

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷六十二第

行發日一月二年三和昭

論叢

損益勘定に關する一考察 法學博士 上野道輔

法人重複課稅立法の分析 法學博士 神戶正雄

利潤成立の機構 文學博士 高田保馬

社會黨の農民獲得運動 法學博士 河田嗣郎

長崎貿易けるに於銅び及銀の支那輸出に就いて 文學博士 矢野仁一

說苑

重農學派の純收入論 法學士 山口正太郎

雜錄

Fairplay 誌の批評に應ふ 經濟學博士 小島昌太郎

徳川時代の漁民騷動 經濟學士 黒正巖

紐育倫敦兩資本市場の爭鬪 經濟學士 松本佳三

營業收益稅の改正法案 經濟學博士 沙見三郎

法令

商工會議所法施行令

雜 錄

Fairplay誌の批評に應ふ

小島昌太郎

一

私が昨年七月發行の我が經濟學部紀要 *Kyoto University Economic Review* に掲げた *The Effects of Shipping Competition on Freight Rates* と題する論文につき、*Fairplay* 誌は、昨冬十二月一日附の Vol. CV, No. 2,335 に於て、その數節を引用して之を紹介し、且つ二三の批評を附け加へた。

Fairplay は英文にて發行せらるゝ海運専門週刊雜誌として、世界的名聲をもつ最も權威ある雜誌の一つであつて、我國に於ても多數の讀者を有するものであるから、右の批評は紀要の讀者でなし所の我が讀書子の眼に觸れたであらうし、且つ今回 *Fairplay* の論議子に

よりて批評せられたる個所は、私の邦文著書「海運同盟論」にも掲げてある所であるから、或は同書の讀者のうちにも、ひそかに之と同様の疑問若しくは批評を有せらるゝ方がないとは限らないであらうと思はれる。故に、*Fairplay* 誌に對しては別の方法と機會とに於て答ふこととし、こゝには、我國の讀者に對して、*Fairplay* 誌によりて suggest せられた所に従ひ、疑問となるやうな個所につき、私の著書の説明に對し、補足的説明を加うる意味に於て、その批評に對する答辯を掲げることとした。

Fairplay 誌は、次のやうに書き出して、その批評を始めてゐる。

An article on "The effects of shipping competition on freight rates," by Professor S. Kojima, published in the July number of the *Kyoto University Economic Review*, may be of interest owing to the novelty of certain statements contained in it, but is lacking in instruction

through their incorrectness.

すなはち、私の論文は、その内容に於て斬新なる所あるにより興味あるものであるが、事實を傳うるに於て不正確なるものがある、といふのである。そして、その不正確として指摘せられた所は三つあつて、第一は、私が市場運賃が繫船點を下つても、特殊の事情の下にある船主は繫船を行はずして、依然、之を航海せしむることがある、と述べた點であり、第二は、市場運賃が下落して或船舶を以てする海運勞務の生産費が、市場運賃と同額となつた場合には、その船舶の現在價格は零に歸すといつた點であり、第三は、不定期船主の繫船同盟といふことを述べた點である。

二

第一の點を批評するに當り、Fairplay 誌は次の如く述べて居る。

『運賃の「繫船點」といふものを論ずるに當り、著者は、「これ〔繫船點〕は船舶が積込みの機會をもつ所の貨物の分量如何によりて高くもなれば低くもな

る」と述べて居る。併し乍ら、我國〔英吉利〕の貨物船主達は、常に、それ〔繫船點〕は決定的要素たる運賃率のことであるといふ意見をもつて居るのであつて、それはまた正當なる見解である。然るに、繫船點に於ける運賃率を表示する小島教授公式に従へば、既にこの點〔繫船點〕にまで運賃が下つて居るのに、船主のうちには、彼等の船舶を繫留せざるものがあることになつて居ることは注意すべきことであり、且つ彼自らも、次に引用する所が示すが如く、これは屢と起るものなることを明かに認めて居る。』
そして、私の次の文言が引用されてある。

