

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第 卷六十二第

行發日一月三年三和昭

論叢

相續税の逋脱 法學博士 神戶 正雄

リカアドの勞賃論 經濟學士 堀 經夫

利潤成立の機構 文學博士 高田 保馬

定期船事業における運送原費と運賃との關係 經濟學博士 小島昌太郎

說苑

琉球の廢藩後に於ける治制 法學博士 山本美越乃

フイジオクラートの價值論 經濟學士 山本 勝市

委任經理に就いて 經濟學士 楠見 一正

雜錄

フード制とテイラー制 經濟學士 星野周一郎

營業税と營業收益税 經濟學博士 汐見 三郎

定期船事業に於ける運送原費と 運賃との關係

小 島 昌 太 郎

- 一 定期船事業の特性
- 二 定期船事業に於ける運送原費の構成
- 三 定期船事業に於ける運送勞務と原費との關係
- 四 定期船事業に於ける運送原費の轉嫁

一 定期船事業の特性

運送原費、即ち運送勞務の提供に要する諸費用が、運賃の決定について有する關係は、定期船事業に於けると不定期船事業に於けるとによりて、趣きを異にする所がある。

不定期船事業に於ては、曩に本誌第二十五卷第四號に於て述べたるが如く、運送原費が運賃收入に超過する場合に於て、それが繋船點なるものを指示する關係に於て、運賃の最低限度たるものである。併し乍ら、定期船事業に於ては、縦ひ、市場運賃が競争の結果下落して——海運界不

景氣の場合に運賃が下落するのめやはり競争の結果である——それが運送勞務の提供に要する諸費用を償ふに足らず、航海が遂に損失によりて行はるゝ様になり、その極、單に航海計算のみより言へば、航海をなすによりて負擔する損失と、使用船を繫留するの損失とが同一となり、私の謂はゆる運賃の繫船點に達したとしても、定期船業者は、その使用船を繫留して、その航路の營業を一時休止し得るものではない。この點は不定期船事業と、その營業の性質を大に異にする所である。

不定期船事業は、世界各地間の海上に於ける荷動に従ひ、船腹の需要に應じ、如何なる港灣にも廻船して、之をその求むる所の他の港灣に運送することを業務とするものである。従つてその積込む所のものは大量貨物 (Bulky cargo) であつて、殆どその種類の如何を問はず、大低、一つの航海に於ては、たゞ一種類のもののみを積取り、之を、目的地たる一つの港灣に運送し、その港に於てまた、荷主の命する所の何等かの種類の貨物を積取りて、之をその望む所の港灣に運送し、若し荷揚地に於て積荷を獲る能はざるときは、その附近の、他の積荷の存する港まで空船にて航海し、こゝにて船積をなして、航海に就くのである。不定期船事業はかくの如き航海を反復連続して行ふことを業務とする。従つて之は特定の航路に就役するものでなく、常に、より高き運賃を求めて、世界の如何なる航路にも就役するのである。故に不定期船事業にありては、運賃

が不引合となりたる場合に、當分の間、使用船を繋留し、事業を一時休止することがあつても、景氣が多少恢復して、運賃が上向くに及べば、何時にても、再び就航をなし、事業を開始することが出来るものである。不定期船事業に於て、市場運賃が繋船點を下りたる場合に、一時的休業によりて損失を軽減し且つその額を確定することを得るはこれがためであり、またこの事業にありては、繋船點なるものが運賃の最低限度をなすも、こゝにその理由があるのである。

然るに定期船事業なるものは、特定の航路を限つて營業するもので、従つて、一方に於ては、その營業地盤の開拓擴張のため、換言すれば、顧客たる荷主との得意關係の維持増進のため、巨額の資本と努力とを當該航路の營業の基礎として投ずるを必要とすると共に、他方に於ては、原費低減のために、當該航路の有形無形の事情に最もよく適應する所の機關と構造とを有する船舶を使用するを要するものであつて、且つ、ときとしては旅客貨物の積込積卸のために港灣設備をも設くるものである。故に定期船事業に於ける資本投下關係は、鐵道事業に於けると頗る相類似する所があり、巨額の資本が交通路のために固定せられて居るのである。

