

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號六第 卷六十二第

行發日一月六年三和昭

## 論叢

租税における强者の專横 . . . . . 法學博士 神戸 正雄

臺灣の小作制度 . . . . . 法學博士 河田 嗣郎

定期船事業に於ける運賃の最低限度 . . . . . 經濟學博士 小島昌太郎

## 說苑

近江商人の起源 . . . . . 經濟學士 菅野和太郎

助郷と農民の生活 . . . . . 經濟學士 大山敷太郎

## 雜錄

中央・地方財政に於ける租税配分 . . . . . 經濟學士 中川與之助

英國の産業合理化 . . . . . 經濟學士 大塚 一朗

銀行券の數量制限と正貨準備 . . . . . 經濟學士 楠見 一正

指數の研究 . . . . . 經濟學博士 汐見 三郎

## 附錄

本誌第二十六卷總目錄

# 定期船事業に於ける運賃の最低限度

小島 昌 太 郎

- 一 定期船運賃の最低限度と獨占價格論
- 二 現代産業に於ける獨占の意義
- 三 獨占者の最大収益主義と供給の自由減縮との衝突
- 四 定期船事業に於ける供給船腹減縮の困難
- 五 海運界不況の場合に於ける海運同盟の運賃政策

## 一 定期船運賃の最低限度と獨占價格論

定期船業者は、今日、世界的主要船路にありては、一般にコンファレンスと汎稱せらるゝ企業家同盟を組織し、その經營組織の作用によりて、獨占的地位を獲得して居る。従つて、同盟外にある他の定期船業者の營業政策によりて、自己の營業政策が制肘せられ、壓迫せられることはない。彼等は任意の協定により同盟の下に統一したる營業政策を行ひ、同盟所定の運賃を荷主に要求し得るの地位にある。即ち、彼等は、その運賃を同盟組織の下に、謂はゆる獨占價格として決

定し得るの地位にある。されば、定期船事業に於ける運賃の最低限度を研究するといふことは、海運勞務の獨占價格について、その最低限度を研究するに外ならざることとなる。蓋し、海運に於ては、このコンファレンス組織によるにあらざれば、獨占は成立し得ないからである。<sup>1)</sup>

こゝにいふ所の定期船運賃の最低限度とは、市場に於ける情況の變化に従つて、定期船運賃は如何なる所まで低下し得るかといふことである。普通、經濟學の教科書によりて教へらるゝ所によれば、獨占價格なるものは獨占者が、總額に於て最大可能の純收益 (the greatest possible total net revenue) を擧げ得る方法にて、決定せらるゝものであり、そして、そのために、獨占者はとさとして、或買手には甚だ高く、或買手には甚だ安く、その欲求の熱度と購買力とに應じて獨占物の價格に差等を設けて定むるものであるといふ。定期船の運賃も、その運送客體の種類に従つて差等を設けて定めらるゝ點に於ては、これと全く同一の事情にある。即ち、それは、嘗て述べたるが如く、海運勞務の提供に要する諸費用が結合生産費たるの關係にあることゝ、これが獨占的地位にあることゝのために、運送客體の運賃負擔力に應じて、謂はゆる "what the traffic will bear" によりて定めらるゝものである。私がこゝに定期船運賃の最低限度といふものは、かくの如き意味に於て定めらるゝ運賃の最低にあるものは、如何なる標準によつて然るか、といふことを述べんとするものではない。かくの如く、應能主義によりて、運送客體の種類に従ひ、差等を

1) 「海運同盟論」第一章第三節參照

2) 「定期船事業に於ける運送原費と運賃との關係」經濟論叢第二十六卷第三號參照

付けて定めらるゝ定期船運賃も、海運市場の情況により、或は全般的に、或は局部的に、ときどきしては引上げられ、ときどきしては引下げらるゝものであるが。その引下げらるゝ場合には、如何なる點まで引下げられるものであるか、といふ、その最低限度を研究せんとするのである。

さて、只今も述べたるが如く、普通教へらるゝ所に於ては、獨占價格なるものは、獨占者が、總額に於て最大可能の純収益を擧げ得る方法にて決定せらるゝ、といふことである。併し、若し果して、この教理が眞理であるならば、市場の情況により或は引上げられ、或は引下げらるゝにしても、獨占價格は、常に、その情況の許す範圍内に於て、最大可能の収益を擧げ得る點に定めらるゝ筈であつて、その情況の下に於ける損失を出來得る限り最小ならしめんとする所の最低限度といふが如きものはあり得ざる譯である。従つてコンファレンス組織の下に相互の競争を制限し、外部の競争者を排斥して獨占的地位にある所の定期船業者の定むる運賃に、最低限度をなす所の何等の標準もあり得ざる譯である。殊に普通の獨占價格論に於ては、獨占者は常にその價格を生産費以上に定むるものゝ如くに曰ふ。然るときは、今日、コンファレンス組織により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。

若し私のこの論文の讀者が、從來の獨占價格論に支配せられたる考を以て之に臨むならば、私

の述べんとする所は頗るその理解に苦む所とならうと思ふ。故に、私は本論に入るに先だち、從來の獨占價格論の妨害を取除かねばならぬ。そして從來の獨占價格論のうち、今日の經濟事情に適せざる説をなすもの、一人としてセリグマンを擧げることが出来る。故にこゝに先づ彼の説を批評するであらう。

セリグマンはその著「經濟學原理」に於て曰ふ。<sup>1)</sup>

「獨占者は供給を支配するが故に、より安き代價にて比較的多くの量を賣るよりは、比較的  
高き代價にてより少き量を賣ることによつて、比較的大なる純利得を確保することが出来る。