不定期船事業に於ても亦、船主は市場運賃が繫船點以下なる場合に於ても、所有船を繫留せざることがある。その一例は、船舶が擔當に供せられて居る場合である。蓋し船舶の現在價格なるものは、その船舶によりて提供する海運勞務の生産費と、市場運賃とが、同一となりたる時に零に歸するのであつて、かゝる場合に、縱ひ幾許にてもその船舶に價格を認むるものがあるならば、それはたい將來に於ける運賃騰貴を見込むに由るのである。現在の事情の下に於ては、解體價格は別として、生産財たる船舶として

は、何等の價格をもつものではない。

然るに、市場運賃が生産費を下るのみならず、既に繫船點に達したるときは、その船舶を所有することそれ自身が、明かに損失を意味して居る。即ちその船舶はマイナスの價格より外には何物をも、もて得ない筈である。故に債務者が抵當船舶を繫船するならば、抵當物の價格がマイナスになつたことを表示するに外ならぬのであるから、債権者は増擔保を要求するは明かである。

勿論、事情に明かるき債権者であるならば、市場運賃が生産費を下るに至るまでに、増擔保を要求したてもあらうが、航海計算は外部のものには、まほど、明かに分るものでないから、船舶が就役して居る限り、債権者も多くは不注意の儘で居る。併し、之が一たび繫船せられるとなると、その船舶の現價はマイナスであることが明かとなるから、如何に不注意な債権者でも、増擔保を要求せずに置かないであらう。故に債務者たる船主の立場より云へば、この増擔保の苦痛を避くるために、無理の出来るだけ無理をして、景氣の偶然なる回復に望みを繋いで、航海の損失を忍びながら不利益なる競争の下に營業を続けることゝなる。

私は、この記述の如何なる部分に於ても、事實を傳うるに *incorrectness* なる所あることを見出し得ない。

Fairplay の論説子は「*“having-up” point of freight rate*」
was the rate of freight which was the determining factor
と認め、市場運賃が繫船點を下つても尙ほ特殊の事情により航海に従事する船舶の存在することを否認するやうであるけれども、それを寧ろ事實を無視するの論であらう。私は、今、さう答へるより外に何等の答辯を必要としないであらうと思ふ。

或は、繫船點といふのは、決定的要素 (determining factor) である、この點にまで運賃が下落すれば、船主は、いやでも應でも所有船を繫留するの外なきもので、動きの取れないものである、繫船點以下の運賃に於て航海に従事する船舶などはある筈がない、といふやうに言つて居る點より見れば、私の謂はゆる繫船點と、論説子や英吉利不定期船業者の謂はゆる繫船點といふものと、その意味を等しくしないのではなからうか。右のやうな説明振りから察すれば、論説子や英吉利不定期船主等は、『運賃が下落して、引合はなくなつて、船主が事實上、所有船を繫留するに至つた場合

の、その運賃を繫船點といふのである』と解釋するの外はない。さすれば、『船を繫いだときの運賃が繫船點だ』といふことになる。

かくの如き説明は最も常識的であつて、また最も世俗に理解し易き所であり、且つ、かくの如き意味に於いて繫船點といふ言葉を用ゐるならば、この點を下つた運賃で航海する船舶のあり得ないことは、論説子の説明を俟つまでもなく、言葉自體が表現する所である。併しそれでは學問的に何事をも説明して居るのではない。

私が、繫船點として、上下に動搖常なき運賃の或る一點を指摘するは、市場運賃がこの點を下るならば、船主は純然たる經濟理論の立場より言へば當然、繫船すべきものなることを示すのである。もとより、人間は必ずしも、徹頭徹尾、經濟上の立場のみより行動するものではない。故に、經濟理論の立場より言へば當然、繫船すべき事情にありながら、繫船せずして航海せしむることあるは、何等怪むに足らざる所である。

併し、この經濟理論を無視すれば、それだけ經濟上に於て不利益であり、久しく之を無視したる行動を續くるならば、遂には經濟上に於ては破滅するに至るものである。それが經濟の法則である。天に唾せんと欲するものは、敢て之をなすであらう。併し、その結果は必ず彼が之を浴びるであらう。私が、繫船點なるものを指摘したのは、かゝる經濟法則としての意味をもつものを指示したのであつて、事實上船主が繫船するに至る運賃點といふが如き、單純な常識的なものを言ひ表はさんがためではない。

