故に、表定運賃の研究は、本質上特殊なる價格に關する研究ではなく、たゞ客體の種類に於てそれが運送勞務であるといふ特殊なる價格の研究である。即ち運送勞務の代價として表はるゝ所を通じて、一般代價決定の一面を窺ひ知らんとするのである。

併し、私は今、この論文に於て、表定運賃論の全般に亘らうとするのではない。このたびは、海運に於ける貨物運賃は、如何なる條件の下に表定運賃として表はれて居るか、それが一般の表定運賃に比べて如何なる特質をもつかといふ點だけを述べやうと思ふのである。

今日、鐵道に於ける運賃は、何人も熟知して居る通り、すべて表定運賃である。今、大正十四

年五月現行の我國の國有鐵道貨物運賃及び料金規則によれば、輸送貨物は之を普通品と級外品とに分ち、普通品は更に之を一級品より五級品に分類して居り、取扱種別については、之を小口扱ひと貸切扱と特種扱ひとに分ち、運賃は、距離の増加に従つて遞加的に擴大する所の區帶制となる輸送哩程に應じて、その小口扱ひと貸切扱ひとの普通使賃率が示されて居る。而して急行使賃率は普通使賃率の十五割と定め、級外品はまた特にその運賃が示され、特種扱ひは特に定むることになつて居る。

かくの如き運賃を、前に述べたる意味の自由運賃なるものに比較して見ると、三つの點に於て異なる所がある。第一に、自由運賃はそのときその場合の個別的な運賃であるが、表定運賃は反復して行はるゝ所の同じ形態の運送勞務に對しては、その何れのものにも一般的に適用せられるものである。第二に、自由運賃はそのときどきの事情の下に一度きりに定められるのであるから、同じ種類の運送勞務に對しても、場合毎に原則として異なるべきもの、即ち一々の場合に於て運賃に高低の變動あるものであるけれども、表定運賃は、期限は確定しては居ないが、ともかくも或期間内は變動なきものである。第三に、自由運賃は供給者と需要者との相互の合意によりて定められるものであるけれども、表定運賃は供給者の一方的意思により豫め定められて居るものである。表定運賃と自由運賃との間にはかくの如き相違がある。そして、前述の如く、鐵道に於ては、

今日原則として表定運賃のみが行はれて居るのであるが、併し海運に於ては、表定運賃と自由運賃とが並び行はれて居る。定期船の運賃は概して表定運賃であるけれども、不定期船の運賃は専ら自由運賃である。而して定期船と不定期船との間には、常に或範圍内に於て競争の起り得る可能があり、又場合によりその競争の範圍も、廣くもなれば狭くもなり得るものであるから、海運に於て行はるゝ表定運賃は、鐵道のそれとは、また幾分趣きを異にする所が出来てくる。

先づ、定期船運賃が表定運賃なるに拘はらず、不定期船運賃が表定運賃たらざるの理由について述べやう。

定期船の海運勞務は、一定の商港を連絡して繰返し往復する所の航海によりてなされる。即ち常に多數の同じ運送勞務が略ぼ規則正しく反復せらるゝのである。故に、この反復せらるゝ多數の同じ運送勞務に對して、一般的に運賃を定めて置くことが可能である。然るに不定期船は、貨物の出廻りを追ふて世界の到る所の商港の間に稼ぎ廻るもので、一定の航路に就役するものではなく、運送勞務が航海毎に異なるものであるから、運賃も亦その度び毎に定むるの外はない。表定運賃は、多數の同じ運送勞務が規律的に反復して行はるゝ場合に、定められてこそ意味があるもので、然らざる場合には、表定運賃なるものは縦ひ之を定めても、全く無意味の事柄となる。従つてまた、同じ運送勞務の數が増し、それがまた益々規律的に行はるゝことゝならば、その運

賃は完全なる表定運賃として定めらるべき發達に益々向ふことになるのである。この點に於ても定期船の運賃には、表定運賃となるべき素質が備はつて居り、不定期船の運賃には之が缺けて居る。更に表定運賃なるものは、曩に述べたるが如く、一定の期間は變動しない事情の下に於てのみ成立するもので、頻繁に變動するやうであつては、表定の意味を失ふものである。然るに運賃の變動を無くするためには、或は、少くとも、その變動を頻繁ならざらしむるがためには、海運勞務の供給者たるものが、他の競争營業者の運賃政策によりて、自己の運賃政策に影響を蒙ることの無き獨立の地位にあらねばならぬ。即ち、獨占的地位にあらねばならぬ。然らざれば、如何に形式上完全なる賃率表を作つても、その上に表示せられたる運賃は、早速競争者の運賃如何によりて變更せねばならなくなる。然るに海運に於ける獨占は、嘗て詳細に述べたるが如く、結局は、企業家同盟の一つである所のコンファレンスの組織によりて獲得するの外なく、且つコンファレンスは定期船業者の間にのみ成立し得るもので、不定期船業者間には成立の可能なきものである。これが、不定期船運賃が表定運賃となり得ざる最も主なる理由である。

二 鐵道運賃と船舶運賃

かくて海運に於ては、ひとしく船舶による運送の代價でありながら、表定運賃である所の定期

1) 本誌第十四卷第二號「海運に於ける競争と獨占」、同第十七卷第三號「海運に於ける競争と獨占との限界」、及び同第二十一卷第二號「運賃論より見たる繋船同盟と海運同盟」、參照

船運賃と、自由運賃である所の不定期船運賃とが並び行はれて居るのであるが、併し、海運の運賃として表定運賃なるものが現はれたのは、——従つて賃率表なるものが出来たのは、——永き海運の歴史の上より見れば、極めて近ごろの出来事であつて、この點に於て、鐵道の運賃が殆んどその當初より表定運賃であるのとは、また異なるものである。