彼が最大の利潤を得て最大量を賣る所の正確なる「代價決定の」點は、供給の減退に伴つて増加する需要階段 (scale of demand) の迅速さに依存する。」「獨占の場合には、一般に、限界價格 (marginal price) といふものはない。何となれば、この場合には、たゞ一人の賣手、若しくは一人の買手があるだけだからである。賣手の方が唯一人なる普通の「獨占の」場合に於ては、多くの買手の存在するは言ふまでもない。その買手のうちの一人が限界的の申込をなし若しくは限界的需要價格を作る。然るときは、限界内にある多くの買手は利益をする。併し乍ら、賣手は供給の支配權をもつが故に、そこにはたゞ一つの供給價格があるだけで、それより高い若し

1) Seligman, Principles of Economics, p. 236.

くはそれより低い供給価格はなく、従つて限界的供給価格といふものはない。尤も需要と供給との關係が、どうでもどうでもその所持品を處分せんとする賣手を押しつめて、その代價を、買ふ氣の最も少い買手も尙ほその望む所の評價に於てその欲するものを獲得し得るやうな安い所にまで、引下げしむる、といふやうな場合も單に思考の上では考へられないでもない。かくの如き場合には、獨占者は何等の利得を舉げ得ない。彼の給價格は限界的需要價格と等しくなるであらう。併し、こゝいふやうな殆どあり得べからざる場合を除いては、獨占者は、もつと高い代價を課することが出来るであらう。そして「獨占者の定むる」市場價格は「競争の場合であるならば存在するであらう所の」限界價格と均しくはならないであらう。市場價格は、常に、需要價格と供給價格とが相合致した所の價格である。最も例外的な場合を除いては、總ての場合に於て、獨占的價格は「競争の場合に於ける」限界價格「と均等」であること<sup>1)</sup>はない。

こゝに限界價格といふものについて、彼の説明する所を見ると、「吾々が需要價格を以て買手の中出づる價格を示すものであるとなし、供給價格を以て、賣手の申出づる價格を示すものであるとするならば、限界需要價格は、實際に相手方によつて「承認せられた最低の價格であり、限界供給價格は、實際に相手方によつて「承認せられた最高の價格である」<sup>2)</sup>といふ。故にセリグマンが「獨占者の供給價格」が限界的需要價格と等しくなるといふやうなことは、殆どあり得べからざ

1) *ibid.*, p. 238.

2) *ibid.*, p. 236.

ること (almost impossible) であるといふのは、獨占者の價格は彼が承認し得る最低の價格にまで達することは殆どあり得ないことであるといふで意味であつて、即ち獨占價格には最低限度といふやうなものはないといふことになる。若し、かくの如き見解が正當であるならば、私のこゝに論せんとする所のものゝ如きは初めより問題となり得ないであらう。

セリグマンは更に曰ふ。

「獨占代價は、常に、最大獨占收益の點に於てある。獨占者は、何人にありても然るが如く、最高の代價に於て最大の分量を賣らんことを欲する。併し獨占者は供給を支配する。供給の増加は代價の低下を意味するが故に、彼は、彼が最大の純收益の點を見出すまで、「供給増減を」實驗して見るであらう。需要に對しては彼は何等の支配力をもたないのであるから、それがこれに影響するの作用は、競争の場合に於けると何等異なる所はない。代用の法則は、この場合に於ても競争の場合と同様に行はれる。若し代價を半額に引下げることによつて、彼が販賣高を倍にすることを得るならば、總収入は以前と何等變る所がない。若し販賣高を倍にすることが出來なければその總収入は減退する。若し倍以上にすることが出來るならば、その總収入は増加する。かくて、需要の弾力性といふものは、「この場合」至上の重要性をもつものである。

「併し乍ら、供給をなすについては、生産に對し何等かの費用をかけるものであるから、彼の

純利潤は、生産費を超過する總収入の餘剩部分より生ずるものである。この餘剰は、需要の弾力性に伴つて増減あるばかりではなく、供給の弾力性とも關聯するものである。「遞増生産費の場合、均等生産費の場合、並びに遞減生産費の場合に應じて、供給量の増減が總額としての純利益に及ぼす影響を異にする。」<sup>1)</sup>

「獨占價格は、それ故に、生産費によつても影響せられるけれども、競争價格の場合とは又その事情を異にする。獨占價格が競争價格よりも高いかどうかといふことは、之れまた生産費の如何によつて定まる。通常は、それは競争價格よりも高い。何となれば、競争價格は生産費價格 (cost price) 詳しく言へば限界生産費價格 (marginal cost price) であるが、獨占價格は生産費價格以上 (above cost price) であるからである。併し、獨占が、従來の競争者相互の間の浪費を廢して成立したる場合には、生産費は大に減少せられて、獨占者にとつては、代價を引き下げて多くの分量を賣ることが利益となることがある。然る場合には、獨占價格は競争價格よりも安いことがあり得る。」<sup>2)</sup>

セリグマンは、丁度私が批評しやうと思ふやうな部分だけを適當な文章を以て述べて居らないから、已むを得ずこゝにその關係部分だけを全譯したのであるが、讀者はこれによつて、セリグ

1) *ibid.*, p. 256

2) *ibid.*, p. 258



マンは、少くとも、次のことを言つて居ることの確實なるを認めるであらう。獨占者は需要に對しては何等の支配力なきにしても、供給に對しては之を自由に増減するの支配力をもつこと、獨占價格は生産費以上に決定せらるゝものなること、獨占者が價格引下によつて何等の利益を擧げ得ない場合といふ様なことも考へられないではないが、かくの如きは殆どあり得べからざるものなること、(従つて、獨占者が損失に於て營業するなどは全くあり得べからざること)。