三

或は、論説子が前掲の一節を引用するすぐ前に、『これ(繫船點)は、船舶が積込みの機會をもつ所の貨物の分量如何によりて、高くもなれば低くもなる』といふ私の一句を引用して居る點から考へると、之と前掲の一節とを結び付けて、何等か誤解する所があつたのであるまいか、とも思はれる。

不定期船は、言ふまでもなく、單に一回の、一つの

港より他の一つの港への航海のみによりて計算を立てるものではない。數次の連続したる航海に於て、綜合したる計算を見るのである。故に單に「航海に於ける運賃が繫船點以下であつても、必ずしもそれがために繫船を行ふものではない。數次の航海に於て結局その運賃収入が繫船點を下るに至つて初めて繫船を行ふのである。その點を私は、紀要に於て次の如くに述べた」

But as it is intended that the cost of a number of sailings (joint costs of several trips) should be met out of the total freight earning accruing from a succession of voyages, the ship is not to be laid up simply because the freight earnings for a single trip has fallen short of the laying-up point. It is not until there occurs a general decline in the quantity of the goods entrusted to her for transportation on several voyages or there has developed a tendency for the earnings from voyages to fall below her laying-up point that she is laid up. Supposing that a ship makes five voyages, on each of which she is to carry a different kind of merchandise, a , b , c , d , and e , there will be five kinds of r and m . In this case, the ship's earning

is at the laying-up point when it can be shown by the following formula:—

$$(r_a t_a + r_b t_b + r_c t_c + r_d t_d)$$

$$\parallel (m - mt) + n$$

And when there develops a tendency for

$$(r_a t_a + r_b t_b + r_c t_c + r_d t_d)$$

$$\wedge (m - mt) + n$$

to continue, this ship is compelled to be laid-up.

ここに r とあるは運賃率であつて、 r_a は a としよ貨物の運賃率、 r_b は b 貨物の運賃率である。 n はこの船舶が積込む貨物の分量(例へば噸數)で、 t_a は a 貨物の噸數、 t_b は b 貨物の噸數を示すものである。尙ほ、 m は就航の場合の經營費、 m' は繫船の場合の經營費、 n は航運費である。

この説明を讀むならば、私が繫船點といふものは、單に一つの航海に於て認め得るものなると共に、數次連続せる航海に於ても亦之を認むることが出来るものなるは明かであらう。そして、各個の航海に於てはその運賃収入は、積込貨物量に運賃率を乗じたる積で

1) これらの詳細については、本文中前に掲げたる英文論文又は拙著「海運同盟論」第二章第二節を参照せらるべし。

あるから、その多寡は、一定の運賃率の下に於ては、積込貨物量の大きな場合には大であり、その小なる場合には小なることは言ふまでもない。然らば、また、運賃率に於て現はるゝ繫船點、——繫船點に於ける運賃率といつても同じことであるが——なるものも亦、當該船舶が積込みの機會をもつ貨物の分量の如何によりて、高くもなれば低くもなる、換言すれば、積込貨物量の多い場合には市場運賃率が比較的低くとも尙ほ繫船點以上にあることを得、積込貨物量の少い場合には、市場運賃率が比較的高くとも、それは繫船點以下なることがあり得るのは、何等怪むに足らざる所である。

四

第二に非難を受けた點は、運賃が下落して、或る船舶を以てする海運勞務の生産費と、市場運賃とが、同一となつたときには、その船舶の現在價格は零であるべき筈である、といふ點である。これについては次の如く批評せられて居る。