元來、鐵道運送に於ては、その通路が、列車の疾走に適合するやうに人工的に構造せられたる線路であつて、この線路とその附屬諸設備と列車との三者が一つの全き機械となつて居り、この機械の活動によりて、その運送が行はれるのである。故に鐵道運送は必ず或一つの系統を形造る。そして統一的なる經營の下に立つ。従つて、之によりて行はるゝ運送は、距離の長短はあるけれども、結局は、孰れも型にあてはまつた同じ運送である。故にこの運送の代價は、之を表定運賃とするに最も適して居る。

然るに、海運に於ける通路は、自然的に極めて自由なる海洋であつて、船舶はその上を如何なる方向にも航海することを得るものであり、鐵道の列車がその線路に拘束せられて居るやうな關係は全くない。故に船舶は、技術上に於ては何等かの系統的行動をとるべき約束の下にあるのではなく、たゞ經濟上の理由によりてその行動が指導せられるだけである。即ち海運業者は、海上貿易の移動に従ひ、一つの港より他の港へ所有船を航海せしめるのであつて、その結果、各航路

に於ける船舶の分布は、海上貿易の景氣に隨伴することになる。されば、かくの如き状態にあつては、船舶の行動に規律性を缺き、運送に定型がない譯であるから、表定運賃なるものゝ定めやうがない。第十九世紀の末葉に至り、生産物の一大激増と販路の開拓とにより、世界の主要航路に稍々異常的な荷動きが生ずるに至るまでは、海運界の状態はこゝに述べたるが如き有様であり、今日と雖も世界船舶の大部分は、謂はゆる不定期船として、尙ほさういふ状態にある。

更に企業として成立する當時の有様より見るも、鐵道には表定賃率の行はれ得べき條件が初めより具備して居る。即ち鐵道は頗る巨額の固定資本を要し、それが土地に固着することゝなるものであるから、その企業は、當該線路に於ける乗客又は貨物の移動が或程度に多量であり、規律的反复の運送に適合するものであることの見込が相當確實な所でなければ、到底初めより計畫せられない。故にこの點に於ては鐵道企業の成立は、表定賃率制度の成立と、共同の條件の下にあると言つても差支はない。ところが、海運にありては、その最も普通なる企業に於ては、たゞ船舶にのみ資本を要するだけであつて、それは鐵道企業に比ぶるならば頗る少額にて足り、且つその資本は船舶に固定されては居るけれども、その船舶は元來如何なる航路に於ても活動し得るものであるから、鐵道の如く、必ずしも、この企業の成立が、或航路に於ける多量の規律的な貨客の移動を前提として居るのではない。即ち海運企業は、必ずしも表定賃率制度成立の條件と同

じ條件の下にあるのではない。

かくの如き次第であるから、鐵道に於ては、殆どその當初より運賃は表定運賃であつたのに、海運の歴史に於ては久しく表定賃率といふものが現はれなかつたのである。然るに前述の如く、第十九世紀の末葉に及び、製造工業品の海上貿易が益々隆盛となつたがために、從來、海上運送の主要形態であつた傭船運送の外に、個貨運送が盛に行はるゝやうになり、且つそれと殆ど前後して、歐洲の舊文明諸國と亞米利加及び東洋の諸國との間に、季節の如何に拘はらず、一年中を通じて亘常的なる貨物の海上移動が行はるゝやうになつたから、こゝに初めて、この新らたなる形の需要に適應せんがため、主として經濟上の理由により、船舶の行動が或一つの系統に形造らるゝことになり、定期航海の運送が発生したのである。

定期航海の海運事業に於ては、それが系統立ちたる組織の下に、略ぼ型にはまつた運送が規律的に反復して一般の顧客を目的として行はるゝことゝ、已にその成立が亘常的なる大量の貨物移動を基礎として成立して居ることゝ、この二つの點に於ては、既に述べたる如く、鐵道と殆ど同じ事情の下にあるのである。故に、表定賃率の成立し得る二つの條件は先づ具つた譯である。併しながら、その第三の要件たる市場の何等かの形に於ける獨占といふことがない間は、定期船事

業なるものが出来ても、未だ表定賃率は成立し得ないのである。

鐵道にありては、曩に述べたるが如く、その建設に巨額の資本を必要とし、且つそれが永久絶對的に土地に固着せしめられるのであるから、既に一つの土地に鐵道企業が存在する場合には、之と競争企業となる所の鐵道事業を開始することは、所要資本を集めることの容易ならざることと、その資本が大なる企業危険の下に置かることと、この二つの事情とにより、おのづから困難となるものである。故に、この事情の下にありては既存の鐵道企業が當該地方に於ける交通需要に適應する所の設備を提供する限りは、之に對する競争者の發生を抑ゆることが出来、そして然る限りに於て、獨立の運賃政策を行ふことが出来る。従つて鐵道事業なるものは、普通には自然的獨占の性質のものであると考へられて居る。それが果して、自然的獨占の事業であると認むることの當否は姑く措き、ともかくも、上述の如き事情の下に、鐵道が獨占を獲得して居る例は頗る多く、殊に、いづれの鐵道にても、その開設當初は、上述の理由により獨占状態にあるものである。故に、鐵道にありては、この點に於ても、表定運賃なるものが行はるゝ素質を初めより具備して居る。

然るに海運に於ては、不定期船事業は勿論のこと、定期船事業にありても、鐵道の如くさう容易に獨占を獲得し得るものではない。鐵道企業は自己が建設し所有する線路の上に營業を行ふの

であつて、その線路は彼に專屬し、他人の列車は彼の承諾なき限り、その上を走ることが出来ない。故に鐵道事業にありては、交通路の専有が事業そのもの、獨占の基礎となる。この點に於ては、海運事業は全然異なる事情の下にある。