獨占價格に關し、普通の經濟學教科書の教うる所は、大體かくの如きことである。

## 二 現代産業に於ける獨占の意義

私は本論に於て、定期船事業に於ける運賃の最低限度を研究せんとするのであるが、その論述をなすがためには、先づ右に紹介したるが如き獨占價格論を批評して置かなければならぬ。そして、そのためには第一着手として獨占の意義を明かにして置くの必要がある。

さて、右に紹介したる獨占價格論の如きものは、セリグマンの説明にもあるが如く、一人の賣手と多數の買手といふ對立が、その文字通りの状態に存する場合にのみ適用あるものである。さういふ場合も、勿論現實の經濟世界に存在しない譯ではないが、併し現實世界に存する獨占は寧ろ多く、かやうな姿に於ては存在しない。若し多數の買手に對立する所の一人の賣手といふこと

を以て、完全なる形の獨占であるとすれば、現實世界の獨占は殆ど總て不完全な獨占、制限付き獨占といふべきものであらう。セリグマン等は、實際左様な觀察をして居る。

併しかくの如き見解は、獨占の意義に對する一定の解釋の下に生ずるものである。若し獨占といふことを以て、未だ經濟の發達せず、工場工業製品が、人間生活に對し尙ほ重要な關係をもつに至らず、従つて企業及び經營形態の進歩しなかつた古代希臘時代の *Monopoliön* の意義そのまゝに今日にても之を認め、この言葉の構成部分たる *monos* は *einzig* の義であり、*policei* は *verkaufen* の義であるが故に *Monopol* は即ち *Alleinverkauf* であると見るならば、今日現實世界に於て吾々の生活により多く關係深き獨占と、その抽象論的に見る所の獨占とは殆ど別のものとなるであらう。

併し、今日吾々の經濟生活に於て寧ろ多くの關係をもつ所の獨占は、かくの如き意味の、即ち多數の買手に對立する所の一人の賣手といふが如き獨占ではなくして、機械的大資本的生産に行はるゝ所の獨占である。その典型的なるものは寧ろカールテルやトラストの獨占である。故に、今日の經濟狀態に即して獨占の概念を定むべきものとすれば、この事情を度外視しまたは例外視することは出来ない。多數の買手に對立する所の一人の賣手の場合の如き獨占を文字通りに見ることを、寧ろ今日に於ては例外視すべきものであらう。されば、今日の意義に於ける獨占

の本質並びにその作用を研究するには、寧ろカールテルやトラストの獨占を本體とすべきであると思ふ。そして、かくの如き見方に於ける獨占も、もごより競争に對立する概念たる點に於ては、變りある譯ではないが、その説明は從來のものど些か異らざるを得ない。

かくて、私の見る所によれば、獨占は、やはり、競争に對立したる概念であつて、競争が存在せず、若しくは競争が意識的に中止せられ、廢止せらるゝ場合、は、そこに獨占があるものと思ふ。そして、私の解する所によれば、競争とは一つの市場〔若しくは販路〕に於て二つ若しくは二つ以上の營業政策が對立し相互に制肘し影響することであり、獨占とは一つの市場〔若しくは販路〕に於て、或産業について獨立の單一なる營業政策が存する場合である。その單一なる營業政策は最初より單一なるものであつても、または、多數の營業政策が統一せられて單一なるものとなつた場合でもよい。たゞそれが獨占たるためには、販賣について、この單一營業政策の定立に關係なき同業者の、若しくは同種需要を目的とする營業者の、營業政策に制肘せられ影響せられるといふことなく、獨立したるものたるを要する。賣手が數人であつても、彼等が皆統一せられた所の、そして彼等以外のものより制肘せられない所の營業政策の下に行動し得るならば、それはやはり獨占である。カールテルの獨占、トラストの獨占はかくの如きものであり、また從來の學者が獨占の典型的のものど認めて居つた所の、多數の買手に對立する一人の賣手の獨占といふも

のも、亦正に、かくの如きものに外ならない。

勿論、獨占といふことを、私が右に述べたる如き意味に於て理解するにしても、現實世界の獨占が、みなこの意味の獨占の完全なるものばかりではない。その不完全なるものも頗る多く存在する。カールテルやトラストの獨占といつても、中には外部の競争が完全に除斥せられず、また内部に於て相互の競争が完全に中止若しくは廢止せられないものもある。即ち單に競争が一部分制限せられたるに過ぎないものもある。カールテルやトラストといつても、その組織の不完全なるものは、外部の競争が殘存するのみではなく、内部に於ても相互の競争が或範圍内に殘つて居るものである。然るごきは、それらは私のいふ意味に於ても不完全なる獨占である。

獨占價格に關する理論も、また私は、右に述べたるが如き獨立の營業政策に根本を置く意味に於ける獨占について研究すべきものであると思ふ。勿論、從來の經濟學教科書の説明に於ても、これに觸れなかつた譯ではない。併し、多くは、たゞ多數の買手に對立する所の一人の賣手の場合の獨占を主として論じ、之を完全なる形の獨占であるとなし、前掲セリグマンの如き説明を之に與へ、カールテルやトラストの場合の獨占は、不完全なる形のものであるから、この場合には、獨占の理論がそのまゝには行はれない、といふことだけを附屬的に説明するに止めて居る。