今、レントツの計算せる所に従ひ、各種産業について、固定資本と流動資本との割合を示すならば、次の如くである。

比較的多くの固定資本を要する種類の商業に於ては、固定資本二〇%、流動資本八〇%

紡績業に於ては、固定資本七五%、流動資本二五%

鐵道業に於ては、固定資本九二乃至九五%、流動資本八乃至五%

海運業に於ては、固定資本八五・五乃至九一%、流動資本一四・五乃至九%

かくの如く定期船事業に於ては、資本の大部分が營業航路に固定せるがため、營業の地盤も亦固定的となる。従つて、一つの航路に於て、二つ以上の定期船企業が存在する場合には、必ずそこに競争が起り、そして、その競争は、とりも直さず營業地盤の爭奪であり、特定の相手方をもつものであるから、競争の勝者たらんとするには、相手方を亡ぼさなければならぬこととなる。即ちその競争は激烈となり易く、また戰鬪的性質を帶ぶものとなる。競争が激烈となれば、運賃が甚だしく引下げられる。そして、それはやがて運送原費をも償はなくなる。更に競争が甚だしくなれば、運賃は一層低下して、寧ろ當該航路の營業を一時休止して、使用船を繋留する方が、之を航海せしむるよりも、その損失比較的少くて済むこととなる。即ち、私が不定期船事業について述べたる繋船點なるものを下ることとなる。併し、定期船事業に於ては、競争の結果として運賃が如何に下落しても、その使用船を定期航路より引上げて、當該航路の營業を一時休止するなどは、出來ることではない。それは營業の性質上到底不可能なる所である。

定期船事業に於ける競争は、前述の如く、營業地盤の爭奪である。故に、今、競争を不利益として、定期航路より使用船を引上ぐるならば、それは營業の一時的休止でなくて、營業競争に於ける絶對的敗北となる。その休止中に相手方は當該航路を全然支配するの地位に立ち、休業者の荷主を完全に自己の顧客となし、一方に於ては業務の刷新に努め、他方に於ては運賃延戻制、その他の排他的手段を以て競争者の發生を防止する。故に休業定期船業者が再び當該航路に於て營業を開始せんとしても、従前の顧客は既に彼を離れて、前に競争の相手方であつた所の定期船業者の手に移り、業務の再開は従前に幾倍かする所の激しき競争を以てしなければ、之に成功し得るの望みは殆どない。従つて、一旦休業すれば、その再開には、従前に幾倍する所の資本と努力を投下せねばならぬこととなる。その有形無形の損失は、到底、不定期船業者が運賃下落の場合に於てなす所の繫船に要する費用などとは比ぶべくもない。定期船事業に於ては、實に、その經營航路の營業を一時休止することは、その航路の放棄を意味するものである。休止は、實は休止ではなくて廢止である。されば、この點より見れば運賃の繫船點といふものは、不定期船事業に於てのみ意義あるものであつて、定期船事業に於ては何等の意義なきものである。

かくの如く、定期船事業に於ては、その經營航路に於て他の定期船業者との間に競争が起り、航海が頗る不利益になつたとて、その營業を一時休止することなどは到底不可能である。即ち定

期船事業に於ては、營業者は、その競争より單獨に脱退するの自由は全くこれなきものと言はねばならぬ。彼等は、苟もその相互の間に競争をなすとなれば、資力の許す限り、生き残るか倒されるかの境まで戦ふの外はない。

故に定期船事業に於ける競争は、競争者の何れか一方が、他方に比してその資力頗る薄弱であつて、競争の結果他方が之を倒し得ることが明かなる場合には、結局、之を倒すか、または甚だ有利なる條件で買収し得る所まで行はれ、その結果は、強者が當該航路を獨占することとなる。併し、その雙方の資力が、殆ど相伯仲する場合には、遂に共倒れの危険に陥ることが明かであるから、營利を目的とする彼等が、かゝる愚を演ずることは決してない。競争の不利益は遂にその競争自からを廢止して、妥協に導く。彼等は結局、妥協を以てその競争を廢止する。この妥協は、運賃その他の營業政策の協定に外ならぬ。かくて、妥協成立の曉に於ては、當該定期航路には協定せられた所の、そして彼等に共通なる所の、唯一の運賃政策、若しくは、更に廣く、唯一の營業政策が、存するのみとなる。即ち、競争の場合には、二つ若しくは二つ以上の營業政策が並び存して、その相互が影響し合ふのであるが、この競争が廢止せられた曉には、唯一の營業政策が妥協によつて成り立つのである。それが即ち經營組織を以て獲得する所の獨占である。

定期船事業に於ては、右に述ぶるが如く、縦ひ競争が行はれ得る場合に於ても、妥協によりて共同の營業政策を採用することゝなり、獨占的地位を獲得するに至るものである。既に獨占的地位を獲得すれば、他の同業者の營業政策によりて制肘せられ、之に壓迫せられて原費以下の代價を以て運送勞務を提供するといふやうな必要に迫らるゝことは決してない。故にこの場合に於ては、供給者側の事情のみより言へば原費が運送勞務の代價の最低限度たり得るものゝやうである。即ち運送の原費そのものが運賃の最低限度となる筈に見える。