定期船事業に於ては、その交通路が一定のものであるといふ點に於て、鐵道と共通點があるけれども、併しその交通路たる海洋の航路は、萬人の自由なる使用に開放せられたる公道である。或一企業がこゝに定期航海を營業して居つても、その船舶の通過した直ぐあとの海面を、他の企業が更に船舶を走らすことが出来、或は同時に並行的に之を走らすことさへ出来る。故に海洋に於ては、通路權の設定といふものはなく、従つてそれに隨伴する所の獨占が生ずるやうな事情はない。定期船業者が獨占を獲得するには、必ず人爲的なる何らかの方法によらなければならぬ。その方法の成功するまでは、定期船事業も未だ獨占を獲得し得ない。即ち、寧ろそれは元來競争の下に暴露されたる事業だと言ふのが正當である。従つて、定期船事業は、一定の交通路に於て營業する點と、その交通路に於て個貨運送を營むものたる點に於ては、鐵道と共通して居るけれども、交通路の専有權をもたないがために、鐵道の如く事業そのものに表定賃率の成立する素質を具へて居るものではない。何等かの方法によりて自然の儘なる競争が制限せられ、調節せられ、または廢止せられて、何等かの形における人爲的獨占状態が生じて後、初めて表定賃率が成立

し得るのである。

三 海運表定運賃の包容性

海運に於ける表定賃率は、定期船事業に於てのみ成立の可能があり、而もそれが獨占を獲得したる場合に於て初めて實現性をもつものである。故に、海運に於ける表定運賃は、定期船事業に於ける獨占の性質如何によりて甚だしく制約せられる。

之について先づ最も著しき事柄として述べべきものは、鐵道に於て輸送せらるゝ貨物は、原則として、その如何なるものも必ずその表定賃率分類の何れかに屬し、之に漏れるものはないことになつて居るのであるが、海運に於ける表定賃率は、海上に輸送せらるゝあらゆる貨物に及ぶのではないといふことである。即ち海上貨物の中でも不定期船が積取る貨物は、既に述べたるが如く、之と無關係であり、また定期船の積取る貨物の中にも表定賃率によらざる自由賃率の貨物があることである。蓋し定期船事業の獨占は、輸送貨物の種類についても、限定的なる性質のものであるからである。何故に、然らば定期船事業の獨占は、輸送貨物の種類に於て現定的のものであるか。

定期船事業に於ける獨占は、地方的局部的航路に於てはともかく、世界的主要航路に於ては、定期船業者の企業家同盟である所のコンファレンスによりて獲得するものであるは、曩にも一言

したる所であり、且つ嘗て本誌に掲載したる「海運に於ける競争と獨占」に於て詳説した所である。然るにこのコンファレンスなるものは、之により、加盟者たる定期船會社相互の競争は制限し得るものであつて、彼等をして一定の貨率協定に基づき營業せしむることゝなるのであるが、併し、不定期船は、その事業の性質が多少異なるのと、營業者の數の頗る多きことのため、この同盟に加盟せしむることが出來ず、従つて同盟は或程度に於ては不定期船よりの競争を到底免れ得ざるものである。

また、海上貨物には、定期船向きなるものと、不定期船向きなるものと、その兩者のいづれによる運送にも適するものと、この三種がある。前の二種については、定期船と不定期船とが略ぼ分業のやうな状態に於て營業して居るから、之については、平常、兩者の間に積取りの競争はない。コンファレンスが不定期船業者を加盟せしめ得ることにより、彼等より競争を受くるものは、主としてこゝに述べた最後の種類のものについてある。こゝに於て定期船業者等は、不定期船業者よりの競争に對抗するために、コンファレンスに於ける共同事業の一つとして、運貨延戻制なるものを採用し、これによりて荷主を利害關係上巨常に自己の營業に惹き付け置き、不定期船業者をして彼等の貨物を得せしめざる方策をとつて居る。故にこの方策の下にありては、元來は不定期船も定期船同様に積取り得る貨物について、定期船業者は之をその獨占の下に置き

1) 前掲諸論文參照
2) 本誌第二十卷第六號拙稿「運貨延戻制」參照

得ることゝなる。従つて、この種のものについては、コンファレンスは其の獨占勢力の及ぶ限りは、元來定期船向きなる貨物と同様に、表定運賃を定め得るのである。

然るに、定期船業者がコンファレンス組織により、運賃延戻制を以て、不定期船より奪ひその獨占の下に置き得る貨物の範圍は、不定期船の之に對する反抗力の強弱により、廣狹あるは言ふまでもない。而して、不定期船の運賃は、既に述べたるが如く、動搖常なき所の自由運賃であるから、コンファレンスを組織する定期船會社が、不定期船の反抗により、運賃延戻制を以てするもその獨占の下に置き得ざる貨物は、縱ひ定期船によりて運送する場合でも、その運賃は不定期船運賃に影響せられて動搖常なく、結局、その積取りの場合毎に之を定むることゝなり、到底表定運賃とはなり得ないものである。

而して不定期船よりの反抗力の強弱、即ち定期船が不定期船より受くる競争の強弱は、主として、需要船腹に對する供給船腹の割合如何によるものである。従つて、例へば、不定期船の輻輳する港灣に於ける積出貨物に對しては、定期船の獨占力弱く、また、定期船の船腹を以ては十分に積取り得ざる程の多量の荷動きある往航又は復航航路に於ける大量貨物も、運賃延戻制を之に適用し得ざるもので、結局、不定期船よりの競争を免れ得ない。故にこれらの貨物は、コンファレンスに於ても、協定賃率外のもの、即ち自由貨物(Open cargo)として、表定運賃外の取扱ひに

なつて居る。

かくの如く、海上運送に於ける表定運賃は、海上に輸送せらるゝ總ての貨物に及ぶものではなく、定期船の取扱ふ貨物の中にも、自由運賃によりて取引せらるゝものがあつて、この點に於て、海上の表定運賃は、甚だ限界のなるものである。而して、この限界内にある貨物の表定運賃も、更に定期船事業の獨占の性質上、尙ほ種々なる點に於て制約せらるゝ所がある。

元來、表定運賃なるものには、一般的に言つて、安定、均等、公然、明瞭といふことの具備することを理想とするのである。然るに、これらの要件は、その最後のものを除き、鐵道の運賃に於ては、比較的よく具備されて居るけれども、定期船の表定運賃には、幾許かの制限を受けざるを得ざる事情にある。先づ、定期船運賃の安定といふことより調べて見やう。