故に従來の教科書は、吾々の實生活の場合の獨占到寧ろ多くの適用性をもつこの部分の研究を闕却し、この場合の理論は、獨占の理論と競争の理論の中間にあるものであつて、兩者の理論を知るならば自ら知り得るものゝ如くに取扱つて居るのである。併し乍ら、カールテルやトラストの場合の價格決定は、その獨占が單に謂はゆる不完全とのみ見るべきものではなくして、寧ろ或る一定の性質をもつ所のものであるから、また従つて一定の理論の下にあるもので、競争價格の決定と多數の買手に對立する一人の賣手の場合の獨占の價格決定とを知らば、自ら理解し得るが如き簡單なるものではない。

### 三 獨占者の最大收益主義と供給の自由減縮との衝突

さて、獨占の意義は、右に述べたる所によりて明かであらうと思ふから、前に紹介したるセリグマンの獨占價格の理論を批評し、進んで本論の眼目たる定期船運賃の最低限度について述べなければならぬ。

セリグマンの言ふが如き、獨占者は供給を自由に増減し得る所の支配力をもつといふことは、極めて單純なる獨断である。かくの如きは、極めて小規模な、資本の固定する額も甚だ少く、勞働者の數も甚だ少き家内工業の如きものが、「多數の買手に對立する所の一人の賣手」として獨占

的地位にある場合には可能なるものであるけれども、大規模の工場工業で、生産量の増加に伴つて生産費が遞減し、生産量の減少に伴つて生産費が遞加する所の性質をもち、且つその事業に固定せられたる資本も大きく、使用する熟練労働者も多数なる場合には、當てはまらざる説明である。蓋し、セリグマン自らも言ふが如く、獨占者は、代價と供給量との關係に於て、謂はゆる最大の獨占収益を擧げ得る點にその生産の規模を定めるのである。併し彼が一旦かゝる點に生産の規模を定めたる後にも、需要側の事情は供給者たるこの獨占者の事情とは勿論無關係に變化する。即ち例へば景氣の變動により購買力の減退したる場合には、この獨占貨物に對する需要も、元の代價にては減退せざるを得ない。然るときに、獨占者は、その供給を減縮することによつて、常に、利益を失はざる點に代價を保つことが出来るものであるか。

この供給の減縮は、その事業に固定的に投下せられたる資本の額が大なるに従つて、且つその使用する熟練労働者の數の多きに従つて、益々困難であり、かゝる事業に於ては最大の獨占収益は、寧ろ供給量を減せずして、たゞ代價を引下げることによつてのみ擧げられることとなる。それは、固定資本の鎖却と、これに對する利子とを計算すれば、供給量の減少は、單位生産費を比較的多からしむるからである。故に、かくの如き獨占工業にありては、最大の獨占収益を擧ぐるといふ主義自體が供給減縮の自由を奪ふことになる。獨占者は、供給を自由に増減し得るの支配

力をもつといふが如き、若しくは少くとも之を減縮し得る自由をもつといふが如きは、寧ろ今日の工場工業に於ては當てはまらざる假說的獨斷である。

獨占者は常に供給を自由に支配し得るものであるといふは、かくの如く、假說的獨斷である。

故に、用意周到なる説明をなすものは、獨占價格について、前掲の如き理論を構成するにも、セリグマンの如く、斷定的なる言葉を用ゐるを避けて、假定的表現を用ゐる。即ちセリグマンは、*The monopolist controls the supply* といふ言葉を用ゐるけれども、例へばタウジックの如きは、*We may assume, at the outset at least, that persons possessed of a monopoly act with shrewdness, and adjust their supply with intelligence and success so as to secure this maximum gain.* と言つて、獨占論の基本たる所の、獨占者は供給を調節し得るといふことは一つの假定なることを初めより明瞭にして、説明をして居る位である。

既に、従來の獨占理論に於て言ふ所の、供給の自由支配といふことが、單なる假定であつて、且つ必ずしも現實の獨占到當てはまらないものなることが認めらるゝ以上は、これを基礎とした所の「獨占價格は生産費價格より以上のものである」といふことも、また必ずしも現實の獨占の場合の事情を言ひ表はしたものでないことが明かとなるであらう。そして、獨占價格も亦、必ずしも生産費以上たることを得ずとせば、「獨占者が價格引下げによつて何等の利益を擧げ得ないとい

1) *ibid.*, p. 256

2) Taussig, *Principles of Economics*, p. 195.

やうな場合」も勿論あり得る所と認めらるべく、更に、一步進めて獨占者も亦損失に於て營業をなすことも必ずしもあり得べからざるものでないことが了解せられるであらう。こゝに於て私が本論に於て述べんとする所の、定期船事業に於ける運賃の最低限度も、これを問題となし得ることが、獨占理論の上に於て承認せらるゝことゝなるであらう。

タウジツクは、「獨占の特殊の問題といふものは獨占者がその意思に於いて、供給をより多く、若しくは、より少くなし得る範圍内に於てのみ生ずるものである」といふ<sup>1)</sup>。故に、このタウジツクの言ふ所が眞實であるとすれば、供給を支配するの力なき獨占の場合に於ては、その理論は、競争の場合と何等異なる所なきものとなる筈である。然るときは、定期船業者は獨占的地位にあるけれども、後に述ぶるが如く、營業の損失が或る點に達するまでは、その船腹の供給を自由に減縮し得ざるものであるから、定期船運賃には、競争の下に營業せる不定期船運賃と異なる所の、何等特殊の問題なきが如くに見える。その最低限度の如きも亦、不定期船の場合と全く同一であらねばならぬ筈となる。