併し乍ら、之は單に一應の理論である。定期船事業は、獨占的地位にあるにしても、必ずしも常に、その運送原費を以て運賃の最低限度となし得るものではない。若し、原費を以て運賃の最低限度となし得るものであるならば、今日、コンファレンス加盟者として獨占的地位にある定期船會社が營業上損失をなすことなき筈である。

然らば、獨占的地位にある定期船業者が、如何なる理由によりて營業損失を蒙るか。そして、その場合を考慮に入れるならば、定期船運賃の最低限度たるものは如何なるものであるか。これらの點を明かにするためには、先づ、定期船事業に於ける運送勞務の原費の構成即ちその内譯を説明し、次いで、定期船事業に於ける運送勞務そのものごとの原費との關係を説明せねばならぬ。

二 定期船事業に於ける運送原費の構成

嘗て述べたるが如く、¹⁾海運勞務の原費たるものは、之を固定費と共通費と特別費との三つに分つことが出来る。

固定費とは事業活動の基礎をなすものに關する費用である。即ち運送勞務の提供をなすについての有形無形の基礎をつくるための費用であつて、取扱ふ所の運送量が増減しても、之がその運送企業の經營規模を變更するの必要を惹き起さない間は、その額が變動することなく、一定額に固定なる經費である。固定費といふ名稱は、資本が固定的投下關係にあるにより要する所の費用といふ意味に解すべきであつて、往々、考へらるゝが如く、有形の固定的設備の費用といふ意味ではない。有形の固定的設備を建造することは、資本の固定的投下であるから、これがために要する經費は勿論固定費であるけれども、均しく、有形の固定的設備の費用といふうちには、その維持に要する費用もあつて、これは固定費ではなく次に述ぶる共通費であり、また得意關係の開拓や營業權の譲受けに要する經費は、無形の事柄に關するものであるけれども、やはりこれも資本の固定的投下であるから、これに要する費用は固定費である。固定費は、資本が固定的投下關係にあるにより要する所の經費であるから、その額も、かゝる投下關係にある資本を増加せざる

1) 本誌第二十四卷第一號「海運勞務の提供に要する原費」參照

限り、また固定なるものである。そして、この經費は、事業活動の基礎をつくるための費用——或は事業活動の基礎たるの經費といつてもよい——であるから、その企業がなす所の總ての運送勞務が、この費用については連帶的關係にあるものである。換言すれば、この企業が輸送する所の各個の運送客體は、同時に輸送せらるゝもの相互の間に於て、並びに、時を異にして輸送せらるゝもの相互の間に於て、この種の經費については、不可分連帶的關係にあることとなる。またこの固定費なるものは、前述の如く、事業活動の基礎を作るがための經費であつて、事業活動そのものゝための經費でないから、縦ひ事業を一時休止することも、之を廢止せざる限りは、依然、一定額に於て、必要なるものである。固定費の最も典型的なものは、借入資本の利子、減價銷却費などである。

固定費が、事業活動の基礎を作るがための經費であるに對應して、運送企業にはその事業活動そのものゝための經費を要するは言ふまでもない。この事業活動そのものゝための經費にも、固定費の如く、各個の運送客體について不可分連帶的關係に於て要するものがあり、また各個のものについて個別的獨立的に要するものがある。故に、事業活動そのものゝための經費も、これをその性質によりて、二種に分ち、各個の運送客體について不可分連帶的關係にあるものを共通費と名づけ、個別的獨立的にあるものを特別費と名づくる。

故に、共通費とは、運送企業の事業活動について要する所の経費であつて、同時に取扱はれ、若しくは時を異にして取扱はるゝ多数の運送客體が、その運送のために連帶的關係に於て惹き起す所のものであるといふことが出来る。共通費は、運送量が増加する場合には、事業活動が盛となるから、その額が増加し、之と反對に、運送量が減少する場合には、事業活動が衰へるから、その額は減少するのであるけれども、併し、これは運送客體の各個毎に個別的に要するのではなく、それらの一團としての取扱ひについて要するものであるがため、運送量の増加する割合に於ても、この種の経費はたゞ遞減的割合に於て増加し、運送量の減少する場合に於ても、同様に遞減的割合に於て減少するものである。従つてこの種の経費は、運送量が縦ひ全然なくとも、若しくは事業を一時休止するとも、之を廢止せざる限りは、尙ほ、その幾分を必要とするものである。共通費の典型的なるものは人件費である。