四 海運表定運賃の安定性

表定運賃は、一度定められたる以上は、或期間の間は變動なきものであるといふ意味に於て、それは安定性をもつといはれて居る。我國有鐵道の現行賃率表は、大正十二年に制定せられたものと記憶するが、果して然りとすれば、縦ひ極めて細末の點に於て變更はあつても、その大體に

於ては凡そ二ヶ年半ほど變動のなきものである。かくの如く、長期間に亘つて變動のなき運賃は、表定運賃としての理想に最も多く適合するもので、我國有鐵道の如く、殆ど完全に競争を絶したる國家獨占の場合に於て見得る所である。

運賃の安定といふことが一般に要求せられる理由は、それが取引に於ける損益の危険を減少せしめるからである。即ち運賃は、原價又は生産費の一部を成すものであるから、それが變動するといふことは、取引締結の際に算定したる原價又は生産費に狂ひを生ずることに外ならぬ。若し、かくの如きことが避け得ざるものとするならば、運送による總ての商取引は、運賃の變動可能の程度だけ、その投機的分子が増加することゝなる。従つて、それだけ取引がやりにくくなり、商業の發達が妨げらるゝことゝなる。故に、運賃の安定といふことは、商取引の發達、經濟の進歩のためには最も望ましいことである。

このことは管に陸上の運賃に於て然るのみならず、海上の運賃に於ても同様である。殊に、今日の海外貿易は、その代價の締結が概ね *Cost* 値段、即ち輸入地たる港までの諸費用、保険料及び運賃を含めたる値段にて取引せられて居るのであつて、そして、海外取引に於ては注文の決定から船積まで、相當の日月を要するを常とし、また場合によりては、相當の間隔を置いて、幾度にも部分渡しをすることもある。かくの如き場合に於て、運賃が、注文引受當時よりも引上げらる

ゝときは、それだけ輸出商の損失となる。また之と同様に輸出商は、たゞに運賃引上げの場合だけではなく、その引下についても損失を蒙ることがある。即ち 今日、重要商品の大輸出商が、海外の販路に對し、豫め商品を送附し置きて、之をその土地の倉庫に保管するの例は、珍らしからざる所であるが、かくの如き海外持荷をもつ場合に、運賃が引下げらるゝときは、そのとき以後に輸送せらるゝ他の輸出商の商品に對して、海外保管の商品は競争力を減殺せらるゝことゝなり、結局それだけの損失となる。之は輸入商にとつても同じことであつて、彼が尙多量の手持品を有する場合に、その運賃が引下げらるゝときは、他の輸入商が新たに輸入する同じ商品に對して自己の手持品は競争力を減殺せられ、結局、引下げられたる額だけ損失を被ることゝなる。故に運賃の變動といふことは、そが引上げられる場合に於ても、また引下げられる場合に於ても、ともに貿易商にとりては好ましからざることゝで、國際取引に投機的分子を増加し、海外貿易の發展を妨げることゝなるものである。

併しながら、運賃の變動は、運送事業が競争の下に營まれる限りは、到底免れ得ざる所である。海上運送に於ても、競争制限の方法のなき不定期船の運賃は、頗る鋭敏頻繁なる變動をあらはす。故に之には、運賃の安定といふことは到底望み得ない。今日の事情に於ては、その安定を

望み得るは、コンファレンスの組織の下にある定期船の運賃だけである。尤もコンファレンスの組織がなくとも、定期船事業にありては、後に述ぶる所の長期運賃契約を以て、一定期間内に於ける運賃の豫約をなすことによりて、その安定が保障されることもある。併しながら、かくの如き契約は、平常引續き大量の輸送をなす大荷主に對してのみ締結せられるものであるから、かくの契約により、運賃安定の利益を受くるものは、少數の大荷主に限られ、一般の荷主は何等の利益を享くることなく、否、彼等の競争者たる大荷主がかゝる利益の下にあること、そのことが彼等にとりては不利益である。

殊に競争的狀態の下に於て、定期船業者がかくの如き利益を大荷主に與ふるは、彼等によりて有力なる營業の後援を受けんがためであるから、その運賃も亦特惠運賃であつて、他の荷主に請求するものより安きを常とする。而して、そのこれによる損失は、競争の衰へたる場合に、契約外の一一般の荷主に請求する所の運賃を以て補償する外はない。故にこの點に於ても豫約運賃の存在は、一般の小荷主にとりて損失を意味することゝなる。

運賃の安定が貿易の發達に貢献するは、かくの如き差別的なる方法に於てはなくして、一般的なる事情の下にそが存在する場合である。

運賃の安定が一般的事情として存在するは、それが表定運賃となりて、大荷主たるは小荷主たるを分たず、均等に之が適用せられ、そしてそれが變動せざる場合にある。然るにかくの如きは、海運業者が競争營業者の運賃政策に影響せられざる地位にありて自己の運賃を定め得る場合に限つて可能である。即ち、獨占の下に於てのみ可能である。而もその獨占が一營利企業の獨占なるときは、事業純益の總額を可及的増大せしめんがために、また、荷主に對する差別的待遇が生ずるを免れ難い。故に最も望ましきは、多數企業の勢力均衡の下につくらるゝ獨占である。コンファレンスの獨占の下に成立する所の表定運賃が、この理由によりて、一般荷主の利益に適合する有様に於て、安定をもつ所の運賃であるといふことが出来る。

殊に、コンファレンスの運賃は、たゞに海上貨物の一時的移動状態を基礎として定められたものではなく、その一般平均的状态を考察して定めらるゝものである、といふ點に於て安定の基礎をもつのみならず、それはまた、單に一つの會社の意思によりて定められたのではなく、加盟の多數會社全員の協議によりて定められたものであるといふ點に、一層多く安定の基礎を有するものである。即ちこの關係より見れば、コンファレンス組織そのものは、運賃の安定を保障するの作用あるものと見ることが出来る。