併し、供給量は必ずしも之を任意に増減することは出来ないにしても、獨占者は既に他の同業者の營業政策に制肘せられ影響せらるゝことなきものであるから、この點に於て、競争の場合の如く、同業者によりてその營業政策が影響せらるゝ場合に對比して、また特殊の問題なき能はざる

1) *ibid.*, p. 195



所である。従つて、定期船事業に於ける運賃の最低限度は、不定期船事業の場合に於けると、また多少異なる所がある。

#### 四 定期船事業に於ける供給船腹減縮の困難

私は、上に述ぶる所によつて、私がこゝに述べんとする所の定期船運賃の最低限度に關する理論を説明するについて妨害となる從來の獨占理論を批評し得たと思ふ。よつて愈々これより本論に入らなければならぬ。

定期船業者は、既にこの論文の冒頭に述べたるが如く、今日に於ては、苟も世界交通上の主要航路に於ては、いかなる所にも、コンフアレンスと汎稱せらるゝ所の營業同盟を組織し、加盟者相互の競争を中止するのみならず、運賃延戻制その他の方法を以て、外部よりの現實なる競争を排斥して居る。従つて、この同盟の加盟者は共同の統一せられたる營業政策の下に營業をなし、この營業政策は、同盟外の同業者の營業政策によりて制肘せられ影響せらるゝことがないから、よくその獨立を保つことが出來て居る。即ち、彼等は同盟の作用によつて獨占の地位にあるものである。

かくの如く、定期船業者は、獨占の地位にあり、獨立の營業政策をとり得るものであるから、

その運賃もコンファレンスの協定に於て任意に之を定むることが出来るものである。競争同業者の運賃政策に引ずられるといふやうなことはない。故に、若し従來の普通の獨占價格論の教ゆる所の如きものが眞理であるならば、定期船の運賃は、この事業に要する原費が最低限度であつて、如何なる場合に於てもこれより引下ぐるの要なきが如くである。併し、實際の事情を見れば、定期船業者は、果して、常に、その事業に要する原費を以て、運賃の最低限度とすることが出来て居るか。換言せば、コンファレンスの定むる定期船の運賃は、常に、その原費以上に定まるものであるか。私は、先づこの問題より研究するであらう。

定期船事業に於ては、嘗て述べたるが如く、その原費と運賃との關係といつても、一つの運送客體を限定して、これを觀察することは全然不可能である。定期船事業に於ては、固定費と共通費とが、その經費の殆ど大部分を占め、各個の運送客體について要する所の謂はゆる特別費なるものは、極めて小部分を占むるに過ぎないものである。従つて定期船事業にあつては、原費と運賃との關係といふことは、一定の期間、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、これを見るの外はない。

併し、原費と運賃との關係は、かくの如く、共にその總額を比較するの外に方法はないのであるが、實際の運賃は、言ふまでもなく、各個の運送客體の單位重量若しくは單位容積に對して課

せらるゝのであるから、これを標準として定められる。そして定期船事業にあつては、これも嘗て述べたる所の如く、各種の貨物について、その運賃の負擔力、即ち主としてその價格の大小に應じて定められるのである。故に、かくして定められたる各個の運送客體の運賃は、前述の如き總額的に比較觀察せらるゝ場合の平均原費（總經費を全體の運送量にて割當てたるもの）に、或は超過するものもあり、或は不足するものもあるは固より當然である。私が、こゝに定期船事業に於ける原費と運賃との關係といふものは、かくの如き、平均原費と各個の運送客體の運賃との關係をいふのではない。各個の運送客體の運賃は、平均原費と比較して、或は高く或は低いとして、その雙方とも總額に於て比較し、定期船事業に於ては、その原費が運賃の最低限度たるものであるか或は然らざるか、若し然らずとすれば、その最低限度たるものは如何なるものであるかを研究せんとするものである。

定期船事業は、嘗て述べたるが如く、<sup>2)</sup> 特定の航路に、その航路の經濟的並びに自然的狀態に適合する所の特定の船舶を用ゐて營業するものである。そしてこの營業には、一方に於て、營業地盤の開拓擴張のために、他方に於ては、交通路並びに交通機關の設備のために、巨額の資本を固定する必要がある。即ち、この事業の顧客たる荷主と得意關係を結び、これを維持し、これを益

1) 「定期船事業に於ける運送原費と運賃との關係」經濟論叢第二十六卷第三號參照

2) 「海運同盟論」第二章第一節の二參照

擴張するために、廣告宣傳交際の費用を要し、それらは運賃の利益としてなければ再び回収し得ざる固定的の資本投下である。また、旅客貨物の積込積卸しのために港灣設備を設け、貨物の收容保管のために倉庫を造り、且つその使用船舶も當該航路に於ける輸送貨物若しくは旅客の需要を適合するの設備をなし、その船體の構造、機關の設計も、その航路の自然的事情に最もよく適合したるものを用ゐる。これは、船舶の能率を擧げて生産費を低減するに必要なからである。

かくの如く、定期船事業にありては、巨額の資本が事業に固定的に投下せられて居るのであつて、この點に於て鐵道事業と頗る相類似するものである。即ち、嘗て紹介したるが如く、レントツの計算せる所に従へば、定期船事業に於て固定資本と流動資本との割合は、八五・五乃至九一と、一四・五乃至九であり、鐵道事業に於ては九二乃至九五と八乃至五であるといふ。そして、商業にありては、固定資本を多く要する種類のものでも、その割合は二〇であつて、流動資本は八〇であり、紡績工業に於ては、固定資本七五に對し流動資本二五の割合であるといふ。