特別費は、前述の如く、運送の活動のために要する費用であつて、且つ、各個の運送客體につき個別的獨立的に生ずる費用である。その典型的なるものは、定期船事業に於ては殆ど少く、強いて求むるならば、貨物については代理店口錢、旅客については食糧原料費、寢具洗濯費の如きものである。この種の費用は、運送量の増加若しくは減少に當つて、それと正比例的に増加し若しくは減少し、運送量が假に全然なきか、または事業を一時休止するならば、全く要せざる費用

である。

運送の原費たるものを、分解すれば、右の三種のものとなるのであるが、併し之は經費と運送量との關係に於て存する所の性質に基く分類であるから、或項目の經費が、この三種のいづれに屬するかは、その事業の經營方法の如何によりて異なるものである。例へば、不動産たる事務所の經費の如きは、之を自ら所有すれば、固定費であるけれども、事業繁忙のため單に一時的に借入れたものであるならば、共通費である。

さて、右に述べたる固定費、共通費、特別費の三つの經費種目は、海運勞務の提供に於て如何なる割合に於てあるか。この割合は、定期船事業と不定期船事業とによりて、異なる所であると共に、また各企業毎にその經營の如何によりて一々異なる所である。例へば、共通費たる陸上店舗に於て要する經費の如きは、その全經費に對する割合は、定期船事業に於ては不定期船事業に於けるよりも遙に大きくあるであらうし、また、定期船事業たるを不定期船事業たるを問はず、自己の資本を以てするものと借入資本を以てするものとは、固定費の全經費に對する割合を異にするであらう。更に沖着けをなす港に多く寄港するの航路に營業せる定期船業者と然らざるものとの間には、特別費の割合を異にするであらう。これは、固より單なる一例であるが、苟も經營

方法が異なる場合には、それが如何なる方面に關するものであつても、原費項目に影響しないことはないのであるから、従つて、上述の三種の費用の數的關係に影響しないでは已むものではない。

かくの如く、固定費、共通費、特別費の數的關係は、各企業毎に異なるものであるから、それをまた各企業相互の間に比較考察するならば、彼等相互が競争に耐え得る力の強弱をあらはすこととなる。蓋し、他の費目に比べて、(イ)特別費の割合の大なるものは、事業休止の損失少く、(ロ)共通費の割合大なるものは、事業休止の損失比較的大きく、(ハ)固定費の割合大なるものは、その損失最も大きいのであるから、この程度に應じて彼等は競争の下に踏み止まることを餘儀なくせられるものであり、そしてかゝる損失の下に於ける競争に踏み止まる力の多少は、その有する資力に比例するものであるからである。

右の如き有様により、この三種の費目の相互比率、は競争關係の下に於て、各社が競争に耐え得る力を指示するものとなるのであるから、競争的地位にある會社が、若し輕々しく之を公にするならば、競争の相手方たるものに、その競争に耐え得る力が幾許あるかを知らしむることゝなり、その足許を見透され、甚だ不利益となる。今日、定期船會社は、いづれも、その、經營航路に於て、他の定期船會社と共にコンファレンスを組織し、一定の營業部面に於ては、相互の競争

を廢止して、獨占的地位を占めて居るのではあるが、その獨占は嘗て詳論したるが如く、コンファレンスの外部からは、不定期船業者やコンファレンスに加盟せざる定期船會社の潜在的競争に圍繞せらるゝものであり、また、その内部に於ても、加盟者相互の間に或程度の潜在的競争を許すの餘地ある獨占であつて、或點に於ては、獨占といふよりも競争の休止といふ方が適當な位のものである。故に、一見強固なる獨占的地位にあるの觀を呈せる定期船會社と雖も、その原費種目の比率を外間に知らしむるは營業上甚だ不利益とする所である。されば我國の定期船會社は勿論、諸外國の會社も、上述の如き固定費と共通費と特別費との關係を算定し得る材料たるが如きものを外部に漏らすことを極力戒めて居る。故に、私は、こゝに我國の定期船事業に於て、右の三種の經費が如何なる割合に於て存するかを發表し得ないことを遺憾とする。併し、それは學問的論文を完全になし得ないといふ點に於ては頗る遺憾であるけれども、我國の定期船事業が、諸外國のそれの中に互して、外部の侮りを受けず、益々發展し行くについて、之を秘密にするの必要ある以上は、姑く忍ぶの外なき所であらう。

かくの如く、私は、こゝに我國の材料より計算したる所の固定費、共通費、特別費の關係を示し得ないものであるから、こゝには既に發表せられたる論文によりて之を例示しやうと思ふ。