併しながら、コンファレンスの獨占は、國家の法的獨占の如く、完全なる絶對的獨占ではなく

て、嘗て詳論したるが如く、その外部に於ては不定期船より常に間隙を窺はれつゝあると共に、その内部に於ては謂はゆる「友誼的競争」の潜在せるもので、即ち相對的獨占または準獨占といはるゝものである。故に、コンファレンスの獨占の下に成立する所の表定運賃は、不定期船運賃に比較すれば、甚だ安定性を有するものであるけれども、國有鐵道の表定運賃に比ぶれば、その安定は薄弱であるといはなければならぬ。

尤もその安定の強弱程度は不定期船より受くる競争の可能程度に従ひ、貨物の種類によりて必ずしも同じではない。定期船の提供する勞務の性質に適合して殆ど分業的にその積込貨物となるものゝ如きは、その運賃に比較的多くの安定があり、その中にも不定期船の輸送には到底適せざる貴重貨物については特にそれが強い。併し、他方に於て、元來は不定期船よりの競争を免れ得ざるものであるが、たゞ總に運賃延戻制の庇護あるにより定期船が獲得しつゝあるが如き貨物は、不定期船より現實の競争は受けて居ないが、併し可能的競争を受けつゝあるものであるから、その運賃は、可能的競争の状況に應じて變動するを免れざるものである。故に定期船の表定運賃も、かゝる種類の貨物については、甚だ低度の安定をもつものといはねばならぬ。

かくの如く、定期船の表定運賃は、不定期船よりの可能的競争の如何によりて、貨物の種類により、その安定の程度を均しくせざるものであるが、之と同じ理由に基き、航路により又は港に

より、定期船の表定運賃がもつ安定性には、その程度に差異あるものである。換言せば、航路によりては屢々賃率表の變更せらるゝものと、久しき安定性を保つものどがあり、港についても同様のことがあり得る。而して、コンファレンスなるものは、各航路を基礎として一つづゝ成立するものであるから、定期船の表定運賃の安定性は、各コンファレンスによりて差異あるものであると言ふことが出来る。

五 海運表定運賃の公然性

運賃が安定性をもつに至つて初めてそれが賃率表の形式に於て表示せらるゝことが出来、表定運賃となるものなるは曩に述ぶるが如くである。而して一旦運賃が賃率表の形式に於て表示せらるゝことゝなれば、或は之を適當の場所に揭示し、或は印刷に附して頒布し、顧客並びに一般公衆に發表せらるゝことが出来る。而して世人が之が公表により如何なる貨物に對しては幾許の運賃を支拂ふべきかを容易に知ることを得るときは、取引値段の計算上に頗る便宜を得、且つ従つて貿易の手續きが簡捷となり、その發達が促進せらるゝことゝなる。また、表定運賃が公に發表せられ居るときは、それは社會の批評の下に置かるゝことゝなるのであるから、不當なる運賃に對する監督ともなり、獨占より生ずる恣なる運賃政策の弊害を矯むる作用をも生ずる。故に、海運に

於ても、鐵道の如く、その表定運賃の公表せらるゝことは、一般貿易業者の希望する所である。殊に海上運送に於ては、貨物發送地の如何によりては、船舶に之を積込むまでに、多くの仲介者を経る場合もあるから、船舶運賃が公表せられ居るときは、この仲介者が不當の利得を占むることを防ぐの効果もある。

併しながら、表定運賃の公表といふことは、前段に述べたる、安定性の強弱に依存する所の事柄である。表定運賃を變更するの必要が殆どこれなきときは、之を公表することによりて運賃安定の効果を一層強むることゝなるけれども、度々之を變更するの必要ある場合には、一旦公表したるものを屢々撤回し修正し取消すことゝなりて、之を公表するの意味を失ふからである。故に、鐵道運賃の如く、安定性の強きものは常に公表せられて居るけれども、定期船の運賃は、前段に述ぶるが如く、その安定性が相對的なるものであるから、必ずしも總てが公表せらるゝことゝなつて居ない。獨逸の定期船會社の如く、自國積出の貨物については殆ど競争者を排撃するの獨占力をもつものにありては、戰前より既に概ね之を公表して居つたが、英吉利の如く、自國積出貨物についても常に内外國の不定期船の競争を完全に免るゝに至らざるものによりては、何時變更の必要あるやも知れざるを虞り、概ね運賃表を公表して居ない。

定期船會社が賃率表を公表しない理由としては、更に、競争營業者によりてそれが利用せらる

、ことを恐れるといふことも重きをなして居る。蓋し、賃率表を公表するは、持ち札を開いて自己の運賃政策を公開するのであるから、競争相手方のある場合には、彼をしてこの競争に加入するに極めて有利の地位を占めしむることとなり、たゞ極めて僅少の差額を運賃に附することによりて、彼は思ふが儘に貨物を奪取することが出来るからである。故に、獨逸定期船會社の如く、一般に賃率表を公表するものにあつても、尙ほ、例へば戦前に於ける米國航路、智利航路、秘露航路の如き、粗製品貨物について不定期船の競争を免れ得ない航路にありては、それらの貨物の運賃だけは之を秘密賃率表に掲げ、その他の高級貨物で競争の虞れのないものだけを公表賃率表に掲げ、二た通りの賃率表を作成して居つたといふことである。

かくの如く、定期船會社が賃率表を秘密にするは、競争者の之を利用することを恐れるのと、曩に述べたる如く、競争状態に對應して簡便迅速に運賃を變更するの便益を保留せんと欲するのと、主としてこの二つの理由によるのである。故にその賃率表としての組み立て、その形式等に於ては、公表せらるゝものと秘密にせらるゝものとの間に何等特別の差異ある譯ではない。殊に之が秘密にせられて居るといふことは、公表せらるゝものより運賃が實質的に高いことを決して意味して居るのではない。否、公表運賃の方こそ定期船會社の獨占力が強く及んで居るもので