定期船事業に於ては、右に述ぶるが如く、その資本の大部分が固定せるがため、營業の地盤も亦固定的となる。彼等が相互の競争を不利益となして、コンファレンスなる同盟を組成するもこれがためであり、外部よりの競争を排斥するがため、運賃延戻制その他の方法を採用するもこの

理由に基く。そして、定期船業者が、かくの如く資本を固定する所の事業の規模を定むるについては、勿論、當該航路の事情を調査し、特にその船腹の量を——使用船の數とその各々の噸數とを——定むるについては、當該航路の交通量を一般的狀態の下に調査して、之に適應するにつとむるは言ふまでもない。

併し乍ら、海運界の景氣は、陸上産業の隆盛に追隨して變化する。陸上の産業は、文化の進歩と共に、その大勢に於ては、次第に隆盛に向ふのであるけれども、而も、ときとして甚だしく隆盛に、またときとして甚だしく沈滞に越くことあるも免れ難き所である。然るときは、海運界の景氣もまた、これに従つて良好となり或は不良となる。私が、こゝに述べんとする所の運賃の最低限度なるものは、海運界のこの甚だしき不景氣の場合に起る所の事情である。

獨占者は需要が減退したる場合には、供給を減縮して、價格の下落を防ぎ若しくは之が釣り上げを策し、以て謂はゆる最大限度の獨占収益を擧げんとするものである、といふのが、既に紹介したるが如く、從來普通の獨占理論である。コンファレンス組織の下にある定期船業者は、加盟者の一員として獨占的地位にあるものである。併し彼等は、事業の性質上、不景氣の場合に於ても、船腹の供給を、自由に、その不景氣が加はると共に、減縮し得るものではない。

第一に、船舶の活動なるものは、或種工業の工場と異り、その需要の減退に順應して、その一部分を停止し得るものではない。苟も活動する限り、一隻が一體として全部的の活動をなすの外はない。若し船腹の供給を制限せんとするならば、數隻を使役せる航路より、一隻若しくは二隻を抜き取るの方法があるだけである。併しかくの如きことは配船表を狂はし、定期出帆の勵行を阻害するのであるから、定期船事業そのもの、破壊である。如何に獨占的地位にあるといつても、營業の信用上容易になし能はざる所である。

第二に、獨占的地位にあるの故を以て、假に營業信用を重視せず、配船表を尊重せずして、定期船をその就役航路より一二抜き取るとするも、その船舶に投下せられ、これに固定せられたる資本は、たゞに何等の収益を生まざるのみならず、その利子と、その原價銷却費と、その保険料の負擔は之を免るゝことが出來ず、更にこれを繋留するについては、それがために積極的の費用を要する。これら、固定的費用(固定費)と繋留の際の船舶維持費(繋船中の經營費)とは、航海運送の場合の費用よりは少額であるけれども、決して等閑視し得る程の少額でもない。故に、私<sup>に</sup>が、嘗て不定期船運賃の最低限度の場合に述べたる所の繋船點なるものを、この場合にも一應考慮せられざるを得ない。即ち、その船舶を航海運送に使役する場合の損失と繋船の場合の損失とを比較し、前者の損失の方が大なる場合に初めて、その船舶は繋留せらるべきである。然らざれば

ば、繫船は採算上無意味たるのみならず、寧ろ損失を意味するからである。故に定期船業者が、假に、使用船舶を定期航路より抜き取ることによつて供給を減縮せんとするも、それは運賃が經費を償ふ間はなし得ざる所であつて、運賃が之を償はざること甚だしきに至るまで引下げられて後の問題である。

第三に、或る定期航路より引抜かれたる定期船は、必ずしも之を繫留せずとも、他の定期航路に使用し得ざるものであるか、といふ問題がある。定期船業者は、大抵、たゞ一つの船路にのみ營業するのではなく、多數の航路を同時に經營して居る。併し乍ら、海運界の不景氣は、たゞ或る一つの航路だけについて起るものではなく、苟も不景氣が來れば、それは海運界一般である。既に或る一つの航路が、それより使用船を引抜かねばならぬ程深刻に不景氣になつたとすれば、これを他の定期航路に廻しても有利に活動せしめ得ることは望みなき所である。殊に、各定期航路は既に、それぞれ、そこに各別のコンファレンスが成立して居るのであつて、當該コンファレンスの承認を得るのになければ、加盟者と雖も任意にその使用船を増加し得る譯でもなく、若し當該航路のコンファレンスに加盟して居らなければ、勿論、任意にそこに廻船することは不可能である。故に定期航路より引抜かれたる船舶は、繫留するの外なきものといはなければならぬ。

右に述ぶるが如く、定期船事業にありては、普通の獨占價格論が教ふるが如く、獨占價格は生

産費以上に定められるといふこと的前提たる、供給の自由減縮が損益計算の上より見て、不景氣が初まるの當初に於ては、殆ど不可能である。船腹の供給を減縮し得るのは、著しく生産費を下るまで運賃が引下げられたる後である。海運界の景氣が悪くなる傾向が見え船腹の需要が減縮して來ても、謂はゆる最大限度の獨占収益を得るといふ目的のためには、船腹の供給を減縮することは不可能である。定期船業者がこの場合にとり得る策は、船腹供給の減縮ではなくして、運賃の引下げである。運賃の引下げによつて、海上移動貨物を誘引し、船腹の需要を刺戟し、輸送量の増加を計り、若しくはその減退を防止し、當該事情の下に許さるゝ所の、謂はゆる最大限度の獨占収益を計るの外に方策はない。