併し、この場合に於ても遺憾なる事柄は、それらの論文の著者は、いづれも、こゝに私がいふ所の固定費、共通費、特別費と全く同じ意味に於て、經費の種類を分類して居らないのみならず、彼等が示して居る所の各種費目の比率を算出するに用ゐた元材料を發表して居らないことである。故に、私は、こゝに、たゞ分り得たる範圍内に於て前述の私の標準に引直して、彼等の發表したる所を紹介するに止める。

ギーゼは、北獨ロイド汽船會社 (Norddeutscher Lloyd) の經營せる南米、東亞、濠洲の三航路について、その各航路に使用するにつき最も經濟的なる型の汽船の多數の巡廻航海に於ける運送原費の平均を基礎として、固定費 (feste Kosten) と可變費 (veränderliche Selbstkosten) との關係を百分比にて示す表を掲げ、固定費と可變費との關係は、六〇・八二と三九・一八とであることを計算し、之を大體五分の三と五分の二の比率と見做し得る旨を結論して居る。併しその固定費と見做すものの中には、私のいはゆる固定費でないものもあり、可變費なるものは私のいはゆる共通費と特別費とを併せ含むものであるから、私は彼の作成せる表を訂正して、之を次の如くに改めた。

比表	分の百分	各構成部	海運原費	ラ・ブラタ 航路			東 亞 航 路			濠 洲 航 路			
				總噸數	純噸數	平均速度	消費炭量	航海日數	寄港地數	總噸數	純噸數	平均速度	消費炭量
1 資本利子	11.8			566.6			657.9			658.8			
2 減價銷却	7.9			366.0			409.8			415.3			
3 修繕及維持	4.7			10.5			12.5			12.5			
4 保險料	0.8												
5 店 費	3.7												
6 船舶川消耗材	20.8												
7 船員費	21.8												
8 港費及公課	21.5												
9 積込除揚費	21.5												
10 口錢及手数料	5.2												
計	100.0			9	九	九	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五

右の例に於て、固定費、共通費、特別費の比率が各航路によりて異なるはもとより當然の事柄であつて、それは、既に述べたるが如く、貿易及び海運上の事情を異にし、使用船舶を異にし、その他經營狀態を均しくせざるによるのである。併し、今試みに、これら三場合の固定費、共通費、特別費の平均的割合を求むれば、三九・八一三、五一・一二三、九〇・六三三となる。これは、嚴密に言へば、勿論右に掲げたる特殊航路に於ける特殊船舶に關する三場合の平均たるより外に何等の意味を有せざるものである。併し乍ら、大體の觀察として研究上に役立つる範圍内に於ては、これも必ずしも經費の各構成部分の數的關係を知るに於て意味なきものではない。

若し吾々が、少くとも世界の代表的なる數多の航路につき、經營狀態均しからざる典型的會社の詳細なる會計狀態を材料として利用することを得るならば、之によりて、右の三種經費の代表的平均的な數的關係を知り得るのであるが、それはもとより望んで得べからざる所である。いな、吾々は我が日本の會社の材料すら、かゝる事柄に關するものは殆ど之を利用し得るの自由が制限せられて居る。故に、吾々は、今はたゞ理論上大體の觀察をなすのみにて満足し得る限りに於て、右の比率を利用することとする。

さて、この定期船事業に於ける各種經費の比率を鐵道事業のそれと對比するがために、瑞西國有鐵道の例をこるならば、凡そ次の如くである。

1) Walter Fischer, Die Personenfahrpreise des Schweizerischen Bundesbahnen, 1914-1920, Zürich 1924, S. 26.

	固 定 費	共 通 費	特 別 費
瑞西國有鐵道	六一・一一%	二九・〇三%	九・八六%
北獨ロイド會社	三九・八一三%	五一・一二三%	九・〇六%

これによつて見ると、定期船事業と鐵道事業とは、運送客體各個について、個別的獨立的に要する所の特別費なるものは全經費中甚だ僅少の部分¹⁾を占むるに止まり、その殆ど全部に近き大部分は、運送客體の各個に於て不可分連帶的關係にある所の經費である點に於て、頗る相類似し、たゞ連帶的經費のうちにて定期船事業と鐵道事業とに於て異なる所は、前者に於ては共通費が、後者に於ては固定費が、全經費の過半を占むる點である。

更に、定期船事業に於ける經費内容の構成を見るに、私は、グローテウオルド¹⁾が、作成せる圖表を紹介することが、讀者のために甚だ便利であると思ふ。次頁に掲げたるものが、即ちそれであつて、この圖は、その低下にある數字は、船舶の排水噸數を表はし、これによつて船舶の大きさにより、各種原費の關係に差異あることを示さんとするものである。但しこの圖表について注意すべきことは、グローテウオルドは、資本利子を原費に計算して居ないことである。従つて、この圖によりては、直ちに固定費、共通費、特別費の比率を見ることが出来ない。その上、かゝる圖表の性質として、これを簡單なる數字比率に改むることが出来ないから、前述の北獨ロイドの