あり、秘密賃率表の運賃は競争を恐れて居る方であるから、若し一方が他方より實質的に高い運賃である場合があるとするならば、それは寧ろ公表賃率表の方である。

併し若し強いて公表賃率表と秘密賃率表との間に何等かの差異を認めんとするならば、公表賃率表の方は貨物の分類が粗大であり、ときとして級別になつて居ることもあるのであるが、秘密賃率表の方は、貨物の分類が細密になつて居る、といふやうな事柄であらう。これ秘密賃率表に於て取扱はれるものは、競争に曝らされる恐れある貨物であるから、競争對應策として貨物を細分して置く方が、臨機應變の變更をなし易いからである。

秘密賃率表には、その見易を所に Private. For use of the Lines and their Agents only. と記されてあり、用意周到なるものに至つては、その散逸を防がんが爲めに、This tariff is the property of the Lines and to be returned on request. と印刷せられて居るものもある。

六 海運表定運賃の即變性

表定運賃が公表せられ居る場合は、囊 述ぶる所の如く、比較的その安定性が大なる場合である。故に、公表賃率表が變更せらるゝことは、秘密賃率表の場合の如く頻繁なるものではない。併しながら、之も既に述べたるが如く、定期船會社がコンファレンス組織によりて獲得する獨占

は、鐵道の獨占の如く完全なるものではなく、海運界の景氣變動に伴ふて起伏する所の外部の競争に少からず影響せらるゝものである。従つて公表賃率表も亦時折變更せらるゝを免れ難い。

こゝに於て貿易業者の側には、曩に述べたる理由により、國際取引に投機的分子を加重せしめざるの欲求に基き、公表賃率表の變更については、一定の期間を付したる豫告の後に、之を實行せんことを要求するの傾向がある。

國有鐵道の如く、完全なる獨占を有し、且つ必ずしも營利を目的とせざるものにありては、國內取引の投機的分子を減少せしむるため、通常、賃率表の變更には相當の期間を以て之を豫告する例になつて居る。海上運送に於ても、賃率表變更の豫告は、貿易の便宜とその發展との上より言へば、曩に述べたる理由により、頗る之を必要とするものであつて、寧ろそれは鐵道運賃の國內取引に於ける關係に勝るものがある。併し、定期船業者にとつては、この變更豫告を實行することは頗る困難となす事情がある。それは、要するに、度々述ぶる所の、定期船業者の獲得する獨占は、國有鐵道のその如くに完全なものでないといふことに基づくのである。即ち、定期船業者に於て賃率表を變更する必要がある場合を見るに、その之を引下ぐる場合は、不定期船が競争を試みる場合、若しくは、コンファレンス外の定期船會社が運賃戦を開始する場合に、之に對應せんがためであるから、その引下げは急速を要するものであり、之を引上ぐる場合は、競争又は運

賃戦によりて運賃の引下げをなしたるにより、生産費を削減んで被つたる損失を、競争の弛緩若しくは運賃戦の終熄の間に取り戻すの必要より生ずるものであるから、之も亦定期船會社の立場より言へば、なるべく急速を要するものである。故に、賃率表の變更を豫告するの義務を、自ら進んで負擔する定期船會社は、殆ど存在しない。否、彼等は反對に、縦ひ賃率表を公表するも、之が即時變更の自由を留保するものであつて、賃率表の上に Subject to alternation without notice と記すことが普通である。

併しながら、貿易業者が運送上に於て被る所の不利益は、結局に於て海運業者も亦之を分たねばならぬこととなるものであるから、定期船會社に於ても表定運賃の即時變更によりて貿易業者の利益を害することをなるべく避けんがために、航路の事情により荷主に對しこの點に關して一つの便法を提供して居るものがある。即ちそれは、現行の表定運賃について運送の引合ひありたるときは、縦ひその表定運賃に變更あるも、例へば最長一週間若しくは最長四日間は、變更前の表定運賃によりて運送の引受けをなすことである。この期間は通常甚だ短期間であるけれども、この便法のあるにより、荷主は海外の取引先と交渉中に屬する取引を、その期間内に電報を以て諾否の結末をつけることを得るのである。

定期船會社は、右に述ぶるが如く、表定運賃即時變更の自由を留保するを以て原則として居るけれども、併しかくの如くになつて居るのは、前述の如く、専ら外部よりの競争に對應するの必要から生じた事柄である。故に、外部よりの競争に對抗するの必要が、またこの原則に例外をつくるところを要求する場合には、定期船會社はこの表定運賃即時變更の自由を放棄することがある。定期船會社が大荷主との間に締結する所の謂はゆる期間契約 (Contracts over a period) 大量貨物契約 (Contracts for Large Quantities) 及び賃率不變更契約などは、即ちこの自由の放棄である。

期間契約といふは、平生大量に輸送せらるゝ所の特殊貨物に對して、荷主が契約當事者たる定期船會社にのみその輸送を一手に委託することを約するに於ては、一定の期間、一定の運賃を以てその輸送を引受くる契約である。¹⁾ この契約は、平常、多量に輸送せらるゝ特殊貨物を取扱ふ貿易商の組合又はその組合員と、コンファレンス若しくは之を代表する各定期船會社との間に締結せらるゝものであつて、契約の期間内に運賃を變更する必要がある場合には、兩當事者の合議によりて之を決定するを主眼とするものであるから、運賃即時變更の自由は、この契約によりて定期船會社は之を放棄する譯である。而して、かくの如き契約を定期船會社が締結するの理由は、その貨物が大量輸送物なるによる。運賃の率に於ても、またその變更の手續きに於ても、荷主の利

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, with Minutes of Evidence and Appendices, Vol. I. p. 25.