『一二年以前に於て、新造船が、それを抵當として資金が借られて、試験航海の後に繫船せられた事例の多くあつたのは更めて言ふまでもない。併し乍ら、船舶の現價は、その船舶によつて供給せらるゝ海運勞務の生産費が、市場運賃率と等しくなつた場合には零となる、といふのは、全然、極端なる言ひ分である。何となれば、用心深き抵當權者は、常に、船舶市價の通常五〇%といふ十分な餘裕を残して居るからだ。そして、彼にとつては、抵當船舶が繫船せられるかどうかといふことは、どうでもよいことである。何となれば、若しも船主が財政破綻に陥つた(ときに、抵當權者が之をとり上げる)とすれば、損失に於て之を航海せしむることは、抵當權者にとつては更に負擔を増加せしめられることであらうから。そして屢々見るが如く、その船舶が、運賃を總て前拂で受取つて、外國行航海に備船せられて居るとし、抵當權者が外國港灣に於て之を差押へるとし、且つその港灣に於ける諸掛り並びにその他の

諸費用を負擔するとすれば、抵當權者は結局損であるから。更に、彼の債權が數年間に亘つて年賦で銷却せらるゝことゝなつた場合に、その利子と割賦金とが規則正しく支拂はれて居る限りは、抵當權者は増擔保を要求することが出来ない。』

かくの如き非難は、私にとつては不思議な非難といふの外はない。運送生産費を償ふだけの収入を擧げ得ない船舶にどうして價値があり得るだらうか。凡そ生産財 (producers' goods) は、利潤を擧げ得ることのみによつて、その價値が存在するのであつて、そして、その利潤の率の高さとその存続期間の長さとに比例して、この價値が定まるのである。それは苟も經濟上の知識あるものにとつては説明の要なき所であらう。故に、収入と生産費とが等しくなつた場合には、その収入を擧ぐる本たる生産財の價値は零であることは、何等極端なる言ひ分ではない。

併し、現在の利潤は零であつても、將來、そのものより利潤の生ずる見込があるならば、その將來の利潤

が現在に反映して、現在利潤なき生産財も價値をもつことゝなる。故に、運賃下落の結果、海運勞務生産費と市場運賃とが等しくなつた船も、——否、船價の銷却も行はず、船舶資本の利子も計算せずして、尙ほその航海計算が損失である船舶でさへ、——將來に於て運賃の騰貴の見込があると認むる強氣の買手を見出した場合には、或る代價を以て賣買せられるのである。されば私もこの點に關する説明には、If anybody attaches any value to it, it is because he anticipates a rise in freight」といふ文言を附け加へてある。世間には、現在に於ては何等の利潤なく、或はその運用が却つて損失を齎らす様な船舶でも、尙ほ相當の代價を以て賣買せられて居ることは、私としても能く知る所である。併し、その場合には必ず買手に於て將來に於ける運賃騰貴が anticipate せられて居る。論說子も、實在の事實を分解して觀察するならば、私の説明に恐らく異議はないであらう。

五

抵當権者が、抵當船舶が繋船状態に置かれたとき、増擔保を要求するや否やの問題については、私は Fairplay 誌に引用せられた私のあの文言自體を以て之に答へるに十分であると思ふ。なるほど、Fairplay の論説子が言ふ如く、抵當権を實行して、海外に於て、抵當船舶を差押へ、若しくは之を取つて替つて運用することが、抵當権者に負擔を増加せしむることゝなり、損失を背負はすことゝなると見るならば、彼は、抵當船舶が繋船せられても何等手を下さずして捨て置くであらう。それは、手の付けやうがないからである。手を出しても得の行くことがないからである。賢明なる抵當権者は、必ずこの點を anticipate する。

私の言ふ所は、かゝる賢明なる抵當権者の態度である。彼は、抵當権の實行が右の如くにして往々不利益を結果するを慮るが故に、船舶以外のものに於て増擔保たるものを要求するのである。英吉利の例は、今直

ちに之を擧ぐることに困難であるが、我國に於ては、船舶を抵當とする金銭貸借に於て、更に必要の場合に増擔保をなすの約束ある契約はいくらでもある。

更に、債務者が財政的に行きつまずり、船舶を抵當としたる債務の辯濟を割賦と爲したる場合に、その割賦金の支拂と利子の支拂とを忘らなかつたならば、増擔保を請求することが出来ない、と論説子はいふ。それは尤もである。元の債務を割賦辨濟債務に更改して、その後の履行に怠りなければ、更に何の理由を以て擔保を請求し得やうぞ。併し私は論説子に尋ねたい。債務者が財政的に行きつまずつて、元の債務を、割賦債務に更改する際に、債権者は何故に、その割賦債務の履行を保證する所の擔保を請求し得ないかと。