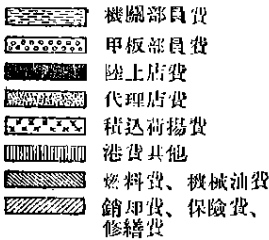
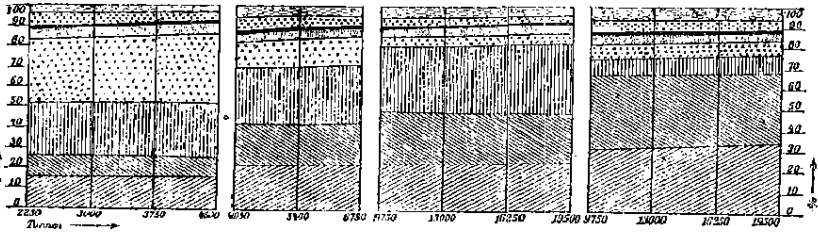
1) Ch. Grotewold, Die Deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht. S. 223.

北海及びバルチック
海航路

地中海航路

印度洋航路

西歐沿海航路



ものと精密なる比較をなすことは出来ないけれども、若し之に資本利子勘定を見込むならば、大體に於ては、それと大差なきものであると言つて差支ないであらう。尙ほこの圖表に於ては、船員費なるものを、甲板部員費と、機關部員費とに分けて居る。

三 定期船事業に於ける運送勞務と

原費との關係

右に述ぶるが如く、定期船事業に於ける運送勞務の提供に關して要する費用は、殆どその全部に近き大部分が、結合生産費たる性質を有する所の固定費と共通費とより成り、個々の運送客體につきて個別的獨立的に要する所の特別費なるもの、割合は、極めて僅少の部分を占むるに過ぎないものである。而して、結合生産費たる性質をもつ所のもの、うちにも、固定費は事業活動の基礎に關するものであるから、定期船會社が提供する所の一切の運

論 業 定期船事業における運送原費と運賃との關係

送勞務に關聯するもので、即ち單に一つの運送客體と他の運送客體との間に於てばかりでなく、旅客事務全般と貨物事務全般との間にも、一つの航路の營業と他の航路の營業との間にも、また、一つの航海と他の航海との間にも、この種の經費については不可分連帶的關係があるのである。また、運送量の増減と共に遞減的割合を以て増減する所の共通費について見るも、その連帶的關係に於ては殆ど固定費と同じ有様にあるのであつて、たゞ、この種の經費にありては、經費の大綱に於ては比較的連帶的關係薄くなり、小目に至るに従つてそれが濃くなる點が、固定費と趣きを異にする所である。

定期船事業の經費は、かくの如く、連帶的關係にあるのであるが、併し運賃は、言ふまでもなく、各個の運送客體の單位量に於て定めらるゝのである。故に運賃と經費との關係といつても、一つの運送客體を限定してその關係を見ることは全然不可能である。こゝに於て定期船事業に在りては、運賃と原費との關係といふことは、一定期間即ち一營業年度に於ける運賃収入の總額と經費の總額との關係に於て見るの外はない。併し乍ら、初めよりかゝる廣汎なる範圍に於ての比較をなすことは、頗る不便であるから、實際の手續としては、之を更に各航路について觀察することゝし、各航路に於ても旅客と貨物とに分つて觀察する。而して、一概に固定費または共通費といふけれども、その中にも或航路に特有なるものは、之をその航路に限定し、またその航路

に於ても旅客事務若しくは貨物事務に特有なるものは、更に之に限定して、その範圍内に於て計算する。故に、特に或航路に於ける旅客事務若しくは貨物事務については要する固定費若しくは共通費は、その全額に於て計算し、然らざるもの、即ちその航路に特有ならざるものは、任意の見込により他の航路の旅客事務若しくは貨物事務との負擔比率を計算して、これに従つて算定されたる額を以て、その原費と見做すのである。されば、若し、或る營業年度に於ける或る航路の旅客數若しくは貨物量を以て、かくの如くにして計算せられたる固定費と共通費との額を除したるものに、その特別費を加算するならば、その額は、當該旅客、若しくは貨物の一運送單位についての平均運送原費たるものである。