益に適合するやうになさなければ、之を不定期船若しくはコンファレンス外の定期船會社に奪はるゝの虞が頗る大であるからである。

大量貨物契約なるものを定期船會社が締結するの理由も亦全く之と同様である。之は、植民地政府の需要品や海外に於ける鐵道の建設またはその他の大土木工事の所要品などの如く、特にその運送のために荷主が一船舶を備ひ入れ得る様な場合などに、コンファレンスが不定期船の競争を排斥する目的を以て、政府、官廳、植民地政廳、鐵道會社、運河會社、港灣會社、大商事會社、大工業會社等との間に締結するものである。故にこの契約は特別の場合に於ける競争排斥の目的を以て締結せらるゝものであるけれども、その目的とする貨物の輸送は、數回に亘る航海に及ぶものであるから、その期間内の運賃はたゞに特惠運賃であるのみならず、この契約によりてその變更のなきことが保障せられて居るものである。従つてこの點に於て、運賃即時變更の自由を奪ふものである。

運賃不變更契約といふは、表定運賃に於て取引せる荷主と定期船會社との間に締結せらるゝもので、この契約の相手方たる荷主に對しては、表定運賃の引上げあるも、三ヶ月若しくは六ヶ月といふ一定の期間内は、従前の運賃に於て運送をなすといふ契約である。²⁾かゝる契約は、明かに表定運賃即時變更の自由を定期船會社が放棄することを表示するものであり、従つて貿易業者に

1) Report of the Royal Commission, *ibid.*, Vol. I, p. 26.
2) Giese; a. a. O., S. 283.

とつては頗る有利なるものであるけれども、之は勿論、定期船會社が容易に締結を承諾するものではなく、たゞ、不定期船若しくはコンファレンス外の定期船會社が動もすれば誘惑するの虞あるやうな特別の荷主に對してのみ之を締結し、以て競争の憂を除かんとするのである。

これらの期間契約、大量貨物契約、及び、賃率不變更契約は、右に述ぶるが如く、運賃の即時變更の自由を奪ふものであるから、従つてこれらの契約によりて保障せられて居る運賃は、通常の賃率表運賃に比べてその安定性に於ても頗る勝るものである。

七 海運表定運賃の均等性

運賃が一定形式の賃率表に於て表示せられ、之が公に發表せらるゝときは、凡そ運送を委託する所の總ての荷主が、之に従つてその運賃を支拂ふことゝなるのであるから、大荷主たる小荷主たるを別たす、一樣に均等なる取扱ひの下にあることゝなる。即ち運賃の均等といふことが實行せらるゝことゝなる。

我國有鐵道の貨物運賃及び料金規則に於ては、曩に述べたるが如く、貨物の扱種別は之を小口扱、貸切扱及び特種扱に分ち、¹⁾その運送便の種類を普通便と急行便とに分けて居るから、都會六種の運送方法がある譯であつて、運賃も亦従つて六通りある譯である。併し之は、右の扱種別と

1) 國有鐵道貨物運賃及料金規則第四條
2) 同規則第七條

運送便種別とに基くのであつて、相手方たる荷主の如何により、又は輸送せらるゝ貨物分量の如何によりて差別せられて居るのではない。而して我國有鐵道に於ては、歐米の私有鐵道に於て往々見るやうな割引貨率(Rabatanti) 運賃の秘密割引(Rate)などは全く存在しない。故に、我國有鐵道の運賃は絶對に均等性をもつものであるといつて差支がない。

運賃の均等性といふことの意味について、更に注意すべきは、前述の如く、それが相手方たる荷主の如何により、又は委託せらるゝ貨物の分量の如何により、何等の差別がないといふ意味であつて、如何なる種類の貨物も均一なる貨率に於て取扱はれるといふことを意味するものではないことである。組織的大規模經營にある運送事業の生産費の最大部分は、總ての輸送せらるゝ貨物に對して結合生産費たる性質のものであるから、運送量を最大ならしめ、一單位當りの負擔を出來得る限り相對的に最少ならしむるために、この結合生産費は貨物の種類に従ひ、その運賃負擔に應じて分課せらるゝことになつて居る。即ちよく言はるゝ所の *What the traffic will bear* を基礎として決定せらるゝことになつて居る。而してその運賃負擔力を最も近似的に表現するものは、貨物そのものゝ價額である。故に貨率表に於ては、通常、重量又は容積に比較したる價額の上より貨物の分類をなし、又はこの標準に基き比較的價額の大なる種類の貨物より、次第に、その小なる種類の貨物に至るまで、之を幾通りかの級に分類して、その各種又は各級の運賃

1) Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen, S. 85; Rank, Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, S. 55r.

が示さるゝことになつて居る。かくの如き取扱ひは、貨物の種類に従ふ運賃の差別的取扱ひに過ぎない事柄であるから、こゝに言ふ所の運賃の均等といふことゝ抵觸するものではない。

運賃の均等性といふことは、右に述ぶるが如く、大荷主も小荷主も、共に同一の條件に於て運送をなすを得しむるを言ふのであるから、商業取引の發達上頗る望ましき事柄である。我國有鐵道がこの主義を完全に貫徹せるは、國內取引の健全なる發達に貢獻するものであつて、頗る喜ばしき事柄である。併しながら、この運賃の均等性といふことも、之を完全に實現せしむるには、その運送企業がまた完全なる獨占を有して居なければならぬ。この主義が如何なる程度に於て實行せらるゝかは、全くその獨占の程度に依存して居る所である。

コンファレンスの下にある定期船會社は、當該航路の狀況により、甚だ有力なる獨占を有することがあり、その場合に於ては運賃の均等性といふことが頗るよく實現せられて居つて、賃率表上に掲げられたる貨物に對しては之れ以外の運賃を以て取扱はるゝことはない。殊にコンファレンスなるものは、加盟會社が相互の運賃上の競争を廢止せんが爲めに、彼等各自がその協定したる運賃に於てのみ營業するの合意と條件とによりて成立するものであるから、その中の一加盟者が自己の特殊の荷主に對して特惠的運賃を以て取扱ふことは、他の加盟者の監督の下になし得ざ

る所である。而して、かのプール（運賃の共同計算）を行ひ、且つ運賃延戻制を採用せるコンファレンスにありては、荷主の提出する延戻金請求書によりて、直接に加盟會社の收入運賃に監督が行はるゝ譯であるから、この場合に於ては加盟者相互の監督も單なる道德的監督に止まるのではない。故にコンファレンスに於ては、運賃の均等といふことが、コンファレンス組織自體の作用として行はるゝ譯である。従つて、表定運賃が公表せらるゝと秘密にせらるゝとに拘はらず、この場合に於ては、運賃の均等性がよく實現せらるゝのである。