故に、海運界の不景氣は、次第に定期船運賃を引下げしめる。そして、不景氣が更に深刻になれば、獨占的地位にある定期船業者といつても、遂にはその運賃を生産費以上に保つことが出来なくなる。然らば、彼は幾許の程度まで運賃の引下げをなすものであるか。こゝに運賃の最低限度の問題が起る。

## 五 海運界不況の場合に於ける海運同盟の運賃政策

定期船の運賃なるものは、既に述べたるが如く、コンファレンスによりて定めらるゝものである。



る。即ち定期船業者は、彼等相互の間の競争を制限調節するために、この營業同盟を組成するのであつて、その競争の制限調節の程度方法は固よりこの同盟を組織する航路の状況により異なるのであるけれども、その運賃を協定する點に於ては、いづれの航路に於けるコンファレンスに於ても異なる所はない。定期船の運賃は、それ故に、原則として、その制定變更の如何なる場合に於ても、コンファレンスの協議によりて定められるのである。

今、海運界が不景氣に陥り、船腹の需要が次第に減退の傾向にある場合に於て、之に順應するためにとる所の定期船業者の方策は、曩に述ぶるが如く運賃の引下げの外にはない。彼等はコンファレンス組織によりて、統一せられたる獨立の運賃政策を行ふの地位にあつて、獨占を維持するのであるが、事業の性質上、船腹の供給を容易に減縮することを得ないのであるから、暫くこの運賃の引下げによつて、減退せんとする船腹需要を喚起し、これによつてその營業を維持し、コンファレンスの力を以てその獨占的地位を護りつゝ、他日景氣回復の場合を待ち、そのときに除るに不景氣時代の損失を填補するの策をとらんとするのである。

故に、海運界の不景氣が益々加はるに於ては、コンファレンスは、その協議によりて運賃を次第に引下げることとなり、加盟の各定期船業者は、この事情の下に於て最大限度の運賃收入を擧げ、これによりてその營業を維持するを以て満足するの外なきに立ち至る。かくなれば、獨占の

下に於ても、問題は既に最大限度の収益といふことを離れて最大限度の収入といふことに移らなければならなくなる。従つて、獨占といふこともかゝる場合には、利益を出來得る限り多くするといふことにその効果を現はすのではなくて、損失を出來得る限り少くするといふことにその効果を現はすこととなる。

尤も、コンファレンス運賃の引下げの場合に蒙る所の不利益若しくは損失は、同じコンファレンスに加盟して居る定期船業者といつても、そのうちに自ら差別がある。即ち、假に同じ海運業務を提供するとしても、その生産費に差別がある。それは使用船舶や港灣に於て所有する諸設備の能率如何と、事業經營の巧拙とによつて然るのである。故に、同じコンファレンス加盟者のうちでも、コンファレンス運賃の引下げが、既に生産費を割つて下つて居るものもあれば、また未だ生産費を下るに至つて居ないものもある。故に、加盟者のうちに於ても、コンファレンス運賃の引下げといふことについては、必ずしも、その利害を均しくする譯のものではない。

然るに、この運賃の引下げは、前にも一言したるが如く、コンファレンス加盟者の協議によつて行ふものであるから、多數者がこれに賛成するか、若しくはコンファレンスのなかにても、指導的地位にあるものが、これに賛成する間は、或加盟者にとつてその引下げが不利益若しくは損失であつても、これに追隨するの外はない。若し達つて反對すれば同盟を脱退するの外ないのであるが、脱退してコンファレンスと競争すれば、その不利益、その損失は一層甚だしいものがある。

ことが明かであるから、他日、好景氣の場合に、同盟の力によつて獨占的利益を得る希望の下に、同盟の引下げに従ふことゝなる。

かくの如く、コンファレンス運賃は、その引下げが加盟者の賛成を得る限り、一部加盟者に於て損失を結果する場合に於ても、引下げられるものであるが、彼等のうちにこれに賛成するものがあるのは、また何等かその根據がなければならぬ。加盟者が引下げを承諾する根據は、第一には、その引下げが彼にとつては未だ損失を結果せざる場合である。前にも述べたるが如く、同じコンファレンスの加盟者であつても、當該航路の海運勞務の提供に要する原費は必ずしも同額ではない。故に加盟者のうちには、コンファレンス運賃の引下げあるも、それは損失を意味せざるものがある。かくの如きものは、その引下げが營業状態を良好に向はしめ、若しくはその悪化を防ぎ得るならば勿論之に賛成するであらう。

コンファレンスの運賃が、右の如くにして引下げらるゝも、その程度が尙ほ不十分であつて、船腹の需要を喚起するに足らざるときは、最大限度の收入點を求むるために、更にそれは引下げられる。この場合に於ても賛成者の根據は、それが未だ自己の計算に於ては損失を意味せざることである。併し、かくの如く、更に船腹需要の減退甚だしき場合に於ては、その損失は、必ずしも當該航路の營業についてのみこれを見るのではなくて、彼の定期船事業全般に亘つて之を見る

のである。即ち、引下げを賛成する第二の根據は、その引下げが、彼の營業全般に於ては未だ損失を結果せざることである。

前にも述べたるが如く、定期船事業は、概ね大規模に經營せられ、大會社は多數の航路に營業をして居るのであるから、そのうち一つの航路に於て、運賃収入が經費を償はないものがあつても、他の航路が尙ほ收益を擧げつゝある間は、營業全般として未だ損失を蒙ることはない。然る間は、或る航路に於ける運賃の引下げが、その航路の營業を良化し若しくはその惡化を防ぐ限りは、之に賛成する方が採算上得である。