定期船事業は、各運送單位の運賃が、この平均運送原費に相當するならば、何等の損益なきものである。併し乍ら、定期船に積まる、貨物はその種類頗る多様であつて、貴金屬、美術品、工藝品、工業製品、半製品、原料、食料、農産物、嗜好飲料品、等、値段の頗る高き小嵩貨物より、値段の甚だ安き嵩高大量貨物に至るまで、實に千差萬様のものがある。今、これらの貨物に對し、いづれも均一なる平均原費を運賃として要求するにせば、その運賃を支拂ふに耐ふる所の比較的値段の高き小嵩貨物が集まり、嵩高大量の貨物は、その値段安きため、かゝる運賃を支拂ふ

に耐えず、定期船を去つて他の不定期船に越くであらう。然るときは、平均原費もまた高まり、之を負擔するに耐うる種類の貨物だけでは、到底船腹を滿すに足らず、また積荷として集め得るだけの貨物を以て原費を償はしめんとすれば、その運賃は更に高くなり、然るときは積荷は更に減少する。故に定期船の如き、多様の貨物を積込むものにあつては、平均原費の均一運賃といふことは到底行はれざる所である。

殊に定期船事業なるものは、前に述べたるが如く、固定費と共通費とが原費の全部に近き大部分を占むるものであつて、固定費は積込貨物量の増加に反比例して、その單位運送量當りの割當額は少くなるものであり、共通費は、積込貨物量の増加に伴つて増加するけれども、たゞ遞減的にのみ増加する。故に、積込貨物量の増加すればする程、單位運送量に對する原費は減少するものである。従つて、定期船に於ては、値段の比較的安き貨物に對しては、平均原費以下の運賃を要求する代りに、値段の比較的高き貨物に對しては、平均原費以上を要求し、以てその運送總量を増加して平均原費を低下せしむると共に運賃収入の總額を出來得るだけ大ならしむるの營業政策をとるの外はない。即ち、貨物の運賃負擔力を考慮して、その負擔能力に應じてその運賃を定むるのであつて、大體値段の高きものには高き運賃を、値段の安きものには安き運賃を課することとする。これを應能主義といひ、英吉利にては "What the traffic will bear" を課するところ

ふ。従つて、かゝる主義によりて定められたる運賃は、貨物の種類によりて分類せられ、一定の表式の形に於て表示せられる。これが即ち運賃率表 (Tariff) であつて、その運賃が即ち表定運賃である。

四 定期船事業に於ける運送原費の轉嫁

かくの如く、定期船事業に於ては、各個の運送客體につきその運送原費を直接に計算し得ないがために、之によりて何等運賃の基礎たるものを見出すことが出來ず、たゞ一營業年度に於て運送したる全體の運送客體のために要したる原費總額が、その年度の運賃収入を以て填補し得るや否やを見ることが出來るだけである。従つて、この事業の經營に於ては、その原費總額を、前述の如く、各運送客體の運賃負擔力に應じて割當て、それを運賃として課徴するといふ營業政策をとるの外はない、コンファレンス加盟者として獨占的地位にある定期船會社は、素よりかくの如き營業政策をとらんことに力むるは言ふまでもない。且つ獨占的地位にあるものにして初めて表定運賃を維持し得るものである。他の同業者の運賃政策によりて影響せらるゝ場合には、その運賃が常に動搖して安定することなく、之を表式の形に於て編成するも遂に無意味となるからである。

併し乍ら、如何に鞏固なる獨占的地位にあるものであつても、その意思の儘になし得る所は、自己の營業政策だけである。供給の方面の事柄だけである。需要方面の事柄は、獨占的供給者ど雖も左右し得る所ではない。故に前述の如き營業政策によりて定めたる各種貨物の運賃が——即ち、賃率表が——當時の商況の下に於て、貨物の輸送を誘起し得るものなるか、或は然らずとも、少くも貨物の輸送を阻害するものでない限りは、豫定の運賃収入を擧げることが出來、その賃率表の編成は成功と認むべきものとなるが、若しその賃率表が當時の一般的商況に適しないがために、之に定めたる運賃にて運送を委託する貨物が少き場合には、豫定の収入を擧げることが出來ず、その運賃政策は失敗となる。

賃率表に定むる所の運賃によりて豫定の収入を擧げ得ないといふことは、陸上の産業界が好景氣の場合には存在しないが、不景氣の場合には屢々これある所である。若し、陸上産業が不景氣でない場合に於て、たゞ運送原費を償ふに足る範圍内に於て運賃収入を見積り、之に従つて賃率表を編成したる場合に、その豫定収入に足るだけの貨物を集め得ないことがあるならば、それは海運勞務に對する需要量の觀測を誤り、船舶その他の固定的設備に無用の資本を投下したためである。即ちその結果として固定費が、實際の運送量に比べて、不當に多くなつて居るからである。併し乍ら、陸上の産業界が不景氣なる場合には、賃率表は、たゞ運送原費を償ふに足る程度