併しながら、コンファレンスは、その内部に於てこそ加盟者相互の運賃上の競争が消れて居けれども、度々述ぶるが如く、外部よりの競争を完全に免れて居る譯ではない。故に、コンファレンスの表定運賃は國有鐵道の如く例外を許さるるものではなく、競争對抗の必要に應じ、賃率表外の運賃の存在を許すものである。曩に述べたる大量貨物契約の運賃の如きは、その著しき例である。従つて、定期船の表定運賃は必ずしも運賃均等の主義を貫徹せるものと言ふことは出来ない。

八 海運表定運賃の明瞭性

表定運賃についての性質として、最後に述べべきものは、之を表現する所の賃率表が頗る了解

し易き形式に於て構成せられて居ることである。即ち、簡單明瞭なる表に於て表現し得るやうに運賃が定められて居るといふことである。縦ひ運賃が安定を保ち、その賃率表が公表せられ、且つそれが均等に適用せらるゝことになつて居つても、或貨物を運送せんとする實際の場合に當つて、之に對しては幾何の運賃が課せらるゝものであるかといふことが、一般の荷主にとりて容易に了解し得るやうな形式に於て、賃率表が作成せられて居なければ、果して眞實に運賃の安定と均等とが保たれて居るか、どうかを知ることが出来ない譯である。故に安定と均等との保障としては、賃率表が疑問を容るゝ餘地なく曖昧なる傾なく、極めて明瞭正確なる形式を具ふことを理想とする。

この賃率表の明瞭といふことについては、定期船の運賃は、鐵道のそれよりも寧ろ優れたる所がある。鐵道に於ては、取扱ひ種別や運送便種別などがあつて、同じ貨物でも之によりて運賃を異にすること、前述の我國有鐵道の如きが通例であるけれども、定期船には取扱ひの種別も運送便の種別もなく、たゞ一通りの運送があるだけであつて、従つて表定運賃も亦一通りあるだけである。

殊に鐵道の賃率は、我國有鐵道を例にとれば、哩數と、哩數の増加に従つて遞加的に擴大する所の帶區とを基準として定められて居るから、何哩の運送に對する運賃が幾何であるかは、表に

より極めて簡單明瞭であるが、併し或停車場より他の或停車場への運賃が幾何であるかは、必ずしも左様に簡單に之によりて分るのではない。その理由は、運賃は、實際貨物が輸送せらるゝ列車の走る哩程に従つて計算せられるのではなくて、最短経路の哩程に従つて計算せらるゝことゝなつて居るがため、今日鐵道が発達して、線路は網の目の如くに複雑となり、停車場の數は頗る多くなり、その結果、一つの停車場と他の停車場とが多數の循環狀線路の上の二點をなす場合には、鐵道當局の専門家でなければ、容易に正確なる運賃を計算し得ないことゝなつて居るからである。換言すれば、列車の運轉系統と運賃の計算線路とが必ずしも一致しないことがあるから、具體的の運賃計算は頗る面倒になつて居るのである。

例へば、大阪驛より汐留驛へは、列車は京都を通り米原を通過し名古屋を経て東走するといふ運轉系統によつて走り、従つて輸送貨物もこの東海道線を走る譯であるが、運賃は、大阪驛より汐留驛へ至る最短経路として大阪驛より城東線の京橋を經、片町線の木津に出で、こゝより關西本線を経て名古屋に出で、それより東海道線を汐留驛に至る哩程に従つて計算せらるゝのである。故に大阪驛より東海道線により汐留驛に至る哩程を、運轉系統によりて三百五十二哩なることが分つても、この三百五十二哩に對する運賃が、支拂ふべき運賃ではなくて、前述の如く、城東線、片町線、關西本線及び東海道線に跨る所の最短経路の三百四十二哩八に對する運賃が支拂

ふべき運賃である。故に我國有鐵道の表定賃率は、この意味に於て必ずしも明瞭ではない。

更に、我國有鐵道貨物運賃及料金規則は、附則を加へて、三十二條より成り、その各項各號を合せば相當分量のある規則と見るべきであるが、之が總て運賃計算上の疑義を解くに必要なるものである。之によつても鐵道の表定運賃といふものは、随分複雑なる且つ疑義の多きものなることが分るであらう。併し之は我國有鐵道にのみ限る事柄ではなく、寧ろ鐵道そのものも性質より生ずる結果である。

之に比ぶれば、定期船の賃率表は簡單明瞭である。それは通常、單純なる表より成るだけのものであつて、疑義を解くにも二三の解説がある位に過ぎない。之は主として、海運に於ては國際的に確立せる慣例があるのと、一つの航路は概ねたゞ一筋路で、その中に存在する寄航地も比較的に甚だ少く、到底鐵道の停車場の數とは比べものにならないからである。尤も定期船の賃率表にても、運賃の延戻のあるもの、及び Primage のあるものは、それだけ實質運賃を明瞭に表示せざることゝなるのであるけれども、併しその何れも大低百分率を以て表示せられて居るものであるから、少しく慣れるれば、之も明瞭を缺くといふやうな感じを與へるものではない。

定期船の賃率表がかくの如く比較的簡單明瞭なるは、前述の如く、主として定期船の運送そのものゝ性質より生ずるものなるは勿論のことであるけれども、亦一つは、かくの如くに賃率表を

作ることが、また競争對抗策の一つであると共に、コンファレンス加盟者が相互に不當賃率を監督する必要よりも出でたる事柄である。

§

§

定期船業者は、コンファレンスを組織することによりて獨占的地位を獲得するけれども、その獨占は、外部より常に不定期船業者の現實なる又は可能なる競争に包圍せらるゝ獨占であつて、種々なる點に於て制限を受くるものである。定期船事業に於ける表定運賃が、國有鐵道のそれに比べて、その包容性に於て、その安定性に於て、その公然性に於て、およびその均等性に於て、いづれも何等かの制限の存在するのは、すなはち、この事業の獨占そのものに存在する制限の反映である。

(一四、二二、一〇)