六

第三の非難は、不定期船主の繋船同盟といふことについてである。Fairplay 誌はいふ。

『小島教授は、彼の論文を結ぶに當り次の如く述べて居る。

かくの如く、海運事業に於ても、それが自然の儘なる競争の下に行はるゝときは、正常價格論の教へる所の如く、市場價格「市場運賃率」が生産費を下りたる場合に、需要側の變化を俟たずとも、結局に於ては、それは生産費に一致すべく回復の傾向をとるものではあるが、その結局と云ふことが、正常價格論者が通常考ふるが如く、容易なる事柄ではなく、市場がスポイルせられて初めて来る事柄である。

こゝに於て、不定期船業者は自衛の策として、船腹の供給が過剩となりたるときには、謂はゆる「共同繫船」又は「繫船同盟」の手段に依頼することにより、自然の儘なる競争の下に自滅の淵に臨むの危険を免れんとし、又、不定期船業者の如く、運賃下落の場合に於ても繫船といふ手段に依頼することを得ずして、資力の許す限り營業地盤擁護の必要上競争關係に留まるの外なき定期船經營者は、更に一步を進めて、海運同盟即ちコンツァレンスを組織するに至るのである。

即ち海運界に行はるゝ自然の儘なる競争は、不定期船業者をしては、不況時に一時的にても共同的に競争を調節するの手段に懇うるに至らしめ、定期船業者をしては、恒常的に相互の競争を調節制限して、獨占的地位を獲得するの同盟を組織するに至らしめ、以て一は一時的に一は恒常的に、正常價格の原則の外に立つて人為的に運賃を支配するの狀態を作らしむることとなるのである。』

かくて、Fairplayの論説子は、この長き紹介且つ批評の文を結ぶに次の言葉を以てした。

『私の唯一の註釋は、小島教授は、「共同繫船」といふやうなものも、「繫船同盟」といふやうなものも、いづれも決して實在しないといふことを知つて居るとは思はれない、といふことである。』

私は、この註釋に對して更に讀者のために註釋を附け加へなければならぬ。それは、こゝに引用せられた文章の次に、即ち前掲の私の論文の最後に「How these combinations affect the freight market, I dealt with in detail in my article in the first number of this "Review" と云ふ一句のあること」そして、Kyoto University Economic Review, Vol. I, No. 1 に掲げた私の Shipping Combinations as seen from the View-point of Freight Theory と題する論文に於ては、『繫船同盟なるものは、或る海運市場が特殊の事情によりて、世界海運界より隔絶せる場合か、又は他の海運市場より競争者が來らざる暫時の期間か、このいづれかの範圍内にのみ、そ

の成立可能があるもので、一般的の又は長期間に亘る所の繋船同盟なるものは、世界の不定期船主が擧つて之を組織するに至らざる限り、成立可能なきものである」といふことを詳しく論じてあることである。

尙ほ、繋船同盟なるものは、こゝに述べたが如く、一般的のものとして、又は、長期間存続するものとしては、決して成立し得ないものであるが、併しそれにも拘はらず、不定期船業者は、海運界が不況で競争の甚しくなる場合には、之を何等かの形に於て成立せしめやうと企てる例は屢々ある所である。それは、我國に於ては、先年、神戸に於て試みられたことによつて、尙ほ世人の記憶に新らたな所であらうし、また、私の論文に對する批評を掲げた *Fairplay*, December 1, 1927. の、この批評文のすぐ前にある *Mr. Lofgren's Laying-up Scheme* と題する文中に見るも、英吉利に於ても、共同繋船や繋船同盟の計畫が今もあり、以前もあつたが、いづれも船主協會や政府の賛同を得なかつたといふことによつても、之を知ることが出来る。

私は、かくの如く、*Fairplay* 誌の批評に對しては悉くこれを承服することを拒絶するものではあるが、併し、貴重なる紙面を割いて丁寧なる紹介と批評とを與へて呉れた論説子に對して滿腔の謝意を表するものである。——昭和三年一月十七日——