に於て運賃収入を豫定して編成せられて居つても、その豫定する所の収入を擧げ得ないことのあるのは自然の成行であつて、固定資本の全資本に對する割合の甚だ大なる定期船事業に於ては免るゝことの出來ない所である。

定期船事業に於て、原費轉嫁主義による賃率表の下に、その豫定する所の運賃収入を擧げ得ない原因は、言ふまでもなく、運送量の減退にある。故に、この場合この減退したる状態の運送量に於ける貨物から、強いて、原費を償ふに足るだけの収入を擧げんとするならば、賃率表を改めて、運賃の全般的引上げを行ふの外はない。併し、かくの如くにすれば、比較的値段の安い貨物は、この引上げられた運賃を負擔するに耐えないがため、遂に輸送せられないこととなり、そしてかゝる貨物は、その輸送量の上から言へば、取扱ひ貨物全量の大部分を占むるものであるから、之がため失ふ所の運賃収入は寧ろ却つて多い。勿論、他方に於て、比較的値段の高き貨物は、この引上げ運賃に耐え得るものであり、それらのものについては、引上げ運賃だけ収入を増加する譯であるけれども、それらは數量から言へば甚だ僅少であつて、到底、この引上げのために、失ふべき収入を補填するに足りない。

更にこの場合に於て、運送原費の方の状態を見ると、運送量の減退は、勿論、特別費をそれと

正比例的に減少することとなり、共通費も亦減少する。併し共通費の減少は、前に述べたるが如く、運送量の減退と同じ割合で減少するのではなく、たゞ遞減的割合で減少するだけである。そして固定費に至つては、何等の減少をも來さない。この固定費と共通費とが、定期船事業に於ては、その原費構成に於て、殆ど全部に近き大部分を占むるのであるから、運送量の減退の場合に、經費の側に於ける減少は、極めて僅少であると言はなければならぬ。

若し定期船事業に於て資本の固定する部分が甚だ僅少であつて、需要の減退に應じて資本を解放し得るものであるならば、一定不變の賃率表の下に於ても、原費と収入との均衡を、投下資本の調節によりて行ふことが出来るであらう。併し、かくの如き、資本の解放による原費と収入との調節は、いかなる産業に於ても不可能であるが、定期船事業に於ては、最も多くかゝる性質を缺くものである。

定期船事業は、前にも述べたるが如く、その營業航路の状態に最も適當せる船舶を使用し、一定の期間を措いて、一定の期日に出帆到着する様に、規律的に之を運用するを要し、そのため同型船舶も姉妹船を用ゐるを要し、且つその定期的發着といふことは、この事業に於ては、營業信用を繋ぐ生命であるから、之は非常特別の場合でなければ狂はすことが出來ず、船腹が充滿せると否とに拘はらず發航するを要するものである。故にこの姉妹船並びに定期運航のために固定的に投下せられたる資本は、到底之を解放することが出來ず、供給船腹は、既に一度び決定したる

以上、技術上より言ふも營業上より言ふも、到底之を縮少し得るものでない。

故に、陸上産業が不景氣となり、海上移動貨物が減退し、海運界も不況に陥つた場合には、如何に強力な獨占定期船業者であつても、賃率表の引上げをなせば、運送量が一層減退して、收入が更に減少することとなり、また、資本の解放による原費と收入との調節は不可能であるがために、原費以下の運賃を以て、運送に従事するの外はない。尤も、かゝる場合には、賃率表の編成替を行ひ、之を改訂して、各個の運送客體の單位運送量に對する運賃を引下げ、運送量の増加を誘起するに力め、以て總收入を多からしむるの方針に出づるのであるけれども、而もその總收入が總經費を償ふに足らざることあるは、不況時に於ては已むを得ざる所である。これ、獨占的定期船業者も、尙ほ、損失に於て營業をなすの已むなきことある所以である。

今日定期船事業は、いづれの航路にあつても、コンファレンス組織の下に獨占的地位にあるものである。この獨占的地位にある定期船事業に於ても、一般産業界の不況の場合には、その事業原費を償ふに足る所の賃率表を編成することが出來ない。約言すれば、原費以下の運賃にて運送をなすの餘儀なきに至る。然らば、定期船事業に於ける運賃の最低限度は、原費そのものでないことは明かである。吾々は如何なる所にその最低限度を認め得るか。私は、之を次回の論文に於て説明しなければならぬ。

—三、二〇—