コンファレンスの運賃は、右に述ぶるが如く、海運界の不況甚だしきときは、その加盟者の多數が若しくはそのうちにも指導的地位にあるものが、引下げを主張し若しくは賛成する限り、引下げらるゝものであるといふことは、客觀的にこれを見れば、加盟者の多數が若しくは指導的地位にあるものゝ營業が、全般的に見て損失を結果することゝならざる限り、加盟者の一部のものにさりとては、その營業の全般上に於て損失となることも、之は引下げられるといふことである。故に、一層之を引下げることが、加盟者の多數が若しくは指導的地位にあるものに於てその營業全般の計算上損失となるに至れば、引下げ意見はコンファレンスに於て有力なるものとならないから、これ以上の引下げは行れないことゝなる。こゝに、定期船運賃の引下げらるゝ最低限度が

ある。

然らば、營業の全般的計算上損失となるに至るまでに引下げられたる運賃とは、如何なるものであるかと言へば、そはやはり嘗て詳論したる繫船點である。即ち、當該船舶を以て航海運送に従事するによつて生ずる營業全般上の損失と、これを繫船となす場合の損失とが同等となる場合の運賃である。故に、定期船事業に於ける運賃の最低限度といふものは、運賃の引下げが當該航路のコンファレンスに加盟せるもの、多數にとつて、若しくはその中にありて指導的地位にあるものにとつて、彼等の使用船舶の繫船點にまで達したる場合の運賃であるといふことが出来る。併し乍ら、この場合の繫船點は、嘗て述べたる不定期船運賃の繫船點と稍や趣きを異にする所がある。即ち、不定期船事業に於ては、一つの船舶について之を見るのであるが、定期船事業の場合に於ては、右に述ぶるが如く、その經營せる多數の航路の營業損益を綜合して、その結局に於ける損失が、最も不利なる船舶を繫留するの損失と同一となりたる點を以て繫船點とするのである。そして、コンファレンス運賃の引下げられる、最低限度は、その加盟者の多數か、若しくは指導的地位にあるものが、その營業上この繫船點に達したる場合に存するのであるから、加盟者のうちにはコンファレンス運賃がこの最低限度に引下げられるまでに、既に、それは彼にとつては上述の意義に於ける繫船點を更に下つて居るものもある譯である。換言すれば、コンファレンス運賃の最低限度は、その加盟者のうちにて、運賃の引下げが繫船點に達したるものがある

場合の、その最初のもの、繋船點にあるのではなくて、引下げが更にこの點を下り、加盟者の中にも、比較的有利の地位にあるものも尙ほその繋船點に達することとなり、多數者がこの地位に陥るに至つて初めて實現することとなるのである。この點が、不定期船運賃の最低限度と異なる所である。

コンファレンス運賃が、既に右に述べたる最低限度に達したる場合に於て、海運界の景氣が尙ほ回復せず、否、寧ろ益々加はることがあるならば、コンファレンス加盟者は如何にこれに處するか。この場合に於ては、コンファレンス運賃は加盟者の多數のものにとり、若しくは指導的地位にあるものにとりて、既に繋船點に達したのであるから、彼等は、就役船の一部をコンファレンス加盟者共同の費用に於て繋船せしむることとなる。そして、こゝに至つて、コンファレンスの獨占力が、初めて供給の減縮となりて現はれ、その船腹の供給を、需要に適應せしめ營業の損失を最少限度に喰ひ止むるの策をとることとなるのである。故に獨占が供給を調節するといふことは、獨占行爲の最初に現はるゝのではなくて、定期船事業の場合に於ては寧ろ最後に現はるゝものであり、また定期船業者が不景氣に陥りたる場合には、獨占は最大限度の収益を擧ぐることに於て効果を現はすのではなくて、寧ろ營業損失を最少限度に喰ひ止むるの効果を現はすものである。蓋し、供給の調節が最初に行はれざるは、事業の性質上、運賃を生産費以下に若干引下げ

ても尙ほ船舶を就役せしむるが相對的に得なるがためであり、營業損失を最少限度に止むることを以て獨占の効果を認むべきものといふは、若し自由競争の下に定期船事業を營むとせば、それが巨大の資本を特定航路に固定せるの關係上、競争は戰鬪的激烈性を帶ぶる傾向ありて、最後の資本を喰ひ潰すに至るの恐れあるからである。

私は以上を以て、定期船運賃の最低限度を研究した。これは理論的研究に於ける結論である。實際の海運界がこゝに述ぶるが如き不景氣に襲はるゝことがあるや否やは、自ら別の問題である。従つてコンファレンス運賃が、その最低限度を實現することあるや否やも別の問題である。現實のコンファレンス運賃が極端に引下げらるゝとすれば、この點まで引下げられ得ることを研究したのである。

最後に附言すべきことは、定期船運賃は、右の如く、獨占價格たるものでありながら、その獨占がカールテル組織たるコンファレンスの力によりて獲得せらるゝものなるが故に、普通の獨占價格論の教ふる所とは、甚だ異りたる趣きを呈するものである。併しかくの如きは必ずしも定期船事業に限られたる事柄ではなく、陸上産業に於ても、造船業その他、謂はゆる重工業の如く、需要の減退に應じて生産規模を自由に收縮し得ざるものが、カールテル組織により、獨占を獲得したる場合に於ては、程度に於てこそ多少の差はあれ、定期船事業と同様の状態にあるものであ